# GEN — GENERALITES (GEN)

*PART 1 - GENERAL (GEN)*

## GEN 0

## GEN 0.1 PREFACE

*PREFACE*

La PUBLICATION D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE FRANCE contient les informations aéronautiques relatives au territoire de la France métropolitaine.

L'AIP FRANCE est publié sous l'autorité de la Direction Générale de l'Aviation Civile Française par le Service de l'Information Aéronautique.

*AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION FRANCE contains aeronautical information concerning the territory of metropolitan France.*

*The AIP FRANCE is published under the authority of the French General Directorate of Civil Aviation by the Aeronautical Information Service.*

### 0.1.1 Documents OACI applicables

L'AIP FRANCE est publié en conformité avec les Normes et Pratiques Recommandées (SARPs) de l'annexe 15, de la Convention de l'Aviation Civile Internationale, et du Manuel des Services d'Information Aéronautique (ICAO - Doc 8126).

Les cartes contenues dans l'AIP FRANCE sont produites en conformité avec l'Annexe 4 de la Convention de l'Aviation Civile Internationale, et du Manuel des cartes aéronautiques (ICAO - Doc 8697).

Les différences entre les Normes et Pratiques recommandées de l'OACI et la Réglementation française sont décrites en GEN 1.7.

### *0.1.1 Applicable ICAO documents*

*The AIP FRANCE is prepared in accordance with the Standards And, Recommended Practises (SARPs) of Annex 15 to the Convention of International Civil Aviation and the Aeronautical Information Services Manual (ICAO Doc 8126).*

*The charts contained in the AIP FRANCE are produced in accordance with Annex 4 to the Convention on International Civil Aviation and the Aeronautical Chart Manual (ICAO Doc 8697).*

*Differences from ICAO Standards, Recommended Practises and French regulations are given in sub-section GEN 1.7.*

### 0.1.2 Structure de l'AIP

L'AIP FRANCE est un des éléments du Système Intégré d'Information Aéronautique (voir en GEN 0.1-3).

L'AIP FRANCE est constitué de trois parties, Généralités (GEN), En-route (ENR) et Aérodrome (AD) ; chacune est divisée en section et sous section, contenant les principaux éléments de l'Information Aéronautique. La partie AD est également constituée des atlas AIP, VAC et VAC Hélistations.

**1ère partie : Généralités (GEN)**

La première partie est divisée en 5 sections contenant les informations décrites ci-après.

**GEN 0**

Enregistrement des amendements AIP, enregistrement des suppléments AIP, liste de contrôle de l'AIP, liste des corrections manuscrites à l'AIP et la table des matières de la partie 1.

**GEN 1 - Règlements sur les renseignements et exigences nationaux**

Autorités désignées, entrée transit et sortie des aéronefs ; entrées transit et sortie des passager et membres d'équipage ; entrées transit et sortie du fret ; équipement des avions et documents de vol ; sommaire des règlements nationaux de navigation aérienne et conventions internationales ; différences entre les normes et pratiques recommandées et la réglementation française.

### *0.1.2 The AIP structure*

*The AIP FRANCE forms part of the Integrated Aeronautical Information Package (See graphic in GEN 0.1.3).*

*The AIP FRANCE is made up of three parts, General (GEN), En route (ENR) and Aerodrome (AD) ; each divided into sections and subsections, containing various types of aeronautical informations subjects. Part AD contains also AIP, VAC and VAC Hélistations.*

***Part 1 : General (GEN)***

*The first part is divided into 5 chapters containing the information described below.*

***GEN 0***

*Record of amendments to the API, record of API supplements, checklist of API pages, list of manuscript amendments to the API and the table of contents to part 1.*

***GEN 1 - National information regulations and requirements***

*Designated authorities, entry, transit and departure of aircraft ; entry, transit and departure of passengers and crew ; entry, transit and departure of cargo ; aircraft instruments equipment and flight documents ; summary of national regulations and international agreements ; differences between standards and recommended practices and French regulations.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**GEN 2 - Tableaux et codes**

Unités de mesure, système horaire, système géodésique de référence, marques de nationalité des aéronefs, fêtes légales, abréviations utilisées dans les publications, signes conventionnels cartographiques, indicateurs d'emplacements, liste alphabétique des indicatifs d'aides radio, tables de conversion, tableau des lever et coucher de soleil.

***GEN 2 - Tables and codes***

*Measuring system, time system, geodetic reference datum, aircraft markings, public holidays, abbreviations used in the publications, chart symbols, location indicators, alphabetic list of radio navigation aids, conversion tables, table of sunrise and sunset times.*

**GEN 3 - Services**

Service de l'information aéronautique, les cartes aéronautiques, services de la circulation aérienne, service de radiocommunication et de radionavigation, service météo, recherche et sauvetage.

***GEN 3 - Services***

*Aeronautical information service, aeronautical charts, air traffic services, radiocommunication and radionavigation services, meteorological services, search and rescue.*

**GEN 4 - Redevances d'aérodrome / d'hélistation et de services de navigation aérienne**

***GEN 4 - Charges for aerodromes / heliports and air navigation services***

**2ème partie : En-route (ENR)**

***2nd part : En-route (ENR)***

La deuxième partie est divisée en 7 sections contenant les informations décrites ci-après :

*The second part is divided into 7 sections containing the following information :*

**ENR 0**
**ENR 1 - Règles et procédures générales**
**ENR 2 - Espace aérien des services de la circulation aérienne**
**ENR 3 - Routes ATS**
**ENR 4 - Aides / Systèmes de radionavigation**
**ENR 5 - Avertissements à la navigation**
**ENR 6 - Cartes de croisière**

***ENR 0***
***ENR 1 - General rules and procedures***
***ENR 2 - Air traffic services airspace***
***ENR 3 - ATS routes***
***ENR 4 - Radionavigation aids / Systems***
***ENR 5 - Navigation warnings***
***ENR 6 - En-route charts***

**3ème partie : Aérodrome (AD)**

***3rd part : Aerodromes (AD)***

La troisième partie est divisée en 4 sections contenant les informations décrites ci-après :

*The third part is divided into 4 sections containing the following information :*

**AD 0**
**AD 1 - Aérodromes/hélistations - introduction**
**AD 2 - Aérodromes**
**AD 3 - Hélistations**

***AD 0***
***AD 1 - Aerodromes/heliports introduction***
***AD 2 - Aerodromes***
***AD 3 - Heliports***

### 0.1.3 Mise à jour de l'AIP

La mise à jour de ces publications s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour (BMJ) contenant des pages ou cartes destinées à remplacer celles qui se trouvent périmées.

Les nouvelles informations sont identifiées par une rubrique corrections dans le bas de la carte ou par le symbole **|** dans la marge d'une page de texte.

L'utilisateur peut également assurer une mise à jour provisoire en consultant les suppléments en attendant que les pages ou cartes concernées soient rééditées. Ces suppléments font l'objet d'une diffusion hebdomadaire.

Cette publication est disponible en langue française accompagnée d'une traduction en anglais pour la commodité des usagers.

SEUL LE TEXTE PUBLIE EN FRANÇAIS A VALEUR OFFICIELLE.

Les informations concernant les pays étrangers sont extraites des documents d'origine, mais ne constituent pas en elles-mêmes une documentation officielle.

### *0.1.3 Amendment of the AIP*

*These publications are updated by amendments containing the new sheets or charts to be inserted in replacement of previous obsolete documents.*

*New information items are identified by a correction item at the bottom of the page or by this symbol **|** in the sheet margin, opposite the changed text.*

*Temporary updating may also be performed by the user, by reviewing the supplements pending the next issue of concerned documents. These supplements are issued each week as needed.*

*This publication is available in French language, with an English translation for convenience of users.*

*FRENCH TEXT IS THE ONLY OFFICIAL REFERENCE.*

*Information concerning foreign countries is taken from original documents but is not the official documentation.*

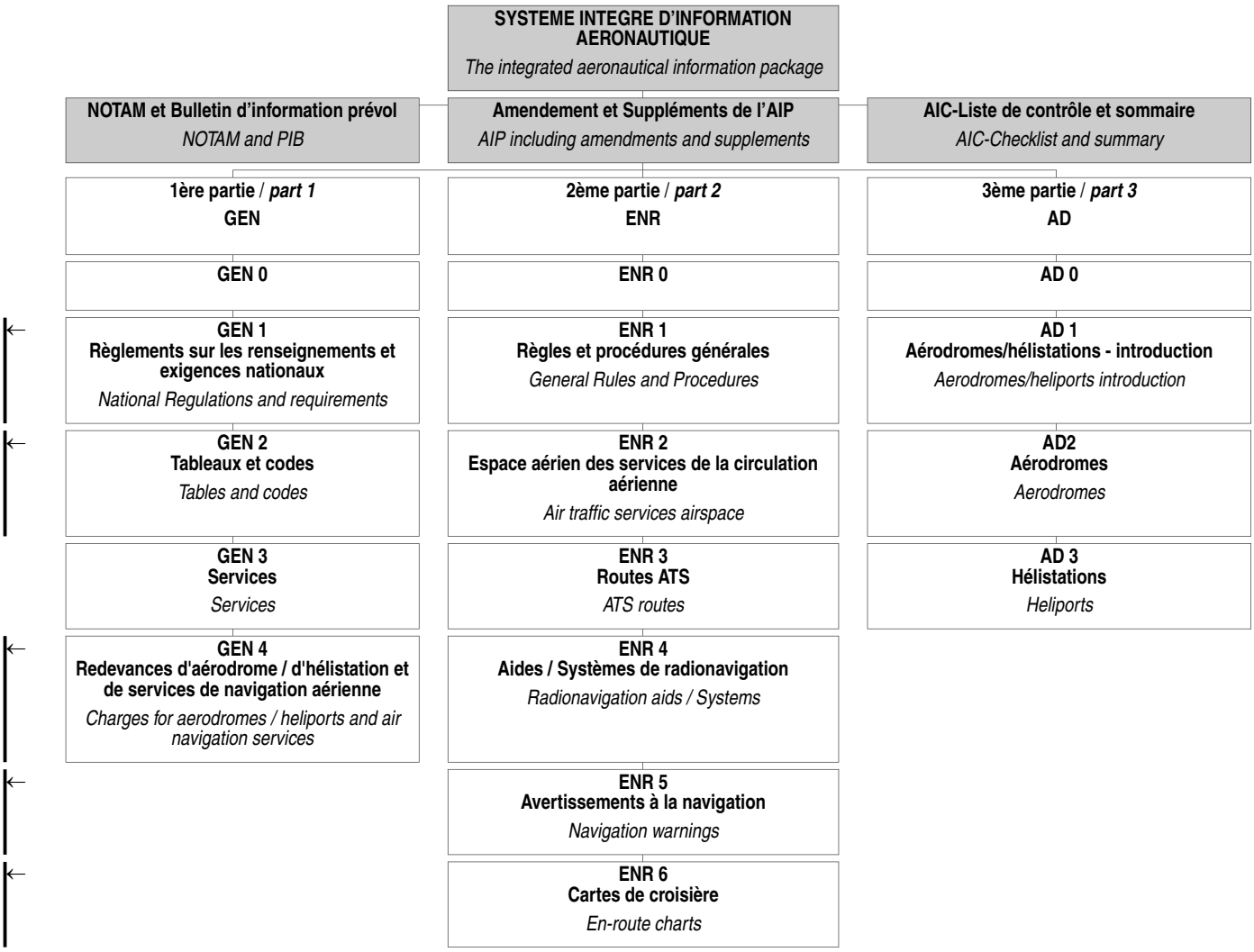
### 0.1.4 Erreurs ou omissions dans l'AIP

L'adresse E-mail du service à contacter pour signaler des erreurs ou omissions dans l'AIP est : sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr

### *0.1.4 AIP errors or omissions*

*The e-mail adress of the service to contact in case of detected AIP errors or omissions is : sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr*


© Service de l'Information Aéronautique, France




© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP

*RECORD OF AIP AMENDMENTS*

| AMENDEMENT AIP<br>*AIP AMENDMENT* | | | |
|---|---|---|---|
| **NR/Year**<br>***NR/Year*** | **Date de publication**<br>***Publication date*** | **Date d'insertion**<br>***Date inserted*** | **Inséré par**<br>***Inserted by*** |
| | | | |

| AMENDEMENT AIRAC AIP<br>*AIP AIRAC AMENDMENT* | | | |
|---|---|---|---|
| **NR/Year**<br>***NR/Year*** | **Date de publication**<br>***Publication date*** | **Date d'entrée en vigueur**<br>***Effective date*** | **Inséré par**<br>***Inserted by*** |
| 10/25 | 21 AUG 2025 | 02 OCT 2025 | |
| 12/25 | 18 SEP 2025 | 27 NOV 2025 | |
| 01/26 | 11 DEC 2025 | 22 JAN 2026 | |
| 02/26 | 08 JAN 2026 | 19 FEB 2026 | |
| 03/26 | 05 FEB 2026 | 19 MAR 2026 | |
| 04/26 | 05 MAR 2026 | 16 APR 2026 | |
| 05/26 | 02 APR 2026 | 14 MAY 2026 | |
| 06/26 | 30 APR 2026 | 11 JUN 2026 | |
| 07/26 | 28 MAY 2026 | 09 JUL 2026 | |
| 08/26 | 25 JUN 2026 | 06 AUG 2026 | |
| 09/26 | 23 JUL 2026 | 03 SEP 2026 | |
| 10/26 | 20 AUG 2026 | 01 OCT 2026 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 0.3 REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP

*RECORD OF AIP SUPPLEMENTS*

| Numéro Année<br>*NR/Year* | Objet<br>*Subject* | Section de l'AIP concernée<br>*AIP section affected* | Période de validité<br>*Period of validity* | Date d'annulation du supplément<br>*Cancellation date* |
|---|---|---|---|---|
| VOIR LISTE DE CONTROLE JOINTE A CHAQUE NOUVEAU SUPPLEMENT<br>*(SEE CHECK LIST PUBLISHED WITH EACH NEW SUPPLEMENT)* | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN-0.4 LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE EAIP

*CHECKLIST OF EAIP PAGES*

PARTIE 1 GENERALITES (GEN)
*PART 1 - GENERAL (GEN)*

GEN 0

| | |
|---|---|
| GEN 0.1-1 | 26 DEC 2024 |
| GEN 0.1-2 | 26 DEC 2024 |
| GEN 0.1-3 | 26 DEC 2024 |
| GEN 0.2-1 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.3-1 | 01 JUL 2014 |
| GEN 0.4-1 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-2 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-3 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-4 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-5 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-6 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-7 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-8 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-9 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-10 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-11 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-12 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-13 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-14 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-15 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-16 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-17 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-18 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-19 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-20 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-21 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-22 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-23 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-24 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-25 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-26 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-27 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-28 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-29 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-30 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-31 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-32 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-33 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-34 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-35 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.4-36 | 01 OCT 2026 |
| GEN 0.5-1 | 20 JUL 2017 |
| GEN 0.6-1 | 22 JAN 2026 |
| GEN 0.6-2 | 08 AUG 2024 |

GEN 1

| | |
|---|---|
| GEN 1.1-1 | 03 DEC 2020 |
| GEN 1.1-2 | 03 DEC 2020 |
| GEN 1.1-3 | 04 JAN 2018 |
| GEN 1.1-4 | 26 DEC 2024 |
| GEN 1.1-5 | 11 JUL 2024 |
| GEN 1.1-6 | 23 MAY 2019 |
| GEN 1.1-7 | 23 MAY 2019 |
| GEN 1.1-8 | 06 AUG 2026 |
| GEN 1.1-9 | 20 MAR 2025 |
| GEN 1.1-10 | 26 DEC 2024 |
| GEN 1.1-11 | 26 DEC 2024 |
| GEN 1.2-1 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-2 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-3 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-4 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-5 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-6 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-7 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-8 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.2-9 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.3-1 | 09 NOV 2017 |
| GEN 1.3-2 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.3-3 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.3-4 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.3-5 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.3-6 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.3-7 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.3-8 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.3-9 | 22 JAN 2026 |
| GEN 1.3-10 | 22 JAN 2026 |
| GEN 1.3-11 | 21 JUN 2018 |
| GEN 1.4-1 | 04 FEB 2016 |
| GEN 1.4-2 | 21 MAR 2024 |
| GEN 1.4-3 | 21 MAR 2024 |
| GEN 1.5-1 | 27 NOV 2025 |
| GEN 1.5-2 | 27 NOV 2025 |
| GEN 1.5-3 | 27 NOV 2025 |
| GEN 1.5-4 | 27 NOV 2025 |
| GEN 1.5-5 | 27 NOV 2025 |
| GEN 1.5-6 | 27 NOV 2025 |
| GEN 1.5-7 | 27 NOV 2025 |
| GEN 1.6-1 | 15 AUG 2019 |
| GEN 1.6-2 | 23 FEB 2023 |
| GEN 1.6-3 | 23 FEB 2023 |
| GEN 1.7-1 | 10 OCT 2019 |
| GEN 1.7-2 | 10 OCT 2019 |
| GEN 1.7-3 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-4 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-5 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-6 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-7 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-8 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-9 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-10 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-11 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-12 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-13 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-14 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-15 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-16 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-17 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-18 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-19 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-20 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-21 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-22 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-23 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-24 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-25 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-26 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-27 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-28 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-29 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-30 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-31 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-32 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-33 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-34 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-35 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-36 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-37 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-38 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-39 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-40 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-41 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-42 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-43 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-44 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-45 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-46 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-47 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-48 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-49 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-50 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-51 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-52 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-53 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-54 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-55 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-56 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-57 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-58 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-59 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-60 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-61 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-62 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-63 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-64 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-65 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-66 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-67 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-68 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-69 | 02 OCT 2025 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| GEN 1.7-70 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-71 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-72 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-73 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-74 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-75 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-76 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-77 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-78 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-79 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-80 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-81 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-82 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-83 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-84 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-85 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-86 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-87 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-88 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-89 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-90 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-91 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-92 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-93 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-94 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-95 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-96 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-97 | 02 OCT 2025 |
| GEN 1.7-98 | 02 OCT 2025 |

## GEN 2

| | |
|---|---|
| GEN 2.1-1 | 12 AUG 2021 |
| GEN 2.1-2 | 26 DEC 2024 |
| GEN 2.1-3 | 26 DEC 2024 |
| GEN 2.1-4 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.1-5 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.1-6 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.1-7 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.1-8 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.1-9 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.1-10 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.2-1 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-2 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-3 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-4 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-5 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-6 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-7 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-8 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-9 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-10 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-11 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.2-12 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.3-1 | 07 AUG 2025 |
| GEN 2.4-1 | 01 OCT 2026 |
| GEN 2.4-2 | 19 FEB 2026 |
| GEN 2.4-3 | 19 FEB 2026 |
| GEN 2.4-4 | 19 FEB 2026 |
| GEN 2.4-5 | 14 MAY 2026 |
| GEN 2.4-6 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.4-7 | 22 JAN 2026 |
| GEN 2.4-8 | 01 OCT 2026 |
| GEN 2.5-1 | 01 OCT 2026 |
| GEN 2.5-2 | 01 OCT 2026 |
| GEN 2.5-3 | 03 SEP 2026 |
| GEN 2.5-4 | 01 OCT 2026 |
| GEN 2.5-5 | 01 OCT 2026 |
| GEN 2.6-1 | 20 JUL 2017 |
| GEN 2.6-2 | 01 JUL 2014 |
| GEN 2.6-3 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.6-4 | 09 NOV 2017 |
| GEN 2.7-1 | 25 MAR 2021 |
| GEN 2.7-2 | 25 MAR 2021 |
| GEN 2.7-3 | 25 MAR 2021 |

## GEN 3

| | |
|---|---|
| GEN 3.1-1 | 01 OCT 2026 |
| GEN 3.1-2 | 01 OCT 2026 |
| GEN 3.1-3 | 01 OCT 2026 |
| GEN 3.1-4 | 22 JAN 2026 |
| GEN 3.1-5 | 26 DEC 2024 |
| GEN 3.1-6 | 26 DEC 2024 |
| GEN 3.1-REGIONS DE SERVICE DES BRIA | 02 DEC 2021 |
| GEN 3.2-1 | 01 OCT 2026 |
| GEN 3.2-2 | 01 OCT 2026 |
| GEN 3.2-3 | 01 OCT 2026 |
| GEN 3.3-1 | 12 JUN 2025 |
| GEN 3.3-2 | 18 APR 2024 |
| GEN 3.3-3 | 18 APR 2024 |
| GEN 3.3-4 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.3-5 | 18 APR 2024 |
| GEN 3.3-6 | 14 MAY 2026 |
| GEN 3.3-7 | 30 DEC 2021 |
| GEN 3.3-8 | 07 AUG 2025 |
| GEN 3.3-9 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.4-1 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-2 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-3 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-4 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-5 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-6 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-7 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-8 | 26 DEC 2024 |
| GEN 3.4-9 | 26 DEC 2024 |
| GEN 3.4-10 | 26 DEC 2024 |
| GEN 3.4-11 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-12 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-13 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-14 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-15 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-16 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-17 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-18 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-19 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-20 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-21 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-22 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-23 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-24 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-25 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-26 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-27 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.4-28 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-29 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.4-30 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-31 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-32 | 07 AUG 2025 |
| GEN 3.4-33 | 21 MAR 2024 |
| GEN 3.4-51 | 07 SEP 2023 |
| GEN 3.4-52 | 16 APR 2026 |
| GEN 3.4-53 | 07 SEP 2023 |
| GEN 3.4-54 | 07 SEP 2023 |
| GEN 3.4-55 | 09 JUL 2026 |
| GEN 3.4-56 | 09 JUL 2026 |
| GEN 3.4-57 | 06 AUG 2026 |
| GEN 3.4-58 | 07 SEP 2023 |
| GEN 3.4-59 | 16 APR 2026 |
| GEN 3.4-60 | 16 APR 2026 |
| GEN 3.4-61 | 16 APR 2026 |
| GEN 3.4-62 | 07 SEP 2023 |
| GEN 3.4-63 | 16 APR 2026 |
| GEN 3.4-64 | 28 NOV 2024 |
| GEN 3.4-65 | 07 SEP 2023 |
| GEN 3.5-1 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-2 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-3 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.5-4 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-5 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-6 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-7 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-8 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-9 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-10 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.5-11 | 08 AUG 2024 |
| GEN 3.5-12 | 14 MAY 2026 |
| GEN 3.5-13 | 15 MAY 2025 |
| GEN 3.5-14 | 15 MAY 2025 |
| GEN 3.5-15 | 15 MAY 2025 |
| GEN 3.5-16 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.5-17 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.5-18 | 07 AUG 2025 |
| GEN 3.5-19 | 20 MAR 2025 |
| GEN 3.5-20 | 28 DEC 2023 |
| GEN 3.5-21 | 19 MAR 2026 |
| GEN 3.6-1 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.6-2 | 02 OCT 2025 |
| GEN 3.6-3 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.6-4 | 02 OCT 2025 |
| GEN 3.6-5 | 02 OCT 2025 |
| GEN 3.6-6 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.6-7 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.6-8 | 26 JAN 2023 |
| GEN 3.6 - PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE | 11 OCT 2018 |
| GEN 3.7-1 | 22 JAN 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 4


| | |
|---|---|
| GEN 4.1-1 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-2 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-3 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-4 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-5 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-6 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-7 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.1-8 | 10 JUL 2025 |
| GEN 4.2-1 | 24 MAR 2022 |
| GEN 4.2-2 | 24 MAR 2022 |
| GEN 4.2-3 | 24 MAR 2022 |
| GEN 4.2-4 | 24 MAR 2022 |
| GEN 4.2-5 | 24 MAR 2022 |
| GEN 4.2-6 | 24 MAR 2022 |
| GEN 4.2-7 | 24 MAR 2022 |
| GEN 4.2-8 | 24 MAR 2022 |


## PARTIE 2 EN-ROUTE (ENR)
*PART 2 - EN-ROUTE (ENR)*

ENR 0


| | |
|---|---|
| ENR 0.1-1 | 06 OCT 2022 |
| ENR 0.6-1 | 03 NOV 2022 |
| ENR 0.6-2 | 03 OCT 2024 |


ENR 1


| | |
|---|---|
| ENR 1.1-1 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.1-2 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.1-3 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.1-4 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.1-5 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.1-6 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.1-7 | 01 OCT 2026 |
| ENR 1.2-1 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.2-2 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.2-3 | 19 MAR 2026 |
| ENR 1.2-4 | 19 MAR 2026 |
| ENR 1.2-5 | 19 MAR 2026 |
| ENR 1.2-6 | 14 MAY 2026 |
| ENR 1.3-1 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.3-2 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.4-1 | 13 AUG 2020 |
| ENR 1.4-2 | 16 APR 2026 |
| ENR 1.4-3 | 30 DEC 2021 |
| ENR 1.4-4 | 30 DEC 2021 |
| ENR 1.5-1 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-2 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-3 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-4 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-5 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-6 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-7 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-8 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-9 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-10 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.5-11 | 22 FEB 2024 |
| ENR 1.6-1 | 19 MAY 2022 |
| ENR 1.6-2 | 08 SEP 2022 |
| ENR 1.6-3 | 19 MAY 2022 |
| ENR 1.6-4 | 19 MAY 2022 |
| ENR 1.6-5 | 19 MAY 2022 |
| ENR 1.7-1 | 30 DEC 2021 |
| ENR 1.7-2 | 30 DEC 2021 |
| ENR 1.7-3 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.7-4 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.7-5 | 28 DEC 2023 |
| ENR 1.8-1 | 26 MAR 2020 |
| ENR 1.9-1 | 20 JUL 2017 |
| ENR 1.9-2 | 03 DEC 2020 |
| ENR 1.9-3 | 07 SEP 2023 |
| ENR 1.9-4 | 07 SEP 2023 |
| ENR 1.9-5 | 30 MAR 2017 |
| ENR 1.9-6 | 30 MAR 2017 |
| ENR 1.10-1 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-2 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-3 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-4 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-5 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-6 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-7 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-8 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-9 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-10 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-11 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-12 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-13 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-14 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-15 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-16 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-17 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-18 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.10-19 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.11-1 | 23 FEB 2023 |
| ENR 1.11-2 | 28 NOV 2024 |
| ENR 1.11-3 | 14 MAY 2026 |
| ENR 1.11-4 | 08 AUG 2024 |
| ENR 1.11-5 | 20 FEB 2025 |
| ENR 1.11-6 | 08 AUG 2024 |
| ENR 1.11-7 | 04 SEP 2025 |
| ENR 1.11-8 | 28 NOV 2024 |
| ENR 1.11-9 | 04 SEP 2025 |
| ENR 1.11-10 | 07 AUG 2025 |
| ENR 1.11-11 | 08 AUG 2024 |
| ENR 1.11-12 | 08 AUG 2024 |
| ENR 1.11-13 | 08 AUG 2024 |
| ENR 1.12-1 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.12-2 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.12-3 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.12-4 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.13-1 | 27 NOV 2025 |
| ENR 1.14-1 | 19 JUL 2018 |
| ENR 1.14-2 | 19 JUL 2018 |
| ENR 1.14-3 | 19 JUL 2018 |


ENR 2


| | |
|---|---|
| ENR 2.1-1 | 13 JUL 2023 |
| ENR 2.1-2 | 04 SEP 2025 |
| ENR 2.1-3 | 02 OCT 2025 |
| ENR 2.1-4 | 17 APR 2025 |
| ENR 2.1-5 | 02 OCT 2025 |
| ENR 2.1-6 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-7 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-8 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-9 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-10 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-11 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-12 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-13 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-14 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-15 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-16 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-17 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-18 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-19 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-20 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-21 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-22 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-23 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-24 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-25 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-26 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-27 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-28 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-29 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-30 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-31 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-32 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-33 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-34 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-35 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-36 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-37 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-38 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-39 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-40 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-41 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-42 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-43 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-44 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-45 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-46 | 01 OCT 2026 |
| ENR 2.1-47 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-48 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-49 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-50 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-51 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-52 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-53 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.1-54 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-55 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-56 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-57 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-58 | 16 APR 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| ENR 2.1-59 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-60 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-61 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-62 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-63 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-64 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-65 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-66 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-67 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-68 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-69 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-70 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-71 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-72 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-73 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-74 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-75 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.1-76 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.1-77 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.1-78 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.1-79 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.1-80 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.2-1 | 29 MAR 2018 |
| ENR 2.2-2 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.2-3 | 13 AUG 2020 |
| ENR 2.2-4 | 16 MAY 2024 |
| ENR 2.2-5 | 23 MAR 2023 |
| ENR 2.2-6 | 03 OCT 2024 |
| ENR 2.2-7 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-8 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.2-9 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.2-10 | 25 MAR 2021 |
| ENR 2.2-11 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-12 | 17 APR 2025 |
| ENR 2.2-13 | 15 JUL 2021 |
| ENR 2.2-14 | 15 MAY 2025 |
| ENR 2.2-15 | 15 MAY 2025 |
| ENR 2.2-16 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.2-17 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.2-18 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.2-19 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.2-20 | 21 APR 2022 |
| ENR 2.2-21 | 21 APR 2022 |
| ENR 2.2-22 | 21 APR 2022 |
| ENR 2.2-23 | 23 JAN 2025 |
| ENR 2.2-24 | 23 JAN 2025 |
| ENR 2.2-25 | 07 SEP 2023 |
| ENR 2.2-26 | 17 APR 2025 |
| ENR 2.2-27 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-28 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-29 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-30 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-31 | 06 AUG 2026 |
| ENR 2.2-32 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-33 | 17 APR 2025 |
| ENR 2.2-34 | 01 OCT 2026 |
| ENR 2.2-35 | 17 APR 2025 |
| ENR 2.2-36 | 06 AUG 2026 |
| ENR 2.2-37 | 06 AUG 2026 |
| ENR 2.2-38 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-39 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-40 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-41 | 15 MAY 2025 |
| ENR 2.2-42 | 15 MAY 2025 |
| ENR 2.2-43 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-44 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-45 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-46 | 22 JAN 2026 |
| ENR 2.2-47 | 28 NOV 2024 |
| ENR 2.2-48 | 19 MAR 2026 |
| ENR 2.2-49 | 19 MAR 2026 |
| ENR 2.2-50 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-51 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-52 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-53 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-54 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-55 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-56 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-57 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-58 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-59 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-60 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-61 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-62 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-63 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-64 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-65 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-66 | 22 JAN 2026 |
| ENR 2.2-67 | 27 NOV 2025 |
| ENR 2.2-68 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-69 | 06 AUG 2026 |
| ENR 2.2-70 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-71 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.2-72 | 11 JUN 2026 |
| ENR 2.2-73 | 09 JUL 2026 |
| ENR 2.2-74 | 19 FEB 2026 |
| ENR 2.2-75 | 16 APR 2026 |
| ENR 2.2-76 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-77 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-78 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-79 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-80 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-81 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-82 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-83 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-84 | 03 SEP 2026 |
| ENR 2.2-85 | 03 SEP 2026 |

ENR 3

| | |
|---|---|
| ENR 3.0-1 | 29 DEC 2022 |
| ENR 3.0-2 | 29 DEC 2022 |
| ENR 3.0-3 | 29 DEC 2022 |
| ENR 3.1-1 | 11 AUG 2022 |
| ENR 3.2-1 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-2 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-3 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-4 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-5 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-6 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-7 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-8 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-9 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-10 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-11 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-12 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-13 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-14 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-15 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-16 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-17 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-18 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-19 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-20 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-21 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-22 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-23 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-24 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-25 | 03 SEP 2026 |
| ENR 3.2-26 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-27 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-28 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-29 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-30 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-31 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-32 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-33 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-34 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-35 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-36 | 14 MAY 2026 |
| ENR 3.2-37 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-38 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-39 | 14 MAY 2026 |
| ENR 3.2-40 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-41 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-42 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-43 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-44 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-45 | 14 MAY 2026 |
| ENR 3.2-46 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-47 | 14 MAY 2026 |
| ENR 3.2-48 | 01 OCT 2026 |
| ENR 3.2-49 | 19 FEB 2026 |
| ENR 3.2-50 | 14 MAY 2026 |
| ENR 3.2-51 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-52 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-53 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-54 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-55 | 06 AUG 2026 |
| ENR 3.2-56 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-57 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-58 | 03 SEP 2026 |
| ENR 3.2-59 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-60 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-61 | 16 APR 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| ENR 3.2-62 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-63 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-64 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-65 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-66 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-67 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-68 | 01 OCT 2026 |
| ENR 3.2-69 | 01 OCT 2026 |
| ENR 3.2-70 | 01 OCT 2026 |
| ENR 3.2-71 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-72 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-73 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-74 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-75 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-76 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-77 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-78 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-79 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-80 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-81 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-82 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-83 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-84 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-85 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-86 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-87 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.2-88 | 03 SEP 2026 |
| ENR 3.2-89 | 03 SEP 2026 |
| ENR 3.2-90 | 03 SEP 2026 |
| ENR 3.2-91 | 03 SEP 2026 |
| ENR 3.2-92 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-1 | 29 DEC 2022 |
| ENR 3.3-2 | 26 DEC 2024 |
| ENR 3.3-3 | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.3-4 | 27 NOV 2025 |
| ENR 3.3-5 | 27 NOV 2025 |
| ENR 3.3-6 | 28 NOV 2024 |
| ENR 3.3-7 | 28 NOV 2024 |
| ENR 3.3-8 | 17 APR 2025 |
| ENR 3.3-9 | 28 NOV 2024 |
| ENR 3.3-10 | 28 NOV 2024 |
| ENR 3.3-11 | 22 JAN 2026 |
| ENR 3.3-12 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-13 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-14 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-15 | 09 JUL 2026 |
| ENR 3.3-16 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-17 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-18 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-19 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-20 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-21 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-22 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-23 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-24 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-25 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-26 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-27 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-28 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-29 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-30 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3-31 | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3 - LFBB ITI NIGHT VFR | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.3 - LFEE ITI NIGHT VFR | 28 NOV 2024 |
| ENR 3.3 - LFFF ITI NIGHT VFR PARIS AREA | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3 - LFMM ITI SURVOL MEDITERRANEE VFR | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3 - LFMM MEDITERRANEE ITI NIGHT VFR | 16 APR 2026 |
| ENR 3.3 - LFMM NORTH ITI NIGHT VFR | 28 NOV 2024 |
| ENR 3.3 - LFMM SOUTH ITI NIGHT VFR | 27 NOV 2025 |
| ENR 3.3 - LFRR ITI NIGHT VFR | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.3 - LFRR ITI TRANSMANCHE VFR | 13 JUL 2023 |
| ENR 3.4-1 | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC BORDEAUX 01 | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC BORDEAUX 02 | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC BREST | 16 JUN 2022 |
| ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC MARSEILLE 01 | 27 NOV 2025 |
| ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC MARSEILLE 02 | 27 NOV 2025 |
| ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC PARIS | 27 NOV 2025 |
| ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC REIMS | 27 NOV 2025 |

ENR 4

| | |
|---|---|
| ENR 4.1-1 | 19 MAR 2026 |
| ENR 4.1-2 | 03 SEP 2026 |
| ENR 4.1-3 | 06 AUG 2026 |
| ENR 4.1-4 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.1-5 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.1-6 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.1-7 | 11 JUN 2026 |
| ENR 4.2-1 | 01 JUL 2014 |
| ENR 4.3-1 | 12 AUG 2021 |
| ENR 4.4-1 | 19 MAR 2026 |
| ENR 4.4-2 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-3 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-4 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-5 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-6 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-7 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-8 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-9 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-10 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-11 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-12 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-13 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-14 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-15 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-16 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-17 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-18 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-19 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-20 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-21 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-22 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-23 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-24 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-25 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-26 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-27 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-28 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.4-29 | 16 APR 2026 |
| ENR 4.4-30 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.4-31 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-32 | 19 MAR 2026 |
| ENR 4.4-33 | 01 OCT 2026 |
| ENR 4.4-34 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.4-35 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.4-36 | 09 JUL 2026 |
| ENR 4.5-1 | 03 OCT 2024 |
| ENR 4.5-2 | 19 FEB 2026 |

ENR 5

| | |
|---|---|
| ENR 5.1-1 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-2 | 27 NOV 2025 |
| ENR 5.1-3 | 21 APR 2022 |
| ENR 5.1-4 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.1-5 | 25 JAN 2024 |
| ENR 5.1-6 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.1-7 | 21 APR 2022 |
| ENR 5.1-8 | 20 APR 2023 |
| ENR 5.1-9 | 20 APR 2023 |
| ENR 5.1-10 | 18 APR 2024 |
| ENR 5.1-11 | 28 NOV 2024 |
| ENR 5.1-12 | 27 NOV 2025 |
| ENR 5.1-13 | 18 APR 2024 |
| ENR 5.1-14 | 18 APR 2024 |
| ENR 5.1-15 | 18 APR 2024 |
| ENR 5.1-16 | 27 NOV 2025 |
| ENR 5.1-17 | 28 NOV 2024 |
| ENR 5.1-18 | 28 NOV 2024 |
| ENR 5.1-19 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-20 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-21 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-22 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-23 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-24 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-25 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-26 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-27 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-28 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-29 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-30 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-31 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-32 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-33 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-34 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-35 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-36 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-37 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-38 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-39 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-40 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-41 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-42 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-43 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-44 | 16 APR 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| ENR 5.1-45 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-132 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-46 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-133 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-47 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-134 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-48 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-135 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-49 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-136 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-50 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-137 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-51 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-138 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-52 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-139 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-53 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-140 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-54 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-141 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-55 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-142 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-56 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-143 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-57 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-144 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-58 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-145 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-59 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-146 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-60 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-147 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-61 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-148 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-62 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-149 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-63 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-150 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-64 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-151 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-65 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-152 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-66 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-153 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-67 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-154 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-68 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-155 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-69 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-156 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-70 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-157 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-71 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-158 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-72 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-159 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-73 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-160 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-74 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-161 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-75 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-162 | 03 SEP 2026 |
| ENR 5.1-76 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-163 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-77 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-164 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-78 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-165 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-79 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-166 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-80 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-167 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-81 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-168 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-82 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-169 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-83 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-170 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-84 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-171 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-85 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-172 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-86 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-173 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-87 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-174 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-88 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-175 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-89 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-176 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-90 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-177 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-91 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-178 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-92 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-179 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-93 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-180 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-94 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-181 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-95 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-182 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-96 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-183 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-97 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-184 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-98 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-185 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-99 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-186 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-100 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-187 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-101 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-188 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-102 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-189 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-103 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-190 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-104 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-191 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-105 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-192 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-106 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-193 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-107 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-194 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-108 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-195 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-109 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-196 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-110 | 17 APR 2025 | ENR 5.1-197 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-111 | 17 APR 2025 | ENR 5.1-198 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-112 | 17 APR 2025 | ENR 5.1-199 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-113 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-200 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-114 | 17 APR 2025 | ENR 5.1-201 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-115 | 17 APR 2025 | ENR 5.1-202 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-116 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-203 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-117 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-204 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-118 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-205 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-119 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-206 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-120 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-207 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-121 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-208 | 11 JUN 2026 |
| ENR 5.1-122 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-209 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-123 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-210 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-124 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-211 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-125 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-212 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-126 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-213 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-127 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-214 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-128 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-215 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-129 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-216 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-130 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-217 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.1-131 | 16 APR 2026 | ENR 5.1-218 | 16 APR 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.1-219 16 APR 2026
ENR 5.1-220 16 APR 2026
ENR 5.1-251 16 APR 2026
ENR 5.1-252 16 APR 2026
ENR 5.1-301 08 OCT 2020
ENR 5.1-302 16 APR 2026
ENR 5.1-303 16 APR 2026
ENR 5.1-304 16 APR 2026
ENR 5.1-305 22 FEB 2024
ENR 5.1-306 22 FEB 2024
ENR 5.1-307 22 FEB 2024
ENR 5.1-308 22 FEB 2024
ENR 5.1-309 22 FEB 2024
ENR 5.1-310 22 FEB 2024
ENR 5.1-311 22 FEB 2024
ENR 5.1-312 28 NOV 2024
ENR 5.1-313 27 NOV 2025
ENR 5.1-314 27 NOV 2025
ENR 5.1-315 27 NOV 2025
ENR 5.1-316 16 APR 2026
ENR 5.1-317 27 NOV 2025
ENR 5.1-318 22 FEB 2024
ENR 5.1-319 22 FEB 2024
ENR 5.1-320 22 FEB 2024
ENR 5.1-321 27 NOV 2025
ENR 5.1-322 27 NOV 2025
ENR 5.1-323 27 NOV 2025
ENR 5.1-324 27 NOV 2025
ENR 5.1-325 27 NOV 2025
ENR 5.1-326 27 NOV 2025
ENR 5.1-327 27 NOV 2025
ENR 5.1-328 27 NOV 2025
ENR 5.1-329 27 NOV 2025
ENR 5.1-401 30 JAN 2020
ENR 5.1-501 21 APR 2022
ENR 5.1-502 18 APR 2024
ENR 5.1-503 13 JUL 2023
ENR 5.1-504 13 JUL 2023
ENR 5.1-505 18 APR 2024
ENR 5.1-506 17 APR 2025
ENR 5.1-507 13 JUL 2023
ENR 5.1-508 16 APR 2026
ENR 5.1-509 16 APR 2026
ENR 5.1-510 17 APR 2025
ENR 5.1-511 16 APR 2026
ENR 5 1 5 1 ZONES LF-P 86 R 86 13 JUL 2023
ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 29 21 APR 2022
ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 213 28 MAR 2019
ENR 5.1-515 13 JUL 2023
ENR 5.1-516 13 JUL 2023
ENR 5.1-517 13 JUL 2023
ENR 5.1-518 13 JUL 2023
ENR 5.1-519 13 JUL 2023
ENR 5.1-520 13 JUL 2023
ENR 5.1-521 13 JUL 2023
ENR 5.1-522 13 JUL 2023
ENR 5.1-523 13 JUL 2023
ENR 5.1-524 13 JUL 2023
ENR 5.1-525 13 JUL 2023
ENR 5.1-526 13 JUL 2023
ENR 5.1-527 13 JUL 2023
ENR 5.1-528 13 JUL 2023
ENR 5.1-529 13 JUL 2023
ENR 5.1-530 13 JUL 2023
ENR 5.1-531 13 JUL 2023
ENR 5.1-532 13 JUL 2023
ENR 5.1-533 13 JUL 2023
ENR 5.1-534 13 JUL 2023
ENR 5.1-535 13 JUL 2023
ENR 5.1-536 13 JUL 2023
ENR 5.1-537 18 APR 2024
ENR 5.1-538 28 NOV 2024
ENR 5.1-539 17 APR 2025
ENR 5.1-540 17 APR 2025
ENR 5.1-541 17 APR 2025
ENR 5.1-542 17 APR 2025
ENR 5.1-543 17 APR 2025
ENR 5.1.5.2 - ESPACE REGLEMENTE-TMA PARIS-ACTIVITE VELIVOLE (PARTIE OUEST) 17 APR 2025
ENR 5.1.5.2 - ESPACE REGLEMENTE-TMA PARIS-ACTIVITE VELIVOLE (PARTIE EST) 28 MAR 2019
ENR 5.1-546 27 NOV 2025
ENR 5 1 5 3 REGLES GENERALES DE PENETRATION DANS LA ZONE LF-R 71 27 NOV 2025
ENR 5.2-1 29 DEC 2022
ENR 5.2-2 01 DEC 2022
ENR 5.2-3 01 DEC 2022
ENR 5.2-4 01 DEC 2022
ENR 5.2-5 01 OCT 2026
ENR 5.2-6 01 OCT 2026
ENR 5.2-7 01 OCT 2026
ENR 5.2-8 01 OCT 2026
ENR 5.2-9 01 OCT 2026
ENR 5.2-10 01 OCT 2026
ENR 5.2-11 01 OCT 2026
ENR 5.2-12 01 OCT 2026
ENR 5.2-13 01 OCT 2026
ENR 5.2-14 01 OCT 2026
ENR 5.2-15 01 OCT 2026
ENR 5.2-16 01 OCT 2026
ENR 5.2-17 01 OCT 2026
ENR 5.2-21 21 MAR 2024
ENR 5.2-22 21 MAR 2024
ENR 5.3-1 31 DEC 2020
ENR 5.3-2 31 DEC 2020
ENR 5.3-3 16 APR 2026
ENR 5.3-4 14 JUL 2022
ENR 5.3-5 24 MAR 2022
ENR 5.3-6 24 MAR 2022
ENR 5.3-7 28 DEC 2023
ENR 5.3-8 28 DEC 2023
ENR 5.3-9 28 DEC 2023
ENR 5.3-10 28 DEC 2023
ENR 5.3-11 17 APR 2025
ENR 5.3-12 17 APR 2025
ENR 5.3-13 17 APR 2025
ENR 5.3-14 28 DEC 2023
ENR 5.3-15 28 DEC 2023
ENR 5.3-16 28 DEC 2023
ENR 5.3-17 28 DEC 2023
ENR 5.3-20 10 SEP 2020
ENR 5.4-0 22 JAN 2026
ENR 5.4-1 01 OCT 2026
ENR 5.5-1 06 AUG 2026
ENR 5.5-2 06 AUG 2026
ENR 5.5-3 06 AUG 2026
ENR 5.5-4 06 AUG 2026
ENR 5.5-5 06 AUG 2026
ENR 5.5-6 06 AUG 2026
ENR 5.5-7 06 AUG 2026
ENR 5.5-8 06 AUG 2026
ENR 5.5-9 06 AUG 2026
ENR 5.5-10 06 AUG 2026
ENR 5.5-11 06 AUG 2026
ENR 5.5-12 06 AUG 2026
ENR 5.5-13 06 AUG 2026
ENR 5.5-14 06 AUG 2026
ENR 5.5-15 06 AUG 2026
ENR 5.5-16 06 AUG 2026
ENR 5.5-17 06 AUG 2026
ENR 5.5-18 06 AUG 2026
ENR 5.5-19 06 AUG 2026
ENR 5.5-20 06 AUG 2026
ENR 5.5-21 06 AUG 2026
ENR 5.5-22 06 AUG 2026
ENR 5.5-23 06 AUG 2026
ENR 5.5-24 06 AUG 2026
ENR 5.5-25 06 AUG 2026
ENR 5.5-26 06 AUG 2026
ENR 5.5-27 06 AUG 2026
ENR 5.5-28 06 AUG 2026
ENR 5.5-29 06 AUG 2026
ENR 5.5-30 06 AUG 2026
ENR 5.5-31 06 AUG 2026
ENR 5.5-32 06 AUG 2026
ENR 5.5-33 06 AUG 2026
ENR 5.5-34 06 AUG 2026
ENR 5.5-35 06 AUG 2026
ENR 5.5-36 06 AUG 2026
ENR 5.5-37 06 AUG 2026
ENR 5.5-38 06 AUG 2026
ENR 5.5-39 06 AUG 2026
ENR 5.5-40 06 AUG 2026
ENR 5.5-41 03 SEP 2026
ENR 5.5-42 03 SEP 2026
ENR 5.5-43 03 SEP 2026
ENR 5.5-44 16 APR 2026
ENR 5.5-45 16 APR 2026
ENR 5.5-46 06 AUG 2026
ENR 5.5-47 06 AUG 2026
ENR 5.5-48 06 AUG 2026
ENR 5.5-49 16 APR 2026
ENR 5.5-50 16 APR 2026
ENR 5.5-51 16 APR 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| ENR 5.5-52 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.5-53 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-54 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-55 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-56 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-57 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-58 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-59 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-60 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-61 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-62 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-63 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-64 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-65 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-66 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-67 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-68 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-69 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-70 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-71 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-72 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-73 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-74 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-75 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-76 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-77 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-78 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-79 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-80 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-81 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-82 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-83 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-84 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-85 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-86 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-87 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-88 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-89 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-90 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-91 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-92 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-93 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-94 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-95 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-96 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-97 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-98 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-99 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-100 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-101 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-102 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-103 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-104 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-105 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-106 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-107 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-108 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-109 | 01 OCT 2026 |
| ENR 5.5-110 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-111 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-112 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-113 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-114 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-115 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-116 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-117 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-118 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-119 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-120 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-121 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-122 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-123 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-124 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-125 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.5-126 | 06 AUG 2026 |
| ENR 5.6-1 | 23 JAN 2025 |
| ENR 5.6-3 | 22 FEB 2024 |
| ENR 5.6-4 | 03 NOV 2022 |
| ENR 5.6-5 | 03 NOV 2022 |
| ENR 5.6-6 | 03 NOV 2022 |
| ENR 5.6-7 | 22 FEB 2024 |
| ENR 5.6-9 | 22 FEB 2024 |
| ENR 5.7-1 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-2 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-3 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-4 | 20 APR 2023 |
| ENR 5.7-5 | 19 MAR 2026 |
| ENR 5.7-6 | 21 APR 2022 |
| ENR 5.7-7 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-8 | 20 APR 2023 |
| ENR 5.7-9 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-10 | 11 JUL 2024 |
| ENR 5.7-11 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-12 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-13 | 24 MAR 2022 |
| ENR 5.7-15 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-16 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-17 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-18 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-19 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-20 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-21 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-22 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-23 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-24 | 16 APR 2026 |
| ENR 5.7-25 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-26 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-27 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-28 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-29 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-30 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-31 | 17 APR 2025 |
| ENR 5.7-32 | 27 NOV 2025 |
| ENR 5.7-33 | 27 NOV 2025 |
| ENR 5.7-34 | 27 NOV 2025 |
| ENR 5.7-35 | 27 NOV 2025 |
| ENR 5.7-36 | 16 APR 2026 |

ENR 6

| | |
|---|---|
| ENR 6.1 - CARTE CROISIERE ESPACE INFERIEUR | 16 APR 2026 |
| ENR 6.2 - CARTE CROISIERE ESPACE SUPERIEUR | 16 APR 2026 |

PARTIE 3 AERODROMES (AD)
*PART 3 - AERODROMES (AD)*

AD 0

| | |
|---|---|
| AD 0.1-1 | 01 JUL 2014 |
| AD 0.6-1 | 07 SEP 2023 |
| AD 0.6-2 | 14 MAY 2026 |
| AD 0.6-3 | 22 JAN 2026 |
| AD 0.6-4 | 22 JAN 2026 |

AD 1

| | |
|---|---|
| AD 1.0-1 | 19 MAR 2026 |
| AD 1.0-2 | 20 MAR 2025 |
| AD 1.0-3 | 30 DEC 2021 |
| AD 1.0-4 | 30 DEC 2021 |
| AD 1.1-1 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.1-2 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.1-3 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.1-4 | 19 FEB 2026 |
| AD 1.1-5 | 02 OCT 2025 |
| AD 1.1-6 | 02 OCT 2025 |
| AD 1.1-7 | 02 OCT 2025 |
| AD 1.2-1 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-2 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-3 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-4 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-5 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-6 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-7 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-8 | 12 AUG 2021 |
| AD 1.2-9 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-10 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-11 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.2-12 | 07 OCT 2021 |
| AD 1.3-1 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-2 | 27 NOV 2025 |
| AD 1.3-3 | 16 APR 2026 |
| AD 1.3-4 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-5 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-6 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-7 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-8 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-9 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-10 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-11 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-12 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-13 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-14 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-15 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-16 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-17 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-18 | 01 OCT 2026 |



© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 1.3-19 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-20 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-21 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-22 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-23 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-24 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-25 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-26 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-27 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-28 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-29 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-30 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-31 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-32 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-33 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-35 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-36 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-37 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-38 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-39 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-40 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-41 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-42 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-43 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-44 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-45 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-46 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.3-47 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-48 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-49 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.3-50 | 03 SEP 2026 |
| AD 1.3-51 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-52 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-53 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-54 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-55 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-56 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-57 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-58 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-59 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-60 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-61 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-62 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-63 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-64 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-65 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-66 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-67 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-68 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-69 | 01 OCT 2026 |
| AD 1.3-71 | 04 SEP 2025 |
| AD 1.4-1 | 10 JUL 2025 |
| AD 1.4-2 | 10 JUL 2025 |
| AD 1.5-1 | 27 NOV 2025 |
| AD 1.5-2 | 19 FEB 2026 |
| AD 1.6-1 | 16 APR 2026 |
| AD 1.6-2 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.6-3 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.6-4 | 22 JAN 2026 |
| AD 1.6-5 | 19 FEB 2026 |
| AD 1.6-6 | 19 FEB 2026 |
| AD 1.6-7 | 19 FEB 2026 |
| AD 1.6-8 | 09 JUL 2026 |
| AD 1.6-9 | 19 FEB 2026 |
| AD 1.7-1 | 17 APR 2025 |
| AD 1.7-2 | 20 FEB 2025 |

AD 2

| | |
|---|---|
| AD 2.0-1 | 13 AUG 2020 |

AD 2

**AGEN LA GARENNE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBA-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBA-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBA-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBA-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBA-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBA-6 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBA-7 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA AOC RWY11-29 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA APDC 01 | 07 NOV 2019 |
| AD 2 LFBA DATA 01 | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFBA DATA RWY29 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA DATA RWY29 RNP FASDB | 15 AUG 2019 |
| AD 2 LFBA DATA SID RWY29 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA DATA STAR RWY29 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA SID RWY29 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA SID RWY29 RNAV INSTR 01 | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFBA SID RWY29 RNAV INSTR 02 | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFBA STAR RWY29 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBA IAC RWY29 RNP | 09 JUL 2026 |

**AIX LES MILLES**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMA-1 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMA-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMA-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMA-4 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFMA-5 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFMA ADC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFMA APDC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMA GMC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMA DATA 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFMA DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFMA SID RWY ALL OMNI | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFMA STAR RWY ALL RNAV CONV | 01 OCT 2026 |

**AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFKJ-1 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFKJ-2 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFKJ-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFKJ-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFKJ-5 | 28 NOV 2024 |
| AD-2.LFKJ-6 | 10 AUG 2023 |
| AD-2.LFKJ-7 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFKJ-8 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFKJ-9 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFKJ-10 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFKJ-11 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFKJ MIA TEXT 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFKJ MIA TEXT 02 | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFKJ ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFKJ APDC 01 | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFKJ APDC 02 | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFKJ APDC 03 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFKJ AOC RWY02-20 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFKJ DATA 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFKJ DATA RWY02 CODE INA GNSS | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ DATA RWY02 FNA RNP Y CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ DATA RWY02 FNA RNP Z CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ DATA RWY02 FNA RNP Z FASDB | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ DATA RWY20 RNP AR CODE | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFKJ DATA SID RWY20 DEP RNAV OMNI | 30 DEC 2021 |
| AD 2 LFKJ DATA SID RWY20 RNAV HORRO CODE 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ DATA SID RWY20 RNAV PARATA CODE 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ DATA STAR RWY20 RNAV PARATA CODE 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFKJ DATA STAR RWY ALL RNAV HORRO CODE 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFKJ ARC 01 | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFKJ AMSR 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 CONV HORRO | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 CONV HORRO INSTR 01 | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 DEP RNAV OMNI | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO INSTR 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO INSTR 02 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV PARATA | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV PARATA INSTR 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV PARATA INSTR 02 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ STAR RWY20 RNAV PARATA | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFKJ STAR RWY ALL RNAV HORRO | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY02 FNA RNP Z MINIMA | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY02 ILS LOC MINIMA | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY02 INA GNSS | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY02 FNA RNP Y | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY02 FNA RNP Z | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY02 ILS Y LOC Y | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY02 ILS Z LOC Z | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY20 RNP AR | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY20 VPT A | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ IAC RWY20 VPT B | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFKJ ENV 01 | 28 NOV 2024 |

**ALBERT BRAY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFAQ-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFAQ-2 | 15 MAY 2025 |
| AD-2.LFAQ-3 | 15 MAY 2025 |
| AD-2.LFAQ-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFAQ-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFAQ-6 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFAQ-7 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFAQ ADC 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFAQ DATA 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFAQ DATA RWY08 RNP CODE | 05 SEP 2024 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFAQ DATA RWY08 RNP FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA RWY26 RNP CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFAQ DATA RWY26 RNP FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA SID RWY08-26 RNAV CODE 01 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA SID RWY08-26 RNAV INSTR 01 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA STAR RWY08-26 RNAV CODE 01 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ SID RWY08-26 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ STAR RWY08-26 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY08 RNP 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY26 FNA RNP 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY26 INA RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY26 NDB 15 MAY 2025

**ALBI LE SEQUESTRE**

AD-2.LFCI-1 12 JUN 2025
AD-2.LFCI-2 22 JAN 2026
AD-2.LFCI-3 20 FEB 2025
AD-2.LFCI-4 14 MAY 2026
AD-2.LFCI-5 20 MAR 2025
AD-2.LFCI-6 20 FEB 2025
AD-2.LFCI-7 20 FEB 2025
AD 2 LFCI ADC 01 08 AUG 2024
AD 2 LFCI DATA 01 02 NOV 2023
AD 2 LFCI DATA RWY09 RNP CODE 02 NOV 2023
AD 2 LFCI DATA RWY09 RNP FASDB 15 AUG 2019
AD 2 LFCI DATA RWY27 RNP CODE 02 NOV 2023
AD 2 LFCI DATA RWY27 RNP FASDB 02 NOV 2023
AD 2 LFCI IAC RWY09 RNP 08 AUG 2024
AD 2 LFCI IAC RWY27 RNP 08 AUG 2024

**AMIENS-GLISY**

AD-2.LFAY-1 03 SEP 2026
AD-2.LFAY-2 01 OCT 2026
AD-2.LFAY-3 20 FEB 2025
AD-2.LFAY-4 14 MAY 2026
AD-2.LFAY-5 03 SEP 2026
AD 2 LFAY ADC 01 05 OCT 2023
AD 2 LFAY DATA 01 03 SEP 2026
AD 2 LFAY DATA RWY30 RNP A CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAY IAC RWY30 RNP A 03 SEP 2026

**ANGERS MARCE**

AD-2.LFJR-1 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-2 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-3 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-4 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-5 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-6 01 OCT 2026
AD 2 LFJR ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFJR AOC RWY08-26 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA RWY08 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA RWY08 RNP FASDB 15 MAY 2025
AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFJR IAC RWY08 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFJR IAC RWY26 RNP 01 OCT 2026

**ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS**

AD-2.LFBU-1 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-2 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-3 22 JAN 2026
AD-2.LFBU-4 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-5 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-6 02 OCT 2025
AD 2 LFBU MIA TEXT 01 06 OCT 2022
AD 2 LFBU ADC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU APDC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU GMC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFBU DATA 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 ILS LOC CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Y CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Y FASDB 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Z CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Z FASDB 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA SID RWY10 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA SID RWY28 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU SID RWY10 RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFBU SID RWY10 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU SID RWY28 RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFBU SID RWY28 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU IAC RWY28 ILS LOC 19 MAR 2026
AD 2 LFBU IAC RWY28 RNP Y 09 JUL 2026
AD 2 LFBU IAC RWY28 RNP Z 09 JUL 2026

**ANNECY MEYTHET**

AD-2.LFLP-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-2 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-3 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-5 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-6 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-7 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-8 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-9 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-10 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-11 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-12 06 AUG 2026
AD 2 LFLP MIA TEXT 01 20 MAR 2025
AD 2 LFLP AOC RWY04 06 AUG 2026
AD 2 LFLP AOC RWY22 06 AUG 2026
AD 2 LFLP ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP APDC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA 01 10 JUL 2025
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP X CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Y CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Y FASDB 27 FEB 2020
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Z CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Z FASDB 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA SID RWY22 RNAV CODE 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP SID RWY22 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLP SID RWY22 RNAV INSTR 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP SID RWY22 RNAV INSTR 02 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP MINIMA 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP X 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP Y 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP Z 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY22 VPT 06 AUG 2026

**AUCH GERS**

AD-2.LFDH-1 12 JUN 2025
AD-2.LFDH-2 04 SEP 2025
AD-2.LFDH-3 14 MAY 2026
AD-2.LFDH-4 12 JUN 2025
AD-2.LFDH-5 20 FEB 2025
AD 2 LFDH ADC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA 01 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA RWY18 RNP CODE 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA RWY18 RNP FASDB 15 AUG 2019
AD 2 LFDH DATA RWY36 RNP CODE 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA RWY36 RNP FASDB 15 AUG 2019
AD 2 LFDH IAC RWY18 NDB 26 JAN 2023
AD 2 LFDH IAC RWY18 RNP 11 JUL 2024
AD 2 LFDH IAC RWY36 RNP 11 JUL 2024

**AURILLAC**

AD-2.LFLW-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-2 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-3 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-5 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-6 06 AUG 2026
AD 2 LFLW MIA TEXT 01 26 MAR 2020
AD 2 LFLW AOC RWY15-33 06 AUG 2026
AD 2 LFLW ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLW APDC 01 26 MAR 2020
AD 2 LFLW DATA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLW DATA RWY15 RNP CODE 25 FEB 2021
AD 2 LFLW DATA RWY15 RNP FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFLW IAC RWY15 RNP 05 SEP 2024
AD 2 LFLW IAC RWY15 RNP MINIMA 10 OCT 2019

**AUXERRE BRANCHES**

AD-2.LFLA-1 12 JUN 2025
AD-2.LFLA-2 20 FEB 2025
AD-2.LFLA-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLA-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLA-5 12 JUN 2025
AD 2 LFLA ADC 01 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA 01 08 SEP 2022
AD 2 LFLA DATA RWY18 RNP CODE 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA RWY18 RNP FASDB 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA RWY36 RNP CODE 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA RWY36 RNP FASDB 08 AUG 2024
AD 2 LFLA IAC RWY18 NDB 08 AUG 2024
AD 2 LFLA IAC RWY18 RNP 23 JAN 2025
AD 2 LFLA IAC RWY36 RNP 08 AUG 2024

**AVIGNON CAUMONT**

AD-2.LFMV-1 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-3 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-4 14 MAY 2026


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFMV-5 20 FEB 2025
AD-2.LFMV-6 20 FEB 2025
AD-2.LFMV-7 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-8 10 JUL 2025
AD-2.LFMV-9 10 JUL 2025
AD-2.LFMV-10 10 JUL 2025
AD 2 LFMV ADC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMV AOC RWY17-35 02 NOV 2023
AD 2 LFMV APDC 01 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA 01 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP X CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP X FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Y CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Y FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Z CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Z FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA SID RWY17 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMV DATA SID RWY35 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMV DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFMV COM 01 07 OCT 2021
AD 2 LFMV SID RWY17 RNAV 02 OCT 2025
AD 2 LFMV SID RWY17 RNAV INSTR 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMV SID RWY35 RNAV 02 OCT 2025
AD 2 LFMV SID RWY35 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMV STAR RWY ALL RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY17 RNP X 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY17 RNP Y 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY17 RNP Z 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY35 VPT 22 JAN 2026

**BALE-MULHOUSE**

AD-2.LFSB-1 04 SEP 2025
AD-2.LFSB-2 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-3 04 SEP 2025
AD-2.LFSB-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-5 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-6 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-7 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-8 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-9 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-10 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-11 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-12 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-13 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-14 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-15 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-16 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-17 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-18 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-19 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-20 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-21 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-22 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-23 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-24 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-25 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-26 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-27 06 AUG 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 01 28 NOV 2024
AD 2 LFSB MIA TEXT 02 14 MAY 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 03 06 AUG 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 04 14 MAY 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 05 14 MAY 2026
AD 2 LFSB ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB APDC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB APDC 02 14 MAY 2026
AD 2 LFSB GMC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB GMC 02 14 MAY 2026
AD 2 LFSB AOC RWY07-25 14 MAY 2026
AD 2 LFSB AOC RWY15 02 DEC 2021
AD 2 LFSB AOC RWY15-33 13 JUN 2024
AD 2 LFSB PATC RWY15 02 DEC 2021
AD 2 LFSB ARC 01 20 FEB 2025
AD 2 LFSB AMSR 01 20 FEB 2025
AD 2 LFSB DATA 01 30 NOV 2023
AD 2 LFSB DATA RWY15 CODE INA GNSS 02 DEC 2021
AD 2 LFSB DATA RWY15 FNA RNP CODE 04 SEP 2025
AD 2 LFSB DATA RWY15 RNP FASDB 04 SEP 2025
AD 2 LFSB DATA RWY33 RNP CODE 02 DEC 2021
AD 2 LFSB DATA RWY33 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFSB DATA SID RWY15 RNAV CODE 01 07 OCT 2021
AD 2 LFSB DATA SID RWY33 RNAV CODE 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB COM 01 06 AUG 2026
AD 2 LFSB SID RWY15 RNAV 07 OCT 2021
AD 2 LFSB SID RWY15 RNAV INSTR 01 07 OCT 2021
AD 2 LFSB SID RWY33 RNAV 14 MAY 2026
AD 2 LFSB SID RWY33 RNAV INSTR 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB STAR RWY ALL CONV 14 MAY 2026
AD 2 LFSB STAR RWY ALL CONV INSTR 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB IAC RWY15 ILS Y CAT123 LOC Y VOR Y 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 ILS Y CAT123 LOC Y VOR Y MINIMA 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 INA GNSS 13 JUN 2024
AD 2 LFSB IAC RWY15 FNA ILS Z CAT123 LOC Z VOR Z MINIMA 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 FNA ILS Z CAT123 LOC Z VOR Z 26 JAN 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 FNA RNP 14 MAY 2026
AD 2 LFSB IAC RWY25 VPT A 20 FEB 2025
AD 2 LFSB IAC RWY25 VPT B 20 FEB 2025
AD 2 LFSB IAC RWY33 ILS X CAT1 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 INA VPT A 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 FNA ILS Y CAT1 LOC Y 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 FNA ILS Z CAT1 LOC Z 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 FNA VPT A 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 RNP 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 VPT B 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWYALL INA CONV ALTIK ADOGA 13 JUN 2024
AD 2 LFSB ENV 01 20 FEB 2025

**BASTIA PORETTA**

AD-2.LFKB-1 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-2 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-3 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-4 14 MAY 2026
AD-2.LFKB-5 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-6 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-7 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-8 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-9 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-10 07 AUG 2025
AD 2 LFKB ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKB APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKB AOC RWY16-34 16 JUN 2022
AD 2 LFKB ENV 01 18 MAY 2023
AD 2 LFKB ARC 01 17 APR 2025
AD 2 LFKB AMG 01 23 JAN 2025
AD 2 LFKB DATA 01 23 MAR 2023
AD 2 LFKB DATA RWY16 RNP CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA RWY34 RNP CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA RWY34 RNP FASDB 02 JAN 2020
AD 2 LFKB DATA SID RWY16 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA SID RWY34 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA STAR RWY16 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA STAR RWY34 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 RNAV INSTR 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 CONV 23 MAR 2023
AD 2 LFKB SID RWY16 CONV INSTR 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 CONV INSTR 02 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 RNAV V 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 RNAV W 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 RNAV INSTR 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 RNAV Q 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 RNAV R 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 CONV 23 MAR 2023
AD 2 LFKB SID RWY34 CONV INSTR 01 23 MAR 2023
AD 2 LFKB SID RWY34 CONV INSTR 02 23 MAR 2023
AD 2 LFKB STAR RWY16 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB STAR RWY16 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB STAR RWY34 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB STAR RWY34 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB IAC RWY16 RNP 31 DEC 2020
AD 2 LFKB IAC RWY16 VOR A 18 MAY 2023
AD 2 LFKB IAC RWY16 VPT A 31 DEC 2020
AD 2 LFKB IAC RWY16 VPT B 23 MAR 2023
AD 2 LFKB IAC RWY34 ILS X LOC X 15 JUN 2023
AD 2 LFKB IAC RWY34 ILS Z LOC Z 18 MAY 2023
AD 2 LFKB IAC RWY34 RNP 31 DEC 2020
AD 2 LFKB IAC RWY34 RNP MINIMA 02 JAN 2020
AD 2 LFKB IAC RWY34 VOR 23 MAR 2023

**BEAUVAIS TILLE**

AD-2.LFOB-1 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-2 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-3 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-4 22 JAN 2026
AD-2.LFOB-5 01 OCT 2026
AD-2.LFOB-6 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-7 01 OCT 2026
AD-2.LFOB-8 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-9 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-10 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-11 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-12 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-13 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-14 03 SEP 2026
AD 2 LFOB MIA TEXT 01 03 SEP 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFOB ADC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB APDC 01 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFOB GMC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB AOC RWY12-30 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB PATC RWY12 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB TEXT 01 | 19 SEP 2013 |
| AD 2 LFOB TEXT 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB TEXT 03 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB TEXT 04 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB MVA 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB DATA 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA RWY12 RNP CODE | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA RWY12 RNP FASDB | 25 MAR 2021 |
| AD 2 LFOB DATA RWY30 RNP CODE | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA RWY30 RNP FASDB | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL CODE 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR CODE 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR CODE 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV LGL ELCOB CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV LGL ELCOB | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV LGL ELCOB INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO INSTR 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INI | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12 CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY30 RNAV INI | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY30 CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV CMB | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV PEXIR VELOL | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV TRO RLP TINIL | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV VEDUS SONUR | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 INA ILS Y Z LOC Y Z VOR Y Z | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA ILS Y LOC Y | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA ILS Z LOC Z | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA VOR Y | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA VOR Z | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 NDB | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 VOR X | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY12 VPT | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY30 FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY30 ILS LOC | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY30 INA RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY30 VOR Y | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOB IAC RWY30 VOR Z | 03 SEP 2026 |

### BERGERAC DORDOGNE PERIGORD

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBE-1 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBE-2 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFBE-3 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFBE-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBE-5 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFBE-6 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFBE-7 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBE-8 | 04 SEP 2025 |
| AD 2 LFBE ADC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE APDC 01 | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFBE AOC RWY09-27 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE DATA 01 | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFBE DATA RWY09 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE DATA RWY09 RNP FASDB | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFBE DATA RWY27 ILS CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE DATA RWY27 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE DATA RWY27 RNP FASDB | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFBE DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE SID RWY09 RNAV | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE SID RWY09 RNAV INSTR 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE SID RWY27 RNAV | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE SID RWY27 RNAV INSTR 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBE STAR RWY09 RNAV | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE STAR RWY27 RNAV | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE IAC RWY09 RNP | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE IAC RWY27 ILS | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE IAC RWY27 RNP | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFBE ENV 01 | 16 MAY 2024 |

### BESANCON LA VEZE

| | |
|---|---|
| AD-2.LFQM-1 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFQM-2 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFQM-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFQM-4 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFQM-5 | 04 SEP 2025 |
| AD 2 LFQM ADC 01 | 04 SEP 2025 |
| AD 2 LFQM DATA 01 | 25 JAN 2024 |
| AD 2 LFQM DATA RWY23 RNP Y CODE | 25 JAN 2024 |
| AD 2 LFQM DATA RWY23 RNP Z CODE | 25 JAN 2024 |
| AD 2 LFQM DATA RWY23 RNP Z FASDB | 05 DEC 2019 |
| AD 2 LFQM IAC RWY23 RNP Y | 04 SEP 2025 |
| AD 2 LFQM IAC RWY23 RNP Z | 04 SEP 2025 |

### BEZIERS VIAS

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMU-1 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFMU-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFMU-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFMU-4 | 11 JUL 2024 |
| AD-2.LFMU-5 | 13 JUL 2023 |
| AD-2.LFMU-6 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFMU-7 | 11 JUL 2024 |
| AD-2.LFMU-8 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFMU-9 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFMU ADC 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU APDC 01 | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFMU AOC RWY09-27 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU DATA 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU DATA RWY09 RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU DATA RWY09 RNP FASDB | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU DATA RWY27 RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU DATA RWY27 RNP FASDB | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU DATA SID RWY ALL RNAV CODE 01 | 30 NOV 2023 |
| AD 2 LFMU DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU COM 01 | 08 NOV 2018 |
| AD 2 LFMU SID RWY ALL CONV | 30 NOV 2023 |
| AD 2 LFMU SID RWY ALL CONV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU SID RWY ALL RNAV | 30 NOV 2023 |
| AD 2 LFMU SID RWY ALL RNAV INSTR 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFMU STAR RWY ALL RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU IAC RWY09 NDB | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU IAC RWY09 RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU IAC RWY27 NDB | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMU IAC RWY27 RNP | 19 MAR 2026 |

### BIARRITZ PAYS BASQUE

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBZ-1 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBZ-2 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBZ-3 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBZ-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBZ-5 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBZ-6 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBZ-7 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBZ-8 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBZ-9 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBZ-10 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBZ MIA TEXT 01 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFBZ MIA TEXT 02 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBZ MIA TEXT 03 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFBZ ADC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBZ APDC 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBZ GMC 01 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFBZ AOC RWY09-27 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBZ ARC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBZ MVA 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBZ DATA 01 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFBZ DATA RWY09 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBZ DATA RWY09 RNP FASDB | 13 AUG 2020 |
| AD 2 LFBZ DATA RWY27 ILS Z CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBZ DATA RWY27 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBZ DATA RWY27 RNP FASDB | 13 AUG 2020 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBZ DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ SID RWY09 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY09 RNAV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY27 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY27 RNAV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY ALL CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY ALL CONV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY09 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY09 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY27 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY27 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY09 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY09 VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 ILS Y LOC Y 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 ILS Z LOC Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 VOR 03 SEP 2026

**BISCARROSSE PARENTIS**

AD-2.LFBS-1 19 FEB 2026
AD-2.LFBS-2 22 JAN 2026
AD-2.LFBS-3 15 MAY 2025
AD-2.LFBS-4 14 MAY 2026
AD-2.LFBS-5 03 SEP 2026
AD 2 LFBS ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBS DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP X CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP Y CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP Z CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP Z FASDB 22 APR 2021
AD 2 LFBS IAC RWY27 FNA RNP X 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 FNA RNP Y 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 FNA RNP Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 INA GNSS 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 NDB 03 SEP 2026

**BLOIS LE BREUIL**

AD-2.LFOQ-1 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-2 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-3 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-4 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-5 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-6 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-7 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA 01 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA RWY12 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA RWY12 RNP FASDB 23 MAR 2023
AD 2 LFOQ DATA RWY30 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA RWY30 RNP FASDB 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ IAC RWY12 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ IAC RWY30 NDB 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ IAC RWY30 RNP 03 SEP 2026

**BORDEAUX MERIGNAC**

AD-2.LFBD-1 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-2 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-3 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-4 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-5 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-6 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-7 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-8 16 APR 2026
AD-2.LFBD-9 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-10 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-11 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-12 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-13 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-14 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-15 16 APR 2026
AD-2.LFBD-16 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-17 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-18 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-19 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-20 19 FEB 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 02 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 03 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 04 20 FEB 2025
AD 2 LFBD MIA TEXT 05 20 FEB 2025
AD 2 LFBD ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD APDC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD GMC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD GMC 02 03 SEP 2026
AD 2 LFBD AOC RWY05-23 03 SEP 2026
AD 2 LFBD AOC RWY11-29 03 SEP 2026
AD 2 LFBD PATC RWY23 05 NOV 2020
AD 2 LFBD TEXT 02 17 APR 2025
AD 2 LFBD ARC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MVA 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD DATA 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA 02 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP AR Y CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP A VPT CODE 25 JAN 2024
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP Z CODE 04 SEP 2025
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP Z FASDB 25 JAN 2024
AD 2 LFBD DATA RWY11 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY11 RNP FASDB 23 APR 2020
AD 2 LFBD DATA RWY23 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY23 RNP FASDB 05 NOV 2020
AD 2 LFBD DATA RWY29 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY29 RNP FASDB 23 APR 2020
AD 2 LFBD DATA SID RWY05 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA SID RWY23 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA SID RWY29 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD SID RWY05 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY05 RNAV INSTR 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INI 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INSTR 02 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV INI 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV INSTR 02 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY23 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY23 RNAV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY29 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY29 RNAV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV INSTR 02 16 APR 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 FNA RNP Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 INA RNAV Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 INA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 RNP A VPT 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 RNP Y AR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 FNA RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 INA RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 INA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 FNA ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 FNA RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 INA ILS VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 INA RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 INA ILS VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 FNA ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 FNA RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 INA RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY 05-23 ENV 16 APR 2026
AD 2 LFBD IAC RWY 11-29 ENV 16 APR 2026

**BOURGES**

AD-2.LFLD-1 12 JUN 2025
AD-2.LFLD-2 20 FEB 2025
AD-2.LFLD-3 22 JAN 2026
AD-2.LFLD-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLD-5 12 JUN 2025
AD-2.LFLD-6 20 FEB 2025
AD 2 LFLD ADC 01 28 NOV 2024
AD 2 LFLD DATA 01 23 JAN 2025
AD 2 LFLD DATA RWY06 RNP Y CODE 28 NOV 2024
AD 2 LFLD DATA RWY06 RNP Z CODE 28 NOV 2024
AD 2 LFLD DATA RWY06 RNP Z FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFLD IAC RWY06 RNP Y 23 JAN 2025
AD 2 LFLD IAC RWY06 RNP Z 23 JAN 2025

**BREST BRETAGNE**

AD-2.LFRB-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRB-2 11 JUN 2026
AD-2.LFRB-3 19 MAR 2026
AD-2.LFRB-4 19 FEB 2026
AD-2.LFRB-5 22 JAN 2026
AD-2.LFRB-6 14 MAY 2026
AD-2.LFRB-7 20 FEB 2025
AD-2.LFRB-8 11 JUN 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFRB-9 11 JUN 2026
AD-2.LFRB-10 19 FEB 2026
AD-2.LFRB-11 19 FEB 2026
AD 2 LFRB ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRB APDC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRB APDC 02 21 MAY 2020
AD 2 LFRB APDC 03 05 FEB 2015
AD 2 LFRB GMC 01 10 AUG 2023
AD 2 LFRB AOC RWY07R-25L 23 JAN 2025
AD 2 LFRB PATC RWY25L 10 SEP 2020
AD 2 LFRB ARC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB MVA 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB COM 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA RWY07R RNP CODE 11 JUL 2024
AD 2 LFRB DATA RWY07R RNP FASDB 15 JUL 2021
AD 2 LFRB DATA RWY25L RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA RWY25L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA SID RWY07R RNAV CODE 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB DATA SID RWY25L RNAV CODE 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY07R RNAV 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY07R RNAV INSTR 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY25L RNAV 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY25L RNAV INSTR 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB STAR RWY ALL RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFRB IAC RWY07R RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY07R VPT 19 FEB 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L ILS CAT 123 LOC Y 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L ILS CAT 123 LOC Z 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L INA GNSS 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L FNA RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L NDB 11 JUN 2026

**BRIVE SOUILLAC**

AD-2.LFSL-1 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-2 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-3 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-4 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-5 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-6 06 AUG 2026
AD-2.LFSL-7 06 AUG 2026
AD 2 LFSL ADC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL APDC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFSL APDC 02 11 JUL 2024
AD 2 LFSL AOC RWY11-29 03 SEP 2026
AD 2 LFSL DATA 01 13 AUG 2020
AD 2 LFSL DATA RWY11 RNP CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA RWY11 RNP FASDB 30 JAN 2020
AD 2 LFSL DATA RWY29 RNP CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA RWY29 RNP FASDB 30 JAN 2020
AD 2 LFSL DATA SID RWY11 RNAV CODE 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA SID RWY29 RNAV CODE 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA STAR RWY11 RNAV CODE 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL SID RWY ALL RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFSL SID RWY11 RNAV INSTR 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL SID RWY29 RNAV INSTR 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL STAR RWY11 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY11 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY29 ILS LOC 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY29 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY29 NDB 09 JUL 2026

**CAEN CARPIQUET**

AD-2.LFRK-1 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-2 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-3 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-4 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-5 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-6 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-7 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-8 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-9 11 JUN 2026
AD 2 LFRK ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK AOC RWY12-30 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA RWY12 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA RWY30 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA RWY30 RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA SID RWY12 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA SID RWY30 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK COM 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 CONV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 CONV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 CONV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 CONV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK STAR RWY ALL CONV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK STAR RWY ALL RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY12 RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY12 VOR 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY12 VPT 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY30 ILS LOC 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY30 RNP 11 JUN 2026

**CAHORS LALBENQUE**

AD-2.LFCC-1 01 OCT 2026
AD-2.LFCC-2 01 OCT 2026
AD-2.LFCC-3 22 JAN 2026
AD-2.LFCC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFCC-5 12 JUN 2025
AD-2.LFCC-6 20 MAR 2025
AD 2 LFCC ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFCC DATA 01 16 MAY 2024
AD 2 LFCC DATA RWY13 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFCC DATA RWY13 RNP FASDB 25 FEB 2021
AD 2 LFCC IAC RWY13 RNP 03 OCT 2024

**CALAIS DUNKERQUE**

AD-2.LFAC-1 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-2 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-3 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-5 14 MAY 2026
AD 2 LFAC ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFAC DATA 01 14 MAY 2026
AD 2 LFAC DATA RWY24 RNP CODE 14 MAY 2026
AD 2 LFAC DATA RWY24 RNP FASDB 14 MAY 2026
AD 2 LFAC IAC RWY24 RNP 14 MAY 2026

**CALVI SAINTE CATHERINE**

AD-2.LFKC-1 07 AUG 2025
AD-2.LFKC-2 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-3 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-4 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-5 14 MAY 2026
AD-2.LFKC-6 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-7 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-8 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-9 19 MAR 2026
AD 2 LFKC ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKC APDC 01 13 JUL 2023
AD 2 LFKC AOC RWY18-36 30 NOV 2023
AD 2 LFKC DATA 01 30 NOV 2023
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP W CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP W FASDB 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP X CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP X FASDB 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP Y CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP Z CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA SID RWY36 RNAV CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFKC DATA STAR RWY18 RNAV CODE 01 22 FEB 2024
AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV 15 JUL 2021
AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV INSTR 01 28 JAN 2021
AD 2 LFKC SID RWY36 CONV 15 JUL 2021
AD 2 LFKC SID RWY36 CONV INSTR 01 28 JAN 2021
AD 2 LFKC STAR RWY18 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKC STAR RWY18 RNAV 22 FEB 2024
AD 2 LFKC IAC RWY18 LOC 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP W 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP X 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP Y 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP Z 28 JAN 2021

**CANNES MANDELIEU**

AD-2.LFMD-1 22 JAN 2026
AD-2.LFMD-2 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-3 22 JAN 2026
AD-2.LFMD-4 14 MAY 2026
AD-2.LFMD-5 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-6 19 MAR 2026
AD-2.LFMD-7 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-8 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-9 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-10 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-11 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-12 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-13 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-14 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-15 07 AUG 2025


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFMD MIA TEXT 01 | 01 DEC 2022 |
| AD 2 LFMD MIA TEXT 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMD AOC RWY17-35 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFMD ADC 01 | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFMD GMC 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD DATA 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD DATA 02 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFMD DATA RWY17 FNA RNP A CODE | 12 AUG 2021 |
| AD 2 LFMD DATA RWY17 RNP A CODE | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD DATA RWY35 RNP Y CODE | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD DATA RWY35 RNP Z CODE | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD DATA RWY35 RNP Z FASDB | 07 SEP 2023 |
| AD 2 LFMD DATA SID RWY17 RNAV CODE 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD DATA SID RWY17 RNAV CODE 02 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD DATA STAR EAST RWY17-35 RNAV CODE 01 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD DATA STAR WEST RWY17-35 RNAV CODE 01 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 CONV INI K | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 CONV K | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 CONV K INSTR 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 CONV K INSTR 02 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV INI | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV INSTR 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV INSTR 02 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD STAR EAST RWY17-35 RNAV CONV | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD STAR WEST RWY17-35 RNAV CONV | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA EAST LOC | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA WEST LOC | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17 FNA LOC A | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17 FNA RNP A | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17 VPT A | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA RNAV INLOV | 23 FEB 2023 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA RNAV NEKIP | 25 MAR 2021 |
| AD 2 LFMD IAC RWY17-35 FNA LOC B | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMD IAC RWY35 FNA RNP Y | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFMD IAC RWY35 FNA RNP Z | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFMD ENV 01 | 29 DEC 2022 |

### CARCASSONNE SALVAZA

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMK-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFMK-2 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFMK-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFMK-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFMK-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFMK-6 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFMK-7 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFMK-8 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFMK AOC RWY09-27 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK DATA 01 | 11 AUG 2022 |
| AD 2 LFMK DATA RWY09 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFMK DATA RWY09 RNP FASDB | 21 APR 2022 |
| AD 2 LFMK DATA RWY27 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFMK DATA RWY27 RNP FASDB | 21 APR 2022 |
| AD 2 LFMK DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK SID RWY09 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK SID RWY09 RNAV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK SID RWY27 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK SID RWY27 RNAV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK STAR RWY ALL RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK IAC RWY09 RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK IAC RWY27 RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFMK IAC RWY27 RNP MINIMA | 19 MAR 2026 |

### CASTRES MAZAMET

| | |
|---|---|
| AD-2.LFCK-1 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFCK-2 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFCK-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFCK-4 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFCK-5 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFCK-6 | 28 NOV 2024 |
| AD-2.LFCK-7 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK AOC RWY14-32 | 13 JUL 2023 |
| AD 2 LFCK AOC B RWY14-32 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK ADC 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK APDC 01 | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFCK DATA 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK DATA RWY14 RNP Y CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK DATA RWY14 RNP Z CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK DATA RWY14 RNP Z FASDB | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK DATA SID RWY14 RNAV CODE 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK DATA STAR RWY14 RNAV CODE | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFCK SID RWY14 RNAV | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK SID RWY14 RNAV INSTR 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK STAR RWY14 RNAV | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Y | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Y MINIMA | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Z | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Z MINIMA | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFCK IAC RWY32 VPT | 20 FEB 2025 |

### CHALON CHAMPFORGEUIL

| | |
|---|---|
| AD-2.LFLH-1 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLH-2 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLH-3 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLH-4 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLH-5 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLH ADC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLH DATA 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLH DATA RWY35 RNP CODE | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLH IAC RWY35 RNP | 06 AUG 2026 |

### CHALONS VATRY

| | |
|---|---|
| AD-2.LFOK-1 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-2 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-3 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-4 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-5 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-6 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-7 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-8 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOK-9 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFOK-10 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFOK MIA TEXT 01 | 01 DEC 2022 |
| AD 2 LFOK MIA TEXT 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK ADC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK APDC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK AOC RWY10-28 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFOK PATC RWY10 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK DATA 01 | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFOK DATA RWY10 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFOK DATA RWY10 RNP FASDB | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFOK DATA RWY28 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFOK DATA RWY28 RNP FASDB | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFOK DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFOK SID RWY10 CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK SID RWY28 CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK STAR RWY ALL CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK STAR RWY ALL RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY10 ILS Y CAT123 LOC Y | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY10 ILS Z CAT123 LOC Z | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY10 RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY10 VOR | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY28 ILS LOC | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY28 NDB | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY28 RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFOK IAC RWY28 VOR | 03 SEP 2026 |

### CHAMBERY AIX LES BAINS

| | |
|---|---|
| AD-2.LFLB-1 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-2 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-3 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-4 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-5 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-6 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-7 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-8 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-9 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-10 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-11 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-12 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLB-13 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB MIA TEXT 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB MIA TEXT 02 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB MIA TEXT 03 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB MIA TEXT 04 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB ADC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB APDC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB AOC RWY18-36 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB MVA 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB DATA 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB DATA 02 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB DATA RWY18 CODE ILS Y | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB DATA RWY18 CODE ILS Z | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLB DATA RWY18 RNP Y AR CODE | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFLB DATA RWY18 RNP Z CODE | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFLB DATA RWY18 RNP Z FASDB | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFLB DATA SID RWY18 RNAV CODE 01 | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFLB DATA SID RWY18 RNAV CODE 02 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFLB DATA SID RWY18 RNAV CODE 03 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFLB DATA SID RWY36 RNAV CODE 01 | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFLB DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 13 JUN 2024 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFLB DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02 13 JUN 2024
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 01 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 02 13 JUN 2024
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 03 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 04 13 JUN 2024
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV CONV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV-CONV INSTR 01 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV-CONV INSTR 02 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV INSTR 01 17 APR 2025
AD 2 LFLB STAR RWY ALL RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS LOC MINIMA 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS Y LOC Y 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS Z LOC Z 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Y AR 17 APR 2025
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Z 17 APR 2025
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Z MINIMA 01 03 OCT 2024
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Z MINIMA 02 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY36 VPT 06 AUG 2026

**CHAMBLEY**

AD-2.LFJY-1 12 JUN 2025
AD-2.LFJY-2 14 MAY 2026
AD-2.LFJY-3 22 JAN 2026
AD-2.LFJY-4 14 MAY 2026
AD-2.LFJY-5 14 MAY 2026
AD-2.LFJY-6 20 FEB 2025
AD 2 LFJY ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFJY DATA 01 05 DEC 2019
AD 2 LFJY DATA RWY23 RNP A CODE 21 MAY 2020
AD 2 LFJY IAC RWY23 RNP A 16 JUN 2022

**CHATEAUROUX DEOLS**

AD-2.LFLX-1 09 JUL 2026
AD-2.LFLX-2 12 JUN 2025
AD-2.LFLX-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLX-4 12 JUN 2025
AD-2.LFLX-5 09 JUL 2026
AD-2.LFLX-6 19 FEB 2026
AD 2 LFLX ADC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFLX AOC RWY03-21 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA RWY03 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA RWY03 RNP FASDB 26 DEC 2024
AD 2 LFLX DATA RWY21 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA RWY21 RNP FASDB 26 DEC 2024
AD 2 LFLX DATA SID RWY03 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA SID RWY21 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA STAR RWY03 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA STAR RWY21 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX SID RWY03 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX SID RWY03 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX SID RWY21 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX SID RWY21 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX STAR RWY03 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX STAR RWY21 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX STAR RWY21 CONV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY03 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY21 ILS LOC 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY21 NDB 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY21 RNP 09 JUL 2026

**CHERBOURG MANCHE**

AD-2.LFRC-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRC-2 19 FEB 2026
AD-2.LFRC-3 19 FEB 2026
AD-2.LFRC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFRC-5 19 FEB 2026
AD 2 LFRC ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRC APDC 01 30 DEC 2021
AD 2 LFRC AOC RWY10-28 19 FEB 2026
AD 2 LFRC DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRC DATA RWY28 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFRC DATA RWY28 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFRC IAC RWY28 RNP 19 FEB 2026

**CHOLET LE PONTREAU**

AD-2.LFOU-1 07 AUG 2025
AD-2.LFOU-2 22 JAN 2026
AD-2.LFOU-3 20 FEB 2025
AD-2.LFOU-4 11 JUN 2026
AD-2.LFOU-5 11 JUN 2026
AD-2.LFOU-6 20 FEB 2025
AD 2 LFOU ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA 01 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Y CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Y FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Z CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Z FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFOU IAC RWY20 RNP Y 11 JUN 2026
AD 2 LFOU IAC RWY20 RNP Z 11 JUN 2026

**CLERMONT FERRAND AUVERGNE**

AD-2.LFLC-1 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-2 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-3 22 JAN 2026
AD-2.LFLC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLC-5 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-6 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-7 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-8 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-9 20 MAR 2025
AD-2.LFLC-10 20 MAR 2025
AD 2 LFLC MIA TEXT 01 25 MAR 2021
AD 2 LFLC MIA TEXT 02 25 MAR 2021
AD 2 LFLC ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFLC APDC 01 25 MAR 2021
AD 2 LFLC APDC 02 25 MAR 2021
AD 2 LFLC GMC 01 20 MAR 2025
AD 2 LFLC AOC RWY08 10 JUL 2025
AD 2 LFLC AOC RWY26 10 JUL 2025
AD 2 LFLC PATC RWY26 03 NOV 2022
AD 2 LFLC MVA 01 20 MAR 2025
AD 2 LFLC MVA 02 20 MAR 2025
AD 2 LFLC DATA 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA RWY26 RNP Y CODE 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA RWY26 RNP Z CODE 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA RWY26 RNP Z FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFLC DATA SID RWY08 RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA SID RWY26 RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA STAR RWY NORD RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA STAR RWY SUD RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY08 CONV 20 MAR 2025
AD 2 LFLC SID RWY08 CONV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY08 CONV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFLC SID RWY08 RNAV 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY08 RNAV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY26 CONV 20 MAR 2025
AD 2 LFLC SID RWY26 CONV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY26 CONV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFLC SID RWY26 RNAV 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY26 RNAV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC STAR RWY NORD RNAV 10 JUL 2025
AD 2 LFLC STAR RWY SUD RNAV 10 JUL 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 FNA ILS LOC CAT 123 03 NOV 2022
AD 2 LFLC IAC RWY26 FNA RNP Y 20 MAR 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 FNA RNP Z 20 MAR 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 INA RNAV 20 MAR 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 VOR 20 MAR 2025

**COLMAR HOUSSEN**

AD-2.LFGA-1 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-2 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-3 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-4 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-5 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-6 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-7 06 AUG 2026
AD 2 LFGA MIA TEXT 01 28 JAN 2021
AD 2 LFGA ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFGA APDC 01 28 NOV 2024
AD 2 LFGA DATA 01 08 SEP 2022
AD 2 LFGA DATA RWY01 FNA RNP CODE 18 JUN 2020
AD 2 LFGA DATA RWY01 INA CODE GNSS 18 JUN 2020
AD 2 LFGA DATA RWY01 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFGA DATA RWY19 RNP CODE 18 JUN 2020
AD 2 LFGA DATA RWY19 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFGA IAC RWY01 INA RNAV 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY01 FNA RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFGA IAC RWY01 VPT 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY19 NDB Y 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY19 NDB Z 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY19 RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFGA COM 01 04 SEP 2025

**DEAUVILLE NORMANDIE**

AD-2.LFRG-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-2 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-3 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-4 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-5 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-6 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-7 19 FEB 2026


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFRG-8 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-9 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-10 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-11 19 FEB 2026
AD 2 LFRG MIA TEXT 01 25 JAN 2024
AD 2 LFRG MIA TEXT 02 11 JUL 2024
AD 2 LFRG ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG AOC RWY12-30 01 OCT 2026
AD 2 LFRG APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRG DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY30 ILS Y LOC Y CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA SID RWY12 RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA SID RWY30 RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG COM 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 CONV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 CONV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 CONV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 CONV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY12 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Y LOC Y 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Z LOC Z 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 VOR 01 OCT 2026

**DIJON-LONGVIC**

AD-2.LFSD-1 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-2 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-3 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-5 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-6 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-7 15 JUN 2023
AD 2 LFSD ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSD APDC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSD AOC RWY17-35 14 MAY 2026
AD 2 LFSD DATA 01 08 SEP 2022
AD 2 LFSD DATA RWY35 RNP CODE 24 FEB 2022
AD 2 LFSD DATA RWY35 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFSD IAC RWY17 VOR 14 MAY 2026
AD 2 LFSD IAC RWY35 RNP 14 MAY 2026
AD 2 LFSD IAC RWY35 VOR 14 MAY 2026

**DINARD PLEURTUIT SAINT MALO**

AD-2.LFRD-1 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-2 15 MAY 2025
AD-2.LFRD-3 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-4 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-5 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-6 06 AUG 2026
AD-2.LFRD-7 06 AUG 2026
AD-2.LFRD-8 06 AUG 2026
AD 2 LFRD ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD AOC RWY17-35 11 JUN 2026
AD 2 LFRD APDC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA 01 15 MAY 2025
AD 2 LFRD DATA RWY17 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA RWY17 RNP FASDB 15 MAY 2025
AD 2 LFRD DATA RWY35 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA RWY35 RNP FASDB 15 MAY 2025
AD 2 LFRD DATA SID RWY17 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA SID RWY35 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY17 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY17 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY35 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY35 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY17 RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY17 VOR 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY35 RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY35 VOR 11 JUN 2026

**DOLE TAVAUX**

AD-2.LFGJ-1 04 SEP 2025
AD-2.LFGJ-2 04 SEP 2025
AD-2.LFGJ-3 22 JAN 2026
AD-2.LFGJ-4 14 MAY 2026
AD-2.LFGJ-5 22 JAN 2026
AD-2.LFGJ-6 06 AUG 2026
AD-2.LFGJ-7 04 SEP 2025
AD-2.LFGJ-8 22 JAN 2026
AD 2 LFGJ ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ APDC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ AOC RWY05-23 23 JAN 2025
AD 2 LFGJ DATA 01 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ DATA RWY05 RNP Y CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ DATA RWY05 RNP Z CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ DATA RWY05 RNP Z FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFGJ IAC RWY05 ILS LOC 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ IAC RWY05 NDB 26 JAN 2023
AD 2 LFGJ IAC RWY05 RNP Y 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ IAC RWY05 RNP Z 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ COM 01 06 AUG 2026

**EPINAL MIRECOURT**

AD-2.LFSG-1 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-2 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-3 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-5 14 MAY 2026
AD 2 LFSG ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSG DATA 01 31 DEC 2020
AD 2 LFSG DATA RWY26 RNP CODE 24 MAR 2022
AD 2 LFSG DATA RWY26 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFSG IAC RWY26 ILS LOC 14 MAY 2026
AD 2 LFSG IAC RWY26 NDB 14 MAY 2026
AD 2 LFSG IAC RWY26 RNP 14 MAY 2026

**FIGARI SUD CORSE**

AD-2.LFKF-1 07 AUG 2025
AD-2.LFKF-2 07 AUG 2025
AD-2.LFKF-3 22 JAN 2026
AD-2.LFKF-4 14 MAY 2026
AD-2.LFKF-5 01 DEC 2022
AD-2.LFKF-6 22 JAN 2026
AD-2.LFKF-7 22 JAN 2026
AD-2.LFKF-8 16 MAY 2024
AD-2.LFKF-9 16 MAY 2024
AD-2.LFKF-10 16 MAY 2024
AD 2 LFKF MIA TEXT 01 16 JUN 2022
AD 2 LFKF ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKF APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKF AOC RWY05-23 25 FEB 2021
AD 2 LFKF DATA 01 23 JAN 2025
AD 2 LFKF DATA RWY05 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFKF DATA RWY23 RNP Y CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA RWY23 RNP Z CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA RWY23 RNP Z FASDB 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA SID RWY05 RNAV CODE 01 23 JAN 2025
AD 2 LFKF DATA SID RWY23 RNAV CODE 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF DATA SID RWY23 RNAV OMNI CODE 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF DATA STAR RWY05 RNAV CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA STAR RWY23 RNAV CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF SID RWY05 RNAV 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 CONV 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 CONV INSTR 01 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 RNAV INSTR 01 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 RNAV INSTR 02 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV INSTR 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 CONV 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 CONV INSTR 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV OMNI 23 FEB 2023
AD 2 LFKF STAR RWY05 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF STAR RWY05 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF STAR RWY23 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF STAR RWY23 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF IAC RWY05 RNP 23 JAN 2025
AD 2 LFKF IAC RWY05 VOR 16 MAY 2024
AD 2 LFKF IAC RWY23 ILS 07 AUG 2025
AD 2 LFKF IAC RWY23 RNP Y 19 MAY 2022
AD 2 LFKF IAC RWY23 RNP Z 19 MAY 2022

**FONTENAY LE COMTE**

AD-2.LFFK-1 07 AUG 2025
AD-2.LFFK-2 22 JAN 2026
AD-2.LFFK-3 14 MAY 2026
AD-2.LFFK-4 12 JUN 2025
AD 2 LFFK ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFFK DATA 01 03 DEC 2020
AD 2 LFFK DATA RWY26 RNP A CODE 03 DEC 2020
AD 2 LFFK IAC RWY26 RNP A 18 MAY 2023

**GRAY SAINT ADRIEN**

AD-2.LFEV-1 12 JUN 2025
AD-2.LFEV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFEV-3 14 MAY 2026
AD-2.LFEV-4 12 JUN 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD-2.LFEV-5 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFEV ADC 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFEV DATA 01 | 15 AUG 2019 |
| AD 2 LFEV DATA RWY07 RNP A CODE | 05 DEC 2019 |
| AD 2 LFEV IAC RWY07 RNP A | 16 JUN 2022 |

**GRENOBLE ALPES ISERE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFLS-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFLS-2 | 20 MAR 2025 |
| AD-2.LFLS-3 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLS-4 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLS-5 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLS-6 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLS-7 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLS-8 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLS-9 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS MIA TEXT 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS MIA TEXT 02 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS ADC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS APDC 01 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFLS AOC RWY09-27 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA 01 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFLS DATA RWY09 ILS LOC CODE | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA RWY09 RNP CODE | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA RWY09 RNP FASDB | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA RWY27 RNP CODE | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA RWY27 RNP FASDB | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS SID RWY09 RNAV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS SID RWY09 RNAV INSTR 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS SID RWY09 RNAV INSTR 02 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS SID RWY27 RNAV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS SID RWY27 RNAV INSTR 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS SID RWY27 RNAV INSTR 02 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS STAR RWY ALL RNAV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS IAC RWY09 ILS LOC | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS IAC RWY09 RNP | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS IAC RWY ALL INA | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS IAC RWY27 RNP | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLS IAC RWY27 VPT | 06 AUG 2026 |

**ILE D'YEU**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFEY-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFEY-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFEY-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFEY-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFEY-5 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFEY ADC 01 | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFEY DATA 01 | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFEY DATA RWY14 RNP CODE | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFEY DATA RWY14 RNP FASDB | 28 JAN 2021 |
| AD 2 LFEY DATA RWY32 RNP CODE | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFEY DATA RWY32 RNP FASDB | 28 JAN 2021 |
| AD 2 LFEY IAC RWY14 RNP | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFEY IAC RWY32 RNP | 07 OCT 2021 |

**LA MOLE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFTZ-1 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFTZ-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFTZ-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFTZ-4 | 27 NOV 2025 |
| AD-2.LFTZ-5 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFTZ-6 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFTZ-7 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFTZ-8 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ ADC 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ AOC RWY06 | 04 NOV 2021 |
| AD 2 LFTZ AOC RWY24 | 04 NOV 2021 |
| AD 2 LFTZ DATA 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ DATA SID RWY06 RNAV CODE 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ DATA SID RWY06 RNAV CODE 02 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ DATA STAR NESE RWY ALL RNAV CODE 01 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFTZ DATA STAR WEST RWY ALL RNAV CODE 01 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV INI | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV INSTR 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV INSTR 02 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV INI | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV INSTR 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV INSTR 02 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ STAR NESE RWY ALL RNAV CONV | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFTZ STAR WEST RWY ALL RNAV CONV | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ IAC RWY24 INA CONV INLOV VOR A | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ IAC RWY24 INA CONV NEKIP VOR A | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFTZ IAC RWY24 FNA VOR A | 07 AUG 2025 |

**LA ROCHE SUR YON LES AJONCS**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRI-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFRI-2 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRI-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFRI-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRI-5 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRI-6 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFRI ADC 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFRI APDC 01 | 25 JAN 2024 |
| AD 2 LFRI DATA 01 | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFRI DATA RWY10 RNP CODE | 15 JUL 2021 |
| AD 2 LFRI DATA RWY10 RNP FASDB | 15 JUL 2021 |
| AD 2 LFRI DATA RWY28 RNP CODE | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFRI DATA RWY28 RNP FASDB | 23 APR 2020 |
| AD 2 LFRI IAC RWY10 RNP | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFRI IAC RWY28 RNP | 03 OCT 2024 |

**LA ROCHELLE ILE DE RE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBH-1 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBH-2 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBH-3 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBH-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBH-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBH-6 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBH-7 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBH-8 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH APDC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH AOC RWY09-27 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH TEXT 01 | 18 NOV 2010 |
| AD 2 LFBH ARC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH AMSR 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH DATA 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH DATA RWY09 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH DATA RWY09 RNP FASDB | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFBH DATA RWY27 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH DATA RWY27 RNP FASDB | 05 NOV 2020 |
| AD 2 LFBH DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH SID RWY09 RNAV INSTR 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH SID RWY27 RNAV INSTR 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBH SID RWY ALL RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH STAR RWY ALL CONV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH STAR RWY ALL RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH IAC RWY09 RNP | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH IAC RWY27 ILS LOC NDB Z | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH IAC RWY27 NDB Y | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBH IAC RWY27 RNP | 09 JUL 2026 |

**LANNION**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRO-1 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRO-2 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRO-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFRO-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRO-5 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFRO AOC RWY11-29 | 23 FEB 2023 |
| AD 2 LFRO ADC 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFRO DATA 01 | 18 MAY 2023 |
| AD 2 LFRO DATA RWY29 RNP CODE | 18 MAY 2023 |
| AD 2 LFRO DATA RWY29 RNP FASDB | 13 AUG 2020 |
| AD 2 LFRO IAC RWY29 RNP | 28 NOV 2024 |

**LAVAL ENTRAMMES**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFOV-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOV-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFOV-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFOV-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOV-5 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFOV ADC 01 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFOV DATA 01 | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFOV DATA RWY14 RNP CODE | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFOV DATA RWY14 RNP FASDB | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFOV DATA RWY32 RNP CODE | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFOV DATA RWY32 RNP FASDB | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFOV IAC RWY14 RNP | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFOV IAC RWY32 RNP | 23 JAN 2025 |

**LE CASTELLET**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMQ-1 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFMQ-2 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFMQ-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMQ-4 | 14 MAY 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFMQ-5 12 JUN 2025
AD-2.LFMQ-6 19 MAR 2026
AD 2 LFMQ AOC RWY12-30 19 MAY 2022
AD 2 LFMQ ADC 01 15 JUN 2023
AD 2 LFMQ DATA 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA RWY12 RNP C CODE 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA RWY30 RNP CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFMQ DATA SID RWY12 RNAV CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA SID RWY30 RNAV CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY 13 CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY 31 CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA STAR RWY ALL RNAV SOUTH CODE 01 17 JUN 2021
AD 2 LFMQ SID RWY12 RNAV 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ SID RWY12 RNAV INSTR 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ SID RWY30 RNAV 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ SID RWY30 RNAV INSTR 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ STAR RWY ALL RNAV SOUTH 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY13 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY31 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ IAC RWY12 RNP C 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ IAC RWY12 VPT 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ IAC RWY30 RNP 03 OCT 2024

**LE HAVRE OCTEVILLE**

AD-2.LFOH-1 07 AUG 2025
AD-2.LFOH-2 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-3 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-4 22 JAN 2026
AD-2.LFOH-5 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-6 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-7 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-8 01 OCT 2026
AD 2 LFOH ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFOH AOC RWY04-22 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFOH IAC RWY04 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFOH IAC RWY22 RNP 01 OCT 2026

**LE MANS ARNAGE**

AD-2.LFRM-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRM-2 19 FEB 2026
AD-2.LFRM-3 22 JAN 2026
AD-2.LFRM-4 14 MAY 2026
AD-2.LFRM-5 19 FEB 2026
AD-2.LFRM-6 19 FEB 2026
AD 2 LFRM ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY02 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY02 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY20 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY20 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFRM IAC RWY02 RNP 19 FEB 2026
AD 2 LFRM IAC RWY20 RNP 19 FEB 2026

**LE PUY LOUDES**

AD-2.LFHP-1 12 JUN 2025
AD-2.LFHP-2 20 FEB 2025
AD-2.LFHP-3 09 JUL 2026
AD-2.LFHP-4 14 MAY 2026
AD-2.LFHP-5 12 JUN 2025
AD-2.LFHP-6 20 MAR 2025
AD 2 LFHP ADC 01 05 SEP 2024
AD 2 LFHP APDC 01 05 SEP 2024
AD 2 LFHP DATA 01 10 OCT 2019
AD 2 LFHP DATA RWY15 RNP CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFHP DATA RWY15 RNP FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFHP DATA RWY33 RNP CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFHP DATA RWY33 RNP FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFHP IAC RWY15 RNP 05 SEP 2024
AD 2 LFHP IAC RWY15 VPT 20 MAR 2025
AD 2 LFHP IAC RWY33 RNP 05 SEP 2024
AD 2 LFHP IAC RWY33 RNP MINIMA 05 SEP 2024

**LE TOUQUET ELIZABETH II**

AD-2.LFAT-1 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-2 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-3 22 JAN 2026
AD-2.LFAT-4 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-5 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-6 03 SEP 2026
AD 2 LFAT ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA 01 11 JUL 2024
AD 2 LFAT DATA RWY13 ILS LOC CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA RWY13 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA RWY13 RNP FASDB 11 JUL 2024
AD 2 LFAT DATA RWY31 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA RWY31 RNP FASDB 11 JUL 2024
AD 2 LFAT SID RWY13 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFAT SID RWY31 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFAT IAC RWY13 ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFAT IAC RWY13 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFAT IAC RWY31 RNP 03 SEP 2026

**LILLE LESQUIN**

AD-2.LFQQ-1 12 JUN 2025
AD-2.LFQQ-2 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-3 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-4 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-5 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-6 19 MAR 2026
AD-2.LFQQ-7 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-8 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-9 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-10 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-11 15 MAY 2025
AD-2.LFQQ-12 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-13 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-14 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ MIA TEXT 01 08 SEP 2022
AD 2 LFQQ MIA TEXT 02 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ APDC 01 08 NOV 2018
AD 2 LFQQ APDC 02 08 SEP 2022
AD 2 LFQQ APDC 03 23 MAY 2019
AD 2 LFQQ APDC 04 08 NOV 2018
AD 2 LFQQ AOC RWY08-26 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ PATC RWY26 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ TEXT 01 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ TEXT 02 14 SEP 2017
AD 2 LFQQ TEXT 03 03 MAR 2016
AD 2 LFQQ ARC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ MVA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA 01 05 SEP 2024
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Y CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Y FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Z CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Z FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQQ DATA RWY26 FNA RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA RWY26 FNA RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQQ DATA RWY26 INA RNAV ILS Z CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA SID RWY08 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA SID RWY26 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA STAR RWY08 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA STAR RWY26 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 CONV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08-26 RNAV INI 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08-26 CONV INI 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 CONV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 CONV INSTR 02 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 RNAV INSTR 02 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ STAR RWY08 RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ STAR RWY26 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFQQ STAR RWY ALL CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 RNP Y 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 RNP Z 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 VOR Y 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 VOR Z 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 VPT 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 ILS Y CAT123 LOC Y 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 INA RNAV ILS Z 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 FNA ILS Z CAT123 LOC Z 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 FNA RNP 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 VOR 14 MAY 2026

**LIMOGES BELLEGARDE**

AD-2.LFBL-1 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-2 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-3 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-4 22 JAN 2026
AD-2.LFBL-5 14 MAY 2026
AD-2.LFBL-6 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-7 12 JUN 2025
AD-2.LFBL-8 12 JUN 2025
AD-2.LFBL-9 09 JUL 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBL-10 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL APDC 01 | 25 JAN 2024 |
| AD 2 LFBL GMC 01 | 25 JAN 2024 |
| AD 2 LFBL AOC RWY03-21 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL PATC RWY21 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFBL MVA 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL DATA 01 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFBL DATA RWY03 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL DATA RWY03 RNP FASDB | 01 DEC 2022 |
| AD 2 LFBL DATA RWY21 ILS Z CAT1 2 3 LOC Z CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL DATA RWY21 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL DATA RWY21 RNP FASDB | 01 DEC 2022 |
| AD 2 LFBL DATA SID RWY03 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL DATA SID RWY21 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL DATA STAR RWY03 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL DATA STAR RWY21 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL SID RWY03 RNAV INSTR 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFBL SID RWY21 RNAV INSTR 01 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFBL SID RWY ALL RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL STAR RWY03 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL STAR RWY21 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL IAC RWY03 RNP | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL IAC RWY03 RNP MINIMA | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL IAC RWY21 ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL IAC RWY21 ILS Z CAT 1 2 3 LOC Z | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBL IAC RWY21 RNP | 09 JUL 2026 |

**LYON BRON**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFLY-1 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-2 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFLY-4 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-5 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-6 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFLY-7 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-8 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-9 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-10 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLY-11 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY ADC 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLY APDC 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY APDC 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLY GMC 01 | 03 MAR 2016 |
| AD 2 LFLY DATA 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLY DATA RWY16 RNP CODE | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFLY DATA RWY16 RNP FASDB | 27 FEB 2020 |
| AD 2 LFLY DATA RWY34 RNP CODE | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLY DATA RWY34 RNP FASDB | 27 FEB 2020 |
| AD 2 LFLY DATA SID RWY16 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY DATA SID RWY34 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY SID RWY16 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY SID RWY16 RNAV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY SID RWY34 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY SID RWY34 RNAV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY IAC RWY16 FNA RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY IAC RWY16 INA RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY IAC RWY34 FNA RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLY IAC RWY34 INA RNAV | 19 MAR 2026 |

**LYON SAINT EXUPERY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFLL-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFLL-2 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFLL-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFLL-4 | 20 MAR 2025 |
| AD-2.LFLL-5 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFLL-6 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFLL-7 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFLL-8 | 20 MAR 2025 |
| AD-2.LFLL-9 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFLL-10 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFLL-11 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLL-12 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLL-13 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLL-14 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLL-15 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLL-16 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFLL-17 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFLL-18 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFLL-19 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFLL-20 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFLL-21 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFLL-22 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL MIA TEXT 01 | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFLL MIA TEXT 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL MIA TEXT 03 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFLL MIA TEXT 04 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFLL ADC 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL APDC 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLL APDC 02 | 20 APR 2023 |
| AD 2 LFLL GMC 01 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFLL GMC 02 | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFLL GMC 03 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLL GMC 04 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLL AOC RWY17L-35R | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL AOC RWY17R-35L | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL PATC RWY35L | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL PATC RWY35R | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL ATS 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL AMSR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLL DATA 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL DATA 03 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLL DATA RWY17L FNA RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA RWY17L FNA RNP FASDB | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFLL DATA RWY17L INA RNAV CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA RWY17R FNA RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA RWY17R FNA RNP FASDB | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFLL DATA RWY17R INA RNAV CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA RWY35L FNA RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA RWY35L FNA RNP FASDB | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFLL DATA RWY35L INA RNAV CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA RWY35R FNA RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA RWY35R FNA RNP FASDB | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFLL DATA RWY35R INA RNAV CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY17L RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY17L RNAV CODE 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY17R RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY17R RNAV CODE 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY35L RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY35L RNAV CODE 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY35R RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA SID RWY35R RNAV CODE 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA STAR RWY17L-17R RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL DATA STAR RWY35L-35R RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL COM 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV INI | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV INSTR 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV INI | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV INSTR 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL STAR RWY17L-17R RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL STAR RWY35L-35R RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY17L 17R INA RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY17L FNA ILS LOC | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY17L FNA RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY17R FNA RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY17R FNA VOR | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY35L 35R INA RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY35L FNA ILS CAT123 LOC | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY35L FNA RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY35L FNA VOR | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY35R FNA ILS CAT123 LOC | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY35R FNA RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFLL IAC RWY35R FNA VOR | 03 SEP 2026 |

**MARSEILLE PROVENCE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFML-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFML-2 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFML-3 | 20 MAR 2025 |
| AD-2.LFML-4 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFML-5 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFML-6 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFML-7 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFML-8 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFML-9 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFML-10 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFML-11 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFML-12 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFML-13 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFML-14 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFML-15 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFML-16 | 30 NOV 2023 |
| AD-2.LFML-17 | 13 JUN 2024 |
| AD-2.LFML-18 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFML-19 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFML-20 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFML-21 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFML-22 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFML ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFML APDC 01 | 13 JUN 2024 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFML GMC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFML GMC 02 22 JAN 2026
AD 2 LFML GMC 03 22 JAN 2026
AD 2 LFML AOC RWY13L-31R 13 JUN 2024
AD 2 LFML AOC RWY13R-31L 25 FEB 2021
AD 2 LFML PATC RWY13L 25 FEB 2021
AD 2 LFML ARC 01 17 APR 2025
AD 2 LFML AMSR 01 17 APR 2025
AD 2 LFML DATA 01 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA 02 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA 03 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY13 INA RNAV NORD CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFML DATA RWY13 INA RNAV SUD CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFML DATA RWY13L FNA RNP Z CODE 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY13L FNA RNP Z FASDB 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY13R FNA RNP Z CODE 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY13R FNA RNP Z FASDB 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY31L FNA RNP X AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31L FNA RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA ILS Z LOC Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP X AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP Y CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP Y FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFML DATA RWY31 INA RNAV SUD CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFML DATA RWY31 INA RNAV NORD CODE 13 JUN 2024
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31 INA RNP X AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA SID RWY13 RNAV NORD CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFML DATA SID RWY13 RNAV SUD EST CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA SID RWY31 -RNAV NORD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA SID RWY31 RNAV SUD EST CODE 01 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA STAR RWY13 -RNAV NORD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA STAR RWY31 RNAV NORD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA STAR RWY ALL -RNAV SUD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML COM 01 20 APR 2023
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV INI 03 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV NORD 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV NORD INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV SUD EST 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV SUD EST INSTR 01 13 JUL 2023
AD 2 LFML SID RWY13 CONV INI 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 CONV NORD 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 CONV NORD INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 CONV SUD EST 10 JUL 2025
AD 2 LFML SID RWY13 CONV SUD EST INSTR 01 10 JUL 2025
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV INI 01 16 JUN 2022
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV INI 02 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 -RNAV NORD-INSTR 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV SUD EST 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV SUD EST INSTR 01 08 SEP 2022
AD 2 LFML SID RWY31 -RNAV SUD EST-INSTR 02 25 FEB 2021
AD 2 LFML SID RWY31 CONV INI 13 JUL 2023
AD 2 LFML SID RWY31 CONV SUD EST 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 CONV SUD EST INSTR 01 13 JUL 2023
AD 2 LFML STAR RWY13 RNAV NORD 13 JUN 2024
AD 2 LFML STAR RWY31 RNAV NORD 13 JUN 2024
AD 2 LFML STAR RWY ALL RNAV SUD 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY13L FNA RNP Z MINIMA 19 MAR 2026
AD 2 LFML IAC RWY13R FNA RNP Z MINIMA 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13 INA RNAV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML IAC RWY13 INA RNAV SUD 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13 INA CONV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML IAC RWY13 INA CONV SUD 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13L FNA ILS Z Y LOC Z Y 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY13L FNA RNP Z 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13R FNA ILS Z Y LOC Z Y 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY13R FNA RNP Z 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY31L FNA RNP X AR 06 AUG 2026
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA ILS Z LOC Z 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA RNP X AR 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA RNP Y 19 MAR 2026
AD 2 LFML IAC RWY31 INA RNAV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML IAC RWY31 INA RNAV SUD 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY31L FNA RNP Z 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31L VPT 13 JUL 2023
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA RNP Z 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31 INA RNP X AR 22 JAN 2026
AD 2 LFML ENV 01 16 JUN 2022

**MELUN VILLAROCHE**

AD-2.LFPM-1 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-2 19 FEB 2026
AD-2.LFPM-3 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-4 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-5 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-6 19 FEB 2026
AD-2.LFPM-7 20 MAR 2025
AD 2 LFPM ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPM APDC 01 21 APR 2022
AD 2 LFPM ARC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPM AMG 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPM DATA 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 FNA RNP Y FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 FNA RNP Z FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 RNP Y CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 RNP Z CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA SID RWY10 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM DATA SID RWY28 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPM SID RWY10 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM SID RWY28 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM SID RWY ALL RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFPM SID RWY ALL RNAV INI 11 JUN 2026
AD 2 LFPM STAR RWY ALL RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFPM IAC RWY28 FNA RNP Y 11 JUN 2026
AD 2 LFPM IAC RWY28 FNA RNP Z 11 JUN 2026
AD 2 LFPM IAC RWY28 INA RNAV 11 JUN 2026

**MENDE BRENOUX**

AD-2.LFNB-1 12 JUN 2025
AD-2.LFNB-2 22 JAN 2026
AD-2.LFNB-3 20 FEB 2025
AD-2.LFNB-4 14 MAY 2026
AD-2.LFNB-5 20 MAR 2025
AD 2 LFNB ADC 01 08 AUG 2024
AD 2 LFNB DATA 01 04 JAN 2018
AD 2 LFNB DATA RWY12 RNP CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFNB DATA RWY12 RNP FASDB 02 JAN 2020
AD 2 LFNB IAC RWY12 RNP 08 AUG 2024

**MERVILLE CALONNE**

AD-2.LFQT-1 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-2 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-3 20 FEB 2025
AD-2.LFQT-4 14 MAY 2026
AD-2.LFQT-5 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-6 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-7 03 SEP 2026
AD 2 LFQT ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFQT DATA 01 23 JAN 2025
AD 2 LFQT DATA RWY04 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFQT DATA RWY04 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQT DATA RWY22 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFQT DATA RWY22 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQT SID RWY04-22 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFQT SID RWY04-22 CONV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFQT STAR RWY ALL CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY04 NDB 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY04 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY04 VPT 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 NDB Y 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 NDB Z 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 RNP 03 SEP 2026

**METZ NANCY LORRAINE**

AD-2.LFJL-1 12 JUN 2025
AD-2.LFJL-2 13 JUL 2023
AD-2.LFJL-3 20 FEB 2025
AD-2.LFJL-4 14 MAY 2026
AD-2.LFJL-5 19 MAR 2026
AD-2.LFJL-6 12 JUN 2025
AD-2.LFJL-7 18 APR 2024
AD-2.LFJL-8 18 APR 2024
AD 2 LFJL ADC 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL AOC RWY04-22 02 DEC 2021
AD 2 LFJL PATC RWY22 02 DEC 2021
AD 2 LFJL APDC 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL TEXT 01 10 NOV 2016
AD 2 LFJL TEXT 02 02 FEB 2017
AD 2 LFJL ARC 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL AMSR 01 02 DEC 2021
AD 2 LFJL DATA 01 24 FEB 2022
AD 2 LFJL DATA RWY04 RNP CODE 02 DEC 2021
AD 2 LFJL DATA RWY04 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFJL DATA RWY22 RNP CODE 02 DEC 2021
AD 2 LFJL DATA RWY22 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFJL COM 01 26 JAN 2023
AD 2 LFJL SID RWY04 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFJL SID RWY04 CONV INSTR 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL SID RWY22 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFJL SID RWY22 CONV INSTR 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL STAR RWY ALL CONV 22 JAN 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFJL IAC RWY04 NDB | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFJL IAC RWY04 RNP | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 INA CONV MTZ GTQ | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 FNA ILS Y LOC Y | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 FNA ILS Z LOC Z | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 MINIMA | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 NDB X | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 NDB Y | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 NDB Z | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFJL IAC RWY22 RNP | 28 NOV 2024 |

**MONTBELIARD COURCELLES**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFSM-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFSM-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFSM-3 | 16 APR 2026 |
| AD-2.LFSM-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFSM-5 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFSM-6 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFSM-7 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFSM-8 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFSM ADC 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFSM DATA 01 | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFSM DATA RWY26 RNP CODE | 12 AUG 2021 |
| AD 2 LFSM IAC RWY26 RNP | 04 SEP 2025 |

**MONTLUCON GUERET**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBK-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBK-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFBK-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFBK-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBK-5 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFBK ADC 01 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFBK DATA 01 | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFBK DATA RWY17 RNP CODE | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFBK DATA RWY17 RNP FASDB | 10 AUG 2023 |
| AD 2 LFBK IAC RWY17 RNP | 08 AUG 2024 |

**MONTPELLIER MEDITERRANEE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMT-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFMT-2 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFMT-3 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFMT-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMT-5 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMT-6 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFMT-7 | 10 AUG 2023 |
| AD-2.LFMT-8 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMT-9 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFMT-10 | 10 AUG 2023 |
| AD-2.LFMT-11 | 28 NOV 2024 |
| AD-2.LFMT-12 | 30 NOV 2023 |
| AD-2.LFMT-13 | 30 NOV 2023 |
| AD-2.LFMT-14 | 30 NOV 2023 |
| AD 2 LFMT ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT APDC 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFMT APDC 02 | 28 FEB 2019 |
| AD 2 LFMT GMC 01 | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFMT AOC RWY12L-30R | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT ARC 01 | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFMT AMSR 01 | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFMT DATA 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA 02 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA RWY12L RNP CODE | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA RWY12L RNP FASDB | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA RWY30R RNP CODE | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA RWY30R RNP FASDB | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMT DATA SID RWY12L RNAV NORD CODE 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA SID RWY12L RNAV NORD CODE 02 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA SID RWY12L RNAV SUD CODE 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA SID RWY30R RNAV CODE 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFMT COM 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV INI | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV SUD | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV SUD INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L-30R CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L-30R CONV INI | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12L-30R CONV INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY12R-30L CONV INI | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INI | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 02 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT STAR RWY ALL RNAV CONV | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFMT IAC RWY12L RNP | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT IAC RWY12L VOR Y | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT IAC RWY12L VOR Z | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT IAC RWY30R ILS Y LOC Y | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT IAC RWY30R ILS Z LOC Z | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT IAC RWY30R RNP | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMT IAC RWY30R VOR | 22 JAN 2026 |

**MORLAIX PLOUJEAN**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRU-1 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRU-2 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRU-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFRU-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRU-5 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRU-6 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFRU ADC 01 | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFRU DATA 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFRU DATA RWY04 RNP CODE | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFRU DATA RWY22 RNP CODE | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFRU DATA RWY22 RNP FASDB | 05 OCT 2023 |
| AD 2 LFRU IAC RWY04 RNP | 07 AUG 2025 |
| AD 2 LFRU IAC RWY22 RNP | 07 AUG 2025 |

**MOULINS MONTBEUGNY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFHY-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFHY-2 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFHY-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFHY-4 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFHY-5 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFHY ADC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFHY DATA 01 | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFHY DATA RWY26 RNP CODE | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFHY DATA RWY26 RNP FASDB | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFHY IAC RWY26 RNP | 03 SEP 2026 |

**MURET LHERM**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBR-1 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBR-2 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBR-3 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBR-4 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBR-5 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBR-6 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBR ADC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBR DATA 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBR DATA RWY12 RNP CODE | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBR DATA RWY12 RNP FASDB | 15 AUG 2019 |
| AD 2 LFBR IAC RWY12 RNP | 01 OCT 2026 |

**NANCY ESSEY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFSN-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFSN-2 | 28 NOV 2024 |
| AD-2.LFSN-3 | 27 NOV 2025 |
| AD-2.LFSN-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFSN-5 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFSN-6 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFSN-7 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFSN ADC 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFSN APDC 01 | 01 FEB 2018 |
| AD 2 LFSN DATA 01 | 13 JUL 2023 |
| AD 2 LFSN DATA RWY03 RNP CODE | 13 JUL 2023 |
| AD 2 LFSN DATA RWY03 RNP FASDB | 13 JUL 2023 |
| AD 2 LFSN IAC RWY03 RNP | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFSN IAC RWY03 RNP MINIMA | 05 DEC 2019 |

**NANTES ATLANTIQUE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRS-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFRS-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-6 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-7 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFRS-8 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFRS-9 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFRS-10 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-11 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-12 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-13 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-14 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFRS-15 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFRS MIA TEXT 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFRS MIA TEXT 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRS MIA TEXT 03 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFRS MIA TEXT 04 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFRS ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFRS APDC 01 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFRS AOC RWY03-21 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFRS PATC RWY03 | 09 JUL 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRS PATC RWY21 09 JUL 2026
AD 2 LFRS GMC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFRS GMC 02 09 JUL 2026
AD 2 LFRS ARC 01 15 MAY 2025
AD 2 LFRS MVA 01 03 OCT 2024
AD 2 LFRS DATA 01 09 JUL 2026
AD 2 LFRS DATA 02 09 JUL 2026
AD 2 LFRS DATA RWY03 RNP CODE 02 NOV 2023
AD 2 LFRS DATA RWY03 RNP FASDB 02 NOV 2023
AD 2 LFRS DATA RWY21 RNP Y CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFRS DATA RWY21 RNP Z AR CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRS DATA SID RWY03 RNAV CODE 01 08 SEP 2022
AD 2 LFRS DATA SID RWY21 RNAV CODE 01 18 MAY 2023
AD 2 LFRS COM 01 09 JUL 2026
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAV 29 DEC 2022
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAVINSTR 01 08 SEP 2022
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAVINSTR 02 28 DEC 2023
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAV INI 23 MAR 2023
AD 2 LFRS SID RWY21 RNAV 23 MAR 2023
AD 2 LFRS SID RWY21 RNAV INSTR 01 18 MAY 2023
AD 2 LFRS SID RWY21 RNAV INI 23 MAR 2023
AD 2 LFRS STAR RWY 03 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFRS STAR RWY 21 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFRS IAC RWY03 INA CONV ILS LOC 29 DEC 2022
AD 2 LFRS IAC RWY03 FNA ILS CAT123 LOC Y 03 OCT 2024
AD 2 LFRS IAC RWY03 FNA ILS CAT123 LOC Z 15 MAY 2025
AD 2 LFRS IAC RWY03 FNA RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY03 INA RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA RNP Y 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA RNP Z AR 01 OCT 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA VOR 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 INA CONV VOR 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 INA RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 INA RNP AR 01 OCT 2026
AD 2 LFRS ENV 01 29 DEC 2022

**NEVERS FOURCHAMBAULT**

AD-2.LFQG-1 12 JUN 2025
AD-2.LFQG-2 04 SEP 2025
AD-2.LFQG-3 09 JUL 2026
AD-2.LFQG-4 14 MAY 2026
AD-2.LFQG-5 12 JUN 2025
AD-2.LFQG-6 20 FEB 2025
AD 2 LFQG ADC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFQG DATA 01 18 MAY 2023
AD 2 LFQG DATA RWY30 RNP CODE 18 MAY 2023
AD 2 LFQG DATA RWY30 RNP FASDB 18 MAY 2023
AD 2 LFQG IAC RWY30 NDB 11 JUL 2024
AD 2 LFQG IAC RWY30 RNP 11 JUL 2024

**NICE COTE D'AZUR**

AD-2.LFMN-1 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-2 07 AUG 2025
AD-2.LFMN-3 07 AUG 2025
AD-2.LFMN-4 15 MAY 2025
AD-2.LFMN-5 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-6 11 JUN 2026
AD-2.LFMN-7 23 MAR 2023
AD-2.LFMN-8 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-9 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-10 28 DEC 2023
AD-2.LFMN-11 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-12 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-13 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-14 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-15 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-16 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-17 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-18 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-19 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-20 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-21 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-22 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-23 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-24 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-25 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-26 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-27 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-28 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-29 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-30 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-31 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-32 19 MAR 2026
AD 2 LFMN ADC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN APDC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN APDC 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN GMC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 02 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 03 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 04 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 05 22 JAN 2026
AD 2 LFMN AOC RWY04L-22R 22 JAN 2026
AD 2 LFMN AOC RWY04R-22L 22 JAN 2026
AD 2 LFMN ARC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN AMG 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA 02 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA 03 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L-04R RNP A CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L RNP Y CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L RNP Z FASDB 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04R RNP Y CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04R RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04R RNP Z FASDB 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY22L-22R RNP D CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY22L RNP Z AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY22R RNP Z AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 05 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 05 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA STAR EAST RWY ALL RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA STAR WEST RWY ALL RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFMN COM 01 24 MAR 2022
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INI 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INI 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN STAR EAST RWY ALL RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN STAR WEST RWY ALL RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L-04R RNP A 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L-04R VPT A 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L ILS Z LOC Z VECTORING 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L RNP Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L RNP Z 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L RNP Z MINIMA 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L ILS Y LOC Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R ILS Z LOC Z VECTORING 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Z 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Z MINIMA 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R ILS Y LOC Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22L RNP Z AR 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22R RNP Z AR 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 RNP D 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 VOR B 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 VPT B 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 VPT D 22 JAN 2026
AD 2 LFMN ENV 01 22 JAN 2026

**NIMES GARONS**

AD-2.LFTW-1 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-2 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-3 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-4 16 JUN 2022
AD-2.LFTW-5 14 MAY 2026
AD-2.LFTW-6 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-7 19 MAR 2026
AD 2 LFTW ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFTW AOC RWY18-36 19 MAR 2026
AD 2 LFTW APDC 01 05 JAN 2017
AD 2 LFTW APDC 02 19 MAR 2026
AD 2 LFTW DATA 01 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY18 RNP CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY18 RNP FASDB 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY36 RNP CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY36 RNP FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFTW DATA SID RWY18 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFTW DATA SID RWY36 RNAV CODE 01 16 MAY 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFTW DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 23 FEB 2023 |
| AD 2 LFTW COM 01 | 08 NOV 2018 |
| AD 2 LFTW SID RWY18 CONV | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFTW SID RWY18 CONV INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFTW SID RWY18 CONV INSTR 02 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFTW SID RWY18 RNAV | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFTW SID RWY18 RNAV INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTW SID RWY36 CONV | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFTW SID RWY36 CONV INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFTW SID RWY36 CONV INSTR 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFTW SID RWY36 RNAV | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFTW SID RWY36 RNAV INSTR 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFTW STAR RWY ALL RNAV CONV | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFTW IAC RWY18 NDB | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFTW IAC RWY18 RNP | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFTW IAC RWY36 NDB | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFTW IAC RWY36 RNP | 10 JUL 2025 |

**NIORT MARAIS POITEVIN**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBN-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBN-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBN-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBN-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBN-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBN-6 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFBN ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBN DATA 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBN DATA RWY25 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBN DATA RWY25 RNP FASDB | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBN IAC RWY07 VPT | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBN IAC RWY25 RNP | 09 JUL 2026 |

**ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFOZ-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOZ-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFOZ-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFOZ-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOZ-5 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOZ-6 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFOZ MIA TEXT 01 | 01 FEB 2018 |
| AD 2 LFOZ ADC 01 | 26 JAN 2023 |
| AD 2 LFOZ APDC 01 | 18 AUG 2016 |
| AD 2 LFOZ DATA 01 | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFOZ DATA RWY05 RNP CODE | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFOZ DATA RWY05 RNP FASDB | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFOZ DATA RWY23 RNP CODE | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFOZ DATA RWY23 RNP FASDB | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFOZ IAC RWY05 RNP | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFOZ IAC RWY23 NDB | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFOZ IAC RWY23 RNP | 03 OCT 2024 |

**OUESSANT**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFEC-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFEC-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFEC-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFEC-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFEC-5 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFEC ADC 01 | 07 SEP 2023 |
| AD 2 LFEC DATA 01 | 08 SEP 2022 |
| AD 2 LFEC DATA RWY05 RNP CODE | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFEC DATA RWY05 RNP FASDB | 13 AUG 2020 |
| AD 2 LFEC DATA RWY23 RNP CODE | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFEC DATA RWY23 RNP FASDB | 13 AUG 2020 |
| AD 2 LFEC IAC RWY05 RNP | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFEC IAC RWY23 NDB | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFEC IAC RWY23 RNP | 28 DEC 2023 |

**PAMIERS LES PUJOLS**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFDJ-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFDJ-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFDJ-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFDJ-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFDJ-5 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFDJ-6 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFDJ ADC 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFDJ DATA 01 | 25 FEB 2021 |
| AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Y CODE | 25 FEB 2021 |
| AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Y FASDB | 25 FEB 2021 |
| AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Z CODE | 17 JUN 2021 |
| AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Z FASDB | 25 FEB 2021 |
| AD 2 LFDJ IAC RWY09 NDB | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFDJ IAC RWY09 RNP Y | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFDJ IAC RWY09 RNP Z | 28 NOV 2024 |

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFPG-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFPG-2 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-3 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFPG-4 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-5 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-6 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-7 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-8 | 28 DEC 2023 |
| AD-2.LFPG-9 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-10 | 20 MAR 2025 |
| AD-2.LFPG-11 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-12 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-13 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-14 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-15 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-16 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-17 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-18 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-19 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFPG-20 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-21 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-22 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-23 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-24 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPG-25 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPG-26 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-27 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-28 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFPG-29 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFPG-30 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-31 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-32 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-33 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPG-34 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPG-35 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPG-36 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPG-37 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-38 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-39 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-40 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-41 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-42 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-43 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPG-44 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-45 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-46 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-47 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-48 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-49 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-50 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-51 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-52 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-53 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-54 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPG-55 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-56 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-57 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-58 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-59 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-60 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-61 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-62 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-63 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-64 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-65 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-66 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-67 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-68 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPG-69 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG ADC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG ADC 02 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFPG APDC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG APDC 02 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG APDC 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG APDC 04 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPG APDC 05 | 31 OCT 2024 |
| AD 2 LFPG GMC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG GMC 02 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG GMC 03 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG GMC 04 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFPG GMC 05 | 05 OCT 2023 |
| AD 2 LFPG GMC 06 | 05 OCT 2023 |
| AD 2 LFPG GMC 07 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG GMC 08 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L | 01 OCT 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPG PATC RWY08L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY08R 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY09L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY09R 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY26L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY26R 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY27L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY27R 27 APR 2017
AD 2 LFPG MVA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG COM 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 05 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY08L FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08L FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY08R FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08R FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY09L FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09L FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY09R FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09R FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 05 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV DIKOL RANUX LANVI BAXIR BUBLI 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV ELCOB LGL 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 02 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 03 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 04 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 05 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 06 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 07 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 08 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 09 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 10 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OLZOM MONOT DORDI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-26L-26R POGO LFPO RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 05 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 06 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 07 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 08 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 09 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 10 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 11 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV RANUX LANVI BUBLI DIKOL BAXIR 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY09 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY26 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY27 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG STAR RWY ALL HLDGCONV NORTH 08 OCT 2020
AD 2 LFPG STAR RWY ALL HLDGCONV SOUTH 08 OCT 2020
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV BIBAX LUKIP 9E 9D 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV EPL RLP TINIL DJL PIBAT MOU TRO 9E 9H 19 F E B 2 0 2 6
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV EPL TINIL TRO 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO 9E 11 JUN 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV MATIX MOPIL ENORI VEDUS 9E 9H 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV MOPIL ENORI VEDUS 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV RLP DJL PIBAT MOU 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV BIBAX LUKIP 9P 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV BIBAX LUKIP 9W 9V 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV BIBAX LUKIP 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV EPL RLP TINIL DJL PIBAT MOU TRO 9W 9P 19 F E B 2 0 2 6
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO 9W 9P 11 JUN 2 0 2 6
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV KEPER ROMGO 9X 11 JUN 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV KOVAK SABLE 9X 11 JUN 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV MATIX MOPIL ENORI VEDUS 9W 9J 19 FEB 2026

| | |
|---|---|
| AD 2 LFPG STAR RWY08R VPE DEP | 17 FEB 2005 |
| AD 2 LFPG STAR RWY09L VPE DEP | 17 FEB 2005 |
| AD 2 LFPG STAR RWY26L VPE DEP | 17 FEB 2005 |
| AD 2 LFPG STAR RWY27R VPE DEP | 17 FEB 2005 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08L FNA ILS CAT123 LOC | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08L FNA RNP | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV BANOX NIGHT | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV LORNI NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV MOPAR NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV OKIPA NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08R FNA ILS CAT123 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY08R FNA RNP | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV BANOX NIGHT | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV LORNI NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV MOPAR NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV OKIPA NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09L FNA ILS CAT123 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09L FNA RNP | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09R FNA ILS CAT123 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY09R FNA RNP | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV BANOX NIGHT | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV LORNI NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV MOPAR MOBRO NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV OKIPA NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA ILS CAT123 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA ILS CAT123 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA ILS CAT123 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV BANOX NIGHT | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV LORNI NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV MOPAR MOBRO NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV OKIPA NIGHT | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA ILS CAT123 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV BANOX | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 02 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV MOPAR | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV OKIPA 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV OKIPA 02 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV BANOX 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV BANOX 02 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV LORNI VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 02 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV OKIPA | 10 JUL 2025 |

## PARIS LE BOURGET

| | |
|---|---|
| AD-2.LFPB-1 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFPB-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPB-3 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPB-4 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFPB-6 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-7 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-8 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-9 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFPB-10 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-11 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-12 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-13 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-14 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFPB-15 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPB-16 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFPB-17 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPB-18 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPB-19 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPB-20 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPB-21 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPB-22 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB ADC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB ADC 02 | 28 FEB 2019 |
| AD 2 LFPB APDC 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFPB GMC 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB GMC 02 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB AOC RWY07-25 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFPB AOC RWY09 | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPB AOC RWY21 | 25 FEB 2021 |
| AD 2 LFPB MVA 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB COM 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPB DATA 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA RWY07 FNA ILS CAT 1 LOC CODE | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFPB DATA RWY07 FNA RNP CODE | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFPB DATA RWY07 INA RNAV CODE GNSS | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB DATA RWY07 RNP FASDB | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFPB DATA RWY25 FNA RNP CODE | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPB DATA RWY25 INA RNAV CODE GNSS | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB DATA RWY27 FNA ILS CAT 1 LOC CODE | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFPB DATA RWY27 FNA RNP CODE | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFPB DATA RWY27 INA RNAV CODE GNSS | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB DATA RWY27 RNP FASDB | 16 JUN 2022 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 04 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 05 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 06 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 04 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 04 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 05 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB DATA STAR RWY07 RNAV CODE 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB DATA STAR RWY07 RNAV CODE 02 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB DATA STAR RWY25 RNAV CODE 01 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFPB DATA STAR RWY25 RNAV CODE 02 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFPB DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFPB DATA STAR RWY27 RNAV CODE 02 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV EAST | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV NORTH | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV SOUTH | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV WEST | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07-09 CONV POGO EAST LFPN LFPV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07-09 RNAV INI | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY09 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 04 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV EAST | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV NORTH | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV SOUTH | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV WEST | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV EAST INI | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV WEST INI | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 04 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INI | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 04 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV OLZOM MONOT DORDI | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY ALL HLDGCONV NORTH | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPB STAR RWY ALL HLDGCONV SOUTH | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV EPL RLP DJL PIBAT MOU TRO | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV PEXIR VELOL | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV EPL RLP DJL PIBAT MOU TRO | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV PEXIR VELOL | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPB IAC RWY03 VPT A | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPB IAC RWY03 VPT C | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV BANOX | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV KOLIV | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV OKABO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPB IAC RWY07 FNA ILS CAT1 LOC | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFPB IAC RWY07 FNA RNP | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFPB IAC RWY07 FNA VOR | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFPB IAC RWY21 VPT B | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFPB IAC RWY25 FNA RNP | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFPB IAC RWY25 LOC A | 29 DEC 2022 |
| AD 2 LFPB IAC RWY25 VPT D | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPB IAC RWY27 FNA RNP | 06 OCT 2022 |
| AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV BANOX | 10 JUL 2025 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV MOBRO MOPAR 10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV OKABO 10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV VEBEK 10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY27 FNA ILS CAT1 LOC 06 OCT 2022

**PARIS ORLY**

AD-2.LFPO-1 19 FEB 2026
AD-2.LFPO-2 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-3 10 JUL 2025
AD-2.LFPO-4 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-5 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-6 27 NOV 2025
AD-2.LFPO-7 11 JUN 2026
AD-2.LFPO-8 10 JUL 2025
AD-2.LFPO-9 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-10 11 JUN 2026
AD-2.LFPO-11 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-12 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-13 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-14 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-15 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-16 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-17 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-18 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-19 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-20 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-21 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-22 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-23 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-24 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-25 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-26 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-27 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-28 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-29 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-30 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-31 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-32 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-33 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-34 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-35 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-36 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-37 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-38 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-39 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-40 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-41 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-42 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-43 01 OCT 2026
AD 2 LFPO ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPO ADC 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPO APDC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO APDC 02 13 JUN 2024
AD 2 LFPO GMC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPO GMC 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPO GMC 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPO GMC 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPO AOC RWY06-24 11 JUN 2026
AD 2 LFPO AOC RWY07-25 11 JUN 2026
AD 2 LFPO AOC RWY20 11 JUN 2026
AD 2 LFPO PATC RWY06 20 MAR 2025
AD 2 LFPO PATC RWY07 20 MAR 2025
AD 2 LFPO PATC RWY24 20 MAR 2025
AD 2 LFPO PATC RWY25 20 MAR 2025
AD 2 LFPO MVA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO COM 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY02 FNA ILS CAT1 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY02 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY02 FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY02 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY06 FNA ILS CAT123 LOC CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY06 FNA RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPO DATA RWY06 INA RNAV CODE GNSS 04 SEP 2025
AD 2 LFPO DATA RWY06 FNA RNP CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY07 FNA ILS CAT123 LOC CODE 07 SEP 2023
AD 2 LFPO DATA RWY07 FNA RNP CODE 07 SEP 2023
AD 2 LFPO DATA RWY07 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY07 RNP FASDB 30 NOV 2023
AD 2 LFPO DATA RWY20 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY20 FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPO DATA RWY24 FNA ILS CAT123 LOC CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY24 FNA RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPO DATA RWY24 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY24 FNA RNP CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 FNA ILS CAT123 LOC CODE 27 NOV 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 FNA RNP CODE 27 NOV 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 FNA RNP FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 INA RNAV CODE GNSS 27 NOV 2025
AD 2 LFPO DATA SID RWY06-07 RNAV POGO LFPG CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20-24-25 RNAV POGO LFPG CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY02 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY02 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY06 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY06 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY07 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY07 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY20 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY20 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY24 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY24 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY25 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY25 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV OLZOM MONOT DORDI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV EAST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV NORTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV SOUTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV SOUTH INSTR 02 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV WEST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV INI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV POGO LFPG 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV POGO LFPG INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV EAST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV NORTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV SOUTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV WEST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV EAST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV NORTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV SOUTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV SOUTH INSTR 02 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV WEST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 VPE DEP 15 JUN 2023
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV INI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV OLZOM MONOT DORDI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV POGO LFPG 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV POGO LFPG INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV EAST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV NORTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV SOUTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV SOUTH INSTR 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV WEST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV EAST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV NORTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV SOUTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV WEST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV EAST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV NORTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV SOUTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV SOUTH INSTR 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV WEST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 VPE DEP 15 JUN 2023
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV EAST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV NORTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV SOUTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV SOUTH INSTR 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV WEST INSTR 01 31 OCT 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFPO STAR RWY02-06-07 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPO STAR RWY02-06-07 RNAV NIMER AMB LUMAN BOBSA CAD | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPO STAR RWY20-24-25 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPO STAR RWY20-24-25 RNAV NIMER AMB LUMAN BOBSA CAD | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPO STAR RWY25 VPE ILS | 12 SEP 2019 |
| AD 2 LFPO STAR RWY ALL RNAV EPL MOU | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPO STAR RWY ALL HLDGCONV NORTH | 02 DEC 2021 |
| AD 2 LFPO STAR RWY ALL HLDGCONV SOUTH | 31 OCT 2024 |
| AD 2 LFPO STAR RWY06 VPE ILS | 23 MAR 2023 |
| AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA ILS CAT1 LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPO IAC RWY06 INA RNAV ODILO | 04 SEP 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY06 FNA ILS CAT123 LOC | 04 SEP 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY06 FNA RNP | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY07 FNA ILS CAT123 LOC | 07 SEP 2023 |
| AD 2 LFPO IAC RWY07 FNA RNP | 07 SEP 2023 |
| AD 2 LFPO IAC RWY07 VPT B | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY20 FNA RNP | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPO IAC RWY24 FNA ILS CAT123 LOC | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY24 FNA RNP | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY25 FNA ILS CAT123 LOC | 27 NOV 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY25 FNA RNP | 27 NOV 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY EAST INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY EAST INA RNAV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY EAST INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY WEST INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY WEST INA RNAV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPO IAC RWY WEST INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |

### PARIS SACLAY VERSAILLES

| | |
|---|---|
| AD-2.LFPN-1 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-2 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-3 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-4 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-5 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-6 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-7 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-8 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-9 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-10 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFPN-11 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFPN-12 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN ADC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN APDC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN GMC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN COM 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN DATA 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFPN DATA 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA 03 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA RWY07L FNA RNP CODE | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA RWY07L INA RNAV CODE 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN DATA RWY07L RNP FASDB | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA RWY25R FNA RNP CODE | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA RWY25R INA RNAV CODE 01 | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN DATA RWY25R RNP FASDB | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 03 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 04 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 05 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 06 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 03 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 04 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 05 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 06 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA STAR RWY07L RNAV CODE 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA STAR RWY07L RNAV CODE 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA STAR RWY25R RNAV CODE 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN DATA STAR RWY25R RNAV CODE 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV EAST | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV EAST INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV NORTH | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV NORTH INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV OLZOM MONOT DORDI | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV SOUTH | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV SOUTH INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV SOUTH INSTR 02 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV WEST | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV WEST INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV EAST | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV EAST INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV INI | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV NORTH | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV NORTH INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV OLZOM MONOT DORDI | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV SOUTH | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV SOUTH INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV WEST | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV WEST INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ INSTR 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN STAR RWY07L-09 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN STAR RWY25R-27 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN STAR RWY ALL RNAV EPL MOU | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN STAR RWY ALL RNAV NIMER CAD | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN IAC RWY07L INA CONV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY07L INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY07L INA RNAV ODILO | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN IAC RWY07L INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY07L FNA RNP | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R FNA ILS LOC | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R INA CONV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R INA CONV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R INA RNAV ODILO | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R FNA RNP | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPN IAC RWY25R FNA VOR Z | 20 MAR 2025 |

### PAU PYRENEES

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBP-1 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBP-2 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBP-3 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBP-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBP-5 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBP-6 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBP-7 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFBP-8 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBP-9 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBP-10 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBP-11 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBP-12 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP ADC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP APDC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP AOC RWY13-31 | 08 SEP 2022 |
| AD 2 LFBP PATC RWY31 | 03 DEC 2020 |
| AD 2 LFBP ARC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP MVA 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFBP DATA 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFBP DATA RWY31 RNP CODE | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFBP DATA RWY31 RNP FASDB | 02 NOV 2023 |
| AD 2 LFBP DATA SID RWY13 RNAV CODE 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFBP DATA SID RWY31 RNAV CODE 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFBP DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP SID RWY13 RNAV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP SID RWY31 RNAV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP SID RWY ALL RNAV | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV INSTR 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP STAR RWY ALL RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP STAR RWY ALL RNAV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP STAR RWY ALL CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP STAR RWY ALL CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY13 VPT A | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY31 FNA ILS CAT 1 2 3 LOC | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY31 INA CONV PU | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY31 INA RNAV BAGRO | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY31 INA RNAV OSVEG | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY31 FNA RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY31 NDB Y | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBP IAC RWY31 NDB Z | 03 SEP 2026 |

### PERIGUEUX BASSILLAC

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBX-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBX-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBX-3 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBX-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBX-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFBX-6 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBX ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBX DATA 01 | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFBX DATA RWY29 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFBX DATA RWY29 RNP FASDB | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFBX IAC RWY29 RNP | 09 JUL 2026 |

### PERPIGNAN RIVESALTES

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMP-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFMP-2 | 02 OCT 2025 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFMP-3 22 JAN 2026
AD-2.LFMP-4 14 MAY 2026
AD-2.LFMP-5 20 FEB 2025
AD-2.LFMP-6 12 JUN 2025
AD-2.LFMP-7 20 FEB 2025
AD-2.LFMP-8 02 OCT 2025
AD-2.LFMP-9 02 OCT 2025
AD-2.LFMP-10 02 OCT 2025
AD 2 LFMP ADC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMP APDC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMP APDC 02 05 NOV 2020
AD 2 LFMP AOC RWY15-33 28 JAN 2021
AD 2 LFMP GMC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMP DATA 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMP DATA DEP OMNI RWY ALL RNAV CODE 05 OCT 2023
AD 2 LFMP DATA RWY15 RNP CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFMP DATA RWY33 RNP Y CODE 23 FEB 2023
AD 2 LFMP DATA RWY33 RNP Z CODE 23 FEB 2023
AD 2 LFMP DATA RWY33 RNP Z FASDB 05 OCT 2023
AD 2 LFMP DATA SID RWY ALL RNAV CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFMP DATA STAR RWY15 RNAV CODE 01 23 FEB 2023
AD 2 LFMP DATA STAR RWY33 RNAV CODE 01 05 OCT 2023
AD 2 LFMP COM 01 11 JUL 2024
AD 2 LFMP SID RWY ALL RNAV 02 OCT 2025
AD 2 LFMP SID RWY15 CONV 11 JUL 2024
AD 2 LFMP SID RWY15 CONV INSTR 01 05 OCT 2023
AD 2 LFMP SID RWY33 CONV 11 JUL 2024
AD 2 LFMP SID RWY33 CONV INSTR 01 05 OCT 2023
AD 2 LFMP SID RWY ALL RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMP DEP OMNI RWY ALL RNAV 11 JUL 2024
AD 2 LFMP STAR RWY15 RNAV 11 JUL 2024
AD 2 LFMP STAR RWY33 RNAV CONV 11 JUL 2024
AD 2 LFMP IAC RWY15 RNP 23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY15 VPT 23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 ILS LOC 05 OCT 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 RNP Y 23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 RNP Z 23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 VOR 11 JUL 2024

**POITIERS BIARD**

AD-2.LFBI-1 12 JUN 2025
AD-2.LFBI-2 09 JUL 2026
AD-2.LFBI-3 19 FEB 2026
AD-2.LFBI-4 27 NOV 2025
AD-2.LFBI-5 14 MAY 2026
AD-2.LFBI-6 09 JUL 2026
AD-2.LFBI-7 09 JUL 2026
AD-2.LFBI-8 09 JUL 2026
AD-2.LFBI-9 09 JUL 2026
AD 2 LFBI ADC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFBI AOC RWY03-21 19 FEB 2026
AD 2 LFBI APDC 01 12 JUN 2025
AD 2 LFBI APDC 02 11 JUL 2024
AD 2 LFBI ARC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFBI AMSR 01 09 JUL 2026
AD 2 LFBI DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA RWY03 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA RWY03 RNP FASDB 02 NOV 2023
AD 2 LFBI DATA RWY21 RNP CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFBI DATA RWY21 RNP FASDB 13 AUG 2020
AD 2 LFBI DATA SID RWY03 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA SID RWY21 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA STAR RWY03 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA STAR RWY21 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 CONV 09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 CONV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 CONV 09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 CONV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBI STAR RWY03 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFBI STAR RWY21 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFBI STAR RWY ALL CONV 09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY03 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY21 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY21 VOR Y 09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY21 VOR Z 09 JUL 2026

**PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN**

AD-2.LFPT-1 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-2 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-3 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-4 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-5 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-6 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-7 20 FEB 2025
AD-2.LFPT-8 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-9 01 OCT 2026
AD-2.LFPT-10 19 FEB 2026
AD 2 LFPT ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFPT GMC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPT DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 MOPAR RNP Y CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFPT DATA RWY04 MOPAR RNP Y FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 OZHIS RNP Z CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 OZHIS RNP Z FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 VEXAV RNP X CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 VEXAV RNP X FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY22 MOPAR OZHIS RNP CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFPT DATA RWY22 MOPAR OZHIS RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV MATIX MOPIL VEDUS SONUR 01 OCT 2026
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV PEXIR VELOL 01 OCT 2026
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV TRO RLP TINIL 01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY04 MOPAR RNP Y 01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY04 OZHIS RNP Z 01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY04 VEXAV RNP X 01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY22 MOPAR OZHIS RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY22 VPT 01 OCT 2026

**QUIMPER PLUGUFFAN**

AD-2.LFRQ-1 01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-2 01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-3 22 JAN 2026
AD-2.LFRQ-4 01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-5 01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-6 01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-7 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ AOC RWY09-27 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRQ DATA RWY09 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA RWY09 RNP FASDB 20 MAY 2021
AD 2 LFRQ DATA RWY27 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA RWY27 RNP FASDB 20 MAY 2021
AD 2 LFRQ DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ IAC RWY09 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFRQ IAC RWY27 RNP 01 OCT 2026

**REIMS PRUNAY**

AD-2.LFQA-1 10 JUL 2025
AD-2.LFQA-2 12 JUN 2025
AD-2.LFQA-3 22 JAN 2026
AD-2.LFQA-4 14 MAY 2026
AD-2.LFQA-5 12 JUN 2025
AD-2.LFQA-6 12 JUN 2025
AD 2 LFQA ADC 01 12 JUN 2025
AD 2 LFQA APDC 01 12 JUN 2025
AD 2 LFQA DATA 01 15 AUG 2019
AD 2 LFQA DATA RWY07 RNP CODE 07 OCT 2021
AD 2 LFQA DATA RWY07 RNP FASDB 25 JAN 2024
AD 2 LFQA DATA RWY25 RNP CODE 07 OCT 2021
AD 2 LFQA IAC RWY07 RNP 25 JAN 2024
AD 2 LFQA IAC RWY25 RNP 07 OCT 2021
AD 2 LFQA IAC RWYALL VOR A 12 JUN 2025

**RENNES SAINT JACQUES**

AD-2.LFRN-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-2 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-3 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-4 14 MAY 2026
AD-2.LFRN-5 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-6 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-7 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-8 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-9 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-10 19 FEB 2026
AD-2.LFRN-11 19 FEB 2026
AD 2 LFRN ADC 01 19 FEB 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFRN APDC 01 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFRN APDC 02 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFRN AOC RWY10-28 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFRN GMC 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFRN ARC 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFRN MVA 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFRN COM 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFRN DATA 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFRN DATA RWY10 RNP CODE | 02 NOV 2023 |
| AD 2 LFRN DATA RWY10 RNP FASDB | 02 NOV 2023 |
| AD 2 LFRN DATA RWY28 RNP CODE | 02 NOV 2023 |
| AD 2 LFRN DATA RWY28 RNP FASDB | 02 NOV 2023 |
| AD 2 LFRN DATA SID RWY10 RNAV CODE 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFRN DATA SID RWY28 RNAV CODE 01 | 23 MAR 2023 |
| AD 2 LFRN SID RWY10 RNAV | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFRN SID RWY10 RNAV GODAN5R | 13 JUL 2023 |
| AD 2 LFRN SID RWY10 RNAV INSTR 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 2 LFRN SID RWY28 RNAV | 23 MAR 2023 |
| AD 2 LFRN SID RWY28 RNAV INSTR 01 | 23 MAR 2023 |
| AD 2 LFRN SID RWY ALL OMNI CONV INSTR 01 | 24 MAR 2022 |
| AD 2 LFRN IAC RWY10 FNA VOR | 13 JUL 2023 |
| AD 2 LFRN IAC RWY10 RNP | 02 NOV 2023 |
| AD 2 LFRN IAC RWY10 INA CONV VOR | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFRN IAC RWY28 INA ILS LOC VOR | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFRN IAC RWY28 FNA ILS LOC | 25 JAN 2024 |
| AD 2 LFRN IAC RWY28 FNA VOR | 13 JUL 2023 |
| AD 2 LFRN IAC RWY28 RNP | 02 NOV 2023 |

**ROANNE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFLO-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFLO-2 | 20 MAR 2025 |
| AD-2.LFLO-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFLO-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFLO-5 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFLO ADC 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLO DATA 01 | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLO DATA RWY19 RNP CODE | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFLO DATA RWY19 RNP FASDB | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFLO IAC RWY19 RNP | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFLO IAC RWY19 VOR | 20 MAR 2025 |

**ROCHEFORT CHARENTE MARITIME**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFDN-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFDN-2 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFDN-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFDN-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFDN-5 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN AOC RWY12-30 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN DATA 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFDN DATA RWY12 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN DATA RWY12 RNP FASDB | 24 FEB 2022 |
| AD 2 LFDN DATA RWY30 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN DATA RWY30 RNP FASDB | 10 OCT 2019 |
| AD 2 LFDN DATA SID RWY12 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN DATA SID RWY30 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN DATA STAR RWY12 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN DATA STAR RWY30 RNAV CODE 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN SID RWY12 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN SID RWY12 RNAV INSTR 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN SID RWY30 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN SID RWY30 RNAV INSTR 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN STAR RWY12 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN STAR RWY30 RNAV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN IAC RWY12 RNP | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFDN IAC RWY30 RNP | 09 JUL 2026 |

**RODEZ AVEYRON**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFCR-1 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-2 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-3 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-4 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-5 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-6 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-7 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-8 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFCR-9 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR ADC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR APDC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR APDC 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR AOC RWY13-31 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR DATA 01 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFCR DATA RWY13 RNP CODE | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR DATA RWY13 RNP FASDB | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFCR DATA RWY31 RNP CODE | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR DATA RWY31 RNP FASDB | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFCR DATA SID RWY13 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR DATA SID RWY31 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR DATA STAR RWY13 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR DATA STAR RWY31 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR STAR RWY13 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR STAR RWY31 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR IAC RWY13 RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR IAC RWY13 VPT | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR IAC RWY31 ILS LOC | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFCR IAC RWY31 RNP | 01 OCT 2026 |

**ROUEN VALLEE DE SEINE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFOP-1 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOP-2 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOP-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOP-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFOP-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOP-6 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOP-7 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOP-8 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFOP ADC 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP APDC 01 | 30 JAN 2020 |
| AD 2 LFOP GMC 01 | 18 JUN 2020 |
| AD 2 LFOP AOC RWY04-22 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFOP DATA RWY04 RNP CODE | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA RWY22 ILS Z LOC Z CODE | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA RWY22 RNP CODE | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA RWY22 RNP FASDB | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA SID RWY04 RNAV CODE 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA SID RWY22 RNAV CODE 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA STAR RWY04 RNAV CODE 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP DATA STAR RWY22 RNAV CODE 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP SID RWY04 RNAV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP SID RWY04 RNAV INSTR 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP SID RWY22 RNAV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP SID RWY22 RNAV INSTR 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP STAR RWY04 RNAV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP STAR RWY22 RNAV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP IAC RWY04 RNP | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP IAC RWY22 ILS Y LOC Y | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP IAC RWY22 ILS Z LOC Z | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP IAC RWY22 RNP | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFOP IAC RWY22 VOR | 14 MAY 2026 |

**ROYAN MEDIS**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFCY-1 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFCY-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFCY-3 | 24 MAY 2018 |
| AD-2.LFCY-4 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFCY-5 | 09 JUL 2026 |
| AD-2.LFCY-6 | 04 SEP 2025 |
| AD 2 LFCY ADC 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFCY DATA 01 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFCY DATA RWY28 RNP CODE | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFCY DATA RWY28 RNP FASDB | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFCY IAC RWY28 RNP | 09 JUL 2026 |

**SAINT BRIEUC ARMOR**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRT-1 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFRT-2 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFRT-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFRT-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRT-5 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFRT ADC 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFRT DATA 01 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFRT DATA RWY24 RNP CODE | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFRT DATA RWY24 RNP FASDB | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFRT IAC RWY24 RNP | 19 FEB 2026 |

**SAINT ETIENNE LOIRE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMH-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFMH-2 | 26 DEC 2024 |
| AD-2.LFMH-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFMH-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMH-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFMH-6 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFMH-7 | 26 DEC 2024 |
| AD-2.LFMH-8 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH ADC 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH APDC 01 | 07 DEC 2017 |
| AD 2 LFMH AOC RWY17-35 | 03 NOV 2022 |
| AD 2 LFMH DATA 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP X CODE | 28 DEC 2023 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP Y CODE | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP Z CODE | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP Z FASDB | 10 OCT 2019 |
| AD 2 LFMH DATA RWY35 RNP CODE | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFMH DATA RWY35 RNP FASDB | 10 OCT 2019 |
| AD 2 LFMH DATA SID RWY ALL RNAV CODE 01 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFMH DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFMH SID RWY ALL RNAV | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH SID RWY ALL RNAV INSTR 01 | 28 DEC 2023 |
| AD 2 LFMH STAR RWY ALL RNAV | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH IAC RWY17 RNP X | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH IAC RWY17 RNP Y | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH IAC RWY17 RNP Z | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFMH IAC RWY35 RNP | 26 DEC 2024 |

**SAINT NAZAIRE MONTOIR**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRZ-1 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRZ-2 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRZ-3 | 07 AUG 2025 |
| AD-2.LFRZ-4 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFRZ-5 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFRZ-6 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFRZ-7 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFRZ-8 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ ADC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ APDC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ GMC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ AOC RWY07-25 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ DATA 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFRZ DATA RWY07 RNP AR CODE | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ DATA RWY25 RNP CODE | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ DATA RWY25 RNP FASDB | 23 APR 2020 |
| AD 2 LFRZ DATA SID RWY07 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ DATA SID RWY25 RNAV CODE 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV INSTR 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ IAC RWY07 RNP AR | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ IAC RWY07 VPT | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ IAC RWY25 NDB | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRZ IAC RWY25 RNP | 01 OCT 2026 |

**SAINT YAN**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFLN-1 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLN-2 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLN-3 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLN-4 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLN-5 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLN-6 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLN-7 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFLN-8 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN ADC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN APDC 01 | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFLN GMC 01 | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFLN ARC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN AMG 01 | 27 NOV 2025 |
| AD 2 LFLN DATA 01 | 19 MAY 2022 |
| AD 2 LFLN DATA RWY15L RNP CODE | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN DATA RWY15L RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFLN DATA RWY33R RNP CODE | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN DATA RWY33R RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFLN COM 01 | 15 AUG 2019 |
| AD 2 LFLN SID RWY15L CONV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN SID RWY15L CONV INSTR 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN SID RWY15L-33R CONV INI | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN SID RWY33R CONV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN SID RWY33R CONV INSTR 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN STAR RWY ALL CONV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN IAC RWY15L RNP | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFLN IAC RWY33R INA CONV ROA SN | 27 NOV 2025 |
| AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA ILS Y LOC Y | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA ILS Z LOC Z | 11 JUL 2024 |
| AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA NDB Y | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA NDB Z | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFLN IAC RWY33R RNP | 06 AUG 2026 |

**STRASBOURG ENTZHEIM**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFST-1 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFST-2 | 17 JUN 2021 |
| AD-2.LFST-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFST-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFST-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFST-6 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFST-7 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFST-8 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFST-9 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFST-10 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFST-11 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFST-12 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFST-13 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFST MIA TEXT 01 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFST MIA TEXT 02 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFST MIA TEXT 03 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFST ADC 01 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFST APDC 01 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFST APDC 02 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFST AOC RWY 05-23 | 05 SEP 2024 |
| AD 2 LFST PATC RWY05 | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFST PATC RWY23 | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFST ARC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST AMSR 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST DATA 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST DATA 02 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST DATA RWY05 FNA RNP CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST DATA RWY05 INA RNAV CODE | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFST DATA RWY05 RNP FASDB | 05 DEC 2019 |
| AD 2 LFST DATA RWY23 FNA RNP CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST DATA RWY23 INA RNAV CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST DATA RWY23 RNP FASDB | 05 DEC 2019 |
| AD 2 LFST DATA SID RWY05 RNAV CODE 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST DATA SID RWY23 RNAV CODE 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST DATA STAR RNAV EDSB RWY03-21 EDTL RWY03-21 CODE 01 | 28 NOV |
| 2 0 2 4 | |
| AD 2 LFST DATA STAR RWY05 RNAV CODE 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST DATA STAR RWY23 RNAV CODE 01 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFST COM 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST SID RWY05 CONV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST SID RWY05 CONV INSTR 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST SID RWY05 RNAV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST SID RWY05 RNAV INSTR 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST SID RWY23 CONV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST SID RWY23 CONV INSTR 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST SID RWY23 CONV INSTR 02 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST SID RWY23 RNAV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST SID RWY23 RNAV INSTR 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST STAR RNAV EDSB RWY03-21 EDTL RWY03-21 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST STAR RWY05 CONV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST STAR RWY05 RNAV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST STAR RWY23 CONV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST STAR RWY23 RNAV | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST IAC RWY05 INA RNAV ILS LOC | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST IAC RWY05 FNA RNP | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST IAC RWY05 ILS LOC | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST IAC RWY05 VOR | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFST IAC RWY23 FNA ILS CAT123 LOC | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST IAC RWY23 FNA VOR | 07 SEP 2023 |
| AD 2 LFST IAC RWY23 INA ILS LOC VOR | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFST IAC RWY23 INA RNAV ILS LOC | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFST IAC RWY23 FNA RNP | 06 AUG 2026 |

**TARBES LOURDES PYRENEES**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBT-1 | 19 FEB 2026 |
| AD-2.LFBT-2 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBT-3 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBT-4 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBT-5 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBT-6 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBT-7 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBT-8 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBT-9 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBT-10 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFBT-11 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT MIA TEXT 01 | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFBT MIA TEXT 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT ADC 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT APDC 01 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFBT AOC RWY02-20 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT DATA 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT DATA RWY20 RNP CODE | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT DATA RWY20 RNP FASDB | 02 NOV 2023 |
| AD 2 LFBT DATA SID RWY02 RNAV CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT DATA SID RWY20 RNAV CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT SID RWY02 RNAV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT SID RWY20 RNAV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT SID RWY ALL RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT SID RWY ALL CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT SID RWY ALL CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT SID RWY ALL CONV INSTR 02 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT STAR RWY ALL CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT STAR RWY ALL CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT STAR RWY ALL RNAV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT STAR RWY ALL RNAV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFBT IAC RWY02 VPT | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT IAC RWY20 ILS LOC | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT IAC RWY20 ILS LOC MINIMA | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT IAC RWY20 RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBT IAC RWY20 RNP MINIMA | 03 SEP 2026 |

**TOULOUSE BLAGNAC**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBO-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBO-2 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBO-3 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFBO-4 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFBO-5 | 27 NOV 2025 |
| AD-2.LFBO-6 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBO-7 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFBO-8 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-9 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-10 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-11 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-12 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-13 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-14 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-15 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-16 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-17 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-18 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-19 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-20 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-21 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-22 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-23 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFBO-24 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO MIA TEXT 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO MIA TEXT 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO MIA TEXT 03 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO ADC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO ADC TEXT 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO APDC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO APDC 02 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO APDC 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO GMC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO GMC 02 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO GMC 03 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO GMC 04 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO AOC RWY14L-32R | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO AOC RWY14R-32L | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO PATC RWY14R | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO MVA 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO DATA 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO DATA 02 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA 03 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14L FNA ILS Z LOC Z CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14L INA CODE GNSS | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14L FNA RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14L RNP FASDB | 22 FEB 2024 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14R FNA ILS Z LOC Z CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14R INA CODE GNSS | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14R FNA RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO DATA RWY14R RNP FASDB | 22 FEB 2024 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32L FNA ILS Z LOC Z CODE | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32L INA CODE GNSS | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32L FNA RNP CODE | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32L RNP FASDB | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32R FNA ILS Z LOC Z CODE | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32R INA CODE GNSS | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32R FNA RNP CODE | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA RWY32R RNP FASDB | 22 FEB 2024 |
| AD 2 LFBO DATA SID RWY14L-14R RNAV CODE 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA SID RWY14L-14R RNAV CODE 02 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA SID RWY32L-32R RNAV CODE 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA SID RWY32L-32R RNAV CODE 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO DATA STAR RWY14 RNAV CODE 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO DATA STAR RWY32 RNAV CODE 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV INI | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV INSTR 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV INSTR 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INI | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INSTR 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INSTR 02 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INSTR 03 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV INI | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV INSTR 01 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV INSTR 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBO STAR RWY14 HLDGCONV | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO STAR RWY14 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO STAR RWY32 HLDGCONV | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFBO STAR RWY32 RNAV | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Y LOC Y | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Z LOC Z | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Z CAT 1 2 3 LOC Z | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14L INA GNSS | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14R INA GNSS | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA VOR | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Y LOC Y | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Z LOC Z | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32L INA GNSS | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA VOR | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Y LOC Y | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Z LOC Z | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA RNP | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFBO IAC RWY32R INA GNSS | 01 OCT 2026 |

**TOULOUSE FRANCAZAL**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBF-1 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFBF-2 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFBF-3 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFBF-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBF-5 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFBF-6 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFBF ADC 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF AOC RWY11-29 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF APDC 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF APDC 02 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF DATA 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF DATA RWY11 RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF DATA RWY11 RNP FASDB | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFBF DATA RWY29 RNP CODE | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF DATA RWY29 RNP FASDB | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFBF DATA SID RWY11 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF DATA SID RWY29 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF DATA STAR RWY11 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF DATA STAR RWY29 RNAV CODE 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF SID RWY11 CONV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF SID RWY11 CONV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF SID RWY11 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF SID RWY11 RNAV INSTR 01 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF SID RWY29 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF SID RWY29 RNAV INSTR 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFBF STAR RWY11 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF STAR RWY29 RNAV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF IAC RWY11 NDB | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF IAC RWY11 RNP | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFBF IAC RWY29 RNP | 19 MAR 2026 |

**TOURS VAL DE LOIRE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFOT-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOT-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFOT-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOT-4 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOT-5 | 31 OCT 2024 |
| AD-2.LFOT-6 | 07 SEP 2023 |
| AD 2 LFOT ADC 01 | 31 OCT 2024 |
| AD 2 LFOT AOC RWY02-20 | 02 OCT 2025 |
| AD 2 LFOT APDC 01 | 07 SEP 2023 |
| AD 2 LFOT DATA 01 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT DATA RWY02 RNP CODE | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT DATA RWY02 RNP FASDB | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT DATA RWY20 RNP CODE | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT DATA RWY20 RNP FASDB | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT DATA SID RWY ALL RNAV CODE 01 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT DATA STAR RWY02 RNAV CODE 01 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT DATA STAR RWY20 RNAV CODE 01 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT SID RWY02 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT SID RWY20 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01 | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT SID RWY ALL RNAV OMARI-SOPIL-VANAD | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT STAR RWY02 RNAV OMARI-SOPIL-VANAD | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT STAR RWY20 RNAV OMARI-SOPIL-VANAD | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT IAC RWY02 RNP | 14 JUL 2022 |
| AD 2 LFOT IAC RWY20 RNP | 14 JUL 2022 |

**TROYES BARBEREY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFQB-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFQB-2 | 15 MAY 2025 |
| AD-2.LFQB-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFQB-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFQB-5 | 15 MAY 2025 |
| AD-2.LFQB-6 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFQB-7 | 15 MAY 2025 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQB ADC 01 15 MAY 2025
AD 2 LFQB APDC 01 15 MAY 2025
AD 2 LFQB DATA 01 15 MAY 2025
AD 2 LFQB DATA RWY17 RNP CODE 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA RWY17 RNP FASDB 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA RWY35 RNP CODE 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA RWY35 RNP FASDB 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA STAR RWY17 RNAV CODE 01 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA STAR RWY35 RNAV CODE 01 03 OCT 2024
AD 2 LFQB STAR RWY17 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFQB STAR RWY35 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFQB IAC RWY17 NDB 03 OCT 2024
AD 2 LFQB IAC RWY17 RNP 03 OCT 2024
AD 2 LFQB IAC RWY35 RNP 03 OCT 2024

**VALENCE CHABEUIL**

AD-2.LFLU-1 12 JUN 2025
AD-2.LFLU-2 20 FEB 2025
AD-2.LFLU-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLU-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLU-5 12 JUN 2025
AD-2.LFLU-6 22 FEB 2024
AD-2.LFLU-7 28 NOV 2024
AD-2.LFLU-8 28 NOV 2024
AD 2 LFLU ADC 01 28 NOV 2024
AD 2 LFLU DATA 01 22 FEB 2024
AD 2 LFLU DATA RWY01 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFLU DATA RWY01 RNP FASDB 27 FEB 2020
AD 2 LFLU DATA RWY19 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFLU DATA RWY19 RNP FASDB 22 FEB 2024
AD 2 LFLU IAC RWY01 RNP 28 NOV 2024
AD 2 LFLU IAC RWY19 RNP 28 NOV 2024

**VALENCIENNES DENAIN**

AD-2.LFAV-1 12 JUN 2025
AD-2.LFAV-2 20 FEB 2025
AD-2.LFAV-3 22 JAN 2026
AD-2.LFAV-4 14 MAY 2026
AD-2.LFAV-5 12 JUN 2025
AD-2.LFAV-6 20 FEB 2025
AD 2 LFAV ADC 01 03 OCT 2024
AD 2 LFAV DATA 01 03 OCT 2024
AD 2 LFAV DATA RWY11 RNP CODE 29 DEC 2022
AD 2 LFAV DATA RWY11 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFAV DATA RWY29 RNP CODE 29 DEC 2022
AD 2 LFAV DATA RWY29 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFAV IAC RWY11 RNP 03 OCT 2024
AD 2 LFAV IAC RWY29 RNP 03 OCT 2024

**VANNES GOLFE DU MORBIHAN**

AD-2.LFRV-1 07 AUG 2025
AD-2.LFRV-2 07 AUG 2025
AD-2.LFRV-3 22 JAN 2026
AD-2.LFRV-4 14 MAY 2026
AD-2.LFRV-5 07 AUG 2025
AD-2.LFRV-6 20 FEB 2025
AD 2 LFRV ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRV APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY04 RNP CODE 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY04 RNP FASDB 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY22 RNP CODE 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY22 RNP FASDB 07 AUG 2025
AD 2 LFRV IAC RWY04 RNP 07 AUG 2025
AD 2 LFRV IAC RWY22 RNP 07 AUG 2025

**VICHY CHARMEIL**

AD-2.LFLV-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFLV-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLV-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLV-5 06 AUG 2026
AD 2 LFLV ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV AOC RWY01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV APDC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV DATA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV DATA RWY01 RNP CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLV DATA RWY01 RNP FASDB 06 AUG 2026
AD 2 LFLV IAC RWY01 RNP 06 AUG 2026

**VILLEFRANCHE TARARE**

AD-2.LFHV-1 12 JUN 2025
AD-2.LFHV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFHV-3 20 FEB 2025
AD-2.LFHV-4 14 MAY 2026
AD-2.LFHV-5 12 JUN 2025
AD-2.LFHV-6 12 JUN 2025
AD 2 LFHV ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFHV DATA 01 05 SEP 2024
AD 2 LFHV DATA RWY18 RNP A CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFHV IAC RWY18 RNP A 19 MAR 2026

AD 2

**GRENOBLE LE VERSOUD**

AD-2.LFLG-1 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-2 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-3 14 MAY 2026
AD-2.LFLG-4 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-5 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-6 19 MAR 2026
AD 2 LFLG ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFLG DATA 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA RWY048 RNP CODE 06 OCT 2022
AD 2 LFLG DATA RWY215 RNP CODE 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA RWY215 RNP FASDB 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY030 RNAV CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY030 RNP CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY249 RNAV CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY249 RNP CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 030 RNAV 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 030 RNP 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 249 RNAV 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 249 RNP 24 FEB 2022
AD 2 LFLG IAC 048 RNP 14 JUL 2022
AD 2 LFLG IAC 215 RNP 24 FEB 2022

AD 2

**AVORD**

AD-2.LFOA-1 12 JUN 2025
AD-2.LFOA-2 20 FEB 2025
AD-2.LFOA-3 22 JAN 2026
AD-2.LFOA-4 14 MAY 2026
AD-2.LFOA-5 20 FEB 2025
AD-2.LFOA-6 16 APR 2026
AD-2.LFOA-7 20 FEB 2025
AD-2.LFOA-8 12 JUN 2025
AD-2.LFOA-9 20 FEB 2025
AD 2 LFOA ADC 01 12 JUN 2025
AD 2 LFOA GMC 01 15 JUN 2023
AD 2 LFOA GMC 02 15 JUN 2023
AD 2 LFOA GMC 03 02 NOV 2023
AD 2 LFOA GMC 04 02 NOV 2023
AD 2 LFOA AMG 01 16 APR 2026
AD 2 LFOA DATA 01 26 DEC 2024
AD 2 LFOA DATA RWY06 RNP CODE 25 FEB 2021
AD 2 LFOA DATA RWY24 RNP CODE 25 FEB 2021
AD 2 LFOA IAC RWY06 RNP 16 APR 2026
AD 2 LFOA IAC RWY24 RNP 16 APR 2026

**CAZAUX**

AD-2.LFBC-1 12 JUN 2025
AD-2.LFBC-2 20 FEB 2025
AD-2.LFBC-3 14 MAY 2026
AD-2.LFBC-4 12 JUN 2025
AD-2.LFBC-5 12 JUN 2025
AD-2.LFBC-6 01 OCT 2026
AD 2 LFBC ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFBC ADC TEXT01 08 AUG 2024
AD 2 LFBC GMC 01 28 DEC 2023

**COGNAC CHATEAUBERNARD**

AD-2.LFBG-1 12 JUN 2025
AD-2.LFBG-2 20 APR 2023
AD-2.LFBG-3 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-4 22 JAN 2026
AD-2.LFBG-5 14 MAY 2026
AD-2.LFBG-6 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-7 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-8 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-9 12 JUN 2025
AD-2.LFBG-10 02 OCT 2025
AD-2.LFBG-11 20 FEB 2025
AD 2 LFBG ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBG GMC 01 18 MAY 2023
AD 2 LFBG AMG 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBG DATA 01 26 DEC 2024
AD 2 LFBG DATA RWY05 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFBG DATA RWY05 RNP FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFBG DATA RWY23 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFBG DATA RWY23 RNP FASDB 27 FEB 2020
AD 2 LFBG SID RWY05 CONV 03 SEP 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFBG SID RWY05 CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBG SID RWY23 CONV | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBG SID RWY23 CONV INSTR 01 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBG IAC RWY05 RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBG IAC RWY05 RNP MINIMA | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFBG IAC RWY05 VOR Z | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBG IAC RWY23 ILS Z LOC Z | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBG IAC RWY23 RNP | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFBG IAC RWY23 VOR Z | 03 SEP 2026 |

**DAX SEYRESSE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBY-1 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBY-2 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBY-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBY-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBY-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBY-6 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBY-7 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBY-8 | 14 MAY 2026 |

**ETAIN ROUVRES**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFQE-1 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFQE-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFQE-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFQE-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFQE-5 | 16 APR 2026 |
| AD-2.LFQE-6 | 20 FEB 2025 |

**EVREUX FAUVILLE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFOE-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOE-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFOE-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFOE-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOE-5 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOE-6 | 21 MAR 2024 |
| AD-2.LFOE-7 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFOE ADC 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFOE GMC 01 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFOE DATA 01 | 31 OCT 2024 |
| AD 2 LFOE DATA RWY04 RNP CODE | 05 NOV 2020 |
| AD 2 LFOE DATA RWY04 RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFOE DATA RWY22 RNP CODE | 05 NOV 2020 |
| AD 2 LFOE DATA RWY22 RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFOE IAC RWY04 RNP | 05 NOV 2020 |
| AD 2 LFOE IAC RWY04 VPT | 05 NOV 2020 |
| AD 2 LFOE IAC RWY22 RNP | 05 NOV 2020 |

**HYERES LE PALYVESTRE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFTH-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFTH-2 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFTH-3 | 06 AUG 2026 |
| AD-2.LFTH-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFTH-5 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFTH-6 | 16 APR 2026 |
| AD-2.LFTH-7 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFTH-8 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFTH-9 | 08 SEP 2022 |
| AD-2.LFTH-10 | 16 APR 2026 |
| AD-2.LFTH-11 | 03 SEP 2026 |
| AD 2 LFTH ADC 01 | 16 APR 2026 |
| AD 2 LFTH AOC RWY05-23 | 22 APR 2021 |
| AD 2 LFTH AOC RWY13-31 | 22 APR 2021 |
| AD 2 LFTH GMC 01 | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFTH AMG 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH DATA 01 | 20 APR 2023 |
| AD 2 LFTH DATA RWY05 RNP CODE | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFTH DATA RWY05 RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFTH DATA STAR RWY ALL CODE 01 | 30 NOV 2023 |
| AD 2 LFTH DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02 | 03 NOV 2022 |
| AD 2 LFTH SID RWY05 CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH SID RWY05 CONV INSTR 01 | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFTH SID RWY05-23 RNAV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH SID RWY05-23 RNAV INSTR 01 | 19 MAY 2022 |
| AD 2 LFTH SID RWY05-23 RNAV INSTR 02 | 25 JUN 2015 |
| AD 2 LFTH SID RWY13 CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH SID RWY13 CONV INSTR 01 | 31 DEC 2020 |
| AD 2 LFTH SID RWY23 CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH SID RWY23 CONV INSTR 01 | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFTH SID RWY31 CONV | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH SID RWY31 CONV INSTR 01 | 07 OCT 2021 |
| AD 2 LFTH STAR RWY ALL | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH STAR RWY ALL RNAV HA | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH IAC RWY05 ILS LOC Y | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH IAC RWY05 ILS LOC Z | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFTH IAC RWY05 RNP | 22 JAN 2026 |

**ISTRES LE TUBE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMI-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFMI-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFMI-3 | 16 MAY 2024 |
| AD-2.LFMI-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMI-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFMI-6 | 20 MAR 2025 |
| AD-2.LFMI-7 | 18 JUN 2020 |
| AD-2.LFMI-8 | 22 FEB 2024 |
| AD-2.LFMI-9 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFMI-10 | 16 MAY 2024 |
| AD-2.LFMI-11 | 16 MAY 2024 |
| AD-2.LFMI-12 | 16 MAY 2024 |
| AD 2 LFMI ADC 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFMI GMC 01 | 22 APR 2021 |
| AD 2 LFMI DATA 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFMI DATA RWY15 RNP Z CODE | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFMI DATA RWY33 RNP Z CODE | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFMI AMG 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFMI STAR RWY ALL CONV | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFMI IAC RWY15 INA GNSS | 31 DEC 2020 |
| AD 2 LFMI IAC RWY33 RNP Z | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFMI IAC RWY 15 FNA RNP Z | 27 JAN 2022 |

**LANDIVISIAU**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRJ-1 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-2 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-3 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-4 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-5 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-6 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-7 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFRJ-8 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-9 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFRJ-10 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFRJ ADC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRJ ADC TEXT 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRJ GMC 01 | 01 OCT 2026 |
| AD 2 LFRJ AMG 01 | 03 SEP 2026 |

**LANVEOC POULMIC**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRL-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFRL-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFRL-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFRL-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRL-5 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFRL-6 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFRL-7 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFRL-8 | 20 FEB 2025 |

**LE LUC LE CANNET**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMC-1 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFMC-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFMC-3 | 27 NOV 2025 |
| AD-2.LFMC-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFMC-5 | 01 DEC 2022 |
| AD-2.LFMC-6 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFMC-7 | 31 OCT 2024 |
| AD-2.LFMC-8 | 31 OCT 2024 |

**LORIENT LANN BIHOUE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFRH-1 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRH-2 | 23 MAR 2023 |
| AD-2.LFRH-3 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRH-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFRH-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRH-6 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFRH-7 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFRH-8 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH ADC 01 | 18 APR 2024 |
| AD 2 LFRH AOC RWY07-25 | 19 JUL 2018 |
| AD 2 LFRH AMG 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH GMC 01 | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH DATA 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFRH DATA RWY07 RNP CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFRH DATA RWY07 RNP FASDB | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFRH DATA RWY25 RNP CODE | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFRH DATA RWY25 RNP FASDB | 03 OCT 2024 |
| AD 2 LFRH DATA STAR RWY25 CODE 01 | 28 NOV 2024 |
| AD 2 LFRH SID RWY07 CONV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH SID RWY07 CONV INSTR 01 | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFRH SID RWY25 CONV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH SID RWY25 CONV INSTR 01 | 13 JUN 2024 |
| AD 2 LFRH STAR RWY07 CONV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH STAR RWY25 RNAV | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH IAC RWY07 NDB | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH IAC RWY07 RNP | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH IAC RWY25 ILS LOCZ | 14 MAY 2026 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFRH IAC RWY25 NDB | 14 MAY 2026 |
| AD 2 LFRH IAC RWY25 RNP | 14 MAY 2026 |

**LUXEUIL SAINT SAUVEUR**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFSX-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFSX-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFSX-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFSX-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFSX-5 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFSX-6 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFSX-7 | 20 FEB 2025 |

**MONT DE MARSAN**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFBM-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBM-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFBM-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFBM-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFBM-5 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFBM-6 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFBM-7 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFBM-8 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFBM ADC 01 | 20 FEB 2025 |
| AD 2 LFBM DATA 01 | 15 JUL 2021 |
| AD 2 LFBM IAC RWY27 FNA ILS Z LOC Z | 08 AUG 2024 |
| AD 2 LFBM IAC RWY27 INA CONV | 11 JUL 2024 |

**NANCY OCHEY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFSO-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFSO-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFSO-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFSO-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFSO-5 | 16 APR 2026 |
| AD-2.LFSO-6 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFSO-7 | 12 JUN 2025 |

**ORANGE CARITAT**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMO-1 | 02 OCT 2025 |
| AD-2.LFMO-2 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFMO-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFMO-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFMO-5 | 06 OCT 2022 |
| AD-2.LFMO-6 | 01 OCT 2026 |
| AD-2.LFMO-7 | 04 SEP 2025 |
| AD-2.LFMO-8 | 05 SEP 2024 |

**ORLEANS BRICY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFOJ-1 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFOJ-2 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFOJ-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFOJ-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFOJ-5 | 20 APR 2023 |
| AD-2.LFOJ-6 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFOJ-7 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFOJ ADC 01 | 16 APR 2026 |
| AD 2 LFOJ APDC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFOJ GMC 01 | 11 JUN 2026 |
| AD 2 LFOJ DATA 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFOJ DATA RWY07 RNP CODE | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFOJ DATA RWY07 RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFOJ DATA RWY25 RNP CODE | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFOJ DATA RWY25 RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFOJ AMG 01 | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFOJ SID RWY07 CONV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFOJ SID RWY25 CONV | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFOJ STAR RWY ALL CONV | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFOJ IAC RWY07 RNP | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFOJ IAC RWY25 ILS ou LOC | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFOJ IAC RWY25 RNP | 20 MAR 2025 |

**PHALSBOURG BOURSCHEID**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFQP-1 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFQP-2 | 11 JUN 2026 |
| AD-2.LFQP-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFQP-4 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFQP-5 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFQP-6 | 11 JUN 2026 |

**SAINT DIZIER ROBINSON**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFSI-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFSI-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFSI-3 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFSI-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFSI-5 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFSI-6 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFSI-7 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFSI-8 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFSI ADC 01 | 16 APR 2026 |
| AD 2 LFSI GMC 01 | 16 APR 2026 |
| AD 2 LFSI DATA 01 | 10 SEP 2020 |
| AD 2 LFSI DATA RWY11 RNP CODE | 19 MAY 2022 |
| AD 2 LFSI DATA RWY29 RNP CODE | 19 MAY 2022 |
| AD 2 LFSI IAC RWY 11 RNP | 19 MAY 2022 |
| AD 2 LFSI IAC RWY 29 RNP | 19 MAY 2022 |

**SALON DE PROVENCE**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFMY-1 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFMY-2 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFMY-3 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFMY-4 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFMY-5 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFMY-6 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFMY-7 | 03 SEP 2026 |
| AD-2.LFMY-8 | 03 SEP 2026 |

**SOLENZARA**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFKS-1 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFKS-2 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFKS-3 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFKS-4 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFKS-5 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFKS-6 | 17 APR 2025 |
| AD-2.LFKS-7 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFKS-8 | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFKS ADC 01 | 22 JAN 2026 |

**VILLACOUBLAY VELIZY**

| | |
|---|---|
| AD-2.LFPV-1 | 10 JUL 2025 |
| AD-2.LFPV-2 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPV-3 | 22 JAN 2026 |
| AD-2.LFPV-4 | 14 MAY 2026 |
| AD-2.LFPV-5 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPV-6 | 20 FEB 2025 |
| AD-2.LFPV-7 | 12 JUN 2025 |
| AD-2.LFPV-8 | 16 MAY 2024 |
| AD-2.LFPV-9 | 26 DEC 2024 |
| AD-2.LFPV-10 | 26 DEC 2024 |
| AD-2.LFPV-11 | 19 MAR 2026 |
| AD-2.LFPV-12 | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFPV ADC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFPV GMC 01 | 06 AUG 2026 |
| AD 2 LFPV PATC RWY27 | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPV COM 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFPV DATA 02 | 31 OCT 2024 |
| AD 2 LFPV DATA 03 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA 04 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA RWY09 CODE INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV DATA RWY09 CODE INA RNAV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV DATA RWY09 CODE INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV DATA RWY09 RNP CODE | 08 OCT 2020 |
| AD 2 LFPV DATA RWY27 CODE INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV DATA RWY27 CODE INA RNAV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV DATA RWY27 CODE INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV DATA RWY27 RNP CODE | 12 AUG 2021 |
| AD 2 LFPV DATA RWY27 RNP FASDB | 27 JAN 2022 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 02 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 03 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 04 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 05 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 06 | 23 JAN 2025 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 02 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 03 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 04 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 05 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 06 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01 | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFPV DATA STAR RWY09 RNAV CODE 02 | 19 FEB 2026 |
| AD 2 LFPV DATA STAR RWY09 RNAV CODE 03 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01 | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFPV DATA STAR RWY27 RNAV CODE 02 | 16 APR 2026 |
| AD 2 LFPV DATA STAR RWY27 RNAV CODE 03 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV EAST | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV EAST INSTR 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV NORTH | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV NORTH INSTR 01 | 09 JUL 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV OMNI B PACIQ | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV SOUTH | 26 DEC 2024 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV SOUTH INSTR 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV WEST | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV WEST INSTR 01 | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV EAST | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV EAST INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV INI | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV INI INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV NORTH | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV NORTH INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV OLZOM MONOT DORDI | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV OMNI B PACIQ | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV SOUTH | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV SOUTH INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV WEST | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV WEST INSTR 01 | 22 JAN 2026 |
| AD 2 LFPV STAR RWY09 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFPV STAR RWY27 RNAV MATIX MOPIL RENSA | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFPV STAR RWY ALL RNAV EPL RLP DJL KUTAN TUTAX ARDOL PIBAT MOU | 19 M A R 2 0 2 6 |
| AD 2 LFPV STAR RWY ALL RNAV NIMER AMB LUMAN BOBSA CAD | 19 MAR 2026 |
| AD 2 LFPV IAC RWY09 FNA ILS LOC | 12 JUN 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY09 INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY09 INA RNAV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY09 INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY09 RNP | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY09 VPT Z | 20 MAR 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 FNA ILS LOC | 26 DEC 2024 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 INA CONV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 INA CONV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 INA RNAV MOLBA | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 INA RNAV ODILO | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 INA RNAV VEBEK | 10 JUL 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 RNP | 17 APR 2025 |
| AD 2 LFPV IAC RWY27 VPT Z | 20 MAR 2025 |

AD 3

### BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

| | |
|---|---|
| AD-3.LFWF-1 | 12 JUN 2025 |
| AD 3 LFWF TEXT 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF DATA 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF DATA 077 RNP CODE | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF DATA 261 RNP CODE | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF DATA SID 091 RNAV CODE 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF DATA SID 267 RNAV CODE 01 | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF SID 091 RNAV | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF SID 091 RNAV MV | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF SID 267 RNAV | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF SID 267 RNAV MV | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF IAC 077 RNP | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF IAC 077 RNP MV | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF IAC 261 RNP | 15 MAY 2025 |
| AD 3 LFWF IAC 261 RNP MV | 15 MAY 2025 |

### COLMAR HOPITAL PASTEUR

| | |
|---|---|
| AD-3.LFWM-1 | 12 JUN 2025 |
| AD 3 LFWM DATA 01 | 16 MAY 2024 |
| AD 3 LFWM DATA 261 RNP CODE | 16 MAY 2024 |
| AD 3 LFWM IAC RWY261 RNP | 16 MAY 2024 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 0.5 LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP

*LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP*

| **Page concernée**<br>*Page affected* | **Aérodrome**<br>*Aerodrome* | **Mise à jour manuscrite**<br>*Handwritten amendment* |
|---|---|---|
| | | NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1

*TABLE OF CONTENTS TO PART 1*


| | | |
|---|---|---|
| **GEN 0** | | |
| GEN 0.1 | PREFACE<br>*PREFACE* | GEN 0.1-1 |
| GEN 0.2 | REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP<br>*RECORD OF AIP AMENDMENTS* | GEN 0.2-1 |
| GEN 0.3 | REGISTRE DES SUPPLEMENTS DE L'AIP<br>*RECORD OF AIP SUPPLEMENTS* | GEN 0.3-1 |
| GEN 0.4 | LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE eAIP<br>*CHECKLIST OF eAIP PAGES* | GEN 0.4-1 |
| GEN 0.5 | LISTE DES AMENDEMENTS MANUSCRITS DE L'AIP<br>*LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP* | GEN 0.5-1 |
| GEN 0.6 | TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 1<br>*TABLE OF CONTENTS TO PART 1* | GEN 0.6-1 |
| **GEN 1** | **RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX**<br>***NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS*** | |
| GEN 1.1 | ADMINISTRATIONS DESIGNEES<br>*DESIGNATED AUTHORITIES* | GEN 1.1-1 |
| GEN 1.2 | ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS<br>*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT* | GEN 1.2-1 |
| GEN 1.3 | ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE<br>*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW* | GEN 1.3-1 |
| GEN 1.4 | ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES<br>*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO* | GEN 1.4-1 |
| GEN 1.5 | INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS<br>*AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS* | GEN 1.5-1 |
| GEN 1.6 | RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES<br>*SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/CONVENTIONS* | GEN 1.6-1 |
| GEN 1.7 | DIFFERENCES ENTRE LA REGLEMENTATION FRANCAISE ET LES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES DE L'OACI<br>*DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES* | GEN 1.7-1 |
| **GEN 2** | **TABLEAUX ET CODES**<br>***TABLES AND CODES*** | |
| GEN 2.1 | SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AERONEF, JOURS FERIES<br>*MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, PUBLIC HOLIDAYS* | GEN 2.1-1 |
| GEN 2.2 | ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS<br>*ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS* | GEN 2.2-1 |
| GEN 2.3 | SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES<br>*CHART SYMBOLS* | GEN 2.3-1 |
| GEN 2.4 | INDICATEURS D'EMPLACEMENT<br>*LOCATION INDICATORS* | GEN 2.4-1 |
| GEN 2.5 | LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION<br>*LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS* | GEN 2.5-1 |
| GEN 2.6 | CONVERSION DES UNITES DE MESURE<br>*CONVERSION OF UNITS OF MEASUREMENT* | GEN 2.6-1 |
| GEN 2.7 | HEURES DE LEVER ET COUCHER DU SOLEIL<br>*SUNRISE / SUNSET* | GEN 2.7-1 |
| **GEN 3** | **SERVICES**<br>***SERVICES*** | |
| GEN 3.1 | SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE<br>*AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES* | GEN 3.1-1 |
| GEN 3.2 | CARTES AERONAUTIQUES<br>*AERONAUTICAL CHARTS* | GEN 3.2-1 |
| GEN 3.3 | SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE<br>*AIR TRAFFIC SERVICES* | GEN 3.3-1 |
| GEN 3.5 | SERVICES METEOROLOGIQUES<br>*METEOROLOGICAL SERVICES* | GEN 3.5-1 |
| GEN 3.6 | RECHERCHE ET SAUVETAGE<br>*SEARCH AND RESCUE* | GEN 3.6-1 |
| GEN 3.7 | Service d'informations<br>*Information services* | GEN 3.7-1 |
| **GEN 4** | **REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE**<br>***CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES*** | |
| GEN 4.1 | REDEVANCES D'AERODROME / D'HELISTATION<br>*AERODROME / HELIPORT CHARGES* | GEN 4.1-1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 4.2 REDEVANCE DE ROUTE ET REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX GEN 4.2-1
*ROUTE CHARGE AND TERMINAL NAVIGATION CHARGE*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 1 RENSEIGNEMENTS SUR LES REGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX

*NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS*

## GEN 1.1 ADMINISTRATIONS DESIGNEES

*DESIGNATED AUTHORITIES*

### 1.1.1 AUTORITE AERONAUTIQUE

a) L'administration chargée de l'aviation civile en France est la **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE.** Cette Direction Générale relève du Ministère chargé des transports.

*1.1.1 AERONAUTICAL AUTHORITY*

*a) The administration in charge of civil aviation in France is the **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE,** which is placed under the authority of the Ministry in charge of transports.*

Adresse postale : **DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE**
*Postal address :* **50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**

**TEL : 01 58 09 43 21**
**Adresse SFA (AFS) : L F P S Y A Y D**
**FAX : 01 58 09 35 35**

b) Au sein de la DGAC, la **DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN** regroupe l'ensemble des fonctions régaliennes de l'État dans le secteur aérien, en particulier pour ce qui concerne les aspects environnementaux, la sûreté, la défense, la gestion de l'espace aérien, la règlementation de la navigation aérienne, la régulation du secteur, le soutien à la construction aéronautique ainsi que la stratégie internationale et la coopération :

*b) Within DGAC, the **DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN** is in charge of state functions in the air transport sector such as environment, security, defense, airspace management, air navigation regulation, control of the sector, aeronautical manufacturing support, international strategy and cooperation :*

Adresse postale : **DIRECTION DU TRANSPORT AERIEN**
*Postal address :* **50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**

**TEL : 01 58 09 44 81**

c) La **DIRECTION DE LA SECURITE ET DE L'AVIATION CIVILE** est un service à compétence nationale créé par le décret n°2008-1299 du 11 décembre 2008 et rattaché au directeur général de l'aviation civile. Elle est chargée de veiller au respect des normes internationales, des réglementations européennes et nationales applicables au domaine de l'aviation civile en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement. La DSAC est l'autorité compétente au sens de l'article 10 du règlement (CE) n°216/2008 du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil et au sens des règlements pris pour son application. La DSAC se compose d'un échelon central et de 9 directions interrégionales réparties sur le territoire métropolitain, dans les départements d'outre-mer et dans les collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy.

*c) Within DGAC, the DSAC « **DIRECTION DE LA SECURITE ET DE L'AVIATION CIVILE** » (civil aviation safety directorate) is a national competency service created by the 2008-1299 decree of 11 December 2008. DSAC is in charge of the oversight of the implementation of the safety, security and environmental aspects of the international standards and the European and national regulations applicable in the civil aviation domain. DSAC is the competent authority mentioned in article 10 of regulation (EC) n°216/2008 of 20 February 2008 and its implementing rules. DSAC consists in a central headquarters service and 9 regional offices located on the French metropolitan territory and on the following French overseas territories: La Reunion and Mayotte islands, French Guyana and French Indies.*

d) Cette direction générale comprend également la **DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE,** chargée de fournir les services de la circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance afférents, ainsi que les services d'information aéronautique.

*d) This "direction générale" includes as well the **DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE,** in charge of supervision and service provision, communication, navigation and Aeronautical Information Services.*

Adresse postale : **DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE**
*Postal address :* **50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**

**TEL : 01 58 09 43 21**
**Adresse SFA (AFS) : L F P S Y A Y N**
**TELEX : AVIACIV 634 142**
**FAX : 01 58 09 49 03**

e ) Relevant de la Direction des Services de la Navigation Aérienne, la **DIRECTION DES OPERATIONS** est chargée d'assurer l'écoulement sûr et régulier du trafic aérien.

*e ) Within the Direction des Services de la Navigation Aérienne, the **DIRECTION DES OPERATIONS** is in charge of air navigation safety and efficiency.*

Adresse postale : **DIRECTION DES OPERATIONS**
*Postal address :* **9, rue Champagne**
**91200 ATHIS-MONS**

**TEL : 01 69 57 60 00**
**Adresse SFA (AFS) : L F FA Y A Y C**
**FAX : 01 69 57 73 73**

© Service de l'Information Aéronautique, France

f ) Relevant de la Direction des Opérations, le **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE** est l'organisme central chargé de l'information aéronautique française.

*f ) Within the Direction des Opérations, the **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE** is the central unit in charge of the French aeronautical information.*

Adresse postale : **SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE**
*Postal address :* **6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048**
**33693 MERIGNAC Cedex**

**TEL : 05 57 92 55 22**
**05 57 92 57 92 (BNI-NOF)**
**05 57 92 57 57 (AIP-documentation)**

**Adresse SFA (AFS) : L F F A Y N Y X**

**FAX : 05 57 92 57 99 (BNI-NOF)**

**E-Mail** : **sia-direction@aviation-civile.gouv.fr**

g ) Adresses et numéros téléphoniques des Directions de la Sécurité de l'Aviation Civile Inter-Régionales et des délégations.

*g ) Civil Aviation Safety Directions and Territorial representative addresses and telephone numbers.*

| Autorité Aéronautique<br>*Aeronautical Authority* | Adresse postale<br>*Postal Address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|
| **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE «NORD»** | | |
| **Départements de responsabilités / *Responsabilities Departments*** | | |
| Paris (75)<br>Seine et Marne (77)<br>Yvelines (78)<br>Essonne (91)<br>Hauts de Seine (92) | Seine St Denis (93)<br>Val de Marne (94)<br>Val d'Oise (95)<br>Nord (59)<br>Pas de Calais (62) | Aisne (02)<br>Oise (60)<br>Somme (80) |
| **Siège DSAC Nord** | **Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord**<br>**9 rue de Champagne**<br>**91200 ATHIS-MONS** | **TEL : 01 69 57 75 00**<br>**FAX : 01 69 38 26 23**<br>**Adresse SFA *(AFS)* : LFFAYIYX** |
| Délégation Ile de France | Division Aviation générale<br>Délégation Ile de France<br>9 rue de Champagne<br>91200 ATHIS-MONS | TEL : 01 69 57 77 16<br>FAX : 01 69 57 76 67<br>Adresse SFA *(AFS)* : LFFAYUYX |
| Délégation Hauts de France Sud | Délégation Hauts-de-France-Sud<br>Nouvelle tour de contrôle<br>Avenue de l'Europe<br>60000 TILLE | TEL : 03 44 04 44 69<br>FAX : 03 44 04 44 85<br>Adresse SFA *(AFS)* : LFOBYUYX |
| Délégation Hauts de France Nord | Délégation Hauts-de-France-Nord<br>Aérodrome de Lille-Lesquin<br>BP 429 – 59814 LESQUIN CEDEX | TEL : 03 20 16 18 00<br>FAX : 03 20 16 18 06<br>Adresse SFA *(AFS)* : LFQQYUYX |
| **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE «NORD-EST»** | | |
| **Départements de responsabilités / *Responsabilities Departments*** | | |
| Meurthe et Moselle (54)<br>Meuse (55)<br>Moselle (57)<br>Vosges (88)<br>Ardennes (08)<br>Bas-Rhin (67) | Aube (10)<br>Marne (51)<br>Haute Marne (52)<br>Doubs (25)<br>Jura (39)<br>Haut-Rhin (68) | Haute Saône (70)<br>Nièvre (58)<br>Saône et Loire (71)<br>Territoire de Belfort (90)<br>Yonne (89)<br>Côte d'Or (21) |
| **Siège DSAC Nord-Est** | **Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est**<br>**Aéroport International de Strasbourg-Entzheim**<br>**CS 60003**<br>**67836 TANNERIES CEDEX** | **TEL : 03 88 59 64 64**<br>**FAX : 03 88 59 64 40** |
| Délégation Bâle-Mulhouse | Délégation Bâle-Mulhouse<br>Aéroport de Bâle-Mulhouse<br>BP 120 - 68304 SAINT-LOUIS CEDEX | TEL : 03 89 90 78 29<br>FAX : 03 89 90 25 17 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Autorité Aéronautique<br>*Aeronautical Authority* | Adresse postale<br>*Postal Address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|
| **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE «CENTRE-EST»** | | |
| **Départements de responsabilités / *Responsabilities Departments*** | | |
| Allier (03)<br>Cantal (15)<br>Haute Loire (43)<br>Puy de Dôme (63) | Ain (01)<br>Ardèche (07)<br>Drôme (26)<br>Isère (38) | Loire (42)<br>Rhône (69)<br>Savoie (73)<br>Haute Savoie (74) |
| **Siège DSAC Centre-Est** | **Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est**<br>**210, rue d'Allemagne**<br>**69125 LYON SAINT- EXUPERY AEROPORT** | **TEL : 04 26 72 68 00**<br>**FAX : 04 26 72 68 29**<br>**Adresse SFA ( *AFS)* : LFLLYIYX** |
| **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE «SUD-EST»** | | |
| **Départements de responsabilités / *Responsabilities Departments*** | | |
| Alpes Maritimes (06)<br>Var (83)<br>Corse du Sud (2A) | Haute Corse (2B)<br>Alpes de Haute Provence (04)<br>Hautes Alpes (05) | Bouches du Rhône (13)<br>Vaucluse (84) |
| ← **Siège DSAC Sud-Est** | **Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est**<br>**1, rue Vincent AURIOL**<br>**13617 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1** | **TEL : 04 42 33 75 11**<br>**FAX : 04 42 33 75 38**<br>**Adresse SFA ( *AFS)* : LFMMYIYX** |
| Délégation Côte d'Azur | Délégation Côte d'Azur<br>Aéroport de Nice Côte d'Azur<br>BP 3153 – 06203 NICE CEDEX 3 | TEL : 04 93 17 23 01<br>FAX : 04 93 17 23 02<br>Adresse SFA ( *AFS)* : LFMNYUYX |
| ← Délégation Corse | Délégation Corse<br>BP 60951 – 20700 AJACCIO CEDEX 09 | TEL : 04 95 23 94 50<br>FAX : 04 95 23 61 12<br>Adresse SFA ( *AFS)* : LFKJYUYX |
| **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE «SUD»** | | |
| **Départements de responsabilités / *Responsabilities Departments*** | | |
| Aude (11)<br>Gard (30)<br>Hérault (34)<br>Lozère (48) | Pyrénées Orientales (66)<br>Ariège (09)<br>Haute Garonne (31)<br>Gers (32)<br>Lot (46) | Tarn (81)<br>Tarn-et-Garonne (82)<br>Aveyron (12)<br>Hautes-Pyrénées (65) |
| ← **Siège DSAC Sud** | **Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud**<br>**Aérodrome de Toulouse-Blagnac**<br>**BP 60100 – 31703 BLAGNAC** | **TEL : 05 67 22 90 00**<br>**FAX : 05 67 22 90 01** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Autorité Aéronautique<br>*Aeronautical Authority* | Adresse postale<br>*Postal Address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|
| **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE «SUD-OUEST»** | | |
| **Départements de responsabilités /** ***Responsabilities Departments*** | | |
| Corrèze (19)<br>Creuse (23)<br>Haute Vienne (87)<br>Dordogne (24)<br>Gironde (33)<br>Landes (40) | Lot-et-Garonne (47)<br>Pyrénées Atlantiques (64)<br>Charente (16) | Charente Maritime (17)<br>Deux Sèvres (79)<br>Vienne (86) |
| **Siège DSAC Sud-Ouest** | **Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Ouest**<br>**Aéroport de Bordeaux-Mérignac**<br>**TSA 95003 – 33688 MERIGNAC CEDEX** | **TEL : 05 57 92 81 00**<br>**FAX : 05 57 92 81 08**<br>**Adresse SFA (** ***AFS)*** **: LFBDYIYX** |
| **DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE «OUEST»** | | |
| **Départements de responsabilités /** ***Responsabilities Departments*** | | |
| Loire Atlantique (44)<br>Maine et Loire (49)<br>Mayenne (53)<br>Sarthe (72)<br>Vendée (85) | Côte d'Armor (22)<br>Finistère (29)<br>Ille-et-Vilaine (35)<br>Morbihan (56) | Eure et Loir (28)<br>Indre (36)<br>Indre et Loire (37)<br>Loir et Cher (41)<br>Loiret (45)<br>Cher (18) | Calvados (14)<br>Manche (50)<br>Orne (61)<br>Eure (27)<br>Seine Maritime (76) |
| **Siège DSAC Ouest** | **Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest**<br>**CS 20301 GUIPAVAS**<br>**29806 BREST CEDEX** | **TEL : 02 98 32 02 00**<br>**FAX : 02 98 32 02 05** |
| ← Délégation Pays-de-la-Loire | Délégation Pays-de-la-Loire<br>Aérodrome de Nantes-Atlantique<br>BP 74309 – 44343 BOUGUENAIS CEDEX | TEL : 02 28 00 24 62 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

h ) Adresses et numéros téléphoniques des Services de la Navigation Aérienne

*h ) Air Navigation Services addresses and telephone numbers*

| Aérodrome<br>*Aerodrome* | Indicateur d'emplacement<br>*Location indicator* | Adresse postale<br>*Postal address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|---|
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE NORD** | | | |
| **Siège du Service** | | **Service de la navigation aérienne Nord**<br>**Aérodrome de Lille Lesquin**<br>**BP 10416**<br>**59814 LESQUIN CEDEX** | **TEL : 03 20 16 49 00/01**<br>**FAX : 03 20 16 49 07**<br>**SFA ( *AFS)* : LFQQYAYX** |
| Lille Lesquin | LFQQ | Aérodrome de Lille Lesquin<br>Subdivision Contrôle<br>BP 10416<br>59814 LESQUIN CEDEX | TEL : 03 20 16 49 50<br>FAX : 03 20 16 49 57 |
| Merville Calonne | LFQT | Aérodrome de Merville Calonne<br>BP 24<br>59660 MERVILLE | TEL : 03 28 48 48 40<br>FAX : 03 28 42 09 39 |
| Le Touquet Elizabeth II | LFAT | Aérodrome du Touquet Elizabeth II<br>BP 208<br>62520 LE TOUQUET PARIS PLAGE | TEL : 03 21 06 62 86<br>FAX : 03 21 05 16 06 |
| Melun Villaroche | LFPM | Aérodrome de Melun Villaroche<br>77550 MOISSY-CRAMAYEL | TEL : 01 64 14 27 30<br>FAX : 01 61 14 27 33 |
| Chalons Vatry | LFOK | Aérodrome de Chalons Vatry<br>Cidex 309<br>51320 SOMMESOUS | TEL : 03 26 26 15 60<br>FAX : 03 26 26 15 61 |
| Beauvais Tillé | LFOB | Aérodrome de Beauvais Tillé<br>Avenue de l'Europe<br>60000 TILLE | TEL : 03 44 11 49 10<br>FAX : 03 44 48 23 84 |
| Rouen Vallée de Seine | LFOP | Aérodrome de Rouen Vallée de Seine<br>76520 BOOS | TEL : 02 35 80 46 62<br>FAX : 02 35 80 53 03 |
| Albert Bray | LFAQ | Aérodrome d'Albert<br>Tour de Contrôle<br>rue Henry Potez<br>80300 ALBERT | TEL : 03 22 74 38 14<br>FAX : 03 22 74 38 13 |
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD-EST** | | | |
| **Siège du Service** | | **Service de la navigation aérienne Sud-Est**<br>**Aéroport de Nice Côte d'Azur**<br>**BP 3036**<br>**06201 NICE CEDEX 3** | **TEL : 04 93 17 20 01**<br>**FAX : 04 93 17 20 02**<br>**SFA ( *AFS)* : LFMNYAYX** |
| Ajaccio Napoléon Bonaparte | LFKJ | Organisme de contrôle d'Ajaccio Figari<br>BP 70979<br>20700 AJACCIO CEDEX | TEL : 04 95 23 59 70<br>FAX : 04 95 20 56 45 |
| Bastia Poretta | LFKB | Organisme de contrôle de Bastia Calvi<br>BP 75<br>20290 LUCCIANA | TEL : 04 95 59 19 09<br>FAX : 04 95 59 19 45 |
| Calvi Ste Catherine | LFKC | Aérodrome de Calvi<br>20260 CALVI | TEL : 04 95 65 82 40<br>FAX : 04 95 65 25 84 |
| Cannes Mandelieu | LFMD | Aérodrome de Cannes Mandelieu<br>06150 CANNES LA BOCCA | TEL : 04 93 48 73 10<br>FAX : 04 93 48 73 11 |
| Figari Sud Corse | LFKF | Aérodrome de Figari<br>20114 FIGARI | TEL : 04 95 71 10 80<br>FAX : 04 95 71 02 66 |
| Nice Côte d'Azur | LFMN | Aéroport de Nice Côte d'Azur<br>BP 3036<br>06201 NICE CEDEX 3 | TEL : 04 93 21 38 02<br>FAX : 04 93 21 38 50 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Aérodrome<br>*Aerodrome* | Indicateur d'emplacement<br>*Location indicator* | Adresse postale<br>*Postal address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|---|
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD - SUD-EST** | | | |
| **Siège du Service** | | **Service de la navigation aérienne Sud - Sud-Est**<br>**Aéroport de Marseille Provence**<br>**BP n°1 Aéroport**<br>**13727 MARIGNANE CEDEX** | **TEL : 04 42 31 14 10**<br>**FAX : 04 42 31 14 05**<br>**SFA ( *AFS)* : LFMLYAYX** |
| Marseille Provence | LFML | DSNA/SNA SSE<br>Aéroport Marseille Provence<br>BP1 Aéroport<br>13727 MARIGNANE CEDEX | TEL : 04 42 31 14 10<br>FAX : 04 42 31 14 05 |
| Aix les Milles | LFMA | DSNA/SNA SSE<br>Aérodrome d'Aix les Milles<br>1070 Rue du Lieutenant Pareyre<br>13858 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 03 | TEL : 04 42 16 06 50<br>FAX : 04 42 16 06 51 |
| Avignon Provence | LFMV | DSNA/SNA SSE Service exploitation<br>Aéroport d'Avignon Provence<br>BP 61535<br>84916 AVIGNON Cedex 9 | TEL : 04 90 84 32 71<br>FAX : 04 90 84 32 70 |
| Nîmes Garons | LFTW | DSNA/SNA SSE<br>Aérodrome de Nîmes Garons<br>7796 route de Nîmes<br>30800 SAINT-GILLES | TEL : 04 66 05 31 00<br>FAX : 04 66 29 08 44 |
| Montpellier Méditerranée | LFMT | DSNA/SNA SSE<br>Aéroport Montpellier Méditerranée<br>CS 10012<br>34137 MAUGUIO CEDEX | TEL : 04 67 13 11 10<br>FAX : 04 67 13 11 11 |
| Perpignan Rivesaltes | LFMP | DSNA/SNA SSE Tour de Contrôle<br>Aérodrome de Perpignan Rivesaltes<br>Avenue Maurice Bellonte<br>66000 PERPIGNAN | TEL : 04 68 63 75 04<br>FAX : 04 68 61 45 39 |
| Béziers Vias | LFMU | DSNA/SNA SSE<br>Aérodrome de Béziers Vias<br>RD 612<br>34420 PORTIRAGNES | TEL : 04 67 09 23 30<br>FAX : 04 67 09 23 40 |
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD-OUEST** | | | |
| **Siège du Service** | | **Service de la navigation aérienne Sud-Ouest**<br>**Aéroport Bloc technique**<br>**TSA 75001**<br>**33688 MERIGNAC CEDEX** | **TEL : 05 57 92 81 18**<br>**FAX : 05 57 92 81 07**<br>**SFA ( *AFS)* : LFBDYAYX** |
| Bordeaux Mérignac | LFBD | Aéroport de Bordeaux Mérignac<br>Aéroport Bloc technique<br>TSA 75001<br>33688 MERIGNAC CEDEX | TEL : 05 57 92 81 18<br>FAX : 05 57 92 81 07 |
| Pau Pyrénées | LFBP | Aérodrome de Pau Pyrénées<br>64230 LESCAR | TEL : 05 59 33 39 20<br>FAX : 05 59 33 39 01 |
| Biarritz Pays Basque | LFBZ | Aérodrome de Biarritz Pays Basque<br>BP 165<br>64204 BIARRITZ CEDEX | TEL : 05 59 22 43 83<br>FAX : 05 59 22 43 57 |
| Poitiers Biard | LFBI | Aéroport de Poitiers Biard<br>86580 BIARD | TEL : 05 49 37 73 82<br>FAX : 05 49 37 73 89 |
| Bergerac Dordogne Périgord | LFBE | Aérodrome de Bergerac Dordogne Périgord<br>24100 BERGERAC | TEL : 05 53 63 53 51<br>FAX : 05 53 63 53 59 |
| La Rochelle Ile de Ré | LFBH | Aérodrome de La Rochelle Ile de Ré<br>17000 LA ROCHELLE | TEL : 05 46 00 13 81<br>FAX : 05 46 00 13 89 |
| Biscarrosse Parentis | LFBS | Aérodrome de Biscarrosse Parentis<br>2100 route de Parentis<br>40600 BISCARROSSE | TEL : 05 58 82 86 28<br>FAX : 05 58 78 82 91 |
| Châteauroux Déols | LFLX | Aérodrome de Châteauroux Déols<br>36130 DEOLS | TEL : 02 54 29 47 02<br>FAX : 02 54 29 47 09 |
| Tarbes Lourdes Pyrénées | LFBT | DGAC - Bloc Technique<br>Aéroport de Tarbes<br>Lourdes Pyrénées<br>65290 JUILLAN | TEL : 05 62 32 62 67<br>FAX : 05 62 32 62 67 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Aérodrome<br>*Aerodrome* | Indicateur d'emplacement<br>*Location indicator* | Adresse postale<br>*Postal address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|---|
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE OUEST** | | | |
| **Siège du Service** | **LFRS** | **Service de la navigation aérienne Ouest**<br>**Aérodrome de Nantes Atlantique**<br>**BP 74 308**<br>**44343 BOUGUENAIS CEDEX** | **TEL : 02 28 00 25 00**<br>**FAX : 02 28 00 25 19**<br>**SFA ( *AFS)* : LFRSZPZX** |
| Brest Bretagne | LFRB | Aérodrome de Brest Bretagne<br>BP 56<br>29490 GUIPAVAS | TEL : 02 98 32 02 36/02<br>FAX : 02 98 84 86 21 |
| Caen Carpiquet | LFRK | Aérodrome de Caen Carpiquet<br>14650 CARPIQUET | TEL : 02 31 26 56 81<br>FAX : 02 31 26 09 19 |
| Deauville Normandie | LFRG | Aéroport de Deauville Normandie<br>14130 SAINT GATIEN DES BOIS | TEL : 02 31 65 65 37<br>FAX : 02 31 65 65 30 |
| Dinard Pleurtuit Saint-Malo | LFRD | Aérodrome de Dinard Pleurtuit Saint-Malo<br>35730 PLEURTUIT | TEL : 02 99 16 38 02<br>FAX : 02 99 16 38 05 |
| Nantes Atlantique | LFRS | Aérodrome de Nantes Atlantique<br>BP 74 308<br>44343 BOUGUENAIS CEDEX | TEL : 02 28 00 25 00<br>FAX : 02 28 00 25 19 |
| Quimper Pluguffan | LFRQ | Aérodrome de Quimper Pluguffan<br>CIDEX 114/3<br>29700 PLUGUFFAN | TEL : 02 98 94 33 01<br>FAX : 02 98 94 02 01 |
| Rennes Saint-Jacques | LFRN | Aéroport de Rennes Saint-Jacques<br>BP 9149<br>35091 RENNES CEDEX 9 | TEL : 02 99 67 72 31<br>FAX : 02 99 67 72 48 |
| Saint-Nazaire Montoir | LFRZ | Aérodrome de Saint-Nazaire Montoir<br>44550 MONTOIR DE BRETAGNE | TEL : 02 51 10 52 34<br>FAX : 02 40 90 45 68 |
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE NORD-EST** | | | |
| **Siège du service** | | **Service de la Navigation Aérienne Nord-Est**<br>**Aéroport de Strasbourg Entzheim**<br>**67836 TANNERIES CEDEX** | **TEL : 03 88 59 63 04**<br>**FAX : 03 88 59 63 52**<br>**SFA : LFSTYAYX** |
| Bâle Mulhouse | LFSB | Aéroport de Bâle Mulhouse<br>BP 120<br>68304 SAINT LOUIS CEDEX | TEL : 03 89 90 25 30<br>FAX : 03 89 90 25 17 |
| Colmar Houssen | LFGA | Aérodrome de Colmar Houssen<br>68000 COLMAR | TEL : 03 89 29 13 21<br>FAX : 03 89 41 46 82 |
| Dole Tavaux | LFGJ | Aérodrome de Dole Tavaux<br>39500 TAVAUX | TEL : 03 84 71 97 15<br>FAX : 03 84 71 98 99 |
| Metz-Nancy Lorraine | LFJL | SNA/NE<br>Aéroport de Metz-Nancy-Lorraine<br>BP 02<br>57420 VERNY | TEL : 03 87 38 52 66<br>FAX : 03 87 38 52 70 |
| Saint Yan | LFLN | Aérodrome de Saint Yan<br>71600 SAINT YAN | TEL : 03 85 26 60 50<br>FAX : 03 85 84 99 55 |
| Strasbourg Entzheim | LFST | Aéroport de Strasbourg Entzheim<br>67836 TANNERIES CEDEX | TEL : 03 88 59 64 80<br>FAX : 03 88 68 93 76 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Aérodrome<br>*Aerodrome* | Indicateur d'emplacement<br>*Location indicator* | Adresse postale<br>*Postal address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|---|
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE CENTRE-EST** | | | |
| **Siège du Service** | | **Service de la navigation aérienne Centre-Est**<br>**630 rue d'Allemagne**<br>**69125 LYON SAINT EXUPERY AEROPORT** | **TEL : 04 82 90 90 00**<br>**SFA ( *AFS)* : LFLLYAYX** |
| Annecy Meythet | LFLP | Aérodrome d'Annecy Meythet<br>8, route de Côte Merle<br>74370 METZ TESSY | MAIL :<br>sna-ce.calflp@aviation-civile.gouv.fr<br>TEL : 04 85 80 06 71 |
| Chambéry Aix-les-Bains | LFLB | Aérodrome de Chambéry Aix les Bains<br>73420 VOGLANS | MAIL :<br>sna-ce.calflb@aviation-civile.gouv.fr<br>TEL : 04 85 44 09 50 |
| Clermont Ferrand Auvergne | LFLC | Organisme de Contrôle de Clermont-Fd<br>1 rue Adrienne Bolland<br>63510 AULNAT | MAIL :<br>sna-ce-clermont-ca@aviation-civile.gouv.fr<br>TEL : 04 73 62 72 02 |
| Grenoble Alpes Isère | LFLS | Aérodrome de Grenoble Alpes Isère<br>38590 SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS | MAIL :<br>sna-ce.calfls@aviation-civile.gouv.fr<br>TEL : 04 85 88 08 80 |
| Grenoble Le Versoud | LFLG | Aérodrome de Grenoble Le Versoud<br>38420 LE VERSOUD | TEL : 04 85 88 10 10<br>FAX : 04 76 77 34 18 |
| Lyon Bron | LFLY | Aérodrome de Lyon Bron<br>69500 BRON | MAIL :<br>sna-ce.calfly@aviation-civile.gouv.fr<br>TEL : 04 82 90 48 00 |
| Lyon Saint-Exupéry | LFLL | Aéroport de Lyon Saint Exupéry<br>630 rue d'Allemagne<br>BP 604<br>69125 LYON SAINT EXUPERY AEROPORT | TEL : 04 82 90 90 00 |
| Saint Etienne Loire | LFMH | Aérodrome de Saint Etienne Loire<br>42160 ANDREZIEUX | MAIL :<br>sna-ce.calfmh@aviation-civile.gouv.fr<br>TEL : 04 82 89 48 00<br>FAX : 04 82 89 48 09 |
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD** | | | |
| **Siège du Service** | | **Service de la navigation aérienne Sud**<br>**Allée Saint-Exupéry**<br>**BP 60100**<br>**31703 BLAGNAC CEDEX** | **TEL : 05 67 22 92 00**<br>**FAX : 05 67 22 92 03**<br>**SFA ( *AFS)* : LFBOYAYX** |
| Agen La Garenne | LFBA | SNA - Sud<br>Tour de contrôle<br>Aérodrome d'Agen la Garenne<br>47520 LE PASSAGE D'AGEN | TEL : 05 53 77 00 51<br>FAX : 05 53 77 00 52 |
| Brive Souillac | LFSL | Aérodrome de Brive Souillac<br>19600 NESPOULS | TEL : 05 55 22 59 91<br>FAX : 05 55 22 59 95 |
| Carcassonne Salvaza | LFMK | Aérodrome de Carcassonne Salvaza<br>Route de Montréal<br>11000 CARCASSONNE | TEL : 04 68 10 23 50<br>FAX : 04 68 10 23 55 |
| Limoges Bellegarde | LFBL | Aérodrome de LIMOGES BELLEGARDE<br>87100 LIMOGES | TEL : 05 55 48 40 02<br>FAX : 05 55 48 40 03 |
| Muret l'Herm | LFBR | Aérodrome de Muret l'Herm<br>52, route de l'aviation<br>31600 MURET | TEL : 05 34 46 08 30<br>FAX : 05 34 46 08 32 |
| Rodez Aveyron | LFCR | Aérodrome de Rodez Aveyron<br>Route de Decazeville<br>12330 SALLES LA SOURCE | TEL : 05 65 77 17 52<br>FAX : 05 65 77 17 57 |
| Toulouse Blagnac | LFBO | Aérodrome de Toulouse Blagnac<br>Allée Saint-Exupéry<br>BP 60100<br>31703 BLAGNAC | TEL : 05 67 22 92 00<br>FAX : 05 67 22 92 03 |
| Toulouse Lasbordes | LFCL | Aérodrome de Toulouse Lasbordes<br>22, rue Jean René Lagasse<br>31130 BALMA | TEL : 05 62 47 53 20<br>FAX : 05 62 47 53 23 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Aérodrome<br>*Aerodrome* | Indicateur d'emplacement<br>*Location indicator* | Adresse postale<br>*Postal address* | Téléphone et adresse télégraphique aéronautique<br>*Telephone and Aeronautical Telegraphic Address* |
|---|---|---|---|
| **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE REGION PARISIENNE** | | | |
| **Siège du Service** | | **Service de la Navigation Aérienne<br>Région Parisienne<br>9, rue de Champagne<br>91200 ATHIS MONS** | **TEL : 01 69 57 60 16<br>FAX : 01 69 57 60 15** |
| Chavenay Villepreux | LFPX | Aérodome de Chavenay Villepreux<br>78450 VILLEPREUX | TEL : 01 30 56 28 71<br>FAX : 01 30 56 07 98 |
| Lognes Emerainville | LFPL | Aérodrome de Lognes Emerainville<br>77185 MARNE LA VALLEE | TEL : 01 60 06 26 52<br>FAX : 01 60 17 58 05 |
| Meaux Esbly | LFPE | Aérodrome de Meaux Esbly<br>77450 ISLES LES VILLENOY | TEL : 01 60 04 26 77<br>FAX : 01 60 04 20 01 |
| Paris Charles de Gaulle | LFPG | Aérodrome de Paris Charles de Gaulle<br>CANA<br>Bâtiment 5300<br>BP 81007<br>95931 ROISSY CDG CEDEX | TEL : 01 74 37 85 00<br>FAX : 01 74 37 85 09 |
| Paris Issy-les-Moulineaux | LFPI | Héliport de Paris Issy-les-Moulineaux<br>4, avenue de la Porte de Sèvres<br>75015 PARIS | TEL : 01 45 54 89 26<br>FAX : 01 45 58 39 21 |
| Paris le Bourget | LFPB | Aérodrome de Paris le Bourget<br>Bâtiment 49<br>93350 LE BOURGET | TEL : 01 48 62 53 10/12<br>FAX : 01 48 62 53 13 |
| Paris Orly | LFPO | Aérodrome de Paris Orly<br>Bâtiment 401<br>103, Aérogare sud – CS 90055<br>94396 ORLY AEROGARE CEDEX | TEL : 01 49 75 65 75/76/88<br>FAX : 01 49 75 64 99 |
| Paris Saclay Versailles | LFPN | Aérodrome de Paris Saclay Versailles<br>78117 Toussus le Noble | TEL : 01 39 56 34 75<br>FAX : 01 39 56 43 26 |
| Pontoise Cormeilles en Vexin | LFPT | Aérodrome de Pontoise Cormeilles en Vexin<br>95650 BOISSY L'AILLERIE | TEL : 01 30 31 13 25<br>FAX : 01 30 73 06 99 |
| Saint Cyr l'Ecole | LFPZ | Aérodrome de Saint Cyr l'Ecole<br>78210 SAINT CYR L'ECOLE | TEL : 01 30 58 12 60<br>FAX : 01 34 60 67 30 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

i) Adresses de la DO et des CRNA

*i) Addresses of DO and CRNA*

**DIRECTION DES OPERATIONS (DO)**
9, rue Champagne
91205 ATHIS-MONS CEDEX
TEL : 01 69 57 60 00
FAX : 01 69 57 73 73
Adresse SFA ( *AFS)* : LFFAYAYC

**CENTRE EN ROUTE DE LA NAVIGATION AERIENNE NORD (CRNA/N)**
9, rue Champagne
91205 ATHIS-MONS CEDEX
TEL : 01 69 57 60 60
FAX : 01 69 57 60 15
Adresse SFA ( *AFS)* : LFFFYVYX

**CENTRE EN ROUTE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD-EST (CRNA/SE)**
1, rue Vincent Auriol
13617 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1
TEL : 04 42 33 75 31
FAX : 04 42 33 78 47
Adresse SFA ( *AFS)* : LFMMYVYX

**CENTRE EN ROUTE DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD-OUEST (CRNA/SO)**
1, rue de Beaudésert
33692 MERIGNAC CEDEX
TEL : 05 56 55 60 00
FAX : 05 56 55 79 00
Adresse SFA ( *AFS)* : LFBBYVYX

**CENTRE EN ROUTE DE LA NAVIGATION AERIENNE OUEST (CRNA/O)**
CS 80013
29470 LOPERHET
TEL : 02 98 37 31 02
FAX : 02 98 40 38 71
Adresse SFA ( *AFS)* : LFRRYVYX

**CENTRE EN ROUTE DE LA NAVIGATION AERIENNE EST (CRNA/E)**
2, rue Alberto Santos-Dumont
BP 1033
51687 REIMS CEDEX 2
TEL : 03 26 84 60 00
FAX : 03 26 84 61 02
Adresse SFA ( *AFS)* : LFEEYVYX

← Sites géographiques de l'Aviation Civile / *Civil Aviation geographical sites* : Cliquez ici / *Click here*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.1.2 ADMINISTRATION METEOROLOGIQUE**

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) est l'administration météorologique au sens OACI désignée par l'Etat français.

METEO-FRANCE est le prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne dans les espaces aériens dans lesquels l'administration française rend des services de navigation aérienne ainsi que pour tout aérodrome situé sur le territoire français, à l'exception des aérodromes dont l'affectataire principal est le ministère de la défense et des anciens combattants.

***1.1.2 METEOROLOGICAL ADMINISTRATION***

*The direction générale de l'aviation civile (DGAC) is the meteorological administration of the French state as meant by ICAO.*

*METEO FRANCE is the meteorological services provider for air navigation in the airspace for which France provides air traffic services as well as for aerodromes located on French territory, except aerodromes affected to the ministry of defense.*

Adresse postale / *Postal address* : **METEO FRANCE**
**Département Aéronautique**
**42, avenue Gaspar Coriolis**
**31057 Toulouse cedex 1**
**TEL : 05 61 07 80 80**

**1.1.3 DOUANES**

***1.1.3 CUSTOMS***

Adresse postale / *Postal address* :
**Direction Générale des Douanes et Droits Indirects**
**11, rue des Deux Communes**
**93558 MONTREUIL CEDEX**

TEL (infos Douane Service) : 0 811 20 44 44
(ou +33 1 72 40 78 50 depuis l'outre-mer ou l'étranger)
TEL : 01 40 04 04 04
FAX : 01 57 53 49 37

**1.1.4 SANTE**

***1.1.4 HEALTH***

Adresse postale / *Postal address* :
**Direction Générale de la Santé**
**14, avenue Duquesne**
**75350 PARIS 07 SP**
**TEL : 01 40 56 60 00**
**FAX : 01 40 56 40 56**

**1.1.5 REDEVANCE D'AERODROME**

***1.1.5 AIRPORT FEES***

Adresse postale / *Postal address* : **Direction du transport aérien**
**Sous-direction des aéroports**
**Direction Générale de l'Aviation Civile**
**50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**
**TEL : 01 58 09 41 41**
**FAX : 01 58 09 41 42**

**1.1.6 POLICE**

***1.1.6 POLICE***

Adresse postale **/** *Postal address* **: Direction Centrale de la Police aux Frontières**
**18-20, rue des Pyrénées**
**75020 PARIS**
**TEL : 01 86 21 53 63**
**FAX : 01 49 27 30 63**
**E-mail : dcpaf-cic@interieur.gouv.fr**

**1.1.7 SAR - RECHERCHES ET SAUVETAGE**

L'Organisme Central d'Etude et de Coordination SAR est placé sous l'autorité de la Direction des Services de la Navigation Aérienne.

***1.1.7 SAR-SEARCH AND RESCUE***

*The "Organisme Central d'Etude et de Coordination SAR" is placed under the authority of the "Direction des Services de la Navigation Aérienne".*

Adresse postale / *Postal address* : **Direction des Services de la Navigation Aérienne - Département SAR**
**50, rue Henry Farman**
**75720 PARIS CEDEX 15**
**TEL : 01 58 09 47 79**
**FAX : 01 58 09 43 69**
Adresse SFA ( *AFS)* : **LFPSYAYR**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.2 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES AERONEFS

*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT*

## 1.2.1 REGLEMENT CONCERNANT LES AÉRONEFS CIVILS QUI EFFECTUENT DES VOLS INTERNATIONAUX

GENERALITES

Tout survol du territoire Français avec ou sans escale, doit être effectué conformément à la réglementation de l'Aviation Civile applicable dans ce territoire.

Tout aéronef en provenance de l'étranger qui pénètre sur le territoire français doit effectuer son premier atterrissage sur un aéroport disposant des contrôles de douane, de police et de santé. De même tout aéronef quittant le territoire français pour l'étranger doit accomplir sa dernière escale en territoire français sur un tel aéroport.

Même en régime de vol à vue, le dépôt d'un plan de vol est obligatoire pour tout vol devant franchir, en entrée ou en sortie, les frontières terrestres ou maritimes de la France métropolitaine.

**Note :** A GENEVE/Cointrin, par convention avec les autorités suisses, des bureaux de douane et de police français sont installés et les formalités d'entrée et de sortie de France doivent être effectuées auprès de ces services.

**a) Vols réguliers**

**Survol et escales techniques :**

Les aéronefs des compagnies ressortissant à des pays signataires de l'accord de transit ou bénéficiant des droits équivalents par accord bilatéral conclu avec la France peuvent survoler le territoire de la France dans les conditions prescrites par les dits accords.

Dans tous les autres cas, une demande d'autorisation doit être présentée par voie diplomatique au Ministère des Affaires Étrangères.

**Escales commerciales :**
L'exploitation à des fins commerciales d'un vol international régulier à destination ou en provenance du territoire français doit être effectuée sous couvert :

- soit des dispositions contenues dans les accords aériens passés entre la France et les pays étrangers desquels relèvent les compagnies exploitantes ;

- soit d'autorisations particulières délivrées par le Gouvernement français.

**Documents exigés à l'arrivée et au départ des aéronefs :**
- Manifeste de marchandises : 3 exemplaires.

- Liste sommaire des provisions de bord, sauf lorsque les provisions de bord restent à bord des appareils sous la surveillance de la douane.

- Mesures sanitaires applicables aux aéronefs :

Aucune mesure sanitaire n'est applicable aux aéronefs en période sanitaire normale.

**b) Vol non réguliers**

**Vols commerciaux** :
Sont considérés comme vols commerciaux les vols effectués en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement en dehors des services aériens internationaux réguliers.

**REGIME GENERAL**

(Entreprises ou aéronefs ressortissant à un État non partie à l'accord multilatéral de 1956 sur les transports non réguliers en Europe).
Une demande d'autorisation préalable doit être déposée pour tout vol effectué par ces aéronefs ou entreprises.

Celle-ci doit parvenir à la Direction Générale de l'Aviation Civile - Service des Transports Aériens Bureau des Programmes d'exploitation et des vols non réguliers - 93, Boulevard du Montparnasse,75270 Paris Cedex 06, à l'aide de documents que l'administration tient à la disposition des entreprises, dans les délais suivants :

A - Vols isolés :

Deux jours ouvrables avant le jour prévu pour le commencement du vol envisagé, s'il s'agit d'un parcours dans la Zone Europe Méditerranée, 8 jours dans les autres cas.

Sont considérés comme vols isolés, les vols effectués dans la limite d'un vol par mois sur une même relation (avec le même affréteur).

## 1.2.1 REGULATION CONCERNING CIVIL AIRCRAFT WHICH CARRY OUT INTERNATIONAL FLIGHTS

GENERAL

Any overflight of the French territory with or without stop, should be performed in compliance with the Civil Aviation regulations applicable to this territory.

All aircraft arriving from abroad and entering the French territory should perform the first landing on an airport provided with Customs, Police and Sanitary controls. Also, all aircraft leaving the French territory abroad should have their last stop in the French territory on such type of airport.

Filing of a flight plan is mandatory for every flight crossing a maritime or land border into or out of Metropolitan France, even if flying according to visual flights rules.

**Remark :** By agreement with the Swiss authorities, French customs and immigration offices are installed at GENEVE/Cointrin; all formalities for entry into and exit from France must be carried out at these faclities.

**a) Scheduled flights**

**Overflight and technical stop:**

Aircraft from airlines belonging to countries which signed the bilateral transit agreement or possessing equivalent rights by a bilateral agreement signed with France, can overfly the French territory under the conditions prescribed in the said agreements.

In all other cases, a clearance request should be put up via the diplomatic channel to the Ministry of Foreign Affairs.

**Commercial stops:**
Commercial operation of a scheduled international flight to or from the French territory should be performed under:

- either the provisions contained in the air agreements signed between France and the foreign countries governing the operator airlines;

- or specific clearances delivered by the French Government.

**Documents required on arrival and departure of aircraft** :
- Goods manifest: in triplicate.

- Succint list of on board food stores, except when said stores remain on board the aircraft under customs surveillance.

- Health requirements applicable to aircrafts:

No health requirement applies to aircraft under normal health circumstances.

**b) Unscheduled flights**

**Commercial flights** :
Flights made in fulfillment of a rental or chartering contract, outside schedulled international flights, are deemed commercial flights.

**GENERAL CASE**

(Companies or aircraft coming under a country not being a party to the 1956 multilateral agreement on unscheduled transportation in Europe)
A previous authorization request must be submitted for any flight made by such aircraft or companies.

This request must be made to the General Directorate of Civil Aviation Air Transport Service Office of Operating Programmes and Unscheduled Flights 93 boulevard du Montparnasse, 75720 Paris Cedex 06, on forms available at the administration, with the following advance notice :

A - Isolated flights:

Two working days before the date planned for the start of the flight in case of travel within the Europe Mediterranean zone ; eight days in any other cases

Flights not exceeding one per month on a same link (with the same charterer) are deemed isolated flights.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Note :** Les aéronefs d'État tels qu'ils sont définis à l'article 3 de la Convention de Chicago sont exclus de l'application des présents règlements.

B - Séries systématiques de vols :

Deux mois avant le jour prévu pour le commencement des vols envisagés.

Sont appelés séries systématiques de vols :

- pour les vols effectués sur des parcours Europe Méditerranée, une succession d'un minimum de quatre vols par mois, pendant au moins deux mois consécutifs sur une même relation avec le même affréteur dans le cadre d'une période de douze mois à compter de la date de début des vols considérés ;

- pour les autres destinations une succession d'un minimum de deux vols par mois, pendant au moins deux mois consécutifs sur une même relation avec le même affréteur dans le cadre d'une période de douze mois à compter de la date de début des vols considérés.

C - Courtes séries de vols :

Huit jours avant le jour prévu pour le commencement des vols envisagés s'il s'agit de parcours dans la zone Europe - Méditerranée. 15 jours dans les autres cas.

Sont appelés courtes séries de vols, les vols dont les caractéristiques sont intermédiaires entre les vols isolés et les séries systématiques de vols.

**REGIME PARTICULIER**

Les dispositions suivantes sont applicables aux vols effectués par des aéronefs et entreprises ressortissant à un État Partie à l'Accord Multilatéral sur les transports non réguliers en Europe.

**A - Le vol est intra-européen, c'est à dire que toutes les escales du vol doivent être situées sur le territoire d'États membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile, et appartient à l'une des catégories libéralisées suivantes :**

- Transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse (cas de sinistre ou d'accident pour le secours des personnes en danger et l'évacuation des blessés, etc…)

- Transports à la demande par taxi aérien, à condition que l'aéronef ne comporte pas une capacité de plus de six sièges.

- Transports effectués par des aéronefs dont toute la capacité est louée par une entreprise commerciale pour son compte propre, à l'exclusion des affrètements effectués par des associations et des agences de voyages, pour le transport de son personnel ou de ses marchandises.

- Transports non réguliers de fret :

(à condition que la fréquence envisagée ne dépasse pas quatre vols tous les deux mois, entre, d'une part, un même pays européen, d'autre part, un même aéroport en territoire français faute de quoi les vols envisagés seraient assimilables à des services réguliers et devraient donner lieu à autorisation préalable).

- Transports isolés de passagers :

(étant entendu qu'aucun transporteur ne pourra effectuer, à ce titre plus d'un vol par mois entre son pays d'origine et le territoire français).

Dans cette hypothèse, et pour les liaisons effectuées en 3ème et 4ème libertés, le vol peut être effectué sur simple notification. Cette notification comporte les renseignements prévus dans les documents tenus à la disposition des compagnies. Elle doit parvenir au moins 2 jours avant le jour prévu pour le commencement du vol envisagé :

- pour vérification, au Directeur Général de l'Aviation Civile à l'adresse précitée au 1.3.1.1, pour les transports effectués par des aéronefs d'une capacité supérieure à 20 sièges ou au Directeur de Région Aéronautique compétent pour les aéronefs comportant une capacité de 6 à 20 sièges ;

- en outre, et dans tous les cas, au Commandant de l'aérodrome de destination.

**Remark:** Government owned aircraft such as defined in Article 3 of the Chicago Convention are exempted from these regulations.

B - Systematic groups of flights:

Two months before the planned date for the start of the flights.

The following are deemed systematic groups of flights:

- flights made within the Europe Mediterranean zone: a series of at least 4 flights per month, during at least two consecutive months, on a same link and with the same charterer within a 12 month period starting on the date of start of the flights concerned;

- other destinations a series of at least 2 flights per month, during at least two consecutive months, on a same link and with the same charterer within a 12 month period starting on the date of start of the flights concerned.

C- Short groups of flights:

Eight days before the planned date for the departure of the flights in case of travel within the Europe Mediterranean zone. 15 days in any other case.

Short groups of flights are flights whose characteristics fall between those of isolated flights and those of systematic groups of flights.

**SPECIAL CASE**

The following arrangements are applicable to flights made by aircraft and companies coming under a country which is a party to the multilateral agreement on unscheduled transportation in Europe.

**A - Intra European flight (i e all its stopovers are situated in the territory of member countries to the European Civil Aviation Commission) comes under one of the following categories:**

- Transport for humanitarian purposes or meeting an imperative need (help to persons in danger, evacuation of casualties in case of catastrophe or accident, etc.)

- Air taxi operations, carried out on request, provided the capacity of the aircraft does not exceed six seats.

- Transport made by aircraft the entire capacity of which is rented by a commercial company for its own account, for transportation of its personnel or goods, exclusive of chartering by travel agencies or associations.

- Unscheduled transport of freight:

(provided the frequency planned does not exceed four flights every two months between a same European country on the one hand and a same airport on French territory, on the other hand, failing which said flights would be deemed scheduled and would require previous authorization).

- Isolated transport of passengers:

(it being understood that no carrier may undertake more than one such flight per month between his country of origin and the French territory).

Assuming this and regarding links coming under the 3rd and 4th freedoms, flights may be made upon simple notification This notification must include the information required on the documents made available to the companies. It must reach the following authorities at least 2 days before the date planned for the departure of the flight concerned:

- for checking purposes, the General Director of Civil Aviation at the address given in para 1 3.1.1 above for Flights made by aircraft with a capacity in excess of 20 seats, or the relevant Aeronautical Region Director for flights made by aircrafts with a capacity of 6 to 20 seats;

- in addition and in any case, the manager of the destination aerodrome.


© Service de l'Information Aéronautique, France

B - Le vol est intra-européon mais n'appartient pas à une catégorie "libéralisée" :

Il doit donner lieu a autorisation préalable.

Cette autorisation est demandée à l'aide des documents fournis par l'Administration, à la Direction Générale de l'Aviation Civile, Service des Transports Aériens, au moins 2 jours ouvrables avant le jour prévu pour le commencement du vol envisagé, en ce qui concerne les vols isolés, 8 jours en ce qui concerne les courtes séries, 30 jours pour ce qui est des séries systématiques de vols.

**Vols non commerciaux**

Sont considérés comme vols non commerciaux les survols, escales techniques, vols privés et vols d'aéronefs d'Etat.

- Aéronefs immatriculés dans les Etats membres de l'OACI :

Les vols non commerciaux effectués par des aéronef civils immatriculés dans un État membre de l'OACI sont soumis à la seule obligation du dépôt d'un plan de vol auprès des organismes compétents chargés de la navigation aérienne.

Toutefois, cette procédure ne s'applique qu'aux aéronefs immatriculés dans un des Etats qui acceptent également sur simple dépôt d'un plan de vol les vols non commerciaux effectués par des aéronefs français.

Même en régime de vol à vue, le dépôt d'un plan de vol est obligatoire pour tout vol devant franchir, en entrée ou en sortie, les frontières terrestres ou maritimes de la France métropolitaine.

**- Autres cas**

Dans tous les autres cas, une autorisation devra être demandée dans les conditions prévues pour les vols commerciaux.

D'autre part, pour tous les vols non commerciaux, le premier atterrissage et le dernier décollage doivent avoir lieu sur un aéroport ouvert au trafic international.

Les vols non commerciaux effectués par des aéronefs civils immatriculés dans un Etat non membre de l'OACI ou par des aéronefs d'Etat sont soumis à autorisation préalable des départements ministériels concernés.

**Mesures sanitaires** :
Aucune mesure sanitaire spéciale n'est applicable aux aéronefs effectuant des vols non réguliers, en période sanitaire normale.

**Régime douanier des aéronefs assurant des services non réguliers**

Réglementation douanière applicable en matière d'admission temporaire des aéronefs :

Tout aéronef destiné à être utilisé temporairement, avant réexportation, sur le territoire douanier communautaire peut être placé sous le régime douanier de l'admission temporaire. Ce régime permet l'utilisation de l'aéronef en suspension des droits et taxes, sans que l'aéronef ne subisse de modifications. Il suppose que certaines conditions soient remplies.

- L'aéronef doit être immatriculé en dehors du territoire douanier communautaire, au nom d'une personne établie en dehors de ce territoire.

- En principe, il doit être également utilisé par une personne établie en dehors de ce territoire.

- En cas d'usage commercial, au sens du droit douanier communautaire (transport de personnes à titre onéreux, transport industriel ou commercial de marchandises à titre gratuit ou onéreux), l'aéronef doit être utilisé exclusivement pour un transport qui commence ou se termine en dehors du territoire douanier communautaire. Toutefois, il peut être utilisé en trafic interne, au sens du droit douanier communautaire (embarquement et débarquement de personnes ou chargement et déchargement de marchandises à l'intérieur du territoire douanier communautaire), dès lors que les dispositions en vigueur dans le domaine des transports, concernant notamment les conditions d'accès au territoire et d'exécution de ceux-ci, en prévoient la possibilité.

Formalités de placement :

Le placement de l'aéronef sous le régime de l'admission temporaire peut se faire de manière simplifiée.

L'aéronef est considéré comme présenté en douane lors du franchissement de la frontière. En l'absence d'intervention de la douane, la déclaration pour son placement sous le régime de l'admission temporaire est considérée comme acceptée et la mainlevée comme octroyée lors du franchissement de la frontière.

La demande d'autorisation peut également être constituée par une déclaration en douane verbale d'admission temporaire, sous réserve de la présentation d'un inventaire en deux exemplaires. L'autorisation d'admission temporaire est octroyée par le visa de l'inventaire par les autorités douanières qui vaut acceptation de la déclaration en douane.

B - Intra European flights not falling under one of the above mentioned categories:

Previous authorization is required.

This authorization is to be requested, using the forms provided by the administration, from the General Directorate of Civil Aviation Air Transport Service, at least 2 working days before the day planned for the departure of the flight concerned in case of isolated flights, 8 days in case of short groups of flights and 30 days in case of systematic groups of flights

**Non commercial flights**

Overflights, technical stops, private flights and flights by Government owned aircraft are deemed non commercial flights.

- Aircraft registered in ICAO member countries:

Non commercial flights made by civil aircraft registered in an ICAO member country are solely required to file a flight plan with the competent authority in charge of air traffic.

However, this procedure is applicable only to aircraft registered in countries which also accept non commercial flights by French aircraft simply upon filing of a flight plan.

Filing of a flight plan is mandatory for every flight crossing a maritime or land border into or out of Metropolitan France, even if flying according to visual flight rules.

**- Other cases**

In any other case, an authorization must be requested as indicated for commercial flights.

Moreover, the first landing and the last take off of any non commercial flights must be made at an airport open to international traffic.

Non commercial flights made by civil aircraft registered in a country not a member of ICAO, or by Government owned aircraft, are subjected to previous authorization by the ministerial departments concerned

**Health requirements** :
Under normal circumstances, no special health requirement is applicable to aircraft making scheduled flights.

**Customs procedures applicable to aircraft flying unscheduled flights**

Customs regulation applicable to temporary admission for aircraft:

Any aircraft destined to be temporarily used, before being re-exported, on the community customs territory can be placed under the temporary admission customs system. This system enables the use of the aircraft free of duties and taxes, without any modifications being made to the aircraft. Some conditions must be met.

- The aircraft must be registered outside the community customs territory, in the name of a person established outside this territory.

- On paper, it must also be used by a person established outside this territory.

- In the event of commercial use, according to community customs law (transportation of passengers in return for payment, industrial or commercial transport of goods free of charge or in return for payment), the aircraft must be used exclusively for transportation that starts or finishes outside the community customs territory. However, it can be used for internal flights, according to community customs law (boarding and disembarking of passengers or loading and unloading of goods inside the community customs territory), as long as the measures in effect in the field of transportation, notably those concerning the conditions of access to the territory and the implementation of these, allow this possibility.

Placement formalities:

The placement of the aircraft under the temporary admission system can be simplified.

The aircraft is considered as introduced to customs when the border is crossed. If there is no customs intervention, the declaration for its placement under the temporary admission system is considered as accepted and the release as granted when the border is crossed.

The authorization request can also be constituted by a verbal customs declaration of temporary admission, provided that two copies of an inventory are presented. The authorization for temporary admission is granted by the customs authority's signature of the inventory which acts as acceptance of the customs declaration.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Toutefois, les autorités douanières peuvent exiger une déclaration en douane écrite lorsque le montant des droits à l'importation est élevé ou lorsqu'il existe un risque sérieux de non-respect des obligations découlant du placement sous le régime.

Hormis le cas dans lequel les autorités douanières exigent que le placement sous admission temporaire se fasse par une déclaration écrite, il n'y aura, en principe, pas de garantie à mettre en place.

Délais d'utilisation :

En cas d'usage commercial, au sens douanier de cette notion (cf. ci-dessus), le délai de séjour sous admission temporaire est limité à la durée nécessaire pour effectuer les opérations de transport.

En cas d'usage privé, c'est-à-dire à l'exclusion de tout usage commercial au sens précité de cette notion, le délai est de 6 mois.

However, the customs authority can demand a written customs declaration when the amount of import duties is high or when there is a serious possibility of non-compliance with the obligations resulting from the placement under the system.

Excluding the case in which the customs authority demands that the placement under temporary admission must be done through a written declaration, there will be, on paper, no warranty to give.

Period of use:

In the event of commercial use, according to the customs definition of this notion (ref. above), the allowed period of temporary admission is limited to the period needed to perform transportation operations.

In the event of private use, i.e. excluding all aforementioned commercial use, the period is fixed at 6 months.


© Service de l'Information Aéronautique, France

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
SERVICE DES TRANSPORTS AÉRIENS
(STA./I.4)

FORMULAIRE RÉSERVÉ AUX COMPANIES ÉTRANGÈRES (Couleur verte)
*Form to be used by foreign companies only (green)*

**DEMANDE D'AUTORISATION POUR L'EXÉCUTION D'UN PARCOURS INTERNATIONAL DE VOLS AFFRÉTÉS OU SUPPLÉMENTAIRES (1)**
*REQUEST FOR AUTHORIZATION OF AN INTERNATIONAL RUN BY CHARTERED OR ADDITIONAL FLIGHTS (1)*
(Vols de Passagers et de Fret / *Passenger and cargo flights)*

| **DATE D'ENVOI :** *Date sent:* | **DATE DE RÉCEPTION :** *Date received:* |
|---|---|

**1. COMPAGNIE EXPLOITANTE /** *Operating Company :*

***NOM /*** *Name :*
**ADRESSE :**
*Address :*
Téléphone : Telex : **ADRESSE SFA :**
*AFS Address :*

**PROPRIÉTAIRE DE L'AÉRONEF :** **NOM :**
*Aircraft owner :* *Name :*

**ADRESSE /** *Address :*

**2. AÉRONEF UTILISÉ** **Type :** **Immatriculation :**
*Aircraft used* *Registration N° :*

**NOMBRE DE SIÈGES ET/OU TONNAGE FRET :**
*Number of seats and/or cargo tonnage :*

**3. ITINÉRAIRE (pour les séries de plus de quatre vols donner le détail dans une annexe)**
*Route (Groups of more than four flights must be detailed in appendix)*

| **Date** *Date* | **Itinéraire** *Route* | **Horaire en TUC** (2) *Time, UTC (2)* | **Passagers ou Fret transportés** *Passangers or cargo carried* |
|---|---|---|---|
| | | | |

**4. CATÉGORIE DE VOL /** *Flight category*

**Motif du vol /** *Flight purpose :*
**Préciser :** **Sens commercialisé /** *Commercialized direction :*
*Precisions :* **Nature du fret :**
*Nature of cargo:*

[ ] **Vol supplémentaire**
*Additional flight*
[ ] **Vol affreté ou décommercialisé** **(Indiquer le N° du vol régulier concerné)**
*Chartered or decommercialized flight* *(Indicate the number of scheduled flight concerned)*

© Service de l'Information Aéronautique, France

5. **TYPE D'AFFRETEMENT /** *Type of chartering*

**Forfait /** *Package* [ ] **Affinité /** *Affinity* [ ]

**Compte propre /** *For own account* [ ] **Marchandises /** *Goods* [ ] (Préciser la nature du Fret / *Indicate nature of freight)*

**ÉTUDIANT /** *Student* [ ] **Autres /** *Other* [ ]
**(à préciser** / *Specify***)**

**Manifestation spéciale /** *Special event* [ ]

6. **AFFRÉTEUR /** *Charterer*

**En cas d'affrètements par plusieurs affréteurs, donner les renseignements pour chaque affréteur et préciser le nombre de sièges affrétés).**
*(In case of chartering by several charterers, specify the number of seats chartered by each of them respectively)*

**NOM /** *Name*

**ADRESSE /** *Address*

**Nature de l'activité /** *Nature of activity*
(ex. **Agence de voyage /** *Travel agent*)

Tél. : Telex :
**Adresse SFA /** *AFS Address* :

**Si l'affréteur est une agence de voyages ou une association Française /** *If the charterer is a French travel agent or association*
**N° de licence /** *Licence N° :*
**ou d'agrément /** *or Authorization N° :*

7. **CONTRAT /** *Contract*
**(à fournir ainsi que les documents publicitaires sur demande /** *To be submitted on request, together with the advertising documents***)**

**- Montant du contrat /** *Contract amount*
**(éventuellement taux de change au jour du contrat pour les contrats conclus en monnaie étrangère)**
*(if applicable currency exchange rate on the date of the contract, for contracts in foreign currency)*

8. **VOL À FORFAIT /** *Contract flight*
**- Prix de vente au public /** *Sales price to public:*
**(par passager /** *per passanger***)**

**- Nature des prestations /** *Nature of services :*
**(avec nom et adresse de l'hotel /** *Name and address of the hotel***)**

Durée du séjour (nuitées) / *Stay (Number of nights)* :

**Cadre réservé à l'administration /** *For official use only*

9. **MANIFESTATION SPÉCIALE /** *Special event*

**- Nature et lieu de la manifestation /** *Nature and place of the event* :

**- Durée de la manifestation /** *Duration of the event* :

**- Durée du séjour (nuitées) /** *Duration of stay (Number of nights)*

**Signature : (Nom et Qualité /** *Name and position***)**

**(1) Formulaire à remplir en (3) exemplaires à l'exception des vols sur l'Atlantique Nord qui font l'objet d'une réglementation spécifique.**
**(2) Les autorisations de droits de trafic accordées ne préjugent pas la position des Autorités Aéronautiques (Comité des horaires pour la région Parisienne) concernant les horaires d'exploitation.**
*(1) Form to be filled out in triplicate, except for flights over North Atlantic which are subjected to specific regulations.*
*(2) Traffic rights authorizations do not prejudice the position of the airport authorities (scheduling committee for Paris area) regarding operational schedules.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
SERVICE DES TRANSPORTS AÉRIENS
(STA./I.4)

FORMULAIRE RÉSERVÉ AUX COMPANIES FRANÇAISES (Couleur jaune)
*Form to be used by French companies only (yellow)*

**DEMANDE D'AUTORISATION POUR L'EXÉCUTION D'UN PARCOURS INTERNATIONAL DE VOLS AFFRÉTÉS OU SUPPLÉMENTAIRE (1)**
*REQUEST FOR AUTHORIZATION OF AN INTERNATIONAL RUN BY CHARTERED OR ADDITIONAL FLIGHTS (1)*
(Vols de Passagers et de Fret / *Passenger and cargo flights)*

| **DATE D'ENVOI :** *Date sent:* | **DATE DE RÉCEPTION :** *Date received:* |
|---|---|

**1. COMPAGNIE EXPLOITANTE /** *Operating Company :*

***NOM** / Name :*
**ADRESSE** :
*Address :*
Téléphone : Telex : **ADRESSE SFA :**
*AFS Address :*

**PROPRIÉTAIRE DE L'AÉRONEF** : **NOM** :
*Aircraft owner* : *Name* :

**ADRESSE /** *Address :*

**2. AÉRONEF UTILISÉ** **Type :** **Immatriculation :**
*Aircraft used* *Registration N°* :

**NOMBRE DE SIÈGES ET/OU TONNAGE FRET** :
*Number of seats and/or cargo tonnage* :

**3. ITINÉRAIRE (pour les séries de plus de quatre vols donner le détail dans une annexe)**
*Route (Groups of more than four flights must be detailed in appendix)*

| **Date** *Date* | **Itinéraire** *Route* | **Horaire en TUC** (2) *Time, UTC (2)* | **Passagers ou Fret transportés** *Passangers or cargo carried* |
|---|---|---|---|

**4. CATÉGORIE DE VOL /** *Flight category*

**Motif du vol /** *Flight purpose*
**Préciser :** **Sens commercialisé /** *Commercialized direction*
*Precisions :* **Nature du fret :**
*Nature of cargo:*

[ ] **Vol supplémentaire**
*Additional flight*
[ ] **Vol affreté ou décommercialisé** **(Indiquer le N° du vol régulier concerné)**
*Chartered or decommercialized flight* *(Indicate the number of scheduled flight concerned)*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**5.** **TYPE D'AFFRETEMENT /** *Type of chartering*

**Forfait /** *Package* [ ] **Affinité /** *Affinity* [ ]

**Compte propre /** *For own account* [ ] **Marchandises /** *Goods* [ ] (Préciser la nature du Fret / *Indicate nature of freight)*

**ÉTUDIANT /** *Student* [ ] **Autres /** *Other* [ ]

**(à préciser** / *Specify***)**

**Manifestation spéciale /** *Special event* [ ]

**6.** **AFFRÉTEUR /** *Charterer*

**En cas d'affrètements par plusieurs affréteurs, donner les renseignements pour chaque affréteur et préciser le nombre de sièges affrétés).**
*(In case of chartering by several charterers, specify the number of seats chartered by each of them respectively)*

**NOM /** *Name* **ADRESSE /** *Address*

**Nature de l'activité /** *Nature of activity*
(ex. **Agence de voyage /** *Travel agent*)

Tél. : Telex :
**Adresse SFA /** *AFS Address* :

**Si l'affréteur est une agence de voyages ou une association Française /** *If the charterer is a French travel agent or association*
**N° de licence /** *Licence N° :*
**ou d'agrément /** *or Authorization N° :*

**7.** **CONTRAT /** *Contract*
**(à fournir ainsi que les documents publicitaires sur demande /** *To be submitted on request, together with the advertising documents***)**

**- Montant du contrat /** *Contract amount*
**(éventuellement taux de change au jour du contrat pour les contrats conclus en monnaie étrangère)**
*(if applicable currency exchange rate on the date of the contract, for contracts in foreign currency)*

**8.** **VOL À FORFAIT /** *Contract flight*
**- Prix de vente au public /** *Sales price to public:*
**(par passager /** *per passanger***)**

**- Nature des prestations /** *Nature of services :*
**(avec nom et adresse de l'hotel /** *Name and address of the hotel***)**

Durée du séjour (nuitées) / *Stay (Number of nights)* :

**Cadre réservé à l'administration /** *For official use only*

**9.** **MANIFESTATION SPÉCIALE /** *Special event*

**- Nature et lieu de la manifestation /** *Nature and place of the event* :

**- Durée de la manifestation /** *Duration of the event* :

**- Durée du séjour (nuitées) /** *Duration of stay (Number of nights)*

**Signature : (Nom et Qualité /** *Name and position***)**

**(1) Formulaire à remplir en (3) exemplaires à l'exception des vols sur l'Atlantique Nord qui font l'objet d'une réglementation spécifique.**
**(2) Les autorisations de droits de trafic accordées ne préjugent pas la position des Autorités Aéronautiques (Comité des horaires pour la région Parisienne) concernant les horaires d'exploitation.**
*(1) Form to be filled out in triplicate, except for flights over North Atlantic which are subjected to specific regulations.*
*(2) Traffic rights authorizations do not prejudice the position of the airport authorities (scheduling committee for Paris area) regarding operational schedules.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
SERVICE DES TRANSPORTS AÉRIENS
(STA./I.4)

**DEMANDE D'AUTORISATION POUR L'EXÉCUTION DE VOLS AFFRÉTÉS SUR L'ATLANTIQUE NORD (PASSAGERS)**
*REQUEST FOR AUTHORIZATION FOR CHARTERED FLIGHTS ON THE NORTH ATLANTIC ROUTE (PASSENGERS)*

| **DATE D'ENVOI :** *Date sent:* | **DATE DE RÉCEPTION :** *Date received:* |
|---|---|

| **NOM ET ADRESSE DU TRANSPORTEUR :** *Name and address of the carrier:* | **NOM ET ADRESSE DU OU DES AFFRÉTEURS :** *Name and address of charterer(s):* |
|---|---|
| Téléphone : Telex : | Téléphone : Telex : |
| **En cas de sous-affrètement, préciser le nom et l'adresse de la compagnie exploitante /** *In case of sub chartering, specify the name and address of the operating company* : | **N° de licence ou d'agrément si l'affréteur est français** *Licence or authorization N° if French charterer* |

**CATEGORIES D'AFFRÉTEMENT /** *Chartering category*

| *From North American origin* | | *From France* | |
|---|---|---|---|
| *01* | *A.B.C.* | *10* | *V.A.R.A.* |
| *02* | *O.T.C.* | *11* | *V.A.F.O.* |
| *03* | *I.T.C.* | *12* | *VAFO Fin de semaine* |
| *04* | *S.E.C.* | *13* | *M.S.P.* |
| *05* | *T.G.C.* | *14* | *Compte propre* |
| *06* | *Affinity* | *15* | *Étudiants / Students* |
| *07* | *Single Entity* | *16* | *Autres / Others (Specify)* |
| *08* | *Study Group* | | |
| *09* | *Autres / Others (Specify)* | | |

| **Durée d'exécution du programme :** *Duration of the program:* | **Nbre de vols prévus avec indicatif du type d'appareil :** *Number of fights planned with indication of aircraft type:* |
|---|---|

| **Pièces justificatives (Nombre à préciser) :** *Vouchers (Number to be specified):* | **Cadre réservé à l'administration :** *For official use only* |
|---|---|
| **Contrat d'affrètement :** *Chartering contract:* | |
| **Brochure publicitaire /** *Advertising brochure* : | **Signature (Nom et qualité du signataire /** *Name and position* **)** |
| **Lettre de l'affréteur /** *Charterer's letter:* | |
| **Autre document (à préciser) /** *Other document (Specify)* : | |

**(1) Formulaire à remplir en trois (3) exemplaires**
*(1) Form to be filed out in triplicate*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.3 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE

*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS AND CREW*

## 1.3.1 REGLEMENT CONCERNANT L'ENTREE, LE TRANSIT ET LA SORTIE DES PASSAGERS NON IMMIGRANTS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE

**CONTROLE DES PERSONNES**

Tout passager doit obligatoirement être porteur d'un document permettant d'établir son identité.

**ENTREE DES PASSAGERS :**

Les français doivent être en possession d'un des documents suivants :

- passeport en cours de validité,
- passeport même périmé depuis moins de 5 ans,
- carte nationale d'identité,
- livret pour étranger délivré par les autorités Suisses.

**Etrangers**

**A -** Régime Général

Passeport en cours de validité ou titre de voyage en tenant lieu avec visa d'entrée (ou visa préfectoral de retour).

Sont soumis au régime général :

- Les ressortissants des émirats de : BAHRAIN, MUSCAT-OMAN, QATAR, SHARJAH, ABU DAHBI, RAS AL-KAIMAH, DUBAI, MUM-AL-QAWIN, AJMAN.

- Les ressortissants des pays suivants :

AFGHANISTAN - AFGHANISTAN
ALBANIE - ALBANIA
ANGOLA - ANGOLA
ARABIE SEOUDITE - SAUDI ARABIA
BAHAMAS - BAHAMAS
BARBADE - BARBADOS
BELIZE - BELIZE
BENGLADESH - BENGLADESH
BERMUDES (ILES) - BERMUDA
BOUHTAN - BUHTAN
BIRMANIE - BURMA
BOTSWANA - BOTSWANA
BRUNEI - BRUNEI
BULGARIE - BULGARIA
BURUNDI - BURUNDI
CAMBODGE - CAMBODIA (1)
CAMEROUN - CAMEROON
CAP VERT - CAP VERT
CHINE (REP. Populaire) - CHINA (People's REP.)
COMORES - COMORO ISLANDS
COOK - COOK
COREE DU NORD (2) - NORTH KOREA
EGYPTE - EGYPT
ETHIOPIE - ETHIOPIA
FIDJI - FIDJI ISLANDS
FORMOSE (TAÎWAN) (3) - TAIWAN
GAMBIE - GAMBIA
GHANA - GHANA
GRENADE - GRENADA
GUINEE BISSAU - GUINEA BISSAU
GUINEE EQUATORIALE - EQU. GUINEA
GUYANA - GUYANA
HONGRIE - HUNGARY
INDE - INDIA
INDONESIE - INDONESIA
IRAK - IRAQ
JORDANIE - JORDAN
KENYA - KENYA
KOWEIT - KUWAIT
LAOS - LAOS
LESOTHO - LESOTHO
LIBAN - LEBANON
LIBERIA - LIBERIA
LIBYE - LIBYA
MADAGASCAR - MADAGASCAR
MALDIVES (ILES) - MALDIVES (ISLANDS)
MALAWI - MALAWI
MAURICE (ILES) - MAURITIUS
MONGOLIE - MONGOLIA
MOZAMBIQUE - MOZAMBIQUE
NAURU (ILE) - NAURU (ISLAND)
NEPAL - NEPAL
NICARAGUA - NICARAGUA
NIGERIA - NIGERIA
OUGANDA - UGANDA
PAKISTAN - PAKISTAN
PAPOUASIE - PAPUA
POLOGNE - POLAND
REP. TCHEQUE - CZECH REP.
ROUMANIE - RUMANIA
RUANDA - RWANDA
RUSSIE - RUSSIA
SALOMON - SOLOMON
SAMOA OCCIDENTALES - WESTERN SAMOA
SAO TOME ET PRINCIPE - SAO TOME AND PRINCIPE
SEYCHELLES - SEYCHELLES
SIERRA LEONE - SIERRA LEONE
SLOVAQUIE - SLOVAKIA
SOMALIE (REP. de) - SOMALI (REP.)
SOUDAN - SUDAN
SURINAM - SURINAM
SYRIE - SYRIA
SWAZILAND- SWAZILAND
TANZANIE - TANZANIA
THAILANDE - THAILAND
TONGA - TONGA
VENEZUELA - VENEZUELA
VIETNAM - VIETNAM
YEMEN ARABE - ARABIC YEMEN
YEMEN DEMOCRATIQUE - DEM. YEMEN
ZAMBIE - ZAMBIA

## 1.3.1 REGULATION CONCERNING THE ARRIVAL, TRANSIT AND DEPARTURE OF NON-IMMIGRANT PASSENGERS AND CREW

**CONTROL OF INDIVIDUALS**

All passengers should imperatively be holders of a document proving their identity.

**ARRIVAL OF PASSENGERS:**

French nationals should be holders of one of the following documents :

- valid passport,
- passport, even expired for less than 5 years,
- national identity card,
- foreigner passbook delivered by the Swiss authorities.

**Foreigners**

**A -** General regulation

Valid passport or equivalent transport document with entry visa (or return prefectoral visa).

The general regulation applies to :

- Nationals of the following Emirates : BAHRAIN, MUSCAT-OMAN, QATAR, SHARJAH, ABU DAHBI, RAS AL-KAIMAH, DUBAI, MUM-AL-QAJMAN.

- Nationals of the following countries :

**(1) Ces passeports ne sont pas reconnus par la France et sont remplacés par un laissez-passer délivré par les consulats français.**
*(1) These passports are not recognized by France and are replaced by a special pass issued by French consulates.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Sauf pour les porteurs de passeports diplomatiques ou de service qui sont dispensés de visas ; (Guatémala et Israël séjour illimité, Philippines séjour limité à 3 mois).

Ainsi que :

- les réfugiés domiciliés en France et non bénéficiaires de la Convention de Genève de 1951.

- les apatrides résidant régulièrement en France et non bénéficiaires de la convention de New-York de 1954.

- les réfugiés et apatrides non domiciliés en France porteurs de titres de voyage délivrés par une autorité étrangère et non bénéficiaire de l'accord de circulation entre la France, d'une part, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Danemark, la Suède, la Norvège et la Suisse, d'autre part.

**B -** Régimes particuliers

1) Les nationaux des pays suivants sont dispensés de visa d'entrée en France pour un séjour ne dépassant pas 3 mois.

Afrique du sud
Allemagne
Argentine
Australie
Autriche
Belgique
Bolivie
Brésil
Canada
Chili
Chypre
Colombie
Corée du Sud (- de 30 jours)
Costa Rica
Cuba
Danemark
Djibouti
Dominicaine (République)
Equateur
Espagne
Finlande
Grande Brelagne
Haïti
Honduras
Iran
Irlande
Islande
Israël
Italie
Jamaïque
Japon
Liechtenstein
Luxembourg
Malaisie
Malte
Mexique
Norvège
Nouvelle Zélande
Panama
Paraguay
Pays Bas
Pérou
Philippines (- de 60 jours)
Portugal
Salvador
Singapour
Sri Lanka
Suède
Suisse
Tobago
Trinidad
Tunisie
Turquie
Uruguay
U S.A.
Vatican
Yougoslavie

2) Les nationaux des pays suivants entrent en France sans visa, pour une durée illimitée :

Algérie
Andorre
Burkina Faso
Bénin
République Centrafricaine
Congo Brazzaville
Côte d'Ivoire
Gabon
Mali
Maroc
Mauritanie
Monaco
Niger
Sénégal
Tchad
Togo

**C -** Dispositions spéciales :

- Des dispositions particulières sont applicables :

1) Aux ressortissants des pays ci-après :

**ALGERIE - ALLEMAGNE - ANDORRE - AUTRICHE - BELGIQUE - BENIN - BURKINA FASO - CAMEROUN - REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE - CONGO BRAZZAVILLE - COTE D'IVOIRE - GABON - GRANDE-BRETAGNE - GRECE - GUATEMALA - HAITI - IRLANDE - ITALIE - LAOS - LIECHTENSTEIN - LUXEMBOURG - MALI - MALTE - MAROC - MONACO - NIGER - PANAMA - PAKISTAN - PAYS-BAS - SAN MARIN - SENEGAL - TCHAD - TOGO - TUNISIE - TURQUIE - VATICAN - YOUGOSLAVIE.**

2) Aux réfugiés statutaires et apatrides

MILITAIRES ETRANGERS - MARINS DE COMMERCE - MEMBRES DU CONSEIL DE L'EUROPE - FONCTIONNAIRES DE L'O.N.U. - MEMBRES DE LA C.E.E. - VOYAGEURS DE GROUPE.

Except for holders of diplomatic or service passports who are exempted from visas; (Guatemala and Israël: unlimited stay, Philippines: stay limited to 3 months).

And also:

- refugees residing in France and not covered by the Geneva Convention of 1951.

- stateless persons regularly residing in France and not covered by the New-York Convention of 1954.

- refugees and stateless persons not residing in France, holders of traffic documents delivered by a foreign authority and not covered by the trafic agreement between France on the one hand, Belgium, Netherlands, Luxemburg, Denmark, Sweden, Norway and Switzerland, on the other.

**B -** Special regulations

1) Nationals of the following countries are exempted from the entry visa in France for a stay not exceeding 3 months.

2) Nationals of the following contries can enter France without visa, for an unlimited stay:

C - Special arrangements:

- Specific arrangements are applicable to:

1) Nationals of the following countries:

**ALGERIA - GERMANY - ANDORRA - AUSTRIA - BELGIUM - BENIN - BURKINA FASO - CAMEROON - CENTRAL AFRICAN REPUBLIC - CONGO - BRAZZAVILLE - IVORY COAST - GABON - GREAT-BRITAIN - GREECE - GUATEMALA - HAÏTI - IRELAND - ITALY - LAOS - LIECHTENSTEIN - LUXEMBOURG - MALI - MALTE - MOROCCO - MONACO - NIGER - PANAMA - PAKISTAN - NETHERLANDS - SAN MARIN - SENEGAL - TCHAD - TOGO - TUNISIA - TURKEY - VATICAN - YOUGOSLAVIA.**

2) To statutory refugees and stateless persons

FOREIGN MILITARY PERSONNEL - MERCHANT SEAMEN - MEMBERS OF THE EUROPEAN COUNCIL - U N CIVIL SERVANTS - E E C MEMBERS - PEOPLE TRAVELLING WITH A GROUP


© Service de l'Information Aéronautique, France

**D -** Garantie de rapatriement

Une garantie de rapatriement peut être exigée en plus des titres de voyages nécessaires pour certains visiteurs temporaires (séjour de 3 mois au maximum).

**TRANSIT DES PASSAGERS :**

Un passeport en cours de validité et un visa de transit sont en règle générale exigés des passagers.

Sont dispensés du visa de transit :

- les passagers de toutes nationalités en transit sans sortir de l'aéroport ;

- les passagers dispensés du visa d'entrée.

**SORTIE DES PASSAGERS :**

Français majeurs :

- passeport en cours de validité sans visa,
- dans les pays ou l'entrée des Français est admise au vu des mêmes documents,

- se reporter aux pays de destination, partie "entrée",

- soumis à l'obligation du visa pour :

AFRIQUE DU SUD - AUTRICHE - ÉTATS UNIS - PANAMA.

Français mineur :

- en France, un passeport ou une carte nationale d'identité peuvent être délivrés à un enfant, quelque soit son âge

- les mineurs doivent posséder un passeport individuel à partir de 15 ans.

- jusqu'à 15 ans, ils peuvent figurer sur le passeport d'une personne de nationalité française les accompagnant, même mineure (s'il s'agit d'un passeport autre que celui du représentant légal, ce passeport doit être en cours de validité ou non, éventuellement périmé depuis moins de cinq ans. Dans ce dernier cas, une autorisation Parentale serait nécessaire),

- si l'enfant à moins de 7 ans, une photo n'est pas nécessaire. S'il a plus de 7 ans, sa photo doit figurer sur le passeport sur lequel il est inscrit,

- au delà de l'âge de 7 ans, la photo est obligatoire.

- les enfants de moins de 15 ans peuvent sortir de France et entrer en : BELGIQUE - ITALIE - LUXEMBOURG - SUISSE avec un "laissezpasser pour mineur de moins de 15 ans" valable 3 mois (avec photo s'il a plus de 7 ans, sans photo s'il a moins de 7 ans).

**A -** Mineurs non accompagnés de leur représentant légal (personne détenant la puissance parentale)

- si le mineur voyage sous couvert d'un passeport individuel en cours de validité, d'un laissez-passer pour mineur de moins de 15 ans ou est inscrit sur le passeport de la personne qui l'accompagne (tel que défini plus haut) ou sur un passeport collectif, aucune autre pièce n'est nécessaire.

- dans le cas contraire, il doit être muni d'une "attestation d'autorisation de sortie" valable 5 ans au plus délivrée par la Mairie ou le Commissariat de Police de la résidence.

**B -** Mineurs accompagnés de leur représentant légal

- si le mineur n'a pas de passoport individuel, de laissez-passer pour mineur de moins de 15 ans et n'est pas inscrit sur le passeport d'une tierce personne (tel que défini plus haut) ou un passeport collectif, son représentant légal qui l'accompagne doit faire la preuve de sa qualité (livret de famille, jugement de divorce lui confiant la garde du mineur, etc).
- l'enfant de moins de 7 ans est dispensé de toute pièce d'identité, pour se rendre dans les D.O.M. (Départements francais d'Outre-Mer) lorsque ses parents sont munis d'un livret de famille ou de son bulletin de naissance.

**PASSEPORTS COLLECTIFS :**

Peuvent être établis :
a) pour les enfants de moins de 15 ans voyageant en groupe quelle que soit la durée du voyage, mais seulement en principe pour les pays mentionnés au paragraphe ci-dessous.

b) pour les Français quel que soit leur âge se rendant en groupe en ALLEMAGNE - GRANDE-BRETAGNE - AUTRICHE - BELGIQUE - CHYPRE - ESPAGNE - FINLANDE - GRÈCE - PAYS-BAS - IRLANDE - ISRAEL - ITALIE - LUXEMBOURG - PORTUGAL - SUISSE - TURQUIE - YOUGOS-
LAVIE, pour la durée et les motifs précisés dans les différents accords passés avec les pays interressés.

**D -** Repatriation guarantee

In addition to the necessary travel documents, a repatriation guarantee may be required From certain temporary visitors (maximum stay of 3 months).

**TRANSIT OF PASSENGERS:**

A valid passport and a transit visa are generally required from passengers.

The following are exempted from transit visa:

- passengers of any nationality, who are in transit without leaving the airport,

- passengers exempted from entry visa.

**EXIT OF PASSENGERS:**

Adult French nationals:

- valid passport without any visa,
- in countries where entry of French nationals is accepted with the same documents,

- refer to the destination countries in the "entry" section,

- visa is mandatory for:

SOUTH AFRICA - AUSTRIA - The UNITED STATES - PANAMA.

French minors:

- in France, a passport or a national identity card can be issued to a child what ever his age,

- minors aged 15 years and over must hold an individual passport

- minors up to the age of 15 can be registered on the passport of the French national accompanying them, even if the latter is a minor (if the bearer of this passport is not the legal guardian, this passport must be valid or not out of date by more than 5 years. In the latter case, an authorization by the parents is required),

- no photo is required if the child is under 7 years. Over 7 years, the passport on which the child is registered must bear the child's photograph,

- a photograph is mandatory for any child over 7 years.

- children up to the age of 15 years may leave France and enter BELGIUM ITALY - LUXEMBOURG - SWITZERLAND with a "pass for minor under 15" years valid 3 months (with photo if aged 7 years and over, without photo if under 7 years).

**A -** Minors not accompanied by their legal guardian (person holding parental authority)

- no other document is required if the minor holds a valid individual passport, a pass for minor under 15 years or is registered on the passport of the accompanying person (as defined above) or on a collective passport.

- in other cases the minor must hold an "exit authorization" valid 5 years at most issued by the Mayor or the Police of the place of residence.

**B -** Minors accompanied by their legal guardian

- if the minor does not hold an individual passport, a pass for minor under 15 years or is not registered on the passport of the accompanying person (as defined above) or on a collective passport the accompanying legal representative must be able to demonstrate his status (family registration book, divorce papers showing guardianship of the minor, etc).
- a child under the age of 7 years is exempted from all identification to travel to French Overseas Departements when his parents hold a family registration book or his birth certificate.

**COLLECTIVE PASSPORTS:**

These can be made for:
a) children under the age of 15 years travelling in group, whatever the duration of the trip but, in principle, only for the countries listed in para (b) below.

b) French nationals, whatever their age, going in group to: GERMANY - GREAT-BRITAIN - AUSTRIA - BELGIUM -CYPRUS - SPAIN - FINLAND - GREECE - NETHERLANDS - IRELAND - ISRAEL - ITALY LUXEMBOURG - PORTUGAL - SWITZERLAND - TURKEY - YUGOSLAVIA, for the duration and purpose indicated in the agreements entered into the countries concerned.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FRANÇAIS VERS ANDORRE :**

pour un séjour de moins de trois mois :
- passeport, même périmé depuis moins de 5 ans,

- carte nationale d'identité,

pour un séjour de plus de trois mois :
- passeport en cours de validité, revêtu d'une autorisation d'entrée délivrée par le Préfet du Département de résidence, après accord du Préfet des Pyrénées Orientales.

**ETRANGERS :**

Les passagers doivent présenter à la sortie de France les documents qui leur étaient nécessaires pour l'entrée.
En particulier, les étrangers de nationalité soumise au régime général pour entrer en France doivent obtenir un visa de sortie.

Exceptions : sont dispensés du visa de sortie bien que soumis à l'entrée au régime général :

- les Égyptiens, les Iraniens et les Tunisiens résidant en France,

- les Libanais et les Philippins porteurs de passeports diplomatiques ou de service, s'ils ont séjourné en France plus de trois mois.

Réfugiés statutaires : même formalités que pour l'entrée.

**ENTREE-TRANSIT-SORTIE DES MEMBRES D'EQUIPAGES :**

FORMALITES DOUANIERES – VOYAGEURS ENTREE :

BAGAGES PERSONNELS

a) En provenance d'un pays membre de l'Union européenne

b) En provenance d'un pays tiers ou d'un territoire fiscalement tiers

• Les affaires personnelles

Les objets à usage personnel sont admis sans formalité douanière ou fiscale en France. Leur nature et leur nombre ne doivent pas revêtir de caractère commercial ; en sont exclus les objets prohibés à l'importation.

Les douaniers peuvent demander aux voyageurs de justifier la situation régulière de certains objets (bijoux, appareils photos, caméscopes, téléphones portables, ordinateurs portables, …). Le voyageur doit être en mesure de prouver que ces objets ont été achetés dans l'Union européenne, toutes taxes comprises, ou, s'ils ont été achetés dans un pays tiers, qu'ils ont payés les droits et taxes éventuellement dus dans l'Union européenne, en fournissant les factures ou quittances douanières correspondantes.

Pour éviter d'emporter tous ces documents, la douane propose aux voyageurs de se munir de la carte de libre circulation. Il s'agit d'un document qui justifie de la régularité de la situation douanière et fiscale des objets personnels transportés par les voyageurs. Elle a un caractère personnel et incessible, facilite le passage en douane et a une durée de validité de dix ans. Elle ne remplace pas la quittance de droits et ne dispense pas de satisfaire aux conditions particulières exigées par les autres réglementations. Le voyageur peut la faire établir dans n'importe quel bureau de douane en présentant ses objets accompagnés des pièces justificatives (factures, quittances de douane, certificats de garantie, etc.). Par la suite, la carte pourra être complétée au fur et à mesure des acquisitions, en s'adressant au bureau qui l'a établie.

• Les marchandises achetées ou offertes

Sont exclus de ce dispositif les marchandises dont l'importation est prohibée.

* Seuils financiers :

Sont admises en franchise de droits et taxes, les marchandises dont la valeur totale ne dépasse pas 430 euros par personne, pour les voyageurs (âgés de 15 ans et plus) utilisant un mode de transport aérien (150 euros par personne, pour les voyageurs âgés de moins de 15 ans).

* Limites quantitatives :

La franchise de droits et taxes ne s'applique que lorsque la valeur d'une même marchandise est inférieur ou égale aux seuils suivants pour les voyageurs (de 17 ans et plus) :

- pour les produits du tabac : les voyageurs peuvent importer de pays tiers (hors Andorre) ou de territoires fiscalement tiers : 200 cigarettes ou 100 cigarillos (poids maximum de 3 grammes par pièce) ou 50 cigares (poids supérieur à 3 grammes par pièce) ou 250 grammes de tabac à fumer ou un assortiment proportionnel de ces différents produits ;

- pour les alcools et boissons alcooliques (autres que le vin tranquille et la bière) :

- 1 litre d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoométrique de plus de 22 % volume, ou d'alcool éthylique non dénaturé de 80 % volume et plus ;

- ou 2 litres d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoométrique n'excédant pas 22 % volume ;

**FRENCH NATIONALS TO ANDORRA:**

for a stay of less than 3 months:
- passport, even if expired by less than 5 years,

- national identity card.

for a stay of more than 3 months:
- valid passport bearing an entry authorization issued by the Prefect of the residence Departement after approval by the Prefect of Pyrénées Orientales.

**FOREIGNERS:**

When leaving France, aliens must produce the documents required for entry.
In particular, foreigners coming under the general case for entry into France and residing in France must obtain an exit visa.

Exceptions: the following are exempted from exit visa although comming under the general case:

- Egyptian, Iranian and Tunisian nationals residing in France,

- Lebanese and Philippine nationals holding a diplomatic or service passport if they resided in France for more than 3 months.

Statutory refugees: same requirements as for entry.

**ENTRY-TRANSIT-EXIT OF FLIGHT CREW MEMBERS:**

CUSTOMS FORMALITIES - PASSENGER TRAFFIC ENTRY:

PERSONAL BAGGAGE

a) Inbound from a member state of the European Union

b) Inbound from a third country or fiscally third territory

• Personal belongings

Personal belongings are admitted in France without tax or customs formalities. Their type and number must not take on a commercial nature; objects prohibited from import are excluded.

Customs officers can ask travelers to justify the legality of certain objects (jewelry, digital cameras, camcorders, cellphones, laptops, etc.). Travelers must be able to prove that said objects have been bought within the European Union, all taxes included, or, if bought in a third country, that they have paid the rights and taxes that may be due in the European Union, by providing the corresponding invoices or customs bills.

To avoid taking all these documents, customs suggest that travelers get a free movement pass. A free movement pass is a document that justifies that the customs and tax situation of the personal belongings carried by travelers is in order. This pass is personal and non-transferable, facilitates passage through customs and has a 10-year validity period. It does not replace duty receipts and does not exempt travelers from meeting conditions required by the other regulations. Travelers can acquire this pass in any customs office by presenting their belongings along with the supporting documents (bills, customs bills, warranty certificates, etc.). In the future, this pass can be completed as goods are acquired, by addressing the office that granted the pass.

• Bought or given goods

Goods prohibited from import are excluded from this scheme.

* Financial thresholds:

Goods with a total value that does not exceed 430 euros per person, for travelers (aged 15 and over) using air transport, (150 euros per person, for travelers aged under 15), are admitted free of duties and taxes.

* Quantitative limits:

The duty-free and tax-free character of a good only applies when the value of the same good is less than or equal to the following thresholds for travelers (aged 17 and over):

- for tobacco-related goods: travelers can import from third countries (outside Andorra) or from fiscally third territories: 200 cigarettes or 100 cigarillos (maximum weight of 3 grams a piece) or 50 cigars (weighing more than 3 grams a piece) or 250 grams of rolling tobacco or a proportional distribution of these aforementioned products;

- for alcohols and alcoholic beverages (other than still wine and beer):

- 1 liter of alcohol and alcoholic beverages with an alcoholic strength of more than 22% by volume, or non denaturized ethyl alcohol with an alcoholic strength of 80% by volume and above;

- or 2 liters of alcohol and alcoholic beverages with an alcoholic strength not exceeding 22% by volume;


© Service de l'Information Aéronautique, France

- ou un assortiment proportionnel de ces différents alcools et boissons alcooliques ;

- pour le vin tranquille et la bière : 4 litres de vin tranquille et 16 litres de bière.

* Les franchises en valeur (seuils financiers) et les franchises quantitatives (limites quantitatives) sont cumulatives.

• Franchises réduites :

Certaines catégories de voyageurs bénéficient de franchises réduites : les personnes ayant leur résidence dans une zone frontalière, les travailleurs frontaliers et les personnels des moyens de transport, utilisés pour voyager à partir d'un pays tiers ou d'un territoire tiers (à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions).

La franchise en valeur est de 75 euros pour les voyageurs de 15 ans et plus (40 euros pour les voyageurs de moins de 15 ans).

Les franchises quantitatives sont les suivantes pour les voyageurs (de 17 ans et plus) :

- pour les produits du tabac : les voyageurs peuvent importer de pays tiers (hors Andorre) ou de territoires fiscalement tiers : 40 cigarettes ou 20 cigarillos ou 10 cigares ou 50 grammes de tabac à fumer ou un assortiment proportionnel de ces différents produits ;

- pour les alcools et boissons alcooliques (autres que le vin tranquille et la bière) :

- 0,25 litre d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoométrique de plus de 22 % volume, ou d'alcool éthylique non dénaturé de 80 % volume et plus ;

- ou 0,5 litre d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoométrique n'excédant pas 22 % volume ;

- ou un assortiment proportionnel de ces différents alcools et boissons alcooliques ;

- pour le vin tranquille et la bière : 0,5 litres de vin tranquille et 4 litres de bière.

• Voyageurs en provenance des Canaries, des îles Anglo-Normandes, du Mont Athos et de l'île d'Aland

Ces territoires sont considérés sur le plan fiscal comme des territoires d'importation. La franchise porte donc seulement sur la TVA et les accises.

• Voyageurs en provenance de la principauté d'Andorre

Les franchises propres aux relations avec Andorre découlent de l'accord sous forme d'échange de lettre conclu entre la Communauté économique européenne et la principauté d'Andorre le 28 juin 1990.

Les franchises en valeur sont de 900 euros pour les voyageurs âgés de 15 ans et plus (450 euros pour les voyageurs âgés de moins de 15 ans).

Les franchises quantitatives pour les voyageurs âgés de 17 et plus sont les suivantes :

- pour les produits du tabac : les voyageurs peuvent importer de la principauté d'Andorre : 300 cigarettes ou 150 cigarillos ou 75 cigares ou 400 grammes de tabac à fumer ou un assortiment proportionnel de ces différents produits ;

- pour les alcools et boissons alcooliques (autres que le vin tranquille et la bière) :

- 1,5 litres d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoométrique de plus de 22 % volume, ou d'alcool éthylique non dénaturé de 80 % volume et plus ;

- ou 3 litres d'alcool et de boissons alcooliques ayant un titre alcoométrique n'excédant pas 22 % volume ;

- ou un assortiment proportionnel de ces différents alcools et boissons alcooliques ;

- pour le vin tranquille et la bière : 5 litres de vin tranquille ;

- pour le parfum : 75 grammes de parfums et 3/8 litre d'eaux de toilette ;

- pour le café : 1000 grammes de café ou 400 grammes d'extrait et essence de café ;

- pour le thé : 200 grammes de thé ou 80 grammes d'extrait et essence de thé.

Il existe également des franchises sur les produits agro-alimentaires que l'on retrouve à l'article 13 de l'accord précité. La valeur de produits alimentaires est limitée à 150 euros pour les voyageurs de moins de 15 ans et à 300 euros pour les voyageurs âgés de 15 ans et plus.

Sont interdits :

- Stupéfiants, poudre et munitions chargées, contrefaçons en librairie, livres et gravures interdits par le Gouvernement français, certaines boisons (notamment les similaires d'absinthe) dont l'importation est prohibée à titre absolu.

- or a proportional distribution of the aforementioned alcohols and alcoholic beverages;

- for still wine and beer: 4 liters of still wine and 16 liters of beer.

* The value allowances (financial thresholds) and the quantitative allowances (quantitative limits) are cumulative.

• Reduced allowances:

Certain categories of travelers benefit from reduced allowances: people living near a border, workers who cross the border to go to work and personnel in transport services, used to travel from a third country or a third territory (during the course of their work).

The value allowance is 75 euros for travelers aged 15 and over (40 euros for travelers aged under 15).

The quantitative allowances are the following for travelers (aged 17 and over):

- for tobacco-related goods: travelers can import from third countries (outside Andorra) or from fiscally third territories: 40 cigarettes or 20 cigarillos or 10 cigars or 50 grams of rolling tobacco or a proportional distribution of the aforementioned products;

- for alcohols and alcoholic beverages (other than still wine and beer):

- 0.25 liters of alcohol and alcoholic beverages with an alcoholic strength of more than 22% by volume, or non denaturized ethyl alcohol with an alcoholic strength of 80% by volume and above;

- or 0.5 liters of alcohol and alcoholic beverages with an alcoholic strength not exceeding 22% by volume;

- or a proportional distribution of the aforementioned alcohols and alcoholic beverages;

- for still wine and beer: 0.5 liters of still wine and 4 liters of beer.

• Travelers arriving from the Canaries, the Channel Islands, Mount Athos and the Aland Island

These territories are fiscally considered as importing jurisdictions. The allowance therefore only applies to VAT and excises.

• Travelers inbound from the principality of Andorra

The allowances specific to the relations with Andorra ensue from the agreement settled between the European Economic Community and the principality of Andorra by means of an exchange of letters on 28th June 1990.

The value allowance is 900 euros for travelers aged 15 and over (450 euros for travelers aged under 15).

The quantitative allowances for travelers aged 17 and over are the following:

- for tobacco-related goods: travelers can import from the principality of Andorra: 300 cigarettes or 150 cigarillos or 75 cigars or 400 grams of rolling tobacco or a proportional distribution of the aforementioned products;

- for alcohols and alcoholic beverages (other than still wine and beer):

- 1.5 liters of alcohol and alcoholic beverages with an alcoholic strength of more than 22% by volume, or non denaturized ethyl alcohol with an alcoholic strength of 80% by volume and above;

- or 3 liters of alcohol and alcoholic beverages with an alcoholic strength not exceeding 22% by volume;

- or a proportional distribution of the aforementioned alcohols and alcoholic beverages;

- for still wine and beer: 5 liters of still wine;

- for fragrance: 75 grams of fragrance and 3/8 liters of eau de toilette;

- for coffee: 1000 grams of coffee or 400 grams of coffee extract and coffee essence;

- for tea: 200 grams of tea or 80 grams of tea extract and tea essence.

There are also allowances on agri-food products that we can find in article 13 of the aforementioned agreement. The value of food products is limited to 150 euros for travelers aged under 15 and to 300 euros for travelers aged 15 and over.

The following are prohibited:

- Import of narcotics, powder and loaded ammunition, counterfeit printed matter prohibited by the French Government, certain drinks (notably absinth equivalent) is strictly prohibited.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CIRCULATION DES MOYENS DE PAIEMENT ET DES VALEURS MOBILIERES**

a) MOYENS DE PAIEMENT - IMPORTATION

L'importation de tous moyens de paiement (billets de banque français, billet étrangers, chèques, etc…) est libre.

b) MOYENS DE PAIEMENT - EXPORTATION

Voyageurs résidents - tourisme :
Allocation de 5000 F ou la contre valeur de cette somme en devises étrangères, par personne et par voyage.

Voyageurs résidents - affaires :

- en plus de l'allocation ci-dessus, allocation spéciale égale au maximum de la contre valeur de 1000 F par personne et par jour.

- présentation à la douane du "décompte" établi par une banque intermédiaire agréée.

Les voyageurs non résidents peuvent exporter :

sans justification :

- des billets de banque français ou étrangers dans la limite de 5000 F; ou de la contre valeur de 5000 F ;

- sans limitations de montant, les moyens de paiement établis à l'étranger et libellés à leur nom (lettres de crédit et chèques de voyage).

avec justification :

- des billets de banque étrangers excédant le plafond de 5000 F à condition de présenter au bureau de douane de sortie :

- soit une déclaration d'importation de billets de banque étrangers souscrite auprès du bureau de douane d'entrée ;

- soit dans certaines conditions des bordereaux de négociation établis par des banques françaises.

c) VALEURS MOBILIERES

Les résidents ou non résidents ne sont en aucun cas autorisés à importer ou exporter des valeurs mobilières. Les intermédiaires agréés sont autorisés à importer ou exporter des valeurs mobilières en vue de procéder aux opérations admises par la réglementation des changes ou ayant un caractère strictement conservatoire telles que le recouponnement, l'échange, l'estampillage.

d) OR

Sauf autorisation spéciale délivrée par la Banque de France, l'importation et l'exportation de l'or sont interdites.

**CIRCULATION OF MEANS OF PAYMENT AND STOCKS AND SHARES**

a) MEANS OF PAYMENT - IMPORT

Import of any means of payment (French bank notes, foreign notes, cheques, etc.) is not subjected to any restrictions.

b) MEANS OF PAYMENT - EXPORT

Residents travellers - tourism:
Allowance of 5000 F or the equivalent in foreign currency, per person and per trip.

Resident travellers - business:

- in the addition to the above mentioned allowance, a special allowance equivalent to 1000 F at most per person and per day.

- the statement drawn up by an approved bank shall be shown to the customs authorities.

Non resident travellers are allowed to export:

without any justification:

- french or foreign bank notes up to 5000 F or the equivalent of this sum;

- without any limit, means of payment made out oversea and to their own name (letter of credit and traveller cheques).

with justification:

- foreign bank notes in excess of the 5000 F limit provided the following documents are shown to the custom office on leaving the territory:

- a statement of import for foreign bank notes requested at the customs office on entering the territory;

- or under certain circumstances, statement of account drawn up by a French bank.

c) STOCKS AND SHARES

Residents or non residents are in no way allowed to import or export stocks and shares. Duty authorized agents are allowed to import or export stocks and shares in order to carry out operations authorized under the exchange regulation or having a strictly conservancy nature such as renewal of coupons, exchange or stamping.

d) GOLD

Unless specifically authorized by the Banque de France, import and export of gold are strictly forbidden.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**FORMALITES SANITAIRES**

a) ENTREE :

Aucune exigence en matière de vaccination (antivariolique et anticholérique) pour les voyages internationaux.

Le certificat international de vaccination anticholérique n'est pas exigé en France des passagers en provenance des zones infectées de choléra.

Le certificat international de vaccination anticholérique n'est pas exigé en France des passagers en provenance des zones infectées de choléra.

Exigé à l'arrivée dans les départements français d'Outre-mer et les territoires d'Outre-mer, des voyageurs en provenance de zones infectées.

Exigé en outre à l'arrivée dans le département de la Guyane, des voyageurs de toutes provenances devant y séjourner plus de 15 jours.

Exception : les enfants de moins d'un an.

b) TRANSIT :

1) Sans sortie de l'aéroport :

- Pas de certificat exigé sauf pour les passagers en correspondance (avec changement d'appareil) vers un aéroport situé dans la Zone Sanitaire Franche Européenne (1).

2) Avec sortie de l'aéroport ou transbordement entre PARIS/ORLY, PARIS/LE BOURGET et PARIS/CHARLES DE GAULLE.

- Même formalités qu'à l'arrivée.

c) SORTIE :

Aucune formalité.

(1) Les pays faisant partie de la Zone Sanitaire Franche Européenne sont les suivants : Belgique, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Espagne.

**HEALTH REQUIREMENTS**

a) ENTRY:

No specific vaccination is required (smallpox or cholera) for international travel.

France does not require the international cholera vaccination certificate from passengers coming from cholera infected areas.

The international yellow fever vaccination certificate is not required on arrival in metropolitan France.

It is however required on arrival in French overseas Departements and territories from passengers coming from infected areas.

This certificate is moreover required from all passengers intending to reside more than 15 days when arriving in the Departement of Guyane.

Exception: children under one year of age.

b) TRANSIT :

1) Without exit from the airport:

- No certificate required, except from passengers interconnecting (with change of aircraft) with an airport situated in the European Health Free Zone (1).

2) With exit from the airport or interchange between PARIS/ORLY, PARIS/LE BOURGET and PARIS/CHARLES DE GAULLE.

- Same requirements as at arrival.

c) EXIT:

No requirement.

(1) The following countries form the European Health Free Zone : Belgium, France, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, United Kingdom, Spain.

© Service de l'Information Aéronautique, France

d) ORGANISMES HABILITES A PRATIQUER LA VACCINATION ANTIAMARILE

d) AUTHORITIES AUTHORIZED TO PERFORM YELLOW FEVER VACCINATIONS

| | |
|---|---|
| Angers | Centre hospitalier régional |
| Bastia | Bureau municipal d'hygiène |
| Bayonne | Centre hospitalier |
| Besançon | Centre hospitalier régional |
| Bordeaux | Hôpital d'instruction des armées Robert Picqué |
| Bordeaux | Centre de vaccination de la Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale |
| Brest | Hôpital des armées Clermont Tonnerre |
| Caen | Centre hospitalier universitaire |
| Clermont Ferrand | Hôpital Saint Jacques |
| Dijon | Centre hospitalier régional |
| Evreux | Centre hospitalier régional |
| Grenoble | Centre hospitalier régional |
| Le Havre | Centre hospitalier |
| Lille | Institut Pasteur |
| Limoges | Bureau municipal d'hygiène |
| Lvon | Institut Pasteur |
| Lvon | Hôpital d'instruction des Armées Desgenelles |
| Lvon | Bureau municipal d'hygiène |
| Marseille | Hôpital "Houphouët Boigny" |
| Marseille | Hôpital d'instruction des armées Laveran |
| Marseille | Bureau municipal d'hygiène |
| Montpellier | Institut Boisson Bertrand |
| Poitiers | Centre hospitalier régional |
| Nancy | Hôpital d'instruction des armées Sedillo |
| Nantes | Centre hospitalier régional |
| Nice | Contrôle sanitaire aux frontières de l'aéroport de Nice Côtes d'Azur |
| Orly | Service du contrôle sanitaire aux frontières (Aéroport SUD) |
| Paris | Hôpital Claude Bernard |
| Paris | Institut Pasteur |
| Paris | Centre Edison (44 rue Ch Moureu) |
| Paris | Hôpital La Salpétrière |
| Paris | Service médical de la Compagnie Air France |
| Paris | Service médical de l'UNESCO |
| Puteaux | Service médical de l'Union des Transports Aériens |
| Reims | Centre Hospitalier universitaire |
| Rennes | Hopital des armées Ambroise Paré |
| Roissy | Service du Contrôle Sanitaire aux Frontières (Aéroport Charles de Gaulle) |
| Rouen | Centre hospitalier régional (laboratoire central de l'Hôtel Dieu) |
| St-Mandé | Hôpital d'instruction des Armées Bégin |
| Strasbourg | Institut d'hygiène Centre Hospitalier |
| Toulon | Hôpital d'instruction des armées Sainte Anne |
| Toulouse | Centre hospitalier régional (hôpital de Purpan) |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.3.2 REGLEMENT CONCERNANT LE FRANCHISSEMENT DES FRONTIERES SCHENGEN PAR LES PERSONNES ET LES MARCHANDISES**

En matière de franchissement des frontières extérieures de l'espace Schengen par les personnes, seuls les aérodromes ayant la qualité de point de passage frontalier sont autorisés à recevoir des vols extra-Schengen, selon les conditions et horaires publiés par la voie de l'information aéronautique.

Sur ces points de passage frontaliers, tous les passagers en partance vers ou en provenance de l'espace extra-Schengen doivent faire l'objet d'un contrôle transfrontières systématique, dont la nature varie selon qu'ils sont ou non ressortissants d'Etat membres. En France, ces contrôles sont assurés par deux services de gardes-frontières : la Police aux frontières (PAF) et la douane.

Les conditions de franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes sont définies dans l'arrêté du 24 octobre 2017 :

https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2017/10/24/TRAA1723247A/jo/texte

← Actuellement, 78 PPF aériens métropolitains permanents et 2 saisonniers sont déclarés et publiés au Journal Officiel de l'Union Européenne et sont rappelés ci-après.

← La liste à jour est fixée par la décision du 11 août 2025 établissant la liste des points de passage frontaliers aériens français publiée au Journal officiel de la République française telle que dernièrement modifiée.

**1.3.2 *REGULATION ON SCHENGEN BORDER CROSSING BY PEOPLE AND GOODS***

*Only aerodromes listed as a border crossing- point (PPF) are authorized to receive extra-Schengen flights, under the conditions and flight schedules published by the aeronautical information publication (AIP), with regard to the movement of persons across borders (Schengen borders).*

All passengers traveling to or from the extra-Schengen area must be subject to systematic transboundary controls operated at these border crossing points. Controls vary according to passengers are nationals of Member States or third countries nationals. In France, these controls are carried out by two border guard services: the Air and Border Police (PAF) or the Customs Department.

Border crossing conditions for people and goods at aerodromes are covered by the ministerial order of 24 October 2017:

76 metropolitan permanent border crossing points and 2 seasonal ones are currently declared and published in the Official Journal of the European Union. These border crossing points are listed here below.

The updated list is set by decision of November 2nd, 2017 establishing the list of metropolitan permanent border crossing points as last amended and published at the Official Journal of the French Republic.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Liste des points de passage frontaliers (Frontières aériennes) :**

1. Ajaccio-Napoléon-Bonaparte
2. Albert-Bray
3. Angers-Marcé
4. Angoulême-Brie-Champniers
5. Annecy-Meythet
6. Auch-Gers
7. Auxerre-Branches
8. Avignon-Caumont
9. Bâle-Mulhouse
10. Bastia-Poretta
11. Beauvais-Tillé
12. Bergerac-Dordogne-Périgord
13. Béziers-Vias
14. Biarritz-Pays Basque
15. Bordeaux-Mérignac
16. Brest-Bretagne
17. Brive-Souillac
18. Caen-Carpiquet
19. Calais-Dunkerque
20. Calvi-Sainte-Catherine
21. Cannes-Mandelieu
22. Carcassonne-Salvaza
23. Châlons-Vatry
24. Chambéry-Aix-les-Bains
25. Châteauroux-Déols
26. Cherbourg-Maupertus
27. Clermont-Ferrand-Auvergne
28. Colmar-Houssen
29. Deauville-Normandie
30. Dijon-Longvic
31. Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo
32. Dôle-Tavaux
33. Épinal-Mirecourt
34. Figari-Sud Corse
35. Grenoble-Alpes-Isère
36. Hyères-le Palivestre
37. Istres-Le-Tubé (base n°125)
38. La Môle – Saint-Tropez (ouverture annuelle du 1er juillet au 15 octobre)
39. La Rochelle-Île de Ré
40. La Roche-sur-Yon
41. Laval-Entrammes
42. Le Havre-Octeville
43. Le Mans-Arnage
44. Le Touquet-Elizabeth II
45. Lille-Lesquin
46. Limoges-Bellegarde
47. Lorient-Lann-Bihoué
48. Lyon-Bron
49. Lyon-Saint-Exupéry
50. Marseille-Provence
51. Metz-Nancy-Lorraine
52. Monaco-Héliport
53. Montpellier-Méditerranée
54. Nantes-Atlantique
55. Nice-Côte d'Azur
56. Nîmes-Garons
57. Orléans-Bricy (base n°123)
58. Orléans-Saint-Denis-de-l'Hôtel
59. Paris-Charles de Gaulle
60. Paris-Issy-les-Moulineaux
61. Paris-le Bourget
62. Paris-Orly
63. Pau-Pyrénées
64. Perpignan-Rivesaltes
65. Poitiers-Biard
66. Quimper-Pluguffan (ouverture de début mai à début septembre)
67. Rennes Saint-Jacques
68. Rodez-Aveyron
69. Rouen-Vallée de Seine
70. Saint-Brieuc-Armor
71. Saint-Étienne Loire
72. Saint-Nazaire-Montoir
73. Strasbourg-Entzheim
74. Tarbes-Lourdes-Pyrénées
75. Toulouse-Blagnac
76. Toulouse-Francazal
77. Tours-Val de Loire
78. Troyes-Barberey
79. Valence-Chabeuil
80. Vélizy-Villacoublay (base n°107)

**List of border crossing points (air borders) :**

1. Ajaccio-Napoléon-Bonaparte
2. Albert-Bray
3. Angers-Marcé
4. Angoulême-Brie-Champniers
5. Annecy-Meythet
6. Auch-Gers
7. Auxerre-Branches
8. Avignon-Caumont
9. Bâle-Mulhouse
10. Bastia-Poretta
11. Beauvais-Tillé
12. Bergerac-Dordogne-Périgord
13. Béziers-Vias
14. Biarritz-Pays Basque
15. Bordeaux-Mérignac
16. Brest-Bretagne
17. Brive-Souillac
18. Caen-Carpiquet
19. Calais-Dunkerque
20. Calvi-Sainte-Catherine
21. Cannes-Mandelieu
22. Carcassonne-Salvaza
23. Châlons-Vatry
24. Chambéry-Aix-les-Bains
25. Châteauroux-Déols
26. Cherbourg-Maupertus
27. Clermont-Ferrand-Auvergne
28. Colmar-Houssen
29. Deauville-Normandie
30. Dijon-Longvic
31. Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo
32. Dôle-Tavaux
33. Épinal-Mirecourt
34. Figari-Sud Corse
35. Grenoble-Alpes-Isère
36. Hyères-le Palivestre
37. Istres-Le-Tubé (base n°125)
38. La Môle – Saint-Tropez (ouverture annuelle du 1er juillet au 15 octobre)
39. La Rochelle-Île de Ré
40. La Roche-sur-Yon
41. Laval-Entrammes
42. Le Havre-Octeville
43. Le Mans-Arnage
44. Le Touquet-Elizabeth II
45. Lille-Lesquin
46. Limoges-Bellegarde
47. Lorient-Lann-Bihoué
48. Lyon-Bron
49. Lyon-Saint-Exupéry
50. Marseille-Provence
51. Metz-Nancy-Lorraine
52. Monaco-Héliport
53. Montpellier-Méditerranée
54. Nantes-Atlantique
55. Nice-Côte d'Azur
56. Nîmes-Garons
57. Orléans-Bricy (base n°123)
58. Orléans-Saint-Denis-de-l'Hôtel
59. Paris-Charles de Gaulle
60. Paris-Issy-les-Moulineaux
61. Paris-le Bourget
62. Paris-Orly
63. Pau-Pyrénées
64. Perpignan-Rivesaltes
65. Poitiers-Biard
66. Quimper-Pluguffan (ouverture de début mai à début septembre)
67. Rennes Saint-Jacques
68. Rodez-Aveyron
69. Rouen-Vallée de Seine
70. Saint-Brieuc-Armor
71. Saint-Étienne Loire
72. Saint-Nazaire-Montoir
73. Strasbourg-Entzheim
74. Tarbes-Lourdes-Pyrénées
75. Toulouse-Blagnac
76. Toulouse-Francazal
77. Tours-Val de Loire
78. Troyes-Barberey
79. Valence-Chabeuil
80. Vélizy-Villacoublay (base n°107)


© Service de l'Information Aéronautique, France

Autres informations utiles :
- Etats appartenant à l'espace Schengen :
https://www.schengenvisainfo.com/fr/liste-des-pays-avec-visa-schengen/
- Etats membres de l'Union européenne :
https://www.touteleurope.eu/les-pays-de-l-union-europeenne.html
- Territoire douanier de l'Union :
https://ec.europa.eu/taxation_customs/frequently-asked-questions/customs-2_fr
- Territoire fiscal spécial :
https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/vat/eu-vat-rules-topic/territorial-status-eu-countries-certain-territories_fr

*Other useful information:*
*- Countries in Schengen area:*
*https://www.schengenvisainfo.com/schengen-visa-countries-list/*
*- Member states of the European Union: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_en*
*- Customs territory of the European Union :*
*https://ec.europa.eu/taxation_customs/frequently-asked-questions/customs-2_en*
*- Special territorial customs status:*
*https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/vat/eu-vat-rules-topic/territorial-status-eu-countries-certain-territories_en*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.4 ENTREE, TRANSIT ET SORTIE DES MARCHANDISES

*ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF CARGO*

## 1.4.1 REGLEMENT CONCERNANT L'IMPORTATION, LE TRANSIT ET L'EXPORTATION DES MARCHANDISES

### 1.4.1.1 IMPORTATIONS

**Certains produits peuvent être soumis à des restrictions spéciales d'importation.**

**A. Au titre des matériels de guerre, armes, munitions et matériels assimilés**

L'importation d'armes, munitions et leurs éléments est régie par les articles L. 2335-1 et suivants du code de la défense et R. 2335-1 et suivants du code de la défense. Au titre de l'article R. 2335-1, l'importation des armes, munitions et leurs éléments des catégories A, B, C et des 1° et a), b), c) du 2° de la catégorie D est soumise à Autorisation d'Importation de Matériels de Guerre (AIMG).

L'arrêté du 8 juillet 2015 relatif aux dérogations à l'obligation d'obtention d'une autorisation d'importation de matériels de guerre, armes, éléments d'arme, munitions ou éléments de munition prévoit des dérogations générales à la prohibition d'importation. Ces dérogations visent à dispenser d'AIMG l'importation des armes et matériels de guerre dans certaines conditions.

Pour plus d'information, consulter le site de la DGGDI à l'adresse suivante : http://www.douane.gouv.fr.

**B. Au titre des produits explosifs**

L'importation de produits explosifs civils et militaires et d'articles pyrotechniques est soumise à Autorisation d'Importation de Produits Explosifs (AIPE).

Pour plus d'information, consulter le site de la Direction générale des douanes et droits indirects (DGGDI) à l'adresse suivante : http://www.douane.gouv.fr.

**C. Au titre des produits susceptibles d'infliger la torture**

Le règlement (CE) n°1236/2005 modifié instaure une prohibition à l'importation pour certains biens utilisés à des fins de torture ou en vue d'infliger un traitement inhumain ou dégradant. Ces biens peuvent, sous couvert d'une autorisation, être importés à des fins exclusives de présentation dans le cadre d'une exposition publique à caractère culturel. Ces biens n'ayant aucune autre utilisation pratique que celle d'infliger la peine capitale ou la torture sont repris à l'annexe II du règlement.

### 1.4.1.2 EXPORTATIONS

**A. L'exportation des matériels de guerre**

L'exportation des armes et matériels repris à l'arrêté du 27 juin 2012 modifié relatif à la liste des matériels de guerre et matériels assimilés est soumise à Licence d'exportation de matériels de guerre (LEMG).

L'arrêté du 2 juin 2014 relatif aux dérogations à l'obligation d'obtention d'une licence d'exportation prévoit des dérogations générales à la prohibition d'exportation. Ces dérogations visent à dispenser de LEMG l'exportation des matériels de guerre dans certaines conditions.

Pour plus d'information, consulter le site de la DGGDI à l'adresse suivante : http://www.douane.gouv.fr.

**B. L'exportation d'armes à feu dites "civiles"**

Le règlement (UE) n° 258/2012 du 14 mars 2012, soumet l'exportation d'armes à feu dites « civiles » à licence d'exportation armes à feu. L'article 2 du décret n° 2014-62 du 28 janvier 2014 relatif aux exportations d'armes à feu, munitions et leurs éléments précise le type de matériels effectivement soumis à licence d'exportation d'armes à feu (LEAF).

L'article 3 du règlement pré-cité liste les exclusions du champ d'application du dispositif de LEAF.

L'article 9 du règlement pré-cité prévoit des dérogations générales à la prohibition d'exportation d'armes à feu civiles, de leurs munitions et leurs éléments. Ces dérogations visent à dispenser de LEAF l'exportation des armes à feu civiles dans certaines conditions.

**C. L'exportation des produits explosifs**

L'exportation des produits explosifs civils et militaires est soumise à Autorisation d'Exportation de Produits Explosifs (AEPE).

Pour plus d'information, consulter le site de la DGGDI à l'adresse suivante : http://www.douane.gouv.fr.

**D. L'exportation des biens à double usage**

Le règlement (CE) n° 428/2009 modifié définit la liste des biens considérés comme biens à double usage. L'exportation de ces biens est soumise à Licence d'exportation de biens à double usage (LBDU).

Pour plus d'information, consulter le site de la DGGDI à l'adresse suivante : http://www.douane.gouv.fr.

## 1.4.1 REGULATION REGARDING THE IMPORT, TRANSIT AND EXPORT OF GOODS

### 1.4.1.1 IMPORTS

**Some products can be subject to some special import restrictions.**

**A. Concerning war material, weapons, ammunition and assimilated items**

The import of weapons, ammunition and their constituents is governed by articles L. 2335-1 and subsequent articles, and articles R. 2335-1 and subsequent articles of the Defense Code. Concerning article R. 2335-1, the import of weapons, ammunition and their constituents, of categories A, B, C and the 1° and the a), b), c) of 2° of category D is subject to an Import Authorization for War Material.

The order of 8 July 2015 on the waivers to the obligation to obtain an import authorization for war material, weapons, parts of weapons, ammunition or parts of ammunition lays down general waivers to import prohibitions. These waivers aim to import weapons and war material without an import authorization for war material under specific conditions.

For more information, consult the DGGDI website at the following address: http://www.douane.gouv.fr.

**B. Regarding explosives**

The import of civil and military explosives and pyrotechnics is subject to an Import Authorization for Explosives.

For more information, consult the DGGDI website at the following address: http://www.douane.gouv.fr.

**C. Regarding objects which could be used to inflict torture**

The amended EC regulation no.1236/2005 prohibits the import of certain type of goods used to torture or to inflict inhuman or degrading treatment. These goods can, with the appropriate authorization, be imported solely for presentation purposes during public cultural exhibitions. These goods having no other purpose than inflicting capital punishment or torture are described in appendix II of the regulation.

### 1.4.1.2 EXPORTS

**A. Export of war material**

The export of weapons and material described in the amended order of 27 June 2012 on the list of war material and affiliated material is subject to a war material export license.

The order of 2 June 2014 on the waivers to the obligation to obtain an export license lays down general waivers to the export prohibition. These waivers aim to export war material without a war material export license under specific conditions.

For more information, consult the DGGDI website at the following address: http://www.douane.gouv.fr.

**B. Export of firearms for civil use**

EU regulation no.258/2012 of 14 March 2012 subjects the export of firearms destined for civil use to firearm export licenses. Article 2 of decree no.2014-62 of 28 January 2014 on the export of guns, ammunition and their constituents specifies the type of material effectively subject to a firearm export license.

Article 3 of the aforementioned regulation lists the exceptions to the field of application of this license.

Article 9 of the aforementioned regulation lays down general waivers to the export prohibition on civil firearms, their ammunition and their constituents. These waivers aim to export civil firearms without a firearm export license under specific conditions.

**C. Export of explosives**

The export of civil and military explosives and pyrotechnics is subject to an Export Authorization for Explosives.

For more information, consult the DGGDI website at the following address: http://www.douane.gouv.fr.

**D. Export of dual-purpose goods**

The amended EC regulation no.428/2009 defines the list of goods regarded as dual-purpose goods. The export of these goods is subject to an Export License for dual-purpose goods.

For more information, consult the DGGDI website at the following address: http://www.douane.gouv.fr.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**E. L'exportation de biens susceptibles d'infliger la torture**

Le règlement (CE) n°1236/2005 modifié instaure une prohibition à l'exportation pour certains biens utilisés à des fins de torture ou en vue d'infliger un traitement inhumain ou dégradant. Ces biens peuvent, sous couvert d'une autorisation, être exportés à des fins exclusives de présentation dans le cadre d'une exposition publique à caractère culturel. Ces biens n'ayant aucune autre utilisation pratique que celle d'infliger la peine capitale ou la torture sont repris à l'annexe II du règlement.

Par ailleurs, les biens susceptibles d'infliger la torture peuvent être exportés sous couvert d'une autorisation d'exportation. Ces biens sont repris à l'annexe III du règlement.

L'article 5 du règlement pré-cité prévoit des dérogations générales à la prohibition d'exportation des biens susceptibles d'être utilisés en vue d'infliger la torture.

Des procédures particulières existent pour les cas suivants :

- Importations et exportations d'or.

**1.4.1.3 TRANSIT**

Le transit est un régime douanier suspensif qui permet, sous certaines garanties, de transporter des marchandises sous sujétion douanière en suspension de tous droits, taxes et autres mesures économiques, fiscales ou douanières.

Des exclusions / restrictions au placement de marchandises sous le régime de transit sont définies par les législations communautaires et nationales. Certaines autorisations (notamment l'autorisation d'importation de matériel de guerre) ne sont toutefois jointes qu'au moment du dépôt de la déclaration d'importation.

Les procédures de transit communautaire / commun, prévues par le Code des douanes communautaire (CDC) s'appliquent selon les conditions fixées par la réglementation communautaire.

Les formalités en matière de transit diffèrent selon le statut douanier des marchandises, et le mode de transport utilisé.
Ainsi, l'article 95 du CDC prévoit la dispense de garantie pour les parcours aériens au sein du territoire douanier communautaire.

De plus, des simplifications peuvent être accordées à un opérateur en fonction du mode de transport utilisé (air, mer) ou dans le cadre de la procédure de droit commun (fiabilité et expérience de l'opérateur).

Enfin, les règles générales en matière de transit (notamment le dépôt d'une déclaration de transit informatisée par l'application douanière NSTI) s'appliquent au fret aérien transporté par la voie routière (vol camionné).

**Attention :**

A l'importation, à l'exportation ou au transit, certaines marchandises sont soumises à des restrictions particulières, voire à prohibition relative ou absolue.

**L'importation, la détention et l'exportation de certaines marchandises, telles que les contrefaçons, par exemple, sont prohibées à titre absolu.**

**Pour plus d'informations sur les formalités douanières :**

• visiter le site internet de la douane française (DGDDI) : recherches par mots-clés

**http://www.douane.gouv.fr**

• contacter Douane Infos Services :
Téléphone : **0811 20 44 44** (coût d'un appel local depuis un poste fixe).
Hors métropole ou depuis l'étranger : **+33 1 72 40 78 50** ( coût de l'appel variable selon l'opérateur).

courriel : ids@douane.finances.gouv.fr

• contacter les Pôles d'action économiques de la DGDDI (cellules conseils aux entreprises)

adresses :
**http://www.douane.gouv.fr/articles/a11053-les-cellules-conseil-aux-entreprises**

**1.4.2 AEROPORTS INTERNATIONAUX DE L'UNION (AIU)**

En vertu des bases réglementaires en vigueur (1) , un « Aéroport International de l'Union » (AIU) est un aéroport situé sur le territoire douanier de l'Union (TDU) et habilité par les autorités douanières au trafic aérien avec des territoires situés en dehors du TDU. Tout aéroport qualifié d'AIU est habilité à recevoir des aéronefs transportant des marchandises d'un pays tiers à l'Union Européenne.

Seuls les aéroports figurant dans la liste des AIU publiée sur le site de la Commission européenne (https://taxation-customs.ec.europa.eu/business/customs-controls/travelling-air_fr) sont autorisés à recevoir des vols en transit, des vols entrant ou sortant du TDU, sous réserve de l'accomplissement des formalités douanières et fiscales requises pour les marchandises transportées.

**E. Export of objects which could be used to inflict torture.**

The amended EC regulation no.1236/2005 prohibits the export of certain types of goods used to torture or to inflict inhuman or degrading treatment. These goods can, with the appropriate authorization, be exported solely for presentation purposes during public cultural exhibitions. These goods having no other purpose than inflicting capital punishment or torture are described in appendix II of the regulation.

Furthermore, objects which could be used to inflict torture can be exported with an export authorization. These objects are listed in appendix III of the regulation.

Article 5 of the aforementioned regulation lays down general waivers to the export prohibition on objects that may be used to inflict torture.

There are special procedures for the following cases:

- Imports and exports of gold.

**1.4.1.3 TRANSIT**

Transit is a suspensive customs regime allowing, subject to certain guarantees, the transport of goods subject to customs requirements in suspension of all duties, taxes and other financial, tax or customs measures.

Exclusions / restrictions on the placement of goods under transit regime are defined by community and national legislation. Some authorisations (in particular authorisation for the import of war equipment), however, are only attached when lodging the import declaration.

The community / common transit procedures, provided for by the Community Customs Code (CC) apply according to the conditions laid down by community regulations.

Transit formalities vary depending on the customs status of the goods and the mode of transport used.
Article 95 of the CC provides for a guarantee waiver for flights within the community customs territory.

In addition, simplifications may be granted to an operator depending on the mode of transport used (air, sea) or in the framework of the common law procedure (reliability and experience of the operator).

Lastly the general rules concerning transit (in particular lodging an electronic transit declaration using the customs application NSTI) apply to air freight carried by road (trucking).

**Caution:**

During import, export or transit, some goods are subject to special restrictions, even relative or absolute prohibition.

**Import, possession and export of some goods such as counterfeits are absolutely prohibited.**

**For further information on customs formalities:**

• visit the French customs web site (DGDDI): search by key words

**http://www.douane.gouv.fr**

• contact Douane Infos Services:
Tel.: **0811 20 44 44** (cost of a local call from a fixed phone).
Calls from outside mainland France or abroad: **+33 1 72 40 78 50** (variable cost depending on the operator).

E-mail: ids@douane.finances.gouv.fr

• contact the DGDDI Economic Action Centres (Business Advisory Units)

addresses: **http://www.douane.gouv.fr/articles/a11053-les-cellules-conseil-aux-entreprises**

**1.4.2 INTERNATIONAL UNION AIRPORT (IUA)**

According to the current regulations (1) , an "International Union Airport" (IUA) means any airport located on Union territory which, having been so authorised by the customs authority, is approved for air traffic with territories outside of the customs territory of the Union. Any IUA qualified airport is authorised to receive ACFT carrying goods from third countries to the Union.

Only airports appearing in the list of IUA published on the website of European Commission (https://taxation-customs.ec.europa.eu/business/customs-controls/travelling-air_en) are authorized to receive transit flights, flights entering or leaving the customs territory of the EU, subject to the completion of the customs and tax formalities required for the goods transported.


© Service de l'Information Aéronautique, France

La qualification AIU est obligatoire pour le trafic de l'ensemble des marchandises tierces, pourvues d'un caractère commercial ou non, incluant le fret cargo, le fret express ainsi que les bagages à main accompagnés ou de soute, soumises à formalités douanières et fiscales.

La mise à jour de la liste des AIU est établie par la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects (DGDDI) en fonction des évolutions du trafic international. Tout aéroport civil ou militaire souhaitant développer sur sa plateforme un trafic de marchandises avec des pays tiers, que ce trafic soit régulier ou temporaire, qu'il s'agisse d'un trafic de fret (fret cargo, fret express) ou de personnes (bagages à main accompagnés ou de soute), doit prendre contact avec les services locaux des douanes afin de solliciter la qualification d'Aéroport International de l'Union (AIU) et de définir les modalités d'information du service concernant l'arrivée des vols.

The IUA qualification is mandatory for the traffic of all goods from third countries to the Union, whether they are commercial or not, including cargo freight, express freight as well as accompanied hand luggage or hold luggage subject to customs formalities and tax.

The list of IUAs is updated by the General Directorate of Customs according to the evolution of international traffic. Any civil or military airport wishing to develop goods traffic with third countries on its platform must contact local customs services in order to apply for International Union Airport (IUA) status and to define the terms and conditions for informing the service about the arrival of flights. This request is mandatory, whether the airport's traffic is regular or temporary, whether it is freight traffic (cargo freight, express freight) or people traffic (accompanied hand luggage or hold luggage).

| **Provenance des vols**<br>*Origin of the flights* | **Réglementation relative aux personnes (PPF : Point de Passage Frontalier)**<br>*People regulations (BCP : Border Crossing Point)* | **Réglementation relative aux marchandises (AIU : Aéroport International de l'Union)**<br>*Merchandises regulations (IUA : International Union Airport)* |
|---|---|---|
| **Vols en provenance de pays tiers au Territoire Douanier de l'Union (TDU) mais internes à l'espace Schengen** (Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse)<br>***Flights from third countries to the customs territory of the EU but internal to the Schengen area*** *(Iceland, Liechtenstein, Norway, Switzerland)* | **L'aéroport n'a pas l'obligation d'être PPF** car les vols sont intra-Schengen<br>***The airport is not required to be BCP*** *because flights are intra-Schengen* | **La qualification d'AIU est obligatoire afin de permettre l'entrée sur le TDU des marchandises tierces**<br>***IUA qualification is mandatory in order to allow third-party goods to enter the customs territory of the EU*** |
| **Vols en provenance de pays tiers au TDU et extérieurs à l'espace Schengen**<br>***Flights from countries outside the customs territory of the EU and outside the Schengen area*** | **Qualification PPF obligatoire** afin de permettre l'entrée des personnes dans l'espace Schengen<br>***BCP qualification is mandatory*** *in order to allow people to enter the Schengen area* | **La qualification d'AIU est obligatoire afin de permettre l'entrée sur le TDU des marchandises tierces**<br>***IUA qualification is mandatory in order to allow third-party goods to enter the customs territory of the EU*** |
| **Vols internes au TDU mais extérieurs à l'espace Schengen** (Bulgarie, Chypre, Croatie, Irlande, Roumanie)<br>***Flights within the customs territory of the EU but outside the Schengen area*** *(Bulgaria, Cyprus, Croatia, Ireland, Romania)* | **Qualification PPF obligatoire** afin de permettre l'entrée des personnes dans l'espace Schengen<br>***BCP qualification is mandatory*** *in order to allow people to enter the Schengen area* | **La qualification d'AIU n'est pas obligatoire car le vol est interne au TDU**<br>Cependant, en vertu de l'article 18 de l'arrêté du 24 octobre 2017, la qualification d'AIU permet au pilote et aux membres d'équipage d'un aéronef en provenance d'un pays membre du TDU mais extérieur à l'espace Schengen de bénéficier d'une dérogation aux contrôles aux frontières extérieures (donc d'atterrir sur un AIU n'ayant pas la qualité de PPF)<br>***IUA qualification is not mandatory because the flight is internal to the customs territory of the EU***<br>*However, under Article 18 of the Order of 24 October 2017, the AIU qualification allows the pilot and crew members of an ACFT coming from an EU Member State but located outside the Schengen airspace to benefit from a derogation from external border controls (thus to land on an AIU which does not have the PPF status)* |

(1) Voir l'article 45 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n°952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union ; voir également l'arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes.

(1) See Articles 1, 37 to 45 of commision implementing regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015 laying down detailed rules for implementing certain provisions of Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council laying down the Union Customs Code ; see also Order of 24 October 2017 on the crossing of borders by persons and goods on aerodromes.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.5 INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS

*AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS*

## 1.5.1 EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION, DE SURVEILLANCE ET D'ANTICOLLISION

### PRÉAMBULE

À la date de publication de l'arrêté du 5 juillet 2024 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs, les règlements européens applicables en matière d'obligations d'emport d'équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision pour les besoins de l'utilisation de l'espace aérien sont les suivants :

- règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 modifié établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol ;

- règlement d'exécution (UE) 2023/1770 de la Commission du 12 septembre 2023 établissant des dispositions relatives aux équipements d'aéronef nécessaires pour l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen, ainsi que des règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen.

Les obligations additionnelles d'emport des équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs sont fixées par l'annexe à l'arrêté du 5 juillet 2024 mentionné ci-dessus dont la présente section GEN 1.5.1 constitue une synthèse.

Lorsque l'emport d'un équipement embarqué de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage est imposé pour évoluer dans une portion d'espace aérien, il est entendu que ledit équipement est :

- utilisé s'il se trouve en état de marche ; et

- conforme aux normes en vigueur de l'Annexe 10 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi qu'aux spécifications de certification européennes qui lui sont applicables.

Enfin, des équipements additionnels peuvent être requis au titre de la règlementation relative aux opérations aériennes lorsque les activités envisagées y sont assujetties :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;

- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

### 1 ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION

#### 1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments, désignées ci-après par : « IFR »

##### 1.1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans les régions d'information de vol (FIR) de la France métropolitaine (LFFF, LFMM, LFEE, LFRR et LFBB), ci-après désignées par : « l'espace aérien de la métropole »

Le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 susmentionné fixe les obligations d'emport d'équipements de communication à très hautes fréquences (VHF) des aéronefs.
Pour tout aéronef à l'exception des aéronefs d'État, lorsque l'emport d'un équipement de communication VHF est obligatoire, cet équipement dispose de la capacité à utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.
Les équipements de communication VHF qui ne disposent que de la capacité à utiliser des espacements entre canaux de 25 kHz sont utilisés exclusivement pour établir des communications dans des assignations de fréquence qui demeurent dans cet espacement.

##### 1.1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans l'espace aérien situés au-dessus du territoire français en outre-mer ainsi que dans les FIR de Guyane (SOOO), de Tahiti (NTTT) et dans le secteur Nouvelle-Calédonie de la FIR de Nandi (NFFF), ci-après désignés par : « l'espace aérien outre-mer »

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant d'assurer une liaison bilatérale permanente avec les organismes de la circulation aérienne désignés, capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R).

## 1.5.1 COMMUNICATION, NAVIGATION, SURVEILLANCE, AND ANTI-COLLISION EQUIPMENT

### FOREWORD

On the publication date of the French national order "arrêté du 5 juillet 2024 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs" (https://www.legifrance.gouv.fr/), the applicable European regulations regarding the obligation to carry communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment as airpace usage requirements are:

- Commission Regulation (EU) No 1332/2011 of 16 December 2011 laying down common airspace usage requirements and operating procedures for airborne collision avoidance;

- Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1770 of 12 September 2023 laying down provisions on aircraft equipment required for the use of the Single European Sky airspace and operating rules related to the use of the Single European Sky airspace.

The additional requirements for carrying communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment installed on board aircraft are set out in the appendix to the above-mentioned order of July 5, 2024, which is summarized in this section GEN 1.5.1.

When the carriage of on-board communication, navigation, surveillance, and anti-collision equipment is required in a portion of airspace, it is understood that such equipment is:

- Used, if in working order; and

- Compliant with the applicable standards of Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation and the applicable European certification specifications.

Finally, additional equipment may be required by aviation regulation relating to air operations when the planned activities are subject to such regulations:

- Commission Implementing Regulation (EU) No 925/2012 of 8 October 2012 entering a name in the register of protected designations of origin and protected geographical indications;

- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ».

### 1 COMMUNICATION EQUIPEMENT

#### 1.1. Carriage requirements for aircraft operating under instrument flight rules, hereafter referred to as: "IFR"

##### 1.1.1. Carriage requirements for IFR aircraft operating in the flight information regions (FIR) of metropolitan France (LFFF, LFMM, LFEE, LFRR, and LFBB), hereinafter referred to as: "metropolitan airspace."

The aforementioned Implementing Regulation (EU) 2023/1770 sets out the requirements for aircraft to carry very high frequency (VHF) communication equipment.
For all aircraft except state aircraft, where the carriage of VHF communication equipment is mandatory, such equipment shall have the capability to use a channel spacing of 8.33 kHz.
VHF communication equipment that is only capable of using 25 kHz channel spacing shall be used exclusively to establish communications in frequency assignments that remain within this type of spacing.

##### 1.1.2. Carriage requirements for IFR aircraft operating in airspace above French overseas territory and in the FIR of French Guiana (SOOO), Tahiti (NTTT) and the New Caledonia sector of the Nandi FIR (NFFF), hereinafter referred to as: "overseas airspace."

All aircraft shall be equipped with communication equipment capable of ensuring permanent two-way communication with designated air traffic control units, capable of using all radio frequencies, spaced at 25 kHz, in the aeronautical mobile service (R) frequency band.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue, désignées ci-après par « VFR »**

**1.2.1. Dispositions générales applicables dans « l'espace aérien de la métropole » et dans « l'espace aérien outre-mer »**

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant d'assurer une liaison bilatérale permanente avec les organismes de la circulation aérienne désignés lorsqu'il :

- bénéficie du service du contrôle de la circulation aérienne ;
- évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- effectue un vol de nuit.

**1.2.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR dans « l'espace aérien de la métropole »**

En sus des obligations mentionnées au 1.2.1, le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 fixe les obligations d'emport d'équipements de communication VHF des aéronefs.

Pour tout aéronef à l'exception des aéronefs d'État, lorsque l'emport d'un équipement de communication VHF est obligatoire, cet équipement dispose de la capacité à utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz.

Les équipements de communication VHF qui ne disposent que de la capacité à utiliser des espacements entre canaux de 25 kHz sont utilisés exclusivement pour établir des communications dans des assignations de fréquence qui demeurent dans cet espacement.

**1.2.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR dans « l'espace aérien outre-mer »**

Lorsqu'il est obligatoire en application du paragraphe 1.2.1, tout équipement de communication VHF installé à bord d'un aéronef est capable d'utiliser toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R

**1.3 Aéronefs d'État évoluant en IFR ou en VFR en métropole**

Les aéronefs d'Etat capables de communiquer sur des fréquences UHF qui ne sont pas équipés d'une radio 8,33 KHz doivent l'indiquer dans leur plan de vol. Ils se conforment alors aux procédures décrites ci-dessous à moins qu'ils n'aient établi des procédures particulières avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou qu'ils n'aient obtenu des autorisations spécifiques de la part des organismes ATS concernés.

A cet effet, les fréquences suivantes sont mises à leur disposition et ces aéronefs planifient leurs vols uniquement dans les zones couvertes par ces fréquences :

- en UIR, les fréquences UAC UHF figurant en GEN 3.4 ;
- en FIR, lorsqu'ils sont en contact avec les CRNA, les fréquences ACC UHF figurant en GEN 3.4 ;
- en FIR, lorsqu'ils sont en contact avec les organismes d'APP / SIV, les fréquences 25 KHz pertinentes figurant en ENR 2.2, ou en en AD 2.18.

Les aéronefs d'État en provenance ou à destination d'un aérodrome se conforment par ailleurs aux procédures décrites en AD 2.18 ou en AD 2.23.

## 2. ÉQUIPEMENTS DE NAVIGATION

**2.1. Équipements à bord des aéronefs**

Les équipements de navigation de surface embarqués sont conformes aux spécifications de navigation requises en fonction des procédures empruntées et des espaces aériens traversés, telles que définies par la version en vigueur du document 9613 de l'Organisation de l'aviation civile internationale – Manuel de la navigation fondée sur les performances.

**2.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR**

**2.2.1. Disposition générale**

Pour évoluer en espace aérien supérieur et dans certaines portions désignées de l'espace aérien inférieur et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, tout aéronef est équipé d'un dispositif de mesure de distance ultra haute fréquence (DME) ou de tout autre équipement disposant d'une précision longitudinale au moins équivalente.

**2.2.2. Navigation en route**

a) Équipement pour suivre des routes conventionnelles

Afin d'assurer une précision latérale suffisante, tout aéronef est équipé d'un système de navigation capable d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques au sol balisant la route qu'il prévoit de suivre, ou d'un système de navigation équivalent, lui permettant, pendant plus de 95 % du temps, de suivre cette route sans s'en écarter au-delà d'une distance D.

**1.2. Carriage requirements for aircraft operating under visual flight rules, hereinafter referred to as "VFR"**

**1.2.1. General provisions applicable in "metropolitan airspace" and "overseas airspace"**

All aircraft shall be equipped with communication equipment capable of maintaining continuous two-way communication with designated air traffic control units when they:

- are provided with air traffic control services;
- are operating in portions of airspace or on routes made known to users through aeronautical information;
- use certain aerodromes brought to the attention of users through aeronautical information;
- lose sight of land or water;
- fly at night.

**1.2.2. Carriage requirements for aircraft flying under VFR in "metropolitan airspace"**

In addition to the obligations mentioned in 1.2.1, Implementing Regulation (EU) 2023/1770 sets out the obligations for aircraft to carry VHF communication equipment.

For all aircraft except state aircraft, where the carriage of VHF communication equipment is mandatory, such equipment shall have the capability to use 8.33 kHz channel spacing.

VHF communication equipment that is only capable of using 25 kHz channel spacing shall be used exclusively for communications in frequency assignments that remain within this spacing.

**1.2.3. Carriage requirements for aircraft flying under VFR in "overseas airspace"**

Where required under paragraph 1.2.1, any VHF communication equipment installed on board an aircraft shall be capable of using all radio frequencies, spaced at 25 kHz intervals, in the aeronautical mobile service (R) frequency band.

**1.3 State aircraft operating under IFR or VFR in metropolitan France**

State aircraft capable of communicating on UHF frequencies, and that are not equipped with an 8.33 KHz radio must indicate this in their flight plan. They shall then comply with the procedures described herebelow unless they have established specific procedures with the competent air traffic services authority or have obtained specific authorizations from the relevant ATS organizations.

To this end, the following frequencies are made available to them, and these aircraft shall plan their flights only in areas covered by these frequencies:

- in the UIR, the UAC UHF frequencies listed in GEN 3.4;
- in the FIR, when in contact with CRNAs, the ACC UHF frequencies listed in GEN 3.4;
- in the FIR, when in contact with APP/SIV units, the relevant 25 KHz frequencies listed in ENR 2.2, or in AD 2.18.

State aircraft arriving at or departing from an aerodrome shall also comply with the procedures described in AD 2.18 or AD 2.23.

## 2. NAVIGATION EQUIPMENT

**2.1. Onboard equipements**

Onboard area navigation equipment complies with the navigation specifications required for the procedures to be used and the airspace to be flow in, as defined by the current version of International Civil Aviation Organization document 9613 – Performance-Based Navigation Manual.

**2.2. Carriage requirements for IFR aircraft**

**2.2.1. General provision**

To fly in upper airspace and in certain designated portions of lower airspace, as communicated to users via aeronautical information, all aircraft must be equipped with a very high frequency distance measuring equipment (DME) or any other equipment with at least equivalent longitudinal accuracy.

**2.2.2. En-route navigation**

a) Equipment for conventional ATS routes

In order to ensure sufficient lateral accuracy, all aircraft are equipped with a navigation system capable of using information provided by ground-based radio aids marking the route it plans to follow, or an equivalent navigation system, enabling it to follow this route without deviating beyond a distance D more than 95% of the time.


© Service de l'Information Aéronautique, France

La distance D vaut :

- 5 milles marins (NM), pour les routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol distantes de moins de 100 NM ;

- 5 % de la longueur de la route, pour les routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol distantes de 100 NM ou plus.

b) Equipement de navigation de surface pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »

Tout aéronef évoluant au-dessus du niveau de vol 115 est équipé d'un équipement de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV 5.

Tout aéronef est équipé d'un équipement de navigation de surface conforme aux spécifications de navigation des routes déterminées destinées à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne (ci-après désignées par les termes : « routes ATS ») empruntées indiquées à l'information aéronautique pour chacune d'elles.

c) Équipement pour suivre des routes de navigation de surface pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien outre-mer »

Tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface permettant de suivre des routes ATS avec la qualité de navigation requise indiquée à l'information aéronautique.

d) Exemptions

Les aéronefs d'État sont exemptés des obligations mentionnées aux paragraphes b) et c). Ils se conforment alors aux procédures particulières établies, le cas échéant par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

**2.2.3. Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments**

a) Navigation conventionnelle

Tout aéronef est équipé des équipements de bord lui permettant d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques ou satellitaires sur lesquelles est établie la procédure suivie (départ normalisé aux instruments (SID), arrivée normalisée aux instruments (STAR), attente, approche aux instruments).

b) Navigation de surface

Pour suivre une procédure de navigation de surface, tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation requise telle que définie par le document 9613 de l'Organisation de l'aviation civile internationale – Manuel de la navigation fondée sur les performances.

**2.2.4. Minimum de séparation verticale réduit (RVSM)**

a) Obligations pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »

Tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410 inclusivement, à l'exception des zones de transition RVSM ou de portions d'espace portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, est homologué RVSM.

b) Obligations pour les aéronefs évoluant en Polynésie française

Tout aéronef évoluant dans la région d'information de vol de Tahiti (NTTT) entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, est homologué RVSM.

Des dérogations à cette obligation peuvent être accordées à un exploitant d'aéronef par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sur demande motivée de l'intéressé. Une séparation verticale de 600 mètres (2 000 pieds) est alors appliquée entre cet aéronef et les autres.

Les modalités concernant les demandes de dérogation sont précisées dans la section ENR 1.8 de l'AIP PAC-P.

c) Obligations pour les aéronefs évoluant en Guyane

Tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, dans la région d'information de vol de Cayenne-Rochambeau (SOOO), est homologué RVSM.

Des dérogations à cette obligation peuvent être accordées à un exploitant d'aéronef par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne sur demande motivée de l'intéressé. Une séparation verticale de 600 mètres (2 000 pieds) est alors appliquée entre cet aéronef et les autres.

Les modalités concernant les demandes de dérogation sont précisées dans la section ENR 1.8 de l'AIP CAR-SAM-NAM.

d) Obligations pour les aéronefs évoluant en Guadeloupe, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles de Wallis et Futuna

Sans objet.

e) Exemptions

The distance D is equal to:

- 5 nautical miles (NM) for routes or route segments marked by two ground-based radio aids less than 100 NM apart;

- 5% of the route length for routes or route segments marked by two ground-based radio aids 100 NM or more apart.

b) Area navigation equipment for aircraft operating in "metropolitan airspace"

All aircraft operating above flight level 115 shall be equipped with navigation equipment that complies with RNAV 5 navigation specification.

All aircraft shall be equipped with area navigation equipment that complies with the navigation specifications for specific routes designed to channel traffic in order to provide air traffic services (hereinafter referred to as "ATS routes") as indicated in the aeronautical information for each route.

c) Equipment for area navigation routes for aircraft operating in "overseas airspace"

All aircraft are equipped with an area navigation system that allows them to follow ATS routes with the required navigation quality specified in aeronautical information.

d) Exemptions

State aircraft are exempted from the obligations referred to in paragraphs (b) and (c). They shall then comply with the specific procedures established, where applicable, by the competent air traffic services authority.

**2.2.3. Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments**

a) Conventional navigation

All aircraft are equipped with onboard equipment enabling them to use information provided by radio or satellite aids on which the procedure to be flown is based (standard instrument departure (SID), standard instrument arrival (STAR), holding pattern, instrument approach).

b) Area navigation

In order to fly an area navigation procedure, all aircraft are equipped with an area navigation system that complies with the required navigation specification as defined by International Civil Aviation Organization document 9613 – Performance-Based Navigation Manual.

**2.2.4. Reduced vertical separation minima (RVSM)**

a) Requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace"

All aircraft operating in the airspace between flight levels 290 and 410 inclusive, except for RVSM transition areas or portions of airspace brought to the attention of users through aeronautical information, are RVSM approved.

b) Requirements for aircraft operating in French Polynesia

All aircraft operating in the Tahiti Flight Information Region (NTTT) between flight levels 290 and 410, inclusive, are RVSM-compliant.

Exemptions to this requirement may be granted to an aircraft operator by the competent air traffic services authority upon reasoned request by the interested party. A vertical separation of 600 meters (2,000 feet) is then applied between this aircraft and others.

The procedures for requesting exemptions are specified in section ENR 1.8 of the AIP PAC-P.

c) Requirements for aircraft operating in French Guiana

All aircraft operating in the airspace between flight levels 290 and 410, inclusive, in the Cayenne-Rochambeau Flight Information Region (SOOO) are RVSM-compliant.

Exemptions to this requirement may be granted to an aircraft operator by the competent air traffic services authority upon reasoned request from the interested party. A vertical separation of 600 meters (2,000 feet) is then applied between this aircraft and others.

The procedures for requesting exemptions are specified in section ENR 1.8 of the AIP CAR-SAM-NAM.

d) Requirements for aircraft operating in Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre and Miquelon, New Caledonia, and the Wallis and Futuna Islands

Not applicable.

e) Exemptions

Les aéronefs d'État sont exemptés de l'application des dispositions du paragraphe 2.2.4 et appliquent, s'ils ne respectent pas ces dispositions, les procédures particulières établies, le cas échéant par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

State aircraft are exempted from the provisions of paragraph 2.2.4 and, if they do not comply with these provisions, shall apply the specific procedures established, where applicable, by the competent air traffic services authority.

**2.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » et dans « l'espace aérien outre-mer »**

**2.3. Carriage requirements for aircraft operating under VFR in "metropolitan airspace" and "overseas airspace"**

Tout aéronef est équipé des moyens de navigation adaptés à la route empruntée :

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol sur certains itinéraires ou dans certaines portions d'espace aérien portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit quittant les abords de l'aérodrome au sens des dispositions SERA.5005 c) 1) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, et FRA.5005 c) de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 923/2012.

All aircraft are equipped with navigation equipment appropriate for the route being flown:

- when they lose sight of land or water;
- when flying on certain routes or in certain portions of airspace brought to the attention of airspace through aeronautical information;
- when flying at night and leaving the vicinity of the aerodrome as defined in SERA.5005 c) 1) of Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 laying down common rules of the air and operational provisions relating to air navigation services and procedures, and FRA.5005 c) of French order of December 11th, 2014 relating to the implementation of Regulation (EU) No. 923/2012 (arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 923/2012.).

**3. <u>ÉQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE</u>**

**3. <u>SURVEILLANCE EQUIPMENT</u>**

**3.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR**

**3.1. Carriage requirements for aircraft flying under IFR**

**3.1.1. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »**

**3.1.1. Carriage requirements for IFR aircraft operating in "metropolitan airspace"**

Le règlement d'exécution (UE) 2023/1770 mentionné ci-dessus établit les obligations d'emport d'équipements de surveillance.

Les aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui ainsi que les aéronefs appartenant aux États étrangers ne sont pas soumis aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2023/1770 mentionné ci-dessus. Ces aéronefs sont équipés d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S.

The above-mentioned Implementing Regulation (EU) 2023/1770 establishes the obligations for carrying surveillance equipment.

Aircraft owned, leased, or chartered by the State, as well as aircraft owned by foreign States, are not subject to the provisions of Implementing Regulation (EU) 2023/1770. These aircraft are equipped with a Mode A+C transponder with altimeter or a Mode S transponder.

**3.1.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Polynésie française**

**3.1.2. Carriage requirements for IFR aircraft operating in French Polynesia**

Tout aéronef évoluant dans la région d'information de vol Tahiti (NTTT) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

All aircraft operating in the Tahiti Flight Information Region (NTTT) are equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

**3.1.3. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Nouvelle-Calédonie**

**3.1.3. Carriage requirements for IFR aircraft operating in New Caledonia**

Tout aéronef évoluant dans les espaces aériens de classe A, C, D ou E du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

All aircraft operating in Class A, C, D, or E airspace in the New Caledonia sector of the Nandi Flight Information Region (NFFF) must be equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

**3.1.4. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin**

**3.1.4. Carriage requirements for IFR aircraft operating in Guadeloupe, French Guiana, Martinique, Saint Barthélemy, and Saint Martin**

A l'intérieur de la région d'information de vol de Cayenne (SOOO) et dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire, y compris la mer territoriale, de la Guadeloupe, de la Martinique, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou un transpondeur mode S de niveau 2 au moins avec alticodeur.

Within the Cayenne Flight Information Region (SOOO) and in the airspace above the territory, including the territorial waters, of Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélemy, and Saint Martin, all aircraft must be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S transponder of at least Level 2 with altimeter.

**3.1.5. Obligations d'emport pour les aéronefs en IFR évoluant à La Réunion, à Mayotte et dans les îles de Wallis et Futuna**

**3.1.5. Carriage requirements for IFR aircraft operating in La Réunion, Mayotte, and the Wallis and Futuna Islands**

Tout aéronef évoluant dans l'espace aérien situé au-dessus de ces territoires, y compris la mer territoriale, est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

All aircraft operating in the airspace above these territories, including territorial waters, must be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter.

**3.1.6. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Pierre-et-Miquelon**

**3.1.6. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Pierre and Miquelon**

Sans objet.

Not applicable.

**3.1.7. Exemptions**

**3.1.7. Exemptions**

Les obligations d'emport exigées aux paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui ;
- aux aéronefs appartenant aux États étrangers ;
- aux aéronefs qui effectuent des évacuations sanitaires.

Les obligations d'emport exigées aux paragraphes 3.1.3 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs qui effectuent des missions de lutte contre les incendies, de recherche et de sauvetage, d'évacuation de personnes en détresse ou de transport d'équipes de secours et de matériels spécialisés ;
- aux aéronefs de collection (aéronefs à caractère historique ou présentant un intérêt historique manifeste) ;

Carriage requirements specified in paragraphs 3.1.2 and 3.1.3 do not apply to:

- aircraft owned, leased, or chartered by the French State;
- aircraft owned by foreign States;
- aircraft performing medical evacuations.

Carriage requirements specified in paragraphs 3.1.3 do not apply to:

- aircraft performing firefighting, search and rescue, evacuation of persons in distress, or transport of rescue teams and specialized equipment;
- to collection aircraft (aircraft of historical character or of obvious historical interest);


© Service de l'Information Aéronautique, France

- aux aéronefs orphelins (aéronefs classés dans la catégorie des aéronefs à certificat de navigabilité restreint).

**3.1.8. Dérogations**

Des dérogations aux dispositions des paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur du service d'État de l'aviation civile en Polynésie française ou par le directeur de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie après accord des organismes de la circulation aérienne concernés.

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie, les demandes doivent être adressées avec un préavis de 5 jours ouvrés minimum avant le vol à l'adresse suivante :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

Le message électronique doit contenir les informations suivantes :

- l'objet du vol,
- la date ainsi que l'heure prévue du vol,
- le cheminement et les altitudes prévus,
- les raisons de la non-conformité de l'aéronef,
- et, le cas échéant, le plan d'action envisagé pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté.

**3.2. Obligations d'emport pour les aéronefs en VFR**

**3.2.1. Obligations pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole »**

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S de niveau 2 au moins avec alticodeur :

- en espace aérien de classe A, B, C ou D ;
- pour suivre certains itinéraires ou pour pénétrer dans certains espaces aériens portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- pour effectuer un vol de nuit quittant les abords de l'aérodrome au sens des dispositions SERA.5005 c) 1) du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 mentionné ci-dessus et FRA.5005 c) de l'arrêté du 11 décembre 2014 mentionné ci-dessus.

**3.2.2. Obligations pour les aéronefs évoluant en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique**

Tout aéronef évoluant à l'intérieur des zones de contrôle et des régions de contrôle terminales de Fort-de-France et Pointe-à-Pitre et à l'intérieur de la région d'information de vol de Cayenne-Rochambeau (SOOO) est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur, sauf sur les itinéraires ou portions d'espace aérien publiés par la voie de l'information aéronautique.

**3.2.3. Obligations pour les aéronefs évoluant en Polynésie française**

Tout aéronef évoluant à l'intérieur de la région d'information de vol de Tahiti (NTTT) est équipé des équipements permettant d'assurer une fonction de surveillance dépendante automatique en mode diffusion – émission (ADS-B out).

**3.2.4. Obligations pour les aéronefs évoluant en Nouvelle-Calédonie**

Tout aéronef évoluant dans les espaces aériens de classe A, C, D ou E du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) est équipé d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur, sauf sur les itinéraires ou portions d'espace aérien publiés par la voie de l'information aéronautique.

**3.2.5. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les iles de Wallis et Futuna**

Sans objet.

- to orphan aircraft (aircraft classified in the category of aircraft with restricted airworthiness certificates).

**3.1.8. Derogations**

Derogations from the provisions of paragraphs 3.1.2 and 3.1.3 may be granted to aircraft operators by the Director of the Civil Aviation State Service in French Polynesia or by the Director of Civil Aviation in New Caledonia, subject to the agreement of the relevant air traffic services authorities.

For French Polynesia, requests should be addressed to:

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

For New Caledonia, requests must be sent at least five working days before the flight to the following address:

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

The request shall contain the following information:

- the purpose of the flight,
- the date and scheduled time of the flight,
- the planned route and altitudes,
- the reasons for the aircraft non-compliance,
- and, where applicable, the action plan envisaged to comply with the provisions of the order.

**3.2. Carriage requirements for aircraft operating under VFR**

**3.2.1. Requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace"**

All aircraft are equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S transponder of at least Level 2 with altimeter:

- in class A, B, C, or D airspace;
- to follow certain routes or to enter certain airspaces brought to the attention of users through aeronautical information;
- to perform a night flight departing from the vicinity of the aerodrome as determined by the provisions of SERA.5005 c) 1) of the above-mentioned Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 and FRA.5005 c) of the above-mentioned French order of December 11, 2014.

**3.2.2. Requirements for aircraft operating in Guadeloupe, French Guiana, and Martinique**

All aircraft operating within the control areas and terminal control regions of Fort-de-France and Pointe-à-Pitre and within the Cayenne-Rochambeau flight information region (SOOO) shall be equipped with a Mode A + C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter, except on routes or portions of airspace published by aeronautical information.

**3.2.3. Requirements for aircraft operating in French Polynesia**

All aircraft operating within the Tahiti Flight Information Region (NTTT) are equipped with devices that enable automatic dependent surveillance in broadcast mode (ADS-B out).

**3.2.4. Requirements for aircraft operating in New Caledonia**

All aircraft operating in Class A, C, D, or E in the New Caledonia sector of the Nandi Flight Information Region (NFFF) shall be equipped with a Mode A+C transponder with altimeter or a Mode S Level 2 transponder with altimeter, except on routes or portions of airspace published through aeronautical information.

**3.2.5. Carriage requirements for aircraft operating in La Réunion, Mayotte, Saint Barthélemy, Saint Martin, Saint Pierre and Miquelon, and the Wallis and Futuna Islands**

Not applicable.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.2.6. Dérogations**

Des dérogations aux dispositions 3.2.1 à 3.2.4 ci-dessus peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie après accord des organismes de la circulation aérienne concernés.

Pour la métropole, les Antilles, la Guyane, la Réunion et Mayotte, les contacts dans les DSAC-IR sont disponibles sur la page suivante du site internet de la DGAC :

- Répartition géographique :

o https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/carte_dsac_interregionales.pdf

- Adresses électroniques : consulter les adresses par DSAC-IR pour les activités relatives à l'espace aérien

o https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie, les demandes doivent être adressées avec un préavis de 5 jours ouvrés minimum avant le vol à l'adresse suivante :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

Le message électronique doit contenir les informations suivantes :

- l'objet du vol,
- la date ainsi que l'heure prévue du vol,
- le cheminement et les altitudes prévus,
- les raisons de la non-conformité de l'aéronef,
- et, le cas échéant, le plan d'action envisagé pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté.

**3.3. Aéronefs d'État**

Les aéronefs d'Etat, évoluant en régime de vol CAG IFR en métropole, ne répondant pas aux exigences de surveillance Mode S ELS, Mode S EHS ou ADS-B Out pour des raisons techniques ou opérationnelles, sont pris en compte par la DSNA à l'aide de procédures de surveillance utilisant les modes A+C ou S. Le plan de vol doit inclure en case 18 les indicateurs SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX ou une combinaison de ceux-ci (voir ENR 1.6.4.3 Procédures de surveillance pour les aéronefs d'Etat).

**4. SYSTÈMES ANTICOLLISION**

**4.1. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant dans « l'espace aérien de la métropole » ainsi qu'en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte et à Saint-Martin.**

Les exigences applicables aux exploitants d'aéronefs en matière d'évitement de collision en vol sont celles du règlement (UE) n° 1332/2011 mentionné ci-dessus.

**4.2. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Barthélemy, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles de Wallis-et-Futuna**

**4.2.1. *Equipement***

Tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anticollision embarqué (ACAS) de type ACAS II version 7.1 au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

**4.2.2. Dérogations**

Des dérogations au paragraphe 4.2.1 peuvent être accordées aux exploitants d'aéronefs par le directeur de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile territorialement compétent ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie, pour les vols non commerciaux suivants :

- vol de convoyage, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol pour maintenance, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire ;
- vol d'évacuation sanitaire en outre-mer ;
- vols d'aéronefs appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui.

Pour Saint-Barthélemy les contacts en DSAC-AG pour les activités relatives à l'espace aérien figurent sur la page :

https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

Pour la Polynésie française, la demande est à adresser à :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

Pour la Nouvelle-Calédonie : safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr

**3.2.6. Derogations**

Derogations from provisions 3.2.1 to 3.2.4 above may be granted to aircraft operators by the Director of Civil Aviation Safety, the Director of the territorially competent civil aviation authority, or the Director of Civil Aviation in New Caledonia, subject to the agreement of the relevant air traffic services authorities.

For metropolitan France, the French Indies, French Guiana, La Réunion, and Mayotte, the contacts in the DSAC-IR are available on the following page of the DGAC website:

- Geographical competence:

o https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/carte_dsac_interregionales.pdf

- Email addresses: consult the addresses by DSAC-IR for activities related to airspace

o https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

For French Polynesia, requests should be sent to :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

For New Caledonia, requests must be sent at least five working days before the flight to the following address:

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

The request shall contain the following information:

- the purpose of the flight,
- the date and scheduled time of the flight,
- the planned route and altitudes,
- the reasons for the aircraft non-compliance,
- and, where applicable, the action plan envisaged to comply with the provisions of the order.

**3.3. State aircraft**

State aircraft operating under CAG IFR in metropolitan France that do not meet Mode S ELS, Mode S EHS, or ADS-B Out surveillance requirements for technical or operational reasons are monitored by the DSNA using surveillance procedures that use mode A+C or mode S. The flight plan must include SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX, SUR/EUELSX or a combination thereof in field 18 (see ENR 1.6.4.3 Surveillance procedures for state aircraft).

**4. ANTICOLLISION SYSTEMS**

**4.1. Carriage requirements for aircraft operating in "metropolitan airspace" as well as in Guadeloupe, French Guiana, Martinique, La Réunion, Mayotte, and Saint Martin.**

The requirements applicable to aircraft operators with regard to collision avoidance are those set out in Regulation (EU) No. 1332/2011 mentioned above.

**4.2. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Barthélemy, New Caledonia, French Polynesia, and the Wallis and Futuna Islands**

**4.2.1. *Equipement***

All civil fixed-wing aircraft powered by turbines shall be equipped with an airborne collision avoidance system (ACAS) of at least ACAS II version 7.1 when the maximum certified takeoff mass exceeds 5,700 kg or when the maximum approved passenger seating configuration exceeds 19.

**4.2.2. Derogations**

Exemptions from paragraph 4.2.1 may be granted to aircraft operators by the Director of Civil Aviation Safety, the Director of the territorially competent civil aviation authority, or the Director of Civil Aviation in New Caledonia, for the following non-commercial flights:

- ferry flights to or from a region where ACAS II equipment is not mandatory;
- maintenance flights to or from a region where ACAS II equipment is not mandatory;
- overseas medical evacuation flights;
- flights by aircraft owned, leased, or chartered by the State.

For Saint Barthélemy, the DSAC-AG contacts for activities related to airspace are listed on the page:

https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0

For French Polynesia, requests should be sent to :

seac-pf-dsurv-oa-ld@aviation-civile.gouv.fr

New Caledonia: safa.dacnc@aviation-civile.gouv.fr


© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour Wallis-et-Futuna : seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr

*Note – Un vol de convoyage est un vol ne transportant pas de passagers, ni de marchandises, effectué pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires sous réserve que l'aéronef ne figure pas sur une déclaration d'opérateur aérien ou sur un certificat de transporteur aérien.*

**4.3. Obligations d'emport pour les aéronefs évoluant à Saint-Pierre-et-Miquelon**

Sans objet.

**1.5.2 DOCUMENTS DE VOL**

Les dispositions réglementaires relatives aux documents de vol figurent notamment dans :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- l'arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

Ces dispositions transposent les dispositions relatives aux documents de vol de l'Annexe 6 à la convention relative à l'aviation civile internationale intitulée « exploitation technique des aéronefs ».

En outre, les aéronefs effectuant uniquement du trafic domestique en Nouvelle-Calédonie se conforment aux règlements locaux établis le cas échéant par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie.

**1.5.3 ÉMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)**

Les exigences détaillées relatives aux dispositifs de signalisation aux fins de recherche et de sauvetage, ainsi que de suivi des aéronefs en détresse, figurent principalement dans :

- le règlement (UE) n°965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes ;
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
- l'arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz ;
- l'arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

Toute balise de détresse (ELT ou PLB) doit être capable d'émettre simultanément sur les fréquences 121,5 MHz et 406 MHz et être enregistrée auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné (cf. GEN 3.6).

En outre, les aéronefs effectuant uniquement du trafic domestique en Nouvelle-Calédonie se conforment aux règlements locaux établis le cas échéant par le gouvernement de Nouvelle-Calédonie.

Wallis and Futuna: seac-wf-encadrement@aviation-civile.gouv.fr

*Note – A ferry flight is a flight that does not carry passengers or cargo, carried out to ferry an aircraft or helicopter for the purposes of refurbishment, repair, inspection, delivery, export, or similar purposes, provided that the aircraft is not listed on an air operator's declaration or air carrier certificate.*

**4.3. Carriage requirements for aircraft operating in Saint Pierre and Miquelon**

Not applicable.

**1.5.2 FLIGHT DOCUMENTS**

The regulatory provisions relating to flight documents are set out in particular in:

- European regulation n°965/2012;
- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale » ;
- French order « arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ».

These provisions transpose the provisions relating to flight documents in Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation entitled "Technical Operation of Aircraft."

In addition, aircraft operating solely on domestic routes in New Caledonia shall comply with any local regulations established by the New Caledonian government.

**1.5.3 EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER (ELT)**

The detailed requirements for signaling devices for search and rescue purposes, as well as for tracking aircraft in distress, are mainly contained:

- European regulation n°965/2012;
- French order « arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale » ;
- French order « arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz » ;
- French order « arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz ».

All emergency locator transmitters (ELT or PLB) must be capable of transmitting simultaneously on the 121.5 MHz and 406 MHz frequencies and must be registered with the national entity responsible for initiating search and rescue operations or any other designated entity (see GEN 3.6).

In addition, aircraft operating solely in domestic traffic in New Caledonia shall comply with any local regulations established by the government of New Caledonia.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.6 RESUME DES REGLEMENTS NATIONAUX AINSI QUE DES ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

*SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS/CONVENTIONS*

## 1.6.1 ENTENTES ET CONVENTIONS INTERNATIONALES

Les ententes et conventions internationales adoptées par la France en rapport avec l'aviation civile sont listées ci-après :

- Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n°47-974 du 31 mai 1947 (dite convention de Chicago) et disponible sur le site de l'OACI à l'adresse suivante :

https://www.icao.int/publications (rubrique « séries de documents »).

- Protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues, adopté à Bruxelles le 27 juin 1997 et ratifié par la France par la loi n°2003-379 du 24 avril 2003 :

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000784867

- Règlement des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications signée à Montreux le 12 novembre 1965 publiée le 6 janvier 1968 au journal officiel de la République française et disponible à l'adresse suivante :

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000309101

## 1.6.2 LEGISLATION DE L'UNION EUROPEENNE

La législation de l'Union européenne (UE) est composée :

- des traités fondateurs, qui ont institué l'Union européenne et régissent son fonctionnement : traités sur l'Union européenne et sur le fonctionnement de l'Union européenne, disponibles en version consolidée sur le site internet EUR-LEX à l'adresse suivante :

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT

- des règlements, directives et décisions, qui ont un effet direct ou indirect sur les États membres de l'UE.

Les règlements européens concernant différents domaines de l'aviation civile sont des actes contraignants et directement applicables dans toute ou partie des territoires dans le périmètre du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que dans les espaces aériens associés.

Ces règlements sont publiés au Journal officiel de l'Union européenne et sont consultables sur le site https://eur-lex.europa.eu. Un récapitulatif des textes intéressant plus particulièrement le domaine du transport aérien est publié dans l'onglet :

https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3205.html?root=3205

Eurocontrol publie un document interactif présentant les textes européens applicables dans les domaines de la gestion du trafic aérien, des services de navigation aérienne et des aérodromes :

https://trainingzone.eurocontrol.int/doc/seslex.htm.

En complément de ces règlements, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) établit des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation qui sont disponibles sur le site :

https://www.easa.europa.eu.

## 1.6.3 TEXTES NATIONAUX EN VIGUEUR SUR LES TERRITOIRES DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

Le gouvernement français diffuse officiellement les textes législatifs et réglementaires sur le site internet https://www.legifrance.gouv.fr. Les lois, décrets et arrêtés relatifs à l'aviation civile y sont consultables en version française au format électronique. On y trouve également diverses jurisprudences, les accords collectifs ainsi que des liens concernant le droit européen et international.

Certains textes de nature non règlementaire intéressant l'aviation civile sont publiés au bulletin officiel du ministère chargé de l'aviation civile :

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

Certains domaines de l'aviation civile sont soumis à une règlementation conjointe européenne et nationale.

### 1.6.3.1 Textes législatifs et codes

Les principaux codes contenant des dispositions relatives à l'aviation civile sont les suivants :

- Code des transports (CdT) : partie 1 commune (articles L.1000-1 et suivants) et partie 6 relative à l'aviation civile (articles L.6000-1 et suivants).

## 1.6.1 INTERNATIONAL AGREEMENT AND CONVENTIONS

The international agreements and conventions adopted by France in relation to civil aviation are listed below:

- Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, published by Decree No. 47-974 of May 31, 1947 (so called Chicago Convention) and available on the ICAO website at the following address:

https://www.icao.int/publications/Pages/default.aspx ("DOC Series" section)

- Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Cooperation for the safety of air navigation of 13th of December 1960, including its subsequent amendments, adopted in Brussels the 27th of June 1997 and ratified by France by law n° 2003-379 of 24th of April 2003:

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000784867

- Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention signed at Montreux on 12th of November 1965 published on 6th of January 1968 in the Official Journal of the French Republic and available at the following address:

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000309101

https://www.itu.int/en/history/Pages/ConstitutionAndConvention.aspx

## 1.6.2 EUROPEAN UNION LEGISLATION

European Union (EU) legislation is composed of:

- Founding Treaties, which established the European Union and govern its functioning: treaties on the European Union and the Functioning of the European Union, available in consolidated form on the EUR-LEX website at the following address:

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT

- Regulations, directives and decisions which have a direct or indirect effect on the EU Member States.

European regulations concerning different aspects of civil aviation are binding acts which are directly applicable in all or parts of the territories within the perimeter of the Treaty on the functioning of the European Union, as well as in associated airspace.

These regulations are published in the Official Journal of the European Union and can be consulted on https://eur-lex.europa.eu. A summary of texts of particular interest in the field of air transport is published in the tab:

https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport/3205.html?root=3205

Eurocontrol publishes an interactive document presenting European texts applicable in the fields of air traffic management, air navigation services and aerodromes:

https://trainingzone.eurocontrol.int/doc/seslex.htm

In addition to these regulations, the European Aviation Safety Agency (EASA) establishes acceptable means of compliance and guidance material which are available on the website:

https://www.easa.europa.eu.

## 1.6.3 NATIONAL TEXTS IN FORCE IN THE TERRITORIES OF THE FRENCH REPUBLIC

The French government formally publishes the laws and regulations on the website https://www.legifrance.gouv.fr. The laws, decrees and orders relating to civil aviation are available in French in electronic format. There are also various case laws (jurisprudence), collective agreements as well as links to European and international law.

Some non-regulatory texts useful for civil aviation are published in the official bulletin of the Ministry of Civil Aviation:

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr

Some areas of civil aviation are subject to joint European and national regulation.

### 1.6.3.1 Legislative texts and codes

The main codes including provisions relating to civil aviation are:

- Transports Code (CdT): common part 1 (articles L.1000-1 and following) and part 6 relating to civil aviation (articles L.6000-1 and following).

© Service de l'Information Aéronautique, France

- Code de l'aviation civile (CAC) : la partie législative a été abrogée (sauf pour certaines dispositions) par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, ses dispositions étant reprises dans le code des transports depuis du 1er décembre 2010.Certaines dispositions de la partie législative n'entreront en vigueur que lorsque la partie réglementaire sera codifiée pour constituer la sixième partie réglementaire du code des transports. Cette partie réglementaire du code de l'aviation civile est donc maintenue provisoirement en vigueur et continue de faire l'objet de modifications.

- Le code des postes et des communications électroniques.

- Le code de l'environnement.

**1.6.3.2 Textes réglementaires**

Les textes règlementaires applicables à l'aviation civile se répartissent dans différents domaines listés ci-après. Ils sont publiés sur Légifrance et certains font l'objet d'onglets explicatifs sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile (https://www.ecologie.gouv.fr, rubrique « aviation civile »). Certaines de ces règlementations sont parfois abordées plus en détail dans d'autres parties de l'AIP qui leur sont dédiées.

- Circulation aérienne et règles de l'air :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

- Opérations aériennes et exploitation technique des aéronefs :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/operations-aeriennes

- Établissement des procédures de vols aux instruments (arrivée, départ, attente, approche) ainsi qu'à la détermination des minimums opérationnels :

https://www.ecologie.gouv.fr/procedures-aux-instruments

- Organisation et utilisation de l'espace aérien :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/reglementation-navigation-aerienne-et-lespace-aerien

- Information aéronautique

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, publié sur le site : https://eur-lex.europa.eu.

Un arrêté national complémentaire publié sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr.

- Exploitation des aérodromes :

https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes

- Obligations d'emport d'équipements de communication, de navigation et de surveillance

Divers règlements européens publiés sur le site : https://eur-lex.europa.eu.

Des arrêtés nationaux complémentaires publiés sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr.

- Assistance météorologique à la navigation aérienne, notamment :

• Convention cadre entre la Direction générale de l'aviation civile et Météo France (DGAC-MF) et protocole technique entre la Direction du transport aérien et MF (DTA-MF), publiés au BO du ministère chargé de l'aviation civile

https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/recherche

• Règlementation technique régissant les produits et les services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, publié sur le site : https://eur-lex.europa.eu.

Un arrêté national complémentaire publié sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr.

- Sûreté du transport aérien :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglements-et-guides-surete

- Facilitation :

La Facilitation, selon l'article 22 de la convention de Chicago, se définit comme les mesures visant à "faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé."

Les principales références règlementaires se trouvent dans les codes de la santé publique (3 éme partie: lutte contre les maladies et dépendances/ livre 1er lutte contre les épidémies et certaines maladies transmissibles/ chapitre 5: lutte contre la propagation des maladies), le code rural (livre 2: santé publique vétérinaire et protection des végétaux) et le code de l'entrée et du séjour des étrangers du droit d'asile. Elles sont toutes accessibles sur le site Internet de Légifrance.

*- Civil Aviation Code (CAC) : the legislative part has been repealed (except for certain provisions) by Order No. 2010-1307 of 28th of October 2010, its provisions being included in the transports code since 1st of December 2010. Some provisions of the Legislative Part will not come into force until the regulatory part is codified to form the sixth regulatory part of the Transports Code. This regulatory part of the Civil Aviation Code is therefore tentatively maintained in force and continues to be amended.*

*- The Post and Electronic Communications Code.*

*- The environment code.*

***1.6.3.2 Regulatory texts***

*The regulatory texts relevant to civil aviation fall into the following areas. They are published on https://www.legifrance.gouv.fr and some subjects are explained on the website of the Ministry of Civil Aviation (https://www.ecologie.gouv.fr, category "civil aviation"). Some of these regulations are sometimes further detailed in other parts of the AIP dedicated to them.*

*- Air traffic and rules of the air :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france*

*- Flight operations and technical operation of aircraft :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/operations-aeriennes*

*- Establishment of instrument flight procedures (arrival, departure, holding, approach) and the determination of operating minima :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/procedures-aux-instruments*

*- Organization and use of airspace :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/reglementation-navigation-aerienne-et-lespace-aerien*

*- Aeronautical Information*

*COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1 March 2017, as last amended, laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, published on the website: https://eur-lex.europa.eu.*

*A national complementary order published on the web site: https://www.legifrance.gouv.fr.*

*- Operation of aerodromes :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes*

*- Carriage obligations for communication, navigation and surveillance equipment*

Several European regulations published on: https://eur-lex.europa.eu.

National complementary orders published on the web site: https://www.legifrance.gouv.fr.

*- Meteorological assistance to air navigation, including :*

*• Framework agreement between the General Directorate of Civil Aviation and Météo France (DGAC-MF) and technical protocol between the Directorate of Air Transport and MF (DTA-MF), published in the official Bulletin of the Ministry of Civil Aviation*

*https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/recherche*

*• Technical regulation on meteorological products and services for air navigation.*

*COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1 March 2017, as last amended, laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, published on the website: https://eur-lex.europa.eu.*

*A national complementary order published on the web site: https://www.legifrance.gouv.fr.*

*- Air transport security :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglements-et-guides-surete*

*- Facilitation :*

*Facilitation, according to Article 22 of the Chicago Convention, is defined as measures to "facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of the Contracting States and avoid unnecessarily delaying of aircraft, crew, passengers and cargo, particularly in the enforcement of immigration, health, customs and leave laws."*

*The main regulatory references can be found in the public health codes (Part 3: fight against diseases and addictions / book 1 fight against epidemics and some communicable diseases / chapter 5 : fight against the spread of diseases), the rural code (book 2: veterinary public health and plant protection) and the code of entry and residence of foreigners of asylum. They are all accessible on the Légifrance website.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- Sécurité aérienne :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/securite-aerienne

- Aéronefs sans équipage à bord (aéronefs télépilotés) :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/drones-aeronefs-telepilotes

- Passagers aériens :

https://www.ecologie.gouv.fr/droits-des-passagers-aeriens-reglementation

**1.6.4 SPECIFICITES EN OUTRE-MER**

Les collectivités d'outre-mer de la République française sont soumises à des régimes juridiques différents selon que l'on se place dans le contexte du droit national ou européen.

A - Droit national

A.1 - Collectivités soumises au régime de la spécialité législative

Les lois et règlements nationaux (décrets, arrêtés) et lois ne s'appliquent pas de plein droit en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres Antarctique et Australes et dans l'ile de Clipperton sauf s'il en est fait une mention explicite ou si un texte spécial le précise.

A.2 - Territoires soumis au régime de l'identité législative

Les lois et règlements nationaux (décrets, arrêtés) applicables en métropole s'appliquent de plein droit dans les collectivités suivantes : Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, sauf mention contraire.

B - Droit européen

B.1 - Régions ultrapériphérique (RUP)

Le droit européen s'applique directement aux RUP qui constituent des territoires de l'Union européenne mais situés en dehors du continent européen. Il s'agit de la Guyane, de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion, de Saint Martin et de Mayotte.

B.2 - Pays et territoires d'outre-mer (PTOM)

A l'inverse, le droit européen ne s'applique pas aux pays et territoires d'outre-mer (PTOM) qui sont des territoires constitutionnellement liés à un État membre mais qui ne font pas partie de l'UE. Il s'agit de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie Française, des Terres Antarctique et Australes, de Wallis-et-Futuna, de Saint Barthélémy, de Saint-Pierre-et-Miquelon. Toutefois, la législation française (code des transports) peut étendre l'application de certains règlements européens dans les PTOM.

C - Liens utiles

Direction de l'aviation civile Nouvelle-Calédonie :

https://www.aviation-civile.nc/

Site juridique de la Nouvelle-Calédonie :

www.juridoc.gouv.nc

Service d'état de l'aviation civile Polynésie française :

https://www.seac.pf/

http://lexpol.cloud.pf/

***1.6.4 OVERSEAS TERRITORIES SPECIFICITIES***

*The overseas territories of the French Republic are subject to different legal regimes depending on the context of national or European law.*

*A - National law*

*A.1 - Territories subject to the legislative specialty regime*

*National laws and regulations (decrees, orders) do not apply directly to New Caledonia, French Polynesia, Wallis and Futuna, the Antarctic and Southern Territories and the island of Clipperton, unless an explicit mention or a dedicated text specifies it.*

*A.2 - Territories subject to the legislative identity regime*

*National laws and regulations (decrees, orders) applicable in metropolitan France apply by default in the following territories: Guadeloupe, French Guiana, Martinique, La Reunion, Mayotte, Saint-Pierre and Miquelon, Saint-Barthélemy and Saint-Martin unless otherwise stated.*

*B - European law*

*B.1 – Ultra peripheral regions (UR)*

*European law applies directly to the ultra-peripheral regions, which are territories of the European Union but located outside the European continent. These are French Guiana, Guadeloupe, Martinique, La Reunion, Saint Martin and Mayotte.*

*B.2 - Overseas countries and territories (OCTs)*

*Conversely, European law does not apply to Overseas Countries and Territories (OCTs) which are territories that are constitutionally linked to a Member State but are not part of the EU. These are New Caledonia, French Polynesia, Antarctic and Southern Territories, Wallis and Futuna, Saint Barthelemy, Saint Pierre and Miquelon. However, French legislation (transport code) may extend the application of certain European regulations in the OCTs.*

*C - Useful links*

*New Caledonia Civil Aviation Authority :*

*https://www.aviation-civile.nc/*

*New Caledonia legal website :*

*www.juridoc.gouv.nc*

*State Service of Civil Aviation in French Polynesia :*

*https://www.seac.pf/*

*http://lexpol.cloud.pf/*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 1.7 DIFFERENCES ENTRE LA REGLEMENTATION FRANCAISE ET LES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES DE L'OACI

*DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES*

**ANNEXE 1**
**Licences du personnel**

**Douzième édition à jour de l'amendement N° 175 devenu applicable le 8 novembre 2018**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 1**<br>**Définition et règles générales relatives à la délivrance des licences** | | |
| §1.1 Avionique de bord | C | Non défini dans les règles européennes. |
| §1.1 Aéronef devant être exploité avec un copilote | B | La définition dans la Part-FCL est limitée aux avions, alors que la définition OACI s'étend aux aéronefs. |
| §1.1 Dirigeable | B | Dans la Part FCL, la définition des dirigeables à air chaud tombe dans la catégorie "ballon". |
| §1.1 Règlement applicable de navigabilité | B | Non défini dans la règlementation. |
| §1.1 Service de surveillance ATS | C | Non défini dans les règles européennes. |
| §1.1 Système de surveillance ATS | C | Non défini dans les règles européennes. |
| §1.1 Certifier en état de navigabilité | C | Ce terme n'est pas mis en œuvre dans les règles AESA. |
| §1.1 Liaison de commande et de contrôle | B | Non défini dans la règlementation. |
| §1.1 Membre d'équipage de conduite | B | Non défini dans la règlementation européenne. |
| §1.1 Temps de vol – systèmes d'aéronefs télépilotés | B | Non défini dans la règlementation. La détermination du nombre d'heures de vol s'effectue sous la responsabilité du télépilote et sous le contrôle de l'opérateur (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir). |
| §1.1 Susceptible | B | L'expression est utilisée sous la forme d''expressions telles que : "susceptible d'influer sur la sécurité des vols." |
| §1.1 Système qualité | C | Pas de définition en tant que telle - le terme "système de gestion" est utilisé dans le règlement (UE) n°1178/2011. |
| §1.1 Télépilote | B | La définition nationale prévoit également la possibilité d'opérations automatiques. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Télépilote : personne contrôlant les évolutions d'un aéronef télépiloté, soit manuellement soit, lorsque l'aéronef évolue de manière automatique, en surveillant la trajectoire et en restant en mesure à tout instant d'intervenir sur cette trajectoire pour assurer la sécurité." |
| §1.1 Poste de télépilotage | B | Sans objet. |
| §1.1 Système d'aéronef télépiloté | B | Non défini dans la règlementation. |
| §1.1 Validation (d'une licence) | C | Non précisément défini dans les règles européennes. Non applicable pour les licences de maintenance d'aéronef. |
| §1.1 grave | B | Le terme est utilisé dans le règlement (EU) n°1178/2011 mais la définition associée est " impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage." |
| § 1.2.2.1 | B | Les licences émises par un Etat membre de l'Union Européenne sont reconnues comme valides par tous les autres Etats membres sans délivrance administrative d'une autorisation additionnelle. |
| § 1.2.2.3.2 | B | La liste des Etats figure sur un document séparé. |
| § 1.2.4.2 | C | - Il n'existe pas de cartographie des risques pour évaluer l'aptitude physique et mentale des pilotes ;<br>- La base de données ECCAIRS recueille certaines incapacités subites en vol des équipages mais pas toutes. |
| § 1.2.4.7.1 | B | Le règlement prévoit que les AME informent les candidats des conséquences de fausses déclarations mais ne détaille pas ces conséquences. |
| § 1.2.4.11.2 | C | Non mentionné spécifiquement dans le règlement Européen. |
| § 1.2.5.2.4 | A | Disposition plus contraignante pour les contrôleurs aériens. |
| § 1.2.9.6 * | C | Les pilotes qui ont démontré une aptitude linguistique de niveau opérationnel sont ré-évalués tous les 4 ans. |
| | | |
| **CHAPITRE 2**<br>**Licences et qualifications des pilotes** | | |
| § 2.1.10 | C | Les pilotes de ballon et planeur peuvent agir en transport aérien commercial jusqu'à l'âge de 70 ans avec une licence Part-FCL. |
| § 2.3.3.1.1 | A | Les candidats à un PPL(A) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des avions, dont 5 peuvent avoir été faites dans un FSTD. |
| § 2.3.4.1.1 | A | Les candidats à un PPL(H) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des hélicoptères dont 5 peuvent avoir été faites dans un FNPT ou FFS. |
| § 2.3.4.2.1 | A | L'instruction totale en doubles commandes est de 20 heures OACI, mais 25 heures dans la Part-FCL. Voir aussi la différence générale au 2.3.4.1.1. |
| § 2.3.5.1.1* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.1.2* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.3.5.1.3* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.2* | A | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.3.6.1 | A | Le temps de vol total dans la part FCL est de 35 heures, contre 25 pour l'OACI. |
| § 2.4.4.1.1 | A | Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI. |
| § 2.4.4.1.1.1 | A | Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI. |
| § 2.4.5.1.1* | B | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.4.5.1.2* | B | La règlementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL. |
| § 2.4.6.1.1 | A | L'expérience totale dans la Part-FCL est de 250 heures, contre 200 pour l'OACI. |
| § 2.4.6.1.1.1 | B | La répartition des heures est différente. La Part-FCL prévoit 5 heures de vol en campagne et 5 heures de vol de nuit. |
| § 2.6.3.1.1.1 | A | La Part FCL prévoit en plus 500 heures en opérations multi-pilote sur avion. |
| § 2.6.4.1.1.1 | A | La Part FCL prévoit en plus 350 heures en hélicoptères multi-pilotes. Cette différence était déjà présente dans le JAR-FCL 2.280(a). De plus, l'OACI prévoit en a) une combinaison de 70 heures comme commandant de bord et le reste des 250 heures comme commandant de bord sous supervision. La répartition dans la Part-FCL est de 100 heures comme commandant de bord et 150 heures comme commandant de bord sous supervision. Le d) de l'OACI exige 50 heures de vol de nuit alors que la Part-FCL exige 100 heures de vol de nuit. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.2.1.4* | C | Pour la formation de base, la Part66.A.25 prévoit seulement que la connaissance est démontrée par un examen. Pour la formation au type d'aéronef, des cours de type d'aéronef approuvés ne sont requis que pour les aéronefs du groupe 1. Pour les deux autres groupes c'est optionnel. |
| § 4.2.1.5 | B | L'évaluation des habiletés n'est pas requise dans le cas d'une licence émise sur la base de l'examen théorique de base. Pour le personnel de certification dd la catégorie A l'évaluation est conduite dans des organismes Part-145. Pour les examens de type d'aéronefs du groupe 2 et 4 l'évaluation des habiletés n'est pas obligatoire. |
| § 4.2.2.2 | C | Les certificats de remise en service de composants ne nécessitent pas de licence de personnel de certification. L'aéronef entier peut être mis en service par des personnels de certification après la maintenance de base. |
| § 4.4.1.3 | B | La durée du cours de mention d'unité n'est pas fixée par la règlementation. |
| § 4.5.1 | B | La liste des qualifications diffère légèrement : a) contrôle d'aérodrome à vue, b) contrôle d'aérodrome aux instruments, c) contrôle d'approche aux procédures, d) contrôle d'approche de surveillance, e) contrôle régional aux procédures, f) contrôle régional de surveillance. |
| § 4.5.2.2.1 | C | La durée de supervison pour la formation intiale n'est pas fixée par le règlement. |
| § 4.5.2.2.2 | B | La validité de la mention d'unité, que ce soit pour la délivrance initiale ou le renouvellement, commence au plus tard 30 jours à compter de la date de l'évaluation satisfaisante. |
| § 4.5.3.1 | B | Certaines qualifications sont légèrement différentes, cependant le règlement européen les couvre toutes. |
| § 4.5.3.3 | A | Le détenteur d'une mention d'instructeur doit être autorisé à fournir la formation sur position et la supervision sur une position de travail dans les zones nécessitant une mention d'unité valide. |
| § 4.5.3.4 | C | Même si le concept d'"invalidation d'une qualification" n'existe pas en tant que tel, le titulaire d'une licence de contrôleur de la navigation aérienne n'est pas autorisé à exercer les privilèges de sa qualification après une période d'absence de plus de 90 jours ou si la prorogation de la mention d'unité n'est pas effectuée par suite du non respect du nombre minimum d'heures de service. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.2 | C | Pas de disposition équivalente relative au matériau s'agissant des licences Part-66. |
| § 5.1.3 | B | Pour le personnel de maintenance l'exigence est différente mais atteint le même but. En particulier lorsqu'une licence est émise dans la langue nationale et que le détenteur exerce dans l'Etat de délivrance, la règle dispense la licence d'une traduction en anglais. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.3.2* | C | Non défini dans la règlementation européenne. |
| § 6.2.4.2 | A | Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : les candidats doivent avoir une vision trichromate normale. |
| § 6.2.4.3 | A | Le règlement Aircrew prévoit que les candidats doivent passer le test Ishihara. Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : un test de plaques pseudoisochromatiques seul n'est pas suffisant. La vision des couleurs doit être évaluée en utilisant des moyens démontrant une vision trichromate normale. |
| § 6.2.4.4.1* | C | Non spécifié dans la règlementation européenne. |
| § 6.2.5.5* | C | Le test est conduit seulement lorsqu'une qualification de vol aux instruments est ajoutée à la licence. |
| § 6.3.2.9.1* | C | N'est requis que sur indication clinique ou épidémiologique. |
| § 6.3.2.21.1* | C | L'aptitude peut être accordée dès le début de la grossesse et jusqu'à la fin de la 26ème semaine (restreint aux opérations multi-pilotes). |
| § 6.3.3.2.3 | B | Les exigences relatives aux rapports ophtalmologiques dépendent des limites d'erreur de réfraction plutôt que des limites d'acuité visuelle. |
| § 6.4.2.6.2* | C | Non mis en œuvre. |
| § 6.4.3.2.3* | C | Non requis dans la règlementation européenne. |
| § 6.4.3.5 | B | L'AMC prévoit que le champ visuel doit être examiné mais n'exige pas que les champs soient normaux. |
| § 6.4.3.6 | B | L'AMC prévoit que les fonctions binoculaires doivent être examinées mais n'exige pas que la fonction binoculaire soit normale. |
| § 6.5.2.6.1 | A | Des électrocardiogrammes annuels sont requis après l'âge de 40 ans. |
| § 6.5.2.20 | A | Non autorisé pour la délivrance initiale d'un certificat de classe 3. |
| § 6.5.2.21.1* | C | Non mis en œuvre. |
| § 6.5.3.2 | A | Les candidats avec un hypermétropie excédant +5.0 dioptries, une myopie excédant -6 dioptries, une composante d'astygmatie excédant 3 dioptries ou une anisométropie excédant 3 dioptries devront démontrer une acuité visuelle corrigée de 6/6 (ou meilleure) pour chaque œil. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 2**
**Règles de l'Air**

**Onzième édition à jour de l'amendement N° 48 applicable à partir du 28 novembre 2024.**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2 | A | La règlementation française ajoute une obligation de ne pas voler en dessous de hauteurs fixées par arrêté pour le survol des villes ou autres agglomérations, des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, de certaines installations ou établissements, ainsi que par décrets ou arrêtés pour le survol de parcs nationaux et autres réserves naturelles. |
| § 3.2.2 | A | SERA exige également une priorité de passage pour les aéronefs dont la manœuvrabilité est entravée. |
| § 3.2.2.4 | C | SERA autorise les planeurs à se dépasser par la droite également. |
| § 3.2.2.7.3 | A | SERA fait référence au point précédent, et exige donc également une autorisation explicite de la tour de contrôle d'aérodrome. |
| § 3.2.3.2 | C | SERA autorise l'application du point b) dans la mesure du possible ; de plus, la définition de la nuit y est différente |
| § 3.2.5 | C | SERA diffère des points 3.2.5(c) et 3.2.5(d) en ce qu'il précise que les sous-paragraphes (c) et (d) ne s'appliquent pas aux ballons |
| § 3.3.1.2 | A | SERA exige le dépôt d'un plan de vol pour les vols prévus de nuit, s'ils quittent les abords d'un aérodrome. |
| § 3.3.2 | A | SERA.4005(a)(14) exige explicitement l'inclusion d'informations concernant l'existence d'un parachute BRS dans le plan de vol, si ce système est installé sur l'aéronef. |
| § 3.3.5.3 | A | SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes. |
| § 3.3.5.4 | A | SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes. |
| § 3.3.5.5 | A | SERA prend également en compte les sites d'exploitation, pas uniquement les aérodromes. |
| § 3.6.5.2.1 | A | SERA.14083(c)(6) exige également que les vols IFR sélectionnent le code Mode A 7601 afin d'informer l'organisme ATS de leur intention de continuer à voler en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) et d'atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche. Le point b) n'est pas mis en œuvre. |
| § 3.6.5.2.2 | B | SERA.14083 impose un délai commun de 20 minutes à respecter à la fois dans un environnement de contrôle aux procédures ou à l'aide d'un moyen de surveillance avant d'ajuster le niveau et la vitesse conformément au plan de vol déposé tel que modifié par des messages de retard et de modification. |
| § 3.8.1 | B | Les mots « en détresse » du Chapitre 3, partie 3.8 ne sont pas inclus dans le droit de l'Union, élargissant ainsi la portée des missions d'escorte à tout type de vol demandant ce service. De plus, les dispositions contenues dans l'Annexe 2, parties 1.1 à 1.3, ainsi que celles figurant dans l'Annexe A, ne sont pas reprises dans le droit de l'Union. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.6 | B | SERA exige, en plus des critères de dégagement d'obstacles de l'OACI au point (2), que les vols VFR soient réalisés à 150 m (500 ft) au-dessus du plus haut obstacle dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef. La réglementation française ajoute l'obligation de ne pas voler en dessous de hauteurs minimales, définies par arrêté, lors du survol des villes ou autres agglomérations, des rassemblements en plein air de personnes ou d'animaux, de certaines installations ou établissements, et par décret ou arrêté lors du survol des parcs nationaux et autres réserves naturelles. En outre, les systèmes d'aéronefs sans pilote, les planeurs effectuant du vol de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent voler en dessous des hauteurs minimales du point 4.6 b) à condition de ne pas créer de danger pour les personnes ou les biens au sol. Pour les vols d'entraînement, la hauteur minimale du point 4.6 b) est réduite à 50 m (150 ft) pour les exercices d'atterrissage forcé. Les aéronefs habités susmentionnés maintiennent en tout temps une distance minimale de 150 m par rapport à toute personne, véhicule, navire ou obstacle artificiel. |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.3.3 | A | Les comptes-rendus de position sont requis pour les vols IFR dans l'espace aérien non contrôlé, même sans plan de vol déposé, lorsque le maintien des communications air-sol est requis. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 3**
**Assistance météorologique à la navigation aérienne**

**20ème édition à jour de l'amendement N° 81 devenu applicable le 28 novembre 2024**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.5.1 | C | Sur les aérodromes de niveau de service N1 ne servant pas de desserte aux opérations de transport aérien commercial international, des messages d'observations régulières et spéciales « réduits » peuvent être fournis.<br>Le contenu de ces messages « réduits » est précisé dans la partie GEN 3.5 de l'AIP. |
| § 4.6.1.1 | B | Pour les aérodromes d'outre-mer, la direction du vent est exprimée par rapport au nord magnétique dans les messages d'observations régulières et spéciales locales. |
| § 4.6.4.1 | C | Le signalement d'activités orageuses en Polynésie française et dans les îles de Wallis et Futuna n'est pas effectué sur les sites automatisés dans l'environnement desquels il n'y a pas de capteur de détection de foudre. |
| § 4.6.4.3* | B | Seuls les orages (TS) sont indiqués dans les METAR provenant de systèmes d'observations météorologiques automatiques comme renseignement relatif au temps présent représentatif des conditions au voisinage de l'aérodrome. |
| § 4.6.8* | C | Les renseignements supplémentaires sont inclus dans les METAR des aérodromes où ces observations sont réalisées humainement. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.1 | B | Cette norme est appliquée à l'exception des aérodromes de Polynésie Française autres que Tahiti Faa'a (NTAA) et Bora Bora Motu Mute (NTTB), pour lesquels un service de prévision spécifique dénommé « Aperçu de Zone » couvrant plusieurs aérodromes peut être établi. |
| § 6.5.3 | B | Les prévisions de zone pour vols à basse altitude établies en France métropolitaine aux fins de la diffusion de renseignements. AIRMET sont produites sous forme de cartes toutes les 3 heures de 0600 TU à minuit TU. |
| | | |
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.4.1 | C | A ce jour, le cisaillement est considéré comme un facteur à prendre en compte sur les aérodromes de Nice et Tahiti. Seul l'aérodrome de Nice dispose d'un capteur opérationnel. |
| | | |
| **PARTIE II** | | |
| | | |
| **APPENDICE 3** | | |
| § 2.1.1 | B | Les messages d'observations régulières et spéciales locales sont établis en langage clair abrégé, dans un format qui n'est pas strictement conforme au format du tableau A3-1. |
| | | |
| § 4.2.4.2 | C | Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, la visibilité le long des pistes n'est pas indiquée. Seule la visibilité dominante du site est transmise avec une indication des unités de mesure utilisées. |
| § 4.3.2.2* | B | Lorsque la portée visuelle de piste minimum à l'atterrissage publiée est égale ou supérieure à 800 mètres, la portée visuelle de piste peut être obtenue par conversion de la visibilité météorologique signalée. |
| § 4.3.5* | B | Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, l'intensité lumineuse du balisage utilisée pour le calcul de la RVR est l'intensité maximale disponible sur la piste considérée. |
| § 4.3.6.2* | B | La RVR maximale qui peut être mesurée et transmise est de 5 000 m (et non de seulement 2 000 m). |
| § 4.3.6.3 | B | Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales et dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR), les RVR supérieures à la valeur maximale qui peut être déterminée par le système sont indiquées par l'abréviation "P" suivie de la valeur maximale.<br>Lorsque les RVR sont inférieures à la valeur minimale qui peut être déterminée par le système, elles sont indiquées par l'abréviation "M" suivie de la valeur minimale. |
| § 4.3.6.5* | B | Dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome, lorsque la portée visuelle de piste est mesurée aux deux extrémités de la piste, ces deux mesures sont transmises sans tenir compte du seuil en service. Ainsi, dans certains cas, un message d'observations météorologiques régulières d'aérodrome peut contenir plus de quatre valeurs pour la portée visuelle de piste. |
| § 4.4.2.6* | C | Les caractéristiques des phénomènes de temps présent mince (MI), partiel (PR), (chasse-…) basse (DR), (chasse-…) élevée (BL) ne sont pas indiquées dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques. |
| § 4.5.4.3* c) | C | La visibilité verticale n'est pas communiquée. |
| § 4.5.4.3* e) | A | En présence de nuages significatifs, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée, dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR. |
| § 4.5.4.6* b) | A | Dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques, si aucun nuage n'est détecté par le système :<br>- Les couches nuageuses sont codées NSC si le système n'a pas détecté de nuage convectif ;<br>- Les couches nuageuses sont codées NCD si le système ne dispose pas de la capacité de détection des nuages convectifs. |
| § 4.5.4.6* d) | C | Dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR automatisés lorsque le ciel est obscurci, la valeur de la visibilité verticale est remplacée par le symbole ///. |
| § 4.8.1.4* | C | Dans les messages provenant d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) ne provenant pas de systèmes d'observation entièrement automatiques, les informations sur le cisaillement de vent sont ajoutées si ce phénomène a été rapporté par un pilote aux services de la circulation aérienne, ou si des capteurs de cisaillement de vent ont été installée. |
| **APPENDICE 5** | | |
| | | |
| § 1.2.4* | A | Lorsque des nuages significatifs sont prévus, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses prévues au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **APPENDICE 6** | | |
| § 1.1.6* | C | La diffusion des SIGMET au format numérique est prévue fin 2022 au centre de veille météorologique de la région d'information de vol de Tahiti (NTTT).<br>Ces dispositions ne sont pas applicables en Nouvelle-Calédonie et dans les autres départements et collectivités d'outre-mer. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 4**
**Cartes aéronautiques**

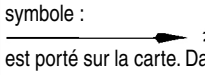
**Onzième édition à jour de l'amendement N° 62 en vigueur depuis le 28 novembre 2024**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 1 : Définitions, application et disponibilité** | | |
| 1.2.2 | C | Les cartes sont conformes aux normes de l'Annexe 4, à l'exception de celles pour lesquelles un «D» figure dans la marge de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques. |
| 1.2.2.1* | C | Les cartes sont conformes aux pratiques recommandées de l'Annexe 4, à l'exception de celles pour lesquelles un «D» figure dans la marge de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques. |
| | | |
| **CHAPITRE 2 : Spécifications Générales** | | |
| 2.4.1 | B | Certains signes conventionnels utilisés par la France ne sont pas conformes à ceux prescrits par l'Annexe 4. Ils sont identifiés par un « D » en préfixe dans l'appendice B de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques. |
| 2.4.4 | B | Les signes conventionnels de l'appendice B à l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 sont utilisés pour les cartes aéronautiques représentant des procédures de navigation fondée sur les performances. Ils sont également utilisés au fur et à mesure des révisions périodiques pour les autres cartes. |
| 2.5.7 | C | Les échelles de conversion (kilomètres/milles marins, mètres/pieds) ne figurent sur les cartes que lorsque cela est utile. Des tableaux de conversion sont fournis dans la partie GEN 2.6 de l'AIP. |
| 2.12.3.1 | C | Les points de cote de précision douteuse ne sont pas publiés. |
| 2.14.1 | C | La classe d'espace aérien peut ne pas être indiquée sur les cartes de croisière. |
| 2.14.2* | B | Sur les cartes utilisées pour le vol à vue, les parties du tableau de classes d'espaces aériens ATS (paragraphe SERA.6001 du Règlement d'exécution n°923/2012 modifié de la Commission européenne) qui s'appliquent à l'espace aérien représenté sur la carte peuvent ne pas apparaitre au recto ou au verso de chaque carte, le tableau étant publié dans l'AIP. |
| 2.15.1 | C | Le Nord vrai n'est pas systématiquement indiqué. La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole :  est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche. |
| 2.15.3* | C | Les changements de déclinaison sont publiés dans un délai de six cycles AIRAC dans les sections AD 1.3 et AD 2.2 de la publication d'information aéronautique. La mise à jour des cartes est effectuée dans un délai n'excédant pas trois ans. |
| | | |
| **CHAPITRE 3 : Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI type A (Application des limites d'emploi des avions)** | | |
| 3.2.1 | C | La carte d'obstacles d'aérodrome – type A n'est publiée que pour les aérodromes recevant du trafic commercial public et pour lesquels une procédure d'approche ou de départ aux instruments est publiée. |
| 3.8.2.1 | C | Seule une trajectoire de décollage rectiligne est prise en compte pour l'établissement de la carte. Dans le cas d'une trajectoire de départ normalisé aux instruments faisant un angle inférieur ou égal à 15°, il peut être établi une carte d'obstacles élargie du côté où s'effectue le virage. |
| **CHAPITRE 4 : Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI Type B** | | |
| 4.2.1 | C | La publication de cartes d'obstacles d'aérodrome OACI type B n'est pas requise. Lorsqu'un exploitant d'aérodrome ou un prestataire de service décide de la fournir, elle est alors établie conformément aux normes et aux pratiques recommandées du chapitre IV de l'Annexe 4. |
| | | |
| **CHAPITRE 5 : Carte d'aérodrome de terrain et d'obstacle – OACI (électronique)** | | |
| 5.2.1 | C | Non fournie par la France. |
| **CHAPITRE 7 : Carte de croisière OACI** | | |
| 7.9.1 | C | Non appliqué en France. Tous les aérodromes utilisés par l'aviation civile internationale et sur lesquels une approche aux instruments peut être effectuée ne sont pas forcément indiqués. |
| 7.9.2 | C | Les zones P,R,D dont le plafond est inférieur à 1000 pieds ASFC ou 3000 pieds AMSL peuvent ne pas être représentées et les limites verticales de ces zones peuvent ne pas être indiquées. |
| 7.9.3.1.1 | C | 1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte de croisière Espace Inférieur. Elles sont, dans ce cas, publiées dans un document séparé joint à la carte. Les noms en langage clair des aides de radionavigation peuvent ne pas être portés sur les cartes de croisière.<br>2. L'altitude de l'antenne des DME peut ne pas être indiquée. L'information est alors disponible dans l'AIP.<br>3. L'indication de tous les espaces aériens désignés; leurs limites latérales et verticales ainsi que les classes des espaces représentés peuvent ne pas être indiquées.<br>5. Les coordonnées géographiques des points significatifs qui définissent les routes ATS et ne correspondent pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte auquel cas elles sont alors publiées dans un document séparé joint à la carte.<br>6.b). En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement est arrondi au degré le plus proche. La distance par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier, est arrondie au mille marin le plus proche.<br>10. Les altitudes minimales de zone sont arrondies aux 50 m ou aux 100 ft immédiatement supérieurs. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 8 : Carte régionale - OACI** | | |
| 8.9.4.1.1 | B | 1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte.<br>2. L'altitude de l'antenne émettrice des DME n'est pas indiquée.<br>7. Les coordonnées géographiques des points significatifs ne correspondant pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte ; elles sont alors publiées dans l'AIP France, en En route 4.4;<br>6. Les circuits d'attente et les itinéraires de région terminale, sauf s'ils sont décrits sur des cartes SID ou STAR, avec les indicatifs de route, et la direction de la route, arrondie au degré le plus proche, le long de chaque tronçon des voies aériennes et itinéraires prescrits de région terminale.<br>8.b) En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement arrondi au degré le plus proche, et la distance, arrondie au dixième de mille marin le plus proche par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier.<br>11. Les points de transition ne sont pas représentés sur les cartes, et le cas échéant sont définis à l'AIP ENR 3.<br>13. Les altitudes minimales établies pour le guidage sont publiées séparément sur une carte intitulée «Altitude minimale de guidage». |
| | | |
| **CHAPITRE 9 : Carte de départ normalisé aux instruments (SID) – OACI** | | |
| 9.9.4.1.1 | B | b.1) i). Le nom en langage clair, sauf si l'aide n'est pas listée dans la partie GEN 2.5 de l'AIP, auquel cas le nom en langage clair peut ne pas être porté sur la carte.<br>b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation ne sont pas indiquées.<br>b.1) vi) L'altitude de l'antenne du DME n'est pas indiquée.<br>b.2) i) Le nom en langage clair, sauf si l'aide n'est pas listée dans la partie GEN 2.5 de l'AIP, auquel cas le nom en langage claire peut ne pas être porté sur la carte.<br>c.1) ii) Les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées.<br>c.1) iii) Le relèvement, arrondi au degré le plus proche, par rapport à l'aide de radionavigation de référence.<br>f. Une note est incluse chaque fois qu'il existe des obstacles rapprochés qui ne sont pas pris en compte pour la pente de calcul de procédure publiée ; la position et la cote au sommet de ces obstacles sont publiées. Les renseignements sur les obstacles rapprochés sont fournis par le concepteur de procédures.<br>j.3) Le code transpondeur n'est pas mentionné. |
| | | |
| **CHAPITRE 10 : Carte d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) – OACI** | | |
| 10.9.4.1.1 | B | a.4) Les distances entre points significatifs sont arrondies au mille marin ou au dixième de mille marin le plus proche<br>b.1) i) et b.2) i) Les noms en langage clair des aides à la radionavigation non listés en GEN 2.5 peuvent ne pas être portés sur ce type de carte.<br>b.1) v) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation peuvent ne pas être indiquées. Elles sont disponibles dans l'AIP.<br>b.1) vi) L'altitude de l'antenne DME n'est pas indiquée.<br>c. 1) ii) les coordonnées géographiques peuvent ne pas être indiquées.<br>c. 1) iii) le relèvement est arrondi au degré le plus proche.<br>i. 3) le code transpondeur n'est pas mentionné. |
| 10.9.4.2* | B | Les procédures pertinentes à utiliser en cas d'interruption des communications sont décrites chaque fois que cela est possible, sur la carte ou sur le verso de la feuille où figure la carte.<br>Lorsque cela est jugé nécessaire, un texte décrivant les itinéraires d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) est également présenté. |
| | | |
| **CHAPITRE 11 : Carte d'approche aux instruments – OACI** | | |
| 11.2.3 | B | Les procédures ILS et LOC peuvent être représentées sur une seule carte, même si les segments d'approche finale ou interrompue ne sont pas identiques.<br>Les procédures de manoeuvre à vue imposée (VPT) sont représentées sur des cartes séparées. Les éléments de la manoeuvre à vue libre (MVL) – (base OCH et minimums) – sont publiés sur la carte d'approche aux instruments utilisée avant la MVL. |
| 11.10.1.4 | C | Seule l'altitude du seuil, arrondie au pied le plus proche est indiquée. La correspondance en hectopascals (arrondie à l'hectopascal entier supérieur) est donnée pour l'altitude prise comme référence pour la carte. |
| 11.10.2.5 | C | Le niveau de référence est l'altitude de l'aérodrome, excepté :<br>– pour les cartes d'approche de précision (ILS-SBAS CAT I-PAR) et d'approche avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ;<br>– pour les cartes d'approche classique, lorsque le seuil de la piste sur laquelle s'effectue l'approche aux instruments est à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ;<br>dans ces deux cas, le niveau de référence est l'altitude du seuil de la piste. |
| 11.10.4.1 | B | Toutes les aides radioélectriques se trouvant dans le champ de la carte représentée sont indiquées avec leurs indicatifs et leurs fréquences. Les aides intervenant directement dans la procédure sont représentées en caractère gras. Pour les aérodromes ne faisant pas l'objet de publication de carte régionale OACI, les aides radioélectriques couramment utilisées, mais situées à l'extérieur des limites de la carte d'approche aux instruments, sont indiquées dans leur direction en mentionnant l'indicatif, la fréquence, le relèvement magnétique et la distance en milles marins par rapport à l'IAF. |
| 11.10.4.3 | B | Le repère d'approche finale (ou le point d'approche finale, dans le cas d'une procédure d'approche ILS) n'est pas identifié au moyen de ses coordonnées géographiques.<br>Un tableau est publié afin de communiquer les coordonnées géographiques des points/repères essentiels des procédures d'approche. |
| 11.10.6.1 | C | f) les limites des secteurs dans lesquels les manoeuvres à vue (approche indirecte) sont interdites ne sont pas représentées sur la vue en plan. |
| 11.10.6.2 | C | Non appliqué.<br>La vue en plan n'indique pas la distance entre l'aérodrome et les aides de radionavigation intervenant dans l'approche finale. |
| 11.10.6.3 | C | Une vue en profil est donnée sous la vue en plan et comporte les renseignements suivants:<br>a) La piste de l'aérodrome représenté par un trait gras au niveau de référence de la carte;<br>[…]<br>d) Non appliqué (le profil des segments supplémentaire, autres que ceux spécifiés aux alinéas b) et c), ne sont pas représenté par une ligne pointillée avec flèches) ; |
| 11.10.8.4 | C | Pour les approches classiques, sont indiquées : la distance, le temps de vol et la vitesse verticale entre le FAF et un repère ou le MAPT ; ces informations ne sont fournies que lorsque la procédure est protégée en considérant que le MAPT est défini par sa distance par rapport au FAF ou à un repère. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 12 : Carte d'approche à vue – OACI –** | | |
| 12.2 | C | Une carte d'approche à vue est publiée pour les aérodromes ayant une zone de contrôle ou situés dans un environnement aéronautique complexe. |
| 12.10.3 | C | Zones interdites, réglementées et dangereuses.<br>Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants :<br>- 5000 ft/AMSL<br>- 2000 ft/ASFC |
| 12.10.4 | C | Espace aérien désigné. Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants :<br>- 5000 ft/AMSL<br>- 2000 ft/ASFC |
| | | |
| **CHAPITRE 13 : Carte d'aérodrome/d'hélistation – OACI** | | |
| 13.5 | C | La variation annuelle n'est pas indiquée.<br>Le Nord magnétique n'est pas représenté par une flèche.<br>Le Nord vrai n'est pas toujours représenté par une flèche.<br>La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole :<br>  <br>est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche. |
| | | |
| **CHAPITRE 14 : Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome (GMC) - OACI** | | |
| 14.5.1 | C | Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai. |
| | | |
| **CHAPITRE 15 : Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef (APDC) – OACI** | | |
| 15.5.1 | C | Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai. |
| | | |
| **CHAPITRE 16 : Carte aéronautique du monde au 1/1000000 – OACI** | | |
| 16.8.1 | B | Les lignes isogones sont représentées dans un encart et non tracées sur la carte. |
| 16.9.2.1 | B | Les aérodromes ayant des activités IFR hors espace contrôlé sont considérés comme présentant un intérêt aéronautique et sont signalés par un symbole placé généralement dans l'axe de la piste utilisée pour les approches aux instruments. |
| 16.9.2.2 | C | Les renseignements se limitent à :<br>- l'altitude de l'aérodrome ;<br>- la fréquence à utiliser en circulation d'aérodrome (TWR, AFIS, A/A)<br>- la longueur de la piste la plus longue. |
| 16.9.3.1 | B | Seuls les obstacles d'une hauteur supérieure à 500 ft sont représentés. |
| 16.9.3.2 | C | Non appliqué. Les lignes de transport de force non défilées, les installations permanentes de téléphérique et les éoliennes qui constituent des obstacles ne sont pas forcément représentées. |
| | | |
| **CHAPITRE 17 : Carte aéronautique au 1/500000 - OACI** | | |
| 17.7.1 | B | Les agglomérations sont choisies d'après leur importance pour la navigation aérienne à vue et représentées en fonction de leur largeur moyenne. Les agglomérations d'une étendue suffisante sont représentées par une restitution simplifiée du contour des zones bâties. |
| 17.8.1 | B | Les lignes isogones sont représentées dans un encart, et non tracées sur la carte. |
| 17.9.3.1 | B | Les obstacles hors agglomérations qui s'élèvent à 100 m (300 ft) ou plus au-dessus du sol sont représentés. |
| **CHAPITRE 18 : Carte aéronautique de navigation à petite échelle – OACI** | | |
| | C | Il n'est pas publié de carte aéronautique de navigation à petite échelle OACI. |
| | | |
| **CHAPITRE 19 : Carte de tracé de navigation – OACI** | | |
| | C | Il n'est pas publié de carte de tracé de navigation OACI |
| | | |
| **CHAPITRE 20 : Système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques – OACI** | | |
| | C | La fourniture d'un système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques n'est pas requise. |
| | | |
| **CHAPITRE 21 : Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC – OACI** | | |
| | B | Les cartes d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC sont appelées cartes d'altitudes minimales de guidage. |
| 21.1.2 | B | Les notes à caractère général sont placées en partie GEN 3.3. |
| 21.9.2 | C | Pour une question de lisibilité, les zones réglementées et dangereuses ne sont pas représentées sur ce type de carte. Les zones interdites sont représentées avec leur identification. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 5**
**Unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol**
**Cinquième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 17 entré en vigueur le 18 novembre 2010**

| RÉGLEMENTATION O.A.C.I. | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|
| NIL | |

**ANNEXE 6 - 1ère partie**
**Exploitation des aéronefs**

**12ème édition à jour de l'amendement 49**

| RÉGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.4 | B | La responsabilité du contrôle opérationnel incombe uniquement au commandant de bord. |
| § 3.3.1* | C | Requis uniquement pour les avions de plus de 27 000 kg. |
| § 3.3.2 | C | ORO.AOC.130 n'exige pas de programme d'analyse des données de vol pour les avions dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est égale ou inférieure à 27 000 kg. Par conséquent, l'annexe 6, partie I, 3.3.2b) n'est pas mise en œuvre. |
| § 3.3.3 | C | ORO.AOC.130 n'exige pas de programme d'analyse des données de vol pour les avions dont la MCTOM est égale ou inférieure à 27 000 kg. Par conséquent, l'annexe 6, partie I, 3.3.3 n'est pas mise en œuvre pour les avions dont la MCTOM est comprise entre 15 000 kg et 27 000 kg. |
| § 3.3. 5 | A | La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date. |
| § 3.5.1 | C | Le champ d'application de CAT.GEN.MPA.205 est limité à certaines catégories d'avions lourds. |
| § 3.5.2* | C | CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date. |
| § 3.5.3 | B | CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date. |
| § 3.5.4 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les allègements et flexibilité sont fournis par AMC1 CAT.GEN.MPA.205, et peuvent être utilisés par tous les exploitants sans avoir à fournir une évaluation des risques. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La règle de mise en oeuvre traite de l'évaluation des risques pour la sécurité sans être aussi spécifique. |
| §4.2.1.3.1 | B | L'exploitant demeure responsable de la conformité des services contractuels aux exigences applicables et du fait que les risques pour la sécurité aérienne associés aux services ou produits sous-traités sont pris en compte par le système de gestion de l'exploitant. Toutefois, il n'est pas précisé que l'exploitant doit élaborer des politiques et des procédures pour les tiers. |
| § 4.2.1.5 | B | Le CTA n'a pas de date d'expiration.<br>Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à ORO.GEN.135. Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées. |
| § 4.2.1.7 | B | Plusieurs autres items nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées aux spécifications d'exploitation de l'UE. Le CTA n'a pas de date de validité. |
| § 4.2.2.1 | A | Le règlement de l'UE exige également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre il faut se conformer aux mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), aux exigences pertinentes du Part-TCO et aux règles de l'air applicables de l'Union. |
| § 4.2.11.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an. |
| § 4.3.1 | C | L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué. |
| § 4.3.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'avions motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent au même aérodrome ou site d'exploitation. |
| § 4.3.4.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre. |
| § 4.3.4.1.3 | A | CAT.OP.MPA.182 a) exige une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome. |
| § 4.3.4.2, § 4.3.4.3.2 et § 4.4.7 | C | Les nouvelles expressions « plan de vol déposé » et « plan de vol en vigueur » ne figurent pas dans le règlement (UE) n° 965/2012, qui fait uniquement référence au « plan de vol ATS ». |
| § 4.3.4.3.1 | C | Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome. |
| § 4.3.4.4 | A | Les règles européennes exigent une collecte de données pertinentes pour une période de 2 ans d'opérations continues avant de demander un programme spécifique. En outre, il est obligatoire de mettre en place un système efficace de compte-rendu continu à l'autorité compétente sur la performance en matière de sécurité et la conformité réglementaire. |
| § 4.3.6.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'EDTO n'est pas encore transposé dans le règlement N° 965/2012 qui utilise toujours ETOPS. |
| § 4.3.6,4* | A | La Part-CAT exige que le calcul du carburant utilisable soit effectué pour chaque vol, en prenant en compte la masse estimée de l'aéronef. |
| § 4.3.9.2 | A | Les règles européennes ont des exigences supplémentaires et plus spécifiques sur les quantités d'oxygène et les pourcentages de passagers, ainsi que des exigences sur les masques déployables automatiquement pour les avions certifiés pour voler au-dessus de 25 000 pieds. |
| § 4.3.10.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre dans le règlement (UE) N° 965 qui utilise encore l'ETOPS. |
| § 4.6.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les tâches et responsabilités du contrôleur d'exploitation aérienne ou régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012. |
| § 4.6.2 | C | Non mise en œuvre.<br>L'officier des opérations aériennes ou le régulateur de vol n'a pas de telles tâches décrites. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 et § 4.7.2.4 | C | Non mise en œuvre.<br>Les règles européennes n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé. |
| § 4.7.2.6 | B | Partiellement mise en oeuvre.<br>Les règles de l'UE n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé. |
| § 4.9.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles européennes ne contiennent pas de dispositions relatives à la masse maximale certifiée au décollage. Cependant, le nombre de passagers est limité à moins de 9. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.1 | B | Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant. |
| § 5.2.4 | B | Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant. |
| § 5.2.10 | A | Exigences plus strictes et plus détaillées. |
| § 5.4.1 | A | Les règles de l'UE exigent que les opérateurs veillent à ce que les itinéraires et les altitudes de croisière soient sélectionnés de manière à avoir un site d'atterrissage à portée de plané. Protection supplémentaire compte tenu des caractéristiques géographiques du territoire européen. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| ← § 6.2.2.1 | C | Mise en œuvre partielle :<br>Uniquement pour les avions lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). |
| § 6.3 | C | Les enregistreurs d'images embarqués et les enregistreurs de vol légers ne sont pas nécessaires. |
| § 6.3.1.1.1 et 6.3.1.1.2* | C | Mise en œuvre partielle :<br>Pour les avions légers avec un CdN individuel délivré pour la première fois avant le 5 septembre 2022, seuls ceux qui sont multimoteurs à turbine et qui ont une MOPSC de plus de 9 sont tenus d'avoir un enregistreur de bord. De plus, les avions à moteur à turbine dont la MCTOM est inférieure à 2 250 kg et la MOPSC de 9 ou moins ne sont pas tenus d'être munis d'un enregistreur de bord, quelle que soit la date de délivrance du CdN. |
| § 6.3.1.1. 3 et 6.3.1.1.4 | B | CAT.IDE.A.190 (a) (3) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er juin 1990 et une MCTOM supérieure à 5700 kg. CAT. IDE. A.190 a) 2) s'applique aux avions équipés d'un moteur à turbine avec un CdN individuel avant le 1er juin 1990 et une MCTOM de plus de 5700 kg. |
| § 6.3.1.1.5* | C | CAT.IDE.A.190 (a) (1) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er avril 1998. |
| § 6.3.1.1.7* | A | L'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) s'applique aux avions ayant reçu un CdN individuel avant le 1er juin 1990. |
| § 6.3.1.1.8 | A | Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (4), le FDR doit enregistrer 32 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg lorsque les conditions suivantes sont remplies :<br>(i) une capacité suffisante est disponible sur un système d'enregistrement de vol ;<br>(ii) le capteur est facilement disponible ; et<br>(iii) il n'est pas nécessaire de modifier l'équipement qui génère les données.<br>CAT.IDE.A.190 (a) (2) s'applique à tous les avions à turbomoteur dont la MCTOM est supérieure à 5700 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel avant le 1er juin 1990, quelle que soit la date de certification du prototype. |
| § 6.3.1.1.9* | A | Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 le FDR doit enregistrer 16 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui sont d'un type de premier type certifié après le 30 septembre 1969, à l'exception de la position du déporteur sol et/ou de la sélection des aérofreins, de la température de l'air extérieur (OAT) ou de la température de l'air total et des modes de fonctionnement du pilote automatique, de l'automanette et de l'AFCS, de l'état d'engagement des systèmes et des modes d'exploitation lorsque l'une des conditions suivantes est remplie :<br>(1) une capacité suffisante n'est pas disponible sur un système d'enregistrement de vol ;<br>(2) le capteur n'est pas facilement disponible ; et<br>(3) un changement est nécessaire dans l'équipement qui génère les données. Tous les autres paramètres dépassent ceux recommandés dans le SARP. |
| ← § 6.3.1.1.10 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT. IDE.A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CofA individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date. Toutefois, dans le cas où l'avion a reçu pour la première fois un CofA individuel entre le 1er janvier 2005 et le 1er janvier 2016, l'AMC2 CAT.IDE.A.190 est applicable et ne spécifie pas l'ensemble des 78 premiers paramètres énumérés dans le tableau A8-1. |
| § 6.3.1.1.11 | A | CAT.IDE.A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date. |
| § 6.3.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite. |
| § 6.3.1.3 | A | La durée minimale d'enregistrement pour le FDR est de 25 heures pour les avions autres que ceux mentionnés au 6.3.1.1.5. Pour les avions mentionnés au 6.3.1.1.5, la durée minimale d'enregistrement est de 10 heures. |
| | | |
| ← § 6.3.2.1.1 et § 6.3.2.1.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT.IDE.A.185 a) 2) est limité aux avions multimoteurs à turbine dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg. CAT.IDE.A.191 couvre les aéronefs dont le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date; pas de rétrofit. |
| ← § 6.3.2.1.3 | A | CAT.IDE.A.185 pt. (a) (1) est applicable à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg, quelle que soit la date de première délivrance du CdN. |
| ← § 6.3.2.1.4 et § 6.3.2.1.5* | A | CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM dépasse 5 700 kg, qu'ils soient équipés ou non d'un moteur à turbine. Le CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique quelle que soit la date de certification du prototype. |
| § 6.3.2.4.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date, quelle que soit la date de la demande de certification de type. |
| § 6.3.2.4.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date. Le CAT.IDE.A.185, point i), contient la prescription relative aux sources d'énergie de remplacement. |
| § 6.3.3.1.1 | A | CAT .IDE.A.195 (a) exige l'enregistrement des communications par liaison de données pour les avions avec un CdN individuel délivré le 8 avril 2014 ou après cette date. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 6.3.3.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT.IDE.A.195 a) ne s'applique qu'aux avions qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 8 avril 2014 ou après cette date. |
| § 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 et § 6.3.4.3 | C | Non mise en œuvre. |
| § 6.3.5.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit en format électronique. |
| § 6.3.5.5.1* | C | Non mise en œuvre. |
| § 6.3.5.5.2 | C | L'utilisation de deux enregistreurs combinés est une solution de rechange à l'utilisation d'un CVR et d'un FDR distincts pour les avions de MCTOM > 5 700 kg, quelle que soit la date de demande de leur certificat de type. |
| § 6.3.6.1 | B | Caractère différent.<br>CAT.GEN.MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. CAT.GEN.MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2024 ou après cette date. |
| § 6.3.6.2 | B | Caractère différent.<br>CAT. GEN. MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. CAT. GEN. MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2023 ou après cette date. |
| § 6.4.1 | A | La partie CAT est plus prescriptive. |
| § 6.4.2 | C | Partiellement mise en œuvre, le règlement (UE) 965/2012 impose le transport d'un appareil de mesure d'altitude barométrique et de DEUX appareils lorsque deux pilotes sont nécessaires. |
| § 6.5.2.1 | C | Moins protecteur.<br>Transport de gilets de sauvetage lorsque le vol au-dessus de l'eau va au-delà de la distance de vol plané du rivage, non mis en œuvre dans le cas de tous les autres avions terrestres (non exploités conformément aux 5.2.9 ou 5.2.10). |
| § 6.5.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'obligation de transporter un dispositif de localisation sous-marine (ULD) de 8,8 KHz s'applique aux avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont la MOPSC est supérieure à 19 et à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg. L'ULD peut ne pas être installé si l'avion est équipé de moyens fiables et automatiques permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident où l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin de vol. |
| § 6.7.3 | A | La Part-CAT l'exige pour tous les avions. |
| § 6.7.6 | C | Le règlement (UE) 965/2012 ne recommande pas de l'avoir pour les aéronefs pour lesquels le CdN a été délivré pour la première fois avant le 9 novembre 1998. |
| § 6.10 | A | CAT.IDE.A.115 exige des lumières portatives même pendant les vols de jour. |
| § 6.11* | A | Requis également pour les avions non pressurisés. |
| § 6.12 | B | Autres moyens de conformité.<br>Cette question est traitée par un instrument juridique différent, qui exige des États membres qu'ils prennent des mesures appropriées lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an. |
| § 6.15.3* | C | CAT.IDE.A.150 c) ne s'applique qu'aux avions à turbomoteur pour lesquels le certificat de navigabilité a été délivré pour la première fois après le 1er janvier 2019 alors que l'OACI le recommande pour tous les avions à turbomoteur, quelle que soit la date de délivrance de leur certificat de navigabilité. |
| § 6.18.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>CAT.GEN.MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 45 500 kg et la MOPSC inférieure à 19. |
| § 6.18.2* | C | Non mise en œuvre.<br>CAT.GEN.MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 27 000 kg. |
| § 6.18.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Dans le cas d'une solution basée sur une ELT (ELT déclenchée en vol ou enregistreur de vol déployable automatiquement), le signal ELT est détecté par les satellites COSPAS/SARSAT, puis directement transmis au sol et envoyé au centre de coordination de sauvetage compétent. |
| § 6.19.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les réglementations européennes exigent l'utilisation obligatoire de la version 7.1 de l'ACAS II SW pour les avions avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou plus de 19 passagers. Pour les avions de cette catégorie, l'ACAS n'est pas obligatoire. S'ils installent volontairement des ACAS, l'équipement doit être ACAS II version 7.1. |
| § 6.20.2 et § 6.20.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Résolution de 7,62 m pour le transpondeur pression-altitude non mise en œuvre. |
| § 6.22.1*et § 6.22.2* | C | Non mise en œuvre. |
| § 6.26.1 | C | Le point 26.205 du règlement (EU) 2015/640, amendé par le règlement (EU) 2024/2954, est applicable aux avions lourds pour lesquels le premier certificat de navigabilité a été délivré le ou après le 1er juillet 2026, alors que l'OACI fixe cette date au 1er janvier 2026. De plus, le règlement (EU) 2015/640 définit 'avion lourd' comme ayant été certifié en application du CS-25 ou équivalent ; en conséquence, les avions certifiés selon le CS-23 ne sont pas concernés par le point 26.205, alors qu'ils sont dans le domaine d'application du § 6.26.1. |

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.2.9 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles européennes exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'avion, mais pas dans un intervalle spécifique. |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| § 8.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la partie CAMO pour les organismes de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO). |
| § 8.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 8.2.4 | B | Caractère différent.<br>L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État de l'exploitant. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle. |
| § 8.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La partie CAMO et la partie CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains (FH) dans la conception du programme d'entretien (PE). |
| § 8.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |
| § 8.4.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| § 8.5.2 | A | Les exigences Part-M s'appliquent au-dessus de 2 730 kg, tandis que Part-ML s'applique à 2 730 kg ou moins. Cela signifie pour des masses comprises entre 2 730 et 5 700 kg l'obligation de respecter une exigence plus élevée. |
| § 8.7 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les dispositions de l'annexe 19 ne sont pas appliquées. |
| § 8.8.2 et 8.8.3 | C | Non mise en œuvre. |
| | | |
| **CHAPITRE 9** | | |
| § 9.2 | A | L'ORO. FC.130 a) établit des dispositions pour chaque type et ses variantes. ORO. GEN.110 (h) exige également l'utilisation d'une checklist. |
| § 9.4.1.1 | A | Pour l'IFR monopilote, l'AESA exige également 5 vols IFR et 3 approches IFR selon ORO. FC.202. Toutefois, outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation. |
| § 9.4.2.1 | A | La règle européenne du FCL.060 exige au moins 3 secteurs. |
| § 9.4.3.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles européennes ont mis en place une catégorisation des aérodromes (A, B, C et/ou exigeant/non exigeant). |
| § 9.4.4.1 | B | Autres moyens de conformité.<br>Un programme alternatif de formation et de qualification (ATQP) est autorisé comme alternative aux exigences de formation. |
| § 9.4.5.2 | A | Pour les opérations IFR, le pilote doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol IFR au lieu des 25 heures précisées à l'alinéa b). |
| | | |
| **CHAPITRE 10** | | |
| §10.2 | C | Partiellement mise en œuvre parce que l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) ne couvre que les agents techniques d'exploitation qui participent à la veille de vol et à la surveillance du vol. |
| § 10.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le programme de formation pour les agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012. |
| §10.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La formation périodique est incluse dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e), et les FH pris en compte dans la formation initiale. Cependant, cet AMC ne s'applique qu'aux agents techniques d'exploitation qui ont des tâches liées à la veille de vol et à la surveillance du vol. Le programme de formation des agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012. |
| § 10.5* | C | Non mise en œuvre. |
| | | |
| **CHAPITRE 11** | | |
| § 11.4.3* | C | Moins protecteur.<br>Période de conservation de 3 mois requise en vertu du règlement (UE) 965/2012. |
| § 11.6 | C | Moins protecteur.<br>En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après l'accident ou l'incident grave. |
| | | |
| **CHAPITRE 12** | | |
| § 12.4 | A | La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 AIRCREW entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requise pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012. |
| | | |
| **CHAPITRE 13** | | |
| § 13.2.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>ORO.SEC.100 b) stipule que la réglementation de l'UE ne s'applique qu'aux avions de transport de passagers qui relèvent de l'une des catégories mentionnées aux points b) 1), b) 2) ou b) 3). |
| **CHAPITRE 15** | | |
| § 15.1, § 15.2.1 et § 15.2.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La règle d'application traite de l'évaluation des risques pour la sécurité sans être aussi spécifique. |
| | | |
| * pratique recommandée | | |

**ANNEXE 6 - 2ème partie**
**Exploitation des aéronefs**

**11ème édition à jour de l'amendement 41**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.1.1.5* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Aucune exigence spécifique pour les opérations non commerciales avec des aéronefs motorisés autres que complexes (NCO). |
| § 2.1.4 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les EFB ne nécessitent pas d'approbation spécifique pour les opérations non commerciales. |
| § 2.2.2.2.1 | B | Caractère différent.<br>Pour les opérations NCC, la règle s'adresse à l'exploitant, et non au Pilote Commandant de bord. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente au sens de l'annexe V (Part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 2.2.2.2.1.1, § 2.2.2.2.1.2 et § 2.2.2.2.1.3 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant et non l'État d'immatriculation établit les critères et approuve les crédits opérationnels pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 2.2.2.2.5 et § 2.2.2.2.6 | B | Caractère différent.<br>Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente au sens de l'annexe V (Part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 2.2.3.4.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Pour les exploitants NCC relevant des règles de l'UE, l'État de l'exploitant est l'autorité compétente et non l'État d'immatriculation ; c'est l'État de l'exploitant et non l'État d'immatriculation qui doit établir ces critères. |
| § 2.2.3.5 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure estimée d'arrivée à l'aérodrome conformément au 2.2.3.4.3. Les règles européennes n'exigent pas un point de non-retour, mais exigent toujours d'avoir un aérodrome alternatif (à quelques exceptions près, par exemple un aérodrome isolé) et d'autres conditions (par exemple, les règles de l'UE exigent du carburant pendant 2 heures). |
| § 2.2.3.7.1* | A | Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la montée à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou un carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant. |
| § 2.2.4.7 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Un allègement est possible pour les opérations non commerciales. Les règles de l'UE prévoient des allégements concernant la disponibilité et l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP 190 et AMC1.NCO.OP 190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que l'oxygène soit disponible. |
| § 2.2.4.9.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>La réglementation européenne autorise des écarts acceptables dans les conditions de guidage radar par l'ATC ou lorsque le franchissement d'obstacles peut être assuré. |
| § 2.3.1.1 | B | Caractère différent.<br>Dans le système de l'UE, l'État de l'exploitant est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 2.4.2.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les avions ELA1, c'est-à-dire les avions dont la masse maximale au décollage (MTOM) est inférieure ou égale à 1 200 kg et qui ne sont pas classés comme aéronefs motorisés complexes, sont exemptés de l'exigence relative à l'extincteur à main conformément à NCO.IDE.A.160. |
| § 2.4.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Uniquement pour les avions lourds de certificat de navigabilité (CdN) initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). Aucune référence pour la Part-NCO, car il est très peu probable qu'un aéronef exploité en NCO ait des toilettes. |
| § 2.4.3.2* | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles de l'UE ne font pas de distinction entre les vols VFR et les vols contrôlés VFR. Les autres moyens de conformité sont assurés par les dispositions du paragraphe NCC.IDE.A.120 (b) pour les instruments supplémentaires dans des conditions où l'avion ne peut pas être maintenu sur une trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires, ainsi que les limitations supplémentaires de la Partie SERA 5010 pour les vols contrôlés VFR. |
| § 2.4.11.2* et § 2.4.11.3* | C | Non mise en œuvre.<br>EASA SIB 2017-14 (bulletin d'information sur la sécurité) de l'AESA recommande l'installation du TAWS pour les avions légers non engagés dans le transport aérien commercial. |
| § 2.4.12.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCO.IDE. A.170 a) 3) : une ELT de survie (ELT(S)) ou une balise de repérage personnelle (PLB), transportée par un membre d'équipage ou un passager, est autorisée lorsqu'elle est certifiée pour une configuration maximale de six sièges passagers ou moins. |
| § 2.4.15 | B | Pour les opérateurs NCC et NCO, c'est l'État de l'opérateur qui a cette responsabilité, et non l'État d'immatriculation. |
| § 2.4.16.1.1.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO. |
| § 2.4.16.1.1.2 et § 2.4.16.1.1.3* | A | NCC.IDE.A.165 s'applique aux avions dont le CdN a été délivré le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 2.4.16.1.2 | C | Non mise en œuvre.<br>Le FDR est exigé par 2.4.16.1.1.2 pour les avions lourds pour lesquels la demande de certificat de type est postérieure à 2023. FDR, ADRS, AIR ou AIRS sont recommandés par le 2.4.16.1.1 pour les avions légers avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 2.4.16.2.1* | C | Non mise en œuvre.<br>Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.4.16.2.2 | C | Non mise en œuvre.<br>2.4.16.2.1 ne s'applique qu'aux avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date, et tous les modèles modernes de CVR sont à semi-conducteurs. Il n'est donc pas nécessaire d'interdire les anciennes technologies d'enregistrement. |
| § 2.4.16.4.5* | C | Non mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique. |
| § 2.4.17.2.2 | C | Non mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB. |
| § 2.4.17.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB.<br>Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| | | |
| § 2.5.1.7, § 2.5.1.8 et § 2.5.1.9 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 2.5.2.3 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation établit ces critères pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers. |
| § 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 et § 2.5.2.9 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers. |
| § 2.5.2.10 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles de l'UE exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'aéronef, mais pas dans un intervalle spécifique. |
| § 2.5.3.3, § 2.5.3.4 et § 2.5.3.5 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant établit ces critères pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 2.6.1.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'évaluation des risques lors de l'approbation d'un programme d'entretien non fondée sur les recommandations d'entretien du titulaire du certificat de type n'a pas été prise en compte. |
| § 2.6.2.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| § 2.6.4.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par un organisme Part-MF ou Part-CAO ou par un pilote / propriétaire après une maintenance limitée du pilote / propriétaire. |
| § 2.7.2.1 et § 2.8.1 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO d'aéronefs immatriculés dans des pays tiers. |
| § 2.9.1 | C | Le règlement (CE) N° 300/2008 ne contient pas de références aux responsabilités du commandant de bord liées à la sûreté des aéronefs. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2* | C | Moins protecteur.<br>La définition d'avion à moteur complexe comprend les avions dont la MOPSC est supérieure à 19. |
| § 3.4.2.1.1 | B | Caractère différent.<br>État de l'opérateur au lieu de l'État d'immatriculation comme autorité compétente. |
| § 3.4.2.1.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles de l'UE prévoient la surveillance coopérative des activités des opérateurs établis ou résidant dans un autre État membre de l'UE. Le règlement (CE) N° 300/2008 établit les exigences applicables aux inspections effectuées par la Commission en coopération avec les États membres. |
| § 3.4.2.7 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation.<br>Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente comme définie à l'annexe V (part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 3.4.2.8 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de haut niveau figurent à l'annexe V des exigences essentielles du règlement (UE) 2018/1139.<br>Les dispositions détaillées en matière de FTL sont déterminées au niveau national.<br>Les exigences en matière de fatigue pour le personnel de maintenance ne sont pas prises en compte. |
| | | |
| § 3.4.3.7 * | C | Non mise en œuvre. |
| § 3.4.3.8.1 | A | Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la présence à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou de carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant. |
| § 3.5.2.3 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation. |
| § 3.6.1.1 | B | Caractère différent.<br>L'État de l'exploitant est responsable de l'approbation des MEL. |
| § 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 et § 3.6.3.1.1.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le transport d'un enregistreur de données de vol n'est requis que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 3.6.3.2.1.1 | A | NCC.IDE.A.160 a) 2) est applicable aux avions pour lesquels le certificat de type est délivré après le 1er janvier 2016, tandis que pour 3.6.3.2.1 le critère est la date de présentation de la demande de certificat de type. |
| § 3.6.3.2.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) n'exige un CVR que pour les avions de plus de 27 000 kg de MCTOM qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 1er janvier 2016 ou après cette date. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.6.3.2.1.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) et (a) (2) n'exige un CVR que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir (a) (1)) ou pour lesquels un certificat de type a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir a) (2)). |
| ← § 3.6.7 * | B | Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose effective reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an. |
| § 3.6.8.2.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le système réglementaire européen ne l'exige que lorsque le CdN individuel a été délivré après le 31 décembre 1980. |
| § 3.6.9.1* | A | Le système réglementaire européen exige l'ACAS II pour les avions à turbine avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou une MOPSC de plus de 19. |
| § 3.8.1.2* | C | La recommandation n'est pas mise en œuvre ; la formation initiale et la formation continue ne sont pas spécifiquement abordées dans la MA.A.607 ou les facteurs humains. |
| § 3.8.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les parties M, CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du manuel de contrôle de la maintenance. |
| § 3.8.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La sous-partie G de la partie M, les parties CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du programme de maintenance. |
| § 3.8.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de l'UE ne décrivent pas explicitement que « des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été distribué ». |
| § 3.8.4 | A | Pour la transmission de l'information conformément à l'annexe 8, il n'y a pas d'allègement lié à la MTOW - exigé pour tous les propriétaires d'avions. |
| § 3.8.5.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'autorisation du pilote/propriétaire n'est pas conforme à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée conformément à l'annexe 1. |
| § 3.9.4.2 et § 3.9.4.3 | B | Autres moyens de conformité.<br>Le règlement (UE) N° 965/2012 n'inclut pas cette exigence pour les pilotes effectuant des vols non commerciaux (NCC, NCO). |
| ← § 3.10 * | C | Non mise en œuvre. |
| * pratique recommandée | | |
| | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 6 - 3ème partie**
**Exploitation des aéronefs**

**11ème édition à jour de l'amendement 25**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| | | |
| **SECTION 2** | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| § 1.1.4 | B | Autres moyens de conformité.<br>Les règles de l'UE exigent que la responsabilité du contrôle opérationnel incombe exclusivement au commandant de bord. |
| § 1.3.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Transposé uniquement pour les opérations offshore d'hélicoptères en CAT. |
| § 1.3.2 | A | La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.2.1.5, § 2.2.1.6 et § 2.2.1.7 | B | Autres moyens de conformité.<br>Aucune date d'expiration. Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à l'ORO.GEN.135.<br>Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées. |
| § 2.2.2.1 | A | Il est exigé également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre, il faut respecter les mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), les exigences pertinentes de la Part-TCO et les règles de l'air de l'UE. |
| § 2.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué. |
| § 2.3.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'aéronefs motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent du même aérodrome ou site d'exploitation. |
| § 2.3.4.1.2 | A | Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome. |
| § 2.3.4.2.1 | B | Autres moyens de conformité.<br>Il n'est pas exigé d'héliport de dégagement lorsque la destination est un héliport côtier et que l'hélicoptère est en provenance depuis une plateforme en mer. Cependant, la règle européenne exige une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome. |
| § 2.3.4.2.2 | A | Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome et des minimums d'exploitation plus élevés (une catégorie au-dessus). |
| § 2.3.4.3.15* | C | Pas de référence à 30 NM, la seule exigence est des minimums météorologiques généraux entre 1 heure avant et 1 heure après le vol et pour le brouillard (60 NM selon l'AMC2 SPA. HOFO.120 c) 3)). |
| § 2.3.6.2 | A | Si un aérodrome de dégagement est nécessaire, il doit également être transporté suffisamment de carburant pour l'atteindre. La réglementation de l'UE stipule que lors d'un vol VFR et d'une navigation autre que par référence à des repère visuels ou de nuit, 30 minutes de carburant à la vitesse de croisière économique sont requises. |
| § 2.3.7.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>En ce qui concerne le point (b) : le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène. |
| § 2.3.7.6 | C | Mise en œuvre partielle.<br>Le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène. |
| § 2.3.8.2 et § 2.4.6.1* | C | Non mise en œuvre. |
| § 2.6.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les tâches et responsabilités de l'officier des opérations aériennes/régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012. |
| § 2.6.2 | C | Non mise en œuvre.<br>L'exploitant décide qui est chargé de ces responsabilités dans le cadre de sa planification et de sa gestion des interventions d'urgence. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 et § 3.4.4* | C | De telles opérations ne sont pas autorisées. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| | | |
| § 4.2.2 | C | Point e) non mis en œuvre.<br>Les fusibles électriques de rechange ne sont pas nécessaires. L'exigence relative aux fusibles n'a pas été mise en œuvre parce qu'il n'est pas pratique de changer un fusible en vol avec un hélicoptère. Piloter un hélicoptère nécessite les deux mains et les deux pieds. Les fusibles ne sont pas accessibles pour être remplacés en vol. |
| § 4.2.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). |
| § 4.3.1.1.2 | A | Le seuil de capacité en passagers dans le CAT.IDE.H.190 (a) (1) est 9 et non 19. |
| § 4.3.1.1.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Obligatoire pour les hélicoptères avec un CdN individuel délivrés pour la première fois le 1er août 1999 ou après cette date. |
| § 4.3.1.1.4 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le CAT.IDE.H.191 couvre les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 4.3.1.1.5* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le CAT.IDE.H.191 ne couvre que les hélicoptères ayant une MTOM de 2 250 kg ou plus et ayant un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date. |
| § 4.3.1.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite. |
| § 4.3.1.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Ce n'est que dans le cas des hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (correspondant au type IVA) que le FDR est tenu d'enregistrer les données pendant au moins les 10 heures précédentes. |
| § 4.3.2.1.2 | B | Autres moyens de conformité.<br>CAT.IDE.H.185 (d)(3) 'l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite' inclut les fréquences correspondant au rotor principal, à partir desquelles la vitesse du rotor principal peut être calculée. |
| § 4.3.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Complètement mise en œuvre pour les hélicoptères avec CdN initial après le 1er janvier 2016. Les autres hélicoptères doivent être équipés d'un CVR capable de conserver les informations d'une durée de seulement 1 heure ou 0,5 heure. |
| § 4.3.3.1.1 | A | La capacité d'enregistrement par liaison de données est requise pour tous les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 8 avril 2014 ou après cette date. |
| § 4.3.3.1.2 et § 4.3.3.1.3* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.3.4.4* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique. |
| § 4.4.4* | C | Mise en œuvre uniquement pour les opérations extracôtières par hélicoptère. |
| § 4.5.2.3 | C | Moins protecteur.<br>Radeaux de sauvetage : si la distance de la terre est supérieure à 3 minutes. |
| ← § 4.5.2.6* | A | L'AMC1 CAT.IDE.H.300 est applicable à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN. |
| ← § 4.5.2.7* | A | L'AMC1 CAT.IDE.H.300 veille à ce que tous les radeaux de sauvetage de plus de 40 kg soient équipés d'une télécommande de déploiement. |
| ← § 4.5.2.8* | A | L'AMC1 CAT.IDE.H.300 s'applique à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN. |
| § 4.5.3.2* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Considérations sur le soleil non incluses. |
| § 4.8.2, § 4.8.3 et § 4.8.4* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.10.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Uniquement pour les hélicoptères de capacité de plus de 9 places assises. |
| § 4.15.1* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Uniquement requis au-dessus des mers hostiles. Non requis à terre. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La communication basée sur la performance n'est pas autorisée pour les opérations avec des hélicoptères. L'équipement de communication doit être conforme aux exigences applicables en matière d'espace aérien. |
| § 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 et § 5.3.4 | C | Non mise en œuvre.<br>Communication et surveillance basées sur la performance ne sont autorisées que pour les opérations avec des avions dans l'UE. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la sous-partie G de la part-M et la part-CAMO. |
| § 6.2.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |
| § 6.2.4 | B | Caractère différent.<br>L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État d'exploitation. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle. |
| § 6.3.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La sous partie G de la Part-M, la Part-CAMO et la Part-CAO ne prennent pas en compte les facteurs humains dans la conception du programme d'entretien. |
| § 6.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré. |
| § 6.4.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| § 6.7.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'autorisation du pilote/propriétaire ne satisfait pas à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée à l'annexe 1. |
| § 6.8.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |
| | | |
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.1.2 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers. |
| § 7.2 | A | Le point 7.2 établit des dispositions pour chaque type d'hélicoptère. L'ORO.FC.130 (a) l'exige pour chaque type et variante. L'ORO.GEN.110 (h) exige l'utilisation d'une checklist, le point 7.2 ne l'exige pas. |
| § 7.4.1.1 | A | Pour l'IFR en monopilote, les règles de l'UE exigent 5 vols IFR et 3 approches IFR dans le rôle de pilote unique selon l'ORO.FC.202. Outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) n° 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation. Cela n'est pas requis dans le standard. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 7.4.2.3 | A | Plus exigeant. |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| | | |
| § 8.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>L'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) ne vise que les agents techniques d'exploitation qui participent à la veille de vol et à la surveillance du vol. |
| § 8.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Le programme de formation pour les agents techniques d'exploitation est détaillé dans l'AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). Toutefois, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un agent technique d'exploitation ; en outre, les tâches et responsabilités d'un agent technique d'exploitation conformément au § 4.2.1.3 des SARP ne sont pas encore transposées dans les règles de l'UE. Le point b) n'est pas non plus transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012. |
| § 8.4* | C | Non mise en œuvre. |
| § 8.5* | C | Partiellement mise en œuvre. |
| | | |
| **CHAPITRE 9** | | |
| § 9.4.3* | C | Moins protecteur.<br>Période de stockage de 3 mois requise en vertu du règlement UE N° 965/2012. |
| § 9.6 | C | Moins protecteur.<br>En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après un accident ou un incident grave. |
| | | |
| **CHAPITRE 10** | | |
| § 10.3 | A | La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 ÉQUIPAGE entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requis pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012. |
| | | |
| **SECTION 3** | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| § 1.1.1 et § 1.1.3 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers. |
| § 1.15* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Entièrement mis en œuvre pour NCC, mais pas pour NCO. |
| § 1.4 | B | Caractère différent.<br>Agrément délivré par l'État dans lequel l'exploitant est établi ou réside. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.2.1 | B | Caractère différent.<br>Dans NCC, la règle s'adresse à l'exploitant, pas au PIC. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente établie à l'annexe V (partie SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO. |
| § 2.6.2.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les conditions météorologiques, à l'héliport d'atterrissage prévu OU au moins un héliport de dégagement seront, à l'heure d'arrivée estimée, égales ou supérieures aux minima d'exploitation de l'héliport. |
| § 2.7.1 | A | Pour les héliports isolés, les conditions météorologiques minimales définies au point 2.6.2.2 doivent prévaloir ET toutes les autres conditions doivent être remplies. |
| § 2.7.2 et § 2.7.3* | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Complétement mise en œuvre en NCC.<br>Non mise en œuvre en NCO. |
| § 2.10.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles de l'UE prévoient un allégement de la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible.<br>L'AMC1.NCO.OP.190a) dispose en outre: « (...) le PIC devrait: (...) b) (2) si des symptômes précoces d'hypoxie sont détectés : (i) envisager de revenir à une altitude sûre, et (ii) s'assurer que de l'oxygène supplémentaire est utilisé si disponible. |
| § 2.10.2 | C | Non mise en œuvre. |
| § 2.11 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Les règles de l'UE prévoient un aménagement lié à la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible.<br>L'AMC1.NCO.OP.190 a) dispose en outre: « (...) le PIC devrait : (...) b) (2) si des symptômes précoces d'hypoxie sont détectés :<br>(i) envisager de revenir à une altitude sûre, et<br>(ii) s'assurer que de l'oxygène supplémentaire est utilisé si disponible. |
| § 2.20 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Non mis en œuvre pour les vols à 10 minutes de vol ou moins de la terre ferme (NCC). 50 Nm (NCO). |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.3 | C | Mise en œuvre partielle grâce à la gestion de la sécurité pour NCC.<br>Non mis en œuvre pour NCO. |
| | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.3.1 | B | Caractère différent.<br>L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et les exploitants NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. |
| § 4.1.3.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). |
| § 4.1.3.3* | C | Mise en œuvre uniquement sur les vols où l'équipement de survie est requis pour les exploitants NCC. |
| § 4.2.1 | A | Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : un moyen de mesurer le dérapage.<br>Pour les opérations NCC au-dessus de l'eau, tous les instruments requis pour le VFR de nuit sont également requis. |
| § 4.2.2 | A | Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits pour les opérations NCC : un moyen de prévenir le mauvais fonctionnement de l'indicateur de vitesse et un moyen d'indiquer quand l'alimentation électrique des instruments gyroscopiques n'est pas suffisante. |
| § 4.2.3 | A | Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : une autre source de pression statique.<br>Chaque fois que 2 pilotes sont nécessaires, un moyen séparé supplémentaire d'indiquer l'altitude, l'IAS, la VS, le dérapage et le cap stabilisé. |
| § 4.3.2.1 | A | Dispositions supplémentaires pour les combinaisons de survie de l'équipage, l'équipement de sauvetage et l'équipement de survie. Exigences supplémentaires pour NCC au-dessus des eaux hostiles. |
| § 4.3.2.4* | C | Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.<br>Mise en œuvre pour tous les exploitants NCC quelle que soit la date de délivrance du CdN.<br>50 % devraient pouvoir être déployés à partir de la position normale de l'équipage, si nécessaire par télécommande. |
| § 4.3.2.5* | C | Mise en œuvre pour les exploitants NCC - télécommande ou masse inférieure à 40 kg.<br>Non mise en œuvre pour les exploitants NCO. |
| § 4.3.2.6* | C | Mise en œuvre pour les exploitants NCC.<br>Non mise en œuvre pour les exploitants NCO. |
| § 4.5.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>NCO : allégement avec le NCO.OP.190. |
| § 4.5.2* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.6 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Aucune traduction en anglais n'est requise. |
| § 4.7.1.1.2 et § 4.7.1.1.3* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.7.2.1.1 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Mise en œuvre uniquement pour les hélicoptères pour lesquels le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date. |
| § 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 et § 4.7.3.1.3* | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.7.4.4* | C | Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique. |
| § 4.12.1 | C | NCC.GEN.130 et NCO.GEN.125 traitent de l'effet potentiel sur la performance des systèmes de l'aéronef et non sur la capacité à exploiter l'hélicoptère. |
| § 4.12.2.2 | C | Non mise en œuvre. |
| § 4.12.3 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>Une approbation spécifique n'est pas requise pour les opérateurs en NCC ou NCO qui utilisent des applications EFB.<br>Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| | | |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.6 | C | Non mise en œuvre. |
| § 5.1.7 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 5.1.8 et § 5.1.9 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente. |
| § 5.2.3 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 5.2.4 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente. |
| § 5.2.5 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit l'agrément spécifique. |
| § 5.3.3 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères. |
| § 5.3.4 et § 5.3.5 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.2.2 | A | Les périodes de conservation dépassent les exigences. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 6.5.2 | C | Partiellement mise en œuvre.<br>La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par le pilote/propriétaire après une maintenance limitée du pilote/propriétaire. |
| | | |
| **CHAPITRE 7** | | |
| § 7.1 | B | Caractère différent.<br>Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente qui délivre ou valide les licences. |
| * pratique recommandée | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 7**
**Marques de nationalité et**
**d'immatriculation des aéronefs**
**6ème édition incluant l'amendement N° 6**

| RÉGLEMENTATION O.A.C.I. | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|
| Néant | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 8**
**Navigabilité des aéronefs**

**13ème édition à jour de l'amendement 110**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I.a | CAT | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **PARTIE II** | | |
| § 1.3.2* | A | L'approche basée sur les risques de l'AESA ne concerne pas seulement le "produit", mais prend également en compte la performance du postulant. |
| § 3.6.1 | B | Evaluation possible également par le DOA dans le cadre d'une procédure convenue avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité de l'aviation (AESA). |
| § 3.6.3 | B | L'autorisation de vol de l'AESA (y compris les conditions de vol) peut être délivrée par un DOA approuvé. |
| | | |
| § 4.2.4.1 | B | L'AESA élabore et adopte des exigences relatives au maintien de la navigabilité de la définition de type. L'Etat membre est responsable du maintien de la navigabilité de chaque aéronef. |
| §6.2.3.1* | B | Le certificat d'agrément de l'organisme de maintenance contient une référence générale au manuel approuvée (MOE ou CAE). Le manuel doit contenir un ou plusieurs chapitres spécifiques relatifs à la localisation des installations de maintenance. |
| § 6.2.5 | A | Les modifications importantes doivent être approuvées par l'autorité compétente avant que la modification puisse être mise en oeuvre. |
| § 6.3.3 | B | La partie 145 du règlement UE 1321/2014 ne prévoit pas d'obligation directe de distribuer le manuel aux utilisateurs finaux, mais les paragraphes 145.A.70 b) et AMC1 145.A.70 ont cet objectif. Idem pour CAO. A.025 et AMC2 CAO. A.025. |
| § 6.4.1 | A | La partie 145 est plus exigeante en ce qu'elle exige la mise en oeuvre d'une méthode de capture des erreurs pour les tâches de maintenance critiques et pour minimiser le risque d'erreurs pour des tâches identiques répétées. |
| | | |
| § 6.5.1 | A | La réglementation de l'UE prévoit des exigences supplémentaires pour les ateliers, les hangars, les bureaux et les zones de stockage. |
| § 6.5.2 | A | La réglementation de l'UE ajoute que les données de maintenance doivent être à jour et que les outils et équipements doivent être contrôlés et calibrés. |
| § 6.6.1 | A | Le règlement de l'UE ajoute des détails sur ses responsabilités. |
| § 6.6.2 | A | La réglementation de l'UE exige que les personnes désignées aient des connaissances et une expérience suffisantes. |
| § 6.6.3 | A | La partie 145 est plus précise et exigeante, nécessitant un système de planification de la production, et nécessite une réévaluation des travaux de maintenance en cas de réduction imprévue du personnel. Partie CAO : aucune différence. |
| § 6.6.4 | A | Les compétences requises pour le personnel de maintenance conformément aux articles 145.A.30 et 145.A.35 dépassent les normes de l'annexe I. La qualification conformément à l'annexe 1 n'est pas requise pour le personnel de certification des composants, le personnel de certification des services spécialisés. Conformément à l'article 5 paragraphe 6 point ii) du règlement (UE) n° 1321/2014, les exigences nationales de l'État membre relatives au personnel de certification des composants s'appliquent. |
| § 6.6.5 | B | La performance humaine est explicitement mentionnée dans la partie 145, mais n'est pas directement mentionnée dans la partie CAO. |
| § 6.7.1 | A | La partie 145 exige également de conserver les documents du sous-traitant pour la remise en service |
| § 6.7.2 | A | Le règlement de l'UE exige 3 ans. |
| § 6.7.3 | A | La partie 145 exige également une traçabilité fiable des activités effectuées et un stockage adéquat pour une récupération facile. |
| § 6.8.2 | A | La réglementation de l'UE inclut les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant. Pour les composants, un formulaire spécifique est requis (formulaire 1 de l'EASA). Pour la partie 145, les détails de la certification de la maintenance sont prescrits dans l'AMC 145.A.50(b). Dans le cas de l'utilisation d'un compte rendu matériel, il est acceptable d'utiliser un certificat abrégé de remise en service au lieu de la déclaration de certification complète. |
| **PARTIE IIIA** | | |
| § 2.2.3 | C | Il n'est pas nécessaire de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas prévues en fonction des variations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de l'intensité du courant. |
| § 3.4 | C | CS 25 ne contient pas de spécifications pour les charges à flot |
| § 4.1 | C | La phrase « Ils doivent également respecter les principes relatifs aux facteurs humains » n'est pas pleinement respectée. |
| § 4.1.6 | C | Moins protecteur pour les alinéas b), g), h) et i). La protection contre les engins explosifs et incendiaires n'est pas exigée dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA. |
| § 8.1 | C | La phrase « doit respecter les principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée. |
| § 9.3.5 | C | Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA. |
| § 11.1.1* | C | Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA (sauf pour les portes du compartiment des pilotes). |
| § 11.2 et 11.4 | C | Non mise en œuvre dans la version initiale de la CS-25, qui s'applique à la partie IIIA. |
| **PARTIE IIIB** | | |
| § 2.2.7.1 | C | La prise en compte des freins usés est prévue par la CS 25, mais pas par la CS 23. Les modèles CS.23 et CS.25 n'ont pas de spécifications relatives aux données de performances au moment de l'atterrissage. |
| § 2.2.7.2 et 2.2.7.3 | C | Il n'est pas requis de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas déterminées en fonction desvariations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de la force du courant. Pour les avions CS 25, des renseignements supplémentaires sur les performances au décollage et à l'atterrissage pour l'exploitation sur des pistes contaminées par de l'eau stagnante, de la gadoue, de la neige ou de la glace peuvent être fournis, mais ce n'est pas obligatoire (voir CS et AMC 25.1591). |
| § 3.1.1 | C | La norme CS 25/23 n'exige pas la fourniture de manuels de réparation structurelle. |
| § 3.1.2 | C | Les CS-25, CS-23 et le règlement (UE) n° 748/2012 n'imposent pas la fourniture de manuels de réparation structurelle. Les défaillances dangereuses ne sont pas spécifiquement abordées en relation avec la fatigue. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.7 | C | Le CS-23 exige une protection contre les impacts d'oiseaux sur le pare-brise seulement et uniquement pour les avions de niveau 4. La certification avec des dispositions d'amerrissage n'est pas exigée par les CS-23 et CS-25. Pour la certification CS-25, que la certification d'amerrissage soit demandée ou non, il faut démontrer qu'à la suite d'un amerrissage imprévu, le temps et l'assiette de flottaison de l'avion permettront aux occupants de quitter l'avion (CS-25.801a)). L'avion doit également être conforme à d'autres spécifications de conception d'amerrissage (CS-25.801(b)) (prévention des blessures des occupants, enquête sur le comportement de l'avion sur l'eau, utilisation de radeaux) si le postulant demande une certification avec dispositions relatives à l'amerrissage. La CS-23 ne comprend pas de dispositions équivalentes en matière d'amerrissage. |
| § 4.1.1 | C | La phrase « tenir compte des principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée. |
| § 4.2 | C | CS-23 : moins protecteur pour les paragraphes 4.2 g) et h). |
| **PARTIE IVA** | | |
| § 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3 et 2.2.3.1.4 | B | Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3. |
| § 2.2.3.2 | C | 2.2.3.2(b) : Non mise en œuvre dans les CS-27 et CS-29. |
| § 2.2.3.3.1 | B | Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3. |
| § 4.1.6 | C | La disposition du f) relative à la dépressurisation n'est pas mise en oeuvre. |
| § 4.1.8 | B | Pas d'exigence de conception explicite. Les instructions pour assurer le maintien de la navigabilité couvre le sujet. |
| **PARTIE IVB** | | |
| § 4.7 | C | Non mise en œuvre. |
| **PARTIE VA** | | |
| § 3.1 | C | La CS-23 actuelle et le règlement (UE) n° 748/2012 n'imposent pas la fourniture de manuels de réparation structurelle. |
| **PARTIE VB** | | |
| § 6.1.5 | C | Non spécifiquement abordé dans les CS 25 et CS 23. Cependant, le mémo de certification de l'EASA (CM SWCEH 001) est un guide pour l'assurance du développement de CEH et SW et appliqué dans le projet de certification dans des conditions spéciales. Le présent document fournit des indications pour se conformer aux alinéas 6.1.2 (a) et 6.1.2 (b). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 9<br>Facilitation | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| **CHAPITRE 2**<br>**Entrée et sortie des aéronefs** | |
| Description, objet et emploi des documents d'aéronefs | |
| Norme 2.4 - Déclaration générale | Appliquée, sauf dans les cas ou les services français estiment nécessaires, compte tenu notamment du type de la maladie ou de l'origine du vol, de maintenir une déclaration générale. |
| Pratique recommandée 2.7 | Non appliquée. |
| Manifeste marchandises | Il est estimé que la présentation du manifeste de marchandises est d'une utilité primordiale pour les services douaniers. |
| Pratique recommandée 2.8.1 | Non appliquée. |
| | |
| **CHAPITRE 3**<br>**Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages** | |
| Normes 3.8<br>Visa d'entrée | Lorsque le visa est exigé il est payant. |
| Pratique recommandée 3.8.1 - 3.8.4<br>Visa de retour | Appliquée. |
| Pratique recommandée 3.9 | Non appliquée |
| Autre documents | Les passagers étrangers doivent, outre la présentation de leurs pièces d'identité remettre à l'arrivée une carte de débarquement. Les renseignements à fournir sur ce document sont uniquement ceux qui correspondent aux rubriques du modèle de l'appendice 4 de l'annexe.<br>En règle générale, la remise d'une carte d'embarquement n'est pas exigée au départ. |
| Norme 3.10 - Autres documents | La carte d'embarquement comprend, outre l'appendice 3 de l'Annexe 9, un talon détachable demandant une information, à savoir, immigrant, transit, visiteur ou résident. |
| Norme 3.16 - Formalité de congé | Applicable aux passagers seulement. Un manifeste de pacotille est exigé des membres d'équipage. |
| Norme 3.20 - Formalité de congé | Appliquée, sous réserve qu'un mandat du propriétaire des bagages soit remis à l'exploitant. |
| | |
| **CHAPITRE 4**<br>**Entrée et sortie des marchandises et autres articles** | |
| Norme 4.7 | Non appliquée |
| Techniques de traitement électronique des données | Le principe de la participation facultative des exploitants et autres parties intéressées à l'utilisation du système électronique suppose le maintien d'une procédure normale de dédouanement des marchandises qui présente des inconvénients majeurs. |
| Norme 4.9 | |
| Congé de marchandises à l'exportation | La facture commerciale est exigée. |
| Pratique recommandée 4.18 | Non appliquée |
| Congé de marchandises à l'importation | La facture commerciale et le certificat d'origine éventuel sont exigés sous forme distincte. |
| Pratique recommandée 4.22 | Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur. |
| Congé de marchandises à l'importation | |
| Norme 4.23 | Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur. |
| Pratique recommandée 4.44 | Non applicable |
| Entrée et sortie de certains articles. | |
| Pratique recommandée 4.45 | Les droits de douane sont dus, mais l'importation est exempte de taxe fiscale. |
| Entrées et sorties de certains articles | |
| | |
| **CHAPITRE 5**<br>**Trafic en transit dans le territoire d'un Etat contractant** | |
| Norme 5.4<br>Trafic repartant du même aéroport par un autre service | Non appliquée intégralement.<br>Un document précisant notamment, d'une part l'identité des colis et de l'avion et, d'autre part la nature, le poids brut ainsi que le lieu de chargement des marchandises peut être exigé par la douane à titre de déclaration sommaire des marchandises. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **CHAPITRE 6**<br>**Aéroport internationaux aménagements et services intéressant le trafic** | |
| Pratique recommandée 6.52 | Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible. |
| Services médicaux | |
| Pratique recommandée 6.55 | Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible. |
| Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrée et de sortie et fonctionnement des services de contrôle. | |
| Pratique recommandée 6.57 | Non appliquée, en raison des problèmes juridiques et financiers que pose l'installation d'agents de contrôle étrangers sur le territoire français. |
| Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrées et de sortie et fonctionnement des services de contrôle. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 10**
**Télécommunications aéronautiques**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **VOLUME 1 : Septième édition à jour de l'amendement N° 91 en vigueur depuis le 8 novembre 2018** | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.2.1 | C | Les NDB ne font pas l'objet d'essais périodiques en vol. |
| § 2.3.1 | C | En France, l'information sur le statut opérationnel du service de radionavigation GNSS n'est pas fournie aux organismes rendant les services du contrôle local d'aérodrome, de l'information de vol et d'alerte d'aérodrome ou du contrôle d'approche. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2.1.1* | B | La majorité des radiobornes (métropole et outre-mer) ne possèdent pas de commande à distance, leur fonctionnement est assuré de façon continue.<br>Pour pallier l'indisponibilité temporaire d'une radioborne VHF ou d'un DME, le système mondial de navigation par satellite peut être utilisé pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil de piste destinée à permettre des vérifications de l'alignement de descente. Cette possibilité sera mise en œuvre uniquement en cas de besoin et fera l'objet d'une information des usagers de l'espace aérien, notamment par la voie de l'information aéronautique. |
| §3.1.2.7.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Aux emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste et où une installation ILS de catégorie de performances I est utilisée pour les approches et atterrissages automatiques dans des conditions de vol à vue, il n'est pas exigé qu'un dispositif de verrouillage soit établit afin de garantir que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche en service rayonne des signaux. |
| §3.1.3.3.3* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que, au-dessus d'une surface partant de l'antenne de l'alignement de piste et inclinée de 7° au-dessus de l'horizontale, l'intensité des signaux émis par les radiophares d'alignement de piste soit ramenée à une valeur aussi faible que possible. |
| § 3.1.4.1, § 3.1.4.2 | C | Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR. |
| §3.1.5.1.5* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 15 m (50 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I. |
| §3.1.5.1.6* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 12 m (40 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I utilisées sur les pistes courtes avec approche de précision identifiées par les chiffres de code 1 et 2. |
| §3.3.6.5.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que le signal d'identification des VOR soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que ces signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s. |
| § 3.3.8.1, § 3.3.8.2 | C | Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR. |
| §3.4.5.2.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est ni exigé que le signal d'identification d'un NDB soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que les signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s. |
| §3.4.7.1* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF utilisées comme complément de l'ILS soient installées aux emplacements de la radioborne extérieure et de la radioborne intermédiaire. |
| §3.4.7.2* | C | Disposition non reprise par la France.<br>Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF installées aux emplacements de la radioborne intermédiaire et de la radioborne extérieure soient situées du même côté du prolongement de l'axe de la piste. |
| *Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques. | | |
| | | |
| **VOLUME 2 : Septième édition à jour de l'amendement N° 93 en vigueur le 28 novembre 2024**<br>**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).** | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| Message CPDLC | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Ensemble de messages CPDLC | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Élément de message en texte libre | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Adresse de connexion | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| Élément de message normalisé | C | La règle CNS.TR.100 se réfère à l'Annexe 10 Volume II dans sa sixième édition d'octobre 2001, incluant tous les amendements jusqu'au N° 89. Cette définition est introduite par l'amendement 90. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.9 | C | Cette section n'est pas transposée. |
| | | |
| **VOLUME 3 - Partie I : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016** | | |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.2.1 c) et d) | C | Dispositions non reprises par la France.<br>L'ATN ne fournit pas aux prestataires de services de la circulation aérienne et aux exploitants d'aéronefs les communications du contrôle d'exploitation aéronautique et les communications administratives aéronautiques. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.4.11* | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Il n'est pas requis que l'ATN permette de connecter un système intermédiaire (routeur) embarqué à un système intermédiaire (routeur) sol au moyen de sous-réseaux différents. Le Datalink en Europe ne met en œuvre que le seul sous-réseau VDLM2. |
| § 3.5.1.2 | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Les fonctions extraction et modification d'informations d'annuaire ne sont pas prises en charge par les systèmes d'extrémité de l'ATN/OSI. |
| 3.5.2.1 a) et c) | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Les applications ADS-C et FIS ne sont pas prises en charge par l'ATN. |
| 3.5.3.1 a) | C | Dispositions non reprises par la France.<br>L'application communication de données entre installations ATS (AIDC) n'est pas prise en charge par l'ATN. |
| § 3.8.3 | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Les systèmes d'extrémité ATN ne sont pas capables de confirmer l'identité des systèmes d'extrémité homologues, d'authentifier la source des messages et d'assurer l'intégrité des données des messages. |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| § 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*,8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10* | C | Dispositions non reprises par la France.<br>Dispositions techniques relatives aux équipements et circuits téléimprimeurs non utilisés dans le RSFTA. |
| § 8.3 | C | Dispositions relatives à l'équipement terminal des voies de radiotéléimprimeurs aéronautiques fonctionnant dans la bande 2,5 MHz-30 MHz non reprises par la France. |
| § 8.5 | C | Dispositions techniques relatives à la transmission des messages ATS non reprises par la France. |
| § 8.6.3 | C | Dispositions relatives aux procédures de commande de liaison sol-sol de données fondées sur les caractères ne sont pas applicables. |
| | | |
| **VOLUME 3 - Partie II : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016** | | |
| | | |
| Chapitres 1, 2, 3 et 4 (normes et pratiques recommandées) transposés en droit français sans différence. | | |
| | | |
| **VOLUME 4 : cinquième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 8 novembre 2018** | | |
| | | |
| Chapitres 1, 2, 3 et 6 (normes et pratiques recommandées) ainsi que les normes de la section 5.2 du chapitre 5 transposés en droit français sans différence. | | |
| | | |
| *Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques. | | |
| | | |
| **VOLUME 5 : Sixième édition à jour de l'amendement N° 85 en vigueur le 18 novembre 2010** | | |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.3.1.1 | B | En plus des usages spécifiés dans ce paragraphe, la fréquence 121,5 MHz peut être aussi utilisée pour les besoins de la radiogoniométrie. |
| § .4.1.3.1.2 | B | La fréquence 121,5 MHz n'est mise en œuvre sur certains aérodromes internationaux que lorsqu'elle est jugée nécessaire. |
| § 4.1.5.1 | B | Pour la répartition géographique des fréquences VHF et la protection contre le brouillage nuisible, le critère de 14 dB est employé uniquement pour les services circulaires à espacement 25 kHz.<br>L'horizon électrique est employé dans les autres cas (espacements 8,33 et 25 kHz).<br>Absence d'accords régionaux sur ce point. |
| § 4.1.8.1.3 | B | Les fréquences OPC sont assignées en dehors de la bande dédiée. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 11**
**Service de la Circulation Aérienne**

**Quinzième édition à jour de l'amendement N° 53 applicable à partir du 28 novembre 2024.**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.6.1 | C | La disposition du règlement SERA prévoit une possibilité d'exemption.<br>SERA.6001 autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 nœuds après approbation de l'autorité compétente, pour les types d'aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de sécurité, ne peuvent respecter cette vitesse.<br>La règle FRA.6001 précise les conditions d'octroi de cette exemption. |
| § 2.6.3 | C | La disposition du règlement SERA prévoit une possibilité d'exemption.<br>SERA.6001 autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 nœuds après approbation de l'autorité compétente, pour les types d'aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de sécurité, ne peuvent respecter cette vitesse.<br>La règle FRA.6001 précise les conditions d'octroi de cette exemption. |
| § 2.26.5 | C | Les tops horaires doivent être données au moins à la minute près. |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1 | A | SERA.5010(c) introduit une description précise des exigences relatives aux vols VFR spécial. |
| § 3.3.4 | A | SERA.8005(b) exige l'accord du pilote de l'autre aéronef, le maintien de sa propre séparation, et autorise cette exemption uniquement en dessous de 3050 m (10 000 ft) lors de la montée ou de la descente, de jour. |
| § 3.7.3.1 | A | En complément de la norme OACI :<br>1) au point b), le point SERA.8015(e)(1)(ii) inclut également le termes « circuler en surface » ;<br>2) au point c), le point SERA.8015(e)(1)(iii) inclut également les « canaux de communication nouvellement attribués » ;<br>3) le point SERA.8015(e)(1)(iv) impose le collationnement des niveaux de transition. |
| § 3.7.3.1.1 | A | La disposition SERA.8015(e)(2) inclut les « les instructions de circulation » parmi les éléments à collationner, en plus des exigences de l'OACI. |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.1.2.1 | C | Le règlement (UE) 2017/373 permet une certaine flexibilité concernant la couverture radio disponible, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 12**
**Recherches et sauvetage**

**Huitième édition à jour de l'amendement N° 18 applicable à partir du 22 novembre 2007**

| RÉGLEMENTATION O.A.C.I. | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|
| § 5.2.3. i) | Il incombe au centre de contrôle régional compétent et non au centre de coordination de sauvetage, d'aviser les services chargés des enquêtes sur les accidents de la phase de détresse. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 13<br>Enquêtes sur les accidents d'aviation | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION O.A.C.I.** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 14**
**Aérodromes**

**VOLUME 1**
**CONCEPTION ET EXPLOITATION DES AERODROMES**

**8ème édition à jour de l'amendement N°14 devenu applicable le 8 Novembre 2018 (non compris amendement 13-B applicable au 5 Novembre 2020)**
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).**
**Note : Les aérodromes français relèvent soit de la réglementation européenne pour ceux disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, dont la liste figure dans la section AD 1.5 des AIP métropole, CAR-SAM-NAM et RUN, soit de la réglementation nationale.**

| REGLEMENTATION O.A.C.I | CAT | REGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| **DÉFINITIONS** | | |
| Pistes aux instruments<br>Pistes avec approche de précision | B | Pour la réglementation européenne :<br>- Le seuil minimal de visibilité de 1000 m n'est pas repris dans la définition d'une approche classique.<br>Pour la réglementation nationale :<br>- Une piste aux instruments est une piste dotée d'au-moins une procédure d'approche ou de départ aux instruments,<br>- Une approche de précision est une approche en 3D basée sur une installation électronique au sol.<br>- La différenciation Type A Type B ne fait pas partie des critères de classification.<br>- Il n'y a pas de référence à la CAT IIIC dans les règles aérodromes nationales. |
| Pistes à vue | B | Les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées sur les pistes à vue. |
| Prolongement dégagé | C | Pour la réglementation européenne, le prolongement dégagé est sous la responsabilité de l'entité appropriée (exploitant d'aérodrome).<br>La définition contenue dans la réglementation nationale est différente : il est précisé que le prolongement dégagé est nécessairement coaxial à la piste et adjacent à une de ses extrémités et inclut le prolongement d'arrêt lorsqu'il existe. De plus, le prolongement dégagé n'est pas attaché au contrôle de de l'autorité compétente. |
| | | |
| **CHAPITRE 1** | | |
| § 1.4.1 | B | La réglementation européenne s'applique aux aérodromes ouverts au public, sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial, dotés d'une piste revêtue aux instruments de plus de 800 m. Ces aérodromes sont certifiés conformément à la réglementation EU, avec la possibilité d'être exemptés s'ils accueillent moins de 10 000 passagers commerciaux par an et moins de 850 mouvements de fret par an.<br>Les aérodromes ne relevant pas de la réglementation européenne sont certifiés lorsqu'ils accueillent plus de 10 000 passagers commerciaux sur 3 années consécutives.<br>Tous les aérodromes hors champ de l'Union Européenne sont sujets à homologation des pistes par l'Autorité Compétente. |
| § 1.6.2 et 1.6.4 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la lettre de code reste basée sur l'envergure et la largeur du train hors-tout. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.1.2* | C | Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale. |
| § 2.5.3 | C | Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. |
| § 2.9.3 | B | Pas de différences pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la fréquence des inspections est basée sur d'autres critères que le chiffre de code, notamment le trafic accueilli. |
| § 2.11.2* | B | Voir différences relatives aux articles 9.2 relatifs au RFFS |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.8* | C | Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale. |
| § 3.1.10* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le code lettre reste basé sur l'envergure et la largeur du train hors tout. De plus, la largeur des pistes code F est soumise à l'approbation de l'autorité compétente. Enfin, la largeur minimale des pistes non revêtues est de 50 m (80 m pour les pistes accueillant des planeurs). |
| § 3.1.11* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les critères de séparation entre pistes parallèles sont basés sur la longueur de piste et la surface de la chaussée. Des valeurs d'entraxe différentes peuvent être définies sur un aérodrome où se déroulent uniquement des vols VFR. |
| § 3.2.1* et 3.2.2* | C | Pour la réglementation européenne, la disposition n'est applicable que pour les aéronefs de largeur de train hors-tout supérieure ou égale à 9 m et inférieure à 15 m.<br>Pour la réglementation nationale, les accotements ne sont requis que pour les pistes de code E. |
| § 3.2.5* et 3.2.6* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'exigence d'accotements se limite aux pistes code E et est soumise à approbation de l'autorité compétente pour les pistes de code F. |
| § 3.3.1 et 3.3.2* | C | La construction d'une aire de demi-tour n'est pas systématiquement requise. |
| § 3.3.4*, 3.3.5* et 3.3.6 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Ces dispositions ne sont pas reprises dans la réglementation nationale. |
| § 3.3.9 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette norme n'est pas reprise dans la réglementation nationale. |
| § 3.4.3 | A | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la demi-bande doit s'étendre à 150 m de l'axe pour les pistes avec approches de précision de code 3 et 4 et 75 m pour les pistes avec approches de précision de code 1 et 2. |
| § 3.4.9* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la partie nivelée de la bande de piste à vue non-revêtue de code 1 s'étend sur une distance de 25 m au lieu de 30 m par rapport à l'axe de piste, sauf s'il est prévu qu'elle soit utilisée par des planeurs auquel cas elle est fixée à 40 m. |
| § 3.4.12* | C | Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.5.1 et 3.5.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'implantation d'une aire de sécurité d'extrémité de piste n'est exigée que dans le cas d'une création ou d'un allongement de piste. |
| § 3.5.4* et 3.5.6* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale. |
| § 3.5.9*, 3.5.10* et 3.5.11* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale. |
| § 3.8.1* | C | Pour la réglementation européenne, l'aménagement d'une aire d'emploi du radioaltimètre n'est pas obligatoire pour les pistes avec approche de CAT I.<br>Pour la réglementation nationale, il n'est pas requis dans ce cas. |
| § 3.8.3* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la largeur de l'aire d'emploi du radioaltimètre pour les approches de précision de CAT III est de 60 m (30 m de part et d'autre de l'axe). |
| § 3.8.4* | C | Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les caractéristiques des aires d'emploi du radioaltimètre sont les suivantes :<br>- pente longitudinale moyenne inférieure en valeur absolue à 2% ;<br>- pas de pentes locales excédant en valeur absolue 5% ;<br>- pas de dénivellations locales de plus d'un mètre.<br>Lorsque le sol naturel ne répond pas à ces caractéristiques, une étude spécifique est effectuée et un plan de sol artificiel peut être employé. |
| § 3.9.3 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les marges utilisées pour le dimensionnement des voies sont fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout. De plus, la marge entre roues extérieures du train principal et bord de voie est de 4,5 m sur les sections droites et courbes des taxiways destinés aux avions d'empattement inférieur à 18 m et les exigences pour les voies code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente. |
| § 3.9.4* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale :<br>- le dimensionnement des voies est fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout,<br>- les voies de circulation code C destinées aux avions d'empattement supérieur à 18 m doivent avoir une largeur de 18 m minimum,<br>- les voies de circulation existantes code E peuvent conserver une largeur de 22,5 m,<br>- la largeur des voies de circulation code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente. |
| § 3.9.9* | C | La réglementation européenne offre la possibilité de pentes différentes sous certaines conditions.<br>Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale. |
| § 3.9.12* | C | Pour la réglementation européenne, la résistance des voies de circulation doit être adaptée et non équivalente à celle de la piste.<br>Cette recommandation n'est pas reprise par la réglementation nationale. |
| § 3.13.6* | C | La réglementation européenne donne la possibilité de réduire le dégagement minimal dans le cas d'objets de hauteur limitée ou de poste restreint aux aéronefs de caractéristiques spécifiques.<br>Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.8 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Disposition partiellement reprise dans la réglementation nationale : il n'existe pas de surfaces d'approche avec décalage latéral. Les trouées décalées ne sont pas prévues.<br>La réglementation en vigueur prévoit que des trouées courbes peuvent être utilisées.<br>De telles trouées sont retenues lorsque des procédures courbes sont inévitables (limitation de gêne sonore au-dessus d'habitations, présence d'obstacles inamovibles, etc.). |
| § 4.2.3 ; § 4.2.10 ;<br>§ 4.2.19 ; § 4.2.25 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est possible, dans les zones grevées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées et avis favorable de l'autorité compétente. |
| § 4.2.8 | A | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes avec approches classiques code 1 et 2 et de 300 m pour les pistes avec approches classiques code 3 et 4. |
| § 4.2.16 | A | Pour la réglementation européenne : pour les codes F, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue sont augmentées à 140 m quel que soit le type d'avionique des avions accueillis (Table J-1).<br>Pour la réglementation nationale, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue pour les codes F sont soumises à une approbation spécifique de l'autorité compétente. De plus, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes de précision CAT I (code 1 et 2) et de 300 m pour les pistes de précision CAT I, II et III (code 3 et 4). |
| § 4.2. 9 ; § 4.2.17 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est spécifié que lorsqu'il y a plusieurs sections, la dernière est horizontale et sa cote altimétrique est la plus élevée des deux valeurs suivantes :<br>- la cote altimétrique de l'origine de la trouée augmentée de 150 m ;<br>- la cote altimétrique augmentée de 100 m du point le plus haut du terrain naturel et des obstacles qu'il supporte sous la trouée d'atterrissage. |
| § 4.2.18 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation française permet à certains obstacles de faire saillie au-dessus des OFZ associées à des approches de CAT I dans certains cas très particuliers et sous réserve d'une étude de sécurité. Ces percements peuvent, en tant que de besoin, être accompagnés de restrictions opérationnelles. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.3.1 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la fourniture d'un projecteur de signalisation n'est pas obligatoire. Néanmoins, des instructions opérationnelles sont fournies en cas de panne des moyens de radionavigation. |
| § 5.2.1.8* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le marquage sur voies de circulation non revêtues n'est pas imposé. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.2.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le marquage d'identification de piste n'est pas imposé sur pistes non revêtues. |
| § 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 et 5.2.5.4 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, une configuration de balisage simplifié (par marques) est autorisée pour les pistes en enrobé noir utilisées en conditions de vol à vue ou en condition de vol aux instruments (à l'exclusion des approches de précision), et celles en béton utilisés en conditions de vol à vue uniquement, l'administration française autorise l'utilisation d'un balisage simplifié (par marques). |
| § 5.2.4.3* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les marques de seuil ne sont pas requises sur pistes non revêtues. |
| § 5.2.4.9 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les marques de seuils décalés sont représentées par une à trois marques en "V". |
| § 5.2.8.4* et 5.2.8.5 | C | Pour la réglementation européenne, les marques axiales améliorées de voies de circulation ne sont pas obligatoires.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.2.13.1* | C | Pour la réglementation européenne, les marques de poste de stationnement ne sont pas obligatoires.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.2.13.2* | C | Cette disposition n'est transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale. |
| § 5.2.14.1* et 5.2.14.2 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, la ligne de sécurité peut délimiter également la séparation entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre. |
| § 5.2.16.2* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale permet de remplacer une marque d'obligation pour des raisons d'exploitation par une marque RUNWAY AHEAD notamment dans le cadre des doublets de piste. |
| § 5.3.3.3 | C | La réglementation européenne limite l'obligation d'installer un phare d'aérodrome aux aérodromes accueillant du trafic VFR de nuit uniquement.<br>La réglementation nationale ne présente pas de différence avec l'OACI. |
| § 5.3.3.6 | C | Pour la réglementation européenne, la couleur des éclats des phares d'aérodrome alternant avec les éclats blancs n'est pas imposée.<br>Pas de différence pour la réglementation nationale. |
| § 5.3.3.12 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, cette disposition est appliquée pour les nouvelles installations ; en France, certains phares d'identification déjà installés émettent des éclats lumineux blancs à la place des éclats verts. |
| § 5.3.4.1 et 5.3.4.10 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le dispositif lumineux d'approche n'est pas imposé sur les pistes à vue et classique. De plus, sur les pistes de précision, la longueur du dispositif peut être réduite avec des minimums opérationnels adaptés. En l'absence de dispositif, des feux d'identification de seuil de piste sont installés. |
| § 5.3.5.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI et APAPI) ne sont pas imposés sur les pistes accueillant des avions à turboréacteurs. |
| § 5.3.5.2, 5.3.5.3 et 5.3.5.4* | A | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les dispositifs T-VASIS et AT-VASIS ne sont pas autorisés. |
| § 5.3.12.2* | C | Les feux d'axe de piste ne sont pas imposés sur les pistes de précision CAT I. |
| § 5.3.12.3 et 5.3.12.4* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les feux d'axe de piste sont obligatoires pour les décollages par faible visibilité quand la RVR est inférieure à 250 m pour les aéronefs de catégorie A, B, C ; et 300 m pour les aéronefs de catégorie D. |
| § 5.3.14.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.15.1 et 5.3.15.2 | C | L'installation de feux indicateurs de voie de sortie rapide n'est pas obligatoire dans la règlementation européenne.<br>Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.17.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les feux axiaux de voie de circulation ne sont systématiquement requis que dans le cas d'une utilisation par RVR inférieure à 150 m. |
| § 5.3.17.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 et 5.3.17.20* | B | Pour la réglementation européenne, les espacements de 60 m entre les feux axiaux de voie de circulation ne sont pas admis.<br>Pour la réglementation nationale, l'espacement de ces feux répond à d'autres critères tels que la RVR et la proximité de la piste. |
| § 5.3.19.2* | C | Pour la réglementation européenne, les feux d'aire de demi-tour sur piste peuvent être omis si un guidage suffisant est fourni par les feux de bords de voie de circulation et un marquage axial.<br>La réglementation française n'exige pas systématiquement l'apposition de feux d'aire de demi-tour sur une piste utilisée de nuit. |
| § 5.3.20.1 et 5.3.20.2 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'installation de barres d'arrêt n'est obligatoire que pour les voies desservant les pistes utilisées pour les approches de précision de CAT II et III et décollages par RVR inférieure à 150 m. |
| § 5.3.22.1* | C | L'installation de feux de sortie pour poste de dégivrage/antigivrage n'est pas obligatoire dans la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.24.1* | C | Pour la réglementation européenne, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas obligatoire sur les aires de dégivrage/antigivrage.<br>Pour la réglementation nationale, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas requise. |
| § 5.3.24.4* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.25.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système de guidage visuel pour l'accostage est exigée. |
| § 5.3.26.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est exigée. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.3.27.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale. |
| § 5.3.28.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale ; les feux de point d'attente sur voie de service ne sont requis que lorsque la piste est utilisée en dessous de 350 m de RVR. |
| § 5.3.29.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. Toutefois, la protection contre les incursions est assurée par RVR < 550 m ou en LVP par l'installation de barres d'arrêt permanentes qui interdisent l'accès à toutes les voies inutilisables. |
| § 5.4.1.7 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'éclairage des panneaux de signalisation destinés à être utilisés de nuit, peut être omis si le panneau est rétro-réfléchissant sur les pistes de code 3 ou 4 avec approche exploitées à vue. |
| § 5.4.2.8 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, un seul panneau d'obligation est requis côté gauche pour les pistes à vue. |
| § 5.4.2.15 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le panneau CAT II/III n'est pas utilisé et le panneau CAT III est installé au point d'arrêt combiné CAT II/III. |
| § 5.4.2.18 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>L'inscription CAT II ou CAT III est toujours placée le plus près de la voie de circulation, l'indicatif de la piste, figurant à l'extérieur.<br>20-02 CAT III (Panneau côté gauche) — CAT III 20-02 (Panneau côté droit) |
| § 5.4.3.4 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de dégagement de piste ne sont prévus que sur les pistes avec approche de précision de CAT II ou III, ou pour les décollages par faible visibilité pour indiquer à un pilote qu'il franchit la limite de bande ou de l'aire critique ILS/MLS. |
| § 5.4.3.20 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection sont installés du côté du sens du décollage. |
| § 5.4.3.29 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les inscriptions de ces panneaux indiqueront la valeur de la distance restant jusqu'à l'extrémité de piste (TORA) exprimée en mètres mais la lettre 'm' de l'unité n'est pas affichée. L'indicatif de la piste peut être mentionné également. |
| | | |
| **CHAPITRE 6**<br>**Note : l'application de la réglementation européenne se limite à l'emprise des aérodromes.** | | |
| § 6.1.1.10* et § 6.1.2.3* | B | La réglementation européenne a transposé cette disposition en guide.<br>Pour la réglementation nationale, seuls sont balisés les fils et les câbles qui dépassent une certaine hauteur (variable en fonction de leur emplacement).<br>Les caractéristiques de balisage (marques, feux, balises) sont établies selon des critères plus détaillés que les prescriptions de la recommandation 6.1.1.10.<br>Le balisage lumineux de jour n'est pas systématiquement requis. |
| § 6.2.1.2 | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le fonctionnement des feux BI de types A, B et E est étendu au crépuscule pour tous les obstacles et de jour également pour les éoliennes.<br>Les feux MI A ne sont pas utilisés la nuit.<br>Pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc, il est possible d'utiliser des feux rouges à éclats de 200 cd qui ne sont pas prévus par l'OACI.<br>Seules les exigences minimales du tableau 6-3 ("répartition lumineuse des feux HI et MI") sont applicables. Les "recommandations" du tableau 6-3 ne sont pas requises. |
| § 6.2.2.1 | B | Pour la règlementation européenne, le balisage des véhicules ne concerne que ceux se déplaçant sur l'aire de manœuvre.<br>Pour la règlementation nationale, les conditions de balisage des véhicules sur l'aire de manœuvre sont fixées par les autorités locales et incluent les dispositions communes aux véhicules incendies et de service. |
| § 6.2.2.7 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, des feux de moindre intensité peuvent être utilisés sur les véhicules d'escorte "follow-me". |
| § 6.2.2.8 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il n'y a pas d'exigences de balisage pour les objets à mobilité limitée, comme les passerelles télescopiques. |
| § 6.2.3.4* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, lorsque le balisage par marques est constitué d'une couleur unique, cette couleur est le jaune pour le cas des obstacles situés à proximité d'une piste dont la projection orthogonale sur un plan vertical quelconque mesure moins de 1,5 m dans ses deux dimensions. |
| § 6.2.3.7* | B | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les fanions sont de couleur rouge ou comprennent deux sections triangulaires, l'une rouge et l'autre blanche. |
| § 6.2.3.18* | B | La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaires et/ou civile). |
| § 6.2.3.20* | B | Pas de différence avec la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, par défaut, le balisage par feux BI est prévu pour les obstacles de moins de 45 m. Il est prévu de pouvoir renforcer le balisage dans des situations particulières. Le besoin est évalué au cas par cas par les autorités militaires et civiles compétentes. |
| § 6.2.3.26 | C | Pas de différence avec la réglementation européenne.<br>Disposition non reprise dans la règlementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 6.2.3.30* | B | La partie de la spécification concernant la couleur a été partiellement transposée en tant que guide dans la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaire et/ou civile). |
| § 6.2.3.33 | C | Pas de différence avec la réglementation européenne.<br>Disposition non reprise dans la règlementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc. |
| § 6.2.4.2* | B | Pas de différence avec la réglementation européenne applicable sur les aérodromes ou dans les zones sous contrôle des exploitants d'aérodrome.<br>Pour la réglementation nationale, les éoliennes peuvent, en plus du blanc, être peintes en gris avec un facteur minimal de luminance supérieur ou égal à 0,4. Cette couleur doit être apposée sur la totalité des aérogénérateurs. Des marques rouges ou oranges additionnelles sont requises pour les éoliennes en mer. |
| § 6.2.4.3* et 6.2.4.5* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La règlementation française est conforme aux dispositions de cette recommandation à l'exception des points e)-ii et e)-iii : le 2ème feu n'est pas requis et les feux intermédiaires sont des feux faible intensité de type B.<br>Des feux rouges à éclats de 200 cd peuvent être utilisés pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc.<br>6.2.4.3.b) : Des espacements maximaux différents de 900 m entre les feux MI sont prescrits par la règlementation française, en fonction du type de balisage (nocturne/diurne), du type de parc éolien (terrestre, maritime), et de la hauteur des éoliennes (inférieure ou supérieure à 150 m). Ces espacements varient entre 500 m et 2 000 m. |
| § 6.2.5.1* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, tous les pylônes ne sont pas nécessairement colorés. |
| § 6.2.5.2* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le marquage des pylônes qui supportent les fils peut être omis dans le cas des pylônes éclairés de jour par des feux d'obstacle à moyenne intensité. |
| § 6.2.5.11* | B | La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne applicable dans l'emprise et dans les zones sous contrôle de l'exploitant d'aérodrome.<br>Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié. |
| | | |
| | | |
| **CHAPITRE 8** | | |
| § 8.1.7 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, un temps de communication de l'alimentation électrique auxiliaire de 1 seconde est requis en dessous de 400 m de RVR de jour et 800 m de RVR de nuit. |
| § 8.2.3 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, lorsqu'une piste qui fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface est dotée d'un balisage lumineux de piste et d'un balisage lumineux de voie de circulation, il n'est pas spécifié que les circuits électriques soient couplés de manière à supprimer le risque d'allumage simultané des deux formes de balisage. |
| | | |
| **CHAPITRE 9** | | |
| § 9.2.2 | C | La règlementation européenne ne prévoit pas la mise à disposition de services de sauvetage et de matériel d'incendie spécialisés appropriés au danger ou au risque.<br>La règlementation nationale prévoit des exigences spécifiques uniquement pour les étendues d'eau ("lacs", "mers") et non pour les marécages et autres milieux difficiles. |
| § 9.2.4* | C | Les règlementations européennes et françaises prévoient la réduction d'une catégorie du niveau de protection assurée sur un aérodrome lorsque le nombre de mouvements d'un avion de la classe la plus élevée qui utilise normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic. |
| § 9.2.5 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, pour les aéronefs effectuant du transport exclusif de fret ou de courrier, la longueur hors tout divisée par trois sert de base au calcul. De plus, pour préciser la notion d'avions qui utilisent normalement l'aérodrome, un seuil de 24 mouvements d'aéronefs sur les trois mois consécutifs de plus fort trafic l'année antérieure est utilisé. |
| § 9.2.8* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation française ne demande pas d'agent principal pour les aérodromes de niveaux 1 et 2. |
| § 9.2.11 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les aérodromes de niveau de protection RFFS 1 disposent de 50 kg d'agent complémentaire, les aérodromes de niveau de protection RFFS 2 disposent de 250 kg d'agent complémentaire. |
| § 9.2.13 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les quantités d'eau sont données en fonction de la catégorie RFFS, sans majoration. |
| § 9.2.27 et 9.2.28* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, l'objectif opérationnel du service est un délai d'intervention de 3 minutes maximum à chaque extrémité de la piste. |
| § 9.2.29* | C | Les règlementations européenne et française ne prévoient pas de temps de réponse inférieur à 3 minutes pour atteindre toute autre partie de l'aire de mouvement. |
| § 9.2.41* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre d'un véhicule spécifique destiné au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs pour les aérodromes de niveau RFFS 1. |
| § 9.2.44* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre de personnel RFFS pour les aérodromes de niveau RFFS 1. |
| § 9.2.45* | C | En réglementation européenne, l'analyse des ressources nécessaires aux taches afin de déterminer l'effectif minimal est reprise en guide.<br>Pour la réglementation nationale, l'effectif RFFS par catégorie est fixé réglementairement. |
| § 9.2.46 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>La réglementation nationale ne prévoit l'utilisation d'un équipement respiratoire que sur les aérodromes de catégorie 3 ou supérieure. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 9.3.1* et 9.3.2* | C | Pour la réglementation européenne, les spécifications relatives à l'enlèvement des aéronefs sont reprises en guide.<br>La réglementation nationale prévoit que l'exploitant d'aéronef soit responsable de l'enlèvement de son aéronef. |
| § 9.5.1 à 9.5.3 | C | Cette disposition n'a été transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale applicable aux aérodromes. |
| § 9.5.7 | C | Les réglementations européenne et française ne prévoient pas qu'une surveillance visuelle des postes de stationnement d'aéronefs soit effectuée pour s'assurer que les dégagements recommandés soient garantis. |
| § 9.8.7* et 9.8.8* | C | Le radar de surface pour aire de manœuvre n'est pas requis systématiquement. |
| § 9.9.4 | C | Pour la réglementation européenne, la présence d'équipement d'aide à la navigation aérienne après l'extrémité de piste peut être acceptée après une étude de sécurité.<br>Pour la réglementation nationale, cette spécification ne s'applique qu'aux créations et allongements de piste. |
| § 9.10.1 | | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les clôtures adaptées destinées à empêcher l'accès de l'aire de mouvement aux animaux sont exigées en fonction du risque. |
| § 9.10.5 | | Cette recommandation a été transposée en guide dans la réglementation européenne.<br>Cette recommandation n'a pas été transposée en règlementation nationale. |
| § 9.11 | | Cette recommandation n'a été transposée ni dans la réglementation européenne , ni dans la réglementation nationale. |
| | | |
| **CHAPITRE 10** | | |
| § 10.2.3 et 10.2.7 | C | Pour la réglementation européenne, les minima de frottements sont définis en guide.<br>Pas de différence pour la réglementation nationale. |
| § 10.3.1 à 10.3.3* | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, le retrait des contaminants sur les pistes, voies de circulation et aires de trafic (neige, glace, eau stagnante, poussière…) pour éliminer le risque d'accumulation fait l'objet de recommandations. |
| § 10.3.5* | C | Les spécifications relatives à l'utilisation des agents chimiques destinés à enlever la glace et la gelée n'ont pas été transposées dans les règlementations européenne et française. |
| § 10.5.1 | C | Pas de différence pour la réglementation européenne.<br>Pour la réglementation nationale, les dispositions portant sur l'intensité moyenne du faisceau principal des feux de piste sont des recommandations inscrites en guide. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 14**
**Hélistation**

**VOLUME 2**
**CONCEPTION ET EXPLOITATION DES HELISTATIONS**

**2ème édition à jour de l'amendement N° 3 applicable à partir du 25 novembre 2004**

| REGLEMENTATION O.A.C.I | CAT | REGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| Aire de prise de contact et d'envol | B | Autre moyen de conformité: En France, l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF) a la définition suivante : "Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou se mettre en stationnaire." |
| Hélistation | B | Autre moyen de conformité : En France, une hélistation est un aérodrome destiné à recevoir exclusivement les hélicoptères. |
| | | |
| **CHAPITRE 2** | | |
| § 2.1.2 et § 2.1.3 | C | Dispositions non reprises |
| § 2.2.2 | C | Dispositions non reprises |
| § 2.4.3 | C | Disposition non reprise : Les coordonnées géographiques des points axiaux des voies de circulation ne sont pas publiées pour le moment. |
| § 2.4.5 | C | Dispositions non reprises |
| | | |
| **CHAPITRE 3** | | |
| § 3.1.2 | C | Disposition partiellement reprise : Les spécifications relatives aux "hydro hélistations" ne sont pas traitées dans la réglementation française. |
| § 3.1.21 | C | Disposition non reprise |
| § 3.1.27 | C | Disposition partiellement reprise : cette disposition ne s'applique pas pour les accotements en France. |
| § 3.1.29<br>§ 3.1.37 | B | Autre moyen de conformité : La réglementation française fait référence au diamètre du rotor pour la largeur hors tout de l'hélicoptère. |
| § 3.2.2 | B | Autre moyen de conformité : En France, le dimensionnement d'une FATO sur une hélistation en terrasse est également prévu pour les FATO destinées à être utilisées par des hélicoptères exploités en classe de performances 3. |
| § 3.2.4 | C | Disposition partiellement reprise : La seconde partie de la norme ne fait l'objet que d'une recommandation. |
| § 3.2.10 | C | disposition non reprise |
| § 3.3 Héliplate-formes | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 3.4 Hélistations sur navires | C | Disposition non reprise : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire. |
| | | |
| **CHAPITRE 4** | | |
| § 4.1.5 | B | Autre moyen de conformité : La France utilise le terme surfaces latérales pour les surfaces de transition. |
| § 4.1.48<br>§ 4.1.19<br>§ 4.1.20 | C | Disposition partiellement reprise : Ces spécifications ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 4.1.21 à § 4.1.25 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 4.2.2 | B | Autre moyen de conformité : Lorsqu'une approche directe classique est prévue aux deux extrémités, la surface intérieure peut être supprimée après étude. Dans ce cas particulier, la surface conique est remplacée par la continuation de la surface latérale. |
| § 4.2.6 | B | Autre moyen de conformité : Il est possible, dans les zones grévées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, après avis préalable d'une commission spécifique et sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'expoitation des hélicoptères ne sont pas affectées. La réalisation de l'étude est obligatoire, et les objets sont limités aux seuls installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public. |
| § 4.2.8 | C | Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique. |
| § 4.2.10 | C | Disposition partiellement mise en œuvre : Les hélistations d'hôpitaux font l'objet d'une étude particulière. |
| § 4.2.11 | C | Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique. |
| § 4.2.12 à § 4.2.18 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 4.2.19 à § 4.2.22 | C | Dispositions non reprises : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire. |
| | | |
| **CHAPITRE 5** | | |
| § 5.1.1.1<br>§ 5.1.1.2<br>§ 5.1.1.4<br>§ 5.1.1.7 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.1.2.1 à § 5.1.2.3 | C | Dispositions non reprises : La réglementation française ne prévoit pas de dispositions concernant les marques d'hélitreuillage. |
| § 5.2.2.1 à § 5.2.2.5 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.3.3 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.2.4.1 à § 5.2.4.5 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.5.2<br>§ 5.2.5.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.6.2 à § 5.2.6.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.7.1 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.7.3<br>§ 5.2.7.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.8.2 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.2.8.3<br>§ 5.2.8.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.8.5 | D | Sans objet- Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 5.2.9.3<br>§ 5.2.9.5 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.2.10.1 à § 5.2.10.5 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 5.2.12.2 à § 5.2.12.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.2.13.2 à § 5.2.13.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.2.2 à § 5.3.2.4 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.3.2<br>§ 5.3.2.5<br>§ 5.3.3.7 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.4.2 à § 5.3.4.16 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.4.17 | C | Disposition non reprise |
| § 5.3.4.18<br>§ 5.3.4.19 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.2<br>§ 5.3.5.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.5 à § 5.3.5.8 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.10<br>§ 5.3.5.11 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.13 à § 5.3.5.20 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.22<br>§ 5.3.5.26 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.5.23 à § 5.3.5.25 | C | Dispositions non reprises |
| § 5.3.6.1 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Les feux peuvent être omis si la TLOF et la FATO sont en totale coïncidence. |
| § 5.3.6.2 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Dans le cas d'une trouée unique, l'administration française recommande d'utiliser des feux de couleur rouge sur le côté de la FATO opposé à cette trouée. |
| § 5.3.6.3 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition ne n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.3.7.2<br>§ 5.3.7.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.1 à § 5.3.8.3 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.5 à § 5.3.8.7 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.8 | D | Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France. |
| § 5.3.8.9<br>§ 5.3.8.10 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.12 à § 5.3.8.14 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. La réglementation française recommande des panneaux de couleur jaune. |
| § 5.3.8.16<br>§ 5.3.8.17 | C | Dispositions non reprises |
| § 5.3.8.20 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.3.8.23 | C | Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. |
| § 5.3.9.1 à § 5.3.9.4 | C | Dispositions non reprises : Il n'y a pas de dispositions concernant les aires d'hélitreuillage dans la réglementation française. |
| § 5.3.12.1<br>§ 5.3.12.2 | C | Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. |
| | | |
| **CHAPITRE 6** | | |
| § 6.1.1 à § 6.1.10 | B | Autre moyen de conformité : La réglementation française rend obligatoire un niveau minimal de protection incendie assuré sur les hélistations en surface par une dotation de 50 kg de poudre ou équivalent et sur les hélistations en terrasse par une dotation de 250 kg de poudre ou équivalent. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 15**
**Service d'information aéronautique**

**Seizième édition à jour de l'amendement n° 43 applicable depuis le 28 novembre 2024**
**Les pratiques recommandées sont identifiées par un astérisque ***

| REGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | REGLEMENTATION FRANCAISE |
|---|---|---|
| **CHAPITRE 5 – Produits et services d'information aéronautique** | | |
| §5.3.3.3.2 et 5.3.3.4.3 | C | Les données numériques de terrain et d'obstacles sont requises pour la zone 1, sauf pour les collectivités de Saint-Martin, de Saint-Barthélemy, et de Wallis-et-Futuna. |
| §5.3.3.3.3, 5.3.3.3.4*, 5.3.3.4.4, 5.3.3.4.5 et 5.3.3.4.6* | C | Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 2 ne sont pas exigées pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale.<br>Ces données sont exigées pour les aérodromes suivants :<br>FMEE : La Réunion-Roland Garros,<br>LFBD : Bordeaux-Mérignac,<br>LFBO : Toulouse-Blagnac,<br>LFBP : Pau-Pyrénées,<br>LFBZ : Biarritz -Pays-Basque,<br>LFKB : Bastia-Poretta,<br>LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte,<br>LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne,<br>LFLL : Lyon-Saint-Exupéry,<br>LFML : Marseille-Provence,<br>LFMN : Nice-Côte d'azur,<br>LFMT : Montpellier-Méditerranée,<br>LFOB : Beauvais-Tillé,<br>LFPB : Paris-le-Bourget,<br>LFPO : Paris-Orly,<br>LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle,<br>LFQQ : Lille-Lesquin,<br>LFRB : Brest-Bretagne,<br>LFRS : Nantes-Atlantique,<br>LFST : Strasbourg-Entzheim,<br>LFSB : Bâle-Mulhouse,<br>NTAA : Tahiti-Faa'a,<br>NWWW : Nouméa-La Tontouta,<br>TFFF : Martinique-Aimé Césaire,<br>TFFR : Guadeloupe-Maryse Condé. |
| §5.3.3.3.7 et 5.3.3.4.9* | C | Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 3 ne sont pas exigées. |
| §5.3.3.4.10 | C | Les données numériques d'obstacles ne sont pas fournies pour les 6 aérodromes suivants dotés de piste CAT II/III : LFBL 21, LFJL 22, LFOB 12, LFQQ 26, LFRB 25L et LFOK 10. |
| §5.3.4.2* | C | La fourniture d'ensembles de données cartographiques d'aérodrome n'est pas requise. |
| §5.3.5.2* | C | La fourniture d'ensembles de données de procédures de vol aux instruments n'est pas requise. |
| | | |
| **CHAPITRE 6 – Mise à jour de l'information aéronautique** | | |
| §6.2.6* | C | Il n'est pas exigé que le système régularisé (AIRAC) soit utilisé pour la fourniture de l'information relative aux circonstances énumérées au 6.2.6. |
| §6.3.2.3 | C | La France ne publie pas de NOTAM pour diffuser les renseignements concernant des observations ou prévisions de phénomène de météorologie de l'espace. |
| §6.3.2.4 | C | Un NOTAM doit également être préparé et émis en cas d'indisponibilité d'une piste en raison de travaux de marquage de la piste ou, si l'équipement utilisé pour ces travaux peut être enlevé, pour indiquer le délai nécessaire pour rendre la piste de nouveau disponible aux opérations aériennes. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 16<br>Protection de l'environnement | |
|---|---|
| **REGLEMENTATION OACI** | **REGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEXE 17<br>Sureté | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION OACI** | **RÉGLEMENTATION FRANÇAISE** |
| NIL | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEXE 18**
**Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses**
**4ème édition à jour de l'amendement N° 12**

| RÉGLEMENTATION O.A.C.I. | CAT | RÉGLEMENTATION FRANÇAISE |
|---|---|---|
| § 2.1.1 et § 2.1.2 | A | Plus exigeant.<br>Le Règlement (UE) 965/2012 étend le champ d'application à toutes les opérations, y compris le transport intérieur. |
| § 9.6.1 et § 9.6.2 | A | Plus exigeant.<br>Les informations à notifier sont précisées dans les AMC au règlement (UE) n° 965/2012. |
| § 10.2.1 | C | Partiellement mis en œuvre.<br>Les opérateurs non commerciaux qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ne sont pas tenus d'obtenir l'approbation de leur programme de formation sur les marchandises dangereuses. |
| § 12.1 | C | Partiellement mis en œuvre.<br>Le règlement (UE) 2015/1018 du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements de l'aviation civile devant obligatoirement être déclarés (conformément au règlement (UE) n° 376/2014) n'est pas entièrement conforme à ce qui est indiqué dans les instructions techniques. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

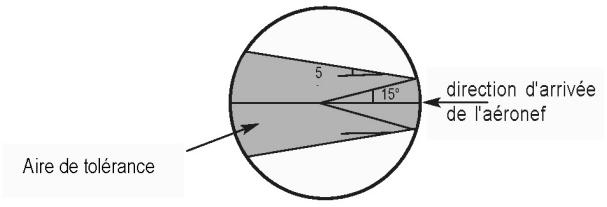
| DOC 4444 - PANS-ATM<br>Procédures pour les services de navigation aérienne<br>Gestion du trafic aérien<br>Seizième édition à jour de l'amendement N° 12 en vigueur le 28 novembre 2024 | |
|---|---|
| **RÉGLEMENTATION OACI<br>RÉF : PANS-ATM** | **RÉGLEMENTATION FRANCAISE<br>RÉF : RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE** |
| | |
| | La réglementation de la circulation aérienne applicable en France procède des textes européens et nationaux suivants : |
| | • le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ; |
| | • le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ; |
| | • l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ; |
| | • l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne. |
| Les différences significatives entre ces deux référentiels seront disponibles prochainement. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8400 - PANS ABC |
| --- |
| **Procédures pour les services de navigation aérienne - Abréviations et codes**<br>**Neuvième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 34, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8168 Volume I – PANS OPS |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs.<br>Volume I : procédures de vol<br>Sixième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 11, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| Aucune différence. |

| DOC 8168 Volume II – PANS OPS | |
|---|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs<br>Volume II : construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments<br>Septième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 10, entré en vigueur le 28 novembre 2024** | |
| **RÉGLEMENTATION OACI RÉF :<br>PANS OPS** | **RÉGLEMENTATION FRANCAISE<br>Réf : RECUEIL NATIONAL DE CRITÈRES** |
| **Partie I - section 2 Chap 1 : Généralités** | En France, les procédures de vol aux instruments peuvent être conçues en utilisant les critères issus :<br>- soit du document OACI 8168 volume II – PANS-OPS - version à jour ;<br>- soit du document OACI 9905 - manuel RNP AR - version à jour ;<br>- soit d'un recueil national établi sur la base de la sixième édition du volume II du Doc OACI 8168, incluant tous les amendements jusqu'au N° 7, et qui n'est plus mis à jour depuis juin 2018.<br>Les procédures établies selon l'un des deux documents de l'OACI suscités font l'objet d'une mention explicite sur les cartes aéronautiques les représentant.<br>Ces critères sont rendus applicables par décision du ministre chargé de l'aviation civile publiée au bulletin officiel du ministère chargé des transports, en application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments.<br>Le recueil national présente certaines différences avec les dispositions de l'OACI correspondantes, notamment dans les critères généraux ainsi que dans les critères pour les procédures conventionnelles.<br>Ces différences sont listées ci-après. |
| | **Appendice B au chapitre 1**<br>**Vitesse du vent**<br>Les aires de protection sont établies en prenant en compte l'effet non corrigé d'un vent omnidirectionnel.<br>Des statistiques météorologiques recueillies pour divers terrains de la France métropolitaine ont montré que l'on pouvait adopter pour la protection des procédures un vent maximal :<br>- de 0 à 14 000 ft : w = 1,5 h + 36<br>- de 15 000 à 31 000 ft : w = 2,5 h + 22 (avec w en kt et h en milliers de pieds)<br>- au-dessus de 31 000 ft : w = 100<br>Des valeurs différentes peuvent être adoptées si des statistiques météorologiques particulières le permettent. Lorsqu'aucune statistique n'est disponible ou lorsque l'échantillon des relevés météorologiques n'est pas jugé suffisant, un vent maximal de : w = 2 h + 47 est pris en compte.<br>Remarque : Pour certaines phases de la procédure (ex : approche interrompue), une valeur forfaitaire est fixée pour la prise en compte du vent maximal dans la construction de l'aire de protection.<br>**Température**<br>Les aires de protection sont normalement établies en considérant une température supérieure de 15° à la température standard au niveau considéré. Toutefois, dans certains cas particuliers, l'existence de statistiques de température peut être utilisée pour la prise en considération d'une température maximale différente de celle qui résulterait de l'application de la règle énoncée plus haut. |
| **Partie I - section 2 Chap 2 : REPERES DE REGION TERMINALE<br>§ 2.5.1.1 VOR** | L'aire de tolérance de repère à la verticale d'un VOR est basée sur la coupe circulaire horizontale du cône inversé d'ambiguïté au-dessus de l'installation, ayant son sommet à l'installation et un demi-angle de cône ( $\alpha$ ) de 30°. La pénétration dans le cône est censée être réalisée avec une précision de ± 15° par rapport à la trajectoire de rapprochement prescrite. À partir des points de pénétration, la trajectoire à travers le cône est censée être réalisée avec une précision de ± 5°. Si l'installation définit le MAPT ou le point de virage dans l'approche interrompue, des valeurs fixes sont utilisées.<br>  <br> |
| **Partie I - section 3 : PROCEDURES DE DEPART<br>Chap 2 - §2.6 SURFACE D'IDENTIFICATION D'OBSTACLES (OIS)** | **Non retenu** |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 2 - § 2.7.3 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)** | Une PDG dépassant 3,3 % ainsi que l'altitude jusqu'à laquelle s'étend la pente augmentée sont publiées ainsi que l'obstacle déterminant cette pente. Deux cas peuvent se présenter :<br>1) la PDG résultant de la prise en compte d'obstacles très proches de la DER est très élevée (supérieure à 15%) : elle n'est pas publiée. Dans ce cas, une nouvelle PDG est calculée en faisant abstraction de ces obstacles. Cette nouvelle pente est publiée avec une mention décrivant les obstacles non pris en compte (position, cote au sommet) ainsi que l'obstacle le plus pénalisant qui la détermine.<br>2) la PDG est élevée (supérieure à 3,3%) : elle est publiée ainsi que l'obstacle déterminant cette pente. Dans le cas où cet obstacle est isolé et que cela représente un intérêt opérationnel, une deuxième pente faisant abstraction de cet obstacle peut être publiée ; l'obstacle le plus pénalisant imposant cette deuxième pente est également publié si cette dernière est supérieure à 3,3%. |
| **Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)** | **§ 2.7.4** Si la PDG est augmentée, elle est ramenée à 3,3 % au point situé au-delà de l'obstacle critique où peut être assurée la marge de franchissement d'obstacles de 0,8 % de la distance depuis la DER. |
| **Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)** | **§ 2.7.5 Non retenu** |
| **Chap 3 - § 3.1.2 GUIDAGE SUR TRAJECTOIRE** | **§ 3.1.2** Le guidage sur trajectoire est fourni au plus tard 10 NM :<br>a) après l'extrémité départ de la piste (DER) dans le cas des départs en ligne droite, ou<br>b) après exécution des virages dans le cas des départs avec virage |
| **Chap 3 - § 3.3.1.2 DEPART AVEC VIRAGE** | Le vol en ligne droite est présupposé jusqu'à ce que soit atteinte une hauteur d'au moins 120 m (394 ft) [CAT H : 90 m (295 ft)] au-dessus de l'altitude de la DER. Toutefois, pour les aéronefs de CAT A ou B, une hauteur inférieure peut être adoptée, en cas de nécessité, à condition qu'elle reste supérieure ou égale à 90 m (295 ft) |
| **Chap 3 - § 3.3.1.** | **Chap 3 - § 3.3.1.4 On distingue deux types de virage :**<br>- le virage initial entrepris à une hauteur inférieure ou égale à 300 m (984 ft au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur, ou à un TP désigné situé à une distance inférieure ou égale à 3,2 NM de la DER,<br>- le virage après montée initiale, entrepris à une hauteur supérieure à 300 m (984 ft) au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur ou à un TP désigné situé à une distance supérieure à 3,2 NM de la DER |
| **Chap 3 - § 3.3.4 PARAMETRES DE VIRAGE** | **§ 3.3.4 Paramètres de virage**<br>**On distingue deux types de virages :**<br>- le virage initial (H 300 m (984 ft) ou TP à moins de 3,2 NM de la DER) ;<br>- le virage après montée initiale (dans le cas contraire).<br>**Vitesses :**<br>**Catégories d'aéronefs** / **Vitesses maximales indiquées (kt)** : **Virage initial** / **Virage après montée initiale**<br>A : 120 / 120<br>B : 145 / 165<br>C : 175 / 265<br>D : 205 / 290<br>**angle d'inclinaison :**<br>- virage initial : 15°<br>- virage après départ initial : 25° ou vitesse angulaire de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°. |
| **Chap 3 - § 3.3.5.3** | a) ....<br>1) altitude/hauteur maximale d'obstacles = TNA/H – [50 m (165 ft) pour un virage initial ou 90 m (295 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des avions.<br>2) altitude/hauteur maximale d'obstacles = TNA/H – [40 m (131 ft) pour un virage initial ou 80 m (265 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des hélicoptères. |
| **Chap 4 - § 4.2.1 AIRE 1** | **Aires de mise en virage (Aire 1)**<br>Les critères en ligne droite s'appliquent jusqu'au TP (aire de mise en virage). |
| **Chap 4 - § 4.2.2 AIRE 2** | **Aires de mise en virage (Aire 2)**<br>L'aire 2 de départ omnidirectionnel s'étend depuis les limites de l'aire de mise en virage, jusqu'à un cercle de rayon 25 NM centré sur l'aérodrome (point milieu de la piste). Une zone tampon de 5 NM entourant ce cercle est considérée pour la détermination des obstacles à prendre en compte.<br>En région montagneuse, le rayon de ce cercle peut être augmenté si nécessaire, la valeur considérée étant, dans tous les cas, publiée. |
| **Chap 6 - § 6.2.1 DÉPARTS AUX INSTRUMENTS À PARTIR DE PISTES PARALLÈLES** | Lorsqu'il est prévu d'utiliser simultanément deux procédures de départ aux instruments à partir de pistes parallèles, les trajectoires de départ nominales divergent d'au moins 15° immédiatement après le décollage. En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l'autorité de surveillance |
| **Chap 6 - § 6.2.1 SÉGRÉGATION DES MOUVEMENTS SUR PISTES PARALLÈLES** | Lorsqu'il est prévu d'utiliser simultanément une procédure de départ aux instruments et une procédure d'approche aux instruments dans la même direction sur des pistes parallèles, les trajectoires nominales de la procédure de départ et de la procédure d'approche interrompue divergent aussitôt que possible d'au moins 30° (voir IIème Partie, Section 1, Chapitre 1 – ILS).<br>En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l'autorité de surveillance. |

**Partie I - section 4 : PROCEDURES D'ARRIVEE ET D'APPROCHE**
**Chap 1**

La réglementation française retient les valeurs suivantes, exprimées en nœuds, pour la vitesse d'approche initiale

| Catégories d'aéronefs | Vitesses d'approche initiale | |
|---|---|---|
| | mini | maxi |
| A | 90 | 150 |
| B | 120 | 180 (170 *) |
| C | 160 | 240 (220 *) |
| D | 185 | 250 (220 *) |

De plus, les vitesses maximales pour les segments d'approche finale, indirecte, et le segment d'approche interrompue intermédiaire d'une procédure protégée pour la catégorie A sont égales à 110 kt

**Chap 2 . § 2.1.1.5**

Une STAR doit permettre la transition entre la phase en route et la phase d'approche en joignant un point significatif, normalement sur une route ATS, avec un point à partir duquel commence la procédure d'approche aux instruments. Le début de la route d'arivée est, suivant les cas : 1) s'il n'existe pas d'espace contrôlé associé à la procédure : - le dernier repère en route, s'il est situé à moins de 25 NM de l'IAF, sinon le point situé à 25 NM de l'IAF sur la route d'arrivée. 2) s'il existe un espace contrôlé associé à la procédure : - la limite de cet espace ou le repère le plus proche possible de cette limite.

**Chap 3 . § 3.3.3 AIRES**

Le segment d'approche initiale n'a pas une longueur normalisée. La longueur doit être suffisante pour permettre le changement d'altitude requis dans la procédure. La largeur de l'aire d'approche initiale au travers de l'IAF est de : - 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF n'est pas défini par la verticale d'une installation radioélectrique ; - 4 NM (2 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF est défini par un VOR ; - 5 NM (2,5 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF est défini par un NDB. La largeur de l'aire ne peut pas excéder 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe). Si elle est inférieure à cette valeur à l'IAF, l'aire s'évase à 7,8° (VOR) ou 10,3° (NDB), jusqu'à ce que cette largeur atteigne la valeur de 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe).

**Chap 3 . § 3.6 AIRES DE PROCEDURE EN HIPPODROME ET DE PROCEDURE D'INVERSION**

e) vitesse du vent (w) : vent omnidirectionnel pour l'altitude h spécifiée ; OACI w = (2 h + 47) kt si h est en milliers de pieds ; France métropolitaine : w = 1,5 h + 36 kt si h est en milliers de pieds ou, si des données statistiques adéquates sont disponibles, le vent omnidirectionnel maximal avec probabilité de 95 % peut être utilisé

**Chap 4 SEGMENT D'APPROCHE INTERMEDIAIRE**
**4.3.1 AIRE**

**4.3.1.1 Longueur**
**4.3.1.1.1** La longueur minimale du segment d'approche intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d'approche initiale.
**4.3.1.1.2** Lorsque la trajectoire d'approche initiale et la trajectoire d'approche intermédiaire ne sont pas alignées, la longueur minimale du segment intermédiaire est déterminée par la construction de l'aire de protection de cette phase de la procédure.

**Chap 4 . § 4.4.4 Virage non à l'installation**

Non retenu

**Chap 5 . § 5.2 SEGMENT D'APPROCHE FINALE**

**5.2.2 Conditions pour qu'une procédure d'approche finale soit considérée comme directe**
**5.2.2.1……**
**5.2.2.2 Approche finale avec trajectoire qui ne coupe pas le prolongement de l'axe de piste.**
Une approche finale qui ne coupe pas le prolongement de l'axe de piste ( égal ou inférieur à 5°) peut être établie, à condition que la trajectoire se trouve au maximum à 150 m latéralement du prolongement de l'axe de piste à une distance de 1 NM en amont du seuil de piste.
….
**5.2.2.3.2 Position de l'axe d'approche :**
L'axe d'approche finale (ou son prolongement) doit passer à moins de 150m de l'axe de piste à 1 NM en amont du seuil

**Chap 5 . § 5.4.6 PROTECTION DU SEGMENT A VUE DE LA PROCEDURE D'APPROCHE**

**5.4.6.5 Moyens de conformité**
1) Cas dans lesquels la vérification des VSS n'est pas nécessaire :
Pistes de code 3 ou 4 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) :
- servitudes aéronautiques de dégagement, ou, à défaut, surfaces de dégagement (fond de trouée à 2% de pente) régulièrement vérifiées (dans le cadre du suivi de l'homologation) et non percées ou :
- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.
Pistes de code 1 ou 2 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) :
- pente d'approche finale telle que la VSS soit au dessus du fond de trouée des servitudes aéronautiques de dégagement, ou à défaut, surfaces de dégagement régulièrement vérifiées (dans le cadre de l'homologation) ou
- piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS.

2) Cas dans lesquels la vérification des VSS est nécessaire :
- toute piste avec procédure dans l'axe ne répondant pas aux conditions ci-dessus.
- pistes avec procédures non dans l'axe.

**Chap 5 . § 5.5 PUBLICATION**

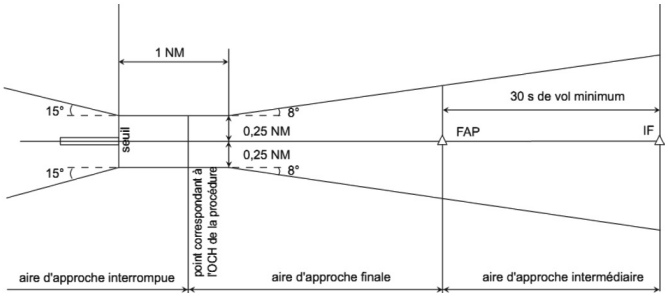
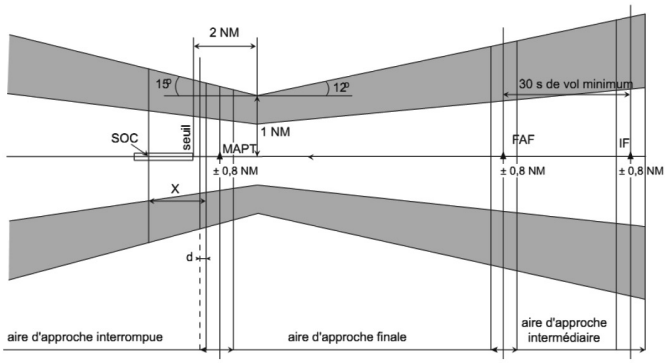
**5.5.3** L'altitude/hauteur de procédure n'est pas inférieure à l'OCA/H du segment qui précède le segment d'approche final.

**Chap 7 AIRE DE MANOEUVRES A VUE**

**7.2.4 OCA/H la plus basse**
L'OCA/H la plus basse est celle qui est indiquée dans le Tableau 1.4.7.3.
La visibilité associée est conforme au règlement européen EU-OPS et n'est pas reprise dans le tableau 1.4.7.3.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 7 . § 7.4.1 Aire qui peut être négligée** | **7.4.1 Aire qui peut être négligée**<br>Un secteur de l'aire de manœuvre à vue où il y a un obstacle proéminent peut être négligé dans les calculs d'OCA/H s'il est situé hors des aires d'approche finale et d'approche interrompue et à l'extérieur d'un demi couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite (voir Fig. 1.4.7.3 et 1.4.7.4). La trajectoire nominale d'approche finale de la procédure d'approche directe ne doit pas traverser le secteur interdit (excepté le demi-couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite pour la catégorie d'aéronefs considérée). |
| **Chap 7**<br>**APPENDICE AU CHAPITRE 7**<br>**Chap7 . § 7.4** | **2.4.1 Manœuvre à vue imposée de type "circuit de piste"**<br>Cette branche constitue la trajectoire de raccordement entre l'axe de l'approche finale aux instruments et la branche vent arrière de la manœuvre à vue imposée.<br>Il est recommandé que le point d'aboutissement de la branche de divergence sur la branche vent arrière se situe en amont du travers du seuil desservi par la manœuvre à vue imposée.<br>L'angle entre la branche de divergence et la piste desservie par la manœuvre à vue imposée doit être inférieur ou égal à 45°,<br>La longueur et l'orientation de cette branche sont publiées,<br>**2.4.2 Cas particulier d'une manœuvre à vue imposée vers une piste parallèle, semi parallèle ou sécante**<br>Dans certains cas (ex. : pistes parallèles, semi parallèles ou sécantes), la branche de divergence peut se raccorder directement au segment rectiligne d'alignement. La longueur et l'orientation de la branche de divergence ne seront alors publiées que si cette longueur est égale ou supérieure à 0,5 NM.<br>Dans le cas où la longueur de la branche de divergence est inférieure à 0,5 NM, on considèrera une plage d'orientation de la branche de divergence correspondant à des angles d'intersection de l'axe de la piste desservie compris entre 30° et 45°. Le couloir de protection défini au § 1.8.2 sera élargi en conséquence.<br>**2.4.3** réservé<br>**2.4.4** réservé |
| **Chap 8 ALTITUDES MINIMALE DE SECTEUR**<br>**Chap8 . § 8.5** | **8.5 SECTEURS CENTRÉS SUR UN VOR/DME OU UN NDB/DME**<br>**8.5.1 …...**<br>**8.5.2** Le rayon (R) de l'arc DME utilisé est compris de préférence entre 10 et 15 NM, ce qui permet d'éviter un sous-secteur trop petit. La largeur de la zone tampon est réduite à 1 NM au-delà des limites circulaires (limite de secteur et limite supplémentaire). |
| **Chap 9. § 9.4.3 SEGMENT D'APPROCHE FINALE** | **9.4.3.6 SDF.**<br>Les repères de palier de descente ne doivent pas être nommés (les repères de palier de descente ne seront alors pas inclus dans la base de données de navigation ce qui assure au pilote d'avoir une information de distance par rapport au MAPt le long de la finale). |
| **Partie II Procédures conventionnelles** | **Partie II Procédures conventionnelles** |
| **section 1 Chap 1 : SYSTEME D'ATTERRISSAGE AUX INSTRUMENTS (ILS)** | **1.3.3 Longueur du segment d'approche intermédiaire**<br>**1.3.3.3** . La longueur minimale du segment intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d'approche initiale. En cas de virage à l'IF, la longueur minimale résulte des contraintes de construction de l'aire d'approche intermédiaire. Le raccord de l'aire primaire associé au virage à l'IF doit rejoindre le prolongement des OAS en amont du point I (point le plus en aval de l'aire d'approche intermédiaire basé sur l'intersection entre la surface horizontale d'évaluation des obstacles associée à l'aire primaire du segment d'approche intermédiaire et de la bordure extérieure de la surface X des OAS). La longueur maximale du segment est régie par le fait qu'il doit être situé entièrement à l'intérieur du volume de service du signal d'alignement de piste, et normalement à une distance ne dépassant pas 25 NM de l'antenne du radiophare d'alignement de piste. |
| **§ 1.5.3 APPROCHE INTERROMPUE AVEC VIRAGE** | **1.5.3.2.4 Franchissement d'obstacles**<br>b) Franchissement d'obstacles dans l'aire de virage. L'altitude/hauteur des obstacles dans l'aire de virage est inférieure ou égale à l'altitude/hauteur de virage + do tg Z – MFO où do est mesurée depuis l'obstacle jusqu'au point le plus proche sur la limite de l'aire de mise en virage, et la MFO est égale à :<br>1) 50 m (164 ft) [Cat H : 40 m (132 ft)] pour les virages de plus de 15°, diminuant linéairement jusqu'à zéro au bord extérieur des éventuelles aires secondaires.<br>2) valeur nulle pour les virages de 15° ou moins |
| | **1.5.3.3.3 Franchissement d'obstacles.** Le critère de franchissement d'obstacle à partir du TP amont est garanti par une altitude/hauteur d'obstacles inférieure à :<br>(OCA/Hps – HL ) + do tg Z – MFO<br>où : do = dz + distance la plus courte depuis l'obstacle jusqu'à la ligne K-K<br>dz = distance depuis le SOC jusqu'au TP amont<br>et la MFO est égale à :<br>- 30 m pour les virages de plus de 15° ;<br>- valeur nulle pour les virages de 15° ou moins. |
| **§ 1.6 APPROCHES ILS ET/OU MLS SIMULTANEES EN DIRECTION DE PISTES PARALLELES OU QUASI PARALLELES** | **§ 1.6.1 Généralités**<br>a), b), c),<br>Note : des critères différents peuvent être admis, selon l'écartement des pistes et après approbation par l'autorité nationale de surveillance. |

| | |
|---|---|
| **Chap 5 PAR** | **5.2.7 Aire combinée d'approche intermédiaire et finale**<br>Il s'agit d'une aire disposée symétriquement de part et d'autre du prolongement de l'axe, définie de la manière suivante :<br>- la largeur de l'aire est de 0,5 NM en un point situé à 1 NM en amont du seuil ;<br>- en aval de ce point, la largeur de l'aire demeure constante (0,5 NM) jusqu'au point correspondant à l'OCA/H de la procédure ;<br>- en amont de ce point, l'aire s'évase de 8° par rapport à la trajectoire nominale jusqu'à la limite amont de l'IF;<br>La tolérance de l'IF est de ± 0,8 NM.<br>  <br><br>**5.3.3 Marge de franchissement d'obstacles**<br>A l'intérieur des limites de l'aire d'approche finale, il est défini une surface de franchissement d'obstacles (OCS) qui se compose d'un plan incliné sous un angle de 0,6 Θ par rapport à l'horizontale et passant par une droite perpendiculaire à l'axe de piste et située à une distance horizontale D du seuil donné par la formule :<br>$D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$<br>D et H en mètres, θ en degrés<br>θ = angle de site du plan de descente nominal ;<br>0,6 θ = angle de descente le plus faible admis ;<br>H = hauteur de la trajectoire de descente nominale au dessus du seuil ; sa tolérance est égale à celle définie pour le point de repère ILS d'une installation exploitée en catégorie I.<br>La marge de franchissement d'obstacles est déterminée par la HL de chaque catégorie. |
| **section 2 Chap 6 SRE** | **Chap 6 SRA**<br>**6.1 GÉNÉRALITÉS**<br>Une approche SRA est une approche classique qui peut être utilisée en secours d'une procédure PAR ou ILS. Ce type d'approche n'est défini que pour les aérodromes où le SRE est installé.<br>  <br> |
| **Chap 6 . § 6.2.3 Procédures basées sur guidage tactique** | **§ 6.2.3 Altitudes minimales de sécurité radar (devenues « altitudes minimales de guidage »)**<br>Les critères relatifs au calcul des altitudes minimales de sécurité radar peuvent s'appliquer à différents types d'images radar. Pour la détermination des altitudes minimales de sécurité radar, la zone considérée est entourée d'une aire secondaire. La largeur de l'aire secondaire est égale à la norme d'espacement radar au point considéré.La MFO appliquée dans l'aire secondaire décroît de la valeur entière (minimum de 300 m ou 984 ft) à la valeur nulle. |
| **Section 4, Chap 1 . § 1.5.1 Procédure spéciale d'entrée en attente VOR/DME** | **1.5.1 Non retenu**<br>Dans le cas d'une arrivée sur le radial VOR servant de support à la branche de rapprochement de l'attente, mais en sens inverse du rapprochement de l'attente, seule la procédure avec ouverture à 30° (type 2) est protégée. |
| **Partie III Procédures RNAV et procédures basées sur satellites** | |
| **Section 1 . Chap 6 RNAV avec GBAS** | **Chap 6 Non retenu** |
| **Section 3 . Chap 6 PROCEDURES D'APPROCHE DE PRECISION – GBAS** | **Chap 6 Non retenu** |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8168 Volume III – PANS OPS |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs.<br>Volume III : procédures d'exploitation technique des aéronefs<br>Première édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 3, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| Aucune différence |

| DOC 9868 |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation<br>Troisième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 7, entré en vigueur le 5 novembre 2020** |
| NIL |

| DOC 9981 |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes<br>Troisième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 4, entré en vigueur le 4 novembre 2021** |
| NIL |

| DOC 10066 – PANS AIM |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique<br>Première édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 3, entré en vigueur le 28 novembre 2024** |
| NIL |

| DOC 10157 – PANS MET |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie<br>Première édition entrant en vigueur le 27 novembre 2025** |
| NIL |

| DOC 10199 – PANS IM |
|---|
| **Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information<br>Première édition entrée en vigueur le 28 novembre 2024** |
| Aucune différence |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# DIFFERENCES BETWEEN FRENCH REGULATION AND ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

**ANNEX 1**
**Personnel licensing**

**12th edition including amendment N° 175 applicable since the 8th of November 2018**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*).**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 1**<br>**Definitions and general rules concerning licences** | | |
| § 1.1 Aircraft avionics | C | It is not defined in EU rules. |
| § 1.1 Aircraft required to be operated with a co-pilot. | B | Under Part-FCL it is limited to the aeroplane, while the ICAO definition is about aircraft. |
| § 1.1 Airship | B | In Part-FCL the hot-air airships do not fall under this definition but under the definition of "balloon". |
| § 1.1 Appropriate airworthiness requirements | B | Not defined. |
| § 1.1 ATS surveillance service | C | Not defined in EU rules. |
| § 1.1 ATS surveillance system | C | Not defined in EU rules. |
| § 1.1 Certify as airworthy (to) | C | This term and meaning is not implemented in EASA rules. |
| § 1.1 Command and control (C2) link | B | Not defined in regulations. |
| § 1.1 Flight crew member | B | Not defined in EU rules. |
| § 1.1 Flight time — remotely piloted | B | Not defined in regulation. Fly time is determined under the remote pilot's responsability and under the supervision of operator (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir). |
| § 1.1 Likely | B | Different phrases used such as : "likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s)". |
| § 1.1 Quality system | C | No definition as such but we use the term "Management system" in Regulation (EU) No 1178/2011. |
| § 1.1 Remote pilot | B | The national regulation allows automatic operations. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Remote pilot: person who controls the flight of a remotely piloted aircraft, whether manually or, when the aircraft flys autonomously, by watchning the trajectory and by staying in a position to intervene on the trajectory at all time to garantee safety". |
| § 1.1 Remote pilot station (RPS) | B | Not applicable. |
| § 1.1 Remotely piloted aircraft syst | B | Not defined in regulations. |
| § 1.1 Rendering (a licence) valid | C | It is not precisely defined in EU rules, for AMLs it is not applicable. |
| § 1.1 Significant | B | Term used throughout Reg.EU 1178/2011 but defined as: "incapacity to function as a member of the flight crew". |
| § 1.2.2.1 | B | The licenses issued by a Member State of the European Union are recognised as valid by all the other Member States without administrative issuance of an additional authorisation. |
| § 1.2.2.3.2 | B | The list of States is mentioned on an attached document. |
| § 1.2.4.2 | C | There are no risk maps regarding pilot's physical and mental health. The Eccairs database collects some flight incapacitations but not all of them. |
| § 1.2.4.7.1 | B | This regulation stipulates that AMEs make applicants aware of the consequences of making a false declaration but does not define what those consequences might be. |
| § 1.2.4.11.2 | C | Not specifically mentioned in EU regs. |
| § 1.2.5.2.4 | A | More exacting for ATCO. |
| § 1.2.9.6* | C | Pilots who have demonstrated language proficiency at operational level are re-evaluated every 4 years. |
| | | |
| **CHAPTER 2**<br>**Pilots licences and qualifications** | | |
| § 2.1.10 | C | Balloon and sailplane pilot may act in commercial air transport up to age 70 with a Part-FCL license. |
| § 2.3.3.1.1 | A | Applicants for a PPL(A) shall have completed at least 45 hours of flight instruction in aeroplanes, 5 of which may have been completed in an FSTD. |
| § 2.3.4.1.1 | A | Applicants for a PPL(H) shall have completed at least 45 hours of flight instruction on helicopters, 5 of which may have been completed in an FNPT or FFS. |
| § 2.3.4.2.1 | A | The total dual flight instruction in ICAO is 20 hours and in Part-FCL 25 hours See general difference in 2.3.4.1.1. |
| § 2.3.5.1.1* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.1.2* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.1.3* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.5.2* | A | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.3.6.1 | A | The total flight time in ICAO is 25 hours and in Part-FCL 35 hours. |
| § 2.4.4.1.1 | A | The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours. |
| § 2.4.4.1.1.1 | A | The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours. |
| § 2.4.5.1.1* | B | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |
| § 2.4.5.1.2* | B | Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.4.6.1.1 | A | The total flight time for experience in ICAO is 200 hours and in Part-FCL 250 hours. |
| § 2.4.6.1.1.1 | B | Different division of hours different, in Part-FCL it is 5 hours cross-country flight time and 5 hours of night flight. |
| § 2.6.3.1.1.1 | A | Part-FCL requires in addition 500 hours in multi-pilot operations on aeroplanes. |
| § 2.6.4.1.1.1 | A | Part-FCL requires in addition 350 hours in multi-pilot helicopters. This difference was already part of JAR-FCL in JAR-FCL 2.280(a). Next to that: In ICAO under a) gives the combination 70 hours PIC and rest of the 250 hours as PIC under supervision In Part-FCL the combination is 100 hours PIC and 150 hours PIC under supervision Under d) ICAO requires 50 hours of night flight and Part-FCL 100 hours of night flight. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| ← § 4.2.1.4* | C | For Basic training - Part 66.A.25 only requires that the level of knowledge is demonstrated by examinations. For aircraft type training - Approved type rating courses are only required for Group 1 aircraft. For other 2 groups it is optional . |
| § 4.2.1.5 | B | The skill assessment is not required in case of licence issue based on the Basic knowledge examination only. For Cat. A CS the assessment is performed in Part-145 Organisations. For type examination for Group 2 and 3 aircraft the skill assessment is not mandatory. |
| § 4.2.2.2 | C | No certifying staff licencing for the release of the components, the entire aircraft can be released by Cat. C CS after the base maintenance. |
| § 4.4.1.3 | B | The unit endorsement course duration is not established by the Regulation. |
| § 4.5.1 | B | The list of ratings is slightly different: a)aerodrome control visual; b) aerodrome control instrument; c) approach control procedural; d) approach control surveillance; e) area control procedural; f) area control surveillance. |
| § 4.5.2.2.1 | C | The supervision duration for initial training is not established by the Regulation. |
| § 4.5.2.2.2 | B | The validity period of unit endorsements for initial issue and renewal shall commence not later than 30 days from the date on which the assessment has been successfully completed. |
| § 4.5.3.1 | B | Some ratings are slightly different, although the Regulation covers all of them. |
| § 4.5.3.3 | A | Holders of an instructor endorsement shall be authorized to provide on-the-job training and supervision at a working position for areas covered by a valid unit endorsement. |
| § 4.5.3.4 | C | Although the concept of 'invalidation of a rating' as such does not exist, the holder of an air traffic controller licence is not allowed to exercise the privileges of a rating after a period of absence of more than 90 days or if the revalidation of the unit endorsement fails due to the non-availability of the minimum number of working hours. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.2 | C | No corresponding provisions on the material 5.1.2 of the licence in Part-66. |
| § 5.1.3 | B | For maintenance staff the requirements are different but serve the same purpose, in particular when licence is issued by the MS in the national language and the bearer is working in that MS, the rule allows for such licence not to have any English translation |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.3.2* | C | Not defined in EU regulations. |
| § 6.2.4.2 | A | For ATCO the requirements are more restrictive: applicants shall be normal trichromates. |
| § 6.2.4.3 | A | For aircrew regulations state that applicants shall pass the Ishihara test. For ATCO the requirements are more restrictive: pseudoisochromatic plate testing alone is not sufficient. Colour vision should be assessed using means to demonstrate normal trichromacy. |
| § 6.2.4.4.1* | C | Not specified in EU regulations. |
| § 6.2.5.5* | C | Performed only when an instrument rating is to be added to licence. |
| § 6.3.2.9.1* | C | Only required on clinical or epidemiological indication. |
| § 6.3.2.21.1* | C | Fit assessment permitted from start of pregnancy until end 26th week (restricted to multi crew operations). |
| § 6.3.3.2.3 | B | Ophthalmic reports requirement is dependent on refractive error limits rather that visual acuity limits. |
| § 6.4.2.6.2* | C | Not implemented. |
| § 6.4.3.2.3* | C | Not required under EU regulations. |
| § 6.4.3.5 | B | The Acceptable means of Compliance states that visual fields should be examined but does not define that the fields should be normal. |
| § 6.4.3.6 | B | The Acceptable means of Compliance states that binocular function should be examined but does not define that the binocular function should be normal. |
| § 6.5.2.6.1 | A | Annual ECGs required after age 40. |
| § 6.5.2.20 | A | Not permitted for initial issue of class 3 certificate. |
| § 6.5.2.21.1* | C | Not implemented. |
| § 6.5.3.2 | A | Applicants with hypermetropia exceeding +5.0 dioptres, myopia exceeding -6 dioptres, an astigmatic component exceeding 3 dioptres or anisometropia exceeding 3 dioptres; shall have a corrected visual acuity of 6/6 or better in each eye. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 2**
**Rules of the Air**

**Eleventh edition including amendment N° 48 in force from 28th November 2024.**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*)**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2 | A | French regulations add requirements not to fly below minimum heights, defined by arrêté, when overflying cities or other urban centers, open-air gatherings of people and animals, some facilities and premises, and by décret or arrêté when overflying national parks and other natural reserves. |
| § 3.2.2 | A | SERA requires priority also for aircraft with impaired manoeuvrability. |
| § 3.2.2.4 | C | SERA allows sailplanes to overtake each other from the right as well. |
| § 3.2.2.7.3 | A | SERA refers to the previous point, so it requires explicit clearance from the control tower in addition. |
| § 3.2.3.2 | C | SERA allows for point b) to act as far as practicable; in addition the definition of night is different. |
| § 3.2.5 | C | SERA differs from points 3.2.5(c) and 3.2.5(d) in that it specifies that subparagraphs (c) and (d) do not apply to balloons. |
| § 3.3.1.2 | A | SERA requires flight plan submission for flights planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome. |
| § 3.3.2 | A | SERA.4005(a)(14) explicitly requires the inclusion of information regarding the existence of a ballistic parachute recovery system in the flight plan, if installed on the aircraft. |
| § 3.3.5.3 | A | SERA also considers operating sites, not just aerodromes. |
| § 3.3.5.4 | A | SERA also considers operating sites, not just aerodromes. |
| § 3.3.5.5 | A | SERA also considers operating sites, not just aerodromes. |
| § 3.6.5.2.1 | A | SERA.14083(c)(6) also requires IFR flights to set Mode A Code 7601 in order to inform the ATS unit about their intention to continue to fly in VMC and land at the nearest suitable aerodrome. Point b) is not implemented. |
| § 3.6.5.2.2 | B | SERA.14083 requires a common time parameter of 20 minutes to be observed for both procedural and surveillance environment before adapting the speed and vertical profile in accordance with the filed flight plan, as amended by the modification and delay messages. |
| § 3.8.1 | B | The words ‘in distress’ of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained Annex 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.6 | B | SERA requires in addition to the ICAO obstacle clearance criteria in point (2) that the VFR flight shall be 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radious of 150 m (500 ft) from the aircraft. French regulations add requirements not to fly below minimum heights, defined by arrêté, when overflying cities or other urban centers, open air gatherings of people and animals, some facilities and premises, and by décret or arrêté when overflying national parks and other natural reserves. Additionaly, unmanned aircraft systems, hill soaring gliders, balloons and ultralight gliders may operate below the minimum heights in 4.6 b) provided they don't create any hazards to people or properties on the ground. For training flights, the minimum height in 4.6 b) is reduced to 50 m (150 ft) for forced landing training. Aforementioned manned aircraft keep at all times a minimum distance of 150 m from any person, vehicle, ship or artificial obstacle. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.3.3 | A | Position reports are required by IFR flights in uncontrolled airspace even without having submitted a flight plan, when required to maintain air ground communication. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 3**
**Meteorological service for international air navigation**

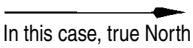
**20th edition including amendment N° 81 applicable from the 28th November, 2024**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*)**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **PART I** | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.5.1 | C | At N1 service level aerodromes not serving international commercial air transport operations, “reduced” regular and special observation messages may be provided.<br>The content of these “reduced” messages is specified in section GEN 3.5 of the AIP. |
| § 4.6.1.1 | B | For aerodromes in overseas territories, the wind direction is given with relation to the magnetic north in the regular and special local weather reports. |
| § 4.6.4.1 | C | The signaling of thunderstorm activity in French Polynesia and in Wallis Futuna Islands is not undertaken at automated sites in the environment of which there isn’t any lightning detection sensor. |
| § 4.6.4.3* | B | Only thunderstorms (TS) are reported in METARs from automatic weather observation systems as current weather information representative of conditions in the vicinity of the aerodrome. |
| § 4.6.8* | C | Additional information is included in METAR of aerodromes where these observations are performed by a human. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.1 | B | This standard is applied except in French Polynesia aerodromes others than Tahiti Faa’a (NTAA) and Bora Bora Motu Mute (NTTB), for which a specific forecast service called « Aperçu de Zone » (Zone Overview) covering several aerodromes may be established |
| § 6.5.3 | B | In metropolitan France, the area forecast for low-altitude flights established for AIRMET information dissemination are provided in the form of charts every 3 hours from 0600 TU to midnight TU. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.4.1 | C | To date, wind shear is considered a factor to be taken into account at the aerodromes of Nice and Tahiti. Only the Nice aerodrome has an operational sensor . |
| | | |
| **PART II** | | |
| | | |
| **APPENDIX 3** | | |
| § 2.1.1 | B | The regular and special local weather reports are produced in abbreviated plain language, in a format which is not strictly compliant with the format of table A3-1. |
| | | |
| § 4.2.4.2 | C | In the regular and special local weather reports, visibility along the runways is not specified. Only the prevailing site visibility is given with an indication of the used units of measure. |
| § 4.3.2.2* | B | When the minimum runway visual range published for landing is equal to or greater than 800 meters, the runway visual range can be obtained by conversion of the indicated meteorological visibility. |
| § 4.3.5* | B | In the regular and special local weather reports, the light intensity of the lighting system used for the calculation of RVR is the maximum light intensity available for the concerned runway. |
| § 4.3.6.2* | B | The maximum RVR that can be measured and transmitted is 5 000 m (and not only 2 000 m). |
| § 4.3.6.3 | B | In the regular and special local weather reports and in the aviation routine weather reports (METAR), the RVRs exceeding the maximum value which can be determined by the system are specified as “P” abbreviated followed by the maximum value. When the RVRs are less than minimum value which can be determined by the system, they are specified as “M” abbreviation followed by the minimum value. |
| § 4.3.6.5* | B | In the aviation routine weather reports (METAR), when the runway visual range is measured at both runway ends, these two measurements are supplied without considering the service threshold. Thus, in some cases, an aviation routine weather report may include more than 4 values for the runway visual range. |
| § 4.4.2.6* | C | The following characteristics of present weather phenomena are not indicated in the messages from fully automatic observation systems: shallow (MI), partial (PR), (drifting-) low (DR), (blowing-) high (BL). |
| § 4.5.4.3* c) | C | Vertical visibility is not indicated. |
| § 4.5.4.3* e) | A | In local routine reports, in local special reports and in METAR, in the presence of significant clouds, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude. |
| § 4.5.4.6* b) | A | In the messages from fully automatic observation systems, if no cloud is detected by the system:<br>- The cloud layers are coded as NSC if the system hasn’t detected any convective cloud;<br>- The cloud layers are coded as NCD if the system has no detection ability of convective clouds. |
| § 4.5.4.6* d) | C | In local routine reports, in local special reports and in automated METAR when the sky is obscured the vertical visibility value is replaced by the symbol ///. |
| § 4.8.1.4* | C | In the aviation routine weather reports (METAR) which are not from fully automatic observation systems, information about wind shear are added if the phenomenon was reported by a pilot to air traffic services, or if wind shear sensors were installed. |
| **APPENDIX 5** | | |
| § 1.2.4* | A | When significant clouds are foreseen, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude . |
| | | |
| **APPENDIX 6** | | |
| § 1.1.6* | C | The provision of SIGMET in a digital format is planned for the end of 2022 for meteorological watch offices of Tahiti flight information region (NTTT). Those provisions do not apply in New Caledonia and other overseas departments and territories. |

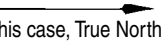
© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 4**
**Aeronautical charts**

Eleventh edition, including amendment N° 62 applicable since 28th of November 2024

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 1 : Definitions, application and availability** | | |
| 1.2.2 | C | Charts comply with the standards of Annex 4, except those for which a « D » is depicted in the French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques." |
| 1.2.2.1* | C | Charts comply with the recommended practices of Annex 4, except those for which a « D » is depicted in the French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques." |
| | | |
| **CHAPTER 2 : General specifications** | | |
| 2.4.1 | B | Some conventional symbols used by France do not conform to those prescribed by Annex 4. Those are identified with a « D » in appendix B of French order: « arrêté du 6 juillet 2018 modifié relatif aux cartes aéronautiques." |
| 2.4.4 | B | Symbols used for aeronautical charts representing performance-based navigation procedures comply with appendix B to the annex to 6th of July 2018 order. For other charts, symbols will be updated during periodic reviews. |
| 2.5.7 | C | Conversion scales (kilometers/nautical miles, meters/feet) are only depicted on the charts when it deemed appropriate. Conversion tables are provided in the GEN 2.6 part of the AIP. |
| 2.12.3.1 | C | Spot elevations of doubtful accuracy are not depicted. |
| 2.14.1 | C | The airspace class may not be indicated on enroute charts. |
| 2.14.2* | B | On charts used for visual flight, the parts of the ATS airspace class table (paragraph SERA.6001 of European Commission Implementing Regulation No. 923/2012, as last amended) that apply to the airspace shown on the chart may not appear on the front or back of each chart, as the table is published in the AIP. |
| 2.15.1 | C | True North is not systematically indicated. True North direction is represented by the left edge of aeronautical charts facing up, except when the following symbol is indicated:<br>  <br>In this case, true North true is indicated by the direction of the arrow. |
| 2.15.3* | C | Magnetic variation changes are published within six AIRAC cycles in sections AD 1.3 and AD 2.2 of the Aeronautical Information Publication. Charts are updated within a period not exceeding three years. |
| | | |
| **CHAPTER 3 : AERODROME OBSTACLE CHART — ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)** | | |
| 3.2.1 | C | The Aerodrome Obstacle Chart - Type A is published only for aerodromes receiving commercial public traffic and for which an instrument approach or departure procedure is published. |
| 3.8.2.1 | C | Only a straight takeoff trajectory is taken into account for the establishment of the chart. In the case of a standard instrument departure path at an angle of 15 ° or less, an extended obstacle chart may be established on the side of the turn. |
| **CHAPTER 4: AERODROME OBSTACLE CHART — ICAO TYPE B** | | |
| 4.2.1 | C | The publication of ICAO type B aerodrome obstacle charts is not required. When an aerodrome operator or ATS service providers decide to provide it, it is then established in conformity with the standards and recommended practices of Annex 4, Chapter IV . |
| **CHAPTER 5. AERODROME TERRAIN AND OBSTACLE CHART — ICAO (ELECTRONIC)** | | |
| 5.2.1 | C | Not provided. |
| **CHAPTER 7: EN ROUTE CHART - ICAO** | | |
| 7.9.1 | C | Not applied in France. All aerodromes used by international civil aviation and on which an instrument approach may be carried out are not necessarily indicated. |
| 7.9.2 | C | P, R and D areas with a ceiling less than 1000 feet ASFC or 3000 feet AMSL may not be depicted and the vertical limits of these areas may not be indicated. |
| 7.9.3.1.1 | C | 1.The geographical coordinates of the radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the lower space enroute chart. In this case, they are published in a separate document attached to the chart. The plain language names of radionavigation aids may not be indicated on enroute charts.<br>2.The altitude of the DME antenna may not be indicated. The information is then available in the AIP.<br>3.The indication of all designated airspace; their lateral and vertical limits as well as airspace classes may not be indicated.<br>5.The geographical coordinates of significant points that define ATS routes and do not correspond to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the chart, in which case they are then published in a separate document attached to the map.<br>6.b). For the waypoints that define VOR / DME area navigation routes, the bearing is rounded to the nearest degree. The distance to the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it, is rounded to the nearest nautical mile.<br>10.The minimum area altitudes are rounded to the next 50 m or 100 ft. |
| | | |
| **CHAPTER 8 : Regional chart - ICAO** | | |
| 8.9.4.1.1 | B | 1.The geographical coordinates of radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the chart.<br>2. The altitude of the DME transmitter antenna is not indicated.<br>6. Holding patterns and terminal area routes, unless described on SID or STAR charts, with route designators and the direction of the route, rounded to the nearest degree, along each section of the prescribed terminal area airways and routes.<br>7.The geographical coordinates of significant points not corresponding to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the map; they are then published in AIP France, en route 4.4.<br>8.b) For the waypoints defining VOR/DME area navigation routes, the bearing rounded to the nearest degree, and the distance, rounded to the nearest tenth of a nautical mile from the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it.<br>11.The transition points are not shown on the maps, and if necessary are defined in AIP ENR 3.<br>13.The minimum vectoring altitudes are published separately on a map entitled "minimum vectoring altitudes". |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 9. STANDARD DEPARTURE CHART — INSTRUMENT (SID) — ICAO** | | |
| ← 9.9.4.1.1 | B | b.1) i). The plain language name, unless the aid is not listed in GEN 2.5 of the AIP, in which case the plain language name may not be shown on the chart.<br>b.1) v) Geographical coordinates of radio navigation aids are not shown.<br>b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not indicated.<br>b.2) i) The plain language name, unless the aid is not listed in GEN 2.5 of the AIP, in which case the plain language name may not be shown on the chart.<br>c.1) ii) Geographical coordinates may not be shown.<br>c.1) iii) Bearing, rounded to the nearest degree, relative to the reference radionavigation aid.<br>f. A note is included whenever there are close obstacles which are not taken into account for the published procedure calculated gradient; the position and summit rating of these obstacles are published. Information on close obstacles is provided by the procedure designer.<br>j.3) The transponder code is not depicted. |
| | | |
| **CHAPTER 10. STANDARD ARRIVAL CHART — INSTRUMENT (STAR) — ICAO** | | |
| ← 10.9.4.1.1 | B | a.4) Distances between significant points are rounded to the nearest nautical mile or tenth of a nautical mile.<br>b.1) i) and b.2) i) The plain language names of radio navigation aids not listed in GEN 2.5 may not be shown on this type of chart.<br>b.1) v) The geographical coordinates of radionavigation aids may not be shown. They are available in the AIP.<br>b.1) vi) The altitude of the DME antenna is not shown.<br>c. 1) ii) Geographical coordinates may not be indicated.<br>c. 1) iii) Bearing is rounded to the nearest degree.<br>i. 3) Transponder code not shown. |
| ← 10.9.4.2* | B | The relevant procedures to be used in case of communications loss are described whenever possible, on the chart or on the back of the chart.<br>Where deemed necessary, a text describing the STAR is also presented. |
| | | |
| **CHAPTER 11. INSTRUMENT APPROACH CHART — ICAO** | | |
| 11.2.3 | B | ILS and LOC procedures can be represented on a single chart, even if the final or interrupted approach segments are not identical. The visual prescribed track (VPT) procedures are shown on separate charts. Circling elements (OCH base and operating minima) are published on the instrument approach chart used prior to the MVL. |
| ← 11.10.1.4 | C | Only the height of the threshold, rounded to the nearest foot, is indicated. The correspondence in hectopascals (rounded to the nearest whole hectopascal) is given for the altitude taken as reference for the map. |
| 11.10.2.5 | C | The reference level is the altitude of the aerodrome, except:<br>- for precision approach charts (ILS - SBAS CAT I - PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro);<br>- for conventional approach charts, where the threshold of the runway on which the instrument approach is conducted is more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation; in both cases, the reference level is the threshold altitude |
| 11.10.4.1 | B | All radio aids in the scope of the map are indicated with their codes and frequencies. Aids directly involved in the procedure are depicted in bold. For aerodromes not published on an ICAO area chart, radioelectric aids commonly used, but located outside the limits of the instrument approach chart, are indicated in their direction by mentioning their code, frequency, magnetic bearing and nautical mile distance from the IAF. |
| 11.10.4.3 | B | The final approach fix (or final approach point, in the case of an ILS approach procedure) is not identified by geographic coordinates. A table is published to communicate the geographical coordinates of the essential points/fixes of the approach procedures |
| 11.10.6.1 | C | f) The boundaries of the sectors in which visual maneuvers (circling) are prohibited are not shown on the plan view. |
| 11.10.6.2 | C | Not applied. The plan view does not indicate the distance between the aerodrome and the radionavigation aids involved in the final approach. |
| 11.10.6.3 | C | A profile view is given below the plan view and contains the following information:<br>a) The aerodrome runway represented by a bold line at the reference level of the chart;<br>[...]<br>d) Not applied (the profile of additional segments, other than those specified in (b) and (c), are not represented by a dashed line with arrows). |
| 11.10.8.4 | C | For non-precision approaches, the distance, the flight time and the vertical speed between the FAF and a marker or the MAPT are indicated; this information is only provided when the procedure is protected considering that the MAPT is defined by its distance from the FAF or a marker. |
| | | |
| **CHAPTER 12. VISUAL APPROACH CHART — ICAO** | | |
| 12.2 | C | A visual approach chart is published for aerodromes with a control area or located in a complex aeronautical environment. |
| ← 12.10.3 | C | Prohibited, restricted and dangerous areas.<br>Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels:<br>- 5000 ft / AMSL<br>- 2000 ft / ASFC |
| 12.10.4 | C | Designated airspace.<br>Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels:<br>- 5000 ft/AMSL<br>- 2000 ft/ASFC |
| | | |
| **CHAPTER 13. AERODROME/HELIPORT CHART — ICAO** | | |
| ← 13.5 | C | The annual variation is not indicated.<br>Magnetic North is not represented by an arrow. True North is not always represented by an arrow.<br>True North direction is represented by the left edge of the aeronautical charts facing up, except when the following symbol is depicted on the chart:<br>  <br>In this case, True North is indicated by the direction of the arrow. |
| ← | | |

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 14. AERODROME GROUND MOVEMENT CHART — ICAO** | | |
| 14.5.1 | C | An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north. |
| | | |
| **CHAPTER 15. AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART — ICAO** | | |
| 15.5.1 | C | An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north. |
| | | |
| **CHAPTER 16. WORLD AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:1 000 000** | | |
| 16.8.1 | B | The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map. |
| 16.9.2.1 | B | Aerodromes with IFR activities outside controlled airspace are considered to be of aeronautical interest and are indicated by a symbol placed generally in the axis of the runway used for instrument approaches. |
| 16.9.2.2 | C | The information is limited to:<br>- the altitude of the aerodrome;<br>- frequency to be used in aerodrome traffic (TWR, AFIS, A/A)<br>- the length of the longest runway. |
| 16.9.3.1 | B | Only obstacles higher than 500 ft are shown. |
| 16.9.3.2 | C | Not applied. Prominent transmission lines, permanent cable car installations and wind turbines that are obstacles are not necessarily represented. |
| | | |
| **CHAPTER 17. AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:500 000** | | |
| 17.7.1 | B | Towns, cities and settlements are selected according to their importance for visual air navigation and represented according to their average width. Large settlements are represented by a simplified outline of the built-up areas. |
| 17.8.1 | B | The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map. |
| 17.9.3.1 | B | Obstacles outside settlements that are 100 m (300 ft) or more above ground are shown. |
| | | |
| **CHAPTER 18. AERONAUTICAL NAVIGATION CHART — ICAO SMALL SCALE** | | |
| | C | Not provided. |
| | | |
| **CHAPTER 19. PLOTTING CHART — ICAO** | | |
| | C | Not provided. |
| | | |
| **CHAPTER 20. ELECTRONIC AERONAUTICAL CHART DISPLAY — ICAO** | | |
| | C | Not provided . |
| | | |
| **CHAPTER 21. ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART — ICAO** | | |
| | B | The ATC surveillance minimum altitude charts are called “minimum vectoring altitude charts”. |
| 21.1.2 | B | Notes of a general nature are placed in part GEN of the AIP . |
| 21.9.2 | C | For readability sake, the restricted and dangerous zones are not represented on this type of chart. Prohibited areas are represented with their identification |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 5<br>Units of measurement to be used in air and ground operations<br>Fifth edition including amendment N° 17 applicable since the 18th of November 2010 | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |

**ANNEX 6 - Part 1**
**Operation of aircraft**

**12th edition including amendment 49**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.4 | B | The responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command. |
| § 3.3.1* | C | Only required for aeroplanes above 27 000 kg. |
| § 3.3.2 | C | ORO.AOC.130 does not require a flight data monitoring program for aeroplanes with a maximum certificated take-off mass (MCTOM) equal to or less than 27 000 kg. Therefore, Annex 6 Part I 3.3.2b) is not implemented. |
| § 3.3.3 | C | ORO.AOC.130 does not require a flight data monitoring programme for aeroplanes with an MCTOM equal to or less than 27 000 kg. Therefore, Annex 6 Part I, 3.3.3 is not implemented for aeroplanes with MCTOM comprised between 15 000 kg and 27 000 kg. |
| § 3.3.5 | A | The European rule requires in addition that the FDM program is non punitive, regardless of the date. |
| § 3.5.1 | C | The scope of CAT.GEN.MPA.205 is restricted to some categories of large aeroplanes. |
| § 3.5.2* | C | CAT.GEN.MPA.205 is only applicable to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018. |
| § 3.5.3 | B | CAT.GEN.MPA.205 only applies to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018. |
| § 3.5.4 | B | Other means of compliance. Cases for an alleviation and flexibility are provided in AMC1 CAT.GEN.MPA.205, which can be used by all operators without having to provide a risk assessment. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.2 | C | Partially implemented. The implementing rule addresses the safety risk assessment without being so specific. |
| § 4.2.1.3.1 | B | The operator remains responsible that the contracted services comply with the applicable requirements and that the aviation safety hazards associated with contracted services or products are considered by the operator's management system. However, it is not specified that the operator shall develop policies and procedures for third parties. |
| § 4.2.1.5 | B | The AOC has no expiration date. The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the CA have been added to the EU Operations Specifications. |
| § 4.2.1.7 | B | Several other entries requiring prior approval by the Competent Authority have been added to the EU Operations Specifications. The AOC has no validity date. |
| § 4.2.2.1 | A | The EU regulation also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air. |
| § 4.2.11.2 | B | Other means of compliance. Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year. |
| § 4.3.1 | C | Paragraph (g) is not fully implemented. |
| § 4.3.3.1 | C | Partially implemented.<br>An operational flight plan is not required for operations under VFR of other-than-complex motor-powered aeroplanes taking off and landing at the same aerodrome or operating site. |
| § 4.3.4.1.2 | C | Partially implemented.<br>EDTO is not yet implemented. |
| § 4.3.4.1.3 | A | CAT.OP.MPA.182 (a) requires a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 4.3.4.2, § 4.3.4.3.2 and § 4.4.7 | C | The new terms 'filed flight plan' and 'current flight plan' are not included in Regulation (EU) No 965/2012, which currently refers to 'ATS flight plan'. |
| § 4.3.4.3.1 | C | European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 4.3.4.4 | A | EU rule establishes to collect relevant data for a period of 2 years of continuous operations before applying for an Individual Fuel Scheme.<br>Moreover, it is mandatory to implement an effective continuous reporting system to the competent authority on the safety performance and regulatory compliance. |
| § 4.3.6.3 | C | Partially implemented.<br>EDTO is not yet transposed in Reg. (EU) 965/2012, which still uses ETOPS. |
| § 4.3.6.4* | A | Part-CAT requires that the calculation of the usable fuel is done for each flight, including the estimated mass of the aircraft. |
| § 4.3.9.2 | A | The EU rule has additional and more specific requirements on the quantities of oxygen and the percentages of passengers and also specific requirements on automatically deployable masks for aeroplanes certified to fly above 25 000 ft. |
| § 4.3.10.1* | C | Partially implemented.<br>EDTO is not yet transposedin Reg. (EU) 965/2012, which still uses ETOPS. |
| § 4.6.1 | C | Partially implemented.<br>Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012. |
| § 4.6.2 | C | Not implemented.<br>The flight operations officer/flight dispatcher has no such tasks described in the Air Operations rules. |
| § 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 and § 4.7.2.4 | C | Not implemented.<br>European rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used. |
| § 4.7.2.6 | B | Partially implemented.<br>EU rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used. |
| | | |
| § 4.9.2 | C | Partially implemented.<br>European rules do not have provisions for maximum certificated take-off mass (MCTOM). However there is a limitation in the number of passenger to less than 9. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.1.1 | B | The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator. |
| § 5.2.4 | B | The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator. |
| § 5.2.10 | A | Stricter and more detailed requirements. |
| § 5.4.1 | A | EU Rules require the operators to ensure that the routes and cruising altitudes are selected so as to have a landing site within gliding range. Additional protection considering the geographic characteristics of the European territory. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| ← § 6.2.2.1 | C | Partially implemented :<br>Only for Large Aeroplanes : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). |
| § 6.3 | C | Airborne image recorders and lightweight flight recorder are not required. |
| § 6.3.1.1.1 and § 6.3.1.1.2* | C | Partially implemented :<br>For those light aeroplanes first issued with an individual CofA before 5 September 2022, only those that are multi engine turbine powered and have a MOPSC of more than 9 are required to carry a flight recorder. In addition, turbine- engined aeroplanes with a MCTOM of less than 2 250 kg and a MOPSC of 9 or less are not required to carry a flight recorder, whatever their date of issuance of the individual CofA. |
| § 6.3.1.1.3 and § 6.3.1.1.4 | B | CAT.IDE.A.190 a) (3) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1 June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg.<br>CAT.IDE.A.190 a) 2) applies to turbine-engined aeroplanes with an individual CofA before 1st June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg. |
| § 6.3.1.1.5* | C | CAT.IDE.A.190 (1) a) 2) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1st April 1998. |
| § 6.3.1.1.7* | A | AMC6 CAT.IDE. A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) applies to aeroplanes delivered an individual CofA before 1st June 1990. |
| § 6.3.1.1.8 | A | According to AMC6 CAT.IDE.A.190 the FDR shall record 32 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg when the following conditions are met :<br>(i) sufficient capacity is available on a flight recorder system ;<br>(ii) the sensor is readily available ; and<br>(iii) a change is not required in the equipment that generates the data. CAT.IDE.A.190 (a) (2) applies to all turbine-engined aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA before 1st June 1990 whatever the date of prototype certification. |
| § 6.3.1.1.9* | A | According to AMC6 CAT.IDE.A.190 the FDR shall record 16 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg that are of a type first type certified after 30 September 1969 except Ground spoiler position and/or speed brake selection, outside air temperature (OAT) or total air temperature and Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS, systems engagement status and operating modes when any of the next conditions are met :<br>(1) sufficient capacity is not available on a flight recorder system ;<br>(2) the sensor is not readily available ; and<br>(3) a change is required in the equipment that generates the data. All other parameters exceed those recommended in the SARP. |
| § 6.3.1.1.10 | C | Partially implemented.<br>CAT.IDE.A.190 a) 1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990. However, in the case where the aeroplane was first issued an individual CofA between 1st January 2005 and 1st January 2016, AMC2 CAT.IDE.A.190 is applicable and it does not specify all of the first 78 parameters listed in table A8-1. |
| § 6.3.1.1.11 | A | CAT.IDE.A.190 (a) (1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990. |
| § 6.3.1.2 | C | Partially implemented.<br>The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden. |
| § 6.3.1.3 | A | The minimum recording duration for the FDR is 25 hours for other aeroplanes than those referenced in 6.3.1.1.5.<br>For aeroplanes referenced in 6.3.1.1.5, the minimum recording duration is 10 hours. |
| | | |
| § 6.3.2.1.1 and § 6.3.2.1.2* | C | Partially implemented.<br>The scope of CAT.IDE.A.185 a) 2) is limited to multi engine turbine powered aeroplanes with a MCTOM of less than 5 700 kg.<br>The scope of CAT.IDE.A.191 covers aircrafts with an individual CofA first issued on or after 5/09/2022 ; no retrofit. |
| § 6.3.2.1.3 | A | CAT.IDE.A.185 pt. a) 1) is applicable to all aeroplanes with a MCTOM of more than 5 700 kg, irrespective of the date of first issuance of the CofA. |
| § 6.3.2.1.4 and § 6.3.2.1.5* | A | CAT.IDE.A.185 a) 1) applies to all aeroplanes with a MCTOM exceeding 5 700 kg, be they turbine-engined or not. CAT.IDE.A.185 a) 1) applies whatever the date of certification of the prototype. |
| § 6.3.2.4.2 | C | Partially implemented.<br>An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022, whatever the date of application for type certification. |
| § 6.3.2.4.3* | C | Partially implemented.<br>An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022.<br>CAT.IDE.A.185 point contains the alternate power source requirement. |
| § 6.3.3.1.1 | A | CAT.IDE.A.195 (a) requires recording data link communications for aeroplanes issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. |
| § 6.3.3.1.2 | C | Partially implemented.<br>CAT.IDE.A.195 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. |
| § 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 and § 6.3.4.3 | C | Not implemented. |
| § 6.3.5.4* | C | Partially implemented.<br>It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 6.3.5.5.1* | C | Not implemented. |
| § 6.3.5.5.2 | C | The use of two combination recorders is an alternative to the use of a separate CVR and FDR for aeroplanes with a MCTOM > 5 700 kg regardless of the date of application for their type certificate. |
| § 6.3.6.1 | B | Different in character.<br>CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 PAX.<br>CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2024. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 6.3.6.2 | B | Different in character.<br>CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 pax.<br>CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2023. |
| § 6.4.1 | A | CAT part prescribes additional equipment. |
| § 6.4.2 | C | Partially implemented, Reg (EU) 965/2012 mandates the carriage of one barometricaltitude measure device, and TWO devices when two pilots are required for the operation. |
| § 6.5.2.1 | C | Less protective.<br>Carriage of life jackets when flying en route over water beyond gliding distance from the shore, in the case of all other landplanes (not operated in accordance with 5.2.9 or 5.2.10) not implemented. |
| § 6.5.3.1 | C | Partially implemented.<br>The requirement to carry an 8.8 KHz underwater locating device (ULD) applies to aeroplanes with an MCTOM of more than 27 000 kg and with an MOPSC of more than 19 and all aeroplanes with an MCTOM of more than 45 500 kg.<br>The ULD might not be fitted if the aeroplane is equipped with robust and automatic means to accurately determine, following an accident where the aeroplane is severely damaged, the location of the point of end of flight. |
| § 6.7.3 | A | Part-CAT requires it for all aircraft. |
| § 6.7.6 | C | Reg. (EU) 965/2012 does not recommend to have it for aircraft for which the CofA was first issued before 9 November 1998. |
| § 6.10 | A | CAT.IDE.A.115 requires portable lights also during daylight flights.<br>This exceeds ICAO SARP which requires it only for night flights. |
| § 6.11* | A | Required also for non-pressurised aeroplanes. |
| § 6.12 | B | Other means of compliance.<br>This matter is addressed by a different legal instrument, which requires Member States to undertake appropriate measures where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year. |
| § 6.15.3* | C | CAT.IDE.A.150 para (c) it is only applicable to turbine-powered aeroplanes for which the CofA was first issued after 1 January 2019 and ICAO's SARP recommends it for all turbine-engined aeroplanes regardless the date of issuance of their CofA. |
| § 6.18.1 | C | Partially implemented.<br>CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 45 500 kg and MOPSC of less than 19. |
| § 6.18.2* | C | Not implemented.<br>CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 27 000 kg. |
| § 6.18.3 | B | Other means of compliance.<br>In the case of an ELT-based solution (in flight triggered ELT or automatic deployable flight recorder) the ELT signal is detected by COSPAS/SARSAT satellites and then it is directly transmitted to the ground and dispatched to the competent rescue coordination centre. |
| § 6.19. 2* | C | Partially implemented EU regulations require mandatory use of ACAS II SW version 7.1 for aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or more than 19 passengers.<br>For aeroplanes out of this category ACAS is not mandatory. If they voluntarily install ACAS, the equipment shall be ACAS II version 7.1. |
| § 6.20.2 and § 6.20.3 | C | Partially implemented.<br>Resolution of 7.62 m for the pressure altitude reporting transponder not implemented. |
| § 6.22.1* and § 6.22.2* | C | Not implemented. |
| § 6.26.1 | C | Point 26.205 of Regulation (EU) 2015/640, as amended by Regulation (EU) 2024/2954, is applicable to large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness is issued on or after 1 July 2026, which is after the ICAO date of 1 January 2026. Also, under Regulation (EU) 2015/640, 'Large aeroplane' means an aeroplane that has the Certification Specifications for Large Aeroplanes CS-25 or equivalent in its certification basis; this therefore does not include aeroplanes certified in the 'CS-23' category, which would also be included in the ICAO scope. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.2.9 | C | Partially implemented.<br>European rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval. |
| | | |
| **CHAPTER 8** | | |
| § 8.2.1 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not address the human factors principles in Part-CAMO for Continuing Airworthiness Management Organisations (CAMO). |
| § 8.2.3 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that "copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued." |
| § 8.2.4 | B | Different in character.<br>The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of the Operator. It is currently required to be approved by the State of Operator. Within the EU Member States this requirement is compensated by the mutual recognition. |
| § 8.3.1 | C | Partially implemented.<br>Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors (HF) principles in the design of the Maintenance Programme (MP). |
| § 8.3.2 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued. |
| § 8.4.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 8.5.2 | A | Part-M requirements apply above 2 730 kg, while Part-ML applies to 2 730 kg or below.<br>This means that the mass range between 2 730 and 5 700 kg is obliged to comply with a higher standard. |
| § 8.7 | C | Partially implemented.<br>The provisions of Annex 19 are not implemented. |
| § 8.8.2 and § 8.8.3 | C | Not implemented. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 9** | | |
| § 9.2 | A | ORO.FC.130 a) establishes provisions for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires also the use of a checklist. ICAO Annex 6 9.2 does not require it. |
| § 9.4.1.1 | A | For single pilot IFR, EASA also requires 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. However, besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required by the standard. |
| § 9.4.2.1 | A | European rule FCL.060 requires at least 3 sectors. |
| § 9.4.3.3 | B | Other means of compliance.<br>European rules have implemented a categorisation of aerodromes (A, B, C and/or demanding/not demanding). |
| § 9.4.4.1 | B | Other means of compliance.<br>The rule allows alternative training and qualification programme (ATQP) as an alternative to the prescriptive training requirements. |
| ← § 9.4.5.2 | A | For IFR operations, the pilot shall have accumulated at least 50 hours of IFR flight time instead of the 25 hours specified in paragraph (b) . |
| | | |
| **CHAPTER 10** | | |
| ← § 10.2 | C | Partially implemented because AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) covers only those flight dispatchers involved in flight monitoring and flight watch. |
| § 10.3 | C | Partially implemented.<br>The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty; moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012. |
| § 10.4* | C | Partially implemented.<br>Recurrent training is included in the AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e), the HF is also captured in the initial training. However, that AMC applies only to FOO and FD who have tasks related to flight monitoring and flight watch. 'The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty; moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012. |
| § 10.5* | C | Not implemented. |
| | | |
| **CHAPTER 11** | | |
| ← § 11.4.3* | C | Less protective.<br>3-month storage period required under Reg. 965/2012. |
| § 11.6 | C | Less protective.<br>In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident. |
| | | |
| **CHAPTER 12** | | |
| § 12.4 | A | The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant. CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012. |
| | | |
| **CHAPTER 13** | | |
| § 13.2.4* | C | Partilally implemented.<br>ORO.SEC.100 b) stipulates that EU regulation only applies to passenger-carrying aeroplanes which fall within one of the categories stated on b) 1), b) 2) or b) 3). |
| **CHAPTER 15** | | |
| § 15.1, § 15.2.1 and § 15.2.2 | C | Partially implemented. The implementing rule addresses the safety risk assessment without being so specific. |
| * recommended practice | | |

**ANNEX 6 - Part 2**
**Operation of aircraft**

**11th edition including amendment 41**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.1.1.5* | C | Partially implemented.<br>No specific requirement for non-commercial operations with other-than complex motor-powered aircraft (NCO). |
| § 2.1.4 | C | Partially implemented.<br>EFB do not require a specific approval for non-commercial operations. |
| § 2.2.2.2.1 | B | Different in character.<br>In NCC, the rule addresses to the operator, not to the PIC. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part-SPA): State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 2.2.2.2.1.1, § 2.2.2.2.1.2 and § 2.2.2.2.1.3 | B | Different in character.<br>The State of Operator instead of the State of Registry shall establish those criteria and shall approve the operational credits for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.2.2.2.5 and § 2.2.2.2.6 | B | Different in character.<br>For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part-SPA): State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 2.2.3.4.3 | B | Other means of compliance.<br>For NCC operators in the EU, the State of the Operator is the competent authority not the State of Registry; it is the State of Operator instead of the State of Registry that shall establish those criteria. |
| § 2.2.3.5 | B | Other means of compliance.<br>European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome in accordance with 2.2.3.4.3. European rules do not require a point of no return but instead require always to have an alternate aerodrome (with very few exceptions e.g. isolated aerodrome) and other conditions (e.g. EU rules require fuel for 2 hours). |
| § 2.2.3.7.1* | A | EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide-cut type fuel or a mixture of these fuel types. |
| § 2.2.4.7 * | C | Partially implemented.<br>An alleviation is available for NCO operations.<br>The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available. |
| § 2.2.4.9.2 | B | Other means of compliance.<br>European regulation allows acceptable deviations under the conditions of radar vectoring by ATC or when obstacle clearance can be observed. |
| § 2.3.1.1 | B | Different in character. In the EU system, the State of the Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating aircraft registered in a third-country. |
| § 2.4.2.2 | C | Partially implemented.<br>ELA1 aeroplanes, i.e. aeroplanes with a Maximum Take off Mass (MTOM) of 1 200 kg or less that are not classified as complex motor- powered aircraft, are exempt from the hand fire extinguisher requirement in NCO.IDE.A.160. |
| § 2.4.2.3 | C | Partially implemented.<br>Only for Large Aeroplanes Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). No reference for Part-NCO, as it is very unlikely that an NCO aircraft has a lavatory. |
| § 2.4.3.2* | B | Other means of compliance.<br>The EU rules do not distinguish between VFR flights and VFR controlled flights. The other means of compliance are ensured through the provisions in NCC.IDE.A.120 (b) for additional instruments when in conditions where the aeroplane cannot be maintained in a desired flight path without reference to one or more additional instruments, as well as the additional limitations in Part-SERA 5010 for VFR controlled flights. |
| § 2.4.11.2* and § 2.4.11.3* | C | Not implemented.<br>EASA SIB 2017-14 (Safety Information Bulletin) recommends the installation of TAWS for light aeroplanes not engaged in Commercial Air Transport. |
| § 2.4.12.3 | C | Partially implemented.<br>NCO.IDE.A.170 (a) (3) : a survival ELT (ELT(S)) or a personal locator beacon (PLB), carried by a crew member or a passenger, is authorized when certified for a maximum passenger seating configuration of six or less. |
| § 2.4.15 | B | Other means of compliance.<br>In the EU system, for NCC and NCO operators, it is the State of the Operator that has this responsibility, not the State of Registry. |
| § 2.4.16.1.1.1* | C | Partially implemented.<br>There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO. |
| § 2.4.16.1.1.2 and § 2.4.16.1.1.3* | A | NCC.IDE.A.165 is applicable to aeroplanes with Cof A issued on or after 1 January 2016. |
| § 2.4.16.1.2 | C | Not implemented.<br>FDR is required by 2.4.16.1.1.2 for large aeroplanes for which application for TC is after 2023.<br>FDR, ADRS, AIR or AIRS is recommended by 2.4.16.1.1 for light aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016. |
| § 2.4.16.2.1* | C | Not implemented.<br>There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO. |
| § 2.4.16.2.2 | C | Not implemented.<br>2.4.16.2.1 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016, and all modern models of CVR are solid state. Therefore there is no need to forbid the old recording technologies. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 2.4.16.4.5* | C | Not implemented.<br>It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 2.4.17.2.2 | C | Not implemented.<br>A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. |
| § 2.4.17.3 | C | Partially implemented.<br>A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| | | |
| § 2.5.1.7, § 2.5.1.8 and § 2.5.1.9 | B | Different in character.<br>For operators using third-country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 2.5.2.3 | B | Different in character.<br>The State of Operator shall establish those criteria for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 and § 2.5.2.9 | B | Different in character.<br>The State of Operator instead of State of Registry for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.5.2.10 | C | Partially implemented.<br>EU rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval. |
| § 2.5.3.3, § 2.5.3.4 and § 2.5.3.5 | B | Different in character.<br>The State of Operator shall establish those criteria for operators using third-country registered aircraft. |
| § 2.6.1.1 | C | Partially implemented.<br>Risk assessment when approving a maintenance programme not based on the type certificate holder's maintenance recommendations not addressed. |
| § 2.6.2.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 2.6.4.2 | C | Partially implemented.<br>Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance. |
| § 2.7.2.1 and § 2.8.1 | B | Different in character.<br>State of Operator instead of State of Registry for the NCC operators and NCO operators of third-country registered aircraft. |
| § 2.9.1 | C | Reg. (EC) NR 300/2008 does not contain references to pilot-in-command responsibilities related to the security of aircraft. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2* | C | Less protective.<br>Definition of complex motor powered aeroplane includes aeroplanes only with a MOPSC of more than 19. |
| § 3.4.2.1.1 | B | Different in character.<br>The EU system has the State of Operator instead of State of Registry as the Competent Authority. |
| § 3.4.2.1.2 | B | Other means of compliance.<br>EU rules provide for the cooperative oversight of activities of operators established or residing in another EU member state. Reg. (EC) 300/2008 establishes requirements for inspections by the Commission in cooperation with Member States. |
| § 3.4.2.7 | B | Different in character.<br>For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) :<br>State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or<br>State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 3.4.2.8 | C | Partially implemented.<br>High level requirements are included in the Essential Requirements, Annex V to Regulation (EU) 2018/1139. Detailed FTL provisions are determined at national level. Fatigue requirements for maintenance personnel not addressed. |
| | | |
| § 3.4.3.7 * | C | Not implemented. |
| § 3.4.3.8.1 | A | EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide cut type fuel or a mixture of these fuel types. |
| § 3.5.2.3 | B | Different in character.<br>For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry. |
| § 3.6.1.1 | B | Different in character.<br>In the EU system, the State of Operator is responsible for approving the MEL. |
| § 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 and § 3.6.3.1.1.3* | C | Partially implemented.<br>Carriage of a flight data recorder is required only for aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016. |
| § 3.6.3.2.1.1 | A | NCC.IDE.A.160 (a) (2) is applicable to aeroplanes for which the type certificate is issued after 1 January 2016, while 3.6.3.2.1 criterion is the date of submission of the application for a type certificate. |
| § 3.6.3.2.1.2 | C | Partially implemented.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) only requires a CVR for aeroplanes above 27 000 kg MCTOM which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016. |
| § 3.6.3.2.1.3* | C | Partially implemented.<br>NCC.IDE.A.160 (a) (1) and (a) (2) only requires a CVR for aeroplanes which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (see (a) (1)) or for which a type certificate was first issued on or after 1 January 2016 (see (a) (2)). |
| § 3.6.7 * | B | Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year. |
| § 3.6.8.2.1* | C | Partially implemented.<br>The European regulatory system only requires it when the individual CofA was issued after 31 December 1980. |
| § 3.6.9.1* | A | European Regulatory system requires ACAS II for turbine engine aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or MOPSC of more than 19. |
| § 3.8.1.2* | C | Partially implemented.<br>The recommendation is not implemented ; initial and continuation training are not specifically addressed in M.A.607 or Human Factors. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.8.2* | C | Partially implemented.<br>Part-M, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Control Manual. |
| § 3.8.3.1 | C | Partially implemented.<br>Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme. |
| § 3.8.3.2 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued". |
| § 3.8.4 | A | For the transmission of the information as per Annex 8 there is no alleviation related to MTOW – required from all aeroplanes' owners. |
| § 3.8.5.2 | C | Partially implemented.<br>Pilot owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced in accordance with Annex 1. |
| § 3.9.4.2 and § 3.9.4.3 | B | Other means of compliance.<br>R.(EU) 965/2012 does not include this requirement for pilots flying on non commercial flights (NCC, NCO). |
| ← § 3.10 * | C | Not implemented. |
| | | |
| * recommended practice | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 6 - Part 3**
**Operation of aircraft**

**11th edition including amendment 25**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **SECTION 2** | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| § 1.1.4 | B | Other means of compliance.<br>The EU rules require that the responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command. |
| § 1.3.1* | C | Partially implemented.<br>Transposed only for CAT Helicopter Offshore Operations. |
| § 1.3.2 | A | The European rule requires in addition that the FDM programme is non punitive, regardless of the date. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.2.1.5 § 2.2.1.6 and § 2.2.1.7 | B | Other means of compliance.<br>No expiration date.The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the competent authority have been added to the EU operations specifications. |
| § 2.2.2.1 | A | Additionally, the EU rule also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air. |
| § 2.3.1 | C | Partially implemented.<br>Paragraph (g) is not fully implemented. |
| § 2.3.3.1 | C | Partially implemented.<br>An operational flight plan is not required for operations under VFR of other than complex motor powered aeroplane taking off and landing at the same aerodrome or operating site. |
| § 2.3.4.1.2 | A | The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 2.3.4.2.1 | B | Other means of compliance.<br>The EU rules do not require an alternate when destination is a coastal aerodrome and the helicopter is routing from offshore. However, the European rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. |
| § 2.3.4.2.2 | A | The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome and higher operating minima (one category above). |
| § 2.3.4.3.15* | C | No reference to 30NM, the only requirement is general weather minima between 1 hour before and 1 hour after the flight and for fog (60NM in AMC2 SPA.HOFO.120 c) 3)). |
| § 2.3.6.2 | A | If required an alternate aerodrome, it shall be also carried fuel enough for reaching it.<br>EU regulation stipulates than when flying under VFR and navigating by means other than by reference to visual landmarks or at night, 30-minutes fuel at best range of speed are required. |
| § 2.3.7.1 | C | Partially implemented.<br>On point (b) : oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on use of oxygen. |
| § 2.3.7.6 | C | Partially implemented.<br>Oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on the use of oxygen. |
| § 2.3.8.2 and § 2.4.6.1* | C | Not implemented. |
| § 2.6.1 | C | Partially implemented.<br>Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012. |
| § 2.6.2 | C | Not implemented.<br>The operator decides who is charged with these responsibilities as part of its emergency response planning and management. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 and § 3.4.4* | C | Such operations are not allowed. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| | | |
| § 4.2.2 | C | Point (e) not implemented.<br>Spare electrical fuses are not required. Fuses requirement not implemented because changing a fuse in flight with a helicopter is not practical. Flying a helicopter requires both hands and both feet at the controls. Fuses are not accessible for replacement in flight. |
| § 4.2.2.1 | C | Partially implemented.<br>Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). |
| § 4.3.1.1.2 | A | The passenger capacity threshold in CAT.IDE.H.190 (a) (1) is 9 not 19. |
| § 4.3.1.1.3* | C | Partially implemented.<br>Required for helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 August 1999. |
| § 4.3.1.1.4 | C | Partially implemented.<br>The scope of CAT.IDE.H.191 covers those helicopters with an individual CofA first issued on or after 5 September 2022. |
| § 4.3.1.1.5* | C | Partially implemented.<br>The scope of CAT.IDE.H.191 covers only those helicopters having a MTOM of 2 250 kg or more and have an individual CofA first issued on or after 5 September 2022. |
| § 4.3.1.2 | C | Partially implemented.<br>The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 4.3.1.3 | C | Partially implemented.<br>Only in the case of helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (corresponding to type IVA) is the FDR required to record data for at least the preceding 10 hours. |
| § 4.3.2.1.2 | B | Other means of compliance.<br>CAT.IDE.H.185 point(d)(3) 'the aural environment of the flight crew compartment' includes the frequencies corresponding to the main rotor, from which the main rotor speed can be computed. |
| § 4.3.2.3 | C | Partially implemented.<br>Fully implemented for helicopters with initial CofA after 1 January 2016. Other helicopters are required to be equipped with a CVR capable of retaining the information of a duration of only : 1 hour or 0.5 hour. |
| § 4.3.3.1.1 | A | The data link recording capability is required for all helicopters first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. |
| § 4.3.3.1.2 and § 4.3.3.1.3* | C | Not implemented. |
| § 4.3.4.4* | C | Partially implemented.<br>It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 4.4.4* | C | Implemented only for Helicopter Offshore Operations. |
| § 4.5.2.3 | C | Less protective.<br>Life rafts : if distance from land is more than 3 minutes. |
| § 4.5.2.6* | A | The AMC1 CAT.IDE.H.300 is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA. |
| § 4.5.2.7* | A | The AMC1 CAT.IDE.H.300 ensures that all life rafts of more than 40 kg should have remote control deployment. |
| § 4.5.2.8* | A | The AMC1 CAT.IDE.H.300 is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA. |
| § 4.5.3.2* | C | Partially implemented.<br>Considerations on sun not included. |
| § 4.8.2, § 4.8.3 and § 4.8.4* | C | Not implemented. |
| § 4.10.1* | C | Partially implemented.<br>Only for helicopters with pax seating capability of more than 9. |
| § 4.15.1* | C | Partially implemented.<br>Only required offshore in hostile seas.<br>Not required onshore. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.3 | C | Partially implemented.<br>PBC is not allowed for operations with helicopters. The references state that the communication equipment shall be the required by the applicable airspace requirements. |
| § 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 and § 5.3.4 | C | Not implemented.<br>PBCS operations only allowed for operations with aeroplanes in the EU. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.1 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not address the human factors principles in Part-M subpart G and Part-CAMO. |
| § 6.2.3 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued." |
| § 6.2.4 | B | Different in character.<br>The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of Operator (SoO). It is currently required to be approved by the SoO. Within the EU MS, this requirement is compensated by the mutual recognition. |
| § 6.3.1 | C | Partially implemented.<br>Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme. |
| § 6.3.2 | C | Partially implemented.<br>EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued. |
| § 6.4.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 6.7.2 | C | Partially implemented.<br>Pilot-owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced i.a.w. Annex 1. |
| § 6.8.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.1.2 | B | Different in character.<br>The State of Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating an aircraft registered in a third country. |
| § 7.2 | A | 7.2 establishes provisions for each type of helicopter, ORO.FC.130 (a) requires it for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires the use of a checklist, 7.2 does not require it. |
| § 7.4.1.1 | A | For single pilot IFR, EU rules also require 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. Besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required in the standard. |
| § 7.4.2.3 | A | This standard is met by line flying under supervision or initial line check or aerodrome competency. The Air OPS regulation requires all three. |
| | | |
| **CHAPTER 8** | | |
| | | |
| § 8.2 | C | Partially implemented.<br>AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e) covers only those flight dispatchers involved in flight monitoring and flight watch. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 8.3 | C | Partially implemented.<br>The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1 ORO.GEN.110(c)&(e). However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty. Moreover, the duties and responsibilities of an FOO or FD as per SARP 4.2.1.3 are not transposed in the EU rules yet. Point (b) is also not transposed into Reg. (EU) 965/2012. |
| § 8.4* | C | Not implemented. |
| § 8.5* | C | Partially implemented. |
| | | |
| **CHAPTER 9** | | |
| § 9.4.3* | C | Less protective.<br>3 months storage period required under Reg. 965/2012. |
| § 9.6 | C | Less protective.<br>In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident. |
| | | |
| **CHAPTER 10** | | |
| § 10.3 | A | The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant.<br>CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012. |
| | | |
| **SECTION 3** | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| § 1.1.1 and § 1.1.3 | B | Different in character.<br>The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating an aircraft registered in a third country. |
| § 1.15* | C | Partially implemented.<br>Fully implemented for NCC but not implemented for NCO. |
| § 1.4 | B | Different in character.<br>Approval to be granted by the State in which the operator is established or residing. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.2.1 | B | Different in character.<br>In NCC, the rule addresses to the operator, not to the PIC. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) : State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval. |
| § 2.6.2.1 | C | Partially implemented.<br>Weather conditions, at the heliport of intended landing OR at least one alternate heliport will, at the estimated time of arrival, be at or above the heliport operating minima. |
| § 2.7.1 | A | For isolated heliports the minimum weather conditions defined in 2.6.2.2 have to prevail AND all the other conditions must be met. |
| § 2.7.2 and § 2.7.3* | C | Partially implemented.<br>Fully implemented for NCC.<br>Not implemented for NCO. |
| § 2.10.1 | C | Partially implemented.<br>NCO alleviation. See NCO.OP.190. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The pilot in command can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available.<br>AMC1 NCO.OP.190(a) additionally states: “(…) the PIC should: (…)(b)(2) if detecting early symptoms of hypoxia conditions: (i) consider to return to a safe altitude, and (ii) ensure that supplemental oxygen is used, if available.” |
| § 2.10.2 | C | Not implemented. |
| § 2.11 | C | Partially implemented.<br>An alleviation is available for NCO operations.<br>The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available.<br>AMC1 NCO.OP.190 (a) additionally states : "(…) the PIC should : (…) (b) (2) if detecting early symptoms of hypoxia conditions :<br>(i) consider to return to a safe altitude, and<br>(ii) ensure that supplemental oxygen is used, if available." |
| § 2.20 | C | Partially implemented.<br>Not implemented for flights at a distance from land corresponding to 10 minutes of flight or less (NCC), 50Nm (NCO). |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.3 | C | Partially implemented.<br>Through safety management for NCC.<br>Not implemented for NCO. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.3.1 | B | Different in character.<br>The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating aircraft registered in a third country. |
| § 4.1.3.2 | C | Partially implemented.<br>Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). |
| § 4.1.3.3* | C | Implemented only on flights where survival equipment is required for NCC operators. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 4.2.1 | A | The following additional instruments are also prescribed : A means of measuring slip.<br>For NCC operations over water, all instruments required for Night VFR are also required. |
| § 4.2.2 | A | The following additional instruments are also prescribed for NCC operations : a means of preventing malfunction of the airspeed indicator and a means of indicating when the supply of power to gyroscopic instruments is not adequate. |
| § 4.2.3 | A | The following additional instruments are also prescribed : an alternate source of static pressure. Whenever 2 pilots are required, an additional separate means of indicating pressure altitude, IAS, VS, slip, and stabilised heading. |
| § 4.3.2.1 | A | Additional provisions for crew survival suits, life saving equipment and survival equipment.<br>Additional requirements for NCC offshore over hostile waters. |
| § 4.3.2.4* | C | Not implemented for NCO operators.<br>Implemented for all NCC operators regardless of the date of issue of the CofA. 50 % should be deployable from the flight crew's normal position, if necessary by remote control. |
| § 4.3.2.5* | C | Implemented for NCC operators – either remote control or mass of less than 40 kg.<br>Not implemented for NCO operators. |
| § 4.3.2.6* | C | Implemented for NCC operators.<br>Not implemented for NCO operators. |
| § 4.5.1 | C | Partially implemented.<br>NCO : alleviation under NCO.OP.190. |
| § 4.5.2* | C | Not implemented. |
| § 4.6 | C | Partially implemented.<br>No English translation is required. |
| § 4.7.1.1.2 and § 4.7.1.1.3* | C | Not implemented. |
| § 4.7.2.1.1 | C | Partially implemented.<br>Implemented only to helicopters for which the individual CofA was first issued on or after 1 January 2016. |
| § 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 and § 4.7.3.1.3* | C | Not implemented. |
| § 4.7.4.4* | C | It is not required that the FDR documentation is in electronic format. |
| § 4.12.1 | C | NCC.GEN.130 and NCO.GEN.125 only address the potential effect on the performance of the aircraft systems and not on the ability to operate the helicopter. |
| § 4.12.2.2 | C | Not implemented. |
| § 4.12.3 | C | Partially implemented.<br>A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications.<br>Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| | | |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.6 | C | Not implemented. |
| § 5.1.7 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 5.1.8 and § 5.1.9 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority. |
| § 5.2.3 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 5.2.4 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority. |
| § 5.2.5 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall issue the specific approval. |
| § 5.3.3 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria. |
| § 5.3.4 and § 5.3.5 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.2.2 | A | Retaining periods exceed requirements. |
| § 6.5.2 | C | Partially implemented.<br>Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance. |
| | | |
| **CHAPTER 7** | | |
| § 7.1 | B | Different in character.<br>For NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority issuing or validating the licences. |
| * recommended practice | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 7**
**Aircraft nationality and registration marks**
**6th edition including amendment N° 6**

| ICAO REGULATIONS | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|
| NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 8**
**Airworthiness of aircraft**
**13th edition including amendment N° 110**
**Recommended practices are identified by an asterisk ***

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **PARTIE II** | | |
| § 1.3.2* | A | EASA risk based approach is not only around the 'product' but also considers applicant performance. |
| § 3.6.1 | B | Assessment also allowed by DOA under procedure agreed with the Agency. |
| § 3.6.3 | B | EASA Permit to Fly (including flight conditions) may be issued by an approved DOA. |
| § 4.2.4.1 | B | EASA develops and adopts requirements for the continued airworthiness of the Type Design. The Member State is responsible for the continuing airworthiness of the individual aircraft. |
| §6.2.3.1* | B | The maintenance organisation approval certificate contains a general reference to the approved Exposition (MOE or CAE). The Exposition shall contain specific chapter(s) which contains the the locations of the maintenance facilities. |
| § 6.2.5 | A | Significant changes must be approved by the Competent Authority before the change may be implemented. |
| § 6.3.3 | B | Part-145 does not provide for a direct requirement for distribution of the manual to the end users, however the paragraphs 145.A.70 (b) and AMC1 145.A.70 have that objective. Same for CAO.A.025 and AMC2 CAO.A.025. |
| § 6.4.1 | A | Part-145 is more exacting in requiring to implement an error capturing method for critical maintenance tasks and to minimize the risk of errors for repeated identical tasks. |
| § 6.5.1 | A | EU Regulations has additional requirements for workshops, hangars, offices and storage areas. |
| § 6.5.2 | A | EU Regulation adds that the maintenance data has to be current and tools and equipment controlled and calibrated. |
| § 6.6.1 | A | EU Regulation adds details of his/her responsibilities. |
| § 6.6.2 | A | EU Regulation require that the nominated persons have sufficient knowledge and experience. |
| § 6.6.3 | A | Part-145 is more exacting and exceeding, requiring a production planning system, and requires reassessment of maintenance work in case of unforeseen staff reduction. Part-CAO is considered no difference. |
| § 6.6.4 | A | The required competence for maintenance personnel pursuant 145.A.30 and 145.A.35 is exceeding the standards of Annex I. The qualification in accordance with Annex 1 is not required for component certifying staff, specialized services certifying staff. In accordance with Art 5(6)(ii) of Regulation (EU) No1321/2014 the national requirements of the Member State for the component certifying staff apply. |
| § 6.6.5 | B | Human performance is explicitly mentioned in Part-145 but not directly mentioned in Part-CAO. |
| § 6.7.1 | A | Part-145 requires to keep also subcontractor's release documents. |
| § 6.7.2 | A | EU Regulation requires 3 years. |
| § 6.7.3 | A | Part-145 also requires reliable traceability of activities performed and adequate storage for easy retrievability. |
| § 6.8.2 | A | EU Regulation includes the limitations to airworthiness or operations, if any. For components a specific form is required (EASA Form 1). For Part-145, the details of the maintenance release is prescribed in AMC 145.A.50(b). In the case of the use of an Aircraft Technical Log, it is acceptable to use an alternate abbreviated certificate of release to service instead of the full certification statement. |
| **PART IIIA** | | |
| § 2.2.3 | C | Scheduling of landing distance with runway slope is not required Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current |
| § 3.4 | C | CS 25 does not contain specifications for water loads. |
| § 4.1 | C | The sentence "They shall also observe human factors principles" is not fully complied with. |
| § 4.1.6 | C | Less protective for paragraphs (b), (g), (h) and (i). Protection against explosive and incendiary devices is not required in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA. |
| § 8.1 | C | The sentence 'shall observe Human Factors principles' is not fully complied with. |
| § 9.3.5 | C | Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA. |
| § 11.1.1* | C | Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA (except for pilots compartment doors). |
| § 11.2 and 11.4 | C | Not implemented in CS-25 initial issue, which is applicable for Part IIIA. |
| **PART IIIB** | | |
| § 2.2.7.1 | C | Accountability for worn brakes is covered by CS 25 but not by CS 23. CS.23 and CS.25 have no specifications dedicated to 'at time of landing performance data'. |
| § 2.2.7.2 and 2.2.7.3 | C | Scheduling of landing distance with runway slope is not required. Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current. For CS 25 aeroplanes, supplementary take off and landing performance information for operation on runways contaminated with standing water, slush, snow or ice may be provided, but this is not mandatory (see CS and AMC 25.1591). |
| § 3.1.1 | C | CS 25/23 does not mandate the provision of structural repair manuals. |
| § 3.1.2 | C | CS-25, CS-23, and Regulation (EU) No 748/2012 do not mandate the provision of structural repair manuals. Hazardous failure is not specifically addressed in relation to fatigue. |
| § 3.7 | C | CS-23 requires protection against bird impact on the windshield only and only for Level-4 aeroplanes. Certification with ditching provisions is not required by CS-23 and CS-25. For CS-25 certification, whether or not ditching certification is requested, it must be shown that, following an unplanned ditching, the flotation time and trim of the aeroplane will allow the occupants to leave the aeroplane (CS-25.801(a)). The aeroplane must also comply with other ditching design specifications (CS-25.801(b)) (prevention of occupants injuries, investigation of aeroplane behaviour on water, use of rafts) if certification with ditching provisions is requested by the applicant. CS-23 does not include equivalent ditching provisions. |
| § 4.1.1 | C | The sentence 'consider Human Factors principles' is not fully complied with. |
| § 4.2 | C | CS-23: less protective for paragraphs 4.2 g) and h). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **PART IVA** | | |
| § 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.3.1.3 and 2.2.3.1.4 | B | CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3. |
| § 2.2.3.2 | C | 2.2.3.2(b): Not implemented in CS-27 and CS-29. |
| § 2.2.3.3.1 | B | CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3. |
| § 4.1.6 | C | The provision in (f) related to depressurisation is not implemented. |
| § 4.1.8 | B | No explicit design requirement. Reliance is placed on the Instructions for continued airworthiness. |
| **PART IVB** | | |
| § 4.7 | C | Not implemented. |
| **PART VA** | | |
| § 3.1 | C | Current CS-23 and Regulation (EU) No 748/2012 do not mandate the provision of structural repair manuals. |
| **PART VB** | | |
| § 6.1.5 | C | Not specifically addressed in CS 25 and CS 23. However, EASA Certification Memo (CM SWCEH 001) is guidance for the development assurance of CEH and SW and applied in certification project in Special Conditions. This provides guidance to comply with 6.1.2 (a) and 6.1.2 (b). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 9<br>Facilitation | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| **CHAPTER 2**<br>**Arrival and departure of aircraft** | |
| Description, purpose and use of the aircraft documents | |
| Standard 2.4 - General declaration | Applicable, except for cases where the French authorities consider it necessary, notably due to the type of illness or to the origin of the flight, to retain a general declaration. |
| Recommended practice 2.7 | Not applicable. |
| Cargo manifest | It is considered that the presentation of the cargo manifest is of the utmost usefulness for the customs authorities. |
| Recommended practice 2.8.1 | Not applicable. |
| | |
| **CHAPTER 3**<br>**Arrival and departure of passengers and their luggage** | |
| Standards 3.8<br>Entry visa | When the visa is required, it is charged for. |
| Recommended practice 3.8.1 - 3.8.4<br>Exit visa | Applicable |
| Recommended practice 3.9 | Not applicable. |
| Other documents | Foreign passengers must, on arrival, in addition to the presentation of their identity documents, produce a disembarkation card. The details which are to be supplied on this document are solely those which correspond to the headings on the example in appendix 4 of the annex.<br>As a general rule, the production of an embarkation card is not required on departure. |
| Standard 3.10 - Other documents | Apart from appendix 3 of Annex 9, the embarkation card includes a detachable leaf requesting information, i.e. immigrant, transit, visitor or resident. |
| Standard 3.16 - Permit formality | Applicable to passengers only. A manifest of private acquisitions is required from the crew members. |
| Norme 3.20 - Permit formality | Applicable, provided that a warrant from the owner of the baggage is given to the operator. |
| | |
| **CHAPTER 4**<br>**Arrival and departure of cargo and other articles** | |
| Standard 4.7 | Not applicable. |
| Electronic data processing techniques | The principle of the optional participation of the users and other parties involved in the use of the electronic system implies the retention of a normal procedure for the customs clearance of cargos, which presents major disadvantages. |
| Standard 4.9 | |
| Cargo export permit. | The commercial invoice is required. |
| Recommended practice 4.18 | Not applicable. |
| Cago import permit. | The commercial invoice and the certificate of origin, if any, are required in a distinctive form. |
| Recommended practice 4.22 | Applicable solely to non-commercial consignments of little value. |
| Cargo import permit. | |
| Standard 4.23 | Applicable solely to non-commercial consignments of little value. |
| Recommended practice 4.44 | Not applicable. |
| Arrival and departure of certain articles. | |
| Recommended practice 4.45 | The customs duties are payable, but the import is exempt from tax. |
| Arrival and departure of certain articles | |
| | |
| **CHAPTER 5**<br>**Trafic and transit within the territory of contracting state** | |
| Standard 5.4<br>Traffic departing from the same airport by another service | Not applicable in its entirety.<br>A document specifying, in particular, one the one hand the identity of the packages and the aircraft and, on the other, the nature, the gross weight and the loading point of the cargo, may be demanded by the customs as a brief cargo declaration. |
| | |
| **CHAPTER 6**<br>**International airports equipment and services affecting the traffic** | |
| Recommended practice 6.52 | The official authorities will apply it as far as is possible. |
| Medical services | |
| Recommended practice 6.55 | The official authorities will apply it as far as is possible. |
| Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services. | |
| Recommended practice 6.57 | The official authorities will apply it as far as is possible. |
| Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 10**
**Aeronautical Telecommunications**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **VOLUME 1 : Seventh edition including all amendments up to n°91 in force since the 8th of November 2018** | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.2.1 | C | NDBs are not subject to periodic flight tests. |
| § 2.3.1 | C | In France, information about the operational status of the GNSS radionavigation service is not provided to the units providing aerodrome local air traffic control service, aerodrome flight information service or approach control service. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2.1.1* | B | Most of VHF marker beacons (mainland and overseas) are not fitted with remote control and indicator equipment. They function continuously.<br>To compensate for the temporary unavailability of a VHF marker beacon or a DME, the global navigation satellite system may be used to provide distance information to the runway threshold in order to enable glide path verification checks. This possibility will be implemented only when needed and will be the subject to specific information of airspace users, particularly through aeronautical information. |
| §3.1.2.7.1* | C | Provision not adopted by France.<br>At those locations where two separate ILS facilities serve opposite ends of a single runway and where a facility performance category I — ILS is to be used for auto-coupled approaches and landings invisual conditions, it is not required that an interlock ensures that only the localizer serving the approach direction in use radiates. |
| §3.1.3.3.3* | C | Provision not adopted by France.<br>Above 7 degrees, it is not required that the signals are reduced to as low a value as practicable |
| § 3.1.4.1, § 3.1.4.2 | C | Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR. |
| §3.1.5.1.5* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS is 15 m (50 ft). |
| §3.1.5.1.6* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS used on short precision approach runway codes 1 and 2 is 12 m (40 ft). |
| §3.3.6.5.1* | C | Provision not adopted by France.<br>It is neither required that a VOR identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that it is spaced equally within that time period. |
| § 3.3.8.1, § 3.3.8.2 | C | Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR. |
| §3.4.5.2.1* | C | Provision not adopted by France.<br>It is neither required that the NDB identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that this signal is spaced equally within that time period. |
| §3.4.7.1* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that locators used as a supplement to the ILS are located at the sites of the outer and middle marker beacons. |
| §3.4.7.2* | C | Provision not adopted by France.<br>It is not required that locators installed at both the middle and outer marker position are located on the same side of the extended centre line of the runway. |
| * Recommended practices are identified by an asterisk. | | |
| | | |
| ← **VOLUME 2 : Seventh edition including amendment N° 93 applicable from 28th November 2024.**<br>**Recommended practices are indicated by an asterisk (*)** | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| CPDLC message | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| CPDLC message set | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| Free message text element | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| Logon address | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| Standard message element | C | CNS.TR.100 is referring to Annex 10 Volume II in its 6th Edition of October 2001, including all amendments up to and including No 89. This definition is introduced by Amendment 90. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.9 | C | This section is not transposed. |
| ← **VOLUME 3 - Part I: second edition including amendment N° 90 applicable from the 10th November, 2016** | | |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.2.1 c) and d) | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ATN does not provide air traffic service providers and aircraft operators with aeronautical operational control communications and aeronautical administrative communications. |
| § 3.4.11* | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ATN is not required to connect an embedded intermediate (router) system to an intermediate (router) ground system using different subnets. Datalink in Europe implements only the VDLM2 subnet. |
| § 3.5.1.2 | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>The retrieval and modification of directory information functions are not supported by ATN / OSI endpoints. |
| 3.5.2.1 a) et c) | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ADS-C and FIS applications are not insured by ATN. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| 3.5.3.1 a) | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>Data communication application between installations ATS (AIDC) is not insured by ATN. |
| § 3.8.3 | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>ATN endpoints are not able to confirm the identity of peer end-systems, authenticating the source of messages, and ensuring the integrity of message data. |
| | | |
| **CHAPTER 8** | | |
| § 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*,8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10* | C | Provisions not adopted in the regulations by France.<br>Technical provisions for teleprinter equipment and circuits not used in the RSFTA. |
| § 8.3 | C | Provisions relating to terminal equipment for aeronautical radioteleprinter channels operating in the 2.5 MHz-30 MHz band not adopted in the regulations by France. |
| § 8.5 | C | Technical provisions relating to the transmission of ATS messages not adopted in the regulations by France. |
| § 8.6.3 | C | Provisions relating to ground-to-ground link control procedures of character-based data are not apply. |
| | | |
| **VOLUME 3 - Part II: second edition including amendment NR 90 applicable from the 10th November, 2016** | | |
| | | |
| Chapters 1, 2, 3 and 4 (standards and recommended practices) transposed into French regulations without difference. | | |
| | | |
| **VOLUME 4: fifth edition including amendment NR 90 applicable from the 8th November, 2018** | | |
| | | |
| Chapters 1, 2, 3 and 6 (standards and recommended practices) and standards of section 5.2 of chapter 5 transposed into French regulations without difference. | | |
| | | |
| (*) Recommended practices are indicated by an asterisk. | | |
| | | |
| **VOLUME 5: Sixth edition updated to amendment NR 85 in force the 18th November 2010** | | |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.3.1.1 | B | In addition of the users specified in this paragraph, the 121.5 MHz frequency may also be used for the purposes of direction-finding. |
| § .4.1.3.1.2 | B | The 121.5 MHz frequency is implemented on some international aerodromes only when considered as necessary. |
| § 4.1.5.1 | B | As regards the geographic distribution of VHF frequencies and protection against interference, the 14 dB criterion is used only for the circular services with 25 kHz spacing.<br>The electric horizon is used in the other cases (spacing of 8.33 and 25 kHz).<br>No regional agreements as regards this issue. |
| § 4.1.8.1.3 | B | The OPC frequencies are assigned outside the dedicated band. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 11**
**Air Traffic Services**
**Fifteenth edition including amendment N° 53 applicable from 28th November 2024**
**Recommended practices are indicated by an asterisk (*)**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.6.1 | C | The SERA provision gives an exemption possibility. SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. FRA.6001 specifies the conditions of exemption. |
| § 2.6.3 | C | The SERA provision gives an exemption possibility. SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. FRA.6001 specifies the conditions of exemption. |
| § 2.26.5 | C | Time checks shall be given at least to the nearest minute. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1 | A | SERA.5010(c) introduces an accurate description of requirements for special VFR. |
| § 3.3.4 | A | SERA.8005(b) requires the agreement of the pilot of the other aircraft, the maintenance of own separation and allow this exemption below 3050 m (10000 ft) during climb or descent, during day. |
| § 3.7.3.1 | A | In addition to the ICAO standard:<br>1) in point b), point SERA.8015(e)(1)(ii) also includes ‘taxi’;<br>2) in point c), point SERA.8015(e)(1)(iii) also includes ‘the newly assigned communication channels’;<br>3) point SERA.8015(e)(1)(iv) requires the readback of transitions levels. |
| § 3.7.3.1.1 | A | The SERA 8015 (e) (2) provision includes 'taxi instructions' in addition to the ICAO requirements to be read back. |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.1.2.1 | C | Regulation (EU) 2017/373 allows flexibility in the available radio coverage subject to approval by the competent authority. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 12<br>Search and Rescue<br><br>Eighth edition including amendment N° 18 applicable from November 22nd, 2007 | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| § 5.2.3. i) | The competent area control centre (ACC), not the rescue coordination centre (RCC), is responsible for notifying the appropriate accident investigation authorities about the distress phase. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 13<br>Aircraft accident investigation | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 14**
**Aerodromes**

**VOLUME 1**
***AERODROME DESIGN AND OPERATIONS***
***8th Edition including amendment 14 as from 8 November 2018 (not including amendment 13-B applicable as from 5 November 2020)***
***Recommended practices are marked with an asterisk (*).***
***Note : French aerodromes are either subject to European regulation and in this case hold a European aerodrome safety certificate (a list of those aerodromes is given in section AD 1.5 of the AIP metropolitan France, CAR-SAM-NAM and RUN), or to national regulation.***

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| **DEFINITIONS** | | |
| Instrument Runway<br>Precision Runway | B | Under European regulation :<br>- The 1000 m visibility limit is not used in the non-precision runway definition.<br>Under national regulation :<br>- An instrument runway is a runway using at least one instrument approach or departure procedure.<br>- A precision approach is a 3D approach based on electronic ground equipment.<br>- Classification criteria does not include Type A and Type B concepts.<br>- There is no reference to CAT III C runway in national aerodrome regulation. |
| Non-instrument Runway | B | Instrument approach procedures are not allowed on non-instrument runways. |
| Clearway | C | Under European regulation, the clearway is under the control of the appropriate entity (aerodrome operator).<br>The definition contained in national regulation is different : it is precised that the clearway when it exists, is necessary coaxial to the runway, adjacent to one of its ends, including the stopway. In addition, the clearway is not attached to the control of the appropriate authority. |
| | | |
| **CHAPTER 1** | | |
| § 1.4.1 | B | European regulation applies only to aerodromes open to public use, which serve commercial air transport, having a paved instrument runway of 800 m or more. These aerodromes are certified under European regulation, with a possible exemption for aerodromes below 10 000 commercial passengers per year and 850 fret movements per year.<br>Aerodromes not covered by European regulations are certified when they accommodate more than 10 000 commercial passengers over 3 consecutive years.<br>All aerodromes out of the scope of European Union regulation are subject to runway homologation by the Competent Authority. |
| § 1.6.2 et 1.6.4 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| §2.1.2* | C | This recommendation has not been transposed in either european regulation, or national regulation. |
| §2.5.3 | C | Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material.<br>Under national regulation, this provision has not been transposed. |
| § 2.9.3 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, frequency of inspections is based on different criteria, in particular the traffic received. |
| § 2.11.2* | B | See differences regarding articles 9.2 pertaining RFFS. |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.8* | C | This provision has not been transposed in either european regulation, or national regulation. |
| § 3.1.10* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS. Moreover, width of code F runway is submitted to the approbation of the competent authority. Finally, the minimal width of unpaved runways is 50 m (80 m for runways used by gliders). |
| § 3.1.11* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, separation criteria between parallel runways are based on runway length and nature of the pavement. The minimum distance between centre lines may be different at an arodrome where only VFR flights are accomodated. |
| § 3.2.1* and 3.2.2* | C | Under European regulation, the relevant specification is applicable only if the Outer Main Gear Wheel Span (OMGWS) is between 9 m up to but not including 15 m.<br>Under national regulation, shoulders are only required for code E runways and submitted to the competent authority approval for code F runways. |
| § 3.2.5* and 3.2.6* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the requirement to prepare the runway shoulder is limited to code E runways. |
| § 3.3.1 and 3.3.2* | C | The construction of a turning pad is not systematically required. |
| § 3.3.4*, 3.3.5* and 3.3.6 | B | No difference for European regulation.<br>These provisions have not been transposed in national regulation. |
| § 3.3.9 | C | No difference for European regulation.<br>This provision has not been transposed in national regulation. |
| § 3.4.3 | A | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the strip extends laterally to a distance of 150 m where the code number is 3 and 4 and 75 m where the code number is 1 and 2. |
| § 3.4.9* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the graded portion of runway strip for a non-instrument unpaved code 1 runway is reduced to 25 m instead of 30 m, unless it is intended to be used by gliders and in that case is increased to 40 m. |
| § 3.4.12* | C | Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material.<br>Under national regulation, this provision has not been transposed. |
| § 3.5.1 and 3.5.2* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the implementation of a runway end safety area is required only in the event of runway creation or extension. |
| § 3.5.4* and 3.5.6* | C | No difference for European regulation.<br>These recommendations are not transposed in national regulation. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 3.5.9*, 3.5.10* and 3.5.11* | C | No difference for European regulation.<br>These recommendations are not transposed in national regulation. |
| § 3.8.1* | C | Under European regulation, the provision of radio altimeter operating area is not mandatory for CAT I runways.<br>Under national regulation, it is not required in this case. |
| § 3.8.3* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the width of the radio altimeter operating area for a precision approach Category III is 60 m (30 m on each side of the centre line). |
| § 3.8.4* | C | This provision is transposed in guidance material in the european regulation.<br>Under national regulation, the characteristics of radio altimeter operating areas are as follow :<br>- average longitudinal slope less than 2 % in absolute value ;<br>- no local slopes greater than 5 % in absolute value ;<br>- no local surface height variations greater than 1 m.<br>When the terrain does not meet these requirements, a specific study shall be conducted and an artificial terrain can be used. |
| § 3.9.3 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the clearances used for the design of taxiways are based on both wingspan and OMGWS. If the taxiway is intended to be used by aeroplanes with a wheel base less than 18 m, the clearance is always 4.5 m even for straight portions. In addition, there is no provision for code F taxiway.The provisions for taxiways code F are subject to specific approval of the competent authority. |
| § 3.9.4* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation :<br>- code C taxiway intended to be used by aeroplanes with a wheel base equal to or greater than 18 m shall have a width of 18 m minimum,<br>- there is no provision for code F taxiway,<br>- existing code E taxiway under national regulation can keep a width of 22.5 m,<br>- the width of taxiways code F is subject to specific approval of the competent authority. |
| § 3.9.9* | C | The European regulation offers the possibility of different slopes under given conditions.<br>This recommendation is not transposed in national regulation. |
| § 3.9.12* | C | The European regulation requires a suitable strength for taxiways and not the strength of the runway they serve.<br>This recommendation is not transposed in national regulation. |
| § 3.13.6* | C | The European regulation offers the possibility to reduce the clearance distance for height limited objects or if the stand is restricted for aircraft with specific characteristics.<br>This recommendation is not transposed in national regulation. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.8 | B | No difference for European regulation.<br>Provision partially reworked in national regulation : there are no approach surfaces with lateral offset. Offset approach surfaces are not provided for. The current regulation specifies that curved surfaces can be used. Curved surfaces are allowed when curved approaches are inevitable (noise abatement above tenements, presence of permanent obstacles, etc.). |
| § 4.2.3 ; § 4.2.10 ; § 4.2.19 ; § 4.2.25 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of aircraft operations are not adversely affected. |
| § 4.2.8 | A | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the lengh of inner edge of the approach surface is 150 m for non-precision approach runways code 1 and 2 and 300 m for non-precision approach runways code 3 and 4. |
| § 4.2.16 | A | Under European regulation : For code F aeroplanes, the width of the inner approach surface and the lengh of the inner edge of the balked landing surface are increased to 140 m irrespective of the type of avionics (Table J-1).<br>In national regulation : the width of the inner approach surface and the lengh of the inner edge of the balked landing surface are subject to specific approval of the competent authority for code F aeroplanes. In addition, the lengh of the inner edge of the approach surface is increased to 150 m for precision approach CAT I (code 1 and 2) and 300 m fo precision approach CATI, II and III (code 3 and 4). |
| § 4.2. 9 ; § 4.2.17 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, it is specified that, in the presence of many intersections, the last one is horizontal and its elevation is :<br>- either 150 m above the elevation of the surface origin;<br>- or 100 m above the highest point of the terrain and related obstacles under the landing surface, whichever is the highest. |
| § 4.2.18 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, some obstacles are permitted above the OFZ associated with Category I approaches in some very special cases and subject to a safety study. Such extensions may, as required, be accompanied by operational restrictions. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.3.1 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the provision of signalling lamp is not required. However, operational instructions are indicated in case of failure of radio communication means. |
| § 5.2.1.8* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, marking on unpaved taxiways is not required. |
| § 5.2.2.2* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, runway designation marking is not required on unpaved runways. |
| § 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 and 5.2.5.4 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the use of simplified marking is allowed for blacktop runways used in VFR conditions or in IFR conditions (excluding precision approaches), and for concrete runways used solely in VFR conditions. |
| § 5.2.4.3* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, threshold marking is not required on unpaved runways. |
| § 5.2.4.9 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, displaced threshold is represented by one to three "V" marks. |
| § 5.2.8.4* and 5.2.8.5 | C | In European regulation, enhanced taxiway centre line marking are not mandatory.<br>These provisions have not been transposed in national regulation. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.13.1* | C | Under European regulation, Aircraft stand markings are not mandatory.<br>This provision has not been transposed in national regulation. |
| § 5.2.13.2* | C | This provision is neither transposed in European, nor in national regulation. |
| § 5.2.14.1* and 5.2.14.2 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the apron safety line may also separate the apron and the manoeuvring area. |
| § 5.2.16.2* | B | No difference for European regulation.<br>National regulation allows to replace a mandatory instruction marking by a specific mandatory marking indicating RUNWAY AHEAD in particular in the case of parallel runways. |
| § 5.3.3.3 | C | European regulation limits the requirement to install an aerodrome beacon to aerodromes carrying VFR traffic at night only.<br>There is no difference between national regulation and ICAO. |
| § 5.3.3.6 | C | Under European regulation, the colour of the flashes alternating with white flashes is not determined.<br>No difference for national regulation. |
| § 5.3.3.12 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, France applies this provision to new facilities ; in France, some existing identification beacons show flashing-white rather than flashing-green. |
| § 5.3.4.1 and 5.3.4.10 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, approach lighting systems are not required on non-instrument and non-precision approach runways. On precision approach runways, the length of the approach lighting system may be reduced if operational minima are adapted accordingly. When the system is not provided, runway threshold identification lights are installed. |
| § 5.3.5.1 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, visual approach slope indicator systems (PAPI, APAPI) are not required on runway used by turbojet airplanes. |
| § 5.3.5.2, 5.3.5.3 and 5.3.5.4* | A | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, T-VASIS and AT-VASIS systems are not allowed. |
| § 5.3.12.2* | C | Runway centre line lights are not required on precision runways CAT I. |
| § 5.3.12.3 and 5.3.12.4* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, runway centre line lights are mandatory for take-off in low visibility when the RVR is lower than 250 m for aircrafts of category A, B, C; and 300 m for aircrafts of category D. |
| § 5.3.14.1 | C | No difference for european regulation.<br>Under national regulation, the simple touchdown zone lights are not implemented. |
| § 5.3.15.1 and 5.3.15.2 | C | Under European regulation, the provision of rapid exit taxiway indicator lights is not mandatory.<br>This provision has not been transposed in national regulation. |
| § 5.3.17.1 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the taxiway centre line lights are systematically required only for taxiways used by RVR lower than 150 m. |
| § 5.3.17.2* | C | No difference for European regulation.<br>This recommendation has not been implemented in national regulation. |
| § 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 and 5.3.17.20* | B | Under European regulation, 60 m intervals between taxiway centre line lights are not accepted.<br>Under national regulation, intervals between these lights depend on others criterions such as RVR and proximity of the runway. |
| § 5.3.19.2* | C | In European regulation, runway turn pad lights can be omitted when taxiway edge lights and runway turnpad marking provide adequate guidance.<br>In national regulation, the provision of runway turn pad lights is not systematically required on runways intended for use at night. |
| § 5.3.20.1 and 5.3.20.2 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, stop bars are only required on taxiways giving access to CATII/CATIII precision runways and take-off with RVR lower than 150 m. |
| § 5.3.22.1* | C | Under European regulation, the provision of de-icing/anti-icing facility exit lights is not mandatory.<br>This recommendation has not been implemented in national regulation. |
| § 5.3.24.1* | C | Under European regulation, the provision of apron floodlighting is not mandatory on de-icing/anti-icing facilities.<br>Under national regulation, the provision of apron floodlighting is not required. |
| § 5.3.24.4* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, there is no requirement on the average illuminance of apron floodlighting. |
| § 5.3.25.1 | C | No difference for European regulation.<br>The national regulation does not describe the cases in which the installation of a visual docking guidance system is required. |
| § 5.3.26.1* | C | No difference for European regulation.<br>The national regulation does not describe the cases in which the installation of an advanced visual docking guidance system is required. |
| § 5.3.27.1* | C | No difference for European regulation.<br>This recommendation has not been transposed in national regulation. |
| § 5.3.28.2* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, road-holding position lights are required when the runway is to be used with RVR below 350 m. |
| § 5.3.29.1* | C | No difference for European regulation.<br>This provision has not been transposed in national regulation. However, protection against incursion is ensured when RVR <550 m or in LVP conditions by the installation of permanently lighted red bars to forbid the access to all unusable taxiways. |
| § 5.4.1.7 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, signs intended for use at night in association with non-instrument runways where the code number is 3 or 4 are not required to be illuminated if they are reflective. |
| § 5.4.2.8 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, only one runway designation sign is provided on the left-side for non-instrument runway. |
| § 5.4.2.15 | B | No difference, in the European regulation.<br>Under national regulation, the CAT II/III panel is not used and the CAT III panel is provided at the combined CAT II/III runway-holding positions. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.4.2.18 | B | No difference, in the European regulation.<br>In the national regulation, the CAT II or CAT III inscription is always placed closest to the taxiway and the runway identifier is on the outside.<br>20-02 CAT III \| CAT III 20-02<br>Left side sign Right side sign |
| § 5.4.3.4 | C | No difference for the European regulation.<br>Under national regulation the provision partially reworked and implemented : Runway vacated signs are only provided for Category II and III precision approach runways or low-visibility take-offs to indicate to a pilot that he/she is crossing the limit of the strip or of the ILS/MLS critical area. |
| § 5.4.3.20 | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the intersection take-off signs are installed on the side of the take-off direction. |
| § 5.4.3.29 | B | No difference in the European regulation.<br>Under the national regulation, the inscriptions on these signs will indicate the value of the distance remaining to the end of the runway (TORA) expressed in metres, but the letter “m” of the unit will not be displayed. The runway identifier may also be mentioned. |
| | | |
| **CHAPTER 6**<br>*Note : the application of the european regulation is limited to the area under control of the aerodrome operator.* | | |
| § 6.1.1.10* and § 6.1.2.3* | B | The specification has been transposed as Guidance Material in the European regulation.<br>Under national regulation : Only wires and cables that exceed a certain height are marked. (variable according to their location). The visual aids characteristics (markings, lights, markers) are established according to more detailed criteria than the requirements of recommendation 6.1.1.10. Daytime lighting is not systematically required. |
| § 6.2.1.2 | B | No difference for European regulation.<br>In national regulation, the use of LI A, B and E lights is extended to twilight for all obstacles, and to daytime for wind turbines. MI A lights are not used at night.<br>At nighttime, specific wind turbines among a wind farm may be fitted with red, 200 cd, flashing lights that are not described by ICAO.<br>Only the minimum requirements of Table 6-3 ("Light distribution of HI and MI lamps") shall apply. The "recommendations" in Table 6-3 are not required. |
| § 6.2.2.1 | B | Under European regulation, the marking of vehicles applies to those operating on the manoeuvring area.<br>Under national regulation, the marking specifications of vehicles on the manoeuvring area is defined by local authorities and include national provisions on emergency and service vehicles. |
| § 6.2.2.7 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, lights with a lower intensity can be used on follow-me vehicles. |
| § 6.2.2.8 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, lights are not required on objects with limited mobility such as aerobridges. |
| § 6.2.3.4* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, when marking is undertaken with a single colour, yellow is used for obstacles located in the vicinity of a runway which projection on any vertical plane is less than 1.5 m in both dimensions. |
| § 6.2.3.7* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulations, flags are red in colour or have two triangular sections, one red and the other white. |
| § 6.2.3.18* | B | The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation.<br>Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities). |
| § 6.2.3.20* | B | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, by default, LI lighting is provided for obstacles less than 45 m high. It is planned to be able to enhance the markings in particular situations. The need is assessed on a case-by-case basis by the relevant military and civil authorities. |
| § 6.2.3.26 | C | No difference for European regulation.<br>Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm. |
| § 6.2.3.30* | B | The part of the specification regarding the colour has been partially transposed as Guidance Material in European regulation.<br>Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities). |
| § 6.2.3.33 | C | No difference for European regulation.<br>Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm. |
| § 6.2.4.2* | B | No difference from the European regulations applicable at aerodromes or in areas under the control of aerodrome operators.<br>Under national regulations, wind turbines can, in addition to white, be painted in grey with a minimum luminance factor equal or greater than 0,4. Additional red or orange markings are required for offshore wind turbines. |
| § 6.2.4.3* and 6.2.4.5* | C | No difference for European regulation.<br>National regulation complies with the provisions of this recommendation with the exception of points e)-ii and e)-iii: the 2nd lamp is not required and the intermediate lamps are low intensity type B lamps.<br>Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm.<br>6.2.4.3. b): Regarding wind turbines, maximal spacings between MI lights which are different than 900 m are prescribed by French regulation, depending on the type of lighting (night/day), on the type of wind farm (offshore, onshore), and on the height of the wind turbines (more or less than 150 m). Those spacings range from 500 m to 2 000 m. |
| § 6.2.5.1* | C | No difference for European regulation.<br>In national regulation, not all supporting towers are coloured. |
| § 6.2.5.2* | C | No difference for European regulation.<br>In national regulation, The marking of supporting towers can be omitted if daytime medium intensity lights are used. |
| § 6.2.5.11* | B | The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation.<br>In national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| **CHAPTER 8** | | |
| § 8.1.7 | C | No difference for european regulation.<br>Under national regulation, a one-second switch-off time for the secondary power supply is required under 400 m RVR by day and 800 m RVR by night. |
| § 8.2.3 | C | No difference for european regulation.<br>Under national regulation, where a runway forming part of a standard taxi-route is provided with runway lighting and taxiway lighting, the lighting systems is not required to be interlocked to preclude the possibility of simultaneous operation of both forms of lighting. |
| | | |
| **CHAPTER 9** | | |
| § 9.2.2 | C | The European regulation does not foresee the provision of specialist fire-fighting equipment appropriate to the hazard and risk.<br>The national regulation foresees specific requirements only for water areas (lakes, seas) and not for swampy areas and other difficult terrains. |
| § 9.2.4* | C | Both European and national regulations foresee the reduction of the level of protection ensured on an aerodrome when the number of movements of the aircraft in the highest category normally using the aerodrome is less than 700 in the busiest consecutive three months. |
| § 9.2.5 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, for aircraft employed for exclusive transportation of cargo or mail, the overall length divided by three is used for the calculation. In addition, to determine the type of aircraft normally using the aerodrome, a threshold of 24 aircraft movements over the busiest three consecutive months of the previous year is used. |
| § 9.2.8* | C | No difference for European regulation.<br>The national regulation does not request a main agent for aerodromes of RFFS level 1 and 2. |
| § 9.2.11 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, aerodromes with a RFFS level equal to 1 are provided with 50 kg of complementary agents, and aerodromes with a RFFS level equal to 2 are provided with 250 kg of complementary agents. |
| § 9.2.13 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, water quantity is given by the RFFS category, without extra quantities. |
| § 9.2.27 and 9.2.28* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the operational objective is to achieve a maximum three-minute response time at the end of each runway. |
| § 9.2.29* | C | European and national regulations do not foresee a response time not exceeding three minutes to any other part of the movement area. |
| § 9.2.41* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, no vehicles specific to the aircraft rescue and fire-fighting services are provided at aerodromes with a RFFS level 1. |
| § 9.2.44* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, no RFFS personnel are provided at aerodromes with a RFFS level 1. |
| § 9.2.45* | C | Under European regulation, the task resource analysis due to determine the minimum number of RFFS personnel has been transposed as Guidance Material.<br>In national regulation, the number of RFFS personnel is set out by the regulation. |
| § 9.2.46 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the provision of respiratory equipment is only required for aerodromes with a RFFS level 3 or higher. |
| § 9.3.1* and 9.3.2* | C | Under European regulation, specifications related to the removal of aircraft have been transposed as guidance material.<br>The national regulation foresees that the aircraft operator is responsible for the aircraft removal. |
| § 9.5.1 to 9.5.3 | C | This specification has not been transposed in either European regulation or in national regulations applicable to aerodromes. |
| § 9.5.7 | C | The European and national regulations do not require that the aircraft stands shall be visually monitored to ensure that the recommended clearance distances are provided. |
| § 9.8.7* and 9.8.8* | C | The provision of a surface movement radar for the manoeuvring area is not systematically required. |
| § 9.9.4 | C | Under European regulation, the relevant specification may allow the presence of equipment/installations after a safety assessment regarding safety and regularity.<br>Under national regulation, this specification applies to new-built runways and runway extensions. |
| § 9.10.1 | | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, adapted fences used to prevent animals from accessing to the movement area are required depending on the risk. |
| § 9.10.5 | | This recommendation has been transposed as guidance material.<br>This recommendation has not been transposed under national regulation. |
| § 9.11 | | This recommendation has not been transposed in either European regulation or national regulations applicable to aerodromes. |
| | | |
| **CHAPTER 10** | | |
| § 10.2.3 and 10.2.7 | C | Under European regulation, minimum friction level is defined in guidance material.<br>No difference in national regulation. |
| § 10.3.1 to 10.3.3* | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the removal of contaminants on runways, taxiways and aprons (snow, ice, standing water, dust…) to minimize the risk of accumulation is a recommendation. |
| § 10.3.5* | C | The specifications regarding the use of chemicals to remove ice and frost have not been transposed in european and national regulations. |
| § 10.5.1 | C | No difference for European regulation.<br>Under national regulation, the provisions on main beam average intensity of runway lights are guidance material. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 14**
**Helistation**

**VOLUME 2**
**HELIPORT DESIGN AND OPERATION**

**2nd Edition with Amendment N° 3 applicable as from November 25th, 2004**

| ICAO REGULATIONS | CAT | FRENCH REGULATIONS |
|---|---|---|
| Touchdown and liftoff area | B | Alternate means of Compliance : In France, the Touchdown and lift-off area (TLOF) definition is as follows: “A load bearing area on which a helicopter may touch down or hover.” |
| Heliport | B | Alternate means of Compliance : In France, a Heliport is an aerodrome intended to receive only helicopters. |
| | | |
| **CHAPTER 2** | | |
| § 2.1.2 and § 2.1.3 | C | Provision not reworked |
| § 2.2.2 | C | Provision not reworked |
| § 2.4.3 | C | Provision not reworked : The geographical coordinates of the taxiway centre-line points are not yet published. |
| § 2.4.5 | C | Provision not reworked |
| | | |
| **CHAPTER 3** | | |
| § 3.1.2 | C | Provision partially reworked : The specifications pertaining to “sea heliports” are not addressed in the French regulations. |
| § 3.1.21 | C | Provision not reworked |
| § 3.1.27 | C | Provision partially reworked : This provision does not apply to shoulders in France. |
| § 3.1.29<br>§ 3.1.37 | B | Alternate means of Compliance : The French regulations refer to the rotor diametre for the helicopter overall width. |
| § 3.2.2 | B | Alternate means of Compliance : In France, the dimension of the FATO on an elevated heliport applies also to the FATOs intended to be used by performance class 3 helicopters. |
| § 3.2.4 | C | Provision partially reworked : The 2nd part of the standard is only a recommendation. |
| § 3.2.10 | C | Provision not reworked |
| § 3.3 Helidecks | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 3.4 Shipboard heliports | C | Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports. |
| | | |
| **CHAPTER 4** | | |
| § 4.1.5 | B | Alternate means of Compliance : In France, the transitional surfaces are known as lateral surfaces. |
| § 4.1.48<br>§ 4.1.19<br>§ 4.1.20 | C | Provision partially reworked : These specifications are only recommendations in the French regulations. |
| § 4.1.21 to § 4.1.25 | D | Not applicable : There are no helidecks in France |
| § 4.2.2 | B | Alternate means of Compliance : When a non-precision direct approach is planned at both ends, the inner surface can be removed after studies have been performed. In this special case, the conical surface is replaced by the continuation of the lateral surface. |
| § 4.2.6 | B | Alternate means of Compliance : The implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of helicopter operations are not adversely affected. This study is compulsory, and objects are limited only to facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety. |
| § 4.2.8 | C | Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface. |
| § 4.2.10 | C | Provision partially implemented : Hospital heliports are subject to special studies. |
| § 4.2.11 | C | Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface. |
| § 4.2.12 to § 4.2.18 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 4.2.19 to § 4.2 22 | C | Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports. |
| | | |
| **CHAPTER 5** | | |
| § 5.1.1.1<br>§ 5.1.1.2<br>§ 5.1.1.4<br>§ 5.1.1.7 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.1.2.1 to § 5.1.2.3 | C | Provisions not reworked : French regulations do not require Provisions pertaining to helicopter hoisting marking. |
| § 5.2.2.1 to § 5.2.2.5 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.3.3 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.2.4.1 to § 5.2.4.5 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.5.2<br>§ 5.2.5.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.6.2 to § 5.2.6.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.7.1 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.2.7.3<br>§ 5.2.7.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.8.2 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| § 5.2.8.3<br>§ 5.2.8.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.8.5 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.2.9.3<br>§ 5.2.9.5 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.2.10.1 to § 5.2.10.5 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.2.12.2 to § 5.2.12.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.2.13.2 to § 5.2.13.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.2.2 to § 5.3.2.4 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.3.2<br>§ 5.3.2.5<br>§ 5.3.3.7 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.4.2 to § 5.3.4.16 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.4.17 | C | Provision not reworked |
| § 5.3.4.18<br>§ 5.3.4.19 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.2<br>§ 5.3.5.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.5 to § 5.3.5.8 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.10<br>§ 5.3.5.11 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.13 to § 5.3.5.20 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.22<br>§ 5.3.5.26 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.5.23 to § 5.3.5.25 | C | Provision not reworked |
| § 5.3.6.1 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.<br>Lights may be omitted if TLOF and FATO are totally coincident. |
| § 5.3.6.2 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.<br>In the case of a single approach surface, the French administration recommends the use of red lights on the FATO side opposite to this surface. |
| § 5.3.6.3 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.3.7.2<br>§ 5.3.7.3 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.3.8.1 to § 5.3.8.3 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.5 to § 5.3.8.7 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.8 | D | Not applicable : There are no helidecks in France. |
| § 5.3.8.9<br>§ 5.3.8.10 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.12 to § 5.3.8.14 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.<br>The French regulations recommend the use of yellow panels. |
| § 5.3.8.16<br>§ 5.3.8.17 | C | Provision not reworked |
| § 5.3.8.20 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| § 5.3.8.23 | C | Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. |
| § 5.3.9.1 to § 5.3.9.4 | C | Provisions not reworked : French regulations do not require provisions pertaining to helicopter hoisting. |
| § 5.3.12.1<br>§ 5.3.12.2 | C | Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. |
| | | |
| **CHAPTER 6** | | |
| § 6.1.1 to § 6.1.10 | B | Alternate Means of Compliance : The French regulations require a minimum level of fire protection in surface level heliports, with a supply of 50 kg powder or equivalent, and in elevated heliports, with a supply of 250 kg powder or equivalent. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANNEX 15**
**Aeronautical information services**

**Sixteenth edition including amendment N° 43 applicable from 28th of November, 2024**
**Recommended practices are identified by an asterix***

| ICAO REGULATION | CAT | FRENCH REGULATION |
|---|---|---|
| **CHAPTER 5 - Aeronotical information services and products** | | |
| §5.3.3.3.2 and 5.3.3.4.3 | C | Digital terrain and obstacle data are required for area 1, except for the territories of Saint Martin, Saint-Barthelemy and Wallis-et-Futuna. |
| §5.3.3.3.3, 5.3.3.3.4*, 5.3.3.4.4, 5.3.3.4.5 et 5.3.3.4.6* | C | The provision of digital terrain and obstacle data sets for area 2 is not required for every aerodrome regularly used by international civil aviation.<br>Such data is required for the following aerodromes:<br>FMEE : La Réunion-Roland Garros,<br>LFBD : Bordeaux-Mérignac,<br>LFBO : Toulouse-Blagnac,<br>LFBP : Pau-Pyrénées,<br>LFBZ : Biarritz -Pays-Basque,<br>LFKB : Bastia-Poretta,<br>LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte,<br>LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne,<br>LFLL : Lyon-Saint-Exupéry,<br>LFML : Marseille-Provence,<br>LFMN : Nice-Côte d'azur,<br>LFMT : Montpellier-Méditerranée,<br>LFOB : Beauvais-Tillé,<br>LFPB : Paris-le-Bourget,<br>LFPO : Paris-Orly,<br>LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle,<br>LFQQ : Lille-Lesquin,<br>LFRB : Brest-Bretagne,<br>LFRS : Nantes-Atlantique,<br>LFST : Strasbourg-Entzheim,<br>LFSB : Bâle-Mulhouse,<br>NTAA : Tahiti-Faa'a,<br>NWWW : Nouméa-La Tontouta,<br>TFFF : Martinique-Aimé Césaire,<br>TFFR : Guadeloupe-Maryse Condé. |
| §5.3.3.3.7 and 5.3.3.4.9* | C | The provision of digital obstacle and terrain data sets for area 3 is not required. |
| §5.3.3.4.10 | C | Digital obstacle data for area 4 is not provided for the 6 following aerodromes equipped with CAT II/III RWY: LFBL 21, LFJL 22, LFOB 12, LFQQ 26, LFRB 25L et LFOK 10. |
| §5.3.4.2* | C | The provision of aerodrome mapping digital data sets is not required. |
| §5.3.5.2* | C | The provision of instrument flight procedures digital data sets is not required. |
| | | |
| **CHAPTER 6 – Aeronautical information update** | | |
| §6.2.6* | C | Conformity to the AIRAC regulated system is not required to provide the information related to the circumstances listed in 6.2.6 of Annex 15. |
| §6.3.2.3 | C | France does not publish NOTAM for providing information relating to observations or previsions of space weather phenomena. |
| §6.3.2.4 | C | A NOTAM must also be prepared and issued in the event of a runway being unavailable due to runway marking work or, if the equipment used for this work can be removed, to provide a delay necessary to make the runway available again for flight operations. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 16<br>Environmental protection | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 17<br>Security | |
|---|---|
| **ICAO REGULATIONS** | **FRENCH REGULATIONS** |
| NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ANNEX 18<br>The safe transport of dangerous goods by air<br>4th edition including amendment N° 12 | | |
|---|---|---|
| **ICAO REGULATION** | **CAT** | **FRENCH REGULATIONS** |
| § 2.1.1 and § 2.1.2 | A | More exacting.<br>Regulation (UE) 965/2012 extends the scope to all operations including domestic transport. |
| § 9.6.1 and § 9.6.2 | A | More exacting.<br>Information to be notified is specified in the AMC to (UE) n°965/2012. |
| § 10.2.1 | C | Partially implemented.<br>Non-commercial operators not carrying dangerous goods are not subject to obtain the approval of their dangerous goods training programme. |
| § 12.1 | C | Partially implemented.<br>Regulation (EU) 2015/1018 of 29 June 2015 laying down a list classifying occurrences in civil aviation to be mandatorily reported according to (EU) No 376/2014 is not fully in line with what is stated in the Technical Instructions. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

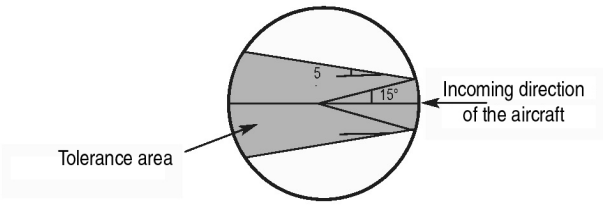
| DOC 4444 - PANS-ATM | |
|---|---|
| **Procedures for air navigation services<br>Air traffic management.<br>Sixteenth edition including amendment N° 12 applicable from November 28th, 2024** | |
| **ICAO REGULATIONS<br>REF : PANS-ATM** | **FRENCH REGULATIONS<br>REF : AIR TRAFFIC REGULATION** |
| | The applicable air traffic regulation in France are based on the following Europeans and national texts : |
| | • Regulation (EU) 2017/373 of the Commission of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight; |
| | • Regulation (EU) NR 923/2012 of the Commission of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation ; |
| | • Order of 11 December 2014 related to the implementation of regulation (EU) NR 923/2012 ; |
| | • Order of 4 March 2022 laying down rules for air traffic services. |
| The significant differences between these the national regulations and the related ICAO procedures will be available soon. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8400 - PANS ABC |
| --- |
| **Procedures for air navigation services - Abbreviations and codes**<br>**Ninth edition integrating all amendments up to n° 34, applicable since 28th of November 2024** |
| NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8168 Volume I – PANS OPS |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aircraft operations<br>Volume I: flight procedures<br>Sixth edition integrating all amendments up to N° 11, applicable since 28th of Novembre 2024** |
| No difference. |

| DOC 8168 Volume II – PANS OPS | |
|---|---|
| **Procedures for air navigation services – aircraft operation<br>Volume II : construction of visual and instrument flight procedures<br>Seventh edition including amendment N° 10 applicable since 28th of November 2024** | |
| **ICAO REGULATIONS<br>RÉF : PANS OPS** | **FRENCH REGULATIONS<br>REF : NATIONAL DESIGN CRITERIA MANUAL** |
| **Part I – section 2 Chap 1: General** | In France, instrument flight procedures can be designed using criteria from either :<br>- ICAO document 8168 Volume II – PANS-OPS – up to date version ; or<br>- ICAO document 9905 - RNP AR manual – up to date version ; or<br>- a national document based on the sixth edition of ICAO Doc 8168 Volume II including amendment NR 7, which is not updated anymore since June 2018.<br>Procedures established in accordance with one of the two above-mentioned ICAO documents are explicitly identified as such on the aeronautical charts.<br>These criteria are made applicable by decision of the Minister in charge of civil aviation published in the official bulletin of the Ministry of transports, pursuant to the 24 th of January 2022 order relating to the establishement and design of instrument flight procedures.<br>This national document has some differences with corresponding ICAO provisions, particularly regarding general criteria as well as criteria for conventional procedures. These differences are listed here-below. |
| | **Appendix B in chapter 1**<br>**Wind speed**<br>Protection areas are established by taking into account the uncorrected effect of an omni-directional wind.<br>Weather statistics collected for various fields in metropolitan France have shown that the following maximum winds can be adopted to protect procedures :<br>- between 0 and 14,000 ft : w = 1.5 h + 36<br>- between 15,000 and 31,000 ft : w = 2.5 h + 22 (with w in kt and h in thousands of feet)<br>- above 31,000 ft : w = 100<br>Different values may be adopted if specific weather statistics allow it. If there are no available statistics or if the sample from the meteorological records is considered unsatisfactory, a maximum wind of : w = 2 h + 47 is taken into account.<br>Remark : For some phases of the procedure (e.g. missed approach), a standard value is determined to take into account the maximum wind when building a protection area.<br>**Temperature**<br>Protection areas are normally established by considering a temperature which is 15° higher than the standard temperature at the considered level. Nevertheless, in some particular cases, existing temperature statistics may be used to consider a maximum temperature which differs from the one which would result from the rule mentioned above. |
| **Part I – section 2 Chap 2: TERMINAL AREA FIXES<br>Para. 2.5.1.1. VOR** | The fix tolerance area vertical to a VOR is based on the horizontal circular cut of the reversed cone of ambiguity above the facility, with its apex at the facility and a half cone angle ( ) of 30°. You are supposed to penetrate the cone with a precision of ± 15° with respect to the prescribed inbound track. From the points of penetration, the track through the cone is supposed to be followed with a precision of ± 5°. If the facility defines the MAPt or the turning point at missed approach, fixed values will be used.<br>  <br> |
| **Part I – section 3: DEPARTURE PROCEDURES<br>Chap 2 – para. 2.6 OBSTACLE IDENTIFICATION SURFACE (OIS)** | **Not retained** |
| **Chap 2 – para. 2.7.3 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)** | A PDG of over 3.3% and the maximum altitude of the increased gradient are published, together with the obstacle used to determine this gradient. There are two possible cases: 1) the PDG resulting from the consideration of obstacles very close to the DER is very high (higher than 15%): it is not published. In this case, a new PDG is computed ignoring these obstacles. The new gradient is published with an explanation about the obstacles ignored (position, elevation at the apex) and the most penalizing obstacle used to compute this gradient. 2) the PDG is high (higher than 3.3%): it is published together with the obstacle used to compute this gradient. If this obstacle is isolated and this is of operational interest, a second gradient ignoring this obstacle may be published; the most penalizing obstacle imposing the second gradient is also published if the latter is higher than 3.3%. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)** | **Para. 2.7.4** If the PDG is increased, it is brought back to 3.3% at the point situated beyond the critical obstacle from which an obstacle clearance of 0.8% of the distance from the DER can be guaranteed. |
| **Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)** | **Para. 2.7.5 Not retained** |
| **Chap 3 – para.3.1.2 PATH VECTORING** | **§3.1.2** Path vectoring is provided not later than 10 NM :<br>a) after DER, in case of straight-line departures,<br>b) after turns completed, in case of departures with turns. |
| **Chap 3 – para. 3.3.1.2 TURNING DEPARTURE** | Straight flight is assumed until reaching a height of at least 120 m (394 ft) [Cat H: 90 m (295 ft)] above DER altitude. For category A or B aircraft, a lower altitude may nevertheless be adopted, if necessary, provided that it is never lower than 90 m (295 ft). |
| **Chap 3 – para. 3.3.1.** | **Chap 3 – para. 3.3.1.4 There are two types of turn :**<br>- the initial turn made at a height no greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of no more than 3.2 NM from the DER,<br>- the turn after initial climb made at a height greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of more than 3.2 NM from the DER. |
| **Chap 3 – para. 3.3.4 TURNING DATA** | **Para. 3.3.4 Turning data**<br>**There are two types of turn :**<br>- the initial turn (H 300 m (984 ft)) or TP at less than 3.2 NM from the DER) ;<br>- the turn after initial climb (the other type).<br>**Airspeeds :**<br>**Category of aircraft** / **Maximum indicated airspeeds (kt)**: Initial turn / Turn after initial climb<br>A: 120 / 120<br>B: 145 / 165<br>C: 175 / 265<br>D: 205 / 290<br>**bank angle :**<br>- initial turn: 15°<br>- turn after initial departure: 25° or angular speed of 3°/s if the resulting bank angle is less than 25°. |
| **Chap 3 – para. 3.3.5.3** | a) ....<br>1) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [50 m (165 ft) for an initial turn or 90 m (295 ft) for a turn after initial climb] for aircraft;<br>2) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [40 m (131 ft) for an initial turn or 80 m (265 ft) for a turn after initial climb] for helicopters. |
| **Chap 4 – para. 4.2.1 AREA 1** | **Turn initiation areas (Area 1)**<br>Straight flight criteria apply until the TP (turn initiation area). |
| **Chap 4 – para. 4.2.2 AREA 2** | **Turn initiation areas (Area 2)**<br>Area 2 for omnidirectional departure extends from the boundaries of the turn initiation area to a circle of 25NM radius centered on the aerodrome (runway mid-point). A buffer zone of 5 NM surrounding this circle is used to decide which obstacles to take into account.<br>In mountainous regions, the radius of this circle may be increased if necessary, as the considered value will be published in all cases. |
| **Chap 6 – para. 6.2.1 INSTRUMENT DEPARTURES FROM PARALLEL RUNWAYS** | When two instrument departure procedures are to be used simultaneously from parallel runways, the nominal departure paths will diverge by at least 15° after take-off. Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization. |
| **Chap 6 – para. 6.2.1 SEGREGATION OF MOVEMENTS ON PARALLEL RUNWAYS** | When an instrument departure procedure and an instrument approach procedure are to be used simultaneously in the same direction on parallel runways, the nominal paths for the departure procedure and the missed approach procedure will diverge as soon as possible by at least 30° (see Part II, Section 1, Chapter 1 – ILS). Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization. |
| **Part I – section 4: ARRIVAL AND APPROACH PROCEDURES**<br>**Chap. 1.** | **Table 1.4.1.2 Speeds (AS) to compute the procedures in knots (kt)**<br>French regulations use the following values, expressed in knots, for the initial approach speed<br>**Category of aircraft** / **Initial approach speeds**: mini / maxi<br>A: 90 / 150<br>B: 120 / 180 (170 *)<br>C: 160 / 240 (220 *)<br>D: 185 / 250 (220 *)<br>* Maximum speed for inversion procedures and in racetrack patterns. Furthermore, the maximum speeds for the indirect final approach segments and the intermediate missed approach segment of a protected procedure for category A aircraft equal 110 kt. |

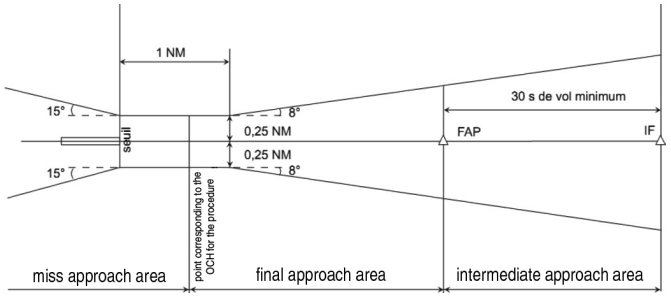
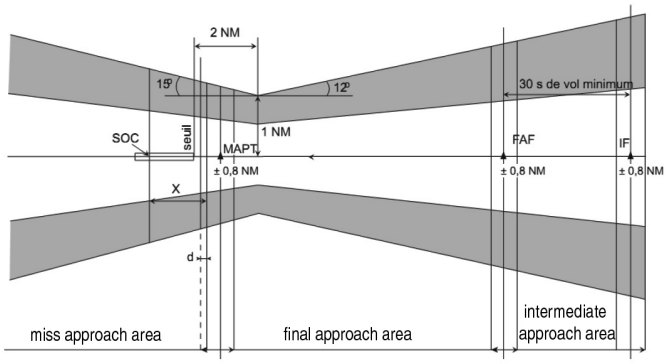

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 2 – para. 2.1.1.5** | A STAR should enable the transition between the en-route phase and the approach phase by joining a significant point, usually on an ATS route, to another point from which the instrument approach procedure will begin.<br>The beginning of the arrival route varies depending on the situation:<br>1) if no controlled airspace is associated with the procedure:<br>- the last en-route fix, if situated less than 25 NM from the IAF; otherwise, the point situated at 25 NM from the IAF on the arrival route.<br>2) if controlled airspace is associated with the procedure:<br>- the boundary of this airspace or the closest possible fix to this boundary. |
| **Chap. 3. Para. 3.3.3 AREAS** | The initial approach segment is not of standard length. It must be long enough to allow the change in altitude required in the procedure. The width of the initial approach area through the IAF is:<br>- 10 NM (5 NM on either side of the centerline), when the IAF is not defined by the vertical of a radio facility;<br>- 4 NM (2 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by a VOR;<br>- 5 NM (2.5 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by an NDB.<br>The area cannot be more than 10 NM wide (5 NM on either side of the centerline). If it is less than this value at the IAF, the area opens out at 7.8° (VOR) or 10.3° (NDB) until it reaches the value of 10 NM (5 NM on either side of the centerline). |
| **Chap. 3. Para. 3.6 RACETRACK PROCEDURE AND REVERSAL PROCEDURE AREAS** | **data**<br>e) wind speed (w): omnidirectional wind for the specified altitude h; ICAO w = (2 h + 47) kt if h is in thousands of feet;<br>Metropolitan France: w = 1.5 h + 36 kt if h is in thousands of feet, or<br>if there are enough statistical data available, the maximum omnidirectional wind with a probability of 95% may be used. |
| **Chap. 4. INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT**<br>**4.3.1 AREA** | **4.3.1.1 Length**<br>**4.3.1.1.1** The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed.<br>**4.3.1.1.2** When the initial approach paths and intermediate approach paths are not aligned, the minimum length of the intermediate segment is determined by building the protection area for this phase in the procedure. |
| **Chap. 4. Para. 4.4.4 Turn not over mean** | Not retained |
| **Chap. 5. Para. 5.2 FINAL APPROACH SEGMENT** | **5.2.2 Conditions under which a final approach procedure is considered to be direct**<br>**5.2.2.1** ……<br>**5.2.2.2 Final approach with a path which does not cross the extended runway centerline**<br>A final approach which does not cross the extended runway centerline (equal to or less than 5°) may be established, provided that the path is 150 m maximum to the side of the extended runway centerline at a distance of 1 NM upstream of the threshold. ….<br>**5.2.2.3.2 Position of the approach path :** The final approach path (or its extension) should run less than 150 m from the runway centerline at 1 NM upstream of the threshold. |
| **Chap. 5. Para. 5.4.6 VISUAL SEGMENT PROTECTION FOR APPROACH PROCEDURES** | **5.4.6.5 Means of compliance**<br>1) Situations in which it is unnecessary to check VSS:<br>Runways with code 3 or 4 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline):<br>- navigation easements or, failing that, clearance surfaces (bottom of curved surface with 2% slope) regularly checked (as part of approval monitoring) and obstacle-free, or<br>- runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS.<br>Runways with code 1 or 2 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline):<br>- final approach slope such that the VSS is above the bottom of the curved surface of the navigation easements or, failing that, clearance surfaces regularly checked (as part of approval), or<br>- runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS.<br>2) Situations in which it is necessary to check VSS:<br>- any runway with procedure in the axis which does not meet the above conditions;<br>- runways with procedures out of the axis |
| **Chap. 5. Para. 5.5 PUBLICATION** | **5.5.3** The procedure altitude/height is not lower than the OCA/H of the segment which precedes the final approach segment. |
| **Chap. 7. VISUAL MANOEUVERING AREA** | **7.2.4 Lowest OCA/H**<br>The lowest OCA/H is the one indicated in Table 1.4.7.3.<br>The associated visibility complies with the European regulation EU-OPS, and is not included in table 1.4.7.3. |
| **Chap. 7. Para. 7.4.1 Area which can be ignored** | **7.4.1 Area which can be ignored**<br>A sector of the visual manoeuvering area where there is a prominent obstacle may be ignored in OCA/H calculations if it is situated outside final and missed approach areas and outside a half-corridor for visual manoeuvring using prescribed track (see Fig. 1.4.7.3 and 1.4.7.4). The nominal final approach path of the direct approach procedure must not cross the prohibited sector (except the half-corridor for visual manoeuvering using prescribed track for the category of aircraft in question). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap 7 APPENDIX TO CHAPTER 7**<br>**Chap7. Para. 7.4** | **2.4.1 'Circuit' type imposed visual manoeuvring**<br>This segment is the feeder path between the final instrument approach path and the downwind leg of the imposed visual manoeuvering.<br>It is recommended that the terminal of the divergence segment on the downwind leg is situated upstream abeam the threshold served by the imposed visual manoeuvering. The angle between the divergence segment and the runway served by the imposed visual manoeuvring must be less than or equal to 45°.<br>The length and the direction of this segment are published.<br>**2.4.2 Specific case of imposed visual manoeuvering toward a parallel, half-parallel or intersecting runway**<br>In some cases (e.g.: parallel, half-parallel or intersecting runways), the divergence segment may be directly connected to the straight line segment.<br>The length and direction of the divergence segment will only be published if the length is equal to or greater than 0.5 NM.<br>If the length of the divergence segment is less than 0.5 NM, we will consider a divergence segment direction range corresponding to angles of intersection of the served runway centerline of between 30° and 45°. The protection corridor defined in paragraph 1.8.2 will be extended as a result.<br>**2.4.3 reserved**<br>**2.4.4 reserved** |
| **Chap. 8. MINIMUM SECTOR ALTITUDES**<br>**Chap 8. Para. 8.5** | **8.5 SECTORS CENTERED ON A VOR/DME OR AN NDB/DME**<br>**8.5.1 …...**<br>**8.5.2** The DME arc radius (R) used should be between 10 and 15 NM, in order to avoid a sub-sector which is too small. The width of the buffer zone is reduced to 1 NM beyond the circular boundaries (sector and additional boundaries). |
| **Chap 9. Para. 9.4.3 FINAL APPROACH SEGMENT** | **9.4.3.6 FAS**<br>Step down fixes must not be named (they will therefore not be included in the navigation database, which ensures that the pilot has distance data with regard to the MAPt throughout the final approach). |
| **Part II Conventional procedures** | **Part II Conventional procedures** |
| **section 1 Chap 1: INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS)** | **1.3.3 Length of intermediate approach segment**<br>1.3.3.3. The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed. If there is a turn at the IF, the minimum length depends on the intermediate approach area building constraints. The connection of the primary area associated with the turn at the IF must join the extension of the OAS upstream of point I (the most downstream point in relation to the intermediate approach area based on the intersection between the horizontal obstacle assessment surface associated with the intermediate approach segment primary area and the outer edge of surface X of the OAS). The maximum length of the segment is governed by the fact that it must be integrally inside the on-course signal service volume, and usually at a distance of no more than 25 NM from the on-course beacon antenna. |
| **Para 1.5.3 TURNING MISSED APPROACH** | **1.5.3.2.4 Obstacle clearance**<br>b) Obstacle clearance in the turning area. The altitude/height of the obstacles in the turning area is lower than or equal to the turning altitude/height + do tg Z – obstacle clearance, where do is measured from the obstacle to the closest point on the turning area boundary, and obstacle clearance equals:<br>1) 50 m (164 ft) [Cat H: 40 m (132 ft)] for turns of more than 15°, decreasing linearly to zero at the outer edge of possible secondary areas.<br>2) zero for turns of 15° or less |
| | **1.5.3.3.3 Obstacle clearance** The obstacle clearance criterion from the upstream TP is guaranteed by an obstacle altitude/height lower than:<br>(OCA/Hps – HL ) + do tg Z – obstacle clearance<br>where: do = dz + shortest distance from the obstacle to line K-K<br>dz = distance from the SOC to the upstream TP<br>and obstacle clearance equals:<br>- 30 m for turns of more than 15°;<br>- zero for turns of 15° or less. |
| **Para. 1.6 SIMULTANEOUS ILS AND/OR MLS APPROACHES IN THE DIRECTION OF PARALLEL OR NEAR PARALLEL RUNWAYS** | **Para. 1.6.1. General**<br>a), b), c),<br>Note: different criteria may be allowed, depending on the distance between the runways and after approval from the national supervisory authority. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| **Chap. 5. PAR** | **5.2.7 Combined intermediate and final approach area**<br>This is an area which lies symmetrically either side of the extended centerline, defined as follows:<br>- the area is 0.5 NM wide at a point situated 1 NM upstream of the threshold;<br>- downstream of this point, the width of the area remains constant (0.5 NM) until the point corresponding to the OCA/H for the procedure;<br>- upstream of this point, the area opens out by 8° with regard to the nominal path until the upstream boundary of the IF.<br>IF tolerance is ± 0.8 NM.<br>  <br><br>**5.3.3 Obstacle clearance**<br>An OCS (obstacle clearance surface) is defined inside the final approach area boundaries; this surface has a gradient at an angle of 0.6 Θ relative to the horizontal, intersecting a straight line perpendicular to the runway centerline and situated at a horizontal distance D from the threshold given by the following equation:<br>$D = \frac{30}{tg0.6\theta} - \frac{H}{tg\theta}$<br>D and H in meters, θ in degrees<br>θ = angle of elevation of the nominal glide path plane;<br>0.6 θ = lowest acceptable glideslope angle;<br>H = height of the nominal glide path above the threshold; its tolerance is the same as that defined for the ILS fix of a facility operated in category I.<br>Obstacle clearance is determined by the HL of each category. |
| **section 2 Chap 6 SRE** | **Chap 6 SRA**<br>**6.1 GENERAL**<br>An SRA is a traditional approach which may be used as backup to a PAR or ILS procedure. This type of approach is only defined for aerodromes where an SRE is installed.<br>  <br> |
| **Chap. 6. Para. 6.2.3 Procedures based on tactical vectoring** | **Para. 6.2.3 Minimum safe radar altitudes**<br>**(Presently known as « minimum vectoring altitudes »)**<br>The criteria used to compute the minimum safe radar altitudes may apply to different types of radar image. The zone used to determine minimum safe radar altitudes is surrounded by a secondary area.<br>The width of the secondary area equals the radar separation standard at the considered point. The obstacle clearance applied in the secondary area decreases from the integer value (minimum of 300 m or 948 ft) to the null value. |
| **section 4 Chap 1 Para. 1.5.1 Special holding entry procedure VOR/DME** | **1.5.1 Not retained**<br>In the event of arrival on the VOR radial acting as support to the holding inbound leg, but in the opposite direction to this, only the procedure with opening at 30° (type 2) is protected. |
| **Part III RNAV and satellite-based procedures** | |
| **Section 1. Chap. 6. RNAV using GBAS** | **Chap 6 Not retained** |
| **Section 3. Chap. 6. PRECISION APPROACH PROCEDURES - GBAS** | **Chap 6 Not retained** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| DOC 8168 Volume III – PANS OPS |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aircraft operations<br>Volume III: aircraft operating procedures<br>First edition integrating all amendments up to N° 3, applicable since 28th of Novembre 2024** |
| No difference |

| DOC 9868 |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Training<br>Third edition integrating all amendments up to N° 7, applicable since 5th of Novembre 2020** |
| NIL |

| DOC 9981 |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aerodromes<br>Third edition integrating all amendments up to N° 4, applicable since 4th of Novembre 2021** |
| NIL |

| DOC 10066 – PANS AIM |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Aeronautical information management<br>First edition integrating all amendments up to N° 3, applicable since 28th of Novembre 2024** |
| NIL |

| DOC 10157 – PANS MET |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Meteorology<br>First edition applicable the 27th of Novembre 2025** |
| NIL |

| DOC 10199 – PANS IM |
|---|
| **Procedures for air navigation services – Information management<br>First edition applicable since 28th of Novembre 2024** |
| No difference |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2 TABLEAUX ET CODES

*TABLES AND CODES*

## GEN 2.1 SYSTEME DE MESURE, MARQUES D'AERONEF, JOURS FERIES

*MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, PUBLIC HOLIDAYS*

### 2.1.1 UNITES DE MESURE

La table d'unités (Table OACI) utilisée dans les publications d'information aéronautique, dans les NOTAM et les circulaires d'information aéronautique est donnée ci-après :

| OBJET | UNITES |
|---|---|
| Distances | Milles marins et dixièmes |
| Altitudes, hauteurs, | Pieds |
| dimensions sur les aérodromes, petites distances. | Mètres |
| Vitesse horizontale | Noeuds |
| Vitesse verticale | Mètres par seconde |
| Vitesse du vent | Noeuds |
| Direction du vent pour l'atterrissage et le décollage | Degrés magnétiques |
| Direction du vent pour tout autre usage | Degrés vrais |
| Altitude et hauteur des nuages | Mètres |
| Visibilité | Kilomètres ou mètres |
| Calage altimétrique | Hectopascal |
| Température | Degrés Celsius |
| Masse | Tonnes (métriques) ou Kilogrammes |
| Temps | Heures et minutes |

a) Expression des altitudes ou hauteurs :

L'instruction 20754 DNA du 12 octobre 1982 modifiée fixe, dans son annexe 4, les règles à appliquer pour le calcul et l'expression des altitudes ou hauteurs pour l'établissement des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments.

b) Les altitudes ou hauteurs mentionnées sur les diverses cartes aéronautiques pour indiquer des informations relatives à la topographie ou aux obstacles sont calculées :

- soit en utilisant la formule : 1 mètre = 3,2808 pieds ;
- soit par lecture de la table de conversion en GEN 2.6-1.

Le résultat obtenu est publié en arrondissant au pied le plus proche.

c) Les altitudes ou hauteurs des limites verticales des espaces aériens ou d'activités aériennes (circuit d'aérodrome, voltige, parachutisme,...) sont exprimées, lorsqu'elles doivent être publiées en pieds, en adoptant les correspondances prévues dans le tableau des niveaux de croisière publié dans le règlement de la circulation aérienne (RCA 1.51 - Appendice C) complétées, si nécessaire, par les valeurs intermédiaires usuelles suivantes :

| Mètres (m) | Pieds (ft) | Mètres (m) | Pieds (ft) | Mètres (m) | Pieds (ft) |
|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 170 | 500 | 1 700 | 1 200 | 4 000 |
| 100 | 330 | 600 | 2 000 | 1 350 | 4 500 |
| 150 | 500 | 750 | 2 500 | 1 500 | 5 000 |
| 200 | 700 | 800 | 2 700 | 1 700 | 5 500 |
| 250 | 800 | 900 | 3 000 | 1 850 | 6000 |
| 300 | 1 000 | 1 000 | 3 300 | 2 000 | 6500 |
| 450 | 1 500 | 1 050 | 3 500 | | |

d) En cas de valeur multiple publiée pour une même information (FL / ASFC / AMSL), il convient de considérer la plus élevée des deux.

### *2.1.1 UNITS*

*The units used in aeronautical information publications NOTAMs, and aeronautical information circulars are indicated in the following table (ICAO table) :*

| *SUBJECT* | *UNITS* |
|---|---|
| *Distances* | *Nautical miles and tenths* |
| *Altitudes, elevations, heights,* | *Feet* |
| *dimensions on aerodrome,short distances.* | *Meters* |
| *Horizontal speed* | *Knots* |
| *Vertical speed* | *Meters per second* |
| *Wind speed* | *Knots* |
| *Wind direction for landing and take-off* | *Magnetic degrees* |
| *Wind direction for all other use* | *True degrees* |
| *Clouds altitude and height* | *Meters* |
| *Visibility* | *Kilometers or meters* |
| *Altimeter setting* | *Hectopascal* |
| *Temperature* | *Degree Celsius* |
| *Weight* | *(Metric) tons or kilograms* |
| *Time* | *Hours and minutes.* |

*a) Expression of altitudes or heights :*

*Instruction 20754 DNA of 12 October 1982, as amended, defines, in its annex 4, the rules to be applied for the calculation and expression of altitudes or heights for the establishment of departure, holding and approach procedures on instruments.*

*b) The altitudes or heights indicated on the various aeronautical charts to provide information concerning the topography or obstacles are to be calculated using :*

*- either the formula : 1 metre = 3,2808 ft ;*

*- or by reading from the conversion table shown in page GEN 2.6-1.*

*The obtained result is to be approximated to the nearest foot for publication.*

*c) The altitudes or heights of the vertical limits of airspace or of aerial activities (aerodrome circuits, aerobatics, parachuting, etc), when they have to be published in feet, are to be expressed using the equivalents given in the table of cruising levels published in the air traffic regulation (RCA 1.51 - Appendix C), with the addition, if necessary of the following usual intermediate values :*

*d) In the event of a multiple value published for the same information (FL / ASFC / AMSL), the higher of the two should be considered.*

Ex 1 :

FL 115
4000 ft AMSL
1000 ft ASFC

Signifie :
plafond = FL 115
et plancher = le plus haut entre 1000 ft ASFC et 4000 ft AMSL

Ex 2 :

FL 195
FL 115
3000 ft ASFC

Signifie :
plafond = FL 195
et plancher = le plus haut entre 3000 ft ASFC et FL 115

*Ex 1 :*

FL 115
4000 ft AMSL
1000 ft ASFC

*Means*
*upper limit = FL 115*
*and lower limit = 1000 ft ASFC or 4000 ft AMSL whichever is higher*

*Ex 2 :*

FL 195
FL 115
3000 ft ASFC

*Means*
*upper limit = FL 195*
*and lower limit = 3000 ft ASFC or FL 115 whichever is higher.*

**2.1.2 SYSTEME DE REFERENCE TEMPOREL**

La référence au temps universel coordonné (UTC) est adoptée par le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE - FRANCE dans les documents qu'il publie.

Sauf avis contraire, les horaires publiés dans l'AIP France sont exprimés en horaires UTC correspondants à la période d'hiver (HIV).
Pendant la période d'hiver, les horaires légaux sont obtenus en ajoutant une heure aux horaires UTC publiés. Pendant la période d'été, il convient de retirer une heure à l'horaire publié pour obtenir l'horaire UTC.

Si l'on prend l'exemple d'un service dont les horaires d'ouverture sont 0800-1700 en heure locale toute l'année, les horaires UTC correspondants sont :

- pendant la période hivernale : 0700-1600,

- pendant la période estivale : 0600-1500.

Les horaires d'ouverture sont donc 0700-1600 (UTC) en hiver et 0600-1500 (UTC) en été, ce qui se résume en l'horaire publié à l'AIP suivant : 0700-1600 UTC (ETE : -1 HR).

Conformément aux textes réglementaires en vigueur en France métropolitaine, les organismes de l'aviation civile adopteront l'heure légale suivante : cliquez ici .

Lorsque l'heure légale est utilisée, mention en est faite.

**2.1.3 SYSTEME DE REFERENCE HORIZONTAL**

WGS-84 sauf mention contraire.

**2.1.4 SYSTEME DE REFERENCE VERTICAL**

**2.1.4.1 GENERALITES**

Dans le domaine de l'aviation civile, les altitudes et les niveaux de vol sont définis par la pression atmosphérique. Les points au sol sont définis par leurs coordonnées planimétriques et par leur hauteur orthométrique ou altitude, qui a pour référence le géoïde (correspondant au niveau moyen des mers, ou Mean Sea Level).

Les hauteurs dérivées de systèmes GNSS ont pour référence l'ellipsoïde WGS-84, et sont donc différentes des valeurs de hauteur orthométrique en un même point.

La différence de hauteur entre l'ellipsoïde (référence des hauteurs GNSS) et le géoïde (référence des hauteurs orthométriques) est appelée l'ondulation du géoïde. Cette valeur exprime donc la distance du géoïde au dessus (ondulation du géoïde positive) ou au dessous (ondulation du géoïde négative) de l'ellipsoïde de référence. On a ainsi la relation :

Ondulation du géoïde = Hauteur ellipsoïdale - Hauteur orthométrique (altitude)

Le Service de l'Information Aéronautique publie la valeur de l'ondulation du géoïde pour chaque aérodrome IFR. Cette valeur, nommée conventionnellement GUND, est exprimée en pieds. Elle sera portée sur les cartes au fur et à mesure de leurs rééditions.

**Note :** En France métropolitaine, l'ondulation du géoïde est toujours positive (géoïde au dessus de l'ellipsoïde).

**2.1.4.2 AVERTISSEMENT :**

L'attention des usages est attirée sur le fait que la publication des valeurs d'ondulation du géoïde ne modifie pas les restrictions d'emploi du GPS. En particulier, l'information d'altitude fournie par le GPS reste inutilisable.

**2.1.2 TEMPORAL REFERENCE SYSTEM**

Reference to the coordinated universal time (UTC) has been adopted in documents issued by the AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE - FRANCE.

Unless otherwise stated, the schedules published in the AIP France are expressed in UTC schedules corresponding to the winter period (WIN).
During the winter period, statutory schedules are obtained by adding one hour to published UTC schedules. During the summer period, it is appropriate to withdraw one hour from the published schedule to obtain the UTC schedule.

Taking the example of a service whose opening hours are 0800-1700 in local time throughout the year, the corresponding UTC schedules are:

- during the winter period: 0700-1600,

- during the summer period: 0600-1500.

The opening times are therefore 0700-1600 (UTC) in winter and 0600-1500 (UTC) in summer, which is summarized in the schedule published at the following AIP : 0700-1600 UTC (SUM: -1 HR).

In accordance with the regulations in force in metroplitan France, civil aviation organisms will comply to the following official time system: click here .

Whenever legal time is being used, this will be so stated.

**2.1.3 HORIZONTAL REFERENCE SYSTEM**

WGS-84 unless otherwise stated.

**2.1.4 VERTICAL REFERENCE SYSTEM**

**2.1.4.1 GENERAL**

In the Civil Aviation field, altitudes and flight levels are defined in terms of atmospheric pressure. Points on the ground are defined by their planimetric coordinates and by their orthometric height or altitude, which use as their reference the geoid (corresponding to Mean Sea Level).

The heights derived from GNSS systems use the WGS-84 ellipsoid as their reference and are thus different from the values of the orthometric height at the same point.

The height difference between the ellipsoid (GNSS height reference) and the geoid (orthometric height reference) is called the undulation of the geoid. This value thus defines the distance of the geoid above (positive undulation of the geoid) or below (negative undulation of the geoid) the reference ellipsoid. This gives us the relationship :

Undulation of the geoid = Ellipsoidal Height - Orthometric Height (Altitude)

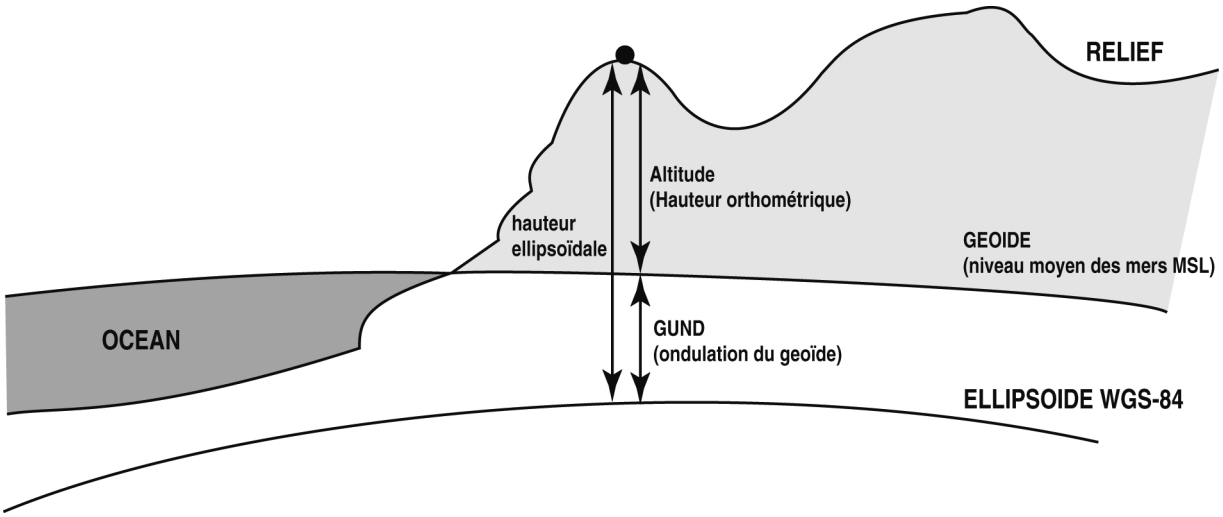
The Aeronautical Information Service publishes the values of the undulation of the geoid for each IFR aerodrome. This value, conventionally designated GUND, is expressed in feet. It will be shown on the charts as and when they are amended.

**Note :** In metropolitan France, the undulation of the geoid is always positive (geoid above the ellipsoid).

**2.1.4.2 WARNING :**

User's attention is drawn towards that publication of the geoid undulation does not modify the GPS restrictions for use. Particularly, the altitude information given by GPS has not to be used.


© Service de l'Information Aéronautique, France




### 2.1.5 MARQUES DE NATIONALITE ET D'IMMATRICULATION

La marque de nationalité des aéronefs civils français est la lettre F.

La marque de nationalité est suivie de la marque d'immatriculation composée de 4 lettres :

Ex : F-BHZR.

### 2.1.6 CONGES ANNUELS ET JOURS FERIES

Cliquez ici .

### 2.1.7 ALPHABET MORSE

| | | |
|---|---|---|
| A | ·– | ALPHA |
| B | –··· | BRAVO |
| C | –·–· | CHARLIE |
| D | –·· | DELTA |
| E | · | ECHO |
| F | ··–· | FOX-TROT |
| G | ––· | GOLF |
| H | ···· | HOTEL |
| I | ·· | INDIA |
| J | ·––– | JULIETT |
| K | –·– | KILO |
| L | ·–·· | LIMA |
| M | –– | MIKE |

### 2.1.5 NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

The nationality mark of French civil aircraft is letter F.

The nationality mark is followed by the registration mark composed of 4 letters.

Ex.: F- BHZR.

### 2.1.6 OFFICIAL PUBLIC HOLIDAYS AND PERIODS OF SCHOOL

Click here .

### 2.1.7 MORSE ALPHABET

| | | |
|---|---|---|
| N | –· | NOVEMBER |
| O | ––– | OSCAR |
| P | ·––· | PAPA |
| Q | ––·– | QUEBEC |
| R | ·–· | ROMEO |
| S | ··· | SIERRA |
| T | – | TANGO |
| U | ··– | UNIFORM |
| V | ···– | VICTOR |
| W | ·–– | WHISKEY |
| X | –··– | X RAY |
| Y | –·–– | YANKEE |
| Z | ––·· | ZULU |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank


© Service de l'Information Aéronautique, France

## PASSAGE DU MODELE DE GEOIDE FRANCAIS AU MODELE DE GEOIDE MONDIAL
## *SWITCHING OVER FROM FRENCH GEOID MODEL TO WORLD GEOID MODEL*

### 1 DESCRIPTION DES MODELES

Le modèle de géoïde choisi par l'OACI dans le cadre de l'AIP est EGM96 (Earth Gravity Model 1996). Il s'agit d'un modèle mondial. Sa précision est métrique. Son pas est de 0.25° (15').

En France, il existe un modèle local de géoïde couvrant la totalité du territoire continental, nommé RAF98 (Référence des Altitudes Françaises 1998). Sa précision est inférieure à 5 centimètres. Son pas est de 0.033° (2') en longitude et 0.025° (1.5') en latitude. Il est compatible avec le système d'altitude NGF/IGN69.

Pour la Corse, il existe un modèle local de géoïde nommé GGF97 (Géoïde Géométrique Français 1997). Sa précision est décimétrique. Son pas est de 0.1° (6'). Il est compatible avec le système d'altitude NGF/IGN78.

En un point quelconque, chaque modèle fournit par interpolation l'ondulation du géoïde au-dessus de l'ellipsoïde WGS-84.

### 1 DESCRIPTION OF MODELS

The geoid model selected by ICAO within the scope of AIP is EGM96 (Earth Gravity Model 1996). It is a World model. Its accuracy is metric. Its increment is 0.25° (15').

In France, there is a local geoid model covering the whole continental territory, called RAF98 (Reference of French Altitudes 1998). Its accuracy is less than 5 centimeters. Its increment is 0.033° (2') in longitude and 0.025° (1.5') in latitude. It is compatible with the altitude system NGF/IGN69.

For the Corsica Island, there is a local geoid model called GGF97 (French Geometric Geoid 1997). Its accuracy is decimetric. Its increment is 0.1° (6'). It is compatible with the altitude system NGF/IGN78.

At any point, each model provides through interpolation the geoid undulation above the ellipsoid WGS-84.

### 2 REPRESENTATION GRAPHIQUE DE L'ECART ENTRE MODELES

#### 2.1 Correction d'ondulation

Les graphiques ci-dessous permettent d'obtenir l'ondulation donnée par EGM96 connaissant celle donnée par les modèles locaux RAF98 et GGF97. Ils sont issus de grilles calculées aux pas des modèles locaux. Ils représentent les courbes d'égale différence d'ondulation entre ces modèles et le modèle mondial. **Cette grandeur est exprimée en mètres.**

Pour la France : Ondulation [EGM96] =
Ondulation [RAF98] + valeur lue sur le graphique.

Pour la Corse : Ondulation [EGM96] =
Ondulation [GGF97] + valeur lue sur le graphique.

#### 2.2 Correction d'altitude

Les graphiques permettent également d'obtenir l'altitude donnée par RAF98 et GGF97 connaissant celle donnée par EGM96. Ils représentent les courbes d'égale différence d'altitude entre le modèle mondial et les modèles locaux. **Cette grandeur est exprimée en mètres.**

**France : Altitude [IGN69] =**
**Altitude [EGM96] + valeur lue sur le graphique**

**Corse : Altitude [IGN78] =**
**Altitude [EGM96] + valeur lue sur le graphique**

### 2 GRAPHIC REPRESENTATION OF THE DEVIATION BETWEEN MODELS

#### 2.1 Correction of undulation

The graphic below are used to obtain the undulation given by EGM96, knowning the undulation given by local models RAF98 and GG97. They are issued from grids calculated with increments of local models. They show the curves of equal difference in undulation between these models and the world model. **The value is expressed in meters.**

For France: Undulation [EGM96] =
Undulation [RAF98] + value read on the graphic.

For Corse: Undulation [EGM96] =
Undulation [GGF97] + value read on the graphic.

#### 2.2 Correction of altitude

The graphics are also used to obtain the altitude given by RAF98 and GGF97, knowing the altitude given by EGM96. They show the curves of equal difference in altitude between the world model and the local models. **This value is expressed in meters.**

**France: Altitude [IGN69] =**
**Altitude [EGM96] + value read on the graphic**

**Corsica Island: Altitude [IGN78] =**
**Altitude [EGM96] + value read on the graphic**

### 3 REPRESENTATION TABULAIRE DE L'ECART ENTRE MODELES

L'écart entre les modèles peut se représenter sous forme de grille. La ligne supérieure des tableaux ci-dessous donne la longitude des noeuds de grille, la colonne de gauche fournit leur latitude. **Ces deux coordonnées sont exprimées en degrés décimaux.**

Pour des raisons de présentation, la France est partagée en trois zones de longitude, avec une colonne de recouvrement en limite de zone:

France Ouest : de -4.75° à -0.5°
France Centre : de -0.25° à 3.75°

France Est : de 4° à 8°.

Le tableau relatif à la Corse a été associé avec le tableau France Est.

Pour la France comme pour la Corse, la grille est au pas régulier de 0.25° (15').

Enfin, la valeur "000" signifie "en mer", la valeur "999" signifie "pays étranger".

### 3 GRAPHIC REPPRESENTATION OF THE DEVIATION BETWEEN MODELS

The deviation between the models can be shown as a grid. The upper line of tables below gives the longitude of grid knots; the left culumn provides their latitude. **These two coordinates are expressed in decimal degrees.**

For presentation purpose, Francce is divided into three longitude areas, with an overlap column at the area end.

West France: from -4.75° to -0.5°
Middle France : from -0.25° to 3.75°

East France : from 4° to 8°.

The table related to the Corsica Island has been associated with the "East France" table.

For France as for the Corsica Island, the grid is with a regular increament by 0.25° (15').

Finally, the value "000" means "at sea", the value "999" means "foreign country";

#### 3.1 Correction d'ondulation

A l'intersection d'une ligne et d'une colonne, on trouve la constante à ajouter à l'ondulation donnée par le modèle local pour passer à l'ondulation donnée par le modèle mondial. Cette constante est exprimée en centimètres.

Pour la France : Ondulation [EGM96] =
Ondulation [RAF98] + valeur lue dans le tableau.

Pour la Corse : Ondulation [EGM96] =
Ondulation [GGF97] + valeur lue dans le tableau.

#### 3.2 Correction d'altitude

A l'intersection d'une ligne et d'une colonne, on trouve la constante à ajouter à l'altitude donnée par le modèle mondial pour passer à l'altitude donnée par le modèle local. **Cette constante est exprimée en centimètres.**

**France : Altitude [IGN69] =**
**Altitude [EGM96] + valeur lue dans le tableau**

**Corse : Altitude [IGN78] =**

**Altitude [EGM96] + valeur lue dans le tableau**

#### 3.1 Correction of undulation

At the intersection of a line and a column, it is found the constant to be added to the undulation given by the local model to switch over to the undulation given by the world model. This value is expressed in centimeters.

For France: Undulation [EGM96] =
Undulation [RAF98] + value read on the graphic.

For Corse: Undulation [EGM96] =
Undulation [GGF97] + value read on the graphic.

#### 3.2 Correction of altitude

At the intersection of a line and a column, it is found the constant to be added to the undulation given by the local model to switch over to the undulation given by the world model. **This value is expressed in centimeters.**

**France: Altitude [IGN69] =**
**Altitude [EGM96] + value read on the graphic**

**Corsica Island: Altitude [IGN78] =**

**Altitude [EGM96] + value read on the graphic**

© Service de l'Information Aéronautique, France

FRANCE CENTRE / *CENTER FRANCE*

| | 0°30″ | 0°15″ | 0° | 0°15″ | 0°30″ | 0°45″ | 1°E | 1°15″ | 1°30″ | 1°45″ | 2°E | 2°15″ | 2°30″ | 2°45″ | 3°E | 3°15″ | 3°30″ | 3°45″ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51°N | | | | | | | | | | | | 92 | 92 | | | | | |
| 50°45″ | | | | | | | | | | 75 | 75 | 84 | 87 | 87 | 84 | | | |
| 50°30″ | | | | | | | | | | 72 | 68 | 72 | 87 | 91 | 85 | 75 | 70 | |
| 50°15″ | | | | | | | | | | 86 | 83 | 84 | 84 | 89 | 87 | 83 | 80 | 74 |
| 50°N | | | | | | | | 94 | 92 | 91 | 90 | 90 | 88 | 82 | 76 | 73 | 72 | 74 |
| 49°45″ | | | | | 77 | 80 | 87 | 83 | 70 | 69 | 83 | 87 | 88 | 81 | 78 | 76 | 78 | 85 |
| 49°30″ | | | | 65 | 71 | 84 | 78 | 75 | 78 | 77 | 79 | 90 | 88 | 82 | 77 | 77 | 84 | 88 |
| 49°15″ | 79 | 87 | 82 | 77 | 75 | 79 | 83 | 82 | 69 | 77 | 89 | 85 | 82 | 74 | 68 | 68 | 76 | 76 |
| 49°N | 94 | 98 | 101 | 94 | 90 | 91 | 88 | 85 | 79 | 79 | 80 | 82 | 81 | 78 | 70 | 63 | 68 | 66 |
| 48°45″ | 88 | 88 | 85 | 80 | 84 | 87 | 86 | 84 | 86 | 80 | 75 | 75 | 78 | 74 | 72 | 70 | 71 | 70 |
| 48°30″ | 90 | 87 | 84 | 92 | 90 | 92 | 81 | 73 | 78 | 85 | 84 | 81 | 73 | 69 | 70 | 80 | 88 | 85 |
| 48°15″ | 97 | 84 | 89 | 89 | 79 | 81 | 70 | 78 | 84 | 85 | 86 | 76 | 69 | 69 | 73 | 79 | 75 | 64 |
| 48°N | 81 | 78 | 84 | 87 | 80 | 83 | 83 | 85 | 86 | 86 | 85 | 78 | 76 | 82 | 78 | 72 | 63 | 57 |
| 47°45″ | 79 | 82 | 81 | 81 | 81 | 84 | 82 | 85 | 91 | 81 | 79 | 74 | 76 | 78 | 77 | 64 | 61 | 59 |
| 47°30″ | 93 | 85 | 72 | 77 | 80 | 78 | 80 | 78 | 76 | 74 | 76 | 81 | 70 | 69 | 76 | 76 | 76 | 78 |
| 47°15″ | 103 | 99 | 95 | 92 | 101 | 99 | 94 | 88 | 86 | 79 | 81 | 82 | 72 | 67 | 83 | 76 | 73 | 72 |
| 47°N | 88 | 82 | 83 | 92 | 103 | 103 | 96 | 93 | 97 | 101 | 107 | 100 | 91 | 73 | 70 | 67 | 58 | 63 |
| 46°45″ | 93 | 100 | 83 | 82 | 84 | 88 | 88 | 87 | 84 | 83 | 80 | 78 | 87 | 84 | 72 | 62 | 71 | 71 |
| 46°30″ | 77 | 90 | 107 | 106 | 95 | 88 | 88 | 86 | 82 | 81 | 79 | 77 | 81 | 78 | 65 | 67 | 79 | 71 |
| 46°16 | 97 | 111 | 106 | 91 | 79 | 71 | 86 | 97 | 93 | 83 | 84 | 85 | 76 | 63 | 60 | 80 | 82 | 76 |
| 46°N | 103 | 101 | 114 | 97 | 95 | 93 | 94 | 98 | 104 | 89 | 76 | 82 | 75 | 67 | 70 | 103 | 80 | 31 |
| 45°45″ | 102 | 108 | 106 | 106 | 90 | 91 | 90 | 96 | 93 | 86 | 72 | 79 | 92 | 65 | 60 | 105 | 66 | 6 |
| 45°30″ | 92 | 101 | 95 | 90 | 102 | 103 | 92 | 82 | 73 | 72 | 74 | 108 | 102 | 52 | 56 | 96 | 45 | 39 |
| 45°15″ | 90 | 91 | 98 | 93 | 99 | 109 | 99 | 85 | 81 | 86 | 91 | 103 | 77 | 49 | 49 | 81 | 93 | 72 |
| 45°N | 100 | 105 | 102 | 100 | 97 | 98 | 101 | 103 | 98 | 96 | 88 | 83 | 51 | 21 | 51 | 69 | 88 | 98 |
| 44°45″ | 93 | 91 | 94 | 93 | 94 | 99 | 101 | 99 | 82 | 71 | 75 | 92 | 87 | 66 | 47 | 66 | 59 | 73 |
| 44°30″ | 84 | 88 | 90 | 87 | 83 | 84 | 90 | 82 | 71 | 70 | 81 | 91 | 86 | 80 | 68 | 72 | 67 | 46 |
| 44°15″ | 77 | 82 | 84 | 84 | 83 | 79 | 92 | 92 | 77 | 67 | 76 | 68 | 65 | 56 | 61 | 63 | 42 | 51 |
| 44°N | 59 | 65 | 66 | 69 | 69 | 76 | 89 | 99 | 85 | 68 | 73 | 77 | 76 | 83 | 78 | 61 | 47 | 59 |
| 43°45″ | 35 | 35 | 39 | 40 | 41 | 38 | 38 | 46 | 53 | 59 | 64 | 67 | 46 | 31 | 47 | 71 | 65 | 64 |
| 43°30″ | 32 | 16 | 15 | 23 | 28 | 18 | 6 | 9 | 21 | 36 | 52 | 47 | 31 | 35 | 79 | 94 | 90 | 72 |
| 43°15″ | 36 | 40 | 48 | 60 | 61 | 61 | 50 | 49 | 53 | 65 | 87 | 80 | 73 | 79 | 80 | 79 | | |
| 43°N | -41 | -39 | -18 | -2 | 3 | 22 | 47 | 68 | 69 | 100 | 105 | 81 | 37 | 26 | 36 | | | |
| 42°45″ | | | -84 | | -43 | | | -40 | -22 | 14 | -16 | 0 | 34 | 41 | 57 | | | |
| 42°30″ | | | | | | | | | | | -52 | -54 | -40 | 42 | 18 | | | |
| 42°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



© Service de l'Information Aéronautique, France

FRANCE EST / *EAST FRANCE*

| | 3°45″ | 4°E | 4°15″ | 4°30″ | 4°45″ | 5°E | 5°15″ | 5°30″ | 5°45″ | 6°E | 6°15″ | 6°30″ | 6°45″ | 7°E | 7°15″ | 7°30″ | 7°45″ | 8°E |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51°N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°45″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°15″ | 74 | 76 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°N | 74 | 73 | | | 67 | | | | | | | | | | | | | |
| 49°45″ | 85 | 79 | 68 | 58 | 64 | 62 | | | | | | | | | | | | |
| 49°30″ | 88 | 84 | 76 | 73 | 74 | 80 | 88 | | 72 | | 59 | | | | | | | |
| 49°15″ | 76 | 72 | 64 | 61 | 72 | 81 | 85 | 84 | 67 | 45 | 46 | 51 | | | | | | |
| 49°N | 66 | 64 | 61 | 54 | 58 | 70 | 65 | 60 | 52 | 43 | 49 | 60 | 73 | 72 | 60 | 51 | 59 | 80 |
| 48°45″ | 70 | 62 | 49 | 49 | 55 | 57 | 55 | 49 | 50 | 51 | 57 | 66 | 71 | 47 | 19 | 41 | 69 | |
| 48°30″ | 85 | 70 | 53 | 46 | 50 | 48 | 39 | 27 | 28 | 44 | 64 | 74 | 64 | 18 | -5 | 45 | 70 | |
| 48°15″ | 64 | 56 | 54 | 56 | 65 | 62 | 55 | 43 | 37 | 34 | 40 | 53 | 26 | -5 | -1 | 63 | | |
| 48°N | 57 | 50 | 47 | 58 | 67 | 69 | 61 | 56 | 51 | 53 | 50 | 28 | -1 | -31 | 35 | 76 | | |
| 47°45″ | 59 | 61 | 62 | 64 | 58 | 45 | 39 | 43 | 39 | 48 | 48 | 32 | 6 | 25 | 65 | 56 | | |
| 47°30″ | 78 | 70 | 69 | 58 | 40 | 36 | 38 | 30 | 31 | 41 | 49 | 44 | 50 | | 41 | | | |
| 47°15″ | 72 | 43 | 47 | 56 | 47 | 54 | 50 | 27 | 22 | 39 | 34 | 16 | 1 | | | | | |
| 47°N | 63 | 37 | 62 | 58 | 62 | 73 | 56 | 49 | 51 | 26 | 6 | -14 | | | | | | |
| 46°45″ | 71 | 59 | 54 | 46 | 47 | 53 | 56 | 53 | 21 | 3 | -11 | 16 | | | | | | |
| 46°30″ | 71 | 75 | 63 | 40 | 32 | 45 | 50 | 7 | -6 | -30 | -13 | 30 | | | | | | |
| 46°15″ | 76 | 89 | 58 | 23 | 39 | 55 | 47 | -6 | -34 | -5 | 19 | -70 | -160 | | | | | |
| 46°N | 31 | 73 | 55 | 29 | 42 | 34 | 25 | -39 | -47 | -2 | -52 | -125 | -172 | | | | | |
| 45°45″ | 6 | 63 | 81 | 39 | 38 | 28 | 15 | -5 | -5 | -11 | -47 | -103 | -177 | | | | | |
| 45°30″ | 39 | 43 | 89 | 42 | 41 | 36 | 5 | 7 | -5 | -3 | -38 | -43 | -107 | -162 | | | | |
| 45°15″ | 72 | 92 | 61 | 13 | 55 | 60 | 20 | 11 | -17 | -92 | -108 | -89 | -111 | -148 | | | | |
| 45°N | 98 | 88 | 21 | 27 | 44 | 80 | 15 | -42 | -22 | -97 | -143 | -92 | -68 | | | | | |
| 44°45″ | 73 | 43 | 27 | 28 | 66 | 68 | 36 | -15 | -11 | -23 | -73 | -37 | -54 | -126 | | | | |
| 44°30″ | 46 | 64 | 76 | 54 | 75 | 54 | 17 | 16 | 33 | 40 | 23 | -22 | -63 | | | | | |
| 44°15″ | 51 | 71 | 70 | 62 | 91 | 87 | 34 | 0 | 19 | 39 | -16 | -70 | -92 | -59 | | | | |
| 44°N | 59 | 71 | 59 | 57 | 81 | 79 | 22 | -17 | 30 | 65 | 23 | -23 | -14 | 1 | -28 | -84 | | |
| 43°45″ | 64 | 65 | 66 | 75 | 71 | 58 | 45 | 44 | 66 | 70 | 18 | -34 | -70 | -53 | -14 | | | |
| 43°30″ | 72 | 000 | 85 | 87 | 84 | 73 | 65 | 53 | 52 | 65 | 53 | 14 | -27 | | | | | |
| 43°15″ | | | | | | | | 28 | 19 | 21 | -4 | -31 | | | | | | |
| 43°N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°45″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

CORSE/*CORSICA*

| | 8°30″ | 8°45″ | 9°E | 9°15″ | 9°30″ | 9°45″ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 43°03″ | | | | | | |
| 42°48″ | | | | | | |
| 42°33″ | | 63 | 57 | 83 | 84 | |
| 42°18″ | | 83 | 5 | 110 | 139 | |
| 42°03″ | | 165 | 98 | 153 | 187 | |
| 41°48″ | | 161 | 93 | 117 | | |
| 41°33″ | | | 84 | 86 | | |
| 41°18″ | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

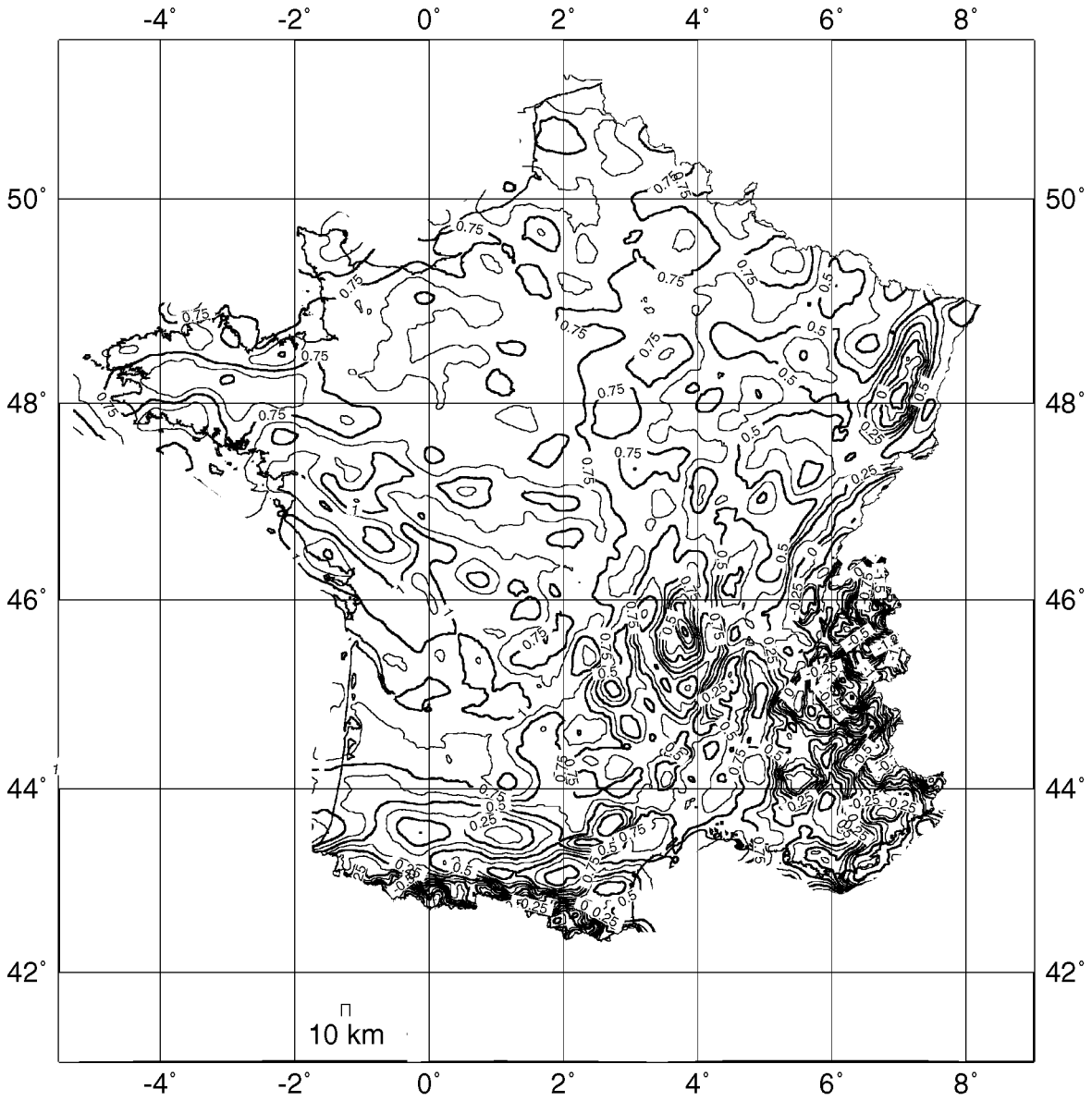
**FRANCE OUEST / *WEST FRANCE***

| | 4°45″ | 4°30″ | 4°15″ | 4°W | 3°45″ | 3°30″ | 3°15 | 3°W | 2°45″ | 2°30″ | 2°15″ | 2°W | 1°45″ | 1°30″ | 1°15 | 1°W | 0°45″ | 0°30″ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51°N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°45″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50°N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 49°45″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 49°30″ | | | | | | | | | | | | | 82 | 91 | | | | |
| 49°15″ | | | | | | | | | | | | | | 73 | 74 | 71 | 72 | 79 |
| 49°N | | | | | | | | | | | | | | 78 | 82 | 87 | 83 | 94 |
| 48°45″ | | | | | | 94 | 84 | 75 | | | | | | 82 | 79 | 77 | 81 | 88 |
| 48°30″ | 87 | 88 | 83 | 76 | 74 | 78 | 82 | 85 | 82 | 85 | 99 | 94 | 78 | 81 | 82 | 85 | 87 | 90 |
| 48°15″ | | 69 | 63 | 57 | 55 | 55 | 53 | 48 | 56 | 60 | 63 | 59 | 66 | 76 | 83 | 87 | 94 | 97 |
| 48°N | | 70 | 73 | 79 | 76 | 88 | 81 | 59 | 54 | 63 | 56 | 59 | 67 | 69 | 73 | 78 | 81 | 81 |
| 47°45″ | | | | | | 93 | 85 | 74 | 70 | 84 | 99 | 94 | 84 | 74 | 66 | 70 | 77 | 79 |
| 47°30″ | | | | | | | | | 81 | | 94 | 88 | 88 | 89 | 91 | 94 | 100 | 93 |
| 47°15″ | | | | | | | | | | | 82 | 79 | 89 | 103 | 87 | 90 | 106 | 103 |
| 47°N | | | | | | | | | | | 94 | 91 | 82 | 79 | 106 | 112 | 102 | 88 |
| 46°45″ | | | | | | | | | | | | 103 | 99 | 93 | 79 | 76 | 78 | 93 |
| 46°30″ | | | | | | | | | | | | | 118 | 126 | 107 | 87 | 75 | 77 |
| 46°15″ | | | | | | | | | | | | | | 110 | | 105 | 101 | 97 |
| 46°N | | | | | | | | | | | | | | | | 101 | 104 | 103 |
| 45°45″ | | | | | | | | | | | | | | | 93 | 97 | 98 | 102 |
| 45°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | 91 | 92 |
| 45°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 93 | 90 |
| 45°N | | | | | | | | | | | | | | | | 91 | 95 | 100 |
| 44°45″ | | | | | | | | | | | | | | | 96 | 86 | 87 | 93 |
| 44°30″ | | | | | | | | | | | | | | | 97 | 86 | 79 | 84 |
| 44°15″ | | | | | | | | | | | | | | | 74 | 74 | 73 | 77 |
| 44°N | | | | | | | | | | | | | | | 64 | 60 | 56 | 59 |
| 43°45″ | | | | | | | | | | | | | | | 65 | 61 | 48 | 35 |
| 43°30″ | | | | | | | | | | | | | | | 69 | 58 | 45 | 32 |
| 43°15″ | | | | | | | | | | | | | | | 14 | 7 | 23 | 36 |
| 43°N | | | | | | | | | | | | | | | | | -32 | -41 |
| 42°45″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°30″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°15″ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 42°N | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

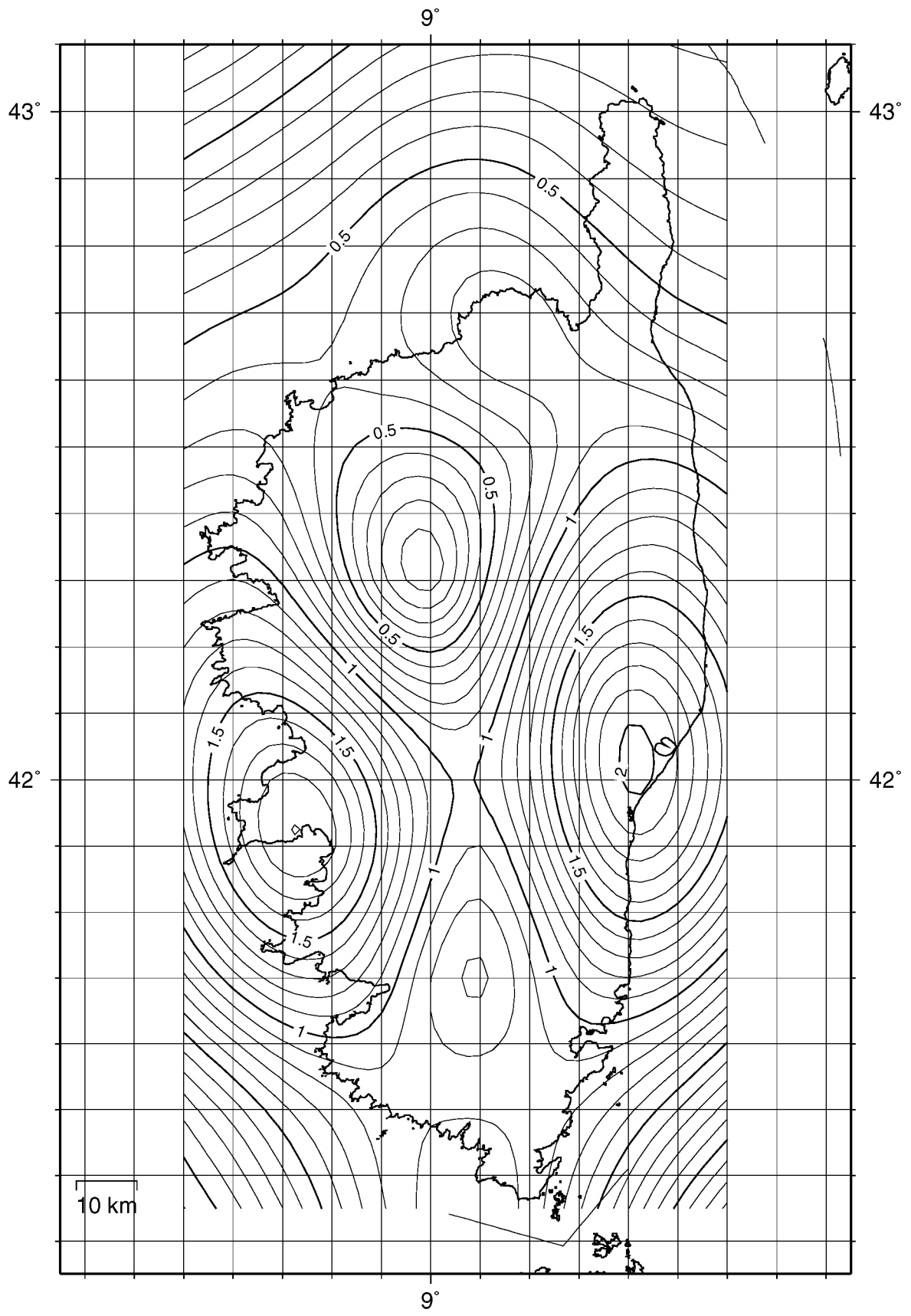


© Service de l'Information Aéronautique, France

**FRANCE / *FRANCE***



**CORSE / *CORSICA***






© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.2 ABREVIATIONS UTILISEES DANS LES PUBLICATIONS AIS

*ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS*

La présente liste groupe l'ensemble des abréviations utilisées dans les publications françaises d'information aéronautique, avec leurs définitions et leurs traductions en anglais.

*This list contains all the abbreviations used in the French aeronautical information publication, with their meaning and English translation.*

| | | |
|---|---|---|
| A | Ambre | Amber |
| A/A | Radiocommunications Air/Air | Air to air communications |
| AAL | Au-dessus du niveau de l'aérodrome | Above aerodrome level |
| ABM | Par le travers de | Abeam |
| ABN | Phare d'aérodrome | Aerodrome beacon |
| ABV | Au-dessus (de) ou supérieur (à) | Above or upper |
| ACARS | Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu | Aircraft communication addressing and reporting system |
| ACAS | Système embarqué d'anti-abordage | Airborne collision avoidance system |
| ACB | Aéro-club | Flying club |
| ACC | Centre de contrôle régional | Area control center |
| ACFT | Aéronef | Aircraft |
| ACL | Emplacement destiné à la vérification des altimètres | Altimeter check location |
| ACN | Numéro de classification d'avion | Aircraft classification number |
| ACP | Message d'acceptation | Acceptance message |
| ACPT | Accepte ou accepté | Accept or accepted |
| ACS | Service de contrôle régional | Area control service |
| ACT | En service ou en activité ou activité | Active or activated or activity |
| AD | Aérodrome | Aerodrome |
| ADAC | Avion à décollage et atterrissage court | Short take off and landing aircraft |
| ADAV | Avion à décollage et atterrissage vertical | Vertical take off and landing aircraft |
| ADC | Carte d'aérodrome | Aerodrome chart |
| ADDN | Addition ou supplémentaire | Addition or additional |
| ADF | Radio compas automatique | Automatic direction finder |
| ADJ | Adjacent | Adjacent |
| ADP | Aéroports de Paris | Aéroports de Paris |
| ADS | Adresse | Address |
| Aé | Faisceau de phare marin relevé de 10° au dessus de l'horizon en vue de son utilisation par les navigateurs aériens | Marine light beacon with beam angle 10° above the horizon for use by airmen |
| AEM | Aéromodélisme | Model aircraft flight |
| AESA | Agence européenne de la sécurité aérienne | European aviation safety agency |
| AFI | Région Afrique - Océan indien | Africa, indian Ocean region |
| AFIL | Plan de vol déposé en vol | Flight plan filled in the air |
| AFIS | Service d'information de vol d'aérodrome | Aerodrome flight information service |
| AFS | Service fixe aéronautique | Aeronautical fixed service |
| AFTN | Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques | Aeronautical fixed telecommunication network |
| A/G | Radio communications air/sol | Air to ground radio communications |
| AGL | Au dessus du niveau du sol | Above ground level |
| AIA | Atelier industriel de l'aéronautique | Aeronautics industrial workshop |
| AIC | Circulaire d'information aéronautique | Aeronautical information circular |
| AIM | Gestion de l'information aéronautique | Aeronautical information management |
| AIP | Publication d'information aéronautique | Aeronautical information publication |
| AIRAC | Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques | Aeronautical information regulation and control |
| AIREP | Compte rendu en vol | Air report |
| AIS | Service(s) d'information aéronautique | Aeronautical information service(s) |
| ALAT | Aviation légère de l'armée de terre | Field army light aviation |
| ALERFA | Phase d'alerte | Alert Phase |
| ALT | Altitude | Altitude |
| ALTN | Alternatif (feux à couleurs alternées) | Alternate or alternating (light alternates in colour) |
| ALTN | Dégagement (aérodrome de) | Alternate (aerodrome) |
| AMC | Moyen acceptable de conformité | Acceptable means of compliance |
| AMD | Amender ou amendé | Amend or amended |
| AMG | Altitude minimale de guidage | Minimum vectoring altitude |
| AMSL | Au dessus du niveau moyen de la mer | Above mean sea level |
| AMSR | Altitude minimum de sécurité radar | Radar minimum safe altitude |
| ANP | Qualité de navigation réellement atteinte | Actual navigation performance |
| AO | Exploitant d'aéronefs | Aircraft operator |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| AOB | Angle d'inclinaison latérale | Angle of bank |
| AOC | Carte d'obstacles d'aérodrome | Aerodrome obstruction chart |
| AP | Aéroport | Airport |
| APCH | Approche | Approach |
| APDC | Carte d'aire de stationnement | Aircraft parking and docking chart |
| API | Approche interrompue | Missed approach |
| APP | Centre de contrôle d'approche ou contrôle d'approche ou service | Approach control office or approach control |
| APP | Carte d'approche à vue | Visual approach chart |
| APR | Avril | April |
| APPR | Approche de précision | Precision approach |
| APRX | Approximativement | Approximately |
| APU | Groupe auxiliaire de puissance | Auxiliary power unit |
| APV | Procédure d'approche avec guidage vertical | Approach with vertical guidance |
| ARP | Point de référence d'aérodrome | Aerodrome reference point |
| ARR | Arriver ou arrivé ou message d'arrivé | Arrive or arrival or arrival message |
| ASAP | Dès que possible | As soon as possible |
| ASC | Monter ou je monte jusqu'à | Ascent or ascending to |
| ASDA | Longueur utilisable pour l'accélération arrêt | Accelerate stop distance available |
| ASECNA | Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar | Agency for the security of air navigation in Africa and Madagascar |
| ASFC | Au dessus de la surface | Above surface |
| ASI | Aire à signaux | Signal area |
| ASPH | Asphalte | Asphalt |
| ATC | Contrôle de la circulation aérienne (en général) | Air traffic control (in general) |
| ATI | Atmosphère type internationale | International standard atmosphere |
| ATIS | Service automatique d'information de région terminale | Automatic terminal information |
| ATIS/V | ATIS VFR (portée réduite) | VFR ATIS (reduced range) |
| ATIS/S | ATIS surface | Surface ATIS |
| ATS | Services de la circulation aérienne | Air traffic services |
| ATT | Carte d'atterrissage à vue | Visual landing chart |
| ATT | Tolérance d'écart latéral | Along-track tolerance |
| ATTN | Attention | Attention |
| ATZ | Zone de circulation d'aérodrome | Aerodrome traffic zone |
| AUG | Août | August |
| AUTO | Automatique | Automatic |
| AUX | Auxiliaire | Auxiliary |
| AVA | Administration de l'aviation civile | Civil aviation authority |
| AVASIS | Indicateur visuel de pente d'approche simplifié | Abbreviated visual approach slope indicator system |
| AVGAS | Carburant d'aviation | Aviation gasoline |
| AVOR | Radiophare omnidirectionnel VHF de faible puissance | Low power VHF omnirange |
| AVT | Avitaillement | Refuelling |
| AWOS | Système automatisé d'observation météorologique | Automated weather observation system |
| AWY | Voie aérienne | Airway |
| AZM | Azimut | Azimuth |
| | | |
| B | Bleu | Blue |
| BA | Freinage (coefficient) | Braking action |
| BATR | Bande d'atterrissage train rentré | Belly landing strip |
| BCST | Diffusion | Broadcast |
| BDP | Bureau de piste | ATS reporting office |
| BI | Basse intensité lumineuse | Low light intensity |
| BIA | Bureau d'information aéronautique | AIS office |
| BLW | Au-dessous de ou inférieur (à) | Below or lower |
| BMJ | Bulletin de mise à jour | Updating bulletin |
| BNIA | Bureau national d'information et d'assistance au vol | AIS National office |
| BRA | Brins d'arrêt | Arresting cable |
| BRIA | Bureau régional d'information et d'assistance au vol | Information and flight support Regional office |
| BRKG | Freinage | Braking |
| BRNAV | Navigation de surface de base | Basic area navigation |
| BS | Station de radiodiffusion commerciale | Commercial broadcasting station |
| BTIV | Bureau de transmission des informations en vol | Flight information emission office |
| BTN | Entre | Between |
| BV | Valeur tampon | Buffer value |
| | | |
| C | Degrés Celsius | Degrees Celsius |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| CAA | Autorité de l'aviation civile ou | Civil aviation authority or |
| | Administration de l'aviation civile | Civil aviation administration |
| CAG | Circulation aérienne générale | General air traffic |
| CAM | Circulation aérienne militaire | Military air traffic |
| CAP | Circulation aérienne publique | Public air traffic |
| CAR | Région Caraïbes | Caribbean region |
| CAT | Catégorie | Category |
| CAUTRA | Coordinateur automatique de trafic aérien | Automatic air traffic coordinator |
| CAVOK | Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites | Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions |
| CBA | Zone transfontalière | Cross Border Area |
| CCER | Centre de contrôle essais réception | Test and acceptance control center |
| CCI | Chambre de commerce et d'industrie | Chamber of commerce and industry |
| CCM | Centre de contrôle militaire | Military control centre |
| CCO | Montée continue (opération à / de / en) | Continuous climb operations |
| cd | Candela | Candela |
| CDA | Approche en descente continue | Continuous descent approach |
| CDN | Certificat de navigabilité | Certificate of airworthiness |
| CDO | Descente continue (opération à / de / en) | Continuous descent operations |
| CDR | Route conditionnelle | Conditional route |
| CDT | Commandant | Officer in charge |
| CEA | Commissariat à l'énergie atomique | Nuclear power administration |
| CER | Circulation essai réception | Acceptance and test traffic |
| CEV | Centre d'essai en vol | Flight test centre |
| CF | Direction jusqu'à un repère | Course to fix |
| Ch | Canal (Télécommunications | Channel (telecommunications) |
| CHG | Modification, changement | Change |
| CIV | Civil | Civil |
| CLBR | Etalonnage | Calibration |
| CLSD | Fermé | Closed |
| cm | Centimètre | Centimetre |
| CMPL | Achèvement ou achevé ou complet | Completion or completed or complete |
| CNL | Annuler ou annulé | Cancel or cancelled |
| COM | Circulation opérationnelle militaire | Operational military traffic |
| COM | Télécommunications | Telecommunications |
| CONC | Béton | Concrete |
| COND | Condition(s) | Condition(s) |
| CONST | Construction ou construit | Construction or constructed |
| CRNA | Centre régional de la navigation aérienne | Air navigation regional centre |
| CRP | Point de compte rendu obligatoire | Compulsory reporting point |
| CTA | Région de contrôle | Control area |
| CTL | Contrôle | Control |
| CTR | Zone de contrôle | Control zone |
| CUST | Douane | Customs |
| CWY | Prolongement dégagé | Clearway |
| | | |
| D... | Zone dangereuse (suivie de son identification) | Danger area (followed by identification) |
| DA | Altitude de décision | Decision altitude |
| DCAé | Direction technique des constructions aéronautiques | Technical directory of aircraft production |
| DCC | Détachement civil de coordination | Civil unit of coordination |
| DCL | Clairance départ par liaison de données | Data-link departure clearance |
| DCP | Point de franchissement de référence | Datum crossing point |
| DCT | Direct | Direct |
| DEA | Délégation à l'espace aérien | Delegation for air space |
| DEC | Décembre | December |
| DEC | Déclinaison | Magnetic variation |
| DEG | Degrés | Degrees |
| DENEB | Opération de dissipation du brouillard | Fog dispersal operation |
| DEP | Partez ou départ ou message de départ | Depart or departure or departure message |
| DER | Extrémité départ de la piste | Departure end of the runway |
| DES | Descendez ou je descends jusqu'à | Descend to or descending to |
| DEST | Destination | Destination |
| DETRESFA | Phase de détresse | Distress phase |
| DF | Direct jusqu'à un repère | Direct to fix |
| DGAC | Direction générale de l'aviation civile | General directorate of civil aviation |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| DH | Hauteur de décision | Decision height |
| DIRCAM | Direction de la circulation aérienne militaire | Military air traffic directorate |
| DIST | Distance | Distance |
| DLA | Retard ou retardé | Delay |
| DME | Dispositif de mesure de distance | Distance measuring equipment |
| DME/ATT | Dispositif de mesure de distance d'atterrissage | Landing distance measuring equipment |
| DMN | Direction de la météorologie | National meteorology directorate |
| DNG | Danger ou dangereux | Danger or dangerous |
| DO | Direction des opérations | Operation managing |
| DOC | Document | Document |
| DOF | Date du vol | Date of flight |
| DOM/TOM | Département/territoire d'outre-mer | (French) overseas department/territory |
| DP | Point de rosée | Dew point |
| DP | Point de descente | Descent point |
| DPAC | Direction des programmes aéronautiques et de la coopération | Cooperation and aeronautical programmes directorate |
| DRE | Direction de la régulation économique | Economic control directorate |
| DSAC | Direction de la sécurité de l'aviation civile | Directorate of civil aviation safety |
| DSNA | Direction des services de la navigation aérienne | Air navigation services directorate |
| DTA | Direction du transport aérien | Air transport directorate |
| DTHR | Seuil décalé | Displaced threshold |
| DTI | Direction de la technique et de l'innovation | Technique and innovation directorate |
| DTK | Cheminement désiré (GNSS | Desired track (GNSS) |
| DUR | Durée | Duration |
| DVOR | VOR Doppler | Doppler VOR |
| DW | Roues jumelées | Dual wheels |
| | | |
| E | Est ou longitude est | East or eastern longitude |
| E | Eclat | Flash |
| EASA | Agence européenne de la sécurité aérienne | European aviation safety agency |
| EAT | Heure d'approche prévue | Expected approach time |
| EDF | Electricité de France | National electricity authority |
| EHF | Fréquence extrêmement haute (30 000 à 300 000 MHz) | Extremely high frequency (30 000 to 300 000 MHz) |
| ELR | Extra-long rayon d'action | Extra long range |
| EM | Emission | Emission |
| E-M | Etat major | Headquarters |
| EN | Anglais | English |
| ENE | Est - nord - est | East - north - east |
| ENR | En route | En route |
| EQPT | Equipement | Equipment |
| ES | Espagnol | Spanish |
| ESE | Est - sud -est | East - south - east |
| EST | Estimé ou estimer | Estimate or estimated |
| ETA | Heure d'arrivée prévue ou arrivée prévue | Estimated time of arrival or estimating arrival |
| ETD | Heure de départ prévue ou départ prévu | Estimated time of departure or estimating departure |
| EUM | Région Europe-Méditerranée | Europe-Mediterranean region |
| EXC | Excepté | Except |
| EXER | Exercice(s) ou exerçant ou exercer | Exercise(s) or exercising or to exercise |
| | | |
| F | Feu fixe | Fixed light |
| FAC | Installations et services | Facilities |
| FAF | Repère d'approche finale | Final approach fix |
| FAF | Forces aériennes françaises | French air force |
| FAL | Facilitation du transport aérien international | Facilitation of international air transport |
| FAP | Point d'approche finale | Final approach point |
| FAS | Segment d'approche finale | Final approach segment |
| FATO | Aire d'approche finale et de décollage | Final approach and take off area |
| FBZ | Zone tampon pour plan de vol | Free Buffer Zone |
| FEB | Février | February |
| FIC | Centre d'information de vol | Flight information centre |
| FIR | Région d'information de vol | Flight information region |
| FIS | Service ou secteur d'information de vol | Flight information service or sector |
| FL | Niveau de vol | Flight level |
| FLT | Vol | Flight |
| FM | De, à partir de, depuis | From |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| FMC | Ordinateur de gestion de vol | Flight management computer |
| FMS | Système de gestion de vol | Flight management system |
| FNA | Approche finale | Final approach |
| FNF | Force aero Navales françaises | French naval air-forces |
| FPAP | Point d'alignement de trajectoire de vol | Flight path alignment point |
| FPL | Plan de vol | Flight plan |
| FPM | Pieds par minute | Feet per minute |
| FR | Français | French language |
| FRA | Espace aérien en cheminement libre | Free Route Airspace |
| FREQ | Fréquence | Frequency |
| FRI | Vendredi | Friday |
| FRNG | Tirs | Firing |
| ft | Pieds | Feet |
| FTE | Erreur technique de vol | Flight technical error |
| FTP | Point de seuil fictif | Fictitious threshold point |
| | | |
| G | Vert | Green |
| g | Gramme | Gram |
| G/A | Radiocommunications sol-air | Ground-to-air |
| G/A/G | Radiocommunications sol-air et air-sol | Ground-to-air and air-to-ground |
| GA | Aviation générale | General aviation |
| GAP | Groupe auxiliaire de puissance | Auxiliary power unit |
| GAT | Circulation aérienne générale | General air traffic |
| GBAS | Système de renforcement au sol | Ground based augmentation system |
| GCA | Système d'approche contrôlé du sol ou approche contrôlée du sol | Ground controlled approach system or ground controlled approach |
| GEN | Général ou généralités | General |
| GEO | Géographique ou vrai | Geographic or true |
| GES | Groupe électrogène au sol | Ground power unit |
| GMC | Carte des mouvements à la surface | Ground movement chart |
| GNSS | Système de navigation global par satellite | Global navigation system by satellite |
| GOV | Gouvernement | Government |
| GP | Alignement de descente | Glide path |
| GPU | Groupe électrogène au sol | Ground power unit |
| GRF | Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste | Global Reporting Format |
| GRP | Groupe (d'avions) | Group (aircraft) |
| GS | Vitesse sol | Ground speed |
| GUND | Ondulation du Géoïde | Geoid Undulation |
| | | |
| H «... | Indique le nombre de minutes après l'heure | Give the minutes after the hour |
| H24 | Service permanent de jour et de nuit | Continuous day and night service |
| HAP | Heure d'approche prévue | Expected approach time |
| HBN | Phare de danger | Hazard beacon |
| HCH | Hauteur de franchissement d'hélistation | Helicopter crossing height |
| HEL | Hélicoptère | Helicopter |
| HF | Haute fréquence (3 000 à 30 000 kHz) | High frequency (3 000 to 30 000 kHz) |
| HGT | Hauteur | Height |
| HI | Haute intensité lumineuse | High Light intensity |
| HIV | Hiver | Winter |
| HJ | Horaire de jour | Daytime |
| Hl | Hectolitre | Hectolitre |
| HL | Marge de perte de hauteur / erreur altimétrique | Height loss / altimeter margin |
| HLDG | Attente | Holding |
| HLP | Hélistation | Heliport |
| HLS | Site d'atterrisage d'hélicoptère | Helicopter landing site |
| HN | Horaire de nuit | During night |
| HO | Service disponible selon les besoins de l'exploitation | Service available to meet operational requirements |
| HOL | Vacances | Holidays |
| HOR | Horaire ou à heure fixe | Fixed schedule or time |
| HPa | Hectopascal | Hectopascal |
| HPOX | Service oxygène haute pression | High pressure oxygen servicing |
| HR | Heures | Hours |
| HRP | Point de référence d'hélistation | Helicopter reference point |
| HS | Service disponible aux heures des vols réguliers | Service available during hours of scheduled operations. |
| HX | Pas d'heures précises de fonctionnement | No specific working hours |
| Hz | Hertz | Hertz |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| IAC | Carte d'approche et d'atterrissage aux instruments | Instrument approach chart |
| IAF | Repère d'approche initiale | Initial approach fix |
| IAP | Procédure d'approche aux instruments | Instrument approach procedure |
| IAS | Vitesse indiquée | Indicated air-speed |
| IBN | Phare d'identification | Identification beacon |
| ICAO | Organisation de l'Aviation Civile Internationale | International Civil Aviation Organization |
| IDENT | Identification | Identification |
| IF | Repère d'approche intermédiaire | Intermediate approach fix |
| IF | Repère initial | Initial fix |
| IFR | Règles de vol aux instruments | Instrument flight rules |
| IGN | Institut National de l'Information Géographique et Forestière | National Institute of Geographic and Forest Information |
| ILS | Système d'atterrissage aux instruments | Instrument landing system |
| IM | Radioborne intérieure | Inner marker |
| IMC | Conditions météorologiques de vol aux instruments | Instrument meteorological conditions |
| INA | Approche initiale | Initial approach |
| INCERFA | Phase d'incertitude | Incertainty phase |
| INFO | Information | Information |
| INOP | Hors de fonctionnement | Inoperative |
| INS | Système de navigation par inertie | Inertial navigation system |
| INT | Intersection | Intersection |
| INTL | International | International |
| IRS | Système inertiel de référence | Inertial reference system |
| ISA | Atmosphère type internationale | International standard atmosphere |
| ITAC | Instruction technique sur les aérodromes civils | Technical instruction on civil aerodrome |
| ITU | Union Internationale des Télécommunications | International Telecommunications Union |
| | | |
| JAA | Autorités conjointes de l'aviation | Joint Aviation Authorities |
| JAN | Janvier | January |
| JF | Jour férié | Public holiday |
| JORF | Journal officiel de la république française | French republic official journal |
| JUL | Juillet | July |
| JUN | Juin | June |
| | | |
| kg | Kilogramme | Kilogram |
| KHz | Kilohertz | Kilohertz |
| km | Kilomètre | Kilometre |
| km/h | Kilomètre à l'heure | Kilometre per hour |
| kt | Noeud | Knot |
| kW | Kilowatt | Kilowatt |
| | | |
| L | Gauche (identification de piste) | Left (runway identifacation) |
| L | Radiobalise | Locator |
| l | Litre | Litre |
| LAT | Latitude | Latitude |
| LDA | Longueur utilisable à l'atterrissage | Landing distance available |
| LDAH | Distance utilisable à l'atterrissage (hélicoptère) | Landing distance available (helicopter) |
| LDG | Atterrissage | Landing |
| LDI | Té | Landing direction indicator |
| LF | Basse fréquence (30 à 300 kHz) | Low frequency (30 to 300 kHz) |
| LGT | Feu, balisage lumineux ou éclairage | Light or lighting |
| LGTD | Avec balisage lumineux éclairé | Lighted |
| LHOX | Service oxygène basse et haute pression | Low and high pressure oxygen servicing |
| LIH | Haute intensité lumineuse | Light intensity high |
| LIL | Basse intensité lumineuse | Light intensity low |
| LMT | Temps moyen local | Local Mean Time |
| LOA | Lettre d'accord | Letter of agreement |
| LOC | Radiophare d'alignement de piste | Localizer |
| LONG | Longitude | Longitude |
| LOX | Service oxygène liquide | Liquid oxygen servicing |
| LPOX | Service oxygène basse pression | Low pressure oxygen servicing |
| LRG | Grand rayon d'action | Long range |
| LTA | Région inférieure de contrôle | Lower control area |
| LTP | Point de seuil d'atterrissage | Landing threshold point |
| LTT (1) | Téléimprimeur par fil | Landline teletypewriter |
| LVO | Opérations par faible visibilité | Low visibility operations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| LVTO | Procédures de décollage par faible visibilité | Low visibility take-off |
| m | Mètre | Meter |
| Ma | Nombre de Mach | Mach number |
| MAG | Magnétique | Magnetic |
| MAHF | Repère d'attente en approche interrompue | Missed approach holding fix |
| MAHP | Point de cheminement d'attente en approche interrompue | Missed approach holding point |
| MAINT | Entretien | Maintenance |
| MAP | Cartes aéronautiques | Aeronautical maps and charts |
| MAPT | Point d'approche interrompue | Missed appproach point |
| MAR | Mars | March |
| MATF | Repère de virage en approche interrompue | Missed approach turning fix |
| MAX | Maximum ou maximal | Maximum or maximal |
| MAY | Mai | May |
| MCTR | Zone de contrôle militaire | Military control zone |
| MDA | Altitude minimale de descente | Minimum descent altitude |
| MDH | Hauteur minimale de descente | Minimum descent height |
| MEA | Altitude minimale de croisière | Minimum enroute altitude |
| MEDEVAC | Vol d'évacuation sanitaire | Medical evacuation flight |
| MEHT | Hauteur minimale de l'oeil du pilote au-dessus du seuil. | Minimum eye height over threshold |
| MET | Météorologie ou météorologique | Meteorological or meteorology |
| METAR | Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation | Aviation routine weather report |
| MF | Moyenne fréquence (300 à 3000 kHz) | Medium fréquency (300 to 3 000 kHz) |
| MFO | Marge minimale de franchissement d'obstacle | Obstacle clearance limit |
| MHA | Altitude minimale d'attente | Minimum holding altitude |
| MHz | Mégahertz | Megahertz |
| MIL | Militaire | Military |
| MIN | Minutes | Minutes |
| MKR | Radioborne | Marker radio beacon |
| MLS | Systeme d'atterrissage hyper-fréquences | Microwave landing system |
| MM | Radioborne intermédiaire | Middle marker |
| MNM | Minimal ou minimum | Minimum |
| MNM AD | Minimums opérationnels d'aérodrome | Aerodrome operating minima |
| MNPS | Spécifications de performances minimales de navigation | Minimum navigation performance specifications |
| MNTN | Maintenir | Maintain |
| MOCA | Altitude minimale de franchissement d'obstacle | Minimum obstacle clearance altitude |
| MON | Lundi | Monday |
| MPBA | Minimums opérationnels les plus bas admissibles | Lowest permissible operationnal minima |
| MPS | Mètres par seconde | Metres per second |
| MRG | Moyen rayon d'action | Medium range |
| MRP | Point de compte rendu ATS-MET | AIS MET reporting point |
| MS | Moins | Minus |
| MSA | Altitude minimale de secteur | Minimum sector altitude |
| MSG | Message | Message |
| MSL | Niveau moyen de la mer | Mean sea level |
| MTOM/ MTOW | Masse maximale au décollage | Maximum take-off mass / weight |
| MVA | Altitude minimale de guidage | Minimum vectoring altitude |
| MVI (2) | Manoeuvre à vue imposée | Visual manoeuvring with prescribed track |
| MVL | Manoeuvre à vue libre | Visual manoeuvring whithout prescribed track |
| MWO | Centre de veille météorologique | Meteorological watch office |
| N | Latitude nord ou nord | North or northern latitude |
| NAT | Région atlantique nord | North atlantic region |
| NATO | Organisation du Traité de l'Atlantique Nord | North Atlantic Treaty Organization |
| NAV | Navigation | Navigation |
| NDB | Radiophare non directionnel | Non-directional radio beacon |
| NE | Nord-est | North-east |
| NGF | Nivellement géographique de la France | France geographical levelling |
| NGT | Nuit | Night |
| NIL | Néant ou je n'ai rien à vous transmettre | None or I have nothing to send to you |
| NL | Aérodrome agréé aux vols en régime VFR de nuit avec limitations | Aerodrome agreed for night VFR with restrictions |
| NM | Milles marins | Nautical miles |
| NML | Normal | Normal |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| NNE | Nord-nord-est | North north east |
| NNW | Nord-nord-ouest | North north west |
| NOF | Bureau NOTAM international | International NOTAM office |
| NOSIG | Sans changement significatif | No significant change |
| NOTAM | Avis aux navigateurs aériens | Notice to airmen |
| NOV | Novembre | November |
| NPA | Approche classique | Non precision approach |
| NR | Numéro, nombre | Number |
| NS | Hors normes | Non Standard |
| NS | Trafic non régulier | Non-scheduled traffic |
| NW | Nord-ouest | North-west |
| NXT | Prochain ou suivant | Next |
| OAC | Centre de contrôle océanique | Oceanic area control centre |
| OACI | Organisation de l'aviation civile internationale | International civil aviation organization |
| OAS | Surface d'évaluation d'obstacles | Obstacle assessment surface |
| OAT | Circulation aérienne militaire | Operationnal air traffic |
| OBS | Observation ou observé ou observer | Observe or observed or observation |
| OBST | Obstacle | Obstacle |
| OCA | Région de contrôle océanique | Oceanic control area |
| OCA | Altitude de franchissement d'obstacles | Obstacle clearance altitude |
| OCC | Feux à occultation | Occulting light |
| OCH | Hauteur de franchissement d'obstacles | Obstacle clearance height |
| OCS | Surface de franchissement d'obstacles | Obstacle clearance surface |
| OCT | Octobre | October |
| OFZ | Zone dégagée d'obstacles | Obstacle free zone |
| OIS | Surface d'identification d'obstacles | Obstacle identification surface |
| OLS | Surface de limitation d'obstacles | Obstacle limitation surface |
| OM | Radioborne extérieure | Outer marker |
| OMGWS | Largeur hors tout du train principal | Outer main gear wheel span |
| OMM | Organisation mondiale de la météorologie | World meteorological organization |
| OMS | Organisation mondiale de la santé | World health organization |
| OPS | Exploitation ou vols ou opérations | Operations |
| O/R | Sur demande | On request |
| OR | Orange | Orange |
| OSV | Navire-station océanique | Ocean station vessel |
| OTAN | Organisation du traité de | North atlantic treaty organization |
| OXRB | Remplacement bouteille oxygène | Oxygen replacement bottles |
| P | Trafic privé | Private traffic |
| P... | Zone interdite (suivie de son identification) | Prohibited area (followed by identification) |
| PA | Approche de précision | Precision approach |
| PAC | Région pacifique | Pacific region |
| PANS | Procédures pour les services de la navigation aérienne | Procedures for air navigation services |
| PAPI | Indicateur de trajectoire d'approche de précision | Precision approach path indicator |
| PAR | Radar d'approche de précision | Precision approach radar |
| PARL | Parallèle | Parallel |
| PAX | Passagers | Passengers |
| PB | Phares et balises | Lighthouses and beacons |
| PBN | Navigation fondée sur les performances | Performance-based navigation |
| PC | Poste de coordination | Coordination post |
| PCL | Télécommande de balisage | Pilot controlled lighting |
| PCN | Numéro de classification de chaussée | Pavement classification number |
| PDG | Pente de calcul de procédure | Procedure design gradient |
| PDR | Itinéraire prédéterminé | Predetermined route |
| PERM | Permanent | Permanent |
| Ph | Phare marin | Sea beacon |
| PIB | Bulletin d'information prévol | Preflight information bulletin |
| PJE | Exercices de saut en parachute (ou secteur) | Parachute jumping exercise (or sector) |
| PLN (3) | Plan de vol | Flight plan |
| PN | Préavis exigé | Prior notice required |
| PNR | Point de non retour | Point of no return |
| PPR | Autorisation préalable nécessaire | Prior permission required |
| PRKG | Aire de stationnement | Parking area |
| P.RNAV | Navigation de surface de base de precision | Precision area navigation |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| PROC | Procédure | Procedure |
| PROP | Hélice | Propeller |
| PROV | Provisoire ou provisoirement | Provisional |
| PS | Plus | Plus |
| PSGR | Passagers | Passengers |
| PSN | Position | Position |
| PTN | Virage conventionnel | Procedure turn |
| PTT | Postes et télécommunications | Postal and telegraph service |
| PUL | Planeur ultra-léger | Ultra light glider |
| | | |
| QDM | Route magnétique | Magnetic heading |
| QDR | Rélèvement magnétique | Magnetic bearing |
| QFE | Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome | Atmospheric pressure at aerodrome elevation |
| QFU | Direction magnétique de la piste | Magnetic orientation of runway |
| QNH | Calage altimétrique requis pour lire une fois au sol l'altitude de l'aérodrome | Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground |
| | | |
| r | Rayon de virage | Radius of turn |
| R | Droite (identification de piste) | Right (runway identification) |
| R | Rouge | Red |
| R | Taux de virage | Rate of turn |
| R... | Zone réglementée (suivie de son identification) | Restricted area (followed by identification) |
| RAD | Document de disponibilité des routes | Route availability document |
| RAG | Dispositif d'arrêt | Runway arresting gear |
| RAI | Répondeur automatique d'information | Automatic information transmitter |
| RAIM | Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur | Receiver autonomous integrity monitoring |
| RAP | Rapprochement | Inbound track |
| RB | Embarcation de sauvetage | Rescue boat |
| RBDA | Radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact | Emergency location beacon aircraft |
| RCA | Règlement de la circulation aérienne | Air traffic regulations |
| RCC | Centre de coordination de sauvetage | Rescue coordination centre |
| RCR | Rapport sur l'état de la piste | *Runway Condition Report* |
| RDA | Règles de l'air | Air rules |
| RDH | Hauteur de point de repère (pour ILS/PAR) | Reference datum height (for ILS/PAR) |
| RDL | Radial | Radial |
| REF | Référence à ou référez vous à | Reference to or refer to |
| REG | Immatriculation | Registration |
| REP | Point de compte rendu | Reporting point |
| REQ | Demande ou demandé ou requis | Request or requested |
| RESA | Aire de sécurité d'extrémité de piste | Runway end safety area |
| RFFS | Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie | Rescue and fire fighting services |
| RFL | Niveau demandé | Requested FL |
| RFO | Radio France-outre mer | Overseas Radio-France |
| RM | Route magnétique | Magnetic track |
| RMK | Remarques | Remarks |
| RMZ | Zone à utilisation obligatoire de radio | Radio mandatory zone |
| RMZ-TMZ | Zone à utilisation obligatoire de radio et de transpondeur | Radio and transponder mandatory zone |
| RNAV | Navigation de surface | Area navigation |
| RNP | Qualité de navigation requise | Required navigation performance |
| RPL | Plan de vol répétitif | Repetitive flight plan |
| RSC | Centre secondaire de sauvetage | Rescue sub-centre |
| RSFTA | Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques | Aeronautical fixed telecommunication network |
| RSR | Radar de surveillance de route | En-route surveillance radar |
| RTA | Réglement des transports aériens | Air transport regulation |
| RTBA | Réseau très basse altitude | Very low altitude restricted areas |
| RTF | Radiotéléphone | Radiotelephone |
| RTG | Radiotélégraphe | Radiotelegraph |
| RTT | Radiotéléimprimeur | Radioteletypewriter |
| RV | Navire de sauvetage | Rescue vessel |
| RVA | Zone de guidage radar | Radar vectoring area |
| RVR | Portée visuelle de piste | Runway visual range |
| RVSM | Minimum de séparation verticale réduit | Reduced Vertical Separation Minimum |
| RWY | Piste | Runway |
| | | |
| S | Latitude sud ou Sud | South or southern latitude |
| S | Supplétive | Supplementary |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| S | Trafic régulier | Scheduled traffic |
| SAC | Service de l'aviation civile | Civil aviation service |
| SAM | Région Amérique du Sud | South America region |
| SAN | Sanitaire | Sanitary |
| SAR | Recherches et sauvetage | Search and rescue |
| SARP | Normes et pratiques recommandées (OACI) | Standards and recommended practices (OACI) |
| SAT | Région Atlantique Sud | South atlantic region |
| SAT | Samedi | Saturday |
| SBA | Services des bases aériennes | Air bases services |
| SBAS | Système de renforcement satellitaire | Satellite based augmentation system |
| Sc | Scintillant | Flashing light |
| SCA | Services de la circulation aérienne | Air traffic services |
| SDF | Repère de descente | Step down fix |
| SE | Sud-est | South-east |
| SEC | Secondes | Seconds |
| SEFA | Service d'exploitation de la formation aéronautique | Operation service of aeronautical training |
| SEP | Septembre | September |
| SER | Entretien ou service(s) | Service or servicing or served |
| SFA | Service Fixe Aéronautique | Aeronautical fixed service. |
| SFC | Surface (sol ou mer) | Surface (ground or sea) |
| SGL | Signal | Signal |
| SGEU | Système géodésique européen unifié | United geodesical europeen system |
| SHF | Fréquence supérieure (3 000 à 30 000 MHz) | Super high frequency (3 000 to 30 000 MHz) |
| SIA | Service de l'Information Aéronautique | Aeronautical information service |
| SID | Départ normalisé aux instruments | Standard instrument departure |
| SIMUL | Simultané ou simultanément | Simultaneous or simultaneously |
| SIV | Secteur d'information de vol | Flight information sector |
| SKED | Horaire ou à heure fixe | Fixed schedule or time |
| SMR | Radar de surface | Surface radar |
| SNA | Service de la Navigation aérienne | Air navigation service |
| SNOWTAM | NOTAM d'une série spéciale | A special series NOTAM |
| SOC | Début de la montée | Start of climb |
| SPAR | Radar léger d'approche de précision | Slight precision approche radar |
| SPPA | Service de prévention du péril animalier | Wildlife control service |
| SR | Lever du soleil | Sunrise |
| SRE | Elément radar de surveillance du système radar d'approche de précision | Surveillance radar element of precision approach radar system |
| SRG | Faible rayon d'action | Short range |
| SRR | Région de recherches et sauvetage | Search and rescue region |
| SS | Coucher de soleil | Sunset |
| SSB | Bande latérale unique | Single side band |
| SSE | Sud-sud-est | South south-east |
| SSLIA (4) | Service de Sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes | Rescue and aircraft fire fighting service on the aerodromes |
| SSR | Radar secondaire de surveillance | Secondary surveillance radar |
| SST | Avion de transport supersonique | Super-sonic transport |
| SSW | Sud-sud-ouest | South-south-west |
| STAC | Service technique de l'aviation civile | Technical service of civil aviation |
| STAP | Système de transmission automatique de paramètres | Parameter automatic transmission system |
| STAR | Arrivée normalisée (aux instruments) | Standard (instrument) arrival |
| STN | Station | Station |
| STNA | Service technique de la navigation aérienne | Technical service for air navigation |
| STOL | Avion à décollage et atterrissage court | Short take off and landing aircraft |
| SUM | Eté | Summer |
| SUN | Dimanche | Sunday |
| SUP | Au-dessus de ou supérieur | Above or upper |
| SUPPS | Procédures complémentaires régionales | Regional supplementary procedures |
| SWY | Prolongement d'arrêt | Stopway |
| | | |
| t | Tonne | Ton |
| T | Température | Temperature |
| T | Orientation vraie | True bearing |
| TA | Altitude de transition | Transition altitude |
| TAA | Altitude d'arrivée en région terminale | Terminal arrival altitude |
| TACAN | Système de navigation aérienne tactique (UHF) | Tactical air navigation aid (UHF) |
| TAS | Vitesse propre | True airspeed |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| TCH | Hauteur de franchissement du seuil | Threshold crossing height |
| Tcl | Temps civil local | Local civil time |
| TDZ | Zone de toucher des roues | Touch down zone |
| TEL | Téléphone | Telephone |
| TEMPO | Temporaire ou temporairement | Temporary or temporarily |
| TF | Route jusqu'à un repère | Track to fix |
| TFC | Trafic | Traffic |
| TGL | Notice indicative provisoire | Temporary Guidance Leaflet |
| THR | Seuil | Threshold |
| THU | Jeudi | Thursday |
| TIL | Jusqu'à | Until |
| TJ | Tonne par roues jumelées | Tons per twin wheels |
| TKOF | Décollage | Take-off |
| TLOF | Aire de prise de contact et d'envoi | Touch down and lift off area |
| TMA | Région terminale de contrôle | Terminal control area |
| TMZ | Zone à utilisation obligatoire de transpondeur | Transponder mandatory zone |
| TNA | Altitude de Virage | Turn altitude |
| TNH | Hauteur de Virage | Turn height |
| TODA | Longueur utilisable au décollage | Take-off distance available |
| TODAH | Distance utilisable au décollage (hélicoptère) | Take off distance available (helicopter) |
| TORA | Longueur de roulement utilisable au décollage | Take-off run available |
| TP | Point de virage | Turning point |
| TRA | Zone réservée temporaire | Temporary reserved area |
| TRG | Formation | Training |
| TRL | Niveau de transition | Transition level |
| TRSI | Tonne par roue simple isolée | Single isolated wheel load |
| TSA | Zone de ségrégation temporaire | Temporary segregated area |
| TUE | Mardi | Tuesday |
| TURB | Turbulence | Turbulence |
| TWR | Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome | Aerodrome control tower or aerodrome control |
| TWY | Voie de circulation | Taxiway |
| TXL | Voie d'accès | Taxilane |
| TXT | Texte | Text |
| TYP | Type d'aéronef | Type of aircraft |
| | | |
| UAC | Centre de contrôle d'espace supérieur | Upper area control centre |
| UDF | Station radiogoniométrique UHF | UHF direction finding station |
| UHF | Ultra haute fréquence (300 à 3 000 MHz) | Ultra high frequency (300 to 3 000 MHz) |
| UIC | Centre de région supérieure d'information de vol | Upper flight information centre |
| UIR | Région supérieure d'information de vol | Upper flight information region |
| UIT | Union internationale des télécommunications | International telecommunication union |
| ULM | Ultra léger motorisé | Ultra light motorized |
| ULR | Rayon d'action ultra-long | Ultra long range |
| UNL | Illimité | Unlimited |
| U/S | Hors service | Unserviceable |
| UTA | Région supérieure de contrôle | Upper control area |
| UTC | Temps universel coordonné | Coordinated universal time |
| | | |
| VAC | Carte d'approche et d'atterrissage à vue | Visual approach and landing chart |
| VAR | Déclinaison magnétique | Magnetic variation |
| VASIS | Indicateur visuel de pente d'approche | Visual approach slope indicator system |
| VAV | Vol à voile | Gliding |
| VDF | Station radiogoniométrique VHF | VHF direction finding station |
| VER | Vertical | Vertical |
| VFR | Règles de vol à vue | Visual flight rules |
| VH | Visibilité horizontale | Horizontal visibility |
| VHF | Très haute fréquence (30 à 300 MHz) | Very high frequency (30 to 300 MHz) |
| VIBAL | Visibilité balise | Runway-marker visibility |
| VIC | Véhicule d'intervention courante ( RFFS ) | Common intervention vehicle ( RFFS ) |
| ← VIM | Véhicule d'Intervention Mousse ( RFFS ) | Foam Intervention Vehicle ( RFFS ) |
| VIP | Véhicule d'Intervention Poudre | Powder Intervention Vehicle |
| VPT | Manoeuvre a vue imposée | Visual manoeuvring with prescribed track |
| VIS | Visibilité | Visibility |
| VLF | Très basse fréquence (3 à 30 kHz) | Very low frequency (3 to 30 kHz) |
| VMA | Véhicule mousse aéroportuaire ( RFFS ) | Airport foam vehicule ( RFFS ) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| VMC | Conditions météorologiques de vol à vue | Visual meteorological conditions |
| VOLMET | Renseignements météorologiques destinés aux aéronefs en vol | Meteorological information for aircraft in flight |
| VOR | Radiophare omnidirectionnel VHF | VHF omnidirectionnel radio range |
| VORTAC | Combinaison VOR et TACAN | VOR and TACAN combination |
| VPT | Manoeuvre à vue imposée | Visual manoeuvring with prescribed track |
| VRB | Variable | Variable |
| VREF | Vitesse d'atterrissage de référence | Reference landing speed |
| VRSI | Vedette rapide de secours - incendie | Fast fire emergency boat |
| VS | Vitesse sol | Ground speed |
| VS | Segment à vue | Visual segment |
| VSDA | Angle de descente du segment à vue | Visual segment descent angle |
| VSP | Vitesse verticale | Vertical speed |
| VSS | Surface de segment à vue | Visual segment surface |
| VTOL | Avion à décollage et atterrissage vertical | Vertical take-off and landing aircraft |
| VV | Visibilité verticale | Vertical visibility |
| VV | Vitesse vraie (ou vitesse propre) | True air speed |
| W | Blanc | White |
| W | Longitude ouest ou ouest | West or western longitude |
| W | Watt | Watt |
| WBAR | Barres lumineuses de flancs | Wing bar lights |
| WDI | Indicateur de direction du vent | Wind direction indicator |
| WED | Mercredi | Wednesday |
| WEF | Prend effet à partir de… | With effect from or Effective from… |
| WGS | Système géodésique mondial de référence (associé à 84 : année de référence) | World geodetic system |
| WHO | Organisation mondiale de la santé | World health organization |
| WIE | Avec effet immédiat | With immediate effect or Effective immediatly |
| WIP | Travaux en cours | Works in progress |
| WIN | Hiver | Winter |
| WMO | Organisation mondiale de la météorologie | World meteorological organization |
| WNW | Ouest-nord-ouest | West-north-west |
| WP | Point de cheminement | Way-point |
| WRNG | Avertissement | Warning |
| WSW | Ouest-sud-ouest | West-south-west |
| XBAR | Barre transversale (dispositif lumineux d'approche) | Cross bar (of approach lighting system) |
| XTE | Ecart de route | Cross track error |
| XTT | Tolérance d'écart latéral | Cross track error tolerance |
| Y | Jaune | Yellow |
| ZDT | Zone dangereuse temporaire | Temporary danger area |
| ZIT | Zone interdite temporaire | Temporary prohibited area |
| ZP | Altitude pression | Pressure altitude |
| ZRT | Zone réglementée temporaire | Temporary restricted area |
| ZSM | Zone de sensibilité majeure | Major sensibility area |

(1) En cours de suppression / Progressively being removed
(2) Progressivement remplacé par VPT / Progressively replaced by VPT
(3) Progressivement remplacé par FPL / Progressively replaced by FPL

(4) Progressivement remplacé par RFFS / Progressively replaced by RFFS


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.3 SIGNES CONVENTIONNELS DES CARTES

*CHART SYMBOLS*

GEN 2.3 - SIGNES CONVENTIONNELS CARTOGRAPHIQUES / CHARTS SYMBOLS

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 2.4 INDICATEURS D'EMPLACEMENT

*LOCATION INDICATORS*

## INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

LOCATION INDICATORS / CODING

| EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* |
|---|---|
| ABBEVILLE | LFOI |
| AGEN LA GARENNE | LFBA |
| AIRE SUR L'ADOUR | LFDA |
| AIX EN PROVENCE (MARSEILLE) | LFMM |
| AIX LES MILLES | LFMA |
| AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ |
| ALBERT BRAY | LFAQ |
| ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL | LFKA |
| ALBI LE SEQUESTRE | LFCI |
| ALENCON VALFRAMBERT | LFOF |
| ALES CEVENNES | LFMS |
| AMBERIEU | LFXA |
| AMBERT LE POYET | LFHT |
| AMBOISE DIERRE | LFEF |
| AMIENS-GLISY | LFAY |
| ANCENIS | LFFI |
| ANDERNOS LES BAINS | LFCD |
| ANGERS MARCE | LFJR |
| ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS | LFBU |
| ANNECY MEYTHET | LFLP |
| ANNEMASSE | LFLI |
| ARCACHON LA TESTE DE BUCH | LFCH |
| ARGENTAN | LFAJ |
| ARGENTON SUR CREUSE | LFEG |
| ARRAS ROCLINCOURT | LFQD |
| ASPRES SUR BUECH | LFNJ |
| AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE | LFHO |
| AUBENASSON | LFJF |
| AUBIGNY SUR NERE | LFEH |
| AUCH GERS | LFDH |
| AURILLAC | LFLW |
| AUTUN BELLEVUE | LFQF |
| AUXERRE BRANCHES | LFLA |
| AVALLON | LFGE |
| AVIGNON CAUMONT | LFMV |
| AVIGNON PUJAUT | LFNT |
| AVORD | LFOA |
| AVRANCHES LE VAL SAINT PERE | LFRW |
| BAGNERES DE LUCHON | LFCB |
| BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE | LFAO |
| BAILLEAU ARMENONVILLE | LFFL |
| BALE-MULHOUSE | LFSB |
| BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE | LFEU |
| BAR SUR SEINE | LFFR |
| BARCELONNETTE SAINT PONS | LFMR |
| BASTIA PORETTA | LFKB |
| BEAUNE CHALLANGES | LFGF |
| BEAUVAIS TILLE | LFOB |
| BEAUVOIR FROMENTINE | LFFO |
| BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB | LFNX |
| BELFORT CHAUX | LFGG |
| BELLE ILE | LFEA |
| BELLEGARDE VOUVRAY | LFHN |
| BELLEVILLE VILLIE MORGON | LFHW |
| BELLEY-PEYRIEU | LFKY |
| BELVES SAINT PARDOUX | LFIB |
| BERCK SUR MER | LFAM |
| BERGERAC DORDOGNE PERIGORD | LFBE |
| BERNAY SAINT MARTIN | LFPD |
| BERRE LA FARE | LFNR |
| BESANCON LA VEZE | LFQM |
| BESANCON THISE | LFSA |
| BEYNES THIVERVAL | LFPF |
| BEZIERS VIAS | LFMU |
| BIARRITZ PAYS BASQUE | LFBZ |
| BISCARROSSE HYDROBASE | LFHB |
| BISCARROSSE PARENTIS | LFBS |
| BLOIS LE BREUIL | LFOQ |
| BORDEAUX COM | LFLF |
| BORDEAUX FIC/ACC/UAC/CCER | LFBB |
| BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS | LFCS |
| BORDEAUX MERIGNAC | LFBD |
| BORDEAUX NOF | LFFA |
| BORDEAUX YVRAC | LFDY |
| BOURG CEYZERIAT | LFHS |
| BOURGES | LFLD |
| BREST BRETAGNE | LFRB |
| BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE | LFWF |
| BREST FIC/ACC/UAC/CCT/CCER | LFRR |
| BREST PREFECTURE MARITIME | LFRX |
| BRIARE CHATILLON | LFEI |
| BRIENNE LE CHATEAU | LFFN |
| BRIOUDE BEAUMONT | LFHR |
| BRIVE SOUILLAC | LFSL |
| BUNO BONNEVAUX | LFFB |
| CAEN CARPIQUET | LFRK |
| CAHORS LALBENQUE | LFCC |
| CALAIS DUNKERQUE | LFAC |
| CALVI SAINTE CATHERINE | LFKC |
| CAMBRAI NIERGNIES | LFYG |
| CAMP DE CANJUERS | LFHK |
| CAMP DE CAYLUS | LFXT |
| CAMP DE LA COURTINE | LFXS |
| CAMP DE MOURMELON | LFXE |
| CAMP DE SISSONNE | LFXP |
| CAMP DE SUIPPES | LFXK |
| CAMP DU LARZAC | LFXW |
| CANNES MANDELIEU | LFMD |
| CANNES QUAI DU LARGE | LFTL |
| CARCASSONNE SALVAZA | LFMK |
| CARPENTRAS | LFNH |
| CASSAGNES BEGONHES | LFIG |
| CASTELNAU MAGNOAC | LFDQ |
| CASTELNAUDARY VILLENEUVE | LFMW |
| CASTELSARRASIN MOISSAC | LFCX |
| CASTRES MAZAMET | LFCK |
| CAZAUX | LFBC |
| CAZERES PALAMINY | LFJH |
| CHALAIS | LFIH |
| CHALON CHAMPFORGEUIL | LFLH |
| CHALONS ECURY SUR COOLE | LFQK |
| CHALONS VATRY | LFOK |
| CHAMBERY AIX LES BAINS | LFLB |
| CHAMBERY CHALLES LES EAUX | LFLE |
| CHAMBLEY | LFJY |
| CHAMPAGNOLE CROTENAY | LFGX |
| CHARLEVILLE MEZIERES | LFQV |
| CHARTRES METROPOLE | LFOR |
| CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN | LFMX |
| CHATEAU THIERRY BELLEAU | LFFH |
| CHATEAUBRIANT POUANCE | LFTQ |
| CHATEAUDUN | LFOC |
| CHATEAUNEUF SUR CHER | LFFU |
| CHATEAUROUX DEOLS | LFLX |
| CHATEAUROUX VILLERS | LFEJ |
| CHATELLERAULT TARGE | LFCA |
| CHATILLON SUR SEINE | LFQH |
| CHAUMONT SEMOUTIERS | LFJA |
| CHAUVIGNY | LFDW |
| CHAVENAY VILLEPREUX | LFPX |
| CHELLES LE PIN | LFPH |
| CHERBOURG MANCHE | LFRC |
| CHOLET LE PONTREAU | LFOU |
| CLAMECY | LFJC |
| CLERMONT FERRAND AUVERGNE ← | LFLC |
| COGNAC CHATEAUBERNARD | LFBG |
| COLMAR HOPITAL PASTEUR | LFWM |
| COLMAR HOUSSEN | LFGA |
| COLMAR MEYENHEIM | LFSC |
| COMPIEGNE MARGNY | LFAD |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

# INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

## LOCATION INDICATORS / CODING

| EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* |
|---|---|
| CONDOM VALENCE SUR BAISE | LFID |
| CORLIER | LFJD |
| CORTE | LFKT |
| COSNE SUR LOIRE | LFGH |
| COUHE VERAC | LFDV |
| COULOMMIERS VOISINS | LFPK |
| COURCHEVEL | LFLJ |
| CROSS CORSEN | LFIC |
| CROSS ETEL | LFIE |
| CROSS GRIS NEZ | LFIN |
| CROSS JOBOURG | LFIJ |
| CROSS LA GARDE | LFJG |
| CUERS PIERREFEU | LFTF |
| DAX SEYRESSE | LFBY |
| DEAUVILLE NORMANDIE | LFRG |
| DIEPPE SAINT AUBIN | LFAB |
| DIEUZE GUEBLANGE | LFQZ |
| DIJON DAROIS | LFGI |
| DIJON-LONGVIC | LFSD |
| DINAN TRELIVAN | LFEB |
| DINARD PLEURTUIT SAINT MALO | LFRD |
| DOLE TAVAUX | LFGJ |
| DONCOURT LES CONFLANS | LFGR |
| DREUX CENTRE HOSPITALIER | LFWD |
| DREUX VERNOUILLET | LFON |
| DUNKERQUE LES MOERES | LFAK |
| EGLETONS | LFDE |
| ENAC TOULOUSE | LFBQ |
| ENGHIEN MOISSELLES | LFFE |
| EPERNAY PLIVOT | LFSW |
| EPINAL DOGNEVILLE | LFSE |
| EPINAL MIRECOURT | LFSG |
| ETAIN ROUVRES | LFQE |
| ETAMPES MONDESIR | LFOX |
| ETREPAGNY | LFFY |
| EU MERS LE TREPORT | LFAE |
| EVREUX FAUVILLE | LFOE |
| FALAISE MONTS D'ERAINES | LFAS |
| FAYENCE | LFMF |
| FEURS CHAMBEON | LFLZ |
| FIGARI SUD CORSE | LFKF |
| FIGEAC LIVERNON | LFCF |
| FLERS SAINT PAUL | LFOG |
| FLORAC SAINTE ENIMIE | LFNO |
| FONTENAY LE COMTE | LFFK |
| FONTENAY TRESIGNY | LFPQ |
| FUMEL MONTAYRAL | LFDX |
| GAILLAC LISLE SUR TARN | LFDG |
| GAP TALLARD | LFNA |
| GHISONACCIA ALZITONE | LFKG |
| GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL | LFRF |
| GRAULHET MONTDRAGON | LFCQ |
| GRAY SAINT ADRIEN | LFEV |
| GRENOBLE ALPES ISERE | LFLS |
| GRENOBLE LE VERSOUD | LFLG |
| GROSTENQUIN (MIL) | LFXR |
| GUERET SAINT LAURENT | LFCE |
| GUISCRIFF SCAER | LFES |
| HAGUENAU | LFSH |
| HELISTATION HOSPITAL NOSTRA SENYORA DE MERITXELL | LFTX |
| HELISTATION TERRA GUINDALDES | LFTG |
| HYERES LE PALYVESTRE | LFTH |
| ILE D'YEU | LFEY |
| ILE LONGUE (MIL) | LFYB |
| ISSOIRE LE BROC | LFHA |
| ISSOUDUN LE FAY | LFEK |
| ISTRES LE TUBE | LFMI |
| ITXASSOU | LFIX |
| JOIGNY | LFGK |
| JOINVILLE MUSSEY | LFFJ |
| JONZAC NEULLES | LFCJ |
| JUVANCOURT | LFQX |
| L'AIGLE SAINT MICHEL | LFOL |
| L'ALPE D'HUEZ | LFHU |
| LA BAULE ESCOUBLAC | LFRE |
| LA FERTE ALAIS | LFFQ |
| LA FERTE GAUCHER | LFFG |
| LA FLECHE THOREE LES PINS | LFAL |
| LA GRAND'COMBE | LFTN |
| LA HAGUE (MIL) | LFYC |
| LA LLAGONNE LA QUILLANE | LFNQ |
| LA MOLE | LFTZ |
| LA MOTTE CHALANCON | LFJE |
| LA REOLE FLOUDES | LFDR |
| LA ROCHE SUR YON LES AJONCS | LFRI |
| LA ROCHELLE ILE DE RE | LFBH |
| LA TOUR DU PIN CESSIEU | LFKP |
| → LA-TRANCHE-SUR-MER | LFTA |
| LANDIVISIAU | LFRJ |
| LANGOGNE LESPERON | LFHL |
| LANGRES ROLAMPONT | LFSU |
| LANNION | LFRO |
| LANVEOC POULMIC | LFRL |
| LAON CHAMBRY | LFAF |
| LAPALISSE PERIGNY | LFHX |
| LASCLAVERIES | LFJV |
| LAVAL ENTRAMMES | LFOV |
| LE BLANC | LFEL |
| LE CASTELLET | LFMQ |
| LE HAVRE OCTEVILLE | LFOH |
| LE HAVRE SAINT ROMAIN | LFOY |
| LE LUC LE CANNET | LFMC |
| LE MANS ARNAGE | LFRM |
| LE MAZET DE ROMANIN | LFNZ |
| LE PLESSIS BELLEVILLE | LFPP |
| LE PUY LOUDES | LFHP |
| LE TOUQUET ELIZABETH II | LFAT |
| LENS BENIFONTAINE | LFQL |
| LES MUREAUX | LFXU |
| LES SABLES D'OLONNE TALMONT | LFOO |
| LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC | LFDU |
| LESSAY | LFOM |
| LEZIGNAN CORBIERES | LFMZ |
| LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC | LFDI |
| LILLE LESQUIN | LFQQ |
| LILLE MARCQ EN BAROEUL | LFQO |
| LIMOGES BELLEGARDE | LFBL |
| LOGNES EMERAINVILLE | LFPL |
| LONGUYON VILLETTE | LFGS |
| LONS LE SAUNIER COURLAOUX | LFGL |
| LORIENT LANN BIHOUE | LFRH |
| LOUDUN | LFDL |
| LUNEVILLE CROISMARE | LFQC |
| LURCY LEVIS | LFJU |
| LUXEUIL SAINT SAUVEUR | LFSX |
| LYON BRINDAS | LFKL |
| LYON BRON | LFLY |
| LYON CORBAS | LFHJ |
| LYON MONT VERDUN (MIL) | LFXV |
| LYON SAINT EXUPERY | LFLL |
| MACON CHARNAY | LFLM |
| MAILLY LE CAMP | LFXL |
| MANTES CHERENCE | LFFC |
| MARENNES | LFJI |
| MARIGNANE BERRE | LFTB |
| MARMANDE VIRAZEIL | LFDM |
| MARSEILLE PROVENCE | LFML |
| MAUBEUGE ELESMES | LFQJ |
| MAULEON | LFJB |
| MEAUX ESBLY | LFPE |
| MEGEVE | LFHM |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***


© Service de l'Information Aéronautique, France

# INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

## LOCATION INDICATORS / CODING

| EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* |
|---|---|
| MELUN VILLAROCHE | LFPM |
| MENDE BRENOUX | LFNB |
| MERIBEL ROBERT MERLOZ | LFKX |
| MERVILLE CALONNE | LFQT |
| METZ NANCY LORRAINE | LFJL |
| MILLAU LARZAC | LFCM |
| MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI | LFCZ |
| MONACO HELISTATION | LNMC |
| MONT DAUPHIN SAINT CREPIN | LFNC |
| MONT DE MARSAN | LFBM |
| MONT DE MARSAN CCT/CCER | LFBW |
| MONTAGNE NOIRE | LFMG |
| MONTAIGU SAINT GEORGES | LFFW |
| MONTARGIS VIMORY | LFEM |
| MONTAUBAN | LFDB |
| MONTBELIARD COURCELLES | LFSM |
| MONTCEAU LES MINES POUILLOUX | LFGM |
| MONTDIDIER | LFAR |
| MONTELIMAR ANCONE | LFLQ |
| MONTENDRE MARCILLAC | LFDC |
| MONTLUCON DOMERAT | LFLT |
| MONTLUCON GUERET | LFBK |
| MONTMEILLEUR | LFKK |
| MONTPELLIER CANDILLARGUES | LFNG |
| MONTPELLIER MEDITERRANEE | LFMT |
| MORESTEL | LFHI |
| MORET EPISY | LFPU |
| MORLAIX PLOUJEAN | LFRU |
| MORTAGNE AU PERCHE | LFAX |
| MOULINS MONTBEUGNY | LFHY |
| MULHOUSE CENTRE HOSPITALIER DE MOENCHSBERG | LFWO |
| MULHOUSE HABSHEIM | LFGB |
| MURET LHERM | LFBR |
| NANCY AZELOT | LFEX |
| NANCY ESSEY | LFSN |
| NANCY MALZEVILLE | LFEZ |
| NANCY OCHEY | LFSO |
| NANGIS LES LOGES | LFAI |
| NANTES ATLANTIQUE | LFRS |
| NARBONNE | LFNN |
| NEUFCHATEAU | LFFT |
| NEVERS FOURCHAMBAULT | LFQG |
| NICE COTE D'AZUR | LFMN |
| NIMES COURBESSAC | LFME |
| NIMES GARONS | LFTW |
| NIORT MARAIS POITEVIN | LFBN |
| NOGARO | LFCN |
| NUITS SAINT GEORGES | LFGZ |
| OLORON HERRERE | LFCO |
| ORANGE CARITAT | LFMO |
| ORANGE PLAN DE DIEU | LFPR |
| ORLEANS BRICY | LFOJ |
| ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL | LFOZ |
| OUESSANT | LFEC |
| PAMIERS LES PUJOLS | LFDJ |
| PARAY LE MONIAL | LFGN |
| PARIS CHARLES DE GAULLE | LFPG |
| PARIS FIC/ACC/UAC/CCER | LFFF |
| PARIS ISSY LES MOULINEAUX (DGAC) | LFPS |
| PARIS ISSY LES MOULINEAUX VALERIE ANDRE | LFPI |
| PARIS LE BOURGET | LFPB |
| PARIS ORLY | LFPO |
| PARIS SACLAY VERSAILLES | LFPN |
| PAU PYRENEES | LFBP |
| PERIGUEUX BASSILLAC | LFBX |
| PERONNE SAINT QUENTIN | LFAG |
| PEROUGES MEXIMIEUX | LFHC |
| PERPIGNAN RIVESALTES | LFMP |
| PERSAN BEAUMONT | LFPA |
| PEYRESOURDE BALESTAS | LFIP |
| PHALSBOURG BOURSCHEID | LFQP |
| PIERRELATTE | LFHD |
| PITHIVIERS | LFFP |
| PLOERMEL LOYAT | LFRP |
| POITIERS BIARD | LFBI |
| PONS AVY | LFCP |
| PONT SAINT VINCENT | LFSV |
| PONT SUR YONNE | LFGO |
| PONTARLIER | LFSP |
| PONTIVY | LFED |
| PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN | LFPT |
| POUILLY MACONGE | LFEP |
| PROPRIANO | LFKO |
| PUIMOISSON | LFTP |
| PUIVERT | LFNW |
| QUIBERON | LFEQ |
| QUIMPER PLUGUFFAN | LFRQ |
| REDON BAINS SUR OUST | LFER |
| REIMS PRUNAY | LFQA |
| REIMS/FIC/ACC/UAC/CCER | LFEE |
| RENNES SAINT JACQUES | LFRN |
| RETHEL PERTHES | LFAP |
| REVEL MONTGEY | LFIR |
| RIBERAC-TOURETTE | LFIK |
| RION DES LANDES | LFIL |
| ROANNE | LFLO |
| ROCHEFORT CHARENTE MARITIME | LFDN |
| RODEZ AVEYRON | LFCR |
| ROMANS SAINT PAUL | LFHE |
| ROMORANTIN PRUNIERS | LFYR |
| ROUEN VALLEE DE SEINE | LFOP |
| ROYAN MEDIS | LFCY |
| RUOMS | LFHF |
| SAINT AFFRIQUE BELMONT | LFIF |
| SAINT ANDRE DE L'EURE | LFFD |
| SAINT BRIEUC ARMOR | LFRT |
| SAINT CHAMOND L'HORME | LFHG |
| SAINT CYR L'ECOLE | LFPZ |
| SAINT DIE REMOMEIX | LFGY |
| SAINT DIZIER ROBINSON | LFSI |
| SAINT ETIENNE LOIRE | LFMH |
| SAINT FLORENTIN CHEU | LFGP |
| SAINT FLOUR COLTINES | LFHQ |
| SAINT GALMIER | LFKM |
| SAINT GAUDENS MONTREJEAU | LFIM |
| SAINT GIRONS ANTICHAN | LFCG |
| SAINT INGLEVERT LES DEUX CAPS | LFIS |
| SAINT JEAN D'ANGELY ESSOUVERT | LFIY |
| SAINT JEAN D'AVELANNE | LFKH |
| SAINT JEAN EN ROYANS | LFKE |
| SAINT JUNIEN | LFBJ |
| SAINT MARTIN DE LONDRES | LFNL |
| SAINT NAZAIRE MONTOIR | LFRZ |
| SAINT OMER WIZERNES | LFQN |
| SAINT PIERRE D'OLERON | LFDP |
| SAINT QUENTIN ROUPY | LFOW |
| SAINT RAMBERT D'ALBON | LFLR |
| SAINT REMY DE MAURIENNE | LFKR |
| SAINT SULPICE DES LANDES | LFSS |
| SAINT VALERY VITTEFLEUR | LFOS |
| SAINT YAN | LFLN |
| SAINTE FOY LA GRANDE | LFDF |
| SAINTE LEOCADIE | LFYS |
| SAINTES THENAC | LFXB |
| SALON DE PROVENCE | LFMY |
| SALON EYGUIERES | LFNE |
| SARLAT DOMME | LFDS |
| SARRE UNION | LFQU |
| SARREBOURG BUHL | LFGT |
| SARREGUEMINES NEUNKIRCH | LFGU |
| SAULIEU LIERNAIS | LFEW |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

## INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

LOCATION INDICATORS / CODING

| EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* | INDICATEUR *INDICATOR* |
|---|---|---|---|---|---|
| SAUMUR SAINT FLORENT | LFOD | VIERZON MEREAU | LFFV | | |
| SAVERNE STEINBOURG | LFQY | VILLACOUBLAY VELIZY | LFPV | | |
| SEDAN DOUZY | LFSJ | VILLEFRANCHE DE ROUERGUE | LFCV | | |
| SEMUR EN AUXOIS | LFGQ | VILLEFRANCHE TARARE | LFHV | | |
| SERRES LA BATIE MONTSALEON | LFTM | VILLENEUVE SUR LOT | LFCW | | |
| SEZANNE SAINT REMY | LFFZ | VILLERUPT | LFAW | | |
| SISTERON VAUMEILH | LFNS | VINON | LFNF | | |
| SOISSONS COURMELLES | LFJS | VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC | LFSK | | |
| SOLENZARA | LFKS | YVETOT-BAONS LE COMTE | LFYV | | |
| SOLLIERES SARDIERES | LFKD | | | | |
| SOULAC SUR MER | LFDK | | | | |
| STRASBOURG ENTZHEIM | LFST | | | | |
| STRASBOURG HAUTEPIERRE | LFWH | | | | |
| STRASBOURG N.H.C. | LFWN | | | | |
| STRASBOURG NEUHOF | LFGC | | | | |
| TARBES LALOUBERE | LFDT | | | | |
| TARBES LOURDES PYRENEES | LFBT | | | | |
| TAVERNY | LFPJ | | | | |
| THOUARS | LFCT | | | | |
| TIL CHATEL | LFET | | | | |
| TOULON (CONTROLE) | LFTC | | | | |
| TOULON (FORCES NAVALES FRANCAISES) | LFTT | | | | |
| TOULON (PREFECTURE MARITIME) | LFTS | | | | |
| TOULOUSE (CENTRE METEO) | LFPW | | | | |
| TOULOUSE BLAGNAC | LFBO | | | | |
| TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD | LFIT | | | | |
| TOULOUSE FRANCAZAL | LFBF | | | | |
| TOULOUSE LASBORDES | LFCL | | | | |
| TOULOUSE MCC (CENTRE SARSAT) | LFIA | | | | |
| TOURNUS CUISERY | LFFX | | | | |
| TOURS CINQ MARS LA PILE (MIL) | LFXO | | | | |
| TOURS LE LOUROUX | LFJT | | | | |
| TOURS SORIGNY | LFEN | | | | |
| TOURS VAL DE LOIRE | LFOT | | | | |
| TROYES BARBEREY | LFQB | | | | |
| USSEL THALAMY | LFCU | | | | |
| UZES | LFNU | | | | |
| VALENCE CHABEUIL | LFLU | | | | |
| VALENCIENNES DENAIN | LFAV | | | | |
| VALREAS VISAN | LFNV | | | | |
| VANNES GOLFE DU MORBIHAN | LFRV | | | | |
| VAUVILLE | LFAU | | | | |
| VENDAYS MONTALIVET | LFIV | | | | |
| VERDUN SOMMEDIEUE | LFGW | | | | |
| VESOUL FROTEY | LFQW | | | | |
| VICHY CHARMEIL | LFLV | | | | |
| VIENNE REVENTIN | LFHH | | | | |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***


© Service de l'Information Aéronautique, France

# INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

## LOCATION INDICATORS / DECODING

| INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* |
|---|---|
| LFAB | DIEPPE SAINT AUBIN |
| LFAC | CALAIS DUNKERQUE |
| LFAD | COMPIEGNE MARGNY |
| LFAE | EU MERS LE TREPORT |
| LFAF | LAON CHAMBRY |
| LFAG | PERONNE SAINT QUENTIN |
| LFAI | NANGIS LES LOGES |
| LFAJ | ARGENTAN |
| LFAK | DUNKERQUE LES MOERES |
| LFAL | LA FLECHE THOREE LES PINS |
| LFAM | BERCK SUR MER |
| LFAO | BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE |
| LFAP | RETHEL PERTHES |
| LFAQ | ALBERT BRAY |
| LFAR | MONTDIDIER |
| LFAS | FALAISE MONTS D'ERAINES |
| LFAT | LE TOUQUET ELIZABETH II |
| LFAU | VAUVILLE |
| LFAV | VALENCIENNES DENAIN |
| LFAW | VILLERUPT |
| LFAX | MORTAGNE AU PERCHE |
| LFAY | AMIENS-GLISY |
| LFBA | AGEN LA GARENNE |
| LFBB | BORDEAUX FIC/ACC/UAC/CCER |
| LFBC | CAZAUX |
| LFBD | BORDEAUX MERIGNAC |
| LFBE | BERGERAC DORDOGNE PERIGORD |
| LFBF | TOULOUSE FRANCAZAL |
| LFBG | COGNAC CHATEAUBERNARD |
| LFBH | LA ROCHELLE ILE DE RE |
| LFBI | POITIERS BIARD |
| LFBJ | SAINT JUNIEN |
| LFBK | MONTLUCON GUERET |
| LFBL | LIMOGES BELLEGARDE |
| LFBM | MONT DE MARSAN |
| LFBN | NIORT MARAIS POITEVIN |
| LFBO | TOULOUSE BLAGNAC |
| LFBP | PAU PYRENEES |
| LFBQ | ENAC TOULOUSE |
| LFBR | MURET LHERM |
| LFBS | BISCARROSSE PARENTIS |
| LFBT | TARBES LOURDES PYRENEES |
| LFBU | ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS |
| LFBW | MONT DE MARSAN CCT/CCER |
| LFBX | PERIGUEUX BASSILLAC |
| LFBY | DAX SEYRESSE |
| LFBZ | BIARRITZ PAYS BASQUE |
| LFCA | CHATELLERAULT TARGE |
| LFCB | BAGNERES DE LUCHON |
| LFCC | CAHORS LALBENQUE |
| LFCD | ANDERNOS LES BAINS |
| LFCE | GUERET SAINT LAURENT |
| LFCF | FIGEAC LIVERNON |
| LFCG | SAINT GIRONS ANTICHAN |
| LFCH | ARCACHON LA TESTE DE BUCH |
| LFCI | ALBI LE SEQUESTRE |
| LFCJ | JONZAC NEULLES |
| LFCK | CASTRES MAZAMET |
| LFCL | TOULOUSE LASBORDES |
| LFCM | MILLAU LARZAC |
| LFCN | NOGARO |
| LFCO | OLORON HERRERE |
| LFCP | PONS AVY |
| LFCQ | GRAULHET MONTDRAGON |
| LFCR | RODEZ AVEYRON |
| LFCS | BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS |
| LFCT | THOUARS |
| LFCU | USSEL THALAMY |
| LFCV | VILLEFRANCHE DE ROUERGUE |
| LFCW | VILLENEUVE SUR LOT |
| LFCX | CASTELSARRASIN MOISSAC |
| LFCY | ROYAN MEDIS |
| LFCZ | MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI |
| LFDA | AIRE SUR L'ADOUR |
| LFDB | MONTAUBAN |
| LFDC | MONTENDRE MARCILLAC |
| LFDE | EGLETONS |
| LFDF | SAINTE FOY LA GRANDE |
| LFDG | GAILLAC LISLE SUR TARN |
| LFDH | AUCH GERS |
| LFDI | LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC |
| LFDJ | PAMIERS LES PUJOLS |
| LFDK | SOULAC SUR MER |
| LFDL | LOUDUN |
| LFDM | MARMANDE VIRAZEIL |
| LFDN | ROCHEFORT CHARENTE MARITIME |
| LFDP | SAINT PIERRE D'OLERON |
| LFDQ | CASTELNAU MAGNOAC |
| LFDR | LA REOLE FLOUDES |
| LFDS | SARLAT DOMME |
| LFDT | TARBES LALOUBERE |
| LFDU | LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC |
| LFDV | COUHE VERAC |
| LFDW | CHAUVIGNY |
| LFDX | FUMEL MONTAYRAL |
| LFDY | BORDEAUX YVRAC |
| LFEA | BELLE ILE |
| LFEB | DINAN TRELIVAN |
| LFEC | OUESSANT |
| LFED | PONTIVY |
| LFEE | REIMS/FIC/ACC/UAC/CCER |
| LFEF | AMBOISE DIERRE |
| LFEG | ARGENTON SUR CREUSE |
| LFEH | AUBIGNY SUR NERE |
| LFEI | BRIARE CHATILLON |
| LFEJ | CHATEAUROUX VILLERS |
| LFEK | ISSOUDUN LE FAY |
| LFEL | LE BLANC |
| LFEM | MONTARGIS VIMORY |
| LFEN | TOURS SORIGNY |
| LFEP | POUILLY MACONGE |
| LFEQ | QUIBERON |
| LFER | REDON BAINS SUR OUST |
| LFES | GUISCRIFF SCAER |
| LFET | TIL CHATEL |
| LFEU | BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE |
| LFEV | GRAY SAINT ADRIEN |
| LFEW | SAULIEU LIERNAIS |
| LFEX | NANCY AZELOT |
| LFEY | ILE D'YEU |
| LFEZ | NANCY MALZEVILLE |
| LFFA | BORDEAUX NOF |
| LFFB | BUNO BONNEVAUX |
| LFFC | MANTES CHERENCE |
| LFFD | SAINT ANDRE DE L'EURE |
| LFFE | ENGHIEN MOISSELLES |
| LFFF | PARIS FIC/ACC/UAC/CCER |
| LFFG | LA FERTE GAUCHER |
| LFFH | CHATEAU THIERRY BELLEAU |
| LFFI | ANCENIS |
| LFFJ | JOINVILLE MUSSEY |
| LFFK | FONTENAY LE COMTE |
| LFFL | BAILLEAU ARMENONVILLE |
| LFFN | BRIENNE LE CHATEAU |
| LFFO | BEAUVOIR FROMENTINE |
| LFFP | PITHIVIERS |
| LFFQ | LA FERTE ALAIS |
| LFFR | BAR SUR SEINE |
| LFFT | NEUFCHATEAU |
| LFFU | CHATEAUNEUF SUR CHER |
| LFFV | VIERZON MEREAU |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

## INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

LOCATION INDICATORS / DECODING

| INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* |
|---|---|
| LFFW | MONTAIGU SAINT GEORGES |
| LFFX | TOURNUS CUISERY |
| LFFY | ETREPAGNY |
| LFFZ | SEZANNE SAINT REMY |
| LFGA | COLMAR HOUSSEN |
| LFGB | MULHOUSE HABSHEIM |
| LFGC | STRASBOURG NEUHOF |
| LFGE | AVALLON |
| LFGF | BEAUNE CHALLANGES |
| LFGG | BELFORT CHAUX |
| LFGH | COSNE SUR LOIRE |
| LFGI | DIJON DAROIS |
| LFGJ | DOLE TAVAUX |
| LFGK | JOIGNY |
| LFGL | LONS LE SAUNIER COURLAOUX |
| LFGM | MONTCEAU LES MINES POUILLOUX |
| LFGN | PARAY LE MONIAL |
| LFGO | PONT SUR YONNE |
| LFGP | SAINT FLORENTIN CHEU |
| LFGQ | SEMUR EN AUXOIS |
| LFGR | DONCOURT LES CONFLANS |
| LFGS | LONGUYON VILLETTE |
| LFGT | SARREBOURG BUHL |
| LFGU | SARREGUEMINES NEUNKIRCH |
| LFGW | VERDUN SOMMEDIEUE |
| LFGX | CHAMPAGNOLE CROTENAY |
| LFGY | SAINT DIE REMOMEIX |
| LFGZ | NUITS SAINT GEORGES |
| LFHA | ISSOIRE LE BROC |
| LFHB | BISCARROSSE HYDROBASE |
| LFHC | PEROUGES MEXIMIEUX |
| LFHD | PIERRELATTE |
| LFHE | ROMANS SAINT PAUL |
| LFHF | RUOMS |
| LFHG | SAINT CHAMOND L'HORME |
| LFHH | VIENNE REVENTIN |
| LFHI | MORESTEL |
| LFHJ | LYON CORBAS |
| LFHK | CAMP DE CANJUERS |
| LFHL | LANGOGNE LESPERON |
| LFHM | MEGEVE |
| LFHN | BELLEGARDE VOUVRAY |
| LFHO | AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE |
| LFHP | LE PUY LOUDES |
| LFHQ | SAINT FLOUR COLTINES |
| LFHR | BRIOUDE BEAUMONT |
| LFHS | BOURG CEYZERIAT |
| LFHT | AMBERT LE POYET |
| LFHU | L'ALPE D'HUEZ |
| LFHV | VILLEFRANCHE TARARE |
| LFHW | BELLEVILLE VILLIE MORGON |
| LFHX | LAPALISSE PERIGNY |
| LFHY | MOULINS MONTBEUGNY |
| LFIA | TOULOUSE MCC (CENTRE SARSAT) |
| LFIB | BELVES SAINT PARDOUX |
| LFIC | CROSS CORSEN |
| LFID | CONDOM VALENCE SUR BAISE |
| LFIE | CROSS ETEL |
| LFIF | SAINT AFFRIQUE BELMONT |
| LFIG | CASSAGNES BEGONHES |
| LFIH | CHALAIS |
| LFIJ | CROSS JOBOURG |
| LFIK | RIBERAC-TOURETTE |
| LFIL | RION DES LANDES |
| LFIM | SAINT GAUDENS MONTREJEAU |
| LFIN | CROSS GRIS NEZ |
| LFIP | PEYRESOURDE BALESTAS |
| LFIR | REVEL MONTGEY |
| LFIS | SAINT INGLEVERT LES DEUX CAPS |
| LFIT | TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD |
| LFIV | VENDAYS MONTALIVET |
| LFIX | ITXASSOU |
| LFIY | SAINT JEAN D'ANGELY ESSOUVERT |
| LFJA | CHAUMONT SEMOUTIERS |
| LFJB | MAULEON |
| LFJC | CLAMECY |
| LFJD | CORLIER |
| LFJE | LA MOTTE CHALANCON |
| LFJF | AUBENASSON |
| LFJG | CROSS LA GARDE |
| LFJH | CAZERES PALAMINY |
| LFJI | MARENNES |
| LFJL | METZ NANCY LORRAINE |
| LFJR | ANGERS MARCE |
| LFJS | SOISSONS COURMELLES |
| LFJT | TOURS LE LOUROUX |
| LFJU | LURCY LEVIS |
| LFJV | LASCLAVERIES |
| LFJY | CHAMBLEY |
| LFKA | ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL |
| LFKB | BASTIA PORETTA |
| LFKC | CALVI SAINTE CATHERINE |
| LFKD | SOLLIERES SARDIERES |
| LFKE | SAINT JEAN EN ROYANS |
| LFKF | FIGARI SUD CORSE |
| LFKG | GHISONACCIA ALZITONE |
| LFKH | SAINT JEAN D'AVELANNE |
| LFKJ | AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE |
| LFKK | MONTMEILLEUR |
| LFKL | LYON BRINDAS |
| LFKM | SAINT GALMIER |
| LFKO | PROPRIANO |
| LFKP | LA TOUR DU PIN CESSIEU |
| LFKR | SAINT REMY DE MAURIENNE |
| LFKS | SOLENZARA |
| LFKT | CORTE |
| LFKX | MERIBEL ROBERT MERLOZ |
| LFKY | BELLEY-PEYRIEU |
| LFLA | AUXERRE BRANCHES |
| LFLB | CHAMBERY AIX LES BAINS |
| LFLC | CLERMONT FERRAND AUVERGNE |
| LFLD | BOURGES |
| LFLE | CHAMBERY CHALLES LES EAUX |
| LFLF | BORDEAUX COM |
| LFLG | GRENOBLE LE VERSOUD |
| LFLH | CHALON CHAMPFORGEUIL |
| LFLI | ANNEMASSE |
| LFLJ | COURCHEVEL |
| LFLL | LYON SAINT EXUPERY |
| LFLM | MACON CHARNAY |
| LFLN | SAINT YAN |
| LFLQ | ROANNE |
| LFLP | ANNECY MEYTHET |
| LFLQ | MONTELIMAR ANCONE |
| LFLR | SAINT RAMBERT D'ALBON |
| LFLS | GRENOBLE ALPES ISERE |
| LFLT | MONTLUCON DOMERAT |
| LFLU | VALENCE CHABEUIL |
| LFLV | VICHY CHARMEIL |
| LFLW | AURILLAC |
| LFLX | CHATEAUROUX DEOLS |
| LFLY | LYON BRON |
| LFLZ | FEURS CHAMBEON |
| LFMA | AIX LES MILLES |
| LFMC | LE LUC LE CANNET |
| LFMD | CANNES MANDELIEU |
| LFME | NIMES COURBESSAC |
| LFMF | FAYENCE |
| LFMG | MONTAGNE NOIRE |
| LFMH | SAINT ETIENNE LOIRE |
| LFMI | ISTRES LE TUBE |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***


© Service de l'Information Aéronautique, France

## INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

LOCATION INDICATORS / DECODING

| INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* |
|---|---|
| LFMK | CARCASSONNE SALVAZA |
| LFML | MARSEILLE PROVENCE |
| LFMM | AIX EN PROVENCE (MARSEILLE) |
| LFMN | NICE COTE D'AZUR |
| LFMO | ORANGE CARITAT |
| LFMP | PERPIGNAN RIVESALTES |
| LFMQ | LE CASTELLET |
| LFMR | BARCELONNETTE SAINT PONS |
| LFMS | ALES CEVENNES |
| LFMT | MONTPELLIER MEDITERRANEE |
| LFMU | BEZIERS VIAS |
| LFMV | AVIGNON CAUMONT |
| LFMW | CASTELNAUDARY VILLENEUVE |
| LFMX | CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN |
| LFMY | SALON DE PROVENCE |
| LFMZ | LEZIGNAN CORBIERES |
| LFNA | GAP TALLARD |
| LFNB | MENDE BRENOUX |
| LFNC | MONT DAUPHIN SAINT CREPIN |
| LFNE | SALON EYGUIERES |
| LFNF | VINON |
| LFNG | MONTPELLIER CANDILLARGUES |
| LFNH | CARPENTRAS |
| LFNJ | ASPRES SUR BUECH |
| LFNL | SAINT MARTIN DE LONDRES |
| LFNN | NARBONNE |
| LFNO | FLORAC SAINTE ENIMIE |
| LFNQ | LA LLAGONNE LA QUILLANE |
| LFNR | BERRE LA FARE |
| LFNS | SISTERON VAUMEILH |
| LFNT | AVIGNON PUJAUT |
| LFNU | UZES |
| LFNV | VALREAS VISAN |
| LFNW | PUIVERT |
| LFNX | BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB |
| LFNZ | LE MAZET DE ROMANIN |
| LFOA | AVORD |
| LFOB | BEAUVAIS TILLE |
| LFOC | CHATEAUDUN |
| LFOD | SAUMUR SAINT FLORENT |
| LFOE | EVREUX FAUVILLE |
| LFOF | ALENCON VALFRAMBERT |
| LFOG | FLERS SAINT PAUL |
| LFOH | LE HAVRE OCTEVILLE |
| LFOI | ABBEVILLE |
| LFOJ | ORLEANS BRICY |
| LFOK | CHALONS VATRY |
| LFOL | L'AIGLE SAINT MICHEL |
| LFOM | LESSAY |
| LFON | DREUX VERNOUILLET |
| LFOO | LES SABLES D'OLONNE TALMONT |
| LFOP | ROUEN VALLEE DE SEINE |
| LFOQ | BLOIS LE BREUIL |
| LFOR | CHARTRES METROPOLE |
| LFOS | SAINT VALERY VITTEFLEUR |
| LFOT | TOURS VAL DE LOIRE |
| LFOU | CHOLET LE PONTREAU |
| LFOV | LAVAL ENTRAMMES |
| LFOW | SAINT QUENTIN ROUPY |
| LFOX | ETAMPES MONDESIR |
| LFOY | LE HAVRE SAINT ROMAIN |
| LFOZ | ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL |
| LFPA | PERSAN BEAUMONT |
| LFPB | PARIS LE BOURGET |
| LFPD | BERNAY SAINT MARTIN |
| LFPE | MEAUX ESBLY |
| LFPF | BEYNES THIVERVAL |
| LFPG | PARIS CHARLES DE GAULLE |
| LFPH | CHELLES LE PIN |
| LFPI | PARIS ISSY LES MOULINEAUX VALERIE ANDRE |
| LFPJ | TAVERNY |
| LFPK | COULOMMIERS VOISINS |
| LFPL | LOGNES EMERAINVILLE |
| LFPM | MELUN VILLAROCHE |
| LFPN | PARIS SACLAY VERSAILLES |
| LFPO | PARIS ORLY |
| LFPP | LE PLESSIS BELLEVILLE |
| LFPQ | FONTENAY TRESIGNY |
| LFPR | ORANGE PLAN DE DIEU |
| LFPS | PARIS ISSY LES MOULINEAUX (DGAC) |
| LFPT | PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN |
| LFPU | MORET EPISY |
| LFPV | VILLACOUBLAY VELIZY |
| LFPW | TOULOUSE (CENTRE METEO) |
| LFPX | CHAVENAY VILLEPREUX |
| LFPZ | SAINT CYR L'ECOLE |
| LFQA | REIMS PRUNAY |
| LFQB | TROYES BARBEREY |
| LFQC | LUNEVILLE CROISMARE |
| LFQD | ARRAS ROCLINCOURT |
| LFQE | ETAIN ROUVRES |
| LFQF | AUTUN BELLEVUE |
| LFQG | NEVERS FOURCHAMBAULT |
| LFQH | CHATILLON SUR SEINE |
| LFQJ | MAUBEUGE ELESMES |
| LFQK | CHALONS ECURY SUR COOLE |
| LFQL | LENS BENIFONTAINE |
| LFQM | BESANCON LA VEZE |
| LFQN | SAINT OMER WIZERNES |
| LFQO | LILLE MARCQ EN BAROEUL |
| LFQP | PHALSBOURG BOURSCHEID |
| LFQQ | LILLE LESQUIN |
| LFQT | MERVILLE CALONNE |
| LFQU | SARRE UNION |
| LFQV | CHARLEVILLE MEZIERES |
| LFQW | VESOUL FROTEY |
| LFQX | JUVANCOURT |
| LFQY | SAVERNE STEINBOURG |
| LFQZ | DIEUZE GUEBLANGE |
| LFRB | BREST BRETAGNE |
| LFRC | CHERBOURG MANCHE |
| LFRD | DINARD PLEURTUIT SAINT MALO |
| LFRE | LA BAULE ESCOUBLAC |
| LFRF | GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL |
| LFRG | DEAUVILLE NORMANDIE |
| LFRH | LORIENT LANN BIHOUE |
| LFRI | LA ROCHE SUR YON LES AJONCS |
| LFRJ | LANDIVISIAU |
| LFRK | CAEN CARPIQUET |
| LFRL | LANVEOC POULMIC |
| LFRM | LE MANS ARNAGE |
| LFRN | RENNES SAINT JACQUES |
| LFRO | LANNION |
| LFRP | PLOERMEL LOYAT |
| LFRQ | QUIMPER PLUGUFFAN |
| LFRR | BREST FIC/ACC/UAC/CCT/CCER |
| LFRS | NANTES ATLANTIQUE |
| LFRT | SAINT BRIEUC ARMOR |
| LFRU | MORLAIX PLOUJEAN |
| LFRV | VANNES GOLFE DU MORBIHAN |
| LFRW | AVRANCHES LE VAL SAINT PERE |
| LFRX | BREST PREFECTURE MARITIME |
| LFRZ | SAINT NAZAIRE MONTOIR |
| LFSA | BESANCON THISE |
| LFSB | BALE-MULHOUSE |
| LFSC | COLMAR MEYENHEIM |
| LFSD | DIJON-LONGVIC |
| LFSE | EPINAL DOGNEVILLE |
| LFSG | EPINAL MIRECOURT |
| LFSH | HAGUENAU |
| LFSI | SAINT DIZIER ROBINSON |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

## INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

LOCATION INDICATORS / DECODING

| INDICATEUR *INDICATOR* | EMPLACEMENT *LOCATION* |
|---|---|
| LFSJ | SEDAN DOUZY |
| LFSK | VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC |
| LFSL | BRIVE SOUILLAC |
| LFSM | MONTBELIARD COURCELLES |
| LFSN | NANCY ESSEY |
| LFSO | NANCY OCHEY |
| LFSP | PONTARLIER |
| LFSS | SAINT SULPICE DES LANDES |
| LFST | STRASBOURG ENTZHEIM |
| LFSU | LANGRES ROLAMPONT |
| LFSV | PONT SAINT VINCENT |
| LFSW | EPERNAY PLIVOT |
| LFSX | LUXEUIL SAINT SAUVEUR |
| LFTA | LA-TRANCHE-SUR-MER |
| LFTB | MARIGNANE BERRE |
| LFTC | TOULON (CONTROLE) |
| LFTF | CUERS PIERREFEU |
| LFTG | HELISTATION TERRA GUINDALDES |
| LFTH | HYERES LE PALYVESTRE |
| LFTL | CANNES QUAI DU LARGE |
| LFTM | SERRES LA BATIE MONTSALEON |
| LFTN | LA GRAND'COMBE |
| LFTP | PUIMOISSON |
| LFTQ | CHATEAUBRIANT POUANCE |
| LFTS | TOULON (PREFECTURE MARITIME) |
| LFTT | TOULON (FORCES NAVALES FRANCAISES) |
| LFTW | NIMES GARONS |
| LFTX | HELISTATION HOSPITAL NOSTRA SENYORA DE MERITXELL |
| LFTZ | LA MOLE |
| LFWD | DREUX CENTRE HOSPITALIER |
| LFWF | BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE |
| LFWH | STRASBOURG HAUTEPIERRE |
| LFWM | COLMAR HOPITAL PASTEUR |
| LFWN | STRASBOURG N.H.C. |
| LFWO | MULHOUSE CENTRE HOSPITALIER DE MOENCHSBERG |
| LFXA | AMBERIEU |
| LFXB | SAINTES THENAC |
| LFXE | CAMP DE MOURMELON |
| LFXK | CAMP DE SUIPPES |
| LFXL | MAILLY LE CAMP |
| LFXO | TOURS CINQ MARS LA PILE (MIL) |
| LFXP | CAMP DE SISSONNE |
| LFXR | GROSTENQUIN (MIL) |
| LFXS | CAMP DE LA COURTINE |
| LFXT | CAMP DE CAYLUS |
| LFXU | LES MUREAUX |
| LFXV | LYON MONT VERDUN (MIL) |
| LFXW | CAMP DU LARZAC |
| LFYB | ILE LONGUE (MIL) |
| LFYC | LA HAGUE (MIL) |
| LFYG | CAMBRAI NIERGNIES |
| LFYR | ROMORANTIN PRUNIERS |
| LFYS | SAINTE LEOCADIE |
| LFYV | YVETOT-BAONS LE COMTE |
| LNMC | MONACO HELISTATION |

**Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA /** ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***



© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.5 LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION

*LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS*

| ID | Nom<br>*Station* | Nom en language clair<br>*Plain language name* | Moyen<br>*Facility* | Fréquence<br>*Frequency* | Portée | ALT | Utilisation<br>*Purpose* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ABB | ABBEVILLE | ABBEVILLE | DME | 108.45 Mhz CH 21Y | 60NM FL500 | NIL | E |
| ABY | ALBERT BRAY | NIL | NDB | 321 Khz | 25NM | 374 ft | A |
| AC | AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | NIL | ILS-DME | 110.3 Mhz CH 40X | 25NM FL250 | 55 ft | A |
| AGN | AGEN-Gaudonville | AGEN | DME | 114.8 Mhz CH 95X | 120NM(315°..75°) 100NM FL500 | 896 ft | E |
| AJO | AJACCIO-Coti Chiavari | AJACCIO | VOR-DME | 114.8 Mhz CH 95X | 200NM(90°..270°) 100NM FL500 | 2142 ft | AE |
| ALM | AIX LES MILLES | NIL | NDB | 413 Khz | 20NM | 390 ft | A |
| AM | ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS | NIL | ILS-DME | 109.35 Mhz CH 30Y | 25NM FL250 | 467 ft | A |
| AMB | AMBOISE | AMBOISE | DME | 113.7 Mhz CH 84X | 80NM FL500 | 387 ft | E |
| ANG | ANGERS | ANGERS | DME | 111.05 Mhz CH 47Y | 150NM FL500 | 304 ft | E |
| AV | AVORD | AVORD | ILS | 110.7 Mhz | NIL | 519 ft | A |
| AVD | AVORD | NIL | NDB | 288.5 Khz | 50NM FL500 | 695 ft | E |
| AVD | AVORD | NIL | TACAN | 110.6 Mhz CH 43X | 150NM FL600 | 578 ft | E |
| AVN | AVIGNON Pujaut | AVIGNON | VOR-DME | 114.6 Mhz CH 93X | 60NM FL500 | 159 ft | AE |
| AX | AUXERRE BRANCHES | NIL | NDB | 417 Khz | 25NM | 544 ft | A |
| AZR | NICE COTE D'AZUR | NIL | VOR-DME | 109.65 Mhz CH 33Y | 100NM FL250 | 8.85 ft | A |
| BAS | BASTIA PORETTA | NIL | ILS-DME | 111.35 Mhz CH 50Y | 25NM FL250 | 69 ft | A |
| BCY | ORLEANS BRICY | NIL | VOR-DME | 117.35 Mhz CH 120Y | NIL | 413 ft | A |
| BD | BORDEAUX MERIGNAC | NIL | ILS-DME | 110.3 Mhz CH 40X | 25NM FL250 | 200 ft | A |
| BEI | BORDEAUX MERIGNAC | NIL | ILS-DME | 111.15 Mhz CH 48Y | 25NM FL250 | 217 ft | A |
| BG | BREST BRETAGNE | NIL | ILS-DME | 109.9 Mhz CH 36X | 25NM FL250 | 308 ft | A |
| BH | LORIENT LANN BIHOUE | NIL | ILS-DME | 108.15 Mhz CH 18Y | 25NM FL250 | 196 ft | A |
| BI | BEAUVAIS TILLE | NIL | ILS-DME | 109.95 Mhz CH 36Y | 25NM FL250 | 356 ft | A |
| BLB | BLOIS LE BREUIL | NIL | NDB | 397 Khz | 25NM | 439 ft | A |
| BLM | BALE-MULHOUSE | NIL | VOR-DME | 117.45 Mhz CH 121Y | 100 NM(270°..360°) 60NM FL500 | 886 ft | AE |
| BLU | BALE-MULHOUSE | NIL | ILS-DME | 109.35 Mhz CH 30Y | NIL | 860 ft | A |
| BMC | BORDEAUX MERIGNAC | BORDEAUX | VOR-DME | 113.75 Mhz CH 84Y | 150NM(225°..315°) 100NM FL500 | 210 ft | AE |
| BNE | BOULOGNE SUR MER | BOULOGNE | VOR | 113.8 Mhz | 70NM FL500 | 584 ft | E |
| BOV | BEAUVAIS TILLE | NIL | VOR-DME | 109.65 Mhz CH 33Y | 60NM FL500 | 301 ft | A |
| BRS | BISCARROSSE PARENTIS | NIL | NDB | 358 Khz | 25NM | 43 ft | A |
| BRY | BRAY SUR SEINE | BRAY | DME | 114.1 Mhz CH 88X | 100NM(45°..135°) 60NM FL500 | 289 ft | AE |
| BSC | BRIVE SOUILLAC | NIL | NDB | 351 Khz | 25NM | 613 ft | A |
| BSN | BOURSONNE | BOURSONNE | DME | 114.85 Mhz CH 95Y | 60NM FL500 | NIL | E |
| BST | LANVEOC POULMIC | NIL | NDB | 428 Khz | NIL | NIL | A |
| BST | LANVEOC POULMIC | NIL | TACAN | 114.7 Mhz CH 94X | NIL | NIL | E |
| BT | PARIS LE BOURGET | NIL | VOR-DME | 116.1 Mhz CH 108X | 40NM FL250 | 200 ft | A |
| BTA | BASTIA PORETTA | BASTIA | VOR-DME | 114.15 Mhz CH 88Y | 80NM FL500 | 36 ft | AE |
| BTZ | BIARRITZ PAYS BASQUE | BIARRITZ | VOR-DME | 114.15 Mhz CH 88Y | 100NM(315°..45°) 60NM FL500 | 262 ft | AE |
| BV | BEAUVAIS TILLE | NIL | NDB | 391 Khz | 25NM | 412 ft | A |
| BVC | BRIVE SOUILLAC | NIL | ILS-DME | 109.95 Mhz CH 36Y | 25NM | 1027 ft | A |
| BVT | BEAUVAIS TILLE | NIL | ILS-DME | 111.15 Mhz CH 48Y | 25NM | 392 ft | A |
| BZ | BIARRITZ PAYS BASQUE | NIL | ILS-DME | 111.35 Mhz CH 50Y | 25NM FL250 | 280 ft | A |
| BZH | BREST BRETAGNE | NIL | VOR-DME | 110.65 Mhz CH 43Y | 130NM FL500 | 313 ft | AE |
| CAA | CAZAUX | NIL | TACAN | 110.8 Mhz CH 45X | 60NM | 128 ft | A |
| CAA | CAZAUX | CAZAUX | ILS | 110.1 Mhz | NIL | 82 ft | A |
| CAD | CHATEAUDUN | CHATEAUDUN | VOR-DME | 115.95 Mhz CH 106Y | 80NM (225°-315°) 40NM FL500 | NIL | AE |
| CAN | CAEN CARPIQUET | CAEN | VOR-DME | 114.45 Mhz CH 91Y | 80NM FL500 | 274 ft | AE |
| CAV | CHALONS VATRY | NIL | VOR-DME | 111.65 Mhz CH 53Y | BLW FL200 : 75 NM ; FL200-FL500 : 63 NM | 561 ft | A |
| CBY | CHAMBERY AIX LES BAINS | CHAMBERY | VOR-DME | 115.4 Mhz CH 101X | 80NM FL500 | 4783 ft | AE |
| CF | CLERMONT FERRAND AUVERGNE | NIL | ILS-DME | 111.1 Mhz CH 48X | 25NM FL250 | NIL | A |
| CFA | CLERMONT FERRAND AUVERGNE | CLERMONT | VOR-DME | 114.35 Mhz CH 90Y | 100NM FL500 | NIL | E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ID | Nom<br>*Station* | Nom en language clair<br>*Plain language name* | Moyen<br>*Facility* | Fréquence<br>*Frequency* | Portée | ALT | Utilisation<br>*Purpose* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CGC | COGNAC CHATEAUBERNARD | NIL | TACAN | 116.2 Mhz CH 109X | NIL | 94 ft | AE |
| CGC | COGNAC CHATEAUBERNARD | COGNAC CHATEAUBERNARD | ILS | 109.9 Mhz | NIL | 84 ft | A |
| CGE | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 110.1 Mhz CH 38X | 25NM FL250 | 420 ft | A |
| CGN | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | DME | 113.55 Mhz CH 82Y | 130NM FL120 - 63NM FL120 au/to FL500 | 385 ft | A |
| CGW | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 110.7 Mhz CH 44X | 25NM FL250 | 430 ft | A |
| CHW | CHARTRES La Loupe | CHARTRES | VOR-DME | 115.2 Mhz CH 99X | 180NM(135°..225°) 100NM FL500 | 732 ft | E |
| CHX | CHATEAUROUX-Déols | CHATEAUROUX | VOR-DME | 108.65 Mhz CH 23Y | 200NM FL500 | 545 ft | AE |
| CLI | CALVI SAINTE CATHERINE | NIL | ILS-DME | 109.5 Mhz CH 32X | 17NM FL250 | 235 ft | A |
| CLM | COULOMMIERS Voisins | COULOMMIERS | VOR-DME | 112.9 Mhz CH 76X | 60NM FL500 | 486 ft | E |
| CM | AVIGNON CAUMONT | CAUMONT | NDB | 369 Khz | 20NM | 160 ft | AE |
| CMB | CAMBRAI EPINOY | CAMBRAI | VOR-DME | 112.6 Mhz CH 73X | 80NM FL500 | 299 ft | E |
| CMD | CANNES MANDELIEU | NIL | ILS-DME | 110.35 Mhz CH 40Y | 25NM FL250 | 28 ft | A |
| CN | CAEN CARPIQUET | NIL | ILS-DME | 110.95 Mhz CH 46Y | 25NM FL250 | 271 ft | A |
| CNA | COGNAC CHATEAUBERNARD | COGNAC | VOR-DME | 114.65 Mhz CH 93Y | NIL | 78 ft | AE |
| CNM | CANNES-Tanneron | CANNES | VOR-DME | 111.4 Mhz CH 51X | 60NM(225°..315°), 80NM(315°..45°) 40NM FL500 | 1595 ft | E |
| CTL | CHATILLON SUR MARNE | CHATILLON | DME | 117.6 Mhz CH 123X | 70NM(315°..60°) 100NM FL500 | 673 ft | E |
| CTX | CHATEAUROUX DEOLS | CHATEAUROUX | NDB | 428 Khz | 50NM | 605 ft | AE |
| CV | CALVI SAINTE CATHERINE | CALVI | NDB | 375 Khz | 25NM | 71 ft | AE |
| CVD | CHALONS VATRY | NIL | ILS-DME | 111.3 Mhz CH 50X | 25NM FL250 | 579 ft | A |
| CVL | CHALONS VATRY | NIL | ILS-DME | 109.55 Mhz CH 32Y | 25NM FL250 | 604 ft | A |
| CVT | CHALONS VATRY | NIL | NDB | 347 Khz | 25NM | 636 ft | A |
| CX | CHATEAUROUX DEOLS | NIL | ILS-DME | 110.3 Mhz CH 40X | 25NM FL250 | 572 ft | A |
| CY | CHAMBERY AIX LES BAINS | NIL | ILS-DME | 109.5 Mhz CH 32X | 25NM FL250 | 807 ft | A |
| DIN | DINARD PLEURTUIT SAINT MALO | DINARD | VOR-DME | 114.3 Mhz CH 90X | 80NM FL500 | 234 ft | AE |
| DJL | DIJON-LONGVIC | DIJON | VOR-DME | 111.45 Mhz CH 51Y | 80NM(015°..75°), 100NM(105°..165°) 60NM FL500 | NIL | AE |
| DO | DOLE TAVAUX | NIL | NDB | 309 Khz | 25NM | 652 ft | A |
| DO | DOLE TAVAUX | NIL | ILS-DME | 109.35 Mhz CH 30Y | 25NM FL250 | 673 ft | A |
| DSE | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 108.55 Mhz CH 22Y | 25NM FL250 | 357 ft | A |
| DSU | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 108.35 Mhz CH 20Y | 25NM FL250 | 337 ft | A |
| DV | DEAUVILLE NORMANDIE | NIL | ILS-DME | 111.55 Mhz CH 52Y | 25NM FL250 | 466 ft | A |
| DVL | DEAUVILLE NORMANDIE | DEAUVILLE | VOR | 110.2 Mhz | 60NM FL500 | 497 ft | AE |
| DX | DAX SEYRESSE | NIL | NDB | 334 Khz | 25NM | 99 ft | AE |
| EMT | EPINAL MIRECOURT | NIL | NDB | 419 Khz | 25NM | 955 ft | A |
| ENT | STRASBOURG ENTZHEIM | NIL | ILS-DME | 108.55 Mhz CH 22Y | 25NM FL250 | 516 ft | A |
| EPL | EPINAL MIRECOURT | EPINAL | VOR | 113 Mhz | 60NM FL500 | 1154 ft | E |
| EPR | EPERNON | EPERNON | VOR-DME | 115.65 Mhz CH 103Y | 60NM FL500 | NIL | AE |
| ETN | ETAIN ROUVRES | NIL | NDB | 410 Khz | NIL | 752 ft | A |
| EVX | EVREUX FAUVILLE | EVREUX | TACAN | 112.4 Mhz CH 71X | NIL | 450 ft | AE |
| EVX | EVREUX FAUVILLE | EVREUX FAUVILLE | ILS | 111.3 Mhz | NIL | 443 ft | A |
| FG | MONTPELLIER MEDITERRANEE | NIL | NDB | 339 Khz | 25NM | 46 ft | A |
| FG | MONTPELLIER MEDITERRANEE | NIL | ILS-DME | 108.55 Mhz CH 22Y | 25NM FL250 | 40 ft | A |
| FGI | FIGARI SUD CORSE | FIGARI | VOR-DME | 116.7 Mhz CH 114X | 40NM FL500 | 144 ft | AE |
| FJR | MONTPELLIER MEDITERRANEE | FREJORGUES | VOR-DME | 114.45 Mhz CH 91Y | 80NM(225°..345°) 60NM FL500 | 7 ft | E |
| GAI | GAILLAC-Castelneau de Montmirail | GAILLAC | DME | 108.5 Mhz CH 22X | 130NM FL500 | 979 ft | E |
| GAU | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 111.95 Mhz CH 56Y | 25NM FL250 | 368 ft | A |
| GLE | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 108.7 Mhz CH 24X | 25NM | 360 ft | A |
| GR | FIGARI SUD CORSE | NIL | ILS-DME | 110.5 Mhz CH 42X | 25NM FL250 | 131 ft | A |
| GTQ | GROSTENQUIN | GROSTENQUIN | VOR-DME | 111.25 Mhz CH 49Y | 100NM(135°..225°) 60NM FL500 | 1057 ft | AE |
| GU | BREST BRETAGNE | NIL | NDB | 338 Khz | 25NM | 414 ft | A |
| HO | COLMAR HOUSSEN | NIL | NDB | 380 Khz | 25NM | 655 ft | A |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ID | Nom<br>*Station* | Nom en language clair<br>*Plain language name* | Moyen<br>*Facility* | Fréquence<br>*Frequency* | Portée | ALT | Utilisation<br>*Purpose* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HOL | VILLACOUBLAY VELIZY | NIL | NDB | 315 Khz | NIL | NIL | A |
| HR | HERICOURT | HERICOURT | NDB | 289 Khz | 30NM | NIL | AE |
| HY | HYERES LE PALYVESTRE | NIL | ILS-DME | 108.1 Mhz CH 18X | 25NM FL250 | NIL | A |
| HYE | HYERES LE PALYVESTRE | NIL | TACAN | 109 Mhz CH 27X | 100NM FL500 | 7 ft | E |
| IST | ISTRES LE TUBE | NIL | ILS-DME | 111.3 Mhz CH 50X | NIL | NIL | A |
| ITR | ISTRES LE TUBE | NIL | TACAN | 115.7 Mhz CH 104X | FL600 | 77 ft | E |
| JSY | JERSEY | JERSEY | VOR-DME | 112.2 Mhz CH 59X | NIL | NIL | E |
| LBG | PARIS LE BOURGET | NIL | ILS-DME | 109.5 Mhz CH 32X | 25NM | 185 ft | A |
| LBW | PARIS LE BOURGET | PARIS LE BOURGET | ILS | 111.1 Mhz | NIL | 215 ft | A |
| LC | LE LUC LE CANNET | NIL | ILS-DME | 109.3 Mhz CH 30X | NIL | NIL | A |
| LD | LANDIVISIAU | NIL | ILS-DME | 108.5 Mhz CH 22X | NIL | NIL | A |
| LDV | LANDIVISIAU | NIL | TACAN | 115.15 Mhz CH 98Y | NIL | NIL | E |
| LEQ | LILLE LESQUIN | NIL | VOR-DME | 109 Mhz CH 27X | 40NM FL250 | 163 ft | AE |
| LG | LIMOGES BELLEGARDE | NIL | ILS-DME | 110.1 Mhz CH 38X | 25NM | 1292 ft | A |
| LGH | MONT DE MARSAN | NIL | VOR-DME | 111.65 Mhz CH 53Y | 60NM FL250 | 197 ft | A |
| LGL | L' AIGLE | L'AIGLE | VOR-DME | 112.7 Mhz CH 74X | 60NM FL500 | 971 ft | AE |
| LIL | LILLE LESQUIN | NIL | ILS-DME | 110.75 Mhz CH 44Y | 25NM FL250 | 151 ft | A |
| LMB | LEMBEYE | LEMBEYE | VOR | 111.8 Mhz | 60NM(135°..225°) 40NM FL250 | 980 ft | E |
| LMG | LIMOGES | LIMOGES | VOR-DME | 114.5 Mhz CH 92X | 80NM(315°..60°) 100NM FL500 | 1375 ft | E |
| LMT | AUCH GERS | NIL | NDB | 420 Khz | 25NM | 558 ft | A |
| LOL | PARIS ORLY | NIL | DME | 113.95 Mhz CH 86Y | 100NM FL100 - 65NM FL500 | 285 ft | A |
| LOR | LORIENT LANN BIHOUE | NIL | NDB | 359 Khz | 50NM FL500 | 188 ft | A |
| LOR | LORIENT LANN BIHOUE | NIL | TACAN | 115.8 Mhz CH 105X | 100NM FL250 | 171 ft | E |
| LOU | METZ NANCY LORRAINE | NIL | NDB | 388 Khz | 25NM | 913 ft | A |
| LSE | LYON SAINT EXUPERY | SAINT EXUPERY | VOR-DME | 114.75 Mhz CH 94Y | 140NM(135°..255°) 100NM FL500 | 820 ft | AE |
| LSN | LYON SAINT EXUPERY | NIL | ILS-DME | 111.5 Mhz CH 52X | 25NM FL250 | 872 ft | A |
| LSS | LYON SAINT EXUPERY | NIL | ILS-DME | 109.1 Mhz CH 28X | 25NM FL250 | 863 ft | A |
| LT | LE TOUQUET ELIZABETH II | NIL | ILS-DME | 110.15 Mhz CH 38Y | 25NM FL250 | 69 ft | A |
| LTP | LA TOUR DU PIN-Lyon Est | TOUR DU PIN | DME | 115.55 Mhz CH 102Y | 80NM FL500 | 2165 ft | AE |
| LU | LE LUC LE CANNET | NIL | NDB | 378 Khz | NIL | NIL | A |
| LUC | LE LUC LE CANNET | LE LUC | VOR-DME | 113 Mhz CH 77X | NIL | NIL | E |
| LUL | LUXEUIL | LUXEUIL | VOR | 117.1 Mhz | 80NM | NIL | E |
| LXI | LUXEUIL SAINT SAUVEUR | NIL | TACAN | 108.2 Mhz CH 19X | 60NM FL250 | 883 ft | E |
| LXI | LUXEUIL SAINT SAUVEUR | LUXEUIL SAINT SAUVEUR | ILS | 108.1 Mhz | NIL | 885 ft | A |
| MAR | MARSEILLE PROVENCE | NIL | NDB | 383 Khz | 25NM | 53 ft | A |
| MCE | MARSEILLE PROVENCE | NIL | ILS-DME | 108.3 Mhz CH 20X | 25NM FL100 | 63 ft | A |
| MCY | ETAIN ROUVRES | NIL | ILS-DME | 110.5 Mhz CH 42X | NIL | 738 ft | A |
| MDM | MONT DE MARSAN | MARSAN | TACAN | 108.7 Mhz CH 24X | 200NM FL600 | 184 ft | A |
| MDM | MONT DE MARSAN | MONT DE MARSAN | ILS | 110.5 Mhz | NIL | 158 ft | A |
| MEN | MENDE-Nasbinals | MENDE | VOR-DME | 115.3 Mhz CH 100X | 100NM FL500 | 4514 ft | AE |
| MER | MERVILLE CALONNE | NIL | ILS-DME | 109.35 Mhz CH 30Y | 25NM FL250 | 100 ft | A |
| MH | BALE-MULHOUSE | NIL | ILS-DME | 111.55 Mhz CH 52Y | 25NM FL250 | 860 ft | A |
| MI | EPINAL MIRECOURT | EPINAL MIRECOURT | ILS | 110.9 Mhz | NIL | 1082 ft | A |
| ML | MARSEILLE PROVENCE | NIL | ILS-DME | 110.3 Mhz CH 40X | 25NM FL250 | 42 ft | A |
| MLN | MELUN VILLAROCHE | MELUN | VOR-DME | 113.6 Mhz CH 83X | 40NM FL250 | 104.36 m | AE |
| MLY | METZ NANCY LORRAINE | NIL | ILS-DME | 111.75 Mhz CH 54Y | 25NM FL250 | 919 ft | A |
| MMD | MONTMEDY-Dun sur Meuse | MONTMEDY | VOR | 109.4 Mhz | 100NM(45°..135°), 40NM(135°..225°) 60NM FL500 | 1076 ft | E |
| MOU | MOULINS | MOULINS | VOR-DME | 116.7 Mhz CH 114X | 80NM FL500 | 699 ft | AE |
| MPV | MARSEILLE PROVENCE | NIL | ILS-DME | 111.15 Mhz CH 48Y | 25NM FL250 | 94 ft | A |
| MRM | MARSEILLE PROVENCE | NIL | VOR-DME | 108.8 Mhz CH 25X | 60NM(270°..90°) 100NM FL500 | 771 ft | AE |
| MRV | MERVILLE CALONNE | NIL | NDB | 404 Khz | 25NM | 106 ft | A |
| MT | SAINT NAZAIRE MONTOIR | NIL | NDB | 398 Khz | 50NM | 67 ft | A |
| MTG | MARTIGUES | MARTIGUES | VOR-DME | 117.3 Mhz CH 120X | 200NM(135°..225°) 100NM FL500 | 650 ft | AE |
| MTL | MONTELIMAR ANCONE | MONTELIMAR | VOR-DME | 113.65 Mhz CH 83Y | 100NM FL500 | 656 ft | E |
| MTZ | METZ NANCY LORRAINE | NIL | NDB | 354 Khz | 25NM | 645 ft | A |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ID | Nom<br>*Station* | Nom en language clair<br>*Plain language name* | Moyen<br>*Facility* | Fréquence<br>*Frequency* | Portée | ALT | Utilisation<br>*Purpose* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MUS | NICE COTE D'AZUR | NIL | NDB | 428 Khz | 40NM | 1500 ft | AE |
| | | | | | | | |
| MVC | MERVILLE CALONNE | NIL | NDB | 327 Khz | 25NM | 138 ft | A |
| NA | NICE COTE D'AZUR | NIL | ILS-DME | 110.7 Mhz CH 44X | 25NM FL250 | 30 ft | A |
| NAY | NANCY OCHEY | NIL | TACAN | 116.8 Mhz CH 115X | NIL | 1063 ft | AE |
| NAY | NANCY OCHEY | NANCY OCHEY | ILS | 108.7 Mhz | NIL | 1093 ft | A |
| NG | NIMES GARONS | NIL | DME | 109.55 Mhz CH 32Y | 25NM FL250 | 340 ft | A |
| NG | NIMES GARONS | NIL | NDB | 354 Khz | 25NM | 249 ft | AE |
| NI | NICE COTE D'AZUR | NIL | ILS-DME | 109.95 Mhz CH 36Y | 25NM FL250 | 66 ft | A |
| NIZ | NICE COTE D'AZUR | NICE | DME | 112.4 Mhz CH 71X | 200NM(135°..225°) 150NM FL500 | 2822 ft | AE |
| NT | NANTES ATLANTIQUE | NIL | ILS-DME | 109.9 Mhz CH 36X | 25NM FL250 | 132 ft | A |
| NTS | NANTES ATLANTIQUE | NANTES | VOR-DME | 115.5 Mhz CH 102X | 100NM(315°..45°) 150NM FL500 | NIL | AE |
| NV | NEVERS FOURCHAMBAULT | NIL | NDB | 394 Khz | 25NM | 681 ft | A |
| OAN | ORLEANS BRICY | ORLEANS BRICY | ILS | 111.3 Mhz | NIL | NIL | A |
| OB | MARSEILLE PROVENCE | NIL | NDB | 395 Khz | 50NM | 1562 ft | AE |
| OLE | PARIS ORLY | NIL | ILS-DME | 108.15 Mhz CH 18Y | 25NM 2300 ft | 336 ft | A |
| OLN | PARIS ORLY | NIL | ILS-DME | 110.3 Mhz CH 40X | 25 NM 2300 ft | 289 ft | A |
| OLO | PARIS ORLY | NIL | ILS-DME | 110.9 Mhz CH 46X | 25NM FL250 | 308 ft | A |
| OLW | PARIS ORLY | NIL | ILS-DME | 111.75 Mhz CH 54Y | 25NM FL250 | 286 ft | A |
| ORE | PARIS ORLY | NIL | ILS-DME | 108.5 Mhz CH 22X | 25NM FL250 | 298 ft | A |
| ORG | ORANGE CARITAT | NIL | TACAN | 109.4 Mhz CH 31X | NIL | 191 ft | A |
| ORG | ORANGE CARITAT | ORANGE CARITAT | ILS | 109.9 Mhz | NIL | 172 ft | A |
| ORS | ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL | NIL | NDB | 322 Khz | 25NM | 432 ft | AE |
| OS | TARBES LOURDES PYRENEES | NIL | ILS-DME | 109.5 Mhz CH 32X | 25NM FL250 | 1235 ft | A |
| OSA | OUESSANT | NIL | NDB | 351 Khz | 25NM | 174 ft | A |
| PAS | PASSEIRY | PASSEIRY | VOR-DME | 116.6 Mhz CH 113X | NIL | NIL | E |
| PB | PHALSBOURG BOURSCHEID | NIL | ILS-DME | 110.15 Mhz CH 38Y | NIL | 1005 ft | A |
| PGS | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | DME | 117.05 Mhz CH 117Y | 110NM FL500 | 348 ft | A |
| PHG | PHALSBOURG BOURSCHEID | NIL | NDB | 424 Khz | NIL | 1012 ft | A |
| PL | PERPIGNAN RIVESALTES | NIL | ILS-DME | 111.75 Mhz CH 54Y | 25NM FL250 | 183 ft | A |
| PMR | PAMIERS LES PUJOLS | NIL | NDB | 384 Khz | 25NM | 1488 ft | A |
| PNE | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 109.35 Mhz CH 30Y | 25NM FL250 | 400 ft | A |
| PNW | PARIS CHARLES DE GAULLE | NIL | ILS-DME | 110.35 Mhz CH 40Y | 25NM FL250 | 408 ft | A |
| PO | PAU PYRENEES | NIL | NDB | 397 Khz | 25NM | 1182 ft | A |
| POI | POITIERS BIARD | POITIERS | VOR | 113.3 Mhz | 60NM FL500 | 441 ft | AE |
| | | | | | | | |
| PPG | PERPIGNAN RIVESALTES | PERPIGNAN | VOR-DME | 116.25 Mhz CH 109Y | 100NM(45°..135°) 80NM FL500 | 151 ft | AE |
| PT | POITIERS BIARD | POITIERS BIARD | DME | 110.95 Mhz CH 46Y | 75NM FL500 | 461 ft | AE |
| PU | PAU PYRENEES | NIL | NDB | 364 Khz | 25NM | 831 ft | A |
| PYR | PAU PYRENEES | NIL | ILS-DME | 110.1 Mhz CH 38X | 25NM FL250 | 676 ft | A |
| QPR | QUIMPER PLUGUFFAN | QUIMPER | VOR-DME | 117.8 Mhz CH 125X | 150NM FL500 | 315 ft | E |
| RBT | RAMBOUILLET-Les Bordes | RAMBOUILLET | DME | 114.7 Mhz CH 94X | 110NM(135°..225°) 60NM FL500 | 604 ft | E |
| RDE | RODEZ AVEYRON | NIL | ILS-DME | 110.75 Mhz CH 44Y | 25NM FL250 | 1943 ft | A |
| REM | REIMS | REIMS | VOR | 112.3 Mhz | 60NM FL500 | 335 ft | E |
| REN | RENNES SAINT JACQUES | RENNES | VOR-DME | 109.25 Mhz CH 29Y | 150NM FL500 | 126 ft | AE |
| RGE | PARIS LE BOURGET | NIL | ILS-DME | 110.55 Mhz CH 42Y | 25NM FL250 | 185 ft | A |
| RL | LA ROCHELLE ILE DE RE | NIL | NDB | 322 Khz | 25NM | 130 ft | A |
| RL | LA ROCHELLE ILE DE RE | NIL | ILS-DME | 109.55 Mhz CH 32Y | 25NM FL250 | 119 ft | A |
| RLP | ROLAMPONT | ROLAMPONT | DME | 117.3 Mhz CH 120X | 120NM(105°..165°) 60NM FL500 | 1490 ft | E |
| RM | BERGERAC DORDOGNE PERIGORD | NIL | ILS-DME | 108.15 Mhz CH 18Y | 25NM FL250 | 220 ft | A |
| RN | ROUEN VALLEE DE SEINE | NIL | ILS-DME | 110.5 Mhz CH 42X | 25NM FL250 | 571 ft | A |
| RNN | ROANNE | NIL | NDB | 358 Khz | 25NM | 1164 ft | A |
| ROA | ROANNE | ROANNE | VOR-DME | 110.4 Mhz CH 41X | 55NM | 1079 ft | AE |
| ROU | ROUEN VALLEE DE SEINE | ROUEN | VOR | 116.8 Mhz | 40NM FL250 | 560 ft | AE |
| RS | RENNES SAINT JACQUES | NIL | ILS-DME | 110.1 Mhz CH 38X | 25NM FL250 | 174 ft | A |
| SAL | SAINTE LEOCADIE | NIL | NDB | 418 Khz | 25NM | NIL | AE |
| SAL | SALON DE PROVENCE | NIL | TACAN | 115.15 Mhz CH 98Y | 100NM FL500 | 192 ft | A |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ID | Nom<br>*Station* | Nom en language clair<br>*Plain language name* | Moyen<br>*Facility* | Fréquence<br>*Frequency* | Portée | ALT | Utilisation<br>*Purpose* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SAL | SALON DE PROVENCE | SALON DE PROVENCE | ILS | 110.9 Mhz | NIL | 193 ft | A |
| SAN | LYON SAINT EXUPERY | NIL | ILS-DME | 110.75 Mhz CH 44Y | 25NM FL250 | 863 ft | A |
| SAV | SAVERNE | SAVERNE | VOR-DME | 110.45 Mhz CH 41Y | 60NM FL250 | 1021 ft | AE |
| SDI | SAINT DIZIER ROBINSON | NIL | TACAN | 114 Mhz CH 87X | NIL | 447 ft | E |
| SDI | SAINT DIZIER ROBINSON | SAINT DIZIER ROBINSON | ILS | 108.9 Mhz | NIL | 441 ft | A |
| SG | GRENOBLE ALPES ISERE | NIL | ILS-DME | 109.3 Mhz CH 30X | 25NM FL250 | 1248 ft | A |
| SN | SAINT YAN | NIL | NDB | 430 Khz | 25NM | 1431 ft | A |
| SN | SAINT YAN | NIL | ILS-DME | 111.75 Mhz CH 54Y | 25NM FL250 | 830 ft | A |
| STP | SAINT TROPEZ | SAINT TROPEZ | VOR-DME | 116.5 Mhz CH 112X | 200NM(90°..270°) 60NM FL500 | 1089 ft | AE |
| STR | STRASBOURG ENTZHEIM | STRASBOURG | VOR-DME | 115.6 Mhz CH 103X | 150NM(135°..225°), 60NM(045°..135°) 100NM FL500 | 577 ft | E |
| STZ | STRASBOURG ENTZHEIM | NIL | ILS-DME | 109.55 Mhz CH 32Y | 25NM FL250 | 537 ft | A |
| SZA | SOLENZARA | NIL | TACAN | 114 Mhz CH 87X | 200/60 200NM FL500 | 10 ft | E |
| SZA | SOLENZARA | SOLENZARA | ILS | 109.1 Mhz | NIL | 20 ft | A |
| TA | VILLACOUBLAY VELIZY | NIL | NDB | 286.5 Khz | NIL | NIL | A |
| TBN | TOULOUSE BLAGNAC | NIL | ILS-DME | 109.3 Mhz CH 30X | 25NM FL250 | 535 ft | A |
| TBO | TARBES | TARBES | VOR-DME | 113.9 Mhz CH 86X | 80NM FL500 | 1039 ft | AE |
| TBS | TOULOUSE BLAGNAC | NIL | ILS-DME | 110.7 Mhz CH 44X | 25NM FL250 | 545 ft | A |
| TD | TOULOUSE BLAGNAC | NIL | ILS-DME | 108.35 Mhz CH 20Y | 25NM | 554 ft | A |
| TG | TOULOUSE BLAGNAC | NIL | ILS-DME | 108.9 Mhz CH 26X | 25NM FL250 | 528 ft | A |
| TIS | THIERS | THIERS | DME | 117.5 Mhz CH 122X | 60NM FL250 | 2258 ft | AE |
| TL | TARBES LOURDES PYRENEES | NIL | NDB | 321 Khz | 50NM | 928 ft | A |
| TLF | TOULOUSE FRANCAZAL | NIL | NDB | 332 Khz | NIL | 650 ft | A |
| TLN | HYERES LE PALYVESTRE | NIL | NDB | 322 Khz | 70NM | 164 ft | A |
| TNO | PARIS SACLAY VERSAILLES | NIL | ILS-DME | 110.15 Mhz CH 38Y | 25NM FL250 | 564 ft | A |
| TOU | TOULOUSE BLAGNAC | TOULOUSE | VOR-DME | 117.7 Mhz CH 124X | 120NM(195°..255°) 70NM FL500 | 574 ft | E |
| TRO | TROYES BARBEREY | TROYES | VOR | 116 Mhz | 60NM FL500 | 861 ft | E |
| TSU | TOUSSUS LE NOBLE | TOUSSUS | VOR | 108.25 Mhz | 100NM(134°..314°) 80NM FL500 | 547 ft | E |
| TY | TROYES BARBEREY | NIL | NDB | 320 Khz | 25NM | 655 ft | A |
| VAT | CHALONS VATRY | NIL | NDB | 367 Khz | 25NM | 522 ft | A |
| VVE | VILLACOUBLAY VELIZY | NIL | ILS-DME | 111.35 Mhz CH 50Y | NIL | NIL | A |
| VVO | VILLACOUBLAY VELIZY | NIL | ILS-DME | 110.75 Mhz CH 44Y | NIL | NIL | A |
| ZR | BEZIERS VIAS | NIL | DME | 109.35 Mhz CH 30Y | 25NM FL250 | 88 ft | A |
| ZR | BEZIERS VIAS | NIL | NDB | 397 Khz | 25NM | 107 ft | A |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 2.6 CONVERSION DES UNITES DE MESURE

*CONVERSION OF UNITS AND MEASUREMENT*

**METRES/PIEDS**
*METERS/FEET*

| M | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **0** | 0 | 3,28 | 6,56 | 9,84 | 13,12 | 16,40 | 19,68 | 22,97 | 26,25 | 29,53 |
| **10** | 32,81 | 36,09 | 39,37 | 42,65 | 45,93 | 49,21 | 52,49 | 55,77 | 59,05 | 62,34 |
| **20** | 65,62 | 68,90 | 72,18 | 75,46 | 78,74 | 82,02 | 85,30 | 88,58 | 91,86 | 95,14 |
| **30** | 98,42 | 101,70 | 104,99 | 108,27 | 111,55 | 114,83 | 118,11 | 121,39 | 124,67 | 127,95 |
| **40** | 131,23 | 134,51 | 137,79 | 141,07 | 144,36 | 147,64 | 150,92 | 154,20 | 157,48 | 160,76 |
| **50** | 164,04 | 167,32 | 170,60 | 173,88 | 177,16 | 180,44 | 183,72 | 187,01 | 190,29 | 193,57 |
| **60** | 196,85 | 200,13 | 203,41 | 206,69 | 209,97 | 213,25 | 216,53 | 219,81 | 223,09 | 226,38 |
| **70** | 229,66 | 232,94 | 236,22 | 239,50 | 242,78 | 246,06 | 249,34 | 252,62 | 255,90 | 259,18 |
| **80** | 262,46 | 265,74 | 269,03 | 272,31 | 275,59 | 278,87 | 282,15 | 285,43 | 288,71 | 291,99 |
| **90** | 295,27 | 298,55 | 301,83 | 305,11 | 308,40 | 311,68 | 314,96 | 318,24 | 321,52 | 324,80 |
| **M** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| **100** | 328,08 | 360,89 | 393,70 | 426,50 | 459,31 | 492,12 | 524,93 | 557,74 | 590,54 | 623,35 |
| **200** | 656,16 | 688,97 | 721,78 | 754,58 | 787,39 | 820,20 | 853,01 | 885,82 | 918,62 | 951,43 |
| **300** | 984,24 | 1017,0 | 1049,9 | 1082,7 | 1115,5 | 1148,3 | 1181,1 | 1213,9 | 1246,7 | 1279,5 |
| **400** | 1312,3 | 1345,1 | 1377,9 | 1410,7 | 1443,6 | 1476,4 | 1509,2 | 1542,0 | 1574,8 | 1607,6 |
| **500** | 1640,4 | 1673,2 | 1706,0 | 1738,8 | 1771,6 | 1804,4 | 1837,2 | 1870,1 | 1902,9 | 1935,7 |
| **600** | 1968,5 | 2001,3 | 2034,1 | 2066,9 | 2099,7 | 2132,5 | 2165,3 | 2198,1 | 2230,9 | 2263,8 |
| **700** | 2296,6 | 2329,4 | 2362,2 | 2395,0 | 2427,8 | 2460,6 | 2493,4 | 2526,2 | 2559,0 | 2591,8 |
| **800** | 2624,6 | 2657,4 | 2690,3 | 2723,1 | 2755,9 | 2788,7 | 2821,5 | 2854,3 | 2887,1 | 2919,9 |
| **900** | 2952,7 | 2985,5 | 3018,3 | 3051,1 | 3084,0 | 3116,8 | 3149,6 | 3182,4 | 3215,2 | 3248,0 |
| **M** | **0** | **100** | **200** | **300** | **400** | **500** | **600** | **700** | **800** | **900** |
| **1000** | 3280,8 | 3608,9 | 3937,0 | 4265,0 | 4593,1 | 4921,2 | 5249,3 | 5577,4 | 5905,4 | 6233,5 |
| **2000** | 6561,6 | 6889,7 | 7217,8 | 7545,8 | 7873,9 | 8202,0 | 8530,1 | 8858,2 | 9186,2 | 9514,3 |
| **3000** | 9842,4 | 10170 | 10499 | 10827 | 11155 | 11483 | 11811 | 12139 | 12467 | 12795 |
| **4000** | 13123 | 13451 | 13779 | 14107 | 14436 | 14764 | 15092 | 15420 | 15748 | 16076 |
| **5000** | 16404 | 16732 | 17060 | 17388 | 17716 | 18044 | 18373 | 18701 | 19029 | 19357 |
| **6000** | 19685 | 20013 | 20341 | 20669 | 20997 | 21325 | 21653 | 21981 | 22309 | 22638 |
| **7000** | 22966 | 23294 | 23622 | 23950 | 24278 | 24606 | 24934 | 25262 | 25590 | 25918 |
| **8000** | 26246 | 26574 | 26903 | 27231 | 27559 | 27887 | 28215 | 28543 | 28871 | 29199 |
| **9000** | 29527 | 29865 | 30183 | 30511 | 30840 | 31168 | 31496 | 31824 | 32152 | 32480 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**PIEDS/METRES**
*FEET/METERS*

| FT | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **0** | 0 | 0,30 | 0,61 | 0,91 | 1,22 | 1,52 | 1,83 | 2,13 | 2,44 | 2,74 |
| **10** | 3,05 | 3,35 | 3,66 | 3,96 | 4,27 | 4,57 | 4,88 | 5,18 | 5,49 | 5,79 |
| **20** | 6,10 | 6,40 | 6,71 | 7,01 | 7,32 | 7,62 | 7,92 | 8,23 | 8,53 | 8,84 |
| **30** | 9,14 | 9,45 | 9,75 | 10,06 | 10,36 | 10,67 | 10,97 | 11,28 | 11,58 | 11,89 |
| **40** | 12,19 | 12,50 | 12,80 | 13,11 | 13,41 | 13,72 | 14,02 | 14,33 | 14,63 | 14,94 |
| **50** | 15,24 | 15,54 | 15,85 | 16,15 | 16,46 | 16,76 | 17,07 | 17,37 | 17,68 | 17,98 |
| **60** | 18,29 | 18,59 | 18,90 | 19,20 | 19,51 | 19,81 | 20,12 | 20,42 | 20,73 | 21,03 |
| **70** | 21,34 | 21,64 | 21,95 | 22,25 | 22,56 | 22,86 | 23,16 | 23,47 | 23,77 | 24,08 |
| **80** | 24,38 | 24,69 | 24,99 | 25,30 | 25,60 | 25,91 | 26,21 | 26,52 | 26,82 | 27,13 |
| **90** | 27,43 | 27,74 | 28,04 | 28,35 | 28,65 | 28,96 | 29,26 | 29,57 | 29,87 | 30,18 |
| **FT** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| **100** | 30,48 | 33,53 | 36,58 | 39,62 | 42,67 | 45,72 | 48,77 | 51,82 | 54,86 | 57,91 |
| **200** | 60,96 | 64,01 | 67,06 | 70,10 | 73,15 | 76,20 | 79,25 | 82,30 | 85,34 | 88,39 |
| **300** | 91,44 | 94,49 | 97,54 | 100,53 | 103,63 | 106,68 | 109,73 | 112,78 | 115,82 | 118,87 |
| **400** | 121,92 | 124,97 | 128,02 | 131,06 | 134,11 | 137,16 | 140,21 | 143,26 | 146,30 | 149,35 |
| **500** | 152,40 | 155,45 | 158,50 | 161,54 | 164,59 | 167,64 | 170,69 | 173,74 | 176,78 | 179,83 |
| **600** | 182,88 | 185,93 | 188,98 | 192,02 | 195,07 | 198,12 | 201,17 | 204,22 | 207,26 | 210,31 |
| **700** | 213,36 | 216,41 | 219,46 | 222,50 | 225,55 | 228,60 | 231,65 | 234,70 | 237,74 | 240,79 |
| **800** | 243,84 | 246,89 | 249,94 | 252,98 | 256,03 | 259,08 | 262,13 | 265,18 | 268,22 | 271,27 |
| **900** | 274,32 | 277,37 | 280,42 | 283,46 | 286,51 | 289,56 | 292,61 | 295,66 | 298,70 | 301,75 |
| **FT** | **0** | **100** | **200** | **300** | **400** | **500** | **600** | **700** | **800** | **900** |
| **1000** | 304,80 | 335,28 | 365,76 | 396,24 | 426,72 | 457,20 | 487,68 | 518,16 | 548,64 | 579,12 |
| **2000** | 609,60 | 640,08 | 670,56 | 701,04 | 731,52 | 762,00 | 792,48 | 822,96 | 853,44 | 883,92 |
| **3000** | 914,40 | 944,88 | 975,36 | 1005,8 | 1036,3 | 1066,8 | 1097,3 | 1127,8 | 1158,2 | 1188,7 |
| **4000** | 1219,2 | 1249,7 | 1280,2 | 1310,6 | 1341,1 | 1371,6 | 1402,1 | 1432,6 | 1463,0 | 1493,5 |
| **5000** | 1524,0 | 1554,5 | 1585,0 | 1615,4 | 1645,9 | 1676,4 | 1706,9 | 1737,4 | 1767,8 | 1798,3 |
| **6000** | 1828,8 | 1859,3 | 1889,8 | 1920,2 | 1950,7 | 1981,2 | 2011,7 | 2042,2 | 2072,6 | 2103,1 |
| **7000** | 2133,6 | 2164,1 | 2194,6 | 2225,0 | 2255,5 | 2286,0 | 2316,5 | 2347,0 | 2377,4 | 2407,9 |
| **8000** | 2438,4 | 2468,9 | 2499,4 | 2529,8 | 2560,3 | 2590,8 | 2621,3 | 2651,8 | 2682,2 | 2712,7 |
| **9000** | 2743,2 | 2773,7 | 2804,2 | 2834,6 | 2865,1 | 2895,6 | 2926,1 | 2956,6 | 2987,0 | 3017,5 |
| **FT** | **0** | **1000** | **2000** | **3000** | **4000** | **5000** | **6000** | **7000** | **8000** | **9000** |
| **10000** | 3048,0 | 3352,8 | 3657,6 | 3962,4 | 4267,2 | 4572,0 | 4876,8 | 5181,6 | 5486,4 | 5791,2 |
| **20000** | 6096,0 | 6400,8 | 6705,6 | 7010,4 | 7315,2 | 7620,0 | 7924,8 | 8229,6 | 8534,4 | 8839,2 |
| **30000** | 9144,0 | 9448,8 | 9753,6 | 10058 | 10363 | 10668 | 10973 | 11278 | 11582 | 11887 |
| **40000** | 12192 | 12497 | 12802 | 13106 | 13411 | 13716 | 14021 | 14326 | 14630 | 14935 |
| **50000** | 15240 | 15545 | 15850 | 16154 | 16459 | 16764 | 17069 | 17374 | 17678 | 17983 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**MILLES MARINS / MÈTRES**
*NAUTICAL MILES / METRES*

| NM | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 185,2 | 370,4 | 555,6 | 740,8 | 926 | 1111,2 | 1296,4 | 1481,6 | 1666,8 |
| 1 | 1852 | 2037,2 | 2222,4 | 2407,6 | 2592,8 | 2778 | 2963,2 | 3148,4 | 3333,6 | 3518,8 |
| 2 | 3704 | 3889,2 | 4074,4 | 4259,6 | 4444,8 | 4630 | 4815,2 | 5000,4 | 5185,6 | 5370,8 |
| 3 | 5556 | 5741,2 | 5926,4 | 6111,6 | 6296,8 | 6482 | 6667,2 | 6852,4 | 7037,6 | 7222,8 |
| 4 | 7408 | 7593,2 | 7778,4 | 7963,6 | 8148,8 | 8334 | 8519,2 | 8704,4 | 8889,6 | 9074,8 |
| 5 | 9260 | 9445,2 | 9630,4 | 9815,6 | 10008 | 10186 | 10371 | 10556 | 10742 | 10927 |
| 6 | 11112 | 11297 | 11482 | 11668 | 11853 | 12038 | 12223 | 12408 | 12594 | 12779 |
| 7 | 12964 | 13149 | 13334 | 13520 | 13705 | 13890 | 14075 | 14260 | 14446 | 14631 |
| 8 | 14816 | 15001 | 15186 | 15372 | 15557 | 15742 | 15927 | 16112 | 16298 | 16483 |
| 9 | 16668 | 16853 | 17038 | 17224 | 17409 | 17594 | 17779 | 17964 | 18150 | 18335 |

**METRES / MILLES MARINS**
*METRES / NAUTICAL MILES*

| m | 0 | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0,054 | 0,108 | 0,162 | 0,216 | 0,270 | 0,324 | 0,378 | 0,432 | 0,486 |
| 1000 | 0,540 | 0,594 | 0,648 | 0,702 | 0,756 | 0,810 | 0,864 | 0,918 | 0,972 | 1,026 |
| 2000 | 1,080 | 1,134 | 1,188 | 1,242 | 1,296 | 1,350 | 1,404 | 1,458 | 1,512 | 1,566 |
| 3000 | 1,620 | 1,674 | 1,728 | 1,782 | 1,836 | 1,890 | 1,944 | 1,998 | 2,052 | 2,106 |
| 4000 | 2,160 | 2,214 | 2,268 | 2,322 | 2,376 | 2,430 | 2,484 | 2,538 | 2,592 | 2,646 |
| 5000 | 2,700 | 2,754 | 2,808 | 2,862 | 2,916 | 2,970 | 3,024 | 3,078 | 3,132 | 3,186 |
| 6000 | 3,240 | 3,294 | 3,348 | 3,402 | 3,456 | 3,510 | 3,564 | 3,618 | 3,672 | 3,726 |
| 7000 | 3,780 | 3,834 | 3,888 | 3,942 | 3,996 | 4,050 | 4,104 | 4,158 | 4,212 | 4,266 |
| 8000 | 4,320 | 4,374 | 4,428 | 4,482 | 4,536 | 4,590 | 4,644 | 4,698 | 4,752 | 4,805 |
| 9000 | 4,860 | 4,913 | 4,967 | 5,021 | 5,075 | 5,129 | 5,183 | 5,237 | 5,291 | 5,345 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**KILOMÈTRES / MILLES MARINS**
*KILOMETERS / NAUTICAL MILES*

| KM | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0,540 | 1,080 | 1,620 | 2,160 | 2,700 | 3,240 | 3,780 | 4,320 | 4,860 |
| 10 | 5,40 | 5,939 | 6,479 | 7,019 | 7,559 | 8,099 | 8,639 | 9,179 | 9,719 | 10,26 |
| 20 | 10,80 | 11,34 | 11,88 | 12,42 | 12,96 | 13,50 | 14,04 | 14,58 | 15,12 | 15,66 |
| 30 | 16,20 | 16,74 | 17,28 | 17,82 | 18,36 | 18,90 | 19,44 | 19,98 | 20,52 | 21,06 |
| 40 | 21,60 | 22,14 | 22,68 | 23,22 | 23,76 | 24,30 | 24,84 | 25,38 | 25,92 | 26,46 |
| 50 | 27,00 | 27,54 | 28,08 | 28,62 | 29,16 | 29,70 | 30,24 | 30,78 | 31,32 | 31,86 |
| 60 | 32,40 | 32,94 | 33,48 | 34,02 | 34,56 | 35,10 | 35,64 | 36,18 | 36,72 | 37,26 |
| 70 | 37,80 | 38,34 | 38,88 | 39,42 | 39,96 | 40,50 | 41,04 | 41,58 | 42,12 | 42,66 |
| 80 | 43,20 | 43,74 | 44,28 | 44,82 | 45,36 | 45,90 | 46,44 | 46,98 | 47,52 | 48,05 |
| 90 | 48,59 | 49,13 | 49,67 | 50,21 | 50,75 | 51,29 | 51,83 | 52,37 | 52,91 | 53,45 |
| **KM** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| 100 | 54,00 | 59,40 | 64,80 | 70,20 | 75,60 | 80,99 | 86,39 | 91,79 | 97,19 | 102,6 |
| 200 | 108 | 113,4 | 118,8 | 124,2 | 129,6 | 135 | 140,4 | 145,8 | 151,2 | 156,6 |
| 300 | 162 | 167,4 | 172,8 | 178,2 | 183,6 | 189 | 194,4 | 199,8 | 205,2 | 210,6 |
| 400 | 216 | 221,4 | 226,8 | 232,2 | 237,6 | 243 | 248,4 | 253,8 | 259,2 | 264,6 |
| 500 | 270 | 275,4 | 280,8 | 286,2 | 291,6 | 297 | 302,4 | 307,8 | 313,2 | 318,6 |
| 600 | 324 | 329,4 | 334,8 | 340,2 | 345,6 | 351 | 356,4 | 361,8 | 367,2 | 372,6 |
| 700 | 378 | 383 | 388,8 | 394,2 | 399,6 | 405 | 410,4 | 415,8 | 421,2 | 426,6 |
| 800 | 432 | 437,4 | 442,8 | 448,2 | 453,6 | 459 | 464 | 469,8 | 475,2 | 480,5 |
| 900 | 485,9 | 491,3 | 496,7 | 502,1 | 507,5 | 512,9 | 518,3 | 523,7 | 529,1 | 534,5 |

**MILLES MARINS / KILOMÈTRES**
*NAUTICAL MILES / KILOMETERS*

| NM | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 1,852 | 3,704 | 5,556 | 7,408 | 9,260 | 11,11 | 12,96 | 14,82 | 16,67 |
| 10 | 18,52 | 20,37 | 22,22 | 24,08 | 25,93 | 27,78 | 29,63 | 31,48 | 33,34 | 35,19 |
| 20 | 37,04 | 38,89 | 40,74 | 42,60 | 44,45 | 46,30 | 48,15 | 50,00 | 51,86 | 53,71 |
| 30 | 55,56 | 57,41 | 59,26 | 61,12 | 62,97 | 64,82 | 66,67 | 68,52 | 70,38 | 72,23 |
| 40 | 74,80 | 75,93 | 77,78 | 79,64 | 81,49 | 83,34 | 85,19 | 87,04 | 88,90 | 90,75 |
| 50 | 92,60 | 94,45 | 96,30 | 98,16 | 100,0 | 101,9 | 103,7 | 105,6 | 107,4 | 109,3 |
| 60 | 111,1 | 113 | 114,8 | 116,7 | 118,5 | 120,4 | 122,2 | 124,1 | 125,9 | 127,8 |
| 70 | 129,6 | 131,5 | 133,3 | 135,2 | 137,0 | 138,9 | 140,7 | 142,6 | 144,4 | 146,3 |
| 80 | 148,2 | 150 | 151,9 | 153,7 | 155,6 | 157,4 | 159,3 | 161,1 | 163,0 | 164,8 |
| 90 | 166,7 | 168,5 | 170,4 | 172,2 | 174,1 | 175,9 | 177,8 | 179,6 | 181,5 | 183,4 |
| **NM** | **0** | **10** | **20** | **30** | **40** | **50** | **60** | **70** | **80** | **90** |
| 100 | 185,2 | 203,7 | 222,2 | 240,8 | 259,3 | 277,8 | 296,3 | 314,8 | 333,4 | 351,9 |
| 200 | 370,4 | 388,9 | 407,4 | 426 | 444,5 | 463 | 481,5 | 500 | 518,6 | 537,1 |
| 300 | 555,6 | 574,1 | 592,6 | 611,2 | 629,7 | 648,2 | 666,7 | 685,2 | 703,8 | 722,3 |
| 400 | 748,8 | 759,3 | 777,8 | 796,4 | 814,9 | 833,4 | 851,9 | 870,4 | 889 | 907,5 |
| 500 | 926,0 | 944,5 | 963 | 981,6 | 1000 | 1019 | 1037 | 1056 | 1074 | 1093 |
| 600 | 1111 | 1130 | 1148 | 1167 | 1185 | 1204 | 1222 | 1241 | 1259 | 1278 |
| 700 | 1296 | 1315 | 1333 | 1352 | 1370 | 1389 | 1407 | 1426 | 1444 | 1463 |
| 800 | 1482 | 1500 | 1519 | 1537 | 1556 | 1574 | 1593 | 1611 | 1630 | 1648 |
| 900 | 1667 | 1685 | 1704 | 1722 | 1741 | 1759 | 1778 | 1796 | 1815 | 1834 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 2.7 HEURES DE LEVER ET COUCHER DU SOLEIL

*SUNRISE / SUNSET*

Les tableaux suivants indiquent, pour la période 2021 - 2031, les heures UTC de lever (SR) et de coucher (SS) du soleil sur le méridien de Greenwich (0°). Pour obtenir les heures UTC pour d'autres longitudes, ajouter 4 minutes par degré de longitude vers l'Ouest, retrancher 4 minutes par degré de longitude vers l'Est. (Heure locale hiver = heure UTC + 1 HR, heure locale été = heure UTC + 2 HR).

*The following tables give, for the period 2021 - 2031,the UTC hours of sunrise (SR) and sunset (SS) on the meridian of Greenwich (0°). To calculate UTC hours on other meridians, add 4 minutes by degree of longitude towards West, subtract 4 minutes by degree of longitude towards East. (Winter local time = UTC hour + 1 HR, summer local time = UTC hour + 2 HR).*

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JAN | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 51°N | 08:04/16:02 | 08:04/16:05 | 08:03/16:09 | 08:01/16:13 | 07:59/16:18 | 07:57/16:22 | 07:54/16:27 | 07:51/16:32 | 07:47/16:37 | 07:43/16:42 | 07:39/16:48 |
| 49°N | 07:55/16:11 | 07:55/16:14 | 07:54/16:18 | 07:53/16:22 | 07:51/16:26 | 07:49/16:30 | 07:46/16:35 | 07:44/16:39 | 07:40/16:44 | 07:37/16:49 | 07:33/16:54 |
| 47°N | 07:47/16:20 | 07:47/16:23 | 07:46/16:26 | 07:45/16:30 | 07:44/16:33 | 07:42/16:37 | 07:39/16:42 | 07:37/16:46 | 07:34/16:50 | 07:31/16:55 | 07:27/16:59 |
| 45°N | 07:39/16:27 | 07:39/16:30 | 07:39/16:33 | 07:38/16:37 | 07:37/16:40 | 07:35/16:44 | 07:33/16:48 | 07:31/16:52 | 07:28/16:56 | 07:25/17:00 | 07:22/17:05 |
| 43°N | 07:32/16:34 | 07:32/16:37 | 07:32/16:40 | 07:31/16:43 | 07:30/16:47 | 07:29/16:50 | 07:27/16:54 | 07:25/16:58 | 07:23/17:02 | 07:20/17:06 | 07:17/17:10 |
| 41°N | 07:26/16:41 | 07:26/16:43 | 07:26/16:46 | 07:25/16:49 | 07:24/16:53 | 07:23/16:56 | 07:22/16:59 | 07:20/17:03 | 07:17/17:07 | 07:15/17:10 | 07:12/17:14 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FEB | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
| 51°N | 07:37/16:49 | 07:33/16:55 | 07:28/17:00 | 07:23/17:06 | 07:17/17:11 | 07:12/17:16 | 07:06/17:22 | 07:00/17:27 | 06:54/17:32 | 06:47/17:37 |
| 49°N | 07:31/16:55 | 07:27/17:00 | 07:22/17:05 | 07:18/17:10 | 07:13/17:15 | 07:07/17:20 | 07:02/17:25 | 06:56/17:30 | 06:51/17:35 | 06:45/17:40 |
| 47°N | 07:26/17:01 | 07:22/17:06 | 07:18/17:10 | 07:13/17:15 | 07:08/17:20 | 07:04/17:24 | 06:59/17:29 | 06:53/17:33 | 06:48/17:38 | 06:42/17:42 |
| 45°N | 07:21/17:06 | 07:17/17:10 | 07:13/17:15 | 07:09/17:19 | 07:05/17:23 | 07:00/17:28 | 06:55/17:32 | 06:50/17:36 | 06:45/17:40 | 06:40/17:44 |
| 43°N | 07:16/17:11 | 07:12/17:15 | 07:09/17:19 | 07:05/17:23 | 07:01/17:27 | 06:57/17:31 | 06:52/17:35 | 06:48/17:39 | 06:43/17:43 | 06:38/17:46 |
| 41°N | 07:11/17:15 | 07:08/17:19 | 07:05/17:23 | 07:01/17:27 | 06:58/17:30 | 06:54/17:34 | 06:50/17:38 | 06:45/17:41 | 06:41/17:45 | 06:36/17:48 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MAR | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 51°N | 06:45/17:39 | 06:39/17:44 | 06:32/17:50 | 06:26/17:55 | 06:19/18:00 | 06:12/18:05 | 06:06/18:10 | 05:59/18:15 | 05:52/18:20 | 05:45/18:25 | 05:39/18:29 |
| 49°N | 06:43/17:42 | 06:37/17:46 | 06:31/17:51 | 06:24/17:56 | 06:18/18:00 | 06:12/18:05 | 06:06/18:10 | 05:59/18:14 | 05:53/18:19 | 05:47/18:23 | 05:40/18:28 |
| 47°N | 06:41/17:44 | 06:35/17:48 | 06:29/17:53 | 06:23/17:57 | 06:18/18:01 | 06:12/18:05 | 06:06/18:10 | 06:00/18:14 | 05:54/18:18 | 05:48/18:22 | 05:42/18:26 |
| 45°N | 06:39/17:46 | 06:33/17:50 | 06:28/17:54 | 06:22/17:58 | 06:17/18:02 | 06:11/18:06 | 06:06/18:10 | 06:00/18:13 | 05:54/18:17 | 05:49/18:21 | 05:43/18:25 |
| 43°N | 06:37/17:48 | 06:32/17:51 | 06:27/17:55 | 06:21/17:59 | 06:16/18:02 | 06:11/18:06 | 06:06/18:10 | 06:00/18:13 | 05:55/18:17 | 05:50/18:20 | 05:44/18:24 |
| 41°N | 06:35/17:49 | 06:30/17:53 | 06:25/17:56 | 06:20/18:00 | 06:16/18:03 | 06:11/18:06 | 06:06/18:09 | 06:01/18:13 | 05:56/18:16 | 05:51/18:19 | 05:46/18:22 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| APR | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
| 51°N | 05:37/18:31 | 05:30/18:36 | 05:23/18:41 | 05:17/18:46 | 05:10/18:51 | 05:04/18:56 | 04:58/19:01 | 04:52/19:05 | 04:46/19:10 | 04:40/19:15 |
| 49°N | 05:38/18:29 | 05:32/18:34 | 05:26/18:38 | 05:20/18:43 | 05:14/18:47 | 05:08/18:52 | 05:02/18:56 | 04:56/19:01 | 04:51/19:05 | 04:45/19:10 |
| 47°N | 05:40/18:28 | 05:34/18:32 | 05:28/18:36 | 05:22/18:40 | 05:17/18:44 | 05:11/18:48 | 05:06/18:52 | 05:00/18:57 | 04:55/19:01 | 04:50/19:05 |
| 45°N | 05:41/18:26 | 05:36/18:30 | 05:30/18:34 | 05:25/18:37 | 05:20/18:41 | 05:14/18:45 | 05:09/18:49 | 05:04/18:53 | 04:59/18:56 | 04:55/19:00 |
| 43°N | 05:43/18:25 | 05:37/18:28 | 05:32/18:32 | 05:27/18:35 | 05:22/18:39 | 05:17/18:42 | 05:12/18:46 | 05:08/18:49 | 05:03/18:52 | 04:59/18:56 |
| 41°N | 05:44/18:23 | 05:39/18:27 | 05:34/18:30 | 05:29/18:33 | 05:25/18:36 | 05:20/18:39 | 05:15/18:42 | 05:11/18:46 | 05:07/18:49 | 05:03/18:52 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MAY | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 51°N | 04:34/19:20 | 04:29/19:25 | 04:24/19:29 | 04:19/19:34 | 04:14/19:38 | 04:10/19:43 | 04:06/19:47 | 04:02/19:51 | 03:59/19:55 | 03:56/19:59 | 03:53/20:02 |
| 49°N | 04:40/19:14 | 04:35/19:18 | 04:30/19:23 | 04:26/19:27 | 04:21/19:31 | 04:17/19:35 | 04:14/19:39 | 04:10/19:43 | 04:07/19:46 | 04:05/19:50 | 04:02/19:53 |
| 47°N | 04:45/19:09 | 04:41/19:13 | 04:36/19:17 | 04:32/19:21 | 04:28/19:24 | 04:24/19:28 | 04:21/19:32 | 04:18/19:35 | 04:15/19:38 | 04:13/19:42 | 04:11/19:44 |
| 45°N | 04:50/19:04 | 04:46/19:08 | 04:42/19:11 | 04:38/19:15 | 04:34/19:18 | 04:31/19:22 | 04:28/19:25 | 04:25/19:28 | 04:22/19:31 | 04:20/19:34 | 04:18/19:37 |
| 43°N | 04:55/18:59 | 04:51/19:03 | 04:47/19:06 | 04:43/19:09 | 04:40/19:13 | 04:37/19:16 | 04:34/19:19 | 04:31/19:22 | 04:29/19:25 | 04:27/19:27 | 04:25/19:30 |
| 41°N | 04:59/18:55 | 04:55/18:58 | 04:51/19:01 | 04:48/19:04 | 04:45/19:07 | 04:42/19:10 | 04:39/19:13 | 04:37/19:16 | 04:35/19:19 | 04:33/19:21 | 04:31/19:23 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JUN | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
| 51°N | 03:52/20:03 | 03:50/20:06 | 03:49/20:09 | 03:47/20:11 | 03:47/20:13 | 03:46/20:14 | 03:46/20:15 | 03:47/20:16 | 03:48/20:16 | 03:49/20:16 |
| 49°N | 04:02/19:54 | 04:00/19:56 | 03:58/19:59 | 03:57/20:01 | 03:57/20:03 | 03:56/20:04 | 03:57/20:05 | 03:57/20:06 | 03:58/20:06 | 04:00/20:06 |
| 47°N | 04:10/19:45 | 04:08/19:48 | 04:07/19:50 | 04:06/19:52 | 04:06/19:54 | 04:05/19:55 | 04:06/19:56 | 04:06/19:57 | 04:07/19:57 | 04:09/19:57 |
| 45°N | 04:18/19:38 | 04:16/19:40 | 04:15/19:42 | 04:14/19:44 | 04:14/19:46 | 04:14/19:47 | 04:14/19:48 | 04:15/19:49 | 04:16/19:49 | 04:17/19:49 |
| 43°N | 04:25/19:31 | 04:23/19:33 | 04:22/19:35 | 04:22/19:37 | 04:21/19:38 | 04:21/19:39 | 04:22/19:40 | 04:22/19:41 | 04:23/19:41 | 04:24/19:41 |
| 41°N | 04:31/19:24 | 04:30/19:26 | 04:29/19:28 | 04:28/19:30 | 04:28/19:31 | 04:28/19:32 | 04:29/19:33 | 04:29/19:34 | 04:30/19:34 | 04:31/19:34 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JUL | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 51°N | 03:51/20:15 | 03:53/20:14 | 03:56/20:12 | 03:59/20:10 | 04:02/20:08 | 04:06/20:05 | 04:09/20:02 | 04:13/19:58 | 04:17/19:54 | 04:21/19:50 | 04:26/19:45 |
| 49°N | 04:01/20:05 | 04:03/20:04 | 04:06/20:03 | 04:08/20:01 | 04:11/19:59 | 04:14/19:56 | 04:18/19:53 | 04:21/19:50 | 04:25/19:46 | 04:29/19:42 | 04:33/19:38 |
| 47°N | 04:10/19:56 | 04:12/19:56 | 04:14/19:54 | 04:17/19:53 | 04:19/19:51 | 04:22/19:48 | 04:25/19:46 | 04:29/19:43 | 04:32/19:39 | 04:36/19:36 | 04:39/19:32 |
| 45°N | 04:18/19:48 | 04:20/19:48 | 04:22/19:46 | 04:24/19:45 | 04:27/19:43 | 04:30/19:41 | 04:33/19:39 | 04:36/19:36 | 04:39/19:33 | 04:42/19:29 | 04:45/19:26 |
| 43°N | 04:26/19:41 | 04:27/19:40 | 04:29/19:39 | 04:31/19:38 | 04:34/19:36 | 04:36/19:34 | 04:39/19:32 | 04:42/19:30 | 04:45/19:27 | 04:48/19:24 | 04:51/19:20 |
| 41°N | 04:33/19:34 | 04:34/19:34 | 04:36/19:33 | 04:38/19:31 | 04:40/19:30 | 04:43/19:28 | 04:45/19:26 | 04:48/19:24 | 04:50/19:21 | 04:53/19:18 | 04:56/19:15 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AUG | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 51°N | 04:27/19:44 | 04:31/19:39 | 04:36/19:34 | 04:40/19:28 | 04:45/19:23 | 04:50/19:17 | 04:54/19:11 | 04:59/19:05 | 05:04/18:58 | 05:08/18:52 | 05:13/18:45 |
| 49°N | 04:34/19:37 | 04:38/19:32 | 04:42/19:27 | 04:46/19:22 | 04:51/19:17 | 04:55/19:12 | 04:59/19:06 | 05:03/19:00 | 05:08/18:54 | 05:12/18:48 | 05:16/18:42 |
| 47°N | 04:40/19:30 | 04:44/19:26 | 04:48/19:22 | 04:52/19:17 | 04:56/19:12 | 05:00/19:07 | 05:03/19:02 | 05:07/18:56 | 05:11/18:51 | 05:15/18:45 | 05:19/18:40 |
| 45°N | 04:46/19:25 | 04:50/19:21 | 04:53/19:16 | 04:57/19:12 | 05:00/19:08 | 05:04/19:03 | 05:07/18:58 | 05:11/18:53 | 05:15/18:48 | 05:18/18:42 | 05:22/18:37 |
| 43°N | 04:52/19:19 | 04:55/19:16 | 04:58/19:12 | 05:01/19:08 | 05:05/19:03 | 05:08/18:59 | 05:11/18:54 | 05:14/18:50 | 05:18/18:45 | 05:21/18:40 | 05:24/18:35 |
| 41°N | 04:57/19:14 | 05:00/19:11 | 05:03/19:07 | 05:06/19:03 | 05:09/18:59 | 05:12/18:55 | 05:15/18:51 | 05:18/18:46 | 05:21/18:42 | 05:24/18:37 | 05:26/18:32 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SEP | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
| 51°N | 05:15/18:43 | 05:19/18:37 | 05:24/18:30 | 05:29/18:23 | 05:33/18:16 | 05:38/18:10 | 05:43/18:03 | 05:47/17:56 | 05:52/17:49 | 05:57/17:42 |
| 49°N | 05:18/18:40 | 05:22/18:34 | 05:26/18:28 | 05:30/18:21 | 05:35/18:15 | 05:39/18:09 | 05:43/18:02 | 05:48/17:56 | 05:52/17:49 | 05:56/17:43 |
| 47°N | 05:20/18:38 | 05:24/18:32 | 05:28/18:26 | 05:32/18:20 | 05:36/18:14 | 05:40/18:08 | 05:44/18:02 | 05:48/17:56 | 05:52/17:50 | 05:56/17:44 |
| 45°N | 05:23/18:35 | 05:26/18:30 | 05:30/18:24 | 05:34/18:18 | 05:37/18:13 | 05:41/18:07 | 05:44/18:01 | 05:48/17:56 | 05:52/17:50 | 05:55/17:44 |
| 43°N | 05:25/18:33 | 05:29/18:28 | 05:32/18:22 | 05:35/18:17 | 05:38/18:12 | 05:42/18:06 | 05:45/18:01 | 05:48/17:55 | 05:51/17:50 | 05:55/17:45 |
| 41°N | 05:27/18:31 | 05:30/18:26 | 05:33/18:21 | 05:36/18:16 | 05:39/18:11 | 05:42/18:06 | 05:45/18:00 | 05:48/17:55 | 05:51/17:50 | 05:54/17:45 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OCT | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 51°N | 06:02/17:36 | 06:06/17:29 | 06:11/17:22 | 06:16/17:16 | 06:21/17:09 | 06:26/17:03 | 06:31/16:57 | 06:36/16:51 | 06:41/16:45 | 06:47/16:39 | 06:52/16:34 |
| 49°N | 06:01/17:37 | 06:05/17:30 | 06:09/17:24 | 06:14/17:18 | 06:19/17:12 | 06:23/17:06 | 06:28/17:00 | 06:32/16:55 | 06:37/16:49 | 06:42/16:44 | 06:47/16:39 |
| 47°N | 06:00/17:38 | 06:04/17:32 | 06:08/17:26 | 06:12/17:20 | 06:16/17:14 | 06:20/17:09 | 06:25/17:03 | 06:29/16:58 | 06:33/16:53 | 06:38/16:48 | 06:42/16:43 |
| 45°N | 05:59/17:39 | 06:03/17:33 | 06:06/17:27 | 06:10/17:22 | 06:14/17:17 | 06:18/17:11 | 06:22/17:06 | 06:26/17:01 | 06:30/16:57 | 06:34/16:52 | 06:38/16:48 |
| 43°N | 05:58/17:39 | 06:01/17:34 | 06:05/17:29 | 06:08/17:24 | 06:12/17:19 | 06:16/17:14 | 06:19/17:09 | 06:23/17:04 | 06:27/17:00 | 06:30/16:56 | 06:34/16:51 |
| 41°N | 05:57/17:40 | 06:00/17:35 | 06:04/17:30 | 06:07/17:25 | 06:10/17:21 | 06:13/17:16 | 06:17/17:12 | 06:20/17:07 | 06:23/17:03 | 06:27/16:59 | 06:30/16:55 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NOV | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 |
| 51°N | 06:53/16:32 | 06:59/16:27 | 07:04/16:22 | 07:09/16:17 | 07:14/16:13 | 07:19/16:09 | 07:24/16:05 | 07:29/16:02 | 07:34/15:59 | 07:38/15:56 |
| 49°N | 06:48/16:37 | 06:53/16:32 | 06:58/16:28 | 07:03/16:23 | 07:08/16:19 | 07:12/16:16 | 07:17/16:12 | 07:21/16:09 | 07:26/16:07 | 07:30/16:05 |
| 47°N | 06:44/16:42 | 06:48/16:37 | 06:53/16:33 | 06:57/16:29 | 07:02/16:26 | 07:06/16:22 | 07:10/16:19 | 07:14/16:17 | 07:18/16:14 | 07:22/16:12 |
| 45°N | 06:39/16:46 | 06:44/16:42 | 06:48/16:38 | 06:52/16:34 | 06:56/16:31 | 07:00/16:28 | 07:04/16:25 | 07:08/16:23 | 07:12/16:21 | 07:15/16:19 |
| 43°N | 06:35/16:50 | 06:39/16:46 | 06:43/16:43 | 06:47/16:39 | 06:51/16:36 | 06:55/16:34 | 06:58/16:31 | 07:02/16:29 | 07:06/16:27 | 07:09/16:26 |
| 41°N | 06:32/16:54 | 06:35/16:50 | 06:39/16:47 | 06:42/16:44 | 06:46/16:41 | 06:50/16:39 | 06:53/16:36 | 06:57/16:34 | 07:00/16:33 | 07:03/16:31 |

| Month / LAT | Jours du mois - Day of the month - SR / SS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DEC | 1 | 4 | 7 | 10 | 13 | 16 | 19 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 51°N | 07:42/15:54 | 07:46/15:53 | 07:50/15:52 | 07:53/15:51 | 07:56/15:51 | 07:59/15:51 | 08:01/15:52 | 08:03/15:54 | 08:04/15:56 | 08:04/15:58 | 08:05/16:01 |
| 49°N | 07:34/16:03 | 07:38/16:02 | 07:41/16:01 | 07:44/16:00 | 07:47/16:00 | 07:49/16:01 | 07:51/16:02 | 07:53/16:03 | 07:54/16:05 | 07:55/16:07 | 07:55/16:10 |
| 47°N | 07:26/16:11 | 07:30/16:10 | 07:33/16:09 | 07:36/16:09 | 07:39/16:09 | 07:41/16:09 | 07:43/16:10 | 07:45/16:12 | 07:46/16:14 | 07:46/16:16 | 07:47/16:18 |
| 45°N | 07:19/16:18 | 07:22/16:17 | 07:25/16:16 | 07:28/16:16 | 07:31/16:17 | 07:33/16:17 | 07:35/16:18 | 07:37/16:20 | 07:38/16:21 | 07:39/16:24 | 07:39/16:26 |
| 43°N | 07:12/16:24 | 07:16/16:24 | 07:19/16:23 | 07:21/16:23 | 07:24/16:24 | 07:26/16:24 | 07:28/16:25 | 07:29/16:27 | 07:31/16:29 | 07:32/16:31 | 07:32/16:33 |
| 41°N | 07:06/16:31 | 07:09/16:30 | 07:12/16:30 | 07:15/16:30 | 07:17/16:30 | 07:19/16:31 | 07:21/16:32 | 07:23/16:33 | 07:24/16:35 | 07:25/16:37 | 07:26/16:40 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 3 SERVICES

*SERVICES*

## GEN 3.1 SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE

*AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES*

### 3.1.1 SERVICE RESPONSABLE

Relevant de la Direction des Services de la navigation aérienne, le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE est l'organisme central chargé de l'information aéronautique française.

### *3.1.1 RESPONSIBLE SERVICE*

*Within the "Direction des Services de la navigation aérienne", the "SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE" is the central unit in charge of the French aeronautical information.*

Adresse postale / *Postal address* : SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048
33693 MERIGNAC Cedex

TEL : (0)5 57 92 55 22
(0)5 57 92 57 92 (BNI-NOF)

Adresse SFA *(AFS)* : LFFAYNYX

E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr

Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr

Le bureau NOTAM international de BORDEAUX, partie intégrante du Service de l'Information Aéronautique se trouve :

6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048 - 33693 MERIGNAC Cedex

L'information aéronautique est assurée :

- par les bureaux d'information en vol des ACC de BORDEAUX (ACC Sud-Ouest), BREST (ACC Ouest), MARSEILLE (ACC Sud Est), PARIS (ACC Nord), REIMS (ACC Est).

- par les bureaux d'information aéronautique de certains aérodromes.

- par les bureaux régionaux d'information et d'assistance aux vols (BRIA).

*The international NOTAM office of BORDEAUX, which is integrated into the "Service de l'Information Aéronautique" is located at :*

*6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048 - 33693 MERIGNAC Cedex*

*Aeronautical information is distributed :*

*- by the flight information offices of BORDEAUX ACC (South-West ACC), BREST ACC (West ACC), MARSEILLE ACC (South-East ACC), PARIS ACC (North ACC), REIMS ACC (East ACC).*

*- by the aeronautical information offices of certain aerodromes.*

*- by the regional offices for flight information and assistance (BRIA).*

### 3.1.2 ZONE DE RESPONSABILITE

La zone de responsabilité du service AIS France comprend le territoire de la France métropolitaine et des départements et territoires d'Outre- Mer ainsi que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles la France a accepté d'assurer les services de la circulation aérienne.

La présente Publication d'Information Aéronautique concerne l'espace métropolitain : les FIR de BORDEAUX, BREST, MARSEILLE, PARIS et REIMS ainsi que l'UIR France.

Les informations relatives aux départements et territoires d'Outre-Mer sont publiées dans les publications d'information aéronautique suivantes :

AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN, AIP CAR/SAM/NAM.

Les données aéronautiques et les informations aéronautiques fournies dans les publications d'information aéronautique françaises pour le compte des Principautés d'Andorre et de Monaco sont fournies avec l'autorisation de celles-ci.

### *3.1.2 AREA OF RESPONSABILITY*

*The area of responsability of the AIS France includes the territory of Metropolitan France and of French overseas departments and territories, as well as those parts of the airspace over the high seas for which France has accepted to provide air traffic services.*

*This Aeronautical Information Publication concerns the Metropolitan airspace : BORDEAUX, BREST, MARSEILLE, PARIS and REIMS FIR and UIR France.*

*Information concerning French overseas departments and territories are published in the following aeronautical information publications :*

*AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN, AIP CAR/SAM/NAM.*

*The aeronautical data and aeronautical information provided in French aeronautical information publications on behalf on the Principalities of Andorra and Monaco are provided with their authorization.*

### 3.1.3 LES PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE

#### 3.1.3.1 LA PUBLICATION D'INFORMATION AERONAUTIQUE - AIP

Les Publications d'Information Aéronautique sont éditées par le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE dans le cadre des dispositions prévues aux Annexes 4 et 15 à la convention relative à l'Aviation civile internationale et au document OACI 8126-AN/872 (Manuel des services d'information aéronautique).

L'AIP France comprend :

Les parties GEN, ENR et AD, format eAIP.

- Un atlas des cartes d'approche et d'atterrissage à vue (ATLAS VAC) en 2 volumes, format A5.

- Un atlas des cartes VAC d'hélistations en 1 volume, format A5.

**Les amendements aux documents précités (AMDT)**

### *3.1.3 AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS*

#### *3.1.3.1 THE AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION - AIP*

*Aeronautical Information Publications are published by the "SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE", in compliance with the provisions of Annexes 4 and 15 to the Convention on International Civil Aviation and of ICAO document 8126-AN/872 (Aeronautical Information Service Manual).*

*The AIP France includes :*

*GEN, ENR and AD parts, eAIP format.*

*- An atlas which contains visual approach and landing charts (ATLAS VAC) in 2 volumes, A5 format.*

*- An atlas which contains helistops VAC in 1 volume, A5 format.*

***Amendments to the above mentionned documents (AMDT)***

© Service de l'Information Aéronautique, France

La mise à jour de l'AIP et des atlas s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour publiés conformément aux cycles AIRAC. Ils sont accompagnés de la publication d'un NOTAM "TRIGGER" donnant une brève description du contenu, la date et l'heure d'entrée en vigueur et le numéro de référence du BMJ. Ce NOTAM restera valide dans les bulletins d'information prévol pendant une période de 14 jours.

Chaque bulletin peut contenir une partie AIRAC et une partie NON AIRAC qui sont, dans la mesure du possible, diffusées ensemble.

Les bulletins publiés sur papier sont précédés :

- d'une page verte indiquant les pages à insérer ou à détruire ;

- les publications des Atlas VAC et VAC HEL peuvent être complétées de pages comportant les modifications en attente d'insertion ou les corrections de dernière minute (ADD).

*The AIP and the atlas are updated by means of updating bulletins published in accordance with the AIRAC cycles. They are completed with the publication of a "TRIGGER NOTAM" giving a short description of the content, the implementation date and the effective hour, as the reference number of the AMDT. This NOTAM will remain valid whiting preflight information bulletins during a forteen days period.*

*Each bulletin may contain an AIRAC part and a NON AIRAC part which are, if possible, distributed together.*

*The bulletins published on paper are preceded by :*

*- a green page indicating pages to be removed or to be inserted ;*

*- Atlas VAC and VAC HEL publications can be supplemented with pages containing hand amendments to be inserted in the AIP, or last minute corrections (ADD).*

**3.1.3.2 LES SUPPLEMENTS A L'AIP (SUP AIP)**

Les suppléments à l'AIP sont publiés si besoin le jeudi et sont disponibles sur le site Internet du SIA : www.sia.aviation-civile.gouv.fr ainsi que sur SOFIA-Briefing.

Ils concernent des informations à caractère temporaire contenant des textes longs et/ou des éléments cartographiques. Tous les SUP AIP qu'ils soient AIRAC ou non sont accompagnés de la publication d'un « NOTAM TRIGGER » ayant la même durée de validité que celle du supplément et donnant une brève description du contenu, les principales restrictions opérationnelles et le numéro de référence du supplément.
Les 4ème et 5ème lettres du code NOTAM sont toujours « TT ».
En complément du « NOTAM TRIGGER », un ou des « NOTAM réplique » peuvent être publiés sur un ou des aérodrome(s) et/ou hélistation(s) impacté(s) par les restrictions opérationnelles contenues dans le SUP AIP. Ces « NOTAM REPLIQUE » suivent scrupuleusement les mêmes règles que les « NOTAM TRIGGER ».

Les SUP AIP sont numérotés chronologiquement à partir du 1er janvier de l'année en cours.

Une liste de contrôle des suppléments est publiée tous les jeudis ; elle remplace la page GEN 0.3.1 de l'AIP.

***3.1.3.2 THE AIP SUPPLEMENTS (AIP SUP)***

*AIP Supplements are published , if necessary, on Thursday and are available on SOFIA-Briefing tool and SIA website : www.sia.aviation-civile.gouv.fr*

*They contain temporary information with cartographic annexes and/or long texts associated with NOTAM. All AIP SUP whether AIRAC or not go together with the publication of a « TRIGGER NOTAM » with the same validity as the supplement giving a short description of the content, the main operational restrictions and the supplement reference number.*
*The 4th and 5th letters of the NOTAM code are always « TT ».*
*In addition to the « NOTAM TRIGGER », one or more « NOTAM REPLICA » may be published on one or more aerodromes and/or heliport(s) affected by the operational restrictions contained in the SUP AIP. These « NOTAM REPLICA » strictly follow the same rules as « NOTAM TRIGGER ».*

*These supplements are numbered chronologically from the first of January of the current year.*

*A check-list of supplements is published every Thursday ; it takes place of page GEN 0.3.1 of the AIP.*

**3.1.3.3 CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC)**

Elles traitent des informations d'ordre aéronautique général qui n'entrent pas dans le cadre des informations publiées dans les AIP ou dans les NOTAM.

Ces informations sont le plus souvent d'ordre explicatif ou consultatif. Elles peuvent annoncer des changements importants à longue échéance dans une législation, un règlement, des procédures, des installations ou des services et rappeler des dispositions réglementaires en vigueur.

Ces circulaires sont publiées en français et en anglais.

***3.1.3.3 AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULARS (AIC)***

*These cover general aeronautical information not forming part of AIP or NOTAM information.*

*The information provided is mainly of an explanatory or advisory nature. AIC may be used to provide informations of a long lasting character concerning laws, regulations, procedures, facilities on services and to draw attention to regulations in force.*

*AIC are published in French and English.*

**a) Classement**

Les circulaires sont classées en deux séries différentes :

- Série A qui groupe les informations ayant une portée internationale,

- Série B qui groupe les informations intéressant le plan national (non utilisée).

***a) Classification***

*Circulars are classified into two different series :*

*- Series A, for information of an international scope,*

*- Series B, covering informations of national interest (not used).*

**b) Numérotation**

Chaque série est numérotée de 1 à suivre à partir du 1er Janvier de l'année en cours. Une liste récapitulative des circulaires d'information en vigueur est publiée avec chaque nouvelle AIC.

***b) Numbering***

*Each series is numbered 1 and on, starting from the first of January of the current year. A check-list of information circulars in force is issued with every new AIC.*

**3.1.3.4 LES NOTAM**

**a) <u>Diffusion</u>**

Le Bureau NOTAM International de Bordeaux diffuse les NOTAM par la voie du RSFTA. Ils sont également disponibles sur l'outil de consultation des NOTAM SOFIA-Briefing.

La rediffusion des NOTAM étrangers est directement assurée selon un système d'adresses de distribution prédéterminées afin de satisfaire les besoins des organismes tenus d'assurer un service d'information avant et pendant le vol.

***3.1.3.4 NOTAM***

***a) <u>NOTAM distribution</u>***

*NOTAM are distributed by the International NOTAM Office BORDEAUX via the AFTN. They are also available on SOFIA-Briefing tool.*

*NOTAM from foreign sources are distributed in accordance with a predetermined list of addresses, in order to meet the requirements of units charged with pre-flight and in-flight information service.*

**b) <u>Numérotation des NOTAM</u>**

Les NOTAM sont numérotés de 0001 à suivre à partir du 1er Janvier de l'année en cours. La numérotation est précédée de l'indicateur LFFA et de la lettre affectée à la série.

Une liste récapitulative des numéros de NOTAM en vigueur est publiée mensuellement par la voie du RSFTA.

***b) <u>NOTAM numbering</u>***

*NOTAM are numbered from 0001, starting from the first of January of the current year. This numbering is prefixed with LFFA and the series designation letter.*

*A summary list of NOTAM in force is monthly published over AFTN.*

**c) <u>Séries de NOTAM</u>**

Les NOTAM sont émis selon les séries suivantes

***c) <u>NOTAM series</u>***

*NOTAM are issued according the following series*


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Séries | Contenu / *Content* | |
|---|---|---|
| **A** | Les aérodromes suivants et les espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage : | *Following aerodromes and their associated airspaces and facilities used as Approach aids :* |
| | BALE Mulhouse, BASTIA Poretta, BEAUVAIS Tillé, BIARRITZ Pays Basque, BORDEAUX Mérignac, CHAMBERY Aix Les Bains, LA ROCHELLE Ile de Ré, LILLE Lesquin, LIMOGES Bellegarde, LYON Saint Exupéry, MARSEILLE Provence, MONTPELLIER Méditerranée, NANTES Atlantique, NICE Côte d'Azur, PARIS Charles de Gaulle, PARIS Le Bourget, PARIS Orly, RENNES Saint Jacques, STRASBOURG Entzheim, TOULOUSE Blagnac. | |
| **B** | Les aérodromes suivants et les espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage : | *Following aerodromes and their associated airspace and facilities used as approach aids :* |
| | AJACCIO Napoléon Bonaparte, AVIGNON Caumont, BERGERAC Dordogne Périgord, BEZIERS Vias, BREST Bretagne, BRIVE Souillac, CALVI Sainte Catherine, CARCASSONNE Salvaza, CHALONS Vatry, CLERMONT-FERRAND Auvergne, DEAUVILLE Normandie, DINARD Pleurtuit Saint Malo, DOLE Tavaux, FIGARI Sud Corse, GRENOBLE Alpes Isère, HYERES Le Palyvestre, LORIENT Lann Bihoué, METZ Nancy Lorraine, NIMES Garons, PAU Pyrénées, PERPIGNAN Rivesaltes, POITIERS Biard, RODEZ Aveyron, SAINT ETIENNE Loire, TARBES Lourdes Pyrénées, TOURS Val de Loire. | |
| **C** | Les aérodromes suivants et les espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage : | *Following aerodromes and their associated airspace and facilities used as approach aids :* |
| | ALBERT Bray, ANGERS Marcé, ANGOULEME Brie Champniers, ANNECY Meythet, AUXERRE Branches, CAEN Carpiquet, CALAIS Dunkerque, CANNES Mandelieu, CHATEAUROUX Déols, CHERBOURG Manche , COLMAR Houssen, DIJON Longvic, EPINAL Mirecourt, LA MOLE, LAVAL Entrammes, LE HAVRE Octeville, LE MANS Arnage, LE TOUQUET Elizabeth II , LYON Bron, ORLEANS Saint Denis de l'Hôtel, QUIMPER Pluguffan, ROUEN Vallée de Seine, SAINT BRIEUC Armor, SAINT NAZAIRE Montoir, TROYES Barberey. | |
| **D** | Autres aérodromes (y compris leurs espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage) situés dans les FIR Bordeaux (LFBB), Marseille (LFMM) et Reims (LFEE). | *Other aerodromes (including their associated airspaces and facilities used as approach aids) located in Bordeaux (LFBB), Marseille (LFMM) and Reims (LFEE) FIR.* |
| **E** | Autres aérodromes (y compris leurs espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage) situés dans les FIR Brest (LFRR) et Paris (LFFF). | *Other aerodromes (including their associated airspaces and facilities used as approach aids) located in Brest (LFRR) and Paris (LFFF) FIR.* |
| **F** | Les informations concernant l'UIR France et les FIR Bordeaux (LFBB), Brest (LFRR), Paris (LFFF), Marseille (LFMM) et Reims (LFEE) :<br>- Restrictions espaces aériens en dehors des espaces aériens associés à un aérodrome et des zones listées en série R, X, Y et Z ;<br>- Moyens de radionavigation en route ;<br>- Routes ATS ;<br>- Secteurs de contrôle ACC/UAC ;<br>- Communication Air/Sol. | *Informations concerning UIR France and Bordeaux (LFBB), Brest (LFRR), Paris (LFFF), Marseille (LFMM) and Reims (LFEE) FIR :*<br>*- Restricted airspaces outside airspaces associated to aerodromes and areas listed in series R, X, Y and Z ;*<br>*- En route radionavigation means ;*<br>*- ATS routes ;*<br>*- ACC/UAC control sectors ;*<br>*- Air/ground communication.* |
| **G** | Les informations concernant :<br>- les aérodromes et les hélistations de la Guyane française ;<br>- la FIR et l'UIR de Cayenne. | *Information concerning :*<br>*- aerodromes and heliports located in French Guiana ;*<br>*- Cayenne FIR / UIR.* |
| **H** | Hélistations. | *Heliports.* |
| **M** | Les informations concernant :<br>- Les infrastructures, les aides radio d'atterrissage des aérodromes militaires listés ci-dessous ;<br>- Les procédures liées aux aérodromes militaires listés ci-dessous ;<br>- Les plans de remplacement.<br>Aérodromes militaires : | *Informations concerning :*<br>*- Infrastructure, facilities used as approach aids concerning military aerodromes listed here below ;*<br>*- Associated procedures for MIL AD listed here below ;*<br>*- Contengency plan.*<br>*MIL AD :* |
| | AVORD, CAZAUX, COGNAC Châteaubernard, DAX Seyresse, ETAIN Rouvres, EVREUX Fauville, LANDIVISIAU, LANVEOC Poulmic, LUXEUIL Saint Sauveur, MONT DE MARSAN, NANCY Ochey, ORANGE Caritat, ORANGE Plan de Dieu, ORLEANS Bricy, PHALSBOURG Bourscheid, SAINT DIZIER Robinson, SAINTE LEOCADIE, SALON DE PROVENCE, SOLENZARA, VILLACOUBLAY Vélizy. | |
| **P** | Les obstacles situés en ou hors emprise des aérodromes civils et militaires. | *Obstacles located in or outside CIV and MIL AD environment.* |
| **R** | Les zones interdites, interdites temporaires, dangereuses, dangereuses temporaires, réglementées, réglementées temporaires et provisoirement inactives. | *Prohibited, temporary prohibited, dangerous, temporary dangerous, restricted, temporary restricted and temporarily inactive zones.* |
| **W** | Les dangers à la navigation aérienne (Parachutages, voltige, aéronefs non habités...). | *Navigation warnings (PJE, aerobatics, unmanned ACFT...).* |
| | | |
| **Z** | Réseau très basse altitude défense. | *Very low altitude defense areas network.* |

### 3.1.4 SYSTEME AIRAC

Les publications relatives aux circonstances énumérées en 3.1.4.2 sont diffusées selon le système AIRAC, c'est à dire en adoptant, pour la création, la suppression ou toute modification importante des éléments, une série de dates communes de mise en vigueur à intervalles de 28 jours et comprenant la date 7 janvier 1993. Les informations sont diffusées au moins 42 jours avant la date d'application de façon qu'elles parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant la date d'application. Ces informations ne sont pas modifiées de nouveau avant 28 jours au moins après la date d'application, à moins que les circonstances faisant l'objet de cette notification ne soient de nature temporaire et ne subsistent pas pendant toute cette période.

Note : la mise en vigueur des changements notifiés par le Système AIRAC est fixée à 0001 UTC à la date d'effet.

Pour tout changement majeur en projet et lorsqu'un plus long préavis est souhaitable et réalisable, une date de publication précédant d'au moins 70 jours la date d'application est utilisée (double cycle AIRAC).

Lorsqu'aucune information n'a été communiquée pour être publiée à la date AIRAC, une notification «NÉANT» est émise et diffusée par BMJ.

Il convient d'éviter d'employer la date du cycle AIRAC qui se situe entre le 21 décembre et le 17 janvier compris en tant que date d'entrée en vigueur pour l'introduction de tout changement important dans le cadre du système AIRAC.

### *3.1.4 AIRAC PROCEDURES*

*Publications concerning circumstances listed in 3.1.4.2 will be issued in accordance with AIRAC procedures using for creation, suppression or any significant change of the data a schedule of a predetermined internationally agreed effective dates on an interval of 28 days including 7th January 1993. Information is distributed at least 42 days in advance of the effective date with the objective of reaching recipients at least 28 days in advance of the same date. Information so notified shall not be changed further for at least another 28 days after the indicated effective date unless the circumstances notified is of a temporary nature and would not persist for full period.*

*Remark : Implementation of changes notified by AIRAC procedures is stated at 0001 UTC as effective date.*

*For any planned major change and when a longest prior notice is needed a further publication date of at least 70 days in advance of effective date is used (double AIRAC cycle).*

*When information has not been submitted for publication at the AIRAC date, a NIL notification must be originated and distributed by AMDT.*

*It is recommended the AIRAC cycle date occurring in the 28 days period from 21 December to 17 January (both dates included) no longer be used as an AIRAC effective date for the introduction of significant operational changes.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Lorsque, exceptionnellement, la date de mise en vigueur prévue ne coïncide pas avec la date AIRAC, la date de publication des informations doit précéder au moins de 28 jours le début de la période AIRAC dans laquelle se situe la date de mise en vigueur prévue.

Les amendements AIRAC à l'AIP font l'objet d'un NOTAM TRIGGER diffusé avec le même préavis de 42 jours (cf 3.1.3.1.a)).

*When, for exceptional reason the planned effective date does not coincide with one of the predetermined AIRAC effective dates, the AIP amendment or AIP supplement should, whenever possible, be published at least 28 days before the beginning of the AIRAC cycle within which the planned effective date falls.*

*Under the AIRAC system AIP amendments will be issued by TRIGGER NOTAM and dissaminated with the same prior notice of 42 days (cf 3.1.3.1.a)).*

**3.1.4.1 CALENDRIER AIRAC**

Calendrier AIRAC pour l'année .

***3.1.4.1 THE AIRAC SCHEDULE***

*AIRAC schedule for the year .*

**3.1.4.2 RENSEIGNEMENTS A DIFFUSER PAR SYSTEME AIRAC**

**Création suppression et modification importantes décidées d'avance (y compris les mises en exploitation pour essais) des éléments suivants :**

Limites horizontales et verticales, règlements et procédures applicables :

- aux régions d'information de vol,

- aux régions de contrôle,

- aux zones de contrôle,

- aux routes ATS,

- aux zones dangereuses, interdites et réglementées à caractère permanent (y compris, lorsque ces données sont connues, le type et les périodes d'activité),

- tout ou partie des zones ou routes à caractère permanent où il y a possibilité de télécommunication.

Positions, fréquences, indicatifs d'appel, irrégularités et périodes d'entretien connues des aides radio à la navigation et des installations de télécommunication.

Procédures d'attente et d'approche, d'arrivée et de départ, procédures d'atténuation du bruit et toute autre procédure ATS applicable.

Installations, services et procédures météorologiques (y compris les émissions).

Pistes et prolongements d'arrêt.

***3.1.4.2 INFORMATION TO BE DISSEMINATED THROUGH AIRAC PROCEDURES***

***Planned creation, suppression and significant changes (including testing operationings ) of the following items :***

*Horizontal and vertical limits, regulation and procedures to apply :*

*- FIR,*

*- control region,*

*- control area,*

*- ATS routes,*

*- dangerous, prohibited and restricted areas of a permanent nature (type and period of activity),*

*- part or the whole zones or routes of a permanent nature where a telecommunication is possible.*

*Positions, frequencies, call-signs, roughness and maintenance periods known for navigation radio aids and telecommunications installations.*

*Holding and approach procedures, departures and arrivals, noise abatement procedures or any other ATS procedures applicable.*

*Installations, services and MET procedures (emissions included).*

*RWYs and SWYs.*

**3.1.5 SERVICE D'INFORMATION AVANT LE VOL SUR LES AERODROMES ET HELISTATIONS**

**3.1.5.1** Un service en ligne (SOFIA-Briefing) permet de consulter le bulletin des NOTAM nécessaires à la préparation du vol. Les informations disponibles apparaissent essentiellement sous la forme de Bulletins d'Informations prévol (PIB).

A défaut de pouvoir accéder au serveur SOFIA-Briefing, ou pour obtenir des explications ou des précisions complémentaires, un service d'information avant le vol est assuré conformément aux prescriptions internationales sur les aéroports internationaux figurant au tableau ci-après :

***3.1.5 PREFLIGHT INFORMATION SERVICE AT AERODROMES AND HELIPORTS***

***3.1.5.1*** *An on-line service (SOFIA-Briefing), allows consultation of the necessary NOTAM report to prepare the flight. The available information mainly appears as a preflight information bulletin (PIB).*

*If it is not possible to access SOFIA-Briefing, or, to obtain explanations or further details, a preflight information service is provided, in line with international provisions, at international aerodromes listed hereafter :*


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 3.1.5.2 LISTE DES BRIA

### *3.1.5.2 AERONAUTICAL INFORMATION REGIONAL OFFICES*

**BORDEAUX**

Téléphone / *Phone number* : +33 (0)5 57 92 60 84
FAX : +33 (0)5 57 92 83 34
E-mail : bnia.bordeaux@aviation-civile.gouv.fr

**AJACCIO**

Téléphone / *Phone number* : +33 (0)4 95 22 61 85 / +33 (0)4 95 23 59 80
FAX : +33 (0)4 95 23 59 69
E-mail : ajaccio.bria@aviation-civile.gouv.fr

Numéro unique utilisable à partir du territoire métropolitain français : **01 56 301 301** (acheminement automatique de l'appel par géolocalisation vers le correspondant adéquat). Pour appeler en dehors de la France Métropolitaine : ajouter +33 et supprimer le 0.

*Unique phone number to call from metropolitan France : **01 56 301 301** (this number is automatically directed to the ARO in charge of the local airspace). To call from outside of metropolitan France : replace first 0 by +33.*

### 3.1.5.3 CONSULTATION DE DOCUMENTATION ETRANGERE

### *3.1.5.3 FOREIGN DOCUMENTATION*

Une bibliothèque de documentation étrangère est tenue à jour par la DIA (Division de l'Information Aéronautique) de la DIRCAM.

*A library for foreign documentation is updated by the DIRCAM DIA (military aeronautical information division).*

Elle peut être consultée aux heures d'ouvertures suivantes (heures locales) en appelant le +33 5 33 89 43 85 :

*A central library of foreign documentation can be contacted +33 5 33 89 43 85 during the following opening hours :*

- lundi au jeudi : 0900-1200, 1400-1700,
- vendredi : 0900-1200, 1400-1500.
- sur le site SIA "www.sia.aviation-civile.gouv.fr", "Liste des AIS étrangers".

*- monday to thursday : 0900-1200, 1400-1700 CET,*
*- friday : 0900-1200, 1400-1500 CET.*
*- on SIA website "www.sia.aviation-civile.gouv.fr", "Foreign AIS".*

## ← 3.1.6 DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES (TOD)

## *3.1.6 ELECTRONIC TERRAIN AND OBSTACLE DATA (TOD)*

### 3.1.6.1 UTILISATION DES DONNEES

### *3.1.6.1 USE OF DATA*

Les données numériques de terrain et d'obstacles utilisées le cas échéant en complément des données aéronautiques visent à satisfaire les besoins de différentes applications de navigation aérienne, à bord des aéronefs ou au sol :

*Electronic terrain and obstacle data is intended to be used in the following air navigation applications :*

- système d'avertissement de proximité du sol à fonction d'évitement du relief et système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW) ;
- analyse des limites d'emploi des aéronefs ;
- système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) ;
- visionique tout temps (EVS) ;
- conception des procédures de vol aux instruments ;
- détermination des procédures à utiliser en cas d'urgence pendant une approche interrompue ou au moment du décollage ;
- production des cartes aéronautiques et bases de données embarquées ;
- simulateur de vol ;
- limitation et suppression des obstacles au voisinage des aérodromes/hélistations.

*- ground proximity warning system with forward looking terrain avoidance function and minimum safe altitude warning (MSAW) system ;*
*- aircraft operating limitations analysis ;*
*- advanced surface movement guidance and control system (A-SMGCS) ;*
*- enhanced visual system (EVS) ;*
*- instrument flight procedure design ;*
*- determination of contingency procedures for use in the event of an emergency during a missed approach or take-off ;*
*- aeronautical chart production and on-board databases ;*
*- flight simulator ;*
*- Obstacle limitation/cancellation around aerodromes.*

### 3.1.6.2 DESCRIPTION DES ZONES DE COUVERTURES ET SPECIFICATIONS GENERALES

### *3.1.6.2 COVERAGES AREAS DESCIPTION AND GENERALS SPECIFICATIONS*

Les données numériques de terrain et d'obstacles s'organisent en 4 zones de couverture.

*The sets of electronic terrain and obstacle data shall be collected and recorded in four coverages areas.*

- Zone 1 – ensemble du territoire national.

*- Area 1 - entire territory of a state.*

- Zone 2 – région de contrôle terminale (limitée à la TMA publiée ou à la région limitée par un cercle de rayon de 45 km du point de référence de l'aérodrome ou de l'hélistation – si cette limite est moindre ou en l'absence de TMA publiée).

*- Area 2 - terminal control area (shall be the TMA as published or limited to a 45 km radius from the aerodrome/heliport reference point (whichever is smaller or if a TMA has not been published).*

- Zone 3 – zone d'aérodrome ou d'hélistation : zone comprise entre les bords de la piste et une distance de 90 m de l'axe de cette piste et, dans toutes les autres parties des aires de mouvement de l'aérodrome ou de l'hélistation, une zone de 50 m longeant les bords des aires définies.

*- Area 3 - aerodrome/heliport area : area that extends from the edges of the runway to 90 m from the runway center line and for all others parts of aerodrome/heliport movement areas, 50 m from the edges of the defined areas.*

- Zone 4 – zone d'opérations de catégorie II ou III (uniquement pour les pistes destinées aux approches de précision de catégorie II ou III) : zone de largeur de 60 m de part et d'autre du prolongement de l'axe de piste et d'une longueur de 900 m à partir du seuil de piste, mesurée le long du prolongement de l'axe de piste.

*- Area 4 - Category ll or lll operations area (restricted to those intended for Category ll or lll precision, approaches) : the width of the area shall be 60 m on either side of extended runway center line while the length shall be 900 m from the runway threshold measured along the extended runway center line.*

Les critères de sélection et les surfaces de collecte de données de terrain et obstacles sont explicités au chapitre 10 de l'Annexe 15 de l'OACI.

*The selection criteria for terrain and obstacle data collection surfaces for these areas are explained in chapter 10 of Annex 15 (ICAO).*

Les données doivent répondre à des normes précises en matière de contenu, de structure et de modélisation. L'ensemble de ces éléments est disponible dans l'Annexe 15 de l'OACI (cf. Chapitre 10 et Appendice 8).

*The electronic terrain and obstacle data shall meet a level of quality which depends on the coverage area, according to numerical requirements (accuracy, resolution integrity level) established by the ICAO. The data shall also comply with precise standards regarding content, structure and modelling. This information is available in Annex 15 (see chapter 10 and Appendix 8).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.1.6.3 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 1**

Les données numériques de terrain sont disponibles auprès de l'IGN. Le produit RGE Alti ® est en accès libre pour la France métropolitaine et les DROM sur le site :
https://geoservices.ign.fr/rgealti#telechargement5m

Les données numériques d'obstacles de la zone 1 sont publiées à l'ENR 5.4.

**3.1.6.4 SPECIFICATION DES DONNEES FRANCAISE POUR LA ZONE 1**

Les données numériques de terrain sont celles de l'IGN : données RGE Alti ® au pas de 5 mètres dont la qualité répond aux spécifications de la zone 1.

Les données numériques d'obstacles sont celles des obstacles à la navigation aérienne dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 100 mètres. Un fichier des obstacles à la navigation aérienne dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 50 mètres est disponible depuis la page AIP html ENR 5.4.1 et la page d'accueil du site du SIA. Il faut noter que ces données ne répondent pas à toutes les spécifications de l'OACI, notamment en matière de contenu, structure et modélisation. Comme prescrit par l'OACI, les utilisateurs de ces données devront donc soigneusement évaluer les données disponibles afin de déterminer si elles conviennent à l'emploi prévu.

**3.1.6.5 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 2**

Les données sont détenues par le SIA pour les aérodromes dont l'indicateur d'emplacement OACI est listé ci-dessous. Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

LFBD, LFBO, LFBP, LFBZ, LFKB, LFKC, LFKJ, LFLC, LFLL, LFML, LFMN, LFMT, LFPG, LFPO, LFRS, LFSB, LFST.

**3.1.6.6 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 2**

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :
• SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques)
• ASC (Fichiers terrains MNT)

**3.1.6.7 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 3**

Les données sont détenues par le SIA pour les aérodromes dont l'indicateur d'emplacement OACI est listé ci-dessous. Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

LFBD, LFBO, LFBP, LFBZ, LFKB, LFKC, LFKJ, LFLC, LFLL, LFML, LFMN, LFMT, LFPG, LFPO, LFRS, LFSB, LFST.

**3.1.6.8 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 3**

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :
• SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques)
• ASC (Fichiers terrains MNT)

**3.1.6.9 MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES DONNEES NUMERIQUES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES POUR LA ZONE 4**

Les données sont détenues par le SIA pour les aérodromes dont l'indicateur d'emplacement OACI est listé ci-dessous. Ces données sont disponibles dans la boutique du site internet du SIA (1).

LFBD, LFBO, LFBP, LFBZ, LFKC, LFKJ, LFLC, LFLL, LFML, LFMN, LFMT, LFPG, LFPO, LFRS, LFSB, LFST.

**3.1.6.10 SPECIFICATIONS FRANCAISES DES DONNEES POUR LA ZONE 4**

Pour chaque aérodrome les données sont disponibles dans un fichier zip contenant les données obstacles et modèle numérique de terrain (MNT) sous deux formats :
• SHAPE (3 fichiers obstacles : ponctuels, linéaires et surfaciques)
• ASC (Fichiers terrains MNT)

(1) Sur le site internet du SIA, dans le menu « Produits numériques en libre disposition », choisir « Données TOD ». (Il est possible de télécharger les terrains unitairement ou l'ensemble.) https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-tod.html

E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr

***3.1.6.3 PROVISION OF DIGITAL TERRAIN AND OBSTACLE DATA FOR AREA 1***

*The digital terrain data can be obtained from IGN : RGE Alti ® product is available on the website for Metropolitan France and also Overseas departments on :*
*https://geoservices.ign.fr/rgealti#telechargement5m*

*The obstacles digital data for area 1 are published in ENR 5.4.*

***3.1.6.4 SPECIFICATIONS OF FRENCH DATA FOR AREA 1***

*The digital terrain data can be obtained by IGN : RGE Alti ® data with 5 m post-spacing whose quality meets area 1 requirements.*

*The digital obstacle data sets are the same that air navigation obstacles whose height above ground is greater than 100 meters. A digital file is available via AIP html page 5.4.1. It also contains air navigation obstacles whose height is greater than 50 meters. Note that these data sets do not meet all ICAO requirements in particular as regards content, structure and modeling. Consequently, as specified by ICAO, careful evaluation of available data sets by data users is necessary in order to determine if the products are fit for their intended use.*

***3.1.6.5 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC OBSTACLE AND TERRAIN DATA SETS FOR AREA 2***

*The data are held by the SIA for the aerodromes whose the location indicator ICAO is listed below. These data are available in the SIA website e-Shop (1).*

*LFBD, LFBO, LFBP, LFBZ, LFKB, LFKC, LFKJ, LFLC, LFLL, LFML, LFMN, LFMT, LFPG, LFPO, LFRS, LFSB, LFST.*

***3.1.6.6 FRENCH DATA SET SPECIFICATIONS FOR AREA 2***

*For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :*
*• SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface)*
*• ASC (DTM terrain files)*

***3.1.6.7 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC OBSTACLE AND TERRAIN DATA SETS FOR AREA 3***

*The data are held by the SIA for the aerodromes whose the location indicator ICAO is listed below. These data are available in the SIA website e-Shop (1).*

*LFBD, LFBO, LFBP, LFBZ, LFKB, LFKC, LFKJ, LFLC, LFLL, LFML, LFMN, LFMT, LFPG, LFPO, LFRS, LFSB, LFST.*

***3.1.6.8 FRENCH SPECIFICATION DATA SETS FOR AREA 3***

*For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :*
*• SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface)*
*• ASC (DTM terrain files)*

***3.1.6.9 FORMS TO PROVIDE ELECTRONIC TERRAIN AND OBSTACLE FOR AREA 4***

*The data are held by the SIA for the aerodromes whose the location indicator ICAO is listed below. These data are available in the SIA website e-Shop (1).*

*LFBD, LFBO, LFBP, LFBZ, LFKC, LFKJ, LFLC, LFLL, LFML, LFMN, LFMT, LFPG, LFPO, LFRS, LFSB, LFST.*

***3.1.6.10 FRENCH DATA SETS SPECIFICATIONS FOR AREA 4***

*For each aerodrome, the data are available in a zip file containing the obstacle data and the digital terrain model (DTM) in two formats :*
*• SHAPE (3 obstacle files : point, linear and surface)*
*• ASC (DTM terrain files)*

*(1) On the SIA website, in the menu "Products to be downloaded", choose "TOD data". (It is possible to download individual plots of land or the whole set). https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/products-to-be-downloaded/donnees-tod.html*

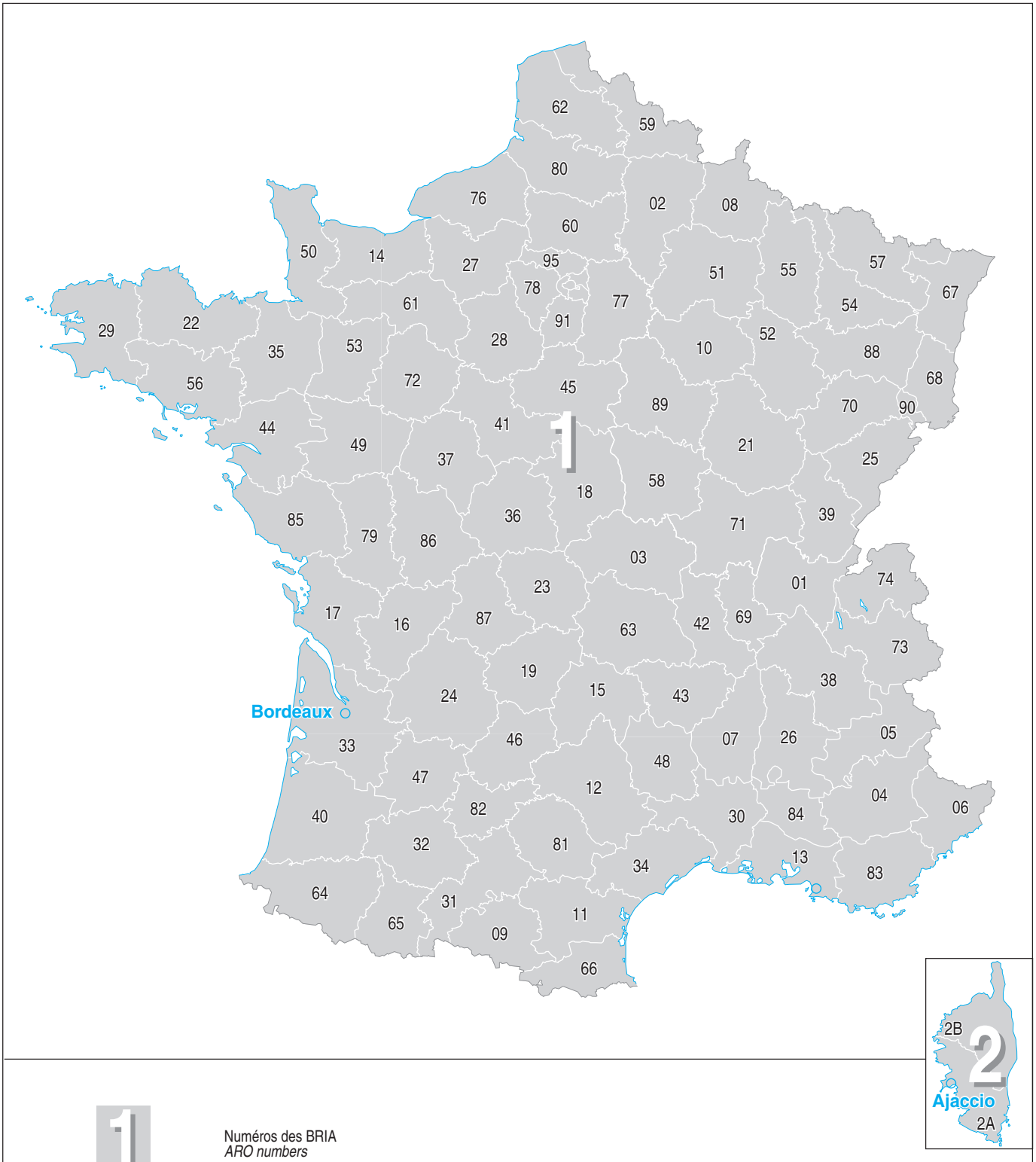
*E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# REGIONS DE SERVICE DES BRIA

*Service areas of the ATS Reporting Offices (ARO)*

Coordonnées des BRIA : voir GEN 3.1-4.
*Contacting BRIA : see GEN 3.1-4*






© SIA

# GEN 3.2 CARTES AERONAUTIQUES

*AERONAUTICAL CHARTS*

### 3.2.1 SERVICES RESPONSABLES

Afin de satisfaire les besoins des usagers de l'air en matière de cartes aéronautiques, les documents dont la liste est donnée en 3.2.5 sont publiés par le Service de l'Information Aéronautique (SIA).

Des documents cartographiques sont établis dans le cadre des dispositions de l'Annexe 4 de l'OACI pour répondre à des besoins internationaux. Des documents cartographiques sont établis selon d'autres critères, pour répondre à des besoins essentiellement nationaux.

### 3.2.2 TENUE A JOUR DES CARTES

Les cartes aéronautiques incluses dans l'AIP sont régulièrement mises à jour.

Cette mise à jour s'effectue dans un premier stade à partir des NOTAM, sous forme de corrections manuscrites. Elle s'effectue dans un deuxième stade sous forme de bulletins de modifications manuscrites et enfin par réédition des cartes intéressées par la voie des amendements (BMJ) à l'AIP.

Pour de plus amples renseignements, se reporter à la section GEN 3.1.2

En ce qui concerne les cartes aéronautiques à petites et moyennes échelles publiées par le Service de l'Information Aéronautique (SIA) non insérées dans l'AIP, leur réédition seule est portée à la connaissance des abonnés par la voie normale des amendements à la présente publication.

### 3.2.3 ACHATS DES CARTES

Le Service de l'Information Aéronautique met à la disposition des utilisateurs une boutique en ligne de publications à l'adresse suivante :
https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/boutique

Pour tout renseignement, vous pouvez nous contacter :

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
6, rue des avions ANTOINETTE CS 90048
33693 MERIGNAC cedex
TEL : 05 57 92 56 68
E-mail : sia-commercial@aviation-civile.gouv.fr

### 3.2.1 RESPONSIBLE SERVICE

In order to satisfy the needs of aeronautical users as regards aeronautical charts, the documents which are given in 3.2.5 are published by the Aeronautical Information Service (AIS).

Cartographic documents are established within the context of ICAO Annex 4 provisions, to serve the international requirements. Some cartographic documents are established according to other criterias, to serve essentially national requirements.

### 3.2.2 MAINTENANCE OF CHARTS

Aeonautical charts included in the AIP are regularly kept up to date.

This updating is made first, from NOTAM, by hand amendments. A second step is done by hand amendment bulletins and in a final step by publishing the affected charts by means of AIP amendment (BMJ).

For further informations, refer to section GEN 3.1.2

Concerning the small and medium scale, aeronautical charts published by the Aeronautical Information Service (AIS) not inserted in the AIP, their new edition only is brought to the attention of the suscribers by normal way of amendments to the present publication.

### 3.2.3 PURCHASE OF CHARTS

The Aeronautical Information Service offers users an online shop of publications at the following address:
https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/boutique

For any information you can contact us by:

© Service de l'Information Aéronautique, France

| 3.2.4 TYPE DE CARTES DISPONIBLES | 3.2.4 TYPE OF CHARTS AVAILABLE | |
|---|---|---|
| **Carte** | **Chart** | **Editeur / *Publisher*** |
| CARTE DE CROISIERE espace inférieur ENR 6.1<br>Echelle 1 / 2 000 000 | ENROUTE CHART lower airspace ENR 6.1<br>Scale 1 / 2 000 000 | SIA |
| CARTE DE CROISIERE espace supérieur ENR 6.2<br>Echelle 1 / 2 000 000 | ENROUTE CHART upper airspace ENR 6.2<br>Scale 1 / 2 000 000 | SIA |
| CARTE DES MOYENS RADIO D'AERODROMES<br>Echelle 1 / 2 000 000 | AERODROMES RADIO FACILITIES CHART<br>Scale 1 / 2 000 000 | SIA |
| CARTE AERONAUTIQUE VFR FRANCE<br>Echelle 1 / 1 000 000 - 2 feuilles | FRANCE VFR AERONAUTICAL CHART<br>Scale 1 / 1 000 000 - 2 sheets | SIA |
| ← CARTE AERONAUTIQUE OACI FRANCE<br>Echelle 1 / 500 000 - 4 feuilles | ICAO FRANCE VFR AERONAUTICAL CHART<br>Scale 1 / 500 000 | SIA |
| CARTE DES ITINERAIRES POUR HELICOPTERES EN REGION PARISIENNE<br>Echelle 1 / 100 000 | HELICOPTER ROUTE CHART PARIS REGION<br>Scale 1 / 100 000 | SIA |
| CARTE DE VOL A VOILE ALPES<br>Echelle 1 / 500 000 | ALPES SOARING CHART<br>Scale 1 / 500 000 | SIA |
| CARTES VFR Echelle 1 / 250 000<br>Région parisienne - Lyon vallée du Rhône | VFR CHARTS Scale 1 / 250 000<br>Paris Region - Lyon vallée du Rhône | SIA |
| Nice Côte d'Azur - Marseille Delta du Rhône<br>Toulouse Midi-pyrénées - Strasbourg Alsace Lorraine | Nice Côte d'Azur - Marseille Delta du Rhône<br>Toulouse Midi-pyrénées - Strasbourg Alsace Lorraine | |
| CARTE REGIONALE - OACI (ARC)<br>Echelles diverses | AREA CHART - ICAO (ARC)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| CARTE DE DEPARTS NORMALISES AUX INSTRUMENTS - OACI (SID)<br>Echelles diverses | STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHART - ICAO (SID)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| CARTE D'ARRIVEES NORMALISEES AUX INSTRUMENTS - OACI (STAR)<br>Echelles diverses | STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL CHART - ICAO (STAR)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| ← CARTE D'AERODROME OACI (ADC)<br>Echelles diverses | AERODROME CHART - ICAO (ADC)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME TYPE A - OACI (AOC) | AERODROME OBSTRUCTION CHART TYPE A - ICAO (AOC) | SIA |
| ← Echelle horizontale entre 1/10 000 et 1/30 000 | Horizontal scale between 1/10 000 and 1/30 000 | |
| ← Echelle verticale entre 1/1 000 et 1/3 000 | Vertical scale between 1/1 000 and 1/3 000 | |
| ← CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME TYPE B – OACI (AOC)<br>Echelle horizontale entre 1/10 000 et 1/20 000 | AERODROME OBSTRUCTION CHART TYPE B - ICAO (AOC)<br>Horizontal scale between 1/10 000 and 1/20 000 | SIA |
| CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI (PATC)<br>Echelle horizontale 1 / 2500 | PRECISION APPROACH TOPOGRAPHICAL CHART - ICAO (PATC)<br>Horizontal scale 1 / 2500 | SIA |
| Echelle verticale 1 / 500 | Vertical scale 1 / 500 | |
| CARTE DE STATIONNEMENT ET D'ACCOSTAGE - OACI (APDC)<br>Echelles diverses | AIRCRAFT PARKING AND DOCKING CHART - ICAO (APDC)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| CARTE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE - OACI (GMC)<br>Echelles diverses | AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO (GMC)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| ←<br>CARTE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS - OACI (IAC)<br>Echelles diverses | INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (IAC)<br>Miscellaneous scales | SIA |
| ← CARTE D'APPROCHE A VUE (VAC APP)<br>Echelles entre 1/500 000 et 1/200 000 | VISUAL APPROACH CHART (VAC)<br>Scale between 1/500 000 and 1/200 000 | SIA |
| CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE (VAC ATT)<br>Echelles diverses | VISUAL LANDING CHART<br>Miscellaneous scales | SIA |
| CARTE D' HELISTATION | HELISTATION CHART | SIA |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.2.5 LISTE DES CARTES AERONAUTIQUES DISPONIBLES**

Voir liste de contrôle.

**3.2.6 CARTES DU MONDE OACI**

NIL

**3.2.7 CARTES TOPOGRAPHIQUES DISPONIBLES**

Contacter l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).

**3.2.8 CORRECTIONS AUX CARTES NON INCLUSES DANS L'AIP**

Carte aéronautique à l'échelle 1/1 000 000 édition 1-2026 :

VOR/DME BZH manquant. Information publiée également par NOTAM PERM et intégrée à l'édition 2-2026.

Carte aéronautique OACI à l'échelle 1/500 000 édition 2026 :

SIV POITIERS et SIV LIMOGES : ne pas tenir compte des mentions sur la FREQ 127.675 MHz utilisable hors HOR ATS. Informations publiées également par NOTAM PERM et intégrées à l'édition 2027.

ZONES LF-CBA 16B, EU-C25 SL, EU-C25 SLP, EU-C25 SLPZ et EU-CBA C25 FW manquantes et à ajouter (REF ENR 5.2-17 et 22). Informations publiées également par NOTAM PERM et intégrées à l'édition 2027.

TMA 1, 2, 4 et 5 LIEGE : lire FREQ 119.280 au lieu de 121.500. Informations corrigées lors de l'édition 2027.

FREQ CTR LIEGE : lire 118.130 au lieu de 121.500. Information corrigée lors de l'édition 2027.

FREQ Tour AD LIEGE : lire 118.130 au lieu de 130.630. Information corrigée lors de l'édition 2027.

Limite d'espaces au Nord de la TMA 13 LILLE sans informations : il s'agit de parties d'espaces sur le territoire français délégués à l'ATC Belge : (U)L 607 area, TMA 1 et 2 OOSTENDE et CTR KOKSIJDE (REF AIP BELGIUM ENR 2.1, ENR 2.2 et EBFN AD2.17). Ces informations consultables dans les sections de l'AIP belge seront intégrées lors de l'édition 2027.

Erreur d'orientation des roses VOR. Cette erreur, négligeable au centre de la projection, s'accroit à l'Ouest (5,4° sur Brest) et à l'Est (3,4° sur Strasbourg). Informations corrigées lors de l'édition 2027.

FREQ TMA 1.2, 4.8, 5 et 6 TOULOUSE : lire 121.250 au lieu de 121.255. Ces informations seront corrigées lors de l'édition 2027.

TMA GENEVE 1, 4, 5, 6, 7 et 8 : espaces de classe « C », et non « D » comme mentionné dans les étiquettes. Informations corrigées lors de l'édition 2027.

Espaces dé-classables : seule la classe d'espace la plus contraignante est dorénavant mentionnée. La légende sera modifiée à l'édition 2027 pour tenir compte de cette évolution de représentation.

Reims Prunay : le pinceau IFR doit être orienté dans l'axe de piste (en référence aux RNP, et non à la VOR A). Information corrigée lors de l'édition 2027.

TMA BALE :

- TMA Bâle AZ2 : 5500 >D> FL100 >C> FL105 (au lieu de 5500 >E> FL100 >D> FL105)
- TMA Bâle AZ3S : 2000 >E> 6500 >C> FL105 (au lieu de 2000 >E> 6000 >D> FL105)
- TMA Bâle SW2 : 1000ASFC >E> 4500 >D> FL100 >C> FL115 (au lieu de 4500 >E> FL100 >D> FL115)

Informations publiées également par NOTAM PERM et intégrées à l'édition 2027.

Données étrangères (REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG ENR 2.1) :

- TMA Luxembourg 5 : 2500 >D> FL095 >C> + (au lieu de 2500 >D> +)
- CTA Brussels S3 : FL055 >C> + (au lieu de FL055 >D> +)

Informations corrigées lors de l'édition 2027.

Erreur d'étiquette associée à la zone HOUEVILLE « R292 SFC-2000AMSL », qui est mentionnée à tort « R283 SFC-3500AMSL » (cette dernière est située à CARPIAGNE, sur le volet Sud-est). Information corrigée lors de l'édition 2027.

FREQ SIV 5 PROVENCE : lire 126.260 au lieu de 134.800. Information corrigée lors de l'édition 2027.

FREQ AD GHISONACCIA ALZITONE Tour : Lire 118.350 au lieu de 123.500. Information publiée également par NOTAM PERM et corrigée lors de l'édition 2027.

**3.2.5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE**

See check list.

**3.2.6 INDEX TO THE WORLD AERONAUTICAL CHARTS ICAO**

NIL

**3.2.7 TOPOGRAPHICAL CHARTS AVAILABLE**

Contact the "National institute of geographic and forest information" (IGN).

**3.2.8 CORRECTIONS TO CHARTS NOT INCLUDED IN THE AIP**

Aeronautical chart, scale 1:1,000,000, edition 1-2026 :

VOR/DME BZH missing. Information also published via NOTAM PERM and included in edition 2-2026.

ICAO aeronautical chart, scale 1:500,000, edition 2026 :

SIV POITIERS and SIV LIMOGES: disregard the references to FREQ 127.675 MHz being usable outside ATS hours. Information also published via NOTAM PERM and included in the 2027 edition.

Zones LF-CBA 16B, EU-C25 SL, EU-C25 SLP, EU-C25 SLPZ and EU-CBA C25 FW are missing and must be added (REF ENR 5.2-17 and 22). Information also published via NOTAM PERM and incorporated into the 2027 edition.

TMA 1, 2, 4 and 5 LIEGE: Read FREQ 119.280 instead of 121.500. Information corrected in the 2027 edition.

FREQ CTR LIEGE: Read 118.130 instead of 121.500. Information corrected in the 2027 edition.

FREQ AD LIEGE Tower: Read 118.130 instead of 130.630. Information corrected in the 2027 edition.

Airspace boundary to the North of TMA 13 LILLE without information: these are parts of airspace over French territory delegated to Belgian ATC: (U)L 607 area, TMA 1 and 2 OOSTENDE and CTR KOKSIJDE (REF AIP BELGIUM ENR 2.1, ENR 2.2 and EBFN AD2.17). This information, available in the relevant sections of the Belgian AIP, will be incorporated in the 2027 edition.

Error in the orientation of the VOR roses. This error, which is negligible at the centre of the projection, increases towards the West (5.4° at Brest) and towards the East (3.4° at Strasbourg). Information corrected in the 2027 edition.

FREQ TMA 1.2, 4.8, 5 : read 121.250 instead of 121.255. Information corrected in the 2027 edition.

TMA GENEVA 1, 4, 5, 6, 7 and 8: 'C' class airspaces, not 'D' as stated on the labels. Information corrected in the 2027 edition.

Downgradable airspaces: only the most restrictive airspace class is now stated. The legend will be amended in the 2027 edition to reflect this change in representation.

Reims Prunay: the IFR brush must be aligned with the runway centreline (in reference to the RNP, not VOR A). Information corrected in the 2027 edition.

TMA BALE :

- TMA Basel AZ2 : 5500 >D> FL100 >C> FL105 (instead of 5500 >E> FL100 >D> FL105)
- TMA Basel AZ3S : 2000 >E> 6500 >C> FL105 (instead of 2000 >E> 6000 >D> FL105)
- TMA Basel SW2 : 1000ASFC >E> 4500 >D> FL100 >C> FL115 (instead of 4500 >E> FL100 >D> FL115)

Information also published via NOTAM PERM and included in edition 2027.

Foreign data (REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG ENR 2.1):

- TMA Luxembourg 5 : 2500 >D> FL095 >C> + (instead of 2500 >D> +)
- CTA Brussels S3 : FL055 >C> + (instead of FL055 >D> +)

Information corrected in the 2027 edition.

Labeling error associated with the HOUEVILLE area "R292 SFC-2000AMSL", which is incorrectly listed as "R283 SFC-3500AMSL" (the latter is located at CARPIAGNE, on the south-eastern section). Information corrected in the 2027 edition.

FREQ SIV 5 PROVENCE: read 126.260 instead of 134.800. Information corrected in the 2027 edition.

FREQ AD GHISONACCIA ALZITONE Tower : Read 118.350 instead of 123.500. Information also published via NOTAM PERM and corrected in the 2027 edition.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 3.3 SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

*AIR TRAFFIC SERVICES*

**3.3.1 SERVICES COMPETENTS**

Les organismes désignés pour rendre le service de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs civils et militaires évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale en France métropolitaine sont :

- La direction des services de la navigation aérienne (DSNA) de la DGAC,

- Les organismes relevant du ministère de la défense suivants :

Commandement de la force de l'aéronautique navale (ALAVIA),

Commandement de l'aviation légère de l'armée de terre (COMALAT),

Commandement des forces aériennes (CFA),

Centre d'essais en vol de la direction générale de l'armement (DGA-EV),

- Les prestataires de service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) listés au paragraphe 3.3.7.

***3.3.1 RESPONSIBLE SERVICES***

*The organisms designated to provide air traffic services (ATS) for civil and military aircraft operating in general air traffic (GAT) in metropolitan France are :*

*- The « direction des services de la navigation aérienne » (DSNA) from DGAC,*

*- The following military organisms :*

*« Commandement de la force de l'aéronautique navale » (ALAVIA),*

*« Commandement de l'aviation légère de l'armée de terre » (COMALAT),*

*« Commandement des forces aériennes » (CFA),*

*« Centre d'essais en vol de la direction générale de l'armement » (DGA-EV),*

*- Aerodrome flight information service (AFIS) providers listed in § 3.3.7.*

**3.3.2 ZONE POUR LAQUELLE LES SERVICES SONT FOURNIS**

Les services de la circulation aérienne sont rendus dans l'espace aérien de France métropolitaine dont la gestion a été confiée à la France par l'OACI qui comprend les FIR de Bordeaux, Brest, Marseille, Paris et Reims ainsi que l'UIR France.

***3.3.2 AREA OF RESPONSIBILITY***

*ATS are provided in metropolitan airspace portions for which France has accepted the responsibility to do so. They include Bordeaux, Brest, Marseille, Paris and Reims flight information regions (FIR) as well as France upper information region (UIR).*

**3.3.3 TYPES DE SERVICES**

**3.3.3.1 <u>Description des services rendus</u>**

Les services de la circulation aérienne comprennent :

a. Le service du contrôle de la circulation aérienne, qui comprend :

Le service du contrôle régional, rendu par les centres de contrôle en route de la navigation aérienne (CRNA) dans la région supérieure de contrôle (UIR), le long des voies aériennes (AWY) et dans la région inférieure de contrôle (LTA).

Le service du contrôle d'approche, rendu dans les régions de contrôle ( CTA ) pour les parties des vols contrôlés se rattachant à l'arrivée ou au départ des aérodromes dotés d'une CTR et dans les régions de contrôle terminales (TMA). Ce service est rendu soit par les services de la navigation aérienne soit par des organismes relevant du ministère de la défense.

Le service du contrôle d'aérodrome rendu sur les aérodromes listés au paragraphe 3.3.6. Ce service est rendu selon les aérodromes, soit par la DSNA, soit par un organisme relevant du ministère de la défense.

b. Le service d'information de vol et d'alerte qui est rendu dans l'ensemble de la FIR France et de l'UIR France par la DSNA, les organismes relevant du ministère de la défense ou un organisme AFIS selon la portion d'espace concernée.

Les services d'information de vol et d'alerte peuvent être difficilement fournis dans certaines zones en raison du relief et / ou de la limitation de portée radio ou radar.

b.1 SERVICE D'INFORMATION DE VOL

Au titre du service d'information de vol les commandants de bord reçoivent des informations sur la météorologie, l'infrastructure et le trafic connu.

b.1.1 Météorologie

Les renseignements sont fournis conformément aux spécifications figurant dans la partie MET du présent document. En particulier les renseignements QNH peuvent être obtenus par l'intermédiaire de l'organisme desservant la région d'information de vol.

b.1.2 Infrastructure

En route, sauf sur demande du commandant de bord, il n'est fourni que des informations récentes sur l'infrastructure (informations qui n'étaient pas encore disponibles au moment du départ de l'aéronef) et jugées utiles pour l'exécution du vol. Les demandes d'information sont à formuler de préférence sur les fréquences réservées à l'information.

***3.3.3 TYPES OFSERVICES***

***3.3.3.1 <u>Description of the services that are provided</u>***

*ATS include :*

*a. The air traffic control service, which comprises :*

*The area control service provided by area control centres (ACC) in the UIR, along airways (AWY) and in the lower traffic area (LTA).*

*The approach control service provided in control areas ( CTA ) for those controlled flight portions relating to arrival to or departure from aerodromes with a CTR as well as in terminal management areas (TMA). This service is provided either by the territorially competent "air navigation services" (SNA) of "DSNA" or by military organisms.*

*The aerodrome control service provided on those aerodromes listed in § 3.3.6. This service is provided, depending on aerodromes, either by DSNA or by military organisms.*

*b. The information and alert service which is provided in France FIR and UIR by DSNA, military organisms or AFIS providers depending on airspace portions.*

*Flight information service and alerting service may be difficult to provide due to mountainous areas and / or radio or radar range limitations.*

*b.1 FLIGHT INFORMATION SERVICE*

*As flight information service, aircraft commanders receive information on meteorology, infrastructure and known traffic.*

*b.1.1 Meteorology*

*Information is provided according to specifications appearing in the MET section of the present document. In particular QNH information can be obtained from the unit serving the flight information region.*

*b.1.2 Infrastruture*

*En route, unless requested by the aircraft commander, only recent information regarding infrastructure (information which was not yet available at the aircraft's time of departure) and judged useful for performance of the flight is provided. Requests for information are to be made preferably on the frequencies reserved for information.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

b.1.3 Trafic

Les appareils évoluant en IFR en dehors des espaces contrôlés reçoivent une information de vol sur le trafic IFR connu dans leur proximité et, le cas échéant, une suggestion sur leur demande ou à l'initiative de l'organisme de la circulation aérienne quant à la manoeuvre à effectuer pour éviter ce trafic connu.

*b.1.3 Traffic*

*Aircraft flying outside controlled airspaces receive flight information regarding known IFR traffic in the vicinity and, if need be, at their request or on the initiative of the air traffic unit, a suggestion regarding the manoeuvre to be performed in order to avoid that known traffic.*

b.2 SERVICE D'ALERTE ET D'ASSISTANCE :

Le service d'alerte est assuré :

- à tout aéronef en vol contrôlé,
- à tout aéronef ayant communiqué un PLN,
- à tout aéronef n'ayant pas communiqué de PLN, lorsqu'un organisme de la circulation aérienne estime qu'il possède suffisamment d'éléments lui permettant de douter de la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants,
- à tout aéronef que l'on sait ou croit être l'objet d'une intervention illicite.

L'attention des usagers est attirée sur l'importance du dépôt d'un plan de vol pour faciliter la fourniture du service d'alerte lors du survol de régions montagneuses ou océaniques où la couverture radio ou radar peut être incomplète

Lorsqu'un commandant de bord se déclare en état de détresse ou d'urgence, il peut être amené à bénéficier d'une assistance en vol sans qu'il soit nécessaire de faire entreprendre une opération SAR.

*b.2 ALERTING AND ASSISTANCE SERVICE :*

*Alerting service is provided :*

*- for all aircraft in controlled flight,*

*- for all aircraft having communicated a FPL,*

*- for all aircraft not having communicated a FPL, when an air traffic unit deems that there is sufficient reason to doubt about the safety of the aircraft or its occupants,*

*- for all aircraft having communicated a FPL.*

*Airspace users attention is drawn to the importance of flight plan submission to facilitate alerting service when overflying mountainous or oceanic areas where radio or radar range might be incomplete.*

*When an aircraft commander declares a state of distress or emergency, he may have to seek in-flight assistance without the need for undertaking SAR operations.*

c. Le service d'information de vol d'aérodrome qui est rendu par les organismes AFIS listés au paragraphe 3.3.6 sur les terrains dotés de ce service. Les organismes AFIS sont désignés pour rendre les services d'information de vol et d'alerte au bénéfice de la circulation d'aérodrome dans un volume générique défini latéralement par un cylindre de rayon égal à 3 NM, centré sur le point de référence de l'aérodrome (ARP), et verticalement du sol jusqu'à un plafond horizontal situé à une hauteur de 2000 ft au-dessus de l'ARP, à l'exclusion de tout ou partie de ce volume qui rencontre un espace aérien contrôlé. Toutefois, lorsqu'une zone à utilisation obligatoire de radio est établie autour de l'aérodrome, le volume d'espace aérien est défini exclusivement par le volume de cette zone.

*c. The aerodrome flight information service which is provided by AFIS providers listed in § 3.3.6 on the concerned aerodromes. AFIS providers are designated to provide information and alert services for aerodrome traffic in a generic volume laterally defined by a 3 NM radius cylinder centred on the aerodrome reference point (ARP), and vertically defined from the ground to 2000 ft above the ARP, excluding any interfering controlled airspace. Nevertheless, when a radio mandatory zone (RMZ) is established around the aerodrome, the AFIS is provided exclusively in the volume of that RMZ.*

**3.3.3.2 Organisation territoriale des organismes de la DSNA**

***3.3.3.2 Geographic organisation of DSNA organisms***

Les CRNA rendent les services de la circulation aérienne dans leur FIR respective :

- CRNA - Nord dans la FIR de Paris (LFFF)
- CRNA - Ouest dans la FIR de Brest (LFRR)
- CRNA - Sud-Ouest dans la FIR de Bordeaux (LFBB)
- CRNA - Sud-Est dans la FIR de Marseille (LFMM)
- CRNA – Est dans la FIR de Reims (LFEE)

*ACC provide their services in their respective FIR :*

*- « CRNA – North » in Paris FIR (LFFF)*
*- « CRNA – West » in Brest FIR (LFRR)*
*- « CRNA - South-West » in Bordeaux FIR (LFBB)*
*- « CRNA - South-East » in Marseille FIR (LFMM)*
*- « CRNA – East » in Reims FIR (LFEE)*

Le service du contrôle d'approche est rendu par les organismes de la DSNA dans les TMA listées ci-après :

*The approach control service is provided by DSNA organisms in the following TMA :*

- SNA – Nord :
  TMA Beauvais
  TMA Lille

- *« SNA – North » :*
  *Beauvais TMA*
  *Lille TMA*

- SNA – RP :
  TMA Paris
  TMA Pontoise

- *« SNA – Paris Region (RP) » :*
  *Paris TMA*
  *Pontoise TMA*

- SNA – Ouest :
  TMA Iroise
  TMA Nantes
  TMA Rennes

- *« SNA – West » :*
  *Iroise TMA*
  *Nantes TMA*
  *Rennes TMA*

- SNA – Nord Est :
  TMA Baden
  TMA Bale
  TMA Nancy
  TMA Saint-Yan
  TMA Strasbourg

- *« SNA – North East » :*
  *Baden TMA*
  *Bale TMA*
  *Nancy TMA*
  *Saint-Yan TMA*
  *StrasbourgTMA*

- SNA – Centre Est :

- *« SNA – Center East » :*


© Service de l'Information Aéronautique, France

TMA Chambéry
TMA Clermont
TMA Lyon

- SNA – Sud Ouest :
TMA Aquitaine
TMA Biarritz
TMA La Rochelle
TMA Poitiers

- SNA – Sud :
TMA Limoges
TMA Pyrénées
TMA Rodez
TMA Toulouse

- SNA – Sud Sud-Est :
TMA Montpellier
TMA Provence

- SNA – Sud-Est :
TMA Ajaccio
TMA Bastia
TMA Nice

*Chambéry TMA*
*Clermont TMA*
*LyonTMA*

*- « SNA – South West » :*
*Aquitaine TMA*
*Biarritz TMA*
*La Rochelle TMA*
*Poitiers TMA*

*- « SNA – South » :*
*LimogesTMA*
*Pyrénées TMA*
*Rodez TMA*
*Toulouse TMA*

*- « SNA – South South-East » :*
*MontpellierTMA*
*Provence TMA*

*- « SNA – South-East » :*
*AjaccioTMA*
*Bastia TMA*
*Nice TMA*

### 3.3.4 COORDINATION ENTRE L'EXPLOITANT D'AERONEF ET LES SERVICES ATS

La coordination entre les exploitants d'aéronefs et les services ATS s'effectue selon les dispositions A7005 du règlement (UE) N° 923/2012 (règles de l'air communes / SERA).

### *3.3.4 COORDINATION BETWEEN AIRCRAFT OPERATORS AND ATS PROVIDERS*

*Coordination between aircraft operators and ATS providers complies with A7005 provisions of regulation (EU) NR 923/2012 (common rules of the air / SERA).*

### 3.3.5 ALTITUDE MINIMALE DE VOL

Les altitudes minimales de vol sont établies conformément aux critères de conception de procédures contenus dans le Recueil de critères pour la conception des procédures de vol aux instruments. Ces critères sont conformes à ceux définis par les PANS-OPS de l'OACI, Doc 8168 Volume II.

Les altitudes minimales de vol prennent en compte une marge de franchissement d'obstacle qui est exprimée soit par un pourcentage de la distance de vol parcourue depuis un point (dans le cas des départ normalisés aux instruments - SID) soit par une valeur forfaitaire établie selon le segment de vol considéré. En zone montagneuse, cette valeur peut être augmentée jusqu'au double de sa valeur initiale.

Les altitudes minimales de vol sont publiées sur les cartes aéronautiques sous la forme :

- de planchers (AWY),
- d'altitudes minimales de zone (AMA),
- d'altitudes minimales de secteur (MSA),
- d'altitudes minimales de sécurité radar (AMSR),
- d'altitudes minimales de descente (MDA),
- d'altitudes de décision (DA),
- de gradients (SID, API).

Ces altitudes minimales de vol doivent faire l'objet d'une correction par le pilote en fonction de la température en conformité avec les PANS-OPS Doc 8168 Volume I lorsque il n'est pas en guidage ATS et lorsque l'aéronef n'est pas équipé d'un système prenant en charge cette correction de manière automatique.

Les altitudes minimales de sécurité radar publiées sont corrigées pour les températures froides.La correction est basée sur les températures minimales des dix dernières années dans l'aire considérée.

### *3.3.5 MINIMUM FLIGHT ALTITUDE*

*Minimum flight altitudes are established in accordance with the instrument flight procedures design criteria defined in the French document « Recueil de critères pour la conception des procédures de vol aux instruments ». These criteria conform to those in ICAO PANS-OPS (Doc 8168 Volume II).*

*Minimum flight altitudes take into account an obstacle clearance margin defined either as a percentage of a flight distance (e.g.standard instrument departures - SID) or by flat rate values established according to the considered flight segment. In mountain areas, this obstacle clearance can be increased up to two times its initial value.*

*Minimum flight altitudes are published on aeronautical charts as :*

*- Airway floors (AWY),*
*- Area minimal altitudes (AMA),*
*- Minimal sector altitudes (MSA),*
*- Minimal radar vectoring altitudes (AMSR),*
*- Minimal descent altitudes (MDA),*
*- Decision altitudes (DA),*
*- Climb gradients (SID, API).*

*These minimal flight altitudes must be corrected by pilots depending on the temperature in accordance with PANS-OPS Doc 8168 Volume I when the aircraft is not under radar vectoring and when it is not equipped with an automatic temperature correction system.*

*Published minimal radar vectoring altitudes are corrected for cold temperatures. The correction which is applied is based on the minimum temperatures of the last ten years in the considered area.*

### 3.3.6 LISTE D'ADRESSES DES ORGANISMES ATS

**a) DSNA**

### *3.3.6 ATS UNITS ADDRESS LIST*

***a) DSNA***

Adresse postale :
Direction Générale de l'Aviation Civile Direction des Services de la Navigation Aérienne
50, rue Henry FARMAN - 75720 PARIS CEDEX 15
TEL : (33) (0) 1 58 09 49 02

© Service de l'Information Aéronautique, France

FAX : (33) (0) 1 58 09 49 03
TELEX : AVIACIV 634 142 SFA (AFS) : LFSYAYN

**b) CRNA**

***b) CRNA (ACC)***

Adresse postale :
CRNA Ouest
RD 29 Lieu-dit Gorre Menez
29470 LOPERHET
TEL : (33) (0) 2 98 37 31 01
FAX : (33) (0) 2 98 40 38 71

CRNA Nord
9, rue Champagne
B.P. 600 - 91205 Athis Mons
TEL : (33) (0) 1 69 57 60 60
FAX : (33) (0) 1 69 57 60 15

CRNA Est
2, rue Alberto-Santos-Dumont
51100 Reims
TEL : (33) (0) 3 26 84 61 01
FAX : (33) (0) 3 26 84 61 02

CRNA Sud-Est
1, rue Vincent-Auriol
13617 Aix-en-Provence Cedex 1
TEL : (33) (0) 4 42 33 75 30
FAX : (33) (0) 4 42 33 78 47

CRNA Sud-Ouest
1, avenue de Beaudésert CS 10023
33692 Mérignac Cedex
TEL : (33) (0) 5 56 55 62 00
FAX : (33) (0) 5 56 55 79 00

**c) SNA**

***c) SNA***

Adresse postale :
SNA Ouest
Aéroport de Nantes-Atlantique
B.P. 74308 - 44343 Bouguenais Cedex
TEL : (33) (0) 2 28 00 25 01
FAX : (33) (0) 2 28 00 25 19

SNA Nord
Aéroport de Lille-Lesquin
B.P. 10416 - 59814 Lesquin Cedex
TEL : (33) (0) 3 20 16 49 01
FAX : (33) (0) 3 20 16 49 07

SNA Région Parisienne

Roissy CDG
CANA Bâtiment 5300, rue de l'échelle
B.P. 81007 95931 Roissy CDG Cedex
TEL : (33) (0) 1 74 37 85 10
FAX : (33) (0) 1 74 37 85 09

Le Bourget
Bâtiment 49
93350 Aéroport du Bourget
TEL : (33) (0) 1 74 37 85 10
FAX : (33) (0) 1 48 62 53 13

Orly Aviation Générale
Bâtiment 401
Orly Sud 103 94396 Orly Aérogare
TEL : (33) (0) 1 49 75 65 40
FAX : (33) (0) 1 49 75 64 99

SNA Nord-Est
Aéroport International Strasbourg-Entzheim
67836 Tanneries Cedex
TEL : (33) (0) 3 88 59 64 99
FAX : (33) (0) 3 88 59 63 52

SNA Sud-Est
Aéroport de Nice Côte d'Azur
BP 3036 06201 Nice Cedex 3
TEL : (33) (0) 4 93 17 20 03
FAX : (33) (0) 4 93 17 20 02


© Service de l'Information Aéronautique, France

SNA Sud-Sud-Est
Aéroport principal de Marseille Provence
BP n°1 Aéroport 13727 Marignane Cedex
TEL : (33) (0) 4 42 31 14 11
FAX : (33) (0) 4 42 31 14 05

SNA Sud
Allée Saint-Exupéry
BP 60100 31703 Blagnac
TEL : (33) (0) 5 67 22 92 02
FAX : (33) (0) 5 67 22 92 03

SNA Sud-Ouest
Aéroport Bloc Technique
TSA 75001
33688 Mérignac Cedex
TEL : (33) (0) 5 57 92 81 18
FAX : (33) (0) 5 57 92 81 07

SNA Centre-Est
Aéroport Lyon Saint-Exupéry
630, rue d'Allemagne
69125 Lyon Saint-Exupéry Aéroport
TEL : (33) (0) 4 82 90 90 00
FAX : (33) (0) 4 82 90 90 09

**d) Organismes relevant du ministère de la défense** ***d) Military organisms***

CFA
Avenue de l'Argonne – CS 80 038
FR - 33693 MERIGNAC CEDEX

ALAVIA
Commandement de la force de l'aéronautique navale BCRM Toulon
BP 10
FR - 83800 TOULON CEDEX 9

COMALAT
Commandement de l'aviation légère de l'armée de terre
ZA Louis Bréguet – Porte aéronautique 5
Base aérienne 107
FR - 78941 VELIZY-VILLACOUBLAY

DGA-EV
Essais en vol
FR - 13808 ISTRES CEDEX

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.3.7 LISTE DES AÉRODROMES DE FRANCE MÉTROPOLITAINE SUR LESQUELS SONT RENDUS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU BÉNÉFICE DE LA CAG.**

***3.3.7 LIST OF METROPOLITANS AERODROMES AT WHICH AIR TRAFFIC SERVICES ARE PROVIDED TO GAT.***

| **AERODROME** | **CODE OACI**<br>*ICAO CODE* | **Organisme**<br>*Organism* |
|---|---|---|
| **Première partie : Organismes AFIS**<br>*First part : AFIS organisms* | | |
| Albert-Bray | LFAQ | Régie de l'aéroport d'Albert-Picardie |
| Albi-Le Séquestre | LFCI | Ville d'Albi |
| Angers-Marcé | LFJR | Société de gestion de l'Aéroport d'Angers- Marcé |
| Angoulême - Brie-Champniers | LFBU | Société d'exploitation de l'Aéroport Angoulême |
| Rochefort - Charente-Maritime | LFDN | Département de la Charente-Maritime |
| Arcachon - La Teste-de-Buch | LFCH | Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud |
| Auch-Lamothe | LFDH | Syndicat mixte de gestion de l'Aérodrome d'Auch-Gers |
| Aurillac | LFLW | Communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac |
| Auxerre-Branches | LFLA | Société SNC-Lavalin Aéroport d'Auxerre |
| Belle-Ile | LFEA | Communauté de communes de Belle-Ile-en- Mer |
| Besançon-La Vèze | LFQM | Syndicat mixte de l'Aérodrome de Besançon-La Vèze |
| Blois-Le Breuil | LFOQ | Conseil général de Loir-et-Cher |
| Bourges | LFLD | Chambre de commerce et d'industrie du Cher |
| Brive-Souillac | LFSL | Régie personnalisée d'exploitation de l'Aéroport de Brive-Souillac |
| Cahors-Lalbenque | LFCC | Syndicat mixte ouvert de Cahors Sud |
| Calais-Dunkerque | LFAC | Communauté d'agglomération CAP Calaisis Terre d'Opale |
| Castres-Mazamet | LFCK | Chambre de commerce et d'industrie du Tarn |
| Chalon-Champforgeuil | LFLH | Société d'exploitation Chalon- Champforgeuil Aéroport |
| Châlons-Vatry | LFOK | Société d'exploitation de Vatry Europort |
| Châteauroux-Déols | LFLX | Aéroport Châteauroux-Centre |
| Cherbourg Manche | LFRC | Société d'exploitation de Cherbourg Manche Aérodrome |
| Cholet-Le Pontreau | LFOU | Ville de Cholet |
| Colmar-Houssen | LFGA | Société de l'Aéroport de Colmar SAS |
| Courchevel | LFLJ | Commune de Saint-Bon - Courchevel |
| Dieppe - Saint-Aubin | LFAB | Chambre de commerce et d'industrie de Dieppe |
| Dijon-Longvic | LFSD | SNC- LAVALIN<br>Aéroport de Dijon |
| Dole-Tavaux | LFGJ | Société d'exploitation de l'Aéroport Dole- Jura |
| Epinal-Mirecourt | LFSG | Société d'exploitation de l'Aéroport Epinal- Mirecourt |
| Gap-Tallard | LFNA | Conseil général des Hautes-Alpes |
| Ile d'Yeu | LFEY | Chambre de commerce et d'industrie de la Vendée |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **AERODROME** | **CODE OACI**<br>*ICAO CODE* | **Organisme**<br>*Organism* |
|---|---|---|
| **Première partie : Organismes AFIS**<br>*First part : AFIS organisms* | | |
| La Roche-sur-Yon -Les Ajoncs | LFRI | Chambre de commerce et d'industrie de la Vendée |
| La Baule -Escoublac | LFRE | Syndical intercommunal de l'Aéroport de La Baule- Escoublac Pornichet Le Pouliguen |
| La Môle | LFTZ | Aéroport du golfe de Saint-Tropez |
| Lannion | LFRO | Syndical intercommunal de Lannion |
| Laval-Entrammes | LFOV | Syndicat mixte de l'Aéroport de Laval et de la Mayenne |
| Le Castellet | LFMQ | Société d'exploitation de l'Aéroport du Castellet |
| Le Havre-Octeville | LFOH | Société d'exploitation du Havre Aéroport |
| Le Mans Arnage | LFRM | Chambre de commerce et d'industrie du Mans et de la Sarthe |
| Le Puy-Loudes | LFHP | Syndicat mixte de gestion Aérodrome départemental Le Puy-en-Velay - Loudes |
| Lézignan -Corbières | LFMZ | Mairie de Lézignan-Corbières |
| Lyon-Bron | LFLY | Aéroports de Lyon |
| Mende-Brenoux | LFNB | Chambre de commerce et d'industrie de la Lozère |
| Montbéliard-Courcelles | LFSM | Syndicat mixte de l'Aérodrome du pays de Montbéliard |
| Montluçon-Guéret | LFBK | Chambre de commerce et d'industrie de Montluçon-Gannat -portes d'Auvergne |
| Morlaix-Ploujean | LFRU | Chambre de commerce et d'industrie de Morlaix |
| Moulins-Montbeugny | LFHY | Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy |
| Nancy-Essey | LFSN | Grand Nancy Aéropôle |
| Nevers-Fourchambault | LFQG | Chambre de commerce et d'industries de la Nièvre |
| Niort Marais Poitevin | LFBN | Mairie de la ville de Niort |
| Orléans - Saint-Denis-de-l'Hôtel | LFOZ | Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de la desserte aérienne de l'ouest du Loiret |
| Ouessant | LFEC | Commune de Ouessant |
| Pamiers-Les Pujols | LFDJ | Syndicat mixte de l'Aérodrome Pamiers-les Pujols |
| Périgueux-Bassillac | LFBX | Communauté d'agglomération Le grand Périgueux |
| Quiberon | LFEQ | Commune de Quiberon |
| Reims-Prunay | LFQA | Société d'exploitation de Reims Aéroport |
| Roanne-Renaison | LFLO | Roannais Agglomération |
| Royan-Médis | LFCY | Commune de Royan |
| Saint-Brieuc-Armor | LFRT | Syndicat mixte Aéroport Saint-Brieuc - Armor |
| Toulouse-Francazal | LFBF | Société d'exploitation de l'Aéroport de Toulouse-Francazal |
| Tours-Val de Loire | LFOT | Société d'exploitation Tours Aéroport |
| Troyes-Barberey | LFQB | Société d'exploitation de l'Aéroport de Troyes Barberey |
| Valence-Chabeuil | LFLU | Syndicat mixte pour l'exploitation, la gestion et l'entretien de Valence Chabeuil |
| Valenciennes-Denain | LFAV | Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'Aérodrome de Valenciennes-Denain |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | CODE OACI<br>*ICAO CODE* | Organisme<br>*Organism* |
|---|---|---|
| **Première partie : Organismes AFIS**<br>*First part : AFIS organisms* | | |
| Vannes-Golfe du Morbihan | LFRV | Société Vannes Aéroport |
| Vichy-Charmeil | LFLV | Commune de Vichy |
| **Seconde partie : Organismes relevant du ministère de la Défense**<br>*Second part : military organisms* | | |
| Dax -Seyresse | LFBY | COMALAT |
| Etain - Rouvres | LFQE | COMALAT |
| Le Luc - Le Cannet | LFMC | COMALAT |
| Phalsbourg - Bourscheid | LFQP | COMALAT |
| Cuers - Pierrefeu | LFTF | ALAVIA |
| Hyères - Le Palyvestre | LFTH | ALAVIA |
| Landivisiau | LFRJ | ALAVIA |
| Lanvéoc - Poulmic | LFRL | ALAVIA |
| Lorient - Lann-Bihoué | LFRH | ALAVIA |
| Avord | LFOA | CFA |
| Cazaux | LFBC | CFA |
| Châteaudun | LFOC | CFA |
| Cognac -Châteaubernard | LFBG | CFA |
| Evreux - Fauville | LFOE | CFA |
| Istres - Le Tubé | LFMI | CFA |
| Luxeuil - Saint-Sauveur | LFSX | CFA |
| Mont-de-Marsan | LFBM | CFA |
| Nancy - Ochey | LFSO | CFA |
| Orange - Caritat | LFMO | CFA |
| Orléans - Bricy | LFOJ | CFA |
| Rochefort -Saint-Agnant | LFDN | CFA |
| Saint-Dizier - Robinson | LFSI | CFA |
| Salon | LFMY | CFA |
| Solenzara | LFKS | CFA |
| Tours - Val de Loire | LFOT | CFA |
| Villacoublay -Vélizy | LFPV | CFA |
| **Troisième partie : Organismes relevant de la DSNA**<br>*Third part : DSNA organisms* | | |
| Agen-la Garenne | LFBA | DSNA |
| Aix Les Milles | LFMA | DSNA |
| Ajaccio-Napoléon Bonaparte | LFKJ | DSNA |
| Albert Bray | LFAQ | DSNA |
| Angers-Marcé | LFJR | DSNA |
| Annecy-Meythet | LFLP | DSNA |
| Avignon-Caumont | LFMV | DSNA |
| Bâle-Mulhouse | LFSB | DSNA |
| Bastia-Poretta | LFKB | DSNA |
| Beauvais-Tillé | LFOB | DSNA |
| Bergerac Dordogne Périgord | LFBE | DSNA |
| Béziers-Vias | LFMU | DSNA |
| Biarritz-Bayonne Anglet | LFBZ | DSNA |
| Biscarrosse-Parentis | LFBS | DSNA |
| Bordeaux-Mérignac | LFBD | DSNA |
| Brest-Bretagne | LFRB | DSNA |
| Brive-Souillac | LFSL | DSNA |
| Caen-Carpiquet | LFRK | DSNA |
| Calvi - Sainte-Catherine | LFKC | DSNA |
| Cannes-Mandelieu | LFMD | DSNA |
| Carcassonne-Salvaza | LFMK | DSNA |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **AERODROME** | **CODE OACI**<br>*ICAO CODE* | **Organisme**<br>*Organism* |
|---|---|---|
| **Troisième partie : Organismes relevant de la DSNA**<br>*Third part : DSNA organisms* | | |
| Châlons-Vatry | LFOK | DSNA |
| Chambéry - Aix-les-Bains | LFLB | DSNA |
| Châteauroux-Déols | LFLX | DSNA |
| Chavenay-Villepreux | LFPX | DSNA |
| Clermont-Ferrand - Auvergne | LFLC | DSNA |
| Colmar-Houssen | LFGA | DSNA |
| Deauville-Normandie | LFRG | DSNA |
| Dinard-Pleurtuit - Saint-Malo | LFRD | DSNA |
| Dole-Tavaux | LFGJ | DSNA |
| Etampes-Mondésir | LFOX | DSNA |
| Figari-Sud Corse | LFKF | DSNA |
| Grenoble-Alpes-Isère | LFLS | DSNA |
| Grenoble-Le Versoud | LFLG | DSNA |
| La Rochelle - Ile-de-Ré | LFBH | DSNA |
| Le Mans-Arnage | LFRM | DSNA |
| Le Touquet-Elizabeth II | LFAT | DSNA |
| Lille-Lesquin | LFQQ | DSNA |
| Limoges-Bellegarde | LFBL | DSNA |
| Lognes-Emerainville | LFPL | DSNA |
| Lyon-Bron | LFLY | DSNA |
| Lyon - Saint-Exupéry | LFLL | DSNA |
| Marseille-Provence | LFML | DSNA |
| Meaux-Esbly | LFPE | DSNA |
| Melun-Villaroche | LFPM | DSNA |
| Merville-Calonne | LFQT | DSNA |
| Metz-Nancy-Lorraine | LFJL | DSNA |
| Montpellier-Méditerranée | LFMT | DSNA |
| Muret-L'Herm | LFBR | DSNA |
| Nantes-Atlantique | LFRS | DSNA |
| Nice-Côte d'Azur | LFMN | DSNA |
| Nîmes-Garons | LFTW | DSNA |
| Paris-Charles de Gaulle | LFPG | DSNA |
| Paris - Issy-les-Moulineaux | LFPI | DSNA |
| Paris-Le Bourget | LFPB | DSNA |
| Paris-Orly | LFPO | DSNA |
| Paris Saclay Versailles | LFPN | DSNA |
| Pau-Pyrénées | LFBP | DSNA |
| Perpignan-Rivesaltes | LFMP | DSNA |
| Poitiers-Biard | LFBI | DSNA |
| Pontoise - Cormeilles-en-Vexin | LFPT | DSNA |
| Quimper-Pluguffan | LFRQ | DSNA |
| Rennes - Saint-Jacques | LFRN | DSNA |
| Rodez-Aveyron | LFCR | DSNA |
| Rouen-Vallée de Seine | LFOP | DSNA |
| Saint-Cyr-l'Ecole | LFPZ | DSNA |
| Saint-Etienne - Loire | LFMH | DSNA |
| Saint-Nazaire - Montoir | LFRZ | DSNA |
| Saint-Yan | LFLN | DSNA |
| Strasbourg-Entzheim | LFST | DSNA |
| Tarbes-Lourdes-Pyrénées | LFBT | DSNA |
| Toulouse-Blagnac | LFBO | DSNA |
| Toulouse-Lasbordes | LFCL | DSNA |

FIN / *END*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 3.4-0 SERVICES DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION

*COMMUNICATION AND NAVIGATION SERVICES*

**3.4.1 SERVICES RESPONSABLES**

Les stations du service mobile aéronautique et du service de radionavigation aéronautique sont établies et exploitées par des organismes relevant du ministre chargé de l'aviation civile, du ministère des Armées ou par des prestataires privés de services de communication ou de navigation certifiés.

**3.4.2 ZONE DE RESPONSABILITE**

Les services de communication et de navigation sont assurés sur un certain nombre d'aérodromes, dans l'espace aérien situé au-dessus du Territoire National et au-dessus de la haute mer lorsque l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) y a confié la fourniture des services de la circulation aérienne à la France. Les aérodromes sont décrits en AD 2 et les espaces aériens sont décrits en ENR 2.

La portée de ces services varie en fonction des moyens radioélectriques permettant de les fournir et de l'environnement aéronautique dans la région considérée, notamment le relief.

**3.4.3 TYPES DE SERVICES**

**3.4.3.1 Service de radionavigation**

**3.4.3.1.1 Radiophares non directionnels MF (NDB)**

Couverture : l'indication chiffrée figurant dans les tableaux ENR 4.1 et AD 2.19 rubrique observations représente le rayon de la couverture nominale. Le rayon moyen de la couverture nominale d'une radiobalise utilisée comme dispositif d'approche (L) est généralement compris entre 10 et 25 NM (annexe 10 de l'OACI, 1ère partie). Cette distance n'est donc pas reportée dans la rubrique observations.

**3.4.3.1.2 Radiophares omnidirectionnels VHF (VOR) et dispositifs mesureurs de distance (DME).**

Notions sur les couvertures :
Les couvertures des aides à la navigation sont obtenues par des signaux d'une intensité suffisante pour que des installations types d'aéronefs puissent fonctionner de façon satisfaisante jusqu'aux distances et niveaux de vol qui sont nécessaires sur le plan opérationel.

D'une façon générale, les couvertures opérationnelles spécifiées sont des volumes à l'intérieur desquels les critères de protection contre les brouillages vis-à-vis des services aéronautiques sont satisfaits.

Sont indiquées dans le tableau ENR 4, rubrique observations, les couvertures opérationnelles spécifiées des installations de radionavigation. Les informations fournies par les moyens de radionavigation ne doivent pas être utilisées au-delà des distances ou hauteurs de protection publiées ni au-delà de l'horizon radio de ces aides.

Le plan de fréquences des aides VOR/DME a été établi de manière à assurer une protection contre les interférences gênantes, uniquement jusqu'aux niveaux et distances limites qui sont opérationnellement nécessaires pour chaque aide. Les hauteurs opérationnelles spécifiées sont indiquées en milliers de pieds. Certains VOR n'ont pas la même distance protégée dans toutes les directions ; les protections sont indiquées par la méthode angulaire de sectorisation des VOR qui consiste à diviser le cercle de 360° en 24 radials tous les 15 degrés. Chaque radial est désigné par une lettre (A à X) conformément au schéma ci-dessous.

D'une manière générale, la couverture opérationnelle spécifiée d'un DME associé à un VOR est identique à la couverture du VOR.

***3.4.1 RESPONSIBLE SERVICES***

*The stations for the aeronautical mobile service and aeronautical radio navigation service are established and operated by organisations under the authority of Minister in charge of Civil Aviation, the Ministry of the Armies or by private certified communication/navigation service providers.*

***3.4.2 AREA OF RESPONSIBILITY***

*Communication and navigation services are provided on a certain number of aerodromes, in the airspace above the national territory and above the high seas when the International Civil Aviation Organisation (ICAO) has entrusted the provision of air traffic services to France. Aerodromes are described in AD 2 and airspaces are described in ENR 2.*

The range of these services varies according to the radioelectric equipments available to provide them and the aeronautical environment in the region in question, particularly the terrain.

***3.4.3 TYPES OF SERVICES***

***3.4.3.1 Radionavigation services***

***3.4.3.1.1 MF non directional radio beacon (NDB)***

*Coverage area data given in tables ENR 4.1 and AD 2.19, remarks part, show the nominal coverage radius of a radio beacon.*
The mean nominal coverage radius of a radio beacon used as an approach facility aid (L) is usually between 10 and 25 NM (ICAO annex 10 part 1). The distance will not appear in remarks part.

***3.4.3.1.2 VHF omnirange radio beacon (VOR) and distance measuring equipment (DME).***

*Notions about coverage:*
*Coverages of navigation aids are obtained by signals sufficient to allow satisfactory operation of typical aircraft installations up to the distances and flight levels required for operational reasons.*

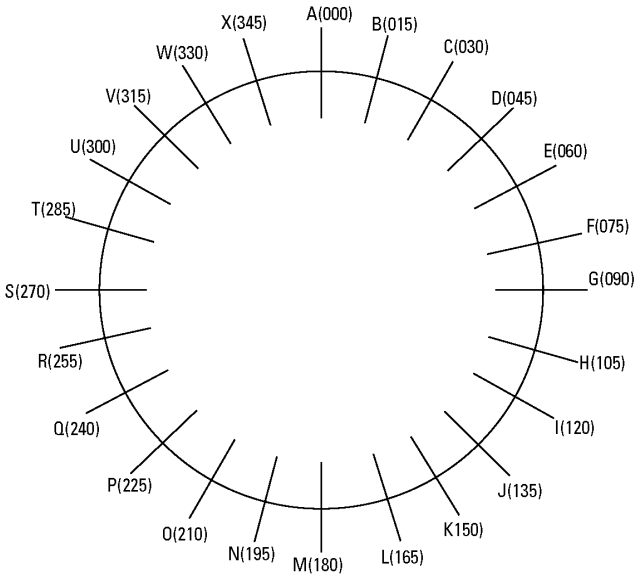
*Generally, the specified operational coverages are volumes within which the criteria for protection against interference vis-à-vis aeronautical services are met.*

*Given in table ENR 4, under the heading "observations", are the specified operational coverages of radio navigation installations. Information provided by radio navigation facilities must not be used beyond the published distances or protection heights nor beyond the radio horizon of those aids.*

*The frequency plan of VOR/DME aids has been set up so as to ensure protection against harmful interference, only up to the maximum levels and distances operationally required for each aid. The specified operational heights are indicated in thousands of feet. Some VOR do not have the same protected distance in all directions; protections are indicated using the angular method of VOR sectorization which consists in dividing the 360° circle into 24 radials, every 15 degrees. Each radial is designated by a letter (A to X) in accordance with the table below:*

*Generally, the specified operational coverage of a DME associated with a VOR is the same as the VOR.*

© Service de l'Information Aéronautique, France




Le secteur est toujours décrit par deux lettres désignant les radials délimitant le secteur en partant de la première lettre, dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à la deuxième.

*The sector is always described by two letters designating the radials delimiting the sector, starting from the first letter clockwise to the second.*

**Exemple 1 :** 120/VF/100-50 signifie 120 NM dans le secteur 315°-075° et 100 NM dans les autres directions ; hauteur maximum spécifiée 50 000 pieds.

***Example 1** : 120/VF/100-50 signifies 120 NM in the sector 315°-075° and 100NM in the other directions; specified maximum height 50 000 feet.*

**Exemple 2 :** 200 GS/100-35 signifie 200NM dans le secteur 090°-270° et 100NM dans les autres directions ; hauteur maximum spécifiée 35 000 pieds.

***Example 2:** 200 GS/100-35 signifies 200 NM in the sector 090°-270° and 100 NM in the other directions ; specified maximum height 35 000 feet.*

**Exemple 3 :** 60 PV/80 VD/40-50 signifie 60NM dans le secteur 225°- 315° ; 80NM dans le secteur 315-045° ; et 40NM dans les autres directions ; hauteur maximum spécifiée 50 000 pieds.

***Example 3:** 60 PV/80 VD/40-50 signifies 60 NM in the sector 225°-315°, 80NM in the sector 315°-045°; and 40NM in the other directions ; specified maximum height 50 000 feet.*

**Exemple 4 :** 80 DJ + PV/60-25 signifie 80NM dans les secteurs 045°- 135° et 225°-315° et 60NM dans ce qui reste, c'est-à-dire dans les secteurs intermédiaires 135°-225° et 315°-045°, hauteur maximum spécifiée 25 000 pieds.

***Example 4:** 80 DJ + PV/60-25 signifies 80NM in the sectors 045 ° - 135 ° and 225 °-315 ° and 60NM in the rest, that is in the intermediate sectors 135 °-225° and 315 °-045 °; specified maximum height 25 000 feet.*

**Exemple 5 :** 100-35 signifie 100NM dans tous les secteurs ; hauteur maximum spécifiée 35 000 pieds.

***Example 5:** 100-35 signifies 100NM in all sectors; specified maximum height 35 000 feet.*

**Indications au cours de réglages de VOR**

***Indications during VOR setting adjustmments***

Les manoeuvres de mesures et de réglages de VOR sont susceptibles d'occasionner le rayonnement de signaux incorrects :

*VOR measuring and adjustment operations may cause incorrect signals to be radiated:*

- la modulation 9960 périodes est susceptible d'être coupée occasionnant un retour de l'indicateur "to from" à sa position centrale, une apparition périodique du «flag alarm» d'importance variable. Cette dernière manifestation dépendant de la qualité des réglages du récepteur de bord, n'est pas toujours perceptible en cas de réglage douteux de ce dernier.

*- the 9960 cycle modulation may be cut off, which causes: "to from" indicator to return to centre position "flag alarm" to appear periodically at a variable rate. The latter condition depends on the aircraft receiver setting accuracy and will not always be visible in case of poor receiver setting.*

- l'indicatif est supprimé pendant toute la durée de l'intervention.

*- the identity code is not transmitted throughout the maintenance operation.*

En conséquence l'attention des usagers est attirée sur le fait que tout VOR en réglagle ne doit pas être utilisés. (Cf également paragraphe f).

*Consequently, the attention of users is drawn to the fact that any VOR under adjustements musn't be used (see also paragraphe f).*

**Equipement de mesure de distance (DME)**

***Distance measuring equipment (DME)***

Bien que les mesureurs de distance (DME ou TACAN) fonctionnent dans la bande des fréquences radioélectriques 960-1215 Mhz, leur fréquence est appariée avec celle du VOR correspondant, et le pilote règle en une seule fois ses équipements de bord VOR et DME.

*Although the distance measuring equipment (DME or TACAN) operate in the radio frequency band of 960 - 1215 MHz, their frequencies are paired with the corresponding VOR frequencies and the pilot can adjust the setting of his aircraft VOR and DME devices in one operation (same procedure for ILS).*

Comme tous les VOR ne comportent pas de DME, le canal disponible est utilisé pour le fonctionnement d'un équipement TACAN séparé.

*Since all VOR do not include a DME, the available channel is used to operate a separate TACAN.*

Il est donc possible de recevoir à bord, des informations azimut-distance qui ne soient pas concordantes.

*It is therefore possible that discrepant azimuth information and distance information are received by an aircraft.*

Toutefois, losqu'il s'agit d'une station jumelée VOR/DME ou VORTAC l'identification est identique.

*However, with a paired VOR/DME or VORTAC station, the idenfication is identical.*

Dans le cas contraire, deux identifications distinctes sont reçues à bord, l'une sur le récepteur VOR, l'autre sur l'équipement DME.

*In the other case, two distinct identifications are received by the aircraft one on the VOR receiver, the other on the DME equiment.*

Les navigateurs aériens doivent ainsi vérifier en vol les indicatifs des aides radio.

*Therefore, air navigators must check radio aid call signs in flight.*

**Equipement de mesure de distance d'atterrissage (DME/ATT)**

***Landing distance measuring equipment (DME/ATT)***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les équipements de mesures de distance d'atterrissage sont mentionnés en partie AD, avec l'abréviation "DME/ATT". La fréquence des mesureurs de distance d'atterrissage (DME/ATT) est appariée à celle des radiophares d'alignement de piste (LOC) auxquels ils sont associés. Leur identification est identique.

Les DME/ATT peuvent être directifs ou omnidirectionnels. La couverture opérationnelle spécifiée des DME/ATT doit être mentionnée dans l'AIP partie AD :

- pour un DME/ATT directionnel, la couverture opérationnelle est indiquée par la mention "Directionnel" ; cette mention correspond à la couverture en azimut du LOC définie au 1.3.1.3.2 ; la couverture en site est de 10 degrés.

- pour un DME/ATT omnidirectionnel, la couverture opérationnelle est indiquée avec la mention "Omnidirectionnel" suivie de la distance jusqu'à laquelle l'information de distance est utilisable et de l'altitude de l'antenne.

Lorsque le DME/ATT est coimplanté avec un élément de l'ILS, mention en est faite dans la colonne "Observations".

*The landing distance measuring equipment is mentioned in part AD, with the abbreviation "DME/ATT". The frequency of landing distance equipment (DME/ATT) is matched with that of the localizer beacon (LOC ) to which it is associated. Their identification signals is identical.*

*The DME/ATT can be directional or omnidirectional. The specified DME/ATT operational coverage is to be mentioned in the AIP part AD :*

*- for a directional DME/ATT, the operational coverage is mentioned as "Directional" ; this corresponds to the LOC azimuth coverage defined in para 1.3.1.3.2 ; the elevation coverage is 10 degrees.*

*- for an omnidirectional DME/ATT, the operational coverage is mentioned as "Omnidirectional" followed with the distance up to which the distance information is available and with the antenna altitude.*

*When the DME/ATT is installed together with an ILS component, this is mentioned in the "Remarks" column.*

### 3.4.3.1.3 Système d'atterrissage aux instruments : ILS

**Classification des installations**

L'annexe 10 de l'OACI, première partie, définit la notion d'installation ILS de catégorie de performance I, II et III. En rubrique observations sont indiquées toutes les catégories de performance I, II et III suivant le cas. Toutefois, le supplément C à la partie de l'annexe 10 de l'OACI (§ 2.14.) contient une méthode supplémentaire de description de l'ILS destinée à faciliter son utilisation opérationnelle.

L'arrêté du 25 août 1997 relatif aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes a retenu cette dernière méthode pour définir la classe des ILS.

Ces mentions portées en rubrique observations ne se rapportent en principe qu'aux seules caractéristiques de l'installation ILS. On doit souligner le fait que la possibilité d'autorisation d'exploitation avec des minimums de catégories II ou III exige la considération de nombreux facteurs autres que les performances du système ILS : dégagement d'obstacles, caractéristiques de la piste, balisage lumineux, informations météorologiques, etc.

Néanmoins, pour éviter des confusions et pour ne pas imposer des tolérances au niveau des alarmes, plus strictes que nécessaire, il a été décidé que la valeur du premier digit devait correspondre à la catégorie d'exploitation. Dans le cas des ILS non dans l'axe, la mention NC (non classifiée) est portée car ces ILS ne peuvent pas servir à l'exécution d'approches automatiques. Les installations LOC seules (pas d'alignement de descente) ne sont pas mentionnées, car il ne s'agit pas d'ILS.

### 3.4.3.1.3 *Instrument landing system: (ILS)*

***Facilities performances category***

*Part 1 of ICAO annex 10 defines the notion of performance categories I, II and III for ILS facilities. Under "Remarks" performance categories I, II and III, are indicated for each case. However, suppement C to part 1 of ICAO Annex 10 (§ 2.14) contains an additional ILS description method, designed to facilitate operational use.*

*This latter method for defining ILS classes was made official in a ministerial order about confirmation conditions and aerodromes operation conditions dated 25 August 1997.*

*The indications given under "Remarks" are, in principle, relative only to the ILS installation characteristics. It must be stressed that possibilities of authorizing operation with category II or III minimums requires consideration of many other factors in addition to ILS system performance: obstacle clearance, runway characteristics, lighted beacons, weather information, etc.*

*However, in order to avoid confusions and not to impose alarm tolerances more stringent than necessary, it was decided that the value of the first digit was to correspond to the operating category. Mention "NC" (not classified) is indicated for off centered ILS's since these ILS systems cannot be used for execution of automatic approaches. Installations comprising a LOC only (no glideslope) are not mentioned since these are not ILS's.*

### 3.4.3.1.4 Radiophare d'alignement de piste (LOC)

Le signal de guidage rayonné par un radiophare d'alignement de piste LOC est un signal codé dont les indications sont proportionnelles à l'écart angulaire par rapport à l'axe nominal dans une zone étroite (de 3 à 6 degrés). En dehors de cette zone étroite, une autre zone limitée à ± 35 degrés est caractérisée par la présence de signaux indiquant au pilote de manière binaire sa position par rapport à l'axe ( à gauche ou à droite).

L'attention des pilotes est attirée sur la plage d'utilisation normale du radiophare d'alignement de piste (cf schémas ci-dessous) :

- ± 35 degrés sur 17 NM ;

- ± 10 degrés sur 25 NM.

Dans certains cas le premier secteur peut même être plus étroit du fait de perturbations dues à l'environnement. Les limites du secteur utilisable sont alors publiées dans l'AIP.

Il est rappelé à tous les pilotes, qu'en France, le rayonnement arrière d'un ILS ne peut en aucun cas être utilisé comme un moyen de guidage ou de confirmation de position. En effet, quel que soit le type de matériel, **ce rayonnement, lorsqu'il existe, n'est jamais surveillé et peut fournir des informations aberrantes.** En effet, si dans d'autres pays, des procédures basées sur le rayonnement arrière de l'ILS peuvent exister, elles correspondent toujours à une installation spécifique au sol qui permet de garantir l'intégrité et la continuité de service du rayonnement arrière. **Ce n'est jamais le cas pour les ILS sur le territoire français.**

### 3.4.3.1.4 *Localizers (LOC)*

*The guidance signal radiated by a LOC (localizer) is a coded signal the indications of which are proportional to the angle deviation with respect to the nominal centerline of a narrow band (3-6 degrees). Outside this band, another zone limited to ± 35 degrees is characterized by the presence of signals indicating to the pilot in a binary way, his position with respect to the centerline (on the left hand side or on the right hand side).*

*Pilot's attention is drawn to the normal operating range of the localizer beacon (report to the diagram below) :*

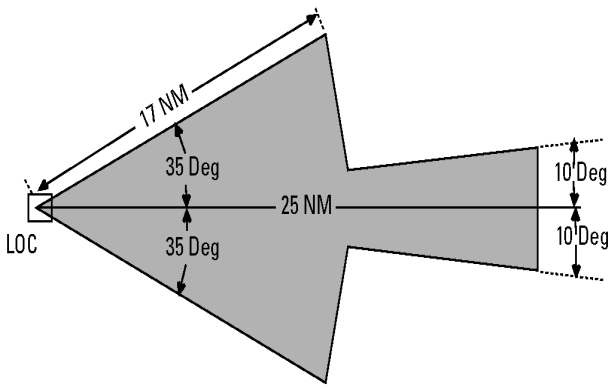
*- ± 35 degrees on 17 NM ;*

*- ± 10 degrees on 25 NM.*

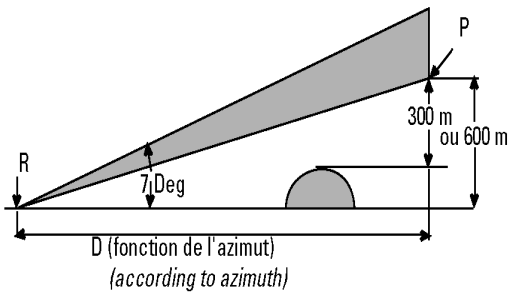
*In some cases the first sector can even be narrower due to the environment disturbances. The limits of the available sector are then published in the AIP.*

*Every pilot should be reminded that in France, the back radiations of an ILS can in no way be used as a mean of guidance or to confirm a position. Whichever the type of material, **this radiation, when it exists is never monitored and can therefore provide erroneous information.** Although in other countries, there exist procedures based on the ILS back radiation, they always correspond to a specific ground facility which guarantees the integrity and continuity of back radiation service. **This can never be the case for ILS on the French territory.***

COUVERTURE EN AZIMUT ALIGNEMENT DE PISTE
*COURSE LIGNE AZIMUTH COVERAGE*




COUVERTURE EN SITE ALIGNEMENT DE PISTE
*COURSE LINE ELEVATION COVERAGE*




Le point P est le plus élevé des deux points suivants : 600 m au-dessus du niveau du seuil ou 300 m au-dessus du point le plus élevé situé dans les aires d'approche intermédiaire et finale.

*Point P is the highest of the two following points: 600 m above the threshold level or 300 m above the highest point located in the intermediate and final approach areas.*

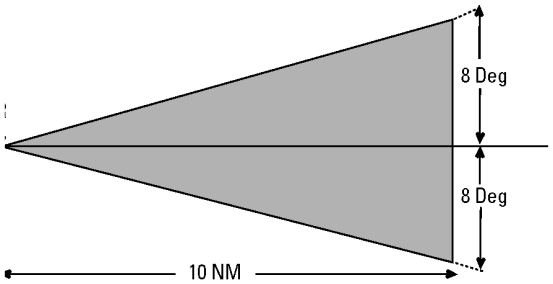
**3.4.3.1.5 Radiophare d'alignement de descente (GP).**

Le même découpage de l'espace est utilisé dans le plan vertical pour assurer le guidage en site : un secteur où les indications sont proportionnelles à l'écart angulaire par rapport à l'axe de descente complété par une zone de couverture où les signaux indiquent au pilote sa position par rapport à l'axe de descente (au-dessus ou au-dessous). On prendra garde à la couverture en azimut de l'alignement de descente qui est limité à + 8 degrés, ce qui est bien inférieur à la couverture de l'alignement de piste (+ 35 degrés) "cf schéma ci-dessus". **Il est donc illusoire et dangereux de vouloir intercepter l'alignement de descente avant d'être sur l'axe de l'alignement de piste.**

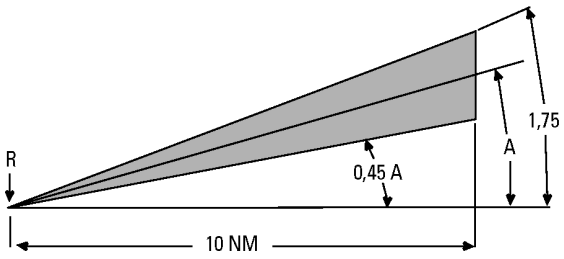
**3.4.3.1.5 *Glide parth transmitters (GP).***

*The same airspace breakdown is used vertically to ensure elevation guidance i.e: a sector where the indications are proportional to the angle deviation with respect to the glide path angle completed by a area of coverage where the signals indicate to the pilot his position with respect to the glide path line (over or below this line). The pilot's attention is drawn to the azimuth coverage of the glide path which is limited to ± 8 degrees, which is far less than the course line coverage ± 35 degrees) "see diagram below". **It is therefore dangerous and illusive to try and intercept the glide path before the course line has been reached.***

COUVERTURE EN AZIMUT DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE
*GLIDE PATH AZIMUTH COVERAGE*




COUVERTURE EN SITE DE L'ALIGNEMENT DE DESCENTE
*GLIDE PATH ELEVATION COVERAGE*




R est le point où le prolongement en ligne droite de l'alignement de descente ILS coupe l'axe de piste.
A est l'angle de site d'alignement de descente ILS (généralement 3 degrés).

*R is the point where the straight line extension of ILS glide path cuts the runway centreline.*
A is the ILS glide path elevation angle (generally 3 degrees).

En dehors de ces zones, que ce soit pour le radiophare d'alignement de piste ou le radiophare d'alignement de descente, **aucune information de position ne peut être utilisée, même si certaines de ces informations peuvent paraître crédibles.**

*Outside these areas, **no position information can be used, even if some may sound credible,** either for localizers or for glide path transmitters.*

**3.4.3.1.6 Installations «en réglage»**

Pendant la mise en réglage d'une installation de radionavigation ou d'atterrissage, des indications erronées peuvent être fournies. Durant cette période on ne doit pas utiliser ces aides pour la navigation ou l'atterrissage et ceci, jusqu'à la date de mise en service annoncée par publication AIRAC. L'identification est supprimée pendant toute la période de réglage.

**3.4.3.1.6 *Facilities "being adjusted"***`

*While radionavigation and landing ground equipment are being adjusted, erroneous indications may be given. During this period, such nav aids should not be used for navigation or landing purposes, until AIRAC publication announces the ground equipment has been commissioned. The identity code is not transmitted during adjustment.*

**CLASSIFICATION DES ILS (METHODE)**

Chaque installation ILS est caractérisée par un code de classification qui n'est pas réactualisé lors de dégradations temporaires de l'installation et qui comporte trois digits.

**a) Niveau de performances du signal dans l'espace :**

***ILS CLASSIFICATION (EXPLANATION)***

*Every ILS installation is characterized by a classification code which is not updated for temporary downgrading of the installation and which has 3 digits.*

***a) Signal performance level in space:***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes : (annexe 10. VOL I, supplément C à la première partie) :
I : niveau de performances de catégorie I

II : niveau de performances de catégorie II

III : niveau de performances de catégorie III

Le niveau de performance correspondant à ce digit est décrit de manière détaillée dans l'annexe 10 de l'OACI (partie 1, paragraphe 3.1.3 et 3.1.4). Il concerne en particulier les paramètres suivants :

Paramètres principaux :

- structure d'axe,
- calage d'axe,
- plages d'alarmes du systèmes de contrôle
- temps de rayonnement hors tolérance

Paramètres secondaires :

- polarisation croisée
- couverture
- taux de modulation, etc.

Ce digit décrit donc le niveau de performance du signal dans l'espace à l'exclusion des notions de continuité de service et d'intégrité qui interviennent dans le digit "niveau de sécurité". Il est déterminé en prenant en compte uniquement les paramètres principaux.

Toutefois, afin d'éviter des confusions entre catégorie de performances et catégorie d'exploitation et d'uniformiser et rationaliser la maintenance de ces différents ILS en termes de périodicité et de plage de réglage, pour les ILS installés en France, la valeur du premier digit correspond à la catégorie d'exploitation.

Dans le cas d'un ILS dont l'axe du radio alignement de piste ne coïncide pas exactement avec l'axe de piste, la mention NC (non classé) est publiée à la place du code de classification à 3 digits.

**b) Limite du guidage**

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes : A, B, C, T, D, E. Il indique le point ILS jusqu'où la structure d'axe (qualité du guidage) est conforme aux spécifications associées aux performances CAT.III (§ 3.1.3.4.2 de l'annexe 10 de l'OACI).

Rappelons que :

- le point A est le point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 7,5 km (4 NM) ;
- le point B est le point situé sur l'alignement de descente ILS dont la distance au seuil mesurée le long du prolongement de l'axe de piste dans la direction d'approche est de 1 050 m ;
- le point C est le point par lequel le prolongement vers le bas de la partie rectiligne de l'alignement nominal de descente passe à une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus du plan horizontal contenant le seuil ;
- le point T est le point de référence ILS (15 m au-dessus du seuil et sur l'axe) ;
- le point D est le point sur l'axe de piste à une hauteur de 4 m et à 900 m après le seuil ;
- le point E est le point sur l'axe de piste à une hauteur de 4 m et à 600 m de l'extrémité de piste.

**c) Niveau de sécurité**

Ce digit peut prendre les valeurs suivantes : 1, 2, 3 et 4.
Il décrit à la fois le niveau de continuité de service et le niveau d'intégrité de l'ILS.

Ce dernier digit combiné au premier représente ce que l'on appelait auparavant la catégorie de performances de l'ILS (I, II, III). Ce découpage entre performances du signal dans l'espace et niveau de sécurité permet une description plus fine.

Voici la signification des 4 valeurs de ce digit :

*This digit can be as follows: (annex 10. VOL I. Supplement C to the first part).*
*I: category I performances level*

*II: category II performances level*

*III: category III performances level*

*The performance level corresponding to this digit is described in detail in ICAO Annex 10 (part I, para 3.1.3 and 3.1.4). It pertains, in particular, to the following parameters;*

*Main parameters:*

*- centerline structure,*
*- centerline setting,*
*- range of monitor system alarms*
*- period of outside tolerance radiation*

*Secondary parameters:*

*- cross polarization*
*- coverage*
*- rate of modulation, etc.*

*Consequently, this digit describes the performance level of the signal in space, exclusive of any notion of service continuity and integrity, which come under the "safety level" digit. It is determined by consideration of the main paramaters only.*

*However, in order to avoid confusion between performance category and category of operation and to standardize and improve the maintenance of these different ILS in terms of periodicity and adjustment range, for ILS installed in France, the value of the first dgit corresponds to the category of operation.*

*In the case of an ILS the runway beam course line of which does not coincide exactly with the runway centre line, the note NC (notclassified) is published in place of the 3 digits classification code.*

***b) Guidance limit***

*This digit can have one of the following values: A, B, C, T, D, E. It indicates the ILS point up to where the centerline structure (guidance quality) meets the specifications associated with CAT. III performance (ICAO Annex 10 para. 3.1.3.4.2).*

*We wish to remind that:*

- *point A is the point situated on the ILS glide path at a distance of 7,5 km (4 NM) from the threshold measured along the extended runway centerline in the approach direction;*
- *point B is the point situated on the ILS glide path at a distance of 1 050 m from the threshold, measured along the extended runway centerline in the approach direction;*
- *point C is the point through which the downward extension of the straight part of the nominal glide path passes at an altitude of 30 m (100 ft) above the horizontal plane containing the threshold;*
- *point T is the ILS reference point (15 m above the threshold, on the runway centerline);*
- *point D is the point on the runway centerline situated at a height of 4 m and 900 m after the thresold;*
- *point E is the point on the runway centerline situated at a height of 4 m and 600 m from the runway end.*

***c) Safety level***

This digit can have one of the following values: 1, 2, 3 and 4.
*It describes both the service continuity level and the integrity level of the ILS.*

*This digit associated with the first one, represents what was previously called the ILS "performance category" (I, II, III). This separation between signal performance in space and safety level allows a more accurate description.*

*The values of this digit mean the following:*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Radioalignement de piste ou radioalignement de descente<br>*RWY course line or glide path* | | | |
|---|---|---|---|
| **Niveau**<br>*Level* | **Intégrité**<br>*Integrity* | **Continuité du service**<br>*Continuity of service* | **MTBO**<br>Heures / *Hours* |
| 1 | Non démontrée ou inférieure à ce qui est exigé pour le niveau 2<br>*Not demonstrated, or less than required for level 2* | | |
| 2 | $1\text{-}10^{-7}$ par atterrisage<br>*per landing* | $1\text{-}4 \times 10^{-6}$ chaque période de 15s<br>*any period of 15 seconds* | 1000 |
| 3 | $1\text{-}0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage<br>*per landing* | $1\text{-}2 \times 10^{-6}$ chaque période de 15s<br>*any period of 15 seconds* | 2000 |
| 4 | $1\text{-}0{,}5 \times 10^{-9}$ par atterrissage<br>*per landing* | $1\text{-}2 \times 10^{-6}$ chaque période de 30s (LOC)<br>*any period of 30s (LOC)* | 4000 |
| | | chaque periode de 15s (GP)<br>*any period of 15s (GP)* | 2000 |
| * **MTBO** (Mean Time Between Outage) : temps moyen entre deux interruptions de service. | | | |

← Ce code signifie : ILS de niveau de performance III, utilisable jusqu'au point E (guidage en azimut), d'intégrité de 1 - 0,5 X 10-9 par atterrissage et de continuité de service 1 - 2 X 10-6 sur 30 secondes soit un MTBO de 4 000 heures (pour l'alignement de piste uniquement).
En pratique, il s'agit d'un ILS dont l'alignement de piste est doublé, fonctionnant avec un secours "chaud".

*This code signifies: ILS of performance level III, usable up to point E (guidance in azimuth) of integrity equal to 1 - 0,5 X 10-9 per landing and of continuity of service 1 - 2 X 10-6 over 30 seconds, that is to say 4 000 hours MTBO (for course line only).*
*In practice, this is an ILS the course line of which is doubled, operating with a "hot" backup.*

**3.4.3.2 Services de liaison vocale et/ou de liaison de données.**

La DSNA utilise la liaison vocale et la liaison de données, dans les communications air-sol à des fins de fourniture des services de la circulation aérienne dans les espaces aériens et sur les aérodromes sur lesquels elle est chargée de rendre les services de la circulation aérienne.

***3.4.3.2 Voice and/or data link services.***

*The DSNA uses voice and data links in air-ground communications to provide air traffic services in the airspace and at the aerodromes where it is responsible for providing air traffic services.*

**3.4.3.2.1 Services de liaisons vocales**

**a) Utilisation des liaisons VHF air/sol pour les communications vocales**

Des cas de brouillages sont parfois signalés sur les voies VHF air/sol. On constate que la cause principale est une utilisation par les aéronefs d'une liaison au-delà des limites normales de portée pour une fonction donnée.

L'annexe 10 de l'OACI (Volume 1, 2ème partie) précise dans le cadre de la protection contre le brouillage nuisible que :

''L'espacement géographique entre installations fonctionnant sur la même fréquence sera tel que des points situés aux hauteurs de protection et à la limite de portée utile de chaque installation seront séparés par une distance au moins égale à la somme des distances de chacun de ces points jusqu'à l'horizon radio qui lui correspond".

Cet horizon radio, ou portée maximale, est fonction de l'altitude de l'aéronef, il correspond aux distances suivantes :

| Altitude de l'aéronef : | Distance de l'horizon radio : |
|---|---|
| 500 m | 50 NM |
| 1000 m | 70 NM |
| 3000 m | 120 NM |
| 5000 m | 160 NM |
| 10000 m | 220 NM |

***3.4.3.2.1 Voice link service***

***a) Use of VHF air/ground links for voice communications***

*Cases of interference are sometimes notified on VHF air/ground channels. It has been seen that the main cause is the use of a link by aircraft beyond normal range limits for a specific function.*

*ICAO annex 10 (Volume 1, part 2) states the following regarding protection against harmful interferences :*

*''The geographical spacing between facilities operating on the same frequency shall be such that points located at the protection heights and at the usable range limit of each facility will be separated by a distance at least equal to the sum of the distances from each of these points to the corresponding radio horizon".*

*This radio horizon, or maxima range, is a function of an aircraft altitude ; it corresponds to the following distances :*

| Aircraft altitude: | Distance to radio horizon |
|---|---|
| 500 m | 50 NM |
| 1000 m | 70 NM |
| 3000 m | 120 NM |
| 5000 m | 160 NM |
| 10000 m | 220 NM |

**b) Utilisation des liaisons UHF air/sol pour les communications vocales**

L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le fait que tous les secteurs des ACC/FIC/UAC de France ne sont pas dotés de liaisons UHF air/sol.

Il est rappelé qu'en conformité avec les dispositions de l'annexe 11 de l'OACI, la réglementation française prévoit que tout vol IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé en France implique une liaison bilatérale directe avec l'organisme intéressé. En conséquence, l'autorisation de vol sera refusée par l'ACC/UAC à tout aéronef non équipé des fréquences associées à chaque secteur.

***b) Use of UHF air/ground links for voice communications***

*The attention of air navigators is drawn to the fact that ACC/FIC/UAC sectors are not provided with UHF air/ground link.*

*It is recalled that in compliance with the provision of ICAO Annex 11, French regulation provide the all IFR flights into French controlled airspace implies direct duplex communication with the concerned organization. Consequently, flight clearance will be refused by ATC to any aircraft not equipped with the UHF frequencies to be used in each area or sector.*

**c) Portées opérationnelles spécifiées des fréquences ATS**

1 - La portée opérationnelle spécifiée des fréquences ATS figure dans le tableau §3.4.4.2.

2 - Les usagers doivent appliquer le plus strictement possible les limitations en niveau et en distance à la station sol rappelées dans ce tableau afin d'éviter le brouillage d'autres stations utilisant la même fréquence.

***c) Specified operational range of ATS frequencies***

*1 - The specified operational range of ATS services, is given in the table §3.4.4.2.*

*2 - Users have to apply the most strictly as possible, at the ground station, the limitations in levels and distances which are written down in this table, to avoid interference of the other staions using the same frequency.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

3 - En ce qui concerne les fréquences APP notamment, la portée opérationnelle diffère selon qu'il s'agit d'une couverture haute (H), intermédiaire (I), ou basse (L). L'information relative à la portée opérationnelle des fréquences APP est précisée sur les cartes IAC par la lettre H, I ou L insérée entre l'indicatif d'appel de l'approche et la fréquence.

*3 - Conceming particularly APP frequencies, the operational range differs according as its coverage is high (H), intermediate (I), or low (L). The information relating to operational range of APP frequencies is specified on IAC by the letter H. I or L situated between the Approach call sign and the frequency.*

### 34322 Diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS)

### *34322 Broadcast of automatic terminal information service (ATIS)*

Les émissions ATIS sont assurées sur un certain nombre d'aérodromes où il est nécessaire de réduire le volume de communication VHF air-sol des services ATS.

*ATIS transmissions are provided on a certain number of aerodromes where it is necessary to reduce the volume of VHF air-ground communications made by ATS services.*

La fourniture de l'ATIS par liaison de données est également disponible (voir Service de liaison de données).

ATIS can also be provided by data link (see Data link service).

**a) Teneur des émissions ATIS**

***a) Content of ATIS transmissions***

**a1 -** Les émissions ATIS sont destinées à la fois aux aéronefs à l'arrivée et au départ. Elles contiennent les éléments d'information dans l'ordre suivant :

***a1 -** ATIS transmissions are intended for arriving and departing aircraft and contain the following information:*

- identification de la station, telle que publiée à l'AIP partie Aérodromes (AD).

*- station identification as published in the Aerodromes Section (AD) of AIP.*

- identification du message (indicateur alphabétique).

*- message identification (alphabetic call sign).*

- heure (UTC) d'enregistrement, afin que les passagers puissent en vérifier la validité.

*- (UTC) recording time, so that users can check its validity.*

- type d'approche à prévoir

*- type of approach to be used.*

- piste (s) en service.

*- runway(s) in operation.*

- état de la surface de la piste et de la plate-forme.

*- surface condition of runway and pad.*

- niveau de transition.

*- transition level.*

- modification de l'état opérationnel des aides visuelles et radioélectriques indispensables pour l'approche, l'atterrissage et le décollage.

*- any changes of operating conditions of visual and radio electric aids that are essential for approach, landing and taking off.*

- situation météorologique exceptionnelle.

*- particular meteorological situation.*

- éventuellement, des renseignements concernant l'activation de certaines zones à statut particulier intéressant la TMA.

*- any information on activation of specially regulated areas with respect to the TMA.*

- renseignements météorologiques : direction et force du vent au sol, visibilité, temps présent, quantité de nuages bas et hauteur de leur base ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages, température au sol, température du point rosée, QNH, QFE aérodrome et, si nécessaire, QFE seuil, autres renseignements météorologiques significatifs ou intéressant les changements prévus.

*- meteorological information: surface wind force and direction, visibility, present weather, amount of low clouds and cloud base height, or measurement by instrument of the cloud base height, surface temperature, dew point temperature, QNH, aerodrome QFE, and when needed, threshold QFE, other significant meteorological information or information on expected changes.*

- rappel aux usagers de confirmer la réception du message au premier contact avec l'organisme du contrôle de la circulation aérienne.

*- reminder to users to confirm receipt of the message when first contacting the air traffic control service.*

**a2 -** Les messages ATIS sont diffusés en anglais et en français.

***a2 -** ATIS messages are broadcast in English and in French.*

**a3 -** Les messages ATIS sont diffusés sur une (ou des) fréquences VHF, et par liaisons de données numériques sur certains aérodromes français.

***a3 -** ATIS messages are broadcast on one (or some) VHF frequencies, and by numerical data-links on some French aerodromes.*

**a4 -** La durée totale du message vocal ne dépasse généralement pas 90 secondes.

***a4 -** Total vocal message time generally does not exceed 90 seconds.*

**b) Fréquences et critères de renouvellement des messages**

***b) Message renewal frequency and criteria***

**b1 -** Toute modification significative de l'un des éléments d'information contenus dans l'émission ATIS en cours donne lieu à l'enregistrement et à la diffusion d'un nouveau message.
C'est en particulier le cas pour toute variation, indiquée ci-après, des éléments fournis par les services de la météorologie (METAR en particulier)

***b1 -** Any significant modification of any information contained in an ATIS transmission in progress shall cause the recording and transmission of a new message.*
*This applies particularly to any variations as specified below of information provided by the meteorological services (in particular METAR).*

- vent : variation de plus de 30 degrés ou de plus de 5 kt.

*- wind: variation of more than 30 degrees or more than 5 kt*

- visibilité : franchissement des valeurs 10 km, 8 km, 4000 m, 1500 m, 800 m.

*- visibility: when reduced to 10 km, 8 km, 4000 m, 1500 m and 800 m.*

- temps présent : apparition ou disparition de pluies, neige, grêle, orage ou grain.

*- present weather: occurence or end of rainfall, snow, hail, storms or squall.*

- pour les couches de nuages bas supérieures à 4/8, franchissement des valeurs 600 m, 300 m, 150 m, 60 m.

*- low cloud greater than 4/8, when at 600 m, 300 m, 150 m and 60 m.*

- température au sol et température du point de rosée : variation de 1 degré.

*- ground temperature and dew point temperature: variation of 1 degree.*

- QNH et QFE : variation de 1 hPa.

*- QNH and QFE: variation of 1 hPa.*

**b2 -** Le renouvellement des informations s'effectue au minimum toutes les heures.

***b2 -** All information is renewed at least every hour.*

**b3 -** Les fréquences ATIS pour chaque aérodrome figurent en partie AD et sur les cartes des aérodromes. La portée opérationnelle spécifiée est décrite en section GEN.

***b3 -** ATIS frequencies for each aerodrome are indicated in the AD section and on aerodrome charts. Specified operating ranges are described in the GEN section.*

**c) Horaires de diffusion**

***c) Transmission hours***

La diffusion des messages ATIS est assurée pendant les heures d'ouverture des services ATS. Ces horaires figurent dans la partie AD de l'AIP.

*ATIS messages are transmitted during working hours of the ATS organism which are listed in the AD section of the AIP.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**d) Accusé de réception**

Les pilotes sont invités à écouter l'émission ATIS avant le premier contact radio avec l'organisme ATS. En établissant ce premier contact le pilote accuse réception du message ATIS en utilisant la phrase ''information ...(indicateur alphabétique)...reçue".

**34323 Service de liaisons de données (communications contrôleur-pilote par liaison de données)**

**a) Service de liaisons de données En-Route**

**a1 - Concept d'opérations**

L'application CPDLC relative aux communications pilotes-contrôleurs par liaison de données fournit une alternative aux communications par radiotéléphonie (voix) entre le contrôleur et le pilote en utilisant une liaison de données pour les communications du contrôle de la circulation aérienne (ATC). L'application CPDLC comprend un ensemble d'éléments de messages permettant l'envoi d'instructions de contrôle, d'informations et de demandes contrôleur, et la réception de requêtes pilote qui correspondent à la phraséologie utilisée en radiotéléphonie.

Les pilotes doivent établir le premier contact avec un secteur de contrôle en utilisant la radiotéléphonie, qu'ils se soient connectés ou non.

L'utilisation du CPDLC est souhaitée et privilégiée lorsque les conditions opérationnelles le permettent. Le CPDLC ne peut être utilisé que pour les demandes non urgentes, c'est-à-dire les demandes qui ne nécessitent pas de réaction immédiate du pilote. Néanmoins, comme en radiotéléphonie, les messages CPDLC doivent recevoir une réponse avec le moins de retard possible. Si un pilote n'obtient pas de réponse à une requête dans le temps limite imparti, il devra reformuler sa requête par radiotéléphonie.

En cas d'incertitude concernant une situation opérationnelle avec dialogue CPDLC ouvert, les communications vocales doivent être utilisées pour clarifier la situation.

Si le contrôleur ou le pilote estime que le CPDLC ne doit plus être utilisé compte-tenu des circonstances, l'usage du CPDLC doit être interrompu ou la connexion terminée et l'autre partie en est informée par communication vocale.

Les instructions de contrôle tactiques urgentes continuent d'être délivrées par radiotéléphonie.

**a2 - Description et disponibilité des services**

En France métropolitaine, les services CPDLC sont fournis au sens du règlement européen d'exécution (UE) 2017/373 relatif à la fourniture des services ATM/ANS, notamment modifié par le règlement d'exécution (UE) 2023/1771 de la Commission définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen.

En conséquence, les services CPDLC sont fournis seulement aux aéronefs équipés de CPDLC en mode protégé ATN Protected Mode (PM) et utilisant le sous-réseau VDL mode 2. Les demandes de log-on des aéronefs équipés FANS1/A ou non équipés PM-CPDLC sont rejetées.

La bande de fréquences utilisée pour la VDL est la bande de fréquences de Service Mobile Aéronautique en Route 117.975-137 MHz assignée par l'Union Internationale des Télécommunications. La VDL Mode 2 est mise en oeuvre pour l'exploitation des communications pilotes-contrôleurs par liaison de données (CPDLC).

La fréquence 136.975 MHz a été allouée mondialement afin de fournir les services de la VDL Mode 2. Cette fréquence est le canal commun (CSC) pour la VDL Mode 2.

Des fréquences supplémentaires ont été allouées aux fournisseurs de Services Datalink, dans la bande 136.650-136.975.

← Attention à ne pas utiliser ces fréquences pour des communications vocales.

Les services CPDLC suivants sont fournis dans l'espace aérien métropolitain français, au profit des aéronefs équipés et éligibles, au-dessus du FL195 :

- DLIC (capacité d'initiation de liaison de données)
- ACL (autorisations et instructions ATC, requêtes pilote)
- ACM (gestion des communications ATC)
- AMC (vérification du microphone ATC)

← Les services ATS sont fournis dans l'espace aérien supérieur français métropolitain par cinq CRNA : CRNA Sud-Ouest (LFBB), CRNA Est (LFEE), CRNA Nord (LFFF), CRNA Sud-Est (LFMM), CRNA Ouest (LFRR).

**a3 - Bonnes pratiques**

***d) Acknowledgment of receipt***

*Pilots are requested to listen ATIS transmissions before their first radio contact with the ATS organism. When making the first contact, pilots are invited to aknowledge receipt of the ATIS message with the words "information...( alphabetic call sign)...received.*

***34323 Data link service (controller-pilot data link communications )***

***A. En route data link service***

***a1 - Concept of operations***

*The CPDLC application for controller-pilot data link communications provides an alternative to radiotelephony (voice) communications between controller and pilot using a data link for Air Traffic Control (ATC) communications. The CPDLC application comprises a set of message elements for sending control instructions, information and controller requests, and for receiving pilot requests that correspond to the phraseology used in radiotelephony.*

*Pilots must establish initial contact with a control sector using radiotelephony, whether or not they have logged on.*

*The use of the CPDLC is preferred when operational conditions allow. CPDLC can only be used for non-urgent requests, i.e. requests that do not require an immediate response from the pilot. Nevertheless, as with radiotelephony, CPDLC messages must be answered with the least possible delay. If a pilot does not receive a response to a request within the allotted time limit, he will have to reformulate his request by radiotelephony.*

*In the event of uncertainty regarding an operational situation with open CPDLC dialogue, voice communications must be used to clarify the situation.*

If the controller or pilot considers that the CPDLC should no longer be used in the circumstances, use of the CPDLC must be discontinued or the connection terminated and the other party informed by voice communication.

Urgent tactical control instructions continue to be issued by radiotelephony.

***a2 - Description and availability of services***

*In mainland France, CPDLC services are provided within the meaning European Implementing Regulation (EU) 2017/373 on the provision of ATM/ANS services, as amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1771 laying down requirements on data link services for the Single European Sky.*

*Consequently, CPDLC services are provided only to aircraft equipped with CPDLC in ATN Protected Mode (PM) and using the VDL mode 2 subnet. Log-on requests from aircraft equipped with FANS1/A or not equipped with PM-CPDLC are rejected.*

*The frequency band used for VDL is the 117.975 - 137 MHz en-route Aeronautical Mobile Service frequency band assigned by the International Telecommunication Union. VDL Mode 2 is used for controller-pilot data link communications (CPDLC).*

*The frequency 136.975 MHz has been allocated worldwide to provide VDL Mode 2 services. This frequency is the common channel (CSC) for VDL Mode 2.*

*Additional frequencies have been allocated to Datalink Services providers in the 136.650-136.975 band.*

*Be careful not to use these frequencies for voice communications.*

*The following CPDLC services are provided in French metropolitan airspace, for the benefit of equipped and eligible aircraft, above FL195 :*

*- DLIC (Data-Link Initiation Capability)*
*- ACL (ATC Clearance, pilot requests )*
*- ACM (ATC Communications Management)*
*- AMC (ATC Microphone Check)*

*ATS are provided in the upper airspace of mainland France by five ACCs : CRNA Sud-Ouest (LFBB ACC), CRNA Est (LFEE ACC), CRNA Nord (LFFF ACC), CRNA Sud-Est (LFMM ACC), CRNA Ouest (LFRR ACC).*

***a3 - Best practices***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Le service ACM (ATC Communication Management) facilite le changement de fréquences vocales. La réponse attendue du pilote à une instruction ATC de changer de fréquence est WILCO. Toute autre réponse donne immédiatement lieu à un retour à la voix effectué par le contrôleur. Si le pilote n'est pas en mesure de se conformer à cette instruction CPDLC, ou n'a pas répondu dans le temps imparti, il revient à la communication vocale pour en informer le contrôleur. Lorsqu'un aéronef est transféré par liaison de données vers un secteur / CRNA adjacent, le pilote accuse réception de l'instruction par WILCO, avant de contacter le secteur / CRNA suivant par communication vocale sur la fréquence donnée.

Le service AMC (ATC Microphone Check) permet à un contrôleur d'envoyer l'instruction "Check Stuck Microphone" dans le cas où un aéronef bloque par inadvertance une fréquence de contrôle. Le pilote doit vérifier que son équipement radio n'est pas à l'origine du blocage.

Le Service ACL : Les instructions de contrôle ne doivent pas être exécutées tant que le message WILCO n'a pas été renvoyé ; en outre, avoir la confirmation que la réponse est parvenue au contrôleur sécurise les échanges. En cas d'incertitude concernant un message datalink, la communication vocale doit toujours être utilisée.

Les équipages de conduite sont invités à traiter et répondre aux instructions de contrôle émises par CPDLC avec diligence et, si possible, en utilisant le même moyen de communication.

**a4 - Planification de vol**

Afin de bénéficier des services CPDLC, les exploitants aériens doivent renseigner leurs plans de vol avec les deux items suivants :

- Case 10a – J1 pour indiquer un équipement CPDLC ATN VDL Mode 2
- Case 18 – Indiquer la mention CODE/ suivie par l'adresse 24 bits de l'aéronef exprimée sous forme de six caractères hexadécimaux.

Le plan de vol ne doit pas contenir la mention J1 si l'équipage n'est pas formé à l'utilisation du CPDLC.

Les dérogations aux exigences relatives à l'équipement de liaison de données doivent être indiquées dans le plan de vol, de la façon suivante :

- Case 10 – lettre « Z »
- Case 18 – indiquer la mention DAT/CPDLCX

**a5 - LOGON, LOG OFF, SUIVI DE LOGON**

Dans l'espace aérien français métropolitain, les adresses de logon sont pour chaque CRNA :
- LFFF : PARIS Control
- LFEE : REIMS Control
- LFMM : MARSEILLE Control
- LFBB : BORDEAUX Control
- LFRR : BREST Control

En France métropolitaine, tout aéronef équipé et éligible au CPDLC doit établir une connexion CPDLC.

- Pour les survols, ou arrivées, le logon doit être initié par le pilote, avec un préavis suffisant (entre 10 et 25 mn avant l'entrée dans le CRNA), pour s'assurer que la connexion est établie, et avec le premier CRNA français traversé.

- Si le logon a été établi au préalable avec un CRNA adjacent amont fournissant un suivi de logon, ou que ce suivi a échoué, le préavis n'est pas requis.

- Pour les vols au départ de terrains français, le logon doit être initié au plus tard, au passage du FL 150.
Si le logon est impossible, pour une raison technique connue ou non du pilote, l'équipage annoncera "UNABLE CPDLC" au premier contact radio.

Les équipages doivent s'assurer qu'ils n'exécutent que les instructions de contrôle du CRNA « CDA » (« Current Data Authority ») avec lequel ils sont également en contact par radiotéléphonie.

Les équipages veillent à :

- utiliser exactement l'indicatif d'appel OACI ou l'immatriculation de l'aéronef (callsign/aircraft Id) tel qu'il est spécifié dans la case 7 du plan de vol correspondant,
- ne jamais utiliser l'identifiant de vol IATA (en deux lettres) ni insérer de préfixe [0] dans la partie numérique du callsign/aircraft Id, dans la mesure où cela conduirait nécessairement à un échec de log-on.

En conditions normales, un seul logon est demandé à l'aéronef, grâce au suivi de logon assuré par les CRNA. Néanmoins, si le suivi de logon a échoué, ou si le service n'est pas mis en œuvre, les pilotes doivent effectuer un logon manuel sur le CRNA suivant suffisamment à l'avance, sauf demande contraire du contrôleur par la voix.

*The ACM (ATC Communication Management) service make it easy voice frequency changes. The expected pilot response to an ATC instruction to change frequency is WILCO. Any other response immediately results in the controller reverting to voice. If the pilot is unable to comply with this CPDLC instruction, or has not responded within the allotted time, he will revert to voice communication to inform the controller. When an aircraft is transferred by data link to an adjacent sector / ACC, the pilot acknowledges receipt of the instruction by WILCO, before contacting the next sector / ACC by voice communication on the given frequency.*

*The AMC (ATC Microphone Check) service enables a controller to send the "Check Stuck Microphone" instruction in the event of an aircraft inadvertently blocking a control frequency. The pilot must check that his radio equipment is not the cause of the blockage.*

*The ACL (ATC Clearance) Service: Control instructions should not be executed until the WILCO message has been returned; in addition, having confirmation that the response has reached the controller secures exchanges. If there is any uncertainty about a datalink message, voice communication should always be used.*

Flight crews are asked to handle and respond to control instructions issued by CPDLC with diligence and, if possible, using the same means of communication.

***a4 - Flight planning***

*To benefit from CPDLC services, air operators must include the following two items in their flight plans:*

*- Case 10a – J1 to indicate CPDLC ATN VDL Mode 2 equipment ;*
*- Case 18 – indicate CODE/ followed by the 24 bits adress of the aircraft expressed as six hexadecimal characters.*

*The flight plan must not contain the indication J1 if the crew is not trained in the use of the CPDLC.*

*Deviations from the requirements for data link equipment must be indicated in the flight plan as follows :*

*- Case 10 – letter « Z »*
*- Case 18 – indicate DAT/CPDLCX*

***a5 - LOGON, LOG OFF, LOGON FOLLOW-UP***

*In mainland French airspace, the logon addresses for each ACC are :*
*- LFFF ACC : PARIS Control*
*- LFEE ACC : REIMS Control*
*- LFMM ACC: MARSEILLE Control*
*- LFBB ACC: BORDEAUX Control*
*- LFRR ACC : BREST Control*

*In mainland France, all aircraft equipped and eligible for CPDLC must establish a CPDLC connection.*

*- For overflights and arrivals, the logon must be initiated by the pilot, with sufficient advance notice (between 10 and 25 minutes before the entry into CRNA), to ensure the connection is established and with the first French CRNA crossed.*

*- If the logon has been previously established with an adjacent upstream CRNA providing logon follow-up, or this follow-up has failed, prior notice is not required.*

*- For flights departing from French airfields, the logon must be initiated no later than FL 150.*
*If the logon is impossible, for a technical reason known or unknown to the pilot, the crew will announce "UNABLE CPDLC" at the first radio contact.*

*Crews must ensure that they only carry out the control instructions of the "CDA" (Current Data Authority) ACC with which they are also in contact by radiotelephony.*

*Crews ensure to :*

*- use exactly the ICAO call sign/aircraft Id as specified in box 7 of the relevant flight plan,*
*- never use the IATA flight identifier (in two letters) or insert a prefix [0] in the numeric part of the callsign/aircraft Id, as this would necessarily lead to a log-on failure.*

*Under normal conditions, only one logon is requested from the aircraft, thanks to the logon tracking provided by the ACCs. However, if logon tracking has failed, or if the service is not implemented, pilots must perform a manual logon at the next ACC sufficiently in advance, unless otherwise requested by the controller by voice.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nota Bene : pour les aéronefs ayant un plan de vol traversant successivement la zone de responsabilité du CRNA Sud-Est (LFMM), puis celle d'Alger (DAAA), ou pour les aéronefs exécutant un vol océanique traversant la zone de responsabilité de Shanwick (EGGX) via celle du CRNA Ouest (LFRR), il y a une zone de transition entre LFMM ou LFRR respectivement (ATN VDLm2) et DAAA ou EGGX respectivement (FANS 1/A) où il n'est pas possible de mettre en œuvre le suivi de Logon. Pour pénétrer dans l'espace aérien océanique dans la zone de responsabilité de Shanwick, les équipages s'assurent, conformément à l'AIP Royaume-Uni, de remplir toutes les conditions techniques telles que déposées au plan de vol, ainsi que de respecter les éléments de la clairance OCL, et signalent tout problème à cet égard dès que possible au contrôleur avec lequel ils sont en contact. Le Logon doit être fait manuellement par le pilote entre 15 et 25 mn avant l'entrée dans la zone de responsabilité d'Alger ou Shanwick, au plus tard 4 mn avant la limite.

Dans l'espace aérien français métropolitain, l'état de connexion des aéronefs éligibles est affiché sur l'écran du contrôleur. Par conséquent, la capacité CPDLC de l'aéronef ne doit pas être annoncée en plus sur la fréquence.

Les aéronefs quittant l'espace aérien français métropolitain vers la zone de responsabilité de centres de contrôle ne fournissant pas les services CPDLC sont déconnectés automatiquement. Aucune action de l'équipage n'est requise.

*Nota Bene : for aircraft with a flight plan successively crossing the South East ACC area of responsibility (LFMM), then that of Algiers (DAAA), or for aircraft executing an oceanic flight crossing the Shanwick area of responsibility (EGGX) via that of West ACC (LFRR), there is a transition zone between LFMM or LFRR respectively (ATN VDLm2) and DAAA or EGGX respectively (FANS 1/A) where it is not possible to implement Logon tracking. To enter oceanic airspace in the Shanwick area of responsibility, crews must ensure, in accordance with the UK AIP, that they meet all the technical conditions as filed in the flight plan, as well as complying with the elements of the OCL clearance, and report any problems in this respect as soon as possible to the controller with whom they are in contact. The Logon must be done manually by the pilot between 15 and 25 minutes before entering the Algiers or Shanwick area of responsibility, at the latest 4 minutes before the limit.*

*In metropolitan French airspace, the connection status of eligible aircraft is displayed on the controller's screen. Consequently, the CPDLC capacity of the aircraft does not have to be announced in addition on the frequency.*

*Aircraft leaving metropolitan French airspace towards the area of responsibility of control centres not providing CPDLC services are automatically disconnected. No crew action is required.*

**a6 - Jeu de messages - Timers**

Lors de l'utilisation du CPDLC, les temporisations maximales allouées aux dialogues sont :

- Instructions de contrôle : 120 secondes (temps maximal 100 secondes à bord).
- Requêtes pilote : 250 secondes.

Si le système au sol reçoit un message qui n'est pas pris en charge ou non conforme aux règles techniques de communication CPDLC, l'équipage reçoit une réponse émise par le système indiquant la nature de l'erreur et, s'il y a lieu, les actions requises.

Notamment, les messages d'Urgence ou de Détresse, ainsi que les messages free text transmis par CPDLC, ne sont pas traités par les systèmes ATM dans l'espace aérien français métropolitain.

***a6 - Set of messages - Timers***

*When using CPDLC, the maximum timeouts allocated to dialogues are :*

*- Control instruction : 120 seconds (maximum time 100 seconds onborad) ;*
*- Pilot requests : 250 seconds.*

*If the ground system receives a message that is not supported or does not comply with the CPDLC technical communication rules, the crew receives a reply from the system indicating the nature of the error and, if applicable, the action required.*

*In particular, Emergency or Distress messages, as well as free text messages transmitted by CPDLC, are not processed by ATM systems in metropolitan French airspace.*

**a7 - Instructions de contrôle, message d'information ou de demande ATC**

Les messages suivants UM (Uplink Message) peuvent être utilisés dans l'espace aérien français métropolitain par le contrôleur :

- MAINTAIN [level]
- CLIMB TO [level]
- DESCEND TO [level]
- REPORT PRESENT LEVEL1
- WHEN CAN YOU ACCEPT [level]1
- STATE PREFERRED [level]1
- PROCEED DIRECT TO [position]
- MAINTAIN [speed]
- RESUME NORMAL SPEED1
- NO SPEED RESTRICTION
- CONTACT [unit name] [frequency]
- FLY HEADING [degrees]
- TURN [direction] [degrees] DEGREES2
- STATE TOP OF DESCENT1
- CHECK STUCK MICROPHONE
- [free text]1-3

Note :
1 : à l'exception de LFBB, LFRR
2 : à l'exception de LFEE, LFMM
3 : utilisé pour compenser l'absence de mise en œuvre de certains messages, ou dans le cas de situations anormales (ex : perte de communication radio)

***a7 - Control instruction, ATC information or request messages***

*The following messages UM (Uplink Message) can be used by the controller in the mainland french airspace :*

*- MAINTAIN [level]*
*- CLIMB TO [level]*
*- DESCEND TO [level]*
*- REPORT PRESENT LEVEL1*
*- WHEN CAN YOU ACCEPT [level]1*
*- STATE PREFERRED [level]1 -*
*PROCEED DIRECT TO [position]*
*- MAINTAIN [speed]*
*- RESUME NORMAL SPEED1*
*- NO SPEED RESTRICTION*
*- CONTACT [unit name] [frequency]*
*- FLY HEADING [degrees]*
*- TURN [direction] [degrees] DEGREES2*
*- STATE TOP OF DESCENT1*
*- CHECK STUCK MICROPHONE*
*- [free text]1-3 Note :*
*1 : with the exception of LFBB ACC, LFRR ACC*
*2 : with the exception of LFEE ACC, LFMM ACC*
*3 : used to compensate for the non-implementation of certain messages, or in the case of abnormal situations (e.g. loss of radio communication)*

**a8 - Requêtes pilotes**

Les messages suivants DM (Downlink Message) émis par les pilotes sont traités par le contrôleur :

- REQUEST CLIMB TO [level]
- REQUEST DESCEND TO [level]
- REQUEST DIRECT TO [position]
- DUE TO WEATHER*
- DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE*

Note : * uniquement en cas de concaténation avec le DM1 UNABLE, ou des demandes de modification de route ou de profil vertical.

***a8 - Pilots requests***

*The following message DM (Downlink Message) issued by the pilots are processed by the controller :*

*- REQUEST CLIMB TO [level]*
*- REQUEST DESCEND TO [level]*
*- REQUEST DIRECT TO [position]*
*- DUE TO WEATHER**
*- DUE TO AIRCRAFT PERFORMANCE**

*Note : * only in the case of concatenation with DM1 UNABLE, or requests to modify the route or vertical profile.*

**a9 - Reprise à la voix d'une instruction de contrôle**

Lorsqu'il utilise la voix pour corriger une instruction de contrôle CPDLC (en erreur ou sans réponse du pilote), le contrôleur doit initier une communication vocale en utilisant la phrase :

***a9 - Recovery of the control instruction by voice***

*When using voice to correct a CPDLC control instruction (in error or with no response from the pilot), the controller must initiate a voice communication using the phrase:*


© Service de l'Information Aéronautique, France

« [indicatif d'appel] IGNOREZ LA CLAIRANCE CPDLC [type de message], BREAK, [instruction de contrôle, information ou demande à la voix] ».

À la suite d'un tel message vocal, les pilotes doivent ignorer, ou répondre UNABLE au même type d'instructions de contrôle CPDLC qui peuvent être en attente ou qui n'ont pas encore été traitées.

Nota Bene : les systèmes mis en œuvre pour LFBB et LFRR envoient un UM « UNABLE » à une requête pilote lors d'une reprise à la voix, et ce, même si la valeur de l'instruction de contrôle est la même que celle initialement envoyée par CPDLC, ou demandée par le pilote, par exemple, si cette instruction de contrôle s'accompagne d'une contrainte.

*« [call sign] DISREGARD CPDLC [message type] MESSAGE, BREAK, [correct clearance, instruction, information or request ] ».*

*Following such a voice message, pilots must ignore, or respond UNABLE to, the same type of CPDLC control instructions that may be pending or have not yet been processed.*

*Nota Bene : the systems implemented for LFBB ACC or LFRR ACC send an "UNABLE" UM to a pilot request during a voice recovery, even if the value of the control instruction is the same as that initially sent by CPDLC, or requested by the pilot, for example, if this control instruction is accompanied by a constraint .*

**a10 - Silence CPDLC**

Afin de gérer la charge de travail du secteur, les contrôleurs peuvent exiger que tous les aéronefs, ou un aéronef spécifique, évitent d'envoyer des demandes CPDLC pendant une période limitée, au moyen du message vocal suivant :

« TOUTES LES STATIONS (ou [indicatif d'appel] selon le cas), ARRÊTEZ D'ENVOYER DES DEMANDES CPDLC [JUSQU'À AVIS] [(raison)] »

Pour révoquer le silence CPDLC, le message vocal suivant est utilisé :

« TOUTES LES STATIONS (ou [indicatif d'appel] selon le cas), REPRISE DES OPÉRATIONS CPDLC NORMALES »

***a10 - Silence CPDLC***

*In order to manage the sector's workload, controllers may instruct all aircraft, or a specific aircraft, to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time, by means of the following voice message:*

*« ALL STATIONS (or [call sign] as appropriate), STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED]] [(reason)] »*

*To revoke CPDLC silence, the following voice message is used :*

*« ALL STATIONS (or [call sign] as appropriate ), RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS»*

**a11 - Interruption du service CPDLC, dysfonctionnements**

De manière générale, en cas d'erreur ou de panne du service CPDLC, les instructions de contrôle CPDLC qui n'ont pas encore été confirmées par l'équipage doivent être répétées et/ou confirmées/infirmées par radiotéléphonie, en employant la phrase :

« [indicatif] IGNOREZ LA CLAIRANCE CPDLC [type de message], BREAK, [instruction de contrôle, information ou demande à la voix] »

En cas d'arrêt planifié ou de panne inattendue du système CPDLC, le contrôleur demande à tous les aéronefs équipés d'une liaison de données de revenir à la communication vocale exclusivement, avec la phrase suivante :

« [TOUTES LES STATIONS] PANNE CPDLC . CONTINUEZ A LA VOIX. »

Lors de la mise à jour des données aéronautiques dans les systèmes ATM selon la fréquence des cycles AIRAC (le jeudi, à 00:00 UTC tous les 28 jours), les sessions actives CPDLC sont perdues et les équipages doivent refaire une demande de connexion manuellement auprès du CRNA responsable du secteur traversé sur instruction du contrôleur.

En cas de problème opérationnel ou technique concernant le CPDLC à bord d'un aéronef, le pilote doit informer le contrôleur en utilisant la phrase suivante :

« [indicatif] UNABLE CPDLC »
et revenir à la communication vocale exclusivement.
Les exploitants aériens sont invités à faire part de tout problème d'utilisation du CPDLC dans l'espace aérien français au moyen du formulaire ASR envoyé par mail à l'adresse suivante :
DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr
en insérant le mot-clé [DATALINK] dans le sujet du mail.

***a11 - Outage or failure of CPDLC services***

*As a general rule, in the event of a CPDLC service error or failure, CPDLC control instructions that have not yet been confirmed by the crew must be repeated and/or confirmed/infirmed by radiotelephony, using the phrase:*

*« [call sign] DISREGARD CPDLC [message type] MESSAGE, BREAK, [correct clearance, instruction, information or request] ».*

*In the event of a planned interruption or unexpected failure of the CPDLC system, the controller asks all aircraft equipped with a data link to revert to voice communication only, with the following phrase:*

*« [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE. CONTINUE BY VOICE. »*

*When aeronautical data are updated in ATM systems according to the AIRAC cycle frequency (on Thursday, at 00:00 UTC every 28 days), active CPDLC sessions are lost and crews must manually request a new connection from the ACC responsible for the sector crossed, on the controller's instruction.*

*In the event of an operational or technical problem concerning the CPDLC on board an aircraft, the pilot must inform the controller using the following phrase :*

*« [call sign] UNABLE CPDLC »*
*and return to voice communication only.*
*Air operators are invited to report any problems with the use of CPDLC in French airspace using the ASR form sent by e-mail to the following address :*
*DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr*
*by inserting the keyword [DATALINK] in the subject of the e-mail.*

**b) Service de liaisons de données en Approche**

**b1 - Généralités**

Les services D-ATIS et DCL utilisent les moyens de communication du système de télécommunications aéronautiques air/sol ACARS qui permettent de relier les systèmes sol et bord sur la base de protocoles et de messages normalisés, en utilisant la norme ARINC 623.

Ils s'appuient sur le réseau de télécommunication de la SITA (Société Internationale de Télécommunication Aéronautique).

Afin de pouvoir utiliser les services D-ATIS et DCL, les équipages doivent :

- Bénéficier d'un équipement certifié ;
- Connaître et respecter l'intégralité des procédures opérationnelles qui pallient les risques identifiés dans les documents EUROCAE correspondants.

**b2 - Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS)**

b.2.1. Présentation du service D-ATIS

Ce service permet à un équipage d'obtenir un certain nombre d'informations concernant un aérodrome par liaison de données.

Le document de référence utilisé pour la mise en œuvre du service D-ATIS en France est le document EUROCAE ED-89 révision A, auquel le système est conforme.

Le contenu du message D-ATIS respecte les exigences du paragraphe SERA.9010 du règlement (UE) n°923/2012. Il est disponible uniquement en langue anglaise et peut contenir des abréviations standardisées du Doc 9694 « Manuel des applications de la liaison de données aux services de la circulation aérienne (ATS) ».

***b) Approach data link service***

***b1 - General information***

*The D-ATIS and DCL services use the communications facilities of the ACARS air/ground telecommunications system to link ground and on-board systems on the basis of standardised protocols and messages, using the ARINC 623 standard.*

*They are based on the SITA (Société Internationale de Télécommunication Aéronautique) network.).*

*In order to use D-ATIS and DCL services, te crews must:*

*- use certified equipment ;*
*- To be familiar and comply with all the operational procedures for mitigating the risks identified in the relevant EUROCAE documents.*

***b2 - Data link-automatic terminal information service (D-ATIS)***

*b.2.1. Introduction to the D-ATIS service*

*This service enables crews to obtain a certain amount of information about an aerodrome via a data link.*

*The reference document used to implement the D-ATIS service in France is EUROCAE ED-89 revision A, to which the system complies.*

*The content of the D-ATIS message complies with the requirements of paragraph SERA.9010 of Regulation (EU) No. 923/2012. It is available in English only and may contain standardised abbreviations from Doc 9694. « Manual of Air Traffic Services Data Link Applications».*

Le message D-ATIS combine systématiquement les informations destinées aux aéronefs à l'arrivée et au départ.

*The D-ATIS message systematically combines information for arriving and departing aircraft .*

b.2.2. Disponibilité du Service, description, bonnes pratiques

*b.2.2. Availability of service, description, best practices*

Le service D-ATIS est disponible pour les aérodromes suivants :

*The D-ATIS service is available for the following aerodromes :*

- LFBP Pau Pyrénées
- LFLL Lyon Saint Exupéry
- LFMN Nice Côte d'Azur
- LFPB Paris Le Bourget
- LFPG Paris Charles de Gaulle
- LFPO Paris Orly

*- LFBP Pau Pyrénées*
*- LFLL Lyon Saint Exupéry*
*- LFMN Nice Côte d'Azur*
*- LFPB Paris Le Bourget*
*- LFPG Paris Charles de Gaulle*
*- LFPO Paris Orly*

La fourniture du service D-ATIS En-Route n'est pas mise en œuvre, et fait l'objet d'un accusé-réception négatif.

*The provision of the En-Route D-ATIS service is not implemented, and is subject to a negative acknowledgement.*

Le service D-ATIS étant un service complémentaire, il n'est pas publié de NOTAM en cas d'interruption temporaire sur un ou tous les aérodromes.

*As the D-ATIS is a complementary service, no NOTAM is published in the event of a temporary failure at one or all aerodromes .*

Le pilote envoie, à partir d'une interface bord, une demande de réception du message D-ATIS pour l'aérodrome considéré.

*The pilot sends, from an on-board interface, a request to receive the D-ATIS message for the aerodrome in question.*

L'équipage respecte la syntaxe permettant de qualifier une demande simple ou un abonnement.

*The crew complies with the syntax used to qualify a simple request or a subscription :*

- Pour une demande simple, un message D-ATIS unique est transmis à bord.

*- For a simple request, a single D-ATIS message is transmitted on board .*

- Pour un abonnement, après l'envoi du message D-ATIS initial, toute nouvelle version du message est automatiquement transmise à bord sans sollicitation du pilote. L'abonnement cesse au bout de 120 minutes ou sur demande d'arrêt du pilote avant ce terme. Un message d'arrêt de l'abonnement est alors transmis au bord.

*- For a subscription, after the initial D-ATIS message has been sent, any new version of the message is automatically transmitted on board without any request from the pilot. The subscription ceases after 120 minutes or if the pilot requests that the subscription be stopped before this time. A message indicating that the subscription has ended is then sent to the onboard unit.*

Le basculement de la procédure de collecte de l'information ATIS par liaison de données vers la VHF s'effectue au plus tard trois minutes avant le premier contact sauf consigne locale publiée par la voie de l'information aéronautique.

*The procedure for collecting ATIS information by data link is switched over to VHF no later than three minutes before the first contact, unless local instructions are published via the aeronautical information publication.*

A des fins de sécurité :

*For safety purposes:*

- Le pilote accuse réception des renseignements diffusés dans l'émission D-ATIS de la même manière que pour l'émission ATIS par VHF, à l'occasion du premier contact avec l'organisme de la circulation aérienne concerné. - En plus des paramètres réglementaires répétés dans les échanges sol bord en radiotéléphonie : o le contrôleur d'approche indique la procédure d'approche en service lors du premier contact avec l'aéronef à l'arrivée ; o le contrôleur d'aérodrome indique la piste en service lorsqu'il délivre une clearance de circulation au sol en vue d'un départ.

*- The pilot acknowledges receipt of the information broadcast in the D-ATIS transmission in the same way as for the VHF ATIS transmission, on the occasion of the first contact with the air traffic control unit concerned. - In addition to the regulatory parameters repeated in on-board ground radiotelephony exchanges: o the approach controller indicates the approach procedure in use on first contact with the arriving aircraft; o the aerodrome controller indicates the runway in use when issuing a ground clearance for departure.*

En cas d'incohérence entre les informations données par liaison de données et par le contrôleur, le pilote lève le doute par échange vocal.

*If there is any inconsistency between the information given by the data link and the information given by the controller, the pilot will resolve the doubt by voice exchange*

**b3 - Service de délivrance de clairances de départ par liaison de données (DCL)**

***b3 - Service for issuing the Departure Clearance via datalink (DCL)***

b.3.1. Présentation du service DCL

*b.3.1. Présentation of the DCL service*

Ce service permet à un équipage d'obtenir une clairance de départ par liaison de données (DCL) dans le cadre de procédures opérationnelles préétablies.

*This service enables crews to obtain a departure clearance by data link (DCL) as part of pre-established operational procedures.*

Le document de référence utilisé en France pour la mise en œuvre du service DCL est le document EUROCAE ED-85, révision A, auquel le système est conforme.

*The reference document used in France to implement the DCL service is EUROCAE ED-85, revision A, to which the system complies.*

Messages utilisés :

Messages used :

- RCD : message pilote de demande de clairance
- CLD : clairance contrôleur
- CDA : accusé de réception de l'équipage
- FSM : accusé de réception des systèmes sol/bord La révision de DCL n'est pas mise en œuvre. Toute modification de clairance est traitée par liaison VHF phonique.

- RCD : Pilot message for requesting a clearance
- CLD : Controller clearance
- CDA : crew acknowledgement
- FSM : gorund/on-board ackowledgement system DCL revision is not implemented. Any change in clearance is handled by VHF voice link.

b.3.2. Disponibilité du service

*b.3.2. Availability of service*

Le service de délivrance de clairance de départ par liaison de données (DCL) est mis en œuvre sur certains aérodromes français. Les éventuelles spécificités relatives au service sont publiées par la voie de l'information aéronautique (cf. AIP AD2).

*The service for issuing the Departure Clearance via datalink (DCL) is implemented at some French aerodromes. Any special features relating to the service are published in the aeronautical information (cf. AIP AD2).*

Le service DCL est disponible pour les aérodromes suivants :

*The DCL service is available for the following aerodromes :*

- LFBD Bordeaux Mérignac
- LFBO Toulouse Blagnac
- LFLL Lyon Saint Exupéry
- LFML Marseille Provence
- LFMN Nice Côte d'Azur
- LFPG Paris Charles de Gaulle
- LFPO Paris Orly
- LFRS Nantes Atlantique
- LFSB Bâle-Mulhouse

*- LFBD Bordeaux Mérignac*
*- LFBO Toulouse Blagnac*
*- LFLL Lyon Saint Exupéry*
*- LFML Marseille Provence*
*- LFMN Nice Côte d'Azur*
*- LFPG Paris Charles de Gaulle*
*- LFPO Paris Orly*
*- LFRS Nantes Atlantique*
*- LFSB Bâle-Mulhouse*

Le service DCL étant un service complémentaire, il n'est pas publié de NOTAM en cas d'interruption temporaire sur un ou tous les aérodromes.

*As the DCL service is a complementary service, no NOTAM is published in the event of a temporary interruption at one or all of the aerodrome.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

b.3.3. Délivrance d'une clairance de départ par liaison de données (DCL), bonnes pratiques

Le service DCL ne peut s'appliquer qu'aux aéronefs empruntant des départs normalisés aux instruments (SID) dont les spécifications incluent les contraintes de niveau.

Toute autre situation opérationnelle non compatible avec le service DCL sur un aérodrome concerné (par exemple situation de dégivrage, avions lourds) est publiée par la voie de l'information aéronautique (cf AIP AD2).

Définition des intervalles de temps applicables :

- 'ti' : temps à partir duquel une demande de clairance de départ (RCD) peut être initiée (par défaut 10 minutes avant l'événement de référence pour la demande initiale).
- 'tt' : temps au-delà duquel il est encore possible pour l'équipage de recevoir par procédure vocale et à temps une clairance départ, au cas où le service DCL n'est pas clôturé (par défaut 3 minutes avant l'événement de référence pour la demande initiale).
- 't1' : temps maximum acceptable entre l'émission de la clairance par le contrôleur (CLD)et la réception en retour de l'accusé de réception de l'équipage (CDA) (par défaut 10 minutes). Les valeurs de 'ti', 'tt' et 't1', ainsi que l'événement de référence pour effectuer la demande de clairance départ (heure de mise en route par exemple) sont celles publiées dans chaque AIP pour chaque aérodrome concerné (cf AIP AD2), à défaut, celles indiquées ci-dessus, entre parenthèses.

*b.3.3. Issuing a departure clearance by data link (DCL), best practices*

*The DCL service can only be applied to aircraft using standard instrument departures (SIDs) whose specifications include the following level constraints.*

*Any other operational situation that is not compatible with DCL service at the aerodrome concerned (e.g. de-icing situation, heavy aircraft) is published via the aeronautical information (cf AIP AD2).*

*Definition of applicable time intervals:*

*- 'ti' : time after which a request for departure clearance (RCD) can be initiated (by default 10 before the reference event for the initial request).*
*- 'tt' : time beyond which it is still possible for the crew to receive a departure clearance by voice procedure and on time, in the event that the DCL service is not terminated (by default 3 minutes before the reference event for the initial request).*
*- 't1' : maximum acceptable time between the controller issuing the clearance (CLD) and the crew receiving the acknowledgement (CDA) (default 10 minutes). the values 'ti', 'tt' or 't1', as well as the reference event for requesting departure clearance (start up time for example) are those published in AIP for each aerodrome concerned (cf AIP AD2), or those indicated above in brackets.*

b.3.4. Déroulement de la procédure

- L'équipage envoie une demande de clairance de départ "ti" minutes avant son heure de mise en route ou de décollage tenant compte d'un éventuel créneau de décollage.
- Après élaboration par le système sol et validation par le contrôleur concerné, la clairance de départ est acheminée vers le système bord.

1) Si le pilote accepte le contenu de la clairance départ, il transmet au système sol, dès que possible, l'accusé de réception contenant l'ensemble de la clairance reçue à bord.
2) Si le pilote n'est pas en mesure d'accepter le contenu de la clairance de départ reçue, alors il contacte le contrôleur par liaison VHF phonique et poursuit la procédure de demande de clairance départ par ce même moyen.

Notes :

- En cas de non-réception à bord de l'aéronef de la clairance de départ "tt" minutes avant l'heure de mise en route ou de décollage, le pilote contacte le contrôleur par liaison VHF phonique et poursuit la procédure de demande de clairance de départ par ce même moyen.
- En cas de non-réception par le système sol de l'accusé de réception concernant la clairance émise, et ceci "t1" minutes après l'émission de la clairance de départ, ou en cas de réception d'un accusé invalide, le contrôleur contacte le pilote par liaison VHF phonique et termine la procédure de demande de clairance départ par ce même moyen.
- Le pilote est informé de la fin de la procédure par un accusé de réception. Note : Si ce dernier n'est pas reçu "t1" minutes avant l'heure de mise en route ou de décollage, ou s'il est négatif, le pilote contacte le contrôleur par liaison VHF phonique et termine la procédure de demande de clairance départ par ce même moyen.

Attention ! Toute clairance de départ délivrée, ou révisée par liaison VHF phonique annule les informations délivrées par liaison de données (DCL).

A des fins de sécurité :

- Le contrôleur répète, à l'occasion d'une clairance de contrôle vocale, au plus tard avant l'alignement, le paramètre "piste au décollage" fourni dans la clairance de départ par liaison de données.
- Le pilote est tenu, lors du premier contact radio avec le contrôleur de l'approche, d'indiquer l'indicatif du SID et le niveau vers lequel il monte.

*b.3.4. The procedure*

*- The crew sends a request for a departure clearance "ti" minutes before its departure or take-off time, taking into account any take-off slots.*
*- After being prepared by the ground system and validated by the controller concerned, the departure clearance is sent to the on-board system.*

*1) If the pilot accepts the content of the departure clearance, he transmits to the ground system, as soon as possible, the acknowledgement of receipt containing all the clearance received on board.*
*2) If the pilot is unable to accept the content of the departure clearance received, he contacts the controller by VHF voice link and continues the procedure for requesting a departure clearance by thissame means.*

*Notes :*

*- If the departure clearance is not received on board the aircraft "tt" minutes before the start or take-off time, the pilot contacts the controller by VHF voice link and continues the procedure for requesting the departure clearance by this same means.*
*- If the ground system does not receive an acknowledgement of the clearance issued "t1" minutes after the departure clearance is issued, or if an invalid acknowledgement is received, the controller contacts the pilot by VHF voice link and completes the procedure for requesting a departure clearance by this same means.*
*- The pilot is informed of the end of the procedure by an acknowledgement of receipt. Note : If the latter is not received "t1" minutes before the start or take-off time, or if it is negative, the pilot contacts the controller by VHF voice link and completes the procedure for requesting a departure clearance by the same means.*

*Warning! Any departure clearance issued or revised by voice VHF link cancels the information issued by data link (DCL).*

*For safety purposes A:*

*- The controller repeats, on the occasion of a voice control clearance, at the latest before line-up, the « take-off runway" parameter provided in the departure clearance by data link.*
*- During the first radio contact with the approach controller, the pilot must indicate the SID and the level to which he is climbing.*

**3.4.3.3. Services de radiodiffusion et de télévision**

Réservé

***3.4.3.3. Broadcasting service***

*Reserved*

**3.4.3.4 Langues utilisées**

Les communications avec les organismes rendant les services de la circulation aérienne sont effectuées en langue française ou anglaise, sauf lorsque la mention « français uniquement » est portée sur les cartes aéronautiques* auquel cas elles sont effectuées en langue française.

*Cartes de départ normalisé aux instruments, cartes d'arrivée normalisée aux instruments, cartes d'approche aux instruments, cartes d'approche à vue, cartes d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC, cartes d'aérodrome/d'hélistation, cartes régionales, cartes de croisière, cartes aéronautiques du monde au 1/1 000 000, cartes aéronautiques au 1/500 000.

***3.4.3.4 Language used***

*Communications with organisations providing air traffic services shall be in French or English, except where "French only" is indicated on aeronautical charts*, in which case they shall be in French.*

**Standard instrument departures chart, standard instrument arrivals chart, instrument approach charts, visual approach charts, ATC surveillance minimum altitude chart,aerodrome/heliport charts, area charts, en-routes charts, world aeronautical charts 1/1000 000, world aeronautical charts 1/500 000.*

**3.4.4 EXIGENCES ET CONDITIONS**

**3.4.4.1 Espacement des canaux VHF.**

***3.4.4 REQUIREMENTS AND CONDITIONS***

***3.4.4.1 Spacing for VHF channels.***

L'OACI et la règlementation européenne précisent les spécifications concernant l'espacement entre canaux de 8.33 kHz en complément de celles relatives à l'espacement de 25 kHz dans la bande d'ondes métriques 117.975 - 137 MHz.

Les obligations relatives à la compatibilité des équipements de bord (GEN 1.5) ainsi que les canaux à utiliser sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Un canal donné par les chiffres ABC.DEF (ex 128.025) est un « canal 25 » de largeur 25 kHz si EF = 00, 25, 50 ou 75. Dans tous les autres cas, il s'agit d'un « canal 8,33 » de largeur 8,33 kHz.

L'attention des navigateurs aériens est attirée sur ces dispositions afin qu'il n'y ait pas de difficulté dans l'établissement de liaisons air/sol avec les stations sol aéronautiques ni de risque de brouillage sur les canaux adjacents si la sélectivité des récepteurs n'est pas adaptée à cet espacement.

*ICAO and European regulations specify 8.33 kHz channel spacing in addition to 25 kHz channel spacing. In mainland France, in accordance with European regulations, 8.33 kHz channel spacing is widely deployed. in the VHF band 117.975 - 137 MHz.*

*The obligations relating to the compatibility of on-board equipment (GEN 1.5) and the channels to be used are brought to the attention of users by means of aeronautical information.*

*A channel given by the figures ABC.DEF (ex 128.025) is a "channel 25" of width 25 kHz if EF = 00, 25, 50 or 75. In all other cases, it is a "channel 8.33" of width 8.33 kHz.*

*The attention of air navigators is drawn to these provisions so that there is no difficulty in establishing air/ground links with aeronautical ground stations, nor any risk of interference on adjacent channels if the selectivity of receivers is not adapted to this spacing.*

**3.4.4.2 Couverture opérationnelle spécifiée correspondant à différentes fonctions ATS.**

***3.4.4.2 Specified operational coverage corresponding to different ATS functions.***

| **FONCTIONS ATS**<br>*ATS FUNCTIONS* | **SYMBOLE**<br>*SYMBOL* | **COUVERTURE OPERATIONNELLE SPECIFIEE**<br>*SPECIFIED OPERATIONAL RANGE* | |
|---|---|---|---|
| | | **HORIZONTALE NM**<br>*HORIZONTAL* | **VERTICALE**<br>*VERTICAL* |
| Service d'information de vol d'aérodrome<br>*Aerodrome Flight Information service* | AFIS | 16 | 900 m (3000 ft) AAL |
| Radio communications Air-Air (ALT inférieures)<br>*Air-to-Air Radio communications (lower ALT)* | (A/A) L | 16 | 900 m (3000 ft) AAL |
| Radio communications Air-Air (ALT supérieures)<br>*Air-to-Air Radio communications (upper ALT)* | (A/A) H | 16 | FL 150 |
| Contrôle d'aérodrome, y compris le service VDF<br>*Aerodrome control, including VDF service* | TWR | 25 | 1200 m (4000 ft) AAL |
| RADAR d'approche de précision<br>*Precision approach RADAR* | PAR | 25 | 1200 m (4000 ft) AAL |
| Contrôle d'approche (ALT inférieures) y compris le contrôle RADAR et / ou le service VDF<br>*Approach control (lower ALT) including RADAR control and / or VDF service* | (APP) L | 25 | FL 100 |
| Contrôle d'approche (ALT intermédiaires) y compris le contrôle RADAR et / ou le service VDF<br>*Approach control (intermediate ALT) including RADAR control and / or VDF service* | (APP) I | 40 | FL 150 |
| Contrôle d'approche (ALT supérieures) y compris le contrôle RADAR et / ou le service VDF<br>*Approach control (upper ALT) including RADAR control and / or VDF service* | (APP) H | 50 | FL 250 |
| Diffusion d'aérodrome (1) (2)<br>*Aerodrome broadcast* | ATIS | 60 | FL 200 |
| Le répondeur automatique d'information<br>*Automatic information transmitter* | RAI | (3) | (3) |
| Service de contrôle régional (espace aérien inférieur) y compris le contrôle RADAR<br>*Area control service (lower airspace), including RADAR control* | (ACC) L | A l'intérieur de la région spécifiée<br>*Inside specified area* | FL 250 |
| Service d'information de vol (espace aérien inférieur)<br>*Flight information service (lower airspace)* | (FIS) F | A l'intérieur de la région spécifiée<br>*Inside specified area* | FL 250 |
| | | | |
| Service de contrôle régional (espace aérien supérieur) y compris le contrôle RADAR<br>*Area control service (upper airspace), including RADAR control* | (ACC) U | A l'intérieur de la région spécifiée<br>*Inside specified area* | FL 450 |
| Service de contrôle régional (espace aérien intermédiaire)<br>*Area control service (intermediate airspace)* | (ACC) I | A l'intérieur de la région spécifiée<br>*Inside specified area* | FL 350 |
| Service de contrôle régional (espace aérien inférieur)<br>*Area control service (lower airspace)* | (ACC) L | A l'intérieur de la région spécifiée<br>*Inside specified area* | FL 150 |

Lorsqu'un aéronef désire une information particulière sur un aérodrome mais ne se trouve pas dans les limites de la couverture opérationnelle spécifiée, il lui appartient d'entrer en liaison avec le centre d'information de vol de la FIR traversée.

*When an aircraft requires a particular piece of information on an aerodrome but is not within the specified operational range limits he should contact the Flight Information Centre that he is crossing.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

(1) La couverture opérationnelle de certains ATIS installés sur des aérodromes utilisables uniquement en VFR peut être réduite à la couverture opérationnelle prévue pour le service "TWR" ; ces ATIS à portée ainsi réduite sont désignés "ATIS/V".

(2) Sur certains aérodromes, des ATIS peuvent être installés sans bénéficier d'une couverture opérationnelle spécifiée ; ces ATIS ne sont alors utilisables normalement que par des aéronefs à la surface et sont alors désignés "ATIS/S".

(3) La couverture opérationnelle des RAI est la portée de la fonction ATS normalement assurée sur la fréquence utilisée.

*(1) The operational range of certain ATIS installed on aerodromes only useable on VFR can be reduced to the operational range used for "TWR" these reduced range ATIS have been designated" ATIS/V".*

*(2) On certain aerodromes, ATIS can be installed without having a specified operational range ; these ATIS are only normally therefore used by aircraft on the ground and are designated "ATIS/S".*

*(3) The operational range of RAI is the ATS range normally ensured on the frequency being used.*

**3.4.5 DIVERS**

**3.4.5.1 SATVOICE**

Le système SATVOICE n'est pas utilisé en France (métropole et outre-mer).

**3.4.5.2 Services fixes aéronautiques (SFA)**

**3.4.5.2.1 Centres raccordés au SFA**

***3.4.5 MISCELLANEOUS***

***3.4.5.1 SATVOICE***

The SATVOICE system is not used in France (mainland and overseas).

***3.4.5.2 Aeronautical fixed services (AFS)***

***3.4.5.2.1 Centres connected to the AFS***

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| AGEN LA GARENNE | LFBA | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTSX | | | SFA | H24 | Emission (Polling) |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS |
| AIX EN PROVENCE (MARSEILLE ACC) | LFMM | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| AIX LES MILLES | LFMA | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | HJ | (1) HOR ATS |
| | | | MARSEILLE PROVENCE | | LFT | | | ATS | (1) | |
| AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling S + DX |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | NICE MONT AGEL | | LFT | | | ATS | O/R | |
| ALBI LE SEQUESTRE | LFCI | | BORDEAUX COM | LFLF | PTT | | | SFA | H24 | Polling S + DX |
| | | | TOULOUSE APP | | PTT | | | ATS | (1) | (1) HOR AFIS ALBI |
| AMIENS GLISY | LFAY | | LILLE LESQUIN | | PTT | | | ATS | HOR AD | |
| ANNECY MEYTHET | LFLP | | CHAMBERY AIX LES BAINS | | LFT | | | ATS | HJ | |
| APT SAINT CHRISTOL | LFXI | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE | LFHO | | LYON SAINT EXUPERY | | LFT | | | ATS | | |
| AURILLAC | LFLW | | CLERMONT FERRAND | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR AFIS AURILLAC |
| AUXERRE BRANCHES | LFLA | | TROYES BARBEREY | | PTT | | | SFA | HOR AD | HOR ATS TROYES |
| AVIGNON CAUMONT | LFMV | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| AVORD | LFOA | | NEVERS FOURCHAMBAULT | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR AFIS NEVERS |
| | | | BOURGES | | LFT | | | ATS | (2) | (2) HOR TWR BOURGES |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| BALE-MULHOUSE | LFSB | | MULHOUSE HABSHEIM | | LFT (1) | | | SFA | (2) | (1) RESEAU COMMUTE PTT |
| | | | STUTTGART | | LFT | | | ATS | H24 | (2) HOR ATS MULHOUSE HABSHEIM |
| | | | ZURICH ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | COLMAR HOUSSEN | | LFT (1) | | | ATS | H24 | |
| | | | REIMS ACC/SE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | REIMS ACC/E/Info/BTIV | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | ZURICH APP | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | FMP REIMS | | LFT (1) | | | ATS | H24 | |
| | | | CFMU | | LFT (1) | | | ATS | H24 | |
| | | | STRASBOURG | | LFT (1) | | | ATS | H24 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION<br>*Station* | | | CORRESPONDANT<br>*Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO<br>*Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom**<br>*Name* | **Indicateur d'emplacement**<br>*Location indicator* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | **Nom**<br>*Name* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| BALE-MULHOUSE (suite) | | | BERN | | LFT (1) | | | ATS | (3) | (3) HOR ATS BERN |
| | | | ADDC ZURICH | | LFT (1) | | | ATS | (4) | (4) HOR ATS ADDC ZURICH |
| | | | LANGEN ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | GENEVE ACC/INI N/Info/DELTA | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE ACC/LE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | PARIS ACC/AO/AR/TL/S/Info S | | LFT | | | ATS | | |
| | | | SEINE | | LFT | | | ATS | (5) | (5) HOR ATS SEINE |
| | | | LYON ST EXUPERY | | LFT (1) | | | ATS | H24 | |
| | | | SAINT DIZIER ROBINSON | | LFT (1) | | | ATS | (6) | (6) HOR ATS SAINT DIZIER ROBINSON |
| | | | NANCY OCHEY | | | | | ATS | (7) | (7) HOR ATS NANCY OCHEY |
| | | | METZ-NANCY-LORRAINE | | LFT (1) | | | ATS | (8) | (8) HOR ATS METZ NANCY LORRAINE |
| | | | LUXEUIL ST SAUVEUR | | LFT (1) | | | ATS | (9) | (9) HOR ATS LUXEUIL ST SAUVEUR |
| | | | DIJON LONGVIC | | LFT (1) | | | ATS | (10) | (10) HOR ATS DIJON LONGVIC |
| | | | CHALON CHAMPFORGEUIL | | LFT (1) | | | ATS | (11) | (11) HOR ATS CHALON CHAMPFORGUEIL |
| | | | DOLE TAVAUX | | LFT | | | ATS | (12) | (12) HOR ATS DOLE TAVAUX |
| | | | BESANCON LA VEZE | | LFT | | | ATS | (13) | (13) HOR ATS BESANCON LA VEZE |
| | | | MONTBELIARD COURCELLES | | LFT | | | ATS | (14) | (14) HOR ATS MONTBELIARD COURCELLES |
| | | | Polygone | | LFT | | | ATS | (15) | (15) HOR ATS Polygone |
| | | | VALDAHON | | LFT | | | ATS | (16) | (16) HOR ATS VALDAHON |
| | | | DRACHENBRONN | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LYON MONT VERDUN | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LE BOURGET (BRIA) | | LFT | | | ATS | H24 | |
| BASTIA PORETTA | LFKB | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | POLLING |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | SOLENZARA | | LFT | | | ATS | H24 | |
| BEAUVAIS TILLE | LFOB | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | LILLE LESQUIN | | PTT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | PARIS CHARLES DE GAULLE | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | S + DX |
| BERGERAC DORDOGNE PERIGORD | LFBE | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | Polling liaison Internationale. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION<br>*Station* | | | CORRESPONDANT<br>*Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO<br>*Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom**<br>*Name* | **Indicateur d'emplacement**<br>*Location indicator* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | **Nom**<br>*Name* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| BEZIERS VIAS | LFMU | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | (1) | (1) HOR TWR BEZIERS |
| BIARRITZ PAYS BASQUE | LFBZ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | BORDEAUX ACC | | LTT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS |
| BISCARROSSE PARENTIS | LFBS | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | HOR AD | S + DX |
| CHALONS VATRY | LFOK | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | ATS | HOR AD | S + DX |
| CUERS PIERREFEU | LFTF | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| DEAUVILLE NORMANDIE | LFRG | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | CAEN CARPIQUET | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS CAEN |
| | | | LE HAVRE OCTEVILLE | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS LE HAVRE |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| DIEPPE SAINT AUBIN | LFAB | | LILLE LESQUIN | | PTT | | | SFA | HOR AD | HOR ATS LILLE LESQUIN |
| DIJON LONGVIC | LFSD | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | DOLE TAVAUX | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS DOLE |
| DELEGATIONS AVIATION CIVILE : | | | | | | | | | | |
| ALSACE | LFST | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| BASSE NORMANDIE | LFRG | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| BOURGOGNE FRANCHE COMTE | LFSD | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| BRETAGNE | LFRN | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| CENTRE | LFOT | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE | LFJL | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| NORD PAS DE CALAIS | LFQQ | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| PAYS DE LA LOIRE | LFRS | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| PICARDIE | LFOB | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| ILE DE FRANCE | LFPO | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| HAUTE NORMANDIE | LFOH | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | |
| DOLE TAVAUX | LFGJ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | DIJON (APP) | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS DIJON |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | Hors HOR ATS DIJON |
| EPINAL MIRECOURT | LFSG | | NANCY OCHEY | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS NANCY OCHEY |
| | | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| EVREUX FAUVILLE | LFOE | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT *Type of circuit* | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC *Type of traffic* | HORAIRE (UTC) *Hours* | OBSERVATIONS *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nom *Name* | Indicateur d'emplacement *Location indicator* | Indicatif d'appel *Call sign* | Nom *Name* | Indicatif d'appel *Call sign* | | EM (kHz) | REC (kHz) | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| FIGARI SUD CORSE | LFKF | | BORDEAUX COM | | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | AJACCIO | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| GRENOBLE ISERE | LFLS | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | LYON SAINT EXUPERY | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| HYERES LE PALYVESTRE | LFTH | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| ILE D'YEU | LFEY | | NANTES ATLANTIQUE | | PTT | | | SFA | HOR AD | HOR ATS NANTES |
| | | | | | | | | ATS | | |
| ISTRES LE TUBE | LFMI | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE PROVENCE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MONTPELLIER MEDITERRANEE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| LANDIVISIAU | LFRJ | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | BREST BRETAGNE | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS BREST |
| | | | MORLAIX | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS MORLAIX (via BREST/ACC) |
| LANNION | LFRO | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| LA ROCHELLE ILE DE RE | LFBH | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS |
| LA ROCHE SUR YON/ LES AJONCS | LFRI | | NANTES ATLANTIQUE | | PTT | | | SFA/ATS | HOR AD | HOR ATS NANTES |
| LAVAL ENTRAMMES | LFOV | | BREST ACC | | PTT | | | SFA | HOR AD | |
| LE HAVRE OCTEVILLE | LFOH | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | DEAUVILLE ST-GATIEN | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS DEAUVILLE |
| LE LUC LE CANNET | LFMC | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR LE LUC |
| | | | FREJUS ST-RAPHAEL | | LFT | | | ATS | (1) | |
| | | | NICE COTE D'AZUR | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| LE MANS ARNAGE | LFRM | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| LE PUY LOUDES | LFHP | | CLERMONT-FERRAND AUVERGNE | | LFT | | | ATS | (1) | 1) HOR AFIS LE PUY |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION<br>*Station* | | | CORRESPONDANT<br>*Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO<br>*Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nom<br>*Name* | Indicateur d'emplacement<br>*Location indicator* | Indicatif d'appel<br>*Call sign* | Nom<br>*Name* | Indicatif d'appel<br>*Call sign* | *Type of circuit* | EM (kHz) | REC (kHz) | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| LE TOUQUET COTE D'OPALE | LFAT | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | LONDRES ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | Liaison internationale |
| | | | CALAIS DUNKERQUE | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS CALAIS |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| LILLE LESQUIN | LFQQ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | CALAIS DUNKERQUE | | LFT | | | ATS | (4) | (4) HOR ATS CALAIS |
| | | | CAMBRAI EPINOY | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LILLE MARCQ EN BAROEUL | | PTT | | | SFA | HJ | |
| | | | MERVILLE CALONNE | | PTT | | | ATS | HJ | |
| | | | VALENCIENNES DENAIN | | PTT | | | ATS | (2) | (2) HOR AFIS VALENCIENNES |
| | | | AMIENS GLISY | | PTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | PERONNE ST-QUENTIN | | PTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | BEAUVAIS TILLE | | PTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | DIEPPE SAINT-AUBIN | | PTT | | | SFA | (3) | (3) HOR AFIS DIEPPE |
| LILLE MARCQ EN BAROEUL | LFQO | | LILLE LESQUIN | | PTT | | | SFA | HJ | |
| LIMOGES BELLEGARDE | LFBL | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS |
| LORIENT LANN BIHOUE | LFRH | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| LUXEUIL SAINT-SAUVEUR | LFSX | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| LYON BRON | LFLY | | BORDEAUX COM | LFLF | LFT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | LYON SAINT-EXUPERY | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| LYON MONT VERDUN DCC | LFXV | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | Raccordement réseau Armée de l'Air |
| | | | CONTREXEVILLE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LYON SAINT-EXUPERY | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | NICE MONT AGEL | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | TOURS CINQ MARS LA PILE (CTT) | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| LYON SAINT-EXUPERY | LFLL | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | GRENOBLE SAINT GEOIRS | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR AD correspondants |
| | | | LYON BRON | | LFT | | | ATS | (1) | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION<br>*Station* | | | CORRESPONDANT<br>*Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO<br>*Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom**<br>*Name* | **Indicateur d'emplacement**<br>*Location indicator* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | **Nom**<br>*Name* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| LYON SAINT-EXUPERY (suite) | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LYON MONT VERDUN (DCC) | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | VALENCE CHABEUIL | | LFT | | | ATS | (1) | |
| | | | AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE | | LFT | | | ATS | (1) | |
| | | | SAINT YAN | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | NICE MONT AGEL | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | CHALON CHAMPFORGUEUIL | | PTT | | | SFA | | HOR AFIS CHALON CHAMPFORGUEUIL |
| | | | MACON CHARNAY | | PTT | | | SFA | | HOR AFIS MACON CHARNAY |
| | | | VILLEFRANCHE TARARE | | PTT | | | SFA | | |
| MACON CHARNAY | LFLM | | LYON SAINT EXUPERY | | PTT | | | SFA | HOR AD | |
| MARSEILLE ACC | LFMM | | ALGER | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | BARCELONE | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | GENÈVE | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | MILAN | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | ROME | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | AIX LES MILLES | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | BASTIA PORETTA | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | BORDEAUX MERIGNAC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | CALVI SAINTE-CATHERINE | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | CHAMBÉRY AIX LES BAINS | | LFT | | | ATS | (1) | HOR ATS |
| | | | CLERMONT-FERRAND AUVERGNE | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | CUERS PIERREFEU | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | FREJUS SAINT-RAPHAËL | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | HYERES LE PALYVESTRE | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | ISTRES LE TUBE | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | LE LUC LE CANNET | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR AD correspondants |
| | | | LYON MONT VERDUN | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LYON SAINT-EXUPERY | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE PROVENCE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MONTPELLIER MEDITERRANEE | | LFT | | | ATS | H24 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| MARSEILLE ACC (suite) | LFMM | | NARBONNE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | NICE COTE D'AZUR | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | NICE MONT AGEL | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | ORANGE CARITAT | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | PERPIGNAN RIVESALTES | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | SAINT-ETIENNE LOIRE | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | SAINT-YAN | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | SALON | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | SOLENZARA | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | APT SAINT-CHRISTOL | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | TOULOUSE BLAGNAC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| MARSEILLE PROVENCE | LFML | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | AIX LES MILLES | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | ISTRES LE TUBÉ | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | SALON | | LFT | | | ATS | O/R | |
| MELUN VILLAROCHE | LFPM | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | SFCAT S + DX |
| | | | BRETIGNY SUR ORGE | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS BRÉTIGNY |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | PARIS ORLY | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| MERVILLE CALONNE | LFQT | | LILLE LESQUIN | | LFT | | | ATS | | |
| | | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | HJ | |
| METZ FRESCATY | LFSF | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | NANCY ESSEY | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR NANCY ESSEY |
| | | | METZ NANCY LORRAINE | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| METZ JEANNE D'ARC | | RAID | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | Raccordement réseau Armée de l'Air |
| METZ NANCY LORRAINE | LFJL | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | METZ FRESCATY | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION<br>*Station* | | | CORRESPONDANT<br>*Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO<br>*Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom**<br>*Name* | **Indicateur d'emplacement**<br>*Location indicator* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | **Nom**<br>*Name* | **Indicatif d'appel**<br>*Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| MONTPELLIER MÉDITERRANÉE | LFMT | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | BEZIERS VIAS | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR TWR BEZIERS |
| | | | ISTRES LE TUBE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | PERPIGNAN | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE PROVENCE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | RODEZ | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | NIMES GARONS | | LFT | | | ATS | (2) | 2) HOR TWR NIMES |
| MORLAIX PLOUJEAN | LFRU | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | LANDIVISIAU | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS LANDIVISIAU |
| | | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | HORS HOR ATS LANDIVISIAU |
| MOULINS MONTBEUGNY | LFHY | | CLERMONT-FERRAND AUVERGNE | | LFT | | | ATS | | HOR AFIS MOULINS |
| MULHOUSE HABSHEIM | LFGB | | BALE MULHOUSE | | LFT | | | SFA | HOR AD | HOR ATS BALE |
| NANCY ESSEY | | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | NANCY OCHEY | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS NANCY OCHEY |
| | | | METZ FRESCATY | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS METZ |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | SFA | HOR AD | HORS HOR ATS NANCY OCHEY |
| NANCY OCHEY | LFSO | | NANCY ESSEY | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS NANCY ESSEY |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | EPINAL MIRECOURT | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR AFIS ÉPINAL |
| NANTES ATLANTIQUE | LFRS | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | SAINT-NAZAIRE | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS SAINT-NAZAIRE |
| | | | ANGERS MARCE | | LFT | | | ATS | (2) | (2) HOR ATS ANGERS (S + DX) |
| | | | CHOLET LE PONTREAU | LFLF | PTT | | | SFA | | HOR AFIS CHOLET |
| | | | ILE D'YEU | | PTT | | | SFA | | HOR AFIS ILE D'YEU |
| | | | LA ROCHELLE | | | | | | | |
| | | | LA ROCHE SUR YON | | PTT | | | SFA | | HOR AFIS LA ROCHE SUR YON |
| | | | LES AJONCS | | | | | | | |
| | | | LE MANS ARNAGE | | PTT | | | SFA | (3) | (3) HOR ATS LE MANS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| NARBONNE (CCT) | LFXN | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| NEVERS FOURCHAMBAULT | LFQG | | AVORD (APP) | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS AVORD |
| NICE COTE D'AZUR | LFMN | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | CANNES MANDELIEU | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | FREJUS SAINT RAPHAEL | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | LE LUC LE CANNET | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | NICE MONT AGEL | | LFT | | | ATS | H24 | |
| NICE MONT-AGEL (CCT) | LFMJ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTSX | | | ATS | H24 | STRIPS |
| | | | AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LYON SAINT EXUPERY | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | NICE COTE D'AZUR | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | SOLENZARA | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | LYON MONT VERDUN (DCC) | | LFT | | | ATS | H24 | |
| NIMES GARONS | LFTW | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | BORDEAUX COM | | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | ISTRES | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MONTPELLIER | | LFT | | | ATS | H24 | |
| ORANGE CARITAT | LFMO | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| BORDEAUX | LFBD | | PARIS ACC | | LFTDX | | | ATS | HOR AD | |
| BORDEAUX COM (Centre COM SFA) | LFLF | | ALGER | DAAA | LTTDX | | | SFA | H24 | Liaison internationale |
| | | | BRUXELLES | EBBB | LTTDX | | | " | " | Liaison internationale |
| | | | FRANCFORT | EDDD | LTTDX | | | " | " | Liaison internationale |
| | | | LONDRES | EGGG | LTTDX | | | " | " | Liaison internationale |
| | | | MADRID | LEEE | LTTDX | | | " | " | Liaison internationale |
| | | | ROME | LIII | LTTDX | | | " | " | Liaison internationale |
| | | | ZURICH | LSSS | LTTDX | | | " | " | Liaison internationale |
| | | | AGEN LA GARENNE | LFBA | LTTDX | | | SFA | H24 | Liaison nationale |
| | | | AIX EN PROVENCE (ACC) | LFMM | LTTDX | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ | LTTDX | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | ANGERS MARCE | LFRA | LTT | | | " | " | Liaison nationale |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| BORDEAUX COM (suite) | | | AVIGNON CAUMONT | LFMV | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BALE MULHOUSE | LFSB | LTTDX | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BASTIA PORETTA | LFKB | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BEAUVAIS TILLE | LFOB | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BERGERAC DORDOGNE PERIGORD | LFBE | LTTDX | | | " | " | Liaison internationale |
| | | | BIARRITZ PAYS BASQUE | LFBZ | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BORDEAUX (ACC) | LFBB | LTTDX | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BORDEAUX MERIGNAC | LFBD | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BOURGES | LFLD | LTTSX | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BREST (ACC) | LFRR | LTTSX | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | BREST BRETAGNE | LFRB | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CAEN CARPIQUET | LFRK | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CALAIS DUNKERQUE | LFAC | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CALVI STE CATHERINE | LFKC | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CANNES MANDELIEU | LFMD | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CARCASSONNE SALVAZA | LFMK | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CHAMBERY AIX LES BAINS | LFLB | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CHATEAUROUX DEOLS | LFLX | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CHERBOURG MANCHE | LFRC | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | CLERMONT FERRAND AUVERGNE | LFLC | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | COLMAR HOUSSEN | LFGA | LTT | | | " | " | Liaison nationale |
| | | | DEAUVILLE NORMANDIE | LFRG | LTT | | | " | " | S + DX |
| | | | DELEGATION BOURGOGNE FRANCHE COMTE | LFSD | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | EPINAL MIRECOURT | LFSG | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | DINARD PLEURTUIT ST MALO | LFRD | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | GRENOBLE ISERE | LFLS | LTT | | | SFA | HOR AD | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nom *Name* | Indicateur d'emplacement *Location indicator* | Indicatif d'appel *Call sign* | Nom *Name* | Indicatif d'appel *Call sign* | *Type of circuit* | EM (kHz) | REC (kHz) | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| BORDEAUX COM (suite) | | | LANNION | LFRO | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LA ROCHELLE ILE DE RE | LFBH | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LE HAVRE OCTEVILLE | LFOH | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LE LUC LE CANNET | LFMC | LTTDX | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LE MANS ARMAGE | LFRM | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LE TOUQUET COTE D'OPALE | LFAT | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LILLE LESQUIN | LFQQ | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LIMOGES BELLEGARDE | LFBL | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LYON BRON | LFLY | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | LYON SAINT-EXUPERY | LFLL | LTTDX | | | SFA | HOR AD | |
| | | | MARSEILLE PROVENCE | LFML | LTTDX | | | SFA | HOR AD | |
| | | | MELUN VILLAROCHE | LFPM | LTT | | | SFA | HOR AD | |
| | | | MERVILLE CALONNE | LFQT | LTT | | | SFA | HJ | |
| | | | METZ NANCY LORRAINE | LFJL | LTT | | | SFA | HOR AD | S + DX |
| | | | MONTPELLIER MEDITERRANEE | LFMT | LTT | | | SFA | HJ | |
| | | | NANCY ESSEY | LFSN | LTT | | | SFA | HJ | |
| | | | NANTES ATLANTIQUE | LFRS | LTT | | | SFA | HJ | |
| | | | NICE COTE D'AZUR | LFMN | LTT | | | SFA | HJ | |
| | | | NICE MT AGEL | LFMJ | LTT | | | SFA | HJ | |
| | | | ORLEANS MOTNE DECLAM | LFLF | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS (ACC) | LFFF | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS DSACN/CENA | LFPO | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS ISSY LES MOULINEAUX | LFPS | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS LE BOURGET | LFPB | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS DO | LFFA | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS ORLY | LFPO | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS CHARLES DE GAULLE | LFPG | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS SITA | LFPS | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PARIS SMM | LFPW | LTTDX | | | SFA | HJ | |
| | | | PAU PYRENEES | LFBP | LTT | | | SFA | HJ | |
| | | | PERIGUEUX BASSILLAC | LFBX | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | PERPIGNAN RIVESALTES | LFMP | LTTDX | | | SFA | H24 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| BORDEAUX COM (suite) | LFLF | | POITIERS BIARD | LFBI | LTTSX | | | SFA | H24 | Liaison nationale |
| | | | PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN | LFPT | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | QUIMPER PLUGUFFAN | LFRQ | LTTSQ | | | SFA | H24 | |
| | | | REIMS PRUNAY | LFQA | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | SIA BNI BORDEAUX | LFFF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | **RAID :** | | | | | | | |
| | | | - BORDEAUX CENON | | LTTDX | | | SFA | H24 | Réseau Armée de l'Air |
| | | | - LYON MT VERDUN | | LTTDX | | | SFA | H24 | Réseau Armée de l'Air |
| | | | - METZ JEANNE D'ARC | | LTTDX | | | SFA | H24 | Réseau Armée de l'Air |
| | | | - TAVERNY | | LTTDX | | | SFA | H24 | Réseau Armée de l'Air |
| | | | **CRAID :** | | | | | | | |
| | | | - PROVENCE TOULON | | LTTDX | | | SFA | H24 | Réseau Marine Nationale |
| | | | - BRETAGNE BREST | | LTTDX | | | SFA | H24 | Réseau Marine Nationale |
| | | | DELEGATION LORRAINE ET CHAMPAGNE ARDENNES | LFJL LFSR | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | REIMS ACC | LFEE | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | RENNES ST JACQUES | LFRN | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | RODEZ AVEYRON | LFCR | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | ROUEN VALLEE DE SEINE | LFOP | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | SAINT BRIEUC ARMOR | LFRT | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | SAINT ETIENNE LOIRE | LFMH | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | SAINT NAZAIRE MONTOIR | LFRZ | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | SAINT YAN | LFLN | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | DISTRICT ALSACE | LFST | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | TARBES LOURDES PYRENNEES | LFBT | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | TAVERNY (COFAS) | LFPJ | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | TOULOUSE ENAC | LFBQ | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | DISTRICT CENTRE | LFOT | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | TOURS CINQ MARS LA PILE | LFXO | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | PARIS SACLAY VERSAILLES | LFPN | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | TROYES BARBEREY | LFQB | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | VALENCE CHABEUIL | LFLU | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | VICHY CHARMEIL | LFLV | LTTDX | | | SFA | H24 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nom *Name* | Indicateur d'emplacement *Location indicator* | Indicatif d'appel *Call sign* | Nom *Name* | Indicatif d'appel *Call sign* | *Type of circuit* | EM (kHz) | REC (kHz) | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| PARIS ACC | LFLF | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | BRUXELLES | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | FRANCFORT | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | GENEVE | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | LONDRES | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | MADRID | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | RHEIN UAC | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | STUTTGART | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | ZURICH | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | AVORD BOURGES | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | BEAUVAIS TILLE | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS BEAUVAIS |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | CHATEAUDUN | | LFT | | | ATS | (2) | (2) HOR ATS CHATEAUDUN |
| | | | CONTREXEVILLE | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | DEAUVILLE NORMANDIE | | LFT | | | ATS | (3) | (3) HOR ATS DEAUVILLE |
| | | | EVREUX FAUVILLE | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | LE MANS ARNAGE | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | LE TOUQUET COTE D'OPALE | | LFT | | | ATS | (4) | (4) HOR ATS LE TOUQUET |
| | | | LILLE LESQUIN | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | LYON MT VERDUN (DCC) | | LFT | | | ATS | HJ | Liaison nationale |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | MELUN VILLAROCHE | | LFT | | | ATS | (5) | (5) HOR ATS MELUN |
| | | | METZ NANCY LORRAINE | | LFT | | | ATS | (6) | (6) HOR ATS METZ N. Lorraine |
| | | | ORLEANS BRICY | | LFT | | | ATS | HJ | Liaison nationale |
| | | | PARIS CHARLES DE GAULLE | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | PARIS LE BOURGET | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | PARIS ORLY | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN | | LFT | | | ATS | HJ | Liaison nationale |
| | LFFF | | POITIERS-BIARD | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | ROUEN-VALLEE DE SEINE | | LFT | | | ATS | (7) | (7)HOR ATS ROUEN |
| | | | SAINT-DIZIER | | LFT | | | ATS | HJ | Liaison nationale |
| | | | SAINT-YAN | | LFT | | | ATS | (8) | (8) HOR St-YAN |
| | | | STRASBOURG | | LFT | | | ATS | (9) | (9) HOR ATS STRASBOURG |
| | | | TOURS VAL DE LOIRE | | LFT | | | ATS | (10) | (10) HOR ATS TOURS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| PARIS ACC (suite) | LFFF | | TOURS CINQ MARS LA PILE | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison nationale |
| | | | PARIS SACLAY VERSAILLES | | LFT | | | ATS | HJ | Liaison nationale |
| | | | TROYES BARBEREY | | LFT | | | ATS | (12) | (12) HOR ATS TROYES |
| | | | VILLACOUBLAY VELIZY | | LFT | | | ATS | (13) | (13) HOR ATS VILLACOUBLAY |
| PARIS-CENA-DSAC N | LFPO | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| PARIS-Convention | LFPS | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| PARIS-CORTA | LFFA | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| PARIS-SIA-BNI | LFFA | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| PARIS-SITA | LFPS | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| PARIS-SMM | LFPW | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| PARIS-CHARLES DE GAULLE | LFPG | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | BEAUVAIS TILLE | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS BEAUVAIS |
| PARIS-Le Bourget | LFPB | | BORDEAUX COM | LFLF | LFTTX | | | SFA | H 24 | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H 24 | |
| | | | PERSAN BEAUMONT | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN | | LFT | | | ATS | HJ | |
| PARIS ORLY | LFPO | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H 24 | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H 24 | |
| | | | MELUN VILLAROCHE | | LFT | | | ATS | | HOR ATS MELUN |
| PAU PYRENEES | LFBP | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | TARBES LOURDES PYRENEES | | LFT | | | ATS | H24 | |
| PERIGUEUX BASSILLAC | LFBX | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| PERONNE SAINT QUENTIN | LFAG | | LILLE LESQUIN | LFT | | | | ATS | HOR AD | HOR ATS LILLE LESQUIN |
| PERPIGNAN RIVESALTES | LFMP | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | CARCASSONNE SALVAZA | | PTT | | | ATS | HOR AD | |
| PERSAN BEAUMONT | LFPA | | PARIS LE BOURGET | LFT | | | | ATS | HJ | |
| POITIERS BIARD | LFBI | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN | LFPT | | PARIS LE BOURGET | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| QUIMPER PLUGUFFAN | LFRQ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | BREST ACC | LFT | | | | ATS | HOR AD | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nom *Name* | Indicateur d'emplacement *Location indicator* | Indicatif d'appel *Call sign* | Nom *Name* | Indicatif d'appel *Call sign* | *Type of circuit* | EM (kHz) | REC (kHz) | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| REIMS ACC | LFEF | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | Liaison nationale |
| | | | BÂLE MULHOUSE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | DIJON LONGVIC | | LFT | | | ATS | (2) | (2) HOR ATS DIJON LONGVIC |
| | | | LUXEUIL ST SAUVEUR | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | METZ FRESCATY | | LFT | | | ATS | (4) | (4) HOR ATS METZ FRESCATY |
| | | | METZ NANCY LORRAINE | | LFT | | | ATS | (5) | (5) HOR ATS METZ NANCY LORRAINE |
| | | | NANCY ESSEY | | LFT | | | ATS | (6) | (6) Hors HOR ATS NANCY OCHEY |
| | | | NANCY OCHEY | | LFT | | | ATS | (7) | (7) HOR ATS NANCY OCHEY |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | ST DIZIER ROBINSON | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | STRASBOURG ENTZHEIM | | LFT | | | ATS | (8) | (8) HOR ATS STRASBOURG ENTZHEIM |
| | | | TOURS-Cinq Mars la Pile | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | BRUXELLES | | LFT | | | ATS | H24 | Liaison internationale |
| | | | FRANCFORT | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | GENEVE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | KARLSRUHE | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LARH | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LONDRES | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | LUXEMBOURG | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MAASTRICHT | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | RAMSTEIM | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | STUTTGART | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | ZURICH | | LFT | | | ATS | H24 | |
| REIMS Prunay | LFQA | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | HOR AD | S + DX |
| RENNES-St-Jacques | LFRN | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | BREST ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | DINARD-PLEURTUIT ST MALO | LFT | | | | ATS | HOR AD | S + DX |
| ROANNE | LFLO | | SAINT YAN | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS ST YAN |
| RODEZ AVEYRON | LFCR | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | RSTFA | H24 | Polling |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | (1) | (1) HOR ATS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | TYPE DE CIRCUIT | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | TYPE DE TRAFIC | HORAIRE (UTC) | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | *Type of traffic* | *Hours* | *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| ROUEN Boos | LFOP | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| SAINT BRIEUC Armor | LFRT | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | DINARD PLEURTUIT ST MALO | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS DINARD |
| SAINT DIZIER Robinson | LFSI | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| SAINTE LÉOCADIE (via CARSEC MONTPELLIER) | LFYS | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H 24 | |
| SAINT ÉTIENNE Loire | LFMH | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | MARSEILLE ACC | LFT | | | | ATS | HOR AD | |
| SAINT NAZAIRE Montoir | LFRZ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | NANTES ATLANTIQUE | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ATS NANTES |
| SAINT YAN | LFLN | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | CLERMONT FERRAND | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | LYON Saint Exupéry | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| | | | ROANNE Renaison | | LFT | | | ATS | HOR AD | HOR ODP ROANNE |
| | | | REIMS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| SALON | LFMY | | MARSEILLE ACC | LFT | | | | ATS | HJ | |
| | | | MARSEILLE PROVENCE | LFT | | | | ATS | O/R | |
| SOLENZARA | LFKS | | BASTIA Poretta | LFT | | | | ATS | HJ | |
| | | | NICE MT AGEL | LFT | | | | ATS | HJ | |
| | | | MARSEILLE ACC | LFT | | | | ATS | HJ | |
| STRASBOURG Entzheim | LFST | | REIMS ACCM | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| TARBES LOURDES PYRÉNÉES | LFBT | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | Polling |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | PAU PYRENEES | | LFT | | | ATS | H24 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| STATION *Station* | | | CORRESPONDANT *Correspondent* | | | FREQUENCES RADIO *Radio frequency* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nom** *Name* | **Indicateur d'emplacement** *Location indicator* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **Nom** *Name* | **Indicatif d'appel** *Call sign* | **TYPE DE CIRCUIT** *Type of circuit* | **EM (kHz)** | **REC (kHz)** | **TYPE DE TRAFIC** *Type of traffic* | **HORAIRE (UTC)** *Hours* | **OBSERVATIONS** *Remarks* |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| TAVERNY (COFAS) | LFPJ | RAID | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | Raccordement réseau Armée de l'Air |
| TOULON MARINE (Provence) | | CRAID | BORDEAUX COM | | LTTDX | | | SFA | H24 | Raccordement réseau Marine Nationale |
| TOULOUSE Blagnac | LFBO | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | BORDEAUX ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| | | | MARSEILLE ACC | | LFT | | | ATS | H24 | |
| TOULOUSE ENAC | LFBQ | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | Polling |
| TOULOUSE Francazal | LFBF | | LYON Mt Verdun | | LFT | | | ATS | H24 | |
| TOURS CINQ MARS LA PILE (CCT) | LFXO | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTSX | | | SFA | H24 | STRIPS |
| | | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | ATS | H24 | |
| | | | BREST ACC | | LTT | | | ATS | H24 | |
| | | | PARIS ACC | | LTT | | | ATS | H24 | |
| | | | LYON Mt VERDUN (DCC) | | LTT | | | ATS | H24 | |
| | | | REIMS ACC | | LTT | | | ATS | H24 | |
| TOURS VAL DE LOIRE | LFOT | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HOR AD | |
| PARIS SACLAY VERSAILLES | LFPN | | BORDEAUX COM | LFLF | LTTDX | | | SFA | H24 | |
| | | | PARIS ORLY | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | PARIS ACC | | LFT | | | ATS | HJ | |
| | | | VILLACOUBLAY VÉLIZY | | LFT | | | ATS | HJ | |
| TROYES BARBEREY | LFQB | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | S + DX |
| | | | PARIS ACC | | LTT | | | ATS | HOR AD | S + DX |
| | | | AUXERRE BRANCHES | | LTT | | | SFA | HOR AD | HOR AFIS AUXERRE |
| | | | | | | | | ATS | | |
| | | | REIMS PRUNAY | | PTT | | | SFA | HOR AD | HJ |
| VALENCE CHABEUIL | LFLU | | BORDEAUX COM | LFLF | LTT | | | SFA | H24 | |
| | | | LYON SAINT-EXUPERY | | LFT | | | ATS | HJ | |
| VALENCIENNES DENAIN | LFAV | | LILLE LESQUIN | LFT | | | | SFA/ATS | HOR AD | |
| VANNES GOLFE DU MORBIHAN | LFRV | | BREST ACC | | PTT | | | SFA | HOR AD | |
| VILLACOUBLAY VÉLIZY | LFPV | | PARIS ACC | LFT | | | | ATS | HOR AD | |
| | | | PARIS SACLAY VERSAILLES | LFT | | | | ATS | HOR AD | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.4.5.2.2 Aérodromes non raccordés au SFA**

Aérodromes ouverts à la CAP munis d'un BDP, d'un service AFIS, ou contrôlés, non raccordés au SFA, à destination ou en provenance desquels des messages peuvent être acheminés aux heures de vacation de ces différents services.

***3.4.5.2.2 Aerodromes not connected to the AFS***

*Aerodromes opened to public air traffic, equipped with an ATS reporting office, an AFIS or a TWR, not connected to ASF, to or from which messages can be routed during opening hours of these services.*

| AERODROME | INDICATEUR d'emplacement *Location indicator* | AERODROME | INDICATEUR d'emplacement *Location indicator* |
|---|---|---|---|
| AIX LES MILLES (MIL) | LFMA | LE PUY LOUDES | LFHP |
| ALES CEVENNES | LFMS | LILLE MARCQ EN BAROEUL | LFQO |
| AMBÉRIEU (MIL) | LFXA | LOGNES-EMERAINVILLE | LFPL |
| AMIENS GLISY | LFAY | | |
| ANCENIS | LFFI | MACON CHARNAY | LFLM |
| | | MEAUX ESBLY | LFPE |
| ANNECY MEYTHET | LFLP | MENDE BRENOUX | LFNB |
| ARCACHON LA TESTE DE BUCH | LFCH | MONTBELIARD COURCELLES | LFSM |
| AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE | LFHO | MONTLUÇON GUERET | LFBK |
| AURILLAC | LFLW | MONTPELLIER CANDILLARGUES | LFNG |
| AUXERRE BRANCHES | LFLA | MORLAIX PLOUJEAN | LFRU |
| | | MOULINS MONTBEUGNY | LFHY |
| BELLE ILE | LFEA | MULHOUSE HABSHEIM | LFGB |
| BLOIS LE BREUIL | LFOQ | | |
| BRIARE CHATILLON | LFEI | NEVERS FOURCHAMBAULT | LFQG |
| | | NIMES COURBESSAC | LFME |
| CAHORS LALBENQUE | LFCC | NIORT MARAIS POITEVIN | LFBN |
| CALVI SAINTE CATHERINE | LFKC | | |
| CHALON CHAMPFORGEUIL | LFLH | OUESSANT | LFEC |
| CHARLEVILLE MEZIERES | LFQV | | |
| CHATEAU ARNOUX ST AUBAN | LFMX | PAMIERS LES PUJOLS | LFDJ |
| CHAVENAY VILLEPREUX | LFPX | PARIS ISSY LES MOULINEAUX | LFPI |
| CHELLES LE PIN | LFPH | PERONNE SAINT QUENTIN | LFAG |
| CHOLET LE PONTREAU | LFOU | PERSAN BEAUMONT | LFPA |
| COLMAR HOUSSEN | LFGA | | |
| COULOMMIERS VOISINS | LFPK | QUIBERON | LFEQ |
| COURCHEVEL | LFLJ | | |
| | | ROANNE | LFLO |
| DAX SEYRESSE (MIL) | LFBY | ROCHEFORT CHARENTE MARITIME | LFDN |
| DIEPPE SAINT AUBIN | LFAB | ROMORANTIN PRUNIERS (MIL) | LFYR |
| | | ROYAN MEDIS | LFCY |
| EPINAL MIRECOURT | LFSG | | |
| EU-MERS LE TREPORT | LFAE | SAINT BRIEUC ARMOR | LFRT |
| ETAMPES MONDESIR | LFOX | SAINT CYR L'ECOLE | LFPZ |
| | | STRASBOURG ENTZHEIM (MIL) | LFST |
| GRANVILLE MONT SAINT MICHEL | LFRF | | |
| GRENOBLE LE VERSOUD | LFLG | TOULOUSE LASBORDES | LFCL |
| | | TOURS VAL DE LOIRE | LFOT |
| ILE D'YEU | LFEY | | |
| ISTRES-LE TUBE (MIL) | LFMI | VALENCIENNES DENAIN | LFAV |
| | | VICHY CHARMEIL | LFLV |
| LA BAULE ESCOUBLAC | LFRE | | |
| LA ROCHE SUR YON-LES AJONCS | LFRI | | |
| LAVAL ENTRAMMES | LFOV | | |

**3.4.5.3 Moyens de radiocommunication des APP/TWR**

Voir AD 2.18 de l'aérodrome considéré.

***3.4.5.3 APP/TWR radiocommunication facilities***

*See AD 2.18 of the aerodrome concerned.*

**3.4.5.4 Moyens de radiocommunication des ACC/UAC**

Voir GEN 3.4-7

***3.4.5.4 ACC/UAC radiocommunication facilities***

*See GEN 3.4-7*

**3.4.6**

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## GEN 3.4-7 MOYENS DE RADIOCOMMUNICATION DES ACC/UAC

*ACC/UAC RADIOCOMMUNICATION FACILITIES*

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **BORDEAUX ACC** | | | | | |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 125.105 MHz | H24 | BN | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 125.790 MHz | H24 | TG | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 127.675 MHz | H24 | LM | | |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 133.780 MHz | H24 | TZ | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 253.425 MHz | H24 | BN | | |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 336.150 MHz | H24 | TZ | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **BORDEAUX UAC** | | | |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 118.430 MHz | H24 | X1 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 120.785 MHz | H24 | Z5, X5 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 120.935 MHz | H24 | N3, H3 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 121.340 MHz | H24 | Z2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 122.415 MHz | H24 | X3 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 122.630 MHz | H24 | L4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 123.630 MHz | H24 | T1, T2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 124.080 MHz | H24 | H5, N5 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 124.635 MHz | H24 | R5 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 124.830 MHz | H24 | H1 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 126.130 MHz | H24 | X2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 127.435 MHz | H24 | L5 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 128.765 MHz | H24 | Z1 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 130.230 MHz | H24 | P4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 132.180 MHz | H24 | P3 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 132.430 MHz | H24 | R2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 132.910 MHz | H24 | H2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 132.990 MHz | H24 | L2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 133.010 MHz | H24 | R4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 133.465 MHz | H24 | T3 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 133.680 MHz | H24 | Z4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 133.960 MHz | H24 | P1, P2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 134.255 MHz | H24 | L3 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 134.610 MHz | H24 | H4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 134.730 MHz | H24 | T4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 134.765 MHz | H24 | N2 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 135.115 MHz | H24 | X4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 135.240 MHz | H24 | R3 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 135.460 MHz | H24 | N4 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 135.665 MHz | H24 | N1 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 136.040 MHz | H24 | R1, L1 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 136.180 MHz | H24 | Z3 | | Canal 8.33 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 245.550 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction R1 /L1 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 255.925 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction P1 /P2 /P3 /P4 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 341.425 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction Z2 /Z3 /Z4 /X2 /X3 /X4 /N2 /N3 /N4 /H2 /H3 /H4 /R2 /R3 /R4 /R5 /L2 /L3 /L4 /L5 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 369.525 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction H1 /N1 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 371.975 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction Z1 /X1 |
| ACS | BORDEAUX Contrôle (FR)<br>*BORDEAUX Control (EN)* | 377.400 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction T1 /T2 /T3 /T4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **BREST ACC** | | | |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 124.065 MHz | H24 | GS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 124.675 MHz | H24 | AS | | |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 129.505 MHz | H24 | WS | | Canal 8.33 |
| CCM | ARMOR CCM (FR)<br>*ARMOR CCM (EN)* | 124.725 MHz | HO | | | Coordinations des activités ops. de la marine. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **BREST UAC** | | | |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 118.030 MHz | H24 | NS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 118.865 MHz | H24 | VS | | canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 118.885 MHz | H24 | ZI | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 119.825 MHz | H24 | KS | | |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 122.530 MHz | H24 | WI | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 124.065 MHz | H24 | GS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 124.365 MHz | H24 | VI | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 124.675 MHz | H24 | AS | | |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 124.775 MHz | H24 | NS/NF/NI/NU | | FREQ utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 125.435 MHz | H24 | KU | | Canal 8.33.<br>FREQ utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 125.965 MHz | H24 | XS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 126.265 MHz | H24 | AU | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 127.385 MHz | H24 | JS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 127.560 MHz | H24 | QU | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 127.860 MHz | H24 | NF | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 128.165 MHz | H24 | NI | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 129.505 MHz | H24 | WS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 130.235 MHz | H24 | VU | | canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 131.280 MHz | H24 | GU | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 132.025 MHz | H24 | AI | | |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 132.185 MHz | H24 | QS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 132.190 MHz | H24 | NU | | Canal 8.33 |
| | | | | | | |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 132.240 MHz | H24 | GI | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 132.510 MHz | H24 | JU | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 132.735 MHz | H24 | MU | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 132.830 MHz | H24 | ZU | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 133.085 MHz | H24 | JU | | Canal 8.33<br>FREQ sur instruction ATC pour JH |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 133.240 MHz | H24 | XU | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 133.480 MHz | H24 | KI | | Canal 8.33.<br>FREQ utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 133.550 MHz | H24 | AI/AU | | FREQ utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 133.635 MHz | H24 | XI | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 134.335 MHz | H24 | ZS/ZI/ZU<br>XS/XI/XU<br>MS/MI/MU<br>QS/QI/QU | | Canal 8.33.<br>FREQ utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 134.410 MHz | H24 | QI | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 135.260 MHz | H24 | WU | | Canal 8.33 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 135.965 MHz | H24 | MS/ZS | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 136.000 MHz | H24 | WS/WI/WU<br>KS/KI/KU<br>VS/VI/VU<br>JS/JF/JI/JU | | FREQ utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 136.160 MHz | H24 | JF | | Canal 8.33 |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 232.050 MHz | H24 | JS/JF/JI/JU<br>KS/KI/KU<br>VS/VI/VU<br>WS/WI/WU | | FREQ UHF utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 369.250 MHz | H24 | GS/GI/GU | | FREQ UHF utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 372.725 MHz | H24 | MS/MI/MU<br>QS/QI/QU<br>XS/XI/XU<br>ZS/ZI/ZU | | FREQ UHF utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 372.900 MHz | H24 | NS/NF/NI/NU | | FREQ UHF utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 375.800 MHz | H24 | JS/JF/JI/JU<br>KS/KI/KU<br>VS/VI/VU<br>WS/WI/WU | | FREQ UHF utilisable sur instruction ATC. |
| ACS | BREST Contrôle (FR)<br>*BREST Control (EN)* | 389.875 MHz | H24 | MS/MI/MU<br>QS/QI/QU<br>XS/XI/XU<br>ZS/ZI/ZU | | FREQ UHF utilisable sur instruction ATC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **MARSEILLE ACC** | | | |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 123.805 MHz | H24 | LO | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 123.900 MHz | H24 | MO | | |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 123.980 MHz | H24 | ZL | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 124.305 MHz | H24 | D1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 126.155 MHz | H24 | ST | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 126.705 MHz | H24 | LE | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 127.905 MHz | H24 | MN | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 128.325 MHz | H24 | LS | | |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 128.855 MHz | H24 | ML | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 130.955 MHz | H24 | BT | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 133.885 MHz | H24 | AJ | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 232.325 MHz | H24 | AJ/BT/LS/ML/MN/MO/ST/D1/ZL | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 244.925 MHz | H24 | AJ/BT/LS/ML/MN/MO/ST/D1/ZL | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 344.375 MHz | H24 | LE/LO/LS | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 357.450 MHz | H24 | AJ/BT/LS/ML/MN/MO/ST/D1/ZL | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |
| FIS | MARSEILLE Information (FR)<br>*MARSEILLE Information (EN)* | 119.755 MHz | | | | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Canal 8.33<br>Sur instruction FIC /On FIC instruction. |
| FIS | MARSEILLE Information (FR)<br>*MARSEILLE Information (EN)* | 120.550 MHz | | SUD | | ETE : 0700-SS+30 limité à 1800.<br>HIV : 0800-SS+30 limité à 1730.<br>Contact radio non garanti : région Vercors sous 8000 ft AMSL ; Nord Sisteron sous 6000 ft AMSL ; secteur Barcelonnette en dessous de 10000 ft AMSL ; en mer Méditerranée en dessous de 3000 ft AMSL.<br>Contact radar non garanti : dans toute la FIR LFMM en dessous de 1500 ft AMSL ; dans les Alpes en dessous de 8000 ft AMSL ; région Montagne de Lure ; région entre Château-Arnoux et Gap en dessous de 5000 ft AMSL.<br>SUM : 0700-SS+30 limited to 1800.<br>WIN : 0800-SS+30 limited to 1730.<br>Radio contact not guaranteed : in Vercors region below 8000 ft AMSL ; North Sisteron below 6000 ft AMSL ; Barcelonnette area below 10000 ft AMSL ; over Mediterranean sea below 3000 ft AMSL.<br>Radar contact not guaranteed : within LFMM FIR below 1500 ft AMSL ; over Alps mountains below 8000 ft AMSL ; Lure Mountain region ; between Château-Arnoux and Gap below 5000 ft AMSL. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FIS | MARSEILLE Information (FR)<br>*MARSEILLE Information (EN)* | 124.500 MHz | | NORD | | ETE : 0700-SS+30 limité à 1800.<br>HIV : 0800-SS+30 limité à 1730.<br>Contact radio non garanti : région Vercors sous 8000 ft AMSL ; région nord Mont-Dauphin en dessous de 14000 ft AMSL.<br>Contact radar non garanti : dans toute la FIR LFMM en dessous de 1500 ft AMSL ; dans les Alpes en dessous de 8000 ft AMSL ; région Montagne de Lure ; région située entre Château-Arnoux et Gap en dessous de 5000 ft AMSL.<br>SUM : 0700-SS+30 limited to 1800.<br>WIN : 0800-SS+30 limited to 1730.<br>Radio contact not guaranteed : in Vercors region below 8000 ft AMSL ; in the North of Mont-Dauphin below 14000 ft AMSL.<br>Radar contact not guaranteed : within LFMM FIR below 1500 ft AMSL ; over Alps mountains below 8000 ft AMSL ; Lure Mountain region; between Château-Arnoux and Gap below 5000 ft AMSL. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **MARSEILLE UAC** | | | |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 118.415 MHz | H24 | F3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 118.880 MHz | H24 | G3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 119.865 MHz | H24 | B4 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 120.515 MHz | H24 | | | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Canal 8.33<br>D1 /D2 /D3 /D4 /E1 /E2 /E3 /F1 /F2 /F3 /F4 /K1 /K2 /K3 /ZH /AJ /B1<br>Sur instruction ATC /On ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 122.715 MHz | H24 | W2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 123.530 MHz | H24 | K2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 123.980 MHz | H24 | ZL | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 124.015 MHz | H24 | G4 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 124.305 MHz | H24 | D1/D2/D3 | | Canal 8.33<br>Fréquence sur instruction ATC pour D2 /D3<br>Frequency on ATC instruction D2 /D3 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 124.555 MHz | H24 | | | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Canal 8.33<br>G1 /G2 /G3 /G4 /Y1 /Y2 /Y3 /Y4 /W1 /W2 /W3 /LO /LE /LS<br>Sur instruction ATC /On ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 124.615 MHz | H24 | G1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 124.655 MHz | H24 | | | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Canal 8.33<br>A1 /A2 /A3 /A4 /B1 /B2 /B3 /B4 /D1 /D2 /D3 /D4 /E1 /E2 /E3 /F1 /F2 /F3 /F4 /K1 /K2 /M1 /M2 /M3 /M4 /MO /ML /MN /ST /AJ /B1<br>Sur instruction ATC /On ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 125.465 MHz | H24 | A1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 126.255 MHz | H24 | M1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 126.465 MHz | H24 | ZH | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 126.780 MHz | H24 | K1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 127.180 MHz | H24 | B3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 127.540 MHz | H24 | Y2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 127.840 MHz | H24 | M2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 128.560 MHz | H24 | | | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Canal 8.33<br>A1 /A2 /A3 /A4 /G1 /G2 /G3 /G4 /Y1 /Y2 /Y3 /Y4 /W1 /W2 /W3 /LO /LE<br>Sur instruction ATC /On ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 128.780 MHz | H24 | Y3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 130.165 MHz | H24 | Y4 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 130.735 MHz | H24 | K3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 132.255 MHz | H24 | W3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 132.365 MHz | H24 | W1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 132.385 MHz | H24 | B1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 132.435 MHz | H24 | M4 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 132.490 MHz | H24 | B2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 132.760 MHz | H24 | A4 | | Canal 8.33 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 132.865 MHz | H24 | D2/D3/D4 | | Canal 8.33<br>Fréquence sur instruction ATC pour D2 /D3<br>Frequency on ATC instruction D2 /D3 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 133.235 MHz | H24 | G2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 133.330 MHz | H24 | F1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 133.430 MHz | H24 | Y1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 133.585 MHz | H24 | F2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 133.760 MHz | H24 | E2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 134.260 MHz | H24 | A2 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 134.705 MHz | H24 | E3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 135.110 MHz | H24 | M3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 135.290 MHz | H24 | A3 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 135.440 MHz | H24 | F4 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 135.930 MHz | H24 | E1 | | Canal 8.33 |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 232.325 MHz | H24 | A1/B1/E1/F1/K1/M1/W1/D1/D2/ZL<br>AJ/BT/LS/ML/MN/ST | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 244.925 MHz | H24 | A1/B1/E1/F1/K1/M1/W1/D1/D2/ZL<br>AJ/BT/LS/ML/MN/ST | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 344.375 MHz | H24 | G1/W1/Y1<br>LE/LO/LS | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |
| ACS | MARSEILLE Contrôle (FR)<br>*MARSEILLE Control (EN)* | 357.450 MHz | H24 | A1/B1/E1/F1/K1/M1/W1/D1/D2/ZL<br>AJ/BT/LS/ML/MN/ST | | Fréquences UHF utilisables sur instructions ATC / UHF frequencies on ATC instruction |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **PARIS ACC** | | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 118.725 MHz | H24 | OT | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 120.955 MHz | H24 | TL | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 122.575 MHz | H24 | RT | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 124.850 MHz | H24 | TH/LN | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 125.080 MHz | H24 | AO | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 125.455 MHz | H24 | S | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 127.080 MHz | H24 | DS | | FREQ sur instruction / Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 128.105 MHz | H24 | TE | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 128.275 MHz | H24 | TB | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 128.875 MHz | H24 | TP | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 129.150 MHz | H24 | Suppl AR | | FREQ sur instruction |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 131.180 MHz | H24 | TM | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 132.100 MHz | H24 | AR | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 135.405 MHz | H24 | DO | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 135.550 MHz | H24 | TN | | |
| FIS | PARIS Information (FR)<br>*PARIS Information (EN)* | 125.700 MHz | | NORD | | ETE : 0700-1900 ou SS+30 si inférieur à 1900.<br>HIV : 0800-1800 ou SS+30 si supérieur à 1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter Paris Contrôle.<br>Pour connaître le secteur à appeler, se référer à l'ENR 6.1.<br>Contact radio non garanti sous 2000ft AMSL dans PARIS INFO NORD.<br>Contact radio et /ou radar non garanti sous 3500ft AMSL au Nord-Est de PARIS INFO NORD (région Sedan Charleville Mézières).<br>/ SUM : 0700-1900 or SS+30 if less than 1900.<br>WIN : 0800-1800 or SS+30 if more than 1800.<br>Outside these SKED, contact Paris Control.<br>To find out which sector to call, refer to ENR 6.1.<br>Radio contact not guaranteed in PARIS INFO NORTH below 2000ft AMSL.<br>Radio and/or radar contact not guaranteed to the North East of PARIS INFO NORTH below 3500ft AMSL (Sedan Charleville Mézières area). |
| FIS | PARIS Information (FR)<br>*PARIS Information (EN)* | 126.100 MHz | | SUD | | ETE : 0700-1900 ou SS+30 si inférieur à 1900.<br>HIV : 0800-1800 ou SS+30 si supérieur à 1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter Paris Contrôle.<br>Pour connaître le secteur à appeler, se référer à l'ENR 6.1.<br>Contact radio non garanti sous 1500ft AMSL dans PARIS SUD INFO.<br>/ SUM : 0700-1900 or SS+30 if less than 1900.<br>WIN : 0800-1800 or SS+30 if more than 1800.<br>Outside these SKED, contact Paris Control.<br>To find out which sector to call, refer to ENR 6.1.<br>Radio contact not guaranteed in PARIS INFO SOUTH below 1500ft AMSL. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FIS | PARIS Information (FR)<br>*PARIS Information (EN)* | 129.625 MHz | | OUEST | | ETE : 0700-1900 ou SS+30 si inférieur à 1900.<br>HIV : 0800-1800 ou SS+30 si supérieur à 1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter Paris Contrôle.<br>Pour connaître le secteur à appeler, se référer à l'ENR 6.1.<br>En-dessous de 4500ft AMSL, contact radio non garanti à l'Ouest de PARIS INFO OUEST (région L'Aigle, Falaise et Mortagne au Perche).<br>/ SUM : 0700-1900 or SS+30 if less than 1900.<br>WIN : 0800-1800 or SS+30 if more than 1800.<br>Outside these SKED, contact Paris Control.<br>To find out which sector to call, refer to ENR 6.1.<br>Radio contact not guaranteed below 4500ft AMSL to the West of PARIS INFO WEST (L'Aigle, Falaise and Mortagne au Perche area). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **PARIS UAC** | | | |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 118.230 MHz | H24 | UP | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 122.615 MHz | H24 | HP | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 124.630 MHz | H24 | DG | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 127.305 MHz | H24 | OG | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 128.140 MHz | H24 | US | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 129.005 MHz | H24 | UK | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 131.065 MHz | H24 | AP | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 131.255 MHz | H24 | UZ | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 132.265 MHz | H24 | OY | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 132.380 MHz | H24 | UJ | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 132.680 MHz | H24 | | | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Sur instruction UAC / on instruction UAC<br>Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 132.740 MHz | H24 | PU | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 132.885 MHz | H24 | TU | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 133.505 MHz | H24 | UT | | Canal 8.33 |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 133.925 MHz | H24 | | | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Sur instruction UAC / on instruction UAC |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 232.250 MHz | H24 | UT/TU/TW/UP/PU/PW/HP/UJ | | Fréquence UHF utilisable sur instruction ATC.<br>/ UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 232.425 MHz | H24 | UT/TU/TW/UP/PU/PW/HP/UJ | | Fréquence UHF utilisable sur instruction ATC.<br>/ UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 279.025 MHz | H24 | AO/US/AR/TM/TL/DO/DG | | Fréquence UHF utilisable sur instruction ATC.<br>/ UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 359.800 MHz | H24 | TP/UK/TH/UZ | | Fréquence UHF utilisable sur instruction ATC.<br>/ UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 374.400 MHz | H24 | OG/RT/OY/OT | | Fréquence UHF utilisable sur instruction ATC.<br>/ UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 375.875 MHz | H24 | AP/TE/TH/UZ/TN/TB/TP/UK | | Fréquence UHF utilisable sur instruction ATC.<br>/ UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | PARIS Contrôle (FR)<br>*PARIS Control (EN)* | 398.625 MHz | H24 | UT/TU/TW/UP/PU/PW/HP/UJ | | Fréquence UHF utilisable sur instruction ATC.<br>/ UHF frequency, useable when instructed by ATC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **REIMS ACC** | | | | | | |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 121.075 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction ACC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Secteurs<br>*Sectors* | Exploitant<br>*Operator* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **REIMS UAC** | | | |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 125.935 MHz | H24 | YR/HR | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 126.285 MHz | H24 | KR | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 127.555 MHz | H24 | UE | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 127.785 MHz | H24 | XE | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 127.855 MHz | H24 | KN | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 128.835 MHz | H24 | HH | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 131.085 MHz | H24 | HE | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 132.280 MHz | H24 | KF | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 132.390 MHz | H24 | KE | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 132.410 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction UAC UN / UB /KN /YB /HN /UR /XR /KR /HR /KF /KD |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 132.505 MHz | H24 | HN | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 132.630 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction UAC UN /UB /KN /YB /HN /UR /XR /KR /HR /UF /KF /KD |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 132.785 MHz | H24 | XR | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 133.005 MHz | H24 | UB | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 133.255 MHz | H24 | UN | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 133.415 MHz | H24 | XH | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 133.830 MHz | H24 | KH | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 134.405 MHz | H24 | UH | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 134.960 MHz | H24 | UF | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 135.035 MHz | H24 | KD | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 135.105 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction UAC UE /UH /UF /KF /XH /XE /KE /KH /HH /HE /KD /UR /XR /KR /HR |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 135.305 MHz | H24 | YB | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 135.505 MHz | H24 | UR | | Canal 8.33 |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 136.330 MHz | H24 | | | FREQ sur instruction UAC UN /UB /KN /YB /HN /UR /XR /KR /HR /UF /KF /KD |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 241.600 MHz | H24 | UE/XE/KE/HE/UH/XH/<br>KH/HH/E/SE/UF/KF/KD/UR/XR/KR/<br>HR/UN/UB/KN/HN/YB | | Fréquence UHF utilisable utilisable sur instruction ATC. / UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 251.000 MHz | H24 | UF/KF/UR/XR/KR/HR/<br>UN/UB/KN/HN/YB | | Fréquence UHF utilisable utilisable sur instruction ATC. / UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 269.025 MHz | H24 | UE/XE/KE/HE/UF/KF/KD/<br>UR/XR/KR/HR/UN/UB/KN/<br>HN/YB | | Fréquence UHF utilisable utilisable sur instruction ATC. / UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 343.300 MHz | H24 | UE/XE/KE/HE/UH/XH/KH/<br>HH/E/SE/UF/KF/KD/UR/XR/KR/<br>HR/UN/UB/KN/HN/YB | | Fréquence UHF utilisable utilisable sur instruction ATC. / UHF frequency, useable when instructed by ATC. |
| ACS | REIMS Contrôle (FR)<br>*REIMS Control (EN)* | 375.725 MHz | H24 | UE/XE/KE/HE/UF/KF/<br>KD/UR/XR/KR/HR/UN/<br>UB/KN/HN/YB | | Fréquence UHF utilisable utilisable sur instruction ATC. / UHF frequency, useable when instructed by ATC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 3.5 SERVICES METEOROLOGIQUES

*METEOROLOGICAL SERVICES*

## 3.5.1 SERVICE RESPONSABLE

**a) Désignation de l'administration météorologique**

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) est l'administration météorologique au sens OACI désignée par l'Etat français.

L'arrêté du 13 février 2020 porte règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne, conformément aux dispositions prévues par les articles D131-11 à D131-14 du code de l'aviation civile.

L'arrêté du 20 décembre 2011 désigne METEO-FRANCE comme prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne sur une base exclusive pour fournir les services météorologiques dans les espaces aériens dans lesquels l'administration française rend des services de navigation aérienne ainsi que pour tout aérodrome situé sur le territoire français, à l'exception des aérodromes dont l'affectataire principal est le ministère de la défense et des anciens combattants.

En outre, au titre de sa mission d'Etat, METEO-FRANCE est chargé d'effectuer des recherches portant sur la météorologie générale ou appliquée.

**Adresse du département aéronautique de METEO-FRANCE :**

42, avenue Gaspar Coriolis
31057 Toulouse cedex 1

Pour tous renseignements concernant l'organisation de la météorologie aéronautique, consulter la division Certification et Coordination du département aéronautique de METEO-FRANCE (TEL : 05 61 07 82 35).

METEO-FRANCE fournit une assistance météorologique aux organismes de la navigation aérienne (contrôle d'aérodrome, d'approche ou en route), aux compagnies aériennes avant et pendant le vol si nécessaire, aux organismes de recherche et de sauvetage, aux exploitants d'aérodromes, à l'aviation générale ainsi qu'aux autres organismes intéressés à la gestion et au développement de la navigation aérienne.

L'assistance à la navigation aérienne est fournie directement aux usagers aéronautiques par les centres météorologiques d'aérodromes dont la liste est donnée dans les pages GEN 3.5 ou au travers de systèmes automatisés. Une partie de cette assistance est également procurée par le Département Aéronautique de la Direction des Services Météorologiques (DSM/AERO) située 42 avenue G. Coriolis, 31057 TOULOUSE CEDEX.

**b) Documents de référence**

La règlementation applicable est constituée : du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 modifié établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ; et de l'arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne.

Ces textes règlementaires se basent sur les dispositions des documents de l'OACI suivants :

Annexe 3 - Normes et pratiques recommandées internationales : Assistance Météorologique à la navigation aérienne internationale.

Doc 7754 - Plan ANP/EUR – Plan de Navigation aérienne pour la région Europe.

Doc 7030 – Procédures complémentaires régionales (3ème partie : Météorologie).

Les différences par rapport aux normes et aux pratiques recommandées de l'Annexe 3 sont notifiées dans la partie GEN 1.7.

## 3.5.2 ZONE DE RESPONSABILITE

De par sa désignation, METEO-FRANCE fournit les services météorologiques à la navigation aérienne dans les espaces aériens dans lesquels l'administration française rend des services de navigation aérienne ainsi que pour tout aérodrome situé sur le territoire français. Les aérodromes dont l'affectataire principal est le ministère de la défense sont exclus de ce périmètre de désignation. Cependant, conformément au protocole-cadre signé le 17 mars 2014 entre Météo-France et l'État-major des Armées, Météo-France assure aussi la fourniture du service météorologique sur les 4 aérodromes RSTCA dont l'affectataire principal est le ministère de la défense. Il s'agit de Istres le Tubé, Hyères le Palyvestre, Lorient Lann-Bihoué et Tours Val de Loire.

De plus, dans le cadre du système mondial de prévision de zones (SMPZ) mis en œuvre par l'OACI, la France a accepté, par accord régional de navigation aérienne, la responsabilité des services suivants, rendus par METEO-FRANCE :

## *3.5.1 RESPONSIBLE SERVICE*

***a) Designation of the meteorological administration***

*The Directorate general of civil aviation (DGAC) is the meteorological administration under the ICAO terms designated by the French State.*

*The decree of February 2020, 13th defines regulation for air navigation meteorological assistance, in accordance with provisions defined in articles D 131-11 to D 131-14 of the Civil Aviation code.*

*The decree of December 2011, 20th designates METEO-FRANCE as meteorological services provider for air navigation on an exclusive basis to provide the weather forecast services to airspaces in which French administration provides air navigation services as well as to any aerodrome located on French territory, except to aerodromes whose the main authority is the defense and war veterans ministry.*

*METEO-FRANCE is furthermore made responsible, as part of its State mission, to carry out researches relating to general or applied meteorology.*

***Address of METEO-FRANCE Aeronautical department :***

*For any information relating to the certification and coordination division of the aeronautical department, please refer to the aeronautical mission department of the METEOFRANCE (TEL : 05 61 07 82 35).*

*METEO-FRANCE provides meteorological assistance to the air navigation organizations (local, approach or air traffic control), to airlines before and during the flight if necessary, to search and rescue organizations, to airport management services, to other organizations interested in management and development of air navigation.*

*Air navigation assistance is provided directly to aeronautical users by the aerodrome meteorological centers the list of which is given in pages GEN 3.5 or through automated systems. Part of this assistance is also provided by the Aeronautical Department of Meteorological Services Directorate (DSM/AERO) located 42 avenue G. Coriolis, 31057 TOULOUSE CEDEX.*

***b) Reference documents***

*The applicable regulation consist of : Commission implementing regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, as last amended ; and 13th of February 2020 decree relating to the provision of meteorological services for air navigation ("arrêté du 13 février 2020 relatif à la fourniture de services météorologiques pour les besoins de la navigation aérienne").*

*These regulatory texts are based on the provisions of the following ICAO document :*

*Annex 3 - International Standards and Recommended Practices : Meteorological Service for International Air Navigation.*

*Doc 7754 - ANP/EUR plan – European Region Air Navigation Plan Europe.*

*Doc 7030 - EUR Regional Supplementary Procedures (3rd part : Meteorology).*

*Differences from the standards and recommended practices of Annex 3 are notified in section GEN 1.7.*

## *3.5.2 AREA OF RESPONSIBILITY*

*METEO-FRANCE is designated to provide weather forecast services to the air navigation in airspaces in which French administration provides air navigation services as well as to any aerodrome located on French territory. The aerodromes whose main authority is the Defense ministry are excluded from this designation. However regarding the protocol signed March 2014, 17th between Météo-France and the Army Chief of Staff, Météo-France is responsible for the supply of meteorological services upon the 4 RSTCA aerodromes whose main administrator is the Department of National Defence. Here they are : Istres le Tubé, Hyères le Palyvestre, Lorient Lann-Bihoué and Tours Val de Loire.*

*Besides, within the framework of the World Area Forecast System (WAFS) set up by the ICAO, France accepted through an air navigation regional agreement, to bear the responsibility for the following services, provided by METEO-FRANCE :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

- la fonction de « centre d'avis de cendres volcaniques » (VAAC) pour la zone de responsabilité définie dans le document OACI 7754 (Plan de navigation aérienne pour la région EUR, partie FASID), assurée par le Département Aéronautique de la Direction des Services Météorologiques (DSM/AERO) de Météo-France.

Le VAAC de Toulouse établit en conséquence des avis consultatifs sur les déplacements et l'intensité de nuages de cendres volcaniques à destination notamment des Centres en Route de Navigation Aérienne (CRNA) et des Centres de Veille Météorologiques (CVM) concernés, ces derniers élaborant alors des SIGMET de cendres volcaniques.

- la fonction de « banque de données internationales OPMET » pour la région EUR, assurée par la Direction des Systèmes d'Information de METEO-FRANCE ;

- la fonction de « centre régional d'échanges de données OPMET » (ROC) pour la région EUR, exploitant notamment un portail interrégional pour les données en provenance de la région AFI, assurée par la Direction des Systèmes d'Information de METEO-FRANCE.

### 3.5.3 OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATION METEOROLOGIQUE D'AERODROME

Les tableaux figurant en annexe décrivent pour les aérodromes dotés des équipements nécessaires mis en œuvre de façon opérationnelle, les observations et les messages d'observation météorologique fournis par METEO-FRANCE aux usagers aéronautiques.

Pour un aérodrome donné, il peut exister deux types d'observations :

1) Les observations locales, destinées uniquement au service ATS de l'aérodrome concerné, qui en informe, autant que de besoin, les aéronefs au départ, en approche et à l'atterrissage sous forme de messages MET REPORT.

Les messages MET REPORT contiennent les observations concernant la direction et la force du vent, la visibilité aéronautique, la portée visuelle de piste (RVR) s'il y a lieu, le temps présent, les nuages, la température de l'air et du point de rosée, la pression au niveau de la mer (QNH) et la pression à l'altitude de l'aérodrome (QFE). Ces informations sont fournies en temps réel et renouvelées automatiquement toutes les minutes.

En cas d'observateur humain présent sur l'aérodrome, les messages MET REPORT sont complétés, si les conditions météorologiques l'exigent par des messages d'observations spéciales locales (SPECIAL), également diffusées au contrôle aérien (ATC) ou au service d'information de vol de l'aérodrome (AFIS).

Sur certains aérodromes non dotés d'une approche de précision, les MET REPORT sont dits « réduits ». Ils contiennent uniquement les valeurs des paramètres vent, température, pression et visibilité, cette dernière étant soit estimée par l'ATS à partir d'un tour d'horizon validé par Météo-France, soit mesurée par un capteur si l'aérodrome en est équipé.

Les équipements de mesure installés satisfont aux critères réglementaires de l'aérodrome : par exemple, sur les aérodromes dotés d'une approche de précision de catégorie3, il y a installation de 3 visibilimètres pour la mesure de la RVR : au seuil de piste, au point médian de la piste, et à l'extrémité d'arrêt de la piste. De plus, sur ces aérodromes de catégorie 3 et celui de Nice-Côte d'Azur, les stations automatiques d'acquisition des paramètres météorologiques ainsi que les calculateurs d'observation sont doublés. A noter aussi que sur tous les aérodromes soumis à la RSTCA, les distributions de mesures de vent et de pression à la tour de contrôle sont doublées par une liaison directe capteurs-tour.

Sur les aérodromes équipés en instruments de mesure de la portée visuelle de piste (RVR), les capteurs sont placés sur un axe parallèle à la piste distant de 120 mètres à 170 mètres de l'axe de piste, le premier à 300 mètres en aval du seuil, le second entre 1000 et à 1500 mètres du seuil (ou à mi-piste), le troisième à 300 mètres de l'autre extrémité de la piste. La mesure locale de la Portée Optique Météorologique (POM) permet de calculer la valeur de la portée visuelle de piste (RVR) en tenant compte de la luminance de fond et pour l'intensité maximale de balisage.

Dans les messages d'observation, la RVR est fournie en mètres, par échelons de 25 mètres lorsqu'elle est inférieure à 400 mètres, de 50 mètres entre 400 et 800 mètres et par échelons de 100 mètres au-dessus de 800 mètres, les valeurs étant arrondies par défaut à l'échelon immédiatement inférieur de l'échelle utilisée.

Toutes les valeurs de RVR mesurées sont transmises à l'ATS.

*- Volcanic Ash Advisory Center (VAAC) for the area of responsibility defined in ICAO document 7754 (In-flight Air Navigation Plan, FASID part), ensured by the Aeronautical Department of Meteorological Services Directorate (DSM/AERO) of Météo-France.*

*Consequently, the VAAC of Toulouse establishes advisories on the movement and intensity of the volcanic ash clouds in particular for the flight air navigation centers (CRNA) and the Meteorological Watch Offices concerned, these ones issuing then volcanic ash SIGMETs.*

*- "OPMET International Databank" for the EUR region, ensured by the Direction des Systèmes d'Information of METEO-FRANCE (information system directorate) ;*

*- "OPMET regional data exchange center" (ROC) for the European region, operating in particular an interregional portal for the data originating from the AFI region, ensured by the Direction des Systèmes d'Information (information system directorate) of METEO-FRANCE.*

### *3.5.3 METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AND AERODROME OBSERVATION REPORTS*

*The tables from chapter 3.5.6 show the weather observations and reports provided by METEO-FRANCE to aeronautical users for aerodromes fitted with the required equipment implemented operationally.*

*For a given aerodrome, two types of observations may exist :*

*1) Local observations, only addressed to ATC services of concerned aerodrome, which inform, as much as necessary, aircraft at departure, approaching, and landing with MET REPORT messages.*

*The MET REPORT messages contain observations regarding the wind direction and wind force, aeronautical visibility, the runway visual range (RVR) if applicable, the current weather, the clouds, the air and dew point temperatures, the atmospheric pressure at sea level (QNH), and the atmospheric pressure at the aerodrome elevation (QFE). This information is supplied in real time and is refreshed automatically every minute.*

*When there is a human observer present at the aerodrome and if the meteorological conditions require it, the MET REPORT messages are supplemented by messages containing special local observations (SPECIAL), which are also broadcast to the Air Traffic Control (ATC) or Aerodrome Flight Information Service (AFIS).*

*For some aerodromes that do not have a precision approach, the MET REPORTs are termed "reduced" reports. They contain only the parameters for wind, temperature, pressure, and visibility, with the latter being either estimated by the ATS based on a general survey confirmed by Météo-France, or measured by a sensor if the aerodrome is equipped with one.*

*The measuring equipment installed satisfy the regulatory criteria of the aerodrome : for example, at aerodromes having a category 3 precision approach, there are three visibility meters installed to measure the RVR : one at the runway threshold, one at the runway midpoint, and one at the stop end of the runway. Furthermore, at aerodromes of category 3 and those of Nice-Côte d'Azur, the numbers of automated airport weather stations and observation calculators are doubled. It is also to be noted that for all aerodromes subject to the RSTCA, wind and pressure measurements provided to the control tower (TWR) are doubled by a direct sensor-TWR link.*

*On the aerodromes equipped with instruments to measure the runway visual range (RVR), the sensors are positioned along an axis parallel to the runway and at a distance of 120 to 170 m from the runway axis, the first one downstream of the threshold, the second one between 1000 and 1500 m from the threshold (or at mid runway), the third one 300 m from the other end of the runway. Local measurement of the Meteorological Optical Range (MOR) is used to calculate the runway visual range (RVR) taking into consideration the background luminance and for the maximum lighting intensity.*

*In the observation reports, the RVR is given in meters, in steps of 25 m when it is lower than 400 m, of 50 m between 400 and 800 m, and in steps of 100 m above 800 m, the values being rounded by default to the next lower step of the scale used.*

*All the RVR values measured are transmitted to the ATS.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Tableau 1. Liste des aérodromes où sont effectuées des mesures instrumentales de RVR :**

| Aérodrome | Indicatif OACI / *ICAO code* |
|---|---|
| Agen la Garenne | LFBA |
| Ajaccio Napoléon Bonaparte | LFKJ |
| Albert Bray | LFAQ |
| Angers Marcé | LFJR |
| Angoulème Brie Champniers | LFBU |
| Annecy Meythet | LFLP |
| Aurillac | LFLW |
| Auxerre Branches | LFLA |
| Avignon Caumont | LFMV |
| Bâle Mulhouse | LFSB |
| Bastia Poretta | LFKB |
| Beauvais Tillé | LFOB |
| Bergerac Dordogne Périgord | LFBE |
| Béziers Vias | LFMU |
| Biarritz Pays Basque | LFBZ |
| Bordeaux Mérignac | LFBD |
| Brest Bretagne | LFRB |
| Brive-Souillac | LFSL |
| Caen Carpiquet | LFRK |
| Calvi Sainte Catherine | LFKC |
| Cannes Mandelieu | LFMD |
| Carcassonne Salvaza | LFMK |
| Castres Mazamet | LFCK |
| Châlons Vatry | LFOK |
| Chambéry Aix les Bains | LFLB |
| Châteauroux Déols | LFLX |
| Cherbourg Manche | LFRC |
| Clermont Ferrand Auvergne | LFLC |
| Colmar Houssen | LFGA |
| Deauville Normandie | LFRG |
| Dijon Longvic | LFSD |
| Dinard Pleurtuit Saint Malo | LFRD |
| Dôle Tavaux | LFGJ |
| Epinal Mirecourt | LFSG |
| Figari Sud Corse | LFKF |
| Grenoble Alpes Isère | LFLS |
| Hyères Le Palyvestre | LFTH |
| Istres Le Tubé | LFMI |
| La Roche sur Yon les Ajoncs | LFRI |
| La Rochelle île de Ré | LFBH |
| Lannion | LFRO |
| Le Havre Octeville | LFOH |
| Le Touquet Elizabeth II | LFAT |
| Lille Lesquin | LFQQ |
| Limoges Bellegarde | LFBL |
| Lorient Lann Bihoué | LFRH |
| Lyon Bron | LFLY |
| Lyon Saint Exupéry | LFLL |
| Marseille Provence | LFML |
| Metz Nancy Lorraine | LFJL |
| Montpellier Méditerranée | LFMT |
| Nancy Essey | LFSN |
| Nantes Atlantique | LFRS |
| Nice Côte d'Azur | LFMN |
| Nîmes Garons | LFTW |
| Orléans Saint Denis de l'hôtel | LFOZ |
| Paris Charles de Gaulle | LFPG |

***Table 1. List of the aerodromes where are made the instrumental measures of RVR :***

| Aérodrome | Indicatif OACI / *ICAO code* |
|---|---|
| Paris Le Bourget | LFPB |
| Paris Orly | LFPO |
| Paris Saclay Versailles | LFPN |
| Pau Pyrénées | LFBP |
| Périgueux Bassillac | LFBX |
| Perpignan Rivesaltes | LFMP |
| Poitiers Biard | LFBI |
| Pontoise Cormeilles en Vexin | LFPT |
| Quimper Pluguffan | LFRQ |
| Rennes Saint Jacques | LFRN |
| Rochefort Charente Maritime | LFDN |
| Rodez Aveyron | LFCR |
| Rouen Vallée de Seine | LFOP |
| Saint Etienne Loire | LFMH |
| Saint Nazaire Montoir | LFRZ |
| Saint Yan | LFLN |
| Strasbourg Entzheim | LFST |
| Tarbes Lourdes Pyrénées | LFBT |
| Toulouse Blagnac | LFBO |
| Toulouse Francazal | LFBF |
| Tours Val de Loire | LFOT |

© Service de l'Information Aéronautique, France

2) Et en complément, uniquement pour les aérodromes où ce service est requis par la réglementation ou demandé par l'exploitant de l'aérodrome, les observations destinées à la planification des vols et diffusées au-delà de l'aérodrome sous forme de messages METAR.

Les messages METAR sont diffusés toutes les demi-heures. Ils sont souvent entièrement automatiques (METAR AUTO), sauf pour les aérodromes les plus importants sur lesquels des observateurs sont présents.

**Caractéristiques du METAR AUTO**

Tous les aérodromes pour lesquels des METAR sont requis, sont équipés pour émettre des observations entièrement automatiques. Sur les aérodromes ainsi équipés, la production de METAR AUTO est soit permanente, soit limitée à des plages horaires spécifiques (la nuit par exemple) en complément de l'observation humaine, soit activée exceptionnellement (absence imprévue de l'observateur).

Les points communs et les différences entre un METAR AUTO et un METAR élaboré par un observateur sont indiqués ci-après :

**a) Informations identiques**

Les données vent, température de l'air, point de rosée et QNH sont mesurées automatiquement et sont identiques à celles qui figurent dans un METAR classique.

La RVR est calculée à partir de capteurs en place et elle est identique à celle fournie dans un METAR classique.

**b) Informations différentes ou manquantes :**

1 - La visibilité instrumentale est mesurée à l'emplacement du ou des capteurs. La visibilité dominante est calculée à partir des mesures minute de tous les capteurs de visibilité sur les 10 dernières minutes (visibilité dominante instrumentale = valeur médiane). Elle est représentative de la visibilité au lieu d'implantation des instruments et avec un capteur unique, n'est donc représentative de la visibilité sur l'aérodrome qu'en conditions météorologiques homogènes.

2 - Bien que toutes les variétés possibles de temps présent ne puissent être codées automatiquement, les équipements évoluent et des nouveaux codes apparaissent dans les METAR AUTO. Actuellement, les codes suivants sont possibles : DZ ou FG ou BR ou HZ ou RA ou SN ou FZFG ou SHRA ou SHSN ou FZRA ou FZDZ ou TS . L'abréviation UP (Unknown Precipitation) est utilisée pour indiquer une précipitation non identifiée lorsque le type de précipitation n'a pas pu être identifié par le système d'observation automatique. L'attribut VC (à proximité) est utilisé par les systèmes automatiques uniquement pour coder les orages à proximité de l'aérodrome (VCTS), c'est à dire entre 8 et 16 km de l'aérodrome,

3 - La couche nuageuse est calculée à partir des mesures d'un télémètre et d'un algorithme d'évaluation des couches nuageuses. La représentation est bonne en moyenne, mais dépend des conditions météorologiques. Le symbole /// est inséré à la suite du groupe de codage des nuages pour signaler que le type de nuage n'est pas observable par le système automatique. L'abréviation NCD (No Cloud Detected) est insérée à la place du groupe de codage des nuages lorsqu'aucun nuage (en dessous de la hauteur du CAVOK) n'a été détecté par le système automatique et lorsque le système n'est pas capable de détecter l'absence de CB et de TCU. L'abréviation NSC (No Significant Cloud) est insérée à la place du groupe de codage des nuages lorsque le système automatique n'a pas détecté de nuage (en dessous de la hauteur du CAVOK) et qu'il est capable de détecter l'absence de CB ou de TCU. En France, l'identification des conditions convectives (CB, TCU) est assurée grâce à un algorithme utilisant les données issues des radars de précipitations et celles issues de la détection de la foudre. Le symbole /// est utilisé devant CB (ou TCU) lorsque le système automatique a détecté un CB (ou TCU), la nébulosité et la hauteur de ces nuages ne pouvant être observées.

4 - En France, dans le METAR AUTO, les phénomènes récents ne sont pas renseignés pour le moment.

5 - En France, dans le METAR AUTO, l'état des pistes n'est pas renseigné.

6 - En France, dans le METAR AUTO, la tendance (ou prévision d'atterrissage TREND) est renseignée pour les aérodromes qui disposent d'un service TAF.

Compte tenu des limites de certaines informations contenues dans un METAR AUTO il est recommandé à l'usager, lors de la préparation du vol, de porter une attention particulière aux autres informations à sa disposition, en particulier TAF et cartes de temps significatif (TEMSI).

**3.5.4 TYPES DE SERVICES**

**a) Services aux organismes français assurant les services de la circulation aérienne.**

Météo-France fournit aux services de la circulation aérienne :

- Les messages MET REPORT et SPECIAL.
- Les METAR et TREND.
- Les avertissements d'aérodrome.

*2) And in addition, only for aerodromes where this service is required by regulation or asked by aerodrome operator, observations addressed to flight planning and broadcast beyond the aerodrome with METAR messages.*

*The METAR messages are broadcast every half hour. They are often completely automatic (METAR AUTO), except in the case of major aerodromes, where there are observers present.*

***AUTO METAR characteristic***

*All aerodromes for which METAR are requested, are equipped to broadcast fully-automatic observation reports. On aerodromes fitted with this equipment, AUTO METAR production is either permanent, or limited to specific time slots (night for instance) in addition to human observation, or exceptionally activated (unexpected absence of the observer).*

*The common points and differences between an AUTO METAR and a METAR issued by an observer are indicated hereafter :*

***a) Identical information***

*The wind, air temperature, dew point and QNH data is measured automatically and is the same as that of a classical METAR.*

*The RVR is calculated by installed sensors and is the same as that supplied in a classical METAR.*

***b) Different or missing information :***

*1 - The instrumental visibility is measured at the sensor location. The prevailing visibility is calculated from the minute measures by all the sensors of visibility over the last 10 minutes (instrumental dominant visibility = median value). It is representative of the visibility at the instrument installation location and with a single sensor is therefore representative of the visibility on the aerodrome only under homogeneous meteorological conditions.*

*2 - Although all possible kinds of current weather cannot be coded automatically, the instruments evolve and new codes appear in the AUTO METAR. Currently, the following codes are possible : DZ or FG or BR or HZ or RA or SN or FZFG or SHRA or SHSN or FZRA or FZDZ or TS. The abbreviation UP (Unknown Precipitation) is used to indicate a non-identified precipitation when the type of precipitation could not be identified by the automatic observation system. The attribute VC (in the vicinity) is used by the automatic systems only to code thunderstorms in the vicinity of aerodrome (VCTS), i.e. 8 and 16 km from the aerodrome).*

*3 - The cloud layer is calculated using a telemeter and a cloud layer evaluation algorithm. On average, the representation is correct, but depends on the meteorological conditions.The symbol /// is inserted after the cloud coding group to indicate that the type of cloud cannot be observed by the automatic system. The abbreviation NCD (No Cloud Detected) is inserted in place of the cloud coding group when no cloud (below CAVOK height) has been detected by the automatic system and when the system is not able to detect the absence of CB and TCU. The abbreviation NSC (No Significant Cloud) is inserted in place of the cloud coding group when no cloud has been detected by the automatic system (below CAVOK height) and when the system is able to detect the absence of CB or TCU. In France, the identification of the convective conditions (CB, TCU) is ensured via an algorithm using the data from the precipitation radars and lightning detection. The ////// symbol is used in front of CB (or TCU) when the automatic system has detected a CB (or TCU), as the cloud amount and the cloud height cannot be observed.*

*4 – At this time in France in the AUTO METAR, recent events are not documented.*

*5 – In France, in the AUTO METAR, runways condition is not documented for the time being.*

*6 - In France, in the AUTO METAR, the TREND is documented for the aerodromes with a TAF service provided.*

*Given the limits of some information contained in an AUTO METAR, it is recommended that air users, when preparing the flight, draw particular attention to the other available information, particularly TAF and significant weather charts (TEMSI).*

***3.5.4 TYPES OF SERVICES***

***a) Services to French air navigation organizations.***

*Météo-France supplies the following to the air traffic services :*

*- The MET REPORT and SPECIAL messages.*
*- METARs and TRENDs.*
*- Aerodrome warnings.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Ces messages (MAA ou AD WARNING) sont destinés à la protection des installations et des aéronefs au sol. Ils sont fournis également aux exploitants d'aérodrome. Météo-France a généralisé une production automatique de MAA réalisée à partir des prévisions d'aérodrome TAF élaborées par les prévisionnistes aéronautiques.

A noter cependant que les MAA relatifs aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Lyon-St-Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Bâle-Mulhouse et,Hyères-le Palyvestre ne sont pas automatisés et continuent à être réalisés par les prévisionnistes.

Les MAA automatiques concernent uniquement les phénomènes suivants :

• Vent moyen
• Rafales
• Orages
• Grêle
• Pluie forte
• Grain
• Brouillard et brouillard dense
• Seuil de températures
• Brouillard givrant
• Pluie verglaçante
• Bruine verglaçante

Les autres phénomènes continuent à faire l'objet de MAA réalisés par des prévisionnistes

Les MAA automatiques concernent également les phénomènes observés.

- Les prévisions d'aérodrome TAF.

Pour chaque aérodrome un centre météorologique de rattachement a été désigné afin d'assurer la veille météorologique sur place ou à distance.

- Les renseignements SIGMET (voir chapitre 3.5.8).

**Prévisions aéronautiques locales**

Les centres météorologiques élaborent pour chaque aérodrome pour lequel un service de prévision est requis :

- des prévisions d'aérodrome (TAF) qui sont :

• soit des TAF courts avec une échéance de 9 heures et renouvelés toutes les 3 heures durant la période où le service TAF est demandé,

• soit des TAF longs avec une échéance de 24 heures ou 30 heures, et qui sont renouvelés toutes les 6 heures durant la période où le service TAF est demandé.

Pour un terrain donné, il ne peut y avoir que la production d'un seul type de TAF. La durée de validité des TAF pour un aérodrome donné, est déterminée à partir des besoins exprimés par les usagers. En cas de besoins différents pour un même terrain, METEO-FRANCE a pris la décision de produire les TAF dont la validité demandée est la plus longue, cela en accord avec le régulateur du service météorologique à la navigation aérienne, la DGAC/DTA.

- des prévisions d'atterrissage de type tendance (TREND) pendant les périodes de service de TAF,

- des prévisions de décollage (PREDEC) lorsqu'elles sont demandées par des compagnies aériennes. A noter qu'en métropole ces prévisions sont proposées uniquement pour deux aérodromes : Paris Charles de Gaulle et Paris Orly.

Pour un aérodrome donné le type de prévision fournie est listée en AD2.11.

**b) Service avant le vol pour les équipages de conduite**

Météo-France met à disposition des équipages de conduite l'ensemble des messages météorologiques réglementaires ainsi que tous les produits émis par le système mondial de prévision de zones (cartes de prévision de vent et température en altitude, cartes de temps significatif TEMSI) via les services automatisés d'information avant le vol AEROWEB PRO et AEROWEB.

En plus des informations provenant du système mondial de prévisions de zones, METEO-FRANCE élabore et met à disposition sur AEROWEB :

- des TEMSI plus fins et renouvelés toutes les 3 heures sur un domaine européen "EUROC" (de la surface au niveau de vol FL 450). Le domaine EUROC a été élargi afin d'offrir des prévisions du temps significatif sur de nouvelles escales de la navigation aérienne nationale et internationale moyen courrier vers le Moyen Orient et

- des TEMSI basse altitude sur la France renouvelés toutes les 3 heures entre 0000 UTC et 2100 UTC. Les cartes TEMSI basse altitude du domaine France contiennent notamment les renseignements AIRMET. Les AIRMET informent les usagers des phénomènes météorologiques en route pouvant affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude.

Les services automatisés d'information avant le vol, AEROWEB et AEROWEB PRO, sont décrits au chapitre 3.5.9.

*These messages (MAA or AD WARNING) are intended to protect the installations and aircraft on the ground. They are also supplied to the aerodrome's operators. Météo-France has generalised an automatic production of AD WARNING carried out on the basis of the aerodrome forecasts TAF elaborated by the aeronautical forecasters.*

*It should be noted, however, that the AD WARNING for the Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Lyon-St-Exupéry, Nice-Côte d'Azur, Bâle-Mulhouse and Hyères-le Palyvestre aerodromes are not automated and continue to be carried out by forecasters.*

*Automatic AD WARNING only concern the following phenomena :*

*• Average wind*
*• Gusts*
*• Thunderstorms*
*• Hail*
*• Heavy rainfall*
*• Squall*
*• Fog and dense fog*
*• Temperature threshold*
*• Freezing fog*
*• Freezing rain*
*• Freezing drizzle*

*The other phenomena continue to be the subject of AD WARNING carried out by forecasters.*

*AD WARNING concern also observed phenomena.*

*- Aerodrome forecasts (TAF).*

*An assigned weather center has been designated for every aerodrome to provide a meteorological watch locally or remotely.*

*- SIGMET information (see section 3.5.8).*

***Local aeronautical forecasts***

*The meteorological centers issue for each aerodrome where a forecast service is required :*

*- aerodrome forecasts (TAF) which are :*

*• either short TAFs with a validity of 9 hours, renewed every 3 hours during the period when the TAF service is requested, or*

*• long TAFs with a validity of 24 or 30 hours, renewed every 6 hours during the period when the TAF service is requested.*

*For a given field, there can be only one type of TAF. The TAF validity time for a given aerodrome is determined based on the needs expressed by the users. In case of different needs for the same field, METEO-FRANCE decided to issue TAFs with a longer validity, in agreement with the air navigation meteorological control officer, i.e. the DGAC/DTA.*

*- trend type landing forecasts (TREND) during TAF service periods,*

*- take-off forecasts (PREDEC) when they are requested by the airlines. Note that in mainland France, these forecasts are offered for two aerodromes only : Paris Charles de Gaulle and Paris Orly.*

*The type of forecast for each aerodrome is gived and listed in AD2.11.*

***b) Assistance before flight for flight crews***

*Météo-France makes all regulatory weather messages and all reports issued by the World Area Forecast System (upper air forecasting charts for wind and temperature, TEMSI significant weather charts) available to flight crews via the automated preflight information services AEROWEB PRO and AEROWEB.*

*In addition to the information originating from the World Area Forecast System, METEO-FRANCE issues and makes available on AEROWEB :*

*- TEMSIs for European "EUROC" area (from the surface to flight level FL450) that are more precise and that are refreshed every 3 hours. The EUROC area has been enlarged in order to offer significant weather forecasts on new stopovers of national and international medium-haul air navigation to the Middle East and*

*- low-altitude TEMSIs for France that are refreshed every 3 hours between 0000 UTC and 2100 UTC. The low-altitude TEMSI charts for the France area include AIRMET. The AIRMETs inform users of en-route meteorological phenomena that may affect low-altitude flights.*

*The automated pre-flight information services, AEROWEB and AEROWEB PRO, are described in Chapter 3.5.9.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les équipages de conduite peuvent également être assistés par téléphone (renseignements téléphoniques supplémentaires ou consultation – voir AD 2.11) par des prévisionnistes du centre de rattachement de l'aérodrome de départ.

Enfin, sur les aérodromes où Météo-France est présent, les membres d'équipage peuvent, le cas échéant, consulter au centre météorologique toute l'information réglementaire aéronautique la plus récente et peuvent bénéficier avant le départ d'un exposé verbal.

**c) Service pendant le vol pour les équipages de conduite**

Les renseignements qu'un aéronef muni de radio peut recevoir en vol ne doivent être considérés que comme des recoupements, des précisions ou des rectifications de l'information météorologique reçue au départ. Ils ne sauraient la remplacer.

Les renseignements météorologiques susceptibles d'être reçus en vol se divisent en deux catégories:

- l'information "en route".

- les renseignements pour l'atterrissage.

L'information "en route" comprend :

• Les renseignements obtenus par l'écoute des émissions météorologiques régulières en radiotéléphonie (Emission VOLMET), donnant des observations régulières (METAR) pour une sélection d'aérodromes ainsi que des avis de SIGMET.

• Les renseignements obtenus par trafic radio :

**1. à l'initiative des organismes de la circulation aérienne, peuvent concerner les renseignements SIGMET relatifs à l'apparition, ou à la prévision de l'un ou de plusieurs des phénomènes suivants, dans la région de veille météorologique :**

• Orages (avec ou sans grêle) noyés dans la masse,

• Orages (avec ou sans grêle) fréquents,

• Orages (avec ou sans grêle) obscurcis,

• Orages (avec ou sans grêle) organisés en lignes de grains,

• Turbulence forte,

• Givrage fort,

• Givrage fort par précipitation se congelant,

• Ondes orographiques fortes,

• Forte tempête de poussière,

• Forte tempête de sable,

• Présence de cendres volcaniques,

• Cyclone tropical,

• Nuage radioactif

**2. sur demande l'équipage de l'avion, peuvent concerner :**

- les observations de surface les plus récentes disponibles effectuées en des points du trajet restant à parcourir ;

- le temps prévu pour un certain intervalle de temps, en un point, sur un tronçon de trajet, ou sur une région ;

- les phénomènes météorologiques importants. (METAR, comptes rendus en vol spéciaux reçus d'aéronefs (AIREP spéciaux), TREND, TAF ainsi que leurs amendements).

Les renseignements pour l'atterrissage comprennent :

- le vent en surface représentatif de la piste utilisée ainsi que, le cas échéant, les variations de la direction et les variations par rapport à la vitesse moyenne indiquée sous forme de valeurs maximales et minimales,

- la visibilité, ou pour certains aérodromes, pour l'atterrissage comme pour le décollage, les valeurs de portée visuelle (RVR) représentatives de la piste utilisée,

- les phénomènes météorologiques,

- la nébulosité et la hauteur de la base des couches nuageuses,

- pour l'atterrissage, la valeur de la pression représentative de la zone de toucher des roues,

- pour le décollage, la valeur de pression représentative de la zone de la piste utilisée.

Le cas échéant, les renseignements suivants sont fournis :

- température de l'air et du point de rosée,

- remarques en clair ou à l'aide d'abréviations normalisées permettant de mieux préciser les conditions météorologiques existantes sur l'aérodrome et dans les aires d'approche et de montée au décollage,

- sur demande, une évolution prévue du temps (TREND et/ou TAF et/ou PREDEC).

*The flight crews may also obtain phone assistance (additional information or consultation – see AD 2.11) from forecasters of the departure aerodrome attachment centre.*

*Finally, on aerodromes where Météo-France is present, crew members may consult, if appropriate, to the meteorological centre, the most recent aeronautical statutory information and may have a briefing before departure.*

***c) Service during flight for flight crews***

*Any information that an aircraft can receive by radio during a flight shall only be considered only as cross-information, details or amendments to the meteorological information received upon departure. It shall in no way replace it.*

*The meteorological information liable to be received during flight is divided in two categories :*

*- in-flight information,*

*- landing information.*

*"In-flight" information includes :*

*• The information obtained by listening to regular meteorological broadcast by radiotelephony (VOLMET broadcast), supplying regular observations (METAR) for a selection of aerodromes and SIGMET advisories.*

*• The information obtained by radio traffic :*

***1. at the initiative of the air traffic organization, may concern the SIGMET information related to the occurrence or the expectation of one or more of the following events, in the meteorological watch area :***

*• Embedded storms (with or without hail),*

*• Frequent storms (with or without hail),*

*• Obscure storms (with or without hail),*

*• Storms (with or without hail) organized in squall line,*

*• Severe turbulence,*

*• Severe icing,*

*• Severe icing by freezing precipitation,*

*• Strong mountain wave,*

*• Strong dust storm,*

*• Strong sand storm,*

*• Presence of volcanic ashes,*

*• Tropical cyclone,*

*• Radioactive cloud.*

***2. on request from the aircraft crew, such information may relate to :***

*- the most recent surface observations available, made at points of the remaining flight ;*

*- the planned weather for a given time slot, at one point, on one leg, or on one region ;*

*- the major meteorological events. (METARs, special inflight reports received from aircraft (special AIREPs), TRENDs, TAFs and their amendments).*

*The landing information includes the following :*

*- surface wind representative of the runway used and, when appropriate, variations of direction and variations in relation to the average wind speed given in the form of maximum and minimum values,*

*- visibility, or for some aerodromes, both for landing and take-off, the RVR of the used runway,*

*- meteorological events,*

*- cloud amount and height of the cloud layer base,*

*- for landing, pressure value representative of the touchdown area,*

*- for take-off, pressure value representative of the runway area used.*

*As applicable, the following information is provided :*

*- air and dew point temperature,*

*- remarks in plain text or using standardized abbreviations to better specify the meteorological conditions prevailing on the aerodrome and in the approach and climb areas,*

*- on request, an expected weather change (TREND and/or TAF and/or PREDEC).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**d) Autres services**

**Climatologie aéronautique**

Les renseignements climatologiques aéronautiques nécessaires à la planification des vols et des aérodromes sont établis pour chaque aérodrome bénéficiant d'un service météorologique. sous réserve de la disponibilité d'un minimum de 5 années de mesures récentes, sous la forme de tableaux et de résumés climatologiques d'aérodrome par le service. Ils sont fournis à la demande en s'adressant aux centres météorologiques d'aérodromes ou à la DCSC, Direction de la Climatologie et des Services Climatiques, 42, Avenue G. Coriolis - 31057 TOULOUSE CEDEX.

**Dossiers d'enquêtes aéronautiques**

Sur demande écrite du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA), du Bureau Enquêtes Accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'Etat (BEA-É) et des autorités aéronautiques, les cellules d'enquêtes aéronautiques mises en place à METEO- FRANCE réalisent les études et recherches météorologiques nécessaires à l'instruction d'accidents ou d'incidents.

**Service de réponse téléphonique 0 899 70 12 15 (2,99 € par appel + prix d'un appel).** Ce service est disponible 24h/24, en France métropolitaine, pour les usagers de l'aviation générale désirant un complément d'information pour préparer leur vol, ou si le terrain d'où ils décollent ne permet pas l'accès au réseau internet

***d) Other services***

**Aeronautical climatology**

*The aeronautical climatologic information required for flight and aerodrome scheduling is established for each aerodrome providing a meteorological service, provided that a minimum of 5 years of recent measurements is available, in the form of aerodrome weather tables and summaries, by the service. It is supplied on request to the aerodrome meteorological centers or to DCSC, Direction de la Climatologie et des Services Climatiques (42, avenue G. Coriolis - 31057 TOULOUSE CEDEX).*

***Aeronautical investigation files***

*On the written request of the bureau d'Enquêtes et Analyses pour la sécurité de l'Aviation Civile (BEA), the Bureau Enquêtes Accidents for State aeronautical safety (BEA-É) and the aeronautical authorities, aeronautical investigation units have been set up at METEO-FRANCE to conduct the meteorological studies and researches required when investigating on accidents.*

***Phone answering service 0 899 70 12 15 (2,99 € + normal rate).** This service is available 24/24 hours in metropolitan France for General air traffic users needing any additional information to prepare the flight, or if there is no access to Internet from the take-off field.*

### 3.5.5 AVIS PREALABLES EXIGES DES EXPLOITANTS

Lorsqu'un exploitant estime que le service normalement déployé par Météo-France ne répond pas pleinement à ses besoins, et qu'une assistance complémentaire ou nouvelle lui serait nécessaire, il notifie ce besoin avec un préavis suffisant au centre météorologique associé à l'aérodrome de départ.

Pour tous les systèmes automatisés de METEO-FRANCE, la mise à disposition des documents météorologiques réglementaires est conforme aux délais définis dans les documents officiels de l'OACI ou, pour ce qui concerne les produits spécifiques français, aux délais définis entre les compagnies aériennes et METEO-FRANCE dans le cadre des commissions aviation de transport et aviation légère du Conseil Supérieur de la Météorologie.

### *3.5.5 NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS*

*When an operator considers that the service normally provided by Météo-France does not fully meet its needs, and that an additional or new assistance is necessary, he notifies this need, with a sufficient prior notice, to the meteorological center associated to the departure aerodrome.*

*For all METEO-FRANCE automated systems, the statutory meteorological documents are made available within the deadlines defined in the official ICAO documents or, as concerns specific French products, within the deadlines agreed upon between the airlines and METEO-FRANCE, within the framework of the transport and general aviation committee of the Conseil Supérieur de la Météorologie (higher council of meteorology).*

### 3.5.6 COMPTES-RENDUS AIREP EXIGES DES EXPLOITANTS

Les observations d'aéronef et les comptes rendus par radiotéléphonie sont définis au chapitre 12 du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Les pilotes rendent compte des observations sur les phénomènes météorologiques rencontrés pendant toute phase de vol conformément aux dispositions décrites en ENR 1.1.

### *3.5.6 AIREP REPORTS EXPECTED FROM OPERATORS*

*The conditions in which regular and special observations are required from aircraft are described in chapter 12 of Commission implementing Regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation.*

*Thus, pilots report observations during any flight phase, according to rules described in ENR 1.1.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.5.7 SERVICE VOLMET**

Le service VOLMET n'est pas rendu.

***3.5.7 THE VOLMET SERVICE IS NOT PROVIDED***

*The VOLMET service is not provided.*

**3.5.8 SERVICE SIGMET ET AIRMET**

***3.5.8 SIGMET and AIRMET SERVICE***

| **Centre de Veille Météorologique** *Meteorological watch offices (CVM)* | **Heures de service** *Service hours (UTC)* | **Région d'information de vols concernée** *Flight information region concerned* | **Renseignements diffusés** *Broadcast information* | **Organisme desservi** *Served organization* |
|---|---|---|---|---|
| Toulouse CVM LFPW | H 24 | FIR/UIR MARSEILLE | SIGMET | LFMM : CRNA Sud-Est à / *in* Aix en Provence |
| | | FIR/UIR BORDEAUX | SIGMET | LFBB : CRNA Sud-Ouest à / *in* Bordeaux-Mérignac |
| | | FIR/UIR PARIS | SIGMET | LFFF : CRNA Nord à / *in* Athis-Mons |
| | | FIR/UIR BREST | SIGMET | LFRR : CRNA Ouest à / *in* Brest |
| | | FIR/UIR REIMS | SIGMET | LFEE : CRNA Est à / *in* Reims |

La veille météorologique en route est assurée, pour les 5 FIR/UIR métropolitaines, par le Centre de Veille Météorologique (CVM) de Toulouse qui dépend du Département Aéronautique de la Direction des Services Météorologiques (DSM/AERO) de METEO- FRANCE. Dans le cadre de cette fonction, le CVM deToulouse assure, entre autres, la production et le suivi des SIGMET.

La période de validité des messages SIGMET ne dépasse pas 4 heures. Dans le cas particulier des messages SIGMET concernant un nuage de cendres volcaniques, la période de validité est de 6 heures.

Les messages SIGMET concernant un nuage de cendres volcaniques sont fondés sur les renseignements consultatifs fournis par les VAAC de Toulouse ou de Londres.

Les renseignements AIRMET ne sont pas fournis sous forme de messages mais sont contenus dans les cartes TEMSI France basse altitude.

*For the 5 mainland French FIRs/UIRs, in-flight meteorological watch is provided by the Toulouse Meteorological Watch Office (CVM), which reports to the Département Aéronautique de la Direction des Services Météorologiques (DSM/AERO – Aeronautical Department of the Meteorological Services Office) of METEO-FRANCE. As part of its duties, the Toulouse CVM provides for production and follow-up of SIGMETs.*

*The validity period of SIGMET messages never exceeds 4 hours. In the specific case of SIGMET messages regarding a cloud of volcanic ash, the validity period is 6 hours.*

*SIGMET messages regarding a cloud of volcanic ash are based on advisory information provided by the VAACs of Toulouse or London.*

*The AIRMET information is not provided in the form of messages, but is contained in the low-altitude TEMSI charts for France instead.*

**3.5.9 AUTRES SERVICES METEOROLOGIQUES AUTOMATISÉS**

***3.5.9 OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES***

**AEROWEB PRO**

***AEROWEB PRO***

Le service AEROWEB-PRO est une application web qui rend le service d'autobriefing météorologique. Réservé aux usagers aéronautiques professionnels qui doivent en accepter les conditions d'utilisation, il est disponible via un identifiant et un mot de passe à l'URL : https://aviation-pro.meteo.fr
Il permet d'accéder à tous les messages météorologiques réglementaires aéronautiques utiles dans le monde : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, et tous les produits du système mondial de prévisions de zone (obtenus à partir des centres mondiaux de prévisions de zone). Il propose aussi la consultation des messages d'avertissement d'aérodrome (AD WARNING) et des prévisions de décollage (PREDEC) produits en France, et permet de visualiser l'imagerie radar, satellite et foudre pour compléter la préparation des vols.

De plus, il permet d'accéder à la documentation de vol pour chaque vol souhaité. Pour obtenir un accès à AEROWEB-PRO, les usagers aéronautiques professionnels sont invités à s'adresser, selon leur localisation géographique, aux contacts suivants :

*The AEROWEB-PRO service is a Web application which provides a service of meteorological auto-briefing. Reserved for the professional aeronautical users who have to accept conditions of use, it is available via an identifier and a password on the URL : https://aviation-pro.meteo.fr*
*He allows to reach all the useful aeronautical statutory meteorological messages in the world : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, and all the products of the world system of area forecasts (obtained from the world centers of area forecasts). It also proposes the consultation of aerodrome warning messages (AD WARNING) and forecasts for take-off (PREDEC) produced in France, and allows to display the radar, satellite and lightning images to complete flight preparation.*

*Furthermore, he allows to reach the documentation of flight for every desired flight. To obtain an access to AEROWEB-PRO, the professional aeronautical users are invited to address, according to their geographical location, the following contacts :*

| **CRA** | **Contact** |
|---|---|
| Roissy | aerowebpro.cra-roissy@meteo.fr |
| Orly | aerowebpro.cra-orly@meteo.fr |
| Lyon | aerowebpro.cra-lyon@meteo.fr |
| Lille | aerowebpro.cra-lille@meteo.fr |
| Bâle | aerowebpro.cra-bale@meteo.fr |
| Rennes | aerowebpro.cra-rennes@meteo.fr |
| Nantes | aerowebpro.cra-nantes@meteo.fr |
| Montpellier | aerowebpro.cra-montpellier@meteo.fr |
| Bastia | aerowebpro.cra-bastia@meteo.fr |
| Nice | aerowebpro.cra-nice@meteo.fr |
| Bordeaux | aerowebpro.cra-bordeaux@meteo.fr |
| Toulouse | aerowebpro.cra-toulouse@meteo.fr |

**AEROWEB**

AEROWEB est le service d'autobriefing météorologique dédié à l'aviation légère et accessible sur l'URL : https://aviation.meteo.fr

Ce service, accessible sur une simple inscription, est réservé aux usagers aéronautiques qui doivent accepter les conditions d'utilisation du service.

AEROWEB met à disposition toutes les informations météorologiques aéronautiques réglementaires.

***AEROWEB***

*AEROWEB is the service of meteorological auto-briefing dedicated to the light aviation and accessible on the URL : https://aviation.meteo.fr*

*This service, accessible on a simple registration, is reserved for the aeronautical users who have to accept the conditions of use of the service.*

*AEROWEB gives all the statutory aeronautical meteorological information.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

AEROWEB permet d'accéder à tous les messages météorologiques réglementaires aéronautiques utiles dans le monde : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, et tous les produits du système mondial de prévisions de zone (obtenus à partir des centres mondiaux de prévisions de zone). Il propose aussi la consultation des messages d'avertissement d'aérodrome (AD WARNING) et des prévisions de décollage (PREDEC) produits en France, et permet de visualiser l'imagerie radar, satellite pour compléter la préparation des vols.

*AEROWEB allows to reach all the useful aeronautical statutory meteorological messages in the world : METAR, METAR AUTO, SPECI, TAF, and all the products of the world system of area forecasts (obtained from the world centers of area forecasts). It also proposes the consultation of aerodrome warning messages (AD WARNING) and forecasts for take-off (PREDEC) produced in France, and allows to display the radar, satellite and lightning images to complete flight preparation.*

De nombreuses ressources documentaires sont disponibles : didacticiel d'apprentissage des codes météorologiques avec exercices, fiches détaillées sur les phénomènes météorologiques, guide aviation.

*Numerous documentary resources are available : educational software of learning of the meteorological codes with exercises, detailed index cards on the meteorological phenomena, aviation guide.*

**EXTRANETS AEROPORTS**

***AIRPORTS' EXTRANETS***

Ce service permet aux opérateurs et usagers des plateformes aéroportuaires de gérer les situations météorologiques difficiles et constitue une aide à la prise de décision collaborative sur la plate-forme.

*This service enables operators and users of airport platforms to manage difficult weather situations and provides support for collaborative decisionmaking on the platform.*

Il fait partie des services météorologiques spécifiques à rendre par Météo-France à la navigation aérienne (Cf. Annexe 4 du protocole technique DTA-MF en vigueur)

*It is one of the specific meteorological services to be provided by Météo-France to air navigation (see Annex 4 of the current technical protocol DTA-MF).*

Il s'agit d'une application basée sur le web, qui met à disposition des opérateurs de l'aéroport des informations d'observation et de prévision météorologique, à échelles spatiale et temporelle fines et rafraîchies à très haute fréquence, et ce, à des formats plus accessibles et synthétiques.

*It is a web-based application that gives airport operators meteorological observation and forecast information, at fine spatial and temporal scales and that are refreshed at very high frequency, in more accessible and synthetic formats.*

Il existe tout d'abord des extranets aéroports dits « expertisés », mis à jour en temps réel par un prévisionniste dédié, pour les cinq aéroports dits à enjeux : Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Lyon-St-Exupéry, Bâle-Mulhouse et Nice-Côte d'Azur.

*First, there are expert extranets, updated in real time by a dedicated forecaster, for the five so-called airports at stake : Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Lyon-St-Exupéry, Bâle-Mulhouse and Nice-Côte d'Azur.*

Ces extranets expertisés font partie du service météorologique de pointe rendu à ces aéroports.

*Theses expert extranets are part of the advanced weather service provided to these airports.*

Il existe également des extranets aéroports dits semi-expertisés, destinés aux autres aéroports.

*Furthermore, there are airports half-surveyed extranets, for other airports.*

Les informations qui y sont proposées sont issues principalement de la production expertisée des TAF et elles sont complétées par des sorties de modèles de prévision numérique.

*The information comes mainly from the surveyed production of TAFs and is completed by numerical weather forecast model outputs.*

## 3.5.10 SERVICES DE METEOROLOGIE DE L'ESPACE

## *3.5.10 SPACE WEATHER SERVICES*

La France fait partie, au sein d'un consortium avec l'Australie, le Canada et le Japon, des Etats ayant accepté la responsabilité de fournir l'un des centres mondiaux de météorologie de l'espace (SWXC) désignés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*France, in a consortium with Australia, Canada and Japan, is one of the States having accepted the responsibility to provide one of the International Civil Aviation Organization (ICAO) designated aviation Space Weather Centres (SWXC).*

La contribution de la France aux services de ce centre, dénommé ACFJ, sera rendue par un groupement constitué de Collecte Localisation Satellites (CLS), European Satellite Services Provider (ESSP), et Météo France.

*The contribution of France to the services of this centre, named ACFJ, will be by a grouping of Collecte Localisation Satellites (CLS), European Satellite Services Provider (ESSP), and Météo France.*

Les SWXC analysent les phénomènes de météorologie de l'espace (phénomènes d'origine solaire), et diffusent des renseignements consultatifs, modérés (MOD) ou sévères (SEV), concernant des impacts, observés (OBS) ou prévus (FCST), susceptibles d'affecter :

*The SWXCs monitor space weather conditions (phenomena of solar origin), and issue moderate (MOD) or severe (SEV) advisories, about observed (OBS) ou forecast (FCST) phenomena which might affect :*

a. Les radiocommunications haute fréquence (HF COM) ;

*a) high frequency radio communications (HF COM) ;*

b. Les systèmes de navigation et surveillance basés sur le GNSS (GNSS) ;

*b) global navigation satellite systems (GNSS) based navigation and surveillance systems ;*

c. Les radiations à bord des aéronefs (RADIATION) ; et

*c) on board radiation (RADIATION) ; and*

d. Les communications par satellite (SATCOM).

*d) satellite communications (SATCOM).*

Les renseignements consultatifs sur les phénomènes de météorologie de l'espace concernant l'ensemble de la route seront fournis aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite au titre de l'information météorologique.

*Space weather advisory information relevant to the whole route will be supplied to operators and flight crew members as part of aeronautical meteorological information.*

Les zones géographiques impactées sont repérées par leurs latitudes et longitudes, en ajoutant les niveaux de vol (ABV FL) pour ce qui concerne les radiations. Des abréviations sont aussi utilisées :

*Affected geographic areas are referenced by their latitudes and longitudes, and flight levels (ABV FL) for radiation. Abbreviations are also used :*

- Hautes latitudes de l'hémisphère nord (N9000 - N6000) : HNH
- Moyennes latitudes de l'hémisphère nord (N6000 - N3000) : MNH
- Latitudes équatoriales de l'hémisphère nord (N3000 - N0000) : EQN
- Latitudes équatoriales de l'hémisphère sud (S0000 - S3000) : EQS
- Moyennes latitudes de l'hémisphère sud (S3000 - S6000) : MSH
- Hautes latitudes hémisphère sud (S6000 - S9000) : HSH

*- High latitudes northern hemisphere (N9000 - N6000) : HNH*
*- Mid latitudes northern hemisphere (N6000 - N3000) : MNH*
*- Equatorial latitudes northern hemisphere (N3000 - N0000) : EQN*
*- Equatorial latitudes southern hemisphere (S0000 - S3000) : EQS*
*- Mid latitudes southern hemisphere (S3000 - S6000) : MSH*
*- High latitudes southern hemisphere (S6000 - S9000) : HSH*

Certaines recommandations peuvent concerner tout le côté éclairé de la terre.

*Some advisories may be for the whole daylight side of Earth (daylight side).*

Un exemple de renseignement consultatif fictif est indiqué ci-dessous :

*An example of fictitious advisory is given below :*

FNXX01 YMMC 020100
SWX ADVISORY
DTG : 20190504/0037Z
SWXC : ACFJ
ADVISORY NR : 2019/321
NR RPLC : 2019/320
SWX EFFECT : HF COM MOD
OBS SWX : 04/0037Z EQS MSH E00000-E18000
FCST SWX + 6 HR : 04/0700Z NOT AVBL
FCST SWX + 12 HR : 04/1300Z NOT AVBL
FCST SWX + 18 HR : 04/1900Z NOT AVBL
FCST SWX + 24 HR : 05/0100Z NOT AVBL
RMK : HF DEPRESSION EVENT IN PROGRESS DUE TO RECENT GEOMAGNETIC ACTIVITY. PERIODIC LOSS OF HF COM POSSIBLE NXT 24HRS.
NXT ADVISORY : WILL BE ISSUED BY 20190504/0637Z=

**Tableau 2 : OBSERVATIONS ET MESSAGES D'OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES D'AERODROMES SUR LES AERODROMES**

Après le nom de l'aérodrome et de l'indicateur d'emplacement OACI, il y a mention de la disponibilité, le cas échéant, de tableaux climatologiques d'aérodrome (1) et de résumés climatologiques d'aérodrome (2).

**(1) TABLEAUX CLIMATOLOGIQUES**

L'établissement de tableaux climatologiques d'aérodrome est subordonné à la disposition d'un minimum de 5 années de mesures récentes.

Ces tableaux peuvent comprendre les renseignements suivants :

- Valeurs moyennes, écarts type, valeurs extrêmes, moyennes des températures de l'air en surface et de la pression atmosphérique au niveau de la station ;

- Fréquence des cas où la visibilité est inférieure à des valeurs spécifiées;

- Fréquence des cas où la hauteur de la base des nuages, qui est significative du point de vue de l'exploitation, est inférieure à des valeurs spécifiées ;

- Nombres moyens mensuels de jours où les phénomènes suivants sont observés: pluie, bruine, neige, grêle, brouillard, orage.

**(2) RESUMES CLIMATOLOGIQUES**

Les résumés climatologiques sont établis à partir des mêmes données que les tableaux climatologiques. Ils donnent des renseignements mensuels et annuels relatifs aux conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome :

- Fréquence des cas où la direction et la vitesse du vent se situent à l'intérieur d'intervalles spécifiés, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la visibilité est inférieure à des valeurs spécifiées, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la hauteur de la base de la couche de nuages couvrant plus de 4/8 est inférieure à des valeurs spécifiées, aux heures indiquées ;

- Fréquence des cas où la température sous abri se situe à l'intérieur d'intervalles spécifiés, aux heures indiquées.

**Colonne 1** : heures de présence humaine à l'aérodrome.

**Colonne 2** : types de messages d'observations météorologiques. MET REPORT (observations régulières locales destinées à la TWR ou à l'AFIS). SPECIAL (messages abrégés en langage clair soit observations spéciales locales d'aérodrome destinées à la TWR / AFIS), METAR et/ou METAR AUTO.

Rappel : En accord avec le plan régional de navigation aérienne de la région EUROPE, la production des METAR est assurée à une fréquence semi-horaire, ce qui dispense d'une production de SPECI conformément à l'Annexe 3 de l'OACI.

**Colonne 3** : équipements de mesure et lieu d'observation. (S.A : station automatique, TNL : télémètre de nuages)

*FNXX01 YMMC 020100*
*SWX ADVISORY*
*DTG : 20190504/0037Z*
*SWXC : ACFJ*
*ADVISORY NR : 2019/321*
*NR RPLC : 2019/320*
*SWX EFFECT : HF COM MOD*
*OBS SWX : 04/0037Z EQS MSH E00000-E18000*
*FCST SWX + 6 HR : 04/0700Z NOT AVBL*
*FCST SWX + 12 HR : 04/1300Z NOT AVBL*
*FCST SWX + 18 HR : 04/1900Z NOT AVBL*
*FCST SWX + 24 HR : 05/0100Z NOT AVBL*
*RMK : HF DEPRESSION EVENT IN PROGRESS DUE TO RECENT GEOMAGNETIC ACTIVITY. PERIODIC LOSS OF HF COM POSSIBLE NXT 24HRS.*
*NXT ADVISORY : WILL BE ISSUED BY 20190504/0637Z=*

***Table 2 : OBSERVATIONS AND MESSAGES OF METEOROLOGICAL OBSERVATIONS OF AERODROMES ON AERODROMES***

*After the name of the aerodrome and the ICAO location indicator, there is mention of the availability, if necessary, of the aerodrome climatological tables (1) and of aerodrome climatological summaries (2).*

***1) CLIMATOLOGICAL TABLES***

*The providing of aerodrome climatological tables is subordinated at the disposal of a minimum of 5 years of recent measures.*

*These tables can include the following information :*

*- Average values, standard deviations, extreme values, average values of the on-surface air temperatures and the atmospheric pressure at the level of the station ;*

*- Frequency of the cases where the visibility is lower than specified values ;*

*- Frequency of the cases where the height of the clouds basis, which is significant from an operational point of view, is lower than specified values ;*

*- Monthly average number of days when the following phenomena are observed : rain, drizzle, snow, hail, fog, thunderstorm.*

***(2) CLIMATOLOGICAL SUMMARIES***

*The climatological summaries are established from the same data as the climatological tables. They give monthly and annual information relative to the weather conditions reigning over the aerodrome :*

*- Frequency of the cases where the direction and the wind speed are situated inside specified intervals, at the indicated hours ;*

*- Frequency of the cases where the visibility is lower than specified values, at the indicated hours ;*

*- Frequency of the cases where the height of the basis of the cloud layer covering more than 4/8 is lower than specified values, at the indicated hours ;*

*- Frequency of the cases where the shade temperature is situated inside specified intervals, at the indicated hours.*

***Column 1** : hours of human presence to the aerodrome.*

***Column 2** : types of messages of meteorological observations. MET REPORT (local regular observations intended for the TWR or for the AFIS). SPECIAL (messages abbreviated in clear language of local special aerodrome observations intended for the TWR / AFIS), METAR and/or METAR AUTO.*

*Reminder : in agreement with the regional plan of aeronautical navigation of the region EUROPE, the production of the METAR is assured with a semi-hourly frequency, what exempts from a production of SPECI according to the Appendix 3 of the ICAO.*

***Column 3** : equipments of measure and place of observation. (S.A : automatic station, TNL : clouds rangefinder)*

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **AGEN LA GARENNE**<br>LFBA<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (piste)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (piste)<br>RVR / Visibilité : 1 diffusomètre THR 29 ;<br>Nuages : 1TNL (piste)<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **AIX LES MILLES**<br>LFMA<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur : THR 32<br>Visibilité : estimée AFIS<br>S.A avec diffusion à la TWR (pression, température, vent) |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE** LFKJ (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR 02 - THR 20<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR02<br>Nuages : 2 TNL : 1 TNL sur aérodrome (parc à instruments), 1 TNL hors volume AD<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **ALBERT BRAY** LFAQ (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 26<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 26<br>Nuages : 1 TNL THR 26<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 26<br>S.A avec diffusion à la TWR / AFIS |
| **ALBI LE SEQUESTRE** LFCI | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) & 1 temps présent avec luminancemètre<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **ANGERS MARCE** LFJR (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Nuages : 1 TNL THR 26<br>RVR/ Visibilité : 1 diffusomètre THR 26<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS** LFBU | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR 28<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 28 SA avec diffusion à l'AFIS |
| **ANNECY MEYTHET** LFLP (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR04<br>Nuages : 1 TNL THR04<br>RVR/visibilité : 1 diffusomètre THR04<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **ARCACHON LA TESTE DE BUCH** LFCH | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **AUCH GERS** LFDH | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) & 1 temps présent avec luminancemètre<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **AURILLAC** LFLW | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR15<br>RVR/visibilité : 1 diffusomètre THR15,<br>S.A. diffusion à l'AFIS |
| **AUXERRE** LFLA | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT MET AUTO nuit | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR18<br>RVR/visibilité : 1 diffusomètre THR18,<br>S.A. diffusion à l'AFIS |
| **AVIGNON CAUMONT** LFMV (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments 300m aval THR 17<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur : THR 17<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR 17<br>Nuages : 1 TNL : THR 17<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **BALE MULHOUSE** LFSB (1) (2) | H 24 | MET REPORT SPECIAL METAR METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent: aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs THR 15 et DTHR33<br>RVR/Visibilité: 5 diffusomètres<br>THR 15 (doublé) , médian, THR 33, DTHR33<br>Nuages : 2TNL (MM et THR33)<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **BASTIA PORETTA** LFKB (1) (2) | H24 | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : THR34<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR 34 - THR 16<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR 34<br>Nuages : 3 TNL : 1 TNL au THR 34 – 1 TNL volume AD à 5 km ouest - 1 TNL volume AD à 6 km nord.<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **BEAUVAIS TILLE** LFOB (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 30<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 30<br>Nuages : 2 TNL THR 30, THR 12<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres THR 30, médian, THR 12 doublé<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **BERGERAC DORDOGNE PERIGORD** LFBE (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 27<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 27<br>Nuages : TNL<br>RVR/Visibilité: 1 diffusomètre THR 27<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **BESANCON LA VEZE** LFQM | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **BEZIERS VIAS**<br>LFMU<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur : THR 09<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR 09<br>Nuages : 1 TNL : THR 09<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **BIARRITZ PAYS BASQUE**<br>LFBZ<br>(1) (2) | 0445 -1700<br>ETE : -1 HR | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 09<br>Vent second : aéronautique (moyen et MAX) & THR 09<br>Vent principal : aéronautique (moyen et MAX) THR 27<br>RVR/Visibilité : 2 diffusomètres dont l'un à 300 m en aval du THR 09 et l'autre au THR 27, 1 diffusomètre<br>Nuages: 1 TNL au THR 27, 1 TNL au THR 09<br>S.A avec diffusion à la tour |
| **BISCARROSSE PARENTIS**<br>LFBS | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Nuages : 1 TNL THR 27<br>Temps présent : 1 capteur de temps présent<br>S.A. avec diffusion à la TWR |
| **BLOIS LE BREUIL**<br>LFOQ | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Nuages : 1 TNL THR 12<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **BORDEAUX MERIGNAC**<br>LFBD<br>(1) (2) | H 24 | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>RVR/Visibilité : 5 diffusomètres THR 23 (doublé), médian et THR 05 et THR 29<br>Nuages : TNL THR 23 et THR 29<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **BOURGES**<br>LFLD | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **BREST BRETAGNE**<br>LFRB<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (médian)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR 25<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres<br>THR 25 (doublé), médian et THR 07<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **BRIVE SOUILLAC**<br>LFSL | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) Nuages : 1 TNL<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 29<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **CAEN CARPIQUET**<br>LFRK<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 31<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages :TNL en amont du THR31<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **CALAIS DUNKERQUE**<br>LFAC | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Temps présent : capteur temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) (parc)<br>Nuages : 1 TNL parc (dérogation DSAC jusqu'au 1er juillet 2016) transfert prévu en 2018 vers THR24<br>S.A. avec diffusion à la TWR |
| **CALVI STE CATHERINE**<br>LFKC<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments.<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR18, THR 36.<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR18.<br>Nuages : 3 TNL (1 TNL au THR 18 - 2 TNL volume AD à 2 km ouest et 6 km nord).<br>S.A avec diffusion à la TWR. |
| **CANNES MANDELIEU**<br>LFMD<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : THR 17<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR 17 - THR 35<br>Visibilité : 1 diffusomètre : THR 17<br>Nuages : 1 TNL : THR 17<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **CARCASSONNE SALVAZA**<br>LFMK<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : THR 10<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur : THR 10<br>RVR/ Visibilité : 1 diffusomètre : THR10<br>Nuages : 1 TNL : THR 10<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **CASTRES MAZAMET**<br>LFCK | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : Capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL: THR 14<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 14<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **CHALON-CHAMPFORGEUIL**<br>LFLH | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Visibilité : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Nuages : 1 TNL<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **CHALONS VATRY**<br>LFOK<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : Capteur de temps présent (parc)<br>Vent (2 capteurs): aéronautique (moyen et MAX)<br>(THR 10 et THR 28)<br>Nuages : 2 TNL (THR 10 et THR 28)<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres :THR 10 (doublé), médian, THR 28<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **CHAMBERY AIX LES BAINS**<br>LFLB<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (piste médian)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 3 TNL: THR18, THR36 et VPT36<br>RVR/Visibilité : 2 diffusomètres THR18 et THR36<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **CHAMBLEY**<br>LFJY | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion par un STAP |
| **CHATEAUROUX DEOLS**<br>LFLX<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : Capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR 21<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 21<br>S.A avec diffusion à la TWR / AFIS |
| **CHAVENAY VILLEPREUX**<br>LFPX | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à la TWR |
| **CHERBOURG MANCHE**<br>LFRC<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR 28<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **CHOLET LE PONTREAU**<br>LFOU | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **CLERMONT FERRAND AUVERGNE**<br>LFLC<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR26<br>Nuages: 2 TNL THR26 THR08<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres :THR 26 (doublé), médian et THR08<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **COLMAR HOUSSEN**<br>LFGA | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (THR19)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR19<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR19<br>Nuages : 1 TNL THR19<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **COURCHEVEL**<br>LFLJ | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **DEAUVILLE NORMANDIE**<br>LFRG | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) (parc)<br>Nuages : 1 TNL (parc)<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 30<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **DIJON LONGVIC**<br>LFSD<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR35<br>RVR/visibilité : 1 diffusomètre THR35<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **DINARD PLEURTUIT ST MALO**<br>LFRD<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) médian<br>Nuages : 1 TNL THR 35<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 35 S.A avec diffusion à la TWR |
| **DOLE TAVAUX**<br>LFGJ<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 05<br>Nuages : 1 TNL THR 05<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 05<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **EPINAL MIRECOURT**<br>LFSG | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (THR26)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR26<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR26<br>Nuages : 1 TNL THR26<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **ETAMPES- MONDESIR**<br>LFOX | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **FIGARI SUD CORSE**<br>LFKF<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments THR 23<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR 05, médian piste<br>RVR/Visibilité : 2 diffusomètres : THR05 - THR 23 (doublé)<br>Nuages : 2 TNL : THR05 - parc à instruments THR 23<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **GAP-TALLARD**<br>LFNA<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent aéronautique (moyen et MAX) : THR 02<br>Visibilité : estimée AFIS<br>S.A avec diffusion à la TWR (pression, température, vent) |

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **GRENOBLE ALPES ISERE**<br>LFLS<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 2 TNL THR 09 THR 27<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 09 1 diffusomètre THR 27<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **GRENOBLE LE VERSOUD**<br>LFLG | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **HYERES LE PALYVESTRE**<br>LFTH<br>(1) (2) | Jours ouvrables :<br>0500-2030<br>ETE : -1 HR<br>SAM-DIM-JF-JRTT :<br>sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : croisée pistes<br>Vent aéronautique (moyen - MAX) : 4 capteurs : THR 31, THR 23, THR 05, croisée pistes<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR 05<br>Nuages : 1TNL : THR 05<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **ISTRES LE TUBE**<br>LFMI<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : médian piste<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : médian piste<br>RVR/Visibilité : 2 diffusomètres : THR 15 - THR 33<br>Nuages : 2 TNL : THR 15 - THR 33<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **LA MOLE**<br>LFTZ<br>(1)(2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur doublé : médian piste<br>Visibilité : 1 diffusomètre : THR 24<br>Nuages : 1 TNL : THR 24<br>S.A avec diffusion à la TWR (pression, température, vent, visibilité, nuages) |
| **LA ROCHE SUR YON LES AJONCS**<br>LFRI<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 28<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) Nuages :TNL THR 28<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **LA ROCHELLE ILE DE RE**<br>LFBH<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (piste)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) (parc)<br>Nuages :TNL : THR 27<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 27<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **LANNION**<br>LFRO<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages :TNL (piste)<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 29 S.A avec diffusion à la TWR |
| **LAVAL ENTRAMMES**<br>LFOV | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent et visibilité : capteur de temps présent et visibilité (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) parc<br>Nuages :TNL parc<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **LE CASTELLET**<br>LFMQ<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur : médian piste<br>Visibilité : estimée AFIS<br>S.A avec diffusion à la TWR (pression, température, vent) |
| **LE HAVRE OCTEVILLE**<br>LFOH<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (piste)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) (parc)<br>Nuages :TNL THR 23<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 23 S.A avec diffusion à la TWR |
| **LE MANS ARNAGE**<br>LFRM | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) (parc) Visibilité (parc)<br>Nuage :TNL parc<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **LE PUY LOUDES**<br>LFHP | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) Nuages : 1 TNL : (parc)<br>Visibilité : capteur de temps présent (parc)<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **LE TOUQUET ELIZABETH II**<br>LFAT<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent vers le médian<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : près du parc<br>Nuages : 1 TNL<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 14<br>S.A. avec diffusion à la TWR |
| **LEZIGNAN CORBIERES**<br>LFMZ<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur : THR 08<br>Visibilité : estimée AFIS<br>S.A avec diffusion à la TWR (pression, température, vent) |
| **LILLE LESQUIN**<br>LFQQ<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 26<br>Nuages :TNL axe de piste 26 (près du MM), TNL axe de piste 08<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres THR 26 (doublé) , médian et THR 08<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **LIMOGES BELLEGARDE**<br>LFBL<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc) (médian)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages :TNL : THR 21<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres :THR21 (doublé), médian et THR 03<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **LOGNES EMERAINVILLE**<br>LFPL | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à la TWR |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **LORIENT LANN BIHOUE**<br>LFRH<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (ancien parc) (médian)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) 1 THR 07 : 1 médian (météo) : 1 THR 25<br>Nuages : 1 TNL THR 25 : 1 THR 07<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 25 ; 1 parc 1 THR 07<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **LYON BRON**<br>LFLY<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages :TNL THR 34<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 34<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **LYON SAINT EXUPERY**<br>LFLL<br>(1) (2) | H 24 | MET REPORT<br>SPECIAL<br>METAR | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR35 et THR17<br>Nuages: 1 TNL THR17, 1 TNL THR35<br>RVR/visibilité: 2 diffusomètres THR35L, 2 diffusomètres THR35R, 1 diffusomètre THR17L, 1 diffusomètre THR17R, 1 diffusomètre médian piste 35L-17R, 1 diffusomètre médian piste 35R-17L<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **MARSEILLE PROVENCE**<br>LFML<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : médian piste 13L<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR 13L - THR 31R<br>RVR/Visibilité : 5 Diffusomètres : THR 13L (doublé), piste 13L médian, THR 13R, THR 31R<br>Nuages : 2 TNL : THR 13 - THR 31<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **MEAUX ESBLY**<br>LFPE | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à la TWR |
| **MELUN VILLAROCHE**<br>LFPM<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : piste (médian)<br>Nuages : 1 TNL THR 10<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **MERVILLE CALONNE**<br>LFQT<br>(1) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Temps présent : capteur temps présent<br>Nuages : TNL THR22<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à la TWR |
| **METZ NANCY LORRAINE**<br>LFJL<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres THR 22 (doublé), médian et THR 04,<br>Nuages : 1 TNL THR 22<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **MONTBELIARD COURCELLES**<br>LFSM | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **MONTLUCON-GUERET**<br>LFBK | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **MONTPELLIER MEDITERRANEE**<br>LFMT<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments au médian piste 30R<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR 12L - THR 30R<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR 30R<br>Nuages : 1 TNL : proche THR 30R<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **MORLAIX PLOUJEAN**<br>LFRU | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent parc<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : médian<br>Nuages : TNL<br>Visibilité : visibilimètre (parc)<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **MOULINS MONTBEUGNY**<br>LFHY | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **MURET LHERM**<br>LFBR<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent avec luminancemètre<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR 12<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **NANCY ESSEY**<br>LFSN | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR03<br>Nuages : 1 TNL THR03<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **NANTES ATLANTIQUE**<br>LFRS<br>(1) (2) | H 24 | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres THR 03 (doublé), médian, et THR 21<br>Nuages : 1 TNL approche 03 et 1 TNL approche 21<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **NEVERS FOURCHAMBAULT**<br>LFQG | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Visibilité : capteur de temps présent (parc)<br>Nuages : 1 TNL<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **NICE COTE D'AZUR**<br>LFMN<br>(1) (2) | H24 | MET REPORT<br>SPECIAL<br>METAR | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 3 capteurs : THR 04R, médian 04R, THR 22L<br>RVR/ Visibilité : 2 diffusomètres sur aérodrome : THR 04R - THR 04L<br>Visibilité : 2 diffusomètres hors volume AD<br>Vent pour APP : 2 capteurs hors volume AD<br>Nuages : 3 TNL : 1 TNL au THR 04R – 1TNL volume AD 7,5 km nord-est – 1 TNL hors volume AD |
| **NIMES GARONS**<br>LFTW<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments proximité THR 18<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : 2 capteurs : THR 36 - THR 18<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR 18<br>Nuages : 1 TNL : THR 18<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **NIORT MARAIS POITEVIN**<br>LFBN | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) & 1 temps présent<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL**<br>LFOZ | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : Capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Visibilité : 1 diffusomètre THR 23<br>Nuages : 1 TNL THR 23<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **OUESSANT**<br>LFEC | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **PAMIERS LES PUJOLS**<br>LFDJ | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **PARIS CHARLES DE GAULLE**<br>LFPG<br>(1) (2) | H 24 | MET REPORT<br>SPECIAL<br>METAR | Vent (4 capteurs) : aéronautique (moyen et MAX) : THR 08L, THR 26R, THR 09R, THR 27L<br>RVR : 20 diffusomètres THR 27L, médian, THR 09R, THR 27R, médian THR 09L, THR 26R, médian, THR 08L, THR 26L, médian, THR 08R<br>Nuages : 4 TNL : THR 09R, THR 27L, THR 08L, THR 26R<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **PARIS ISSY-LES-MOULINEAUX**<br>LFPI | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL THR 24<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **PARIS LE BOURGET**<br>LFPB<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : Capteur de temps présent (parc) Vent (2 capteurs) : aéronautique (moyen et MAX) : THR 07 et THR 27<br>RVR/Visibilité : 3 diffusomètres THR 07, THR 09 et THR 27<br>Nuages : 2 TNL : THR 07 et THR 27<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **PARIS ORLY**<br>LFPO<br>(1) (2) | H 24 | MET REPORT<br>SPECIAL<br>METAR<br>Entre le 1er juin et le 30 septembre de chaque année :<br>Entre 1700 et 0500 :<br>MET REPORT<br>METAR AUTO | Vent (4 capteurs) : aéronautique (moyen et MAX) : THR 24, THR 06, THR 07, THR 25<br>RVR/Visibilité : 11 diffusomètres : THR 02, THR 06, médian et THR 24, THR 07, médian et THR 25<br>Nuages : 5 TNL (THR 02, THR 06, THR 07, THR 24, THR 25)<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **PARIS SACLAY VERSAILLES**<br>LFPN<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : THR 25<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 25<br>Nuages : 1 TNL THR 25<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **PAU PYRENEES**<br>LFBP<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 31<br>RVR/Visibilité : 4 diffusomètres THR 31 (doublé), médian et THR 13<br>Nuages : TNL à proximité du THR 31, 1 TNL THR 13<br>S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **PERIGUEUX BASSILLAC**<br>LFBX | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Temps présent : 1 capteur de temps présent<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 29<br>Nuages : 1 TNL THR 29<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **PERPIGNAN RIVESALTES**<br>LFMP<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : 1 capteur : parc à instruments<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : 1 capteur : THR 33<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre : THR 33<br>Nuages : 2 TNL : THR 33 et proximité THR 15<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **POITIERS BIARD**<br>LFBI<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 21 Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 21<br>Nuages : TNL près THR 21<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 21 S.A avec diffusion à la TWR |
| **PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN**<br>LFPT<br>(1) (2) | Sans présence humaine<br>*No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 05<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 05<br>Nuages : TNL THR 05<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 05 S.A avec diffusion à la TWR |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **QUIBERON** LFEQ | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) capteur ultrasonique : (parc) S.A avec diffusion à l'AFIS (Pression, Vent, Température) |
| **QUIMPER PLUGUFFAN** LFRQ (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 27 Vent : aéronautique (moyen et MAX) capteur ultrasonique : piste médian à proximité ancien emplacement goniomètre Nuages : TNL à 5 m au-delà du seuil THR 27 et 151 m de l'axe de piste RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 27 S.A avec diffusion à la TWR |
| **REIMS PRUNAY** LFQA (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | METAR AUTO | Temps présent : capteur temps présent (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) : parc Nuages : TNL (parc) S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **RENNES ST JACQUES** LFRN (1) (2) | H 24 | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) (parc) Nuages : TNL THR 28 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 28 , 1 diffusomètre THR 10, 1 visibilimètre (parc) S.A avec diffusion à la TWR |
| **ROANNE** LFLO | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **ROCHEFORT CHARENTE MARITIME** LFDN | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Temps présent : capteur de temps présent (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) Nuages :TNL THR 30 RVR/Visibilité:1 diffusomètre THR 30 S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **RODEZ-AVEYRON** LFCR (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent Vent : aéronautique (moyen et MAX) Nuages :TNL THR 31 RVR/Visibilité:1 diffusomètre THR 31 S.A avec diffusion à la TWR |
| **ROUEN VALLEE DE SEINE** LFOP (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur temps présent Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 22 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 22 Nuages : 1 TNL entrée de piste 22 S.A avec diffusion à la TWR |
| **ROYAN MEDIS** LFCY | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **ST BRIEUC ARMOR** LFRT (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO H15 | Temps présent : capteur de temps présent (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) (parc) Nuages : 1TNL THR 24 Visibilité : 1 visibilimètre (parc) S.A avec diffusion à la TWR |
| **SAINT CYR L'ECOLE** LFPZ | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) S.A avec diffusion à la TWR |
| **SAINT ETIENNE LOIRE** LFMH (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR17 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre (parc) Nuages : 1TNL THR17 S.A avec diffusion à la TWR |
| **SAINT NAZAIRE MONTOIR** LFRZ (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) : piste Nuages : 1TNL à 360 m du THR 26 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre (parc) ; 1 diffusomètre THR 26 S.A avec diffusion à la TWR |
| **SAINT YAN** LFLN (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent : (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) : parc Nuages : TNL THR 33 RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 33 S.A avec diffusion à la TWR |
| **STRASBOURG ENTZHEIM** LFST (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent (parc) Vent : aéronautique (moyen et MAX) THR 23 RVR/Visibilité : 4 Diffusomètres : THR 23 (doublé), médian, THR 05 Nuages : 2 TNL : près du MM et THR 05 S.A doublée avec diffusion à la TWR |
| **TARBES LOURDES PYRENEES** LFBT (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 20 Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) TNL : THR20 RVR/Visibilité : 2 diffusomètres THR 20 et THR 02 S.A avec diffusion à la TWR |
| **TOULOUSE BLAGNAC** LFBO (1) (2) | H 24 | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent THR 14 Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc) RVR : 5 diffusomètres : THR 14R (doublé), médian, THR 32L, THR32R Nuages : 2 TNL (THR 14R et THR 32) S.A doublée avec diffusion à la TWR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | HEURES DE PRESENCE HUMAINE A L'AEROPORT (UTC) | MESSAGES D'OBSERVATIONS *Observation reports* | EQUIPEMENT ET LIEU D'OBSERVATION *Equipments system and place* |
|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| **TOULOUSE FRANCAZAL** LFBF | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Temps présent : 1 capteur de temps présent THR 29<br>RVR/Visibilité : 2 diffusomètres THR 11 et THR 29<br>Nuages : 1 TNL THR 11<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |
| **TOURS VAL DE LOIRE** LFOT (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent : (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Nuages : TNL THR 20<br>RVR/Visibilité : 1 diffusomètre THR 20<br>S.A avec diffusion à la TWR / AFIS |
| **TROYES BARBEREY** LFQB (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur temps présent parc<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : parc<br>Nuages : TNL THR 17<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **VALENCE** LFLU | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Temps présent : capteur de temps présent<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX)<br>Nuages : 1 TNL (parc)<br>SA diffusion à l'AFIS |
| **VALENCIENNES DENAIN** LFAV (1) (2) | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT | Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>S.A. avec diffusion à l'AFIS |
| **VANNES GOLFE DU MORBIHAN** LFRV | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT<br>METAR AUTO | Temps présent ; capteur de temps présent parc<br>Vent aéronautique (moyen et MAX) : parc<br>Nuages : TNL parc<br>Visibilité : visibilimètre (parc)<br>S.A avec diffusion à la TWR |
| **VICHY** LFLV | Sans présence humaine *No human presence* | MET REPORT METAR AUTO | Visibilité : capteur de temps présent (parc)<br>Vent : aéronautique (moyen et MAX) : (parc)<br>Nuages : 1 TNL<br>S.A avec diffusion à l'AFIS |

**Tableau 3 :**
**ASSISTANCE METEOROLOGIQUE PROCUREE SUR LES AERODROMES NON REFERENCES EN AD 2**

**Information sur le tableau :**

**Colonne 1** : Aérodrome

**Colonne 2** : Centre MET associé

**Colonne 3** : Horaires de service et Centre MET associé (hors horaires de service)

**Colonne 4** : Centre MET responsable des prévisions d'aérodromes (TAF) et Période de validité des TAF

**Colonne 5** : Informations sur la prévision de tendance (TREND)

**Colonne 6** : Briefing, consultation

P : Consultation du prévisionniste à la station T : Téléphone

D : Documents consultables sur support papier, soit par voie d'affichage, soit sur demande

**Colonne 7** : Documentation de vol et Langue

Type de documentation de vol fournie: C : Cartes, PL : Textes abrégés en langage clair

Langue utilisée : FR pour Française

**Colonne 8** : Cartes, autres informations

S : carte d'analyse au sol (carte actuelle)

U : carte d'analyse en altitude (carte actuelle)

P : carte en altitude prévue

W : carte du temps significatif

T : carte de la tropopause

SWH : temps significatif à haute altitude (carte)

SWM : temps significatif à moyenne altitude (carte)

SWL : temps significatif à basse altitude (carte)

AD WARNING - METAR AUTO - PREDEC

**Colonne 9 :** Équipement complémentaire

VISU : Visualisation sur écran, au centre météorologique d'aérodrome, des phénomènes météorologiques présents et prévus.

AEROWEB ou AEROWEB PRO : Accès en libre service à une borne AEROWEB ou AEROWEB PRO permettant aux usagers la consultation des documents des phénomènes météorologiques présents et prévus.

**Colonne 10 :** Organismes ATS

TWR (tour de contrôle), AFIS (Aerodrome Flight Information Service), ou APP s'il y a un service de contrôle en approche.

***Table 3 : METEOROLOGICAL ASSISTANCE PROVIDED ON AERODROMES NOT PUBLISHED IN AD 2***

***Information about the table :***

***Column 1** : Aerodrome*

***Column 2** : MET center associated*

***Column 3** : Periods of service and associated MET Center (outside service periods)*

***Column 4** : MET Center responsible for aerodrome forecasts (TAF) and validity period of the TAFs*

***Column 5** : Trend forecast information (TREND)*

***Column 6** : Briefing, consultation*

*P : Consultation of the forecaster at the station T : Phone*

*D : Documents on paper that can be consulted, either on noticeboards or upon request*

***Column 7** : Flight documentation and language used*

*Type of flight documentation supplied : C : Charts, PL : Abbreviated texts in plain language*

*Language used : FR for French*

***Column 8** : Charts, other information*

*S : Ground analysis chart (present chart)*

*U : Upper air analysis chart (present chart)*

*P : Prognostic upper air chart*

*W : Significant weather chart*

*T : Tropopause chart*

*SWH : High level significant weather (chart)*

*SWM : Mid level significant weather (chart)*

*SWL : Low level significant weather (chart)*

*AD WARNING - METAR AUTO - PREDEC*

***Column 9:** Supplementary equipment*

*VISU : Onscreen visualization at aerodrome meteorological station of present and forecast meteorological phenomena.*

*AEROWEB or AEROWEB PRO : Self-service access to an AEROWEB or AEROWEB PRO terminal allowing users to consult documents on present and forecast meteorological phenomena.*

***Column 10 :** ATS organisms*

*TWR (control tower), AFIS (Aerodrome Flight Information Service), or APP if there is an approach control service.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Colonne 11 :** Numéro de téléphone permettant aux usagers IFR d'entrer en relation avec un prévisionniste.

***Column 11 :*** *Telephone number allowing IFR users to contact a forecaster.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| 1 | 2 | 3 | | 4 -TAF | | 5 - TENDANCE | | 6 | 7 | | 8 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AERODROMES<br>*Aerodromes* | CENTRE MET ASSOCIE<br>*Assiociated MET office* | CENTRE MET Horaires de service<br>*MET Center Hours of service* | CENTRE MET Hors Horaires de service<br>*MET Center outside HOR* | CENTRE MET responsable des TAF<br>*MET Center responsible for TAF* | PERIODE DE VALIDITE (en heures)<br>*Validity period (in hours)* | DISPONIBILITE DES PREVISIONS DE TENDANCE<br>*Trend forecast disponibility* | CRENAUX HORAIRES DE DISPONIBILITE<br>*Interval of Trend* | Briefing, consultation | DOCUMENTATION DE VOL<br>*Flight documentation* | LANGUE UTILISEE<br>*Language used* | CARTES, AUTRES INFORMATIONS<br>*Charts, other information* | EQUIPEMENT COMPLEMENTAIRE<br>*Supplementyary Equipement* | ORGANISME ATS DESSERVIS<br>*ATS units served* | NUMERO DE TELEPHONE (IFR seulement, VFR voir GEN 3.5- 4d)<br>*Telephone number (IFR only, VFR see GEN 3.5- 4d)* |
| Arcachon La Teste De Buch<br>LFCH | Bordeaux Mérignac | 0500-0200<br>ETE -1 HR | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | AFIS | 05 57 29 12 79 |
| Chavenay Villepreux<br>LFPX | Paris Orly | H24 | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | TWR | 01 75 64 22 46 |
| Courchevel<br>LFLJ | Lyon St Exupéry | H24 | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | | 04 72 23 98 08 |
| Etampes Mondésir<br>LFOX | Paris Orly | H24 | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | TWR | 01 75 64 22 46 |
| Gap-Tallard<br>LFNA | Nice Côte d'Azur | Néant | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | AEROWEB | AFIS | 04 92 29 48 55 |
| Grenoble<br>Le Versoud<br>LFLG | Lyon<br>St Exupéry | H24 | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | TWR | 04 72 23 98 08 |
| Lezignan Corbières<br>LFMZ | Bastia Poretta | Néant | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | AEROWEB | AFIS | 04 95 30 09 44 |
| Lognes Emerainville<br>LFPL | Paris Charles de Gaulle | H24 | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | TWR | 01 74 04 18 05 |
| Meaux Esbly<br>LFPE | Paris Charles de Gaulle | H24 | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | TWR | 01 74 04 18 05 |
| Quiberon<br>LFEQ | Nantes | Néant | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | AFIS | 02 40 05 29 31 |
| St Cyr l'Ecole<br>LFPZ | Paris Orly | H24 | | | Néant | Néant | | T | C-PL | FR | | | TWR | 01 75 64 22 46 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Tableau 4 : AERODROMES POUR LESQUELS LE CRITERE D'APPLICATION DE CAVOK EST UNE HAUTEUR DE LA BASE DES NUAGES SUPERIEURE A 5000 PIEDS**

***Table 4 : AERODROMES FOR WHICH THE CRITERION OF APPLICATION OF CAVOK IS A HEIGHT OF THE BASIS OF CLOUDS MORE THAN 5000 FEET***

| Indicatif | Aérodrome | Hauteur CAVOK (ft) |
|---|---|---|
| LFMA | Aix-les-Milles | 7650 |
| LFKJ | Ajaccio-Napoléon-Bonaparte | 10710 |
| LFLP | Annecy- Meythet | 6900 |
| LFLW | Aurillac | 6330 |
| LFMV | Avignon-Caumont | 7890 |
| LFSB | Bâle-Mulhouse | 5520 |
| LFKB | Bastia-Poretta | 10500 |
| LFMU | Béziers-Vias | 5760 |
| LFBZ | Biarritz-Pays-Basque | 7080 |
| LFKC | Calvi-Saint-Catherine | 10890 |
| LFMD | Cannes-Mandelieu | 10710 |
| LFCK | Castres-Mazamet | 5220 |
| LFMK | Carcassonne-Salvaza | 8880 |
| LFLB | Chambéry-Aix-les-Bains | 8940 |
| LFLC | Clermont-Ferrand -Auvergne | 6720 |
| LFGA | Colmar-Houssen | 5880 |
| LFKF | Figari-Sud-Corse | 8430 |
| LFLS | Grenoble Alpes Isère | 6300 |
| LFTZ | La Môle | 5160 |
| LFLY | Lyon-Bron | 5670 |
| LFLL | Lyon-Saint-Exupéry | 5580 |
| LFMN | Nice-Côte-d'Azur | 10710 |
| LFBP | Pau-Pyrénées | 11790 |
| LFMP | Perpignan-Rivesaltes | 10560 |
| LFMH | Saint-Etienne-Loire | 6090 |
| LFLN | Saint-Yan | 5010 |
| LFST | Strasbourg-Entzheim | 6120 |
| LFBT | Tarbes-Lourdes-Pyrénées | 11250 |
| LFLU | Valence-Chabeuil | 9180 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 3.6 RECHERCHE ET SAUVETAGE

*SEARCH AND RESCUE*

### 3.6.0 PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE

### 3.6.1 SERVICES COMPETENTS CHARGÉS DU SERVICE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE (SAR)

#### 3.6.1.1 Textes de référence

Les services de recherche et de sauvetage en France sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. La terminologie internationale SAR (OACI) est adoptée notamment dans le présent document, en ce qui concerne les Télécommunications.

Les textes de référence OACI sont les suivants :

- Convention de Chicago, article 25,

- Annexe 12 - Recherche et sauvetage,

- Doc 7754 Plan de navigation aérienne - Région Europe (EUR e-ANP - vol I partie VI et vol II partie VI),

- Doc 7030, Procédures complémentaires régionales,

- Doc 9731, Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (manuel IAMSAR - Vol I, II et III).

Les différences par rapport à l'annexe 12 OACI sont énumérées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Textes de référence balises :

- Arrêté du 21 décembre 2018 modifié relatif au codage et à l'enregistrement, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, des balises de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

- Fascicule P - 41-65 de l'OSAC «obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord», Rév. 1 – 06/2001.

- Arrêté du 26 mars 2008 modifié relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz.

#### 3.6.1.2 Le Département « Recherche et Sauvetage »

Le ministre en charge des transports et plus précisément la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est chargée de la direction générale des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) en collaboration étroite avec l'armée de l'Air et de l'Espace (État-major de l'Armée de l'Air et de l'Espace) et la Marine Nationale (État-major de la Marine), et avec le concours permanent des moyens du ministère des Armées ainsi que des différentes composantes "Air', "Mer', "Terre', de la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale (DGGN), de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects (DGDDI), de la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pèche et de l'Aquaculture(DGAMPA) et de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC).

Le rôle de coordinateur national est attribué au département SAR de la Direction des Services de la Navigation Aérienne de la DGAC. Cet organisme central d'études et de coordination SAR » qui comprend du personnel du ministère de l'armée de l'Air et de l'Espace, de la Direction Générale de l'Aviation Civile ainsi que, le cas échéant, du Secrétariat d'État chargé de la Mer.

### 3.6.0 RESCUE COORDINATION PLAN

### 3.6.1 COMPETENT SERVICES IN CHARGE OFTHE SEARCH AND RESCUE (SAR) SERVICE

#### 3.6.1.1 Applicable documents

In France, Search and Rescues services are organized in accordance with the ICAO's standards and recommended practices. The international SAR terminology (ICAO) is adopted, in particular in this document as regarding telecommunications.

The ICAO applicable texts are as follows :

- Chicago Convention, article 25,

- Annex 12 - Search and Rescue,

- Doc 7754, European (EUR) navigation plan, (EUR e-ANP - vol I part VI et vol II part VI),

- Doc 7030, Regional Supplementary procedures,

- Doc 9731, International aeronautical and maritime search and rescue manual (IAMSAR manual - Vol I, II and III).

Differences between French regulation and ICAO annex 12 are listed in part GEN 1.7 of the AIP.

Beacons reference texts :

- Amended by-law dated the 21st December, 2018 on coding and registering of the 406 MHz beacons, for aircraft search and rescue purposes.

- Handbook P - 41-65 of OSAC "Obtention d'un code, indicatif, ou adresse, spécifique aux installations radioélectriques de bord", 1st updated, June 2001.

- Amended by-law dated the 26th March, 2008 relating to the obligation of carrying, for aircraft search and rescue purposes, an emergency beacon operating on 406 MHz.

#### 3.6.1.2 The "Search and Rescue" Department

The minister of Transportation and more specific, the French Civil Aviation Authority (DGAC) is in charge of the general management of search and rescue services for aircraft in distress (SAR) in close cooperation with Air Force (EMAAE) Navy (EMM) and with the permanent collaboration of the Air, Land, and Naval forces, of the French Gendarmerie, of the French Customs National Administration, of the General Directorate of Maritime Affairs, fishery and aquaculture and of the Civil Protection and Crisis Management.

The role of national coordinator is assigned to "SAR Study and Coordination Section", (SAR department of the Directorate of the Air Navigation Service Provider) wich includes staff from the Armies, the French Civil Aviation Authority, and if appropriate the general secretary for the sea.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Adresse /** *Address :* **Département « Recherche et Sauvetage »(DSNA/DSR/SAR)**
**50, rue Henry FARMAN**
**75720 PARIS CEDEX 15**

**E-mail :** dsna-departement-sar-bf@aviation-civile.gouv.fr
**TEL :** **+ 33 (0) 1 58 09 47 79**
**RSFTA :** **LFPSYAYR**
**TELEX :** **AVIACIV 200142**

En dehors des heures ouvrables, la permanence est assurée par l'ARCC Lyon / *Outside these working hours, the permanent service is ensured by Lyon ARCC.*

**3.6.2 ZONE POUR LAQUELLE LES SERVICES SONT FOURNIS**

Dans la région SAR France – SRR LYON MONT VERDUN, (SRR – SEARCH and RESCUE REGION) la coordination des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs est assurée par l'ARCC Lyon (cf. carte « plan de coordination de sauvetage »).

**3.6.2 AREA OF RESPONSIBILITY**

In the French SAR region –SRR LYON MONT VERDUN, Lyon ARCC sets up by the Air Force coordinates SAR operations. (cf. chart "rescue coordination plan").

**3.6.3 TYPES DE SERVICES**

Les détails sur l'emplacement et les coordonnées de l'ARCC Lyon et des organismes qui lui sont subordonnés sont mentionnés ci-après.

**3.6.3 TYPES OF SERVICE**

ARCC and organisations controlled by Lyon ARCC locations and contact details are given on following pages.

**CENTRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE**
**LYON**

| | |
|---|---|
| **NOM** | **ARCC LYON** |
| **Adresse postale** | Madame /Monsieur le Commandant de l'ARCC Lyon 12.942<br>Lyon Base aérienne 942 – BP 19<br>69579 LIMONEST Cedex |
| **Adresse RSFTA** | LFXVYCYX |
| **FAX** | +33 (0) 4 78 47 60 04 |
| **Numéro(s) de téléphone** | 191 (permanence H24)<br>+33 (0) 4 72 54 86 86 (permanence H24)<br>+33 (0) 4 78 14 65 11 (ligne directe chef ARCC Lyon ) |
| **E-mail** | arcc.cmi.fct@intradef.gouv.fr<br>rcclyon@gmail.com |
| **Indicatif radio** | LYON RESCUE |
| **Région de recherche et sauvetage** | SRR Lyon Mont-Verdun<br>La partie terrestre correspond à l'ensemble des départements français hexagonaux. La partie maritime correspond aux coordonnées ci-dessous : 43°46'N, 007°30'E; 43°10'N, 009°45'E ; 41°20'N, 009°45'E ; 41°20'N, 008°20'E, 41°00'N, 008°00'E; 39°00'N, 008°00'E, 39°00'N, 004°40'E; 42°00'N; 004°40'E; 42°26'N, 003°10'E, la frontière franco-espagnole ; 43°35'N, 001°47'W ; 44°20'N, 004°00'W ; 45°00'N, 008°00'W ; 48°50'N, 008°00'W ; 50°00'N, 002°00'W ; 50°00'N, 000°15'W ; 50°40'N, 001°28'E ; 51°00'N, 001°28'E ; 51°07'N, 002°00'E ; 51°05'N, 002°33'E ; la frontière franco-belge. |
| **Horaires d'ouverture** | H24 |
| **Noms et emplacements des centres secondaires de sauvetage** | ARSC TOULON<br>ARSC BREST<br>ARSC CHERBOURG |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE<br>BREST | |
|---|---|
| **NOM** | **ARSC BREST** |
| **Adresse postale** | BCRM de Brest<br>CECLANT/Divisions Opérations<br>CC 46<br>29240 BREST CEDEX 9 |
| **Adresse RSFTA** | LFRXZXWN - LFRXYXYX |
| **FAX** | +33 (0) 2 98 22 09 45 |
| **Numéro(s) de téléphone** | +33 (0) 2 98 22 05 36<br>+33 (0) 2 98 22 06 64 |
| **E-mail** | combrest@premar-atlantique.gouv.fr |
| **Indicatif radio** | NEANT |
| **Région de recherche et sauvetage** | NEANT |
| **Horaires d'ouverture** | H24 |
| **Informations :** | Ce centre secondaire dirige les opérations SAR, dans le cadre d'opérations SAMAR après délégation par l'ARCC Lyon. |

| CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE<br>CHERBOURG | |
|---|---|
| **NOM** | **ARSC CHERBOURG** |
| **Adresse postale** | BCRM de Cherbourg<br>COMAR MANCHE (COM)<br>CC01<br>50115 CHERBOURG EN COTENTIN |
| **Adresse RSFTA** | LFRYZXWN |
| **FAX** | +33 (0) 2 33 92 60 77 |
| **Numéro(s) de téléphone** | +33 (0) 2 33 92 60 40 (P1)<br>+33 (0) 2 33 92 60 41 (P2) |
| **E-mail** | com_cherbourg@premar-manche.gouv.fr |
| **Indicatif radio** | YRAF |
| **Fréquence** | 129.925 MHz |
| **Région de recherche et sauvetage** | NEANT |
| **Horaires d'ouverture** | H24 |
| **Informations :** | Ce centre secondaire dirige les opérations SAR en cas d'opérations SAMAR après délégation par l'ARCC Lyon |

| CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE AÉRONAUTIQUE<br>TOULON | |
|---|---|
| **NOM** | **ARSC TOULON** |
| **Adresse postale** | BCRM de Toulon<br>Centre des opérations maritimes<br>Bureau Air/RSC Toulon<br>BP 915<br>83800 TOULON CEDEX 9 |
| **Adresse RSFTA** | LFTSZXWN |
| **FAX** | +33 (0) 4 22 42 24 48 |
| **Numéro(s) de téléphone** | +33 (0) 4 22 42 05 93 (heures ouvrables)<br>+33 (0) 4 22 42 06 51 (H24) |
| **E-mail** | cecmed.com-aero-cdq.fct@intradef.gouv.fr<br>cecmed.ops.n3aero@premar-mediterranee.gouv.fr |
| **Indicatif radio** | NEANT |
| **Région de recherche et sauvetage** | NEANT |
| **Horaires d'ouverture** | H24 |
| **Informations :** | Ce centre secondaire dirige les opérations SAR en cas d'opérations SAMAR et après délégation par l'ARCC Lyon. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 3.6.4 ACCORDS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Plusieurs accords SAR existent entre la France et les Etats frontaliers.

Leur but est de permettre une coordination et une coopération aussi étroites que possible entre les organismes de Recherche et de Sauvetage concernés afin d'assurer aux opérations SAR, dans les régions frontalières voisines, toute l'efficacité nécessaire.

#### 3.6.4.1 Espagne et Italie

Accord technique tripartite franco-hispano-italien SAR MED/OCC (Méditerranée occidentale), signés à Rome le 27 octobre 1972.

#### 3.6.4.2 Suisse

Décret n°2015-95 du 30 janvier 2015 portant publication de l'accord de coopération entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif à la recherche et au sauvetage d'aéronefs en détresse, signé à Paris le 30 juin 2014.

Nota : des accords avec l'Allemagne et la Belgique sont en cours d'élaboration.

### 3.6.5 CONDITIONS D'UTILISATION

#### 3.6.5.1 Numéro d'urgence aéronautique : 191

**3.6.5.1a) Organisation de l'alerte aéronautique**

En France hexagonale, l'ARCC Lyon est joignable gratuitement depuis un fixe ou un mobile en composant le numéro d'urgence aéronautique 191.

*NB : Les opérateurs de téléphonie par satellite sont actuellement exclus de ces dispositions.*

**3.6.5.1b) Utilisation du numéro d'urgence aéronautique 191**

L'usage de la ligne recevant les appels par le numéro **191** est destiné exclusivement au traitement des appels d'urgence aéronautique.

**Le numéro 191 est un numéro d'appel gratuit, utilisable 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.**

Il est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

#### 3.6.5.2 Balises de détresse

Une balise de détresse est un émetteur radio qui peut être activée automatiquement ou manuellement dans une situation d'urgence afin de demander de l'aide aux autorités de sauvetage.

Les balises de détresse à vocation aéronautique sont les ELT (Emergency Locator Beacon) ou les PLB (Personal Locator Beacon).

L'aéronef peut être équipé d'une ou plusieurs ELT, et/ou d'une ou plusieurs PLB. Dans le cas des PLB, l'utilisateur doit vérifier auprès de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) dans quelles conditions cet emport est autorisé.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire des balises de détresse doit les déclarer et enregistrer tous les renseignements dans le Registre Français des Balises de Détresse (RFBD).

**NOTA :** le registre doit impérativement être mis à jour lors d'un changement de propriétaire ou d'exploitant.

Dans le cas des PLB, il convient de vérifier que l'usage aéronautique de la balise est bien celui mentionné dans le RFBD, **avant tout vol** . Afin de faciliter les recherches, il est fortement recommandé de remplir le champ « Remarques » permettant de préciser les informations relatives à l'aéronef (immatriculation, couleurs, aérodrome de base, etc.) et éventuellement relatives au vol prévu.

Une balise de détresse émet sur 406 MHz et sur 121.5 MHz.

**Elle ne doit être déclenchée qu'en cas de détresse.**

Le signal 406 MHz est transmis via satellite aux MCC (Mission Control Centre) du Programme COSPAS-SARSAT, puis envoyé aux services de secours.

Plus d'informations sur les balises COSPAS-SARSAT sont disponibles sur le site : https://www.cospas-sarsat.int/fr/.

Le signal 121,5 MHz n'est plus traité par COSPAS-SARSAT. Il consiste en un signal sonore pouvant être capté par les services ATS qui veillent cette fréquence ou un autre aéronef. Les sauveteurs exploitent ce signal en « homing (radioralliement) » pour localiser la balise.

### 3.6.4 SEARCH AND RESCUE AGREEMENTS

Further agreements exist between France and his neighbouring States.

The purpose is to facilitate a mutual coordination and cooperation as closely as possible between SAR services involved, in order to ensure to SAR operations in neighbouring border regions all the effectiveness needed.

#### 3.6.4.1 Spain and Italy

Tripartite Technical Agreement between French-Spanish-Italian SAR MED/OCC (western Mediterranean) signed in Roma on October 27, 1972.

#### 3.6.4.2 Swiss

Decree n°2015-95 of 30 January 2015 publishing the cooperation agreement between the Government of the French Republic and Switzerland's Federal Council on the search and rescue of aircraft in distress signed in Paris on June 30, 2014.

Note : Agreements with Germany and Belgium are being developed.

### 3.6.5 CONDITIONS OF AVAILABILITY

#### 3.6.5.1 Aeronautical emergency number : 191

**3.6.5.1a) Organisation of the aeronautical alert**

In hexagonal France, Lyon ARCC can be reached free of charge from a landline or cell phone by dialling aeronautical emergency number 191.

*NB : Mobile satellite system operators are currently excluded from these provisions.*

**3.6.5.1b) Use of the Aeronautical Emergency Number 191**

The use of the line receiving the 191 calls is intended exclusively for the treatment of aeronautical emergency calls.

**The number 191 is a toll-free number, available on a 24/7 basis.**

It is usable by any airspace user in distress, by any direct witness of an accident of aircraft, or by any person worried about the disappearance of an aircraft and its occupants.

#### 3.6.5.2 Emergency beacons

An emergency beacon is a radio transmitter that can be activated automatically or manually to summon assistance from government authorities.

Aeronautical emergency beacons are ELT (Emergency Locator Beacon) or PLB (Personal Locator Beacon).

An aircraft may be equipped with one or more ELT beacons and/or, one or more PLB beacons. In the PLB beacons case, you must check with the directorate for civil aviation safety (DSAC) about the circumstances under which this carrying is permitted.

The aircraft operator or the distresses beacons owner must record its beacons in the French register of distress beacons (RFBD).

**NOTE:** the register must be updated when there is a change of owner or operator.

In case of PLBs, the aeronautical use of the beacon must be indicated in the data base **before flying** . In order to facilitate research, it is strongly recommended that you fill in the field "Remarks" allowing to specify the information relative to the aircraft (registration, colors, base aerodrome, etc...) and possibly relative to the planned flight.

An emergency beacon transmits on 406 MHz and 121.5 MHz.

**It shall only be triggered in case of distress** .

The 406 MHz signal is transmitted via satellite to the COSPAS-SARSAT Mission Control Centre (MCC), which sends a signal to the emergency services.

More information about COSPAS-SARSAT beacons is available at: https://www.cospas-sarsat.int/fr/.

The 121.5 MHz signal is no longer processed by COSPAS-SARSAT. It is an audible signal that can be picked up by ATS services monitoring this frequency or by another aircraft. Rescuers use this signal for homing to locate the beacon.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.6.5.2a) Peines encourues pour déclenchement malveillant de fausses alertes**

L'article L39-7 du Code des postes et des communications électroniques (Chapitre V : Dispositions pénales) stipule que :
« Toute personne qui, sciemment, transmet ou met en circulation, par la voie radioélectrique, des signaux ou appels de détresse, faux ou trompeurs, est punie d'un an d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement. »
Les appareils utilisés par le délinquant ou ses complices peuvent être confisqués.

**3.6.5.2b) Enregistrement**

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse ayant un code pays France hexagonale ou Outre-mer **a l'obligation d'enregistrer** sa ou ses balises de détresse dans le RFBD et de déclarer tout changement dans l'affectation de celles-ci.

En cas de déclenchement de la balise de détresse, cela permet aux organismes en charge de la recherche et du sauvetage de corréler le code hexadécimal de la balise avec les données fournies par son propriétaire.

Une balise non ou mal enregistrée dégrade fortement l'efficacité des recherches. Par conséquent, l'enregistrement constitue une **opération obligatoire, essentielle et indispensable** .

Les données fournies doivent être complètes, exactes et à jour, notamment en cas de cession de l'aéronef ou de la balise.

L'exploitant de l'aéronef ou le propriétaire de la balise de détresse reste responsable des données inscrites dans ce registre.

**Enregistrez votre balise au code pays France hexagonale ou Outre-mer, en ligne à l'adresse suivante :**

https://registre406.cnes.fr

**3.6.5.2c) Centre Français de contrôle de la Mission Cospas-Sarsat (FMCC)**

Le Centre Français de Contrôle de la Mission Cospas-Sarsat (FMCC) est le centre de traitement et de distribution des émissions de balise de détresse. Il est situé à Toulouse dans les locaux du Centre National d'Études Spatiales (CNES).

Adresse :

FMCC COSPAS-SARSAT

Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) – BPI 903
18, avenue Édouard Belin
31400 TOULOUSE Cedex 9 - FRANCE
RSFTA : LFIAZSZX
Courriel : fmcc@cnes.fr
Télécopie : +33 (0)5 61 27 48 78

Centre opérationnel (24/7)

Services responsables :

Direction Générale de l'Aviation Civile et Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture

**3.6.5.2a) Penalties incurred in case of malicious activation of false alerts**

The article L39-7 of the "Code des postes et des communications électroniques" states that: (Chapter V: Penal provisions):
"Any person who, knowingly, transmits or puts into circulation, using radio means, false or deceptive distress signals or calls, is punished by one year of imprisonment and by a 3,750 euro fine or only by one of these two penalties".
The devices used by the offender or his accomplices may be seized.

**3.6.5.2b) Registration**

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon having a country code hexagonal France or French overseas **must register** its emergency beacon(s) and record any change of the allocation of these beacons in the RFBD.

In the event of emergency beacon activation, It enables the authorities in charge of search and rescue operations to provide a link between the beacon ID 15 Hex with data provided by its owner.

The effectiveness of researches is severely degraded by the absence of registration, incomplete or erroneous registration of beacons and its associated data. Consequently, the beacon registration is **mandatory, essential and absolutely necessary** .

The data provided must be complete, accurate and up to date, especially in case of transfer of the aircraft or beacon.

The aircraft operator or the owner of the emergency beacon is at any rate responsible for the data recorded in this register.

**Register your beacon, with country code hexagonal France or French overseas, online by visiting :**

https://registre406.cnes.fr

**3.6.5.2c) French Mission Control Centre (FMCC)**

The French Mission Control Centre (FMCC) is the distress beacon transmission processing centre. It is located in Toulouse in the premises of the National Centre for Space Studies (CNES).

Postal address :

FMCC COSPAS-SARSAT

Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) – BPI 903
18, avenue Édouard Belin
31400 TOULOUSE Cedex 9 - FRANCE
AFTN : LFIAZSZX
E-mail : fmcc@cnes.fr
FAX : +33 (0)5 61 27 48 78

Operations Center (24/7)

Responsible Offices :

French Civil Aviation Directorate and General Directorate of Maritime Affairs, Fishery and Aquaculture

© Service de l'Information Aéronautique, France

← **3.6.5.2d) Autotest, Maintenance**

← Les autorités de surveillance, les constructeurs de balise et les fabricants d'aéronefs déterminent les tests à réaliser (types de tests, conditions, fréquences). Se reporter notamment aux manuels d'utilisation de la balise, aux documents des fabricants d'aéronefs et au document AESA référencé « SIB EASA n° 2019-09R1 du 11 septembre 2019 ». En cas de doute, se rapprocher de l'autorité nationale de surveillance française (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – DSAC).

**Ces tests doivent être réalisés sans générer d'impact sur les organismes de coordination SAR et les organismes ATS** .

En conséquence, il est **strictement interdit** de tester l'émission 406 MHz des balises en mode opérationnel afin que celle-ci ne soit pas considérée comme une détresse réelle.

**Autotest**

Seule l'utilisation du dispositif intégré d'autotest (ou self-test) est autorisée dans les limites recommandées par le fabricant de balise pour ne pas impacter la durée de vie de la batterie Cet autotest permet de vérifier le fonctionnement interne de la balise et de valider sa capacité d'émission sur 406 MHz : le signal est envoyé au système COSPAS SARSAT mais n'est pas considéré comme une détresse. Il permet également de tester la capacité de transmission sur 121,5 MHz en émettant « 3 sweeps » sonores d'une durée maximale de 1,5s. Pour des informations détaillées, se référer au site internet de COSPAS/SARSAT : https://www.cospas-sarsat.int ainsi qu'au document EUROCAE ED-62B.

**Maintenance :**

Les autres fonctionnalités de la balise, notamment sa capacité de déclenchement automatique (pour l'ELT), sont testées lors des opérations de maintenance par des ateliers spécialisés.

Lors de ces opérations, des mesures d'atténuation du signal doivent être prises afin de ne pas monopoliser inutilement les ressources des services SAR.

Pour plus d'informations concernant les opérations de maintenance, se reporter aux directives de l'AESA et de la DSAC.

**En cas d'émission accidentelle (fausse alerte) à la suite d'une mauvaise manipulation de la balise, même en cas de doute, prévenir immédiatement l'ARCC Lyon au 191 et l'organisme ATS le plus proche afin d'éviter de déclencher des opérations SAR sur des fausses alertes.**

**3.6.5.2d) Self-Testing, Maintenance**

Oversight authorities, beacon manufacturers and aircraft manufacturers determine the tests to be carried out (types of tests, conditions, frequencies). Refer in particular to the beacon user manuals, aircraft manufacturers' documents and the EASA document referenced "SIB EASA No. 2019-09R1 of 11 September 2019". In case of doubt, contact the French National Oversight Authority (French Civil Aviation Safety Directorate – DSAC).

**These tests must be conducted without impacting the RCC and ATS services** .

As a result, it is **strictly forbidden** to test the 406 MHz transmission of beacons in operational mode so that it is not considered as a real distress.

**Self-Testing**

Only the use of the built-in self-test device is permitted. within the limits recommended by the beacon manufacturer so as not to impact the life of the battery. This self-test verifies the internal functioning of the beacon and validates its transmission capacity on 406 MHz: the signal is sent to the COSPAS SARSAT system but is not considered as a distress. It also allows to test the transmission capacity on 121.5 MHz by emitting "3 sound sweeps" of a maximum duration of 1.5s. For detailed information, refer to the COSPAS/SARSAT website: https://www.cospas-sarsat.int/fr/ and EUROCAE document ED-62B

**Maintenance:**

The other functionalities of the beacon, including its automatic triggering capability (for the ELT), are tested during maintenance operations by specialized workshops.

During these operations, signal attenuation measures must be taken to avoid unnecessary monopolization of SAR resources.

For more information on maintenance operations, please refer to the EASA and DSAC guidelines.

**In the event of an accidental transmission (false alert) due to improper handling of the beacon, even in case of doubt, immediately notify the ARCC Lyon on 191 and the nearest ATS service in order to avoid triggering SAR operations on false alerts.**

← **3.6.5.2e) Recyclage, transport**

← Votre balise n'est pas avionnée : si vous souhaitez la stocker, la transporter, l'expédier, ou la recycler, vérifiez que votre balise est éteinte et **retirez la batterie** du corps de la balise pour éviter que celle-ci ne se déclenche

←
←
←
←
←

**3.6.5.2e) Recycling, transport**

Your beacon is not installed on aircraft: if you want to store, transport, ship, or recycle it, make sure your beacon is turned off and **remove the battery** from the body of the beacon to prevent it from being triggered

**3.6.5.2f) Alarme intempestive**

← Chaque année, plusieurs centaines de balises sont déclenchées sans détresse réelle. Ces fausses alertes impactent lourdement les services en charge de secourir les usagers.

← Chaque usager peut aider à réduire ces fausses alertes en adoptant les bonnes pratiques décrites plus haut.

← En cas de fonctionnement intempestif, ou de doute (par exemple en cas d'atterrissage dur ayant déclenché l'ELT ou mauvaise manipulation, même quelques secondes) :
- arrêter immédiatement l'émission de la balise (lorsque celle-ci est accessible) ;

- afin d'éviter des recherches et d'accaparer inutilement les services concernés, il convient de signaler **sans délai** cette émission intempestive à l'organisme de la circulation aérienne compétent (CIV, CRNA via le BTIV, APP ou TWR) **ET** d'en informer simultanément l'ARCC Lyon en composant le 191.

**3.6.5.2f) False alarm signals**

Every year, several hundred beacons are triggered without any real distress. These false alarms have a heavy impact on the services in charge of rescuing users.

Each user can help reduce these false alarms by adopting the good practices described above

In case of untimely operation, or in case of doubt (e.g. in case of hard landing having triggered the ELT or wrong handling, even for a few seconds):
- immediately stop the beacon emission (in the case of an accessible beacon);

- in order to avoid unnecessary search operations, **immediately** notify the appropriate air traffic unit (ATS, CRNA via BTIV, APP, TWR) **AND** at the same time, contact ARCC Lyon by calling 191.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.6.5.3 Communications de détresse/urgence**

**3.6.5.3a) Définitions**

- Détresse : état caractérisé par la menace d'un danger grave et imminent et par la nécessité d'une assistance immédiate ;

- Urgence : état concernant la sécurité d'un aéronef ou de tout autre véhicule, ou celle d'une personne se trouvant à bord, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

**3.6.5.3b) Message de Détresse / Urgence**

Un message de détresse ou d'urgence comprend :

1. le signal radiotéléphonique de détresse MAYDAY, ou d'urgence PAN PAN, prononcé, dans toutes les langues comme l'expression française “m'aider” ou “panne panne”, répété de préférence trois fois ;

2. puis, si possible dans l'ordre :

- le nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;

- l'indicatif d'appel de l'aéronef ;

- la nature du cas de détresse ou d'urgence ;

- la position, le niveau et le cap ;

- les intentions du commandant de bord.

**3.6.5.3c) Fréquences à utiliser**

- Message de détresse ou d'urgence : fréquence air-sol en cours d'utilisation.

- Message de détresse : peut-être émis sur la fréquence 121,5 MHz ou sur toute autre fréquence du service mobile aéronautique ou maritime si nécessaire ou souhaitable.

Les navigateurs aériens ont le plus grand intérêt à étudier à l'avance, en fonction des équipements de bord disponibles et pour chaque tronçon de route, les dispositions qu'ils seraient amenés à prendre, le cas échéant pour l'émission de messages ou de signaux d'urgence ou de détresse, ou le déclenchement du mode et du code SSR appropriés.

**3.6.5.3 Distress / emergency communications**

**3.6.5.3a) Definitions**

- Distress : condition featured by the threat of a severe and impending danger and requiring an immediate assistance ;

- Emergency : condition concerning the safety of an aircraft or any other vehicle, or safety of any people being on - board, but not requiring immediate assistance.

**3.6.5.3b) Distress / Emergency Messages**

A distress or emergency message includes :

1. the radiotelephony distress signal MAYDAY, or the radiotelephony emergency signal PAN PAN, pronounced in all areas as the French expression “m'aider” or “panne panne”, repeated preferably three times ;

2. then, if possible in the following order :

- name of the station to which the message is addressed (available time and circumstances permitting) ;

- aircraft call sign ;

- distress or emergency type ;

- position, level and heading ;

- intentions of aircraft captain.

**3.6.5.3c) Frequency to be used**

- Distress or Emergency Message : operating air-ground frequency.

- Distress message : may be transmitted on frequency 121.5 MHz or on any other frequency of the Aeronautical or Maritime Mobile Service if necessary or desirable.

The air navigators should rather forecast actions to take, for transmission of emergency or distress messages or signals, or for activation of required SSR mode and code if necessary and depending on the available airborne equipment for any route segment.

| **FRÉQUENCES UTILISABLES** - *USABLE FREQUENCIES* | | | |
|---|---|---|---|
| Fréquence - *Frequency* | de Route - *in Route* | 121.5 MHz | 2 182 kHz (1) |
| Utilisation normale | Liaison Air/Sol | Détresse internationale | Internationale Maritime |
| *Normal use* | *Ground / Air contact* | *International Distress* | *Maritime International* |

(1) Silence international : H + 00 à H + 03 et H + 30 à H + 33 / *International Silence: H + 00 to H + 03 and H + 30 to H + 33*

**3.6.5.3d) Imposition du silence**

- Lors d'un appel de détresse, le silence peut être imposé suite au message :

**Arrêtez toutes transmissions - MAYDAY**

- Lorsque la phase de détresse prend fin, fin du silence par le message :

**Trafic de détresse terminé.**

**3.6.5.3d) Imposition of silence**

- For a distress call, the silence can be required after the message :

**Stop transmitting- MAYDAY**

- When the distress phase is over, end of silence by the following message :

**Distress traffic terminated.**

**3.6.5.3e) Accusé de réception d'un message de détresse ou d'urgence**

**SI LA STATION A LAQUELLE S'ADRESSE LE PILOTE N'ACCUSE PAS RECEPTION DU MESSAGE DE DETRESSE OU D'URGENCE, TOUTE AUTRE STATION ACCUSE RECEPTION ET PORTE ASSISTANCE.**

**3.6.5.3f) Transmission d'un message « Vol normal »**

En application des dispositions SERA 10001 du Règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié, afin d'assurer une mise en œuvre efficace du service d'alerte, les aéronefs dotés de moyens appropriés de communications radio bilatérales qui bénéficient de ce service transmettent un compte rendu pendant la période de 20 à 40 minutes qui suit le dernier contact (quelle qu'ait été la raison de ce contact) simplement pour indiquer que le vol progresse conformément au plan de vol ; ce message comprendra l'identification de l'aéronef et les mots « vol normal ».

**3.6.5.3e) Acknowledgement of a distress or emergency message**

**IF THE STATION CALLED BY THE PILOT DOES NOT ACKNOWLEDGE THE DISTRESS OR EMERGENCY MESSAGE, ANY OTHER STATION SHALL ACKNOWLEDGE AND GIVE ASSISTANCE.**

**3.6.5.3f) Transmission of “Operations normal” message**

Pursuant to the SERA 10001 provisions of the amended Implementing Regulation (UE) NR 923/2012 in order to ensure the effective implementation of the alerting service, aircraft equipped with suitable two-way radio-communications which benefit from this service shall report during the period 20 to 40 minutes following the time of the last contact, whatever the purpose of such contact, merely to indicate that the flight is progressing according to plan, such report to comprise identification of the aircraft and the words “Operations normal”.

**3.6.6 PROCÉDURES ET SIGNAUX UTILISÉS**

**3.6.6.1 CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL / AIR**
(Source : Annexe 12 OACI)

**3.6.6 PROCEDURES AND SIGNALS USED**

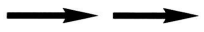
**3.6.6.1 GROUND TO AIR VISUAL SIGNALLING CODE**
(Source : Annex 12 ICAO)

© Service de l'Information Aéronautique, France

A L'USAGE DES SURVIVANTS
*FOR USE BY SURVIVORS*

| NR | MESSAGE | SIGNAL |
|---|---|---|
| 1 | Demandons assistance<br>*Require assistance* | V |
| 2 | Demandons assistance médicale<br>*Require medical assistance* | X |
| 3 | Non ou réponse négative<br>*No or negative* | N |
| 4 | Oui ou réponse affirmative<br>*Yes or affirmative* | Y |
| 5 | Nous nous dirigeons dans cette direction<br>*Proceeding in this direction* | ↑ |

À L'USAGE DES EQUIPES DE SAUVETAGE
*FOR USE BY RESCUE UNITS*

| NR | MESSAGE | SIGNAL |
|---|---|---|
| 1 | Opérations terminées<br>*Operation completed* | L L L |
| 2 | Avons retrouvé tous les occupants<br>*We have found all personnel* | L L |
| 3 | N'avons retrouvé qu'une partie des occupants<br>*We have found only some personnel* | ++ |
| 4 | Impossible de continuer<br>*We are not able to continue*<br>Retournons à la base<br>*Returning to base* | XX |
| 5 | Sommes divisés en deux groupes<br>*Have divided into two groups*<br>Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée<br>*Each proceeding in direction indicated* |  |
| 6 | Avons appris que l'aéronef est dans cette direction<br>*Information received that aircraft is in this direction* |  |
| 7 | N'avons rien trouvé<br>*Nothing found*<br>Poursuivons les recherches<br>*Will continue to search* | N N |

**3.6.6.2 CODES DE SIGNAUX AIR / SOL**
(Source : Annexe 12 OACI)

Les signaux suivants, exécutés par un aéronef, signifient que les signaux disposés au sol ont été compris :

- pendant le jour : l'avion balance des ailes,

- pendant la nuit : l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'est pas équipé, ses feux de position.

Le fait de ne pas exécuter les signaux ci-dessus signifie que le signal disposé au sol n'est pas compris.

**3.6.6.2 AIR TO GROUND SIGNALS CODE**
(Source : Annex 12 ICAO)

The following signals done by an aircraft mean that the ground signals have been understood :

- during the hours of daylight : by rocking the aircraft's wings,

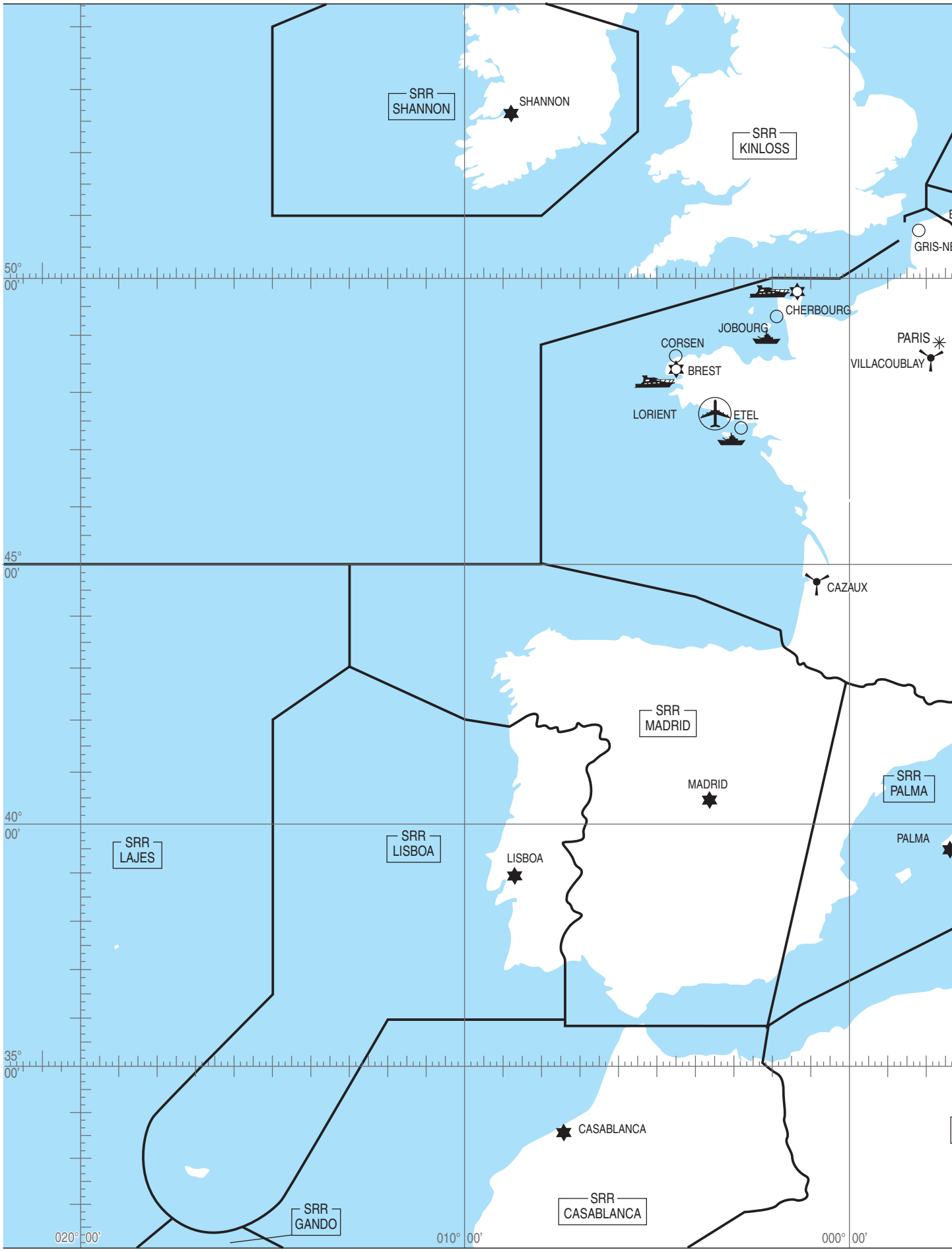
- during the hours of darkness : flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

Lack of the above signal indicates that the ground signal is not understood.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE

*Rescue Coordination Plan*






© SIA

# GEN 3.7 SERVICE D'INFORMATIONS

*INFORMATION SERVICES*

**3.7.1 Registre(s) SWIM / Aperçu(s) de service d'information**

***3.7.1 System-wide Information Management (SWIM) Registry(ies)/Information Services Overview(s)***

SWIM Registry

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GEN 4 REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

*CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES*

## GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROME / D'HELISTATION

*AERODROME / HELIPORT CHARGES*

### 4.1.1 REDEVANCES D'AERODROME

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les services publics aéroportuaires, qui sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien, donnent lieu à la perception de redevances.

Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, les redevances sont fixées et recouvrées par l'exploitant de l'aérodrome, qui assure la publication de leurs tarifs. Il en est généralement de même pour les autres aérodromes. En cas de non paiement des redevances aéroportuaires, l'exploitant de l'aérodrome peut requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant. Une consultation des usagers est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires.

Pour les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 100 000 passagers, les redevances comprennent notamment :

- la redevance d'atterrissage, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef;

- la redevance de stationnement, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, de celles de l'aire de stationnement ;

- la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués. Sur un même aérodrome, le tarif applicable à une même catégorie de passagers est identique pour toutes les aérogares. Toutefois, pour les aérogares mises en service après le 1er août 2005, des tarifs différenciés pourront être fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares et de la qualité de service ;

- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ; l'assiette de cette redevance, qui est due par les exploitants de ces installations, est le volume de carburant distribué.

Des redevances accessoires peuvent être instaurées pour d'autres services. Les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat quand elles correspondent à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers.

Pour les aérodromes de moins de 100 000 passagers, la structuration des redevances est libre.

Tout tarif des redevances peut être demandé auprès de l'exploitant de l'aérodrome.

### *4.1.1 AIRPORT FEES*

*On aerodromes open to public air traffic, the airport public services giving rise to payment of fees shall be the services rendered to aircraft operators and their service providers in the context of the use of airport land, infrastructure, facilities, premises and equipment provided by the aerodrome operator insofar as such use is directly necessary, on the aerodrome, to the operation of aircraft or of an air transportation service.*

*For aerodromes belonging to the State, fee rates shall be set and recovered by the aerodrome operator, who is responsible for tariff publication. The same applies to other aerodromes. In case of non-payment of airport fees, the aerodrome operator is allowed to require the seizure of any aircraft operated by or belonging to the debtor. A consultation of users shall be initiated at least four months before the effective date of the new rate conditions.*

*For aerodromes whose average annual traffic has exceeded 100 000 passengers for the last three years, fees include in particular :*

*- a landing fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of airport infrastructure and equipment necessary for the landing, taking-off and taxiing, as well as additional services, such as lighting, flight information and visual assistance ; the rates for such a fee are based on the certified maximum take-off weight of the aircraft ;*

*- a parking fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of parking infrastructure and equipment, as well as, if necessary, additional services; the rates for this fee are based on the parking duration, the aircraft features and the parking area features, if any ;*

*- a passenger fee corresponding to the use of facilities designed to receive passengers and the public, as well as additional services, if any. The basis of this fee is the number of departing passengers. On the same aerodrome, the price applicable to the same category of passengers is identical for all terminals. However, for terminals put into service after August 1st, 2005, differentiated tariffs may be set according to the investment and operating costs relating to such terminals and the quality of services ;*

*- a fee for use of fixed facilities for the distribution of aircraft fuel ; the basis of this fee, payable by operators of these facilities, is the volume of distributed fuel.*

*Ancillary fees may be set for other services. The pricing conditions for ancillary fees may be set pursuant to an agreement when they correspond to services of a specific nature that are rendered to some users only.*

*For aerodromes servicing less than 100 000 passengers, the fee structuring is left to the aerodrome.*

*Airport fees and charges are available from the aerodrome operator.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## 4.1.2 TAXES

Sans préjudice de l'existence d'une majoration d'embarquement gérée par la Direction Générale des Finances Publiques, pour le compte de la collectivité de Corse (considérée comme faisant partie de la France métropolitaine), et d'une majoration pour l'outre-mer gérée par la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, les taxes présentées sous cette rubrique sont collectées par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Sous réserve de règles particulières, cette dernière en assure la gestion de l'assiette, leur contrôle, ainsi que leur recouvrement suivant des procédures, garanties et sanctions applicables aux autres impôts et taxes.

### 4.1.2.1 La taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP)

La taxe sur le transport aérien de passagers, codifiée aux articles L. 422-13 à L. 422-40 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur le nombre de passagers embarqués ou débarqués.

Elle comprend les quatre tarifs suivants :

- le tarif de l'aviation civile (§ 4.1.2.1.1.) ;
- le tarif de solidarité (§ 4.1.2.1.2.) ;
- le tarif de sûreté et de sécurité (§ 4.1.2.1.3.) ;
- et le tarif de péréquation aéroportuaire (§ 4.1.2.1.4.).

#### 4.1.2.1.1 Le tarif de l'aviation civile

Le tarif de l'aviation civile, du par les entreprises de transport aérien public, est affecté au Budget Annexe « Contrôle et exploitation aériens » dont la gestion est confiée à la Direction générale de l'aviation civile. Le produit de ce tarif couvre le financement des missions d'intérêt général ou de nature régalienne mises en œuvre par cette administration.

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-21 du code des impositions sur les biens et services, ce tarif est assis sur le nombre de passagers embarqués sur le territoire français, quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur. Sont cependant exclues de cette base d'imposition :

- les personnels dont la présence à bord est directement liée au vol considéré, notamment les membres de l'équipage assurant le vol, les agents de sûreté ou de police,
- les enfants de moins de deux ans (à la date de l'embarquement) ,
- les passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par le même aéronef avec un numéro de vol au départ identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés,
- les passagers reprenant leur vol après un atterrissage forcé en raisons d'incidents techniques, de conditions atmosphériques défavorables ou de tout autre cas de force majeure.

Cette taxe est exigible au titre de chaque vol commercial effectué à titre onéreux. Ne sont cependant pas considérées comme vols commerciaux de transport aérien public les opérations suivantes :

- les évacuations sanitaires d'urgence comprenant l'ensemble des vols qui s'inscrivent dans le cadre d'un service médical d'urgence, notamment le transport vital de sang, d'organes ou de médicaments
- les vols locaux (ou vols circulaires), c'est-à-dire ceux dont les points de décollage et d'atterrissage sont identiques.

Par ailleurs, sont exonérés de la taxe :

- les passagers en correspondance. Est considéré comme tel le passager qui remplit les trois conditions suivantes :

a) l'arrivée a lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur l'un des aéroports appartenant au même système aéroportuaire desservant la même ville ou agglomération (en pratique : l'ensemble constitué par les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget),

b) le délai entre les heures programmées respectives de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures,

c) l'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance et ne fait pas partie du même système aéroportuaire.

- les passagers effectuant des vols au départ de la France non soumis, en vertu d'un accord international conclu avec un Etat dont le territoire est contigu au territoire de la France, à l'autorisation délivrée par les autorités françaises en vertu des dispositions de l'article L 6412-3 du code des transports (en pratique, cette exonération s'applique aux passagers embarqués par les transporteurs aériens au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse lorsque ces vols sont effectués sous droits de trafic délivrés par la Suisse).

## *4.1.2 TAXES*

*Without prejudice to the existence of a boarding charge managed by the French Directorate-General for Public Finances (Direction Générale des Finances Publiques) on behalf of the local authorities in Corsica (considered to be part of mainland France), and a boarding charge managed by the French administration (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) on behalf of overseas territories, the taxes presented under this heading are collected by the French Civil Aviation Authority (Direction Générale de l'Aviation Civile - DGAC). Although special rules apply, the authority manages the assessment base, and controls and collects the taxes following the procedures, guarantees and penalties that apply to other taxes and levies.*

### *4.1.2.1 Tax on passengers air transport*

*The tax on passengers air transport, codified in articles L. 422-13 to L. 422-40 of the French code of taxes on goods and services (CIBS), is based on the number of passengers boarded or disembarked.*

*It includes the four following rates :*

*- civil aviation rate (§ 4.1.2.1.1.) ;*

*- solidarity rate (§ 4.1.2.1.2.) ;*

*- safety and security rate (§ 4.1.2.1.3) ;*

*- and the airport equalization rate (§ 4.1.2.1.4).*

#### *4.1.2.1.1 Aviation civil rate*

*Civil aviation rate, payable by airlines, is assigned to the annexed budget "Air Control and Operation" the management of which is the responsibility of the French Civil Aviation Authority. The revenue from this rate finances missions carried out by the authority that are of general interest or that are sovereign in nature.*

*In accordance with the provisions of article L. 422-21 of the "French code des impositions sur les biens et services", this rate is based on the number of passengers boarded in French territory, regardless of the fare conditions granted by the transporter. The following are nevertheless excluded from this rate basis :*

*- personnels whose presence on board is directly related with the flight considered, more specially crew members, security or police agents*

*- children below two (on the date of boarding),*

*- direct transit passengers, performing a temporary stop on the airport and reflying the same aircraft with a departure flight number identical to the flight number of the aircraft on arrival,*

*- passengers resuming the flight after a forced stop due to technical incidents, adverse weather conditions or any other "force majeure".*

*The rate is payable for each commercial flight for valuable consideration. Nevertheless, the following operations are not considered to be commercial public air-transport flights :*

*- emergency health evacuations including any round-trip flight for the purposes of an emergency medical service, including the vital transport of blood, organs or medicines,*

*- local (or circular) flights, i.e. those with the same take-off and landing points.*

*The following are also exempted from the rate :*

*- transit passengers. A passenger is considered to be in transit if he / she fulfills the following three conditions :*

*a) he/she arrived by air at the airport concerned, or in one of the airports belonging to the same system serving the same town or conurbation (in practice, the system comprising the airports of Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget),*

*b) the interval between the scheduled arrival and departure times does not exceed twenty-four hours,*

*c) the final destination airport is not that of departure and is not part of the same airport system.*

*- passengers taking flights leaving from France that, under an international agreement made with a State whose territory is contiguous with that of France, are not subject to the authorization issued by the French Authorities under the provisions in Article L 6412-3 of the French Transport Code (Code des Transports). (In practice, this exemption applies to passengers boarded by airlines at Basel-Mulhouse airport when their flights are conducted under traffic rights granted by Switzerland.)*


© Service de l'Information Aéronautique, France

A compter du 1er avril 2025, le tarif est de :

- 5,14 € par passager embarqué dont la destination finale se situe en France, dans un autre Etat membre de l'Union européenne, dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, ou les territoires d'un État situé à moins de 1000 km à partir de l'aérodrome national de référence de la métropôle ou des territoires ultramarins. Ces Etats sont listés selon les aérordromes de départ aux articles A. 422-7 à A. 422-7-8 du CIBS.

- 9,25 € par passager embarqué vers d'autres destinations,

L'embarquement constitue le fait générateur de la taxe.

Les entreprises de transport aérien déclarent au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre (lorsque le montant annuel de la taxe est inférieur à 12 000 €) au cours duquel les opérations taxables ainsi que les opérations exonérées ont été effectuées. Les déclarations effectuées suivant le modèle fourni par l'administration de l'aviation civile, mentionnent le nombre de passagers en fonction de leur destination finale, le nombre de passagers exonérés en correspondance. Cette déclaration, accompagnée du paiement de la taxe due, est adressée aux comptables du budget annexe "contrôle et exploitation aériens".

A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du mois suivant les vols pour la TTAP et la TTAM et au 20 du deuxième mois suivant les vols pour la TNSA.

Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois.

A compter du 1er janvier 2026, le seuil maximal de 12 000 € pour les déclarations trimestrielles passe à 36 000 € incluant la TTAP et la TTAM.

A NOTER : les entreprises de transport aérien public embarquant des passagers au départ de France sous autorisation délivrée par un Etat limitrophe conformément à un accord international sont redevables d'une contribution spécifique établie en vue de couvrir le financement des missions d'intérêt général déployées par la DGAC en rapport avec ce trafic, à l'exclusion des missions financées par voie de redevances pour services rendus (redevances de navigation aérienne). Cette contribution est régie par des accords spécifiques conclue entre la France et cet Etat limitrophe. En pratique, cette contribution s'applique au transport aérien public de passagers sous droit de trafic suisse opéré au départ de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse. Le montant de la contribution, de 2,39 € en 2025, est collecté par l'aéroport qui en reverse le produit au comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

*From 1 April 2025, the rate is:*

*- 5,14 € per boarded passenger with a final destination in France, in another Member State of the European Union, in another State that is party to the agreement on the European Economic Area, or the territories of other States whose located less than 1,000 km from the national reference aerodrome of the metropolitan territory or overseas territories. Those States are listes, according to the departure aerodromes, from article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

*- 9,25 € per boarded passenger traveling to another destination,*

*Boarding is the event triggering the tax.*

*Airlines return the figures at the latest on the last day of the month following the month or (when the annual amount of tax is less than 12,000 €) the quarter during which taxable and exempt events took place. Returns are made using the template supplied by the Civil Aviation Authority, and give the number of passengers by final destination, the number of exempted transit passengers. This return, together with the payment for the tax due, is sent to the accountants for the Annexed Budget "Air Control and Operation".*

*From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the month following flights for the rates of air passengers tax.*

*The reporting periods (flight periods) remain unchanged : from the 1st to the last day of the month.*

*From January 1, 2026, the € 12,000 threshold for quaterly decalarations will rise to € 36,000 including air passagers tax and air cargo transport tax.*

*Note: Public airlines boarding passengers leaving from France under an authorization delivered by a bordering State under an international agreement are liable to pay a specific contribution established to finance general interest missions related to such traffic run by the DGAC, apart from missions financed by fees for services rendered (air navigation fees). This contribution is governed by specific agreements made between France and the bordering State. In practice, it applies to public air passenger transport under Swiss traffic rights leaving from Basel-Mulhouse airport. The amount of the contribution, 2,39 € in 2025, is collected by the airport which pays the income to the public accountant for the annexed budget "air Control and Operation".*

### 4.1.2.1.2 Le tarif de solidarité

Le tarif de solidarité est collecté par le comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » qui reverse le produit dans un premier temps à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), établissement public national à caractère administratif, dans la limite d'un plafond d'affectation fixé à 270 M€, puis dans un second temps, au budget général de l'État.

La taxe sur les billets d'avion (TSBA), en vigueur depuis le 1er juillet 2006 a été remplacée par un tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers. Elle est désormais régie, depuis le 1er janvier 2022, par l'article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services. Elle est due par les entreprises de transport aérien sous réserve des mêmes exclusions que pour le tarif de l'aviation civile.

Son assiette est définie par les seuls passagers embarqués, sous les mêmes règles, exceptions et exonérations que pour la tarif de l'aviation civile. Sont, en outre, spécifiquement exonérés du tarif de solidarité les passagers embarqués au départ des collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélémy, de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française.

Son tarif est fixé en fonction d'une double condition : d'une part, en fonction de la destination finale du passager (passager hors correspondance) et, d'autre part, en fonction des conditions de service commercial et de confort accordées par le transporteur voire le cas échéant au recours à un aéronef d'affaires.

À compter du 1er mars 2025, les tarifs sont déterminés selon 3 zones de destinations finales : les destinations européennes ou assimilées ; les destinations intermédiaires et les destinations lointaines. Les Etats ou territoires sont listés, en fonction de l'aérodrome national de référence, de l'article A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

Par ailleurs, à partir du 1er mars 2025, un tarif de solidarité spécifique s'applique aux vols commerciaux d'aviation d'affaires. L'aviation d'affaires correspond au transport réalisé dans le cadre d'un service aérien non régulier, à bord d'un aéronef disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19. Le montant des tarifs varient en fonction de la destination finale (européenne ou assimilée, intermédiaire et lointaines) et de la motorisation de l'aéronef (turbopropulseur ou turboréacteur).

### *4.1.2.1.2 Solidary rate*

*The solidarity rate on air tickets is collected by the accountant for the annexed budget "air Control and Operation" which pays the income : firstly to the French Transport Financing Infrastructure Agency (AFITF in French), a national public administrative body, within the limit of an allocation ceiling set at €270 million, and secondly, to the general budget of the State.*

*This former tax on airline tickets was introduced on 1 July 2006 and has been replaced by solidarity rate of tax on air passenger transport. This rate is now governed by the article L. 422-22 of the French code des impositions sur les biens et services. It is payable by airlines companies with the same exemptions as for civil aviation rate.*

*Its assessment base is defined simply by boarded passengers, with the same rules, exceptions and exemptions as for the civil aviation rate. In addition, boarding passengers leaving from the territories of St Martin and St Barthelemy, New Caledonia and French Polynesia are specifically exempted from this rate.*

*The rate is based on both criteria: firstly, the passenger's final destination (not a transit passenger) and secondly, the terms of business and the comfort provided by the airline company or even the use of a business aircraft.*

*Since March 1, 2025, rates are determined according to three final destination zones : european or similar destination, intermediate destination, and distant destination. The States or territories are listed, depending on the national reference aerodrome, from article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

*Moreover, from March 1, 2025, a specific solidarity rate applies to commercial business aviation flights. Business aviation corresponds to transport carried out as part of a non-scheduled air service, on board an aircraft with a maximum operational configuration of passenger seats less than or equal to 19. The amount of the rates vary depending on the final destination (European or similar, intermediate and distant) and the engine of the aircraft (turboprop or turbojet).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Le tarif est de 7,4 € par passager embarqué dont la destination finale se situe en France, dans un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou autre Etat dont le principal aérodrome desservant sa capitale est situé à moins de 1 000 kms km de l'aérodrome national de référence de la métropole ou des territoires ultramarins. Les États ou territoires situés dans un rayon de 1 000 km au départ des territoires ultramarins, en fonction de l'aérodrome de référence sont listés aux articles A.422-7 à A. 422-7-8 du CIBS.

*The rate is 7,4 € per boarded passenger with a final destination in France, in another Member State of the European Union, in another State party to the agreement on the European Economic Area, or other State whose main aerodrome serving its capital is located less than 1,000 km from the national reference aerodrome of the metropolitan territory or overseas territories. States and territories within a radius of 1,000 km from overseas territories, depending on the reference aerodrome are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

Le tarif est de 15 € lorsque la destination finale du passager est dite intermédiaire c'est-à-dire se situant dans un autre État ou territoire dont le principal aérodrome de la capitale est compris entre 1 000 et 5 500 kilomètres de l'aérodrome national de référence. Ces États ou territoires sont listés, en fonction de l'aérodrome de référence, aux articles A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

*The rate is 15 € when the passenger's final destination is said to be intermediate, i. e. located in another States or territories whose main capital aerodrome is between 1,000 and 5,500 kilometers from the national reference aerodrome. Those States and territories are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

Le tarif est de 40 € lorsque la destination finale du passager est dite lointaine c'est-à-dire se situant dans un autre États ou territoires dont le principal aérodrome de la capitale est situé à plus de 5 500 kilomètres de l'aérodrome national de référence. Ces États ou territoires sont listés, en fonction de l'aérodrome de référence, aux articles A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

*The rate is 40 € when the passenger's final destination is said to be distant, i.e. located in another States or territories whose main capital aerodrome is located more than 5,500 kilometers from the national reference aerodrome. Those States and territories are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

Ces tarifs sont portés respectivement à 30 € pour les destinations européennes et assimilées, à 80 € pour les destinations intermédiaires, et à 120 € pour les destinations lointaines lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

*These rates are increased respectively to €30 for European and similar destinations, to €80 for intermediate destinations, and to €120 for distant destinations when the passenger can benefit at no extra cost on board from services to which all passengers cannot access free of charge.*

Pour les vols à bord d'un aéronef d'affaires avec turbopropulseur, ces tarifs sont portés respectivement à 210 € pour les destinations européennes ou assimilées, 675 € pour les destinations intermédiaires, et 1025 € pour les destinations lointaines.

*These rates are increased respectively for flights on board a business aircraft with turboprop to €210 for European or similar destinations, €675 for intermediate destinations, €1025 for distant destinations.*

Pour les vols à bord d'un aéronef d'affaires avec turboréacteur, ces tarifs sont portés respectivement à 420 € pour les destinations européennes ou assimilées, 1015 € pour les destinations intermédiaires, et 2100 € pour les destinations lointaines,

*These rates are increased respectively for the service category of aircraft with turbojet engines to €420 for European and similar destinations, €1,015 for intermediate destinations, and €2,100 for distant destinations.*

Le tarif de solidarité est déclaré et payé dans les mêmes conditions et formalités que pour le tarif de l'aviation civile.

*The solidarity rate on air tickets is declared and paid subject the same conditions and formalities as civil aviation rate.*

### 4.1.2.1.3 Le tarif de sûreté et de sécurité

### *4.1.2.1.3 The safety and security rate*

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-23 du code des impositions sur les biens et services, le tarif de sûreté et de sécurité est perçu au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes ou groupements d'aérodromes dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève, en moyenne sur les trois dernières années civiles connues, à plus de 5000 unités de trafic (UDT : 1 UDT est égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret ou de courrier).

*In accordance with the provisions of article L. 422-23 of the Internal revenue code, the rate is collected on behalf of public or private entities operating aerodromes for which the boarded or unboarded traffic amounts, during the last known civil year , to more than, 5,000 traffic units (UDT: 1 UDT equals one passenger or 100 kilograms of cargo or mail).*

Constitue un groupement d'aérodromes, au sens des dispositions de l'article L. 422-23 précité, un ensemble constitué par plusieurs aérodromes relevant soit d'une même concession ou délégation de services public, soit des dispositions de l'article L. 6323-2 du code des transports mentionnant la liste des aérodromes confiés à Aéroport de Paris.

*A group of airports in the sense of the provisions in Article L. 422-23 quoted above is a group of several airports all of which either are part of the same public-service concession or delegation or fall within the provisions in article L. 6323-2 of the French Transport Code listing the airports belonging to the Aéroports de Paris.*

Le produit de ce tarif, collecté par le comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », est reversé à chaque exploitant aéroportuaire pour le financement des missions d'intérêt général que la loi met à sa charge en matière de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

*The income from this rate is collected by the Public Accountant for the Annexed Budget "Air Control and Operation" and paid to each airport operator to finance the general-interest missions for which it is legally responsible relating to security, firefighting and rescue, countering wildlife hazards, safety, and measures in relation to environmental controls.*

Le tarif, dû par les entreprises de transport aérien public, est assis sur le nombre de passagers de chaque aérodrome éligible. Les exceptions et exclusions d'assiette sont les mêmes que celles relatives à la taxe de l'aviation civile.

*The rate is paid by public airlines and is based on the number of passengers loaded on departure from each eligible airport. The exceptions and exclusions from the rate base are the same as those for civil aviation rate.*

Pour l'année 2025, le tarif applicable sur chaque aérodrome est fixé entre les valeurs inférieures et supérieures correspondant à la classe dont il relève :

*For the year 2025, the applicable rate on each aerodrome ranges within the values corresponding to the airport class:*

| **Classe**<br>*Class* | **Unités de trafic**<br>*Traffic units* | **Tarifs par passagers**<br>*Charge per passengers* | **Tarifs par tonne de fret ou de courrier**<br>*Charge per ton of freight or mail* |
|---|---|---|---|
| 1 | A partir de / *From* 20.000.001 | De / *From* 4,3 € à / *to* 11,5 € | 1 € |
| 2 | De / *From* 5.000.001 à / *to* 20.000.000 | De / *From* 3,5 € à / *to* 9,5 € | 1 € |
| 3 | De / *From* 5.001 à / *to* 5.000.000 | De / *From* 2,6 € à / *to* 20 € | 1 € |

Un arrêté, pris par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile, fixe la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes concernés par classe et, au sein de chaque classe, le tarif applicable pour chaque aérodrome. Depuis le 1er janvier 2025, le tarif de « sûreté et de sécurité » applicable pour chaque aérodrome ou groupement d'aérodromes est mentionné aux articles A. 422-12 à A. 422-16 du CIBS.

*A decree passed by the Minister of budget and the Minister for Civil Aviation, determines the list of aerodromes concerned by the class and, within each class, the applicable rate for each aerodrome. Since January 1, 2025, the "safety and security" rate applicable for each aerodrome or group of aerodromes is mentioned in articles A. 422-12 to A. 422-16 of the CIBS.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Un abattement de 72 % s'applique à tout passager en correspondance au sens des mêmes dispositions que celles prévues pour la tarif de l'aviation civile.

*A 72 % reduction applies to any transit passenger, as defined in the provisions for civil aviation rate.*

← 4.1.2.1.4 Tarif de péréquation

*4.1.2.14 Equalization rate*

← En plus de ces tarifs, s'ajoute un tarif spécifique en vue de couvrir les besoins de financement des mêmes missions précédemment citées, au bénéfice des exploitants des aérodromes de classe 3 et de tout autre aérodrome n'appartenant à aucune classe précitée. Ce tarif est déterminé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile, dans la limite de 1,25 € : à compter du 1er avril 2025, ce tarif est fixé à 1,25 €.

*In addition to these rates, a rate increase is collected specifically to cover the financing of the missions referred to above, and paid to operators of Class-3 airports and to any other airport not belonging to a class referred to above. The rate is defined in a joint decree from the French budget Minister and the French Minister for Civil Aviation and may not exceed 1.25 € : on 1 April 2025, it was set to 1,25 €.*

← Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises assujetties aux taxes sur le transport aérien de passagers et de marchandises doivent déclarer au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe : le nombre de passagers, la masse de fret et de courrier exprimée en tonnes, embarqués le mois ou le trimestre précédent sur les vols effectués au départ de chacun des aérodromes concernés le nombre de passagers en correspondance exonérés.
A compter du 1er janvier 2026, ces mêmes entreprises assujetties et redevables doivent déclarer au plus tard à la date du 20 du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe.

*Until December 31, 2025 inclusive, companies subject to the tax on air passenger transport must declare, at the latest on the last day of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax: the number of taxable passengers according to the final destination zones, the number of tonnes of freight and mail, the number of exempt connecting passengers.*
*From January 1, 2026, these same taxable and liable companies must declare, no later than the 20th of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax.*

← Cette déclaration effectuée par voie électronique, accompagnée du paiement de la taxe due sous forme de prélèvement ou de virement, est adressée aux comptables du budget annexe de l'aviation civile.

*The tax return is made online, together with a direct debit or a bank transfer paying the tax due, and is addressed to the accountants for the annexed budget for civil aviation.*

← Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant de taxe égal ou inférieur à 12 000 €, sont admises à souscrire, à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. La déclaration trimestrielle doit être souscrite, au plus, tard le dernier jour du mois qui suit le trimestre au titre duquel elle est établie.

*Until 31 December 2025 inclusive, air transport companies that have declared during the previous year a tax amount equal to or less than €12,000 are authorized to submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. The quarterly return must be submitted no later than the last day of the month following the quarter for which it is established.*

A compter du 1er janvier 2026, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant cumulé de taxe sur le transport aérien de passagers et de taxe sur le transport aérien de marchandises égal ou inférieur à 36 000 € peuvent souscrire à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. Lorsque le montant de 36 000 € au titre des deux taxes est dépassé, les redevables déclarent mensuellement les opérations précitées.

*Starting from 1 January 2026, air transport companies that have declared during the previous year a cumulative amount of tax on the air transport of passengers and tax on the air transport of goods equal to or less than €36,000 may submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. When the amount of €36,000 for both taxes is exceeded, taxpayers must report the aforementioned transactions monthly.*

L'établissement public franco-suisse chargé de l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, régi par une convention signée par la France et la Suisse le 4 juillet 1949, a mis en place, dès juin 1999, son propre dispositif de taxe d'aéroport en des termes similaires. Son tarif est fixé par le Conseil d'administration de cet établissement public ; son produit est perçu par l'agent comptable de cet établissement public. A compter du 1er janvier 2025, ce tarif a été fixé à 9,50 € par passager (9,30 CHF) et à 4,85 € par tonne de fret ou de courrier (4,75 CHF).

*The franco-swiss public establishment responsible for operating Basel-Mulhouse airport is governed by an agreement signed by France and Switzerland on 4 July 1949. In June 1999, it implemented its own airport-tax system in similar terms. The public establishment's rates are set by its board of directors; the revenue is collected by its accounting officer. Since 1 january 2025, the rate has been set at 9,50 € (9.30 CHF) per passenger, and at 4,85€ (4.75 CHF) per tonne of freight or mail.*

Informations accessibles sur www.euroairport.com

*Informations available at www.euroairport.com*

← 4.1.2.1.5 Les règles propres à certains territoires et aérodromes

*4.1.2.1.5 Specific rules to certain territories and aerodromes*

← 4.1.2.1.5.1 Aéroport de Bâle-Mulhouse

*4.1.2.1.5.1 Basel-Mulhouse airport*

← Pour tout embarquement au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à bord d'aéronefs exploités sous couvert d'une autorisation de trafic délivrée par la Confédération suisse, les tarifs de l'aviation civile et de solidarité prévus respectivement aux 1° et 2° de l'article L. 422-20 sont remplacés par un tarif unique fixé à 2,39 €, soit 2,40 CHF à compter du 1er juillet 2023.

*For any boarding departure from Basel-Mulhouse airport on board aircraft operated under cover of a traffic authorization issued by the Swiss Confederation, the civil aviation and solidarity rates provided for in 1° and 2° respectively of article L. 422-20 are replaced by a single rate set at €2.39, or CHF 2.40 from July 1, 2023.*

← 4.1.2.1.5.2 Aéroport Paris-Charles de Gaulle

*4.1.2.1.5.2 Paris-Charles de Gaulle airport*

← A compter du 1er avril 2026, tout embarquement ou débarquement à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et constitutif d'un fait générateur fait l'objet, lorsqu'il ne s'agit pas d'un embarquement ou débarquement en correspondance au sens de l'article L. 422-7, d'une majoration d'un montant fixé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile dans la limite supérieure de 1,4 euro.

*From April 1, 2026, any boarding or disembarkation at Paris-Charles de Gaulle airport and constituting a chargeable event is subject, when it is not a connecting boarding or disembarkation within the meaning of article L. 422 -7, of an increase whose amount is fixed by joint decree of the ministers responsible for the budget and civil aviation within the upper limit of 1.4 euros.*

← 4.1.2.1.5.3 Corse

*4.1.2.1.5.3 Corsica*

← Tout embarquement ou débarquement en Corse constitutif d'un fait générateur fait l'objet d'une majoration lorsqu'un billet a été émis à titre onéreux.

*Any embarkation or disembarkation in Corsica constituting a chargeable event is subject to a tax surcharge when a ticket has been issued for valuable consideration.*

← La majoration s'ajoute au prix demandé au passager. Son exigibilité intervient lorsque se produit son fait générateur déterminé par l'embarquement ou le débarquement du passager, quelles que soient les dates d'achat et/ou de paiement du billet par le client.

*The tax surcharge is added to the price of the passenger's ticket. The charge is triggered when the passenger boards or disembarks, irrespective of the dates when the customer bought and/or paid for the ticket.*

← La majoration est due par les entreprises de transport aérien à raison du nombre de passagers embarqués ou débarqués en Corse. Sont cependant exclus de l'assiette de cette taxe :

*The tax surcharge is payable by airlines based on the number of passengers boarding or disembarking in Corsica. The following are however excluded from the scope of this tax:*

- les enfants de moins de deux ans,

*- children under two,*

- les personnes munies de titres de transport gratuits ainsi que les membres de l'équipage et le personnel de bord,

- les personnes en transit direct (c'est-à-dire, effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par un aéronef dont le numéro de vol au départ est identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés),

- les militaires voyageant en formations constituées.

Son tarif est fixé à 4,57 € par passager embarqué ou débarqué.

La majoration est déclarée par les redevables établis en métropole ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne en même temps que la TVA auprès des services fiscaux compétents dont ils dépendent ; la taxe est donc déclarée sur un formulaire annexe à celui utilisé pour la TVA, tantôt au mois, tantôt à l'année en fonction du régime d'imposition applicable au redevable en matière de TVA (en fonction du chiffre d'affaires effectué).

Les redevables établis hors de l'Union européenne sont tenus de faire accréditer auprès des services fiscaux un représentant fiscal, qui, à l'instar de la TVA, procèdera pour le compte et au nom de ce redevable aux obligations déclaratives et contributives.

A compter du 1er janvier 2026, les majorations seront recouvrées par la DGAC et à ce titre, elle devront être déclarées selon les mêmes modalités que les autres tarifs de la TTAP.

4.1.2.1.5.4 Outre-mer

Tout embarquement en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte ou à La Réunion constitutif d'un fait générateur fait l'objet d'une majoration lorsqu'un billet a été émis à titre onéreux.

Le montant de la majoration est déterminé par la région où se produit l'embarquement dans la limite de 4,57 €. Il peut être modulé selon la distance du vol.

### 4.1.2.2 Taxe sur le transport aérien de marchandises

La taxe sur le transport aérien de marchandises, codifiée aux articles L. 422-41 à L. 422-48 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur la masse de fret ou de courrier à l'exclusion des contenants (exprimée en tonne) embarqués.

Le montant de la taxe est égal au produit de la masse mensuelle des marchandises, exprimée en tonnes, par la somme des termes suivants :

- Le tarif de l'aviation civile ;

- Le tarif de sûreté et de sécurité.

4.1.2.2.1 Montant des tarifs

Le tarif de l'aviation civile de la taxe sur le transport aérien de marchandises mentionné au 1° de l'article L. 422-45 du code des impositions sur les biens et services est unique quelle que soit la destination du fret ou du courrier.

Le tarif de l'aviation civile est égal, pour la période du 1er avril 2025 au 31 mars 2026, à 1,53 € par tonne.

S'agissant du fret ou du courrier, il est appliqué un tarif unique de sûreté et de sécurité quel que soit l'aéroport d'embarquement et quelle que soit la destination du fret ou du courrier. Il est invariablement fixé à 1 € par tonne embarquée (arrondie à la tonne inférieure).

4.1.2.2.2 Personnes imposables

La taxe sur le transport aérien de marchandises est due par toute entreprise de transport aérien public, quelle que soit sa nationalité et quel que soit son statut juridique.

4.1.2.2.3 Opérations exonérées

Est exonéré de la taxe tout embarquement au départ des lieux suivants :

- l'aéroport de Bâle-Mulhouse lorsque l'embarquement est effectué à bord d'aéronef opérant des services aérien sous couvert d'une autorisation de trafic délivrée par la Confédération suisse :

- les territoires des collectivités de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie.

*4.1.2.2.4 Opérations imposables*

Sont imposables les opérations :

- de fret et de courrier,

- sur des vols commerciaux,

- au départ de la France, quelles que soient la nature et la configuration des plates-formes (aéroports, aérodromes, hélisurfaces, hélistations.)

- et quelle que soit leur destination.

*- people with free travel tickets and members of the crew and cabin staff,*

*- people in direct transit (i.e. stopping briefly at the airport and leaving again on an aircraft with a flight number on departure identical to that of the aircraft on which they arrived),*

*- servicemen traveling in constituted units.*

*The amount is set at 4.57 € per boarding or disembarking passenger.*

*The tax surcharge is declared to their usual tax authorities by taxpayers in mainland France or in another member State of the European Union at the same time as VAT. It is therefore declared on a form appended to the one used for VAT, either each month or each year, depending on the VAT tax regime applicable to the taxpayer (based on turnover).*

*Taxpayers outside the European Union must use a tax representative accredited by the tax services, who as for VAT will discharge the taxpayer's obligations to declare and pay the tax in its name and on its behalf.*

*From January 1, 2026, the tax surcharge will be recovered by the DGAC and as such, they must be declared according to the same conditions as the other rates of the tax on passengers air transport.*

*4.1.2.1.5.4 Overseas territories*

*Any boarding in Guadeloupe, Guyana, Martinique, Mayotte or Reunion constituting a chargeable event is subject to a tax surcharge when a ticket has been issued for valuable consideration.*

*The amount of the increase is determined by the region where boarding occurs within the limit of €4.57. It can be modulated according to the distance of the flight.*

### *4.1.2.2 Tax on air cargo transport*

*The tax on the air cargo transport, codified in articles L. 422-41 to L. 422-48 of the French "code des impositions des biens et services", is based on the mass of freight or mail excluding containers (expressed in tonnes) loaded.*

*The amount of the tax is equal to the product of the monthly mass of goods, expressed in tonnes, by the sum of the following terms:*

*- The civil aviation rate ;*

*- The safety and security rate.*

*4.1.2.2.1 Amount of rates*

*The civil aviation rate of the tax on the air transport of goods is unique regardless of the destination of the freight or the mail.*

*The civil aviation rate is equal, for the period from April 1, 2025 to March 31, 2026, to €1.53 per tonne.*

*Regarding freight or mail, a single safety and security rate is applied regardless of the airport of embarkation and regardless of the destination of the freight or mail. It is invariably set at €1 per ton loaded (rounded down to the nearest ton).*

*4.1.2.2.2 Taxable persons*

*The tax on air cargo transport is payable by any public air transport company, whatever its nationality and whatever its legal status.*

*4.1.2.2.3 Exempt transactions*

*Any boarding from the following places is exempt from tax :*

*- Basel-Mulhouse airport when boarding is carried out on board an aircraft operating air services under cover of a traffic authorization issued by the Swiss Confederation:*

*- the territories of the communities of French Polynesia and New Caledonia.*

*4.1.2.2.4 Taxable transactions*

*The following transactions are taxable:*

*- freight and mail,*

*- on commercial flights,*

*- departing from France, whatever the nature and configuration of the platforms (airports, aerodromes, helipads, helipads.)*

*- and whatever their destination.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

4.1.2.2.5 Modalités d'imposition

Le montant de la taxe est égal au produit de la masse mensuelle des marchandises, exprimée en tonnes, par la somme des termes suivants :

1° un tarif de l'aviation civile revalorisé annuellement à concurrence du taux de l'inflation prévisionnel associé à la loi de finances de l'année ;

2° un tarif de sûreté et de sécurité propre aux aérodromes et groupements d'aérodromes et groupements d'aérodromes des classes 1 à 3 de l'article L. 6328-2 du code des transports.

Les entreprises de transport aérien déclarent au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre (lorsque le montant annuel de la taxe est inférieur à 12 000 €) au cours duquel les opérations taxables ainsi que les opérations exonérées ont été effectuées.

Les déclarations effectuées suivant le modèle fourni par l'administration de l'aviation civile, mentionnent la masse de fret et de courrier embarqués exprimée en tonne.

Cette déclaration, accompagnée du paiement de la taxe due, est adressée aux comptables du budget annexe "Contrôle et exploitation aériens".

A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du mois suivants les vols pour la TTAP et la TTAM.

Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois.

A compter du 1er janvier 2026, le seuil maximal de 12 000 € pour les déclarations trimestrielles passe à 36 000 € incluant la TTAP et la TTAM.

*4.1.2.2.5 Taxation terms*

*The amount of the tax is equal to the product of the monthly mass of goods, expressed in tonnes, by the sum of the following terms:*

*1° a civil aviation rate revalued annually up to the forecast rate of inflation associated with the finance law of the year;*

*2° a safety and security rate specific to aerodromes and groups of aerodromes and groups of aerodromes in classes 1 to 3 of article L. 6328-2 of the transport code.*

*The airlines make their tax returns at the latest on the last day of the month following the month or quarter during which the taxable events took place.*

*These tax returns follow the template supplied by the civil aviation authority. They state the mass of freight and mail transported during the previous month or quarter for flights leaving from mainland France.*

*The tax return is made online, together with a bank transfer paying the tax due, and is addressed to the accountants for the annexed budget for civil aviation.*

*From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the month following flights for passengers and cargo taxes.*

*The reporting periods (flight periods) remain unchanged: from the 1st to the last day of the month.*

*From January 1, 2026, the € 12,000 threshold for quaterly decalarations will rise to € 36,000 including air passagers tax and air cargo transport tax.*

**4.1.2.3 Taxe sur les nuisances sonores aériennes**

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est recouvrée par le service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA, service de la DGAC) qui en reverse le produit aux exploitants des aérodromes mentionnés à l'article L. 6360-1 du code des transports, en vue de financer les travaux liés à l'insonorisation des logements des riverains qui se situent dans le périmètre des plans de gêne sonores applicable à ces aérodromes.

Cette taxe met en œuvre le principe pollueur-payeur : le montant à acquitter par les compagnies aériennes est d'autant plus élevé que l'aéronef est bruyant et qu'il décolle aux heures les plus gênantes.

La TNSA est perçue par les exploitants d'aérodromes des groupes 1 à 3 au sens de l'article L. 6360-1 du code des transports :

- pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes ;

- ou pour lequel le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à deux tonnes a dépassé cinquante mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore de cet aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome remplissant le critère précédent (cas concernant actuellement Paris-Le Bourget).

Sont concernés en 2025, les 10 aérodromes suivants : Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry.

La TNSA est due par tout exploitant d'aéronefs ou, à défaut, leur propriétaire. Elle ne s'applique néanmoins pas aux aéronefs de masse maximale au décollage inférieure à 2 tonnes ainsi qu'aux aéronefs d'Etat ou participant à des missions de protection civile ou de lutte contre l'incendie.

Le fait générateur de la taxe est constitué par le décollage d'aéronefs sur les aérodromes concernés.

L'assiette de la taxe est définie par le logarithme décimal de la masse maximale au décollage de l'aéronef, auquel s'applique des coefficients de modulations en fonction des caractéristiques acoustiques des aéronefs utilisés et de l'heure de décollage (facteurs qui sont pris en compte par l'application d'un coefficient de modulation dans un rapport de 0,5 à 120).

Sur cette assiette est appliquée un tarif propre à chaque aérodrome, tel que ce tarif est fixé par un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile (pour chaque aérodrome, le tarif est établi en fonction des besoins de financement locaux).

Le tarif de la taxe est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile, pour chaque aérodrome éligible, entre les limites inférieures et supérieures déterminées par l'article L. 422-54 du code des impositions sur les biens et services pour chaque groupe dont relève l'aérodrome concerné :

Groupe 1 : aérodromes Nantes-Atlantique de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget : de 20 à 75 € ;

Groupe 2 : aérodrome de Toulouse-Blagnac : de 10 à 20 € ;

***4.1.2.3 Tax on air transport noise pollution***

*The French tax on air transport noise pollution (Taxe sur les nuisances sonores aériennes - TNSA) is collected by the airport tax management service (SGTA) which pays the revenue to operators of airports meeting certain eligibility criteria (mentioned in article L. 6360-1 of the air transport code), in order to finance the soundproofing of nearby housing located within the boundary of the noise action plans that apply to these airports.*

*It is based on the "polluter pays" principle and is intended as restitution: the noisier the aircraft, and the more unsocial the hour it takes off, the higher is the rate.*

*The TNSA is collected by AD managers of groups 1 to 3 according to art. L. 6360-1 of the transport code :*

*- the annual number of take-offs by aircrafts - whose the maximum take-off mass (MTOM) is greater than or equal to 20 tons - exceeds 20,000 over one of the previous five calendar years ;*

*- or the annual number of aircraft movements - whose maximum take-off mass (MTOM) is at least two metric tons - has exceeded 50,000 movements over one of the five previous calendar years, and for which the "Noise exposure plan (PEB in France)" or "The Noise Disturbance Plan" (PGS in France)" intersects the "PEB" or "PGS" of another aerodrome that gathers all the characteristics defined in the previous paragraph (now Paris-Le Bourget airport is only concerned).*

*It applied to the following 10 airports in 2025 : Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly and Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry.*

*The TNSA is payable by all aircraft operators, or, failing that, their owners. Are not taxable aircraft whose maximum take-off mass (MTOM) is less than two tons; state-owned aircraft or those used for civilian rescue or firefighting.*

*The tariffable event for the tax is each take off of the aircraft from one of the aerodrome is subject to the tax.*

*The tax base is defined as the decimal logarithm of the aircraft's maximum take-off mass, adjusted for the noise characteristics of the aircraft used and the take-off time. These factors are taken into account by multiplying the initial value by a modulation coefficient of between 0.5 and 120.*

*The resulting figure is multiplied by a tax rate specific to each airport, determined by a joint decree from the French budget Minister and the French Minister of civil aviation. (The rate is set for each airport depending on the local financing needs.)*

*The rate is determined for each eligible airport by a joint decree from the French budget Minister and the French Minister of civil aviation. Lower and upper limits for each group of airports are defined in article L. 422-54 of the French code des impositions sur les biens et services :*

*Group 1: Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget and Nantes-Atlantique airports: between 20 € and 75 €;*

*Group 2: Toulouse-Blagnac airports: between 10 € and 20 €;*

Groupe 3 : tout autre aérodrome dont le trafic excède le seuil légal précité : de 0 à 10 €.

La TNSA est déclarée au plus tard le dernier jour du deuxième mois qui suit le mois ou le trimestre au titre duquel les opérations taxables ont eu lieu.

Cette déclaration, conforme au modèle prescrit par l'administration, est effectuée par voie électronique et adressée, concomitamment à son paiement (par virement) au comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du deuxième mois suivant les vols.

Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois.

*Group 3: all other airports with traffic exceeding the legal threshold quoted above: between 0 € and 10 €.*

*The TNSA is declared at the latest on the last day of the second month following the month or quarter in which the taxable events took place.*

*The declaration, following the template required by the authorities, is made on line and addressed, together with the payment (by bank transfer) to the Public Accountant for the annexed budget "Air Control and Operation".*

*From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the second month following flights.*

*The reporting periods (flight periods) remain unchanged: from the 1st to the last day of the month.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# GEN 4.2 REDEVANCE DE ROUTE ET REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX

*ROUTE CHARGE AND TERMINAL NAVIGATION CHARGE*

### 4.2.1 LA REDEVANCE DE ROUTE

#### 4.2.1.1 Définition

*Code de l'Aviation Civile Article R.134-1*

L'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance de route.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des finances et du ministre chargé de l'aviation civile assure la publication des règles relatives à la redevance pour services rendus, dite redevance de route, mentionnées à l'alinéa précédent.

#### 4.2.1.2 Comment est-elle calculée ?

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 3*

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de services pour la redevance de route est égal au produit des coefficients « distance » et « poids » de l'aéronef en question.

#### 42121 Calcul du coefficient distance

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3 – Conditions d'application du système de redevances de route, article 5*

Le coefficient « distance » (d) est égal au quotient par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone tarifaire, selon la route réelle suivie telle qu'enregistrée par le gestionnaire de réseau.

Si les points d'entrée et de sortie d'un vol situés dans la zone tarifaire sont identiques, le coefficient «distance» est égal à la distance orthodromique entre ces points et le point le plus éloigné du plan de vol, multipliée par deux.

La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué dans la zone tarifaire.

#### 421211 Formule de la distance orthodromique

Soit deux points de la surface de la terre A et B de coordonnées géographiques :

latitude (A) = lat (A) et longitude (A) = long (A) respectivement latitude (B) = lat (B) et longitude (B) = long (B), et soit long = différence de longitude de B à A, on appelle distance orthodromique de A à B, et on la note ortho (A,B) :
ortho(A,B) = 60* arcos [ cos(lat (A)) * cos(lat (B)) * cos(long) + sin(lat (A)) * sin(lat (B)) ]

La distance orthodromique est obtenue en milles nautiques.

#### 42122 Calcul du coefficient poids

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 3 – Conditions d'application du système de redevances de route, article 6*

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal à la racine carrée du quotient par cinquante du nombre arrondi à la première décimale correspondant à la masse maximale certifiée au décollage (MMD) de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques telle qu'elle figure dans le manuel de vol de l'aéronef.

$$p = \sqrt{\frac{MMD}{50}}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance de route :

### *4.2.1 ROUTE CHARGE*

#### *4.2.1.1 Definition*

*Civil Aviation Code article R.134-1*

*The use of en-route air navigation facilities and services provided by the State in the airspace under its responsibility above and in the vicinity of the metropolitan territory shall be remunerated in the form of a charge, known as a route charge.*

*A joint order from the Minister in charge of Civil Aviation and the Minister in charge of Budget ensures the publication of the regulations relating to the charge for services provided, known as the route charge, mentioned in the foregoing paragraph.*

#### *4.2.1.2 How is it calculated?*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 3*

*The charge (C) for a given flight in a given charging zone is equal to the product of the unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for such a flight:*

$$C = u \times SU$$

*For a given flight, the number of service units (SU) for the route charge is equal to the product of the "distance" and "weight" factors of the aircraft.*

#### *42121 Calculation of the distance factor*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3 – Conditions of application of the route charges system, article 5*

*The "distance" factor (d) shall be equal to the division by one hundred of the number of kilometres in the great circle distance between the entry point and the exit point in the charging zone, in accordance with the real route such as registered by the Air Traffic Flow Management.*

*If the entry and exit points of a flight located in the charging zone are identical, the "distance" factor shall be equal to the great circle distance between those points and the most far away point of the flight plan, multiplied by two.*

*The distance to be taken into account shall be reduced by 20 kilometres for each take-off and landing in the charging zone.*

#### *421211 Formula of the great circle distance*

*Let A and B, two points of the surface of the Earth of geographic coordinates :*

*latitude (A) = lat (A) and longitude (A) = long (A) respectively latitude (B) = lat (b) and longitude (b) = long (B), and long = difference in longitude between B and A, the great circle distance from A to B, noted ortho (A, B) is equal to:*
*ortho (A, B) = 60 * arcos [cos (lat (A)) * cos (lat (B)) * cos (long) + sin (lat(A)) * sin (lat (B))]*

*The great circle distance is obtained in nautical miles.*

#### *42122 Calculation of the weight factor*

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 3 – Conditions of application of the route charges system, article 6*

*The "weight" factor (w), expressed as a figure taken to two decimals, shall be the square root of the division by fifty of the number rounded off the first decimal corresponding to the maximum certificated take-off weight (MTOW) of the aircraft, expressed in metric tons as shown in the flight manual of the aircraft.*

$$w = \sqrt{\frac{MTOW}{50}}$$

*Hence the calculation of the charge is :*

$$R = t \times \sqrt{\frac{MMD}{50}} \times d$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée.

Les exploitants d'aéronefs déclarent la composition de leur flotte et la masse maximale certifiée au décollage de chacun de leurs aéronefs à l'organisme chargé de la facturation dès qu'une modification survient et au moins une fois par an.

**4.2.1.2.3 Le taux unitaire**

Le taux unitaire de la redevance de route est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des comptes publics. Il est publié au Journal officiel et peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr) sur le site d'Eurocontrol (https://www.eurocontrol.int) et dans le Guide des usagers publié sur le site du ministère chargé des transports :

https://www.ecologie.gouv.fr/redevances-navigation-aerienne

**4.2.1.3 Quels sont les vols exonérés ?**

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 9*

Sont exonérés des redevances de navigation aérienne :

a. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques ;

b. les vols mixtes VFR/IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR ;

c. les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ;

d. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ;

e. les vols militaires de l'État français et ceux des États ayant conclu avec la France des accords de réciprocité ;

f. les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol ; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de la zone tarifaire concernée et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;

g. les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;

h. les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;

i. les vols VFR ;

j. les vols effectués par les douanes et la police.

**4.2.1.4 Facturation**

Les factures de redevance de route sont émises en milieu de mois par Eurocontrol et portent sur les vols du mois précédent. Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois. Elle est accompagnée d'un relevé de vols (pro forma). Le relevé pro forma indique, par ordre chronologique, les vols pour lesquels des redevances de route ont été facturées. Pour chaque vol, le document indique le montant total de la redevance de route et, le cas échéant, le montant à déduire au titre des exonérations applicables. La somme nette des redevances figurant au bas du relevé pro forma (vols exonérés déjà déduits) est égale au montant des redevances de route comme indiqué sur la facture.

**4.2.1.5 Conditions de paiement de la RR**

*Condition d'application du système de redevances de route, annexe 2, clause 1*

$$C = t \times \sqrt{\frac{MTOW}{50}} \times d$$

*When this weight is unknown, the "weight" factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight.*

*Aircraft operators shall declare the composition of their fleet and the maximum certified take-off weight of each of their aircraft to the organisation responsible for invoicing as soon as a change occurs and at least once a year.*

***4.2.1.2.3 The unit rate***

*The unit rate of route charge is set annually by joint order of the Minister responsible for transport and the Minister responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr), on the Eurocontrol website (https://www.eurocontrol.int) or on the User's guide published on the website of the Minister responsible for transports :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/en/air-navigation-charges*

***4.2.1.3 Exemptions***

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 9*

*The following flights are exempted from the payment of charges :*

*a. flights performed by aircraft of which the maximum take-off weight authorised is less than two (2) metric tons ;*

*b. mixed VFR/IFR flights in the charging zone where operated exclusively in VFR ;*

*c. flights performed exclusively for the transport, on official mission, of the reigning Monarch and his/her immediate family, Heads of State, Heads of Government, and Government Ministers. In all cases, this must be substantiated by the appropriate status indicator or remark on the flight plan ;*

*d. search and rescue flights authorised by the appropriate relevant body ;*

*e. military flights performed by military aircraft from French State and from states which have been subscribed a reciprocity agreement ;*

*f. training flights performed exclusively for the purpose of obtaining a licence, or a rating in the case of cockpit flight crew, and where this is substantiated by an appropriate remark on the flight plan. Flights must be performed solely within this charging zone. Flights must not serve for the transport of passengers and/or cargo, nor for positioning or ferrying of the aircraft ;*

*g. flights performed exclusively for the purpose of checking or testing equipment used or intended to be used as ground aids to air navigation, excluding positioning flights by the aircraft concerned ;*

*h. flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights) ;*

*i. VFR flights ;*

*j. customs and police flights.*

***4.2.1.4 Billing***

*The bills for route charges are issued by Eurocontrol in the middle of the month and relate to flights of the previous month. Each bill corresponds to a one-month flight period. It is accompanied by a Pro Forma statement. The Pro Forma statement lists, in chronological order, the flights for which route charges have been billed. For each flight the document shows the total amount of the route charge and the amount to be deducted in respect of applicable exemptions, if any. The net sum of the charges shown at the bottom of the Pro Forma statement (exempted flights already deducted) is equal to the amount of route charges as shown on the bill.*

***4.2.1.5 Terms of payment for the route charge***

*Conditions of application of the route charges system, annex 2, clause 1*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les montants facturés sont payables au siège d'Eurocontrol à Bruxelles.

Eurocontrol considère toutefois comme libératoires les paiements effectués à ses comptes auprès des établissements bancaires désignés par les organes compétents du système de redevances de route dans les États.

Le montant de la redevance est dû à la date de réalisation du vol. Le paiement doit être reçu par Eurocontrol dans les 30 jours suivant la date de facturation, au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur la facture.

*Condition d'application du système de redevances de route, annexe 2, clause 2*

Hormis le cas prévu au paragraphe 2 de la présente clause, les montants des redevances doivent être acquittés en euros.

Si le paiement est effectué à l'établissement bancaire désigné situé dans un État contractant, les usagers ressortissants de cet État peuvent s'acquitter en monnaie nationale convertible dudit État des montants des redevances qui leur sont facturés.

S'il est fait usage de la faculté visée au paragraphe qui précède, la conversion en monnaie nationale des montants en euros s'effectue au taux de change journalier de la date de valeur et du lieu de paiement pour les transactions commerciales.

*Condition d'application du système de redevances de route, annexe 2, clause 3*

Le paiement est réputé reçu par Eurocontrol à la date de valeur à laquelle les montants dus ont été crédités sur un compte bancaire désigné par Eurocontrol. La date de valeur est celle à laquelle Eurocontrol peut utiliser les fonds. Les frais bancaires relatifs au paiement des factures d'EUROCONTROL sont pris en charge par les usagers de l'espace aérien.

*Condition d'application du système de redevances de route, annexe 2, clause 4*

Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euros des factures réglées et des notes de crédit déduites. La nécessité d'indiquer les montants en euros des factures vaut également pour les usagers utilisant la possibilité de payer en monnaie nationale.

Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné des indications visées au paragraphe 1 ci-dessus pour permettre son affectation à une ou des factures spécifiques, Eurocontrol affectera le paiement :

- aux plus anciennes des factures impayées et ensuite ;
- aux intérêts de retard.

*The amounts billed shall be payable at Eurocontrol's Headquarters in Brussels.*

*Eurocontrol will nevertheless consider payment into the accounts opened in its name with banking establishments in the Contracting or other States designated by the competent bodies of the Route Charges System as a discharge of the payer's liability.*

*The amount of the charge is due on the date of performance of the flight. The latest value date by which payment must be received by Eurocontrol shall be shown on the bill and is 30 days from the date of the bill.*

*Conditions of application of the route charges system, annex 2, clause 2*

*Except as provided in paragraph 2 of this clause, the amount of the charge shall be paid in euros.*

*Any user who is a national of a contracting State may, whenever payment is made by him into a designated banking establishment situated in the State of which he is a national, discharge the debt in the convertible currency of that State.*

*When a user avails himself of the facility referred to in the foregoing paragraph, the conversion into national currency of the euro amount shall be effected at the daily exchange rate used for commercial transactions for the value date and place of payment.*

*Conditions of application of the route charges system, annex 2, clause 3*

*Payment shall be deemed to have been received by Eurocontrol on the value date on which the amount due was credited into a designated bank account of Eurocontrol. The value date shall be the date on which Eurocontrol can use the funds. Bank charges in relation to the payment of Eurocontrol bills shall be borne by airspace user.*

*Conditions of application of the route charges system, annex 2, clause 4*

*Payments shall be accompanied by a statement giving the references, dates and Euro amounts in respect of bills paid and of any credit notes deducted. The requirement to show the amounts of bills in Euro shall apply also to users availing themselves of the facility to pay in national currency.*

*When a payment is not accompanied by the details specified in paragraph 1 above so as to allow its application to a specific bill or bills, Eurocontrol will apply the payment :*

*- first to the oldest bills unpaid, and then*
*- to the interest on late payment.*

### 4.2.15.1 Réclamations

*Condition d'application du système de redevances de route, annexe 2, clause 5*

Toute réclamation relative à une facture doit être adressée à Eurocontrol par écrit ou par moyen électronique préalablement agréé par Eurocontrol. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à Eurocontrol, fixée à 60 jours à compter de la date de la facture, est indiquée sur cette dernière.

La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par Eurocontrol.

Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des pièces justificatives appropriées.

Le dépôt d'une réclamation par un usager n'autorise pas celui-ci à porter le montant contesté en déduction de la facture en cause, à moins qu'Eurocontrol ne l'y ait autorisé.

Si Eurocontrol et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué sans l'accord préalable d'Eurocontrol.

### 4.2.15.1 *Claims*

*Conditions of application of the route charges system, annex 2, clause 5*

*Claims against bills must be submitted to Eurocontrol in writing or by an electronic medium previously approved by Eurocontrol. The latest date by which claims must be received by Eurocontrol is 60 days from the date of the bill and is shown on the bill.*

*The date of submission of claims shall be the date on which they are received by Eurocontrol.*

*Claims must be detailed and should be accompanied by any relevant supporting evidence.*

*Submission of a claim by a user shall not entitle him to make any deduction from the relevant bill unless so authorised by Eurocontrol.*

*When Eurocontrol and a user are mutually debtor and creditor no compensation payments shall be effected without Eurocontrol's prior agreement.*

### 4.2.15.2 Pénalités

*Condition d'application du système de redevances de route, annexe 2, clause 6*

Toute redevance qui n'a pas été acquittée à la date d'exigibilité est majorée d'un intérêt de retard à un taux décidé par les organes compétents et publié par les États contractants conformément aux dispositions de l'Article 10 des Conditions d'application. Cet intérêt, dit de retard, est un intérêt simple calculé au jour le jour sur le montant restant dû.

Cet intérêt est calculé et facturé en euros.

### 4.2.15.2 *Penalties*

*Conditions of application of the route charges system, annex 2, clause 6*

*Any charge which has not been paid by the latest date for payment shall be increased by the addition thereto of interest at a rate decided by the competent bodies, and published by the Contracting States in accordance with Article 10 of the Conditions of Application. The interest, entitled Interest on Late Payment, shall be simple interest calculated from day to day on the unpaid overdue amount.*

*The interest will be calculated and billed in euros.*

Le taux d'intérêt de retard applicable à la redevance de route est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des comptes publics. Il est publié au Journal officiel et peut être consulté sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr) sur le site d'Eurocontrol (https://www.eurocontrol.int) et dans le Guide des usagers publié sur le site du ministère chargé des transports :

https://www.ecologie.gouv.fr/redevances-navigation-aerienne

*The interest rate imposed on late payment of the route charges is set annually by joint order of the Minister responsible for transport and the Minister responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr), on the Eurocontrol website (https://www.eurocontrol.int) or on the User's guide published on the website of the Minister responsible for transports :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/en/air-navigation-charges*

**4.2.1.5.3 Mesures de recouvrement**

***4.2.1.5.3 Enforcement measures***

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 3, clause 7*

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

Les mesures à cet effet peuvent comprendre le déni de services, la rétention d'aéronefs ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

Code des transports, article L6123-2, ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 article 5.

Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes : le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

Décret n° 2018-1274 du 26 décembre 2018 relatif aux redevances des services de navigation aérienne, article R.134-7-VII

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne à l'encontre de tout usager qui n'a pas acquitté les redevances dues. Cette décision est prise à la demande du comptable du budget annexe "Contrôle et exploitation aériens".

A défaut du paiement total de la dette, ou à défaut de la conclusion d'un plan d'apurement, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne passé un délai de huit jours après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation. La décision prend effet immédiatement.

Cette décision ne peut être prise que pour les vols au départ.

La fourniture de ces services reste suspendue tant que le paiement total de la dette n'est pas intervenu ou qu'un plan d'apurement n'est pas conclu.

La suspension de ces services peut aussi être décidée dans les mêmes conditions dans le cas où un plan d'apurement précédemment conclu n'est pas respecté.

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annex 3, clause 7*

*When a debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.*

*These measures may include the denial of services, detention of aircraft or other enforcement measures in accordance with applicable law.*

*Transports code, article L6123-2, decree n° 2010-1307 of 28 October 2010, Article 5.*

*After a formal notice sent to the debtor in order to regularize its situation remains unsuccessful, detention of aircraft operated or owned by the debtor can be required by the relevant authority to the judge of the place where the measure is enforced and in the following situation : the minister in charge of the transport in case of non-payment or insufficient payment of route charges or terminal navigation charges.*

*The order of the execution judge is transmitted to the authorities in charge of air traffic services at the aerodrome for detention purposes. The order is notified to the debtor and to the owner of the aircraft when the debtor is the operator.*

*The detention costs are covered by the debtor.*

*The payment of the outstanding amount leads to the withdrawal of the aircraft detention.*

*Decree No. 2018-1274 of 26 December 2018 on air navigation service charges, Article R. 134-7-VII*

*The Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services against any user who has not paid the fees due. This decision shall be taken at the request of the accounting officer of the budget for air traffic control and operations.*

*In the absence of full payment of the debt, or in the absence of a clearance plan, the Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services after a period of eight days after having given notice to the debtor to regularise his situation. The decision shall take effect immediately.*

*This decision can only be made for departing flights.*

*The provision of these services remains suspended until full payment of the debt has been made or a clearance plan has been concluded.*

*The suspension of these services may also be decided under the same conditions in the event that a previously concluded clearance plan is not respected.*

**4.2.1.6 Contacts**

***4.2.1.6 Contacts***

| | **Réclamations et informations sur les redevances** *Claims and system Information* | **Recouvrement** *Recovery* | **Comptabilité et Trésorerie** *Accounting and treasury* |
|---|---|---|---|
| **Téléphone** *Telephone* | + 32 2 729 38 38 | + 32 2 729 38 67 | + 32 2 729 38 67 |
| **Téléfax** *Telefax* | + 32 2 729 90 93 | + 32 2 729 90 94 | + 32 2 729 90 95 |
| **E-mail** *E-mail* | r3.crco@eurocontrol.int | r4.crco@eurocontrol.int | r5.crco@eurocontrol.int |
| **Adresse** *Address* | EUROCONTROL<br>Service Central des Redevances de Route<br>Rue de la Fusée 96<br>B - 1130 Bruxelles (Belgique) | | |

**4.2.2 REDEVANCE POUR SERVICES TERMINAUX DE LA CIRCULATION AERIENNE METROPOLE**

***4.2.2 TERMINAL NAVIGATION CHARGE IN MAINLAND FRANCE***

**4.2.2.1 Définition**

***4.2.2.1 Definition***

*Code de l'Aviation Civile Article R.134-1*

*Civil Aviation Code Article R.134-1*


© Service de l'Information Aéronautique, France

L'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat à l'arrivée et au départ des aérodromes métropolitains dont l'activité dépasse un certain seuil donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne en métropole, exigible à l'occasion de chaque vol au départ.

*The use of air navigation facilities and terminal services provided by the State on arrival and departure from metropolitan aerodromes whose activity exceeds a certain threshold gives rise to remuneration in the form of a charge, known as the terminal navigation charge in mainland France, payable for each departing flight.*

**4.2.2.2 Comment est-elle calculée ?**

**4.2.2.2 *How is it calculated ?***

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 1 et 4*

La redevance (R) pour un vol donné dans une zone tarifaire donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire et des unités de services (UDS) pour le vol concerné :

$$R = t \times UDS$$

Pour un vol donné, le nombre d'unités de services pour la RSTCA métropole est égal au coefficient « poids » de l'aéronef en question.

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 1 and 4*

*The charge (C) for a given flight in a given charging zone is equal to the product of the unit rate (u) established for this charging zone and service units (SU) for such a flight:*

$$C = u \times SU$$

*For a given flight, the number of service units (SU) for mainland TNC is equal to the "weight" factor of the aircraft.*

**4.2.2.2.1 Calcul du coefficient poids**

**4.2.2.2.1 *Calculation of the weight factor***

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 4 et 3*

Le coefficient « poids » (p), exprimé par un nombre comportant deux décimales, est égal au quotient par cinquante du nombre arrondi à la première décimale correspondant à la masse maximale certifiée au décollage (MMD) de l'aéronef, exprimée en tonne métrique, telle qu'elle figure sur le manuel de vol de l'aéronef et affectée de l'exposant 0,7.

$$p = \left(\frac{MMD}{50}\right)^{0,7}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance terminale :

$$R = t \times \left(\frac{MMD}{50}\right)^{0,7}$$

Lorsque cette masse est inconnue, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, il est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée. Les exploitants d'aéronefs déclarent la composition de leur flotte et la masse maximale certifiée au décollage de chacun de leurs aéronefs à l'organisme chargé de la facturation dès qu'une modification survient et au moins une fois par an.

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 4 and 3*

*The "weight" factor (w), expressed as a figure taken to two decimals, shall be the quotient, obtained by dividing by fifty of the number rounded off to the first decimal place corresponding to the maximum certificated take-off weight (MTOW) of the aircraft, expressed in metric tons, as shown in the flight manual of the aircraft and assigned the exponent 0,7.*

$$w = \left(\frac{MTOW}{50}\right)^{0,7}$$

*Hence the calculation of the charge is :*

$$C = u \times \left(\frac{MTOW}{50}\right)^{0,7}$$

*When this weight is unknown, the "weight" factor is calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. When an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight. Aircraft operators shall declare the composition of their fleet and the maximum certified take-off weight of each of their aircraft to the organisation responsible for invoicing as soon as a change occurs and at least once a year.*

**4.2.2.2.2 Taux unitaires**

**4.2.2.2.2 *The unit rate***

Les taux unitaires de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne métropole sont fixés annuellement par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des comptes publics. Ils sont publiés au Journal officiel et peuvent être consultés sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr) sur le site d'Eurocontrol (https://www.eurocontrol.int) et dans le Guide des usagers publié sur le site du ministère chargé des transports :

https://www.ecologie.gouv.fr/redevances-navigation-aerienne

*The unit rates of the terminal navigation charges in mainland France are set annually by joint order of the Minister responsible for transport and the Minister responsible for public accounts. They can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr), on the Eurocontrol website (https://www.eurocontrol.int) or on the User's guide published on the website of the Minister responsible for transports :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/en/air-navigation-charges*

**4.2.2.3 Quels sont les vols exonérés**

**4.2.2.3 *Exemptions***

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 9*

Sont exonérés des redevances de navigation aérienne :

a. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques ;

b. les vols mixtes VFR/IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR ;

c. les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ;

d. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ;

e. les vols militaires de l'État français et ceux des États ayant conclu avec la France des accords de réciprocité ;

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 9*

*The following flights are exempted from the payment of charges :*

*a. flights performed by aircraft of which the maximum take-off weight authorised is less than two (2) metric tons ;*

*b. mixed VFR/IFR flights in the charging zone where operated exclusively in VFR ;*

*c. flights performed exclusively for the transport, on official mission, of the reigning Monarch and his/her immediate family, Heads of State, Heads of Government, and Government Ministers. In all cases, this must be substantiated by the appropriate status indicator or remark on the flight plan ;*

*d. search and rescue flights authorised by the appropriate relevant body ;*

*e. military flights performed by military aircraft from French State and from states which have been subscribed a reciprocity agreement ;*

f. les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol ; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de la zone tarifaire concernée et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;

g. les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;

h. les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;

i. les vols VFR ;

j. les vols effectués par les douanes et la police.

*f. training flights performed exclusively for the purpose of obtaining a licence, or a rating in the case of cockpit flight crew, and where this is substantiated by an appropriate remark on the flight plan. Flights must be performed solely within this charging zone. Flights must not serve for the transport of passengers and/or cargo, nor for positioning or ferrying of the aircraft ;*

*g. flights performed exclusively for the purpose of checking or testing equipment used or intended to be used as ground aids to air navigation, excluding positioning flights by the aircraft concerned;*

*h. flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights);*

*i. VFR flights;*

*j. customs and police flights.*

### 4.2.2.4 Aérodromes soumis à l'application de la RSTCA métropole

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, article 8*

Pour l'année N, sont soumis à la RSTCA pour la métropole et pour l'outre-mer, les aérodromes sur lesquels les services terminaux de navigation aérienne sont rendus par des agents de l'État et le trafic IFR non exonéré dépasse un certain seuil sur la période courant du mois de novembre de l'année N-4 au mois d'octobre de l'année N-1.

Pour la métropole, ce seuil est fixé à 420 unités de service, selon la formule de calcul des unités de service visée à l'article 4 de l'arrêté du 21 décembre 2015 (cf. également § 4.2.2.2 plus haut).

L'assujettissement d'un aérodrome ne peut avoir lieu que trois années après la mise en place du service.

La liste des aéroports assujettis à la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne métropole est fixé annuellement par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé des comptes publics. Elle est publiée au Journal officiel et peut être consultée sur le site Légifrance (https://www.legifrance.gouv.fr) sur le site d'Eurocontrol (https://www.eurocontrol.int) et dans le Guide des usagers publié sur le site du ministère chargé des transports :

https://www.ecologie.gouv.fr/redevances-navigation-aerienne

### 4.2.2.4 Aerodromes subject to the terminal navigation charge in mainland France

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, article 8*

*For the year N, aerodromes on which terminal navigation services are provided by civil servants and non-exempted IFR traffic exceeds a given threshold from November of the year N-4 to October of the year N-1 shall be subject to the mainland and overseas terminal navigation charges.*

*In mainland France, the threshold is set to 420 service units, according to the formula of the service units endorsed in article 4 of the order of 21st December 2015 (see also § 4.2.2.2 above).*

*The aerodromes can be subject to terminal navigation charge only 3 years after the introduction of the services.*

*The list of aerodromes subject to the terminal navigation charges in mainland France is set annually by joint order of the Minister responsible for transport and the Minister responsible for public accounts. It can be consulted on the Légifrance website (https://www.legifrance.gouv.fr), on the Eurocontrol website (https://www.eurocontrol.int) or on the User's guide published on the website of the Minister responsible for transports :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/en/air-navigation-charges*

### 4.2.2.5 Facturation

Les factures de redevance pour services terminaux de la circulation aérienne métropole sont émises en milieu de mois et portent sur les vols du mois précédent.

Chaque facture correspond à une période de vol d'un mois.

Elle est accompagnée d'un relevé de vols qui identifie chaque vol par :

- le jour du vol ;
- la référence du vol ou numéro de ligne ;
- le numéro de vol ou l'immatriculation ;
- l'heure de départ ;
- l'aérodrome de départ et d'arrivée ;
- le type de l'aéronef.

La facturation s'appuie sur la route réelle suivie telle qu'enregistrée par le gestionnaire de réseau et sur les masses maximales certifiées au décollage de chaque aéronef, déclarées par les usagers auprès des services d'Eurocontrol.

### 4.2.2.5 Billing

*The bills for mainland terminal navigation charge are issued in the middle of the month and relate to flights of the previous month.*

*Each bill corresponds to a one-month flight period.*

*It is accompanied by a statement of flight that identifies each flight by :*

*- day of the flight ;*
*- reference of the flight or line number ;*
*- flight number or aircraft registration ;*
*- time of departure ;*
*- arrival and departure aerodrome ;*
*- aircraft type.*

*Billing is based on the real route such as registered by the Air Traffic Flow Management and on the maximum certificated take-off weight for each aircraft, declared by the users to Eurocontrol services.*

### 4.2.2.6 Conditions de paiement de la RSTCA

*Convention de mandat relative à la RSTCA métropole, annexe 1, appendice 2, clause 1*

### 4.2.2.6 Terms of payment for the terminal navigation charge

*Mandate agreement relating the mainland terminal navigation charge, annex1 appendix 2, clause 1*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les montants facturés sont payables, en euros, sur le compte bancaire du Service central des redevances de route d'Eurocontrol mentionné sur la facture.

Le montant de la redevance est dû à la date de réalisation du vol. La date limite de valeur à laquelle Eurocontrol doit avoir reçu le paiement est indiquée sur la facture.

Le délai accordé aux usagers pour le paiement des redevances pour services terminaux, c'est-à-dire l'intervalle entre la date de facturation et l'échéance indiquée sur la facture, est identique au délai accordé aux usagers pour le paiement des redevances de route d'Eurocontrol.

*The amounts invoiced shall be payable, in euro, to the bank account of the Eurocontrol Central Route Charges Service mentioned on the invoice.*

*The amount of the charge is due on the date of performance of the flight. The value date by which payment must be received by Eurocontrol is shown on the bill.*

*The period allowed to users for the payment of terminal charges, i.e. the interval between the invoice date and the due date indicated on the invoice, shall be the same as the period allowed to users for the payment of Eurocontrol en-route charges.*

*Convention de mandat relative à la RSTCA métropole, annexe 1, appendice 2, clause 2*

Le paiement est réputé reçu par Eurocontrol à la date de valeur à laquelle le montant dû a été porté en compte par l'établissement bancaire désigné par Eurocontrol, tel que visé au paragraphe 1 de la clause 1. La date de valeur est celle à laquelle Eurocontrol peut utiliser les fonds.

*Convention de mandat relative à la RSTCA métropole, annexe 1, appendice 2, clause 3*

Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants des factures réglées et des notes de crédit éventuellement déduites.

Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné des indications visées au paragraphe 1 ci-dessus pour permettre son imputation à une ou des factures spécifiques, Eurocontrol impute ce paiement :

- d'abord aux plus anciennes des factures impayées et ensuite ;
- aux intérêts de retard.

*Mandate agreement relating the mainland terminal navigation charge, annex1 appendix 2, clause 2*

*Payment shall be deemed to have been received by Eurocontrol on the value date on which the amount due was credited into a designated bank account of Eurocontrol. The value date shall be the date on which Eurocontrol can use the funds.*

*Mandate agreement relating the mainland terminal navigation charge, annex1 appendix 2, clause 3*

*Payments shall be accompanied by a statement giving the references, dates and euro amounts in respect of bills paid and of any credit notes deducted.*

*When a payment is not accompanied by the details specified in paragraph 1 above so as to allow its application to a specific bill or bills, Eurocontrol will apply the payment :*

*- first to the oldest bills unpaid, and then ;*

*- to the interest on late payment.*

### 42261 Réclamations

*Convention de mandat relative à la RSTCA métropole, annexe 1, appendice 2, clause 4*

Toute réclamation relative à une facture doit être adressée à Eurocontrol par écrit ou par un moyen électronique préalablement agréé par Eurocontrol.

La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à Eurocontrol, qui est la même que pour les redevances de route d'Eurocontrol (60 jours), est indiquée sur la facture.

La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par Eurocontrol.

Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des pièces justificatives appropriées.

Le dépôt d'une réclamation par un usager n'autorise pas celui-ci à porter le montant contesté en déduction de la facture en cause, à moins qu'Eurocontrol ne l'y ait autorisé.

Si Eurocontrol et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué sans l'accord préalable d'Eurocontrol.

### 42261 *Claims*

*Mandate agreement relating the mainland terminal navigation charge, annex1 appendix 2, clause 4*

*Claims against bills must be submitted to Eurocontrol in writing or by an electronic medium previously approved by Eurocontrol.*

*The latest date by which claims must be received by Eurocontrol shall be shown on the bill and is 60 days from the date of the bill.*

*The date of submission of claims shall be the date on which the claims are received by Eurocontrol.*

*Claims must be detailed, and should be accompanied by any relevant supporting evidence.*

*Submission of a claim by a user shall not entitle him to make any deduction from the relevant bill unless so authorised by Eurocontrol.*

*When Eurocontrol and a user are mutually debtor and creditor no compensation payments shall be effected without Eurocontrol's prior agreement.*

### 42262 Pénalités

*Convention de mandat relative à la RSTCA métropole, annexe 1, appendice 2, clause 5*

Toute redevance qui n'a pas été acquittée à la date limite de paiement est majorée d'un intérêt. Cet intérêt, dit de retard, est un intérêt simple, calculé au jour le jour sur le montant restant dû.

Cet intérêt est calculé et facturé en euros. Le taux d'intérêt est le même que celui applicable au Système de redevances de route d'Eurocontrol et publié par la DGAC.

### 42262 *Penalties*

*Mandate agreement relating the mainland terminal navigation charge, annex1 appendix 2, clause 5*

*Any charge which has not been paid by the latest date for payment shall be subject of interest. This interest, known as late payment interest, is simple interest, calculated from day to day on the unpaid overdue amount.*

*The interest will be calculated and billed in euros. The interest rate is the same as that applicable to the Eurocontrol Route Charges System and published by the DGAC.*

### 42263 Mesures de recouvrement

### 42263 *Enforcement measures*

© Service de l'Information Aéronautique, France

*Arrêté du 21 décembre 2015 relatif aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne, annexe 4, clause 7*

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé. Les mesures à cet effet peuvent comprendre la saisie conservatoire ou d'autres mesures d'exécution conformes à la législation en vigueur.

*Order of 21st December 2015 relating to general provisions of the air navigation charges, annex 4, clause 7*

*When the debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery. The measures may include detention of aircraft or any other enforcement measures in accordance with applicable law.*

*Code des transports, article L6123-2, ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, article 5*

Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant peut être requise auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure par les autorités et dans les situations suivantes : le ministre chargé des transports, en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

*Transports code, Article L6123-2, Decree n° 2010-1307 of 28 October 2010, article 5*

*After a formal notice sent to the debtor in order to regularize its situation remains unsuccessful, detention of aircraft operated or owned by the debtor can be required by the relevant authority to the judge of the place where the measure is enforced and in the following situation: the minister in charge of the transport in case of non-payment or insufficient payment of route charges or terminal navigation charges.*

*The order of the execution judge is transmitted to the authorities in charge of air traffic services at the aerodrome for detention purposes. The order is notified to the debtor and to the owner of the aircraft when the debtor is the operator.*

*The detention costs are covered by the debtor.*

*The payment of the outstanding amount leads to the withdrawal of the aircraft detention.*

*Décret n° 2018-1274 du 26 décembre 2018 relatif aux redevances des services de navigation aérienne, article R.134-7-VII*

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne à l'encontre de tout usager qui n'a pas acquitté les redevances dues. Cette décision est prise à la demande d'Eurocontrol ou du comptable du budget annexe "Contrôle et exploitation aériens".

A défaut du paiement total de la dette, ou à défaut de la conclusion d'un plan d'apurement, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne passé un délai de huit jours après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation. La décision prend effet immédiatement.

Cette décision ne peut être prise que pour les vols au départ.

La fourniture de ces services reste suspendue tant que le paiement total de la dette n'est pas intervenu ou qu'un plan d'apurement n'est pas conclu.

La suspension de ces services peut aussi être décidée dans les mêmes conditions dans le cas où un plan d'apurement précédemment conclu n'est pas respecté.

*Decree No. 2018-1274 of 26 December 2018 on air navigation service charges, Article R. 134-7-VII*

*The Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services against any user who has not paid the fees due. This decision shall be taken at the request of Eurocontrol or of the accounting officer of the budget for air traffic control and operations.*

*In the absence of full payment of the debt, or in the absence of a clearance plan, the Minister responsible for civil aviation may decide to suspend air navigation services after a period of eight days after having given notice to the debtor to regularise his situation. The decision shall take effect immediately.*

*This decision can only be made for departing flights.*

*The provision of these services remains suspended until full payment of the debt has been made or a clearance plan has been concluded.*

*The suspension of these services may also be decided under the same conditions in the event that a previously concluded clearance plan is not respected.*

**4.2.7 Contacts**

***4.2.7 Contacts***

| | **Réclamations et informations sur les redevances**<br>*Claims and system Information* | **Recouvrement**<br>*Recovery* | **Comptabilité et trésorerie**<br>*Accounting and treasury* |
|---|---|---|---|
| **Téléphone**<br>*Telephone* | + 32 2 729 38 38 | + 32 2 729 38 67 | + 32 2 729 38 67 |
| **Téléfax**<br>*Telefax* | + 32 2 729 90 93 | + 32 2 729 90 94 | + 32 2 729 90 95 |
| **E-mail**<br>*E-mail* | r3.crco@eurocontrol.int | r4.crco@eurocontrol.int | r5.crco@eurocontrol.int |
| **Adresse**<br>*Address* | EUROCONTROL<br>Service Central des Redevances de Route<br>Rue de la Fusée 96<br>B - 1130 Bruxelles (Belgique) | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR — EN-ROUTE (ENR)

*PART 2 - EN-ROUTE (ENR)*

## ENR 0

## ENR 0.1 EN-ROUTE (ENR)

**ENR 0.1** **PREFACE -** voir partie 1 GEN
***PREFACE -*** *see part 1 GEN*

**ENR 0.2** **ENREGISTREMENT DES AMENDEMENTS -** voir partie 1 GEN
***RECORD OF AIP AMENDMENTS -*** *see part 1 GEN*

**ENR 0.3** **ENREGISTREMENT DES SUPPLEMENTS -** voir partie 1 GEN
***RECORD OF AIP SUPPLEMENTS -*** *see part 1 GEN*

**ENR 0.4** **LISTE DE CONTROLE -** voir partie 1 GEN
***CHECKLIST OF AIP PAGES -*** *see part 1 GEN*

**ENR 0.5** **LISTES DES CORRECTIONS MANUSCRITES -** voir partie 1 GEN
***LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP -*** *see part 1 GEN*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2

*TABLE OF CONTENTS TO PART 2*


| | | |
|---|---|---|
| **ENR 0** | | |
| ENR 0.1 | EN-ROUTE (ENR) | ENR 0.1-1 |
| ENR 0.6 | TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 2<br>*TABLE OF CONTENTS TO PART 2* | ENR 0.6-1 |
| **ENR 1** | **REGLES ET PROCEDURES GENERALES**<br>***GENERAL RULES AND PROCEDURES*** | |
| ENR 1.1 | REGLES GENERALES<br>*GENERAL RULES* | ENR 1.1-1 |
| ENR 1.2 | REGLES DE VOL A VUE<br>*VISUAL FLIGHT RULES* | ENR 1.2-1 |
| ENR 1.3 | REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS<br>*INSTRUMENT FLIGHT RULES* | ENR 1.3-1 |
| ENR 1.4 | CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS<br>*ATS AIRSPACE CLASSIFICATION* | ENR 1.4-1 |
| ENR 1.5 | PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART<br>*HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES* | ENR 1.5-1 |
| ENR 1.6 | SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS<br>*ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES* | ENR 1.6-1 |
| ENR 1.7 | PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE<br>*ALTIMETER SETTING PROCEDURES* | ENR 1.7-1 |
| ENR 1.8 | PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)<br>*REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)* | ENR 1.8-1 |
| ENR 1.9 | GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN *AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT* | ENR 1.9-1 |
| ENR 1.10 | PLANIFICATION DES VOLS<br>*FLIGHT PLANNING* | ENR 1.10-1 |
| ENR 1.11 | ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL<br>*ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES* | ENR 1.11-1 |
| ENR 1.12 | INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS<br>*INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT* | ENR 1.12-1 |
| ENR 1.13 | INTERVENTION ILLICITE<br>*UNLAWFUL INTERFERENCE* | ENR 1.13-1 |
| ENR 1.14 | INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE<br>*AIR TRAFFIC INCIDENTS* | ENR 1.14-1 |
| **ENR 2** | **ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**<br>***AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE*** | |
| ENR 2.1 | FIR, UIR, TMA et CTA<br>*FIR, UIR, TMA and CTA* | ENR 2.1-1 |
| ENR 2.2 | Autre espace réglementé<br>*Other regulated airspace* | ENR 2.2-1 |
| **ENR 3** | **ROUTES ATS**<br>***ATS ROUTE*** | |
| ENR 3.0 | DESCRIPTION DES ROUTES ATS<br>*DESCRIPTION OF ATS ROUTES* | ENR 3.0-1 |
| ENR 3.1 | ROUTES DE NAVIGATION CONVENTIONNELLE<br>*CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES* | ENR 3.1-1 |
| ENR 3.2 | ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE<br>*AREA NAVIGATION ROUTES* | ENR 3.2-1 |
| ENR 3.3 | AUTRES ROUTES<br>*OTHER ROUTES* | ENR 3.3-1 |
| ENR 3.4 | ATTENTE EN-ROUTE<br>*EN-ROUTE HOLDING* | ENR 3.4-1 |
| **ENR 4** | **AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION**<br>***RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS*** | |
| ENR 4.1 | AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE<br>*RADIO NAVIGATION AIDS EN-ROUTE* | ENR 4.1-1 |
| ENR 4.2 | SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION<br>*SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS* | ENR 4.2-1 |
| ENR 4.3 | SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)<br>*GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)* | ENR 4.3-1 |
| ENR 4.4 | INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS<br>*NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS* | ENR 4.4-1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| ENR 4.5 | FEUX AERONAUTIQUES AU SOL EN-ROUTE<br>*AERONAUTICAL GROUND LIGHTS EN-ROUTE* | ENR 4.5-1 |
| **ENR 5** | **AVERTISSEMENTS A LA NAVIGATION**<br>***NAVIGATION WARNINGS*** | |
| ENR 5.1 | ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES<br>*PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS* | ENR 5.1-1 |
| ENR 5.2 | Zones de manœuvres et d'entraînement militaires<br>*Military exercise and training areas* | ENR 5.2-1 |
| ENR 5.3 | Autres activités de nature dangereuse et dangers potentiels<br>*Other activities of a dangerous nature and other potential hazards* | ENR 5.3-1 |
| ENR 5.5 | ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES<br>*SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES* | ENR 5.5-1 |
| ENR 5.7 | RESTRICTIONS DE SURVOL<br>*OVERFLIGHT RESTRICTIONS* | ENR 5.7-1 |
| **ENR 6** | **CARTES DE CROISIERE**<br>***EN-ROUTE CHARTS*** | **ENR 6-1** |
| ENR 6.1 | ESPACE INFERIEUR<br>*LOWER AIRSPACE* | ENR 6.1-1 |
| ENR 6.2 | ESPACE SUPERIEUR<br>*UPPER AIRSPACE* | ENR 6.2-1 |



© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GENERALES

*GENERAL RULES AND PROCEDURES*

## ENR 1.1 REGLES GENERALES

*GENERAL RULES*

### 1.1.1 INTRODUCTION

En matière de circulation aérienne, la France applique les règlements d'exécution de la Commission européenne et les dispositions complémentaires des normes et pratiques recommandées de l'OACI, dont les différences significatives sont spécifiées en partie GEN 1.7 du présent AIP.

a. Règles de l'air européennes

Le règlement d'éxécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, dit « SERA » pour « Standardised European Rules of the Air » est applicable en France métropolitaine ainsi que dans les départements d'outre-mer, les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie. Il est accessible à l'adresse suivante :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

Ce règlement européen s'applique aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale :

- opérés à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union ;
- portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions du présent règlement ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.

b. Règles nationales supplémentaires

Le règlement SERA est complété en France par les arrêtés suivants :

- l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'éxécution (UE) N° 923/2012 (FRA),
- l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- l'arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères,
- l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne,
- l'arrêté du 4 avril 2022 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat.

Ces arrêtés sont accessibles sur le site Internet :

https://www.legifrance.gouv.fr/.

Certains sont également publiés sur le site du Ministère, sous la rubrique « Réglementation » :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

Ces règles nationales s'imposent aux pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française.

c. Conformité aux règles de l'air

En vol, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome comme sur un site d'exploitation, un aéronef est exploité conformément aux règles générales établies dans le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, aux règles nationales supplémentaires et aux dispositions locales applicables.

Voir la partie ENR 1.2 sur les règles de vol à vue, et la partie ENR 1.3 sur les règles de vol aux instruments.

### *1.1.1 INTRODUCTION*

*Concerning air navigation, France applies European implementing rules and supplementary ICAO standards and recommended practices, and the significant differences between which are specified in part GEN 1.7 of this AIP.*

*a. European Rules of Air*

*Commission implementing Regulation (EU) N° 923/2012 of September 26th 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation, known as "SERA'" for "Standardized European Rules of the Air" is applicable to France and its overseas territories. This regulation is available following :*

*http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012*

*This European regulation applies in particular to airspace users and aircraft engaged in general air traffic :*

*- operated to, within or from the Union ;*
*- bearing the nationality and registration marks of a Member State of the Union, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the country having jurisdiction over the territory overflown.*

*b. Additional national rules*

*The SERA regulations is supplemented in France by the following decrees :*

*- the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012 (FRA),*
*- the order of October 10th 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals,*
*- the order of November 17th 1958 regulating the air traffic of helicopters,*
*- the order of July 12th 2019 relating to general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft,*
*- the order of March 4th 2022 on rules applicable to air traffic services providers,*
*- the order of April 4th 2022 on the overflight of certain aerodromes reserved for the use of State administrations.*

*All these orders are available on the website :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/.*

*Some are also published on the Ministry's website under the heading "Regulations" :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france*

*These national rules are applicable to pilots of aircraft operating in general air traffic in national airspace and airspace under French jurisdiction.*

*c. Compliance with the rules of the air*

*In flight, on the movement area of an aerodrome as well as on an operating site, an aircraft is operated in accordance with the general rules laid down in implementing regulation (EU) N° 923/2012, additional national rules, local provisions applicable.*

*See ENR 1.2 on visual flight rules, and ENR 1.3 on instrument flight rules.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Note importante :** Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

***Important note :*** *The rules outlined below recall the additional national rules, without specifying the European rules that apply throughout European Union.*

### 1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

### *1.1.2 HAUTEURS MINIMALES*

Selon la règle SERA.3105, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

*According to the rule SERA.3105, except for take-off or landing purposes, or unless authorized by the appropriate authorities, aircraft do not fly over high density areas, towns or other built-up areas, or gatherings of persons In the open air, unless they remain at a sufficient height to enable them, in the event of an emergency, to land without undue risk to persons or property on the surface.*

En France, les hauteurs minimales de survol établies par les règles SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) et FRA.5005 f) 2) s'appliquent sans préjudice des hauteurs définies par l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux et par l'arrêté du 17 novembre 1958 portant réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères.

*In France, the minimum overflight heights established by rules SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) and FRA.5005 f) 2) apply without prejudice to the heights defined by the order of October 10, 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals, and by the order of November 17th, 1958 regulating the air traffic of helicopters.*

L'autorité compétente chargée de délivrer les autorisations individuelles de survol en deçà des hauteurs minimales de survol est précisée par l'article R. 6211-4 du code des transports.

*The competent authority responsible for issuing individual overflight authorizations below the minimum overflight heights is specified in article R. 6211-4 of the French Transport Code.*

Les décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles peuvent également établir des hauteurs minimales de survol (voir ENR 5.7-3).

*Decrees and orders relating to national parks and natural reserves can also provide with minimum overflight heights (see ENR 5.7-3).*

Les tableaux ci-dessous récapitulent les hauteurs minimales à respecter au-dessus d'installations et d'établissements d'une part, et des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux d'autre part.

*The tables below summarize the minimum heights to be met above facilities and establishments on the one hand, and agglomerations and gatherings of people or animals on the other hand.*

#### 1.1.2.1 Survol des installations et des établissements

#### *1.1.2.1 Overflight of installations and sites*

| **Installations et établissement survolés**<br>*Installations and sites overflown* | **Hauteur minimale de survol**<br>*Minimum overflying height* |
|---|---|
| Usines isolées / *Isolated plants* | 300 m pour les aéronefs monomoteurs à piston et les hélicoptères.<br>*300 m for single-engine piston aircraft and helicopters.* |
| Installations à caractères industriel / *Industrial installations* | |
| Hôpitaux, centres de repos / *Hospitals, rest homes* | |
| Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* / *Any site or installations having a distinctive mark** | |
| Vol suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci / *Flight following a direction parallel to a motorway and close to it.* | 1000 m pour les autres aéronefs.<br>*1000 m for other aircraft.* |

* Couronne blanche sur fond rouge carré

** White annulus on a red square background*

#### 1.1.2.2 Survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux : plages, stades, courses cyclistes, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.

#### *1.1.2.2 Overflight of agglomerations and groups of persons or animals : beaches, arenas, cycle races, public meetings, racetracks, stockyards, etc.*

Pour les aéronefs motopropulsés :

*Powered aircraft :*

| **Largeur moyenne de l'agglomération (1)**<br>*Average town width (1)* | **Types d'aeronefs**<br>*Aircraft types* | **Hauteur de survol en mètres (pieds)**<br>*Minimum overflying height in meters (feet)* |
|---|---|---|
| Largeur < 1 200m<br>*Width < 1 200 m* | Monomoteurs à piston et hélicoptères<br>*Single-engine piston aircraft and helicopters* | 500 (1 700)<br>*500 (1 700)* |
| Largeur < 1 200 m<br>*Width < 1 200 m* | Multi-moteurs à pistons et turbomachines<br>*Multi-engine aircraft* | 1 000 (3 300)<br>*1 000 (3 300)* |
| 1 200 m < Largeur < 3 600 m ou survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes<br>*1 200 m < Width < 3 600 m* | Tous les aéronefs motopropulsés<br>*Any motorized aircraft* | 1 000 (3 300)<br>*1 000 (3 300)* |
| Largeur > 3 600 m (2) ou survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes<br>*Width > 3 600 m (2)* | Tous les aéronefs motopropulsés<br>*Any motorized aircraft* | 1 500 (5 000)<br>*1 500 (5 000)* |

(1) Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National (IGN), par des symboles traduisant leur largeur moyenne / *Towns are represented on the ICAO 1/500 000 aeronautical chart published by the Institut Géographique National (IGN) (National Geographical Institute), by symbols expressing their average width.*
(2) Cas particulier : le survol de la ville de Paris est interdit sauf dérogation délivrée à titre exceptionnel / *Particular case : overflying of Paris is forbidden except exemption exceptionally granted.*

Pour les aéronefs non motopropulsés :

*Non-powered ACFT*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs non motopropulsés ne voleront pas au-dessus des agglomérations et des rassemblements de personnes en plein air sauf s'ils restent à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage, sans que soient, indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface ; cette hauteur ne sera pas inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

*Except for take-off or landing and related maneuvers, non-powered aircraft shall not fly over open-air agglomerations and gatherings unless they remain at a height sufficient to permit a landing without undue risk to persons and property on the surface ; Such height shall not be less than 300 meters above the highest obstacle within a radius of 600 meters around the aircraft.*

**Note importante :** L'attention des pilotes est attirée sur le fait que durant le jour et au-dessus du territoire français, la plupart des vols d'avion d'armes à basse altitude et grande vitesse sont effectués en-dessous de 1500 ft (450 m) ASFC durant les périodes suivantes : lundi à vendredi (jours fériés exceptés), de LS-30 à CS+30. En conséquence, il est recommandé aux pilotes VFR, pour autant que cela soit possible et permis, de conduire leur vol en croisière à partir de 1500 ft ASFC.

***Important note :*** *Most high speed low altitude military flights are carried out on French territory below 1500 ft ASFC (450 m) from Monday to Friday (except on public holidays), from SR-30 to SS+30. Therefore, VFR pilots are advised to cruise above 1500 ft ASFC whenever possible and allowed.*

## 1.1.3 PLANS DE VOL

## *1.1.3 FLIGHT PLANS*

Dépôts de plan de vol

Les dispositions des paragraphes c), d) et e) de la règle SERA.4001 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4001 f) ) :

a) Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

b) Pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne, un plan de vol est déposé au moins soixante minutes avant le départ, ou, s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme ATS compétent au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

i. au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ; ou

ii. au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

c) Toutefois, un plan de vol est déposé au moins trente minutes avant le départ pour les vols VFR intérieurs.

*Submission of a flight plan*

*The requirements laid down in points (c), (d), and (e) of rule SERA.4001 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.*

*Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4001 f) ) :*

*a) A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.*

*b) A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:*

*i. the intended point of entry into a control area or advisory area; or*

*ii. the point of crossing an airway or advisory route.*

*c) However, a flight plan shall be submitted at least thirty minutes before departure for domestic VFR flights.*

Plans de vol obligatoires

En France, en supplément des exigences concernant l'obligation de plan de vol décrites dans SERA, le dépôt d'un plan de vol est requis pour :

i) les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments, à l'exception des vols d'hélicoptères effectuant du transport inter-hospitalier lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe G ;

ii) les vols effectués dans ou à destination de régions ou le long des routes mentionnées dans la publication d'information aéronautique comme nécessitant le dépôt d'un plan de vol ;

iii) les vols VFR qui évoluent au-dessus des étendues maritimes et s'éloignant de la côte d'une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

- la distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

- la distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

*Mandatory flight plans*

*In France, in addition to the flight plan requirements described in SERA, the submission of a flight plan is required for :*

*i) flights under instrument flight rules, except for helicopter flights engaged in inter-hospital transport when operating in Class G airspace ;*

*ii) flights to or from the regions or along the routes mentioned in the aeronautical information publication as requiring the filing of a flight plan ;*

*iii) VFR flights operating over the maritime areas and moving away from the coast by a distance greater than the lesser of the following two distances :*

*- the maximum distance permitting the aircraft, with an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;*

*- the distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.*

Renseignements

Lorsque le plan de vol est déposé avant le départ, il est rempli selon les modalités figurant à l'appendice 6 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ainsi que celles de la partie ENR 1.10 « Plans de vol ».

*Information*

*When the flight plan is submitted before departure, it is filled up according to the instructions of Appendix 6 to the Annex of implementing regulation N° 923/2012 and those of ENR 1.10 "Flight Plans".*

Décollage hors horaires ATS et activation du plan de vol

Lorsqu'un plan de vol a été déposé et en l'absence d'organisme des services de la circulation aérienne sur le lieu de départ, le commandant de bord indique son heure réelle de décollage, dès que possible après l'envol, à un organisme des services de la circulation aérienne.

*Take-off off ATS schedules and activation of the flight plan*

*Where a flight plan has been filed and in the absence of an air traffic control unit at the place of departure, the pilot-in-command shall indicate his actual take-off time, as soon as possible after the flight, to an organism rendering air traffic services.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Modifications au plan de vol

Les dispositions de la règle SERA.4015 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4015) :

a) Sous réserve des dispositions de la règle SERA.8020, point b), toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

b) Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre total de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et est, à ce titre, signalé.

Clôture d'un plan de vol

Le plan de vol peut être clôturé par téléphone au numéro indiqué dans les publications d'information aéronautique.

Un plan de vol peut notamment être clos en appelant le numéro du BRIA figurant en GEN 3.1.5.

## 1.1.4 POINTS DE PASSAGE AUX FRONTIERES (PPF)

En application du Règlement (UE) N° 2016/399, l'arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes précise que, pour tout vol direct en provenance ou à destination d'un Etat ou d'un territoire n'appartenant pas à l'espace Schengen ne doit s'effectuer qu'au départ ou à destination d'un aérodrome ayant la qualité de Point de Passage Frontalier (PPF) et durant les heures d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières. La liste des aérodromes est consultable sur le site du SIA (Partie GEN 1.3 de l'AIP). Reportez-vous à la partie TXT, rubrique « Informations diverses - Douane, Police » associée à la carte VAC ou aux éventuels NOTAM, pour connaître les horaires d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières.

Note : L'espace Schengen est composé de 26 pays européens (dont 22 sont des États membres de l'UE) : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

## 1.1.5 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES LIEES A L'USAGE DES TRANSPONDEURS

En l'absence d'instructions de l'ATS, le pilote sélectionne :

a) dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine :

- le code 2000 lorsque l'aéronef est en vol IFR ;
- le code 7000 lorsque l'aéronef est en vol VFR ;

b) dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française :

- le code 2000.

## 1.1.6 PROCEDURES DE RADIOTELEPHONIE ET PHRASEOLOGIE

La phraséologie française utilisée en France est annexée à l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012.

La phraséologie anglaise utilisée en France est définie dans un moyen de conformité alternatif à l'AMC.14001 de la décision EASA « ED Decision 2016/23/R » Il est consultable dans la version consolidée du règlement SERA sur le site du Ministère, nommée « SERA complet » : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-circulation-aerienne-france

*Changes to a flight plan*

*The requirements laid down by rule SERA.4015 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.*

*Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4015) :*

*a) Subject to the provisions of SERA.8020 (b) all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.*

*b) Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.*

*Closing a Flight Plan*

*The flight plan may be closed by telephone at the number indicated in the aeronautical information publications.*

*In particular, a flight plan can be closed by calling the number of the BRIA in GEN 3.1.5.*

## *1.1.4 BORDER SEPARATION CLEARANCES*

*Pursuant to Regulation (EU) NR 2016/399, the Decree of 24 October 2017 on the crossing of frontiers by persons and goods at aerodromes specifies that, for any direct flights from or to a State or territory not belonging to the Schengen area shall only be carried out at or from an aerodrome which has the status of a Border Crossing Point (PPF) and during the opening hours of the service responsible for border control. The list of aerodromes is available on the website of the SIA (Part GEN 1.3 of the AIP). Please refer to the TXT.*

*Note : The Schengen area is made up of 26 European countries (22 of which are EU Member States) : Austria, Belgium, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Spain, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Sweden, Switzerland.*

## *1.1.5 ADDITIONAL PROCEDURES RELATED TO THE USE OF TRANSPONDERS*

*In the absence of ATS instructions related to code setting, the pilot selects :*

*a) in the flight information regions of metropolitan France :*

*- code 2000 when the aircraft is in IFR flight ;*

*- code 7000 when the aircraft is in VFR flight ;*

*b) in overseas airspace operated by the French administration :*

*- code 2000.*

## *1.1.6 RADIOTELEPHONY PROCEDURES AND PHRASEOLOGY*

*The phraseology in French language used in France is annexed to the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012.*

*The phraseology in English language used in France is an alternative mean of compliance to AMC.14001 of the EASA decision "ED Decision 2016/23 / R". It can be consulted in the consolidated version of SERA regulation on the Ministry's website, named "SERA Complet" : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-circulation-aerienne-france*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Un manuel édité par la DSNA récapitulant la phraséologie française et anglaise est disponible sur le site du Ministère ou sur le site du SIA.

**Note importante 1 :** En France, il est possible d'utiliser la langue française en radiotéléphonie sur tous les aérodromes, y compris les aéroports avec plus de 50 000 mouvements IFR internationaux par an.

**Note importante 2 :** En langue française et en dérogation à la règle de transmission des nombres (SERA.14035), un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA.14035).

Cette dérogation a été notifiée à la Commission, à l'AESA et portée à la connaissance de tous les Etats Membres.

Exemples :

- 45 : quarante-cinq
- 210 : deux cent dix / deux dix
- 1012 : mille douze
- 1217 : douze / dix-sept
- 5643 : cinquante-six / quarante-trois.

*Finally, a guide published by DSNA summarizing French and English phraseology is available on the Ministry's website or on the SIA website.*

***Important note 1 :*** *In France, it is possible to use the French language in radiotelephony on all aerodromes, including airports with more than 50 000 international IFR movements per year.*

***Important note 2 :*** *In the French language, and in derogation from the rule of transmission of numbers (SERA.14035), a number can be transmitted as it is expressed in everyday life or as a sequence of numbers.*

*Soon as the legibility of the transmissions is not satisfactory or in case of ambiguity, the general rule applies (SERA.14035).*

*This derogation was notified to the Commission, EASA and brought to the attention of all Member States.*

*Examples :*

- *45 : "quarante-cinq"*
- *210 : deux cent dix / deux dix*
- *1012 : mille douze*
- *1217 : douze / dix-sept*
- *5643 : cinquante-six / quarante-trois.*

## 1.1.7 PANNE DE COMMUNICATION RADIO (SERA.14083)

## *1.1.7 RADIO COMMUNICATION FAILURE (SERA.14083)*

Depuis le 1er mai 2025, les procédures à appliquer en cas de panne de communication radio sont celles dont dispose la règle SERA.14083 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, modifié par le règlement d'exécution (UE) 2024/404.

*Since 1st May 2025, the radio communication failure procedures are those set out in rule SERA.14083 of implementing regulation (EU) N° 923/2012, amended by implementing regulation (UE) 2024/404.*

## 1.1.8 SERVICES LIES A LA METEOROLOGIE

## *1.1.8 SERVICES RELATED TO METEROLOGY*

En France, les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

*In France, AIRMET information is communicated in the form of TEMSI significant time forecast charts. The TEMSI France chart is a schematic chart of the significant weather provided at a fixed time, where only important phenomena and cloud masses are represented. It is designed for low-level flights.*

## 1.1.9 NAPPES D'HYDROCARBURES FLOTTANT SUR LA MER

## *1.1.9 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA*

L'instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes préconise l'information de l'autorité responsable par les moyens les plus rapides de tout rejet constaté par les équipages d'aéronefs.

*The Instruction of 15th July 2002 relating to pollution search and repressive measures about ships, floatting tackles and platforms recommends informing the responsible authority by the fastest possible means of any discharge noticed by aircrews.*

## 1.1.10 PHENOMENES AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

## *1.1.10 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA*

**a.** Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (GEIPAN).

**b.** Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).

**c.** Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

- d'en aviser immédiatement l'organisme de la circulation aérienne concerné afin que les enregistrements (radar, radiotéléphoniques et téléphoniques) soient conservés aux fins d'étude par le GEIPAN.

***a.*** *The National Space Research Centre (CNES) has formed a group within itself for the Study and Information about Unidentified Airspace Phenomena (GEIPAN).*

***b.*** *The method of collecting data on these phenomena requires thecooperation of air traffic control services (controllers) and of aircraft operators (pilots).*

***c.*** *Aircrews observing inexplicable airspace phenomena are thereforerequested :*

*- to provide GEIPAN with a report of the observed phenomenon, preferably using the following form which will be supplied to aircraft operators by GEIPAN.*

Centre National d'Etudes Spatiales
18, Avenue Edouard Belin
GEIPAN
31401 TOULOUSE Cedex 9
TEL : 05 61 27 48 01
E-mail : geipan@cnes.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES**
**Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux non identifiés**

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU / *STATEMENT***

Formulaire à utiliser par les pilotes désirant adresser des comptes rendus d'observations de phénomènes aéropatiaux non-identifiés, et par les agents des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui constatent ou reçoivent de tels comptes rendus par téléphone, télétype ou radio.

*Statement to be used by pilots intending to transmit observation report of unidentified airspace phenomena and by operator report of unidentified airspace phenomena and by operators in Air Traffic Control Centers who state or receive these reports by telephone, teletype or radio*

| | | |
|---|---|---|
| A | PILOTE (*) *Pilot* | CONTROLEUR (*) *Controller* |
| B | Grade, nom, prénoms / *grade, name, surname* | |
| C | Compagnie ou service de contrôle *Company or flight control center*<br>Adresse *Address* | |
| D | Identification appareil *Aircraft identification* | |
| E | Type | |
| F | Indicatif d'appel *Call or flight number* | |
| G | Aérodrome départ *Departure airport* | |
| H | Destination | |
| I | Position estimée et cap au début de l'observation *Estimated position and course at the beginning of the observation* | |
| J | Date et heure UTC au début de l'observation (Zoulou Time) *Date and time UTC at the beginning of the observation (Zoulou time)* | |
| K | Altitude / Calage altimétrique au début de l'observation *Altitude / Altimeter setting at the beginning of the observation (flight level)* | Vol horizontal *(flight)* [ ] Calage altimétrique<br>m / *ft* Montée *(Up)* [ ] *Altimeter setting*<br>Descente *(Down)* [ ] ... hPa / QFE / QNH / 1013,2 hPa |
| L | Type de plan de vol *Type of flight plan* | IFR [ ] VFR [ ] |

(*) Rayer la mention inutile
*(*) Delete where inapplicable*

Suite du Compte rendu au verso / *Statement continued overleaf*

| VERSO DU COMPTE RENDU / *Statement overleaf REF* . | | |
|---|---|---|
| M | Météorologie *Meteorology* | ....m / *ft* au-dessus / au-dessous des nuages/brouillard / brume sèche *over / below clouds / fog / haze*<br>....m / *ft* distance horizontale des nuages *horizontal distance of clouds*<br>Entre couches de nuages *Between cloud layers*<br>Volant soleil de face / de dos / *Flying in front of the sun / behind*<br>Visibilité en vol estimée.....m / NM / *estimated visibility* |
| N | Description de l'observation/du phénomène : trajectoire / position relative / durée / forme / couleur / autre<br>*Describe the phenomenon : trajectory / relative position / time / color / other*<br>Croquis :<br>*Sketch :* | |
| O | Radar sol *Ground radar* | Lieu du centre de contrôle radar : Echos [ ] Oui / *Yes*<br>*Position of radar control center :* [ ] Non / *No* |
| P | Radar bord *Board radar* | Echos [ ] Oui / *Yes*<br>[ ] Non / *No* |
| Q | Détecteur CAT / TAC *CAT / TAC Detector* | Déclenchement [ ] Oui / *Yes*<br>*Starting* [ ] Non / *Nothing* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| R | Fonctionnement anormal instruments de vol<br>*Abnormal functionning of flight instruments* | [ ] Oui / *Yes*<br>[ ] Non / *No* | DESCRIPTION : | | | |
| S | L'observation a-t-elle été signalée par radio / téléphone, télétype ?<br>A quel organisme ?<br>*Observation reported by radio / telephone, teletype ?*<br>*To which unit ?* | [ ] Oui / *Yes*<br>[ ] Non / *No* | Radio<br>Téléphone<br>Télétype | | à / *to* : .....<br>Organisme civil<br>Militaire | |
| T | Date :<br>Heure UTC du compte rendu :<br>*Time UTC of the statement :* | Signature du rapporteur :<br>*Sign :* | | | | |

## 1.1.11 SURVOL DES INCENDIES, DES INONDATIONS, ET D'AUTRES ZONES DE SINISTRES

1. Les incendies de forêt et de végétation sont susceptibles de remettre en cause la sécurité des aéronefs évoluant à leur proximité.

Outre les dangers dus à l'abaissement de la visibilité par la fumée et à la présence de fortes turbulences, il existe des risques élevés d'abordage avec les aéronefs engagés sur un incendie.

Les aéronefs de la sécurité civile chargés de la lutte contre les incendies, ou affrétés à cet effet, (en particulier les Canadair, les Dash 8, les hélicoptères bombardiers d'eau ou les avions de surveillance et de coordination) sont en effet amenés par la nature de leur mission à survoler les feux à basse et très basse altitude, dans des conditions de visibilité réduite, et les équipages doivent consacrer une attention particulièrement soutenue à la conduite de certaines phases de vol.

2. Pour l'application de SERA.3101, les navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée ou d'un feu de forêt :

- s'écartent d'une distance d'au moins 5 NM du contour du feu ou à une hauteur d'au moins 1500 m (5000 ft) ;

- et font preuve de la plus grande vigilance à l'égard des aéronefs engagés sur l'incendie ou évoluant à proximité notamment pour les besoins du ravitaillement sur certains aérodromes, et d'écopage sur les plans d'eau.

3. Tout début d'incendie de forêt ou de végétation peut être utilement signalé par les équipages aux organismes des services de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.

4. Des aéronefs opérant pour le compte de l'Etat survolent également les inondations pour des missions d'observation qui leur demandent une attention soutenue. Des mesures particulières d'interdiction de survol peuvent alors être diffusées par la voie de l'information aéronautique.

5. Même en l'absence de telles mesures de restriction de survol, pour l'application de SERA.3101, les navigateurs aériens constatant la présence d'une zone inondée s'en écartent et portent une attention particulière à la circulation aérienne environnante, notamment aux aéronefs en intervention.

6. Ces recommandations, en particulier les distances et hauteurs d'éloignement, trouvent également à s'appliquer dans le cas de tout autre sinistre, par exemple les tempêtes, inondations, accidents industriels, éruptions volcaniques ou tremblements de terre, régulièrement survolés par des aéronefs, y compris des drones, déployés par l'organisation des secours.

## 1.1.12 ZONES INTERDITES A LA CAPTATION DE DONNÉES (ZICAD)

L'article L. 6224-1 du code des transports définit les zones interdites à la captation aérienne de données (ZICAD) comme des zones où sont interdits la captation, l'enregistrement, la transmission, la conservation, l'utilisation ou la diffusion de données recueillies, depuis un aéronef, par un appareil photographique ou cinématographique ou par tout autre capteur de télédétection. Il existe un arrêté fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef qui est régulièrement mis à jour. Les ZICAD peuvent aussi être visualisées sur : https://www.geoportail.gouv.fr

## *1.1.11 OVERFLIGHT OF FIRES, FLOODS AND OTHER DISASTER-STRICKEN AREAS*

*1. Forest and vegetation fires may jeopardize the safety of ACFT flying in their vicinity.*

*In addition to dangers due to reduced visibility by smoke and the presence of severe turbulence, there is a high risk of collision with rescue ACFT called in to fly over the fire.*

*Civilian Protection ACFT in charge of fire-fighting, or chartered thereof (in particular Canadair, Dash 8, water bomber helicopters or surveillance and coordination ACFT) are, by the very nature of their tasks, called upon to fly over fires at low and very low altitude, in low-visibility conditions, while crews have to pay particular attention to certain phases of the flight.*

*2. In accordance with SERA.3101, flight crew who notice smoke or a forest fire shall :*

*- keep a distance of at least 5 NM from the outline of the fire or a height of at least 1500 m (5000 ft) ;*

*- exercise the utmost vigilance regarding the movements of ACFT in action on the scene of a fire or flying in its vicinity, including for the purposes of refuelling on certain aerodromes or scooping on bodies of water.*

*3. Any forest fire outbreak may be usefully reported by flight crew to the air traffic services units they are in contact which.*

*4. Aircraft operating on behalf of the State also fly over flooded areas on observation missions that require their undivided attention. Specific no-fly restrictions may therefore be issued via aeronautical information.*

*5. Even in the absence of such overflight restrictions, in accordance with SERA.3101, pilots who observe a flooded area must avoid it and pay particular attention to surrounding air traffic, especially to aircraft involved in emergency operations.*

*6. These recommendations, in particular the recommended distances and altitudes to be maintained, also apply in the event of any other disaster – such as storms, floods, industrial accidents, volcanic eruptions or earthquakes – over which aircraft, including drones, deployed by emergency services, regularly fly.*

## *1.1.12 AREAS WHERE DATA COLLECTION IS FORBIDEN (ZICAD)*

*Article L. 6224-1 of the French Transport Code defines ZICAD (zones interdites à la captation aérienne de données) as areas where the capture, recording, transmission, conservation, use or dissemination of data collected from an aircraft, by photographic or cinematographic equipment or by any other remote sensing sensor, is prohibited. A regularly updated decree sets out the list of areas prohibited from capturing and processing data collected from aircraft, which can also be displayed on the website : https://www.geoportail.gouv.fr*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.10 PLANIFICATION DES VOLS

*FLIGHT PLANNING*

**1.10.1 La base réglementaire**

Les exigences réglementaires relatives aux plans de vol sont définies par:

• Le règlement (CE) N°1033/2006 modifié de la commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen, (ce règlement s'applique aux vols IFR) ;

• Le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ;

• L'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012;

• L'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne.

Un plan de vol (PLN) est un ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

On distingue alors :

• Le plan de vol déposé (FPL) : Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas de modifications ultérieures : voir §1.10.2

• Le plan de vol répétitif (RPL) : Un plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive. : voir §1.10.3

***1.10.1 The regulatory basis***

*Regulatory requirements for flight plans are defined by:*

*• The Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006, as amended, laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky (this regulation applies to IFR flights);*

*• The Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012, as amended, laying down common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation;*

*• the Order of 11 December 2014, as amended, on the implementation of Implementing Regulation (EU) No 923/2012;*

*• The Order of 4 March 2022 establishing rules applicable to air traffic service providers*

*A flight plan (PLN) is a set of specified information relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft, provided to the air traffic services units;*

*We then distinguish:*

*• The Filed Flight Plan (FPL): The flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or his designated representative, without any subsequent changes: see §1.10.2*

*• Repetitive Flight Plan (RPL): A flight plan for a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units.: see §1.10.3*

**1.10.2 Les procédures de soumission de plan de vol**

Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente sauf si les dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plan de vol répétitifs.

Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR a été institué sous l'autorité du centre des opérations du gestionnaire de réseau (NMOC) géré par l'agence EUROCONTROL. Ce service est assuré dans une partie de la Région EUR de l'OACI au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS). Cette région est appelée « zone IFPS » (IFPZ). Les plans de vol devront suivre les règles édictées par le NMOC (Voir le NM Flight Planning Requirements – Guidelines : https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines).

***1.10.2 procedures for the submission of a Flight plan***

*A flight plan shall be submitted to an air traffic services reporting office (ARO) prior to departure or transmitted during the flight to the competent air traffic services unit or the competent air-to-ground radio station, unless arrangements have been made for the submission of repetitive flight plans.*

*A centralised service for the processing and dissemination of IFR flight plans has been established under the authority of the Network Manager Operations Centre (NMOC) managed by EUROCONTROL. This service is provided in part of the ICAO EUR Region through an integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS). This region is called the IFPS Zone (IFPZ). Flight plans must follow the rules set out by the NMOC (See NM Flight Planning Requirements – Guidelines: https://www.eurocontrol.int/publication/nm-flight-planning-requirements-guidelines)..*

**1.10.2.1 Dépôt du plan de vol**

***1.10.2.1 Submission of flight plan***

**1.10.2.1.1 Exigences de dépôts**

***1.10.2.1.1 submission requirements***

Les cas dans lesquels les plans de vol sont requis sont décrites dans :

• ENR 1.2 pour les vols VFR ;

• ENR 1.3 pour les vols IFR.

*The cases where flight plans are required are described in:*

*• ENR 1.2 for VFR flights;*

*• ENR 1.3 for IFR flights.*

**1.10.2.1.2 Délais de dépôt :**

Lorsqu'il est déposé avant le départ, un plan de vol (FPL) n'est pas communiqué plus de 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

De plus, le préavis de dépôt de plans de vol VFR est limité à un maximum de 24 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT).

Par application de FRA.4001 d) :

• Un vol au cours duquel l'aéronef doit franchir une frontière du territoire français fait l'objet d'un plan de vol déposé au moins 60 mn avant le départ.

• Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

***1.10.2.1.2 Deadlines for submission:***

*When filed before departure, a flight plan (FPL) is not communicated more than 120 hours before the estimated off block time (EOBT).*

*In addition, the notice of filing VFR flight plans is limited to a maximum of 24 hours before the estimated off block time (EOBT).*

*By application of FRA.4001 d):*

*• A flight during which the aircraft must cross a border of French territory is the subject of a flight plan filed at least 60 minutes before departure.*

*• For a domestic VFR flight, the flight plan is submitted at least 30 minutes before departure.*

**1.10.2.1.3 Moyens de communication d'un FPL**

***1.10.2.1.3 Means of communication of an FPL***

Les plans de vol déposés (FPL) sont communiqués par le commandant de bord ou son représentant :

i. Directement à l'organisme NMOC, uniquement pour les vols IFR ou contenant une portion IFR et entrant dans la zone IFPS (IFPZ), la survolant ou la quittant, par un message normalisé sur le réseau RSFTA ou sur le réseau SITA en indiquant les adresses IFPS indiqué à l'ENR1.11 ; ou

*Submitted flight plans (FPLs) are communicated by the pilot-in-command or his representative:*

*i. Directly to the NMOC, only for IFR flights or flights containing an IFR portion and entering, flying over or leaving the IFPS zone (IFPZ), by a standardized message on the AFTN network or on the SITA network indicating the IFPS addresses indicated in ENR1.11; or*

© Service de l'Information Aéronautique, France

ii. via le site internet du SIA (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr) à la rubrique : «Préparation de vol SOFIA Briefing » ou directement via le site SOFIA Briefing (https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr), la création d'un compte étant obligatoire pour déposer un plan de vol ; ou

iii. Directement au BNIA de Bordeaux pour les vols au départ de la France Métropolitaine ou, à ses horaires d'ouvertures, au BRIA d'Ajaccio pour les vols au départ de Corse. Les coordonnées des BNIA/BRIA sont disponibles dans la partie GEN 3.1 et également sur le site du SIA à la rubrique « Préparation de vol /Assistance BRIA ».

iv. En appelant le numéro +331 56 301 301 (numéro gratuit) qui permet une mise en relation avec l'organisme adéquat des services de l'aviation civile de France métropolitaine, quel que soit le lieu de l'appel en France métropolitaine ; ou

v. Pendant le vol (AFIL) ; le pilote commandant de bord transmet le plan de vol à l'organisme intéressé de la circulation aérienne par les moyens de communication air-sol utilisés par cet organisme. Lorsque la transmission de plan de vol ne peut être effectuée, le commandant de bord adresse le plan de vol à une station de radiocommunication air-sol en demandant qu'il soit retransmis à l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

L'équipage peut également transmettre un plan de vol abrégé en l'air par radiotéléphonie pour la traversée d'un espace aérien contrôlé, ou d'autres régions ou d'itinéraires désignés par l'autorité compétente. Ce plan de vol abrégé contient normalement, au minimum : l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, le point d'entrée, le point de sortie et le niveau.

Dans tous les cas, et quel que soit le moyen de transmission du plan de vol, le commandant de bord doit s'assurer de respecter les délais de dépôt associés à son vol. Préalablement au départ, le commandant de bord s'assure également que son plan de vol est déposé auprès des organismes ATS, validé et accepté (réception d'un message ACK pour tout vol IFR, appel à l'organisme ATS pour les vols VFR) par ces organismes ATS. Enfin, le commandant de bord est également responsable du respect des termes du plan de vol déposé, notamment les trajectoires/altitudes volées.

Note 2.1. - Les plans de vol concernant des aéronefs qui doivent évoluer à la fois selon les règles de la circulation aérienne générale (CAG) et celles de la circulation aérienne militaire (CAM) sont qualifiés de « mixtes ». Tous les plans de vol mixtes doivent également être envoyés au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC) qui traitera la partie du vol effectuée en CAM. Ainsi, les adresses obligatoires à utiliser pour les PLN mixtes au-dessus de la France sont précisées en ENR 1.11.

*ii. via the SIA website (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr) under the heading: "Preflight Briefing SOFIA Briefing" or directly via the SOFIA Briefing website (https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr), the creation of an account is mandatory to submit in a flight plan; or*

*iii. Directly at the ARO/BNIA of Bordeaux for flights departing from the Metropolitan France or, at its opening hours, at the ARO/BRIA of Ajaccio for flights departing from Corsica. The contact details of the BNIA/BRIA are available in part GEN 3.1 and also on the SIA website under the heading "Preflight Briefing / ARO Assistance".*

*iv. by calling the number +331 56 301 301 (toll-free number) which allows a connection with the appropriate body of civil aviation services of metropolitan France, regardless of the place of the call in metropolitan France; or*

*v. During flight (AFIL); the pilot-in-command may transmit the flight plan to ATS unit concerned by the air-to-ground communication means used by that unit. Where the flight plan cannot be transmitted, the pilot-in-command shall send the flight plan to an air-to-ground radio station, requesting that it be retransmitted to the relevant ATS unit.*

*The crew may also transmit an abbreviated flight plan in during flight by radiotelephony for the crossing of controlled airspace, or other regions or routes designated by the competent authority. This short flight plan normally contains, at a minimum: the call sign, aircraft type, entry point, exit point and level.*

*In all cases, and regardless of the means of transmission of the flight plan, the pilot-in-command must ensure that the submission deadlines associated with his flight are respected. Prior to departure, the pilot-in-command also ensures that his flight plan is submitted to the ATS units, validated and accepted (receipt of an ACK message for any IFR flight, call to the ATS unit for VFR flights) by these ATS units. Finally, the pilot is also responsible for compliance with the terms of the flight plan filed, including trajectories/altitudes to be flown.*

*Note 2.1. - Flight plans for aircraft that must operate according to both general air traffic (GAT/CAG) and military air traffic (OAT/CAM) rules are referred to as "mixed". All mixed flight plans must also be sent to the Centralized Flight Information Office (BIVC) which will process the part of the flight carried out in OAT/CAM. Thus, the mandatory addresses to be used for mixed PLNs above France are specified in ENR 1.11.*

**1.10.2.2. Rédaction du plan de vol**

**1.10.2.2.1 Formulaire de plan de vol déposé**

Le formulaire de plan de vol déposé est disponible à la page suivante

***1.10.2.2. Drafting of the flight plan***

***1.10.2.2.1 Filed Plan Form***

*The filed flight plan form is available on the following page*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'aviation civile

## Formulaire de plan de vol / Flight plan form

*Arrêté du 8 novembre 2012 (NOR : DEVA1232199A)*

cerfa

N° 14806*01

PRIORITÉ / Priority

<< = FF ➡

DESTINATAIRES / Adressees

<< =

HEURE DE DÉPÔT / Filing time

EXPÉDITEUR / Originator

<< =

IDENTIFICATION PRÉCISE DES DESTINATAIRES ET/OU DE L'EXPÉDITEUR / Specific identification of adressees and/or originator

3 TYPE DE MESSAGE / Message type

<< = (FPL

7 IDENTIFICATION DE L'AÉRONEF
Aircraft identification

8 RÈGLES DE VOL
Flight rules

TYPE DE VOL
Type of flight

<< =

9 NOMBRE / Number

TYPE D' AÉRONEF / Type of aircraft

CATÉGORIE DE TURBULENCE DE SILLAGE / Wake turbulence category

/

10 ÉQUIPEMENT & POSSIBILITÉS
Equipment & capabilities

10-a

10-b

/ <<

13 EMPLACEMENT DE DÉPART / Departure location

HEURE / Time

<< =

15 VITESSE CROISIÈRE / Cruising speed

NIVEAU / Level

ROUTE / Route

<< =

16 AÉRODROME DE DESTINATION
Destination aerodrome

DURÉE TOTALE ESTIMÉE
Total EET HR MIN

AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION / Destination alternate aerodromes
1er / 1st 2ème / 2nd

<< =

18 RENSEIGNEMENTS DIVERS
Other information

)<< =

19 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)
Supplementary information (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

AUTONOMIE / Endurance
HR MIN
E /

PERSONNES À BORD / Persons on board
P /

RADIO ET BALISE D'URGENCE / Emergency radio
UHF VHF ELT / PLB
R / U V E

ÉQUIPEMENT DE SURVIE / Survival equipment
POLAIRE Polar DÉSERT Desert MARITIME Maritime JUNGLE Jungle
S / P D M J

GILETS DE SAUVETAGE / Jackets
LAMPES Light FLUORES Fluores UHF VHF
J / L F U V

CANOTS / Dinghies
NOMBRE Number CAPACITÉ Capacity COUVERTURE Cover COULEUR Colour
D / C

<< =

COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF / Aircraft colour and markings
A /

REMARQUES / Remarks
N /

<< =

PILOTE COMMANDANT DE BORD / Pilot-in-command
C /

)<< =

DÉPOSÉ PAR / Filed by

ESPACE RÉSERVÉ À DES FINS SUPPLÉMENTAIRES / Space reserved for additional requirements

### 1.10222 Généralités

Le format de plan de vol est conforme au plan de vol OACI décrit dans les Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du Trafic aérien » (PANS-ATM, doc 4444 de l'OACI).

### *1.10222 General*

*The flight plan format is in accordance with the ICAO flight plan described in the Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management" (PANS-ATM, ICAO doc 4444).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Certaines restrictions ou exigences supplémentaires sont néanmoins applicables, d'une part, en vertu de spécificités de la région EUR de l'OACI décrites dans le doc 7030 (précédées de la mention « [EUR] » dans le texte qui suit) et, d'autre part, en vertu de spécificités du système ATM français (précédées de la mention « [FR] » dans le texte qui suit).

Toutes les heures sont exprimées en temps universel coordonné (UTC) et sont mentionnées par un groupe de 4 chiffres.

Toutes les durées estimées sont exprimées par un groupe de 4 chiffres (heures et minutes).

La partie ombrée précédant le champ 3 est réservée aux organismes COM et ATS.

**1.10223 Adressage et insertion des données dans les champs**

Les adresses à indiquer dans le champ « destinataires » du formulaire du §1.10.2.2.1 ci-dessus sont disponibles dans la partie ENR 1.11.

Les données du plan vol sont insérées dans les champs 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 et 19 du formulaire du §1.10.2.2.1 ci-dessus selon les procédures qui suivent.

CHAMP 7 : Identification de l'aéronef (7 caractères maximum)

L'identification de l'aéronef est indiquée en insérant l'une des données suivantes, en utilisant 7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe :

1. L'indicatif OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM511, NGA213, JTR25) lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronefs suivi de l'identification du vol (exemples : KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; ou

2. La marque de nationalité ou commune et marque d'immatriculation de l'aéronef (exemples : EIAKO, 4XBCD, N2567GA) dans les cas listés ci-dessous :
a. Lorsqu'en radiotéléphonie l'indicatif d'appel à utiliser par l'aéronef se compose de cette seule identification (exemple : CGAJS), ou est précédé de l'indicatif téléphonique OACI de l'exploitant d'aéronef (exemple : BLIZZARD CGAJS) ; ou
b. Lorsque l'aéronef n'est pas doté de radio ; ou

3. Pour les compagnies autorisées, l'indicatif à deux lettres de l'exploitant d'aéronef suivi du numéro de vol et d'un digramme de deux lettres (exemple : IT354AB).

Note 2.2.3.1 - Les indicatifs OACI et les indicatifs téléphoniques des exploitants d'aéronefs sont donnés dans le document 8585 de l'OACI - «Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques».

Note 2.2.3.2 - Pour les vols d'entraînement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch & go") faisant l'objet de plans de vols différents, les indicatifs mentionnés, en case 7 de deux plans de vols successifs doivent être différents (cette contrainte est liée à l'usage du mode S).

CHAMP 8 : Règles de vol et type de vol (un ou deux caractères)

1. Règles de vol

Les règles de vol sont indiquées en appliquant la procédure suivante :

a) Indiquer au moyen de l'une des lettres ci-après la catégorie de règles de vol que le pilote compte appliquer :
- I : pour un vol entièrement en régime IFR;
- V : pour un vol entièrement en régime VFR;
- Y : pour un vol débutant en régime IFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ;
- Z : pour un vol débutant en régime VFR et pour lequel les règles de vol changent ensuite une ou plusieurs fois ; et

b) Préciser dans le champ 15 les points où un changement de règles de vol est prévu.

2. Type de vol

Le type de vol est indiqué au moyen de l'une des lettres suivantes, lorsque l'autorité ATS compétente l'exige :

- S : pour transport aérien régulier ;
- N : pour transport aérien non régulier ;
- G : pour aviation générale ;
- M : pour aviation militaire (voir également la note 2.5 ci-après)
- X : pour autres types de vol.

Pour la lettre X, préciser le type de vol après STS dans le champ 18, ou lorsqu'il est nécessaire d'indiquer une autre raison pour motiver un traitement particulier de la part des organismes ATS, indiquer la raison après l'indicateur RMK dans le champs 18

Note 2.2.3.3. - Les exploitants des aéronefs d'Etat, y compris les aéronefs des services de douane, de sécurité publique et de sécurité civile, indiquent le type de vol au moyen de la lettre M.

**CHAMP 9 : Nombre d'aéronefs, type d'aéronef et catégorie de turbulence de sillage**

*some additional restrictions or requirements are nevertheless applicable, on the one hand, by virtue of the specificities of the EUR region of ICAO described in doc 7030 (preceded by the mention '[EUR]' in the following text) and, on the other hand, by virtue of specificities of the French ATM system (preceded by the mention '[FR]' in the following text).*

*All times are coordinated universal time (UTC) and are reported by a group of 4 digits.*

*All estimated durations are expressed by a group of 4 digits (hours and minutes).*

*The shaded part preceding field 3 is reserved for COM and ATS units*

***1.10223 Addressing and inserting data into fields***

*The addresses to be indicated in the "addressees" field of the form in §1.10.2.2.1 above are available in part ENR 1.11..*

*The flight plan data is inserted in fields 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18 and 19 of the form in §1.10.2.2.1 above according to the following procedures.*

*FIELD 7: Aircraft Identification (maximum 7 characters)*

*Aircraft identification is indicated by inserting one of the following data, using a maximum of 7 alphanumeric characters, without a hyphen or sign:*

*1. The ICAO designator for the aircraft operator followed by the flight identification (examples: KLM511, NGA213, JTR25) when in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft consists of the ICAO telephony designator of the aircraft operator followed by the flight identification (examples: KLM 511, NIGERIA 213, JESTER 25) ; or*

*2. The nationality or common mark and registration mark of the aircraft (examples: EIAKO, 4XBCD, N2567GA) in the cases listed below:*
*a. When in radiotelephony the call sign to be used by the aircraft consists of this identification alone (example: CGAJS), or is preceded by the ICAO telephony designator of the aircraft operator (example: BLIZZARD CGAJS); or*
*b. When the aircraft is not equipped with a radio; or*

*3. For authorized companies, the aircraft operator's two-letter code followed by the flight number and a two-letter diagraph (example: IT354AB).*

*Note 2.2.3.1 - - ICAO designators and telephony designators of aircraft operators are given in ICAO document 8585 - " Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services ".*

*Note 2.2.3.2 - For IFR training flights that have several consecutive segments ("touch & go") subject to different flight plans, the callsigns mentioned, in field 7 of two successive flight plans must be different (this constraint is related to the use of mode S).*

*FIELD 8: Flight rules and flight type (one or two characters)*

*1. Flight rules*

*Flight rules are indicated by applying the following procedure:*

*a) Indicate by one of the following letters the category of flight rules that the pilot intends to apply:*
*- I: for a flight entirely in IFR regime;*
*- V: for a flight entirely in VFR regime;*
*- Y: for a flight starting in IFR regime and for which the flight rules then change one or more times;*
*- Z: for a flight starting in VFR mode and for which the flight rules then change one or more times; and*

*b) Specify in field 15 the points where a change in flight rules is planned.*

*2. Flight type*

*The type of flight shall be indicated by one of the following letters, where required by the competent ATS authority:*

*- S: for scheduled air transport;*
*- N: for non-scheduled air transport;*
*- G: for general aviation;*
*- M: for military aviation (see also note 2.5 below)*
*- X: for other types of flight.*

*For the letter X, specify the type of flight after STS in field 18, or where it is necessary to indicate another reason for special treatment by the ATS unit, indicate the reason after the RMK indicator in field 18*

*Note 2.2.3.3. - Operators of State aircraft, including customs, public security and civil security aircraft, shall indicate the type of flight by means of the letter M.*

***FIELD 9: Number of aircraft, aircraft type and wake turbulence category***


© Service de l'Information Aéronautique, France

1. Nombre d'aéronefs (1 ou 2 caractères) : Insérer le nombre d'aéronefs s'il y en a plus d'un.

2. Type d'aéronef (de 2 à 4 caractères) : Le type d'aéronef est indiqué de la manière suivante :
a) Insérer l'indicatif approprié tel qu'il est spécifié dans le document 8643 de l'OACI « Indicatifs de type d'aéronef » ; ou
b) Si tel indicatif n'a pas été attribué ou en cas de vol en formation groupant des aéronefs de plusieurs types, insérer ZZZZ et spécifier, chaque type d'aéronefs précédé du nombre d'aéronefs correspondants, à la suite de l'indicateur TYP/ du champ 18.

3. Catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef (1 caractère) : elle est mentionnée à l'aide de l'une des lettres suivantes après la barre oblique (/) :

J — SUPER, pour indiquer un type d'aéronef désigné en tant que tel dans le Doc 8643, Indicatifs de types d'aéronef ;

H — GROS PORTEUR, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure ou égale à 136000 kg, sauf dans le cas des aéronefs appartenant à la catégorie SUPER ;

M — MOYEN TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 136000 kg, mais supérieure à 7000 kg ;

L — FAIBLE TONNAGE, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 7000 kg.

**CHAMP 10 : Equipement et possibilités**

Les possibilités relatives à un équipement sont effectives lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

1. L'équipement nécessaire est présent à bord et est en état de fonctionner; et
2. L'équipage de conduite possède les qualifications correspondant à cet équipement ; et
3. Le cas échéant, l'équipage possède une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

**CHAMP 10-a : Equipements de radiocommunication, de navigation et d'approche (COM/NAV/APP), et possibilités connexes**

L'équipement de radiocommunication, de navigation et d'approche, et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

1. N : si aucun équipement COM/NAV/APP correspondant à la route à parcourir ne se trouve à bord ou si l'équipement est hors de fonctionnement; ou

2. S : si l'équipement type COM/NAV/APP correspondant à la route à parcourir se trouve à bord et en état de fonctionner (voir Note 2.2.3.4) ; puis

3. Insérer un ou plusieurs des caractères alphanumériques figurant dans les points a) à d) ci-dessous pour indiquer l'équipement COM/NAV/APP en état de fonctionner et les possibilités disponibles

a) Equipements et possibilités de radiocommunication

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| E1 | FMC WPR ACARS |
| E2 | D-FIS ACARS |
| E3 | PDC ACARS |
| M1 | ATC RTF SATCOM (INMARSAT) |
| M2 | ATC RTF SATCOM (MTSAT) |
| M3 | ATC RTF SATCOM (Iridium) |
| J1 | CPDLC ATN VDL Mode 2 (voir Note 2.2.3.6) |
| J2 | CPDLC FANS 1/A HFDL |
| J3 | CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4 |
| J4 | CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 |
| J5 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) |
| J6 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) |
| J7 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |
| H | HF RTF |
| V | VHF RTF |
| Y | VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux |
| U | UHF RTF |
| P1 à P2 | Réservés aux RCP (voir Note 2.2.3.10) |

b) Equipements et possibilités de navigation

*1. Number of aircraft (1 or 2 characters): Insert the number of aircraft if there is more than one.*

*2. Aircraft type (2 to 4 characters): The aircraft type is indicated as follows:*
*a) Insert the appropriate designator as specified in ICAO document 8643 "Aircraft type designators"; or*
*b) If no such designator has been assigned or in the case of a formation flight grouping aircraft of several types, insert ZZZZ and specify, following indicator TYP/ in field 18, each aircraft type preceded by the corresponding number of aircraft.*

*3. Aircraft wake turbulence category (1 character): is indicated using one of the following letters after the slash (/):*

*J — SUPER, to indicate an aircraft type designated as such in Doc 8643, Aircraft Type designators;*

*H — WIDE, for aircraft with a maximum certified take-off weight of 136000 kg or more, except in the case of aircraft belonging to the SUPER category;*

*M — MEDIUM, for aircraft with a maximum certified take-off weight of less than 136000 kg but more than 7000 kg;*

*L — LIGHT, for aircraft with a maximum certified take-off weight of 7000 kg or less.*

***FIELD 10: Equipment and capabilities***

*The capabilities relating to equipment are effective when the following conditions are met:*

*1. The necessary equipment is present on board and is serviceable; and*
*2. The flight crew shall have the qualifications corresponding to this equipment; and*
*3. Where applicable, the crew shall have an authorisation issued by the competent authority.*

***FIELD 10-a: Radiocommunication, Navigation and Approach Equipment (COM/NAV/APP), and Related capabilities***

*Radiocommunication, navigation and approach equipment and associated capabilities are identified as follows:*

*1. N: if no COM/NAV/APP equipment corresponding to the route to be flown is on board or if the equipment is unserviceable; or*

*2. S: if the COM/NAV/APP type equipment corresponding to the route to be flown is on board and serviceable (see Note 2.2.3.4); then*

*3. Insert one or more of the alphanumeric characters in points (a) to (d) below to indicate the COM/NAV/APP serviceable equipment and the available capabilities*

*a) Radiocommunication equipment and capabilities*

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| *E1* | *FMC WPR ACARS* |
| *E2* | *D-FIS ACARS* |
| *E3* | *PDC ACARS* |
| *M1* | *ATC RTF SATCOM (INMARSAT)* |
| *M2* | *ATC RTF SATCOM (MTSAT)* |
| *M3* | *ATC RTF SATCOM (Iridium)* |
| J1 | CPDLC ATN VDL Mode 2 (see Note 2.2.3.6) |
| J2 | CPDLC FANS 1/A HFDL |
| J3 | CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4 |
| J4 | CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 |
| J5 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) |
| J6 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) |
| J7 | CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |
| H | HF RTF |
| V | VHF RTF |
| Y | VHF with 8.33 kHz channel spacing |
| U | UHF RTF |
| P1 to P2 | RCP only (see Note 2.2.3.10) |

b) Equipment and navigation possibilities

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| C | Loran C |
| D | DME |
| F | ADF |
| G | GNSS Si le plan prévoit qu'une partie quelconque du vol se déroulera en IFR, cette mention indique des récepteurs GNSS conformes aux exigences de l'Annexe 10, Volume I (voir Note 2. 2.3.5) |
| I | Navigation par inertie |
| O | VOR |
| R | Approuvé PBN (voir note 2.2.3.7) |
| T | TACAN |
| W | Approuvé RVSM |
| X | Approuvé MNPS |

[EUR] Lorsque le descripteur W est utilisé, l'immatriculation de l'aéronef est indiquée dans le champ 18 du plan de vol.

[EUR] Pour un vol en formation d'aéronefs d'Etat, les exploitants n'inscriront pas la lettre « W » dans le champ 10 du plan de vol, quel que soit le statut d'homologation RVSM des aéronefs concernés.

**c) Equipements et possibilités d'aide à l'approche**

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| A | Système d'atterrissage GBAS |
| B | LPV (APV avec SBAS) |
| K | MLS |
| L | ILS |

**d) Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités**

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| Z | Autre équipement se trouvant à bord ou autres possibilités - autres que ceux précisés aux points a) à c) ci-dessus (voir Note 2.2.3.8) |

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

Note 2.2.3.4 . — Si la lettre S est utilisée, l'équipement type est considéré comme se composant de VHF RTF, VOR et ILS.

Note 2. 2.3.5 . — Si la lettre G est utilisée, les types de renforcement GNSS externe, le cas échéant, sont précisés dans le champ 18 à la suite de NAV/, séparés par des espaces

Note 2. 2.3.6 . — Voir la norme RTCA/EUROCAE «Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B)» pour les services de liaison de données concernant les autorisations et l'information ATC, la gestion des communications ATC et la vérification de microphone ATC.

Note 2.2.3.7. — Si la lettre R est utilisée, les performances de navigation qui peuvent être atteintes sont précisées dans le champ 18 à la suite de PBN/. Des éléments indicatifs sur l'application de la navigation fondée sur les performances à un tronçon de route, une route ou une région donnés sont disponibles dans le document 9613 de l'OACI — « Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) ».

Note 2.2.3.8. — Si la lettre Z est utilisée, préciser dans le champ 18 l'autre équipement transporté, ou les autres possibilités, à la suite de COM/, NAV/ ou DAT/, en fonction de l'équipement. Les exemptions concernant RNAV, CPDLC et 8.33kHz sont à préciser en indiquant à la fois la lettre 'Z' en champ 10a et en insérant l'indicateur d'exemption approprié dans le champ 18, respectivement sous NAV/, DAT/ ou COM/ comme détaillé dans l'IFPS Users Manual et en particulier :
o Insérer EXM833 à la suite de COM/ ;
o Insérer RNAVX ou RNAVINOP selon qu'il convient, à la suite de NAV/;
o Insérer CPDLCX à la suite de DAT/.

Note 2.2.3.9. — Des renseignements sur les moyens de navigation sont fournis à l'ATC aux fins d'autorisation et d'acheminement

Note 2.2.3.10.— Des éléments indicatifs sur l'application de la communication basée sur la performance, qui prescrit la RCP d'un service de la circulation aérienne fourni dans une zone donnée, figurent dans le Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869).

**CHAMP 10-b : Equipement de surveillance et possibilités connexes**

L'équipement de surveillance et les possibilités connexes sont indiqués comme suit :

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| *C* | *Loran C* |
| *D* | *Dme* |
| *F* | *Adf* |
| *G* | *GNSS If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR, this indication refers to GNSS receivers that comply with the requirements of Annex 10, Volume I (see Note 2. 2.3.5)* |
| *I* | *Inertial navigation* |
| *O* | *Vor* |
| *R* | *PBN approved(see note 2.2.3.7)* |
| *T* | *TACAN* |
| *W* | *RVSM Approved* |
| *X* | *MNPS Approved* |

*[EUR] When the W descriptor is used, the aircraft registration is indicated in field 18 of the flight plan.*

*[EUR] For a formation flight of state aircraft, operators will not enter the letter "W" in field 10 of the flight plan, regardless of the RVSM approval status of the aircraft concerned.*

**c) Equipment and possibilities to assist with the approach**

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| *A* | *GBAS Landing System* |
| *B* | *LPV (APV with SBAS)* |
| *K* | *MLS* |
| *L* | *ILS* |

***d) Other equipment on board or other capabilities***

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| Z | Other equipment carried or other capabilities - other than that specified in points (a) to (c) above (see Note 2.2.3.8) |

*Alphanumeric characters not included in the lists of items (a) to (d) above are reserved.*

*Note 2.2.3.4 . — If the letter S is used, the standard equipment is considered to consist of VHF RTF, VOR and ILS.*

*Note 2. 2.3.5 . — If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in field 18 following NAV/ , separated by spaces*

*Note 2. 2.3.6 . — See RTCA/EUROCAE 'Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO 280B/ED-110B) for datalink services ATC clearance and information/ ATC communications management/ ATC microphone check.*

*Note 2.2.3.7. — If the letter R is used, the navigation performance that can be achieved is specified in field 18 following PBN/. Guidance material on the application of performance-based navigation to a specific route segment, route or area is available in ICAO Document 9613 — "Performance-Based Navigation Manual (PBN)".*

*Note 2.2.3.8. — If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/, NAV/ and/or DAT, as appropriate. The exemptions for RNAV, CPDLC and 8.33kHz are to be specified by indicating both the letter 'Z' in field 10a and by inserting the appropriate exemption indicator in field 18, respectively under NAV/, DAT/ or COM/ as detailed in the IFPS Users Manual and in particular:*
*o Insert EXM833 after COM/;*
*o Insert RNAVX or RNAVINOP as appropriate, following NAV/;*
*o Insert CPDLCX after DAT/.*

*Note 2.2.3.9. — Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes*

*Note 2.2.3.10.— Guidance material on the application of performance-based communication, which prescribes RCP to an air traffic service in a specific area, is contained in the Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869)).*

***FIELD 10-b: Surveillance Equipment and capabilities***

*surveillance equipment and associated capabilities are identified as follows:*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Après le dernier caractère inséré en champ 10-a, insérer une barre oblique (/) puis, insérer :
1) N : s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner ; ou
2) un ou plusieurs des caractères alphanumériques des points a) à d) ci-dessous, jusqu'à un maximum de 20 caractères (incluant lettres et chiffes), pour indiquer l'équipement et les possibilités de surveillance qui se trouvent à bord et qui sont en état de fonctionner :

**a) Équipement SSR modes A et C**

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| A | Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) |
| C | Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C |

**b) Équipement et possibilités SSR mode S**

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| E | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) |
| H | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie |
| I | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef mais non de l'altitude-pression |
| L | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie |
| P | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression mais non de l'identification de l'aéronef |
| S | Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression |
| X | Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef, ni de l'altitude-pression |

Note 2.2.3.11. — La possibilité de surveillance enrichie est la capacité de l'aéronef à transmettre en liaison descendante, au moyen d'un transpondeur mode S, des données provenant de l'aéronef

**c) Equipement et possibilités ADS-B**

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| B1 | ADS-B avec possibilité ADS-B "out" sur fréquence spécialisée 1090 MHz |
| B2 | ADS-B avec possibilité ADS-B "out" et "in" sur fréquence spécialisée 1090 MHz |
| U1 | Possibilité ADS-B "out" utilisant l'UAT |
| U2 | Possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant l'UAT |
| V1 | Possibilité ADS-B "out" utilisant la VDL mode 4 |
| V2 | Possibilité ADS-B "out" et "in" utilisant la VDL mode 4 |

**d) Equipement et possibilités ADS-C**

| Descripteur | Type d'équipement |
|---|---|
| D1 | ADS-C avec possibilités FANS 1/A |
| G1 | ADS-C avec possibilités ATN |

Les caractères alphanumériques ne figurant pas dans les listes des points a) à d) ci-dessus sont réservés.

Note 2.2.3.12. — Les applications de surveillance supplémentaires devraient être indiquées dans le champ 18 à la suite de SUR/.

**CHAMP 13 : Emplacement et heure de départ (huit caractères)**

L'emplacement et l'heure de départ sont indiqués comme il suit :

1. Insérer l'emplacement de départ comme il suit :

a) si le départ est effectué depuis un aérodrome auquel un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres a été attribué, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

b) si le départ est effectué depuis un aérodrome auquel aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, le nom en clair, suivi d'un espace et de l'emplacement géographique de l'aérodrome ou ;

*After the last character inserted in field 10-a, insert a forward slash (/) and then insert:*
*1) N: if there is no monitoring equipment on board corresponding to the route to be followed, or if the equipment is not in working order; or*
*2) one or more of the alphanumeric characters in points (a) to (d) below, up to a maximum of 20 characters (including letters and figures), to indicate the equipment and monitoring capabilities on board that are in working order:*

***a) SSR equipment modes A and C***

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| *A* | Transponder — mode A (4 digits — 4 096 codes) |
| C | Transponder — mode A (4 digits — 4,096 codes) and mode C |

***b) Equipment and possibilities SSR mode S***

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| *E* | *Transponder — mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability* |
| *H* | *Transponder — S mode, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability* |
| *I* | *Transponder — mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability* |
| *L* | *Transponder — mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability* |
| *P* | *Transponder — mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability* |
| *S* | *Transponder — mode S, including both pressure altitude and aircraft identification capability* |
| *X* | *Transponder — mode S, with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability* |

*Note 2.2.3.11. — Enhanced surveillance capability is the aircraft's ability to transmit downlink data from the aircraft by means of a mode S transponder*

***c) ADS-B equipment and capabilities***

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| *B1* | *ADS-B with dedicated 1 090 MHz ADS-B "out" capability* |
| *B2* | *ADS-B with dedicated 1 090 MHz ADS-B "out" and "in" capability* |
| *U1* | *ADS-B "out" capability using UAT* |
| *U2* | *ADS-B "out" and "in" capability using UAT* |
| *V1* | *ADS-B "out" capability using VDL mode 4* |
| *V2* | *ADS-B "out" and "in" capability using VDL mode 4* |

***d) ADS-C equipment and capabilities***

| *Descriptor* | *Type of equipment* |
|---|---|
| *D1* | *ADS-C with FANS 1/A capabilities* |
| *G1* | *ADS-C with ATN capabilities* |

*Alphanumeric characters not included in the lists of items (a) to (d) above are reserved.*

*Note 2. 2.3.12. — Additional equipment or surveillance capabilities should be indicated in field 18 after SUR/.*

***FIELD 13: Location and time of departure (eight characters)***

*1. Insert the departure location as follows:*

*a) if the departure is from an aerodrome to which a four-letter ICAO location indicator has been assigned, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators"); or*

*b) if the departure is from an aerodrome to which no ICAO location indicator has been assigned, insert the letters ZZZZ and indicate in field 18, after DEP/, the name in clear, followed by a space and the geographical location of the aerodrome or;*

c) si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champs 18, à la suite de DEP/, l'emplacement du premier point de la route ou la radioborne

d) si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer les lettres AFIL et indiquer en champ 18, à la suite de DEP/, l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaires peuvent être obtenues ;

2. à la suite de l'emplacement de départ indiqué conformément au 1) ci-dessus, insérer sans espace intermédiaire l'heure de départ selon les instructions qui suivent :

a) si le plan de vol est déposé avant le départ, insérer l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) ; ou

b )si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol, insérer l'heure effective ou estimée de passage au premier point de la route auquel s'applique le plan de vol.

*c) if the aircraft has not taken off from an aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in fields 18, following DEP/, the location of the first point of the route or the marker radio beacon*

*d) if the flight plan is received from an aircraft in flight, insert the letters AFIL and indicate in field 18, following DEP/, the four-letter ICAO location indicator of the ATS unit from which additional flight plan data can be obtained;*

*2. following the departure location indicated in accordance with (1) above, insert the departure time without intermediate space according to the following instructions:*

*a) if the flight plan is submitted before departure, insert the estimated off block time (EOBT); or*

*b)if the flight plan is received from an aircraft in flight, insert the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies*

**CHAMP 15 : Route**

**1. Règles de désignation**

Les données du plan de vol concernant la route sont insérées dans le champ 15, en utilisant uniquement les conventions décrites au paragraphe « conventions d'écriture » ci-après et en séparant toutes les subdivisions du champ 15 par un espace.

Il faut indiquer la première vitesse de croisière comme dans 1.1) et le premier niveau de croisière comme dans 1.2), sans espace intermédiaire, puis, à la suite de la flèche, indiquer la description de la route comme en 1.3)

Ces données sont constituées de la séquence d'éléments suivants :

1.1) la vitesse vraie (cinq caractères maximum), pour la première partie ou la totalité de la « croisière » sous l'une des formes suivantes :

a) en nœuds au moyen de la lettre N suivie de 4 chiffres (N0485 pour 485kts), ou

b) en kilomètres par heure au moyen de la lettre K suivie de 4 chiffres (K0830 pour 830km/h), ou

c) en nombre de Mach vrai, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, au moyen de la lettre M suivie de 3 chiffres représentant le produit par 100 du nombre de Mach arrondi au centième (exemple : M082 pour Mach 0,82).; puis, sans espace intermédiaire.

***FIELD 15: Route***

***1. Designation rules***

*The flight plan data for the route are inserted in field 15, using only the conventions described in the paragraph « writing conventions" below and separating all subdivisions of field 15 by a space.*

*The first cruising speed as in 1.1) and the first cruising level as in 1.2) must be indicated, without intermediate space, and then, after the arrow, indicate the description of the route as in 1.3)*

*This data consists of the following sequence of elements:*

*1.1) the true airspeed (maximum five characters), for the first part or the whole of the "cruise" in one of the following forms:*

*a) in knots by means of the letter N followed by 4 digits (N0485 for 485kts), or*

*b) in kilometres per hour by means of the letter K followed by 4 digits (K0830 for 830km/h), or*

*c) in true Mach number, where so required by the competent ATS authority, to the nearest hundredth of unit Mach, expressed as M followed by 3 digits (example: M082 for Mach 0,82).; then, without intermediate space.*

**1.2) le niveau de croisière (cinq caractères maximum) prévu pour la première partie ou la totalité de la route à parcourir sous l'une des formes suivantes :**

a) en niveau de vol exprimé par la lettre F suivie de 3 chiffres (exemple: F085 et F330 pour FL85 et FL330) ; ou

b) en niveau métrique standard en dizaines de mètres, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, exprimé par la lettre S suivie de 4 chiffres (exemple : S0450 et S1130 et pour 4500 mètres et 11300 mètres), ou

c) en altitude en centaines de pieds exprimée par la lettre A suivie de 3 chiffres (exemples : A045 ; A100 pour de 4500 ft et 10 000 ft), ou

d) en altitude en dizaines de mètres exprimée par la lettre M suivie de 4 chiffres (exemple : M0840 pour 8400 mètres), ou

e) dans le cas d'un vol VFR non contrôlé, utiliser la mention VFR :

***1.2. the level of cruising (maximum five characters) provided for the first part or all of the route to be travelled in one of the following forms:***

*a) in flight level expressed by the letter F followed by 3 digits (example: F085 and F330 for FL85 and FL330); or*

*b) in standard metric level in tens of metres, where so required by the competent ATS authority, expressed by the letter S followed by 4 digits e.g. S0450 and S1130 and for 4500 m and 11300 m), or*

*c) in altitude in hundreds of feet expressed by the letter A followed by 3 digits (examples: A045; A100 for 4500 ft and 10 000 ft), or*

*d) in altitude in tens of metres expressed by the letter M followed by 4 digits (example: M0840 for 8400 meters), or*

*e) in the case of an uncontrolled VFR flight, use the letters VFR*

**1.3) la description de la route, y compris les changements de vitesse, de niveau de croisière et de règles de vol :**

a) pour les parties du vol effectuées sur des routes ATS désignées, appliquer successivement les points suivants :

i. Aérodrome de départ

o 1er cas : si l'aérodrome de départ se trouve sur la première route ATS utilisée ou y est relié : Insérer l'indicatif de la route ATS concernée ; puis appliquer le point ii ci-dessous ;

o 2ème cas : si l'aérodrome de départ n'est ni situé sur la première route ATS utilisée ni relié à celle-ci, les lettres DCT suivies du point où l'aéronef rejoindra la première route ATS, puis l'indicatif de la route ATS, puis appliquer le point ii ci-dessous ;

ii. Insérer chaque point où il est prévu qu'un changement de vitesse ou de niveau de croisière commence, ou qu'un changement de route ATS ou de règles de vol est effectué, suivi dans chacun des cas

• De l'indicatif du tronçon de route ATS suivant, même si cet indicatif n'est pas différent du précédent, ou

• De DCT si le vol jusqu'au point suivant aura lieu en dehors d'une route désignée, à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques.;

Note 2.2.3.13 — Lorsqu'une transition est prévue entre une route ATS inférieure et une route ATS supérieure, et que l'orientation de ces routes est la même, il n'est pas nécessaire d'insérer le point de transition s'il n'est pas prévu en ce point d'autre changement qu'un changement de route.

***1.3) a description of the route, including changes in speed, cruising level and flight rules:***

*a) for those parts of the flight operated on designated ATS routes, apply successively the following points:*

*i. Departure aerodrome*

*o 1st case: if the aerodrome of departure is on the first ATS route used or is connected to it: Insert the designator of the ATS route concerned; then apply point ii below;*

*o 2nd case: if the aerodrome of departure is neither located on nor connected to the first ATS route used, the letters DCT followed by the point where the aircraft will join the first ATS route, then the ATS route designator, then apply point ii below.*

*ii. Insert each point where a change of speed or cruising level is expected to begin, or a change of ATS route or flight rules is to be made, followed in each case*

*• the designator of the next ATS route section, even if that designator is not different from the previous one, or*

*• DCT if the flight to the next point will take place outside a designated route, unless both points are defined by geographical coordinates.*

*Note 2. 2.3.13 — Where a transition is planned between a lower ATS route and an upper ATS route, and the routes are oriented in the same direction, it is not necessary to insert the transition point if no change of route is foreseen at that point other than a change of route.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

b) pour les parties du vol effectuées en dehors des routes ATS désignées, appliquer les points suivants :

i. indiquer des points normalement séparés par des intervalles ne dépassant pas 30 minutes de vol ou 370 km (200 NM), notamment chaque point où il est prévu un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route, ou un changement de règles de vol ; ou

ii. lorsque l'autorité ATS compétente l'exige, définir la route par des points définis comme suit :

o La route, pour les vols en majeure partie orientés est-ouest entre 70°N et 70°S, par des points significatifs choisis à intervalles d'un demi-degré ou d'un degré de latitude sur des méridiens espacés de 10 degrés. Pour les vols hors de ces latitudes, les routes seront définies par des points significatifs sur des parallèles, normalement à intervalles de 20 degrés de longitude. Dans la mesure du possible, la distance entre deux points consécutifs de la route correspond au maximum à une heure de vol. Des points significatifs supplémentaires peuvent être choisis selon les besoins;

o Pour les vols en majeure partie orientés nord-sud, définir les routes par des points significatifs choisis à intervalles d'un degré de longitude sur des parallèles spécifiés espacés de 5 degrés.

iii. insérer DCT entre les points successifs à moins que ces deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques ou par un relèvement et une distance.

*b) for those parts of the flight that are conducted outside designated ATS routes, apply the following:*

*i. indicate points normally not more than 30 minutes flying time or 370 km (200 NM) apart, including each point where a change of speed or level, a change of route, or a change of flight rules is planned; or*

*ii. where required by the competent ATS authority, define the route by points defined as follows:*

*o the track, for flights predominantly operating in an east-west direction between 70°N and 70°S, by reference to significant points formed by the intersections of half or whole degrees of latitude with meridians spaced at intervals of 10 degrees of longitude .. For flights operating in areas outside those latitudes the tracks shall be defined by significant points formed by the intersection of parallels of latitude with meridians normally spaced at 20 degrees of longitude. The distance between significant points shall, as far as possible, not exceed one hour's flight time. Additional significant points shall be established as deemed necessary;*

*o For flights operating predominantly in a north-south direction, define tracks by reference to significant points formed by the intersection of whole degrees of longitude with specified parallels of latitude which are spaced at 5 degrees.*

*iii. insert DCT between successive points unless these two points are defined by geographical coordinates or by a bearing and distance.*

**2.1. Conventions d'écriture pour les routes et points**

**2.1) Routes ATS (2 à 7 caractères)**

Indicatif codé attribué à la route ou au tronçon de route, y compris, s'il y a lieu, l'indicatif codé attribué à l'itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée (exemples : BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Note 2.2.3.14 - Les routes ATS comprennent les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée qui sont alors indiqués par leur indicatif codé, le cas échéant

Note. 2.2.3.15- Les dispositions relatives à l'application des indicatifs de route se trouvent dans le règlement d'exécution (UE) 2017/373 modifié, établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne/Annexe 11 Partie FPD/appendice 1/sections II et III.

2.2) Points définissant la route (maximum 2 à 11 caractères) :

Un point de la route est défini :

a) par un indicatif codé de 2 à 5 caractères, s'il s'agit d'un point significatif (exemple : LN, MAY, HADDY) ; ou, dans les autres cas

b) par son emplacement géographique exprimé :

i. en degrés seulement (7 caractères) : 2 chiffres indiquant la latitude en degrés, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 3 chiffres indiquant la longitude, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple: un point de latitude 6° Nord et de longitude 78° Ouest s'écrit 06N078W); ou

ii. en degrés et minutes (11 caractères) : 4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « N » pour une latitude Nord ou de la lettre « S » pour une latitude Sud, puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » pour une longitude Est ou de la lettre « W » une longitude Ouest. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros (exemple : un point de latitude 46°2' Nord et de longitude 78°5' Ouest s'écrit 4602N07805W) ; ou

iii par la combinaison d'un relèvement à partir d'un point significatif et d'une distance par rapport à ce point et désigné par l'indicatif codé du point significatif, suivi de 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement à partir de ce point ; suivis de 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros. : par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué par DUB180040.

***2.1. Writing conventions for routes and points***

***2.1) ATS routes (2 to 7 characters)***

*Coded designator assigned to the route or route segment, including, where applicable, the coded designators assigned to the standard route of departure or arrival (examples: BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).*

*Note 2.2.3.14 - ATS routes include standard departure and arrival routes which are then indicated by their coded designators, if applicable*

*Note. 2.2.3.15- Provisions on the application of route designators can be found in Implementing Regulation (EU) 2017/373 as amended, laying down common requirements for providers of air traffic management and air navigation services/Annex 11 Part FPD/Appendix 1/Sections II and III.*

*2.2) Points defining the route (maximum 2 to 11 characters):*

*A point on the route is defined:*

*a) by a coded indicator of 2 to 5 characters, if it is a significant point (example: LN, MAY, HADDY); or, in other cases*

*b)by its expressed geographical location:*

*i. in degrees only (7 characters): 2 digits indicating latitude in degrees, followed by the letter "N" for a north latitude or the letter "S" for a south latitude, then 3 digits indicating longitude, followed by the letter "E" for an east longitude or the letter "W" a west longitude. The numbers are to be completed if necessary, by zeros (example: a point of latitude 6 ° North and longitude 78 ° West is written 06N078W); or*

*ii. in degrees and minutes (11 characters): 4 digits indicating the latitude in degrees and in tens of minutes and minutes, followed by the letter "N" for a north latitude or the letter "S" for a south latitude, then 5 digits indicating the longitude in degrees and in tens of minutes and minutes, followed by the letter "E" for an east longitude or the letter "W" a west longitude. The numbers are to be completed if necessary, by zeros (example: a point of latitude 46°2' North and longitude 78°5' West is written 4602N07805W); or*

*iii by the combination of an increase from a significant point and a distance from that point and designated by the coded indicative of the significant point, followed by 3 digits giving in magnetic degrees the rise from that point; followed by 3 digits giving in nautical miles the distance from that point. The numbers are to be completed if necessary by zeros.: for example, a point located in the 180° magnetic bearing and 40 nautical miles from the VOR "DUB" should be indicated by DUB180040.*

**2.3) Changement de vitesse ou de niveau (maximum 21 caractères)**

Un changement de vitesse a lieu lorsque la vitesse vraie de l'aéronef varie d'au moins 5% ou lorsque son Mach varie de 0,01 ou plus.

Un changement de vitesse ou de niveau s'écrit en insérant :

a) le point où le changement de vitesse ou de niveau doit commencer, écrit comme indiqué au 2.2) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis

b) la vitesse de croisière et le niveau de croisière écrits dans cet ordre, sans espace intermédiaire et en respect des conventions respectivement des paragraphes 1.1) et 1.2) ci-dessus, même lorsqu'une seule de ces quantités est concernée par un changement.

***2.3) Change of speed or level (maximum 21 characters)***

*A speed change occurs when the true airspeed of the aircraft varies by at least 5% or when its Mach varies by 0.01 or more.*

*A change of speed or level is written by inserting:*

*(a)the point at which the speed or level change is to begin, written as indicated in 2(2) above; followed by a slash (/), then*

*b)the cruising speed and cruising level written in that order, without intermediate space and in accordance with the conventions of paragraphs 1(1) and 1 respectively. (2) above, even where only one of those quantities is affected by a change.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Examples: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330 DUB180040/N0350M0840

**2.4) Changement de règles de vol (maximum 3 caractères)**

Un changement de règles de vol s'écrit en insérant le point où est prévu le changement de règles de vol, écrit exactement comme aux 2.2) ou 2.3) ci-dessus ; suivi d'un espace, puis les lettres :

i. VFR pour le passage du vol IFR au vol VFR ; ou

ii. IFR pour le passage du vol VFR au vol IFR.

Exemples : LN VFR LN/N0284A050 IFR

2.5) Croisière ascendante (maximum 28 caractères)

Une croisière ascendante est indiquée en insérant :

a) la lettre C ; suivie d'une barre oblique (/), puis

b) le point où il est prévu d'amorcer une croisière ascendante, exprimé exactement comme au 2.2) ci-dessus ; suivi d'une barre oblique (/), puis

c) la vitesse à maintenir au cours de la croisière ascendante, exprimée exactement comme au 1.1) ci-dessus ; suivie d'une barre oblique (/), puis

d) les deux niveaux qui définissent la tranche d'espace à occuper au cours de la croisière ascendante, ou le niveau au-dessus duquel la croisière ascendante est prévue suivi des lettres PLUS, sans espace intermédiaire, chaque niveau étant exprimé exactement comme au 1.2) ci-dessus.

Exemples : C/48N050W/M082F290F350 C/48N050W/M082F290PLUS C/52N050W/M220F580F620

**CHAMP 16 : Aérodrome de destination et durée totale estimée —Aérodromes de dégagement à destination**

Le champ 16 est rempli comme suit :

1) Aérodrome de destination et durée totale estimée :

a) indiquer l'aérodrome de destination selon les instructions qui suivent :

i. si l'aérodrome de destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

ii. si aucun indicateur d'emplacement OACI n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer en champ 18, à la suite de DEST/, le nom en clair de l'aérodrome, suivi d'un espace et l'emplacement de l'aérodrome sous forme de coordonnées géographiques ; puis

b) insérer, sans espace intermédiaire, la durée totale estimée du vol.

Note 2.2.3.16. — Dans le cas d'un plan de vol communiqué par un aéronef en vol, la durée totale estimée est la durée estimée à partir du premier point de la route auquel s'applique le plan de vol jusqu'au point où le plan de vol prend fin.

2) Les aérodromes de dégagement à destination (2 au maximum) sont indiqués de la façon suivante, pour chacun des aérodromes concernés :

a) si l'aérodrome de dégagement à destination possède un indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres, insérer cet indicateur (voir le document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement ») ; ou

b) si aucun indicateur d'emplacement n'a été attribué à cet aérodrome, insérer les lettres ZZZZ et indiquer au champ 18, à la suite de ALTN/, le nom et l'emplacement de l'aérodrome

**CHAMP 18 : Renseignements divers**

**Note 2.2.3.17. — L'emploi d'indicateurs ne figurant pas dans la liste ci-après peut se traduire par le rejet, le traitement incorrect ou la perte de données.**

Le trait d'union et la barre oblique ne sont utilisés que comme il est prescrit ci-dessous

Les renseignements divers sont indiqués en insérant :

1) 0 si aucun renseignement n'est donné dans ce champ ; ou

2) tous autres renseignements nécessaires, dans l'ordre ci-après, au moyen de l'indicateur approprié choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner :

a) STS/ puis, sans espace intermédiaire, l'un des descripteurs suivants pour indiquer le motif du traitement spécial de la part des services ATS (exemple : mission de recherche et sauvetage)

| Descripteur | Motif de traitement spécial par les services ATS |
|---|---|
| ALTRV | Vol effectué conformément à une réservation d'altitude |

*Examples: LN/N0284A045*
*MAY/N0305F180*
*HADDY/N0420F330*
*4602N07805W/N0500F350*
*46N078W/M082F330*
*DUB180040/N0350M0840*

***2.4) Change of flight rules (maximum 3 characters)***

*A flight rules change is written by inserting the point where the flight rules change is provided, written exactly as in 2.2) or 2.3) above; followed by a space, then the letters:*

*i. VFR for the transition from IFR flight to VFR flight; or*

*ii. IFR for the transition from VFR to IFR flight.*

*Examples: LN VFR LN/N0284A050 IFR*

*2.5) cruise climb (maximum 28 characters)*

*A cruise climb is indicated by inserting:*

*a) the letter C; followed by a forward slash (/), then*

*b) the point at which it is planned to initiate a cruise climb, expressed exactly as in 2.2) above; followed by a slash (/), then*

*c) the speed to be maintained during the cruise climb, expressed exactly as in 1. 1) above; followed by a slash (/), then*

*d) the two levels that define the layer to be occupied during the cruise climb, or the level above which the cruise climb is planned followed by the letters PLUS, without intermediate space, each level being expressed exactly as in 1. 2) above.*

*Examples: C/48N050W/M082F290F350 C/48N050W/M082F290PLUS C/52N050W/M220F580F620*

***FIELD 16: Destination aerodrome and total estimated elapsed time — destination alternate aerodromes***

*Field 16 is completed as follows:*

*1) Destination aerodrome and estimated total duration:*

*a) indicate the aerodrome of destination in accordance with the following instructions:*

*i. if the destination aerodrome has a four-letter ICAO location indicator, insert this indicator (see ICAO document 7910 — "Location indicators"); or*

*ii. if no ICAO location indicator has been assigned to that aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in field 18, following DEST/, the clear name of the aerodrome, followed by a space and the location of the aerodrome in the form of geographical coordinates; then*

*b) insert, without intermediate space, the total estimated elapsed time of the flight.*

*Note 2. 2.3.16. — For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.*

*2) The destination alternate aerodrome(s) (maximum 2) shall be indicated as follows, for each of the aerodromes concerned*

*a) if the aerodrome at destination has a four-letter ICAO location indicator, insert this indicator (see ICAO document 7910 — 'Location indicators'); or*

*b) if no location indicator has been assigned to that aerodrome, insert the letters ZZZZ and indicate in field 18, after ALTN/, the name and location of the aerodrome*

***FIELD 18: Other Information***

***Note 2.2.3.17. — The use of indicators not listed below may result in the rejection, incorrect processing or loss of data.***

*The hyphen and slash are only used as prescribed below*

*Miscellaneous information is indicated by inserting:*

*1) 0 if no other information is given in this field; or*

*2) any other necessary information, in the sequence shown hereunder, in the form of the appropriate indicator selected from those defined hereunder followed by an oblique stroke and the information to be recorded:*

*a)STS/ then, without intermediate space, one of the following descriptors to indicate the reason for special treatment by ATS (e.g., search and rescue mission):*

| *Descriptor* | *Reason for special treatment by ATS units* |
|---|---|
| *ALTRV* | *Flight operated in accordance with an altitude reservation* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| ATFMX | Vol exempté des mesures ATFM par l'autorité ATS compétente. |
| FFR | Lutte incendie |
| FLTCK | Vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation |
| HAZMAT | Vol transportant des marchandises dangereuses |
| HEAD | Vol avec statut « Chef d'Etat ». |
| HOSP | Vol sanitaire déclaré par les autorités médicales |
| HUM | Vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire |
| MARSA | Military Authority Assumes Responsability for Separation of Aircraft : vol pour lequel la responsabilité de la séparation par rapport aux vols militaires incombe à un organisme militaire |
| MEDEVAC | Vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale). |
| NONRVSM | Vol sans possibilité RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM |
| SAR | Vol participant à une mission de recherche et sauvetage. |
| STATE | Vol participant à une opération des services militaires, de douane, de sécurité publique et de sécurité civile |

| | |
|---|---|
| *ATFMX* | *Flight exempted from ATFM measures by the competent ATS authority.* |
| *FFR* | *Firefighting* |
| *FLTCK* | *flight check for calibration of navaids;* |
| *HAZMAT* | *flight carrying hazardous material;* |
| *HEAD* | *Flight with "Head of State" status.* |
| *HOSP* | *Medical flight declared by medical authorities* |
| *HUM* | *flight operating on a humanitarian mission* |
| *MARSA* | *Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft: flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;* |
| *MEDEVAC* | *life critical medical emergency evacuation;* |
| *NONRVSM* | *non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace* |
| *SAR* | *flight engaged in a search and rescue mission;* |
| *STATE* | *Flight engaged in an operation of the military, customs, public security and civil security services* |

Les autres motifs de traitement spécial de la part des services ATS sont indiqués à la rubrique RMK/.

[EUR] Les descripteurs HEAD, SAR, MEDEVAC et FFR donnent lieu à une exemption de créneau de régulation de trafic (ATFCM) pour le vol concerné.

[EUR] Vol sans possibilité RVSM : Sauf pour le vol à l'intérieur de l'espace aérien « UTA FRANCE Transition RVSM EUR/NAT » défini dans la partie ENR 2.1, les exploitants d'aéronefs sans possibilité RVSM établiront leurs plans de vol de façon à utiliser un autre espace aérien que l'espace aérien RVSM

• Les exploitants d'aéronefs d'Etat sans possibilité RVSM qui prévoient d'utiliser l'espace aérien RVSM utilisent le descripteur NONRVSM.

• Les exploitants d'aéronefs civils sans possibilité RVSM n'utilisent pas le descripteur NONRVSM (voir également l'IFPS USERS MANUAL au (5) de sa section 47 – « Error Messages »). Ces aéronefs doivent éviter les espaces RVSM.

Lorsque plusieurs motifs de traitements spécifiques de la part des services ATS sont requis par l'exploitant d'aéronef, et lorsque parmi ceux-ci figurent « MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP ou HEAD », l'un de ces motifs figure en première position.

b) PBN/ : indication des possibilités RNAV et RNP. Inscrire le plus grand nombre possible des descripteurs ci-dessous qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, c.-à-d. maximum de 16 caractères.

i. Spécifications de navigation RNAV (navigation de surface)

*Other reasons for special treatment by ATS are listed under RMK/.*

*[EUR] The descriptors HEAD, SAR, MEDEVAC and FFR give rise to exemption to air traffic regulation slot (ATFCM) for the flight concerned.*

*[EUR] Vol without RVSM possibility: Except for flight within the airspace "UTA FRANCE Transition RVSM EUR/NAT" defined in part ENR 2.1, aircraft operators without RVSM possibility will establish their flight plans in such a way as to use an airspace other than RVSM airspace*

*• Operators of state aircraft without RVSM capability who plan to use RVSM airspace use the NONRVSM descriptor.*

*• Civil aircraft operators without RVSM capability do not use the NONRVSM descriptor (see also the IFPS USERS MANUAL in (5) section 47 – "Error Messages"). These aircraft must avoid RVSM spaces.*

*Where several reasons for specific processing by the ATS services are required by the aircraft operator, and where these include 'MEDEVAC, FFR, SAR, HOSP or HEAD', one of those reasons is in first place.*

*b)PBN/: indication of the RNAV and RNP capabilities. Enter as many of the descriptors below as apply to the flight , up to a maximum of 8, i.e., maximum of 16 characters.*

*i. RNAV Specifications (area Navigation)*

| **Descripteur** | **Spécification de navigation** |
|---|---|
| A1 | RNAV 10 (RNP 10) |
| B1 | RNAV 5 tous capteurs permis |
| B2 | RNAV 5 GNSS |
| B3 | RNAV 5 DME/DME |
| B4 | RNAV 5 VOR/DME |
| B5 | RNAV 5 INS ou IRS |
| B6 | RNAV 5 LORAN C |
| C1 | RNAV 2 tous capteurs permis |
| C2 | RNAV 2 GNSS |
| C3 | RNAV 2 DME/DME |
| C4 | RNAV 2 DME/DME/IRU |
| D1 | RNAV 1 tous capteurs permis |
| D2 | RNAV 1 GNSS |
| D3 | RNAV 1 DME/DME |
| D4 | RNAV 1 DME/DME/IRU |

| ***Descriptor*** | ***Navigation Specification*** |
|---|---|
| *A1* | *RNAV 10 (RNP 10)* |
| *B1* | *RNAV 5 all sensors allowed* |
| *B2* | *RNAV 5 GNSS* |
| *B3* | *RNAV 5 DME/DME* |
| *B4* | *RNAV 5 VOR/DME* |
| *B5* | *RNAV 5 INS or IRS* |
| *B6* | *RNAV 5 LORAN C* |
| *C1* | *RNAV 2 all sensors allowed* |
| *C2* | *RNAV 2 GNSS* |
| *C3* | *RNAV 2 DME/DME* |
| *C4* | *RNAV 2 DME/DME/IRU* |
| *D1* | *RNAV 1 all sensors allowed* |
| *D2* | *RNAV 1 GNSS* |
| *D3* | *RNAV 1 DME/DME* |
| *D4* | *RNAV 1 DME/DME/IRU* |

[EUR] Les opérateurs d'aéronefs approuvés B-RNAV indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV5

[EUR] Les opérateurs d'aéronefs approuvés P-RNAV ne reposant pas uniquement sur les moyens VOR/DME pour la détermination de la position indiquent les équipements et possibilités correspondant à la RNAV1.

Note 2.2.3.18. — Pour indiquer un équipement P-RNAV reposant uniquement sur des moyens VOR/DME pour la détermination de la position, les opérateurs insèrent la lettre 'Z' dans le champ 10 du plan de vol et le descripteur « EURPRNAV » après l'indicateur NAV/ dans le champ 18.

ii. Spécifications de navigation RNP (qualité de navigation requise)

*[EUR] B-RNAV approved aircraft operators shall indicate the equipment and capabilities corresponding to RNAV5*

*[EUR] Operators of P-RNAV approved aircraft not relying solely on VOR/DME means for the determination of position shall indicate the equipment and capabilities corresponding to RNAV1.*

*Note 2. 2.3.18. — To indicate P-RNAV equipment based solely on VOR/DME means for position determination, operators insert the letter 'Z' in field 10 of the flight plan and the descriptor 'EURPRNAV' after the NAV/ indicator in field 18.*

*ii. RNP specifications (required navigation performance)*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Descripteur | Spécifications de navigation |
|---|---|
| L1 | RNP 4 |
| O1 | RNP 1 de base tous capteurs permis |
| O2 | RNP 1 de base GNSS |
| O3 | RNP 1 de base DME/DME |
| O4 | RNP 1 de base DME/DME/IRU |
| S1 | RNP APCH |
| S2 | RNP APCH avec BARO-VNAV |
| T1 | RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise) |
| T2 | RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise) |

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas dans les tableaux des points i et ii ci-dessus sont réservées.

c) NAV/ : renseignements significatifs ayant trait à l'équipement de navigation, autre que ce qui est précisé à la rubrique PBN/. Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en plaçant un espace entre les méthodes de renforcement (exemple : NAV/GBAS SBAS).

[EUR] Insérer RNAVX (aéronef non équipé RNAV) ou RNAVINOP (plus de capacité B-RNAV à la suite de panne ou dégradation) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

[EUR] Insérer EURPRNAV pour indiquer que l'aéronef est approuvé P-RNAV lorsque la détermination de la position repose uniquement sur des moyens VOR/DME.

d) COM/ : équipements ou possibilités de communications non spécifiées dans le champ 10-a.

[EUR] Insérer EXM833 (exemption d'emport d'équipement 8.33) comme détaillé dans l'IFPS Users Manual en spécifiant au préalable en champ 10a la lettre 'Z'.

e) DAT/ : équipements ou possibilités de données non spécifiées dans le champ 10-a.

[EUR] Insérer CPDLCX lorsque l'aéronef est non équipé CPDLC et a reçu une exemption, en insérant au préalable la lettre 'Z' dans le champ 10-a (voir IFPS Users Manual pour plus de détails).

f) SUR/ : équipements ou possibilités de surveillance non spécifiées dans le champ 10-b.

g) DEP/ : renseignements sur l'emplacement de départ, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 13, ou de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si AFIL figure dans le champ 13.

1. si le départ est effectué depuis un aérodrome figurant dans la publication d'information aéronautique pertinente, inscrire le nom et l'emplacement de cet aérodrome ; sinon,

2. si l'aérodrome de départ ne figure pas dans la publication d'information aéronautique, inscrire l'emplacement de départ par :

• Les coordonnées géographiques de cet aérodrome, exprimées en degrés et minutes (11 caractères) : 4 chiffres indiquant la latitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre « N » (Nord) ou de la lettre « S » (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés et en dizaines de minutes et minutes, suivis de la lettre « E » (Est) ou de la lettre « W » (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros ; exemple : 4620N07805W (11 caractères)

• Combinaison du relèvement et distance par rapport au point significatif le plus proche, comme suit : identification du point significatif, puis 3 chiffres donnant en degrés magnétiques le relèvement par rapport à ce point, puis 3 chiffres donnant en milles marins la distance par rapport à ce point. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros : par exemple, un point situé dans le relèvement de 180° magnétiques et à 40 milles marins du VOR « DUB » devrait être indiqué sous la forme DUB180040.

• Premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radioborne, si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome

h) DEST/ : nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'informatique aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

i) DOF/ : 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme YYMMDD, où YY représente l'année, MM le mois et DD le jour).

j) REG/ : marque de nationalité ou commune, suivie de la marque d'immatriculation de l'aéronef, si l'identification de l'aéronef ainsi définie diffère de celle indiquée dans le champ 7.

| *Descriptor* | *Navigation Specifications* |
|---|---|
| *L1* | *RNP 4* |
| *O1* | *Basic RNP 1 all sensors allowed* |
| *O2* | *Basic RNP 1 GNSS* |
| *O3* | *Basic RNP 1 DME/DME* |
| *O4* | *Basic RNP 1 DME/DME/IRU* |
| *S1* | *RNP APCH* |
| *S2* | *RNP APCH with BARO-VNAV* |
| *T1* | *RNP AR APCH with RF (special authorisation required)* |
| *T2* | *RNP AR APCH without RF (special authorisation required)* |

*Alphanumeric combinations not listed in the tables in points i and ii above are reserved.*

*c) NAV/: Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, (example: NAV/GBAS SBAS).*

*[EUR] Insert RNAVX (aircraft not equipped with RNAV) or RNAVINOP (no more B-RNAV capacity as a result of failure or degradation) as detailed in the IFPS Users Manual by specifying in advance in field 10a the letter 'Z'.*

*[EUR] Insert EURPRNAV to indicate that the aircraft is P-RNAV approved when the determination of position is based solely on VOR/DME means.*

*d) COM/: communication equipment and capacities not specified in field 10-a.*

*[EUR] Insert EXM833 (exemption for 8.33 equipment carrying) as detailed in the IFPS Users Manual by specifying in advance in field 10a the letter 'Z'.*

*e)DAT/: data communication equipments and capabilities not specified in field 10-a.*

*[EUR] Insert CPDLCX when the aircraft is not equipped with CPDLC and has received an exemption, by inserting the letter 'Z' in field 10-a beforehand (see IFPS Users Manual for details).*

*f)SUR/: surveillance equipment and capabilities not specified in field 10-b.*

*g)DEP/: information on the departure location, if the ZZZZ group is listed in field 13, or the ATS organization from which additional flight plan data can be obtained, if AFIL is listed in field 13.*

*1. if the departure is from an aerodrome listed in the relevant aeronautical information publication, enter the name and location of that aerodrome; otherwise*

*2. if the aerodrome of departure is not included in the aeronautical information publication, enter the place of departure by:*

*• The geographical coordinates of this aerodrome, expressed in degrees and minutes (11 characters): 4 digits indicating the latitude in degrees and tens and unit of minutes followed by the letter "N" (North) or the letter "S" (South), then 5 digits indicating the longitude in degrees and tens and unit of minutes , followed by the letter "E" (East) or the letter "W" (West). The numbers are to be completed if necessary by zeros; Example: 4620N07805W (11 characters)*

*• Combination of the bearing and distance from the nearest significant point, as follows: identification of the significant point, then 3 digits giving in degrees magnetic the bearing from this point, then 3 digits giving in nautical miles the distance from this point. The numbers should be supplemented if necessary, by zeros: for example, a point located in the 180° magnetic and 40 nautical miles of the VOR "DUB" should be indicated in the form DUB180040.*

*• First point of the route (name or LAT/LONG) or marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome*

*h)DEST/: name and location of the destination aerodrome, if the ZZZZ group is listed in field 16. In the case of an aerodrome not listed in the relevant aeronautical information publication, indicate the location of the aerodrome in relation to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.*

*i)DOF/: 6 digits indicating the date of departure of the flight (in the form YYMMDD, where YY represents the year, MM the month and DD the day).*

*j) REG/: nationality or common mark, followed by the registration mark of the aircraft, if the identification of the aircraft thus defined differs from that indicated in field 7.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

[FR] A la suite de l'indicateur REG/, il n'est possible de préciser qu'une seule identification d'aéronef telle que définie ci-dessus. Dans le cas d'un plan de vol relatif à des aéronefs évoluant en formation, seule l'identification du leader est précisée.

k) EET/ : points significatifs ou limites de FIR et durées estimées cumulatives de vol jusqu'à ces points ou limites de FIR lorsque ces indications sont exigées en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne ou spécifiées par l'autorité ATS compétente.

Exemples : EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204

l) SEL/ : indicatif SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

m) TYP/ : type(s) d'aéronef, précédé(s) au besoin, sans espace, du (des) nombre(s) d'aéronefs et séparé(s) par un espace, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 9.

Exemple : TYP/2F15 5F5 3B2

n) CODE/ : adresse de l'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique à six caractères hexadécimaux). Exemple : l'adresse d'aéronef «F00001» est l'adresse la plus basse du bloc spécifique géré par l'OACI.

[EUR] Ce champ est renseigné lorsqu'il est prévu que le vol utilisera les CPDLC via le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN).

[EUR] RVR/ : la RVR minimale exigée pour le vol.

Lorsqu'une information est portée dans ce champ, elle peut être utilisée aux fins de la gestion des courants de trafic aérien.

p) DLE / : retard ou attente en route. Indiquer le ou les points significatifs de la route où l'on prévoit qu'il se produira un retard, suivis de 4 chiffres indiquant en heures et minutes la durée du retard (hhmm).

Exemple : DLE/MDG0030

[FR] L'indicateur DLE/ du champ 18 n'est pas traité dans les systèmes ATM déployés en France. Pour faire mention d'une attente en-route, en zone IFPS exclusivement, il est nécessaire de faire usage de l'indicateur STAY qui demeure en vigueur et dont les modalités d'utilisation sont précisées dans le document IFPS Users Manual (STAY/ en champ 15 associé de STAYINFO/ en champ 18, cf. IFPS Users Manual).

q) OPR/ : indicatif OACI ou nom de l'exploitant d'aéronefs, s'il diffère de l'identification de l'aéronef donnée dans le champ 7.

r) ORGN/ : adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'expéditeur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité ATS compétente l'exige.

Note 2.2.3.19 — Dans certaines régions, les centres de réception des plans de vol peuvent insérer ORGN/ et l'adresse RSFTA de l'expéditeur automatiquement

s) PER/ : renseignements sur les performances de l'aéronef, sous la forme d'une lettre unique figurant dans le document 8168 de l'OACI — « Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, Volume I — Procédures de vol », si l'autorité ATS compétente le prescrit.

t) ALTN/ : nom de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, si le groupe ZZZZ figure dans le champ 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente : emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

u) RALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement en route, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet aérodrome ou ces aérodromes, si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

v) TALT/ : indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au document 7910 de l'OACI — « Indicateurs d'emplacement », ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

w) RIF/ : détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination suivis de l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres de cet aérodrome. La nouvelle route doit faire l'objet d'une modification d'autorisation en cours de vol.

Exemples : RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH

*[FR] Following the REG/ indicator, it is only possible to specify one aircraft identification as defined above. In the case of a flight plan relating to aircraft operating in formation, only the identification of the leader shall be specified.*

*k) EET/: significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed time from the take-off to such points or FIR boundary where such indications are required under regional air navigation agreements or specified by the competent ATS authority.*

*Examples: EET/CAP0745 XYZ0830, EET/EINN0204*

*l) SEL/: SELCAL designator if the aircraft is equipped with the corresponding equipment.*

*m) TYP/: aircraft type(s), preceded, if necessary, without space, by the number(s) of aircraft and separated by a space, if the ZZZZ group is shown in field 9.*

*Example: TYP/2F15 5F5 3B2*

*n) CODE/: address of the aircraft (expressed as an alphanumerical code of six hexadecimal characters). Example: The aircraft address "F00001" is the lowest aircraft address in the specific block managed by ICAO.*

*[EUR] This field is filled in when it is expected that the flight will use the CPDLC via the aeronautical telecommunications network (ATN).*

*[EUR] RVR/: the minimum RVR required for the flight.*

*When information is entered in this field, it may be used for air traffic flow management.*

*p) DLE / : enroute delay or holding . Indicate the significant point(s) on the route where a delay is expected to occur, followed by 4 digits indicating in hours and minutes the duration of the delay (hhmm).*

*Example: DLE/MDG0030*

*[FR] The DLE/ indicator in field 18 is not processed in ATM systems deployed in France. To mention an enroute holding,, in IFPS zone only, it is necessary to make use of the STAY indicator which remains in force and whose terms of use are specified in the IFPS Users Manual document (STAY/ in field 15 associated with STAYINFO/ in field 18, see IFPS Users Manual).*

*q) OPR/: ICAO designator or name of the aircraft operator, if different from the aircraft identification given in field 7.*

*r) ORGN/: the originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be easy to establish, if the competent ATS authority so requires.*

*Note 2. 2.3.19 — In some regions, flight plan reception centres may insert ORGN/identifier and originator's AFTN address automatically*

*s) PER/: aircraft performance data, in the form of a single letter contained in ICAO document 8168 — 'Procedures for air navigation services — Aircraft operation, Volume I — Flight procedures', if so required by the competent ATS authority.*

*t) ALTN/: name of the destination alternate aerodrome(s), if the ZZZZ group is included in field 16. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication: location of the aerodrome based on either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.*

*u) RALT/: four-letter ICAO location indicator of the en-route alternate aerodrome (s) , in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of such aerodrome or aerodromes, if no area code has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication, the location of the aerodrome according to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.*

*v) TALT/: four-letter ICAO location indicator of the take-off alternate aerodrome (s), in accordance with ICAO document 7910 — "Location indicators", or name of such aerodrome(s) if no area code has been assigned. In the case of an aerodrome not included in the relevant aeronautical information publication, the location of the aerodrome according to either latitude and longitude or the bearing from and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.*

*w) RIF/: details on the route to the revised destination aerodrome followed by the four-letter ICAO location indicator of that aerodrome. The revised route must be subject to reclearance in flight.*
*Examples: RIF/DTA HEC KLAX, RIF/ESP G94 CLA YPPH*

© Service de l'Information Aéronautique, France

x) RMK/ : toute autre remarque en langage clair exigée par l'autorité ATS compétente ou jugée nécessaire.

[EUR] RFP/ : Indicateur du numéro de l'itération de remplacement de plan de vol. Indiquer sous RFP/ la lettre "Q" suivie d'un chiffre indiquant le numéro de l'itération de remplacement de plan de vol soumis. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

Exemple : « RFP/Q2 » signifie « Plan de vol de remplacement n°2 (i.e. seconde substitution) »

[EUR] EUR/PROTECTED : indique que le plan de vol ne sera pas rendu visible sur le portail NOP du NMOC. Cet indicateur ne doit pas être inclus dans les plans de vol adressés à un autre organisme que l'IFPS. Pour l'usage détaillé de cet indicateur, se référer à l'IFPS Users Manual.

**CHAMP 19 : Renseignements complémentaires**

**1. Autonomie**

À la suite de E/, insérer un groupe de 4 chiffre donnant l'autonomie en heures et minutes.

2. Personnes à bord

À la suite de P/ :

a) indiquer le nombre total de personnes (passagers et membres d'équipage) présentes à bord, lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité ATS compétente ; ou

b) insérer les lettres TBN signifiant « à notifier », si ce nombre n'est pas connu au moment du dépôt.

3. radio et balise de secours

À la suite de R/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas

a) La lettre U, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence UHF 243,0 MHz;
b) La lettre V, s'il n'y a pas de poste portatif à fréquence VHF 121,5 MHz;
c) La lettre E, s'il n'y a pas de balise d'urgence (ELT/PLB).

Si la lettre E n'est pas biffée, préciser en case 19 – champ Remarques (N/) le type de balise ELT/PLB parmi les types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, présentés ci-dessous :

i. ELT (Emergency Locator Transmitter ou émetteur de localisation d'urgence), équipement spécifique à l'aéronautique qui peut être mis en marche automatiquement à l'impact, ou déclenché manuellement :

o ELT/AF : A pour activation Automatique, F pour Fixe car attaché de façon permanente à l'aéronef.
o ELT/AP : A pour activation Automatique, P pour Portatif car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être aisément enlevé de l'aéronef.
o ELT/AD : A pour activation Automatique, D pour largable car bien qu'attaché de façon rigide à un aéronef, peut être largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.
o ELT/S : pour activation manuelle de Survie, qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

ii. PLB (Personal Locator Beacon ou balise de localisation personnelle) une balise de détresse autre qu'un ELT, autonome et portable, non spécifique à l'aéronautique, qui est mise en marche manuellement par des survivants.

**4. Equipement de survie**

À la suite de S/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas :

a) Toutes les lettres, s'il n'y a pas d'équipement de survie à bord ;
b) La lettre P, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu polaire à bord;
c) La lettre D, s'il n'y a pas d'équipement de survie en milieu désertique à bord ;
d) La lettre M, s'il n'y a pas d'équipement de survie en mer à bord ;
e) La lettre J, s'il n'y a pas d'équipement de survie dans la jungle à bord.

5. Gilets de sauvetage

À la suite de J/, biffer une ou plusieurs des lettres qui suivent selon le cas:

a) toutes les lettres, s'il n'y a pas de gilet de sauvetage à bord ;
b) la lettre L, si les gilets de sauvetage ne comportent pas de lampes ;
c) la lettre F, si les gilets de sauvetage ne sont pas pourvus de fluorescéine;
d) lettre U ou V, ou ces deux lettres, comme au 1) — « Radio » — ci-dessus, pour indiquer le cas échéant l'équipement radio des gilets de sauvetage.

**6. Canots**

À la suite de D/, indiquer les éléments relatifs aux canots de la façon suivante :

a) S'il n'y a pas de canot à bord : biffer les lettres D et C ; ou

*x) RMK/: any other plain language remarks required by the competent ATS authority or deemed necessary.*

*[EUR] RFP/ : Indicator of the flight plan replacement iteration number. Indicate under RFP/ the letter "Q" followed by a number indicating the number of the submitted flight plan replacement iteration. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS Users Manual.*

*Example: "RFP/Q2" stands for "Replacement Flight Plan #2 (i.e. second substitution)"*

*[EUR] EUR/PROTECTED: indicates that the flight plan will not be made visible on the NMOC NOP portal. This indicator should not be included in flight plans sent to an unit other than IFPS. For detailed use of this indicator, refer to the IFPS Users Manual.*

***FIELD 19: Supplementary Information***

***1. endurance***

*Following E/, insert a group of 4 digits giving endurance in hours and minutes.*

*2. Persons on board*

*Following P/:*

*a) indicate the total number of persons (passengers and crew) on board, where such information is required by the competent ATS authority; or*

*b) insert the letters TBN meaning "to be notified", if this number is not known at the time of filing.*

*3. Radio and emergency beacon*

*After R/, cross out one or more of the following letters as appropriate*

*a) the letter U, if there is no portable station with a 243.0 MHz UHF frequency;*
*b) the letter V, if there is no portable station with a VHF frequency of 121.5 MHz;*
*c) the letter E, if there is no emergency beacon (ELT/PLB).*

*If the letter E is not crossed out, specify in field 19 – Remarks field (N/) the type of ELT/PLB among the types ELT/AF, ELT/AP, ELT/AD, ELT/S, PLB, presented below:*

*i. ELT (Emergency Locator Transmitter), aeronautical-specific equipment that can be started automatically on impact, or triggered manually:*

*o ELT/AF: A for Automatic activation, F for Fixed because permanently attached to the aircraft.*
*o ELT/AP: A for Automatic activation, P for Portable because although rigidly attached to an aircraft, can be easily removed from the aircraft.*
*o ELT/AD: A for Automatic activation, D for droppable because although rigidly attached to an aircraft, can be dropped and started automatically by impact and, in some cases, by hydrostatic detectors. Manual dropping is also planned.*
*o ELT/S: for manual activation of Survival, which can be removed from an aircraft, is stowed in such a way as to facilitate its prompt use in an emergency situation and is started manually by survivors.*

*ii. PLB (Personal Locator Beacon) an emergency beacon other than an ELT, autonomous and portable, non-aeronautical specific, which is manually activated by survivors.*

***4. Survival equipment***

*After S/ , cross out one or more of the following letters, as appropriate:*

*a) all letters, if there is no survival equipment on board;*
*b) the letter P, if there is no polar survival equipment on board;*
*c) the letter D, if there is no desert survival equipment on board;*
*d) the letter M, if there is no maritime survival equipment on board;*
*e) the letter J, if there is no jungle survival equipment on board.*

*5. Life jackets*

*After J/, cross out one or more of the following letters, as appropriate:*

*a) all letters, if there is no lifejacket on board;*
*b) the letter L, if the lifejackets do not have lamps;*
*c) the letter F, if the lifejackets are not provided with fluorescein;*
*d) letter U or V, or both, as in (1) — "Radio" — above, to indicate, where appropriate, the radio equipment of the life jackets.*

***6. dinghies***

*Following D/, indicate the elements relating to the dinghiesas follows:*

*a) if there is no dinghies on board: cross out the letters D and C; or*


© Service de l'Information Aéronautique, France

b) Si des canots sont à bord, indiquer leurs caractéristiques comme il suit:

i. NOMBRE : indiquer le nombre de canots transportés ;
ii. CAPACITE : indiquer le nombre total des personnes pouvant prendre place à bord de tous les canots transportés ;
iii. COUVERTURE : biffer la lettre C, si les canots ne sont pas couverts ;
iv. COULEUR : indiquer la couleur des canots.

*b) if dinghies are on board, indicate their characteristics as follows:*

*i. NUMBER: indicate the number of dinghies carried;*
*ii. CAPACITY: indicate the total number of persons who may board all the dinghies carried;*
*iii. COVER: cross out the letter C, if the dinghiesare not covered;*
*iv. COLOR: indicate the color of the dinghies.*

**7. Couleurs et marques de l'aéronef**

À la suite de A/, indiquer la couleur de l'aéronef et ses marques significatives.

***7. Aircraft colours and markings***

*After A/ , indicate the colour of the aircraft and its significant markings.*

**8. Remarques relatives à l'équipement de survie.**

À la suite de N/, indiquer tout autre équipement de survie se trouvant à bord et toute autre remarque concernant l'équipement de survie, ou biffer la lettre N en l'absence de remarques.

***8. remarks on Survival equipment.***

*After N/ , indicate any other survival equipment on board and any other remarks concerning survival equipment, or cross out the letter N if no remarks are made.*

**9. Pilote**

À la suite de C/, indiquer le nom du pilote commandant de bord.

***9. Pilot***

*After C/, indicate the name of the pilot-in-command.*

Entité déposant le plan de vol

Insérer en langage clair, dans le champ « DEPOSE PAR », le nom de l'organisme, du service ou de la personne qui dépose le plan de vol.

*Entity submitting the flight plan*

*Insert in plain language, in the "DEPOSIT BY" field, the name of the organization, department or person filing the flight plan.*

**1.10.2.3 Restrictions, limitations et informations particulières**

***1.10.2.3 Restrictions, limitations and special information***

**1.10.2.3.1 Respect des règles d'utilisation et de disponibilité de l'espace aérien**

Les plans de vol à destination, en provenance, ou traversant l'espace aérien français (FIR/UIR, CTA/TMA, CTR, ...) doivent respecter les restrictions définies dans le document de disponibilité des routes (RAD).

Ce document de référence européen commun contenant toutes les règles d'utilisation et de disponibilité de l'espace aérien français est disponible via https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.

Pour répondre à la complexité des restrictions RAD, tout projet de route doit respecter a minima les règles de la parité des niveaux de vol et peut être testé dans l'outil du NM sur le NOP Portal -> Free Text Editor https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL.

Des informations complémentaires sur le RAD en France peuvent être obtenues en contactant la DSNA/DO/RAD Team à l'adresse do-rad@aviation-civile.gouv.fr.
La publication à l'AUP/UUP des zones militaires auxquelles certaines de ces restrictions sont associées permet un traitement volumique des plans de vol IFR.

***1.10.2.3.1 adherence to airspace utilization rules and availability***

*Flight plans to, from or through French airspace (FIR/UIR, CTA/TMA, CTR, etc.) must comply with the restrictions defined in the route availability document (RAD).*

*This common European reference document containing all airspace utilisation rules and availability of French airspace is available via https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html.*

*To meet the complexity of RAD restrictions, any routes project must comply at least with the rules of parity of flight levels and be tested in the NM tool on the NOP Portal -> Free Text Editor https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL*

*Further information on RAD in France can be obtained by contacting the DSNA/DO/RAD Team at do-rad@aviation-civile.gouv.fr*
*The publication in the AUP/UUP of the military zones with which some of these restrictions are associated allows for volume processing of IFR flight plans.*

**1.10.2.3.2 outils de visualisation pour la mise en œuvre d'Espaces en cheminement libre (FRA)**

Les procédures de planification particulières pour le FRA sont en ENR 1.3

Un portail FRA@DSNA (https://fra.dsna.fr) est accessible depuis le site de la DSNA (https://dsna.fr).

Il donne accès à un outil de visualisation des routes planifiables dans les espaces FRA de la DSNA, avec possibilités de filtrage.

Il est ouvert sans démarche supplémentaire à tous ceux possédant déjà un identifiant et un mot de passe pour le portail CDM@DSNA.

Pour les usagers désirant s'inscrire :

- Aller sur https://cdm.dsna.fr
- Cliquer sur « Sign in » en bas de page
- Compléter le formulaire d'inscription
- Une fois le mot de passe obtenu, aller sur https://fra.dsna.fr et se connecter avec l'identifiant et le mot de passe nouvellement créé.

***1.10.2.3.2 Visualization tool for the implementation of the Free Routing Airspace (FRA)***

*The specific planning procedures for FRA are in ENR 1.3.*

*A FRA@DSNA portal (https://fra.dsna.fr) is available on the DSNA website (https://dsna.fr).*

*Access is granted without additional step to all those who already have a login and password for the CDM@DSNA portal.*

*For users wishing to register :*

*- Go to https://cdm.dsna.fr*
*- Click on "Sign in" at the bottom of the page*
*- Complete the registration form*
*- Once the password obtained, go to https://fra.dsna.fr and use the newly created login and password.*

**1.10.2.3.3 Flight plan Buffer Zone (FBZ) – zone tampon de plan de vol**

Pour chaque zone pertinente, une FBZ a été établie à des fins de planification des vols IFR uniquement. Dans pareil cas, les restrictions portent sur la FBZ et non sur la zone elle-même, permettant de bénéficier d'un tampon géographique et/ou temporel. Les plans de vol peuvent être déposés jusqu'à la limite de la FBZ lorsqu'elle est active. La route décrite dans le champ 15 du formulaire de plan de vol, devrait considérer la trajectoire nominale entre deux points selon la route la plus courte du grand cercle (orthodromie). Une FBZ quand elle est active, bloque les routes IFR impactant le volume concerné et implique l'utilisation d'une route de contournement.

La zone concernée et la ou les FBZ associées ainsi que les modalités d'activation sont décrites en ENR5.2 et sont publiées dans l'AUP/UUP, de même que les restrictions associées.

***1.10.2.3.3 Flight plan Buffer Zone (FBZ)***

*When applicable, for each relevant area, an FBZ has been established for IFR flight planning purposes only. In such cases, the restrictions relate to the FBZ and not to the area itself, allowing for a geographical and/or temporal buffer. Flight plans can be filed up to the limit of the FBZ when it is active. The route described in field 15 of the flight plan form should consider the nominal track between two points according to the great circle shortest route (orthodromy). An FBZ when active, blocks IFR routes impacting the volume concerned and implies the use of a bypass route.*

*The area concerned and the associated FBZ(s) and the activation procedures are described in ENR5.2 and are published in the AUP/UUP, together with the associated restrictions.*

**1.10.2.3.4 No Planning Zone (NPZ) – zone de non-planification**

Des NPZ sont publiables dans l'espace aérien Free Route français. Une NPZ est un volume d'espace aérien défini à l'intérieur duquel la planification des trajectoires FRA DCT est soit interdite, soit autorisée uniquement pour les exceptions décrites en ENR2.2.

***1.10.2.3.4 No Planning Zone (NPZ)***

*NPZs can be published in French Free Route airspace. An NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either prohibited or permitted only for the exceptions described in ENR2.2.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les usagers de l'espace aérien peuvent éviter ces zones en planifiant via des points significatifs appropriés autour de la NPZ ou selon les conditions décrites. La planification d'un vol à travers la NPZ concernée entraînera un message de rejet par l'IFPS, sauf si les conditions définies sont remplies.

**1.10.3 Le système de plan de vol répétitif (RPL)**

Depuis le 21 mars 2020, le service de gestion des plans de vol répétitifs (RPL) n'est plus assuré par le Network Manager (Eurocontrol).
Les opérateurs doivent remplir des PLN pour chaque vol conformément au §1.10.2.

**1.10.4 Les changements apportés au plan de vol soumis**

Toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
Les messages de mouvement, les messages de coordination, les messages complémentaires permettent également la transmissions d'informations actualisées sur les plans de vol. Ces messages ainsi que leur adressage sont décrits en ENR1.11.

**1.10.5 Planifications particulières**

**1.10.5.1 Vols au départ ou à l'arrivée d'aérodromes coordonnés.**

**1.10.5.1.1 Vols concernés**

Certains aérodromes sont dits « à facilitation d'horaires » ou « coordonnés » au sens du règlement communautaire n°95/93 du 18 janvier 1993 modifié. Ils sont désignés comme tel par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Sur un aéroport coordonné, tout atterrissage et tout décollage d'un aéronef en régime de vol IFR doit, sauf en cas de force majeure, d'atterrissage d'urgence, de vols d'Etat ou humanitaires, faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR. Les créneaux aéroportuaires doivent être mis à jour par les exploitants d'aéronefs en fonction des changements apportés à leur demande initiale.

La DGAC a mis en place pour ces aéroports un système de contrôle de la cohérence entre les plans de vols déposés et les créneaux aéroportuaires attribués par le coordonnateur. Afin de faciliter ce contrôle, pour les vols d'aviation d'affaires et d'aviation générale, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'identification communiqué par COHOR lors de l'attribution du créneau aéroportuaire correspondant.

Le format de dépôt est le suivant : RMK/ASL<numéro d'identification >

Le numéro d'identification est celui communiqué par le coordonnateur lors de l'attribution du créneau aéroportuaire. Il est constitué de 14 caractères alphanumériques, dont les 4 premiers sont le code OACI de l'aéroport pour lequel le créneau aéroportuaire a été délivré.

Exemple : RMK/ASLLFMDA000000901

Si le vol relie deux aéroports coordonnés, les numéros d'identification délivrés par le coordonnateur pour chacun des aéroports doivent être renseignés dans le champ 18 suivant le format ci-dessous :
RMK/ASLLFMND123456789
RMK/ASLLFMDA901234567

Les vols d'aviation d'affaires et d'aviation générale pour lesquels le plan de vol ne mentionnera pas de numéro d'identification feront l'objet d'une vérification auprès de l'exploitant par l'organisme COHOR et pourront, le cas échéant, être suspendus. Un message sera alors envoyé à l'adresse origine du plan de vol, au nom de la Direction générale de l'aviation civile.

Les vols entrepris en violation du règlement communautaire n°95/93 susmentionné et de l'article R.132-4 du code de l'aviation civile (vols sans créneau aéroportuaire correspondant) s'exposent à une amende administrative de 7500 euros, doublée en cas de récidive conformément à l'article R.160-1 dudit code.

**1.10.5.1.2 Renseignements complémentaires**

Coordonnées de COHOR : Site web : www.cohor.org

Email : slots@cohor.org

TEL : +33 1 49 75 88 10

Adresse postale :

2 rue du Commandant Mouchotte
Bât.522 ORLYTECH
91550 PARAY VIEILLE POSTE

Horaires : du lundi au vendredi, de 08:30 à 17:30 (Heures locales).

***1.10.3 Repetitive flight plan (RPL) system***

*Since 21 March 2020, the repetitive flight plan (RPL) management service is no longer provided by the Network Manager (Eurocontrol).*
*Operators must complete PLNs for each flight in accordance with §1.10.2.*

***1.10.4 Changes to the submitted flight plan***

*All changes to a flight plan filed for an IFR flight, or a VFR flight as a controlled flight, shall be reported as soon as possible to the competent air traffic services unit.*
*In the case of other VFR flights, any significant changes to a flight plan shall be reported as soon as possible to the competent air traffic services unit.*
*Movement messages, coordination messages, complementary messages also allow the transmission of up-to-date information on flight plans. These messages and their addressing are described in ENR1.11.*

***1.10.5 Special planning***

***1.10.5.1 Flights to or from coordinated aerodromes.***

***1.10.5.1.1 Affected flights***

*Some aerodromes are called "schedule facilitated" or "coordinated" as defined in the Community Regulation No. 95/93 of 18 January 1993 as amended. They are designated as such by an Order of the Minister responsible for civil aviation. On a coordinated airport, any landing and take-off of an aircraft in IFR flight must, except in cases of force majeure, emergency landing, state or humanitarian flights, be the subject of a prior allocation of airport slot by the COHOR association. Airport slots must be updated by aircraft operators based on changes to their initial application.*

*The French CAA (DGAC) has set up a system for checking the consistency between the flight plans submitted and the airport slots allocated by the coordinator for these airports. In order to facilitate this control, for business and general aviation flights, it is mandatory to fill in field 18 of the flight plan with the identification number communicated by COHOR when allocating the corresponding airport slot.*

*The filing format is: RMK/ASL<identification number>*

*The identification number shall be provided by the coordinator when the airport slot is allocated. It consists of 14 alphanumeric characters, the first 4 of which are the ICAO code of the airport for which the airport slot was issued.*

*Example: RMK/ASLLFMDA000000901*

*If the flight connects two coordinated airports, the identification numbers issued by the coordinator for each of the airports must be entered in field 18 in the format below:*
*RMK/ASLLFMND123456789*
*RMK/ASLLFMDA901234567*

*Business and general aviation flights for which the flight plan does not include an identification number will be checked with the operator by COHOR and may, if necessary, be suspended. A message will then be sent to the original address of the flight plan, on behalf of the french CAA (DGAC).*

*Flights undertaken in violation of the above-mentioned Community Regulation No. 95/93 and Article R.132-4 of the Civil Aviation Code (flights without a corresponding airport slot) are subject to an administrative fine of 7500 euros, doubled in the event of a repeat infringement in accordance with Article R.160-1 of the said Code.*

***1.10.5.1.2 Additional information***

*CONTACT DETAILS OF COHOR: Website: www.cohor.org*

*Email: slots@cohor.org*

*TEL: +33 1 49 75 88 10*

*Mailing address:*

*2 rue du Commandant Mouchotte*
*Bât.522 ORLYTECH*
*91550 PARAY VIEILLE POSTE*

*Opening hours: Monday to Friday, from 08:30 to 17:30 (Local time).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour les vols d'aviation d'affaires et d'aviation générale, le créneau aéroportuaire peut être obtenu par l'intermédiaire d'un assistant aéroportuaire qui communiquera le numéro d'identification à reporter dans le champ 18 du plan de vol. La liste et les contacts des assistants aéroportuaires traitant les vols d'aviation générale et d'aviation d'affaire est disponible pour chacun des aéroports coordonnés sur le site internet de COHOR (www.cohor.org).

*For business and general aviation flights, the airport slot can be obtained through an airport assistant (ground handler) who will communicate the identification number to be reported in field 18 of the flight plan. The list and contacts of airport ground handler for general and business aviation flights is available for each of the coordinated airports on the COHOR website (www.cohor.org).*

**1.10.5.2 Vols circulaires en régime de vol IFR au-dessus du FL 145**

**1.10.5.2.1 Caractéristique des vols concernés**

Les vols concernés sont les vols en régime de vol IFR, au-dessus du FL 145, dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome de destination sont identiques (vols circulaires). La trajectoire des vols circulaires en régime de vol IFR au-dessus du FL 145 peut se révéler incompatible avec les flux de trafic aérien habituels. Ces vols font l'objet d'une étude d'intégration dans le trafic aérien dans le cadre de la procédure de coordination préalable avec les organismes français de la circulation aérienne décrite ci-après. Cette procédure ne s'applique pas aux vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité qui relèvent de la circulation d'essais et de réception (voir § 1.10.5.3).

***1.10.5.2 IFR circular flights over FL 145***

***1.10.5.2.1 Characteristic of the flights concerned***

*The flights concerned are flights in IFR, over FL 145, whose departure aerodrome and destination aerodrome are identical (circular flights). The trajectory of circular flights in IFR over FL 145 may be incompatible with usual air traffic flows. These flights are subject of an assessment for integration into air traffic as part of the prior coordination procedure with French ATS units described below. Note 5.2.1 - This procedure does not apply to flights carried out after maintenance work in order to restore the certificate of airworthiness which are part of the test and acceptance air traffic (see § 1.10.5.3).*

**1.10.5.2.2 Procédure de coordination préalable avec les organismes français de la circulation aérienne :**

Deux jours ouvrés avant le vol, au plus tard à 12h00 locales (sauf accord particulier entre un exploitant aérien et un organisme ATS), l'exploitant aérien fait une demande de vol circulaire par courriel à l'organisme de la circulation aérienne concerné :

***1.10.5.2.2 Prior coordination procedure with French air traffic units:***

*Two working days before the flight, no later than 12:00 local time (unless otherwise agreed between an air operator and an ATS unit), the air operator shall make a circular flight request by email to the air traffic organization concerned:*

| Centre de contrôle | Adresse courriel de contact |
|---|---|
| CRNA BORDEAUX ACC/UAC (LFBB) | crna-so-e-ct-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr |
| CRNA BREST ACC/UAC (LFRR) | crna-o-e-co-temps-reel-bf@aviation-civile.gouv.fr |
| CRNA MARSEILLE ACC/UAC (LFMM) | crna-se-e-ctrl-tempsreel@aviation-civile.gouv.fr |
| CRNA PARIS ACC/UAC (LFFF) | lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr |
| CRNA REIMS ACC/UAC (LFEE) | reims-acc.spacc@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA CE - LFLL | temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA CE - LFLC | sna-ce-clermont-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA N | sna-n-lille-controle-encadrement@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA NE - LFST | strasbourg.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA NE - LFSB | bale.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA O - LFRS | sna-o-e-ct-ld@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA RP - CDG | lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA RP - ORLY | lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA RP - AG | sna-rp-ag-sub_etude-bf@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA S | sna-s-blagnac.controle@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA SE | temps-reel-nice-bf@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA SO - LFBD | sna-so-ctl@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA SO - LFBP | sna-so-pyrenees-ctl-ld@aviation-civile.gouv.fr temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA SSE - LFML | temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr |
| SNA SSE - LFMT | montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr |

| *Control Center* | *Contact email address* |
|---|---|
| *CRNA BORDEAUX ACC/UAC (LFBB)* | *crna-so-e-ct-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr* |
| *CRNA BREST ACC/UAC (LFRR)* | *crna-o-e-co-temps-reel-bf@aviation-civile.gouv.fr* |
| *CRNA MARSEILLE ACC/UAC (LFMM)* | *crna-se-e-ctrl-tempsreel@aviation-civile.gouv.fr* |
| *CRNA PARIS ACC/UAC (LFFF)* | *lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr* |
| *CRNA REIMS ACC/UAC (LFEE)* | *reims-acc.spacc@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA CE - LFLL* | *temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA CE - LFLC* | *sna-ce-clermont-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA N* | *sna-n-lille-controle-encadrement@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA NE - LFST* | *strasbourg.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA NE - LFSB* | *bale.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA O - LFRS* | *sna-o-e-ct-ld@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA RP - CDG* | *lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA RP - ORLY* | *lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA RP - AG* | *sna-rp-ag-sub_etude-bf@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA S* | *sna-s-blagnac.controle@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA SE* | *temps-reel-nice-bf@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA SO - LFBD* | *sna-so-ctl@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA SO - LFBP* | *sna-so-pyrenees-ctl-ld@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA SSE - LFML* | *temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr* |
| *SNA SSE - LFMT* | *montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

Si plusieurs centres de contrôle sont impactés, la demande doit être transmise à la Direction des Opérations de la DSNA (DSNA/DO/DOM2/pôle GEF) : do-2u-exomil@aviation-civile.gouv.fr) qui coordonnera l'activité avec les centres concernés.

Eléments à communiquer lors la demande :
- Indicatif d'appel ;
- Type d'aéronef ;
- Date et heure estimée de décollage ;
- Route et niveaux de vol demandés ;
- Durée du vol ;
- Profil du vol dans le plan vertical ;
- Vitesses d'évolution ;
- Nature de la mission et objectif du vol circulaire ;
- Numéro de téléphone du demandeur.

En fonction des contraintes identifiées, les organismes de la circulation aérienne peuvent demander à l'exploitant d'effectuer des modifications de route, de niveaux de vol ou d'horaires. Les modifications effectuées en accord avec les organismes de la circulation aérienne assurent l'exploitant aérien du bon déroulement des opérations envisagées

A noter que si aucune demande n'a été faite au préalable, le vol ou les demandes d'évolutions particulières pourront être refusés en temps réel par les contrôleurs de la circulation aérienne. Faute d'une préparation coordonnée, ce vol peut affecter négativement la charge de travail des organismes de la circulation aérienne. À cet égard, l'exploitant d'aéronef s'expose à une sanction telle que mentionnée à l'article R. 160-1 du code de l'aviation civile et rappelée à l'ENR 1.10.6.

*If several ATC units are impacted, the request must be sent to the Directorate of Operations of the DSNA (DSNA/DO/DOM2/GEF pole): do-2u-exomil@aviation-civile.gouv.fr) which will coordinate the activity with the centers concerned.*

*Elements to communicate when requesting:*
*- Call sign;*
*- Aircraft type;*
*- Estimated date and time of take-off;*
*- Route and flight levels requested;*
*- Duration of the flight;*
*- Flight profile in the vertical plane;*
*- Rates of evolution;*
*- Nature of the mission and objective of the circular flight;*
*- Applicant's telephone number.*

*Depending on the constraints identified, air traffic services units may ask the operator to make changes to the route, flight levels or schedules. Amendments made in agreement with air traffic services units shall ensure that the air operator runs smoothly the operations considered.*

*It should be noted that if no request has been made beforehand, the flight or requests for special changes may be refused in real time by air traffic controllers. Without coordinated preparation, this flight can negatively affect the workload of air traffic units. In this regard, the aircraft operator is liable to a penalty as mentioned in Article R. 160-1 of the Civil Aviation Code and recalled in ENR 1.10.6.*

### 1.10.5.3 Vols effectués après des travaux de maintenance afin de restituer le certificat de navigabilité

#### 1.10.5.3.1 Introduction

Les vols devant être exécutés après des travaux de maintenance, intervention ou chantier effectués en atelier sur les aéronefs dans la perspective de restituer aux aéronefs leur certificat de navigabilité peuvent, par leur caractère particulier, être refusés par les organismes civils de contrôle aérien.

Ces vols doivent alors être effectués, partiellement ou totalement, sous la responsabilité des Centres de Contrôle Essais-Réception (CCER) de la DGA : «DGA Essais en vol » (DGA EV) organisme relevant de la Direction Générale de l'Armement.

Le dispositif de contrôle aérien de DGA EV est constitué de sept CCER implantés sur divers sites du Ministère des Armées ou du Ministère chargé des transports, dont notamment trois des cinq centres en route de la navigation aérienne (CRNA). Ces centres de contrôle sont situés à Aix-en-Provence (CRNA/Sud-Est), à Bordeaux (CRNA/Sud-Ouest), à Brest (CRNA/Ouest), à Cazaux (centre militaire de contrôle de Cazaux), à Istres (centre militaire de contrôle d'Istres), à Mont de Marsan (centre de détection et de contrôle de l'armée de l'air), à Toulouse (Approche de Toulouse Blagnac).

#### 1.10.5.3.2 Procédure d'agrément

Conformément aux dispositions de l'article D. 131-4 du code de l'aviation civile, les nouveaux utilisateurs potentiels des services de la circulation aérienne d'essais-réception (CER) doivent déposer une demande afin d'obtenir l'agrément du directeur de DGA Essais en vol (DGA EV) pour effectuer un vol en CER.

Cette demande doit être adressée à :
DGA Essais en vol
Base d'essais d'Istres
Division CER
13128 Istres Armées

#### 1.10.5.3.3 Planification des vols

Conformément aux conditions générales d'utilisation des services de la CER (diffusées lors de la procédure d'agrément), toute activité doit être programmée et s'inscrire dans le cadre d'un contrat entre la DGA EV et l'exploitant.

Les demandes de vol doivent être adressées par télécopie à la Cellule de Coordination de la division CER à Istres. Cet organisme est chargé de la planification de toute l'activité contrôlée par les centres de contrôle essai réception (CCER) à l'intérieur ou à l'extérieur d'espaces aériens spécifiques Coordonnateurs / Coordinators

TEL : 04 42 48 36 67 ou / or TEL : 04 42 48 36 68
Fax : 04 42 48 35 92

Chaque demande doit être obligatoirement accompagnée d'un profil de vol.

### *1.10.5.3 Flights carried out after maintenance work in order to restore the certificate of airworthiness*

#### *1.10.5.3.1 Introduction*

*Flights to be carried out after maintenance, intervention or workshop work carried out on aircraft with a view to restoring to the aircraft their certificate of airworthiness may, by their particular nature, be refused by civil air traffic control units.*

*These flights must then be carried out, partially or totally, under the responsibility of the Test-Reception Control Centers (CCER) of the DGA: "DGA Flight Tests" (DGA EV) body under the Directorate General of Armaments.*

*DGA EV's air traffic control system consists of seven CCER located on various sites of the Ministry of the Armed Forces or the Ministry of Transport, including three of the five en route control centres (CRNA). These control centers are located in Aix-en-Provence (CRNA/South-East), Bordeaux (CRNA/South-West), Brest (CRNA/West), Cazaux (Cazaux military control center), Istres (Istres military control center), Mont de Marsan (air force detection and control center), Toulouse (Toulouse Blagnac approach).*

#### *1.10.5.3.2 Approval procedure*

*In accordance with the provisions of Article D. 131-4 of the Civil Aviation Code, potential new users of Air Traffic Type-Approval (REB) services must apply for approval from the Director of DGA Flight Tests (DGA EV) to conduct a CER flight.*

*This request should be addressed to:*
*DGA Essais en vol*
*Base d'essais d'Istres D*
*ivision CER*
*13128 Istres Armées*

#### *1.10.5.3.3 Flight planning*

*In accordance with the general conditions of use of the CER services (disseminated during the authorisation procedure), any activity must be scheduled and be part of a contract between the DGA EV and the operator.*

*Flight requests must be sent by fax to the Coordination Cell of the REC Division in Istres. This body is responsible for planning all activity controlled by test reception control centres (RECCs) inside or outside specific airspaces Coordonnateurs / Coordinators*

*TEL: +33(0)4 42 48 36 67 or / or TEL: +33( 0)4 42 48 36 68*
*Fax:+33( 0)4 42 48 35 92*

*Each request must be accompanied by a flight profile.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

En fonction de la localisation des aérodromes de départ et de destination, et en fonction de la nature des opérations à effectuer en vol, le vol est :
- Soit pris en charge totalement par le contrôle de la circulation aérienne d'essais-réception (CER) ;
- Soit pris en charge successivement par les organismes civils de contrôle (d'aérodrome et d'approche) et par le contrôle de la circulation aérienne d'essais-réception.

*Depending on the location of the departure and destination aerodromes, and depending on the nature of the operations to be carried out in flight, the flight:*
*- is fully supported by air traffic control test-reception (CER);*
*- is taken over successively by the civilian control units (aerodrome and approach) and by air traffic control of test-reception.*

Dans tous les cas, un plan de vol doit être déposé. Pour la phase du vol exécutée avec le contrôle CER, le contenu du plan de vol est arrêté au moment de la demande de planification du vol avec la Cellule de Coordination.

*In all cases, a flight plan must be filed. For the phase of the flight executed with the CER control, the content of the flight plan is decided at the time of the request for flight planning with the Coordination Cell.*

Les demandes doivent respecter les délais suivants

*Applications must meet the following deadlines*

| | |
|---|---|
| Programmation journalière / *Daily planning* | A J-1 avant 16h00 locales */ At D-1 before 1600 (local time)* |
| Programmation hebdomadaire / *Weekly planning* | Le jeudi avant 16h00 locales pour la semaine suivante<br>*On Thursday before 1600 (local time) for the next week* |
| Vols du lundi ou premier jour consécutif à une journée non ouvrée.<br>*Flights on Monday and for the first dayafter a non-working day.* | Dernier jour ouvrable avant 12h00 locales<br>*Last working day before 1200 (local time)* |
| Vols du samedi devant être effectués entre 09h00 et 13h00 locales.<br>*Flights on Saturday between 0900 and 1300 (local time).* | Le jeudi avant 13h00 locales / *On Thursday before 1300 (local time)* |

La programmation des vols est arrêtée au plus tard à 18h00 locales par la Cellule de Coordination. Cette programmation est alors diffusée à l'ensemble des usagers et des organismes de contrôle de la CER concernés.

*The scheduling of flights is stopped no later than 18:00 local time by the Coordination Cell. This programming is then broadcast to all users and supervisory bodies of the CER concerned.*

Note 5.3.1 : les demandes de vols nécessitant l'utilisation d'espaces particuliers soumis à réservation au niveau national, devront être déposées à J-2 auprès de la Cellule de Coordination.

*Note 5. 3.1: requests for flights requiring the use of particular spaces subject to reservation at the national level, must be submitted to the Coordination Unit on D-2.*

**1.10534 Entretien téléphonique avant le vol**

Pour chaque vol, un entretien téléphonique est obligatoire entre le commandant de bord (ou son représentant) et le chef de quart du premier centre de contrôle essais-réception (CCER) concerné par le vol. Les numéros de téléphone sont fournis par la Cellule de Coordination.

Lors de cet entretien, sont confirmés :
- Le code transpondeur ;
- La fréquence radio principale de travail ;
- La fréquence radio secondaire ;
- Le profil de vol ;
- Le secteur de travail ;
- Tous les éléments concourant à la bonne conduite et à la sécurité du vol.

***1.10534 Pre-flight telephone interview***

*For each flight, a telephone interview is mandatory between the pilot in command (or his representative) and the manager-on-duty of the first test-reception control centre (CCER) concerned by the flight. Telephone numbers are provided by the Coordination Unit.*

*During this interview, the following are confirmed:*
*- The transponder code*
*- the main radio frequency of work;*
*- secondary radio frequency;*
*- the flight profile;*
*- the sector of work;*
*- all elements contributing to the good conduct and safety of the flight.*

**1.10.6 Sanctions**

En application des dispositions de l'article R.160-1 du code de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien ou de tout autre exploitant d'aéronef civil pour des manquements à certaines dispositions du règlement (UE) N° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, notamment dans les cas suivants :

- Plan de vol mentionnant une exemption de créneau de départ ATFM pour un motif abusif ou en méconnaissance de l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n°255/2010.
- Plan de vol ne rendant pas compte du profil de vol prévu.
- Plusieurs plans de vol déposés pour un même vol.

***1.10.6 Sanctions***

*Pursuant to the provisions of Article R. 160-1 of the Civil Aviation Code, the Minister responsible for civil aviation may impose an administrative fine on an air carrier or any other civil aircraft operator for failure to comply with certain provisions of Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 establishing common rules on the management of air traffic flows, in particular in the following cases:*

*- Flight plan mentioning an ATFM departure slot exemption for an abusive reason or in breach of Article 7(1) of Regulation (EU) No 255/2010.*
*- Flight plan that does not reflect the planned flight profile.*
*- Several flight plans filed for the same flight.*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.11 ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL

*ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES*

**1.11 Destinataires des messages de plans de vol**

**1.11.1 Principe général d'adressage**

Les destinataires des plans de vol et des messages associés sont identifiés par le pilote commandant de bord ou son représentant, lors de la rédaction du plan de vol - voir ENR 1.10.2.2.

Un plan de vol est adressé :

- Au centre de contrôle régional ou centre d'information de vol chargé de l'ATS dans la région de contrôle ou d'information de vol dans laquelle est situé l'aérodrome de départ ;
- À tous les centres chargés de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol le long de la route ;
- À la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination;
- Aux centres de gestion de la circulation chargés des organismes ATS situés sur la route.

Lorsque le plan de vol signale une éventuelle demande de modification de clairance en cours de vol (RIF), le message FPL est également transmis aux autres centres intéressés et à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS du nouvel aérodrome de destination.

L'adresse comprend une série d'indicateurs de destinataires, à raison d'un indicateur par destinataire auquel le message doit être remis.

Chaque indicateur de destinataire est formé d'une séquence de huit lettres comprenant, dans l'ordre :

1) Un indicateur d'emplacement L'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres attribuées au lieu du destinataire note 1

2) Un indicatif de trois lettres
- Soit l'indicatif OACI de trois lettres désignant l'administration aéronautique, le service aéronautique ou l'exploitant d'aéronef auquel ou à laquelle le message est adressé note 2;
- Soit, lorsqu'aucun indicatif n'a été attribué, l'un des indicatifs suivants :
o YXY lorsque le destinataire est un service ou un organisme militaire ;
o ZZZ lorsque le destinataire est un aéronef en vol ;
o YYY dans tous les autres cas.

Note 1 – Une liste d'indicateurs d'emplacement OACI figure dans le Doc 7910 - Indicateurs d'emplacement

Note 2 : Une liste des indicatifs OACI de trois lettres figure dans le Doc 8585 (Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques).

1) Une lettre
- La lettre X ; ou
- L'indicatif d'une lettre désignant le service ou la section de l'organisme auquel le message est adressé.

Les indicatifs de trois lettres (du point 2) ci-après sont utilisés pour adresser les messages aux organismes ATS :

- Centre responsable d'une région d'information de vol ou d'une région supérieure d'information de vol (qu'il s'agisse d'un ACC ou d'un FIC) :
o Dans le cas d'un vol VFR : ZFZ
o Pour les organismes français hors zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : ZQZ
o Pour les organismes de la zone IFPS, dans le cas d'un vol IFR : adresse de l'organisme NMOC, qui centralise les plans de vol pour cette zone (se reporter à §1.11.2).
- Tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS : ZTZ.
- Bureau de piste des services de la circulation aérienne : ZPZ.
- D'autres indicatifs à trois lettres désignant des organismes ATS ne doivent pas être utilisés à cette fin.

Un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol IFR a été institué sous l'autorité de du centre des opérations du gestionnaire de réseau (NMOC) géré par l'agence EUROCONTROL. Ce service est assuré dans une partie de la Région EUR de l'OACI au moyen d'un système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS). Cette région est appelée « zone IFPS » (IFPZ).

Les dépôts de plans de vols traversant les espaces français (FIR/UIR, ACC/UAC ou CTA/UTA) doivent respecter les règles propres à chaque région survolée.

**1.11.2 Adresses des plans de vol**

**1.11.2.1 pour les plans de vol IFR**

Tout plan de vol pour un vol IFR au départ, ou à destination ou survolant la France métropolitaine doit être adressé a minima à l'IFPS.

***1.11 Addressing of Flight Plans messages***

***1.11.1 General principle of addressing***

*The recipients of the flight plans and associated messages are identified by the pilot-in-command or his representative when drawing up the flight plan - see ENR 1.10.2.2.*

*A flight plan is sent:*

*- The Area Control Centre (ACC) or Flight Information Centre (ACC) in charge of ATS in the flight control area or Flight information region in which the aerodrome of departure is located;*
*- To all centres in charge of each flight information region or upper flight information region along the route;*
*- The control tower or AFIS units of the destination aerodrome;*
*- Traffic management centres responsible for ATS units located on the route.*

*When the flight plan indicates a possible request for an in-flight clearance change (RIF), the FPL message is also transmitted to the other centres concerned and to the control tower or AFIS organisation of the new aerodrome of destination.*

*The address includes a series of recipient indicators, as one for each recipient to whom the message is to be delivered.*

*Each recipient indicator consists of an eight-letter sequence comprising, in order:*

*1) A location indicator - The four-letter ICAO location indicator assigned to the recipient location – note 1*

*2) A three-letter call sign - Either the ICAO code of three letters designating the aeronautical administration, aeronautical service or aircraft operator to whom the message is addressed – note 2;*
*- Or, when no indicator has been assigned, one of the following callsigns:*
*o YXY when the recipient is a military service or organization;*
*o ZZZ when the recipient is an aircraft in flight;*
*o YYY in all other cases.*

*Note1: A list of ICAO location indicators can be found in Doc 7910 - Location indicators*

*Note 2: A list of three-letter ICAO callsigns can be found in Doc 8585 (Aircraft Operator and Aeronautical Administration and Service Callsigns).*

*1) A letter*
*- The letter X; or*
*- The indicative of a letter designating the department or section of the organization to which the message is addressed.*

*The following three-letter codes (from point 2) are used to address messages to ATS agencies:*

*- Centre responsible for a flight information region or an upper flight information region (whether an ACC or a FIC):*
*o In the case of a VFR flight: ZFZ*
*o For French organisations outside the IFPS zone, in the case of an IFR flight: ZQZ*
*o For organizations in the IFPS zone, in the case of an IFR flight: address of the NMOC organization, which centralizes the flight plans for this area (see §1.11.2).*
*- Aerodrome control tower or AFIS organization: ZTZ.*
*- Air Traffic Services Runway Office: ZPZ.*
*- Other three-letter codes designating ATS organizations should not be used for this purpose.*

*A centralised service for the processing and dissemination of IFR flight plans has been set up under the authority of the Network Manager Operations Centre (NMOC) managed by EUROCONTROL. This service is provided in part of the ICAO EUR Region through an integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS). This region is called the IFPS Zone (IFPZ).*

*The submission of flight plans for flights crossing French airspace (FIR/UIR, ACC/UAC or CTA/UTA) must comply with the rules specific to each region overflown.*

***1.11.2 Addressing of flight plans***

***1.11.2.1 for IFR flight plans***

*Any flight plan for an IFR flight to, from or over metropolitan France must be sent at least to IFPS.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| **Reseau** / *Network* | **Adresse des organismes IFPS** *Address of IFPS bodies* | |
|---|---|---|
| RSFTA | EUCHZMFP | EUCBZMFP |
| SITA | BRUEP7X | PAREP7X |

L'IFPS assure la diffusion du plan de vol accepté à tous les organismes ATS compétents, dans sa zone de responsabilité.

Pour assurer la cohérence entre les données de plan de vol diffusées à l'intérieur de l'IFPZ et les données de plans de vol diffusés en dehors de l'IFPZ, le NMOC a établi une fonction de « ré-adressage ». Cette fonction est destinée principalement aux vols qui commencent dans l'IFPZ et qui en sortent.

Toutefois, l'entité déposant les plans de vol devrait s'assurer que les plans de vol et toutes les modifications qui y sont apportées sont bien déposés, validés et adressés à tous les organismes ATS compétents de la route.

*IFPS ensures the dissemination of the accepted flight plan to all relevant ATS units in its area of responsibility.*

*To ensure consistency between flight plan data disseminated within the IFPZ and flight plan data disseminated outside the IFPZ, the NMOC has established a "re-addressing" function. This function is intended mainly for flights that start in and leave the IFPZ.*

*However, the entity submitting the flight plans should ensure that the flight plans and any amendments thereto are filed, validated and sent to all relevant ATS bodies on the route.*

**1.11.2.2 pour les plans de vol VFR**

L'adresse des plans de vol VFR doit respecter le principe suivant :

- Code OACI de l'AD de départ + ZPZX, puis
- Code OACI de l'AD de destination + ZTZX
- Code OACI des FIR traversées + ZFZX
- LFYNZPZX (BNIA / ARO France)
- Code OACI des SIV rattachés aux aérodromes de départ et de destination + ZTZX – Note 3
- Code OACI des SIV traversés +ZTZX– Note 3
- Adresses spécifiques mentionné au 1.11.2.3

Note 3 :
le code OACI du SIV correspond au code de l'aérodrome auquel le SIV est rattaché

***1.11.2.2 for VFR flight plans***

*The address of VFR flight plans must respect the following principle:*

*- ICAO code of the starting AD + ZPZX, then*
*- ICAO code of destination AD + ZTZX*
*- ICAO code for crossed FIR + ZFZX*
*- LFYNZPZX (BNIA / ARO France)*
*- ICAO code for SIVs attached to departure and destination aerodromes + ZTZX – note 3*
*- ICAO code of crossed SIVs +ZTZX – note 3*
*- Specific addresses as mentioned in §1.11.2.3*

*Note 3:*
*The ICAO code of the SIV corresponds to the code of the aerodrome to which the SIV is attached*

**1.11.2.3 Adresses particulières**

Les autres adresses ci-dessous seront utilisées pour les vols VFR, en fonction des aérodromes concernés par le vol.

***1.11.2.3 Specific addresses***

*The other addresses below will be used for VFR flights, depending on the aerodromes involved in the flight.*

| **AERODROME** | **CODE OACI** | **FIR** | **BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT** *ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | **SIV** | **ADRESSES SPECIALES** *Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| ABBEVILLE | LFOI | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| AGEN LA GARENNE | LFBA | LFBB | LFBD | LFBO | |
| AIRE SUR L'ADOUR | LFDA | LFBB | LFBD | LFBP | |
| AIX LES MILLES | LFMA | LFMM | LFBD | LFML | |
| AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ | LFMM | LFKJ | LFKJ | LFMNZPGA LFMNZPZX LFKJZTZX operation SIV LFMN ou operation maritime / *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| ALBERT BRAY | LFAQ | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| ALBERTVILLE | LFKA | LFMM | LFBD | LSGG | |
| ALBI LE SEQUESTRE | LFCI | LFBB | LFBD | LFBO | |
| ALENÇON VALFREMBERT | LFOF | LFFF | LFBD | LFRN | |
| ALES CEVENNES | LFMS | LFMM | LFBD | | LFTWZPZX LFTWZTZX LFMIZPZX LFMIZTZX<br>PLN VFR de nuit / *PLN VFR at night* |
| AMBERIEU | LFXA | LFMM | LFBD | LFLL | |
| AMBERT LE POYET | LFHT | LFMM | LFBD | LFLC | |
| AMBOISE DIERRE | LFEF | LFFF | LFBD | LFPM | |
| AMIENS GLISY | LFAY | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| ANCENIS | LFFI | LFRR | LFBD | LFRS | |
| ANDERNOS LES BAINS | LFCD | LFBB | LFBD | LFBD | LFBCZPZX |
| ANGERS MARCE | LFJR | LFRR | LFBD | LFRS | |
| ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS | LFBU | LFBB | LFBD | LFBL | LFBGZPZX |
| ANNECY MEYTHET | LFLP | LFMM | LFBD | LFLB | |
| ANNEMASSE | LFLI | LFMM | LFBD | LSGG | LSAGZFZX LSGGZTZX |
| ARCACHON LA TESTE DE BUCH | LFCH | LFBB | LFBD | LFBD | LFBCZPZX |
| ARGENTAN | LFAJ | LFFF | LFBD | LFRN | |
| ARGENTON SUR CREUSE | LFEG | LFBB | LFBD | LFBI | |
| ARRAS ROCLINCOURT | LFQD | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| ASPRES SUR BUECH | LFNJ | LFMM | LFBD | | |
| AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE | LFHO | LFMM | LFBD | LFML | |
| AUBENASSON | LFJF | LFMM | LFBD | | |
| AUBIGNY SUR NERE | LFEH | LFFF | LFBD | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **AERODROME** | **CODE OACI** | **FIR** | **BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT** *ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | **SIV** | **ADRESSES SPECIALES** *Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| AUCH GERS | LFDH | LFBB | LFBD | LFBP | |
| AURILLAC | LFLW | LFBB | LFBD | LFLC | LFLCZPZX |
| AUTUN BELLEVUE | LFQF | LFFF | LFBD | LFLC | |
| AUXERRE BRANCHES | LFLA | LFFF | LFBD | LFPM | |
| AVALLON | LFGE | LFFF | LFBD | LFPM | |
| AVIGNON CAUMONT | LFMV | LFMM | LFBD | LFML | |
| AVIGNON PUJAUT | LFNT | LFMM | LFBD | LFML | |
| AVORD | LFOA | LFFF | LFBD/LFOA | | |
| AVRANCHES LE VAL SAINT PERE | LFRW | LFRR | LFBD | LFRN | |
| BAGNERES DE LUCHON | LFCB | LFBB | LFBD | LFBP | |
| BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE | LFAO | LFRR | LFBD | LFRN | |
| BAILLEAU ARMENONVILLE | LFFL | LFFF | LFBD | LFPM | |
| BALE MULHOUSE | LFSB | LFEE | LFBD | LFSB | |
| BAR LE DUC | LFEU | LFEE | LFBD | LFST | |
| BAR SUR SEINE | LFFR | LFFF | LFBD | LFPM | |
| BARCELONNETTE SAINT PONS | LFMR | LFMM | LFBD | | |
| BASTIA PORETTA | LFKB | LFMM | LFKJ | LFKB | LFKBZPZX<br>operation SIV LFMN ou operation maritime / *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| BEAUNE CHALLANGE | LFGF | LFEE | LFBD | LFSB | |
| BEAUVAIS TILLE | LFOB | LFFF | LFBD | LFOB | |
| BEAUVOIR FROMENTINE | LFFO | LFRR | LFBD | LFRS | |
| BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB | LFNX | LFMM | LFBD | LFMT | |
| BELFORT CHAUX | LFGG | LFEE | LFBD | LFSB | |
| BELLE ILE | LFEA | LFRR | LFBD | LFRS | |
| BELLEGARDE VOUVRAY | LFHN | LFMM | LFBD | LSGG | LSAGZFZX LSGGZTZX |
| BELLEVILLE VILLIE MORGON | LFHW | LFMM | LFBD | LFLL | |
| BELLEY PEYRIEU | LFKY | LFMM | LFBD | LFLB | |
| BELVES SAINT PARDOUX | LFIB | LFBB | LFBD | LFBD | |
| BERCK SUR MER | LFAM | LFFF | LFBD | LFQQ | LFATZTZX |
| BERGERAC DORDOGNE PERIGORD | LFBE | LFBB | LFBD | LFBD | |
| BERNAY SAINT MARTIN | LFPD | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| BERRE LA FARE | LFNR | LFMM | LFBD | LFML | |
| BESANÇON LA VEZE | LFQM | LFEE | LFBD | LFSB | |
| BESANÇON THISE | LFSA | LFEE | LFBD | LFSB | |
| BEYNES THIVERVAL | LFPF | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |
| BEZIERS VIAS | LFMU | LFMM | LFBD | LFMT | LFMLZPZX |
| BIARRITZ PAYS BASQUE | LFBZ | LFBB | LFBD | LFBZ | |
| BISCARROSSE PARENTIS | LFBS | LFBB | LFBD | LFBD | LFBCZPZX |
| BLOIS LE BREUIL | LFOQ | LFFF | LFBD | LFPM | |
| BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS | LFCS | LFBB | LFBD | LFBD | |
| BORDEAUX MERIGNAC | LFBD | LFBB | LFBD | LFBD | |
| BORDEAUX YVRAC | LFDY | LFBB | LFBD | LFBD | |
| BOURG CEYZERIAT | LFHS | LFMM | LFBD | LFLL | |
| BOURG EN BRESSE | LFHS | LFMM | LFBD | LFLL | |
| BOURGES | LFLD | LFFF | LFBD | | |
| BREST BRETAGNE | LFRB | LFRR | LFBD | LFRB | LFRJZPZX |
| BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE | LFWF | LFRR | LFBD | LFRB | LFRJZPZX |
| BRIARE CHATILLON | LFEI | LFFF | LFBD | LFPM | |
| BRIENNE LE CHATEAU | LFFN | LFFF | LFBD | LFPM | |
| BRIOUDE BEAUMONT | LFHR | LFMM | LFBD | LFLC | |
| BRIVE SOUILLAC | LFSL | LFBB | LFBD | LFBL | |
| BUNO BONNEVAUX | LFFB | LFFF | LFBD | LFPM | |
| CAEN CARPIQUET | LFRK | LFRR | LFBD | LFRN | |
| CAHORS LALBENQUE | LFCC | LFBB | LFBD | LFLC | |
| CALAIS DUNKERQUE | LFAC | LFFF | LFBD | LFQQ | |

| AERODROME | CODE OACI | FIR | BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT *ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | SIV | ADRESSES SPECIALES *Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| CALVI SAINTE CATHERINE | LFKC | LFMM | LFKJ | LFKB | LFKBZPZX LFKCZPZX opération SIV LFMN ou opération maritime / *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| CAMBRAI NIERGNIES | LFYG | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| CANNES MANDELIEU | LFMD | LFMM | LFBD | LFMN | LFMNZPGA LFMNZPZX LFMDZPZX opération SIV LFMN ou opération maritime / *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| CANNES QUAI DU LARGE | LFTL | LFMM | LFBD | LFMN | LFMNZPGA LFMNZPZX LFMDZPZX opération SIV LFMN ou opération maritime / *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| CARCASSONNE SALVAZA | LFMK | LFBB | LFBD | LFBO | |
| CARPENTRAS | LFNH | LFMM | LFBD | LFML | |
| CASSAGNES BEGONHES | LFIG | LFBB | LFBD | LFLC | |
| CASTELNAUDARY VILLENEUVE | LFMW | LFBB | LFBD | LFBO | LFMKZPZX (2) |
| CASTELNAU MAGNOAC | LFDQ | LFBB | LFBD | LFBP | |
| CASTELSARRASIN MOISSAC | LFCX | LFBB | LFBD | LFBO | |
| CASTRES MAZAMET | LFCK | LFBB | LFBD | LFBO | |
| CAZERES PALAMINY | LFJH | LFBB | LFBD | LFBO | |
| CESSEY BAIGNEUX LES JUIFS | LFSY | LFEE | LFBD | | |
| CHALAIS | LFIH | LFBB | LFBD | LFBD | |
| CHALON CHAMPFORGUEIL | LFLH | LFEE | LFBD | LFSB | |
| CHALONS ECURY SUR COOLE | LFQK | LFFF | LFBD | LFPM | |
| CHALONS VATRY | LFOK | LFEE/LFFF | LFBD | LFPM | |
| CHAMBERY AIX LES BAINS | LFLB | LFMM | LFBD | LFLB | |
| CHAMBERY CHALLES LES EAUX | LFLE | LFMM | LFBD | LFLB | |
| CHAMBLEY | LFJY | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZPZX-LFQEZXXA |
| CHAMPAGNOLE CROTENAY | LFGX | LFEE | LFBD | LFSB | |
| CHARLEVILLE MEZIERES | LFQV | LFFF | LFBD | | |
| CHARTRES METROPOLE | LFOR | LFFF | LFBD | LFPM | |
| CHATEAU ARNOUX ST AUBAN | LFMX | LFMM | LFBD | | |
| CHATEAU THIERRY BELLEAU | LFFH | LFFF | LFBD | | |
| CHATEAUBRIANT POUANCE | LFTQ | LFRR | LFBD | LFRN | |
| CHATEAUDUN | LFOC | LFFF | LFBD/LFOC | LFPM | |
| CHATEAUNEUF SUR CHER | LFFU | LFBB | LFBD | LFBL | |
| CHATEAUROUX DEOLS | LFLX | LFBB | LFBD | LFBI | |
| CHATEAUROUX VILLERS | LFEJ | LFBB | LFBD | LFBI | |
| CHATELLERAULT TARGE | LFCA | LFBB | LFBD | LFBI | |
| CHATILLON SUR SEINE | LFQH | LFFF | LFBD | LFPM | |
| CHAUMONT SEMOUTIERS | LFJA | LFEE/LFFF | LFBD | LFPM | |
| CHAUVIGNY | LFDW | LFBB | LFBD | LFBI | |
| CHAVENAY VILLEPREUX | LFPX | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |
| CHERBOURG MANCHE | LFRC | LFRR | LFBD | LFRN | |
| CHOLET LE PONTREAU | LFOU | LFRR | LFBD | LFRS | |
| CLAMECY | LFJC | LFFF | LFBD | | |
| CLERMONT FERRAND AUVERGNE | LFLC | LFMM | LFBD | LFLC | LFLCZTZX |
| COGNAC CHATEAUBERNARD | LFBG | LFBB | LFBD | LFBD | |
| COLMAR HOUSSEN | LFGA | LFEE | LFBD | LFSB | |
| COLMAR PASTEUR | LFWM | LFEE | LFBD | LFSB | LFGAZTZX |
| COMPIEGNE MARGNY | LFAD | LFFF | LFBD | LFOB | |
| CONDAT SUR VEZERE | LFDZ | LFBB | LFBD | LFBL | |
| CONDOM VALENCE SUR BAISE | LFID | LFBB | LFBD | LFBP | |
| CORLIER | LFJD | LFMM | LFBD | LFLL | |
| CORTE | LFKT | LFMM | LFKJ | LFKB | LFKTZPZX LFKBZPZX LFKJZPZX opération SIV LFMN ou opération maritime/ *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| COSNE SUR LOIRE | LFGH | LFFF | LFBD | | |
| COUHE VERAC | LFDV | LFBB | LFBD | LFBI | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **AERODROME** | **CODE OACI** | **FIR** | **BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT** *ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | **SIV** | **ADRESSES SPECIALES** *Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| COULOMMIERS VOISINS | LFPK | LFFF | LFBD | | |
| COURCHEVEL | LFLJ | LFMM | LFBD | | |
| CUERS PIERREFEU | LFTF | LFMM | LFBD | LFMN | LFTFZPZX |
| DAX SEYRESSE | LFBY | LFBB | LFBD | LFBZ | |
| DEAUVILLE NORMANDIE | LFRG | LFFF | LFBD | LFRN | |
| DIEPPE SAINT AUBIN | LFAB | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| DIEUZE GUEBLANGE | LFQZ | LFEE | LFBD | LFST | |
| DIJON DAROIS | LFGI | LFEE | LFBD | LFSB | |
| DIJON LONGVIC | LFSD | LFEE | LFBD | LFSB | |
| DINAN TRELIVAN | LFEB | LFRR | LFBD | LFRN | LFRDZTZX |
| DINARD PLEURTUIT ST MALO | LFRD | LFRR | LFBD | LFRN | |
| DOLE TAVAUX | LFGJ | LFEE | LFBD | LFSB | |
| DONCOURT LES CONFLANS | LFGR | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| DREUX VERNOUILLET | LFON | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| DUNKERQUE LES MOERES | LFAK | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| EGLETONS | LFDE | LFBB | LFBD | LFBL | |
| EPERNAY PLIVOT | LFSW | LFFF | LFBD | LFPM | |
| EPINAL DOGNEVILLE | LFSE | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| EPINAL MIRECOURT | LFSG | LFEE | LFBD | LFST | |
| ETAIN ROUVRES | LFQE | LFEE | LFBD | LFST | |
| ETAMPES MONDESIR | LFOX | LFFF | LFBD | LFPM | |
| ETREPAGNY | LFFY | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |
| EU MERS LE TREPORT | LFAE | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| EVREUX FAUVILLE | LFOE | LFFF | LFBD /LFOE | | |
| FALAISE MONTS D'ERAINES | LFAS | LFFF | LFBD | LFRN | |
| FAYENCE | LFMF | LFMM | LFBD | LFMN | LFMNZPZX |
| FEURS CHAMBEON | LFLZ | LFMM | LFBD | LFLC | |
| FIGARI SUD CORSE | LFKF | LFMM | LFKJ | LFKJ | LFKFZPZX LFKJZTZX opération SIV LFMN ou opération maritime / *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| FIGEAC LIVERNON | LFCF | LFBB | LFBD | LFLC | |
| FLERS ST PAUL | LFOG | LFRR | LFBD | LFRN | |
| FLORAC SAINTE ENIMIE | LFNO | LFMM | LFBD | LFMT | |
| FONTENAY LE COMTE | LFFK | LFBB | LFBD | LFRS | LFBGZPZX, LFBIZPZX, LFBHZPZX |
| FONTENAY TRESIGNY | LFPQ | LFFF | LFBD | | |
| FUMEL MONTAYRAL | LFDX | LFBB | LFBD | LFBO | |
| GAILLAC LISLE SUR TARN | LFDG | LFBB | LFBD | LFBO | |
| GAP TALLARD | LFNA | LFMM | LFBD | | |
| GHISONACCIA ALZITONE | LFKG | LFMM | LFKJ | LFKB | LFKBZPZX LFKJZPZX opération SIV LFMN ou opération maritime / *SIV LFMN operation or maritime operation* |
| GRANVILLE MONT SAINT MICHEL | LFRF | LFRR | LFBD | LFRN | |
| GRAULHET MONDRAGON | LFCQ | LFBB | LFBD | LFBO | |
| GRAY SAINT ADRIEN | LFEV | LFEE | LFBD | LFSB | |
| GRENOBLE ALPES ISERE | LFLS | LFMM | LFBD | LFLL | |
| GRENOBLE LE VERSOUD | LFLG | LFMM | LFBD | LFLL | |
| GUERET SAINT LAURENT | LFCE | LFBB | LFBD | LFBL | |
| GUISCRIFF SCAER | LFES | LFRR | LFBD | LFRB | LFRJZPZX |
| HAGUENAU | LFSH | LFEE | LFBD | LFST | |
| HYERES LE PALYVESTRE | LFTH | LFMM | LFBD | | LFTHXHAX tout vol civil à destination de LFTH / *any civil flight to LFTH* |
| ILE D'YEU | LFEY | LFRR | LFBD | LFRS | |
| ISSOIRE LE BROC | LFHA | LFMM | LFBD | LFLC | |
| ISSOUDUN LE FAY | LFEK | LFBB | LFBD | LFBL | |
| ISTRES LE TUBE | LFMI | LFMM | LFBD | LFML | |
| ITXASSOU | LFIX | LFBB | LFBD | LFBZ | |
| JOIGNY | LFGK | LFFF | LFBD | LFPM | |
| JOINVILLE MUSSEY | LFFJ | LFFF | LFBD | LFPM | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | CODE OACI | FIR | BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT *ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | SIV | ADRESSES SPECIALES *Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| JONZAC NEULLES | LFCJ | LFBB | LFBD | LFBD | |
| JUVANCOURT | LFQX | LFFF | LFBD | LFPM | |
| LA BAULE ESCOUBLAC | LFRE | LFRR | LFBD | LFRS | |
| LA FERTE ALAIS | LFFQ | LFFF | LFBD | | |
| LA FERTE GAUCHER | LFFG | LFFF | LFBD | | |
| LA FLECHE THOREE LES PINS | LFAL | LFFF | LFBD | LFRS | |
| LA GRAND'COMBE | LFTN | LFMM | LFBD | | |
| LA LLAGONNE LA QUILLANE | LFNQ | LFBB | LFBD | LFMT | LFMCZPZX |
| LA MOLE | LFTZ | LFMM | LFBD | LFMN | LFTZZPZX |
| LA MOTTE CHALANCON | LFJE | LFMM | LFBD | | |
| LA REOLE FLOUDES | LFDR | LFBB | LFBD | LFBD | |
| LA ROCHE SUR YON LES AJONCS | LFRI | LFRR | LFBD | LFRS | |
| LA ROCHELLE ILE DE RE | LFBH | LFBB | LFBD | LFBH (4) | |
| LA TOUR DU PIN CESSIEU | LFKP | LFMM | LFBD | LFLL | |
| L'AIGLE ST MICHEL | LFOL | LFFF | LFBD | LFRN | |
| L'ALPE D'HUEZ | LFHU | LFMM | LFBD | | |
| LANGOGNE LESPERON | LFHL | LFMM | LFBD | LFLC | |
| LANGRES ROLAMPONT | LFSU | LFEE | LFBD | LFSB | |
| LANNION | LFRO | LFRR | LFBD | LFRB | LFRJZPZX |
| LAON CHAMBRY | LFAF | LFFF | LFBD | LFOB | |
| LAPALISSE PERIGNY | LFHX | LFMM | LFBD | LFLC | |
| LASCLAVERIES | LFJV | LFBB | LFBD | LFBP | |
| LAVAL ENTRAMMES | LFOV | LFRR | LFBD | LFRN | |
| LE BLANC | LFEL | LFBB | LFBD | LFBI | |
| LE CASTELLET | LFMQ | LFMM | LFBD | LFML | LFMLZPZX - LFTHZPZX |
| LE HAVRE OCTEVILLE | LFOH | LFFF | LFBD | LFRN | LFRGZTZX |
| LE HAVRE SAINT ROMAIN | LFOY | LFFF | LFBD | LFRN | |
| LE LUC LE CANNET | LFMC | LFMM | LFBD | LFMN | LFMCZPZX Operations pour obtention PPR de l'atterrissage / *Operations to obtain PPR landing* |
| LE MANS ARNAGE | LFRM | LFFF | LFBD | LFRS | |
| LE MAZET DE ROMANIN | LFNZ | LFMM | LFBD | LFML | |
| LE PLESSIS BELLEVILLE | LFPP | LFFF | LFBD | | |
| LE PUY LOUDES | LFHP | LFMM | LFBD | LFLC | |
| LE TOUQUET COTE D'OPALE | LFAT | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| LENS BENIFONTAINE | LFQL | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| LES MUREAUX | LFXU | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |
| LES SABLES D'OLONNE TALMONT | LFOO | LFRR | LFBD | LFRS | |
| LESPARRE SAINT LAURENT DE MEDOC | LFDU | LFBB | LFBD | LFBD | |
| LESSAY | LFOM | LFRR | LFBD | LFRN | |
| LEZIGNAN CORBIERES | LFMZ | LFMM | LFBD | LFMT | |
| LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC | LFDI | LFBB | LFBD | LFBD | |
| LILLE LESQUIN | LFQQ | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| LILLE MARCQ EN BAROEUL | LFQO | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| LIMOGES BELLEGARDE | LFBL | LFBB | LFBD | LFBL | |
| LOGNES EMERAINVILLE | LFPL | LFFF | LFBD | | |
| LONGUYON VILLETTE | LFGS | LFFF | LFBD | | |
| LONS LE SAULNIER COURLAOUX | LFGL | LFEE | LFBD | LFSB | |
| LORIENT LANN BIHOUE | LFRH | LFRR | LFBD | LFRB | |
| LOUDUN | LFDL | LFBB | LFBD | LFBI | |
| LUNEVILLE CROISMARE | LFQC | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| LURCY LEVIS | LFJU | LFFF | LFBD | | |
| LUXEUIL SAINT SAUVEUR | LFSX | LFEE | LFBD | LFSB | |
| LYON BRINDAS | LFKL | LFMM | LFBD | LFLL | |
| LYON BRON | LFLY | LFMM | LFBD | LFLL | LFFACDCV |
| LYON CORBAS | LFHJ | LFMM | LFBD | LFLL | |
| LYON SAINT EXUPERY | LFLL | LFMM | LFBD | LFLL | |
| MACON CHARNAY | LFLM | LFMM | LFBD | LFLL | |
| MARENNES | LFJI | LFBB | LFBD | LFBH (5) | |
| MARIGNANE BERRE | LFTB | LFMM | LFBD | LFML | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | CODE OACI | FIR | BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT<br>*ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | SIV | ADRESSES SPECIALES<br>*Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| MARMANDE VIRAZEIL | LFDM | LFBB | LFBD | LFBD | |
| MARSEILLE PROVENCE | LFML | LFMM | LFBD | LFML | |
| MAUBEUGE ELESMES | LFQJ | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| MAULEON | LFJB | LFRR | LFBD | LFRS | |
| MEAUX ESBLY | LFPE | LFFF | LFBD | | |
| MEGEVE | LFHM | LFMM | LFBD | LSGG | |
| MELUN VILLAROCHE | LFPM | LFFF | LFBD | LFPM | |
| MENDE BRENOUX | LFNB | LFMM | LFBD | LFMT | |
| MERIBEL | LFKX | LFMM | LFBD | | |
| MERVILLE CALONNE | LFQT | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| METZ FRESCATY | LFSF | LFEE | LFBD | LFST | |
| METZ NANCY LORRAINE | LFJL | LFEE | LFBD | LFST | |
| MILLAU LARZAC | LFCM | LFMM | LFBD | LFMT | |
| MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI | LFCZ | LFBB | LFBD | LFBZ | |
| MONACO | LNMC | LFMN | LFBD | LFMN | LFMNZPGA LFMNZPZX LNMCZPZX<br>opération pour obtention PPR de l'atterrissage / *operation to obtain PPR landing* |
| MONT DAUPHIN SAINT CREPIN | LFNC | LFMM | LFBD | | |
| MONTAGNE NOIRE | LFMG | LFBB | LFBD | LFBO | |
| MONTAIGU ST GEORGES | LFFW | LFRR | LFBD | LFRS | |
| MONTARGIS VIMORY | LFEM | LFFF | LFBD | LFPM | |
| MONTAUBAN | LFDB | LFBB | LFBD | LFBO | |
| MONTBELIARD COURCELLES | LFSM | LFEE | LFBD | LFSB | |
| MONTCEAU LES MINES | LFGM | LFFF | LFBD | LFLC | |
| MONTDIDIER | LFAR | LFFF | LFBD | LFOB | |
| MONTELIMAR ANCONE | LFLQ | LFMM | LFBD | LFML | |
| MONTENDRE MARCILLAC | LFDC | LFBB | LFBD | LFBD | |
| MONTLUCON DOMERAT | LFLT | LFBB | LFBD | LFBL | |
| MONTLUCON GUERET | LFBK | LFBB | LFBD | LFBL | |
| MONTPELLIER CANDILLARGUES | LFNG | LFMM | LFBD | LFMT | |
| MONTPELLIER MEDITERRANEE | LFMT | LFMM | LFBD | LFMT | |
| MORESTEL | LFHI | LFMM | LFBD | LFLL | |
| MORET EPISY | LFPU | LFFF | LFBD | LFPM | |
| MORLAIX PLOUJEAN | LFRU | LFRR | LFBD | LFRB | LFRJZPZX |
| MORTAGNE AU PERCHE | LFAX | LFFF | LFBD | LFRN | |
| MOULINS MONTBEUGNY | LFHY | LFFF | LFBD | LFLC | LFLNZPZX - LFLCZPZX |
| MOUSSOULENS | ZZZZ | LFBB | LFBD | | |
| MULHOUSE HABSHEIM | LFGB | LFEE | LFBD | LFSB | |
| MULHOUSE MOENCHSBERG | LFWO | LFEE | LFBD | LFSB | |
| MURET LHERM | LFBR | LFBB | LFBD | LFBO | |
| NANCY AZELOT | LFEX | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| NANCY ESSEY | LFSN | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| NANCY MALZEVILLE | LFEZ | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| NANCY OCHEY | LFSO | LFEE | LFBD | LFST | |
| NANGIS LES LOGES | LFAI | LFFF | LFBD | LFPM | |
| NANTES ATLANTIQUE | LFRS | LFRR | LFBD | LFRS | |
| NARBONNE | LFNN | LFMM | LFBD | LFMT | |
| NEUFCHATEAU | LFFT | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| NEVERS FOURCHAMBAULT | LFQG | LFFF | LFBD | | |
| NICE COTE D'AZUR | LFMN | LFMM | LFBD | LFMN | LFMNZPGA LFMNZPZX<br>operation pour obtention PPR de l'atterrissage/ *operation to obtain PPR landing* |
| NIMES COURBESSAC | LFME | LFMM | LFBD | LFMT | LFTWZTZX |
| NIMES GARONS | LFTW | LFMM | LFBD | LFMT | LFMIZPZX |
| NIORT MARAIS POITEVIN | LFBN | LFBB | LFBD | LFBI | LFBGZPZX LFBIZPZX |
| NOGARO | LFCN | LFBB | LFBD | LFBP | |
| NOSTRA SENYORA DE MERITXELL | LFTX | LFBB | LFBD | LFBO | |
| NUITS SAINT GEORGES | LFGZ | LFEE | LFBD | LFSB | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | CODE OACI | FIR | BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT *ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | SIV | ADRESSES SPECIALES *Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| OLORON HERRERE | LFCO | LFBB | LFBD | LFBP | |
| ORANGE CARITAT | LFMO | LFMM | LFBD | LFML | |
| ORANGE PLAN DE DIEU | LFPR | LFMM | LFBD | LFML | |
| ORLEANS BRICY | LFOJ | LFFF | LFBD/LFOJ | LFPM | |
| ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL | LFOZ | LFFF | LFBD | LFPM | LFOZXHAX |
| OUESSANT | LFEC | LFRR | LFBD | LFRB | LFRJZPZX |
| | | | | | |
| PAMIERS LES PUJOLS | LFDJ | LFBB | LFBD | LFBO | |
| PARAY LE MONIAL | LFGN | LFMM | LFBD | LFLC | |
| PARIS CHARLES DE GAULLE | LFPG | LFFF | LFBD | | |
| PARIS ISSY LES MOULINEAUX | LFPI | LFFF | LFBD | | |
| PARIS LE BOURGET | LFPB | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |
| PARIS ORLY | LFPO | LFFF | LFBD | | |
| PAU PYRENEES | LFBP | LFBB | LFBD | LFBP | |
| PERIGUEUX BASSILLAC | LFBX | LFBB | LFBD | LFBD | |
| PERONNE SAINT QUENTIN | LFAG | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| PEROUGES MEXIMIEUX | LFHC | LFMM | LFBD | LFLL | |
| PERPIGNAN RIVESALTES | LFMP | LFMM | LFBD | LFMT | |
| PERSAN BEAUMONT | LFPA | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |
| PEYRESOURDE BALESTAS | LFIP | LFBB | LFBD | LFBP | |
| PHALSBOURG BOURGSCHEID | LFQP | LFEE | LFBD | LFST | |
| PIERRELATTE | LFHD | LFMM | LFBD | LFML | |
| PITHIVIERS | LFFP | LFFF | LFBD | LFPM | |
| PLOERMEL LOYAT | LFRP | LFRR | LFBD | LFRN | |
| POITIERS BIARD | LFBI | LFBB | LFBD | LFBI | |
| PONS AVY | LFCP | LFBB | LFBD | LFBD | |
| PONT SAINT VINCENT | LFSV | LFEE | LFBD | LFST | LFJLZTZX |
| PONT SUR YONNE | LFGO | LFFF | LFBD | LFPM | |
| PONTARLIER | LFSP | LFEE | LFBD | LFSB | |
| PONTIVY | LFED | LFRR | LFBD | LFRB | |
| PONTOISE | LFPT | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |
| POUILLY MACONGE | LFEP | LFEE | LFBD | LFSB | |
| PROPRIANO | LFKO | LFMM | LFKJ | LFKJ | LFKJZPZX LFKOZPZX opération pour obtention PPR de l'atterrissage / *operation to obtain PPR landing* |
| PUIMOISSON | LFTP | LFMM | LFBD | | |
| PUIVERT | LFNW | LFBB | LFBD | LFBO | |
| QUIBERON | LFEQ | LFRR | LFBD | LFRS | |
| QUIMPER PLUGUFFAN | LFRQ | LFRR | LFBD | LFRB | LFRJZPZX |
| REDON BAINS SUR OUST | LFER | LFRR | LFBD | LFRN | |
| REIMS PRUNAY | LFQA | LFFF | LFBD | LFPM | LFQAXHXX |
| RENNES SAINT JACQUES | LFRN | LFRR | LFBD | LFRN | |
| RETHEL PERTHES | LFAP | LFFF | LFBD | | |
| REVEL MONTGEY | LFIR | LFBB | LFBD | LFBO | |
| RIBERAC TOURETTE | LFIK | LFBB | LFBD | LFBD | |
| RION DES LANDES | LFIL | LFBB | LFBD | LFBZ | |
| ROANNE | LFLO | LFMM | LFBD | LFLC | LFLNZPZX |
| ROCHEFORT CHARENTE MARITIME | LFDN | LFBB | LFBD | LFBH (5) | |
| RODEZ AVEYRON | LFCR | LFBB | LFBD | LFLC | |
| ROMANS SAINT PAUL | LFHE | LFMM | LFBD | LFLL | |
| ROMORANTIN PRUNIERS | LFYR | LFFF | LFBD | | |
| ROUEN VALLEE DE SEINE | LFOP | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| ROYAN MEDIS | LFCY | LFBB | LFBD | LFBD | |
| RUOMS | LFHF | LFMM | LFBD | LFML | |
| SAINT AFFRIQUE BELMONT | LFIF | LFBB | LFBD | LFBO | LFMTZTZX |
| SAINT ANDRE DE L'EURE | LFFD | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| SAINT BRIEUC ARMOR | LFRT | LFRR | LFBD | LFRN | LFRDZTZX |
| SAINT CHAMOND L'HORME | LFHG | LFMM | LFBD | LFLL | |
| SAINT CYR L'ECOLE | LFPZ | LFFF | LFBD | LFPB | LFPBZIZX |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | CODE OACI | FIR | BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT<br>*ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | SIV | ADRESSES SPECIALES<br>*Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| SAINT DIE REMOMEIX | LFGY | LFEE | LFBD | LFST | |
| SAINT DIZIER ROBINSON | LFSI | LFFF | LFBD | LFPM | |
| SAINT ETIENNE LOIRE | LFMH | LFMM | LFBD | LFLC | |
| SAINT FLORENTIN CHEU | LFGP | LFFF | LFBD | LFPM | |
| SAINT FLOUR COLTINES | LFHQ | LFBB | LFBD | LFLC | LFLCZPZX |
| SAINT GALMIER | LFKM | LFMM | LFBD | LFLC | |
| SAINT GAUDENS MONTREJEAU | LFIM | LFBB | LFBD | LFBP | LFBTZTZX |
| SAINT GIRONS ANTICHAN | LFCG | LFBB | LFBD | LFBO | |
| SAINT INGLEVERT LES DEUX CAPS | LFIS | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| SAINT JEAN D'ANGELY ESSOUVERT | LFIY | LFBB | LFBD | LFBH (5) | |
| SAINT JEAN D'AVELANNE | LFKH | LFMM | LFBD | LFLL | |
| SAINT JEAN EN ROYANS | LFKE | LFMM | LFBD | LFLL | |
| SAINT JUNIEN | LFBJ | LFBB | LFBD | LFBL | |
| SAINT MARTIN DE LONDRES | LFNL | LFMM | LFBD | LFMT | |
| SAINT NAZAIRE MONTOIR | LFRZ | LFRR | LFBD | LFRS | |
| SAINT OMER WIZERNES | LFQN | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| SAINT PIERRE D'OLERON | LFDP | LFBB | LFBD | LFBH (5) | |
| SAINT QUENTIN ROUPY | LFOW | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| SAINT RAMBERT D'ALBON | LFLR | LFMM | LFBD | LFLL | |
| SAINT REMY DE MAURIENNE | LFKR | LFMM | LFBD | | |
| SAINT SULPICE DES LANDES | LFSS | LFRR | LFBD | LFRN | |
| SAINT VALERY VITTEFLEUR | LFOS | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| SAINT YAN | LFLN | LFMM | LFBD | LFLC | |
| SAINTE FOY LA GRANDE | LFDF | LFBB | LFBD | LFBD | |
| SAINTE LEOCADIE | LFYS | LFBB | LFBD | LFBO | |
| SAINTES THENAC | LFXB | LFBB | LFBD | LFBH (5) | |
| SALON | LFMY | LFMM | LFBD | LFML | |
| SALON EYGUIERES | LFNE | LFMM | LFBD | LFML | |
| SARLAT DOMME | LFDS | LFBB | LFBD | LFBL | |
| SARRE UNION | LFQU | LFEE | LFBD | LFST | |
| SARREBOURG BUHL | LFGT | LFEE | LFBD | LFST | |
| SARREGUEMINES NEUNKIRCH | LFGU | LFEE | LFBD | LFST | |
| SAULIEU LIERNAIS | LFEW | LFEE | LFBD | LFLC | |
| SAUMUR SAINT FLORENT | LFOD | LFFF | LFBD | LFRS | |
| SAVERNE STEINBOURG | LFQY | LFEE | LFBD | LFST | |
| SEDAN DOUZY | LFSJ | LFFF | LFBD | | |
| SEMUR EN AUXOIS | LFGQ | LFFF | LFBD | LFPM | |
| SERRES LA BATIE | LFTM | LFMM | LFBD | | |
| SEZANNE SAINT REMY | LFFZ | LFFF | LFBD | LFPM | |
| SISTERON VAUMEILH | LFNS | LFMM | LFBD | | |
| SOISSONS COURMELLES | LFJS | LFFF | LFBD | LFOB | |
| SOLLIERES SARDIERES | LFKD | LFMM | LFBD | | LFLBZPZX |
| SOULAC SUR MER | LFDK | LFBB | LFBD | LFBD | |
| STRASBOURG ENTZHEIM | LFST | LFEE | LFBD | LFST | |
| STRASBOURG HAUTEPIERRE | LFWH | LFEE | LFBD | LFST | LFSTZTZX |
| STRASBOURG NEUHOF | LFGC | LFEE | LFBD | LFST | |
| STRASBOURG N.H.C. | LFWN | LFEE | LFBD | LFST | LFSTZTZX |
| TARBES LALOUBERE | LFDT | LFBB | LFBD | LFBP | LFBTZTZX |
| TARBES LOURDES PYRENEES | LFBT | LFBB | LFBD | LFBP | |
| TERRA GUINDALDES | LFTG | LFBB | LFBD | LFBO | |
| THOUARS | LFCT | LFBB | LFBD | LFBI | |
| TIL CHATEL | LFET | LFEE | LFBD | LFSB | |
| TOULOUSE BLAGNAC | LFBO | LFBB | LFBD | LFBO | |
| TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD | LFIT | LFBB | LFBD | LFBO | |
| TOULOUSE FRANCAZAL | LFBF | LFBB | LFBD | LFBO | |
| TOULOUSE LASBORDES | LFCL | LFBB | LFBD | LFBO | |
| TOURNUS CUISERY | LFFX | LFEE | LFBD | LFSB | |
| TOURS LE LOUROUX | LFJT | LFBB | LFBD | LFBI | |
| TOURS SORIGNY | LFEN | LFFF | LFBD | LFPM | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| AERODROME | CODE OACI | FIR | BNIA ou BRIA DE RATTACHEMENT<br>*ARO France (BNIA) or Attaching BRIA* | SIV | ADRESSES SPECIALES<br>*Additional addresses* |
|---|---|---|---|---|---|
| TOURS VAL DE LOIRE | LFOT | LFFF | LFBD | LFPM | LFOTYUYX |
| TOUSSUS LE NOBLE | LFPN | LFFF | LFBD | LFPN | LFPVZPZX |
| TROYES BARBEREY | LFQB | LFFF | LFBD | LFPM | |
| USSEL THALAMY | LFCU | LFBB | LFBD | LFBL | |
| UZES | LFNU | LFMM | LFBD | LFML | |
| VALENCE CHABEUIL | LFLU | LFMM | LFBD | LFLL | LFLLZPZX |
| VALENCIENNES DENAIN | LFAV | LFFF | LFBD | LFQQ | |
| VALREAS VISAN | LFNV | LFMM | LFBD | LFML | |
| VANNES GOLFE DU MORBIHAN | LFRV | LFRR | LFBD | LFRS | |
| VAUVILLE | LFAU | LFRR | LFBD | LFRN | |
| VENDAYS MONTALIVET | LFIV | LFBB | LFBD | LFBD | |
| VERDUN SOMMEDIEUE | LFGW | LFEE | LFBD | LFST | |
| VESOUL FROTEY | LFQW | LFEE | LFBD | LFSB | |
| VICHY CHARMEIL | LFLV | LFMM | LFBD | LFLC | LFLCZPZX |
| VIENNE REVENTIN | LFHH | LFMM | LFBD | LFLL | |
| VIERZON MEREAU | LFFV | LFFF | LFBD | | |
| VILLEFRANCHE DE ROUERGUE | LFCV | LFBB | LFBD | LFLC | |
| VILLEFRANCHE TARARE | LFHV | LFMM | LFBD | LFLL | |
| VILLENEUVE SUR LOT | LFCW | LFBB | LFBD | LFBO | LFLLZPZX |
| VILLERUPT | LFAW | LFFF | LFBD | | LFJLZTZX |
| VINON | LFNF | LFMM | LFBD | | |
| VITRY LE FRANÇOIS | LFSK | LFFF | LFBD | LFPM | |
| YVETÔT BAONS LE COMTE | LFYV | LFFF | LFBD | LFQQ | |

**1.11.3 Vols particuliers**

**1.11.3.1 Vols IFR/VFR**

Les vols IFR ou VFR (Y ou Z) seront soumis au BRIA territorialement compétent. Les vols contenant des portions exécutées en IFR seront acheminés à l'IFPS.

**1.11.3.2 Vols mixtes militaire/civil**

Les plans de vol concernant des aéronefs qui doivent évoluer à la fois selon les règles de la circulation aérienne générale (CAG) et celles de la circulation aérienne militaire (CAM) sont qualifiés de « mixtes ».

Tous les plans de vol mixtes doivent être envoyés.

- Aux organismes civils conformément aux adresses en §1.11.2, ainsi que
- Au Bureau d'Information des Vols Centralisé (BIVC) qui traitera la partie du vol effectuée en CAM, en utilisant l'adresse LFXOYXYX pour le BIVC.

Pour ces vols mixtes CAM/CAG, dès lors que le PLN est conforme aux règles militaires et à celles de l'IFPS, l'opérateur recevra deux messages d'acceptation de ces deux entités (ACP du BIVC et ACK de l'IFPS). Une fois ces deux messages reçus il sera autorisé à opérer son vol.

**1.11.3.3 Vols avec escale**

Dans le cas d'un vol avec escales pour chaque étape duquel les plans de vol sont déposés au premier aérodrome de départ, on applique la procédure suivante :

1) Pour un vol dont le point de départ est en territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France doivent être envoyés directement par le bureau de piste où ils sont déposés à tous les organismes concernés par le vol.

2) Pour les escales intermédiaires situées en territoire étranger, les plans de vol correspondants sont envoyés aux seuls bureaux de piste intéressés qui sont chargés de les transmettre aux organismes concernés.

3) Pour un vol dont le point de départ n'est pas situé sur le territoire français, les plans de vol des escales intermédiaires situées en France ne sont envoyés par l'organisme étranger qu'aux seuls bureaux de piste intéressés, qui dès réception du message plan de vol, prennent les mêmes dispositions que si le plan de vol avait été déposé localement (Procédure conforme aux dispositions OACI en vigueur).

**1.11.4 Messages de mouvement**

***1.11.3 Special flights***

***1.11.3.1 IFR/VFR flights***

*IFR, VFR, Y or Z flights will be subject to the territorially competent ATS reporting Office (ARO – BRIA/BNIA). Flights containing portions executed in IFR will be routed to IFPS.*

***1.11.3.2 Mixed military/civilian flight***

*Flight plans for aircraft that must operate according to both general air traffic (GAT) and military air traffic (CAM/OAT) rules are referred to as "mixed".*

*All mixed flight plans must be sent.*

*- To civilian organizations in accordance with the addresses in §1.11.2, as well as*
*- To the Centralized Flight Information Office (BIVC) which will process the part of the flight carried out in CAM/OAT, using the LFXOYXYX address for the BIVC.*

*For these mixed OAT/GAT flights, as long as the PLN complies with military and IFPS rules, the operator will receive two acceptance messages from these two entities (BIVC ACP and IFPS ACK). Once these two messages are received he will be authorized to operate his flight.*

***1.11.3.3 Flights with stopovers***

*In the case of a flight with stopovers for each step of which the flight plans are deposited at the first aerodrome of departure, the following procedure shall be applied:*

*1) For a flight whose point of departure is in french territory, the flight plans of the intermediate stopovers located in France must be sent directly by the ARO where they are deposited to all the bodies concerned by the flight.*

*2) For intermediate stopovers located in foreign territory, the corresponding flight plans shall be sent only to the ARO concerned, which shall be responsible for transmitting them to the bodies concerned.*

3) For a flight whose point of departure is not located in the territory french, the flight plans of the intermediate stopovers located in France are sent by the foreign organization only to the ARO concerned, which upon receipt of the flight plan message, make the same arrangements as if the flight plan had been filed locally (Procedure in accordance with the ICAO provisions in force).

***1.11.4 Movement messages***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les messages concernant les mouvements aériens prévus ou réels d'aéronefs sont fondés sur les derniers renseignements fournis aux organismes des services de la circulation aérienne par le pilote, l'exploitant ou son représentant désigné, ou obtenus par un moyen de surveillance ATS. Les messages de plan de vol déposé et les messages de mise à jour associés comprennent les messages ci-dessous :

*Messages concerning the intended or actual movement of aircraft shall be based on the latest information furnished to ATS units by the pilot, the operator or its designated representative, or derived from an ATS surveillance system. Filed flight plan messages and associated update messages include the following messages:*

**1.11.4.1 Messages de plan de vol déposé (FPL)**

Voir §1.11.2.

***1.11.4.1 Filed Flight Plan (FPL)***

*See §1.11.2*

**1.11.4.2 Messages de retard (DLA)**

Si une notification de retard n'a pas été faite dans les soixante minutes qui suivent l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT), un nouveau plan de vol devra être déposé.
Un message DLA est émis lorsque le départ d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol (FPL) ont été transmises est différé ou retardé de plus de 30 minutes (60 minutes pour les vols non contrôlés) par rapport à l'EOBT comprise dans les données de base de plan de vol.

Le message DLA sera transmis par l'organisme de la circulation aérienne desservant l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données de base de plan de vol.
Conformément au règlement (CE) N°1033/2006, qui fait référence au doc 7030/EUR de l'OACI, et à l'IFPS Users manual, tout retard de l'EOBT supérieur à 15 minutes, pour tout vol IFR à l'intérieur de l'IFPZ, est communiqué à l'IFPS.

***1.11.4.2 Delay Messages (DLA)***

*If a notification of delay has not been made within sixty minutes of the estimated off-block time (EOBT), a new flight plan must be filed.*
*A DLA message is transmitted when the departure of an aircraft for which basic flight plan data (FPL) has been sent is delayed by more than 30 minutes (60 minutes for uncontrolled flights) to the estimated off-block time (EOBT) contained in the basic flight plan.*

*The DLA message will be transmitted by the air traffic unit serving the departure aerodrome to all recipients of the basic flight plan.*
*In accordance with Regulation (EC) No 1033/2006, which refers to ICAO doc 7030/EUR, and the IFPS Users manual, any delay in the EOBT exceeding 15 minutes, for any IFR flight within IFPZ, is communicated to IFPS.*

**1.11.4.3 Messages de modification (CHG)**

Un message CHG est émis lorsqu'il faut apporter une modification quelconque aux données de base faisant partie des données FPL précédemment émises. Ce message CHG est adressé aux destinataires des données de base de plan de vol qui sont affectés par la modification. Les données de base du plan de vol révisées appropriées sont communiquées aux entités concernées qui ne les ont pas reçues précédemment.
Les changements d'identification de l'aéronef, d'aérodrome de départ, ou d'aérodrome de destination nécessitent l'envoi d'un nouveau plan de vol.

***1.11.4.3 Change Messages (CHG)***

*A CHG message is transmitted when any changes need to be made to the basic flight plan that is part of the previously issued FPL data. This CHG message is addressed to the recipients of the basic flight plan who are affected by the change. The appropriate revised flight plan data shall be communicated to the entities concerned that have not previously received them.*
*Changes in aircraft identification, departure aerodrome, or destination aerodrome require the sending of a new flight plan.*

**1.11.4.4 Messages d'annulation de plan de vol (CNL)**

Un message CNL est émis lorsqu'un vol pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment est annulé. L'organisme ATS desservant l'aérodrome de départ transmet ce message CNL aux organismes ATS qui ont reçu des données de base de plan de vol.

***1.11.4.4 Flight Plan Cancellation (CNL) Messages***

*A CNL message is issued when a flight for which basic flight plan data has been previously released is cancelled. The ATS organization serving the departure aerodrome transmits this CNL message to the ATS organizations that have received basic flight plan data.*

**1.11.4.5 Messages de départ (DEP)**

Sauf dispositions contraires d'un accord régional de navigation aérienne, un message DEP est émis immédiatement après le décollage d'un aéronef pour lequel des données de base de plan de vol ont été diffusées précédemment.
En France métropolitaine les messages DEP ne sont pas émis pour les vols qui décollent sous régime IFR. L'activation du plan de vol est assurée par l'émission d'un message FSA (First System Activation) vers le NMOC.
Le cas échéant, le message DEP est transmis par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de départ à tous les destinataires des données pour les vols en VFR.

***1.11.4.5 Departure Messages (DEP)***

*Unless otherwise provided for in a regional air navigation agreement, a DEP message shall be issued immediately after take-off of an aircraft for which basic flight plan has been previously disseminated.*
*In metropolitan France, DEP messages are not issued for flights taking off under IFR. The activation of the flight plan is ensured by the issuance of an FSA (First System Activation) message to the NMOC.*
*Where appropriate, the DEP message shall be transmitted by the ATS unit serving the aerodrome of departure to all recipients of the data for VFR flights.*

**1.11.4.6 Messages d'arrivée (ARR)**

Lorsqu'un compte rendu d'arrivée est reçu par l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome d'arrivée, cet organisme adresse un message ARR :

a) Dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée, si ce centre l'exige ; et

o À l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ qui a émis le message de plan de vol, si ce message comprenait une demande de message ARR ;

b) Dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome de dégagement ou sur un autre aérodrome :

o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol dans la région duquel est situé l'aérodrome d'arrivée ;
o À la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination ;
o Au bureau de piste de l'aérodrome de départ, au BNIA/BRIA ; et
o Au centre de contrôle régional ou d'information de vol chargé de chaque région d'information de vol ou région supérieure d'information de vol que, d'après le plan de vol, l'aéronef aurait traversée s'il n'avait pas été dérouté.

Lorsqu'un aéronef en vol contrôlé dont les radiocommunications ont été interrompues a atterri, l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome adresse un message ARR :

***1.11.4.6 Arrival Messages (ARR)***

*When an arrival report is received by the ATS organization serving the aerodrome of arrival, that organization sends an ARR message:*

*a) In the case of a landing at the destination aerodrome:*

*o The ACC or FIC in whose region the aerodrome of arrival is located, if that centre so requires; and*

*o To the air traffic organization of the aerodrome of departure that issued the flight plan message, if that message included a request for an ARR message;*

*b) In the case of a landing at a clearance aerodrome or another aerodrome:*

*o At the ACC or FIC in whose region the aerodrome of arrival is located;*
*o The control tower or AFIS organization of the destination aerodrome;*
*o At the ARO of the departure aerodrome, at the BNIA/BRIA ; and*
*o At the ACC or FIC responsible for each flight information region or upper flight information region that, according to the flight plan, the aircraft would have passed through had it not been diverted.*

*When a controlled aircraft with interrupted radiocommunications has landed, the ATS organization serving the aerodrome shall send an ARR message:*

a) Dans le cas d'un atterrissage à l'aérodrome de destination :
o À tous les organismes de la circulation aérienne intéressés par le vol pendant l'interruption des radiocommunications ;
o À tous les autres organismes de la circulation aérienne qui ont pu être alertés ;

b) Dans le cas d'un atterrissage sur un aérodrome autre que l'aérodrome de destination :
o À l'organisme ATS qui dessert l'aérodrome de destination ; cet organisme adresse ensuite un message ARR aux autres organismes ATS intéressés ou alertés, comme en a) ci-dessus.

*a) In the case of a landing at the destination aerodrome:*
*o To all air traffic organizations interested in the flight during the interruption of radiocommunications;*
*o To all other air traffic organizations that may have been alerted;*

*b) In the case of a landing at an aerodrome other than the destination aerodrome:*
*o To the ATS organization that serves the destination aerodrome; this organization then sends an ARR message to other interested or alerted ATS organizations, as in (a) above.*

**1.11.4.7 Messages d'accusé de réception et de traitement des plans de vol (ACK)**

Chaque message FPL, DLA, CHG et CNL, transmis par un organisme français métropolitain, donne lieu, pour les vols IFR, à un message de réponse adressé par l'organisme français chargé du traitement initial des plans de vol au BNIA/BRIA de rattachement de l'aérodrome de départ et à l'expéditeur si ce dernier n'est pas le bureau de piste de l'aérodrome de départ.

***1.11.4.7 Flight Plan Acknowledgement and Processing (ACK) Messages***

*Each FPL, DLA, CHG and CNL message, transmitted by a metropolitan French unit, gives rise, for IFR flights, to a response message sent by the french body responsible for the initial processing of flight plans to the BNIA/BRIA/ARO of attachment of the aerodrome of departure and to the sender if the latter is not the ARO of the aerodrome of departure.*

**1.11.5 Messages de coordination**

Les messages de coordination ne sont pas en principe transmis sur le RSFTA. Ils sont généralement transmis par communications vocales directes(téléphone) ou par liaisons entre ordinateurs. Les messages de coordination comprennent :

***1.11.5 Coordination messages***

*Coordination messages are not in principle transmitted on the AFTN. They are usually transmitted by direct voice communications (telephone) or by links between computers. Coordination messages include:*

**1.11.5.1 Messages de plan de vol en vigueur (CPL)**

A moins que l'on ait déjà diffusé des données de base de plan de vol (FPL ou RPL) qui seront complétées par des données de coordination dans le message d'estimation, un message CPL est transmis pour chaque vol contrôlé par chaque centre de contrôle régional au centre de contrôle régional suivant et du dernier centre de contrôle régional à la tour de contrôle ou à l'organisme AFIS de l'aérodrome de destination.

Un message CPL est transmis suffisamment tôt pour que chaque organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes, à moins qu'un délai différent soit convenu, avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme.

***1.11.5.1 Current Flight Plan (CPL)***

*Unless basic flight plan data (FPL) has already been released, which will be supplemented by coordination data in the estimate message, a CPL message shall be transmitted for each controlled flight by each ACC to the next ACC and from the last ACC to the control tower or AFIS body at the destination aerodrome.*

*A CPL message shall be transmitted in sufficient time for each interested air traffic organization to receive the information at least 20 minutes, unless a different period is agreed, before the time at which it is estimated that the aircraft will pass through the point of transfer of control or the limit point from which it will be placed under the control of that organization.*

**1.11.5.2 Messages d'estimation (EST)**

Lorsque les données de base de plan de vol d'un vol ont été communiquées, un message EST est adressé par chaque centre de contrôle régional ou d'information de vol au centre de contrôle régional ou d'information de vol suivant le long de la route.

Un message EST est émis suffisamment tôt pour que l'organisme intéressé de la circulation aérienne reçoive les renseignements au moins 20 minutes avant l'heure à laquelle on estime que l'aéronef franchira le point de transfert de contrôle ou le point limite à partir duquel il sera placé sous le contrôle de cet organisme

***1.11.5.2 Estimate messages (EST)***

*Where the basic flight plan data of a flight have been communicated, an EST message shall be sent by each ACC or FIC to the next ACC or FIC along the route.*

*An EST message shall be issued in sufficient time for the interested air traffic organization to receive the information at least 20 minutes before the time at which it is estimated that the aircraft will pass through the transfer of control point or the boundary point from which it will be placed under the control of that organization*

**1.11.5.3 Messages de coordination (CDN)**

Lorsqu'un organisme accepteur désire proposer de modifier les données de coordination qui figurent dans un message CPL ou EST précédemment reçu, il adresse un message CDN à l'organisme transféreur pendant le processus de coordination. Si l'organisme transféreur désire proposer de modifier les données qui figurent dans un message CDN reçu de l'organisme accepteur, il transmet un message CDN à l'organisme accepteur.

Le processus ci-dessus se répète jusqu'à ce que le processus de coordination se termine par la transmission d'un message d'acceptation (ACP) par l'un des deux organismes intéressés.

***1.11.5.3 Coordination messages (CDN)***

*A CDN message shall be transmitted during the coordination dialogue by an accepting unit to the transferring unit when the former wishes to propose a change to coordination data as contained in a previously received CPL or EST message. If the transferring unit wishes to propose to modify the data contained in a CDN message received from the accepting unit, it sends a CDN message to the accepting unit.*

*The above process is repeated until the coordination process ends with the transmission of a Message of Acceptance (ACP) by one of the two interested units.*

**1.11.5.4 Les messages d'acceptation (ACP)**

Pour indiquer que les données contenues dans un message CPL ou EST sont acceptées, l'organisme accepteur adresse un message ACP à l'organisme transféreur. L'organisme accepteur ou l'organisme transféreur transmet un message ACP pour indiquer qu'il accepte les données reçues dans un message CDN et que le processus de coordination est terminé.

***1.11.5.4 Acceptance messages (ACP)***

*Unless special arrangements have been made between the air traffic control units concerned, an ACP message shall be transmitted by an accepting unit to the transferring unit. The accepting or transferring unit transmits an ACP message to indicate that it accepts the data received in a CDN message and that the coordination process has been completed.*

**1.11.5.5 Messages d'information (ABI)**

Le message ABI est transmis par liaison entre ordinateurs d'un centre donneur à un centre accepteur dans le but de garantir la cohérence de la banque de données de plans de vol du centre accepteur avec le vol en cours et de mettre à jour le plan de vol du centre accepteur.

***1.11.5.5 Information messages (ABI)***

*The ABI message is transmitted through communication between computers from a transferring centre to an accepting centre in order to guarantee the consistency of the flight plan data bank of the accepting centre with the current flight and to update the flight plan of the accepting centre.*

**1.11.5.6 Les messages d'activation (ACT)**

***1.11.5.6 Activation messages (ACT)***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Le message ACT est transmis par liaison entre ordinateurs et permet d'activer le vol dans le centre accepteur. Si le contrôleur accepteur accepte le vol dans les conditions de l'activation (notamment estimée et niveau de vol), ce message remplace la coordination téléphonique entre les contrôleurs ; sinon, l'initiative de l'appel est à la charge du contrôleur accepteur

*The ACT message is transmitted by link between computers and allows the flight to be activated in the accepting center. If the accepting controller accepts the flight under the conditions of activation (including estimated and flight level), this message replaces the telephone coordination between the controllers; otherwise, the initiative of the call is the responsibility of the accepting controller*

**1.11.5.7 Les messages de traitement logique (LAM)**

Le message LAM ne sera utilisé qu'entre ordinateurs ATC. Les ordinateurs ATC transmettront un message LAM en réponse à un message CPL ou EST, ou à un autre message approprié, qui est reçu et traité au point que la teneur opérationnelle sera reçue par le contrôleur compétent.
L'absence de réception du message LAM par le centre donneur entraîne chez celui-ci une alarme indiquant le risque d'absence de réception du message ACT par le centre accepteur. Cette alarme implique une initiative de coordination téléphonique de la part du centre donneur.

***1.11.5.7 Logical acknowledgment messages (LAM)***

*An LAM is be used only between ATC computers. An ATC computer shall transmit an LAM in response to a CPL or EST or other appropriate message which is received and processed up to the point where the operational content will be received by the appropriate controller.*
*Failure by the donor centre to receive the LAM message results in an alarm indicating the risk of the ACT/EST message not being received by the accepting centre. This alarm involves a telephone coordination initiative from the transferring centre.*

**1.11.6 Messages complémentaires**

Les messages complémentaires comprennent :

***1.11.6 Supplementary messages***

*Supplementary messages include:*

**1.11.6.1 Messages de demande de plan de vol (RQP)**

Un message de demande de plan de vol (RQP) sera émis lorsqu'un organisme ATS désirera obtenir des données de plan de vol. Cela peut se produire à réception d'un message concernant un aéronef pour lequel aucune donnée de base de plan de vol n'a été précédemment reçue.
Le message RQP sera transmis à l'organisme ATS transféreur qui a émis un message EST ou au centre qui a émis un message de mise à jour auquel ne correspond aucune donnée de base de plan de vol disponible.
Si aucun message n'a été reçu, mais qu'un aéronef établisse des communications radiotéléphoniques et demande à bénéficier des services de la circulation aérienne, le message RQP sera transmis à l'organisme ATS précédent situé le long de la route du vol.

***1.11.6.1 Request Flight Plan (RQP) Messages***

*A request flight plan (RQP) message shall be transmitted when an ATS unit wishes to obtain flight plan data. This might occur upon receipt of a message concerning an aircraft for which no corresponding basic flight plan data had been previously received.*
*The RQP message shall be transmitted to the transferring ATS unit which originated an EST message, or to the centre which originated an update message for which no corresponding basic flight plan data are available.*
*If no message has been received at all, but an aircraft establishes radiotelephony (RTF) communications and requires air traffic services, the RQP message shall be transmitted to the previous ATS unit along the route of flight.*

**1.11.6.2 Messages de demande de plan de vol complémentaire (RQS)**

Un message de demande de plan de vol complémentaire (RQS) est émis lorsqu'un organisme de la circulation aérienne désire obtenir des données de plan de vol complémentaire.
Ce message est adressé au bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ ou, éventuellement au dépositaire du FPL dans le cas d'un plan de vol déposé en cours de vol, à l'organisme ATS spécifié dans le message de plan de vol.

***1.11.6.2 Request Complementary Flight Plan (RQS) Messages***

*A request supplementary flight plan (RQS) message shall be transmitted when an ATS unit wishes to obtain supplementary flight plan data.*
*The message shall be transmitted to the air traffic services reporting office at the departure aerodrome or in the case of a flight plan submitted during flight, to the ATS unit specified in the flight plan message.*

**1.11.6.3 Messages de plan de vol complémentaire (SPL)**

Un message SPL est adressé par le bureau de piste des services de la circulation aérienne de l'aérodrome de départ, ou par l'organisme auprès duquel a été déposé le plan de vol, aux organismes de la circulation aérienne qui demandent des renseignements destinés à compléter ceux qui ont déjà été transmis dans un message CPL ou FPL.
Lorsqu'il est acheminé par le RSFTA, ce message porte le même indicateur de priorité que le message de demande.

***1.11.6.3 Supplementary Flight Plan (SPL) messages***

*An SPL message shall be transmitted by the ATS reporting office at the departure aerodrome to ATS units requesting information additional to that already transmitted in a CPL or FPL message.*
*When transmitted by the AFTN, the message shall be assigned the same priority indicator as that in the request message.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.12 INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

*INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT*

**1.12.1** À l'exception du service d'interception et d'escorte fourni sur demande à un aéronef, l'interception des aéronefs civils est régie par les règlements et directives administratives applicables adoptés par les États contractants conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), en vertu duquel les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

***1.12.1*** *Except for intercept and escort service provided on request to an aircraft, interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Member States in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which ICAO Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.*

**1.12.2** Les circonstances suivantes peuvent être envisagées :

**a)** recherche de l'identité d'un aéronef.

**b)** conduire un aéronef en dehors d'une zone déterminée.

**c)** inviter l'aéronef intercepté à atterrir pour des raisons de sécurité sur un aérodrome désigné.

***1.12.2*** *The following circumstances may be considered:*

***a)*** *investigate the identity of an aircraft.*

***b)*** *lead an aircraft from a particular area.*

***c)*** *an intercepted aircraft may be invited to land for security reasons on a designated aerodrome.*

**1.12.3** L'application stricte du plan de vol et des procédures de contrôle, ainsi que le maintien d'un service d'écoute sur la fréquence appropriée du contrôle de la circulation aérienne rend l'interception et le recours au code des signaux visuels extrêmement improbables en ce qui concerne les aéronefs civils, notamment lorsque ceux-ci se conformeront aux ordres qui pourraient leur être transmis.

***1.12.3*** *Adherance to flight plans and ATC procedures and the maintenance of a listening watch on the appropriate ATC frequency, make the possibility of interception and resort of visual signals highly improbable as regards civil aircrafts, notably if they comply with the instructions given.*

**1.12.4** Le pilote commandant de bord d'un aéronef civil intercepté :

**a)** obéit immédiatement aux instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications figurant dans les tableaux du paragraphe 1.12.6.

**b)** avise, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

**c)** essaie d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121.500 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol, et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz.

**d)** s'il est doté d'un transpondeur SSR, émet le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

**e)** s'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, active la fonction d'urgence appropriée, si une telle fonction est disponible, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

***1.12.4*** *The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall:*

***a)*** *immediately follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in tables of point 1.12.6.*

***b)*** *notify, if possible, the appropriate air traffic services unit.*

***c)*** *attempt to establish radiocommunication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHz, giving the identify of the intercepted aircraft and the nature of the flight, and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243 MHz.*

***d)*** *if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*

***e)*** *if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*

*If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.*

*If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.*

**1.12.5** Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le tableau au paragraphe 1.12.7, et en transmettant chaque expression deux fois.

***1.12.5*** *If radio contact is established during interception but communication in a commom language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in table of point 1.12.7 and transmitting each phrase twice.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## 1.12.6 SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION — *1.12.6 SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION*

| SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Séries** | **Signaux de l'INTERCEPTEUR** | **Signification** | **Réponse de l'INTERCEPTÉ** | **Signification** |
| 1 | **DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage à palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu.<br><br>**Note 1 :** les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la série 1.<br>**Note 2 :** si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté. | Vous avez été intercepté. Suivez moi. | **DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation et suivre. | Compris, j'obéis. |
| 2 | **DE JOUR et DE NUIT :** Exécuter une manoeuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté. | Vous pouvez continuer. | **DE JOUR et DE NUIT :** Balancer l'appareil. | Compris, j'obéis. |
| 3 | **DE JOUR et DE NUIT :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste d'atterrissage en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère/aéronef à capacité de décollage et d'atterrissage verticaux (VTOL), survoler l'aire d'atterrissage des hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. Dans le cas d'hélicoptères/d'aéronefs à capacité VTOL, l'hélicoptère/l'aéronef à capacité VTOL intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage. | Atterrissez sur cet aérodrome. | **DE JOUR et DE NUIT :** Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et si, après le survol de la piste d'atterrissage pour hélicoptère/aéronef à capacité VTOL, il est jugé possible d'atterrir en toute sécurité, procéder à l'atterrissage. | Compris, j'obéis. |

| SIGNAUX DE L'AÉRONEF INTERCEPTÉ ET RÉPONSES DE L'AÉRONEF INTERCEPTEUR | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Séries** | **Signaux de l'INTERCEPTÉ** | **Signification** | **Réponse de l'INTERCEPTEUR** | **Signification** |
| 4 | **DE JOUR et DE NUIT :** Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) [dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais inférieure à 100 m (330 ft)] au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères/aéronefs à capacité VTOL. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables. | Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome. | **DE JOUR et DE NUIT :** S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur.<br><br>S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur. | Compris, suivez-moi.<br>Compris, vous pouvez continuer. |
| 5 | **DE JOUR et DE NUIT :** Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux à éclats. | Il m'est impossible d'obéir. | **DE JOUR et DE NUIT :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur. | Compris. |
| 6 | **DE JOUR et DE NUIT :** Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles. | En détresse. | **DE JOUR et DE NUIT :** Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur. | Compris. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Series** | **INTERCEPTING Aircraft Signals** | **Meaning** | **INTERCEPTED Aircraft Responds** | **Meaning** |
| 1 | ***DAY or NIGHT:*** *Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.*<br><br>***Note 1 :*** *Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.*<br>***Note 2 :*** *If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.* | *You have been intercepted. Follow me.* | **DAY or NIGHT:** *Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.* | *Understood, will comply.* |
| 2 | ***DAY or NIGHT:*** *An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.* | *You may proceed.* | ***DAY or NIGHT:*** *Rocking the aircraft.* | *Understood, will comply.* |
| 3 | ***DAY or NIGHT:*** *Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter / VTOL-capable aircraft, overflying the helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. In the case of helicopters /VTOL-capable aircraft, the intercepting helicopter / VTOL-capable aircraft makes a landing approach, coming to hover near the landing area.* | *Land at this aerodrome.* | ***DAY or NIGHT:*** *Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area, landing is considered safe, proceeding to land.* | *Understood, will comply.* |

| SIGNALS INITIATED BY INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSES BY INTERCEPTED AIRCRAFT | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Series** | **INTERCEPTING Aircraft Signals** | **Meaning** | **INTERCEPTED Aircraft Responds** | **Meaning** |
| 4 | ***DAY or NIGHT:*** *Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area at a height exceeding 300 m (1 000 ft) but not exceeding 600 m (2 000 ft) (in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft)) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter / VTOL-capable aircraft landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.* | *Aerodrome you have designated is inadequate.* | ***DAY or NIGHT:*** *If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.* | *Understood, follow me. Understood, you may proceed.* |
| 5 | ***DAY or NIGHT:*** *Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.* | *Cannot comply.* | ***DAY or NIGHT:*** *Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.* | *Understood.* |
| 6 | ***DAY or NIGHT:*** *Irregular flashing of all available lights.* | *In distress.* | ***DAY or NIGHT:*** *Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.* | *Understood.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.12.7 PROCEDURES LORSQUE LE CONTACT RADIO EST ETABLI PENDANT L'INTERCEPTION ALORS QUE LA COMMUNICATION DANS UNE LANGUE COMMUNE N'EST PAS POSSIBLE**

***1.12.7 PROCEDURES WHERE RADIO CONTACT IS ESTABLISHED DURING INTERCEPTION BUT COMMUNICATION IN A COMMON LANGUAGE IS NOT POSSIBLE***

| **Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR** *Phrases for use by INTERCEPTING aircraft* | | | **Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ** *Phrases for use by INTERCEPTED aircraft* | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Expression /** ***Phrase*** | **Prononciation /** ***Pronunciation*** **(1)** | **Signification /** ***Meaning*** | **Expression /** ***Phrase*** | **Prononciation /** ***Pronunciation*** **(1)** | **Signification /** ***Meaning*** |
| CALL SIGN | KOL SA-IN | Quel est votre indicatif d'appel ? / *What is your call sign ?* | CALL SIGN (indicatif d'appel / *call sign* ) (2) | KOL SA-IN (indicatif d'appel / *call sign* ) | Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel) / *My call sign is (call sign)* |
| FOLLOW | FOL -LO | Suivez-moi. / *Follow me* | WILCO | VILL -KO | Compris, j'exécute / *Understood, will comply* |
| DESCEND | DEE- SEND | Descendez pour atterrir / *Descend for landing* | - | - | - |
| - | - | - | CAN NOT | KANN NOTT | Je suis incapable d'exécuter / *Unable to comply* |
| YOU LAND | YOU LAAND | Atterrissez à cet aérodrome / *Land at this aerodrome* | REPEAT | REE- PEET | Répétez vos instructions / *Repeat your instruction* |
| - | - | - | AM LOST | AM LOSST | Je ne connais pas ma position / *Position unknown* |
| PROCEED | PRO- SEED | Vous pouvez poursuivre votre route / *You may proceed* | - | - | - |
| - | - | - | MAYDAY | MAYDAY | Je suis en détresse / *I am in distress* |
| - | - | - | HIJACK (3) | HI - JACK | Je suis victime d'une intervention illicite / *I have been hijacked* |
| - | - | - | LAND (nom de lieu / *place name* ) | LAAND (nom de lieu / *place name* ) | Je demande à atterrir à (nom de lieu) / *I request to land at (place name* ) |
| - | - | - | DESCEND | DEE-SEND | Je demande à descendre / *I require descent* |

(1) Dans la deuxième colonne, les syllabes à accentuer sont soulignées.
(2) L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.
(3) Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, ou peu souhaitable, l'emploi de l'expression **«HIJACK»** .

*(1) In the second column, syllables to be emphasised are underlined.*
*(2) The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.*
*(3) Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase* ***'HIJACK'*** *.*

**1.12.8** Signaux visuels employés pour avertir un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée ou qu'il vole dans une zone dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse.

De jour ou de nuit : une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

***1.12.8*** *Visual signals used to warn unauthorized aircraft flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area.*

*By day or night: a series of projectiles discharges from the ground at intervals of ten secondes, each showing, on bursting, red and green lights or stars will indicate to an unauthorized aircraft that it is flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area, and that the aircraft is to take such remedial action as may be necessary.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE

*UNLAWFUL INTERFERENCE*

Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce de régler le transpondeur sur le code 7500 et d'aviser l'organisme ATS compétent de toutes circonstances importantes associées à cette intervention et de tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs. Si les circonstances le justifient, il convient d'utiliser plutôt le code 7700.

An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to set the transponder to Code 7500 and notify the appropriate ATS unit of any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimise conflict with other aircraft. If circumstances so warrant, Code 7700 should be used instead.

Si un pilote a sélectionné le code mode A 7500 et si l'ATC lui a demandé de confirmer ce code, le pilote devrait, selon les circonstances, soit confirmer soit ne pas répondre du tout. Si le pilote ne répond pas, l'ATC devrait considérer que cela confirme que l'utilisation du code 7500 n'est pas une sélection incorrecte due à une inadvertance.

If a pilot has selected Mode A Code 7500 and has been requested to confirm this code by ATC, the pilot should, according to circumstances, either confirm this or not reply at all. If the pilot does not reply, ATC should take this as confirmation that the use of Code 7500 is not an inadvertent false code selection.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherche à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the competent authority, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS.

The following procedures are intended as guidance for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

a) Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aérodrome, il devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS, jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar ou d'une station ADS-B.

a) If the pilot-in-command cannot proceed to an aerodrome, they should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until able to notify an ATS unit or until within radar or ADS-B coverage.

b) Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

b) When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

1) essayer de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriés, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord et les liaisons de données, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ; et

1) attempt to broadcast warnings on the VHF channel in use or the VHF emergency frequency, and other appropriate channels, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponders and data links should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit; and

2) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans les Procédures complémentaires régionales (Doc 7030) ; ou

2) proceed in accordance with applicable special procedures for in-flight contingencies, where such procedures have been established and promulgated in the Regional Supplementary Procedures (Doc 7030); or

3) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR, diffère :

3) if no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for an IFR flight by:

i) de 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué ; ou

i) 150 m (500 ft) in an area where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 ft) is applied; or

ii) de 300 m (1 000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué.

ii) 300 m (1 000 ft) in an area where a vertical separation minimum of 600 m (2 000 ft) s applied.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.14 INCIDENTS DE LA CIRCULATION AERIENNE

*AIR TRAFFIC INCIDENTS*

**Compte rendu d' évènement lié à la sécurité de la circulation aérienne**

Un pilote peut établir un compte rendu d' évènement lié à la sécurité lorsqu'il estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être compromise par :

- un risque de collision avec un autre aéronef ( évènement dit « AIRPROX »),
- un risque de collision avec le relief,
- un risque de collision sur l'aire de manœuvre,
- un évènement en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation des installations,
- un évènement en rapport avec les services rendus.

Le pilote qui établit un compte rendu d' évènement adresse un message initial par voie de communication air-sol, à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est en contact.

Si cette transmission n'est pas possible, le message initial doit être adressé dans les meilleurs délais (de préférence dès le premier atterrissage qui suit l' évènement ), par téléphone, télécopie ou courriel à l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans l'espace où a eu lieu l' évènement .

Un compte-rendu détaillé de confirmation doit ensuite être adressé le plus rapidement possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines, par courrier électronique ou postal à :

- la Direction des Opérations (DO-EC) si la DSNA est concernée :
DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr

- la DSAC-IR compétente dans la région où s'est produit l' évènement si la DSNA n'est pas concernée.

Dans le cadre de l'analyse d'un évènement lié à la sécurité, lorsque l'organisme de la circulation aérienne concerné estime nécessaire d'obtenir des informations sur les circonstances d'un vol, il en fait la demande au pilote si possible, et, dans tous les cas, à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéronef. Celui-ci doit alors faire parvenir ses commentaires et explications en réponse dès que possible, et au plus tard dans un délai de deux semaines à compter de la date de la demande.

Le résultat des investigations et des analyses ainsi que, le cas échéant, les mesures correctives prises pour assurer la sécurité des usagers et améliorer le service rendu, sont portés à la connaissance du notifiant dès que possible et, au plus tard, dans un délai de trois mois à compter de la date de connaissance de l' évènement par l'organisme de la circulation aérienne.

Un modèle de formulaire de compte rendu d'incident de circulation aérienne est fourni ci-dessous.

D'autres modèles sont disponibles sur le site du Ministère :
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident

Leur utilisation reste facultative, et ils peuvent être accompagnés de précisions sur papier libre.

**Air Traffic Safety Event Report**

Pilots can write a safety-related event report whenever they think that the safety of their aircraft has been or could have been threatened by:

- a risk of collision with another aircraft ("AIRPROX" event),
- a risk of collision with the terrain,
- a risk of collision in the maneuvring area,
- an event related to the operation or use of installations,
- an event related to services provided.

Pilots writing an event report use air-ground communication to send the first message to the air traffic authority with which they are in contact.

If this means of communication is not possible, the first message must be sent by phone, by fax or email, as soon as possible (preferably as soon as the aircraft lands after the event), to the authority in charge of providing air traffic services in the airspace where the event occurred.

A detailed confirmation report must then be sent as quickly as possible, and within two weeks at the latest, by email or post to:

- the Operations Directorate (DO-EC) if the DSNA [Direction des Services de la Navigation Aérienne / French Air Navigation Services Department] is concerned:
DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr

- the DSAC-IR [Direction des services de l'aviation civile interrégionale / French Inter-regional Directorate of Civil Aviation Services] of the region where the event occurred if the DSNA is not concerned.

As part of the analysis of a safety-related event, when the concerned air traffic authority deems it necessary to obtain information about the circumstances of the flight, it will make a request to the pilot if possible, and in all cases, to the aircraft owner or operator. The latter must then send his comments and explanations as soon as possible, and within two weeks at the latest, as from the date of the request.

The findings of the investigations and analyses, as well as the corrective measures taken to ensure the safety of users and improve the service provided where necessary, are brought to the attention of the notifying party as soon as possible, and no later than three months as from the date on which the air traffic authority was informed of the event.

A template of an air traffic incident report form is provided below.

Other templates are available on the French Ministry's website:
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident

The use of these forms remains optional, and they may be accompanied by further details on a separate sheet of paper.

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Ministère chargé de l'Aviation Civile

### COMPTE-RENDU D'ÉVÉNEMENT LIÉ À LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

### AIR TRAFFIC SAFETY EVENT REPORT

Compte rendu à adresser dans les deux semaines suivant l'événement à :

- Si les services de la DSNA sont concernés : DSNA-Direction des Opérations, Département 1, 9 rue de Champagne, 91200 Athis-Mons, e-mail : DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr
- Si les services de la DSNA ne sont pas concernés : la DSAC-IR compétente à l'endroit de l'incident, ou à défaut celle dont dépend le pilote notifiant : adresses disponibles sur le site du ministère https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident
- Si le pilote relève de la Défense: au BCM, à l'aide de l'application OASIS (Online Air Safety Information System). Direction des Opérations, 9 rue Champagne, 91205 Athis-Mons Cedex – France (33) (0)1.69.57.71.08 E-mail: bcm-gpsa@regis-dgac.net

Les cases en grisé s'appliquent aux renseignements à inclure dans un compte rendu initial par radio.
*In an initial report by radio, shaded items should be included.*

**A - INDICATIF D'APPEL DE L'AERONEF**
*AIRCRAFT CALL SIGN*

_____

**B - TYPE D'EVENEMENT**
*TYPE OF EVENT*

❒ **AIRPROX** *AIRPROX* ❒ **PROCEDURE** *PROCEDURE* ❒ **INSTALLATIONS** *INSTALLATION*

**C - L'EVENEMENT / *THE EVENT***

**1 - Renseignements généraux / *General Information***

a) Date et heure (UTC) de l'événement / *Date and time (in UTC) of event* _____

b) Position / *Position* _____

***2 - Aéronef de référence / Own aircraft***

a) Cap et route / *Heading and route* _____

b) Vitesse vraie / *True airspeed* _____ ❒ kt ❒ km / h

c) Niveau et calage altimétrique / *Level and altimeter setting* _____

d) Aéronef en montée ou en descente / *Aircraft climbing or descending*

❒ Palier / *Level flight* ❒ Montée / *Climbing* ❒ Descente / *Descending*

e) Avis d'évitement de trafic délivré par l'ATS / *Traffic avoidance advice issued by ATS* : ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

f) Informations sur le trafic délivrées par l'ATS / *Traffic information issued by ATS* : ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

g) Système anticollision embarqué – ACAS / *Airborne collision avoidance system - ACAS*

❒ Non installé *Not carried* ❒ Installé : _____ (Type) *Carried (Type)* ❒ Emission d'un avis de circulation *Traffic advisory issued*

❒ Emission d'un avis de résolution *Resolution advisory issued* ❒ Pas d'avis de circulation ni de résolution *Traffic advisory or resolution advisory not issued*

h) Autre aéronef repéré avant le croisement / Other aircraft sighted before crossing

❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No* ❒ Erreur de repérage / *Wrong aircraft sighted*

i) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken* ❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No*

j) Type de plan de vol / *Type of flight plan* ❒ IFR ❒ VFR ❒ Aucun / *None*

**3. Autre aéronef / *Other aircraft***

a) Type et indicatif d'appel / immatriculation (si connus) _____
*Type and call sign / registration (if known)*

b) Si les données demandées en a) sont inconnues, indiquer / *If a) above not known, describe below :*

❒ Aile haute / *High wing* ❒ Aile moyenne / *Mid wing* ❒ Aile basse / *Low wing*
❒ Giravion / *Rotorcraft*
❒ Monomoteur / *1 engine* ❒ Bimoteur / *2 engines* ❒ Trimoteur / *3 engines*
❒ Quadrimoteur / *4 engines* ❒ Plus de 4 moteurs / *More than 4 engines*

Marques, couleurs ou autres renseignements / *Marking, colour or other available details :*

_____

_____

c) Montée ou descente / *Aircraft climbing or descending*

❒ Vol en palier / *Level flight* ❒ Montée / *Climbing* ❒ Descente / *Descending*
❒ Renseignement inconnu / *Unknown*

d) Manœuvres d'évitement / *Avoiding action taken*

❒ Oui / *Yes* ❒ Non / *No* ❒ Renseignement inconnu / *Unknow*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**4. Valeurs estimées des séparations / *minimales / Distance***

a) Séparation horizontale minimale / *Closest horizontal distance* _____ NM

b) Séparation verticale minimale / *Closest vertical distance* _____ Pieds / *Ft*

**5. Conditions météorologiques de vol / *Flight weather conditions***

a) ❒ IMC ❒ VMC b) Soleil de face / soleil dans le dos**
*Flying into / out of** sun*

c) Visibilité en vol _____ m / km**
*Flight visibility*

**6. Tout autre renseignement jugé important par le pilote commandant de bord *****
*Any other information considered important by the pilot-in-command*

_____

_____

_____

** Rayer les mentions inutiles / Delete as appropriate *** Continuer sur papier libre si nécessaire / Attached additional papers if necessary

## D - RENSEIGNEMENTS DIVERS / MISCELLANEOUS

**1. Renseignements relatifs à l'aéronef dont émane le compte rendu / *Information regarding reporting aircraft***

a) Immatriculation de l'aéronef / *Aircraft registration* _____ b) Type / *Aircraft Type* _____

c) Exploitant / *Operator* _____ d) Aérodrome de départ / *Aerodrome of departure* _____

e) Aérodrome de premier atterrissage / *Aerodrome of first landing* _____ destination / *destination* _____

f) Signalé par radio ou d'autres moyens à / *Reported by radio or other means to* _____ (nom de l'organisme ATS) / *(name of ATS unit) the* _____ (date) à / *(date) at* (heure UTC) / *(time UTC)*

g) Date / heure (UTC)/lieu d'établissement du compte rendu / *Date / time (in UTC)/place of completion of form* _____

**2. Nom, Fonction, adresse et signature de l'auteur du compte rendu / *Name, Function, address and signature of person submitting report***

a) Nom / *Name* _____

b) Fonction / *Function* _____

c) Adresse / *Address* _____

d) Signature / *Signature* _____ e) Numéro de téléphone / *Telephone number* _____

**3. Fonction et signature de la personne recevant le compte rendu / *Function and signature of person receiving report***

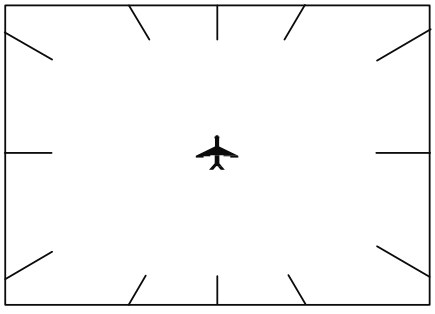
a) Fonction / *Function* _____ b) Signature / *Signature* _____

**DIAGRAMMES D'AIRPROX**

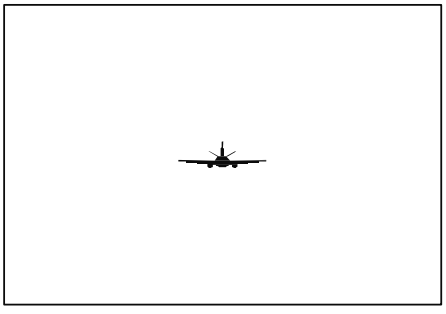
Tracez la trajectoire de l'autre aéronef par rapport à vous-même, dans le plan horizontal à gauche et dans le plan vertical à droite, en prenant comme hypothèse que **vous vous trouvez au centre de chaque diagramme**. Précisez la distance lors du premier contact visuel et la distance minimale de passage.

***DIAGRAMS OF AIRPROX***

*Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming **you are at the centre of each diagram**. Include first sighting and passing distance.*



VUE DU DESSUS / *VIEW FROM ABOVE*



VUE DE L'ARRIERE / *VIEW FROM ASTERN*

←

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.2 REGLES DE VOL A VUE

*VISUAL FLIGHT RULES*

### 1.2.1 INTRODUCTION

Les règles de vol à vue (VFR) sont établies par les dispositions de la partie 5 (« Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments ») de l'annexe au règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 modifié établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA). Le règlement européen est accessible à l'adresse suivante :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

En complément de celles établies par le règlement SERA, les règles qui suivent sont applicables en France aux usagers de la circulation aérienne générale circulant conformément aux règles de vol à vue et sont issues de l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 (FRA).

Pour plus d'informations sur la mise en œuvre de ce règlement en France, veuillez consulter :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

Note importante : Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser de façon exhaustive les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

### *1.2.1 INTRODUCTION*

*Visual Flight Rules (VFR) are established by the provisions of Part 5 ("Visual Meteorological Conditions, Visual Flight Rules, Special VFR Flight Rules and Instrument Flight Rules" in the Annex to amended commission implementing regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation (SERA). The European regulation can be accessed at the following address :*

*http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012*

*In addition to those laid down in SERA regulation the following rules apply in France to general air traffic users operating under visual flight rules and are established by the amended order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012 (FRA).*

*For more information on the implementation of this regulation in France, please consult :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france*

*Important note: The rules outlined below recall the additional national rules, without exhaustively specifying the European rules that apply throughout European Union.*

### 1.2.2 CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL A VUE ET LIMITATIONS DE VITESSE

Les conditions météorologiques de vol à vue définies par le règlement SERA sont rappelées dans le tableau suivant.

### *1.2.2 VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS AND SPEED LIMITATIONS*

*The visual meteorological conditions defined in SERA regulation are set out in the following table.*

<table>
<tr><td></td><td>Espace aérien contrôlé<br>Controlled airspace</td><td colspan="2">Espace aérien non contrôlé<br>Not controlled airspace</td></tr>
<tr><td>Classe d'espace aérien<br>Airspace class</td><td>A B C D E</td><td>F G<br>Au dessus du plus haut des 2 niveaux /<br>Above the highest of the 2 levels :<br>3000 ft AMSL ou /or 1000 ft ASFC</td><td>F G<br>A et au dessous du plus haut des 2 niveaux /<br>At and below the highest of the 2 levels :<br>3000 ft AMSL ou /or 1000 ft ASFC</td></tr>
<tr><td>Distance par rapport aux nuages<br>Distance to clouds</td><td colspan="2">1500 m horizontalement / horizontally<br>300 m (1000 ft) verticalement / vertically</td><td>Hors des nuages et en vue de la surface /<br>Out of clouds and Keeping the surface in sight</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Visibilité en vol<br>Flight Visibility</td><td colspan="2" rowspan="2">8 km<br>à et au dessus du FL 100 (2) / at and above FL 100 (2)<br>5 km<br>au dessous du FL 100 (2) / below FL 100 (2)</td><td>Aéronefs autres que les hélicoptères /<br>Aircraft other than helicopters :<br>- 5 000 m, ou / or<br>- 1 500 m, à / at Vi ≤ 140 kt (1).</td></tr>
<tr><td>Hélicoptères / Helicopters :<br>- 5 000 m, à / at Vi > 140 kt,<br>- 1 500 m, si / if 50 kt < Vi ≤ 140 kt,<br>- 800 m, à / at Vi ≤ 50 kt.</td></tr>
<tr><td colspan="4">Vi : vitesse indiquée / indicated air speed</td></tr>
<tr><td colspan="4">(1) Les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne permettent pas le maintien d'une vitesse indiquée inférieure ou égale à 140 nœuds peuvent, sous réserve d'évoluer à une distance de 15 km au moins des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des aérodromes réservés à l'usage des administrations et de l'Etat, sauf pour les besoins des arrivées et des départs, être exploités avec une visibilité en vol équivalente à la distance qu'ils parcourent en 30 secondes de vol.<br>(1) Aircraft which for technical reasons or quality of flight cannot maintain an indicated air speed lower or equal to 140 knots may, subject to evolve at a distance of 15 km at least from aerodromes open to public air traffic and from aerodromes reserved for use by governments, except for the purposes of arrivals and departures are operated with an equivalent flight visibility to the distance traveled in 30 seconds of flight.</td></tr>
<tr><td colspan="4">(2) ou 3 050 m (10 000 ft) si l'altitude de transition est supérieure à cette valeur.<br>(2) or 3 050 m (10 000 ft) if the transition altitude is higher than 10 000 ft.</td></tr>
</table>

### 1.2.3 PLANS DE VOL

Les dispositions générales concernant le plan de vol sont spécifiées dans la partie ENR 1.1 GENERALITES et celles concernant les modalités de remplissage en ENR 1.10 PLANS DE VOL.

#### 1.2.3.1 Dépôt

Pour un vol VFR intérieur, le plan de vol est déposé au moins 30 minutes avant le départ.

#### 1.2.3.2 Clôture

### *1.2.3 FLIGHT PLANS*

*The general provisions concerning the flight plans are specified in the section ENR 1.1 GENERAL and those relative to conditions of filing flight plans in ENR 1.10 FLIGHT PLANS.*

#### *1.2.3.1 Submission*

*For a domestic VFR flight, the flight plan is submitted at least 30 minutes before departure.*

#### *1.2.3.2 Closing*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Un plan de vol relatif à un vol VFR peut être clos pendant le vol lorsqu'il n'est pas ou plus obligatoire. Cependant, il reste obligatoire pendant toute la durée d'un vol qui franchit une frontière.

*A flight plan for a VFR flight may be closed during flight when it is not or is no longer compulsory. However, it remains mandatory for the duration of a flight crossing a border.*

### 1.2.4 VOL VFR SPECIAL (FRA.5005 b))

### *1.2.4 SPECIAL VFR FLIGHT (FRA.5005 b))*

#### 1.2.4.1 VFR spécial en zone de contrôle

#### *1.2.4.1 VFR special in control zone*

Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

*Special VFR clearance is required to enter or operate in a control zone when the pilot estimates that visual meteorological conditions are not met or are no longer to be met.*

#### 1.2.4.2 VFR Spécial de nuit

#### *1.2.4.2 VFR Special night*

Selon SERA.5010 a), les vols VFR spécial peuvent être effectués de jour uniquement sauf autorisation contraire de l'autorité compétente. En France, pour les hélicoptères seulement (FRA.5010 a) ), un pilote peut recevoir une clairance VFR spécial de nuit s'il évolue à une vitesse indiquée inférieure à 140 nœuds et qu'il peut maintenir les conditions suivantes :

*According to SERA.5010 a), special VFR flights may be carried out by day only unless otherwise authorized by the competent authority. In France, for helicopters only (FRA.5010 a) ), a pilot may receive a special VFR clearance by night if he is operating at a specified speed of less than 140 kts and can maintain the following conditions :*

- l'aéronef évolue hors des nuages et en vue du sol ;

*- the aircraft is evolving out of the clouds and in view of the ground ;*

- la visibilité en vol est égale à 4000 mètres ou plus ;

*- in-flight visibility is 4000 meters or more ;*

- le plafond est au moins égal à 1000 pieds.

*- the ceiling is at least 1000 ft.*

### 1.2.5 VOL VFR DE NUIT (en application de SERA 5005 c))

### *1.2.5 NIGHT VFR FLIGHT (in application of SERA 5005 c))*

Les vols VFR de nuit sont autorisés en France sous certaines conditions.

*Night VFR flights are permitted in France under certain conditions.*

#### 1.2.5.1 Préambule

#### *1.2.5.1 Preamble*

Dans la présente partie, un vol est considéré comme évoluant aux abords d'un aérodrome s'il est effectué :

*In this Part, a flight is considered to operate at the vicinity of an aerodrome if it is carried out :*

a) à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou

*a) within the lateral limits of a control zone (CTR) and possibly within a volume defined locally within the boundaries of a contiguous TMA and communicated to the users by means of aeronautical information ; or*

b) en l'absence de zone de contrôle :

*b) in the absence of a control area :*

- à l'intérieur d'une zone réglementée établie dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée, ou

*- within a restricted area established to protect the aerodrome traffic of the aerodrome with which it is associated, or*

- à une distance de l'aérodrome inférieure à 12 kilomètres (6,5 milles marins) de l'aérodrome.

*- at a distance of less than 12 kilometers (6.5 nautical miles) from the aerodrome.*

#### 1.2.5.2 Plan de vol

#### *1.2.5.2 Flight Plan*

Pour rappel des règles de l'air européennes, lors d'un vol VFR de nuit, un plan de vol doit être déposé si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome.

*As a reminder of European rules of the air, during a night VFR flight, a flight plan must be filed if the aircraft leaves the vicinity of an aerodrome.*

#### 1.2.5.3 Niveau minimal (FRA.5005 c) 5))

#### *1.2.5.3 Minimum level (FRA.5005 c) 5))*

1.2.5.3.1 Aéronefs autres que les hélicoptères

*1.2.5.3.1 Aircraft other than helicopters*

Le niveau minimal pour un vol VFR de nuit effectué hors itinéraire publié, au-delà des abords d'un aérodrome, est, pour les aéronefs autres que les hélicoptères, fixé à :

*The minimum level for a night VFR flight conducted outside the published route beyond an aerodrome shall be, for aircraft other than helicopters, fixed at :*

i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, 600 mètres (2000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

*i) over high terrain or mountainous areas, 600 meters (2000 ft) above the highest obstacle within a radius of 8 km around the estimated position of the aircraft ;*

ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au i), 450 mètres (1500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

*ii) 450 meters (1500 ft) above the highest obstacle within 8 km of the estimated position of the aircraft, other than in the areas specified in (i).*

1.2.5.3.2 Cas spécifique des ballons

*1.2.5.3.2 Specific case of balloons*

Dans le cas de vols de ballons, l'obstacle à considérer est le plus élevé situé dans un rayon équivalent à la distance parcourue en 10 mn de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

*In the case of balloon flights, the obstacle to be considered is the highest within a radius equivalent to the distance travelled in 10 minutes of flight around the estimated position of the aircraft.*

1.2.5.3.3 Cas spécifique des hélicoptères

*1.2.5.3.3 Specific case of helicopters*

Le niveau minimal pour le vol VFR de nuit en hélicoptère effectué hors itinéraire publié est fixé à 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à une minute de vol autour de la position estimée de l'aéronef.

*The minimum level for night VFR by helicopter flight outside any published route is set at 300 meters (1000 ft) above the highest obstacle within a radius equivalent to one minute of flight around the estimated position of the aircraft.*

Excepté lorsqu'il suit un itinéraire spécifiant une altitude de vol, le pilote est responsable du franchissement des obstacles.

*Except when following a route specifying a flight altitude, the pilot is responsible for obstacle clearance.*

#### 1.2.5.4 Aérodromes de départ et de destination

#### *1.2.5.4 Aerodromes of departure and destination*

Un vol VFR de nuit est effectué au départ et à destination d'aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

*A night VFR flight shall be made to and from approved aerodromes communicated to the users by means of aeronautical information.*

En outre, les vols d'hélicoptères en VFR de nuit peuvent être effectués au départ ou à destination d'hélisurfaces sur lesquelles l'exploitant d'hélicoptère s'est assuré qu'il peut effectuer son vol en sécurité.

*In addition, night helicopter VFR flights can be operated at departure or destination of helisurfaces on which the helicopter operator has ensured that he can safely fly.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.2.5.5 Itinéraires : FRA.5005 c) 5) ter**

Des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés dans les espaces aériens de classe B, C ou D. Un vol VFR de nuit contrôlé peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle.

Dans les espaces aériens de classe E ou G, des itinéraires VFR de nuit peuvent être publiés. Leur suivi est obligatoire, lorsqu'ils sont définis en dérogation à une règle particulière d'application générale comme celle relative aux hauteurs minimales de survol ; il est recommandé dans les autres cas. Le caractère obligatoire ou recommandé de l'itinéraire est porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

***1.2.5.5 Routes: FRA.5005 c) 5) ter***

*Night VFR routes may be published in Class B, C or D airspace. A controlled night VFR flight may be carried out off-route, upon pilot request and acceptance by the ATC unit.*

*In Class E or G airspace, night VFR routes may be published. Such routes are mandatory when they are defined in derogation from a particular rule of general application such as that relating to minimum heights of overflight. The use of these routes is recommended in other cases. The mandatory or recommended nature of the VFR route is indicated through aeronautical information.*

**1.2.6 HAUTEURS MINIMALES DE SURVOL**

Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

**En outre (FRA.5005 f) 2)) :**

a) Les planeurs effectuant des vols de pente, les ballons et les planeurs ultralégers peuvent évoluer à une hauteur inférieure à la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA.5005 f) 2) sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

b) Dans le cadre d'un vol d'instruction, la hauteur minimale fixée par les dispositions de SERA 5005 f) 2) est abaissée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés.

Les aéronefs mentionnés au a) et b) maintiennent en permanence une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel.

***1.2.6 MINIMUM OVERFLIGHT HEIGHTS***

Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.

***In addition (FRA.5005 f) 2)):***

*a) Gliders flying on slopes, balloons and ultra light gliders may fly at a height lower than the minimum height set by SERA.5005 (f) (2), at the condition they do not put at risk persons or property on the surface.*

*b) In the case of an instruction flight, the minimum height set by the provisions of SERA 5005 (f) (2) shall be reduced to 50 m (150 ft) for forced landings.*

*Aircraft referred to in a) and b) shall maintain a distance of 150 m from any person, vehicle, surface ship and artificial obstruction at all times.*

**1.2.7 CALAGE ALTIMETRIQUE ET NIVEAUX DE CROISIERE**

Sauf indication contraire figurant dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau des niveaux de croisière ci-dessous (voir aussi Appendice 3 de SERA).

Les niveaux de croisière (SERA.3105) auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;

b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

Pour plus de renseignements sur les procédures de calage altimétrique qui peuvent varier selon les régions, se référer à la partie ENR 1.7 de l'AIP.

***1.2.7 ALTIMETER SETTING AND CRUISING LEVELS***

*Except where otherwise indicated in air traffic control clearances, VFR flights in level cruising flight when operated above 900 m (3000 ft) from the ground or water, shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the following table of cruising levels (see also in Appendix 3.of SERA).*

*The cruising levels (SERA.3105) at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of :*

*(a) flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude ;*

*(b) altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.*

*For more information on altimeter setting procedures that may vary by region, refer to ENR 1.7 of the AIP.*

| ROUTE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **De 000 à 179** | | | **De 180 à 359** | | |
| Vols VFR | | | Vols VFR | | |
| Niveau de vol | Pieds | Mètres | Niveau de vol | Pieds | Mètres |
| - | - | - | - | - | - |
| 035 | 3500 | 1050 | - | - | - |
| 055 | 5500 | 1700 | 045 | 4500 | 1350 |
| 075 | 7500 | 2300 | 065 | 6500 | 2000 |
| 095 | 9500 | 2900 | 085 | 8500 | 2600 |
| 115 | 11500 | 3500 | 105 | 10500 | 3200 |
| 135 | 13500 | 4100 | 125 | 12500 | 3800 |
| 155 | 15500 | 4700 | 145 | 14500 | 4400 |
| 175 | 17500 | 5350 | 165 | 16500 | 5050 |
| 195 | 19500 | 5950 | 185 | 18500 | 5650 |
| 215 | 21500 | 6550 | 205 | 20500 | 6250 |
| 235 | 23500 | 7150 | 225 | 22500 | 6850 |
| 255 | 25500 | 7750 | 245 | 24500 | 7450 |
| 275 | 27500 | 8400 | 265 | 26500 | 8100 |
| | | | 285 | 28500 | 8700 |

**1.2.8 RADIOCOMMUNICATIONS**

**1.2.8.1 Régions et routes nécessitant une écoute permanente (FRA.5005 i)**

Les régions à l'intérieur ou à destination desquelles et les routes le long desquelles un vol VFR garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sont publiées dans l'information aéronautique.

***1.2.8 RADIOCOMMUNICATIONS***

***1.2.8.1 Regions and routes requiring permanent monitoring (FRA.5005 i)***

*Regions within or to which and the routes along which a VFR flight maintains a permanent listening of air-to-ground voice communications are published in aeronautical information.*

**1.2.8.2 Fréquence commune d'auto-information pour l'utilisation des plates-formes ULM situées hors des aérodromes**

La fréquence commune d'auto-information 125.335 MHz est utilisable sur les plates-formes ULM situées hors des aérodromes, exclusivement dans la circulation des plates-formes ULM (pour les manoeuvres liées aux décollages et atterrissages, ainsi que pour la circulation à la surface).

Afin d'éviter le brouillage d'autres stations utilisant la même fréquence, en aucun cas cette fréquence n'est utilisée au-delà d'un plafond de 3000 ft ASFC.

- Les activités d'ULM siégeant sur un aérodrome sans ATS, y compris lorsqu'il dispose d'une aire ULM dédiée, doivent utiliser la fréquence assignée à l'aérodrome dans le cadre de l'auto-information ou à défaut la fréquence commune d'auto-information 123.500 MHz ;

- Les activités d'ULM établies sur une plate-forme située à proximité d'un aérodrome doivent le cas échéant utiliser dans le cadre de l'auto-information la fréquence ayant fait l'objet d'un accord avec l'organisme fournissant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou l'exploitant de l'aérodrome, ou figurant dans l'arrêté préfectoral de création. Les usagers peuvent prendre connaissance de la fréquence utilisable sur la plate-forme ULM en consultant le site de la FFPLUM (https://basulm.ffplum.fr/).

- En dehors des cas précités, seule la fréquence 125.335 MHz peut être utilisée dans la circulation des plates-formes ULM.

***1.2.8.2 Common air to air frequency usable on ULM platforms in metropolitan France located outside aerodromes***

*The common universal communication (UNICOM) air to air frequency 125.335 MHz is usable on ULM platforms outside aerodromes, exclusively in ULM platform traffic (for maneuvres related to take-offs and landings, as well as for ground traffic).*

*In order to avoid interference from other stations using the same frequency, under no circumstances is this frequency used above a ceiling of 3000 ft ASFC.*

*- ULM operations based at an aerodrome without ATS, including those with a dedicated ULM area, must use the frequency assigned to the aerodrome for air to air communication or, failing that, the common air to air frequency 123.500 MHz ;*

*- ULM activities established on a platform located in the vicinity of an aerodrome must, where applicable, use the frequency agreed with the organisation providing air traffic services at the aerodrome or the aerodrome operator, or included in the prefectural order creating the aerodrome, for air to air communication purposes. Users can find out the frequency to be used on the ULM platform by consulting the FFPLUM website (https://basulm.ffplum.fr/)*

*- Apart from the aforementioned cases, only the 125.335 MHz frequency can be used in ULM platform traffic.*

**1.2.9 SURVOLS MARITIMES**

Si un aéronef évolue selon les règles de vol à vue à une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef ;

Le vol doit être conforme aux règles suivantes :

- Le pilote doit déposer un plan de vol.

- Le pilote garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rend compte, selon les besoins, de sa position audit organisme

- Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent les itinéraires obligatoires publiés en ENR 3.3 ou sur les cartes aéronautiques. Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

Par ailleurs l'attention des usagers de l'espace aérien est attirée sur le développement de projets d'exploitation d'ailes volantes de tractage permettant l'assistance à la propulsion des navires.

De tels dispositifs sont constitués d'une aile de type « parapente » de grandes dimensions reliée à la proue du navire par un câble rétractable, qui peut évoluer entre 100 et 700 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Afin de limiter le risque de collision entre un aéronef et une aile de tractage dans l'ensemble des espaces aériens maritimes, la DGAC recommande aux pilotes conduisant des vols au-delà de 5 NM des côtes terrestres et en-dessous de 3000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, de faire preuve d'une vigilance particulière quant à la présence potentielle d'ailes de tractage et du câble les reliant à leur navire.

Dans tous les cas, il revient au pilote d'un aéronef de prendre les mesures propres à éviter un abordage, y compris en ce qui concerne les risques avec des navires conformément à la règle SERA.3230.

***1.2.9 MARITIME OVERFLIGHT***

*If an ACFT is operating under visual flight rules at a distance greater than the lower of the following two distances :*

*1° The maximum distance permitting the ACFT, an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;*

*2° The distance equal to fifteen times the altitude of the ACFT ;*

*The flight shall comply with the following rules :*

*- The pilot shall file a flight plan.*

*- The pilot shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and report its position as necessary to, the air traffic services unit providing flight information service.*

*- ACFT operating in these regions follow the mandatory routes published in ENR 3.3 or on aeronautical charts. However, they may evolve outside of these routes after obtaining authorization from the air traffic services agencies.*

*In addition, airspace users' attention is drawn to the development of projects involving the use of flying wings for towing ships.*

*Such devices consist of a large paraglider-type wing connected to the bow of the ship by a retractable cable, that can fly between 100 and 700 meters above sea level.*

*In order to limit the risk of collision between an aircraft and a tow wing in all maritime airspace, DGAC recommends that pilots flying beyond 5 NM from the coastline and below 3,000 feet above mean sea level exercise particular vigilance with regard to the potential presence of tow wings and the cable connecting them to their vessel.*

*In all cases, it is the responsibility of he aircraft pilot to take appropriate measures to avoid a collision, including with regard to risks involving ships in accordance with rule SERA.3230.*

**1.2.10 ITINERAIRES OBLIGATOIRES (FRA.5006)**

Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Ces itinéraires sont portés à la connaissance des usagers de l'espace aérien en ENR 3.3 ou sur les cartes aéronautiques.

***1.2.10 MANDATORY ROUTES (FRA.5006)***

*When justified by the specific characteristics of certain regions to ensure flight safety or to facilitate the provision of the alerting service, mandatory routes may be established by decision of the Minister responsible for civil aviation. These routes are published in ENR 3.3 or on aeronautical charts.*

**1.2.11 FRANCHISSEMENT DES FRONTIERES DE LA FRANCE METROPOLITAINE SELON LES REGLES DE VOL A VUE (VFR)**

En rappel de la règle SERA.4001 b) 5), un plan de vol est déposé avant tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières.

Le point de franchissement de la frontière doit être inscrit en case 15 du plan de vol. Par ailleurs, il convient de reporter en case 18 après l'abréviation EET/, le temps estimé nécessaire pour arriver à ce point. (voir ENR 1.10).

***1.2.11 CROSSING THE BORDERS OF METROPOLITAN FRANCE ACCORDING TO VISUAL FLIGHT RULES (VFR)***

*As a recall of SERA.4001 b) 5), a flight plan shall be submitted prior to operating any flight across international borders.*

*The border crossing point must be entered in case 15 of the flight plan. In addition, the time estimated to arrive at this point should be entered in case 18 after the abbreviation EET /. (See ENR 1.10).*

**1.2.11.1 Contact radio**

***1.2.11.1 Radio contact***


© Service de l'Information Aéronautique, France

1211.1.1 Entrée dans l'espace aérien français

Un aéronef motopropulsé ne peut pénétrer à l'intérieur de l'espace aérien métropolitain, selon les règles de vol à vue, que s'il est équipé de moyens de radiocommunications. Lors du franchissement de la frontière, le pilote de l'aéronef établit une communication radiotéléphonique bilatérale avec un organisme de la circulation aérienne. Si la liaison ne peut être établie au franchissement de la frontière, le pilote l'établit pendant la suite du vol.

*1211.1.1 Entry into French airspace*

*A motor-propelled aircraft can only enter metropolitan airspace under visual flight rules if it is equipped with radio communication equipment. When crossing the border, the aircraft pilot establishes a two-way radiotelephone link with an air traffic control unit. If the link cannot be established at the border crossing, the pilot establishes it during the rest of the flight. If, for reasons beyond his control, he is unable to do so, he contacts the local air traffic authorities and the relevant customs and police services as soon as he lands.*

1211.12 Organisme à contacter

Le contact radiotéléphonique doit être établi en priorité avec le centre d'information de vol (FIC) ou le secteur d'information de vol (SIV) compétent.

En cas d'impossibilité d'établir, au passage de la frontière, le contact radio avec le FIC ou le SIV concerné, le pilote doit contacter de préférence les organismes de la circulation aérienne implantés sur les aérodromes suivants.

Aérodromes frontaliers concernés :

*1211.12 Contact organization*

*Radiotelephone contact must be established in priority with the Flight Information Center (FIC) or the relevant Flight Service Area (SIV).*

*If it is not possible to establish radio contact with the relevant FIC or SIV at the border crossing, the pilot should preferably contact the air traffic service units at the following aerodromes.*

*Border Aerodromes concerned :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ |
| BALE MULHOUSE | LFSB |
| BASTIA PORETTA | LFKB |
| BIARRITZ-PAYS BASQUE | LFBZ |
| CALAIS DUNKERQUE | LFAC |
| CHAMBERY AIX-LES-BAINS | LFLB |
| LILLE LESQUIN | LFQQ |
| NICE COTE D'AZUR | LFMN |
| PERPIGNAN RIVESALTES | LFMP |
| STRASBOURG ENTZHEIM | LFST |

**1.2.11.2 Compte rendu de passage de la frontière**

Le message de compte rendu, qui est obligatoire, comporte les éléments suivants :

- indicatif de l'aéronef ;
- provenance / destination ;
- indication "passage frontière" ;
- position / altitude / heure.

Si le message "passage frontière" n'a pu être transmis au passage de la frontière, il doit être complété par la position et l'altitude de l'aéronef au moment de la transmission du message.

***1.2.11.2 Border Crossing Report***

*The reporting message, which is mandatory, contains the following elements :*

*- aircraft code ;*
*- origin / destination ;*
*- indication "border crossing" ;*
*- position / altitude / time.*

*If the "border crossing" message could not be transmitted at the border crossing, it must be completed by the position and altitude of the aircraft at the time of transmission of the message.*

**1.2.11.3 Impossibilité de contact**

Si pour des raisons indépendantes de sa volonté il n'y parvient pas, il se met dès l'atterrissage en rapport avec les organismes locaux de la circulation aérienne et les services de douane et de police compétents, ou à défaut avec le CRNA concerné :

***1.2.11.3 Impossibility of contact***

*If, for reasons beyond his control, he is unable to do so, he contacts the local air traffic authorities and the relevant customs and police services as soon as he lands, or failing that, the area control service unit :*

| | | |
|---|---|---|
| FIR BORDEAUX | Centre Régional de la Navigation Aérienne Sud-Ouest (CRNA/SO) | 05 56 47 95 01<br>Adresse RSFTA (AFIS) : LFBBYVYX |
| FIR BREST | Centre Régional de la Navigation Aérienne Ouest (CRNA/O) | 02 98 44 79 63<br>Adresse RSFTA (AFIS) : LFRRYVYX |
| FIR MARSEILLE | Centre Régional de la Navigation Aérienne Sud-Est (CRNA/SE) | 04 42 33 76 76<br>Adresse RSFTA (AFIS) : LFMMYVYX |
| FIR PARIS | Centre Régional de la Navigation Aérienne Nord (CRNA/N) | 01 69 57 66 61<br>Adresse RSFTA (AFIS) : LFFFYVYX |
| FIR REIMS | Centre Régional de la Navigation Aérienne Est (CRNA/E) | 03 26 05 03 08<br>Adresse RSFTA (AFIS) : LFEEYVYX |

**1.2.13 EVOLUTIONS A PROXIMITE DES AEROGENERATEURS**

Les éoliennes génèrent des turbulences de sillage qui peuvent constituer un risque pour les aéronefs, en particulier lorsqu'ils volent à faible altitude et à faible vitesse, par exemple au décollage et à l'atterrissage. Les turbulences générées par les pales en rotation, dont l'intensité est proportionnelle au diamètre du rotor et à la force du vent, peuvent ainsi affecter la stabilité des petits aéronefs évoluant volant à proximité des éoliennes.

Une étude a conclu que le risque le plus élevé de perturbation pour les avions légers se situe à une distance comprise entre 4 à 7 fois le diamètre du rotor dans la direction sous le vent par rapport à l'éolienne. Les turbulences de sillage des éoliennes peuvent ainsi être évitées en évoluant à une altitude plus élevée que celle de l'éolienne (pale en position haute) ou, dans le cas contraire, à une distance supérieure à 9 fois le diamètre rotor derrière l'éolienne dans la direction sous le vent. Dans le cas le plus défavorable d'un rotor de 300 mètre de diamètre, cette distance équivaut à 2 700 m (1.46 NM).

***1.2.13 FLYING NEAR WIND TURBINES***

*Wind turbines generate wake turbulence that can pose a risk to aircraft, particularly when flying at low altitude and low speed, such as during takeoff and landing. The turbulence generated by rotating blades, whose intensity is proportional to the diameter of the rotor and the strength of the wind, can thus affect the stability of small aircraft flying near wind turbines.*

*A study concluded that the highest risk of disruption for light aircraft is at a distance of between 4 and 7 times the rotor diameter downwind of the wind turbine. Wake turbulence from wind turbines can therefore be avoided by flying at a higher altitude than the wind turbine (blade in the up position) or, if this is not possible, at a distance greater than 9 times the rotor diameter behind the wind turbine in the downwind direction. In the worst-case scenario of a rotor with a diameter of 300 meters, this distance is equivalent to 2,700 m (1.46 NM).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.3 REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS

*INSTRUMENT FLIGHT RULES*

### 1.3.1 RÈGLES APPLICABLES À TOUS LES VOLS IFR

#### 1.3.1.1 Introduction

Les règles de vol aux instruments (IFR) sont fixées par les dispositions de la partie 5 (« Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments ») de l'annexe au règlement (UE) n°923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (SERA). Le règlement européen est accessible à l'adresse suivante :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

En complément de celles établies par le règlement (UE) n°923/2012, les règles qui suivent sont applicables en France aux usagers de la circulation aérienne générale circulant conformément aux règles de vol aux instruments. Elles sont issues de l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution n°923/2012 (FRA).

Note importante : Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser de façon exhaustive les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

#### 1.3.1.2 Plans de vol (FRA.4001 b) 3))

En France, le dépôt d'un plan de vol est requis pour les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments.

Toutefois, les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier peuvent déroger à cette règle.

#### 1.3.1.3 Niveau minimal

Les dispositions mentionnées en ENR 1.1.2 s'appliquent.

### 1.3.2 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR À L'INTÉRIEUR DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

#### 1.3.2.1 Limitation de vitesse en espace aérien contrôlé

Les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL sur une route ATS ou un itinéraire normalisé de départ et d'arrivée ou en guidage radar appliquent une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 nœuds, sauf clairance contraire explicite à l'initiative du contrôleur.

Toutefois, une vitesse supérieure à 250 nœuds est possible, après accord du contrôle aérien, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir une vitesse inférieure ou égale à 250 nœuds.

Note : Lorsque l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL.

### 1.3.3 RÈGLES APPLICABLES AUX VOLS IFR HORS DE L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

#### 1.3.3.1 Niveau minimal (FRA.5025 a))

Outre le respect de la hauteur minimum de survol des agglomérations, installations et des rassemblements de personnes fixée par la réglementation (voir ENR 1.1.2), sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, un vol IFR doit être effectué à un niveau supérieur ou égal au niveau défini en SERA.5015 b) et au plus haut des deux niveaux suivants : 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer et 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface.

Une possibilité de dérogation à cette règle est offerte pour les vols d'hélicoptères effectuant du transport inter hospitalier, dans les conditions définies par l'autorité compétente.

#### 1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))

Un aéronef en vol IFR évoluant en espace aérien de classe G garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

### 1.3.4 PROCÉDURES GÉNÉRALES DE L'ESPACE AÉRIEN EN CHEMINEMENT LIBRE (FRA)

#### 1.3.4.1 Zone d'application

Les procédures en espace FRA sont applicables à l'intérieur des cellules FRA définies à l'ENR 2.2.5.

#### 1.3.4.2 Règles de vol

#### 1.3.4.2.1 Généralités

Dans les cellules FRA, les vols IFR sont soumis aux procédures définies à l'ENR 1.1 "Règles générales" et au RAD publié par Eurocontrol.

### *1.3.1 RULES APPLICABLE TO ALL IFR FLIGHTS*

#### *1.3.1.1 Introduction*

*Instrument Flight Rules (IFR) shall be determined by the provisions of Part 5 ("Meteorological Requirements for Visual Flight, Visual Flight Rules, Special VFR Flight Rules and Instrument Flight Rules" in Annex To Commission Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012 establishing common rules of the air and operational provisions for air navigation services and procedures (SERA). The European regulation can be accessed at the following address :*

*http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012*

*In addition to those laid down in Regulation (EU) NR 923/2012, the following rules shall apply in France to general air traffic users operating in accordance with instrument flight rules. They are the result of the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012 (FRA).*

*Important note: The rules outlined below recall the additional national rules, without exhaustively specifying the European rules that apply throughout European Union.*

#### *1.3.1.2 Flight plans (FRA.4001 b) 3))*

*In France, a flight plan is required for any IFR flight.*

*However, helicopters under IFR carrying out inter-hospital transport may derogate from this rule.*

#### *1.3.1.3 Minimum level*

*Provisions mentioned in ENR 1.1.2 apply.*

### *1.3.2 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE*

#### *1.3.2.1 Speed limitation in controlled airspace*

*IFR flights operating at an altitude of less than 3 050 m (10 000 ft) AMSL on an ATS route or a standard route of departure and arrival or under radar guidance shall apply an airspeed limit (IAS) of 250 knots unless cleared otherwise.*

*However, a speed of more than 250 knots is permitted, subject to the approval of the air traffic control, for aircraft which for technical or flight quality reasons, cannot maintain speed lower or equal to 250 knots.*

*Note : When the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, flight level 100 should be used instead of 10 000 ft AMSL.*

### *1.3.3 RULES APPLICABLE TO IFR FLIGHTS OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE*

#### *1.3.3.1 Minimum level (FRA.5025 a))*

*In addition to respecting the minimum flight height for the agglomerations, installations and gatherings of persons set by regulation (see ENR 1.1.2), except for take-off, landing and related manoeuvres, an IFR flight shall be operated at a level higher or equal to the level defined in SERA.5015 b) and to the highest of the following levels : 900 m (3000 ft) above mean sea level and 300 m (1000 ft) above ground.*

*An exemption to this rule may be granted to helicopters under IFR carrying out inter-hospital transport, subject to conditions defined by the competent authority.*

#### *1.3.3.2 Communications (FRA.5025 b))*

*An aircraft flying under IFR in G class airspace shall maintain an air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel and establish bilateral communication, as necessary, with the air traffic services unit providing flight information service.*

### *1.3.4 FREE ROUTE AIRSPACE (FRA) GENERAL PROCEDURES*

#### *1.3.4.1 Area of application*

*FRA airspace procedures are applicable in the FRA cells defined in ENR 2.2.5.*

#### *1.3.4.2 Flight rules*

#### *1.3.4.2.1 General*

*In FRA cells, IFR flights are subject to the procedures defined in ENR 1.1 "General Rules" and in the RAD published by Eurocontrol.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les utilisateurs des cellules FRA doivent planifier leurs trajectoires en utilisant les points significatifs publiés en ENR 4.1 "Aides de radionavigation en route" ou ENR 4.4 "Indicatifs codés des points significatifs" de l'AIP France. La fonction de ces points significatifs (FRA (E), FRA (X), FRA (I), FRA (D) ou FRA (A)) est mentionnée en colonne "Observations". Les segments entre les points sont décrits par la mention "DCT".

Limitation des DCT : à l'intérieur des cellules FRA, la limitation de distance ne s'applique pas aux DCT.

*FRA cells users must plan their trajectories using significant points published in ENR 4.1 "Radionavigation aids en route" or ENR 4.4 "Named codes designators for significant points" of the AIP France. The function of these significant points (FRA (E), FRA (X), FRA (I), FRA (D) or FRA (A)) is mentioned in column "Remarks". Segments between points will be indicated by means of "DCT" instructions.*

*DCT limitation : Inside FRA cells, distance limitation does not apply to DCT.*

**1.3.4.2.2 Survol**

Les aéronefs en survol dans une cellule FRA de l'UIR France doivent planifier leur vol obligatoirement depuis un point d'entrée FRA (E) vers un point de sortie FRA (X) hormis lorsque la planification transfrontalière entre les cellules FRA autorise l'usage de points intermédiaires FRA (I) (paragraphe 1.3.4.2.4).

***1.3.4.2.2 Overflight***

*Aircraft flying over a FRA cell of the UIR France must plan their flight compulsorily from a FRA entry point (E) to a FRA exit point (X), except where crossborder flight planning between FRA (I) intermediate points is allowed in the route description (paragraph 1.3.4.2.4).*

**1.3.4.2.3 Accès de / vers un aérodrome**

Les aéronefs à l'arrivée d'un aérodrome doivent planifier leur vol d'un point FRA (E) ou (I) vers un point FRA (A).

Les aéronefs au départ d'un aérodrome doivent planifier leur vol d'un point FRA (D) vers un point FRA (X) ou (I).

Les aéronefs qui évoluent exclusivement dans un seul espace FRA à l'intérieur de l'UIR France peuvent planifier leur vol d'un point FRA (D) vers un point FRA (A) via d'éventuels points FRA (I).

***1.3.4.2.3 Access from / to an aerodrome***

*Aircraft arriving from an aerodrome must plan their flight from a FRA (E) or (I) point to a FRA point (A).*

*Aircraft departing from an aerodrome must plan their flight from a FRA point (D) to a FRA point (X) or (I).*

*Aircraft operating exclusively in a single FRA airspace within the UIR France can plan their flight from a FRA point (D) to a FRA point (A) via possible FRA points (I).*

**1.3.4.2.4 FRA transfrontalier**

La planification transfrontalière entre cellules FRA est autorisée selon les critères définis dans le RAD :

1. entre la cellule LFFRAE et LSASFRA, LFFRANE et EDYYFRA,

2. entre la cellule LFFRANE et LSASFRA, EDYYFRA, LFFRAE et LFFRAC,

3. et entre la cellule LFFRAC, LFFRANE et LSASFRA.

Les vols entre ces espaces n'ont pas l'obligation de planifier via un point (E), (X) ou (EX). La planification via un point (I) situé proche de la frontière et publié à l'ENR 4.1 ou ENR 4.4 est suffisant.

***1.3.4.2.4 Cross-border FRA***

*Specific restrictions on the use of FRA intermediate points (I) between the FRA areas are defined in the RAD. Crossborder planning is only available:*

*1. between LFFRAE and LSASFRA, LFFRANE and EDYYFRA,*

*2. between LFFRANE and LSASFRA, EDYYFRA, LFFRAE and LFFRAC,*

*3. and between LFFRAC, LFFRANE and LSASFRA.*

*Flights between these areas are not required to file a FRA horizontal entry or exit point (E, X), rather the use of a FRA intermediate point (I), that is situated near the boundary and published in ENR 4.1 or ENR 4.4 is possible.*

**1.3.4.3 Espaces réservés**

***1.3.4.3 Reserved areas***

**1.3.4.3.1 Contournement des espaces réservés**

Les exploitants d'aéronefs planifient leur vol en espace FRA conformément aux informations publiées à l'AUP/UUP (en tenant notamment compte des espaces réservés durant les heures d'activités programmées).

***1.3.4.3.1 Bypassing reserved areas***

*Aircraft operators plan their flight in FRA airspace in accordance with the information published in the AUP/UUP (considering temporary reserved areas during scheduled operating hours).*

**1.3.4.3.2 Procédures additionnelles**

Le champ 15 des plans de vols déposés pour évoluer à l'intérieur de l'espace FRA doit respecter la table des niveaux de croisière publiée à l'ENR 1.7 "Tableau des niveaux de croisières".

Un changement de niveau sur un point autre qu'un point significatif n'est pas autorisé.

La parité des niveaux de croisière (FL PAIR ou IMPAIR) est choisie en fonction de la parité décrite pour les points FRA (E), FRA (X), et FRA (EX) comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

***1.3.4.3.2 Additional procedures***

*Field 15 of the flight plans filed to evolve within the FRA space must respect the table of cruise levels published in ENR 1.7 "Table of cruising levels".*

*A level change on a point other than a significant point is not allowed.*

*Direction of cruising levels (EVEN or ODD FL) is chosen according to the direction described for points FRA (E), FRA (X), and FRA (EX) as shown in the table below:*

**Parité des niveaux de croisière (FL) dans une cellule FRA**
*Direction of cruising levels (FL) in a FRA cell*

| FLs pour / *for* FRA (E) | FLs pour / *for* FRA (X) | FLs à l'intérieur d'une cellule FRA<br>*FL inside a FRA cell* |
|---|---|---|
| PAIR / *EVEN* | PAIR / *EVEN* | FLs PAIRS pour tous les segments DCT<br>*EVEN FLs for all DCT segments* |
| IMPAIR / *ODD* | IMPAIR / *ODD* | FLs IMPAIRS pour tous les segments DCT<br>*ODD FLs for all DCT segments* |
| PAIR / *EVEN* | IMPAIR / *ODD* | Un changement d'un FL PAIR à un FL IMPAIR doit être planifié à l'intérieur de la cellule FRA<br>*A change from an EVEN to an ODD FL must be planned inside the FRA cell* |
| IMPAIR / *ODD* | PAIR / *EVEN* | Un changement d'un FL IMPAIR à un FL PAIR doit être planifié à l'intérieur de la cellule FRA<br>*A change from an ODD FL to an EVEN FL must be planned inside the FRA cell* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.4 CLASSIFICATION DE L'ESPACE AERIEN ATS

*ATS AIRSPACE CLASSIFICATION*

**1.4.1 Classification des espaces aériens à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne.**

Conformément au réglement d'exécution (UE) N° 923/2012, les espaces aériens à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne sont classés en fonction des services rendus aux vols VFR et aux vols IFR, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

***1.4.1 Classification of airspaces within which French organism provide air traffic services.***

*In compliance with European regulation (UE) NR 923/2012, airspaces within which French organism provide air traffic services are classified, according to, the types of services provided to VFR flights and IFR flights, as depicted in the following table.*

| **CLASSES D'ESPACES** *Airspace class* | **VOLS ADMIS** *Authorized flights* | **SERVICES FOURNIS PAR LES ORGANISMES DE LA CIRCULATION AERIENNE** *Services provided by air traffic services units* | | | **OBLIGATION CONTACT RADIO BILATERAL** *Bilateral radio contact mandatory* | **SOUMIS A CLAIRANCE** *Subject to clairance* | **LIMITATION DE VITESSE (1)** Speed *limitation (1)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **SEPARATION** *Separation* | **INFORMATION** *Information* | **ALERTE** *Alert* | | | |
| **A** | **IFR** | Séparation/ *Separation* IFR / *IFR* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt sauf clairance contraire / *unless otherwise instructed by control* ( 2 ) |
| **C** | **IFR** | Séparation/ *Separation* IFR / *IFR* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt sauf clairance contraire / *unless otherwise instructed by control* ( 2 ) |
| | **VFR** | Séparation/ *Separation* VFR / IFR | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / Yes | Oui / Yes | 250 kt ( 3 ) |
| **D** | **IFR** | Séparation/ *Separation* IFR / IFR | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR** | NON / *NO* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR S (CTR)** | Séparation/ Separation VFR S / IFR | Oui / Yes | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| **E** | **IFR** | Séparation/ Separation IFR / IFR | Oui dans la mesure du possible *Yes if possible* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | Oui / *Yes* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR** | Non / *No* | Oui dans la mesure du possible *Yes if possible* | Oui dans la mesure du possible *Yes if possible* | Non / *No* | Non / *No* | 250 kt ( 3 ) |
| **G** | **IFR** | Non / *No* | Oui sur demande *Yes on request* | Oui / Yes | Oui / *Yes* | Non / *No* | 250 kt ( 3 ) |
| | **VFR** | Non / *No* | Oui sur demande *Yes on request* | Oui / Yes | Non / *No* | Non / *No* | 250 kt ( 3 ) |

VFR S = VFR Spécial / *Special VFR.*

(1) sous FL 100 (ou 10 000 ft si TA>10000 ft AMSL) / *below FL 100 (or 10 000 ft if TA>10 000 ft AMSL).*

(2) En classe A et C, les vols IFR évoluant à une altitude inférieure à 3 050m (10 000 ft) AMSL sur une route ATS ou un itinéraire normalisé de départ et d'arrivée ou en guidage radar appliquent une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 nœuds, sauf clairance contraire explicite à l'initiative du contrôleur.
• Toutefois, une vitesse supérieure à 250 nœuds est possible, après accord du contrôle aérien, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir une vitesse inférieure ou égale à 250 nœuds.
• Note : Lorsque l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft AMSL. *In Class A and C, IFR flights operating at an altitude of less than 3 050m (10 000 ft) AMSL on an ATS route or a standard departure and arrival route or in radar guidance apply a specified air speed limitation (IAS) at 250 knots, unless explicitly agreed otherwise by the controller.*
*• However, a speed exceeding 250 knots is possible, after approval of the air traffic control, for aircraft which, for technical reasons or flight quality, cannot maintain a speed less than or equal to 250 knots.*
*• Note: When the transition altitude is less than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, flight level 100 should be used instead of 10 000 ft AMSL.*

(3) La limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse.
*The indicated air speed limitation (IAS) of 250 kts applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except in cases approved by the competent authority for aircraft types which , for technical or safety reasons, can not maintain this speed.*

Notes importante sur l'information de vol :

(1) Les informations relatives aux risques de collision comprennent uniquement les activités connues qui constituent des risques pour l'aéronef concerné. La disponibilité de ces informations auprès des services de la circulation aérienne peut parfois être incomplète (par exemple les limites dans la couverture radar ou radio, le contact radio facultatif par les pilotes, les limites de la précision des informations rapportées par les pilotes ou des informations de niveau non confirmées) et, par conséquent, les services de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude (GM1 SERA.9005(b)(2) PORTEE DU SERVICE d'INFORMATION DE VOL, INFORMATION RELATIVE AUX RISQUE DE COLLISION ).

*Important notes on flight information :*

*(1) Information relating to collision hazards includes only known activities that constitute risks to the aircraft concerned. The availability of such information to air traffic services may sometimes be incomplete (e.g. limitations in radar or radio coverage, optional radio contact by pilots, limitations in the accuracy of reported information by pilots, or unconfirmed level of information) and, therefore, air traffic services cannot assume responsibility for its issuance at all times or for its accuracy. (GM1 SERA.9005(b)(2) Scope of flight information service, INFORMATION RELATED TO COLLISION HAZARDS).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

(2) Lorsque des organismes de services de la circulation aérienne assurent à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exigera. (SERA 9001).

*(2) Where air traffic services units provide both flight information service and air traffic control service, the provision of air traffic control service shall have precedence over the provision of flight information service whenever the provision of air traffic control service so requires. (SERA.9001).*

L'une des classes décrites ci-dessus est attribuée aux espaces aériens contrôlés à l'intérieur desquels les organismes français assurent les services de la circulation aérienne.

*One of these classes above mentionned is assigned to controlled airspace within which French units ensure air traffic services.*

La classification de ces espaces est précisée en :

*The airspace's classification is specified in chapter :*

- ENR 2.1 pour :

*- ENR 2.1 for :*

- ENR 2.1.1 : les régions d'information de vol de l'espace inférieur (FIR) et de l'espace supérieur (UIR),
- ENR 2.1.2 : la région inférieure de contrôle (LTA),
- ENR 2.1.2 : la région supérieure d'information de vol (UIR),
- ENR 2.1.2 : la région supérieure de contrôle (UTA),
- ENR 2.1.2 : les régions de contrôle (CTA),
- ENR 2.1.3 : les régions de contrôle terminales (TMA).
- ENR 3.1 pour les AWY.
- AD 2.17 pour les zones de contrôle :

*- ENR 2.1.1 : flight information regions within lower area (FIR) and upper area (UIR),*
*- ENR 2.1.2 : lower traffic area (LTA),*
*- ENR 2.1.2 : upper flight information region (UIR),*
*- ENR 2.1.2 : upper control area (UTA),*
*- ENR 2.1.2 : control areas (CTA),*
*- ENR 2.1.3 : terminal control areas (TMA).*
*- ENR 3.1 for the AWY.*
*- AD 2.17 for the control zones :*

Les exigences réglementaires relatives aux RMZ, TMZ et RMZ-TMZ s'appliquent en sus de celles liées à la classification du ou des espaces aériens des services de la circulation aérienne dans lesquels elles s'inscrivent.

*The regulatory requirements concerning RMZ, TMZ and RMZ-TMZ apply in addition to those bound to the classification of ATS airspaces which they are situated in.*

Ainsi, la classe d'espace indiquée dans la description des RMZ, TMZ ou RMZ-TMZ aux chapitres ENR 2.2, AD 1.7.1 et, AD 2.17 correspond à celle de l'espace aérien des services de la circulation aérienne dans lequel s'inscrit la zone considérée.

*Thus, the airspace class given in the description of RMZ, TMZ or RMZ-TMZ in chapters ENR 2.2, AD 1.7.1, AD 2.17 is that of the ATS airspace the zone concerned is situated in.*

Les vols VFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe E ou G et les vols IFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe G publiées comme étant une RMZ ou RMZ-TMZ gardent une écoute permanente des communications vocales air-sol et établissent des communications bilatérales, le cas échéant, sur le canal de communication approprié, sauf application d'autres dispositions prescrites par l'organisme de la circulation aérienne pour cet espace aérien spécifique. Avant qu'un aéronef ne pénètre dans une RMZ ou RMZ-TMZ, un appel initial contenant la désignation de la station appelée, l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, la position, le niveau et les intentions de vol, est émis par les pilotes sur le canal de communication approprié.

*VFR flights operating in parts of Classes E or G airspace and IFR flights operating in parts of Class G airspace published as a RMZ or RMZ-TMZ shall maintain continuous air-ground voice communication watch and establish two-way communication, as necessary, on the appropriate communication channel, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ATS unit. Before entering a RMZ or RMZ-TMZ, an initial call containing the designation of the station being called, call sign, type of aircraft, position, level, the intentions of the flight, shall be made by pilots on the appropriate communication channel.*

Tous les vols effectués dans un espace aérien publié comme étant une TMZ ou RMZ-TMZ utilisent des transpondeurs SSR capables de fonctionner en mode A et C ou en mode S, sauf application d'autres dispositions prescrites par l'organisme de la circulation aérienne pour cet espace aérien spécifique.

*All flights operating in airspace published as a TMZ or RMZ-TMZ shall operate SSR transponders capable of operating on Modes A and C or on Mode S, unless in compliance with alternative provisions prescribed for that particular airspace by the ATS unit.*

## 1.4.2 REGIONS D'INFORMATION DE VOL ESPACE INFÉRIEUR (FIR)

## *1.4.2 FLIGHT INFORMATION REGIONS LOWER AIRSPACE (FIR)*

1 Les régions d'information de vol de France métropolitaine sont définies entre la surface et FL 195. Elles sont classées G à l'exclusion des régions et des zones de contrôle.

*1 Flight information regions above Metropolitan France are defined between the surface and FL 195. They are classified G except control region and areas.*

2 La région inférieure de contrôle (LTA) située entre le plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC et le FL 195 à l'exclusion, sauf mention contraire :

*2 Lower traffic area (LTA) situated between the hightest levels FL 115 or 3000 ft ASFC and FL 195 and except, unless otherwise mentioned :*

- des régions de contrôle terminales et des voies aériennes,

*- terminal control area and airways,*

- des régions de contrôle (CTA), des zones transfrontalières (CBA), des zones réservées temporaires (TRA) et des zones de ségrégation temporaire (TSA).

*- control traffic areas (CTA), cross-border areas (CBA), temporary reserved areas (TRA) and temporary segregated areas (TSA).*

- des zones réglementées, dangereuses et interdites, est classée D à l'exception des volumes situés au-dessus des régions montagneuses décrits ci-dessous qui sont classés E.

*- restricted, dangerous and prohibited areas, is classified D except volumes situated above mountainous regions which are classified E.*

3 Les limites des volumes situés au-dessus des régions montagneuses mentionnés au paragraphe 2 sont définies comme suit :

*3 The limits of the volumes situated above mountainous regions mentionned in paragraph 2 are defined as follow :*

### 3.1 Au dessus des ALPES :

### *3.1 Above ALPS :*

3.1.1 Limites latérales

*3.1.1 Lateral limits*

- frontière franco-italienne,
- bordure Nord TMA NICE,
- bordure Nord AWY R16/A3,
- bordure est TMA 6 Lyon,

*- french-italian frontier,*
*- North limits of TMA NICE,*
*- North limits of R 16 and A3,*
*- East limits TMA 6 Lyon,*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- sud et est de la ligne brisée 45°04'00"N
- 005°23'23"E, 44°59'25"N - 005°24'17"E, 45°00'00"N - 005°31'16"E, 45°06'24"N - 005°46'25"E, 45°19'50"N - 005°56'14"E, 45°24'46"N - 005°55'03"E, 45°27'21"N - 005°58'49"E, 45°38'12"N - 005°56'42"E,
- sud et est de la limite de TMA GENEVE,
- bordure sud AWY G32.

3.1.2 Limite supérieure des différentes parties de LTA de classe E :
- LTA France partie 3 Alpes 1 : FL 195
- LTA France partie 3 Alpes 2 Vercors : FL 125
- LTA France partie 3 Alpes 3 Belledonne : FL 145
- LTA France partie 3 Alpes 4 Bauges : FL 125
- LTA France partie 3 Alpes 5 Vanoise : FL 175
- LTA France partie 3 Alpes 6 Mont Blanc : FL 175
- LTA France partie 3 Alpes 7 Aravis : FL 135.

3.1.3 Mont-Blanc :

A proximité du Mont-Blanc, dans les limites latérales de la LTA France partie 3 Alpes 6 Mont Blanc, l'espace est classifié comme suit :

- G : de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC ;
- E : du plus élevé des deux niveaux suivants FL 115 ou 3000 ft ASFC au FL 175 ;
- D : du FL 175 au FL 195.

Nota : quand 3000 ft ASFC est plus élevé que le FL 175, la limite supérieure de la classe G est le FL 175.

**3.2 Au dessus des PYRENEES :**

3.2.1 Limites latérales
- frontière franco-espagnole,
- bordure Est AWY R299,
- bordure Sud TMA BIARRITZ, PYRÉNÉES, et TOULOUSE,
- bordures Sud-Sud Ouest du SIV MONTPELLIER et Ouest de l'AWY B384.

3.2.2 Limite supérieure
- FL 195

**3.3 Au dessus du Verdon :**

3.3.1 Limites latérales
44°12'32"N, 006°13'20"E - 43°45'40"N, 006°13'20"E
43°43'40"N, 006°40'19"E - 43°41'26"N, 006°42'48"E
43°56'10"N, 006°37'52"E - 44°03'53"N, 006°39'07"E
44°12'32"N, 006°13'20"E

3.3.2 Limite supérieure
FL 135.

4 Cas particulier de l'espace aérien classé D dans la LTA :
Les vols de la circulation aérienne militaire peuvent évoluer dans l'espace visé selon les dispositions suivantes:

4.1 Vols de la circulation aérienne militaire de type «V» :

1) Dans les portions de la LTA dans lesquelles les centres de contrôle d'approche de la DSNA rendent les services de la circulation aérienne, les vols de la circulation aérienne militaire de type « V » demandent une clairance pour y pénétrer. Ces vols, dès lors qu'ils ont obtenu une clairance auprès de l'organisme du contrôle aérien concerné, reçoivent les services identiques à ceux que reçoivent les vols VFR dans un espace de même classe d'espace.

En outre, lorsqu'un croisement doit être effectué à vue, ils maintiennent impérativement une route suffisamment éloignée des autres aéronefs. Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales. L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'il n'y a pas d'uniformité dans la limite verticale des portions de LTA dans lesquelles les centres de contrôle d'approche rendent le service du contrôle de la circulation aérienne, le plafond pouvant aller soit jusqu'au FL145 soit jusqu'au FL195.

*- South and East of broken line 45°04'00"N*
*- 005°23'23"E, 44°59'25"N - 005°24'17"E, 45°00'00"N - 005°31'16"E, 45°06'24"N - 005°46'25"E, 45°19'50"N - 005°56'14"E, 45°24'46"N - 005°55'03"E, 45°27'21"N - 005°58'49"E, 45°38'12"N - 005°56'42"E,*
*- South and East limits of TMA GENEVE,*
*- South limits of AWY G32.*

*3.1.2 Upper limit of different parts of class E LTA :*
*- LTA France partie 3 Alpes 1 : FL 195*
*- LTA France partie 3 Alpes 2 Vercors : FL 125*
*- LTA France partie 3 Alpes 3 Belledonne : FL 145*
*- LTA France partie 3 Alpes 4 Bauges : FL 125*
*- LTA France partie 3 Alpes 5 Vanoise : FL 175*
*- LTA France partie 3 Alpes 6 Mont Blanc : FL 175*
*- LTA France partie 3 Alpes 7 Aravis : FL 135.*

*3.1.3 Mont-Blanc :*

*In the vicinity of Mont-Blanc, within LTA France, partie 3 Alpes 6 Mont Blanc lateraf limits, the airspace is classified as follows :*

*- G : from the surface up to the highest level between FL 115 and 3000 ft ASFC ;*
*- E : from the highest level between FL 115 or 3000 ft ASFC up to FL 175 ;*
*- D : from FL 175 up to FL 195.*

*Nota : where 3000 ft ASFC is higher than FL 175 , airspace class G upper limit is FL 175.*

***3.2 Above PYRENEES :***

*3.2.1 Lateral limits*
*- French-spanish frontier*
*- East limits of AWY R 299,*
*- South limits of TMA BIARRITZ, PYRENÉES, and TOULOUSE,*
*- South-South West limits of MONTPELLIER SIV and West from B384 AWY.*

*3.2.2 Upper limits*
*- FL 195*

***3.3 Above Le Verdon :***

*3.3.1 Lateral limits*
*44°12'32"N, 006°13'20"E - 43°45'40"N, 006°13'20"E*
*43°43'40"N, 006°40'19"E - 43°41'26"N, 006°42'48"E*
*43°56'10"N, 006°37'52"E - 44°03'53"N, 006°39'07"E*
*44°12'32"N, 006°13'20"E*

*3.3.2 Upper limits*
*FL 135.*

*4 The particular case of airspace classified D in LTA :*
*Military flights may be carried out in the above said airspace in compliance with the following :*

*4.1 «V» type military air traffic flights :*

*(1) "V" type military air traffic flights shall request an authorisation to enter within portions of LTA where approach control centres of the DSNA provide air traffic services. When those flights have obtained such an authorisation, they are provided with the air traffic services that a VFR flight would have benefited from in accordance with the same airspace classification.*

*Moreover, when a visual crossing has to be conducted, both pilots shall maintain a route sufficiently far from other aircraft. This measure is intended to enhance safety and prevent the triggering of automatic collision avoidance systems which are now widely implemented on commercial fleets. The attention of the pilots is drawn to the fact that there is no uniformity in the vertical limit of the portions of LTA in which the approach control centers provide the service of air traffic control, the ceiling is either up to FL145 or to FL195.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

2) Dans les autres portions de la LTA, seuls les vols de la circulation aérienne militaire de type « V » qui sont en contact avec CAM INFO afin de bénéficier du service d'information de vol dans la limite des possibilités des CDC peuvent y pénétrer. Ils affichent alors le code transpondeur 0400 et évitent, dans la mesure du possible, les niveaux correspondant à des limites verticales d'espaces publiés (FL 115, plafond TMA, …). En outre, lorsqu'un croisement doit être effectué à vue, ils maintiennent impérativement une route suffisamment éloignée des autres aéronefs. Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité et à éviter le déclenchement des systèmes automatiques d'anticollision qui sont aujourd'hui généralisés sur les flottes commerciales. En dernier ressort, la prévention des abordages repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

*(2) In the other portions within the LTA, only "V" type military air traffic flights which are in contact with CAM INFO in order to benefit from the flight information service within the limits of the CDC's possibilities shall enter it. Then they display the transponder code 0400 and avoid, as far as possible, the levels corresponding to the vertical limits of published spaces (FL 115, TMA ceiling, etc.). Moreover, when a visual crossing has to be conducted, they shall maintain a route sufficiently far from other aircraft. This measure is intended to enhance safety and prevent the triggering of automatic collision avoidance systems which are now widely implemented on commercial fleets. As a last resort, collision prevention relies on the application of the rules of the air by all aircraft accordingly to the air traffic type they belong to.*

4.2 Vols de la circulation aérienne militaire de type «I»

Les vols de la circulation aérienne militaire de type «I» sont contrôlés dans l'espace visé par les centres de contrôle militaires.

La traversée des routes aériennes s'effectue sans coordination sous contrôle radar.

La pénétration dans les régions terminales de contrôle s'effectue, le cas échéant, dans les conditions prévues par protocoles entre les organismes concernés de la circulation aérienne militaire.

*4.2 Type «I» military flights*

*Type «I» militaty flights will be controlled in the said airspace by military control centers.*

*Crossing airways shall be carried out without coordination but under radar control.*

*Entering the terminal control areas is executed under the conditions laid down by conventions between the relevant air traffic control agencies.*

## 2 REGIONS D'INFORMATION DE VOL ESPACE SUPERIEUR (UIR)

La région d'information de vol est classée :

- C du FL 195 au FL 660. Cet espace contrôlé est désigné région supérieure de contrôle (UTA).
- G au-dessus du FL 660.

## *2 FLIGHT INFORMATION REGION UPPER AISPACE (UIR)*

*Upper information region is classified :*

*- C from FL 195 to FL 660, this controlled airspace is called Upper Traffic Area (UTA).*
*- G over FL 660.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 1.5 PROCEDURES D'ATTENTE, D'APPROCHE ET DE DEPART

*HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES*

## 1.5.1 GENERALITES

a) La règlementation française applicable aux procédures de vol aux instruments est fixée par l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments.

https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573

Ce texte national complète les dispositions règlementaires du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, modifié notamment par le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020.

Les critères de conception des procédures de vol aux instruments et les règles de détermination des minimums opérationnels associés à certaines procédures d'approche sont fixés par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

Un moyen acceptable de conformité pour la conception des procédures et la détermination des minimums opérationnels est le document national intitulé : « Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés ».

Ce recueil est publié sur le site du ministère chargé de l'aviation civile :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/procedures-aux-instruments

Les procédures peuvent également être conçues en application des critères fixés dans le document OACI N° 8168, volume II (PANS-OPS), ou dans le document OACI N° 9905 (manuel RNP-AR).

b) Les critères français de conception des procédures de vol aux instruments figurant dans le recueil mentionné ci-dessus s'inspirent largement du document OACI N° 8168, volume II (PANS-OPS).
Les critères généraux sont similaires.

Des différences existent entre les deux documents au sujet des procédures particulières. Ces différences sont signalées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Les procédures de vol aux instruments conçues en application du document OACI N° 8168 sont portées à la connaissance des usagers au moyen d'une annotation spécifique sur les cartes aéronautiques.

Les règles françaises de cartographie sont définies dans l'arrêté du 6 juillet 2018 relatif aux cartes aéronautiques :

https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/7/6/TRAA1813148A/jo/texte

Ces règles sont définies sur la base des dispositions de l'Annexe 4 de l'OACI. Les différences sont signalées dans la partie GEN 1.7 de l'AIP.

Enfin, il est rappelé que les règles d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en IFR sont définies dans l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs :

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000038864224&categorieLien=id

### 1.5.1.1 Catégories d'aéronef et vitesses indiquées associées

Les aéronefs étant classés par catégorie, les catégories prises en compte pour la protection des procédures sont précisées sur chaque carte d'approche aux instruments.

## *1.5.1 GENERAL*

*a) The French regulation on instrument flight procedures is set in the 24th of January 2022 order relating to the establishment and design of instrument flight procedures.*

*https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045076573*

*This national document completes and supplements Commission implementing regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management / air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, amended in particular by Commission implementing regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020.*

*The design criteria for instrument flight procedures and the rules for determining the operational minima to be published for some approach procedures area defined in a decision from the minister in charge of civil aviation.*

*One acceptable means of compliance for the design of instrument flight procedures and determination of operational minima is the national document entiled : "Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés" (Criteria for instrument flight procedure design and rules for operational minima determination).*

*This document is published on the website of the ministry in charge of civil aviation :*

*https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/procedures-aux-instruments*

*Procedures may also be designed in accordance with the criteria set in ICAO document NR 8168 volume II (PANS-OPS) or in ICAO document NR 9905 (RNP-AR Manual).*

*b) French criteria for instrument flight procedures design set in the national document mentioned here above stem from ICAO document NR 8168, volume II (PANS-OPS).*
*General criteria are very similar but some differences exist for specific procedures.*

*These differences are indicated in part GEN 1.7 of the AIP.*

*Instrument flight procedures designed in application of ICAO document NR 8168 are notified to airspace users through a specific annotation on aeronautical charts.*

*French cartographic rules are set in the following order :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2018/7/6/TRAA1813148A/jo/texte*

*These rules stem from ICAO Annex 4 and differences are indicated in AIP part GEN 1.7.*

*Finally, it is reminded that the use of aerodromes by aircraft in IFR is subject to the application of the 12th July 2019 order relating to air traffic general procedures applicable to the use of aerodromes by aircraft :*

*https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000038864224&categorieLien=id*

### *1.5.1.1 Aircraft categories and associated indicated speeds*

*Aircraft are classified by category ; procedures protection is provided for the categories indicated on each instrument approach chart.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| **Catégorie d'aéronefs** *Aircraft Category* | **Vat +** | **Vitesse d'approche initiale** *Initial approach Speed* | | **Vitesse d'approche finale** *Final approach Speed* | | **Vitesse MAX pour manoeuvres à vue (VPT ou MVL)** *MAX speed for circling manoeuvring (VPT / circling)* | **Vitesse MAX pour approche interrompue** *MAX speed for missed approach* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **MNM** | **MAX** | **MNM** | **MAX** | **VPT ou MVL** ***circling*** | **Initiale et intermediaire** ***Initial and intermediate*** | **Finale** ***Final*** |
| A | ≤ 91 | 90 | 150 | 70 | 100 | 100 | 100 | 110 |
| B | 91/120 | 120 | 180 (170*) | 85 | 130 | 135 | 130 | 150 |
| C | 121/140 | 160 | 240 (220*) | 115 | 160 | 180 | 160 | 240 |
| D, DL | 141/165 | 185 | 250 (220*) | 130 | 185 | 205 | 185 | 265 |
| E | 166/210 | 185 | 250 (220*) | 155 | 230 | 240 | 230 | 275 |
| H | S/O | 70 | 120** | 60 | 90 | S/O | 90 | 90 |
| H (PinS) | S/O | 70 | 120 | 60 | 90 | S/O | 70 ou 90 | 70 ou 90 |

+ Vat : vitesse au seuil égale à 1,3 fois la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée à l'atterrissage ou à 1,23 VS1 G, suivant le cas.
* : vitesse maximale pour procédures d'inversion ou en hippodrome.

** : la vitesse maximale pour les procédures d'inversion et en hippodrome jusqu'à 6 000 ft inclusivement est de 100 kt, et la vitesse maximale pour les procédures d'inversion et en hippodrome au-dessus de 6 000 ft est de 110 kt.

*+ Vat : (Speed at threshold) : 1.3 times stalling speed in landing configuration at the maximum certificated landing mass.*

** Maximum speed for reversal or racetrack procedure.*

***: maximum speed for reversal or racetrack procedures is 100 kt (at or below 6 000 ft) or 110 kt (above 6000 ft).*

**1.5.1.2 Procédures PBN**

**1.5.1.2.1 Procédures PBN RNP APCH**

Les procédures d'approche PBN publiées sur les cartes IAC sont des approches de non-précision (LNAV), des approches avec guidage vertical (LNAV-VNAV et LPV), ou des approches de précision (LPV 200 ft). Elles se reconnaissent notamment au titre "RNP RWY xx" et au cartouche des minimums associés. Elles sont établies en utilisant des critères conformes à ceux des PANS-OPS de l'OACI.

Pour suivre une procédure d'approche PBN (intermédiaire, finale et approche interrompue), l'aéronef doit être équipé d'un système de navigation certifié conforme à la spécification RNP (APCH) du "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

**1.5.1.2.2 Procédures PBN RNP AR APCH**

Les procédures d'approche RNP AR publiées dans l'AIP, sont des approches avec guidage vertical présentant des éléments de conception plus exigeants au niveau de leur exécution pour les systèmes de bord et les équipages, que les procédures d'approche de type RNP APCH (valeur de la précision de navigation demandée, présence de segment de type RF en finale, longueur potentiellement courte de la trajectoire finale axée sur la piste).

Elles se reconnaissent notamment au titre “RNP RWY xx (AR)” et au cartouche des minimums associés. Elles sont établies en utilisant les critères de conception issus du Doc 9905 de l'OACI.

Pour suivre une procédure d'approche RNP AR, l'aéronef et l'équipage doivent répondre aux exigences de la spécification de navigation RNP AR APCH telle que décrite dans le "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

En complément, l'exécution de ces procédures par un exploitant d'aéronef nécessite la délivrance d'une approbation opérationnelle spécifique conformément à l'annexe 6 de l'OACI.

Il existe deux types d'approbations :

• Une approbation permettant à un exploitant de réaliser toutes les procédures RNP AR qui répondent aux deux critères suivants :

o être publiques (non-privées), et

o être entièrement conformes aux critères de la 3ème édition du document OACI 9905.

→ L' « approbation RNP AR » doit être délivrée par l'autorité de tutelle de l'exploitant, ainsi qu'une attestation indiquant que « l'approbation RNP AR » a été délivrée conformément au doc 9997 de l'OACI.

→ Ce type de procédure fait l'objet sur la carte IAC dans l'AIP français, de la mention : « Réservée aux exploitants munis d'une approbation, voir ENR 1.5 ».

***1.5.1.2 PBN PROCEDURES***

***1.5.1.2.1 RNP APCH PBN procedures***

*The PBN approach procedures published in IAC charts are either non-precision approaches (LNAV), approaches with vertical guidance (LNAV-VNAV and LPV) or precision approaches (LPV 200 ft). They are identified with the "RPN RWY xx" title and with the associated minimum box. They are defined using criteria complying with those of ICAO PANS-OPS.*

*To follow a PBN approach procedure (intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a navigation system certified in compliance with the RNP specification (APCH) of the ICAO Doc 9613, "PBN Manual".*

***1.5.1.2.2 RNP AR APCH PBN Procedures***

*The RNP AR approach procedures published in the AIP are vertically guided approaches with more demanding design elements in their execution for aircraft systems and crews than the usual RNP APCH approach procedures (required navigation accuracy value, presence of RF type segments on final, potentially short length of the final path centered on the runway).*

*They can be identified by the title "RNP RWY xx (AR)" and the associated minimums. They are established using design criteria from ICAO Doc 9905.*

*To fly an RNP AR approach procedure, the aircraft and crew must meet the requirements of the RNP AR APCH navigation specification as described in the ICAO "Performance Based Navigation (PBN) Manual" (Doc 9613).*

*In addition, the execution of these procedures by an aircraft operator requires the issuance of a specific operational approval in accordance with ICAO Annex 6.*

*There are two types of approvals :*

*• An approval allowing an operator to perform all RNP AR procedures that meet the following two criteria :*

*o be public (non-private), and*

*o fully compliant with the criteria of ICAO 9905, 3rd edition.*

*→ The "RNP AR approval" must be issued by the operator's supervisory authority, together with a statement that the "RNP AR approval" has been issued in accordance with ICAO Doc 9997.*

*→ This type of procedure is identified on the IAC chart in the French AIP as "Reserved for approved operators, see ENR 1.5".*


© Service de l'Information Aéronautique, France

• Cette approbation sera complétée d'une approbation spécifique à une procédure, nécessaire à un exploitant pour exécuter toute procédure RNP AR ne répondant pas à au moins l'un des deux critères précédents.

→ Ce type de procédure, si elle est publiée dans l'AIP, fait l'objet sur la carte IAC dans l'AIP français, de la mention : « Réservée aux exploitants munis d'une approbation française, voir AD 2.22 ».
Par ailleurs le caractère « spécifique » de la procédure est explicité dans la partie AD 2.22 de l'aérodrome concerné.

→ L'approbation « spécifique à une procédure » est délivrée par la DSAC / NO de la DGAC-France.
Elle vise à s'assurer que l'exploitant et son autorité de tutelle ont pris en compte les particularités d'exploitation de la procédure.

La demande d'approbation doit être adressée à la DGAC-France DSAC / NO :

50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France,

et par E-mail à : dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr

*• This approval will be supplemented by a procedure-specific approval, required for an operator to perform any RNP AR procedure not meeting at least one of the two previous criteria.*

*→ This type of procedure, if published in the AIP, is identified on the IAC chart in the French AIP as "Reserved for operators with French approval, see AD 2.22".*
*Furthermore, the "specific" nature of the procedure is explained in the AD 2.22 section of the concerned aerodrome.*

*→ The "procedure-specific" approval is issued by the DSAC / NO of the DGAC-France.*
*It is intended to ensure that the operator and his supervisory authority have taken into account the operating characteristics of the procedure.*

*The request for approval should be addressed to DGAC-France DSAC / NO :*

*50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France,*

*and by E-mail to : dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr*

### 1.5.1.23 Procédures RNP (VPT)

### *1.5.1.23 RNP (VPT) procedures*

Les procédures d'approche RNP (VPT) publiées à l'AIP français sont des manœuvres à vue sur trajectoire prescrite avec le support des capacités PBN permettant la tenue du profil latéral et vertical de la trajectoire prédéfinie.

Il s'agit de procédures d'approche aux instruments codées en base de données de navigation et composées :

• d'une trajectoire d'approche aux instruments établie dans le cadre de la navigation fondée sur les performances (PBN), débutant à un IAF et se terminant à un point de cheminement appelé Visual Fix (VF) et incluant une approche interrompue en cas de non-acquisition des références visuelles au VF ; suivie

• d'une manœuvre à vue sur trajectoire prescrite, dont le suivi est réalisé sous l'entière responsabilité du pilote, constituée d'une trajectoire d'approche aux instruments débutant au VF réalisée en conditions de vol à vue et définie à l'aide de points de cheminements (WPT) jusqu'à l'atterrissage. Cette phase inclut une trajectoire de remise de gaz aux instruments réalisée en conditions de vol à vue en cas de nécessité entre le VF et la piste. Cette remise de gaz après le VF constitue la trajectoire conseillée à utiliser car fondée sur la trajectoire latérale d'approche interrompue d'une procédure RNP AR sous-jacente. L'ensemble de la trajectoire réalisée en conditions de vol à vue après le VF (manœuvre à vue sur trajectoire prescrite et remise de gaz) n'a pas fait l'objet d'une évaluation des obstacles pour la détermination des minimums opérationnels.

L'attention des exploitants est attirée sur la responsabilité du pilote pour suivre la trajectoire de manœuvre à vue après le VF et la nécessité de suivre les contraintes de vitesse associées aux terminaisons RF en finale et en approche interrompue.

Ces procédures sont exploitables uniquement en présence d'un service ATC disposant du QNH de l'aérodrome de destination.

La présence d'un PAPI est requise pour la réalisation d'une approche RNP (VPT). La pente de la procédure d'approche RNP (VPT) est calée sur celle du PAPI.

Les procédures d'approche RNP (VPT) sont identifiées notamment par leur titre "RNP RWY xx (VPT)" et par le cartouche spécifique des minimums opérationnels associés définis sur la base des exigences de plafond et de visibilité requises. Elles sont établies en utilisant les critères de conception spécifiés dans la version 1.1 du document intitulé "Critères RNP (VPT)" du 5 avril 2022 publié sur le site Internet du ministère chargé des transports.

Les éléments de phraséologie relatifs aux procédures RNP (VPT) sont définis dans l'édition en vigueur du Manuel de phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale publié sur le site Internet du ministère chargé des transports.

L'exécution des procédures RNP (VPT) publiées à l'AIP français nécessite que l'exploitant y soit autorisé par la direction DSAC / NO de la DGAC.

Pour les exploitants non-français, cette autorisation s'appuie sur l'autorisation primaire de l'autorité de certification de l'exploitant, délivrée conformément aux recommandations de la circulaire OACI N° 359.

La demande d'autorisation doit être adressée à la DGAC, direction DSAC / NO, 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France par E-mail uniquement à :

dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr

Un délai de 45 jours préalablement à la date souhaitée de mise en œuvre est nécessaire pour le traitement du dossier.

La liste des pièces constitutives du dossier attendu par DSAC / NO est transmise au premier contact.

*The RNP (VPT) approach procedures published in the French AIP are visual manœuvres on prescribed track with the support of PBN capabilities to maintain the lateral and vertical profile of the predefined track.*

*These are instrument approach procedures coded in the navigation database and made up of :*

*• an instrument approach path established within the framework of performance-based navigation (PBN), starting at an IAF and ending at a waypoint called the Visual Fix (VF) and including a missed approach in the event of failure to acquire visual references at the VF ; followed by*

*• a visual manœuvre on prescribed track, which is followed under the sole responsibility of the pilot, consisting of an instrument approach path starting at the VF, flown in visual flight conditions and defined using waypoints (WPT) until landing. This phase includes an instrument go-around path performed under visual flight conditions if necessary between the VF and the runway. This go-around after the VF is the recommended path to use because it is based on the lateral missed approach path of an underlying RNP AR procedure. The entire path flown in visual flight conditions after the VF (visual manoeuvre on prescribed track and go-around) was not subject to an obstacle assessment to determine the operating minima.*

*Operators' attention is drawn to the pilot's responsibility to follow the visual manoeuvre track after the VF and the need to follow the speed constraints associated with RF terminations on final and missed approach.*

*These procedures can only be used in the presence of an ATC service with the QNH of the destination aerodrome.*

*A PAPI must be in place for a RNP (VPT) approach to be made. The descent gradient of the RNP (VPT) approach procedure is based on that of the PAPI.*

*RNP (VPT) approach procedures are identified in particular by their title "RNP RWY xx (VPT)" and by the specific cartouche of associated operating minima defined on the basis of the required ceiling and visibility requirements. They are established using the design criteria specified in version 1.1 of the document entitled "Critères RNP (VPT)" dated 5 April 2022 published on the website of the Ministry of Transport.*

*The phraseology relating to RNP (VPT) procedures is defined in the current edition of the Phraseology Manual for General Air Traffic published on the website of the Ministry of Transport.*

*The execution of RNP (VPT) procedures published in the French AIP requires the operator to be specifically authorised to do so by the DGAC DSAC / NO Directorate.*

*For non-French operators, this authorisation is based on the primary authorisation of the operator's certifying authority, issued in accordance with the recommendations of ICAO circular NR 359.*

*Applications for authorisation should be sent to the DGAC, Direction DSAC / NO, 50 rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15 France by E-mail only to :*

*dsac-st-no-bf@aviation-civile.gouv.fr*

*A period of 45 days prior to the desired implementation date is required to process the application.*

*The list of documents making up the file expected by DSAC / NO is sent at the first contact.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.5.1.3 Procédures PBN en zone terminale publiées avec la mention"RNAV-1 et P-RNAV"**

Les procédures RNAV en zone terminale publiées avec l'identification "RNAV" et séparément, la mention "RNAV-1 et P-RNAV" sont utilisables par les aéronefs équipés d'un système de navigation conforme à l'une ou l'autre de ces spécifications.

Ces procédures sont protégées DME / DME et / ou GNSS. La procédure PBN publiée peut requérir que la performance du système de navigation soit accomplie à l'aide de capteurs spécifiques (ex : GNSS ou DME / DME / IRU).

Les procédures publiées comme étant utilisables en RNAV1 et en P-RNAV excluent les aéronefs autorisés P-RNAV avec capteur VOR-DME uniquement.

***1.5.1.3 PBN procedures in terminal area published with the "RNAV-1 and P-RNAV" mention***

*RNAV procedures in terminal area published with "RNAV" identification and separately "RNAV-1 and P-RNAV" mention are available for aircraft equipped with a navigation system in compliance with the one or other one of these specifications.*

*These procedures are protected for DME / DME and / or GNSS. The published PBN procedure can require that the performance of the navigation system is realized by means of specific sensors (ex : GNSS or DME / DME / IRU).*

*Procedures published as available for RNAV-1 and for P-RNAV exclude aircraft authorized for P-RNAV with only sensor VOR-DME.*

**1.5.1.4 Procédures PBN en zone terminale publiées avec la mention "RNAV- 5"**

Certains segments de procédures répondant à des conditions particulières peuvent être publiés avec l'identification "RNAV" et séparément, la mention "RNAV5".

Les conditions opérationnelles associées à leur utilisation sont les suivantes :

• Altitude minimale de sécurité radar : Les itinéraires publiés sont établis à l'altitude minimale de sécurité radar ou au-dessus.

• Base de données : Les procédures définies dans la base de données ne doivent pas être modifiées par l'équipage.

→ Absence de la capacité RNAV requise en zone terminale : En l'absence de la capacité RNAV requise, le pilote doit :

• dans le cas d'une arrivée normalisée aux instruments (STAR) ou d'une approche initiale aux instruments, soit :

- suivre ou rejoindre la procédure conventionnelle correspondante publiée, si elle existe ou,

- annoncer "Non RNAV zone terminale" dès le début de la procédure afin de bénéficier du guidage radar ;

• dans le cas d'un départ normalisé aux instruments (SID) :

- annoncer "Non RNAV zone terminale" dès la mise en route afin de bénéficier du guidage radar dès la fin du segment initial conventionnel ou d'être autorisé à suivre un départ normalisé aux instruments.

→ Perte de la capacité RNAV requise en zone terminale

En cas de perte de la capacité RNAV requise, le pilote doit :

• dans le cas d'une arrivée normalisée aux instruments (STAR) ou d'une approche initiale aux instruments, soit :

- suivre ou rejoindre la procédure conventionnelle correspondante publiée, si elle existe ou,

- annoncer "RNAV Impossible [cause (raison)]" dès la perte de la capacité RNAV requise afin de bénéficier du guidage radar ;

• dans le cas d'un départ normalisé aux instruments (SID) :

- annoncer "RNAV Impossible [cause (raison)]" afin de bénéficier du guidage radar ou d'être autorisé à suivre un départ normalisé aux instruments.

***1.5.1.4 PBN procedures in terminal area published with "RNAV-5" mention***

*Some segments of procedures complying with specific conditions can be published with "RNAV" identification and separately "RNAV-5" mention.*

*Operational conditions associated to their using are hereafter :*

*• Minimum radar vector altitude : The published flight routes are set at the minimum radar vector altitude or above.*

*• Data base : The procedures defined in the data base shall not be changed by air crew.*

*→ Absence of RNAV required capacity in terminal area : In absence of RNAV required capacity, the pilot shall :*

*• for a STAR or initial instrument approach, either :*

*- follow or join the appropriate conventional procedure published, when existing or,*

*- report "Non RNAV terminal area" upon starting the procedure in order to get a radar guidance ;*

*• for a SID :*

*- report "Non RNAV terminal area" upon engine starting up in order to get a radar guidance since the end of the conventional initial segment or to be cleared to carry out a SID procedure.*

*→ Loss of RNAV capacity required in terminal area*

*In case of loss of RNAV capacity required, the pilot shall :*

*• for a STAR or initial instrument approach, either :*

*- follow or join the appropriate conventional procedure published, when existing or,*

*- report "Unable RNAV [due (reason)]" upon the loss of RNAV capacity required in order to get a radar guidance ;*

*• for a SID :*

*- report "Unable RNAV [due (reason)]" in order to get a radar guidance or to be cleared to carry out a SID procedure.*

**1.5.2 VOLS A L'ARRIVEE**

***1.5.2 ARRIVING FLIGHTS***

**1.5.2.1 Altitude minimale de secteur (MSA) ou route d'arrivée spécifiée**

L'altitude minimale de secteur est calculée avec une marge de franchissement d'obstacle de 300 m. Toutefois cette marge peut être augmentée d'une valeur pouvant atteindre 300 m en cas de relief important. L'altitude minimale de franchissement d'obstacles sur une route d'arrivée spécifiée est calculée :

• s'il n'existe pas d'espace contrôlé associé à la procédure :

• à partir du dernier repère en route, s'il est situé à moins de 25 NM de l'IAF, sinon du point situé à 25 NM de l'IAF sur la route d'arrivée.

• s'il existe un espace contrôlé associé à la procédure :

- à partir de la limite de cet espace ou du repère le plus proche possible de cette limite.

- à partir de la limite de cet espace ou du repère le plus proche possible de cette limite.

Une contrainte de circulation aérienne (altitude de procédure) peut être, si nécessaire, publiée ; elle précède alors l'altitude minimale de franchissement d'obstacles.

Exemple : "4300* 3000 *si LFR50 active.

***1.5.2.1 Minimum sector altitude (MSA) or specified arrival route***

*Minimum sector altitude is calculated with an obstacle clearance margin of 300 m. However this margin can be increased to 300 m when surface inequalities are considerable. Minimum obstacle clearance altitude is calculated on a specified arrival route :*

*• if no controlled airspace is associated with the procedure :*

*• from the last fix, within a radius of 25 NM from the IAF, if not, from the point located at 25 NM from IAF on the arrival route.*

*• if a controlled airspace is associated with the procedure :*

*- an Air Traffic constraint (procedure altitude) may be published if necessary ; it then precedes the minimum obstacle clearance altitude.*

*- from the limit of this airspace or from the nearest possible fix to this limit.*

*An Air Traffic constraint (procedure altitude) may be published if necessary ; it then precedes the minimum obstacle clearance altitude.*

*Example : "4300* 3000 *if LFR50 active.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.5.2.2 Altitudes d'arrivée en région terminale (TAA)**

Des altitudes minimales d'arrivée en TMA (TAA), associées à des aires basées sur le repère d'approche initiale et / ou le repère d'approche intermédiaire peuvent être fournies pour faciliter la descente et l'entrée dans la procédure.

La configuration type prévoit 3 secteurs de TAA : entrée directe, base gauche et base droite.

Les principes de construction et d'utilisation sont similaires à ceux des altitudes minimales de secteur qui figurent sur les cartes d'approche aux instruments des procédures conventionnelles, mais les limites latérales de ces secteurs sont adaptées à l'utilisation des récepteurs GNSS et plus généralement, des systèmes de navigation

***1.5.2.2 Arrival altitude in terminal area (TAA)***

*Terminal arrival altitudes in TMA (TAA), associated with areas based on the initial approach fix and / or the intermediate approach fix, can be provided to ease the descent and the approach procedure entry.*

*The typical configuration provides three TAA sectors : direct entry, left base and right base.*

*The principles for design and operational use are the same to those of minimum sector altitudes included in instrument approach charts for conventional procedures, but the lateral limits of these sectors are adapted to the use of GNSS receivers and more usually, of navigation systems.*

**1.5.2.3 Procédure en hippodrome**

En principe, le ralliement d'un hippodrome s'effectue à l'issue d'un circuit d'attente. Cependant pour permettre à un aéronef, qui n'a pas à attendre, d'entrer directement dans l'hippodrome, les entrées sont étudiées comme pour une attente du même type. Pour un hippodrome basé à la verticale d'une installation VOR, NDB ou sur une intersection de rayons VOR, la durée d'éloignement pour l'entrée est de une minute trente secondes maximum.

En conséquence :

• pour les hippodromes dont le temps d'éloignement et l'altitude minimale sont ceux de l'attente, les entrées dans les hippodromes sont automatiquement protégées ; aucune mention n'est portée sur la carte IAC ;

• pour les hippodromes dont le temps d'éloignement est de une minute trente secondes, les entrées sont étudiées et mention en est faite sur la carte IAC. (Exemple : « les entrées dans l'hippodrome sont protégées » ou « Entrées dans l'hippodrome secteurs 1 et 3 protégées » (les entrées dans le secteur 2 ne sont alors pas possibles) ou « Entrées dans l'hippodrome de une minute trente sont protégées » (lorsque l'hippodrome est de une minute trente pour certaines catégories et supérieur à une minute trente pour d'autres).

• pour un hippodrome basé sur des informations VOR et DME, les entrées sont étudiées comme pour une attente du même type. Mention est faite sur la carte IAC.

Dans certains cas, un seul circuit est utilisé pour représenter, sur la vue en plan des cartes IAC, l'attente et l'hippodrome ; dans ce cas, les entrées en hippodrome sont protégées.

Lorsque l'attente et l'hippodrome sont représentés séparément, les entrées doivent s'effectuer dans l'attente, l'exécution de l'hippodrome ne pouvant être effectuée qu'une fois l'avion stabilisé en attente, à l'altitude minimale de celle-ci ; si, dans ce cas, les entrées en hippodrome sont néanmoins possibles pour certains avions, ceci est mentionné (CAT MAX ou MAX IAS ).

***1.5.2.3 Racetrack procedure***

*In principle, an aircraft enters a racetrack procedure when leaving a holding pattern. However, to allow an aircraft that has not to be kept on hold to directly enter the racetrack procedure, the entries are examined in the same way as if the aircraft had been on hold. When a racetrack is based on a VOR or NDB, or on the intersection of a VOR radial, the outbound time to the entry point is one minute and thirty seconds maximum.*

*Consequently :*

*• in the case of racetrack for which the outbound time and the minimum altitude are those of the holding pattern, entries into the racetrack are automatically protected and no special mention is made on the IAC.*

*• in the case of racetracks with an outbound time of one minute and thirty seconds, entries are defined and detailed on the IAC for example : "entries to racetrack protected" or "entries into the racetrack of sectors 1 or 3 protected" (entries into the sector 2 are then impossible) or "entries into the racetrack of one minute and thirty seconds are protected" (when the racetrack outbound time is one minute and thirty seconds for certain categories, and greater than one minute and thirty seconds for others).*

*• in the case of a racetrack using VOR or DME information, the entries are determined as for a holding pattern of the same type. This is then specified on the IAC.*

*Sometimes only one circuit represents on the IAC the holding pattern and the racetrack. In these cases, the entries in racetrack are protected.*

*When the holding pattern and the racetrack are shown separately, the entries must be done in the holding pattern, the racetrack can be executed only when the ACFT is stabilized at the minimum altitude in the holding pattern. In such a case, entries in racetrack are however possible for certain ACFT, if mentioned on the chart (CAT. MAX or MAX IAS).*

**1.5.2.4 Virages conventionnels 45° / 180°**

Sauf instruction contraire figurant sur la carte, le temps d'éloignement compté à partir du début du virage de 45° est de :

• 1 min pour les aéronefs de catégorie A et B,

• 1 min 15 pour les aéronefs de catégorie C et D.

***1.5.2.4 Procedure turns of 45° / 180°***

*Unless otherwise specified on the chart, flying time from the start of 45° turn is :*

*• one minute for aircraft of categories A and B,*

*• one minute 15 sec, for aircraft of categories C and D.*

**1.5.2.5 Procédures d'approche finale à forte pente**

Afin d'attirer l'attention des pilotes sur les approches finales dont la pente est supérieure à 3,5 % dans le cas d'une approche de précision et à 6,5 % dans le cas d'une approche classique, les cartes d'approche concernées comportent, sur la vue en plan, un cartouche :

• "ILS avec GP calé à plus de 3,5 %" dans le cas d'une approche de précision ILS ou,

• "Angle de descente > à 3,5°" dans le cas d'une approche SBAS,

• "Pente finale supérieure à 6,5 % (CAT A, B) à 6,1 % (CAT C, D) dans le cas d'une approche classique NPA.

Ces mentions signifient que des qualifications appropriées pour l'aéronef et l'équipage de conduite sont nécessaires pour suivre une telle procédure.

Par ailleurs, il convient pour les vols en transport public de se référer au règlement (UE) 965/2012 qui contient des dispositions spécifiques supplémentaires pour les procédures d'approche à forte pente de 4,5 % et plus.

***1.5.2.5 Steep angle final approach procedures***

*In order to draw pilot's attention to final approaches whose glide path angle is more than 3.5 % for a precision approach and more than 6.5 % for a non-precision approach, the appropriate approach charts include a box in the plan view :*

*• "ILS with GP tuned over 3.5 %" for a precision approach or,*

*• "Descent slope angle > 3.5°" for a SBAS approach or,*

*• "Final slope angle > 6.5 % (CAT. A, B) or > 6.1 % (CAT. C, D)" for a non-precision approach.*

*These notes are meaning that appropriate aircraft and fight crew qualifications are required to use the related procedures.*

*In addition, it is required for commercial flights to refer to the European rule (EU) 965/2012 which contains additional specific provisions for steep angle approach procedures whose glide path is equal or more than 4.5 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.5.2.6 Approche classique : définition du MAPT**

Pour une approche classique de non-précision (NPA), il est défini un MAPT ; ce point est la limite aval à laquelle la procédure d'approche interrompue doit être amorcée afin de garantir la marge minimale de franchissement d'obstacle.

***1.5.2.6 Non precision approach : MAPT***

*For non-precision approaches (NPA), an MAPT is specified, this is the downstream limit at which a missed approach procedure must be started to ensure a minimal obstacle clearance margin.*

**1.5.2.7 Approche interrompue**

En approche interrompue, le franchissement d'obstacle est étudié en se basant sur un calcul de pente de 2,5 % jusqu'à la hauteur minimale d'accélération ; cette valeur n'est pas portée sur les cartes mais les minimums calculés pour cette pente sont systématiquement publiés. Lorsque des minimums supplémentaires sont calculés en prenant en compte des pentes supérieures à 2,5 %, ces pentes sont alors publiées en regard des minimums correspondants.

Cependant, une pente minimale de 3,3 % est prise en compte pour vérifier la séparation avec une autre trajectoire ou espace et pour calculer le dimensionnement des espaces. Cette pente n'est publiée que dans les cas où elle est supérieure à 3,3 %. En conséquence, à défaut de pente supérieure publiée en API, une pente minimale de 3,3 % doit être respectée.

En cas de rejointe d'une attente, l'aire de protection pour la partie du palier située dans l'attente considère notamment les éléments suivants :

• inclinaison : 25° (ou taux de virage de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°).

Le palier d'accélération peut ne pas être étudié : la mention "Palier d'accélération non étudié" est alors publiée dans la description de l'API.

Pour les procédures PBN, le segment d'approche interrompue (API) est normalement basé sur la navigation de surface mais peut, dans certains cas, être basé sur une navigation à l'estime ou une navigation effectuée à l'aide de moyens de radio-navigation tels que VOR ou le NDB.

Dans le cas où l'approche est interrompue en raison d'une panne ou d'une perte du guidage du système de navigation GNSS, l'exploitant doit définir et suivre une procédure d'urgence (suivie d'une phase de ralliement).

La phase de ralliement pour effectuer une nouvelle approche PBN ou une approche conventionnelle devra ensuite être réalisée à l'aide des moyens de navigation conventionnels et/ou sous assistance radar.

***1.5.2.7 Missed approach***

*In case of missed approach, the obstacle clearance is check with a climb gradient of 2.5 % up to minimal height of acceleration. This value is not referred on the charts, but the computed minimums for this slope are systematically published. Where supplementary minimums are provided with more than 2.5 % climb gradient, these gradient are published with corresponding minimums.*

*However, minimum slope of 3.3 % is used to verify the separations with another track or airspace and to design airspaces limits. This climb gradient is published, only if it is greater than 3.3 %. Consequently, if no greater slope is published in missed approach, a minimum climb gradient of 3.3 % must be observed.*

*In the case of joining a holding pattern, the protection area for the part of the horizontal segment within the holding pattern takes into consideration the following elements :*

*• bank angle : 25° (or a 3°/s turn rate if the resulting bank angle is less than 25°)*

*The acceleration leg may not be studied : the mention "Acceleration level not studied" is then laid down in the missed approach description.*

*The missed approach segment for PBN procedures is usually based on the area navigation but, sometimes, it may be based on dead reckoning navigation or navigation carried out by conventional radio navigation aids such VOR and NDB.*

*In the case where the missed approach is due to a loss or a failure of the GNSS guidance system, the aircraft operator must define and execute an contingency procedure (followed by a homing phase).*

*The homing phase to execute a new PBN approach or conventional approach shall then be carried out using conventional navigation aids and/or under radar assistance.*

**1.5.2.8 Référence altimétrique**

Les indications de hauteur d'obstacles, de DH ou de MDH sont données par rapport à l'altitude de l'aérodrome, excepté dans les cas suivants :

• pour les approches de précision (ILS ou SBAS CAT I, PAR) et les approches avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ; et

• pour les approches classiques, lorsque le seuil de la piste sur laquelle s'effectue l'approche aux instruments est à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome.

Dans ces deux cas, le niveau de référence est alors l'altitude du seuil de la piste.

Lorsqu'un niveau de référence autre que le niveau moyen de la mer est utilisé, il est porté bien en évidence sur la carte.

***1.5.2.8 Altimetric reference***

*Information on obstacle heights, DH or MDH are expressed in relation to the aerodrome elevation, except in the following cases :*

*• for precision approaches (ILS or SBAS CAT I, PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro) ; and*

*• for non-precision approaches, when the threshold of the runway on which the instrument approach is conducted is located more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation.*

*In both cases, the reference level is the runway threshold elevation.*

*Where a reference level other than mean sea level is used, it shall be prominently displayed on the chart.*

**1.5.2.9 Représentation du relief et des obstacles**

Le relief est représenté d'une manière schématique par des courbes de niveau et des points cotés pour les points culminants. Des teintes hypsométriques sont utilisées pour souligner le relief. Les obstacles significatifs sont indiqués.

Sur les cartes d'approche autres que les cartes VPT, le relief est représenté à partir d'une courbe de niveau située au moins à 300 m AAL. Au-dessus de ce niveau, l'intervalle entre courbes de niveau est fonction du relief à représenter.

Sur les cartes VPT, la courbe de niveau la plus basse, ainsi que l'intervalle entre courbes de niveau est fonction du relief à représenter. La présentation du relief diffère donc d'une carte à l'autre.

***1.5.2.9 Illustration of relief and obstacles :***

*The relief is illustrated schematically by contour lines and values indicating peaks. Hypsometric tints are used to depict ranges of elevation. Significant obstacles are indicated.*

*On approach charts other than VPT charts, relief is illustrated by a level curve located at least at 300 m AAL. Above this level, the interval between level curves depends on the height to be indicated.*

*On VPT charts, the lowest level curve and the interval between level curves depends on the height to be illustrated. Therefore, the indication of the relief differs on the various charts.*

**1.5.2.10 Utilisation des procédures d'approche aux instruments en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome**

Les procédures d'approche aux instruments ne sont autorisées que lorsque la diffusion du calage altimétrique QNH est assurée :

• soit via un système de transmission automatique de paramètres (STAP) sur l'aérodrome de destination ;

• soit via une station désignée indiquée sur la carte IAC de l'aérodrome de destination.

***1.5.2.10 Use of instrument procedures without air traffic services at the aerodrome***

*Instruments approach procedures are only permitted when the QNH altimeter setting is transmitted :*

*• either from an automatic parameter transmission system (STAP) at the destination aerodrome ;*

*• or from a designated station indicated on the IAC chart of the destination aerodrome.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les procédures d'approches sont alors obligatoirement suivies d'une MVL pour laquelle des minimums éventuellement majorés sont publiés. De nuit, pour les opérations de transport public régulier un représentant de l'exploitant devra être présent sur l'aérodrome et devra disposer de consignes approuvées par les services compétents de l'aviation civile lui permettant de déclencher le plan de secours de l'aérodrome ainsi que les phases d'urgence si nécessaire.

Les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées lorsque :

• la mention suivante est publiée : "Procédure interdite en dehors des horaires ATS" (cas d'une nécessité de coordination, d'un environnement dangereux interdisant d'une façon définitive de telles manoeuvres).

• aucune procédure d'agrément d'une station n'est publiée, cette dernière n'ayant pas été étudiée et l'aérodrome n'est pas doté d'un système de transmission automatique de paramètres (STAP).

Les règles d'intégration dans le circuit d'aérodrome à l'issue d'une procédure d'approche aux instruments sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

*The approaches procedures are compulsorily followed with a circling for which minima are possibly increased and published. By night, an operator agent should have to be at the aerodrome to carry out scheduled air public transport operations and should to get approval instructions from the suitable air traffic service enabling him to trig the safety plan of aerodrome and emergency phases if necessary.*

*The instruments approach procedures are not allowed when :*

*• the following sentence is published : "prohibited procedure out of ATS HOR" (on account of necessary coordination, dangerous surroundings which prohibit definitely such manoeuvres) :*

*• no approved station is published, and no STAP (Automatic transmission system of parameters) on the aerodrome.*

*The rules for joining the aerodrome circuit at the end of an instrument approach procedure are set by the Order of 12 July 2019 on air traffic general procedures for the use of aerodromes by aircraft.*

## 1.5.3 VOLS AU DEPART

## *1.5.3 DEPARTURE FLIGHTS*

### 1.5.3.1 Procédures de départ omnidirectionnel

### *1.5.3.1 Omnidirectional departure procedures*

**a) Publication des procédures :**

Des procédures de départ omnidirectionnel sont décrites :

• sur les cartes de départ TMA des aérodromes dotés d'espaces aériens contrôlés pour lesquels une telle documentation est disponible ;

• sur les cartes d'aérodrome IAC pour les aérodromes pour lesquels aucune information n'est disponible en carte TMA (Aérodromes en espace de classe G notamment).

Le recueil pour la conception des procédures de vol aux instruments distingue deux types de départs omnidirectionnels :

Type A : monter depuis le décollage, suivant une route magnétique spécifiée jusqu'à une altitude / hauteur spécifiée à partir de laquelle l'aéronef peut effectuer un départ omnidirectionnel ou par secteur.

Type B : monter, depuis le décollage, vers un repère (en général l'IAF de la procédure d'approche), une altitude à atteindre au repère étant, si nécessaire, spécifiée, puis départ omnidirectionnel ou par secteur.

Les principes généraux relatifs aux procédures de départ s'appliquent : en particulier, la pente théorique de montée n'est publiée que si elle est supérieure à 3,3 %.

Il est important de noter qu'après avoir atteint l'altitude / hauteur permettant une route directe, la protection vis à vis des obstacles a été étudiée, en supposant que l'aéronef poursuit sa montée selon une pente au moins égale à la pente spécifiée ou au moins égale à 3,3 % si aucune pente n'est spécifiée, jusqu'à ce que l'aéronef atteigne l'altitude minimale de sécurité en route. L'obstacle le plus pénalisant ayant servi à déterminer la pente théorique de montée est indiqué ; il ne peut être fait abstraction de cet obstacle sauf lorsque la procédure précise la nouvelle pente en cas d'abstraction, en raison de la présence éventuelle d'autres obstacles non publiés ; la pente publiée peut ne pas prendre en compte des obstacles très proches de la piste et justifiant normalement une pente très élevée ; les informations relatives à ces obstacles sont publiées

**b) Utilisation:**

En espace aérien contrôlé, des clairances pour suivre des départs omnidirectionnels peuvent être délivrées :

• sur demande du pilote,

• à l'initiative de l'organisme de la circulation aérienne lorsque des départs omnidirectionnels sont publiés.

• En espace aérien non contrôlé, ces procédures sont désignées "consignes recommandées pour un départ IFR" ; elles ne sont que des indications destinées à aider l'exploitant à définir une procédure assurant le franchissement des obstacles avec des marges suffisantes.

***a) Publication of the procedures :***

*Omnidirectional departures procedures are discribed :*

*• on TMA departures charts for aerodromes with controlled airspace for which such documents are available ;*

*• on AD IAC charts : for those aerodromes where there is no information in TMA chart (aerodromes in class G airspace, mainly).*

*The manual for the flight procedure design distinguishes two types of omnidirectional departures :*

*A type : initial climb after take-off and follow a specified magnetic track climbing to a specified altitude / height from which the aircraft can make an omnidirectional departure or a departure by sector.*

*B type : initial climb after take-off, to a fix (generally the approach procedure IAF), an altitude to be reached to the fix being defined if necessary, then proceed to an omnidirectional departure or a departure by sector.*

*The general principles relating to departure procedures are applicable : in particular, the theoretical climb gradient is only published when greater than 3.3 %.*

*It is important to note that after reaching the altitude / height that allows to proceed direct to an omnidirectional departure, or a departure by sector, protection against obstacles has been reviewed assuming that the aircraft continues to gain height to a climb gradient at least equal to the gradient specified, or at least 3.3 % when no gradient is specified, until it reaches the minimum safety altitude. The controlling obstacle which has been used to calculate the theoretic climb gradient is indicated. No abstraction of this obstacle may be made except when the procedure specify the new climb gradient, on account of others unpublished obstacles. The published climb gradient may not take into account the very closer obstacles to the runway justifying a very hight climb gradient. Informations related to these obstacles are published*

***b) Utilization***

*In controlled airspace, omnidirectional departures clearances may be ordered :*

*• on pilot request,*

*• from ATC when omnidirectional departures are published.*

*• In uncontrolled airspace, these procedures are called, "Recommanded instruction for IFR departure" ; they are only indications to help the aircraft operator to define a procedure which ensure obstacle clearance with sufficie margins.*

### 1.5.3.2 Confirmation de la clairance de départ normalisé aux instruments (SID) ou du départ omnidirectionnel

### *1.5.3.2 Confirmation of SID clearance or omnidirectional departure clearance*

a) Procédure pilote

Le pilote d'un aéronef en vol IFR, ayant obtenu une clairance de départ comportant le suivi d'un départ normalisé aux instruments (SID) ou d'un départ omnidirectionnel annonce, lors du premier contact radiotéléphonique avec le contrôleur d'approche :

• l'indicatif d'appel de l'aéronef ;

• l'indicatif du SID ou la route ;

• le niveau vers lequel il monte (altitude ou niveau de vol).

*a) Pilot procedure*

*The pilot of an aircraft in IFR flight, with a departure clearance including a SID procedure or omni-directional departure procedure, will report on the first radio contact to the approach controller as follows :*

*• Aircraft call sign ;*

*• SID Identification or Flight Route ;*

*• Level to which aircraft is climbing (altitude or flight level).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

b) Procédure contrôleur

Lorsque les éléments annoncés par le pilote sont erronés le contrôleur d'approche utilise la phraséologie "Négatif" suivie des éléments dans leur version correcte.

Lorsque le pilote oublie d'annoncer l'indicatif du SID ou la route et / ou le niveau associé, le contrôleur d'approche rappelle l'élément ou les éléments manquants.

*b) Controller procedure*

*When data from pilot are erroneous, the approach controller use the phraseology "Negative" followed with the data in correct version.*

*When the pilot forgets to report SID identification or Flight route and / or the associated level, the approach controller will recall the missing data.*

## 1.5.4 CIRCUITS D'ATTENTE

## *1.5.4 HOLDING PATTERNS*

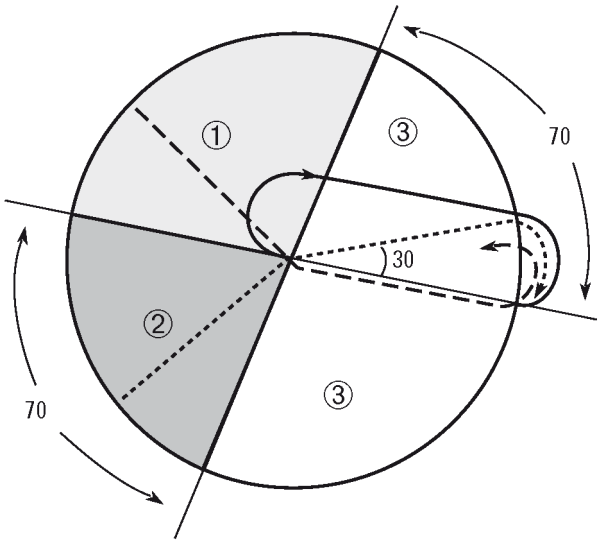
### 1.5.4.1 Procédure d'entrée omnidirectionnelle dans les attentes VOR ou NDB.

### *1.5.4.1 Omnidirectional entry procedure in VOR or NDB holding patterns.*

L'entrée dans l'attente est supposée s'effectuer selon le cas en fonction des trois secteurs d'entrée représentés ci-dessous, en admettant une tolérance de ± 5° par rapport aux limites de secteurs.

*Entry into the holding pattern is assumed to depend on the three entry sectors illustrated below, assuming a tolerance of ± 5° in relation to the entry sector boundaries.*

**SECTEURS D'ENTREE /** *ENTRY SECTORS*




**Note** : cette représentation se rapporte à une attente droite.

• Procédure de secteur (entrée parallèle)

Au survol du repère, tourner pour prendre un cap parallèle et inverse au cap spécifié de la trajectoire de rapprochement et maintenir ce cap pendant la durée d'éloignement spécifiée pour l'attente. Si cette durée est supérieure à une minute et demi, la valeur du temps d'éloignement lors de l'entrée ne doit pas dépasser une minute et demi, ou une distance limite correspondante.

Ensuite tourner à gauche pour rejoindre le parcours de rapprochement ou directement le repère.

Au deuxième passage verticale repère, suivre le circuit d'attente.

• Procédure de secteur (entrée décalée)

Au survol du repère, prendre un cap permettant de suivre une trajectoire faisant un angle de 30° avec le parcours de rapprochement du côté attente et s'éloigner à ce cap pendant un temps égal au temps d'éloignement spécifié. Cette durée peut être limitée dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Tourner ensuite à droite pour rejoindre le parcours de rapprochement du circuit d'attente.

• Procédure de secteur (entrée directe).

Au survol du repère, tourner à droite pour suivre le circuit d'attente.

***Note** : this illustration shows a right hand pattern.*

*• Sector procedure (parallel entry)*

*When flying over the reference point (fix), turn to take a heading parallel and opposite to the heading specified for the approach and keep this heading during the flying time specified for holding. Should this time be greater than one minute and a half, the flying time when entering must not be more than one and a half minute, or a corresponding limiting distance.*

*Then turn left to join the inbound track, or the reference fix directly.*

*When passing for the second time overhead above the reference fix, follow the holding pattern.*

*• Sector procedure (offset entry)*

*When flying over the reference fix, take a heading allowing the aircraft to follow a route at an angle of 30° with the approach path on the holding side and leave this heading for a time equal to the specified flying time. This time can be limited under the same conditions as above.*

*Then turn to the right to join the approach path of the holding pattern.*

*• Sector procedure (direct entry).*

*When flying over the reference point (fix), turn to the right to follow the holding pattern.*

### 1.5.4.2 Procédures d'entrée en attente VOR-DME Principes généraux

### *1.5.4.2 Entry procedures in a VOR DME holding pattern General principle*

L'arrivée dans une attente VOR DME peut s'effectuer :

• en suivant l'axe de rapprochement de l'attente.

• en suivant une trajectoire publiée.

En cas de guidage radar, les aéronefs doivent être établis sur des trajectoires réglementaires protégées.

Le point d'entrée est :

• soit le repère d'attente,

*Entries in a VOR DME holding pattern can be done :*

*• by following the inbound track of the holding pattern.*

*• by following a published track.*

*In radar vectoring, aircraft must be established on regulatory protected tracks.*

*The entry point is :*

*• either the holding pattern fix,*

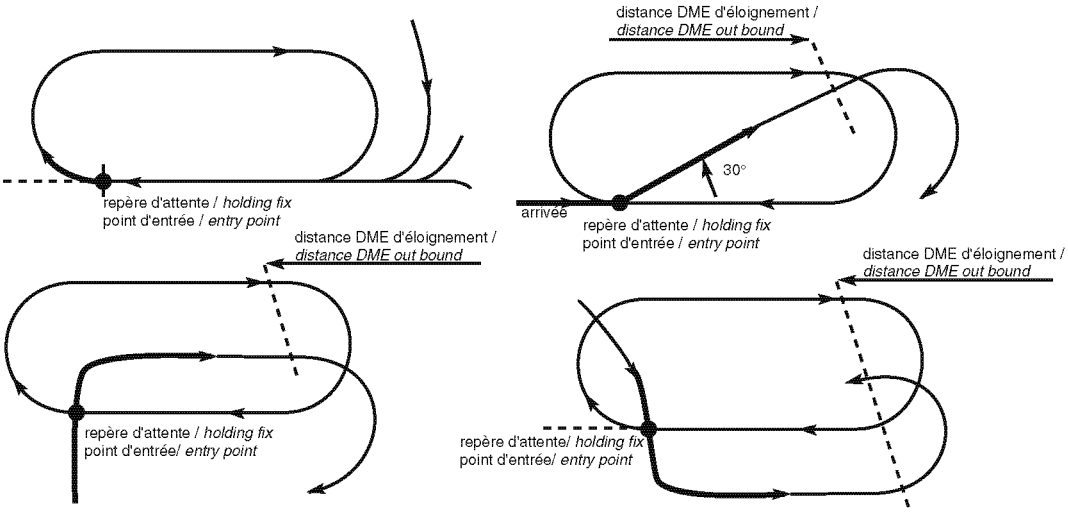

© Service de l'Information Aéronautique, France

• soit le repère de fin d'éloignement.

**Différents types d'arrivées dans une attente VOR-DME et entrées correspondantes**

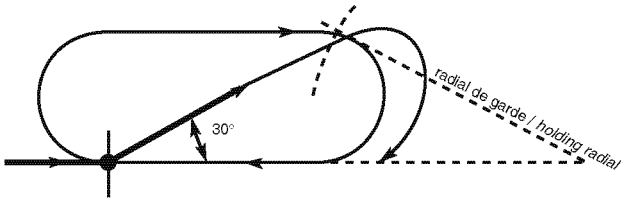
Les procédures d'entrée réglementaires sont décrites sur les schémas suivants :

a) Cas où le point d'entrée est le repère d'attente :

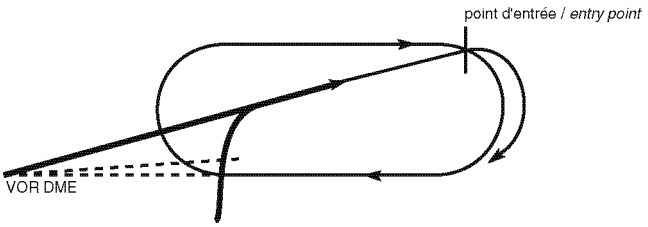



Cas particulier d'une attente VOR DME en éloignement avec entrée nécessitant un radial de garde.

Dans le cas où le radial de garde est atteint avant l'arc DME, l'aéronef est supposé suivre le radial de garde jusqu'à la distance DME limite d'éloignement.




b) Cas où le point d'entrée est le repère de fin d'éloignement de l'attente.




**1.5.4.3 Procédures d'entrée en attente sur intersection de radials VOR**

Les entrées en attente sur intersection de radials VOR s'effectuent à l'issue d'une arrivée le long de l'un des deux radials définissant le repère d'attente.

Les procédures sont les mêmes que pour les entrées omnidirectionnelles selon la position du radial sécant à l'intérieur de chaque secteur.

**1.5.4.5 Attente protégée RNAV / GNSS**

Différentes attentes RNAV / GNSS peuvent être publiées :

• Attente pour les systèmes disposant de la fonction attente.

• Attente pour les systèmes ne disposant pas de la fonction attente.

a) Systèmes disposant de la fonction attente :

Toutes les attentes publiées peuvent être réalisées à l'aide de cette fonction. Elles sont codées et intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

b) Systèmes ne disposant pas de la fonction attente :

• *or the end of flying distance fix.*

***Types of arrivals into a VOR DME holding pattern and corresponding entries***

*The regulatory entry procedures are illustrated on the diagrams below :*

*a) Entry point is the holding fix :*

*The particular case of a VOR DME holding pattern with entry requiring a limiting bearing.*

*When the limiting radial is reached before the DME arc, the aircraft is assumed to be following the limiting bearing up to the DME leg limit.*

*b) The entry point is the outbound holding pattern fix.*

***1.5.4.3 Procedures for entries into a holding pattern on VOR radial intersections***

*Entries into a holding pattern at VOR bearings intersection are performed when arriving along one of the two bearings defining the holding pattern fix.*

*The procedures are the same as those for omnidirectional entries, depending on the position of the intersecting bearing within each sector.*

***1.5.4.5 RNAV / GNSS protected holding pattern***

*Various RNAV / GNSS holding patterns may be published :*

*• Holding pattern for systems with holding function.*

*• Holding pattern for systems without holding function.*

*a) Systems with holding function :*

*All published holding patterns can be executed, using this function. They are encoded and embedded in data bases of navigation systems.*

*b) Systems without holding function :*

Ces attentes peuvent être réalisées manuellement, sauf publication d'une mention spéciale (fonction attente requise) sur la carte d'approche. Elles ne sont pas intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

Elles peuvent être exécutées manuellement à l'aide des fonctions de base des systèmes de navigation GNSS (cf. consigne opérationnelle NR F-2012-01).

*These holding patterns can be executed manually, unless a special mention is published (holding function required) on the approach chart. They are not embedded in data bases of navigation systems.*

*They can be manually flown, using basic functions of GNSS navigation systems (refer to operational instruction NR F-2012-01).*

### 1.5.5 PROCEDURES D'APPROCHE PBN

### *1.5.5 PBN APPROACH PROCEDURES*

#### 1.5.5.1 Généralités

Les procédures d'approche PBN publiées sur les cartes IAC peuvent être des approches de non-précision (LNAV), des approches avec guidage vertical (LNAV-VNAV ou LPV) ou des approches de précision (LPV 200 ft). Elles se reconnaissent notamment au titre "RNP RWY xx". Elles sont établies en utilisant des critères conformes à ceux des PANS-OPS de l'OACI.

Ces procédures sont constituées de segments rectilignes généralement disposés suivant une configuration en "T" ou en "Y".

Pour suivre une procédure d'approche PBN (intermédiaire, finale et approche interrompue), l'aéronef doit être équipé d'un système de navigation certifié conforme à la spécification RNP (APCH) du "Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)" de l'OACI (Doc 9613).

La consigne opérationnelle N° F-2007-01C traite de la réalisation d'approches de non précision au moyen d'équipements embarqués PBN.

#### *1.5.5.1 General*

*The PBN approach procedures published in IAC charts are either non-precision approaches (LNAV), approaches with vertical guidance (LNAV-VNAV or LPV) or precision approaches (LPV 200 ft). They are identified with the "RNP RWY xx" title. They are defined using criteria complying with those of ICAO PANS-OPS.*

*These procedures consist in straight segments generally located according to a "T" or "Y" configuration.*

*To follow a PBN approach procedure (intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a navigation system certified in compliance with the RNP APCH specification of the ICAO "Performance based navigation (PBN) manual" (Doc 9613).*

*The operational instruction NR F-2007-01C deals with the execution of non-precision approaches, using PBN aircraft equipment.*

#### 1.5.5.2 Identification des repères

Chaque repère est déterminé sous forme d'un point de cheminement défini par ses coordonnées géographiques avec une résolution du dixième de seconde (ou du centième de seconde pour les seuils de piste), en référence au système géodésique mondial de 1984 - WGS 84 et représenté sur la carte d'approche aux instruments avec le symbole correspondant à son type (selon le cas : "à survoler" ou "par le travers").

#### *1.5.5.2* Identification of fixes

*Each fix is determined as a waypoint defined by its geographic coordinates with a resolution of a tenth of a second (or a hundredth of a second for runway thresholds), according to the World Geodetic System of 1984 - WGS 84) and shown on the Instrument Approach Chart with the appropriate symbol for its type : "fly over" or "fly by").*

#### 1.5.5.3 Tableau pour les Intégrateurs de données

Avec chaque carte d'approche aux instruments PBN est publié un tableau pour les intégrateurs de données comprenant, pour chaque point : le type de repère (IAF, IF, FAF, MAPT), l'identification, les coordonnées géographiques, le codage proposé (IF, TF, CF, DF, FA), le statut (FLY BY ou FLY OVER).

#### *1.5.5.3 Table for data integrators*

*With every PBN instrument approach chart, a table is published for data integrators including for each waypoint : type of fix (IAF, IF, FAF, MAPT), identification, geographic coordinates, proposed coding (IF, TF, CF, DF, FA), status (FLY BY or FLY OVER).*

#### 1.5.5.4 Concept en "T" ou en "Y"

Une configuration dite en "T" ou en "Y" est adoptée, sauf contraintes particulières, afin de permettre une exécution simple de la procédure, quelle que soit la direction d'arrivée. Dans cette configuration, on dispose :

- d'un segment final aligné sur la piste, en aval d'un segment intermédiaire et de segments initiaux pouvant aller jusqu'au nombre de trois, disposés de part et d'autre du prolongement de la trajectoire d'approche finale, pour constituer un "T" ou un "Y".
- de segments latéraux d'approche initiale, fondés sur des différences de trajectoires de 70° à 90° par rapport à la trajectoire du segment intermédiaire.

#### *1.5.5.4 "T" or "Y" concept*

*A configuration, called "T" or "Y" configuration, is adopted, except in case of special requirements, and in order to ensure a simple conduct of the procedure, irrespective of the arrival direction. In this configuration, we have :*

*- a final segment aligned with the runway, downstream from an intermediate segment and initial segments being three as a maximum, located on both sides of the final approach path extension, to make a "T" or a "Y".*

*- lateral initial approach segments based on path differences by 70° to 90° with respect to the intermediate segment path.*

#### 1.5.5.5 Concept d'altitudes d'arrivée en région terminale (TAA)

Des altitudes minimales d'arrivée en région terminale (TAA), associées à des aires basées sur le repère d'approche initiale et / ou le repère d'approche intermédiaire peuvent être fournies pour faciliter la descente et l'entrée dans la procédure.

La configuration type prévoit trois aires de TAA : entrée directe, base gauche et base droite.

Les principes de construction et d'utilisation sont similaires à ceux des altitudes minimales de secteur qui figurent sur les cartes d'approche aux instruments des procédures conventionnelles, mais les limites latérales de ces secteurs sont adaptées à l'utilisation des récepteurs GNSS de base et plus généralement, des systèmes RNAV.

#### *1.5.5.5 Arrival altitude concept in terminal area (TAA)*

*Minimum arrival altitudes in terminal area (TAA), associated with areas based on the initial approach fix and / or the intermediate approach fix, can be provided to make the descent and the approach procedure entry easier.*

*The typical configuration provides three TAA areas : direct entry, left base and right base.*

*The principles for preparation and operation are identical to those of minimum sector altitudes included in instrument approach charts for conventional procedures, but the lateral limits of these sectors are adapted to the use of basic GNSS receivers and more usually, of RNAV systems.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.5.5.6 Approche interrompue**

**1.5.5.6.1** Le segment d'approche interrompue (API) est normalement basé sur la navigation de surface mais peut, dans certains cas, être basé sur une navigation à l'estime ou une navigation effectuée à l'aide de moyens radioélectriques classiques tels que VOR, NDB.

**1.5.5.6.2** Dans le cas où l'approche est interrompue pour une raison indépendante du fonctionnement du système RNAV / GNSS, l'équipage doit continuer à utiliser le guidage RNAV / GNSS pour conduire la procédure d'approche interrompue.

**1.5.5.6.3** Dans le cas où l'approche est interrompue en raison d'une panne ou d'une perte du guidage du système RNAV / GNSS, l'exploitant doit définir et suivre une procédure d'extraction d'urgence (suivie d'une phase de ralliement). Elle consiste à atteindre une altitude suffisante le long d'une trajectoire dégagée d'obstacles. Elle doit prendre en compte la présence des obstacles, les performances de l'aéronef, les caractéristiques de ses systèmes de bords.

La phase de ralliement pour effectuer une nouvelle approche RNAV / GNSS ou un autre type d'approche devra ensuite être réalisée à l'aide des moyens de navigation conventionnels et/ou sous assistance radar

**1.5.5.7 Attente protégée RNAV / GNSS**

Différentes attentes RNAV / GNSS peuvent être publiées :

- Attente pour les systèmes disposant de la fonction attente.
- Attente pour les systèmes ne disposant pas de la fonction attente.

a) Systèmes disposant de la fonction attente :

Toutes les attentes publiées peuvent être réalisées à l'aide de cette fonction. Elles sont codées et intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

b) Systèmes ne disposant pas de la fonction attente :

Ces attentes peuvent être réalisées manuellement, sauf publication d'une mention spéciale (fonction attente requise) sur la carte d'approche. Elles ne sont pas intégrées dans les bases de données des systèmes de navigation.

Elles peuvent être exécutées manuellement à l'aide des fonctions de base des systèmes RNAV / GNSS (cf consigne opérationnelle N° F- 2007-01).

**1.5.5.8 Phraséologie**

La clairance d'approche PBN est demandée par le pilote après vérification qu'elle peut être entreprise.

Phraséologie de base du pilote, puis du contrôleur :

**Pilote : Lille, Citron Air 32 45. demandons approche R N P piste 0 8.**

Contrôle **: Citron Air 32 45, autorisé approche R N P piste 0 8.**

En cas d'impossibilité de poursuivre l'approche alors que celle-ci a débuté :

**Pilote : Lille, Citron Air 32 45, approche R N P piste 0 8 impossible cause équipement.**

***1.5.5.6 Missed approach***

***1.5.5.6.1*** *The missed approach segment (API) is usually based on the area navigation but, in some cases, may be based on dead reckoning navigation or navigation carried out by means of conventional radioelectric aids such VOR, NDB.*

***1.5.5.6.2*** *In the case when the approach is discontinued for a reason not depending on RNAV / GNSS system operation, the flight crew must continue to use the RNAV / GNSS guidance to execute the missed approach procedure.*

***1.5.5.6.3*** *In the case when the approach is discontinued because of RNAV / GNSS system guidance loss or failure, the operator must define and execute an emergency extraction procedure (followed with a homing phase). It consists in reaching a sufficient altitude along an obstacle-free flight path. It must consider the presence of obstacles, aircraft performance and characteristics of aircraft systems.*

*The homing phase to execute a new RNAV / GNSS approach or another approach, shall then be carried out, using conventional navigation aids and/or under radar assistance.*

***1.5.5.7 RNAV / GNSS protected holding pattern***

*Various RNAV / GNSS holding patterns may be published :*

*- Holding pattern for systems with holding function.*

*- Holding pattern for systems without holding function.*

*a) Systems with holding function :*

*All published holding patterns can be executed, using this function. They are encoded and embedded in data bases of navigation systems.*

*b) Systems without holding function :*

*These holding patterns can be executed manually, unless a special mention is published (holding function required) on the approach chart. They are not embedded in data bases of navigation systems.*

*They can be manually flown, using basic functions of RNAV / GNSS systems (refer to operational instruction NR F-2007-01).*

***1.5.5.8 Phraseology***

*The PBN approach clearance is requested by the pilot after checking that it could be undertaken.*

*Basic phraseology between pilot and controller :*

***Pilot : Lille, Citron AIR 32 45, requesting R N P approach runway 0 8.***

*Controller* ***: Citron Air 32 45 cleared for R N P approach runway 0 8.***

*In case of impossibility to continue the approach when started :*

***Pilot : Lille, Citron Air 32 45, R N P approach runway 0 8 is not possible because of equipment failure.***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.6 SERVICES ET PROCEDURES DE SURVEILLANCE ATS

*ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES*

### 1.6.1 RADAR PRIMAIRE DE SURVEILLANCE (PSR)

**1.6.1.0 Fonctions du système de surveillance ATS**

Les fonctions « surveillance » et « assistance » peuvent être assurées par les organismes de la circulation aérienne dotés d'un équipement d'affichage de situation ATS (radar).
La fonction « ''guidage" » peut ne pas être assurée par certains organismes des services de la circulation aérienne disposant d'une détection radar.

**1.6.1.1 Services complémentaires**

Les radars primaires d'approche situés dans les centres de contrôle d'approche permettent de détecter les aéronefs au départ et à l'arrivée d'un aérodrome, notamment ceux qui ne seraient pas équipés de transpondeurs.
Les radars primaires de sol permettent de détecter les véhicules et les aéronefs circulant sur l'aérodrome.
Les radars primaires ne sont pas utilisés pour rendre le service de contrôle en route.

**1.6.1.2 Application d'un service de contrôle radar**

Le radar primaire de surveillance (PSR) est utilisé en combinaison du radar secondaire de surveillance (SSR) pour rendre les services de la circulation aérienne.

**1.6.1.3 Procédures en cas d'échec de communications radar et air-sol**

NIL

**1.6.1.4 Obligations de comptes rendus de position par communications vocales ou CPDLC**

NIL

**1.6.1.5 Représentation graphique de la zone de couverture radar**

La zone de couverture du radar primaire est associée à la zone de couverture du radar secondaire lorsqu'une telle représentation graphique existe.
Les centres de contrôle d'approche suivants sont dotés d'un radar primaire :

- BALE-MULHOUSE
- BORDEAUX-MERIGNAC
- LYON-SAINT EXUPERY
- MARSEILLE-PROVENCE
- NICE-COTE D'AZUR
- PARIS-CHARLES DE GAULLE
- PARIS-ORLY
- STRASBOURG-ENTZHEIM
- TOULOUSE-BLAGNAC

### *1.6.1 PRIMARY SURVEILLANCE RADAR (PSR)*

***1.6.1.0 Functions of the ATS surveillance system***

*The "surveillance" and "assistance" functions may be provided by air traffic services units equipped with ATS situation display equipment (radar).
The "vectoring" function may not be provided by some air traffic services units equipped with radar detection.*

***1.6.1.1 Supplementary services***

*Primary approach radars located in approach control centres are used to detect aircraft departing from and arriving at an aerodrome, including those not equipped with transponders.
Primary ground radar detects vehicles and aircraft on the airport.
The primary radars are not used to provide en route control service.*

***1.6.1.2 The application of radar control service***

*Primary Surveillance Radar (PSR) is used in combination with Secondary Surveillance Radar (SSR) to provide air traffic services.*

***1.6.1.3 Radar and air-ground communication failure procedures***

*NIL*

***1.6.1.4 Voice and controller-pilot data link communications (CPDLC) position reporting requirements***

*NIL*

***1.6.1.5 Graphic portrayal of the area of radar coverage***

*The primary radar coverage area is associated with the secondary radar coverage area, when such a graphic portrayal exists.
The following approach control centres are equipped with primary radar :*

### 1.6.2 RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE (SSR)

**1.6.2.0 Fonctions du système de surveillance ATS**

Les fonctions « surveillance » et « assistance » peuvent être assurées par les organismes de la circulation aérienne dotés d'un équipement d'affichage de situation ATS (radar). La fonction « guidage » peut ne pas être assurée par certains organismes de la circulation aérienne disposant d'une détection SSR.

**1.6.2.1 Procédures d'urgence**

Le pilote d'un aéronef sélectionne le code 7700 pour signaler une situation d'urgence sauf si l'ATC l'a préalablement invité à régler le transpondeur sur un code particulier. Dans ce dernier cas, un pilote peut néanmoins sélectionner le code 7700 s'il existe une raison précise de penser que ce serait la meilleure façon de procéder.

**1.6.2.2 Procédures en cas d'échec de communication air-sol et d'interférence illicite**

**1.6.2.2.1 Panne de communication**

Le pilote d'un aéronef sélectionne le code 7600 pour signaler une situation de panne de communication radio. Dans ce cas, le contrôleur doit s'efforcer de déterminer si le récepteur de bord fonctionne, en demandant à l'aéronef, sur la fréquence utilisée, d'accuser réception en effectuant une manœuvre spécifiée, en lui demandant d'utiliser le dispositif d'identification SPI ou en effectuant des changements de codes.
Si le contrôleur a pu établir que le récepteur de bord fonctionne, il continue de contrôler l'aéronef et lui demande d'accuser réception des clairances en utilisant le dispositif SPI (impulsion spéciale d'identification) ou en effectuant des changements de codes.

### *1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)*

***1.6.2.0 Functions of the ATS surveillance system***

*The "surveillance" and "assistance" functions may be provided by air traffic services units equipped with ATS situation display equipment (radar). The "vectoring" function may not be provided by some air traffic services units equipped with SSR radar detection.*

***1.6.2.1 Emergency procedures***

*The pilot of an aircraft selects Code 7700 to indicate a state of emergency unless ATC has previously directed the pilot to operate the transponder on a specified code. In the latter case, a pilot may nevertheless select Code 7700 whenever there is a specific reason to believe that this would be the best course of action.*

***1.6.2.2 Air-ground communication failure and unlawful interference procedures***

***1.6.2.2.1 Communication failure***

*The pilot of an aircraft selects Code 7600 to indicate a state of radio-communication failure. In this case, the controller shall endeavour to determine whether the on-board receiver is functioning by requesting the aircraft, on the frequency in use, to acknowledge by performing a specified manoeuvre or requesting it to use the SPI (Special Pulse Identification) or by performing code changes.
If the controller has been able to establish that the on-board receiver is functioning, he will continue to control the aircraft and request it to acknowledge the clearances by using the SPI device or by making code changes.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.6.2.2.2 Intervention illicite**

Le pilote d'un aéronef s'efforce de sélectionner le code 7500 pour signaler une situation d'intervention illicite. Si les circonstances le justifient, le code 7700 est utilisé.

**1.6.2.3 Système d'assignation de codes SSR - procédures d'utilisation des modes et des codes.**

**1.6.2.3.1 Procédures générales pour les vols IFR**

• Mode C : transmission de l'altitude.

Lorsque l'aéronef est doté d'un équipement mode C avec alticodeur en état de fonctionnement, le pilote active la fonction «report d'altitude» pendant tout le vol, sauf instruction contraire de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

• Mode A : affichage du code 4 chiffres.

Sauf dans les cas spécifiés ci-dessus d'urgence, de panne de communication, ou d'intervention illicite, le pilote affiche le code de 4 chiffres spécifié, par radiotéléphonie ou par liaison de données, par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne. Ce code est répété par le pilote dans son accusé de réception.

• Mode S :
Les aéronefs équipés de transpondeurs mode S ayant une fonction d'identification d'aéronef transmettent l'identification d'aéronef comme spécifié dans le point 7 du plan de vol de l'OACI ou, lorsqu'aucun plan de vol n'a été déposé, l'immatriculation de l'aéronef.

• En cas d'absence d'instructions de l'organisme ATS :

Le pilote d'un aéronef évoluant en IFR et entrant dans l'espace aérien français en provenance d'une région ou portion d'espace où l'organisme de contrôle de la circulation aérienne ne lui a pas demandé d'afficher un code transpondeur, ni donné d'instruction en ce sens avant le transfert de communication, sélectionne systématiquement le code 2000 jusqu'à nouvelle instruction de l'organisme de contrôle français.

**1.6.2.3.2 Procédures générales pour les vols VFR**

• Mode A + C

Le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur évoluant en VFR affiche, en l'absence d'instructions de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, le code 7000 et active la fonction «report d'altitude» durant tout le vol.

Note : Cette mesure ne s'applique pas aux aéronefs effectuant des tours de piste.

• Mode A

Le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur sans alticodeur évoluant en VFR n'utilise pas son transpondeur, sauf si l'organisme de la circulation aérienne lui assigne un code.

Note : L'utilisation du transpondeur ne dégage en rien les commandants de bord de leur obligation en matière de vigilance visuelle et de prévention des abordages telles que décrites dans les règles de l'air.

**1.6.2.4 Obligations de comptes rendus de position par communications vocales et CPDLC**

Lorsque cela est prescrit, les comptes rendus de position sont communiqués par phonie ou par CPDLC.
La voix reste dans tous les cas le moyen de communication primaire même si des dialogues CPDLC sont ouverts.

**1.6.2.5 Représentation graphique de la zone de couverture SSR**

Les CRNA et certains centres de contrôle d'approche disposent d'une détection multi-senseurs couvrant leur zone de responsabilité.

Les CRNA et l'approche de Paris-Charles-De-Gaulle disposent d'une surveillance enrichie (EHS).

Il n'y a pas de représentation graphique de la zone de couverture SSR.

**1.6.3 SURVEILLANCE DEPENDANTE AUTOMATIQUE EN MODE DIFFUSION (ADS-B)**

La direction des services de la navigation aérienne (DSNA), en tant que prestataire ATS français a mis en œuvre l'ADS-B dans les espaces aériens gérés par les organismes de contrôle de Bastia ainsi que d'Ajaccio pour rendre les services d'information de vol et d'alerte conformément aux modalités précisées dans les sections AD 2.22 de chaque aérodrome concerné.

**1.6.3.0 Dispositions générales**

**1.6.3.0.1 Introduction**

***1.6.2.2.2 Unlawful interference***

*The pilot attempts to select Code 7500 to indicate a state of unlawful interference. If circumstances so warrant, Code 7700 is used.*

***1.6.2.3 The system of SSR code assignment : procedure for using modes and codes.***

***1.6.2.3.1 General procedures for IFR flights***

*• Mode C : transmission of altitudes.*

*When the aircraft is equipped with Mode C equipment with a functioning alticoder, the pilot shall activate the altitude reporting function throughout the flight, unless otherwise instructed by the air traffic control organisation.*

*• Mode A : display of the 4-digit code.*

*Except in the cases specified above of emergency, communication failure, or unlawful interference, the pilot shall display the 4-digit code specified, by radio or data link, by the air traffic control unit. This code will be repeated by the pilot in his acknowledgement .*

*• Mode S :*
*Aircraft equipped with Mode S transponders having an Aircraft Identification function must transmit the aircraft identification as specified in ICAO flight plan item 7 or, where no flight plan has been filled, the aircraft registration.*

*• In case of no instruction from ATS unit :*

*The pilot of an aircraft flying under IFR and entering French airspace from a defined area or portion of airspace where the air traffic control organisation has not asked them to display a transponder code, nor given an instruction to this effect before the transfer of communication, shall systematically select the code 2000 until further instruction from the French control unit.*

***1.6.2.3.2 General procedures for VFR flights***

*• Mode A + C*

*The pilot of an aircraft equipped with an A+C mode transponder with an alticoder flying under VFR shall, in the absence of instructions from the air traffic control unit, display code 7000 and activate the "altitude report" function during the entire flight.*

*Note : This measure does not apply to aircraft performing traffic patterns.*

*• Mode A*

*The pilot of an aircraft equipped with a transponder without an alticoder flying under VFR will not use his transponder unless the air traffic unit assigns him a code.*

*Note : The use of the transponder does not relieve Pilots-In-Command of their obligation of visual vigilance and collision avoidance as described in the Rules of the Air.*

***1.6.2.4 Voice and CPDLC position reporting requirements***

*Where prescribed, position reports are communicated by voice or CPDLC. Voice remains the primary means of communication in all cases, even if CPDLC dialogues are opened.*

***1.6.2.5 Graphic portrayal of the area of SSR coverage***

*CRNAs (ACC) and some approach control centres have multi-sensor detection covering their area of responsibility.*

*CRNAs (ACC) and the Paris-Charles-De-Gaulle approach have enhanced surveillance (EHS).*

There is no graphic portrayal of the SSR coverage area.

***1.6.3 AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE – BROADCAST (ADS-B)***

*The Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), ATS provider in France, has implemented ADS-B in the airspace in the airspace managed by the control bodies of Bastia and Ajaccio in order to provide flight information and alerting services in accordance with the modalities specified in sections AD 2.22 of each aerodrome concerned.*

***1.6.3.0 General provisions***

***1.6.3.0.1 Introduction***


© Service de l'Information Aéronautique, France

L'ADS-B émission (OUT) est une fonction à bord d'un aéronef qui transmet périodiquement des données telles que l'identification, la position, la vitesse et d'autres informations. La liaison de données utilisée pour les messages ADS-B en Europe est le squitter étendu 1090 MHz (ADS-B extended squitter (ES)) .
La position ADS-B de l'aéronef est dérivée des systèmes embarqués basés sur le GNSS.

*ADS-B OUT is a function on-board an aircraft that periodically transmits data such as identification, position, velocity and other information. The data link used for ADS-B messages in Cayenne FIR is 1090 MHZ Extended Squitter.*
*The aircraft ADS-B position is derived from onboard GNSS-based systems*

**1.6.3.0.2 Equipement ADS-B et utilisation des données ADS-B**

Les exigences relatives à l'équipement ADS-B OUT se trouvent dans le règlement d'exécution (UE) n ° 1207/2011 modifié de la Commission européenne. Toutes les données fournies, même celles qui dépassent ce qui est spécifié par le règlement, doivent être vérifiées.

Les messages ADS-B diffusés sont traités par des récepteurs ADS-B et des systèmes de surveillance, envoyés aux systèmes ATM et présentés sur l'affichage de situation utilisé par les organismes ATS. Ces données traitées peuvent être utilisées par d'autres aéronefs dotés de la fonctionnalité ADS-B réception (IN) ou ACAS.

Les aéronefs transmettant des données ADS-B peuvent bénéficier de services de la circulation aérienne basés sur la surveillance, cette surveillance étant basée sur les données ADS B. Il faut alors que la qualité des données ADS-B fournies soit conforme aux exigences de qualité des données du service ATC.

***1.6.3.0.2 ADS-B Equipment and ADS-B data usage***

*The requirements for ADS-B OUT equipage can be found in the European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 as amended . All data items provided, even those over and above what is specified by the regulation, shall be verified.*

*The broadcasted ADS-B messages are processed by ADS-B receivers and Surveillance systems, sent to the ATM systems and presented on the Situation Data Display used by ATS providers. These processed data can be used by other aircraft with ADS-B IN or ACAS functionality.*

*Aircraft transmitting ADS-B data may be provided with surveillance-based Air Traffic Services based on the ADS-B data, if the provided data quality is in compliance with the ATC service data quality requirements.*

**1.6.3.0.3 Exigences des systèmes ADS-B**

Pour les aéronefs devant être équipés d'ADS-B OUT conformément au règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission européenne, les exigences applicables sont la sous-partie D CS ACNS de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), section 4.

Pour les aéronefs qui ne sont pas tenus de s'équiper d'ADS-B OUT conformément au règlement d'exécution (UE) n ° 1207/2011 de la Commission européenne, les systèmes ADS-B OUT doivent être conformes à l'une des normes ci-dessous :

• AESA CS ACNS, sous-partie D, section 4 ;
• AESA CS -STAN ;
• Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 or AC No. 20-165B (or replacement) – Airworthiness Approval of ADS-B
• Toute autre norme de certification permettant un niveau de performance au moins équivalent à celles citées ci-dessus et approuvée par une autorité compétente.

Les systèmes ADS-B OUT qui ne peuvent pas répondre aux exigences ci-dessus doivent :

• s'assurer que l'aéronef transmet toujours une valeur de 0 (zéro) pour un ou plusieurs des indicateurs de qualité de position suivants :
NUCp (uniquement pour les unités ADS-B version 0), NIC et / ou SIL, ou
• désactiver la transmission ADS-B.

***1.6.3.0.3 ADS-B system requirements***

*For aircraft required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 and subsequent amendments the applicable requirements are European Union Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4.*

*For aircraft not required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 and subsequent amendments the ADS-B OUT systems shall comply with one of the standards below :*

*• EASA CS ACNS Subpart D, Section 4; or*
*• EASA CS-STAN; or*
*• Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 or AC No. 20-165B (or replacement) – Airworthiness Approval of ADS-B*
*• Any other certification standard that provides a level of performance at least equivalent to the above and is approved by a competent authority.*

*ADS-B OUT systems that are unable to meet the requirements above, must :*

*• ensure that the aircraft always transmits a value of 0 (zero) for one or more of the following position quality indicators :*
*NUCp (only for ADS-B version 0 units), NIC and/or SIL, or*
*• disable ADS-B transmission.*

**1.6.3.1 Procédures d'urgence**

Des messages d'urgence peuvent être envoyés par les équipages : urgence absolue, panne de communications, interférence illicite, carburant minimal, urgence médicale.

Des mesures complémentaires sont indiquées au §1.6.2.1.

***1.6.3.1 Emergency procedures***

*Emergency messages may be sent by the flight crews : absolute emergency, communication failure, unlawful interference, minimum fuel, medical emergency.*

*See additional measures in §1.6.2.1*

**1.6.3.2 Procédures en cas d'échec de communication air-sol et d'interférence illicite**

Pas de mesures spécifiques à l'ADS-B – Voir §1.6.2.2.

***1.6.3.2 Air-ground communication failure and unlawful interference procedures***

*No ADS-B specific measures. See §1.6.2.2.*

**1.6.3.3 Prescriptions concernant l'identification des aéronefs**

Voir la section AD 2.22 des aérodromes concernés.

***1.6.3.3 Aircraft identification requirements***

*See section AD 2.22 of the concerned aerodrome.*

**1.6.3.4 Obligations de comptes rendus de position par communications vocales et CPDLC**

Pas de mesures spécifiques à l'ADS-B – Voir §1.6.2.4.

***1.6.3.4 Voice and CPDLC position reporting requirements***

*No ADS-B specific measures. See §1.6.2.4.*

**1.6.3.5 Représentation graphique de la zone de couverture ADS-B**

Voir AD 2 des aérodromes concernés

***1.6.3.5 Graphic portrayal of the area of ADS-B coverage***

*See section AD 2 of the concerned aerodrome.*

**1.6.4 AUTRES INFORMATIONS ET PROCEDURES APPLICABLES**

***1.6.4 OTHER RELEVANT INFORMATION AND PROCEDURES***

**1.6.4.1 Procédures en cas de panne de transpondeur SSR**

1er cas : La panne est connue avant le départ

En cas de panne de transpondeur détectée avant le départ d'un aérodrome et non réparable sur cet aérodrome de départ, le pilote doit informer les organismes ATS dès que possible et de préférence avant de déposer son plan de vol,

***1.6.4.1 Procedures in case of transponder failure***

*1st case : The failure is known before departure*

*In the case of a transponder failure detected before departure from an aerodrome and not repairable at that departure aerodrome, the pilot shall inform the ATS units as soon as possible and preferably before filling his flight plan.*

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), le pilote doit insérer dans la case 10 du FPL, sous la rubrique SSR, la lettre «A» indiquant qu'il dispose d'un transpondeur répondant sur le mode A 4096 codes, uniquement.

Si la panne est totale, modes A et C, le pilote doit :

- Impérativement obtenir, avant le départ, une exemption délivrée par le premier organisme de contrôle concerné par le vol. L'organisme délivrant exemption, après coordination avec les autres centres français concernés, fixera les contraintes en matière d'heure de départ et d'espace aérien, en particulier de niveau de croisière.
- Insérer dans la case 10 du plan de vol, sous la rubrique SSR, la lettre N et dans la case 18 la mention «RMK/DEROGATION PANNE SSR».

Note : Cette procédure d'exemption n'est utilisable que dans l'espace aérien géré par les organismes ATS français et ne préjuge en rien de la possibilité de poursuite du vol dans des espaces aériens gérés par des organismes étrangers.

2ème cas : La panne intervient lorsque l'aéronef est toujours sous la responsabilité de l'organisme de la circulation aérienne du terrain de départ

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), alors les organismes ATS assurent la poursuite du vol.
Si la panne est totale, modes A et C, alors le premier organisme peut refuser la poursuite du vol pour des raisons de densité ou de complexité du trafic.
Dans ce cas, il peut être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne. Si la réparation ne peut y être effectuée, il se conforme aux dispositions du 1er cas.

3ème cas : La panne intervient en route

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), les organismes ATS assurent la poursuite du vol.
Si la panne est totale, modes A et C : les organismes ATS s'efforcent d'assurer la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome de destination. Toutefois, le pilote peut se voir imposer certaines restrictions, voire se faire refuser l'accès à certains espaces. Dans certains cas, il peut être demandé au pilote de revenir sur son aérodrome de départ ou tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes de la circulation aérienne.

4ème cas : La panne intervient avant l'entrée dans l'espace aérien contrôlé

Si la panne ne concerne que la transmission de l'altitude (mode C), alors les organismes ATS assurent la poursuite du vol conformément au plan de vol.
Si la panne est totale, modes A et C : les organismes ATS peuvent ne pas autoriser la pénétration dans l'espace aérien contrôlé, même si une clairance a été précédemment délivrée.

**1.6.4.2 Procédures en cas de panne du système de surveillance ATS**

En cas de panne du système de surveillance ATS, se conformer aux instructions de l'organisme ATS.

**1.6.4.3 Procédures de surveillance pour les aéronefs d'Etat**

Aux fins du présent paragraphe, les aéronefs d'Etat sont les aéronefs militaires, des services de douane, de sécurité publique et de sécurité civile.
Les aéronefs d'Etat, évoluant en régime de vol CAG IFR, doivent être équipés de transpondeurs mode S répondant au besoin de la surveillance élémentaire. Les aéronefs d'Etat de type transport d'une MTOW>5.7 tonnes ou d'une Vitesse de croisière >250 Kts doivent être équipés de transpondeurs mode S répondant au besoin de la surveillance enrichie et de l'ADS-B OUT.
Par mesures dérogatoires et transitoires, et s'il n'est pas possible de faire tout ou partie du vol en CAM, les procédures particulières relatives à la prise en compte des aéronefs d'État pour le mode S et l'ADS-B OUT sont les suivantes :

• Les aéronefs d'État français et étrangers non équipés :
o de transpondeur mode S répondant au besoin de la surveillance élémentaire ou enrichie sont pris en compte par la DSNA à l'aide des procédures de surveillance utilisant les modes A + C,
o d'ADS-B OUT version 2 sont pris en compte par la DSNA à l'aide des procédures de surveillance utilisant les modes S ou A + C selon leur équipement.

• Les aéronefs d'État français équipés de transpondeur mode S (répondant au besoin de la surveillance élémentaire ou enrichie), avec ou sans ADS-B OUT version 2, pour lesquels l'utilisation de l'ADS-B OUT ou du mode S n'est pas souhaitée par leurs opérateurs pour des vols opérationnels jugés sensibles, sont pris en compte par la DSNA à l'aide des procédures de surveillance utilisant les modes A + C.

Nota 1 : cette disposition dérogatoire a pour conséquence une dégradation des performances de surveillance, le recours à celle-ci doit être exceptionnel et cadré par les autorités d'emploi de l'aéronautique d'État.

*If the failure concerns only the altitude transmission (mode C), the pilot must insert in box 10 of the FPL, under the heading SSR, the letter "A" indicating that he has a transponder responding on mode A 4096 codes, only.*

*In case of a total failure, modes A and C, the pilot shall :*

*- imperatively obtain, before departure, an exemption issued by the first ATS unit concerned by the flight. The unit issuing the exemption, after coordination with the other French centres concerned, will set the constraints in terms of departure time and airspace, in particular the cruise level.*
*- insert in box 10 of the flight plan, under the heading SSR, the letter N and in box 18 the words "RMK/CONCESSION SSR FAILURE".*

*Note : This exemption procedure can only be used in the airspace managed by French ATS units and does not prejudge the possibility of continuing the flight in airspace managed by foreign organisations.*

*2nd case : The failure occurs while the aircraft is still under the responsibility of the ATS unit of the departure airfield*

*If the failure is only in altitude transmission (mode C), then the ATS units will continue the flight.*
*If the failure is total, modes A and C, then the first unit may refuse continuation of the flight for traffic density or complexity reason.*
*In this case, the pilot may be asked to return to his departure aerodrome or any other aerodrome acceptable to both the operator and the air traffic services. If the repair cannot be carried out there, the crew shall comply with the provisions of Case 1.*

*3rd case : The failure occurs en route*

*If the failure is only in altitude transmission (mode C), then the ATS units will continue the flight.*
*If the failure is total, modes A and C, ATS units will endeavour to ensure the flight continues to the destination aerodrome. However, the pilot may be subject to restrictions or even denied access to certain areas. In some cases, the pilot may be required to return to the aerodrome of departure or any other aerodrome acceptable to both the operator and the air traffic control authorities.*

*4th cas : Failure occurs prior to entry into controlled airspace*

*If the failure only affects altitude transmission (Mode C), then ATS units will continue the flight according to the flight plan.*
*If the failure is total, Modes A and C, ATS units may not clear the aircraft into controlled airspace, even if a clearance had previously been issued.*

***1.6.4.2 Procedures in case of failure of the ATS surveillance system***

*In case of a failure of the ATS surveillance system, follow the instructions of the ATS unit.*

***1.6.4.3 Surveillance procedure for state aircraft***

*For the purposes of this paragraph, state aircraft are military, customs, public security and civil security aircraft.*
*State aircraft, operating in the GAT IFR, must be equipped with Mode S transponders meeting the need for elementary surveillance. State aircraft of transport type with MTOW>5.7 tonnes or Cruising Speed >250 Kts must be equipped with Mode S transponders meeting the need for enhanced surveillance and ADS-B OUT.*
*By way of derogation and transitional measures, and if it is not possible to make all or part of the flight in OAT, the specific procedures for the handling of State aircraft for Mode S and ADS-B OUT are as follows :*

*• French and foreign State aircraft not equipped with :*
*o a Mode S transponder meeting the needs of elementary or enhanced surveillance are taken into account by the DSNA with surveillance procedures using Modes A + C,*
*o ADS-B OUT version 2 are taken into account by the DSNA with surveillance procedures using modes S or A + C depending on their equipment.*

*• French State aircraft equipped with mode S transponders (meeting the need for elementary or enhanced surveillance), with or without ADS-B OUT version 2, for which the use of ADS-B OUT or mode S is not desired by their operators for operational flights deemed sensitive, are taken into account by the DSNA with the surveillance procedures using modes A + C.*

*Note 1 : this derogatory provision results in a deterioration of surveillance performance, and its use must be exceptional and framed by the State aviation operations authorities.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Nota 2 : les aéronefs d'État étrangers peuvent bénéficier de cette disposition sous réserve d'exécuter des vols au-dessus du territoire français en vertu d'un accord avec le ministère concerné, à condition que le besoin soit dument justifié et s'inscrive dans le cadre défini pour les aéronefs d'État français du même ministère.

• Lorsque les modes A + C sont utilisés, la totalité du vol est surveillée à l'aide de ces modes.
• Les plans de vol des vols jugés sensibles pour lesquels l'utilisation de l'ADS-B OUT ou du mode S ne sont pas souhaitables sont remplis comme pour les aéronefs non équipés (Cf. AIP ENR 1.10).

**1.6.4.4 Procédures de surveillance pour les aéronefs non équipés (hors aéronefs d'État)**

Les aéronefs se conforment aux obligations d'emports décrites dans le règlement (UE) n°1207/2011 du 22 novembre 2011 modifié fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen ainsi que dans l'arrêté du 21 juin 2001 modifié relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine.

*Note 2 : foreign State aircraft may benefit from this provision provided that they perform flights over French territory in accordance with an agreement with the Ministry concerned, on condition that the need is duly justified and falls within the framework defined for French State aircraft of the same Ministry.*

*• When modes A + C are used, the entire flight is monitored using these modes.*
*• Flight plans for flights deemed sensitive for which the use of ADS-B OUT or Mode S is not desirable are completed as for non-equipped aircraft (see AIP ENR 1.10).*

***1.6.4.4 procedures for non-equipped aircraft (except state aircraft)***

*Aircraft shall comply with the carriage requirements described in the Regulation (EU) No 1207/2011 of 22nd November 2011 laying down requirements for the performance and the interoperability of surveillance for the single European sky and in the following French CNS regulation : « arrêté du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage installés à bord des aéronefs volant dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française », the amended Order of 21st June 2001 on communication, navigation, surveillance and collision avoidance equipment installed on board aircraft flying in the flight information regions of metropolitan France.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.7 PROCEDURES DE CALAGE ALTIMETRIQUE

*ALTIMETER SETTING PROCEDURES*

## 1.7 Procédures de calage altimétrique

### 1.7.1 Introduction

#### 1.7.1.1 Généralités

Le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne contient les dispositions applicables en matière de calage altimétrique.

De plus, les règles de calage altimétrique utilisées et les procédures qui en découlent se basent sur les pratiques prévues dans les dispositions de l'OACI contenues dans les documents suivants :

• DOC 8168 – Procédures pour les Services de Navigation Aérienne, volume III « Procédures d'exploitation technique des aéronefs » ;

• DOC 4444 – Chap 4.10 - Procédures pour les Services de circulation aérienne - Règles de l'air et Service de la circulation aérienne ;

• DOC 7030 – Procédures complémentaires régionales.

#### 1.7.1.2 But et application des procédures de calage altimétrique

Les procédures de calage altimétrique sont établies dans le but :

• D'assurer durant toutes les phases du vol, une séparation verticale convenable entre aéronefs ;

• De permettre, durant toutes les phases du vol, le franchissement des obstacles avec les marges applicables.

### 1.7.2 Procédures élémentaires de calage altimétrique

#### 1.7.2.1 Séparation verticale des aéronefs

Sauf pour les opérations d'atterrissage et de décollage, la séparation verticale des aéronefs est basée sur l'utilisation d'un système prédéfini de niveaux de vol.

Le niveau de vol zéro coïncide avec la surface isobare 1013,2 hPa et les niveaux de vol successifs sont séparés par des intervalles de 152,4 m (500 ft) en atmosphère standard.

Suivant la portion d'espace considérée, la séparation verticale est obtenue en utilisant des niveaux de vols distants de 500, 1 000 ou 2 000 ft (en atmosphère standard).

#### 1.7.2.2 En route

Les commandants de bord peuvent vérifier en vol que le niveau de vol utilisé ou prévu assure une marge de franchissement des obstacles convenable, à l'aide des renseignements QNH fournis par le réseau des stations météorologiques.

Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

• en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ;

• en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

#### 1.7.2.3 Opérations d'atterrissage et de décollage

L'altitude de transition est l'altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Une altitude de transition est fixée pour chaque région de contrôle terminale (TMA). Elle est publiée sur les cartes de procédures de vol aux instruments des aérodromes situés dans les limites de la TMA ainsi que sur celles des aérodromes situés sous la TMA lorsque l'altitude minimale d'attente est au-dessus du plancher de la TMA. Elle est également publiée sur la carte au 1 : 1 000 000ème à l'attention des vols VFR, lorsque sa valeur est différente de 5 000 ft. L'altitude de transition n'est pas inférieure à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome.

## *1.7 Altimeter setting procedures*

### *1.7.1 Introduction*

#### *1.7.1.1 Generalities*

*The implementing regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation contains the provisions applicable to altimeter setting.*

*Moreover, the rules for altimeter setting used and the resulting procedures are based on the practices provided in the ICAO provisions contained in the following documents :*

*• DOC 8168 - Procedures for Air Navigation Services, volume III « Aircraft Operating Procedures » ;*

*• DOC 4444 - Chap 4.10 - Procedures for Air Navigation Services – Air traffic Management ;*

*• DOC 7030 - Regional Supplementary Procedures.*

#### *1.7.1.2 Purpose and application of altimeter setting procedures*

*The purpose of altimeter setting procedures is :*

*• To ensure, during all phases of flight, a suitable vertical separation between aircraft ;*

*• To allow, during all phases of flight, the clearance of obstacles with the applicable margins.*

### *1.7.2 Basic altimeter setting procedures*

#### *1.7.2.1 Vertical separation of aircraft*

*Except for landing and take-off operations, vertical separation of aircraft is based on the use of a pre-defined system of flight levels.*

*The flight level zero coincides with the 1013.2 hPa isobaric surface and successive flight levels are separated by intervals of 152.4 m (500 ft) in standard atmosphere.*

*Depending on the portion of airspace considered, vertical separation is obtained by using flight levels 500, 1000 or 2000 ft apart (in standard atmosphere).*

#### *1.7.2.2 En route*

*Pilot-in-command may verify in flight that the flight level used or planned provides adequate obstacle clearance, using QNH information provided by the weather station network.*

*The cruising levels at which a flight or part of a flight must be performed are expressed :*

*• in flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude ;*

*• in altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.*

#### *1.7.2.3 Landing and taking-off operations*

*The transition altitude is the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is given by its altitude.*

*A transition altitude is established for each Terminal Control Area (TMA). It is published on the Instrument Approach Chart (IAC) of aerodromes within the TMA boundary and on those of aerodromes below the TMA where the minimum holding altitude is above the TMA base. It is also published on the 1 : 1 000 000 chart for VFR flights, when its value is different from 5 000 ft. The transition altitude is not less than 450 m (1 500 ft) above the aerodrome.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Le niveau de transition est le niveau de vol le plus bas utilisable au-dessus de l'altitude de transition. Le niveau de transition est situé 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'altitude de transition.

Les organismes des services de la circulation aérienne déterminent le niveau de transition à utiliser dans les zones où une altitude de transition est établie, pour la période de temps appropriée sur la base des rapports QNH et de la pression prévue au niveau moyen de la mer, si nécessaire.

Le changement de calage altimétrique a lieu au plus tard en traversant :

• le niveau de transition pour les aéronefs en descente,

• l'altitude de transition pour les aéronefs en montée.

Le QNH est fourni :

• par le service automatique d'information de région terminale (ATIS) ; les calages sont alors rappelés par les organismes de la circulation aérienne conformément aux instructions en vigueur ;

• par les organismes habilités à communiquer les paramètres en l'absence d'ATIS.

Le QFE est fourni sur demande du pilote.

Si un aéronef qui a reçu la clairance d'atterrissage termine son approche en utilisant la pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (QFE), la position de cet aéronef dans le plan vertical est exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome pendant la partie du vol pour laquelle le QFE peut être utilisé. La position de l'aéronef est toutefois exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau du seuil de la piste :

• pour les pistes aux instruments dont le seuil se trouve à 2 m (7 ft) ou plus au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ;

• pour les pistes avec approche de précision.

Le choix des calages altimétriques utilisés pendant la procédure d'approche interrompue est déterminé selon que la procédure peut ou non être effectuée au-dessous de l'altitude de transition.

*The transition level is the lowest flight level available for use above the transition altitude. The transition level is at least 300 m (1 000 ft) above the transition altitude.*

*Air traffic services units shall determine the transition level to be used in areas where a transition altitude is established, for the appropriate period of time on the basis of QNH reports and predicted pressure at the mean sea level, if required.*

*The change of the altimeter setting takes place at the latest when crossing :*

*• the transition level in the case of a descending aircraft,*

*• the transition altitude in the case of an ascending aircraft.*

*The QNH is provided :*

*• by the Automatic Terminal Information Service (ATIS) ; the settings are then repeated by the air traffic services in accordance with the instructions in force ;*

*• by organisations authorised to communicate parameters in the absence of an ATIS.*

*The QFE (aerodrome and / or threshold) is provided upon request of the pilot.*

*If an aircraft that has been cleared to land completes its approach using the atmospheric pressure at the aerodrome elevation (QFE), the position of that aircraft in the vertical plane is expressed as a function of the height above the aerodrome elevation for the portion of the flight for which the QFE may be used. However, the position of the aircraft is expressed as a function of the height above the runway threshold elevation :*

*• for instrument runways where the threshold is 2 m (7 ft) or more below the aerodrome elevation ;*

*• for runways with precision approach.*

*The choice of altimeter settings used during the missed approach procedure is determined by whether or not the procedure can be conducted below the transition altitude.*

**1.7.2.4 Valeurs du QNH et du QFE**

La valeur du QNH et du QFE transmise aux aéronefs dans les instructions de contrôle est arrondie au hPa entier immédiatement inférieur.

***1.7.2.4 QNH and QFE values***

*The QNH and QFE values provided to aircraft in the control instructions are rounded down to the nearest integral hPa.*

**1.7.2.5 Séries de niveaux de vol**

Il est rappelé que dans les voies aériennes et en espace aérien supérieur, seuls sont utilisés les niveaux dont le numéro est un multiple entier de 10, hormis les exceptions mentionnées au paragraphe SERA.5005.d.2 du règlement (UE) N° 923/2012.

Pour faciliter la désignation d'ensemble de niveaux de vol, deux termes sont utilisés :

• Série paire,

• Série impaire.

La série paire désigne, parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple pair de 10, c'est à dire : 40, 60, 80, 100, etc.

La série impaire désigne, parmi les niveaux de vol, ceux dont le numéro est un multiple impair de 10, c'est à dire : 50, 70, 90, 110, etc.

Cependant à partir du niveau de vol 410, la séparation verticale étant basée sur un espacement de 600 m (2000 ft), les niveaux suivants sont alors utilisés :

• 470, 510, etc.

• 410, 450, 490, etc.

***1.7.2.5 Flight level series***

*It is reminded that in airways and in upper airspace, only those levels whose number is an integral multiple of 10 shall be used, with the exceptions mentioned in paragraph SERA.5005.d.2 of Regulation (EU) NR 923/2012.*

*To facilitate the designation of flight level sets, two terms are used :*

*• Series Even,*

*• Series Odd.*

*Series Even consists of flight levels whose number is an even multiple of 10 i.e. : 40, 60, 80, 100, etc.*

*Series Odd consists of flight levels whose number is an odd multiple of 10 i.e.: 50, 70, 90, 110, etc.*

*However, as from flight level 410, since the vertical separation is based on a distance of 600 m (2 000 ft), the following levels are used :*

*• 470, 510, etc.*

*• 410, 450, 490, etc.*

**1.7.3 Description des régions de calage altimétrique**

Les stations de QNH suivantes situées sur des aérodromes civils émettent des METAR automatiques toutes les 30 minutes.

***1.7.3 Description of altimeter setting regions***

*The following QNH stations at civil aerodromes issue automatic METARs every 30 minutes.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Agen la Garenne | LFBA | Chambéry Aix les Bains | LFLB | Paris Charles de Gaulle | LFPG | Castres Mazamet | LFCK |
| Ajaccio Napoléon Bonaparte | LFKJ | Châteauroux Déols | LFLX | Paris Le Bourget | LFPB | Cherbourg Manche | LFRC |
| Albert Bray | LFAQ | Clermont Ferrand Auvergne | LFLC | Paris Orly | LFPO | Colmar Houssen | LFGA |
| Angers-Marcé | LFJR | Deauville Normandie | LFRG | Pau Pyrénées | LFBP | Dijon Longvic | LFSD |
| Annecy Meythet | LFLP | Dinard Pleurtuit St Malo | LFRD | Perpignan Rivesaltes | LFMP | Epinal Mirecourt | LFSG |
| Avignon Caumont | LFMV | Dole Tavaux | LFGJ | Poitiers Biard | LFBI | La Roche sur Yon Les Ajoncs | LFRI |
| Bâle Mulhouse | LFSB | Figari Sud Corse | LFKF | Quimper Pluguffan | LFRQ | Lannion | LFRO |
| Bastia Poretta | LFKB | Grenoble Alpes Isère | LFLS | Rennes St Jacques | LFRN | Laval Entrammes | LFOV |
| Beauvais Tillé | LFOB | La Rochelle Ile de Ré | LFBH | Rodez Aveyron | LFCR | Le Mans Arnage | LFRM |
| Bergerac Roumanière | LFBE | Le Havre Octeville | LFOH | Rouen Vallée de Seine | LFOP | Le Touquet Paris Plage | LFAT |
| Béziers Vias | LFMU | Lille Lesquin | LFQQ | St Etienne Loire | LFMH | Melun Villaroche | LFPM |
| Biarritz Bayonne Anglet | LFBZ | Limoges Bellegarde | LFBL | St Nazaire Montoir | LFRZ | Nancy Essey | LFSN |
| Bordeaux Mérignac | LFBD | Lyon Bron | LFLY | Strasbourg Entzheim | LFST | Orléans Saint Denis de l'Hôtel | LFOZ |
| Brest Bretagne | LFRB | Lyon St Exupéry | LFLL | Tarbes Lourdes Pyrénées | LFBT | Pontoise Cormeilles en Vexin | LFPT |
| Brive Souillac | LFSL | Marseille Provence | LFML | Toulouse Blagnac | LFBO | Reims Prunay | LFQA |
| Caen Carpiquet | LFRK | Metz Nancy Lorraine | LFJL | Toussus le Noble | LFPN | Saint Yan | LFLN |
| Calvi Ste Catherine | LFKC | Montpellier Méditerranée | LFMT | Angoulême Brie Champniers | LFBU | Troyes Barberey | LFQB |
| Cannes Mandelieu | LFMD | Nantes Atlantique | LFRS | Aurillac | LFLW | Vannes Meucon | LFRV |
| Carcassonne Salvaza | LFMK | Nice Côte d'Azur | LFMN | Auxerre Branches | LFLA | | |
| Châlons Vatry | LFOK | Nîmes Garons | LFTW | Calais Marck | LFAC | | |

L'information QNH est mise à jour toutes les 30 minutes et mise à disposition des usagers et des organises de la circulation aérienne dans les 5 minutes.

Les commandants de bord peuvent en obtenir communication par l'intermédiaire de l'organisme rendant les services ATS à l'intérieur de la région d'information de vol dans laquelle ils se trouvent.

Les centres de contrôle d'approche déterminent les niveaux de vol les plus bas utilisables pour la totalité des régions de contrôle de type CTA/TMA dans lesquels ils assurent les services ATS.

*The QNH information is updated every 30 minutes and made available to users and ATS units within 5 minutes.*

*Pilots-in-command may obtain this information through the organisation providing ATS within the Flight Information Region in which they are located.*

*Approach Control Centres shall determine the lowest usable flight levels for the whole control area (i.e.CTA/TMA) in which they provide ATS.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 1.7.4 Procédures applicables aux exploitants d'aéronefs

Les niveaux de vol sont spécifiés dans le plan de vol par des numéros alors que les altitudes sont spécifiées par leurs valeurs en mètres ou en pieds.

Le ou les niveaux de vol choisis pour effectuer un vol doivent :

• assurer une marge de franchissement d'obstacles réglementaire et le respect des hauteurs minimales de survol en tous points de la route à parcourir ;

• satisfaire aux exigences du contrôle de la circulation aérienne et particulièrement aux spécifications concernant les niveaux utilisables sur les voies aériennes et les itinéraires prédéterminés ;

• le cas échéant, être compatibles avec les spécifications des tableaux fixant les niveaux de vol utilisables en fonction de la route magnétique en dehors des espaces contrôlés (publié en ENR 1.7.5).

Les données nécessaires pour déterminer le niveau de vol le plus bas qui assure une marge suffisante de franchissement des obstacles peuvent être obtenues du centre météorologique de l'aérodrome de départ qui tient à la disposition des exploitants un ou plusieurs des renseignements suivants :

• derniers QNH des stations désignées ;

• prévisions de pression minimum au niveau moyen de la mer pour chaque tronçon de voie, prévisions de température au sol et en altitude ;

• QNH déduits des cartes synoptiques.

**Note :** lorsque le plancher d'une voie aérienne est défini par un niveau de vol, ce plancher se trouve au minimum à 300 m au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km (4,3 NM), tant que le QNH n'est pas inférieur à 960 hPa.

Selon les renseignements utilisés, il convient d'appliquer les méthodes suivantes :

• si l'on utilise les derniers QNH mesurés, il faut tenir compte des corrections de distance vis-à-vis de la dernière station de relèvement du QNH, au moment de l'utilisation et éventuellement des corrections de température.

• si l'on utilise des prévisions de QNH ou des QNH déduits des cartes synoptiques, seule la correction de température doit être éventuellement appliquée.

La correspondance entre les niveaux de croisière et la route magnétique prescrite en ENR 1.7.5 ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent :

• dans la section ENR 3 de l'AIP pour chaque segment de route ATS ; ou

• au RAD (Route Availability Document) pour chaque segment de route directe (DCT) ; ou

• dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

### 1.7.5 Tableau des niveaux de croisière

Les niveaux de croisière à respecter sont indiqués ci-après :

**1 - En dessous du FL195 pour toutes les règles de vol.**

### *1.7.4 Procedures applicable to operators*

*Flight levels are specified in the flight plan by numbers while altitudes are specified by their values in metres or feet.*

*The flight level(s) chosen to perform a flight shall:*

*• ensure the regulatory obstacle clearance and compliance with the minimum overflight heights at all points along the route to be flown ;*

*• meet the requirements of air traffic control and in particular the specifications for usable levels on airways and predetermined routes ;*

*• where applicable, be compatible with the specifications in the tables of usable flight levels by magnetic route outside controlled areas (published in ENR 1.7.5).*

*The data necessary to determine the lowest flight level that provides sufficient obstacle clearance may be obtained from the meteorological centre at the departure aerodrome, which puts one or more of the following information at the disposal of operators :*

*• latest QNH of designated stations ;*

*• forecast of minimum pressure at mean sea level for each section of the route, forecast of ground and upper air temperature ;*

*• QNH calculated from synoptic charts.*

***Note :** where the floor of an airway is defined by a flight level, this floor is at least 300 m above the highest obstacle within a radius of 8 km (4.3 NM), as long as the QNH is not below 960 hPa.*

*Depending on the information used, the following methods should be applied :*

*• if the last measured QNH is used, distance corrections to the last QNH reading station at the time of use and possibly temperature corrections must be taken into account,*

*• if QNH forecasts or QNH derived from synoptic charts are used, only the temperature correction may need to be applied.*

*The correspondence between cruising levels and the magnetic route prescribed in ENR 1.7.5 does not apply where contrary indications are given :*

*• to AIP ENR 3 for each ATS route segment ; or*

*• in the RAD (Route Availability Document) for each segment of direct route (DCT) ; or*

*• in the air traffic control clereances.*

### *1.7.5 Table of cruising levels*

*The cruising levels to be respected are indicated below :*

***1 - Below FL 195 for all flight rules.***

| ROUTE MAGNETIQUE / *MAGNETIC TRACK* | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De 000° à 179° / *From 000° to 179°* | | | | | | De 180° à 359° / *From 180° to 359°* | | | | | |
| Vols IFR / *IFR flights* | | | Vols VFR / *VFR flights* | | | Vols IFR / *IFR flights* | | | Vols VFR / *VFR flights* | | |
| Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | Niveau de vol *Flight level* | Altitude | |
| | m | *ft* | | m | *ft* | | m | *ft* | | m | *ft* |
| 010 | 300 | 1 000 | — | — | — | 020 | 600 | 2 000 | — | — | — |
| 030 | 900 | 3 000 | 35 | 1 050 | 3 500 | 040 | 1 200 | 4 000 | 45 | 1 350 | 4 500 |
| 050 | 1 500 | 5 000 | 55 | 1 700 | 5 500 | 060 | 1 850 | 6 000 | 65 | 2 000 | 6 500 |
| 070 | 2 150 | 7 000 | 75 | 2 300 | 7 500 | 080 | 2 450 | 8 000 | 85 | 2 600 | 8 500 |
| 090 | 2 750 | 9 000 | 95 | 2 900 | 9 500 | 100 | 3 050 | 10 000 | 105 | 3 200 | 10 500 |
| 110 | 3 350 | 11 000 | 115 | 3 500 | 11 500 | 120 | 3 650 | 12 000 | 125 | 3 800 | 12 500 |
| 130 | 3 950 | 13 000 | 135 | 4 100 | 13 500 | 140 | 4 250 | 14 000 | 145 | 4 400 | 14 500 |
| 150 | 4 550 | 15 000 | 155 | 4 700 | 15 500 | 160 | 4 900 | 16 000 | 165 | 5 050 | 16 500 |
| 170 | 5 200 | 17 000 | 175 | 5 350 | 17 500 | 180 | 5 500 | 18 000 | 185 | 5 650 | 18 500 |
| 190 | 5 800 | 19 000 | 195 | 5 950 | 19 500 | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**2 - Dans la région supérieure de contrôle (UTA) : 195<FL<660.**

Le tableau des niveaux de croisière tient compte de la direction des principaux courants de circulation.

***2 - In the Upper Traffic Area (UTA) : 195<FL<660.***

*The cruise level table takes into account the direction of the main traffic flows.*

| ROUTE MAGNETIQUE / *MAGNETIC TRACK* | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De 090° à 269° / *From 090° to 269°* | | | | De 270° à 089° / *From 270° to 089°* | | | |
| Vols IFR / *IFR flights* | | | | Vols IFR / *IFR flights* | | | |
| Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | | Niveau de vol *Flight level* | Altitude | | |
| | m | *ft* | | | m | *ft* | |
| | | | | 200 | 6 100 | 20 000 | |
| 210 | 6 400 | 21 000 | | 220 | 6 700 | 22 000 | |
| 230 | 7 000 | 23 000 | | 240 | 7 300 | 24 000 | |
| 250 | 7 600 | 25 000 | | 260 | 7 900 | 26 000 | |
| 270 | 8 250 | 27 000 | | 280 | 8 550 | 28 000 | |
| 290 | 8 850 | 29 000 | | 300 | 9 100 | 30 000 | |
| 310 | 9 450 | 31 000 | | 320 | 9 750 | 32 000 | |
| 330 | 10 050 | 33 000 | | 340 | 10 350 | 34 000 | |
| 350 | 10 650 | 35 000 | | 360 | 10 950 | 36 000 | |
| 370 | 11 300 | 37 000 | | 380 | 11 600 | 38 000 | |
| 390 | 11 900 | 39 000 | | 400 | 12 200 | 40 000 | |
| 410 | 12 500 | 41 000 | | 430 | 13 100 | 43 000 | |
| 450 | 13 700 | 45 000 | | 470 | 14 350 | 47 000 | |
| 490 | 14 950 | 49 000 | | 510 | 15 550 | 51 000 | |
| etc. | | | | etc. | | | |

Il est rappelé que les vols VFR sont interdits au-dessus du niveau 195, sauf autorisation de l'autorité ATS et dans les conditions prescrites par celle-ci, ou dans un espace aérien réservé établi à cet effet, et ce, jusqu'au niveau 285.

*It is reminded that VFR flights are prohibited above level 195, unless authorised by and under the conditions prescribed by the ATS authority, or in restricted airspace established for that purpose, up to level 285.*

**3 – Au-dessus de l'UTA.**

Les mêmes règles de parité s'appliquent qu'en espace aérien inférieur.

***3 – Above the UTA.***

*The same parity rules apply as in lower airspace.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.8 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES REGIONALES (DOC 7030)

*REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)*

**1 ESPACE RVSM - Hors zone de transition**

Entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus, l'UTA FRANCE décrit dans l'ENR 2.1 fait partie de l'espace EUR RVSM.
Dans cet espace, le minimum de séparation verticale est de :

a) 300 mètres (1000 pieds) entre aéronefs homologués RVSM

b) 600 mètres (2000 pieds) entre :

- **un aéronef d'Etat non homologué RVSM** et tout autre aéronef évoluant dans l'espace EUR RVSM ;

- des aéronefs d'Etat en formation et tout autre aéronef évoluant dans l'espace EUR RVSM ;

***1 RVSM AIRSPACE - Except the transition airspace***

*The airspace UTA FRANCE between FL 290 and FL 410 inclusive, as described in ENR 2.1 is EUR RVSM airspace.*
*Within this airspace, the vertical separation minimum shall be :*

*a) 300 metres (1000 feet) between RVSM approved aircraft*

*b) 600 metres (2000 feet) between :*

*- **non-RVSM approved State aircraft** and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace ;*

*- formation flights of State aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace ;*

**2 ZONE DE TRANSITION RVSM**

Entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus, l'UTA FRANCE zone de transition RVSM décrit dans l'ENR 2.1 fait partie de l'espace de transition EUR RVSM.
Dans cet espace, le minimum de séparation verticale est de :

a) 300 mètres (1000 pieds) entre aéronefs homologués RVSM.

b) 600 mètres (2000 pieds) entre :

- **un aéronef d'Etat non homologué RVSM** et tout autre aéronef évoluant dans l'espace EUR RVSM ;

- des aéronefs d'Etat en formation et tout autre aéronef évoluant dans l'espace EUR RVSM ;

Les autres procédures applicables aux aéronefs civils non homologués RVSM, dans la zone de transition RVSM, sont spécifiées dans les Procédures Complémentaires Régionales de l'OACI pour la Région EUR (Doc 7030/4 - EUR).

***2 RVSM TRANSITION AIRSPACE***

*The airspace "UTA FRANCE zone de transition RVSM" between FL 290 and FL 410 inclusive, as described in ENR 2.1 is EUR RVSM transition airspace.*
*Within this airspace, the vertical separation minimum shall be :*

*a) 300 metres (1000 feet) between RVSM approved aircraft.*

*b) 600 metres (2000 feet) between :*

*- **non-RVSM approved State aircraft** and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace ;*

*- formation flights of State aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace ;*

*The other procedures applicable to non-RVSM civil aircraft, in RVSM transition area, are specified in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).*

**3 INTERRUPTION DE COMMUNICATION RADIO**

Les procédures applicables en cas d'interruption de communication radio sont conformes à la Doc 7030 EUR (§5.0 révisé), à l'exception des points suivants :

Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC),

- on se réfère au repère d'approche initiale (IAF) et non à l'aide de navigation (voir ENR 1.3.6.3-e et f) car c'est le point de référence de la procédure d'approche publiée qui figure dans le plan de vol.

- si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée (STAR), d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ (SID) d'un aérodrome, le pilote doit se conformer aux consignes particulières publiées, si elles existent.

***3 RADIO FAILURE***

*Procedures to be applied in case of air-ground communication failure are complying with Doc 7030 EUR (revised § 5.0) except following items :*

*In instrument meteorological conditions, IMC*

*- The point to refer is the initial Approach Fix (IAF) instead of "designated navigational aid" (ENR 1.3.6.3 e and f) as this fix is the published approach procedure reference point to be notified in the flight plan.*

*- If communication failure occurred during the arrival phase (STAR), the approach procedure phase to an aerodrome, or the departure phase from an aerodrome (SID), the pilot will comply with the specific procedures published for that aerodrome, if any.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 1.9 GESTION DES COURANTS DE TRAFIC AERIEN ET GESTION DE L'ESPACE AERIEN

*AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT*

**1.9 Centre des opérations de gestion de réseau (NMOC)**

Procédures de dialogue entre les usagers, le NMOC et les organismes de la circulation aérienne concernant les mesures de Gestion des Courants de Trafic aérien et de Gestion de l'Espace Aérien (GCTEA).

**1.9.1 Organisation générale et responsabilités**

En vue d'accroître l'efficacité de la gestion des courants de trafic aérien et conformément à l'accord conclu par les Ministres des Transports des Etats membres de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) une unité centrale de gestion des courants de trafic appelée NMOC (Network Manager Operations Center) est mise en œuvre par EUROCONTROL.

Cette unité est chargée pour l'ensemble de l'Europe d'assumer la responsabilité exécutive des activités de régulation qui comprend la planification stratégique (saisonnière) et prétactique (l'avant veille et la veille des opérations) ainsi que l'exécution tactique (en temps réel) des mesures de régulation.

En ce qui concerne la France métropolitaine, ces activités sont réalisées par la NMOC en coordination étroite :

- avec la DSNA/DO pour la phase stratégique.

- avec les cinq CRNA (Centre Régional de la Navigation Aérienne) par l'intermédiaire de leur FMP (Flow Management Position) position de régulation implantée dans chacun des centres de contrôle en route, pour les phases prétactique et tactique.

**1.9.1.1** Informations d'ordre général

Le pouvoir général de fourniture des services de gestion des courants de trafic aérien dans les FIR/UIR françaises est délégué au NMOC d'EUROCONTROL.

**1.9.1.2** Attributions du NMOC

Le NMOC est chargé :
a) d'assurer l'adéquation des courants de trafic à la capacité déclarée des secteurs qu'ils traversent,

b) de veiller à ce que les mesures GCTEA , lorsqu'il y a lieu d'en prendre, soient appliquées équitablement et de manière à limiter au maximum les pénalités imposées aux exploitants d'aéronefs.

A cette fin, le NMOC applique les procédures :

c) convenues au niveau international,

d) publiées dans la documentation NMOC correspondante,

e) dotées, dans les FIR énumérées ci-dessus, du même statut que les procédures expressément publiées dans l'AIP.

**1.9.1.3** Attributions des Services de la circulation aérienne

Un poste de gestion des courants de trafic (FMP) est activé dans chaque CCR/UAC afin d'assurer la liaison entre l'ATC, les exploitants d'aéronefs locaux et le NMOC .

Les services ATS installés dans les aérodromes veillent à ce que les vols respectent les créneaux de départ qui leur sont attribués par le NMOC, conformément aux dispositions des Procédures complémentaires régionales applicables à la Région Europe (Document 7030 de l'OACI, Chapitre 13). Les vols qui ne respectent pas leur créneau ne sont pas autorisés à lancer leurs moteurs. Cependant, l'ATC met tous les moyens en œuvre pour permettre aux vols en partance de respecter les créneaux et éviter qu'ils soient empêchés de décoller en raison de légers retards de circulation au sol.

**1.9 Network Manager Operation Center (NMOC)**

Dialog procedure between the users, the NMOC and the air traffic control units as regards the Air Traffic Flow and Capacity Management measures ( ATFCM ).

**1.9.1 General organization and responsibilities**

For the purposes of increasing the air traffic flow management efficiency and as per the agreement made between the Ministries of Transport of the Member States of the European Civil Aviation Conference (ECAC), a central air traffic flow management unit called NMOC (Network Manager Operation Center) is implemented by EUROCONTROL.

This unit is in charge, for entire Europe, of bearing the executive responsibility of the flow management activities which includes strategic (seasonal) and pre-tactical (2 days and 1 day before the operations) planning as well as the tactical execution (in real time) of the flow management measures.

As regards metropolitan France, these activities are performed by the NMOC in close coordination with:

- DSNA/DO (French Directorate for Air Navigation Services - Operations Branch) for the strategic phase,

- the five CRNAs (Regional Air Navigation Centers) through their FMP (Flow Management Position), flow management position located in each en-route flow management center, for the pre-tactical and tactical phases.

**1.9.1.1** General information

The general air traffic flow management service supply power in the French FIRs/UIRs is delegated to the EUROCONTROL NMOC.

**1.9.1.2** NMOC functions

The NMOC is in charge of:
a) providing for adequacy of air traffic flows with the declared capacity of the sectors they go through,

b) ensuring that the ATFCM measures, when required, are applied equitably and so as to limit at the maximum the penalties imposed to the aircraft operators.

For that purpose, the NMOC applies the procedures:

c) which are agreed at international level,

d) which are published in the corresponding NMOC documentation,

e) which have, in the above-mentioned FIRs, the same status as the procedures specifically published in the AIP.

**1.9.1.3** Air traffic services' functions

A traffic flow management position (FMP) is activated in each ACC/UAC so as to provide the link between the ATC, the local aircraft operators and the NMOC.

The ATS services located in the aerodromes ensure that the flights comply with the departure time slots allocated to them by the NMOC, as per the provisions in the Regional supplementary procedures applicable to the Europe region (Document 7030 of ICAO, Chapter 13). The flights that do not comply with their time slot are not authorized to start their engines. However, the ATC implements all means to enable the outbound flights to comply with the time slots and avoid them from not being cleared to take off due to small ground traffic delays.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.9.1.4** Attributions des exploitants d'aéronefs

Les exploitants d'aéronefs sont chargés de s'informer des procédures et mesures suivantes et de les appliquer :
a) Procédures GCTEA générales, y compris impératifs en matière de dépôt des plans de vol et d'échange de messages,

b) Mesures GCTEA stratégiques (RAD, scenarios),

c) Mesures GCTEA en vigueur.

En particulier, ils doivent respecter les créneaux de départ alloués par le NMOC .

**1.9.1.5** Documentation GCTEA

Les procédures GCTEA générales applicables dans l'ensemble de la Région Europe de l'OACI sont publiées dans les Procédures complémentaires régionales (Europe) de l'OACI (Document 7030). Les procédures NMOC sont décrites en détail dans le Manuel NMOC qui peut être obtenu auprès de la bibliothèque d'EUROCONTROL, rue de la Fusée 96, B-1130 Bruxelles, ou via le site internet :

http://www.nm.eurocontrol.int, chapitre publications

**1.9.1.6** Réglementation Française

On se reportera plus particulièrement concernant les règles de dépôt de plan de vol et la GCTEA aux passages suivants de la Réglementation de la Circulation Aérienne - RCA3, § 2.3.4 Régulation de débit de la circulation aérienne.

**1.9.2 Prise de connaissance des mesures de régulation**

Les usagers sont informés de la mise en oeuvre de mesures de régulation par des messages appelés ANM (Air Traffic Flow Management Notification Messages).

Le NMOC diffuse ces messages aux BRIA (Bureaux Régionaux d'Information et d'Assistance au vol) et aux usagers qui en ont fait la demande. Ils sont également disponibles sur le site internet du NMOC.

Des messages d'information de régulation appelés AIM (Air Traffic Flow Management Information Message) comportant notamment des propositions de scénarios ou autres informations relatives à l'écoulement de trafic sont également diffusés quotidiennement du NMOC.

**1.9.3 Dialogue avec le NMOC**

**1.9.3.1** Délai de dépôt des plans de vol

La procédure d'attribution de créneau pour un vol soumis à des mesures de régulation est déclenchée par le dépôt d'un plan de vol dans l'IFPS (système intégré de traitement initial des plans de vols) du NMOC .

Dans un tel cas (vol planifié sur un aérodrome ou un espace soumis à mesures de régulation) :

- comme tout autre vol contenant au moins une partie IFR, le dépôt du plan de vol auprès de l'IFPS doit intervenir au plus tard une (1) heure avant l'EOBT (EOBT : Estimated Off-Block Time, heure estimée de départ de l'aire de stationnement),

- tout changement de l'EOBT supérieur à quinze (15) minutes doit faire l'objet d'un message de modification.

L'attention des usagers est attirée sur les règles d'attribution des créneaux de décollage par les systèmes du NMOC (voir documentation NMOC Library).

Il est par conséquent, **recommandé aux usagers** qui planifient un vol en provenance ou à destination d'un aérodrome ou passant par un espace soumis à des mesures de régulation, **de déposer leur plan de vol à l'IFPS au moins trois (3) heures avant l'EOBT.** Dans le cas d'un dépôt de plan de vol moins de trois (3) heures avant l'EOBT, le vol se verra attribué la mention « LATE-FILER » (LF) et pourrait subir un retard bien supérieur à la moyenne des autres vols planifiés sur les mêmes aérodromes ou espaces régulés.

**1.9.3.2** Echanges avec l'IFPS

Les adresses RSFTA pour l'envoi des messages plan de vols (et messages associés) sont :

- EUCHZMFP (Unité de traitement initial des plans de vol de Bruxelles).
- EUCBZMFP (Unité de traitement initial des plans de vol de Brétigny).

***1.9.1.4*** *Aircraft operators' functions*

*Aircraft operators are in charge of keeping informed about the following procedures and measures and applying them :*
*a) General ATFCM procedures, including obligations as regards flight plan filing and message exchange,*

*b) Strategic ATFCM measures (RAD, scenarios),*

*c) Effective ATFCM measures.*

*In particular, they shall comply with the departure time slots allocated by the NMOC .*

***1.9.1.5*** *ATFCM documentation*

*The general ATFCM procedures applicable to the whole Europe region of ICAO are published in the Regional supplementary procedures (Europe) of ICAO (Document 7030). The NMOC procedures are described in detail in the NMOC Manual which can be obtained from EUROCONTROL library, rue de la Fusée 96, B-1130 Bruxelles, or via the Website :*

*http://www.nm.eurocontrol.int, chapter: publications*

***1.9.1.6*** *French regulations*

*As regards flight plan filing and ATFCM , users will refer more particularly, to the following sections of the Air Traffic Regulations RCA3, Para. 2.3.4 Régulation de débit de la circulation aérienne.*

***1.9.2 Flow management measures awareness***

*Users will be informed about the implementation of flow management measures by messages called ANM (Air Traffic Flow Management Notification Messages).*

*The NMOC sends these messages to the BRIAs (Regional Aeronautical Information Services) and the users applying for it. They are also available on the NMOC Website.*

*Flow management information messages called AIM (Air Traffic Flow Management Information Message) including in particular scenario proposals or other information relating to traffic flow are also sent on a daily basis.*

***1.9.3 Dialog with the NMOC***

***1.9.3.1*** *Flight plan filling timeframe*

*The slot allocation procedure for a flight subjected to flow regulation measures is triggered by the filling of a flight plan to the IFPS (integrated initial flight plan processing system) of the NMOC.*

*In such a case (flight planned on an aerodrome or airspace subjected to flow regulation measures) :*

*- as any flight with at least one IFR portion, the filling of the flight plan to the IFPS shall intervene no less than one (1) hour before the Estimated Off-Block Time (EOBT),*

*- any EOBT change exceeding fifteen (15) minutes shall be notified by a modification message.*

*Users' attention is drawn to the specific departure slot allocation rules of NMOC systems (see NMOC documentation library).*

*Therefore, it is **strongly recommended to users planning** a flight to/from an aerodrome or crossing an airspace that are subjected to flow regulation measures **to file their flight plan to the IFPS at least three (3) hours before EOBT.** In case of a submission of a flight plan less than three (3) hours before EOBT, the flight will be tagged as "LATE-FILER" (LF) and might undergo significantly more delays than the average delays of the other flights planned at the same regulated aerodromes or airspaces.*

***1.9.3.2*** *Exchanges with the IFPS*

*The ATFN addresses for the sending of flight plan messages (and related messages) are :*

*- EUCHZMFP (Brussels flight plan initial processing unit).*
*- EUCBZMFP (Brétigny flight plan initial processing unit).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

(les adresses SITA étant respectivement BRUEP 7X et PAREP 7X).

Il convient d'adresser ceux-ci systématiquement à ces deux unités.

En retour l'IFPS enverra un accusé de traitement sous forme d'un des messages décrits ci-dessous.

**1.9.3.2.1 Message ACK (Acknowledge message)**

Il signifie que le message plan de vol a bien été pris en compte et qu'aucune action complémentaire n'est nécessaire. Le message ACK n'est adressé qu'à l'émetteur du plan de vol.

**1.9.3.2.2 Message MAN (Manual message)**

Ce message indique que le message transmis à l'IFPS sera soumis à un traitement manuel.

Il sera suivi soit d'un message ACK soit d'un message REJ (voir ci dessous) si le traitement manuel n'a pu aboutir.

**1.9.3.2.3 Message REJ (Rejection message)**

Il indique que le plan de vol n'a pas été accepté et contient le détail des erreurs détectées.
L'émetteur devra corriger les erreurs et soumettre un nouveau plan de vol.

L'attention des usagers est attirée sur **leur responsabilité dans la vérification** qu'un message ACK a bien été reçu, garant de la bonne transmission de l'information plan de vol aux centres ATS concernés et au système tactique (ETFMS) du NMOC qui procédera à l'allocation éventuelle d'un créneau si le vol est soumis à régulation.

**1.9.3.3 Demande de Traitement Spécial**

a) Il est rappelé (voir ENR 1.10 - Plans de vol) que l'insertion, dans la case 18 du plan de vol, de l'indicateur « STS/ » suivi d'un descripteur standardisé indique que le vol ou le plan de vol peut requérir un traitement spécial par les services de la circulation aérienne ou l'organisme central AFTCM (NMOC, anciennement CFMU). Ces descripteurs comprennent : ALTRV, ATFMX, FFR, FLTCK, HAZMAT, HEAD, HOSP, HUM, MARSA, MEDEVAC, NONRVSM, SAR, STATE et RMK/VACCINE.

b) Traitement ATFCM spécial : l'usage des descripteurs HOSP, HEAD, SAR, MEDEVAC, FFR et RMK/VACCINE permet un traitement spécial du plan de vol par les systèmes ATFCM du NMOC. Les plans de vol portant la mention HOSP, SAR, MEDEVAC, FFR ou RMK/VACCINE ne sont par exemple pas soumis au rejet systématique, en cas d'erreur. Des informations complémentaires à ce sujet figurent dans l' « IFPS Users Manual » publié par la DNM (Eurocontrol) :

http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/ifps-users-manual-current.pdf

c) Exemption de créneau de départ ATFCM : l'usage des descripteurs HEAD, SAR, MEDEVAC et FFR exempte les vols de l'attribution d'un créneau de départ ATFCM, lorsque l'organisme central de gestion des courants de trafic aérien impose une mesure ATFCM Le descripteur ATFMX permet également de bénéficier de cette exemption, mais son usage est soumis à autorisation préalable. Il ne peut être utilisé que dans les conditions prescrites au paragraphe 1.9.3.3.1.

- HEAD : vol avec statut « chef d'Etat »

- SAR : vol d'un aéronef participant à une mission de recherche et sauvetage

- MEDEVAC : vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale)

- FFR : vol d'un aéronef participant à des opérations de lutte contre les incendies

- ATFMX : vol exempté des mesures AFTCM par l'autorité ATS compétente

Note 1 : la mention HOSP est réservée aux vols sanitaires déclarés par les autorités médicales tandis que la mention MEDEVAC, plus spécifique, doit être utilisée uniquement pour les vols d'évacuation sanitaire dans les situations d'urgence vitale et exempte d'office de tout créneau de départ ATFCM.

Note 2 : le descripteur RMK/VACCINE doit être associé au descripteur ATFMX dans les conditions prescrites au paragraphe 1.9.3.3.1. pour permettre une exemption des créneaux de départ ATFCM.

Note 3 : la demande d'autorisation ne concerne pas les vols effectués dans le cadre du traité international « Ciel ouvert » signé à Helsinki le 24 mars 1992.

**1.9.3.3.1 Utilisation de la mention « STS/ATFMX »**

Pour les vols au départ des régions d'information de vol de France métropolitaine, l'utilisation de la mention « STS/ATFMX » dans la case 18 du plan de vol est soumise à autorisation préalable de la DGAC. Un opérateur aérien est en droit de demander l'autorisation d'utiliser cette mention lorsque le vol est une mission pour le compte ou dans l'intérêt de l'Etat français d'une importance telle qu'il ne peut accepter aucun retard.

*(the SITA addresses are respectively BRUEP 7X and PAREP 7X).*

*Please send these messages systematically to these two units.*

*In response, the IFPS will send an acknowledgement of processing in the form of one of the following messages.*

***1.9.3.2.1 ACK message (Acknowledge message)***

*It means that the flight plan has been actually taken into consideration and that no additional action is needed. The ACK message is sent only to the flight plan issuer.*

***1.9.3.2.2 MAN message (Manual message)***

*This message indicates that the message sent to the IFPS will be processed manually.*

*It will be followed either by an ACK message, or by a REJ message (see below) if manual processing could not be performed.*

***1.9.3.2.3 REJ message (Rejection message)***

*It indicates that the flight plan has not been accepted and contains the detailed detected errors.*
*The issuer will then correct the errors and file a new flight plan.*

*Users' attention is drawn to **their responsibility for checking** that an ACK message has been received, as it guarantees good transmission of the flight plan information to the applicable ATS centers and to the tactical system (ETFMS) of the NMOC which will perform possible allocation of a time slot if the flight is subjected to flow management measures.*

***1.9.3.3 Request for Special Processing***

*a) You are reminded (see ENR 1.10 - Flight plans) that the insertion of the "STS/" indicator followed by a standardized descriptor in box 18 of the flight plan indicates that the flight or flight plan may require special processing by the air traffic services or the central AFTCM body (NMOC, formerly CFMU). These descriptors include : ALTRV, ATFMX, FFR, FLTCK, HAZMAT, HEAD, HOSP, HUM, MARSA, MEDEVAC, NONRVSM, SAR, STATE and RMK/VACCINE.*

*b) Special ATFCM processing : the ATFCM systems of the NMOC can implement special processing of the flight plan when the HOSP, HEAD, SAR, MEDEVAC, FFR and RMK/VACCINE descriptors are used. All flight plans bearing the designation HOSP, SAR, MEDEVAC, FFR or RMK/VACCINE are not systematically rejected in the event of an error, for example. Additional information about this can be found in the IFPS Users Manual published by the DNM (Eurocontrol) :*

*http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/ifps-users-manual-current.pdf*

*c) Exemption of ATFCM departure slot : the use of HEAD, SAR, MEDEVAC and FFR descriptors exempts flights from the assignment of an ATFCM departure slot, when the ATFCM central managing authority imposes an ATFM measure. The ATFMX descriptor also enables exemption when used, but prior authorization must be given. It can only be used in the conditions prescribed in paragraph 1.9.3.3.1.*

*- HEAD : flight with "head of State" status*

*- SAR : flight performed by aircraft taking part in a search and rescue mission*

*- MEDEVAC : medical evacuation flight (life-and-death emergency)*

*- FFR : flight performed by aircraft taking part in fire-fighting operations*

*- ATFMX : flight exempted from AFTCM measures by the competent ATS authority*

*Note 1 : the HOSP designation is reserved for medical flights declared by medical authorities, while the MEDEVAC descriptor is more specific and should be used only for medical evacuation flights in life-and-death emergencies, and automatically exempts flights from the assignment of an ATFCM departure time slot.*

*Note 2 : the RMK/VACCINE designator must be used with the ATFMX descriptor according to the conditions described in section 1.9.3.3.1. in order to allow an exemption from ATFCM departure slots.*

*Note 3 : the request for authorization does not apply to flights performed within the framework of the "Open Skies" international treaty signed in Helsinki on 24 March 1992.*

***1.9.3.3.1 Use of the "STS/ATFMX" designator***

*For flights departing from metropolitan France flight information areas, the use of the "STS/ATFMX" designation in Item 18 of the flight plan is subject to prior DGAC authorization. An air operator may request authorization to use this designator when the flight is a mission on behalf or in the interest of the French State that cannot accept any delay.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Il convient de noter que tout vol qui aurait normalement été retardé et qui obtient une exemption de créneau de départ ATFCM, transfère ce retard à d'autres vols. Il est donc essentiel que la mention « STS/ATFMX » soit utilisée seulement si la situation le justifie. Toute utilisation abusive par un usager pourra faire l'objet d'une procédure d'infraction et d'une amende.

*It should be noted that any flight that would have normally been delayed and that obtains an ATFCM departure slot exemption transfers this delay to other flights. It is therefore essential that the "STS/ATFMX" designator be used only if the situation justifies this. Any abusive use by a user may be subject to infringement proceedings and a fine.*

**Demande d'autorisation ponctuelle**

**Request for occasional authorization**

Les exploitants souhaitant utiliser le descripteur ATFMX doivent adresser une demande d'autorisation avant le vol à l'aide du formulaire CERFA N°15219*01 accompagnée des documents justifiant l'exemption à l'adresse électronique suivante :
atfmx@aviation-civile.gouv.fr
La demande doit être adressée au moins 48 heures avant le vol en période ouvrable. L'autorisation est accordée après examen des justificatifs fournis. L'absence de réponse 24 heures avant le départ du vol vaut autorisation. La DGAC peut demander tout complément d'information aux justificatifs fournis.

*Operators willing to use the ATFMX descriptor must send a request for authorization prior to the flight using the CERFA form N°15219*01 accompanied by the documents justifying the exemption to the following email address:*
*atfmx@aviation-civile.gouv.fr*
*The request must be sent at least 48 hours prior to the flight during working hours. Authorization is granted after examination of the supporting documents provided.*
*The absence of a response 24 hours prior a flight departure constitutes authorization. The DGAC may request further information to the supporting documents provided.*

Le formulaire CERFA N° 15219*01 est disponible sur le site www.service-public.fr ainsi qu'à l'adresse suivante : https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa_15219.do.

*The CERFA form N° 15219*01 is available on the website www.service-public.fr as well as at the following address: https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa_15219.do.*

En cas d'urgence, lorsque la demande ne peut être effectuée dans les délais prescrits, le projet de vol et les justificatifs associés sont transmis dès que possible à l'adresse susmentionnée. L'exploitant peut déposer son plan de vol avec la mention « STS/ATFMX », la vérification de la légitimité de la demande s'effectuant a posteriori sur la base des informations transmises.

*In the event of an emergency when the request cannot be made within the prescribed deadlines, the flight plan and the associated supporting documents are sent as soon as possible to the above-mentioned address. The operator can file his flight plan with the "STS/ATFMX" designator, the verification of the compliance of the request being carried out a posteriori based on the information provided.*

**Demande d'autorisation permanente**

***Request for permanent authorization***

Les exploitants effectuant des vols pour les motifs mentionnés ci-dessus peuvent bénéficier d'une autorisation permanente, dont la durée ne peut excéder 3 ans, leur permettant d'utiliser le descripteur ATFMX sans avoir à effectuer une demande à chaque vol. Pour obtenir une telle autorisation, ils doivent adresser leur demande, accompagnée des pièces justifiant leur besoin à la DGAC à
atfmx@aviation-civile.gouv.fr

*Operators performing flights for the reasons mentioned above can benefit from a permanent authorization, the duration of which cannot exceed 3 years, allowing them to use the ATFMX descriptor without having to make a request for each flight. For this purpose, they must send their request, accompanied by documents justifying their need, to the DGAC at atfmx@aviation-civile.gouv.fr*

**1.9.3.3.2 Vérification par l'autorité compétente**

***1.9.3.3.2 Verification by the appropriate authority***

Dans le but de se conformer aux dispositions règlementaires européennes qui fixent à 0,6%, la proportion de vols exemptés par rapport l'ensemble des départs annuels, la DGAC consulte mensuellement la base de données de vols d'Eurocontrol sur le nombre de plans de vols comportant la mention « STS/ATFMX » et identifie les opérateurs aériens concernés.
Afin de circonscrire strictement l'usage des exemptions aux situations qui l'exigent, la DGAC peut demander à l'opérateur de produire les documents justifiant l'urgence de la mission, pendant 12 mois à compter de la date du vol. Les opérateurs sont donc tenus de conserver, et de fournir à la demande, tous les documents appropriés pour justifier l'utilisation de ladite mention.

*To comply with European regulatory provisions which set at 0.6% the proportion of exempted flights among all annual departures, the DGAC consults monthly the Eurocontrol flight database on the number of flight plans marked "STS/ATFMX" and identifies the air operators concerned. To strictly limit the use of exemptions to situations requiring them, the DGAC may ask the operator to produce documents justifying the urgency of the mission, and this for a period of 12 months as from the date of the flight. Operators are thus required to keep and provide on request all appropriate documents to justify use of the designator.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
de l'aviation civile

cerfa

N° 15219*01

# Demande d'autorisation d'utilisation de la mention « ATFMX » dans un plan de vol /

*Application for authorisation of use of the "ATFMX" descriptor in a flight plan*

Exemption de créneau de départ ATFM / *Exemption from an ATFM departure slot*

**Article 4.5 du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010**

Le présent formulaire est destiné aux opérateurs souhaitant utiliser le descripteur « ATFMX » après l'indicateur « STS/ » dans le champ 18 du plan de vol (voir AIP France ENR 1.9). Les informations requises dans ce formulaire et les pièces justificatives éventuelles doivent être envoyées à l'adresse électronique atfmx@aviation-civile.gouv.fr au moins 48h (période ouvrable) avant l'heure de départ du vol * ; en cas d'urgence, dès que possible.

*This form applies to flights operators that intend to use the « ATFMX » descriptor after the « STS/ » indicator in field 18 of the flight plan (see AIP France ENR 1.9). The application and when possible supporting documentation must be sent to the e-mail address atfmx@aviation-civile.gouv.fr at least 48h (working period) before the flight departure*; in case of urgency, as soon as possible.*

**Identification du demandeur / *applicant identification***

| | |
|---|---|
| Exploitant d'aéronef / *aircraft operator*** | |
| Adresse électronique / *e-mail address* | |
| Adresse postale / *mailing address* | |
| Numéro de téléphone / *telephone number* | |

**Identification de l'aéronef / *aircraft identification***

| | |
|---|---|
| Type d'aéronef / *aircraft type* | |
| Immatriculation / *aircraft registration* | |
| Indicatif d'appel / *RT callsign* | |

**Programme de vol / *flight program***

| Projet de vol / *Flight* | Date de départ / *Date of flight* (JJ/MM/AAAA) *(DD/MM/YYYY)* | Heure estimée de départ (TU) / *Estimated time of departure (UTC)* (HH:MM) | Heure estimée d'arrivée (TU) / *Estimated time of arrival (UTC)* (HH:MM) | Aérodrome de départ / *Departure aerodrome* | Aérodrome de destination / *Destination aerodrome* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |

**Justification de la demande / *Reason for application***

| Explication du besoin / *justification for application* | Liste des documents justificatifs / *supporting documentation* *** |
|---|---|
| | |

| Date / *Date* : | Nom et qualité du demandeur / *Name and status of applicant* : |
|---|---|
| | |

* L'absence de réponse dans un délai de 24 heures vaut autorisation. En cas d'urgence, lorsque la demande ne peut être effectuée au moins 48h avant le départ du vol, le projet de vol et les justificatifs associés sont transmis dès que possible à l'adresse susmentionnée / *The absence of a response within 24 hours constitutes authorisation. In the event of an emergency, when the request cannot be made at least 48h before the flight departure, the flight information and associated justifying documents are transmitted, as soon as possible, to the aforementioned e-mail address*

** transporteur de fait, si différent/*actual carrier, if different*

*** Si cela est matériellement possible, les opérateurs joignent à l'envoi les copies des documents justifiant la demande. Dans tous les cas, les opérateurs sont tenus de conserver ces documents pendant 12 mois à compter de la date du vol et de les présenter sur demande de l'autorité compétente/*If practicable, operators must join the documentation supporting the request. In all cases, operators are required to keep these records during 12 months from the date of the flight and present them upon request of the competent authority.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.9.3.4** Messages ATFCM

L'ensemble des messages, leurs format et description, est disponible dans le manuel d'utilisateur ATFCM du NMOC sur le site internet : http://www.nm.eurocontrol.int, chapitre NMOC Library.

**1.9.4 Indisponibilité du NMOC**

Dans le cas d'une situation exceptionnelle conduisant à l'indisponibilité du service NMOC , un plan préétabli, adapté à la situation du jour sera alors mis en place.

Les usagers seront informés par les services ATS sur la conduite à tenir.

**1.9.5 VOLS PARTICULIERS SOUS LA RESPONSABILITE DES CENTRES REGIONAUX DE LA NAVIGATION AERIENNE EN VFR DE CLASSE D OU EN IFR**

Les vols à caractères particuliers tels que les vols à caractère technique, suivis de manifestations sportives, relais radio, photographies aériennes, tentatives de record, etc..., se déroulant sous la responsabilité des Centres Régionaux de la Navigation Aérienne en VFR dans les espaces aériens contrôlés de classe D ou en IFR, ont un impact important sur la charge et la capacité des organismes de contrôle et sur les coordinations entre gestionnaires civils et militaires.

En conséquence, ce type de vol doit faire l'objet d'un accord préalable, de la Direction des Opérations de la DSNA. Faute d'accord, le vol pourra se voir imposer des modifications en temps réel ou être éventuellement refusé si les circonstances l'exigent.

Les demandes doivent parvenir avec un préavis de 3 jours ouvrables à :

**1.9.3.4** ATFCM messages

All the messages, their format and description, is available in the ATFCM user manual of the NMOC in the Web site: http://www.nm.eurocontrol.int, chapter: NMOC Library

**1.9.4 NMOC unavailability**

In the case of an exceptional situation leading to NMOC service unavailability, a preset plan, adapted to the situation of the day will then be implemented.

Users will be informed by the ATS services about the instructions to be applied.

**1.9.5 SPECIFIC FLIGHTS UNDER THE RESPONSIBILITY OF THE REGIONAL AIR NAVIGATION CENTERS IN CLASS D VFR OR IN IFR**

The specific flights such as technical flights, follow-up of sports event, radio relay, aerial photography, record attempts, etc. performed under the responsibility of the regional air navigation centers in VFR in class D controlled airspaces or in IFR, have a significant impact on the control units'workload and capacity and on coordination between civil and military managing authorities.

Consequently, this type of flight shall be subjected to previous agreement, from the DSNA's Operations Branch.For lack of agreement, the flight may be subjected to imposed real-time modifications or be rejected if circumstances require so.

Requests shall be sent, with a 3 working days' notice, to:

DSNA
Direction des Opérations
9 Rue de Champagne
91205 Athis Mons CEDEX

Les vols de l'IGN qui s'inscrivent dans le cadre de l'article 2 du décret n° 2011-1371 relatif à l'IGN ont la priorité sur les autres missions cartographique de travail aérien.

IGN flights which are part of Article 2 of decree NR 2011-1371 relative to IGN have priority over other charting aerial work missions.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 2 ESPACE AERIEN DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

*AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE*

## ENR 2.1 FIR, UIR, TMA ET CTA

*FIR, UIR, TMA AND CTA*

### ENR 2.1.1 FIR - UIR

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **FIR BORDEAUX**<br>**( LFBB )**<br><br>46°45'00"N , 002°50'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 45°42'45"N , 003°00'16"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 42°25'00"N , 002°42'55"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E | G | FL 195<br>----------<br>SFC | BORDEAUX ACC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN) | Emplacement ACC : aéroport de BORDEAUX-Mérignac<br>Adresse SFA : LFBBZRZX<br>N° de téléphone : 05 56 55 60 00<br>Adresse postale : Avenue de Beaudesert<br>33692 MERIGNAC cedex<br>Fréquences:voir GEN 3.4<br>ACC location : Bordeaux Mérignac Airport<br>AFS address :LFBBZRZX<br>Phone number : 05 56 55 60 00<br>Address : Avenue de Beaudesert<br>33692 MERIGNAC cedex<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **FIR BREST**<br>**( LFRR )**<br><br>50°00'00"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 44°20'00"N , 004°00'00"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W | G | FL 195<br>----------<br>SFC | BREST ACC<br><br>ACS<br><br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | Emplacement ACC : LOPERHET<br>Adresse SFA: LFRRZRZX<br>N° de téléphone : 02 98 40 36 76<br>Adresse postale : CS80013<br>29470 LOPERHET<br>Fréquences:voir GEN 3.4<br>ACC location : LOPERHET<br>AFS address: LFRRZRZX<br>Phone number: 02 98 40 36 76<br>Address: CS80013<br>29470 LOPERHET<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **FIR MARSEILLE**<br>**( LFMM )**<br><br>46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 006°06'30"E - Frontière franco-suisse - 45°55'21"N , 007°02'42"E - Frontière franco-italienne - 43°47'00"N , 007°32'00"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°25'00"N , 002°42'55"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 45°42'45"N , 003°00'16"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E | G | FL 195<br>----------<br>SFC | MARSEILLE ACC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br><br>FIS<br><br>MARSEILLE Information (FR)<br>MARSEILLE Information (EN) | Emplacement ACC : Aix-en-Provence<br>Adresse SFA: LFMMZRZX<br>N° de téléphone : 04 42 33 75 31 à Aix-en-Provence<br>Adresse postale : 1, rue Vincent Auriol<br>13617 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1<br>Fréquences:voir GEN 3.4<br>ENAV, SKYGUIDE fournissent l'ATS par délégation dans certaine(s) portion(s) de la FIR MARSEILLE : voir ENR 2.2.6<br>ACC location : Aix-en-Provence<br>AFS address: LFMMZRZX<br>Phone number: 04 42 33 75 31<br>Address: 1, rue Vincent Auriol<br>13617 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1<br>Frequencies: see GEN 3.4<br>ENAV, SKYGUIDE provide ATS in some portions of the FIR MARSEILLE by delegation : see ENR 2.2.6 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **FIR PARIS**<br>**( LFFF )**<br><br>50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'00"N , 006°00'00"E - 49°27'00"N , 006°00'00"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W | G | FL 195<br>----------<br>SFC | PARIS ACC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br><br>FIS<br><br>PARIS Information (FR)<br>PARIS Information (EN) | Emplacement ACC : Athis-Mons<br>Adresse SFA: LFFFZRZX<br>N°de téléphone : 01 69 57 67 00<br>Adresse postale: B.P. 600<br>91205 ATHIS-MONS Cedex<br>Fréquences:voir GEN 3.4<br>NATS, SKEYES fournissent l'ATS par délégation dans certaine(s) portion(s) de la FIR PARIS : voir ENR 2.2.6<br>ACC location : Athis-Mons<br>AFS address: LFFFZRZX<br>Phone number: 01 69 57 67 00<br>Address: B.P. 600<br>91205 ATHIS-MONS Cedex<br>Frequencies: see GEN 3.4<br>NATS, SKEYES provide ATS in some portions of the FIR PARIS by delegation : see ENR 2.2.6 |
| **FIR REIMS**<br>**( LFEE )**<br><br>49°27'00"N , 006°00'00"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-suisse - 46°30'00"N , 006°06'30"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 49°27'00"N , 006°00'00"E | G | FL 195<br>----------<br>SFC | | Emplacement ACC : REIMS<br>Adresse SFA : LFEEZRZX<br>N° de téléphone : 03 26 84 62 33<br>Adresse postale : B.P. 2702<br>51051 REIMS CEDEX<br>SKYGUIDE fournit l'ATS par délégation dans certaine(s) portion(s) de la FIR REIMS : voir ENR 2.2.6<br>ACC location : REIMS<br>AFS address: LFEEZRZX<br>Phone number: 03 26 84 62 33<br>Address: B.P. 2702<br>51051 REIMS CEDEX<br>SKYGUIDE provides ATS in some portions of the FIR REIMS by delegation : see ENR 2.2.6 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **UIR FRANCE**<br>**( LFFF )**<br><br>51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-suisse - 45°55'21"N , 007°02'42"E - Frontière franco-italienne ( jusqu'au point de rencontre avec la côte méditerranéenne ) - 43°47'03"N , 007°31'47"E - 43°47'00"N , 007°32'00"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 44°20'00"N , 004°00'00"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E | G | UNL<br>----------<br>FL 660 | BORDEAUX UAC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN)<br><br>BREST UAC<br><br>ACS<br><br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN)<br><br>MARSEILLE UAC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br><br>PARIS UAC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br><br>REIMS UAC<br><br>ACS<br><br>REIMS Contrôle (FR)<br>REIMS Control (EN) | H24<br>Fréquences: voir GEN 3.4<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| | G | FL 660<br>----------<br>FL 195 | BORDEAUX UAC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN)<br><br>BREST UAC<br><br>ACS<br><br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN)<br><br>MARSEILLE UAC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br><br>PARIS UAC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br><br>REIMS UAC<br><br>ACS<br><br>REIMS Contrôle (FR)<br>REIMS Control (EN) | Voir UTA.<br>See UTA. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.1.2 UTA - CTA - LTA

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA AJACCIO**<br>42°49'03"N , 008°07'25"E - 42°25'00"N , 008°29'57"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E - 41°59'57"N , 009°12'27"E - 41°55'45"N , 009°24'19"E - 41°55'45"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFKJ AJACCIO<br>APP<br>AJACCIO Approche (FR)<br>AJACCIO Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférant avec LF-D 54 CS, LF-D 54 CN, LF/I-D 67 et LF-R 65 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for parts interfering with LF-D 54 CS, LF-D 54 CN, LF/I-D 67 and LF-R 65 when active. |
| **CTA AQUITAINE partie 1**<br>45°07'24"N , 001°03'41"W - 45°17'41"N , 001°06'28"W - 45°30'00"N , 001°09'58"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 44°55'36"N , 000°12'40"E - 44°51'48"N , 000°13'13"E - 44°48'58"N , 000°13'11"E - 44°46'32"N , 000°13'01"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°34'19"N , 000°50'00"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W - 45°07'24"N , 001°03'41"W | C | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA BORDEAUX ESSAIS partie 2 lorsqu'elle est active.<br>Except for BORDEAUX ESSAIS CTA part 2 when active. |
| **CTA AQUITAINE partie 2**<br>45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - 45°40'00"N , 000°26'15"W - 45°40'00"N , 000°10'35"W - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 001°09'58"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA BORDEAUX ESSAIS partie 2 lorsqu'elle est active.<br>Except for BORDEAUX ESSAIS CTA part 2 when active. |
| **CTA AQUITAINE partie 3**<br>45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°00'00"N , 000°38'46"E - 45°00'00"N , 000°57'30"E - 45°00'00"N , 001°04'41"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°39'21"N , 001°03'00"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°46'32"N , 000°13'01"E - 44°48'58"N , 000°13'11"E - 44°51'48"N , 000°13'13"E - 44°55'36"N , 000°12'40"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R49 H3 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R49 H3 when active. |
| **CTA AQUITAINE partie 4**<br>44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24 |
| **CTA AQUITAINE partie W**<br>45°07'24"N , 001°03'41"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°34'19"N , 000°50'00"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°45'29"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°30'00"N , 001°09'58"W - 45°17'41"N , 001°06'28"W - 45°07'24"N , 001°03'41"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des TMA CAZAUX parties 1 et 5, et des LF-R 31 B, LF-R 31 A5, LF-D 31 D, LF-R 170 B, LF-R 290 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TMA CAZAUX parts 1 and 5, and LF-R 31 B, LF-R 31 A5, LF-D 31 D, LF-R 170 B, LF-R 290 when active. |
| **CTA AQUITAINE partie N**<br>45°40'00"N , 000°29'00"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W ( ARP COGNAC ) - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des LF-R 49 H1 et H2 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for LF-R 49 H1 and H2 when active. |
| **CTA AQUITAINE partie NE**<br>45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 001°02'24"E - 44°56'53"N , 001°16'55"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 45°00'00"N , 001°04'41"E - 45°00'00"N , 000°57'30"E - 45°00'00"N , 000°38'46"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 49 H3 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 49 H3 when active. |
| **CTA AQUITAINE partie SE**<br>44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°26'19"N , 000°30'55"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 44°07'00"N , 000°08'00"E - 44°05'28"N , 000°30'55"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°03'22"N , 000°39'09"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA MARSAN partie 1.2, et des LF-R 34 A2, LF-R 115 A lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TMA MARSAN Part 1.2, and LF-R 34 A2, LF-R 115 A when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA BALE partie 1**<br>48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'02"N , 007°39'42"E - Frontière franco-allemande - 47°41'21"N , 007°30'59"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - Frontière franco-suisse - 47°04'12"N , 006°42'02"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°42'01"N , 005°27'44"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°30'00"N , 005°09'43"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°52'48"N , 004°22'01"E - 47°21'33"N , 004°16'15"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 48°18'34"N , 005°20'13"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des TMA BALE 01, 02, 03 et 04.<br>A l'exclusion de la LF-R 127 VOSGES lorsqu'elle est active.<br>Espace qui coexiste avec les portions interférentes des LF-R 322 et LF-R 323 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TMA BALE 01, 02, 03 and 04.<br>Except for LF-R 127 VOSGES when active.<br>Airspace coexists with LF-R 322 and LF-R 323 interfering parts when active. |
| **CTA BALE partie 2**<br>48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°13'08"N , 006°33'43"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°01'15"N , 006°32'54"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 155 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Gestionnaire :<br>APP STRASBOURG en cas de fermeture APP BALE.<br>Espace qui coexiste avec la portion interférente de LF-R 322 lorsqu'elle est active.<br>Managing authority:<br>STRASBOURG APP in case of BALE APP closure.<br>Airspace coexists with LF-R 322 interfering part when active. |
| **CTA BALE partie 3**<br>47°41'21"N , 007°30'59"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - Frontière franco-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°41'21"N , 007°30'59"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | ZURICH ACC<br>Swiss Radar | H24 |
| **CTA BALE partie 4**<br>46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'00"N , 005°09'43"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24 |
| **CTA BALE partie 5**<br>46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'00"N , 005°09'43"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 145 | GENEVE ACC<br>Swiss Radar | H24 |
| **CTA BALE partie 6**<br>46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 46°30'00"N , 006°06'30"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'01"N , 005°27'44"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | GENEVE ACC<br>Swiss Radar | H24<br>A l'exclusion des TMA GENEVE.<br>Except for GENEVE TMAs. |
| **CTA BASTIA**<br>43°30'29"N , 008°32'55"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E - 42°25'00"N , 008°29'57"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E - 41°59'57"N , 009°12'27"E - 41°55'45"N , 009°24'19"E - 41°55'45"N , 009°45'00"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 43°30'29"N , 008°32'55"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFKB BASTIA<br>APP<br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférant avec LF-R 65, LF-R 66 A1, LF R-66 A2, LF-R 66 B et LF-R 66 C SOLENZARA lorsqu'elles sont actives. Des portions de la CTA sont communes avec la LF/I-D 67 dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Except for parts interfering with LF-R 65, LF-R 66 A1, LF-R 66 A2, LF-R 66 B AND LF-R 66 C SOLENZARA when active. Sections of the CTA are shared with LF/I-D 67, whose entry requirements are specified in part ENR 5.1. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA BIARRITZ partie 1**<br>43°20'47"N , 001°45'22"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°28'37"N , 001°47'00"W - 43°35'14"N , 001°47'00"W - 43°42'40"N , 001°47'00"W - 43°46'30"N , 001°28'20"W - 43°51'30"N , 001°22'30"W - 43°56'35"N , 001°17'02"W - 44°01'40"N , 001°11'32"W - 43°52'31"N , 000°55'21"W - 43°51'55"N , 000°56'01"W - 43°49'30"N , 000°50'40"W - 43°45'45"N , 000°48'13"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°20'04"N , 001°08'00"W - 43°22'05"N , 001°23'06"W - 43°03'41"N , 001°20'23"W - Frontière franco-espagnole - 43°14'15"N , 001°23'11"W - Frontière franco-espagnole - 43°15'26"N , 001°36'41"W - Frontière franco-espagnole - 43°20'47"N , 001°45'22"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBZ BIARRITZ<br>APP<br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA MARSAN partie 1.2 et de la LF-R 34 A2 lorsqu'elles sont actives.<br>Cet espace coexiste avec la LF-R 339 dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>Except for TMA MARSAN Part 1.2 and LF-R 34 A2 when active.<br>Portions of this airspace coexist with LF-R 339 whose entry conditions are stated in part ENR 5.1.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| **CTA BIARRITZ partie N**<br>43°45'45"N , 000°48'13"W - 43°49'30"N , 000°50'40"W - 43°51'55"N , 000°56'01"W - 43°52'31"N , 000°55'21"W - 44°01'40"N , 001°11'32"W - 43°56'35"N , 001°17'02"W - 43°51'30"N , 001°22'30"W - 43°46'30"N , 001°28'20"W - 43°42'40"N , 001°47'00"W - 44°12'00"N , 001°45'29"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°03'22"N , 000°39'09"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 43°54'58"N , 000°45'09"W - 43°45'45"N , 000°48'13"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBZ BIARRITZ<br>APP<br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des TMA MARSAN partie 1.2, TMA CAZAUX partie 4, et des LF-R 34 A2, LF-R 31 A4, LF-D 31 D lorsqu'elles sont actives.<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>Except for TMA MARSAN part 1.2, TMA CAZAUX part 4, and LF-R 34 A2, LF-R 31 A4, LF-D 31 D when active.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| **CTA BORDEAUX**<br>46°45'00"N , 002°50'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 45°42'45"N , 003°00'16"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°00'05"N , 002°02'59"E - 42°50'06"N , 002°04'09"E - 42°23'38"N , 002°07'04"E - Frontière franco-espagnole - 42°27'22"N , 001°53'09"E - 43°00'08"N , 001°49'23"E - 43°00'07"N , 001°05'35"E - 42°46'00"N , 001°06'34"E - Frontière franco-espagnole - 42°48'51"N , 000°53'02"E - 42°59'55"N , 000°51'59"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°03'05"N , 000°08'26"E - 43°03'55"N , 000°03'20"E - 43°05'00"N , 000°03'07"W - 43°09'45"N , 000°09'37"W - 43°17'20"N , 000°43'00"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°20'04"N , 001°08'00"W - 43°22'05"N , 001°23'06"W - 43°17'33"N , 001°22'41"W - 43°03'41"N , 001°20'23"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°12'00"E - 47°10'00"N , 000°39'00"E - 47°10'00"N , 001°06'00"E - 47°10'00"N , 001°33'00"E - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 145 | BORDEAUX ACC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion :<br>- des TMA CAZAUX parties 1, 4 et 5, MARSAN partie 1.2<br>- des LF-R 170 B, LF-R 20 H3, LF-R 201 B2, LF-R 203 B, LF-R 203 C, LF-R 290, LF-R 31 A4, LF-R 31 A5, LF-R 31 B, LF-R 34 A2, LF-R 368 E2, LF-R 49 H1, LF-R 49 H2, LF-R 49 H3, LF-R 49 N1, LF-R 68 B, LF-R 68 C, LF-R 68 D, LF-R 7 C<br>- des parties interférentes des LF-D 31 D et LF-D 236<br>- des CTA BORDEAUX ESSAIS 2, TOULOUSE ESSAIS 4, TOULOUSE ESSAIS 5<br>lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except :<br>- TMA CAZAUX parts 1, 4 and 5, MARSAN part 1.2<br>- LF-R 170 B, LF-R 20 H3, LF-R 201 B2, LF-R 203 B, LF-R 203 C, LF-R 290, LF-R 31 A4, LF-R 31 A5, LF-R 31 B, LF-R 34 A2, LF-R 368 E2, LF-R 49 H1, LF-R 49 H2, LF-R 49 H3, LF-R 49 N1, LF-R 68 B, LF-R 68 C, LF-R 68 D, LF-R 7 C<br>- interfering parts of LF-D 31 D and LF-D 236<br>- CTA BORDEAUX ESSAIS 2, TOULOUSE ESSAIS 4, TOULOUSE ESSAIS 5<br>when active. |
| **CTA BORDEAUX ESSAIS partie 1**<br>45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 000°30'30"W - 45°03'30"N , 001°02'30"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W | D | FL 115<br>----------<br>5000ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br>APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br>CEV<br>BORDEAUX Essais (FR)<br>BORDEAUX Test flights (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Activité réelle connue de l'ACC BORDEAUX et de AQUITAINE APP.<br>Actual activity available on BORDEAUX ACC and AQUITAINE APP. |
| **CTA BORDEAUX ESSAIS partie 2**<br>45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 000°30'30"W - 45°09'46"N , 000°41'02"W - 44°57'42"N , 000°54'11"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | BORDEAUX ACC<br>ACS<br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN)<br>LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br>APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br>CEV<br>BORDEAUX Essais (FR)<br>BORDEAUX Test flights (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Activité réelle connue de l'ACC BORDEAUX et de AQUITAINE APP.<br>Actual activity available on BORDEAUX ACC and AQUITAINE APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA CLERMONT partie 1**<br><br>46°13'46"N , 002°30'00"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°30'00"N , 003°37'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°00'00"N , 003°44'16"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°15'13"N , 002°30'00"E - 45°27'39"N , 002°30'00"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN)<br><br>FIS<br><br>CLERMONT Information (FR)<br>CLERMONT Information (EN) | H24.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de LF-R 68 B, LF-R 137 B et LF-R 368 E1 lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding interfering parts of LF-R 68 B, LF-R 137 B and LF-R 368 E1 when active. |
| **CTA CLERMONT partie 2**<br><br>45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°40'00"N , 003°42'06"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°30'00"N , 001°43'00"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°46'49"N , 001°28'39"E - 44°45'34"N , 002°00'00"E - 45°18'56"N , 002°00'00"E - 45°26'10"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN)<br><br>FIS<br><br>CLERMONT Information (FR)<br>CLERMONT Information (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des parties de LF-R 68 B, LF-R 68 C, LF-R 55 C, LF-R 217/5 et CTA RHONE partie 5, avec lesquelles elle interfère lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding interfering parts of LF-R 68 B, LF-R 68 C, LF-R 55 C, LF-R 217/5 and CTA RHONE part 5 when active. |
| **CTA COGNAC**<br><br>45°54'39"N , 000°08'40"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°49'26"N , 000°01'58"W - 45°43'47"N , 000°03'58"E - 45°30'29"N , 000°18'46"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°35'37"N , 000°25'34"W - 45°41'16"N , 000°31'28"W - 45°54'39"N , 000°08'40"W | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFBG COGNAC<br><br>APP<br><br>COGNAC Approche (FR)<br>COGNAC Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>COGNAC Tour (FR)<br>COGNAC Tower (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Observations limites verticales : plancher 3000 ft dans les limites de la CTR COGNAC.<br>La zone réglementée LF R 49 E2 peut se substituer à cet espace au profit des vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Procédures CAM/CAG<br>La désactivation de la CTA est annoncée par : RAI fréquence 132.45 ou par AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO.<br>Vertical limits remarks : Lower limit 3000 ft within CTR COGNAC.<br>LF R 49 E2 can substitute to this airspace for the benefit of unmanned aircraft.<br>OAT/GAT procedures.<br>CTA deactivation announced on:<br>RAI frequency 132.45 or AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO. |
| **CTA ILES ANGLO-NORMANDES partie 1 partie française (partie sud)**<br><br>49°49'51"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W | D | FL 080<br>----------<br>FL 055 | APP JERSEY (1)<br>JERSEY Control<br>EN | WIN : 0545-2100<br>SUM : 0445-2030<br>Cf. AIP UK AD 2 EGJJ 1-5.<br>For details of Channel Islands CTR see UK AIP AD 2 EGJJ.<br>(1) Par délégation de RENNES APP, l'APP JERSEY assure la fourniture des services ATS.<br>Partie anglaise (partie nord) : cf. AIP UK.<br>Note : CAM/CAG : conditions particulières de transit(voir information britannique).<br>Fréquences: voir GEN 3.4<br>(1) By RENNES APP delegation, ATS services provided by JERSEY APP.<br>UK part (north part) : see UK AIP.<br>NOTE : OAT/GAT : particular conditions for transit (see british information).<br>Frequencies: see GEN 3.4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA ILES ANGLO-NORMANDES partie 2**<br>50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 001°47'00"W<br>- 49°44'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W | D | FL 080<br>----------<br>3500ft AMSL | APP JERSEY (1)<br>JERSEY Control<br>EN | WIN : 0545-2100<br>SUM : 0445-2030<br>Cf. AIP UK AD 2 EGJJ 1-5.<br>For details of Channel Islands CTR see UK AIP AD 2 EGJJ.<br>(1) Par délégation de RENNES APP, l'APP JERSEY assure la fourniture des services ATS.<br>Partie anglaise (partie nord) : cf. AIP UK.<br>Note : CAM/CAG : conditions particulières de transit (voir information britannique).<br>Fréquences: voir GEN 3.4<br>(1 ) By RENNES APP delegation, ATS services provided by JERSEY APP.<br>UK part (north part) : see UK AIP.<br>NOTE : OAT/GAT : particular conditions for transit (see british information).<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **CTA IROISE**<br>49°28'41"N , 004°55'13"W - 48°32'57"N , 005°20'00"W<br>- 48°05'00"N , 005°20'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W<br>- 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W<br>- 47°57'06"N , 002°30'43"W - 49°02'00"N , 002°24'26"W<br>- 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W<br>- 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFRB BRETAGNE<br>APP<br>IROISE Approche (FR)<br>IROISE Approach (EN) | H24<br>Espace défini :<br>- à l'exclusion de la TMA 2.2 IROISE,<br>- à l'exclusion des portions interférentes des TMA 1 IROISE, TMA 3 IROISE et TMA 4 IROISE,<br>- à l'exclusion des portions interférentes des TMA 1 LORIENT et TMA 2 LORIENT lorsqu'elles sont actives,<br>- à l'exclusion des TMA 2 LANVEOC et TMA 3 LORIENT lorsqu'elles sont actives,<br>- à l'exclusion de la partie interférente de la LF-P 112 qui coexiste avec la TMA 2 LANVEOC,<br>- à l'exclusion des portions interférentes des LF-D 16 B, C, LF-D18 B1, LF-D 214, LF-R 13 A1, A2, B1, LF-R 146 B, LF-R 154 LOW, LF-R 157 LOW, LF-R 195 et LF-R 270 lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined :<br>- excluding TMA 2.2 IROISE,<br>- excluding interfering parts of TMA 1 IROISE, TMA 3 IROISE and TMA 4 IROISE,<br>- excluding interfering parts of TMA 1 LORIENT and TMA 2 LORIENT when active,<br>- excluding TMA 2 LANVEOC and TMA 3 LORIENT when active,<br>- excluding interfering part of LF-P 112 which coexists with TMA 2 LANVEOC,<br>- excluding interfering parts of LF-D 16 B, C, LF-D18 B1, LF-D 214, LF-R 13 A1, A2, B1, LF-R 146 B, LF-R 154 LOW, LF-R 157 LOW, LF-R 195 and LF-R 270 when active. |
| **CTA LA ROCHELLE**<br>45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W<br>- 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W<br>- 45°50'23"N , 000°19'32"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W<br>- arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur<br>45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W<br>- 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W<br>- 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBH LA ROCHELLE<br>APP<br>LA ROCHELLE Approche (FR)<br>LA ROCHELLE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-D 236 et de la LF-R 49 H1 lorsqu'elles sont actives.<br>Hors HOR ATS LA ROCHELLE : AQUITAINE APP.<br>Except for LF-D 236 and LF-R 49 H1 when active.<br>Outside LA ROCHELLE ATS SKED : AQUITAINE APP. |
| **CTA LIMOGES**<br>47°04'56"N , 002°10'08"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E<br>- 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E<br>- 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E<br>- 45°26'10"N , 002°30'00"E - 45°18'56"N , 002°00'00"E<br>- 44°45'34"N , 002°00'00"E - 44°46'49"N , 001°28'39"E<br>- 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E<br>- 44°56'53"N , 001°16'55"E - 45°30'00"N , 001°02'24"E<br>- 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°40'00"N , 000°09'01"W<br>- arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur<br>45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°41'39"N , 000°09'29"W<br>- 45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°49'00"N , 000°03'15"E<br>- 46°26'15"N , 000°55'02"E - 46°25'00"N , 001°09'30"E<br>- 46°34'59"N , 001°09'38"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E<br>- 47°04'56"N , 002°10'08"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBL LIMOGES<br>APP<br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | Hors HOR ATS LIMOGES : BORDEAUX CTL 127.675<br>Espace défini à l'exclusion des LF-R 20 H3 AVORD, LF-R 49 H2 COGNAC, LF-R 203 B LA COURTINE, LF-R 203 C LA COURTINE, LF-R 261 LIMOGES, LF-R 68 B, LF-R 68 C, LF-R 68 D et LF-R 368 E1 lorsqu'elles sont actives.<br>Outside LIMOGES ATS SKED : BORDEAUX CTL 127.675<br>Airspace defined except for LF-R 20 H3 AVORD, LF-R 49 H2 COGNAC, LF-R 203 B LA COURTINE, LF-R 203 C LA COURTINE, LF-R 261 LIMOGES, LF-R 68 B, LF-R 68 C, LF-R 68 D and LF-R 368 E1 when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA LYON**<br>46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 005°35'09"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°38'07"N , 005°57'18"E - 45°36'20"N , 005°58'58"E - 45°27'20"N , 005°58'45"E - 45°26'57"N , 005°54'31"E - 45°19'50"N , 005°56'14"E - 45°06'24"N , 005°46'25"E - 45°00'00"N , 005°31'16"E - 45°00'00"N , 005°19'42"E - 44°40'00"N , 005°01'24"E - 44°40'00"N , 004°51'05"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°56'19"N , 003°54'54"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Définie à l'exclusion de la partie de LF-R 196 B GAP avec laquelle elle interfère et avec la LF-R 131 GRENOBLE lorsqu'elles sont actives.<br>Defined except for part of LF-R 196 B GAP with which it interferes and with LF-R 131 GRENOBLE when active. |
| **CTA MARSEILLE partie 1**<br>44°17'35"N , 005°20'30"E - 44°05'20"N , 005°59'00"E - 43°28'20"N , 005°59'00"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°38'33"N , 005°27'27"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 44°17'35"N , 005°20'30"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 075<br>1000ft ASFC | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br>FIS<br>MARSEILLE Information (FR)<br>MARSEILLE Information (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 71 A, D, E SALON lorsqu'elles sont actives.<br>Limites verticales - Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Airspace defined with the exception of LF-R 71 A, D, E SALON interfering parts when active.<br>Vertical limits - Lower limit: whichever is higher. |
| **CTA MARSEILLE partie 2**<br>44°17'35"N , 005°20'30"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°31'18"N , 005°21'45"E - 44°27'23"N , 005°40'22"E - 44°14'13"N , 006°08'15"E - 44°03'53"N , 006°39'07"E - 44°03'45"N , 006°39'06"E - 43°40'48"N , 006°44'01"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°37'30"N , 006°19'15"E - 43°40'30"N , 006°13'20"E - 43°28'30"N , 006°13'20"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°19'44"N , 006°29'16"E - 43°08'15"N , 006°29'16"E - 43°08'12"N , 006°33'00"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 005°38'00"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°25'13"N , 005°29'22"E - 43°24'47"N , 005°33'30"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°38'33"N , 005°27'27"E - 43°40'51"N , 005°26'34"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 44°17'35"N , 005°20'30"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion :<br>- de la LTA 4 VERDON<br>- des P 62, P63,<br>- des portions interférentes des CTA TOULON (1.2 et 1.3), LF-D 54 (A1, A4, N, NR), LF-D 595, LF-D 596 A, LF-R 64 (A2 et A3), LF-R 71 (A, D), LF-R 130 (A, B), LF-R 138 LF-R 138 TB, LF-R 173 A lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined with the exception of:<br>- LTA 4 VERDON<br>- P 62, P 63,<br>- interfering parts of CTA TOULON (1.2 and 1.3), LF-D 54 (A1, A4, N, NR), LF-D 595, LF-D 596 A, LF-R 64 (A2 and A3), LF-R 71 (A, D), LF-R 130 (A, B), LF-R 138 LF-R 138 TB, LF-R 173 A when active. |
| **CTA MARSEILLE partie 3**<br>42°40'00"N , 006°40'00"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 42°26'22"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 006°40'00"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-D 54 (CN, CS, A1, A2, A3).<br>Airspace defined with the exception of interfering parts of LF-D 54 (CN, CS, A1, A2, A3). |
| **CTA MARSEILLE partie 4**<br>42°42'44"N , 002°36'00"E - 42°50'42"N , 002°40'50"E - 42°52'33"N , 002°55'45"E - 42°36'11"N , 003°29'21"E - 42°24'33"N , 003°33'53"E - 42°20'31"N , 003°29'29"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - Frontière franco-espagnole - 42°25'00"N , 002°42'55"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 42°42'44"N , 002°36'00"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24. |
| **CTA MARSEILLE partie 5**<br>44°40'00"N , 003°42'06"E - 44°40'07"N , 004°13'19"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°02'00"N , 004°14'47"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°40'00"N , 003°42'06"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des CTA RHONE partie 5, LF-R 55 (B et C), LF-R 217/5 lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined with the exception of interfering parts of CTA RHONE part 5, LF-R 55 (B and C), LF-R 217/5 when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA MARSEILLE partie 6**<br>46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 45°56'19"N , 003°54'54"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 46°00'00"N , 003°44'16"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°30'00"N , 003°37'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E | D | FL 145<br>---<br>FL 115 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la LF-R 137 B.<br>Airspace defined with the exception of interfering parts of LF-R 137 B. |
| **CTA MARSEILLE partie 7**<br>46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°18'44"N , 005°44'36"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°38'07"N , 005°57'18"E - 45°36'20"N , 005°58'58"E - 45°27'20"N , 005°58'45"E - 45°26'57"N , 005°54'31"E - 45°19'50"N , 005°56'14"E - 45°06'24"N , 005°46'25"E - 45°00'00"N , 005°31'16"E - 45°00'00"N , 005°19'42"E - 44°40'00"N , 005°01'24"E - 44°35'31"N , 005°01'24"E - 44°27'23"N , 005°40'22"E - 44°14'13"N , 006°08'15"E - 44°03'53"N , 006°39'07"E - 44°03'45"N , 006°39'06"E - 43°40'48"N , 006°44'01"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°18'18"N , 006°43'39"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°25'00"N , 002°42'55"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 45°42'45"N , 003°00'16"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E | D | FL 195<br>---<br>FL 145 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion :<br>- de la portion de TMA GENEVE partie 10 interférente.<br>- des P 62, P 63,<br>- Et des portions interférentes des CTA RHONE (parties 1 à 6), CTA TOULON 1.3, LF-D 54 (A1 à A4, BN, BS, CN, CS, N, NR), LF-D 67, LF-D 121, LF-D 108 E, LF-D 595, LF-D 596 A, LF-R 55 (B et C), LF-R 64 A3, LF-R 65, LF-R 66 (A1, B, C), LF-R 71 (A et D), LF-R 108 A (F1, F2, F3), R 108 (E1, E2, E3), LF-R 130 (A et B), LF-R 138, LF-R 138 TB, LF-R 169 B, LF-R 173 A, LF-R 190 C, LF-R 217 (parties 1 à 6) lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined with the exception of:<br>- interfering part of TMA GENEVE part 10<br>- P 62, P 63,<br>- interfering parts of CTA RHONE (parts 1 to 6), CTA TOULON 1.3, LF-D 54 (A1 to A4, BN, BS, CN, CS, N, NR), LF-D 67, LF-D 121, LF-D 108 E, LF-D 595, LF-D 596 A, LF-R 55 (B and C), LF-R 64 A3, LF-R 65, LF-R 66 (A1, B, C), LF-R 71 (A and D), LF-R 108 A (F1, F2, F3), R 108 (E1, E2, E3), LF-R 130 (A and B), LF-R 138, LF-R 138 TB, LF-R 169 B, LF-R 173 A, LF-R 190 C, LF-R 217 (parts 1 to 6) when active. |
| **CTA MARSEILLE partie 8**<br>43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°18'18"N , 006°43'39"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'48"N , 006°44'01"E - 44°03'45"N , 006°39'06"E - 44°03'53"N , 006°39'07"E - 44°04'52"N , 006°38'52"E - arc horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E - 44°13'56"N , 007°01'30"E - Frontière franco-italienne - 43°47'03"N , 007°31'47"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E | D | FL 195<br>---<br>FL 175 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24 |
| **CTA MARSEILLE partie 9**<br>40°46'24"N , 004°40'00"E - 40°43'18"N , 005°12'58"E - 39°47'27"N , 005°12'11"E - 39°43'00"N , 004°40'00"E - 40°46'24"N , 004°40'00"E | D | FL 195<br>---<br>FL 145 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24 |
| **CTA MONTPELLIER**<br>44°01'33"N , 002°49'22"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 42°42'44"N , 002°36'00"E - 42°50'42"N , 002°40'50"E - 42°52'33"N , 002°55'45"E - 42°36'11"N , 003°29'21"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E - 43°00'00"N , 003°21'20"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°17'06"N , 004°29'15"E - 43°28'53"N , 003°58'55"E - 43°33'18"N , 004°02'08"E - 43°33'51"N , 004°02'26"E - 43°38'27"N , 004°04'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°02'00"N , 004°14'47"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E | D | FL 145<br>---<br>FL 115 | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Des portions de cet espace coexistent avec les LF-R 108 E1, 108 E2, 108 E3 ISTRES, dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des D 108 E, R 217/2, R 217/3, R 217/4, CTA RHONE parties 2,3 et 4, de la LF-R 190 C NIMES et de la LF-R 169 B LARZAC lorsqu'elles sont actives.<br>Portions of this airspace coexist with LF-R 108 E1, 108 E2, 108 E3 ISTRES, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1.<br>Airspace defined except for interfering parts of D 108 E, R 217/2, R 217/3, R 217/4, CTA RHONE part 2, 3 and 4, LF-R 190 C NIMES and LF-R 169 B LARZAC when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA NANTES partie A**<br><br>45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 48°09'37"N , 000°46'42"W - 47°50'53"N , 001°17'54"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFRS NANTES<br><br>APP<br><br>NANTES Approche (FR)<br>NANTES Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la TMA 1 LORIENT, des LF-D 16D, LF-D18 B1, B2, B3, LF-D 236, LF-R 13 A1, A2, B1, B2, C, LF-R 49 H1, N1, N2, N3, LF-R 146 B, LF-R 270, LF-R 279 et LF-R 506 B lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding interfering parts of TMA 1 LORIENT, LF-D 16D, LF-D18 B1, B2, B3, LF-D 236, LF-R 13 A1, A2, B1, B2, C, LF-R 49 H1, N1, N2, N3, LF-R 146 B, LF-R 270, LF-R 279 and LF-R 506 B when active. |
| **CTA NANTES partie B**<br><br>47°29'35"N , 000°13'49"E - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°26'40"N , 000°15'00"W - 47°29'35"N , 000°13'49"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFRS NANTES<br><br>APP<br><br>NANTES Approche (FR)<br>NANTES Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 49 N1 lorsqu'elle est active.<br>Airspace defined excluding interfering part of LF-R 49 N1 when active. |
| **CTA NICE partie 1**<br>43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°18'18"N , 006°43'39"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'48"N , 006°44'01"E - 44°03'45"N , 006°39'06"E - 44°03'53"N , 006°39'07"E - 44°04'52"N , 006°38'52"E - arc horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E ( ARP LFMN ) - 44°13'56"N , 007°01'30"E - Frontière franco-italienne - 43°47'03"N , 007°31'47"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E | D | FL 175<br>----------<br>FL 115<br>3300ft ASFC | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférant avec LF-R 173 A et LF-R 138 TB lorsqu'elles sont actives.<br>Except for parts interfering with LF-R 173 A et LF-R 138 TB when active. |
| **CTA NICE partie 2**<br>43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°30'29"N , 008°32'55"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 43°08'12"N , 006°33'00"E - 43°08'15"N , 006°29'16"E - 43°19'44"N , 006°29'16"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°28'30"N , 006°13'20"E - 43°40'30"N , 006°13'20"E - 43°37'30"N , 006°19'15"E - 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°18'18"N , 006°43'39"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférant avec LF-D 54 CN, NR, A1, A2, A3 et A4 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for parts interfering with LF-D 54 CN, NR, A1, A2, A3 and A4 when active. |
| **CTA PARIS partie N**<br>49°42'53"N , 003°29'05"E - 49°27'00"N , 003°37'56"E - 49°16'07"N , 003°40'59"E - 49°11'56"N , 003°44'22"E - 49°09'31"N , 003°44'20"E - 49°06'21"N , 003°39'42"E - 49°04'07"N , 003°39'41"E - 48°46'13"N , 003°05'13"E - 48°46'13"N , 001°58'38"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°18'00"N , 001°34'14"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°27'20"N , 001°36'23"E - 49°32'13"N , 001°39'48"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E - 49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E - 49°42'53"N , 003°29'05"E | D | FL 155<br>----------<br>FL 115 | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN) | H24<br>Attention : cette partie de CTA coexiste avec la LF-R 205/11 PARIS 11 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG et CAM.<br>Caution: this part of CTA coexists with LF-R 205/11 PARIS 11 which sets entry restrictions for GAT and OAT flights. |
| **CTA PARIS partie S**<br><br>49°04'07"N , 003°39'41"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°27'25"N , 003°38'16"E - 48°06'28"N , 003°02'55"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°03'36"N , 001°43'37"E - 48°01'23"N , 001°37'09"E - 48°07'53"N , 001°27'35"E - 48°30'47"N , 001°19'38"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 48°46'13"N , 001°58'38"E - 48°46'13"N , 003°05'13"E - 49°04'07"N , 003°39'41"E | D | FL 155<br>----------<br>FL 115 | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>LFPO ORLY<br><br>APP<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA 3 ORLEANS lorsqu'elle est active.<br>Attention : cette partie de CTA coexiste avec la LF-R 205/11 PARIS 11 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG et CAM.<br>Except for TMA 3 ORLEANS when active.<br>Caution: this part of CTA coexists with LF-R 205/11 PARIS 11 which sets entry restrictions for GAT and OAT flights. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA PARIS partie H**<br>49°42'53"N , 003°29'05"E - 49°27'00"N , 003°37'56"E<br>- 49°16'07"N , 003°40'59"E - 49°11'56"N , 003°44'22"E<br>- 49°09'31"N , 003°44'20"E - 49°06'21"N , 003°39'42"E<br>- 49°04'07"N , 003°39'41"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E<br>- 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E<br>- 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°27'25"N , 003°38'16"E<br>- 48°06'28"N , 003°02'55"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E<br>- 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°03'36"N , 001°43'37"E<br>- 48°01'23"N , 001°37'09"E - 48°07'53"N , 001°27'35"E<br>- 48°30'47"N , 001°19'38"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E<br>- 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E<br>- 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E<br>- 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°18'00"N , 001°34'14"E<br>- 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°27'20"N , 001°36'23"E<br>- 49°32'13"N , 001°39'48"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E<br>- 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E<br>- 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E<br>- 49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E<br>- 49°42'53"N , 003°29'05"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 155 | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des TMA 3 et 4 ORLEANS lorsqu'elles sont actives.<br>Attention : cette partie de CTA coexiste avec la LF-R 205/11 PARIS 11 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG et CAM.<br>Except for TMA 3 and 4 ORLEANS when active.<br>Caution: this part of CTA coexists with LF-R 205/11 PARIS 11 which sets entry restrictions for GAT and OAT flights. |
| **CTA POITIERS**<br>47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 002°00'00"E<br>- 47°04'56"N , 002°10'08"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E<br>- 46°34'59"N , 001°09'38"E - 46°25'00"N , 001°09'30"E<br>- 46°26'15"N , 000°55'02"E - 45°49'00"N , 000°03'15"E<br>- 45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°41'39"N , 000°09'29"W<br>- arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur<br>45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W<br>- 45°50'23"N , 000°19'32"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W<br>- 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBI POITIERS<br><br>APP<br><br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des LF-R 49 N1, LF-R 7 C, LF-R 49 D, LF-R 49 H1, LF-R 49 H2, et de la LF-R 20 H3 lorsqu'elles sont actives.<br>Hors HOR ATS POITIERS : BORDEAUX CTL.<br>Except for LF-R 49 N1, LF-R 7 C, LF-R 49 D, LF-R 49 H1, LF-R 49 H2 and LF-R 20 H3 when active.<br>Outside POITIERS ATS SKED : BORDEAUX CTL. |
| **CTA PROVENCE**<br>43°40'51"N , 005°26'34"E - 43°38'33"N , 005°27'27"E<br>- 43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°24'47"N , 005°33'30"E<br>- 43°25'13"N , 005°29'22"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E<br>- 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E<br>- 42°30'00"N , 005°38'00"E - 42°30'00"N , 004°17'00"E<br>- 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E<br>- 43°17'06"N , 004°29'15"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E<br>- 43°28'53"N , 003°58'55"E - 43°33'18"N , 004°02'08"E<br>- 43°33'51"N , 004°02'26"E - 43°38'27"N , 004°04'38"E<br>- 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E<br>- 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E<br>- 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E<br>- 44°40'07"N , 004°13'19"E - 44°40'06"N , 004°27'18"E<br>- 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°40'00"N , 004°51'05"E<br>- 44°40'00"N , 005°01'24"E - 44°35'39"N , 005°01'24"E<br>- 44°31'18"N , 005°21'45"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E<br>- 44°17'35"N , 005°20'30"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E<br>- 43°40'51"N , 005°26'34"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 55 B et C ORANGE CARITAT ; LF-R 64 A2 et A3 TOULON ; LF-R 71 A, B et D SALON ; LF-R 130 B BUECH ; LF-R 108 A F1, F2 et F3 ISTRES ; LF-R 217/1, 217/2, 217/3 et 217/5 RHONE ; CTA RHONE 1, 2, 3 et 5 ; LF-D 54 BN, N et NR TOULON ; CTA TOULON 1.2 et 1.3 ; lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except for interfering parts of LF-R 55 B and C ORANGE CARITAT; LF-R 64 A2 and A3 TOULON; LF-R 71 A, B and D SALON; LF-R 130 B BUECH ; LF-R 108 A F1, F2 and F3 ISTRES; LF-R 217/1, 217/2, 217/3 and 217/5 RHONE; CTA RHONE 1, 2, 3 and 5 ; LF-D 54 BN, N and NR TOULON; CTA TOULON 1.2 and 1.3 when active. |
| **CTA PYRENEES partie 1**<br>43°09'45"N , 000°09'37"W - 43°17'20"N , 000°43'00"W<br>- 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W<br>- 43°33'45"N , 000°52'11"W - 43°41'00"N , 000°36'30"W<br>- 43°41'00"N , 000°22'30"E - 43°41'06"N , 000°22'48"E<br>- 44°00'39"N , 000°33'13"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E<br>- 43°40'26"N , 000°45'00"E - 43°15'05"N , 000°45'00"E<br>- 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°03'05"N , 000°08'26"E<br>- 43°03'55"N , 000°03'20"E - 43°05'00"N , 000°03'07"W<br>- 43°09'45"N , 000°09'37"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA MARSAN partie 1.2 et de la LF-R 34 A2 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TMA MARSAN Part 1.2 and LF-R 34 A2 when active. |
| **CTA PYRENEES partie N**<br>43°33'45"N , 000°52'11"W - 43°54'58"N , 000°45'09"W<br>- arc horaire de 10.8 NM de rayon centré sur<br>43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'55"W<br>- 44°07'00"N , 000°08'00"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E<br>- 44°00'39"N , 000°33'13"E - 43°41'06"N , 000°22'48"E<br>- 43°41'00"N , 000°22'30"E - 43°41'00"N , 000°36'30"W<br>- 43°33'45"N , 000°52'11"W | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA MARSAN partie 1.2 et de la LF-R 34 A2 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TMA MARSAN Part 1.2 and LF-R 34 A2 when active. |
| **CTA RENNES partie A**<br>49°02'00"N , 002°24'26"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W<br>- 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W<br>- 48°09'37"N , 000°46'42"W - 47°50'53"N , 001°17'54"W<br>- 47°57'06"N , 002°30'43"W - 49°02'00"N , 002°24'26"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFRN RENNES<br>APP<br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 7B, LF-R 146 B, LF-R 270 et LF-R 506 B lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding interfering parts of LF-R 7 B, LF-R 146 B, LF-R 270 and LF-R 506 B when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA RENNES partie B**<br><br>50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 002°24'26"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFRN RENNES<br>APP<br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24<br>Espace défini :<br>- à l'exclusion de la portion interférente de la LF-P 81,<br>- à l'exclusion de la TMA ILES ANGLO-NORMANDES lorsqu'elle est active,<br>- à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 10 et LF-D 82 lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined :<br>- excluding interfering part LF-P 81,<br>- excluding TMA ILES ANGLO-NORMANDES when active,<br>- excluding interfering parts of LF-R 10 and LF-D 82 when active. |
| **CTA RHONE partie 1**<br><br>43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°37'05"N , 004°55'51"E - 43°34'17"N , 005°00'12"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°31'00"N , 004°55'00"E - 43°29'52"N , 005°01'43"E - 43°29'03"N , 005°01'31"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°32'40"N , 004°48'40"E - 43°24'59"N , 004°57'30"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°21'34"N , 004°51'40"E - 43°20'20"N , 004°49'38"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°10'00"N , 004°28'56"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°28'12"N , 004°29'46"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | D | FL 195<br>----------<br>3500ft AMSL | CENTRE MILITAIRE DE CONTROLE ISTRES<br>RHONE Contrôle<br>ISTRES Approche | Activable H24<br>Espace défini à l'exclusion de la TMA PROVENCE parties 4.2 et 5.2 et des portions de CTA PROVENCE et CTA MARSEILLE Partie 7 qui se trouvent au-dessus de ces parties de TMA.<br>Espace commun avec la LF-R 217/1 RHONE et des portions interférentes des LF-R 217/2 RHONE, de la CTA RHONE partie 2, des LF-R 108 A/F1, A/F2, A/F3 ISTRES lorsqu'elles sont actives..<br>Plafond : FL055 dans les limites latérales de l'AWY Y25.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>LF-P 41 ISTRES : pénétration interdite (cf AIP ENR 5.1 paragraphe 1.2.2).<br>Airspace defined except for TMA PROVENCE parts 4.2 and 5.2 and the parts of CTA PROVENCE and CTA MARSEILLE Part 7 which are above these parts of TMA.<br>Airspace shared with LF-R 217/1 RHONE and with the interfering parts of LF-R 217/2 RHONE, CTA RHONE part 2, LF-R 108 A/F1, A/F2, A/F3 ISTRES when active.<br>Upper limit : FL055 within the lateral limits of AWY Y25.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced on RAI 127.925 MHz.<br>LF-P 41 ISTRES : entry prohibited (cf AIP ENR 5.1 paragraph 1.2.2). |
| **CTA RHONE partie 2**<br><br>43°27'13"N , 004°15'52"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°21'53"N , 004°17'00"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°27'13"N , 004°15'52"E | D | FL 195<br>----------<br>2000ft AMSL | CENTRE MILITAIRE DE CONTROLE ISTRES | Activable H24<br>Espace défini à l'exclusion des parties interférentes des LF-R 217/1, R 217/3 RHONE et de la LF-R 108 C, lorsqu'elles sont actives.<br>Espace commun avec la LF-R 217/2 RHONE (cf AIP ENR 5.1).<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Plafond : FL055 dans les limites latérales de l'AWY Y25.<br>Airspace defined except for interfering parts of LF-R 217/1, R 217/3 RHONE and LF-R 108 C, when active.<br>Airspace shared with LF-R 217/2 RHONE (cf AIP ENR 5.1).<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced on RAI 127.925 MHz.<br>Upper limit: FL055 within the lateral limits of AWY Y25. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA RHONE partie 3**<br><br>44°02'00"N , 004°14'47"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E<br>- 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E<br>- 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E<br>- 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E<br>- 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E<br>- 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°42'18"N , 004°04'00"E<br>- 43°52'23"N , 004°12'55"E - 44°01'22"N , 004°13'25"E<br>- 44°02'00"N , 004°14'47"E | D | FL 195<br>----------<br>2500ft AMSL | CENTRE MILITAIRE DE<br>CONTROLE ISTRES<br>RHONE Contrôle<br>ISTRES Approche | Activable H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente des LF-R 190 A ou LF-R 190 B ou LF-R 190 C NIMES et de la LF-R 108 C, lorsqu'elles sont actives.<br>Espace commun avec la LF-R 217/3 RHONE (cf AIP ENR 5.1).<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Procédures CAM/CAG.<br>Plafond : FL055 dans les limites latérales de l'AWY Y25.<br>Airspace defined except for interfering part of LF-R 190 A or LF-R 190 B or LF-R 190 C NIMES and of LF-R 108 C, when active.<br>Airspace shared with LF-R 217/3 RHONE (see AIP ENR 5.1).<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced on RAI 127.925 MHz.<br>OAT/GAT procedures.<br>Upper limit: FL055 within the lateral limits of AWY Y25. |
| **CTA RHONE partie 4**<br><br>44°01'22"N , 004°13'25"E - 43°52'23"N , 004°12'55"E<br>- 43°42'18"N , 004°04'00"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E<br>- 44°01'22"N , 004°13'25"E | D | FL 195<br>----------<br>3500ft AMSL | CENTRE MILITAIRE DE<br>CONTROLE ISTRES<br>RHONE Contrôle<br>ISTRES Approche | Activable H24<br>Espace commun avec la LF-R 217/4 RHONE (cf AIP ENR 5.1).<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Airspace shared with LF-R 217/4 RHONE (see AIP ENR 5.1).<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced on RAI 127.925 MHz. |
| **CTA RHONE partie 5**<br><br>44°28'01"N , 003°46'36"E - 44°25'30"N , 003°50'00"E<br>- 44°14'00"N , 004°11'00"E - 44°09'00"N , 004°31'00"E<br>- 44°01'53"N , 004°31'14"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E<br>- 44°02'00"N , 004°14'47"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E<br>- 44°24'26"N , 003°27'12"E - 44°28'01"N , 003°46'36"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 065 | CENTRE MILITAIRE DE<br>CONTROLE ISTRES<br>RHONE Contrôle<br>ISTRES approche | Activable H24<br>Activable H24.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-D 192 S et 192 E RUN DES CEVENNES lorsqu'elles sont actives.<br>Espace commun avec la LF-R 217/5 RHONE (cf AIP ENR 5.1).<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Activable H24.<br>Airspace defined with the exception of interfering parts of LF-D 192 S and 192 E RUN DES CEVENNES when active.<br>Airspace shared with LF-R 217/5 RHONE (see AIP ENR 5.1).<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced on RAI 127.925 MHz. |
| **CTA RHONE partie 6**<br><br>44°39'20"N , 003°31'20"E - 44°28'01"N , 003°46'36"E<br>- 44°24'26"N , 003°27'12"E - 44°32'21"N , 003°20'56"E<br>- 44°35'15"N , 003°21'30"E - 44°39'20"N , 003°31'20"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 145 | CENTRE MILITAIRE DE<br>CONTROLE ISTRES<br>RHONE Contrôle<br>ISTRES Approche | Activable H24<br>Espace commun avec la LF-R 217/6 RHONE (cf AIP ENR 5.1).<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Airspace shared with LF-R 217/6 RHONE (see AIP ENR 5.1).<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced on RAI 127.925 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA SALON partie 1**<br>43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°35'03"N , 005°13'01"E - arc horaire de 4.86 NM de rayon centré sur 43°36'10"N , 005°06'29"E - 43°31'21"N , 005°07'14"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°39'00"N , 005°02'00"E - 43°46'20"N , 004°58'00"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>1700ft AMSL | LFMY SALON<br>APP<br>SALON Approche (FR)<br>SALON Approach (EN) | Activable tous les jours de 0500 à 2359. ETE - 1HR.<br>OBSERVATIONS LIMITES VERTICALES : Plancher 2500 ft dans les limites de la CTR SALON.<br>Espace défini à l'exclusion des portions des LF-R330B AURONS ou LF-R276 PATROUILLE DE FRANCE avec lesquelles elle interfère lorsqu'elles sont actives.<br>Activité réelle connue de :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO et annoncée par RAI 135.150 MHz<br>Possible activation every day from 0500 to 2359. SUM - 1HR<br>VERTICAL LIMITS REMARKS : Lower limit 2500 ft within CTR SALON.<br>Airspace defined except for parts of LF-R330B AURONS or LF-R276 PATROUILLE DE FRANCE which it interfere with when active.<br>Actual activity known on :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO and announced on RAI 135.150 MHz |
| **CTA SALON partie 2**<br>43°59'45"N , 005°02'25"E - 43°58'51"N , 005°19'16"E - 43°34'54"N , 005°28'58"E - 43°35'12"N , 005°25'23"E - 43°33'44"N , 005°20'11"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°59'45"N , 005°02'25"E | D | FL 075<br>----------<br>3000ft AMSL | LFMY SALON<br>APP<br>SALON Approche (FR)<br>SALON Approach (EN) | Activable LUN-VEN : 0600-2300. ETE - 1HR.<br>Activation par NOTAM SAM 0600-1100. ETE - 1HR.<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-R276 PATROUILLE DE FRANCE avec laquelle elle interfère lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO et annoncée par RAI 135.150 MHz<br>Possible activable MON-FRI : 0600-2300. SUM - 1HR.<br>Activation by NOTAM SAT 0600-1100. SUM - 1HR.<br>Airspace defined except for part of LF-R276 PATROUILLE DE FRANCE which it interfere with when active.<br>Actual activity known on :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO and announced on RAI 135.150 MHz |
| **CTA SALON partie 3**<br>43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°51'42"N , 004°59'02"E - 43°50'00"N , 005°03'00"E - 43°42'38"N , 005°06'00"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFMY SALON<br>APP<br>SALON Approche (FR)<br>SALON Approach (EN) | Activable tous les jours de 0500 à 2359. ETE - 1HR.<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité réelle connue de :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO et annoncée par RAI 135.150 MHz<br>Possible activation every day from 0500 to 2359. SUM - 1HR<br>OAT/GAT procedures.<br>Actual activity known on :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO and announced on RAI 135.150 MHz |
| **CTA STRASBOURG partie 1**<br>48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'02"N , 007°39'43"E - Frontière franco-allemande - 49°27'17"N , 006°28'54"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°26'57"N , 005°59'52"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°30'15"N , 005°23'55"E - 48°22'14"N , 005°23'55"E - 48°18'34"N , 005°20'13"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°13'08"N , 006°33'43"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>Espace qui coexiste avec les portions interférentes des LF-R 122, LF-R 123, LF-R 321, LF-R 322 et LF-R 323 et qui est défini à l'exclusion de la LF-R 228 B lorsque ces zones sont actives.<br>Airspace coexists with LF-R 122, LF-R 123, LF-R 321, LF-R 322 and LF-R 323 and is defined with the exception of LF-R 228 B interfering parts when they are active. |
| **CTA STRASBOURG partie 2**<br>48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°13'08"N , 006°33'43"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E | D | FL 155<br>----------<br>FL 115 | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA STRASBOURG partie 3**<br><br>49°27'17"N , 006°28'54"E - Frontière franco-allemande - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 49°26'57"N , 005°59'52"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°27'17"N , 006°28'54"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 165 | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24 |
| **CTA TOULON partie 1.1**<br><br>43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'30"N , 006°32'30"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E | D | 3500ft ASFC<br>----------<br>1000ft ASFC | LFTH TOULON HYERES<br><br>APP<br><br>TOULON Approche (FR)<br>TOULON Approach (EN) | Activable / Possible activation : H24<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO.<br>Espace défini à l'exclusion des LF-P 48 FORT DE BREGANCON, LF-R 234 A et B TOURRIS, lorsqu'elles sont actives et des LF-P 62 TOULON, LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Espace en partie commun avec la LF-R 64 A1 TOULON (voir AIP ENR 5.1).<br>Actual activity known on :<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO.<br>Airspace defined except for LF-P 48 FORT DE BREGANCON, LF-R 234 A and B TOURRIS, when active and LF-P 62 TOULON and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Airspace shared in part with LF-R 64 A1 TOULON (see AIP ENR 5.1). |
| **CTA TOULON partie 1.2**<br><br>43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'30"N , 006°32'30"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E | D | FL 125<br>----------<br>3500ft ASFC | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN)<br><br>LFTH TOULON HYERES<br><br>APP<br><br>TOULON Approche (FR)<br>TOULON Approach (EN) | Activable / Possible activation : H24<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO.<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-R 234 B TOURRIS, lorsqu'elle est active et des LF-P 62 TOULON et LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Espace en partie commun avec la LF-R 64 A2 TOULON (voir AIP ENR 5.1).<br>Actual activity known on :<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO.<br>Airspace defined except for LF-R 234 B TOURRIS, when active and LF-P 62 TOULON and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Airspace shared in part with LF-R 64 A2 TOULON (see AIP ENR 5.1). |
| **CTA TOULON partie 1.3**<br><br>43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'30"N , 006°32'30"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 125 | LFTH TOULON HYERES<br><br>APP<br><br>TOULON Approche (FR)<br>TOULON Approach (EN) | Activable / Possible activation : H24<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO.<br>Espace défini à l'exclusion des LF-P 62 TOULON et LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Espace en partie commun avec la LF-R 64 A3 TOULON (voir AIP ENR 5.1).<br>Actual activity known on :<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO.<br>Airspace defined except for LF-P 62 TOULON and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Airspace shared in part with LF-R 64 A3 TOULON (see AIP ENR 5.1). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA TOULOUSE partie 1**<br>44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°26'19"N , 000°30'55"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E - 43°14'02"N , 000°45'00"E - 43°09'30"N , 000°54'00"E - 43°09'00"N , 001°38'20"E - 43°02'00"N , 002°17'00"E - 43°01'55"N , 002°18'42"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°48'00"N , 002°16'10"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°17'43"N , 001°44'56"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br>APP<br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA TOULOUSE ESSAIS 3 et de la LF-R 600 COUSSA N lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TOULOUSE CTA ESSAIS 3 and LF-R 600 COUSSA N when active. |
| **CTA TOULOUSE partie 2**<br>44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°30'00"N , 001°43'00"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°17'43"N , 001°44'56"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br>APP<br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| **CTA TOULOUSE partie 3**<br>44°03'30"N , 002°36'20"E - 43°48'00"N , 002°16'10"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°25'00"N , 002°42'29"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br>APP<br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| **CTA TOULOUSE partie 4**<br>43°14'02"N , 000°45'00"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°00'00"N , 001°15'30"E - 43°00'00"N , 001°46'00"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°01'55"N , 002°18'42"E - 43°02'00"N , 002°17'00"E - 43°09'00"N , 001°38'20"E - 43°09'30"N , 000°54'00"E - 43°14'02"N , 000°45'00"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br>APP<br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA TOULOUSE ESSAIS 3 et de la LF-R 600 COUSSA N lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TOULOUSE CTA ESSAIS 3 and LF-R 600 COUSSA N when active. |
| **CTA TOULOUSE ESSAIS partie 1**<br>43°19'08"N , 000°45'00"E - 43°17'56"N , 001°06'30"E - 43°05'29"N , 001°00'00"E - 43°05'23"N , 000°45'00"E - 43°19'08"N , 000°45'00"E | D | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | CCER TOULOUSE<br>TOULOUSE Essais 122.9 | Pour les vols d'entraînement :<br>activable H24 du LUN au VEN sauf JF.<br>Pour les vols d'essais et de réception :<br>activable du LUN au SAM sauf JF : 0730-1830, ETE -1 HR.<br>For training flights :<br>possible activation H24 from MON to FRI except public HOL.<br>For test flights :<br>possible activation from MON to SAT except public HOL : 0730-1830, SUM -1 HR.<br>Activité connue de :<br>- CCER TOULOUSE<br>- TOULOUSE INFO<br>Activity known on :<br>- TOULOUSE CCER<br>- TOULOUSE INFO |
| **CTA TOULOUSE ESSAIS partie 2**<br>43°17'24"N , 001°15'47"E - 43°16'31"N , 001°30'29"E - 43°05'34"N , 001°35'46"E - 43°05'32"N , 001°14'22"E - 43°17'24"N , 001°15'47"E | D | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | CCER TOULOUSE<br>TOULOUSE Essais 122.9 | Pour les vols d'entraînement :<br>activable H24 du LUN au VEN sauf JF.<br>Pour les vols d'essais et de réception :<br>activable du LUN au SAM sauf JF : 0730-1830, ETE - 1 HR.<br>For training flights :<br>possible activation H24 from MON to FRI except public HOL.<br>For test flights :<br>possible activation from MON to SAT except public HOL : 0730-1830, SUM -1 HR.<br>A l'exclusion de la LF-R 600 COUSSA N quand elle est active.<br>Activité connue de :<br>- CCER TOULOUSE<br>- TOULOUSE INFO<br>Excluding LF-R 600 COUSSA N when active.<br>Activity known on :<br>- TOULOUSE CCER<br>- TOULOUSE INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTA TOULOUSE ESSAIS partie 3**<br><br>43°19'08"N , 000°45'00"E - 43°16'00"N , 001°39'00"E - 43°11'02"N , 002°01'46"E - 43°00'00"N , 002°03'01"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°19'08"N , 000°45'00"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 065 | CCER TOULOUSE<br>TOULOUSE Essais 122.9 | Pour les vols d'entraînement :<br>activable H24 du LUN au VEN sauf JF.<br>Pour les vols d'essais et de réception :<br>activable du LUN au SAM sauf JF : 0730-1830, ETE -1 HR.<br>For training flights :<br>possible activation H24 from MON to FRI except public HOL.<br>For test flights :<br>possible activation from MON to SAT except public HOL : 0730-1830, SUM -1 HR.<br>A l'exclusion de la LF-R 600 COUSSA N quand elle est active.<br>Activité connue de :<br>- CCER TOULOUSE<br>- TOULOUSE INFO<br>Excluding LF-R 600 COUSSA N when active.<br>Activity known on :<br>- TOULOUSE CCER<br>- TOULOUSE INFO. |
| **CTA TOULOUSE ESSAIS partie 4**<br><br>43°19'08"N , 000°45'00"E - 43°16'00"N , 001°39'00"E - 43°11'02"N , 002°01'46"E - 43°00'00"N , 002°03'01"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°19'08"N , 000°45'00"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 145 | CCER TOULOUSE<br>ACC BORDEAUX<br>TOULOUSE Essais 122.9<br>BORDEAUX Contrôle | Pour les vols d'entraînement :<br>activable H24 du LUN au VEN sauf JF.<br>Pour les vols d'essais et de réception :<br>activable du LUN au SAM sauf JF : 0730-1830, ETE -1 HR.<br>For training flights :<br>possible activation H24 from MON to FRI except public HOL.<br>For test flights :<br>possible activation from MON to SAT except public HOL : 0730-1830, SUM -1 HR.<br>Activité connue de :<br>- CCER TOULOUSE<br>- TOULOUSE INFO<br>- ACC BORDEAUX<br>Activity known on :<br>- TOULOUSE CCER<br>- TOULOUSE INFO<br>- BORDEAUX ACC |
| **CTA TOULOUSE ESSAIS partie 5**<br><br>43°00'00"N , 002°03'01"E - 42°50'06"N , 002°04'09"E - 42°50'06"N , 001°10'00"E - 43°00'00"N , 001°10'00"E - 43°00'00"N , 002°03'01"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | CCER TOULOUSE<br>TOULOUSE Essais 122.9 | Pour les vols d'entraînement :<br>activable H24 du LUN au VEN sauf JF.<br>Pour les vols d'essais et de réception :<br>activable du LUN au SAM sauf JF : 0730-1830, ETE -1 HR.<br>For training flights :<br>activation possible H24 from MON to FRI except public HOL.<br>For test flights :<br>activation possible from MON to SAT except public HOL : 0730-1830, SUM -1 HR.<br>A l'exclusion de la LF-R 600 COUSSA N quand elle est active.<br>Activité connue de :<br>- CCER TOULOUSE<br>- ACC BORDEAUX<br>Excluding LF-R 600 COUSSA N when active.<br>Activity known on :<br>- TOULOUSE CCER<br>- BORDEAUX ACC |
| **LTA FRANCE partie 1**<br><br>51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'00"N , 006°00'00"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°19'43"N , 002°54'59"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | PARIS ACC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br><br>FIS<br><br>PARIS Information (FR)<br>PARIS Information (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P, R, D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LTA FRANCE partie 3 Alpes 1**<br><br>45°27'57"N , 006°23'57"E - 45°27'26"N , 006°44'49"E - 45°30'13"N , 006°50'08"E - 45°19'14"N , 007°06'39"E - Frontière franco-italienne - 44°13'56"N , 007°01'30"E - arc anti-horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E ( ARP NICE ) - 44°04'52"N , 006°38'52"E - 44°03'53"N , 006°39'07"E - 44°14'13"N , 006°08'15"E - 44°25'42"N , 005°43'58"E - 44°36'47"N , 005°42'09"E - 44°40'04"N , 005°45'48"E - 44°39'13"N , 005°47'26"E - 45°01'14"N , 005°53'26"E - 45°15'19"N , 006°00'00"E - 45°18'27"N , 006°27'38"E - 45°23'24"N , 006°26'29"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E | E | FL 195<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | MARSEILLE ACC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br><br>FIS<br><br>MARSEILLE Information (FR)<br>MARSEILLE Information (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion:<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs<br>Fréquences: voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **LTA FRANCE partie 3 Alpes 2 Vercors**<br><br>45°00'00"N , 005°19'42"E - 45°00'00"N , 005°31'16"E - 45°02'49"N , 005°37'54"E - 44°42'25"N , 005°41'17"E - 44°40'04"N , 005°45'48"E - 44°36'47"N , 005°42'09"E - 44°25'42"N , 005°43'58"E - 44°27'23"N , 005°40'22"E - 44°35'31"N , 005°01'24"E - 44°40'00"N , 005°01'24"E - 45°00'00"N , 005°19'42"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 125 | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br>FIS<br>MARSEILLE Information (FR)<br>MARSEILLE Information (EN)<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN)<br>LYON Information (FR)<br>LYON Information (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| | E | FL 125<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | MARSEILLE ACC<br>ACS<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br>FIS<br>MARSEILLE Information (FR)<br>MARSEILLE Information (EN)<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN)<br>LYON Information (FR)<br>LYON Information (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **LTA FRANCE partie 3 Alpes 3 Belledonne**<br><br>45°26'57"N , 005°54'31"E - 45°27'20"N , 005°58'45"E - 45°28'22"N , 006°10'03"E - 45°35'08"N , 006°08'49"E - 45°42'30"N , 006°15'19"E - 45°40'20"N , 006°21'48"E - 45°34'20"N , 006°20'23"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E - 45°23'24"N , 006°26'29"E - 45°18'27"N , 006°27'38"E - 45°15'19"N , 006°00'00"E - 45°01'14"N , 005°53'26"E - 44°39'13"N , 005°47'26"E - 44°42'25"N , 005°41'17"E - 45°02'49"N , 005°37'54"E - 45°06'24"N , 005°46'25"E - 45°19'50"N , 005°56'14"E - 45°24'46"N , 005°55'03"E - 45°26'57"N , 005°54'31"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 145 | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE FIC<br>GENEVA ACC<br>GENEVA FIC<br>MARSEILLE Contrôle<br>MARSEILLE Information<br>Swiss Radar<br>Geneve Information | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |
| | E | FL 145<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE FIC<br>GENEVA ACC<br>GENEVA FIC<br>LYON APP<br>LYON INFO<br>MARSEILLE Contrôle<br>MARSEILLE Information<br>Swiss Radar<br>Geneve Information<br>Lyon Approche<br>Lyon Information | Sauf mention contraire, à l'exclusion:<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs<br>Unless otherwise specified, except for:<br>-TMA and AWY<br>-P,R,D areas<br>-CTA<br>-TRA<br>-CBA<br>when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LTA FRANCE partie 3 Alpes 4 Bauges**<br><br>45°55'56"N , 006°11'01"E - 45°55'08"N , 006°12'15"E<br>- 45°52'24"N , 006°16'27"E - 45°47'50"N , 006°23'27"E<br>- 45°40'20"N , 006°21'48"E - 45°42'30"N , 006°15'19"E<br>- 45°35'08"N , 006°08'49"E - 45°28'22"N , 006°10'03"E<br>- 45°27'20"N , 005°58'45"E - 45°36'20"N , 005°58'58"E<br>- 45°38'07"N , 005°57'18"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E<br>- 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°50'38"N , 006°06'05"E<br>- 45°52'25"N , 006°07'45"E - 45°55'56"N , 006°11'01"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 125 | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE FIC<br>GENEVA ACC<br>GENEVA FIC<br>LYON APP<br>LYON INFO<br>MARSEILLE Contrôle<br>MARSEILLE Information<br>Swiss Radar<br>Geneve Information<br>Lyon Approche<br>Lyon Information | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |
| | E | FL 125<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE FIC<br>GENEVA ACC<br>GENEVA FIC<br>LYON APP<br>LYON INFO<br>MARSEILLE Contrôle<br>MARSEILLE Information<br>Swiss Radar<br>Geneve Information<br>Lyon Approche<br>Lyon Information | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |
| **LTA FRANCE partie 3 Alpes 5 Vanoise**<br><br>45°42'56"N , 006°49'13"E - Frontière franco-italienne -<br>45°19'14"N , 007°06'39"E - 45°30'13"N , 006°50'08"E<br>- 45°27'26"N , 006°44'49"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E<br>- 45°34'20"N , 006°20'23"E - 45°40'20"N , 006°21'48"E<br>- 45°47'50"N , 006°23'27"E - 45°43'00"N , 006°30'50"E<br>- 45°42'56"N , 006°49'13"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 175 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |
| | E | FL 175<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | MARSEILLE ACC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br><br>FIS<br><br>MARSEILLE Information (FR)<br>MARSEILLE Information (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LTA FRANCE partie 3 Alpes 6 Mont Blanc**<br><br>46°02'04"N , 006°57'36"E - Frontière franco-suisse - 45°55'20"N , 007°02'41"E - Frontière franco-italienne - 45°42'56"N , 006°49'19"E - 45°43'00"N , 006°30'50"E - 45°55'55"N , 006°45'11"E - 45°57'16"N , 006°47'53"E - 46°02'04"N , 006°57'36"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 175 | ACC GENEVE<br>GENEVE Information<br>Fréquence : 126.350 MHz<br>Frequency : 126.350 MHz | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |
| | E | FL 175<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | ACC GENEVE<br>GENEVE Information<br>Fréquence : 126.350 MHz<br>Frequency : 126.350 MHz | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Nota : quand 3000 ft ASFC est plus élevé que le FL 175, la limite supérieure de la classe G est le FL 175.<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Note : when 3000 ft ASFC is higher than FL 175, the upper limit of G class is FL 175. |
| **LTA FRANCE partie 3 Alpes 7 Aravis**<br><br>46°15'27"N , 006°51'16"E - Frontière franco-suisse - 46°08'10"N , 006°47'53"E - 45°57'16"N , 006°47'53"E - 45°55'55"N , 006°45'11"E - 45°43'00"N , 006°30'50"E - 45°47'50"N , 006°23'27"E - 45°52'24"N , 006°16'27"E - 46°04'36"N , 006°28'46"E - 46°15'27"N , 006°51'16"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 135 | ACC GENEVE<br>GENEVE Information<br>Fréquence : 126.350 MHz<br>Frequency : 126.350 MHz | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |
| | E | FL 135<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | ACC GENEVE<br>GENEVE Information<br>Fréquence : 126.350 MHz<br>Frequency : 126.350 MHz | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active. |
| **LTA FRANCE partie 4 Verdon**<br><br>44°12'32"N , 006°13'20"E - 43°45'40"N , 006°13'20"E - 43°43'40"N , 006°40'19"E - 43°41'26"N , 006°42'48"E - 43°56'10"N , 006°37'52"E - 44°03'53"N , 006°39'07"E - 44°12'32"N , 006°13'20"E | E | FL 135<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | MARSEILLE ACC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br><br>FIS<br><br>MARSEILLE Information (FR)<br>MARSEILLE Information (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LTA FRANCE partie 5 Pyrenees 1**<br><br>43°03'41"N , 001°20'23"W - 43°17'33"N , 001°22'41"W - 43°22'05"N , 001°23'06"W - 43°20'04"N , 001°08'00"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°17'20"N , 000°43'00"W - 43°09'45"N , 000°09'37"W - 43°05'00"N , 000°03'07"W - 43°03'55"N , 000°03'20"E - 43°03'05"N , 000°08'26"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 42°59'55"N , 000°51'59"E - 42°48'51"N , 000°53'02"E - Frontière franco-espagnole - 43°03'41"N , 001°20'23"W | E | FL 195<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | BORDEAUX ACC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **LTA FRANCE partie 5 Pyrenees 2**<br><br>42°46'00"N , 001°06'34"E - 43°00'07"N , 001°05'35"E - 43°00'08"N , 001°49'23"E - 42°27'22"N , 001°53'09"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 42°46'00"N , 001°06'34"E | E | FL 195<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | BORDEAUX ACC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **LTA FRANCE partie 5 Pyrenees 3**<br><br>42°23'38"N , 002°07'04"E - 42°50'06"N , 002°04'09"E - 43°00'05"N , 002°02'59"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 42°48'20"N , 002°29'43"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 42°25'01"N , 002°42'59"E - Frontière franco-espagnole - 42°23'38"N , 002°07'04"E | E | FL 195<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | BORDEAUX ACC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN) | Sauf mention contraire, à l'exclusion :<br>- des TMA et AWY<br>- des zones P, R, D<br>- des CTA<br>- des TRA<br>- des CBA<br>lorsqu'ils sont actifs<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>Unless otherwise specified, except for:<br>- TMA and AWY<br>- P,R,D areas<br>- CTA<br>- TRA<br>- CBA<br>when active.<br>Frequencies: see GEN 3.4 |
| **LTA FRANCE partie 6 GENEVE**<br><br>46°08'10"N , 006°47'53"E - Frontière franco-suisse - 46°02'04"N , 006°57'36"E - 45°57'16"N , 006°47'53"E - 46°08'10"N , 006°47'53"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115<br>3000ft ASFC | ACC GENEVE<br>ALPS Radar<br>119.175 MHz | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **UTA FRANCE (LFFF)**<br><br>51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge ( depuis la côte de la mer du Nord ) - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-suisse - 45°55'21"N , 007°02'42"E - Frontière franco-italienne - 43°47'02"N , 007°31'47"E ( jusqu'au point de rencontre avec la côte méditerranéenne. ) - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°26'07"N , 003°10'27"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 43°21'02"N , 001°47'10"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 44°20'00"N , 004°00'00"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | BORDEAUX UAC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN)<br><br>BREST UAC<br><br>ACS<br><br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN)<br><br>MARSEILLE UAC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN)<br><br>PARIS UAC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br><br>REIMS UAC<br><br>ACS<br><br>REIMS Contrôle (FR)<br>REIMS Control (EN) | H24<br>Espace RVSM du FL290 inclus au FL 410 inclus.<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>ENAV, MUAC, NATS, SKEYES, SKYGUIDE fournissent l'ATS par délégation dans certaine(s) portion(s) de l'UTA FRANCE : voir ENR 2.2.6<br>RVSM airspace from FL 290 included to FL 410 included.<br>Frequencies : see GEN 3.4.<br>ENAV, MUAC, NATS, SKEYES, SKYGUIDE provide ATS in some portions of the UTA FRANCE by delegation : see ENR 2.2.6 |
| **UTA FRANCE TRANSITION RVSM EUR/NAT**<br><br>48°50'00"N , 008°00'00"W - 49°26'00"N , 005°05'00"W - 47°30'00"N , 005°30'00"W - 44°50'49"N , 007°02'21"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W | C | FL 410<br>----------<br>FL 290 | BREST UAC<br><br>ACS<br><br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | H24<br>Portion de l'UTA FRANCE (BREST) dans laquelle sont effectués les recalages de FL nécessaires et où les vols transatlantiques non habilités à pénétrer en espace RVSM EUR sont autorisés à FL>410 pour les vols vers l'Ouest ou descendus àFL<290 pour ceux vers l'Est.<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>France UTA (BREST) part in which necessary FL adjustments are completed and where transatlantic flights not entitled to enter EUR RVSM are allowed ABV FL 410 westbound or BLW FL 290 for Eastbound flights.<br>Frequencies : see GEN 3.4. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.1.3 TMA

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA AJACCIO** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA AJACCIO partie 1<br>42°25'00"N , 008°29'57"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°07'27"N , 008°49'50"E - 42°00'00"N , 008°49'00"E - 42°00'00"N , 008°55'00"E - 41°46'05"N , 008°51'08"E - 41°42'00"N , 008°50'00"E - 41°42'00"N , 008°47'00"E - 41°40'00"N , 008°47'00"E - 41°20'00"N , 008°34'12"E - 41°19'58"N , 007°57'55"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 42°25'00"N , 008°29'57"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL<br>2000ft ASFC | LFKJ AJACCIO<br><br>APP<br><br>AJACCIO Approche (FR)<br>AJACCIO Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférant avec LF-D 54 CS lorsqu'elle est active.<br>Except for parts interfering with LF-D 54 CS when active. |
| TMA AJACCIO partie 2<br>41°46'05"N , 008°51'08"E - 41°40'00"N , 009°12'30"E - 41°31'00"N , 008°58'00"E - 41°42'00"N , 008°50'00"E - 41°46'05"N , 008°51'08"E | D | FL 115<br>----------<br>5500ft AMSL | LFKJ AJACCIO<br><br>APP<br><br>AJACCIO Approche (FR)<br>AJACCIO Approach (EN) | H24 |
| TMA AJACCIO partie 3<br>41°44'58"N , 009°24'09"E - 41°44'18"N , 009°42'00"E - 41°20'00"N , 009°42'00"E - 41°20'00"N , 008°34'12"E - 41°40'00"N , 008°47'00"E - 41°42'00"N , 008°47'00"E - 41°42'00"N , 008°50'00"E - 41°31'00"N , 008°58'00"E - 41°45'05"N , 009°20'43"E - 41°44'58"N , 009°24'09"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL<br>2000ft ASFC | LFKJ AJACCIO<br><br>APP<br><br>AJACCIO Approche (FR)<br>AJACCIO Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférant avec LF-R 65 et/ou LF-D 580 et de la CTR FIGARI lorsqu'elles sont actives.<br>Except for parts interfering with LF-R 65 and/or LF-D 580 and FIGARI CTR when active. |
| TMA AJACCIO partie 4<br>41°56'00"N , 009°23'38"E - 41°55'45"N , 009°24'19"E - 41°55'45"N , 009°42'00"E - 41°44'18"N , 009°42'00"E - 41°44'58"N , 009°24'09"E - 41°56'00"N , 009°23'38"E | D | FL 115<br>----------<br>5500ft AMSL | LFKJ AJACCIO<br><br>APP<br><br>AJACCIO Approche (FR)<br>AJACCIO Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la partie interférant avec la LF-R 65 lorsqu'elle est active.<br>Except for part interfering with LF-R 65 when active. |
| TMA AJACCIO partie 5<br>42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E - 41°59'57"N , 009°12'27"E - 41°56'00"N , 009°23'38"E - 41°44'58"N , 009°24'09"E - 41°45'05"N , 009°20'43"E - 41°40'00"N , 009°12'30"E - 41°46'05"N , 008°51'08"E - 42°00'00"N , 008°55'00"E - 42°00'00"N , 008°49'00"E - 42°07'27"N , 008°49'50"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 085<br>1000ft ASFC | LFKJ AJACCIO<br><br>APP<br><br>AJACCIO Approche (FR)<br>AJACCIO Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la partie interférant avec la LF-R 65 lorsqu'elle est active.<br>Except for part interfering with LF-R 65 when active. |
| **TMA AQUITAINE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA AQUITAINE partie 1-1<br>44°54'00"N , 001°00'00"W - 44°58'32"N , 000°52'51"W - 44°49'05"N , 000°55'30"W - 44°42'15"N , 000°46'12"W - 44°42'25"N , 000°45'07"W - 44°38'40"N , 000°45'07"W - arc horaire de 2.5 km de rayon centré sur 44°38'40"N , 000°47'00"W - 44°37'19"N , 000°47'06"W - 44°37'32"N , 000°50'01"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-P 5.<br>LF-P 5 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Airpsace defined except for LF-P 5 area.<br>LF-P 5 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA AQUITAINE partie 1-2<br>44°42'25"N , 000°45'07"W - 44°43'18"N , 000°39'16"W - 44°33'42"N , 000°37'58"W - 44°34'19"N , 000°50'00"W - 44°37'32"N , 000°50'01"W - 44°37'19"N , 000°47'06"W - arc anti-horaire de 2.5 km de rayon centré sur 44°38'40"N , 000°47'00"W - 44°38'40"N , 000°45'07"W - 44°42'25"N , 000°45'07"W | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24 |
| TMA AQUITAINE partie 2-1<br>45°07'24"N , 001°03'41"W - arc horaire de 23 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 44°47'02"N , 000°11'15"W - 44°41'26"N , 000°17'43"W - 44°37'51"N , 000°21'51"W - 44°33'08"N , 000°27'16"W - 44°33'36"N , 000°36'11"W - 44°33'42"N , 000°37'58"W - 44°34'19"N , 000°50'00"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W - 45°07'24"N , 001°03'41"W | C | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA BORDEAUX ESSAIS partie 1, des LF-R 204 L1 et L3 et de la LF-R 247 A lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 1 et LF-P 5 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Except for BORDEAUX ESSAIS CTA part 1, LF-R 204 L1 and L3 and LF-R 247 A when active.<br>LF-P 1 and LF-P 5 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA AQUITAINE partie 2-2<br>45°17'41"N , 001°06'28"W - arc horaire de 32.5 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°34'19"N , 000°50'00"W - 44°33'42"N , 000°37'58"W - 44°33'36"N , 000°36'11"W - 44°33'08"N , 000°27'16"W - 44°37'51"N , 000°21'51"W - 44°41'26"N , 000°17'43"W - 44°47'02"N , 000°11'15"W - arc anti-horaire de 23 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 45°07'24"N , 001°03'41"W - 45°17'41"N , 001°06'28"W | C | FL 115<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA BORDEAUX ESSAIS partie 1 et des LF-R 204 L2, L4, T1, T2, T3, T5 lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 1 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Except for BORDEAUX ESSAIS CTA part 1 and LF-R 204 L2, L4, T1, T2, T3, T5 when active.<br>LF-P 1 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA AQUITAINE partie 3-1<br>45°30'00"N , 001°09'58"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 44°58'50"N , 000°00'44"E - arc anti-horaire de 32.5 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 45°17'41"N , 001°06'28"W - 45°30'00"N , 001°09'58"W | E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion, lorsqu'elles sont actives, des zones :<br>- CTA BORDEAUX ESSAIS partie 1,<br>- CTA COGNAC,<br>- LF-R 49 E2.<br>Except for :<br>- BORDEAUX ESSAIS CTA part 1<br>- COGNAC CTA,<br>- LF-R 49 E2,<br>when active. |
| TMA AQUITAINE partie 3-2<br>45°07'58"N , 000°10'00"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 44°55'36"N , 000°12'40"E - 44°51'48"N , 000°13'13"E - 44°48'58"N , 000°13'11"E - 44°46'32"N , 000°13'01"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°42'23"N , 000°01'22"E - arc anti-horaire de 32.5 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 44°58'50"N , 000°00'44"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E | E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24 |
| TMA AQUITAINE partie 3-3<br>45°30'00"N , 001°09'58"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 44°55'36"N , 000°12'40"E - 44°51'48"N , 000°13'13"E - 44°48'58"N , 000°13'11"E - 44°46'32"N , 000°13'01"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°42'23"N , 000°01'22"E - arc anti-horaire de 32.5 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 45°17'41"N , 001°06'28"W - 45°30'00"N , 001°09'58"W | C | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA BORDEAUX ESSAIS partie 1 lorsqu'elle est active.<br>Except for BORDEAUX ESSAIS CTA part 1 when active. |
| TMA AQUITAINE partie 4<br>44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF R204 T4 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF R204 T4 when active. |
| | E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24 |
| TMA AQUITAINE partie 5<br>45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 000°26'15"W - 45°40'00"N , 000°10'35"W - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 001°09'58"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA BORDEAUX ESSAIS partie 1 lorsqu'elle est active.<br>Except for BORDEAUX ESSAIS CTA part 1 when active. |
| TMA AQUITAINE partie 6<br>45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°30'00"N , 001°09'58"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W | E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br><br>APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA BORDEAUX ESSAIS partie 1 lorsqu'elle est active.<br>Except for BORDEAUX ESSAIS CTA part 1 when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA AQUITAINE partie 7<br>45°00'00"N , 000°57'30"E - 45°00'00"N , 001°04'41"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°39'21"N , 001°03'00"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°40'01"N , 000°56'02"E - 45°00'00"N , 000°57'30"E | E | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24 |
| TMA AQUITAINE partie 8<br>45°00'00"N , 000°19'31"E - 45°00'00"N , 000°38'46"E - 45°00'00"N , 000°57'30"E - 44°40'01"N , 000°56'02"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°46'32"N , 000°13'01"E - 44°48'58"N , 000°13'11"E - 44°51'48"N , 000°13'13"E - 44°55'36"N , 000°12'40"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 45°00'00"N , 000°19'31"E | D | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br>APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24 |
| TMA AQUITAINE partie 9<br>44°49'31"N , 001°01'36"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°37'32"N , 000°50'01"W - arc horaire de 13 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 44°49'31"N , 001°01'36"W | D | 5000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br>APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | Activable H24.<br>Activation TMA Aquitaine partie 9 annoncée sur l'ATIS Mérignac et sur les fréquences de CTL lorsque RWY 05 en service à LFBD et CTR CAZAUX, TMA CAZAUX parties 3 et 5 et LF-R31 A1, A3, A5 inactives.<br>Possible activation H24.<br>TMA Aquitaine part 9 activation announced on ATIS Merignac and on CTL frequencies when RWY 05 in use at LFBD and CTR CAZAUX, TMA CAZAUX parts 3 and 5 and LF-R31 A1, A3, A5 inactive. |
| TMA AQUITAINE partie 10<br>45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°00'00"N , 000°38'46"E - 45°00'00"N , 000°19'31"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBD BORDEAUX MERIGNAC<br>APP<br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R49 H3 lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de AQUITAINE INFO.<br>Except for LF-R49 H3 when active.<br>Activity known from AQUITAINE INFO. . |
| **TMA AVORD** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA AVORD partie 1.1<br>47°21'13"N , 002°22'41"E - 47°21'13"N , 002°59'30"E - 47°15'41"N , 003°11'08"E - 47°11'22"N , 003°14'10"E - 47°07'17"N , 003°11'24"E - 47°06'27"N , 003°11'03"E - 47°05'33"N , 003°06'03"E - arc horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 47°14'18"N , 002°15'26"E - 47°21'13"N , 002°22'41"E | D | FL 065<br>----------<br>2100ft AMSL | LFOA AVORD<br>APP<br>AVORD Approche (FR)<br>AVORD Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>A l'exclusion des LF-R 9 B et D et de la LF-R 606 FEEZ lorsqu'elles sont actives<br>Procédures CAM/CAG<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC FIC<br>BORDEAUX CTL<br>POITIERS APP<br>LIMOGES APP<br>SEINE APP<br>BOURGES AFIS<br>NEVERS AFIS<br>Plancher FL 055 dans les limites latérales de la TMA AVORD partie 1.2<br>LF-P 40 AVORD : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Except for LF-R 9 B and D and LF-R 606 FEEZ when active<br>OAT/GAT procedures<br>known activity on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC FIC<br>BORDEAUX CTL<br>POITIERS APP<br>LIMOGES APP<br>SEINE APP<br>BOURGES AFIS<br>NEVERS AFIS<br>Lower limit FL 055 within AVORD TMA lateral limits part 1.2<br>LF-P 40 AVORD : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA AVORD partie 1.2<br>47°08'39"N , 002°11'30"E - 47°07'15"N , 002°22'17"E - 47°05'39"N , 002°25'32"E - arc anti-horaire de 9 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 47°02'36"N , 002°25'11"E - 47°01'35"N , 002°23'25"E - 47°03'17"N , 002°18'35"E - 47°01'00"N , 002°10'41"E - arc horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 47°08'39"N , 002°11'30"E | D | FL 055<br>----------<br>2100ft AMSL | LFOA AVORD<br><br>APP<br><br>AVORD Approche (FR)<br>AVORD Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG<br>La TMA AVORD partie 1.2 peut être désactivée selon protocole<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>BOURGES AFIS<br>POITIERS APP<br>CHATEAUROUX TWR<br>OAT/GAT procedures<br>AVORD TMA part 1.2 can be deactivated as per protocol<br>Known activity on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>BOURGES AFIS<br>POITIERS APP<br>CHATEAUROUX TWR |
| TMA AVORD partie 2<br>47°06'27"N , 003°11'03"E - 46°59'00"N , 003°23'00"E - 46°43'41"N , 003°18'47"E - 46°46'33"N , 002°51'08"E - arc anti-horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 47°05'33"N , 003°06'03"E - 47°06'27"N , 003°11'03"E | E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | LFOA AVORD<br><br>APP<br><br>AVORD Approche (FR)<br>AVORD Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC FIC<br>ST YAN APP<br>NEVERS AFIS<br>Coexiste avec la zone LF-R 20 B2 AVORD (cf. ENR 5.1) pour la partie interférente.<br>OAT/GAT procedures<br>Known activity on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC FIC<br>ST YAN APP<br>NEVERS AFIS<br>Coexists with zone LF-R20 B2 AVORD (see ENR 5.1) for the interfering part. |
| **TMA BADEN** | | | | |
| TMA BADEN partie A<br>48°55'42"N , 008°07'51"E - 48°54'58"N , 008°09'38"E - Frontière franco-allemande - 48°52'23"N , 008°07'34"E - 48°53'13"N , 008°05'31"E - 48°55'42"N , 008°07'51"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>TA : 5000 ft |
| TMA BADEN partie B<br>48°43'34"N , 007°56'29"E - 48°43'07"N , 007°57'35"E - Frontière franco-allemande - 48°40'45"N , 007°54'39"E - 48°40'59"N , 007°54'04"E - 48°43'34"N , 007°56'29"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>TA : 5000 ft |
| TMA BADEN partie C<br>48°53'13"N , 008°05'31"E - 48°52'23"N , 008°07'34"E - Frontière franco-allemande - 48°43'07"N , 007°57'35"E - 48°43'34"N , 007°56'29"E - 48°53'13"N , 008°05'31"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>TA : 5000 ft |
| TMA BADEN partie D<br>48°58'20"N , 008°10'20"E - 48°57'35"N , 008°12'11"E - Frontière franco-allemande - 48°54'58"N , 008°09'38"E - 48°55'42"N , 008°07'51"E - 48°58'20"N , 008°10'20"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>TA : 5000 ft |
| TMA BADEN partie E<br>48°40'59"N , 007°54'04"E - 48°40'45"N , 007°54'39"E - Frontière franco-allemande - 48°39'24"N , 007°52'36"E - 48°40'59"N , 007°54'04"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>TA : 5000 ft |
| TMA BADEN partie F<br>48°58'43"N , 008°10'41"E - Frontière franco-allemande - 48°57'35"N , 008°12'11"E - 48°58'20"N , 008°10'20"E - 48°58'43"N , 008°10'41"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>TA : 5000 ft |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA BALE** | TA : 7000 ft | | | |
| TMA BALE partie 01 Franco-Suisse<br>47°48'52"N , 007°32'46"E - Frontière franco-allemande - 47°46'00"N , 007°32'00"E - Frontière franco-allemande - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière germano-suisse - 47°35'31"N , 007°40'06"E - 47°35'15"N , 007°40'19"E - Frontière germano-suisse - 47°35'04"N , 007°40'27"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E - Frontière germano-suisse - 47°33'17"N , 007°38'37"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°28'55"N , 007°23'42"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°45'37"N , 007°20'26"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°55'19"N , 007°23'59"E ( ARP Colmar Meyenheim ) - 47°45'22"N , 007°22'29"E - 47°46'00"N , 007°23'00"E - 47°48'52"N , 007°32'46"E | D | FL 145<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Suisse par délégation de ZURICH ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the Swiss airspace, by delegation of ZURICH ACC. |
| TMA BALE partie 01 allemande Nord<br>47°46'00"N , 007°32'00"E - 47°40'15"N , 007°36'28"E - 47°35'31"N , 007°40'06"E - Frontière germano-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°46'00"N , 007°32'00"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| | D | FL 100<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| TMA BALE partie 01 allemande Est<br>47°35'15"N , 007°40'19"E - 47°35'04"N , 007°40'27"E - Frontière germano-suisse - 47°35'15"N , 007°40'19"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| | D | FL 100<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| TMA BALE partie 01 allemande Sud<br>47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°33'17"N , 007°38'37"E - Frontière germano-suisse - 47°34'04"N , 007°41'13"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| | D | FL 100<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| TMA BALE partie 02 franco-suisse<br>47°32'07"N , 007°42'08"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°28'55"N , 007°23'42"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°33'17"N , 007°38'37"E - Frontière germano-suisse - 47°32'07"N , 007°42'08"E | D | 5500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Suisse par délégation de ZURICH ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the Swiss airspace, by delegation of ZURICH ACC. |
| TMA BALE partie 02 allemande<br>47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°32'07"N , 007°42'08"E - Frontière germano-suisse - 47°33'17"N , 007°38'37"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E | D | 5500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA BALE partie 03<br>47°56'00"N , 007°35'06"E - Frontière franco-allemande - 47°48'52"N , 007°32'46"E - 47°46'00"N , 007°23'00"E - 47°45'22"N , 007°22'29"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°55'19"N , 007°23'59"E ( ARP Colmar-Meyenheim ) - 47°45'37"N , 007°20'26"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°28'55"N , 007°23'42"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°26'23"N , 007°05'54"E - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°44'19"N , 007°01'54"E - 47°51'01"N , 007°15'47"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 47°55'19"N , 007°23'59"E ( ARP Colmar-Meyenheim ) - 47°54'39"N , 007°13'37"E - 47°56'00"N , 007°14'57"E - 47°56'00"N , 007°35'06"E | D | FL 145<br>----------<br>3000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-D 253 Harth Nord lorsqu'elle est active.<br>LF-P 36 Fessenheim : pénétration interdite, dérogation confère AIP ENR 5.1.<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Suisse par délégation de ZURICH ACC.<br>Except for LF-D 253 Harth North when active.<br>LF-P 36 Fessenheim : entry prohibited, exception see ENR 5.1.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the Swiss airspace by delegation of ZURICH ACC. |
| TMA BALE partie 04<br>47°44'19"N , 007°01'54"E - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°26'23"N , 007°05'54"E - 47°26'36"N , 007°03'42"E - 47°26'59"N , 006°59'44"E - 47°27'18"N , 006°56'36"E - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°44'42"N , 006°54'20"E - 47°44'19"N , 007°01'54"E | D | FL 145<br>----------<br>5000ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 125 A Belfort Chaux lorsqu'elle est active.<br>Les services de la CA sont rendus par BALE APP dans l'espace aérien Suisse par délégation de ZURICH ACC.<br>Except for LF-R 125 A Belfort Chaux when active.<br>BASEL APP provides the air traffic services within the Swiss airspace by delegation of ZURICH ACC. |
| TMA BALE partie 05<br>47°44'42"N , 006°54'20"E - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°27'18"N , 006°56'36"E - 47°26'59"N , 006°59'44"E - Frontière franco-suisse - 47°17'32"N , 006°57'53"E - 47°29'18"N , 006°36'53"E - 47°39'00"N , 006°39'00"E - 47°45'00"N , 006°48'30"E - 47°44'42"N , 006°54'20"E | E | 6500ft AMSL<br>----------<br>5000ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24 |
| TMA BALE partie 06<br>47°54'00"N , 006°25'00"E - 47°50'00"N , 006°48'30"E - 47°45'00"N , 006°48'30"E - 47°39'00"N , 006°39'00"E - 47°29'18"N , 006°36'53"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E - 47°54'00"N , 006°25'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24 |
| TMA BALE partie 07<br>48°04'49"N , 007°34'09"E - Frontière franco-allemande - 47°56'00"N , 007°35'06"E - 47°56'00"N , 007°14'57"E - 48°01'52"N , 007°20'19"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 47°55'19"N , 007°23'59"E ( ARP Colmar-Meyenheim ) - 48°02'19"N , 007°23'58"E - 48°04'49"N , 007°34'09"E | D | FL 115<br>----------<br>6200ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24 |
| TMA BALE partie 08<br>48°13'02"N , 007°39'42"E - Frontière franco-allemande - 48°04'49"N , 007°34'09"E - 48°02'19"N , 007°23'58"E - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 47°55'19"N , 007°23'59"E ( ARP Colmar-Meyenheim ) - 48°02'11"N , 007°21'56"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'02"N , 007°39'42"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24 |
| TMA BALE partie 09<br>47°44'42"N , 006°54'20"E - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°27'18"N , 006°56'36"E - 47°29'18"N , 006°36'53"E - 47°39'00"N , 006°39'00"E - 47°45'00"N , 006°48'30"E - 47°44'42"N , 006°54'20"E | D | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 125 B Belfort Chaux lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 125 B Belfort Chaux when active. |
| TMA BALE partie 10<br>47°26'59"N , 006°59'44"E - Frontière franco-suisse - 47°17'32"N , 006°57'53"E - 47°29'18"N , 006°36'53"E - 47°27'18"N , 006°56'36"E - 47°26'59"N , 006°59'44"E | E | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24 |
| TMA BALE partie 11<br>47°08'16"N , 005°30'32"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E - 46°59'09"N , 005°41'17"E - 46°54'25"N , 005°36'13"E - 46°49'57"N , 005°27'52"E - 46°45'26"N , 005°06'25"E - 46°51'55"N , 004°58'28"E - 46°59'51"N , 004°57'39"E - 47°04'53"N , 005°20'59"E - 47°08'16"N , 005°30'32"E | D | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LFSB BALE<br><br>APP<br><br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | HOR ATS publiés de DOLE TWR<br>DOLE TWR ATS SKED published<br>TA : 5000 ft<br>Activité connue de BALE Info<br>Activity known on BASEL Info |
| TMA BALE partie 12<br>47°31'00"N , 004°58'25"E - 47°31'00"N , 005°18'00"E - 47°04'53"N , 005°20'59"E - 46°59'51"N , 004°57'39"E - 47°08'43"N , 004°53'31"E - 47°19'40"N , 005°00'00"E - 47°31'00"N , 004°58'25"E | E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | LFSB BALE<br><br>APP<br><br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>TA : 5000 ft |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA BALE partie deleg.LANGEN NORD<br>48°05'00"N , 007°34'38"E - 48°06'00"N , 007°58'00"E<br>- 47°41'49"N , 007°44'58"E - 47°56'00"N , 007°35'06"E<br>- Frontière franco-allemande - 48°04'49"N , 007°34'09"E<br>- 48°05'00"N , 007°34'38"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | E | FL 100<br>----------<br>2500ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24 |
| TMA BALE partie deleg.LANGEN S-E<br>47°56'00"N , 007°35'06"E - 47°41'49"N , 007°44'58"E<br>- 47°35'12"N , 007°45'19"E - 47°44'36"N , 007°38'00"E<br>- 47°50'12"N , 007°33'37"E - Frontière franco-allemande<br>- 47°56'00"N , 007°35'06"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | |
| | E | 5500ft AMSL<br>----------<br>2500ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | |
| TMA BALE partie deleg.LANGEN SW1<br>47°50'12"N , 007°33'37"E - 47°44'36"N , 007°38'00"E<br>- 47°40'15"N , 007°36'28"E - 47°41'21"N , 007°35'36"E<br>- 47°46'00"N , 007°32'00"E - Frontière franco-allemande<br>- 47°50'12"N , 007°33'37"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | D | FL 100<br>----------<br>3300ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | E | 3300ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | |
| TMA BALE partie deleg.LANGEN SW2 DE<br>47°44'36"N , 007°38'00"E - 47°35'12"N , 007°45'19"E<br>- 47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E<br>- Frontière germano-suisse - 47°35'04"N , 007°40'27"E<br>- 47°35'15"N , 007°40'19"E - Frontière germano-suisse<br>- 47°35'31"N , 007°40'06"E - 47°40'15"N , 007°36'28"E<br>- 47°44'36"N , 007°38'00"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | D | FL 100<br>----------<br>4500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN ARE |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| TMA BALE partie deleg.LANGEN SW2 S1<br>47°35'31"N , 007°40'06"E - Frontière germano-suisse<br>- 47°35'15"N , 007°40'19"E - 47°35'31"N , 007°40'06"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | D | FL 100<br>----------<br>4500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| TMA BALE partie deleg.LANGEN SW2 S2<br>47°35'04"N , 007°40'27"E - Frontière germano-suisse<br>- 47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°35'04"N , 007°40'27"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | D | FL 100<br>----------<br>4500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de LANGEN ACC.<br>STAUFEN AREA<br>By LANGEN ACC delegation.<br>STAUFEN AREA |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ1 F-S<br>47°33'17"N , 007°38'37"E - Frontière germano-suisse - 47°32'28"N , 007°39'48"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°28'55"N , 007°23'42"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°33'17"N , 007°38'37"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ1 DE<br>47°33'17"N , 007°38'37"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°32'28"N , 007°39'48"E - Frontière germano-suisse - 47°33'17"N , 007°38'37"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ2 DE<br>47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°32'07"N , 007°42'08"E - Frontière germano-suisse - 47°32'28"N , 007°39'48"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ2 S<br>47°32'07"N , 007°42'08"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°32'28"N , 007°39'48"E - Frontière germano-suisse - 47°32'07"N , 007°42'08"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ3 S<br>47°32'57"N , 007°45'39"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°32'07"N , 007°42'08"E - Frontière germano-suisse - 47°32'57"N , 007°45'39"E | C | FL 105<br>----------<br>6500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| | E | 6500ft AMSL<br>----------<br>2000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ3 DEN<br>47°35'12"N , 007°45'19"E - 47°33'38"N , 007°45'33"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°35'12"N , 007°45'19"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| | E | FL 100<br>----------<br>2500ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ3 DES<br>47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°33'38"N , 007°45'33"E - 47°32'57"N , 007°45'39"E - Frontière germano-suisse - 47°32'07"N , 007°42'08"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E | C | FL 105<br>----------<br>6500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |
| | E | 6500ft AMSL<br>----------<br>2500ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC.<br>By ZURICH ACC delegation. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ4<br>47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°19'12"N , 007°51'31"E<br>- 47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°14'41"N , 007°44'11"E<br>- 47°12'48"N , 007°36'40"E - 47°15'03"N , 007°29'07"E<br>- 47°20'05"N , 007°12'06"E - 47°20'37"N , 007°03'43"E<br>- Frontière franco-suisse - 47°26'59"N , 006°59'44"E -<br>47°26'36"N , 007°03'42"E - 47°26'23"N , 007°05'54"E<br>- 47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E<br>- 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Par délégation de ZURICH ACC<br>Classes d'espace à l'exclusion<br>des secteurs T1/T2/T3<br>lorsqu'ils sont actifs.<br>By ZURICH ACC delegation<br>Airspace classes except for<br>T1/T2/T3 sectors when active. |
| | E | FL 100<br>----------<br>2000ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ4 T1<br>47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°19'12"N , 007°51'31"E<br>- 47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°19'05"N , 007°26'21"E<br>- 47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E<br>- 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E | D | FL 100<br>----------<br>5700ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | H24<br>Espace aérien à statut HX activable H24<br>Se référer à AIP Suisse ENR1.4<br>Vérification du statut de l'espace obligatoire<br>avant pénétration<br>Activation annoncée par : RAI 134.680 Veille<br>permanente obligatoire<br>TEL : (0)3 89 90 34 67 depuis la France<br>(0)61 325 34 67 depuis la Suisse.<br>HX status airspace with possible activation<br>H24<br>Refer to Swiss AIP ENR1.4<br>Airspace status check mandatory before<br>penetration<br>Activation announced by : AIT 134.680<br>Constant listening watch mandatory<br>TEL : (0)3 89 90 34 67 from France<br>(0)61 325 34 67 from Switzerland. |
| | E | 5700ft AMSL<br>----------<br>5200ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | Idem<br>As ABV |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ4 T2<br>47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°19'05"N , 007°26'21"E<br>- 47°20'05"N , 007°12'06"E - 47°21'38"N , 007°06'45"E<br>- 47°23'28"N , 007°02'40"E - 47°26'36"N , 007°03'42"E<br>- 47°26'23"N , 007°05'54"E - 47°24'44"N , 007°22'28"E | D | FL 100<br>----------<br>FL 085 | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | Idem<br>As ABV |
| | E | FL 085<br>----------<br>6500ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | Idem<br>As ABV |
| TMA BALE partie deleg.ZURICH-AZ4 T3<br>47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°14'41"N , 007°44'11"E<br>- 47°12'48"N , 007°36'40"E - 47°15'03"N , 007°29'07"E<br>- 47°19'05"N , 007°26'21"E - 47°17'28"N , 007°48'42"E | D | FL 100<br>----------<br>5700ft AMSL | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | Idem<br>As ABV |
| | E | 5700ft AMSL<br>----------<br>5200ft AMSL<br>700ft ASFC | LFSB BALE<br>APP<br>BALE Approche (FR)<br>BALE Approach (EN) | Idem<br>As ABV |
| **TMA BASTIA** | TA : 6200 ft | | | |
| TMA BASTIA partie 1<br>42°52'20"N , 009°24'00"E - 42°49'22"N , 009°45'00"E<br>- 42°20'00"N , 009°45'00"E - 42°20'00"N , 009°42'00"E<br>- 42°20'00"N , 009°24'00"E - 42°45'04"N , 009°24'00"E<br>- 42°47'15"N , 009°25'10"E - 42°52'20"N , 009°24'00"E | D | FL 115<br>----------<br>1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFKB BASTIA<br><br>APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24 |
| TMA BASTIA partie 2<br>43°19'54"N , 009°10'33"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E<br>- 42°49'22"N , 009°45'00"E - 42°52'20"N , 009°24'00"E<br>- 43°02'20"N , 009°24'00"E - 43°08'36"N , 009°11'30"E<br>- 43°19'54"N , 009°10'33"E | D | FL 115<br>----------<br>4000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFKB BASTIA<br><br>APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24 |
| TMA BASTIA partie 3<br>43°24'15"N , 008°55'00"E - 43°19'54"N , 009°10'33"E<br>- 43°08'36"N , 009°11'30"E - 43°02'20"N , 009°24'00"E<br>- 42°52'20"N , 009°24'00"E - 42°47'15"N , 009°25'10"E<br>- 42°45'04"N , 009°24'00"E - 42°20'00"N , 009°24'00"E<br>- 42°20'00"N , 009°20'00"E - 42°38'20"N , 009°00'00"E<br>- 43°00'00"N , 009°00'00"E - 43°01'00"N , 008°52'30"E<br>- 43°24'15"N , 008°55'00"E | E | FL 115<br>----------<br>5000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFKB BASTIA<br><br>APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 223 lorsqu'elle est<br>active.<br>Except for LF-R 223 when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA BASTIA partie 4<br>42°20'00"N , 009°45'00"E - 42°16'00"N , 009°42'00"E - 42°16'00"N , 009°30'00"E - 42°20'00"N , 009°30'00"E - 42°20'00"N , 009°45'00"E | E | 3000ft ASFC<br>----------<br>1800ft ASFC | LFKB BASTIA<br><br>APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24<br>Des portions de la TMA sont communes avec les LF-R 65 et LF-D 67 dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Sections of the TMA are shared with LF-R 65 and LF-D 67, whose entry requirements are specified in part ENR 5.1. |
| TMA BASTIA partie 5<br>43°04'00"N , 008°29'30"E - 43°01'00"N , 008°52'30"E - 43°00'00"N , 009°00'00"E - 42°38'20"N , 009°00'00"E - 42°21'30"N , 009°00'00"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 43°04'00"N , 008°29'30"E | E | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFKB BASTIA<br><br>APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA 6.<br>TA 5000 ft AMSL spécifique aux aéronefs utilisant une procédure publiée pour le terrain de CALVI.<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 282 CAMPANELLA lorsqu'elle est active.<br>Except for TMA 6.<br>TA 5000 ft AMSL specific to aircraft using procedure published for CALVI airport.<br>Airspace defined except for the interfering part of LF-R 282 CAMPANELLA when active. |
| TMA BASTIA partie 6<br>42°45'30"N , 008°39'18"E - 42°45'30"N , 008°55'35"E - 42°38'00"N , 008°55'35"E - 42°35'51"N , 008°51'00"E - 42°27'30"N , 008°51'00"E - 42°27'30"N , 008°39'18"E - 42°45'30"N , 008°39'18"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFKB BASTIA<br><br>APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTR CALVI lorsqu'elle est active.<br>TA 5000 ft AMSL spécifique aux aéronefs utilisant une procédure publiée pour le terrain de CALVI.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la LF-R 282 CAMPANELLA et de la LF-R 335 PUNTA BIANCA lorsqu'elles sont actives.<br>Except for CALVI CTR when active.<br>TA 5000ft AMSL specific to aircraft using procedure published for CALVI airport.<br>Airspace defined except for the interfering parts of LF-R 282 CAMPANELLA and LF-R 335 PUNTA BIANCA when active. |
| TMA BASTIA partie 7<br>42°20'00"N , 009°20'00"E - 42°20'00"N , 009°45'00"E - 42°00'00"N , 009°45'00"E - 42°00'00"N , 009°20'00"E - 42°20'00"N , 009°20'00"E | D | FL 115<br>----------<br>3000ft ASFC | LFKB BASTIA<br><br>APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN) | H24<br>Déclassement en E selon protocole, annoncé sur ATIS BASTIA.<br>A l'exclusion de la LF-R 65 et R 66 SOLENZARA lorsqu'elles sont actives.<br>Des portions de la TMA sont communes avec la LF-D 67 dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Downgrading to class E following protocol announced by BASTIA ATIS.<br>Except for LF-R 65 and R 66 SOLENZARA when active.<br>Sections of the TMA are shared with LF-D 67, whose entry requirements are specified in part ENR 5.1. |
| **TMA BEAUVAIS** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA BEAUVAIS partie 1<br>49°43'00"N , 001°46'43"E - 49°40'00"N , 002°01'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°16'46"N , 002°31'28"E - arc anti-horaire de 1.5 NM de rayon centré sur 49°15'19"N , 002°30'53"E - 49°15'42"N , 002°28'40"E - 49°16'06"N , 002°10'21"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E - 49°27'14"N , 001°45'11"E - 49°29'15"N , 001°46'00"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°32'13"N , 001°39'57"E - 49°37'51"N , 001°43'26"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFOB BEAUVAIS<br><br>APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN) | WIN : 0615-2200, SUM : -1HR<br>Extension for all scheduled commercial flights.<br>Extension pour tout vol commercial programmé.<br>Activation connue sur BEAUVAIS APP ou sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41.<br>Activation known on BEAUVAIS APP or ATIS 118.380 MHz and phone number 03 44 84 69 41. |
| TMA BEAUVAIS partie 2.1<br>49°43'00"N , 001°46'43"E - 49°43'00"N , 002°30'07"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E - 49°18'45"N , 002°09'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E - 49°27'14"N , 001°45'11"E - 49°29'15"N , 001°46'00"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°32'13"N , 001°39'57"E - 49°37'51"N , 001°43'26"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFOB BEAUVAIS<br><br>APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN) | WIN : 0615-2200, SUM : -1HR<br>Extension pour tout vol commercial programmé.<br>Activation connue sur BEAUVAIS APP ou sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41.<br>Extension for all scheduled commercial flights.<br>Activation known on BEAUVAIS APP or on ATIS 118.380 MHz and phone number 03 44 84 69 41. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA BEAUVAIS partie 2.2<br>49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E<br>- 49°37'51"N , 001°43'26"E - 49°32'13"N , 001°39'57"E<br>- 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E<br>- 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E<br>- 49°44'19"N , 001°35'27"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFOB BEAUVAIS<br><br>APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN) | WIN : 0615-2200, SUM : -1HR<br>Extension pour tout vol commercial programmé.<br>Activation connue sur BEAUVAIS APP ou sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41.<br>Déclassable en E pour certaines activités aériennes, selon protocole.<br>Extension for all scheduled commercial flights.<br>Activation known on BEAUVAIS APP or on ATIS 118.380 MHz and phone number 03 44 84 69 41.<br>Can be downgraded to class E for certain air activities, in accordance with protocol. |
| TMA BEAUVAIS partie 3<br>49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E<br>- 49°43'00"N , 002°30'07"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E<br>- 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E<br>- 49°26'02"N , 001°56'28"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E<br>- 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E<br>- 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E<br>- 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E<br>- 49°44'19"N , 001°35'27"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFOB BEAUVAIS<br><br>APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN) | WIN : 0615-2200, SUM : -1HR<br>Extension pour tout vol commercial programmé.<br>Activation connue sur BEAUVAIS APP ou sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41.<br>Extension for all scheduled commercial flights.<br>Activation known on BEAUVAIS APP or on ATIS 118.380 MHz and phone number 03 44 84 69 41. |
| TMA BEAUVAIS partie 4<br>49°43'00"N , 002°30'07"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E<br>- 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E<br>- 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E<br>- 49°43'00"N , 002°30'07"E | D | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LFOB BEAUVAIS<br><br>APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN) | WIN : 0615-2200, SUM : -1HR<br>Extension pour tout vol commercial programmé.<br>Activation connue sur BEAUVAIS APP ou sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41.<br>Déclassable en E pour certaines activités aériennes, selon protocole.<br>Extension for all scheduled commercial flights.<br>Activation known on BEAUVAIS APP or on ATIS 118.380 MHz and phone number 03 44 84 69 41.<br>Can be downgraded to class E for certain air activities, in accordance with protocol. |
| TMA BEAUVAIS partie 5<br>49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E<br>- 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E<br>- 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E<br>- 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E<br>- 49°32'13"N , 001°39'57"E - 49°37'51"N , 001°43'26"E<br>- 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°44'19"N , 001°35'27"E | D | FL 085<br>----------<br>FL 065 | LFOB BEAUVAIS<br><br>APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN) | WIN : 0615-2200, SUM : -1HR<br>Extension pour tout vol commercial programmé.<br>Extension for all scheduled commercial flights.<br>Activation connue sur BEAUVAIS APP ou sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41.<br>Activation known on BEAUVAIS APP or ATIS 118.380 MHz and phone number 03 44 84 69 41. |
| **TMA BIARRITZ** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA BIARRITZ partie 1<br>43°35'14"N , 001°47'00"W - 43°37'30"N , 001°34'57"W<br>- 43°38'10"N , 001°21'40"W - 43°35'30"N , 001°10'20"W<br>- 43°30'55"N , 001°08'00"W - 43°29'00"N , 001°08'00"W<br>- 43°20'04"N , 001°08'00"W - 43°22'05"N , 001°23'06"W<br>- 43°22'30"N , 001°27'20"W - 43°22'59"N , 001°38'38"W<br>- 43°24'06"N , 001°40'53"W - 43°20'47"N , 001°45'22"W<br>- Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N ,<br>001°47'00"W - 43°28'37"N , 001°47'00"W - 43°35'14"N<br>, 001°47'00"W | D | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| TMA BIARRITZ partie 2<br>43°42'40"N , 001°47'00"W - 43°46'30"N , 001°28'20"W<br>- 43°51'30"N , 001°22'30"W - 43°42'01"N , 001°07'02"W<br>- 43°37'00"N , 001°11'00"W - 43°35'30"N , 001°10'20"W<br>- 43°38'10"N , 001°21'40"W - 43°37'30"N , 001°34'57"W<br>- 43°35'14"N , 001°47'00"W - 43°42'40"N , 001°47'00"W | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| TMA BIARRITZ partie 3<br>43°42'01"N , 001°07'02"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W<br>- 43°29'00"N , 001°08'00"W - 43°30'55"N , 001°08'00"W<br>- 43°37'00"N , 001°11'00"W - 43°42'01"N , 001°07'02"W | D | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | 0515-2200 (SUM : -1HR).<br>Uniquement lorsque la LF-R 40 B est inactive.<br>Extension possible pour les vols commerciaux programmés, vols sanitaires et ceux ayant obtenu une autorisation préalable.<br>Activation connue : BIARRITZ APP ou ATIS.<br>Only when LF-R 40 B is inactive.<br>Extension possible for all scheduled commercial flights, medical flights and those which have been granted a prior authorisation.<br>Activation known on BIARRITZ APP or on ATIS. |
| TMA BIARRITZ partie 4<br>43°29'00"N , 001°08'00"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W<br>- 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W<br>- 43°20'04"N , 001°08'00"W - 43°29'00"N , 001°08'00"W | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA BIARRITZ partie 5<br>43°56'35"N , 001°17'02"W - 43°47'30"N , 001°00'57"W - 43°42'01"N , 001°07'02"W - 43°51'30"N , 001°22'30"W - 43°56'35"N , 001°17'02"W | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| TMA BIARRITZ partie 6<br>43°56'35"N , 001°17'02"W - 43°47'30"N , 001°00'57"W - 43°52'31"N , 000°55'21"W - 44°01'40"N , 001°11'32"W - 43°56'35"N , 001°17'02"W | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| | E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| TMA BIARRITZ partie 7<br>43°42'01"N , 001°07'02"W - 43°47'30"N , 001°00'57"W - 43°51'55"N , 000°56'01"W - 43°49'30"N , 000°50'40"W - 43°45'45"N , 000°48'13"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W - 43°42'01"N , 001°07'02"W | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | 0515-2200 (SUM : -1HR).<br>Uniquement lorsque la LF-R 40 B est inactive.<br>Extension possible pour les vols commerciaux programmés, vols sanitaires et ceux ayant obtenu une autorisation préalable.<br>Activation connue : BIARRITZ APP ou ATIS.<br>Only when LF-R 40 B is inactive.<br>Extension possible for all scheduled commercial flights, medical flights and those which have been granted a prior authorization.<br>Activation known on BIARRITZ APP or on ATIS. |
| TMA BIARRITZ partie 8<br>43°29'00"N , 001°08'00"W - 43°30'55"N , 001°08'00"W - 43°37'00"N , 001°11'00"W - 43°42'01"N , 001°07'02"W - 43°47'30"N , 001°00'57"W - 43°51'55"N , 000°56'01"W - 43°49'30"N , 000°50'40"W - 43°45'45"N , 000°48'13"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W - 43°29'00"N , 001°08'00"W | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | 0515-2200 (SUM : -1HR).<br>Uniquement lorsque la TMA MARSAN 1.2 et la LF-R34 A2 sont inactives.<br>Extension possible pour les vols commerciaux programmés, vols sanitaires et ceux ayant obtenu une autorisation préalable.<br>Cet espace coexiste avec la LF-R 339 dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1<br>Activation connue : BIARRITZ APP ou ATIS.<br>Only when TMA MARSAN 1.2 and LF-R34 A2 are inactive.<br>Extension possible for all scheduled commercial flights, medical flights and those which have been granted a prior authorisation.<br>Portions of this airspace coexist with LF-R 339 whose entry conditions are stated in part ENR 5.1<br>Activation known on BIARRITZ APP or on ATIS. |
| TMA BIARRITZ partie 9.1<br>43°24'06"N , 001°40'53"W - 43°22'59"N , 001°38'38"W - 43°22'45"N , 001°33'10"W - 43°15'26"N , 001°36'41"W - Frontière franco-espagnole - 43°20'47"N , 001°45'22"W - 43°24'06"N , 001°40'53"W | D | FL 115<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| TMA BIARRITZ partie 9.2<br>43°22'45"N , 001°33'10"W - 43°22'30"N , 001°27'20"W - 43°22'05"N , 001°23'06"W - 43°14'15"N , 001°23'11"W - Frontière franco-espagnole - 43°15'26"N , 001°36'41"W - 43°22'45"N , 001°33'10"W | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | LFBZ BIARRITZ<br><br>APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN) | H24<br>PYRENEES APP en dehors des horaires de BIARRITZ APP.<br>PYRENEES APP outside BIARRITZ APP SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA CAZAUX** | | | | |
| TMA CAZAUX partie 1<br>45°33'40"N , 001°25'51"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W - 44°52'40"N , 001°00'00"W - 44°52'40"N , 001°31'02"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 45°33'40"N , 001°25'51"W | D | FL 195<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBC CAZAUX<br>APP<br>CAZAUX Approche (FR)<br>CAZAUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.6.<br>À l'exclusion de la LF-R 290 Carcans lorsqu'elle est active.<br>Activité connue d'AQUITAINE INFO, BORDEAUX ACC.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced by RAI 119.6.<br>Except for Carcans LF-R290 when active.<br>Actual activity known on AQUITAINE INFO, BORDEAUX ACC. |
| TMA CAZAUX partie 2<br>44°23'30"N , 001°04'45"W - 44°12'00"N , 000°55'20"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°23'30"N , 000°50'45"W - 44°23'30"N , 001°04'45"W | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | LFBC CAZAUX<br>APP<br>CAZAUX Approche (FR)<br>CAZAUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.6.<br>Activité connue d'AQUITAINE INFO.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced by RAI 119.6.<br>Actual activity known on AQUITAINE INFO. |
| TMA CAZAUX partie 3<br>44°41'25"N , 000°51'40"W - 44°34'43"N , 001°06'02"W - 44°34'43"N , 001°08'54"W - 44°33'29"N , 001°14'26"W - 44°34'17"N , 001°15'23"W - 44°42'16"N , 001°14'26"W - 44°42'42"N , 001°13'59"W - 44°52'40"N , 001°11'46"W - 44°52'40"N , 001°00'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°41'25"N , 000°51'40"W | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | LFBC CAZAUX<br>APP<br>CAZAUX Approche (FR)<br>CAZAUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.6.<br>Activité connue d'AQUITAINE INFO.<br>À l'exclusion de la LF-R162 Cozes Lège et de la LF-R599 Arcachon lorsqu'elles sont actives.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced by RAI 119.6.<br>Actual activity known on AQUITAINE INFO.<br>Except for Cozes Lège LF-R162 and Arcachon LF-R599 when active. |
| TMA CAZAUX partie 4<br>44°12'00"N , 001°35'55"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 43°43'19"N , 001°43'51"W - 43°46'30"N , 001°28'20"W - 43°50'09"N , 001°24'04"W - 44°07'00"N , 001°05'38"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°35'55"W | D | FL 195<br>----------<br>3300ft AMSL | LFBC CAZAUX<br>APP<br>CAZAUX Approche (FR)<br>CAZAUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.6.<br>Activité connue d'AQUITAINE INFO, BIARRITZ INFO, BORDEAUX ACC.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced by RAI 119.6.<br>Actual activity known on AQUITAINE INFO, BIARRITZ INFO, BORDEAUX ACC. |
| TMA CAZAUX partie 5<br>44°52'40"N , 001°31'02"W - 44°52'40"N , 001°00'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°41'25"N , 000°51'40"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°23'30"N , 000°50'45"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°35'55"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 44°52'40"N , 001°31'02"W | D | FL 195<br>----------<br>4000ft AMSL | LFBC CAZAUX<br>APP<br>CAZAUX Approche (FR)<br>CAZAUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.6.<br>Activité connue d'AQUITAINE INFO.<br>À l'exclusion de zones LF-R259 Lamanchs, LF-R599 Arcachon et LF-R170 B Calamar lorsqu'elles sont actives.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced by RAI 119.6.<br>Actual activity known on AQUITAINE INFO.<br>Except for Lamanchs LF-R259, Arcachon LF-R599 and Calamar LF-R170 B when active. |
| TMA CAZAUX partie 6<br>44°23'30"N , 001°04'45"W - 44°12'00"N , 000°55'20"W - 44°12'00"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°04'45"W | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | LFBC CAZAUX<br>APP<br>CAZAUX Approche (FR)<br>CAZAUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.6.<br>Activité connue d'AQUITAINE INFO.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced by RAI 119.6.<br>Actual activity known on AQUITAINE INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA CHAMBERY** | TA : 6500 ft | | | |
| TMA CHAMBERY partie 1<br>46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°59'06"N , 006°14'32"E - 45°50'49"N , 006°05'02"E - 45°47'15"N , 006°03'22"E - 45°40'50"N , 005°57'18"E - 45°38'07"N , 005°57'18"E - 45°36'20"N , 005°58'58"E - 45°29'26"N , 005°58'48"E - 45°29'25"N , 005°46'30"E - 45°43'38"N , 005°44'47"E - 45°54'07"N , 005°45'29"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°54'39"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E | D | FL 095<br>----------<br>3000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLB CHAMBERY<br><br>APP<br><br>CHAMBERY Approche (FR)<br>CHAMBERY Approach (EN)<br><br>LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Hors HOR ATS de CHAMBERY APP, plancher relevé à 6000 ft AMSL et TMA gérée par LYON APP.<br>Espace défini à l'exclusion :<br>- de la CTR CHAMBERY et de la CTR ANNECY.<br>- des portions interférentes des LF-R 48 PAS DE LA FOSSE et LF-R 185 SACCONGES.<br>Déclassement en E :<br>- du 2ème lundi d'avril au 2ème vendredi de décembre.<br>- en dehors de cette période et à l'exception des vacances scolaires de Noël :du lundi 1100 UTC au jeudi 2359 UTC.<br>Outside CHAMBERY APP SKED, lower limit raised to 6000 ft AMSL and TMA controlled by LYON APP.<br>Airspace defined excluding :<br>- CHAMBERY CTR and ANNECY CTR.<br>- LF-R 48 PAS DE LA FOSSE and LF-R 185 SACCONGES parts with which it interferes.<br>Downgrading to class E :<br>- from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December.<br>- outside this period, and with the exception of the French Christmas holidays: from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC. |
| TMA CHAMBERY partie 2<br>45°58'31"N , 005°36'01"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°54'07"N , 005°45'29"E - 45°43'38"N , 005°44'47"E - 45°29'25"N , 005°46'30"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E | D | FL 095<br>----------<br>5500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLB CHAMBERY<br><br>APP<br><br>CHAMBERY Approche (FR)<br>CHAMBERY Approach (EN)<br><br>LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Hors HOR ATS de CHAMBERY APP, plancher relevé à 6000 ft AMSL et TMA gérée par LYON APP.<br>Déclassement en E :<br>- du 2ème lundi d'avril au 2ème vendredi de décembre.<br>- en dehors de cette période et à l'exception des vacances scolaires de Noël : du lundi 1100 UTC au jeudi 2359 UTC.<br>Outside CHAMBERY APP SKED, lower limit raised to 6000 ft AMSL and TMA controlled by LYON APP.<br>Downgrading to class E :<br>- from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December.<br>- outside this period, and with the exception of the French Christmas holidays: from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC. |
| TMA CHAMBERY partie 3<br>45°52'20"N , 006°06'46"E - 45°49'44"N , 005°34'52"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°38'07"N , 005°57'18"E - 45°40'50"N , 005°57'18"E - 45°47'15"N , 006°03'22"E - 45°50'49"N , 006°05'02"E - 45°52'20"N , 006°06'46"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFLB CHAMBERY<br><br>APP<br><br>CHAMBERY Approche (FR)<br>CHAMBERY Approach (EN)<br><br>LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Hors HOR ATS de CHAMBERY APP, TMA gérée par LYON APP.<br>Déclassement en E :<br>- du 2ème lundi d'avril au 2ème vendredi de décembre.<br>- en dehors de cette période et à l'exception des vacances scolaires de Noël : du lundi 1100 UTC au jeudi 2359 UTC.<br>Outside CHAMBERY APP SKED, TMA controlled by LYON APP.<br>Downgrading to class E :<br>- from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December.<br>- outside this period, and with the exception of the French Christmas holidays: from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC. |
| TMA CHAMBERY partie 4<br>45°29'26"N , 005°52'10"E - 45°26'37"N , 005°49'23"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°27'01"N , 005°41'42"E - 45°31'11"N , 005°39'24"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°29'26"N , 005°52'10"E | E | FL 075<br>----------<br>4000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLB CHAMBERY<br><br>APP<br><br>CHAMBERY Approche (FR)<br>CHAMBERY Approach (EN)<br><br>LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | HOR ATS (voir AD 2 LFLB 2.3)<br>Inactive :<br>- du 2ème lundi d'avril au 2ème vendredi de décembre.<br>- en dehors de cette période et à l'exception des vacances scolaires de Noël : du lundi 1100 UTC au jeudi 2359 UTC.<br>ATS SKED (see AD 2 LFLB 2.3)<br>Inactive :<br>- from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December.<br>- outside this period, and with the exception of the French Christmas holidays: from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA CLERMONT** | TA : 6000 ft | | | |
| TMA CLERMONT partie 1<br>45°56'37"N , 003°04'10"E - 45°59'26"N , 003°32'21"E - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 45°47'10"N , 003°09'45"E ( ARP CLERMONT-FERRAND ) - 45°39'39"N , 003°36'12"E - 45°36'50"N , 003°08'19"E - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 45°49'12"N , 003°30'45"E - 45°56'37"N , 003°04'10"E | D | 5500ft AMSL<br>----------<br>2700ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24 |
| TMA CLERMONT partie 2<br>46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°00'00"N , 003°44'16"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°47'00"N , 004°00'00"E - 45°37'50"N , 003°37'00"E - 45°33'39"N , 003°26'37"E - 45°32'29"N , 003°15'14"E - 45°30'56"N , 003°00'23"E - 45°35'59"N , 003°00'10"E - 45°44'14"N , 002°59'45"E - 45°47'21"N , 002°59'36"E - 45°48'44"N , 002°59'24"E - 46°10'40"N , 002°56'11"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E | D | FL 115<br>----------<br>5500ft AMSL | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Plancher FL 065 dans les limites latérales de la partie 2.1 VIC.<br>Plancher FL 110 dans les limites latérales de la partie 2.2 CHAMPEIX.<br>Plancher FL 085 dans les limites latérales de la partie 2.3 ORCINES.<br>Lower limit FL 065 within VIC part 2.1 lateral limits.<br>Lower limit FL 110 within CHAMPEIX part 2.2 lateral limits.<br>Lower limit FL 085 within ORCINES part 2.3 lateral limits. |
| | E | 5500ft AMSL<br>----------<br>2700ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA CLERMONT partie 1.<br>Plancher FL 065 dans les limites latérales de la partie 2.1 VIC.<br>Plancher FL 110 dans les limites latérales de la partie 2.2 CHAMPEIX.<br>Plancher FL 085 dans les limites latérales de la partie 2.3 ORCINES.<br>Except for TMA CLERMONT part 1.<br>Lower limit FL 065 within VIC part 2.1 lateral limits.<br>Lower limit FL 110 within CHAMPEIX part 2.2 lateral limits.<br>Lower limit FL 085 within ORCINES part 2.3 lateral limits. |
| TMA CLERMONT partie 2.1 VIC<br>45°39'39"N , 003°36'12"E - 45°37'50"N , 003°37'00"E - 45°33'39"N , 003°26'37"E - 45°32'29"N , 003°15'14"E - 45°37'25"N , 003°14'00"E - 45°39'39"N , 003°36'12"E | D | FL 065<br>----------<br>5500ft AMSL | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on CLERMONT ATIS or by CLERMONT INFO. |
| | E | 5500ft AMSL<br>----------<br>2700ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on CLERMONT ATIS or by CLERMONT INFO. |
| TMA CLERMONT partie 2.2 CHAMPEIX<br>45°37'25"N , 003°14'00"E - 45°32'29"N , 003°15'14"E - 45°30'56"N , 003°00'23"E - 45°35'59"N , 003°00'10"E - 45°36'50"N , 003°08'19"E - 45°37'25"N , 003°14'00"E | D | FL 110<br>----------<br>5500ft AMSL | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on CLERMONT ATIS or by CLERMONT INFO. |
| | E | 5500ft AMSL<br>----------<br>2700ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on CLERMONT ATIS or by CLERMONT INFO. |
| TMA CLERMONT partie 2.3 ORCINES<br>45°48'44"N , 002°59'24"E - 45°48'24"N , 003°02'05"E - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 45°49'12"N , 003°30'45"E - 45°36'50"N , 003°08'19"E - 45°35'59"N , 003°00'10"E - 45°44'14"N , 002°59'45"E - 45°47'21"N , 002°59'36"E - 45°48'44"N , 002°59'24"E | D | FL 085<br>----------<br>5500ft AMSL | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on CLERMONT ATIS or by CLERMONT INFO. |
| | E | 5500ft AMSL<br>----------<br>2700ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on CLERMONT ATIS or by CLERMONT INFO. |
| TMA CLERMONT partie 3<br>46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 46°00'00"N , 003°44'16"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E | E | FL 115<br>----------<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br>APP<br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA CLERMONT partie 4<br>45°47'00"N , 004°00'00"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°26'14"N , 003°39'54"E - 45°19'11"N , 003°18'33"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°30'56"N , 003°00'23"E - 45°32'29"N , 003°15'14"E - 45°33'39"N , 003°26'37"E - 45°37'50"N , 003°37'00"E - 45°47'00"N , 004°00'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Plancher FL 095 dans les limites latérales de la partie 4.1 JOB.<br>Plancher FL 110 dans les limites latérales de la partie 4.2 ONDE.<br>Lower limit FL 095 within JOB part 4.1 lateral limits.<br>Lower limit FL 110 within ONDE part 4.2. lateral limits. |
| | E | FL 085<br>----------<br>FL 065<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Plancher FL 095 dans les limites latérales de la partie 4.1 JOB.<br>Plancher FL 110 dans les limites latérales de la partie 4.2 ONDE.<br>Lower limit FL 095 within JOB part 4.1 lateral limits.<br>Lower limit FL 110 within ONDE part 4.2. lateral limits. |
| TMA CLERMONT partie 4.1 JOB<br>45°47'00"N , 004°00'00"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°26'14"N , 003°39'54"E - 45°37'50"N , 003°37'00"E - 45°47'00"N , 004°00'00"E | D | FL 095<br>----------<br>FL 085 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Du 15/03 au 15/10 : désactivation les SAM et DIM de 1100 (ETE -1HR) à CS+30, MAX 1900, annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>From 15/03 to 15/10: deactivation on SAT and SUN from 1100 (SUM -1HR) to SS+30, MAX 1900, announced on ATIS CLERMONT or by CLERMONT INFO. |
| | E | FL 085<br>----------<br>FL 065<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Du 15/03 au 15/10 : désactivation les SAM et DIM de 1100 (ETE -1 HR) à CS+30, MAX 1900, annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>From 15/03 to 15/10: deactivation on SAT and SUN from 1100 (SUM -1HR) to SS+30, MAX 1900, announced on ATIS CLERMONT or by CLERMONT INFO. |
| TMA CLERMONT partie 4.2 ONDE<br>45°32'29"N , 003°15'14"E - 45°19'11"N , 003°18'33"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°30'56"N , 003°00'23"E - 45°32'29"N , 003°15'14"E | D | FL 110<br>----------<br>FL 085 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on ATIS CLERMONT or by CLERMONT INFO. |
| | E | FL 085<br>----------<br>FL 065<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Deactivation announced on ATIS CLERMONT or by CLERMONT INFO. |
| TMA CLERMONT partie 5<br>46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°10'40"N , 002°56'11"E - 45°48'44"N , 002°59'24"E - 45°47'21"N , 002°59'36"E - 45°44'14"N , 002°59'45"E - 45°35'59"N , 003°00'10"E - 45°30'56"N , 003°00'23"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°36'31"N , 002°30'00"E - 45°52'14"N , 002°30'00"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion du volume de la TMA 5.1 PUY DE DOME.<br>A l'exclusion des LF-R 68 B et LF-R 368 E1 quand elles sont actives.<br>Except for the volume of TMA 5.1 PUY DE DOME.<br>Except for LF-R 68 B and LF-R 368 E1 when active. |
| TMA CLERMONT partie 5.1 PUY DE DOME<br>45°52'14"N , 002°30'00"E - 45°48'44"N , 002°59'24"E - 45°47'21"N , 002°59'36"E - 45°44'14"N , 002°59'45"E - 45°36'31"N , 002°30'00"E - 45°52'14"N , 002°30'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 68 B lorsqu'elle est active.<br>Du 15/03 au 15/10 : désactivation de 1100 (ETE -1HR) à CS+30, MAX 1900, annoncé sur ATIS CLERMONT ou par CLERMONT INFO.<br>Except for LF-R 68 B when active.<br>From 15/03 to 15/10: deactivation from 1100 (SUM -1HR) to SS+30, MAX 1900, announced on ATIS CLERMONT or by CLERMONT INFO. |
| TMA CLERMONT partie 6<br>46°20'00"N , 003°34'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°10'40"N , 002°56'11"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°20'00"N , 003°34'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 137 B quand elle est active.<br>Except for LF-R 137 B when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | E | FL 085<br>----------<br>FL 065 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 137 A quand elle est active.<br>Except for LF-R 137 A when active. |
| TMA CLERMONT partie 7<br>45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°12'00"N , 004°19'00"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E | E | FL 085<br>----------<br>2500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties 1 et 2 de la CTR SAINT-ETIENNE lorsqu'elles sont actives.<br>Except for SAINT ETIENNE CTR part 1 and 2 when active. |
| TMA CLERMONT partie 8<br>44°38'30"N , 002°19'08"E - 44°26'48"N , 002°39'26"E - arc horaire de 7.7 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E ( DME RDE ) - 44°22'19"N , 002°39'41"E - 44°31'48"N , 002°23'20"E - arc anti-horaire de 8.7 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E ( DME RDE ) - 44°22'50"N , 002°17'17"E - 44°28'23"N , 002°07'38"E - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E ( DME RDE ) - 44°38'30"N , 002°19'08"E | E | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24 |
| TMA CLERMONT partie 9<br>44°38'30"N , 002°19'08"E - 44°26'48"N , 002°39'26"E - 44°20'06"N , 002°50'54"E - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E ( DME RDE ) - 44°09'59"N , 002°39'29"E - 44°16'33"N , 002°28'13"E - 44°28'23"N , 002°07'38"E - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E ( DME RDE ) - 44°38'30"N , 002°19'08"E | D | FL 115<br>----------<br>4000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24 |
| TMA CLERMONT partie 10<br>44°45'00"N , 002°13'27"E - 44°43'01"N , 003°02'17"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 44°01'33"N , 002°49'18"E - 44°07'41"N , 002°07'41"E - 44°17'50"N , 002°07'41"E - 44°21'39"N , 002°00'00"E - 44°38'24"N , 002°00'00"E - 44°45'00"N , 002°13'27"E | E | FL 115<br>----------<br>4000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA 9 et de la zone LF-R 590 A lorsqu'elle est active.<br>Des portions de cet espace coexistent avec la LF-D 192 W, dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Except for TMA 9 and LF-R 590 A when active.<br>Portions of this airspace are shared with LF-D 192 W, whose entry requirements are specified in part ENR 5.1. |
| TMA CLERMONT partie 11<br>44°30'00"N , 001°43'00"E - 44°38'24"N , 002°00'00"E - 44°21'39"N , 002°00'00"E - 44°17'50"N , 002°07'41"E - 44°07'41"N , 002°07'41"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°30'00"N , 001°43'00"E | E | FL 115<br>----------<br>5000ft AMSL | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24 |
| TMA CLERMONT partie 12<br>44°46'33"N , 001°35'56"E - 44°45'00"N , 002°13'27"E - 44°38'24"N , 002°00'00"E - 44°30'00"N , 001°43'00"E - 44°46'33"N , 001°35'56"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLC CLERMONT<br><br>APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN) | H24 |
| **TMA ETAIN** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA ETAIN partie 1<br>49°22'10"N , 005°05'30"E - 49°22'10"N , 005°12'00"E - 49°22'15"N , 005°31'20"E - 49°22'15"N , 005°50'00"E - 49°02'31"N , 005°50'00"E - 49°00'00"N , 005°45'26"E - 48°57'52"N , 005°48'13"E - 48°50'53"N , 005°42'25"E - 48°50'53"N , 005°23'55"E - 48°58'23"N , 005°19'38"E - 49°06'57"N , 005°31'20"E - 49°10'50"N , 005°31'20"E - 49°10'50"N , 005°12'20"E - 49°22'10"N , 005°05'30"E | D | FL 055<br>----------<br>2000ft AMSL | LFQE ETAIN<br><br>APP<br><br>ETAIN Approche (FR)<br>ETAIN Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>Plancher défini à 3000 ft AMSL dans les limites de la CTR ETAIN.<br>A l'exclusion de la LF-R 229 lorsqu'elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 120.125 MHz.<br>Activité connue de PARIS ACC/FIC, STRASBOURG INFO et du Chef de Quart ETAIN : voir AD 2.2 LFQE.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Lower limit set at 3000ft AMSL within ETAIN CTR limits.<br>Except for LF-R229 when active.<br>Deactivation announced by RAI 120.125 MHz.<br>Activity available from PARIS ACC/FIC, STRASBOURG INFO and ETAIN Shift Supervisor: see AD 2.2 LFQE. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA ETAIN partie 2<br>49°10'50"N , 005°12'20"E - 49°10'50"N , 005°31'20"E - 49°06'57"N , 005°31'20"E - 48°58'23"N , 005°19'38"E - 49°10'50"N , 005°12'20"E | D | FL 055<br>----------<br>2500ft AMSL | LFQE ETAIN<br><br>APP<br><br>ETAIN Approche (FR)<br>ETAIN Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion de la LF-R 208 lorsqu'elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 120.125 MHz.<br>Activité connue de PARIS ACC/FIC, STRASBOURG INFO et du Chef de Quart ETAIN : voir AD 2.2 LFQE.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R 208 when active.<br>Deactivation announced by RAI 120.125 MHz.<br>Activity available from PARIS ACC/FIC, STRASBOURG INFO and ETAIN Shift Supervisor: see AD 2.2 LFQE. |
| TMA ETAIN partie 3<br>49°27'10"N , 005°31'20"E - 49°27'10"N , 005°47'36"E - 49°27'09"N , 005°49'07"E - 49°27'08"N , 005°50'00"E - 49°22'15"N , 005°50'00"E - 49°22'15"N , 005°31'20"E - 49°27'10"N , 005°31'20"E | D | FL 055<br>----------<br>2000ft AMSL | LFQE ETAIN<br><br>APP<br><br>ETAIN Approche (FR)<br>ETAIN Approach (EN) | Activable H24.<br>Hors activation de la LF-R 45 N3.<br>La désactivation est annoncée par RAI 120.125 MHz<br>Activité connue de PARIS ACC/FIC, STRASBOURG INFO et du Chef de Quart ETAIN : voir AD 2.2 LFQE.<br>Possible activation H24.<br>Out of LF-R 45 N3 activation.<br>Deactivation announced by RAI 120.125 MHz<br>Activity available from PARIS ACC/FIC, STRASBOURG INFO and ETAIN Shift Supervisor: see AD 2.2 LFQE. |
| **TMA EVREUX** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA EVREUX partie 1<br>49°23'00"N , 001°27'30"E - 49°20'15"N , 001°33'10"E - 49°13'00"N , 001°37'40"E - 48°46'00"N , 001°07'00"E - 48°49'11"N , 000°48'14"E - 49°11'26"N , 000°51'03"E - 49°13'41"N , 001°00'00"E - 49°15'08"N , 001°05'47"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°23'00"N , 001°27'30"E | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFOE EVREUX<br><br>APP<br><br>EVREUX Approche (FR)<br>EVREUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédure CAM/CAG<br>Activité réelle connue par RAI fréquence 118.125 ou par PARIS ACC/FIC.<br>A l'exclusion de :<br>- la TMA 5 PARIS<br>- la LF-D 588.<br>OAT/GAT procedures<br>Actual activity known on RAI frequency 118.125 or by PARIS ACC/FIC.<br>Except for:<br>- PARIS TMA 5<br>- LF-D 588. |
| TMA EVREUX partie 2<br>49°11'26"N , 000°51'03"E - 48°49'11"N , 000°48'14"E - 48°49'33"N , 000°39'00"E - 49°02'30"N , 000°34'00"E - 49°11'26"N , 000°51'03"E | D | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LFOE EVREUX<br><br>APP<br><br>EVREUX Approche (FR)<br>EVREUX Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédure CAM/CAG<br>Activité réelle connue par RAI fréquence 118.125 ou par PARIS ACC/FIC.<br>OAT/GAT procedures<br>Actual activity known on RAI frequency 118.125 or by PARIS ACC/FIC. |
| **TMA GENEVE** | TA : 7000 ft | | | |
| TMA GENEVE partie 1<br>46°31'42"N , 006°23'16"E - 46°22'03"N , 006°33'04"E - 45°58'23"N , 005°50'28"E - 45°59'58"N , 005°48'14"E - 46°05'08"N , 005°47'03"E - 46°07'02"N , 005°49'04"E - 46°23'38"N , 006°06'39"E - 46°31'42"N , 006°23'16"E | C | FL 195<br>----------<br>3500ft AMSL<br>1000ft ASFC | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| TMA GENEVE partie 2<br>46°34'55"N , 006°29'57"E - 46°27'18"N , 006°37'35"E - Frontière franco-suisse - 46°26'45"N , 006°43'33"E - 46°26'14"N , 006°41'53"E - 46°24'54"N , 006°39'59"E - 46°18'17"N , 006°30'34"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°55'41"N , 005°54'39"E - arc horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E - 46°10'59"N , 005°40'52"E - 46°07'02"N , 005°49'04"E - 46°05'08"N , 005°47'03"E - 45°59'58"N , 005°48'14"E - 45°58'23"N , 005°50'28"E - 46°22'03"N , 006°33'04"E - 46°31'42"N , 006°23'16"E - 46°34'55"N , 006°29'57"E | C | FL 195<br>----------<br>5500ft AMSL | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| | E | 5500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL<br>1000ft ASFC | APP GENEVE<br>GENEVE approche | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA GENEVE partie 3<br>46°34'55"N , 006°29'57"E - 46°31'42"N , 006°23'16"E - 46°23'38"N , 006°06'39"E - 46°07'02"N , 005°49'04"E - 46°10'59"N , 005°40'52"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°22'29"N , 006°02'03"E - 46°24'40"N , 006°05'17"E - 46°34'23"N , 006°19'35"E - 46°34'55"N , 006°29'57"E | C | FL 195<br>----------<br>6500ft AMSL | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| | E | 6500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL<br>1000ft ASFC | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| TMA GENEVE partie 4<br>46°46'04"N , 006°26'24"E - 46°44'00"N , 006°33'26"E - 46°34'23"N , 006°19'35"E - 46°24'40"N , 006°05'17"E - 46°22'29"N , 006°02'04"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°18'44"N , 005°44'36"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°34'34"N , 006°06'39"E - 46°38'23"N , 006°12'37"E - 46°41'00"N , 006°16'30"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 075 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>A l'exclusion de la zone LF-R 219 quand elle est active.<br>Plancher FL 085 dans les limites latérales de la partie 4.1 ST CLAUDE NORD.<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Except for LF-R 219 area when active.<br>Lower limit FL 085 within part 4.1 ST CLAUDE NORD lateral limits.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| TMA GENEVE partie 4.1 ST CLAUDE NORD<br>46°34'34"N , 006°06'39"E - Frontière franco-suisse - 46°27'05"N , 006°04'42"E - 46°22'22"N , 005°57'47"E - 46°18'44"N , 005°44'36"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°34'28"N , 006°06'29"E - 46°34'34"N , 006°06'39"E | C | FL 085<br>----------<br>FL 075 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS PLANEURS SUISSES 124.755 MHz.<br>Espace aérien dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Veille permanente obligatoire lors de la désactivation : 121.130 MHz.<br>Deactivation announced on SWISS GLIDER ATIS 124.755 MHz.<br>Airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP.<br>Permanent radio monitoring mandatory during deactivation: 121.130 MHz. |
| TMA GENEVE partie 6<br>46°28'09"N , 006°48'05"E - 46°25'51"N , 006°48'10"E - Frontière franco-suisse - 46°22'40"N , 006°48'17"E - 46°21'31"N , 006°48'19"E - 46°10'24"N , 006°25'00"E - 45°59'16"N , 006°14'18"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E - 46°18'17"N , 006°30'34"E - 46°24'54"N , 006°39'59"E - 46°26'14"N , 006°41'53"E - 46°26'45"N , 006°43'33"E - 46°28'09"N , 006°48'05"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 085 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| TMA GENEVE partie 7<br>46°21'31"N , 006°48'19"E - 46°19'14"N , 006°48'25"E - Frontière franco-suisse - 46°15'27"N , 006°51'16"E - 46°04'36"N , 006°28'46"E - 45°52'24"N , 006°16'27"E - 45°55'08"N , 006°12'15"E - 45°58'25"N , 006°15'24"E - 45°59'16"N , 006°14'18"E - 46°10'24"N , 006°25'00"E - 46°21'31"N , 006°48'19"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 105 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| TMA GENEVE partie 8<br>46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°59'16"N , 006°14'18"E - 45°58'25"N , 006°15'24"E - 45°55'08"N , 006°12'15"E - 45°55'56"N , 006°11'01"E - 45°52'25"N , 006°07'45"E - 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°54'39"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 095 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| TMA GENEVE partie 9<br>45°52'25"N , 006°07'45"E - 45°50'38"N , 006°06'05"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E - 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°52'25"N , 006°07'45"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 115 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| TMA GENEVE partie 10<br>45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°37'56"N , 005°59'00"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E | C | FL 155<br>----------<br>FL 115 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Espace aérien dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA ILES ANGLO NORMANDES** | | | | |
| TMA ILES ANGLO NORMANDES partie française<br>(partie sud)<br>50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 001°47'00"W<br>- 49°44'00"N , 002°00'00"W - 49°30'00"N , 002°00'00"W<br>- 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W<br>- 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W<br>- 50°00'00"N , 002°00'00"W | A | FL 195<br>----------<br>FL 080 | APP JERSEY (1)<br>JERSEY Control<br>EN | WIN : 0545-2100<br>SUM : 0445-2030<br>For details of Channel Islands CTR see UK AIP AD 2 EGJJ.<br>Cf. AIP UK AD 2 EGJJ 1-5<br>(1) Par délégation de l'ACC BREST, l'APP JERSEY assure la fourniture des services ATS.<br>Partie anglaise (partie nord) : cf. AIP UK.<br>NOTE: CAM/CAG : conditions particulières de transit (voir information britannique).<br>Fréquences : voir GEN 3.4<br>(1)By BREST ACC delegation, ATS services provided by JERSEY APP .<br>UK part (north part) : see UK AIP.<br>NOTE: OAT/GAT : particular conditions for transit (See british information).<br>Frequencies : see GEN 3.4 |
| **TMA IROISE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA IROISE partie 1<br>48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°52'00"N , 003°37'00"W<br>- 48°38'20"N , 003°37'00"W - 48°34'00"N , 003°37'00"W<br>- 48°27'16"N , 003°50'34"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W<br>- 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°15'35"N , 004°20'00"W<br>- 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W<br>- 48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W<br>- 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°20'01"N , 004°39'52"W<br>- 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°19'44"N , 004°48'34"W<br>- 48°39'40"N , 004°48'34"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W | D | FL 195<br>----------<br>1500ft AMSL | LFRB BRETAGNE<br><br>APP<br><br>IROISE Approche (FR)<br>IROISE Approach (EN)<br><br>LFRJ LANDI<br><br>APP<br><br>LANDI Approche (FR)<br>LANDI Approach (EN) | H24<br>Procédures CAM-CAG.<br>Le gestionnaire est annoncé par RAI FREQ 122.400.<br>A l'exclusion :<br>- de la LF-R 195 lorsqu'elle est active ;<br>- des LF-P 42 et LF-P 83 : pénétration interdite. Dérogation : voir AIP ENR 5.1.<br>Coexiste avec la LF-R 294 B lorsqu'elle est active et LANDIVISIAU APP est actif.<br>Plancher à 2500 ft AMSL dans les limites latérales de la CTR 2 LANVEOC.<br>OAT/GAT procedures.<br>Manager announced by RAI FREQ 122.400.<br>Except for :<br>- LF-R 195 when active ;<br>- LF-P 42 and LF-P 83 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1.<br>Coexists with LF-R 294 B when active and LANDIVISIAU APP active.<br>Lower limit at 2500ft AMSL within LANVEOC CTR 2 lateral limits. |
| TMA IROISE partie 2.1<br>48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°16'42"N , 004°00'37"W<br>- 48°10'30"N , 003°37'00"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W<br>- 47°55'42"N , 003°38'09"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W<br>- 47°49'47"N , 003°53'26"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W<br>- 47°56'16"N , 004°24'18"W - 47°56'38"N , 004°33'17"W<br>- 48°07'00"N , 004°32'23"W - 48°06'30"N , 004°19'30"W<br>- 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRB BRETAGNE<br><br>APP<br><br>IROISE Approche (FR)<br>IROISE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférant avec la LF-D18A1, la LF-D18B1 et la LF-R141 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for part interfering with LF-D18A1, LF-D18B1 and LF-R141 when active. |
| TMA IROISE partie 2.2<br>48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°16'42"N , 004°00'37"W<br>- 48°10'30"N , 003°37'00"W - 47°57'00"N , 003°45'30"W<br>- 47°50'07"N , 003°49'16"W - 47°49'47"N , 003°53'26"W<br>- 47°47'30"N , 004°22'00"W - 47°56'25"N , 004°24'21"W<br>- 47°57'00"N , 004°24'30"W - 48°15'00"N , 004°15'00"W<br>- 48°18'35"N , 004°07'54"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFRB BRETAGNE<br><br>APP<br><br>IROISE Approche (FR)<br>IROISE Approach (EN) | H24 |
| TMA IROISE partie 3<br>49°01'20"N , 003°03'00"W - 48°46'45"N , 003°03'00"W<br>- 48°36'00"N , 003°03'00"W - 48°26'50"N , 003°33'00"W<br>- 48°16'42"N , 004°00'37"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W<br>- 48°34'00"N , 003°37'00"W - 48°38'17"N , 003°37'00"W<br>- 48°52'00"N , 003°37'00"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W<br>- 49°01'20"N , 003°03'00"W | D | FL 195<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRB BRETAGNE<br><br>APP<br><br>IROISE Approche (FR)<br>IROISE Approach (EN)<br><br>LFRJ LANDI<br><br>APP<br><br>LANDI Approche (FR)<br>LANDI Approach (EN) | H24<br>Procédures CAM-CAG<br>Le gestionnaire est annoncé par RAI FREQ 122.4.<br>OAT/GAT procedures.<br>Manager announced by RAI FREQ 122.4. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA IROISE partie 4<br>48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W - 48°10'30"N , 003°37'00"W - 48°16'42"N , 004°00'37"W - 48°26'50"N , 003°33'00"W - 48°36'00"N , 003°03'00"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W | D | FL 195<br>----------<br>4500ft AMSL | LFRB BRETAGNE<br><br>APP<br><br>IROISE Approche (FR)<br>IROISE Approach (EN)<br><br>LFRJ LANDI<br><br>APP<br><br>LANDI Approche (FR)<br>LANDI Approach (EN) | H24<br>Procédures CAM-CAG<br>Le gestionnaire est annoncé par RAI FREQ 122.4.<br>OAT/GAT procedures.<br>Manager announced by RAI FREQ 122.4. |
| **TMA LA ROCHELLE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LA ROCHELLE partie 1<br>46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°03'30"N , 000°56'18"W - 46°03'30"N , 001°22'08"W - 46°08'00"N , 001°29'00"W - 46°20'00"N , 001°37'30"W - 46°30'00"N , 001°32'35"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W | D | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL | APP LA ROCHELLE (1)<br>APP BORDEAUX (2)<br>APP NANTES (2)<br>LA ROCHELLE Approche<br>AQUITAINE Approche<br>NANTES Approche | (1) SUM : MON-SUN : 0530-2030<br>WIN : MON-SUN : 0630-1930<br>(2) En dehors des HOR ATS. / Outside ATS SKED.<br>A l'exclusion des parties interférentes avec les zones LF-R 147 et LF-D 236 lorsqu'elles sont actives.<br>Excluding interfering parts with LF-R 147 and LF-D 236 when active. |
| TMA LA ROCHELLE partie 2.1<br>46°25'00"N , 001°04'37"W - 46°25'00"N , 001°00'00"W - 46°26'26"N , 000°57'29"W - arc horaire de 18.5 NM de rayon centré sur 46°10'41"N , 001°11'28"W ( DME RL ) - 46°14'10"N , 000°45'13"W - 46°03'30"N , 000°42'11"W - 46°03'30"N , 000°56'18"W - 46°25'00"N , 001°04'37"W | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LFBH LA ROCHELLE<br><br>APP<br><br>LA ROCHELLE Approche (FR)<br>LA ROCHELLE Approach (EN) | SUM : MON-SUN : 0530-2030<br>WIN : MON-SUN : 0630-1930 |
| TMA LA ROCHELLE partie 2.2<br>46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°26'26"N , 000°57'29"W - arc horaire de 18.5 NM de rayon centré sur 46°10'41"N , 001°11'28"W ( DME RL ) - 46°14'10"N , 000°45'13"W - 46°03'30"N , 000°42'11"W - 46°03'30"N , 000°56'18"W - 46°25'00"N , 001°04'37"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W | D | FL 115<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBH LA ROCHELLE<br><br>APP<br><br>LA ROCHELLE Approche (FR)<br>LA ROCHELLE Approach (EN) | SUM : MON-SUN : 0530-2030<br>WIN : MON-SUN : 0630-1930<br>Uniquement lorsque les zones LF-R 49 A1, LF-R 49 L1 et LF-R 49 H1 sont inactives.<br>Activation connue par LA ROCHELLE APP.<br>Only when LF-R 49 A1, LF-R 49 L1 and LF-R 49 H1 are inactive.<br>Activation known on LA ROCHELLE APP. |
| TMA LA ROCHELLE partie 3<br>46°03'30"N , 001°22'08"W - 46°03'30"N , 000°56'18"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°59'22"N , 001°20'31"W - 46°03'30"N , 001°22'08"W | E | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL | APP LA ROCHELLE (1)<br>APP BORDEAUX (2)<br>LA ROCHELLE Approche<br>AQUITAINE Approche | (1) SUM : MON-SUN : 0530-2030<br>WIN : MON-SUN : 0630-1930<br>(2) En dehors des HOR ATS. / Outside ATS SKED. |
| TMA LA ROCHELLE partie 4<br>46°03'30"N , 000°56'18"W - 46°03'30"N , 000°42'11"W - 45°56'00"N , 000°40'00"W - 45°40'00"N , 000°40'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 46°03'30"N , 000°56'18"W | E | 3000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LFBH LA ROCHELLE<br><br>APP<br><br>LA ROCHELLE Approche (FR)<br>LA ROCHELLE Approach (EN) | SUM : MON-SUN : 0530-2030<br>WIN : MON-SUN : 0630-1930 |
| **TMA LANVEOC** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LANVEOC partie 1<br>48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRL LANVEOC<br><br>APP<br><br>LANVEOC Approche (FR)<br>LANVEOC Approach (EN)<br><br>LANVEOC-APPROCHE (FR)<br>LANVEOC-APPROACH (EN) | Possible activation H24.<br>La désactivation est annoncée sur RAI 120.6 MHz.<br>Coexiste avec la zone LF-P112 BREST.<br>Coexiste avec la LF-D603 LIDAR BREST lorsqu'elle est active.<br>LF-P112 BREST: pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>Deactivation announced on RAI 120.6 MHz.<br>Coexists with LF-P 112 BREST.<br>Coexists with LF-D603 LIDAR BREST when active.<br>LF-P 112 BREST : entry prohibited.<br>Exception : see AIP ENR 5.1. |
| TMA LANVEOC partie 2<br>48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFRL LANVEOC<br><br>APP<br><br>LANVEOC Approche (FR)<br>LANVEOC Approach (EN)<br><br>LANVEOC-APPROCHE (FR)<br>LANVEOC-APPROACH (EN) | Possible activation H24.<br>La désactivation est annoncée sur RAI 120.6 MHz.<br>Coexiste avec la zone LF-P112 BREST.<br>Coexiste avec la LF-D603 LIDAR BREST lorsqu'elle est active.<br>LF-P112 BREST: pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>Deactivation announced on RAI 120.6 MHz.<br>Coexists with LF-P 112 BREST.<br>Coexists with LF-D603 LIDAR BREST when active.<br>LF-P 112 BREST : entry prohibited.<br>Exception : see AIP ENR 5.1. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA LE BOURGET** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LE BOURGET<br>49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°16'06"N , 002°10'21"E - 49°15'42"N , 002°28'40"E - arc anti-horaire de 1.5 NM de rayon centré sur 49°15'19"N , 002°30'53"E - 49°14'03"N , 002°29'40"E - 49°12'12"N , 002°27'54"E - 49°12'27"N , 002°16'16"E - 49°08'28"N , 002°18'52"E - 49°07'16"N , 002°11'50"E - 48°59'25"N , 002°00'02"E - 48°53'27"N , 001°59'54"E - 48°57'11"N , 001°45'24"E - 49°01'16"N , 001°44'32"E - 49°06'15"N , 001°46'40"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFPB LE BOURGET<br>APP<br>LE BOURGET Approche (FR)<br>LE BOURGET Approach (EN) | H24 |
| **TMA LILLE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LILLE partie 1<br>50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°40'12"N , 003°04'12"E - 50°40'42"N , 003°13'30"E - 50°40'48"N , 003°15'37"E - Frontière franco-belge - 50°31'46"N , 003°29'16"E - 50°30'24"N , 003°29'24"E - 50°27'48"N , 003°24'18"E - 50°25'27"N , 003°19'41"E - 50°24'51"N , 003°05'10"E - 50°24'12"N , 002°49'26"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E | D | FL 115<br>----------<br>1500ft AMSL | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Plancher FL065 au-dessus de la TMA LILLE partie 1.1. A l'exclusion de la CTR LILLE.<br>Lower limit FL065 ABV LILLE TMA part 1.1. Except for CTR LILLE. |
| TMA LILLE partie 1.1<br>50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°40'12"N , 003°04'12"E - 50°40'42"N , 003°13'30"E - 50°39'52"N , 003°08'53"E - 50°39'29"N , 003°06'43"E - 50°39'02"N , 003°03'32"E - 50°38'41"N , 002°58'15"E - 50°38'35"N , 002°54'26"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Déclassable en G pour certaines activités aériennes, selon protocole.<br>Information des usagers sur LILLE Approche.<br>Can be downgraded to class G for certain air activities, in accordance with protocol.<br>Users INFO on LILLE APP. |
| TMA LILLE partie 2 Partie belge<br>50°41'15"N , 003°25'25"E - 50°40'09"N , 003°28'25"E - 50°31'46"N , 003°29'16"E - Frontière franco-belge - 50°40'48"N , 003°15'37"E - 50°41'15"N , 003°25'25"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par LILLE APP dans la partie Belge par délégation de Belgocontrol.<br>ATC services are provided by LILLE APP within Belgian part by delegation of Belgocontrol. |
| TMA LILLE partie 3<br>50°30'24"N , 003°29'24"E - 50°29'56"N , 003°29'46"E - Frontière franco-belge - 50°29'17"N , 003°30'17"E - 50°26'33"N , 003°34'25"E - 50°19'28"N , 003°20'28"E - 50°20'41"N , 002°53'05"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°24'12"N , 002°49'26"E - 50°24'51"N , 003°05'10"E - 50°25'27"N , 003°19'41"E - 50°27'48"N , 003°24'18"E - 50°30'24"N , 003°29'24"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24 |
| TMA LILLE partie 3.1<br>50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°20'41"N , 002°53'05"E - 50°19'03"N , 002°46'38"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Déclassable en G pour certaines activités aériennes, selon protocole.<br>Information des usagers sur LILLE Approche.<br>Can be downgraded to class G for certain air activities, in accordance with protocol.<br>Users INFO on LILLE APP. |
| TMA LILLE partie 4<br>50°26'33"N , 003°34'25"E - 50°24'33"N , 003°36'52"E - 50°22'24"N , 003°39'29"E - Frontière franco-belge - 50°18'58"N , 003°41'43"E - 50°12'22"N , 003°24'55"E - 50°12'53"N , 002°46'37"E - 50°18'20"N , 002°31'30"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°20'41"N , 002°53'05"E - 50°19'28"N , 003°20'28"E - 50°26'33"N , 003°34'25"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Plancher FL 065 au-dessus de la TMA LILLE partie 4.1.<br>Lower limit FL 065 ABV LILLE TMA part 4.1. |
| TMA LILLE partie 4.1<br>50°24'33"N , 003°36'52"E - 50°22'24"N , 003°39'29"E - Frontière franco-belge - 50°18'58"N , 003°41'43"E - 50°12'22"N , 003°24'55"E - 50°20'33"N , 003°29'04"E - 50°24'33"N , 003°36'52"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Déclassable en E pour certaines activités aériennes, selon protocole.<br>Information des usagers sur LILLE Approche.<br>Can be downgraded to class E for certain air activities, in accordance with protocol.<br>Users INFO on LILLE APP. |
| TMA LILLE partie 5<br>50°18'58"N , 003°41'43"E - Frontière franco-belge - 50°18'30"N , 003°43'00"E - 50°18'30"N , 003°44'24"E - 50°09'38"N , 004°00'01"E - 50°00'00"N , 003°46'46"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 50°00'00"N , 003°07'00"E - 50°00'00"N , 002°29'17"E - 50°02'47"N , 002°21'42"E - 50°04'40"N , 002°20'41"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°18'20"N , 002°31'30"E - 50°12'53"N , 002°46'37"E - 50°12'22"N , 003°24'55"E - 50°18'58"N , 003°41'43"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFQQ LILLE<br>APP<br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24 |

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA LILLE partie 6<br>50°27'48"N , 003°24'18"E - 50°23'00"N , 003°28'30"E - 50°16'46"N , 003°26'04"E - 50°18'57"N , 003°06'28"E - 50°24'51"N , 003°05'10"E - 50°25'27"N , 003°19'41"E - 50°27'48"N , 003°24'18"E | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Limite supérieure 2500 ft AMSL sous la TMA LILLE partie 3.<br>Upper limit 2500ft AMSL under LILLE TMA part 3. |
| TMA LILLE partie 7<br>50°49'01"N , 002°37'56"E - Frontière franco-belge - 50°41'48"N , 002°53'46"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°25'50"N , 002°17'50"E - 50°30'14"N , 002°16'10"E - 50°39'08"N , 002°19'31"E - 50°48'50"N , 002°36'43"E - 50°49'01"N , 002°37'56"E | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTR MERVILLE lorsque celle-ci est active.<br>A l'exclusion de la LF-R 616H lorsque celle-ci est active.<br>Except for CTR MERVILLE when active.<br>Except for LF-R 616H when active. |
| TMA LILLE partie 8<br>50°48'50"N , 002°36'43"E - 50°42'12"N , 002°49'42"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'30"N , 002°17'00"E - 50°25'50"N , 002°17'50"E - 50°30'14"N , 002°16'10"E - 50°39'08"N , 002°19'31"E - 50°48'50"N , 002°36'43"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 616H lorsque celle-ci est active.<br>Except for LF-R 616H when active. |
| TMA LILLE partie 9 Partie belge<br>50°50'38"N , 002°48'16"E - 50°43'02"N , 002°55'17"E - 50°41'48"N , 002°53'46"E - Frontière franco-belge - 50°49'01"N , 002°37'56"E - 50°50'38"N , 002°48'16"E | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>Les services de la CA sont rendus par LILLE APP dans la partie Belge par délégation de Belgocontrol.<br>ATC services are provided by LILLE APP within Belgian part by delegation of Belgocontrol. |
| TMA LILLE partie 10<br>50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°04'03"N , 003°05'32"E - 50°00'00"N , 003°07'00"E - 49°52'38"N , 003°09'38"E - 49°50'57"N , 003°04'42"E - 49°50'57"N , 002°49'56"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°43'00"N , 002°22'30"E - 49°56'31"N , 002°14'20"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E | E | 3500ft AMSL<br>----------<br>1700ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | A l'exclusion de la CTR ALBERT BRAY lorsque celle-ci est active.<br>Cette partie n'existe que lorsque la CTR ALBERT BRAY est active.<br>Except for CTR ALBERT BRAY when active.<br>Part only current when ALBERT BRAY CTR is active. |
| TMA LILLE partie 11<br>50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°04'03"N , 003°05'32"E - 50°00'00"N , 003°07'00"E - 49°52'38"N , 003°09'38"E - 49°47'00"N , 003°11'42"E - 49°47'00"N , 002°53'40"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°43'00"N , 002°22'30"E - 49°56'31"N , 002°14'20"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E | E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24 |
| TMA LILLE partie 12<br>50°46'00"N , 001°29'00"E - 50°41'00"N , 001°44'00"E - 50°33'00"N , 001°56'00"E - 50°26'00"N , 001°57'00"E - 50°20'00"N , 001°47'30"E - 50°22'40"N , 001°42'02"E - 50°26'16"N , 001°36'06"E - 50°26'16"N , 001°33'16"E - 50°32'59"N , 001°22'21"E - 50°38'00"N , 001°15'00"E - 50°46'00"N , 001°29'00"E | E | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTR LE TOUQUET lorsque celle-ci est active.<br>Except for CTR LE TOUQUET when active. |
| TMA LILLE partie 13<br>51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°06'16"N , 002°14'20"E - 51°01'48"N , 002°19'40"E - 50°58'13"N , 002°23'56"E - 50°49'57"N , 002°14'15"E - 50°44'56"N , 001°45'02"E - 50°48'20"N , 001°39'02"E - 50°52'08"N , 001°35'28"E - 51°04'43"N , 001°49'27"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E | E | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>LF-P 26 GRAVELINES : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>LF-P 26 GRAVELINES : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA LILLE partie 14<br>49°36'18"N , 001°22'06"E - 49°32'11"N , 001°29'13"E - 49°23'36"N , 001°22'31"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°15'08"N , 001°05'47"E - 49°13'41"N , 001°00'00"E - 49°11'26"N , 000°51'03"E - 49°16'56"N , 000°51'07"E - 49°24'36"N , 000°59'40"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°21'04"N , 001°07'05"E - 49°25'12"N , 001°00'26"E - 49°29'27"N , 001°06'51"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°25'00"N , 001°13'00"E - 49°29'57"N , 001°07'48"E - 49°36'18"N , 001°22'06"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | MON-FRI : H24<br>Hors JF.<br>Except public HOL.<br>A l'exclusion des zones LF-R 605 A Rouen Est et LF-R 605 B Rouen Ouest lorsqu'elles sont actives.<br>Except for LF-R 605 A Rouen Est and LF-R 605 B Rouen Ouest when active. |
| TMA LILLE partie 15<br>49°42'42"N , 001°20'57"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°23'00"N , 001°27'30"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°15'08"N , 001°05'47"E - 49°13'41"N , 001°00'00"E - 49°11'26"N , 000°51'03"E - 49°18'30"N , 000°46'15"E - 49°24'00"N , 000°45'20"E - 49°27'09"N , 000°46'27"E - 49°38'51"N , 001°03'29"E - 49°42'42"N , 001°20'57"E | E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA 14 LILLE lorsqu'elle est active.<br>Except for TMA 14 LILLE when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA LILLE partie 16<br>49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E - 49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°23'00"N , 001°27'30"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°15'08"N , 001°05'47"E - 49°13'41"N , 001°00'00"E - 49°11'26"N , 000°51'03"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E | E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN) | H24 |
| **TMA LIMOGES** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LIMOGES partie 1.1<br>46°03'25"N , 001°16'38"E - 46°00'16"N , 001°23'58"E - 45°41'55"N , 001°06'43"E - 45°41'58"N , 001°00'58"E - 45°43'23"N , 000°57'50"E - 46°03'25"N , 001°16'38"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>LIMOGES Tour (FR)<br>LIMOGES Tower (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM : -1 HR.<br>La TMA 1.1 est susceptible d'être maintenue active sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des HOR programmés. L'activité réelle est connue sur FREQ TWR ainsi que sur l'ATIS. Définie à l'exclusion de la LF-R 51 lorsqu'elle est active.<br>The TMA 1.1 is likely to be maintained active without NOTAM within an hour after the end of SKED. Actual activity known on TWR FREQ and ATIS.<br>Except for LF-R 51 when active. |
| TMA LIMOGES partie 1.2<br>46°09'12"N , 000°55'00"E - 46°14'20"N , 001°32'48"E - 45°52'10"N , 001°41'30"E - 45°41'45"N , 001°20'30"E - 45°41'58"N , 001°01'06"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°48'57"N , 001°01'32"E ( LMG ) - 45°47'56"N , 000°51'36"E - 45°50'30"N , 000°54'30"E - 46°09'12"N , 000°55'00"E | E | FL 115<br>----------<br>1000ft ASFC | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM : -1 HR.<br>A l'exclusion de la TMA 1.1 et de la LF-R 51 lorsqu'elle est active.<br>Except for TMA 1.1 and LF-R 51 when active. |
| TMA LIMOGES partie 2<br>45°47'56"N , 000°51'36"E - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°48'57"N , 001°01'32"E ( LMG ) - 45°41'58"N , 001°01'06"E - 45°41'45"N , 001°20'30"E - 45°33'55"N , 001°15'42"E - arc horaire de 18 NM de rayon centré sur 45°48'57"N , 001°01'32"E ( LMG ) - 45°37'59"N , 000°41'06"E - 45°47'56"N , 000°51'36"E | E | FL 115<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM-1HR |
| TMA LIMOGES partie 3<br>46°26'20"N , 000°55'10"E - 46°20'00"N , 002°11'54"E - 46°07'28"N , 002°11'54"E - 45°52'10"N , 001°41'30"E - 46°14'20"N , 001°32'48"E - 46°09'12"N , 000°55'00"E - 46°26'20"N , 000°55'10"E | E | FL 115<br>----------<br>4000ft AMSL | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM-1HR<br>A l'exclusion de la LF-R167 B quand elle est active.<br>Except for LF-R167 B when active. |
| TMA LIMOGES partie 4<br>45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°48'49"N , 000°08'00"E - 45°48'31"N , 000°15'30"E - 45°47'44"N , 000°33'00"E - 45°54'33"N , 000°54'36"E - 45°50'30"N , 000°54'30"E - 45°46'57"N , 000°50'33"E - 45°35'56"N , 000°39'00"E - 45°30'04"N , 000°32'52"E - 45°36'30"N , 000°26'16"E - 45°37'56"N , 000°06'00"W - 45°40'00"N , 000°09'01"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°41'39"N , 000°09'28"W - 45°49'19"N , 000°04'23"W | E | 4300ft AMSL<br>----------<br>2300ft AMSL | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM-1HR<br>A l'exclusion de la CTA COGNAC ou de la LF R 49 E2 et de la LF R 102 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for COGNAC CTA or LF R 49 E2 and LF R 102 when active. |
| TMA LIMOGES partie 5<br>45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°48'49"N , 000°08'00"E - 45°48'31"N , 000°15'30"E - 45°47'44"N , 000°33'00"E - 45°54'33"N , 000°54'36"E - 45°50'30"N , 000°54'30"E - 45°46'57"N , 000°50'33"E - 45°35'56"N , 000°39'00"E - 45°30'04"N , 000°32'52"E - 45°36'30"N , 000°26'16"E - 45°37'56"N , 000°06'00"W - 45°40'00"N , 000°09'01"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°41'39"N , 000°09'28"W - 45°49'19"N , 000°04'23"W | E | FL 115<br>----------<br>4300ft AMSL | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM-1HR<br>En dehors des horaires d'activité des LF R 49 A et LF R 49 H2.<br>A l'exclusion de la CTA COGNAC ou de la zone LF R 49 E2 lorsqu'elles sont actives.<br>Outside COGNAC LF R 49 A and LF R 49 H2 scheduled activities.<br>Except for COGNAC CTA or LF R 49 E2 when active. |
| TMA LIMOGES partie 6.1<br>45°10'00"N , 001°11'12"E - 45°10'00"N , 001°32'00"E - 45°03'00"N , 001°53'30"E - arc horaire de 17 NM de rayon centré sur 45°02'11"N , 001°29'33"E - 44°48'50"N , 001°44'22"E - 44°57'49"N , 001°16'31"E - 45°10'00"N , 001°11'12"E | E | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM-1HR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA LIMOGES partie 6.2<br>45°10'00"N , 001°32'00"E - 45°03'00"N , 001°53'30"E - arc horaire de 17 NM de rayon centré sur 45°02'11"N , 001°29'33"E - 44°48'50"N , 001°44'22"E - 44°57'49"N , 001°16'31"E - 44°46'16"N , 001°21'30"E - 44°46'49"N , 001°28'39"E - 44°46'06"N , 001°46'19"E - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 45°02'11"N , 001°29'33"E - 45°10'00"N , 001°55'37"E - 45°10'00"N , 001°32'00"E | E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBL LIMOGES<br><br>APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN) | MON : 0500-2359<br>TUE : 0000 to FRI 2359<br>SAT : 0000-2200<br>SUN, HOL : 0700-2200<br>SUM-1HR |
| **TMA LORIENT** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LORIENT partie 1<br>48°10'34"N , 003°24'33"W - 48°03'18"N , 003°00'00"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°20'38"N , 003°25'44"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - arc horaire de 30 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°41'41"N , 004°10'37"W - 47°41'36"N , 003°49'25"W - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W - 47°55'42"N , 003°38'09"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W | D | FL 195<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRH LORIENT<br><br>APP<br><br>LORIENT Approche (FR)<br>LORIENT Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation de la TMA est annoncée par RAI fréquence 123.0 ou par IROISE INFO.<br>A l'exclusion des LF-R 14, LF-R 13 A1, LF-R 13 A2, LF-R 13 B1, LF-R 13 B2, LF-R 13 C et LF-R 94 lorsqu'elles sont actives.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation of TMA announced by RAI frequency 123.0 or by IROISE INFO.<br>Except for LF-R 14, LF-R 13 A1, LF-R 13 A2, LF-R 13 B1, LF-R 13 B2, LF-R 13 C and LF-R 94 when active. |
| TMA LORIENT partie 2<br>47°50'07"N , 003°49'16"W - arc anti-horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°41'36"N , 003°49'25"W - 47°41'41"N , 004°10'37"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W | D | FL 195<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRH LORIENT<br><br>APP<br><br>LORIENT Approche (FR)<br>LORIENT Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation de la TMA est annoncée par RAI fréquence 123.000 ou par IROISE APP.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation of TMA announced by RAI frequency 123.000 or by IROISE APP. |
| | D | FL 195<br>----------<br>2500ft AMSL | APP IROISE<br>IROISE Approche | H24 en dehors des périodes de fonctionnement de LORIENT Approche.<br>Le gestionnaire et les services rendus sont annoncés par RAI fréquence 123.000.<br>H24 outside LORIENT APP operation periods.<br>Administrator and rendered services announced by RAI frequency 123.000. |
| TMA LORIENT partie 3<br>48°10'30"N , 003°37'00"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W - 47°55'42"N , 003°38'09"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W - 47°57'00"N , 003°45'30"W - 48°10'30"N , 003°37'00"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFRH LORIENT<br><br>APP<br><br>LORIENT Approche (FR)<br>LORIENT Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation de la TMA est annoncée par RAI fréquence 123.000.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation of TMA announced by RAI frequency 123.000. |
| **TMA LORRAINE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LORRAINE partie 1.1<br>49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°18'00"N , 006°21'14"E - 49°10'30"N , 006°26'25"E - 49°06'54"N , 006°27'18"E - 48°55'32"N , 006°30'06"E - 48°44'48"N , 006°19'42"E - 48°45'12"N , 006°15'26"E - 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°55'03"N , 005°58'34"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E | D | FL 075<br>----------<br>3000ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | HOR ATC LFJL (Voir/see AD 2 LFJL 2.3.7).<br>Activité connue de :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>Activity known by :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP |
| TMA LORRAINE partie 1.2<br>49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°18'00"N , 006°21'14"E - 49°10'30"N , 006°26'25"E - 49°06'54"N , 006°27'18"E - 48°55'32"N , 006°30'06"E - 48°44'48"N , 006°19'42"E - 48°45'12"N , 006°15'26"E - 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°55'03"N , 005°58'34"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA LORRAINE partie 2.1<br>49°27'08"N , 005°50'00"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E - 49°00'00"N , 005°50'00"E - 49°13'59"N , 005°50'00"E - 49°22'15"N , 005°50'00"E - 49°27'08"N , 005°50'00"E | D | FL 075<br>----------<br>FL 055 | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | HOR ATC LFJL (Voir/see AD 2 LFJL 2.3.7).<br>Activité connue de :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>Activity known by :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>A l'exclusion de la LF-R 104 CHAMBLEY lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 104 CHAMBLEY when active. |
| TMA LORRAINE partie 2.2<br>49°27'08"N , 005°50'00"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E - 49°00'00"N , 005°50'00"E - 49°13'59"N , 005°50'00"E - 49°22'15"N , 005°50'00"E - 49°27'08"N , 005°50'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 104 CHAMBLEY lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 104 CHAMBLEY when active. |
| TMA LORRAINE partie 3<br>49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°21'45"N , 006°18'40"E - 49°18'00"N , 006°21'14"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E | D | FL 115<br>----------<br>4000ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 45 N3 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 45 N3 when active. |
| TMA LORRAINE partie 4<br>49°25'43"N , 006°32'47"E - Frontière franco-allemande - 49°09'49"N , 006°44'18"E - 49°08'00"N , 006°45'20"E - 49°08'00"N , 006°34'45"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°39'15"N , 006°32'24"E - 48°44'48"N , 006°19'42"E - 48°55'32"N , 006°30'06"E - 49°10'30"N , 006°26'25"E - 49°21'45"N , 006°18'40"E - 49°25'43"N , 006°32'47"E | D | FL 075<br>----------<br>3800ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | HOR ATC LFJL (Voir/see AD 2 LFJL 2.3.7).<br>Activité connue de :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>Activity known by :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>A l'exclusion de la LF-R 97 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 97 when active. |
| TMA LORRAINE partie 5<br>49°09'22"N , 006°49'12"E - Frontière franco-allemande - 49°09'04"N , 006°50'02"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°01'06"N , 006°57'56"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E ( GTQ ) - 48°57'22"N , 006°57'57"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E ( GTQ ) - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 49°08'00"N , 006°34'45"E - 49°08'00"N , 006°45'20"E - 49°09'07"N , 006°44'42"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E ( GTQ ) - 49°08'39"N , 006°47'55"E - 49°09'22"N , 006°49'12"E | D | FL 075<br>----------<br>4000ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | HOR ATC LFJL (Voir/see AD 2 LFJL 2.3.7).<br>Activité connue de :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>Activity known by :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>A l'exclusion de la LF-R 163 C lorsqu'elle est active.<br>Plancher FL 065 dans les limites de la partie 5.1 Sarre.<br>Except for LF-R 163 C when active.<br>Lower limit FL 065 within SARRE part 5.1 limits. |
| TMA LORRAINE partie 5.1 Sarre<br>49°09'22"N , 006°49'12"E - Frontière franco-allemande - 49°09'04"N , 006°50'02"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°01'06"N , 006°57'56"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E ( GTQ ) - 48°57'22"N , 006°57'57"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E ( GTQ ) - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°56'06"N , 006°48'58"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E ( GTQ ) - 49°01'59"N , 006°49'16"E - 49°08'00"N , 006°45'20"E - 49°09'07"N , 006°44'42"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E ( GTQ ) - 49°08'39"N , 006°47'55"E - 49°09'22"N , 006°49'12"E | D | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | HOR ATC LFJL (Voir/see AD 2 LFJL 2.3.7).<br>Activité connue de :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>Activity known by :<br>- LORRAINE TWR<br>- LORRAINE ATIS<br>- STRASBOURG INFO<br>- STRASBOURG APP<br>A l'exclusion de la LF-R 163 C lorsqu'elle est active.<br>SAM, DIM et JF : déclassement en G de SR-30 à SS+30.<br>Except for LF-R 163 C when active.<br>SAT, SUN and public HOL: downgrading to class G from SR-30 to SS+30. |

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA LUXEMBOURG** | TA : 4500 ft | | | |
| TMA LUXEMBOURG partie 3<br>49°27'17"N , 006°28'54"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 49°27'17"N , 006°28'54"E | D | FL 165<br>----------<br>2500ft AMSL | APP LUXEMBOURG<br>LUXEMBOURG Approche | H24<br>A l'exclusion de la LF R45 N3 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R45 N3 when active. |
| TMA LUXEMBOURG partie 4<br>49°32'33"N , 005°45'23"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°27'08"N , 005°50'00"E - 49°27'09"N , 005°49'07"E - 49°27'10"N , 005°47'36"E - 49°32'33"N , 005°45'23"E | D | FL 165<br>----------<br>2500ft AMSL | APP LUXEMBOURG<br>LUXEMBOURG Approche | H24<br>A l'exclusion de la LF R45 N3 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R45 N3 when active. |
| **TMA LUXEUIL** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LUXEUIL partie 1<br>48°08'02"N , 006°09'43"E - 47°57'11"N , 006°20'37"E - 47°47'06"N , 006°07'03"E - 47°46'31"N , 006°02'19"E - 47°51'48"N , 005°47'36"E - 48°08'02"N , 006°09'43"E | D | FL 195<br>----------<br>2200ft AMSL | APP LUXEUIL<br>LUXEUIL Approche | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion des CTR Luxeuil, TMA 5 Luxeuil, LF-R 45 S1 et LF-R 152 lorsqu'elles sont actives et de l'AWY Y112.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.925 MHz.<br>Activité connue de REIMS ACC, de BALE INFO et de STRASBOURG INFO.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for CTR Luxeuil, TMA 5 Luxeuil, LF-R 45 S1 and LF-R 152 when active and for AWY Y112.<br>Deactivation announced by RAI 129.925 MHz.<br>Activity known on REIMS ACC, BASEL INFO and STRASBOURG INFO. |
| TMA LUXEUIL partie 2<br>47°51'48"N , 005°47'36"E - 47°46'31"N , 006°02'19"E - 47°47'06"N , 006°07'03"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°40'13"N , 006°11'20"E - arc horaire de 2 NM de rayon centré sur 47°38'19"N , 006°12'15"E - 47°38'19"N , 006°15'12"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°37'47"N , 006°17'03"E - 47°35'35"N , 006°26'06"E - arc anti-horaire de 12 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°36'22"N , 006°29'25"E - 47°33'25"N , 006°26'44"E - 47°36'40"N , 006°14'49"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E - 47°44'30"N , 005°36'30"E - 47°51'48"N , 005°47'36"E | D | FL 075<br>----------<br>3500ft AMSL | APP LUXEUIL<br>LUXEUIL Approche | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion de la LF-R 45 S7 lorsqu'elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.925 MHz.<br>Activité connue de SIV BALE.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R 45 S7 when active.<br>Deactivation announced by RAI 129.925 MHz.<br>Activity known on BASEL SIV. |
| TMA LUXEUIL partie 3<br>48°10'37"N , 005°59'39"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°00'37"N , 005°59'43"E - 48°08'02"N , 006°09'43"E - 47°51'48"N , 005°47'36"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 48°00'37"N , 005°59'43"E - 48°01'40"N , 005°41'55"E - 48°10'37"N , 005°59'39"E | D | FL 195<br>----------<br>4000ft AMSL | APP LUXEUIL<br>LUXEUIL Approche | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion des LF-R 45 S1 , LF-R 45 S2 , LF-R 45 NS et LF-R 152 lorsqu'elles sont actives et de l'AWY Y112.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.925 MHz.<br>Activité connue de REIMS ACC, de BALE INFO et de STRASBOURG INFO.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R 45 S1, LF-R 45 S2, LF-R 45 NS and LF-R 152 when active and for AWY Y112.<br>Deactivation announced by RAI 129.925 MHz.<br>Activity known on REIMS ACC, BASEL INFO and STRASBOURG INFO. |
| TMA LUXEUIL partie 4<br>47°44'30"N , 005°36'30"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E - 47°28'10"N , 005°36'30"E - 47°44'30"N , 005°36'30"E | D | FL 195<br>----------<br>5000ft AMSL | APP LUXEUIL<br>LUXEUIL Approche | Activable H24 hors activité réelle de la EU-C 25 FW.<br>Possible activation H24 out of real activity of EU-C 25 FW.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.925 MHz.<br>Activité connue de REIMS ACC, de BALE INFO et de STRASBOURG INFO.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 129.925<br>Activity known on REIMS ACC, BASEL INFO and STRASBOURG INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA LUXEUIL partie 5<br>47°58'26"N , 006°15'30"E - 47°57'11"N , 006°20'37"E - 47°57'13"N , 006°21'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°52'20"N , 006°34'39"E - 47°46'39"N , 006°39'39"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°35'35"N , 006°26'06"E - 47°37'47"N , 006°17'03"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°38'19"N , 006°15'12"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 47°38'19"N , 006°12'15"E - 47°40'13"N , 006°11'20"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°47'06"N , 006°07'03"E - 47°50'16"N , 006°04'39"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°58'26"N , 006°15'30"E | D | FL 075<br>----------<br>3000ft AMSL | APP LUXEUIL<br>LUXEUIL Approche | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion des zones LF-R 45 S1 et LF-R 45 S7 lorsqu'elles sont actives.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.925 MHz.<br>Activité connue de BALE INFO.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except areas LF-R 45 S1 et LF-R 45 S7 when active.<br>Deactivation announced by RAI 129.925 MHz.<br>Activity known on BASEL INFO. |
| TMA LUXEUIL partie 6<br>47°46'24"N , 006°39'38"E - 47°39'00"N , 006°39'00"E - 47°30'26"N , 006°37'04"E - 47°33'25"N , 006°26'44"E - 47°36'23"N , 006°29'27"E - arc anti-horaire de 12 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°46'24"N , 006°39'38"E | D | FL 075<br>----------<br>3000ft AMSL | APP LUXEUIL<br>LUXEUIL Approche | Possible activation H24 when QFU 29 in use at LFSX.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 45 S7 lorsqu'elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.925 MHz.<br>Activité connue de BALE INFO.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except area LF-R 45 S7 when active.<br>Deactivation announced by RAI 129.925 MHz.<br>Activity known on BASEL INFO. |
| **TMA LYON** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA LYON partie 01<br>46°03'19"N , 005°15'59"E - 45°37'25"N , 005°23'53"E - 45°33'11"N , 005°25'11"E - 45°26'26"N , 005°10'55"E - 45°23'02"N , 004°53'00"E - 45°33'23"N , 004°53'00"E - 45°38'02"N , 004°55'26"E - 45°40'58"N , 004°54'19"E - 45°43'36"N , 004°41'14"E - 45°52'10"N , 004°38'48"E - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E - 46°03'19"N , 005°15'59"E | C | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion :<br>- de la LF-R 194 B LA VALBONNE, des LF-R 3200 A et LF-R3201 A lorsqu'elles sont actives.<br>- de la LF-P 9 BUGEY (Pénétration interdite, dérogation : voir AIP ENR 5.1 paragraphe 1.2.1).<br>Airspace defined excluding :<br>- LF-R 194 B LA VALBONNE, LF-R 3200 A and LF-R 3201 A when active.<br>- LF-P 9 BUGEY (entry prohibited, exemption : see AIP ENR 5.1 paragraph 1.2.1) |
| TMA LYON partie 02.1<br>45°16'45"N , 005°25'11"E - 45°16'51"N , 004°53'11"E - 45°23'02"N , 004°53'00"E - 45°26'27"N , 005°10'55"E - 45°33'11"N , 005°25'11"E - 45°26'50"N , 005°29'22"E - 45°26'56"N , 005°34'55"E - 45°23'48"N , 005°37'08"E - 45°20'19"N , 005°37'08"E - 45°16'45"N , 005°25'11"E | C | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférant avec la LF-R 220 A CHAMBARAN et des LF-R 3200 A et B lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding the part which interferes with LF-R 220 A CHAMBARAN and LF-R 3200 A and B when active. |
| TMA LYON partie 02.2<br>45°11'10"N , 005°08'02"E - 45°04'01"N , 005°08'02"E - 44°48'04"N , 005°00'22"E - 44°40'00"N , 004°57'40"E - 44°40'00"N , 004°44'42"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 45°12'50"N , 004°53'11"E - 45°11'10"N , 005°08'02"E | E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-P 12.<br>Airspace defined excluding interfering part of LF-P 12. |
| TMA LYON partie 03<br>46°08'32"N , 005°22'13"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°31'12"N , 005°32'40"E - 45°26'57"N , 005°37'08"E - 45°21'22"N , 005°37'08"E - 45°18'41"N , 005°37'08"E - 45°17'16"N , 005°36'01"E - 45°16'09"N , 005°33'21"E - 45°14'47"N , 005°26'06"E - 45°11'10"N , 005°08'02"E - 45°12'50"N , 004°53'11"E - 45°16'51"N , 004°53'11"E - 45°16'51"N , 004°46'00"E - 45°28'02"N , 004°41'46"E - 45°34'52"N , 004°39'07"E - 45°52'42"N , 004°32'14"E - 46°04'41"N , 004°40'22"E - arc horaire de 26.5 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E ( VOR/DME LSE ) - 46°08'32"N , 005°22'13"E | C | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br><br>APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des LF-R 220 A, LF-R 3201 B, LF-R 3202, LF-R 3204 A, LF-R 3205 A et LF-R 3205 B lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding LF-R 220 A, LF-R 3201 B, LF-R 3202, LF-R 3204 A, LF-R 3205 A and LF-R 3205 B when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA LYON partie 04<br>46°26'00"N , 004°49'00"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E<br>- 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E<br>- arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur<br>46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E<br>- 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E<br>- 45°31'12"N , 005°32'40"E - 45°26'57"N , 005°37'08"E<br>- 45°21'22"N , 005°37'08"E - 45°18'41"N , 005°37'08"E<br>- 45°17'16"N , 005°36'01"E - 45°16'09"N , 005°33'21"E<br>- 45°14'47"N , 005°26'06"E - 45°03'58"N , 005°18'07"E<br>- 45°03'58"N , 005°12'06"E - 44°48'04"N , 005°00'22"E<br>- 44°40'00"N , 004°57'40"E - 44°40'00"N , 004°44'42"E<br>- 44°55'27"N , 004°42'53"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E<br>- 45°55'26"N , 004°17'25"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E<br>- 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°26'00"N , 004°49'00"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion :<br>- des LF-R 3203 et LF-R 3204 B lorsqu'elles sont actives.<br>- des portions des LF-R 220 A et B CHAMBARAN lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding :<br>- LF-R 3203 and LF-R 3204 B when active.<br>- LF-R 220 A and B CHAMBARAN parts when active. |
| TMA LYON partie 05<br>46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E<br>- 46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E<br>- 45°58'10"N , 003°53'53"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E<br>- 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°22'27"N , 004°15'50"E<br>- 46°13'05"N , 004°40'15"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24 |
| TMA LYON partie 06<br>46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E<br>- 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E<br>- arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur<br>46°03'03"N , 005°47'12"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E<br>- 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | APP GENEVE<br>GENEVE Delta | H24 |
| | C | FL 115<br>----------<br>FL 075 | APP GENEVE<br>GENEVE Delta | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 135 lorsqu'elle est active.<br>Plancher FL 085 dans les limites latérales de la partie 06.1.<br>Except for LF-R 135 when active.<br>Lower limit FL 085 within part 06.1 lateral limits. |
| TMA LYON partie 06.1 "Oyonnax Nord"<br>46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°18'44"N , 005°44'36"E<br>- 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E<br>- 46°28'38"N , 005°36'22"E | C | FL 085<br>----------<br>FL 075 | APP GENEVE<br>GENEVE Approche | H24<br>Désactivation annoncée sur ATIS PLANEURS SUISSES 124.755 MHz.<br>Veille permanente obligatoire lors de la désactivation : 121.130 MHz.<br>Deactivation announced on SWISS GLIDER ATIS 124.755 MHz.<br>Permanent radio monitoring mandatory during deactivation: 121.130 MHz. |
| TMA LYON partie 07<br>45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E<br>- arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur<br>46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E<br>- 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E<br>- 45°55'00"N , 005°29'08"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24 |
| TMA LYON partie 08<br>45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E<br>- 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°21'22"N , 005°37'08"E<br>- 45°26'57"N , 005°37'08"E - 45°31'12"N , 005°32'40"E<br>- 45°34'54"N , 005°31'41"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24 |
| TMA LYON partie 09<br>45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E<br>- 45°17'00"N , 004°37'00"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E<br>- 45°12'00"N , 004°19'00"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24 |
| TMA LYON partie 10<br>45°04'00"N , 005°23'23"E - 45°03'58"N , 005°18'07"E<br>- 45°14'47"N , 005°26'06"E - 45°16'09"N , 005°33'21"E<br>- 45°17'16"N , 005°36'01"E - 45°18'41"N , 005°37'08"E<br>- 45°21'22"N , 005°37'08"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E<br>- 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E<br>- 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°38'07"N , 005°57'18"E<br>- 45°36'20"N , 005°58'58"E - 45°27'20"N , 005°58'45"E<br>- 45°26'57"N , 005°54'31"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E<br>- 45°18'09"N , 005°42'13"E - 45°13'00"N , 005°39'00"E<br>- 45°05'17"N , 005°31'13"E - 45°04'00"N , 005°23'23"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24 |
| TMA LYON partie 11<br>45°17'00"N , 004°37'00"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E<br>- 45°02'51"N , 004°23'54"E - 45°12'00"N , 004°19'00"E<br>- 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFLL LYON SAINT EXUPERY<br>APP<br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA MARSAN** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA MARSAN partie 1.1<br>44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°00'39"N , 000°33'13"E<br>- 43°41'08"N , 000°22'49"E - 43°33'35"N , 000°00'49"W<br>- 43°28'22"N , 000°36'57"W - 43°33'20"N , 000°40'10"W<br>- 43°53'39"N , 000°53'27"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W | D | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBM MARSAN<br><br>APP<br><br>MARSAN Approche (FR)<br>MARSAN Approach (EN) | Espace défini à l'exclusion des LF-R 267 A/B/C lorsqu'elles sont actives.<br>Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.7 MHz.<br>Activité connue de :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO.<br>LF-P 35 : pénétration interdite, sauf dérogation (cf. AIP ENR 5.1).<br>Airspace defined except for LF-R 267 A/B/C areas, when active.<br>Activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 119.7.<br>Activity known on :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO.<br>LF-P 35 : entry prohibited, except derogation (see AIP ENR 5.1). |
| TMA MARSAN partie 1.2<br>44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°00'49"N , 000°33'15"E<br>- 43°41'06"N , 000°22'48"E - 43°37'39"N , 000°11'55"E<br>- 43°35'08"N , 000°04'00"E - 43°33'35"N , 000°00'49"W<br>- 43°32'10"N , 000°10'37"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W<br>- 43°28'56"N , 000°33'02"W - 43°27'30"N , 000°43'00"W<br>- 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W<br>- 43°29'00"N , 001°08'00"W - 43°30'55"N , 001°08'00"W<br>- 43°35'30"N , 001°10'20"W - 43°37'00"N , 001°11'00"W<br>- 43°39'53"N , 001°08'43"W - 43°53'39"N , 000°53'27"W<br>- 44°32'15"N , 000°09'46"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 065 | LFBM MARSAN<br><br>APP<br><br>MARSAN Approche (FR)<br>MARSAN Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.7 MHz.<br>Activité connue de :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO.<br>Activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 119.7.<br>Activity known on :<br>- PYRENEES INFO ,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO. |
| TMA MARSAN partie 2<br>44°05'28"N , 000°30'10"W - 44°06'30"N , 000°06'00"W<br>- 44°06'51"N , 000°04'00"E - 43°45'21"N , 000°13'40"E<br>- 43°43'52"N , 000°30'45"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'10"W | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | LFBM MARSAN<br><br>APP<br><br>MARSAN Approche (FR)<br>MARSAN Approach (EN) | Espace défini à l'exclusion d'un cercle de 2 NM de rayon centré sur l'AD de NOGARO, SFC-1650ft ASFC, et des LF-R 267 A/B lorsqu'elles sont actives.<br>Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.7 MHz.<br>Activité connue de :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO.<br>Airspace defined except for a 2NM-radius circle centered on NOGARO AD, SFC-1650ft ASFC, and LF-R 267 A/B areas when active.<br>Activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 119.7.<br>Activity known on :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO. |
| TMA MARSAN partie 3<br>44°05'28"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'57"W<br>- 44°04'30"N , 000°51'30"W - 44°00'00"N , 000°53'00"W<br>- 43°53'39"N , 000°53'27"W - 43°46'10"N , 000°39'20"W<br>- arc horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'10"W | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>1650ft AMSL | LFBM MARSAN<br><br>APP<br><br>MARSAN Approche (FR)<br>MARSAN Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.7 MHz.<br>Activité connue de :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO.<br>Activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 119.7.<br>Activity known on :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BORDEAUX INFO,<br>- BIARRITZ INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA MONTPELLIER** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA MONTPELLIER partie 1<br>43°29'02"N , 003°50'39"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°40'01"N , 004°06'40"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°21'00"N , 004°10'00"E - 43°21'00"N , 004°02'00"E - 43°29'02"N , 003°50'39"E | D | FL 115<br>----------<br>1500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Des portions de cet espace coexistent avec les LF-R 108 E1, 108 E2 et 108 C ISTRES, dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Portions of this airspace coexist with LF- R 108 E1, 108 E2 and 108 C ISTRES, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1. |
| TMA MONTPELLIER partie 2<br>43°29'02"N , 003°50'39"E - 43°34'12"N , 003°43'04"E - 43°38'27"N , 003°39'40"E - arc horaire de 14 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°45'15"N , 003°45'24"E - 43°45'45"N , 003°59'56"E - 43°40'01"N , 004°06'40"E - arc anti-horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°29'02"N , 003°50'39"E | D | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Des portions de cet espace coexistent avec les LF-R 108 E1, 108 E2 et 108 C ISTRES, dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Portions of this airspace coexist with LF- R 108 E1, 108 E2 and 108 C ISTRES, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1. |
| TMA MONTPELLIER partie 3<br>43°51'51"N , 003°52'59"E - 43°45'45"N , 003°59'56"E - 43°45'15"N , 003°45'24"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°38'27"N , 003°39'40"E - 43°34'12"N , 003°43'04"E - 43°21'00"N , 004°02'00"E - 43°15'00"N , 003°42'58"E - 43°05'24"N , 003°34'05"E - 43°01'21"N , 003°23'09"E - 43°00'00"N , 003°21'20"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E - 43°00'00"N , 003°19'30"E - 43°04'29"N , 003°06'34"E - 43°09'25"N , 003°10'52"E - 43°12'30"N , 003°07'02"E - 43°12'24"N , 003°21'12"E - 43°12'30"N , 003°24'52"E - 43°18'20"N , 003°33'50"E - 43°26'24"N , 003°32'56"E - 43°26'24"N , 003°25'55"E - 43°36'09"N , 003°30'00"E - 43°40'49"N , 003°30'00"E - 43°46'18"N , 003°41'25"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des parties interférant avec les LF-R 46 E2, LF-R 191 A, 191 B, 191 C et LF-R 193 A lorsqu'elles sont actives.<br>Cet espace coexiste avec les LF-R 108 C, 108 E1 et 108 E2 ISTRES.<br>Limites verticales - Plancher : 4500 ft AMSL dans les limites latérales de la partie 3.1 "Pic Saint Loup" de la TMA MONTPELLIER.<br>This airspace is defined except for parts interfering with LF-R 46 E2, LF-R 191A, 191B, 191C and LF-R 193 A when active.<br>This part coexists with LF-R 108 C, 108 E1 and 108 E2.<br>Vertical limits - Lower limit : 4500ft AMSL within part 3.1 "Pic Saint Loup" lateral limits of TMA MONTPELLIER. |
| TMA MONTPELLIER partie 3.1 Pic St Loup<br>43°51'51"N , 003°52'59"E - 43°49'22"N , 003°55'49"E - 43°46'00"N , 003°48'55"E - 43°46'22"N , 003°45'22"E - 43°47'19"N , 003°43'32"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | Activable H24.<br>Activité connue de MONTPELLIER APP et MONTPELLIER INFO.<br>Limites verticales - Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Activity known on MONTPELLIER APP and MONTPELLIER INFO.<br>Vertical limits - Lower limit : whichever is higher. |
| TMA MONTPELLIER partie 4<br>43°56'15"N , 003°49'34"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 43°46'18"N , 003°41'25"E - 43°40'49"N , 003°30'00"E - 43°36'09"N , 003°30'00"E - 43°32'58"N , 003°28'40"E - 43°33'00"N , 003°14'24"E - 43°42'38"N , 003°15'26"E - 43°51'26"N , 003°37'25"E - 43°56'15"N , 003°49'34"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Des portions de cet espace coexistent avec les LF-R 108 E1, 108 E2 ISTRES et la LF-D 192 S, dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Plancher FL 075 dans les limites latérales de la partie 4.1 "Ganges I" de la TMA MONTPELLIER.<br>Portions of this airspace coexist with LF-R 108 E1, 108 E2 ISTRES and LF-D 192 S, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1.<br>Lower limit FL 075 within part 4.1 "Ganges I" lateral limits of TMA MONTPELLIER. |
| TMA MONTPELLIER partie 4.1 Ganges I<br>43°56'15"N , 003°49'34"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 43°46'18"N , 003°41'25"E - 43°51'26"N , 003°37'25"E - 43°56'15"N , 003°49'34"E | D | FL 075<br>----------<br>4500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | Activable H24.<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-R 108 E3 ISTRES lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de MONTPELLIER APP et MONTPELLIER INFO.<br>This part is definied except for LF-R 108 E3 ISTRES when active.<br>Activity known on MONTPELLIER APP and MONTPELLIER INFO. |
| TMA MONTPELLIER partie 5<br>43°57'19"N , 003°32'49"E - 43°51'26"N , 003°37'25"E - 43°42'38"N , 003°15'26"E - 43°33'00"N , 003°14'24"E - 43°33'00"N , 002°50'20"E - 43°50'05"N , 003°02'59"E - 43°53'22"N , 003°16'35"E - 43°57'19"N , 003°32'49"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Une portion de cet espace coexiste avec la LF-R 108 E2 ISTRES et la LF-D 192 S, dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>A portion of this airspace coexists with LF-R 108 E2 ISTRES and LF-D 192 S, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA MONTPELLIER partie 6<br>44°11'01"N , 003°38'01"E - 43°56'15"N , 003°49'34"E - 43°51'26"N , 003°37'25"E - 43°57'19"N , 003°32'49"E - 43°53'22"N , 003°16'35"E - 44°06'00"N , 003°18'00"E - 44°06'06"N , 003°25'54"E - 44°11'01"N , 003°38'01"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Une portion de cet espace coexiste avec la LF-R 108 E3 ISTRES dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>Plancher FL 095 dans les limites latérales de la partie 6.1 "Ganges II" de la TMA MONTPELLIER.<br>A portion of this airspace coexists with LF-R 108 E3 ISTRES, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1.<br>Lower limit FL 095 within part 6.1 "Ganges II" lateral limits of TMA MONTPELLIER. |
| TMA MONTPELLIER partie 6.1 Ganges II<br>44°11'01"N , 003°38'01"E - 43°56'15"N , 003°49'34"E - 43°51'26"N , 003°37'25"E - 44°06'06"N , 003°25'54"E - 44°11'01"N , 003°38'01"E | D | FL 095<br>----------<br>FL 075 | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | Activable H24.<br>Activité connue de MONTPELLIER APP et MONTPELLIER INFO.<br>Activity known on MONTPELLIER APP and MONTPELLIER INFO. |
| TMA MONTPELLIER partie 7<br>43°26'24"N , 003°21'12"E - 43°26'24"N , 003°25'55"E - 43°26'24"N , 003°32'56"E - 43°18'20"N , 003°33'50"E - 43°12'30"N , 003°24'52"E - 43°12'24"N , 003°21'12"E - 43°12'30"N , 003°02'34"E - 43°26'22"N , 003°01'31"E - 43°26'24"N , 003°21'12"E | D | FL 115<br>----------<br>1500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Une portion de cet espace coexiste avec les LF-R 108 E1 et 108 C ISTRES dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>A portion of this airspace coexists with LF-R 108 E1 and 108 C ISTRES, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1. |
| TMA MONTPELLIER partie 8<br>43°26'22"N , 003°01'31"E - 43°12'30"N , 003°02'34"E - 43°16'28"N , 002°55'51"E - 43°25'45"N , 002°52'46"E - 43°26'22"N , 003°01'31"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| TMA MONTPELLIER partie 9<br>43°33'00"N , 002°50'20"E - 43°33'00"N , 003°14'24"E - 43°32'58"N , 003°28'40"E - 43°26'24"N , 003°25'55"E - 43°26'24"N , 003°21'12"E - 43°26'22"N , 003°01'31"E - 43°25'45"N , 002°52'46"E - 43°33'00"N , 002°50'20"E | D | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Une portion de cet espace coexiste avec la LF-R 108 E1 ISTRES dont les conditions de pénétration sont précisées dans la partie ENR 5.1.<br>A portion of this airspace coexists with LF-R 108 E1 ISTRES, whose entry conditions are stated in part ENR 5.1. |
| TMA MONTPELLIER partie 10<br>44°02'00"N , 004°14'47"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°42'18"N , 004°04'00"E - 43°52'23"N , 004°12'55"E - 44°01'22"N , 004°13'25"E - 44°02'00"N , 004°14'47"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Cette partie n'existe que lorsque la CTA RHONE partie 3 et la LF-R 217/3 RHONE sont désactivées.<br>Espace défini à l'exclusion des LF-R 190 A, B et C NIMES lorsqu'elles sont actives.<br>This part only exists when part 3 of RHONE CTA and LF-R 217/3 RHONE are deactivated.<br>Airspace defined except for LF-R 190 A, B and C NIMES when active. |
| TMA MONTPELLIER partie 11<br>43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E | D | FL 095<br>----------<br>2500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Cette partie n'existe que lorsque la CTA RHONE partie 3 et la LF-R 217/3 RHONE sont désactivées.<br>Coexiste avec la LF-R 108 C ISTRES.<br>This part only exists when part 3 of RHONE CTA and LF-R 217/3 RHONE are deactivated.<br>Coexists with LF-R 108 C ISTRES. |
| TMA MONTPELLIER partie 12<br>44°01'22"N , 004°13'25"E - 43°52'23"N , 004°12'55"E - 43°42'18"N , 004°04'00"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 44°01'22"N , 004°13'25"E | D | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Cette partie n'existe que lorsque la CTA RHONE partie 4 et la LF-R 217/4 RHONE sont désactivées.<br>This part exists only when CTA RHONE part 4 and LF-R 217/4 RHONE are not active. |
| TMA MONTPELLIER partie 13<br>44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E | D | FL 075<br>----------<br>2500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br>APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Cette partie n'existe que lorsque la CTA RHONE partie 3 et la LF-R 217/3 RHONE sont désactivées.<br>This part only exists when part 3 of RHONE CTA and LF-R 217/3 RHONE are deactivated. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA MONTPELLIER partie 14<br>43°00'37"N , 003°01'16"E - arc horaire de 17 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°43'12"N , 003°15'02"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - 42°31'06"N , 003°07'51"E - 42°32'06"N , 003°03'32"E - 42°31'25"N , 002°58'11"E - 42°35'00"N , 002°54'35"E - 42°38'02"N , 002°51'33"E - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°41'12"N , 003°00'00"E - 42°52'33"N , 002°55'45"E - 43°00'18"N , 002°59'36"E - 43°00'37"N , 003°01'16"E | D | FL 115<br>----------<br>1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la zone LF-R 73 LA SALANQUE.<br>Limites verticales - Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Airspace defined except for LF-R 73 LA SALANQUE area.<br>Vertical limits - Lower limit: whichever is higher. |
| TMA MONTPELLIER partie 15<br>42°56'18"N , 002°57'37"E - 42°52'33"N , 002°55'45"E - 42°41'12"N , 003°00'00"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°38'02"N , 002°51'33"E - 42°50'42"N , 002°40'50"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°52'48"N , 002°43'28"E - 42°54'29"N , 002°41'59"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°56'18"N , 002°57'37"E | D | FL 115<br>----------<br>2000ft AMSL<br>1000ft ASFC | APP<br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la partie interférant avec la zone LF-R 89 OPOUL lorsqu'elle est active.<br>Limites verticales - Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Airspace defined except for part interfering with LF-R 89 OPOUL area when active.<br>Vertical limits - Lower limit: whichever is higher. |
| TMA MONTPELLIER partie 16<br>42°56'18"N , 002°57'37"E - arc anti-horaire de 12 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°54'29"N , 002°41'59"E - 42°52'48"N , 002°43'28"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°50'42"N , 002°40'50"E - 42°53'24"N , 002°41'39"E - 42°54'16"N , 002°39'26"E - 43°03'31"N , 002°31'33"E - 43°06'24"N , 002°37'52"E - 43°06'02"N , 002°44'56"E - 43°09'46"N , 002°51'12"E - 43°04'29"N , 003°06'34"E - 43°00'11"N , 003°02'31"E - arc anti-horaire de 17 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 43°00'37"N , 003°01'16"E - 43°00'18"N , 002°59'36"E - 42°56'18"N , 002°57'37"E | D | FL 115<br>----------<br>4000ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| TMA MONTPELLIER partie 17<br>42°59'14"N , 003°20'18"E - 42°24'33"N , 003°33'53"E - 42°20'31"N , 003°29'29"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - 42°43'12"N , 003°15'02"E - 42°58'18"N , 003°19'03"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| TMA MONTPELLIER partie 18<br>42°35'00"N , 002°54'35"E - 42°31'25"N , 002°58'11"E - 42°32'06"N , 003°03'32"E - 42°31'06"N , 003°07'51"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°27'54"N , 002°52'33"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 42°35'00"N , 002°54'35"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| | E | FL 075<br>----------<br>5000ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Limites verticales - Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Vertical limits - Lower limit: whichever is higher. |
| TMA MONTPELLIER partie 19<br>42°50'42"N , 002°40'51"E - 42°38'02"N , 002°51'33"E - 42°35'00"N , 002°54'35"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 42°42'44"N , 002°36'00"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 42°49'59"N , 002°37'11"E - 42°50'42"N , 002°40'51"E | D | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24<br>Limites verticales - Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Vertical limits - Lower limit: whichever is higher. |
| TMA MONTPELLIER partie 20<br>43°06'02"N , 002°44'56"E - 43°06'24"N , 002°37'52"E - 43°03'31"N , 002°31'33"E - 43°07'50"N , 002°25'32"E - 43°07'56"N , 002°25'39"E - 43°07'52"N , 002°37'30"E - 43°12'50"N , 002°39'36"E - 43°13'43"N , 002°39'36"E - 43°09'46"N , 002°51'12"E - 43°06'02"N , 002°44'56"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| | E | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| TMA MONTPELLIER partie 21<br>43°04'29"N , 003°06'34"E - 43°00'00"N , 003°19'30"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E - 42°58'18"N , 003°19'03"E - 42°43'12"N , 003°15'02"E - arc anti-horaire de 17 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E - 43°00'11"N , 003°02'31"E - 43°04'29"N , 003°06'34"E | D | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA MONTPELLIER partie 22<br>43°19'11"N , 002°42'27"E - 43°19'11"N , 002°54'57"E<br>- 43°16'28"N , 002°55'51"E - 43°12'30"N , 003°02'34"E<br>- 43°12'30"N , 003°07'02"E - 43°09'25"N , 003°10'52"E<br>- 43°04'29"N , 003°06'34"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E<br>- 43°19'11"N , 002°42'27"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| TMA MONTPELLIER partie 23<br>43°33'00"N , 002°42'31"E - 43°33'00"N , 002°50'20"E<br>- 43°19'11"N , 002°54'57"E - 43°19'11"N , 002°42'27"E<br>- 43°33'00"N , 002°42'31"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFMT MONTPELLIER<br><br>APP<br><br>MONTPELLIER Approche (FR)<br>MONTPELLIER Approach (EN) | H24 |
| **TMA NANCY** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA NANCY partie 1.1<br>48°57'27"N , 005°54'26"E - 48°55'03"N , 005°58'34"E<br>- 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°43'00"N , 006°09'40"E<br>- 48°39'25"N , 006°07'55"E - 48°38'45"N , 006°08'20"E<br>- 48°38'30"N , 006°10'20"E - 48°38'51"N , 006°13'55"E<br>- 48°43'30"N , 006°18'26"E - 48°44'48"N , 006°19'42"E<br>- 48°39'15"N , 006°32'24"E - 48°22'40"N , 005°58'20"E<br>- 48°19'30"N , 005°51'40"E - 48°24'20"N , 005°39'40"E<br>- 48°37'15"N , 005°32'30"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E | D | FL 075<br>----------<br>2500ft AMSL | LFSO OCHEY<br><br>APP<br><br>OCHEY Approche (FR)<br>OCHEY Approach (EN)<br><br>LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Activable H 24<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité connue de REIMS ACC, STRASBOURG APP, BALE INFO et STRASBOURG INFO.<br>A l'exclusion de la LF-R 110 Pont Saint-Vincent lorsqu'elle est active.<br>Dans les limites de la TMA 1.3 NANCY, plancher défini au FL 065.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on REIMS ACC, STRASBOURG APP, BASEL INFO and STRASBOURG INFO.<br>Except for LF-R 110 Pont Saint-Vincent when active.<br>Within NANCY TMA 1.3 limits, lower limit set at FL 065. |
| TMA NANCY partie 1.2<br>48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°45'12"N , 006°15'26"E<br>- 48°43'30"N , 006°18'26"E - 48°38'51"N , 006°13'55"E<br>- 48°38'30"N , 006°10'20"E - 48°38'45"N , 006°08'20"E<br>- 48°39'25"N , 006°07'55"E - 48°43'00"N , 006°09'40"E<br>- 48°47'22"N , 006°11'45"E | D | FL 075<br>----------<br>5000ft AMSL | LFSO OCHEY<br><br>APP<br><br>OCHEY Approche (FR)<br>OCHEY Approach (EN)<br><br>LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Activable H 24<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité connue de REIMS ACC, STRASBOURG APP, BALE INFO et STRASBOURG INFO.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on REIMS ACC, STRASBOURG APP, BASEL INFO and STRASBOURG INFO. |
| TMA NANCY partie 1.3<br>48°44'48"N , 006°19'42"E - 48°39'15"N , 006°32'24"E<br>- 48°35'34"N , 006°24'46"E - 48°38'51"N , 006°13'55"E<br>- 48°44'48"N , 006°19'42"E | D | FL 065<br>----------<br>3800ft AMSL | LFSO OCHEY<br><br>APP<br><br>OCHEY Approche (FR)<br>OCHEY Approach (EN) | Activable:<br>Possible activation :<br>-du DIM à SS+30 au SAM à SR-30 sauf JF.<br>-JF : de 0000 à SR-30 et de SS+30 à 2359.<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité connue de REIMS ACC, STRASBOURG APP, BALE INFO et STRASBOURG INFO.<br>LUN-VEN sauf JF: SR-30 - SS+30 déclassement en G selon protocole annoncé sur 127.250 MHz.<br>SAM, DIM, JF : déclassement en G de SR-30 à SS+30.<br>From SUN SS+30 to SAT SR-30 except public HOL.<br>Public HOL: from 0000 to SR-30 and from SS+30 to 2359.<br>OAT/GAT procedures<br>Activity known on REIMS ACC, STRASBOURG APP, BASEL INFO and STRASBOURG INFO.<br>MON-FRI except public HOL: SR-30-SS+30 downgrading to class G following protocol announced on 127.250 MHz.<br>SAT, SUN and public HOL: downgrading to class G from SR-30 to SS+30. |

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA NANCY partie 2<br>48°40'48"N , 006°33'41"E - 48°21'00"N , 006°38'00"E - 48°12'00"N , 006°30'56"E - 48°12'00"N , 006°00'00"E - 48°19'30"N , 005°51'40"E - 48°22'40"N , 005°58'20"E - 48°39'15"N , 006°32'24"E - 48°40'48"N , 006°33'41"E | E | FL 075<br>----------<br>2500ft AMSL | LFSO OCHEY<br><br>APP<br><br>OCHEY Approche (FR)<br>OCHEY Approach (EN)<br><br>LFST STRASBOURG<br><br>APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Activable:<br>- Du DIM à SS+30 au SAM à SR-30 sauf JF.<br>- JF: De 0000 à SR-30 et de SS+30 à 2359.<br>Possible activation :<br>From SUN SS+30 to SAT SR-30 except public HOL.<br>Public HOL: from 0000 to SR-30 and from SS+30 to 2359.<br>Procédures CAM/CAG<br>Activité connue de REIMS ACC, STRASBOURG APP, BALE INFO et STRASBOURG INFO.<br>A l'exclusion des LF-R 164 A et B et de la LF-R 207 lorsqu'elles sont actives.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on REIMS ACC, STRASBOURG APP, BASEL INFO and STRASBOURG INFO.<br>Except for LF-R 164 A and B, and LF-R 207 when active. |
| TMA NANCY partie 3<br>49°00'00"N , 005°50'00"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E - 48°55'03"N , 005°58'34"E - 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°45'12"N , 006°15'26"E - 48°43'30"N , 006°18'26"E - 48°22'40"N , 005°58'20"E - 48°19'30"N , 005°51'40"E - 48°05'12"N , 005°23'55"E - 48°50'53"N , 005°23'55"E - 49°00'00"N , 005°31'20"E - 49°00'00"N , 005°50'00"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 055 | LFSO OCHEY<br><br>APP<br><br>OCHEY Approche (FR)<br>OCHEY Approach (EN) | Activable H 24<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité connue de REIMS ACC, STRASBOURG APP, BALE INFO et STRASBOURG INFO.<br>A l'exclusion de la voie aérienne V 36 et des LF-R 321 , LF-R 69 et LF-R 45 N5 lorsqu'elles sont actives.<br>Plancher FL 075 dans les limites des TMA 1.1 et 1.2 NANCY.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on REIMS ACC, STRASBOURG APP, BASEL INFO and STRASBOURG INFO<br>Except for V 36 aeronautical route and LF-R 321, LF-R 69 and LF-R 45 N5 when active.<br>Lower limit FL 075 within NANCY part 1.1 and 1.2 TMA limits. |
| TMA NANCY partie 4<br>49°13'59"N , 005°50'00"E - 49°11'45"N , 006°09'08"E - 49°08'42"N , 006°14'35"E - 48°46'14"N , 006°13'41"E - 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°55'03"N , 005°58'34"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E - 49°00'00"N , 005°50'00"E - 49°13'59"N , 005°50'00"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LFSO OCHEY<br><br>APP<br><br>OCHEY Approche (FR)<br>OCHEY Approach (EN) | Activable H 24 selon protocole, hors activité de la LF-R 321 Saint Dizier.<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité connue de REIMS ACC, STRASBOURG APP, STRASBOURG INFO.<br>Possible activation H24 in accordance with protocol, except LF-R 321 Saint Dizier when active.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on REIMS ACC, STRASBOURG APP, STRASBOURG INFO. |
| **TMA NANTES** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA NANTES partie 1<br>47°21'58"N , 001°38'24"W - 47°15'26"N , 001°20'12"W - 46°56'16"N , 001°35'01"W - 47°02'48"N , 001°53'06"W - 47°21'58"N , 001°38'24"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFRS NANTES<br><br>TWR<br><br>NANTES Tour (FR)<br>NANTES Tower (EN) | H24 |
| TMA NANTES partie 2<br>47°29'38"N , 002°12'26"W - 47°29'38"N , 001°36'20"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 47°17'01"N , 001°09'30"W - 46°50'13"N , 001°29'59"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 46°51'47"N , 001°49'54"W - 47°04'15"N , 002°21'08"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°29'38"N , 002°12'26"W | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRS NANTES<br><br>APP<br><br>NANTES Approche (FR)<br>NANTES Approach (EN) | H24<br>LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA NANTES partie 3<br>47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°29'13"N , 000°57'14"W - 47°15'14"N , 000°54'36"W - 46°58'41"N , 001°21'14"W - 46°47'30"N , 001°26'45"W - 46°40'05"N , 001°57'28"W - 46°47'36"N , 002°16'15"W - 46°51'36"N , 002°21'47"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°29'38"N , 002°12'26"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°37'00"N , 001°49'17"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W | D | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | LFRS NANTES<br><br>APP<br><br>NANTES Approche (FR)<br>NANTES Approach (EN) | H24 |
| TMA NANTES partie 4<br>47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°29'13"N , 000°57'14"W - 47°15'14"N , 000°54'36"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°30'00"N , 001°32'35"W - 46°47'36"N , 002°16'15"W - 46°51'36"N , 002°21'47"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°37'00"N , 001°49'17"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W | D | FL 065<br>----------<br>FL 055 | LFRS NANTES<br><br>APP<br><br>NANTES Approche (FR)<br>NANTES Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA NANTES partie 5<br>47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°29'13"N , 000°57'14"W - 47°15'14"N , 000°54'36"W - 46°50'08"N , 000°49'56"W - 46°40'00"N , 000°48'18"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°30'00"N , 001°32'35"W - 46°47'36"N , 002°16'15"W - 46°51'36"N , 002°21'47"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°37'00"N , 001°49'17"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFRS NANTES<br><br>APP<br><br>NANTES Approche (FR)<br>NANTES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 49 N2 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 49 N2 when active. |
| TMA NANTES partie 6<br>47°29'38"N , 002°12'26"W - 47°29'38"N , 001°36'20"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 47°25'40"N , 001°19'12"W - 47°37'33"N , 001°42'44"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°29'38"N , 002°12'26"W | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRS NANTES<br><br>APP<br><br>NANTES Approche (FR)<br>NANTES Approach (EN) | H24<br>Sauf WE du SAM 1100 au DIM 2200 et JF 1100-2200.<br>ETE : - 1HR.<br>Except WE from SAT 1100 to SUN 2200 and public HOL : 1100-2200.<br>SUM : - 1HR. |
| **TMA NICE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA NICE partie 1<br>43°45'06"N , 007°26'00"E - 43°36'32"N , 007°26'00"E - 43°29'44"N , 007°09'37"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°45'06"N , 007°16'44"E - 43°45'06"N , 007°26'00"E | C | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| TMA NICE partie 2<br>43°47'02"N , 007°31'47"E - 43°38'59"N , 008°01'50"E - arc horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'35"N , 007°13'28"E - 43°13'51"N , 007°46'03"E - 43°04'57"N , 007°58'39"E - arc horaire de 52 NM de rayon centré sur 43°46'14"N , 007°15'16"E - 42°58'38"N , 007°43'58"E - 43°00'00"N , 007°43'00"E - 43°01'53"N , 007°30'24"E - 43°07'17"N , 006°43'39"E - 43°17'23"N , 006°43'39"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°29'44"N , 007°09'37"E - 43°36'32"N , 007°26'00"E - 43°45'06"N , 007°26'00"E - 43°47'02"N , 007°31'47"E | D | FL 115<br>----------<br>1500ft AMSL | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente avec la LF-R106 MONACO.<br>Airspace defined with the exception of the interfering portion with LF-R106 MONACO. |
| TMA NICE partie 3<br>43°38'59"N , 008°01'50"E - 43°32'48"N , 008°24'29"E - arc horaire de 52 NM de rayon centré sur 43°46'14"N , 007°15'16"E - 43°04'57"N , 007°58'39"E - 43°13'51"N , 007°46'03"E - arc anti-horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'35"N , 007°13'28"E - 43°38'59"N , 008°01'50"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| TMA NICE partie 4<br>43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°17'23"N , 006°43'39"E - 43°17'51"N , 006°39'26"E - 43°31'37"N , 006°50'34"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°32'47"N , 006°57'15"E - 43°37'36"N , 006°55'24"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E | C | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| TMA NICE partie 5<br>43°32'16"N , 006°44'28"E - 43°31'37"N , 006°50'34"E - 43°17'51"N , 006°39'26"E - 43°18'50"N , 006°30'09"E - 43°25'00"N , 006°36'40"E - 43°31'25"N , 006°36'40"E - 43°32'16"N , 006°44'28"E | C | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente avec la LF-R95 A LE LUC quand elle est active.<br>Airspace defined with the exception of the interfering portion with LF-R95 A. |
| TMA NICE partie 6<br>43°31'25"N , 006°36'40"E - 43°25'00"N , 006°36'40"E - 43°18'50"N , 006°30'09"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°30'14"N , 006°26'04"E - 43°31'25"N , 006°36'40"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| TMA NICE partie 7<br>43°19'42"N , 006°22'19"E - 43°18'50"N , 006°30'09"E - 43°17'51"N , 006°39'26"E - 43°17'23"N , 006°43'39"E - 43°07'17"N , 006°43'39"E - 43°08'10"N , 006°34'40"E - 43°08'28"N , 006°14'48"E - 43°19'42"N , 006°22'19"E | D | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente avec les LF-R 95 A/B1/B2 LE LUC, LF-R 64 A1/A2, LF-D 54 N, LF-D 54 NR et de la partie 1.1 de la CTA TOULON lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined with the exception of the interfering portion with LF-R 95 A/B1/B2 LE LUC, LF-R 64 A1/A2, LF-D 54 N, LF-D 54 NR and part 1.1 of CTA TOULON when they are active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA NICE partie 8<br>43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°18'50"N , 006°30'09"E - 43°19'42"N , 006°22'19"E - 43°08'28"N , 006°14'48"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes avec les LF-R95 D1/D3 LE LUC, LF-R 64 A2, LF-D 54 N, LF-D 54 NR et CTA TOULON partie 1.2, lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined with the exception of the interfering portions with LF-R95 D1/D3 LE LUC, LF-R 64 A2, LF-D 54 N, LF-D 54 NR and CTA TOULON part 1.2, when they are active. |
| TMA NICE partie 9<br>43°40'30"N , 006°13'20"E - 43°37'30"N , 006°19'15"E - 43°37'30"N , 006°20'30"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°37'30"N , 005°59'00"E - 43°40'30"N , 006°13'20"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| | E | FL 095<br>----------<br>FL 055 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente avec la LF-R 95 D1 LE LUC lorsqu'elle est active.<br>Airspace defined with the exception of the interfering portion with LF-R 95 D1 LE LUC when active. |
| TMA NICE partie 10<br>43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°32'16"N , 006°44'28"E - 43°31'25"N , 006°36'40"E - 43°30'14"N , 006°26'04"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°37'30"N , 006°20'30"E - 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R138 TB CANJUERS lorsqu'elle est active.<br>Airspace defined with the exception of the interfering portion of LF-R138 TB CANJUERS when active. |
| TMA NICE partie 11<br>43°36'00"N , 006°51'59"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°32'47"N , 006°57'15"E - 43°31'37"N , 006°50'34"E - 43°32'16"N , 006°44'28"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°36'00"N , 006°51'59"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| TMA NICE partie 12<br>43°48'18"N , 006°49'12"E - 43°36'00"N , 006°51'59"E - 43°34'59"N , 006°45'15"E - 43°46'20"N , 006°42'51"E - 43°48'18"N , 006°49'12"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| | E | FL 095<br>----------<br>FL 065<br>1000ft ASFC | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| TMA NICE partie 13<br>44°01'40"N , 007°33'06"E - 43°58'04"N , 007°38'08"E - Frontière franco-italienne - 43°47'02"N , 007°31'47"E - 43°45'06"N , 007°26'00"E - 43°45'06"N , 007°16'44"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°37'36"N , 006°55'24"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°32'47"N , 006°57'15"E - 43°36'00"N , 006°51'59"E - 43°48'18"N , 006°49'12"E - 44°01'40"N , 007°33'06"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065<br>1000ft ASFC | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24 |
| TMA NICE partie 14<br>43°33'42"N , 007°04'38"E - arc horaire de 0.92 NM de rayon centré sur 43°33'11"N , 007°05'41"E - 43°32'53"N , 007°06'53"E - 43°31'34"N , 007°07'19"E - 43°29'10"N , 007°07'18"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°33'42"N , 007°04'38"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>700ft AMSL | LFMN NICE<br><br>APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>NICE Tour (FR)<br>NICE Tower (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA ORLEANS** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA ORLEANS partie 1.1<br>48°09'00"N , 001°37'47"E - 48°09'00"N , 002°03'10"E<br>- 48°03'30"N , 002°07'40"E - 47°53'44"N , 002°07'13"E<br>- 47°52'20"N , 002°01'57"E - 47°44'30"N , 001°32'30"E<br>- 47°47'30"N , 001°22'54"E - 47°51'50"N , 001°09'00"E<br>- 47°54'16"N , 001°26'22"E - 48°03'32"N , 001°32'14"E<br>- 48°09'00"N , 001°37'47"E | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM-CAG.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>A l'exclusion de :<br>- la LF-P 34 SAINT LAURENT DES EAUX : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>- LF - R 295 BRICY lorsqu'elle est active.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV.<br>Except for :<br>- LF-P 34 SAINT LAURENT DES EAUX : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1:<br>- LF-R 295 BRICY when active. |
| TMA ORLEANS partie 1.2<br>48°09'00"N , 002°03'10"E - 48°09'00"N , 002°08'00"E<br>- 48°01'33"N , 002°12'00"E - 47°55'00"N , 002°12'00"E<br>- 47°53'44"N , 002°07'13"E - 48°03'30"N , 002°07'40"E<br>- 48°09'00"N , 002°03'10"E | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM-CAG.<br>La TMA ORLEANS partie 1.2 est déclassée en G selon protocole.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>OAT/GAT procedures.<br>ORLEANS TMA part 1.2 is downgraded to class G according to protocol.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV. |
| TMA ORLEANS partie 2<br>48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°09'00"N , 002°08'00"E<br>- 47°57'43"N , 002°07'29"E - 47°53'44"N , 002°07'13"E<br>- 47°42'12"N , 002°06'19"E - 47°46'14"N , 001°53'14"E<br>- 47°54'16"N , 001°26'22"E - 48°03'32"N , 001°32'14"E<br>- 48°03'32"N , 001°40'43"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E<br>- 48°17'50"N , 001°53'50"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM-CAG.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV. |
| TMA ORLEANS partie 3<br>48°03'33"N , 001°53'06"E - 47°57'43"N , 002°07'29"E<br>- 47°42'12"N , 002°06'19"E - 47°46'14"N , 001°53'14"E<br>- 47°54'16"N , 001°26'22"E - 48°03'32"N , 001°32'14"E<br>- 48°03'33"N , 001°53'06"E | D | FL 145<br>----------<br>FL 115 | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM-CAG.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>Une zone réglementée est également associée à cet espace (LF-R 25 C).<br>A l' exclusion de la LF-R 25 C lorsqu'elle est active.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV.<br>A restricted area is also linked to this airspace (LF-R 25 C).<br>Except for LF-R 25 C when active. |
| TMA ORLEANS partie 4<br>48°03'33"N , 001°53'06"E - 47°46'14"N , 001°53'14"E<br>- 47°54'16"N , 001°26'22"E - 48°03'32"N , 001°32'14"E<br>- 48°03'33"N , 001°53'06"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 145 | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24, du LUN au VEN sauf JF.<br>Activation H24, from MON to FRI except HOL.<br>Procédures CAM-CAG.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>Une zone réglementée est également associée à cet espace (LF-R25 C).<br>A l'exclusion de la LF-R25 C lorsqu'elle est active.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV.<br>A restricted area is also linked to this airspace (LF-R 25 C).<br>Except for LF-R25 C when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA ORLEANS partie 5.1<br>47°52'20"N , 002°01'57"E - 47°42'12"N , 002°06'19"E<br>- 47°36'24"N , 001°56'51"E - 47°44'30"N , 001°32'30"E<br>- 47°52'20"N , 002°01'57"E | D | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24<br>Procédures CAM-CAG.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>A l'exclusion de :<br>- la LF-R 243 lorsqu'elle est active.<br>- LF-P 34 SAINT LAURENT DES EAUX : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV.<br>Except for :<br>-LF-R 243 when active.<br>- LF-P 34 SAINT LAURENT DES EAUX : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA ORLEANS partie 5.2<br>47°53'44"N , 002°07'13"E - 47°42'12"N , 002°06'19"E<br>- 47°52'20"N , 002°01'57"E - 47°53'44"N , 002°07'13"E | D | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM-CAG.<br>La TMA ORLEANS partie 5.2 est déclassée en G selon protocole.<br>Activité connue de RAI 122.7, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>OAT/GAT procedures.<br>ORLEANS TMA part 5.2 is downgraded to class G according to protocol.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV. |
| TMA ORLEANS partie 6.1<br>47°47'30"N , 001°22'54"E - 47°44'30"N , 001°32'30"E<br>- 47°36'24"N , 001°56'51"E - 47°34'54"N , 001°54'24"E<br>- 47°28'28"N , 001°29'15"E - 47°23'53"N , 001°11'17"E<br>- 47°36'45"N , 001°17'35"E - 47°47'30"N , 001°22'54"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM-CAG.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>A l'exclusion de l'AWY A3.<br>Plancher FL 065 dans les limites latérales de la TMA ORLEANS partie 6.2.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV.<br>Except for AWY A3.<br>Lower limit FL 065 within ORLEANS TMA part 6.2 lateral limits. |
| TMA ORLEANS partie 6.2<br>47°36'45"N , 001°17'35"E - 47°28'28"N , 001°29'15"E<br>- 47°23'53"N , 001°11'17"E - 47°36'45"N , 001°17'35"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM-CAG.<br>La TMA ORLEANS partie 6.2 est déclassée en G selon protocole.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>OAT/GAT procedures.<br>ORLEANS TMA part 6.2 is downgraded to class G according to protocol.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV. |
| TMA ORLEANS partie 7<br>48°13'47"N , 001°21'49"E - 48°10'12"N , 001°33'50"E<br>- 48°09'00"N , 001°37'47"E - 48°03'32"N , 001°32'14"E<br>- 47°54'16"N , 001°26'22"E - 47°51'50"N , 001°09'00"E<br>- 47°52'15"N , 001°07'13"E - 47°55'41"N , 001°09'32"E<br>- 48°13'47"N , 001°21'49"E | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LFOJ BRICY<br><br>APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN) | Activable H24.<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM-CAG.<br>Activité connue de RAI 122.7 MHz, PARIS ACC/FIC ou de SIV SEINE.<br>OAT/GAT procedures.<br>Activity known on RAI 122.7, PARIS ACC/FIC or SEINE SIV. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMA PARIS** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA PARIS partie 1<br>50°00'00"N , 001°00'00"E - 50°00'00"N , 003°07'00"E<br>- 49°52'38"N , 003°09'38"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E<br>- 49°25'02"N , 003°20'06"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E<br>- 49°02'00"N , 003°29'00"E - 48°34'03"N , 003°42'40"E<br>- 48°22'47"N , 003°48'07"E - 48°00'00"N , 003°59'00"E<br>- 48°00'00"N , 002°30'00"E - 48°09'00"N , 002°03'00"E<br>- 48°09'00"N , 001°37'47"E - 48°13'47"N , 001°21'49"E<br>- 48°13'47"N , 000°47'00"E - 48°30'00"N , 001°00'00"E<br>- 50°00'00"N , 001°00'00"E | E | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFOB BEAUVAIS<br><br>APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN)<br><br>LFPM MELUN SEINE<br><br>APP<br><br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN)<br><br>LFQQ LILLE<br><br>APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN)<br><br>PARIS ACC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN) | H24<br>A l'exclusion :<br>- des autres parties de la TMA PARIS,<br>- des TMA ORLEANS, EVREUX, BEAUVAIS, LILLE et SEINE,<br>- des zones LF-R 84 A, LF-R 3100 B à H et K à N, LF-R 3101 A à D, LF-R 3102 A-B-C-E-V, LF-R 3103 C à E et H à P, LF-R 3104 A à K et V, LF-R 3105 A à F, LF-R 3106 A à V<br>lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES et LF-P 33 PENLY : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Except for :<br>- PARIS TMA any other parts,<br>- ORLEANS, EVREUX, BEAUVAIS, LILLE and SEINE TMA,<br>- LF-R 84 A, LF-R 3100 B to H and K to N, LF-R 3101 A to D, LF-R 3102A-B-C-E-V, LF-R 3103 C to E and H to P, LF-R 3104 A to K and V, LF¬R 3105 A to F, LF-R 3106 A to V<br>when active.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES and LF-P 33 PENLY : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA PARIS partie 2<br>49°13'58"N , 002°52'00"E - 48°54'28"N , 003°03'39"E<br>- 48°48'50"N , 002°51'28"E - 48°43'43"N , 002°50'54"E<br>- 48°40'53"N , 002°43'19"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E<br>- 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°33'22"N , 002°29'21"E<br>- 48°28'50"N , 002°22'06"E - 48°29'27"N , 002°10'28"E<br>- 48°31'27"N , 002°01'33"E - 48°38'00"N , 001°59'57"E<br>- 48°39'14"N , 001°59'39"E - 48°45'15"N , 001°59'20"E<br>- 48°47'45"N , 001°59'13"E - 48°47'55"N , 001°59'12"E<br>- 48°47'56"N , 001°59'48"E - 48°53'27"N , 001°59'54"E<br>- 48°59'25"N , 002°00'02"E - 49°07'16"N , 002°11'50"E<br>- 49°08'28"N , 002°18'52"E - 49°09'36"N , 002°25'10"E<br>- 49°13'58"N , 002°52'00"E | A | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>LFPO ORLY<br><br>APP<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN) | H24<br>Attention : cette partie de TMA coexiste avec la LF-R 205/2 PARIS 2 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG IFR et VFR.<br>A l'exclusion :<br>- Des zones LF-R 275 (Paris), LF-R 84 A, LF-R 3103 A-F, LF-R 3109 A (La Ferté Alais), LF-R 3111 A et LF-R 3112 (Satory),<br>- des CTR PARIS et VILLACOUBLAY,<br>- de la TMA VILLACOUBLAY,<br>lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS et LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>Caution: this part of TMA coexists with LF-R 205/2 PARIS 2 which sets restrictions of entry for flights GAT IFR and VFR.<br>Except for :<br>- LF-R 275 (Paris) areas, LF-R 84 A, LF-R 3103 A-F, LF-R 3109 A (La Ferté Alais), LF-R 3111 A and LF-R 3112 (Satory),<br>- PARIS and VILLACOUBLAY CTR,<br>- VILLACOUBLAY TMA,<br>when active.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS and LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PARIS partie 3<br>49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E<br>- 49°23'00"N , 003°09'53"E - 48°50'54"N , 003°14'20"E<br>- 48°50'45"N , 003°05'35"E - 48°46'40"N , 002°58'48"E<br>- 48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°31'20"N , 002°50'50"E<br>- 48°29'00"N , 002°41'07"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E<br>- 48°24'23"N , 002°23'45"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E<br>- 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°37'18"N , 001°41'45"E<br>- 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E<br>- 49°01'16"N , 001°44'32"E - 49°06'15"N , 001°46'40"E<br>- 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E<br>- 49°18'45"N , 002°09'57"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E<br>- 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E<br>- 49°30'38"N , 002°42'32"E | A | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>LFPO ORLY<br><br>APP<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN) | H24<br>Attention : cette partie de TMA coexiste avec la LF-R 205/3 PARIS 3 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG IFR et VFR.<br>A l'exclusion :<br>- Des LF-R 84 A, LF-R 3100 A-B-J, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 A-B-F-G-H, LF-R 3104 C, LF-R 3107, LF-R 3109 A-B (La Ferté Alais), LF-R 3110 (Persan), LF-R 3111 A et LF-R 3112 (Satory),<br>lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>Caution: this part of TMA coexists with LF-R 205/3 PARIS 3 which sets restrictions of entry for flights GAT IFR and VFR.<br>Except for :<br>- LF-R 84 A, LF-R 3100 A-B-J, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 A-B-F-G-H, LF-R 3104 C, LF-R 3107, LF-R 3109 A-B (La Ferté Alais), LF-R 3110 (Persan), LF-R 3111 A and LF-R 3112 (Satory),<br>when active.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1. |
| TMA PARIS partie 4<br>49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E<br>- 49°23'00"N , 003°09'53"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E<br>- 49°02'00"N , 003°29'00"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E<br>- 48°47'25"N , 003°12'47"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E<br>- 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°27'21"N , 002°48'48"E<br>- 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°22'39"N , 001°52'19"E<br>- 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°36'24"N , 001°34'34"E<br>- 48°42'21"N , 001°25'31"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E<br>- 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E<br>- 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E<br>- 49°18'45"N , 002°09'57"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E<br>- 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E<br>- 49°30'38"N , 002°42'32"E | A | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>LFPO ORLY<br><br>APP<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN) | H24<br>Attention : cette partie de TMA coexiste avec la LF-R 205/4 PARIS 4 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG IFR et VFR.<br>A l'exclusion :<br>- Des LF-R 84 A, LF-R 3100 B-C-D-F-H, LF-R 3101 B à D, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 C-D-H-J-K-M, LF-R 3104 A-C-D-F-G-V, LF-R 3105 A-C-D, LF-R 3106 B à D, LF-R 3109 B (La Ferté Alais), LF-R 3111 A et LF-R 3112 (Satory).<br>lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>Caution: this part of TMA coexists with LF-R 205/4 PARIS 4 which sets restrictions of entry for flights GAT IFR and VFR.<br>Except for :<br>- LF-R 84 A, LF-R 3100 B-C-D-F-H, LF-R 3101 B to D, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 C-D-H-J-K-M, LF-R 3104 A-C-D-F-G-V, LF-R 3105 A-C-D, LF-R 3106 B to D, LF-R 3109 B (La Ferté Alais), LF-R 3111 A and LF-R 3112 (Satory).<br>when active.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1. |
| TMA PARIS partie 4.1<br>48°48'35"N , 003°30'03"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E<br>- 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E<br>- 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E<br>- 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°24'22"N , 003°46'50"E<br>- 48°05'21"N , 003°14'26"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E<br>- 48°16'25"N , 002°54'24"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E<br>- 48°05'27"N , 001°45'10"E - 48°03'36"N , 001°43'37"E<br>- 48°02'58"N , 001°42'33"E - 48°00'54"N , 001°35'41"E<br>- 48°00'32"N , 001°30'19"E - 48°00'06"N , 001°24'11"E<br>- 48°05'01"N , 001°12'20"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E<br>- 48°35'55"N , 001°12'28"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E<br>- 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°36'24"N , 001°34'34"E<br>- 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°22'39"N , 001°52'19"E<br>- 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°27'21"N , 002°48'48"E<br>- 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br><br>APP<br><br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | HOR ATS SEINE<br>A l'exclusion des TMA 1.1 et 7 ORLEANS et des TMA 2 et 4 SEINE lorsqu'elles sont actives.<br>Except for ORLEANS TMA part 1.1 and 7, and SEINE TMA part 2 and 4 when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PARIS partie 5<br>49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E<br>- 49°28'07"N , 003°18'53"E - 49°26'42"N , 003°27'42"E<br>- 49°08'26"N , 003°39'44"E - 49°06'21"N , 003°39'42"E<br>- 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°41'56"N , 003°30'33"E<br>- 48°36'29"N , 003°09'31"E - 48°22'36"N , 002°53'06"E<br>- 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°22'39"N , 001°52'19"E<br>- 48°22'37"N , 001°45'14"E - 48°29'54"N , 001°33'08"E<br>- 48°36'24"N , 001°34'34"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E<br>- 48°55'02"N , 001°25'09"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E<br>- 49°08'19"N , 001°29'19"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E<br>- 49°18'00"N , 001°34'14"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E<br>- 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E<br>- 49°26'02"N , 001°56'28"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E<br>- 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E<br>- 49°30'38"N , 002°42'32"E | A | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>LFPO ORLY<br><br>APP<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN) | H24<br>Attention : cette partie de TMA coexiste avec la LF-R 205/5 PARIS 5 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG IFR et VFR. A l'exclusion :<br>- Des LF-R 3100 D-E-F-G-K-L-M-N, LF-R 3101 A-B, LF-R 3102 C-E-V, LF-R 3103 D-E-K-L-M-N-P, LF-R 3104 B-D-E-H-J-K-V, LF-R 3105 A-B-D-E-F, LF-R 3106 A-B-V, LF-R 3111 A-B et LF-R 3112 (Satory).<br>lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 23 PARIS : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>Caution: this part of TMA coexists with LF-R 205/5 PARIS 5 which sets restrictions of entry for flights GAT IFR and VFR.<br>Except for :<br>- LF-R 3100 D-E-F-G-K-L-M-N, LF-R 3101 A-B, LF-R 3102 C-E-V, LF-R 3103 D-E-K-L-M-N-P, LF-R 3104 B-D-E¬H-J-K-V, LF-R 3105 A-B-D-E-F, LF-R 3106 A-B-V, LF-R 3111 A-B and LF-R 3112 (Satory).<br>when active.<br>LF-P 23 PARIS : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1. |
| TMA PARIS partie 5.1<br>48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E<br>- 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E<br>- 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°32'38"N , 003°54'56"E<br>- 48°24'22"N , 003°46'50"E - 48°05'21"N , 003°14'26"E<br>- 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E<br>- 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°05'27"N , 001°45'10"E<br>- 48°03'36"N , 001°43'37"E - 48°02'58"N , 001°42'33"E<br>- 48°00'54"N , 001°35'41"E - 48°00'32"N , 001°30'19"E<br>- 48°00'06"N , 001°24'11"E - 48°05'01"N , 001°12'20"E<br>- 48°32'50"N , 001°09'34"E - 48°35'55"N , 001°12'28"E<br>- 48°39'26"N , 001°17'10"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E<br>- 48°36'24"N , 001°34'34"E - 48°29'54"N , 001°33'08"E<br>- 48°22'37"N , 001°45'14"E - 48°22'39"N , 001°52'19"E<br>- 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°22'36"N , 002°53'06"E<br>- 48°36'29"N , 003°09'31"E - 48°41'56"N , 003°30'33"E<br>- 48°44'12"N , 003°39'25"E | E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br><br>APP<br><br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | HOR ATS SEINE<br>A l'exclusion des TMA 1.1 et 7 ORLEANS et des TMA 2 et 4 SEINE lorsqu'elles sont actives.<br>Except for ORLEANS TMA part 1.1 and 7, and SEINE TMA part 2 and 4 when active. |
| TMA PARIS partie 7<br>49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E<br>- 49°37'51"N , 001°43'26"E - 49°32'13"N , 001°39'57"E<br>- 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E<br>- 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E<br>- 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E<br>- 49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E<br>- 49°42'53"N , 003°29'05"E - 49°44'54"N , 003°39'37"E<br>- 49°33'22"N , 003°45'56"E - 49°15'24"N , 003°52'57"E<br>- 49°06'21"N , 003°39'42"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E<br>- 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E<br>- 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E<br>- 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°24'22"N , 003°46'50"E<br>- 48°05'21"N , 003°14'26"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E<br>- 48°16'25"N , 002°54'24"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E<br>- 48°05'27"N , 001°45'10"E - 48°03'36"N , 001°43'37"E<br>- 48°02'58"N , 001°42'33"E - 48°00'54"N , 001°35'41"E<br>- 48°00'32"N , 001°30'19"E - 48°00'06"N , 001°24'11"E<br>- 48°05'01"N , 001°12'20"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E<br>- 48°35'55"N , 001°12'28"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E<br>- 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E<br>- 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E<br>- 49°10'00"N , 001°19'00"E - 49°14'00"N , 001°14'00"E<br>- 49°34'00"N , 001°17'00"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E | A | FL 085<br>----------<br>FL 065 | LFPG DE GAULLE<br><br>APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>LFPO ORLY<br><br>APP<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN)<br><br>PARIS ACC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN) | H24<br>Attention : cette partie de TMA coexiste avec la LF-R 205/7 PARIS 7 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG IFR et VFR. Espace de procédures PARIS, DE GAULLE et ORLY. A l'exclusion de la TMA 2 ORLEANS, des zones LF-R 3102 C-D-E, LF-R 3111 B et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives.<br>Caution: this part of TMA coexists with LF-R 205/7 PARIS 7 which sets restrictions of entry for flights GAT IFR and VFR.<br>Airspace of procedures PARIS, DE GAULLE and ORLY. Except for ORLEANS 2 TMA, LF-R 3102 C-D-E, LF-R 3111 B and LF-R 3112 (Satory) when active. |
| TMA PARIS partie 7.1<br>48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°27'19"N , 004°04'51"E<br>- 48°05'59"N , 003°47'41"E - 47°53'26"N , 003°17'02"E<br>- 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°05'21"N , 003°14'26"E<br>- 48°24'22"N , 003°46'50"E - 48°32'38"N , 003°54'56"E | D | FL 085<br>----------<br>FL 065 | APP SEINE<br>SEINE Approche | HOR ATS SEINE<br>During SEINE ATS SKED |
| | E | FL 085<br>----------<br>FL 065 | PARIS ACC<br>PARIS Contrôle | Hors HOR ATS SEINE<br>Outside SEINE ATS SKED |
| TMA PARIS partie 7.2<br>48°32'50"N , 001°09'34"E - 48°05'01"N , 001°12'20"E<br>- 48°00'06"N , 001°24'11"E - 48°00'32"N , 001°30'19"E<br>- 47°54'16"N , 001°26'22"E - 47°50'54"N , 001°01'38"E<br>- 47°56'00"N , 000°44'27"E - 48°16'06"N , 000°36'33"E<br>- 48°24'31"N , 000°45'21"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E | D | FL 085<br>----------<br>FL 065 | APP SEINE<br>SEINE Approche | HOR ATS SEINE<br>During SEINE ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | E | FL 085<br>----------<br>FL 065 | PARIS ACC<br>PARIS Contrôle | Hors HOR ATS SEINE<br>Outside SEINE ATS SKED |
| | | | | |
| TMA PARIS partie 9<br>49°50'11"N , 001°24'14"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E<br>- 49°37'51"N , 001°43'26"E - 49°32'13"N , 001°39'57"E<br>- 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E<br>- 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E<br>- 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E<br>- 49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E<br>- 49°44'54"N , 003°39'37"E - 49°48'00"N , 003°56'00"E<br>- 49°30'19"N , 004°15'03"E - 49°15'24"N , 003°52'57"E<br>- 49°06'21"N , 003°39'42"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E<br>- 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E<br>- 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E<br>- 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°27'19"N , 004°04'51"E<br>- 48°05'59"N , 003°47'41"E - 47°53'26"N , 003°17'02"E<br>- 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E<br>- 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°05'27"N , 001°45'10"E<br>- 48°03'36"N , 001°43'37"E - 48°02'58"N , 001°42'33"E<br>- 48°00'54"N , 001°35'41"E - 48°00'32"N , 001°30'19"E<br>- 47°54'16"N , 001°26'22"E - 47°50'54"N , 001°01'38"E<br>- 47°56'00"N , 000°44'27"E - 48°16'06"N , 000°36'33"E<br>- 48°24'31"N , 000°45'21"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E<br>- 48°35'55"N , 001°12'28"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E<br>- 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E<br>- 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E<br>- 49°10'00"N , 001°19'00"E - 49°13'53"N , 000°54'45"E<br>- 49°50'04"N , 001°15'20"E - 49°50'11"N , 001°24'14"E | A | FL 115<br>----------<br>FL 085 | PARIS ACC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN) | H24<br>Attention : cette partie de TMA coexiste avec la LF-R 205/9 PARIS 9 qui fixe des restrictions de pénétration pour les vols CAG IFR et VFR. A l'exclusion de la TMA 2 ORLEANS, des zones LF-R 3111 B et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives.<br>Caution: this part of TMA coexists with LF-R 205/9 PARIS 9 which sets restrictions of entry for flights GAT IFR and VFR.<br>Except for ORLEANS TMA 2, LF-R 3111 B and LF-R 3112 (Satory) when active. |
| TMA PARIS partie 9.1<br>49°30'19"N , 004°15'03"E - 49°21'36"N , 004°23'38"E<br>- 49°14'55"N , 004°10'21"E - 49°15'24"N , 003°52'57"E<br>- 49°30'19"N , 004°15'03"E | A | FL 115<br>----------<br>FL 085 | PARIS ACC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Procédure attente REM.<br>Activité réelle connue de PARIS INFO.<br>REM holding procedures.<br>Actual activity on PARIS INFO. |
| TMA PARIS partie 10<br>48°47'55"N , 001°59'12"E - 48°47'45"N , 001°59'13"E<br>- 48°45'15"N , 001°59'20"E - 48°39'14"N , 001°59'39"E<br>- 48°38'00"N , 001°59'57"E - 48°34'24"N , 001°46'22"E<br>- 48°37'18"N , 001°41'45"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E<br>- 48°47'55"N , 001°59'12"E | A | 2500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LFPO ORLY<br><br>APP<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN)<br><br>LFPV VILLA<br><br>APP<br><br>VILLA Approche (FR)<br>VILLA Approach (EN) | H24 |
| **TMA PHALSBOURG** | TA : 7000 ft | | | |
| TMA PHALSBOURG partie 1<br>48°55'00"N , 007°13'21"E - 48°55'00"N , 007°35'27"E<br>- 48°37'42"N , 007°14'30"E - 48°41'49"N , 007°07'14"E<br>- arc horaire de 5.5 NM de rayon centré sur 48°46'08"N<br>, 007°12'23"E - 48°49'41"N , 007°06'01"E - 48°55'00"N<br>, 007°13'21"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | LFQP PHALSBOURG<br><br>APP<br><br>PHALSBOURG Approche (FR)<br>PHALSBOURG Approach (EN) | Activable H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion de la LF-R 613 REINHARDSMUNSTER quand elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activité connue de STRASBOURG INFO/APP.<br>OAT/GAT procedures.<br>Excluding LF-R 613 REINHARDSMUNSTER when active.<br>Deactivation is announced on RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activity known on STRASBOURG INFO/APP. |
| TMA PHALSBOURG partie 2<br>48°55'00"N , 006°37'56"E - 48°55'00"N , 007°13'21"E<br>- 48°49'23"N , 007°05'39"E - arc anti-horaire de 5.5 NM<br>de rayon centré sur 48°46'08"N , 007°12'23"E -<br>48°41'49"N , 007°07'14"E - 48°40'06"N , 007°10'17"E<br>- 48°36'14"N , 007°06'14"E - 48°34'27"N , 006°53'32"E<br>- 48°37'42"N , 006°48'29"E - 48°42'30"N , 006°41'00"E<br>- 48°55'00"N , 006°37'56"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>2300ft AMSL | LFQP PHALSBOURG<br><br>APP<br><br>PHALSBOURG Approche (FR)<br>PHALSBOURG Approach (EN) | Activable H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion des parties de la TMA LORRAINE 5 et 5.1 SARRE et de la LF-R 252 Dieuze lorsqu'elles sont actives.<br>La désactivation est annoncée par RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activité connue de STRASBOURG INFO/APP.<br>OAT/GAT procedures.<br>Excluding parts of TMA LORRAINE 5 and 5.1 SARRE and LF-R 252 Dieuze when active.<br>Deactivation is announced on RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activity known on STRASBOURG INFO/APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PHALSBOURG partie 3<br>48°34'27"N , 006°53'32"E - 48°36'14"N , 007°06'14"E - 48°40'06"N , 007°10'17"E - 48°37'42"N , 007°14'30"E - 48°32'16"N , 007°07'58"E - 48°30'54"N , 006°57'06"E - 48°33'30"N , 006°55'00"E - 48°34'27"N , 006°53'32"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>3100ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFQP PHALSBOURG<br><br>APP<br><br>PHALSBOURG Approche (FR)<br>PHALSBOURG Approach (EN) | Activable H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activité connue de STRASBOURG INFO/APP.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced on RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activity known on STRASBOURG INFO/APP. |
| TMA PHALSBOURG partie 4<br>49°07'44"N , 007°30'05"E - Frontière franco-allemande - 49°02'41"N , 007°54'06"E - 48°55'00"N , 007°44'55"E - 48°55'00"N , 007°13'21"E - 49°07'44"N , 007°30'05"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>2700ft AMSL | LFQP PHALSBOURG<br><br>APP<br><br>PHALSBOURG Approche (FR)<br>PHALSBOURG Approach (EN) | Activable H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion de la zone réglementée LF-R 228 A BITCHE lorsqu'elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activité connue de STRASBOURG INFO/APP.<br>OAT/GAT procedures.<br>Excluding LF-R 228 A BITCHE when active.<br>Deactivation is announced on RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activity known on STRASBOURG INFO/APP. |
| TMA PHALSBOURG partie 5<br>49°02'41"N , 007°54'06"E - 48°55'00"N , 007°44'55"E - 48°55'01"N , 007°28'22"E - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( STR ) - 48°50'08"N , 007°11'14"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°57'22"N , 006°57'57"E - 48°59'14"N , 006°54'44"E - 49°01'06"N , 006°57'56"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°07'30"N , 007°09'02"E - Frontière franco-allemande - 49°02'41"N , 007°54'06"E | D | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | LFQP PHALSBOURG<br><br>APP<br><br>PHALSBOURG Approche (FR)<br>PHALSBOURG Approach (EN) | Activable H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion des portions interférentes de la TMA LORRAINE parties 5 et 5.1 SARRE, de la TMA SARRE et de la LF-R 228 B BITCHE lorsqu'elles sont actives.<br>La désactivation est annoncée par RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activité connue de STRASBOURG INFO/APP.<br>OAT/GAT procedures.<br>Excluding interfering portions of TMA LORRAINE parts 5 and 5.1 SARRE, TMA SARRE and LF-R 228 B BITCHE when active.<br>Deactivation is announced on RAI 118.450 MHz (PHALSBOURG APP).<br>Activity known on STRASBOURG INFO/APP. |
| **TMA POITIERS** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA POITIERS partie 1<br>46°47'15"N , 000°23'41"E - 46°44'12"N , 000°31'11"E - 46°33'39"N , 000°22'07"E - 46°25'23"N , 000°17'22"E - 46°21'24"N , 000°15'04"E - arc horaire de 14.5 NM de rayon centré sur 46°35'40"N , 000°18'53"E - 46°25'02"N , 000°04'34"E - 46°28'32"N , 000°07'37"E - 46°34'12"N , 000°12'28"E - 46°34'30"N , 000°13'30"E - 46°35'40"N , 000°15'30"E - 46°39'30"N , 000°17'00"E - 46°47'15"N , 000°23'41"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBI POITIERS<br><br>APP<br><br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN) | H24 du LUN 0600 ou JF 0700 au SAM 1900 ou la veille de JF 1900.<br>DIM : 0700-1900<br>ETE : -1 HR.<br>H24 from MON 0600 or public holiday 0700 to SAT 1900 or day before public holiday 1900.<br>SUN : 0700-1900<br>SUM: -1HR.<br>A l'exclusion de la partie interférente de la zone LF-R 105 B<br>Except for part interfering with LF-R 105 B area |
| TMA POITIERS partie 2<br>46°55'00"N , 000°23'59"E - 46°55'00"N , 000°51'00"E - 46°28'47"N , 000°28'28"E - 46°18'59"N , 000°15'11"E - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 46°34'52"N , 000°17'53"E - 46°24'42"N , 000°00'00"E - 46°30'00"N , 000°00'00"E - 46°39'50"N , 000°00'00"E - 46°48'11"N , 000°18'04"E - 46°55'00"N , 000°23'59"E | E | 4000ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBI POITIERS<br><br>APP<br><br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN) | H24 du LUN 0600 ou JF 0700 au SAM 1900 ou la veille de JF 1900.<br>DIM : 0700-1900.<br>ETE : -1 HR.<br>H24 from MON 0600 or public holiday 0700 to SAT 1900 or day before public holiday 1900.<br>SUN : 0700-1900.<br>SUM: -1 HR.<br>A l'exclusion de la TMA POITIERS partie 1 et des parties interférentes des zones LF-R 105 B, LF-R 49 A1 et LF-R 49 A2 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for POITIERS TMA part 1 and parts interfering with LF-R 105 B, LF-R 49 A1 and LF-R 49 A2 areas when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA POITIERS partie 3-1<br>46°55'00"N , 000°23'59"E - 46°55'00"N , 000°51'00"E - 46°55'00"N , 000°56'10"E - 46°26'20"N , 000°55'10"E - 46°28'47"N , 000°28'28"E - 46°18'59"N , 000°15'11"E - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 46°34'52"N , 000°17'53"E - 46°24'42"N , 000°00'00"E - 46°30'00"N , 000°00'00"E - 46°39'50"N , 000°00'00"E - 46°48'11"N , 000°18'04"E - 46°55'00"N , 000°23'59"E | E | FL 115<br>----------<br>4000ft AMSL | LFBI POITIERS<br>APP<br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN) | H24 du LUN 0600 ou JF 0700 au SAM 1900 ou la veille de JF 1900.<br>DIM : 0700-1900.<br>ETE : -1 HR.<br>H24 from MON 0600 or public holiday 0700 to SAT 1900 or day before public holiday 1900.<br>SUN : 0700-1900.<br>SUM: -1 HR.<br>A l'exclusion des parties interférentes des zones LF-R 105 B, LF-R 49 A1, LF-R 49 A2, LF-R 49 N1, LF-R 49 H1 et LF-R 49 H2 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for POITIERS TMA parts interfering with LF-R 105 B, LF-R 49 A1, LF-R 49 A2, LF-R 49 N1, LF-R 49 H1 and LF-R 49 H2 areas when active. |
| TMA POITIERS partie 3-2<br>46°55'00"N , 000°23'59"E - 46°48'11"N , 000°18'04"E - 46°39'50"N , 000°00'00"E - 46°30'00"N , 000°00'00"E - 46°30'00"N , 000°08'00"W - 46°41'37"N , 000°08'00"W - 46°55'00"N , 000°23'59"E | E | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFBI POITIERS<br>APP<br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN) | H24 du LUN 0600 ou JF 0700 au SAM 1900 ou la veille de JF 1900.<br>DIM : 0700-1900.<br>ETE : -1 HR.<br>H24 from MON 0600 or public holiday 0700 to SAT 1900 or day before public holiday 1900.<br>SUN : 0700-1900.<br>SUM: -1 HR.<br>A l'exclusion de la partie interférente de la zone LF-R 49 N1 lorsqu'elle est active.<br>Except for part interfering with LF-R 49 N1 area when active. |
| TMA POITIERS partie 4<br>47°09'32"N , 001°55'09"E - 47°04'55"N , 002°03'07"E - 47°02'05"N , 002°02'50"E - 46°57'15"N , 002°02'20"E - 46°38'45"N , 001°45'25"E - 46°39'46"N , 001°42'37"E - 46°43'00"N , 001°34'00"E - 46°48'24"N , 001°25'39"E - 46°54'00"N , 001°17'00"E - 47°00'40"N , 001°32'10"E - 47°07'59"N , 001°48'48"E - 47°08'30"N , 001°51'35"E - 47°09'32"N , 001°55'09"E | E | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBI POITIERS<br>APP<br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN) | H24 du LUN 0600 ou JF 0700 au SAM 1900 ou la veille de JF 1900.<br>DIM : 0700-1900.<br>ETE : -1 HR.<br>H24 from MON 0600 or public holiday 0700 to SAT 1900 or day before public holiday 1900.<br>SUN : 0700-1900.<br>SUM: -1 HR. |
| TMA POITIERS partie 5<br>46°54'00"N , 001°17'00"E - 46°48'24"N , 001°25'39"E - 46°43'00"N , 001°34'00"E - 46°39'46"N , 001°42'37"E - 46°38'45"N , 001°45'25"E - 46°34'20"N , 001°41'25"E - 46°39'00"N , 001°25'00"E - 46°54'00"N , 001°17'00"E | E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBI POITIERS<br>APP<br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN) | H24 du LUN 0600 ou JF 0700 au SAM 1900 ou la veille de JF 1900.<br>DIM : 0700-1900.<br>ETE : -1 HR.<br>H24 from MON 0600 or public holiday 0700 to SAT 1900 or day before public holiday 1900.<br>SUN : 0700-1900.<br>SUM: -1 HR. |
| **TMA PROVENCE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA PROVENCE partie 1<br>43°32'12"N , 005°01'40"E - 43°32'33"N , 005°01'32"E - 43°32'42"N , 005°01'28"E - 43°32'52"N , 005°01'22"E - 43°33'02"N , 005°01'17"E - 43°33'11"N , 005°01'11"E - 43°33'21"N , 005°01'04"E - 43°33'30"N , 005°00'57"E - 43°33'37"N , 005°00'51"E - 43°33'48"N , 005°00'42"E - 43°33'56"N , 005°00'34"E - 43°34'13"N , 005°00'16"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°42'37"N , 004°58'00"E - 43°41'09"N , 004°58'39"E - 43°41'05"N , 005°16'57"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°33'44"N , 005°20'11"E - 43°34'20"N , 005°22'19"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°24'47"N , 005°33'30"E - 43°25'13"N , 005°29'22"E - 43°24'08"N , 005°24'32"E - 43°15'10"N , 005°24'32"E - 43°15'10"N , 005°10'47"E - 43°20'46"N , 005°05'29"E - 43°24'00"N , 005°03'30"E - 43°32'12"N , 005°01'40"E | C | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24 |
| | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la TMA PROVENCE partie 2 et des portions interférentes des LF-R 107 PILON DU ROY, CTA 1 SALON, LF-R 276 (Patrouille de France) lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except TMA PROVENCE part 2 and interfering parts of LF-R 107 PILON DU ROY, CTA 1 SALON, LF-R 276 (Patrouille de France) when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PROVENCE partie 2<br>43°41'09"N , 004°58'39"E - 43°41'05"N , 005°16'57"E - 43°36'16"N , 005°18'40"E - 43°36'15"N , 005°02'52"E - 43°38'23"N , 005°02'12"E - 43°38'23"N , 004°59'52"E - 43°41'09"N , 004°58'39"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la CTA 1 SALON et de la LF-R 276 (Patrouille de France) lorsqu'elles sont actives.<br>Déclassement en E selon protocole, annoncé sur ATIS PROVENCE.<br>Airspace defined except for the part interfering with CTA 1 SALON and LF-R 276 (Patrouille de France) areas when active.<br>Downgraded to E as per protocol, announced on PROVENCE ATIS. |
| TMA PROVENCE partie 3<br>43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°52'19"N , 005°21'55"E - 43°40'51"N , 005°26'34"E ( (ARP SALON) ) - 43°38'42"N , 005°17'48"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion intéférente de la LF-R 71 A SALON lorsqu'elle est active.<br>Airspace defined except part interfering with LF-R 71 A SALON when active. |
| TMA PROVENCE partie 4.1<br>43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°21'34"N , 004°51'40"E - 43°20'20"N , 004°49'38"E - 43°21'52"N , 004°45'48"E - 43°22'29"N , 004°44'15"E - 43°25'59"N , 004°56'19"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E | D | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la CTA RHONE partie 1, des LF-R 217/1, LF-R 108 A F1, A F2 ISTRES lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except parts intefering with CTA RHONE part 1, LF-R 217/1, LF-R 108 A F1, A F2 ISTRES when active. |
| TMA PROVENCE partie 4.2<br>43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°21'34"N , 004°51'40"E - 43°20'20"N , 004°49'38"E - 43°21'52"N , 004°45'48"E - 43°22'29"N , 004°44'15"E - 43°25'59"N , 004°56'19"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 108 A F1 et A F2 ISTRES lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except parts interfering with LF-R 108 A F1 and A F2 ISTRES when active. |
| TMA PROVENCE partie 5.1<br>43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°34'17"N , 005°00'12"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°31'00"N , 004°55'00"E - 43°29'52"N , 005°01'43"E - 43°29'03"N , 005°01'31"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°32'40"N , 004°48'40"E - 43°24'59"N , 004°57'30"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°25'59"N , 004°56'19"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la CTA RHONE partie 1 et de la LF-R 217/1 RHONE, des LF-R 108 A F2 et A F3 ISTRES lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 41 ISTRES : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1 paragraphe 1.2.2.<br>Airspace defined except parts interfering with CTA RHONE part 1 and LF-R 217/1 RHONE, LF-R 108 A F2 and A F3 ISTRES when active.<br>LF-P 41 ISTRES : entry prohibited.<br>Exception : see AIP ENR 5.1 paragraph 1.2.2. |
| TMA PROVENCE partie 5.2<br>43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°34'17"N , 005°00'12"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°31'00"N , 004°55'00"E - 43°29'52"N , 005°01'43"E - 43°29'03"N , 005°01'31"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°32'40"N , 004°48'40"E - 43°24'59"N , 004°57'30"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°25'59"N , 004°56'19"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 108 A F2 et A F3 ISTRES lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace definied except parts interfering with LF-R 108 A F2 and A F3 ISTRES when active. |
| TMA PROVENCE partie 6<br>43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°29'06"N , 005°53'28"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°25'13"N , 005°29'22"E - 43°24'47"N , 005°33'30"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 234 B TOURRIS, LF-R 95 D2 LE LUC, de la LF-R 64 A2 TOULON, de la LF-D 54 N TOULON, de la LF-D 54 NR TOULON et de la CTA TOULON 1.2 lorsqu'elles sont actives.<br>Plancher FL 055 dans les limites latérales de la TMA 6.1 PROVENCE.<br>Airspace defined except parts interfering with LF-R 234 B TOURRIS, LF-R 95 D2 LE LUC, LF-R 64 A2 TOULON, LF-D 54 N TOULON, LF-D 54 NR TOULON and CTA TOULON 1.2 when active.<br>Lower level FL 055 within lateral limits of TMA 6.1 PROVENCE. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PROVENCE partie 6.1<br>43°30'54"N , 005°42'02"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°19'01"N , 005°53'28"E - 43°28'20"N , 005°41'30"E - 43°30'54"N , 005°42'02"E | E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 234 B TOURRIS, LF-R 95 A et 95 B1 LE LUC, de la LF-R 64 A2 TOULON, de la LF-D 54 N TOULON, de la LF-D 54 NR TOULON et de la CTA 1.2 TOULON lorsqu'elles sont actives.<br>Aispace defined except parts interfering with LF-R 234 B TOURRIS, LF-R 95 A and 95 B1 LE LUC, LF-R 64 A2 TOULON, LF-D 54 N TOULON, LF-D 54 NR TOULON and CTA 1.2 TOULON when active. |
| TMA PROVENCE partie 7<br>43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 42°46'23"N , 005°10'40"E - arc horaire de 37 NM de rayon centré sur 43°23'11"N , 005°05'13"E ( MTG ) - 43°03'24"N , 004°22'26"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E | D | FL 115<br>----------<br>3000ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24 |
| TMA PROVENCE partie 8<br>44°07'31"N , 004°35'59"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'30"N , 004°33'06"E - 43°49'09"N , 004°36'48"E - 43°42'37"N , 004°47'14"E - 43°42'37"N , 004°58'00"E - 43°41'09"N , 004°58'39"E - 43°41'05"N , 005°16'57"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°49'00"N , 004°58'30"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°49'00"N , 004°46'50"E - 44°00'44"N , 004°45'55"E - 44°07'31"N , 004°35'59"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la TMA PROVENCE parties 9.1, 9.2, 9.3 et des CTA 3 SALON, LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE lorsqu'elle sont actives.<br>Airspace defined except TMA PROVENCE parts 9.1, 9.2, 9.3 and CTA 3 SALON, LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE when active. |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL<br>2000ft ASFC | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la CTA 1 SALON et la LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE lorsqu'elle sont actives.<br>Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Airspace defined except parts interfering with CTA 1 SALON and LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE when active.<br>Lower limit : whichever is higher. |
| TMA PROVENCE partie 9.1<br>43°51'43"N , 004°59'00"E - 43°49'58"N , 005°03'01"E - 43°41'08"N , 005°06'37"E - 43°41'05"N , 005°16'58"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°51'43"N , 004°59'00"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la CTA 3 SALON et de la LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE lorsqu'elles sont actives.<br>Déclassement en E selon protocole, annoncé sur ATIS PROVENCE.<br>Airspace defined except CTA 3 SALON and LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE when active.<br>Downgrading to class E following protocol announced on PROVENCE ATIS. |
| TMA PROVENCE partie 9.2<br>44°00'44"N , 004°45'55"E - 43°49'00"N , 004°46'50"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 44°00'44"N , 004°45'55"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Déclassement en E selon protocole, annoncé sur ATIS PROVENCE.<br>Downgrading to class E following protocol announced on PROVENCE ATIS. |
| TMA PROVENCE partie 9.3<br>44°07'31"N , 004°35'59"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 44°00'44"N , 004°45'56"E - 44°07'31"N , 004°35'59"E | D | FL 075<br>----------<br>4500ft AMSL | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Déclassement en E selon protocole, annoncé sur ATIS PROVENCE.<br>Downgrading to class E following protocol, announced on PROVENCE ATIS |
| TMA PROVENCE partie 10<br>44°25'30"N , 004°55'00"E - 44°17'35"N , 005°20'30"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 43°52'19"N , 005°21'55"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°57'30"N , 005°10'00"E - 43°59'45"N , 005°02'25"E - 44°14'20"N , 005°02'49"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°17'30"N , 004°56'21"E - 44°25'30"N , 004°55'00"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 075<br>1000ft ASFC | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 71 A, B SALON lorsqu'elles sont actives.<br>Limites verticales-Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Aispace defined with the exception of LF-R 71 A, B SALON interfering parts when active.<br>Vertical limits-Lower limit: whichever is higher. |
| TMA PROVENCE partie 11<br>43°03'24"N , 004°22'26"E - arc anti-horaire de 37 NM de rayon centré sur 43°23'11"N , 005°05'13"E ( MTG ) - 42°46'23"N , 005°10'40"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 42°30'00"N , 005°38'00"E - 42°30'00"N , 004°17'00"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°03'24"N , 004°22'26"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFML PROVENCE<br>APP<br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la LF-D 54 BN TOULON lorsqu'elle est active.<br>Airspace defined except parts interfering with LF-D 54 BN TOULON when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PROVENCE partie 12<br>44°25'00"N , 004°39'00"E - 44°23'00"N , 004°40'41"E - 44°17'52"N , 004°49'48"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°14'20"N , 005°02'49"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°49'00"N , 004°58'30"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°49'00"N , 004°46'50"E - 43°53'00"N , 004°46'31"E - 44°00'44"N , 004°45'55"E - 44°07'30"N , 004°36'00"E - 44°25'00"N , 004°39'00"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL<br>2000ft ASFC | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la CTR ORANGE, de la LF-R 55 A ORANGE-PLAN DE DIEU, des LF-R 71 B et 71 C SALON lorsqu'elles sont actives.<br>Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>LF-P 16 MARCOULE, LF-P 19 TRICASTIN : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1 paragraphe 1.2.1.<br>Airspace defined except parts interfering with CTR ORANGE, LF-R 55 A ORANGE-PLAN DE DIEU and LF-R 71 B and 71 C SALON when active.<br>Lower limit : whichever is higher.<br>LF-P 16 MARCOULE, LF-P 19 TRICASTIN : entry prohibited.<br>Exception : see AIP ENR 5.1 paragraph 1.2.1. |
| TMA PROVENCE partie 13<br>44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Cette partie n'existe que lorsque la CTA RHONE partie 3 et la LF-R 217/3 RHONE sont désactivées.<br>This part only exists when part 3 of RHONE CTA and LF-R 217/3 RHONE are deactivated. |
| TMA PROVENCE partie 14<br>43°59'45"N , 005°02'25"E - 43°57'30"N , 005°10'00"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°59'45"N , 005°02'25"E | E | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL<br>2000ft ASFC | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 71 B, C SALON ou CTA 2 SALON, lorsqu'elles sont actives.<br>Plancher : le plus haut des deux niveaux.<br>Airspace defined except parts interfering with LF-R 71 B, C SALON or CTA 2 SALON, when active.<br>Lower limit : whichever is higher. |
| TMA PROVENCE partie 15<br>43°25'13"N , 005°29'22"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°10'01"N , 005°24'32"E - 43°24'08"N , 005°24'32"E - 43°25'13"N , 005°29'22"E | D | FL 115<br>----------<br>3000ft AMSL | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 283 CARPIAGNE.<br>Airspace defined with the exclusion of LF-R 283 CARPIAGNE interfering part. |
| TMA PROVENCE partie 16<br>43°31'25"N , 005°01'52"E - 43°24'00"N , 005°03'30"E - 43°20'46"N , 005°05'29"E - 43°15'10"N , 005°10'47"E - 43°15'10"N , 005°24'32"E - 43°10'01"N , 005°24'32"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°20'20"N , 004°49'38"E - 43°21'34"N , 004°51'40"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°24'59"N , 004°57'30"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°32'40"N , 004°48'40"E - 43°29'03"N , 005°01'31"E - 43°29'52"N , 005°01'43"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°31'00"N , 004°55'00"E - 43°31'25"N , 005°01'52"E | D | FL 115<br>----------<br>2100ft AMSL | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des CTR 1.1 et CTR 1.2 ISTRES et des LF-R 217/1.1 et LF-R217/1.2 RHONE lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except parts interfering with CTR 1.1 and CTR 1.2 ISTRES and LF-R217/1.1 and LF-R 217/1.2 RHONE when active. |
| TMA PROVENCE partie 17<br>43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°25'59"N , 004°56'19"E - 43°22'29"N , 004°44'15"E - 43°21'52"N , 004°45'48"E - 43°20'20"N , 004°49'38"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°09'58"N , 004°28'56"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°28'12"N , 004°29'46"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | D | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des CTA RHONE parties 1 et 2, LF-R 217/1, LF-R 217/2 RHONE, LF-R 108 A F1/ F2 ISTRES, lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 41 ISTRES : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1 paragraphe 1.2.2.<br>Airspace defined except parts interfering with CTA RHONE parts 1 and 2, LF-R 217/1 , LF-R 217/2 RHONE, LF-R 108 A F1/F2 ISTRES, when active.<br>LF-P 41 ISTRES: entry prohibited.<br>Exception : see AIP ENR 5.1 paragraph 1.2.2. |
| TMA PROVENCE partie 18<br>43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 095 | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des CTA RHONE parties 2 et 3, LF-R 217/2 et LF-R 217/3 RHONE, lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except parts interfering with CTA RHONE parts 2 and 3, LF-R 217/2 and R 217/3 RHONE, when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PROVENCE partie 19<br>44°26'17"N , 004°38'09"E - 44°25'00"N , 004°39'00"E<br>- 44°07'31"N , 004°35'59"E - 44°01'53"N , 004°31'13"E<br>- 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°26'17"N , 004°38'09"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 55 B ORANGE CARITAT, LF-R 217/5 RHONE et CTA RHONE partie 5, lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except parts interfering with LF-R 55 B ORANGE CARITAT, LF-R 217/5 RHONE and CTA RHONE part 5, when active. |
| TMA PROVENCE partie 20<br>43°38'42"N , 005°17'48"E - 43°40'51"N , 005°26'34"E<br>- 43°38'33"N , 005°27'27"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E<br>- 43°34'20"N , 005°22'19"E - 43°33'44"N , 005°20'11"E<br>- 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°38'42"N , 005°17'48"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFML PROVENCE<br><br>APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des CTA SALON partie 2, LF-R 71 A, D, C, E SALON et LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE, lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except parts interfering with CTA SALON part 2, LF-R 71 A, D, C, E SALON and LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE, when active. |
| **TMA PYRENEES** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA PYRENEES partie 1<br>43°28'56"N , 000°33'02"W - 43°33'35"N , 000°00'49"W<br>- 43°35'07"N , 000°03'58"E - 43°35'00"N , 000°04'00"E<br>- 43°24'44"N , 000°23'56"E - 43°15'05"N , 000°23'56"E<br>- 43°15'05"N , 000°17'00"E - 43°14'51"N , 000°12'01"E<br>- 43°06'51"N , 000°03'20"E - 43°03'55"N , 000°03'20"E<br>- 43°05'00"N , 000°03'07"W - 43°09'45"N , 000°09'37"W<br>- 43°16'23"N , 000°25'42"W - 43°17'13"N , 000°38'53"W<br>- 43°28'56"N , 000°33'02"W | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL<br>1000ft ASFC | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférentes des LF-R 201 A1 et A2, LF-R 44 A et B, LF-R 240 lorsqu'elles sont actives et de la LF-P 4<br>LF-P 4 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Except for interfering parts of LF-R 201 A1 and A2, LF-R 44 A and B, LF-R 240 when active and of LF-P 4<br>LF-P 4 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA PYRENEES partie 2<br>43°15'05"N , 000°17'00"E - 43°15'05"N , 000°23'56"E<br>- 43°10'32"N , 000°23'56"E - 43°03'05"N , 000°08'26"E<br>- 43°03'55"N , 000°03'20"E - 43°06'51"N , 000°03'20"E<br>- 43°14'51"N , 000°12'01"E - 43°15'05"N , 000°17'00"E | D | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24 |
| TMA PYRENEES partie 3<br>43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°27'30"N , 000°43'00"W<br>- 43°28'19"N , 000°37'20"W - 43°28'56"N , 000°33'02"W<br>- 43°17'13"N , 000°38'53"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W<br>- 43°28'16"N , 000°54'00"W | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférentes des LF-R 201 A1 et A2 lorsqu'elles sont actives.<br>Except for interfering parts of LF-R 201 A1 and A2 when active. |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties interférentes de la LF-R 201 A lorsqu'elle est active et de la LF-P 4<br>LF-P 4 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Except for interfering parts of LF-R 201 A when active and LF-P 4<br>LF-P 4 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA PYRENEES partie 4<br>43°35'07"N , 000°03'58"E - 43°38'43"N , 000°15'19"E<br>- 43°38'00"N , 000°15'30"E - 43°29'42"N , 000°33'30"E<br>- 43°15'05"N , 000°33'30"E - 43°10'32"N , 000°23'56"E<br>- 43°24'44"N , 000°23'56"E - 43°35'00"N , 000°04'00"E<br>- 43°35'07"N , 000°03'58"E | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24 |
| TMA PYRENEES partie 5<br>44°00'39"N , 000°33'13"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E<br>- 43°40'26"N , 000°45'00"E - 43°15'05"N , 000°45'00"E<br>- 43°15'05"N , 000°33'30"E - 43°29'42"N , 000°33'30"E<br>- 43°38'00"N , 000°15'30"E - 43°38'43"N , 000°15'19"E<br>- 43°41'06"N , 000°22'48"E - 44°00'39"N , 000°33'13"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24 |
| | E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24 |
| TMA PYRENEES partie 6<br>43°15'05"N , 000°33'30"E - 43°15'05"N , 000°45'00"E<br>- 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°03'05"N , 000°08'26"E<br>- 43°10'32"N , 000°23'56"E - 43°15'05"N , 000°33'30"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFBP PAU PYRENEES<br>APP<br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA PYRENEES partie 7<br>43°35'08"N , 000°34'00"W - 43°35'08"N , 000°04'00"E - 43°33'35"N , 000°00'49"W - 43°32'10"N , 000°10'37"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W - 43°28'56"N , 000°33'02"W - 43°28'19"N , 000°37'20"W - 43°30'59"N , 000°40'36"W - 43°35'08"N , 000°34'00"W | D | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24<br>En dehors des périodes d'activité des TMA MARSAN parties 1.1 et 1.2 et des LF-R 34 A1 et A2.<br>Outside TMA MARSAN parts 1.1 and 1.2 and LF-R 34 A1 and A2 activity periods. |
| TMA PYRENEES partie 8<br>43°41'00"N , 000°36'30"W - 43°41'00"N , 000°22'30"E - 43°37'39"N , 000°11'55"E - 43°35'08"N , 000°04'00"E - 43°35'08"N , 000°34'00"W - 43°30'59"N , 000°40'36"W - 43°28'19"N , 000°37'20"W - 43°27'30"N , 000°43'00"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°33'45"N , 000°52'11"W - 43°41'00"N , 000°36'30"W | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFBP PAU PYRENEES<br><br>APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN) | H24<br>En dehors des périodes d'activité de la TMA MARSAN partie 1.2 et de la LF-R 34 A2.<br>Outside TMA MARSAN part 1.2 and LF-R 34 A2 activity periods. |
| **TMA RENNES** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA RENNES partie 1<br>48°12'30"N , 002°05'10"W - 48°12'30"N , 001°41'30"W - 48°14'52"N , 001°23'56"W - 48°12'30"N , 001°14'00"W - 48°08'24"N , 001°14'00"W - 48°00'00"N , 001°14'00"W - 47°54'00"N , 001°25'00"W - 47°58'46"N , 002°02'23"W - 48°04'00"N , 002°05'10"W - 48°12'30"N , 002°05'10"W | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFRN RENNES<br><br>APP<br><br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24 |
| TMA RENNES partie 2<br>48°24'15"N , 001°30'47"W - 48°18'51"N , 001°09'32"W - 47°56'57"N , 001°08'18"W - 47°47'47"N , 001°24'36"W - 47°49'09"N , 001°49'33"W - 47°53'56"N , 002°12'25"W - 48°14'43"N , 002°12'25"W - 48°15'30"N , 002°06'59"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°20'26"N , 001°44'13"W - 48°24'15"N , 001°30'47"W | D | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFRN RENNES<br><br>APP<br><br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de LF-R 506 A COETQUIDAN et LF-R 239 COETQUIDAN SUD lorsque celles-ci sont actives.<br>Except for LF-R 506 A COETQUIDAN and LF-R 239 COETQUIDAN SUD when active. |
| TMA RENNES partie 3<br>48°28'50"N , 001°14'00"W - 48°28'19"N , 000°56'00"W - 47°51'08"N , 000°56'00"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°37'00"N , 001°49'17"W - 47°53'56"N , 002°12'25"W - 48°14'43"N , 002°12'25"W - 48°15'30"N , 002°06'59"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°20'26"N , 001°44'13"W - 48°24'15"N , 001°30'47"W - 48°28'50"N , 001°14'00"W | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFRN RENNES<br><br>APP<br><br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la R 506 A, lorsque celle-ci est active.<br>Except for R 506 A, when active. |
| TMA RENNES partie 4<br>49°02'00"N , 001°55'00"W - 48°34'30"N , 001°42'12"W - 48°20'26"N , 001°44'13"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°15'30"N , 002°06'59"W - 48°18'00"N , 002°08'30"W - 48°21'00"N , 002°12'25"W - 48°27'24"N , 002°20'47"W - 48°32'11"N , 002°27'00"W - 48°46'45"N , 002°30'00"W - 49°02'00"N , 002°33'11"W - 49°02'00"N , 001°55'00"W | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRN RENNES<br><br>APP<br><br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24 |
| TMA RENNES partie 5<br>49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 48°59'54"N , 000°22'58"E - 48°58'26"N , 000°07'28"E - 49°19'32"N , 000°00'02"W - La côte atlantique française - 49°17'02"N , 000°12'44"W - 49°07'12"N , 000°13'21"W - 49°03'52"N , 000°17'23"W - 49°02'54"N , 000°20'46"W - 49°03'03"N , 000°35'22"W - 49°03'07"N , 000°38'13"W - 49°03'50"N , 000°40'59"W - 49°08'07"N , 000°47'02"W - 49°10'06"N , 000°48'14"W - 49°21'15"N , 000°46'54"W - 49°32'20"N , 000°18'37"W - 49°35'53"N , 000°10'56"W - 49°40'47"N , 000°00'15"W - 49°42'09"N , 000°02'44"E - 49°50'00"N , 000°20'00"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRN RENNES<br><br>APP<br><br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24<br>LF-P 27 GRAVENCHON, LF-P 28 LE HAVRE et LF-P 32 PALUEL : pénétration interdite.Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>LF-P 27 GRAVENCHON, LF-P 28 LE HAVRE and LF-P 32 PALUEL : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA RENNES partie 6<br>49°17'02"N , 000°12'44"W - La côte atlantique française - 49°19'32"N , 000°00'02"W - 48°58'26"N , 000°07'28"E - 48°56'30"N , 000°12'30"W - 49°03'07"N , 000°38'13"W - 49°03'03"N , 000°35'22"W - 49°02'54"N , 000°20'46"W - 49°03'52"N , 000°17'23"W - 49°07'12"N , 000°13'21"W - 49°17'02"N , 000°12'44"W | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFRN RENNES<br><br>APP<br><br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN) | H24<br>Déclassement en G de 2500 ft à 4500 ft AMSL annoncé sur RENNES APP/FIS, DEAUVILLE TWR et CAEN TWR.<br>Downgrading to class G from 2500ft to 4500ft AMSL announced on RENNES APP/FIS, DEAUVILLE TWR and CAEN TWR. |
| **TMA SAINT DIZIER** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA SAINT DIZIER partie 1.1<br>48°43'04"N , 005°12'37"E - 48°39'55"N , 005°23'55"E - 48°29'10"N , 005°23'55"E - 48°29'08"N , 005°08'50"E - arc anti-horaire de 13 NM de rayon centré sur 48°38'01"N , 004°54'29"E - 48°43'04"N , 005°12'37"E | D | FL 055<br>----------<br>2400ft AMSL | LFSI SAINT DIZIER<br><br>APP<br><br>SAINT DIZIER Approche (FR)<br>SAINT DIZIER Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l' exclusion de la LF-R 45 N5 lorsqu'elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 134.775 Mhz.<br>Activité connue de REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BALE Info et STRASBOURG Info Activation H24<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R45 N5 when active.<br>Deactivation announced by RAI 134.775.<br>Activity known on REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BASEL INFO and STRASBOURG INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA SAINT DIZIER partie 1.2<br>48°29'10"N , 005°23'55"E - 48°25'05"N , 005°23'55"E - 48°24'30"N , 005°17'35"E - 48°24'38"N , 005°10'25"E - 48°21'14"N , 005°03'08"E - 48°27'18"N , 004°57'46"E - 48°26'03"N , 005°02'08"E - arc anti-horaire de 13 NM de rayon centré sur 48°38'01"N , 004°54'29"E - 48°29'08"N , 005°08'50"E - 48°29'10"N , 005°23'55"E | D | FL 055<br>----------<br>2400ft AMSL | LFSI SAINT DIZIER<br><br>APP<br><br>SAINT DIZIER Approche (FR)<br>SAINT DIZIER Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l' exclusion de la LF-R 69 lorsqu'elle est active.<br>Déclassement en G selon protocole annoncé sur 134.775 Mhz (APP ST DIZIER ou RAI)<br>Activité connue de REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BALE Info et STRASBOURG Info<br>Activation H24<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R69 area when active.<br>Downgrading to class G following protocol announced on 134.775(ST DIZIER APP or RAI).<br>Activity known on REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BASEL INFO and STRASBOURG INFO. |
| TMA SAINT DIZIER partie 2<br>48°51'45"N , 004°39'18"E - 48°49'26"N , 004°48'51"E - arc anti-horaire de 12 NM de rayon centré sur 48°38'01"N , 004°54'29"E - 48°32'55"N , 004°38'03"E - 48°32'55"N , 004°33'40"E - 48°40'57"N , 004°32'20"E - 48°49'45"N , 004°34'30"E - 48°51'45"N , 004°39'18"E | D | FL 055<br>----------<br>1900ft AMSL | LFSI SAINT DIZIER<br><br>APP<br><br>SAINT DIZIER Approche (FR)<br>SAINT DIZIER Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l' exclusion des LF-R 69 et LF-R 6 E lorsqu'elles sont a ctives.<br>La désactivation est annoncée par RAI 134.775 Mhz.<br>Activité connue de REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BALE Info et STRASBOURG Info<br>Activation H24<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R69 and LF-R 6E when active.<br>Deactivation announced by RAI 134.775.<br>Activity known on REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BASEL INFO and STRASBOURG INFO. |
| TMA SAINT DIZIER partie 3<br>49°18'23"N , 005°08'18"E - 49°13'59"N , 005°50'00"E - 49°00'00"N , 005°50'00"E - 49°00'00"N , 005°31'20"E - 48°50'53"N , 005°23'55"E - 48°05'12"N , 005°23'55"E - 48°01'09"N , 005°15'57"E - 48°49'33"N , 004°11'03"E - 49°02'06"N , 004°10'25"E - 49°02'06"N , 004°27'08"E - 49°09'18"N , 004°45'00"E - 49°18'21"N , 005°07'33"E - 49°18'23"N , 005°08'18"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 055 | LFSI SAINT DIZIER<br><br>APP<br><br>SAINT DIZIER Approche (FR)<br>SAINT DIZIER Approach (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion des LF-R 4C, LF-R 6 , LF-R 321, LF-R 69 et LF-R 229 lorsqu'elles sont actives.<br>La désactivation est annoncée par RAI 134.775 Mhz.<br>Activité connue de REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BALE Info et STRASBOURG Info.<br>Activation H24<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R 4C, LF-R 6 , LF-R 321, LF-R 69 and LF-R 229 when active.<br>Deactivation announced by RAI 134.775.<br>Activity known on REIMS ACC, PARIS ACC/FIC, BALE Info and STRASBOURG Info. |
| **TMA SAINT-YAN** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA SAINT-YAN partie 1<br>47°06'20"N , 003°29'53"E - 47°04'38"N , 003°40'00"E - 46°58'00"N , 004°17'00"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°20'00"N , 003°34'00"E - 46°20'00"N , 003°13'30"E - 46°30'00"N , 003°15'00"E - 46°59'00"N , 003°23'00"E - 47°06'20"N , 003°29'53"E | D | FL 085<br>----------<br>2000ft ASFC | LFLN SAINT YAN<br><br>APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN) | LUN-VEN sauf JF:<br>ETE: 0600-2200<br>HIV: 0700-2100<br>MON-FRI except HOL :<br>SUM : 0600-2200<br>WIN : 0700-2100<br>Plancher 5000 ft AMSL dans les limites des TMA SAINT-YAN parties 1.1 Roanne, 1.2 Paray et 1.3 Moulins.<br>Plancher fixé à la valeur la plus élevée entre FL055 et 2500 ft ASFC dans les limites de la TMA SAINT-YAN partie 1.4.<br>Lower limit 5000ft AMSL within TMA SAINT-YAN parts ROANNE 1.1, PARAY 1.2 and MOULINS 1.3 limits.<br>Lower limit is set to the highest value between FL055 and 2500 ft ASFC within TMA SAIN-YAN part 1.4 limits. |
| TMA SAINT-YAN partie 1.1 Roanne<br>46°15'07"N , 003°37'57"E - 46°10'57"N , 004°02'17"E - 46°09'39"N , 004°01'26"E - 46°06'05"N , 004°11'50"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°15'07"N , 003°37'57"E | E | 5000ft AMSL<br>----------<br>2000ft ASFC | LFLN SAINT YAN<br><br>APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN) | LUN-VEN sauf JF:<br>ETE: 0600-2200<br>HIV: 0700-2100<br>MON-FRI except HOL :<br>SUM : 0600-2200<br>WIN : 0700-2100<br>TA ROANNE: 5000 ft.<br>ROANNE TA: 5000ft. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA SAINT-YAN partie 1.2 Paray<br>46°33'20"N , 004°02'40"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 46°28'04"N , 004°08'06"E ( ARP Paray ) - 46°26'40"N , 004°17'15"E - 46°26'51"N , 004°13'49"E - 46°27'02"N , 004°09'40"E - 46°26'31"N , 004°09'11"E - 46°26'36"N , 004°07'37"E - 46°27'51"N , 004°04'56"E - 46°28'07"N , 004°03'19"E - 46°30'05"N , 004°02'09"E - 46°33'20"N , 004°02'40"E | D | 5000ft AMSL<br>----------<br>2000ft ASFC | LFLN SAINT YAN<br><br>APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN) | Activable<br>LUN-VEN sauf JF:<br>ETE: 0600-2200<br>HIV: 0700-2100<br>Possible activation :<br>MON-FRI except HOL :"SUM : 0600-2200<br>WIN : 0700-2100<br>Déclassement en G selon protocole annoncé sur ATIS ST-YAN.<br>Downgrading To class G following protocol announced on ATIS ST-YAN. |
| TMA SAINT-YAN partie 1.3 Moulins<br>46°38'47"N , 003°17'23"E - 46°38'01"N , 003°26'23"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 46°32'04"N , 003°25'18"E ( ARP Moulins ) - 46°26'07"N , 003°24'12"E - 46°26'57"N , 003°14'33"E - 46°30'00"N , 003°15'00"E - 46°38'47"N , 003°17'23"E | D | 5000ft AMSL<br>----------<br>2000ft ASFC | LFLN SAINT YAN<br><br>APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN) | Activable<br>LUN-VEN sauf JF:<br>ETE: 0600-2200<br>HIV: 0700-2100<br>MON-FRI except HOL :<br>SUM : 0600-2200<br>WIN : 0700-2100<br>Déclassement en G selon protocole annoncé sur ATIS ST-YAN.<br>TA MOULINS: 5000 ft.<br>Downgrading To class G following protocol announced on ATIS ST-YAN. MOULINS TA: 5000ft. |
| TMA SAINT-YAN partie 1.4<br>47°04'38"N , 003°40'00"E - 46°58'00"N , 004°17'00"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°08'44"N , 004°26'02"E - 46°24'14"N , 004°31'50"E - 46°52'44"N , 004°07'29"E - 46°58'38"N , 003°33'52"E - 47°04'38"N , 003°40'00"E | D | FL 055<br>2500ft ASFC<br>----------<br>2000ft ASFC | LFLN SAINT YAN<br><br>APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN) | LUN-VEN sauf JF :<br>ETE : 0600-2200<br>HIV : 0700-2100<br>MON-FRI except HOL :<br>SUM : 0600-2200<br>WIN : 0700-2100<br>Plafond fixé à la valeur la plus élevée entre FL 055 et 2500 ft ASFC.<br>Déclassement en G selon protocole.<br>Horaires connus de ST-YAN APP et SIV Clermont.<br>A l'exclusion de la LF-R 45 S4.<br>Upper limit is set to the highest value between FL 055 and 2500 ft ASFC.<br>Downgrading following protocol.<br>SKED kown on ST-YAN APP and SIV Clermont.<br>Except forLF-R 45 S4. |
| TMA SAINT-YAN partie 2<br>46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E | E | FL 085<br>----------<br>2000ft ASFC | LFLN SAINT YAN<br><br>APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN) | LUN-VEN sauf JF<br>ETE: 0600-2200<br>HIV: 0700-2100.<br>MON-FRI except HOL :<br>SUM: 0600-2200<br>WIN: 0700-2100. |
| **TMA SARRE** | | | | |
| TMA SARRE<br>49°10'00"N , 007°29'36"E - 49°02'25"N , 007°23'05"E - 48°56'06"N , 007°14'48"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°09'05"N , 006°50'05"E - Frontière franco-allemande - 49°10'00"N , 007°29'36"E | E | FL 075<br>----------<br>1000ft ASFC | LANGEN Radar<br>(EN) 129.675 | H24<br>A l'exclusion de l 'AWY G21 et de la CTR Sarrebruck.<br>Les conditions de transit de la LF-R 163 B sont maintenues dans l'intégralité de son volume.<br>Except for G21 AWY and SARREBRUCK CTR.<br>Conditions of transit in LF-R 163 B are maintained in its whole volume. |
| **TMA SEINE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA SEINE partie 1<br>48°31'03"N , 003°22'18"E - 48°34'03"N , 003°42'40"E - 48°22'47"N , 003°48'07"E - 48°08'11"N , 003°46'50"E - 48°10'45"N , 003°31'08"E - 48°13'52"N , 003°22'24"E - 48°20'25"N , 003°15'00"E - 48°31'03"N , 003°22'18"E | E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br><br>APP<br><br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | MON-FRI (EXC public HOL) :<br>SUM : 0500-2000<br>WIN : 0600-2100<br>LF-P 31 Nogent sur Seine : pénétration interdite, dérogation confère AIP ENR 5.1<br>LF-P 31 Nogent sur Seine : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA SEINE partie 2<br>48°34'03"N , 003°42'40"E - 48°35'00"N , 003°49'12"E - 48°35'00"N , 004°09'20"E - 48°14'52"N , 004°25'00"E - 48°05'00"N , 004°06'00"E - 48°07'00"N , 003°54'00"E - 48°08'11"N , 003°46'50"E - 48°22'47"N , 003°48'07"E - 48°34'03"N , 003°42'40"E | E | FL 065<br>----------<br>2000ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br><br>APP<br><br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | MON-FRI (EXC public HOL) :<br>SUM : 0500-2000<br>WIN : 0600-2100 |
| TMA SEINE partie 3<br>48°10'45"N , 003°31'08"E - 48°08'11"N , 003°46'50"E - 48°07'00"N , 003°54'00"E - 48°05'00"N , 004°06'00"E - 47°53'26"N , 003°44'00"E - 47°36'00"N , 003°43'58"E - 47°36'00"N , 003°15'19"E - 47°36'28"N , 003°15'00"E - 48°00'00"N , 003°15'00"E - 48°10'45"N , 003°31'08"E | E | FL 065<br>----------<br>2000ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br><br>APP<br><br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | MON-FRI (EXC public HOL) :<br>SUM : 0500-2000<br>WIN : 0600-2100 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA SEINE partie 4<br>49°02'00"N , 003°29'00"E - 49°02'00"N , 003°57'00"E<br>- 48°58'34"N , 004°11'37"E - 48°54'00"N , 004°31'00"E<br>- 48°49'45"N , 004°34'30"E - 48°40'57"N , 004°32'20"E<br>- 48°35'00"N , 004°09'20"E - 48°35'00"N , 003°49'12"E<br>- 48°34'03"N , 003°42'40"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E | E | FL 065<br>----------<br>2000ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | ATS SEINE :<br>SUM : 0500-2000<br>WIN : 0600-2100<br>A l'exclusion de la R6A, de la TMA 3 SAINT-DIZIER et de la CTR VATRY lorsqu'elles sont actives.<br>Plafond 4500 ft AMSL dans la partie située en-dessous de la TMA 5 PARIS<br>Except for R6A, SAINT DIZIER TMA 3 and VATRY CTR when active.<br>Upper limit 4500ft AMSL in part situated BLW PARIS TMA 5. |
| TMA SEINE partie 5<br>48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E<br>- 48°37'39"N , 003°10'54"E - 48°34'13"N , 003°16'48"E<br>- 48°25'18"N , 003°10'40"E - 48°29'00"N , 002°41'07"E<br>- 48°31'20"N , 002°50'50"E - 48°38'50"N , 002°54'42"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | MON-FRI (EXC public HOL) :<br>SUM : 0500-2000<br>WIN : 0600-2100 |
| TMA SEINE partie 6<br>48°34'13"N , 003°16'48"E - 48°31'03"N , 003°22'18"E<br>- 48°20'25"N , 003°15'00"E - 48°19'27"N , 003°06'39"E<br>- 48°24'16"N , 002°52'56"E - 48°24'07"N , 002°43'01"E<br>- 48°24'23"N , 002°23'45"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E<br>- 48°29'00"N , 002°41'07"E - 48°25'18"N , 003°10'40"E<br>- 48°34'13"N , 003°16'48"E | E | 3500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | MON-FRI (EXC public HOL) :<br>SUM : 0500-2000<br>WIN : 0600-2100 |
| TMA SEINE partie 7.1<br>47°45'51"N , 000°43'35"E - 47°45'48"N , 000°50'19"E<br>- 47°45'01"N , 000°53'50"E - 47°41'23"N , 000°58'36"E<br>- 47°26'33"N , 000°55'56"E - 47°16'07"N , 000°50'55"E<br>- 47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°11'39"N , 000°40'00"E<br>- 47°06'05"N , 000°36'22"E - 47°07'13"N , 000°32'39"E<br>- 47°08'47"N , 000°28'45"E - 47°23'01"N , 000°33'20"E<br>- 47°31'59"N , 000°36'55"E - 47°45'51"N , 000°43'35"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | Activables pendant les horaires du SIV Seine partie 8, activité réelle publiée par NOTAM. A l'exclusion de la LF-P 29 LE RIPAULT.<br>Activité connue de : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO.<br>Activation is possible during the schedules of part 8 SEINE SIV (Flight Information Service), actual activity published by NOTAM. Except for LF-P 29 LE RIPAULT.<br>Activity known on : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO. |
| TMA SEINE partie 7.2<br>47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°05'52"N , 000°37'06"E<br>- 47°06'05"N , 000°36'22"E - 47°11'39"N , 000°40'00"E<br>- 47°13'03"N , 000°43'36"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | Activables pendant les horaires du SIV Seine partie 8, activité réelle publiée par NOTAM.<br>La TMA SEINE partie 7.2 peut être désactivée selon protocole.<br>Activité connue de : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO.<br>Activation is possible during the schedules of part 8 SEINE SIV (Flight Information Service), actual activity published by NOTAM.<br>SEINE TMA part 7.2 can be deactivated as per protocol.<br>Activity known on : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO. |
| TMA SEINE partie 8<br>47°45'51"N , 000°43'35"E - 47°45'48"N , 000°50'19"E<br>- 47°45'01"N , 000°53'50"E - 47°41'23"N , 000°58'36"E<br>- 47°26'33"N , 000°55'56"E - 47°16'07"N , 000°50'55"E<br>- 47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°05'52"N , 000°37'06"E<br>- 47°06'05"N , 000°36'22"E - 47°07'13"N , 000°32'39"E<br>- 47°08'47"N , 000°28'45"E - 47°12'45"N , 000°19'58"E<br>- 47°45'26"N , 000°32'56"E - 47°45'51"N , 000°43'35"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | Activables pendant les horaires du SIV Seine partie 8, activité réelle publiée par NOTAM.<br>Activité connue de : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO.<br>Activation is possible during the schedules of part 8 SEINE SIV (Flight Information Service), actual activity published by NOTAM.<br>Activity known on : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO. |
| TMA SEINE partie 9<br>47°51'00"N , 000°46'20"E - 47°51'00"N , 001°00'20"E<br>- 47°41'23"N , 000°58'36"E - 47°26'33"N , 000°55'56"E<br>- 47°16'07"N , 000°50'55"E - 47°13'03"N , 000°43'36"E<br>- 47°05'52"N , 000°37'06"E - 46°57'43"N , 000°29'46"E<br>- 47°12'45"N , 000°19'58"E - 47°27'30"N , 000°20'10"E<br>- 47°32'37"N , 000°22'11"E - 47°45'26"N , 000°32'56"E<br>- 47°51'00"N , 000°46'20"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | Activables pendant les horaires du SIV Seine partie 8, activité réelle publiée par NOTAM.<br>Activité connue de : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO.<br>Activation is possible during the schedules of part 8 SEINE SIV (Flight Information Service), actual activity published by NOTAM.<br>Activity known on : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA SEINE partie 10<br>47°51'00"N , 000°46'20"E - 47°51'00"N , 001°00'20"E - 47°41'23"N , 000°58'36"E - 47°26'33"N , 000°55'56"E - 47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°05'52"N , 000°37'06"E - 46°57'43"N , 000°29'46"E - 47°12'45"N , 000°19'58"E - 47°26'09"N , 000°17'03"E - 47°34'50"N , 000°20'28"E - 47°45'26"N , 000°32'56"E - 47°51'00"N , 000°46'20"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFPM MELUN SEINE<br>APP<br>SEINE Approche (FR)<br>SEINE Approach (EN) | Activation is possible during the schedules of part 8 SEINE SIV (Flight Information Service), actual activity published by NOTAM.<br>Activity known on : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO.<br>Activation is possible during the schedules of part 8 SEINE SIV (Flight Information Service), actual activity published by NOTAM.<br>Activity known on : SEINE APP/INFO, TOURS TWR/INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO. |
| **TMA STRASBOURG** | TA : 7000 ft | | | |
| TMA STRASBOURG partie 1<br>48°50'42"N , 007°54'39"E - 48°47'23"N , 008°02'10"E - Frontière franco-allemande - 48°19'43"N , 007°44'41"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°42'19"N , 007°30'03"E - 48°50'09"N , 007°40'18"E - 48°50'42"N , 007°54'39"E | D | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-D 526 et de la LF-R 199 lorsqu'elles sont actives et des parties B, C et E de la TMA Baden.<br>Plancher : 4000 ft AMSL dans les limites de la TMA 1.2 .<br>Except for LF-D 526 and LF-R 199 when active and parts B, C and E of BADEN TMA.<br>Lower level: 4000ft within TMA 1.2 limits. |
| TMA STRASBOURG partie 1.1 deleg.STUTTGART<br>48°47'23"N , 008°02'10"E - 48°40'25"N , 008°04'15"E - 48°34'23"N , 007°48'07"E - Frontière franco-allemande - 48°47'23"N , 008°02'10"E | D | FL 060<br>----------<br>2500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Par délégation de FRANCFORT ACC et de STUTTGART APP.<br>By delegation of FRANKFURT ACC and STUTTGART APP. |
| TMA STRASBOURG partie 1.2 Haguenau Sud<br>48°50'42"N , 007°54'39"E - 48°48'59"N , 007°58'31"E - 48°45'53"N , 007°49'48"E - 48°47'00"N , 007°36'11"E - 48°50'09"N , 007°40'18"E - 48°50'42"N , 007°54'39"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>A l'exclusion de la LF-D 526 lorsqu'elle est active.<br>Déclassement en G selon protocole annoncé sur ATIS STRASBOURG.<br>Except for LF-D526 when active.<br>Downgrading to class G following protocol announced on ATIS STRASBOURG. |
| TMA STRASBOURG partie 2<br>48°55'01"N , 007°35'29"E - 48°55'00"N , 007°58'55"E - 48°50'42"N , 007°54'39"E - 48°50'09"N , 007°40'18"E - 48°45'19"N , 007°33'55"E - 48°42'19"N , 007°30'03"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°17'39"N , 007°25'26"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°28'16"N , 007°06'19"E - 48°30'55"N , 007°06'21"E - 48°55'01"N , 007°35'29"E | D | FL 115<br>----------<br>5000ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>Plancher 6500 ft AMSL dans les limites de la TMA 2.1.<br>Lower limit 6500ft AMSL within TMA 2.1 limits. |
| TMA STRASBOURG partie 2.1 Haguenau Nord<br>48°55'01"N , 007°35'29"E - 48°55'00"N , 007°58'55"E - 48°50'42"N , 007°54'39"E - 48°50'09"N , 007°40'18"E - 48°51'35"N , 007°31'17"E - 48°55'01"N , 007°35'29"E | D | 6500ft AMSL<br>----------<br>5000ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24<br>Déclassement en G selon protocole annoncé sur ATIS Strasbourg.<br>Downgrading to class G following protocol announced on ATIS Strasbourg. |
| TMA STRASBOURG partie 3<br>48°55'01"N , 007°28'22"E - 48°55'01"N , 007°35'29"E - 48°30'55"N , 007°06'21"E - 48°47'19"N , 007°06'34"E - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°55'01"N , 007°28'22"E | D | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la LF-R 150A et LF-R 150B lorsqu'elles sont actives.<br>Except for LF-R150A and LF-R 150B when active. |
| TMA STRASBOURG partie 4<br>48°53'39"N , 007°20'48"E - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°47'19"N , 007°06'34"E - 48°28'16"N , 007°06'19"E - 48°28'16"N , 006°49'28"E - 48°42'51"N , 006°49'56"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 48°53'39"N , 007°20'48"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 085 | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA 5 PHALSBOURG lorsqu'elle est active.<br>Except for TMA 5 PHALSBOURG when active. |
| TMA STRASBOURG partie 5<br>48°28'16"N , 006°49'28"E - 48°28'16"N , 007°06'19"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°28'16"N , 006°49'28"E | D | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24 |
| TMA STRASBOURG partie 6<br>48°25'50"N , 007°18'25"E - arc anti-horaire de 11.5 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E - 48°21'50"N , 007°22'41"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°17'39"N , 007°25'26"E - arc horaire de 14 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°24'51"N , 007°14'58"E - 48°25'50"N , 007°18'25"E | D | 5000ft AMSL<br>----------<br>4500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA STRASBOURG partie 7<br>48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande - 48°13'02"N , 007°39'42"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°17'39"N , 007°25'26"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E | D | FL 115<br>----------<br>6000ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24 |
| TMA STRASBOURG partie 8<br>49°00'00"N , 008°04'00"E - Frontière franco-allemande - 48°47'23"N , 008°02'10"E - 48°50'42"N , 007°54'39"E - 49°00'00"N , 008°04'00"E | D | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24 |
| | E | 6500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des parties A, C, D et F de la TMA Baden.<br>Except for BADEN TMA parts A, C, D and F. |
| TMA STRASBOURG partie 9<br>49°07'31"N , 007°08'58"E - Frontière franco-allemande - 49°00'00"N , 008°04'00"E - 48°55'00"N , 007°58'55"E - 48°55'01"N , 007°28'22"E - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°53'39"N , 007°20'48"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 49°07'31"N , 007°08'58"E | E | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la TMA 5 PHALSBOURG et de la LF-R 228 B lorsqu'elles sont actives.<br>Partie située au-dessus de la TMA SARRE : plancher FL 075.<br>Except for TMA 5 PHALSBOURG and LF-R 228 B when active.<br>Part situated ABV SARRE TMA: lower limit FL 075. |
| TMA STRASBOURG partie 10<br>49°12'08"N , 006°25'18"E - 49°11'51"N , 006°30'29"E - 49°14'56"N , 006°41'16"E - Frontière franco-allemande - 49°09'04"N , 006°50'02"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°01'06"N , 006°57'56"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°57'22"N , 006°57'57"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°53'00"N , 006°27'39"E - 48°55'33"N , 006°30'06"E - 49°10'30"N , 006°26'25"E - 49°12'08"N , 006°25'18"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 075 | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24.<br>TA 5000 ft.<br>A l'exclusion de la TMA 5 PHALSBOURG lorsqu'elle est active.<br>TA 5000ft.<br>Except for TMA 5 PHALSBOURG when active. |
| TMA STRASBOURG partie deleg.STUTTGART NORD<br>49°00'00"N , 008°04'00"E - 49°05'00"N , 008°13'30"E - 49°05'00"N , 008°22'00"E - 48°59'52"N , 008°26'36"E - 48°55'00"N , 008°26'10"E - 48°58'13"N , 008°13'43"E - Frontière franco-allemande - 49°00'00"N , 008°04'00"E | E | FL 075<br>----------<br>2500ft ASFC | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Par délégation de FRANCFORT ACC et STUTTGART APP.<br>By delegation of FRANKFURT ACC and STUTTGART APP. |
| TMA STRASBOURG partie deleg.STUTTGART SUD<br>48°58'13"N , 008°13'43"E - 48°55'00"N , 008°26'10"E - 48°48'00"N , 008°26'00"E - 48°06'00"N , 007°58'00"E - 48°04'59"N , 007°34'12"E - Frontière franco-allemande - 48°58'13"N , 008°13'43"E | E | FL 095<br>----------<br>1000ft ASFC | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | Par délégation de FRANCFORT ACC et de STUTTGART APP.<br>A l'exclusion de la partie déléguée TMA 1.1 déléguée STUTTGART APP.<br>By delegation of FRANKFURT ACC and STUTTGART APP.<br>Except for TMA part 1.1 delegation STUTTGART APP. |
| TMA STRASBOURG partie 11<br>49°27'09"N , 005°49'07"E - 49°27'08"N , 005°50'00"E - 49°13'59"N , 005°50'00"E - 49°18'23"N , 005°08'18"E - 49°27'09"N , 005°49'07"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFST STRASBOURG<br>APP<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN) | H24<br>TA 5000 ft |
| **TMA TOULOUSE** | TA : 5000 ft | | | |
| TMA TOULOUSE partie 1.1<br>43°59'10"N , 001°25'08"E - 43°44'14"N , 001°34'03"E - 43°42'13"N , 001°32'25"E - 43°38'06"N , 001°28'40"E - 43°36'05"N , 001°27'24"E - 43°33'29"N , 001°29'38"E - 43°32'43"N , 001°30'55"E - 43°29'59"N , 001°37'56"E - 43°27'21"N , 001°44'39"E - 43°20'30"N , 001°40'00"E - 43°20'22"N , 001°19'49"E - 43°26'58"N , 001°20'30"E - 43°30'16"N , 001°10'20"E - 43°34'41"N , 000°56'58"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 43°55'53"N , 001°05'27"E - 43°59'10"N , 001°25'08"E | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br>APP<br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion d'une partie de la LF-R 112 FONSORBES lorsqu'elle est active.<br>Except for a part of the LF-R 112 FONSORBES when active. |
| TMA TOULOUSE partie 1.2<br>43°59'10"N , 001°25'08"E - 43°36'10"N , 001°38'50"E - 43°30'14"N , 001°55'09"E - 43°16'07"N , 001°37'05"E - 43°17'10"N , 001°19'29"E - 43°23'03"N , 001°01'39"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 43°55'53"N , 001°05'27"E - 43°59'10"N , 001°25'08"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br>APP<br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA TOULOUSE partie 2<br>44°07'32"N , 001°21'03"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E<br>- 44°05'02"N , 001°37'18"E - 43°54'00"N , 001°43'31"E<br>- 43°34'28"N , 001°43'31"E - 43°30'14"N , 001°55'09"E<br>- 43°16'07"N , 001°37'05"E - 43°17'10"N , 001°19'29"E<br>- 43°23'03"N , 001°01'39"E - 43°34'41"N , 000°56'58"E<br>- 43°46'00"N , 000°52'22"E - 44°02'19"N , 001°00'08"E<br>- 44°07'32"N , 001°21'03"E | C | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| TMA TOULOUSE partie 3<br>44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E<br>- 44°17'43"N , 001°44'56"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E<br>- 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E<br>- 43°48'00"N , 002°16'10"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E<br>- 43°01'55"N , 002°18'42"E - 43°02'00"N , 002°17'00"E<br>- 43°09'00"N , 001°38'20"E - 43°09'30"N , 000°54'00"E<br>- 43°14'02"N , 000°45'00"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E<br>- 43°46'00"N , 000°52'22"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E<br>- 44°26'19"N , 000°30'55"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA TOULOUSE ESSAIS partie 3 et de la LF-R 600 COUSSA N lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TOULOUSE ESSAIS CTA part 3 and LF-R 600 COUSSA N when active. |
| TMA TOULOUSE partie 3.1<br>43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°18'27"N , 002°32'42"E<br>- 43°18'00"N , 002°39'36"E - 43°12'50"N , 002°39'36"E<br>- 43°07'52"N , 002°37'30"E - 43°07'56"N , 002°25'39"E<br>- 43°15'30"N , 002°34'20"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| TMA TOULOUSE partie 4<br>43°14'02"N , 000°45'00"E - 43°09'30"N , 000°54'00"E<br>- 43°09'00"N , 001°38'20"E - 43°02'00"N , 002°17'00"E<br>- 43°01'55"N , 002°18'42"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E<br>- 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°14'02"N , 000°45'00"E | D | FL 115<br>----------<br>FL 065 | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion de la CTA TOULOUSE ESSAIS partie 3 et de la LF-R 600 COUSSA N lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TOULOUSE ESSAIS CTA part 3 and LF-R 600 COUSSA N when active. |
| TMA TOULOUSE partie 4-1<br>43°44'14"N , 001°34'03"E - 43°36'10"N , 001°38'50"E<br>- 43°30'14"N , 001°55'09"E - 43°16'07"N , 001°37'05"E<br>- 43°17'10"N , 001°19'29"E - 43°23'03"N , 001°01'39"E<br>- 43°34'41"N , 000°56'58"E - 43°30'16"N , 001°10'20"E<br>- 43°26'58"N , 001°20'30"E - 43°20'22"N , 001°19'49"E<br>- 43°20'30"N , 001°40'00"E - 43°27'21"N , 001°44'39"E<br>- 43°29'59"N , 001°37'56"E - 43°32'43"N , 001°30'55"E<br>- 43°33'29"N , 001°29'38"E - 43°36'05"N , 001°27'24"E<br>- 43°38'06"N , 001°28'40"E - 43°42'13"N , 001°32'25"E<br>- 43°44'14"N , 001°34'03"E | E | 3000ft AMSL<br>----------<br>2400ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion d'une partie de la LF-R 112 FONSORBES lorsqu'elle est active.<br>Contact radio obligatoire avec MURET Tour dans la partie qui coexiste avec la RMZ MURET 2 lorsqu'elle est active.<br>Except for a part of LF-R 112 FONSORBES when active.<br>Mandatory radio contact with MURET TWR in the part which coexists with the RMZ MURET 2 when active. |
| TMA TOULOUSE partie 4-2<br>44°07'32"N , 001°21'03"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E<br>- 44°05'02"N , 001°37'18"E - 43°54'00"N , 001°43'31"E<br>- 43°34'28"N , 001°43'31"E - 43°36'10"N , 001°38'50"E<br>- 43°44'14"N , 001°34'03"E - 43°59'10"N , 001°25'08"E<br>- 43°55'53"N , 001°05'27"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E<br>- 44°02'19"N , 001°00'08"E - 44°07'32"N , 001°21'03"E | E | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| TMA TOULOUSE partie 4-3<br>44°05'02"N , 001°37'18"E - 44°00'40"N , 002°22'30"E<br>- 43°57'40"N , 002°28'30"E - 43°48'00"N , 002°16'10"E<br>- 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°07'50"N , 002°25'32"E<br>- 43°08'55"N , 002°11'20"E - 43°16'00"N , 001°39'00"E<br>- 43°16'07"N , 001°37'05"E - 43°30'14"N , 001°55'09"E<br>- 43°34'28"N , 001°43'31"E - 43°54'00"N , 001°43'31"E<br>- 44°05'02"N , 001°37'18"E | E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL<br>1500ft ASFC | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des TMA 5 et 6 TOULOUSE.<br>A l'exclusion de la partie interférente de la LF-R 39 VILLEMAURY lorsque celle-ci est active.<br>Except TOULOUSE TMA 5 and 6.<br>With exception of LF-R 39 VILLEMAURY interfering part when active. |
| TMA TOULOUSE partie 4-4 NORD<br>44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E<br>- 44°18'08"N , 001°01'19"E - 44°11'04"N , 001°00'48"E<br>- 44°17'50"N , 000°22'04"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E | E | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| TMA TOULOUSE partie 4-4 SUD<br>44°17'50"N , 000°22'04"E - 44°11'04"N , 001°00'48"E<br>- 44°02'19"N , 001°00'08"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E<br>- 44°12'45"N , 000°16'47"E - 44°17'50"N , 000°22'04"E | E | FL 065<br>----------<br>2000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>LF-P 3 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>LF-P 3 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |
| TMA TOULOUSE partie 4-5<br>44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E<br>- 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E | E | FL 115<br>----------<br>3500ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TMA TOULOUSE partie 4-6<br>44°18'08"N , 001°01'19"E - 44°12'30"N , 001°34'00"E<br>- 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E<br>- 43°57'40"N , 002°28'30"E - 44°00'40"N , 002°22'30"E<br>- 44°05'02"N , 001°37'18"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E<br>- 44°07'32"N , 001°21'03"E - 44°02'19"N , 001°00'08"E<br>- 44°11'04"N , 001°00'48"E - 44°18'08"N , 001°01'19"E | E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| TMA TOULOUSE partie 4-7<br>43°25'22"N , 000°45'00"E - 43°18'30"N , 001°00'00"E<br>- 43°17'10"N , 001°19'29"E - 43°16'07"N , 001°37'05"E<br>- 43°16'00"N , 001°39'00"E - 43°08'55"N , 002°11'20"E<br>- 43°07'50"N , 002°25'29"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E<br>- 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°25'22"N , 000°45'00"E | E | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24<br>A l'exclusion des CTA TOULOUSE ESSAIS parties 1 et 2, de la LF-R 600 COUSSA N et de la partie interférente de la LF-R 39 VILLEMAURY lorsqu'elles sont actives.<br>Except for TOULOUSE ESSAIS CTA 1 and 2, LF-R 600 COUSSA N and interfering part of LF-R 39 VILLEMAURY when active. |
| TMA TOULOUSE partie 4-8<br>43°46'00"N , 000°52'22"E - 43°23'03"N , 001°01'39"E<br>- 43°17'10"N , 001°19'29"E - 43°18'30"N , 001°00'00"E<br>- 43°25'22"N , 000°45'00"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E<br>- 43°46'00"N , 000°52'22"E | E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| TMA TOULOUSE partie 5<br>43°21'30"N , 001°58'00"E - 43°18'45"N , 002°05'45"E<br>- 43°18'45"N , 002°27'57"E - 43°18'27"N , 002°32'42"E<br>- 43°18'00"N , 002°39'36"E - 43°12'50"N , 002°39'36"E<br>- 43°07'52"N , 002°37'30"E - 43°07'56"N , 002°25'39"E<br>- 43°08'25"N , 002°17'59"E - 43°08'55"N , 002°11'20"E<br>- 43°10'35"N , 002°03'50"E - 43°11'52"N , 001°58'00"E<br>- 43°21'30"N , 001°58'00"E | D | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| TMA TOULOUSE partie 6<br>43°22'00"N , 001°50'53"E - 43°22'00"N , 001°56'40"E<br>- 43°21'30"N , 001°58'00"E - 43°11'52"N , 001°58'00"E<br>- 43°13'25"N , 001°50'53"E - 43°22'00"N , 001°50'53"E | D | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | LFBO TOULOUSE BLAGNAC<br><br>APP<br><br>TOULOUSE Approche (FR)<br>TOULOUSE Approach (EN) | H24 |
| **TMA VILLACOUBLAY** | | | | |
| TMA VILLACOUBLAY<br>48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E<br>- 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E<br>- 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E<br>- 48°45'15"N , 001°59'20"E - 48°47'45"N , 001°59'13"E<br>- 48°47'50"N , 002°05'22"E | A | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LFPV VILLA<br><br>APP<br><br>VILLA Approche (FR)<br>VILLA Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>VILLA Tour (FR)<br>VILLA Tower (EN) | Activable H24<br>Possible activation H24.<br>Procédures CAM/CAG<br>La désactivation est annoncée sur RAI 128,95 ou par ORLY APP ou par DE GAULLE APP.<br>OAT/GAT procedures<br>Deactivation announced on RAI 128.95 or ORLY APP or CDG APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 2.2 AUTRE ESPACE RÉGLEMENTÉ

*OTHER REGULATED AIRSPACE*

## ENR 2.2.1 RMZ

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.2 TMZ

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TMZ MONTELIMAR**<br><br>44°34'07"N , 004°43'10"E - 44°20'05"N , 004°45'49"E - 44°17'53"N , 004°49'46"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°17'57"N , 004°53'13"E - 44°34'00"N , 004°50'13"E - 44°34'07"N , 004°43'10"E | E | FL 115<br>----------<br>FL 055 | LFML PROVENCE<br><br>FIS<br><br>PROVENCE Information (FR)<br>PROVENCE Information (EN) | H24<br>Affichage CAG VFR code 7000 / CAM V code 0300 ou code alloué par PROVENCE INFO<br>GAT VFR squawk 7000 / OAT V squawk 0300 or allocated code by PROVENCE INFO |
| **TMZ SAINT TROPEZ**<br><br>43°18'50"N , 006°30'09"E - 43°17'23"N , 006°43'39"E - 43°07'17"N , 006°43'39"E - 43°09'00"N , 006°29'00"E - 43°11'00"N , 006°26'00"E - 43°13'20"N , 006°23'20"E - 43°13'40"N , 006°24'00"E - 43°16'35"N , 006°28'20"E - 43°18'50"N , 006°30'09"E | G | 3500ft AMSL<br>----------<br>2100ft AMSL | LFMN NICE<br><br>FIS<br><br>NICE Information (FR)<br>NICE Information (EN) | H24<br>Affichage code 7000 ou code alloué par NICE INFO.<br>Squawk 7000 or allocated code by NICE INFO. |
| **TMZ SARREBRUCK**<br><br>49°09'46"N , 007°01'58"E - Frontière franco-allemande - 49°09'22"N , 006°50'43"E - 49°09'46"N , 007°01'58"E | E | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | LANGEN RADAR | 0500-2130<br>ETE : - 1HR<br>A l'exclusion de la CTR SARREBRUCK partie française.<br>0500-2130<br>SUM : - 1HR<br>Excluding the French part of SARREBRUCK CTR. |
| **TMZ SEINE partie 7.1**<br><br>47°45'51"N , 000°43'35"E - 47°45'48"N , 000°50'19"E - 47°45'01"N , 000°53'50"E - 47°41'23"N , 000°58'36"E - 47°26'33"N , 000°55'56"E - 47°16'07"N , 000°50'55"E - 47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°11'39"N , 000°40'00"E - 47°06'05"N , 000°36'22"E - 47°07'13"N , 000°32'39"E - 47°08'47"N , 000°28'45"E - 47°23'01"N , 000°33'20"E - 47°31'59"N , 000°36'55"E - 47°45'51"N , 000°43'35"E | G | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | PARIS ACC<br><br>FIS<br><br>PARIS Information (FR)<br>PARIS Information (EN) | A l'exclusion de la LF-P 29 LE RIPAULT.<br>Active lorsque la CTR Tours est active et la TMA Seine partie 7.1 est inactive.<br>Afficher le code 7000 ou le code assigné par PARIS INFO.<br>Except for LF-P 29 LE RIPAULT.<br>Active when Tours CTR is active and Seine part 7.1 TMA is inactive. Squawk 7000 or allocated code by PARIS INFO. |
| **TMZ SEINE partie 7.2**<br><br>47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°05'52"N , 000°37'06"E - 47°06'05"N , 000°36'22"E - 47°11'39"N , 000°40'00"E - 47°13'03"N , 000°43'36"E | G | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | PARIS ACC<br><br>FIS<br><br>PARIS Information (FR)<br>PARIS Information (EN) | Active lorsque la CTR Tours est active et la TMA Seine partie 7.2 est inactive.<br>Afficher le code 7000 ou le code assigné par PARIS INFO.<br>Active when Tours CTR is active and Seine part 7.2 TMA is inactive.<br>Squawk 7000 or allocated code by PARIS INFO. |
| **TMZ SEINE partie 8**<br>47°45'51"N , 000°43'35"E - 47°45'48"N , 000°50'19"E - 47°45'01"N , 000°53'50"E - 47°41'23"N , 000°58'36"E - 47°26'33"N , 000°55'56"E - 47°16'07"N , 000°50'55"E - 47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°05'52"N , 000°37'06"E - 47°06'05"N , 000°36'22"E - 47°07'13"N , 000°32'39"E - 47°08'47"N , 000°28'45"E - 47°12'45"N , 000°19'58"E - 47°45'26"N , 000°32'56"E - 47°45'51"N , 000°43'35"E | G | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | PARIS ACC<br><br>FIS<br><br>PARIS Information (FR)<br>PARIS Information (EN) | Active lorsque la CTR Tours est active et la TMA Seine partie 8 est inactive.<br>Afficher le code 7000 ou le code assigné par PARIS INFO.<br>Active when Tours CTR is active and Seine part 8 TMA is inactive.<br>Squawk 7000 or allocated code by PARIS INFO. |
| **TMZ SEINE partie 9**<br>47°51'00"N , 000°46'20"E - 47°51'00"N , 001°00'20"E - 47°41'23"N , 000°58'36"E - 47°26'33"N , 000°55'56"E - 47°16'07"N , 000°50'55"E - 47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°05'52"N , 000°37'06"E - 46°57'43"N , 000°29'46"E - 47°12'45"N , 000°19'58"E - 47°27'30"N , 000°20'10"E - 47°32'37"N , 000°22'11"E - 47°45'26"N , 000°32'56"E - 47°51'00"N , 000°46'20"E | G | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | PARIS ACC<br><br>FIS<br><br>PARIS Information (FR)<br>PARIS Information (EN) | Active lorsque la CTR Tours est active et la TMA Seine partie 9 est inactive.<br>Afficher le code 7000 ou le code assigné par PARIS INFO.<br>Active when Tours CTR is active and Seine part 9 TMA is inactive.<br>Squawk 7000 or allocated code by PARIS INFO. |
| **TMZ SEINE partie 10**<br><br>47°51'00"N , 000°46'20"E - 47°51'00"N , 001°00'20"E - 47°41'23"N , 000°58'36"E - 47°26'33"N , 000°55'56"E - 47°13'03"N , 000°43'36"E - 47°05'52"N , 000°37'06"E - 46°57'43"N , 000°29'46"E - 47°12'45"N , 000°19'58"E - 47°26'09"N , 000°17'03"E - 47°34'50"N , 000°20'28"E - 47°45'26"N , 000°32'56"E - 47°51'00"N , 000°46'20"E | G | FL 115<br>----------<br>FL 065 | PARIS ACC<br><br>FIS<br><br>PARIS Information (FR)<br>PARIS Information (EN) | Active lorsque la CTR Tours est active et la TMA Seine partie 10 est inactive.<br>Afficher le code 7000 ou le code assigné par PARIS INFO.<br>Active when Tours CTR is active and Seine part 10 TMA is inactive.<br>Squawk 7000 or allocated code by PARIS INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.3 RMZ-TMZ

NIL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 2.2.4 SECTEURS DE CONTROLE
## *CONTROL SECTORS*

## ENR 2.2.4.1 SECTEURS DE CONTRÔLE ACC/UAC / *ACC/UAC CONTROL SECTORS*

### REGROUPEMENTS DE SECTEURS / *SECTORS COLLAPSE*
### ACC / UAC BORDEAUX LFBB

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **BDX** | BN + LM + TG + TZ + R1 + R2 + R3 + R4 + R5 + L1 + L2 + L3 + L4 + L5 + P1 1 + P1 2 + P2 + P3 + P4 + T1 + T2 + T3 + T4 + Z1 + Z2 + Z3 + Z4 + Z5 + X1 + X2 + X3 + X4 + X5 + N1 + N2 + N3 + N4 + N5 + H1 + H2 + H3 + H4 + H5 |
| **FBDX** | BN + LM + TG + TZ |
| **FEST** | LM + TG |
| **FNOR** | BN + LM |
| **FSUD** | TG + TZ |
| **FWST** | BN + TZ |
| **H15** | H1 + H2 + H3 + H4 + H5 |
| **H35** | H3 + H4 + H5 |
| **H45** | H4 + H5 |
| **L12** | L1 + L2 |
| **L15** | L1 + L2 + L3 + L4 + L5 |
| **L345** | L3 + L4 + L5 |
| **L45** | L4 + L5 |
| **N15** | N1 + N2 + N3 + N4 + N5 |
| **N35** | N3 + N4 + N5 |
| **N45** | N4 + N5 |
| **NH1** | N1 + H1 |
| **NH12** | N1 + N2 + H1 + H2 |
| **NH15** | N1 + N2 + N3 + N4 + N5 + H1 + H2 + H3 + H4 + H5 |
| **NH2** | N2 + H2 |
| **NH3** | N3 + H3 |
| **NH35** | N3 + N4 + N5 + H3 + H4 + H5 |
| **NH4** | N4 + H4 |
| **NH45** | N4 + N5 + H4 + H5 |
| **NH5** | N5 + H5 |
| **P12** | P1 1 + P1 2 + P2 |
| **P123** | P1 1 + P1 2 + P2 + P3 |
| **P14** | P1 1 + P1 2 + P2 + P3 + P4 |
| **P34** | P3 + P4 |
| **PT** | P1 1 + P1 2 + P2 + P3 + P4 + T1 + T2 + T3 + T4 |
| **R12** | R1 + R2 |
| **R15** | R1 + R2 + R3 + R4 + R5 |
| **R345** | R3 + R4 + R5 |
| **R45** | R4 + R5 |
| **RL** | R1 + R2 + R3 + R4 + R5 + L1 + L2 + L3 + L4 + L5 |
| **RL1** | R1 + L1 |
| **RL12** | R1 + R2 + L1 + L2 |
| **RL123** | R1 + R2 + R3 + L1 + L2 + L3 |
| **RL2** | R2 + L2 |
| **RL3** | R3 + L3 |
| **RL345** | R3 + R4 + R5 + L3 + L4 + L5 |
| **RL4** | R4 + L4 |
| **RL45** | R4 + R5 + L4 + L5 |
| **RL5** | R5 + L5 |
| **RLS5** | R5 + L5 + Z5 + X5 + N5 + H5 |
| **T12** | T1 + T2 |
| **T123** | T1 + T2 + T3 |
| **T14** | T1 + T2 + T3 + T4 |
| **T34** | T3 + T4 |
| **UBDX** | R1 + R2 + R3 + R4 + R5 + L1 + L2 + L3 + L4 + L5 + P1 1 + P1 2 + P2 + P3 + P4 + T1 + T2 + T3 + T4 + Z1 + Z2 + Z3 + Z4 + Z5 + X1 + X2 + X3 + X4 + X5 + N2 + N3 + N4 + N5 + H2 + H3 + H4 + H5 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **UNOR** | R1 + R2 + R3 + R4 + R5 + L1 + L2 + L3 + L4 + L5 + P1 1 + P1 2 + P2 + P3 + P4 + T1 + T2 + T3 + T4 |
| **US1** | Z1 + X1 + N1 + H1 |
| **US12** | Z1 + Z2 + X1 + X2 + N1 + N2 + H1 + H2 |
| **US123** | Z1 + Z2 + Z3 + X1 + X2 + X3 + N1 + N2 + N3 + H1 + H2 + H3 |
| **US14** | Z1 + Z2 + Z3 + Z4 + X1 + X2 + X3 + X4 + N1 + N2 + N3 + N4 + H1 + H2 + H3 + H4 |
| **US2** | Z2 + X2 + N2 + H2 |
| **US3** | Z3 + X3 + N3 + H3 |
| **US34** | Z3 + Z4 + X3 + X4 + N3 + N4 + H3 + H4 |
| **US35** | Z3 + Z4 + Z5 + X3 + X4 + X5 + N3 + N4 + N5 + H3 + H4 + H5 |
| **US4** | Z4 + X4 + N4 + H4 |
| **US45** | Z4 + Z5 + X4 + X5 + N4 + N5 + H4 + H5 |
| **US5** | Z5 + X5 + N5 + H5 |
| **USUD** | Z1 + Z2 + Z3 + Z4 + Z5 + X1 + X2 + X3 + X4 + X5 + N1 + N2 + N3 + N4 + N5 + H1 + H2 + H3 + H4 + H5 |
| **X15** | X1 + X2 + X3 + X4 + X5 |
| **X45** | X4 + X5 |
| **Z15** | Z1 + Z2 + Z3 + Z4 + Z5 |
| **Z45** | Z4 + Z5 |
| **ZNH45** | Z4 + Z5 + N4 + N5 + H4 + H5 |
| **ZX1** | Z1 + X1 |
| **ZX12** | Z1 + Z2 + X1 + X2 |
| **ZX13** | Z1 + Z2 + Z3 + X1 + X2 + X3 |
| **ZX15** | Z1 + Z2 + Z3 + Z4 + Z5 + X1 + X2 + X3 + X4 + X5 |
| **ZX2** | Z2 + X2 |
| **ZX3** | Z3 + X3 |
| **ZX35** | Z3 + Z4 + Z5 + X3 + X4 + X5 |
| **ZX4** | Z4 + X4 |
| **ZX45** | Z4 + Z5 + X4 + X5 |
| **ZX5** | Z5 + X5 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## REGROUPEMENTS DE SECTEURS / *SECTORS COLLAPSE*

## ACC / UAC BREST LFRR

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **A** | AS 1 + AS 2 + AI + AU |
| **AIU** | AI + AU |
| **ASI** | AS 1 + AS 2 + AI |
| **BREST** | AS 1 + AS 2 + AI + AU + GS 1 + GS 2 + GI + GU + NS 1 + NS 2 + NF + NI + NU + JS + JF + JI + JU + VS + VI + VU + KS + KI + KU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU + MS + MI + MU + QS + QI + QU + XI + XS 1 + XS 2 + XU + ZI + ZS + ZU |
| **EST** | MS + MI + MU + QS + QI + QU + XS 1 + XS 2 + XI + XU + ZI + ZS + ZU |
| **ESTI** | MI + QI + XI + ZI |
| **ESTIU** | MI + MU + QI + QU + XI + XU + ZI + ZU |
| **ESTS** | MS + QS + XS 1 + XS 2 + ZS |
| **ESTSI** | MS + MI + QS + QI + XS 1 + XS 2 + XI + ZI + ZS |
| **ESTU** | MU + QU + XU + ZU |
| **G** | GS 1 + GS 2 + GI + GU |
| **GA** | GS 1 + GS 2 + GI + GU + AS 1 + AS 2 + AI + AU |
| **GAI** | GI + AI |
| **GAIU** | GI + GU + AI + AU |
| **GASI** | GS 1 + GS 2 + GI + AS 1 + AS 2 + AI |
| **GAU** | GU + AU |
| **GIU** | GI + GU |
| **GSI** | GS 1 + GS 2 + GI |
| **J** | JS + JF + JI + JU |
| **JFI** | JF + JI |
| **JFIU** | JF + JI + JU |
| **JIU** | JI + JU |
| **JK** | KS + KI + KU + JS + JF + JI + JU |
| **JKS** | JS + JF + KS |
| **JKU** | JU + KU |
| **JNF** | JF + NF |
| **JNFI** | JF + JI + NF + NI |
| **JNI** | JI + NI |
| **JNIU** | JI + JU + NI + NU |
| **JNS** | JS + NS 1 + NS 2 |
| **JNSF** | JS + JF + NS 1 + NS 2 + NF |
| **JNU** | JU + NU |
| **JSF** | JS + JF |
| **JSFI** | JS + JF + JI |
| **JV** | JS + JF + JI + JU + VS + VI + VU |
| **JVIU** | JI + JU + VI + VU |
| **JVK** | JS + JF + KS + VS + JU + KU + VU |
| **JVKS** | JS + JF + KS + VS |
| **JVKU** | JU + KU + VU |
| **JVS** | JS + JF + VS |
| **JVU** | JU + VU |
| **K** | KS + KI + KU |
| **KIU** | KI + KU |
| **KW** | KS + KI + KU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU |
| **KWIU** | KI + KU + WI + WU |
| **KWS** | WS 1 + WS 2 + WS 3 + KS |
| **KWSI** | KS + KI + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI |
| **KWU** | KU + WU |
| **M** | MS + MI + MU |
| **MIU** | MI + MU |
| **MQ** | MS + MI + MU + QS + QI + QU |
| **MQI** | MI + QI |
| **MQIU** | MI + QI + MU + QU |
| **MQS** | MS + QS |
| **MQSI** | MS + MI + QS + QI |
| **MQU** | MU + QU |
| **MSI** | MS + MI |
| **MZ** | MS + MI + MU + ZI + ZS + ZU |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **MZI** | MI + ZI |
| **MZIU** | MI + MU + ZI + ZU |
| **MZS** | MS + ZS |
| **MZSI** | MS + MI + ZI + ZS |
| **MZU** | MU + ZU |
| **N** | NS 1 + NS 2 + NF + NI + NU |
| **NFIU** | NF + NI + NU |
| **NIU** | NI + NU |
| **NORD** | JS + JF + JI + JU + VS + VI + VU + KS + KI + KU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU |
| **NORDI** | JI + VI + KI + WI |
| **NORDIU** | JI + JU + VI + VU + KI + KU + WI + WU |
| **NORDS** | JS + JF + VS + KS + WS 1 + WS 2 + WS 3 |
| **NORDSI** | JS + JF + JI + VS + VI + KS + KI + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI |
| **NORDU** | JU + VU + KU + WU |
| **NORE** | JS + JF + JI + JU + VS + VI + VU + KS + KI + KU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU + MS + MI + MU + QS + QI + QU + XI + XS 1 + XS 2 + XU + ZI + ZS + ZU |
| **Q** | QS + QI + QU |
| **QIU** | QI + QU |
| **QSI** | QS + QI |
| **QX** | QS + QI + QU + XI + XS 1 + XS 2 + XU |
| **QXI** | QI + XI |
| **QXIU** | QI + QU + XI + XU |
| **QXS** | QS + XS 1 + XS 2 |
| **QXSI** | QS + QI + XI + XS 1 + XS 2 |
| **QXU** | QU + XU |
| **RJK** | JS + JU + KS + KU |
| **RJV** | JS + JU + VS + VU |
| **RKW** | KS + KU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WU |
| **V** | VS + VI + VU |
| **VIU** | VI + VU |
| **VK** | VS + VU + KS + KU |
| **VKIU** | VI + VU + KI + KU |
| **VKS** | VS + KS |
| **VKU** | VU + KU |
| **VKW** | VS + VI + VU + KS + KI + KU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU |
| **VKWIU** | VI + VU + KI + KU + WI + WU |
| **VKWS** | VS + KS + WS 1 + WS 2 + WS 3 |
| **VKWSI** | VS + VI + KS + KI + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI |
| **VKWU** | VU + KU + WU |
| **VW** | VS + VI + VU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU |
| **VWIU** | VI + VU + WI + WU |
| **VWS** | VS + WS 1 + WS 2 + WS 3 |
| **VWU** | VU + WU |
| **W** | WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU |
| **WEST** | NS 1 + NS 2 + NF + NI + NU + GS 1 + GS 2 + GI + GU + AS 1 + AS 2 + AI + AU + JS + JF + JI + JU + VS + VI + VU + KS + KI + KU + WS 1 + WS 2 + WS 3 + WI + WU |
| **WIU** | WI + WU |
| **X** | XI + XS 1 + XS 2 + XU |
| **XIU** | XI + XU |
| **XSI** | XS 1 + XS 2 + XI |
| **Z** | ZI + ZS + ZU |
| **ZIU** | ZI + ZU |
| **ZSI** | ZI + ZS |
| **ZX** | XI + XS 1 + XS 2 + XU + ZI + ZS + ZU |
| **ZXI** | XI + ZI |
| **ZXIU** | XI + XU + ZI + ZU |
| **ZXS** | XS 1 + XS 2 + ZS |
| **ZXSI** | XI + XS 1 + XS 2 + ZI + ZS |
| **ZXU** | XU + ZU |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## REGROUPEMENTS DE SECTEURS / *SECTORS COLLAPSE*
## ACC / UAC MARSEILLE LFMM

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **A12** | A1 1 + A1 2 + A2 |
| **A23** | A2 + A3 |
| **A34** | A3 + A4 |
| **AA** | A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 |
| **AB** | A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + B4 |
| **AB1** | A1 1 + A1 2 + B1 |
| **AB12** | A1 1 + A1 2 + A2 + B1 + B2 |
| **AB2** | A2 + B2 |
| **AB23** | A2 + A3 + B2 + B3 |
| **AB3** | A3 + B3 |
| **AB34** | A3 + A4 + B3 + B4 |
| **AB4** | A4 + B4 |
| **ABEK** | A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + B4 + E1 + E2 + E3 + K1 + K2 + K3 |
| **B12** | B1 + B2 |
| **B23** | B2 + B3 |
| **B34** | B3 + B4 |
| **BB** | B1 + B2 + B3 + B4 |
| **BEK** | B1 + B2 + B3 + B4 + E1 + E2 + E3 + K1 + K2 + K3 |
| **BTAJ** | BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 |
| **D1** | D1 1 + D1 2 |
| **D123** | D1 1 + D1 2 + D2 + D3 |
| **D23** | D2 + D3 |
| **D234** | D2 + D3 + D4 |
| **DD** | D1 1 + D1 2 + D2 + D3 + D4 |
| **DH** | D3 + D4 |
| **DL** | D1 1 + D1 2 + D2 |
| **DZ** | D1 1 + D1 2 + D2 + D3 + D4 + ZL 1 + ZL 2 + ZH |
| **DZH** | D3 + D4 + ZH |
| **DZL** | D1 1 + D1 2 + D2 + ZL 1 + ZL 2 |
| **E12** | E1 + E2 |
| **E23** | E2 + E3 |
| **EE** | E1 + E2 + E3 |
| **EK** | E1 + E2 + E3 + K1 + K2 + K3 |
| **EK1** | E1 + K1 |
| **EK12** | E1 + E2 + K1 + K2 |
| **EK2** | E2 + K2 |
| **EK23** | E2 + E3 + K2 + K3 |
| **EK3** | E3 + K3 |
| **F12** | F1 + F2 |
| **F23** | F2 + F3 |
| **F34** | F3 + F4 |
| **FDZ** | F1 + F2 + F3 + F4 + D1 1 + D1 2 + D2 + D3 + D4 + ZL 1 + ZL 2 + ZH |
| **FDZH** | F3 + F4 + D3 + D4 + ZH |
| **FDZL** | F1 + F2 + D1 1 + D1 2 + D2 + ZL 1 + ZL 2 |
| **FF** | F1 + F2 + F3 + F4 |
| **G12** | G1 + G2 |
| **G23** | G2 + G3 |
| **G34** | G3 + G4 |
| **GG** | G1 + G2 + G3 + G4 |
| **GY** | G1 + G2 + G3 + G4 + Y1 + Y2 + Y3 + Y4 |
| **GY1** | G1 + Y1 |
| **GY12** | G1 + G2 + Y1 + Y2 |
| **GY2** | G2 + Y2 |
| **GY23** | G2 + G3 + Y2 + Y3 |
| **GY3** | G3 + Y3 |
| **GY34** | G3 + G4 + Y3 + Y4 |
| **GY4** | G4 + Y4 |
| **GYA** | G1 + G2 + G3 + G4 + Y1 + Y2 + Y3 + Y4 + A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 |
| **GYAB** | G1 + G2 + G3 + G4 + Y1 + Y2 + Y3 + Y4 + A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + B4 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **GYAB4** | G4 + Y4 + A4 + B4 |
| **K12** | K1 + K2 |
| **K23** | K2 + K3 |
| **KK** | K1 + K2 + K3 |
| **LELS** | LE1 1 + LE1 2 + LE2 + LS 1 + LS 2 |
| **LOLE** | LO 1 + LO 2 + LE1 1 + LE1 2 + LE2 |
| **LOLS** | LO 1 + LO 2 + LS 1 + LS 2 |
| **LYO** | LO 1 + LO 2 + LE1 1 + LE1 2 + LE2 + LS 1 + LS 2 |
| **M12** | M1 + M2 |
| **M23** | M2 + M3 |
| **M34** | M3 + M4 |
| **MALY** | MO + ML 1 + ML 2 + LO 1 + LO 2 + LE1 1 + LE1 2 + LE2 + LS 1 + LS 2 |
| **MF** | M1 + M2 + M3 + M4 + F1 + F2 + F3 + F4 |
| **MF1** | M1 + F1 |
| **MF12** | M1 + M2 + F1 + F2 |
| **MF2** | M2 + F2 |
| **MF23** | M2 + M3 + F2 + F3 |
| **MF3** | M3 + F3 |
| **MF34** | M3 + M4 + F3 + F4 |
| **MF4** | M4 + F4 |
| **MFDZ** | M1 + M2 + M3 + M4 + F1 + F2 + F3 + F4 + D1 1 + D1 2 + D2 + D3 + D4 + ZL 1 + ZL 2 + ZH |
| **MFDZH** | M3 + M4 + F3 + F4 + D3 + D4 + ZH |
| **MFDZL** | M1 + M2 + F1 + F2 + D1 1 + D1 2 + D2 + ZL 1 + ZL 2 |
| **MM** | M1 + M2 + M3 + M4 |
| **MNB1** | MN 1 + MN 2 + B1 |
| **MNBT** | MN 1 + MN 2 + BT 1 + BT 2 |
| **MNST** | MN 1 + MN 2 + ST 1 + ST 2 |
| **MOML** | MO + ML 1 + ML 2 |
| **RAE** | ST 1 + ST 2 + BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 + MN 1 + MN 2 + G1 + G2 + G3 + G4 + Y1 + Y2 + Y3 + Y4 + A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + B4 + E1 + E2 + E3 + K1 + K2 + K3 |
| **RAEE** | ST 1 + ST 2 + BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 + MN 1 + MN 2 + E1 + E2 + E3 + K1 + K2 + K3 |
| **RAEE1** | ST 1 + ST 2 + BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 + MN 1 + MN 2 + E1 + K1 |
| **RAEM** | ST 1 + ST 2 + BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 + MN 1 + MN 2 + B1 + B2 + B3 + B4 + E1 + E2 + E3 + K1 + K2 + K3 |
| **RAES** | ST 1 + ST 2 + BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 + MN 1 + MN 2 + A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 + B1 + B2 + B3 + B4 + E1 + E2 + E3 + K1 + K2 + K3 |
| **RAW** | MO + ML 1 + ML 2 + LE1 1 + LE1 2 + LE2 + LO 1 + LO 2 + LS 1 + LS 2 + W1 1 + W1 2 + W2 + W3 + M1 + M2 + M3 + M4 + F1 + F2 + F3 + F4 + D1 1 + D1 2 + D2 + D3 + D4 + ZL 1 + ZL 2 + ZH |
| **RAWM** | MO + ML 1 + ML 2 + LE1 1 + LE1 2 + LE2 + LO 1 + LO 2 + LS 1 + LS 2 + W1 1 + W1 2 + W2 + W3 |
| **RAWN** | MO + ML 1 + ML 2 + LE1 1 + LE1 2 + LE2 + LO 1 + LO 2 + LS 1 + LS 2 + W1 1 + W1 2 + W2 + W3 + M1 + M2 + M3 + M4 |
| **RAWS** | ML 1 + ML 2 + M1 + M2 + M3 + M4 + F1 + F2 + F3 + F4 + D1 1 + D1 2 + D2 + D3 + D4 + ZL 1 + ZL 2 + ZH |
| **SAB** | ST 1 + ST 2 + BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 |
| **SBAM** | ST 1 + ST 2 + BT 1 + BT 2 + AJ 1 + AJ 2 + MN 1 + MN 2 |
| **STAJ** | ST 1 + ST 2 + AJ 1 + AJ 2 |
| **W12** | W1 1 + W1 2 + W2 |
| **W23** | W2 + W3 |
| **WM** | W1 1 + W1 2 + W2 + W3 + M1 + M2 + M3 + M4 |
| **WMF** | W1 1 + W1 2 + W2 + W3 + M1 + M2 + M3 + M4 + F1 + F2 + F3 + F4 |
| **WMFDZ** | W1 1 + W1 2 + W2 + W3 + M1 + M2 + M3 + M4 + F1 + F2 + F3 + F4 + D1 1 + D1 2 + D2 + D3 + D4 + ZL 1 + ZL 2 + ZH |
| **WW** | W1 1 + W1 2 + W2 + W3 |
| **Y12** | Y1 + Y2 |
| **Y23** | Y2 + Y3 |
| **Y34** | Y3 + Y4 |
| **YA** | Y1 + Y2 + Y3 + Y4 + A1 1 + A1 2 + A2 + A3 + A4 |
| **YY** | Y1 + Y2 + Y3 + Y4 |
| **ZL** | ZL 1 + ZL 2 |
| **ZZ** | ZL 1 + ZL 2 + ZH |

## REGROUPEMENTS DE SECTEURS / *SECTORS COLLAPSE*

## ACC / UAC PARIS LFFF

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **AENB** | AP + TB + TE + TN |
| **AOAR** | AO 1 + AO 2 + AR 1 + AR 2 + AR 3 + AR 4 |
| **AOML** | AO 1 + AO 2 + AR 1 + AR 2 + AR 3 + AR 4 + TL + TM + US |
| **AORS** | AO 1 + AO 2 + AR 1 + AR 2 + AR 3 + AR 4 + US |
| **AOUS** | AO 1 + AO 2 + US |
| **APTE** | AP + TE |
| **ARML** | AR 1 + AR 2 + AR 3 + AR 4 + TL + TM |
| **DGTJ** | DG 1 + DG 2 + DO 1 + DO 2 + DO 3 + DS + HP + PU + PW + S + TU + TW + UJ 1 + UJ 2 + UP 1 + UP 2 + UT |
| **DODG** | DG 1 + DG 2 + DO 1 + DO 2 + DO 3 |
| **DOGS** | DG 1 + DG 2 + DO 1 + DO 2 + DO 3 + DS + S |
| **FPAE** | AO 1 + AO 2 + AO 2 + AR 1 + AR 1 + AR 2 + AR 2 + AR 3 + AR 3 + AR 4 + AR 4 + DG 1 + DG 1 + DG 2 + DG 2 + DO 1 + DO 1 + DO 2 + DO 2 + DO 3 + DO 3 + DS + DS + S + S + TL + TL + TM + TM + US + US |
| **HPKZ** | TH 1 + TH 2 + TP 1 + TP 2 + TP 3 + UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **LMH** | HP + PU + PW + TU + TW + UP 1 + UP 2 + UT |
| **LMHJ** | HP + PU + PW + TU + TW + UJ 1 + UJ 2 + UP 1 + UP 2 + UT |
| **LMPT** | PU + TU + UP 1 + UP 2 + UT |
| **LPT** | UP 1 + UP 2 + UT |
| **LWPT** | PU + PW + TU + TW + UP 1 + UP 2 + UT |
| **MHPT** | HP + PU + PW + TU + TW |
| **MPT** | PU + TU |
| **MWPT** | PU + PW + TU + TW |
| **OGRT** | OG 1 + OG 2 + OG 3 + RT 1 + RT 2 |
| **OGY** | OG 1 + OG 2 + OG 3 + OY |
| **OPKZ** | OG 1 + OG 2 + OG 3 + OT 1 + OT 2 + OY + RT 1 + RT 2 + TH 1 + TH 2 + TP 1 + TP 2 + TP 3 + UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **ORGY** | OG 1 + OG 2 + OG 3 + OT 1 + OT 2 + OY + RT 1 + RT 2 |
| **OTRT** | OT 1 + OT 2 + RT 1 + RT 2 |
| **OYOT** | OT 1 + OT 2 + OY |
| **RPAE** | AO 1 + AO 2 + AR 1 + AR 2 + AR 3 + AR 4 + DG 1 + DG 2 + DO 1 + DO 2 + DO 3 + DS + HP + PU + PW + S + TL + TM + TU + TW + UJ 1 + UJ 2 + UP 1 + UP 2 + US + UT |
| **RPAW** | AP + OG 1 + OG 2 + OG 3 + OT 1 + OT 2 + OY + RT 1 + RT 2 + TB + TE + TH 1 + TH 2 + TN + TP 1 + TP 2 + TP 3 + UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **SDS** | DS + S |
| **TENB** | TB + TE + TN |
| **THKZ** | TH 1 + TH 2 + UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **THUZ** | TH 1 + TH 2 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **TML** | TL + TM |
| **TNTB** | TB + TN |
| **TPHK** | TP 1 + TP 2 + TP 3 + TH 1 + TH 2 + UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 |
| **TPHZ** | TP 1 + TP 2 + TP 3 + TH 1 + TH 2 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **TPKZ** | TP 1 + TP 2 + TP 3 + UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **TPUK** | TP 1 + TP 2 + TP 3 + UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 |
| **UKUZ** | UK 1 + UK 2 + UK 3 + UK 4 + UZ 1 + UZ 2 + UZ 3 |
| **WHP** | HP + PW + TW |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## REGROUPEMENTS DE SECTEURS / *SECTORS COLLAPSE*

## ACC / UAC REIMS LFEE

| Nom / Name | Definition |
|---|---|
| **2F** | UF 1 + UF 2 + KF |
| **4E** | KE + UE + XE + HE |
| **4EH** | UE + XE + KE + HE + UH + XH + KH + HH |
| **4H** | UH + XH + KH + HH |
| **4N** | UB + UN 1 + UN 2 + KN + HN + YB |
| | |
| **5R** | UR + XR + KR + YR + HR |
| **DEF** | KD 1 + KD 2 + KD 3 + UF 1 + UF 2 + KF + UE + XE + KE + HE |
| | |
| **HEH** | HE + HH |
| **HNR** | HN + YR + HR |
| **HNUB** | HN + YB + UB |
| **HNYB** | HN + YB |
| **HYR** | YR + HR |
| **KD2F** | KD 1 + KD 2 + KD 3 + UF 1 + UF 2 + KF |
| **KEH** | KE + KH |
| **KHE** | HE + KE |
| **KHEH** | KH + HH + KE + HE |
| **KHH** | HH + KH |
| **KHN** | KN + HN + YB |
| **KHNB** | KN + HN + UB + YB |
| **KHNR** | KN + HN + KR + YR + HR + YB |
| **KHR** | KR + YR + HR |
| **KNYB** | KN + YB |
| **RFUE** | UE + XE + KE + HE + UH + XH + KH + HH + UF 1 + UF 2 + KF + KD 1 + KD 2 + KD 3 |
| **RMS** | UF 1 + UF 2 + KF + UE + XE + KE + HE + UH + XH + KH + HH + UB + KN + UN 1 + UN 2 + HN + KD 1 + KD 2 + KD 3 + HR + KR + UR + XR + YB + YR |
| | |
| **UBN** | UB + UN 1 + UN 2 |
| **UEH** | UE + UH |
| **UKBN** | UB + UN 1 + UN 2 + KN + YB |
| **UKN** | KN + UN 1 + UN 2 |
| **UKNR** | UB + UN 1 + UN 2 + KN + UR + XR + KR + YB |
| **URME** | UE + XE + KE + HE + UH + XH + KH + HH + UF 1 + UF 2 + KF + KD 1 + KD 2 + KD 3 |
| **URMN** | UB + UN 1 + UN 2 + KN + HN + UR + XR + KR + YR + HR + YB |
| **UXE** | UE + XE |
| **UXH** | UH + XH |
| **UXKE** | UE + XE + KE |
| **UXKH** | UH + XH + KH |
| **UXKR** | UR + XR + KR |
| **UXNR** | UB + UN 1 + UN 2 + UR + XR |
| **UXR** | UR + XR |
| **UYB** | UB + YB |
| **XEH** | XE + XH |
| **XKE** | XE + KE |
| **XKEH** | XE + KE + XH + KH |
| **XKH** | XH + KH |
| **XKHE** | HE + KE + XE |
| **XKHH** | HH + KH + XH |
| **XKR** | XR + KR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **ACC/UAC BORDEAUX** | | | |
| BN | | FL 195<br>----------<br>SFC | 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°12'21"N , 000°14'20"E - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W |
| H1 | | FL 295<br>----------<br>FL 195 | 43°55'10"N , 001°28'20"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°29'35"N , 001°41'49"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E |
| H2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 43°55'10"N , 001°28'20"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°29'35"N , 001°41'49"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E |
| H3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 43°55'10"N , 001°28'20"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°29'35"N , 001°41'49"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E |
| H4 | | FL 385<br>----------<br>FL 365 | 43°55'10"N , 001°28'20"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°29'35"N , 001°41'49"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E |
| H5 | | UNL<br>----------<br>FL 385 | 43°55'10"N , 001°28'20"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°29'35"N , 001°41'49"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E |
| L1 | | FL 295<br>----------<br>FL 195 | 47°10'00"N , 001°28'00"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E |
| L2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 47°10'00"N , 001°28'00"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E |
| L3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 47°10'00"N , 001°28'00"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E |
| L4 | | FL 385<br>----------<br>FL 365 | 47°10'00"N , 001°28'00"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E |
| L5 | | UNL<br>----------<br>FL 385 | 47°10'00"N , 001°28'00"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E |
| LM | | FL 195<br>----------<br>SFC | 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'38"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 45°42'45"N , 003°00'16"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 44°39'02"N , 003°02'25"E - 44°32'12"N , 002°48'22"E - 44°32'12"N , 001°34'00"E - 44°30'00"N , 001°16'17"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 45°12'21"N , 000°14'20"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W |
| N1 | | FL 295<br>----------<br>FL 195 | 43°29'32"N , 000°38'51"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 42°29'35"N , 001°41'49"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 43°29'32"N , 000°38'51"E |
| N2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 43°29'32"N , 000°38'51"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 42°29'35"N , 001°41'49"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 43°29'32"N , 000°38'51"E |
| N3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 43°29'32"N , 000°38'51"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 42°29'35"N , 001°41'49"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 43°29'32"N , 000°38'51"E |
| N4 | | FL 385<br>----------<br>FL 365 | 43°29'32"N , 000°38'51"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 42°29'35"N , 001°41'49"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 43°29'32"N , 000°38'51"E |
| N5 | | UNL<br>----------<br>FL 385 | 43°29'32"N , 000°38'51"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 42°29'35"N , 001°41'49"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 43°29'32"N , 000°38'51"E |
| P1 | 1 | FL 265<br>----------<br>FL 195 | 46°52'54"N , 001°48'51"E - 47°10'44"N , 002°26'03"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E |
| P1 | 2 | FL 295<br>----------<br>FL 265 | 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E |
| P2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E |
| P3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E |



© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| P4 | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°22'15"N , 002°21'12"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E |
| R1 | | FL 295<br>----------<br>FL 195 | 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°37'35"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W |
| R2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°37'35"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W |
| R3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°37'33"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W |
| R4 | | FL 385<br>----------<br>FL 365 | 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°37'33"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W |
| R5 | | UNL<br>----------<br>FL 385 | 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 46°31'25"N , 000°57'07"E - 45°53'00"N , 000°54'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°37'33"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W |
| T1 | | FL 295<br>----------<br>FL 195 | 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E |
| T2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E |
| T3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E |
| T4 | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 46°11'20"N , 002°21'47"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°57'35"N , 002°25'40"E - 46°11'20"N , 002°21'47"E |
| TG | | FL 195<br>----------<br>SFC | 44°39'02"N , 003°02'25"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 44°14'58"N , 002°54'15"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 42°25'00"N , 002°42'55"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°30'04"N , 001°40'06"E - 43°28'42"N , 001°29'16"E - 43°40'51"N , 001°18'35"E - 44°30'00"N , 001°16'17"E - 44°32'12"N , 001°34'00"E - 44°32'12"N , 002°48'22"E - 44°39'02"N , 003°02'25"E |
| TZ | | FL 195<br>----------<br>SFC | 45°12'21"N , 000°14'20"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°30'00"N , 001°16'17"E - 43°40'51"N , 001°18'35"E - 43°28'42"N , 001°29'16"E - 42°30'04"N , 001°40'06"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 45°12'21"N , 000°14'20"E |
| X1 | | FL 295<br>----------<br>FL 195 | 45°01'54"N , 000°39'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E |
| X2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 45°01'54"N , 000°39'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E |
| X3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 45°01'54"N , 000°39'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E |
| X4 | | FL 385<br>----------<br>FL 365 | 45°01'54"N , 000°39'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E |
| X5 | | UNL<br>----------<br>FL 385 | 45°01'54"N , 000°39'24"E - 45°11'36"N , 001°05'52"E - 44°45'40"N , 002°16'50"E - 44°31'00"N , 002°37'30"E - 43°55'10"N , 001°28'20"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 45°01'54"N , 000°39'24"E |
| Z1 | | FL 295<br>----------<br>FL 195 | 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 42°50'48"N , 000°17'25"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W |
| Z2 | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 42°50'48"N , 000°17'25"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W |
| Z3 | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 42°50'48"N , 000°17'25"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W |
| Z4 | | FL 385<br>----------<br>FL 365 | 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 42°50'48"N , 000°17'25"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W |
| Z5 | | UNL<br>----------<br>FL 385 | 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°49'00"N , 000°43'00"W - 44°23'56"N , 000°12'58"W - 44°23'48"N , 000°01'27"E - 43°29'32"N , 000°38'51"E - 42°50'18"N , 000°16'29"W - 42°50'48"N , 000°17'25"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | | **ACC/UAC BREST** |
| AI | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 47°15'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 45°00'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W |
| AS | 1 | FL 055<br>----------<br>SFC | 47°15'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W |
| AS | 2 | FL 195<br>----------<br>FL 055 | 47°15'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 45°00'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W |
| AS | 3 | FL 345<br>----------<br>FL 195 | 47°15'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 45°00'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W |
| AU | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 47°15'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 45°00'00"N , 008°45'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W |
| GI | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°20'00"N , 004°00'00"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W |
| GS | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°20'00"N , 004°00'00"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W |
| GS | 2 | FL 345<br>----------<br>FL 195 | 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°20'00"N , 004°00'00"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W |
| GU | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°20'00"N , 004°00'00"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 45°46'29"N , 003°49'21"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W |
| JF | | FL 355<br>----------<br>FL 325 | 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 49°43'43"N , 001°58'25"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W |
| JI | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 49°43'43"N , 001°58'25"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W |
| JS | | FL 325<br>----------<br>FL 195 | 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 49°43'43"N , 001°58'25"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W |
| JU | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 49°43'43"N , 001°58'25"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W |
| KI | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 48°47'46"N , 004°01'57"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 48°37'30"N , 004°20'06"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W |
| KS | | FL 355<br>----------<br>FL 195 | 48°47'46"N , 004°01'57"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 48°37'30"N , 004°20'06"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W |
| KU | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 48°47'46"N , 004°01'57"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 48°37'30"N , 004°20'06"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W |
| MI | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 50°08'16"N , 000°05'46"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 50°08'16"N , 000°05'46"E |
| MS | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 50°08'16"N , 000°05'46"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 50°08'16"N , 000°05'46"E |
| MU | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 50°08'16"N , 000°05'46"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 50°08'16"N , 000°05'46"E |
| NF | | FL 355<br>----------<br>FL 325 | 48°27'44"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W |
| NI | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 48°27'44"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W |
| NS | 1 | FL 305<br>----------<br>FL 195 | 48°27'44"N , 000°15'00"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 47°31'16"N , 000°41'38"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W |
| NS | 2 | FL 325<br>----------<br>FL 305 | 48°27'44"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W |
| NU | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 48°27'44"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 47°17'05"N , 002°57'51"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°10'50"N , 000°44'57"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| QI | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°08'16"N , 000°05'46"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| QS | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°08'16"N , 000°05'46"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| QU | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°08'16"N , 000°05'46"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| VI | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 49°34'00"N , 004°27'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 49°43'43"N , 001°58'25"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W |
| VS | | FL 355<br>----------<br>FL 195 | 49°34'00"N , 004°27'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 49°43'43"N , 001°58'25"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W |
| VU | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 49°34'00"N , 004°27'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 49°43'43"N , 001°58'25"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W |
| WI | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 48°30'00"N , 008°00'00"W - 49°33'23"N , 006°56'17"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W - 48°37'30"N , 004°20'06"W - 47°30'00"N , 004°59'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W - 48°34'28"N , 008°45'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W |
| WS | 1 | FL 055<br>----------<br>SFC | 48°50'00"N , 008°00'00"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 48°32'57"N , 005°20'00"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W |
| WS | 2 | FL 195<br>----------<br>FL 055 | 48°30'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 48°32'57"N , 005°20'00"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W - 48°34'28"N , 008°45'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W |
| WS | 3 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 48°30'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W - 48°37'30"N , 004°20'06"W - 47°30'00"N , 004°59'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W - 48°34'28"N , 008°45'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W |
| → WS | 4 | FL 355<br>----------<br>FL 245 | 48°30'00"N , 008°00'00"W - 49°33'23"N , 006°56'17"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W - 48°37'30"N , 004°20'06"W - 47°30'00"N , 004°59'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W - 48°34'28"N , 008°45'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W |
| WU | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 48°30'00"N , 008°00'00"W - 49°33'23"N , 006°56'17"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W - 48°47'46"N , 004°01'57"W - 48°37'30"N , 004°20'06"W - 47°30'00"N , 004°59'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°15'00"N , 005°30'00"W - 47°15'00"N , 008°45'00"W - 48°34'28"N , 008°45'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W |
| XI | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W |
| XS | 1 | FL 305<br>----------<br>FL 295 | 49°10'00"N , 000°15'00"W - 48°27'43"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 48°02'53"N , 000°04'15"W - 48°05'47"N , 000°01'19"E - 48°10'29"N , 000°16'39"E - 47°45'46"N , 001°40'36"E - 47°57'12"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'05"E - 48°07'59"N , 001°46'55"E - 48°40'00"N , 001°11'59"E - 49°05'39"N , 001°05'04"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W |
| XS | 2 | FL 345<br>----------<br>FL 305 | 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W |
| XU | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 48°27'44"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W |
| ZI | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E |
| ZS | | FL 345<br>----------<br>FL 295 | 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E |
| ZU | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | **ACC/UAC MARSEILLE** | |
| A1 | 1 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 44°09'29"N , 005°37'39"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°32'18"N , 005°21'58"E - 44°40'00"N , 005°21'08"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E |
| A1 | 2 | FL 305<br>----------<br>FL 245 | 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 44°39'00"N , 005°02'30"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E |
| A2 | | FL 355<br>----------<br>FL 305 | 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 44°39'00"N , 005°02'30"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E |
| A3 | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 44°39'00"N , 005°02'30"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E |
| A4 | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 44°39'00"N , 005°02'30"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E |
| AJ | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 42°43'52"N , 006°10'22"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°34'49"N , 008°00'43"E - 42°18'12"N , 008°12'17"E - 42°24'24"N , 008°50'52"E - 42°19'33"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 42°43'52"N , 006°10'22"E |
| AJ | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 42°43'52"N , 006°10'22"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°34'49"N , 008°00'43"E - 42°18'12"N , 008°12'17"E - 42°24'24"N , 008°50'52"E - 42°19'33"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 42°43'52"N , 006°10'22"E |
| B1 | | FL 305<br>----------<br>FL 245 | 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°48'00"N , 006°46'00"E - 44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'50"N , 007°07'41"E - 44°08'35"N , 007°17'07"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 44°00'00"N , 007°40'00"E - 43°28'30"N , 006°44'30"E - 43°25'53"N , 006°15'40"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E |
| B2 | | FL 355<br>----------<br>FL 305 | 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°48'00"N , 006°46'00"E - 44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'50"N , 007°07'41"E - 44°08'35"N , 007°17'07"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 44°00'00"N , 007°40'00"E - 43°28'30"N , 006°44'30"E - 43°25'53"N , 006°15'40"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E |
| B3 | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°48'00"N , 006°46'00"E - 44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'50"N , 007°07'41"E - 44°08'35"N , 007°17'07"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 44°00'00"N , 007°40'00"E - 43°28'30"N , 006°44'30"E - 43°25'53"N , 006°15'40"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E |
| B4 | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°48'00"N , 006°46'00"E - 44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'50"N , 007°07'41"E - 44°08'35"N , 007°17'07"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 44°00'00"N , 007°40'00"E - 43°28'30"N , 006°44'30"E - 43°25'53"N , 006°15'40"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°36'53"N , 005°53'58"E - 43°37'51"N , 005°55'45"E - 43°39'30"N , 005°57'00"E - 43°50'30"N , 005°58'30"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E |
| BT | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 42°19'33"N , 009°45'00"E - 42°24'24"N , 008°50'52"E - 42°18'12"N , 008°12'17"E - 42°34'49"N , 008°00'43"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E |
| BT | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 42°19'33"N , 009°45'00"E - 42°24'24"N , 008°50'52"E - 42°18'12"N , 008°12'17"E - 42°34'49"N , 008°00'43"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E |
| D1 | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 41°08'30"N , 004°40'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E |
| D1 | 2 | FL 335<br>----------<br>FL 195 | 41°08'30"N , 004°40'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E |
| D2 | | FL 355<br>----------<br>FL 335 | 41°08'30"N , 004°40'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E |
| D3 | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 41°08'30"N , 004°40'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E |
| D4 | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 41°08'30"N , 004°40'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| E1 | | FL 305<br>----------<br>FL 245 | 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°25'53"N , 006°15'40"E - 43°28'30"N , 006°44'30"E - 44°00'00"N , 007°40'00"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°26'15"N , 008°48'02"E - 42°13'19"N , 008°06'54"E - 41°57'23"N , 008°07'08"E - 41°34'04"N , 008°11'42"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 42°55'03"N , 006°43'28"E - 43°00'15"N , 006°38'21"E - 42°56'22"N , 006°16'43"E - 43°02'01"N , 006°11'10"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E |
| E2 | | FL 355<br>----------<br>FL 305 | 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°25'53"N , 006°15'40"E - 43°28'30"N , 006°44'30"E - 44°00'00"N , 007°40'00"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°26'15"N , 008°48'02"E - 42°13'19"N , 008°06'54"E - 41°57'23"N , 008°07'08"E - 41°34'04"N , 008°11'42"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 42°55'03"N , 006°43'28"E - 43°00'15"N , 006°38'21"E - 42°56'22"N , 006°16'43"E - 43°02'01"N , 006°11'10"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E |
| E3 | | UNL<br>----------<br>FL 355 | 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°25'53"N , 006°15'40"E - 43°28'30"N , 006°44'30"E - 44°00'00"N , 007°40'00"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°26'15"N , 008°48'02"E - 42°13'19"N , 008°06'54"E - 41°57'23"N , 008°07'08"E - 41°34'04"N , 008°11'42"E - 41°44'02"N , 007°45'24"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 42°55'03"N , 006°43'28"E - 43°00'15"N , 006°38'21"E - 42°56'22"N , 006°16'43"E - 43°02'01"N , 006°11'10"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E |
| F1 | | FL 335<br>----------<br>FL 245 | 43°02'01"N , 006°11'10"E - 42°56'22"N , 006°16'43"E - 43°00'15"N , 006°38'21"E - 42°55'03"N , 006°43'28"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°02'01"N , 006°11'10"E |
| F2 | | FL 355<br>----------<br>FL 335 | 43°02'01"N , 006°11'10"E - 42°56'22"N , 006°16'43"E - 43°00'15"N , 006°38'21"E - 42°55'03"N , 006°43'28"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°02'01"N , 006°11'10"E |
| F3 | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 43°02'01"N , 006°11'10"E - 42°56'22"N , 006°16'43"E - 43°00'15"N , 006°38'21"E - 42°55'03"N , 006°43'28"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°02'01"N , 006°11'10"E |
| F4 | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 43°02'01"N , 006°11'10"E - 42°56'22"N , 006°16'43"E - 43°00'15"N , 006°38'21"E - 42°55'03"N , 006°43'28"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 43°22'29"N , 005°54'47"E - 43°25'06"N , 006°11'30"E - 43°02'01"N , 006°11'10"E |
| G1 | | FL 305<br>----------<br>FL 245 | 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°07'00"N , 005°42'00"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E |
| G2 | | FL 355<br>----------<br>FL 305 | 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°07'00"N , 005°42'00"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E |
| G3 | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°07'00"N , 005°42'00"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E |
| G4 | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°07'00"N , 005°42'00"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E |
| K1 | | FL 305<br>----------<br>FL 245 | 43°26'15"N , 008°48'02"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°34'04"N , 008°11'42"E - 41°57'23"N , 008°07'08"E - 42°13'19"N , 008°06'54"E - 43°26'15"N , 008°48'02"E |
| K2 | | FL 355<br>----------<br>FL 305 | 43°26'15"N , 008°48'02"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°34'04"N , 008°11'42"E - 41°57'23"N , 008°07'08"E - 42°13'19"N , 008°06'54"E - 43°26'15"N , 008°48'02"E |
| K3 | | UNL<br>----------<br>FL 355 | 43°26'15"N , 008°48'02"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°30'53"N , 008°20'00"E - 41°34'04"N , 008°11'42"E - 41°57'23"N , 008°07'08"E - 42°13'19"N , 008°06'54"E - 43°26'15"N , 008°48'02"E |
| LE1 | 1 | FL 175<br>----------<br>SFC | 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 005°13'07"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - arc anti-horaire de 9.02 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°48'13"N , 006°05'58"E - 45°39'10"N , 006°15'35"E - 45°40'21"N , 006°21'44"E - 45°42'56"N , 006°49'13"E - Frontière franco-italienne - 45°01'17"N , 006°40'53"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°32'18"N , 005°21'58"E - 44°40'00"N , 005°21'08"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 45°20'00"N , 005°18'00"E - 45°30'00"N , 005°15'00"E - 45°56'53"N , 004°53'10"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E |
| LE1 | 2 | FL 195<br>----------<br>FL 175 | 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 005°13'07"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - arc anti-horaire de 9.02 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°48'13"N , 006°05'58"E - 45°39'10"N , 006°15'35"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 45°34'20"N , 006°20'23"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E - 45°27'26"N , 006°44'49"E - 45°30'13"N , 006°50'08"E - 45°19'14"N , 007°06'39"E - Frontière franco-italienne - 45°01'17"N , 006°40'53"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°32'18"N , 005°21'58"E - 44°40'00"N , 005°21'08"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 45°20'00"N , 005°18'00"E - 45°30'00"N , 005°15'00"E - 45°56'53"N , 004°53'10"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E |
| LE2 | | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 46°16'30"N , 004°36'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°07'00"N , 005°42'00"E - 46°13'13"N , 005°55'11"E - 46°03'45"N , 006°09'52"E - 45°57'01"N , 006°15'38"E - 45°50'10"N , 006°09'31"E - 45°46'20"N , 006°07'57"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 45°20'00"N , 005°18'00"E - 45°30'00"N , 005°15'00"E - 45°56'53"N , 004°53'10"E - 46°16'30"N , 004°36'00"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| LO | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E - 45°56'53"N , 004°53'10"E - 45°51'13"N , 004°39'13"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 45°57'15"N , 003°47'56"E - 45°53'57"N , 003°37'15"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°42'45"N , 003°00'16"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E |
| LO | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°16'30"N , 004°36'00"E - 45°56'53"N , 004°53'10"E - 45°51'13"N , 004°39'13"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 45°57'15"N , 003°47'56"E - 45°53'57"N , 003°37'15"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E |
| LS | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°53'57"N , 003°37'15"E - 45°57'15"N , 003°47'56"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 45°51'13"N , 004°39'13"E - 45°56'53"N , 004°53'10"E - 45°30'00"N , 005°15'00"E - 45°20'00"N , 005°18'00"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°40'00"N , 005°21'08"E - 44°40'00"N , 003°42'06"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E |
| LS | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 45°53'57"N , 003°37'15"E - 45°57'15"N , 003°47'56"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 45°51'13"N , 004°39'13"E - 45°56'53"N , 004°53'10"E - 45°30'00"N , 005°15'00"E - 45°20'00"N , 005°18'00"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 45°53'57"N , 003°37'15"E |
| M1 | | FL 335<br>----------<br>FL 245 | 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E |
| M2 | | FL 355<br>----------<br>FL 335 | 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E |
| M3 | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E |
| M4 | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°47'28"N , 005°25'41"E - 43°37'59"N , 005°40'35"E - 43°36'48"N , 005°42'41"E - 43°35'58"N , 005°45'04"E - 43°35'45"N , 005°47'29"E - 43°35'47"N , 005°49'35"E - 43°36'08"N , 005°51'41"E - 43°22'01"N , 005°52'35"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E |
| ML | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 43°48'41"N , 004°00'23"E - 43°35'00"N , 004°34'00"E - 43°35'00"N , 005°05'00"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°28'05"N , 005°25'01"E - 43°24'26"N , 005°26'09"E - 43°05'06"N , 005°42'28"E - 42°43'52"N , 006°10'22"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°25'00"N , 002°42'55"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E |
| ML | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 43°48'41"N , 004°00'23"E - 43°35'00"N , 004°34'00"E - 43°35'00"N , 005°05'00"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°28'05"N , 005°25'01"E - 43°24'26"N , 005°26'09"E - 43°05'06"N , 005°42'28"E - 42°43'52"N , 006°10'22"E - 42°29'30"N , 006°29'00"E - 42°17'07"N , 006°21'32"E - 41°59'30"N , 006°11'00"E - 41°37'11"N , 005°11'35"E - 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 43°36'11"N , 003°50'31"E - 43°48'41"N , 004°00'23"E |
| MN | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 44°32'18"N , 005°21'58"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 45°01'17"N , 006°40'53"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°46'44"N , 007°47'01"E - 43°42'07"N , 007°50'16"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 44°09'29"N , 005°37'39"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°32'18"N , 005°21'58"E |
| MN | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°48'00"N , 006°46'00"E - 44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'50"N , 007°07'41"E - 44°08'35"N , 007°17'07"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E |
| MO | | FL 195<br>----------<br>SFC | 44°40'00"N , 003°42'06"E - 44°40'00"N , 005°21'08"E - 44°32'18"N , 005°21'58"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°35'00"N , 005°05'00"E - 43°35'00"N , 004°34'00"E - 43°48'41"N , 004°00'23"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°40'00"N , 003°42'06"E |
| ST | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 44°09'29"N , 005°37'39"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°43'52"N , 006°10'22"E - 43°05'06"N , 005°42'28"E - 43°24'26"N , 005°26'09"E - 43°28'05"N , 005°25'01"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°09'29"N , 005°37'39"E |
| ST | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 44°09'29"N , 005°37'39"E - 43°56'36"N , 006°01'47"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°43'52"N , 006°10'22"E - 43°05'06"N , 005°42'28"E - 43°24'26"N , 005°26'09"E - 43°28'05"N , 005°25'01"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°09'29"N , 005°37'39"E |
| W1 | 1 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°40'00"N , 005°21'08"E - 44°32'18"N , 005°21'58"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 43°57'00"N , 005°16'40"E - 43°35'00"N , 005°05'00"E - 43°35'00"N , 004°34'00"E - 43°48'41"N , 004°00'23"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E |
| W1 | 2 | FL 305<br>----------<br>FL 245 | 44°51'32"N , 003°22'09"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°39'00"N , 005°02'30"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E |
| W2 | | FL 355<br>----------<br>FL 305 | 44°51'32"N , 003°22'09"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°39'00"N , 005°02'30"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E |
| W3 | | UNL<br>----------<br>FL 355 | 44°51'32"N , 003°22'09"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 44°52'12"N , 005°20'11"E - 44°39'00"N , 005°02'30"E - 43°57'00"N , 005°10'30"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E |
| Y1 | | FL 305<br>----------<br>FL 245 | 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°51'00"N , 006°03'00"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| Y2 | | FL 355<br>----------<br>FL 305 | 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°51'00"N , 006°03'00"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E |
| Y3 | | FL 375<br>----------<br>FL 355 | 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°51'00"N , 006°03'00"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E |
| Y4 | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°51'00"N , 006°03'00"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 44°59'25"N , 006°39'45"E - 44°21'55"N , 006°17'06"E - 44°32'18"N , 006°08'24"E - 44°58'22"N , 005°46'22"E - 44°59'16"N , 005°29'44"E - 45°11'47"N , 005°18'39"E - 45°12'26"N , 004°51'32"E - 45°16'07"N , 004°43'34"E - 45°29'54"N , 004°58'57"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E |
| ZH | | UNL<br>----------<br>FL 355 | 40°01'52"N , 004°40'00"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 004°40'00"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E |
| ZL | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 40°01'52"N , 004°40'00"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 004°40'00"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E |
| ZL | 2 | FL 355<br>----------<br>FL 195 | 40°01'52"N , 004°40'00"E - 40°23'56"N , 005°30'10"E - 40°30'32"N , 006°19'37"E - 40°42'22"N , 006°29'42"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 004°40'00"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | | **ACC/UAC PARIS** |
| AO | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°09'46"N , 003°50'39"E - 47°38'34"N , 004°34'51"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| AO | 2 | FL 285<br>----------<br>FL 195 | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°09'46"N , 003°50'39"E - 47°38'34"N , 004°34'51"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| AP | | FL 315<br>----------<br>FL 265 | 50°20'53"N , 003°59'35"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°59'35"N , 003°48'48"E - 49°06'37"N , 003°43'38"E - 49°12'41"N , 003°54'29"E - 50°20'53"N , 003°59'35"E |
| AR | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°44'01"N , 003°30'23"E - 48°42'07"N , 003°38'43"E - 48°36'01"N , 003°48'36"E - 48°27'46"N , 004°06'05"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 47°58'27"N , 004°57'10"E - 47°38'34"N , 004°34'51"E - 48°24'16"N , 003°29'59"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| AR | 2 | FL 265<br>----------<br>FL 195 | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°44'01"N , 003°30'23"E - 48°42'07"N , 003°38'43"E - 48°36'01"N , 003°48'36"E - 48°27'46"N , 004°06'05"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 47°58'27"N , 004°57'10"E - 47°46'42"N , 005°16'27"E - 47°30'19"N , 004°46'20"E - 47°34'26"N , 004°40'37"E - 47°38'34"N , 004°34'51"E - 48°24'16"N , 003°29'59"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| AR | 3 | FL 285<br>----------<br>FL 265 | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°29'38"N , 003°57'49"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 48°11'30"N , 004°35'11"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°38'23"N , 005°01'04"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°38'34"N , 004°34'51"E - 48°09'46"N , 003°50'39"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| AR | 4 | FL 345<br>----------<br>FL 285 | 48°09'46"N , 003°50'39"E - 48°11'30"N , 004°35'11"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°38'23"N , 005°01'04"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°38'34"N , 004°34'51"E - 48°09'46"N , 003°50'39"E |
| DG | 1 | FL 265<br>----------<br>SFC | 49°00'00"N , 002°00'00"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°30'09"N , 002°03'14"E - 48°30'09"N , 001°52'31"E - 48°35'00"N , 001°52'00"E - 48°38'17"N , 001°49'16"E - 48°43'56"N , 001°44'33"E - 48°47'00"N , 001°42'00"E - 49°00'00"N , 002°00'00"E |
| DG | 2 | FL 265<br>----------<br>FL 185 | 48°30'09"N , 001°52'31"E - 48°30'09"N , 002°03'14"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°43'10"N , 002°42'15"E - 47°43'10"N , 002°03'21"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°17'49"N , 001°53'50"E - 48°30'09"N , 001°52'31"E |
| | | | DG-2: Plancher oblique : FL185 à FL265 à l'exclusion de DO-1. |
| DO | 1 | FL 250<br>----------<br>FL 125 | 48°30'09"N , 001°52'31"E - 48°30'09"N , 002°03'14"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°43'10"N , 002°42'15"E - 47°43'10"N , 002°03'21"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°17'49"N , 001°53'50"E - 48°30'09"N , 001°52'31"E |
| | | | DO-1: Plafond oblique: FL165 à FL265 à l'exclusion de DG 2. Plancher oblique: FL125 à FL175 à l'exclusion de DS. |
| DO | 2 | FL 265<br>----------<br>FL 195 | 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°43'10"N , 002°03'21"E - 47°43'10"N , 002°42'15"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°29'48"N , 003°32'53"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°10'44"N , 002°26'03"E - 46°52'54"N , 001°48'51"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E |
| DO | 3 | FL 125<br>----------<br>SFC | 48°30'09"N , 001°52'31"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 48°17'00"N , 001°53'15"E - 48°17'49"N , 001°53'50"E - 48°30'09"N , 001°52'31"E |
| DS | | FL 175<br>----------<br>SFC | 48°17'00"N , 001°53'15"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°43'10"N , 002°42'15"E - 47°43'10"N , 002°03'21"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°17'00"N , 001°53'15"E |
| | | | DS: Plafond oblique: FL125 à FL175 à l'exclusion de DO1. |
| HP | | UNL<br>----------<br>FL 355 | 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E |
| OG | 1 | FL 285<br>----------<br>FL 245 | 47°31'03"N , 000°33'27"E - 47°48'23"N , 000°46'45"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 48°20'48"N , 000°50'39"E - 48°05'47"N , 000°01'20"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 47°33'28"N , 000°39'16"W - 47°31'03"N , 000°33'27"E |
| OG | 2 | FL 295<br>----------<br>FL 285 | 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°45'46"N , 001°40'36"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 48°20'48"N , 000°50'39"E - 48°05'47"N , 000°01'20"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 47°31'16"N , 000°41'38"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E |
| OG | 3 | FL 305<br>----------<br>FL 295 | 47°33'28"N , 000°39'15"W - 47°31'15"N , 000°41'38"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°02'39"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'00"E - 47°45'46"N , 001°40'35"E - 47°59'21"N , 000°55'02"E - 48°10'29"N , 000°16'39"E - 48°05'46"N , 000°01'20"E - 48°02'53"N , 000°04'15"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°33'28"N , 000°39'15"W |
| OT | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°35'00"N , 001°52'00"E - 48°38'17"N , 001°49'16"E - 48°15'01"N , 001°12'29"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 47°31'03"N , 000°33'27"E - 47°10'01"N , 000°34'15"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E |
| OT | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 47°03'50"N , 000°34'28"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°35'00"N , 001°52'00"E - 48°38'17"N , 001°49'16"E - 48°15'01"N , 001°12'29"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 47°31'03"N , 000°33'27"E - 47°10'01"N , 000°34'15"E - 47°03'50"N , 000°34'28"E |
| OY | | FL 285<br>----------<br>FL 245 | 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°45'46"N , 001°40'36"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 47°31'03"N , 000°33'27"E - 47°33'28"N , 000°39'16"W - 47°31'16"N , 000°41'38"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E |
| PU | | FL 345<br>----------<br>FL 315 | 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| PW | | FL 355<br>----------<br>FL 345 | 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E |
| RT | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 47°10'01"N , 000°34'15"E - 47°31'03"N , 000°33'27"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 48°15'01"N , 001°12'29"E - 48°38'17"N , 001°49'16"E - 48°43'56"N , 001°44'33"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'01"N , 000°34'15"E |
| RT | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 47°10'01"N , 000°34'15"E - 47°31'03"N , 000°33'27"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 48°15'01"N , 001°12'29"E - 48°38'17"N , 001°49'16"E - 48°43'56"N , 001°44'33"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 47°31'16"N , 000°41'38"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°03'50"N , 000°34'28"E - 47°10'01"N , 000°34'15"E |
| S | | FL 195<br>----------<br>SFC | 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°43'10"N , 002°03'21"E - 47°43'10"N , 002°42'15"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E |
| TB | | FL 265<br>----------<br>SFC | 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 50°21'07"N , 003°47'34"E - 49°27'25"N , 003°12'01"E - 49°10'00"N , 003°17'59"E - 49°07'37"N , 003°00'46"E - 49°06'40"N , 002°50'09"E - 50°43'00"N , 002°00'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E |
| TE | | FL 265<br>----------<br>SFC | 50°21'07"N , 003°47'34"E - Frontière franco-belge - 49°34'05"N , 005°26'32"E - 49°16'00"N , 004°03'00"E - 49°10'00"N , 003°17'59"E - 49°27'25"N , 003°12'01"E - 50°21'07"N , 003°47'34"E |
| TH | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°05'00"N , 001°16'00"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°00'00"N , 002°00'00"E - 48°47'00"N , 001°42'00"E - 48°43'56"N , 001°44'33"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°12'04"N , 000°13'36"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W |
| TH | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°00'00"N , 002°00'00"E - 48°47'00"N , 001°42'00"E - 48°43'56"N , 001°44'33"E - 48°40'00"N , 001°12'00"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°12'04"N , 000°13'36"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W |
| TL | | FL 265<br>----------<br>SFC | 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°06'40"N , 002°50'09"E - 49°07'37"N , 003°00'46"E - 49°01'16"N , 003°11'34"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 47°58'27"N , 004°57'10"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 48°27'46"N , 004°06'05"E - 48°36'01"N , 003°48'36"E - 48°42'07"N , 003°38'43"E - 48°44'01"N , 003°30'23"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E |
| TM | | FL 265<br>----------<br>SFC | 49°34'05"N , 005°26'32"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 49°01'16"N , 003°11'34"E - 49°07'37"N , 003°00'46"E - 49°10'00"N , 003°17'59"E - 49°16'00"N , 004°03'00"E - 49°34'05"N , 005°26'32"E |
| TN | | FL 265<br>----------<br>SFC | 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 50°43'00"N , 002°00'00"E - 49°06'40"N , 002°50'09"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°53'59"N , 001°30'38"E - 49°59'51"N , 001°23'17"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E |
| TP | 1 | FL 195<br>----------<br>SFC | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°16'28"N , 000°26'37"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 49°59'51"N , 001°23'17"E - 49°53'59"N , 001°30'38"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°05'00"N , 001°16'00"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°31'36"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| TP | 2 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 49°31'36"N , 000°15'00"W - 49°56'13"N , 000°49'57"E - 50°16'28"N , 000°26'37"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 49°59'51"N , 001°23'17"E - 49°53'59"N , 001°30'38"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°31'36"N , 000°15'00"W |
| TP | 3 | FL 265<br>----------<br>FL 245 | 50°16'28"N , 000°26'37"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 49°59'51"N , 001°23'17"E - 49°53'59"N , 001°30'38"E - 49°43'23"N , 001°04'06"E - 49°56'13"N , 000°49'57"E - 50°16'28"N , 000°26'37"E |
| TU | | FL 345<br>----------<br>FL 315 | 47°20'57"N , 004°29'20"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E |
| TW | | FL 355<br>----------<br>FL 345 | 47°20'57"N , 004°29'20"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E |
| UJ | 1 | FL 355<br>----------<br>FL 195 | 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°38'23"N , 005°01'04"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E |
| UJ | 2 | FL 385<br>----------<br>FL 355 | 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°38'23"N , 005°01'04"E - 47°28'16"N , 005°21'25"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E |
| UK | 1 | FL 245<br>----------<br>FL 195 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°16'28"N , 000°26'37"E - 49°56'13"N , 000°49'57"E - 49°31'36"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| UK | 2 | FL 265<br>----------<br>FL 245 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°16'28"N , 000°26'37"E - 49°56'13"N , 000°49'57"E - 49°43'23"N , 001°04'06"E - 49°53'59"N , 001°30'38"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°31'36"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| UK | 3 | FL 285<br>----------<br>FL 265 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°16'28"N , 000°26'37"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 49°59'51"N , 001°23'17"E - 49°53'59"N , 001°30'38"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°31'36"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| UK | 4 | FL 295<br>----------<br>FL 285 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°16'28"N , 000°26'37"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°31'36"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| UP | 1 | FL 265<br>----------<br>FL 195 | 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°29'48"N , 003°32'53"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E |

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| UP | 2 | FL 315<br>----------<br>FL 265 | 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E |
| US | | FL 345<br>----------<br>FL 285 | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°29'38"N , 003°57'49"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 48°11'30"N , 004°35'11"E - 48°09'46"N , 003°50'39"E - 47°38'34"N , 004°34'51"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| UT | | FL 315<br>----------<br>FL 195 | 47°20'57"N , 004°29'20"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E |
| UZ | 1 | FL 265<br>----------<br>FL 245 | 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°00'00"N , 002°00'00"E - 48°47'00"N , 001°42'00"E - 48°43'56"N , 001°44'33"E - 48°35'00"N , 001°52'00"E - 48°30'09"N , 001°52'31"E - 48°17'49"N , 001°53'50"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°45'46"N , 001°40'36"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 48°20'48"N , 000°50'39"E - 48°05'47"N , 000°01'20"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E |
| UZ | 2 | FL 285<br>----------<br>FL 265 | 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°45'46"N , 001°40'36"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 48°20'48"N , 000°50'39"E - 48°05'47"N , 000°01'20"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E |
| UZ | 3 | FL 295<br>----------<br>FL 285 | 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°45'46"N , 001°40'36"E - 47°59'22"N , 000°55'03"E - 48°20'48"N , 000°50'39"E - 48°05'47"N , 000°01'20"E - 48°02'53"N , 000°04'16"W - 47°56'00"N , 000°15'00"W - 49°10'00"N , 000°15'00"W - 49°05'40"N , 001°05'05"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **ACC/UAC REIMS** | | | |
| HE | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°41'25"N , 007°30'57"E - Frontière franco-allemande - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E |
| HH | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 47°41'25"N , 007°30'57"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'00"N , 006°18'00"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°41'25"N , 007°30'57"E |
| HN | | UNL<br>----------<br>FL 365 | 50°24'05"N , 000°46'11"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 50°29'43"N , 003°36'36"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°45'49"N , 001°36'27"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E |
| HR | | UNL<br>----------<br>FL 375 | 50°29'43"N , 003°36'36"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 50°29'43"N , 003°36'36"E |
| KD | 1 | FL 355<br>----------<br>FL 345 | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°29'38"N , 003°57'49"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°38'23"N , 005°01'04"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| KD | 2 | FL 385<br>----------<br>FL 355 | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°29'38"N , 003°57'49"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 47°28'16"N , 005°21'25"E - 47°38'23"N , 005°01'04"E - 47°30'17"N , 004°46'21"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| KD | 3 | UNL<br>----------<br>FL 385 | 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°29'38"N , 003°57'49"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°16'03"N , 004°04'39"E - 47°24'06"N , 003°47'45"E - 47°31'39"N , 003°31'43"E - 47°47'43"N , 003°21'46"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°30'09"N , 002°55'13"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E |
| KE | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°41'25"N , 007°30'57"E - Frontière franco-allemande - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E |
| KF | | UNL<br>----------<br>FL 345 | 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°29'38"N , 003°57'49"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 48°11'30"N , 004°35'12"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E |
| KH | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 47°41'25"N , 007°30'57"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'00"N , 006°18'00"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°41'25"N , 007°30'57"E |
| KN | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 50°24'05"N , 000°46'11"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°54'18"N , 001°28'00"E - 50°42'52"N , 001°43'53"E - 50°44'29"N , 001°46'55"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°45'49"N , 001°36'27"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E |
| KR | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 50°29'43"N , 003°36'36"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 50°29'43"N , 003°36'36"E |
| UB | | FL 345<br>----------<br>FL 265 | 50°54'18"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 50°29'43"N , 003°36'36"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 50°44'29"N , 001°46'55"E - 50°42'52"N , 001°43'53"E - 50°54'18"N , 001°28'00"E |
| UE | | FL 315<br>----------<br>FL 195 | 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°41'25"N , 007°30'57"E - Frontière franco-allemande - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E |
| UF | 1 | FL 265<br>----------<br>FL 195 | 48°03'49"N , 005°59'46"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E |
| UF | 2 | FL 345<br>----------<br>FL 265 | 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°29'38"N , 003°57'49"E - 48°16'13"N , 004°27'30"E - 48°11'30"N , 004°35'12"E - 47°58'11"N , 004°56'42"E - 47°46'37"N , 005°16'10"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E |
| UH | | FL 315<br>----------<br>FL 195 | 47°41'25"N , 007°30'57"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'00"N , 006°18'00"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°41'25"N , 007°30'57"E |
| UN | 1 | FL 285<br>----------<br>FL 265 | 50°24'05"N , 000°46'11"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°54'18"N , 001°28'00"E - 50°42'52"N , 001°43'53"E - 50°44'29"N , 001°46'55"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°37'22"N , 001°50'00"E - 49°46'57"N , 001°38'56"E - 49°50'00"N , 001°35'20"E - 49°56'56"N , 001°27'09"E - 49°59'51"N , 001°23'17"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E |
| UN | 2 | FL 345<br>----------<br>FL 285 | 50°24'05"N , 000°46'11"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°54'18"N , 001°28'00"E - 50°42'52"N , 001°43'53"E - 50°44'29"N , 001°46'55"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°45'49"N , 001°36'27"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E |
| UR | | FL 315<br>----------<br>FL 265 | 50°29'43"N , 003°36'36"E - Frontière franco-belge - 50°20'53"N , 003°59'35"E - 49°12'41"N , 003°54'29"E - 49°06'37"N , 003°43'38"E - 48°59'35"N , 003°48'48"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 50°29'43"N , 003°36'36"E |
| XE | | FL 345<br>----------<br>FL 315 | 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°41'25"N , 007°30'57"E - Frontière franco-allemande - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| XH | | FL 345<br>----------<br>FL 315 | 47°41'25"N , 007°30'57"E - 48°03'49"N , 005°59'46"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'00"N , 006°18'00"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°41'25"N , 007°30'57"E |
| XR | | FL 345<br>----------<br>FL 315 | 50°29'43"N , 003°36'36"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 50°29'43"N , 003°36'36"E |
| YB | | FL 365<br>----------<br>FL 345 | 50°54'18"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 50°29'43"N , 003°36'36"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 50°44'29"N , 001°46'55"E - 50°42'52"N , 001°43'53"E - 50°54'18"N , 001°28'00"E |
| YR | | FL 375<br>----------<br>FL 365 | 50°29'43"N , 003°36'36"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'33"N , 004°12'53"E - 48°42'00"N , 003°30'00"E - 48°40'00"N , 003°07'00"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°27'00"N , 002°45'00"E - 49°44'21"N , 002°59'00"E - 50°29'43"N , 003°36'36"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.4.2 SECTEURS DE CONTRÔLE GÉRÉS PAR LES APP / *CONTROL SECTORS MANAGED BY APP*

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP AJACCIO** | | | |
| KJ<br>((<br>LFKJKJ<br>)) | | FL 145<br>----------<br>SFC | 42°49'03"N , 008°07'25"E - 42°25'00"N , 008°29'57"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E - 41°59'57"N , 009°12'27"E - 41°55'45"N , 009°24'19"E - 41°55'45"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | **APP AQUITAINE** | |
| BE<br>(<br>LFBDBE1<br>) | 1 | FL 075<br>----------<br>SFC | 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 001°02'24"E - 44°56'53"N , 001°16'55"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°26'19"N , 000°30'55"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 44°07'00"N , 000°08'00"E - 44°05'28"N , 000°30'55"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°03'22"N , 000°39'09"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°42'23"N , 000°01'22"E - arc anti-horaire de 32.5 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W - 45°22'03"N , 000°40'27"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W |
| BE<br>(<br>LFBDBE2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>FL 075 | 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 001°02'24"E - 44°56'53"N , 001°16'55"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°26'19"N , 000°30'55"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 44°07'00"N , 000°08'00"E - 44°05'28"N , 000°30'55"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°03'22"N , 000°39'09"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°46'32"N , 000°13'01"E - 44°48'58"N , 000°13'11"E - 44°51'48"N , 000°13'13"E - 44°55'36"N , 000°12'40"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E |
| BW<br>(<br>LFBDBW1<br>) | 1 | FL 075<br>----------<br>SFC | 45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°22'03"N , 000°40'27"W - arc horaire de 32.5 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°45'29"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W |
| BW<br>(<br>LFBDBW2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>FL 075 | 45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 44°55'36"N , 000°12'40"E - 44°51'48"N , 000°13'13"E - 44°48'58"N , 000°13'11"E - 44°46'32"N , 000°13'01"E - 44°43'26"N , 000°19'37"E - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°18'09"N , 000°25'54"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°45'29"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP BALE MULHOUSE** | | | |
| BA ( LFSBBA1 ) | 1 | FL 115<br>----------<br>SFC | 47°20'37"N , 007°03'43"E - Frontière franco-suisse - 47°17'32"N , 006°57'53"E - 47°20'00"N , 006°36'12"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E - 47°38'17"N , 006°07'22"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°36'51"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°02'11"N , 007°21'56"E - 48°01'52"N , 007°20'19"E - 47°57'32"N , 007°16'21"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°41'21"N , 007°30'59"E - Frontière franco-allemande - 47°50'41"N , 007°33'48"E - 47°47'20"N , 007°47'55"E - 47°41'49"N , 007°44'58"E - 47°39'07"N , 007°45'07"E - 47°35'12"N , 007°45'19"E - 47°33'38"N , 007°45'33"E - 47°31'59"N , 007°40'41"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - 47°22'19"N , 007°20'35"E - 47°21'51"N , 007°02'35"E - Frontière franco-suisse - 47°20'37"N , 007°03'43"E |
| BA ( LFSBBA2 ) | 2 | FL 105<br>----------<br>SFC | 47°33'38"N , 007°45'33"E - 47°32'57"N , 007°45'39"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°19'12"N , 007°51'31"E - 47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°14'41"N , 007°44'11"E - 47°12'48"N , 007°36'40"E - 47°15'03"N , 007°29'07"E - 47°20'05"N , 007°12'06"E - 47°20'37"N , 007°03'43"E - Frontière franco-suisse - 47°21'51"N , 007°02'35"E - 47°22'19"N , 007°20'35"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - 47°31'59"N , 007°40'41"E - 47°33'38"N , 007°45'33"E |
| BA ( LFSBBA3 ) | 3 | FL 145<br>----------<br>SFC | 48°04'59"N , 007°34'12"E - 48°06'00"N , 007°58'00"E - 47°47'20"N , 007°47'55"E - 47°50'41"N , 007°33'48"E - Frontière franco-allemande - 47°41'21"N , 007°30'59"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°57'32"N , 007°16'21"E - 48°01'52"N , 007°20'19"E - 48°02'11"N , 007°21'56"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'02"N , 007°39'42"E - Frontière franco-allemande - 48°04'59"N , 007°34'12"E |
| BA ( LFSBBA4 ) | 4 | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°22'06"N , 007°15'01"E - 48°22'02"N , 007°17'23"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E - 48°17'38"N , 007°25'25"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande - 48°13'02"N , 007°39'42"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E |
| BC ( LFSBBC ) | 1 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°02'11"N , 007°21'56"E - 48°01'52"N , 007°20'19"E - 47°57'32"N , 007°16'21"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - 47°22'19"N , 007°20'35"E - 47°21'51"N , 007°02'35"E - Frontière franco-suisse - 47°17'32"N , 006°57'53"E - 47°20'00"N , 006°36'12"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E - 47°38'17"N , 006°07'22"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°36'51"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E |
| BM ( LFSBBM1 ) | 1 | FL 115<br>----------<br>SFC | 47°58'27"N , 006°19'17"E - 47°38'17"N , 006°07'22"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E - 47°20'00"N , 006°36'12"E - 47°17'32"N , 006°57'53"E - Frontière franco-suisse - 46°46'04"N , 006°26'24"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°42'01"N , 005°27'44"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'05"N , 005°09'43"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°52'48"N , 004°22'01"E - 47°21'33"N , 004°16'15"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 48°18'34"N , 005°20'13"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E |
| BM ( LFSBBM2 ) | 2 | 6500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°46'46"N , 006°24'00"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E - Frontière franco-suisse - 46°34'34"N , 006°06'39"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'01"N , 005°27'44"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E |
| BO ( LFSBBO1 ) | 1 | FL 195<br>----------<br>FL 145 | 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'02"N , 007°39'42"E - Frontière franco-allemande - 48°04'59"N , 007°34'12"E - Frontière franco-allemande - 47°50'41"N , 007°33'48"E - Frontière franco-allemande - 47°41'21"N , 007°30'59"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - 47°22'19"N , 007°20'35"E - 47°21'51"N , 007°02'35"E - Frontière franco-suisse - 47°04'12"N , 006°42'02"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°59'00"N , 005°57'30"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 47°34'32"N , 005°36'29"E - 47°44'30"N , 005°36'30"E - 48°01'40"N , 005°41'55"E - 48°04'39"N , 005°47'48"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E |
| BO ( LFSBBO2 ) | 2 | FL 195<br>----------<br>FL 155 | 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°13'08"N , 006°33'43"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E |
| BU ( LFSBBU1 ) | 1 | FL 195<br>----------<br>FL 115 | 48°04'51"N , 005°46'46"E - 48°04'39"N , 005°47'48"E - 48°01'40"N , 005°41'55"E - 47°44'30"N , 005°36'30"E - 47°34'32"N , 005°36'29"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°59'00"N , 005°57'30"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°30'05"N , 005°09'43"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°52'48"N , 004°22'01"E - 47°21'33"N , 004°16'15"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 47°48'02"N , 004°45'21"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 48°18'33"N , 005°20'12"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E |
| BU ( LFSBBU2 ) | 2 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°04'39"N , 005°47'48"E - 48°01'40"N , 005°41'55"E - 47°44'30"N , 005°36'30"E - 47°34'32"N , 005°36'29"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°59'00"N , 005°57'30"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 47°17'32"N , 006°57'53"E - 47°20'00"N , 006°36'12"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E - 47°38'17"N , 006°07'22"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E |
| BU ( LFSBBU3 ) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'05"N , 005°09'43"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP BASTIA** | | | |
| KB<br>(<br>LFKBPKB<br>) | | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°30'23"N , 008°32'51"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 41°55'45"N , 009°45'00"E - 41°55'45"N , 009°24'19"E - 41°59'57"N , 009°12'27"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 42°25'00"N , 008°29'57"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E - 43°30'23"N , 008°32'51"E |
| | | | A l'exclusion du secteur KC (TMA 5 de SFC à FL085).<br>Excluding KC sector (TMA 5 from SFC to FL085). |
| KC<br>(<br>LFKBPKC<br>) | | FL 085<br>----------<br>SFC | 43°04'00"N , 008°29'30"E - 43°01'00"N , 008°52'30"E - 43°00'00"N , 009°00'00"E - 42°38'20"N , 009°00'00"E - 42°21'30"N , 009°00'00"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 43°04'00"N , 008°29'30"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP BEAUVAIS** | | | |
| EAST<br>(<br>LFOBE<br>) | 2 | FL 085<br>----------<br>SFC | 49°47'00"N , 002°53'40"E - 49°47'00"N , 003°11'42"E - 49°47'00"N , 003°24'49"E - 49°47'00"N , 003°37'52"E - 49°44'54"N , 003°39'37"E - 49°33'22"N , 003°45'56"E - 49°15'24"N , 003°52'57"E - 49°14'31"N , 003°51'39"E - 49°12'40"N , 003°37'42"E - 49°09'09"N , 003°11'49"E - 49°16'12"N , 002°53'07"E - 49°15'38"N , 002°31'47"E - 49°15'39"N , 002°31'01"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°47'00"N , 002°53'40"E |
| | | | A l'exclusion de la TMA PARIS de classe A.<br>Excluding class A PARIS TMA. |
| WEST<br>(<br>LFOBW<br>) | 1 | FL 085<br>----------<br>SFC | 49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'26"N , 001°43'00"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°43'00"N , 002°22'30"E - 49°43'00"N , 002°30'07"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°15'39"N , 002°31'01"E - 49°16'06"N , 002°10'21"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E - 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°44'19"N , 001°35'27"E |
| | | | A l'exclusion de la TMA PARIS de classe A.<br>Excluding class A PARIS TMA. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP BIARRITZ** | | | |
| BZ<br>(<br>LFBZBZ<br>) | | FL 145<br>----------<br>2000ft AMSL | 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°42'40"N , 001°47'00"W - 44°12'00"N , 001°45'29"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°03'22"N , 000°39'09"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 43°54'58"N , 000°45'09"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°18'58"N , 001°00'00"W - 42°59'21"N , 001°00'00"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W |
| | | | TMA BIARRITZ partie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.1 et 9.2 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP CLERMONT** | | | |
| CF<br>(<br>LFLCCF1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 46°13'46"N , 002°30'00"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°20'00"N , 003°34'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°15'13"N , 002°30'00"E - 45°27'39"N , 002°30'00"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E |
| CF<br>(<br>LFLCCF2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°30'00"N , 003°37'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°20'00"N , 003°34'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E |
| CK<br>(<br>LFLCCK<br>) | | FL 085<br>----------<br>SFC | 45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E - 45°44'36"N , 004°22'59"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°12'00"N , 004°19'00"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E |
| CL<br>(<br>LFLCCL1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°40'00"N , 003°42'06"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 44°53'04"N , 003°01'57"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E |
| CL<br>(<br>LFLCCL2<br>) | 2 | FL 085<br>----------<br>SFC | 45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°12'00"N , 004°19'00"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E |
| CN<br>(<br>LFLCCN1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 45°26'10"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 44°53'04"N , 003°01'57"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°30'00"N , 001°43'00"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°46'49"N , 001°28'39"E - 44°45'34"N , 002°00'00"E - 45°18'56"N , 002°00'00"E - 45°26'10"N , 002°30'00"E |
| CN<br>(<br>LFLCCN2<br>) | 2 | FL 115<br>----------<br>SFC | 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°30'00"N , 001°43'00"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°17'43"N , 001°44'56"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E |
| CY<br>(<br>LFLCCY1<br>) | 1 | FL 115<br>----------<br>SFC | 47°21'33"N , 004°16'15"E - 46°52'48"N , 004°22'01"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°20'00"N , 003°34'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°34'39"N , 002°52'05"E - 46°43'41"N , 003°18'47"E - 46°59'00"N , 003°23'00"E - 47°06'35"N , 003°30'07"E - 47°21'33"N , 004°16'15"E |
| CY<br>(<br>LFLCCY2<br>) | 2 | FL 085<br>----------<br>SFC | 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP IROISE** | | | |
| IQ<br>(<br>LFRBIQ1<br>) | 1 | FL 055<br>----------<br>SFC | 49°49'51"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°03'00"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°32'57"N , 005°20'00"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W |
| | | | Défini à l'exclusion des secteurs IX quand Landivisiau APP est actif.<br>Défini à l'exclusion des secteurs RH quand Lorient APP est actif.<br>Defined excluding IX sectors when Landivisiau APP active.<br>Defined excluding RH sectors when Lorient APP active. |
| IQ<br>(<br>LFRBIQ2<br>) | 2 | FL 115<br>----------<br>FL 055 | 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°03'00"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°32'57"N , 005°20'00"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W |
| | | | Défini à l'exclusion des secteurs IX quand Landivisiau APP est actif.<br>Défini à l'exclusion des secteurs RH quand Lorient APP est actif.<br>Defined excluding IX sectors when Landivisiau APP active.<br>Defined excluding RH sectors when Lorient APP active. |
| IQ<br>(<br>LFRBIQ3<br>) | 3 | FL 195<br>----------<br>FL 115 | 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°02'01"N , 002°24'26"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°32'37"N , 005°20'00"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W |
| | | | Défini à l'exclusion des secteurs IX quand Landivisiau APP est actif.<br>Défini à l'exclusion des secteurs RH quand Lorient APP est actif.<br>Defined excluding IX sectors when Landivisiau APP active.<br>Defined excluding RH sectors when Lorient APP active. |
| IX<br>(<br>LFRBIX1<br>) | 1 | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 48°39'40"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°20'01"N , 004°39'52"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°15'35"N , 004°20'00"W - 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°16'42"N , 004°00'37"W - 48°26'50"N , 003°33'00"W - 48°36'00"N , 003°03'00"W - 48°46'45"N , 003°03'00"W - 49°01'20"N , 003°03'00"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°39'40"N , 004°48'34"W |
| IX<br>(<br>LFRBIX2<br>) | 2 | FL 195<br>----------<br>4500ft AMSL | 48°39'40"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°20'01"N , 004°39'52"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°15'35"N , 004°20'00"W - 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°16'42"N , 004°00'37"W - 48°10'30"N , 003°37'00"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°36'00"N , 003°03'00"W - 48°46'45"N , 003°03'00"W - 49°01'20"N , 003°03'00"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°39'40"N , 004°48'34"W |
| RH<br>(<br>LFRBRH1<br>) | 1 | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 48°01'38"N , 003°26'14"W - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°40'41"N , 003°03'47"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W - 48°01'38"N , 003°26'14"W |
| RH<br>(<br>LFRBRH2<br>) | 2 | FL 115<br>----------<br>2500ft AMSL | 48°10'34"N , 003°24'33"W - 48°03'18"N , 003°00'00"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°20'38"N , 003°25'44"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - arc horaire de 30 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°41'41"N , 004°10'37"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W - 47°55'42"N , 003°38'09"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W |
| RH<br>(<br>LFRBRH3<br>) | 3 | FL 195<br>----------<br>FL 115 | 48°10'34"N , 003°24'33"W - 48°03'18"N , 003°00'00"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°20'38"N , 003°25'44"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - arc horaire de 30 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°41'41"N , 004°10'37"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W - 47°57'00"N , 003°45'30"W - 48°10'30"N , 003°37'00"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP LA ROCHELLE** | | | |
| BH<br>(<br>LFBH-BH1<br>) | 1 | FL 115<br>----------<br>SFC | 46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W |
| BH<br>(<br>LFBH-BH2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>SFC | 45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | | **APP LILLE** |
| QA<br>(<br>LFQQQA<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 49°49'08"N , 003°26'14"E - 49°47'00"N , 003°24'49"E - 49°47'00"N , 002°53'40"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E |
| | | | SIV 3 : plafond.ceiling FL 115.<br>SIV 5 : plafond/ceiling FL 085. |
| QD<br>(<br>LFQQQD<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°00'00"N , 001°23'17"E - 50°00'00"N , 002°17'02"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E - 49°43'26"N , 001°43'00"E - 49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E - 50°09'14"N , 000°08'06"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E |
| | | | SIV 4.1 : plafond/ceiling FL 115.<br>SIV 4.2 : plafond/ceiling FL 085. |
| QE<br>(<br>LFQQQE<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 50°41'48"N , 002°53'46"E - Frontière franco-belge - 50°00'00"N , 004°09'16"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°41'48"N , 002°53'46"E |
| | | | SIV 1 : plafond/ceiling FL 115. |
| QR<br>(<br>LFQQQR<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°18'17"N , 001°34'23"E - 49°13'00"N , 001°37'40"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°39'44"N , 001°10'12"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°35'57"N , 001°00'00"E - 48°29'11"N , 000°46'46"E - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 49°06'35"N , 000°32'25"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E |
| QW<br>(<br>LFQQQW<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 50°41'48"N , 002°53'46"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°04'40"N , 002°20'41"E - 50°00'00"N , 002°17'02"E - 50°00'00"N , 001°23'17"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E |
| | | | SIV 2 : plafond/ceiling FL 115. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP LIMOGES** | | | |
| BL<br>(<br>LFBLBL<br>) | | FL 145<br>----------<br>SFC | 47°04'56"N , 002°10'08"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E - 45°26'10"N , 002°30'00"E - 45°18'56"N , 002°00'00"E - 44°45'34"N , 002°00'00"E - 44°46'49"N , 001°28'39"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 44°56'53"N , 001°16'55"E - 45°30'00"N , 001°02'24"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°40'00"N , 000°09'01"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°41'39"N , 000°09'29"W - 45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°49'00"N , 000°03'15"E - 46°26'15"N , 000°55'02"E - 46°25'00"N , 001°09'30"E - 46°34'59"N , 001°09'38"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E - 47°04'56"N , 002°10'08"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | | **APP LYON** |
| LB ( LFLLLB1 ) | 1 | FL 095<br>----------<br>6000ft AMSL | 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°54'39"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°58'25"N , 006°15'24"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E |
| LB ( LFLLLB2 ) | 2 | FL 115<br>----------<br>FL 095 | 45°49'44"N , 005°34'52"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°52'35"N , 006°09'48"E - 45°49'44"N , 005°34'52"E |
| VE ( LFLLVE1 ) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 46°30'00"N , 005°05'26"E - 46°30'00"N , 005°35'09"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°15'19"N , 006°00'00"E - 45°01'14"N , 005°53'26"E - 45°00'00"N , 005°31'16"E - 45°00'00"N , 005°19'42"E - 45°04'00"N , 005°23'23"E - 45°44'44"N , 005°05'26"E - 46°30'00"N , 005°05'26"E |
| VE ( LFLLVE2 ) | 2 | FL 075<br>----------<br>SFC | 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E |
| VE ( LFLLVE3 ) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 095 | 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E |
| VE ( LFLLVE4 ) | 4 | FL 145<br>----------<br>FL 095 | 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E |
| VW ( LFLLVW1 ) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°30'00"N , 005°05'26"E - 45°44'44"N , 005°05'26"E - 45°04'00"N , 005°23'23"E - 44°40'00"N , 005°01'24"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E |
| VW ( LFLLVW2 ) | 2 | FL 115<br>----------<br>FL 085 | 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°53'06"N , 004°18'29"E - 45°56'19"N , 003°54'54"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E |
| VW ( LFLLVW3 ) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 085 | 45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E - 45°44'36"N , 004°22'59"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E |
| YE ( LFLLYE1 ) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 46°30'00"N , 005°05'26"E - 46°30'00"N , 005°35'09"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°15'19"N , 006°00'00"E - 45°01'14"N , 005°53'26"E - 45°00'00"N , 005°31'16"E - 45°00'00"N , 005°19'42"E - 45°04'00"N , 005°23'23"E - 45°44'44"N , 005°05'26"E - 46°30'00"N , 005°05'26"E |
| YE ( LFLLYE2 ) | 2 | FL 075<br>----------<br>SFC | 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E |
| YE ( LFLLYE3 ) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 095 | 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E |
| YE ( LFLLYE4 ) | 4 | FL 145<br>----------<br>FL 095 | 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E |
| YW ( LFLLYW1 ) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°30'00"N , 005°05'26"E - 45°44'44"N , 005°05'26"E - 45°04'00"N , 005°23'23"E - 44°40'00"N , 005°01'24"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 45°04'00"N , 004°38'20"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E |
| YW ( LFLLYW2 ) | 2 | FL 115<br>----------<br>FL 085 | 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°53'06"N , 004°18'29"E - 45°56'19"N , 003°54'54"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E |
| YW ( LFLLYW3 ) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 085 | 45°56'19"N , 003°54'54"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 45°44'36"N , 004°22'59"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°04'00"N , 004°38'20"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°56'19"N , 003°54'54"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP MONTPELLIER** | | | |
| FA<br>(<br>LFMTFA1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°33'46"N , 003°32'09"E - 43°22'44"N , 003°33'21"E - 43°21'50"N , 003°48'36"E - 43°00'00"N , 004°03'00"E - 43°00'00"N , 003°21'20"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E - 42°36'11"N , 003°29'21"E - 42°43'12"N , 003°15'02"E - 42°52'33"N , 002°55'45"E - 42°50'42"N , 002°40'50"E - 42°42'44"N , 002°36'00"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°07'56"N , 002°25'39"E - 43°07'52"N , 002°37'30"E - 43°12'50"N , 002°39'36"E - 43°13'43"N , 002°39'36"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E |
| FA<br>(<br>LFMTFA2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°13'43"N , 002°39'36"E - 43°12'50"N , 002°39'36"E - 43°07'52"N , 002°37'30"E - 43°07'56"N , 002°25'39"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E |
| FA<br>(<br>LFMTFA3<br>) | 3 | FL 115<br>----------<br>SFC | 42°42'44"N , 002°36'00"E - 42°50'42"N , 002°40'50"E - 42°52'33"N , 002°55'45"E - 42°43'12"N , 003°15'02"E - 42°36'11"N , 003°29'21"E - 42°24'33"N , 003°33'53"E - 42°20'31"N , 003°29'29"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°22'43"N , 002°06'02"E - 42°48'24"N , 002°03'15"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 42°42'44"N , 002°36'00"E |
| | | | |
| FE<br>(<br>LFMTFE1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 44°02'00"N , 004°14'47"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°48'00"N , 004°38'37"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°38'27"N , 004°04'38"E - 43°33'18"N , 004°02'08"E - 43°28'53"N , 003°58'55"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°00'00"N , 004°03'00"E - 43°21'50"N , 003°48'36"E - 43°22'44"N , 003°33'21"E - 43°33'46"N , 003°32'09"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E |
| | | | A l'exclusion des CTA RHONE 2, 3 et 4 lorsqu'elles sont actives./Except for RHONE CTA 2, 3 and 4 when active. |
| FE<br>(<br>LFMTFE2<br>) | 2 | FL 075<br>----------<br>SFC | 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E |
| | | | A l'exclusion de la CTA RHONE 3 lorsqu'elle est active./Except for RHONE CTA 3 when active. |
| FE<br>(<br>LFMTFE3<br>) | 3 | FL 115<br>----------<br>SFC | 43°38'27"N , 004°04'38"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°28'53"N , 003°58'55"E - 43°33'18"N , 004°02'08"E - 43°33'51"N , 004°02'26"E - 43°38'27"N , 004°04'38"E |
| FE<br>(<br>LFMTFE4<br>) | 4 | FL 095<br>----------<br>SFC | 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E |
| | | | A l'exclusion des CTA RHONE 2 et 3 lorsqu'elles sont actives./Except for RHONE CTA 2 and 3 when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP NANTES** | | | |
| LU<br>(<br>LFRSLU<br>) | | FL 195<br>----------<br>FL 115 | 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 48°27'43"N , 000°15'00"W - 48°09'37"N , 000°46'42"W - 47°50'53"N , 001°17'54"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 46°18'10"N , 003°02'23"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W |
| NA<br>(<br>LFRSNA1<br>) | 1 | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°17'04"N , 002°04'04"W - 46°53'24"N , 001°53'53"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 47°29'39"N , 003°25'35"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W |
| NA<br>(<br>LFRSNA2<br>) | 2 | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°04'15"N , 002°21'08"W - 46°53'24"N , 001°53'53"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 47°29'39"N , 003°25'35"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W |
| NA<br>(<br>LFRSNA3<br>) | 3 | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 46°51'36"N , 002°21'47"W - 46°47'36"N , 002°16'15"W - 46°40'05"N , 001°57'28"W - 46°42'46"N , 001°46'36"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 47°29'39"N , 003°25'35"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W |
| NA<br>(<br>LFRSNA4<br>) | 4 | FL 115<br>----------<br>FL 055 | 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 46°51'36"N , 002°21'47"W - 46°47'36"N , 002°16'15"W - 46°40'05"N , 001°57'28"W - 46°30'10"N , 001°32'52"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 47°29'39"N , 003°25'35"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W |
| NB<br>(<br>LFRSNB1<br>) | 1 | FL 025<br>----------<br>SFC | 48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°36'00"N , 002°01'59"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°17'04"N , 002°04'04"W - 46°53'24"N , 001°53'53"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°35'13"N , 000°12'36"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E |
| NB<br>(<br>LFRSNB2<br>) | 2 | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | 48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°37'33"N , 001°42'44"W - 47°26'12"N , 001°20'19"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 47°17'01"N , 001°09'30"W - 46°50'13"N , 001°29'59"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 46°53'24"N , 001°53'53"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°35'13"N , 000°12'36"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E |
| NB<br>(<br>LFRSNB3<br>) | 3 | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | 48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°29'13"N , 000°57'14"W - 47°15'14"N , 000°54'36"W - 46°58'41"N , 001°21'14"W - 46°47'30"N , 001°26'45"W - 46°42'46"N , 001°46'36"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°35'13"N , 000°12'36"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E |
| NB<br>(<br>LFRSNB4<br>) | 4 | FL 115<br>----------<br>FL 055 | 48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°29'13"N , 000°57'14"W - 47°15'14"N , 000°54'36"W - 46°48'36"N , 000°49'41"W - 46°40'06"N , 000°48'23"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°35'13"N , 000°12'36"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E |
| NB<br>(<br>LFRSNB5<br>) | 5 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 47°26'40"N , 000°15'00"W - 47°29'35"N , 000°13'49"E - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°26'40"N , 000°15'00"W |
| RS<br>(<br>LFRS1<br>) | 1 | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | 47°29'38"N , 002°12'26"W - 47°29'38"N , 001°36'20"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 47°17'01"N , 001°09'30"W - 46°50'13"N , 001°29'59"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 46°51'47"N , 001°49'54"W - 47°04'15"N , 002°21'08"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°29'38"N , 002°12'26"W |
| RS<br>(<br>LFRS2<br>) | 2 | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | 47°29'38"N , 002°12'26"W - 47°29'38"N , 001°36'20"W - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°09'39"N , 001°36'47"W - 47°25'40"N , 001°19'12"W - 47°37'33"N , 001°42'44"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°29'38"N , 002°12'26"W |
| RS<br>(<br>LFRS3<br>) | 3 | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°29'13"N , 000°57'14"W - 47°15'14"N , 000°54'36"W - 46°58'41"N , 001°21'14"W - 46°47'30"N , 001°26'45"W - 46°40'05"N , 001°57'28"W - 46°47'36"N , 002°16'15"W - 46°51'36"N , 002°21'47"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°29'38"N , 002°12'26"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°37'00"N , 001°49'17"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W |
| RS<br>(<br>LFRS4<br>) | 4 | FL 115<br>----------<br>FL 055 | 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°29'13"N , 000°57'14"W - 47°15'14"N , 000°54'36"W - 46°50'08"N , 000°49'56"W - 46°40'00"N , 000°48'18"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°30'00"N , 001°32'35"W - 46°47'36"N , 002°16'15"W - 46°51'36"N , 002°21'47"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°37'00"N , 001°49'17"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP NICE** | | | |
| ND<br>(<br>LFMNND1<br>) | 1 | FL 175<br>----------<br>SFC | 44°13'56"N , 007°01'30"E - 43°46'14"N , 007°15'16"E - 43°15'44"N , 007°34'54"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'48"N , 006°44'01"E - 44°04'52"N , 006°38'51"E - arc horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E - 44°13'56"N , 007°01'30"E |
| ND<br>(<br>LFMNND2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°15'44"N , 007°34'54"E - 43°13'25"N , 007°36'22"E - 43°07'10"N , 007°53'50"E - 42°45'02"N , 007°57'32"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 43°08'12"N , 006°33'00"E - 43°08'15"N , 006°29'16"E - 43°19'44"N , 006°29'16"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°15'44"N , 007°34'54"E |
| NE<br>(<br>LFMNNE1<br>) | 1 | FL 175<br>----------<br>SFC | 44°13'56"N , 007°01'30"E - Frontière franco-italienne - 43°47'02"N , 007°31'47"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°15'44"N , 007°34'54"E - 43°46'14"N , 007°15'16"E - 44°13'56"N , 007°01'30"E |
| NE<br>(<br>LFMNNE2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°30'23"N , 008°32'51"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E - 42°45'02"N , 007°57'32"E - 43°07'10"N , 007°53'50"E - 43°13'25"N , 007°36'22"E - 43°15'44"N , 007°34'54"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E |
| NO<br>(<br>LFMNNO1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°19'44"N , 006°29'16"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°28'30"N , 006°13'20"E - 43°40'30"N , 006°13'20"E - 43°37'30"N , 006°19'15"E - 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E |
| NO<br>(<br>LFMNNO2<br>) | 2 | FL 115<br>----------<br>SFC | 43°40'30"N , 006°13'20"E - 43°28'30"N , 006°13'20"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°19'44"N , 006°29'16"E - 43°08'15"N , 006°29'16"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°37'30"N , 005°59'00"E - 43°40'30"N , 006°13'20"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP POITIERS** | | | |
| BI<br>(<br>LFBIBI1<br>) | | FL 145<br>----------<br>SFC | 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 47°04'56"N , 002°10'08"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E - 46°34'59"N , 001°09'38"E - 46°25'00"N , 001°09'30"E - 46°26'15"N , 000°55'02"E - 45°49'00"N , 000°03'15"E - 45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°41'39"N , 000°09'29"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP PROVENCE** | | | |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°02'00"N , 005°38'00"E - 42°30'00"N , 005°38'00"E - 42°30'00"N , 004°17'00"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°15'00"N , 004°29'10"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°22'36"N , 005°22'50"E - 43°21'29"N , 005°22'56"E - 43°12'43"N , 005°23'26"E - 43°04'37"N , 005°37'58"E - 43°12'43"N , 005°23'22"E - 43°04'37"N , 005°37'58"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E |
| | | | Défini à l'exclusion des portions interférentes du secteur MZ et à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for overlapping portions of the MZ sector and military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>FL 095 | 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E |
| | | | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC3<br>) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 43°38'27"N , 004°04'38"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°28'53"N , 003°58'55"E - 43°33'18"N , 004°02'08"E - 43°33'51"N , 004°02'26"E - 43°38'27"N , 004°04'38"E |
| | | | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC4<br>) | 4 | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | 43°21'03"N , 005°29'20"E - 43°20'26"N , 005°38'00"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°21'03"N , 005°29'20"E |
| | | | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC5<br>) | 5 | FL 145<br>----------<br>4500ft AMSL | 43°21'29"N , 005°22'56"E - 43°21'03"N , 005°29'20"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°04'37"N , 005°38'00"E - 43°12'43"N , 005°23'26"E - 43°21'29"N , 005°22'56"E |
| | | | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC6<br>) | 6 | FL 115<br>----------<br>FL 075 | 43°20'26"N , 005°38'00"E - 43°18'50"N , 006°00'12"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°20'26"N , 005°38'00"E |
| | | | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC7<br>) | 7 | FL 145<br>----------<br>FL 105 | 44°17'20"N , 004°56'58"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 43°40'51"N , 005°26'34"E - 43°38'42"N , 005°17'48"E - 43°42'07"N , 005°13'12"E - 43°42'26"N , 005°08'07"E - 43°56'45"N , 005°00'53"E - 44°17'20"N , 004°56'58"E |
| | | | RWY 31 en service / in use.<br>Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC8<br>) | 8 | FL 145<br>----------<br>FL 075 | 43°27'10"N , 005°11'11"E - 43°34'44"N , 005°11'58"E - 43°42'26"N , 005°08'07"E - 43°42'07"N , 005°13'12"E - 43°38'42"N , 005°17'48"E - 43°34'52"N , 005°16'07"E - 43°25'18"N , 005°14'55"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°27'10"N , 005°11'11"E |
| | | | RWY 31 en service / in use.<br>Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC9<br>) | 9 | FL 145<br>----------<br>4500ft AMSL | 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°49'00"N , 004°46'51"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°48'38"N , 004°54'01"E - 43°37'43"N , 004°59'28"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E |
| | | | RWY 13 en service / in use.<br>Défini à l'exclusion des portions interférentes du secteur MZ et à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for overlapping portions of the MZ sector and military airspaces when they are active. |
| MAC<br>(<br>LFMLMAC10<br>) | 10 | FL 145<br>----------<br>FL 065 | 43°49'00"N , 004°46'51"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°48'38"N , 004°54'01"E - 43°53'53"N , 004°51'23"E - 44°00'06"N , 004°48'54"E - 44°21'24"N , 004°43'25"E - 44°23'00"N , 004°40'41"E - 44°26'17"N , 004°38'09"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°49'00"N , 004°46'51"E |
| | | | RWY 13 en service / in use.<br>Défini à l'exclusion des portions interférentes du secteur MZ et à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for overlapping portions of the MZ sector and military airspaces when they are active. |
| MB<br>(<br>LFMLMB<br>) | | FL 145<br>----------<br>SFC | 44°40'06"N , 004°13'19"E - 44°40'00"N , 005°01'20"E - 44°35'39"N , 005°01'24"E - 44°31'20"N , 005°21'45"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 43°52'19"N , 005°21'55"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°51'40"N , 005°13'15"E - 43°49'19"N , 005°03'17"E - 43°48'10"N , 004°58'21"E - 43°46'20"N , 004°58'00"E - 43°39'00"N , 005°02'00"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E - 43°51'30"N , 004°33'06"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°40'06"N , 004°13'19"E |
| | | | Défini à l'exclusion des portions interférentes du secteur MAC et à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for overlapping portions of the MAC sector and military airspaces when they are active. |
| ME<br>(<br>LFMLME1<br>) | 1 | FL 115<br>----------<br>SFC | 43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°24'47"N , 005°33'30"E - 43°25'13"N , 005°29'22"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°29'06"N , 005°53'28"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | | Défini à l'exclusion des portions interférentes du secteur MAC et à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for overlapping portions of the MAC sector and military airspaces when they are active. |
| ME<br>(<br>LFMLMZ2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°48'10"N , 004°58'21"E - 43°51'40"N , 005°13'15"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°52'19"N , 005°21'51"E - 43°40'51"N , 005°26'34"E - 43°38'33"N , 005°27'27"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°24'47"N , 005°33'30"E - 43°25'13"N , 005°29'22"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°04'37"N , 005°37'58"E - 43°12'43"N , 005°23'26"E - 43°22'36"N , 005°22'50"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°39'00"N , 005°02'00"E - 43°46'20"N , 004°58'00"E - 43°48'10"N , 004°58'21"E |
| | | | Défini à l'exclusion des portions interférentes du secteur MAC et à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for overlapping portions of the MAC sector and military airspaces when they are active. |
| MZ<br>(<br>LFMLMZ1<br>) | 1 | FL 095<br>----------<br>2500ft AMSL | 43°22'36"N , 005°22'50"E - 43°25'18"N , 005°14'55"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°27'10"N , 005°11'11"E - 43°22'46"N , 005°09'00"E - 43°04'15"N , 005°02'54"E - 43°04'24"N , 005°04'42"E - 43°03'59"N , 005°06'30"E - 43°01'44"N , 005°10'21"E - 43°00'17"N , 005°11'15"E - 42°52'14"N , 005°12'14"E - 42°52'12"N , 005°38'04"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°04'37"N , 005°37'58"E - 43°12'43"N , 005°23'26"E - 43°21'29"N , 005°22'56"E - 43°22'36"N , 005°22'50"E |
| | | | RWY 31 en service / in use.<br>Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MZ<br>(<br>LFMLMZ2<br>) | 2 | FL 095<br>----------<br>4500ft AMSL | 43°37'43"N , 004°59'28"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°19'36"N , 005°03'33"E - 43°19'35"N , 004°59'26"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°42'28"N , 004°35'18"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E - 43°49'00"N , 004°46'51"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°48'38"N , 004°54'01"E - 43°37'43"N , 004°59'28"E |
| | | | RWY 13 en service / in use.<br>Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |
| MZ<br>(<br>LFMLMZ3<br>) | 3 | FL 095<br>----------<br>FL 065 | 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°01'54"N , 004°28'26"E - 44°00'08"N , 004°31'49"E - 43°59'29"N , 004°32'58"E - 43°59'00"N , 004°37'57"E - 43°59'59"N , 004°41'47"E - 44°00'46"N , 004°42'41"E - 44°00'06"N , 004°48'54"E - 43°53'53"N , 004°51'23"E - 43°48'38"N , 004°54'01"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°49'00"N , 004°46'51"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E |
| | | | RWY 13 en service / in use.<br>Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined except for military airspaces when they are active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP PYRENEES** | | | |
| PY<br>(<br>LFBPYR<br>) | | FL 145<br>----------<br>2500ft AMSL<br>1000ft ASFC | 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°33'45"N , 000°52'11"W - 43°41'00"N , 000°36'30"W - 43°41'06"N , 000°22'48"E - 44°00'39"N , 000°33'13"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°03'05"N , 000°08'26"E - 43°05'00"N , 000°03'07"W - 43°09'45"N , 000°09'37"W - 43°16'23"N , 000°25'42"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W |
| | | | TMA PYRENEES parties/parts 1 à/to 8. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| | | **APP RENNES** | |
| DD<br>(<br>LFRNDD<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 49°02'00"N , 003°03'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°28'19"N , 000°56'00"W - 48°28'50"N , 001°14'00"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°14'43"N , 002°12'25"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W - 49°02'00"N , 003°03'00"W |
| JC<br>(<br>LFRNJC1<br>) | 1 | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| | | | H24<br>Défini à l'exclusion des espaces de JERSEY ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'ils sont actifs.<br>A l'exclusion de la CTR LFRK lorsqu'elle est active.<br>A l'exclusion des zones LF-P 6.1, LF-P 6.2, LF-P 7 et LF-P 81 interférentes.<br>Defined excluding JERSEY ILES ANGLO NORMANDES airspaces when active.<br>Excluding LFRK CTR when active.<br>Excluding LF-P 6.1, LF-P 6.2, LF-P 7 and LF-P 81 interfering parts. |
| JC<br>(<br>LFRNJC2<br>) | 2 | FL 055<br>----------<br>2500ft AMSL | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 49°34'00"N , 000°15'00"W - 49°32'20"N , 000°18'37"W - 49°21'15"N , 000°46'54"W - 49°10'06"N , 000°48'14"W - 49°08'07"N , 000°47'02"W - 49°03'50"N , 000°40'59"W - 49°03'07"N , 000°38'13"W - 48°57'09"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| | | | H24<br>Défini à l'exclusion des espaces de JERSEY ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'ils sont actifs.<br>A l'exclusion de la zone LF-P 81 interférente.<br>Defined excluding JERSEY ILES ANGLO NORMANDES airspaces when active.<br>Excluding LF-P 81 interfering part. |
| JC<br>(<br>LFRNJC3<br>) | 3 | FL 115<br>----------<br>FL 055 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 49°34'00"N , 000°15'00"W - 49°32'20"N , 000°18'37"W - 49°21'15"N , 000°46'54"W - 49°10'06"N , 000°48'14"W - 49°08'07"N , 000°47'02"W - 49°03'50"N , 000°40'59"W - 49°03'07"N , 000°38'13"W - 48°57'09"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| | | | H24<br>Défini à l'exclusion des espaces de JERSEY ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'ils sont actifs.<br>A l'exclusion de la zone LF-P 81 interférente.<br>Defined excluding JERSEY ILES ANGLO NORMANDES airspaces when active.<br>Excluding LF-P 81 interfering part. |
| JC<br>(<br>LFRNJC4<br>) | 4 | FL 195<br>----------<br>FL 115 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| | | | H24<br>Défini à l'exclusion des espaces de JERSEY ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'ils sont actifs.<br>A l'exclusion de la zone LF-P 81 interférente.<br>Defined excluding JERSEY ILES ANGLO NORMANDES airspaces when active.<br>Excluding LF-P 81 interfering part. |
| JD<br>(<br>LFRNJD1<br>) | 1 | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°09'14"N , 000°08'06"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 48°50'13"N , 000°09'09"E - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| | | | H24<br>A l'exclusion de la CTR LFRG lorsqu'elle est active.<br>A l'exclusion des zones LF-P 27, LF-P 28 et LF-P 32 interférentes.<br>Excluding LFRG CTR when active.<br>Excluding LF-P 27, LF-P 28 and LF-P 32 interfering parts. |
| JD<br>(<br>LFRNJD2<br>) | 2 | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°09'14"N , 000°08'06"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 48°50'13"N , 000°09'09"E - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°57'09"N , 000°15'00"W - 49°03'07"N , 000°38'13"W - 49°03'50"N , 000°40'59"W - 49°08'07"N , 000°47'02"W - 49°10'06"N , 000°48'14"W - 49°21'15"N , 000°46'54"W - 49°32'20"N , 000°18'37"W - 49°34'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| JD<br>(<br>LFRNJD3<br>) | 3 | FL 115<br>----------<br>FL 065 | 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°09'14"N , 000°08'06"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 49°06'33"N , 000°32'26"E - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°57'09"N , 000°15'00"W - 49°03'07"N , 000°38'13"W - 49°03'50"N , 000°40'59"W - 49°08'07"N , 000°47'02"W - 49°10'06"N , 000°48'14"W - 49°21'15"N , 000°46'54"W - 49°32'20"N , 000°18'37"W - 49°34'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W |
| RN<br>(<br>LFRNRN1<br>) | 1 | FL 065<br>----------<br>SFC | 48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°14'43"N , 002°12'25"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°28'50"N , 001°14'00"W - 48°28'19"N , 000°56'00"W - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°50'13"N , 000°09'09"E - 49°06'33"N , 000°32'26"E - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 48°29'11"N , 000°46'46"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W |
| RN<br>(<br>LFRNRN2<br>) | 2 | FL 115<br>----------<br>FL 065 | 48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°14'43"N , 002°12'25"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°28'50"N , 001°14'00"W - 48°28'19"N , 000°56'00"W - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 48°29'11"N , 000°46'46"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W |
| RN<br>(<br>LFRNRN3<br>) | 3 | FL 195<br>----------<br>FL 115 | 49°02'01"N , 002°24'26"W - 49°02'00"N , 001°40'16"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°27'43"N , 000°15'00"W - 48°09'37"N , 000°46'42"W - 47°50'53"N , 001°17'54"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W - 49°02'01"N , 002°24'26"W |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP SEINE** | | | |
| SI<br>(<br>LFPMSI<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°30'15"N , 005°23'55"E - 48°22'14"N , 005°23'55"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 47°30'55"N , 003°32'11"E - 47°32'25"N , 003°20'00"E - 47°32'25"N , 003°17'43"E - 47°36'28"N , 003°15'00"E - 47°55'18"N , 003°15'00"E - 48°00'00"N , 003°09'53"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°05'21"N , 003°14'26"E - 48°24'22"N , 003°46'50"E - 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E - 49°12'40"N , 003°37'42"E - 49°14'31"N , 003°51'39"E - 49°16'00"N , 004°03'00"E - 49°19'13"N , 004°17'28"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E |
| | | | SIV 4/5.<br>TMA SEINE 2/3/4. |
| SJ<br>(<br>LFPMSJ<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°40'53"N , 002°43'19"E - 48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°24'22"N , 003°46'50"E - 48°05'21"N , 003°14'26"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°00'00"N , 003°09'53"E - 47°55'18"N , 003°15'00"E - 47°36'28"N , 003°15'00"E - 47°32'25"N , 003°17'43"E - 47°32'25"N , 002°02'23"E - 47°39'31"N , 001°39'20"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°03'33"N , 001°45'03"E - 48°06'37"N , 001°45'59"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E - 48°24'23"N , 002°23'45"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E |
| | | | SIV 1/2/3.<br>TMA SEINE 1/5/6. |
| SK<br>(<br>LFPMSK<br>) | | FL 115<br>----------<br>SFC | 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°36'24"N , 001°34'34"E - 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°06'37"N , 001°45'59"E - 48°03'33"N , 001°45'03"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°39'31"N , 001°39'20"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°29'35"N , 000°13'49"E - 47°35'13"N , 000°12'36"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°21'07"N , 000°31'02"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°39'44"N , 001°10'12"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E |
| | | | SIV 6/7/8.<br>TMA SEINE 7.1/7.2/8/9/10. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP STRASBOURG** | | | |
| RE<br>(<br>LFSTRE1<br>) | 1 | FL 075<br>----------<br>2500ft ASFC | 49°00'00"N , 008°04'00"E - 49°05'00"N , 008°13'30"E - 49°05'00"N , 008°22'00"E - 48°59'52"N , 008°26'36"E - 48°55'00"N , 008°26'10"E - 48°58'13"N , 008°13'43"E - Frontière franco-allemande - 49°00'00"N , 008°04'00"E |
| RE<br>(<br>LFSTRE2<br>) | 2 | FL 095<br>----------<br>1000ft ASFC | 48°58'13"N , 008°13'43"E - 48°55'00"N , 008°26'10"E - 48°48'00"N , 008°26'00"E - 48°06'00"N , 007°58'00"E - 48°04'59"N , 007°34'12"E - Frontière franco-allemande - 48°58'13"N , 008°13'43"E |
| RE<br>(<br>LFSTRE3<br>) | 3 | FL 115<br>----------<br>SFC | 48°39'21"N , 007°52'29"E - 48°43'32"N , 007°56'30"E - 48°59'51"N , 008°04'08"E - Frontière franco-allemande - 48°58'13"N , 008°13'43"E - Frontière franco-allemande - 48°39'21"N , 007°52'29"E |
| RW<br>(<br>LFSTRW1<br>) | 1 | FL 115<br>----------<br>SFC | 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°22'06"N , 007°15'01"E - 48°22'02"N , 007°17'23"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E - 48°17'38"N , 007°25'25"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande - 48°39'21"N , 007°52'29"E - 48°43'32"N , 007°56'30"E - 49°00'00"N , 008°04'00"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'58"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°42'52"N , 006°49'56"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°02'03"N , 006°41'16"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E |
| RW<br>(<br>LFSTRW2<br>) | 2 | FL 115<br>----------<br>5000ft AMSL | 48°17'38"N , 007°25'25"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande - 48°13'02"N , 007°39'42"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°22'06"N , 007°15'01"E - 48°22'02"N , 007°17'23"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E - 48°17'38"N , 007°25'25"E |
| SC<br>(<br>LFSTSC1<br>) | 1 | FL 115<br>----------<br>SFC | 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°53'00"N , 006°27'39"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°24'11"N , 005°53'13"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°30'15"N , 005°23'55"E - 48°22'14"N , 005°23'55"E - 48°18'34"N , 005°20'13"E - 48°13'04"N , 005°30'52"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°41'16"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°42'51"N , 006°49'56"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E |
| SC<br>(<br>LFSTSC2<br>) | 2 | FL 075<br>----------<br>SFC | 49°07'31"N , 007°08'58"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°53'00"N , 006°27'39"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°24'11"N , 005°53'13"E - 49°26'57"N , 005°59'52"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°27'17"N , 006°28'54"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'58"E |
| SC<br>(<br>LFSTSC3<br>) | 3 | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | 49°27'00"N , 006°00'00"E - 49°27'11"N , 006°00'25"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°26'52"N , 006°02'32"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 49°27'17"N , 006°28'54"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°26'57"N , 005°59'52"E - 49°27'00"N , 006°00'00"E |
| SC<br>(<br>LFSTSC4<br>) | 4 | FL 115<br>----------<br>FL 055 | 49°22'51"N , 005°50'00"E - 49°15'47"N , 005°32'59"E - 49°18'23"N , 005°08'18"E - 49°27'09"N , 005°49'07"E - 49°27'08"N , 005°50'00"E - 49°22'51"N , 005°50'00"E |
| SU<br>(<br>LFSTSU1<br>) | 1 | FL 195<br>----------<br>FL 115 | 48°04'51"N , 005°46'46"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°13'08"N , 006°33'43"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'02"N , 007°39'42"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'58"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°53'00"N , 006°27'39"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°24'11"N , 005°53'13"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°30'15"N , 005°23'55"E - 48°22'14"N , 005°23'55"E - 48°18'34"N , 005°20'13"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E |
| SU<br>(<br>LFSTSU2<br>) | 2 | FL 195<br>----------<br>FL 075 | 49°07'31"N , 007°08'58"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°53'00"N , 006°27'39"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°24'11"N , 005°53'13"E - 49°26'57"N , 005°59'52"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°27'17"N , 006°28'54"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'58"E |
| SU<br>(<br>LFSTSU3<br>) | 3 | FL 155<br>----------<br>FL 115 | 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°13'08"N , 006°33'43"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E |
| SU<br>(<br>LFSTSU4<br>) | 4 | FL 195<br>----------<br>FL 165 | 49°27'00"N , 006°00'00"E - 49°27'11"N , 006°00'25"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°26'52"N , 006°02'32"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 49°27'17"N , 006°28'54"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°26'57"N , 005°59'52"E - 49°27'00"N , 006°00'00"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| IDENT. | PART. | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Limites latérales<br>*Lateral limits* |
|---|---|---|---|
| **APP TOULOUSE** | | | |
| AE<br>(<br>LFBOAE1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 44°06'50"N , 001°18'14"E - 44°07'32"N , 001°21'03"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E - 44°05'02"N , 001°37'18"E - 43°54'00"N , 001°43'31"E - 43°34'28"N , 001°43'31"E - 43°30'14"N , 001°55'09"E - 43°19'01"N , 001°40'46"E - 43°40'51"N , 001°18'35"E - 44°06'50"N , 001°18'14"E |
| AE<br>(<br>LFBOAE2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°00'08"N , 001°47'16"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 42°48'24"N , 002°03'15"E - 42°24'27"N , 002°06'00"E - 42°22'17"N , 002°06'13"E - 42°20'59"N , 002°02'23"E - 42°20'24"N , 002°01'47"E - 42°21'36"N , 001°58'12"E - 42°25'11"N , 001°56'24"E - 42°25'48"N , 001°53'24"E - 42°29'24"N , 001°47'59"E - 42°33'36"N , 001°49'48"E - 42°32'59"N , 001°47'23"E - 42°32'59"N , 001°46'48"E - 42°34'11"N , 001°43'48"E - 42°35'24"N , 001°44'24"E - 42°35'33"N , 001°43'45"E - 43°00'08"N , 001°47'16"E |
| AE<br>(<br>LFBOAE3<br>) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 075 | 44°19'39"N , 001°18'04"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°00'08"N , 001°47'16"E - 43°07'59"N , 001°48'24"E - 43°19'01"N , 001°40'46"E - 43°30'14"N , 001°55'09"E - 43°34'28"N , 001°43'31"E - 43°54'00"N , 001°43'31"E - 44°05'02"N , 001°37'18"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E - 44°07'32"N , 001°21'03"E - 44°06'50"N , 001°18'14"E - 44°19'39"N , 001°18'04"E |
| AE<br>(<br>LFBOAE4<br>) | 4 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 44°19'39"N , 001°18'04"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°30'00"N , 001°43'00"E - 44°30'01"N , 001°17'55"E - 44°19'39"N , 001°18'04"E |
| AE<br>(<br>LFBOAE5<br>) | 5 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 43°00'00"N , 002°16'30"E - 42°48'20"N , 002°29'38"E - 42°35'28"N , 002°44'08"E - 42°25'00"N , 002°42'55"E - 42°19'11"N , 002°42'36"E - 42°19'48"N , 002°36'35"E - 42°19'11"N , 002°30'36"E - 42°22'48"N , 002°24'36"E - 42°25'11"N , 002°15'00"E - 42°22'17"N , 002°06'13"E - 42°24'27"N , 002°06'00"E - 42°48'24"N , 002°03'15"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E |
| AW<br>(<br>LFBOAW1<br>) | 1 | FL 145<br>----------<br>SFC | 44°06'50"N , 001°18'14"E - 44°02'19"N , 001°00'08"E - 43°53'19"N , 000°55'50"E - 43°34'41"N , 000°56'58"E - 43°23'03"N , 001°01'39"E - 43°17'10"N , 001°19'29"E - 43°16'07"N , 001°37'05"E - 43°19'01"N , 001°40'46"E - 43°40'51"N , 001°18'35"E - 44°06'50"N , 001°18'14"E |
| AW<br>(<br>LFBOAW2<br>) | 2 | FL 145<br>----------<br>SFC | 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°00'08"N , 001°47'16"E - 42°35'33"N , 001°43'45"E - 42°37'11"N , 001°37'12"E - 42°36'36"N , 001°37'12"E - 42°37'11"N , 001°30'00"E - 42°35'24"N , 001°30'00"E - 42°34'48"N , 001°27'36"E - 42°42'00"N , 001°21'36"E - 42°42'35"N , 001°21'36"E - 42°41'23"N , 001°16'11"E - 42°42'00"N , 001°16'11"E - 42°41'23"N , 001°10'47"E - 42°45'35"N , 001°05'24"E - 42°45'35"N , 001°04'48"E - 42°46'12"N , 001°02'59"E - 42°47'24"N , 000°58'12"E - 42°46'12"N , 000°57'00"E - 42°49'11"N , 000°51'36"E - 42°50'01"N , 000°45'00"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E |
| AW<br>(<br>LFBOAW3<br>) | 3 | FL 145<br>----------<br>FL 075 | 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°19'39"N , 001°18'04"E - 44°06'50"N , 001°18'14"E - 44°02'19"N , 001°00'08"E - 43°53'19"N , 000°55'50"E - 43°34'41"N , 000°56'58"E - 43°23'03"N , 001°01'39"E - 43°17'10"N , 001°19'29"E - 43°16'07"N , 001°37'05"E - 43°19'01"N , 001°40'46"E - 43°07'59"N , 001°48'24"E - 43°00'08"N , 001°47'16"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E |
| AW<br>(<br>LFBOAW4<br>) | 4 | FL 145<br>----------<br>FL 115 | 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°19'39"N , 001°18'04"E - 44°30'01"N , 001°17'55"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E |
| EB<br>(<br>LFBOEB<br>) | | FL 075<br>----------<br>SFC | 44°19'39"N , 001°18'04"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°00'08"N , 001°47'16"E - 43°07'59"N , 001°48'24"E - 43°19'01"N , 001°40'46"E - 43°30'14"N , 001°55'09"E - 43°34'28"N , 001°43'31"E - 43°54'00"N , 001°43'31"E - 44°05'02"N , 001°37'18"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E - 44°07'32"N , 001°21'03"E - 44°06'50"N , 001°18'14"E - 44°19'39"N , 001°18'04"E |
| WB<br>(<br>LFBOWB<br>) | | FL 075<br>----------<br>SFC | 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°19'39"N , 001°18'04"E - 44°06'50"N , 001°18'14"E - 44°02'19"N , 001°00'08"E - 43°53'19"N , 000°55'50"E - 43°34'41"N , 000°56'58"E - 43°23'03"N , 001°01'39"E - 43°17'10"N , 001°19'29"E - 43°16'07"N , 001°37'05"E - 43°19'01"N , 001°40'46"E - 43°07'59"N , 001°48'24"E - 43°00'08"N , 001°47'16"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E |

# ENR 2.2.5 CELLULES FRA
## *FRA CELLS*

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **FRANCE FRA - CENTER CELL**<br>**( LFFRAC )**<br>48°16'33"N , 002°49'32"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°33'36"N , 003°48'48"E - 47°32'40"N , 004°06'58"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°05'20"N , 004°46'06"E - 46°46'58"N , 005°05'42"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°14'35"N , 005°05'34"E - 46°14'50"N , 004°57'49"E - 46°17'37"N , 004°43'19"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°17'01"N , 004°23'03"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'00"N , 003°51'51"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°38'54"N , 003°27'10"E - 47°01'16"N , 003°14'13"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 47°52'16"N , 002°45'21"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°13'06"N , 002°40'09"E - 48°16'33"N , 002°49'32"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | PARIS UAC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br><br><br>REIMS UAC<br><br>ACS<br><br>REIMS Contrôle (FR)<br>REIMS Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4-7<br>Frequencies : see GEN 3.4-7 |
| **FRANCE FRA - EAST CELL**<br>**( LFFRAE )**<br>46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°19'56"N , 005°49'57"E - 47°39'56"N , 005°27'17"E - 47°54'23"N , 005°14'57"E - 48°06'11"N , 005°09'57"E - 48°17'38"N , 005°09'13"E - 48°34'29"N , 005°06'28"E - 48°39'20"N , 005°05'40"E - 48°44'36"N , 005°04'48"E - 48°53'15"N , 005°03'22"E - 49°06'02"N , 005°09'21"E - 49°23'49"N , 005°52'14"E - 49°27'11"N , 006°00'25"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 47°41'48"N , 007°30'42"E - 47°41'21"N , 007°30'59"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - 47°22'19"N , 007°20'35"E - 47°21'51"N , 007°02'35"E - 47°21'42"N , 007°02'58"E - Frontière franco-suisse - 47°04'12"N , 006°42'02"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | REIMS UAC<br>ACS<br>REIMS Contrôle (FR)<br>REIMS Control (EN)<br>PARIS UAC<br>ACS<br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br>MAASTRICHT UAC<br>ACS<br>MAASTRICHT Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4.7<br>Frequencies : see GEN 3.4.7 |
| **FRANCE FRA - NORTH CELL**<br>**( LFFRAN )**<br>50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 001°50'42"W - 50°00'00"N , 001°41'29"W - 50°00'00"N , 001°30'07"W - 50°00'00"N , 001°22'49"W - 50°00'00"N , 001°03'13"W - 50°00'00"N , 000°52'20"W - 50°00'00"N , 000°22'05"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°06'00"N , 000°00'00"W - 50°08'16"N , 000°05'46"E - 50°12'16"N , 000°15'52"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 49°43'31"N , 001°39'17"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°30'55"N , 001°55'31"E - 49°21'02"N , 002°08'03"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°11'57"N , 002°18'54"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°07'46"N , 002°23'37"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°57'53"N , 002°34'55"E - 48°54'02"N , 002°39'20"E - 48°51'38"N , 002°42'05"E - 48°49'19"N , 002°44'44"E - 48°41'03"N , 002°54'09"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°32'42"N , 002°58'15"E - 48°26'39"N , 002°51'03"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°16'33"N , 002°49'32"E - 48°13'06"N , 002°40'09"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 48°08'00"N , 002°21'35"E - 48°08'00"N , 002°07'54"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°01'33"N , 001°03'18"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°00'43"N , 000°55'51"E - 47°00'35"N , 000°53'52"E - 47°02'49"N , 000°41'30"E - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°03'52"N , 000°16'39"E - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 46°37'44"N , 000°15'00"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°26'23"N , 000°23'47"W - 46°25'45"N , 000°39'46"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°10'26"N , 002°28'34"W - 46°15'59"N , 002°52'43"W - 46°18'10"N , 003°02'23"W - 46°27'24"N , 003°04'17"W - 46°34'08"N , 003°05'41"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 47°08'21"N , 003°00'00"W - 47°24'21"N , 003°07'03"W - 47°35'00"N , 002°52'52"W - 47°41'06"N , 002°30'03"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 48°27'33"N , 002°31'31"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°46'32"N , 002°34'15"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°56'20"N , 002°29'18"W - 49°13'16"N , 002°02'46"W - 49°43'28"N , 002°06'18"W - 49°59'57"N , 002°00'18"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W | C | FL 660<br>----------<br>FL 305 | BREST UAC<br><br>ACS<br><br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4.7<br>Frequencies : see GEN 3.4.7 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **FRANCE FRA - NORTH-EAST CELL**<br>**( LFFRANE )**<br>46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'01"N , 005°27'44"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°19'56"N , 005°49'57"E - 47°39'56"N , 005°27'17"E - 47°54'23"N , 005°14'57"E - 48°06'11"N , 005°09'57"E - 48°17'38"N , 005°09'13"E - 48°34'29"N , 005°06'28"E - 48°39'20"N , 005°05'40"E - 48°44'36"N , 005°04'48"E - 48°53'15"N , 005°03'22"E - 49°06'02"N , 005°09'21"E - 49°23'49"N , 005°52'14"E - 49°27'11"N , 006°00'25"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-belge - 51°05'21"N , 002°32'44"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 49°36'22"N , 001°48'34"E - 49°30'55"N , 001°55'31"E - 49°21'03"N , 002°08'03"E - 49°15'56"N , 002°14'29"E - 49°11'58"N , 002°18'55"E - 49°10'00"N , 002°21'05"E - 49°07'46"N , 002°23'38"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 48°57'54"N , 002°34'55"E - 48°54'03"N , 002°39'21"E - 48°51'39"N , 002°42'06"E - 48°49'19"N , 002°44'45"E - 48°35'00"N , 003°01'00"E - 48°32'42"N , 002°58'15"E - 48°26'40"N , 002°51'04"E - 48°23'43"N , 002°47'34"E - 48°17'00"N , 002°55'07"E - 47°59'56"N , 003°14'07"E - 47°33'36"N , 003°48'48"E - 47°32'40"N , 004°06'58"E - 47°20'57"N , 004°29'20"E - 47°05'20"N , 004°46'06"E - 46°46'58"N , 005°05'42"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | REIMS UAC<br>ACS<br>REIMS Contrôle (FR)<br>REIMS Control (EN)<br>PARIS UAC<br>ACS<br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN)<br>MAASTRICHT UAC<br>ACS<br>MAASTRICHT Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4.7<br>Frequencies : see GEN 3.4.7 |
| **FRANCE FRA - NORTH-WEST CELL partie 1**<br>**( LFFRANW1 )**<br>48°30'00"N , 008°00'00"W - 48°55'40"N , 007°34'35"W - 49°10'14"N , 006°26'55"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°34'00"N , 004°27'00"W - 49°35'25"N , 004°19'49"W - 49°39'05"N , 004°00'05"W - 49°41'41"N , 003°45'52"W - 49°44'14"N , 003°31'46"W - 49°47'07"N , 003°15'34"W - 49°49'29"N , 003°02'03"W - 49°56'18"N , 002°22'16"W - 49°58'57"N , 002°06'23"W - 49°59'57"N , 002°00'18"W - 49°43'28"N , 002°06'18"W - 49°13'16"N , 002°02'46"W - 48°56'20"N , 002°29'18"W - 48°48'28"N , 002°34'20"W - 48°46'32"N , 002°34'15"W - 48°30'36"N , 002°33'31"W - 48°27'33"N , 002°31'31"W - 48°02'51"N , 002°15'32"W - 47°41'06"N , 002°30'03"W - 47°35'00"N , 002°52'52"W - 47°24'21"N , 003°07'03"W - 47°08'21"N , 003°00'00"W - 46°37'22"N , 003°06'21"W - 46°34'08"N , 003°05'41"W - 46°27'24"N , 003°04'17"W - 46°18'10"N , 003°02'23"W - 46°15'59"N , 002°52'43"W - 46°10'26"N , 002°28'34"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 45°56'15"N , 001°39'44"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W - 43°54'51"N , 002°44'19"W - 43°56'55"N , 002°50'25"W - 44°03'05"N , 003°09'01"W - 44°19'44"N , 003°59'15"W - 44°24'45"N , 004°26'10"W - 44°30'19"N , 004°56'51"W - 44°32'24"N , 005°08'38"W - 44°36'35"N , 005°33'11"W - 44°39'32"N , 005°50'12"W - 44°50'07"N , 006°55'11"W - 44°58'59"N , 007°53'06"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 46°00'00"N , 008°00'00"W - 46°30'00"N , 008°00'00"W - 47°00'00"N , 008°00'00"W - 47°15'00"N , 008°00'00"W - 47°30'00"N , 008°00'00"W - 48°00'00"N , 008°00'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | BREST UAC<br>ACS<br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4-7<br>Frequencies : see GEN 3.4-7 |
| **FRANCE FRA - NORTH-WEST CELL partie 2**<br>**( LFFRANW2 )**<br>48°55'42"N , 007°34'30"W - 49°00'19"N , 007°29'53"W - 49°22'41"N , 007°07'15"W - 49°33'23"N , 006°56'17"W - 49°31'48"N , 006°09'03"W - 49°30'59"N , 005°48'04"W - 49°29'04"N , 005°03'26"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°10'14"N , 006°26'55"W - 48°55'42"N , 007°34'30"W | C | FL 660<br>----------<br>FL 245 | BREST UAC<br>ACS<br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4-7<br>Partie de l'UIR Londres<br>Par délégation du Royaume-Uni<br>Voir AIP UK ENR 2.2<br>Frequencies : see GEN 3.4-7<br>Part of London UIR<br>By delegation of the United Kingdom<br>See UK AIP ENR 2.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **FRANCE FRA - SOUTH-EAST CELL**<br>**( LFFRASE )**<br>43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°46'44"N , 007°47'01"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°27'44"N , 008°42'44"E - 43°26'15"N , 008°48'02"E - 43°23'18"N , 008°57'30"E - 43°19'54"N , 009°10'33"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 42°57'14"N , 009°45'00"E - 42°49'22"N , 009°45'00"E - 42°37'17"N , 009°45'00"E - 42°30'03"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°16'06"E - 41°20'00"N , 009°06'23"E - 41°20'00"N , 008°48'20"E - 41°20'00"N , 008°26'38"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°09'43"N , 008°09'41"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 40°51'44"N , 008°00'00"E - 40°44'42"N , 008°00'00"E - 40°36'29"N , 008°00'00"E - 40°25'29"N , 008°00'00"E - 39°41'55"N , 008°00'00"E - 39°09'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 007°31'26"E - 39°00'00"N , 007°19'52"E - 39°00'00"N , 007°02'00"E - 39°00'00"N , 007°02'51"E - 39°00'00"N , 006°43'00"E - 39°00'00"N , 006°34'17"E - 39°00'00"N , 006°15'00"E - 39°00'00"N , 006°05'43"E - 39°00'00"N , 005°37'09"E - 39°00'00"N , 005°22'29"E - 39°00'00"N , 005°08'34"E - 39°00'00"N , 004°40'00"E - 39°35'06"N , 004°40'00"E - 39°57'24"N , 004°40'00"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E - 40°03'53"N , 004°40'00"E - 40°23'28"N , 004°40'00"E - 40°33'08"N , 004°40'00"E - 40°51'25"N , 004°40'00"E - 41°03'27"N , 004°40'00"E - 41°25'00"N , 004°40'00"E - 41°44'00"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°10'20"N , 004°06'56"E - 42°12'33"N , 004°00'01"E - 42°15'37"N , 003°49'43"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 43°34'42"N , 003°58'29"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 45°11'09"N , 004°05'56"E - 45°13'11"N , 004°14'22"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°29'22"N , 004°23'18"E - 45°31'21"N , 004°16'31"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 45°52'55"N , 003°33'13"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°17'00"N , 003°41'00"E - 46°17'00"N , 003°51'51"E - 46°17'00"N , 004°03'00"E - 46°17'01"N , 004°23'03"E - 46°17'00"N , 004°30'00"E - 46°17'37"N , 004°43'19"E - 46°14'50"N , 004°57'49"E - 46°14'35"N , 005°05'34"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°08'50"N , 005°33'11"E - 46°07'00"N , 005°42'00"E - 46°06'24"N , 005°42'48"E - 46°01'52"N , 005°48'47"E - 45°57'14"N , 005°54'51"E - 45°54'22"N , 005°58'27"E - 45°51'17"N , 006°02'38"E - 45°51'00"N , 006°03'00"E - 45°45'09"N , 006°09'15"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 45°34'20"N , 006°20'23"E - 45°23'23"N , 006°26'30"E - 45°06'54"N , 006°35'38"E - 45°01'06"N , 006°38'50"E - 44°48'00"N , 006°46'00"E - 44°48'00"N , 006°47'26"E - 44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'50"N , 007°07'41"E - 44°08'35"N , 007°17'07"E - 44°08'43"N , 007°17'20"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E | C | FL 660<br>---<br>FL 195 | MARSEILLE UAC<br><br>ACS<br><br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4.7<br>Frequencies : see GEN 3.4.7 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **FRANCE FRA - SOUTH-WEST CELL**<br>**( LFFRASW )**<br>43°40'59"N , 002°04'05"W - 44°03'55"N , 001°45'31"W - 44°49'00"N , 001°43'12"W - 45°56'15"N , 001°39'44"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°02'44"N , 001°27'49"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°25'45"N , 000°39'46"W - 46°26'24"N , 000°23'47"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 46°37'44"N , 000°15'00"W - 47°02'40"N , 000°15'00"W - 47°03'52"N , 000°16'39"E - 47°04'53"N , 000°27'09"E - 47°02'49"N , 000°41'30"E - 47°00'35"N , 000°53'52"E - 47°00'43"N , 000°55'51"E - 47°00'15"N , 000°59'12"E - 47°01'33"N , 001°03'18"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°06'37"N , 001°46'06"E - 48°08'00"N , 001°46'56"E - 48°08'00"N , 002°07'54"E - 48°08'00"N , 002°21'35"E - 48°08'00"N , 002°36'37"E - 47°52'16"N , 002°45'21"E - 47°44'03"N , 002°49'54"E - 47°18'50"N , 003°03'54"E - 47°01'16"N , 003°14'13"E - 46°38'54"N , 003°27'10"E - 46°34'00"N , 003°30'00"E - 46°31'27"N , 003°22'11"E - 46°11'06"N , 003°28'06"E - 45°52'55"N , 003°33'13"E - 45°46'40"N , 003°40'08"E - 45°41'22"N , 004°13'46"E - 45°31'21"N , 004°16'31"E - 45°29'22"N , 004°23'18"E - 45°21'30"N , 004°29'30"E - 45°13'11"N , 004°14'22"E - 45°11'09"N , 004°05'56"E - 45°08'34"N , 004°00'06"E - 45°03'17"N , 003°48'15"E - 44°51'32"N , 003°22'09"E - 44°46'07"N , 003°33'46"E - 44°25'54"N , 004°16'25"E - 44°22'49"N , 004°15'57"E - 44°05'06"N , 004°13'19"E - 43°57'00"N , 004°07'00"E - 43°34'42"N , 003°58'29"E - 43°16'17"N , 003°39'17"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière hispano-andorrane - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°40'59"N , 002°04'05"W | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | BORDEAUX UAC<br><br>ACS<br><br>BORDEAUX Contrôle (FR)<br>BORDEAUX Control (EN)<br><br>PARIS UAC<br><br>ACS<br><br>PARIS Contrôle (FR)<br>PARIS Control (EN) | H24<br>Fréquences : voir GEN 3.4-7<br>Frequencies : see GEN 3.4-7 |

## ENR 2.2.6 DÉLÉGATIONS DE SERVICES ATS
## *DELEGATION OF AIR TRAFFIC SERVICES*

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BALE (ALLEMAGNE) - DELEGATION 1**<br>**( LFSBDLG1ED )**<br><br>47°46'00"N , 007°32'00"E - 47°40'15"N , 007°36'28"E - 47°35'31"N , 007°40'06"E - Frontière germano-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°46'00"N , 007°32'00"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ALLEMAGNE) - DELEGATION 2**<br>**( LFSBDLG2ED )**<br><br>47°35'15"N , 007°40'19"E - 47°35'04"N , 007°40'27"E - Frontière germano-suisse - 47°35'15"N , 007°40'19"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ALLEMAGNE) - DELEGATION 3**<br>**( LFSBDLG3ED )**<br><br>47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°33'17"N , 007°38'37"E - Frontière germano-suisse - 47°34'04"N , 007°41'13"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ALLEMAGNE) - DELEGATION 4**<br>**( LFSBDLG4ED )**<br><br>47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°32'07"N , 007°42'08"E - Frontière germano-suisse - 47°33'17"N , 007°38'37"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E | D | 5500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (FRANCO SUISSE) - DELEGATION 1**<br>**( LFSBDLG1LS )**<br><br>47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière germano-suisse - 47°35'31"N , 007°40'06"E - 47°35'15"N , 007°40'19"E - Frontière germano-suisse - 47°35'04"N , 007°40'27"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E - Frontière germano-suisse - 47°33'17"N , 007°38'37"E - 47°33'50"N , 007°33'11"E - Frontière franco-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E | D | FL 145<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BALE (FRANCO SUISSE) - DELEGATION 2**<br>**( LFSBDLG2LS )**<br><br>47°33'50"N , 007°33'11"E - 47°33'17"N , 007°38'37"E - Frontière germano-suisse - 47°32'07"N , 007°42'08"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - Frontière franco-suisse - 47°33'50"N , 007°33'11"E | D | 5500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (LANGEN) - DELEGATION 10**<br>**( LFSBDLG10E )**<br><br>47°35'04"N , 007°40'27"E - Frontière germano-suisse - 47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°35'04"N , 007°40'27"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>4500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (LANGEN) - DELEGATION 5**<br>**( LFSBDLG5ED )**<br><br>48°05'00"N , 007°34'38"E - 48°06'00"N , 007°58'00"E - 47°41'49"N , 007°44'58"E - 47°56'00"N , 007°35'06"E - Frontière franco-allemande - 48°04'49"N , 007°34'09"E - 48°05'00"N , 007°34'38"E | C | FL 145<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | FL 100<br>----------<br>2500ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (LANGEN) - DELEGATION 6**<br>**( LFSBDLG6ED )**<br><br>47°56'00"N , 007°35'06"E - 47°41'49"N , 007°44'58"E - 47°35'12"N , 007°45'19"E - 47°44'36"N , 007°38'00"E - 47°50'12"N , 007°33'37"E - Frontière franco-allemande - 47°56'00"N , 007°35'06"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 5500ft AMSL<br>----------<br>2500ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BALE (LANGEN) - DELEGATION 7**<br>**( LFSBDLG7ED )**<br><br>47°50'12"N , 007°33'37"E - 47°44'36"N , 007°38'00"E - 47°40'15"N , 007°36'28"E - 47°41'21"N , 007°35'36"E - 47°46'00"N , 007°32'00"E - Frontière franco-allemande - 47°50'12"N , 007°33'37"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>3300ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 3300ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (LANGEN) - DELEGATION 8**<br>**( LFSBDLG8ED )**<br><br>47°44'36"N , 007°38'00"E - 47°35'12"N , 007°45'19"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E - Frontière germano-suisse - 47°35'04"N , 007°40'27"E - 47°35'15"N , 007°40'19"E - Frontière germano-suisse - 47°35'31"N , 007°40'06"E - 47°40'15"N , 007°36'28"E - 47°44'36"N , 007°38'00"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>4500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (LANGEN) - DELEGATION 9**<br>**( LFSBDLG9ED )**<br><br>47°35'31"N , 007°40'06"E - Frontière germano-suisse - 47°35'15"N , 007°40'19"E - 47°35'31"N , 007°40'06"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>4500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BALE (ZURICH AZ1) - DELEGATION 6**<br>**( LFSBDLG6LS )**<br><br>47°33'17"N , 007°38'37"E - Frontière germano-suisse - 47°32'28"N , 007°39'48"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - Frontière franco-suisse - 47°33'50"N , 007°33'11"E - 47°33'17"N , 007°38'37"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ1) - DELEGATION 7**<br>**( LFSBDLG7LS )**<br><br>47°33'17"N , 007°38'37"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°32'28"N , 007°39'48"E - Frontière germano-suisse - 47°33'17"N , 007°38'37"E | C | FL 115<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ2) - DELEGATION 8**<br>**( LFSBDLG8LS )**<br><br>47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°32'07"N , 007°42'08"E - Frontière germano-suisse - 47°32'28"N , 007°39'48"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ2) - DELEGATION 9**<br>**( LFSBDLG9LS )**<br><br>47°32'07"N , 007°42'08"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°32'28"N , 007°39'48"E - Frontière germano-suisse - 47°32'07"N , 007°42'08"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | D | FL 100<br>----------<br>5500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BALE (ZURICH AZ3) - DELEGATION 10**<br>**( LFSBDLG10L )**<br><br>47°32'57"N , 007°45'39"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°32'07"N , 007°42'08"E - Frontière germano-suisse - 47°32'57"N , 007°45'39"E | C | FL 105<br>----------<br>6500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 6500ft AMSL<br>----------<br>2000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ3) - DELEGATION 11**<br>**( LFSBDLG11 )**<br><br>47°35'12"N , 007°45'19"E - 47°33'38"N , 007°45'33"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°35'12"N , 007°45'19"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | FL 100<br>----------<br>2500ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ3) - DELEGATION 12**<br>**( LFSBDLG12 )**<br><br>47°32'24"N , 007°41'56"E - 47°33'38"N , 007°45'33"E - 47°32'57"N , 007°45'39"E - Frontière germano-suisse - 47°32'07"N , 007°42'08"E - 47°32'24"N , 007°41'56"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | FL 100<br>----------<br>2500ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ4) - DELEGATION 13**<br>**( LFSBDLG13 )**<br>47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°19'12"N , 007°51'31"E - 47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°14'41"N , 007°44'11"E - 47°12'48"N , 007°36'40"E - 47°15'03"N , 007°29'07"E - 47°20'05"N , 007°12'06"E - 47°20'37"N , 007°03'43"E - Frontière franco-suisse - 47°26'59"N , 006°59'44"E - 47°26'36"N , 007°03'42"E - 47°26'23"N , 007°05'54"E - 47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E | C | FL 105<br>----------<br>FL 100 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | FL 100<br>----------<br>2000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BALE (ZURICH AZ4) - DELEGATION 14**<br>**( LFSBDLG14 )**<br><br>47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°19'12"N , 007°51'31"E - 47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°19'05"N , 007°26'21"E - 47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°23'00"N , 007°39'30"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E | D | FL 100<br>----------<br>5700ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 5700ft AMSL<br>----------<br>5200ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ4) - DELEGATION 15**<br>**( LFSBDLG15 )**<br><br>47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°19'05"N , 007°26'21"E - 47°20'05"N , 007°12'06"E - 47°21'38"N , 007°06'45"E - 47°23'28"N , 007°02'40"E - 47°26'36"N , 007°03'42"E - 47°26'23"N , 007°05'54"E - 47°24'44"N , 007°22'28"E | D | FL 100<br>----------<br>FL 085 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | FL 085<br>----------<br>6500ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE (ZURICH AZ4) - DELEGATION 16**<br>**( LFSBDLG16 )**<br><br>47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°14'41"N , 007°44'11"E - 47°12'48"N , 007°36'40"E - 47°15'03"N , 007°29'07"E - 47°19'05"N , 007°26'21"E - 47°17'28"N , 007°48'42"E | D | FL 100<br>----------<br>5700ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| | E | 5700ft AMSL<br>----------<br>5200ft AMSL<br>700ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE - DELEGATION 17**<br>**( LFSBDLG17 )**<br><br>47°21'51"N , 007°02'35"E - 47°22'19"N , 007°20'35"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - Frontière franco-suisse - 47°21'51"N , 007°02'35"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 105 | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE |
| **BALE - DELEGATION 3**<br>**( LFSBDLG3LS )**<br><br>47°25'56"N , 007°23'04"E - 47°24'42"N , 007°22'48"E - 47°24'44"N , 007°22'28"E - 47°25'27"N , 007°15'15"E - Frontière franco-suisse - 47°25'56"N , 007°23'04"E | D | FL 145<br>----------<br>3000ft AMSL<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BALE - DELEGATION 4**<br>**( LFSBDLG4LS )**<br><br>47°25'30"N , 007°14'43"E - 47°26'23"N , 007°05'54"E - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( VOR-DME BLM ) - 47°29'44"N , 007°03'02"E - Frontière franco-suisse - 47°25'30"N , 007°14'43"E | D | FL 145<br>----------<br>3000ft AMSL<br>1000ft ASFC | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BALE - DELEGATION 5**<br>**( LFSBDLG5LS )**<br>47°26'23"N , 007°05'54"E - 47°26'36"N , 007°03'42"E - 47°26'59"N , 006°59'44"E - Frontière franco-suisse - 47°29'44"N , 007°03'04"E - 47°26'23"N , 007°05'54"E | D | FL 145<br>----------<br>5000ft AMSL | BALE APP<br>BALE APPROCHE (FR)<br>BALE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR SUISSE<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKYGUIDE<br>Portion of SWITZERLAND FIR<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKYGUIDE<br>Tout ou partie de/All or part of TMA BALE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **BIARRITZ - DELEGATION 1**<br>**( LFBZDLG1LE )**<br>43°01'52"N , 001°20'28"W - 42°59'57"N , 001°16'37"W - 42°59'42"N , 001°30'00"W - 43°04'40"N , 001°40'00"W - 42°58'36"N , 001°49'23"W - 43°22'35"N , 002°15'18"W - 43°26'54"N , 002°20'00"W - 43°32'35"N , 001°57'41"W - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 43°23'11"N , 001°47'45"W ( NDB HIG ) - 43°35'10"N , 001°47'30"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°21'00"N , 001°47'00"W - Frontière franco-espagnole - 43°01'52"N , 001°20'28"W | D | FL 085<br>----------<br>1700ft AMSL | BIARRITZ APP<br>BIARRITZ APPROCHE (FR)<br>BIARRITZ APPROACH (EN) | Sur demande pour guidage radar<br>On request for radar vectoring purpose<br>Portion de FIR MADRID<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour ENAIRE<br>Portion of FIR MADRID<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of ENAIRE |
| **BREST BOTA HIGH AREA - DELEGATION 1**<br>**( LFRRDLG1HI )**<br>48°30'00"N , 008°00'00"W - 48°34'00"N , 008°45'00"W - 45°00'00"N , 008°45'00"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W | A | FL 660<br>----------<br>FL 195 | BREST UAC<br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | H24<br>Portion de SHANWICK OCA (Oceanic Control Area)<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour le NATS<br>Portion of SHANWICK OCA (Oceanic Control Area)<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of NATS<br>AIP UK ENR 2.2 : BOTA (Brest Oceanic Transition Area) |
| **BREST BOTA LOW AREA - DELEGATION 1**<br>**( LFRRDLG1LO )**<br>48°30'00"N , 008°00'00"W - 48°34'00"N , 008°45'00"W - 45°00'00"N , 008°45'00"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W | A | FL 195<br>----------<br>FL 055 | BREST ACC<br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | H24<br>Portion de SHANWICK OCA (Oceanic Control Area)<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour le NATS<br>Portion of SHANWICK OCA (Oceanic Control Area)<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of NATS<br>AIP UK ENR 2.2 : BOTA (Brest Oceanic Transition Area) |
| **BREST LARLA AREA - DELEGATION 2**<br>**( LFRRDLG2EG )**<br>49°33'23"N , 006°56'17"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 48°55'42"N , 007°34'30"W - 49°33'23"N , 006°56'17"W | C | FL 660<br>----------<br>FL 245 | BREST UAC<br>BREST Contrôle (FR)<br>BREST Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR LONDRES<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour le NATS<br>Portion of UIR LONDON<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of NATS<br>AIP UK ENR 2.2 : LARLA triangle |
| **BRUSSELS HIGH AREA - DELEGATION 1**<br>**( EBBUDLG1HI )**<br>51°00'55"N , 002°34'29"E - 51°03'37"N , 001°44'27"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 51°00'55"N , 002°34'29"E | C | FL 245<br>----------<br>FL 195 | BRUSSELS ACC<br>BRUSSELS Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par SKEYES pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by SKEYES on behalf of DSNA<br>AIP BELGIUM ENR 2.2 : (U)L607 AREA |
| **BRUSSELS LOW AREA - DELEGATION 1**<br>**( EBBUDLG1LO )**<br>51°00'55"N , 002°34'29"E - 51°03'37"N , 001°44'27"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 51°00'55"N , 002°34'29"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 065 | BRUSSELS ACC<br>BRUSSELS Control (EN) | H24<br>Portion de FIR PARIS<br>Fourniture de l'ATS par SKEYES pour la DSNA<br>Portion of FIR PARIS<br>Provision of ATS by SKEYES on behalf of DSNA<br>AIP BELGIUM ENR 2.2 : (U)L607 AREA |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **GENEVA AREA - DELEGATION 4**<br>**( LSAGDLG4LF )**<br>45°19'14"N , 007°06'39"E - 45°30'13"N , 006°50'08"E - 45°27'26"N , 006°44'49"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 45°39'10"N , 006°15'35"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - arc horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°30'00"N , 005°13'07"E - 46°30'00"N , 005°35'09"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°34'34"N , 006°06'39"E - Frontière franco-suisse - 45°55'20"N , 007°02'41"E - Frontière franco-italienne - 45°19'14"N , 007°06'39"E | C | FL 195<br>----------<br>SFC | GENEVE ACC<br>SWISS Radar (EN ; FR) | H24<br>Portion de FIR MARSEILLE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>ENR 2.2.7 : descriptions SIV GENEVE<br>Portion of FIR MARSEILLE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>ENR 2.2.7 : SIV GENEVE description |
| | D | FL 195<br>----------<br>SFC | GENEVE ACC<br>SWISS Radar (EN ; FR) | H24<br>Portion de FIR MARSEILLE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>ENR 2.2.7 : descriptions SIV GENEVE<br>Portion of FIR MARSEILLE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>ENR 2.2.7 : SIV GENEVE description |
| | E | FL 195<br>----------<br>SFC | GENEVE ACC<br>SWISS Radar (EN ; FR) | H24<br>Portion de FIR MARSEILLE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>ENR 2.2.7 : descriptions SIV GENEVE<br>Portion of FIR MARSEILLE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>ENR 2.2.7 : SIV GENEVE description |
| | G | FL 195<br>----------<br>SFC | GENEVE ACC<br>SWISS Radar (EN ; FR) | H24<br>Portion de FIR MARSEILLE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>ENR 2.2.7 : descriptions SIV GENEVE<br>Portion of FIR MARSEILLE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>ENR 2.2.7 : SIV GENEVE description |
| **GENEVA AREA - DELEGATION 5**<br>**( LSAGDLG5LF )**<br>46°34'34"N , 006°06'39"E - Frontière franco-suisse - 46°30'00"N , 006°06'30"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°34'34"N , 006°06'39"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>FRA : AIP SUISSE ENR 2.2<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>FRA : AIP SWITZERLAND ENR 2.2 |
| **GENEVA AREA - DELEGATION 6**<br>**( LSAGDLG6LF )**<br>44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'00"N , 006°46'00"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 45°46'20"N , 006°07'57"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°51'00"N , 006°03'00"E - 46°01'13"N , 005°49'37"E - 46°07'00"N , 005°42'00"E - 46°14'00"N , 005°08'00"E - 46°30'00"N , 005°09'15"E - 46°30'00"N , 006°06'30"E - Frontière franco-suisse - 45°55'20"N , 007°02'41"E - Frontière franco-italienne - 45°29'33"N , 007°03'19"E - 45°27'23"N , 007°01'16"E - 45°21'15"N , 007°09'12"E - Frontière franco-italienne - 44°48'00"N , 007°00'45"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>FRA : AIP SUISSE ENR 2.2<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>FRA : AIP SWITZERLAND ENR 2.2 |
| **GENEVA AREA - DELEGATION 7**<br>**( LSGGDLG7LF )**<br>46°09'02"N , 006°05'02"E - 46°07'30"N , 006°02'45"E - arc horaire de 3.024 NM de rayon centré sur 46°09'40"N , 005°59'43"E - 46°11'50"N , 005°56'40"E - 46°19'08"N , 006°07'32"E - Frontière franco-suisse - 46°09'02"N , 006°05'02"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | GENEVE TWR<br>GENEVA TOWER (EN) | H24<br>Portion de FIR MARSEILLE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>Portion of FIR MARSEILLE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of GENEVA CTR<br>Voir/See AD 1.7 |
| **GENEVA AREA - DELEGATION 8**<br>**( LSGGDLG8LF )**<br>46°15'44"N , 006°15'01"E - Frontière franco-suisse - 46°22'34"N , 006°16'57"E - arc horaire de 3.024 NM de rayon centré sur 46°19'53"N , 006°14'55"E - 46°17'43"N , 006°17'58"E - 46°15'44"N , 006°15'01"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | GENEVE TWR<br>GENEVA TOWER (EN) | H24<br>Portion de FIR MARSEILLE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>Portion of FIR MARSEILLE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of GENEVA CTR<br>Voir/See AD 1.7 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **GENEVA DIPIR HIGH AREA - DELEGATION 2**<br>**( LSAGDLG2HI )**<br>46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°46'46"N , 006°24'00"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E - Frontière franco-suisse - 46°34'34"N , 006°06'39"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'01"N , 005°27'44"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>FRA : AIP SUISSE ENR 2.2<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>FRA : AIP SWITZERLAND ENR 2.2 |
| **GENEVA DIPIR LOW AREA - DELEGATION 2**<br>**( LSAGDLG2LO )**<br>46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°46'46"N , 006°24'00"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E - Frontière franco-suisse - 46°34'34"N , 006°06'39"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'01"N , 005°27'44"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°52'21"N , 005°49'14"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar (EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>Tout ou partie CTA BALE<br>Voir ENR 2.1<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>All or part of CTA BALE<br>See ENR 2.1 |
| | E | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | GENEVA ACC<br>GENEVE Contrôle (FR)<br>GENEVA Control (EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>Dans une AWY : classe E<br>Hors AWY : classe G<br>ENR 2.2 : SIV GENEVE partie 1<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>Within AWYs : class E<br>Outside AWYs : class G<br>ENR 2.2 : SIV GENEVE part 1 |
| | G | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | GENEVA ACC<br>GENEVE Contrôle (FR)<br>GENEVA Control (EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>ENR 2.2 : SIV GENEVE partie 1<br>Dans une AWY : classe E<br>Hors AWY : classe G<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>ENR 2.2 : SIV GENEVE part 1<br>Within AWYs : class E<br>Outside AWYs : class G |
| **GENEVA DOMIL HIGH AREA - DELEGATION 1**<br>**( LSAGDLG1HI )**<br>47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 46°46'24"N , 006°26'56"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E - 46°46'46"N , 006°24'00"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>FRA : AIP SUISSE ENR 2.2<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>FRA : AIP SWITZERLAND ENR 2.2 |
| **GENEVA DOMIL LOW AREA - DELEGATION 1**<br>**( LSAGDLG1LO )**<br>47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 46°46'24"N , 006°26'56"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E - 46°46'46"N , 006°24'00"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar (EN ; FR) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>Tout ou partie CTA BALE<br>Voir ENR 2.1<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>All or part of CTA BALE<br>See ENR 2.1 |
| **GENEVA LUSAR HIGH AREA - DELEGATION 3**<br>**( LSAGDLG3HI )**<br>46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'05"N , 005°09'43"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | GENEVA ACC<br>SWISS Radar (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>FRA : AIP SUISSE ENR 2.2<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>FRA : AIP SWITZERLAND ENR 2.2 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **GENEVA LUSAR LOW AREA - DELEGATION 3**<br>**( LSAGDLG3LO )**<br><br>46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'05"N , 005°09'43"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°41'00"N , 005°26'00"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E | C | FL 195<br>----------<br>FL 145 | GENEVA ACC<br>GENEVE Contrôle (FR)<br>GENEVA Control (EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>Tout ou partie CTA BALE<br>Voir ENR 2.1<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>All or part of CTA BALE<br>See ENR 2.1 |
| **ILES ANGLO NORMANDES - DELEGATION 1**<br>**( EGJJDLG1LF )**<br><br>49°49'51"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W | D | FL 080<br>----------<br>FL 055 | JERSEY APP<br>JERSEY CONTROL (EN) | H24<br>Portion de FIR BREST<br>Fourniture de l'ATS par PORTS OF JERSEY pour la DSNA<br>Portion of FIR BREST<br>Provision of ATS by PORTS OF JERSEY on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of Channels Island CTA<br>Voir/See UK AIP ENR 2.1 |
| **ILES ANGLO NORMANDES - DELEGATION 2**<br>**( EGJJDLG2LF )**<br><br>50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 001°47'00"W - 49°44'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W | D | FL 080<br>----------<br>3500ft AMSL | JERSEY APP<br>JERSEY CONTROL (EN) | Portion de FIR BREST<br>Fourniture de l'ATS par PORTS OF JERSEY pour la DSNA<br>Portion of FIR BREST<br>Provision of ATS by PORTS OF JERSEY on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of Channels Island CTA<br>Voir/See UK AIP ENR 2.1 |
| **ILES ANGLO NORMANDES - DELEGATION 3**<br>**( EGJJDLG3LF )**<br><br>50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 001°47'00"W - 49°44'00"N , 002°00'00"W - 49°30'00"N , 002°00'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W | A | FL 195<br>----------<br>FL 080 | JERSEY APP<br>JERSEY CONTROL (EN) | Portion de FIR BREST<br>Fourniture de l'ATS par PORTS OF JERSEY pour la DSNA<br>Portion of FIR BREST<br>Provision of ATS by PORTS OF JERSEY on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of Channels Island CTA<br>Voir/See UK AIP ENR 2.1 |
| **ILES ANGLO NORMANDES - DELEGATION 4**<br>**( EGJJDLG4LF )**<br><br>50°00'00"N , 002°00'00"W - 49°30'00"N , 002°00'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W | D | FL 080<br>----------<br>SFC | JERSEY APP<br>JERSEY CONTROL (EN) | Portion de FIR BREST<br>Fourniture de l'ATS par PORTS OF JERSEY pour la DSNA<br>Portion of FIR BREST<br>Provision of ATS by PORTS OF JERSEY on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of EGJJ CTR<br>Voir/See UK AIP ENR 2.1 |
| **KARLSRUHE - DELEGATION 1**<br>**( EDSBDLG1LF )**<br><br>48°53'13"N , 008°05'31"E - 48°52'23"N , 008°07'34"E - Frontière franco-allemande - 48°43'07"N , 007°57'35"E - 48°43'34"N , 007°56'29"E - 48°53'13"N , 008°05'31"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | KARLSRUHE-BADEN TWR<br>BADEN TOWER (DE, EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par la DFS pour la DSNA<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by DFS on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE CTR<br>Voir/See AIP GERMANY : AD2.EDSB and ENR 2.1 |
| **KOKSIJDE - DELEGATION 1**<br>**( EBFNDLG1LF )**<br><br>51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 51°01'31"N , 002°34'19"E - 51°02'27"N , 002°28'40"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 51°07'17"N , 002°30'45"E - 51°05'50"N , 002°23'08"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E | D | FL 055<br>----------<br>SFC | KOKSIJDE TWR<br>KOKSIJDE TOWER (EN) | Portion de FIR PARIS<br>Fourniture de l'ATS par SKEYES pour la DSNA<br>Portion of FIR PARIS<br>Provision of ATS by SKEYES on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of KOKSIJDE CTR<br>Voir/See AIP BELGIUM ENR 2.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LILLE - DELEGATION 1**<br>**( LFQQDLG1EG )**<br><br>50°38'00"N , 001°15'00"E - 50°45'26"N , 001°28'00"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°36'08"N , 001°17'45"E - 50°38'00"N , 001°15'00"E | E | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | LILLE APP<br>LILLE APPROCHE (FR)<br>LILLE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LONDRES<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour le NATS<br>Portion of FIR LONDON<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of NATS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA LILLE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **LILLE - DELEGATION 2**<br>**( LFQQDLG2EB )**<br><br>50°41'15"N , 003°25'25"E - 50°40'09"N , 003°28'25"E - 50°31'46"N , 003°29'16"E - Frontière franco-belge - 50°40'48"N , 003°15'37"E - 50°41'15"N , 003°25'25"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | LILLE APP<br>LILLE APPROCHE (FR)<br>LILLE APPROACH (EN) | Portion de FIR BRUXELLES<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKEYES<br>Portion of FIR BRUSSELS<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKEYES<br>Tout ou partie de/All or part of TMA LILLE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **LILLE - DELEGATION 3**<br>**( LFQQDLG3EB )**<br><br>50°50'38"N , 002°48'16"E - 50°43'02"N , 002°55'17"E - 50°41'48"N , 002°53'46"E - Frontière franco-belge - 50°49'01"N , 002°37'56"E - 50°50'38"N , 002°48'16"E | E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | LILLE APP<br>LILLE APPROCHE (FR)<br>LILLE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR BRUXELLES<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour SKEYES<br>Portion of FIR BRUSSELS<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of SKEYES<br>Tout ou partie de/All or part of TMA LILLE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **LONDON HIGH AREA - DELEGATION 1**<br>**( EGTTDLG1HI )**<br><br>50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°36'06"N , 001°32'18"E - 50°10'17"N , 001°51'31"E - 50°03'31"N , 001°39'06"E - 50°16'29"N , 001°01'08"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E | C | FL 265<br>----------<br>FL 195 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>AIP UK ENR 2.2 : LA MANCHE EAST (LOW) 1 |
| **LONDON HIGH AREA - DELEGATION 2**<br>**( EGTTDLG2HI )**<br><br>50°16'29"N , 001°01'08"E - 50°03'31"N , 001°39'06"E - 49°56'56"N , 001°27'09"E - 50°16'29"N , 001°01'08"E | C | FL 265<br>----------<br>FL 195 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>AIP UK ENR 2.2 : LA MANCHE EAST (LOW) 2 |
| **LONDON HIGH AREA - DELEGATION 3**<br>**( EGTTDLG3HI )**<br><br>50°54'19"N , 001°27'54"E - 50°42'44"N , 001°44'05"E - 50°39'25"N , 001°38'11"E - 50°36'06"N , 001°32'18"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°54'19"N , 001°27'54"E | C | FL 265<br>----------<br>FL 195 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>AIP UK ENR 2.2 : LA MANCHE EAST (LOW) 3 |
| **LONDON HIGH AREA - DELEGATION 4**<br>**( EGTTDLG4HI )**<br>50°54'19"N , 001°27'54"E - 50°42'44"N , 001°44'05"E - 50°39'25"N , 001°38'11"E - 50°36'06"N , 001°32'18"E - 50°13'46"N , 001°57'06"E - 50°10'17"N , 001°51'31"E - 50°06'59"N , 001°45'27"E - 49°56'56"N , 001°27'09"E - 49°59'51"N , 001°23'17"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°54'19"N , 001°27'54"E | C | FL 285<br>----------<br>FL 265 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>AIP UK ENR 2.2 : LA MANCHE EAST (HIGH) 1 |
| **LONDON HIGH AREA - DELEGATION 5**<br>**( EGTTDLG5HI )**<br>50°54'19"N , 001°27'54"E - 50°42'44"N , 001°44'05"E - 50°39'25"N , 001°38'11"E - 50°36'06"N , 001°32'18"E - 50°13'46"N , 001°57'06"E - 50°10'17"N , 001°51'31"E - 50°06'59"N , 001°45'27"E - 49°56'56"N , 001°27'09"E - 49°55'19"N , 001°24'12"E - 49°58'41"N , 001°19'44"E - 50°24'05"N , 000°46'11"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°54'19"N , 001°27'54"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 285 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>AIP UK ENR 2.2 : LA MANCHE EAST (HIGH) 2 |
| **LONDON HIGH AREA - DELEGATION 6**<br>**( EGTTDLG6HI )**<br><br>51°00'49"N , 001°31'44"E - 51°02'40"N , 001°40'10"E - 50°56'35"N , 001°44'38"E - 51°00'49"N , 001°31'44"E | C | FL 315<br>----------<br>FL 195 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>RINTI - ELTEG Entry Gate |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LONDON LOW AREA - DELEGATION 1**<br>**( EGTTDLG1LO )**<br><br>50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°36'06"N , 001°32'18"E - 50°10'17"N , 001°51'31"E - 50°03'31"N , 001°39'06"E - 50°16'29"N , 001°01'08"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de FIR PARIS<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of FIR PARIS<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>AIP UK ENR 2.2 : LA MANCHE EAST (LOW) 1 |
| **LONDON LOW AREA - DELEGATION 2**<br>**( EGTTDLG2LO )**<br><br>50°54'19"N , 001°27'54"E - 50°42'44"N , 001°44'05"E - 50°39'25"N , 001°38'11"E - 50°36'06"N , 001°32'18"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 50°54'19"N , 001°27'54"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | LONDON Terminal Control<br>LONDON Control (EN) | H24<br>Portion de FIR PARIS<br>Fourniture de l'ATS par le NATS pour la DSNA<br>Portion of FIR PARIS<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA<br>AIP UK ENR 2.2 : LA MANCHE EAST (LOW) 3 |
| **LONDRES YDAPO - DELEGATION 1**<br>**( EGTTDLG1LF )**<br><br>50°00'00"N , 001°47'00"W - 49°49'39"N , 001°55'26"W - 49°42'57"N , 001°53'23"W - 49°43'04"N , 001°31'43"W - 50°00'07"N , 001°36'45"W - 50°00'00"N , 001°47'00"W | D | FL 195<br>----------<br>FL 130 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | D : au-dessus du territoire et jusqu'à 12NM des côtes françaises<br>Portion de FIR BREST<br>Fourniture de l'ATS par NATS pour la DSNA<br>D : above territory and up to 12NM from French coasts<br>Portion of FIR BREST<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA |
| | E | FL 195<br>----------<br>FL 130 | LONDON Area Control<br>LONDON Control (EN) | E : au-delà de 12NM des côtes françaises<br>Portion de FIR BREST<br>Fourniture de l'ATS par NATS pour la DSNA<br>E : further than 12NM from French coasts<br>Portion of FIR BREST<br>Provision of ATS by NATS on behalf of DSNA |
| **LUXEMBOURG - DELEGATION 1**<br>**( ELLXDLG1LF )**<br><br>49°27'17"N , 006°28'54"E - 49°27'05"N , 006°15'01"E - 49°26'52"N , 006°02'32"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 49°27'17"N , 006°28'54"E | D | FL 165<br>----------<br>2500ft AMSL | LUXEMBOURG APP<br>LUXEMBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par ANA pour la DSNA<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by ANA on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of TMA LUXEMBOURG<br>Voir/See AIP BELGIUM ENR 2.2 |
| **LUXEMBOURG - DELEGATION 2**<br>**( ELLXDLG2LF )**<br><br>49°32'33"N , 005°45'23"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°26'52"N , 006°02'32"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°27'08"N , 005°50'00"E - 49°27'09"N , 005°49'07"E - 49°27'10"N , 005°47'36"E - 49°32'33"N , 005°45'23"E | D | FL 165<br>----------<br>2500ft AMSL | LUXEMBOURG APP<br>LUXEMBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par ANA pour la DSNA<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by ANA on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of TMA LUXEMBOURG<br>Voir/See AIP BELGIUM ENR 2.2 |
| **MAASTRICHT PINOT AREA - DELEGATION 1**<br>**( EDYYDLG1LF )**<br><br>49°32'59"N , 005°48'58"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'48"N , 006°03'31"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 49°02'12"N , 006°14'20"E - 49°02'15"N , 006°05'30"E - 49°18'00"N , 005°38'03"E - 49°22'41"N , 005°49'25"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°32'59"N , 005°48'58"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 245 | MAASTRICHT UAC<br>MAASTRICHT Contrôle (FR)<br>MAASTRICHT Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le MUAC pour la DSNA à l'exception des volumes de la TRA 200 lorsqu'elle est active<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by MUAC on behalf of DSNA except for TRA 200 airspace when it is active |
| **MAASTRICHT SORAL AREA - DELEGATION 2**<br>**( EDYYDLG2LF )**<br>49°27'48"N , 006°03'31"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 49°13'14"N , 006°41'23"E - 49°13'03"N , 006°41'09"E - 49°02'11"N , 006°29'58"E - 49°02'12"N , 006°14'20"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°27'48"N , 006°03'31"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 245 | MAASTRICHT UAC<br>MAASTRICHT Contrôle (FR)<br>MAASTRICHT Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par le MUAC pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by MUAC on behalf of DSNA |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **MARSEILLE IF01 AREA - DELEGATION 1**<br>**( LFMMDLG1LI )**<br><br>44°48'00"N , 007°00'45"E - 44°48'50"N , 007°07'41"E - 44°08'35"N , 007°17'07"E - Frontière franco-italienne - 44°48'00"N , 007°00'45"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR MILAN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour ENAV<br>Portion of UIR MILAN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of ENAV<br>AIP ITALIE ENR 2.2 : FRAIT |
| **MARSEILLE IF02 HIGH AREA - DELEGATION 2**<br>**( LFMMDLG2HI )**<br><br>44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°46'44"N , 007°47'01"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°47'22"N , 007°31'45"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR MILAN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour ENAV<br>Portion of UIR MILAN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of ENAV<br>AIP ITALIE ENR 2.2 : FRAIT |
| **MARSEILLE IF02 LOW AREA - DELEGATION 2**<br>**( LFMMDLG2LO )**<br><br>44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E - 43°46'44"N , 007°47'01"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°47'22"N , 007°31'45"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 175 | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE Contrôle (FR)<br>MARSEILLE Control (EN) | H24<br>Portion de FIR MILAN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour ENAV<br>Portion of FIR MILAN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of ENAV |
| **MILAN AREA FI-01 - DELEGATION 1**<br>**( LIMMDLG1LF )**<br><br>45°21'15"N , 007°09'12"E - 45°27'23"N , 007°01'16"E - 45°29'33"N , 007°03'19"E - Frontière franco-italienne - 45°21'15"N , 007°09'12"E | C | FL 660<br>----------<br>FL 195 | MILANO ACC<br>MILANO Radar (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par ENAV pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by ENAV on behalf of DSNA<br>AIP ITALIE ENR 2.2 : FRAIT |
| **NICE IF03 AREA - DELEGATION 1**<br>**( LFMNDLG1LI )**<br><br>44°03'40"N , 007°42'46"E - 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°56'50"N , 007°52'25"E - 43°46'03"N , 007°35'32"E - 43°47'02"N , 007°31'47"E - Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E | D | FL 175<br>----------<br>FL 105 | NICE APP<br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Portion de FIR MILAN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour ENAV<br>Portion of FIR MILAN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of ENAV |
| **NICE IF04 AREA - DELEGATION 2**<br>**( LFMNDLG2LI )**<br><br>43°46'03"N , 007°35'32"E - 43°56'50"N , 007°52'25"E - 43°53'32"N , 007°57'42"E - 43°50'13"N , 008°02'58"E - 43°42'07"N , 007°50'15"E - 43°46'03"N , 007°35'32"E | D | FL 175<br>----------<br>FL 095 | NICE APP<br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN) | H24<br>Portion de FIR MILAN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour ENAV<br>Portion of FIR MILAN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of ENAV |
| **OOSTENDE - DELEGATION 1**<br>**( EBOSDLG1LF )**<br><br>51°06'18"N , 002°14'18"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 51°01'00"N , 002°34'28"E - 51°01'48"N , 002°19'40"E - 51°06'18"N , 002°14'18"E | C | FL 055<br>----------<br>1500ft AMSL | OOSTENDE APP<br>OOSTENDE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR PARIS<br>CTR KOKSIJDE exclue lorsque EBFN ouvert<br>Fourniture de l'ATS par SKEYES pour la DSNA<br>Portion of FIR PARIS<br>KOKSIJDE CTR excluded during EBFN OPR HR<br>Provision of ATS by SKEYES on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of TMA OOSTENDE<br>Voir/See AIP BELGIUM ENR 2.1 |
| **OOSTENDE - DELEGATION 2**<br>**( EBOSDLG2LF )**<br><br>51°06'18"N , 002°14'18"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 51°01'00"N , 002°34'28"E - 51°01'48"N , 002°19'40"E - 51°06'18"N , 002°14'18"E | C | FL 095<br>----------<br>FL 055 | OOSTENDE APP<br>OOSTENDE APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR PARIS<br>AWY L607 exclue<br>Fourniture de l'ATS par SKEYES pour la DSNA<br>Portion of FIR PARIS<br>AWY L607 excluded<br>Provision of ATS by SKEYES on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of TMA OOSTENDE<br>Voir/See AIP BELGIUM ENR 2.1 |
| **SAN SEBASTIAN - DELEGATION 1**<br>**( LESODLG1LF )**<br><br>43°28'37"N , 001°47'00"W - 43°24'06"N , 001°40'53"W - 43°20'47"N , 001°45'22"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°28'37"N , 001°47'00"W | G | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | SAN SEBASTIAN TWR (FR)<br>SAN SEBASTIAN TOWER (EN) | H24<br>Portion de FIR BORDEAUX<br>Fourniture de l'ATS par ENAIRE pour la DSNA<br>Portion of FIR BORDEAUX<br>Provision of ATS by ENAIRE on behalf of DSNA<br>Voir/See ENR 5.1 : LF R266 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **SARRE - DELEGATION 1**<br>**( EDGGDLG1LF )**<br><br>49°10'00"N , 007°29'36"E - 49°02'25"N , 007°23'05"E - 48°56'06"N , 007°14'48"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°09'05"N , 006°50'05"E - Frontière franco-allemande - 49°10'00"N , 007°29'36"E | E | FL 075<br>----------<br>1000ft ASFC | LANGEN ACC<br>LANGEN RADAR (DE, EN) | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par la DFS pour la DSNA<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by DFS on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of TMA SARRE<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **SARREBRUCK - DELEGATION 1**<br>**( EDDRDLG1LF )**<br><br>49°13'20"N , 006°55'52"E - Frontière franco-allemande - 49°09'46"N , 007°01'58"E - 49°09'34"N , 006°56'09"E - 49°13'20"N , 006°55'52"E | D | 3600ft AMSL<br>----------<br>SFC | SARREBRUCK TOUR<br>SAAREBRUCKEN TOWER (EN, DE) | 0500 (0400) - 2130 (2030)<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par la DFS pour la DSNA<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by DFS on behalf of DSNA<br>Tout ou partie de/All or part of CTR SARREBRUCKEN<br>Voir/See AIP GERMANY : AD 2.EDDR and ENR 2.1 |
| **SHANNON TULTA AREA - DELEGATION 1**<br>**( EISNDLG1LF )**<br><br>48°50'00"N , 008°00'00"W - 48°55'42"N , 007°34'30"W - 48°30'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W | C | FL 660<br>----------<br>FL 245 | SHANNON UAC<br>SHANNON Control (EN) | H24<br>Portion de l'UIR FRANCE<br>Fourniture de l'ATS par IAA pour la DSNA<br>Portion of UIR FRANCE<br>Provision of ATS by IAA on behalf of DSNA<br>AIP IRELAND ENR 2.2 : SOTA - SHANNON Oceanic Transition Area |
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION A**<br>**( LFSTDLGAED )**<br><br>48°54'54"N , 008°09'38"E - 48°52'33"N , 008°15'37"E - 48°50'04"N , 008°13'17"E - 48°52'23"N , 008°07'34"E - Frontière franco-allemande - 48°54'54"N , 008°09'38"E | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION B**<br>**( LFSTDLGBED )**<br><br>48°43'07"N , 007°57'35"E - 48°40'25"N , 008°04'15"E - 48°37'49"N , 008°01'50"E - 48°40'45"N , 007°54'39"E - Frontière franco-allemande - 48°43'07"N , 007°57'35"E | D | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION C**<br>**( LFSTDLGCED )**<br><br>48°52'23"N , 008°07'34"E - 48°50'04"N , 008°13'17"E - 48°40'25"N , 008°04'15"E - 48°43'07"N , 007°57'35"E - Frontière franco-allemande - 48°52'23"N , 008°07'34"E | D | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION D**<br>**( LFSTDLGDED )**<br><br>48°57'35"N , 008°12'11"E - 48°55'11"N , 008°18'06"E - 48°52'33"N , 008°15'37"E - 48°54'58"N , 008°09'38"E - Frontière franco-allemande - 48°57'35"N , 008°12'11"E | D | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION E**<br>**( LFSTDLGEED )**<br><br>48°40'45"N , 007°54'39"E - 48°37'49"N , 008°01'50"E - 48°35'10"N , 007°59'22"E - 48°36'50"N , 007°54'39"E - 48°34'58"N , 007°49'40"E - 48°34'23"N , 007°48'07"E - Frontière franco-allemande - 48°40'45"N , 007°54'39"E | D | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION F**<br>**( LFSTDLGFED )**<br><br>48°58'43"N , 008°10'41"E - 49°05'00"N , 008°16'38"E - 49°05'00"N , 008°22'00"E - 48°59'52"N , 008°26'36"E - 48°55'00"N , 008°26'10"E - 48°55'11"N , 008°16'06"E - 48°57'35"N , 008°12'11"E - Frontière franco-allemande - 48°58'43"N , 008°10'41"E | D | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION G**<br>**( LFSTDLGGED )**<br><br>48°36'50"N , 007°54'39"E - 48°35'10"N , 007°59'22"E - 48°32'54"N , 007°57'16"E - 48°34'58"N , 007°49'40"E - 48°36'50"N , 007°54'39"E | D | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |
| **STRASBOURG (BADEN) - DELEGATION H**<br>**( LFSTDLGHED )**<br><br>48°40'25"N , 008°04'15"E - 48°36'39"N , 008°05'46"E - 48°32'33"N , 008°01'34"E - 48°32'54"N , 007°57'16"E - 48°35'10"N , 007°59'22"E - 48°37'49"N , 008°01'50"E - 48°40'25"N , 008°04'15"E | D | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of KARLSRUHE BADEN-BADEN<br>Voir/See AIP GERMANY ENR 2.1 |
| **STRASBOURG - DELEGATION 1**<br>**( LFSTDLG1ED )**<br><br>48°39'20"N , 007°52'26"E - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E - 48°36'50"N , 007°54'39"E - 48°34'23"N , 007°48'07"E - Frontière franco-allemande - 48°39'20"N , 007°52'26"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | STRASBOURG TWR<br>STRASBOURG TOUR (FR)<br>STRASBOURG TOWER (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of STRASBOURG CTR<br>Voir/See AD2.17 LFST |
| **STRASBOURG - DELEGATION 2**<br>**( LFSTDLG2ED )**<br><br>48°47'23"N , 008°02'10"E - 48°40'25"N , 008°04'15"E - 48°34'23"N , 007°48'07"E - Frontière franco-allemande - 48°47'23"N , 008°02'10"E | D | FL 060<br>----------<br>2500ft AMSL | STRASBOURG TWR<br>STRASBOURG TOUR (FR)<br>STRASBOURG TOWER (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA STRASBOURG<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **STRASBOURG - DELEGATION 3**<br>**( LFSTDLG3ED )**<br><br>48°58'13"N , 008°13'43"E - 48°55'00"N , 008°26'10"E - 48°48'00"N , 008°26'00"E - 48°06'00"N , 007°58'00"E - 48°04'59"N , 007°34'12"E - Frontière franco-allemande - 48°58'13"N , 008°13'43"E | E | FL 095<br>----------<br>1000ft ASFC | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA STRASBOURG<br>Voir/See ENR 2.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **STRASBOURG - DELEGATION 4**<br>**( LFSTDLG4ED )**<br><br>49°00'00"N , 008°04'00"E - 49°05'00"N , 008°13'30"E - 49°05'00"N , 008°22'00"E - 48°59'52"N , 008°26'36"E - 48°55'00"N , 008°26'10"E - 48°58'13"N , 008°13'43"E - Frontière franco-allemande - 49°00'00"N , 008°04'00"E | E | FL 075<br>----------<br>2500ft ASFC | STRASBOURG APP<br>STRASBOURG APPROCHE (FR)<br>STRASBOURG APPROACH (EN) | H24<br>Portion de FIR LANGEN<br>Fourniture de l'ATS par la DSNA pour la DFS<br>Portion of FIR LANGEN<br>Provision of ATS by DSNA on behalf of DFS<br>Tout ou partie de/All or part of TMA STRASBOURG<br>Voir/See ENR 2.1 |
| **ZURICH - DELEGATION 1**<br>**( LSAZDLG1LF )**<br><br>47°41'21"N , 007°30'59"E - 47°37'58"N , 007°29'58"E - 47°34'39"N , 007°24'56"E - 47°25'56"N , 007°23'04"E - Frontière franco-suisse - 47°35'23"N , 007°35'22"E - Frontière franco-allemande - 47°41'21"N , 007°30'59"E | D | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Zurich ACC<br>Swiss Radar | H24<br>Portion de FIR REIMS<br>Fourniture de l'ATS par SKYGUIDE pour la DSNA<br>Tout ou partie CTA BALE<br>Voir ENR 2.1<br>Portion of FIR REIMS<br>Provision of ATS by SKYGUIDE on behalf of DSNA<br>All or part of CTA BALE<br>See ENR 2.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## ENR 2.2.7 SIV

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV AJACCIO**<br>42°49'03"N , 008°07'25"E - 42°25'00"N , 008°29'57"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E - 41°59'57"N , 009°12'27"E - 41°55'45"N , 009°24'19"E - 41°55'45"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP AJACCIO<br>AJACCIO INFO 119.825 | Le contact radio n'est pas garanti en-dessous de 2500 ft AMSL dans l'Est du SIV.<br>Radio contact not guaranteed BLW 2500ft AMSL East of SIV. |
| **SIV AQUITAINE partie 1**<br>45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W ( ARP COGNAC ) - 45°40'00"N , 000°09'01"W - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 001°02'24"E - 44°56'53"N , 001°16'55"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°26'19"N , 000°30'55"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 44°07'00"N , 000°08'00"E - 44°05'28"N , 000°30'55"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°03'22"N , 000°39'09"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°45'29"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP AQUITAINE<br>AQUITAINE INFO 120.575 | Interruption du service possible sur la fréquence 120.575. Pour tout transit en espace de classe C ou D, contacter Aquitaine Approche secteur BW sur 129.880 ou secteur BE sur 119.275.<br>Possible disruption on 120.575 frequency. For all class C or D airspace transit, contact Aquitaine APP 129.880 for BW sector or 119.275 for BE sector. |
| **SIV AQUITAINE partie 2**<br>45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP AQUITAINE<br>AQUITAINE INFO 120.575 | Uniquement Hors HOR ATS LA ROCHELLE.<br>Only outside LA ROCHELLE ATS SKED. |
| **SIV BALE partie 1.1**<br>48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'02"N , 007°39'42"E - Frontière franco-allemande - 47°46'00"N , 007°32'00"E - 47°40'04"N , 007°36'24"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°24'45"N , 007°22'49"E - 47°27'01"N , 006°59'27"E - 47°27'22"N , 006°56'26"E - 47°29'20"N , 006°36'50"E - 47°39'00"N , 006°39'00"E - 47°45'00"N , 006°48'30"E - 47°59'55"N , 006°48'30"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 130.905 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |
| **SIV BALE partie 1.2**<br>47°34'04"N , 007°41'13"E - 47°33'02"N , 007°41'02"E - 47°24'45"N , 007°22'49"E - 47°26'59"N , 006°59'44"E - Frontière franco-suisse - 47°20'37"N , 007°03'44"E - 47°20'05"N , 007°12'06"E - 47°12'48"N , 007°36'40"E - 47°14'41"N , 007°44'11"E - 47°17'28"N , 007°48'42"E - 47°19'12"N , 007°51'31"E - 47°25'52"N , 007°46'41"E - 47°34'04"N , 007°41'13"E | FL 105<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 130.905 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |
| **SIV BALE partie 1.3**<br>48°22'06"N , 007°15'01"E - 48°22'02"N , 007°17'23"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°17'38"N , 007°25'25"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande - 48°13'02"N , 007°39'42"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°22'06"N , 007°15'01"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 130.905 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV BALE partie 2.1**<br>48°18'34"N , 005°20'13"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°36'51"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 47°59'55"N , 006°48'30"E - 47°45'00"N , 006°48'30"E - 47°39'00"N , 006°39'00"E - 47°29'20"N , 006°36'50"E - 47°27'22"N , 006°56'26"E - 47°26'59"N , 006°59'44"E - Frontière franco-suisse - 47°04'12"N , 006°42'02"E - 47°04'00"N , 006°18'00"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°59'00"N , 005°57'30"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 47°44'49"N , 005°19'44"E - 47°48'02"N , 004°45'21"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 48°18'34"N , 005°20'13"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 135.855 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |
| **SIV BALE partie 2.2**<br>47°48'02"N , 004°45'21"E - 47°44'49"N , 005°19'44"E - 47°28'00"N , 005°47'00"E - 46°59'00"N , 005°57'30"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°30'05"N , 005°09'43"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°52'48"N , 004°22'01"E - 47°21'33"N , 004°16'15"E - 47°48'02"N , 004°45'21"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 135.855 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |
| **SIV BALE partie 2.3**<br>46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E - 46°41'00"N , 006°16'30"E - 46°38'23"N , 006°12'37"E - 46°38'07"N , 006°12'20"E - Frontière franco-suisse - 46°34'34"N , 006°06'39"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E | 6500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 135.855 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |
| **SIV BALE partie 2.4**<br>47°03'48"N , 006°14'21"E - 47°04'00"N , 006°18'00"E - 47°04'12"N , 006°41'51"E - 47°04'12"N , 006°42'02"E - Frontière franco-suisse - 46°46'04"N , 006°26'24"E - 46°46'46"N , 006°24'00"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°58'00"N , 005°57'04"E - 46°58'14"N , 005°57'46"E - 47°03'48"N , 006°14'21"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 135.855 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |
| **SIV BALE partie 2.5**<br>46°42'00"N , 005°11'00"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'05"N , 005°09'43"E - 46°42'00"N , 005°11'00"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BALE MULHOUSE<br>BALE INFO 135.855 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL dans le SIV BALE.<br>A cause du relief, il n'est pas garanti sous 6000 ft AMSL dans les secteurs Vosges et Jura.<br>Radio contact not guaranteed within BASEL SIV BLW 3000ft AMSL. Also not guaranteed within VOSGES and JURA BLW 6000ft AMSL due to terrain. |
| **SIV BASTIA NORD**<br>43°30'23"N , 008°32'51"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E - 42°20'00"N , 009°45'00"E - 42°20'00"N , 009°20'00"E - 42°25'58"N , 009°13'30"E - 42°20'00"N , 008°59'55"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E - 42°16'00"N , 008°41'30"E - 42°21'30"N , 008°30'00"E - 42°25'00"N , 008°29'57"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E - 43°30'23"N , 008°32'51"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BASTIA<br>BASTIA INFO 124.725 | Cause relief, le contact radio n' est pas garanti:<br>- en dessous de 6000 ft AMSL : centre Corse à l'ouest de la zone R65<br>- en-dessous de 3000 ft AMSL : secteurs St Florent - Cap Corse - Golfe de Porto<br>Due to terrain radio contact not guaranteed:<br>-BLW 6000ft AMSL west of R65<br>-BLW 3000ft AMSL: sectors St Florent - Cap Corse - Gulf of Porto |
| **SIV BASTIA SUD**<br>42°13'57"N , 008°59'30"E - 42°20'00"N , 008°59'55"E - 42°25'58"N , 009°13'30"E - 42°20'00"N , 009°20'00"E - 42°20'00"N , 009°45'00"E - 41°55'45"N , 009°45'00"E - 41°55'45"N , 009°24'19"E - 41°59'57"N , 009°12'27"E - 42°13'57"N , 008°59'30"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BASTIA<br>BASTIA INFO 135.135 | Cause relief, le contact radio n'est pas garanti en dessous de 6000 ft AMSL à l'ouest de la zone R65.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 6000ft AMSL west of R65. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV BEAUVAIS partie 1**<br>49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'26"N , 001°43'00"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°43'00"N , 002°22'30"E - 49°43'00"N , 002°30'07"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°15'39"N , 002°31'01"E - 49°16'06"N , 002°10'21"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E - 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°44'19"N , 001°35'27"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP BEAUVAIS<br>BEAUVAIS INFO 123.985 | HOR ATS BEAUVAIS<br>BEAUVAIS ATS SKED<br>A l'exclusion des parties de la TMA PARIS de classe A.<br>Except for PARIS TMA class A parts. |
| **SIV BEAUVAIS partie 2**<br>49°47'00"N , 002°53'40"E - 49°47'00"N , 003°11'42"E - 49°47'00"N , 003°24'49"E - 49°47'00"N , 003°37'52"E - 49°44'54"N , 003°39'37"E - 49°33'22"N , 003°45'56"E - 49°15'24"N , 003°52'57"E - 49°14'31"N , 003°51'39"E - 49°12'40"N , 003°37'42"E - 49°09'09"N , 003°11'49"E - 49°16'12"N , 002°53'07"E - 49°15'38"N , 002°31'47"E - 49°15'39"N , 002°31'01"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°47'00"N , 002°53'40"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP BEAUVAIS<br>BEAUVAIS INFO 119.800 | HOR ATS BEAUVAIS<br>BEAUVAIS ATS SKED<br>A l'exclusion des parties de la TMA PARIS de classe A.<br>Except for PARIS TMA class A parts. |
| **SIV BIARRITZ**<br>43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°42'40"N , 001°47'00"W - 44°12'00"N , 001°45'29"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W - 44°03'22"N , 000°39'09"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 43°54'58"N , 000°45'09"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°18'58"N , 001°00'00"W - 42°59'21"N , 001°00'00"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP BIARRITZ<br>BIARRITZ INFO 119.180<br>APP PYRENEES<br>PYRENEES INFO 126.525 (1) | H24<br>(1) En dehors des horaires ATS de l'aérodrome de BIARRITZ<br>(1) Outside BIARRITZ airport ATS schedule. |
| **SIV CHAMBERY partie 1**<br>45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°54'39"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°58'25"N , 006°15'24"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E | FL 095<br>----------<br>SFC | APP CHAMBERY<br>CHAMBERY APP 123.700<br>APP LYON<br>LYON INFO 135.530 (1) | Le contact radio n'est pas garanti dans certains secteurs de montagne, sous 6000 ft AMSL.<br>(1) en dehors des HOR ATS CHAMBERY<br>Radio contact cannot be guaranteed in some mountainous sectors, below 6000 ft AMSL.<br>(1) outside CHAMBERY ATS SKED |
| **SIV CHAMBERY partie 2**<br>45°49'44"N , 005°34'52"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°52'35"N , 006°09'48"E - 45°49'44"N , 005°34'52"E | FL 115<br>----------<br>FL 095 | APP CHAMBERY<br>CHAMBERY APP 123.700<br>APP LYON<br>LYON INFO 135.530 (1) | (1) en dehors des HOR ATS CHAMBERY<br>(1) outside CHAMBERY ATS SKED |
| **SIV CHEVREUSE partie 1**<br>48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°47'45"N , 001°59'13"E - 48°45'39"N , 001°59'19"E - 48°39'14"N , 001°59'39"E - 48°38'00"N , 001°59'57"E - 48°35'47"N , 001°51'35"E - 48°45'10"N , 001°43'53"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR TOUSSUS<br>CHEVREUSE INFO 119.305 | SUM : 0800 - SS+30 (MAX 1730)<br>WIN : 0900 - SS+30 (MAX 1830)<br>Repris par PARIS INFO en dehors de ces HOR<br>PARIS INFO outside these SKED |
| **SIV CHEVREUSE partie 2**<br>48°45'39"N , 001°59'19"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°42'30"N , 002°09'57"E - 48°39'40"N , 002°06'57"E - 48°36'34"N , 002°07'17"E - 48°34'44"N , 002°00'45"E - 48°38'00"N , 001°59'57"E - 48°39'14"N , 001°59'39"E - 48°45'39"N , 001°59'19"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR TOUSSUS<br>CHEVREUSE INFO 119.305 | SUM : 0800 - SS+30 (MAX 1730)<br>WIN : 0900 - SS+30 (MAX 1830)<br>Repris par PARIS INFO en dehors de ces HOR<br>PARIS INFO outside these SKED |
| **SIV CHEVREUSE partie 3**<br>48°35'47"N , 001°51'35"E - 48°38'00"N , 001°59'57"E - 48°34'44"N , 002°00'45"E - 48°32'50"N , 001°54'00"E - 48°35'47"N , 001°51'35"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR TOUSSUS<br>CHEVREUSE INFO 119.305 | SUM : 0800 - SS+30 (MAX 1730)<br>WIN : 0900 - SS+30 (MAX 1830)<br>Repris par PARIS INFO en dehors de ces HOR<br>PARIS INFO outside these SKED |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV CLERMONT partie 1**<br>46°13'46"N , 002°30'00"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°30'00"N , 003°37'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°15'13"N , 002°30'00"E - 45°27'39"N , 002°30'00"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP CLERMONT<br>CLERMONT INFO 122.225 | H24<br>Cause relief, contact radio non garanti en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 1000ft ASFC. |
| **SIV CLERMONT partie 2**<br>47°21'33"N , 004°16'15"E - 46°52'48"N , 004°22'01"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°06'16"N , 003°41'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°30'00"N , 003°37'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°34'39"N , 002°52'05"E - 46°43'41"N , 003°18'47"E - 46°59'00"N , 003°23'00"E - 47°06'35"N , 003°30'07"E - 47°21'33"N , 004°16'15"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP CLERMONT<br>CLERMONT INFO 120.675 | H24<br>Cause relief, contact radio non garanti en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 1000ft ASFC. |
| **SIV CLERMONT partie 3**<br>46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP CLERMONT<br>CLERMONT INFO 120.675 | H24<br>Cause relief, contact radio non garanti en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 1000ft ASFC. |
| **SIV CLERMONT partie 4**<br>45°58'10"N , 003°53'53"E - 45°55'26"N , 004°17'25"E - 45°44'36"N , 004°22'59"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°12'00"N , 004°19'00"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°58'10"N , 003°53'53"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP CLERMONT<br>CLERMONT INFO 120.500 | H24<br>Cause relief, contact radio non garanti en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 1000ft ASFC. |
| **SIV CLERMONT partie 5**<br>45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°12'00"N , 004°19'00"E - 45°16'00"N , 004°32'00"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP CLERMONT<br>CLERMONT INFO 119.375 | H24<br>Cause relief, contact radio non garanti en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 1000ft ASFC. |
| **SIV CLERMONT partie 6**<br>45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°40'00"N , 003°42'06"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 44°53'04"N , 003°01'57"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP CLERMONT<br>CLERMONT INFO 119.375 | H24<br>Cause relief, contact radio non garanti en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 1000ft ASFC. |
| **SIV CLERMONT partie 7**<br>45°26'10"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E - 44°53'04"N , 003°01'57"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°17'43"N , 001°44'56"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°46'49"N , 001°28'39"E - 44°45'34"N , 002°00'00"E - 45°18'56"N , 002°00'00"E - 45°26'10"N , 002°30'00"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP CLERMONT<br>CLERMONT INFO<br>133.725 | H24<br>Cause relief, contact radio non garanti en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Due to terrain, radio contact not guaranteed BLW 1000ft ASFC. |
| **SIV GENEVE partie 1**<br>46°55'32"N , 005°53'39"E - 46°46'04"N , 006°26'24"E - 46°41'00"N , 006°16'30"E - 46°38'23"N , 006°12'37"E - 46°38'07"N , 006°12'20"E - Frontière franco-suisse - 46°34'34"N , 006°06'39"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°42'01"N , 005°25'09"E - 46°42'00"N , 005°35'00"E - 46°55'32"N , 005°53'39"E | FL 115<br>----------<br>6500ft AMSL | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO 126.350 | H24 |

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV GENEVE partie 2**<br>46°34'34"N , 006°06'39"E - Frontière franco-suisse - 45°55'21"N , 007°02'40"E - Frontière franco-italienne - 45°43'05"N , 006°49'10"E - 45°42'56"N , 006°49'13"E - 45°43'00"N , 006°30'50"E - 45°40'20"N , 006°21'48"E - 45°39'10"N , 006°15'35"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°52'35"N , 006°09'48"E - 45°55'08"N , 006°12'15"E - 45°58'25"N , 006°15'24"E - 45°59'16"N , 006°14'18"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°55'41"N , 005°54'39"E - arc horaire de 9.02 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E - 46°10'59"N , 005°40'52"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°18'44"N , 005°44'36"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°30'00"N , 005°35'10"E - 46°30'00"N , 005°53'26"E - 46°34'34"N , 006°06'39"E | FL 195<br>----------<br>SFC | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO 126.350 | H24 |
| **SIV GENEVE partie 3**<br>45°42'56"N , 006°49'13"E - Frontière franco-italienne - 45°19'14"N , 007°06'39"E - 45°30'13"N , 006°50'08"E - 45°27'26"N , 006°44'49"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E - 45°39'10"N , 006°15'35"E - 45°40'20"N , 006°21'48"E - 45°43'00"N , 006°30'50"E - 45°42'56"N , 006°49'13"E | FL 195<br>----------<br>FL 175 | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO<br>126.350 | H24 |
| **SIV GENEVE partie 4**<br>45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°39'10"N , 006°15'35"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E | FL 155<br>----------<br>SFC | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO 126.350 | H24 |
| **SIV GENEVE partie 5**<br>45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E | FL 155<br>----------<br>FL 115 | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO 126.350 | H24 |
| **SIV GENEVE partie 6**<br>45°52'35"N , 006°09'48"E - 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E - 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E - 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°51'56"N , 006°01'47"E - 45°52'35"N , 006°09'48"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO<br>126.350 | H24 |
| **SIV GENEVE partie 7**<br>46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°59'16"N , 006°14'18"E - 45°58'25"N , 006°15'24"E - 45°55'08"N , 006°12'15"E - 45°52'35"N , 006°09'48"E - 45°51'56"N , 006°01'47"E - 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - arc anti-horaire de 9.02 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°54'39"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E | FL 195<br>----------<br>FL 095 | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO<br>126.350 | H24 |
| **SIV GENEVE partie 8**<br>46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°18'44"N , 005°44'36"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°10'59"N , 005°40'52"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E - arc anti-horaire de 9.02 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 46°03'37"N , 005°34'14"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E | FL 195<br>----------<br>FL 075 | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO<br>126.350 | H24 |
| **SIV GENEVE partie 9**<br>46°30'00"N , 005°35'09"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°30'00"N , 005°13'07"E - 46°30'00"N , 005°35'09"E | FL 195<br>----------<br>FL 145 | FIC GENEVE<br>GENEVE INFO<br>126.350 | H24 |
| **SIV IROISE partie 1**<br>48°20'19"N , 003°03'00"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°14'42"N , 005°08'42"W - 47°30'05"N , 005°12'06"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°05'00"N , 004°53'00"W - 48°10'00"N , 004°53'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°10'00"N , 004°20'00"W - 48°15'35"N , 004°20'00"W - 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°10'30"N , 003°37'00"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | IROISE INFO 135.830 | H 24<br>Mise en œuvre possible d'un RAI.<br>Possible implementation of a RAI. |
| **SIV IROISE partie 2**<br>48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°10'34"N , 003°24'33"W - 48°10'30"N , 003°37'00"W - 48°16'42"N , 004°00'37"W - 48°26'50"N , 003°33'00"W - 48°36'00"N , 003°03'00"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | IROISE INFO 119.575 | H 24<br>Possibilité de perte de contact radio et radar.<br>Mise en œuvre possible d'un RAI.<br>Possible radio and radar disruption.<br>Possible implementation of a RAI. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV IROISE partie 3**<br>48°39'40"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°20'00"N , 004°39'52"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°23'01"N , 004°21'36"W - 48°23'35"N , 004°10'31"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°16'42"N , 004°00'37"W - 48°26'50"N , 003°33'00"W - 48°36'00"N , 003°03'00"W - 49°01'20"N , 003°03'00"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°39'40"N , 004°48'34"W | FL 115<br>----------<br>SFC | LANDIVISIAU INFO 122.400<br>IROISE INFO 119.575 | H 24<br>Gestionnaire annoncé sur RAI 122.400 MHz.<br>Possibilité de perte de contact radar et radio (fréquence 122.400 MHz) aux limites EST du SIV 3 IROISE en dessous de 2500 ft AMSL.<br>Mise en œuvre possible d'un RAI sur 119.575.<br>Administrator announced on RAI 122.400 MHz.<br>Possible radar and radio disruption (frequency 122.400 MHz) within IROISE SIV 3 East limits BLW 2500ft AMSL.<br>Possible implementation of a RAI on 119.575. |
| **SIV IROISE partie 4.1**<br>48°39'40"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°20'01"N , 004°39'52"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°23'01"N , 004°21'36"W - 48°23'35"N , 004°10'31"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°15'35"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°10'00"N , 004°53'00"W - 48°05'00"N , 004°53'00"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°21'00"N , 005°20'00"W - 48°32'57"N , 005°20'00"W - 49°28'41"N , 004°55'13"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°02'00"N , 003°03'00"W - 49°01'20"N , 003°03'00"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°39'40"N , 004°48'34"W | FL 115<br>----------<br>SFC | IROISE INFO 119.575 | H 24<br>Mise en œuvre possible d'un RAIZ.<br>Possible implementation of a RAIZ. |
| **SIV IROISE partie 4.2**<br>49°49'51"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W | FL 055<br>----------<br>SFC | IROISE INFO 119.575 | H24<br>Mise en œuvre possible d'un RAIZ.<br>Possible implementation of a RAIZ. |
| **SIV LA ROCHELLE partie 1**<br>46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP LA ROCHELLE<br>LA ROCHELLE INFO 124.205 | Hors HOR ATS LA ROCHELLE :<br>NANTES INFO 130.275<br>Outside LA ROCHELLE ATS SKED :<br>NANTES INFO 130.275 |
| **SIV LA ROCHELLE partie 2**<br>45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP LA ROCHELLE<br>LA ROCHELLE INFO 124.205 | Hors HOR ATS LA ROCHELLE :<br>AQUITAINE INFO 120.575.<br>Outside LA ROCHELLE ATS SKED :<br>AQUITAINE INFO 120.575. |
| **SIV LE BOURGET**<br>49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°16'06"N , 002°10'21"E - 49°15'42"N , 002°28'40"E - arc anti-horaire de 1.5 NM de rayon centré sur 49°15'19"N , 002°30'53"E - 49°14'03"N , 002°29'40"E - 49°12'12"N , 002°27'54"E - 49°06'22"N , 002°27'54"E - 49°06'13"N , 002°19'16"E - 48°54'40"N , 002°04'40"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°45'39"N , 001°59'19"E - 48°47'45"N , 001°59'13"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°45'55"N , 001°25'25"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°13'00"N , 001°37'40"E - 49°18'17"N , 001°34'23"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | LE BOURGET INFO<br>123.835 | SAT-SUN : 0700-1900<br>(SUM -1 HR)<br>A l'exclusion des parties de la TMA PARIS de classe A et de la TMA VILLACOUBLAY lorsqu'elle est active.<br>Except for PARIS TMA class A parts and VILLACOUBLAY TMA when active. |
| **SIV LILLE partie 1**<br>50°41'48"N , 002°53'46"E - Frontière franco-belge - 50°00'00"N , 004°09'16"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°41'48"N , 002°53'46"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 126.480 | |

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV LILLE partie 2**<br>51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 50°41'48"N , 002°53'46"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°04'40"N , 002°20'41"E - 50°00'00"N , 002°17'02"E - 50°00'00"N , 001°23'17"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 132.540 | Le contact radio n' est pas garanti en-dessous de 3000 ft AMSL.<br>Radio contact not guaranteed BLW 3000ft AMSL. |
| **SIV LILLE partie 3**<br>50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 49°49'08"N , 003°26'14"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 129.360 | |
| **SIV LILLE partie 4.1**<br>50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°00'00"N , 001°23'17"E - 50°00'00"N , 002°17'02"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E - 49°50'28"N , 001°34'47"E - 49°50'11"N , 001°24'14"E - 49°50'04"N , 001°15'20"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E - 50°09'14"N , 000°08'06"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 132.610 | |
| **SIV LILLE partie 4.2**<br>49°50'28"N , 001°34'47"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E - 49°43'26"N , 001°43'00"E - 49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°50'04"N , 001°15'20"E - 49°50'11"N , 001°24'14"E - 49°50'28"N , 001°34'47"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 132.610 | |
| **SIV LILLE partie 5**<br>49°50'16"N , 002°09'29"E - 49°49'08"N , 003°26'14"E - 49°47'00"N , 003°24'49"E - 49°47'00"N , 002°53'40"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°43'00"N , 002°22'30"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 129.360 | |
| **SIV LILLE partie 6.1**<br>49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°13'53"N , 000°54'45"E - 48°35'57"N , 001°00'00"E - 48°29'11"N , 000°46'46"E - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 49°06'35"N , 000°32'25"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 134.825 | |
| **SIV LILLE partie 6.2**<br>49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°34'00"N , 001°17'00"E - 49°14'00"N , 001°14'00"E - 49°10'00"N , 001°19'00"E - 49°13'53"N , 000°54'45"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 134.825 | |
| **SIV LILLE partie 6.3**<br>49°45'06"N , 001°32'10"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°18'00"N , 001°34'14"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°39'44"N , 001°10'12"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°35'57"N , 001°00'00"E - 49°13'53"N , 000°54'45"E - 49°10'00"N , 001°19'00"E - 49°14'00"N , 001°14'00"E - 49°34'00"N , 001°17'00"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E | FL 065<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 134.825 | |
| **SIV LILLE partie 6.4**<br>49°18'17"N , 001°34'23"E - 49°13'00"N , 001°37'40"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°18'00"N , 001°34'14"E - 49°18'17"N , 001°34'23"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP LILLE<br>LILLE INFO 134.825 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV LIMOGES**<br>47°04'56"N , 002°10'08"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E - 45°26'10"N , 002°30'00"E - 45°18'56"N , 002°00'00"E - 44°45'34"N , 002°00'00"E - 44°46'49"N , 001°28'39"E - 44°44'52"N , 001°03'28"E - 44°54'26"N , 001°04'14"E - 44°56'53"N , 001°16'55"E - 45°30'00"N , 001°02'24"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°40'00"N , 000°09'01"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°41'39"N , 000°09'29"W - 45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°49'00"N , 000°03'15"E - 46°26'15"N , 000°55'02"E - 46°25'00"N , 001°09'30"E - 46°34'59"N , 001°09'38"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E - 47°04'56"N , 002°10'08"E | FL 115<br>---<br>SFC | APP LIMOGES<br>LIMOGES INFO 124.050 | |
| **SIV LYON partie 1**<br>46°30'00"N , 004°24'00"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 45°53'05"N , 004°18'38"E - 45°44'36"N , 004°22'59"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°40'07"N , 004°27'17"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E - 45°08'13"N , 004°02'32"E - 45°34'54"N , 004°06'32"E - 45°56'19"N , 003°54'54"E - 46°03'00"N , 003°51'14"E - 46°10'30"N , 004°03'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E | FL 115<br>---<br>FL 085 | APP LYON<br>LYON INFO 135.200 | H24<br>Demande de clairance IFR au départ d'un terrain non contrôlé, possibilité de contacter l'APP de LYON : TEL 04 82 90 93 70.<br>For IFR clearance needed prior departure of an uncontrolled airfield, LYON APP can be reached : TEL : 04 82 90 93 70. |
| **SIV LYON partie 2**<br>46°30'00"N , 004°40'29"E - 46°30'00"N , 005°05'26"E - 45°44'44"N , 005°05'26"E - 45°04'00"N , 005°23'23"E - 44°40'00"N , 005°01'24"E - 44°40'07"N , 004°44'42"E - 44°55'27"N , 004°42'53"E - 45°17'00"N , 004°37'00"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 46°12'13"N , 004°39'41"E - 46°13'05"N , 004°40'15"E - 46°18'26"N , 004°43'52"E - 46°30'00"N , 004°40'29"E | FL 115<br>---<br>SFC | APP LYON<br>LYON INFO 135.200 | H24<br>Demande de clairance IFR au départ d'un terrain non contrôlé, possibilité de contacter l'APP de LYON : TEL 04 82 90 93 70.<br>For IFR clearance needed prior departure of an uncontrolled airfield, LYON APP can be reached : TEL : 04 82 90 93 70. |
| **SIV LYON partie 3**<br>46°30'00"N , 005°05'26"E - 46°30'00"N , 005°35'09"E - 46°28'38"N , 005°36'22"E - 46°14'32"N , 005°48'04"E - 46°10'24"N , 005°39'42"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°15'19"N , 006°00'00"E - 45°01'14"N , 005°53'26"E - 45°00'00"N , 005°31'16"E - 45°00'00"N , 005°19'42"E - 45°04'00"N , 005°23'23"E - 45°44'44"N , 005°05'26"E ( LSE ) - 46°30'00"N , 005°05'26"E | FL 115<br>---<br>SFC | APP LYON<br>LYON INFO 135.530 | H24<br>À l'exclusion du SIV GENEVE partie 8.<br>Cause relief, le contact radio n'est pas garanti sous 8000 ft AMSL au Sud-Est dans les secteurs Chartreuse, Belledonne et Vercors.<br>Demande de clairance IFR au départ d'un terrain non contrôlé, possibilité de contacter l'APP de LYON : TEL 04 82 90 93 70.<br>Excluding GENEVE FIS part 8.<br>Due to terrain profile, radio contact not guaranteed South-East below 8000 ft AMSL within Chartreuse, Belledonne and Vercors sectors.<br>For IFR clearance needed prior departure of an uncontrolled airfield, LYON APP can be reached : TEL : 04 82 90 93 70. |
| **SIV LYON partie 4**<br>45°55'00"N , 005°29'08"E - 45°58'31"N , 005°36'01"E - arc anti-horaire de 9.017 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E - 45°43'00"N , 005°29'22"E - 45°51'22"N , 005°27'02"E - 45°55'00"N , 005°29'08"E | FL 115<br>---<br>FL 095 | APP LYON<br>LYON INFO 135.530 | H24<br>Demande de clairance IFR au départ d'un terrain non contrôlé, possibilité de contacter l'APP de LYON : TEL 04 82 90 93 70.<br>For IFR clearance needed prior departure of an uncontrolled airfield, LYON APP can be reached : TEL : 04 82 90 93 70. |
| **SIV LYON partie 5**<br>45°41'08"N , 005°29'53"E - 45°37'14"N , 006°05'16"E - 45°27'52"N , 006°04'33"E - 45°26'18"N , 005°47'20"E - 45°27'04"N , 005°43'33"E - 45°29'25"N , 005°43'04"E - 45°34'54"N , 005°31'41"E - 45°41'08"N , 005°29'53"E | FL 115<br>---<br>FL 095 | APP LYON<br>LYON INFO 135.530 | H24<br>Demande de clairance IFR au départ d'un terrain non contrôlé, possibilité de contacter l'APP de LYON : TEL 04 82 90 93 70.<br>For IFR clearance needed prior departure of an uncontrolled airfield, LYON APP can be reached : TEL : 04 82 90 93 70. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV MARSEILLE NORD partie 1**<br><br>44°38'43"N , 005°55'17"E - 44°41'51"N , 004°13'15"E<br>- 44°34'21"N , 004°01'42"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E<br>- 44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°37'29"N , 003°02'28"E<br>- 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°42'45"N , 003°00'16"E<br>- 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E<br>- 46°30'00"N , 003°50'00"E - 46°30'00"N , 004°24'00"E<br>- 46°30'00"N , 004°48'34"E - 46°30'00"N , 005°13'07"E<br>- 46°21'48"N , 005°24'28"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E<br>- 46°03'37"N , 005°34'14"E - arc anti-horaire de 9 NM de rayon centré sur 46°03'03"N , 005°47'12"E -<br>45°55'43"N , 005°39'39"E - 45°55'41"N , 005°39'46"E<br>- 45°49'44"N , 005°34'53"E - 45°47'48"N , 005°33'17"E<br>- 45°44'41"N , 005°42'04"E - 45°46'31"N , 005°58'37"E<br>- 45°48'23"N , 006°05'48"E - 45°48'13"N , 006°05'58"E<br>- 45°39'10"N , 006°15'35"E - 45°35'00"N , 006°20'00"E<br>- 45°34'20"N , 006°20'23"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E<br>- 45°27'26"N , 006°44'49"E - 45°30'13"N , 006°50'08"E<br>- 45°19'14"N , 007°06'39"E - Frontière franco-italienne<br>- 45°02'29"N , 006°40'06"E - 45°01'55"N , 006°13'57"E<br>- 44°38'43"N , 005°55'17"E | FL 195<br>----------<br>SFC | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE INFO 124.500 | SIV_ACC<br>- MAI, JUIN, JUILLET, AOUT : 0500-2000.<br>- MARS, AVRIL, SEPTEMBRE, OCTOBRE (jusqu'au dernier dimanche d'Octobre) : 0600-1900 (HIV : +1 HR).<br>- du dernier dimanche d'Octobre au dernier jour de Février : 0800-1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter MARSEILLE Contrôle (voir ENR 2.2.4.1 ou ENR 6.1).<br>A l'exclusion des zones où le service d'information de vol est rendu par un organisme de contrôle d'approche.<br>Possible perte de communication/surveillance ATS en fonction du relief et de l'altitude.<br>SIV_ACC<br>- MAY, JUNE, JULY, AUGUST : 0500-2000.<br>- MARCH, APRIL, SEPTEMBER, OCTOBER (until the last Sunday of October) : 0600-1900 (WIN : +1 HR).<br>- from the last Sunday of October until the last day of February : 0800-1800.<br>Outside these SKED, contact MARSEILLE Control (see ENR 2.2.4.1 or ENR 6.1).<br>Excluding areas where the flight information service is provided by an approach control unit.<br>Possible loss of communication/ATS surveillance depending on terrain and altitude. |
| **SIV MARSEILLE NORD partie 2**<br><br>45°42'56"N , 006°49'19"E - 45°43'00"N , 006°30'50"E<br>- 45°40'20"N , 006°21'48"E - 45°39'10"N , 006°15'35"E<br>- 45°35'00"N , 006°20'00"E - 45°27'57"N , 006°23'57"E<br>- 45°27'26"N , 006°44'49"E - 45°30'13"N , 006°50'08"E<br>- 45°19'14"N , 007°06'39"E - Frontière franco-italienne<br>- 45°42'44"N , 006°49'17"E - 45°42'56"N , 006°49'19"E | FL 175<br>----------<br>SFC | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE INFO 124.500 | SIV_ACC<br>- MAI, JUIN, JUILLET, AOUT : 0500-2000.<br>- MARS, AVRIL, SEPTEMBRE, OCTOBRE (jusqu'au dernier dimanche d'Octobre) : 0600-1900 (HIV : +1 HR).<br>- du dernier dimanche d'Octobre au dernier jour de Février : 0800-1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter MARSEILLE Contrôle (voir ENR 2.2.4.1 ou ENR 6.1).<br>A l'exclusion des zones où le service d'information de vol est rendu par un organisme de contrôle d'approche.<br>Possible perte de communication/surveillance ATS en fonction du relief et de l'altitude.<br>SIV_ACC<br>- MAY, JUNE, JULY, AUGUST : 0500-2000.<br>- MARCH, APRIL, SEPTEMBER, OCTOBER (until the last Sunday of October) : 0600-1900 (WIN : +1 HR).<br>- from the last Sunday of October until the last day of February : 0800-1800.<br>Outside these SKED, contact MARSEILLE Control (see ENR 2.2.4.1 or ENR 6.1).<br>Excluding areas where the flight information service is provided by an approach control unit.<br>Possible loss of communication/ATS surveillance depending on terrain and altitude. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV MARSEILLE SUD**<br><br>45°01'15"N , 006°41'27"E - 45°00'06"N , 006°45'00"E<br>- Frontière franco-italienne - 44°03'40"N , 007°42'46"E<br>- 44°01'23"N , 007°45'07"E - 43°49'10"N , 007°45'19"E<br>- 43°46'44"N , 007°47'01"E - 43°42'07"N , 007°50'16"E<br>- 43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°10'00"N , 009°45'00"E<br>- 42°19'33"N , 009°45'00"E - 41°20'00"N , 009°45'00"E<br>- 41°20'00"N , 009°16'40"E - 41°20'00"N , 008°48'20"E<br>- 41°20'00"N , 008°20'00"E - 41°00'00"N , 008°00'00"E<br>- 40°44'42"N , 008°00'00"E - 39°00'00"N , 008°00'00"E<br>- 39°00'00"N , 007°31'26"E - 39°00'00"N , 007°02'51"E<br>- 39°00'00"N , 006°34'17"E - 39°00'00"N , 006°05'43"E<br>- 39°00'00"N , 005°37'09"E - 39°00'00"N , 005°08'34"E<br>- 39°00'00"N , 004°40'00"E - 40°01'52"N , 004°40'00"E<br>- 41°08'30"N , 004°40'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E<br>- 42°05'43"N , 004°20'45"E - 42°26'00"N , 003°10'00"E<br>- Frontière franco-espagnole - 42°25'00"N , 002°42'55"E<br>- 42°35'28"N , 002°44'08"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E<br>- 43°15'30"N , 002°34'20"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E<br>- 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E<br>- 44°15'00"N , 003°34'40"E - 44°34'21"N , 004°01'42"E<br>- 44°41'51"N , 004°13'15"E - 44°38'43"N , 005°55'17"E<br>- 45°01'55"N , 006°13'57"E - 45°02'29"N , 006°40'15"E<br>- 45°01'15"N , 006°41'27"E | FL 195<br>----------<br>SFC | MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE INFO 120.550 | SIV_ACC<br>- MAI, JUIN, JUILLET, AOUT : 0500-2000.<br>- MARS, AVRIL, SEPTEMBRE, OCTOBRE (jusqu'au dernier dimanche d'Octobre) : 0600-1900 (HIV : +1 HR).<br>- du dernier dimanche d'Octobre au dernier jour de Février : 0800-1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter MARSEILLE Contrôle (voir ENR 2.2.4.1 ou ENR 6.1).<br>A l'exclusion des zones où le service d'information de vol est rendu par un organisme de contrôle d'approche.<br>Possible perte de communication/surveillance ATS en fonction du relief et de l'altitude.<br>SIV_ACC<br>- MAY, JUNE, JULY, AUGUST : 0500-2000.<br>- MARCH, APRIL, SEPTEMBER, OCTOBER (until the last Sunday of October) : 0600-1900 (WIN : +1 HR).<br>- from the last Sunday of October until the last day of February : 0800-1800.<br>Outside these SKED, contact MARSEILLE Control (see ENR 2.2.4.1 or ENR 6.1).<br>Excluding areas where the flight information service is provided by an approach control unit.<br>Possible loss of communication/ATS surveillance depending on terrain and altitude. |
| **SIV MONTPELLIER partie 1**<br>44°15'00"N , 002°54'16"E - 44°15'00"N , 003°34'40"E<br>- 43°51'51"N , 003°52'59"E - 44°02'00"N , 004°14'47"E<br>- 44°02'00"N , 004°20'11"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E<br>- 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°48'00"N , 004°38'37"E<br>- 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°36'06"N , 004°17'10"E<br>- 43°45'57"N , 004°11'49"E - 43°45'45"N , 003°59'56"E<br>- 43°45'15"N , 003°45'24"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E -<br>43°38'27"N , 003°39'40"E - 43°33'46"N , 003°32'09"E<br>- 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°15'00"N , 002°54'16"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP MONTPELLIER<br>MONTPELLIER INFO 134.375 | A l'exclusion des CTA RHÔNE lorsqu'elles sont actives.<br>Le contact radio n'est pas garanti en dessous de 4500 ft AMSL dans le Nord du SIV 1.<br>RAI activable.<br>Excluding RHÔNE CTA when active.<br>Radio contact not secured below 4500 ft AMSL in the North of SIV 1.<br>RAI can be activated. |
| **SIV MONTPELLIER partie 1.1**<br><br>44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E<br>- 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E<br>- 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E | FL 075<br>----------<br>SFC | APP MONTPELLIER<br>MONTPELLIER INFO 134.375 | A l'exclusion des CTA RHÔNE lorsqu'elles sont actives.<br>Le contact radio n'est pas garanti en basse altitude dans le SIV 1.1.<br>RAI activable.<br>Excluding RHÔNE CTA when active.<br>Radio contact is not guaranteed at low altitude in SIV 1.1.<br>RAI can be activated. |
| **SIV MONTPELLIER partie 1.2**<br>43°17'39"N , 003°51'22"E - 43°21'00"N , 004°02'00"E<br>- 43°21'00"N , 004°10'00"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E<br>- 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E<br>- 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°00'00"N , 004°03'00"E<br>- 43°17'39"N , 003°51'22"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP MONTPELLIER<br>MONTPELLIER INFO 134.375 | A l'exclusion des CTA RHÔNE lorsqu'elles sont actives.<br>RAI activable.<br>Excluding RHÔNE CTA when active.<br>RAI can be activated. |
| **SIV MONTPELLIER partie 2**<br>43°33'46"N , 003°32'09"E - 43°22'44"N , 003°33'21"E<br>- 43°22'20"N , 003°40'08"E - 43°21'50"N , 003°48'36"E<br>- 43°17'39"N , 003°51'22"E - 43°21'00"N , 004°02'00"E<br>- 43°21'00"N , 004°10'00"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E<br>- 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E<br>- 43°36'06"N , 004°17'10"E - 43°45'57"N , 004°11'49"E<br>- 43°45'45"N , 003°59'56"E - 43°45'15"N , 003°45'24"E<br>- arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur<br>43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°38'27"N , 003°39'40"E<br>- 43°33'46"N , 003°32'09"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP MONTPELLIER<br>MONTPELLIER INFO 125.900 | A l'exclusion des CTA RHÔNE lorsqu'elles sont actives.<br>RAI activable.<br>Excluding RHÔNE CTA when active.<br>RAI can be activated. |
| **SIV MONTPELLIER partie 2.1**<br><br>43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E<br>- 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°21'53"N , 004°17'00"E<br>- 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E<br>- 43°37'31"N , 004°09'38"E | FL 095<br>----------<br>SFC | APP MONTPELLIER<br>MONTPELLIER INFO 125.900 | A l'exclusion des CTA RHÔNE lorsqu'elles sont actives.<br>RAI activable.<br>Excluding RHÔNE CTA when active.<br>RAI can be activated. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV MONTPELLIER partie 3**<br>43°42'53"N , 002°42'34"E - 43°33'46"N , 003°32'09"E - 43°22'44"N , 003°33'21"E - 43°22'20"N , 003°40'08"E - 43°21'50"N , 003°48'36"E - 43°00'00"N , 004°03'00"E - 43°00'00"N , 003°21'20"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E - 42°36'11"N , 003°29'21"E - 42°24'33"N , 003°33'53"E - 42°20'31"N , 003°29'29"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - Frontière franco-espagnole - 42°22'43"N , 002°06'02"E - 42°48'24"N , 002°03'15"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°07'56"N , 002°25'39"E - 43°07'52"N , 002°37'30"E - 43°12'50"N , 002°39'36"E - 43°13'43"N , 002°39'36"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP MONTPELLIER<br>MONTPELLIER INFO 136.625 | Cause relief, risque de perte de contact radio dans la partie Sud-Ouest du SIV 3.<br>RAI activable.<br>Due to terrain, possible loss of radio contact in South-Western part of SIV 3.<br>RAI can be activated. |
| **SIV NANTES partie 1**<br>47°57'06"N , 002°30'43"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°17'04"N , 002°04'04"W - 46°53'24"N , 001°53'53"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°18'41"N , 003°01'05"W - 46°47'55"N , 003°08'31"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°29'39"N , 003°25'35"W - 47°57'06"N , 002°30'43"W | FL 115<br>----------<br>SFC | NANTES INFO 122.800 - 119.400(s) | H24<br>Mise en oeuvre possible d'un RAIZ sur la ou les fréquences de NANTES INFO.<br>Possibility of automatic broadcast of a recorded information message on NANTES INFO frequency/ies. |
| **SIV NANTES partie 2.1**<br>48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 47°25'00"N , 002°20'00"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°17'04"N , 002°04'04"W - 46°53'24"N , 001°53'53"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°35'13"N , 000°12'36"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E | FL 115<br>----------<br>SFC | NANTES INFO 130.275 - 119.400(s) | H24<br>Mise en oeuvre possible d'un RAIZ sur la ou les fréquences de NANTES INFO.<br>Possibility of automatic broadcast of a recorded information message on NANTES INFO frequency/ies. |
| **SIV NANTES partie 4**<br>46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | NANTES INFO 130.275 - 119.400(s) | Hors HOR ATS LA ROCHELLE<br>Outside LA ROCHELLE ATS SKED<br>Mise en oeuvre possible d'un RAIZ sur la ou les fréquences de NANTES INFO.<br>Possibility of automatic broadcast of a recorded information message on NANTES INFO frequency/ies. |
| **SIV NICE partie 1**<br>43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°18'18"N , 006°43'39"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°18'10"N , 006°36'40"E - 43°30'00"N , 006°36'40"E - 43°37'30"N , 006°19'15"E - 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'48"N , 006°44'01"E - 44°04'52"N , 006°38'51"E - arc horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E - 44°13'56"N , 007°01'30"E - Frontière franco-italienne - 43°47'02"N , 007°31'47"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E | FL 115<br>3300ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP NICE<br>NICE INFO 120.850 / 125.575 (s) | Cause relief, risque de perte de contact radio dans les parties Nord et Ouest du SIV.<br>Due to terrain, possible radio contact disruption North and West of SIV. |
| **SIV NICE partie 2**<br>43°34'13"N , 008°19'18"E - 43°30'23"N , 008°32'51"E - 42°49'03"N , 008°07'25"E - 42°38'37"N , 007°41'57"E - 42°52'04"N , 007°15'12"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 43°08'12"N , 006°33'00"E - 43°08'15"N , 006°29'16"E - 43°19'44"N , 006°29'16"E - 43°18'10"N , 006°36'40"E - 43°18'26"N , 006°42'21"E - 43°18'18"N , 006°43'39"E - 43°15'08"N , 007°16'44"E - 43°25'52"N , 008°02'15"E - 43°34'13"N , 008°19'18"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP NICE<br>NICE INFO 122.925 / 125.575 (s) | |
| **SIV NICE partie 3**<br>43°40'30"N , 006°13'20"E - 43°37'30"N , 006°19'15"E - 43°30'00"N , 006°36'40"E - 43°18'10"N , 006°36'40"E - 43°19'44"N , 006°29'16"E - 43°08'15"N , 006°29'16"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°37'30"N , 005°59'00"E - 43°40'30"N , 006°13'20"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP NICE<br>NICE INFO 124.425 / 125.575 (s) | Cause relief, risque de perte de contact radio dans les parties Nord et Ouest du SIV.<br>Due to terrain, possible radio contact disruption North and West of SIV. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV PARIS NORD**<br>51°05'21"N , 002°32'44"E - 51°04'59"N , 002°32'59"E - 51°03'53"N , 002°33'47"E - Frontière franco-belge - 49°32'47"N , 005°49'07"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'11"N , 006°00'25"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 49°01'16"N , 003°11'34"E - 49°07'37"N , 003°00'46"E - 49°04'34"N , 002°27'17"E - 49°00'00"N , 002°32'30"E - 49°00'00"N , 002°00'00"E - 48°47'00"N , 001°42'00"E - 48°45'00"N , 001°11'00"E - 49°00'00"N , 000°15'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E | FL 195<br>----------<br>SFC | PARIS ACC<br>PARIS INFO 125.700 | SIV_ACC-ETE : 0700-1900 ou SS+30 si inférieur à 1900.<br>HIV : 0800-1800 ou SS+30 si supérieur à 1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter PARIS Contrôle (voir ENR 2.2.4.1 ou ENR 6.1).<br>A l'exclusion des zones où le service d'information de vol est rendu par un organisme du contrôle d'approche.<br>Possible perte de communication/surveillance ATS en fonction du relief et de l'altitude.<br>SIV_ACC-SUM : 0700-1900 or SS+30 if less than 1900.<br>WIN : 0800-1800 or SS+30 if more than 1800.<br>Outside these SKED, contact PARIS Control (see ENR 2.2.4.1 or ENR 6.1).<br>Excluding areas where the flight information service is provided by an approach control unit.<br>Possible loss of communication/ATS surveillance depending on terrain and altitude. |
| **SIV PARIS OUEST**<br>47°10'00"N , 000°15'00"W - 49°00'00"N , 000°15'00"W - 48°45'00"N , 001°11'00"E - 48°47'00"N , 001°42'00"E - 48°46'59"N , 001°42'01"E - 48°35'00"N , 001°52'00"E - 48°08'00"N , 001°54'00"E - 47°10'01"N , 001°41'00"E - 47°10'00"N , 001°41'00"E - 47°10'00"N , 000°15'00"W | FL 195<br>----------<br>SFC | PARIS ACC<br>PARIS INFO 129.625 | SIV_ACC-ETE : 0700-1900 ou SS+30 si inférieur à 1900.<br>HIV : 0800-1800 ou SS+30 si supérieur à 1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter PARIS Contrôle (voir ENR 2.2.4.1 ou ENR 6.1).<br>A l'exclusion des zones où le service d'information de vol est rendu par un organisme du contrôle d'approche.<br>Possible perte de communication/surveillance ATS en fonction du relief et de l'altitude.<br>SIV_ACC-SUM : 0700-1900 or SS+30 if less than 1900.<br>WIN : 0800-1800 or SS+30 if more than 1800.<br>Outside these SKED, contact PARIS Control (see ENR 2.2.4.1 or ENR 6.1).<br>Excluding areas where the flight information service is provided by an approach control unit.<br>Possible loss of communication/ATS surveillance depending on terrain and altitude. |
| **SIV PARIS SUD**<br>49°04'33"N , 002°27'18"E - 49°07'37"N , 003°00'46"E - 49°01'16"N , 003°11'34"E - 48°57'01"N , 004°48'02"E - 48°15'00"N , 005°44'00"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 003°16'00"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°45'00"N , 002°50'00"E - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 47°10'00"N , 001°41'00"E - 48°08'00"N , 001°54'00"E - 48°35'00"N , 001°52'00"E - 48°46'59"N , 001°42'01"E - 49°00'00"N , 002°00'00"E - 48°59'59"N , 002°32'31"E - 49°04'33"N , 002°27'18"E | FL 195<br>----------<br>SFC | PARIS ACC<br>PARIS INFO 126.100 | SIV_ACC-ETE : 0700-1900 ou SS+30 si inférieur à 1900.<br>HIV : 0800-1800 ou SS+30 si supérieur à 1800.<br>En dehors de ces HOR, contacter PARIS Contrôle (voir ENR 2.2.4.1 ou ENR 6.1).<br>A l'exclusion des zones où le service d'information de vol est rendu par un organisme du contrôle d'approche.<br>Possible perte de communication/surveillance ATS en fonction du relief et de l'altitude.<br>SIV_ACC-SUM : 0700-1900 or SS+30 if less than 1900.<br>WIN : 0800-1800 or SS+30 if more than 1800.<br>Outside these SKED, contact PARIS Control (see ENR 2.2.4.1 or ENR 6.1).<br>Excluding areas where the flight information service is provided by an approach control unit.<br>Possible loss of communication/ATS surveillance depending on terrain and altitude. |
| **SIV POITIERS**<br>47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 002°00'00"E - 47°04'56"N , 002°10'08"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E - 46°34'59"N , 001°09'38"E - 46°25'00"N , 001°09'30"E - 46°26'15"N , 000°55'02"E - 45°49'00"N , 000°03'15"E - 45°49'19"N , 000°04'23"W - 45°41'39"N , 000°09'29"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°30'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 000°15'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP POITIERS<br>POITIERS INFO 124.000 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV PROVENCE partie 1**<br>43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 42°30'00"N , 004°17'00"E - 42°30'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°12'43"N , 005°23'22"E - 43°22'36"N , 005°22'50"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°34'05"N , 005°00'25"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP PROVENCE<br>PROVENCE INFO 132.950 | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Cause relief, le contact radio n'est pas garanti en dessous de 2000 ft le long du transit côtier secteur Camargue.<br>Defined excluding MIL airspace when active.<br>Due to terrain, radio contact isn't garanteed below 2000 ft along Camarque sector coastal transit. |
| **SIV PROVENCE partie 2**<br>43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'00"N , 005°38'00"E - 43°10'01"N , 005°29'16"E - 43°12'43"N , 005°23'22"E - 43°22'36"N , 005°22'50"E - 43°25'57"N , 005°13'04"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°39'00"N , 005°02'00"E - 43°46'20"N , 004°58'00"E - 43°48'10"N , 004°58'21"E - 43°51'40"N , 005°13'15"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°52'19"N , 005°21'55"E - 43°40'51"N , 005°26'34"E - 43°38'33"N , 005°27'27"E - 43°32'13"N , 005°33'30"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°08'38"N , 006°01'30"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP PROVENCE<br>PROVENCE INFO 124.350 | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined excluding MIL airspace when active. |
| **SIV PROVENCE partie 3**<br>44°31'20"N , 005°21'45"E - 44°35'39"N , 005°01'24"E - 44°40'00"N , 005°01'20"E - 44°40'06"N , 004°27'18"E - 44°37'00"N , 004°31'00"E - 44°26'17"N , 004°38'09"E - 44°25'00"N , 004°39'00"E - 44°07'31"N , 004°35'59"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'30"N , 004°33'06"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°34'05"N , 005°00'25"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°39'00"N , 005°02'00"E - 43°46'20"N , 004°58'00"E - 43°48'10"N , 004°58'21"E - 43°51'40"N , 005°13'15"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°52'19"N , 005°21'55"E - 44°05'40"N , 005°16'19"E - 44°21'50"N , 005°22'00"E - 44°31'20"N , 005°21'45"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP PROVENCE<br>PROVENCE INFO 132.300 | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Cause relief, le contact radio n'est pas garanti :<br>- en dessous de 5000 ft dans le secteur de Montélimar,<br>- en dessous de 5000 ft dans les contreforts du Mont Ventoux.<br>Defined excluding MIL airspace when active.<br>Due to terrain, radio contact isn't garanteed :<br>- below 5000 ft in the Montélimar sector,<br>- below 5000 ft in the Mont Ventoux foothills. |
| **SIV PROVENCE partie 4**<br>43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E | FL 115<br>----------<br>FL 095 | APP PROVENCE<br>PROVENCE INFO 132.950 | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined excluding MIL airspace when active. |
| **SIV PROVENCE partie 5**<br>44°40'06"N , 004°13'19"E - 44°40'06"N , 004°27'18"E - 44°37'00"N , 004°31'00"E - 44°26'17"N , 004°38'09"E - 44°25'00"N , 004°39'00"E - 44°07'30"N , 004°36'00"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°40'06"N , 004°13'19"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP PROVENCE<br>PROVENCE INFO 126.260 | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Cause relief, le contact radio n'est pas garanti en dessous de 5000 ft dans le secteur de Montélimar.<br>Defined excluding MIL airspace when active.<br>Due to terrain, radio contact isn't garanteed below 5000 ft in the Montélimar sector. |
| **SIV PROVENCE partie 6**<br>44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E | FL 115<br>----------<br>FL 075 | APP PROVENCE<br>PROVENCE INFO 132.300 | Défini à l'exclusion des espaces aériens MIL quand ils sont actifs.<br>Defined excluding MIL airspace when active. |
| **SIV PYRENEES**<br>44°12'45"N , 000°16'47"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E - 42°51'02"N , 000°45'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°59'21"N , 001°00'00"W - 43°18'58"N , 001°00'00"W - 43°18'10"N , 000°54'00"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°54'58"N , 000°45'09"W - arc horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'55"W - 44°07'00"N , 000°08'00"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP PAU<br>PYRÉNÉES INFO 126.525 | A l'exception de la P35<br>Except for P 35 |
| **SIV RENNES partie NORD**<br>49°02'00"N , 003°03'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°28'19"N , 000°56'00"W - 48°28'50"N , 001°14'00"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°14'43"N , 002°12'25"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W - 49°02'00"N , 003°03'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP RENNES<br>RENNES INFO 126.950 | H24<br>En dessous de 3500 ft AMSL, le contact radio n'est pas garanti dans l'Est et le Nord-Est du SIV RENNES (régions de Bagnoles de l'Orne et Flers)<br>Radio contact not guaranteed BLW 3500ft AMSL within East and North-East of RENNES SIV (Bagnoles de l'Orne and Flers region). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV RENNES partie COTENTIN partie A**<br>50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°09'14"N , 000°08'06"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 48°50'13"N , 000°09'09"E - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W - 50°00'00"N , 000°15'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP RENNES<br>RENNES INFO<br>FIR BREST 134.200 - FIR PARIS 120.350 | H24<br>Défini à l'exclusion des espaces de JERSEY ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'ils sont actifs.<br>A l'exclusion des CTR CAEN et DEAUVILLE lorsqu'elles sont actives.<br>A l'exclusion des zones LF-P 6.1, LF-P 6.2, LF-P 7 et LF-P 81 interférantes.<br>Defined excluding JERSEY ILES ANGLO NORMANDES airspaces when active.<br>Excluding CTR CAEN and DEAUVILLE when active.<br>Excluding LF-P 6.1, LF-P 6.2, LF-P 7 and LF-P 81 interfering parts. |
| **SIV RENNES partie COTENTIN partie B**<br>49°49'51"N , 003°00'00"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W | FL 115<br>----------<br>FL 055 | APP RENNES<br>RENNES INFO 134.200 | H24<br>A l'exclusion des espaces de JERSEY ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'ils sont actifs.<br>Excluding JERSEY ILES ANGLO NORMANDES airspaces when active. |
| **SIV RENNES partie COTENTIN partie C**<br>49°06'35"N , 000°32'25"E - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°50'13"N , 000°09'09"E - 49°06'35"N , 000°32'25"E | FL 115<br>----------<br>FL 065 | APP RENNES<br>RENNES INFO 120.350 | H24 |
| **SIV RENNES partie SUD partie A**<br>48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°14'43"N , 002°12'25"W - 48°16'58"N , 001°57'00"W - 48°28'50"N , 001°14'00"W - 48°28'19"N , 000°56'00"W - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 48°29'11"N , 000°46'46"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°27'29"N , 000°18'20"E - 48°10'20"N , 000°15'00"W - 47°55'59"N , 000°15'00"W - 47°48'12"N , 000°27'05"W - 47°52'21"N , 000°54'02"W - 47°39'39"N , 001°14'23"W - 47°36'00"N , 002°02'00"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W | FL 115<br>----------<br>SFC | APP RENNES<br>RENNES INFO 134.000 | H24 |
| **SIV RENNES partie SUD partie B**<br>49°06'35"N , 000°32'25"E - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 48°39'32"N , 000°15'00"W - 48°53'02"N , 000°15'00"W - 48°50'13"N , 000°09'09"E - 49°06'35"N , 000°32'25"E | FL 065<br>----------<br>SFC | APP RENNES<br>RENNES INFO 134.000 | H24 |
| **SIV SEINE partie 1**<br>48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°40'53"N , 002°43'19"E - 48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°24'22"N , 003°46'50"E - 48°05'21"N , 003°14'26"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E - 48°24'23"N , 002°23'45"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E | FL 065<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 134.300 | 0600-2100 (SUM : -1 HR)<br>Plafond 2500 ft, 3500 ft ou 4500 ft au dessous, respectivement des TMA 3, TMA 4 et TMA 5 PARIS de classe A.<br>BLW PARIS class A TMA 3: Upper limit 2500ft,<br>BLW PARIS class A TMA 4: upper limit 3500ft,<br>BLW PARIS class A TMA 5: upper limit 4500ft. |
| **SIV SEINE partie 2**<br>48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°00'00"N , 003°09'53"E - 48°00'00"N , 002°01'54"E - 48°03'33"N , 001°53'06"E - 48°03'33"N , 001°45'03"E - 48°06'37"N , 001°45'59"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 134.300 | 0600-2100 (SUM : -1 HR) |
| **SIV SEINE partie 3**<br>48°03'33"N , 001°45'03"E - 48°03'33"N , 001°53'06"E - 48°00'00"N , 002°01'54"E - 48°00'00"N , 003°09'53"E - 47°55'18"N , 003°15'00"E - 47°36'28"N , 003°15'00"E - 47°32'25"N , 003°17'43"E - 47°32'25"N , 002°02'23"E - 47°39'31"N , 001°39'20"E - 47°49'54"N , 001°41'26"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 48°03'33"N , 001°45'03"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 134.300 | 0600-2100 (SUM : -1 HR) |
| **SIV SEINE partie 4**<br>49°02'00"N , 003°55'30"E - 49°02'00"N , 003°57'00"E - 48°58'49"N , 004°10'34"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°30'15"N , 005°23'55"E - 48°22'14"N , 005°23'55"E - 48°10'00"N , 005°10'00"E - 47°25'00"N , 004°20'00"E - 47°30'55"N , 003°32'11"E - 47°32'25"N , 003°20'00"E - 47°32'25"N , 003°17'43"E - 47°36'28"N , 003°15'00"E - 47°55'18"N , 003°15'00"E - 48°00'00"N , 003°09'53"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°05'21"N , 003°14'26"E - 48°24'22"N , 003°46'50"E - 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°34'37"N , 003°56'07"E - 49°02'00"N , 003°55'30"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 120.330 | 0600-2100 (SUM : -1 HR)<br>Plafond FL 085 au dessous de la TMA 9 PARIS de classe A.<br>Upper limit FL 085 BLW PARIS TMA 9 class A. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV SEINE partie 5**<br>49°19'13"N , 004°17'28"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°58'49"N , 004°10'34"E - 49°02'00"N , 003°57'00"E - 49°02'00"N , 003°55'30"E - 48°34'37"N , 003°56'07"E - 48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E - 49°12'40"N , 003°37'42"E - 49°14'31"N , 003°51'39"E - 49°16'00"N , 004°03'00"E - 49°19'13"N , 004°17'28"E | FL 075<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 120.330 | 0600-2100 (SUM : -1 HR)<br>Plafond 4500 ft ou FL 065 au-dessous, respectivement des TMA 5 et TMA 7 PARIS de classe A.<br>BLW PARIS class A TMA 5: upper limit 4500ft, or BLW PARIS class A TMA 7: FL 065. |
| **SIV SEINE partie 6**<br>48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°36'24"N , 001°34'34"E - 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°06'37"N , 001°45'59"E - 48°03'33"N , 001°45'03"E - 48°02'58"N , 001°42'33"E - 48°00'54"N , 001°35'41"E - 48°00'32"N , 001°30'19"E - 48°00'06"N , 001°24'11"E - 48°05'01"N , 001°12'20"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E - 48°39'44"N , 001°10'12"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E | FL 065<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 127.815 | 0600-2100 (SUM : -1 HR)<br>Plafond 3500 ft ou 4500 ft au-dessous, respectivement des TMA 4 et TMA 5 PARIS de classe A.<br>BLW PARIS Class A TMA 4: Upper limit 3500ft, BLW PARIS Class A TMA 5: Upper limit 4500ft. |
| **SIV SEINE partie 7**<br>48°39'44"N , 001°10'12"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E - 48°05'01"N , 001°12'20"E - 48°00'06"N , 001°24'11"E - 48°00'32"N , 001°30'19"E - 47°54'16"N , 001°26'22"E - 47°50'54"N , 001°01'38"E - 47°56'00"N , 000°44'27"E - 48°16'06"N , 000°36'33"E - 48°21'07"N , 000°31'02"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°39'44"N , 001°10'12"E | FL 085<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 127.815 | 0600-2100 (SUM : -1 HR) |
| **SIV SEINE partie 8**<br>48°21'07"N , 000°31'02"E - 48°16'06"N , 000°36'33"E - 47°56'00"N , 000°44'27"E - 47°50'54"N , 001°01'38"E - 47°54'16"N , 001°26'22"E - 48°00'32"N , 001°30'19"E - 48°00'54"N , 001°35'41"E - 48°02'58"N , 001°42'33"E - 48°03'33"N , 001°45'03"E - 47°57'13"N , 001°42'55"E - 47°39'31"N , 001°39'20"E - 47°33'01"N , 001°38'01"E - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°10'00"N , 000°18'00"E - 47°29'35"N , 000°13'49"E - 47°35'13"N , 000°12'36"E - 48°20'16"N , 000°29'23"E - 48°21'07"N , 000°31'02"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP MELUN<br>SEINE INFO 127.815 | 0600-2100 (SUM : -1 HR) |
| **SIV STRASBOURG partie 1**<br>49°07'31"N , 007°08'58"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°42'51"N , 006°49'56"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°02'03"N , 006°41'16"E - 48°02'03"N , 006°51'02"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°22'06"N , 007°15'01"E - 48°22'02"N , 007°17'23"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°17'38"N , 007°25'25"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'58"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP STRASBOURG<br>STRASBOURG Info (FR)<br>STRASBOURG Info (EN)<br>Secteur Ouest 136.135<br>Secteur Est 119.580 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL (et 6000 ft AMSL cause relief secteur Vosges) dans le SIV 1 STRASBOURG.<br>Radio contact not guaranteed BLW 3000ft AMSL (Due to terrain, not guaranteed BLW 6000ft in VOSGES region) within STRASBOURG SIV 1. |
| **SIV STRASBOURG partie 2**<br>48°17'38"N , 007°25'25"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande - 48°13'02"N , 007°39'43"E - 48°13'14"N , 007°23'59"E - 48°13'15"N , 007°22'20"E - 48°13'42"N , 007°13'52"E - 48°14'09"N , 007°05'31"E - 48°22'06"N , 007°15'01"E - 48°22'02"N , 007°17'23"E - arc anti-horaire de 14 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°17'38"N , 007°25'25"E | FL 115<br>----------<br>5000ft AMSL | APP STRASBOURG<br>STRASBOURG Info (FR)<br>STRASBOURG Info (EN)<br>Secteur Ouest 136.135<br>Secteur Est 119.580 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 3000 ft AMSL (et 6000 ft AMSL cause relief secteur Vosges) dans le SIV 2 STRASBOURG.<br>Radio contact not guaranteed BLW 3000ft AMSL (Due to terrain, not guaranteed BLW 6000ft in VOSGES region) within STRASBOURG SIV 2. |
| **SIV STRASBOURG partie 3**<br>48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°53'00"N , 006°27'39"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°24'11"N , 005°53'13"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°30'15"N , 005°23'55"E - 48°22'14"N , 005°23'55"E - 48°18'34"N , 005°20'13"E - 48°04'51"N , 005°46'46"E - 47°58'27"N , 006°19'17"E - 48°01'16"N , 006°32'55"E - 48°02'03"N , 006°36'46"E - 48°02'03"N , 006°41'16"E - 48°15'02"N , 006°49'01"E - 48°42'51"N , 006°49'56"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP STRASBOURG<br>STRASBOURG Info (FR)<br>STRASBOURG Info (EN)<br>119.450 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 2000ft AMSL dans le SIV 3 STRASBOURG.<br>Radio contact not guaranteed in STRASBOURG SIV 3 BLW 2000ft AMSL. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **SIV STRASBOURG partie 4**<br>49°07'31"N , 007°08'58"E - 48°59'30"N , 007°06'01"E - 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°46'19"N , 006°54'21"E - 48°49'46"N , 006°48'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°49'12"N , 006°42'05"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°53'00"N , 006°27'39"E - 49°18'00"N , 006°00'00"E - 49°24'11"N , 005°53'13"E - 49°26'57"N , 005°59'52"E - 49°27'11"N , 006°00'25"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°28'10"N , 006°22'02"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'58"E | FL 115<br>----------<br>FL 075 | APP STRASBOURG<br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN)<br>132.215 | H24 |
| | FL 075<br>----------<br>SFC | APP STRASBOURG<br>STRASBOURG Info (FR)<br>STRASBOURG Info (EN)<br>119.450 | H24<br>Le contact radio n'est pas garanti sous 2000 ft AMSL dans le SIV 4 STRASBOURG.<br>Radio contact not guaranteed in STRASBOURG SIV 4 BLW 2000ft AMSL. |
| **SIV TOULOUSE**<br>42°22'43"N , 002°06'02"E - 42°48'24"N , 002°03'15"E - 43°00'00"N , 002°16'30"E - 43°07'56"N , 002°25'39"E - 43°07'52"N , 002°37'30"E - 43°12'50"N , 002°39'36"E - 43°13'43"N , 002°39'36"E - 43°12'45"N , 002°42'25"E - 43°25'00"N , 002°42'29"E - 43°42'53"N , 002°42'34"E - 44°01'33"N , 002°49'22"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 44°10'00"N , 001°51'30"E - 44°17'36"N , 001°48'16"E - 44°17'43"N , 001°44'56"E - 44°20'46"N , 001°01'32"E - 44°30'00"N , 001°02'13"E - 44°30'00"N , 000°34'47"E - 44°12'45"N , 000°16'47"E - 43°58'00"N , 000°36'16"E - 43°46'00"N , 000°52'22"E - 43°40'26"N , 000°45'00"E - 43°19'08"N , 000°45'00"E - 43°15'05"N , 000°45'00"E - 43°05'23"N , 000°45'00"E - 43°00'00"N , 000°45'00"E - 42°51'02"N , 000°45'00"E - Frontière franco-espagnole - 42°36'23"N , 001°26'24"E - Frontière hispano-andorrane - 42°30'14"N , 001°43'25"E - Frontière franco-espagnole - 42°22'43"N , 002°06'02"E | FL 115<br>----------<br>SFC | APP TOULOUSE<br>TOULOUSE INFO 121.250 | H24 |

## ENR 2.2.8 NPZ


© Service de l'Information Aéronautique, France

**NIL.**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 3 ROUTES ATS

*ATS ROUTE*

## ENR 3.0 DESCRIPTION DES ROUTES ATS

*DESCRIPTION OF ATS ROUTES*

**GENERALITES**

La description des routes ATS en ENR 3.2 reprend les caractéristiques générales de ces routes (points significatifs et, pour chaque tronçon, sens d'utilisation, RM, longueur, limites verticales, série FL, organisme gestionnaire et statut).

Le calcul des RM intègre les déclinaisons 2010 fournies par l'IPGP (Institut de Physique du Globe de Paris).

A chaque route ou tronçon de route, peuvent être associées des restrictions d'utilisation pour certaines catégories de vol. Conformément aux dispositions convenues au niveau européen, ces restrictions sont alors précisées dans le RAD (Routes Availability Document). Le RAD est mis à jour à chaque cycle AIRAC. Le document européen complet ainsi que l'annexe France sont disponibles sur le site RAD du Network Operational Portal de NM à l'adresse :

https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html

***GENERAL***

*The description of ATS routes given in ENR 3.2 includes the general characteristics of these routes (significant points and, for each leg, magnetic track, length, vertical limits, FL series, controlling organisation and status).*

*The MAG Track calculation includes variation 2010 from the IPGP (Institut de Physique du Globe de Paris).*

*Each route or leg of a route may be associated with operating restrictions for some categories of flight. According to European level determined arrangements, any such restrictions are stated in the Route Availability Document (RAD). The RAD is updated at each AIRAC cycle. The full European document and the annex France are available on the RAD internet site of Network Operational Portal NM at :*

*https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html*

**1 ESPACE INFERIEUR**

1.1 Les routes ATS inférieures correspondent aux voies aériennes (AWY), aux autres itinéraires IFR, aux itinéraires hélicoptères basse altitude, aux itinéraires VFR, ainsi qu'aux SID / STAR, situés en-dessous du FL 195

1.2 Lorsque la largeur d'une AWY est différente de 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe), ceci est précisé en observation.

1.3 Classe d'espace :

Les AWY sont classées :

- E de leur limite inférieure au plus élevé des deux niveaux suivants : FL 115 ou 900 m (3000 ft) ASFC.
- D au-dessus de ce niveau jusqu'au FL 195.

Les tronçons de routes ATS inclus dans une région de contrôle active sont de la même classe d'espace que cette dernière.

Nota 1 : sur certains tronçons de routes ATS, seuls les services d'information de vol et d'alerte sont assurés. Ceci est alors précisé.

***1 LOWER AIRSPACE***

*1.1 The lower ATS routes mean variously Airways (AWY), other IFR routes, Helicopters low level routes, VFR routes as well as SID / STAR, below FL195.*

*1.2 When the AWY width is different than 10 NM (5 NM on either sides from centre line), it is specified in remarks.*

*1.3 Airspace classification :*

*AWY are classified as following :*

*- E from lower limit to the highest of the two following levels : FL 115 or 900 m (3000 ft) ASFC.*

*- D over the above-said level to FL 195.*

*ATS route segments included in active control area are classified as this last one.*

*Nota 1 : on some ATS route segments, only the flight information and alerting services are provided. Then it is specified.*

**2 ESPACE SUPERIEUR**

2.1 Les routes ATS supérieures sont situées dans la région supérieure de contrôle (UTA) de classe C.

***2 UPPER AIRSPACE***

*2.1 The upper ATS routes are located in upper control area (UTA) classified C.*

**3 GESTION SOUPLE DE L'ESPACE AERIEN : CDR1**

3.1 La planification des vols sur les routes décrites en ENR 3.1 et ENR 3.2 n'est possible que sous réserve du respect des exigences décrites à l'ENR1.10.

3.2 La disponibilité des CDR1 est gérée quotidiennement via l'EAUP/EUUP sauf mention contraire dans l'ENR 3.1 ou l'ENR 3.2.

3.3 Les différents tronçons d'une même route peuvent être de caractère permanent ou conditionnel.

Remarque : Concernant l'ensemble des routes ou tronçons de routes décrits en ENR 3.1 et ENR 3.2, les références horaires à prendre en compte sont, sauf mention contraire, les suivantes :

***3 FLEXIBLE USE OF AIRSPACE : CDR 1***

*3.1 Flight planning for the routes described in ENR 3.1 and ENR 3.2, is only possible under the conditions specified ENR1.10.*

*3.2 The availability of CDR1is managed in accordance with conditions published daily in EAUP/EUUP unless otherwise specified in ENR 3.1 or ENR 3.2.*

*3.3 The various segments of a same route may be permanent or conditional.*

*Remark : Concerning all the routes, or route segments, described on pages ENR 3.1 or ENR 3.2, the reference hours are, except otherwise instructed, as follow :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Périodes de fin de semaine (W.E.)**

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'hiver, du vendredi 1600 UTC au lundi 0800 UTC (heure légale d'hiver),

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'été, du vendredi 1500* UTC au lundi 0700 UTC (heure légale d'été).

*1000 UTC dans le cas des vendredis chargés et pour des routes spécifiées (la liste de ces vendredis et des routes concernées est publiée chaque année par AIP SUP).

**Périodes de nuit de semaine (nuits)**

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'hiver, de 2200 UTC à 0700 UTC (heure légale d'hiver),

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'été, de 2300 UTC à 0600 UTC (heure légale d'été).

**Périodes associées aux jours fériés (JF)**

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'hiver, de la veille du jour férié 1600 UTC au lendemain du jour férié 0800 UTC

- Pendant la période d'application de l'heure légale d'été, de la veille du jour férié 1500 UTC au lendemain du jour férié 0700 UTC

**Périodes associées aux journées particulièrement chargées**

Les journées particulièrement chargées sont déterminées annuellement et font l'objet d'une information aéronautique (SUP AIP).

Remarque : Lors de ces périodes, des routes ou tronçons de routes peuvent être ouverts par anticipation et/ou peuvent être fermés par voie de NOTAM avec un préavis de fermeture de 48 heures minimum en cas d'activité défense particulière.

Nota : les usagers aériens se reporteront à la Circulaire d'Information Aéronautique (AIC) donnant les périodes d'application de l'heure légale d'hiver et de l'heure légale d'été.

Parmi les routes ou tronçons de routes décrits en ENR 3.1 et ENR 3.2, certains possèdent un statut conditionnel (CDR).

Ainsi :

- certaines routes ou tronçons de routes sont désignés conditionnels de catégorie 1 (CDR1) pendant des périodes spécifiées durant lesquelles ils sont planifiables en permanence. Il est alors spécifié un itinéraire de contournement utilisable sur instruction de l'ATC. En l'absence d'une telle information, en cas d'activité militaire, le vol peut être re-routé sur instruction de l'ATC via le réseau permanent utilisable en semaine.

Les routes ou tronçons de routes désignés conditionnels de catégorie 1 (CDR1), sont identifiés par l'introduction d'une observation dans la description de la route.

Il est à noter que, par convention :

- lorsque la plage horaire est précisée, la route conditionnelle n'existe pas en dehors de la plage horaire précisée ;

- toutes les heures sont exprimées en UTC.

***Week-end periods (W.E.)***

*- During the Winter standard time, from Friday 1600 UTC to Monday 0800 UTC (Winter standard time),*

*- During the Summer standard time, from Friday 1500* UTC to Monday 0700 UTC (Summer standard time).*

**1000 UTC in the case of heavy traffic Fridays and for specified routes (the list of these Fridays and affected routes, is published every year by AIP SUP).*

***Week night periods (nights)***

*- During the Winter standard time, from 2200 UTC to 0700 UTC (Winter standard time),*

*- During the Summer standard time, from 2300 UTC to 0600 UTC (Summer standard time).*

***Public HOL periods***

*- During the application period of the winter standard time, from the day before the public holiday 1600 UTC to the next day of the public holiday 0800 UTC.*

*- During the application period of the summer standard time, from the day before the public holiday 1500 UTC to the next day of the public holiday 0700 UTC.*

***Heavy traffic periods***

*Heavy traffic periods are annually determined and are subject to AIP supplements (AIP SUP).*

*Remark : During these periods, some routes or route segments may be opened in anticipation and/or closed through NOTAM with a minimum 48-hour prior notice in case of special defence activity.*

*Note : Aircraft users will refer to the Aeronautical Information Circular (AIC) giving the application periods of the winter standard time and summer standard time.*

*Among the routes or route segments described in ENR 3.1 and ENR 3.2, some of them have a conditional status (CDR).*

*So :*

*- some routes or route segments are designed as category-1 conditional routes (CDR1) for specified periods during which they can be permanently planned.Then, an avoidance flight route will be specified and usable on ATC instructions only. Without such information, in case of special military activity, the flight could be re-routed on ATC instruction via the permanent network available on weekdays.*

*The routes or route segments designed as conditional of category 1 (CDR1), are identified by including a remark in the route description.*

*By convention, it should also be noted :*

*- when operating hours are specified, the conditional route does not exist out of these operating hours ;*

*- time is expressed in UTC.*

## 4 NAVIGATION EN ROUTE

4.1 Les routes ou tronçons de routes de navigation conventionnelle sont utilisables par des aéronefs équipés de système de navigation RNAV5.

4.2 Les routes ou tronçons de route de navigation fondée sur les performances sont conçues pour pouvoir être utilisées par des aéronefs équipés de système de navigation RNAV5 a minima.

## *4 EN ROUTE NAVIGATION*

*4.1 The conventional navigation routes or portions of routes are usable by aircraft equipped with RNAV5 navigation systems.*

*4.2 The PBN routes or portions of routes are designed so that they can be used by aircraft equipped with RNAV5 navigation systems as a minimum.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 5 PROCEDURES POUR LES AERONEFS EN PROVENANCE ET A DESTINATION DE L'ATLANTIQUE

5.1 Aéronefs en provenance de l'Atlantique

L'autorisation océanique précise le premier moyen au sol ou le premier point de report vers lequel l'aéronef est autorisé. Ce moyen au sol ou point de report est systématiquement :

REGHI pour les vols provenant de ETIKI (4800N, 00845W)

UMOXA pour les vols provenant d'UMLER (4730N, 00845W)

LAPEX pour les vols provenant de SEPAL (4700N, 00845W)

TIVLU pour les vols provenant de BUNAV (4630N, 00845W)

RIVAK pour les vols provenant de SIVIR( 4600N, 00845W)

L'UAC BREST peut autoriser des trajectoires plus directes après le passage du méridien 00845W.

5.2 Aéronefs à destination de l'Atlantique

5.2.1 Les aéronefs transitant dans l'UAC Brest et pénétrant dans l'OAC SHANWICK devront contacter "SHANWICK OCEANIC" pour l'obtention d'une clairance océanique conformément à l'AIP du Royaume-Uni et au plus tard au passage du méridien 01°00'W :

Les commandants de bord devront rester normalement en liaison VHF avec "BREST CONTRÔLE" et recevront toutes les instructions utiles pour se conformer à l'autorisation d'entrée dans l'OAC Shanwick telle que reçue lors du contact indiqué ci-dessus.

Il est précisé que ces dispositions ont pour but de faciliter l'écoulement du trafic entre l'UAC Brest et l'OAC de SHANWICK.

5.2.2 Une clairance délivrée par Shanwick est effective en entrée de l'OAC Shanwick. Les pilotes doivent s'assurer qu'ils pourront se conformer aux autorisations délivrées et, notamment, qu'ils pourront franchir la limite de l'OAC Shanwick au niveau mentionné dans la clairance délivrée par Shanwick.

5.2.3 Les flux de trafic transatlantiques à destination de l'Ouest dans l'UAC Brest sont les suivants :

1. Les points ETIKI et UMLER ne sont pas utilisables pour les vols passant au Sud de la ligne : 4700N 01500W - 4600N 02000W.

2. Les points SEPAL, BUNAV, SIVIR ne sont pas utilisables pour les vols passant au Nord de la ligne : 4700N 01500W - 4700N 02000W.

## *5 PROCEDURES FOR ATLANTIC EASTBOUND AND WESTBOUND*

*5.1 Aircraft from the Atlantic*

*The oceanic clearance defines the first ground aid or the first reporting point to which the ACFT is cleared. This ground aid or reporting point is systematically :*

*REGHI for flights from ETIKI (4800N, 00845W)*

*UMOXA for flights from UMLER (4730N, 00845W)*

*LAPEX for flights from SEPAL (4700N, 00845W)*

*TIVLU for flights from BUNAV (4630N, 00845W)*

*RIVAK for flights from SIVIR (4600N, 00845W)*

*BREST UAC may authorize more direct routes after crossing the 00845W meridian.*

*5.2 Aircraft heading to the Atlantic*

*5.2.1 Aircraft transiting within the Brest UAC and entering the SHANWICK OAC must contact "SHANWICK OCEANIC" to obtain an oceanic clairance in accordance to the UK AIP and at the latest when crossing the meridian 01°00W :*

*Pilots in command must normally retain a VHF link with "BREST CONTROL" and will receive all necessary instructions to comply with the authorization for entry in OAC Shanwick as received following contacts described above.*

*The purpose of these arrangements is to facilitate air traffic flow between Brest UAC and SHANWICK OAC.*

*5.2.2 A clearance issued by Shanwick is effective at the Shanwick OCA boundary. Pilots must ensure that they comply with this clearance, especially that the flight crosses the Shanwick OCA boundary at the flight level contained in the clearance issued by Shanwick.*

*5.2.3 The transatlantic traffic flow to the West part of Brest UAC are the following :*

*1. The points ETIKI and UMLER are not usable for flights passing South of the line : 4700N 01500W - 4600N 02000W.*

*2. The points SEPAL, BUNAV, SIVIR are not usable for flights passing North of the line : 4700N 01500W - 4700N 02000W.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 3.1 ROUTES DE NAVIGATION CONVENTIONNELLE

*CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES*

Les portions de routes publiées à l'AIP ENR 3.2 et qui sont balisées au moins par une aide radioélectrique de navigation en état de fonctionnement sont utilisables en navigation conventionnelle.

*Routes segments published in AIP ENR 3.2 as area navigation routes and which are marked by at least one radioelectric navigation aid can be used for conventional navigation.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 3.2 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE

*AREA NAVIGATION ROUTES*

## ENR 3.2.1 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE

***AREA NAVIGATION ROUTES***

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A2** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME ( LTP ) | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 326 | | 7.2 | FL 500 | FL 065 | 4700 | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | RUBLO | 45°35'26.0"N 005°21'01.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 326 | | 9.5 | FL 500 | FL 065 | 4200 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | GIRED | 45°43'33.9"N 005°13'53.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 326 | | 2.1 | FL 500 | FL 065 | 4200 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | BARAN | 45°45'19.4"N 005°12'20.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 326 | | 11.7 | FL 500 | FL 065 | 4200 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | DANBO | 45°55'18.3"N 005°03'31.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 325 | | 26.4 | FL 500 | FL 065 | 4200 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | BUSIL | 46°17'37.0"N 004°43'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 326 | | 14.6 | FL 195 | FL 065 | 4200 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | AMORO | 46°30'00.0"N 004°32'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 325 | | 21.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | PIBAT | 46°48'21.4"N 004°15'32.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 336 | | 16.9 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | CACHI | 47°04'00.0"N 004°06'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 336 | | 31.9 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | AVLON | 47°33'36.0"N 003°48'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 336 | | 26.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | OKRIX | 47°57'58.0"N 003°34'03.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 335 | | 28.6 | FL 115 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | BRAY SUR SEINE DME ( BRY ) | 48°24'25.2"N 003°17'41.2"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon LTP-BUSIL : TMA LYON.
LTP-BUSIL segment: LYON TMA.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG *MAG Track* | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A3** | | | | | | | | | | | | |
| Δ | DOMOD | 47°51'46.0"N 001°17'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 113 | 293 | 20.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (1) |
| Δ | GILUX | 47°43'27.0"N 001°44'35.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 113 | 293 | 21.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| Δ | MOTAL | 47°34'36.0"N 002°13'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 129 | 309 | 28.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| Δ | SANCE | 47°16'00.0"N 002°44'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | 310 | 3.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| Δ | KOTIS | 47°13'48.0"N 002°48'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | 310 | 7.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | TRARE | 47°09'10.8"N 002°55'45.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 311 | 3.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| Δ | LAMUT | 47°07'06.0"N 002°59'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 311 | 23.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | ATRID | 46°50'55.0"N 003°24'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 311 | 12.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | MOULINS VOR-DME ( MOU ) | 46°42'24.4"N 003°37'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 16.0 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | OMANI | 46°27'26.4"N 003°46'04.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 156 | 336 | 6.0 | FL 500 | FL 065 | 5500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | FEDZI | 46°21'50.0"N 003°49'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 16.1 | FL 500 | FL 065 | 5500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | LESPI | 46°06'48.6"N 003°57'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 10.3 | FL 195 | FL 065 | 5500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | BELVU | 45°57'09.2"N 004°02'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 7.5 | FL 195 | FL 065 | 5500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | ONZON | 45°50'06.4"N 004°06'29.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 2.8 | FL 195 | FL 065 | 5500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | BELEP | 45°47'30.0"N 004°07'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 29.4 | FL 195 | 6400 ft AMSL | 6400 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | MURRO | 45°19'58.5"N 004°22'32.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 13.1 | FL 500 | 6400 ft AMSL | 6400 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | AMIKO | 45°07'41.0"N 004°28'59.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 36.6 | FL 500 | 6400 ft AMSL | 6400 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 104 | 283 | 20.3 | FL 500 | 8500 ft AMSL | 9000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | EVALA | 44°27'42.0"N 005°14'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 104 | 284 | 17.4 | FL 500 | 8500 ft AMSL | 9000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | RETNO | 44°22'48.0"N 005°37'24.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 121 | 301 | 24.8 | FL 195 | 8500 ft AMSL | 8500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | PERUS | 44°09'12.0"N 006°06'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 9.7 | FL 195 | 8500 ft AMSL | 8700 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | GEMFU | 43°59'29.0"N 006°06'03.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | 357 | 23.7 | FL 195 | 8500 ft AMSL | 7700 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | AMFOU | 43°35'45.0"N 006°06'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | 353 | 9.1 | FL 195 | 8500 ft AMSL | 8600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| Δ | GILON | 43°26'39.0"N 006°06'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 118 | 298 | 7.2 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 3600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (4) |
| Δ | LE LUC LE CANNET VOR-DME ( LUC ) | 43°22'58.0"N 006°15'21.3"E | | | | | | | | | | |



© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| RNAV 5 | | | 142 | 322 | 11.8 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 3900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | RUBIT | 43°13'20.0"N 006°24'44.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 088 | 268 | 8.3 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 3900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | SAINT TROPEZ VOR-DME ( STP ) | 43°13'10.1"N 006°36'06.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 20.9 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (5) |
| ∆ | LERMA | 43°09'57.4"N 007°04'22.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 23.1 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | OMARD | 43°06'17.0"N 007°35'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 9.0 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MERLU | 43°04'48.0"N 007°47'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | 276 | 22.0 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | GURPA | 43°01'07.1"N 008°17'11.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 272 | 3.8 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE. | |
| ∆ | SODRI | 43°00'47.0"N 008°22'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 098 | 278 | 18.8 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (6) |
| ∆ | NORKA | 42°57'11.0"N 008°47'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | 277 | 5.1 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | SUDAS | 42°56'17.3"N 008°54'22.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | 277 | 13.7 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MILNO | 42°53'49.0"N 009°12'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | 277 | 16.3 | FL 500 | 5266 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | CAPCO | 42°50'50.3"N 009°34'28.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | 277 | 7.9 | FL 500 | FL 085 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MIRSA | 42°49'22.0"N 009°45'00.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon DOMOD-MOTAL :
- AWY RNAV, guidage radar O/R,
- APP SEINE si FL < 115, pendant HOR publiés.

DOMOD-MOTAL segment :
- AWY RNAV, radar vectoring O/R,
- SEINE APP if BLW FL 115, throughout published hours.

(2) Tronçon RETNO-PERUS : AWY RNAV. Guidage radar O/R.
RETNO-PERUS segment : RNAV AWY. Radar vectoring O/R.

(3) Tronçon GEMFU-STP : TMA NICE sous le FL 115, CTA MARSEILLE au dessus.
GEMFU-STP segment : NICE TMA below FL 115, MARSEILLE CTA above.

(4) Tronçon GILON-RUBIT : FL > 145 uniquement sur instruction ATC.
GILON-RUBIT segment : ABV FL 145 only AVBL on ATC instruction.

(5) Tronçon STP-SODRI : TMA NICE et CTA NICE sous le FL 145, CTA MARSEILLE au dessus.
STP-SODRI segment : NICE TMA and NICE CTA below FL 145, MARSEILLE CTA above.

(6) Tronçon SODRI-MIRSA : TMA BASTIA et CTA BASTIA sous le FL 145, CTA MARSEILLE au dessus.
SODRI-MIRSA segment : BASTIA TMA and BASTIA CTA below FL 145, MARSEILLE CTA above.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A5** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | | 19.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS RENNES | (1) |
| ∆ | ROLEN | 48°34'48.0"N 000°09'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 25.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS RENNES | |
| ▲ | DIDAK | 48°15'35.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 41.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | NANTES RENNES | (2) |
| ∆ | ARDOD | 47°43'53.0"N 000°54'21.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 218 | | 13.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | NANTES | |
| ∆ | VALAX | 47°33'46.0"N 001°06'38.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 220 | | 9.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | NANTES | |
| ∆ | NEDAN | 47°26'26.0"N 001°15'53.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 22.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | NANTES | |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 230 | 050 | 25.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | NORMI | 46°53'46.0"N 002°05'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 230 | 050 | 16.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | (3) |
| ∆ | EPIXO | 46°43'22.9"N 002°24'01.9"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 229 | 050 | 190.3 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | ⇑ | BREST NANTES | (4) |
| ▲ | LOTEE | 44°39'31.5"N 005°50'11.9"W | | | | | | | | | | |

(1) Entre LGL et DIDAK FL<115 : APP RENNES. FL>115 : ACC PARIS.
Between LGL and DIDAK BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC.

(2) Tronçon DIDAK-ARDOD FL<115 : APP RENNES ou APP NANTES. FL>115 : APP NANTES.
DIDAK-ARDOD segment BLW FL115 : RENNES APP or NANTES APP. ABV FL 115 : NANTES APP.

(3) Entre NORMI et LOTEE: largeur AWY 30NM.
Between NORMI and LOTEE: AWY 30NM width.

(4) Tronçon EPIXO-LOTEE : APP NANTES ou ACC BREST.
EPIXO-LOTEE segment : NANTES APP or BREST ACC.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A6** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BAVOL | 49°06'20.0"N 003°39'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 334 | 20.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | BAXIR | 48°47'26.0"N 003°52'11.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 5.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | ALIMO | 48°42'57.0"N 003°55'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 10.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | ARSIL ( 015 TRO ) | 48°33'36.0"N 004°03'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 15.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | SOMDA | 48°20'16.0"N 004°14'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 150 | 330 | 13.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | ERTIP | 48°08'04.0"N 004°24'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 19.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (1) |
| ▲ | BALMU | 47°50'48.2"N 004°38'22.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 39.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | DIJON-LONGVIC VOR-DME ( DJL ) | 47°16'14.8"N 005°05'50.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 185 | 005 | 46.6 | FL 195 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | BALE | |
| ▲ | ALURA | 46°30'00.0"N 004°57'09.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 5.1 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | UBEXU | 46°24'57.0"N 004°58'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 5.6 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (3) |
| ∆ | BOBSI | 46°19'26.6"N 004°59'06.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 24.3 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | DANBO | 45°55'18.3"N 005°03'31.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 10.7 | FL 500 | FL 065 | 2900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | LYON SAINT EXUPERY VOR-DME ( LSE ) | 45°44'43.9"N 005°05'26.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | 353 | 22.3 | FL 500 | FL 065 | 6100 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (4) |
| ▲ | LUXAN | 45°22'29.0"N 005°07'58.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | 353 | 16.4 | FL 500 | FL 065 | 6100 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | ROMAM | 45°06'09.5"N 005°09'48.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 204 | 024 | 25.3 | FL 500 | 6800 ft AMSL | 6800 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | KURIR | 44°43'31.9"N 004°54'01.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 204 | 024 | 11.5 | FL 500 | 6800 ft AMSL | 3700 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (5) |
| ▲ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 39.2 | FL 500 | FL 045 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (6) |
| ▲ | AVIGNON CAUMONT NDB ( CM ) | 43°54'29.8"N 004°54'19.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | 343 | 32.3 | FL 500 | FL 055 | 4900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (7) |
| ▲ | MARTIGUES VOR-DME ( MTG ) | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 018 | 62.2 | FL 195 | FL 075 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | BALMO | 42°25'00.0"N 004°35'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 018 | 21.6 | FL 195 | FL 055 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | DIBER | 42°04'47.0"N 004°24'54.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon ERTIP-DJL : CAG IFR/VFR pénétration interdite dans la zone LF-P 37 Valduc, à l'exception des ACFT en CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATC.
ERTIP-DJL segment: GAT IFR/VFR entry prohibited in VALDUC LF-P 37 area, except for GAT IFR ACFT having received a clearance from an ATC unit.

(2) Tronçon ALURA - ROMAM FL<085 uniquement sur instruction ATC.
ALURA -ROMAM segment BLW FL 085 only AVBL on ATC instruction.

(3) Tronçon UBEXU-ROMAM : TMA LYON.
UBEXU-ROMAM segment : LYON TMA.

(4) Tronçon LSE-ROMAM : FL<095 uniquement sur instruction LYON APP, lorsque la zone LF-R220 Chambaran est inactive.
LSE-ROMAM segment: BLW FL 095 only AVBL on LYON APP instruction, when Chambaran LF-R 220 is not active.

(5) FL< 085 : TMA LYON.
BLW FL 085: LYON TMA.

(6) Tronçon MTL-CM-MTG : FL< 075 uniquement sur instruction ATC.
MTL-CM-MTG: BLW FL 075 only AVBL on ATC instruction.

(7) Tronçon CM-BALMO : TMA Provence.
CM-BALMO segment : PROVENCE TMA.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A9** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | TORTU | 43°23'18.0"N 008°57'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 181 | 001 | 9.7 | FL 500 | FL 065 | 1600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | AKUTI | 43°13'38.0"N 008°56'25.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 17.4 | FL 500 | FL 065 | 1600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | SUDAS | 42°56'17.3"N 008°54'22.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 181 | 001 | 7.8 | FL 500 | 10500 ft AMSL | 1600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | OKROK | 42°48'29.0"N 008°53'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 181 | 001 | 3.2 | FL 500 | 10500 ft AMSL | 1600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | RECIF | 42°45'19.0"N 008°53'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 30.3 | FL 500 | 10500 ft AMSL | 11000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | LIBLO | 42°15'04.0"N 008°49'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 181 | 002 | 28.9 | FL 500 | 10500 ft AMSL | 9100 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 26.3 | FL 500 | FL 085 | 4000 | ⇓ | | MARSEILLE | *(1)* |
| ∆ | CORSI | 41°20'00.0"N 008°48'44.4"E | | | | | | | | | | |

(1) TMA AJACCIO.
AJACCIO TMA.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A25** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | SKESO | 49°49'29.4"N 003°02'02.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | 333 | 54.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | (1) |
| ∆ | LERAK | 49°01'08.0"N 002°24'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | 333 | 29.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | (2) |
| ∆ | DINARD PLEURTUIT SAINT MALO VOR-DME ( DIN ) | 48°35'09.8"N 002°04'56.4"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | 335 | 18.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | LABUL | 48°17'57.0"N 001°53'22.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 156 | 336 | 15.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | RENNES SAINT JACQUES VOR-DME ( REN ) | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 198 | | 27.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | RENNES NANTES | (3) |
| ∆ | GODAN | 47°38'31.0"N 001°57'36.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | | 32.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | NANTES | |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 34.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 6.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ▲ | LUSON | 46°30'00.0"N 001°21'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 23.1 | FL 195 | FL 065 | 1700 | ⇓ | ⇑ | NANTES | (4) |
| ∆ | PIQFU | 46°07'39.5"N 001°12'34.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 9.8 | FL 195 | FL 065 | 1700 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (5) |
| ∆ | OLERO | 45°58'11.0"N 001°09'01.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 14.7 | FL 195 | FL 065 | 1700 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | MAREN | 45°44'00.0"N 001°03'42.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 4.1 | FL 195 | FL 065 | 1700 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | ROYAN | 45°40'00.0"N 001°02'12.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 19.6 | FL 195 | FL 065 | 2100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (6) |
| ▲ | ESUZE | 45°21'00.5"N 000°55'07.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 9.6 | FL 195 | FL 065 | 2100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | ETPAR | 45°11'45.3"N 000°51'42.4"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 22.9 | FL 195 | FL 065 | 2100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | BORDEAUX MERIGNAC VOR-DME ( BMC ) | 44°49'37.0"N 000°43'16.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 109 | 289 | 25.9 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | OBLOC | 44°40'36.5"N 000°09'10.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 136 | 315 | 32.0 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | ROLOL ( SIV AQUITAINE / TOULOUSE BDRY ) | 44°17'16.0"N 000°21'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 136 | 316 | 21.2 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | RARAK | 44°01'44.0"N 000°41'33.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 136 | 316 | 11.5 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (7) |
| ∆ | AGEN-Gaudonville DME ( AGN ) | 43°53'16.9"N 000°52'22.3"E | | | | | | | | | | |

(1) A l'exclusion de la CTA, CTR et TMA ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'elles sont actives.
With the exclusion of CHANNEL ISLANDS CTA, CTR and TMA when active.

(2) Tronçon LERAK-REN FL>115 : utilisable uniquement hors activité LF-R 270.
LERAK-REN segment ABV FL115: only available outside LF-R 270 activity.

(3) Tronçon REN-GODAN FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP RENNES ou APP NANTES.
REN-GODAN segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : RENNES APP or NANTES APP.

(4) Tronçon LUSON-PIQFU : largeur AWY 15 NM. FL<115, APP LA ROCHELLE pendant les horaires publiés, APP NANTES pendant fermeture APP LA ROCHELLE. FL>115 APP NANTES.
LUSON-PIQFU segment : AWY 15 NM width. BLW FL 115, LA ROCHELLE APP during published SKED, NANTES APP during LA ROCHELLE APP closure. ABV FL 115 NANTES APP.

(5) Tronçon PIQFU-ROYAN : largeur AWY 15 NM. FL<145, APP LA ROCHELLE pendant les horaires publiés, APP AQUITAINE pendant fermeture APP LA ROCHELLE.
PIQFU-ROYAN segment : AWY 15 NM width. BLW FL 145, LA ROCHELLE APP during published SKED, AQUITAINE APP during LA ROCHELLE APP closure.

(6) Tronçon ROYAN-ROLOL : FL<145, APP AQUITAINE.
ROYAN-ROLOL segment : BLW FL 145, AQUITAINE APP.

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| (7) FL<145 : APP TOULOUSE.<br>BLW FL 145 : TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| **A27** | | | | | | | | | | | | |
| Δ | KANIG | 42°28'49.1"N 002°58'59.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 340 | 160 | 17.0 | FL 195 | FL 075 | 6000 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | PERPIGNAN RIVESALTES VOR-DME ( PPG ) | 42°45'01.7"N 002°52'01.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 005 | 184 | 27.0 | FL 195 | FL 075 | 4200 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | SIJAN ( 245 FJR ) | 43°11'51.0"N 002°56'13.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 004 | 184 | 33.2 | FL 195 | 6000 ft AMSL | 6000 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | BRUSC ( 107 GAI ) | 43°44'51.0"N 003°01'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 005 | 185 | 52.0 | FL 195 | FL 100 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | MENDE-Nasbinals VOR-DME ( MEN ) | 44°36'30.1"N 003°09'44.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 358 | 178 | 20.9 | FL 195 | 6800 ft AMSL | 6800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | MOKDI | 44°57'25.4"N 003°10'01.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 000 | 180 | 8.8 | FL 195 | 6800 ft AMSL | 6800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | MINPA | 45°06'15.7"N 003°10'29.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 359 | 179 | 41.0 | FL 195 | 6800 ft AMSL | 6800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | CLERMONT FERRAND AUVERGNE VOR-DME ( CFA ) | 45°47'14.9"N 003°11'31.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 016 | 196 | 26.0 | FL 195 | FL 075 | 6000 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | PESAN | 46°11'57.3"N 003°23'13.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 016 | 196 | 19.0 | FL 195 | FL 075 | 2800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | BAKNO | 46°30'00.0"N 003°31'53.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 016 | 196 | 13.1 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | MOULINS VOR-DME ( MOU ) | 46°42'24.4"N 003°37'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 350 | | 61.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| Δ | OSKIN | 47°43'08.0"N 003°26'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 350 | | 41.7 | FL 115 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | BRAY SUR SEINE DME ( BRY ) | 48°24'25.2"N 003°17'41.2"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon KANIG-SIJAN : TMA MONTPELLIER.<br>KANIG-SIJAN segment: MONTPELLIER TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon BRUSC-MEN inutilisable pendant activité zone LF-R169 (annoncée par NOTAM).<br>BRUSC-MEN segment NOT AVBL during LF-R 169 activity (announced by NOTAM). | | | | | | | | | | | | |
| **A29** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GIROM | 42°46'29.5"N 000°59'50.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 355 | | 13.5 | FL 195 | 11800 ft AMSL | | | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| Δ | ASPET ( 205 TOU ) | 43°00'00.0"N 000°58'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 353 | | 53.5 | FL 195 | FL 095 | | | ⇓ | BORDEAUX | |
| ▲ | AGEN-Gaudonville DME ( AGN ) | 43°53'16.9"N 000°52'22.3"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon GIROM - AGN : FL< 145, APP TOULOUSE.<br>GIROM - AGN segment : BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| **A30** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | TRACA ( 134 CMB ) | 50°51'06.0"N 001°58'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | | 8.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (1) |
| ▲ | RUCAC | 50°52'59.4"N 001°44'30.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | | 10.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (2) |
| Δ | IRKUN | 50°55'16.0"N 001°28'00.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) AWY RNAV, guidage radar O/R. Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE.<br>RNAV AWY, radar vectoring O/R. Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | | | |
| (2) AWY RNAV, guidage radar O/R. Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE.<br>RNAV AWY, radar vectoring O/R. Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A32** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MERLU | 43°04'48.0"N 007°47'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 301 | 30.3 | FL 195 | FL 065 | 3500 | | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | CALNO | 42°47'58.0"N 008°21'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 301 | 8.8 | FL 195 | FL 065 | 3500 | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | GORIT | 42°43'01.0"N 008°31'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 301 | 14.9 | FL 195 | FL 065 | 3500 | | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | CALVI SAINTE CATHERINE NDB ( CV ) | 42°34'37.1"N 008°48'23.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA BASTIA.<br>BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A34** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SITET | 50°06'00.0"N 000°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 165 | 345 | 25.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | (1) |
| ▲ | ETRAT | 49°41'00.0"N 000°09'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 23.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | (2) |
| ▲ | DEAUVILLE NORMANDIE VOR ( DVL ) | 49°18'38.7"N 000°18'45.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | 343 | 12.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | |
| ∆ | LISEU | 49°06'12.0"N 000°24'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 19.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | |
| ▲ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 18.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | |
| ∆ | BOBSA | 48°29'45.0"N 000°38'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 15.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (3) |
| ∆ | BENAR | 48°15'11.0"N 000°44'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 16.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | KOVAK | 47°59'35.0"N 000°50'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 9.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | VANAD | 47°50'14.0"N 000°54'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 25.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | AMBOISE DME ( AMB ) | 47°25'44.1"N 001°03'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | 359 | 24.2 | FL 195 | FL 065 | 2000 | ⇓ | ⇑ | PARIS BORDEAUX | (4) |
| ∆ | SOPIL | 47°01'33.0"N 001°03'18.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | 000 | 8.6 | FL 195 | FL 065 | 2000 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | OLINO | 46°52'56.6"N 001°02'55.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | 000 | 22.0 | FL 195 | FL 065 | 2000 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | BALAN | 46°30'58.0"N 001°02'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | 359 | 42.0 | FL 195 | FL 065 | 3000 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (5) |
| ▲ | LIMOGES VOR-DME ( LMG ) | 45°48'57.3"N 001°01'32.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 18.0 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | MAVAC | 45°30'59.0"N 001°00'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 24.0 | FL 195 | FL 065 | 3200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (6) |
| ∆ | PERIG | 45°07'02.0"N 000°58'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 7.0 | FL 195 | FL 065 | 2400 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | BUGUS | 45°00'00.0"N 000°57'38.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 30.1 | FL 195 | FL 065 | 2400 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | RUMEL | 44°30'00.0"N 000°55'13.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 12.2 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (7) |
| ∆ | LACOU | 44°17'48.4"N 000°54'15.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 24.6 | FL 195 | 4000 ft AMSL | 2300 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | AGEN-Gaudonville DME ( AGN ) | 43°53'16.9"N 000°52'22.3"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon SITET-DVL:
a) FL125 à FL195 uniquement sens N-S , niveaux pairs ou impairs sur instruction ATC.
b) FL065 à FL125 dans les 2 sens.
c) FL< 115: APP RENNES ou ACC PARIS. FL> 115 : ACC PARIS.
SITET-DVL segment:
a) From FL 125 to FL 195 Southbound direction only, even or odd levels on ATC instruction.
b) From FL 065 to FL 125 both directions.
c) BLW FL 115 : RENNES APP or PARIS ACC. ABV FL 115 : PARIS ACC.

(2) Transit en zone LF-R 10 garanti selon instruction particulière ATC.
Tronçon ETRAT-BOBSA FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS.
Transit in LF-R 10 area guaranteed according to ATC special instruction.
ETRAT-BOBSA segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC.

(3) Tronçon BOBSA-BENAR FL< 115 : APP RENNES dans les limites du SIV RENNES.
Tronçon BOBSA - SOPIL : APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant HOR publiés.
BOBSA-BENAR segment BLW FL 115 : RENNES APP within RENNES SIV limits.
BOBSA-SOPIL segment: SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| (4) Tronçon AMB-BALAN : FL < 145, APP POITIERS dans les limites du SIV POITIERS, pendant les horaires publiés.<br>AMB-BALAN segment : BLW FL 145, POITIERS APP within POITIERS SIV limits, during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (5) Tronçon BALAN-MAVAC : FL<145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.<br>BALAN-MAVAC segment: BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (6) Tronçon MAVAC-RUMEL : FL< 145, APP AQUITAINE.<br>MAVAC-RUMEL segment : BLW FL 145, AQUITAINE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (7) Tronçon RUMEL - AGN : FL< 145, APP TOULOUSE.<br>RUMEL-AGN segment : BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| **A53** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | RONAX | 48°23'32.0"N 000°22'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 051 | 32.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | OBATO | 48°04'01.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 037 | 13.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | RENNES NANTES | (1) |
| ∆ | NAMAR | 47°53'05.0"N 000°27'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 036 | 26.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | RENNES NANTES | (2) |
| ∆ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 017 | 38.4 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | MONTU | 46°55'48.0"N 001°08'48.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 017 | 5.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | BOBRI | 46°50'18.0"N 001°11'25.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 017 | 21.4 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | NANTES | |
| ▲ | LUSON | 46°30'00.0"N 001°21'03.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon NAMAR-OBATO FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP NANTES.<br>NAMAR-OBATO segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon ANG-NAMAR FL<115 : APP NANTES ou APP RENNES. FL>115 : APP NANTES.<br>ANG-NAMAR segment BLW FL115 : NANTES APP or RENNES APP. ABV FL 115 : NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| **A242** | | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ∆ | GROSTENQUIN VOR-DME ( GTQ ) | 48°59'11.2"N 006°42'58.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 20.5 | FL 500 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | (1) |
| ∆ | KEZOH | 48°38'41.0"N 006°42'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 14.8 | FL 500 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | POGOL | 48°23'56.5"N 006°41'36.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 4.1 | FL 500 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | IZPIQ | 48°19'51.6"N 006°41'26.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 10.3 | FL 500 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG BALE | |
| ∆ | LASAT ( 114 EPL ) | 48°09'32.2"N 006°41'02.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 8.4 | FL 500 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG BALE | (2) |
| ∆ | MIRGU | 48°01'09.3"N 006°40'43.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 12.8 | FL 500 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | BALE | (3) |
| ∆ | TIRSO | 47°48'22.2"N 006°40'14.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | 358 | 8.0 | FL 500 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | BALE | |
| ∆ | ARPUS ( 096 LUL ) | 47°40'21.3"N 006°39'56.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | 335 | 7.2 | FL 195 | FL 085 | 5500 | ⇓ | ⇑ | BALE | |
| ∆ | HERICOURT NDB ( HR ) | 47°33'42.0"N 006°43'56.1"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon GTQ-MIRGU sens Sud-Nord utilisable sur instruction pour FL <145.<br>GTQ-MIRGU segment: BLW FL 145 AVBL northbound on instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon LASAT-MIRGU dans les limites de la CTA BALE : APP BALE<br>LASAT-MIRGU segment within CTA BALE : BASEL APP | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon MIRGU-HR sens Sud-Nord utilisable sur instruction pour FL<145.<br>MIRGU-HR segment: BLW FL 145 AVBL northbound on instruction. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **A361** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ELCOB | 49°01'54.1"N 001°13'15.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 241 | 061 | 12.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | DETUR | 48°56'21.0"N 000°57'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 241 | 061 | 19.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (1) |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 244 | | 34.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS RENNES | (2) |
| ▲ | PEPAL | 48°33'02.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 243 | | 45.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | SAMPO | 48°13'12.0"N 001°16'56.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 243 | | 20.6 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | RENNES SAINT JACQUES VOR-DME ( REN ) | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ELCOB-LGL FL< 115: APP RENNES ou ACC PARIS. FL> 115 : ACC PARIS.<br>ELCOB-LGL segment BLW FL 115 : RENNES APP or PARIS ACC. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon LGL-SAMPO FL>115 : uniquement sur instruction ATC pendant HOR activité LF-R 7B.<br>Tronçon LGL-PEPAL FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS.<br>LGL-SAMPO segment ABV FL115 : AVBL only on ATC instruction during LF-R 7 B scheduled activity.<br>LGL-PEPAL segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |
| **A532** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROLEN | 48°34'48.0"N 000°09'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | | 21.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS RENNES | (1) |
| ▲ | PEPON | 48°21'00.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | | 36.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | RENNES NANTES | (2) |
| ∆ | TABIL | 47°57'23.0"N 000°56'24.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 227 | | 27.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | RENNES NANTES | |
| ∆ | GIGOT | 47°38'45.0"N 001°26'27.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | | 4.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | NANTES | |
| ∆ | KURIS | 47°35'59.0"N 001°31'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 236 | | 7.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | NANTES | |
| ∆ | RODSA | 47°32'08.0"N 001°39'46.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ROLEN-PEPON FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS.<br>ROLEN-PEPON segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon PEPON-GIGOT FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP NANTES.<br>PEPON-GIGOT segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **B3** | | Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE. Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ▲ | ROLAMPONT DME ( RLP ) | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 316 | 136 | 25.9 | FL 265 | FL 095 | | ⇑ | ⇓ | REIMS PARIS | (1) |
| ∆ | VUCTU | 48°13'41.4"N 004°49'20.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 316 | 136 | 45.6 | FL 195 | FL 095 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | VATRI | 48°47'36.0"N 004°03'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | 177 | 20.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | DIKOL | 49°08'15.0"N 004°02'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | 177 | 10.5 | FL 195 | FL 085 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | REIMS VOR ( REM ) | 49°18'41.9"N 004°02'43.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 324 | 145 | 42.4 | FL 195 | FL 085 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (2) |
| ∆ | BILGO | 49°54'07.0"N 003°26'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 305 | 125 | 9.9 | FL 195 | FL 085 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | VERMA | 50°00'00.0"N 003°14'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 343 | 163 | 14.2 | FL 265 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS LILLE | (3) |
| ▲ | CAMBRAI EPINOY VOR-DME ( CMB ) | 50°13'41.3"N 003°09'05.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 308 | 128 | 58.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | TRACA | 50°51'06.0"N 001°58'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 307 | 128 | 17.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | RINTI | 51°01'58.3"N 001°36'55.9"E | | | | | | | | | | |

(1) En cas d'activation des zones LF R 6 B (FL145/FL095), LF R 6 C (FL195/FL095), LF R 6 D (FL145/2000 ASFC) ou LF R 15 B (FL195/FL085), le trafic empruntant le tronçon RLP-VATRI aux niveaux concernés sera réorienté sur RLP-SOMDA-ARSIL-VATRI.
Tronçon RLP-VATRI : APP BALE dans les limites du SIV ou de la CTA BALE.
En cas d'activation de la zone LF R 5 D (FL055/FL095), le trafic empruntant le tronçon RLP-VATRI aux niveaux concernés sera réorienté via Z318-A6-SOMDA-ARSIL-VATRI.
In case of LF R 6 B (FL145/FL095), LF R 6 C (FL195/FL095), LF R 6 D (FL145/2000 ASFC) or LF R 15 B (FL195/FL085) areas activation, TFC on the RLP-VATRI segment at applicable levels will be rerouted via RLP-SOMDA-ARSIL-VATRI.
RLP-VATRI segment : BASEL APP within BASEL SIV or CTA limits.
In case of LF R 5 D (FL055/FL095) area activation, TFC on the RLP-VATRI segment at applicable levels will be rerouted via Z318-A6-SOMDA-ARSIL-VATRI.

(2) Tronçon REM-BILGO : Si LF R114 B active, FL < 105 inutilisables, plancher = FL105.
REM-BILGO segment : BLW FL 105 NOT AVBL if LF 114 B active, lower limit = FL 105.

(3) Tronçon VERMA-RINTI : TFC <FL115 : LILLE APP ; TFC>FL115 = PARIS UAC.
VERMA-RINTI segment : TFC BLW FL 115 : LILLE APP; ABV FL 115, PARIS UAC.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **B13** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BAVOL | 49°06'20.0"N 003°39'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 334 | 20.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | BAXIR | 48°47'26.0"N 003°52'11.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 5.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | ALIMO | 48°42'57.0"N 003°55'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 10.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | ARSIL ( 015 TRO ) | 48°33'36.0"N 004°03'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | 329 | 15.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | SOMDA | 48°20'16.0"N 004°14'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 120 | 300 | 48.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BALE PARIS | (1) |
| ▲ | ROLAMPONT DME ( RLP ) | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon SOMDA-RLP : APP BALE dans les limites du SIV ou de la CTA BALE.
En cas d'activation de la zone LF R 5 D (FL055/FL095), le trafic empruntant le tronçon RLP-SOMDA aux niveaux concernés sera réorienté via Z318-A6-SOMDA.
SOMDA-RLP segment: BASEL APP within BASEL SIV or CTA limits.
In case of LF R 5 D (FL055/FL095) area activation, TFC on the RLP-SOMDA segment at applicable levels will be rerouted via Z318-A6-SOMDA.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **B19** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | AMBOISE DME ( AMB ) | 47°25'44.1"N 001°03'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | 030 | 18.5 | FL 195 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | PARIS | (1) |
| ∆ | OMARI | 47°10'00.0"N 000°49'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | 030 | 41.3 | FL 195 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ▲ | POITIERS BIARD VOR ( POI ) | 46°34'51.6"N 000°17'53.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 203 | 023 | 19.2 | FL 195 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | VERAC | 46°17'25.0"N 000°06'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 203 | 024 | 41.7 | FL 195 | FL 065 | 2600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | COGNAC CHATEAUBERNARD VOR-DME ( CNA ) | 45°39'34.4"N 000°18'41.9"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 198 | 018 | 52.9 | FL 195 | FL 065 | 1800 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (3) |
| ▲ | BORDEAUX MERIGNAC VOR-DME ( BMC ) | 44°49'37.0"N 000°43'16.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | 357 | 33.0 | FL 195 | FL 065 | 1700 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | VAVIX | 44°16'40.0"N 000°41'38.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | 357 | 4.7 | FL 195 | FL 065 | 1700 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | ENSAC | 44°12'00.0"N 000°41'25.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon AMB-OMARI : FL< 115, APP SEINE pendant les horaires publiés.<br>AMB-OMARI segment: BLW FL 115, SEINE APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon OMARI-CNA : FL<145, APP POITIERS pendant les horaires publiés.<br>OMARI-CNA segment: BLW FL 145, POITIERS APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon CNA -ENSAC : FL<145, APP AQUITAINE.<br>CNA-ENSAC segment : BLW FL 145, AQUITAINE APP. | | | | | | | | | | | | |
| **B24** | | Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE.<br>Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ▲ | EGOZE | 49°33'09.5"N 002°29'22.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 339 | | 27.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (1) |
| ∆ | NEBRU ( 304 REM ) | 49°59'24.0"N 002°15'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 339 | | 22.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | DIPER | 50°20'45.0"N 002°03'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 339 | | 17.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | BOULOGNE SUR MER VOR ( BNE ) | 50°37'29.2"N 001°54'25.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 336 | | 16.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (2) |
| ▲ | RUCAC | 50°52'59.4"N 001°44'30.5"E | | | | | | | | | | |
| (1) Niveaux de vol impairs sur instruction ATC.<br>Odd flight level only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon BNE - RUCAC : RNAV uniquement, guidage radar O/R.<br>BNE - RUCAC segment : RNAV only, radar vectoring O/R. | | | | | | | | | | | | |
| **B25** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LYON SAINT EXUPERY VOR-DME ( LSE ) | 45°44'43.9"N 005°05'26.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 292 | 113 | 52.3 | FL 195 | FL 065 | 5400 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | LESPI ( 159 MOU ) | 46°06'48.6"N 003°57'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 292 | 112 | 30.8 | FL 195 | FL 065 | 5400 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | SINPO ( 011 CFA ) | 46°19'30.0"N 003°17'00.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA LYON-Tronçon LESPI-LSE : FL<145 uniquement sur instruction ATC.<br>LYON TMA - LESPI-LSE segment: BLW FL 145 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon LESPI-SINPO : FL>105 uniquement sur instruction ATC.<br>LESPI-SINPO segment: ABV FL 105 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **B31** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GAILLAC-Castelneau de Montmirail DME ( GAI ) | 43°57'14.6"N 001°49'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | 353 | 37.2 | FL 195 | 4000 ft AMSL | 3200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | MONIX | 43°20'11.0"N 001°53'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 15.5 | FL 195 | 11900 ft AMSL | 3200 | ⇓ | | BORDEAUX | |
| ▲ | RIBOU | 43°04'47.0"N 001°55'44.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 42.9 | FL 195 | 11900 ft AMSL | | ⇓ | | BORDEAUX | |
| ▲ | PUMAL | 42°22'00.5"N 002°00'30.5"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon GAI-PUMAL : FL<145, APP TOULOUSE.<br>GAI-PUMAL segment : BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **B373** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MOULINS VOR-DME ( MOU ) | 46°42'24.4"N 003°37'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 006 | 186 | 13.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | NEPAP | 46°56'02.0"N 003°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 006 | 186 | 38.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | AVLON | 47°33'36.0"N 003°48'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 006 | 186 | 28.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | LUREN | 48°01'33.0"N 003°54'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 006 | 186 | 13.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | TROYES BARBEREY VOR ( TRO ) | 48°15'04.4"N 003°57'47.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 311 | | 18.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | EPURI | 48°27'25.6"N 003°38'15.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 311 | | 8.1 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | OKABO | 48°32'57.8"N 003°29'25.4"E | | | | | | | | | | |
| | **B384** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | PERPIGNAN RIVESALTES VOR-DME ( PPG ) | 42°45'01.7"N 002°52'01.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 183 | | 18.0 | FL 195 | 5741 ft AMSL | | ⇓ | | MARSEILLE BARCELONE | |
| ∆ | ALBER | 42°27'05.4"N 002°49'55.6"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G7** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | RUBIT ( 271 STP ) | 43°13'20.0"N 006°24'44.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 268 | 088 | 12.2 | FL 500 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(1)* |
| ▲ | CUERS ( 271 STP ) | 43°13'34.0"N 006°08'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 268 | | 5.3 | FL 500 | 5100 ft AMSL | 4100 | | ⇓ | MARSEILLE | *(2)* |
| ∆ | LANKO | 43°13'38.0"N 006°00'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 268 | | 5.4 | FL 500 | 5100 ft AMSL | 4900 | | ⇓ | MARSEILLE | *(3)* |
| ∆ | RIKPO | 43°13'41.5"N 005°53'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 268 | | 9.9 | FL 500 | 5100 ft AMSL | 5600 | | ⇓ | MARSEILLE | *(4)* |
| ▲ | MARSEILLE PROVENCE NDB ( OB ) | 43°13'47.4"N 005°39'55.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 282 | | 15.3 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | | ⇓ | MARSEILLE | *(5)* |
| ∆ | POMEG ( 180 MRM ) | 43°17'39.1"N 005°19'42.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 295 | | 11.9 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | MARTIGUES VOR-DME ( MTG ) | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 212 | | 24.0 | FL 500 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | DIVKO ( 134 FJR ) | 43°03'22.2"N 004°46'36.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 212 | | 61.4 | FL 500 | FL 055 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | *(6)* |
| ▲ | MAMES | 42°12'33.0"N 004°00'01.0"E | | | | | | | | | | |

(1) TMA NICE
NICE TMA.

(2) TMA NICE
NICE TMA.

(3) TMA Provence. A l'exclusion de la partie interférente avec la zone LF-P 62.
Provence TMA. With the exclusion of the part interfering with LF-P 62 area.

(4) TMA PROVENCE. A l'exclusion de la partie interférente avec la zone LF-P 62.
Provence TMA. With the exclusion of the part interfering with LF-P 62 area.

(5) Tronçon MARSEILLE PROVENCE NDB/DIVKO : TMA PROVENCE.
MARSEILLE PROVENCE NDB/DIVKO segment : PROVENCE TMA.

(6) TMA PROVENCE. Largeur AWY = 15NM entre la TMA PROVENCE et MAMES.
PROVENCE TMA. AWY width = 15NM between PROVENCE TMA and MAMES.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G17** | | En cas d'activation de la zone LF R201 PRECHACQ-NAVARRENX, VFR contournement obligatoire, IFR sur instruction APP PYRENEES.<br>In case of PRECHACQ-NAVARRENX LF-R 201 activation, VFR avoidance mandatory, IFR only AVBL on PYRENEES APP instruction. | | | | | | | | | | |
| ▲ | AGEN-Gaudonville DME ( AGN ) | 43°53'16.9"N 000°52'22.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 222 | 042 | 19.7 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | AUCHE | 43°39'05.0"N 000°33'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 245 | 065 | 4.1 | FL 195 | FL 065 | 2500 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | USAKU | 43°37'27.0"N 000°28'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 245 | 065 | 12.3 | FL 195 | FL 065 | 2500 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | DISIS | 43°32'31.0"N 000°12'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 245 | 065 | 11.1 | FL 195 | FL 065 | 2500 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | LEMBEYE VOR ( LMB ) | 43°28'00.0"N 000°01'06.3"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 257 | 078 | 31.1 | FL 195 | FL 065 | 2600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | ORTEZ | 43°21'56.0"N 000°43'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 278 | 098 | 8.1 | FL 195 | FL 065 | 2600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | SOVOS | 43°23'13.0"N 000°54'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 279 | 099 | 10.5 | FL 195 | FL 065 | 3600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | BIDAC | 43°25'02.4"N 001°08'08.4"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 279 | 099 | 16.6 | FL 195 | FL 065 | 3600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | BIARRITZ PAYS BASQUE VOR-DME ( BTZ ) | 43°27'59.9"N 001°30'37.0"W | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon AGN-SOVOS : FL<145, APP PYRENEES.
AGN-SOVOS segment : BLW FL 145, PYRENEES APP.

(2) Tronçon SOVOS-BTZ : FL<145, APP BIARRITZ pendant les horaires publiés, APP PYRENEES pendant fermeture APP BIARRITZ.
SOVOS-BTZ segment: BLW FL 145, BIARRITZ APP during published hours, PYRENEES APP during BIARRITZ APP closure.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G21** | | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ▲ | LIMOGES VOR-DME ( LMG ) | 45°48'57.3"N 001°01'32.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 241 | 49.8 | FL 195 | FL 065 | 3900 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| Δ | GUERE | 46°11'24.0"N 002°05'22.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 242 | 5.1 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| Δ | LARON | 46°13'39.0"N 002°11'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 242 | 18.8 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ▲ | RISUN | 46°21'56.0"N 002°36'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 242 | 20.8 | FL 195 | FL 065 | 3000 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| Δ | LEMIN | 46°31'00.2"N 003°03'12.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 242 | 3.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| Δ | KUKOR | 46°32'30.6"N 003°07'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 242 | 4.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| Δ | MENOX | 46°34'18.8"N 003°13'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 242 | 10.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | ENUPA | 46°38'54.0"N 003°27'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 062 | 242 | 8.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | MOULINS VOR-DME ( MOU ) | 46°42'24.4"N 003°37'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 040 | 220 | 29.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | CACHI | 47°04'00.0"N 004°06'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 040 | 220 | 40.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | BALE<br>PARIS | (2) |
| ▲ | KASON | 47°33'30.0"N 004°46'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 040 | 220 | 28.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | BALE | |
| ▲ | ROLAMPONT DME ( RLP ) | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 050 | 230 | 40.9 | FL 500 | FL 055 | | ⇑ | ⇓ | BALE<br>STRASBOURG | (3) |
| Δ | EPINAL MIRECOURT VOR ( EPL ) | 48°19'04.2"N 006°03'33.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 030 | 210 | 24.4 | FL 500 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | |
| ▲ | GIVOR | 48°39'30.6"N 006°23'29.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 032 | 212 | 3.0 | FL 500 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | |
| Δ | MONCE | 48°42'00.0"N 006°26'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 030 | 210 | 20.5 | FL 500 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | |
| ▲ | GROSTENQUIN VOR-DME ( GTQ ) | 48°59'11.2"N 006°42'58.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 046 | 226 | 16.9 | FL 500 | FL 055 | | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | (4) |
| Δ | MAKOT | 49°10'20.0"N 007°02'22.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon LMG-LEMIN : FL<145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.
LMG-LEMIN segment: BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours.

(2) Tronçon CACHI-EPL : APP BALE dans les limites du SIV ou de la CTA BALE.
CACHI-EPL segment : BASEL APP within BASEL SIV or CTA limits.

(3) Tronçon RLP-EPL : dans les limites latérales de la TMA NANCY, le plancher est relevé au FL75. A l'exclusion de la LF-R 45 S2 Langres quand active.
Tronçon RLP-MAKOT : APP STRASBOURG dans les limites du SIV ou de la CTA STRASBOURG.
RPL-EPL segment : within NANCY TMA side limits, lower limit raised to FL 75. With the exclusion of LF-R 45 S2 Langres when active.
RLP-MAKOT segment : STRASBOURG APP within STRASBOURG SIV or CTA limits.

(4) Tronçon GTQ-MAKOT : APP LORRAINE dans les limites des TMA 5 et 5.1 LORRAINE. Suivre instruction ATC en cas d'activité MIL LF-R 163 C.
GTQ-MAKOT segment : LORRAINE APP within LORRAINE TMA 5 and 5.1limits. Follow ATC instruction in case of LF-R 163 C MIL activity.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G27** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ERCOZ | 48°19'57.5"N 003°36'08.9"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 049 | 229 | 34.5 | FL 195 | FL 055 | | ⇑ | ⇓ | IROISE RENNES | (1) |
| ∆ | BADUR | 48°42'39.0"N 002°57'04.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 049 | 229 | 28.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | IROISE RENNES | (2) |
| ∆ | LERAK | 49°01'08.0"N 002°24'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 049 | 229 | 18.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | JERSEY | (3) |
| ▲ | JERSEY VOR-DME ( JSY ) | 49°13'16.0"N 002°02'46.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 047 | 227 | 9.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | JERSEY | (4) |
| ▲ | KETIK | 49°19'24.0"N 001°52'23.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | 228 | 20.1 | FL 195 | FL 045 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | BENIX | 49°32'48.0"N 001°29'24.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 046 | 226 | 3.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ▲ | AKIKI | 49°35'29.0"N 001°25'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 046 | 226 | 17.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | EPATI | 49°47'37.0"N 001°04'56.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 071 | 251 | 25.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | ANGLO | 49°55'42.0"N 000°27'18.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 037 | 217 | 5.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ▲ | NEVIL | 50°00'00.0"N 000°22'05.6"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ERCOZ-BADUR FL<115 : APP IROISE ou APP RENNES. FL>115 : APP IROISE.<br>ERCOZ-BADUR segment BLW FL115 : IROISE APP or RENNES APP. ABV FL 115 : IROISE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon BADUR-LERAK FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP IROISE.<br>BADUR-LERAK segment BLW FL115 : RENNES APP ABV FL 115 : IROISE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon LERAK-KETIK : APP RENNES pendant la fermeture de APP JERSEY. A l'exclusion de la CTR et TMA ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'elles sont actives.<br>LERAK-KETIK segment : RENNES APP during JERSEY CONTROL closure. With the exclusion of CHANNEL ISLANDS TMA and CTR when active. | | | | | | | | | | | | |
| (4) A l'exclusion de la CTR et TMA ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'elles sont actives.<br>With the exclusion of CHANNEL ISLANDS TMA and CTR when active. | | | | | | | | | | | | |
| **G28** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | CHATEAUROUX DEOLS NDB ( CTX ) | 46°56'11.8"N 001°48'04.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 204 | 024 | 30.8 | FL 195 | FL 065 | 2600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | GUSON | 46°28'27.0"N 001°28'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 204 | 024 | 43.8 | FL 195 | FL 065 | 3800 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ▲ | LIMOGES VOR-DME ( LMG ) | 45°48'57.3"N 001°01'32.1"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL < 145, APP POITIERS pendant les horaires publiés.<br>Dans le sens GUSON vers CTX, FL > 115, utilisable sur instruction ATC BORDEAUX uniquement.<br>FL < 145, POITIERS APP during published hours.<br>In the direction GUSON to CTX, FL > 115, only on BORDEAUX ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) FL<145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.<br>BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G36** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | LIMOGES VOR-DME ( LMG ) | 45°48'57.3"N 001°01'32.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 161 | 341 | 30.3 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | MAKOX | 45°19'58.0"N 001°14'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 161 | 341 | 27.6 | FL 195 | FL 065 | 2700 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | ESISI | 44°53'34.0"N 001°25'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 161 | 341 | 7.1 | FL 195 | FL 065 | 2600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | RATRA | 44°46'49.0"N 001°28'39.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 162 | 342 | 7.9 | FL 195 | FL 065 | 2800 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | LAVRA | 44°39'15.0"N 001°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 161 | 341 | 17.3 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | AULON | 44°22'43.0"N 001°38'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 162 | 342 | 16.8 | FL 195 | FL 065 | 3000 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (3) |
| ∆ | GOSAD | 44°06'36.0"N 001°45'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 162 | 342 | 9.8 | FL 195 | 4000 ft AMSL | 3100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | GAILLAC-Castelneau de Montmirail DME ( GAI ) | 43°57'14.6"N 001°49'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 146 | 326 | 16.9 | FL 195 | FL 065 | 2600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | FINOT | 43°42'54.3"N 002°01'47.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 145 | 325 | 17.7 | FL 195 | FL 065 | 5200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | MASAM | 43°28'04.0"N 002°15'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 146 | 325 | 8.5 | FL 195 | FL 065 | 5500 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | SALSI | 43°20'52.0"N 002°21'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 146 | 326 | 11.2 | FL 195 | FL 065 | 5500 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | ORBIL | 43°11'24.0"N 002°29'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 146 | 326 | 31.1 | FL 195 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (4) |
| ▲ | PERPIGNAN RIVESALTES VOR-DME ( PPG ) | 42°45'01.7"N 002°52'01.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LMG-RATRA : FL< 145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.<br>LMG-RATRA segment: BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon LAVRA - AULON : FL<145, APP CLERMONT.<br>LAVRA - AULON segment : FL BLW 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon AULON-ORBIL : FL<145, APP TOULOUSE.<br>AULON-ORBIL segment: BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (4) TMA MONTPELLIER.<br>MONTPELLIER TMA. | | | | | | | | | | | | |
| **G39** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | AFRIC | 43°46'27.0"N 002°52'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 282 | 102 | 13.0 | FL 195 | FL 075 | 5500 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | AMOLO | 43°49'40.6"N 002°34'43.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | 101 | 24.8 | FL 195 | FL 075 | 5400 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | MEDAP | 43°55'17.6"N 002°01'17.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | 101 | 8.8 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ▲ | GAILLAC-Castelneau de Montmirail DME ( GAI ) | 43°57'14.6"N 001°49'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 296 | 116 | 44.8 | FL 195 | FL 065 | 3000 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | LACOU | 44°17'48.4"N 000°54'15.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 295 | 116 | 18.8 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | SECHE | 44°26'19.0"N 000°30'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 295 | 115 | 32.0 | FL 195 | FL 065 | 3000 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| ▲ | OBLOC | 44°40'36.5"N 000°09'10.5"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon AFRIC-SECHE : FL<145, APP TOULOUSE.<br>AFRIC-SECHE segment : BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon SECHE-OBLOC : FL<145, APP AQUITAINE.<br>SECHE-OBLOC segment : BLW FL 145, AQUITAINE APP. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G40** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | PIBAT | 46°48'21.4"N 004°15'32.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 350 | | 87.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (1) |
| ▲ | TROYES BARBEREY VOR ( TRO ) | 48°15'04.4"N 003°57'47.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 010 | 190 | 19.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | ARSIL ( 154 CTL ) | 48°33'36.0"N 004°03'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | 177 | 14.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | VATRI | 48°47'36.0"N 004°03'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 315 | 135 | 28.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (2) |
| ▲ | CHATILLON SUR MARNE DME ( CTL ) | 49°08'15.9"N 003°34'39.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL120 à FL190 sur instruction ACC PARIS.<br>From FL 120 to FL 190: only AVBL on PARIS ACC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon utilisable uniquement sur instruction ACC PARIS.<br>Segment only AVBL on PARIS ACC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| **G42** | | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ▲ | LUXEUIL VOR ( LUL ) | 47°41'17.8"N 006°17'44.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 15.0 | FL 500 | FL 075 | | ⇓ | | BALE | |
| ∆ | ARPUS ( 094 LUL ) | 47°40'21.3"N 006°39'56.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 33.9 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | | BALE | |
| ▲ | BALE-MULHOUSE VOR-DME ( BLM ) | 47°37'58.1"N 007°29'58.2"E | | | | | | | | | | |
| **G53** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MENDE-Nasbinals VOR-DME ( MEN ) | 44°36'30.1"N 003°09'44.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | 239 | 19.7 | FL 195 | 8100 ft AMSL | 8100 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | NINUN | 44°46'06.7"N 003°33'46.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | 239 | 30.8 | FL 500 | 8100 ft AMSL | 7300 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | MEZIN | 45°01'01.6"N 004°11'45.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | 239 | 5.9 | FL 500 | 8100 ft AMSL | 8100 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | AGREV | 45°03'51.0"N 004°19'02.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | 239 | 8.0 | FL 195 | 8100 ft AMSL | 6600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | AMIKO | 45°07'41.0"N 004°28'59.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | | 7.5 | FL 195 | 6400 ft AMSL | 6400 | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | ETREK | 45°11'15.5"N 004°38'19.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | | 23.8 | FL 500 | 6400 ft AMSL | 6400 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | LUXAN | 45°22'29.0"N 005°07'58.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 060 | | 14.6 | FL 500 | FL 075 | 3900 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME ( LTP ) | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon AMIKO-LTP : TMA LYON- FL<155 uniquement sur instruction ATC.<br>AMIKO-LTP segment : LYON TMA-BLW FL 155 only AVBL on ATC instruction | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G54** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | POLLY | 47°53'37.0"N 002°45'44.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 213 | | 9.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | GIPEX | 47°45'27.0"N 002°37'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 213 | | 3.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | KUSEK | 47°42'22.0"N 002°34'16.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 213 | | 2.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | ABDOS | 47°39'57.0"N 002°31'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 212 | | 23.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | VEROS | 47°20'24.0"N 002°12'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 213 | | 1.6 | FL 195 | FL 065 | 2500 | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | DEPOM | 47°19'04.0"N 002°10'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 212 | | 27.6 | FL 195 | FL 065 | 2500 | ⇓ | | BORDEAUX | (1) |
| ▲ | CHATEAUROUX DEOLS NDB ( CTX ) | 46°56'11.8"N 001°48'04.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 262 | 082 | 31.1 | FL 195 | FL 065 | 2100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | OLINO | 46°52'56.6"N 001°02'55.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 238 | 058 | 35.9 | FL 195 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | POITIERS BIARD VOR ( POI ) | 46°34'51.6"N 000°17'53.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 22.7 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | BETOB | 46°34'48.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 270 | 090 | 8.6 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ▲ | ABSIE | 46°35'00.0"N 000°27'30.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 16.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | LUGEN | 46°35'00.0"N 000°51'40.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 271 | 092 | 21.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon DEPOM-BETOB : FL<145, APP POITIERS pendant les horaires publiés.<br>DEPOM-BETOB segment: BLW FL 145, POITIERS APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (2) FL>115 uniquement sur instruction ATC.<br>ABV FL 115 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| **G116** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | NIRDO | 43°08'44.0"N 008°26'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 123 | | 19.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | NORKA | 42°57'11.0"N 008°47'29.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Altitude minimale de vol en IFR en route entre NIRDO et NORKA : 3500 ft AMSL.<br>IFR minimum flying altitude between NIRDO and NORKA : 3500 ft AMSL. | | | | | | | | | | | | |
| **G271** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GULDA | 49°23'07.0"N 001°55'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | | 19.3 | FL 195 | FL 045 | | | ⇓ | RENNES | |
| ▲ | BENIX | 49°32'48.0"N 001°29'24.0"W | | | | | | | | | | |
| **G272** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LUSIT | 49°12'53.0"N 001°47'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 030 | | 23.3 | FL 195 | FL 045 | | | ⇓ | RENNES | |
| ▲ | BENIX | 49°32'48.0"N 001°29'24.0"W | | | | | | | | | | |
| **G273** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ANGLO | 49°55'42.0"N 000°27'18.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 230 | 050 | 32.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 216 | 036 | 18.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | (1) |
| ∆ | RAVIG | 49°20'28.0"N 001°23'08.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 215 | | 20.4 | FL 195 | FL 045 | | ⇓ | | RENNES | |
| ∆ | BEVAV | 49°04'01.0"N 001°41'26.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon en zone LF-R 10 garanti selon instruction particulière ATC.<br>Segment within LF-R 10 according to special ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **G274** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 258 | | 29.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | RENNES | |
| ∆ | SENLO | 49°05'00.0"N 001°10'42.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 266 | | 20.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ▲ | BEVAV | 49°04'01.0"N 001°41'26.0"W | | | | | | | | | | |
| | **G374** | AWY RNAV sur tronçon DIVUL-PERUS.<br>A l'exclusion de la partie interférente avec la zone LF-R223 CASTA quand elle est active.<br>RNAV AWY on DIVUL-PERUS segment.<br>With the exclusion of part interfering with CASTA LF-R 223 when active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | BASTIA PORETTA VOR-DME ( BTA ) | 42°34'24.9"N 009°28'29.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 295 | 115 | 18.7 | FL 500 | 7400 ft AMSL | 7400 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | RATAP | 42°43'23.0"N 009°06'16.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 295 | 115 | 21.5 | FL 500 | 7400 ft AMSL | 7400 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | RAPUR | 42°53'36.0"N 008°40'37.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 295 | 115 | 15.2 | FL 500 | 7400 ft AMSL | 7400 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | SODRI | 43°00'47.0"N 008°22'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 295 | 115 | 37.2 | FL 500 | FL 065 | 3500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (3) |
| ∆ | DIVUL | 43°18'07.0"N 007°37'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 292 | | 25.4 | FL 195 | FL 135 | 8200 | | ⇓ | MARSEILLE | (4) |
| ▲ | XAMAL | 43°28'43.0"N 007°05'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 318 | 138 | 29.9 | FL 195 | FL 135 | 8700 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | AGEVU | 43°52'04.0"N 006°39'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 302 | 122 | 29.7 | FL 500 | FL 135 | 11900 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | PERUS | 44°09'12.0"N 006°06'12.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA BASTIA. Si LF-R 223 CASTA active jusqu'au FL080, 1er FL utilisable : FL090.<br>BASTIA TMA. If LF-R 223 CASTA active until FL 080, first available FL : FL 090. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon RATAP-SODRI : TMA BASTIA.<br>RATAP-SODRI segment : BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (3) TMA NICE. Tronçon SODRI-DIVUL : FL < 135 utilisable uniquement sur instruction ATC.<br>NICE TMA. SODRI-DIVUL segment : BLW FL 135 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (4) Tronçon DIVUL-AGEVU : TMA NICE.<br>DIVUL-AGEVU segment : NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **G393** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MONTPELLIER MEDITERRANEE VOR-DME ( FJR ) | 43°34'42.1"N 003°58'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 282 | 102 | 20.0 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | GIGNA | 43°39'29.1"N 003°31'46.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | 102 | 22.7 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | BRUSC | 43°44'51.0"N 003°01'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | 101 | 6.9 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | AFRIC | 43°46'27.0"N 002°52'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 262 | 083 | 36.7 | FL 195 | FL 075 | 6000 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| ▲ | FINOT | 43°42'54.3"N 002°01'47.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 264 | 085 | 31.4 | FL 195 | FL 065 | 2600 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ▲ | TOULOUSE BLAGNAC VOR-DME ( TOU ) | 43°40'51.0"N 001°18'35.3"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon FJR-AFRIC utilisable selon activité DEFENSE en zone LF-R 108 E2.<br>FJR-AFRIC segment AVBL according to MIL acitvity in LF-R 108 E2. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon AFRIC-TOU : FL<145, APP TOULOUSE.<br>AFRIC-TOU segment : BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **G701** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MARTIGUES VOR-DME ( MTG ) | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | 239 | 6.5 | FL 195 | 5100 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | LACAZ | 43°26'17.7"N 005°12'59.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 22.5 | FL 195 | 5100 ft AMSL | | ⇓ | | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | TRETS | 43°24'47.0"N 005°43'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | | 7.0 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | OGREN | 43°24'15.0"N 005°53'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | | 4.4 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | ODEGA | 43°23'55.0"N 005°59'33.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | | 5.6 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 4900 | ⇓ | | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | BIRGO | 43°23'30.0"N 006°07'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | | 6.0 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 3900 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | LE LUC LE CANNET VOR-DME ( LUC ) | 43°22'58.0"N 006°15'21.3"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon MTG-ODEGA : TMA PROVENCE.<br>MTG-ODEGA segment : PROVENCE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) LACAZ-BIRGO tronçon RNAV (guidage radar sur demande). FL > 115 utilisable uniquement sur instruction ATC.<br>LACAZ-BIRGO RNAV segment (radar vectoring on request). ABV FL 115 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon ODEGA-LUC : TMA NICE.<br>ODEGA-LUC segment : NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| **G702** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BASTIA PORETTA VOR-DME ( BTA ) | 42°34'24.9"N 009°28'29.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 326 | 146 | 22.6 | FL 500 | 5900 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | MILNO | 42°53'49.0"N 009°12'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 326 | 146 | 11.0 | FL 195 | 5900 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | EVIRI | 43°03'14.0"N 009°05'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 325 | 146 | 12.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | AKUTI | 43°13'38.0"N 008°56'25.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA BASTIA. Altitude minimale de vol en IFR en route entre BTA et MILNO : 6400 ft AMSL.<br>BASTIA TMA. Minimum IFR en-route flight altitude between BTA and MILNO : 6400 ft AMSL. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Altitude minimale de vol en IFR en route entre MILNO et EVIRI : 6200 ft AMSL.<br>Minimum IFR en-route flight altitude between MILNO and EVIRI : 6200 ft AMSL. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Altitude minimale de vol en IFR en route entre EVIRI et AKUTI : 3500 ft AMSL.<br>Minimum IFR en-route flight altitude between EVIRI and AKUTI : 3500 ft AMSL. | | | | | | | | | | | | |
| **H9** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SUIPE ( 053 MEL ) | 49°15'12.0"N 004°15'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 290 | 110 | 9.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | REIMS VOR ( REM ) | 49°18'41.9"N 004°02'43.3"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **H20** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ELVES | 49°47'47.0"N 003°57'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 285 | 105 | 21.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (1) |
| ∆ | BILGO | 49°54'07.0"N 003°26'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 090 | 23.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | PERON | 49°54'45.0"N 002°50'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 15.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | XORBI | 49°55'04.0"N 002°27'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 32.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | BANTI | 49°55'27.0"N 001°37'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 17.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | OKRUZ | 49°55'31.4"N 001°10'14.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 199 | 019 | 18.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | OLMES | 49°37'53.0"N 001°00'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 199 | 019 | 22.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | ELBOX | 49°17'11.0"N 000°48'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 199 | 019 | 13.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | EVRUK | 49°04'43.0"N 000°41'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 199 | 019 | 18.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (2) |
| ▲ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 18.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | |
| ∆ | BOBSA | 48°29'45.0"N 000°38'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 15.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (3) |
| ∆ | BENAR | 48°15'11.0"N 000°44'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 16.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | KOVAK | 47°59'35.0"N 000°50'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | 292 | 19.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | DOMOD | 47°51'46.0"N 001°17'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 076 | 255 | 30.2 | FL 085 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (4) |
| ∆ | OXOTO | 47°58'32.0"N 002°00'58.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 041 | 221 | 14.7 | FL 085 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | OLZOM | 48°09'20.1"N 002°15'53.2"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ELVES - BILGO utilisable uniquement sur instruction ATC<br>ELVES-BILGO segment only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon EVRUK-BENAR FL< 115 : APP RENNES dans les limites du SIV RENNES.<br>EVRUK-BENAR segment BLW FL 115 : RENNES APP within RENNES SIV limits. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon BOBSA-OLZOM : APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant HOR publiés.<br>BOBSA-OLZOM segment: SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (4) Tronçon DOMOD-OLZOM : uniquement sur instruction ACC PARIS ou APP SEINE.<br>DOMOD-OLZOM segment : only AVBL on PARIS ACC or SEINE APP instruction. | | | | | | | | | | | | |
| **H22** | | Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE.<br>Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ▲ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 213 | 033 | 15.5 | FL 145 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | BANTI | 49°55'27.0"N 001°37'34.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **H34** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROSPO | 47°57'41.5"N 003°45'02.9"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 298 | 8.4 | FL 195 | 2500 ft AMSL | | | ⇑ | IROISE | |
| ∆ | OXIDA | 47°53'41.0"N 003°34'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 298 | 18.9 | FL 195 | FL 055 | | | ⇑ | IROISE | |
| ∆ | DEGEX | 47°44'38.0"N 003°09'24.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 310 | 14.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | IROISE NANTES | (1) |
| ∆ | BAGAD | 47°35'00.0"N 002°52'52.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 115 | 295 | 13.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | LUTAS | 47°29'04.0"N 002°34'43.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 116 | 296 | 11.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | ERBIN | 47°24'03.0"N 002°19'33.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 116 | 296 | 32.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 053 | | 11.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | OGLOT | 47°16'32.0"N 001°22'59.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 053 | | 21.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | TACRO | 47°29'13.0"N 000°57'14.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 053 | | 5.1 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 051 | 231 | 30.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | SABLE | 47°51'11.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 258 | 18.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | TUNAX | 47°54'45.0"N 000°12'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 258 | 8.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (2) |
| ∆ | LUMAN | 47°56'22.0"N 000°24'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 258 | 17.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | KOVAK | 47°59'35.0"N 000°50'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | | 22.1 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | CHATEAUDUN VOR-DME ( CAD ) | 48°03'33.0"N 001°23'13.5"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon DEGEX-ROSPO : CDR1 H24. Utilisable uniquement en cas d'activité de la zone LF-R 270.
DEGEX-ROSPO segment : CDR1 H24. Only usable when LF-R 270 is active.
Tronçon DEGEX-BAGAD : APP IROISE ou APP NANTES.
DEGEX-BAGAD segment : IROISE APP or NANTES APP.

(2) FL 060 et 070 inutilisables en cas d'activation de la LF-R 574 B AUVOURS.
Tronçon TUNAX-CAD: APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant HOR publiés.
FL 060 and FL 070 NOT AVBL in case of AUVOURS LF-R 574 B activation.
TUNAX-CAD segment: SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **H38** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME ( LTP ) | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 292 | 112 | 25.5 | FL 500 | FL 115 | 4800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | RUSIT | 45°40'05.0"N 004°53'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | 101 | 10.4 | FL 500 | FL 115 | 4800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | MEBAK | 45°42'28.9"N 004°38'55.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | 101 | 5.8 | FL 500 | FL 115 | 4800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | MADOT | 45°43'48.2"N 004°30'50.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 281 | 101 | 16.5 | FL 500 | FL 115 | 5100 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | BELEP | 45°47'30.0"N 004°07'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 280 | 100 | 24.8 | FL 500 | FL 115 | 6300 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | THIERS DME ( TIS ) | 45°52'54.6"N 003°33'12.9"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon LTP-BELEP:TMA LYON.
LTP-BELEP segment: LYON TMA.

(2) TMA Clermont-Ferrand
Clermont-Ferrand TMA


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **H40** | Service du contrôle rendu par l'Approche LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE. Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ∆ | XORBI | 49°55'04.0"N 002°27'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 298 | 118 | 8.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | NEBRU | 49°59'24.0"N 002°15'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 298 | 118 | 17.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| | **H490** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 284 | | 32.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS RENNES | (1) |
| ∆ | ARGED | 48°55'47.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 283 | | 37.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | SENLO | 49°05'00.0"N 001°10'42.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LGL-ARGED FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS. LGL-ARGED segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |
| | **J10** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | NEPAR | 49°05'10.0"N 003°33'03.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | | 18.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | NIPOR | 49°06'58.0"N 004°00'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | | 2.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | DIKOL | 49°08'15.0"N 004°02'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | 228 | 11.0 | FL 315 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | SUIPE | 49°15'12.0"N 004°15'54.0"E | | | | | | | | | | |
| | **J18** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | KOTAP | 48°17'00.0"N 002°18'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 189 | | 7.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | (1) |
| ▲ | OLZOM | 48°09'20.1"N 002°15'53.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 181 | | 34.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | MOTAL | 47°34'36.0"N 002°13'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 181 | | 14.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | VEROS | 47°20'24.0"N 002°12'06.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Sens unique vers le Sud pour les ACFT rejoignant l'UN857. Tronçon KOTAP-VEROS: APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant HOR publiés. Only southbound direction for ACFT joining UN857. KOTAP-VEROS segment: SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| | **J19** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 332 | 28.8 | FL 145 | FL 085 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | TEREZ ( FIR BDRY ) | 41°20'00.0"N 009°02'13.2"E | | | | | | | | | | |
| | **J20** | Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE. Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ∆ | OPALE | 49°53'59.1"N 001°53'06.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 14.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| | **J22** | Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE. Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ▲ | ATREX | 49°47'07.0"N 002°22'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 338 | | 37.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | VESAN | 50°22'18.8"N 002°01'35.1"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **J27** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | PERPIGNAN RIVESALTES VOR-DME ( PPG ) | 42°45'01.7"N 002°52'01.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 178 | 25.3 | FL 195 | FL 065 | 4100 | ⇑ | | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | KELAM ( 245 FJR ) | 43°10'19.0"N 002°52'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 358 | 178 | 36.1 | FL 195 | 5906 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | AFRIC ( 107 GAI ) | 43°46'27.0"N 002°52'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 012 | 192 | 21.1 | FL 195 | 5906 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | BASLI ( 081 GAI ) | 44°06'52.9"N 002°59'15.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 012 | 192 | 30.6 | FL 195 | 5906 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | MENDE-Nasbinals VOR-DME ( MEN ) | 44°36'30.1"N 003°09'44.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) Largeur AWY J27 : 7,5NM de part et d'autre de l'axe PPG-AFRIC. TMA MONTPELLIER.<br>AWY J27 width: 7,5NM on either side of PPG-AFRIC axis. MONTPELLIER TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon AFRIC-MEN: limite E et W à une DIST variable de 7,5NM à 5NM de l'axe.<br>AFRIC-MEN segment: E and W limit at a variable distance of 7,5NM to 5NM from the axis. | | | | | | | | | | | | |
| **J34** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | BUSIL | 46°17'37.0"N 004°43'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 296 | 117 | 51.5 | FL 195 | FL 065 | 4100 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE - PARIS | (1) |
| ▲ | MOULINS VOR-DME ( MOU ) | 46°42'24.4"N 003°37'54.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Pendant les horaires d'ouverture TMA Saint-Yan en dessous du FL 85.<br>During Saint-Yan TMA opening hours BLW FL 85. | | | | | | | | | | | | |
| **J55** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 193 | 013 | 24.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | (1) |
| ∆ | RONAX | 48°23'32.0"N 000°22'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 193 | 013 | 29.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (2) |
| ▲ | TUNAX | 47°54'45.0"N 000°12'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 193 | 013 | 19.5 | FL 105 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | LUTIL ( 088 ANG ) | 47°35'47.0"N 000°05'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 26.1 | FL 105 | FL 065 | 1800 | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | GINON | 47°10'00.0"N 000°10'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 171 | 351 | 35.5 | FL 105 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (3) |
| ▲ | POITIERS BIARD VOR ( POI ) | 46°34'51.6"N 000°17'53.5"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LGL-RONAX FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS.<br>LGL-RONAX segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) FL 070 inutilisable en cas d'activation de la LF-R 574 B AUVOURS.<br>TFC <FL 115 : NANTES APP.<br>FL 070 NOT AVBL in case of AUVOURS LF-R 574 B activation.<br>TFC BLW FL 115 : NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| (3) APP POITIERS pendant les horaires publiés.<br>POITIERS APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **J116** | FL d'utilisation sur instruction ATC. FL AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 085 | | 29.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS RENNES | (1) |
| ∆ | PESUK | 49°12'39.0"N 000°17'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 12.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS RENNES | |
| ∆ | PEXIR | 49°12'10.0"N 000°36'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 12.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | PITAV | 49°11'41.0"N 000°56'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 074 | | 25.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | KOLIV | 49°17'59.9"N 001°34'14.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | | 7.4 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | MOPAR | 49°17'30.2"N 001°45'26.2"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon CAN-PEXIR FL<115 : APP RENNES. FL>115 : ACC PARIS. CAN-PEXIR segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |
| | **J150** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | PETAX | 50°11'11.6"N 000°50'52.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 22.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | VELOL | 49°56'19.0"N 001°17'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 147 | | 16.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | VEPET | 49°42'37.0"N 001°30'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 147 | | 6.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | NEMED | 49°37'03.0"N 001°35'18.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 095 | | 7.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | MATID | 49°36'18.8"N 001°45'59.5"E | | | | | | | | | | |
| | **J151** | FL d'utilisation sur instruction ATC. FL AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | VEPET | 49°42'37.0"N 001°30'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | | 15.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | MOBRO | 49°27'19.6"N 001°36'23.2"E | | | | | | | | | | |
| | **J250** | FL d'utilisation sur instruction ATC. FL AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | PITAV | 49°11'41.0"N 000°56'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 058 | | 30.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | MOBRO | 49°27'19.6"N 001°36'23.2"E | | | | | | | | | | |
| | **J251** | FL d'utilisation sur instruction ATC. FL AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | PEXIR | 49°12'10.0"N 000°36'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 044 | | 33.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | GOTRO | 49°35'15.0"N 001°12'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | | 14.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | NEMED | 49°37'03.0"N 001°35'18.0"E | | | | | | | | | | |
| | **J301** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROLAMPONT DME ( RLP ) | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 271 | 091 | 49.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (1) |
| ∆ | GORET | 47°57'08.0"N 004°01'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 270 | 090 | 9.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | DIVDA | 47°57'33.0"N 003°48'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 270 | | 9.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | OKRIX | 47°57'58.0"N 003°34'03.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 312 | | 20.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (2) |
| ∆ | EBOMA | 48°12'07.7"N 003°12'22.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 312 | | 8.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | MOLBA | 48°17'42.1"N 003°03'46.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon RLP-GORET : APP BALE dans les limites du SIV BALE. RLP-GORET segment: BASEL APP within BASEL SIV limits. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon OKRIX-MOLBA : FL< 085 uniquement sur instruction ATC. OKRIX-MOLBA segment : BLW FL 085 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **J302** | FL< 085 uniquement sur instruction ATC.<br>BLW FL 085 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | TROYES BARBEREY VOR ( TRO ) | 48°15'04.4"N 003°57'47.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 330 | | 19.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | URELO | 48°32'19.8"N 003°43'55.3"E | | | | | | | | | | |
| | **J685** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MARSEILLE PROVENCE VOR-DME ( MRM ) | 43°22'38.4"N 005°19'35.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 326 | 25.7 | FL 500 | FL 075 | | | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | JULEE | 43°00'46.0"N 005°38'00.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA/CTA PROVENCE. Altitude minimale de vol en IFR en route entre JULEE et MRM : 5600 ft AMSL.<br>PROVENCE TMA/CTA.Minimum en-route IFR flight altitude between JULEE and MRM: 5600ft AMSL. | | | | | | | | | | | | |
| | **J924** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ENESO | 46°12'02.0"N 002°55'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 098 | 278 | 7.7 | FL 195 | FL 075 | 4000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE CLERMONT | (1) |
| ∆ | ROMGI | 46°10'38.0"N 003°06'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 099 | | 13.0 | FL 195 | FL 075 | 3800 | ⇓ | | MARSEILLE CLERMONT | (2) |
| ∆ | ARSOM | 46°08'14.0"N 003°25'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 22.5 | FL 195 | FL 075 | 5500 | ⇓ | | MARSEILLE CLERMONT SAINT YAN | (3) |
| ▲ | LESPI | 46°06'48.6"N 003°57'28.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) MARSEILLE > FL145 - CLERMONT APP < FL 145 | | | | | | | | | | | | |
| (2) MARSEILLE > FL145 - CLERMONT APP < FL 145 | | | | | | | | | | | | |
| (3) MARSEILLE > FL145 - CLERMONT APP < FL145 > FL085 - SAINT YAN APP < FL085 | | | | | | | | | | | | |
| | **UL14** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | TEPRA | 46°29'45.0"N 002°25'28.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 006 | 19.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| ∆ | YURZI | 46°10'26.3"N 002°28'34.0"W | | | | | | | | | | |
| | **L42** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | POULP | 41°20'00.0"N 008°34'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 016 | | 27.8 | FL 145 | FL 085 | | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA AJACCIO<br>AJACCIO TMA | | | | | | | | | | | | |
| | **L47** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | MOREG | 46°23'35.2"N 006°00'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 359 | | 20.0 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | SIROD | 46°43'37.3"N 006°01'10.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 358 | | 15.4 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | ARBOS | 46°59'03.0"N 006°01'35.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UL55** | CDR1 H24 FL<245.<br>En cas d'activité Défense, contournement via LATAM DCT LTP DCT BALSI DCT GIGUS-UP860-TOP.<br>Disponibilité réelle CDR1 connue de LFMM ACC.<br>CDR 1 H24 BLW FL 245.<br>Re-routing via LATAM DCT LTP DCT BALSI DCT GIGUS-UP860-TOP in case of Defence activity.<br>Actual availability of CDR1 known on LFMM ACC. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROMAM | 45°06'09.5"N 005°09'48.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 27.9 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | NEDRU | 45°04'33.0"N 005°49'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 093 | | 21.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | RILIP | 45°02'33.0"N 006°18'35.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UL127** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MARSEILLE PROVENCE NDB ( OB ) | 43°13'47.4"N 005°39'55.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 268 | 088 | 14.6 | FL 500 | FL 115 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | PADKO | 43°13'53.9"N 005°19'58.9"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **L146** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MOULE | 42°37'16.9"N 009°45'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 253 | 073 | 12.5 | FL 500 | FL 145 | 5300 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | BASTIA PORETTA VOR-DME ( BTA ) | 42°34'24.9"N 009°28'29.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 233 | 053 | 34.6 | FL 500 | 10700 ft AMSL | 11200 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | LIBLO | 42°15'04.0"N 008°49'42.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA BASTIA<br>BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA BASTIA<br>BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **UL194** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | VEZAQ | 48°41'03.0"N 002°54'09.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 203 | | 19.3 | FL 295 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | KUVIV | 48°23'29.0"N 002°42'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 203 | | 7.3 | FL 295 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | ODEBU | 48°16'52.0"N 002°37'34.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UL612** | TFC< FL 295 = PARIS UAC.<br>BLW FL 295, PARIS UAC. | | | | | | | | | | |
| ∆ | XAMAB | 50°12'16.3"N 000°15'52.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 146 | | 25.0 | FL 500 | FL 245 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | VEULE | 49°51'24.0"N 000°37'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 34.7 | FL 500 | FL 245 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | INPAX | 49°24'29.0"N 001°10'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 64.4 | FL 500 | FL 245 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | RESMI | 48°34'07.0"N 002°11'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 133 | | 24.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | ODEBU | 48°16'52.0"N 002°37'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | | 4.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | OGULO | 48°13'06.0"N 002°40'09.0"E | | | | | | | | | | |
| | **L613** | AWY RNAV vers UK.<br>RNAV AWY towards the UK. | | | | | | | | | | |
| ▲ | DIPER | 50°20'45.0"N 002°03'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 318 | | 2.1 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | VESAN | 50°22'18.8"N 002°01'35.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 317 | | 22.7 | FL 265 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | RATUK | 50°39'25.2"N 001°38'10.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 317 | | 9.8 | FL 265 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | SOVAT | 50°46'45.7"N 001°28'00.0"E | | | | | | | | | | |

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **L615** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BRAY SUR SEINE DME ( BRY ) | 48°24'25.2"N 003°17'41.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 310 | 33.8 | FL 115 | FL 065 | 2300 | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| Δ | LUREN | 48°01'33.0"N 003°54'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 311 | 66.0 | FL 345 | FL 065 | 3300 | ⇓ | ⇑ | PARIS BALE | *(1)* |
| ▲ | DIJON-LONGVIC VOR-DME ( DJL ) | 47°16'14.8"N 005°05'50.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 128 | 308 | 36.8 | FL 500 | FL 055 | 3750 | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| Δ | LISMO | 46°52'14.0"N 005°46'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 128 | 308 | 13.2 | FL 500 | FL 075 | 5800 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | *(2)* |
| Δ | SIROD | 46°43'37.3"N 006°01'10.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 128 | 308 | 5.5 | FL 500 | 7000 ft AMSL | 6300 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | |
| ▲ | DINOX | 46°40'00.0"N 006°07'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 128 | 308 | 18.1 | FL 500 | 7800 ft AMSL | 7800 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | *(3)* |
| Δ | SAPRE | 46°28'7.3"N 006°26'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 324 | 14.0 | FL 500 | 11000 ft AMSL | 10300 | | ⇑ | GENEVE | |
| Δ | SOFIK | 46°16'24.5"N 006°37'56.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 324 | 6.0 | FL 500 | 11400 ft AMSL | 11400 | | ⇑ | GENEVE | |
| Δ | ODNUP | 46°11'22.9"N 006°42'39.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 324 | 9.0 | FL 500 | 14400 ft AMSL | 14400 | | ⇑ | GENEVE | |
| Δ | WEBCA | 46°03'50.3"N 006°49'42.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 324 | 17.4 | FL 500 | 17800 ft AMSL | 17800 | | ⇑ | GENEVE MILAN | |
| ▲ | BANKO | 45°49'12.0"N 007°03'17.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon LUREN-LISMO : APP BALE dans les limites du SIV ou de la CTA BALE.
FL < 195 APP BALE.
LUREN-LISMO segment : BASEL APP within BASEL FIS or CTA.
BLW FL 195 BASEL APP.

(2) Tronçon LISMO-SIROD-DINOX : à l'exclusion de la zone réglementée LF-R 45 S6.1 Maconnais Nord-Est lorsqu'elle est active.
Tronçon LISMO-SIROD-DINOX-SAPRE : limite Sud-Ouest AWY définie à 10 NM de l'axe, dans les limites de la FIR REIMS.
Tronçon LISMO-SIROD : limite inférieure FL075 dans les limites de la délégation Genève.
LISMO-SIROD-DINOX segment : with the exclusion of Maconnais North-East LF-R 45 S6.1 when active.
LISMO-SIROD-DINOX-SAPRE segment : AWY South-West limit set to 10NM from axis, within the limits of REIMS FIR.
LISMO-SIROD segment : lower limit FL075 within Geneva delegation.

(3) Tronçon DINOX-SOFIK : REF : AIP Suisse.
Segment DINOX-SOFIK : REF : Switzerland AIP.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **L856** | | FL > 195 REIMS ACC<br>Suivre instruction ATC en cas d'activité MIL EU-C 25 FC ou EU-C 25 FE.<br>ABV FL 195 REIMS ACC<br>Follow ATC instruction in case of EU-C 25 FC or EU-C 25 FE MIL activity. | | | | | | | | | | |
| Δ | MOROK | 47°23'47.7"N 006°39'19.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 261 | | 5.1 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | BALE | |
| Δ | MEDIM | 47°23'15.0"N 006°31'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 261 | | 20.5 | FL 500 | FL 165 | | | ⇓ | BALE | |
| Δ | PENDU | 47°20'56.1"N 006°01'57.5"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UL976** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 036 | | 40.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | OBATO | 48°04'01.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 051 | | 32.0 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | RONAX | 48°23'32.0"N 000°22'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 076 | | 24.7 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | CHARTRES La Loupe VOR-DME ( CHW ) | 48°28'48.0"N 000°59'13.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 068 | | 12.1 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | VADOM | 48°33'02.0"N 001°16'15.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 068 | | 16.1 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | TABOV | 48°38'39.0"N 001°38'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 068 | | 19.2 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | TOUSSUS LE NOBLE VOR ( TSU ) | 48°45'13.4"N 002°06'08.5"E | | | | | | | | | | |
| **L978** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GOPAT | 41°20'00.0"N 008°26'38.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 18.4 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | IWAZA | 41°38'26.1"N 008°26'40.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 13.4 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | OBOBO | 41°51'53.0"N 008°26'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 21.1 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | BEBEV | 42°13'01.0"N 008°26'44.0"E | | | | | | | | | | |
| **UM25** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ANNET | 49°39'05.1"N 004°00'05.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | | 91.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST (WITHIN FRA AIRSPACE) | |
| ▲ | UVSUV | 49°29'17.3"N 001°40'28.4"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | | 56.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | INGOR | 49°21'52.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 095 | | 29.4 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | LUKIP | 49°18'57.0"N 000°29'47.0"E | | | | | | | | | | |
| **UM154** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SOSUR | 42°33'36.8"N 004°59'50.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | 357 | 45.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | OBLAD | 41°48'36.0"N 005°00'48.0"E | | | | | | | | | | |
| **M163** | | FL060, 070 et exceptionnellement 080, non utilisables selon instructions ACC PARIS.<br>FL060, 070 and exceptionally 080, NOT AVBL according to PARIS ACC instruction. | | | | | | | | | | |
| ▲ | MONTMEDY-Dun sur Meuse VOR ( MMD ) | 49°23'28.5"N 005°07'27.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 254 | 074 | 34.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | SUIPE ( 053 MEL ) | 49°15'12.0"N 004°15'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 253 | 073 | 27.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | CHATILLON SUR MARNE DME ( CTL ) | 49°08'15.9"N 003°34'39.7"E | | | | | | | | | | |
| **UM163** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | OBATO | 48°04'01.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 064 | | 83.5 | FL 500 | FL 295 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | TABOV | 48°38'39.0"N 001°38'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 068 | | 19.2 | FL 500 | FL 295 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | TOUSSUS LE NOBLE VOR ( TSU ) | 48°45'13.4"N 002°06'08.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 066 | | 23.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | *(1)* |
| ∆ | LEQOS | 48°54'02.5"N 002°39'20.9"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon TSU-LEQOS : TFC<FL295 = PARIS UAC; TFC>FL 295 = BREST UAC.
TSU-LEQOS segment : BLW FL 295, PARIS UAC - ABV FL 295, BREST UAC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UM184** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | KOTEM | 50°00'00.0"N 001°03'13.8"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 004 | 12.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | (1) |
| ∆ | EPATI | 49°47'37.0"N 001°04'56.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 004 | 12.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| ▲ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 020 | 43.9 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 357 | 52.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| ∆ | RINSO | 48°01'38.0"N 001°26'09.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 356 | 19.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| ∆ | EPAPU | 47°42'36.0"N 001°24'43.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 357 | 44.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| ∆ | USODA | 46°58'19.0"N 001°21'54.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 138 | 317 | 31.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST BORDEAUX | (2) |
| ∆ | LUGEN | 46°35'00.0"N 000°51'40.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 137 | 317 | 12.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST BORDEAUX | (3) |
| ▲ | TUPAR | 46°25'45.0"N 000°39'46.0"W | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon DIKRO-KOTEM : CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST et LONDRES ACC.
En cas d'activité Défense (EGD038), contournement via EKRAS-UN867-AKIKI si ouverte, ou EKRAS-UT507-REVTU si ouverte, ou sur instruction ATC.
DIKRO-KOTEM segment : CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST and LONDON ACC.
In case of Defence activity (EGD038), re-routing via EKRAS-UN867-AKIKI if open, or EKRAS-UT507-REVTU if open, or on ATC instruction.

(2) Tronçon LUGEN-USODA : dans le sens LUGEN vers USODA, utilisable uniquement du FL275 au FL500.
LUGEN-USODA segment: in the direction LUGEN to USODA, only available from FL275 to FL500.

(3) Tronçon TUPAR-LUGEN : dans le sens TUPAR vers LUGEN, utilisable uniquement du FL275 au FL500.
TUPAR-LUGEN segment: in the direction TUPAR to LUGEN, only available from FL275 to FL500.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **UM185** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 037 | | 13.0 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| ∆ | ELDOP | 49°45'24.6"N 000°54'23.9"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 004 | | 14.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (2) |
| ∆ | LUGIS | 50°00'00.0"N 000°52'20.1"W | | | | | | | | | | |

(1) CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST et LONDRES ACC.
En cas d'activité Défense (EGD038-EGD039), contournement via EKRAS-UN867-AKIKI si ouverte, ou EKRAS-UT507-REVTU si ouverte, ou sur instruction ATC.
CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST and LONDON ACC.
In case of Defence activity (EGD038-EGD039), re-routing via EKRAS-UN867-AKIKI if open, or EKRAS-UT507-REVTU if open, or on ATC instruction.

(2) CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST et LONDRES ACC.
En cas d'activité Défense (EGD038-EGD039), contournement via EKRAS-UN867-AKIKI si ouverte, ou EKRAS-UT507-REVTU si ouverte, ou sur instruction ATC.
CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST and LONDON ACC.
In case of Defence activity (EGD038-EGD039), re-routing via EKRAS-UN867-AKIKI if open, or EKRAS-UT507-REVTU if open, or on ATC instruction.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **UM189** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | JERSEY VOR-DME ( JSY ) | 49°13'16.0"N 002°02'46.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | | 33.2 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | AKIKI | 49°35'29.0"N 001°25'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 046 | | 17.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | EPATI | 49°47'37.0"N 001°04'56.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 071 | | 25.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | ANGLO | 49°55'42.0"N 000°27'18.0"W | | | | | | | | | | |
| **M194** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 185 | | 26.5 | FL 500 | FL 145 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | REVDO | 41°20'00.0"N 008°41'27.0"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **M601** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | MUREN | 41°03'27.0"N 004°40'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 276 | 47.0 | FL 195 | FL 115 | 3500 | ⇑ | | MARSEILLE | |
| ▲ | BALEN | 40°56'48.0"N 005°41'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 270 | 68.7 | FL 195 | FL 115 | 3500 | ⇑ | | MARSEILLE | |
| ▲ | BUKID | 40°53'48.0"N 007°11'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 270 | 36.5 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇑ | | MARSEILLE | |
| ▲ | GINOX | 40°51'44.4"N 008°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| | **M603** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | MORSS | 39°57'24.1"N 004°40'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 073 | 253 | 5.0 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | RIPAL | 39°58'41.0"N 004°46'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 071 | | 61.6 | FL 500 | FL 115 | 3500 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | BAVON | 40°15'58.0"N 006°03'22.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 072 | | 67.8 | FL 500 | FL 115 | 3500 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ORKUM | 40°33'50.0"N 007°28'58.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 081 | | 23.8 | FL 500 | FL 115 | 3500 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ELSAG | 40°36'29.0"N 008°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| | **M605** | A l'exclusion de la TMA PARIS lorsqu'elle est active. Niveaux pairs sur instruction ATC.<br>With the exclusion of PARIS TMA when active. Even levels only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| △ | XIDIL | 50°21'06.2"N 000°38'29.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 12.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| △ | PETAX | 50°11'11.6"N 000°50'52.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 9.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | BIBAX | 50°03'27.0"N 001°00'29.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UM605** | | | | | | | | | | | |
| △ | XIDIL | 50°21'06.2"N 000°38'29.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 12.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS | |
| △ | PETAX | 50°11'11.6"N 000°50'52.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 9.9 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | BIBAX | 50°03'27.0"N 001°00'29.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UM616** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | KORER | 47°41'06.0"N 002°30'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 310 | 30.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| △ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 131 | 310 | 17.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ▲ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 137 | | 15.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| △ | USODA | 46°58'19.0"N 001°21'54.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 138 | 317 | 31.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST BORDEAUX | (1) |
| ▲ | LUGEN | 46°35'00.0"N 000°51'40.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 137 | 317 | 12.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST BORDEAUX | |
| △ | TUPAR | 46°25'45.0"N 000°39'46.0"W | | | | | | | | | | |
| | | ESPACE FRA / FRA AIRSPACE | | | | | | | | | | |
| ▲ | ETREK | 45°11'15.5"N 004°38'19.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 305 | 57.0 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| △ | KOTIT | 44°36'09.2"N 005°41'26.9"E | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| | | ESPACE FRA / FRA AIRSPACE | | | | | | | | | | |
| ▲ | PIGOS | 43°37'20.2"N 007°22'16.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 286 | 56.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| △ | BABED | 43°18'54.0"N 008°36'01.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 286 | 15.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | AKUTI | 43°13'38.0"N 008°56'25.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon TUPAR-USODA : dans le sens TUPAR vers USODA, disponible uniquement du FL275 au FL500.
TUPAR-USODA segment: in the direction TUPAR to USODA, only available from FL275 to FL500.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **M617** | TFC < FL115 : LILLE APP.<br>TFC BLW FL 115 : LILLE APP. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROBAL | 50°28'24.0"N 003°38'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 229 | 050 | 23.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | CAMBRAI EPINOY VOR-DME ( CMB ) | 50°13'41.3"N 003°09'05.4"E | | | | | | | | | | |
| | **M622** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 328 | 148 | 30.6 | FL 500 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(1)* |
| ∆ | BEBEV | 42°13'01.0"N 008°26'44.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 328 | 148 | 7.7 | FL 500 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(2)* |
| ∆ | OMEDA | 42°19'44.0"N 008°21'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 328 | 148 | 30.8 | FL 500 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(3)* |
| ▲ | LONSU | 42°46'36.7"N 008°01'26.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 328 | 148 | 20.8 | FL 500 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(4)* |
| ▲ | MERLU | 43°04'48.0"N 007°47'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 327 | 147 | 15.3 | FL 500 | FL 135 | 3500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(5)* |
| ∆ | DIVUL | 43°18'07.0"N 007°37'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 327 | 147 | 22.1 | FL 500 | FL 135 | 8900 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(6)* |
| ∆ | PIGOS | 43°37'20.2"N 007°22'16.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 327 | 147 | 10.3 | FL 195 | FL 175 | 12700 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | *(7)* |
| ▲ | NICE COTE D'AZUR DME ( NIZ ) | 43°46'14.3"N 007°15'15.8"E | | | | | | | | | | |

(1) TMA AJACCIO.
AJACCIO TMA.

(2) TMA AJACCIO.
AJACCIO TMA.

(3) Tronçon BEBEV-LONSU : TMA AJACCIO.
BEBEV-LONSU segment : AJACCIO TMA.

(4) TMA NICE.
NICE TMA.

(5) TMA NICE.
NICE TMA.

(6) TMA NICE
Tronçon DIVUL-PIGOS (DANS LE SENS PIGOS-DIVUL): seulement sur instruction ATC.
Tronçon DIVUL-PIGOS (DANS LE SENS DIVUL-PIGOS): FL<195 seulement sur instruction ATC.
Contournement via DIVUL-XAMAL-AGEVU.
NICE TMA
DIVUL-PIGOS segment (in the direction PIGOS-DIVUL) : only by ATC.
DIVUL-PIGOS segment (in the direction DIVUL-PIGOS) : FL<195 only by ATC.
Re-routing via DIVUL-XAMAL-AGEVU.

(7) TMA NICE : Tronçon PIGOS-NIZ (DANS LE SENS PIGOS-NIZ) : seulement sur instruction ATC.
NICE TMA : PIGOS-NIZ segment (in the direction PIGOS-NIZ) : only by ATC.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **M623** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | XAMAL | 43°28'43.0"N 007°05'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 125 | | 14.8 | FL 195 | FL 145 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | EBORA | 43°19'40.0"N 007°21'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 16.7 | FL 500 | FL 145 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | OMARD | 43°06'17.0"N 007°35'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 157 | 337 | 50.5 | FL 500 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | VAREK | 42°18'47.0"N 007°58'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 20.1 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (4) |
| ∆ | LOKDU | 41°58'50.0"N 008°01'58.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 8.4 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (5) |
| ∆ | ZEFIR | 41°50'30.3"N 008°03'15.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 14.0 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (6) |
| ∆ | RIDHO | 41°36'32.6"N 008°05'25.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 12.0 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (7) |
| ▲ | AMPES | 41°24'37.0"N 008°07'15.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 15.0 | FL 500 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (8) |
| ▲ | PELOS | 41°09'43.0"N 008°09'41.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (3) TMA NICE. En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 CN et/ou CS, TFC<290 réorienté sur instruction ATC via A3/M622.<br>NICE TMA. In case of MIL activity in LF-D 54 CN and/or CS, TFC BLW FL290 rerouted on ATC instruction via A3/M622. | | | | | | | | | | | | |
| (4) En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 CN et/ou CS, TFC<290 réorienté sur instruction ATC via A3/M622.<br>In case of MIL activity in LF-D 54 CN and/or CS, TFC BLW FL290 rerouted on ATC instruction via A3/M622. | | | | | | | | | | | | |
| (5) En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 CN et/ou CS, TFC<290 réorienté sur instruction ATC via A3/M622.<br>In case of MIL activity in LF-D 54 CN and/or CS, TFC BLW FL290 rerouted on ATC instruction via A3/M622. | | | | | | | | | | | | |
| (6) En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 CN et/ou CS, TFC<290 réorienté sur instruction ATC via A3/M622.<br>In case of MIL activity in LF-D 54 CN and/or CS, TFC BLW FL290 rerouted on ATC instruction via A3/M622. | | | | | | | | | | | | |
| (7) En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 CN et/ou CS, TFC<290 réorienté sur instruction ATC via A3/M622.<br>In case of MIL activity in LF-D 54 CN and/or CS, TFC BLW FL290 rerouted on ATC instruction via A3/M622. | | | | | | | | | | | | |
| (8) En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 CN et/ou CS, TFC<290 réorienté sur instruction ATC via A3/M622.<br>In case of MIL activity in LF-D 54 CN and/or CS, TFC BLW FL290 rerouted on ATC instruction via A3/M622. | | | | | | | | | | | | |
| **UM728** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | DUCRA | 48°57'53.7"N 002°34'55.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 211 | | 28.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (1) |
| ∆ | RESMI | 48°34'07.0"N 002°11'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | | 17.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | KOTAP | 48°17'00.0"N 002°18'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | | 9.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (2) |
| ∆ | KETEX | 48°08'00.0"N 002°21'35.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon DUCRA-KOTAP: TFC<FL295= PARIS UAC; TFC>FL295= BREST UAC.<br>DUCRA-KOTAP segment: BLW FL 295, PARIS UAC - ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon KOTAP-KETEX: TFC<FL265= PARIS UAC; FL265<TFC<FL 295= BORDEAUX UAC; TFC>FL295= BREST UAC.<br>KOTAP-KETEX segment: BLW FL 265, PARIS UAC - ABV FL 265 and BLW FL 295, BORDEAUX UAC - ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| **UM729** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | COHPA | 48°26'39.6"N 002°51'03.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 284 | | 27.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | RESMI | 48°34'07.0"N 002°11'31.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **M731** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SALIN | 43°16'58.1"N 004°43'48.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 169 | | 13.7 | FL 500 | FL 055 | | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | DIVKO | 43°03'22.2"N 004°46'36.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 32.0 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | TINOT | 42°41'51.8"N 005°18'54.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 123 | | 59.6 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | (3) |
| ∆ | BATIV | 42°07'26.0"N 006°24'37.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 123 | | 82.6 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | MAGOP | 41°18'41.0"N 007°53'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 124 | | 15.0 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | PELOS | 41°09'43.0"N 008°09'41.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145. AWY-RNAV. En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN et CS, TFC réorienté sur instruction ATC sur tronçon SALIN-MTG-ALG via Y25-G701-A3-M622-M194 ou Y25-G701-A3-M622-A9.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN and CS, TFC rerouted on ATC instruction on SALIN-MTG-ALG segment via Y25-G701-A3-M622-M194 or Y25-G701-A3-M622-A9. | | | | | | | | | | | | |
| (2) PROVENCE APP sous le FL 145. AWY-RNAV. En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN et CS, TFC réorienté sur instruction ATC sur tronçon SALIN-MTG-ALG via Y25-G701-A3-M622-M194 ou Y25-G701-A3-M622-A9.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN and CS, TFC rerouted on ATC instruction on SALIN-MTG-ALG segment via Y25-G701-A3-M622-M194 or Y25-G701-A3-M622-A9. | | | | | | | | | | | | |
| (3) PROVENCE APP sous le FL 145. AWY-RNAV. En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN et CS, TFC réorienté sur instruction ATC sur tronçon SALIN-MTG-ALG via Y25-G701-A3-M622-M194 ou Y25-G701-A3-M622-A9.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN and CS, TFC rerouted on ATC instruction on SALIN-MTG-ALG segment via Y25-G701-A3-M622-M194 or Y25-G701-A3-M622-A9. | | | | | | | | | | | | |
| | **UM731** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MONTPELLIER MEDITERRANEE VOR-DME ( FJR ) | 43°34'42.1"N 003°58'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 129 | 309 | 47.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | DIVKO | 43°03'22.2"N 004°46'36.9"E | | | | | | | | | | |
| | **M732** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | NISEK | 41°02'01.0"N 007°45'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 310 | 15.0 | FL 500 | FL 115 | 3500 | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | GINOX | 40°51'44.4"N 008°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UM732** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | NIVDA | 41°14'36.0"N 006°34'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 113 | 293 | 23.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | NESUL | 41°04'31.0"N 007°01'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 271 | 33.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | NISEK | 41°02'01.0"N 007°45'34.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UM975** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | RESMI | 48°34'07.0"N 002°11'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 123 | | 30.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS BREST | |
| ∆ | PEKIM | 48°16'33.0"N 002°49'32.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UM976** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LUMAS | 41°43'59.6"N 004°40'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 014 | | 51.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | SOSUR | 42°33'36.8"N 004°59'50.6"E | | | | | | | | | | |
| | **UM984** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | PADKO | 43°13'53.9"N 005°19'58.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 244 | | 26.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | DIVKO | 43°03'22.2"N 004°46'36.9"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **M986** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | REQIN | 39°00'00.0"N 006°15'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 028 | 208 | 50.0 | FL 195 | FL 115 | 3500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ETEKO | 39°42'50.0"N 006°48'16.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | 209 | 33.0 | FL 195 | FL 115 | 3500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ERETI | 40°11'01.0"N 007°10'37.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | 209 | 10.6 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | KUPIM | 40°20'04.0"N 007°17'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | | 16.2 | FL 500 | FL 115 | 3500 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ORKUM | 40°33'50.0"N 007°28'58.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UM989** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | SOSUR | 42°33'36.8"N 004°59'50.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 159 | 339 | 9.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | NEVIX | 42°24'51.0"N 005°03'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 160 | 340 | 47.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | OLNUL | 41°40'04.0"N 005°23'06.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon SOSUR-OLNUL : CDR1 H24. En cas d'activité Défense, contournement via SOSUR-UM154-OBLAD. Disponibilité réelle CDR1 connue de LFMM ACC.<br>SOSUR-OLNUL segment : CDR1 H24. Re-routing via SOSUR-UM154-OBLAD in case of Defence activity. Actual availability of CDR1 known on LFMM ACC. | | | | | | | | | | | | |
| | **N20** | AWY RNAV vers UK.<br>RNAV AWY towards the UK. | | | | | | | | | | |
| ▲ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 305 | | 38.0 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | KUNAV | 50°30'53.7"N 001°03'56.2"E | | | | | | | | | | |
| | **UN26** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | KORER | 47°41'06.0"N 002°30'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 160 | | 50.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | NORMI | 46°53'46.0"N 002°05'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 156 | | 25.9 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | UVUDO | 46°30'00.0"N 001°50'39.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UN29** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | OZNOH | 48°27'32.7"N 002°31'31.2"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 085 | | 70.4 | FL 500 | FL 255 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | BULOX | 48°33'00.0"N 000°46'00.0"W | | | | | | | | | | |
| | **N57** | Service du contrôle rendu par l'Approche LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE.<br>Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ▲ | EGOZE | 49°33'09.5"N 002°29'22.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 323 | | 42.8 | FL 265 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (1) |
| ▲ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 002 | | 29.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | BOULOGNE SUR MER VOR ( BNE ) | 50°37'29.2"N 001°54'25.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 308 | | 21.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (2) |
| ∆ | DEVAL | 50°51'25.4"N 001°28'00.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA PARIS.<br>PARIS TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Niveaux impairs sur instruction ATC.<br>Odd levels only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **N86** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | PIGOS | 43°37'20.2"N 007°22'16.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 202 | 023 | 18.5 | FL 195 | FL 145 | 8900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | ADUDU | 43°20'41.0"N 007°11'21.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 202 | 022 | 11.9 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | LERMA | 43°09'57.4"N 007°04'22.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 231 | 052 | 29.1 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | EPOLO | 42°52'58.0"N 006°32'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 256 | 076 | 55.0 | FL 195 | FL 055 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | TINOT | 42°41'51.8"N 005°18'54.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 237 | 057 | 16.3 | FL 195 | FL 055 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (4) |
| ▲ | SOSUR | 42°33'36.8"N 004°59'50.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 242 | 062 | 20.2 | FL 195 | FL 055 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | BALMO | 42°25'00.0"N 004°35'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 242 | 062 | 28.9 | FL 195 | FL 055 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MAMES | 42°12'33.0"N 004°00'01.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon PIGOS-LERMA : TMA NICE.
PIGOS-LERMA segment : NICE TMA.

(2) TMA NICE, CTA TOULON. Tronçon LERMA-SOSUR : selon l'activité défense en LF-D 54 A1, A2, A4 / BN / N / NR, TFC réorienté sur instruction ATC via A3 - G7 - Z16 (sens LERMA -> SOSUR) et via Z16 - G701 - A3 ou via Z16 - G701 - Q302 - P856 (sens SOSUR -> LERMA).
Tronçon LERMA-TINOT : inutilisable si RFL < FL 125.
NICE TMA, TOULON CTA.
LERMA-SOSUR segment : In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A4 / BN / N / NR, TFC rerouted on ATC instruction via A3 - G7 - Z16 (in the direction LERMA to SOSUR) and via Z16 - G701 - A3 or Z16 - G701 - Q302 - P856 (in the direction SOSUR to LERMA).
LERMA-TINOT segment : not available if RFL < FL 125.

(3) CTA TOULON, PROVENCE APP sous le FL 145.
TOULON CTA, PROVENCE APP BLW FL 145.

(4) Tronçon TINOT-BALMO : PROVENCE APP sous le FL 145.
TINOT-BALMO segment : PROVENCE APP BLW FL 145.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **N160** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LIZAD | 49°35'25.2"N 004°19'48.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 104 | 283 | 53.5 | FL 195 | FL 095 | | ⇓ | ⇑ | IROISE | |
| ∆ | TUNIT | 49°22'53.0"N 003°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 104 | 284 | 38.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | (1) |
| ▲ | JERSEY VOR-DME ( JSY ) | 49°13'16.0"N 002°02'46.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 272 | 9.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | (2) |
| ∆ | LUSIT | 49°12'53.0"N 001°47'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 272 | 52.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ▲ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | 277 | 8.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | XOVPA | 49°09'18.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 25.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | (3) |
| ∆ | LISEU | 49°06'12.0"N 000°24'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 9.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS RENNES | (4) |
| ∆ | BERNO ( 344 CHW ) | 49°05'00.0"N 000°38'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 2.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | EVRUK | 49°04'43.0"N 000°41'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 21.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | ELCOB | 49°01'54.1"N 001°13'15.1"E | | | | | | | | | | |

(1) A l'exclusion de la CTR et TMA ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'elles sont actives.
With the exclusion of CHANNEL ISLANDS CTR and TMA when active.

(2) A l'exclusion de la CTR et TMA ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'elles sont actives.
With the exclusion of CHANNEL ISLANDS CTR and TMA when active.

(3) Tronçon XOVPA-LISEU FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS.
XOVPA-LISEU segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC.

(4) Tronçon LISEU-BERNO FL< 115: APP RENNES ou ACC PARIS. FL> 115 : ACC PARIS.
LISEU-BERNO segment BLW FL 115 : RENNES APP or PARIS ACC. ABV FL 115 : PARIS ACC.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UN160** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | JERSEY VOR-DME ( JSY ) | 49°13'16.0"N 002°02'46.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 272 | 62.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | 292 | 8.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | IXINI | 49°07'02.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 111 | 291 | 41.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (1) |
| ∆ | BUSUK | 48°51'19.0"N 000°42'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 111 | 291 | 26.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ▲ | PIGOP | 48°41'09.0"N 001°20'20.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon IXINI-PIGOP : TFC<FL295 = PARIS UAC; TFC>FL295 = BREST UAC.<br>IXINI-PIGOP segment : BLW FL 295, PARIS UAC - ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| **N163** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | OMARD | 43°06'17.0"N 007°35'28.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 251 | 071 | 48.4 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | EPOLO | 42°52'58.0"N 006°32'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 278 | 098 | 40.5 | FL 195 | FL 055 | 3500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | JULEE | 43°00'46.0"N 005°38'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 310 | 131 | 32.8 | FL 195 | FL 075 | 5600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | MARTIGUES VOR-DME ( MTG ) | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE, CTA TOULON. AWY RNAV. Selon l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A4, N, NR, TFC réorienté sur instruction ATC, via A3 - G7 (sens OMARD-MTG), et via G701-Q302-P856 ou G701-A3 (sens MTG-OMARD).<br>NICE TMA, TOULON CTA. RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A4, N, NR,, TFC rerouted on ATC instruction via A3-G7 (in the direction OMARD to MTG), and via G701-Q302-P856 or G701-A3 (in the direction MTG to OMARD). | | | | | | | | | | | | |
| (2) CTA TOULON. Selon l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A4, N, NR, TFC réorienté sur instruction ATC, via A3 - G7 (sens OMARD-MTG), et via G701-Q302-P856 ou G701-A3 (sens MTG-OMARD).<br>TOULON CTA. RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A4, N, NR, TFC rerouted on ATC instruction via A3-G7 (in the direction OMARD to MTG), and via G701-Q302-P856 or G701-A3 (in the direction MTG to OMARD). | | | | | | | | | | | | |
| (3) PROVENCE APP sous le FL 145. AWY RNAV. Selon l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A4, N, NR, TFC réorienté sur instruction ATC, via A3 - G7 (sens OMARD-MTG), et via G701-Q302-P856 ou G701-A3 (sens MTG-OMARD).<br>PROVENCE APP below FL 145. RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A4, N, NR,, TFC rerouted on ATC instruction via A3-G7 (in the direction OMARD to MTG), and via G701-Q302-P856 or G701-A3 (in the direction MTG to OMARD). | | | | | | | | | | | | |
| **UN460** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | RIVAK | 46°00'00.0"N 008°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 271 | 091 | 31.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ▲ | SIVIR ( Point d'entrée/sortie RVSM EUR ) | 46°00'00.0"N 008°45'00.0"W | | | | | | | | | | |
| **UN461** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 253 | | 45.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (1) |
| ∆ | AKEMO | 47°08'21.0"N 003°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) CDR1 H24.<br>Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST ACC.<br>Actual availability of CDR1 known on BREST ACC. | | | | | | | | | | | | |
| **UN470** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LAPEX | 47°00'00.0"N 008°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 271 | 092 | 30.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ▲ | SEPAL ( Point d'entrée/sortie RVSM EUR ) | 47°00'00.0"N 008°45'00.0"W | | | | | | | | | | |
| **UN471** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 088 | 9.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | (1) |
| ∆ | OLEBA | 47°09'25.0"N 001°50'53.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 088 | 47.2 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | (2) |
| ∆ | AKEMO | 47°08'21.0"N 003°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) CDR1 H24.<br>Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST ACC.<br>Actual availability of CDR1 known on BREST ACC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) CDR1 H24.<br>Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST ACC.<br>Actual availability of CDR1 known on BREST ACC. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **UN480** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ETIKI ( Point d'entrée/sortie RVSM EUR ) | 48°00'00.0"N 008°45'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 271 | 30.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ▲ | REGHI | 48°00'00.0"N 008°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UN482** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | KORER | 47°41'06.0"N 002°30'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 276 | 22.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | GODAN | 47°38'31.0"N 001°57'36.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | 277 | 18.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | KURIS | 47°35'59.0"N 001°31'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 097 | | 27.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| | | | 093 | | 6.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | DEKJA | 47°31'43.0"N 000°41'09.0"W | | | | | | | | | | |
| | | | 094 | | 42.6 | FL 285 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | NIMER | 47°28'21.0"N 000°21'25.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 094 | | 23.9 | FL 285 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | SOMED | 47°26'09.0"N 000°56'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 056 | | 7.9 | FL 265 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | DIBES | 47°30'27.0"N 001°06'17.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UN490** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 333 | 50.2 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| ∆ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| | **N491** | Dans les limites latérales de la TMA NANCY, le plancher est le plus haut des deux niveaux FL 075 ou 6500 ft AMSL.<br>Within the side limits of TMA NANCY, the lower limit is the highest of both levels FL 075 ou 6500 ft AMSL. | | | | | | | | | | |
| ▲ | EPINAL MIRECOURT VOR ( EPL ) | 48°19'04.2"N 006°03'33.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 108 | 288 | 26.8 | FL 195 | 6500 ft AMSL | 5500 | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | |
| ▲ | LASAT | 48°09'32.2"N 006°41'02.9"E | | | | | | | | | | |
| | **UN491** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | OTOFE | 48°56'19.5"N 002°29'18.3"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 093 | 273 | 29.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 093 | 273 | 10.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 094 | 273 | 49.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (1) |
| ▲ | GALBO | 48°50'17.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 094 | 274 | 31.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (2) |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 100 | 280 | 14.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | DITAL | 48°44'41.0"N 000°53'21.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 100 | 280 | 18.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | PIGOP | 48°41'09.0"N 001°20'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 100 | 280 | 12.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | TABOV | 48°38'39.0"N 001°38'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 100 | 280 | 22.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | RESMI | 48°34'07.0"N 002°11'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 22.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | TEPRI | 48°33'08.0"N 002°45'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 8.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | POGZI | 48°32'42.0"N 002°58'15.1"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon EKRAS-LGL FL<335 : CDR1 H24. En cas d'activité Défense, contournement sur instruction ATC.
EKRAS-LGL segment BLW FL 335 : CDR1 H24. In case of Defence activity, re-routing on ATC instruction.

(2) Tronçon GALBO-POGZI : FL<295 = PARIS UAC ; FL>295 = BREST UAC.
GALBO-POGZI segment : BLW FL 295 = PARIS UAC ; ABV FL 295 = BREST UAC.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **UN502** | | | | | | | | | | | |
| △ | JERSEY VOR-DME ( JSY ) | 49°13'16.0"N 002°02'46.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 283 | 35.2 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| △ | SENLO | 49°05'00.0"N 001°10'42.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 283 | 37.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| △ | ARGED | 48°55'47.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 104 | 284 | 32.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (1) |
| △ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LGL-ARGED : TFC<FL295=PARIS UAC; TFC>FL295=BREST UAC.<br>LGL-ARGED segment : BLW FL295, PARIS UAC - ABV FL295, BREST UAC | | | | | | | | | | | | |
| | **UN536** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BUNAV | 46°30'00.0"N 008°45'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 271 | 31.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ▲ | TIVLU | 46°30'00.0"N 008°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UN585** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | INGOR | 49°21'52.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 060 | 56.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇑ | BREST | |
| △ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 273 | 093 | 10.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| △ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 255 | 076 | 33.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| △ | FEJAC | 48°46'32.0"N 002°34'15.0"W | | | | | | | | | | |
| | **N725** | AWY RNAV<br>RNAV AWY | | | | | | | | | | |
| ▲ | OSPOK | 40°51'25.0"N 004°40'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 095 | | 68.5 | FL 195 | FL 115 | 3500 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| △ | INKIR | 40°42'39.0"N 006°09'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | | 61.2 | FL 500 | FL 115 | 3500 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ORKUM | 40°33'50.0"N 007°28'58.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UN734** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | UMLER | 47°30'00.0"N 008°45'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 271 | 30.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (1) |
| ▲ | UMOXA | 47°30'00.0"N 008°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST ACC. En cas d'activité Défense, contournement via ETIKI ou SEPAL.<br>CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST ACC. Re-routing via ETIKI or SEPAL in case of Defense activity. | | | | | | | | | | | | |
| | **N736** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | IVLAM | 43°47'22.0"N 007°31'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 211 | | 5.9 | FL 235 | FL 145 | 10200 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| △ | PETUR | 43°42'30.8"N 007°27'09.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 211 | | 6.3 | FL 235 | FL 145 | 6900 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | PIGOS | 43°37'20.2"N 007°22'16.2"E | | | | | | | | | | |
| | **UN741** | | | | | | | | | | | |
| △ | AZFIC | 46°34'07.7"N 003°05'40.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 060 | 239 | 34.9 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| △ | ERIGA | 46°51'36.0"N 002°21'47.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 058 | | 16.9 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | MOKOR | 47°00'25.0"N 002°00'50.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 060 | | 18.9 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 053 | | 38.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 069 | | 10.2 | FL 305 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | TEMTO | 47°35'41.7"N 000°36'54.2"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 070 | | 38.2 | FL 305 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| △ | KEPER | 47°48'22.0"N 000°16'26.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UN851** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ISTER | 40°03'52.6"N 004°40'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 058 | 238 | 38.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | LUNOR | 40°23'06.0"N 005°23'48.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | | ESPACE FRA / FRA AIRSPACE | | | | | | | | | | |
| Δ | NESUL | 41°04'31.0"N 007°01'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | 239 | 9.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | SOVAG | 41°08'49.0"N 007°12'23.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 059 | 239 | 33.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | NEGAT | 41°24'42.0"N 007°51'46.0"E | | | | | | | | | | |
| | | ESPACE FRA / FRA AIRSPACE | | | | | | | | | | |
| Δ | RAPUR | 42°53'36.0"N 008°40'37.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 019 | 199 | 32.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | TORTU | 43°23'18.0"N 008°57'30.0"E | | | | | | | | | | |
| | **N852** | FL > 195 REIMS ACC<br>La limite Ouest de l'AWY correspond à la limite Est de la TMA 1 LORRAINE.APP STRASBOURG dans les limites du SIV STRASBOURG.<br>ABV FL 195 REIMS ACC<br>AWY West limit corresponds to LORRAINE TMA 1 East limit. STRASBOURG APP within STRASBOURG SIV limits. | | | | | | | | | | |
| Δ | SUTAL | 49°28'00.0"N 006°23'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 152 | 332 | 6.6 | FL 500 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | (1) |
| Δ | AKELU | 49°22'01.0"N 006°27'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 154 | 333 | 10.0 | FL 500 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| Δ | EXHOM | 49°12'51.2"N 006°33'56.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 154 | 334 | 14.9 | FL 500 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ▲ | GROSTENQUIN VOR-DME ( GTQ ) | 48°59'11.2"N 006°42'58.4"E | | | | | | | | | | |
| | | (1) Entre un point situé à 27NM au Nord de GTQ et GTQ, le plancher est remonté au FL 075.<br>Between a point situated at 27NM North of GTQ and GTQ, lower limit is raised to FL 075. | | | | | | | | | | |
| | **UN852** | | | | | | | | | | | |
| Δ | DIVKO | 43°03'22.2"N 004°46'36.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 206 | | 60.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | VATIR | 42°10'20.0"N 004°06'56.0"E | | | | | | | | | | |
| | **N853** | | | | | | | | | | | |
| Δ | VANAS | 45°27'25.8"N 006°44'48.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 21.2 | FL 500 | FL 175 | | | ⇓ | GENEVE | |
| Δ | MOBLO | 45°48'35.0"N 006°43'21.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 19.0 | FL 500 | FL 175 | | | ⇓ | GENEVE | |
| Δ | UBIMA | 46°07'35.0"N 006°42'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 19.1 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | GENEVE | |
| Δ | MOLUS | 46°26'38.0"N 006°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UN854** | | | | | | | | | | | |
| Δ | RASPA | 42°09'28.2"N 005°23'47.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 351 | 171 | 20.2 | FL 500 | FL 115 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | MEBEL | 42°29'31.0"N 005°20'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 351 | 171 | 12.4 | FL 500 | FL 115 | | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | TINOT | 42°41'51.8"N 005°18'54.4"E | | | | | | | | | | |
| | | ESPACE FRA / FRA AIRSPACE | | | | | | | | | | |
| Δ | MARSEILLE PROVENCE VOR-DME ( MRM ) | 43°22'38.4"N 005°19'35.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 339 | | 74.5 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 349 | | 38.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ETREK | 45°11'15.5"N 004°38'19.4"E | | | | | | | | | | |
| | | ESPACE FRA / FRA AIRSPACE | | | | | | | | | | |
| Δ | BULOL | 46°02'44.7"N 005°05'30.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 358 | | 11.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | LOGNI | 46°14'35.2"N 005°05'34.2"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UN857** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | AHVEC | 48°49'19.2"N 002°44'44.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 233 | | 26.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (1) |
| ∆ | RESMI | 48°34'07.0"N 002°11'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 190 | | 17.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | DEKOD | 48°17'00.0"N 002°06'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | | 9.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (2) |
| ∆ | DISAK | 48°08'00.0"N 002°07'54.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon AHVEC-RESMI : TFC FL<295 = PARIS UAC ; TFC>FL295 = BREST UAC.<br>AHVEC-RESMI segment : BLW FL295, PARIS UAC ; ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon DEKOD-DISAK : TFC<FL265 = PARIS UAC, FL265<TFC<FL295 = BORDEAUX UAC, TFC>FL295 = BREST UAC.<br>DEKOD-DISAK segment: BLW FL 265, PARIS UAC - ABV FL265 and BLW FL295, BORDEAUX UAC - ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| **UN858** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BOKNO | 47°02'49.0"N 000°41'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 003 | 183 | 27.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | (1) |
| ▲ | DEVRO | 47°29'44.0"N 000°44'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 017 | 197 | 21.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| ▲ | VANAD | 47°50'14.0"N 000°54'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 030 | | 56.9 | FL 500 | FL 295 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | TABOV | 48°38'39.0"N 001°38'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 068 | | 19.2 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (2) |
| ▲ | TOUSSUS LE NOBLE VOR ( TSU ) | 48°45'13.4"N 002°06'08.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 073 | | 24.6 | FL 500 | FL 265 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | OQQAL | 48°51'38.7"N 002°42'05.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon BOKNO-VANAD : TFC<FL305 = PARIS UAC, TFC>FL305 = BREST UAC. Sur instruction ATC dans le sens VANAD-BOKNO.<br>BOKNO-VANAD segment: BLW FL 305, PARIS UAC - ABV FL 305, BREST UAC.Only AVBL on ATC instruction in the direction VANAD to BOKNO . | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon TABOV-OQQAL : TFC<FL295 = PARIS UAC; TFC>FL295 = BREST UAC.<br>TABOV-OQQAL segment: BLW FL295,PARIS UAC - ABV FL295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| **UN859** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | SITET | 50°06'00.0"N 000°00'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 165 | | 25.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | LONDRES BREST | (1) |
| ▲ | ETRAT | 49°41'00.0"N 000°09'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | | 23.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (2) |
| ▲ | DEAUVILLE NORMANDIE VOR ( DVL ) | 49°18'38.7"N 000°18'45.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | | 32.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | | 16.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | SORAP | 48°31'20.0"N 000°38'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 16.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (3) |
| ∆ | BENAR | 48°15'11.0"N 000°44'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | 344 | 25.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | VANAD | 47°50'14.0"N 000°54'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | | 25.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (4) |
| ▲ | AMBOISE DME ( AMB ) | 47°25'44.1"N 001°03'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | | 24.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | SOPIL | 47°01'33.0"N 001°03'18.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon SITET-ETRAT : TFC<FL295 = LONDRES UAC; TFC>FL295 = BREST UAC.<br>SITET-ETRAT : BLW FL 295, LONDON UAC - ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) ETRAT-VANAD : TFC<FL295 = PARIS UAC; TFC>FL295 = BREST UAC.<br>ETRAT-VANAD : BLW FL 295, PARIS UAC - ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Sens VANAD->SORAP : FL>265 uniquement sur instruction ATC.<br>VANAD- SORAP segment in the direction VANAD- SORAP : ABV FL 265 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (4) Tronçon VANAD-SOPIL : TFC<FL305 = PARIS UAC ; TFC>FL305 = BREST UAC<br>VANAD-SOPIL : FL<305 CDR1 H24. En cas d'activité Défense contournement sur instruction ATC.<br>VANAD-SOPIL segment: TFC BLW FL 305, PARIS UAC - ABV FL305, BREST UAC.<br>VANAD-SOPIL : BLW FL 305 CDR1 H24. Re-routing on ATC instruction in case of Defence activity. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UN861** | | | | | | | | | | | | |
| Δ | TUPAR | 46°25'45.0"N 000°39'46.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 352 | | 66.9 | FL 500 | FL 275 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| Δ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 123.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (2) |
| ▲ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) FL<335 : CDR1 H24.<br>Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST ACC<br>FL<335 : CDR1 H24.<br>Actual availability of CDR1 known on BREST ACC | | | | | | | | | | | | |
| (2) FL<335 : CDR1 H24.<br>Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST ACC<br>FL<335 : CDR1 H24.<br>Actual availability of CDR1 known on BREST ACC | | | | | | | | | | | | |
| **UN862** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SKESO | 49°49'29.4"N 003°02'02.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 137 | 317 | 74.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST (WITHIN FRA AIRSPACE) | (1) |
| Δ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | 359 | 50.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| Δ | RENNES SAINT JACQUES VOR-DME ( REN ) | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 198 | 018 | 27.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| Δ | GODAN | 47°38'31.0"N 001°57'36.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 175 | | 17.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| Δ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 175 | | 51.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | UVUDO | 46°30'00.0"N 001°50'39.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | | 31.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST BORDEAUX | (2) |
| ▲ | UTISO | 46°02'43.8"N 001°27'48.6"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon SKESO-UPALO FL>255 : uniquement sur instruction ATC<br>SKESO-UPALO segment ABV FL 255 : only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon UVUDO-UTISO : CDR1 WE, nuits, JF et journées particulièrement chargées publiées par SUP AIP.<br>En cas d'activité Défense, contournement sur instruction ATC.<br>Sur instruction ATC, hors périodes d'ouverture CDR1.<br>UVUDO-UTISO segment : CDR1 week-end, nights, public holidays and overloaded days published by AIP SUP.<br>Re-routing on ATC instruction in case of Defence activity.<br>Only by ATC except CDR1 opening times. | | | | | | | | | | | | |
| **N867** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | AKIKI | 49°35'29.0"N 001°25'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 003 | | 24.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ▲ | GARMI | 50°00'00.0"N 001°22'49.6"W | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **UN867** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | TEPRA | 46°29'45.0"N 002°25'28.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | 209 | 27.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| ∆ | NORMI | 46°53'46.0"N 002°05'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 025 | | 7.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | MOKOR | 47°00'25.0"N 002°00'50.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 009 | | 20.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 026 | | 45.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | RINSO | 48°01'38.0"N 001°26'09.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 52.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 004 | | 41.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | AKIKI | 49°35'29.0"N 001°25'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 003 | | 24.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| ∆ | GARMI | 50°00'00.0"N 001°22'49.6"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon AKIKI-GARMI : CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST et LONDRES ACC.<br>En cas d'activité Défense (EGD036), contournement via EKRAS-UT507-REVTU-ORIST.<br>AKIKI-GARMI segment: CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST and LONDON ACC.<br>In case of Defence activity (EGD036), re-routing via EKRAS-UT507-REVTU-ORIST. | | | | | | | | | | | | |
| | **N869** | REF : AIP Switzerland.<br>CDR 1 H24.<br>Par ATC : alternative route via Z669.<br>REF : Switzerland AIP<br>CDR 1 H24.<br>By ATC : alternative route via Z669. | | | | | | | | | | |
| ∆ | NINTU | 46°08'50.1"N 005°33'10.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 233 | 16.5 | FL 500 | FL 095 | | ⇑ | | GENEVE | |
| ∆ | MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 225 | 38.4 | FL 500 | FL 095 | | ⇑ | | GENEVE | |
| ∆ | VEROX | 46°43'38.8"N 006°34'23.6"E | | | | | | | | | | |
| | **UN870** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | DIBER | 42°04'47.0"N 004°24'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 040 | | 38.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | SOSUR | 42°33'36.8"N 004°59'50.6"E | | | | | | | | | | |
| | **N871** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME ( LTP ) | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 039 | | 5.7 | FL 500 | FL 115 | 3900 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | GIPNO | 45°33'35.6"N 005°31'44.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 039 | | 8.7 | FL 500 | FL 115 | 6400 | | ⇓ | MARSEILLE GENEVE | |
| ∆ | NAVLA | 45°40'02.0"N 005°40'01.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 039 | | 5.0 | FL 500 | FL 115 | 6400 | | ⇓ | MARSEILLE GENEVE | |
| ∆ | SOPLO | 45°43'43.7"N 005°44'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 039 | | 14.3 | FL 195 | FL 095 | 6400 | | ⇓ | GENEVE | (1) |
| ∆ | OMASI | 45°54'22.0"N 005°58'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 039 | | 14.8 | FL 500 | FL 095 | 7000 | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | KINNI | 46°05'20.0"N 006°12'42.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 040 | | 28.9 | FL 500 | 8600 ft AMSL | 8600 | | ⇓ | GENEVE | |
| ▲ | MOLUS | 46°26'38.0"N 006°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon SOPLO - OMASI : Seulement sur instruction ATC H24 FL>145.<br>SOPLO - OMASI segment : Only by ATC H24 ABV FL 145. | | | | | | | | | | | | |

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **N872** | | | | | | | | | | | |
| Δ | MEDIL | 50°20'31.7"N 003°40'29.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 201 | | 10.0 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | PARIS REIMS | (1) |
| Δ | PITHI | 50°11'26.5"N 003°34'22.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 201 | | 25.0 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | PARIS REIMS | |
| Δ | LESDO | 49°48'30.0"N 003°19'05.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon MEDIL-LESDO : FL<195 uniquement sur instruction ATC.<br>TFC<FL 265 = PARIS UAC; TFC>FL 265 = REIMS UAC.<br>MEDIL-LESDO segment : BLW FL 195 only available on ATC instruction.<br>BLW FL 265, PARIS UAC - ABV FL 265, REIMS UAC. | | | | | | | | | | | | |
| | **UN872** | | | | | | | | | | | |
| Δ | KIHVI | 49°11'57.5"N 002°18'54.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 239 | | 12.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (1) |
| Δ | AMJUS | 49°05'45.9"N 002°02'09.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 243 | | 50.0 | FL 500 | FL 245 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | DITAL | 48°44'41.0"N 000°53'21.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 237 | | 43.7 | FL 500 | FL 245 | | ⇓ | | BREST | |
| Δ | GODIX | 48°21'45.0"N 000°02'33.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 232 | | 10.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| Δ | DIDAK | 48°15'35.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 231 | | 64.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| Δ | KURIS | 47°35'59.0"N 001°31'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 227 | | 22.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| Δ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 211 | 031 | 34.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| Δ | ERIGA | 46°51'36.0"N 002°21'47.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon KIHVI-DIDAK : TFC<FL295 = PARIS UAC.<br>KIHVI-DIDAK segment : BLW FL 295, PARIS UAC. | | | | | | | | | | | | |
| | **N873** | A l'exclusion de la TMA LILLE lorsqu'elle est active.<br>With the exclusion of LILLE TMA when active. | | | | | | | | | | |
| Δ | ADUTO | 50°30'54.0"N 003°21'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 025 | 7.4 | FL 265 | FL 085 | | | ⇑ | LILLE PARIS | (1) |
| Δ | VEKIN | 50°24'15.0"N 003°16'30.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TFC< FL115 : LILLE APP ; TFC>FL115 = PARIS UAC.<br>TFC BLW FL 115: LILLE APP; ABV FL 115, PARIS UAC. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UN873** | | | | | | | | | | | | |
| △ | TEPRA | 46°29'45.0"N 002°25'28.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | 209 | 27.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| △ | NORMI | 46°53'46.0"N 002°05'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 025 | | 7.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | MOKOR | 47°00'25.0"N 002°00'50.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 036 | | 11.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | OLEBA | 47°09'25.0"N 001°50'53.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 036 | | 14.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | BAKUL | 47°20'49.0"N 001°38'17.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 052 | | 37.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | ARDOD | 47°43'53.0"N 000°54'21.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 052 | | 33.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | OBATO | 48°04'01.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 051 | | 32.0 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| △ | RONAX | 48°23'32.0"N 000°22'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 051 | | 12.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | SORAP | 48°31'20.0"N 000°38'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 036 | | 16.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | DITAL | 48°44'41.0"N 000°53'21.0"E | | | | | | | | | | |
| | | | 036 | | 21.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | ELCOB | 49°01'54.1"N 001°13'15.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 042 | | 19.0 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | PODEM | 49°15'41.0"N 001°33'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 042 | | 21.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | BAZOS | 49°30'55.3"N 001°55'31.2"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon OBATO-BAZOS : TFC<FL295=PARIS UAC, TFC>FL295 = BREST UAC.<br>OBATO-BAZOS segment: BLW FL 295, PARIS UAC - ABV FL 295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| **N874** | | A l'exclusion des TMA PARIS, BEAUVAIS et LILLE lorsqu'elles sont actives.<br>With the exclusion of PARIS, BEAUVAIS and LILLE TMA when active. | | | | | | | | | | |
| △ | VEKIN | 50°24'15.0"N 003°16'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 022 | 11.6 | FL 265 | FL 085 | | | ⇑ | LILLE PARIS | (1) |
| ▲ | CAMBRAI EPINOY VOR-DME ( CMB ) | 50°13'41.3"N 003°09'05.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | 031 | 16.2 | FL 265 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | LILLE PARIS | |
| △ | SULEX | 50°00'00.0"N 002°55'32.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | 030 | 6.2 | FL 265 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| △ | PERON | 49°54'45.0"N 002°50'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | 030 | 6.1 | FL 265 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| △ | NURMO | 49°49'34.0"N 002°45'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | 030 | 7.8 | FL 265 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| △ | VENOR | 49°43'00.0"N 002°38'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | 030 | 11.6 | FL 265 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| △ | EGOZE | 49°33'09.5"N 002°29'22.1"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon VEKIN-SULEX, TFC <FL115 : LILLE APP ; TFC>FL115 = PARIS UAC.<br>VEKIN-SULEX segment: TFC BLW FL 115 : LILLE APP; ABV FL 115, PARIS UAC. | | | | | | | | | | | | |
| **UN874** | | | | | | | | | | | | |
| △ | VANAD | 47°50'14.0"N 000°54'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 017 | | 24.0 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | PIWIZ | 48°12'53.7"N 001°05'56.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 017 | | 21.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | VADOM | 48°33'02.0"N 001°16'15.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 017 | | 26.9 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| △ | BAMES | 48°58'31.0"N 001°29'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 047 | | 34.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| △ | ARSAF | 49°21'02.6"N 002°08'03.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon VADOM-ARSAF : TFC<FL295 = PARIS UAC.<br>VADOM-ARSAF segment: BLW FL 295, PARIS UAC. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UP87** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | DIDIG | 46°03'07.0"N 002°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 009 | | 58.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | MOKOR | 47°00'25.0"N 002°00'50.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 009 | | 20.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 355 | 175 | 17.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| ∆ | GODAN | 47°38'31.0"N 001°57'36.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 018 | 198 | 27.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| ∆ | RENNES SAINT JACQUES VOR-DME ( REN ) | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 359 | 179 | 50.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 001 | | 41.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | REVTU | 49°35'50.0"N 001°43'32.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 003 | | 24.2 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| ∆ | BOLRO | 50°00'00.0"N 001°41'29.4"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon REVTU-BOLRO : CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST et LONDRES ACC.<br>En cas d'activité Défense (EGD036), contournement via REVTU-UY110-ORIST.<br>REVTU-BOLRO segment : CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST and LONDON ACC.<br>Re-routing via REVTU-UY110-ORIST in case of Defence activity (EGD036) . | | | | | | | | | | | | |
| **UP88** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | REVTU | 49°35'50.0"N 001°43'32.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 019 | | 25.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| ∆ | ODREP | 50°00'00.0"N 001°30'07.5"W | | | | | | | | | | |
| (1) CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST et LONDRES ACC. En cas d'activité Défense (EGD036), contournement via REVTU-UY110-ORIST<br>CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST and LONDON ACC. Re-routing via REVTU-UY110-ORIST in case of Defence acivity (EGD036). | | | | | | | | | | | | |
| **P856** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ABLAK | 43°30'05.0"N 005°26'18.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 094 | | 6.8 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | MOTIM | 43°29'19.0"N 005°35'38.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 094 | | 22.9 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇓ | | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | GILON | 43°26'39.0"N 006°06'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 094 | | 6.7 | FL 195 | FL 145 | 3700 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | NASIK | 43°25'51.0"N 006°16'03.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 094 | | 27.6 | FL 500 | FL 145 | 3700 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | RAPED | 43°22'24.0"N 006°53'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 095 | | 13.1 | FL 500 | FL 145 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | ADUDU | 43°20'41.0"N 007°11'21.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 095 | | 7.7 | FL 500 | FL 145 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | EBORA | 43°19'40.0"N 007°21'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 095 | | 11.4 | FL 500 | FL 145 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | DIVUL | 43°18'07.0"N 007°37'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 102 | | 36.9 | FL 500 | FL 145 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | NIRDO | 43°08'44.0"N 008°26'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 098 | | 29.0 | FL 195 | FL 065 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | EVIRI | 43°03'14.0"N 009°05'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 105 | | 24.1 | FL 195 | 4500 ft AMSL | 5000 | ⇓ | | MARSEILLE | (3) |
| ∆ | ALISO | 42°55'40.0"N 009°36'14.4"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145. Tronçon ABLAK-MOTIM : FL < 115 uniquement sur instruction ATC.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. ABLAK-MOTIM segment : BLW FL 115 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) PROVENCE APP sous le FL 115, TMA NICE. Tronçon MOTIM-GILON : FL < 115 uniquement sur instruction ATC.<br>PROVENCE APP BLW FL 115, NICE TMA. MOTIM-GILON segment : BLW FL 115 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (3) TMA BASTIA.<br>BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **UP860** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LEMKA | 46°37'44.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 119 | 37.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | | BREST BORDEAUX | |
| ∆ | RALIX | 46°56'25.0"N 001°02'20.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 119 | 19.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | | BREST | |
| ∆ | MOKUP | 47°05'47.0"N 001°26'37.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 118 | 7.9 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | | BREST | (1) |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon NTS-LEMKA : CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST.<br>NTS-LEMKA segment : CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST. | | | | | | | | | | | | |
| | **P872** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | OKIVA | 41°20'00.0"N 009°06'23.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 327 | | 30.2 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| | **P980** | AWY RNAV<br>RNAV AWY | | | | | | | | | | |
| ▲ | OKIVA | 41°20'00.0"N 009°06'23.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 358 | | 12.9 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | DIKEL | 41°32'53.0"N 009°06'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 356 | | 70.5 | FL 195 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | RATAP | 42°43'23.0"N 009°06'16.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 002 | | 36.6 | FL 195 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | MEGER | 43°19'54.0"N 009°10'33.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UP991** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | NARTI | 43°32'57.0"N 007°13'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | | 58.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | NIRDO | 43°08'44.0"N 008°26'05.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Q16** | Tronçon RNAV.<br>RNAV section. | | | | | | | | | | |
| ∆ | MURRO | 45°19'58.5"N 004°22'32.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 020 | 20.4 | FL 195 | FL 085 | 8100 | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | MEZIN | 45°01'01.6"N 004°11'45.1"E | | | | | | | | | | |
| | **Q20** | AWY RNAV.Guidage radar O/R.<br>RNAV AWY.Radar vectoring O/R. | | | | | | | | | | |
| ▲ | MEBAK | 45°42'28.9"N 004°38'55.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 258 | | 18.9 | FL 500 | FL 095 | 4800 | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | SOPAD | 45°39'12.0"N 004°12'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 257 | | 16.7 | FL 195 | FL 095 | 7600 | | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | SULOT | 45°36'14.0"N 003°48'59.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA LYON<br>LYON TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA Clermont-Ferrand<br>Clermont-Ferrand TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **Q41** | A l'exclusion de TMA ILES ANGLO NORMANDES lorsqu'elle est active.<br>With the exclusion of CHANNEL ISLANDS TMA when active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ORTAC | 49°59'57.0"N 002°00'18.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 193 | | 17.0 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | DOMOK | 49°43'28.0"N 002°06'18.0"W | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Q226** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | PASSEIRY VOR-DME ( PAS ) | 46°09'49.4"N 005°59'59.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | | 18.1 | FL 195 | FL 145 | 7900 | ⇓ | | GENEVE | (1) |
| ∆ | RUMIL ( FIR BDRY ) | 45°51'42.8"N 005°58'53.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | | 10.4 | FL 195 | 14009 ft AMSL | 9000 | ⇓ | | GENEVE | |
| ▲ | BEVEN | 45°41'19.0"N 005°58'22.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | | 12.7 | FL 195 | 14009 ft AMSL | 9000 | ⇓ | | GENEVE MARSEILLE | |
| ▲ | BALSI | 45°28'38.6"N 005°57'38.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon PAS-RUMIL : REF : AIP Switzerland.<br>Segment PAS-RUMIL : REF : Switzerland AIP. | | | | | | | | | | | | |
| | **Q252** | CDR 1 H24 | | | | | | | | | | |
| ▲ | GROSTENQUIN VOR-DME ( GTQ ) | 48°59'11.2"N 006°42'58.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 009 | | 11.1 | FL 195 | FL 075 | | | ⇓ | STRASBOURG | |
| ▲ | ERADI | 49°10'04.1"N 006°46'35.1"E | | | | | | | | | | |
| | **Q302** | AWY RNAV (guidage radar sur demande).<br>RNAV AWY (radar vectoring on request). | | | | | | | | | | |
| ▲ | LACAZ | 43°26'17.7"N 005°12'59.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 066 | | 10.4 | FL 195 | FL 075 | 5200 | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | ABLAK | 43°30'05.0"N 005°26'18.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 066 | | 11.1 | FL 195 | FL 075 | 5200 | ⇓ | | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | ABILI | 43°34'04.0"N 005°40'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | | 8.8 | FL 195 | FL 075 | 5200 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | UGLET | 43°34'52.0"N 005°52'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | | 9.9 | FL 195 | FL 075 | 4900 | ⇓ | | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | AMFOU | 43°35'45.0"N 006°06'04.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LACAZ-ABILI : PROVENCE APP sous le FL 145.<br>LACAZ-ABILI segment : PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon ABLAK-UGLET : FL>115 uniquement sur instruction ATC<br>ABLAK-UGLET segment : ABV FL 115 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon UGLET-AMFOU : TMA NICE. Uniquement sur instruction ATC.<br>UGLET-AMFOU segment : NICE TMA. Only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| | **Q763** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | TALUD | 49°36'04.0"N 005°25'14.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 263 | | 8.1 | FL 315 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | RAPOR | 49°35'29.0"N 005°12'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 252 | | 13.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | RENSA | 49°31'59.4"N 004°53'07.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 252 | | 21.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | SONUR | 49°26'13.6"N 004°21'26.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 252 | | 12.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | SOTUS | 49°22'48.0"N 004°03'01.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 251 | | .6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | GITAN | 49°22'37.0"N 004°02'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 252 | | 2.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | GIMER | 49°21'55.8"N 003°58'25.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 241 | | 12.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | VEBEK | 49°16'07.0"N 003°40'59.0"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **R7** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GROSTENQUIN VOR-DME ( GTQ ) | 48°59'11.2"N 006°42'58.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 127 | 307 | 14.0 | FL 145 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | (1) |
| ∆ | UFONE | 48°50'13.0"N 006°59'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 127 | 307 | 5.5 | FL 145 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | PHALO | 48°46'40.0"N 007°05'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 128 | 308 | 25.0 | FL 145 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | (2) |
| ▲ | STRASBOURG ENTZHEIM VOR-DME ( STR ) | 48°30'19.4"N 007°34'19.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 120 | 300 | 7.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ▲ | LUPEN ( FIR BDRY ) | 48°26'6.2"N 007°44'1.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon GTQ-LUPEN : FL>145 uniquement sur instruction ACC, lorsque la LF-R 123 n'est pas active.
GTQ-LUPEN segment: ABV FL 145 only AVBL on ATC instruction, when LF-R 123 is not active.

(2) Tronçon PHALO-STR-LUPEN : hors activité LF-R 123, lorsque la LF-R 322 Colmar Nord est active, transit au FL 160 sur notification etau dessus du FL 160 sur autorisation. Suivre instructions ATC.
PHALO-STR-LUPEN segment: outside LF-R 123 activity, when COLMARD North LF-R 322 is active, transit to FL 160 upon notification and ABV FL 160 on ATC instruction . Follow ATC instruction.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **R10** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ODILO | 48°14'30.3"N 001°34'17.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 033 | 8.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | PARIS | (1) |
| ∆ | SOTIP | 48°07'52.9"N 001°27'35.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 032 | 5.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | CHATEAUDUN VOR-DME ( CAD ) | 48°03'33.0"N 001°23'13.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 198 | 018 | 12.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | DOMOD | 47°51'46.0"N 001°17'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 197 | 018 | 27.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | AMBOISE DME ( AMB ) | 47°25'44.1"N 001°03'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | 359 | 24.2 | FL 195 | FL 065 | 2000 | ⇓ | ⇑ | PARIS BORDEAUX | (2) |
| ∆ | SOPIL | 47°01'33.0"N 001°03'18.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | 000 | 8.6 | FL 195 | FL 065 | 2000 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | OLINO | 46°52'56.6"N 001°02'55.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | 000 | 22.0 | FL 195 | FL 065 | 2000 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | BALAN | 46°30'58.0"N 001°02'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | 359 | 42.0 | FL 195 | FL 065 | 3000 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (3) |
| ▲ | LIMOGES VOR-DME ( LMG ) | 45°48'57.3"N 001°01'32.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 215 | 035 | 24.7 | FL 195 | FL 065 | 3100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | NORON | 45°29'05.0"N 000°40'39.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 215 | 035 | 37.5 | FL 195 | FL 065 | 3100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (4) |
| ∆ | VELIN | 44°58'48.0"N 000°09'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 215 | 035 | 22.5 | FL 195 | FL 065 | 3100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | OBLOC | 44°40'36.5"N 000°09'10.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 218 | 038 | 36.8 | FL 195 | FL 065 | 1800 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | ENSAC | 44°12'00.0"N 000°41'25.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | 039 | 21.5 | FL 195 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (5) |
| ∆ | RILON | 43°55'30.0"N 001°00'36.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 216 | 036 | 13.3 | FL 195 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | MAGEC | 43°44'54.0"N 001°11'45.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 218 | 038 | 21.8 | FL 195 | FL 065 | 1900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | BIARRITZ PAYS BASQUE VOR-DME ( BTZ ) | 43°27'59.9"N 001°30'37.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 235 | 055 | 12.1 | FL 195 | FL 065 | 4800 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | URUNA | 43°21'18.0"N 001°44'25.0"W | | | | | | | | | | |

(1) FL d'utilisation sur instruction ATC.
Tronçon ODILO - SOPIL : APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant les horaires publiés.
FL available on ATC instruction.
ODILO-SOPIL segment: SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours.

(2) Tronçon AMB-BALAN : FL < 145, APP POITIERS dans les limites du SIV POITIERS, pendant les horaires publiés.
Tronçon AMB-BALAN : Tronçon RNAV.
AMB-BALAN segment : BLW FL 145, POITIERS APP within POITIERS SIV limits, during published hours.
AMB-BALAN segment : RNAV segment.

(3) Tronçon BALAN-NORON : FL< 145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.
BALAN-NORON segment: BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours.

(4) Tronçon NORON-ENSAC : FL< 145, APP AQUITAINE.
NORON-ENSAC segment : BLW FL 145, AQUITAINE APP.

(5) Tronçon ENSAC-URUNA : FL< 145, APP BIARRITZ pendant les horaires publiés, APP PYRENEES pendant fermeture APP BIARRITZ.
ENSAC-URUNA segment: BLW FL 145, BIARRITZ APP during published hours, PYRENEES APP during BIARRITZ APP closure.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **R11** | | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ▲ | MOTAL | 47°34'36.0"N 002°13'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 258 | 50.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | OSKIN | 47°43'08.0"N 003°26'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 079 | 259 | 33.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (1) |
| ∆ | KUTAN | 47°48'27.0"N 004°15'23.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 079 | 259 | 15.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | BALMU | 47°50'48.2"N 004°38'22.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 079 | 259 | 24.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BALE | (2) |
| ▲ | ROLAMPONT DME ( RLP ) | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 050 | 230 | 40.9 | FL 195 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG<br>BALE | (3) |
| ▲ | EPINAL MIRECOURT VOR ( EPL ) | 48°19'04.2"N 006°03'33.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 076 | 256 | 25.8 | FL 500 | 6500 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | (4) |
| ∆ | POGOL | 48°23'56.5"N 006°41'36.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 076 | 256 | 5.3 | FL 195 | 6500 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | (5) |
| ∆ | PIMZI | 48°24'55.0"N 006°49'21.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 076 | 256 | 15.4 | FL 195 | 6500 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ▲ | OBORN | 48°27'43.0"N 007°12'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 077 | 257 | 15.0 | FL 195 | 6500 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ▲ | STRASBOURG ENTZHEIM VOR-DME ( STR ) | 48°30'19.4"N 007°34'19.1"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon OSKIN-KUTAN, du FL120 au FL190: Contournement via DIVDA sur instruction ATC pendant activité MIL LF-R124.
OSKIN-KUTAN segment, from FL 120 to FL 190: rerouting via DIDVA on ATC instruction if MIL activity in LF-R 124 .

(2) Tronçon BALMU-EPL : PARIS ACC dans les limites de la FIR PARIS.
BALMU-EPL : PARIS ACC within PARIS FIR.

(3) Tronçon RLP-EPL commun avec G21. Dans les limites latérales de la TMA NANCY le plancher est relevé au FL075.Tronçon RLP-STR : APP STRASBOURG dans les limites du SIV ou de la CTA STRASBOURG. A l'exclusion de la LF-R 45 S2 Langres quand active.
RLP-EPL segment shared with G21.Within NANCY TMA side limits, lower limit is raised to FL 075. RLP-STR segment : STRASBOURG APP within STRASBOURG SIV or CTA limits. With the exclusion of LF-R 45 S2 Langres when active.

(4) Tronçon EPL-POGOL : FL>195 REIMS ACC.
Dans les limites latérales de la TMA NANCY, le plancher est le plus haut des 2 niveaux FL075 ou 6500 ft AMSL.
EPL-POGOL segment : ABV FL 195 REIMS ACC.
Within NANCY TMA side limits, lower limit is the highest of either FL 075 levels or 6500 ft AMSL.

(5) Tronçon POGOL-STR : à l'exclusion des zones règlementées LF-R 123 et LF-R 322 Colmar Nord lorsqu'elles sont actives.
Tronçon POGOL-OBORN : plancher relevé au plus haut des deux niveaux FL 065 ou 6500 ft AMSL lorsque la TMA PHALSBOURG est active.
Tronçon POGOL-STR : contournement par AWY V17 lorsque la LF-R123 est active.
Tronçon POGOL-OBORN-STR : hors activité LF-R 123, lorsque la LF-R 322 Colmar Nord est active, transit au FL 160 sur notification et au dessus du FL160 sur autorisation. Suivre instructions ATC.
POGOL-STR segment : with the exclusion of LF-R 123 and LF-R 322 Colmar North when active.
POGOL-OBORN segment : lower limit raised to the highest of either FL 065 or 6500 ft AMSL when TMA PHALSBOURG is active.
POGOL-STR segment : rerouting by AWY V17 when LF-R 123 active.
POGOL-OBORN-STR segment : outside LF-R 123 activity, when Colmar North LF-R 322 is active, transit at FL 160 upon notification and ABV FL 160 on ATC instruction. Follow ATC instruction.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **R14** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | EPIXO | 46°43'22.9"N 002°24'01.9"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 190 | 8.4 | FL 195 | FL 115 | | ⇑ | | NANTES | (1) |
| ∆ | ERIGA | 46°51'36.0"N 002°21'47.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 079 | 258 | 11.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | NORMI | 46°53'46.0"N 002°05'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 050 | 230 | 25.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 174 | 27.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | | NANTES | |
| ∆ | BALNI | 47°37'05.0"N 001°40'26.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 174 | 27.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | | NANTES RENNES | (2) |
| ∆ | RENNES SAINT JACQUES VOR-DME ( REN ) | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 336 | 156 | 15.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | (3) |
| ∆ | LABUL | 48°17'57.0"N 001°53'22.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 335 | 155 | 18.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | DINARD PLEURTUIT SAINT MALO VOR-DME ( DIN ) | 48°35'09.8"N 002°04'56.4"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 002 | 182 | 26.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | MINQI | 49°02'00.0"N 002°03'25.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ERIGA - EPIXO : réservé DEP SIV Nantes.<br>ERIGA - EPIXO segment : Nantes SIV departures only. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon BALNI-REN FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP NANTES ou APP RENNES.<br>BALNI-REN segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : NANTES APP or RENNES APP. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon REN-MINQI FL>115 : utilisable uniquement hors activité LF-R 270.<br>REN-MINQI segment ABV FL 115: only available outside LF-R 270 activity. | | | | | | | | | | | | |
| **R16** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | KERIT | 43°20'32.0"N 008°35'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 291 | 16.7 | FL 500 | FL 065 | 3500 | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | AKUTI | 43°13'38.0"N 008°56'25.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 111 | 291 | 12.1 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | GUNPI | 43°08'36.0"N 009°11'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 111 | 291 | 21.2 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | GIRAG | 42°59'42.0"N 009°37'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | 292 | 5.8 | FL 500 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | DOBIM | 42°57'14.0"N 009°45'00.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon AKUTI-DOBIM : TMA BASTIA.<br>AKUTI-DOBIM segment : BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* ⇓ | pair *even* ⇑ | | |
| **R17** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | COGNAC CHATEAUBERNARD VOR-DME ( CNA ) | 45°39'34.4"N 000°18'41.9"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | 333 | 41.2 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | UVELI | 45°02'29.1"N 000°06'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 152 | 332 | 4.1 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | VELIN | 44°58'48.0"N 000°09'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | 333 | 17.0 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | MIRBA | 44°43'26.0"N 000°19'37.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | 333 | 18.9 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | SECHE | 44°26'19.0"N 000°30'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 153 | 333 | 21.9 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | DEGUK | 44°06'30.0"N 000°43'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 154 | 334 | 14.6 | FL 195 | FL 065 | 2200 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | AGEN-Gaudonville DME ( AGN ) | 43°53'16.9"N 000°52'22.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 122 | 302 | 22.7 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | TOULOUSE BLAGNAC VOR-DME ( TOU ) | 43°40'51.0"N 001°18'35.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 127 | 307 | 32.2 | FL 195 | FL 065 | 4100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | LOMRA | 43°20'39.0"N 001°52'59.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 126 | 306 | .8 | FL 195 | FL 065 | 4100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | MONIX | 43°20'11.0"N 001°53'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 127 | 307 | 25.7 | FL 195 | FL 065 | 4900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | MORIL | 43°03'57.0"N 002°21'01.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 128 | 308 | 29.6 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | PERPIGNAN RIVESALTES VOR-DME ( PPG ) | 42°45'01.7"N 002°52'01.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon CNA-SECHE : FL < 145, APP AQUITAINE.<br>CNA-SECHE segment : BLW FL 145, AQUITAINE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon SECHE-MORIL : FL<145, APP TOULOUSE.<br>SECHE-MORIL segment : BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (3) TMA MONTPELLIER.<br>MONTPELLIER TMA. | | | | | | | | | | | | |
| **R28** | | AWY RNAV sur tronçon ODEBU-OKASI, guidage radar O/R<br>RNAV AWY on ODEBU-OKASI segment, radar vectoring O/R | | | | | | | | | | |
| ∆ | ODEBU | 48°16'52.0"N 002°37'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 151 | | 13.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | OKASI | 48°05'00.0"N 002°46'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | | 35.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | OKEKO | 47°32'25.0"N 003°07'14.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | | 25.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | (1) |
| ∆ | OKEPI | 47°08'43.0"N 003°21'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | | 28.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | MOULINS VOR-DME ( MOU ) | 46°42'24.4"N 003°37'54.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) tronçon OKEKO-OKEPI inutilisable lorsque la zone LF-R 20 H1 est active.<br>OKEKO-OKEPI segment NOT AVBL when LF-R 20 H1 is active. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **R31** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | EDOXA | 48°17'27.0"N 002°12'34.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | | 8.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | (1) |
| ∆ | OLZOM | 48°09'20.1"N 002°15'53.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 158 | | 31.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | ABDOS | 47°39'57.0"N 002°31'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 158 | | 25.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | SANCE | 47°16'00.0"N 002°44'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 3.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | KOTIS | 47°13'48.0"N 002°48'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 7.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | TRARE | 47°09'10.8"N 002°55'45.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 159 | | 36.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | MENOX | 46°34'18.8"N 003°13'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 159 | | 15.1 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | OLUGI | 46°20'00.0"N 003°20'07.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 159 | | 28.6 | FL 195 | FL 075 | 5700 | ⇓ | | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | THIERS DME ( TIS ) | 45°52'54.6"N 003°33'12.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 144 | 324 | 35.2 | FL 195 | 7700 ft AMSL | 7700 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | PIMAK | 45°23'30.0"N 004°00'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 144 | 324 | 12.6 | FL 195 | 7000 ft AMSL | 7000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | VEROT | 45°12'59.5"N 004°10'37.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 145 | 325 | 10.9 | FL 195 | 7000 ft AMSL | 7000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | AGREV | 45°03'51.0"N 004°19'02.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 145 | 325 | 36.4 | FL 500 | 7000 ft AMSL | 7000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (3) |
| ▲ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon EDOXA-SANCE: APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant HOR publiés.
EDOXA-SANCE segment: SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours.

(2) TMA CLERMONT
CLERMONT TMA

(3) PROVENCE APP sous le FL 145.
PROVENCE APP BLW FL 145.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **R50** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 054 | 233 | 78.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS RENNES LILLE | (1) |
| ∆ | OKRUZ | 49°55'31.4"N 001°10'14.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 063 | 243 | 29.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS LILLE | |
| ∆ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | 262 | 25.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS LILLE | |
| ∆ | OBIVA | 50°11'01.0"N 002°30'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | 262 | 25.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS LILLE | |
| ▲ | CAMBRAI EPINOY VOR-DME ( CMB ) | 50°13'41.3"N 003°09'05.4"E | | | | | | | | | | |

(1) Transit en zone LF-R 10 garanti selon instruction particulière ATC.
Transit in LF-R 10 area upon ATC special instruction.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **R52** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | SAMPO | 48°13'12.0"N 001°16'56.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 209 | 44.4 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | RENNES | (1) |
| ∆ | GILRA | 48°51'48.0"N 000°43'53.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | 209 | 21.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon GILRA-SAMPO FL>115 : utilisable uniquement sur instruction ATC pendant HOR activité LF-R 7B.<br>GILRA-SAMPO segment ABV FL 115 : only available on ATC instruction during LF-R 7B scheduled activity. | | | | | | | | | | | | |
| | **R66** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | SINPO ( 011 CFA ) | 46°19'30.0"N 003°17'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 273 | 093 | 8.5 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | RIVEK | 46°20'12.0"N 003°04'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 272 | 092 | 10.3 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | EMLUG | 46°21'00.0"N 002°50'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 274 | 094 | 9.6 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | RISUN | 46°21'56.0"N 002°36'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 273 | 093 | 4.6 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (3) |
| ∆ | ETUKU | 46°22'21.4"N 002°29'33.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 276 | 097 | 42.6 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | GUSON | 46°28'27.0"N 001°28'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 276 | 096 | 18.6 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | BALAN | 46°30'58.0"N 001°02'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 276 | 096 | 10.5 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (4) |
| ∆ | TUDRA | 46°32'20.0"N 000°46'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 276 | 096 | 10.4 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | ADABI | 46°33'40.0"N 000°31'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 276 | 096 | 9.7 | FL 195 | FL 065 | 3300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ▲ | POITIERS BIARD VOR ( POI ) | 46°34'51.6"N 000°17'53.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 22.7 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | BETOB | 46°34'48.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 270 | 090 | 8.6 | FL 195 | FL 065 | 2300 | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | ABSIE | 46°35'00.0"N 000°27'30.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 16.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | LUGEN | 46°35'00.0"N 000°51'40.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 317 | 138 | 20.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | BOBRI | 46°50'18.0"N 001°11'25.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 317 | 137 | 26.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 311 | 131 | 31.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | RIMON | 47°30'26.0"N 002°11'09.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 309 | 129 | 16.7 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | (5) |
| ▲ | KORER | 47°41'06.0"N 002°30'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 312 | 132 | 25.1 | FL 195 | FL 115 | | ⇑ | ⇓ | NANTES IROISE | (6) |
| ∆ | LENSU | 47°57'54.0"N 002°57'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 310 | 131 | 33.9 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | IROISE | |
| ∆ | ERCOZ | 48°19'57.5"N 003°36'08.9"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon SINPO-RISUN : FL>105 uniquement sur instruction ATC.<br>SINPO-RISUN segment: ABV FL 105 only available on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon EMLUG-BALAN : FL< 145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.<br>EMLUG-BALAN segment: BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon ETUKU-RISUN : tronçon RNAV.<br>ETUKU-RISUN segment : RNAV segment. | | | | | | | | | | | | |
| (4) Tronçon BALAN-BETOB : FL<145, APP POITIERS pendant les horaires publiés.<br>BALAN-BETOB segment: BLW FL 145, POITIERS APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (5) Tronçon RIMON-ERCOZ : CDR1 H24. En cas d'activité militaire, contournement par RIMON-H34-ROSPO.<br>RIMON-ERCOZ segment : CDR1 H24. Re-routing via RIMON-H34-ROSPO in case of military activity. | | | | | | | | | | | | |
| (6) Tronçon KORER-ERCOZ: transit garanti selon instructions ATC.<br>KORER-ERCOZ segment: transit according to ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **R106** | | A l'exclusion de la TMA ORLEANS lorsqu elle est active.AWY RNAV, guidage radar O/R.<br>With the exclusion of ORLEANS TMA when active.RNAV AWY, radar vectoring O/R. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ADADA | 48°17'42.0"N 002°00'13.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | | 12.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | (1) |
| ∆ | AGOPA | 48°05'00.0"N 002°00'35.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 176 | | 27.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | ARKIP | 47°38'00.0"N 002°02'11.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ADADA-ARKIP: APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant HOR publiés.<br>ADADA-ARKIP segment: SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| **R111** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | DINARD PLEURTUIT SAINT MALO VOR-DME ( DIN ) | 48°35'09.8"N 002°04'56.4"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 033 | 213 | 23.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 093 | 273 | 10.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 068 | 247 | 44.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 120 | 299 | 45.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES<br>PARIS | (1) |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon CAN-LGL FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP RENNES ou ACC PARIS.<br>CAN-LGL segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : RENNES APP or PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |
| **R112** | | FL > 195 REIMS ACC<br>A l'exclusion de la zone réglementée LF-R 322 Colmar Nord lorsqu'elle est active.<br>ABV FL 195 REIMS ACC<br>With the exclusion of Colmar North LF-R 322 when active. | | | | | | | | | | |
| ▲ | LUXEUIL VOR ( LUL ) | 47°41'17.8"N 006°17'44.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 035 | 215 | 25.2 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | (1) |
| ∆ | MIRGU | 48°01'09.3"N 006°40'43.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 037 | 217 | 1.2 | FL 500 | 6500 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | (2) |
| ∆ | BUZUC | 48°02'03.0"N 006°41'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 035 | 215 | 32.7 | FL 500 | 6500 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | STRASBOURG | |
| ∆ | OBORN | 48°27'43.0"N 007°12'06.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LUL-MIRGU : FL<145 APP BALE. Plancher relevé au plus haut des deux niveaux FL 075 ou 6500 ft AMSL lorsque la zone LF-R 164 B est active.<br>LUL-MIRGU segment: BLW FL 145 BASEL APP. Lower limit at the highest of both levels FL 075 or 6500 ft AMSL when LF-R 164 active. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon MIRGU-OBORN : FL<155 APP STRASBOURG. 155<FL<195 APP BALE dans les limites de la CTA BALE. Lorsque la LF-R 322 Colmar Nord est active, transit au FL 160 sur notification et au dessus du FL 160 sur autorisation. Suivre instructions ATC.<br>MIRGU-OBORN segment: BLW FL 155 STRASBOURG APP. 155<FL<195 BASEL APP within BASEL CTA. When Colmar North LF-R 322 is active, transit at FL 160 upon notice and ABV FL 160 on ATC instruction. Follow ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **R161** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | LALUX | 48°17'11.0"N 002°24'32.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 169 | | 12.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | MONOT | 48°05'00.0"N 002°27'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 159 | | 20.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | GIPEX | 47°45'27.0"N 002°37'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 159 | | 38.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | TRARE | 47°09'10.8"N 002°55'45.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 38.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | LEMIN | 46°31'00.2"N 003°03'12.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 172 | 352 | 10.9 | FL 195 | FL 065 | 3000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | RIVEK | 46°20'12.0"N 003°04'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 170 | 350 | 33.3 | FL 195 | FL 065 | 6000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | CLERMONT FERRAND AUVERGNE VOR-DME ( CFA ) ( CLERMONT FERRAND Auvergne ) | 45°47'14.9"N 003°11'31.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 135 | 315 | 53.0 | FL 195 | FL 085 | 6700 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | MINDI ( 049 MEN ) | 45°08'13.0"N 004°02'32.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 135 | 315 | 9.7 | FL 195 | FL 085 | 8100 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | MEZIN ( 060 MEN ) | 45°01'01.6"N 004°11'45.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 136 | 316 | 37.3 | FL 195 | FL 085 | 8100 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 132 | 312 | 34.2 | FL 195 | 8600 ft AMSL | 8600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | ABDIL | 44°09'09.0"N 005°20'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 133 | 313 | 33.9 | FL 195 | 8600 ft AMSL | 8600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | MEDOK | 43°45'04.0"N 005°53'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 133 | 313 | 13.0 | FL 195 | 8600 ft AMSL | 8600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | AMFOU | 43°35'45.0"N 006°06'04.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145. Tronçon MTL-MEDOK utilisable uniquement si LF-R 71 A et D inactives.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. MTL-MEDOK segment only AVBL if LF-R 71 A and D are inactive. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA NICE. Tronçon MEDOK-AMFOU utilisable uniquement si LF-R 71 D et E inactives.<br>NICE TMA. MEDOK-AMFOU segment only AVBL if LF-R 71 D and E are inactive. | | | | | | | | | | | | |
| | **R299** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BIARRITZ PAYS BASQUE VOR-DME ( BTZ ) | 43°27'59.9"N 001°30'37.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 175 | 355 | 11.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ▲ | DONOS | 43°17'01.6"N 001°29'29.2"W | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145, APP BIARRITZ pendant les horaires publiés, APP PYRENEES pendant fermeture APP BIARRITZ.<br>BLW FL 145, BIARRITZ APP during published hours, PYRENEES APP during BIARRITZ APP closure. | | | | | | | | | | | | |
| | **R491** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 274 | 094 | 31.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS RENNES | (1) |
| ▲ | GALBO | 48°50'17.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 274 | 094 | 19.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | GILRA | 48°51'48.0"N 000°43'53.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 273 | 093 | 30.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LGL-GALBO FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS.<br>LGL-GALBO segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **T10** | | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ∆ | LUMEL | 47°24'26.0"N 007°09'14.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 279 | | 20.6 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | BALE | |
| ∆ | TORPA | 47°28'45.9"N 006°39'30.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 273 | | 11.4 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | BALE | (1) |
| ∆ | SOBLI | 47°29'58.0"N 006°22'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 273 | | 14.0 | FL 500 | FL 165 | | | ⇓ | BALE | |
| ∆ | ROBIR | 47°31'23.0"N 006°02'15.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon TORPA-ROBIR, suivre instruction ATC en cas d'activité MIL EU-C 25 FC.<br>TORPA-ROBIR segment, follow ATC instruction in case of EU-C 25 FC MIL activity. | | | | | | | | | | | | |
| **T11** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | OSKIN | 47°43'08.0"N 003°26'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 044 | 224 | 20.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | DIVDA | 47°57'33.0"N 003°48'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 044 | 224 | 5.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | LUREN | 48°01'33.0"N 003°54'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 033 | 213 | 23.0 | FL 195 | FL 145 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | (1) |
| ∆ | SOMDA | 48°20'16.0"N 004°14'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 342 | 163 | 28.3 | FL 195 | FL 145 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | VATRI | 48°47'36.0"N 004°03'30.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LUREN - VATRI sur instruction ATC en cas d'attente à OKIPA<br>LUREN -VATRI segment on ATC instruction in case of holding at OKIPA. | | | | | | | | | | | | |
| **T14** | | Suivre instruction ATC en cas d'activité MIL EU-C 25 FC ou EU-C 25 FE..<br>Follow ATC instruction in case of EU-C 25 FC or EU-C 25 FE MIL activity. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ARNOT | 47°24'08.0"N 006°55'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 265 | | 10.8 | FL 500 | FL 095 | 5000 | | ⇓ | REIMS BALE | (1) |
| ∆ | MOROK | 47°23'47.7"N 006°39'19.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 218 | | 4.1 | FL 500 | FL 145 | | ⇓ | | REIMS BALE | (2) |
| ∆ | PELOK | 47°20'40.0"N 006°35'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 217 | | 22.2 | FL 500 | FL 165 | | ⇓ | | REIMS BALE | |
| ∆ | GILIR | 47°03'48.0"N 006°14'21.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 217 | | 17.4 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | TUROM | 46°50'31.0"N 005°57'59.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 184 | | 10.5 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | BOLGI | 46°40'04.0"N 005°56'18.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 184 | | 22.1 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 15.1 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | GIRKU | 46°03'05.3"N 005°54'17.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 5.9 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | ONNOF | 45°57'13.8"N 005°54'50.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ARNOT-GILIR : FL>195 REIMS ACC<br>ARNOT-GILIR segment: FL>195 REIMS ACC | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon MOROK-GILIR : suivre instructions ATC en cas d'activité MIL EU-C 25 FC ou EU-C 25 FE.<br>MOROK-GILIR segment : follow ATC instruction in case of EU-C 25 FC or EU-C 25 FE MIL activity. | | | | | | | | | | | | |
| **T15** | | FL<115 uniquement sur instruction ATC.<br>BLW FL 115 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ▲ | SABLE | 47°51'11.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 254 | | 27.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | ARDOD | 47°43'53.0"N 000°54'21.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 251 | | 26.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | KURIS | 47°35'59.0"N 001°31'03.0"W | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **T17** | A l exclusion de la TMA PARIS lorsqu elle est active.<br>With the exclusion of PARIS TMA when active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | BENAR | 48°15'11.0"N 000°44'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 113 | | 28.3 | FL 145 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | (1) |
| ∆ | CHATEAUDUN VOR-DME ( CAD ) | 48°03'33.0"N 001°23'13.5"E | | | | | | | | | | |
| (1) APP SEINE si FL< 085, pendant HOR publiés.<br>SEINE APP if BLW FL 085, during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| | **T19** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | OBLOC | 44°40'36.5"N 000°09'10.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 069 | 248 | 63.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | LASVO ( SIV AQUITAINE / LIMOGES BDRY ) | 45°02'21.0"N 001°14'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 069 | 249 | 56.5 | FL 195 | 7800 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | RUBGI | 45°20'52.0"N 002°30'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 070 | 249 | 19.3 | FL 195 | 8500 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (3) |
| ▲ | SOMTI | 45°27'00.6"N 002°55'58.5"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145, APP AQUITAINE.<br>BLW FL 145, AQUITAINE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon LASVO-SOMTI CDR1 H24.<br>En cas d'activité Défense contournement via OBLOC-V14-TAKAT-V21-MINPA-A27-CFA.<br>LASVO-SOMTI segment CDR1 H24.<br>In case of Defence activity re-routing via OBLOC-V14-TAKAT-V21-MINPA-A27-CFA. | | | | | | | | | | | | |
| (3) FL<145, APP CLERMONT.<br>BLW FL 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **T20** | AWY RNAV vers UK.<br>RNAV AWY towards the UK. | | | | | | | | | | |
| ▲ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 317 | | 28.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | DIMAL | 50°29'33.2"N 001°21'58.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 311 | | 7.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | ALESO | 50°34'32.2"N 001°13'31.5"E | | | | | | | | | | |
| | **T22** | AWY RNAV vers UK.<br>RNAV AWY towards the UK. | | | | | | | | | | |
| ▲ | ABBEVILLE DME ( ABB ) | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 343 | | 32.4 | FL 265 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | RATUK | 50°39'25.2"N 001°38'10.6"E | | | | | | | | | | |
| | **T36** | AWY RNAV, guidage radar O/R.<br>RNAV AWY, Radar vectoring O/R. | | | | | | | | | | |
| ∆ | PEKIM | 48°16'33.0"N 002°49'32.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 14.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | PILUL | 48°05'00.0"N 003°02'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | | 35.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | PIMUP | 47°32'25.0"N 003°23'15.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **T37** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | CHATILLON SUR MARNE DME ( CTL ) | 49°08'15.9"N 003°34'39.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 162 | 342 | 55.4 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | *(1)* |
| ∆ | TROYES BARBEREY VOR ( TRO ) | 48°15'04.4"N 003°57'47.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 139 | 319 | 12.2 | FL 345 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | BOLLY | 48°05'31.0"N 004°09'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | 320 | 40.6 | FL 345 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BALE PARIS | *(2)* |
| ▲ | KASON | 47°33'30.0"N 004°46'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | 320 | 21.8 | FL 345 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BALE | |
| ▲ | DIJON-LONGVIC VOR-DME ( DJL ) | 47°16'14.8"N 005°05'50.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 27.1 | FL 195 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | BALE | |
| ∆ | IBABA | 46°52'38.0"N 005°25'15.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 147 | 327 | 9.4 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | REIMS BALE | *(3)* |
| ∆ | LUKID | 46°44'31.0"N 005°32'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 5.0 | FL 500 | 6621 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | GENEVE | |
| ▲ | DIPIR | 46°40'09.0"N 005°35'35.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 7.8 | FL 500 | 6621 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | GENEVE | *(4)* |
| ▲ | KELUK | 46°33'20.0"N 005°41'08.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 11.2 | FL 500 | 6621 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | GENEVE | |
| ▲ | KOVAR | 46°23'31.0"N 005°49'01.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 15.7 | FL 500 | 7900 ft AMSL | 7900 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | *(5)* |
| ∆ | PASSEIRY VOR-DME ( PAS ) | 46°09'49.4"N 005°59'59.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | 292 | 14.0 | FL 195 | 9900 ft AMSL | 9900 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | |
| ∆ | EMGUT | 46°03'56.0"N 006°18'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | 292 | 7.0 | FL 195 | 11400 ft AMSL | 11400 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | |
| ∆ | PADCA | 46°00'58.0"N 006°27'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | 292 | 10.0 | FL 195 | 16400 ft AMSL | 16400 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | |
| ∆ | NIFKU | 45°56'42.0"N 006°40'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | 292 | 17.7 | FL 195 | 17800 ft AMSL | 17800 | ⇓ | ⇑ | GENEVE | |
| ∆ | BANKO | 45°49'12.0"N 007°03'17.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon CTL-TRO : uniquement sur instruction ATC.
CTL-TRO segment : only AVBL on ATC instruction.

(2) Tronçon BOLLY-DIPIR : APP BALE dans les limites du SIV ou de la CTA BALE.
BOLLY-DIPIR segment : BASEL APP within BASEL SIV or CTA.

(3) Tronçon IBABA-LUKID-DIPIR-KELUK-KOVAR : limite Nord-Est AWY définie à 10 NM de l'axe.
IBARA-LUKID-DIPIR-KELUK-KOVAR segment: AWY North-East limit set at 10NM from axis.

(4) Tronçon DIPIR-KELUK-KOVAR : A l'exclusion de la zone réglementée LF-R 45 S6.2 Maconnais Sud-Est lorsque active
DIPIR-KELUK-KOVAR segment : With the exclusion of South-East Maconnais LF-R 45 S6.2 when active

(5) Tronçon KOVAR-PAS : plancher relevé au FL 085 sur le tronçon KOVAR-FIR BDRY lorsque la zone LF-R 219 est active.
Tronçon KOVAR-EMGUT : REF : AIP Suisse.
KOVAR-PAS segment : lower limit raised to FL 085 on KOVAR-FIR BDRY segment when LF-R 219 active.
Segment KOVAR-EMGUT : REF : Switzerland AIP.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **T40** | | A l'exclusion des zones réglementées LF-R 45 S6.1 Maconnais Nord-Est, LF-R 158 A et B Mirage 2000 et des zones transfrontalières CBA 25 A et B lorsqu'elles sont actives.<br>Utilisable uniquement sur instruction ACC.<br>With the exclusion of North-East Maconnais LF-R 45 S6.1, LF-R 158 A and B, Mirage 2000 and CBA 25 A and B cross-borders areas when active.<br>Only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | LISMO | 46°52'14.0"N 005°46'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 110 | 290 | 43.3 | FL 195 | 6503 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | GENEVE BALE | |
| ∆ | REVLI | 46°35'11.4"N 006°44'36.0"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **T41** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ∆ | REPSI | 45°31'21.0"N 004°16'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 232 | | 13.5 | FL 195 | FL 085 | 6100 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | PIMAK | 45°23'30.0"N 004°00'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 232 | | 13.8 | FL 195 | FL 085 | 6100 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | LERGA | 45°15'26.2"N 003°45'00.6"E | | | | | | | | | | |
| | **T43** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROMAM ( 176 LSE ) | 45°06'09.5"N 005°09'48.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 10.5 | FL 500 | FL 125 | 7500 | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | LUKUM | 44°55'44.0"N 005°10'58.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 17.5 | FL 500 | FL 125 | 7900 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | BEPER | 44°38'17.0"N 005°12'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | | 10.6 | FL 500 | FL 125 | 7600 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | EVALA | 44°27'42.0"N 005°14'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | | 19.1 | FL 195 | FL 125 | 8600 | ⇓ | | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | ABDIL | 44°09'09.0"N 005°20'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 163 | | 10.9 | FL 195 | FL 125 | 8600 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | TUPOX | 43°58'33.0"N 005°24'11.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA LYON<br>LYON TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) PROVENCE APP sous le FL 145. Tronçon EVALA-TUPOX utilisable uniquement si LF-R 71 A inactive.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. EVALA-TUPOX segment only AVBL if LF-R 71 A inactive. | | | | | | | | | | | | |
| | **T45** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ∆ | RISOR | 45°32'18.0"N 005°57'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | | 15.1 | FL 500 | FL 125 | | | ⇓ | GENEVE<br>MARSEILLE | (1) |
| ∆ | ASLEG | 45°45'09.0"N 006°09'15.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | | 34.8 | FL 500 | FL 125 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | VENAT | 46°14'39.0"N 006°35'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 029 | | 22.3 | FL 500 | FL 125 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | SOSAL | 46°33'29.0"N 006°53'04.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) 125<FL<155 : GENEVE<br>FL>155 : MARSEILLE | | | | | | | | | | | | |
| | **T47** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ∆ | RISOR | 45°32'18.0"N 005°57'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 080 | | 8.0 | FL 500 | FL 125 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | LAMDO | 45°33'20.0"N 006°09'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 080 | | 8.0 | FL 500 | FL 145 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | GEMLA | 45°34'20.0"N 006°20'23.0"E | | | | | | | | | | |
| | **T48** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | CLERMONT FERRAND AUVERGNE VOR-DME ( CFA ) | 45°47'14.9"N 003°11'31.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 141 | | 39.6 | FL 195 | FL 095 | 6700 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | LERGA | 45°15'26.2"N 003°45'00.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 121 | | 24.7 | FL 195 | FL 095 | 7600 | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | LATAM | 45°02'01.9"N 004°14'20.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon RNAV<br>RNAV segment. | | | | | | | | | | | | |
| | **T51** | APP BALE dans les limites de la CTA BALE partie 1.<br>BASEL APP within BASEL CTA part 1. | | | | | | | | | | |
| ∆ | LASUN | 47°24'50.5"N 007°32'14.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 282 | | 33.9 | FL 195 | FL 115 | 5700 | | ⇓ | ZURICH<br>BALE | |
| ∆ | HERICOURT NDB ( HR ) ( HERICOURT NDB ) | 47°33'42.0"N 006°43'56.1"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **T112** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | BULOL | 46°02'44.7"N 005°05'30.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 343 | | 17.3 | FL 195 | FL 085 | 2800 | | ⇓ | MARSEILLE LYON | (1) |
| ∆ | BOBSI | 46°19'26.6"N 004°59'06.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) MARSEILLE > FL145 - LYON APP < FL 145 | | | | | | | | | | | | |
| | **T116** | A l exclusion de la TMA PARIS lorsqu'elle est active.<br>With the exclusion of PARIS TMA when active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | LUMAN | 47°56'22.0"N 000°24'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 034 | | 30.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | (1) |
| ∆ | ROMGO | 48°20'47.7"N 000°50'38.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 061 | 241 | 21.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | NERKI | 48°30'47.0"N 001°19'37.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 061 | 241 | 8.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | BANOX | 48°34'27.1"N 001°30'19.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL 070 inutilisable en cas d'activation de la LF-R 574 B AUVOURS.<br>APP SEINE dans les limites du SIV SEINE, pendant HOR publiés.<br>FL 070 NOT AVBL in case of AUVOURS LF-R 574 B activation.<br>SEINE APP within SEINE SIV limits, during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| | **T120** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 255 | | 49.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES IROISE | (1) |
| ∆ | BADUR | 48°42'39.0"N 002°57'04.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 255 | | 4.1 | FL 195 | FL 055 | | | ⇓ | RENNES IROISE | (2) |
| ∆ | ANLEV | 48°41'37.0"N 003°03'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 256 | | 20.5 | FL 195 | 2500 ft AMSL | | | ⇓ | IROISE | |
| ∆ | SOPEX | 48°36'48.0"N 003°33'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 256 | | 22.0 | FL 195 | 2500 ft AMSL | | | ⇓ | IROISE | |
| ∆ | BODIL | 48°31'23.4"N 004°05'09.3"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon UPALO-BADUR FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP RENNES ou APP IROISE.<br>UPALO-BADUR segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : RENNES APP or IROISE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon BADUR-ANLEV FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP IROISE.<br>BADUR-ANLEV segment BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : IROISE APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **T121** | Seulement sur instruction ATC H24.<br>Only by ATC H24. | | | | | | | | | | |
| ▲ | AVIGNON Pujaut VOR-DME ( AVN ) | 43°59'43.3"N 004°44'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 345 | 165 | 41.4 | FL 195 | FL 145 | 5500 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | ARDEG | 44°40'09.0"N 004°32'15.0"E | | | | | | | | | | |
| | **T123** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SAURG | 43°53'00.0"N 005°05'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 348 | 168 | 51.2 | FL 195 | FL 145 | 7600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | KURIR | 44°43'31.9"N 004°54'01.4"E | | | | | | | | | | |
| | **T131** | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ∆ | MONCE ( 215 EPL ) | 48°42'00.0"N 006°26'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 147 | 327 | 20.8 | FL 500 | FL 085 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | POGOL ( 260 STR ) | 48°23'56.5"N 006°41'36.1"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **UT158** | | CDR1 H24.<br>En cas d'activité Défense, contournement sur instruction ATC.<br>In case of Defence activity, re-routing on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ▲ | BEVOL | 47°00'43.0"N 000°55'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 011 | | 25.6 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | AMBOISE DME ( AMB ) | 47°25'44.1"N 001°03'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 018 | | 5.0 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | DIBES | 47°30'27.0"N 001°06'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 018 | | 22.6 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | DOMOD | 47°51'46.0"N 001°17'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 018 | | 12.5 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | CHATEAUDUN VOR-DME ( CAD ) | 48°03'33.0"N 001°23'13.5"E | | | | | | | | | | |
| **T175** | | AWY RNAV. En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN et CS, TFC réorienté sur instruction ATC sur tronçon ALG-MTG via L42-A2-A3-G7.<br>RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN and CS, TFC rerouted on ATC instruction on ALG-MTG section via L42-A2-A3-G7. | | | | | | | | | | |
| ▲ | TINOT | 42°41'51.8"N 005°18'54.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 309 | 61.4 | FL 500 | FL 115 | | | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | OKSER | 42°00'55.0"N 006°20'33.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 310 | 56.8 | FL 195 | FL 115 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | APRUR | 41°22'22.0"N 007°16'20.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 310 | 30.0 | FL 500 | FL 115 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | NISEK | 41°02'01.0"N 007°45'34.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| **UT176** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | ELCOB | 49°01'54.1"N 001°13'15.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 241 | 061 | 22.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (1) |
| ∆ | BUSUK | 48°51'19.0"N 000°42'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 241 | 061 | 8.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | | 19.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (2) |
| ∆ | ROLEN | 48°34'48.0"N 000°09'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | | 21.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | PEPON | 48°21'00.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | | 68.1 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | KURIS | 47°35'59.0"N 001°31'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 227 | | 22.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ELCOB-PEPON : TFC < FL 295 = PARIS UAC.<br>ELCOB-PEPON segment : BLW FL 295, PARIS UAC. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon LGL-KURIS : CDR1 H24. En cas d'activité Défense, contournement via UT90-GODIX-UN872.<br>LGL-KURIS segment : CDR1 H24. Re-routing via UT90-GODIX-UN872 in case of Defence activity. | | | | | | | | | | | | |
| **UT182** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | PEPAX | 47°04'53.0"N 000°27'09.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 349 | | 23.8 | FL 305 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | NIMER | 47°28'21.0"N 000°21'25.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 349 | | 20.3 | FL 305 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | KEPER | 47°48'22.0"N 000°16'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 034 | | 9.8 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | LUMAN | 47°56'22.0"N 000°24'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 034 | | 30.0 | FL 295 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | ROMGO | 48°20'47.7"N 000°50'38.8"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **UT183** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | MANAK | 46°12'48.0"N 000°56'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 320 | | 29.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST BORDEAUX | |
| ∆ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 313 | | 35.5 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | MOKOR | 47°00'25.0"N 002°00'50.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 314 | | 49.5 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | BAGAD | 47°35'00.0"N 002°52'52.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UT188** | Seulement sur instruction ATC H24.<br>Only by ATC H24. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 052 | | 93.2 | FL 500 | FL 305 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | CHARTRES La Loupe VOR-DME ( CHW ) | 48°28'48.0"N 000°59'13.4"E | | | | | | | | | | |
| | **UT190** | TFC<FL 285 = PARIS UAC.<br>BLW FL 285, PARIS UAC. | | | | | | | | | | |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 220 | | 34.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (1) |
| ∆ | GODIX | 48°21'45.0"N 000°02'33.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) TFC<FL295=PARIS UAC<br>BLW FL295, PARIS UAC | | | | | | | | | | | | |
| | **UT191** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BAMES | 48°58'31.0"N 001°29'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 007 | | 17.4 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | (1) |
| ∆ | PODEM | 49°15'41.0"N 001°33'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 007 | | 28.1 | FL 265 | FL 195 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | KORIQ | 49°43'31.0"N 001°39'17.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<295 = PARIS UAC ; FL>295 = BREST UAC.<br>BLW FL 295 = PARIS UAC ; ABV FL 295 = BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| | **UT250** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | BALEN | 40°56'48.0"N 005°41'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 232 | | 52.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | MAXOS | 40°26'24.0"N 004°45'19.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 232 | | 5.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | RIXOT | 40°23'28.4"N 004°40'00.0"E | | | | | | | | | | |
| | **T258** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | USAKU | 43°37'27.0"N 000°28'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 020 | | 26.1 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | RARAK | 44°01'44.0"N 000°41'33.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 018 | | 5.0 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | DEGUK | 44°06'30.0"N 000°43'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 032 | | 13.6 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | LACOU | 44°17'48.4"N 000°54'15.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145 : APP PYRENEES.<br>BLW FL 145 : PYRENEES APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon RARAK-LACOU : FL<145 : APP TOULOUSE.<br>RARAK-LACOU segment : BLW FL 145 : TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **T259** | CDR1 WE et nuits. En cas d'activité Défense contournement via G17 USAKU T258 DEGUK R17.<br>CDR1 Week-end and Nights. In case of MIL activity rerouting via G17 USAKU T258 DEGUK R17. | | | | | | | | | | |
| ∆ | DISIS | 43°32'31.0"N 000°12'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 012 | | 55.3 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | SECHE | 44°26'19.0"N 000°30'55.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145 APP PYRENEES<br>BLW FL 145 PYRENEES APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **UT260** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | DOMOK | 49°43'28.0"N 002°06'18.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | | 50.8 | FL 315 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UT300** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ESTOC | 49°07'46.2"N 002°23'37.9"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| RNAV 5 | | | 260 | | 14.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | (1) |
| ▲ | AMJUS | 49°05'45.9"N 002°02'09.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 261 | | 32.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ▲ | ELCOB | 49°01'54.1"N 001°13'15.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 271 | | 58.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | RUBIX | 49°04'09.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 270 | | 36.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | SENLO | 49°05'00.0"N 001°10'42.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ESTOC-RUBIX : TFC<FL295 = PARIS UAC; TFC>FL295 = BREST UAC.<br>ESTOC-RUBIX segment : BLW FL295, PARIS UAC - ABV FL295, BREST UAC. | | | | | | | | | | | | |
| **T330** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | GILIR | 47°03'48.0"N 006°14'21.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 331 | 41.4 | FL 500 | FL 125 | | | ⇑ | GENEVE | |
| ▲ | MOLUS | 46°26'38.0"N 006°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 013 | 12.5 | FL 500 | FL 125 | 10300 | | ⇑ | GENEVE | |
| ∆ | VENAT | 46°14'39.0"N 006°35'48.0"E | | | | | | | | | | |
| **T345** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | PASSEIRY VOR-DME ( PAS ) | 46°09'49.4"N 005°59'59.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 19.6 | FL 195 | 10600 ft AMSL | 10600 | ⇓ | | GENEVE | (1) |
| ∆ | ODIKI | 45°56'32.0"N 006°20'37.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 17.3 | FL 195 | 16400 ft AMSL | 16400 | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | ROCCA | 45°44'43.0"N 006°38'44.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 122 | | 17.9 | FL 195 | 17800 ft AMSL | 17800 | ⇓ | | GENEVE | |
| ▲ | ABULO ( FIR BDRY ) | 45°34'27.0"N 006°59'42.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon PAS-ODIKI : REF : AIP Switzerland.<br>Segment PAS-ODIKI : REF : Switzerland AIP. | | | | | | | | | | | | |
| **T372** | | Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE.<br>Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ∆ | VERMA | 50°00'00.0"N 003°14'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 164 | | 11.9 | FL 265 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | LESDO | 49°48'30.0"N 003°19'05.0"E | | | | | | | | | | |
| **T421** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | OPALE | 49°53'59.1"N 001°53'06.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 320 | | 13.1 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | KESAX | 50°04'14.8"N 001°40'26.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 317 | | 35.5 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | PARIS | (1) |
| ∆ | KUNAV | 50°30'53.7"N 001°03'56.2"E | | | | | | | | | | |
| (1) Entre KESAX et KUNAV : largeur AWY T421 : 11NM de part et d'autre de l'axe KESAX-KUNAV.<br>Between KESAX and KUNAV: AWY T421 width: 11NM either side of KESAX-KUNAV axis. | | | | | | | | | | | | |
| **UT451** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 239 | 059 | 46.4 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | NEGAT | 41°24'42.0"N 007°51'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 221 | 041 | 43.1 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | BUKID | 40°53'48.0"N 007°11'56.0"E | | | | | | | | | | |
| **T493** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | LUKEM | 49°04'30.0"N 001°27'22.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 229 | | 15.3 | FL 195 | FL 145 | | ⇓ | | RENNES | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| **UT494** | | CDR1 uniquement planifiable en cas d'activité de la LF-TRA 8 B.<br>CDR1 only available during LF-TRA 8 B activity. | | | | | | | | | | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 087 | 267 | 49.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | (1) |
| ∆ | ARGED | 48°55'47.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) CDR1 uniquement planifiable en cas d'activité de la LF-TRA 8B.<br>CDR1 only available during LF-TRA 8B activity. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **T496** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 322 | | 12.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | BEVAV | 49°04'01.0"N 001°41'26.0"W | | | | | | | | | | |
| | **T497** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | BALNI | 47°37'05.0"N 001°40'26.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 021 | | 26.4 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES NANTES | *(1)* |
| ∆ | RINSO | 48°01'38.0"N 001°26'09.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon BALNI-RINSO FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP RENNES ou APP NANTES.<br>IBALNI-RINSO segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : RENNES APP or NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **T498** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 284 | 104 | 26.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | LERAK | 49°01'08.0"N 002°24'31.0"W | | | | | | | | | | |
| | **T499** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | QUIMPER PLUGUFFAN VOR-DME ( QPR ) | 47°57'26.2"N 004°11'05.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 152 | | 15.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | IROISE | *(1)* |
| ∆ | LEGMO | 47°43'58.0"N 004°00'30.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 118 | | 16.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | IROISE | |
| ∆ | IDRIK | 47°35'59.0"N 003°38'29.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 119 | | 24.3 | FL 195 | FL 075 | | ⇓ | | IROISE NANTES | *(2)* |
| ∆ | ADSET | 47°24'21.0"N 003°07'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 257 | 22.4 | FL 195 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | LUTAS | 47°29'04.0"N 002°34'43.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 085 | 265 | 16.0 | FL 195 | FL 095 | | ⇓ | ⇑ | NANTES | |
| ∆ | RIMON | 47°30'26.0"N 002°11'09.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon QPR-ADSET : Largeur de l'AWY 6,6 NM. CDR1 réservé aux DEP des aérodromes situés en SIV IROISE. Uniquement planifiable en cas d'activité de la LF-R 270.<br>QPR-ADSET segment: AWY width 6.6 NM. CDR1 reserved for DEP from airfields located in IROISE FIS. Only available during LF-R 270 activity. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon IDRIK-ADSET : APP IROISE ou APP NANTES.<br>IDRIK-ADSET segment : IROISE APP or NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **UT499** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ADSET | 47°24'21.0"N 003°07'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 103 | | 63.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **T501** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 002 | | 22.4 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | USODA | 46°58'19.0"N 001°21'54.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 18.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | OGLOT | 47°16'32.0"N 001°22'59.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 31.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES RENNES | *(1)* |
| ∆ | ENOKI | 47°47'49.0"N 001°25'10.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 13.8 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | NANTES RENNES | *(2)* |
| ∆ | RINSO | 48°01'38.0"N 001°26'09.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 21.9 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | ATNIS | 48°23'29.0"N 001°27'43.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 357 | | 30.5 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 009 | | 10.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | LUKEM | 49°04'30.0"N 001°27'22.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 009 | 189 | 16.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | RAVIG | 49°20'28.0"N 001°23'08.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon OGLOT-ENOKI FL<115 : APP NANTES ou APP RENNES. FL>115 : APP NANTES.<br>OGLOT-ENOK segment BLW FL115 : NANTES APP or RENNES APP. ABV FL 115 : NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon ENOKI-RINSO FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP NANTES ou APP RENNES.<br>ENOKI-RINSO segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : NANTES APP or RENNES APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **UT501** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 002 | | 22.4 | FL 345 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | USODA | 46°58'19.0"N 001°21'54.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UT507** | Utilisable uniquement quand les zones EGD036, EGD037 et EGD038 sont actives.<br>Only available when EGD036, EGD037 et EGD038 areas are active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 347 | | 42.8 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | REVTU | 49°35'50.0"N 001°43'32.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UT510** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 031 | | 47.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UT512** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ADSET | 47°24'21.0"N 003°07'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 085 | | 92.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **T544** | | | | | | | | | | | | |
| Δ | AUCHE | 43°39'05.0"N 000°33'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 085 | 265 | 32.8 | FL 195 | FL 065 | 2400 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| Δ | TOULOUSE BLAGNAC VOR-DME ( TOU ) | 43°40'51.0"N 001°18'35.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 052 | 232 | 27.7 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ▲ | GAILLAC-Castelneau de Montmirail DME ( GAI ) | 43°57'14.6"N 001°49'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 054 | 234 | 17.9 | FL 195 | FL 065 | 3400 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| Δ | DEPES | 44°07'24.0"N 002°09'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 054 | 234 | 34.8 | FL 195 | FL 065 | 5000 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| Δ | ESPAL | 44°26'56.0"N 002°50'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 053 | 233 | 9.6 | FL 195 | 6700 ft AMSL | 6700 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| Δ | REMDU | 44°32'21.0"N 003°01'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 054 | 234 | 7.5 | FL 195 | 6900 ft AMSL | 6700 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | MENDE-Nasbinals VOR-DME ( MEN ) | 44°36'30.1"N 003°09'44.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | 227 | 49.1 | FL 195 | 6900 ft AMSL | 6800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | MINDI | 45°08'13.0"N 004°02'32.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | 228 | 7.5 | FL 195 | FL 075 | 6600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | VEROT | 45°12'59.5"N 004°10'37.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | 228 | 10.9 | FL 195 | FL 075 | 6600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| Δ | MURRO | 45°19'58.5"N 004°22'32.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | 228 | 39.0 | FL 500 | 6600 ft AMSL | 6600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | LYON SAINT EXUPERY VOR-DME ( LSE ) | 45°44'43.9"N 005°05'26.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 055 | 235 | 20.1 | FL 500 | 6600 ft AMSL | 6600 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | (3) |
| Δ | DEPUL | 45°55'30.0"N 005°29'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 235 | 5.2 | FL 195 | 7300 ft AMSL | 7300 | ⇑ | | MARSEILLE | (4) |
| ▲ | ARGIS | 45°58'16.0"N 005°35'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 233 | 5.7 | FL 195 | 7300 ft AMSL | 7300 | ⇑ | | GENEVE | (5) |
| ▲ | TOKDO | 46°01'30.2"N 005°42'40.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 233 | 14.7 | FL 195 | 7900 ft AMSL | 7900 | ⇑ | | GENEVE | |
| Δ | PASSEIRY VOR-DME ( PAS ) | 46°09'49.4"N 005°59'59.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 043 | 223 | 7.7 | FL 095 | 6500 ft AMSL | 6300 | ⇑ | ⇓ | GENEVE | (6) |
| Δ | GEVEA | 46°15'14.1"N 006°07'55.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 043 | 223 | 9.8 | FL 095 | 6500 ft AMSL | 5800 | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| Δ | PETAL | 46°22'4.9"N 006°18'1.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 043 | 223 | 8.6 | FL 095 | 6500 ft AMSL | 4700 | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| Δ | SAPRE | 46°28'7.3"N 006°26'53.0"E | | | | | | | | | | |

(1) Tronçon AUCHE-DEPES : FL<145, APP TOULOUSE.
AUCHE-DEPES segment : BLW FL 145, TOULOUSE APP.

(2) Tronçon DEPES-REMDU : FL< 145, APP CLERMONT.
DEPES-REMDU segment: BLW FL 145, CLERMONT APP.

(3) Tronçon ARGIS-LSE:TMA LYON
ARGIS-LSE segment: LYON TMA.

(4) TMA LYON. Tronçon MURRO-ARGIS: FL< 085 uniquement sur instruction ATC.
LYON TMA. MURRO-ARGIS segment: BLW FL 085 only AVBL on ATC instruction.

(5) Tronçon SAPRE-ARGIS : cf : AIP Switzerland.
SAPRE-ARGIS segment: see : AIP Switzerland.

(6) Tronçon PAS - SAPRE : Minimum en-route altitude 7000 ft.
PAS - SAPRE segment : En-route minimum altitude 7000 ft.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **T616** | AWY RNAV.<br>RNAV AWY | | | | | | | | | | |
| ▲ | OBLOC | 44°40'36.5"N 000°09'10.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 257 | 68.8 | FL 195 | FL 065 | 2500 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | *(1)* |
| ∆ | ESISI | 44°53'34.0"N 001°25'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 258 | 24.8 | FL 195 | FL 065 | 3900 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | *(2)* |
| ∆ | XERAK | 44°57'55.0"N 002°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 079 | 258 | 26.9 | FL 195 | 8400 ft AMSL | 8400 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | *(3)* |
| ∆ | XUPAL | 45°02'26.0"N 002°37'22.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 079 | 259 | 23.8 | FL 195 | 8400 ft AMSL | 8400 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX-MARSEILLE | |
| ▲ | MINPA | 45°06'15.7"N 003°10'29.3"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145, APP AQUITAINE.<br>BLW FL 145, AQUITAINE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) FL<145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés. Tronçon ESISI-MINPA FL>115 : CDR1 H24. En cas d'activité Défense contournement via ESISI-G36-LAVRA-V14-TAKAT-V21-MINPA.<br>BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. ESISI-MINPA segment ABV FL 115 : CDR1 H24 In case of Défence activity, r-erouting via ESISI-G36-LAVRA-V14-TAKAT-V21-MINPA. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon XERAK - MINPA : FL<145, APP CLERMONT.<br>XERAK - MINPA segment : FL BLW 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |
| | **T626** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | HERICOURT NDB ( HR ) | 47°33'42.0"N 006°43'56.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 128 | | 16.2 | FL 195 | FL 085 | 6900 | ⇓ | | ZURICH BALE | |
| ∆ | DOUCI | 47°23'07.7"N 007°02'02.7"E | | | | | | | | | | |
| | **T976** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SAURG | 43°53'00.0"N 005°05'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 339 | 159 | 42.5 | FL 500 | FL 145 | 5800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| | **V2** | A l'exclusion des zones LF-R 10 et LF-D 82 lorsqu'elles sont actives.<br>With the exclusion of LF-R 10 and LF-D 82 when active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | CAEN CARPIQUET VOR-DME ( CAN ) | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 313 | 133 | 35.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | RENNES | |
| ∆ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |
| | **V3** | A l'exclusion des zones LF-R 10 et LF-D 82 lorsqu'elles sont actives.<br>FL<115 : APP RENNES. FL>115 : ACC PARIS ou APP RENNES.<br>With the exclusion of LF-R 10 and LF-D 82 when active.<br>BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC or RENNES APP. | | | | | | | | | | |
| ∆ | DEAUVILLE NORMANDIE VOR ( DVL ) | 49°18'38.7"N 000°18'45.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 285 | 106 | 58.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | PARIS RENNES | |
| ∆ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **V12** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GAILLAC-Castelneau de Montmirail DME ( GAI ) | 43°57'14.6"N 001°49'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 026 | 205 | 13.3 | FL 195 | FL 065 | 3100 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | BIBDO | 44°09'05.0"N 001°57'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 026 | 206 | 24.7 | FL 195 | FL 065 | 3900 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | NASEP | 44°30'54.0"N 002°13'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 026 | 206 | 8.1 | FL 195 | FL 065 | 3900 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | GILUR | 44°38'05.5"N 002°19'14.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 026 | 206 | 27.6 | FL 195 | 8400 ft AMSL | 8400 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (3) |
| ∆ | XUPAL | 45°02'26.0"N 002°37'22.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 026 | 206 | 27.9 | FL 195 | 8400 ft AMSL | 8400 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | SOMTI | 45°27'00.6"N 002°55'58.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 026 | 206 | 23.0 | FL 195 | 8500 ft AMSL | 8500 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX MARSEILLE | |
| ▲ | CLERMONT FERRAND AUVERGNE VOR-DME ( CFA ) | 45°47'14.9"N 003°11'31.9"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145, APP TOULOUSE.<br>BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon BIBDO-CFA : FL<145, APP CLERMONT.<br>BIBDO-CFA segment: BLW FL 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon GILUR-CFA : CDR1 H24. En cas d'activité Défense contournement via GILUR-V14-TAKAT-V21-MINPA-A27-CFA.<br>GILUR-CFA segment : CDR1 H24. In case of Defence activity re-routing via GILUR-V14-TAKAT-V21-MINPA-A27-CFA. | | | | | | | | | | | | |
| **V13** | | CDR1 H24.<br>En cas d'activité Défense contournement via LARON-G21-RISUN-V18-TIS.<br>In case of Defence activity re-routing via LARON-G21-RISUN-V18-TIS. | | | | | | | | | | |
| ∆ | LARON | 46°13'39.0"N 002°11'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 108 | 288 | 13.4 | FL 195 | FL 065 | 3600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | BEPMI | 46°09'08.0"N 002°30'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 108 | 288 | 16.6 | FL 195 | FL 065 | 4600 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | GERVA | 46°03'27.5"N 002°52'27.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 108 | 288 | 30.3 | FL 195 | 6100 ft AMSL | 6100 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | THIERS DME ( TIS ) | 45°52'54.6"N 003°33'12.9"E | | | | | | | | | | |
| (1) BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours.<br>BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon BEPMI-TIS, FL<145 : APP CLERMONT.<br>BEPMI-TIS segment, BLW FL 145: CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |
| **V14** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | OBLOC | 44°40'36.5"N 000°09'10.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 090 | 269 | 51.5 | FL 195 | FL 065 | 4300 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | IBDER | 44°39'47.0"N 001°03'02.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 090 | 270 | 20.6 | FL 195 | FL 065 | 2900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | LAVRA | 44°39'15.0"N 001°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 090 | 270 | 33.9 | FL 195 | FL 065 | 3800 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | GILUR | 44°38'05.5"N 002°19'14.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 090 | 270 | 7.2 | FL 195 | FL 065 | 4100 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | ROMAK | 44°37'48.0"N 002°29'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 090 | 270 | 4.8 | FL 195 | FL 065 | 4300 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | TAKAT | 44°37'36.2"N 002°36'02.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | 271 | 24.1 | FL 195 | 6700 ft AMSL | 6700 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ▲ | MENDE-Nasbinals VOR-DME ( MEN ) | 44°36'30.1"N 003°09'44.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145, APP AQUITAINE<br>BLW FL 145, AQUITAINE APP | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon IBDER-MEN : FL<145 : APP CLERMONT.<br>IBDER-MEN segment : BLW 145 : CLERMONT APP | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **V15** | | CDR1 H24.<br>En cas d'activité Défense contournement via LMG-G21-RISUN-V18-TIS.<br>CDR1 H24.<br>In case of Defence activity re-routing via LMG-G21-RISUN-V18-TIS. | | | | | | | | | | |
| ▲ | LIMOGES VOR-DME ( LMG ) | 45°48'57.3"N 001°01'32.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 257 | 52.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | LASEV | 45°58'52.0"N 002°15'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 258 | 10.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | |
| ∆ | EVBIS | 46°00'41.0"N 002°30'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 078 | 258 | 15.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (2) |
| ▲ | GERVA | 46°03'27.5"N 002°52'27.5"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon LMG-EVBIS : FL<145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.<br>LMG-EVBIS segment: BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (2) FL<145, APP CLERMONT.<br>BLW FL 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |
| **V17** | | A l'exclusion de la zone réglementée LF-R 322 Colmar Nord lorsqu'elle est active.Lorsque la LF-R 322 Colmar Nord est active, transit au FL 160 sur notification et au dessus du FL 160 sur autorisation.<br>Suivre instructions ATC.<br>With the exclusion of Colmar North LF-R322 when active. When Colmar North LF-R 322 is active, transit to FL 160 upon notice and ABV FL 160 on ATC instruction.<br>Follow ATC instructions. | | | | | | | | | | |
| ∆ | GROSTENQUIN VOR-DME ( GTQ ) | 48°59'11.2"N 006°42'58.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 156 | 336 | 16.0 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | ZERFI | 48°44'18.0"N 006°51'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 156 | 336 | 17.2 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | SOREM | 48°28'16.0"N 007°01'08.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | 271 | 7.3 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | OBORN | 48°27'43.0"N 007°12'06.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | 271 | 21.3 | FL 195 | FL 115 | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | LUPEN | 48°26'6.2"N 007°44'1.0"E | | | | | | | | | | |
| **V18** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | RISUN | 46°21'56.0"N 002°36'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 124 | 304 | 16.8 | FL 195 | FL 065 | 3900 | ⇓ | ⇑ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | ENESO | 46°12'02.0"N 002°55'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 124 | 304 | 32.3 | FL 195 | 5400 ft AMSL | 5400 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | THIERS DME ( TIS ) | 45°52'54.6"N 003°33'12.9"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145, APP LIMOGES pendant les horaires publiés.<br>BLW FL 145, LIMOGES APP during published hours. | | | | | | | | | | | | |
| (2) FL<145, APP CLERMONT.<br>BLW FL 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **V20** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ORVAL | 49°02'02.0"N 001°49'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 158 | | 8.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | RENNES | |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | | 34.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | RENNES | |
| ▲ | LUVOP | 48°20'18.0"N 001°44'42.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 179 | | 16.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | RENNES | |
| ∆ | RENNES SAINT JACQUES VOR-DME ( REN ) | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 101 | 281 | 12.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | (1) |
| ∆ | RINSO | 48°01'38.0"N 001°26'09.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 101 | 281 | 8.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES | |
| ∆ | VAKSI | 47°59'57.0"N 001°14'05.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 101 | 281 | 12.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES NANTES | (2) |
| ∆ | TABIL | 47°57'23.0"N 000°56'24.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 102 | 281 | 19.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES NANTES | (3) |
| ∆ | NAMAR | 47°53'05.0"N 000°27'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 102 | 282 | 8.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | RENNES NANTES | (4) |
| ▲ | SABLE | 47°51'11.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon REN-TABIL FL>115 : uniquement sur instruction ATC si LF-R 7B active.<br>REN-TABIL segment ABV FL115 : only AVBL on ATC instruction if LF-R 7B active. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon VAKSI-TABIL FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP RENNES ou APP NANTES.<br>VAKSI-TABIL segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : RENNES APP or NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon TABIL-NAMAR FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP NANTES.<br>TABIL-NAMAR segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| (4) Tronçon NAMAR-SABLE FL<115 : APP RENNES ou APP NANTES. FL>115 : APP NANTES.<br>NAMAR-SABLE segment BLW FL115 : RENNES APP or NANTES APP. ABV FL 115 : NANTES APP. | | | | | | | | | | | | |
| **V21** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GAILLAC-Castelneau de Montmirail DME ( GAI ) | 43°57'14.6"N 001°49'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 038 | 218 | 14.5 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (1) |
| ∆ | TOBVO | 44°08'28.0"N 002°02'16.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 038 | 218 | 37.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | (2) |
| ∆ | TAKAT | 44°37'36.2"N 002°36'02.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 039 | 218 | 28.2 | FL 195 | 7800 ft AMSL | 6500 | ⇑ | ⇓ | BORDEAUX | |
| ∆ | LOBMO | 44°59'00.0"N 003°01'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 038 | 218 | 9.5 | FL 195 | 7800 ft AMSL | 6800 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | MINPA | 45°06'15.7"N 003°10'29.3"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL<145, APP TOULOUSE.<br>BLW FL 145, TOULOUSE APP. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon TOBVO-MINPA : FL<145, APP CLERMONT.<br>TOBVO-MINPA segment: BLW FL 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |
| **V25** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | DIPIR | 46°40'09.0"N 005°35'35.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 041 | | 14.2 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | GENEVE | (1) |
| ∆ | LERDU | 46°50'26.9"N 005°49'41.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 041 | | 11.9 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | REIMS BALE | (2) |
| ∆ | ARBOS | 46°59'03.0"N 006°01'35.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) FL 200 minimum a LERDU<br>Minimum FL 200 at LERDU. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon LERDU-ARBOS : FL>195, REIMS ACC<br>LERDU-ARBOS segment : ABV FL 195, REIMS ACC | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **V27** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | LUXEUIL VOR ( LUL ) | 47°41'17.8"N 006°17'44.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 023 | | 36.2 | FL 195 | FL 075 | | | ⇓ | BALE STRASBOURG | (1) |
| ∆ | EPIKO | 48°13'53.2"N 006°41'12.9"E | | | | | | | | | | |
| (1) Plancher relevé au plus haut des deux niveaux FL 075 ou 6500 ft AMSL lorsque la zone LF-R 164 A1 ou LF-R 164 B est active. BALE APP dans les limites de la CTA ou du SIV BALE.<br>Lower limit at the highest of the two levels FL 075 or 6500 ft AMSL when zone LF-R 164 A1 or LF-R 164 B is active. BASEL APP within BASEL SIV or CTA. | | | | | | | | | | | | |
| **V30** | | A l'exclusion de la zone LF-R 279 VANNES PARA lorsqu'elle est active.<br>With the exclusion of LF-R 279 VANNES PARA when active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ANIGU | 47°32'11.0"N 000°31'53.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 089 | 13.0 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | ANGERS DME ( ANG ) | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 277 | 098 | 10.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | VALAX | 47°33'46.0"N 001°06'38.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 265 | 085 | 22.5 | FL 195 | FL 095 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | RODSA | 47°32'08.0"N 001°39'46.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 265 | 085 | 21.3 | FL 195 | FL 095 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| ∆ | RIMON | 47°30'26.0"N 002°11'09.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 309 | 129 | 16.7 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | (1) |
| ∆ | KORER | 47°41'06.0"N 002°30'03.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 312 | 132 | 25.1 | FL 195 | FL 115 | | ⇑ | ⇓ | NANTES IROISE | (2) |
| ∆ | LENSU | 47°57'54.0"N 002°57'44.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 269 | 090 | 31.8 | FL 195 | 2500 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | IROISE | (3) |
| ∆ | ROSPO | 47°57'41.5"N 003°45'02.9"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon RIMON-ROSPO : CDR1 H24. En cas d'activité militaire, contournement par RIMON-H34-ROSPO.<br>RIMON-ROSPO segment: CDR1 H24. In case of military activity, re-routing via RIMON-H34-ROSPO. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon KORER-LENSU : APP NANTES ou APP IROISE. Transit assuré selon instructions ATC.<br>KORER-LENSU segment : NANTES APP or IROISE APP. Transit AVBL on ATC instructions. | | | | | | | | | | | | |
| (3) Tronçon en TMA LORIENT : transit assuré selon instructions APP LORIENT.<br>Segment within LORIENT TMA : transit AVBL on LORIENT APP instructions. | | | | | | | | | | | | |
| **V31** | | AWY RNAV<br>A l'exclusion de la zone réglementée LF-R 45 S6.1 Maconnais Nord-Est lorsque active.<br>RNAV AWY<br>With the exclusion of North-East Maconnais LF-R 45 S6.1 when active. | | | | | | | | | | |
| ∆ | DINOX | 46°40'00.0"N 006°07'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 202 | | 24.0 | FL 195 | 7900 ft AMSL | 7900 | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | | | | | | | | | | |
| **V32** | | FL > 195 REIMS ACC<br>A l'exclusion de la zone réglementée LF-R 322 Colmar Nord lorsqu'elle est active.<br>Dans les limites latérales de la TMA NANCY, le plancher est le plus haut des deux niveaux FL 075 ou 6500ft AMSL.<br>Suivre instructions ATC.<br>ABV FL 195 REIMS ACC<br>With the exclusion of Colmar North LF-R322 when active.<br>Within NANCY lateral limits, Lower limit is the highest of either FL 075 or 6500ft AMSL.<br>Follow ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | EPINAL MIRECOURT VOR ( EPL ) | 48°19'04.2"N 006°03'33.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 060 | 239 | 39.3 | FL 500 | 6500 ft AMSL | | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG | |
| ∆ | BERUG | 48°37'17.0"N 006°55'54.8"E | | | | | | | | | | |
| **V35** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GILON ( 176/356 TLN NDB322 ) | 43°26'39.0"N 006°06'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | 353 | 3.2 | FL 195 | 8500 ft AMSL | 7500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | BIRGO | 43°23'30.0"N 006°07'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 174 | 354 | 10.0 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | CUERS | 43°13'34.0"N 006°08'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 173 | 353 | 3.1 | FL 195 | 5100 ft AMSL | 5600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MEDUS ( 176/356 TLN NDB 322 ) | 43°10'30.0"N 006°08'21.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon GILON-MEDUS: TMA NICE.<br>GILON-MEDUS segment : NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **V36** | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ∆ | GIVOR | 48°39'30.6"N 006°23'29.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 001 | | 13.8 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | STRASBOURG | (1) |
| ∆ | EQRAZ | 48°53'15.1"N 006°24'53.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 001 | | 13.6 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | STRASBOURG | |
| ∆ | SORAL | 49°06'49.6"N 006°26'15.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 001 | | 15.2 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | STRASBOURG | |
| ∆ | AKELU | 49°22'01.0"N 006°27'50.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) GIVOR point de survol obligatoire<br>Mandatory overflying point GIVOR. | | | | | | | | | | | | |
| | **V40** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | TORPA | 47°28'45.9"N 006°39'30.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 307 | | 19.4 | FL 195 | FL 145 | | | ⇓ | BALE | |
| ▲ | LUXEUIL VOR ( LUL ) ( LUXEUIL ) | 47°41'17.8"N 006°17'44.1"E | | | | | | | | | | |
| | **V44** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 002 | | 30.8 | FL 195 | FL 065 | 4400 | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | AMONI | 45°04'02.0"N 004°49'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 002 | | 6.5 | FL 195 | FL 065 | 4400 | | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | ROLIR | 45°10'28.0"N 004°50'36.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA LYON<br>LYON TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **W54** | En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A3, BN et BS, TFC réorienté, sur instruction ATC, via A3/A2.<br>In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A3, BN and BS, TFC rerouted, on ATC instruction, via A3/A2. | | | | | | | | | | |
| ▲ | SAINT TROPEZ VOR-DME ( STP ) ( STP ) | 43°13'10.1"N 006°36'06.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 129 | 309 | 81.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | VAREK | 42°18'47.0"N 007°58'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 129 | 309 | 48.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE. De VAREK vers STP : FL > 145 uniquement sur instruction ATC.<br>NICE TMA. From VAREK to STP : ABV FL 145 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA AJACCIO.<br>AJACCIO TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **Y1** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | MOKIP | 46°26'56.0"N 005°05'37.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 102 | | 33.8 | FL 500 | FL 165 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 103 | | 10.9 | FL 500 | FL 165 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | GEVEA | 46°15'14.1"N 006°07'55.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 106 | | 37.0 | FL 500 | FL 165 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | VALOR | 46°03'34.6"N 006°58'25.9"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Y15** | AWY RNAV.<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | SAINT TROPEZ VOR-DME ( STP ) | 43°13'10.1"N 006°36'06.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 051 | | 15.8 | FL 500 | FL 115 | 3100 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | RAPED | 43°22'24.0"N 006°53'36.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 051 | | 10.8 | FL 500 | FL 145 | 8200 | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | XAMAL | 43°28'43.0"N 007°05'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 052 | 231 | 14.8 | FL 500 | FL 145 | 8900 | ⇑ | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | PIGOS | 43°37'20.2"N 007°22'16.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 063 | | 8.3 | FL 500 | FL 145 | 8900 | | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | MIKRU | 43°40'45.7"N 007°32'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 063 | | 8.0 | FL 500 | FL 145 | 8900 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | USANO | 43°44'3.3"N 007°42'49.9"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **Y16** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MEGER | 43°19'54.0"N 009°10'33.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 353 | 11.3 | FL 500 | FL 065 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | GUNPI | 43°08'36.0"N 009°11'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 353 | 14.8 | FL 500 | FL 065 | | | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | MILNO | 42°53'49.0"N 009°12'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 040 | 26.3 | FL 195 | FL 065 | | | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | CALVI SAINTE CATHERINE NDB ( CV ) | 42°34'37.1"N 008°48'23.7"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA BASTIA.<br>BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **UY16** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ETIDO | 45°05'30.0"N 005°24'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 222 | | 30.9 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | KURIR | 44°43'31.9"N 004°54'01.4"E | | | | | | | | | | |
| | **Y19** | AWY RNAV. En fonction de l'activité MIL en LF-D 54 CS, TFC rerouté sur instruction ATC sur Z240 (NESUL-RENKO-PELOS).<br>RNAV AWY.In case of MIL activity in LF-D 54 CS, TFC rerouted to Z240 (NESUL-RENKO-PELOS) on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ▲ | NIVDA | 41°14'36.0"N 006°34'07.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 57.3 | FL 500 | FL 125 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | UTORU | 41°10'50.0"N 007°49'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 15.0 | FL 500 | FL 125 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | PELOS | 41°09'43.0"N 008°09'41.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Y21** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | PASSEIRY VOR-DME ( PAS ) | 46°09'49.4"N 005°59'59.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 141 | | 20.4 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ▲ | ESAPI | 45°53'23.6"N 006°17'24.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 9.6 | FL 500 | FL 135 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ▲ | PENJO | 45°45'44.0"N 006°25'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 141 | | 22.7 | FL 500 | FL 175 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ▲ | VANAS | 45°27'25.8"N 006°44'48.7"E | | | | | | | | | | |
| | **Y22** | AWY RNAV seulement sur instruction ATC.<br>RNAV AWY only by ATC. | | | | | | | | | | |
| ∆ | VEDIK | 43°51'26.0"N 005°49'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 140 | | 19.8 | FL 195 | FL 155 | 5600 | ⇓ | | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | AMFOU | 43°35'45.0"N 006°06'04.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **UY22** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LATAM | 45°02'01.9"N 004°14'20.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 34.9 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | TUNUR | 44°38'25.0"N 004°50'24.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **UY24** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | GAPDO | 44°12'52.0"N 007°09'4.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 167 | | 27.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | NICE COTE D'AZUR DME ( NIZ ) | 43°46'14.3"N 007°15'15.8"E | | | | | | | | | | |
| | **Y25** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | MENDE-Nasbinals VOR-DME ( MEN ) | 44°36'30.1"N 003°09'44.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 24.8 | FL 195 | FL 075 | 7500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | ERGUL | 44°14'59.3"N 003°26'56.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 7.1 | FL 195 | FL 075 | 7500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | ESERA | 44°08'51.7"N 003°31'47.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 148 | 328 | 39.2 | FL 195 | FL 095 | 7500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | MONTPELLIER MEDITERRANEE VOR-DME ( FJR ) | 43°34'42.1"N 003°58'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 116 | 296 | 24.7 | FL 500 | FL 055 | 3600 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | *(1)* |
| ▲ | MARRI | 43°23'05.0"N 004°28'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 116 | 296 | 12.8 | FL 500 | FL 055 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | *(2)* |
| ▲ | SALIN | 43°16'58.1"N 004°43'48.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 066 | 246 | 16.8 | FL 500 | FL 055 | 3900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | *(3)* |
| ▲ | MARTIGUES VOR-DME ( MTG ) | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| (2) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| (3) PROVENCE APP sous le FL 145. En cas d'activité Défense, contournement via SALIN-Y341-MTG.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. In case of MIL activity, rerouting via SALIN-Y341-MTG. | | | | | | | | | | | | |
| | **Y30** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | TUPOX | 43°58'33.0"N 005°24'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 149 | | 15.1 | FL 500 | FL 115 | 5900 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | RUBEB | 43°45'15.0"N 005°34'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 125 | | 8.3 | FL 500 | FL 115 | 5400 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | BATEX | 43°40'11.0"N 005°43'11.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 125 | | 8.6 | FL 500 | FL 115 | 4400 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | UGLET | 43°34'52.0"N 005°52'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 125 | | 13.3 | FL 500 | FL 115 | 4200 | ⇓ | | MARSEILLE | *(1)* |
| ▲ | GILON | 43°26'39.0"N 006°06'54.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **UY30** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | LATAM | 45°02'01.9"N 004°14'20.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 139 | | 36.9 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| | **UY36** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME ( LTP ) | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 089 | 269 | 22.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | BALSI | 45°28'38.6"N 005°57'38.8"E | | | | | | | | | | |
| | **Y42** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | KOTIT | 44°36'09.2"N 005°41'26.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 306 | | 6.3 | FL 500 | FL 145 | | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | LASUR | 44°40'02.0"N 005°34'35.0"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Y48** | AWY RNAV. Utilisable uniquement sur instruction ATC<br>RNAV AWY.only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ▲ | SUDAS | 42°56'17.3"N 008°54'22.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 228 | 048 | 21.3 | FL 195 | FL 115 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | GORIT | 42°43'01.0"N 008°31'41.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 184 | 004 | 30.2 | FL 195 | FL 115 | 3700 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | BEBEV | 42°13'01.0"N 008°26'44.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA BASTIA<br>BASTIA TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA BASTIA, TMA AJACCIO<br>BASTIA TMA, AJACCIO TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **Y50** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | IDOKO | 50°20'26.3"N 003°52'22.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 172 | | 14.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | MATIX | 50°05'54.0"N 003°54'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 172 | | 18.2 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | ELVES | 49°47'47.0"N 003°57'54.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 172 | 352 | 13.7 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | (1) |
| ∆ | VAKOS | 49°34'10.7"N 004°00'10.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 172 | 352 | 11.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | GITAN | 49°22'37.0"N 004°02'05.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 172 | 352 | 3.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | REIMS VOR ( REM ) | 49°18'41.9"N 004°02'43.3"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ELVES-REM dans le sens REM vers ELVES : uniquement sur instruction ATC.<br>ELVES-REM segment in the direction REM to ELVES : only on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| | **Y51** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | VANAS | 45°27'25.8"N 006°44'48.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 343 | 163 | 17.8 | FL 500 | FL 165 | | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | ROCCA | 45°44'43.0"N 006°38'44.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 346 | 166 | 9.2 | FL 500 | 13800 ft AMSL | 13800 | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | PAWUS | 45°53'45.0"N 006°36'17.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 346 | 166 | 9.5 | FL 500 | 10900 ft AMSL | 10900 | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | GOLEB | 46°03'06.0"N 006°33'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 346 | 166 | 4.5 | FL 500 | 10900 ft AMSL | | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | OMXEB | 46°07'30.1"N 006°32'33.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 346 | 166 | 6.0 | FL 500 | 9200 ft AMSL | 9200 | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | ASSEQ | 46°13'23.6"N 006°30'56.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 346 | 166 | 15.0 | FL 500 | 7700 ft AMSL | 7700 | ⇑ | ⇓ | GENEVE | (1) |
| ∆ | SAPRE | 46°28'7.3"N 006°26'53.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ASSEQ-SAPRE : REF : AIP Suisse.<br>Segment ASSEQ-SAPRE : REF : Switzerland AIP. | | | | | | | | | | | | |
| | **Y52** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | BANKO | 45°49'12.0"N 007°03'17.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 301 | | 24.9 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | GOLEB | 46°03'06.0"N 006°33'45.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 301 | | 3.7 | FL 265 | 13500 ft AMSL | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | VALBU | 46°05'09.7"N 006°29'23.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 301 | | 7.0 | FL 265 | 10600 ft AMSL | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | SUVEL | 46°09'05.4"N 006°21'03.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 301 | | 4.9 | FL 265 | 10600 ft AMSL | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | BIVLO | 46°11'49.8"N 006°15'13.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 224 | | 10.8 | FL 265 | 8500 ft AMSL | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | SALEV | 46°04'25.6"N 006°03'57.4"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Y55** | | | | | | | | | | | |
| Δ | LIRKO | 46°34'15.4"N 005°48'51.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 142 | | 5.5 | FL 195 | 7800 ft AMSL | | ⇓ | | GENEVE | |
| Δ | DINIG | 46°29'43.0"N 005°53'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 143 | | 11.5 | FL 195 | 7800 ft AMSL | | ⇓ | | GENEVE | (1) |
| Δ | SOVAD | 46°20'14.9"N 006°02'54.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 142 | | 6.1 | FL 195 | FL 095 | 7200 | ⇓ | | GENEVE | (2) |
| Δ | GEVEA | 46°15'14.1"N 006°07'55.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 192 | | 11.2 | FL 195 | FL 085 | 6300 | ⇓ | | GENEVE | |
| Δ | SALEV | 46°04'25.6"N 006°03'57.4"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon DINIG-SOVAD : plancher relevé au plus haut des 2 niveaux FL085 ou 7800 ft AMSL lorsque la zone LF-R 219 est active.<br>DINIG-SOVAD segment : floor increased at the highest of 2 levels FL085 or 7800 ft AMSL when LF-R 219 active. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon SOVAD-SALEV : REF : AIP Switzerland.<br>Segment SOVAD-SALEV : REF : Switzerland AIP. | | | | | | | | | | | | |
| | **Y56** | Voir : AIP Switzerland. FL 090 MNM.<br>See : AIP Switzerland. MNM FL 090. | | | | | | | | | | |
| Δ | SALEV | 46°04'25.6"N 006°03'57.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 226 | 64.0 | FL 195 | FL 105 | | ⇑ | | GENEVE | |
| Δ | FRIBU | 46°46'39.3"N 007°13'24.6"E | | | | | | | | | | |
| | **Y58** | Voir : AIP Switzerland FL 080 MNM.<br>See : Switzerland AIP FL 080 MNM. | | | | | | | | | | |
| Δ | SALEV | 46°04'25.6"N 006°03'57.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 192 | 11.2 | FL 265 | 7800 ft AMSL | | ⇑ | | GENEVE | |
| Δ | GEVEA | 46°15'14.1"N 006°07'55.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 223 | 18.4 | FL 265 | 7800 ft AMSL | | ⇑ | | GENEVE | |
| Δ | SAPRE | 46°28'7.3"N 006°26'53.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Y95** | | | | | | | | | | | |
| Δ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 317 | 137 | 72.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇑ | ⇓ | NANTES | |
| Δ | LUTAS | 47°29'04.0"N 002°34'43.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UY110** | | | | | | | | | | | |
| Δ | MANAK | 46°12'48.0"N 000°56'31.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 320 | | 29.7 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST BORDEAUX | |
| Δ | TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 333 | | 18.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| Δ | DIXAD | 46°52'12.0"N 001°35'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 355 | | 17.5 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| Δ | NANTES ATLANTIQUE VOR-DME ( NTS ) | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 11.2 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| Δ | BAKUL | 47°20'49.0"N 001°38'17.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 43.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| Δ | RENNES SAINT JACQUES VOR-DME ( REN ) | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 359 | 179 | 50.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| Δ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 001 | | 41.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | REVTU | 49°35'50.0"N 001°43'32.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 349 | | 24.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | ORIST | 50°00'00.0"N 001°50'42.0"W | | | | | | | | | | |
| | **UY111** | | | | | | | | | | | |
| Δ | JERSEY VOR-DME ( JSY ) | 49°13'16.0"N 002°02'46.1"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 083 | | 71.1 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ▲ | INGOR | 49°21'52.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Y112** | FL > 195 REIMS ACC<br>ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | |
| ▲ | BRAY SUR SEINE DME ( BRY ) | 48°24'25.2"N 003°17'41.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 107 | 287 | 28.3 | FL 115 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ▲ | TROYES BARBEREY VOR ( TRO ) | 48°15'04.4"N 003°57'47.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 109 | 289 | 19.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | PARIS | |
| ∆ | ERTIP | 48°08'04.0"N 004°24'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 110 | 289 | 36.6 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | BALE<br>PARIS | (1) |
| ▲ | ROLAMPONT DME ( RLP ) | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 104 | 284 | 15.2 | FL 500 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | BALE | (2) |
| ▲ | RESPO | 47°49'58.1"N 005°36'28.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 105 | 284 | 29.2 | FL 500 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | BALE | |
| ▲ | LUXEUIL VOR ( LUL ) | 47°41'17.8"N 006°17'44.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 110 | 290 | 19.3 | FL 195 | FL 075 | | ⇓ | ⇑ | BALE | |
| ▲ | HERICOURT NDB ( HR ) | 47°33'42.0"N 006°43'56.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 096 | 275 | 38.4 | FL 195 | FL 085 | | ⇓ | ⇑ | BALE<br>ZURICH | (3) |
| ∆ | HOCHWALD DME ( HOC ) | 47°27'59.6"N 007°39'55.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ERTIP-RLP : PARIS ACC dans les limites de la FIR PARIS. APP BALE dans les limites de la FIR REIMS.<br>En cas d'activation de la zone LF R 5 D (FL055/FL095), le trafic empruntant le tronçon RLP-ERTIP aux niveaux concernés sera réorienté via Z318-A6.<br>ERTIP-RLP segment: PARIS ACC within PARIS FIR limits. BASEL APP within REIMS FIR limits.<br>In case of LF R 5 D (FL055/FL095) area activation, TFC on the RLP-ERTIP segment at applicable levels will be rerouted via Z318-A6. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon RLP-HOC : FL< 115 APP BALE dans les limites de la FIR REIMS et FL < 105 / 115 APP BALE dans les limites de la FIR SUISSE.<br>RLP-HOC segment : BLW FL 115 BASEL APP within the boundaries of REIMS FIR and FL < 105 / 115 BASEL APP within the boundaries of SWISS FIR. | | | | | | | | | | | | |
| (3) RNAV uniquement.<br>RNAV only. | | | | | | | | | | | | |
| | **UY120** | FL<335 : CDR1 H24.<br>En cas d'activité Défense, contournement via TUPAR-UM184-EKRAS-UN867-AKIKI. Si activité MIL en EG-D 036, cette route est fermée par NOTAM à J-1. Contournement via UY110.<br>In case of Defence activity, re-routing via TUPAR-UM184-EKRAS-UN867. If MIL activity in EG-D 036, route will be closed by NOTAM with a 1-day notice. Re-routing via UY110. | | | | | | | | | | |
| ▲ | TUPAR | 46°25'45.0"N 000°39'46.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 332 | | 34.4 | FL 500 | FL 275 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | RALIX | 46°56'25.0"N 001°02'20.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 34.6 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | IBSUS | 47°30'52.7"N 001°07'02.5"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 354 | | 125.3 | FL 500 | FL 195 | | | ⇓ | BREST | |
| ∆ | AKIKI | 49°35'29.0"N 001°25'00.0"W | | | | | | | | | | |
| | **Y180** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | GEBKI | 49°32'46.4"N 005°27'04.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 231 | 051 | 15.8 | FL 195 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | MONTMEDY-Dun sur Meuse VOR ( MMD ) | 49°23'28.5"N 005°07'27.9"E | | | | | | | | | | |
| | **Y223** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | VENAT | 46°14'39.0"N 006°35'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 122 | | 19.2 | FL 500 | FL 165 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | VALOR | 46°03'34.6"N 006°58'25.9"E | | | | | | | | | | |
| | **Y224** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | MOBLO | 45°48'35.0"N 006°43'21.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 032 | | 18.3 | FL 500 | 17500 ft AMSL | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | VALOR | 46°03'34.6"N 006°58'25.9"E | | | | | | | | | | |
| | **UY305** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | LYON SAINT EXUPERY VOR-DME ( LSE ) | 45°44'43.9"N 005°05'26.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 239 | | 9.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | RUSIT | 45°40'05.0"N 004°53'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 241 | | 23.7 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | ESIDA | 45°29'21.5"N 004°23'18.1"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **Y341** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | SALIN | 43°16'58.1"N 004°43'48.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 092 | 272 | 7.6 | FL 500 | FL 055 | 3500 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | *(1)* |
| ▲ | BULTO | 43°16'25.0"N 004°54'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 047 | 227 | 10.5 | FL 500 | FL 055 | 3900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | *(2)* |
| ▲ | MARTIGUES VOR-DME ( MTG ) | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| (2) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| **UY342** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | BULTO | 43°16'25.0"N 004°54'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 095 | 275 | 19.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | PADKO | 43°13'53.9"N 005°19'58.9"E | | | | | | | | | | |
| **Y473** | | AWY sur instruction ACC uniquement<br>AWY on ACC instruction only. | | | | | | | | | | |
| ∆ | LUMIL | 50°25'11.0"N 002°58'10.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 053 | | 14.6 | FL 265 | FL 115 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | TULNI | 50°33'27.0"N 003°16'56.0"E | | | | | | | | | | |
| **Y491** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | SOMEN | 48°51'00.0"N 003°33'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 070 | | 18.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | IROISE | |
| ∆ | BETUV | 48°57'16.0"N 003°07'20.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 093 | | 54.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | IROISE<br>RENNES | *(1)* |
| ∆ | UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon BETUV-UPALO : APP IROISE ou APP RENNES.<br>BETUV-UPALO segment : IROISE APP or RENNES APP. | | | | | | | | | | | | |
| **Y600** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | CACHI | 47°04'00.0"N 004°06'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 243 | | 19.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | NEPAP | 46°56'02.0"N 003°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 243 | | 12.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | ATRID | 46°50'55.0"N 003°24'31.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | | 12.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | OLIRI | 46°38'06.0"N 003°24'43.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | | 8.1 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | NEKEM | 46°30'00.0"N 003°24'50.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 177 | | 21.8 | FL 195 | FL 065 | 4300 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | ARSOM | 46°08'14.0"N 003°25'11.0"E | | | | | | | | | | |
| **UZ15** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROLEN | 48°34'48.0"N 000°09'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 25.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | *(1)* |
| ▲ | DIDAK | 48°15'35.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 41.3 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | ARDOD | 47°43'53.0"N 000°54'21.0"W | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ROLEN-DIDAK: TFC<FL295 = PARIS UAC.<br>ROLEN-DIDAK segment: BLW FL 295, PARIS UAC. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Z16** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | PASSEIRY VOR-DME ( PAS ) | 46°09'49.4"N 005°59'59.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 208 | 028 | 19.7 | FL 195 | 7900 ft AMSL | 7900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE GENEVE | (1) |
| ∆ | CHAMBERY AIX LES BAINS VOR-DME ( CBY ) | 45°52'54.8"N 005°45'26.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 026 | 8.5 | FL 195 | 6600 ft AMSL | 6600 | | ⇑ | MARSEILLE GENEVE | (2) |
| ▲ | RILTI | 45°45'30.1"N 005°39'33.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 026 | 5.7 | FL 195 | 5600 ft AMSL | 5600 | | ⇑ | MARSEILLE GENEVE | (3) |
| ∆ | BELUS | 45°40'31.0"N 005°35'38.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 028 | 12.9 | FL 500 | FL 065 | 3900 | | ⇑ | MARSEILLE | (4) |
| ▲ | LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME ( LTP ) | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 204 | 024 | 26.0 | FL 500 | FL 065 | 3900 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | ROMAM | 45°06'09.5"N 005°09'48.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 204 | 024 | 36.7 | FL 195 | 6800 ft AMSL | 6800 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (5) |
| ▲ | MONTELIMAR ANCONE VOR-DME ( MTL ) | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | 360 | 26.1 | FL 500 | FL 045 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (6) |
| ▲ | RARUS | 44°07'13.0"N 004°45'14.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | 000 | 7.5 | FL 500 | FL 045 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (7) |
| ▲ | AVIGNON Pujaut VOR-DME ( AVN ) | 43°59'43.3"N 004°44'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 155 | 335 | 39.4 | FL 500 | FL 065 | 4000 | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (8) |
| ▲ | MARTIGUES VOR-DME ( MTG ) | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 20.3 | FL 500 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (9) |
| ∆ | IDELO | 43°02'56.7"N 005°03'00.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 14.7 | FL 500 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (10) |
| ∆ | AGAKI | 42°48'17.0"N 005°01'25.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 182 | 002 | 14.7 | FL 500 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (11) |
| ∆ | SOSUR | 42°33'36.8"N 004°59'50.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 194 | 014 | 51.7 | FL 195 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | LUMAS | 41°43'59.6"N 004°40'00.0"E | | | | | | | | | | |

(1) A l'intérieur de la TMA CHAMBERY, APP CHAMBERY ou APP LYON selon horaire.
Within CHAMBERY TMA, CHAMBERY APP or LYON APP according to timetable.

(2) A l'intérieur de la TMA CHAMBERY, APP CHAMBERY ou APP LYON selon horaire.
Within CHAMBERY TMA, CHAMBERY APP or LYON APP according to timetable.

(3) FL>155 MARSEILLE
115<FL<155 GENEVE
FL<115 TMA CHAMBERY, APP CHAMBERY ou APP LYON selon horaire.
FL>155 MARSEILLE
115<FL<155 GENEVE
FL<115 CHAMBERY TMA, CHAMBERY APP or LYON APP according to timetable.

(4) A l'intérieur de la TMA CHAMBERY, APP CHAMBERY ou APP LYON selon horaire.
Within CHAMBERY TMA, CHAMBERY APP or LYON APP according to timetable.

(5) TMA LYON.
LYON TMA.

(6) PROVENCE APP sous le FL 145. FL<75 utilisable uniquement sur autorisation ATC.
PROVENCE APP BLW FL 145. BLW FL 75 only AVBL on ATC instruction.

(7) PROVENCE APP sous le FL 145. FL<75 utilisable uniquement sur autorisation ATC.
PROVENCE APP BLW FL 145. BLW FL 75 only AVBL on ATC instruction.

(8) PROVENCE APP sous le FL 145. FL<75 utilisable uniquement sur autorisation ATC.
PROVENCE APP BLW FL 145. BLW FL 75 only AVBL on ATC instruction.

(9) PROVENCE APP sous le FL 145.
PROVENCE APP BLW FL 145.

(10) PROVENCE APP sous le FL 145.
PROVENCE APP BLW FL 145.

(11) PROVENCE APP sous le FL 145.
PROVENCE APP BLW FL 145.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **Z24** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | MOROK | 47°23'47.7"N 006°39'19.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 178 | | 11.0 | FL 500 | FL 145 | | ⇓ | | REIMS BALE | (1) |
| ∆ | AKITO | 47°12'48.0"N 006°38'55.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 20.5 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | REIMS GENEVE BALE | |
| ∆ | DOMIL | 46°57'31.0"N 006°18'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 23.4 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | BOLGI | 46°40'04.0"N 005°56'18.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 219 | | 7.8 | FL 500 | FL 115 | | ⇓ | | GENEVE | |
| ∆ | LIRKO | 46°34'15.4"N 005°48'51.5"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon MOROK-DOMIL : FL>195 REIMS ACC<br>MOROK-DOMIL segment : ABV FL 195 REIMS ACC | | | | | | | | | | | | |
| **Z32** | | | | | | | | | | | | |
| ∆ | BOBSI | 46°19'26.6"N 004°59'06.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 083 | | 11.7 | FL 195 | FL 065 | 5200 | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | MABES | 46°20'24.8"N 005°15'54.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 081 | | 6.6 | FL 500 | FL 065 | 5200 | | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | RONLA | 46°21'08.7"N 005°25'19.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | | 24.4 | FL 500 | 7900 ft AMSL | 7900 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | MOREG | 46°23'35.2"N 006°00'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | | 9.9 | FL 195 | 7900 ft AMSL | 7900 | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | GLEND | 46°24'31.3"N 006°14'39.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 080 | | 18.2 | FL 195 | 9199 ft AMSL | 8100 | | ⇓ | GENEVE | |
| ▲ | MOLUS | 46°26'38.0"N 006°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA LYON.<br>LYON TMA. | | | | | | | | | | | | |
| (2) TMA LYON<br>LYON TMA. | | | | | | | | | | | | |
| **Z40** | | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ∆ | GIGUS | 45°23'23.2"N 006°26'29.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 258 | | 21.6 | FL 500 | FL 145 | 11900 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | AMVAR | 45°19'50.0"N 005°56'14.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 257 | | 18.0 | FL 500 | FL 115 | 10900 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ∆ | OSMAS | 45°16'46.9"N 005°31'06.5"E | | | | | | | | | | |
| **Z42** | | | | | | | | | | | | |
| ▲ | RETNO | 44°22'48.0"N 005°37'24.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 351 | | 17.4 | FL 195 | FL 125 | 10000 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | LASUR | 44°40'02.0"N 005°34'35.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 351 | | 20.1 | FL 500 | FL 125 | 10000 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | PINED | 45°00'00.0"N 005°31'16.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 351 | | 29.5 | FL 500 | FL 125 | 9800 | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ▲ | LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME ( LTP ) | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon PINED - LTP : FL<155 uniquement sur instruction ATC.<br>PINED - LTP segment: BLW FL 155 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | | | |
| **Z46** | | AWY RNAV(guidage RADAR O/R)<br>RNAV AWY (RADAR vectoring O/R). | | | | | | | | | | |
| ∆ | MEZIN | 45°01'01.6"N 004°11'45.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 069 | | 18.7 | FL 195 | FL 085 | 8100 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | NELEN | 45°07'07.0"N 004°36'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 069 | | 10.4 | FL 195 | FL 085 | 6400 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | ROLIR | 45°10'28.0"N 004°50'36.6"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Z48** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ETREK | 45°11'15.5"N 004°38'19.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 292 | | 29.1 | FL 195 | FL 115 | 6400 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ∆ | PIMAK | 45°23'30.0"N 004°00'53.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UZ57** | CDR1. 0100-0800 (ETE : - 1HR). Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST ACC.<br>CDR1. 0100-0800 (SUM : - 1HR). Actual availability of CDR1 known on BREST ACC. | | | | | | | | | | |
| ∆ | OTOFE | 48°56'19.5"N 002°29'18.3"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 109 | | 72.2 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | BULOX | 48°33'00.0"N 000°46'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 101 | | 21.0 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | LATGO | 48°28'49.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| | **Z62** | Voir : AIP Switzerland.<br>See : Switzerland AIP. | | | | | | | | | | |
| ∆ | DEREM | 46°21'23.9"N 006°10'34.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 086 | | 4.5 | FL 195 | 7000 ft AMSL | | | ⇓ | GENEVE | (1) |
| ∆ | NAMEL | 46°21'27.9"N 006°17'00.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 086 | | 10.3 | FL 195 | FL 095 | | | ⇓ | GENEVE | (2) |
| ∆ | TINAM | 46°21'36.1"N 006°31'50.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 048 | | 8.0 | FL 195 | FL 095 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | MOLUS | 46°26'38.0"N 006°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon DEREM-NAMEL : 8000 ft AMSL MNM.<br>DEREM-NAMEL segment : MNM 8000 ft AMSL. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon NAMEL-MOLUS : FL 100 MNM.<br>NAMEL-MOLUS segment : MNM FL 100. | | | | | | | | | | | | |
| | **Z64** | Voir : AIP Switzerland. 9500 ft AMSL MNM.<br>See : Switzerland AIP. MNM 9500 ft AMSL. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ODNUP | 46°11'22.9"N 006°42'39.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 352 | | 15.3 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | MOLUS | 46°26'38.0"N 006°40'46.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 276 | 096 | 9.7 | FL 500 | FL 095 | | ⇑ | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | SAPRE | 46°28'7.3"N 006°26'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 100 | 27.0 | FL 500 | FL 115 | | ⇑ | | GENEVE | |
| ∆ | LIRKO | 46°34'15.4"N 005°48'51.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 100 | 14.3 | FL 500 | FL 115 | | ⇑ | | GENEVE | |
| ∆ | SAUNI | 46°37'25.0"N 005°28'40.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 100 | 12.6 | FL 500 | FL 145 | | ⇑ | | GENEVE | |
| ∆ | LUSAR | 46°40'08.0"N 005°10'46.1"E | | | | | | | | | | |
| | **Z65** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | GLEND | 46°24'31.3"N 006°14'39.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 244 | | 16.4 | FL 500 | 7900 ft AMSL | 7900 | ⇓ | | GENEVE | |
| ▲ | MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z66** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 208 | | 23.1 | FL 195 | 7900 ft AMSL | 7900 | ⇓ | | GENEVE | |
| ▲ | ARGIS | 45°58'16.0"N 005°35'57.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z67** | CDR1 H24 (REF : AIP Suisse ENR 3.3 Z67). En cas d'activité Défense, contournement via OMASI-UN871-MOLUS.<br>CDR1 H24 (REF : AIP Switzerland ENR 3.3 Z67). Re-routing via OMASI-UN871-MOLUS in case of Defence activity. | | | | | | | | | | |
| ∆ | KINNI | 46°05'20.0"N 006°12'42.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 057 | | 18.6 | FL 500 | FL 155 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | VENAT | 46°14'39.0"N 006°35'48.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 050 | | 33.2 | FL 500 | FL 155 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | LAMUR | 46°34'46.8"N 007°13'53.0"E | | | | | | | | | | |

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Z87** | AWY RNAV<br>RNAV AWY | | | | | | | | | | |
| ▲ | RUSIT | 45°40'05.0"N 004°53'26.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 101 | | 19.9 | FL 500 | FL 145 | 3600 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | RUBLO | 45°35'26.0"N 005°21'01.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 061 | | 11.4 | FL 500 | FL 145 | 5900 | | ⇓ | MARSEILLE | |
| ▲ | BELUS | 45°40'31.0"N 005°35'38.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 061 | | 7.2 | FL 500 | FL 115 | 5600 | | ⇓ | GENEVE | |
| ▲ | SOPLO | 45°43'43.7"N 005°44'45.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z110** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | AMPUM | 49°32'26.6"N 005°48'48.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 249 | 069 | 10.2 | FL 315 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | VAVOT | 49°29'13.0"N 005°34'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 249 | 069 | 18.2 | FL 315 | FL 075 | | ⇑ | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | MONTMEDY-Dun sur Meuse VOR ( MMD ) | 49°23'28.5"N 005°07'27.9"E | | | | | | | | | | |
| | **Z124** | APP BALE dans les limites du SIV BALE.<br>BASEL APP within BASEL SIV limits. | | | | | | | | | | |
| ▲ | SIROD | 46°43'37.3"N 006°01'10.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 287 | | 26.3 | FL 500 | FL 115 | | | ⇓ | GENEVE | |
| ∆ | IBABA | 46°52'38.0"N 005°25'15.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z152** | AWY RNAV. TMA PROVENCE<br>RNAV AWY. PROVENCE TMA. | | | | | | | | | | |
| ∆ | AGAKI | 42°48'17.0"N 005°01'25.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 024 | | 9.3 | FL 500 | FL 055 | | | ⇓ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | LIPSU | 42°56'37.1"N 005°07'06.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 006 | | 30.0 | FL 500 | FL 055 | | | ⇓ | MARSEILLE | (2) |
| ▲ | LACAZ | 43°26'17.7"N 005°12'59.1"E | | | | | | | | | | |
| (1) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| (2) PROVENCE APP sous le FL 145.<br>PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| | **Z154** | Tronçon BULTO-AJO / AJO-BULTO : AWY RNAV.<br>Si activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN et CS, TFC réorienté, sur instruction ATC, sur tronçon BULTO-AJO via P856/G701/A3/M622 et sur tronçon AJO-BULTO via M622/A3/G7.<br>BULTO-AJO / AJO-BULTO segment : RNAV AWY.<br>In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN and CS, TFC rerouted, on ATC instruction, on BULTO-AJO segment via P856/G701/A3/M622 and on AJO-BULTO segment via M622/A3/G7. | | | | | | | | | | |
| ▲ | BULTO | 43°16'25.0"N 004°54'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 332 | 14.9 | FL 195 | FL 055 | | | ⇑ | MARSEILLE | (1) |
| ∆ | IDELO | 43°02'56.7"N 005°03'00.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 152 | 332 | 7.0 | FL 195 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | LIPSU | 42°56'37.1"N 005°07'06.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 147 | 327 | 17.1 | FL 500 | FL 055 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | TINOT | 42°41'51.8"N 005°18'54.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 107 | 286 | 58.8 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | RUBAS | 42°22'37.0"N 006°34'08.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 107 | 287 | 49.5 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | PAFFO | 42°05'47.6"N 007°36'48.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 107 | 287 | 20.0 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | (2) |
| ∆ | LOKDU | 41°58'50.0"N 008°01'58.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 107 | 287 | 6.0 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ▲ | URATO | 41°56'44.0"N 008°09'29.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 108 | 287 | 13.7 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | OBOBO | 41°51'53.0"N 008°26'42.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 108 | 288 | 15.8 | FL 500 | FL 065 | | ⇓ | ⇑ | MARSEILLE | |
| ∆ | AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME ( AJO ) | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon BULTO-RUBAS : PROVENCE APP sous le FL 145.<br>BULTO-RUBAS segment : PROVENCE APP BLW FL 145. | | | | | | | | | | | | |
| (2) Tronçon PAFFO-AJO : TMA AJACCIO.<br>PAFFO-AJO segment : AJACCIO TMA. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Z157** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | RAPOR | 49°35'29.0"N 005°12'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 268 | | 16.9 | FL 195 | FL 105 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | VEDUS | 49°35'41.0"N 004°46'53.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 268 | | 27.9 | FL 195 | FL 105 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | XERAM | 49°35'48.0"N 004°04'02.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 235 | | 13.5 | FL 195 | FL 105 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | ENORI | 49°28'28.9"N 003°46'40.6"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 253 | | 5.9 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | DEVIM | 49°27'00.6"N 003°37'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 253 | | 7.3 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | LORNI | 49°25'09.9"N 003°27'05.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z173** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | VEKIN | 50°24'15.0"N 003°16'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 043 | | 12.0 | FL 265 | FL 115 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | ARVOL | 50°32'45.0"N 003°29'49.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z206** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | PERUS | 44°09'12.0"N 006°06'12.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 292 | 30.7 | FL 195 | FL 135 | 10400 | | ⇑ | MARSEILLE | *(1)* |
| ▲ | AMIRO | 43°56'27.7"N 006°44'52.9"E | | | | | | | | | | |
| (1) TMA NICE.<br>NICE TMA. | | | | | | | | | | | | |
| | **UZ218** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | ERIGA | 46°51'36.0"N 002°21'47.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 210 | | 41.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | FUJTI | 46°15'58.7"N 002°52'43.1"W | | | | | | | | | | |
| | **Z240** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | NESUL | 41°04'31.0"N 007°01'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 081 | | 36.5 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | RENKO | 41°08'21.0"N 007°49'55.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 082 | | 15.0 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | PELOS | 41°09'43.0"N 008°09'41.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z257** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | MONTMEDY-Dun sur Meuse VOR ( MMD ) | 49°23'28.5"N 005°07'27.9"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 310 | | 12.7 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | RENSA | 49°31'59.4"N 004°53'07.9"E | | | | | | | | | | |
| | **UZ273** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | NEVIL | 50°00'00.0"N 000°22'05.6"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 217 | 037 | 5.5 | FL 500 | FL 195 | | ⇑ | ⇓ | BREST | |
| ∆ | ANGLO | 49°55'42.0"N 000°27'18.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 230 | 050 | 32.8 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | ⇑ | BREST | |
| ∆ | DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 215 | | 38.5 | FL 245 | FL 195 | | ⇓ | | BREST | |
| ∆ | BEVAV | 49°04'01.0"N 001°41'26.0"W | | | | | | | | | | |
| | **Z293** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | VEPET | 49°42'37.0"N 001°30'04.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 172 | | 24.8 | FL 195 | FL 065 | | ⇓ | | PARIS | |
| ▲ | KOLIV | 49°17'59.9"N 001°34'14.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z294** | FL< 115: APP RENNES. FL> 115 : ACC PARIS.<br>BLW FL 115 : RENNES APP. ABV FL 115 : PARIS ACC. | | | | | | | | | | |
| ∆ | PESUK | 49°12'39.0"N 000°17'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 051 | | 10.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS<br>RENNES | |
| ▲ | LUKIP | 49°18'57.0"N 000°29'47.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z295** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | L' AIGLE VOR-DME ( LGL ) | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 006 | | 25.0 | FL 195 | FL 115 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | PEXIR | 49°12'10.0"N 000°36'48.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Point caractéristique *Significant point* | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **UZ296** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | PETAX | 50°11'11.6"N 000°50'52.8"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 130 | | 22.6 | FL 500 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | VELOL | 49°56'19.0"N 001°17'12.0"E | | | | | | | | | | |
| | **UZ297** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | INGOR | 49°21'52.0"N 000°15'00.0"W | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 112 | | 23.2 | FL 285 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | PESUK | 49°12'39.0"N 000°17'27.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 091 | | 12.7 | FL 295 | FL 195 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | PEXIR | 49°12'10.0"N 000°36'48.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z303** | FL< 085 uniquement sur instruction ATC.<br>BLW FL 085 only AVBL on ATC instruction. | | | | | | | | | | |
| ∆ | ERTIP | 48°08'04.0"N 004°24'24.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 316 | | 10.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | NANOP | 48°15'43.0"N 004°14'22.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 307 | | 26.2 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ∆ | URELO | 48°32'19.8"N 003°43'55.3"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 301 | | 8.0 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS | |
| ▲ | OKIPA | 48°36'40.7"N 003°33'48.6"E | | | | | | | | | | |
| | **Z318** | PARIS ACC dans les limites de la FIR PARIS. APP BALE dans les limites de la FIR REIMS.<br>PARIS ACC within PARIS FIR limits. BASEL APP within REIMS FIR limits. | | | | | | | | | | |
| ▲ | ROLAMPONT DME ( RLP ) | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 282 | | 45.6 | FL 195 | FL 065 | | | ⇓ | PARIS BALE | |
| ∆ | BOLLY | 48°05'31.0"N 004°09'04.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z319** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | KENAP | 49°57'31.0"N 004°05'38.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 180 | | 21.8 | FL 195 | FL 135 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | XERAM | 49°35'48.0"N 004°04'02.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 181 | | 13.0 | FL 195 | FL 135 | | ⇓ | | PARIS | |
| ∆ | SOTUS | 49°22'48.0"N 004°03'01.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z373** | | | | | | | | | | | |
| ∆ | CAMBRAI EPINOY VOR-DME ( CMB ) | 50°13'41.3"N 003°09'05.4"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 033 | | 23.2 | FL 265 | FL 085 | | | ⇓ | LILLE PARIS | *(1)* |
| ∆ | ARVOL | 50°32'45.0"N 003°29'49.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) TFC< FL115 : LILLE APP ; TFC>FL115 = PARIS UAC.<br>TFC BLW FL 115: LILLE APP; ABV FL 115, PARIS UAC. | | | | | | | | | | | | |
| | **Z600** | | | | | | | | | | | |
| ▲ | HERICOURT NDB ( HR ) | 47°33'42.0"N 006°43'56.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 115 | 295 | 19.5 | FL 500 | FL 085 | | ⇓ | ⇑ | ZURICH BALE | |
| ∆ | LUMEL ( FIR BDRY ) | 47°24'26.0"N 007°09'14.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z669** | Voir : AIP Switzerland. FL 100 MNM.<br>See : Switzerland AIP. MNM FL 100. | | | | | | | | | | |
| ∆ | MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | | 237 | 42.0 | FL 500 | FL 095 | | ⇑ | | GENEVE | |
| ∆ | VADAR | 46°39'26.0"N 006°45'13.0"E | | | | | | | | | | |
| | **Z869** | AWY RNAV<br>RNAV AWY | | | | | | | | | | |
| ∆ | ROMAK | 44°37'48.0"N 002°29'20.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 236 | | 13.0 | FL 195 | FL 115 | 4100 | ⇓ | | BORDEAUX | *(1)* |
| ∆ | NASEP | 44°30'54.0"N 002°13'56.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 236 | | 24.6 | FL 195 | FL 115 | 4100 | ⇓ | | BORDEAUX | |
| ▲ | NARAK | 44°17'43.0"N 001°44'56.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) Tronçon ROMAK - NASEP : FL<145, APP CLERMONT.<br>ROMAK - NASEP : BLW FL 145, CLERMONT APP. | | | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| | **Z924** | AWY RNAV<br>RNAV AWY. | | | | | | | | | | |
| ▲ | SUPUX | 40°25'28.5"N 008°00'00.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 257 | | 32.7 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | KUPIM | 40°20'04.0"N 007°17'52.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 257 | | 67.2 | FL 195 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | SUXER | 40°08'09.0"N 005°51'32.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 5 | | | 257 | | 51.0 | FL 500 | FL 115 | 3500 | ⇓ | | MARSEILLE | |
| ▲ | RIPAL | 39°58'41.0"N 004°46'17.0"E | | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 3.2.2 ROUTES DE NAVIGATION DE SURFACE POUR HÉLICOPTÈRES

## *HELICOPTERS AREA NAVIGATION ROUTES*

| Identification | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Point caractéristique *Significant point* | | | Route MAG MAG Track | | Dist (NM) | Limites verticales *Vertical limits* | | MOCA (ft AMSL) | Série FL *FL series* | | Organisme de contrôle *Control unit* | |
| | Designation | Coordonnées *Coordinates* | ⇓ | ⇑ | | supérieure *upper* | inférieure *lower* | | impair *odd* | pair *even* | | |
| **KY110** | | Hors reconnaissance préalable et maintien de compétence des équipages où il peut être utilisé en VMC sous régime VFR ou IFR, l'itinéraire n'est utilisable qu'en conditions IMC sous régime IFR.<br>Itinéraire IFR réservé à l'usage exclusif des hélicoptères autorisés dans le cadre du transport inter-hospitalier par la DSAC Nord Est.<br>Except for prior reconnaissance and crew proficiency training, where it can be used in VMC under VFR or IFR conditions, the route can only be used in IMC under IFR conditions.<br>IFR route reserved for the exclusive use of helicopters authorized by DSAC Nord-Est for inter-hospital transport. | | | | | | | | | | |
| ∆ | MUPPO | 47°42'57.0"N 007°13'03.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 014 | 194 | 10.3 | 3000 ft AMSL | 2200 ft AMSL | 2200 | ⇓ | ⇑ | SIV BALE | |
| ∆ | HW806 | 47°52'46.0"N 007°17'30.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 030 | 210 | 7.6 | 3000 ft AMSL | 2100 ft AMSL | 2000 | ⇓ | ⇑ | SIV BALE | |
| ∆ | WM802 | 47°59'08.4"N 007°23'36.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 029 | 209 | 7.1 | 4000 ft AMSL | 2100 ft AMSL | 1900 | ⇓ | ⇑ | SIV BALE | |
| ∆ | IM261 | 48°05'08.1"N 007°29'08.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 006 | 186 | 7.4 | 4000 ft AMSL | 2100 ft AMSL | 1800 | ⇓ | ⇑ | SIV BALE | |
| ∆ | WM801 | 48°12'26.7"N 007°30'58.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 008 | 188 | 9.2 | 4000 ft AMSL | 2100 ft AMSL | 1800 | ⇓ | ⇑ | STRASBOURG TWR<br>SIV BALE | *(1)* |
| ∆ | HORQO | 48°21'30.0"N 007°33'41.0"E | | | | | | | | | | |
| (1) HORQO est le point de sortie de la CTR LFST.<br>HORQO is the LFST CTR exit point. | | | | | | | | | | | | |
| **KY178** | | RNP 0.3 (GNSS requis).<br>Itinéraire IFR utilisable uniquement pendant les HOR publiés APP CHAMBERY.<br>Itinéraire IFR réservé à l'usage exclusif des hélicoptères de la Sécurité Civile.<br>RNP 0.3 (GNSS required).<br>IFR route usable only during published APP CHAMBERY SKED.<br>IFR route reserved for the exclusive use of Civil Security helicopters. | | | | | | | | | | |
| ▲ | PONNE | 45°26'53.4"N 006°04'29.7"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 314 | 134 | 3.6 | FL 095 | 4000 ft AMSL | 3700 | ⇓ | ⇑ | CHAMBERY | |
| ▲ | LAZUZ | 45°29'30.3"N 006°01'02.1"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 319 | 139 | 3.6 | FL 095 | 4000 ft AMSL | 4000 | ⇓ | ⇑ | CHAMBERY | |
| ∆ | RISOR | 45°32'18.0"N 005°57'51.0"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 337 | 157 | 4.6 | FL 095 | 4600 ft AMSL | 4600 | ⇓ | ⇑ | CHAMBERY | |
| ∆ | LB150 | 45°36'33.5"N 005°55'33.5"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 349 | 169 | 5.2 | FL 095 | 4500 ft AMSL | 4400 | ⇓ | ⇑ | CHAMBERY | |
| ∆ | LB145 | 45°41'42.2"N 005°54'26.2"E | | | | | | | | | | |
| RNAV 0.3 | | | 017 | 197 | 7.7 | 6000 ft AMSL | 4500 ft AMSL | 3400 | ⇓ | ⇑ | CHAMBERY | |
| ▲ | IP04X | 45°48'57.3"N 005°58'10.5"E | | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 3.3 AUTRES ROUTES

*OTHER ROUTES*

Précision préliminaire :

Les cellules FRA figurent en ENR 2.2.5.

*Prior notice :*

*FRA cells are found in ENR 2.2.5.*

## 3.3.1 ITINÉRAIRES DE TRANSIT VFR DE JOUR

### 3.3.1.1 ITINÉRAIRES DE TRANSIT VFR JOUR À L'INTÉRIEUR DES ESPACES AÉRIENS CONTROLES OU RÉGLEMENTÉS

1 Trois types d'itinéraires sont prévus :

**A - Recommandé**

Itinéraire ouvert à tous les aéronefs avec ou sans contact radio.

**B - Obligatoire avec contact radio**

Itinéraire ouvert à tous les aéronefs avec contact radio obligatoire.

**C - Obligatoire sans contact radio**

Itinéraire ouvert à tous les aéronefs sans obligation de contact radio.

2 Il y a lieu de noter que la hauteur de survol de chaque itinéraire a été établie de façon à éviter toute interférence avec les trajectoires associées aux aérodromes (approche radar en particulier). Cette hauteur devra être respectée.

Toutefois lorsque le tracé d'un itinéraire passe par une agglomération ou une installation isolée, celle-ci devra être contournée, afin de ne pas contrevenir aux dispositions de l'arrêté du 10 octobre 1957, relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnels ou d'animaux (Voir Réglementation nationale).

## *3.3.1 VFR DAY TRANSIT ROUTES*

### *3.3.1.1 VFR DAY TRANSIT ROUTES WITHIN CONTROLLED OR RESTRICTED AIRSPACES*

*1 Three types of flight routes are specified :*

***A - Recommended***

*Route open for all aircraft with or without radio contact.*

***B - Compulsory with radio contact***

*Route open for all aircraft with compulsory radio contact.*

***C - Compulsory without radio contact***

Route open for all aircraft with no obligation of radio contact.

*2 The height of every flight route is set so as to avoid interference with aerodrome flight paths (particularly radar approach paths) and pilots shall comply with these heights.*

*If, however the route passes through an urban area or an isolated facility, the pilots shall then fly round these to avoid infringement of the Order of 10 October 1957 for aircraft flying over urban areas and crowds of persons or flocks of animals (See National Regulations).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR BORDEAUX** | | |
| **ZONE LFR 31A1** | | |
| **Itinéraire Ouest** | | |
| ON - Ouest Le Grand Crohot - 44° 48' 00" N, 001° 14' 30" W | | |
| O1 - Ouest Le Cap Ferret - 44° 38' 00" N, 001° 16' 00" W | | Itinéraire recommandé |
| O2 - Est Biscarrosse Plage - 44° 27' 00" N - 001° 13' 30" W | | |
| OS - Nord Est Biscarrosse Ville - 44° 25' 00" N, 001° 09' 00" W | | |
| **ZONES LFR 31A1 ET A3** | | |
| **Itinéraire Est** | | |
| EN - Est Le Porge - 44° 52' 00" N, 001° 04' 30" W | | |
| E1 - Ouest Lubec - 44° 43' 00" N - 000° 57' 30" W | | Itinéraire recommandé |
| E2 - Echangeur autoroutier - 44° 37' 30" N - 000° 51' 00" W. | | |
| ES - Sud Est Lugos - 44° 28' 00" N, 000° 51' 00" W | | |
| **ZONE LFR 40A DAX** | | SUR AUTORISATION après contact DAX TWR 118.325 MHz<br>Itinéraires obligatoires utilisables dans les deux sens. |
| **Itinéraire Nord** | | |
| NE - Croisement RD413/ligne HT, 1.5 km W Lesgor - 026°/10.5 NM DX 43°51'14" N 000°55'08" W | | |
| NG - Gare de triage 3km Sud-Est Laluque - 019°/8NM DX 43°49'25" N 000°58'00" W | | |
| NEA - Château d'eau à proximité de la voie de chemin de fer, Nord Saint-Vincent de Paul - 012°/3.7 NM DX 43°45'26" N 001°00'34" W | 450 (1500) AMSL MNM | Entre N et NEA, suivre RN 124. |
| N - Antenne à l'Ouest de l'échangeur D824 et D16 - 302°/4.1 NM DX 43°44'02" N 001°06'24" W | | |
| W - Gare de péage Bénesse-Maremne - 256°/16.5 NM DX 43°37'47" N 001°23'46" W | | |
| **Itinéraire Sud** | | |
| SE - Orthez - 139°/16.3 NM DX 43°29'24" N 000°47'08" W | | |
| SEA - Puyoô - 153°/16.6 NM DX 43°31'27" N 000°54'35" W | 450 (1500) AMSL MNM | |
| BG - Bec du Gave - 219°/11.6 NM DX 43°32'48" N 001°11'42" W | | |
| **Itinéraire Nord/Sud** | | |
| N - Antenne à l'Ouest de l'échangeur D824 et D16 - 302°/4.1 NM DX 43°44'02" N 001°06'24" W | | |
| N2 - Château d'eau Saubagnac 271°/2 NM DX 43°41'53" N 001°04'23" W AD DAX SEYRESSE | 450 (1500) AMSL MNM | |
| E - Bâtiment Est de la carrière de Bénesse - 168°/3.2 NM DX 43°38'43" N 001°00'50" W | | |
| SEA - Puyoô - 153°/11.6 NM DX 43°31'27" N 000°54'35" W | | |
| **CTR BLAGNAC** | | |
| **Itinéraire NA1** | | |
| N - Ville de Castelnau d'Estrêtefonds - 015°/6.4 NM TOU | | |
| NA - Gare de triage de Saint Jory - 068°/3.8 NM TOU | | |
| EA - Péage autoroutier de Toulouse nord - 104°/5.2 NM TOU | | |
| EB - Château d'eau cylindrique de Blagnac - 123°/3.8 NM TOU | | |
| **Itinéraire WH1** | | |
| WH - Relais hertzien - 43° 41' 08" N, 001° 06' 10" E | | |
| WF - Lac de la Bordette. Forêt de Bouconne - 43° 38' 25" N, 001° 13' 41" E | | |
| WD - N124 Echangeur NR 6 - 43° 36' 23" N, 001° 18' 25" E | | |
| **Itinéraire EN1** | | |
| EN - Echangeur A68 Nord de Montastruc - 073°/12.8 NM TOU | | |
| EA - Péage autoroutier de Toulouse nord - 104°/5.2 NM TOU | | |
| EB - Château d'eau cylindrique de Blagnac - 123°/3.8 NM TOU | | |
| **FIR BREST** | | |
| **ZONE LFD 18A / TMA 1 LORIENT** | | Itinéraire obligatoire sans contact radio. |
| * AD Belle île<br>AD Quiberon | 3000 ft AMSL MAX | En TMA 1 LORIENT de classe D (entre 2500 et 3000 ft AMSL) : dérogation transpondeur auprès de LORIENT APP (02 97 12 90 35) avant décollage de Quiberon ou de Belle-Île. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR BREST** | | |
| **CTR CAEN**<br>*NK - Tour de télécommunication de St Contest 041°/3,1 NM CAN - 49°12'43"N - 000°24'12"W<br>EK - Cimenterie de Ranville 066°/7,7 NM CAN - 49°13'26"N - 000°16'32"W<br>EY - Sucrerie de Cagny 104°/8,2 NM CAN - 49°08'27"N - 000°15'14"W<br>*W - Giratoire de la forêt de Balleroy 274°/16,1 NM CAN - 49°11'37"N - 000°51'52"W<br>SW - Pont sur la 4 voies au sud-est de Villers Bocage 232°/9,3 NM CAN - 49°04'41"N - 000°38'29"W<br>SC - Château d'eau d'Evrecy 207°/5 NM CAN - 49°05'57"N - 000°30'44"W<br>ou<br>SK - Boucle de l'Orne au nord-ouest de Thury-Harcourt 188°/10,9 NM CAN - 48°59'38"N - 000°29'32"W | | Itinéraires obligatoires<br>Tronçon NK-EK-EY : recommandé, utilisable dans les 2 sens. |
| **CTR LORIENT**<br>**Itinéraire Nord**<br>W - Pont-Aven - 47°51'30"N , 003°45'00"W<br>NW – Pont ferroviaire, SE de Quimperlé - 47°51'55"N , 003°32'30"W<br>N - Carrefour D769 - D2, W Plouay - 47°55'00"N , 003°20'50"W<br>NE – Echangeur N24, W Baud - 47°52'09"N , 003°03'46"W | Avions : 1200 ft AMSL<br>HEL : 700 ft AMSL<br>Sauf clairance contraire | Itinéraire de transit recommandé utilisable dans les deux sens.<br>Itinéraire préférentiel.<br>Contact radio obligatoire LORIENT TWR avant NE ou W. |
| **Itinéraire Sud**<br>* W - Pont-Aven - 47°51'30"N , 003°45'00"W<br>WL - Clohars Carnoet - 47°48'00"N , 003°35'00"W<br>SL - Pointe du Talut - 47°41'50"N , 003°27'00"W<br>EL - Anse de Port Louis - 47°43'10"N , 003°20'50"W<br>E - Pont Lorois - 47°40'35"N , 003°12'00"W<br>A - Auray - 47°40'58"N , 003°01'24"W | Avions : 1000 ft AMSL<br>HEL : 500 ft AMSL<br>Sauf clairance contraire | Itinéraire de transit recommandé utilisable dans les deux sens.<br>Sur autorisation de LORIENT TWR.<br>Contact radio obligatoire LORIENT TWR avant E ou W.<br>Inutilisable entre E et EL à et en dessous de 1000 ft AMSL lorsque la zone LF-R 1 E PUMA est active.<br>- Tronçon A-E : recommandé. Le point A est un point de report obligatoire (proximité zone LF-R14).<br>- Tronçon E-EL-SL-WL-W : obligatoire. |
| **CTR LANDIVISIAU**<br>* NWL - Kerdroc croisement RD25/RD38 - 48°36'37"N-004°22'44"W<br>NEL - Saint-Pol de Léon - 48°40'50"N - 003°59'50"W<br>* SWL - Pencran, sud des antennes - 48°25'00"N - 004°12'00"W<br>SEL - Lampaul Guimiliau - 48°29'40"N - 004°02'30"W<br>EL - Saint-Thégonnec - 48°31'20"N - 003°56'40"W | 1200 AMSL MAX | Itinéraires recommandés utilisables dans les 2 sens.<br>Contacter LANDI APP pendant HOR activation CTR avant de rentrer dans la CTR.<br>Inutilisables lorsque la zone LF-R294 A est active. |
| **CTR LANVEOC**<br>* K - Le Relecq-Kerhuon - 48°24'24"N - 004°22'27"W<br>SG - Daoulas - 48°22'12"N - 004°15'40"W<br>LF - Le Faou, intersection 4 voies / voie ferrée / lignes électriques - 48°17'00"N - 004°08'00"W | | Itinéraire recommandé utilisable dans les 2 sens.<br>Contacter LANVEOC APP pendant HOR activation CTR avant de rentrer dans la CTR. |
| **TMA NANTES** (référence VOR DME NTS)<br>**Transit EST :**<br>E1 - Pont de Varades 47°22'20"N - 001°01'16"W - 065°/27 NM NTS<br>E2 - Clisson 47°05'02"N - 001°16'08"W - 110°/14,8 NM NTS<br>E3 - Saint Denis lès Lucs 46°50'17"N - 001°25'02"W - 160°/21 NM NTS<br>**Transit OUEST :**<br>W1 - Nort sur Erdre 47°26'26"N - 001°30'00"W - 018°/17,4 NM NTS<br>W2 - Cordemais 47°17'30"N - 001°52'41"W - 308°/13,4 NM NTS<br>W3 - Bourgneuf en Retz 47°02'36"N - 001°57'09"W -244°/15,6 NM NTS<br>W4 - Challans 46°50'49"N - 001°52'51"W - 213°/21,8 NM NTS | Selon information<br>NANTES INFO | Itinéraires recommandés utilisables dans les 2 sens.<br>Premier contact NANTES INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR MARSEILLE** | | |
| **TMA CHAMBERY** (référence VOR DME CBY)<br>**Itinéraire Est**<br>NE - Col d'Evires (jonction A41/N203) - 064°/23 NM CBY- 46°02'41"N, 006°15'27"E<br>E - Les Glaisins (échangeur) - 079°/17.5 NM CBY - 45°56'07"N, 006°10'05"E<br>ALBY - Alby sur Chéran - 109°/11.7 NM CBY - 45°49'00"N, 006°01'13"E<br>EY - Grésy sur Aix - 145°/12.3 NM CBY - 45°42'51"N, 005°55'26"E<br>SB - Ouest de la Zone industrielle de l'Albanne - 45°32'35" N - 005°57'24" E<br>**Itinéraire Ouest**<br>N - Cruseilles - 058°/17.2 NM CBY - 46°02'04"N, 006°06'26"E<br>NW - Lac de La Balme - 066°/12.6 NM CBY - 45°58'00"N, 006°02'00"E<br>WC - Culoz - 158°/2.5 NM CBY - 45°50'35"N, 005°46'45"E<br>WB - Belley - 196°/7.7 NM CBY - 45°45'29"N, 005°42'20"E<br>WG - Saint Genix sur Guiers - 197°/17.8 NM CBY - 45°35'53"N, 005°37'54"E<br>Pour la sortie à l'Ouest de Culoz :<br>WV - Virieu le Grand - 245°/4.8 NM CBY - 45°50'53"N, 005°39'12"E | 4000 ft AMSL MNM<br><br>4500 ft AMSL MAX | Itinéraires de transit recommandés du 15 décembre au 15 avril, utilisables dans les deux sens.<br>Contacter CHAMBERY APP : 123.7 MHz.<br>L'attention des usagers est attirée sur la présence de parapentistes sur les reliefs. |
| **TMA CLERMONT** (référence VOR DME CFA)<br>* NE - Puy Guillaume - 049°/15,5 NM CFA<br>SE - Courpière - 099°/15 NM CFA | 900 (3000) AMSL MAX | |
| **TMA GENEVE**<br>**Itinéraire Ouest / *Transit West* (référence VOR/DME CBY)**<br>NA – extrémité Est du Lac de Nantua – 340°/17 NM CBY 46°09'22"N , 005°36'39"E<br>HA – Hotonnes – 340°/7 NM CBY 45°59'53"N , 005°41'53"E<br>SY – Seyssel – 035°/6 NM CBY 45°57'37"N , 005°50'06"E<br>**Itinéraire Sud / *Transit South***<br>LFLP – 45°55'51"N, 006°06'23"E<br>La Roche sur Foron - 46°04'22.14"N, 006°18'11.46"E<br>Vevey - 46°27'35.55"N, 006°50'35.38"E<br>**Itinéraire centre / *Transit Center***<br>Col de la faucille – 46°21'51.34"N, 006°01'27.45"E<br>LSGG THR 22 - 46°15'00.91"N, 006°07'36.94"E<br>La Roche sur Foron - 46°04'22.14"N, 006°18'11.46"E | 5500 ft AMSL MAX<br><br>5000 ft AMSL MNM<br><br>FL075 ou au dessus<br>*FL075 or above*<br><br>FL100 ou au dessus<br>*FL100 or above* | Itinéraire de transit recommandé aux usagers non familiers des TMA GENEVE, utilisable dans les deux sens.<br>Contacter GENEVE INFO.<br>*Recommended for traffic not familiar with Geneva's TMAs, both directions.*<br>*Contact GENEVE INFO.*<br><br>Itinéraire de transit recommandé utilisable dans les deux sens.<br>Contacter GENEVE INFO.<br>*Recommended transit available in both directions.*<br>*Contact GENEVE INFO.*<br><br>Itinéraire de transit recommandé utilisable dans les deux sens.<br>Contacter GENEVE INFO.<br>*Recommended transit available in both directions.*<br>*Contact GENEVE INFO.* |
| **TMA LYON**<br>**Itinéraire Est TMA Lyon**<br>PA - Pont d'Ain, bifurcation autoroutes A40 et A42 - 46°04'10"N, 005°19'31"E<br>AM - Travers Est Ambérieu en Bugey - 45°57'50"N, 005°22'31"E<br>LG - Pont Sud de Lagnieu - 45°52'57.47"N, 005°20'51.31"E<br>PN - Pont autoroute Sud-Est de La Tour du Pin - 45°33'28.74"N, 005°27'50.64"E<br>PU - Nord lac de Paladru - 45°28'19"N, 005°33'21"E<br>MA - Travers Est de Massieu - 45°26'25.0" N, 005°35'40.8" E<br>VN - Travers Est Voiron - 45°21'37"N, 005°37'30"E<br>MO - Echangeur autoroute A48 de Moirans - 45°19'17" N, 005°36'22" E<br>SM - Echangeur autoroute A49 Saint Marcellin - 45°08'09"N, 005°19'29"E | | Itinéraire recommandé utilisable dans les deux sens.<br>Info connue de LYON INFO.<br>L'attention des usagers est attirée sur :<br>- La présence de planeurs.<br>- La concentration possible du trafic VFR sur cet itinéraire. |
| **CTR FIGARI**<br>WF - Tour de Roccapina - 41°29'44"N, 008°55'44"E | WAF <---> SAF | Itinéraire utilisable dans les deux sens. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR**<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | **NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)**<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | **OBSERVATIONS**<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR MARSEILLE** | | |
| WAF - Tour d'Olmeto - 41°28'31"N, 008°59'03"E<br>SAF - Campo di Feno - 41°23'32"N, 009°05'55"E<br>SF - Phare de la Madonetta - 41°23'13"N - 009°08'40"E | ALT préférentielle<br>500 ft AMSL | Les points de report sont des points de compte-rendu obligatoire et doivent permettre au pilote de recaler sa navigation et d'éviter toute interférence avec le trafic IFR.<br>Contact radio obligatoire avec FIGARI TWR. |
| **CTR MONTPELLIER**<br>**Itinéraire Sud :**<br>SF - Etang de VIC - 226°/ 9.7 NM FJR - 43°27'58"N - 003°48'55"E<br>SW - Cathédrale de Maguelone - 225°/5,6 NM FJR - 43°30'45"N - 003°53'01"E<br>ES - 500 m travers Sud phare de l'Espiguette - 128°/9,3 NM FJR 43°28'58"N - 004°08'31"E<br>SA - 43°27'36"N - 004°13'57"E 122°/13NM FJR | <br><br>1000 AMSL MAX<br>1000 AMSL MAX | <br><br>Itinéraire recommandé. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR MARSEILLE** | | |
| **CTR ISTRES et zone LF-R 108B ISTRES** | | |
| S - Carry-le-Rouet, 133°/5.3 NM MTG, 43°19'28"N , 005°10'20"E | S : 1000 ft AMSL | |
| SW – Carro, 206°/4.2 NM MTG, 43°19'28"N , 005°02'30"E | SW : 700 ft AMSL | Itinéraire utilisable dans les deux sens. |
| SD – Travers Sud Port-Saint-Louis-du-Rhône : 43°22'31"N , 004°49'47"E 267°/11.25 NM MTG | SW-SD-SL : 1000 ft AMSL MAX | |
| SL – 1,7 Nm Ouest Salin-de-Giraud : 43°24'52"N , 004°41'23"E 275°/17.4 NM MTG | SL-SB : 1000 ft AMSL MNM 1500 ft AMSL MAX | Tronçon S-SW-SD-SL-SB : obligatoire. |
| SB – 1500 m travers Sud Saintes-Maries-de-la-Mer : 43°26'23"N , 004°25'23"E 113°/21 NM FJR | SB-SA : 1000 ft AMSL MAX | |
| SA – 43°27'36"N , 004°13'57"E - 122°/13 NM FJR | | Contacter CAMARGUE Contrôle |
| puis AM – Remparts d'Aigues Mortes, 095°/9.6 NM FJR – 43°33'49"N , 004°11'34"E | SA :1000 ft AMSL | |
| ou ES - (500 m Sud du phare de l'Espiguette), 128°/9.3 NM FJR – 43°28'58"N , 004°08'31"E | ES :1000 ft AMSL MAX | |
| **ZONE LF-R 77 A1 - SALON** | | |
| **Itinéraires Nord/Sud** | | |
| CV - Cavaillon (Pont TGV sur la Durance) - 43°48'39"N, 005°02'32"E | 1700 ft AMSL | |
| ME - Barrage de Mallemort (1.8 km nord-est de Mallemort) 43°44'23"N - 005°12'04"E | | |
| LR – La Roque (croisement RD561/RD67d) - 43°43'20"N, 005°16'31"E. | LP - LR : 3000 ft AMSL MAX | Itinéraires de transit recommandés utilisables dans les deux sens. |
| LP - St Cannat - La Pile, 034°/17 NM MTG, 43°36'59"N - 005°18'54"E | | Contact obligatoire SALON APP 135,150 MHz avant le premier point de report puis suivre les instructions. |
| ou | | |
| CV - Cavaillon (Pont TGV sur la Durance) - 43°48'39"N, 005°02'32"E<br>PS - Senas (Gare de péage autoroute A7) - 43°44'26"N, 005°05'28"E | 1700 ft AMSL | |
| ou<br>ME - Barrage de Mallemort (1.8 km nord-est de Mallemort) 43°44'23"N - 005°12'04"E<br>LP – St Cannat– La Pile, (034°/17 NM MTG), 43°36'59"N - 005°18'54"E. | 1700 ft AMSL | Itinéraires de transit recommandés utilisables dans les deux sens.<br>Contact obligatoire SALON APP 135,150 avant le premier point de report puis suivre instructions. |
| **ZONE LF-R 77 A1 – SALON**<br>**Itinéraire Est/Ouest** | | |
| LR – La Roque (croisement RD561/RD67d) - 43°43'20" N , 005°16'31" E | 1700 ft AMSL | Itinéraires de transit recommandés. |
| PS - Senas (Gare de péage autoroute A7) - 43°44'26"N, 005°05'28"E | | |
| EG - Eyguières (inflexion route D569 au nord de l'agglomération) 43°43'11"N, 005°01'28"E. | EG – PS 1300 ft AMSL MAX | Utilisables dans les deux sens.<br>Contact obligatoire SALON APP 135,150 MHz avant le premier point de report puis suivre clairance. |
| **ZONE LF-R 276 Patrouille de France**<br>**Itinéraire de contournement Est** | | |
| NA - Ventabren (intersection A8 et D19), 038°/13.3 NM MTG, 43°33'18"N - 005°17'02"E | | |
| CB - château de CABANNE, 042°/20.0 NM MTG, 43°37'37"N - 005°24'17"E | 2000 ft AMSL | |
| CD - pont sur la Durance au sud de la commune de Cadenet, 032°/22.9 NM MTG, 43°42'40" N – 005°21'53" E | | |
| LR – La Roque (croisement RD561/RD67d) - 43°43'20" N, 005°16'31" E | | Itinéraire recommandé utilisable dans les deux sens lorsque la LF-R276 PAF est active. |
| **CTA TOULON - LF-R 64** | | Itinéraire de transit obligatoire utilisable dans les 2 sens. Sur autorisation de TOULON TRANSIT. |
| **Cheminement SUD** | | |
| ET - Cap Lardier - 43°09'41"N, 006°37'05"E ( 166°/3.6NM STP) | | |
| BT - Sud Cap Benat - 43°04'48"N, 006°23'45"E ( 225°/12.3NM STP) | | En cas d'attente à BT, privilégier une attente au Nord de la LF-P 63 (pour éviter la pénétration des LF-P 48 et 63). |
| CT - Sud Ile de Porquerolles - 42°57'51"N, 006°14'20"E ( 224°/21.1NM STP) | 1500 ft ASFC | |
| PT - Cap Sicié - 43°02'30"N, 005°49'00"E ( 147°/13.1NM OB) | | |
| WT -1 NM Sud Cap de l'Aigle - 43°08'39"N, 005°36'16"E | | |
| **CTR ORANGE**<br>**Zone LF-R 55 B - ORANGE** | 1700 ft AMSL MAX | Itinéraire recommandé utilisable dans les 2 sens. |
| * VV - Viviers : 44°29'07"N - 004°41'39"E | | Contact radio obligatoire avec ORANGE 118.925 avant pénétration. |
| BA - Bourg St Andéol : 44°22'27"N - 004°37'59"E | | |
| PE - Pont St Esprit : 44°15'25"N - 004°37'21"E | | |
| BC - Bagnols sur Cèze : 44°09'47"N - 004°36'15"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR**<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | **NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)**<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | **OBSERVATIONS**<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR MARSEILLE** | | |
| CX - Connaux : 44°05'28"N - 004°35'50"E<br>NW - Roquemaure : 44°03'37"N - 004°47'23"E<br>NA - Ile de la Barthelasse : 43°59'14"N - 004°49'29"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR MARSEILLE** | | |
| **CTR PROVENCE** | | |
| **Itinéraires Nord** | | |
| LP - St Cannat - La Pile, 034°/17 NM MTG, 43°36'59"N - 005°18'54"E | LP : 1700 ft AMSL si R77A1 active | |
| NA - Ventabren (intersection A8 et D19), 038°/13.3 NM MTG, 43°33'18"N - 005°17'02"E | NA : 1500 ft AMSL | Itinéraires utilisables dans les deux sens.<br>Tronçon LP - NA recommandé |
| **Itinéraires Sud** | | |
| SW – Carro – 206°/4.2 NM MTG, 43°19'28"N - 005°02'30"E | | Tronçon SW - S obligatoire |
| | SW - S : 700 ft AMSL | Tronçon S - SC recommandé |
| S- Carry-le-Rouet, 133°/5.3 NM MTG, 43°19'28"N - 005°10'20"E | S-SC : 1500 AMSL MAX | Contacter PROVENCE TWR : |
| SC - 1 NM Ouest Cap Croisette - 136°/14.1 NM MTG : 43°12'38"N - 005°18'07"E | | Itinéraire Nord et Est : 133,100 MHz<br>Itinéraire Sud : 132,950 MHz |
| **Itinéraires Est** | | |
| EA - Echangeur autoroutier de Cabriés, 43°25'53.3"N - 005°23'03.7"E | EA à 1500 ft AMSL | |
| E - Terril au Sud Ouest de Gardanne, 43°26'24"N - 005°27'06"E | E à 2000 ft AMSL MAX | |
| **PARC NATIONAL DES CALANQUES** | | |
| SC - 1 NM Ouest Cap Croisette - 43°12'38"N, 005°18'07"E. | SC 1500 ft AMSL MAX | Itinéraire recommandé, utilisable dans les 2 sens. |
| SR(1) - 1NM de l'île du Riou - 43°09'14"N, 005°22'55"E. | SR 1650 ft AMSL | Contacter PROVENCE Info |
| WT - 1NM Sud Cap de l'Aigle 43°08'39"N, 005°36'16"E | SR-WT 1650 ft AMSL | (1) Tronçon SR-WT situé en espace de classe G |
| **CTR NICE - CTR CANNES** | | |
| * E - 1.5 NM Sud Port de Menton. | E - EC | Itinéraire de transit utilisable dans les deux sens. |
| EC - Sud Musée océanographique Monaco - 43°42' 05"N, 007°25' 37"E . | ALT préférentielle 1000 ft AMSL | Réservé prioritairement aux HEL et aux ACFT en travail aérien. |
| EA - Travers pointe du Colombier - 43°39'17"N, 007°20'44"E<br>TE - 43°38'14"N, 007°18'09"E. | SB - EC | Autres ACFT : utilisable hors activation de la zone LF-R 225 Nice et sur autorisation ATC. |
| TS - 43°35'20"N, 007°13'40"E. | ALT préférentielle 500 ft AMSL (de jour) | |
| * SB - 1 NM Sud Cap Gros - 43°32'07"N, 007°08'42"E.<br>SA - 1 NM Sud Ile St Honorat - 43°29'20"N, 007°02'49"E.<br>SW - 1 NM Sud Est Cap Roux - 43°26'09"N, 006°56'06"E.<br>DR - 0.8 NM Sud du Phare du Cap du Dramont - 43°23'54"N, 006°51'20"E. | SB - DR<br>ALT préférentielle 1000 ft AMSL | Les points de report sont des points de compte-rendu obligatoire et doivent permettre au pilote de recaler sa navigation<br>Contact radio obligatoire avec :<br>- NICE TWR (entre E et SA).<br>- CANNES TWR (entre SA et DR). |
| **LF-R 225 NICE** | | |
| EC - Sud Musée océanographique Monaco - 43°42' 05"N, 007°25' 37"E . | 500 ft AMSL | Itinéraire utilisable jour et nuit dans les 2 sens et réservé : |
| EA - Travers pointe du Colombier - 43°39'17"N, 007°20'44"E<br>TE - 43°38' 14 "N, 007°18' 09 "E.<br>TS - 43°35' 20 "N, 007°13' 40 "E.<br>SB - 1 NM Sud Cap Gros - 43°32'07"N, 007°08'42"E. | | - HJ : aux HEL et aux ACFT en travail aérien.<br>- HN : aux HEL multi-moteurs.<br>Les points de report sont des points de compte-rendu obligatoire et doivent permettre au pilote de recaler sa navigation. et d'éviter toute interférence avec le trafic IFR.<br>Contact radio obligatoire avec NICE TWR. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR MARSEILLE** | | |
| **TMA NICE** | | |
| **Itinéraire Sud** | | |
| STP VOR-DME - 43°13'10"N, 006°36'06"E | FL 065 MNM | |
| AD La Môle - 43°12'23"N, 006°28'57"E | | |
| AD Cuers - 43°14'51"N, 006°07'38"E | | Itinéraires de transit recommandés utilisables dans les 2 sens. |
| | | Les points de report sont des points de compte rendu obligatoire sur les trajectoires en TMA de classe D |
| **Itinéraire Nord** | | Contact radio obligatoire avec NICE INFO. |
| ND - Travers nord Mont du Gros Bessillon - 43°33'30"N, 006°06'40"E<br>DG - Draguignan - 43°33'30"N, 006°27'41"E (raccordement cheminement Ouest LF-R 95 Le Luc) | | |
| **Itinéraire Ouest** | | |
| AD Cuers - 43°14'51"N, 006°07'38"E | | |
| ND - Travers nord Mont du Gros Bessillon - 43°33'30"N, 006°06'40"E | | |
| **Itinéraires permettant le raccordement aux itinéraires VFR de survol de la Méditerranée occidentale (cf.ENR 3.3 - LFMM ITI SURVOL MEDITERRANEE VFR)** | | |
| - Depuis l'AWY A3 : point ND - (Travers nord Mont du Gros Bessillon), puis AD Cuers, AD La Mole et STP VOR-DME. | | Itinéraires utilisables dans les deux sens. Les points de report sont des points de compte rendu - obligatoire sur les trajectoires en TMA de classe D. Contact radio obligatoire avec NICE INFO. |
| Du point DG - Draguignan : point ND - (Travers nord Mont du Gros Bessillon) puis AD Cuers, AD La Môle et STP VOR-DME. | | |
| **LFR 95 LE LUC** | | |
| **Cheminement Ouest - Est** | FL 055 MAX | Itinéraire de transit recommandé |
| PL - Puyloubier - Château du Général - 43°31'20"N, 005°42'11"E | | Contacter LE LUC APP 122.2 MHz |
| BJ - Barjols, Rond-point - 43°33'38"N, 006°00'37"E | | |
| DG - Draguignan, Pylône - 43°33'30"N, 006°27'41"E. | | |
| **Cheminement Nord - Sud** | | |
| MY - Montmeyan, travers Nord lycée - 43°38'47"N, 006°03'49"E | | |
| BJ - Barjols, Rond point : 43°33'38"N, 006°00'37"E | | |
| TV - Tourves, ruines du château - 43°24'29"N, 005°55'07"E | | |
| SA - Ste-Anastasie, travers Sud gymnase - 43°20'22"N, 006°07'15"E | | |
| Puis sortir vers LA MOLE. | | |
| **Cheminement Ouest - Sud** | | |
| PL - Puyloubier - Château du Général - 43°31'20"N, 005°42'11"E | | |
| TV - Tourves, ruines du château - 43°24'29"N, 005°55'07"E | | |
| SA - Ste-Anastasie, travers Sud gymnase - 43°20'22"N, 006°07'15"E | | |
| Puis sortir vers LA MOLE. | | |
| **LFR 65 SOLENZARA** | | |
| AS - Tour de FAUTEA - 41°42'50"N - 009°24'25"E | 1500 ft AMSL MAX | Itinéraire de transit recommandé utilisable dans les 2 sens. |
| AW - Travers ouest du terrain de Ghisonaccia - 42°03'21"N, 009°23'03"E | | |
| AN - Port de COMPOLORO - 42°20'25"N, 009°32'25"E. | | Contacter ZARA APP 119.9 avant pénétration en LF-R65.<br>Contournement LFKS par l'ouest. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR PARIS** | | |
| **CTR PARIS**<br>*** Itinéraires hélicoptères :** | | Voir carte 1/100 000 "ITINERAIRES HELICOPTERES CTR PARIS" (annexe à l'arrêté du 08 février 1984).<br>Certains itinéraires sont utilisables également de nuit.<br>Mesures de sûreté aérienne (1) : Les itinéraires suivants en CTR PARIS sont interdits dans les 2 sens sur les tronçons :<br>- Ile Saint Denis, Pont d'Asnières, Pont de Neuilly, Pont de Saint Cloud (1)<br>- Carrières sur Seine, Pont de Neuilly (1)<br>- Pont de Sèvres - Gentilly (1)<br>(1) Procédures de dérogations en fonction du type d'activités : voir verso de la carte 1/100 000 "ITINERAIRES HELICOPTERES CTR PARIS". |
| **CTR AVORD** (Référence VOR DME CHX)<br>*BN - Saint Germain du Puy (intersection N151 et D955) - 064°/32.6 NM CHX 47°05'52"N - 002°27'47"E<br>NE - Chaumoux-Marcilly (intersection N151 et D10) - 068°/45.7 NM CHX 47°08'22"N - 002°47'02"E<br>*BS - Intersection N76 et N142 (Sud-Est Bourges) - 067°/30.4 NM CHX 47°03'26"N - 002°25'40"E<br>S - La Chaussée (intersection N76 et D36) - 083°/35.8 NM CHX 46°55'43"N - 002°36'29"E | Sur clairance<br>ALT préférentielle : 2100 ft AMSL<br>ALT préférentielle : 1500 ft AMSL | Itinéraires recommandés utilisables dans les deux sens. Contacter AVORD APP 119.700 avant entrée CTR. |
| **TMA ORLEANS partie 1.1**<br>*ONE - Toury - 48°11'38"N, 001°56'52"E<br>OE - Neuville aux bois - 48°04'40"N, 002°03'39"E<br>OSE - Sandillon - 47°50'51"N, 002°02'11"E | ALT préférentielle 1600 ft AMSL | Itinéraires recommandés utilisables dans les deux sens sur clairance BRICY APP 122,7. |
| ← **TMA EVREUX Partie 1**<br>← *ET - Tourny (Distillerie sortie Sud sur D3) - 49°10'40"N, 001°32'40"E<br>← EG - Les Andelys (Château Gaillard) - 49°14'16"N, 001°24'17"E<br>← EL - Louviers (péage d'Incarville) - 49°14'50"N, 001°10'50"E<br>← *WS - Jonction des lignes HT - 48°50'50"N, 001°13'00"E<br>← WD - Damville (étang) - 48°52'30"N, 001°05'00"E<br>← WC - Conches en Ouche (déchetterie / D140) - 48°57'00"N, 000°57'00"E<br>← WN - Le Neubourg (hippodrome) - 49°08'10"N, 000°54'10"E<br>← *ET - Tourny (Distillerie sortie Sud sur D3) - 49°10'40"N, 001°32'40"E<br>← EG - Les Andelys (Château Gaillard) - 49°14'16"N, 001°24'17"E<br>← E (Rouen) - Fleury sur Andelle - 49°21'31"N, 001°21'32"E | ALT préférentielle 1600 ft AMSL | Itinéraires recommandés utilisables dans les deux sens sur clairance EVREUX APP 118.125.<br>Contacter ROUEN TWR (120.200) avant d'arriver sur le point E. |
| **FIR REIMS** | | |
| **TMA BALE**<br>**Transit Est :**<br>N - Pont de Chalampé sur le Rhin - 47°48'54"N, 007°32'34"E - 007°/11,1 NM BLM<br>NE - Intersection routes nationales N3 et K6345 - 47°42'27"N, 007°34'51"E - 034°/5,6 NM BLM<br>E - Barrage (pointe Sud ilôt sur le Rhin) N de Huningue - 47°37'09"N, 007°34'21"E 103°/3,1 NM BLM | Altitude préférentielle<br>N - NE - E :<br>2500 ft AMSL | Pour entrer dans la TMA, premier contact radio obligatoire sur BALE TWR<br>3 min avant le premier point de report. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR REIMS** | | |
| **CTR LORRAINE** | | |
| **Cheminement Ouest** | 1900 ft AMSL | |
| SW - ville de PONT A MOUSSON - 48°53'01"N, 006°03'41"E | | |
| NW - ville d'ARS SUR MOSELLE - 49°04'41"N, 006°04'27"E | | |
| **Cheminement Nord** | 1600 ft AMSL | |
| N1 - poste haute tension EDF VIGY - 49°11'55"N, 006°16'45"E | | |
| NE - village de PELTRE - 49°04'33"N, 006°13'24"E | 1900 ft AMSL | |
| M - village de VERNY - 49°00'24"N, 006°12'20"E | | Itinéraires recommandés utilisables dans les deux sens.<br>Contacter LORRAINE TWR. |
| **Cheminement Est** | | |
| S – village de Champenoux – 48°44'30"N, 006°21'05"E | 2100 ft AMSL | |
| SE – village de Fresnes-en-Saulnois – 48°50'50"N, 006°27'15" | | |
| E – village de Han-sur-Nied – 48°59'24"N, 006°26'07"E | | |
| **Cheminement Nord-Ouest** | | |
| NW – ville d'Ars sur Moselle – 49°04'41"N, 006°04'27"E | 1900 ft AMSL | |
| W – Intersection de l'autoroute A31 et de la rocade N431– 49°02'11"N, 006°06'43"E | | |
| M – village de Verny – 49°00'24", 006°12'20"E | | |
| **Cheminement Nord-Ouest – Nord-Est** | | |
| NW – ville d'Ars sur Moselle – 49°04'41"N, 006°04'27"E | 1900 ft AMSL | |
| NE - village de PELTRE - 49°04'33"N, 006°13'24"E | | |
| **CTR LUXEUIL** | | |
| **Itinéraire Nord-Sud (2) :** | | |
| WN - Bains-les-Bains - 48°00'00"N, 006°16'00"E. | Altitude préférentielle | Itinéraires recommandés utilisables dans les deux sens. |
| W - Favernay - 47°46'00"N, 006°06'15"E. | 2000 ft AMSL | Contacter LUXEUIL APP 129.925(1) avant entrée CTR. |
| WS - Port-sur-Saone - 47°41'20"N, 006°02'50"E. | | (1) en cas d'échec 123.300 |
| **Itinéraire Est-Ouest :** | | |
| SE - Frotey-les-Lure - 47°39'20"N, 006°33'15"E. | Altitude préférentielle | (2) Tronçon W - WS situé en espace de classe G en dessous de 3500 ft AMSL. |
| SP - Pomoy - 47°39'50"N, 006°21'10"E. | 1800 ft AMSL | |
| S - Saulx - 47°41'40"N, 006°16'50"E. | | |
| WS - Port-sur-Saone - 47°41'20"N, 006°02'50"E. | | |
| **CTR OCHEY** | | |
| *N - Est Dieulouard - 004°/31,2 NM EPL | 1500 ft AMSL | Itinéraire recommandé |
| E - Frouard (acieries) 006°/27 NM EPL suivre La Moselle | | Contacter OCHEY APP 127.250 |
| S - Toul (gare SNCF) - 340°/23 NM EPL | | |
| W - Void (pont sur le canal) - 320°/28 NM EPL | | |
| **CTR STRASBOURG** | | |
| **Cheminement Ouest** (Référence STR VOR DME) | | |
| *W - Bâtiment industriel caractéristique - 344° /11,4 NM STR | 1500 ft AMSL | Itinéraire recommandé. |
| W1 - Village d'Ergersheim, intersection D30/D45 - 334° /4,2 NM STR | | Contacter STRASBOURG TWR avant entrée en CTR. |
| W2 - Rond-point Dorlisheim - 285° /3,1 NM STR | | |
| S - Nouvelle jonction autoroute - 195° /11,6 NM STR | | |
| **Cheminement Nord-Est** | | |
| N1 – Pont de l'Europe entre STRASBOURG et KEHL - 48°34'25" N – 007°48'06"E | 1500 ft AMSL | Contacter STRASBOURG TWR avant entrée en CTR |
| NE – Sud du village de GAMBSHEIM – 48°41'02"N – 007°52'32" E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 3.3.1.2 ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR HORS ESPACES AERIENS CONTROLES OU REGLEMENTES

### *3.3.1.2 VFR DAY TRANSIT ROUTES WITHOUT CONTROLLED OR RESTRICTED AIRSPACES*

| ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | OBSERVATIONS<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| **FIR BORDEAUX** | | |
| **TRANSIT ANGOULEME**<br>*NW – Intersection N10 et D15 45°48'38"N , 000°11'33"E<br>NA – Entrepôts de la Poutardière 45°46'39"N , 000°11'32"E<br>ARP LFBU 45°43'46"N , 000°13'09"E<br>SA – Nord du plan d'eau de Saint-Yriex 45°41'31"N , 000°09'03"E<br>ou<br>SE – Echangeur N141/Antenne 45°42'09"N , 000°15'53"E<br>S – Village de Touvre 45°39'40"N , 000°15'34"E<br><br>*NE – Carrière au nord de la forêt de la Braconne 45°47'37"N-000°17'37"E<br>ARP LFBU 45°43'46"N - 000°13'09"E<br>SA – Nord du plan d'eau de Saint-Yriex 45°41'31"N - 000°09'03"E<br>ou<br>SE – Echangeur N141/Antenne 45°42'09"N-000°15'53"E<br>S – Village de Touvre 45°39'40"N-000°15'34"E | 2300 ft AMSL MAX | Itinéraires recommandés utilisables dans les deux sens en cas de possible activité IFR sur l'aérodrome d'ANGOULEME<br>Contact : ANGOULEME INFO 123.155 MHz |
| **TRANSIT BIARRITZ**<br>**Itinéraire Nord-Est**<br>NE - Château d'eau - 43°31'11"N, 001°24'09"W<br>BG - Bec-de-Gave - 43°32'46"N, 001°11'42"W<br>**Itinéraire Est**<br>BG - Bec-de-Gave - 43°32'46"N, 001°11'42"W<br>E - Intersection D936 et sortie n°4 autoroute A64 - 43°28'00"N, 001°17'13"W<br>SH - Hasparren centre bourg - 43°23'06"N, 001°18'18"W<br>**Itinéraire Sud-Est**<br>SH - Hasparren centre bourg - 43°23'06"N, 001°18'18"W<br>SE - Cambo Arnaga - 43°22'04"N, 001°25'21"W | 300 (1000) MNM<br><br>450 (1500) MAX<br><br>450 (1500) | Itinéraires de transit recommandés utilisables dans les deux sens |
| **TRANSIT TOULOUSE SUD**<br>SN - Ville de Noë - 185°/19.4 NM TOU<br>SA - Boucle de l'Ariège - 162°/17.8 NM TOU<br>SB - Silos de Baziège - 135°/19.7 NM TOU<br>SL - Ville de Labastide Beauvoir - 128°/19.6 NM TOU | 1800 ft AMSL MAX | Itinéraire de transit recommandé utilisable dans les deux sens |
| **FIR PARIS FIR REIMS** | | |
| **TRANSIT PARC NATIONAL DE FORETS (021)** | | |
| **Couloir de transit Sud-Ouest**<br>400 m de part et d'autre d'un axe de coordonnées :<br>47°48'26"N, 004°48'50"E,<br>47°47'30"N - 004°50'27"E | ALT MNM autorisée :<br>- 01/03-15/08 : 3000 ft AMSL<br>- en dehors de cette période : 2300 ft AMSL | Obligatoire sans contact radio dans la restriction définie à l'ENR 5.7.3 - (021) Parc National de Forêts<br>Inutilisable lorsque les R45 A et/ou S2 sont actives |
| **Couloir de transit Nord-Ouest**<br>800 m de part et d'autre d'un axe de coordonnées :<br>47°54'05"N, 004°46'55"E,<br>47°52'58"N - 004°48'42"E | ALT MNM autorisée :<br>- 01/03-15/08 : 3000 ft AMSL<br>- en dehors de cette période : 2300 ft AMSL | Obligatoire sans contact radio dans la restriction définie à l'ENR 5.7.3 - (021) Parc National de Forêts |
| **Couloir de transit Nord-Est**<br>400 m de part et d'autre d'un axe de coordonnées :<br>47°55'43"N, 005°01'25"E,<br>47°54'36"N - 005°03'54"E | ALT MNM autorisée :<br>- 01/03-15/08 : 3300 ft AMSL<br>- en dehors de cette période : 2600 ft AMSL | Obligatoire sans contact radio dans la restriction définie à l'ENR 5.7.3 - (021) Parc National de Forêts |
| **Couloir de transit Sud-Est**<br>400 m de part et d'autre d'un axe de coordonnées :<br>47°51'22"N, 005°04'22"E,<br>47°51'30"N - 005°05'23"E | ALT MNM autorisée :<br>- 01/03-15/08 : 3400 ft AMSL<br>- en dehors de cette période : 2700 ft AMSL | Obligatoire sans contact radio dans la restriction définie à l'ENR 5.7.3 - (021) Parc National de Forêts<br>Inutilisable lorsque les R45 A et/ou S2 sont actives |
| **FIR MARSEILLE** | | |
| **TRANSIT MONTPELLIER**<br>SB - 1500 m travers Sud Saintes-Maries de la Mer 43°26'23"N , 004°25'23"E 113°/21 NM FJR<br>SA - 43°27'36"N , 004°13'57"E 122°/13 NM FJR<br><br>Puis ES - 500 m Sud du phare de l'Espiguette - 43°28'58"N , 004°08'31"E 128°/9.3 NM FJR<br>ou AM - Rempart d'Aigues-Mortes - 43°33'49"N , 004°11'34"E 095°/9.6 NM FJR | 1000 ft AMSL MAX<br><br>1000 ft AMSL MAX<br><br>1000 ft AMSL | Itinéraires de transit recommandés utilisables dans les deux sens, suivre clairance.<br>Contacter<br>MONTPELLIER INFO (FREQ suivant secteur SIV)<br>CAMARGUE Contrôle |
| **LA MOLE / ST TROPEZ**<br>**Itinéraire de départ** | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **ITINERAIRES DE TRANSIT VFR JOUR**<br>*DAY VFR TRANSIT ROUTES* | **NIVEAU, HAUTEUR, ALTITUDE m (ft)**<br>*LEVEL, HEIGHT, ALTITUDE m (ft)* | **OBSERVATIONS**<br>*REMARKS* |
|---|---|---|
| HE - 43°12'30"N - 006°31'33"E<br>HD1 43°13'21"N - 006°33'14"E<br>HD2 43°12'24"N - 006°37'20"E<br>HD3 - 43°12'05"N - 006°40'02"E<br><br>**Itinéraire d'arrivée**<br>HA1 43°15'10"N - 006°35'11"E<br>HA2 - 43°14'20"N - 006°35'03"E<br>HA3 - 43°13'44"N - 006°33'34"E<br>HE - 43°12'30"N - 006°31'33"E | 500 ft ASFC MNM | Itinéraires de transit recommandés à sens unique réservés aux HEL |
| **TRANSIT EST FIGARI**<br>AS - Tour de Fautea - 41°42'50"N, 009°24'25"E<br>EAF - Punta di a Chiappa - 41°35'33"N, 009°22'20"E<br><br>EF - Punta di Rondinara - 41°27'51"N, 009°16'38"E | 2500 ft AMSL MAX | Itinéraire de transit recommandé<br>Utilisable dans les deux sens, cause activité IFR sur l'aérodrome de FIGARI. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.3.2 ITINERAIRES VFR DE NUIT**

**1 FIR BORDEAUX LFBB**

Voir cartes ENR 3.3 - LFBB ITI NIGHT VFR

**1. 1 CONSIGNES GENERALES**

Contact radio obligatoire (sur Fréquence APP en TMA) avant de pénétrer en espace aérien contrôlé (exception TMA AQUITAINE et TMA TOULOUSE : voir consignes particulières) et zones réglementées actives. Sauf clairance contraire, suivre les itinéraires publiés.

**1.2 CONSIGNES EN CAS DE PANNE RADIO**

Transpondeur code 7600 si équipé et :

Au départ : en cas de panne avant d'avoir clôturé avec l'aérodrome de départ, faire demi-tour et se présenter à 1 000 ft AAL face à la tour, phares allumés, perpendiculairement à la piste en service puis attendre les signaux optiques.

A l'arrivée : maintenir le niveau minimal de croisière et débuter la descente en fonction du relief et des obstacles éventuels pour se présenter à l'heure d'arrivée prévue à 1 000 ft AAL face à la tour, phares allumés, perpendiculairement à la piste en service puis attendre les signaux optiques.

Aérodrome de BIARRITZ : en cas de panne radio, effectuer une verticale aérodrome à 1 500 ft AAL avant intégration du circuit, surveiller l'axe d'approche finale, le clignotement momentané du balisage a valeur d'autorisation d'atterrir.

**1.3 CONSIGNES PARTICULIERES AUX AERODROMES CONCERNES PAR CES ITINERAIRES**

Arrivée à T. LOURDES : contacter PYRENEES APP avant l'entrée en TMA.

TMA TOULOUSE et AQUITAINE : contact radio obligatoire sur TOULOUSE Information ou AQUITAINE APP/Information avant de pénétrer en espace aérien contrôlé de classe C, D ou E (TMA et CTR).

**1.4 Note :**

Certains espaces aériens contrôlés n'existent plus lorsque l'organisme de contrôle n'est plus en activité : c'est le cas des espaces suivants :

- TMA POITIERS

- CTR CHATEAUROUX

Il est cependant recommandé de contacter sur la fréquence Information si l'AFIS est en activité ou sur la fréquence ACC.

**2 FIR BREST LFRR**

Voir carte ENR 3.3 - LFRR ITI NIGHT VFR

**2.1 CONSIGNES GENERALES**

Cf réglementation ou complément cartes aéronautiques "guide VFR"

**2.2 CONSIGNES PARTICULIERES**

**2.2.1 Généralités**

La pénétration sur certains itinéraires est soumise à "CLAIRANCE" des organismes de la circulation aérienne.

La fréquence à veiller est celle de l'organisme en activité (APP - TWR - INFO - ACC).

**2.2.2 Fréquences (par ordre de priorité)**

**TMA RENNES**

RENNES APP/FIS : 134.0
RENNES APP/FIS : 126.950

**TMA NANTES***

SFC - *FL 115* : NANTES APP/FIS : 124.430 - 119.400(s)
*FL 115 - FL 195* : 121.215(s)

**CTR NANTES***

***3.3.2 NIGHT VFR TRANSIT ROUTES***

***1 FIR BORDEAUX LFBB***

*See chart ENR 3.3 - LFBB ITI NIGHT VFR*

***1. 1 GENERAL INSTRUCTIONS***

*Radio contact compulsory before entering controlled airspace or restricted areas when activated (APP frequency is to be used within TMA). (Except AQUITAINE and TOULOUSE TMA : see special instructions).*
*Except otherwise cleared by ATC, follow specified routings.*

***1.2 IN CASE OF RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk 7600 if transponder equipped and :*

*Departure : in the event of a radiocommunication failure before having proceeded a radio enclosure with departure AD, carry-out a half turn, proceed 1 000 ft AAL facing the TWR, landing lights on, crossing perpendicularly the RWY in use, then comply with the light signals given from the TWR.*

*Arrival : maintain the minimum cruising level and start descending in accordance with relief and possible obstruction in order to present ACFT at expected arrival time 1 000 ft AAL facing the TWR, landing lights on, crossing perpendicularly the RWY in use, then comply with light signals given from the TWR.*

*BIARRITZ AD : in case of radiocommunication failure, fly overhead AD at 1 500 ft AAL before entering the circuit monitor final approach axes, momentary blinking of final approach lights is equivalent to landing clearance.*

***1.3 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR SPECIFIED ROUTINGS***

*Inbound T. LOURDES : contact PYRENEES APP before entering the TMA.*

*AQUITAINE and TOULOUSE TMA : radio contact compulsory on AQUITAINE APP/Information or TOULOUSE Information before entering the class C, D or E controlled airspace (TMA or CTR).*

***1.4 Note :***

*Certain controlled airspaces no longer exist when the control center is no longer in activity : it is the case of the following spaces :*

*- TMA POITIERS*

*- CTR CHATEAUROUX*

*It is recommended to contact on Information frequency during AFIS activity or on ACC frequency.*

***2 FIR BREST LFRR***

*See chart ENR 3.3 - LFRR ITI NIGHT VFR*

***2.1 GENERAL INSTRUCTION***

*See regulation or complement to aeronautical charts "guide VFR"*

***2.2 SPECIAL INSTRUCTIONS***

***2.2.1 Generalities***

*Penetration on some routes is subject to "CLAIRANCE" from ATC.*

*Frequency to monitor according to service in activity (APP - TWR - INFO - ACC).*

***2.2.2 Frequencies (priority order)***

***CTR NANTES****


© Service de l'Information Aéronautique, France

A l'arrivée :

- écouter ATIS 126. 930 MHz

- si ALT < 2500 ft AMSL, contacter NANTES TOUR 118.655 MHz 5 minutes avant W ou E.

* Equipement transpondeur obligatoire

*On arrival :*

*- contact ATIS 126. 930 MHz*

*- if ALT < 2500 ft AMSL, contact NANTES TWR 118.655 MHz 5 minutes before W or E.*

** Transponder equipment mandatory*

**3 FIR PARIS LFFF**

***3 FIR PARIS LFFF***

**3.1** Fréquences (par ordre de priorité)

PARIS OUEST INFO : 129.625

PARIS SUD INFO : 126.1

***3.1*** *Frequencies (priority order)*

*PARIS OUEST INFO : 129.625*

*PARIS SUD INFO : 126.1*

**3.2 REGION PARISIENNE**

Voir carte ENR 3.3 - LFFF ITI NIGHT VFR PARIS AREA

***3.2 PARIS AREA***

*See chart ENR 3.3 - LFFF ITI NIGHT VFR PARIS AREA*

**3.2.1 CONSIGNES GENERALES**

***3.2.1 GENERAL***

**3.2.1.1 Altitudes**

- L'altitude à respecter est spécifiée sur chaque itinéraire ou partie d'itinéraire.

- Sauf consigne particulière, les circuits d'aérodrome seront effectués à 1000 ft AAL.

***3.2.1.1 Altitudes***

*- Comply with the flight altitude specified on each segment of route.*

*- Except otherwise instructed, aerodrome circuits are to be flown at 1000 ft AAL.*

**3.2.1.2 Procédures de moindre bruit**

La conduite du vol à adopter devra engendrer le moins de nuisances possibles lors du survol des zones urbanisées.

***3.2.1.2 Noise abatement procedures***

*Flights must be carried out in such a way as to minimize noise over built up areas.*

**3.2.1.3 Panne de communication à l'arrivée**

Sur les itinéraires pour lesquels le transpondeur mode A est obligatoire, afficher A 7600.

Se présenter verticale de l'aérodrome de destination à une hauteur spécifiée dans les consignes particulières, phares et feux anticollision allumés, puis rejoindre le circuit pour atterrir en tenant compte des signaux visuels de la TWR.

***3.2.1.3 Radio failure on arrival***

*If transponder mode A is required on the route flown, squawk A 7600.*

*Proceed overhead AD of destination at height specified in AD instructions, landing and anti collision lights switched on, then join circuit to land adhering to any possible visual signals from the TWR.*

**3.2.2 CONSIGNES PARTICULIERES**

***3.2.2 FURTHER REMARKS CONCERNING ROUTES***

**3.2.2.1 Généralités**

La pénétration sur certains itinéraires est soumise à “CLAIRANCE” des organismes de la circulation aérienne.

***3.2.2.1 General***

*Joining certain routes is subjected to prior CLEARANCE from ATC organism.*

**3.2.2.2 Itinéraire CLM - LE BOURGET**

***3.2.2.2 CLM - LE BOURGET Route :***

**32221** Restriction d'utilisation

Cet itinéraire est exclusivement réservé aux aéronefs à hélices de moins de 5,7 tonnes équipés d'un transpondeur (mode A) avec alticodeur en CTR PARIS à destination ou au départ du BOURGET.

***32221*** *Restrictions*

*This route is reserved for propeller ACFT of less than 5,7 t equipped with a transponder mode A, and encoding altimeter within CTR PARIS inbound or outbound to/from LE BOURGET.*

**32222** Procédure radio

A l'arrivée, pour pénétrer sur l'itinéraire :

- écouter l'ATIS du BOURGET,

- contacter LE BOURGET trois minutes au moins avant le point “Gare de Vaires” pour obtenir la clairance,

- maintenir ensuite la veille radio.

***32222*** *Procedure radio*

*On arrival, to join the route :*

*- listen to LE BOURGET ATIS,*

*- contact LE BOURGET no later then three minutes before reaching “Vaires railway station” for clearance,*

*- continue to monitor the frequency.*

**32223** Panne de communication

***32223*** *Radio failure*

**322231** A l'arrivée

Afficher Mode A 7600

- avant “Gare de Vaires” : se dérouter sur l'aérodrome de dégagement prévu.

- après “Gare de Vaires” : suivre les dernières instructions reçues et/ou se présenter verticale de l'aérodrome (cf. 3.2.1.3) et se conformer aux signaux visuels de la TWR.

***322231*** *On arrival*

*Squawk mode A 7600*

*- before reaching “Vaires railway station” : direct to alternate airfield.*

*- after “Vaires railway station” : continue the flight according to the last instructions received and/or proceed overhead TWR (see 3.2.1.3) complying with visual signals from the TWR.*

**322232** Au départ

Afficher Mode A 7600

- avant “Gare de Vaires”: faire demi-tour.

***322232*** *On departure*

*Squawk mode A 7600*

*- before reaching “Vaires railway station” : turn back.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

- après “Gare de Vaires” : poursuivre le vol et appliquer la réglementation nationale.

*- after “Vaires railway station” : continue the flight in compliance with national legislation.*

### 3.2.2.3 Itinéraires au départ et à destination de l'aérodrome de PARIS SACLAY VERSAILLES (EPR-Paris-Saclay-Versailles ou Etampes-Paris-Saclay-Versailles)

### *3.2.2.3 Outbound and inboud routes from/to PARIS SACLAY VERSAILLES (EPR-Paris-Saclay-Versailles or Etampes-Paris-Saclay-Versailles)*

**3223.1** Ces itinéraires VFR de nuit :

- sont obligatoires pour tous les aéronefs à l’exception des hélicoptères pour lesquels ils sont recommandés,
- sont utilisables en présence et en l'absence des services ATS TOUSSUS.

***3223.1*** *Those night VFR routes :*

*- are compulsory for all aircraft with the exception of helicopters for which they are recommended,*

*- can be used in the presence and absence of TOUSSUS ATS.*

**3223.2** Points de report pour les itinéraires VFR de nuit

***3223.2*** *Reporting points for night VFR routes*

| | | |
|---|---|---|
| SD | 48°42'14"N - 001°59'22"E | Sud Dampierre<br>*South Dampierre*<br>R 238 TSU/ 5.5NM DME ILS TNO, R 070/ 14NM EPR et R 180 PON<br>Distance Point SD – Point E : 8.3NM |
| E | 48°33'51"N - 001°58'17"E | Franchissement de l’autoroute à 0.7NM à l’ouest de l’échangeur autoroutier A10 de Dourdan<br>*Motorway crossing 0.7NM West of Dourdan A10 motorway interchange*<br>R 106/ 13NM EPR<br>Distance Point E – Point S : 10.3NM<br>Distance Point E – Point P : 1.7NM |
| P | 48°33'11"N - 001°55'51"E | Péage A10 de Saint-Arnoult<br>*A10 Saint Arnoult toll*<br>R 110/ 11.5NM EPR |
| S | 48°42'35"N - 002°06'37"E | Côteau Nord de la vallée de Chevreuse entre Gif-sur-Yvette et St-Rémy-les-Chevreuse<br>*Northern hill of « vallée de Chevreuse » between Gif-sur-Yvette and St-Rémy-les-Chevreuse*<br>R 173 TSU/ 2.6NM DME ILS TNO |

**3223.3** Itinéraires départs

***3223.3*** *Departures routes*

**322331** Piste 07 en service

***322331*** *RWY 07 in use*

**Départ Initial**

***Initial Departure***

- Décollage piste 07 puis sortie vers le point S en fin de vent traversier 220° en passant entre les cercles bleus de Villiers-le-Bâcle et le CEA (cf AD 2 LFPN ATT 01). Altitude de vol 1500 ft AMSL.

*- Take-off from runway 07, then exit to point S at the end of the 220° crosswind, passing between the blue circles of Villiers-le-Bâcle and the CEA (see AD 2 LFPN ATT 01). Flight altitude 1500 ft AMSL.*

- Au point S, prendre 215°. Eviter le survol de la ville de Limours par la droite. Poursuivre vers le point E. Altitude 1500 ft AMSL jusqu’à R 095 / 14NM EPR puis montée vers 2000 ft AMSL (2500 ft AMSL maximum).

*- At point S, take 215°. Avoid overflying the town of Limours by the right. Continue towards point E. Altitude 1500 ft AMSL till R 095 / 14NM EPR, then climb to 2000 ft AMSL (2500 ft AMSL maximum).*

**Départ SUD**

***SOUTH Departure***

Au point E, prendre 160° vers l’aérodrome d’Etampes (AD LFOX) en évitant par la droite le survol des villes de Dourdan et de Chalo-Saint-Mars. Altitude 2000 ft AMSL (2500 ft AMSL maximum).

*At point E, take 160° towards Etampes aerodrome (AD LFOX), avoiding the towns of Dourdan and Chalo-Saint-Mars by the right. Altitude 2000 ft AMSL (2500 ft AMSL maximum).*

**Départ OUEST**

***WEST Departure***

- Au point E, suivre l’autoroute A10 248° jusqu’au point P.

*- At point E, follow the A10 motorway 248° to point P.*

- Au point P, DCT EPR 290° en évitant le survol de la ville de Saint-Arnoult-en-Yvelines. Altitude 2000 ft AMSL.

*- At point P, DCT EPR 290°, avoiding the town of Saint-Arnoult-en-Yvelines. Altitude 2000 ft AMSL.*

**322332** Piste 25 en service

***322332*** *RWY 25 in use*

**Départ Initial**

***Initial Departure***

Décollage piste 25 puis prendre à l’estime 235° en direction du point SD. Altitude de vol 1500 ft AMSL.

*Take off from runway 25 then take dead reckoning 235° towards point SD. Flight altitude 1500 ft AMSL.*

**Départ SUD**

***SOUTH Departure***

- Au point SD, prendre à l’estime 185° vers le point E. Altitude : Monter vers 2000 ft AMSL en passant le point SD.

*- At point SD, take dead reckoning 185° towards point E. Altitude : climb towards 2000 ft AMSL, passing the SD point.*

- Au point E, prendre 160° vers l’aérodrome d’Etampes (AD LFOX) en évitant par la droite le survol des villes de Dourdan et de Chalo-Saint-Mars. Altitude 2000 ft AMSL.

*- At point E, take 160° towards Etampes aerodrome (AD LFOX), avoiding the towns of Dourdan and Chalo-Saint-Mars by the right. Altitude 2000 ft AMSL.*

**Départ OUEST**

***WEST Departure***

Au point SD, prendre 250° DCT EPR, en passant entre les villes de Rambouillet au Sud et Le Perray-en-Yvelines au Nord. Altitude : Monter vers 2000 ft AMSL en passant le point SD.

*At point SD, take 250° DCT EPR, passing between the towns of Rambouillet to the South and Le Perray-en-Yvelines to the North. Altitude : climb towards 2000 ft AMSL, passing the SD point.*

**3223.4** Itinéraires arrivées (piste 07 ou 25 en service)

***3223.4*** *Arrival routes (RWY 07 or 25 in use)*

**Arrivée SUD**

***SOUTH Arrival***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Depuis l'aérodrome d'Etampes (AD LFOX), prendre 340° vers le point E. Eviter par la gauche le survol des villes de Dourdan et Chalo-Saint-Mars. Engager le virage vers le point S dès que la ville de Saint-Arnoult-en-Yvelines est visible et que l'autoroute est franchie. Altitude 2000 ft AMSL (2500 ft AMSL maximum) jusqu'à R 095 / 14NM EPR puis 1500 ft AMSL MAX.

*From Etampes aerodrome (AD LFOX), take 340° towards point E. Avoid the towns of Dourdan and Chalo-Saint- Mars by the left. Take the turn to point S as soon as the town of Saint-Arnoult-en-Yvelines is visible and the motorway is crossed. Altitude 2000 ft AMSL (2500 ft AMSL maximum) until R 095 / 14 NM EPR then 1500 ft AMSL MAX.*

**Arrivée OUEST**

***WEST Arrival***

- Depuis EPR, suivre R 110 EPR en éloignement, et en direction du point P en évitant le survol des villes de Saint- Arnoult-en-Yvelines et Rambouillet.

*- From EPR, follow R 110 EPR outbound and towards point P, avoiding the towns of Saint-Arnoult-en-Yvelines and Rambouillet.*

- Au point P, suivre l'autoroute (068°), pour rejoindre le point E. Altitude 2000 ft AMSL. Virer à gauche vers le point S en descente vers 1500 ft AMSL à atteindre avant R 095 EPR. Eviter le survol de la ville de Limours par la gauche .

*- At point P, follow the motorway (068°) to reach point E. Altitude 2000 ft AMSL. Turn left towards point S descending to 1500 ft AMSL to be reached before R 095 EPR. Avoid overflying the town of Limours by the left.*

**Arrivée Finale**

***Final Arrival***

Au point E prendre 035° vers le point S. Eviter par la gauche le survol de la ville de Limours. Altitude 2000 ft AMSL puis descendre vers 1500 ft AMSL passant le point E. En cas de nécessité liée au taux de descente de l'appareil, la descente vers 1500 ft AMSL peut être initiée dès le point P. Altitude maximale 1500 ft AMSL passant R 095 / 14NM EPR.

*At point E, take 035° towards point S. Avoid overflying the town of Limours by the left. Altitude 2000 ft AMSL then descend to 1500 ft AMSL passing point E. If required by the aircraft's rate of descent, descent to 1500 ft AMSL can be initiated from point P. Maximum altitude 1500 ft AMSL passing R 095 / 14NM EPR.*

3.2.2.3.5 Procédure radio à l'arrivée

- écouter l'ATIS de PARIS SACLAY VERSAILLES,

- contacter PARIS SACLAY VERSAILLES au minimum 5 minutes avant S.

*3.2.2.3.5 Radio procedure on arrival*

*- listen to PARIS SACLAY VERSAILLES ATIS,*

- contact PARIS SACLAY VERSAILLES no later than five minutes before reaching S.

3.2.2.3.6 Panne de communication

*3.2.2.3.6 Radio failure*

3.2.2.3.6.1 A l'arrivée

Suivre les dernières instructions reçues et/ou respecter les consignes du 3.2.1.3 en se présentant à la verticale de l'aérodrome à une hauteur de 1 000 ft AAL.

*3.2.2.3.6.1 On arrival*

*Continue the flight according to the last instructions received and/or proceed overhead AD, 1 000 ft AAL complying with instructions defined in 3.2.1.3.*

3.2.2.3.6.2 Au départ

En cas de panne radio avant d'avoir clôturé avec le contrôle de PARIS SACLAY VERSAILLES, faire demi-tour en suivant les consignes du 3.2.2.3.6.1.

*3.2.2.3.6.2 On departure*

*In the event of radio failure before having been cleared to leave PARIS SACLAY VERSAILLES TWR frequency, turn back and follow instructions defined in 3.2.2.3.6.1.*

**3.2.2.4 Itinéraires au départ et à destination de l'aérodrome de PONTOISE-CORMEILLES (MAGNY - PON) et (NANTEUIL - PON)**

***3.2.2.4 Outbound and inbound routes from/to PONTOISE-CORMEILLES (MAGNY-PON) and (NANTEUIL-PON)***

3.2.2.4.1 Procédure radio à l'arrivée

- écouter l'ATIS de PONTOISE,

- contacter LE BOURGET APP au minimum trois minutes avant le point MAGNY,

- contacter PONTOISE TWR au minimum trois minutes avant le point L'ISLE ADAM, hors ATS PONTOISE contacter LE BOURGET APP.

*3.2.2.4.1 Radio procedure on arrival*

*- listen to PONTOISE ATIS,*

*- contact LE BOURGET APP no later than three minutes before reaching MAGNY,*

*- contact PONTOISE TWR no later than three minutes before reaching L'ISLE ADAM, outside ATS PONTOISE contact LE BOURGET APP.*

3.2.2.4.2 Panne de communication

*3.2.2.4.2 Radio failure*

3.2.2.4.2.1 A l'arrivée

Suivre les dernières instructions reçues et/ou respecter les consignes 1.3 en se présentant à la verticale de l'aérodrome à une hauteur de 1 200 ft AAL.

*3.2.2.4.2.1 On arrival*

*Continue the flight according to the last instructions received ad/or proceed overhead AD, 1 200 ft AAL complying with instructions defined in 1.3.*

3.2.2.4.2.2 Au départ

En cas de panne radio avant d'avoir clôturé avec le contrôle de Pontoise, faire demi-tour en suivant les consignes du § 3.2.2.4.2.1.

*3.2.2.4.2.2 On departure*

*In the event of radio failure before having been cleared to leave PONTOISE TWR frequency, turn back and follow instructions defined in 3.2.2.4.2.1.*

## 4 FIR REIMS LFEE

Voir cartes ENR 3.3 - LFEE NIGHT VFR

## *4 FIR REIMS LFEE*

*See charts ENR 3.3 - LFEE NIGHT VFR*

### 4.1 CONSIGNES GENERALES

Sauf clairance contraire, suivre les itinéraires publiés en espace aérien contrôlé. En dehors des espaces aériens contrôlés, les itinéraires publiés sont recommandés.

### *4.1 GENERAL INSTRUCTIONS*

*Except otherwise cleared by ATC, follow specified routings within controlled airspace. Outside controlled airspaces, specified routings are recommended.*

### 4.2 CONSIGNES EN CAS DE PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Transpondeur code 7600

### *4.2 IN CASE OF RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*Squawk 7600*

- Au départ : en cas de panne avant d'avoir clôturé avec l'aérodrome de départ, faire demi-tour et se présenter à 1 000 ft AAL face à la tour, phares allumés, perpendiculairement à la piste en service puis attendre les signaux optiques.

- A l'arrivée : maintenir le niveau minimal de croisière et débuter la descente en fonction du relief et des obstacles éventuels pour se présenter à l'ETA à 1 000 ft AAL face à la tour, phares allumés, perpendiculairement à la piste en service puis attendre les signaux optiques.

Pour les aérodromes BALE MULHOUSE et STRASBOURG ENTZHEIM : voir consignes particulières.

*- Departure : in the event of a radiocommunication failure before having proceeded a radio enclosure with departure AD, carry-out a half turn, proceed 1 000 ft AAL facing the TWR, landing lights on, crossing perpendicularly the RWY in use then comply with the light signals given from the TWR.*

*- Arrival : maintain the minimum cruising level and start descending in accordance with relief and possible obstructions in order to present ACFT at ETA 1 000 ft AAL facing the TWR, ground lights on, crossing perpendicularly the RWY in use then comply with light signals given from the TWR.*

*For BALE MULHOUSE and STRASBOURG ENTZHEIM airports : see special instructions.*

**4.3 NUISANCES**

Afin de limiter les nuisances dues au bruit, les trajectoires sur les villes servant de points de repère, passeront en bordure de celle-ci.

***4.3 NOISE POLLUTION***

*In order to reduce noise pollution, overfly limits of towns used as points of routes.*

**4.4 CONSIGNES PARTICULIERES AUX AERODROMES CONCERNES PAR CES ITINERAIRES**

***4.4 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR SPECIFIED ROUTINGS***

**4.4.1 STRASBOURG ENTZHEIM**

**Arrivées :**

Arrivées Ouest : contacter STRASBOURG APP avant ''SAVERNE", rejoindre ''W" à 3200 ft AMSL MNM, rejoindre "WB" puis "WA" en descente vers 2 000 ft AMSL.

Arrivées Sud : contacter STRASBOURG APP à ''S" à 4 700 ft AMSL MNM, rejoindre "EB" puis ''EA" en descente vers 2 000 ft AMSL.

**Départs** :

Départs ouest : monter à 2 000 ft AMSL dans le circuit de piste puis rejoindre ''W" en montée vers 3 200 ft AMSL MNM ; atteindre 4 300 ft AMSL à SAVERNE".

Départs sud : monter à 2 000 ft AMSL dans le circuit de piste puis atteindre "S" à 4 700 ft AMSL.

***4.4.1 STRASBOURG ENTZHEIM***

***Arrivals :***

*West arrival : contact STRASBOURG APP before "SAVERNE" join "W" at 3200 ft AMSL MNM, join "WB" then "WA" descending to 2 000 ft AMSL.*

*South arrival : contact STRASBOURG APP at "S" at 4 700 ft AMSL MNM, join "EB" then "EA" descending to 2 000 ft AMSL.*

***Departure :***

*West departures : climb 2 000 ft AMSL in AD circuit then join "W" climbing 3 200 ft AMSL MNM ; reach 4 300 ft AMSL at "SAVERNE".*

*South departures : climb 2 000 ft AMSL in AD circuit then reach "S" at 4 700 ft AMSL*

**4.4.2 BALE MULHOUSE**

Arrivées Sud-Ouest : contacter BALE INFO vers ''BEAUME LES DAMES"

Départs Nord : communiquer à BALE INFO l'estimée de sortie TMA BALE et éventuellement ETA COLMAR HOUSSEN.

**Panne radio à l'arrivée**

STRASBOURG ENTZHEIM

Arrivées Ouest : à ''W", descente à 3 200 ft AMSL, rejoindre "WB" puis "WA" en descente vers 2 000 ft AMSL, effectuer des 360° à "WA" feux allumés, et se conformer aux signaux optiques de la TWR.

Arrivées Sud : à "S", descente à 4 700 ft AMSL, rejoindre "EB" puis "EA" en descente vers 2 000 ft AMSL, effectuer des 360° à "EA" feux allumés, et se conformer aux signaux optiques de la TWR.

BALE MULHOUSE

Passage verticale tour, phares allumés, à 1 000 ft AAL perpendiculairement à la piste 15/33. Le clignotement du balisage de la piste en service a valeur de clairance d'intégration dans le circuit et d'atterrissage.

***4.4.2 BALE MULHOUSE***

*South West arrival : contact BALE INFO passing "BEAUME LES DAMES"*

*North departure : pilots shall transmit to BALE INFO the estimated time of exit TMA BALE area and may also give ETA COLMAR HOUSSEN .*

***Radiocommunication faillure on arrival***

*STRASBOURG ENTZHEIM*

***West arrival :*** *at "W", descend to 3 200 ft AMSL, join "WB" then "WA" descending to 2000 ft AMSL, perform 360° turns at "WA" lights on, and comply with TWR's optical signs.*

***South arrival :*** *at "W", descend to 3 200 ft AMSL, join "WB" then "WA" descending to 2 000 ft AMSL, perform 360° turns at "WA" lights on, and comply with TWR's optical signs.*

*BALE MULHOUSE*

*Proceed 1 000 ft AAL overhead TWR, landing lights on, upright to RWY 15/33. Flashing lights of RWY in use gives clearance to join circuit and landing.*

**4 .5 COORDONNEES GEOGRAPHIQUES DES POINTS**

***4.5 GEOGRAPHICAL WAYPOINTS COORDINATES***

| NOM / *NAME* | COORDONNEES / *COORDINATES* | RMK |
|---|---|---|
| Blâmont | 48°35'30"N - 006°50'30"E | 061°/35.3NM EPL – 167°/24.2NM GTQ |
| Sarrebourg | 48°44'00"N - 007°03'00"E | 255°/16.2NM SAV - 137°/20.1NM GTQ |
| Saverne | 48°44'30"N - 007°21'30"E | 226°/4.8NM SAV – 327°/16.5NM STR |
| W | 48°41'23"N - 007°29'53"E | 161°/6.7NM SAV – 344°/11.4NM STR |
| LFST | 48°32'37"N - 007°38'08"E | |
| S | 48°19'16"N - 007°29'18"E | 175°/28.6NM SAV – 195°/11.6NM STR |
| LFGA | 48°06'37"N - 007°21'33"E | |
| BLM (VOR-DME) | 47°37'58"N - 007°29'58"E | |
| Village Neuf | 47°36'30"N - 007°34'00"E | 117°/3.1NM BLM |
| LFSB | 47°35'24"N - 007°31'45"E | |
| Altkirch | 47°37'30"N - 007°14'30"E | 266°/10.5NM BLM |
| HR (NDB) | 47°33'42"N - 006°43'56"E | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| Isle-sur-le-Doubs | 47°27'00"N - 006°35'00"E | 139°/18.5NM LUL |
| Baume-les-Dames | 47°21'00"N - 006°21'30"E | 171°/20.5NM LUL |
| LUL (VOR) | 47°41'18"N - 006°17'44"E | |
| Vitrey-sur-Mance | | 289°/23.1NM LUL - 201°/32.4NM EPL |
| RLP (DME) | 47°54'23"N - 005°14'57"E | |
| Gray | 47°27'00"N - 005°35'30"E | 061°/22.9NM DJL |
| EPL (VOR) | 48°19'04"N - 006°03'34"E | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**5 FIR MARSEILLE LFMM**

Voir cartes ENR 3.3 - LFMM NORTH ITI NIGHT VFR, ENR 3.3 - LFMM SOUTH ITI NIGHT VFR et ENR 3.3 - LFMM MEDITERRANEE ITI NIGHT VFR.

**5.1 CONSIGNES EN CAS DE PANNE RADIO**

Transpondeur code A 7600.

**• Au départ :** en cas de panne avant d'avoir clôturé avec l'aérodrome de départ, faire demi-tour et suivre les consignes particulières prévues pour l'atterrissage sans radio ou, à défaut, se présenter à 1 000 ft AAL face à la TWR, phares allumés, perpendiculairement à la piste en service puis attendre les signaux optiques

**• En transit :** poursuivre le vol conformément au plan de vol, se conformer aux consignes particulières éventuellement établies pour la panne radio dans certains espaces contrôlés ou zones réglementées

**• A l'arrivée :** maintenir le niveau minimal de croisière et débuter la descente en fonction du relief et des obstacles éventuels. Suivre les consignes particulières prévues pour l'atterrissage sans radio ou, à défaut, se présenter à l'heure d'arrivée prévue à 1 000 ft AAL face à la TWR, phares allumés, perpendiculairement à la piste en service puis attendre les signaux optiques.

**5.2 NUISANCES**

Afin de limiter les nuisances dues au bruit, les trajectoires sur les villes servant de points de repère, passeront en bordure de celles-ci.

**5.3 CONSIGNES PARTICULIERES**

Relatives aux aérodromes et espaces concernés par les itinéraires (feuillets complémentaires, cartes VAC).

**5.3.1 MARSEILLE - PROVENCE**

**• Fréquence à contacter**

- PROVENCE Info = 124.350 MHz (1)

- PROVENCE Info = 132.950 MHz (2)

(1) Itinéraires concernés : MARSEILLE <-----> AVIGNON et MARSEILLE <-----> NICE.

(2) Itinéraire concerné : MARSEILLE <-----> MONTPELLIER

**• Panne radio à l'arrivée**

• Itinéraire MONTPELLIER-MARSEILLE : après le VOR MTG, descendre en fonction du relief à 1 000 ft AMSL pour rejoindre le circuit d'aérodrome à l'Ouest des pistes ;

• Itinéraire AVIGNON-MARSEILLE : se présenter verticale TWR à 1500 ft. Tour de piste à 1 000 ft AMSL à l'Ouest du terrain ;

• Itinéraire NICE-MARSEILLE : quitter le FL 055 à Gardanne, descendre vers 3 500 ft AMSL aux Pennes-Mirabeau, et 2 000 ft verticale TWR. Tour de piste à 1 000 ft AMSL à l'Ouest du terrain ;

L'atterrissage s'effectue phares allumés sur la piste secondaire 13R/31L qui est allumée à cette occasion. Le clignotement momentané de cette piste a valeur d'autorisation d'atterrissage ;

Après atterrissage, dégager par la voie de circulation E7 (si RWY 13) ou E3 (si RWY 31) ; maintenir position sur celle-ci. Faire des appels de phares en direction de la TWR qui fera convoyer l'aéronef par un véhicule de piste.

**• Itinéraires**

• MARSEILLE-MONTPELLIER : trajet MTG, Port Saint-Louis. Altitude de vol minimale : 1 500 ft AMSL, maximale 4 500 ft AMSL.

• MARSEILLE-AVIGNON : trajet AD Marseille-Provence, Lambesc, Cavaillon.

Altitude de vol :

. MARSEILLE-AVIGNON : 4 500 ft AMSL.

. AVIGNON-MARSEILLE : 4 000 ft AMSL (4 500 ft si SALON actif FREQ 135.15 MHz).

. Au départ passer travers Velaux (11,1 NM MTG) à 4 500 ft.

. A l'arrivée passer travers Velaux (8 NM Lambesc) à 2 000 ft AMSL, puis se conformer aux instructions de l'approche.

• MARSEILLE-NICE : point d'entrée/sortie : Gardanne.

Au départ monter à 2 500 ft AMSL verticale aérodrome et suivre les instructions du contrôle. L'altitude de 4 800 ft AMSL minimale devra être atteinte à Gardanne. A l'arrivée passer Gardanne à 4 800 ft AMSL et suivre les instructions du contrôle.

***5 FIR MARSEILLE LFMM***

*See charts ENR 3.3 - LFMM NORTH ITI NIGHT VFR, ENR 3.3 - LFMM SOUTH ITI NIGHT VFR and ENR 3.3 - LFMM MEDITERRANEE ITI NIGHT VFR.*

***5.1 RADIO FAILURE PROCEDURES***

*Squawk A 7600.*

***• On departure :** if the failure occurs before signing off from the departure air- field, make a 180° turn and follow the instructions applicable for a landing without radio or, failing this, approach the airfield at 90° to the runway in use, facing the control tower at 1 000 AAL, with landing lights on, and await light signals.*

***• In transit :** continue the flight in accordance with flight plan, comply with any spe- cial instructions for radio failure in certain controlled airspaces or restricted areas.*

***• On arrival :** maintain minimum cruise altitude and initiate the descent avoiding high ground and any obstacles. Comply with any special instructions for lan- ding without radio or, failing this, approach the airfield at 90° to the active run- way at the planned arrival time, facing the control tower at 1 000 ft AAL, with lan- ding lights on, and await light signals.*

***5.2 NOISE POLLUTION***

*To limit noise pollution, routes over towns used as waypoints are to pass around the edges of the latter.*

***5.3 SPECIAL INSTRUCTIONS***

*Relating to the airfields and areas affected by routes (Supplementary sheets, VAC charts).*

***5.3.1 MARSEILLE - PROVENCE***

***• Contact frequency***

*- PROVENCE Info = 124.350 MHz (1)*

*- PROVENCE Info = 132.950 MHz (2)*

*(1) Routes concerned : MARSEILLE <-----> AVIGNON and MARSEILLE <-----> NICE.*

*(2) Route concerned : MARSEILLE <-----> MONTPELLIER.*

***• Radio failure on arrival***

*• Route MONTPELLIER-MARSEILLE : after VOR MTG, descend, avoiding high ground, to 1 000 ft AMSL to join the circuit to the west of the runways ;*

*• Route AVIGNON-MARSEILLE : present overhead TWR at 1500 ft. Circuit at 1 000 ft AMSL to the west of the airfield ;*

*• Route NICE-MARSEILLE : leave FL 055 at Gardanne, descend to 3 500 ft AMSL at Pennes-Mirabeau, and 2 000 ft overhead the TWR. Circuit at 1 000 ft AMSL to the west of the airfield ;*

*Land with landing lights ON using the secondary runway 13R/31L which will be lit in this situation. Landing clearance will be indicated by a brief extinction of the runway lighting ;*

*After landing, clear using taxiway E7 (from RWY 13) or E3 (from RWY 31) ; hold position on this taxiway. Flash lights towards the TWR. A service vehicle will be dispatched to guide the aircraft.*

***• Routes***

*• MARSEILLE-MONTPELLIER : route MTG, Port Saint-Louis. Minimum flight altitude : 1 500 ft AMSL, maximum 4 500 ft AMSL.*

*• MARSEILLE-AVIGNON : route AD Marseille-Provence, Lambesc, Cavaillon.*

*Flight altitude :*

*. MARSEILLE-AVIGNON : 4 500 ft AMSL.*

*. AVIGNON-MARSEILLE : 4 000 ft AMSL (4 500 ft if SALON active FREQ 135.15 MHz).*

*. On departure overfly Velaux (11.1 NM MTG) at 4 500 ft.*

*. On arrival overfly Velaux (8 NM Lambesc) at 2 000 ft AMSL, and then comply with approach instructions.*

*• MARSEILLE-NICE : arrival/departure point : Gardanne.*

*On departure climb to 2 500 ft AMSL overhead the airfield and follow ATC instructions. A minimum height of 4 800 ft AMSL must be attained at Gardanne. On arrival overfly Gardanne at 4 800 ft AMSL and follow ATC instructions.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**5.3.2 AVIGNON**

**• Départ :** monter verticale aérodrome à 2 000 ft AMSL.

**• Panne radio à l'arrivée**

Afficher transpondeur code A 7600.

Verticale piste à 4 500 ft. Rejoindre le circuit aérodrome après un passage phare allumé face à la tour à 1 500 ft.

Surveiller les axes d'approche. Le clignotement momentané du balisage de piste aura valeur d'autorisation d'atterrissage.

**• Itinéraires**

• AVIGNON-MARSEILLE : voir 5.3.1 MARSEILLE-PROVENCE.

• AVIGNON-NIMES-MONTPELLIER : voir 5.3.7 NIMES et 5.3.6 MONTPELLIER.

• AVIGNON vers LUC et CANNES ou NICE : Voir 5.3.3 NICE-COTE D'AZUR. MTL<-----> AVN <-----> CM et MTL <-----> LFMO <-----> CM

**• Frequences de contact des organismes ATS :**

• ORANGE APP : 118.925 Mhz

• AVIGNON TWR : 122.6 Mhz

• PROVENCE Info : 132.300 Mhz

• Altitude de vol minimale : 3 500 ft AMSL

• Niveau maximal : FL 045 (hors TMA/CTR) ou 4 500 ft AMSL (en TMA PROVENCE de classe E - CTR ORANGE de classe D)

**• Itinéraires :**

ORANGE actif : suivre itinéraire MTL <-----> LFMO <-----> CM

ORANGE inactif : suivre instruction de l'organisme ATS (AVIGNON TWR ou PROVENCE Info)

**• Contact radio :**

En provenance du Nord, contact radio préalable avant MTL avec les organismes ATS (ORANGE APP, AVIGNON TWR ou PROVENCE Info).

**5.3.3 NICE COTE D'AZUR**

**• Fréquence à contacter**

NICE Approche VFR : 120.850 MHz ou NICE Approche 124.180 MHz

**Itinéraires permanents :**

**• Itinéraires ARR/DEP Ouest**

**• Départ NICE :**

- verticale aérodrome 2 000 ft AMSL minimum ;
- WA 2 500 ft AMSL minimum ;
- EW en montée vers CNM ;
- CNM 3 500 ft AMSL minimum ;
- VOR LUC.

**• Arrivée NICE :**

LUC ;

CNM 3 500 ft AMSL minimum ;

EW - WA 2 500 ft AMSL minimum ;

soit approche semi-directe 04, soit verticale aérodrome 2 000 ft AMSL minimum et circuit d'aérodrome.

**Itinéraires complémentaires :**

Ces itinéraires sont utilisables sur autorisation de NICE Approche VFR.

**• Départ CANNES :**

SA Cannes - MERLU 2000 ft AMSL MAX

**• Arrivée CANNES :**

STP-DR 2 500 ft AMSL suivie par :

- une approche finale RWY 35 ou,
- une verticale aérodrome 2 500 ft AMSL et circuit d'aérodrome.

MERLU - SA Cannes 2000 ft AMSL MAX

***5.3.2 AVIGNON***

***• Departure :*** *Climb to the airfield overhead at 2 000 ft AMSL.*

***• Radio failure on arrival***

*Squawk A 7600.*

*Overhead the runway at 4 500 ft. Join the airfield circuit after a flypast with landing light ON facing the TWR at 1 500 ft.*

*Check approach paths. Landing clearance will be indicated by a brief extinction of the runway lighting.*

***• Routes***

*• AVIGNON-MARSEILLE : see 5.3.1 MARSEILLE-PROVENCE.*

*• AVIGNON-NIMES-MONTPELLIER : see 5.3.7 NIMES and 5.3.6 MONTPELLIER.*

*• AVIGNON to LUC and CANNES or NICE : see 5.3.3 NICE-COTE D'AZUR. MTL <-----> AVN <-----> CM and MTL <-----> LFMO <-----> CM*

***• Contact frequencies for ATS organisations :***

*• ORANGE APP : 118.925 MHz*

*• AVIGNON TWR : 122.6 MHz*

*• PROVENCE Info : 132.300 MHz*

*• Minimum flight altitude : 3 500 ft AMSL*

*• Maximum FL : FL 045 (outside TMA/CTR) or 4 500 ft AMSL (in TMA PROVENCE class E - CTR ORANGE class D)*

***• Routes :***

*ORANGE active : follow route MTL <-----> LFMO <-----> CM*

*ORANGE inactive : follow instructions from the ATS organisation (AVIGNON TWR or PROVENCE Info)*

***• Radio contact :***

*Routing from the north, make initial radio contact before MTL with ATS organisations (ORANGE APP, AVIGNON TWR or PROVENCE Info).*

***5.3.3 NICE COTE D'AZUR***

***• Contact frequency***

*NICE Approach VFR : 120.850 MHz or NICE Approach 124.180 MHz*

***Permanent routes :***

***• ARR/DEP Routes West***

***• Departure NICE :***

*- Overhead airfield at 2 000 ft AMSL minimum ;*
*- WA 2 500 ft AMSL minimum ;*
*- EW in climb to CNM ;*
*- CNM 3 500 ft AMSL minimum ;*
*- VOR LUC.*

***• Arrival NICE :***

*LUC ;*

*CNM 3 500 ft AMSL minimum ;*

*EW - WA 2 500 ft AMSL minimum ;*

*either semi-direct approach 04, or overhead airfield at 2 000 ft AMSL minimum and airfield circuit.*

***Complementary routes :***

*These routes are only available with NICE Approche VFR clearance.*

***• Departure CANNES :***

*SA Cannes - MERLU 2000 ft AMSL MAX*

***• Arrival CANNES :***

*STP-DR 2500 ft AMSL following by :*

*- final approach RWY 35 or,*
*- overhead AD at 2500 ft AMSL and traffic circuit.*

*MERLU - SA Cannes 2000 ft AMSL MAX*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**• Traversées maritimes**

Transit ou arrivée/départ NICE : LONSU ou GURPA, puis MERLU, LERMA (430957N - 0070423E) VOR STP, VOR LUC, puis jonction avec l'itinéraire arrivée/départ Ouest, ou vice versa.

Arrivée à CANNES : LONSU ou GURPA, puis MERLU, LERMA (430957 N - 0070423 E), puis VOR STP, VOR LUC, VOR CNM.

Arrivée/départ de MONACO (itinéraire réservé aux hélicoptères) : E, HN (431428 N - 0082259 E), (2000 ft AMSL MAX entre E et HN) puis NW de BASTIA ou NW d'AJACCIO, ou vice versa.

***• Sea transits***

*Transit or arrival/departure NICE : LONSU or GURPA, then MERLU, LERMA (430957N - 0070423E) VOR STP, VOR LUC, then junction with western arrival/departure route, or vice versa.*

*Arrival at CANNES : LONSU or GURPA, then MERLU, LERMA (430957 N - 0070423 E), then VOR STP, VOR LUC, VOR CNM.*

*Arrival/departure to/from MONACO (route reserved for helicopters) : E, HN (431428 N - 0082259 E), (2000 ft AMSL MAX between E and HN) then NW from BASTIA or NW from AJACCIO, or vice versa.*

**5.3.4 AJACCIO**

**Panne radio :**

- Avant d'avoir reçu la clairance de pénétrer dans l'espace D :

- NE PAS PENETRER

- Après avoir reçu la clairance de pénétrer dans l'espace D, poursuivre en fonction des dernières instructions reçues, sans interférer avec l'axe 02/20 et se conformer aux signaux optiques.

**Traversée maritime Continent / Ajaccio / Continent :**

- Arrivée : à LONSU, un message de compte rendu devra être adressé à l'organisme de la circulation aérienne d'Ajaccio. Contacter Ajaccio Approche avant de pénétrer dans la TMA et être en mesure de faire une attente, en cas d'interférence avec un trafic IFR à NW 3 000 ft.

- Départ : suivre clairance AJACCIO APP, maintenir l'écoute radio jusqu'au point LONSU.

***5.3.4 AJACCIO***

***Radio failure :***

*- Before entering the airspace classified D :*

*- DO NOT ENTER*

*- After having received the clearance to enter within the airspace classified D, continue the flight according to the last information received, avoiding axis 02/20 and complying with visual signals from the TWR.*

***Flights over the sea between Ajaccio and mainland :***

*- Arrival : At LONSU, a reporting message must be transmitted to the Ajaccio traffic control service. Prior contact with Ajaccio APP before entering the TMA and in case of IFR traffic, an holding pattern 3 000 ft over NW must be expected.*

*- Departure : Comply with AJACCIO APP instructions, listening watch until LONSU.*

**5.3.5 BASTIA**

- Arrivée de l'Ouest sur BASTIA APP 123.825 être en mesure de faire une attente à Saint-Florent 5 500 ft. Le relais de Serra di Pignu (3 468 ft) constitue un repère très bien balisé de nuit à 2 NM au Nord du point NW (émetteur AM sur 1 071 kHz). Au point NW se conformer aux instructions reçues.

- Arrivée du sud : contact sur BASTIA TOUR au plus tard à S altitude maximale 1 400 ft, être en mesure de faire une attente par virage à droite sur S 1 400 ft et se conformer aux instructions reçues.

**Panne radio :**

- Afficher le code transpondeur 7600.

- Arrivée du Sud : vertical S effectuer un 360° par la droite à 1 400 ft pour repérage visuel de tout trafic éventuel, phares allumés, rejoindre le travers Est de la TWR puis intégrer ensuite la branche vent arrière pour atterrissage au QFU en service en fonction du trafic observé et/ou de la manche à air.

- Arrivée par l'Ouest : vu le relief à franchir, se présenter à NW 5 500 ft, rejoindre la verticale terrain vers 1 500 ft puis le travers Est de la TWR puis intégrer ensuite la branche vent arrière pour atterrissage au QFU en service en fonction du trafic observé et/ou de la manche à air.

***5.3.5 BASTIA***

*- Arrival from the West : Contact BASTIA APP 123.825, an holding pattern 5 500 ft over Saint Florent must be expected. Serra di Pignu antennas (3 468 ft) (1 071 kHz AM transmitter) is characteristic point well lighting at night and is located 2 NM North from NW point. Over NW point, comply with instructions received.*

*- Arrival from the south : contact BASTIA TWR before S point, 1 400 ft MAX, be able to perform a holding pattern if necessary, right turn, 1 400 ft over S point and comply with instructions received.*

***Radio failure :***

*- Squawk code 7600.*

*- Arrival from South : over S point, perform a 360° right turn, 1 400 ft (lights on), checking any other TFC then join abeam TWR Eastside then join downwind leg to land on QFU in use according to the WDI and/or TFC in AD circuit.*

*- Arrival from West : Due to obstructions, proceed via NW at 5 500 ft, then overhead TWR at 1 500 ft to join abeam TWR Eastside then join downwind leg to land on QFU in use according to the WDI and/or TFC in AD circuit.*

**5.3.6 MONTPELLIER**

**Panne radio :**

- A l'arrivée : rejoindre la verticale de l'aérodrome à 2 000 ft AMSL (phares allumés), puis rejoindre le circuit en vue de l'atterrissage après avoir reçu les signaux visuels de la Tour.

- En transit : 3 000 ft AMSL minimum dans les limites latérales de l'espace de classe D.

**Itinéraires :**

- Montpellier-Marseille : altitude de vol : minimale 1 500 ft AMSL - maximale : 4 500 ft AMSL. **Fréquence à contacter :** MONTPELLIER APP : 131.055.

- Montpellier-Nîmes-Garons-Avignon : altitude de vol minimale : 3 500 ft AMSL. Niveau maximal : FL 055. **Fréquence à contacter :** MONTPELLIER APP : 131.055 ou RHONE INFO 127.925.

- Montpellier-(Béziers)-Narbonne : altitude minimale : 3 000 ft AMSL. Niveau maximal : FL 055 (FL 045 si R 108 E active de nuit). **Fréquence à contacter :** MONTPELLIER APP : 130.855.

***5.3.6 MONTPELLIER***

***Radio failure :***

*- Arrival : Proceed overhead AD at 2 000 ft AMSL (lights on), then join AD circuit to land complying with visual signals from the TWR.*

*- Transit : Fly 3 000 ft AMSL MNM within class D airspace.*

***Routings :***

*- Montpellier-Marseille : altitude: 1 500 ft AMSL MNM / 4 500 ft AMSL MAX.* ***Frequency :*** *MONTPELLIER APP: 131.055.*

*- Montpellier-Nîmes-Garons-Avignon : altitude 3 500 ft AMSL MNM / FL 055 MAX.* ***Frequency :*** *MONTPELLIER APP : 131.055 or RHONE INFO 127.925.*

*- Montpellier-(Béziers)-Narbonne : altitude 3 000 ft AMSL MNM / FL 055 MAX (FL 045 MAX during LF-R 108 E night activity).* ***Frequency :*** *MONTPELLIER APP : 130.855.*

**5.3.7 NIMES GARONS**

**Fréquence à contacter :** GARONS TWR 123.2 MHz. L'aérodrome de Nîmes-Garons est utilisable pendant les horaires ATS.

**Panne radio :**
Rejoindre la verticale de l'aérodrome perpendiculairement à la piste à 2 000 ft AGL, phares allumés, puis rejoindre le circuit en vue de l'atterrissage après avoir reçu les signaux visuels de la Tour.

***5.3.7 NIMES GARONS***

***Frequency to contact :*** *GARONS TWR 123.2 MHz. The aerodrome of Nîmes-Garons is available during ATS HOR.*

***Radio failure :***
*Come over the aerodrome, perpendicular to the runway at 2 000 ft AGL, lights on, then join the circuit for landing, after receipt of visual signals from the Tower.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Itinéraires :**

• Nîmes-Garons/Avignon

- Altitude minimale : 2 500 ft AMSL
- Altitude maximale : 4 000 ft AMSL.

• Nîmes-Garons/Montpellier :

- Altitude minimale : 2500 ft AMSL
- Niveau maximal : FL 055.

***Routes :***

*• Nîmes-Garons/Avignon*

*- Minimum altitude : 2 500 ft AMSL*
*- Maximum altitude : 4 000 ft AMSL.*

*• Nîmes-Garons/Montpellier :*

*- Minimum altitude : 2 500 ft AMSL*
*- Maximum flight level : FL 055.*

**5.3.8 CARCASSONNE**

Départ : monter à 2 700 ft AMSL verticale aérodrome puis cap sur Narbonne en montée vers altitude de croisière.

Arrivée : se présenter à 2 700 ft AMSL verticale aérodrome.

***5.3.8 CARCASSONNE***

*Departure : climb to 2 700 ft AMSL over the aerodrome, then heading for Narbonne, climbing to cruise altitude.*

*Arrival : come over the aerodrome at 2 700 ft AMSL.*

**5.3.9 ISTRES LE TUBE**

**Fréquence à contacter :** ISTRES APP : 119,475 MHz.

**Itinéraire de raccordement :**
Rejoindre itinéraire MONTPELLIER-AVIGNON

**Départ :** rejoindre W3 en montée 1 500 ft AMSL puis monter en fonction du relief pour atteindre 2 500 ft sur trajet NW Tarascon ("niveau" minimal sur l'itinéraire).

**Arrivée :** Tarascon 2 500 ft descendre en fonction du relief à 1500 ft sur le trajet NW-W3 puis suivre les instructions du contrôle.

**Panne radio :**

Au départ : en cas de panne avant d'avoir clôturé avec l'aérodrome de départ, faire demi-tour et se présenter à 1 000 ft AAL, face à la tour cap à l'Est, phares allumés, puis attendre les signaux optiques.

A l'arrivée : maintenir le niveau minimal de croisière et débuter la descente en fonction du relief et des obstacles éventuels pour se présenter à l'ETA à 1 000 ft AAL face à la tour cap à l'Est, phares allumés, puis attendre les signaux optiques.

***5.3.9 ISTRES LE TUBE***

***Frequency to contact :*** *ISTRES APP : 119,475 MHz.*

***Linking route :***
*Join route MONTPELLIER-AVIGNON*

***Departure :*** *join W3 climbing up to 1 500 ft AMSL then climb according to the relief to reach 2 500 ft on route NW Tarascon (minimal altitude on this route).*

***Arrival :*** *Tarascon 2 500 ft descent according to the relief at 1 500 ft on route NW-W3 then comply with control instructions.*

***Radio failure :***

*Departure : in case of failure before closing with the airfield of departure, turn back and arrive 1 000 ft AAL, facing the TWR, heading East, lights on, then wait for optical signals.*

*Arrival : maintain minimal cruise level and start descent according to the relief and eventual obstacle to arrive at ETA at 1 000 ft AAL facing the TWR heading East , lights on then wait for optical signals.*

**5.3.10 ALES CEVENNES**

**Itinéraires**

*Sud-Ouest : Itinéraire Alès Cevennes / Béziers Vias

Restriction d'utilisation : utilisable uniquement par les pilotes basés sur l'aérodrome ALES CEVENNES.

*Est : Itinéraire Alès Cevennes / Avignon Caumont

Restriction d'utilisation : utilisable uniquement par les pilotes basés sur l'aérodrome ALES CEVENNES.

- Altitude minimale : 3 500 ft AMSL.
- Niveau maximal : FL 055.

**Plan de vol**

Voir ENR 1.11.

***5.3.10 ALES CEVENNES***

***Routes***

**South-West : Alès Cevennes / Béziers Vias*

*Restrictions : reserved for pilots based on ALES CEVENNES aerodrome.*

**East : Alès Cevennes / Avignon Caumont*

*Restrictions : reserved for pilots based on ALES CEVENNES aerodrome.*

*- ALT MNM : 3 500 ft AMSL.*
*- FL MAX : FL 055.*

***Flight plan***

*See ENR 1.11.*

**5.4 COORDONNEES GEOGRAPHIQUES DES POINTS** ***5.4 GEOGRAPHICAL WAYPOINTS COORDINATES***

| **NOM**<br>*Name* | **COORDONNEES**<br>*Coordinates* | **OBSERVATIONS**<br>*Remarks* |
|---|---|---|
| LFLC | Voir/*See* AD 1.3-1 | - |
| Riom | 45° 54' 26'' N – 003° 07' 29''E | 7.7 NM / 337° CFA |
| Gannat | 46° 05' 44'' N – 003° 12' 22''E | 18.5 NM / 360° CFA |
| Balbigny | 45° 50' 14'' N – 004° 10' 04''E | 15.1 NM / 150° ROA |
| Tarare | 45° 53' 35'' N – 004° 26' 22''E | 28.7 NM / 286° LSE<br>20.1 NM / 117° ROA |
| LFMH | Voir/*See* AD 1.3-1 | - |
| St Chamond | 45° 28' 17'' N – 004° 30' 08''E | 29.7 NM / 235° LSE |
| Givors | 45° 35' 16'' N – 004° 47' 06''E | 16 NM / 232° LSE |
| LFLY | Voir/*See* AD 1.3-1 | - |
| Frans | 45° 59' 35'' N – 004° 47' 14''E | 19.6 NM / 318° LSE |
| LFLL | Voir/*See* AD 1.3-1 | - |
| LSE | Voir/*See* ENR 4.1 | - |
| Bourgoin | 45° 36' 16'' N – 005° 15' 01''E | 10.8 NM / 140° LSE |
| Le péage de Roussillon | 45° 23' 24'' N – 004° 48' 19''E | 24.5 NM / 208° LSE |
| Beaurepaire | 45° 20' 15'' N – 005° 03' 40''E | - |
| Tain l'Hermitage | 45° 04' 00'' N – 004° 52' 20''E | 31 NM / 005° MTL |
| Romans | 45° 01' 33'' N – 005° 05' 49''E | 31.3 NM / 024° MTL |
| LFLU | Voir/*See* AD 1.3-1 | - |
| Livron | 44° 46' 28'' N – 004° 49' 36''E | 13.3 NM / 007° MTL |
| LFLS | Voir/*See* AD 1.3-1 | - |
| Moirans | 45° 20' 06'' N – 005° 33' 30''E | - |
| LTP | Voir/*See* ENR 4.1 | - |
| La Tour du Pin | 45° 33' 39'' N – 005° 25' 35''E | 23.8 NM / 214° CBY |
| Les Abrets | 45° 32' 40'' N – 005° 35' 00''E | 21.5 NM / 198° CBY |
| La Motte Servolex | 45° 36' 15'' N – 005° 53' 00''E | 17.5 NM / 160° CBY |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**6 FIR PARIS LFFF / FIR REIMS LFEE**

021 PARC NATIONAL DE FORETS

Suivre les itinéraires publiés à l'ENR 3.3.1.2 en appliquant les règles de survol pour le VFR de nuit.

**3.3.3 SURVOLS MARITIMES EN VFR**

MEDITERRANEE OCCIDENTALE : ITINERAIRES ET PROCEDURES DE SURVOL EN VFR PAR LES AERONEFS DE LA CIRCULATION AERIENNE GENERALE. Voir carte ENR 3.3 - LFMM ITI SURVOL MEDITERRANEE VFR

**1** En application de l'article FRA.5006 de l'arrêté du 11 décembre 2014, le survol de la Méditerrannée occidentale par les aéronefs effectuant un vol conformément aux règles de vol à vue doit s'effectuer sur les itinéraires décrits ci-après.

**2 LES ITINERAIRES**

Les itinéraires utilisables dans les deux sens (via certains points de report d'aérodrome) sont décrits ci-après :

**2.1 Itinéraires permanents**

• VOR STP - point LERMA - point MERLU - point LONSU - point NW AJACCIO.

• VOR STP - point LERMA - point MERLU - point GURPA - point MB - point NW BASTIA.

• VOR STP - point LERMA - point MERLU - point XC - point WC CALVI - point NW CALVI (de jour uniquement).

• CANNES - point SW Cannes - point LERMA - point OMARD - point MERLU - point LONSU - point NW AJACCIO (itinéraire réservé aux ACFT au départ ou à destination des AD de CANNES-MANDELIEU et NICE-COTE D'AZUR).

• CANNES - point SW Cannes - point LERMA - point OMARD - point MERLU - point MB - point NW BASTIA (itinéraire réservé aux ACFT au départ ou à destination des AD de CANNES-MANDELIEU et NICE-COTE D'AZUR).

• CANNES - point SW Cannes - point LERMA - point OMARD - point MERLU - point XC - point WC CALVI - point NW CALVI (itinéraire réservé aux ACFT au départ ou à destination des AD de CANNES-MANDELIEU et NICECOTE D'AZUR, de jour uniquement).

• MONACO - point E NICE - point HN – point NW AJACCIO (itinéraire réservé aux hélicoptères).

• MONACO - point E NICE - point HN - point MB - point NW BASTIA (itinéraire réservé aux hélicoptères).

• MONACO - point E NICE - point HN - point MB - point IR – CALVI (itinéraire réservé aux hélicoptères, de jour uniquement).

• AJACCIO - point S AJACCIO - point POULP en direction d'ALGHERO.

• AJACCIO - point S AJACCIO - point NEGAT en direction de MAHON (VOR MHN 112.6).

• VOR BTA - point DOKAR en direction du VOR OST en Italie. Itinéraire soumis à autorisation de GROSSETO APP en cas d'activité de la LI-D 29 "PIANOSA" (500 ft AMSL/FL 050).

• BASTIA - point MOULE en direction de l'ILE D'ELBE.

• BASTIA - point NW BASTIA - point TORTU en direction de GENES .

• CALVI - point IR - point MB - point TORTU en direction de GENES (de jour uniquement).

**2.2 Itinéraires complémentaires**

**2.2.1 Entre le continent et la Corse**

Ces itinéraires bidirectionnels sont utilisables uniquement sur clairance du contrôle :

- Altitude max 2000ft AMSL de nuit, 1000ft AMSL de jour ;

• CANNES - Point SA Cannes - point MERLU - point XC - point WC Calvi - point NW Calvi (itinéraire réservé aux ACFT au départ ou à destination des AD de CANNES-MANDELIEU et NICE-COTE D'AZUR).

• CANNES - Point SA Cannes - point MERLU - point NW AJACCIO (itinéraire réservé aux ACFT au départ ou à destination des AD de CANNES-MANDELIEU et NICE-COTE D'AZUR).

Ces itinéraires bidirectionnels sont utilisables uniquement :

- de jour ;

- si les zones LF-D 54 A et/ou C sont inactives ;

***6 FIR PARIS LFFF / FIR REIMS LFEE***

*021 FOREST NATIONAL PARC*

*Follow ENR 3.3.1.2 specified routings by applying night VFR overflying rules.*

***3.3.3 FLIGHTS OVER THE SEA UNDER VFR***

*WESTERN MEDITERRANEAN : FLIGHT ROUTES AND PROCEDURES APPLICABLE TO GENERAL AIR TRAFFIC AIRCRAFT FLYING UNDER VFR RULES OVER. See chart ENR 3.3 - LFMM ITI SURVOL MEDITERRANEE VFR*

***1*** *In accordance with the article 6 of the decree of December 20, 2012, flying over the western Mediterranean by aircraft on a flight in accordance with visual flight rules must be made on the described routes below.*

***2 FLIGHT ROUTES***

*Usable routes in both directions (via differents aerodrome reporting points) are described below :*

***2.1 Permanent routes***

*• VOR STP - LERMA point - MERLU point - NW LONSU point - NW point AJACCIO point.*

*• VOR STP - LERMA point - MERLU point - GURPA point - MB point - NW BASTIA point.*

*• VOR STP - LERMA point - MERLU point - XC point - WC CALVI point - NW CALVI point (by day only).*

*• CANNES - SW Cannes point - LERMA point - OMARD point - MERLU point LONSU point - NW AJACCIO point (reserved to ACFT from or to CANNESMANDELIEU and NICE-COTE D'AZUR aerodromes).*

*• CANNES - SW Cannes point - LERMA point - OMARD point - MERLU point - MB point - NW BASTIA point (reserved to ACFT from or to CANNESMANDELIEU and NICE-COTE D'AZUR aerodromes).*

*• CANNES - SW point Cannes- LERMA point - OMARD point - MERLU point - XC point - WC CALVI point - NW CALVI point (reserved to ACFT from or to CANNES-MANDELIEU and NICE-COTE D'AZUR aerodromes, by day only).*

*• MONACO - E NICE point - HN point - NW point AJACCIO (reserved for helicopters).*

*• MONACO - E NICE point - HN point - MB point - NW point BASTIA (reserved for helicopters).*

*• MONACO - E NICE point - HN point - MB point - IR point - CALVI (reserved for helicopters, by day only).*

*• AJACCIO - S AJACCIO point - POULP point to ALGHERO.*

*• AJACCIO - S AJACCIO point - point NEGAT MAHON (VOR MHN 112.6).*

*• VOR BTA - DOKAR point to VOR OST in Italy. With clearance from GROSSETO APP if LI-D 29 "PIANOSA" (500 ft AMSL/FL 050) active.*

*• BASTIA - MOULE point to l'ILE D'ELBE.*

*• BASTIA - NW BASTIA point - TORTU point to GENES.*

*• CALVI - IR point - MB point - TORTU point to GENES (by day only).*

***2.2 Complementary routes***

***2.2.1 Between continent and Corsica***

*These bidirectional routes are only available with ATC clearance :*

*- Altitude max 2000ft AMSL by night, 1000ft AMSL by day ;*

*• CANNES - Point SA Cannes - point MERLU - point XC - point WC Calvi - point NW Calvi (route reserved for ACFT with departure or destination CANNES-MANDELIEU and NICE-COTE D'AZUR AD).*

*• CANNES - Point SA Cannes - point MERLU - point NW AJACCIO (route reserved for ACFT with departure or destination CANNES-MANDELIEU and NICE-COTE D'AZUR AD).*

*These bidirectional routes are only available :*

*- by day ;*

*- if areas D54A and/or C are not active ;*

- L'information concernant la disponibilité des itinéraires précités est annoncée par NICE INFO. L'attention des usagers est attirée sur le faible préavis de fermeture de ces itinéraires (H-30 min).

• VOR STP - point DA - point LONSU - point NW AJACCIO.

• VOR STP - point DC - point XC - point WC CALVI - point NW CALVI.

• CANNES - Point SW Cannes - point LERMA - point DA - point LONSU - point NW AJACCIO (itinéraire réservé aux ACFT au départ ou à destination des AD de CANNES-MANDELIEU et NICE-COTE D'AZUR).

• CANNES - Point SW Cannes - point LERMA - point DC - point XC - point WC Calvi - point NW Calvi (itinéraire réservé aux ACFT au départ ou à destination des AD de CANNES-MANDELIEU et NICE-COTE D'AZUR).

*- The information concerning the availability of the aforesaid routes is announced by NICE INFO. User's attention is drawn to the short closing prior notice of these routes (H-30 min).*

*• VOR STP - DA point - LONSU point - NW AJACCIO point.*

*• VOR STP - DC point - XC point - WC CALVI point - NW CALVI point.*

*• CANNES - SW Cannes Point - LERMA Point - DA Point - LONSU Point - NW AJACCIO Point (route reserved to ACFT with departure or destination CANNES-MANDELIEU and NICE-COTE D'AZUR AD).*

*• CANNES - SW Cannes Point - LERMA Point - DC Point - XC Point - WC Calvi Point - NW Calvi Point or vice-versa (route reserved to ACFT with departure or destination CANNES-MANDELIEU and NICE-COTE D'AZUR AD).*

**2.2.2 Entre l'Italie et la Corse**

Ces itinéraires bidirectionnels sont liés à la configuration du dispositif ARR/DEP de Bastia.

Ils sont utilisables uniquement de jour.

L'information concernant la disponibilité des itinéraires précités est annoncée par BASTIA INFO.

• MB – MIRSA,

• BTA – DOBIM.

***2.2.2 Between Italy and Corsica***

*These bidirectionals routes are connected to the device Bastia ARR/DEP configuration.*

*They are usable only in daylight.*

*The information concerning the availability of the aforesaid routes is announced by BASTIA INFO.*

*• MB – MIRSA,*

*• BTA – DOBIM.*

**2.3 Raccordement des itinéraires VFR de survol de la Méditerranée occidentale aux itinéraires VFR de transit en TMA Nice.**

- STP VOR-DME - AD La Môle - AD Cuers - point ND, puis sortie TMA.

- STP VOR-DME - AD La Môle - AD Cuers - point ND - point DG.

- STP VOR-DME - AD La Môle - AD Cuers, puis sortie TMA.

Ces itinéraires sont utilisables dans les deux sens.

***2.3 Linking of flights routes over the western Mediterranean to VFR transit routes within TMA NICE***

*- STP VOR-DME - AD La Môle - AD Cuers - ND point, then TMA exit.*

*- STP VOR-DME - AD La Môle - AD Cuers - ND point - DG point.*

*- STP VOR-DME - AD La Môle - AD Cuers, then TMA exit.*

*These routes are available in both directions.*

**3 PROCEDURES**

Les procédures à suivre par les pilotes empruntant ces itinéraires sont les suivantes :

***3 PROCEDURES***

*Procedures for pilots flying these routes are as follows :*

**3.1** Le dépôt d'un plan de vol est obligatoire et le vol s'effectue à un niveau permettant un contact radio permanent avec un organisme de la circulation aérienne.

***3.1*** *Flight plan must compulsorily be filed and the flight level be sufficient to allow direct communication with the air traffic service.*

**3.2** Au niveau de vol 145 et en dessous

Les pilotes doivent :

• contacter l'organisme approprié (Nice INFO, Ajaccio INFO ou Bastia INFO suivant l'itinéraire emprunté) ;

• transmettre les messages de compte rendu de position aux points de compte rendu obligatoires ou lors du franchissement de la limite de la Région d'Information de Vol (FIR) ;

• garder l'écoute permanente de la fréquence de l'organisme de la circulation aérienne durant le transit dans le SIV concerné.

***3.2*** *At FL 145 and below*

*Pilots must :*

*• contact appropriate control organization (Nice INFO, Ajaccio INFO or Bastia INFO follwing the route) ;*

*• transmit a position report message when crossing compulsory reporting points or FIR limit ;*

*• permanently monitor the air traffic control service frequency during the flight in the FIS.*

**3.3** Au-dessus du niveau de vol 145

Les pilotes doivent contacter par radiotéléphonie Marseille ACC/FIC et se conformer aux clairances délivrées.

***3.3*** *Above FL 145*

*Pilots must contact Marseille ACC/FIC and comply with instructions.*

**3.4 Procédures pour les exploitants d'aéronefs effectuant des vols dans les conditions définies par le chapitre III de l'annexe de l'arrêté du 24 Juillet 1991 (activités particulières ) et en dehors des itinéraires spécifiés par l'arrêté du 22 Septembre 1958 modifié.**

Les aéronefs doivent être équipés d'un transpondeur avec alticodeur. L'affichage du code 7077 est demandé, sauf instruction différente d'un organisme de la circulation aérienne .

L'utilisation des feux à éclats est obligatoire pour faciliter l'anti-abordage.

Pour tout vol devant pénétrer dans les espaces spécialisés, zones réglementées ou dangereuses relevant de la défense l'exploitant contactera au préalable le gestionnaire de la zone concernée afin de s'assurer qu'aucune activité dangereuse ne doit s'y dérouler pendant le vol considéré. L'activité de ces zones est connue de MARSEILLE ACC/FIC.

L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux (tirs) pour la vie humaine des activités se déroulant dans les zones LF-D 54 A1, A2, A3, B1, B2, B3, C1, C2 et C3.

Leur pénétration est strictement interdite sauf autorisation de l'organisme gestionnaire désigné ci-après.

Le contact radio est obligatoire avec le centre de coordination et de contrôle marine de la Méditerranée (CCMAR MED) avant toute pénétration. Le contact téléphonique avant la mission est fortement recommandé.

***3.4 Procedures for aircraft operators undertaking flights under the conditions defined in chapter III of annex to the decree dated 24 July 1991 (special activities) and outside the routes specified by decree dated 22 September 1958 as amended.***

*Aircraft must be fitted with a transponder with altitude encoder. Code 7077 must be selected unless otherwise instructed by an Air Traffic Control organisation.*

*The use of strobe lights is mandatory for collision avoidance.*

*Prior to any flight penetrating military special airspace, control or danger areas, the user is to contact the control authority for the area concerned to ensure that no hazardous activity is scheduled to take place during the flight in question. Activity within these zones is known by MARSEILLE ACC/FIC.*

*The attention of aircrew is drawn to the particularly hazardous nature (weapon firing) of the activities occurring in areas LF-D 54 A1, A2, A3, B1, B2, B3, C1, C2 et C3.*

*Penetration into these areas is strictly forbidden unless authorized by the control organisation listed below.*

*Radio contact must be made with the Mediterranean Naval Control and Coordination Centre (CCMAR-MED) prior to any penetration. Telephone contact prior to the flight is highly recommended.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

CCMAR MED TEL : 04 94 11 49 78 – 06 30 09 60 31
Radio : FANNY Contrôle 127.975 - 118.500

Concernant les zones LF-D 142, LF-D 143 A et B et LF-D 144 A et B, le contact téléphonique auprès du centre de détection et de contrôle de la zone est recommandé avant la mission.

CDC MONT-VERDUN / RAMBERT TEL : 04 78 14 65 21 - 04 72 26 08 92

*CCMAR MED TEL : 04 94 11 49 78 - 06 30 09 60 31*
*Radio : FANNY Contrôle 127,975 - 118,5*

*For areas LF-D142, LF-D143 A and B and LF-D 144 A and B, telephone contact with the zone detection and control centre is recommended prior to the flight.*

*CDC MONT-VERDUN / RAMBERT TEL : 04 78 14 65 21 - 04 72 26 08 92*

**4 NIVEAU DE VOL**

Le vol s'effectuera à un niveau permettant un contact radiotéléphonique permanent avec l'un des organismes de la circulation aérienne précités.

***4 FLIGHT LEVEL***

*The flight level will be sufficient to allow direct communication with one of the aforesaid control centers.*

**5 EQUIPEMENT DE L'AERONEF**

L'aéronef doit posséder un récepteur VOR ou un GPS de classe A, B ou C.

***5 ACFT EQUIPMENT***

*Aircraft shall be equipped with a VOR receiver or a GPS category A, B or C.*

## ANNEXE A LA CARTE “ENR 1.2 - LFMM ITI SURVOL MEDITERRANNEE VFR”

| **NOM** / *Name* | **Coordonnées**/ *Coordinates* | **RMK** |
|---|---|---|
| BTA | Voir / *See* AD 2 LFBK.19 | |
| STP | Voir / *See* ENR 4.1 | |
| DOBIM | Voir / *See* ENR 4.4 | LIMITE FIR MARSEILLE |
| DOKAR | Voir / *See* ENR 4.4 | LIMITE FIR MARSEILLE |
| GURPA | Voir / *See* ENR 4.4 | SIV NICE / SIV BASTIA |
| LERMA | Voir / *See* ENR 4.4 | |
| LONSU | Voir / *See* ENR 4.4 | SIV NICE / SIV AJACCIO |
| MERLU | Voir / *See* ENR 4.4 | |
| MIRSA | Voir / *See* ENR 4.4 | LIMITE FIR MARSEILLE |
| MOULE | Voir / *See* ENR 4.4 | LIMITE FIR MARSEILLE |
| NEGAT | Voir / *See* ENR 4.4 | |
| NORKA | Voir / *See* ENR 4.4 | |
| OMARD | Voir / *See* ENR 4.4 | |
| POULP | Voir / *See* ENR 4.4 | LIMITE FIR MARSEILLE |
| TORTU | Voir / *See* ENR 4.4 | LIMITE FIR MARSEILLE |
| DA | 43° 03'31''N, 007° 07'39''E | |
| DC | 43° 06'43''N, 007° 06'01''E | |
| E Nice | 43° 45'00''N, 007° 30'40''E | |
| HN | 43° 14'28''N, 008° 22'59''E | SIV NICE / SIV BASTIA |
| IR Calvi | 42° 38'40''N, 008° 55'54''E | |
| XC | 42° 52'31''N, 008° 09'32''E | SIV NICE / SIV BASTIA |
| MB | 42° 55'39''N, 008° 56'30''E | |
| NWAjacio | 42° 07'16''N, 008° 30'59''E | |
| NW Bastia | 42° 40'20''N, 009° 22'58''E | |
| S Ajaccio | 41° 39'43''N, 008° 43'24''E | |
| SW Cannes | 43° 26'09''N, 006° 56'06''E | |
| WCalvi | 42° 33'38''N, 008° 43'00''E | |
| WC Calvi | 42° 37'09''N, 008° 36'49''E | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MANCHE : ITINERAIRES ET PROCEDURES POUR LA TRAVERSEE EN VFR PAR LES AERONEFS DE LA CIRCULATION AERIENNE GENERALE.** Voir carte ENR 3.3 - LFRR ITI TRANSMANCHE VFR

**Note 1 :** Les procédures énoncées ci-dessous complètent la réglementation concernant le franchissement des frontières.

**1 ITINERAIRES**

**1.1** Entre la FIR LONDRES, la FIR PARIS et la FIR BREST, les vols transmanche se font sur des itinéraires précisés dans le FPL. Les points remarquables de franchissement de la côte devront figurer en case 15 du FPL. Un point remarquable est un repère géographique connu et aisément identifiable.

**1.2** A l'intérieur de la FIR BREST, entre la France et les îles Anglo- Normandes, l'accès à la CTR ILES ANGLO-NORMANDES se fait obligatoirement par les itinéraires figurant sur les cartes aéronautiques 1/1 000 000 et 1/500 000.

**2 PROCEDURES A SUIVRE PAR LES PILOTES**

**2.1** Le dépôt d'un plan de vol est obligatoire.

**2.2** Niveau : le vol s'effectuera à un niveau permettant un contact radio permanent avec un organisme de la circulation aérienne.

**2.3** Message de compte rendu de position.

**2.3.1** Entre la FIR LONDRES et la FIR PARIS ou BREST.

Les pilotes doivent transmettre un message de compte rendu de position :

- lorsque l'aéronef franchit la limite de la FIR ;

- lorsque l'aéronef franchit la côte française.

Ce message est transmis **en priorité** au secteur d'information de vol (SIV) compétent, à défaut à un organisme de la circulation aérienne le mieux adapté, compte tenu de l'itinéraire et des horaires ATS. Les organismes de la circulation aérienne à contacter sont, **de préférence,** ceux implantés sur les aérodromes suivants : BREST, CALAIS, CHERBOURG, DEAUVILLE, DINARD, LANDIVISIAU, LANNION, LE HAVRE, LE TOUQUET, LILLE, MORLAIX, ST BRIEUC.

**2.3.2** Entre la côte française et les espaces aériens des Iles Anglo-Normandes (CTR, CTAs et TMA), les aéronefs doivent transmettre un message de compte rendu de position.

- à RENNES INFO / APP lors du franchissement de la côte française à l'intérieur des secteurs d'information de vol de Rennes Nord et Rennes Cotentin.

- à JERSEY APP lors du franchissement de la côte française pour une arrivée par l'Est.

**2.3.3** Le message de compte rendu de position comprend les éléments suivants :

- Identification de l'aéronef, aérodrome de départ, aérodrome de destination,
- position et heure,
- niveau de vol,
- heure prévue d'arrivée au dessus du prochain point de compte rendu.

**2.4** Transpondeur :

- l'emport du transpondeur Mode A et C est recommandé dans l'espace transmanche français,

- l'emport du transpondeur Mode A est obligatoire et le Mode A et C est recommandé pour les VFR dans les espaces aériens des Iles Anglo-Normandes (CTR, CTAs et TMA).

***CHANNEL : CROSS-CHANNEL ROUTES AND VFR PROCEDURES, APPLYING TO GENERAL AIR TRAFFIC AIRCRAFT.*** *See chart ENR 3.3 - LFRR ITI TRANSMANCHE VFR*

***Note 1 :*** *The following procedures complete the border crossing regulations.*

***1 FLIGHT ROUTES***

***1.1*** *Cross channel flights between London FIR, Paris FIR and Brest FIR must follow the routes specified in the flight plan (or FPL). Coast crossing landmarks must be mentioned in item 15 of the FPL. Landmarks are known and easily identifiable geographic points.*

***1.2*** *Within BREST FIR, between France and the Channel Islands, aircraft must enter CHANNEL ISLANDS CTR via cross-Channel routes indicated on the aeronautical maps of scale 1/1000000 and 1/500 000.*

***2 PROCEDURES TO BE FOLLOWED BY PILOTS***

***2.1*** *A flight plan must be filed.*

***2.2*** *Flight level : Pilots shall fly at a level that allows uninterrupted radio contact with an air traffic control unit.*

***2.3*** *Position report message.*

***2.3.1*** *Between LONDON FIR and PARIS or BREST FIR.*

*Pilots must transmit a position report message :*

*- when crossing the FIR boundary ;*

*- when crossing the French coast.*

*This message is transmitted **first** to the appropriate flight information sector (FIS), or if neither is available to the most suitable air traffic control unit. The air traffic control units to be contacted are, **preferably,** those which are set up on the following aerodromes : BREST, CALAIS, CHERBOURG, DEAUVILLE, DINARD, LANDIVISIAU, LANNION, LE HAVRE, LE TOUQUET, LILLE, MORLAIX, ST BRIEUC.*

***2.3.2*** *Between the French coast and channel islands airspaces (CTR, CTAs and TMA), pilots shall report position to :*

*- RENNES INFO / APP when crossing the French coast within the Rennes Nord FIS and Rennes Cotentin FIS.*

*- JERSEY APP when crossing the French coast and arriving from the East.*

***2.3.3*** *Position report messages shall include information on :*

*- Aircraft identification, aerodrome of departure, aerodrome of destination,*
*- position and time,*
*- flight level,*
*- ETA above the next reporting point.*

***2.4*** *Transponder :*

*- within french channel airspace transponder equipment mode A and C is recommended,*

*- within channel islands airspaces (CTR CTAs and TMA), VFR flights must have mode A and it is recommended to have mode A and C.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 3 POINTS DE REPORT VISUEL / *3 VISUAL REPORTING POINTS*

| | |
|---|---|
| Cap de la Hague | 49°43'00"N - 001°56'00"W |
| Alderney Lighthouse | 49°43'45"N - 002°09'51"W |
| Casquets Lighthouse | 49°43'20"N - 002°22'37"W |
| Heauville | 49°34'59"N - 001°48'07"W |
| Fort Le Marchant | 49°30'32"N - 002°31'07"W |
| Pointe du Rozel | 49°28'59"N - 001°50'59"W |
| Les Landes Racecourse | 49°15'11"N - 002°14'45"W |
| Fremont TV Mast | 49°15'06"N - 002°07'53"W |
| Corbiere Lighthouse | 49°10'47"N - 002°15'00"W |
| Noirmont Point Lighthouse | 49°09'55"N - 002°10'05"W |
| Seymour Tower | 49°09'27"N - 002°00'28"W |
| Phare de Carteret | 49°22'24"N - 001°48'24"W |
| Saint Germain | 49°14'00"N - 001°38'00"W |
| Roches Douvres Lighthouse | 49°06'15"N - 002°48'48"W |
| Minquiers | 48°58'00"N - 002°08'00"W |
| Granville | 48°52'58"N - 001°33'50"W |
| Dinard | 48°35'16"N - 002°04'48"W |
| Phare du Paon | 48°51'55"N - 002°59'09"W |
| Herm Island | 49°28'18"N - 002°26'55"W |
| Hanois Lighthouse | 49°26'06"N - 002°42'09"W |
| St Martins Point | 49°25'18"N - 002°31'42"W |

**REGION ATLANTIQUE : PROCEDURES PARTICULIERES POUR LE SURVOL EN VFR PAR LES AERONEFS DE LA CAG**

L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités se déroulant dans les zones LF-D18 A, B ; LF-D16 A, B, C, D, E ; LF-D214 (entraînement aéronaval, tirs, etc.). Pour tout vol devant pénétrer dans les zones réglementées ou dangereuses relevant de la Défense, l'exploitant contacte au préalable le gestionnaire de la zone concernée afin de s'assurer qu'aucune activité dangereuse ne s'y déroule pendant le vol considéré (CCMAR ATLANTIQUE : TEL : +33 (0)2 98 31 82 72).

L'activité des zones est connue de :

BREST ACC

IROISE APP/INFO

ARMOR.

L'attention des navigateurs aériens effectuant un vol conformément aux règles de vol à vue est attirée sur le risque de perte des couvertures radio et radar dans les espaces de la région Atlantique gérés par BREST ACC.

Les équipages y sont tenus de maintenir l'écoute permanente des communications vocales air-sol et de transmettre un compte-rendu du type « vol normal » pendant la période des 20 à 40 min qui suivent le dernier contact, auprès de BREST ACC, sauf, tel que représenté sur la carte ci-dessous :
- à l'Est du méridien 006°30'W entre SFC et FL 115,
- à l'Ouest du méridien 006°30'W entre SFC et FL 195.

Au-dessus du FL 115 et à l'Est du méridien 006°30'W, dans les secteurs gérés par BREST ACC, les services de la circulation aérienne sont disponibles.

Au FL 115 et en-dessous, ou à l'Ouest du méridien 006°30'W, le contact radiotéléphonique ne peut être garanti avec BREST ACC. Le service d'alerte au bénéfice des vols VFR est fourni selon les conditions applicables aux aéronefs avec plan de vol.

***ATLANTIC AREA : SPECIAL PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS UNDER GAT RULES***

*The attention of airmen is called to the related hazards on human life when the areas LF-D18 A, B ; LF-D16 A, B, C, D, E ; LF-D 214 are active (Aeronaval training, firing, etc.). For any flight intending to penetrate a dangerous or restricted area managed by the Ministry of Defense, the operator must first contact the Operating authority in order to get the assurance that no hazardous activity is planned for the interested flight (CCMAR ATLANTIQUE : TEL : +33 (0)2 98 31 82 72).*

*Areas activity is annouced on :*

*BREST ACC*

*IROISE APP/INFO*

*ARMOR.*

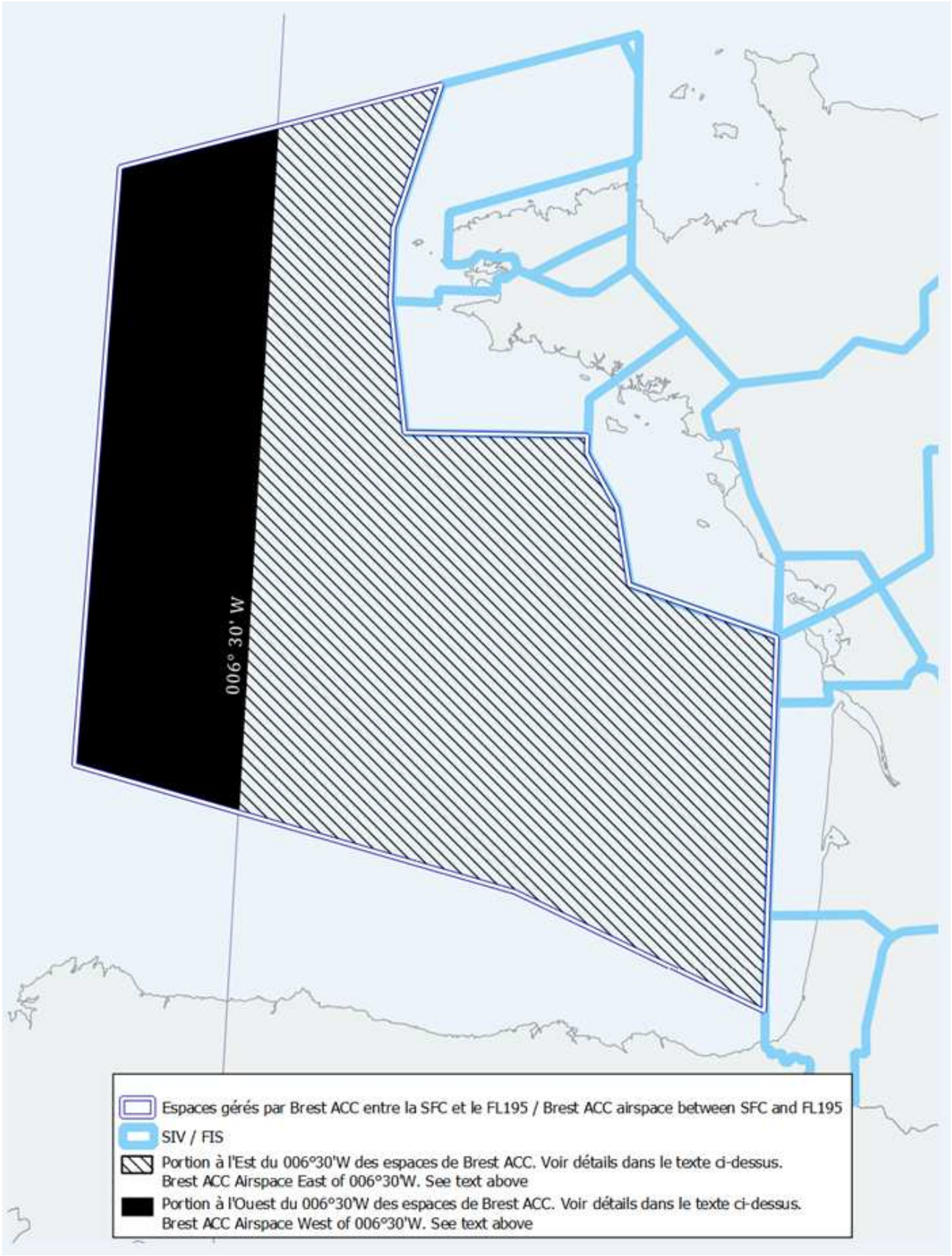
*The attention of airmen operating in accordance with visual flight rules is drawn to the risk of loss of radio and radar coverage in the airspaces of the Atlantic region managed by BREST ACC.*

*Crews are required to maintain a permanent listening watch on air-ground voice communications and to transmit a "normal flight" type report to Brest ACC during the 20 to 40 minute period following the last contact, from BREST ACC, except as shown on the chart below :*
*- East of meridian 006°30'W between SFC and FL 115,*
*- West of meridian 006°30'W between SFC and FL 195.*

*Above FL 115 and East of meridian 006°30'W, in sectors managed by BREST ACC, air traffic services are available.*

*At FL 115 and below, or west of meridian 006°30'W, radio communication contact with BREST ACC cannot be guaranteed. The alerting service for VFR flights is provided in accordance with the conditions applicable to flight-planned aircraft.*

© Service de l'Information Aéronautique, France





© Service de l'Information Aéronautique, France

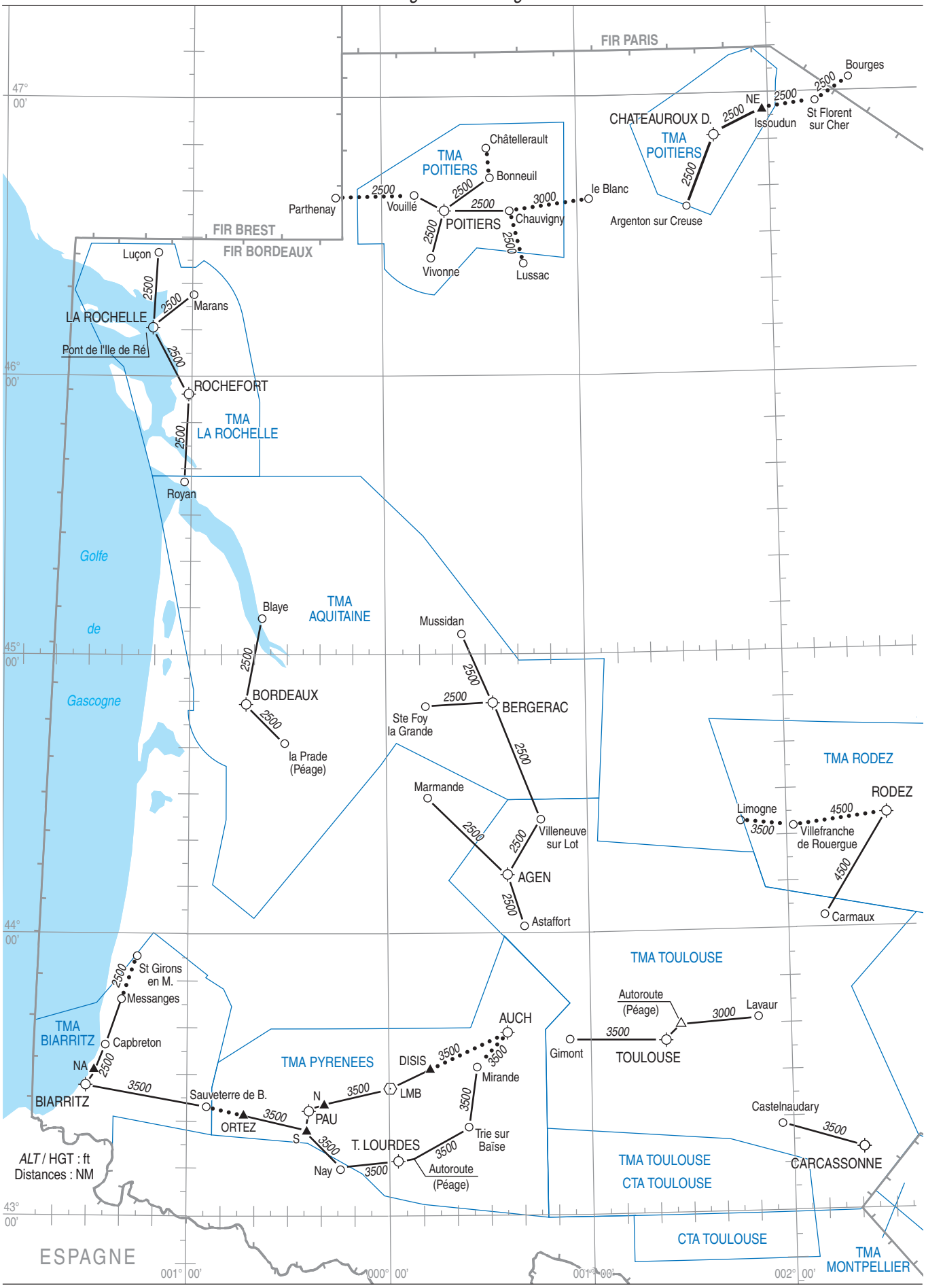
**3.3.4 ROUTES DIVERSES**

***3.3.4 MISCELLANEOUS ROUTES***

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# FIR BORDEAUX
# ITINERAIRES VFR DE NUIT
*Night VFR routings*

Itinéraire VFR recommandé
*VFR recommended route*



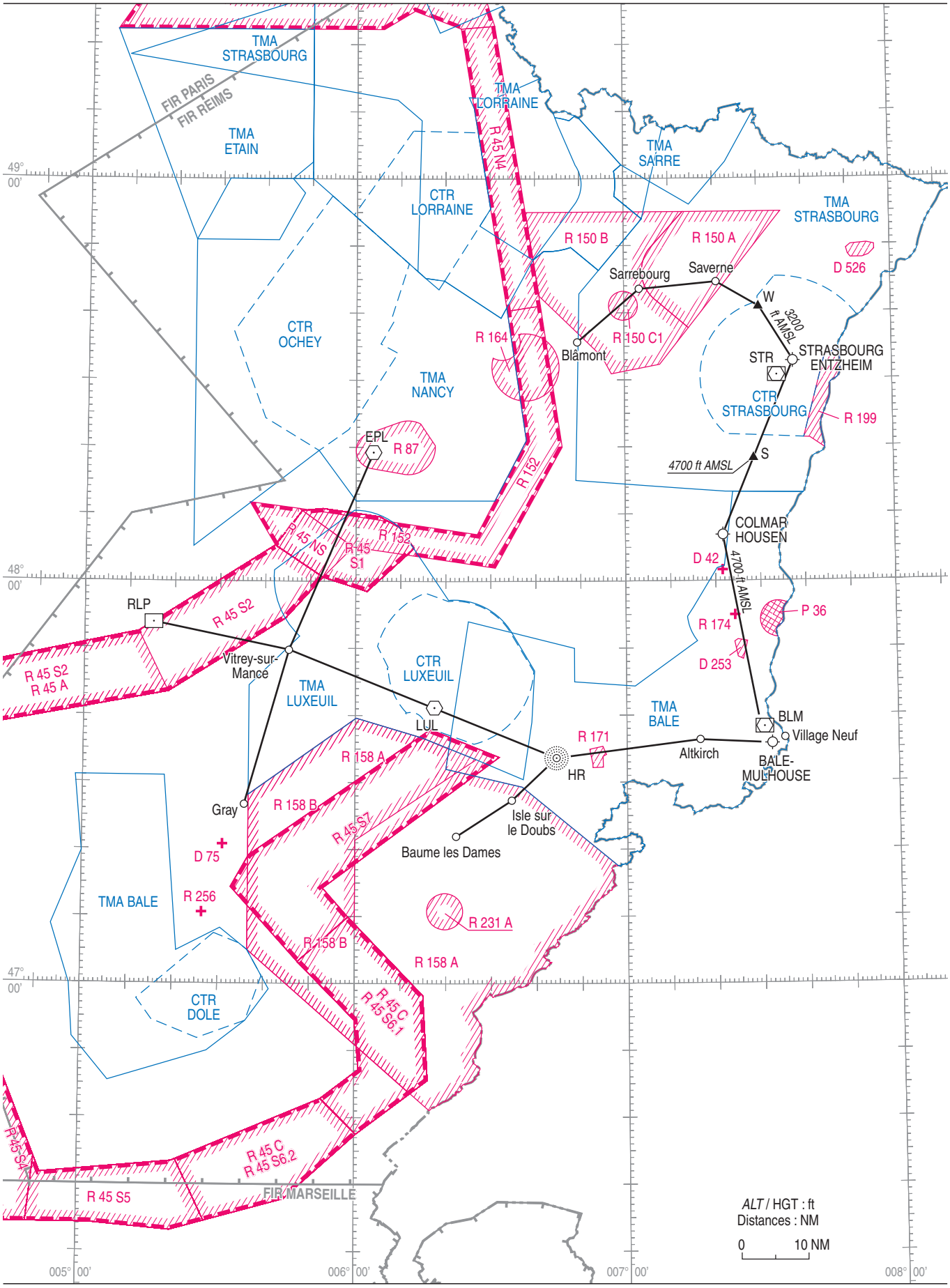



© SIA

# FIR REIMS

## ITINERAIRES VFR DE NUIT

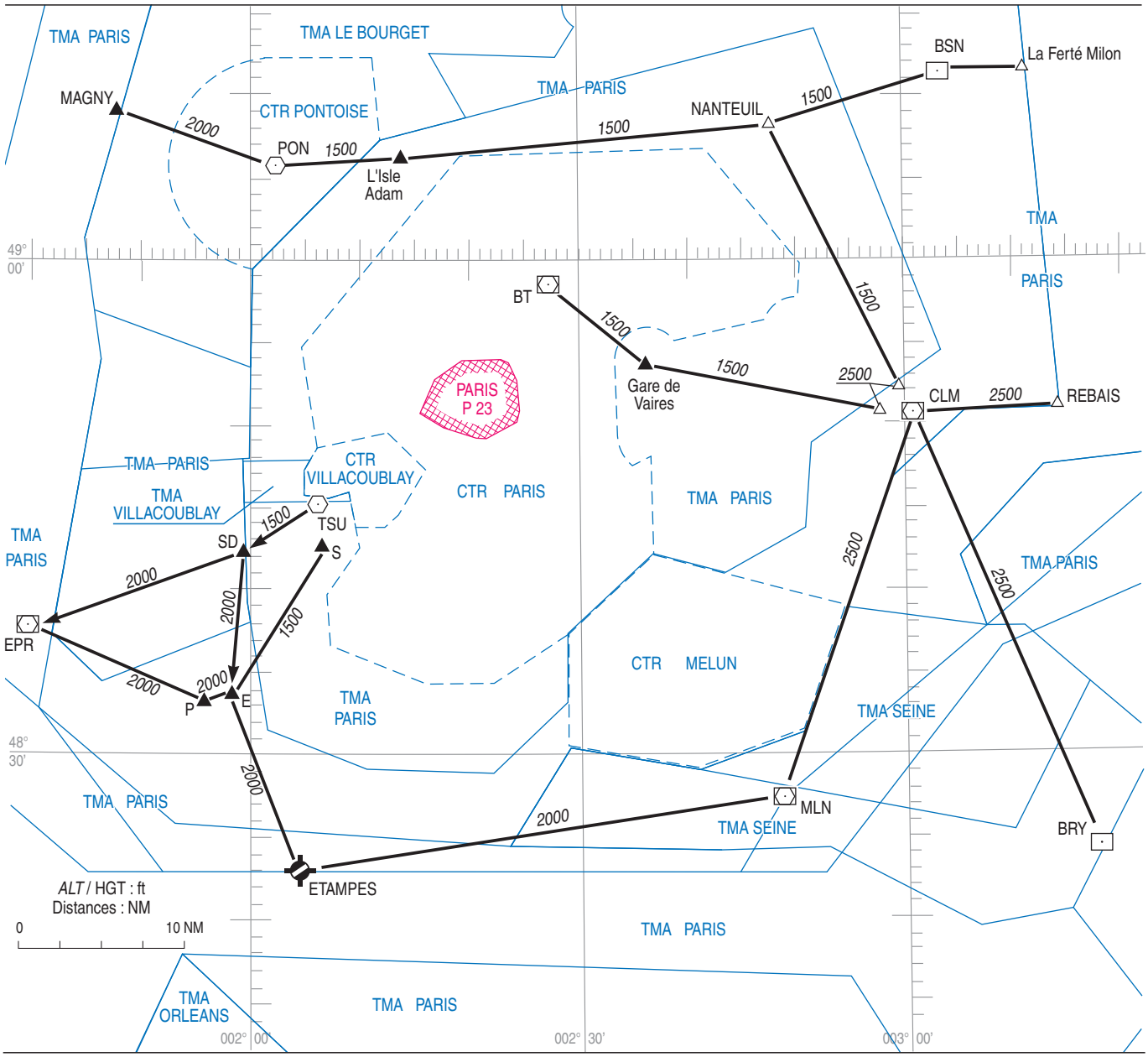
*Night VFR Routings*






© SIA

# FIR PARIS (REGION PARISIENNE)
# ITINERAIRES VFR DE NUIT
*Paris area / Night VFR routings*




**Note :** Certains itinéraires "hélicoptères" définis par l'arrêté du 8 février 1984 sont utilisables de nuit en CTR PARIS. Ils ne sont pas représentés sur cette carte. Se reporter à la carte particulière au 1/100 000 ème désignée : "PARIS CTR - ITINERAIRES HELICOPTERES".

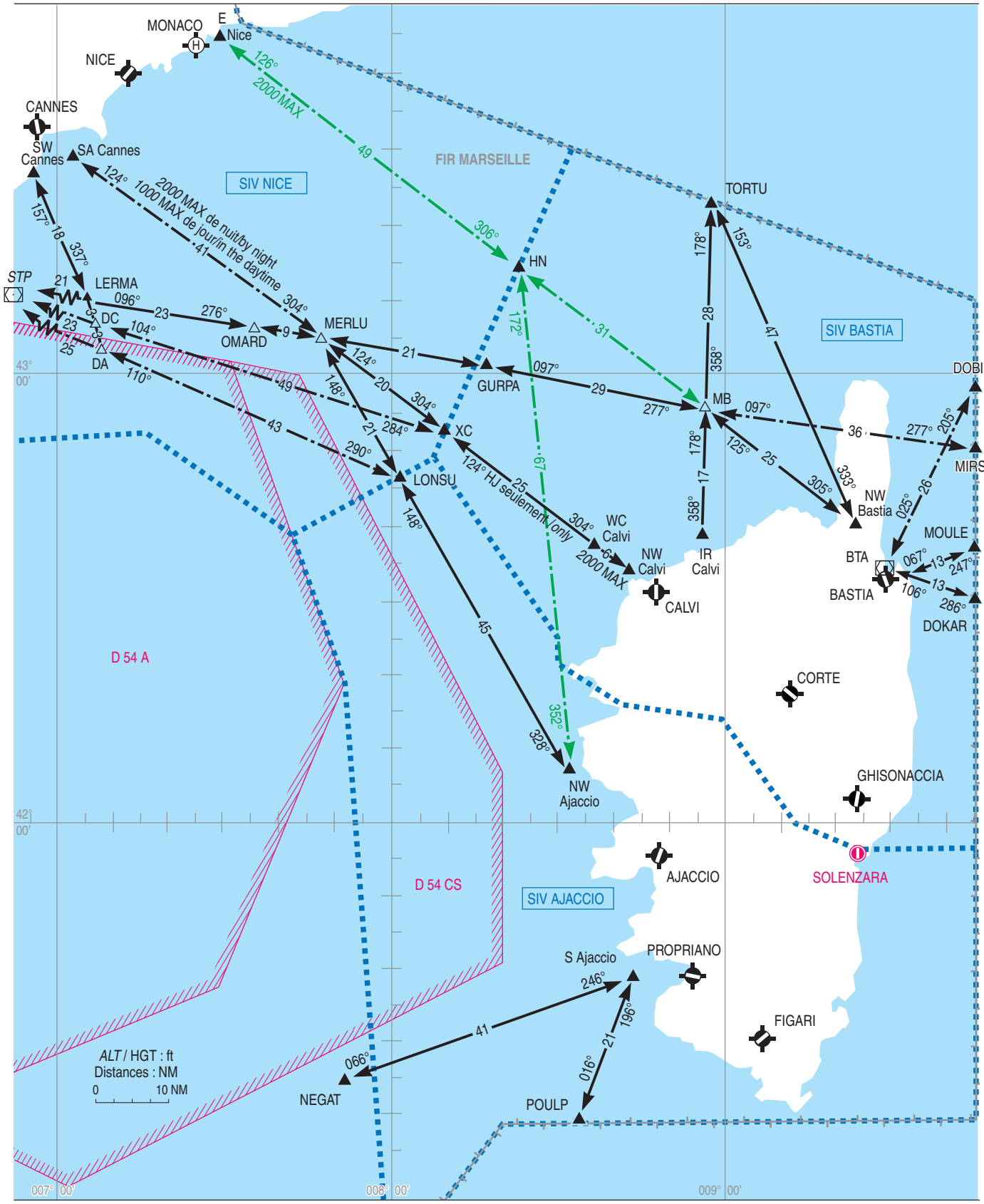
***Note :*** *Some helicopters' routes defined in the Decree of the 8th February 1984 can be used at night in PARIS CTR. They are not drawn on this chart. Refer to the special designated 1/100 000 chart : "PARIS CTR - ITINERAIRES HELICOPTERES".*



© SIA

# FIR MARSEILLE
## ITINERAIRES DE SURVOL EN VFR DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE
*VFR routes over the western Mediterranean sea*

Itinéraire VFR / *VFR route*
Itinéraire VFR conditionnel / *VFR conditional route*
(voir/*see* ENR 3.3.3 MEDITERRANEE OCCIDENTALE / *WESTERN MEDITERRANEAN* § 2.2.1)
Itinéraire VFR réservé aux hélicoptères / *VFR route reserved for helicopters*

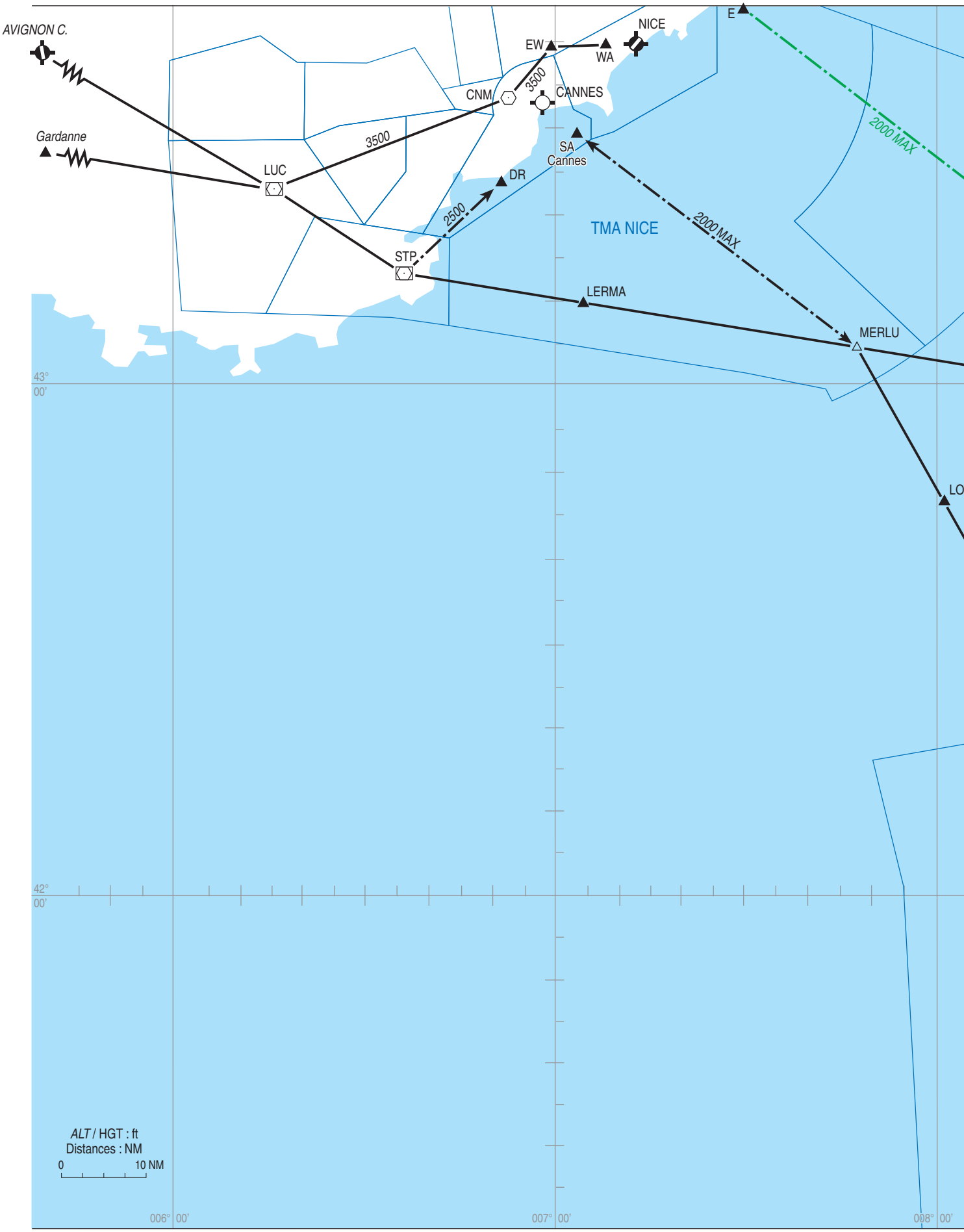





AMDT 04/26 **CHG :** ajout/*addition* SA Cannes et/*and* itinéraire/*route* SA Cannes- MERLU, orientations, limites SIV/*FIS limits*, normalisation/*standardization*.

© SIA

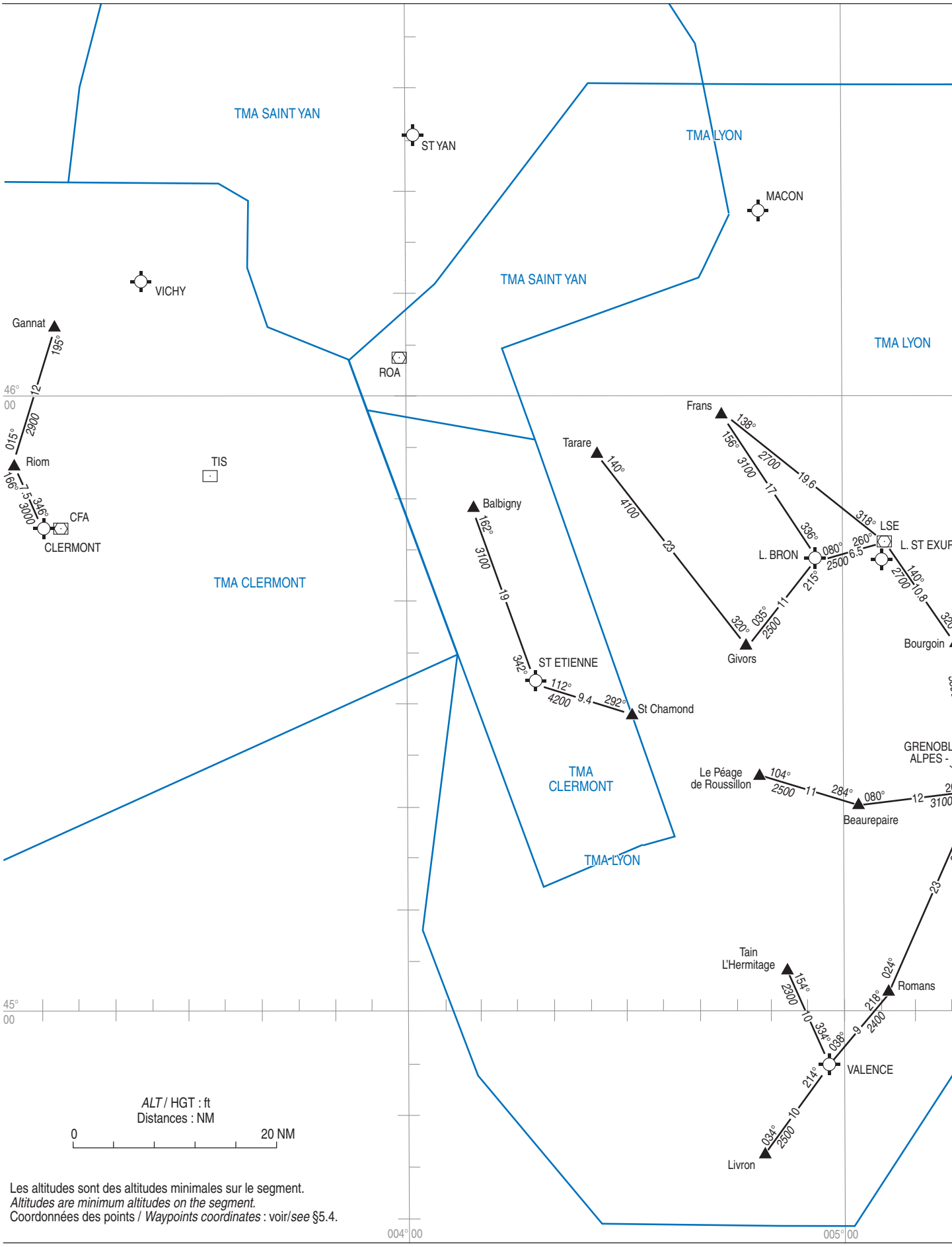
# FIR MARSEILLE
# ITINERAIRES VFR DE NUIT
## *NIGHT VFR ROUTINGS*






© SIA

# FIR MARSEILLE
## ITINERAIRES VFR DE NUIT
## *NIGHT VFR ROUTINGS*



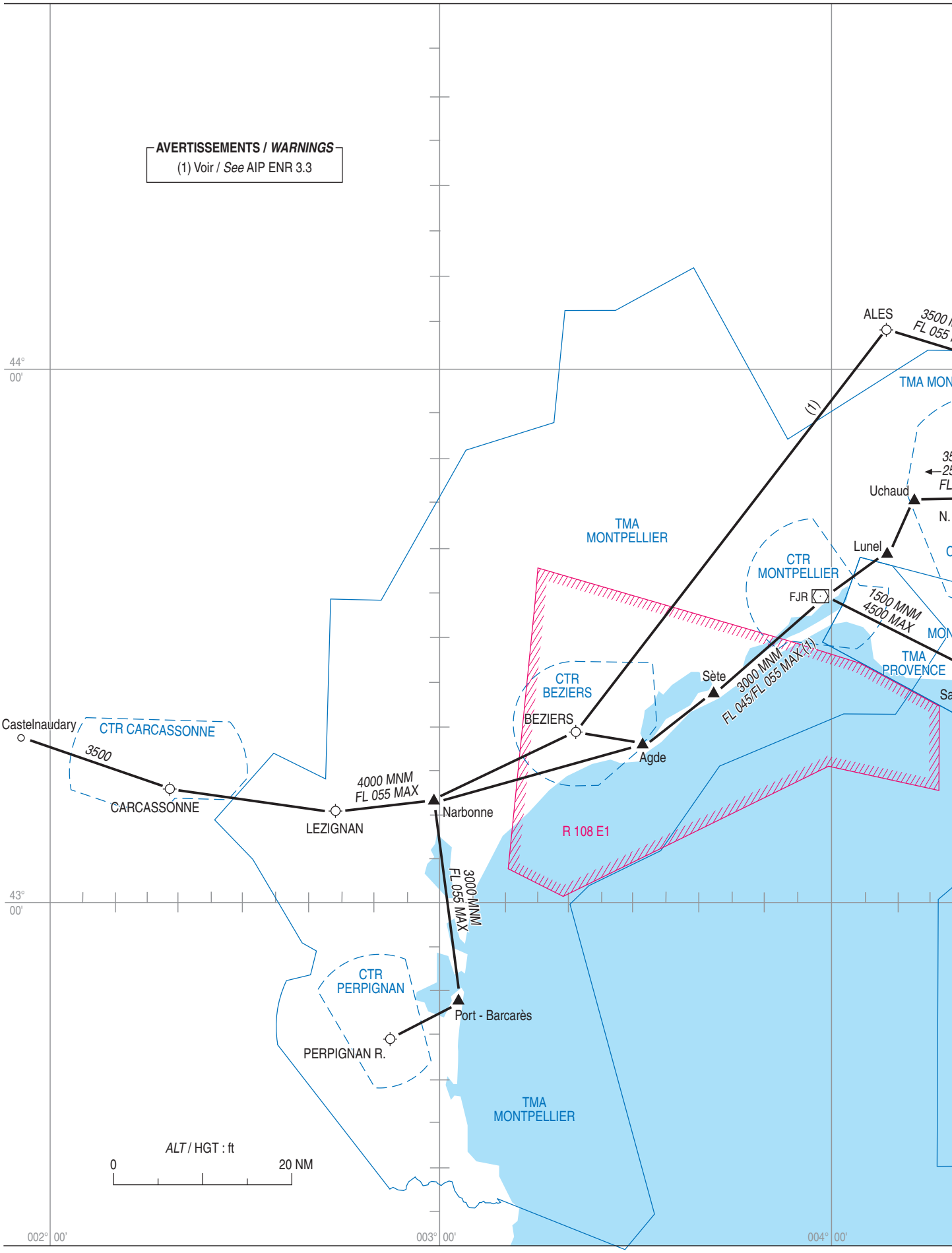

Les altitudes sont des altitudes minimales sur le segment.
*Altitudes are minimum altitudes on the segment.*
Coordonnées des points / *Waypoints coordinates* : voir/*see* §5.4.



© SIA

# FIR MARSEILLE

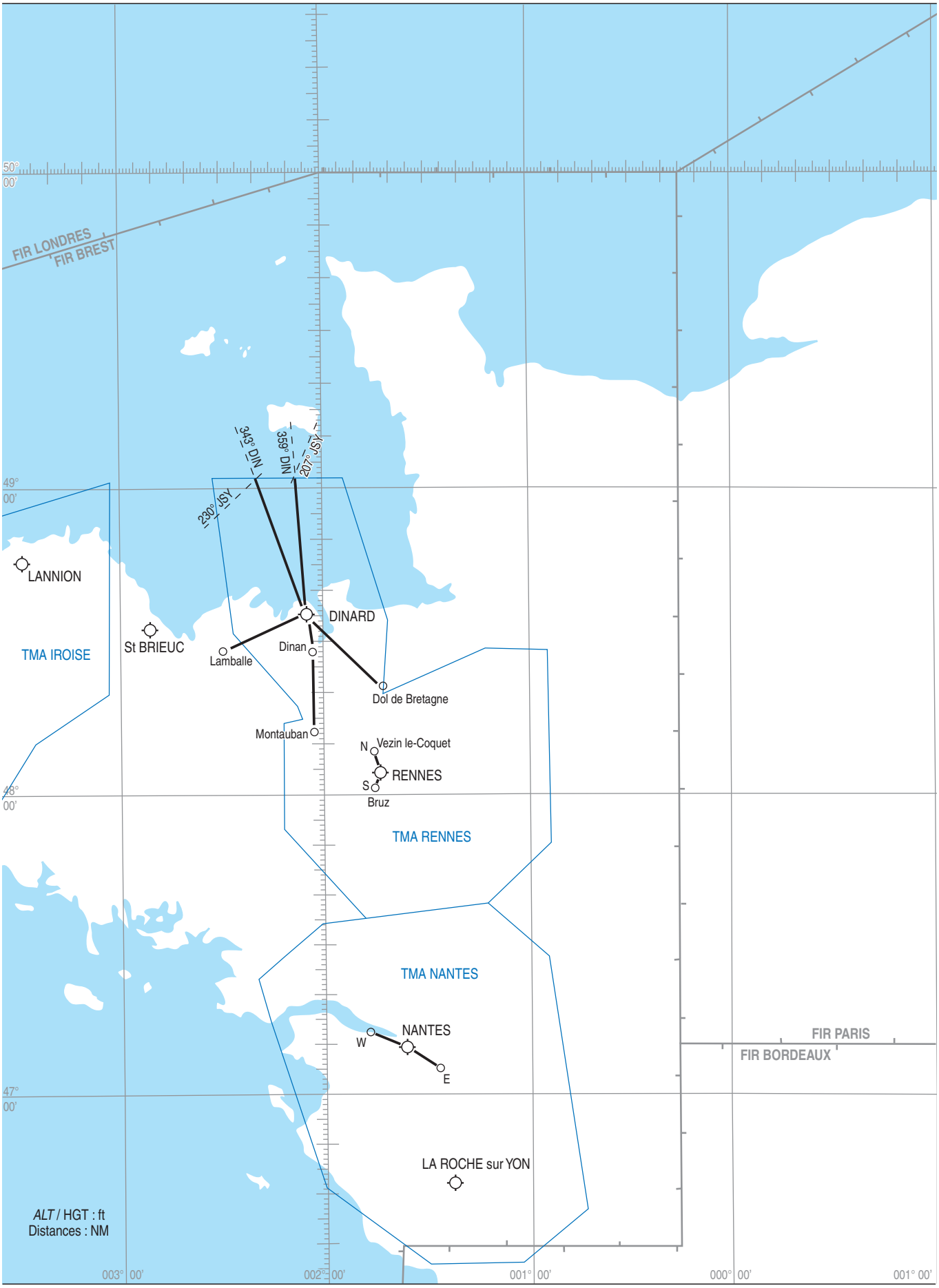
## ITINERAIRES VFR DE NUIT
## *NIGHT VFR ROUTINGS*






© SIA

# FIR BREST
## ITINERAIRES VFR DE NUIT
## *NIGHT VFR ROUTINGS*



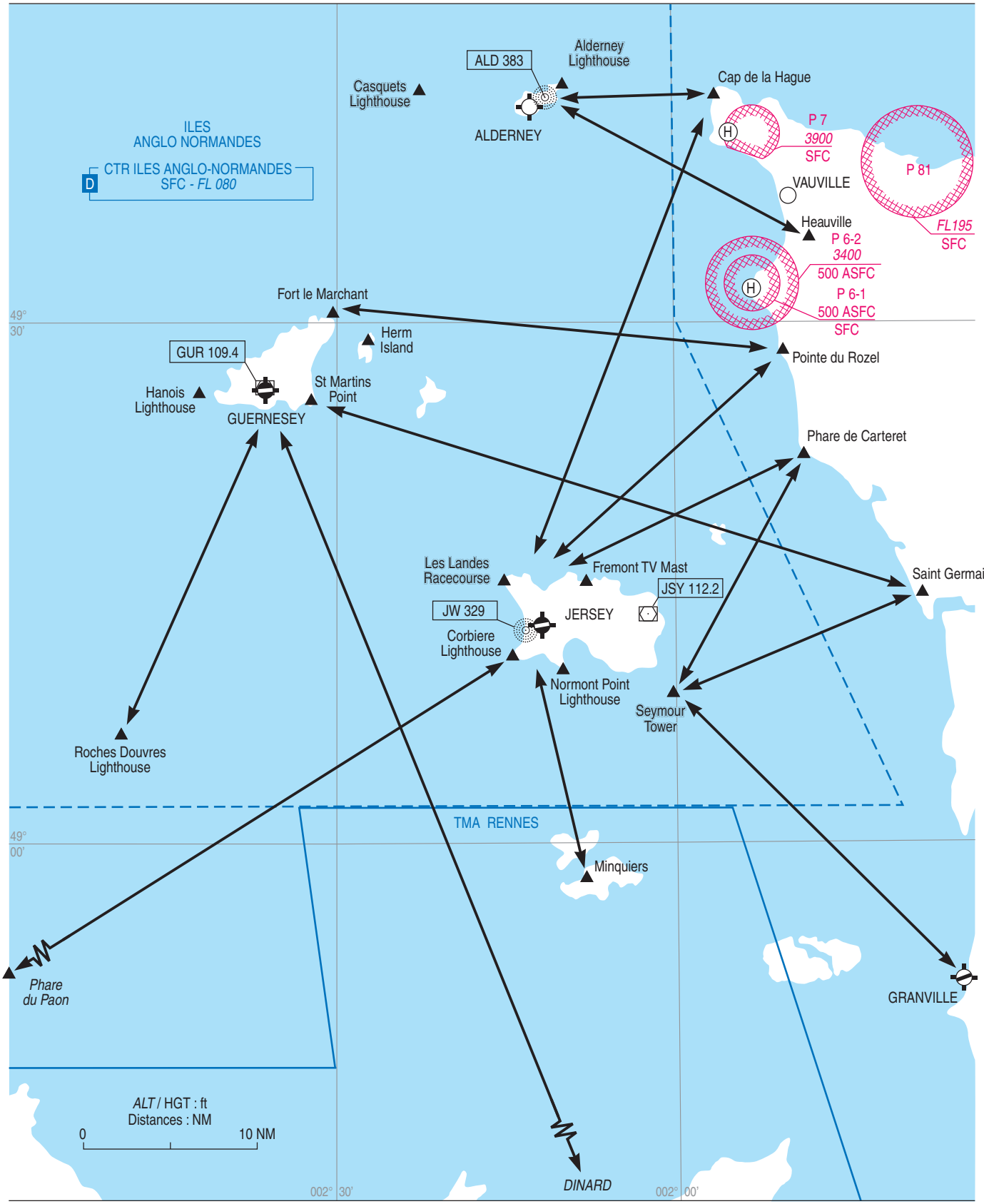



© SIA

# FIR BREST

## ITINERAIRES TRANSMANCHE EN VFR - ILES ANGLO-NORMANDES - FRANCE

*Cross channel VFR routes - The channel islands - France*






© SIA

# ENR 3.4 ATTENTE EN-ROUTE

*EN-ROUTE HOLDING*

## PREAMBULE
## *FOREWORD*

### GENERALITES

Pour pallier des difficultés subites et imprévisibles d'écoulement du trafic, il peut être demandé à un aéronef d'effectuer une attente sur l'un des circuits définis dans les pages ci-après.

### UTILISATION

Ces circuits sont utilisables uniquement sur instruction UAC et sous surveillance radar. Sauf indications contraires dans les descriptions, celles ci sont utilisables dans les conditions suivantes :

- au dessus du FL 195 ;

- angle d'inclinaison minimal en virage de 25°;

- nombre de Mach maximum en attente M 0,8 pour les niveaux compris entre FL 195 et FL 340, et M 0,83 pour les niveaux supérieurs à FL 340, ce nombre de Mach maximum doit être respecté dès le premier passage sur le repère de base de l'attente ;

- la branche déloignement est de 1 mn 30 s pour les circuits en hippodrome.

### CARACTERISTIQUES

Les circuits d'attente sont de deux types :

- circuits en hippodrome - VOR, VOR/DME ou RNAV ;

- circuits par virages continus de 360°.

Certaines attentes disposent en plus de procédures dites de temporisation.

### GENERAL

To cope with sudden and unexpected difficulties of traffic flow, an aircraft may be required to remain on hold in one of the patterns described in the pages below.

### USE

These patterns may only be used on UAC instructions and under radar supervision. Unless otherwise specified in the descriptive documents, they can be used under the following conditions:

- above FL 195;

- minimum bank angle: 25°;

- maximum Mach number when on hold M 0.8 for levels between FL 195 and FL 340, and M 0.83 for levels greater than FL 340, the maximum Mach number must be respected as soon as the ACFT first passes over the basic holding pattern fix;

- the outbound track is 1 min 30 s for racetrack holding pattern.

### CHARACTERISTICS

Holding patterns are of two types:

- racetrack holding pattern - VOR, VOR/DME or RNAV;

- continuous 360° turns.

So called timing procedures are applied to certain holding patterns.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

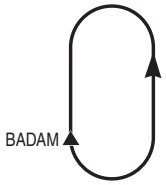
# CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE

*Holding patterns within FRANCE UIR*

UAC BORDEAUX

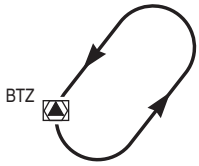
## ATTENTE BADAM / *HOLDING*

44 05 11 N - 003 10 14 E
RAP 179° - GAUCHE / *LEFT*



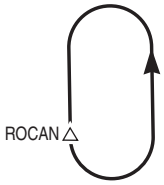

## ATTENTE BIARRITZ / *HOLDING*

VOR - DME BTZ
RAP 220° - GAUCHE / *LEFT*



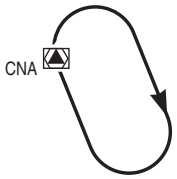

## ATTENTE ROCAN / *HOLDING*

42 40 24 N - 001 56 48 E
RAP 179° - GAUCHE / *LEFT*




## ATTENTE COGNAC / *HOLDING*

VOR/DME CNA
RAP 338° - DROITE / *RIGHT*



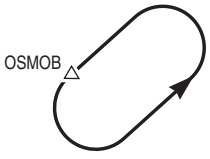

## ATTENTE DIGPO / *HOLDING*

43 30 55 N - 000 18 02 E
RAP 228° - DROITE / *RIGHT*




## ATTENTE OSMOB / *HOLDING*

44 38 57 N - 000 20 17 W
RAP 219° - GAUCHE / *LEFT*






© SIA

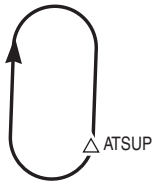
# CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE

*Holding patterns within FRANCE UIR*

UAC BORDEAUX

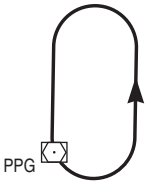
### ATTENTE ATSUP / *Holding*

45 44 34 N - 002 57 10 E
RAP 180° - DROITE / *RIGHT*



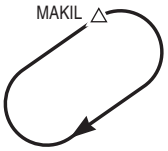

### ATTENTE PERPIGNAN / *Holding*

VOR DME PPG
RAP 179° - GAUCHE / *LEFT*



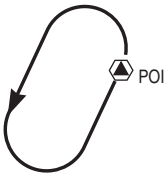

### ATTENTE MAKIL / *Holding*

44 12 35 N - 002 20 23 E
RAP 058° - DROITE / *RIGHT*




### ATTENTE POITIERS / *Holding*

VOR POI
RAP 026° - GAUCHE / *LEFT*




### ATTENTE EVPOK / *Holding*

45 28 27 N - 001 22 34 E
RAP 168° - GAUCHE / *LEFT*






© SIA

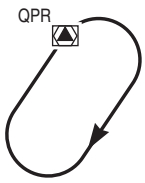
# CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE

*Holding patterns within FRANCE UIR*

UAC BREST

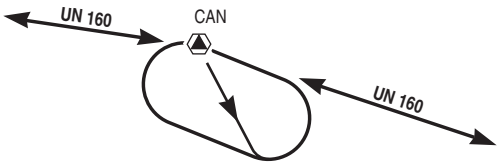
**ATTENTE QUIMPER** / *Holding*

VOR DME QPR
RAP 038° - DROITE / *RIGHT*



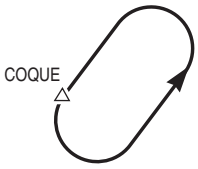

**ATTENTE CAEN** / *Holding*

VOR CAN
RAP 292° - GAUCHE / *LEFT*



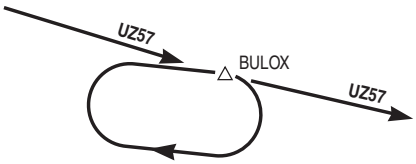

**ATTENTE COQUE** / *Holding*

47 04 45 N - 004 59 26 W
VOR DME - QPR
RDL 217° - 62/49 NM
RAP 217° - GAUCHE / *LEFT*




**ATTENTE BULOX** / *Holding*

48 33 00 N - 000 46 00 W
RAP 096° - DROITE / *RIGHT*
*FL 200* à / *to FL 460* inclus / *included.*






© SIA

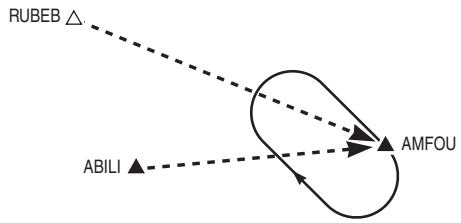
# CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE

*Holding patterns within FRANCE UIR*

UAC MARSEILLE

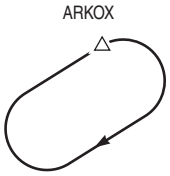
## **ATTENTE AMFOU** / *Holding*

43 35 45 N - 006 06 04 E
VOR DME - STP
R 315 - 31/40 NM
RAP 135° - DROITE / *RIGHT*
IAS 240 kt
*FL 200 à / to FL 230* inclus / *included*
*FL* inférieurs utilisables sur autorisation ATC
*Lower FL usable only on ATC instruction*



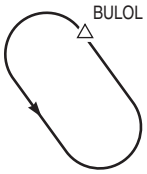

## **ATTENTE ARKOX** / *Holding*

45 26 24 N - 005 18 27 E
RAP 063° - DROITE / *RIGHT*
*FL 200 à / to FL 340* inclus / *included*



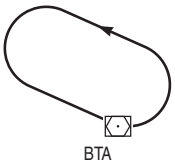

## **ATTENTE BULOL** / *Holding*

46 02 45 N - 005 05 31 E
RAP 329° - GAUCHE / *LEFT*
*FL 200 à / to FL 340 inclus / included*



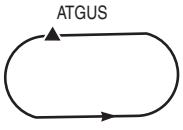

## **ATTENTE BTA** / *Holding*

VOR DME - BTA
42 34 25 N - 009 28 29 E
RAP 118° - GAUCHE / *LEFT*
*FL 200 à / to FL 340* inclus / *included*



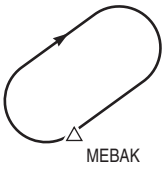

## **ATTENTE ATGUS** / *Holding*

40 55 02 N - 006 38 58 E
RAP 273° - GAUCHE / *LEFT*
*FL 200 à / to FL 340* inclus / *included*
Utilisable par ACFT en provenance du nord ou de l'Italie
*Usable by ACFT from the north or Italy*




## **ATTENTE MEBAK** / *Holding*

45 42 29 N - 004 38 56 E
RAP 236° - DROITE / *RIGHT*
*FL 200 à / to FL 340* inclus / *included*






**© SIA**

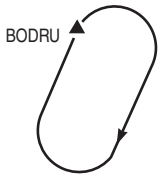
# CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE

*Holding patterns within FRANCE UIR*

UAC MARSEILLE

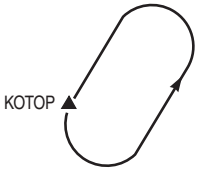
## ATTENTE BODRU / *Holding*

44 12 31 N - 006 22 40 E
RAP 027° - DROITE/*RIGHT*
*FL 200* à/*to FL 340* inclus/*included*



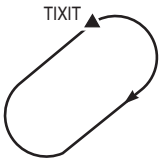

## ATTENTE KOTOP / *Holding*

42 30 16 N - 004 16 05 E
RAP 216° - GAUCHE/*LEFT*
*FL 200* à/*to FL 340* inclus/*included*



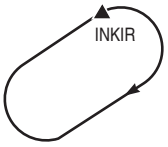

## ATTENTE TIXIT / *Holding*

43 20 46 N - 006 50 30 E
RAP 055° - DROITE/*RIGHT*
*FL 200* à/*to FL 340* inclus/*included*




## ATTENTE INKIR / *Holding*

40 42 39 N - 006 09 26 E
RAP 061° - DROITE/*RIGHT*
*FL 200* à/*to FL 340* inclus/*included*
Utilisable par ACFT en provenance du sud ou de l'Espagne / *Usable by ACFT from the south or Spain*






© SIA

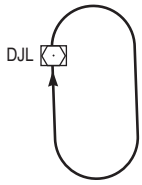
# CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE

*Holding patterns within FRANCE UIR*

UAC PARIS

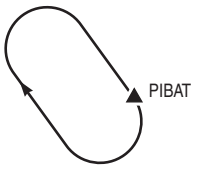
### ATTENTE DIJON / *Holding*

VOR - DME DJL
RAP 360° - DROITE/*RIGHT*
*FL 200* à/*to FL 380* inclus/*included*



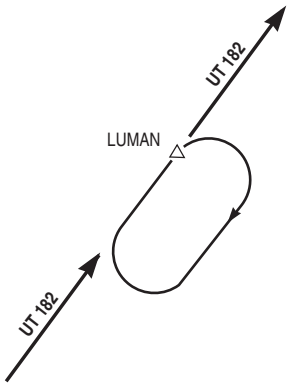

### ATTENTE PIBAT / *Holding*

46 48 21 N - 004 15 33 E
RAP 149° - DROITE/*RIGHT*




### ATTENTE LUMAN / *Holding*

47 56 22 N - 000 24 48 E
RAP 037° - DROITE/*RIGHT*
*FL 200* à/*to FL 280* inclus/*included*
IAS 240 kt si/*if FL < 250*






© SIA

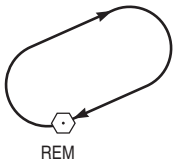
# CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE

*Holding patterns within FRANCE UIR*

UAC REIMS

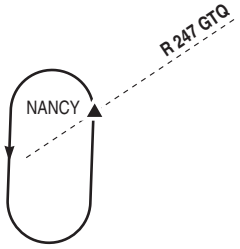
## ATTENTE REIMS / *Holding*

VOR REM
RAP 250° - DROITE/*RIGHT*
*FL 320* à/*to 370* inclus/*included*



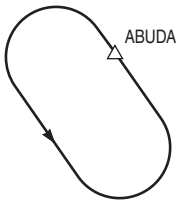

## ATTENTE NANCY / *Holding*

48 49 03 N - 006 05 02 E
INT VOR R 001 EPL et/*and* R 247 GTQ
RAP 001° - GAUCHE/*LEFT*



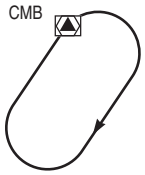

## ATTENTE ABUDA / *Holding*

50 06 59 N - 001 45 27 E
RAP 328° - GAUCHE/*LEFT*
*FL 200* à/*to FL 370*




## ATTENTE CAMBRAI* / *Holding*

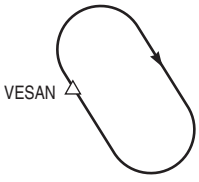
VOR CMB
RAP 035° - DROITE/*RIGHT*




* *FL<265* : PARIS ACC

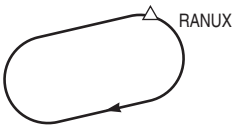
## ATTENTE VESAN / *Holding*

50 22 19 N - 002 01 35 E
RAP 322° - DROITE/*RIGHT*
*FL 270* à/*to FL 370*




## ATTENTE RANUX / *Holding*

49 08 20 N - 004 21 42 E
RAP 077° - DROITE/*RIGHT*
*FL 320* à/*to FL 370* inclus/*included*






© SIA

# ENR 4 AIDES/SYSTEMES DE RADIONAVIGATION

*RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS*

## ENR 4.1 AIDES DE RADIONAVIGATION EN-ROUTE

*RADIO NAVIGATION AIDS EN-ROUTE*

Les aides à la navigation utilisées pour les opérations en cheminement libre (FRA) sont présentées selon leur fonction. Une aide à la navigation peut avoir une ou plusieurs fonctions dans un ou plusieurs volumes FRA. La fonction abrégée entre parenthèses est indiquée dans la colonne "Observations" après le volume FRA concerné.

*NavAids used for Free Route operations (FRA) are categorized according their function. One nvaid may have one or more functions in one several FRA volumes. The function is shown in column "Remarks" abbreviated in parentheses after the FRA volume concerned.*

FRA (A) Point de connection d'arrivée FRA / *FRA arrival connecting point*
FRA (D) Point de connection de départ FRA / *FRA departure connecting point*
FRA (E) Point d'entrée horizontale FRA / *FRA horizontal entry point*
FRA (I) Point intermédiaire FRA / *FRA intermediate point*
FRA (X) Point de sortie horizontale FRA / *FRA horizontal exit point*

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ABBEVILLE** | DME | ABB | 108.45 MHz Ch 21Y | H24 | 50°08'06.5"N 001°51'16.9"E 60NM FL500 | | | | |
| **AGEN-Gaudonville** | DME | AGN | 114.8 MHz Ch 95X | H24 | 43°53'16.9"N 000°52'22.3"E 120NM(315°..75°) 100NM FL500 | 896 ft | | | FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LEPP, LERJ, LESO, LFBA, LFBD, LFBE, LFBM, LFBP, LFBT, LFBZ, LFCC, LFCG, LFCL, LFCN, LFCQ, LFCW, LFCX, LFDA, LFDB, LFDH, LFDJ, LFDX, LFMW; FRA(D): LFFRASW, LFBA, LFBD, LFBM, LFCC, LFCN, LFDA, LFDH, LFDJ |
| **AJACCIO-Coti Chiavari** | VOR-DME | AJO | 114.8 MHz Ch 95X | H24 | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E 200NM(90°..270°) 100NM FL500 | 2142 ft | | | Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans les secteurs sud, sud-ouest, ouest et nord-ouest du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the southern, south-western, western, and north-western sectors of the navaid. FRA(IA): LFFRASE, LIRJ, LIRP, LIRS, LIQS, LFKB, LFKC, LIEA, LIEO , FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFKB, LFKC, LIEO, FL195-660 |
| **AMBOISE** | DME | AMB | 113.7 MHz Ch 84X | H24 | 47°25'44.1"N 001°03'52.0"E 80NM FL500 | 387 ft | | | Pas de VOR associé. No associated VOR. FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **ANGERS** | DME | ANG | 111.05 MHz Ch 47Y | H24 | 47°32'12.7"N 000°51'06.6"W 150NM FL500 | 304 ft | | | Pas de VOR associé. No associated VOR. FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **AVIGNON CAUMONT** | NDB | CM | 369 kHz | H24 | 43°54'29.8"N 004°54'19.4"E 20NM | 160 ft | 143°/750m DTHR 17 | | |
| **AVIGNON Pujaut** | VOR-DME | AVN | 114.6 MHz Ch 93X | H24 | 43°59'43.3"N 004°44'47.0"E 60NM FL500 | 159 ft | | | FRA(D): LFFRASE, LFLU, FL195-660 |
| **AVORD** | NDB | AVD | 288.5 kHz | H24 | 47°07'14.4"N 002°47'58.6"E 50NM FL500 | 695 ft | | | |
| | TACAN | AVD | Ch 43X | H24 | 47°03'29.1"N 002°37'47.5"E 150NM FL600 | 578 ft | | | |
| **BALE-MULHOUSE** | VOR-DME | BLM | 117.45 MHz Ch 121Y | H24 | 47°37'58.1"N 007°29'58.2"E 100 NM(270°..360°) 60NM FL500 | 886 ft | 333°/1 NM THR 15 | | FRA(A): LFFRAE, LSMD, LSZH |

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BASTIA PORETTA** | VOR-DME | BTA | 114.15 MHz Ch 88Y | H24 | 42°34'24.9"N 009°28'29.4"E 80NM FL500 | 36 ft | 340°/1170m THR 16 | | Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans les secteurs Sud, Sud-Ouest, Ouest et Nord-Ouest du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the southern, south-western, western and north-western sectors of the navaid.<br>FRA(ID): LFFRASE, LFKF, LFKJ, LFKO, FL195-660 |
| **BIARRITZ PAYS BASQUE** | VOR-DME | BTZ | 114.15 MHz Ch 88Y | H24 | 43°27'59.9"N 001°30'37.0"W 100NM(315°..45°) 60NM FL500 | 262 ft | 197°/223m THR 27 | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(AD): LFFRASW, LEPP, LERJ, LESO, LFBM, LFBP, LFBT, LFCN, LFDA |
| **BORDEAUX MERIGNAC** | VOR-DME | BMC | 113.75 MHz Ch 84Y | H24 | 44°49'37.0"N 000°43'16.0"W 150NM(225°..315°) 100NM FL500 | 210 ft | | | ALT VOR 161<br>FRA(A): LFFRASW, LFBG, LFBH, LFCD, LFCH, LFCJ, LFCP, LFCY, LFDC, LFDK, LFDN, LFDP, LFDU, LFIV, LFOU, LFRI, LFXB;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBG, LFBH, LFCD, LFCH, LFCJ, LFCP, LFCY, LFDC, LFDK, LFDN, LFDP, LFDU, LFIV, LFXB |
| **BOULOGNE SUR MER** | VOR | BNE | 113.8 MHz | H24 | 50°37'29.2"N 001°54'25.6"E 70NM FL500 | 584 ft | | | |
| **BOURSONNE** | DME | BSN | 114.85 MHz Ch 95Y | H24 | 49°11'17.9"N 003°03'23.5"E 60NM FL500 | | | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| **BRAY SUR SEINE** | DME | BRY | 114.1 MHz Ch 88X | H24 | 48°24'25.2"N 003°17'41.2"E 100NM(45°..135°) 60NM FL500 | 289 ft | | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| **BREST BRETAGNE** | VOR-DME | BZH | 110.65 MHz Ch 43Y | H24 | 48°26'31.4"N 004°26'39.1"W 130NM FL500 | 313 ft | 252°/457 m THR 07R | | |
| **CAEN CARPIQUET** | VOR-DME | CAN | 114.45 MHz Ch 91Y | H24 | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W 80NM FL500 | 274 ft | 287°/773 m THR 30 | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **CALVI SAINTE CATHERINE** | NDB | CV | 375 kHz | H24 | 42°34'37.1"N 008°48'23.7"E 25NM | 71 ft | 016°/2,2 NM THR 18 | | |
| **CAMBRAI EPINOY** | VOR-DME | CMB | 112.6 MHz Ch 73X | H24 | 50°13'41.3"N 003°09'05.4"E 80NM FL500 | 299 ft | | | FRA(IA): LFFRANE, LFAC, EBBR, EBMB, EBAW, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRANE, LFAC, LFAT, FL195-660 |
| **CANNES-Tanneron** | VOR-DME | CNM | 111.4 MHz Ch 51X | H24 | 43°33'37.3"N 006°52'15.4"E 60NM(225°..315°), 80NM(315°..45°) 40NM FL500 | 1595 ft | | | Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans le secteur sud-est du moyen. / Occasionnal fluctuation of the VOR signal in the south-eastern sector of the navaid.<br>Position GEO DME / DME GEO position : 43°33'35.9"N 006°52'12.4"E. DME ALT : 1600 ft.<br>DME portée / coverage :<br>- 72 NM jusqu'au / until FL500,<br>- 120 NM jusqu'au / until FL100,<br>- 26 NM en éloignement radial 129° / outbound RDL 129°. |
| **CHAMBERY AIX LES BAINS** | VOR-DME | CBY | 115.4 MHz Ch 101X | H24 | 45°52'54.8"N 005°45'26.3"E 80NM FL500 | 4783 ft | | | |
| **CHARTRES La Loupe** | VOR-DME | CHW | 115.2 MHz Ch 99X | H24 | 48°28'48.0"N 000°59'13.4"E 180NM(135°..225°) 100NM FL500 | 732 ft | | | |
| **CHATEAUDUN** | VOR-DME | CAD | 115.95 MHz Ch 106Y | H24 | 48°03'33.0"N 001°23'13.5"E 80NM (225°-315°) 40NM FL500 | | | | |
| **CHATEAUROUX DEOLS** | NDB | CTX | 428 kHz | H24 | 46°56'11.8"N 001°48'04.1"E 50NM | 605 ft | 032°/4,35 NM THR 21 | | |
| **CHATEAUROUX-Déols** | VOR-DME | CHX | 108.65 MHz Ch 23Y | H24 | 46°52'16.3"N 001°44'30.7"E 200NM FL500 | 545 ft | 189° / 534 m THR 21 | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **CHATILLON SUR MARNE** | DME | CTL | 117.6 MHz Ch 123X | H24 | 49°08'15.9"N 003°34'39.7"E 70NM(315°..60°) 100NM FL500 | 673 ft | | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| **CLERMONT FERRAND AUVERGNE** | VOR-DME | CFA | 114.35 MHz Ch 90Y | H24 | 45°47'14.9"N 003°11'31.9"E 100NM FL500 | | 117°/392m THR 26 | | FRA(A): LFFRASW, LFLW |
| **COGNAC CHATEAUBERNARD** | TACAN | CGC | Ch 109X | H24 | 45°39'41.3"N 000°18'28.3"W | 94 ft | 273°/396m DTHR23 | | |
| | VOR-DME | CNA | 114.65 MHz Ch 93Y | H24 | 45°39'34.4"N 000°18'41.9"W | 78 ft | 255°/714m DTHR 23 | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBD, LFBE, LFBH, LFBI, LFBN, LFBO, LFBS, LFBU, LFBX, LFCJ, LFCP, LFCY, LFDC, LFDK, LFDN, LFDP, LFDU, LFIV, LFXB;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBD, LFBH, LFBI, LFBN, LFBU, LFCJ, LFCP, LFCY, LFDC, LFDK, LFDN, LFDP, LFDU, LFIV, LFXB |
| **COULOMMIERS Voisins** | VOR-DME | CLM | 112.9 MHz Ch 76X | H24 | 48°50'40.7"N 003°00'49.9"E 60NM FL500 | 486 ft | | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| **DAX SEYRESSE** | NDB | DX | 334 kHz | H24 | 43°41'50.6"N 001°01'41.3"W 25NM | 99 ft | 073°/1,84 NM ARP | | |
| **DEAUVILLE NORMANDIE** | VOR | DVL | 110.2 MHz | H24 | 49°18'38.7"N 000°18'45.8"E 60NM FL500 | 497 ft | 117°/6,6NM DTHR 30 | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **DIJON-LONGVIC** | VOR-DME | DJL | 111.45 MHz Ch 51Y | H24 | 47°16'14.8"N 005°05'50.4"E 80NM(015°..75°), 100NM(105°..165°) 60NM FL500 | | | | FRA(IA): LFFRANE, LFPO, LFPN, LFPV, LFPG, LFPB, LFLA, LFQB, LFSI, LFOK, LFPM, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRANE, LFSG, FL195-660 |
| **DINARD PLEURTUIT SAINT MALO** | VOR-DME | DIN | 114.3 MHz Ch 90X | H24 | 48°35'09.8"N 002°04'56.4"W 80NM FL500 | 234 ft | 336°/899m THR 35 | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **EPERNON** | VOR-DME | EPR | 115.65 MHz Ch 103Y | H24 | 48°37'32.5"N 001°39'23.6"E 60NM FL500 | | | | |
| **EPINAL MIRECOURT** | VOR | EPL | 113 MHz | H24 | 48°19'04.2"N 006°03'33.9"E 60NM FL500 | 1154 ft | | | FRA(IA): LFFRAE, EDDR, EDDS, EDFH, EDFM, EDHL, EDRZ, EDSB, EDSE, EDTD, EDTL, EDTM, ELLX, ETAD, LFGA, LFJL, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV, LFQP, LFSI, LFST;<br>FRA(ID): LFFRAE, EDDS, EDHL, EDSB, EDSE, EDTD, EDTL, EDTM, ETAR, LFEP, LFGA, LFGF, LFGJ, LFGL, LFGQ, LFJL, LFJY, LFLH, LFOK, LFQB, LFQE, LFQP, LFSD, LFSI, LFSN, LFSO, LFST |
| **EVREUX FAUVILLE** | TACAN | EVX | Ch 71X | H24 | 49°01'42.7"N 001°12'50.6"E | 450 ft | | | |
| **FIGARI SUD CORSE** | VOR-DME | FGI | 116.7 MHz Ch 114X | H24 | 41°30'07.9"N 009°05'00.3"E 40NM FL500 | 144 ft | 343°/857m THR 05 | | Fluctuation occasionnellle du signal VOR dans les secteurs Est et Ouest du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the Eastern and Western sectors of the navaid. |
| **GAILLAC-Castelneau de Montmirail** | DME | GAI | 108.5 MHz Ch 22X | H24 | 43°57'14.6"N 001°49'27.0"E 130NM FL500 | 979 ft | | | FRA(I) : LFFRASW ;<br>FRA(A) : LFFRASW, LFCC, LFCI, LFCK, LFCR, LFCU, LFDJ, LFDS, LFGM, LFGN, LFHA, LFHO, LFHP, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLN, LFLO, LFLV, LFLW, LFLZ, LFME, LFMI, LFMK, LFMP, LFMS, LFMT, LFMU, LFNG, LFQF, LFSL, LFTW, LESU ;<br>FRA(D) : LFFRASW, LFBA, LFCC, LFCI, LFCK, LFCR, LFDJ, LFMK, LFMP, LFMU |

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GROSTENQUIN** | VOR-DME | GTQ | 111.25 MHz Ch 49Y | H24 | 48°59'11.2"N 006°42'58.4"E 100NM(135°..225°) 60NM FL500 | 1057 ft | | | FRA(IA): LFFRAE, LFEP, LFEV, LFGA, LFGF, LFGL, LFGJ, LFGQ, LFLH, LFOK, LFQB, LFQM, LFQW, LFSA, LFSD, LFSI, LFSM, LFST, LFSX;<br>FRA(ID): LFFRAE, EDDK, EDFH, EDSB, EDTL, ELLX, LFST, LFGA |
| **HERICOURT** | NDB | HR | 289 kHz | H24 | 47°33'42.0"N 006°43'56.1"E 30NM | | | | FRA(D): LFFRAE, LSGC, LSGK, LSMA, LSME, LSMP, LSTS, LSZB, LSZC, LSZG, EVEN FL |
| **HYERES LE PALYVESTRE** | TACAN | HYE | Ch 27X | H24 | 43°06'01.1"N 006°08'51.5"E 100NM FL500 | 7 ft | 020°/353 m ARP | | |
| **ISTRES LE TUBE** | TACAN | ITR | Ch 104X | H24 | 43°31'33.9"N 004°55'36.9"E FL600 | 77 ft | 026°/463 m ARP | | |
| **JERSEY** | VOR-DME | JSY | 112.2 MHz Ch 59X | H24 | 49°13'16.0"N 002°02'46.1"W | | | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660<br>voir AIP U.K / see AIP U.K<br>FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>voir AIP U.K / see AIP U.K |
| **L' AIGLE** | VOR-DME | LGL | 112.7 MHz Ch 74X | H24 | 48°47'26.2"N 000°31'49.0"E 60NM FL500 | 971 ft | | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **LA TOUR DU PIN-Lyon Est** | DME | LTP | 115.55 MHz Ch 102Y | H24 | 45°29'20.3"N 005°26'20.6"E 80NM FL500 | 2165 ft | | | FRA(IA): LFFRASE, LFXA, LFLM, LFHS, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFHV, LFXA, LFLM, LFHS, LFNA, FL195-660 |
| **LANDIVISIAU** | TACAN | LDV | Ch 98Y | H24 | 48°31'41.8"N 004°09'22.7"W | | | | |
| **LANVEOC POULMIC** | TACAN | BST | Ch 94X | H24 | 48°17'04.3"N 004°27'07.6"W | | | | |
| **LE LUC LE CANNET** | VOR-DME | LUC | 113 MHz Ch 77X | H24 | 43°22'58.0"N 006°15'21.3"E | | 267°/5,37 NM THR 09 | | |
| **LEMBEYE** | VOR | LMB | 111.8 MHz | H24 | 43°28'00.0"N 000°01'06.3"W 60NM(135°..225°) 40NM FL250 | 980 ft | | | |
| **LILLE LESQUIN** | VOR-DME | LEQ | 109 MHz Ch 27X | H24 | 50°33'42.4"N 003°05'21.0"E 40NM FL250 | 163 ft | | | |
| **LIMOGES** | VOR-DME | LMG | 114.5 MHz Ch 92X | H24 | 45°48'57.3"N 001°01'32.1"E 80NM(315°..60°) 100NM FL500 | 1375 ft | | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBA, LFBD, LFBE, LFBG, LFBK, LFBU, LFBX, LFLX;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBG, LFBU, LFBO, LFBP, LFBT, LFBX, LFCC, LFCK, LFCR, LFDH, LFSL |
| **LORIENT LANN BIHOUE** | TACAN | LOR | Ch 105X | H24 | 47°45'41.3"N 003°26'28.2"W 100NM FL250 | 171 ft | 320°/138 m ARP | | |
| **LUXEUIL** | VOR | LUL | 117.1 MHz | H24 | 47°41'17.8"N 006°17'44.1"E 80NM | | | | FRA(IA): LFFRAE, LFEP, LFGF, LFGJ, LFGL, LFGQ, LFGW, LFGY, LFJL, LFJY, LFLH, LFOK, LFQB, LFQE, LFSD, LFSG, LFSI, LFSN, LFSO, LFST, EDSB, EDTL;<br>FRA(ID): LFFRAE, LFEV, LFGB, LFQM, LFQW, LFSB, LFSM, LFSX, LSGC, LSGK, LSMA, LSME, LSMP, LSZB, LSZC, LSZG<br>EVEN FL from LSAGACC to LFEECTA |
| **LUXEUIL SAINT SAUVEUR** | TACAN | LXI | Ch 19X | H24 | 47°46'59.4"N 006°21'25.6"E 60NM FL250 | 883 ft | | | |
| **LYON SAINT EXUPERY** | VOR-DME | LSE | 114.75 MHz Ch 94Y | H24 | 45°44'43.9"N 005°05'26.1"E 140NM(135°..255°) 100NM FL500 | 820 ft | | | FRA(IA): LFFRASE, LFMH, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFLB, LFLP, LFMH, LFHP, LFGF, LFGJ, LFLH, LFSD, LFHA, LSGG, LFLI, LFHN, LSGL, LSGP, FL195-660 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **MARSEILLE PROVENCE** | NDB | OB | 395 kHz | HO | 43°13'47.4"N 005°39'55.5"E 50NM | 1562 ft | | | FRA(D): LFFRASE, LFMF, FL195-660 |
| | VOR-DME | MRM | 108.8 MHz Ch 25X | H24 | 43°22'38.4"N 005°19'35.2"E 60NM(270°..90°) 100NM FL500 | 771 ft | 124°/5.6NM DTHR 31R | | Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans le secteur Sud du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the southern sector of the navaid.<br>FRA(IA): LFFRASE, LFLU, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFTH, FL195-660 |
| **MARTIGUES** | VOR-DME | MTG | 117.3 MHz Ch 120X | H24 | 43°23'10.7"N 005°05'12.6"E 200NM(135°..225°) 100NM FL500 | 650 ft | | | FRA(IA): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFHO, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFLU, LFHO, LFMT, LFTW, LFNG, FL195-660 |
| **MELUN VILLAROCHE** | VOR-DME | MLN | 113.6 MHz Ch 83X | H24 | 48°27'20.8"N 002°48'47.8"E 40NM FL250 | 104.36 m | | | |
| **MENDE-Nasbinals** | VOR-DME | MEN | 115.3 MHz Ch 100X | H24 | 44°36'30.1"N 003°09'44.7"E 100NM FL500 | 4514 ft | | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFHO, LFME, LFMI, LFMS, LFMT, LFMU, LFTW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFCI, LFCK, LFCR, LFLC, LFLW |
| **MONTELIMAR ANCONE** | VOR-DME | MTL | 113.65 MHz Ch 83Y | H24 | 44°33'17.8"N 004°46'47.5"E 100NM FL500 | 656 ft | | | FRA(IA): LFFRASE, LFMH, LFHP, LFLL, LFLY, LFLS, LFHV, LFXA, LFLM, LFHS, LFLC, LFHA, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, LFBK, LFTW, LFMA, LFMY, LFML, LFMQ, LFNA, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMH, LFHP, LFLB, LFLP, LFLL, LFLY, LFLS, LFHA, LFMT, LFTW, LFNG, LFMI, LFMA, LFMY, LFML, LFMQ, LFMV, LFNA, FL195-660 |
| **MONTMEDY-Dun sur Meuse** | VOR | MMD | 109.4 MHz | H24 | 49°23'28.5"N 005°07'27.9"E 100NM(45°..135°), 40NM(135°..225°) 60NM FL500 | 1076 ft | | | FRA(A): LFFRANE, LFJL, ELLX, EDFH, EDDR, ETAR, ETAD, EDSB, EDRZ, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRANE, LFJL, LFST, LFSO, LFSN, LFQA, FL195-660 |
| **MONTPELLIER MEDITERRANEE** | VOR-DME | FJR | 114.45 MHz Ch 91Y | H24 | 43°34'42.1"N 003°58'29.0"E 80NM(225°..345°) 60NM FL500 | 7 ft | 314°/868m THR 30R | | FRA(EXA): LFFRASE, LFMP, FL195-660;<br>FRA(EXD): LFFRASE, LFMU, LFMP, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRASW, FL195-660 |
| **MOULINS** | VOR-DME | MOU | 116.7 MHz Ch 114X | H24 | 46°42'24.4"N 003°37'54.0"E 80NM FL500 | 699 ft | | | FRA(I): LFFRAC;<br>FRA(A): LFFRAC, LFOK, LFLA, LFQB, LFQA, LFGJ, LFSD, LFLC, LFLD, LFOA, LFGM, LFGN, LFHY, LFLN, LFLO, LFQF, LFHJ, LFHS, LFHV, LFHW, LFKL, LFKY, LFLG, LFLL, LFLM, LFLS, LFLU, LFLY, LFMH, LFXA;<br>FRA(D): LFFRAC, LFLD, LFOA, LFOZ, LFOJ, LFOT, LFGJ, LFSD, LFOK, LFLA, LFQA, LFQB, LFHA, LFHQ, LFKM, LFLC, LFLV, LFLZ |
| **NANCY OCHEY** | TACAN | NAY | Ch 115X | H24 | 48°35'01.1"N 005°57'06.6"E | 1063 ft | | | |
| **NANTES ATLANTIQUE** | VOR-DME | NTS | 115.5 MHz Ch 102X | H24 | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W 100NM(315°..45°) 150NM FL500 | | 257°/713 m DTHR 21 | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NICE COTE D'AZUR** | DME | NIZ | 112.4 MHz Ch 71X | H24 | 43°46'14.3"N 007°15'15.8"E 200NM(135°..225°) 150NM FL500 | 2822 ft | | | |
| | NDB | MUS | 428 kHz | H24 | 43°23'04.5"N 006°36'22.9"E 40NM | 1500 ft | | | |
| **NIMES GARONS** | NDB | NG | 354 kHz | H24 | 43°51'25.9"N 004°24'22.6"E 25NM | 249 ft | 353°/5,34NM THR 18 | | Situé à / Located at : NIMES COURBESSAC AD.<br>FRA(IA): LFFRASE, LFMI, LFMO, LFMU, LFMV, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMV, LFMO, LFMU, FL195-660 |
| **ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL** | NDB | ORS | 322 kHz | H24 | 47°56'14.6"N 002°14'33.5"E 25NM | 432 ft | 053°/3,45 NM THR 23 | | |
| **PASSEIRY** | VOR-DME | PAS | 116.6 MHz Ch 113X | HO | 46°09'49.4"N 005°59'59.7"E | | | | |
| **PERPIGNAN RIVESALTES** | VOR-DME | PPG | 116.25 MHz Ch 109Y | H24 | 42°45'01.7"N 002°52'01.7"E 100NM(45°..135°) 80NM FL500 | 151 ft | 131°/603 m THR 15 | | ALT VOR 128<br>FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LEGE;<br>FRA(D): LFFRASW, LFCI, LFMK, LFMT, LFMU |
| **POITIERS BIARD** | DME | PT | 110.95 MHz Ch 46Y | H24 | 46°35'40.4"N 000°18'53.1"E 75NM FL500 | 461 ft | 190°/375m THR 21 | | |
| | VOR | POI | 113.3 MHz | H24 | 46°34'51.6"N 000°17'53.5"E 60NM FL500 | 441 ft | 315°/213m THR 03 | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFJR, LFOC, LFOD, LFOQ, LFOR, LFOT, LFOV, LFRM;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBG, LFJR, LFOD, LFRM |
| **QUIMPER PLUGUFFAN** | VOR-DME | QPR | 117.8 MHz Ch 125X | H24 | 47°57'26.2"N 004°11'05.0"W 150NM FL500 | 315 ft | 228°/1.53 NM THR 27 | | FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRH, LFRV, LFRQ;<br>FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRO, LFRU, LFRH, LFRV, LFRQ |
| **RAMBOUILLET-Les Bordes** | DME | RBT | 114.7 MHz Ch 94X | H24 | 48°39'14.2"N 001°59'39.2"E 110NM(135°..225°) 60NM FL500 | 604 ft | | | |
| **REIMS** | VOR | REM | 112.3 MHz | H24 | 49°18'41.9"N 004°02'43.3"E 60NM FL500 | 335 ft | | | |
| **RENNES SAINT JACQUES** | VOR-DME | REN | 109.25 MHz Ch 29Y | H24 | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W 150NM FL500 | 126 ft | | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **ROANNE** | VOR-DME | ROA | 110.4 MHz Ch 41X | H24 | 46°03'33.0"N 003°59'57.4"E 55NM | 1079 ft | 223°/465m THR 19 | | |
| **ROLAMPONT** | DME | RLP | 117.3 MHz Ch 120X | H24 | 47°54'22.7"N 005°14'57.0"E 120NM(105°..165°) 60NM FL500 | 1490 ft | | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRAE, FL195-660 |
| **ROUEN VALLEE DE SEINE** | VOR | ROU | 116.8 MHz | H24 | 49°27'56.3"N 001°16'50.3"E 40NM FL250 | 560 ft | 040°/5,9NM THR 22 | | |
| **SAINT DIZIER ROBINSON** | TACAN | SDI | Ch 87X | H24 | 48°38'13.2"N 004°53'21.1"E | 447 ft | 133°/507 m THR 11 | | |
| **SAINT TROPEZ** | VOR-DME | STP | 116.5 MHz Ch 112X | H24 | 43°13'10.1"N 006°36'06.5"E 200NM(90°..270°) 60NM FL500 | 1089 ft | | | FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660 |
| **SAINTE LEOCADIE** | NDB | SAL | 418 kHz | H24 | 42°26'47.9"N 002°00'44.7"E 25NM | | | | |
| **SAVERNE** | VOR-DME | SAV | 110.45 MHz Ch 41Y | H24 | 48°47'46.5"N 007°26'52.7"E 60NM FL250 | 1021 ft | | | |
| **SOLENZARA** | TACAN | SZA | Ch 87X | H24 | 41°56'14.9"N 009°23'58.4"E 200/60 200NM FL500 | 10 ft | 284°/476m THR 18 | | |
| **STRASBOURG ENTZHEIM** | VOR-DME | STR | 115.6 MHz Ch 103X | H24 | 48°30'19.4"N 007°34'19.1"E 150NM(135°..225°), 60NM(045°..135°) 100NM FL500 | 577 ft | | | |
| **TARBES** | VOR-DME | TBO | 113.9 MHz Ch 86X | H24 | 43°19'56.0"N 000°08'44.7"E 80NM FL500 | 1039 ft | 036°/10,6 NM THR 20 | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LEPP, LERJ, LESO, LFBZ |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Station | Service | ID | FREQ | HOR | Coordonnées Coordinates Portée Coverage | ALT | Situation *Location* | Exploitant *Operator* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **THIERS** | DME | TIS | 117.5 MHz Ch 122X | H24 | 45°52'54.6"N 003°33'12.9"E 60NM FL250 | 2258 ft | | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRASW, FL195-660, EVEN FL for entering aircraft, ODD FL for exiting aircraft |
| **TOULOUSE BLAGNAC** | VOR-DME | TOU | 117.7 MHz Ch 124X | H24 | 43°40'51.0"N 001°18'35.3"E 120NM(195°..255°) 70NM FL500 | 574 ft | | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBA, LFBD, LFCK;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBM, LFCG, LFCL, LFCQ, LFCW, LFCX, LFDB, LFDH, LFDX, LFMW |
| **TOUSSUS LE NOBLE** | VOR | TSU | 108.25 MHz | H24 | 48°45'13.4"N 002°06'08.5"E 100NM(134°..314°) 80NM FL500 | 547 ft | 042°/387m THR 07L | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| **TROYES BARBEREY** | VOR | TRO | 116 MHz | H24 | 48°15'04.4"N 003°57'47.3"E 60NM FL500 | 861 ft | | | FRA(IA): LFFRANE, LFQA, LFOJ, LFOZ, LFPG, LFPB, FL195-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 4.2 SYSTEMES SPECIAUX DE NAVIGATION

*SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 4.3 SYSTEME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS)

*GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)*

**Liste et description des éléments du système mondial de navigation par satellite (GNSS) assurant le service de navigation établi pour les besoins en route.**

***List and description of elements of the global navigation satellite system (GNSS) providing the navigation service established for en-route purposes.***

| **Identification de l'élément du GNSS**<br>*Name of the GNSS element* | **Fréquences**<br>*Frequencies* | **Zone de service nominale et zone de couverture**<br>*Nominal service area and coverage area* | **Observations**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| **EGNOS**<br>Service complémentaire européen de navigation par satellites géostationnaires.<br>*European geostationary navigation overlay service.* | L1 : 1575.42 MHz | Espaces aériens européens. Plus de précisions sur le site internet du prestataire ESSP.<br>*European airspaces. More information on the ESSP website.*<br>https://egnos-user-support.essp-sas.eu/new_egnos_ops/aviation-portal/aviation-dashboard | Système de renforcement satellitaire européen fourni par le prestataire ESSP.<br>*European SBAS provided by ESSP.* |
| **GPS**<br>Système mondial de localisation par satellite.<br>*Global positioning system.* | L1 : 1575.42 MHz | Couverture mondiale. Disponible dans tous les espaces aériens où la France rend des services de circulation aérienne, sous réserve de la vérification préalable d'une disponibilité suffisante des satellites sur la trajectoire envisagée.<br>*Global coverage. Available in all airspaces where France provides air traffic services, subject to prior verification of sufficient satellite availability on the planned trajectory.* | Constellation satellitaire de base fournie par le ministère de la défense des États-Unis / *Core satellite constellation provided by the US Department of Defense :*<br>https://www.gps.gov/<br>L'utilisation dans l'espace aérien d'un État membre de l'Union européenne d'une constellation satellitaire de base autre que le GPS relève d'une décision de la Commission européenne.<br>*The use of a core satellite constellation other than GPS in the EU Member States' airspace is subject to approval by the European Commission.* |
| **WAAS**<br>Système de renforcement à couverture étendue.<br>*Wide area augmentation system.* | L1 : 1575.42 MHz | Espaces aériens de Saint-Pierre-et-Miquelon. Plus de précisions sur le site internet.<br>*Saint-Pierre-and-Miquelon islands airspace. More information on website.* https://www.nstb.tc.faa.gov/ | Système de renforcement satellitaire fourni par l'administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis.<br>*Satellite-based augmentation system provided by the US Federal Aviation Administration (FAA).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 4.4 INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS

*NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS*

Les points significatifs utilisés pour les opérations en cheminement libre (FRA) sont présentés selon leur fonction. Un point peut avoir une ou plusieurs fonctions dans un ou plusieurs volumes FRA. La fonction abrégée entre parenthèses est indiquée dans la colonne "Observations" après le volume FRA concerné.

*Significant points used for Free Route operations (FRA) are categorized according to their function. One point may have one or more functions in one or several FRA volumes. The function is shown in column "Remarks" abbreviated in parentheses after the FRA volume concerned.*

FRA (A) Point de connection d'arrivée FRA / *FRA arrival connecting point*
FRA (D) Point de connection de départ FRA / *FRA departure connecting point*
FRA (E) Point d'entrée horizontale FRA / *FRA horizontal entry point*
FRA (I) Point intermédiaire FRA / *FRA intermediate point*
FRA (X) Point de sortie horizontale FRA / *FRA horizontal exit point*

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| ABADO | 45°39'21.0"N 005°17'35.0"E | | |
| ABADU | 46°54'10.8"N 002°27'12.1"W | | |
| ABAMU | 49°23'49.9"N 000°15'29.3"W | | |
| ABARI | 47°24'59.0"N 006°56'33.0"E | | |
| ABDIL | 44°09'09.0"N 005°20'31.0"E | R161 , T43 | |
| ABDOS | 47°39'57.0"N 002°31'47.0"E | G54 , R31 | |
| ABDUX | 43°51'30.0"N 004°59'15.0"E | | |
| ABILI | 43°34'04.0"N 005°40'29.0"E | Q302 | |
| ABIXI | 46°31'54.3"N 002°19'55.2"W | | |
| ABLAK | 43°30'05.0"N 005°26'18.0"E | P856 , Q302 | FRA(A): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, LFMF, FL195-660 |
| ABLAN | 47°18'49.0"N 001°25'25.0"W | | |
| ABNUR | 50°10'17.0"N 001°51'30.7"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| ABOBO | 48°30'34.6"N 002°11'29.5"E | | |
| ABORO | 48°31'26.9"N 002°24'54.3"E | | |
| ABOTI | 48°26'58.3"N 001°54'13.8"W | | |
| ABRET | 45°28'29.9"N 005°30'03.1"E | | |
| ABRIX | 43°38'47.0"N 001°57'45.0"W | | FRA(E): LFFRASW |
| ABROM | 50°29'30.9"N 002°29'25.3"E | | |
| ABRON | 42°36'51.0"N 008°08'52.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ABSEG | 48°15'38.7"N 003°52'33.9"E | | |
| ABSIE | 46°35'00.0"N 000°27'30.0"W | G54 , R66 | |
| ABSIN | 42°35'58.0"N 009°37'22.0"E | | |
| ABUDA | 50°06'59.0"N 001°45'27.1"E | | |
| ABULO | 45°34'27.0"N 006°59'42.0"E | T345 | |
| ACRUF | 45°06'25.0"N 004°46'46.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ADABI | 46°33'40.0"N 000°31'51.0"E | R66 | FRA(I): LFFRASW |
| ADADA | 48°17'42.0"N 002°00'13.0"E | R106 | |
| ADATI | 48°03'11.2"N 002°28'27.7"E | | |
| ADATU | 45°32'14.0"N 002°49'32.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ADDOZ | 48°26'21.6"N 002°48'42.4"E | | |
| ADEKA | 45°56'29.7"N 003°10'48.3"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ADEVA | 44°15'00.0"N 003°15'42.0"E | | |
| ADIDI | 48°43'17.1"N 002°06'02.7"W | | |
| ADILU | 46°07'27.0"N 000°50'22.0"W | | |
| ADIMO | 43°29'31.2"N 001°54'31.5"E | | |
| ADITA | 43°13'42.8"N 005°49'43.9"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ADIVA | 43°29'55.0"N 004°56'15.8"E | | |
| ADNOR | 50°01'02.1"N 002°24'22.5"E | | |
| ADOGA | 48°01'08.0"N 007°26'57.0"E | | |
| ADRUD | 49°10'14.0"N 006°26'55.0"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-245 |
| ADSER | 43°14'30.0"N 001°12'11.0"E | | |
| ADSET | 47°24'21.0"N 003°07'03.0"W | T499 , UT499 , UT512 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| ADSUD | 49°52'55.9"N 002°27'35.0"E | | |
| ADUDU | 43°20'41.0"N 007°11'21.0"E | N86 , P856 | |
| ADUTO | 50°30'54.0"N 003°21'42.0"E | N873 | FRA(X): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| ADUZE | 41°07'48.5"N 005°38'26.5"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| AFRIC | 43°46'27.0"N 002°52'09.0"E | G39 , G393 , J27 | FRA(A): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR |
| AGAKI | 42°48'17.0"N 005°01'25.0"E | Z16 , Z152 | |
| AGANO | 49°39'54.0"N 002°00'00.0"W | | |
| AGENO | 43°29'23.2"N 001°16'28.1"E | | |
| AGEVU | 43°52'04.0"N 006°39'50.0"E | G374 | FRA(AD): LFFRASE, LFNA, FL195-660 |
| AGLAX | 49°57'24.7"N 002°26'59.2"E | | |
| AGLIM | 41°21'26.0"N 004°40'00.0"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| AGOPA | 48°05'00.0"N 002°00'35.0"E | R106 | FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV |
| AGOTO | 42°26'18.0"N 005°42'35.0"E | | |
| AGOTU | 47°47'23.0"N 002°04'14.0"W | | |
| AGREV | 45°03'51.0"N 004°19'02.7"E | G53 , R31 | |
| AHVEC | 48°49'19.2"N 002°44'44.9"E | UN857 | FRA(EX): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 |
| AKELU | 49°22'01.0"N 006°27'50.0"E | N852 , V36 | |
| AKEMO | 47°08'21.0"N 003°00'00.0"W | UN461 , UN471 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 |
| AKEPO | 43°18'57.4"N 000°08'17.9"W | | |
| AKIKI | 49°35'29.0"N 001°25'00.0"W | G27 , UM189 , N867 , UN867 , UY120 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| AKITO | 47°12'48.0"N 006°38'55.5"E | Z24 | |
| AKONO | 47°42'56.3"N 004°35'22.2"E | | |
| AKUNU | 43°07'58.5"N 003°22'23.8"E | | |
| AKUTI | 43°13'38.0"N 008°56'25.0"E | A9 , G702 , UM616 , R16 | FRA(IA): LFFRASE, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LIRJ, FL195-660 |
| ALARO | 47°29'47.2"N 004°44'56.5"E | | |
| ALBER | 42°27'05.4"N 002°49'55.6"E | B384 | FRA(X): LFFRASW |
| ALESO | 50°34'32.2"N 001°13'31.5"E | T20 | FRA(X): LFFRANE, FL195-660 |
| ALIMO | 48°42'57.0"N 003°55'56.0"E | A6 , B13 | |
| ALISO | 42°55'40.0"N 009°36'14.4"E | P856 | |
| ALIVA | 43°55'58.8"N 001°08'49.3"E | | |
| ALTIK | 47°38'58.7"N 007°07'50.3"E | | |
| ALURA | 46°30'00.0"N 004°57'09.7"E | A6 | |
| ALUTA | 49°00'18.7"N 007°29'53.2"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL245-660 |
| AMAXA | 49°46'28.2"N 002°41'50.8"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| AMCAK | 48°44'36.0"N 005°04'48.0"E | | FRA(I): LFFRAE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| AMDAS | 45°40'54.4"N 003°44'34.7"E | | |
| AMDOQ | 48°13'46.4"N 007°12'38.8"E | | |
| AMFAC | 42°52'29.3"N 005°02'57.2"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| AMFOU | 43°35'45.0"N 006°06'04.0"E | A3 , Q302 , R161 , Y22 | FRA(A): LFFRASE, LFMN, FL195-660 |
| AMGEL | 43°49'55.4"N 007°22'28.7"E | | |
| AMIKO | 45°07'41.0"N 004°28'59.4"E | A3 , G53 | FRA(A): LFFRASE, LFLV, LFLO, LFHX, LFLN, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRASE, LFLU, LFLV, LFLO, LFHX, LFLN, FL195-660 |
| AMIRO | 43°56'27.7"N 006°44'52.9"E | Z206 | |
| AMJUS | 49°05'45.9"N 002°02'09.2"E | UN872 , UT300 | |
| AMKEN | 46°10'57.2"N 005°22'46.2"E | | |
| AMLIR | 44°26'35.1"N 003°09'54.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| AMODO | 48°25'10.0"N 002°58'49.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| AMOLO | 43°49'40.6"N 002°34'43.5"E | G39 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR |
| AMONI | 45°04'02.0"N 004°49'57.0"E | V44 | |
| AMOPO | 48°46'25.9"N 003°13'56.4"W | | |
| AMORO | 46°30'00.0"N 004°32'17.0"E | A2 | FRA(I): LFFRAC |
| AMPES | 41°24'37.0"N 008°07'15.0"E | M623 | |
| AMPOP | 49°31'47.7"N 006°09'02.9"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL245-660 |
| AMPUM | 49°32'26.6"N 005°48'48.1"E | Z110 | |
| AMUGU | 49°04'50.7"N 002°03'21.8"W | | |
| AMUVA | 46°02'27.0"N 003°18'33.0"W | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| AMVAR | 45°19'50.0"N 005°56'14.0"E | Z40 | |
| ANDLO | 48°23'45.5"N 007°22'59.6"E | | |
| ANETO | 42°41'35.0"N 000°33'30.0"E | | FRA(EX): LFFRASW |
| ANGLO | 49°55'42.0"N 000°27'18.0"W | G27 , G273 , UM189 , UZ273 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ANIGU | 47°32'11.0"N 000°31'53.0"W | V30 | |
| ANLEV | 48°41'37.0"N 003°03'00.0"W | T120 | |
| ANNET | 49°39'05.1"N 004°00'05.0"W | UM25 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| APPOC | 48°29'54.9"N 003°19'40.2"E | | |
| APRUR | 41°22'22.0"N 007°16'20.4"E | T175 | FRA(D): LFFRASE, LIEA |
| AQQIR | 45°07'17.9"N 004°45'19.7"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ARBON | 45°16'59.8"N 004°53'24.6"E | | |
| ARBOS | 46°59'03.0"N 006°01'35.0"E | L47 , V25 | FRA(E): LFFRAE, EVEN FL for entering aircrafts |
| ARDEG | 44°40'09.0"N 004°32'15.0"E | T121 | |
| ARDEN | 49°51'43.0"N 004°51'28.0"E | | FRA(X): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| ARDOD | 47°43'53.0"N 000°54'21.0"W | A5 , UN873 , T15 , UZ15 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ARDOL | 46°45'05.0"N 004°38'15.0"E | | FRA(A): LFFRAC, LFAI, LFPM, LFPN, LFPO, LFPV |
| ARFOZ | 46°46'58.0"N 005°05'42.0"E | | FRA(I): LFFRAC, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| ARGED | 48°55'47.0"N 000°15'00.0"W | H490 , UN502 , UT494 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ARGIS | 45°58'16.0"N 005°35'57.0"E | T544 , Z66 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ARKIP | 47°38'00.0"N 002°02'11.0"E | R106 | FRA(I): LFFRASW |
| ARKOX | 45°26'24.0"N 005°18'27.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ARLET | 43°15'39.0"N 005°19'45.2"E | | |
| ARLOP | 46°16'26.0"N 004°09'23.0"E | | |
| ARLOR | 48°37'38.4"N 002°37'54.1"W | | |
| ARMAL | 47°20'27.0"N 002°03'11.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ARMAX | 45°01'42.9"N 001°44'42.1"E | | |
| ARMIV | 44°06'15.3"N 004°50'54.6"E | | |
| ARNAV | 47°12'24.0"N 001°47'25.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ARNEV | 47°56'57.1"N 000°29'31.4"W | | |
| ARNOT | 47°24'08.0"N 006°55'12.0"E | T14 | |
| ARPIL | 45°41'09.7"N 000°41'52.3"E | | |
| ARPOB | 45°55'44.6"N 005°03'49.2"E | | |
| ARPUS | 47°40'21.3"N 006°39'56.8"E | A242 , G42 | |
| ARSAF | 49°21'02.6"N 002°08'03.0"E | UN874 | FRA(EX): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 |
| ARSIG | 43°18'56.0"N 000°26'50.9"W | | |
| ARSIL | 48°33'36.0"N 004°03'42.0"E | A6 , B13 , G40 | |
| ARSOM | 46°08'14.0"N 003°25'11.0"E | J924 , Y600 | |
| ARSUK | 48°46'09.2"N 000°41'04.2"E | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ARTAX | 46°15'27.0"N 001°47'00.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ARTIV | 48°52'02.0"N 001°52'04.0"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ARVID | 43°04'33.6"N 001°27'52.9"W | | FRA(X): LFFRASW |
| ARVOL | 50°32'45.0"N 003°29'49.0"E | Z173 , Z373 | |
| ARZIP | 47°55'16.0"N 006°07'35.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| ASBAR | 50°23'36.0"N 003°21'53.0"E | | |
| ASGUN | 49°11'05.0"N 003°25'40.0"E | | |
| ASKAG | 41°47'25.0"N 009°45'00.0"E | | |
| ASKAN | 45°02'40.0"N 001°02'23.0"W | | FRA(AD): LFFRASW, LFBC, LFCD, LFCH |
| ASLEG | 45°45'09.0"N 006°09'15.0"E | T45 | |
| ASPET | 43°00'00.0"N 000°58'47.0"E | A29 | FRA(A): LFFRASW, LFBA, LFBF, LFBO, LFCG, LFCL, LFCQ, LFCW, LFCX, LFDB, LFDH, LFDX, LFMW |
| ASRUL | 48°43'06.2"N 003°50'42.1"E | | |
| ASSEQ | 46°13'23.6"N 006°30'56.6"E | Y51 | |
| ASTEG | 43°24'51.8"N 004°07'55.6"E | | |
| ASVOK | 48°57'33.5"N 001°29'42.8"E | | |
| ATGAL | 48°57'34.7"N 000°15'15.7"W | | |
| ATGEB | 48°41'09.1"N 001°39'18.4"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ATGIV | 49°58'35.5"N 000°53'11.2"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| ATGUS | 40°55'02.0"N 006°38'58.0"E | | |
| ATLEN | 44°30'19.3"N 004°56'51.0"W | | FRA(X): LFFRANW, FL195-660 |
| ATMAD | 45°13'09.0"N 007°00'09.0"E | | |
| ATMOS | 49°26'20.3"N 000°03'31.7"W | | |
| ATNIS | 48°23'29.0"N 001°27'43.0"W | T501 | |
| ATNUL | 48°35'05.0"N 006°41'59.0"E | | |
| ATREX | 49°47'07.0"N 002°22'07.0"E | J22 | FRA(D): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660 |
| ATRID | 46°50'55.0"N 003°24'31.0"E | A3 , Y600 | |
| ATSUP | 45°44'33.9"N 002°57'09.7"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ATTUC | 48°22'08.5"N 003°16'52.0"E | | |
| ATWIX | 43°20'14.0"N 000°30'05.8"W | | |
| AUCHE | 43°39'05.0"N 000°33'30.0"E | G17 , T544 | FRA(D): LFFRASW, LFBM |
| AULON | 44°22'43.0"N 001°38'51.0"E | G36 | |
| AVLON | 47°33'36.0"N 003°48'48.0"E | A2 , B373 | FRA(ID): LFFRAC, LFOK, LFLA, LFQA, LFQB, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| AXIOS | 43°53'11.6"N 004°41'25.4"E | | |
| AZFIC | 46°34'07.7"N 003°05'40.6"W | UN741 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| BABAT | 46°54'57.7"N 002°37'27.0"W | | |
| BABED | 43°18'54.0"N 008°36'01.0"E | UM616 | |
| BABOG | 47°30'51.0"N 001°22'09.9"E | | |
| BADAM | 44°05'11.0"N 003°10'14.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| BADBA | 43°59'24.0"N 007°39'48.0"E | | |
| BADET | 43°27'50.6"N 004°29'45.4"E | | |
| BADGI | 49°50'26.0"N 002°40'53.6"E | | |
| BADOD | 44°12'49.3"N 006°31'43.6"E | | FRA(D): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660 |
| BADPO | 43°39'33.1"N 007°34'07.7"E | | |
| BADUR | 48°42'39.0"N 002°57'04.0"W | G27 , T120 | FRA(I): LFFRANW, FL195-660;<br>FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRO, LFRU, LFRT, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRANW, EGJB, EGJJ, EGJA, LFRC, LFRT, LFRD, FL195-660 |
| BAGAD | 47°35'00.0"N 002°52'52.0"W | H34 , UT183 | FRA(E): LFFRANW, FL195-660<br>FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| BAGAP | 45°44'18.0"N 005°55'45.0"E | | |
| BAGBI | 46°48'52.0"N 004°35'48.0"E | | FRA(I): LFFRAC |
| BAGEK | 49°30'11.3"N 000°15'37.0"W | | |
| BAGIB | 46°31'07.0"N 002°09'45.4"W | | |
| BAGRO | 43°12'35.4"N 000°05'50.2"W | | |
| BAGSU | 41°29'53.0"N 009°13'31.0"E | | |
| BAKIX | 48°20'13.2"N 007°03'10.4"E | | |
| BAKNO | 46°30'00.0"N 003°31'53.3"E | A27 | |
| BAKTA | 43°50'12.0"N 001°06'10.0"W | | FRA(I): LFFRASW |
| BAKUL | 47°20'49.0"N 001°38'17.0"W | UN873 , UY110 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| BAKUP | 44°24'45.0"N 004°26'10.0"W | | FRA(X): LFFRANW, FL195-660 |
| BALAN | 46°30'58.0"N 001°02'00.0"E | A34 , R10 , R66 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBI, LFBL, LFJR, LFOD, LFRM |
| BALDA | 44°36'35.0"N 005°33'11.0"W | | FRA(X): LFFRANW, FL195-660 |
| BALEN | 40°56'48.0"N 005°41'24.0"E | M601 , UT250 | FRA(IA): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660 |
| BALIV | 47°40'12.5"N 001°30'41.7"E | | |
| BALMO | 42°25'00.0"N 004°35'07.0"E | A6 , N86 | |
| BALMU | 47°50'48.2"N 004°38'22.9"E | A6 , R11 | |
| BALNI | 47°37'05.0"N 001°40'26.0"W | R14 , T497 | |
| BALRU | 43°28'47.1"N 003°42'35.1"E | | |
| BALSI | 45°28'38.6"N 005°57'38.8"E | Q226 , UY36 | FRA(IA): LFFRASE, LFML, LFMQ, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFLU, LSGG, LFLI, LFHN, LSGL, LSGP, FL195-660 |
| BAMDI | 42°46'34.5"N 008°47'30.4"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| BAMES | 48°58'31.0"N 001°29'10.0"E | UN874 , UT191 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| BAMEV | 47°50'07.2"N 007°23'06.2"E | | FRA(I): LFFRAE |
| BAMGO | 42°52'56.1"N 003°02'25.3"E | | |
| BANEK | 45°46'37.0"N 005°52'10.0"E | | |
| BANKO | 45°49'12.0"N 007°03'17.0"E | L615 , T37 , Y52 | |
| BANOX | 48°34'27.1"N 001°30'19.8"E | T116 | |
| BANTI | 49°55'27.0"N 001°37'34.0"E | H20 , H22 | |
| BANUS | 45°19'46.6"N 004°28'38.1"E | | |
| BAQQA | 47°58'28.6"N 006°19'24.6"E | | |
| BARAN | 45°45'19.4"N 005°12'20.7"E | A2 | |
| BARAT | 43°00'15.6"N 005°02'28.7"E | | |
| BARAX | 47°32'28.8"N 001°32'19.1"E | | |
| BARIL | 42°29'58.0"N 009°19'30.0"E | | |
| BARLI | 50°25'51.1"N 002°46'19.7"E | | |
| BARSO | 44°08'37.0"N 006°53'25.3"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| BASIK | 48°57'13.0"N 002°57'04.0"W | | |
| BASIP | 43°53'32.0"N 007°57'42.0"E | | Y15 |
| BASLI | 44°06'52.9"N 002°59'15.0"E | J27 | |
| BATAG | 48°49'22.1"N 003°22'20.2"E | | |
| BATEX | 43°40'11.0"N 005°43'11.0"E | Y30 | |
| BATIV | 42°07'26.0"N 006°24'37.0"E | M731 | FRA(IA): LFFRASE, LIEA, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660 |
| BAVOL | 49°06'20.0"N 003°39'42.0"E | A6 , B13 | |
| BAVON | 40°15'58.0"N 006°03'22.0"E | M603 | FRA(IA): LFFRASE, LIEA, LIEO, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660 |
| BAXIR | 48°47'26.0"N 003°52'11.7"E | A6 , B13 | |
| BAZOS | 49°30'55.3"N 001°55'31.2"E | UN873 | FRA(EX): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 |
| BEBEV | 42°13'01.0"N 008°26'44.0"E | L978 , M622 , Y48 | FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660 |
| BEBIX | 45°56'57.0"N 001°23'59.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| BEDVA | 48°06'52.4"N 003°54'01.4"E | | |
| BEGAR | 47°54'30.0"N 007°35'00.0"E | | FRA(I): LFFRAE |
| BEKOS | 48°48'42.0"N 003°32'53.0"E | | |
| BEKRI | 46°08'38.6"N 004°25'41.6"E | | |
| BELDI | 49°57'20.0"N 002°35'04.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| BELEN | 43°54'51.0"N 002°44'19.0"W | | FRA(E): LFFRANW, FL195-660 |
| BELEP | 45°47'30.0"N 004°07'54.0"E | A3 , H38 | FRA(IA): LFFRASE, LFOA, LFOJ, LFHY, LFQG, LFLD, LFOZ, LFBK, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFHY, LFQG, LFBK, FL195-660 |
| BELIG | 43°16'02.0"N 000°00'50.0"E | | |
| BELOB | 50°42'34.0"N 003°12'52.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL265-660 |
| BELPA | 44°59'32.0"N 001°56'43.0"E | | |
| BELUS | 45°40'31.0"N 005°35'38.0"E | Z16 , Z87 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| BELVU | 45°57'09.2"N 004°02'42.0"E | A3 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| BEMAX | 46°09'56.0"N 000°45'35.0"W | | |
| BENAR | 48°15'11.0"N 000°44'40.0"E | A34 , H20 , UN859 , T17 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| BENIX | 49°32'48.0"N 001°29'24.0"W | G27 , G271 , G272 | |
| BEPER | 44°38'17.0"N 005°12'54.0"E | T43 | FRA(ID): LFFRASE, LFLB, LFLP, LFLL, LFLY, LFLS, FL195-660 |
| BEPMI | 46°09'08.0"N 002°30'00.0"E | V13 | |
| BERAD | 48°18'07.0"N 004°03'42.0"W | | |
| BERNO | 49°05'00.0"N 000°38'00.0"E | N160 | |
| BERUG | 48°37'17.0"N 006°55'54.8"E | V32 | |
| BETOB | 46°34'48.0"N 000°15'00.0"W | G54 , R66 | |
| BETUV | 48°57'16.0"N 003°07'20.0"W | Y491 | |
| BEVAV | 49°04'01.0"N 001°41'26.0"W | G273 , G274 , T496 , UZ273 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| BEVEN | 45°41'19.0"N 005°58'22.0"E | Q226 | |
| BEVOL | 47°00'43.0"N 000°55'51.0"E | UT158 | FRA(X): LFFRASW, FL195-305 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| BEVTO | 44°28'54.3"N 002°20'15.8"E | | |
| BIBAX | 50°03'27.0"N 001°00'29.0"E | M605 , UM605 | |
| BIBDO | 44°09'05.0"N 001°57'55.0"E | V12 | |
| BIBOT | 46°45'05.0"N 006°24'37.0"E | | |
| BIDAC | 43°25'02.4"N 001°08'08.4"W | G17 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LEPP, LERJ, LESO |
| BILGO | 49°54'07.0"N 003°26'50.0"E | B3 , H20 | |
| BINTO | 43°06'12.9"N 005°19'39.8"E | | |
| BIRGO | 43°23'30.0"N 006°07'11.0"E | G701 , V35 | |
| BIRSO | 47°49'56.8"N 000°30'53.5"W | | |
| BISBO | 43°27'44.4"N 007°09'48.5"E | | |
| BISKI | 42°46'34.9"N 008°47'31.0"E | | |
| BIVLO | 46°11'49.8"N 006°15'13.8"E | Y52 | |
| BIVSO | 45°09'58.0"N 001°18'35.0"E | | |
| BLONA | 45°00'30.9"N 006°46'38.3"E | | |
| BOBMA | 50°18'45.1"N 003°08'53.1"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| BOBRI | 46°50'18.0"N 001°11'25.0"W | A53 , R66 | |
| BOBSA | 48°29'45.0"N 000°38'54.0"E | A34 , H20 | |
| BOBSI | 46°19'26.6"N 004°59'06.7"E | A6 , T112 , Z32 | |
| BOCEP | 44°55'29.2"N 000°49'03.5"W | | |
| BODIL | 48°31'23.4"N 004°05'09.3"W | T120 | |
| BODRU | 44°12'31.0"N 006°22'40.0"E | | FRA(ID): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660 |
| BOGRO | 43°18'41.0"N 000°45'00.0"E | | |
| BOGVA | 49°29'01.5"N 001°28'48.5"E | | |
| BOKNO | 47°02'49.0"N 000°41'30.0"E | UN858 | FRA(X): LFFRASW<br>FRA(E): LFFRAN, FL305-660 |
| BOLBA | 43°22'12.8"N 006°58'56.1"E | | |
| BOLEC | 42°02'43.5"N 009°32'55.6"E | | |
| BOLGI | 46°40'04.0"N 005°56'18.0"E | T14 , Z24 | |
| BOLGU | 45°55'56.0"N 000°03'38.0"W | | |
| BOLLY | 48°05'31.0"N 004°09'04.0"E | T37 , Z318 | |
| BOLRO | 50°00'00.0"N 001°41'29.4"W | UP87 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| BOLSA | 43°20'02.8"N 003°18'54.4"E | | FRA(I): LFFRASW |
| BOMZA | 43°08'07.0"N 007°19'55.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| BONOH | 41°51'39.6"N 009°33'07.1"E | | |
| BORDI | 44°01'23.0"N 007°45'07.0"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| BORGO | 43°08'46.3"N 004°46'14.7"E | | |
| BOXXO | 49°26'56.0"N 002°00'35.0"E | | |
| BREMO | 42°20'00.0"N 009°34'37.0"E | | |
| BRUSC | 43°44'51.0"N 003°01'24.0"E | A27 , G393 | FRA(D): LFFRASW, LFMT |
| BUBLI | 48°46'17.8"N 004°09'00.0"E | | FRA(ID): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660 |
| BUGUS | 45°00'00.0"N 000°57'38.0"E | A34 | FRA(D): LFFRASW, LFBE |
| BUKID | 40°53'48.0"N 007°11'56.0"E | M601 , UT451 | FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660 |
| BULOL | 46°02'44.7"N 005°05'30.9"E | UN854 , T112 | FRA(IA): LFFRASE, LFGF, LFGJ, LFLH, LFSD, FL195-660 |
| BULOX | 48°33'00.0"N 000°46'00.0"W | UN29 , UZ57 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| BULTO | 43°16'25.0"N 004°54'12.0"E | Y341 , UY342 , Z154 | FRA(ID): LFFRASE, LFMC, LFTF, FL195-660 |
| BUNAV | 46°30'00.0"N 008°45'00.0"W | UN536 | |
| BUNAX | 42°39'16.0"N 008°39'11.0"E | | |
| BUNOR | 49°10'51.8"N 002°34'24.7"E | | |
| BUNOT | 48°03'09.3"N 001°29'40.0"W | | |
| BUROD | 43°25'12.0"N 006°23'18.0"E | | |
| BUROX | 43°37'50.0"N 001°15'18.0"E | | FRA(I): LFFRASW |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| BUSIL | 46°17'37.0"N 004°43'19.0"E | A2 , J34 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660<br>FRA(ED): LFFRAC, LFHJ, LFHS, LFHV, LFHW, LFKL, LFKY, LFLG, LFLL, LFLM, LFLS, LFLU, LFLY, LFMH, LFXA, LFHM, LFHU, LFKA, LFKX, LFLB, LFLE, LFLJ, LFLP, LFHP, FL195-660 |
| BUSUK | 48°51'19.0"N 000°42'48.0"E | UN160 , UT176 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| BUZIK | 48°54'08.6"N 002°39'13.9"E | | |
| BUZUC | 48°02'03.0"N 006°41'50.0"E | R112 | |
| CACHI | 47°04'00.0"N 004°06'24.0"E | A2 , G21 , Y600 | FRA(I): LFFRAC;<br>FRA(A): LFFRAC, LFSD, LFGJ, LFLH, LFLA, LFGQ, LFOJ, LFOZ, LFQB, LFPM, LFOK, LFQA, LFSI |
| CALAN | 43°05'39.5"N 005°19'59.4"E | | |
| CALNO | 42°47'58.0"N 008°21'52.0"E | A32 | |
| CAMBO | 49°17'30.0"N 005°51'35.0"W | | |
| CANSU | 49°00'00.0"N 000°00'00.0"W | | |
| CAPCO | 42°50'50.3"N 009°34'28.2"E | A3 | |
| CERVI | 45°58'12.0"N 007°32'43.0"E | | |
| CHABY | 47°47'48.0"N 003°56'55.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| CHALA | 45°21'19.0"N 000°07'51.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| CIFZU | 43°14'40.0"N 004°46'19.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| CIRTA | 39°00'00.0"N 007°02'00.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| COHPA | 48°26'39.6"N 002°51'03.5"E | UM729 | FRA(X): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(E): LFFRAN, FL305-660 |
| COLLO | 45°56'35.0"N 005°51'18.0"E | | |
| COPSI | 44°17'49.0"N 000°09'55.0"E | | |
| COQIW | 45°25'28.1"N 005°16'30.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| COQUE | 47°04'45.0"N 004°59'26.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| CORMA | 43°55'17.9"N 000°12'17.8"W | | |
| CORSI | 41°20'00.0"N 008°48'44.4"E | A9 | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| CREIL | 49°15'19.0"N 002°30'53.2"E | | |
| CUDOF | 45°28'38.0"N 002°58'17.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| CUERS | 43°13'34.0"N 006°08'04.0"E | G7 , V35 | |
| DAMLO | 47°23'45.0"N 001°41'13.0"W | | |
| DANAR | 48°04'04.0"N 006°03'13.0"E | | |
| DANBO | 45°55'18.3"N 005°03'31.4"E | A2 , A6 | FRA(ID): LFFRASE, LFLG, LFLU, FL195-660 |
| DEFAY | 48°25'06.6"N 005°07'07.7"E | | |
| DEGAX | 46°03'55.4"N 000°54'39.7"W | | |
| DEGEX | 47°44'38.0"N 003°09'24.0"W | H34 | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| DEGOL | 43°46'50.0"N 002°51'07.9"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBD |
| DEGUK | 44°06'30.0"N 000°43'51.0"E | R17 , T258 | |
| DEKJA | 47°31'43.0"N 000°41'09.0"W | UN482 | |
| DEKOD | 48°17'00.0"N 002°06'00.0"E | UN857 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| DEKOR | 49°00'26.0"N 005°55'59.0"W | | |
| DELOG | 44°19'44.0"N 003°59'15.0"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| DELOM | 50°18'53.0"N 004°05'22.8"E | | FRA(E): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| DELUG | 47°47'12.1"N 007°23'30.4"E | | |
| DEMOM | 49°32'53.2"N 000°07'51.0"W | | |
| DENEL | 48°21'55.0"N 007°53'03.0"E | | |
| DENIN | 50°22'12.0"N 003°25'48.0"E | | |
| DENTA | 41°40'31.0"N 008°20'52.0"E | | |
| DEPES | 44°07'24.0"N 002°09'52.0"E | T544 | |
| DEPOM | 47°19'04.0"N 002°10'45.0"E | G54 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFOJ, LFOZ, LFPM |
| DEPUL | 45°55'30.0"N 005°29'40.0"E | T544 | FRA(A): LFFRASE, LFLU, LFMH, FL195-660 |
| DEREM | 46°21'23.9"N 006°10'34.5"E | Z62 | |
| DEROL | 48°40'49.1"N 002°07'49.4"E | | |
| DESAB | 45°49'49.0"N 002°57'33.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| DETUN | 47°04'17.0"N 004°38'52.0"E | | |
| DETUR | 48°56'21.0"N 000°57'11.0"E | A361 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| DEVAL | 50°51'25.4"N 001°28'00.0"E | N57 | |
| DEVDI | 47°44'20.0"N 007°32'52.0"E | | FRA(I): LFFRAE |
| DEVIM | 49°27'00.6"N 003°37'56.0"E | Z157 | |
| DEVRO | 47°29'44.0"N 000°44'19.0"E | UN858 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| DEXEV | 46°58'50.5"N 002°10'37.4"E | | |
| DIBAG | 45°47'22.0"N 000°47'15.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| DIBER | 42°04'47.0"N 004°24'54.0"E | A6 , UN870 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| DIBES | 47°30'27.0"N 001°06'17.0"E | UN482 , UT158 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| DIBEX | 47°53'24.6"N 006°02'45.7"E | | |
| DIBOT | 48°36'39.8"N 007°11'44.8"E | | |
| DIDAK | 48°15'35.0"N 000°15'00.0"W | A5 , UN872 , UZ15 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| DIDGO | 48°07'31.8"N 004°02'55.5"E | | |
| DIDIG | 46°03'07.0"N 002°15'00.0"W | UP87 | FRA(X): LFFRANW, FL195-660<br>FRA(E): LFFRAN, FL305-660 |
| DIDOR | 49°18'49.1"N 003°16'55.4"E | | |
| DIDOS | 48°39'12.0"N 002°26'44.7"E | | |
| DIDRU | 46°10'54.0"N 000°01'52.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| DIGPO | 43°30'55.5"N 000°18'01.9"E | | FRA(I): LFFRASW |
| DIKEL | 41°32'53.0"N 009°06'49.0"E | P980 | FRA(D): LFFRASE, LIEO |
| DIKOL | 49°08'15.0"N 004°02'57.0"E | B3 , J10 | FRA(D): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660 |
| DIKRO | 49°35'05.0"N 001°06'39.0"W | G273 , UM184 , UM185 , UN861 , UT510 , V2 , V3 , UZ273 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| DILAB | 48°02'42.1"N 005°48'15.3"E | | |
| DILRA | 45°51'00.0"N 001°13'32.0"W | | |
| DIMAD | 43°18'04.3"N 007°16'40.8"E | | |
| DIMAL | 50°29'33.2"N 001°21'58.8"E | T20 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| DINAN | 49°49'55.0"N 005°19'53.0"E | | |
| DINIG | 46°29'43.0"N 005°53'26.0"E | Y55 | |
| DINIP | 48°52'54.4"N 001°50'44.3"W | | |
| DINOG | 48°40'11.2"N 001°44'49.5"W | | |
| DINOX | 46°40'00.0"N 006°07'11.0"E | L615 , V31 | |
| DINVI | 48°49'25.1"N 001°59'29.2"W | | |
| DIPCE | 49°06'02.5"N 005°09'20.9"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRAE, FL195-660 |
| DIPER | 50°20'45.0"N 002°03'41.0"E | B24 , L613 | |
| DIPIR | 46°40'09.0"N 005°35'35.0"E | T37 , V25 | |
| DIPKA | 51°02'30.2"N 002°11'00.9"E | | |
| DIRAX | 44°33'07.7"N 000°27'15.8"W | | FRA(I): LFFRASW |
| DIRBA | 46°00'00.3"N 004°30'09.4"E | | |
| DIRGO | 48°50'05.2"N 002°07'02.8"W | | |
| DIRMO | 47°05'21.0"N 002°11'32.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| DISAK | 48°08'00.0"N 002°07'54.0"E | UN857 | FRA(E): LFFRASW<br>FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| DISIS | 43°32'31.0"N 000°12'53.0"E | G17 , T259 | |
| DITAL | 48°44'41.0"N 000°53'21.0"E | UN491 , UN872 , UN873 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| DITEV | 44°29'01.2"N 002°54'09.3"E | | FRA(I): LFFRASW |
| DIVDA | 47°57'33.0"N 003°48'31.0"E | J301 , T11 | |
| DIVED | 49°13'08.3"N 006°42'48.5"E | | |
| DIVKO | 43°03'22.2"N 004°46'36.9"E | G7 , M731 , UM731 , UM984 , UN852 | FRA(IA): LFFRASE, LEGE, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMP, LFMU, LFMK, LFCK, LFMT, LFTW, LFNG, LFMC, LFTF, FL195-660 |
| DIVOK | 48°36'02.6"N 003°47'46.5"W | | |
| DIVON | 49°34'01.6"N 001°51'07.0"E | | |
| DIVUL | 43°18'07.0"N 007°37'17.0"E | G374 , M622 , P856 | FRA(IA): LFFRASE, LFKB, LFKC, LFKS, FL195-660 |
| DIXAD | 46°52'12.0"N 001°35'00.0"W | UY110 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| DOBEG | 48°36'09.2"N 007°24'04.8"E | | |
| DOBIK | 48°36'49.8"N 003°23'13.6"E | | |
| DOBIM | 42°57'14.0"N 009°45'00.0"E | R16 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| DODIM | 49°15'45.6"N 000°27'17.1"E | | |
| DODOM | 43°20'31.0"N 000°56'04.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| DOGOV | 46°56'12.4"N 001°46'29.1"W | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| DOKAR | 42°30'03.0"N 009°45'00.0"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| DOLIN | 48°19'21.9"N 005°13'07.1"E | | |
| DOLIS | 39°00'00.0"N 005°22'29.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| DOLIV | 43°42'36.9"N 005°10'38.2"E | | |
| DOLUR | 49°29'03.9"N 005°03'26.1"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| DOMIL | 46°57'31.0"N 006°18'53.0"E | Z24 | |
| DOMOD | 47°51'46.0"N 001°17'09.0"E | A3 , H20 , R10 , UT158 | |
| DOMOK | 49°43'28.0"N 002°06'18.0"W | Q41 , UT260 | FRA(E): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(X): LFFRANW, FL195-660 |
| DOMUS | 48°53'17.1"N 001°57'49.9"E | | |
| DONOS | 43°17'01.6"N 001°29'29.2"W | R299 | |
| DOPAP | 48°42'18.0"N 002°15'28.6"E | | |
| DOPIM | 45°15'40.1"N 005°20'54.1"E | | |
| DOPIN | 48°13'09.0"N 002°45'17.0"E | | |
| DOQQU | 48°19'28.2"N 006°21'28.8"E | | |
| DORDI | 48°13'12.0"N 002°47'31.0"E | | |
| DOSSE | 48°38'40.0"N 007°29'04.0"E | | |
| DOTIG | 44°09'23.0"N 005°30'04.0"E | | |
| DOUCI | 47°23'07.7"N 007°02'02.7"E | T626 | |
| DUCRA | 48°57'53.7"N 002°34'55.4"E | UM728 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANE, FL195-660 |
| DUJOW | 45°32'31.6"N 005°43'12.1"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| EBOMA | 48°12'07.7"N 003°12'22.0"E | J301 | |
| EBOMO | 47°49'16.0"N 004°18'45.2"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| EBORA | 43°19'40.0"N 007°21'45.0"E | M623 , P856 | |
| ECHUH | 49°00'00.0"N 001°06'00.0"E | | |
| ECKAP | 45°42'10.0"N 001°33'08.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ECRIM | 45°33'57.8"N 002°34'30.5"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| EDINO | 39°40'02.0"N 005°57'16.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| EDJAR | 49°23'49.3"N 005°52'14.2"E | | FRA(I): LFFRAE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| EDODU | 44°01'59.9"N 004°29'58.8"E | | |
| EDOPI | 47°55'29.6"N 006°34'08.1"E | | FRA(I): LFFRAE |
| EDOXA | 48°17'27.0"N 002°12'34.0"E | R31 | |
| EFXAH | 43°50'00.0"N 004°25'00.0"E | | |
| EGOZE | 49°33'09.5"N 002°29'22.1"E | B24 , N57 , N874 | FRA(IA): LFFRANE, LFAY, LFAQ, LFAT, FL195-660 |
| EKCEC | 50°40'31.0"N 002°03'16.0"E | | |
| EKDAP | 45°18'49.0"N 004°54'12.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| EKLEB | 50°33'01.0"N 001°45'15.0"E | | |
| EKMEP | 45°55'41.4"N 005°04'05.9"E | | |
| EKMOP | 46°39'50.0"N 001°28'45.0"W | | |
| EKNOS | 46°13'29.0"N 005°14'56.3"E | | |
| EKPAT | 48°33'21.4"N 002°34'01.6"W | | |
| EKRAS | 48°53'58.0"N 001°29'57.0"W | UM184 , UN491 , UN585 , UN867 , R111 , R491 , UT494 , T496 , T501 , UT507 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| EKRIK | 50°30'57.7"N 002°45'26.7"E | | |
| EKSID | 43°45'24.7"N 007°37'58.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| EKTIR | 49°08'36.0"N 001°30'53.0"E | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| EKVEB | 46°36'17.8"N 005°49'15.4"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| ELBEG | 47°41'49.0"N 007°44'58.0"E | | |
| ELBOX | 49°17'11.0"N 000°48'28.0"E | H20 | |
| ELCOB | 49°01'54.1"N 001°13'15.1"E | A361 , N160 , UN873 , UT176 , UT300 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ELDOP | 49°45'24.6"N 000°54'23.9"W | UM185 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ELKUK | 47°00'35.0"N 000°53'52.0"E | | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASW, FL195-305 |
| ELNER | 47°13'40.1"N 001°45'10.9"W | | |
| ELNUX | 50°26'28.9"N 002°35'38.3"E | | |
| ELRIV | 43°13'44.9"N 005°15'17.2"E | | |
| ELRUN | 44°07'48.0"N 005°02'19.6"E | | |
| ELSAG | 40°36'29.0"N 008°00'00.0"E | M603 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| ELTEG | 50°54'37.4"N 001°47'28.9"E | | |
| ELTUD | 50°26'36.5"N 001°53'47.4"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| ELVES | 49°47'47.0"N 003°57'54.0"E | H20 , Y50 | |
| ELVET | 49°07'25.0"N 007°09'10.0"E | | FRA(E): LFFRAE, ODD FL for entering aircrafts |
| ELVOP | 41°02'46.1"N 004°46'32.8"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| EMBAM | 44°00'56.8"N 004°15'37.5"E | | |
| EMBUR | 45°22'50.0"N 003°31'27.0"E | | |
| EMGUT | 46°03'56.0"N 006°18'19.0"E | T37 | |
| EMLUG | 46°21'00.0"N 002°50'00.0"E | R66 | |
| EMMAQ | 48°41'28.9"N 002°49'10.9"E | | |
| EMMEF | 45°01'05.7"N 006°38'49.8"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| ENESO | 46°12'02.0"N 002°55'51.0"E | J924 , V18 | FRA(D): LFFRASW, LFBK, FL115-660 |
| ENOBU | 47°11'06.7"N 000°40'17.7"W | | |
| ENOKI | 47°47'49.0"N 001°25'10.0"W | T501 | |
| ENORI | 49°28'28.9"N 003°46'40.6"E | Z157 | FRA(IA): LFFRANE, LFPG, FL195-660 |
| ENSAC | 44°12'00.0"N 000°41'25.0"W | B19 , R10 | |
| ENUPA | 46°38'54.0"N 003°27'10.0"E | G21 | FRA(EX): LFFRASW;<br>FRA(EX): LFFRAC, FL195-660 |
| EPAGO | 48°47'58.0"N 004°57'38.0"E | | |
| EPAPU | 47°42'36.0"N 001°24'43.0"W | UM184 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| EPATI | 49°47'37.0"N 001°04'56.0"W | G27 , UM184 , UM189 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| EPEKA | 48°47'59.0"N 002°06'03.0"W | | |
| EPIKO | 48°13'53.2"N 006°41'12.9"E | V27 | |
| EPIXO | 46°43'22.9"N 002°24'01.9"W | A5 , R14 | |
| EPOLO | 42°52'58.0"N 006°32'05.0"E | N86 , N163 | FRA(ID): LFFRASE, LFMN, FL195-660 |
| EPURI | 48°27'25.6"N 003°38'15.3"E | B373 | |
| EQLIQ | 43°55'50.0"N 002°51'08.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| EQRAZ | 48°53'15.1"N 006°24'53.3"E | V36 | FRA(I): LFFRAE |
| ERADI | 49°10'04.1"N 006°46'35.1"E | Q252 | FRA(X): LFFRAE ; EVEN FL |
| ERAKI | 42°59'42.0"N 001°03'01.0"W | | FRA(X): LFFRASW |
| ERBIN | 47°24'03.0"N 002°19'33.0"W | H34 | |
| ERCOZ | 48°19'57.5"N 003°36'08.9"W | G27 , R66 | FRA(I): LFFRANW, FL195-660;<br>FRA(A): LFFRANW, EGJB, EGJJ,EGJA, LFRO, LFRT, LFRU, LFRB, LFRJ, LFRQ, LFEC, LFRL, LFRD, LFRH, LFRV;<br>FRA(D) : LFFRANW, LFRH, LFRQ, LFRD, LFRV, LFRN, LFRT, LFRL |
| ERCUT | 47°26'25.0"N 000°35'32.0"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ERESI | 49°39'11.6"N 001°20'12.5"E | | |
| ERETI | 40°11'01.0"N 007°10'37.0"E | M986 | FRA(IA): LFFRASE, LIEA, LIEO, FL195-660 |
| ERGUL | 44°14'59.3"N 003°26'56.1"E | Y25 | |
| ERIGA | 46°51'36.0"N 002°21'47.0"W | UN741 , UN872 , R14 , UZ218 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ERIXU | 48°05'00.0"N 002°15'35.0"E | | FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV |
| ERJAZ | 47°14'23.0"N 000°20'29.0"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ERKAV | 49°08'05.3"N 000°03'39.0"W | | |
| ERLAX | 43°26'05.1"N 005°01'21.4"E | | |
| ERLED | 50°17'49.6"N 003°52'49.7"E | | |
| ERNOD | 50°24'05.2"N 002°47'27.0"E | | |
| ERPIN | 41°34'21.0"N 007°34'36.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ERPOM | 49°00'06.3"N 005°14'27.3"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| ERTIP | 48°08'04.0"N 004°24'24.0"E | A6 , Y112 , Z303 | |
| ERTOK | 47°35'06.0"N 002°17'28.0"E | | |
| ERTUN | 48°48'24.2"N 002°08'16.8"W | | |
| ERUDO | 44°57'02.1"N 004°01'30.1"E | | |
| ERWAN | 45°56'13.0"N 005°13'17.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| ESAPI | 45°53'23.6"N 006°17'24.9"E | Y21 | |
| ESERA | 44°08'51.7"N 003°31'47.3"E | Y25 | |
| ESIDA | 45°29'21.5"N 004°23'18.1"E | UY305 | FRA(E): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| ESISI | 44°53'34.0"N 001°25'42.0"E | G36 , T616 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFCR, LFLW |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| ESIVI | 50°23'43.0"N 001°49'28.3"E | | |
| ESPAL | 44°26'56.0"N 002°50'00.0"E | T544 | |
| ESPIG | 43°30'38.6"N 004°06'18.7"E | | |
| ESTOC | 49°07'46.2"N 002°23'37.9"E | UT300 | FRA(E): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(X): LFFRANE, FL195-660 |
| ESUZE | 45°21'00.5"N 000°55'07.5"W | A25 | |
| ETABU | 45°38'16.6"N 004°17'00.7"E | | |
| ETAGI | 41°58'54.0"N 008°47'53.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ETAKI | 44°30'24.0"N 004°35'18.0"E | | |
| ETAMO | 46°50'25.0"N 002°20'15.0"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFLX |
| ETEKO | 39°42'50.0"N 006°48'16.0"E | M986 | |
| ETENU | 45°42'09.1"N 001°36'04.8"E | | FRA(I): LFFRASW |
| ETIDO | 45°05'30.0"N 005°24'41.0"E | UY16 | FRA(IA): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFHO, LFMO, LFMV, FL195-660 |
| ETIKI | 48°00'00.0"N 008°45'00.0"W | UN480 | |
| ETINO | 48°53'15.0"N 005°03'22.0"E | | FRA(I): LFFRAE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| ETOIL | 39°43'54.0"N 007°09'48.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ETOMA | 43°40'42.0"N 004°52'16.0"E | | |
| ETPAR | 45°11'45.3"N 000°51'42.4"W | A25 | FRA(I): LFFRASW |
| ETPIL | 47°03'52.0"N 000°16'39.0"E | | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASW, FL195-305 |
| ETRAT | 49°41'00.0"N 000°09'48.0"E | A34 , UN859 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ETREK | 45°11'15.5"N 004°38'19.4"E | G53 , UM616 , UN854 , Z48 | FRA(IA): LFFRASE, LFHP, LFLC, LFHA, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFHO, LFML, LFMO, LFMT, FL195-660 |
| ETUKU | 46°22'21.4"N 002°29'33.6"E | R66 | |
| ETUSA | 49°30'33.7"N 001°09'27.8"W | | |
| EVADO | 43°11'33.0"N 003°27'10.8"E | | |
| EVALA | 44°27'42.0"N 005°14'04.0"E | A3 , T43 | FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660 |
| EVBIS | 46°00'41.0"N 002°30'00.0"E | V15 | |
| EVEDO | 48°43'33.1"N 003°58'10.4"W | | |
| EVETO | 43°56'45.0"N 004°31'22.0"E | | |
| EVIRI | 43°03'14.0"N 009°05'00.0"E | G702 , P856 | |
| EVLIK | 48°30'15.4"N 004°06'45.1"E | | |
| EVNAM | 43°36'15.1"N 001°06'49.2"E | | FRA(I): LFFRASW |
| EVPOK | 45°28'27.0"N 001°22'34.5"E | | FRA(I): LFFRASW |
| EVREN | 48°20'25.0"N 002°00'53.9"W | | |
| EVRUK | 49°04'43.0"N 000°41'30.0"E | H20 , N160 | |
| EVVEQ | 47°32'13.0"N 000°54'04.0"W | | |
| EXEKO | 50°09'42.6"N 003°48'09.1"E | | |
| EXHOM | 49°12'51.2"N 006°33'56.5"E | N852 | FRA(I): LFFRAE |
| EXUGA | 42°43'23.0"N 009°20'24.0"E | | |
| FAGOR | 45°54'48.1"N 004°51'53.2"E | | |
| FAMEN | 49°58'30.0"N 004°34'00.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| FARCI | 43°32'15.4"N 002°34'34.8"E | | |
| FECHO | 47°54'43.0"N 001°28'16.0"W | | |
| FEDZI | 46°21'50.0"N 003°49'20.0"E | A3 | FRA(A): LFFRAC, LFLB, LFLP, FL195-FL660 |
| FEJAC | 48°46'32.0"N 002°34'15.0"W | UN585 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| FICUF | 43°25'20.0"N 004°17'39.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| FINOT | 43°42'54.3"N 002°01'47.6"E | G36 , G393 | |
| FIRRA | 41°38'43.8"N 005°15'39.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| FISTO | 44°27'41.0"N 001°13'38.0"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFDJ |
| FOUCO | 45°45'17.0"N 000°28'50.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| FREMM | 48°58'58.0"N 005°59'01.0"E | | |
| FUJTI | 46°15'58.7"N 002°52'43.1"W | UZ218 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| FUZAP | 43°58'52.7"N 001°26'58.0"E | | |
| FUZKA | 48°32'12.0"N 003°13'00.0"E | | |
| GAGSO | 46°47'54.9"N 002°38'33.2"W | | |
| GALBO | 48°50'17.0"N 000°15'00.0"W | UN491 , R491 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| GALDA | 41°25'44.3"N 008°52'45.9"E | | |
| GALDO | 43°15'34.0"N 001°44'45.0"E | | FRA(D): LFFRASW, LFMK |
| GALOF | 45°56'14.6"N 001°39'44.3"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660; FRA(EX): LFFRASW, ODD FL for entering aircraft, EVEN FL for exiting aircraft; |
| GANGU | 43°27'46.5"N 006°05'04.8"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| GANPU | 49°19'04.8"N 000°13'14.8"W | | |
| GANTO | 49°23'50.0"N 004°58'52.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| GAPDO | 44°12'52.0"N 007°09'4.1"E | UY24 | FRA(A): LFFRASE, LFMF, LFTH, LFMC, LFTF, FL195-660 |
| GARMI | 50°00'00.0"N 001°22'49.6"W | N867 , UN867 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| GARPU | 41°36'49.8"N 007°14'11.9"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| GATMO | 46°02'15.0"N 003°42'48.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| GAUDE | 43°00'00.0"N 000°38'12.0"E | | FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR |
| GEANT | 42°26'00.0"N 002°12'59.0"E | | FRA(EX): LFFRASW |
| GEBKI | 49°32'46.4"N 005°27'04.5"E | Y180 | |
| GELTA | 48°30'17.2"N 004°01'20.3"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| GEMFU | 43°59'29.0"N 006°06'03.0"E | A3 | |
| GEMKO | 43°16'04.5"N 005°35'44.9"E | | |
| GEMLA | 45°34'20.0"N 006°20'23.0"E | T47 | |
| GERMA | 48°40'39.9"N 005°42'53.0"E | | |
| GERVA | 46°03'27.5"N 002°52'27.5"E | V13 , V15 | FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFLC |
| GIGEX | 46°38'07.5"N 002°08'34.2"W | | |
| GIGNA | 43°39'29.1"N 003°31'46.4"E | G393 | |
| GIGOT | 47°38'45.0"N 001°26'27.0"W | A532 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| GIGUS | 45°23'23.2"N 006°26'29.8"E | Z40 | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| GIKEL | 49°46'43.2"N 002°25'04.1"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| GILIR | 47°03'48.0"N 006°14'21.0"E | T14 , T330 | FRA(I): LFFRAE, EVEN FL for entering aircrafts |
| GILON | 43°26'39.0"N 006°06'54.0"E | A3 , P856 , V35 , Y30 | |
| GILRA | 48°51'48.0"N 000°43'53.0"W | R52 , R491 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| GILTO | 49°13'17.0"N 001°45'36.0"E | | |
| GILUR | 44°38'05.5"N 002°19'14.2"E | V12 , V14 | FRA(I): LFFRASW |
| GILUX | 47°43'27.0"N 001°44'35.0"E | A3 | |
| GIMAT | 45°29'07.7"N 003°35'03.6"E | | |
| GIMER | 49°21'55.8"N 003°58'25.8"E | Q763 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| GIMSI | 41°24'12.9"N 009°01'14.8"E | | |
| GINON | 47°10'00.0"N 000°10'48.0"E | J55 | |
| GINOX | 40°51'44.4"N 008°00'00.0"E | M601 , M732 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| GIPEG | 48°44'31.0"N 004°53'54.0"E | | |
| GIPEX | 47°45'27.0"N 002°37'24.0"E | G54 , R161 | |
| GIPNO | 45°33'35.6"N 005°31'44.9"E | N871 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| GIRAG | 42°59'42.0"N 009°37'48.0"E | R16 | |
| GIRAR | 49°44'52.2"N 002°34'37.4"E | | |
| GIRED | 45°43'33.9"N 005°13'53.5"E | A2 | |
| GIRKO | 46°10'12.9"N 000°54'12.4"W | | |
| GIRKU | 46°03'05.3"N 005°54'17.1"E | T14 | |
| GIROL | 44°04'16.6"N 005°27'16.8"E | | |
| GIROM | 42°46'29.5"N 000°59'50.3"E | A29 | FRA(E): LFFRASW |
| GIRVI | 50°46'43.7"N 003°03'56.1"E | | FRA(I): LFFRANE, FL265-660 |
| GISOR | 49°15'48.0"N 001°48'06.0"E | | |
| GITAN | 49°22'37.0"N 004°02'05.0"E | Q763 , Y50 | |
| GIVOR | 48°39'30.6"N 006°23'29.1"E | G21 , V36 | FRA(IA): LFFRAE, EDDR, EDFH, EDRZ, ELLX |
| GIVRI | 47°17'31.0"N 005°20'32.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| GIZOQ | 49°02'54.9"N 002°59'03.2"E | | |
| GODAN | 47°38'31.0"N 001°57'36.0"W | A25 , UN482 , UN862 , UP87 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| GODIX | 48°21'45.0"N 000°02'33.0"W | UN872 , UT190 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| GODOV | 49°09'37.8"N 000°22'22.2"E | | |
| GOFOG | 46°01'04.7"N 004°21'08.3"E | | |
| GOGRU | 48°36'19.5"N 004°24'23.9"W | | |
| GOGUX | 48°14'30.8"N 002°44'14.3"E | | |
| GOLEB | 46°03'06.0"N 006°33'45.0"E | Y51 , Y52 | |
| GOMDA | 48°02'30.9"N 001°29'48.9"W | | |
| GOMET | 45°21'36.7"N 005°29'16.8"E | | |
| GONEK | 48°07'12.0"N 000°36'12.0"E | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| GONIV | 43°12'37.7"N 006°40'45.1"E | | |
| GONOX | 49°38'11.6"N 001°55'21.5"E | | |
| GONPO | 45°42'12.1"N 000°31'17.5"E | | |
| GONTO | 43°27'21.0"N 007°35'29.5"E | | |
| GONUP | 43°27'38.7"N 000°45'32.2"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBR, LFDJ |
| GOPAT | 41°20'00.0"N 008°26'38.0"E | L978 | |
| GOPIN | 47°02'32.0"N 003°40'51.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| GORET | 47°57'08.0"N 004°01'53.0"E | J301 | |
| GORIT | 42°43'01.0"N 008°31'41.0"E | A32 , Y48 | |
| GOSAD | 44°06'36.0"N 001°45'34.0"E | G36 | |
| GOTED | 47°31'30.0"N 005°27'25.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL355-660 |
| GOTRO | 49°35'15.0"N 001°12'49.0"E | J251 | |
| GOVNA | 45°52'41.4"N 005°34'10.3"E | | |
| GUERE | 46°11'24.0"N 002°05'22.0"E | G21 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBK, LFBL, LFGM, LFGN, LFHA, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLD, LFLN, LFLO, LFLV, LFLZ, LFOA, LFQF;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBK, LFGM, LFGN, LFHY, LFLN, LFLO, LFLV, LFQF |
| GULDA | 49°23'07.0"N 001°55'03.0"W | G271 | |
| GUNPI | 43°08'36.0"N 009°11'30.0"E | R16 , Y16 | |
| GURGO | 46°20'56.0"N 003°49'46.0"E | | |
| GURPA | 43°01'07.1"N 008°17'11.1"E | A3 | |
| GUSON | 46°28'27.0"N 001°28'40.0"E | G28 , R66 | FRA(A): LFFRASW, LFBI, LFBN, LFJR, LFLX, LFOC, LFOD, LFOQ, LFOR, LFOT, LFOV, LFRM;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBI, LFBN, LFLX |
| HOMBO | 47°44'16.3"N 007°31'34.6"E | | |
| HORQO | 48°21'30.0"N 007°33'41.0"E | KY110 | |
| HORRO | 41°39'54.5"N 008°34'27.5"E | | |
| HW806 | 47°52'46.0"N 007°17'30.0"E | KY110 | |
| IBABA | 46°52'38.0"N 005°25'15.0"E | T37 , Z124 | FRA(D): LFFRANE, LSGG, LSGL, LSGP, LFLI, LFHN, FL195-660 |
| IBDER | 44°39'47.0"N 001°03'02.0"E | V14 | |
| IBERA | 49°30'30.0"N 006°16'30.0"E | | FRA(EX): LFFRAE, FL195-245, ODD FL for entering aircrafts;<br>FRA(I): LFFRAE, FL 245-660 |
| IBERU | 50°35'48.0"N 002°27'24.0"E | | |
| IBILI | 43°16'54.1"N 005°11'55.1"E | | |
| IBISU | 47°05'32.2"N 004°38'19.6"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| IBLEX | 48°07'19.0"N 002°37'36.0"W | | |
| IBNIT | 46°17'00.0"N 003°51'51.0"E | | FRA(X): LFFRAC, FL195-660<br>FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| IBODI | 46°57'13.0"N 005°54'00.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL355-660 |
| IBRAP | 42°21'41.7"N 002°03'30.7"E | | FRA(X): LFFRASW |
| IBRIG | 50°49'19.3"N 001°55'02.9"E | | |
| IBSUS | 47°30'52.7"N 001°07'02.5"W | UY120 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| IBUMO | 49°15'41.0"N 000°38'25.9"W | | |
| ICAFE | 49°04'03.0"N 005°04'35.0"E | | |
| ICQAR | 49°14'08.0"N 002°32'12.0"E | | |
| ICRAQ | 44°29'40.0"N 005°39'28.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| IDAVO | 46°14'50.0"N 004°57'49.0"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660<br>FRA(E): LFFRAC, FL195-660 |
| IDBOV | 45°51'16.9"N 003°19'34.8"W | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| IDDOL | 41°53'55.7"N 008°36'43.5"E | | |
| IDELO | 43°02'56.7"N 005°03'00.1"E | Z16 , Z154 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| IDLAB | 49°32'20.3"N 001°23'04.1"E | | |
| IDNUN | 47°06'26.1"N 002°33'11.4"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| IDOCU | 48°27'35.0"N 004°23'09.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| IDOKO | 50°20'26.3"N 003°52'22.6"E | Y50 | |
| IDRIK | 47°35'59.0"N 003°38'29.0"W | T499 | FRA(I): LFFRANW, FL195-660;<br>FRA(A): LFFRANW, LFRH, LFRV, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRANW, LFRQ, LFRH, FL195-660 |
| IFFEN | 48°07'19.0"N 002°05'10.0"W | | |
| IFKIF | 49°36'00.0"N 000°08'00.0"W | | |
| IKNAH | 44°59'34.6"N 004°51'53.3"E | | |
| ILECO | 48°54'00.0"N 004°45'50.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| ILROU | 42°42'19.2"N 008°47'31.7"E | | |
| ILTEC | 48°53'25.8"N 005°59'32.2"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| IM261 | 48°05'08.1"N 007°29'08.1"E | KY110 | |
| IMZID | 48°55'58.0"N 001°29'57.0"W | | |
| INBAB | 45°34'25.0"N 003°48'36.0"W | | |
| INCEF | 45°31'06.0"N 004°57'38.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| INCUS | 45°51'17.1"N 006°02'37.6"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| INFED | 43°13'51.3"N 005°27'54.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| INGOD | 44°48'02.6"N 004°01'43.3"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| INGOR | 49°21'52.0"N 000°15'00.0"W | UM25 , UN585 , UY111 , UZ297 | |
| INGUV | 45°31'46.8"N 005°07'00.3"E | | |
| INKIR | 40°42'39.0"N 006°09'26.0"E | N725 | FRA(IA): LFFRASE, LIEA, LIEO, FL195-660 |
| INKUD | 49°30'53.3"N 003°01'59.8"E | | |
| INLOV | 43°18'54.0"N 007°52'14.6"E | | |
| INMOC | 49°19'22.4"N 002°24'51.1"E | | |
| INNOV | 48°21'58.0"N 003°36'09.0"W | | |
| INPAX | 49°24'29.0"N 001°10'47.0"E | UL612 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| INPEK | 40°09'29.0"N 005°33'36.0"E | | |
| INPER | 48°23'37.0"N 001°43'35.0"E | | |
| INROX | 45°38'34.8"N 003°20'15.6"W | | |
| INRUN | 48°59'52.2"N 003°04'44.4"E | | |
| INSEB | 48°03'04.3"N 003°31'33.2"E | | |
| INSOG | 48°03'27.0"N 006°40'58.0"E | | |
| INTEM | 47°56'47.0"N 007°16'52.0"E | | |
| INVAK | 42°54'20.6"N 009°42'56.6"E | | |
| IPNOB | 49°35'44.0"N 003°33'05.0"E | | |
| IPSOG | 49°05'19.8"N 000°16'06.3"W | | |
| IRBAL | 49°41'42.3"N 002°37'36.8"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| IRKUN | 50°55'16.0"N 001°28'00.0"E | A30 | |
| IRMAR | 44°48'00.0"N 006°47'25.6"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| ISTER | 40°03'52.6"N 004°40'00.0"E | UN851 | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| ITAFI | 46°37'10.0"N 005°34'53.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| IVDEV | 47°49'25.9"N 007°21'56.4"E | | |
| IVLAM | 43°47'22.0"N 007°31'45.0"E | N736 | |
| IWAZA | 41°38'26.1"N 008°26'40.1"E | L978 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| IWTEH | 42°17'00.0"N 008°49'42.0"E | | |
| IXILU | 47°44'25.0"N 006°02'29.0"E | | FRA(I): LFFRAE |
| IXINI | 49°07'02.0"N 000°15'00.0"W | UN160 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| IXIVO | 49°46'39.8"N 000°16'31.4"E | | |
| IXUDI | 47°19'32.3"N 007°42'43.9"E | | |
| IZPIQ | 48°19'51.6"N 006°41'26.7"E | A242 | |
| IZTEQ | 44°22'20.0"N 006°34'11.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| IZUKE | 49°57'07.6"N 002°21'54.8"E | | |
| IZWIV | 45°00'00.0"N 004°11'00.0"E | | |
| JARNY | 49°11'36.0"N 006°06'00.0"E | | FRA(I): LFFRAE, FL245-660, EVEN FL |
| JAVVU | 47°19'56.2"N 005°49'56.0"E | | FRA(I): LFFRAE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| JESOC | 42°36'04.5"N 005°05'31.8"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| JETQI | 43°24'43.7"N 006°03'11.5"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| JOCUZ | 47°39'55.8"N 005°27'16.9"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRAE, FL195-660 |
| JULEE | 43°00'46.0"N 005°38'00.0"E | J685 , N163 | |
| JUSQO | 42°43'56.9"N 004°55'14.9"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| KABOB | 43°43'01.7"N 001°03'24.5"E | | |
| KAKZO | 43°04'52.0"N 004°51'47.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| KAMER | 39°00'00.0"N 006°05'18.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| KANIG | 42°28'49.1"N 002°58'59.4"E | A27 | FRA(X): LFFRASW |
| KASON | 47°33'30.0"N 004°46'12.0"E | G21 , T37 | |
| KELAM | 43°10'19.0"N 002°52'07.0"E | J27 | |
| KELON | 48°48'57.0"N 003°52'25.0"E | | |
| KELUD | 48°48'03.8"N 002°23'40.1"E | | |
| KELUK | 46°33'20.0"N 005°41'08.0"E | T37 | |
| KEMUR | 46°57'39.1"N 002°17'09.7"W | | |
| KENAP | 49°57'31.0"N 004°05'38.0"E | Z319 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| KENIM | 43°46'17.0"N 006°48'11.0"E | | |
| KENTY | 46°25'36.7"N 005°12'45.7"E | | |
| KENZO | 45°47'38.4"N 005°33'09.4"E | | |
| KEPER | 47°48'22.0"N 000°16'26.0"E | UN741 , UT182 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| KERAK | 47°49'20.1"N 003°09'07.4"W | | |
| KEREB | 47°35'29.0"N 004°31'29.0"W | | FRA(AD): LFFRANW, LFRQ, FL195-660 |
| KERIT | 43°20'32.0"N 008°35'34.0"E | R16 | |
| KERVE | 48°36'02.7"N 003°47'46.0"W | | |
| KESAK | 43°18'02.8"N 008°06'09.6"E | | |
| KESAX | 50°04'14.8"N 001°40'26.7"E | T421 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| KETEX | 48°08'00.0"N 002°21'35.0"E | UM728 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRASW |
| KETIK | 49°19'24.0"N 001°52'23.0"W | G27 | |
| KEZOH | 48°38'41.0"N 006°42'10.0"E | A242 | |
| KICEZ | 43°19'47.8"N 005°03'58.2"E | | |
| KICQA | 48°39'20.3"N 005°05'40.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRAE, FL195-660 |
| KIFMI | 41°00'54.8"N 005°23'19.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| KIHVI | 49°11'57.5"N 002°18'54.5"E | UN872 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANE, FL195-660 |
| KINES | 45°19'53.0"N 006°45'19.0"E | | |
| KINNI | 46°05'20.0"N 006°12'42.1"E | N871 , Z67 | |
| KOCBU | 48°10'36.2"N 004°31'06.7"W | | |
| KOGAS | 45°48'30.0"N 006°23'27.0"E | | |
| KOKIN | 43°13'32.7"N 008°02'08.9"E | | |
| KOLEK | 46°36'46.0"N 005°24'29.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| KOLIG | 46°23'31.0"N 005°20'48.0"W | | |
| KOLIS | 44°20'57.0"N 000°45'41.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| KOLIV | 49°17'59.9"N 001°34'14.0"E | J116 , Z293 | |
| KOLON | 43°43'19.0"N 006°57'12.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| KONON | 43°16'05.0"N 002°25'33.0"E | | |
| KOPIP | 46°55'51.0"N 007°30'14.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| KOPOR | 49°30'51.0"N 002°25'17.1"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| KOPPA | 42°27'57.9"N 009°38'15.1"E | | |
| KORAB | 43°48'24.0"N 002°42'06.0"E | | |
| KORER | 47°41'06.0"N 002°30'03.0"W | UM616 , UN26 , UN482 , R66 , V30 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| KORIQ | 49°43'31.0"N 001°39'17.0"E | UT191 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANE, FL195-660 |
| KORUL | 44°50'06.8"N 006°55'11.0"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| KOTAP | 48°17'00.0"N 002°18'00.0"E | J18 , UM728 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| KOTEM | 50°00'00.0"N 001°03'13.8"W | UM184 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| KOTIS | 47°13'48.0"N 002°48'09.0"E | A3 , R31 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFGM, LFGN, LFHA, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLD, LFLN, LFLO, LFLV, LFLZ, LFOA, LFQF, LFQG;<br>FRA(D): LFFRASW, LFOJ, LFOZ, LFPM |
| KOTIT | 44°36'09.2"N 005°41'26.9"E | UM616 , Y42 | FRA(IA): LFFRASE, LFMH, LFLB, LFLP, LFLL, LFLY, LFLS, LFHV, LFXA, LFLM, LFHS, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, FL195-660 |
| KOTIX | 41°48'12.5"N 008°41'53.0"E | | |
| KOTOP | 42°30'16.0"N 004°16'05.0"E | | |
| KOTUN | 48°43'27.9"N 003°52'16.2"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| KOVAK | 47°59'35.0"N 000°50'48.0"E | A34 , H20 , H34 | |
| KOVAR | 46°23'31.0"N 005°49'01.0"E | T37 | |
| KOVIN | 49°29'09.0"N 003°06'23.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| KUBOL | 43°06'16.6"N 005°13'11.0"E | | |
| KUBOM | 47°26'10.0"N 006°56'45.0"E | | |
| KUDIN | 49°41'35.0"N 005°15'46.0"E | | FRA(E): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| KUDUP | 46°13'48.1"N 005°34'33.7"E | | |
| KUKOR | 46°32'30.6"N 003°07'45.0"E | G21 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBK |
| KUNAV | 50°30'53.7"N 001°03'56.2"E | N20 , T421 | FRA(X): LFFRANE, FL195-660 |
| KUPIM | 40°20'04.0"N 007°17'52.0"E | M986 , Z924 | FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660 |
| KUPOL | 47°37'14.0"N 004°33'22.0"E | | |
| KURIR | 44°43'31.9"N 004°54'01.4"E | A6 , T123 , UY16 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| KURIS | 47°35'59.0"N 001°31'03.0"W | A532 , UN482 , UN872 , T15 , UT176 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| KUSEK | 47°42'22.0"N 002°34'16.0"E | G54 | FRA(A): LFFRASW, LFLX |
| KUTAN | 47°48'27.0"N 004°15'23.0"E | R11 | |
| KUTEX | 50°35'52.0"N 003°07'11.0"E | | |
| KUVEB | 49°38'33.4"N 000°14'42.8"E | | |
| KUVIV | 48°23'29.0"N 002°42'06.0"E | UL194 | |
| LABAL | 46°01'39.0"N 003°21'18.0"E | | FRA(A): LFFRASW, LFHV, LFLL, LFLS, LFLY |
| LABAP | 44°36'54.0"N 000°50'00.0"W | | |
| LABIG | 48°44'58.4"N 002°45'32.9"E | | |
| LABUL | 48°17'57.0"N 001°53'22.0"W | A25 , R14 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| LACAZ | 43°26'17.7"N 005°12'59.1"E | G701 , Q302 , Z152 | |
| LACOU | 44°17'48.4"N 000°54'15.8"E | A34 , G39 , T258 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBE;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFCC |
| LADAV | 48°17'33.4"N 000°53'50.3"W | | |
| LAFOP | 45°53'40.0"N 006°32'02.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| LAKOB | 46°53'00.0"N 003°05'46.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| LALAT | 43°23'55.0"N 005°56'11.6"E | | |
| LALGO | 43°02'31.9"N 000°15'10.0"E | | |
| LALKU | 48°11'47.5"N 001°04'56.1"W | | |
| LALMO | 47°49'22.4"N 003°09'32.0"W | | |
| LALTA | 43°11'01.2"N 000°10'42.5"E | | |
| LALUX | 48°17'11.0"N 002°24'32.0"E | R161 | |
| LAMDO | 45°33'20.0"N 006°09'09.0"E | T47 | |
| LAMUR | 46°34'46.8"N 007°13'53.0"E | Z67 | |
| LAMUT | 47°07'06.0"N 002°59'05.0"E | A3 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFGM, LFGN, LFHA, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLN, LFLO, LFLV, LFLZ, LFQF |
| LANET | 42°42'10.0"N 003°06'25.6"E | | |
| LANKO | 43°13'38.0"N 006°00'52.0"E | G7 | |
| LANOM | 48°17'16.2"N 001°02'25.0"W | | |
| LANVI | 48°18'42.0"N 005°47'50.0"E | | FRA(D): LFFRAE, LFOB, LFPB, LFPG, LFPT |
| LAPAT | 45°30'01.0"N 005°33'29.0"E | | |
| LAPAX | 48°29'54.7"N 002°23'32.7"E | | |
| LAPEX | 47°00'00.0"N 008°00'00.0"W | UN470 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| LAPOS | 44°20'24.0"N 000°51'36.0"W | | FRA(AD): LFFRASW, LFBC, LFBS |
| LAPOX | 48°06'52.4"N 001°57'17.8"W | | |
| LAPRO | 43°25'00.0"N 002°51'27.1"E | | |
| LAPUB | 45°15'42.6"N 003°37'13.1"E | | |
| LARDU | 49°03'15.2"N 000°31'40.3"E | | |
| LARLA | 49°22'41.1"N 007°07'15.2"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL245-660 |
| LAROK | 46°42'39.0"N 001°26'01.0"W | | |
| LARON | 46°13'39.0"N 002°11'54.0"E | G21 , V13 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBL, LFBU;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBL |
| LARPO | 49°06'29.8"N 002°35'22.6"E | | |
| LARSU | 44°40'06.4"N 004°55'17.6"E | | |
| LASAT | 48°09'32.2"N 006°41'02.9"E | A242 , N491 | FRA(IA): LFFRAE, LFGB, LFSB, LSMA, LSMD, LSME, LSZB, LSZC, LSZG;<br>FRA(ID): LFFRAE, LFGW, LFJL, LFJY, LFQE, LFSG, LFSN, LFSO |
| LASBO | 43°36'19.1"N 001°33'03.7"E | | |
| LASEV | 45°58'52.0"N 002°15'41.0"E | V15 | |
| LASIV | 48°54'03.3"N 004°13'37.0"E | | |
| LASUN | 47°24'50.5"N 007°32'14.7"E | T51 | |
| LASUR | 44°40'02.0"N 005°34'35.0"E | Y42 , Z42 | |
| LASVA | 41°58'40.1"N 008°30'34.0"E | | |
| LASVO | 45°02'21.0"N 001°14'29.0"E | T19 | |
| LATAM | 45°02'01.9"N 004°14'20.8"E | T48 , UY22 , UY30 | FRA(IA): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFMO, LFMV, FL195-660 |
| LATEK | 42°52'29.8"N 000°39'24.8"W | | FRA(EX): LFFRASW |
| LATGO | 48°28'49.0"N 000°15'00.0"W | UZ57 | |
| LATRA | 48°05'00.0"N 002°31'00.0"E | | FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV |
| LATZU | 45°21'48.2"N 005°00'26.4"E | | |
| LAULY | 48°09'26.0"N 003°42'08.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| LAVRA | 44°39'15.0"N 001°31'49.0"E | G36 , V14 | FRA(A): LFFRASW, LFCU, LFDS, LFLW, LFSL;<br>FRA(D): LFFRASW, LFLW, LFSL |
| LAZUZ | 45°29'30.3"N 006°01'02.1"E | KY178 | |
| LEBRI | 45°48'40.0"N 002°32'01.0"W | | |
| LECAR | 45°41'58.1"N 001°00'57.8"E | | |
| LEGMO | 47°43'58.0"N 004°00'30.0"W | T499 | |
| LEGRI | 46°06'57.0"N 004°19'06.0"E | | |
| LEKLA | 43°50'58.6"N 003°22'16.8"E | | |
| LEKSO | 45°03'56.8"N 003°59'58.5"E | | |
| LELNA | 49°58'56.8"N 002°06'23.4"W | | FRA(E): LFFRANW, FL195-660 |
| LEMAR | 49°03'47.0"N 000°37'22.0"W | | |
| LEMIN | 46°31'00.2"N 003°03'12.6"E | G21 , R161 | |
| LEMKA | 46°37'44.0"N 000°15'00.0"W | UP860 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRASW |
| LEMPU | 43°28'12.5"N 006°57'19.4"E | | |
| LENSU | 47°57'54.0"N 002°57'44.0"W | R66 , V30 | FRA(D): LFFRANW, LFRH, FL195-660 |
| LEQOS | 48°54'02.5"N 002°39'20.9"E | UM163 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRANE, FL195-660 |
| LERAK | 49°01'08.0"N 002°24'31.0"W | A25 , G27 , T498 | |
| LERDU | 46°50'26.9"N 005°49'41.7"E | V25 | |
| LERGA | 45°15'26.2"N 003°45'00.6"E | T41 , T48 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFHP, LFML, LFMQ;<br>FRA(D): LFFRASW, LFHP, LFLC, LFMH, LFML |
| LERGI | 45°00'00.0"N 000°30'00.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| LERMA | 43°09'57.4"N 007°04'22.7"E | A3 , N86 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| LESDO | 49°48'30.0"N 003°19'05.0"E | N872 , T372 | FRA(ID): LFFRANE, LFQQ, LFQT, LFAQ, LFAV, LFAY, EBKT, EBCI, EBCV, EBBR, EBMB, EBAW, FL195-660 |
| LESGA | 48°53'17.9"N 000°48'17.8"E | | |
| LESPI | 46°06'48.6"N 003°57'28.0"E | A3 , B25 , J924 | FRA(IA): LFFRASE, LFLU, FL195-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| LIBLO | 42°15'04.0"N 008°49'42.0"E | A9 , L146 | |
| LIBRU | 44°53'22.8"N 000°11'23.7"W | | |
| LIGUR | 43°32'37.0"N 008°58'39.0"E | | |
| LIMTA | 47°49'05.3"N 001°50'51.0"E | | |
| LINAK | 45°31'46.0"N 001°09'11.0"E | | |
| LINGU | 42°10'00.8"N 009°38'58.5"E | | |
| LIPNI | 49°31'48.0"N 005°50'45.0"E | | FRA(X): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| LIPSU | 42°56'37.1"N 005°07'06.7"E | Z152 , Z154 | |
| LIQID | 45°08'34.0"N 004°00'06.4"E | | FRA(X): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| LIRKO | 46°34'15.4"N 005°48'51.5"E | Y55 , Z24 , Z64 | |
| LIRMA | 47°41'56.1"N 003°42'55.9"W | | |
| LIRSO | 48°42'36.8"N 003°19'55.8"E | | |
| LISEU | 49°06'12.0"N 000°24'07.0"E | A34 , N160 | |
| LISMO | 46°52'14.0"N 005°46'41.0"E | L615 , T40 | FRA(D): LFFRANE, LSGG, LSGL, LSGP, LSGC, LSMP, LSGS, LSGK, LSTS, LFLI, LFHN, LFLJ, LFKA, FL195-660 |
| LIXJE | 41°55'00.0"N 008°37'00.0"E | | |
| LIZAD | 49°35'25.2"N 004°19'48.6"W | N160 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| LOBMO | 44°59'00.0"N 003°01'45.0"E | V21 | FRA(I): LFFRASW |
| LODKO | 45°47'15.7"N 000°05'34.9"W | | |
| LOGIS | 43°42'11.0"N 005°10'41.0"E | | |
| LOGNI | 46°14'35.2"N 005°05'34.2"E | UN854 | FRA(E): LFFRAC, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| LOKDU | 41°58'50.0"N 008°01'58.0"E | M623 , Z154 | FRA(IA): LFFRASE, LIEO, LIEA, FL195-660 |
| LOMRA | 43°20'39.0"N 001°52'59.0"E | R17 | FRA(I): LFFRASW |
| LONSU | 42°46'36.7"N 008°01'26.3"E | M622 | FRA(ID): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660 |
| LOPSU | 48°20'25.2"N 007°17'28.1"E | | |
| LORKU | 49°56'18.1"N 002°22'15.6"W | | FRA(E): LFFRANW, FL195-660 |
| LORNI | 49°25'09.9"N 003°27'05.0"E | Z157 | |
| LORTO | 43°37'55.1"N 000°59'45.8"E | | |
| LOTEE | 44°39'31.5"N 005°50'11.9"W | A5 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| LOUPY | 48°52'11.6"N 005°05'06.0"E | | |
| LOVCO | 42°28'15.0"N 008°15'19.4"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| LUCMA | 45°10'17.6"N 005°01'05.1"E | | |
| LUGEN | 46°35'00.0"N 000°51'40.0"W | G54 , UM184 , UM616 , R66 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| LUGIS | 50°00'00.0"N 000°52'20.1"W | UM185 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| LUKEM | 49°04'30.0"N 001°27'22.0"W | T493 , T501 | |
| LUKID | 46°44'31.0"N 005°32'04.0"E | T37 | |
| LUKIP | 49°18'57.0"N 000°29'47.0"E | UM25 , Z294 | |
| LUKUB | 45°19'32.0"N 002°56'58.0"W | | |
| LUKUM | 44°55'44.0"N 005°10'58.0"E | T43 | |
| LULID | 47°07'29.6"N 001°37'56.2"W | | |
| LULIP | 49°18'17.1"N 000°04'33.9"W | | |
| LULUT | 44°23'55.0"N 000°50'23.0"W | | FRA(I): LFFRASW |
| LUMAN | 47°56'22.0"N 000°24'48.0"E | H34 , T116 , UT182 | |
| LUMAS | 41°43'59.6"N 004°40'00.0"E | UM976 , Z16 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| LUMEL | 47°24'26.0"N 007°09'14.0"E | T10 , Z600 | |
| LUMEV | 48°28'10.2"N 004°26'37.3"W | | |
| LUMID | 44°14'00.0"N 003°47'21.0"E | | |
| LUMIL | 50°25'11.0"N 002°58'10.0"E | Y473 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| LUMIX | 43°00'39.0"N 005°20'06.0"E | | |
| LUMOG | 49°16'30.1"N 001°11'32.3"W | | |
| LUNEL | 43°41'21.9"N 004°08'45.0"E | | |
| LUNOR | 40°23'06.0"N 005°23'48.0"E | UN851 | FRA(ID): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660 |
| LUPAM | 48°56'17.0"N 003°32'58.0"E | | |
| LUPEN | 48°26'6.2"N 007°44'1.0"E | R7 , V17 | FRA(EX): LFFRAE |
| LUPER | 43°42'09.0"N 006°49'31.0"E | | |
| LURAG | 45°31'40.1"N 007°05'19.6"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| LUREN | 48°01'33.0"N 003°54'50.0"E | B373 , L615 , T11 | FRA(D): LFFRANE, LFSD, LFGJ, LFQM, LFLH, FL195-660 |
| LUSAR | 46°40'08.0"N 005°10'46.1"E | Z64 | FRA(I): LFFRAC, FL195-660 |
| LUSEM | 43°22'29.0"N 001°46'50.0"W | | FRA(E): LFFRASW |
| LUSIT | 49°12'53.0"N 001°47'44.0"W | G272 , N160 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| LUSOL | 43°46'17.2"N 006°04'42.5"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| LUSON | 46°30'00.0"N 001°21'03.0"W | A25 , A53 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| LUTAS | 47°29'04.0"N 002°34'43.0"W | H34 , T499 , Y95 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| LUTAX | 49°32'58.4"N 005°48'58.1"E | | FRA(X): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| LUTIL | 47°35'47.0"N 000°05'10.0"E | J55 | |
| LUVAL | 48°17'38.0"N 005°09'13.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRAE, FL195-660 |
| LUVOB | 45°47'00.7"N 005°39'31.5"E | | |
| LUVOP | 48°20'18.0"N 001°44'42.0"W | V20 | |
| LUXAN | 45°22'29.0"N 005°07'58.0"E | A6 , G53 | FRA(IA): LFFRASE, LSGG, LFLI, LFHN, LSGL, LSGP, FL195-660 |
| LUXUS | 43°32'56.0"N 006°59'31.0"E | | |
| MABES | 46°20'24.8"N 005°15'54.2"E | Z32 | |
| MABOL | 43°27'29.0"N 000°33'30.0"E | | |
| MADEK | 48°30'09.0"N 006°59'20.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| MADIV | 46°39'26.0"N 003°55'25.0"E | | FRA(I): LFFRAC |
| MADKA | 41°20'00.0"N 009°16'06.0"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| MADOT | 45°43'48.2"N 004°30'50.4"E | H38 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| MADRA | 43°13'45.6"N 005°19'47.9"E | | |
| MAGEC | 43°44'54.0"N 001°11'45.0"W | R10 | FRA(A): LFFRASW, LFBZ |
| MAGIP | 50°45'12.4"N 002°48'20.0"E | | |
| MAGOP | 41°18'41.0"N 007°53'45.0"E | M731 | |
| MAKIL | 44°12'35.0"N 002°20'23.0"E | | |
| MAKOT | 49°10'20.0"N 007°02'22.0"E | G21 | |
| MAKOX | 45°19'58.0"N 001°14'17.0"E | G36 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFCC, LFCR, LFCU, LFDS, LFLW, LFSL;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBL, LFSL |
| MALAT | 45°14'13.8"N 004°20'05.0"E | | |
| MALOU | 43°37'44.0"N 003°00'17.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| MAMES | 42°12'33.0"N 004°00'01.0"E | G7 , N86 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| MANAG | 48°06'11.0"N 005°09'57.0"E | | FRA(I): LFFRAE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| MANAK | 46°12'48.0"N 000°56'31.0"W | UT183 , UY110 | FRA(E): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(X): LFFRASW |
| MANIG | 49°47'07.0"N 003°15'33.7"W | | FRA(E): LFFRANW, FL195-660 |
| MAPEB | 47°49'41.4"N 000°00'13.1"E | | |
| MAPRI | 44°42'36.0"N 000°51'47.0"W | | |
| MAQAB | 43°24'44.8"N 000°17'22.8"E | | FRA(I): LFFRASW |
| MAREN | 45°44'00.0"N 001°03'42.0"W | A25 | |
| MARKU | 49°32'06.0"N 001°19'24.0"W | | |
| MARRE | 45°26'06.0"N 000°17'01.0"E | | |
| MARRI | 43°23'05.0"N 004°28'27.0"E | Y25 | FRA(A): LFFRASE, LFMP, LFMU, LFMK, LFCK, LFMC, LFTF, LFMA, LFMY, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRASE, LFMP, LFMU, LFMK, LFCK, LFMA, LFMQ, FL195-660 |
| MASAL | 41°28'04.8"N 009°22'03.1"E | | |
| MASAM | 43°28'04.0"N 002°15'07.0"E | G36 | |
| MATER | 48°26'54.0"N 004°47'00.0"W | | FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFRL, LFEC, FL195-660 |
| MATID | 49°36'18.8"N 001°45'59.5"E | J150 | |
| MATIX | 50°05'54.0"N 003°54'51.0"E | Y50 | |
| MATOT | 47°46'13.7"N 000°14'08.0"E | | |
| MAVAC | 45°30'59.0"N 001°00'07.0"E | A34 | |
| MAVUK | 47°47'57.8"N 000°07'10.8"E | | |
| MAXIR | 43°23'43.8"N 006°02'26.2"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| MAXOS | 40°26'24.0"N 004°45'19.0"E | UT250 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| MAXUS | 45°46'25.0"N 005°22'53.0"E | | |
| MAZET | 43°42'38.9"N 004°54'21.7"E | | |
| MEBAK | 45°42'28.9"N 004°38'55.9"E | H38 , Q20 | FRA(IA): LFFRASE, LFHP, LFLB, LFLP, LFLC, LFHA, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, FL195-660 |
| MEBAL | 49°24'26.0"N 002°24'32.0"E | | |
| MEBEL | 42°29'31.0"N 005°20'46.0"E | UN854 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| MEDAM | 45°15'52.0"N 006°56'24.0"E | | |
| MEDAP | 43°55'17.6"N 002°01'17.9"E | G39 | |
| MEDIL | 50°20'31.7"N 003°40'29.9"E | N872 | FRA(E): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| MEDIM | 47°23'15.0"N 006°31'54.0"E | L856 | |
| MEDOK | 43°45'04.0"N 005°53'31.0"E | R161 | |
| MEDOX | 49°20'00.6"N 005°05'48.7"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| MEDUS | 43°10'30.0"N 006°08'21.7"E | V35 | |
| MEDWY | 48°45'41.1"N 002°49'10.6"E | | |
| MEGER | 43°19'54.0"N 009°10'33.0"E | P980 , Y16 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| MELKO | 48°16'41.1"N 004°40'24.6"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| MENOX | 46°34'18.8"N 003°13'12.0"E | G21 , R31 | |
| MERLU | 43°04'48.0"N 007°47'36.0"E | A3 , A32 , M622 | FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, LFKO, FL195-660 |
| MEZIN | 45°01'01.6"N 004°11'45.1"E | G53 , Q16 , R161 , Z46 | FRA(IA): LFFRASE, LFXA, LFLM, LFHS, FL195-660 |
| MIGRA | 45°41'02.8"N 001°00'54.5"E | | |
| MIKRU | 43°40'45.7"N 007°32'43.0"E | Y15 | |
| MILNO | 42°53'49.0"N 009°12'43.0"E | A3 , G702 , Y16 | |
| MILPA | 46°18'09.2"N 005°52'47.0"E | N869 , T14 , V31 , Y1 , Z65 , Z66 , Z669 | |
| MINDI | 45°08'13.0"N 004°02'32.2"E | R161 , T544 | |
| MINPA | 45°06'15.7"N 003°10'29.3"E | A27 , T616 , V21 | FRA(I): LFFRASW |
| MINQI | 49°02'00.0"N 002°03'25.0"W | R14 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| MINSO | 44°50'54.2"N 002°55'45.2"E | | FRA(I): LFFRASW |
| MIRBA | 44°43'26.0"N 000°19'37.0"E | R17 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBD |
| MIRGU | 48°01'09.3"N 006°40'43.8"E | A242 , R112 | FRA(ID): LFFRAE, EDSB, EDTL, ETAR ; ODD FL |
| MIRSA | 42°49'22.0"N 009°45'00.0"E | A3 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| MOBLO | 45°48'35.0"N 006°43'21.6"E | N853 , Y224 | |
| MOBRO | 49°27'19.6"N 001°36'23.2"E | J151 , J250 | |
| MOBRU | 48°26'16.6"N 004°01'29.1"W | | |
| MOKDI | 44°57'25.4"N 003°10'01.1"E | A27 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFCR |
| MOKEB | 48°43'09.4"N 003°18'28.0"W | | |
| MOKIP | 46°26'56.0"N 005°05'37.0"E | Y1 | FRA(ID): LFFRAC, LFLL, LFLY, LFLS, LFLP, LFLB, FL195-660 |
| MOKOR | 47°00'25.0"N 002°00'50.0"W | UN741 , UN867 , UN873 , UP87 , UT183 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| MOKUP | 47°05'47.0"N 001°26'37.0"W | UP860 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| MOLBA | 48°17'42.1"N 003°03'46.6"E | J301 | |
| MOLEN | 44°03'19.0"N 004°30'46.0"E | | FRA(IA): LFFRASE, LFMT, LFMI, LFNG, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFLU, LFMT, LFNG, FL195-660 |
| MOLOV | 48°46'04.4"N 003°36'21.6"W | | |
| MOLUS | 46°26'38.0"N 006°40'46.0"E | N853 , N871 , T330 , Z32 , Z62 , Z64 | |
| MOMIL | 46°32'46.0"N 004°32'48.0"E | | FRA(I): LFFRAC |
| MONCE | 48°42'00.0"N 006°26'06.0"E | G21 , T131 | |
| MONIX | 43°20'11.0"N 001°53'49.0"E | B31 , R17 | |
| MONOT | 48°05'00.0"N 002°27'26.0"E | R161 | FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPT |
| MONOX | 43°37'19.5"N 001°20'14.0"W | | |
| MONTU | 46°55'48.0"N 001°08'48.0"W | A53 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| MOPAR | 49°17'30.2"N 001°45'26.2"E | J116 | |
| MOPEM | 46°17'01.0"N 004°23'03.0"E | | FRA(E): LFFRAC, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| MOPIL | 50°08'52.0"N 004°06'28.0"E | | FRA(IA): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPN, LFPV, FL195-660 |
| MOPUK | 48°42'51.6"N 003°30'34.6"W | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| MOREG | 46°23'35.2"N 006°00'26.0"E | L47 , Z32 | |
| MORIL | 43°03'57.0"N 002°21'01.0"E | R17 | FRA(D) : LFFRASW, LFBO, LFBF, LFBR |
| MOROK | 47°23'47.7"N 006°39'19.8"E | L856 , T14 , Z24 | FRA(IA): LFFRAE, LFHJ, LFHM, LFHN, LFHS, LFHU, LFHV, LFHW, LFKA, LFKL, LFKX, LFKY, LFLB, LFLE, LFLG, LFLI, LFLJ, LFLL, LFLM, LFLP, LFLS, LFLU, LFLY, LFMH, LFXA, LSGG, LSGL, LSGP; FRA(ID): LFFRAE, LFGB, LFSB, LFSM, LSMD, LSZH, LFST, LFQP, LFGA ; EVEN FL for DEP |
| MORSS | 39°57'24.1"N 004°40'00.0"E | M603 | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| MOSIS | 49°00'26.0"N 007°12'53.0"W | | |
| MOSUD | 48°56'15.8"N 002°51'33.6"E | | |
| MOTAG | 48°49'17.0"N 003°42'09.3"W | | |
| MOTAL | 47°34'36.0"N 002°13'12.0"E | A3 , J18 , R11 | |
| MOTIK | 44°28'42.0"N 000°50'00.0"W | | FRA(AD): LFFRASW, LFBC |
| MOTIM | 43°29'19.0"N 005°35'38.0"E | P856 | |
| MOTOX | 50°57'27.5"N 001°28'00.0"E | | FRA(E): LFFRANE, FL195-660 |
| MOTUK | 47°51'54.0"N 005°49'13.0"E | | FRA(IA): LFFRAE, LFGB, LFSB, LSMA, LSMD, LSME, LSZB, LSZC, LSZG |
| MOTUR | 44°01'02.0"N 007°11'50.0"E | | |
| MOUET | 39°00'00.0"N 007°19'52.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| MOULE | 42°37'16.9"N 009°45'00.0"E | L146 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660, ODD FL |
| MOVEX | 48°23'04.0"N 003°55'44.0"W | | |
| MUBBI | 45°50'35.1"N 003°45'08.0"E | | |
| MUDIC | 42°51'24.7"N 002°52'03.0"E | | |
| MUPPO | 47°42'57.0"N 007°13'03.0"E | KY110 | |
| MUREL | 49°19'17.0"N 003°33'02.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| MUREN | 41°03'27.0"N 004°40'00.0"E | M601 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660, ODD FL |
| MURRO | 45°19'58.5"N 004°22'32.0"E | A3 , Q16 , T544 | |
| NAFOQ | 40°26'36.2"N 005°49'50.2"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| NAKET | 45°18'45.9"N 004°12'24.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| NAKIB | 49°36'58.2"N 001°15'00.5"E | | |
| NAKIS | 44°19'21.3"N 004°05'53.1"E | | FRA(I): LFFRASW |
| NAMAR | 47°53'05.0"N 000°27'31.0"W | A53 , V20 | |
| NAMEL | 46°21'27.9"N 006°17'00.4"E | Z62 | |
| NANAX | 43°34'50.3"N 007°29'26.9"E | | |
| NANCY | 48°49'03.0"N 006°05'02.0"E | | |
| NANOP | 48°15'43.0"N 004°14'22.0"E | Z303 | |
| NAPSU | 47°02'16.0"N 002°07'37.0"E | | |
| NARAK | 44°17'43.0"N 001°44'56.0"E | Z869 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFCC;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBD, LFCC, LFCU, LFDS |
| NARIV | 45°49'41.6"N 004°15'35.6"E | | |
| NARTI | 43°32'57.0"N 007°13'48.0"E | UP991 | FRA(A): LFFRASE, LFKB, LFKC |
| NASEP | 44°30'54.0"N 002°13'56.0"E | V12 , Z869 | FRA(I): LFFRASW |
| NASIK | 43°25'51.0"N 006°16'03.0"E | P856 | |
| NATEG | 43°12'20.3"N 005°01'38.1"E | | |
| NATLI | 47°29'31.0"N 007°30'26.0"E | | |
| NATPI | 42°43'26.0"N 001°14'08.9"E | | FRA(E): LFFRASW |
| NAVAN | 50°28'06.2"N 003°14'23.0"E | | |
| NAVLA | 45°40'02.0"N 005°40'01.0"E | N871 | |
| NAZIM | 45°44'17.6"N 005°52'19.0"E | | |
| NAZIR | 47°09'02.6"N 001°58'26.5"W | | |
| NEBAX | 48°27'25.0"N 006°11'40.0"E | | FRA(I): LFFRAE |
| NEBRU | 49°59'24.0"N 002°15'24.0"E | B24 , H40 | |
| NEDAN | 47°26'26.0"N 001°15'53.0"W | A5 | |
| NEDRU | 45°04'33.0"N 005°49'09.0"E | UL55 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| NEGAT | 41°24'42.0"N 007°51'46.0"E | UN851 , UT451 | FRA(IA): LFFRASE, LFKS, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFKF, LFKJ, LFKS, FL195-660 |
| NEGDI | 50°01'49.1"N 000°56'50.6"E | | |
| NEGPU | 45°31'46.4"N 005°06'44.1"E | | |
| NEGUR | 48°59'31.3"N 002°57'41.4"E | | |
| NEKEM | 46°30'00.0"N 003°24'50.6"E | Y600 | |
| NEKEN | 50°31'28.6"N 002°49'00.0"E | | |
| NEKIP | 43°19'40.2"N 006°22'22.0"E | | |
| NEKTA | 43°45'03.0"N 003°01'30.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| NELEN | 45°07'07.0"N 004°36'42.0"E | Z46 | |
| NEMED | 49°37'03.0"N 001°35'18.0"E | J150 , J251 | |
| NENEM | 44°03'05.0"N 003°09'01.0"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| NEOUL | 43°19'41.9"N 006°02'24.0"E | | |
| NEPAP | 46°56'02.0"N 003°40'46.0"E | B373 , Y600 | |
| NEPAR | 49°05'10.0"N 003°33'03.0"E | J10 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| NERAS | 43°24'56.7"N 007°49'27.4"E | | |
| NERIN | 48°38'23.4"N 002°57'27.6"E | | |
| NERKI | 48°30'47.0"N 001°19'37.7"E | T116 | |
| NERTI | 45°42'07.6"N 000°54'20.0"E | | |
| NESUL | 41°04'31.0"N 007°01'55.0"E | UM732 , UN851 , Z240 | FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660 |
| NETUK | 43°15'30.3"N 001°36'55.9"W | | FRA(X): LFFRASW |
| NETUP | 43°00'44.0"N 005°48'14.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| NEVIL | 50°00'00.0"N 000°22'05.6"W | G27 , UZ273 | |
| NEVIX | 42°24'51.0"N 005°03'42.0"E | UM989 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| NEXOT | 48°29'42.9"N 003°59'16.7"E | | |
| NIBIK | 42°40'46.0"N 005°23'18.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| NIDEV | 42°54'48.7"N 005°25'31.2"E | | |
| NIDIL | 43°12'09.0"N 007°52'56.0"E | | |
| NIDIR | 48°24'13.5"N 007°11'24.3"E | | |
| NIDUV | 49°20'42.0"N 002°43'40.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| NIFKU | 45°56'42.0"N 006°40'24.0"E | T37 | |
| NIGAG | 46°15'23.0"N 000°16'43.5"W | | FRA(I): LFFRASW |
| NIGLO | 45°50'56.7"N 003°49'23.6"E | | |
| NILDU | 42°15'37.0"N 003°49'43.0"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| NILEM | 50°17'48.0"N 004°07'08.0"E | | FRA(E): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| NIMER | 47°28'21.0"N 000°21'25.0"E | UN482 , UT182 | |
| NIMLA | 48°28'16.0"N 002°35'42.0"E | | |
| NIMPA | 43°16'25.0"N 006°21'39.0"E | | |
| NINAL | 49°36'18.6"N 002°31'50.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| NINIS | 46°17'01.0"N 004°24'00.0"E | | |
| NINTU | 46°08'50.1"N 005°33'10.9"E | N869 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| NINUN | 44°46'06.7"N 003°33'46.3"E | G53 | FRA(X): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| NIPLO | 46°18'49.7"N 000°04'42.3"W | | |
| NIPOR | 49°06'58.0"N 004°00'34.0"E | J10 | |
| NIRAP | 46°28'04.3"N 000°10'12.3"W | | |
| NIRDO | 43°08'44.0"N 008°26'05.0"E | G116 , P856 , UP991 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| NISAR | 44°29'43.0"N 005°04'17.0"E | | FRA(A): LFFRASE, LFMN, FL195-660 |
| NISEK | 41°02'01.0"N 007°45'34.0"E | M732 , UM732 , T175 | |
| NITAR | 49°55'11.7"N 002°14'11.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| NITEM | 47°25'49.0"N 001°48'23.0"W | | |
| NITEP | 49°24'42.0"N 004°13'12.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| NIVDA | 41°14'36.0"N 006°34'07.0"E | UM732 , Y19 | FRA(IA): LFFRASE, LIEA, FL195-660 |
| NIVIN | 46°42'52.0"N 005°51'58.0"E | | |
| NOGAT | 44°39'52.3"N 004°50'11.0"E | | |
| NOKVI | 48°51'27.6"N 003°51'15.9"W | | FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRU, LFRO, FL195-660 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| NOLVI | 40°43'54.0"N 005°57'23.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| NOQAS | 45°13'11.3"N 004°14'22.1"E | | FRA(EX): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| NORBU | 48°44'30.1"N 004°25'23.1"W | | FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRO, LFRU, LFRT, FL195-660 |
| NORKA | 42°57'11.0"N 008°47'29.0"E | A3 , G116 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| NORMI | 46°53'46.0"N 002°05'31.0"W | A5 , UN26 , UN867 , UN873 , R14 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| NORON | 45°29'05.0"N 000°40'39.0"E | R10 | |
| NOSDU | 49°42'19.8"N 001°05'56.1"W | | |
| NOSTA | 43°49'09.9"N 007°45'18.7"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| NOVAN | 46°19'20.0"N 003°41'57.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| NOZHU | 49°41'41.1"N 003°45'52.5"W | | FRA(X): LFFRANW, FL195-660 |
| NUBVO | 49°04'37.0"N 003°12'29.0"E | | |
| NUCIF | 47°05'20.0"N 004°46'06.0"E | | FRA(I): LFFRAC, FL195-660<br>FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| NUGVA | 45°15'48.4"N 002°23'46.7"W | | |
| NUMLO | 51°05'07.7"N 002°08'43.4"E | | |
| NURMO | 49°49'34.0"N 002°45'19.0"E | N874 | FRA(ID): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660 |
| NUSBA | 46°06'24.0"N 005°42'48.0"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| NUVNU | 47°17'45.6"N 000°43'49.1"W | | |
| OBAKI | 48°21'57.0"N 006°25'50.0"E | | |
| OBAMO | 48°27'37.7"N 002°29'16.6"E | | |
| OBATO | 48°04'01.0"N 000°15'00.0"W | A53 , UL976 , UM163 , UN873 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| OBIGO | 45°13'13.0"N 006°24'41.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| OBIMO | 48°36'32.6"N 003°48'00.4"W | | |
| OBIVA | 50°11'01.0"N 002°30'24.0"E | R50 | |
| OBJEQ | 46°48'14.0"N 002°24'01.0"W | | |
| OBLAD | 41°48'36.0"N 005°00'48.0"E | UM154 | FRA(IA): LFFRASE, LFMQ, LFMA, LFMV, LFML, LFMI, LFMY, LFMO, LFTH, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMQ, LFMA, LFMV, LFML, LFMI, LFMY, LFMO, FL195-660 |
| OBLOC | 44°40'36.5"N 000°09'10.5"W | A25 , G39 , R10 , T19 , T616 , V14 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBE, LFBM;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBD, LFBE, LFBM |
| OBOBI | 49°21'20.0"N 003°04'50.0"E | | |
| OBOBO | 41°51'53.0"N 008°26'42.0"E | L978 , Z154 | |
| OBORN | 48°27'43.0"N 007°12'06.0"E | R11 , R112 , V17 | FRA(I): LFFRAE |
| OBOTA | 43°22'35.9"N 006°59'54.9"E | | |
| OBUKO | 45°42'49.1"N 000°24'12.7"E | | |
| OBURO | 47°39'06.0"N 004°15'53.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| OBZAM | 44°41'04.0"N 000°21'43.9"W | | |
| OCSID | 44°41'55.1"N 000°42'53.1"W | | |
| OCWOF | 43°38'00.0"N 002°52'00.0"E | | |
| ODADI | 43°44'01.3"N 004°12'51.5"E | | |
| ODAKA | 40°14'07.0"N 006°33'43.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ODEBU | 48°16'52.0"N 002°37'34.0"E | UL194 , UL612 , R28 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ODEGA | 43°23'55.0"N 005°59'33.0"E | G701 | |
| ODENI | 50°32'32.6"N 002°23'11.5"E | | |
| ODIKI | 45°56'32.0"N 006°20'37.0"E | T345 | |
| ODILO | 48°14'30.3"N 001°34'17.9"E | R10 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ODIMI | 48°41'55.3"N 002°41'47.3"W | | |
| ODIXU | 43°05'56.5"N 005°34'56.2"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ODNUP | 46°11'22.9"N 006°42'39.9"E | L615 , Z64 | |
| ODREP | 50°00'00.0"N 001°30'07.5"W | UP88 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| ODUXA | 45°21'48.2"N 005°03'08.1"E | | |
| OGAGI | 49°27'22.0"N 005°01'57.0"W | | |
| OGALO | 44°16'04.6"N 002°43'24.1"E | | |
| OGLIB | 49°59'13.5"N 003°01'11.5"E | | |
| OGLOT | 47°16'32.0"N 001°22'59.0"W | H34 , T501 | |
| OGMAP | 48°29'03.2"N 003°50'18.8"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| OGQEH | 43°18'17.0"N 006°45'41.0"E | | |
| OGREN | 43°24'15.0"N 005°53'28.0"E | G701 | |
| OGRIL | 43°17'32.4"N 001°14'06.3"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBR, LFDJ |
| OGULO | 48°13'06.0"N 002°40'09.0"E | UL612 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRAC |
| OKABI | 42°36'58.0"N 001°29'00.9"E | | FRA(I): LFFRASW |
| OKABO | 48°32'57.8"N 003°29'25.4"E | B373 | |
| OKASI | 48°05'00.0"N 002°46'40.0"E | R28 | FRA(I): LFFRAC;<br>FRA(D): LFFRAC, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV |
| OKBON | 42°28'02.0"N 008°26'19.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| OKBUK | 48°48'59.3"N 003°52'25.8"E | | |
| OKEKO | 47°32'25.0"N 003°07'14.0"E | R28 | FRA(I): LFFRAC |
| OKEPI | 47°08'43.0"N 003°21'54.0"E | R28 | FRA(I): LFFRAC |
| OKIPA | 48°36'40.7"N 003°33'48.6"E | Z303 | |
| OKIPO | 47°54'38.0"N 005°52'08.4"E | | FRA(IA): LFFRAE, LFGB, LFSB, LSMA, LSMD, LSME, LSZB, LSZC, LSZG |
| OKIRA | 47°01'19.0"N 003°26'26.0"E | | FRA(I): LFFRAC |
| OKIVA | 41°20'00.0"N 009°06'23.0"E | P872 , P980 | |
| OKPEM | 50°38'30.7"N 001°34'21.1"E | | |
| OKRIX | 47°57'58.0"N 003°34'03.0"E | A2 , J301 | FRA(ID): LFFRANE, LFLA, LFOK, LFQB, LFQA, LFSI, LFOA, LFQG, LFLD, LFOJ, LFOZ, LFLC, LFLV, FL195-660 |
| OKROK | 42°48'29.0"N 008°53'29.0"E | A9 | FRA(ID): LFFRASE, LIMG, LIMJ, FL195-660 |
| OKRUZ | 49°55'31.4"N 001°10'14.3"E | H20 , R50 | |
| OKSER | 42°00'55.0"N 006°20'33.0"E | T175 | FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMT, LFMV, LFMY, LFNG, LFTW, LFTH, FL195-660 |
| OKSOK | 50°36'28.0"N 002°28'04.0"E | | |
| OKTET | 44°29'06.0"N 006°34'10.2"E | | FRA(ID): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660 |
| OKTOV | 43°16'28.2"N 005°26'41.1"E | | |
| OKVIG | 48°54'52.4"N 003°54'09.9"E | | |
| OLALU | 47°15'21.0"N 000°53'34.9"W | | |
| OLBUS | 50°36'11.3"N 003°22'06.0"E | | |
| OLEBA | 47°09'25.0"N 001°50'53.0"W | UN471 , UN873 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| OLERO | 45°58'11.0"N 001°09'01.0"W | A25 | |
| OLIBO | 43°34'56.6"N 004°49'33.3"E | | |
| OLINO | 46°52'56.6"N 001°02'55.5"E | A34 , G54 , R10 | |
| OLIRI | 46°38'06.0"N 003°24'43.0"E | Y600 | |
| OLMAV | 50°41'57.0"N 001°28'39.1"E | | |
| OLMES | 49°37'53.0"N 001°00'10.0"E | H20 | |
| OLMOL | 50°41'53.3"N 002°05'35.5"E | | |
| OLNUL | 41°40'04.0"N 005°23'06.0"E | UM989 | FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, LFTH, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660 |
| OLOLO | 47°03'06.6"N 001°40'36.6"W | | |
| OLONU | 49°40'12.5"N 000°27'04.3"E | | |
| OLOXO | 42°26'06.8"N 001°30'45.9"E | | FRA(E): LFFRASW |
| OLUGI | 46°20'00.0"N 003°20'07.4"E | R31 | |
| OLZOM | 48°09'20.1"N 002°15'53.2"E | H20 , J18 , R31 | |
| OMANI | 46°27'26.4"N 003°46'04.7"E | A3 | FRA(I): LFFRAC; |
| OMARD | 43°06'17.0"N 007°35'28.0"E | A3 , M623 , N163 | FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, LFKO, LFMC, LFMF, LFTF, LFTH, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFKB, LFKC, LFKF, LFKJ, LFKO, LFKS, LFMC, LFMF, LFTH, LFTF, FL195-660 |
| OMARI | 47°10'00.0"N 000°49'29.0"E | B19 | |
| OMASI | 45°54'22.0"N 005°58'27.0"E | N871 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| OMEDA | 42°19'44.0"N 008°21'43.0"E | M622 | FRA(IA): LFFRASE, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660 |
| OMXEB | 46°07'30.1"N 006°32'33.4"E | Y51 | |
| ONNOF | 45°57'13.8"N 005°54'50.8"E | T14 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| ONZON | 45°50'06.4"N 004°06'29.6"E | A3 | |
| OPALE | 49°53'59.1"N 001°53'06.3"E | J20 , T421 | FRA(A): LFFRANE, EGKA, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660 |
| OQQAL | 48°51'38.7"N 002°42'05.6"E | UN858 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRANE, FL195-660 |
| OQSAM | 49°15'34.3"N 000°55'58.4"E | | |
| ORBIL | 43°11'24.0"N 002°29'36.0"E | G36 | |
| ORDIF | 44°08'34.2"N 004°50'16.8"E | | |
| ORIST | 50°00'00.0"N 001°50'42.0"W | UY110 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| ORKAC | 43°36'36.0"N 007°07'40.0"E | | |
| ORKUM | 40°33'50.0"N 007°28'58.0"E | M603 , M986 , N725 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ORRAJ | 45°14'43.7"N 006°31'17.3"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| ORTAC | 49°59'57.0"N 002°00'18.0"W | Q41 | |
| ORTEZ | 43°21'56.0"N 000°43'00.0"W | G17 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBZ |
| ORTUX | 44°09'32.2"N 004°18'20.8"E | | |
| ORVAL | 49°02'02.0"N 001°49'31.0"W | V20 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ORVOS | 49°30'24.3"N 005°29'55.7"E | | |
| OSBIB | 47°38'00.6"N 003°27'59.0"E | | |
| OSBUD | 50°26'02.8"N 002°46'52.8"E | | |
| OSDAG | 44°56'24.2"N 001°47'28.2"E | | |
| OSDIT | 50°36'00.3"N 001°19'47.3"E | | |
| OSGES | 47°18'04.2"N 002°37'08.1"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| OSGOT | 43°37'30.0"N 001°34'56.9"W | | |
| OSGOX | 44°18'40.7"N 004°38'56.6"E | | |
| OSKAM | 43°49'54.0"N 001°12'48.0"E | | |
| OSKIL | 43°00'51.2"N 005°12'47.7"E | | |
| OSKIN | 47°43'08.0"N 003°26'05.0"E | A27 , R11 , T11 | |
| OSLID | 50°30'20.0"N 003°24'06.8"E | | |
| OSLUT | 43°27'46.7"N 004°11'57.3"E | | |
| OSMAS | 45°16'46.9"N 005°31'06.5"E | Z40 | FRA(ID): LFFRASE, LFHM, LFKA, LFLG, LFLJ, FL195-660 |
| OSMOB | 44°38'57.1"N 000°20'17.5"W | | FRA(I): LFFRASW |
| OSPIS | 48°24'35.4"N 002°53'05.7"E | | |
| OSPOK | 40°51'25.0"N 004°40'00.0"E | N725 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660, EVEN FL |
| OSRIM | 45°41'48.0"N 005°49'34.0"E | | |
| OSTAD | 43°31'14.0"N 002°22'14.0"E | | |
| OSTIP | 48°29'22.2"N 002°36'39.5"E | | |
| OSVEG | 43°18'19.7"N 000°06'32.3"W | | |
| OTARO | 39°00'00.0"N 004°41'06.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| OTGUV | 50°56'36.2"N 001°44'38.7"E | | |
| OTKIG | 47°31'53.3"N 000°33'49.3"E | | |
| OTKUR | 47°24'10.2"N 000°30'44.7"E | | |
| OTLOV | 47°50'51.5"N 000°41'18.0"W | | |
| OTOFE | 48°56'19.5"N 002°29'18.3"W | UN491 , UZ57 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 |
| OTOKE | 43°31'42.8"N 008°07'41.2"E | | |
| OTROT | 45°06'49.0"N 004°26'44.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| OVBAQ | 46°07'39.0"N 003°23'42.0"E | | |
| OVBEN | 48°03'26.5"N 003°25'37.0"E | | |
| OVDIL | 44°05'17.5"N 000°53'17.0"E | | FRA(A): LFFRASW, LFBA |
| OVTEC | 49°00'37.0"N 008°02'38.0"E | | FRA(E): LFFRAE, ODD FL for entering aircrafts |
| OXCEL | 48°43'48.5"N 002°23'23.2"E | | |
| OXIDA | 47°53'41.0"N 003°34'00.0"W | H34 | |
| OXIDO | 43°27'56.0"N 005°17'10.0"E | | |
| OXOTO | 47°58'32.0"N 002°00'58.0"E | H20 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| OXUBA | 50°47'16.6"N 002°44'05.3"E | | |
| OZHIS | 49°13'45.0"N 002°15'26.0"E | | |
| OZMIC | 43°35'58.8"N 008°12'51.8"E | | |
| OZNOH | 48°27'32.7"N 002°31'31.2"W | UN29 | FRA(X): LFFRANW, FL195-660<br>FRA(E): LFFRAN, FL305-660 |
| PABLA | 48°47'19.0"N 008°21'07.0"E | | |
| PACIQ | 48°55'43.6"N 001°51'52.0"E | | |
| PADCA | 46°00'58.0"N 006°27'26.0"E | T37 | |
| PADKO | 43°13'53.9"N 005°19'58.9"E | UL127 , UM984 , UY342 | FRA(IAD): LFFRASE, LFMT, LFTW, LFNG, FL195-660 |
| PAFFO | 42°05'47.6"N 007°36'48.1"E | Z154 | |
| PALME | 42°58'28.1"N 005°56'08.3"E | | |
| PAWUS | 45°53'45.0"N 006°36'17.7"E | Y51 | |
| PECNO | 45°58'02.0"N 001°51'54.2"E | | FRA(I): LFFRASW |
| PEKIM | 48°16'33.0"N 002°49'32.0"E | UM975 , T36 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRAC |
| PELOK | 47°20'40.0"N 006°35'24.0"E | T14 | |
| PELOS | 41°09'43.0"N 008°09'41.0"E | M623 , M731 , Y19 , Z240 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| PENAR | 45°30'25.0"N 005°37'37.0"E | | |
| PENDU | 47°20'56.1"N 006°01'57.5"E | L856 | FRA(ID): LFFRAE, LFGA, LFGB, LFSB |
| PENJO | 45°45'44.0"N 006°25'41.0"E | Y21 | |
| PEPAL | 48°33'02.0"N 000°15'00.0"W | A361 | |
| PEPAX | 47°04'53.0"N 000°27'09.0"E | UT182 | FRA(E): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASW, FL195-305<br>FRA(X): LFFRAN, FL305-660 |
| PEPET | 45°05'03.0"N 003°52'02.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| PEPON | 48°21'00.0"N 000°15'00.0"W | A532 , UT176 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| PEQAH | 45°24'32.0"N 005°53'17.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| PEQEF | 44°22'49.2"N 004°15'57.3"E | | FRA(E): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| PERAK | 46°02'47.0"N 006°24'35.0"E | | |
| PERDU | 42°43'55.5"N 000°09'04.3"E | | FRA(X): LFFRASW |
| PERIG | 45°07'02.0"N 000°58'10.0"E | A34 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBI, LFBK, LFBL, LFBU, LFLD, LFLX, LFOA;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBA, LFBX, LFCC, LFCU, LFDS, LFSL |
| PERON | 49°54'45.0"N 002°50'24.0"E | H20 , N874 | FRA(IA): LFFRANE, LFQQ, LFQT, LFAV, LFAQ, EBKT, EBCV, FL195-660 |
| PERUS | 44°09'12.0"N 006°06'12.0"E | A3 , G374 , Z206 | |
| PESAN | 46°11'57.3"N 003°23'13.7"E | A27 | |
| PESHU | 43°20'31.2"N 005°18'07.5"E | | |
| PESUK | 49°12'39.0"N 000°17'27.0"E | J116 , Z294 , UZ297 | |
| PETAL | 46°22'4.9"N 006°18'1.3"E | T544 | |
| PETAX | 50°11'11.6"N 000°50'52.8"E | J150 , M605 , UM605 , UZ296 | |
| PETUR | 43°42'30.8"N 007°27'09.4"E | N736 | |
| PEVIS | 47°57'37.7"N 006°58'41.1"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| PEVIT | 47°41'52.1"N 007°11'33.4"E | | FRA(I): LFFRAE |
| PEXIR | 49°12'10.0"N 000°36'48.0"E | J116 , J251 , Z295 , UZ297 | |
| PEXOD | 45°19'04.0"N 003°01'02.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| PHALO | 48°46'40.0"N 007°05'43.0"E | R7 | |
| PIBAL | 46°40'55.0"N 000°42'50.0"E | | |
| PIBAT | 46°48'21.4"N 004°15'32.9"E | A2 , G40 | FRA(I): LFFRAC;<br>FRA(A): LFFRAC, LFAI, LFPM, LFPN, LFPO, LFPV |
| PIBON | 43°35'55.1"N 006°58'59.5"E | | |
| PIGOP | 48°41'09.0"N 001°20'20.0"E | UN160 , UN491 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| PIGOS | 43°37'20.2"N 007°22'16.2"E | UM616 , M622 , N86 , N736 , Y15 | FRA(IA): LFFRASE, LFMC, LFTF, LFTH, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LIMG, LIMJ, LIMZ, LFKB, LFKC, LFKJ, LFKF, LFKO, LFKS, LFMF, LFTH, LFTF, LFMC, FL195-660 |
| PIGUL | 45°34'28.0"N 000°46'18.0"E | | |
| PIKAG | 49°07'36.0"N 003°18'33.0"E | | |
| PIKIV | 49°23'34.1"N 000°37'32.9"W | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| PIKOD | 49°24'38.0"N 005°15'59.0"W | | |
| PIKUP | 49°03'34.6"N 000°12'21.9"W | | |
| PILON | 48°00'06.5"N 005°41'30.9"E | | |
| PILUL | 48°05'00.0"N 003°02'53.0"E | T36 | FRA(I): LFFRAC;<br>FRA(D): LFFRAC, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV |
| PIMAK | 45°23'30.0"N 004°00'53.0"E | R31 , T41 , Z48 | |
| PIMIX | 50°42'16.9"N 002°44'47.4"E | | |
| PIMQO | 45°09'33.0"N 001°11'35.4"E | | FRA(I): LFFRASW |
| PIMUP | 47°32'25.0"N 003°23'15.0"E | T36 | FRA(I): LFFRAC |
| PIMZI | 48°24'55.0"N 006°49'21.0"E | R11 | |
| PINAL | 41°42'57.0"N 009°25'28.6"E | | |
| PINAN | 43°34'16.6"N 003°44'44.3"E | | |
| PINED | 45°00'00.0"N 005°31'16.0"E | Z42 | |
| PINOT | 45°59'07.6"N 005°55'33.5"E | | |
| PIPAX | 43°19'19.6"N 005°36'00.9"E | | |
| PIPOR | 43°00'33.0"N 001°06'29.0"W | | FRA(X): LFFRASW |
| PIQFU | 46°07'39.5"N 001°12'34.5"W | A25 | |
| PIREG | 49°52'51.7"N 001°54'40.4"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| PIRUV | 45°52'04.0"N 005°40'33.0"E | | |
| PITAV | 49°11'41.0"N 000°56'00.0"E | J116 , J250 | |
| PITHI | 50°11'26.5"N 003°34'22.2"E | N872 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| PIVER | 48°47'45.4"N 002°16'03.1"E | | |
| PIWEB | 49°12'34.0"N 003°37'21.0"E | | |
| PIWIZ | 48°12'53.7"N 001°05'56.3"E | UN874 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| PIXIS | 46°56'25.0"N 003°45'14.0"E | | FRA(I): LFFRAC |
| PODEM | 49°15'41.0"N 001°33'11.0"E | UN873 , UT191 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| PODUK | 49°14'45.8"N 003°21'02.2"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| POGOL | 48°23'56.5"N 006°41'36.1"E | A242 , R11 , T131 | FRA(ID): LFFRAE, ETAR, LFJL, LFJY, LFQE, LFSN, LFSO, ODD FL for DEP |
| POGZI | 48°32'42.0"N 002°58'15.1"E | UN491 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRANE, FL195-660 |
| POHKI | 43°55'18.4"N 000°11'44.3"W | | |
| POKET | 45°06'51.0"N 000°37'05.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| POLLY | 47°53'37.0"N 002°45'44.0"E | G54 | |
| POMEG | 43°17'39.1"N 005°19'42.3"E | G7 | |
| PONNE | 45°26'53.4"N 006°04'29.7"E | KY178 | |
| POPUL | 43°56'55.0"N 002°50'25.0"W | | FRA(E): LFFRANW, FL195-660 |
| PORBU | 42°25'52.0"N 003°12'03.0"E | | |
| POULP | 41°20'00.0"N 008°34'12.0"E | L42 | |
| POZOF | 47°03'45.0"N 004°15'55.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| PUMAL | 42°22'00.5"N 002°00'30.5"E | B31 | FRA(X): LFFRASW |
| PUZQU | 42°27'26.0"N 004°52'21.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| RALIX | 46°56'25.0"N 001°02'20.0"W | UP860 , UY120 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| RALOS | 43°20'37.2"N 005°29'26.4"E | | |
| RANUX | 49°08'19.6"N 004°21'41.5"E | | FRA(ID): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660 |
| RAPED | 43°22'24.0"N 006°53'36.0"E | P856 , Y15 | FRA(IA): LFFRASE, LIMG, LIMJ, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, LFTH, FL195-660 |
| RAPES | 43°14'48.0"N 001°54'47.8"E | | FRA(A): LFFRASW, LFMK |
| RAPOR | 49°35'29.0"N 005°12'47.0"E | Q763 , Z157 | FRA(ID): LFFRANE, ELLX, FL195-660 |
| RAPOT | 43°27'54.2"N 006°57'13.9"E | | |
| RAPUR | 42°53'36.0"N 008°40'37.0"E | G374 , UN851 | FRA(IA): LFFRASE, LIRJ, LIRP, LIRS, LIQS, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LIMG, LIMJ, LFKS, FL195-660 |
| RARAK | 44°01'44.0"N 000°41'33.0"E | A25 , T258 | FRA(I): LFFRASW |
| RARQU | 42°01'19.8"N 006°58'55.7"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| RARUS | 44°07'13.0"N 004°45'14.0"E | Z16 | |
| RASCA | 50°08'44.6"N 004°52'52.4"E | | FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| RASPA | 42°09'28.2"N 005°23'47.3"E | UN854 | FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMC, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMT, LFMV, LFMY, LFNG, LFTF, LFTW, LFTH, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660 |
| RATAP | 42°43'23.0"N 009°06'16.0"E | G374 , P980 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| RATKA | 49°30'00.0"N 008°00'00.0"W | | |
| RATRA | 44°46'49.0"N 001°28'39.0"E | G36 | |
| RATUF | 46°12'50.0"N 003°40'39.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| RATUK | 50°39'25.2"N 001°38'10.6"E | L613 , T22 | FRA(IA): LFFRANE, EGLC, EGKB, EGMC, EGMD, EGTO, EGTR, EGSG, EGSX, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRANE, LFQQ, LFQT , FL195-660 |
| RAVIG | 49°20'28.0"N 001°23'08.0"W | G273 , T501 | |
| RAVMU | 49°15'52.0"N 003°35'35.0"E | | |
| RAWHI | 50°02'36.1"N 002°21'10.2"E | | |
| RAZQI | 46°28'27.0"N 001°15'00.0"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFOA |
| RAZUD | 47°37'57.0"N 003°38'59.0"W | | |
| RECIF | 42°45'19.0"N 008°53'09.0"E | A9 | |
| REFEL | 47°34'48.0"N 007°00'41.0"E | | |
| REGHI | 48°00'00.0"N 008°00'00.0"W | UN480 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| REKLA | 47°32'07.9"N 005°51'02.7"E | | FRA(I): LFFRAE |
| REKMU | 46°05'09.4"N 004°38'57.7"E | | |
| REMDU | 44°32'21.0"N 003°01'00.0"E | T544 | |
| REMGO | 49°46'33.0"N 005°01'16.0"E | | |
| RENKO | 41°08'21.0"N 007°49'55.0"E | Z240 | |
| RENSA | 49°31'59.4"N 004°53'07.9"E | Q763 , Z257 | FRA(IA): LFFRANE, LFPB, LFPO, LFPN, LFPV, LFQA, FL195-660 |
| REPDA | 48°20'53.2"N 007°44'26.6"E | | |
| REPSI | 45°31'21.0"N 004°16'31.0"E | T41 | FRA(E): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| REQIN | 39°00'00.0"N 006°15'00.0"E | M986 | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| RESBO | 43°10'38.0"N 006°57'34.0"E | | |
| RESKU | 45°32'28.9"N 005°01'23.5"E | | |
| RESMI | 48°34'07.0"N 002°11'31.0"E | UL612 , UM728 , UM729 , UM975 , UN491 , UN857 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| RESPO | 47°49'58.1"N 005°36'28.8"E | Y112 | FRA(I): LFFRAE |
| RETNO | 44°22'48.0"N 005°37'24.6"E | A3 , Z42 | FRA(IA): LFFRASE, LFLU, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660 |
| REVDO | 41°20'00.0"N 008°41'27.0"E | M194 | |
| REVGO | 50°44'42.9"N 002°39'47.9"E | | |
| REVLI | 46°35'11.4"N 006°44'36.0"E | T40 | |
| REVTU | 49°35'50.0"N 001°43'32.0"W | UP87 , UP88 , UT507 , UY110 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| RHONE | 43°23'09.7"N 004°50'40.4"E | | |
| RIBOU | 43°04'47.0"N 001°55'44.0"E | B31 | FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR |
| RIDHO | 41°36'32.6"N 008°05'25.1"E | M623 | |
| RIGVI | 48°07'57.3"N 007°30'13.8"E | | |
| RIKLO | 46°48'13.1"N 001°35'58.8"W | | |
| RIKPO | 43°13'41.5"N 005°53'28.0"E | G7 | |
| RIKSI | 44°07'08.3"N 004°40'37.4"E | | |
| RILAV | 46°45'04.0"N 001°44'18.1"W | | |
| RILIP | 45°02'33.0"N 006°18'35.0"E | UL55 | FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660 |
| RILON | 43°55'30.0"N 001°00'36.0"W | R10 | |
| RILTI | 45°45'30.1"N 005°39'33.9"E | Z16 | |
| RIMON | 47°30'26.0"N 002°11'09.0"W | R66 , T499 , V30 | |
| RIMOR | 46°01'21.8"N 003°28'47.8"E | | |
| RINED | 46°38'29.5"N 001°42'59.0"W | | |
| RINSO | 48°01'38.0"N 001°26'09.0"W | UM184 , UN867 , T497 , T501 , V20 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| RINTI | 51°01'58.3"N 001°36'55.9"E | B3 | |
| RIPAL | 39°58'41.0"N 004°46'17.0"E | M603 , Z924 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| RIPTU | 46°06'25.0"N 005°19'45.0"E | | |
| RISEP | 39°36'24.0"N 004°59'35.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| RISNO | 47°56'11.7"N 002°26'55.9"E | | |
| RISOR | 45°32'18.0"N 005°57'51.0"E | T45 , T47 , KY178 | |
| RISPU | 45°51'32.1"N 000°19'16.9"W | | |
| RISUD | 47°46'15.5"N 001°41'48.2"W | | |
| RISUN | 46°21'56.0"N 002°36'12.0"E | G21 , R66 , V18 | FRA(A): LFFRASW, LFBL;<br>FRA(D): LFFRASW, LFLC, LFLD, LFOA |
| RITOR | 46°11'03.1"N 001°32'30.1"W | | |
| RIVAK | 46°00'00.0"N 008°00'00.0"W | UN460 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| RIVEK | 46°20'12.0"N 003°04'48.0"E | R66 , R161 | |
| RIVLA | 43°21'32.2"N 005°18'13.4"E | | |
| RIVRU | 43°28'44.2"N 007°09'42.7"E | | |
| RIXEL | 44°00'14.0"N 003°19'45.0"E | | |
| RIXIX | 46°28'22.3"N 005°05'07.8"W | | |
| RIXOT | 40°23'28.4"N 004°40'00.0"E | UT250 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| ROBAL | 50°28'24.0"N 003°38'00.0"E | M617 | FRA(X): LFFRANE, FL195-245 |
| ROBEX | 45°06'54.2"N 006°35'38.1"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| ROBIR | 47°31'23.0"N 006°02'15.0"E | T10 | FRA(D): LFFRAE, LFGA, LFGB, LFSB, LFSM |
| ROCAN | 42°40'24.0"N 001°56'48.0"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFDJ |
| ROCCA | 45°44'43.0"N 006°38'44.1"E | T345 , Y51 | |
| RODIN | 49°59'46.0"N 002°16'33.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| RODSA | 47°32'08.0"N 001°39'46.0"W | A532 , V30 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ROGEK | 46°39'15.8"N 001°02'20.1"W | | |
| ROGEV | 50°04'59.4"N 003°00'27.4"E | | |
| ROGPU | 48°40'31.8"N 001°24'04.5"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ROKAL | 47°57'19.2"N 003°21'21.5"W | | |
| ROKIX | 46°44'31.5"N 001°05'38.7"W | | |
| ROKNO | 43°26'14.0"N 007°14'58.7"E | | |
| ROKRO | 49°52'54.0"N 004°17'28.0"E | | |
| ROLEN | 48°34'48.0"N 000°09'24.0"E | A5 , A532 , UT176 , UZ15 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| ROLIR | 45°10'28.0"N 004°50'36.6"E | V44 , Z46 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ROLNU | 46°35'19.3"N 001°08'22.8"W | | |
| ROLOL | 44°17'16.0"N 000°21'29.0"E | A25 | |
| ROLUP | 43°29'36.0"N 006°58'43.0"E | | |
| ROMAK | 44°37'48.0"N 002°29'20.0"E | V14 , Z869 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBE, LFCU, LFDS, LFLW, LFSL |
| ROMAM | 45°06'09.5"N 005°09'48.4"E | A6 , UL55 , T43 , Z16 | FRA(IA): LFFRASE, LFLB, LFLP, FL195-660 |
| ROMGI | 46°10'38.0"N 003°06'46.0"E | J924 | |
| ROMGO | 48°20'47.7"N 000°50'38.8"E | T116 , UT182 | |
| RONAX | 48°23'32.0"N 000°22'55.0"E | A53 , J55 , UL976 , UN873 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| RONIS | 45°46'51.5"N 004°42'47.0"E | | |
| RONLA | 46°21'08.7"N 005°25'19.1"E | Z32 | |
| RONOR | 50°36'20.8"N 002°47'15.7"E | | |
| ROSEX | 48°28'15.8"N 002°35'39.5"E | | |
| ROSIV | 50°01'32.0"N 002°45'54.0"E | | |
| ROSPO | 47°57'41.5"N 003°45'02.9"W | H34 , V30 | FRA(AD): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFRQ, LFEC, LFRL, LFRO, LFRU, FL195-660 |
| ROTIS | 42°58'00.0"N 005°30'00.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ROTSI | 48°16'36.2"N 004°38'03.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| ROUSY | 49°28'35.0"N 006°06'54.0"E | | FRA(EX): LFFRAE, FL195-245, ODD FL for entering aircrafts;<br>FRA(I): LFFRAE, FL 245-660 |
| ROVFU | 45°08'51.0"N 000°33'00.0"W | | |
| ROVOT | 43°20'13.0"N 004°55'44.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ROXIL | 47°06'31.9"N 001°58'01.8"E | | |
| ROYAN | 45°40'00.0"N 001°02'12.0"W | A25 | FRA(A): LFFRASW, LFOU, LFRI |

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| RUBAS | 42°22'37.0"N 006°34'08.0"E | Z154 | FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMT, LFMV, LFMY, LFKF, LFKJ, LFKO, LFNG, LFTW, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMN, LFMO, LFMV, LFMY, FL195-660 |
| RUBEB | 43°45'15.0"N 005°34'12.0"E | Y30 | |
| RUBGI | 45°20'52.0"N 002°30'00.0"E | T19 | |
| RUBIT | 43°13'20.0"N 006°24'44.0"E | A3 , G7 | |
| RUBIX | 49°04'09.0"N 000°15'00.0"W | UT300 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| RUBLO | 45°35'26.0"N 005°21'01.0"E | A2 , Z87 | |
| RUBUT | 50°49'04.7"N 002°40'33.5"E | | FRA(I): LFFRANE, FL265-660 |
| RUCAC | 50°52'59.4"N 001°44'30.5"E | A30 , B24 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| RUMEL | 44°30'00.0"N 000°55'13.8"E | A34 | |
| RUMIL | 45°51'42.8"N 005°58'53.2"E | Q226 | |
| RUSEX | 43°13'46.3"N 005°24'18.7"E | | |
| RUSIB | 48°58'37.0"N 003°48'31.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| RUSIT | 45°40'05.0"N 004°53'26.0"E | H38 , UY305 , Z87 | FRA(IA): LFFRASE, LFLV, LFLO, LFHX, LFLN, LSGG, LFLI, LFHN, LSGL, LSGP, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRASE, LFLV, LFLO, LFHX, LFLN, LFLC, FL195-660 |
| RUSTI | 48°10'36.0"N 007°39'36.0"E | | |
| RUTIP | 42°28'39.1"N 001°26'13.7"E | | FRA(E): LFFRASW |
| SABLE | 47°51'11.0"N 000°15'00.0"W | H34 , T15 , V20 | |
| SAKYR | 47°39'54.1"N 001°24'36.6"W | | |
| SALCO | 49°44'13.8"N 003°31'46.4"W | | FRA(E): LFFRANW, FL195-660 |
| SALEV | 46°04'25.6"N 006°03'57.4"E | Y52 , Y55 , Y56 , Y58 | |
| SALIN | 43°16'58.1"N 004°43'48.5"E | M731 , Y25 , Y341 | FRA(IAD): LFFRASE, LFTH, FL195-660 |
| SALMA | 39°00'00.0"N 006°43'00.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| SALSI | 43°20'52.0"N 002°21'26.0"E | G36 | |
| SAMPO | 48°13'12.0"N 001°16'56.0"W | A361 , R52 | |
| SANCE | 47°16'00.0"N 002°44'30.0"E | A3 , R31 | |
| SAULX | 48°31'43.6"N 005°17'00.6"E | | |
| SAUNI | 46°37'25.0"N 005°28'40.0"E | Z64 | |
| SAURG | 43°53'00.0"N 005°05'43.0"E | T123 , T976 | |
| SECHE | 44°26'19.0"N 000°30'55.0"E | G39 , R17 , T259 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBD, LFBF, LFBO, LFBR, LFBS, LFBX, LFCC;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBA, LFBE, LFBX, LFDH |
| SECON | 42°49'43.6"N 005°06'14.1"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| SENLO | 49°05'00.0"N 001°10'42.0"W | G274 , H490 , UN502 , UT300 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| SEPAL | 47°00'00.0"N 008°45'00.0"W | UN470 | |
| SHARA | 47°58'40.0"N 006°40'38.0"E | | FRA(I): LFFRAE |
| SIGOS | 43°41'25.0"N 001°25'03.0"W | | |
| SIJAN | 43°11'51.0"N 002°56'13.0"E | A27 | FRA(A): LFFRASW, LEGE, LFMP |
| SIMAR | 43°48'38.6"N 003°47'39.5"E | | |
| SIMON | 43°36'38.3"N 005°06'03.9"E | | |
| SINPO | 46°19'30.0"N 003°17'00.0"E | B25 , R66 | |
| SIQLE | 47°01'15.7"N 003°14'13.4"E | | FRA(X): LFFRAC, FL195-660<br>FRA(E): LFFRASW; |
| SIQOZ | 42°59'20.0"N 008°24'38.6"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| SIROD | 46°43'37.3"N 006°01'10.4"E | L47 , L615 , Z124 | |
| SIRSA | 41°37'01.9"N 008°28'58.0"E | | |
| SITET | 50°06'00.0"N 000°00'00.0"W | A34 , UN859 | FRA(E): LFFRAN, FL305-660 |
| SITSA | 46°54'50.6"N 002°10'37.4"E | | |
| SIVIR | 46°00'00.0"N 008°45'00.0"W | UN460 | |
| SIZZA | 47°32'40.0"N 004°06'58.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRAC, FL195-660 |
| SKERY | 50°00'00.0"N 003°10'23.1"W | | |
| SKESO | 49°49'29.4"N 003°02'02.6"W | A25 , UN862 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| SOBLI | 47°29'58.0"N 006°22'46.0"E | T10 | |
| SOCOF | 45°51'41.9"N 006°01'13.2"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| SODRI | 43°00'47.0"N 008°22'19.0"E | A3 , G374 | FRA(ID): LFFRASE, LIRJ, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660 |
| SOFFY | 43°01'13.5"N 005°10'49.9"E | | FRA(ID): LFFRASE, LFTH, FL195-660 |
| SOFIK | 46°16'24.5"N 006°37'56.9"E | L615 | |
| SOGBO | 44°52'57.6"N 000°51'07.5"W | | |
| SOKDI | 43°32'36.0"N 006°40'29.5"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| SOLEN | 41°56'14.9"N 009°23'58.4"E | | |
| SOLNO | 45°37'09.6"N 001°06'47.5"E | | |
| SOLSO | 44°23'05.9"N 000°28'39.2"W | | |
| SOMDA | 48°20'16.0"N 004°14'40.0"E | A6 , B13 , T11 | |
| SOMED | 47°26'09.0"N 000°56'31.0"E | UN482 | |
| SOMEN | 48°51'00.0"N 003°33'00.0"W | Y491 | FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRU, FL195-660 |
| SOMEX | 48°12'47.3"N 003°20'03.6"E | | |
| SOMIL | 49°46'13.0"N 002°18'18.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| SOMOS | 44°32'55.0"N 001°14'21.0"W | | |
| SOMTI | 45°27'00.6"N 002°55'58.5"E | T19 , V12 | FRA(D): LFFRASW, LFLC |
| SOMTU | 49°35'47.0"N 004°21'27.0"E | | |
| SONUR | 49°26'13.6"N 004°21'26.9"E | Q763 | FRA(A): LFFRANE, LFQB, LFOK, LFOJ, LFOZ, LFPM, LFLA, FL195-660 |
| SOPAD | 45°39'12.0"N 004°12'20.0"E | Q20 | |
| SOPEX | 48°36'48.0"N 003°33'00.0"W | T120 | |
| SOPIG | 49°22'25.0"N 002°19'53.0"E | | |
| SOPIL | 47°01'33.0"N 001°03'18.0"E | A34 , UN859 , R10 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRASW |
| SOPLO | 45°43'43.7"N 005°44'45.0"E | N871 , Z87 | FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660 |
| SOPOL | 49°51'47.0"N 001°41'07.0"E | | |
| SORAL | 49°06'49.6"N 006°26'15.6"E | V36 | FRA(I): LFFRAE |
| SORAP | 48°31'20.0"N 000°38'07.0"E | UN859 , UN873 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| SORAS | 40°33'08.0"N 004°40'00.0"E | | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| SOREM | 48°28'16.0"N 007°01'08.0"E | V17 | |
| SOSAL | 46°33'29.0"N 006°53'04.0"E | T45 | |
| SOSIX | 48°41'25.0"N 004°50'34.0"E | | |
| SOSOV | 44°58'59.0"N 007°53'06.0"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| SOSTO | 43°47'51.0"N 001°16'33.0"W | | |
| SOSUN | 49°59'05.5"N 001°31'03.8"E | | FRA(I): LFFRANE, FL265-660 |
| SOSUR | 42°33'36.8"N 004°59'50.6"E | UM154 , UM976 , UM989 , N86 , UN870 , Z16 | FRA(IA): LFFRASE, LFMC, LFMT, LFNG, LFTF, LFTW, FL195-660 |
| SOTAK | 43°49'17.3"N 000°56'31.7"E | | FRA(I): LFFRASW |
| SOTAX | 39°35'06.0"N 004°40'00.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| SOTIP | 48°07'52.9"N 001°27'35.6"E | R10 | |
| SOTOX | 43°29'54.7"N 007°30'37.7"E | | |
| SOTUS | 49°22'48.0"N 004°03'01.0"E | Q763 , Z319 | |
| SOUKA | 42°53'23.0"N 008°47'31.0"E | | |
| SOVAD | 46°20'14.9"N 006°02'54.4"E | Y55 | |
| SOVAG | 41°08'49.0"N 007°12'23.7"E | UN851 | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| SOVAT | 50°46'45.7"N 001°28'00.0"E | L613 | FRA(X): LFFRANE, FL195-660 |
| SOVET | 44°08'20.1"N 001°46'51.1"E | | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBD |
| SOVIM | 48°07'06.2"N 003°48'38.5"W | | |
| SOVOS | 43°23'13.0"N 000°54'00.0"W | G17 | FRA(D): LFFRASW, LFBZ |
| SUBAK | 47°04'09.3"N 001°29'27.2"W | | |
| SUBIL | 43°01'43.0"N 004°36'30.0"E | | |
| SUBIP | 50°26'44.4"N 000°53'06.2"E | | FRA(X): LFFRANE, FL265-660 |
| SUBOX | 48°44'59.0"N 001°38'07.0"E | | |
| SUDAD | 43°09'50.0"N 000°00'40.0"W | | |
| SUDAP | 50°26'36.4"N 002°50'44.0"E | | |
| SUDAS | 42°56'17.3"N 008°54'22.5"E | A3 , A9 , Y48 | |
| SUDAV | 48°29'15.6"N 002°54'08.8"E | | |
| SUDIL | 47°08'03.1"N 001°37'31.1"W | | |
| SUDOD | 50°59'31.4"N 002°15'14.0"E | | |
| SUGOM | 46°04'35.0"N 002°22'37.0"W | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| SUIPE | 49°15'12.0"N 004°15'54.0"E | H9 , J10 , M163 | FRA(ID): LFFRANE, LFQB, LFOK, LFSI, LFPM, LFOJ, LFOZ, LFLA, FL195-660 |
| SUKHA | 48°34'29.0"N 005°06'28.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660<br>FRA(I): LFFRAE, FL195-660 |
| SULEX | 50°00'00.0"N 002°55'32.0"E | N874 | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| SULIT | 43°23'01.3"N 001°15'09.2"E | | |
| SULOT | 45°36'14.0"N 003°48'59.0"E | Q20 | |
| SUNUL | 47°10'37.0"N 002°49'41.0"W | | |
| SUPUX | 40°25'28.5"N 008°00'00.0"E | Z924 | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| SUQOC | 46°26'23.7"N 000°23'47.3"W | | FRA(X): LFFRASW<br>FRA(E): LFFRAN, FL305-660 |
| SURAS | 43°38'32.8"N 001°03'46.2"E | | |
| SURJU | 41°46'49.3"N 005°36'57.4"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| SURUD | 43°27'15.5"N 000°58'45.2"E | | FRA(I): LFFRASW |
| SUSON | 50°25'32.6"N 002°24'40.6"E | | |
| SUSUK | 43°32'51.2"N 006°08'07.5"E | | |
| SUTAL | 49°28'00.0"N 006°23'30.0"E | N852 | FRA(EX): LFFRAE, FL195-245, ODD FL for entering aircrafts;<br>FRA(I): LFFRAE, FL 245-660 |
| SUTUB | 48°47'39.5"N 001°39'46.4"E | | |
| SUVEL | 46°09'05.4"N 006°21'03.8"E | Y52 | |
| SUXER | 40°08'09.0"N 005°51'32.0"E | Z924 | FRA(IA): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660 |
| SUXOV | 49°55'21.7"N 000°49'32.4"E | | |
| TABIL | 47°57'23.0"N 000°56'24.0"W | A532 , V20 | |
| TABOT | 39°09'00.0"N 008°00'00.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| TABOV | 48°38'39.0"N 001°38'56.0"E | UL976 , UM163 , UN491 , UN858 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TACRO | 47°29'13.0"N 000°57'14.0"W | H34 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TADAN | 43°34'37.0"N 000°33'30.0"E | | |
| TADUP | 48°56'19.3"N 000°32'27.4"E | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TAHLE | 49°52'00.0"N 002°41'00.0"E | | |
| TAKAS | 49°00'00.0"N 008°00'00.0"W | | |
| TAKAT | 44°37'36.2"N 002°36'02.1"E | V14 , V21 | FRA(D): LFFRASW, LFLC |
| TALAR | 45°57'23.0"N 004°36'15.7"E | | |
| TALEP | 43°27'44.0"N 008°42'44.0"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| TALIG | 49°30'59.5"N 005°48'04.3"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL245-660 |
| TALOL | 43°19'16.0"N 000°33'30.0"E | | |
| TALUD | 49°36'04.0"N 005°25'14.0"E | Q763 | |
| TANCA | 49°31'17.0"N 000°29'05.0"E | | |
| TEJOP | 48°49'44.6"N 004°59'50.6"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| TELIN | 48°14'41.0"N 004°11'59.0"W | | |
| TEMPU | 44°50'49.0"N 000°59'44.0"W | | |
| TEMTO | 47°35'41.7"N 000°36'54.2"W | UN741 | |
| TEPRA | 46°29'45.0"N 002°25'28.0"W | UL14 , UN867 , UN873 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TEPRI | 48°33'08.0"N 002°45'00.0"E | UN491 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TEPTI | 43°24'33.6"N 000°23'55.5"E | | FRA(A): LFFRASW, LFBP, LFBT |
| TEREZ | 41°20'00.0"N 009°02'13.2"E | J19 | |
| TERKU | 48°01'48.0"N 003°37'00.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| TERPO | 47°20'56.0"N 001°55'44.0"W | UM616 , UN461 , UN490 , UN862 , UN867 , UN872 , UP8 , UT176 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TICRE | 42°55'12.5"N 004°58'52.3"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| TILVI | 49°36'30.0"N 005°35'03.0"E | | |
| TINAM | 46°21'36.1"N 006°31'50.0"E | Z62 | |
| TINIL | 47°35'20.0"N 005°05'55.0"E | | FRA(A): LFFRANE, LFPG, LFPT, LFOB, FL195-660 |
| TINOT | 42°41'51.8"N 005°18'54.4"E | M731 , N86 , UN854 , T175 , Z154 | FRA(ID): LFFRASE, LFKJ, LFKF, LFKO, FL195-660 |
| TIPIK | 43°30'14.0"N 006°26'04.0"E | | |
| TIQUH | 48°25'00.0"N 006°12'56.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| TIRAV | 46°35'56.0"N 001°23'27.0"W | A25 , G54 , UN490 , UT183 , T501 , UT501 , Y95 , UY11 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TIRSO | 47°48'22.2"N 006°40'14.8"E | A242 | |
| TITOX | 46°33'04.0"N 003°43'05.0"E | | |
| TITUB | 48°47'33.0"N 003°34'43.0"W | | |
| TITVA | 45°21'47.6"N 003°57'31.6"E | | FRA(I): LFFRASW |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| TIVLI | 42°48'18.0"N 000°26'12.0"W | | FRA(X): LFFRASW |
| TIVLU | 46°30'00.0"N 008°00'00.0"W | UN536 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| TIVNO | 43°46'44.0"N 007°47'01.0"E | | Y15 |
| TIXIT | 43°20'46.0"N 006°50'30.0"E | | |
| TOBVO | 44°08'28.0"N 002°02'16.0"E | V21 | |
| TODAC | 42°56'36.3"N 005°53'06.7"E | | |
| TOFEH | 44°37'45.0"N 004°43'40.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| TOFLO | 47°47'39.0"N 004°06'34.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| TOKDO | 46°01'30.2"N 005°42'40.1"E | T544 | |
| TOLNA | 45°40'42.7"N 005°48'49.3"E | | |
| TOLVU | 49°37'31.0"N 005°22'18.0"E | | FRA(E): LFFRANE, FL195-245<br>FRA(I): LFFRANE, FL245-660 |
| TONDU | 43°36'04.7"N 005°08'01.3"E | | |
| TOPDA | 41°29'12.5"N 008°51'42.0"E | | |
| TOPTU | 42°47'47.8"N 000°11'37.0"W | | FRA(E): LFFRASW |
| TORPA | 47°28'45.9"N 006°39'30.9"E | T10 , V40 | FRA(D): LFFRAE, LSMD, LSZH |
| TORTU | 43°23'18.0"N 008°57'30.0"E | A9 , UN851 | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| TOZEZ | 44°03'39.5"N 004°44'04.0"E | | |
| TOZOT | 45°11'09.0"N 004°05'56.2"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660<br>FRA(X): LFFRASW, FL195-660 |
| TRACA | 50°51'06.0"N 001°58'06.0"E | A30 , B3 | |
| TRARE | 47°09'10.8"N 002°55'45.7"E | A3 , R31 , R161 | |
| TRETS | 43°24'47.0"N 005°43'51.0"E | G701 | |
| TUBDI | 47°43'46.9"N 003°22'51.5"E | | |
| TUDRA | 46°32'20.0"N 000°46'51.0"E | R66 | FRA(I): LFFRASW |
| TUFTA | 46°23'18.2"N 005°25'14.1"E | | |
| TUKVI | 50°38'58.7"N 001°24'13.0"E | | |
| TULNI | 50°33'27.0"N 003°16'56.0"E | Y473 | |
| TULTA | 48°34'37.0"N 008°00'00.0"W | | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| TUNAX | 47°54'45.0"N 000°12'06.0"E | H34 , J55 | |
| TUNIT | 49°22'53.0"N 003°00'00.0"W | N160 | FRA(A): LFFRANW, EGJJ, EGJB, EGJA, FL195-660;<br>FRA(D): LFFRANW, EGJB, EGJJ, EGJA, LFRC, FL195-660 |
| TUNOR | 47°53'00.0"N 004°08'28.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| TUNUR | 44°38'25.0"N 004°50'24.0"E | UY22 | FRA(ID): LFFRASE, LFMH, LFHP, LFHA, FL195-660 |
| TUPAR | 46°25'45.0"N 000°39'46.0"W | UM184 , UM616 , UN861 , UY120 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRASW |
| TUPID | 47°42'41.1"N 002°03'49.6"E | | |
| TUPOV | 47°45'27.0"N 007°14'13.0"E | | FRA(I): LFFRAE |
| TUPOX | 43°58'33.0"N 005°24'11.0"E | T43 , Y30 | FRA(IA): LFFRASE, LFMD, LFTZ, LFMF, LFTH, LFMC, LFTF, FL195-660 |
| TURDO | 47°26'52.0"N 006°58'05.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| TURDU | 49°05'28.1"N 000°27'53.0"W | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| TURIL | 43°13'36.3"N 006°01'25.6"E | | FRA(D): LFFRASE, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660 |
| TUROM | 46°50'31.0"N 005°57'59.1"E | T14 | |
| TUTAX | 46°55'17.0"N 005°14'49.0"E | | FRA(IA): LFFRANE, LFPO, LFPN, LFPV, FL195-660 |
| UBAVI | 43°57'34.8"N 004°48'35.4"E | | |
| UBEXU | 46°24'57.0"N 004°58'04.0"E | A6 | |
| UBIMA | 46°07'35.0"N 006°42'04.0"E | N853 | |
| UFFIX | 47°52'16.0"N 002°45'21.0"E | | FRA(X): LFFRASW;<br>FRA(E): LFFRAC, FL195-660 |
| UFONE | 48°50'13.0"N 006°59'19.0"E | R7 | |
| UGLET | 43°34'52.0"N 005°52'31.0"E | Q302 , Y30 | |
| ULKUX | 42°56'26.0"N 004°57'32.9"E | | |
| ULNAB | 45°24'49.5"N 002°26'26.2"W | | |
| UMLER | 47°30'00.0"N 008°45'00.0"W | UN734 | |
| UMNIQ | 43°11'33.7"N 006°50'15.2"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| UMOGI | 48°04'12.5"N 002°18'01.9"E | | |
| UMOXA | 47°30'00.0"N 008°00'00.0"W | UN734 | FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 |
| UNANA | 42°51'13.0"N 006°10'49.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| UNEKO | 46°19'48.0"N 003°11'25.0"W | | |
| UNKIR | 46°48'56.0"N 005°43'37.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| UPALO | 48°54'37.0"N 001°45'07.0"W | UN491 , UN585 , UN862 , UP87 , R111 , T120 , UT260 , T493 , T498 , UT510 , V20 , UY110 , Y491 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| UPMIT | 50°39'06.9"N 003°21'05.3"E | | |
| UPSAQ | 49°47'00.0"N 003°53'30.0"E | | |
| UQNOW | 49°23'49.0"N 005°19'41.0"E | | |
| URATO | 41°56'44.0"N 008°09'29.0"E | Z154 | |
| UREKU | 43°28'37.2"N 001°22'25.3"W | | |
| URELO | 48°32'19.8"N 003°43'55.3"E | J302 , Z303 | |
| URITI | 48°47'22.6"N 002°17'04.0"W | | |
| UROGO | 43°55'58.9"N 000°12'21.8"W | | |
| URQAP | 47°01'53.0"N 005°33'11.0"E | | |
| URUNA | 43°21'18.0"N 001°44'25.0"W | R10 | FRA(EX): LFFRASW |
| URUXI | 44°51'14.2"N 003°46'43.3"E | | |
| USAKU | 43°37'27.0"N 000°28'20.0"E | G17 , T258 | FRA(D): LFFRASW, LFBP, LFBT |
| USANO | 43°44'3.3"N 007°42'49.9"E | Y15 | |
| USAPI | 49°42'11.6"N 000°19'59.5"E | | |
| USODA | 46°58'19.0"N 001°21'54.0"W | UM184 , UM616 , T501 , UT501 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| UTELA | 48°54'21.2"N 002°57'37.6"E | | |
| UTFAV | 51°01'07.0"N 001°33'07.0"E | | FRA(E): LFFRANE, FL195-660 |
| UTHUQ | 45°23'31.7"N 005°51'15.1"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| UTISO | 46°02'43.8"N 001°27'48.6"W | UN862 | FRA(X): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(E): LFFRASW |
| UTORU | 41°10'50.0"N 007°49'53.0"E | Y19 | |
| UTUVA | 45°51'47.7"N 003°29'27.9"E | | FRA(I): LFFRASW |
| UVELI | 45°02'29.1"N 000°06'43.0"E | R17 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBA, LFCS, LFDI, LFDM, LFDR;<br>FRA(D): LFFRASW, LFCS, LFDI, LFDM, LFDR |
| UVIKO | 47°58'45.0"N 000°03'41.0"E | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| UVRAK | 44°54'26.4"N 001°40'00.9"E | | |
| UVRAN | 49°36'26.7"N 001°07'42.2"W | | |
| UVRIL | 49°43'49.7"N 000°34'39.6"E | | |
| UVSUV | 49°29'17.3"N 001°40'28.4"W | UM25 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| UVUDO | 46°30'00.0"N 001°50'39.0"W | UN26 , UN862 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| UXANA | 45°16'35.0"N 003°10'45.0"E | | |
| UZCUX | 49°12'47.0"N 006°54'07.0"E | | FRA (X): LFFRAE, EVEN FL |
| VADAR | 46°39'26.0"N 006°45'13.0"E | Z669 | |
| VADEM | 46°43'18.2"N 006°29'00.5"E | | |
| VADEP | 50°14'29.6"N 003°48'17.5"E | | |
| VADOM | 48°33'02.0"N 001°16'15.0"E | UL976 , UN874 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| VADSU | 43°09'32.0"N 000°16'56.0"E | | |
| VAGNA | 45°05'43.3"N 000°20'14.2"W | | |
| VAKOP | 43°20'02.7"N 005°01'04.0"E | | |
| VAKOS | 49°34'10.7"N 004°00'10.3"E | Y50 | |
| VAKPA | 48°11'17.0"N 006°41'06.0"E | | FRA(I): LFFRAE |
| VAKPI | 43°22'30.3"N 000°05'36.6"E | | |
| VAKSI | 47°59'57.0"N 001°14'05.0"W | V20 | |
| VALAG | 43°40'39.9"N 003°25'04.5"E | | |
| VALAX | 47°33'46.0"N 001°06'38.0"W | A5 , V30 | |
| VALBU | 46°05'09.7"N 006°29'23.4"E | Y52 | |
| VALEK | 49°30'52.0"N 005°46'52.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL195-660 |
| VALKU | 45°59'53.4"N 002°49'05.0"E | | FRA(I): LFFRASW |
| VALNU | 48°04'54.0"N 003°16'00.0"E | | |
| VALOR | 46°03'34.6"N 006°58'25.9"E | Y1 , Y223 , Y224 | |
| VALPO | 48°50'05.1"N 003°07'17.8"E | | |
| VAMOP | 50°23'25.7"N 003°11'37.8"E | | |
| VAMTU | 44°08'44.0"N 007°37'31.0"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| VANAD | 47°50'14.0"N 000°54'26.0"E | A34 , UN858 , UN859 , UN874 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| VANAS | 45°27'25.8"N 006°44'48.7"E | N853 , Y21 , Y51 | |
| VANEG | 47°40'03.4"N 002°26'05.0"W | | |
| VANEX | 48°33'14.1"N 002°58'40.8"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| VANIS | 43°53'55.0"N 005°06'31.0"E | | |
| VAQOQ | 49°19'55.2"N 000°53'42.3"E | | |
| VAREK | 42°18'47.0"N 007°58'50.0"E | M623 , W54 | FRA(ID): LFFRASE, LFMD, LFMN, LFTH, LFTZ, FL195-660 |
| VARES | 43°30'11.0"N 004°19'23.0"E | | |
| VARUX | 44°52'57.4"N 004°51'14.3"E | | |
| VASOL | 48°32'42.5"N 001°52'54.8"E | | |
| VATIR | 42°10'20.0"N 004°06'56.0"E | UN852 | FRA(X): LFFRASE, FL195-660 |
| VATRI | 48°47'36.0"N 004°03'30.0"E | B3 , G40 , T11 | |
| VAVIT | 42°48'38.6"N 008°55'09.4"E | | |
| VAVIX | 44°16'40.0"N 000°41'38.7"W | B19 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBD, LFBM;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBD, LFBM, LFBZ |
| VAVOT | 49°29'13.0"N 005°34'00.0"E | Z110 | |
| VAXED | 48°52'49.4"N 004°07'04.4"E | | |
| VAXEL | 41°52'41.5"N 008°22'34.8"E | | |
| VEBEK | 49°16'07.0"N 003°40'59.0"E | Q763 | |
| VEDIK | 43°51'26.0"N 005°49'24.0"E | Y22 | |
| VEDUS | 49°35'41.0"N 004°46'53.0"E | Z157 | FRA(A): LFFRANE, LFPG, LFPT, LFOB, FL195-660 |
| VEKIN | 50°24'15.0"N 003°16'30.0"E | N873 , N874 , Z173 | FRA(IA): LFFRANE, EBBR, EBMB, EBAW, EBCI, EBOS, EBFN, EHWO, EHGR, EHVK, FL195-660 |
| VEKUH | 48°47'22.4"N 002°44'32.5"E | | |
| VELIN | 44°58'48.0"N 000°09'20.0"E | R10 , R17 | FRA(I): LFFRASW;<br>FRA(A): LFFRASW, LFBG, LFBH, LFBL, LFBX, LFCJ, LFCP, LFCY, LFDC, LFDK, LFDN, LFDP, LFDU, LFIV, LFXB;<br>FRA(D): LFFRASW, LFBE, LFBG, LFBH, LFBL, LFBX, LFCJ, LFCP, LFCY, LFDC, LFDK, LFDN, LFDP, LFDU, LFIV, LFXB |
| VELIR | 45°24'15.4"N 003°10'56.6"E | | FRA(I): LFFRASW |
| VELLO | 43°31'08.7"N 005°15'43.2"E | | |
| VELOK | 50°11'18.0"N 002°49'09.0"E | | |
| VELOL | 49°56'19.0"N 001°17'12.0"E | J150 , UZ296 | |
| VELUD | 47°08'18.6"N 001°18'25.0"W | | |
| VEMIL | 49°13'29.5"N 002°23'10.3"E | | |
| VENAR | 46°08'37.0"N 000°43'14.0"W | | |
| VENAT | 46°14'39.0"N 006°35'48.0"E | T45 , T330 , Y223 , Z67 | |
| VENOR | 49°43'00.0"N 002°38'54.0"E | N874 | |
| VENTA | 43°34'59.0"N 005°14'04.1"E | | |
| VEPET | 49°42'37.0"N 001°30'04.0"E | J150 , J151 , Z293 | |
| VERAC | 46°17'25.0"N 000°06'17.0"E | B19 | |
| VERMA | 50°00'00.0"N 003°14'36.0"E | B3 , T372 | |
| VEROB | 45°17'43.7"N 007°23'22.4"E | | |
| VEROS | 47°20'24.0"N 002°12'06.0"E | G54 , J18 | |
| VEROT | 45°12'59.5"N 004°10'37.7"E | R31 , T544 | |
| VEROX | 46°43'38.8"N 006°34'23.6"E | N869 | |
| VESAN | 50°22'18.8"N 002°01'35.1"E | J22 , L613 | FRA(IA): LFFRANE, EGSU, FL195-660;<br>FRA(ID): LFFRANE, LFOB, FL195-660 |
| VEULE | 49°51'24.0"N 000°37'12.0"E | UL612 | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| VEVAR | 44°48'00.0"N 007°00'45.0"E | | FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| VEVUT | 42°26'12.0"N 003°05'00.0"E | | |
| VEXAV | 49°12'32.0"N 001°56'11.2"E | | |
| VEXIP | 49°02'31.1"N 001°57'31.0"E | | |
| VEZAQ | 48°41'03.0"N 002°54'09.5"E | UL194 | FRA(EX): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(EX): LFFRANE, FL195-660 |
| VIBUG | 45°57'26.9"N 003°21'37.6"E | | |
| VICCO | 42°08'22.0"N 008°48'57.0"E | | |
| VIFGO | 45°02'36.2"N 005°40'53.3"E | | |
| VIQAQ | 48°07'55.5"N 001°35'52.0"E | | FRA(I): LFFRAN, FL305-660 |
| VIVOH | 42°14'40.6"N 009°36'44.0"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Name-codes designator | Coordonnées Coordinates | Routes ATS *ATS routes* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|
| VOJEL | 43°54'29.8"N 004°54'19.4"E | | |
| VUCTU | 48°13'41.4"N 004°49'20.4"E | B3 | FRA(A): LFFRANE, LFSG, LFSN, LFSO, LFSX, FL195-660 |
| WEBCA | 46°03'50.3"N 006°49'42.9"E | L615 | |
| WERZU | 48°31'29.0"N 003°32'00.0"E | | |
| WIQMO | 47°16'37.2"N 001°37'42.0"W | | |
| WM801 | 48°12'26.7"N 007°30'58.1"E | KY110 | |
| WM802 | 47°59'08.4"N 007°23'36.2"E | KY110 | |
| XAMAB | 50°12'16.3"N 000°15'52.8"E | UL612 | FRA(E): LFFRAN, FL305-660 |
| XAMAL | 43°28'43.0"N 007°05'40.0"E | G374 , M623 , Y15 | |
| XANOR | 49°28'16.4"N 000°37'09.9"E | | |
| XAPEL | 46°38'24.0"N 003°58'00.0"E | | |
| XASOT | 47°01'33.1"N 004°34'01.8"W | | |
| XASUD | 49°08'54.8"N 000°09'15.3"E | | |
| XATEL | 44°16'13.0"N 005°10'43.0"E | | FRA(IA): LFFRASE, LFMD, LFTZ, LFTH, FL195-660 |
| XATOS | 39°41'55.0"N 008°00'00.0"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660 |
| XAVAP | 49°14'02.0"N 006°08'35.0"W | | |
| XERAK | 44°57'55.0"N 002°00'00.0"E | T616 | |
| XERAM | 49°35'48.0"N 004°04'02.0"E | Z157 , Z319 | FRA(A): LFFRANE, LFOK, FL195-660 |
| XERGI | 46°16'19.2"N 000°53'48.0"W | | |
| XIDAN | 47°02'43.0"N 006°13'06.0"W | | FRA(I): LFFRANW, FL195-660 |
| XIDIL | 50°21'06.2"N 000°38'29.4"E | M605 , UM605 | |
| XIRBI | 44°22'22.0"N 005°15'56.0"E | | FRA(A): LFFRASE, LFMN, FL195-660 |
| XORBI | 49°55'04.0"N 002°27'04.0"E | H20 , H40 | |
| XOVPA | 49°09'18.0"N 000°15'00.0"W | N160 | |
| XUPAL | 45°02'26.0"N 002°37'22.0"E | T616 , V12 | |
| XUREX | 43°32'06.4"N 001°01'42.3"E | | |
| YACIM | 43°16'17.2"N 003°39'16.6"E | | FRA(EX): LFFRASE, FL195-660<br>FRA(EX): LFFRASW, FL195-660 |
| YAQEL | 45°03'17.3"N 003°48'15.0"E | | FRA(X): LFFRASW, FL195-660<br>FRA(E): LFFRASE, FL195-660 |
| YODHA | 49°43'30.0"N 003°51'50.0"E | | FRA(I): LFFRANE, FL315-660 |
| YOMYE | 44°51'56.0"N 004°51'05.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| YURZI | 46°10'26.3"N 002°28'34.0"W | UL14 | FRA(E): LFFRAN, FL305-660<br>FRA(X): LFFRANW, FL195-660 |
| ZEBRA | 43°36'57.2"N 004°57'36.3"E | | |
| ZEFIR | 41°50'30.3"N 008°03'15.4"E | M623 | |
| ZERFI | 48°44'18.0"N 006°51'46.0"E | V17 | |
| ZETCO | 42°09'18.2"N 006°41'41.8"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ZIZEQ | 43°54'46.0"N 007°15'14.0"E | | FRA(I): LFFRASE, FL195-660 |
| ZOBBE | 45°52'13.0"N 003°37'41.0"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 4.5 FEUX AERONAUTIQUES AU SOL EN-ROUTE

*AERONAUTICAL GROUND LIGHTS EN-ROUTE*

La section ENR 4.5 donne la liste des feux aéronautiques au sol avec leurs caractéristiques.
Les feux aéronautiques au sol comprenant :

a) des feux à éclats (proprement dit, ou feux tournants) - feux donnant un ou plusieurs faisceaux tournants à faibles divergences latérales.

b) des feux à éclipses - feux dont le rythme est produit par l'éclipse de la source lumineuse. Ces feux émettent un signal déterminé (lettre Morse, en général).

Les caractéristiques des feux à éclats sont données par :

- le nombre d'éclats au cours d'une période ou éventuellement, leur groupement :

- la couleur des éclats (uniquement lorsqu'ils sont colorés ou diversement colorés : G = vert, R = rouge, W = blanc),

- la période, entre parenthèse, en secondes.

Lorsqu'il s'agit d'éclats (ou groupe d'éclats) également espacés, la période s'entend par l'intervalle de temps séparant 2 éclats (ou groupe d'éclats) consécutifs.

Les caractéristiques des feux à éclipses sont données par :

- la lettre émise (majuscule entre guillemets) :

- la couleur du faisceau (uniquement lorsque le feu comporte des éclats colorés : G = vert, R = rouge, W = blanc) ;

La période, entre parenthèse, en secondes.

Aeronautical ground lights are listed in ENR 4.5 part with their characteristics.
Aeronautical ground lights include:

a) flashing lights (strictly speaking or revolving lights) - emitting one or several rotating beams with small lateral diverging angles.

b) occulting lights - in which the period is given by occulting the light-source. These lights emit a set signal (usually a letter in Morse code).

Flashing lights caracteristics are given by:

- the number of flashes within one cycle, or possibly the way they are grouped:

- the colour of flashes (only when fashes show a distinct colour or various different colours: G = green, R = red, W = white),

- the cycle period in seconds, between brackets.

In the case of equally spaced flashes (or groups of flashes) the cycle period means the time interval between two successive flashes (or groups of flashes).

Occulting lights characteristics are given by:

- the letter emitted (in capital between quotes):

- the beam colour (only when the light shows coloured flashes: G = green, R = red, W = white);

The cycle period in seconds, between brackets.

**CARACTERISTIQUES DES TABLEAUX**

**TABLE CHARCATERISTICS**

| **Feux aéronautiques au sol**<br>Aeronautical ground lights | |
|---|---|
| **Nom**<br>Nom de la localité ou autre identification du phare. | **Name**<br>Name of the city or town or other identification of beacon. |
| **Numéro**<br>N'appelle aucune explication. | **Number**<br>No comment. |
| **Type**<br>HBN : Phare de danger<br>IBN : Phare d'identification. | **Type**<br>HBN: Hazard beacon<br>IBN: Identification beacon. |
| **Caractéristiques**<br>Nature du feu :<br>- à éclats : é<br>- fixe : f<br>Le cas échéant, lettre(s) d'identification(s) transmise(s) en code Morse international.<br>Couleur du feu :<br>- vert : G<br>- rouge : R<br>- blanc : W<br>- jaune : Y<br>Fréquence :<br>Elle est indiquée entre parenthèses et en secondes. | **Characteristics**<br>Characteristics of the signal:<br>- flashing: é<br>- fixed: f<br>In the event, letter(s) of identification(s) transmitted in international Morse code.<br>Color of the light:<br>- green: G<br>- red: R<br>- white: W<br>- yellow: Y<br>Frequency:<br>Mentionned in brackets in seconds. |
| **Horaire** | **Operating hours** |
| **Coordonnées**<br>Position géographique. | **Coordinates**<br>Geographical position. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom<br>*Name* | Type | NR | Caractéristiques<br>*Characteristics* | Intensité<br>*Intensity* | HOR | Position GEO | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AJACCIO-MONT SANT'ANGELO | HBN | 103 | é R (1,5s) | | HN (allumage par cellules) | 41°56'45"N , 008°47'26"E | |
| ALBI LE SEQUESTRE | HBN | 105 | f R | | SS - 2100 et 0500 à 0700. SUM:-1HR. | 43°54'26"N , 002°05'25"E | |
| ALBI LE SEQUESTRE | HBN | 104 | f R | | SS - 2100 et 0500 à 0700. SUM:-1HR | 43°54'25"N , 002°08'05"E | |
| AMIENS GLISY | HBN | 106 | é R (1,5s) | | HN et IMC (allumage par cellules) | 49°51'36"N , 002°25'30"E | |
| ANNECY COLLINE DE BACHAL | HBN | 107 | é R (1,5s) | | HN | 45°57'11"N , 006°07'34"E | |
| ANNECY COLLINE DE CUVAT | HBN | 108 | é R (1,5s) | | HN | 45°58'18"N , 006°06'45"E | |
| ANNECY COLLINE DE ST MARTIN DE BELLEVUE | HBN | 109 | é R (1,5s) | | HN | 45°57'13"N , 006°08'45"E | |
| AOUSTRILLE | HBN | 110 | é R (2s) | | HN | 46°56'00"N , 001°53'00"E | |
| AURILLAC BELBEX | HBN | 111 | é W (1.5s) | | H24 | 44°54'44"N , 002°24'35"E | |
| AURILLAC GRIFFEUILLES | HBN | 112 | é W (1.5s) | | H24 | 44°52'12"N , 002°26'03"E | |
| AURILLAC LE MONTAL | HBN | 113 | é W (1.5s) | | H24 | 44°52'06"N , 002°27'44"E | |
| AUXERRE BRANCHES | HBN | 114 | é R (0,7s) | | HN et IMC (allumage par cellules) | 47°50'10"N , 003°30'02"E | |
| BISCARROSSE | IBN | 116 | "C" (11s) | | O/R à Carrosse 143.5 | 44°26'00"N , 001°15'00"W | |
| CAEN HELISTATION | IBN | 118 | "C" (17s) | | HO | 49°12'00"N , 000°21'00"W | |
| CHAMBERY LA CHAPELLE DU MONT DU CHAT | HBN | 128 | é R (3s) | | HN | 45°42'12"N , 005°51'23"E | |
| CHAMBERY LE MONT REVARD | HBN | 165 | é R (3s) | | HN | 45°41'01"N , 005°58'31"E | |
| CHAMBERY LES MONTS | HBN | 164 | é R (3s) | | HN | 45°35'35"N , 005°55'51"E | |
| CHAMPCEVINEL | HBN | 120 | é R (1,5s) | | HN | 45°13'04"N , 000°45'02"E | |
| CHARLEVILLE MEZIERE | HBN | 121 | é R (1s) | | sur initiative AFIS | 49°47'51"N , 004°40'16"E | |
| CLERMONT FERRAND PUY DU MUR | HBN | 30 | é W (1 à 3s) | 2000 | HN | 45°45'52"N , 003°15'14"E | |
| COLMAR MEYENHEIM | IBN | 123 | "C" (6s) | | O/R | 47°55'00"N , 007°24'00"E | |
| DAX SEYRESSE | IBN | 124 | "D"(9s) | | O/R 15 min à LFBYYDYX | 43°41'00"N , 001°04'00"W | |
| FIGARI SITE DE CALDARELLO | HBN | 125 | é R (2s) | | HN (allumage par cellules) | 41°29'05"N , 009°03'52"E | Secours (batterie) par feux type obstacle. |
| FIGARI SITE DE PISCIA | HBN | 126 | é R (3s) | | HN (allumage par cellules) | 41°32'10"N , 009°07'03"E | Secours (batterie) par feux type obstacle. |
| LA BRANDE | HBN | 127 | é R (3s) | | HN | 45°10'55"N , 000°51'50"E | |
| LA MOUTHE | HBN | 130 | é R (1,5s) | | HN | 45°10'10"N , 001°27'30"E | |
| LE PUY LOUDES LA GARDE DE LANTHENAS | HBN | 135 | é R (1,5s) f. R | | SS à SR | 45°06'35"N , 003°46'31"E | |
| LE SIORAT | HBN | 136 | é E (3s) | | HN | 45°07'39"N , 001°30'24"E | |
| LILLE BEFFROI | HBN | 138 | é R (5s) | | 2100 à 0400 | 50°37'50"N , 003°04'15"E | |
| LINTILLAC | HBN | 140 | é R (1,5s) | | HN | 45°10'18"N , 001°28'35"E | |
| LUXEUIL SAINT SAUVEUR | IBN | 141 | "L" (6s) | | O/R 2HR | 47°47'00"N , 006°21'00"E | |
| LYON HELISTATION HOPITAL EDOUARD HERRIOT | IBN | 142 | "G" (7,5s) | | O/R 15 MIN avant chaque arrivée. | 45°45'20"N , 004°53'10"E | |
| MARIGNANE 1 LA NERTHE | HBN | 143 | é R (3s) | | HN et IMC | 43°23'00"N , 005°17'00"E | |
| MARIGNANE 2 MONT ROVE | HBN | 144 | é R (3s) | | HN et IMC | 43°23'00"N , 005°17'00"E | |
| MONT ALBAN | HBN | 168 | | | H24 | 43°41'57"N , 007°17'55"E | Phare de danger |
| MONT BORON | HBN | 169 | | | H24 | 43°41'24"N , 007°18'03"E | Phare de danger |
| MONT FENOUILLET | HBN | 146 | fR | | H24 | 43°08'05"N , 006°05'49"E | |
| MONTBELIARD | HBN | 170 | é R (1,5s) | | H24 | 47°29'24"N , 006°48'52"E | Couplé avec la FREQ AFIS MONTBELIARD. |
| NANCY OCHEY | IBN | 148 | "O" (12,5s) | | O/R | 48°35'00"N , 005°57'00"E | |
| ORLEANS BRICY | IBN | 151 | "Z" (8,5s) | | O/R avant 1700 | 47°59'00"N , 001°46'00"E | |
| PHALSBOURG BOURCHEID | IBN | 152 | "P" (9s) | | Sur initiative CTL et O/R | 48°45'44"N , 007°12'17"E | |
| PONT DE NORMANDIE (PILIER NORD) | HBN | 163 | é W (1,5s) | | H24 | 49°26'13"N , 000°16'29"E | Feu synchronisé avec celui du pilier Sud. |
| PONT DE NORMANDIE (PILIER SUD) | HBN | 166 | é W (1,5s) | | H24 | 49°25'45"N , 000°16'33"E | |
| REIMS CENTRE HOSPITALIER | IBN | 153 | "Z" (9s) | | HN et IMC | 49°13'29"N , 004°01'10"E | |
| REIMS CHAMPAGNE | IBN | 154 | "R" (5s) | | O/R TWR avant SS | 49°19'00"N , 004°02'00"E | |
| | | | | | | | |
| ROSNAY | HBN | 156 | é R (2s) | | HN | 46°43'00"N , 001°15'00"E | |
| SAINT ETIENNE LOIRE | HBN | 157 | é R (2s) | | HN | 45°29'40"N , 004°18'20"E | |
| SALON DE PROVENCE | HBN | 159 | é R (2,3s) | | HN | 43°39'00"N , 005°08'00"E | |
| SOLVAY | HBN | 161 | é R (1s) | | HN | 47°03'20"N , 005°24'30"E | |
| TANCARVILLE | HBN | 162 | é R (2s) | | HN et IMC | 49°28'00"N , 000°28'00"E | 2 feux: un sur chaque rive de la Seine. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES

*PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS*

# ENR 5.1-1 ZONES INTERDITES, RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES

*PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS*

## ZONES INTERDITES

*PROHIBITED AREAS*

**1 ZONES INTERDITES**

1.1.1 Zones interdites P23, P35, P42 à P45, P47, P48, P52, P62 à P72, P75 à P77, P81 à P85 et P112 :

Pénétration interdite H24, sauf dérogation tel que spécifié colonne 5 ENR 5.1.

1.1.2 Zones interdites aux aéronefs sans équipage à bord (LF P 200 L à 241 L) :

Pénétration interdite H24, sauf dérogation tel que spécifié colonne 5 ENR 5.1.

1.2 Zones interdites associées à des sites industriels nucléaires ou pétrochimiques :

1.2.1 Conditions de pénétration des zones P numérotées 1 à 5, 8, 9,11, 13,14, 16, 19, 21, 25 à 29, 31, 36, 37, 40 et 72 :

Pénétration interdite H24 à l'exception des ACFT :

- en CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATS ;

- de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, de la santé, intervenant au profit d'EDF, de la sécurité civile et de surveillance ayant à intervenir dans le cadre de leur mission et ne pouvant contourner cette zone, après obtention des éléments de pénétration.

- ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de 48HR, ainsi que les éléments de pénétration de la zone.

Organisme à contacter :

Obtention d'une autorisation : Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes.

Formulaire de demande disponible :

https://derog-zones.defense.gouv.fr/
E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr

Obtention des éléments de pénétration (transpondeur, fréquence radio…) :

TEL :
P1 : 0800 39 73 75 (numéro vert)
P2 : 04 37 50 37 96
P3 : 04 78 14 31 43 (ou 41)

1.2.2 Conditions de pénétration des zones P numérotées 6, 7, 10, 12, 15, 18, 20, 22, 24, 32 à 34, 38, 39, 41 et 50.

Pénétration interdite H24 à l'exception des ACFT :

- de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, de la santé, intervenant au profit d'EDF, de la sécurité civile et de surveillance ayant à intervenir dans le cadre de leur mission et ne pouvant contourner cette zone, après obtention des éléments de pénétration.

- ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de 48HR, ainsi que les éléments de pénétration de la zone.

Organisme à contacter :

Obtention d'une autorisation : Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes.

Formulaire de demande disponible :

https://derog-zones.defense.gouv.fr/
E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr

Obtention des éléments de pénétration (transpondeur, fréquence radio…) :

TEL :
P1 : 0800 39 73 75 (numéro vert)
P2 : 04 37 50 37 96
P3 : 04 78 14 31 43 (ou 41)

**2 TYPE DE RESTRICTION**

Des aéronefs télépilotés non habités assurant une mission au service de l'État peuvent évoluer dans toutes les zones réglementées pour lesquelles la mention « activités spécifiques Défense » figure en colonne « Type de restriction ».

***1 PROHIBITED AREAS***

*1.1.1 Prohibited Areas P23, P35, P42 to P45, P47, P48, P52, P62 to P72, P75 to P77, P81 to P85 and P112 :*

*Entry prohibited H24 except exemption specified column 5 ENR 5.1.*

*1.1.2 Areas prohibited to unmanned ACFT (LF P 200 L to 241 L) :*

*Entry prohibited H24, except derogation as specified in column 5 ENR 5.1.*

*1.2 Prohibited Areas associated to nuclear or petrochemical industrial sites :*

*1.2.1 Entry conditions : P1 to P5, P8, P9, P11, P13, P14, P16, P19, P21, P25 to P29, P31, P36, P37, P40 and P72 :*

*Entry prohibited H24 except for :*

*- IFR GAT ACFT having obtained ATC clearance ;*

*ACFT performing defense and french police forces, customs, health, civil safety and surveillance, french electricity company (EDF) flights as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after having obtained entry instructions.*

*- flights having a 48HR prior permission requested and entry instructions.*

*Authority delivering the permissions :*

*Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes.*

*Request form available :*

*https://derog-zones.defense.gouv.fr/*
*E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr*

*Authority delivering entry instructions (squawk, radio frequency…) :*

*TEL :*
*P1 : +33(0)800 39 73 75 (free call)*
*P2 : +33(0)4 37 50 37 96*
*P3 : +33(0)4 78 14 31 43 or 41*

*1.2.2 Entry conditions : P6, P7, P10, P12, P15, P18, P20, P22, P24, P32 to 34, P38, P39, P41 and P50.*

*Entry prohibited H24 except for :*

*- ACFT performing defense and french police forces, customs, health, civil safety and surveillance, french electricity company (EDF) flights as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after having obtained entry instructions.*

*- flights having a 48HR prior permission requested and entry instructions.*

*Authority delivering the permissions :*

*Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes.*

*Request form available :*

*https://derog-zones.defense.gouv.fr/*
*E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr*

*Authority delivering entry instructions (squawk, radio frequency…) :*

*TEL :*
*P1 : +33(0)800 39 73 75 (free call)*
*P2 : +33(0)4 37 50 37 96*
*P3 : +33(0)4 78 14 31 43 or 41*

***2 TYPE OF RESTRICTION***

*Unmanned aircraft fulfilling a mission on State service may manœuvre within all restricted areas for which the indication « Defence specific activities » appears in the « Type of restriction » column.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 1** | **BLAYAIS-BRAUD ET SAINT LOUIS** | | | |
| 45°16'44"N , 000°44'32"W - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 45°15'15"N , 000°41'20"W - 45°12'54"N , 000°43'12"W - 45°16'44"N , 000°44'32"W | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>RDL 070°/9 NM AD LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC.<br>FIR BORDEAUX<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1<br>RDL 070°/9 NM AD LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC.<br>BORDEAUX FIR |
| **LF P 2** | **CIVAUX** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 46°27'33"N , 000°39'02"E | 3600ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 3** | **GOLFECH** | | | |
| 44°05'34"N , 000°47'46"E - 44°08'43"N , 000°49'15"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 44°06'20"N , 000°51'00"E - 44°03'45"N , 000°52'04"E - 44°05'34"N , 000°47'46"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>RDL 109°/12.16 NM AD AGEN LA GARENNE FIR BORDEAUX<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1<br>RDL 109°/12.16 NM AD AGEN LA GARENNE BORDEAUX FIR |
| **LF P 4** | **LACQ** | | | |
| 43°25'15"N , 000°40'35"W - 43°25'45"N , 000°39'20"W - 43°23'22"N , 000°33'43"W - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 43°23'53"N , 000°37'22"W - 43°25'15"N , 000°40'35"W | 4100ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 5** | **LE BARP** | | | |
| cercle de 2.5 km de rayon centré sur 44°38'50"N , 000°47'21"W | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>RDL 249°/8.8 NM AD BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS<br>FIR BORDEAUX<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1<br>RDL 249°/8.8 NM AD BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS<br>BORDEAUX FIR |
| **LF P 6 -1** | **FLAMANVILLE** | | | |
| cercle de 3 km de rayon centré sur 49°32'20"N , 001°53'00"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 6 -2** | **FLAMANVILLE** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 49°32'20"N , 001°53'00"W | 3400ft AMSL<br>----------<br>500ft ASFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 7** | **LA HAGUE** | | | |
| 49°40'14"N , 001°55'12"W - arc horaire de 3 km de rayon centré sur 49°41'00"N , 001°53'00"W - 49°39'30"N , 001°52'03"W - 49°40'14"N , 001°55'12"W | 3900ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | l'attention des usagers est attirée sur le fait qu'en cas de renforcement du dispositif Vigipirate, une zone de 5 km de rayon peut être mise en vigueur par voie de NOTAM. Dans ce cas, l'itinéraire Alderney - Cap de la Hague n'est pas utilisable en dessous de 3900 ft AMSL.<br>Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>Users attention is drawn to the fact that in case of Vigipirate (antiterrorist) plan reinforcement, a 5km radius area can be implemented by NOTAM.<br>In that case, Alderney - Cap de la Hague route is not available BLW 3900ft AMSL.<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 8** | **SAINT NAZAIRE MONTOIR** | | | |
| 47°19'50"N , 002°02'43"W - 47°17'24"N , 002°02'05"W - 47°16'12"N , 002°09'06"W - 47°18'22"N , 002°10'17"W - 47°19'50"N , 002°02'43"W | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 9** | **BUGEY** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 45°47'44"N , 005°16'21"E | 3900ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 10** | **CADARACHE** | | | |
| 43°43'04"N , 005°44'54"E - 43°42'40"N , 005°49'08"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 43°41'19"N , 005°45'54"E - 43°40'24"N , 005°42'23"E - 43°42'19"N , 005°43'50"E - 43°43'04"N , 005°44'54"E | 4200ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 11** | **CREYS-MALVILLE** | | | |
| cercle de 3 km de rayon centré sur 45°45'30"N , 005°28'30"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | RDL 009° / 4 NM AD MORESTEL<br>FIR MARSEILLE<br>Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>RDL 009° / 4 NM AD MORESTEL<br>FIR MARSEILLE<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 12** | **CRUAS-MEYSSE** | | | |
| 44°40'18"N , 004°47'00"E - 44°36'20"N , 004°47'00"E - 44°37'22"N , 004°41'37"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 44°37'53"N , 004°45'20"E - 44°40'18"N , 004°47'00"E | 3600ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 13** | **FOS SUR MER** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 43°26'41"N , 004°53'46"E | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 14** | **GRENOBLE** | | | |
| cercle de 1500 m de rayon centré sur 45°12'31"N , 005°41'24"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | RDL 265° / 6.73 NM AD GRENOBLE LE VERSOUD<br>FIR MARSEILLE<br>Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>RDL 265° / 6.73 NM AD GRENOBLE LE VERSOUD<br>FIR MARSEILLE<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 15** | **LYON FEYZIN** | | | |
| cercle de 1 km de rayon centré sur 45°40'23"N , 004°50'41"E | 3800ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 16** | **MARCOULE** | | | |
| 44°11'19"N , 004°43'06"E - 44°07'51"N , 004°45'55"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 44°08'40"N , 004°42'20"E - 44°06'00"N , 004°41'48"E - 44°09'55"N , 004°39'00"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 44°08'40"N , 004°42'20"E - 44°11'19"N , 004°43'06"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>Itinéraire VFR zone LF-R55B ORANGE voir AIP FRANCE ENR 1.2<br>Contact radio obligatoire avec ORANGE APP.<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1<br>VFR route ORANGE LF- R55B see AIP FRANCE ENR 1.2<br>Radio contact mandatory with ORANGE APP. |
| **LF P 18** | **SAINT ALBAN** | | | |
| 45°25'00"N , 004°41'36"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 45°24'18"N , 004°45'20"E - 45°25'50"N , 004°48'32"E - 45°21'23"N , 004°46'28"E - 45°25'00"N , 004°41'36"E | 3800ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 19** | **TRICASTIN** | | | |
| 44°21'51"N , 004°46'21"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 44°19'47"N , 004°43'56"E - 44°17'53"N , 004°41'16"E - 44°21'07"N , 004°41'23"E - 44°21'51"N , 004°46'21"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>Itinéraire VFR zone LF-R55B ORANGE voir AIP FRANCE ENR 1.2<br>Contact radio obligatoire avec ORANGE APP.<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1<br>VFR route ORANGE LF- R55B see AIP FRANCE ENR 1.2<br>Radio contact mandatory with ORANGE APP |
| **LF P 20** | **BELLEVILLE SUR LOIRE** | | | |
| 47°32'35"N , 002°50'51"E - 47°31'28"N , 002°55'20"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 47°30'00"N , 002°52'00"E - 47°32'35"N , 002°50'51"E | 3700ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 21** | **BRUYERES LE CHATEL** | | | |
| 48°35'37"N , 002°10'56"E - arc horaire de 1.5 km de rayon centré sur 48°36'00"N , 002°12'00"E - 48°35'14"N , 002°12'23"E - 48°35'37"N , 002°10'56"E | 3800ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 22** | **CHINON AVOINE** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 47°14'00"N , 000°10'00"E | 3400ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 23** | **PARIS** | | | |
| 48°54'02"N , 002°19'19"E - 48°54'04"N , 002°21'10"E - 48°54'01"N , 002°22'44"E - 48°54'02"N , 002°23'19"E - 48°53'59"N , 002°23'31"E - 48°53'54"N , 002°23'37"E - 48°53'12"N , 002°23'49"E - 48°53'04"N , 002°23'54"E - 48°52'55"N , 002°24'06"E - 48°52'47"N , 002°24'25"E - 48°52'18"N , 002°24'47"E - 48°51'35"N , 002°24'50"E - 48°51'14"N , 002°24'50"E - 48°51'03"N , 002°24'55"E - 48°50'13"N , 002°24'45"E - 48°50'06"N , 002°24'40"E - 48°49'55"N , 002°24'17"E - 48°49'43"N , 002°23'59"E - 48°49'39"N , 002°23'30"E - 48°49'32"N , 002°23'08"E - 48°49'17"N , 002°22'42"E - 48°48'58"N , 002°21'47"E - 48°49'00"N , 002°21'22"E - 48°49'05"N , 002°21'11"E - 48°49'04"N , 002°21'02"E - 48°48'59"N , 002°20'49"E - 48°49'01"N , 002°20'07"E - 48°49'07"N , 002°19'57"E - 48°49'41"N , 002°17'28"E - 48°50'05"N , 002°16'30"E - 48°50'07"N , 002°16'14"E - 48°50'05"N , 002°15'58"E - 48°50'08"N , 002°15'30"E - 48°50'14"N , 002°15'19"E - 48°50'23"N , 002°15'15"E - 48°50'45"N , 002°15'18"E - 48°50'50"N , 002°15'16"E - 48°51'00"N , 002°15'08"E - 48°51'07"N , 002°15'08"E - 48°51'15"N , 002°15'16"E - 48°51'34"N , 002°15'46"E - 48°51'44"N , 002°15'53"E - 48°51'54"N , 002°16'04"E - 48°52'10"N , 002°16'17"E - 48°52'30"N , 002°16'36"E - 48°52'37"N , 002°16'47"E - 48°52'59"N , 002°17'02"E - 48°53'16"N , 002°17'29"E - 48°53'24"N , 002°17'53"E - 48°53'43"N , 002°18'24"E - 48°54'02"N , 002°19'19"E | 6500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | (1) |
| (1) : A l'exclusion de la LF-P 47 BALARD qui conserve son statut.<br>CAG/CAM : pénétration interdite, y compris pour les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception :<br>- après accord de la Préfecture de Police de Paris, des aéronefs en mission de service médical d'urgence, de la sécurité civile, de la gendarmerie, des douanes de transports Étatique et de la défense pour lesquels le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de la mission ;<br>- des aéronefs de la défense en mission de sûreté aérienne (notification à la Préfecture de Police de Paris dès que possible) ;<br>- des aéronefs ayant déposé une demande de pénétration à la préfecture de Police de Paris au moins dix jours ouvrables avant la date du vol et ayant obtenu une autorisation formelle ;<br>- des aéronefs autorisés par l'organisme de contrôle de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux (LFPI) qui suivent les procédures de départ et d'arrivée publiées par la voie de l'information aéronautique ;<br>- des hélicoptères bimoteurs, en cas de panne moteur au décollage de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux (LFPI) selon les dispositions réglementaires en vigueur ;<br>- des vols autorisés selon les procédures décrites dans l'AIP ENR 1.2 et carte aéronautique 1/100 000 Itinéraires Hélicoptères en CTR PARIS (annexe arrêté du 8 février 1984).<br>Excluding LF-P 47 BALARD, which retains its status.<br>CAG/CAM : prohibited penetration, including unmanned aircraft, with the exception of :<br>- after agreement of the Préfecture de Police de Paris, aircraft on mission of emergency medical service, civil security, gendarmerie, state transport customs and defense for which bypassing is not compatible with the execution of the mission ;<br>- defence aircraft on air security missions (notification to the Préfecture de Police de Paris as soon as possible) ;<br>- aircraft that have applied for entry to the police headquarters in Paris at least ten working days before the date of the flight and have obtained formal authorization ;<br>- aircraft authorised by the Paris-Issy-les-Moulineaux Heliport Control Authority (LFPI) which follow departure and arrival procedures published by means of aeronautical information ;<br>- twin-engine helicopters, in the event of engine failure at the take-off of the Paris-Issy-les-Moulineaux heliport (LFPI) in accordance with the regulations in force ;<br>- flights authorised in accordance with the procedures described in AIP ENR 1.2 and aeronautical chart 1/100 000 "Itineraires Hélicoptères" in CTR PARIS (appendix of 8 February 1984 decree). | | | | |
| **LF P 24** | **DAMPIERRE EN BURLY** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 47°44'02"N , 002°30'58"E | 3700ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 25** | **FONTENAY AUX ROSES** | | | |
| cercle de 3.5 km de rayon centré sur 48°47'44"N , 002°16'28"E | 3800ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 26** | **GRAVELINES** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 51°00'52"N , 002°08'00"E | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 27** | **GRAVENCHON** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 49°28'40"N , 000°33'15"E | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 28** | **LE HAVRE** | | | |
| 49°30'18"N , 000°07'40"E - 49°30'04"N , 000°18'06"E - arc horaire de 2.5 km de rayon centré sur 49°28'43"N , 000°18'06"E - 49°27'22"N , 000°18'06"E - 49°27'36"N , 000°07'40"E - arc horaire de 2.5 km de rayon centré sur 49°28'57"N , 000°07'40"E - 49°30'18"N , 000°07'40"E | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 29** | **LE RIPAULT** | | | |
| cercle de 1.5 km de rayon centré sur 47°17'22"N , 000°39'46"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 31** | **NOGENT SUR SEINE** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 48°31'00"N , 003°31'00"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 32** | **PALUEL** | | | |
| 49°49'15"N , 000°36'02"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 49°51'33"N , 000°38'13"E - 49°51'20"N , 000°42'23"E - 49°49'15"N , 000°36'02"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 33** | **PENLY** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 49°58'20"N , 001°12'50"E | 3700ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 34** | **SAINT LAURENT DES EAUX** | | | |
| 47°45'41"N , 001°36'23"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 47°43'13"N , 001°34'45"E - 47°45'32"N , 001°32'41"E - 47°44'24"N , 001°34'20"E - 47°45'41"N , 001°36'23"E | 3600ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 35** | **MONT DE MARSAN** | | | |
| cercle de 3 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W | FL 055<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite H24 à l'exception des ACFT :<br>- au départ ou à destination de l'AD de Mont de Marsan, et ayant un PPR,<br>- de la Défense, de la Gendarmerie, des services de Police, des douanes, de la santé, intervenant au profit d'EDF, de la sécurité civile et de surveillance ayant à intervenir dans le cadre de leur mission et ne pouvant contourner cette zone, après obtention des éléments de pénétration de la zone,<br>- ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de 48HR, ainsi que les éléments de pénétration de la zone.<br>Entry prohibited H24 except for ACFT:<br>- To and from Mont de Marsan AD with PPR from<br>- Defence ,French police forces, customs, health, French electricity company (EDF) civil safety and surveillance flights as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after having obtained entry instructions.<br>- Flights having a 48HR prior permission requested and entry instructions. |
| **LF P 36** | **FESSENHEIM** | | | |
| 47°51'33"N , 007°33'36"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 47°54'15"N , 007°33'48"E - 47°56'37"N , 007°35'45"E - Frontière franco-allemande - 47°51'33"N , 007°33'36"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 37** | **VALDUC** | | | |
| cercle de 5 km de rayon centré sur 47°35'00"N , 004°53'00"E | 4900ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.1 |
| **LF P 38** | **CHOOZ** | | | |
| 50°06'07"N , 004°43'10"E - Frontière franco-belge - 50°07'20"N , 004°44'53"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 50°05'00"N , 004°47'00"E - 50°05'55"N , 004°50'58"E - Frontière franco-belge - 50°02'57"N , 004°49'44"E - arc horaire de 5 km de rayon centré sur 50°05'00"N , 004°47'00"E - 50°06'07"N , 004°43'10"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2 |
| **LF P 39** | **CATTENOM** | | | |
| 49°25'10"N , 006°10'31"E - arc horaire de 3 km de rayon centré sur 49°25'00"N , 006°13'00"E - 49°23'23"N , 006°13'00"E - 49°25'10"N , 006°10'31"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2<br>Pénétration autorisée pour les aéronefs évoluant en CAM dans la zone réglementée LF-R 45 N3 Luxembourg selon la programmation établie par la CDPGE.<br>Le contournement de la partie interférente de la zone réglementée LF-R 45 N3 Luxembourg est obligatoire pendant ses créneaux d'activation.<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2<br>Entry permitted in Luxembourg LF-R 45 N3 for OAT ACFT according to CDPGE agenda.<br>Avoidance of interfering part with Luxembourg LF-R 45 N3 compulsory throughout activation. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 40** | **AVORD** | | | |
| cercle de 3 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E ( ARP LFOA ) | FL 055<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite H24 à l'exception :<br>-Des ACFT au départ ou à destination de l'aérodrome d'Avord et ayant un PPR<br>-Des activités de la DGA AT de vols d'aéronefs sans équipage à bord définies dans la LF R9A et B Bourges.<br>Obtention d'une autorisation : Avord APP pendant les HOR ATS.<br>Les services de la CA qui sont rendus aux aéronefs autorisés à pénétrer sont conformes à la classe des espaces aériens auxquels la zone P se superpose.<br>Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1<br>Entry prohibited H24 except for:<br>-ACFT to and from AVORD AD with a PPR<br>-DGA AT unmanned aircraft activities set in LF R9A and B<br>Authorisation request : Avord APP during ATS hours.<br>ATC services which are provided to ACFT authorised to enter comply with the class of airspace which area P overlays.<br>See ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.1. |
| **LF P 41** | **ISTRES** | | | |
| cercle de 3 NM de rayon centré sur 43°31'21"N , 004°55'27"E ( ARP LFMI ) | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1 -1 paragraphe 1.2.2.<br>Sont également autorisés à pénétrer les aéronefs au départ ou à destination de l'AD d'ISTRES le Tubé ayant un PPR et une clairance de l'organisme du contrôle d'ISTRES.<br>See ENR 5.1 -1 paragraph 1.2.2.<br>Entry allowed for ACFT to and from ISTRES le Tubé AD having a PPR and clearance from ISTRES control unit. |
| **LF P 42** | **KERLOUAN** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°38'16"N , 004°21'03"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Antennes.<br>Antennas. | Pénétration interdite H24.<br>Dérogations exceptionnelles délivrées après accord de CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), à Brest.<br>Entry prohibited H24.<br>Special derogations delivered after agreement of CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), in Brest. |
| **LF P 43** | **ROSNAY** | | | |
| 46°48'22"N , 001°09'57"E - 46°47'50"N , 001°17'30"E - 46°39'15"N , 001°19'55"E - 46°38'47"N , 001°19'18"E - 46°38'00"N , 001°09'40"E - 46°48'22"N , 001°09'57"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Antennes.<br>Antennas. | Pénétration interdite H24.<br>Dérogations exceptionnelles délivrées après accord de CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), à Brest.<br>Entry prohibited H24.<br>Special derogations delivered after agreement of CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), in Brest. |
| **LF P 44** | **LA REGINE** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 43°23'00"N , 002°06'00"E | 4600ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite à l'exception :<br>- des aéronefs CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATS.<br>- des aéronefs ayant préalablement obtenu une dérogation de l'officier de garde du site France Sud (04 30 85 55 17)<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de leurs missions.<br>Entry prohibited except for:<br>- IFR GAT aircraft having received a clearance from ATS unit.<br>- Aircrafts having beforehand obtained a dispensation from watchman officer of the site France South (04 30 85 55 17)<br>- Aircrafts in assistance, rescue or law and order missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 45** | **LA LAUZETTE** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°16'47"N , 002°07'29"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite, y compris par les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs ayant préalablement obtenu une dérogation de l'officier de garde du site France Sud (04 30 85 55 17)<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de leurs missions.<br>Entry prohibited for all aircrafts including unmanned aircraft except for:<br>- Aircrafts having beforehand obtained a dispensation from watchman officer of the site France South (04 30 85 55 17)<br>- Aircrafts in assistance, rescue or law and order missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions. |
| **LF P 46** | **SAINT-ASSISE** | | | |
| cercle de 1 km de rayon centré sur 48°32'41"N , 002°34'44"E | 1100ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Antennes<br>Antennas | Pénétration interdite<br>Entry prohibited |
| **LF P 47** | **BALARD** | | | |
| 48°50'13"N , 002°16'28"E - 48°50'10"N , 002°16'41"E - 48°50'04"N , 002°16'38"E - 48°50'07"N , 002°16'25"E - 48°50'13"N , 002°16'28"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Installations de la défense.<br>Defence facilities. | CAM/CAG : Pénétration interdite à tout aéronef, y compris les aéronefs sans équipage à bord sauf pour les hélicoptères bi-moteurs, en cas de panne moteur au décollage de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux selon les dispositions réglementaires en vigueur.<br>OAT/GAT : Entry prohibited for all ACFT, including unmanned aircraft except for twin-engines HEL, in case of failure of engine for take off from HLP Paris-Issy-les-Moulineaux according to the regulatory requirements in force. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 48** | **FORT DE BRÉGANÇON** | | | |
| 43°04'02"N , 006°19'03"E - arc horaire de 1.62 NM de rayon centré sur 43°05'30"N , 006°20'00"E - 43°05'06"N , 006°22'09"E - 43°04'02"N , 006°19'03"E | 3300ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM. | | Pénétration interdite H24 à l'exception :<br>- des aéronefs relevant de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, du SAMU et de la sécurité civile, ne pouvant contourner cette zone lorsque l'urgence ou les circonstances de leur mission le nécessitent après avoir reçu une autorisation de CECMED puis une clairance de TOULON APP.<br>- des aéronefs des sociétés civiles prestataires de service évoluant au profit d'administrations ou de collectivités ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de dix jours ouvrables auprès de CECMED, et ayant reçu une clairance de TOULON APP.<br>Demande d'autorisation : commandement en chef de la méditerranée (CECMED)<br>- TEL : 04 22 42 18 85 - FAX : 04 22 42 24 48<br>- Email : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr<br>Eléments de clairance (transpondeur, FREQ radio...) obtenus auprès de BAN Hyères OQCLA - TEL : 04 22 44 43 07 / 42 82.<br>Activité réelle connue de TOULON APP.<br>Entry prohibited H24 except for :<br>- Defence, French police forces, customs, ambulance and civil security ACFT that cannot avoid this area when urgency or circumstances of their mission require, after having received authorisation from CECMED then clearance from TOULON APP.<br>- Service providers civil societies flying for the account of administrations or authorities having an authorization with a minimun prior notice of ten working days from CECMED and having received a clearance from TOULON APP.<br>Permission request : commandement en chef de la méditerranée (CECMED)<br>- TEL : 04 22 42 18 85 - FAX : 04 22 42 24 48<br>- Email : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr<br>Clearance information (transponder, radio FREQ...) to be obtained from BAN Hyères OQCLA - TEL : 04 22 44 43 07 / 42 82.<br>Actual activity known on TOULON APP. |
| **LF P 50** | **GRAMAT** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 44°44'27"N , 001°43'57"E | 3300ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | | Voir ENR 5.1-1, paragraphe 1.2.2<br>See ENR 5.1-1, paragraph 1.2.2 |
| **LF P 51** | **MUTZIG** | | | |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 48°32'55"N , 007°28'14"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite, y compris les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs , y compris les aéronefs sans équipage à bord ayant préalablement obtenu une dérogation du COMALAT.<br>E-mail : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone,<br>- des aéronefs en procédure IFR en contact radio avec STRASBOURG.<br>Entry prohibited, including unmanned aircrafts, except for :<br>- ACFT, including unmanned aircrafts having beforehand obtained a dispensation from COMALAT.<br>E-mail : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions when they can't avoid the area.<br>- ACFT on IFR procedure under radio contact with STRASBOURG. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 52** | **LE BOUCHET** | | | |
| 48°32'20"N , 002°22'02"E - 48°32'14"N , 002°21'59"E - 48°32'10"N , 002°22'16"E - 48°32'01"N , 002°22'03"E - 48°31'55"N , 002°21'57"E - 48°32'01"N , 002°21'29"E - 48°32'04"N , 002°21'24"E - 48°32'17"N , 002°21'22"E - 48°32'26"N , 002°21'15"E - 48°32'36"N , 002°21'10"E - 48°32'39"N , 002°21'13"E - 48°32'40"N , 002°21'18"E - 48°32'36"N , 002°21'26"E - 48°32'26"N , 002°21'19"E - 48°32'20"N , 002°22'02"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence stuctures prohibited overflights. | CAG / CAM : pénétration interdite H24, y compris les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions,<br>- des aéronefs autorisés par le responsable des installations.<br>GAT / OAT : Entry prohibited for all aircrafts including unmanned aircraft, except for :<br>- aircraft in assistance, rescue or law and order missions when the bypassing is not compatible with the execution of their misions,<br>- aircraft with authorization from the facility manager. |
| **LF P 62** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 005°53'28"E - 43°09'31"N , 005°57'42"E - arc horaire de 3.2 NM de rayon centré sur 43°07'00"N , 005°55'00"E - 43°03'48"N , 005°55'00"E - 43°03'48"N , 005°51'28"E - arc horaire de 4.11 NM de rayon centré sur 43°07'00"N , 005°54'59"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite H24 à l'exception :<br>- des aéronefs relevant de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, du SAMU et de la sécurité civile, ne pouvant contourner cette zone lorsque l'urgence ou les circonstances de leur mission le nécessitent après avoir reçu une autorisation de CECMED puis une clairance de TOULON APP.<br>- des aéronefs des sociétés civiles prestataires de service évoluant au profit d'administrations ou de collectivités ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de dix jours ouvrables auprès de CECMED, et ayant reçu une clairance de TOULON APP.<br>Demande d'autorisation : commandement en chef de la méditerranée (CECMED)<br>- TEL : 04 22 42 18 85<br>- FAX : 04 22 42 24 48<br>- Email : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr<br>Eléments de clairance (transpondeur, FREQ radio...) obtenus auprès de BAN Hyères OQCLA - TEL : 04 22 44 43 07 / 42 82.<br>Entry prohibited H24 except for:<br>- Defence, French police forces, customs, ambulance and civil security ACFT that can not avoid this area when urgency or circumstances of their mission require, after having received authorisation from CECMED then clearance from TOULON APP.<br>- Service providers civil societies flying for the account of administrations or authorities having an authorization with a minimun prior notice of ten working days from CECMED and having received a clearance from TOULON APP.<br>Permission request : commandement en chef de la méditerranée (CECMED)<br>- TEL : 04 22 42 18 85<br>- FAX : 04 22 42 24 48<br>- Email : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr<br>Clearance information (transponder, radio FREQ...) to be obtained from BAN Hyères OQCLA - TEL : 04 22 44 43 07 / 42 82. |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 63** | **ILE DU LEVANT** | | | |
| cercle de 3.2 NM de rayon centré sur 43°02'00"N , 006°28'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite H24 à l'exception :<br>- des aéronefs du SAMU en évacuation sanitaire et de la sécurité civile ayant à intervenir dans le cadre de leur mission, ayant reçu une clairance de TOULON APP.<br>- des aéronefs de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, des aéronefs sans équipage à bord, ainsi que les sociétés civiles prestataires de service évoluant au profit d'administrations ou de collectivités ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de deux jours ouvrables auprès de DGA Essais de Missiles site Méditerranée, et ayant reçu une clairance de TOULON APP.<br>TEL DGA Essais de Missiles : 04.94.64.55.72<br>Contact DGA Essais de Missiles : dga-em-mediterranee.bops.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited H24 except for:<br>- EVASAN and civil security ACFT flying for their missions, having received clearance from TOULON APP.<br>- Defence, French police forces, customs, unmanned aircraft and service providers civil societies flying for the account of administrations or authorities having an authorization with a minimum prior notice of two working days from DGA and having received a clearance from TOULON APP.<br>TEL DGA : +33(0)4.94.64.55.72<br>Contact DGA : dga-em-mediterranee.bops.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 64** | **DOMME** | | | |
| cercle de 450 m de rayon centré sur 44°47'10"N , 001°14'19"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | | CAG/CAM : pénétration interdite H24, y compris pour les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs ayant préalablement obtenu une dérogation du Chef de centre.<br>TEL : 05 53 30 85 22<br>E-mail : bur.c2sg05@intradef.gouv.fr<br>GAT/OAT : Entry prohibited H24, including unmanned ACFT, except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when the avoidance is not compatible with these missions ;<br>- ACFT with authorization from facility manager.<br>TEL : 05 53 30 85 22<br>E-mail : bur.c2sg05@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 65** | **TAVERNY** | | | |
| 49°02'05"N , 002°11'10"E - 49°03'35"N , 002°13'18"E - arc horaire de 1.5 NM de rayon centré sur 49°02'05"N , 002°13'27"E - 49°02'05"N , 002°11'10"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAM/CAG : pénétration interdite H24 à l'exception des aéronefs :<br>- en CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATS. Les services de la CA qui sont rendus aux aéronefs autorisés à pénétrer sont conformes à la classe de l'espace aérien avec laquelle la zone P coexiste ;<br>- de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, de la santé, intervenant au profit d'EDF et de la sécurité ayant à intervenir dans le cadre de leur mission et ne pouvant contourner cette zone, après obtention des éléments de pénétration ;<br>- ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de 48 HR, ainsi que les éléments de pénétration.<br>Formulaire de demande disponible :<br>https://derog-zones.defense.gouv.fr/<br>E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr<br>Obtention des éléments de pénétration (transpondeur, fréquence radio,...) :<br>TEL :<br>P1 : 0800 39 73 75 (numéro vert)<br>P2 : 04 37 50 37 96<br>P3 : 04 78 14 31 43 ou 41.<br>GAT / OAT: Penetration prohibited H24 except :<br>- IFR GAT ACFT having obtained ATC clearance. ATC services, which are provided to ACFT authorized to enter, comply with the class of airspace which area P coexists with;<br>- ACFT performing defence and French police forces, customs, health, civil safety and surveillance, French electricity company (EDF) flights as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after obtaining entry instructions ;<br>- flights having a 48HR prior permission request and entry instructions.<br>Request form available :<br>https://derog-zones.defense.gouv.fr/<br>E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr<br>Obtaining penetration elements (transponder, radio frequency, etc.) :<br>Phone :<br>P1 : +33 (0)800 39 73 75 (free call)<br>P2 : +33 (0)4 37 50 37 96<br>P3 : +33 (0)4 78 14 31 43 / 41. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 66** | **CREIL** | | | |
| cercle de 1.5 NM de rayon centré sur 49°15'19"N , 002°30'53"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAM/CAG : pénétration interdite H24 à l'exception des aéronefs :<br>- en CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATS ;<br>- évoluant dans la zone LF-R 257 ;<br>- de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, de la santé, de la sécurité civile et de surveillance ayant à intervenir dans le cadre de leur mission et ne pouvant contourner cette zone, après obtention des éléments de pénétration auprès de la BA 110 ;<br>- ayant obtenu une autorisation de la BA 110 avec un préavis minimum de 48HR.<br>Contact : BA 110 Creil<br>- Email : ba110.c2.fct@intradef.gouv.fr<br>- Tél : 03 65 36 69 19<br>Coexiste avec la LF-R 257 CREIL HALATTE.<br>GAT / OAT : Penetration prohibited H24 except :<br>- in GAT IFR having obtained a ATC clearance ;<br>- operating in the LF-R 257 area ;<br>- ACFT performing defence and French police forces, customs, health, civil safety and surveillance flights as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after obtaining entry instructions from BA 110 ;<br>- having obtained an authorization from the BA 110 with a minimum prior notice of 48 HR.<br>Contact BA 110 Creil :<br>- E-mail : ba110.c2.fct@intradef.gouv.fr<br>- Phone : +33 (0)3 65 36 69 19<br>Coexist with LF-R 257 CREIL HALATTE. |
| **LF P 67** | **LUXEUIL** | | | |
| cercle de 3 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'54"E ( ARP LFSX ) | FL 055<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAM/CAG : pénétration interdite H24, à l'exception :<br>- des aéronefs au départ et à destination de l'AD de LUXEUIL ayant un PPR ;<br>- des aéronefs ayant obtenu une clairance de l'organisme de contrôle de LUXEUIL. Les services de la CA qui sont rendus aux aéronefs autorisés à pénétrer sont conformes à la classe de l'espace aérien avec laquelle la zone P coexiste ;<br>- des activités évoluant sous protocole avec la base aérienne de LUXEUIL ;<br>- des aéronefs sans équipage à bord ayant déposé une demande de pénétration auprès de l'organisme de contrôle de LUXEUIL au moins cinq jours ouvrables avant la date du vol et ayant obtenu une autorisation formelle.<br>Contact : ba116-ops-esca.c-ops.fct@intradef.gouv.fr<br>OAT/GAT : prohibited penetration H24, with the exception of :<br>- ACFT to and from LUXEUIL AD with PPR ;<br>- ACFT cleared by LUXEUIL AD control unit. ATC services, which are provided to ACFT authorized to enter, comply with the class of airspace which area P coexists with ;<br>- activities carried out under protocol with LUXEUIL AIR BASE.<br>- Unmanned ACFT that have applied for entry to the LUXEUIL control unit at least five days before the date of the flight and have obtained formal authorisation. Contact : ba116-ops-esca.c-ops.fct@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 68-1** | **LE ROZELIER** | | | |
| 49°09'04"N , 005°29'05"E - 49°09'02"N , 005°29'30"E - 49°08'43"N , 005°29'44"E - 49°08'27"N , 005°29'43"E - 49°08'22"N , 005°30'30"E - 49°08'01"N , 005°30'34"E - 49°07'45"N , 005°29'28"E - 49°07'57"N , 005°28'54"E - 49°09'04"N , 005°29'05"E | 2800ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | A l'exclusion de la TMA Etain partie 2 lorsqu'elle est active.<br>CAG/CAM : Pénétration interdite H24, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs autorisés par le responsable des installations avec un préavis de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>Except TMA Etain part 2 when active.<br>GAT/ OAT : Entry prohibited H24 except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- ACFT with the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 68-2** | **LE ROZELIER** | | | |
| 49°07'57"N , 005°28'54"E - 49°07'45"N , 005°29'28"E - 49°07'36"N , 005°28'50"E - 49°07'57"N , 005°28'54"E | 1800ft AMSL<br>500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : Pénétration interdite H24, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs autorisés par le responsable des installations avec un préavis de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>GAT/ OAT : Entry prohibited H24 except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- ACFT with the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 69** | **LES ALLUETS** | | | |
| cercle de 800 m de rayon centré sur 48°54'30"N , 001°55'49"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : pénétration interdite H24, y compris pour les aéronefs circulant sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions;<br>- des aéronefs ayant préalablement obtenu une dérogation du Chef de centre des Alluets.<br>TEL : 01 81 76 11 70 ou 06 77 32 08 07.<br>Contact : chef.c701@intradef.gouv.fr<br>GAT/OAT : Entry prohibited H24, including unmanned ACFT, except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when the avoidance is not compatible with these missions ;<br>- ACFT with authorization from Les Alluets facility manager.<br>TEL : +33(0)1 81 76 11 70 or +33(0)6 77 32 08 07<br>Contact : chef.c701@intradef.gouv.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 70** | **LANDIVISIAU** | | | |
| cercle de 2 NM de rayon centré sur 48°31'49"N , 004°09'06"W ( LFRJ ARP ) | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : pénétration interdite, y compris pour les aéronefs circulant sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone ;<br>- des aéronefs de la défense, y compris les aéronefs d'Etat sans équipage à bord ;<br>- des aéronefs en provenance ou à destination de l'AD de Landivisiau ayant obtenu une autorisation préalable du gestionnaire ou une clairance de l'ATC ;<br>- des activités régies par protocole avec le gestionnaire.<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : aero-landivisiau.oqclah24.fct@intradef.gouv.fr<br>GAT/OAT : Entry prohibited, including unmanned ACFT, except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when the avoidance is not compatible with these missions ;<br>- Defense ACFT, including State unmanned ACFT ;<br>- Outbound and inbound ACFT at Landivisiau AD with prior authorization from administrator authority or ATC clearance ;<br>- Aeronautical activities under protocol with administrator authority remain available.<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : aero-landivisiau.oqclah24.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 71** | **LORIENT** | | | |
| 47°46'51"N , 003°26'30"W - 47°46'46"N , 003°26'06"W<br>- 47°46'32"N , 003°25'23"W - 47°45'53"N , 003°25'33"W<br>- 47°45'27"N , 003°25'20"W - 47°45'09"N , 003°25'31"W<br>- 47°44'53"N , 003°26'58"W - 47°44'30"N , 003°26'59"W<br>- 47°44'24"N , 003°27'30"W - 47°44'36"N , 003°27'53"W<br>- 47°45'02"N , 003°27'50"W - 47°45'08"N , 003°27'40"W<br>- 47°46'05"N , 003°28'03"W - 47°46'15"N , 003°27'42"W<br>- 47°46'48"N , 003°26'55"W - 47°46'51"N , 003°26'30"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : pénétration interdite, y compris pour les aéronefs circulant sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone ;<br>- des aéronefs de la défense, y compris les aéronefs d'Etat sans équipage à bord en vue et hors vue, de jour et de nuit ;<br>- des aéronefs en provenance ou à destination de l'AD de Lorient Lann-Bihoué ayant obtenu une autorisation préalable du gestionnaire ou une clairance de l'ATC. Les services de la CA qui sont rendus aux aéronefs autorisés à pénétrer sont conformes à la classe de l'espace aérien avec laquelle la zone P coexiste ;<br>- des activités régies par protocole et procédures avec le gestionnaire.<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : bia.lbh@wanadoo.fr<br>GAT/OAT : Entry prohibited, including unmanned ACFT, except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when the avoidance is not compatible with these missions ;<br>- Defense ACFT, including State unmanned ACFT in sight and out of sight, day and night ;<br>- Outbound and inbound ACFT at Lorient Lann-Bihoué AD with prior authorization from administrator authority or ATC clearance. ATC services, which are provided to ACFT authorized to enter, comply with the class of airspace which area P coexists with ;<br>- Aeronautical activities under protocol with administrator authority remain available.<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : bia.lbh@wanadoo.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 72** | **SAINT DIZIER** | | | |
| cercle de 3 NM de rayon centré sur 48°38'00"N , 004°54'29"E ( ARP LFSI ) | FL 055<br>----------<br>SFC | H24 | | CAM/CAG : pénétration interdite H24 y compris pour les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs :<br>- au départ et à destination de l'AD de SAINT DIZIER ayant un PPR ;<br>- ayant obtenu une clairance de l'organisme de contrôle de SAINT DIZIER. Les services de la CA qui sont rendus aux aéronefs autorisés à pénétrer sont conformes à la classe de l'espace aérien avec laquelle elle coexiste ;<br>- évoluant en CAM dans la zone réglementée LF-R 69 Champagne selon la programmation établie par la CDPGE ;<br>- entrant dans le cadre de la convention entre la base aérienne SAINT-DIZIER et l'ACB ROBINSON ;<br>- sans équipage à bord ayant déposé une demande de pénétration auprès de l'organisme de contrôle de SAINT-DIZIER au moins cinq jours ouvrables avant la date du vol et ayant obtenu une autorisation formelle.<br>OAT/GAT : prohibited penetration H24, including unmanned ACFT, with the exception of :<br>- ACFT to and from SAINT DIZIER AD with PPR ;<br>- ACFT cleared by SAINT DIZIER control unit. ATC services, which are provided to ACFT authorized to enter, comply with the class of airspace which area P coexists with ;<br>- ACFT operating under OAT in Champagne LF-R 69 as planned by CPDGE ;<br>- ACFT according to the convention measures between SAINT DIZIER AIR BASE and ROBINSON ACB ;<br>- Unmanned ACFT that have applied for entry to the SAINT DIZIER control unit at least five days before the date of the flight and have obtained formal authorisation. |
| **LF P 73** | **MIRAMAS** | | | |
| 43°35'11"N , 004°59'12"E - 43°35'44"N , 004°57'34"E - 43°36'04"N , 004°58'02"E - 43°36'08"N , 004°58'27"E - 43°35'42"N , 004°59'17"E - 43°35'11"N , 004°59'12"E | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite H24, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de secours, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs autorisés par le responsable des installations avec un préavis de 5 jours ouvrés ;<br>- des aéronefs autorisée par le centre militaire de contrôle d'Istres.<br>Contact: dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited H24, except for :<br>- aircraft in assistance, rescue or law and order missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- aircraft with authorization from the facility manager with minimum advance notice of 5 working days ;<br>- aircraft with authorization from Istres military control center.<br>Contact: dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 74** | **CHATEAUDOUBLE** | | | |
| 43°38'38"N , 006°25'58"E - 43°38'32"N , 006°26'41"E - 43°38'18"N , 006°26'40"E - 43°38'26"N , 006°25'51"E - 43°38'38"N , 006°25'58"E | 4200ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite H24, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de secours, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs autorisés par le responsable des installations avec un préavis de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited H24, except for:<br>- aircraft in assistance, rescue or law and order missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- aircraft with authorization from the facility manager with minimum advance notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 75** | **EVREUX** | | | |
| cercle de 3 NM de rayon centré sur 49°01'43"N , 001°13'12"E ( ARP LFOE ) | FL 055<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAM/CAG : pénétration interdite H24 à l'exception :<br>- des aéronefs au départ et à destination de l'AD d'Evreux ayant un PPR ;<br>- des aéronefs ayant obtenu une clairance de l'organisme de contrôle d'Evreux ;<br>- des activités sous protocole avec la base aérienne d'Evreux ;<br>- des aéronefs sans équipage à bord ayant déposé une demande de pénétration auprès de l'organisme de contrôle d'Evreux au moins cinq jours ouvrables avant la date du vol et ayant obtenu une autorisation formelle.<br>Contact : ba105-ops-esca-cdt.fct@intradef.gouv.fr<br>Coexiste avec les parties des espaces aériens avec lesquelles elle interfère.<br>GAT / OAT: Penetration prohibited H24 except :<br>- aircraft to and from Evreux AD with PPR ;<br>- aircraft having obtained a clearance from Evreux control unit ;<br>- activities under protocol with Evreux air force base ;<br>- unmanned aircraft having filed a request for entry with Evreux control unit at least five working days before the date of the flight and having obtained formal authorization.<br>Contact : ba105-ops-esca.cdt.fct@intradef.gouv.fr<br>Coexist with the portions of airspaces with which it interferes. |
| **LF P 76** | **NEUBOURG** | | | |
| 48°51'29"N , 007°39'36"E - 48°51'26"N , 007°40'05"E - 48°51'10"N , 007°40'57"E - 48°50'54"N , 007°40'57"E - 48°51'06"N , 007°39'27"E - 48°51'29"N , 007°39'36"E | 2200ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : Pénétration interdite H24, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs autorisés par le responsable des installations avec un préavis de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>GAT/ OAT : Entry prohibited H24 except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- ACFT with the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 77** | **BRIENNE-LE-CHATEAU** | | | |
| 48°25'35"N , 004°34'09"E - 48°24'15"N , 004°34'56"E - 48°22'55"N , 004°35'08"E - 48°22'50"N , 004°33'59"E - 48°23'50"N , 004°33'27"E - 48°24'40"N , 004°32'53"E - 48°25'35"N , 004°34'09"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | A l'exclusion de la LF-R 15 A Brienne le Chateau lorsqu'elle est active.<br>CAG/CAM : Pénétration interdite H24, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs autorisés par le responsable des installations avec un préavis de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>Except LF-R 15 A Brienne le Chateau when active.<br>GAT/ OAT : Entry prohibited H24 except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- ACFT with the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 78** | **SOLENZARA** | | | |
| 41°56'31"N , 009°24'22"E - 41°56'28"N , 009°23'55"E - 41°54'35"N , 009°23'46"E - 41°54'25"N , 009°24'01"E - 41°54'22"N , 009°24'53"E - 41°56'20"N , 009°25'07"E - 41°56'31"N , 009°24'22"E | 5500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à l'exception des aéronefs :<br>- au départ et à destination de l'AD de Solenzara ayant un PPR ;<br>- ayant obtenu une clairance de l'organisme de contrôle de Solenzara ;<br>- de la défense, de la gendarmerie, des services de police, des douanes, de la santé, intervenant au profit d'EDF, de la sécurité civile et de surveillance ayant à intervenir dans le cadre de leur mission et ne pouvant contourner cette zone, après obtention des éléments de pénétration ;<br>- sans équipage à bord ayant déposé une demande de pénétration auprès de l'organisme de contrôle de Solenzara au moins huit jours ouvrables avant la date du vol et ayant obtenu une autorisation formelle.<br>Entry prohibited except for aircraft :<br>- departing from and on arrival to Solenzara AD with PPR ;<br>- which have a clearance from Solenzara ATC ;<br>- carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue), health services or French electricity company (EDF) ;<br>- unmanned aircraft having submitted a request to the Solenzara ATC at least eight working days before the date of the flight and having obtained formal authorization.<br>Contact : cmc-solenzara.chef-operation.fct@intradef.gouv.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 79** | **MONT VERDUN** | | | |
| 45°52'14"N , 004°47'19"E - arc anti-horaire de 1.5 NM de rayon centré sur 45°50'46"N , 004°46'52"E - 45°50'05"N , 004°48'46"E - 45°52'14"N , 004°47'19"E | FL 055<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques Défense.<br>Special Defence structures prohibited overflight. | Pénétration interdite, à l'exception des aéronefs :<br>- en CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATS ;<br>- assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone ;<br>- ayant obtenu une autorisation avec un préavis minimum de 48HR, ainsi que les éléments de pénétration de la zone.<br>Formulaire de demande disponible : https://derog-zones.defense.gouv.fr/<br>E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr<br>Obtention des éléments de pénétration (transpondeur, fréquence radio, etc.) :<br>Centre National des Opérations Aériennes.<br>Tel :<br>P1 : 0800 39 73 75 (numéro vert)<br>P2 : 04 37 50 37 96<br>P3 : 04 78 14 31 43 ou 41.<br>Entry prohibited except for aircraft :<br>- GAT IFR having a clearance from ATC unit ;<br>- carrying out assistance, rescue or public safety missions if avoidance of the zone is not compatible with the mission ;<br>- having received an agreement minimum 48HR prior flight, as well as the elements required to enter the zone.<br>Application form available : https://derog-zones.defense.gouv.fr/<br>E-mail : cdaoa-bapps-div-rens-derog-zones-interdites.contact.fct@def.gouv.fr<br>Obtaining penetration data (transponder, radio frequency, etc.) :<br>Centre National des Opérations Aériennes.<br>Tel :<br>P1 : 0800 39 73 75 (toll-free number)<br>P2 : +33(0)4 37 50 37 96<br>P3 : +33(0)4 78 14 31 43 or 41. |
| **LF P 81** | **CHERBOURG** | | | |
| cercle de 3.24 NM de rayon centré sur 49°39'25"N , 001°38'10"W | FL 195<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite H24, à l'exclusion des aéronefs IFR en procédure à l'arrivée ou au départ de l'aérodrome de CHERBOURG Manche.<br>Contact : CENTOPS CHERBOURG : +33 (0)2 33 92 60 40 ou +33 (0)2 33 92 60 41.<br>Entry prohibited H24 except for IFR ACFT to and from CHERBOURG Manche AD.<br>Contact : CENTOPS CHERBOURG : +33 (0)2 33 92 60 40 or +33 (0)2 33 92 60 41. |
| **LF P 82** | **BRETIGNY** | | | |
| cercle de 400 m de rayon centré sur 48°36'13"N , 002°19'36"E | 1500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : pénétration interdite à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone ;<br>- des aéronefs en procédure IFR en contact radio avec ORLY ;<br>- des aéronefs d'État sans équipage à bord.<br>Cette zone coexiste avec la portion de la CTR PARIS de classe D avec laquelle elle interfère.<br>GAT/OAT : prohibited area except for :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when they can't avoid the area ;<br>- ACFT on IFR procedure under radio contact with ORLY ;<br>- State unmanned aircraft.<br>This area coexists with the Class D CTR PARIS part which it interferes with. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 83** | **CRANOU** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°20'13"N , 004°02'38"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : pénétration interdite H24, y compris les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs de la défense, y compris les aéronefs d'Etat sans équipage à bord ;<br>- des aéronefs ayant préalablement obtenu une dérogation de CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), à Brest.<br>GAT/OAT : Entry prohibited for all aircrafts including unmanned aircraft, except for :<br>- Aircraft in assistance, rescue or law and order missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- Defense Aircraft and State unmanned aircraft ;<br>- Flights having a permission delivered by CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), in Brest. |
| **LF P 84** | **SAINT NICOLAS** | | | |
| 48°25'20"N , 004°23'54"W - 48°25'29"N , 004°23'12"W - 48°24'08"N , 004°21'48"W - 48°23'43"N , 004°22'27"W - 48°25'20"N , 004°23'54"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Pyrotechnie<br>Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Pyrotechnic<br>Special Defence structures prohibited overflights. | CAG/CAM : pénétration interdite H24, y compris les aéronefs sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions ;<br>- des aéronefs de la défense, y compris les aéronefs d'Etat sans équipage à bord ;<br>- des aéronefs en CAG IFR exécutant la procédure LFRB RWY25L NDB ;<br>- des aéronefs ayant préalablement obtenu une dérogation de CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), à Brest.<br>GAT/OAT : Entry prohibited for all aircrafts including unmanned aircraft, except for :<br>- aircraft in assistance, rescue or law and order missions when the bypassing is not compatible with the execution of their missions ;<br>- Defense Aircraft and State unmanned aircraft ;<br>- GAT flight performing LFRB RWY25L NDB procedure ;<br>- flights having a permission delivered by CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), in Brest. |
| **LF P 85** | **LE BLANC** | | | |
| 46°36'48"N , 001°03'55"E - arc horaire de 0.3 NM de rayon centré sur 46°37'06"N , 001°03'55"E - 46°37'06"N , 001°04'21"E - 46°36'48"N , 001°03'55"E | 1900ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations spécifiques d'Etat.<br>Special State structures prohibited overflights. | Gestionnaire : COMSOPGN (TEL : 02 18 27 21 57)<br>cs.comsopgn@gendarmerie.interieur.gouv.fr<br>CAM/CAG : pénétration interdite H24 à l'exception des aéronefs :<br>- effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le gestionnaire,<br>- ayant obtenu l'autorisation du gestionnaire avec un préavis minimum de 48 HR.<br>Administrator: COMSOPGN (TEL : +33(0)2 18 27 21 57)<br>cs.comsopgn@gendarmerie.interieur.gouv.fr<br>GAT / OAT: Penetration prohibited H24 except ACFT :<br>- carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions with prior notice to the administrator,<br>- after agreement of the administrator with 48 HR prior notification. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 112** | **BREST** | | | |
| 48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W<br>- 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°20'00"W<br>- 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W<br>- 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W | FL 195<br>----------<br>SFC | H24 | | Pénétration interdite H24 sauf :<br>- Vols CAG/CAM liés à l'activité du terrain de Lanvéoc.<br>- Dérogations exceptionnelles délivrées après accord de CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), à Brest. Coexiste avec la LF-D603 LIDAR BREST, lorsqu'elle est active.<br>Entry prohibited H24 except :<br>- GAT/OAT flights linked to activity of Lanvéoc airflield.<br>- Special derogations delivered after agreement of CECLANT (ceclant-survols.resp.fct@intradef.gouv.fr), in Brest. Coexisting with LF-D603 LIDAR BREST when active. |
| **LF P 200 L** | **CAZAUX** | | | |
| 44°34'37"N , 001°07'42"W - 44°34'31"N , 001°06'02"W<br>- 44°32'23"N , 001°04'50"W - 44°31'28"N , 001°05'24"W<br>- 44°30'04"N , 001°06'30"W - 44°30'17"N , 001°06'55"W<br>- 44°30'17"N , 001°07'06"W - 44°30'39"N , 001°07'31"W<br>- 44°30'41"N , 001°07'43"W - 44°30'53"N , 001°08'06"W<br>- 44°30'53"N , 001°08'16"W - 44°31'42"N , 001°09'31"W<br>- 44°31'36"N , 001°09'53"W - 44°31'38"N , 001°09'56"W<br>- 44°31'56"N , 001°09'31"W - 44°32'13"N , 001°09'20"W<br>- 44°32'10"N , 001°09'13"W - 44°32'05"N , 001°09'18"W<br>- 44°32'01"N , 001°09'10"W - 44°32'01"N , 001°08'58"W<br>- 44°32'02"N , 001°08'38"W - 44°32'01"N , 001°08'24"W<br>- 44°32'17"N , 001°08'21"W - 44°32'18"N , 001°08'16"W<br>- 44°32'36"N , 001°08'11"W - 44°32'40"N , 001°08'26"W<br>- 44°32'46"N , 001°08'37"W - 44°32'53"N , 001°08'56"W<br>- 44°33'58"N , 001°08'18"W - 44°33'57"N , 001°08'09"W<br>- 44°34'00"N , 001°08'03"W - 44°34'37"N , 001°07'42"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité de la Base aérienne 120 de Cazaux, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : ba120-ops.cdu.fct@intradef.gouv.fr<br>L'activité aéromodélisme 9135 reste utilisable selon protocole.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the air base 120 of Cazaux with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : ba120-ops.cdu.fct@intradef.gouv.fr<br>Model ACFT activity 9135 stays available according to protocol. |
| **LF P 201 L** | **COGNAC** | | | |
| 45°40'05"N , 000°19'40"W - 45°39'52"N , 000°19'34"W<br>- 45°39'28"N , 000°19'31"W - 45°38'53"N , 000°19'41"W<br>- 45°38'47"N , 000°19'39"W - 45°38'46"N , 000°19'28"W<br>- 45°38'42"N , 000°19'08"W - 45°38'45"N , 000°19'04"W<br>- 45°38'51"N , 000°19'03"W - 45°38'49"N , 000°18'35"W<br>- 45°38'55"N , 000°18'34"W - 45°38'49"N , 000°18'07"W<br>- 45°38'57"N , 000°18'04"W - 45°39'02"N , 000°18'10"W<br>- 45°39'05"N , 000°18'09"W - 45°39'06"N , 000°18'14"W<br>- 45°39'15"N , 000°18'09"W - 45°39'20"N , 000°18'08"W<br>- 45°39'26"N , 000°18'15"W - 45°39'29"N , 000°18'13"W<br>- 45°39'42"N , 000°17'53"W - 45°39'54"N , 000°18'04"W<br>- 45°40'03"N , 000°18'16"W - 45°40'07"N , 000°18'19"W<br>- 45°40'14"N , 000°18'20"W - 45°40'11"N , 000°18'43"W<br>- 45°40'05"N , 000°19'01"W - 45°40'11"N , 000°19'05"W<br>- 45°40'07"N , 000°19'18"W - 45°40'07"N , 000°19'30"W<br>- 45°40'05"N , 000°19'40"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité de la Base aérienne 709 de Cognac-Chateaubernard, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : ba709-gaa.chef.lst@intradef.gouv.fr<br>Les activités d'aéromodélisme 9185 1 et 2 restent utilisables selon protocole.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the air base 709 of Cognac-Chateaubernard with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : ba709-gaa.chef.lst@intradef.gouv.fr<br>Model ACFT activities 9185 1 and 2 stay available according to protocol. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 202 L** | **SAUVAGNAC** | | | |
| 44°51'48"N , 000°47'47"W - 44°51'00"N , 000°48'57"W - 44°50'56"N , 000°48'58"W - 44°51'13"N , 000°47'06"W - 44°51'43"N , 000°47'04"W - 44°51'48"N , 000°47'47"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 203 L** | **BERGE** | | | |
| 43°30'14"N , 001°28'25"W - 43°30'05"N , 001°28'37"W - 43°29'52"N , 001°28'35"W - 43°29'50"N , 001°28'27"W - 43°29'49"N , 001°28'17"W - 43°29'58"N , 001°28'04"W - 43°30'14"N , 001°28'25"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 204 L** | **PAU** | | | |
| 43°22'26"N , 000°25'45"W - 43°22'49"N , 000°25'23"W - 43°22'31"N , 000°24'48"W - 43°22'18"N , 000°24'23"W - 43°21'23"N , 000°25'08"W - 43°21'48"N , 000°25'58"W - 43°22'19"N , 000°26'48"W - 43°22'29"N , 000°26'34"W - 43°22'23"N , 000°26'16"W - 43°22'26"N , 000°25'45"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité du 5ème Régiment d'Hélicoptères de Combat de Pau, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : 5rhc.off-operations.fct@intradef.gouv.fr<br>L'activité aéromodélisme 9016 Pau Pyrénées AD reste utilisable selon protocole établi.<br>Entry prohibited for all unmanned ACFT, except for unmanned ACFT carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the 5th Régiment d'Hélicoptères de Combat of Pau with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : 5rhc.off-operations.fct@intradef.gouv.fr<br>Model ACFT activity 9016 Pau Pyrénées AD stays available according to established protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 205 L** | **SEDZERE** | | | |
| 43°20'24"N , 000°12'32"W - 43°20'14"N , 000°12'27"W - 43°20'16"N , 000°12'22"W - 43°19'51"N , 000°12'00"W - 43°19'46"N , 000°12'14"W - 43°19'52"N , 000°12'26"W - 43°20'08"N , 000°12'38"W - 43°20'25"N , 000°12'47"W - 43°20'24"N , 000°12'32"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the management authority with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 206 L** | **VERGNES** | | | |
| 44°01'47"N , 001°22'30"E - 44°01'51"N , 001°22'27"E - 44°01'56"N , 001°22'50"E - 44°01'55"N , 001°23'09"E - 44°01'50"N , 001°23'07"E - 44°01'38"N , 001°22'55"E - 44°01'47"N , 001°22'30"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité du 9ème Régiment de Soutien Aéromobile de Montauban, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : 9rsam.bmoi-operation.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the 9th Regiment de Soutien Aéromobile of Montauban, with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : 9rsam.bmoi-operation.contact.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 208 L** | **LA HORIE** | | | |
| 48°45'38"N , 007°10'56"E - 48°45'24"N , 007°11'07"E - 48°45'34"N , 007°11'45"E - 48°45'25"N , 007°12'25"E - 48°46'20"N , 007°13'06"E - 48°46'34"N , 007°12'54"E - 48°46'30"N , 007°12'14"E - 48°45'59"N , 007°11'09"E - 48°45'38"N , 007°10'56"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : 1rhc-esa-cla.chef.fct@intradef.gouv.fr<br>L'activité aéromodélisme reste utilisable selon le protocole établi.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : 1rhc-esa-cla.chef.fct@intradef.gouv.fr<br>Model ACFT activity stays available according to established protocol. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 209 L** | **ESTIENNE** | | | |
| 48°47'37"N , 007°51'10"E - 48°47'39"N , 007°51'20"E - 48°47'42"N , 007°51'23"E - 48°48'08"N , 007°51'14"E - 48°48'05"N , 007°50'45"E - 48°47'59"N , 007°50'27"E - 48°47'32"N , 007°50'46"E - 48°47'37"N , 007°51'10"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 210 L** | **MANTOUX** | | | |
| 49°14'40"N , 005°39'52"E - 49°15'58"N , 005°41'32"E - 49°14'40"N , 005°43'04"E - 49°13'10"N , 005°41'21"E - 49°12'20"N , 005°40'21"E - 49°13'07"N , 005°38'51"E - 49°14'40"N , 005°39'52"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : 3rhc-esa.chef-controleur.fct@intradef.gouv.fr<br>L'activité aéromodélisme 8206 reste utilisable selon le protocole établi.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : 3rhc-esa.chef-controleur.fct@intradef.gouv.fr<br>Model ACFT activity 8206 stays available according to established protocol. |
| **LF P 212 L** | **OCHEY** | | | |
| 48°34'36"N , 005°58'00"E - 48°34'13"N , 005°57'17"E - 48°34'10"N , 005°56'58"E - 48°34'27"N , 005°56'17"E - 48°34'34"N , 005°56'23"E - 48°35'00"N , 005°57'04"E - 48°35'13"N , 005°57'10"E - 48°35'33"N , 005°57'05"E - 48°35'50"N , 005°57'30"E - 48°35'40"N , 005°58'10"E - 48°35'05"N , 005°58'09"E - 48°34'36"N , 005°58'00"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : ba133-gaa-c1.chef.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : ba133-gaa-c1.chef.fct@intradef.gouv.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 215 L** | **D'ABOVILLE** | | | |
| 48°04'02"N , 005°02'56"E - 48°05'42"N , 005°03'11"E - 48°05'41"N , 005°03'36"E - 48°05'01"N , 005°03'55"E - 48°04'36"N , 005°03'51"E - 48°04'35"N , 005°03'39"E - 48°04'17"N , 005°03'39"E - 48°04'05"N , 005°03'31"E - 48°04'02"N , 005°02'56"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire (opérations du 61ème RA : 03 25 35 96 05), avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>L'activité aéromodélisme 8237 reste utilisable selon protocole.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator (61th RA operations : +33(0)3 25 35 96 05) with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Model ACFT activity 8237 stays available according to protocol. |
| **LF P 216 L** | **MOUSSY** | | | |
| 48°31'57"N , 007°27'42"E - 48°32'00"N , 007°27'43"E - 48°31'58"N , 007°28'11"E - 48°31'46"N , 007°28'06"E - 48°31'57"N , 007°27'42"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 217 L** | **SERVANCE** | | | |
| cercle de 0.2 NM de rayon centré sur 47°49'50"N , 006°47'38"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : ba116-ops.coordinateur.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : ba116-ops.coordinateur.fct@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 218 L** | **LOPERHET** | | | |
| 48°23'46"N , 004°19'47"W - 48°23'59"N , 004°19'30"W - 48°24'38"N , 004°18'08"W - 48°24'38"N , 004°18'00"W - 48°24'33"N , 004°17'59"W - 48°24'01"N , 004°18'36"W - 48°23'43"N , 004°19'19"W - 48°23'39"N , 004°19'41"W - 48°23'46"N , 004°19'47"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : da928.cdt.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : da928.cdt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 219 L** | **MONTERVILLY** | | | |
| 47°57'18"N , 002°11'30"W - 47°57'33"N , 002°10'35"W - 47°57'22"N , 002°10'28"W - 47°57'06"N , 002°11'23"W - 47°57'18"N , 002°11'30"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 220 L** | **LA BECELLIERE** | | | |
| 47°21'16"N , 000°28'10"E - 47°21'10"N , 000°28'14"E - 47°21'06"N , 000°28'21"E - 47°21'03"N , 000°28'12"E - 47°20'58"N , 000°28'16"E - 47°20'56"N , 000°28'06"E - 47°21'00"N , 000°28'02"E - 47°20'58"N , 000°27'54"E - 47°21'02"N , 000°27'51"E - 47°21'06"N , 000°27'45"E - 47°21'05"N , 000°27'41"E - 47°21'14"N , 000°27'18"E - 47°21'15"N , 000°27'18"E - 47°21'21"N , 000°27'20"E - 47°21'22"N , 000°27'30"E - 47°21'16"N , 000°28'10"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : cdc-tours.c1.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : cdc-tours.c1.fct@intradef.gouv.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 221 L** | **FONTEVRAUD** | | | |
| 47°10'55"N , 000°01'31"E - 47°10'58"N , 000°01'04"E - 47°10'50"N , 000°00'56"E - 47°10'31"N , 000°00'58"E - 47°10'09"N , 000°01'30"E - 47°10'14"N , 000°01'38"E - 47°10'55"N , 000°01'31"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 225 L** | **ORLEANS** | | | |
| 48°00'19"N , 001°46'00"E - 47°59'23"N , 001°48'06"E - 47°58'14"N , 001°45'33"E - 47°59'18"N , 001°43'55"E - 48°00'19"N , 001°46'00"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception :<br>- des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours)<br>- de l'activité d'aéromodélisme 8415 selon protocole.<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : ba123-ops.cdu.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for :<br>- unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue)<br>- model ACFT activity 8415 according to protocol.<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : ba123-ops.cdu.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 226 L** | **VILLACOUBLAY** | | | |
| cercle de 0.7 NM de rayon centré sur 48°46'24"N , 002°11'50"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : ba107-ops-esca.c-ops.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the administrator with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : ba107-ops-esca.c-ops.fct@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 227 L** | **BEC DE L'AIGLE** | | | |
| cercle de 2 NM de rayon centré sur 43°10'29"N , 005°34'26"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire (CECMED) avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the managing authority (CECMED) with minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 229 L** | **FONTVIEILLE** | | | |
| 43°43'46"N , 004°43'24"E - 43°43'29"N , 004°43'15"E - 43°43'25"N , 004°43'58"E - 43°43'27"N , 004°44'23"E - 43°43'34"N , 004°44'34"E - 43°43'44"N , 004°44'31"E - 43°43'48"N , 004°43'54"E - 43°43'46"N , 004°43'24"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the managing authority with minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : dpid-dame-zicad.chef-dpt.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 230 L** | **LA COURONNE** | | | |
| cercle de 2 NM de rayon centré sur 43°20'00"N , 005°03'07"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire (CECMED) avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the managing authority (CECMED) with minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : cecmed-p62.gestionnaire.fct@intradef.gouv.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 231 L** | **LE LUC** | | | |
| 43°23'01"N , 006°22'34"E - 43°23'02"N , 006°23'12"E - 43°22'49"N , 006°23'33"E - 43°22'33"N , 006°23'29"E - 43°22'36"N , 006°23'15"E - 43°22'37"N , 006°22'48"E - 43°22'41"N , 006°22'46"E - 43°22'44"N , 006°22'41"E - 43°23'01"N , 006°22'34"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire "Le Luc TWR" avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>\\Contact : ealat-le-luc.cla-chef.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircrafts carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the managing authority "Le Luc TWR" with minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : ealat-le-luc.cla-chef.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 234 L** | **MONT-AGEL** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°46'17"N , 007°25'30"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au service de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord de l'Élément Air Rattaché 943 de Nice Mont-Agel. Demande à adresser à : ear-nice.c1.fct@intradef.gouv.fr, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircrafts carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of Elément Air Rattaché 943 (Nice Mont-Agel) : ear-nice.c1.fct@intradef.gouv.fr with minimum prior notice of 5 working days. |
| **LF P 235 L** | **MOULINS** | | | |
| 46°32'52"N , 003°20'52"E - 46°32'28"N , 003°21'21"E - 46°32'16"N , 003°20'55"E - 46°32'39"N , 003°20'42"E - 46°32'52"N , 003°20'52"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au service de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés. Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircrafts carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the managing authority with minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 236 L** | **ORANGE** | | | |
| 44°09'10"N , 004°51'30"E - 44°07'45"N , 004°52'51"E - 44°07'41"N , 004°52'42"E - 44°07'42"N , 004°52'12"E - 44°08'00"N , 004°50'30"E - 44°08'00"N , 004°50'32"E - 44°08'40"N , 004°50'42"E - 44°09'43"N , 004°51'20"E - 44°09'10"N , 004°51'30"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord de l'autorité de la Base aérienne 115 d'Orange. Demande à adresser à : ba115-gaa.cdt.fct@intradef.gouv.fr, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircrafts carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the managing authority of Air-Base 115 (Orange) :<br>ba115-gaa.cdt.fct@intradef.gouv.fr with minimum prior notice of 5 working days. |
| **LF P 237 L** | **PRADERE** | | | |
| 43°08'06"N , 006°09'12"E - 43°08'12"N , 006°09'21"E - 43°08'09"N , 006°09'24"E - 43°08'01"N , 006°09'31"E - 43°08'01"N , 006°09'36"E - 43°07'57"N , 006°09'44"E - 43°07'52"N , 006°09'54"E - 43°07'50"N , 006°09'54"E - 43°07'48"N , 006°09'41"E - 43°07'50"N , 006°09'40"E - 43°07'55"N , 006°09'38"E - 43°07'52"N , 006°09'19"E - 43°08'06"N , 006°09'12"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord du gestionnaire, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés. Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircrafts carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the managing authority with minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : comalat-section-espaces.trait.fct@intradef.gouv.fr |
| **LF P 238 L** | **SAINTE-BAUME** | | | |
| 43°18'43"N , 005°41'20"E - 43°18'42"N , 005°41'20"E - 43°19'03"N , 005°43'42"E - 43°19'05"N , 005°43'42"E - 43°18'43"N , 005°41'20"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au service de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord de l'Élément Air Rattaché 941 de Sainte-Baume. Demande à adresser à : ear-la-sainte-baume.cmi.fct@intradef.gouv.fr, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircrafts carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of Elément Air Rattaché 941 (Sainte-Baume) : ear-la-sainte-baume.cmi.fct@intradef.gouv.fr with minimum prior notice of 5 working days. |
| **LF P 239 L** | **SERRA DI PIGNO** | | | |
| 42°41'44"N , 009°24'00"E - 42°41'43"N , 009°23'54"E - 42°41'37"N , 009°23'53"E - 42°41'35"N , 009°23'58"E - 42°41'38"N , 009°24'03"E - 42°41'42"N , 009°24'03"E - 42°41'44"N , 009°24'00"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au service de l'État (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours). Dérogation soumise à l'accord de l'autorité de la Base aérienne 126 de Solenzara. Demande à adresser à : ba126-gaa.cdu.fct@intradef.gouv.fr, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for : unmanned aircrafts carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of Air-Base 126 (Solenzara) :<br>ba126-gaa.cdu.fct@intradef.gouv.fr with minimum prior notice of 5 working days. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF P 241 L** | **HYERES** | | | |
| cercle de 2 NM de rayon centré sur 43°05'50"N , 006°08'46"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Interdiction de survol d'installations Défense spécifiques.<br>Special Defence structures prohibited for low altitude overflights. | Pénétration interdite à tout aéronef sans équipage à bord, à l'exception des aéronefs sans équipage à bord assurant une mission au profit des services de l'Etat (défense, gendarmerie, services de police, douanes, sécurité civile et secours).<br>Dérogation soumise à l'accord de l'autorité gestionnaire (HYERES TWR), avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.<br>Contact : aero-hyeres-drones.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>Entry prohibited for all unmanned aircraft, except for unmanned aircraft carrying out a mission for State's services (defence, gendarmerie, police, customs, civil protection and rescue).<br>Derogation subject to the agreement of the operator (HYERES TWR) with a minimum prior notice of 5 working days.<br>Contact : aero-hyeres-drones.contact.fct@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 1 A** | **LANESTER** | | | |
| 47°45'10"N , 003°20'45"W - 47°45'11"N , 003°20'40"W - 47°45'02"N , 003°20'00"W - 47°44'32"N , 003°19'52"W - 47°44'20"N , 003°20'48"W - 47°44'58"N , 003°20'59"W - 47°45'10"N , 003°20'45"W | 300ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI except HOL : H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) 02 97 12 67 20.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité connue de LORIENT TWR.<br>Administrator : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) +33 (0)2 97 12 67 20.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Activity known on LORIENT TWR. |
| **LF R 1 B** | **PENGARNE** | | | |
| 47°44'20"N , 003°20'48"W - 47°43'39"N , 003°21'15"W - 47°43'43"N , 003°21'29"W - 47°44'32"N , 003°20'51"W - 47°44'20"N , 003°20'48"W | 300ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI except HOL : H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) 02 97 12 67 20.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité simultanée avec les LF R 1 A LANESTER et LF R 1 C SAINT MICHEL.<br>Activité connue de LORIENT TWR.<br>Administrator : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) +33 (0)2 97 12 67 20.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Simultaneous activity with LF R 1 A LANESTER and LF R 1 C SAINT MICHEL.<br>Activity known on LORIENT TWR. |
| **LF R 1 C** | **SAINT MICHEL** | | | |
| 47°43'43"N , 003°21'29"W - 47°43'39"N , 003°21'15"W - 47°43'26"N , 003°21'30"W - 47°43'30"N , 003°21'39"W - 47°43'43"N , 003°21'29"W | 300ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI except HOL : H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) 02 97 12 67 20.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité connue de LORIENT TWR.<br>Administrator : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) +33 (0)2 97 12 67 20.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Activity known on LORIENT TWR. |
| **LF R 1 D** | **BLAVET** | | | |
| 47°43'50"N , 003°19'29"W - 47°44'33"N , 003°18'14"W - 47°45'45"N , 003°18'08"W - 47°45'53"N , 003°18'28"W - 47°44'56"N , 003°19'17"W - 47°44'32"N , 003°19'52"W - 47°44'20"N , 003°20'48"W - 47°43'50"N , 003°19'29"W | 800ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI, except HOL : H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) 02 97 12 67 20.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité connue de :<br>- LORIENT TWR,<br>- IROISE APP/INFO.<br>Administrator : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) +33 (0)2 97 12 67 20.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Activity known on :<br>- LORIENT TWR,<br>- IROISE APP/INFO. |
| **LF R 1 E** | **PUMA** | | | |
| 47°44'16"N , 003°18'44"W - 47°44'33"N , 003°18'14"W - 47°40'57"N , 003°15'19"W - 47°41'31"N , 003°16'33"W - 47°44'16"N , 003°18'44"W | 1000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI, except HOL : H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) 02 97 12 67 20.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité connue de :<br>- LORIENT TWR,<br>- IROISE APP/INFO.<br>Administrator : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) +33 (0)2 97 12 67 20.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Activity known on :<br>- LORIENT TWR,<br>- IROISE APP/INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 1 F** | **TMO** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 47°41'52"N , 003°20'08"W | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI, except HOL : H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) 02 97 12 67 20.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire à l'exclusion des aéronefs en missions d'assistance et de sauvetage lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de leurs missions après contact avec LORIENT TWR, IROISE APP/INFO, ou CCMAR ATL ARMOR.<br>Coexiste avec la portion de LF-R13 A1 interférente lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de LORIENT TWR, IROISE APP/INFO.<br>Administrator : Bureau OPS BFMC (Base des Fusiliers Marins et des Commandos) +33 (0)2 97 12 67 20.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for ACFT in assistance and rescue missions when the avoidance is not compatible with the execution of their missions after contact with LORIENT TWR, IROISE APP/INFO or CCMAR ATL ARMOR.<br>When active, this area coexists with the LF-R13 A1 part with which it interferes.<br>Activity provided by LORIENT TWR, IROISE APP/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 2** | **LE RUCHARD** | | | |
| 47°12'41"N , 000°23'13"E - 47°12'40"N , 000°27'43"E - 47°12'31"N , 000°28'25"E - 47°11'52"N , 000°29'38"E - 47°10'48"N , 000°28'56"E - 47°10'38"N , 000°21'49"E - 47°11'21"N , 000°21'41"E - 47°12'11"N , 000°23'02"E - 47°12'41"N , 000°23'13"E | 3100ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : EMS-CAMP MILITAIRE DU RUCHARD - TEL : 02 47 45 72 59/61.<br>Astreinte : 06 70 01 31 01.<br>CAM/CAG : Contournement obligatoire.<br>Activité réelle connue par SEINE APP/INFO.<br>Administrator : EMS-CAMP MILITAIRE DU RUCHARD - TEL : +33(0)2 47 45 72 59/61.<br>On-call : +33(0)6 70 01 31 01.<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory<br>Actual activity known on SEINE APP/INFO. |
| **LF R 3 A** | **VOUZIERS SECHAULT** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 49°16'30"N , 004°45'20"E | 1800ft AMSL<br>----------<br>SFC | From 01st JAN to 30th JUN : possible activation H24.<br>From 01st JUL to 31st DEC, possible activation :<br>MON-THU : H24<br>FRI : 0000-1900<br>SUM : -1HR.<br>Outside LF-R 3 B Vouziers-Séchault activity. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs d'explosifs.Defence specific activities.<br>Explosives.operations. | CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : penétration sur autorisation du gestionnaire<br>Gestionnaire : 25ème régiment du génie de l'air<br>TEL : 03 51 73 12 69 - 03 51 73 12 94.<br>Activité connue de SAINT-DIZIER APP pendant les horaires ATS.<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity.<br>OAT : entry upon administrator authorization.<br>Administrator : 25ème régiment du génie de l'air.<br>TEL : 03 51 73 12 69 - 03 51 73 12 94.<br>Activity known on SAINT-DIZIER APP during ATS SKED. |
| **LF R 3 B** | **VOUZIERS SECHAULT** | | | |
| cercle de 2 NM de rayon centré sur 49°16'24"N , 004°45'55"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM PN 24 HR.<br>According to protocol. | Activités Défense spécifiques.<br>Ballon captif.<br>Special Defence activities.<br>Tethered balloon. | Organisme gestionnaire et demandeur du NOTAM : Directeur des vols (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions après autorisation du directeur des vols (DV).<br>Balisage diurne :<br>- du câble : par des fanions rouges fluorescents tous les 50m ;<br>- de l'aérostat : par des feux à éclats de haute intensité (1 blanc, 1 rouge).<br>Balisage nocturne de l'aérostat :<br>- par des feux à éclats de haute intensité (1 blanc, 1 rouge) ;<br>- par un projecteur DCA au point d'ancrage, faisceau de 1° d'ouverture et de couleur blanche.<br>Détection/identification : réflecteur RADAR, transpondeur 3/A et C (code détresse 7700 si rupture du câble).<br>Activité réelle connue de :<br>- PARIS ACC/FIC<br>- SAINT DIZIER APP.<br>Administrator and NOTAM requester : flights director (TEL published in the activation NOTAM).<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for ACFT carrying out assistance, rescue or public safety missions, when avoidance is not compatible with the proper execution of these missions, upon flights director's authorisation.<br>Lighting by day :<br>- of the cable : by fluorescent red flags every 50m ;<br>- of the hot air balloon : by high intensity flashing lights (1 white, 1 red).<br>Lighting by night of the hot air balloon :<br>- by high intensity flashing lights (1 white, 1 red) ;<br>- by a DCA spotlight of 1° apertume beam, white coloured.<br>Detection/Identification :<br>- RADAR reflector, transponder 3/A and C (distress code : 7700 in case of cable rupture)<br>Activity known on :<br>- PARIS ACC/FIC<br>- SAINT DIZIER APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 4 A** | | | | |
| 49°02'06"N , 004°27'08"E - 49°07'20"N , 004°40'07"E -<br>48°56'36"N , 004°46'28"E - 48°54'36"N , 004°38'51"E -<br>49°00'21"N , 004°35'15"E - 49°02'06"N , 004°27'08"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation<br>MON, WED EXC public HOL : 0800-1600<br>TUE, THU EXC public HOL : 0800-2300<br>FRI EXC public HOL : 0800-1400<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures de tir air/sol.<br>Defence specific activities.<br>Air to ground firing. | IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 ou 03 51 73 13 02<br>Activité connue de :<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>Administrator : Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 or 03 51 73 13 02<br>Activity known on:<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP |
| **LF R 4 B** | | | | |
| 48°59'51"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E -<br>49°03'49"N , 004°24'56"E - 49°02'06"N , 004°27'08"E -<br>49°09'18"N , 004°45'00"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E -<br>48°53'50"N , 004°36'00"E - 48°59'51"N , 004°17'17"E | FL 195<br>----------<br>800ft ASFC | Possible activation<br>MON, WED EXC public HOL : 0800-1600<br>TUE, THU EXC public HOL : 0800-2300<br>FRI EXC public HOL : 0800-1400<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures associées au tir air/sol.<br>Defence specific activities.<br>Air to ground firing | A l'exclusion de la LF-R 321 Saint Dizier quand elle est active.<br>VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité sauf aéronefs autorisés selon protocole.<br>Gestionnaire : Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 ou 03 51 73 13 02<br>Activité connue de :<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP<br>Except for LF-R 321 Saint Dizier when active.<br>VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>IFR : Avoidance mandatory during activity except for authorized aircraft as per protocol.<br>Administrator : Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 or 03 51 73 13 02<br>Activity known on:<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP |
| **LF R 4 C1** | | | | |
| 49°02'06"N , 004°10'43"E - 49°07'23"N , 004°10'35"E -<br>49°11'30"N , 004°25'00"E - 49°06'30"N , 004°21'30"E -<br>49°03'49"N , 004°24'56"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E -<br>48°59'51"N , 004°17'17"E - 49°02'06"N , 004°10'43"E | FL 055<br>----------<br>800ft ASFC | Possible activation :<br>MON, WED EXC public HOL : 0800-1600<br>TUE, THU EXC public HOL : 0800-2300<br>FRI EXC public HOL : 0800-1400<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures de tir air/sol. Defence specific activities.<br>Air to ground firing. | A l'exclusion de la LF-R 503 MOURMELON STAT quand elle est active.<br>VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité sauf aéronefs autorisés selon protocole.<br>Gestionnaire : Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 ou 03 51 73 13 02<br>Activité connue de :<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP<br>Except for LF-R 503 MOURMELON STAT when active.<br>VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>IFR : Avoidance mandatory during activity except for authorized aircraft as per protocol.<br>Administrator: Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 or 03 51 73 13 02<br>Activity known on:<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 4 C2** | | | | |
| 49°02'06"N , 004°10'43"E - 49°05'55"N , 004°10'37"E - 49°09'18"N , 004°16'56"E - 49°11'30"N , 004°25'00"E - 49°06'30"N , 004°21'30"E - 49°03'49"N , 004°24'56"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 48°59'51"N , 004°17'17"E - 49°02'06"N , 004°10'43"E | FL 175<br>----------<br>FL 055 | Possible activation :<br>MON, WED EXC public HOL : 0800-1600<br>TUE, THU EXC public HOL : 0800-2300<br>FRI EXC public HOL : 0800-1400<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques Défense. Procédures de tir air/sol.<br>Defence specific activities.<br>Air to ground firing. | VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité sauf aéronefs autorisés selon protocole.<br>Gestionnaire : Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 ou 03 51 73 13 02<br>Activité connue de :<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP<br>VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>IFR : Avoidance mandatory during activity except for authorized aircraft as per protocol.<br>Administrator: Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 or 03 51 73 13 02<br>Activity known on:<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>SAINT DIZIER APP |
| **LF R 4 D** | | | | |
| 48°57'00"N , 004°48'00"E - 48°54'18"N , 004°51'34"E - 48°45'24"N , 005°23'52"E - 48°39'55"N , 005°23'55"E - 48°51'45"N , 004°39'18"E - 48°53'50"N , 004°36'00"E - 48°57'00"N , 004°48'00"E | FL 115<br>----------<br>FL 075 | Possible activation, according to protocol :<br>MON, WED EXC public HOL : 0800-1600<br>TUE, THU EXC public HOL : 0800-2300<br>FRI EXC public HOL : 0800-1400<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques Défense. Procédures de tir air/sol.<br>Defence specific activities. Air to ground firing. | IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 ou 03 51 73 13 02<br>Activité connue de :<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>STRASBOURG INFO<br>OCHEY APP<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>Administrator: Directeur de tir AIR SUIPPES<br>TEL : 03 51 73 13 08 or 03 51 73 13 02<br>Activity known on:<br>PARIS ACC<br>RAI 118.625 MHz<br>PARIS FIC<br>SEINE INFO<br>STRASBOURG INFO<br>OCHEY APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 5 A** | **CHAUMONT SEMOUTIERS** | | | |
| 48°17'26"N , 004°54'25"E - 48°13'43"N , 005°07'38"E - 48°12'00"N , 005°09'11"E - 47°57'12"N , 005°10'14"E - 47°54'10"N , 004°54'40"E - 48°17'26"N , 004°54'25"E | FL 055<br>----------<br>SFC | Possible activation H24<br>MON 0700 to FRI 1200<br>except public HOL<br>(SUM : -1 HR). | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 61ème RA.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité réelle sauf autorisation particulière accordée par la cellule C3D.<br>Téléphones :<br>- Directeur des vols : 06 71 28 66 07<br>- C3D : 03 25 35 96 05<br>- Permanence : 03 25 35 96 58<br>- BIV RAKI 02 45 34 16 03<br>Activité réelle connue de :<br>- SEINE INFO,<br>- PARIS INFO,<br>- PARIS ACC,<br>- SAINT-DIZIER APP,<br>- OCHEY APP,<br>- BALE INFO,<br>- RAKI ou CDC de remplacement,<br>- RAI 118.780 MHz (si LF-R 5 actives).<br>Administrator : 61ème RA.<br>OAT / GAT procedures : avoidance mandatory during activity, except for special agreement granted by cell C3D.<br>TEL :<br>- Flights director : 06 71 28 66 07<br>- C3D : 03 25 35 96 05<br>- Permanence : 03 25 35 96 58<br>- BIV RAKI 02 45 34 16 03<br>Activity known on :<br>- SEINE INFO,<br>- PARIS INFO,<br>- PARIS ACC,<br>- SAINT-DIZIER APP,<br>- OCHEY APP,<br>- BALE INFO,<br>- RAKI or replacement CDC,<br>- RAI 118.780 MHz (if LF-R 5 areas active). |
| **LF R 5 B** | **CHAUMONT JUVANCOURT** | | | |
| 48°17'26"N , 004°54'25"E - 47°54'10"N , 004°54'40"E - 47°54'10"N , 004°43'21"E - 48°00'00"N , 004°30'00"E - 48°17'00"N , 004°30'00"E - 48°17'26"N , 004°54'25"E | FL 055<br>----------<br>1000ft ASFC | Possible activation H24<br>MON 0700 to FRI 1200<br>except public HOL<br>(SUM : -1 HR). | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 61ème RA.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité réelle sauf autorisation particulière accordée par la cellule C3D.<br>Téléphones :<br>Directeur des vols : 06 71 28 66 07<br>C3D : 03 25 35 96 05<br>Permanence : 03 25 35 96 58<br>BIV RAKI 02 45 34 16 03<br>Activité réelle connue de :<br>SEINE INFO,<br>PARIS INFO,<br>PARIS ACC,<br>SAINT-DIZIER APP,<br>OCHEY APP,<br>BALE INFO,<br>RAKI ou CDC de remplacement,<br>RAI 118.780 MHz (si LF-R 5 actives).<br>Administrator : 61ème RA.<br>OAT / GAT procedures : Avoidance mandatory during activity, except for special agreement granted by cell C3D.<br>TEL :<br>- Flights director : 06 71 28 66 07<br>- C3D : 03 25 35 96 05<br>- Permanence : 03 25 35 96 58<br>- BIV RAKI 02 45 34 16 03<br>Activity known on :<br>- SEINE INFO,<br>- PARIS INFO,<br>- PARIS ACC,<br>- SAINT-DIZIER APP,<br>- OCHEY APP,<br>- BALE INFO,<br>- RAKI or replacement CDC,<br>- RAI 118.780 MHz (if LF-R 5 areas active). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 5 C** | **CHAUMONT-BOIS DE VILLIERS LE SEC** | | | |
| 48°05'52"N , 005°03'12"E - 48°05'53"N , 005°05'03"E - 48°04'12"N , 005°05'02"E - 48°03'49"N , 005°02'54"E - 48°05'52"N , 005°03'12"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from MON 0700 to FRI 1100 except public HOL.<br>SUM : -1 HR. | Activités spécifiques Défense.<br>Specific Defence activities. | Gestionnaire : 61ème RA.<br>TEL :<br>C3D 03 25 35 96 05<br>OPS 06 71 28 66 07<br>CAM/CAG : contournement obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>SEINE INFO<br>PARIS INFO<br>BALE INFO<br>OCHEY APP<br>SAINT-DIZIER APP<br>Administrator : 61st RA.<br>TEL :<br>C3D 03 25 35 96 05<br>OPS 06 71 28 66 07<br>CAM/CAG : mandatory avoidance.<br>Activity known on :<br>SEINE INFO<br>PARIS INFO<br>BALE INFO<br>OCHEY APP<br>SAINT-DIZIER APP |
| **LF R 5 D** | **CHAUMONT** | | | |
| 48°17'00"N , 004°30'00"E - 48°17'26"N , 004°54'25"E - 48°01'09"N , 005°15'57"E - 47°59'45"N , 005°13'12"E - 48°06'34"N , 004°34'12"E - 48°11'07"N , 004°30'30"E - 48°17'00"N , 004°30'00"E | FL 095<br>----------<br>FL 055 | Possible activation H24<br>MON 0700 to FRI 1200 except public HOL<br>(SUM : -1 HR). | Activités spécifiques Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 61ème RA.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité réelle sauf autorisation particulière accordée par la cellule C3D.<br>TEL :<br>- Directeur des vols : 06 71 28 66 07.<br>- C3D : 03 25 35 96 05<br>- Permanence : 03 25 35 96 58<br>- BIV RAKI 02 45 34 16 03<br>Activité réelle connue de :<br>- SEINE INFO,<br>- PARIS INFO,<br>- PARIS ACC,<br>- OCHEY APP,<br>- SAINT-DIZIER APP,<br>- BALE INFO,<br>- RAKI ou CDC de remplacement,<br>- RAI 118.780 MHz (si LF-R 5 actives).<br>Administrator : 61ème RA.<br>OAT / GAT procedures : avoidance mandatory during activity, except for special agreement granted by cell C3D.<br>TEL :<br>- Flights director : 06 71 28 66 07.<br>- C3D : 03 25 35 96 05<br>- Permanence : 03 25 35 96 58<br>- BIV RAKI 02 45 34 16 03<br>Activity known on :<br>- SEINE INFO,<br>- PARIS INFO,<br>- PARIS ACC,<br>- OCHEY APP,<br>- SAINT-DIZIER APP,<br>- BALE INFO,<br>- RAKI or replacement CDC,<br>- RAI 118.780 MHz (if LF-R 5 areas active). |
| **LF R 6 A** | **MAILLY** | | | |
| 48°43'32"N , 004°16'22"E - 48°42'06"N , 004°21'27"E - 48°41'23"N , 004°21'56"E - 48°40'03"N , 004°26'11"E - arc horaire de 4.86 NM de rayon centré sur 48°39'00"N , 004°19'00"E - 48°43'32"N , 004°16'22"E | FL 095<br>----------<br>SFC | Possible activation H24.<br>Activity announced on PARIS ACC/FIC. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol, sol/air, air/sol. PJE.<br>Mise en oeuvre de ballon captif avec système antennaire.<br>Defence specific activities.<br>Live firing, PJE.<br>Captive balloon with antenna system. | Gestionnaire : CENTAC Mailly.<br>- Cellule 3D : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Cellule Tirs : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- PARIS FIC<br>- PARIS ACC<br>- Seine APP<br>Administrator : CENTAC Mailly.<br>- 3D Cell : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Firing Cell : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- PARIS FIC<br>- PARIS ACC<br>- Seine APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 6 B** | **MAILLY** | | | |
| cercle de 4.86 NM de rayon centré sur 48°39'00"N , 004°19'00"E | FL 145<br>----------<br>FL 095 | Possible activation by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol, sol/air, air/sol. PJE.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground, ground/air, air/ground. PJE. | Gestionnaire : CENTAC Mailly.<br>- Cellule 3D : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Cellule Tirs : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- PARIS FIC<br>- PARIS ACC<br>- Seine APP<br>Administrator : CENTAC Mailly.<br>- 3D Cell : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Firing Cell : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- PARIS FIC<br>- PARIS ACC<br>- Seine APP |
| **LF R 6 C** | **MAILLY** | | | |
| cercle de 4.86 NM de rayon centré sur 48°39'00"N , 004°19'00"E | FL 195<br>----------<br>FL 145 | Possible activation by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol. PJE.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. PJE. | Gestionnaire : CENTAC Mailly.<br>- Cellule 3D : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Cellule Tirs : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- PARIS FIC<br>- PARIS ACC<br>- Seine APP<br>Administrator : CENTAC Mailly.<br>- 3D Cell : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Firing Cell : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- PARIS FIC<br>- PARIS ACC<br>- Seine APP |
| **LF R 6 D** | **MAILLY** | | | |
| 48°38'36"N , 004°31'57"E - 48°32'28"N , 004°31'35"E - arc anti-horaire de 4.2 NM de rayon centré sur 48°28'39"N , 004°28'56"E - 48°28'33"N , 004°22'36"E - 48°27'00"N , 004°22'36"E - 48°27'00"N , 004°15'35"E - 48°35'00"N , 004°09'20"E - 48°40'22"N , 004°11'56"E - arc anti-horaire de 4.86 NM de rayon centré sur 48°39'00"N , 004°19'00"E - 48°40'03"N , 004°26'11"E - 48°38'36"N , 004°31'57"E | FL 145<br>----------<br>2000ft ASFC | Possible activation by NOTAM Maximum two weeks per month Except SAT, SUN and public HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Missions d'entraînement d'appui aérien par aéronefs de combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat aircraft training | Gestionnaire : CENTAC Mailly.<br>- Cellule 3D : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Cellule Tirs : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- PARIS ACC/FIC<br>- St Dizier APP<br>Administrator : CENTAC Mailly.<br>- 3D Cell : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Firing Cell : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- PARIS ACC/FIC<br>- St Dizier APP |
| **LF R 6 E** | **MAILLY** | | | |
| 48°38'36"N , 004°31'57"E - 48°34'00"N , 004°50'00"E - 48°28'00"N , 004°46'00"E - 48°32'28"N , 004°31'35"E - 48°38'36"N , 004°31'57"E | FL 055<br>----------<br>3000ft ASFC | Possible activation by NOTAM maximum two weeks per month Except SAT, SUN and public HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Missions d'entraînement d'appui aérien par aéronefs de combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat aircraft training | Gestionnaire : CENTAC Mailly.<br>- Cellule 3D : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Cellule Tirs : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- PARIS ACC/FIC<br>- St Dizier APP<br>Administrator : CENTAC Mailly.<br>- 3D Cell : 03 10 10 81 58 (81 75)<br>- Firing Cell : 03 10 10 82 22 (82 23)<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- PARIS ACC/FIC<br>- St Dizier APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 7 B** | **TOURS CINQ MARS LA PILE** | | | |
| 48°48'36"N , 001°21'59"W - 48°43'35"N , 000°13'18"E - 48°01'03"N , 001°01'30"W - 47°50'53"N , 001°17'54"W - 48°48'36"N , 001°21'59"W | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Possible activation except public HOL :<br>Overall area : MON-FRI : 0800 - 1600<br>North of AWY V20 northerly limit : MON-THU : 1600 - 0600 and other times by NOTAM<br>(SUM : -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ecole, voltige, combat aérien, ravitaillement en vol, vols de contrôle MIL.<br>Defence specific activities.<br>Flying school, aerobatics, air combat, air to air refuelling, MIL control flights. | CDC CINQ MARS LA PILE.<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l activité sauf sur AWY V20, suivre instructions de l ACC.<br>Activité connue de PARIS ACC/FIC et BREST ACC.<br>CDC CINQ MARS LA PILE.<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity except for AWY V20, follow ACC instructions.<br>Activity known on : PARIS ACC/FIC and BREST ACC. |
| **LF R 7 C** | **TOURS CINQ MARS LA PILE** | | | |
| 47°44'58"N , 001°21'31"E - 47°34'54"N , 001°54'24"E - 47°33'59"N , 001°57'28"E - 47°02'05"N , 002°02'50"E - 46°57'15"N , 002°02'20"E - 46°34'20"N , 001°41'25"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E - 46°34'58"N , 001°09'54"E - 47°23'53"N , 001°11'17"E - 47°44'58"N , 001°21'31"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Possible activation H24<br>MON 0800 to FRI 1600, except from 0600 to 0800 and public HOL (SUM : -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ecole, Voltige, Entraînement combat, Ravitaillement en vol.<br>Defence specific activities.<br>Flying school, Aerobatics, Combat training, Air to air refuelling. | CDC CINQ MARS LA PILE.<br>A l'exclusion de la LF-R 25 C lorsqu'elle est active.<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité sauf sur AWY G54 et G28, suivre instructions de l'ACC.<br>VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CDC CINQ MARS LA PILE.<br>Except for LF-R 25 C when active.<br>IFR : Avoidance mandatory during activity except for AWY G54 and G28, follow ACC instructions.<br>VFR : avoidance mandatory during activity. |
| **LF R 8** | **COURBESSAC** | | | |
| 43°55'57"N , 004°31'24"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 43°50'15"N , 004°35'05"E - 43°49'36"N , 004°17'45"E - 43°55'29"N , 004°17'27"E - arc horaire de 11 NM de rayon centré sur 43°45'57"N , 004°25'03"E - 43°55'57"N , 004°31'24"E | 1000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation acccording to GARONS ATS SKED | Circulation d'aérodrome, activités d'aviation légère et sportive.<br>Aerodrome circuit, Light and sportive aviation. | Gestionnaire : NIL<br>Zone définie à l'exclusion des LF-R 190 A/B/C NIMES, lorsqu'elles sont actives<br>CAG VFR / CAM V :<br>- VISI > ou = 5 km : ATIS GARONS<br>- transpondeur mode C obligatoire, afficher 7000<br>- contact radio sur FREQ A/A LFME<br>CAG IFR / CAM I : contournement obligatoire<br>Administrator : NIL<br>Area defined except for LF-R 190 A/B/C NIMES areas, when active.<br>VFR GAT / V OAT :<br>- VISI > or = 5 km : ATIS GARONS<br>- mode C transponder mandatory, squawk 7000<br>- radio contact on LFME A/A FREQ<br>IFR GAT / I OAT : avoidance mandatory. |
| **LF R 9 A** | **BOURGES** | | | |
| 47°04'53"N , 002°26'48"E - 47°02'27"N , 002°35'00"E - 47°01'55"N , 002°39'08"E - 47°00'44"N , 002°44'02"E - 46°59'44"N , 002°43'47"E - 46°57'54"N , 002°48'02"E - 46°56'26"N , 002°47'15"E - 47°00'56"N , 002°33'48"E - 47°00'19"N , 002°33'12"E - 47°01'35"N , 002°29'33"E - 47°03'06"N , 002°26'48"E - 47°03'41"N , 002°25'46"E - 47°04'53"N , 002°26'48"E | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol et sol/air. Destruction d' explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground and ground/air.<br>Explosives blasting. | Gestionnaire : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>A l'exclusion de la LF-R 606 FEEZ lorsqu'elle est active.<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Des portions d'espace sont utilisées au profit de la base aérienne d'Avord pour les phases d'atterrissage et de décollage après accord de la DGA TT de Bourges.<br>Administrator : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>Except for LF-R 606 FEEZ when active.<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory during activity. Parts of this airspace are used for take-off and landing phases from Avord air base after Bourges DGA TT agreement. |
| **LF R 10** | **VIDECOQ** | | | |
| 49°35'55"N , 001°13'02"W - 49°29'39"N , 000°21'54"E - 49°23'07"N , 000°27'32"E - 49°11'30"N , 000°21'00"E - 49°15'18"N , 000°26'35"W - 49°17'01"N , 001°17'56"W - 49°24'03"N , 001°28'32"W - 49°29'37"N , 001°23'24"W - 49°35'55"N , 001°13'02"W | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Possible activation H24 except HOL:<br>MON 0800 to FRI 1600<br>SUM :-1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ravitaillement en vol.<br>Defence specific activities.<br>Air to air refuelling. | CDC CINQ MARS LA PILE (RAKI RADAR)<br>IFR/VFR autorisés, suivre instructions de PARIS ACC, RENNES APP.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord défense réalisés selon protocole<br>CDC CINQ MARS LA PILE (RAKI RADAR)<br>IFR/VFR allowed, follow PARIS ACC, RENNES APP instructions.<br>Unmanned aircraft defence operations according to protocol |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 11 A** | **SAINT CHRISTOL** | | | |
| cercle de 2.25 NM de rayon centré sur 44°04'11"N , 005°31'41"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : NIL.<br>Contournement obligatoire.<br>Administrator: NIL.<br>Avoidance mandatory. |
| **LF R 11 B** | **SAINT CHRISTOL** | | | |
| 44°04'00"N , 005°28'35"E - arc horaire de 1500 m de rayon centré sur 44°03'19"N , 005°29'12"E - 44°02'37"N , 005°29'46"E - 44°04'00"N , 005°28'35"E | 4200ft ASFC<br>----------<br>1000ft ASFC | Possible activation MON-FRI: 0600-2300<br>(SUM : -1 HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol Explosifs<br>Defence specific activities.<br>Live firing groung/ground Explosives | CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue du gestionnaire.<br>Gestionnaire : 2ème Régiment Etranger de Génie<br>Cellule de tir : 04 90 74 84 37<br>Cadre permanence : 04 90 74 83 34<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during activity<br>Activity known by administrator.<br>Administrator : 2ème Régiment Etranger de Génie<br>Firing unit : 04 90 74 84 37<br>On call manager : 04 90 74 83 34 |
| **LF R 12** | **MONT SAINT MICHEL** | | | |
| cercle de 1.6 NM de rayon centré sur 48°38'11"N , 001°30'40"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Site classé<br>Classified heritage site | NIL.Contournement obligatoire, sauf dérogations exceptionnelles accordées par le Préfet de la Manche, après avis de la DSAC Ouest.<br>Administrator: NIL.<br>Avoidance mandatory except for exemption granted by the prefect of la Manche, after West DSAC consultation. |
| **LF R 13 A1** | **GAVRES QUIBERON** | | | |
| 47°42'37"N , 003°18'56"W - 47°39'30"N , 003°12'11"W - 47°36'13"N , 003°07'07"W - 47°35'49"N , 003°07'52"W - 47°34'57"N , 003°08'05"W - 47°32'39"N , 003°08'08"W - 47°32'01"N , 003°08'46"W - 47°31'49"N , 003°09'40"W - 47°41'10"N , 003°21'30"W - 47°42'37"N , 003°18'56"W | UNL<br>----------<br>SFC | Activity: MON-THU except HOL: 0700- 2359. FRI: 0700- 1600.Other times, possible activation by NOTAM.<br>SUM:-1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs et explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing and explosives. | Gestionnaire: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>TEL: 02 97 12 30 48<br>Espace défini à l'exclusion de la portion de LF-R 14 interférente, lorsqu'elle est active.<br>CAG/CAM: contournement obligatoire en-dessous du plafond réel annoncé sauf pour ACFT:<br>- programmés par BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR et sécurité publique après autorisation de LORIENT APP pendant ses HOR ATS.<br>Activation et plafond réel connus de:<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO<br>Administrator: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>Tel: 02 97 12 30 48<br>Airspace defined except for the interfering part of LF-R 14, when active.<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory BLW Upper limit announced except for ACFT:<br>-Scheduled by BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>-SAR and public safety after LORIENT APP authorisation during ATS SKED.<br>Activation and upper limit known on :<br>- LORIENT APP 123.0<br>-LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>-CCMAR Atlantique ARMOR<br>-BREST ACC<br>-NANTES INFO<br>-IROISE INFO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 13 A1Z** | | | | |
| 47°43'36"N , 003°18'40"W - 47°43'34"N , 003°19'22"W<br>- 47°43'23"N , 003°19'53"W - 47°41'56"N , 003°22'27"W<br>- 47°41'33"N , 003°22'52"W - 47°41'01"N , 003°22'57"W<br>- 47°40'31"N , 003°22'37"W - 47°31'10"N , 003°10'47"W<br>- 47°30'57"N , 003°10'24"W - 47°30'49"N , 003°09'49"W<br>- 47°30'52"N , 003°09'12"W - 47°31'04"N , 003°08'18"W<br>- 47°31'13"N , 003°07'52"W - 47°31'26"N , 003°07'34"W<br>- 47°32'05"N , 003°06'55"W - 47°32'21"N , 003°06'44"W<br>- 47°32'38"N , 003°06'39"W - 47°34'52"N , 003°06'36"W<br>- 47°35'16"N , 003°06'30"W - 47°35'48"N , 003°05'47"W<br>- 47°36'19"N , 003°05'39"W - 47°36'56"N , 003°06'06"W<br>- 47°40'17"N , 003°11'15"W - 47°43'27"N , 003°18'06"W<br>- 47°43'36"N , 003°18'40"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>OAT/GAT : mandatory avoidance. |
| **LF R 13 A2** | **GAVRES QUIBERON** | | | |
| 47°41'10"N , 003°21'30"W - 47°31'49"N , 003°09'40"W<br>- 47°35'00"N , 003°25'22"W - 47°37'14"N , 003°25'20"W<br>- 47°39'20"N , 003°24'00"W - 47°41'10"N , 003°21'30"W | UNL<br>----------<br>SFC | Activity :<br>MON-THU except HOL : 0700-2359.<br>FRI : 0700-1600.<br>Other times possible activation by NOTAM<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs et explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing and explosives. | Gestionnaire: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>TEL: 02 97 12 30 48<br>Espace défini à l'exclusion de la portion de LF-R 14 interférente, lorsqu'elle est active.<br>CAG/CAM: contournement obligatoire en-dessous du plafond réel annoncé sauf pour ACFT:<br>- programmés par BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR et sécurité publique après autorisation de LORIENT APP pendant ses HOR ATS.<br>Activation et plafond réel connus de:<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO<br>Administrator: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>Tel: 02 97 12 30 48<br>Airspace defined except for the interfering part of LF-R 14, when active.<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory BLW Upper limit announced except for ACFT:<br>- Scheduled by BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR and public safety after LORIENT APP authorisation during ATS SKED.<br>Activation and upper limit known on :<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO |
| **LF R 13 A2Z** | | | | |
| 47°42'07"N , 003°21'02"W - 47°42'09"N , 003°21'48"W<br>- 47°41'51"N , 003°22'35"W - 47°39'58"N , 003°25'09"W<br>- 47°39'44"N , 003°25'22"W - 47°37'32"N , 003°26'45"W<br>- 47°37'18"N , 003°26'49"W - 47°35'01"N , 003°26'51"W<br>- 47°34'35"N , 003°26'43"W - 47°34'11"N , 003°26'13"W<br>- 47°34'02"N , 003°25'47"W - 47°30'51"N , 003°10'04"W<br>- 47°30'51"N , 003°09'18"W - 47°31'06"N , 003°08'38"W<br>- 47°31'33"N , 003°08'15"W - 47°32'04"N , 003°08'14"W<br>- 47°32'28"N , 003°08'33"W - 47°41'49"N , 003°20'23"W<br>- 47°42'07"N , 003°21'02"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>OAT/GAT : mandatory avoidance. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 13 B1** | **GAVRES QUIBERON** | | | |
| 47°35'00"N , 003°25'22"W - 47°31'49"N , 003°09'40"W<br>- 47°31'24"N , 003°09'38"W - 47°29'01"N , 003°08'43"W<br>- 47°24'49"N , 003°13'23"W - 47°25'05"N , 003°25'39"W<br>- 47°35'00"N , 003°25'22"W | UNL<br>----------<br>SFC | Activity :<br>MON-THU except HOL : 0700-2359.<br>FRI : 0700-1600.<br>Other times possible activation by NOTAM<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs et explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing and explosives. | Gestionnaire: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>TEL: 02 97 12 30 48<br>Espace défini à l'exclusion de la portion de LF-R 14 interférente, lorsqu'elle est active.<br>CAG/CAM: contournement obligatoire en-dessous du plafond réel annoncé sauf pour ACFT:<br>- programmés par BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR et sécurité publique après autorisation de LORIENT APP pendant ses HOR ATS.<br>Activation et plafond réel connus de:<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO<br>Administrator: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>Tel: 02 97 12 30 48<br>Airspace defined except for the interfering part of LF-R 14, when active.<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory BLW Upper limit announced except for ACFT:<br>- Scheduled by BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR and public safety after LORIENT APP authorisation during ATS SKED.<br>Activation and upper limit known on :<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO |
| **LF R 13 B1Z** | | | | |
| 47°35'58"N , 003°24'59"W - 47°35'59"N , 003°25'35"W<br>- 47°35'50"N , 003°26'11"W - 47°35'31"N , 003°26'38"W<br>- 47°35'01"N , 003°26'51"W - 47°25'06"N , 003°27'07"W<br>- 47°24'40"N , 003°26'59"W - 47°24'16"N , 003°26'30"W<br>- 47°24'05"N , 003°25'42"W - 47°23'49"N , 003°13'26"W<br>- 47°23'54"N , 003°12'46"W - 47°24'13"N , 003°12'12"W<br>- 47°28'25"N , 003°07'32"W - 47°28'51"N , 003°07'16"W<br>- 47°29'16"N , 003°07'17"W - 47°31'33"N , 003°08'10"W<br>- 47°32'08"N , 003°08'16"W - 47°32'31"N , 003°08'37"W<br>- 47°32'46"N , 003°09'14"W - 47°35'58"N , 003°24'59"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>OAT/GAT : mandatory avoidance. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 13 B2** | **GAVRES QUIBERON** | | | |
| 47°25'05"N , 003°25'39"W - 47°24'49"N , 003°13'23"W<br>- 47°23'21"N , 003°15'01"W - 47°23'21"N , 003°25'40"W<br>- 47°25'05"N , 003°25'39"W | UNL<br>----------<br>SFC | Activity :<br>MON-THU except HOL : 0700-2359.<br>FRI : 0700-1600.<br>Other times possible activation by NOTAM<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs et explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing and explosives. | Gestionnaire: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>TEL: 02 97 12 30 48<br>CAG/CAM: contournement obligatoire en-dessous du plafond réel annoncé sauf pour ACFT:<br>- programmés par BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR et sécurité publique après autorisation de LORIENT APP pendant ses HOR ATS.<br>Activation et plafond réel connus de:<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO<br>Administrator: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>Tel: 02 97 12 30 48<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory BLW Upper limit announced except for ACFT:<br>- Scheduled by BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR and public safety after LORIENT APP authorisation during ATS SKED.<br>Activation and upper limit known on :<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO |
| **LF R 13 B2Z** | | | | |
| 47°25'57"N , 003°26'22"W - 47°25'35"N , 003°26'56"W<br>- 47°25'05"N , 003°27'07"W - 47°23'21"N , 003°27'08"W<br>- 47°22'53"N , 003°26'58"W - 47°22'30"N , 003°26'27"W<br>- 47°22'21"N , 003°25'40"W - 47°22'21"N , 003°15'01"W<br>- 47°22'26"N , 003°14'24"W - 47°22'45"N , 003°13'51"W<br>- 47°24'14"N , 003°12'11"W - 47°24'43"N , 003°11'55"W<br>- 47°25'17"N , 003°12'04"W - 47°25'38"N , 003°12'32"W<br>- 47°25'49"N , 003°13'20"W - 47°26'05"N , 003°25'36"W<br>- 47°25'57"N , 003°26'22"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>OAT/GAT : mandatory avoidance. |
| **LF R 13 C** | **GAVRES QUIBERON** | | | |
| 47°23'21"N , 003°25'40"W - 47°23'21"N , 003°15'01"W<br>- 47°22'17"N , 003°15'46"W - 47°21'07"N , 003°15'50"W<br>- 47°18'39"N , 003°15'05"W - 47°17'57"N , 003°14'06"W<br>- 47°17'36"N , 003°13'19"W - 47°17'30"N , 003°11'40"W<br>- 47°14'00"N , 003°08'00"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W<br>- 47°23'21"N , 003°25'40"W | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs et explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing and explosives. | Gestionnaire: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>TEL: 02 97 12 30 48<br>CAG/CAM: contournement obligatoire en-dessous du plafond réel annoncé sauf pour ACFT:<br>- programmés par BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR et sécurité publique après autorisation de LORIENT APP pendant ses HOR ATS.<br>Activation et plafond réel connus de:<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- CCMAR Atlantique ARMOR<br>- BREST ACC<br>- NANTES INFO<br>Plafond réel annoncé par NOTAM.<br>Administrator: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>Tel: 02 97 12 30 48<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory BLW Upper limit announced except for ACFT:<br>-Scheduled by BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>-SAR and public safety after LORIENT APP authorisation during ATS SKED.<br>Activation and upper limit known on :<br>- LORIENT APP 123.0<br>-LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>-CCMAR Atlantique ARMOR<br>-BREST ACC<br>-NANTES INFO<br>Upper level announced by NOTAM. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 13 CZ** | | | | |
| 47°24'15"N , 003°26'20"W - 47°23'53"N , 003°26'54"W<br>- 47°23'22"N , 003°27'08"W - 47°08'53"N , 003°27'28"W<br>- 47°08'27"N , 003°27'20"W - 47°08'03"N , 003°26'51"W<br>- 47°07'52"N , 003°26'08"W - 47°07'57"N , 003°25'26"W<br>- 47°13'05"N , 003°07'26"W - 47°13'17"N , 003°06'58"W<br>- 47°13'44"N , 003°06'35"W - 47°14'15"N , 003°06'35"W<br>- 47°14'35"N , 003°06'48"W - 47°18'05"N , 003°10'28"W<br>- 47°18'22"N , 003°10'57"W - 47°18'30"N , 003°11'32"W<br>- 47°18'34"N , 003°12'49"W - 47°18'43"N , 003°13'09"W<br>- 47°19'08"N , 003°13'44"W - 47°21'12"N , 003°14'21"W<br>- 47°22'02"N , 003°14'18"W - 47°22'55"N , 003°13'41"W<br>- 47°23'26"N , 003°13'33"W - 47°23'55"N , 003°13'48"W<br>- 47°24'15"N , 003°14'23"W - 47°24'21"N , 003°15'01"W<br>- 47°24'21"N , 003°25'40"W - 47°24'15"N , 003°26'20"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>OAT/GAT : mandatory avoidance. |
| **LF R 14** | **LE BEGO PLOUHARNEL** | | | |
| 47°39'48"N , 003°08'32"W - 47°39'00"N , 003°02'40"W<br>- 47°36'14"N , 003°02'30"W - 47°34'34"N , 003°07'00"W<br>- 47°33'48"N , 003°08'08"W - 47°32'39"N , 003°08'08"W<br>- 47°32'01"N , 003°08'46"W - 47°31'49"N , 003°09'40"W<br>- 47°30'08"N , 003°11'37"W - 47°34'55"N , 003°17'36"W<br>- 47°37'24"N , 003°11'56"W - 47°39'48"N , 003°08'32"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | From 15th SEP to 15TH jun Except HOL: MON to THU: 0830 to 1100 and 1300 to 1530. FRI: 0830 to 1300. SUM:-1HR.<br>Other times, possible activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs et explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing and explosives | Gestionnaire: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>TEL: 02 97 12 30 48<br>CAG/CAM: contournement obligatoire sauf pour ACFT:<br>- programmés par BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>- SAR et sécurité publique après autorisation de LORIENT APP.<br>Activation réelle connue de:<br>- LORIENT APP 123.0<br>- LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>- NANTES INFO<br>- IROISE INFO<br>Administrator: BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>Tel: 02 97 12 30 48<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory except for ACFT:<br>-Scheduled by BASEFUSCO Groupement des champs de tirs Linès-Bégo.<br>-SAR and public safety after LORIENT APP authorisation.<br>Activation known on :<br>- LORIENT APP 123.0<br>-LORIENT TWR 122.7<br>- ATIS 129.125<br>-NANTES INFO<br>- IROISE INFO |
| **LF R 15 A** | **BRIENNE LE CHATEAU** | | | |
| cercle de 3 NM de rayon centré sur 48°25'47"N , 004°28'56"E ( ARP Brienne le Château ) | FL 085<br>----------<br>SFC | Possible activation : SR-30 to SS+30 | Activité de parachutage sous l'égide de la SAS BLOWIND.<br>SAS BLOWIND Parachute activities. | Contournement obligatoire pendant l'activation, sauf aéronefs au départ et à destination de l'AD Brienne le Château, hélicoptère au départ et à destination de l'hélistation de Blignicourt et aéronefs utilisateurs de l'activité de parachutage, après contact radio sur 123.425 MHz.<br>Activation connue de:<br>PARIS INFO: 126.1 MHz<br>SEINE INFO: 120.325 MHz<br>SAINT DIZIER APP: 134.775 MHz<br>PARIS ACC : 120.950 Mhz.<br>Avoidance mandatory during activity except for ACFT to and from Brienne le Château AD, helicopter to and from Blignicourt heliport and aircraft for air dropping after radio contact on 123.425 MHz.<br>Activation known on:<br>PARIS INFO: 126.1 MHz<br>SEINE INFO: 120.325 MHz<br>SAINT DIZIER APP: 134.775<br>PARIS ACC : 120.950 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 15 B** | **BRIENNE LE CHATEAU** | | | |
| 48°28'39"N , 004°22'36"E - arc horaire de 4.2 NM de rayon centré sur 48°28'39"N , 004°28'56"E - 48°28'39"N , 004°35'16"E - 48°25'47"N , 004°35'16"E - arc horaire de 4.2 NM de rayon centré sur 48°25'47"N , 004°28'56"E ( ARP Brienne le Château ) - 48°25'47"N , 004°22'36"E - 48°28'39"N , 004°22'36"E | FL 195<br>----------<br>FL 085 | Possible activation :SR-30 to SS+30 | Activité de parachutage sous l'égide de la SAS BLOWIND.<br>SAS BLOWIND parachute activities. | Contournement obligatoire pendant l activation, sauf aéronefs au départ et à destination de l AD Brienne le Château et aéronefs utilisateurs de l activité de parachutage, après contact radio sur 123.425 MHz.<br>Activation connue de:<br>PARIS INFO: 126.1 MHz<br>SEINE INFO: 120.325 MHz<br>SAINT DIZIER APP: 134.775 MHz<br>PARIS ACC: 120.950 MHz<br>Avoidance mandatory during activity except for ACFT to and from Brienne le Château AD and aircraft for air dropping after radio contact on 123.425 MHz.<br>Activation known on:<br>PARIS INFO: 126.1 MHz<br>SEINE INFO: 120.325 MHz<br>SAINT DIZIER APP: 134.775 MHz<br>PARIS ACC: 120.950 MHz |
| **LF R 20 B1** | **AVORD** | | | |
| 47°32'25"N , 003°20'00"E - 47°09'40"N , 003°26'27"E - 47°06'27"N , 003°11'03"E - 47°07'17"N , 003°11'24"E - 47°11'22"N , 003°14'10"E - 47°15'41"N , 003°11'08"E - 47°21'13"N , 002°59'30"E - 47°32'25"N , 002°55'50"E - 47°32'25"N , 003°20'00"E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>NEVERS AFIS<br>SEINE APP<br>ST YAN APP.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>NEVERS AFIS<br>SEINE APP<br>ST YAN APP. | Activités spécifiques Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities. Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>A l'exclusion de la LF-R 142 A lorsqu'elle est active.<br>IFR : sur autorisation de AVORD APP.<br>VFR motorisés : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>VFR non motorisés : pénétration autorisée après contact radio avec AVORD APP.<br>Changement des conditions de pénétration annoncé par NOTAM :<br>CAG/CAM : sur autorisation de AVORD APP. Suivre instructions de AVORD APP.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>Except for LF-R 142 A when active.<br>IFR : with AVORD APP authorization.<br>Power driven VFR : entry allowed after radio contact, follow AVORD APP instructions.<br>Not power driven VFR : entry allowed after radio contact with AVORD APP.<br>Entry conditions change announced by NOTAM :<br>GAT/OAT : with AVORD APP authorization. Follow AVORD APP instructions. |
| **LF R 20 B2 N** | **AVORD** | | | |
| 47°06'27"N , 003°11'03"E - 46°59'00"N , 003°23'00"E - 46°43'41"N , 003°18'47"E - 46°46'33"N , 002°51'08"E - arc anti-horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 47°05'33"N , 003°06'03"E - 47°06'27"N , 003°11'03"E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>NEVERS AFIS<br>ST YAN APP<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>NEVERS AFIS<br>ST YAN APP | Activités spécifiques Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>A l'exclusion de la LF-R 144 B lorsqu'elle est active.<br>IFR : sur autorisation de AVORD APP.<br>VFR motorisés : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>VFR non motorisés : pénétration autorisée après contact radio avec AVORD APP.<br>Coexiste avec la TMA 2 AVORD de classe E.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>Except for LF-R 144 B when active.<br>IFR : with AVORD APP authorization.<br>Power driven VFR : entry allowed after radio contact, follow AVORD APP instructions.<br>Not power driven VFR : entry allowed after radio contact with AVORD APP.<br>Coexists with E class AVORD TMA 2. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 20 B2 S** | **AVORD** | | | |
| 46°43'41"N , 003°18'47"E - 46°30'00"N , 003°15'00"E - 46°30'00"N , 002°45'00"E - 46°32'32"N , 002°52'46"E - 46°46'33"N , 002°51'08"E - 46°43'41"N , 003°18'47"E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>NEVERS AFIS<br>ST YAN APP.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>NEVERS AFIS<br>ST YAN APP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>A l'exclusion des LF-R 144 A et B lorsqu'elles sont actives.<br>IFR : sur autorisation de AVORD APP.<br>VFR motorisés : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>VFR non motorisés : pénétration autorisée après contact radio avec AVORD APP.<br>Changement des conditions de pénétration annoncé par NOTAM :<br>CAG/CAM : sur autorisation de AVORD APP.<br>Suivre instructions de AVORD APP.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>Except for LF-R 144 A and B when active.<br>IFR : with AVORD APP authorization.<br>Power driven VFR : entry allowed after radio contact, follow AVORD APP instructions.<br>Not power driven VFR : entry allowed after radio contact with AVORD APP.<br>Entry conditions change announced by NOTAM :<br>GAT/OAT : with AVORD APP authorization.<br>Follow AVORD APP instructions. |
| **LF R 20 B3 E** | **AVORD** | | | |
| 46°46'33"N , 002°51'08"E - 46°32'32"N , 002°52'46"E - 46°30'00"N , 002°45'00"E - 46°27'00"N , 002°36'10"E - 46°30'41"N , 001°56'24"E - 46°47'51"N , 002°22'27"E - arc anti-horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 46°46'33"N , 002°51'08"E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>A l'exclusion des LF-R 144 A et LF-R 145 B lorsqu'elles sont actives.<br>IFR : sur autorisation de AVORD APP.<br>VFR motorisés : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>VFR non motorisés : pénétration autorisée après contact radio avec AVORD APP.<br>Changement des conditions de pénétration annoncé par NOTAM :<br>CAG/CAM : sur autorisation de AVORD APP.<br>Suivre instructions de AVORD APP.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>Except for LF-R 144 A and LF-R 145 B when active.<br>IFR : with AVORD APP authorization.<br>Power driven VFR : entry allowed after radio contact, follow AVORD APP instructions.<br>Not power driven VFR : entry allowed after radio contact with AVORD APP.<br>Entry conditions change announced by NOTAM :<br>GAT/OAT : with AVORD APP authorization.<br>Follow AVORD APP instructions. |
| **LF R 20 B3 W** | **AVORD** | | | |
| 46°47'51"N , 002°22'27"E - 46°30'41"N , 001°56'24"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E - 46°34'20"N , 001°41'25"E - 46°57'15"N , 002°02'20"E - 47°02'05"N , 002°02'50"E - 47°14'18"N , 002°15'26"E - arc anti-horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 46°47'51"N , 002°22'27"E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>IFR : sur autorisation de AVORD APP.<br>VFR motorisés : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>VFR non motorisés : pénétration autorisée après contact radio avec AVORD APP.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>IFR : with AVORD APP authorization.<br>Power driven VFR : entry allowed after radio contact, follow AVORD APP instructions.<br>Not power driven VFR : entry allowed after radio contact with AVORD APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 20 B4** | **AVORD** | | | |
| 47°34'54"N , 001°54'24"E - 47°33'59"N , 001°57'28"E - 47°31'29"N , 002°05'31"E - 47°21'40"N , 002°04'50"E - 47°08'30"N , 001°51'35"E - 47°07'59"N , 001°48'48"E - 47°00'40"N , 001°32'10"E - 47°15'42"N , 001°11'06"E - 47°23'53"N , 001°11'17"E - 47°34'54"N , 001°54'24"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>LIMOGES INFO<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>LIMOGES INFO<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS. | Activités spécifiques Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>IFR : sur autorisation de AVORD APP.<br>VFR motorisés : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>VFR non motorisés : pénétration autorisée après contact radio avec AVORD APP.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>IFR : with AVORD APP authorization.<br>Power driven VFR : entry allowed after radio contact, follow AVORD APP instructions.<br>Not power driven VFR : entry allowed after radio contact with AVORD APP. |
| **LF R 20 B5** | **AVORD** | | | |
| 47°31'29"N , 002°05'31"E - 47°29'13"N , 002°12'48"E - 47°32'27"N , 002°37'30"E - 47°32'25"N , 002°55'50"E - 47°21'13"N , 002°59'30"E - 47°21'13"N , 002°22'41"E - 47°14'18"N , 002°15'26"E - 47°02'05"N , 002°02'50"E - 47°04'55"N , 002°03'07"E - 47°09'32"N , 001°55'09"E - 47°08'30"N , 001°51'35"E - 47°21'40"N , 002°04'50"E - 47°31'29"N , 002°05'31"E | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>LIMOGES INFO<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>LIMOGES INFO<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS. | Activités spécifiques Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>IFR : sur autorisation de AVORD APP.<br>VFR motorisés : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>VFR non motorisés : pénétration autorisée après contact radio avec AVORD APP.<br>A l'exclusion de la zone LF-P 20 Belleville sur Loire.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>IFR : with AVORD APP authorization.<br>Power driven VFR : entry allowed after radio contact, follow AVORD APP instructions.<br>Not power driven VFR : entry allowed after radio contact with AVORD APP.<br>Excluded Belleville sur loire LF-P 20 area. |
| **LF R 20 H1** | **AVORD** | | | |
| 47°32'25"N , 003°20'00"E - 47°09'40"N , 003°26'27"E - 47°06'27"N , 003°11'03"E - 47°07'17"N , 003°11'24"E - 47°11'22"N , 003°14'10"E - 47°15'41"N , 003°11'08"E - 47°21'13"N , 002°59'30"E - 47°32'25"N , 002°55'50"E - 47°32'25"N , 003°20'00"E | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>NEVERS AFIS<br>SEINE APP<br>ST YAN APP.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>NEVERS AFIS<br>SEINE APP<br>ST YAN APP. | Activités spécifiques Défense. (1)<br>École VSV et procédures militaires<br>Defence specific activities. (1)<br>Flight without VIS school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>CAG/CAM : sur autorisation de AVORD APP.<br>Suivre instructions de AVORD APP.<br>(1) au-dessus du FL115.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>GAT/OAT : with AVORD APP authorization.<br>Follow AVORD APP instructions.<br>(1) Above FL115. |
| **LF R 20 H3** | **AVORD** | | | |
| 47°21'13"N , 002°22'41"E - 47°13'25"N , 002°37'25"E - 47°06'40"N , 002°48'45"E - 46°32'32"N , 002°52'46"E - 46°27'00"N , 002°36'10"E - 46°32'10"N , 001°39'30"E - 46°34'20"N , 001°41'25"E - 46°57'15"N , 002°02'20"E - 47°02'05"N , 002°02'50"E - 47°14'18"N , 002°15'26"E - 47°21'13"N , 002°22'41"E | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS. | Activités spécifiques Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>CAG/CAM : sur autorisation de AVORD APP.<br>Suivre instructions de AVORD APP.<br>A l'exclusion des LF-R 9 B et D lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>GAT/OAT : with AVORD APP authorization.<br>Follow AVORD APP instructions.<br>Except for LF-R 9 B and D when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 20 H4** | **AVORD** | | | |
| 47°34'54"N , 001°54'24"E - 47°33'59"N , 001°57'28"E - 47°31'29"N , 002°05'31"E - 47°21'40"N , 002°04'50"E - 47°08'30"N , 001°51'35"E - 47°07'59"N , 001°48'48"E - 47°00'40"N , 001°32'10"E - 47°15'42"N , 001°11'06"E - 47°23'53"N , 001°11'17"E - 47°34'54"N , 001°54'24"E | FL 115<br>----------<br>FL 065 | Activable H24<br>Activité connue de :<br>AVORD APP ou RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>LIMOGES INFO<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS.<br>Possible activation H24<br>Activity known on :<br>AVORD APP or RAI 119.7<br>PARIS ACC/FIC<br>BORDEAUX ACC<br>LIMOGES INFO<br>POITIERS INFO<br>SEINE INFO<br>BOURGES AFIS. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École VSV et procédures militaires.<br>Defence specific activities.<br>Flight without visibility school and MIL procedures. | Gestionnaire : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 ou 02 34 34 71 36.<br>CAG/CAM : sur autorisation de AVORD APP.<br>Suivre instructions de AVORD APP.<br>Administrator : AVORD APP.<br>TEL : 02 48 69 25 72 or 02 34 34 71 36.<br>GAT/OAT : with AVORD APP authorization.<br>Follow AVORD APP instructions. |
| **LF R 23** | **TOULOUSE FRANCAZAL** | | | |
| 43°34'49"N , 001°20'22"E - 43°33'36"N , 001°24'01"E - 43°27'01"N , 001°28'38"E - 43°25'41"N , 001°24'28"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°34'49"N , 001°20'22"E | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | FRANCAZAL AFIS SKED. | Procédures et circulation d'aérodrome.<br>Procedures and AD circuit. | CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs au DEP et à destination de TOULOUSE FRANCAZAL, possédant une autorisation de l'exploitant d'aérodrome (TEL : 05 34 51 24 30),<br>- les missions de sauvetage, d'assistance, de police ou de douanes.<br>MNM MTO VFR :<br>Visibilité :<br>- avions : 3000 m,<br>- HEL : 800 m.<br>Plafond : 1000 ft ASFC.<br>Contact radio obligatoire avec FRANCAZAL INFO.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for :<br>- ACFT on DEP or inbound to TOULOUSE FRANCAZAL, authorized by AD operator (TEL : 05 34 51 24 30),<br>- rescue, assistance, police or customs missions.<br>VFR MTO MNM :<br>Visibility :<br>- airplanes : 3000 m,<br>- HEL : 800 m.<br>Ceiling : 1000 ft ASFC.<br>Radio contact mandatory with FRANCAZAL INFO. |
| **LF R 24** | **MONTMORILLON** | | | |
| 46°26'05"N , 000°54'42"E - 46°26'41"N , 000°58'12"E - 46°25'47"N , 000°59'32"E - 46°25'30"N , 000°59'25"E - 46°25'05"N , 000°58'34"E - 46°24'14"N , 000°58'08"E - 46°23'54"N , 000°57'48"E - 46°23'47"N , 000°57'10"E - 46°23'57"N , 000°56'44"E - 46°23'59"N , 000°56'44"E - 46°24'00"N , 000°56'40"E - 46°24'10"N , 000°56'34"E - 46°24'16"N , 000°56'12"E - 46°25'26"N , 000°54'58"E - 46°26'05"N , 000°54'42"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | From MON 0500 to SAT 2200 Except public HOL<br>SUM :-1HR<br>Other times, activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tir Sol/Sol.<br>Tir d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground Explosives. | IFR/VFR/CAM contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire:<br>RICM POITIERS : 05 49 00 21 08 ou permanence RICM 05 49 00 21 43<br>Activité réelle connue de<br>POITIERS INFO 124.0 MHz<br>LIMOGES INFO 124.050 MHz<br>IFR/VFR/OAT Avoidance mandatory during activity<br>Administrator : RICM POITIERS : 05 49 00 21 08 or permanence RICM 05 49 00 21 43<br>Activity known on<br>POITIERS INFO 124.0 MHz<br>LIMOGES INFO 124.050 MHz |
| **LF R 26** | **CORDES TOLOSANNES** | | | |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 43°58'51"N , 001°09'25"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-THU except public HOL<br>From 01st OCT to 31st MAR 0700- 1900<br>(SUM -1HR)<br>From 01st APR to 30th SEP<br>0700- 2100 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol<br>Armes légères d'infanterie.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground Light infantry weapon firing. | IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire :<br>31è Régiment du génie.<br>Permanence ou cellule tir :<br>0563328720<br>Activité réelle connue de Toulouse Info.<br>IFR/VFR/OAT: avoidance mandatory during activity.<br>Administrator :<br>31è Régiment du génie.<br>On call or firing unit :<br>0563328720<br>Actual activity known on Toulouse Info. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 27** | **SAINT FELIX DE RIEUTORD** | | | |
| 43°02'30"N , 001°39'20"E - 43°02'40"N , 001°39'50"E - 43°01'10"N , 001°41'15"E - 43°00'45"N , 001°40'20"E - 43°02'30"N , 001°39'20"E | 6500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation MON, TUE, THU, FRI except public HOL<br>0500- 1100<br>1200- 1700<br>1900- 2300<br>(SUM - 1HR). | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs Sol/Sol Armes légères d'infanterie.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground Light infantry weapon firing. | Zone active en dehors des HOR d'activité de la LF-R 600 COUSSA N.<br>IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire :<br>Officier de tir 1er RCP :<br>05 34 01 99 36<br>Permanence : 05 34 01 99 10<br>Activité réelle connue de Toulouse Info 121.250 MHz.<br>PAMIERS : 118.175 MHz.<br>Area active outside activity SKED of LF-R 600 COUSSA N.<br>IFR/VFR/OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Administrator :<br>Officier de tir 1er RCP :<br>05 34 01 99 36<br>Toll-free telephone number : 05 34 01 99 10<br>Activity known on :<br>Toulouse Info 121.250 MHz.<br>PAMIERS : 118.175 MHz. |
| **LF R 28** | **CAMP DE BEYNES** | | | |
| 48°52'17"N , 001°54'07"E - 48°52'11"N , 001°54'30"E - 48°51'52"N , 001°54'32"E - 48°51'25"N , 001°54'03"E - 48°51'30"N , 001°53'08"E - 48°52'11"N , 001°52'55"E - 48°52'17"N , 001°54'07"E | 1100ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités hélicoptères d'aérocordage et d'héliportage.<br>Tirs air/sol, sol/sol.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Special Patrol extraction and helicopter transportation.<br>Live firing air/ground, ground/ground.<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : Groupement de sécurité et d'appui de Beynes (Gendarmerie).<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Prévision d'activité et activité réelle connue de :<br>Service de permanence du camp de Beynes<br>TEL : 01 34 91 21 64<br>Administrator : Beynes security and support group (Gendarmerie).<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during activity..<br>Activity known on :<br>Beynes camp duty office.<br>TEL : +33(0)1 34 91 21 64 |
| **LF R 30 A** | **MONT-BLANC** | | | |
| 45°57'02"N , 006°53'57"E - 45°56'54"N , 006°55'01"E - 45°55'53"N , 006°55'02"E - 45°55'34"N , 006°53'32"E - 45°56'25"N , 006°53'20"E - 45°57'02"N , 006°53'57"E | FL 115<br>3300ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 from 01 JAN to 30 JUN and from 01 SEP to 31 DEC | Opérations des aéronefs en mission de secours en montagne.<br>Mountain rescue operations | Gestionnaire:NIL<br>Contournement obligatoire pour les PUL.<br>Administrator :NIL<br>Avoidance mandatory for Ultra light gliders. |
| **LF R 30 B** | **MONT-BLANC** | | | |
| 45°50'46"N , 006°46'56"E ( Pointe inférieure ) - 45°52'05"N , 006°47'48"E ( Col du Mont Lachat ) - 45°52'46"N , 006°50'07"E ( Petit Béchar ) - 45°54'53"N , 006°51'06"E ( Lac des Gaillands ) - 45°55'24"N , 006°52'30"E ( Montenvers ) - 45°55'41"N , 006°52'36"E ( Bois du Bouchet ) - 45°56'04"N , 006°53'22"E ( Chemin d'Orthaz ) - 45°56'25"N , 006°53'20"E ( Les Praz ) - 45°57'02"N , 006°53'57"E ( Gare des Tines ) - 45°56'54"N , 006°55'01"E ( Buvette du Chapeau ) - 45°55'36"N , 006°56'42"E ( Arête des Flammes de Pierre ) - 45°55'55"N , 006°57'25"E ( Aiguille du Dru ) - 45°56'05"N , 006°58'13"E ( Aiguille Verte ) - 45°56'34"N , 006°57'57"E ( Pointe du Gigord ) - 45°58'24"N , 006°59'32"E - 45°58'08"N , 007°00'07"E - 45°58'09"N , 007°00'33"E - Frontière franco-suisse - 45°55'20"N , 007°02'41"E - Frontière franco-italienne - 45°50'09"N , 006°49'10"E ( Aiguille Bionassay ) - 45°50'46"N , 006°46'56"E | FL 115<br>3300ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 from 01st JUL to 31st AUG. | Opérations des aéronefs en mission de secours en montagne.<br>Mountain rescue operations | Zone définie à l'exclusion de la LF-R 30 C MONT-BLANC.<br>Gestionnaire:NIL<br>Contournement obligatoire pour les PUL.<br>La frontière nord-ouest de la zone suit la ligne de chemin de fer entre le lac des Gaillands au sud et la gare des Tines au nord.<br>De la gare des Tines à la pointe de Gigord, la limite de la zone suit une ligne de crête.<br>Area defined except for LF-R 30 C MONT-BLANC.<br>Administrator :NIL<br>Avoidance mandatory for Ultra light gliders.<br>The North-West border of the area follows the railway line between the Gaillands lake at the South and Tines station at the North.<br>From Tines station to Gigord's peak, the area limit follows a line of ridges. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 30 C** | **MONT-BLANC** | | | |
| 45°50'46"N , 006°46'56"E ( Pointe Inférieure ) - 45°52'05"N , 006°47'48"E ( Col du Mont Lachat ) - 45°52'46"N , 006°50'07"E ( Petit Béchar ) - 45°54'06"N , 006°53'31"E ( Lac Bleu ) - 45°52'46"N , 006°53'15"E ( Aiguille du Midi ) - 45°52'02"N , 006°52'53"E ( Col du Midi ) - 45°51'52"N , 006°53'21"E - 45°51'24"N , 006°53'16"E ( Mont Blanc du Tacul ) - 45°50'58"N , 006°52'53"E - Frontière franco-italienne - 45°50'09"N , 006°49'10"E ( Aiguille Bionassay ) - 45°50'46"N , 006°46'56"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 from 01 JUN to 15 OCT | Site classé<br>Classified heritage site | Gestionnaire : NIL<br>La frontière Est de la zone suit la ligne de crête entre l'Aiguille du Midi et le Mont Maudit.<br>Conditions de pénétration :<br>des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées par la DSAC Centre-Est après avis du préfet de Haute-Savoie.<br>1) Aéronefs motorisés :<br>Contournement obligatoire sauf :<br>- aéronefs d'Etat,<br>- aéronefs en opération d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone,<br>- opérations de ravitaillement des refuges situés dans la zone,<br>- travaux aériens réalisés dans la zone,<br>- aéronefs motorisés électriquement avec équipage à bord.<br>2) PUL :<br>- Du 1er JUL au 31 AUG, contournement obligatoire<br>- Du 1er au 30 JUN et du 1er SEP au 15 OCT : pénétration autorisée, atterrissages interdits sauf pour l'enchaînement alpinisme-parapente et le paralpinisme.<br>3) Aéronefs non-motorisés autres que PUL : Pénétration autorisée, atterrissages interdits.<br>Administrator : NIL<br>The East border of the area follows the line of ridges between Aiguille du Midi and Mont Maudit.<br>Entry conditions : exceptional exemption granted by DSAC Centre-Est, after advice from Haute Savoie Préfet.<br>1) Power driven ACFT :<br>Avoidance mandatory except for :<br>- state ACFT<br>- ACFT operating rescue or public safety flights, when avoidance is not possible<br>- refuges refuelling operations in the area<br>- aerial work in the area<br>- electric power driven ACFT with aircrew on board.<br>2) PUL :<br>- From 01 JUL to 31 AUG, avoidance mandatory<br>- From 01 to 30 JUN and from 01 SEP to 15 OCT : entry allowed, landing forbidden except for the sequence alpinism-paragliders and the paralpinism.<br>3) Not power driven ACFT :<br>entry allowed, landings forbidden. |
| **LF R 31 A1** | **CAZAUX** | | | |
| 44°52'40"N , 001°31'02"W - 44°52'40"N , 001°11'46"W - 44°42'42"N , 001°13'59"W - 44°42'16"N , 001°14'26"W - 44°34'17"N , 001°15'23"W - 44°33'29"N , 001°14'26"W - 44°34'43"N , 001°08'54"W - 44°34'43"N , 001°06'02"W - 44°41'25"N , 000°51'40"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°23'30"N , 000°50'45"W - 44°23'30"N , 001°10'50"W - 44°12'00"N , 001°10'50"W - 44°12'00"N , 001°35'55"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 44°52'40"N , 001°31'02"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities.<br>Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire :<br>CAZAUX APP<br>CAG/CAM : sur autorisation CAZAUX APP<br>Activité connue de :<br>- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO.<br>A l'exclusion de la zone LF-R148 Biscarrosse et des zones LF-R162 Cozes Lège, LF-R170 A Calamar, LF-R259 Lamanchs et LF-R289 Sanguinet lorsqu'elles sont actives.<br>Survol AD interdit H24 au-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Administrator : CAZAUX APP<br>GAT/OAT : upon CAZAUX APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- CAZAUX APP or RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO.<br>Except for Biscarrosse LF-R148 and Cozes Lège LF-R162, Calamar LF-R170 A, Lamanchs LF-R259 and Sanguinet LF-R289 when active.<br>Flying over AD BLW 1000ft ASFC prohibited H24. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 31 A2** | **CAZAUX** | | | |
| 44°23'30"N , 001°04'45"W - 44°12'00"N , 000°55'20"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°23'30"N , 000°50'45"W - 44°23'30"N , 001°04'45"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense. Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities. Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire : CAZAUX APP.<br>CAG/CAM : sur autorisation CAZAUX APP.<br>Activité connue de :<br>- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO.<br>Administrator : CAZAUX APP.<br>GAT/OAT : upon CAZAUX APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- CAZAUX APP or RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO. |
| **LF R 31 A3** | **CAZAUX** | | | |
| 44°41'25"N , 000°51'40"W - 44°34'43"N , 001°06'02"W - 44°34'43"N , 001°08'54"W - 44°33'29"N , 001°14'26"W - 44°34'17"N , 001°15'23"W - 44°42'16"N , 001°14'26"W - 44°42'42"N , 001°13'59"W - 44°52'40"N , 001°11'46"W - 44°52'40"N , 001°00'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°41'25"N , 000°51'40"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | Possible activation H24. | Activités spécifiques Défense. Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities. Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire : CAZAUX APP.<br>CAG/CAM : sur autorisation CAZAUX APP.<br>Activité connue de :<br>- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO.<br>A l'exclusion de la LF-R162 Cozes Lège et de la LF-R599 Arcachon lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator : CAZAUX APP.<br>GAT/OAT : upon CAZAUX APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- CAZAUX APP or RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO.<br>Except for Cozes Lège LF-R162 and Arcachon LF-R599 when active. |
| **LF R 31 A4** | **CAZAUX** | | | |
| 44°12'00"N , 001°35'55"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 43°43'19"N , 001°43'51"W - 43°46'30"N , 001°28'20"W - 43°50'09"N , 001°24'04"W - 44°07'00"N , 001°05'38"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°35'55"W | FL 195<br>----------<br>3300ft AMSL | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense. Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities. Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire : CAZAUX APP.<br>CAG/CAM : sur autorisation CAZAUX APP.<br>Activité connue de :<br>- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO,<br>- BORDEAUX ACC.<br>Administrator : CAZAUX APP.<br>GAT/OAT : upon CAZAUX APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- CAZAUX APP or RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO,<br>- BORDEAUX ACC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 31 A5** | **CAZAUX** | | | |
| 44°52'40"N , 001°31'02"W - 44°52'40"N , 001°00'00"W - 44°49'31"N , 001°00'00"W - 44°41'25"N , 000°51'40"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°23'30"N , 000°50'45"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°12'00"N , 001°35'55"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 44°52'40"N , 001°31'02"W | FL 195<br>----------<br>4000ft AMSL | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities.<br>Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire :<br>CAZAUX APP.<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation CAZAUX APP.<br>Activité connue de :<br>- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO,<br>- BORDEAUX ACC.<br>À l'exclusion des zones LF-R170 B Calamar, LF-R599 Arcachon et LF-R259 Lamanchs lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator :<br>CAZAUX APP.<br>IFR : upon authorization.<br>VFR/OAT : upon CAZAUX APP authorization.<br>Actual activity known on :<br>- CAZAUX APP or RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO,<br>- BORDEAUX ACC.<br>Except for Calamar LF-R170 B, Arcachon LF-R599, Lamanchs LF-R259 when active. |
| **LF R 31 A6** | **CAZAUX** | | | |
| 44°23'30"N , 001°04'45"W - 44°12'00"N , 000°55'20"W - 44°12'00"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°04'45"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities.<br>Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire :<br>CAZAUX APP.<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation CAZAUX APP.<br>Activité connue de :<br>- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO.<br>Administrator :<br>CAZAUX APP.<br>IFR : upon authorization.<br>VFR/OAT : upon CAZAUX APP authorization.<br>Actual activity known on :<br>- CAZAUX APP or RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO. |
| **LF R 31 A7** | **CAZAUX** | | | |
| 44°12'00"N , 001°35'55"W - 44°12'00"N , 001°18'05"W - La côte atlantique française - 43°50'09"N , 001°24'04"W - 43°46'30"N , 001°28'20"W - 43°43'19"N , 001°43'51"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 44°12'00"N , 001°35'55"W | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Activité MIL intense, bombardements, tirs d'engins, vols d'essais, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities.<br>Intense MIL activity, Bombing, Live firing, Test flights, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire :<br>CAZAUX APP.<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation CAZAUX APP.<br>Activité connue de :<br>- CAZAUX APP ou sur RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO.<br>Administrator :<br>CAZAUX APP.<br>IFR : upon authorization.<br>VFR/OAT : upon CAZAUX APP authorization.<br>Actual activity known on:<br>- CAZAUX APP or RAI 119.6,<br>- AQUITAINE INFO. |
| **LF R 31 B** | **CAZAUX** | | | |
| 45°33'40"N , 001°25'51"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W - 44°52'40"N , 001°00'00"W - 44°52'40"N , 001°31'02"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 45°33'40"N , 001°25'51"W | FL 195<br>----------<br>3000ft AMSL | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Activité MIL intense, voltige, procédures AD CAZAUX et ACT de DGA EM site des Landes.<br>Defence specific activities.<br>Intense MIL activity, Aerobatics, CAZAUX AD procedures and DGA EM site des Landes ACT. | Gestionnaire :<br>CAZAUX APP.<br>IFR: sur autorisation.<br>VFR: sur autorisation CAZAUX APP.<br>À l'exclusion de la LF-R290 Carcans lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de CAZAUX APP ou sur RAI 119.6, AQUITAINE INFO, BORDEAUX ACC.<br>Administrator :<br>CAZAUX APP.<br>IFR: upon authorisation.<br>VFR: upon CAZAUX APP authorisation.<br>Except for LF-R290 Carcans when active.<br>Activity known on CAZAUX APP or RAI 119.6, AQUITAINE INFO, BORDEAUX ACC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 31 C** | **CAZAUX** | | | |
| 44°33'29"N , 001°14'26"W - 44°27'11"N , 001°12'56"W<br>- 44°26'10"N , 001°10'30"W - 44°26'10"N , 001°07'21"W<br>- 44°35'30"N , 000°53'54"W - 44°37'32"N , 000°57'36"W<br>- 44°36'42"N , 001°01'44"W - 44°34'43"N , 001°06'02"W<br>- 44°34'43"N , 001°08'54"W - 44°33'29"N , 001°14'26"W | 3000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 lorsque la CTR CAZAUX et la LF-R31 A1 CAZAUX ne sont pas actives.<br>Possible activation H24 when CTR CAZAUX and LF-R31 A1 CAZAUX are not active. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ecole de pilotage.<br>Circulation d'aerodrome.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school.<br>Aerodrome circuit. | CAM/CAG : contournement obligatoire sauf :<br>- pour les aéronefs au départ et à destination de CAZAUX possédant un PPR délivré par la direction des vols<br>- pour les missions de sauvetage / assistance / Police / Douanes : contact radio obligatoire sur CAZAUX TWR.<br>Services rendus par CAZAUX TWR : contrôle d'aérodrome, information de vol, alerte.<br>Activité connue de CAZAUX TWR ou sur RAI 119.6, AQUITAINE INFO, BORDEAUX ACC.<br>A l'exclusion de la LF-P 200 L, de la zone LF-R 170 Calamar et LF-R 289 Sanguinet lorsqu'elles sont actives.<br>Survol AD interdit H24 au-dessous de 1000 ft ASFC.<br>GAT/OAT: avoidance mandatory except for :<br>- ACFT to and from CAZAUX with PPR issued by the flight direction<br>- For rescue, assistance, police or customs missions : radio contact mandatory on CAZAUX TWR.<br>Services provided by CAZAUX TWR : AD control, flight information, alert.<br>Activity known from CAZAUX TWR or on RAI 119.6, AQUITAINE INFO, BORDEAUX ACC.<br>Excluding LF-P 200 L, LF-R 170 Calamar and LF-R 289 Sanguinet when active.<br>AD overflight prohibited H24 below 1000 ft ASFC. |
| **LF R 31 H** | **CAZAUX** | | | |
| 45°33'40"N , 001°11'00"W - 44°45'00"N , 000°57'00"W<br>- 44°45'00"N , 000°53'32"W - 44°25'55"N , 000°56'59"W<br>- 43°45'15"N , 001°34'30"W - 43°43'19"N , 001°43'51"W<br>- Limite des eaux territoriales atlantique françaises -<br>45°33'40"N , 001°25'51"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Activité MIL spécifique intense.<br>Defence specific activities.<br>Intense MIL activity. | CAZAUX APP.<br>IFR : sur autorisation<br>Activité connue de CAZAUX APP ou RAI 119.6,BORDEAUX UAC.<br>CAZAUX APP<br>IFR: upon authorisation.<br>Activity known on CAZAUX APP or RAI 119.6, BORDEAUX UAC. |
| **LF R 31 HZ** | | | | |
| 44°49'37"N , 000°51'18"W - 44°47'39"N , 000°47'45"W<br>- 44°44'23"N , 000°46'43"W - 44°23'11"N , 000°51'18"W<br>- 43°41'05"N , 001°30'11"W - 43°38'34"N , 001°42'17"W<br>- 43°39'23"N , 001°47'52"W - 43°43'01"N , 001°50'35"W<br>- 44°13'08"N , 001°42'32"W - 44°28'23"N , 001°39'48"W<br>- 44°42'32"N , 001°39'50"W - 44°53'03"N , 001°37'54"W<br>- 45°19'02"N , 001°34'17"W - 45°34'37"N , 001°32'41"W<br>- 45°37'14"N , 001°30'38"W - 45°38'34"N , 001°25'51"W<br>- 45°38'34"N , 001°11'00"W - 45°37'34"N , 001°06'48"W<br>- 45°34'38"N , 001°04'10"W - 44°49'37"N , 000°51'18"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 33** | **SOLFERINO** | | | |
| 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°04'34"N , 000°41'13"W<br>- 43°56'46"N , 000°49'59"W - 44°06'45"N , 001°05'55"W<br>- 44°07'00"N , 001°05'38"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W | FL 105<br>----------<br>FL 095 | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | MONT DE MARSAN APP<br>IFR/CAM contrôlée-VFR/CAM V : contournement obligatoire pendant les heures d'activité réelle.<br>L'activité réelle sera connue par :<br>MONT DE MARSAN APP:119.700/268.600.<br>CAZAUX APP :119.600/284.850.<br>BIARRITZ INFO<br>AQUITAINE INFO<br>PYRENEES INFO en dehors des horaires ATS de BIARRITZ INFO.<br>MONT DE MARSAN APP<br>IFR/OAT controlled- VFR/OAT V : avoidance mandatory during hours of activity.<br>Actual activity known on MONT DE MARSAN APP :119.700/268.600.<br>CAZAUX APP :119.600/284.850.<br>BIARRITZ INFO<br>AQUITAINE INFO<br>PYRENEES INFO<br>outside BIARRITZ INFO ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 34 A1** | **MONT DE MARSAN** | | | |
| 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°00'39"N , 000°33'13"E - 43°41'08"N , 000°22'49"E - 43°33'35"N , 000°00'49"W - 43°28'22"N , 000°36'57"W - 43°33'20"N , 000°40'10"W - 43°53'39"N , 000°53'27"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W | FL 065<br>----------<br>3000ft AMSL | Possible activation H24. Exceptional activity SAT and SUN. | Activités spécifiques Défense. Voltige. Vols d'essai. Procédures AD. Ravitaillement en vol. Defence specific activities. Aerobatics,Test flights, Air to air refuelling. | MARSAN APP<br>IFR/VFR/CAM : sur autorisation MARSAN APP.<br>Activité connue de :<br>- MARSAN APP ou RAI 119.700<br>- PYRENEES INFO 126.525<br>A l'exclusion des LF-R 267 A, B, C lorsqu'elles sont actives.<br>MARSAN APP<br>IFR/VFR/OAT: upon MARSAN APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP or RAI 119.700<br>- PYRENEES INFO 126.525<br>Except for LF-R 267 A, B, C when active. |
| **LF R 34 B** | **MONT DE MARSAN** | | | |
| cercle de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. Exceptional activity SAT and SUN. | Activités spécifiques Défense. Voltige. Vols d'essai. Procédures AD. Defence specific activities. Aerobatics.Test flights. AD procedures. | MARSAN APP<br>IFR/VFR/CAM : sur autorisation MARSAN APP.<br>Activité connue de :<br>- MARSAN APP ou RAI 119.700<br>- PYRENEES INFO 126.525<br>MARSAN APP<br>IFR/VFR/OAT: upon MARSAN APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP or RAI 119.700<br>- PYRENEES INFO 126.525 |
| **LF R 34 C** | **MONT DE MARSAN** | | | |
| 44°05'28"N , 000°30'10"W - 44°06'30"N , 000°06'00"W - 44°06'51"N , 000°04'00"E - 43°45'21"N , 000°13'40"E - 43°43'58"N , 000°28'05"W - arc anti-horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'10"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | Possible activation H24. Exceptional activity SAT and SUN. | Activités spécifiques Défense. Voltige. Vols d'essais. Procédures AD. Defence specific activities. Aerobatics. Test flights.AD procedures. | MARSAN APP<br>IFR/VFR/CAM : sur autorisation MARSAN APP.<br>Activité connue de :<br>- MARSAN APP ou RAI 119.700<br>- PYRENEES INFO 126.525<br>Plancher 1650 ft ASFC dans cercle 2 NM centré sur AD NOGARO<br>A l'exclusion des LF-R 267 A, B lorsqu'elles sont actives.<br>MARSAN APP<br>IFR/VFR/OAT: upon MARSAN APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP or RAI 119.700<br>- PYRENEES INFO 126.525<br>Lower limit 1650 ft ASFC within a circle of radius 2 NM, centred on AD NOGARO.<br>Except for LF-R 267 A, B when active. |
| **LF R 34 D** | **MONT DE MARSAN** | | | |
| 44°05'28"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'57"W - 44°04'30"N , 000°51'30"W - 44°00'00"N , 000°53'00"W - 43°53'39"N , 000°53'27"W - 43°46'10"N , 000°39'20"W - arc horaire de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W - 44°05'28"N , 000°30'10"W | 4500ft AMSL<br>----------<br>1650ft AMSL | Possible activation H24. Exceptional activity SAT and SUN. | Activités spécifiques Défense. Voltige. Vols d'essai. Procédures AD. Defence specific activities. Aerobatics. Test flights. AD procedures. | MARSAN APP<br>IFR : sur autorisation<br>VFR/CAM : sur autorisation MARSAN APP.<br>Activité connue de :<br>MARSAN APP ou RAI 119.7<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO.<br>MARSAN APP<br>IFR: upon authorisation.<br>VFR/OAT: upon MARSAN APP authorisation.<br>Activity known on:<br>MARSAN APP or RAI 119.7<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO. |
| **LF R 35 A** | **PARIS SACLAY VERSAILLES** | | | |
| 48°45'39"N , 001°59'19"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°43'39"N , 002°09'37"E - 48°40'53"N , 002°06'38"E - 48°40'39"N , 001°59'32"E - 48°45'39"N , 001°59'19"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | HOR ATS annoncés par NOTAM dans le créneau 0500-2130 (ETE - 1HR) ATS SKED announced by NOTAM within 0500-2130 slot (SUM - 1 HR) | Procédures et circulation d'aérodrome. Procedures and AD circuit. | Pénétration sur autorisation de TOUSSUS TWR.<br>Réservée aux aéronefs au départ ou à destination de l'AD PARIS SACLAY VERSAILLES, sauf autorisation particulière accordée par TOUSSUS TWR.<br>Transpondeur mode 3/A obligatoire.<br>Entry upon TOUSSUS TWR authorisation.<br>Reserved for ACFT to and from PARIS SACLAY VERSAILLES AD, except for special agreement with TOUSSUS TWR.<br>Mode 3/A transponder mandatory. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 35 B** | **PARIS SACLAY VERSAILLES** | | | |
| 48°45'47"N , 001°56'48"E - 48°45'38"N , 001°58'47"E - 48°45'39"N , 001°59'19"E - 48°40'39"N , 001°59'32"E - 48°40'39"N , 001°58'36"E - 48°41'48"N , 001°57'45"E - 48°45'47"N , 001°56'48"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | HOR ATS annoncés par NOTAM dans le créneau 0500-2130 (ETE - 1HR)<br>ATS SKED announced by NOTAM within 0500-2130 slot (SUM - 1 HR) | Procédures et circulation d'aérodrome.<br>Procedures and AD circuit. | Pénétration sur autorisation de TOUSSUS TWR.<br>Réservée aux aéronefs au départ ou à destination de l'AD PARIS SACLAY VERSAILLES, sauf autorisation particulière accordée par TOUSSUS TWR.<br>Transpondeur mode 3/A obligatoire.<br>Entry upon TOUSSUS TWR authorisation.<br>Reserved for ACFT to and from PARIS SACLAY VERSAILLES AD, except for special agreement with TOUSSUS TWR.<br>Mode 3/A transponder mandatory. |
| **LF R 39** | **VILLEMAURY** | | | |
| 43°09'30"N , 002°22'13"E - 43°09'20"N , 002°23'00"E - 43°08'21"N , 002°25'11"E - 43°07'28"N , 002°23'35"E - 43°08'58"N , 002°22'23"E - 43°09'30"N , 002°22'13"E | 4700ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON : 0700-2359<br>TUE, WED, THU : 0000-0100, 0700-2359<br>FRI : 0000-0100, 0700-1600<br>(SUM : - 1HR)<br>Outside activity SKED: announced by NOTAM | Activités spécifiques Défense<br>Tirs armes légères d'Infanterie sol/sol<br>Defence specific activities<br>Ground to ground light weapons of Infantry firings | Gestionnaire : 3è RPIMA-Carcassonne<br>TEL 04 68 26 75 46 /75 11<br>Activable uniquement en dehors des créneaux d'activité des LF-R 46 F1 ; LF-R 46 N1<br>CAG VFR / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité, sauf autorisation du gestionnaire<br>CAG IFR : pénétration régie par protocole<br>Activité réelle connue de :<br>CARCASSONNE TWR<br>TOULOUSE INFO<br>Administrator: 3è RPIMA-Carcassonne<br>TEL 04 68 26 75 46 /75 11<br>Activable only outside activity SKED of LF-R 46 F1 ; LF-R 46 N1<br>VFR GAT / OAT: mandatory bypassing during activity except with authorization of the administrator<br>IFR GAT: entry according to protocol<br>Actual activity known on:<br>CARCASSONNE<br>TOULOUSE INFO |
| **LF R 40 A** | **DAX** | | | |
| 44°00'05"N , 001°08'42"W - 43°58'10"N , 001°05'20"W - 43°53'30"N , 000°59'30"W - 43°49'30"N , 000°50'40"W - 43°33'20"N , 000°40'10"W - 43°29'30"N , 000°46'00"W - 43°27'53"N , 000°48'28"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°27'17"N , 001°07'25"W - 43°29'00"N , 001°10'20"W - 43°35'30"N , 001°10'20"W - 43°38'10"N , 001°21'40"W - 43°48'27"N , 001°17'42"W - 43°55'20"N , 001°14'50"W - 44°00'05"N , 001°08'42"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Intense activité HEL.<br>Entraînements VSV et pannes. Ecole de pilotage.<br>Defence specific activities.<br>Intense HEL activity.Training flights without visibility. Failure training. Flying school. | Gestionnaire : EALAT 05 58 35 95 50<br>Contact vols drones :<br>be-6rhc-esa-env.resp.fct@intradef.gouv.fr<br>IFR : sur autorisation BIARRITZ APP.<br>VFR/CAM : sur autorisation de DAX TWR 118.325.<br>Activité réelle connue de BIARRITZ INFO 119.175 ou DAX APP 122.05 ou RAI 122.05.<br>A l'exclusion de la LF-R328 Cagnotte.<br>Administrator : EALAT 05 58 35 95 50<br>Point of Contact for UAS flights :<br>be-6rhc-esa-env.resp.fct@intradef.gouv.fr<br>IFR : upon BIARRITZ APP authorisation.<br>VFR/OAT: upon DAX TWR 118.325.authorisation.<br>Actual activity known on BIARRITZ INFO 119.175 or DAX APP 122.05 or RAI 122.05.<br>Except for LF-R328 Cagnotte. |
| **LF R 40 B** | **DAX** | | | |
| 44°00'05"N , 001°08'42"W - 43°58'10"N , 001°05'20"W - 43°56'10"N , 000°55'10"W - 43°49'30"N , 000°50'40"W - 43°33'20"N , 000°40'10"W - 43°29'30"N , 000°46'00"W - 43°27'53"N , 000°48'28"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W - 43°29'00"N , 001°08'00"W - 43°30'55"N , 001°08'00"W - 43°37'00"N , 001°11'00"W - 43°42'01"N , 001°07'02"W - 43°48'27"N , 001°17'42"W - 43°55'20"N , 001°14'50"W - 44°00'05"N , 001°08'42"W | FL 065<br>----------<br>2000ft AMSL | Activable H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Intense activité HEL.<br>Entraînements VSV. Ecole de pilotage.<br>Defence specific activities.<br>Intense HEL activity.Training flights without visibility. Flying school. | Gestionnaire : EALAT 05 58 35 95 50<br>Contact vols drones :<br>be-6rhc-esa-env.resp.fct@intradef.gouv.fr<br>Plafond 4500 ft AMSL sous TMA 5 et TMA 6 BIARRITZ.<br>VFR/CAM : sur autorisation de DAX APP 122.050.<br>IFR : sur autorisation de BIARRITZ APP.<br>Activité réelle connue de BIARRITZ INFO 119.175 ou DAX APP 122.05 ou RAI 122.05.<br>A l'exclusion de la LF-R328 Cagnotte.<br>Administrator : EALAT 05 58 35 95 50<br>Point of Contact for UAS flights :<br>be-6rhc-esa-env.resp.fct@intradef.gouv.fr<br>Upper limit 4500ft AMSL BLW BIARRITZ TMA 5 and TMA 6<br>VFR/OAT: upon DAX APP 122.050 authorisation.<br>IFR : upon BIARRITZ APP authorisation.<br>Actual activity known on BIARRITZ INFO 119.175 or DAX APP 122.05 or RAI 122.05.<br>Except for LF-R328 Cagnotte. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 41** | **PAU** | | | |
| 43°43'19"N , 000°46'41"W - 43°44'13"N , 000°21'07"W<br>- 43°32'10"N , 000°10'44"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W<br>- 43°28'22"N , 000°36'57"W - 43°27'30"N , 000°43'00"W<br>- 43°29'30"N , 000°46'00"W - 43°33'20"N , 000°40'10"W<br>- 43°43'19"N , 000°46'41"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>1700ft AMSL | MON, TUE, THU:<br>0900-1100, 1200-1600<br>WED: 0700-1100<br>FRI: 0900-1100<br>SUM -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement hélicoptères vol sans visibilité.<br>Activités militaires spécifiques.<br>Defence specific activities.<br>Helicopter blind flight training.<br>Specific military activities. | Gestionnaire : 5ème Régiment d'Hélicoptères de Combat (5ème RHC) : 05 59 40 41 35 ou 05 59 40 41 40<br>CAG/CAM : Pénétration soumise à autorisation de MADIRAN 129.900 MHz (pendant l'activité, aéronefs sans radio contournement obligatoire).<br>Activité réelle connue de :<br>Madiran : 129.900 MHz<br>RAIZ : 129.900 MHz<br>Pyrénées INFO<br>ATIS Pyrénées<br>Marsan APP : 119.700 MHz<br>Manager: 5th Régiment d'Hélicoptères de Combat (5ème RHC): 05 59 40 41 35 or 05 59 40 41 40<br>GAT/OAT: entry subject to MADIRAN authorization 129.900 MHz (during activity, ACFT without radio bypassing mandatory).<br>Actual activity known of:<br>Madiran: 129.900 MHz<br>RAIZ: 129.900 MHz<br>Pyrénées INFO<br>ATIS Pyrénées<br>Marsan APP: 119.700 MHz |
| **LF R 42** | **PAU** | | | |
| 43°39'00"N , 000°36'30"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W<br>- 43°28'22"N , 000°36'57"W - 43°31'42"N , 000°39'06"W<br>- 43°39'00"N , 000°36'30"W | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON, TUE, THU:<br>0900-1100, 1200-1600<br>WED: 0700-1100<br>FRI: 0900-1100<br>SUM -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement hélicoptères vol sans visibilité.<br>Activités militaires spécifiques.<br>Defence specific activities.<br>Helicopter blind flight training.<br>Specific military activities. | Gestionnaire : 5ème Régiment d'Hélicoptères de Combat (5ème RHC) : 05 59 40 41 35 ou 05 59 40 41 40<br>A l'exclusion de la LF-R287 SAINT MEDARD lorsque celle-ci est active.<br>CAG/CAM : Pénétration soumise à autorisation de MADIRAN 129.900 MHz (pendant l'activité, aéronefs sans radio contournement obligatoire).<br>Activité réelle connue de :<br>Madiran : 129.900 MHz<br>RAIZ : 129.900 MHz<br>Pyrénées INFO<br>ATIS Pyrénées<br>Marsan APP : 119.700 MHz<br>Manager: 5th Régiment d'Hélicoptères de Combat (5ème RHC): 05 59 40 41 35 or 05 59 40 41 40<br>Except LF-R287 SAINT MEDARD when active.<br>GAT/OAT: entry subject to MADIRAN authorization 129.900 MHz (during activity, ACFT without radio bypassing mandatory).<br>Actual activity known of:<br>Madiran: 129.900 MHz<br>RAIZ: 129.900 MHz<br>Pyrénées INFO<br>ATIS Pyrénées<br>Marsan APP: 119.700 MHz |
| **LF R 44 A** | **GER** | | | |
| 43°10'52"N , 000°04'32"W - 43°13'15"N , 000°04'43"W<br>- 43°13'40"N , 000°04'21"W - 43°14'12"N , 000°01'33"W<br>- 43°11'23"N , 000°02'55"W - 43°11'19"N , 000°02'58"W<br>- 43°10'52"N , 000°04'32"W | FL 105<br>----------<br>SFC | MON-FRI possible activation H24<br>Except public HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs mortiers, canons<br>Defence specific activities.<br>Mortar firing,cannons | Gestionnaire : 1er Régiment de Hussards parachutistes.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification des tirs : cellule tir 05 62 56 85 51 ou officier de tir 05 62 56 85 41.<br>Activité réelle connue par LOURDES TWR et PYRENEES INFO<br>Administrator: 1er Régiment de Hussards parachutistes.<br>GAT IFR/VFR, OAT : Avoidance mandatory during activity.<br>Live firing activity schedule available on : cellule tir 05 62 56 85 51 or officier de tir 05 62 56 85 41.<br>Actual activity known on LOURDES TWR and PYRENEES INFO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 44 B** | **GER** | | | |
| 43°10'52"N , 000°04'32"W - 43°13'15"N , 000°04'43"W - 43°13'40"N , 000°04'21"W - 43°14'12"N , 000°01'33"W - 43°11'23"N , 000°02'55"W - 43°11'19"N , 000°02'58"W - 43°10'52"N , 000°04'32"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI possible activation H24<br>Except public HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs d'explosifs et aux armes légères d'infanterie.<br>Defence specific activities.<br>Explosives and light infantry weapon firing. | Gestionnaire : 1er Régiment de Hussards parachutistes.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification des tirs : cellule tir 05 62 56 85 51 ou officier de tir 05 62 56 85 41.<br>Activité réelle connue par LOURDES TWR et PYRENEES INFO.<br>Administrator: 1er Régiment de Hussards parachutistes.<br>GAT IFR/VFR, OAT : Avoidance mandatory during activity.<br>Live firing activity schedule available on : cellule tir 05 62 56 85 51 or officier de tir 05 62 56 85 41.<br>Actual activity known on LOURDES TWR and PYRENEES INFO. |
| **LF R 44 C** | **GER** | | | |
| 43°11'23"N , 000°02'55"W - 43°14'12"N , 000°01'33"W - 43°14'53"N , 000°01'13"W - 43°14'56"N , 000°06'11"W - 43°14'02"N , 000°06'42"W - 43°14'18"N , 000°08'14"W - 43°11'43"N , 000°08'17"W - 43°11'23"N , 000°02'55"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>MON and WED : 0700-1600 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 1er Régiment de Hussards parachutistes.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification des tirs :<br>Cellule tir 05 62 56 85 51 ou<br>Officier de tir 05 62 56 85 41.<br>Activité réelle connue par LOURDES TWR et PYRENEES INFO.<br>Administrator: 1er Régiment de Hussards parachutistes.<br>GAT IFR/VFR, OAT : Avoidance mandatory during activity.<br>Live firing activity schedule available on :<br>Cellule tir 05 62 56 85 51 or<br>Officier de tir 05 62 56 85 41.<br>Actual activity known on LOURDES TWR and PYRENEES INFO. |
| **LF R 45 A** | **BOURGOGNE** | | | |
| 47°38'04"N , 004°37'20"E - 47°46'06"N , 004°28'52"E - 47°52'28"N , 005°12'00"E - 47°43'29"N , 005°18'39"E - 47°38'04"N , 004°37'20"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL<br>MON : 0900-1100, 1230-1330 and 1430-1600<br>TUE, THU :<br>0900-1100, 1230-1330, 1430-1600 and SS+30-2359<br>WED : 0900-1100<br>Except<br>July and August :<br>WED : NIL<br>FRI : 0900-1100<br>SUM : -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- BALE SIV<br>- SEINE SIV<br>- AD TROYES.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- SEINE FIS<br>- TROYES AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 B** | **AUTUNOIS** | | | |
| 47°12'44"N , 004°21'10"E - 47°08'11"N , 004°41'05"E - 46°48'55"N , 004°41'50"E - 46°45'07"N , 004°31'44"E - 47°00'47"N , 004°16'42"E - 47°04'38"N , 003°40'00"E - 47°21'59"N , 003°36'10"E - 47°29'17"N , 003°59'43"E - 47°23'07"N , 004°05'48"E - 47°21'27"N , 004°14'49"E - 47°11'50"N , 004°10'59"E - 47°12'44"N , 004°21'10"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL<br>MON : 0900-1100, 1230-1330 and 1430-1600<br>TUE, THU :<br>0900-1100, 1230-1330, 1430-1600 and SS+30-2359<br>WED : 0900-1100<br>Except<br>July and August :<br>WED : NIL<br>FRI : 0900-1100<br>SUM : -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- BALE SIV<br>- SEINE SIV<br>- AD AVORD, AUXERRE, SAINT-YAN et DOLE.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- SEINE FIS<br>- AVORD, AUXERRE, SAINT-YAN and DOLE AD. |
| **LF R 45 C** | **ARBOIS** | | | |
| 47°09'55"N , 005°58'33"E - 47°03'15"N , 005°47'31"E - 46°54'34"N , 006°00'00"E - 46°47'10"N , 006°00'56"E - 46°42'50"N , 005°52'41"E - 46°33'41"N , 005°21'16"E - 46°24'32"N , 005°27'35"E - 46°27'50"N , 005°44'50"E - 46°37'31"N , 006°00'25"E - 46°45'32"N , 006°15'59"E - 46°58'12"N , 006°15'00"E - 47°09'55"N , 005°58'33"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL<br>MON : 0900-1100, 1230-1330 and 1430-1600<br>TUE, THU :<br>0900-1100, 1230-1330, 1430-1600 and SS+30-2359<br>WED : 0900-1100<br>Except<br>July and August :<br>WED : NIL<br>FRI : 0900-1100<br>SUM : -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- BALE SIV<br>- AD DOLE, LUXEUIL, LYON SAINT-EXUPERY, SAINT-YAN et BALE.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- DOLE, LUXEUIL, LYON SAINT-EXUPERY, SAINT-YAN and BASEL AD. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 N2** | **ARDENNES** | | | |
| 49°34'29"N , 004°41'42"E - 49°29'50"N , 005°13'42"E - 49°22'10"N , 005°05'30"E - 49°19'00"N , 004°46'30"E - 49°22'40"N , 004°40'00"E - 49°28'40"N , 004°35'10"E - 49°34'29"N , 004°41'42"E | 2400ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE, THU: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-SR-30, 0830-1100 and SS+30-2359<br>- FRI: 0000-SR-30 and 0830-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du plafond : 3600 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CIV PARIS<br>- AD SAINT-DIZIER, ETAIN et CHARLEVILLE.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Maximum upper limit : 3600ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS FIC<br>- SAINT-DIZIER, ETAIN and CHARLEVILLE AD. |
| **LF R 45 N3** | **LUXEMBOURG** | | | |
| 49°30'00"N , 006°13'00"E - 49°27'18"N , 006°22'00"E - 49°27'20"N , 006°28'49"E - 49°22'45"N , 006°31'07"E - 49°22'21"N , 006°23'29"E - 49°25'00"N , 006°13'00"E - 49°22'16"N , 006°06'00"E - 49°22'10"N , 005°12'00"E - 49°22'10"N , 005°05'30"E - 49°29'50"N , 005°13'42"E - 49°27'10"N , 005°32'00"E - 49°27'10"N , 005°58'48"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°27'10"N , 006°02'44"E - 49°27'10"N , 006°06'03"E - 49°30'00"N , 006°13'00"E | 2700ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL.<br>MON :<br>0830-1100 and 1230-1600<br>TUE, THU : 0830-1100 and 1230-2359<br>WED<br>0000-SR-30, 0830-1100 and SS+30 -2359.<br>FRI : 0000-SR-30 and 0830 - 1100.SUM -1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du plafond 4200 ft AMSL.<br>Lorsqu'elle est active cette zone coexiste avec la LF-P39 Cattenom.<br>Pénétration dans la LF-P39 Cattenom autorisée pour les ACFT évoluant en CAM dans la zone réglementée LF-R45 N3 Luxembourg selon la programmation établie par la CDPGE.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CIV PARIS<br>- SIV STRASBOURG<br>- AD SAINT-DIZIER et ETAIN.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Maximum upper limit 4200ft AMSL.<br>When active this area coexists with LF-P39 CATTENOM area.<br>Entry in LF-P39 CATTENOM area approved for ACFT in OAT circulation within LF-R45 N3 Luxembourg area limits, acoording to CDPGE established program.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS FIC<br>- STRASBOURG FIS<br>- SAINT-DIZIER and ETAIN AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 N4** | **MOSELLE** | | | |
| 49°22'45"N , 006°31'07"E - 48°41'03"N , 006°41'16"E - 48°40'18"N , 006°33'48"E - 49°22'21"N , 006°23'29"E - 49°22'45"N , 006°31'07"E | 3800ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE, THU: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-SR-30, 0830-1100 and SS+30-2359<br>- FRI: 0000-SR-30 and 0830-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du plafond : 3800 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV STRASBOURG<br>- AD METZ-NANCY-LORRAINE, NANCY-OCHEY, EPINAL MIRECOURT, NANCY-ESSEY et STRASBOURG.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Maximum upper limit : 3800ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- STRASBOURG FIS<br>- METZ-NANCY-LORRAINE, NANCY-OCHEY, EPINAL MIRECOURT, NANCY-ESSEY and STRASBOURG AD. |
| **LF R 45 N5.1** | **MEUSE NORD** | | | |
| 49°22'10"N , 005°05'30"E - 48°46'22"N , 005°26'46"E - 48°44'00"N , 005°17'04"E - 48°52'56"N , 005°14'07"E - 49°13'15"N , 004°59'55"E - 49°19'00"N , 004°46'30"E - 49°22'10"N , 005°05'30"E | 2700ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE, THU: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-SR-30, 0830-1100 and SS+30-2359<br>- FRI: 0000-SR-30 and 0830-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du plafond : 4500 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CIV PARIS<br>- SIV BALE<br>- SIV STRASBOURG<br>- AD LFSI, LFSO et LFSG.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Maximum upper limit : 4500ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS FIC<br>- BASEL FIS<br>- STRASBOURG FIS<br>- LFSI, LFSO and LFSG AD. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 N5.2** | **MEUSE SUD** | | | |
| 48°46'22"N , 005°26'46"E - 48°10'51"N , 005°47'22"E - 48°11'47"N , 005°36'21"E - 48°15'11"N , 005°33'18"E - 48°17'49"N , 005°31'52"E - 48°41'36"N , 005°17'51"E - 48°44'00"N , 005°17'04"E - 48°46'22"N , 005°26'46"E | 2700ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE, THU: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-SR-30, 0830-1100 and SS+30-2359<br>- FRI: 0000-SR-30 and 0830-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions.<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights.<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du plafond : 4500 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CIV PARIS<br>- SIV BALE<br>- SIV STRASBOURG<br>- AD LFSI, LFSO et LFSG.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Maximum upper limit : 4500 ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS FIC<br>- BASEL FIS<br>- STRASBOURG FIS<br>- LFSI, LFSO and LFSG AD. |
| **LF R 45 NS** | **DAMBLAIN** | | | |
| 48°11'47"N , 005°36'21"E - 48°10'51"N , 005°47'22"E - 48°05'07"N , 005°59'22"E - 48°00'37"N , 005°52'41"E - 48°05'22"N , 005°42'05"E - 48°11'47"N , 005°36'21"E | 2800ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-0059, 0830-1100 and SS+30-2359<br>- THU: 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI: 0000-0059 and 0830-1100.<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du plafond : 4500 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CIV PARIS<br>- SIV BALE<br>- AD SAINT-DIZIER, NANCY OCHEY et EPINAL MIRECOURT.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Maximum upper limit : 4500 ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS FIC<br>- BASEL FIS<br>- SAINT-DIZIER, NANCY OCHEY and EPINAL MIRECOURT AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 S1** | **FRANCHE-COMTE** | | | |
| 47°58'30"N , 006°02'30"E - 48°00'37"N , 005°52'41"E - 48°05'22"N , 005°42'05"E - 48°10'32"N , 005°48'03"E - 48°10'51"N , 005°52'36"E - 48°09'40"N , 006°05'17"E - 48°08'02"N , 006°09'43"E - 48°04'56"N , 006°12'56"E - 47°58'30"N , 006°02'30"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-0059, 0830-1100 and SS+30-2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30-2359<br>- THU: 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI: 0000-0059 and 0830-1100.<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- SIV SEINE<br>- AD BALE, LUXEUIL, SAINT-DIZIER et EPINAL MIRECOURT.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- SEINE FIS<br>- BALE, LUXEUIL, SAINT-DIZIER and EPINAL MIRECOURT AD. |
| **LF R 45 S2** | **LANGRES** | | | |
| 48°00'37"N , 005°52'41"E - 48°05'22"N , 005°42'05"E - 47°52'28"N , 005°12'00"E - 47°44'00"N , 004°15'00"E - 47°29'17"N , 003°59'43"E - 47°23'07"N , 004°05'48"E - 47°21'27"N , 004°14'49"E - 47°29'57"N , 004°16'49"E - 47°38'04"N , 004°37'20"E - 47°43'29"N , 005°18'39"E - 47°54'27"N , 005°44'24"E - 48°00'37"N , 005°52'41"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-0059, 0830-1100 and SS+30-2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30-2359<br>- THU: 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI: 0000-0059 and 0830-1100.<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- SIV SEINE<br>- AD BALE, LUXEUIL, SAINT-DIZIER et EPINAL MIRECOURT.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- SEINE FIS<br>- BALE, LUXEUIL, SAINT-DIZIER and EPINAL MIRECOURT AD. |
| **LF R 45 S2Z** | | | | |
| 48°00'37"N , 005°52'41"E - 48°05'22"N , 005°42'05"E - 47°52'28"N , 005°12'00"E - 47°44'00"N , 004°15'00"E - 47°29'17"N , 003°59'43"E - 47°23'07"N , 004°05'48"E - 47°21'27"N , 004°14'49"E - 47°29'57"N , 004°16'49"E - 47°38'04"N , 004°37'20"E - 47°43'29"N , 005°18'39"E - 47°54'27"N , 005°44'24"E - 48°00'37"N , 005°52'41"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 S3** | **YONNE** | | | |
| 47°12'44"N , 004°21'10"E - 47°08'11"N , 004°41'05"E - 46°48'55"N , 004°41'50"E - 46°45'07"N , 004°31'44"E - 47°00'47"N , 004°16'42"E - 47°04'38"N , 003°40'00"E - 47°21'59"N , 003°36'10"E - 47°29'17"N , 003°59'43"E - 47°23'07"N , 004°05'48"E - 47°21'27"N , 004°14'49"E - 47°11'50"N , 004°10'59"E - 47°12'44"N , 004°21'10"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-0059, 0830-1100 and SS+30-2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30-2359<br>- THU: 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI: 0000-0059 and 0830-1100.<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- AD AUXERRE, SAINT-YAN et AVORD.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- AUXERRE, SAINT-YAN and AVORD AD. |
| **LF R 45 S3Z** | | | | |
| 47°12'44"N , 004°21'10"E - 47°08'11"N , 004°41'05"E - 46°48'55"N , 004°41'50"E - 46°45'07"N , 004°31'44"E - 47°00'47"N , 004°16'42"E - 47°04'38"N , 003°40'00"E - 47°21'59"N , 003°36'10"E - 47°29'17"N , 003°59'43"E - 47°23'07"N , 004°05'48"E - 47°21'27"N , 004°14'49"E - 47°11'50"N , 004°10'59"E - 47°12'44"N , 004°21'10"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 45 S4** | **MACONNAIS OUEST** | | | |
| 46°24'10"N , 004°49'05"E - 46°33'55"N , 004°50'38"E - 46°48'55"N , 004°41'50"E - 46°45'07"N , 004°31'44"E - 46°34'00"N , 004°39'20"E - 46°24'10"N , 004°42'54"E - 46°24'10"N , 004°49'05"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-0059, 0830-1100 and SS+30-2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30 2359<br>- THU: 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI: 0000-0059 and 0830-1100.<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- AD SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE et LUXEUIL.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE and LUXEUIL AD. |
| **LF R 45 S4Z** | | | | |
| 46°24'10"N , 004°52'13"E - 46°31'33"N , 004°52'02"E - 46°48'55"N , 004°41'50"E - 46°45'07"N , 004°31'44"E - 46°34'00"N , 004°39'20"E - 46°24'10"N , 004°42'54"E - 46°24'10"N , 004°52'13"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 S5** | **MACONNAIS CENTRE** | | | |
| 46°24'10"N , 004°49'05"E - 46°33'55"N , 004°50'38"E - 46°31'33"N , 004°52'02"E - 46°33'26"N , 005°20'24"E - 46°33'41"N , 005°21'16"E - 46°24'32"N , 005°27'35"E - 46°23'07"N , 005°20'14"E - 46°24'10"N , 005°02'45"E - 46°24'10"N , 004°49'05"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL:<br>- MON: 0830-1100 and 1230-1600<br>- TUE: 0830-1100 and 1230-2359<br>- WED: 0000-0059, 0830-1100 and SS+30-2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30-2359<br>- THU: 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI: 0000-0059 and 0830-1100.<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- AD SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE, LUXEUIL.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE, LUXEUIL AD. |
| **LF R 45 S6.1** | **MACONNAIS NORD-EST** | | | |
| 47°09'55"N , 005°58'33"E - 47°03'15"N , 005°47'31"E - 46°54'34"N , 006°00'00"E - 46°47'10"N , 006°00'56"E - 46°42'50"N , 005°52'41"E - 46°37'31"N , 006°00'25"E - 46°45'32"N , 006°15'59"E - 46°58'12"N , 006°15'00"E - 47°09'55"N , 005°58'33"E | FL 085<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100, 1230-1600<br>- TUE : 0830-1100, 1230-2359<br>- WED : 0000-0059, 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30-2359<br>- THU : 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI : 0000-0059, 0830-1100.<br>SUM : -1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- AD SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE, LUXEUIL.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE, LUXEUIL AD. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 45 S6.2** | **MACONNAIS SUD-EST** | | | |
| 46°42'50"N , 005°52'41"E - 46°33'41"N , 005°21'16"E - 46°24'32"N , 005°27'35"E - 46°27'50"N , 005°44'50"E - 46°37'31"N , 006°00'25"E - 46°42'50"N , 005°52'41"E | 6700ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100, 1230-1600<br>- TUE : 0830-1100, 1230-2359<br>- WED : 0000-0059, 0830-1100 and SS+30-2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30-2359<br>- THU : 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI : 0000-0059, 0830-1100.<br>SUM : -1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- AD SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE LUXEUIL.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BALE FIS<br>- SAINT-YAN, LYON SAINT-EXUPERY, DOLE, LUXEUIL AD. |
| **LF R 45 S7** | **JURA** | | | |
| 47°09'55"N , 005°58'33"E - 47°03'15"N , 005°47'31"E - 47°14'23"N , 005°32'45"E - 47°19'09"N , 005°36'42"E - 47°37'55"N , 006°16'36"E - 47°33'46"N , 006°31'48"E - 47°14'14"N , 005°52'58"E - 47°09'55"N , 005°58'33"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100, 1230-1600<br>- TUE : 0830-1100, 1230-2359<br>- WED : 0000-0059, 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>Except<br>July and August :<br>WED : SS+30-2359<br>- THU : 0000-0059, 0830-1100 and 1230-2359<br>- FRI : 0000-0059, 0830-1100.<br>SUM : -1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- BALE SIV<br>- AD DOLE, LUXEUIL, LYON SAINT-EXUPERY, SAINT-YAN et BALE.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- DOLE, LUXEUIL, LYON SAINT-EXUPERY, SAINT-YAN and BASEL AD. |
| **LF R 46 A** | | | | |
| 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°30'55"N , 000°04'34"W - 44°27'41"N , 000°08'01"E - 44°23'55"N , 000°30'00"E - 44°16'29"N , 000°30'00"E - 44°16'44"N , 000°28'31"E - 44°17'38"N , 000°18'00"E - 44°06'51"N , 000°04'00"E - 44°06'30"N , 000°06'00"W - 44°10'00"N , 000°07'00"W - 44°20'00"N , 000°07'00"E - 44°32'15"N , 000°09'46"W | 2100ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100 ,1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI: 0900- 1100<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins et MARSAN APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD and MARSAN APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 46 B** | | | | |
| 44°23'55"N , 000°30'00"E - 44°20'50"N , 000°47'53"E - 44°18'06"N , 001°01'19"E - 44°12'30"N , 001°34'00"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E - 44°11'50"N , 000°54'35"E - 44°13'49"N , 000°45'35"E - 44°16'29"N , 000°30'00"E - 44°23'55"N , 000°30'00"E | 2400ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE :0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI: 0900-1100.<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |
| **LF R 46 C** | | | | |
| 44°12'30"N , 001°34'00"E - 44°08'10"N , 002°25'00"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 43°57'40"N , 002°28'30"E - 44°00'40"N , 002°22'30"E - 44°05'30"N , 001°32'20"E - 44°12'30"N , 001°34'00"E | 3400ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100.<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |
| **LF R 46 D** | | | | |
| 43°57'40"N , 002°28'30"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 43°54'00"N , 002°41'00"E - 43°33'00"N , 002°50'20"E - 43°27'38"N , 002°52'07"E - 43°25'35"N , 002°42'29"E - 43°30'56"N , 002°40'44"E - 43°57'40"N , 002°28'30"E | 5400ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900- 1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 46 E1** | | | | |
| 43°27'38"N , 002°52'07"E - 43°19'00"N , 002°55'00"E - 43°16'55"N , 002°45'30"E - 43°25'35"N , 002°42'29"E - 43°27'38"N , 002°52'07"E | 4700ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM :- 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |
| **LF R 46 E2** | | | | |
| 43°16'55"N , 002°45'30"E - 43°19'00"N , 002°55'00"E - 43°07'36"N , 002°58'48"E - 43°09'44"N , 003°08'30"E - 43°02'15"N , 003°09'39"E - 43°00'00"N , 002°58'00"E - 43°00'08"N , 002°55'18"E - 43°07'48"N , 002°48'27"E - 43°16'55"N , 002°45'30"E | 2800ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100.<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |
| **LF R 46 F1** | | | | |
| 43°08'55"N , 002°11'20"E - 43°07'56"N , 002°24'09"E - 43°07'48"N , 002°48'27"E - 43°00'08"N , 002°55'18"E - 43°02'00"N , 002°17'00"E - 43°08'55"N , 002°11'20"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 46 F2** | | | | |
| 43°02'00"N , 002°17'00"E - 43°09'00"N , 001°38'20"E - 43°09'24"N , 001°29'00"E - 43°16'39"N , 001°29'00"E - 43°16'00"N , 001°39'00"E - 43°09'21"N , 002°05'52"E - 43°08'55"N , 002°11'20"E - 43°02'00"N , 002°17'00"E | 3400ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM :- 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |
| **LF R 46 F3** | | | | |
| 43°16'39"N , 001°29'00"E - 43°09'24"N , 001°29'00"E - 43°11'00"N , 000°50'30"E - 43°19'50"N , 000°33'25"E - 43°28'13"N , 000°36'41"E - 43°17'52"N , 000°58'50"E - 43°16'39"N , 001°29'00"E | 3300ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |
| **LF R 46 G** | | | | |
| 43°45'00"N , 000°01'00"E - 43°45'20"N , 000°13'40"E - 43°38'00"N , 000°15'30"E - 43°28'13"N , 000°36'41"E - 43°19'50"N , 000°33'25"E - 43°35'00"N , 000°04'00"E - 43°45'00"N , 000°01'00"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins et MARSAN APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD and MARSAN APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 46 N1** | **CORBIERES** | | | |
| 43°16'00"N , 001°39'00"E - 43°09'21"N , 002°05'52"E - 43°08'55"N , 002°11'20"E - 43°07'56"N , 002°24'09"E - 43°07'48"N , 002°48'27"E - 43°06'00"N , 002°48'30"E - 43°00'29"N , 002°48'30"E - 43°02'00"N , 002°17'00"E - 43°02'34"N , 002°13'55"E - arc anti-horaire de 0.8 NM de rayon centré sur 43°03'00"N , 002°13'00"E - 43°02'56"N , 002°11'55"E - 43°09'00"N , 001°38'20"E - 43°16'00"N , 001°39'00"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Utilisation conjointe de la LF-R 46 F.<br>Missions d'urgence autorisées après notification au CNOA de Lyon (TEL : 04 78 14 31 35), préavis minimum de 20 min.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Combined use of LF-R 46 F.<br>Emergency mission authorized after notifying Lyon CNOA (TEL : 04 78 14 31 35), with a minimum 20 minutes notice.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |
| **LF R 46 N2** | **LACAUNE** | | | |
| 44°08'10"N , 002°25'00"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E - 43°54'00"N , 002°41'00"E - 43°33'00"N , 002°50'20"E - 43°30'56"N , 002°40'44"E - 43°57'40"N , 002°28'30"E - 44°00'40"N , 002°22'30"E - 44°01'50"N , 002°10'00"E - 44°08'10"N , 002°25'00"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100 and 1300-1500<br>- TUE : 0900-1100, 1300-1500 and SS+30 - 2359<br>- WED, THU : 0900-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0900-1100<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Utilisation conjointe de la LF-R 46 F.<br>Missions d'urgence autorisées après notification au CNOA de Lyon (TEL : 04 78 14 31 35), préavis minimum de 20 min.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>SIV ou AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Combined use of LF-R 46 F.<br>Emergency mission authorized after notifying Lyon CNOA (TEL : 04 78 14 31 35), with a minimum 20 minutes notice.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>Neighbouring FIS or AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 48** | **PAS DE LA FOSSE** | | | |
| 45°30'29"N , 005°53'41"E - 45°30'48"N , 005°54'00"E - 45°30'57"N , 005°54'15"E - 45°30'46"N , 005°54'26"E - 45°30'26"N , 005°54'36"E - 45°29'41"N , 005°54'35"E - 45°29'48"N , 005°53'27"E - 45°30'29"N , 005°53'41"E | 8000ft AMSL<br>3300ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM:<br>- from 16 JAN to 15 APR: MON PM, TUE, WED, THU except on school holidays.<br>- from 16 APR to 19 DEC: MON to FRI, 1st SAT of the month. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/Ground. | Gestionnaire : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>Officier de tir : 04 79 71 22 21 ou 06 48 22 32 08.<br>CHAMBERY INFO<br>ATIS CHAMBERY et sur répondeur TEL 04 85 44 09 66 durant les HOR ATS de CHAMBERY.<br>Administrator : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>Avoidance mandatory during activity.<br>Actual activity known by:<br>Officier de tir : 04 79 71 22 21 or 06 48 22 32 08.<br>CHAMBERY INFO<br>ATIS CHAMBERY and on answering machine 04 85 44 09 66 during ATS SKED CHAMBERY. |
| **LF R 49 A1** | **COGNAC** | | | |
| 46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°30'00"N , 000°06'02"E - arc anti-horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°34'53"N , 000°17'53"E - 46°28'32"N , 000°07'37"E - 46°25'02"N , 000°04'34"E - arc anti-horaire de 14.5 NM de rayon centré sur 46°35'40"N , 000°18'53"E - 46°21'24"N , 000°15'04"E - 46°25'23"N , 000°17'22"E - 46°25'27"N , 000°19'32"E - 45°41'39"N , 000°09'28"W - 45°30'00"N , 000°30'30"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 46°25'00"N , 001°04'37"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | MON-FRI Except public HOL: 0700-2300<br>SAT: 0700-1100 SUM: -1HR.<br>Other times, announced by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de pilotage et entraînement voltige.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school and aerobatics training | Gestionnaire : COGNAC APP.<br>A l'exclusion de la CTA COGNAC ou de la zone LF-R 49 E2 lorsqu'elles sont actives.<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation COGNAC APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité connue de COGNAC APP ou RAI 132.450, AQUITAINE INFO, NANTES INFO, POITIERS INFO, LA ROCHELLE INFO.<br>Administrator: COGNAC APP.<br>Except for COGNAC CTA or LF-R 49 E2 when active.<br>IFR : With authorisation.<br>VFR/OAT: upon COGNAC APP authorisation.<br>IFF mandatory.<br>Activity known on COGNAC APP or RAI 132.450, AQUITAINE INFO, NANTES INFO, POITIERS INFO, LA ROCHELLE INFO. |
| **LF R 49 A2** | **COGNAC** | | | |
| 46°25'27"N , 000°19'32"E - arc anti-horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°34'53"N , 000°17'53"E - 46°28'47"N , 000°28'28"E - 46°26'20"N , 000°55'10"E - 46°09'12"N , 000°55'00"E - 45°50'30"N , 000°54'30"E - 45°47'56"N , 000°51'35"E - 45°38'00"N , 000°41'09"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 000°30'30"W - 45°41'39"N , 000°09'28"W - 46°25'27"N , 000°19'32"E | FL 065<br>----------<br>4000ft AMSL | MON-FRI Except public HOL: 0700-2300<br>SAT: 0700-1100 SUM: -1HR.<br>Other times, announced by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de pilotage et entraînement voltige.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school and aerobatics training. | Gestionnaire : COGNAC APP.<br>A l'exclusion de la CTA COGNAC ou de la zone LF-R 49 E2, des TMA LIMOGES parties 4 et 5, de la zone LF-R 24 MONT-MORILLON lorsqu'elle est active et à l'exclusion de la LF-P 2 CIVAUX.<br>IFR : sur autorisation<br>VFR/CAM : sur autorisation COGNAC APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité connue de COGNAC APP ou RAI 132.450, AQUITAINE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO.<br>Administrator: COGNAC APP.<br>Except for COGNAC CTA or LF-R 49 E2, LIMOGES TMA parts 4 and 5, MONT-MORILLON LF-R 24 when active. Except for CIVAUX.LF-P 2.<br>IFR : With authorisation.<br>VFR/OAT: upon COGNAC APP authorisation.<br>IFF mandatory.<br>Activity known on COGNAC APP or RAI 132.450, AQUITAINE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO. |
| **LF R 49 D** | **COGNAC** | | | |
| 46°11'12"N , 000°05'50"W - 46°06'40"N , 000°08'51"W - 46°02'35"N , 000°04'18"E - 46°07'08"N , 000°07'19"E - 46°11'12"N , 000°05'50"W | FL 135<br>----------<br>FL 125 | MON-FRI Except public HOL: 0700-2300<br>SAT: 0700-1100 SUM: -1HR.<br>Other times, announced by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : COGNAC APP.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité connue de :<br>COGNAC APP ou RAI 132.450<br>POITIERS INFO 124.0<br>BORDEAUX CTL 127.675<br>Administrator : COGNAC APP.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Activity known on :<br>COGNAC APP or RAI 132.450<br>POITIERS INFO 124.0<br>BORDEAUX CTL 127.675 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 49 E1** | **COGNAC** | | | |
| cercle de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : COGNAC APP.<br>IFR/VFR/CAM : sur autorisation de COGNAC APP pendant les heures d'activité réelles.<br>Activité réelle connue de COGNAC APP 132.450 / 362.3<br>La désactivation de la LF R 49 E1 est annoncée par : RAI 132.450 ou par AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO.<br>Le survol de l'AD de COGNAC est interdit H24 en-dessous de 1000 ft ASFC<br>Administrator: COGNAC APP.<br>IFR/VFR/OAT: upon COGNAC APP authorisation during activity hours.<br>Activity known on COGNAC APP 132.450 / 362.3<br>LF R 49 E1 deactivation announced on: RAI 132.450 or on AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO.<br>Flying over COGNAC AD BLW 1000ft ASFC prohibited H24 |
| **LF R 49 E2** | **COGNAC** | | | |
| 45°54'39"N , 000°08'40"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°49'26"N , 000°01'58"W - 45°43'47"N , 000°03'58"E - 45°30'29"N , 000°18'46"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°35'37"N , 000°25'34"W - 45°41'16"N , 000°31'28"W - 45°54'39"N , 000°08'40"W | FL 065<br>----------<br>1500ft AMSL | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : COGNAC APP.<br>IFR/VFR/CAM : sur autorisation de COGNAC APP pendant les heures d'activité réelles.<br>Espace défini à l'exclusion des portions de la LF R 49 E1 COGNAC avec laquelle elle interfère lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de COGNAC APP 132.450 / 362.3<br>La désactivation de la LF R 49 E2 est annoncée par : RAI 132.450 ou par AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO.<br>Administrator: COGNAC APP.<br>IFR/VFR/OAT: upon COGNAC APP authorisation during activity hours.<br>Airspace defined except for parts of LF R 49 E1 COGNAC which it interferes with when active.<br>Activity known on COGNAC APP 132.450 / 362.3<br>LF R 49 E2 deactivation announced on: RAI 132.450 or on AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO. |
| **LF R 49 H1** | **COGNAC** | | | |
| 46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°30'00"N , 000°06'02"E - arc anti-horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°34'53"N , 000°17'53"E - 46°29'37"N , 000°06'23"E - 45°40'00"N , 000°26'15"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 46°25'00"N , 001°04'37"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Possible activation MON-FRI except public HOL : 0700- 2300. SAT: 0700-1100. SUM:-1HR.<br>Other times, activation announced by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement VSV.<br>École de pilotage.<br>Defence specific activities.<br>Flying without visibility training.Pilot school. | Gestionnaire : COGNAC APP<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation COGNAC APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>- COGNAC APP ou RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- NANTES INFO<br>- BREST ACC<br>- BORDEAUX ACC<br>- MARINA INFO 140.9 MHz<br>Administrator : COGNAC APP<br>IFR : with authorisation.<br>VFR/OAT : with COGNAC APP authorisation.<br>IFF mandatory.<br>Actual activity known on :<br>- COGNAC APP or RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- NANTES INFO<br>- BREST ACC<br>- BORDEAUX ACC<br>- MARINA INFO 140.9 MHz |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 49 H2** | **COGNAC** | | | |
| 46°28'47"N , 000°28'28"E - 46°26'20"N , 000°55'10"E - 46°09'12"N , 000°55'00"E - 45°50'30"N , 000°54'30"E - 45°47'56"N , 000°51'35"E - 45°38'00"N , 000°41'09"E - 45°30'00"N , 000°32'47"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°40'00"N , 000°09'02"W - 45°40'00"N , 000°10'35"W - 46°25'27"N , 000°19'32"E - arc anti-horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°34'53"N , 000°17'53"E - 46°28'47"N , 000°28'28"E | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Possible activation :<br>- MON-FRI except HOL : 0700-2300,<br>- SAT: 0700-1100.<br>SUM : - 1HR<br>Other hours : activity announced by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement VSV.<br>École de pilotage.<br>Ravitaillement en vol.<br>Defence specific activities.<br>Flying without visibility training.<br>Pilot school.<br>Air to air refuelling. | Gestionnaire : COGNAC APP<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation COGNAC APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>- COGNAC APP ou RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- LIMOGES INFO<br>- BREST ACC<br>- BORDEAUX ACC<br>- MARINA INFO 140.9 MHz<br>Administrator : COGNAC APP<br>IFR : with authorisation.<br>VFR/OAT : with COGNAC APP authorisation.<br>IFF mandatory.<br>Actual activity known on :<br>- COGNAC APP or RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- LIMOGES INFO<br>- BREST ACC<br>- BORDEAUX ACC<br>- MARINA INFO 140.9 MHz |
| **LF R 49 H3** | **COGNAC** | | | |
| 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 000°32'47"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E | FL 155<br>----------<br>FL 065 | Possible activation :<br>- MON-FRI except HOL : 0700-2300,<br>- SAT: 0700-1100.<br>SUM : - 1HR<br>Other hours : activity announced by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement VSV.<br>École de pilotage.<br>Ravitaillement en vol.<br>Defence specific activities.<br>Flying without visibility training.<br>Pilot school.<br>Air to air refuelling. | Gestionnaire : COGNAC APP<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/OAT : sur autorisation COGNAC APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- COGNAC APP ou RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- BREST ACC<br>- BORDEAUX ACC<br>- MARINA INFO 140.9 MHz<br>Administrator : COGNAC APP<br>IFR : with authorisation.<br>VFR/OAT : with COGNAC APP authorisation.<br>Actual activity known on :<br>- COGNAC APP or RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- BREST ACC<br>- BORDEAUX ACC<br>- MARINA INFO 140.9 MHz |
| **LF R 49 L1** | **COGNAC** | | | |
| 46°30'00"N , 001°06'36"W - 46°30'00"N , 000°06'02"E - arc anti-horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°34'53"N , 000°17'53"E - 46°28'32"N , 000°07'37"E - 46°25'02"N , 000°04'34"E - arc anti-horaire de 14.5 NM de rayon centré sur 46°35'40"N , 000°18'53"E - 46°21'24"N , 000°15'04"E - 46°25'23"N , 000°17'22"E - 46°25'27"N , 000°19'32"E - 45°41'39"N , 000°09'28"W - 45°30'00"N , 000°30'30"W - 45°30'00"N , 000°43'30"W - 45°40'00"N , 000°47'21"W - 46°25'00"N , 001°04'37"W - 46°30'00"N , 001°06'36"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Possible activation :<br>- MON-FRI except public HOL : 0700-2300,<br>- SAT: 0700-1100.<br>SUM : - 1HR<br>Other hours : activity announced by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ecole de pilotage et entrainement voltige.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school and aerobatics training. | Gestionnaire : COGNAC APP<br>A l'exclusion de la CTA COGNAC ou de la zone LF-R 49 E2 lorsqu'elles sont actives.<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation COGNAC APP.<br>Activité connue de :<br>- COGNAC APP ou RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- NANTES INFO<br>Administrator : COGNAC APP<br>Except for COGNAC CTA or LF-R 49 E2 when active.<br>IFR : with authorisation.<br>VFR/OAT : upon COGNAC APP authorisation.<br>Actual activity known on :<br>- COGNAC APP or RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- POITIERS INFO<br>- LA ROCHELLE INFO<br>- NANTES INFO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 49 L2** | **COGNAC** | | | |
| 46°25'27"N , 000°19'32"E - arc anti-horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°34'53"N , 000°17'53"E - 46°28'47"N , 000°28'28"E - 46°26'20"N , 000°55'10"E - 46°09'12"N , 000°55'00"E - 45°50'30"N , 000°54'30"E - 45°47'56"N , 000°51'35"E - 45°38'00"N , 000°41'09"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 45°27'00"N , 000°10'00"E - 45°30'00"N , 000°05'37"E - 45°30'00"N , 000°30'30"W - 45°41'39"N , 000°09'28"W - 46°25'27"N , 000°19'32"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>3300ft AMSL | Possible activation :<br>- MON-FRI except public HOL : 0700-2300,<br>- SAT: 0700-1100.<br>SUM : - 1HR<br>Other hours : activity announced by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ecole de pilotage et entrainement voltige.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school and aerobatics training. | Gestionnaire : COGNAC APP<br>A l'exclusion de la CTA COGNAC ou de la zone LF-R 49 E2, de la TMA LIMOGES partie 4 et de la zone LF-R 24 MONT-MORILLON lorsqu'elle est active et à l'exclusion de la LF-P 2 CIVAUX.<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation COGNAC APP.<br>Activité connue de :<br>- COGNAC APP ou RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- LIMOGES INFO<br>- POITIERS INFO<br>Administrator : COGNAC APP<br>Except for COGNAC CTA or LF-R 49 E2, LIMOGES TMA part 4, MONT-MORILLON LF-R 24 when active and except for CIVAUX LF-P 2.<br>IFR : with authorisation.<br>VFR/OAT : upon COGNAC APP authorisation.<br>Actual activity known on :<br>- COGNAC APP or RAI 132.450 MHz<br>- AQUITAINE INFO<br>- LIMOGES INFO<br>- POITIERS INFO |
| **LF R 49 N1** | **COGNAC** | | | |
| 47°15'45"N , 000°54'38"W - 47°17'32"N , 000°16'37"E - 47°05'00"N , 000°19'20"E - 46°38'02"N , 000°11'26"E - 46°30'00"N , 000°06'02"E - 46°30'00"N , 000°34'12"W - 46°40'00"N , 000°34'50"W - 46°40'00"N , 000°48'18"W - 47°15'45"N , 000°54'38"W | FL 195<br>----------<br>FL 105 | Possible activation :<br>MON to THU 0715-1700 (SUM : -1HR)<br>FRI 0715-1430 (SUM : -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire :<br>COGNAC APP.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs basés à Cognac, en mission d'entrainement et en contact avec COGNAC APP,<br>- les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions et après notification auprès de COGNAC APP,<br>- les aéronefs en CAG IFR sur les AWYs A53, R66 et G54, pour lesquels le transit est garanti après notification auprès de COGNAC APP,<br>- l'activité parachutage 258 SAUMUR ST FLORENT Aérodrome au profit du Centre Ecole de Parachutisme de Saumur après accord de COGNAC APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>CAZAUX APP 119.6<br>BORDEAUX CTL<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9.<br>Administrator :<br>COGNAC APP.<br>GAT/OAT : compulsory avoidance except for :<br>- Cognac based-aircraft, on training missions and in contact with COGNAC APP,<br>- aircraft performing assistance, rescue or public safety missions, when avoidance is not compatible with the execution of these missions and after notification to COGNAC APP,<br>- IFR GAT aircraft on AWYs A53, R66 and G54, for which transit is guaranteed after notification to COGNAC APP,<br>- parachuting activity 258 SAUMUR ST FLORENT Aerodrome for the benefit of "Centre Ecole de Parachutisme de Saumur" after agreement with COGNAC APP.<br>Mandatory transponder.<br>Actual activity known on :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>CAZAUX APP 119.6<br>BORDEAUX CTL<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 49 N2** | **COGNAC** | | | |
| 47°06'11"N , 001°14'26"W - 47°15'21"N , 001°03'18"W<br>- 47°15'45"N , 000°54'38"W - 46°40'00"N , 000°48'18"W<br>- 47°00'23"N , 001°14'45"W - 47°06'11"N , 001°14'26"W | FL 195<br>----------<br>FL 105 | Possible activation :<br>MON to THU 0715-1700<br>(SUM : -1HR)<br>FRI 0715-1430<br>(SUM : -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire :<br>COGNAC APP.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs basés à Cognac, en mission d'entrainement et en contact avec COGNAC APP,<br>- les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions et après notification auprès de COGNAC APP,<br>- les aéronefs en CAG IFR sur l'AWY A53 pour lesquels le transit est garanti après notification auprès de COGNAC APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>CAZAUX APP 119.6<br>BORDEAUX CTL<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9.<br>Administrator :<br>COGNAC APP.<br>GAT/OAT : compulsory avoidance except for :<br>- Cognac based-aircraft, on training missions and in contact with COGNAC APP,<br>- aircraft performing assistance, rescue or public safety missions, when avoidance is not compatible with the execution of these missions and after notification to COGNAC APP,<br>- IFR GAT aircraft on AWY A53 for which transit is guaranteed after notification to COGNAC APP.<br>Mandatory transponder.<br>Actual activity known on :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>CAZAUX APP 119.6<br>BORDEAUX CTL<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 49 N3** | **COGNAC** | | | |
| 46°40'00"N , 000°48'18"W - 46°30'00"N , 000°35'32"W - 46°30'00"N , 000°34'12"W - 46°40'00"N , 000°34'50"W - 46°40'00"N , 000°48'18"W | FL 135<br>----------<br>FL 105 | Possible activation :<br>MON to THU 0715-1700 (SUM : -1HR)<br>FRI 0715-1430 (SUM : -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire :<br>COGNAC APP.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs basés à Cognac, en mission d'entrainement et en contact avec COGNAC APP,<br>- les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions et après notification auprès de COGNAC APP,<br>- les aéronefs en CAG IFR sur les AWYs R66 et G54, pour lesquels le transit est garanti après notification auprès de COGNAC APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>CAZAUX APP 119.6<br>BORDEAUX CTL<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9.<br>Administrator :<br>COGNAC APP.<br>GAT/OAT : compulsory avoidance except for :<br>- Cognac based-aircraft, on training missions and in contact with COGNAC APP,<br>- aircraft performing assistance, rescue or public safety missions, when avoidance is not compatible with the execution of these missions and after notification to COGNAC APP,<br>- IFR GAT aircraft on AWYs R66 and G54, for which transit is guaranteed after notification to COGNAC APP.<br>Mandatory transponder.<br>Actual activity known on :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>CAZAUX APP 119.6<br>BORDEAUX CTL<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9. |
| **LF R 49 S** | **SAINTES** | | | |
| 45°43'43"N , 000°34'29"W - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 45°42'00"N , 000°38'00"W - 45°40'17"N , 000°41'31"W - 45°43'43"N , 000°34'29"W | 1500ft ASFC<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL :<br>0800- 1600<br>SUM - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de pilotage.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school. | Gestionnaire : COGNAC APP.<br>Activité annoncée par COGNAC APP 132,450.<br>Administrator: COGNAC APP<br>Activity announced by COGNAC APP 132,450. |
| **LF R 50 A** | **LA PEYRIERE** | | | |
| 43°30'12"N , 006°42'20"E - 43°30'18"N , 006°42'44"E - 43°30'59"N , 006°43'49"E - 43°30'35"N , 006°44'48"E - 43°30'08"N , 006°44'43"E - 43°29'44"N , 006°43'43"E - 43°30'01"N , 006°43'32"E - 43°29'50"N , 006°43'02"E - 43°29'55"N , 006°42'28"E - 43°30'02"N , 006°42'20"E - 43°30'12"N , 006°42'20"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-SAT, except Public HOL<br>Possible activation 0500-2300 (SUM : -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs d'armes légères d'infanterie.<br>Defence specific activities.<br>Light infantry weapon firing. | Gestionnaire : 21ème régiment d'infanterie de marine (RIMa)<br>Permanence : 04 94 17 85 56<br>Cellule tir : 04 94 17 86 20 / 86 64<br>Contournement obligatoire pendant activité.<br>Activité connue de :<br>- NICE INFO<br>- LE LUC APP (si LF-R 95 active).<br>Administrator : 21st Marine Infantry Regiment (RIMa)<br>Helpdesk : +33 (0)4 94 17 85 56<br>Firing cell : +33 (0)4 94 17 86 20 / 86 64<br>Avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- NICE INFO<br>- LE LUC APP (if LF-R 95 active). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 50 B** | **PUGET** | | | |
| 43°29'34"N , 006°42'28"E - 43°29'01"N , 006°42'58"E - 43°29'00"N , 006°43'14"E - 43°28'28"N , 006°43'25"E - 43°28'04"N , 006°43'24"E - 43°28'14"N , 006°42'13"E - 43°28'51"N , 006°42'29"E - 43°29'09"N , 006°42'14"E - 43°29'34"N , 006°42'28"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 21ème régiment d'infanterie de marine (RIMa)<br>Permanence : 04 94 17 85 56<br>Cellule tir : 04 94 17 86 20 / 86 64<br>Contournement obligatoire pendant activité.<br>Activité connue de :<br>- NICE INFO<br>- LE LUC APP (si LF-R 95 active).<br>Administrator : 21st Marine Infantry Regiment (RIMa)<br>Helpdesk : +33 (0)4 94 17 85 56<br>Firing cell : +33 (0)4 94 17 86 20 / 86 64<br>Avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- NICE INFO<br>- LE LUC APP (if LF-R 95 active). |
| **LF R 50 C** | **FREJUS** | | | |
| 43°24'55"N , 006°43'38"E - 43°24'48"N , 006°43'30"E - 43°24'42"N , 006°43'40"E - 43°24'10"N , 006°44'14"E - 43°24'35"N , 006°44'35"E - 43°24'55"N , 006°43'38"E | 1000ft AMSL<br>----------<br>SFC | From 01 OCT to 14 JUN MON-SAT, except Public HOL<br>Possible activation 0500-2330 (SUM : - 1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 21ème régiment d'infanterie de marine (RIMa)<br>Permanence : 04 94 17 85 56<br>Cellule tir : 04 94 17 86 20 / 86 64<br>Contournement obligatoire pendant activité.<br>Administrator : 21st Marine Infantry Regiment (RIMa)<br>Helpdesk : +33 (0)4 94 17 85 56<br>Firing cell : +33 (0)4 94 17 86 20 / 86 64<br>Avoidance mandatory during activity. |
| **LF R 51** | **LIMOGES BELLEGARDE** | | | |
| 45°51'02"N , 001°10'14"E - 45°52'17"N , 001°11'25"E - 45°54'58"N , 001°19'03"E - 45°45'08"N , 001°09'50"E - 45°51'02"N , 001°10'14"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation during LIMOGES ATS SKED<br>Actual activity known on:<br>LIMOGES ATIS 128.075<br>LIMOGES TWR 118.175<br>LIMOGES INFO 124.050<br>TEL 05 55 48 40 37 | Activités vélivoles<br>Gliding activities | Gestionnaire : APP LIMOGES<br>CAG IFR, CAM contrôlée: contournement obligatoire.<br>CAG VFR, CAM V : sur autorisation de LIMOGES TWR.<br>Administrator: LIMOGES APP<br>GAT IFR, OAT controlled: Avoidance mandatory.<br>GAT VFR, OAT V: upon LIMOGES TWR authorisation. |
| **LF R 55 A** | **ORANGE-PLAN DE DIEU** | | | |
| 44°17'30"N , 004°56'21"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°14'20"N , 005°02'49"E - 44°04'33"N , 005°02'33"E - 44°06'48"N , 004°55'10"E - 44°13'04"N , 004°52'04"E - 44°17'30"N , 004°56'21"E | FL 065<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>- MON-THU : H24,<br>- FRI : SR-SS,<br>- outside these SKED, activity notified by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement Patrouille de France.<br>Defence specific activities.<br>French flying patrol training. | Gestionnaire : ORANGE APP.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité connue de :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- AVIGNON TWR.<br>Administrator : ORANGE APP.<br>GAT / OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Transponder mandatory.<br>Activity known on :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- AVIGNON TWR. |
| **LF R 55 AE** | **ORANGE-EST** | | | |
| 44°22'33"N , 005°05'46"E - 44°16'30"N , 005°09'45"E - 44°11'00"N , 005°10'00"E - 44°07'30"N , 005°10'30"E - 44°04'30"N , 005°06'00"E - 44°04'33"N , 005°02'33"E - 44°14'20"N , 005°02'49"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°17'30"N , 004°56'21"E - 44°22'33"N , 005°05'46"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from 15th OCT to 15th MAY except public HOL :<br>- from MON to FRI : 0830-0945.<br>Other slots by NOTAM :<br>- TUE and WED : 1450-1600<br>- THU : 1130-1245<br>(SUM : - 1HR). | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement ACFT de la Patrouille de France.<br>Defence specific activities.<br>French flying patrol training. | Gestionnaire : ORANGE APP.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activation réelle connue de :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz,<br>- PROVENCE APP/INFO.<br>Administrator : ORANGE APP.<br>GAT / OAT : Avoidance mandatory during activity.<br>Transponder mandatory.<br>Activity known on :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 55 B** | **ORANGE CARITAT** | | | |
| 44°37'00"N , 004°31'00"E - 44°25'00"N , 004°39'00"E - 44°07'30"N , 004°36'00"E - 44°09'00"N , 004°31'00"E - 44°10'20"N , 004°25'40"E - 44°14'00"N , 004°11'00"E - 44°23'00"N , 004°25'00"E - 44°37'00"N , 004°31'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédure AD MIL.<br>Entraînement VSV et combat.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedure<br>Flying without visibility and combat training. | A l'exclusion de la partie interférente avec l'AWY T 121.<br>Gestionnaire : ORANGE APP.<br>CAG / CAM : sur autorisation ORANGE APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activation réelle connue de :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz,<br>- MARSEILLE ACC/FIC,<br>- PROVENCE INFO.<br>Except for part interfering with T 121 AWY.<br>Administrator : ORANGE APP.<br>GAT / OAT : upon authorisation by ORANGE APP.<br>Transponder mandatory.<br>Activity known on :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz,<br>- MARSEILLE ACC/FIC,<br>- PROVENCE INFO. |
| **LF R 55 BE** | **ORANGE/NYONS** | | | |
| 44°22'33"N , 005°05'46"E - 44°19'09"N , 005°08'02"E - 44°14'56"N , 005°02'08"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°17'30"N , 004°56'21"E - 44°22'33"N , 005°05'46"E | FL 075<br>----------<br>3000ft AMSL | Activation :<br>MON-THU : 0730-0900, 1430-1600.<br>FRI : 0730-0900.<br>(SUM : -1 HR). | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : ORANGE APP.<br>CAG : contournement obligatoire pendant activité.<br>CAM : sur autorisation ORANGE APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Non activable lorsque la LF R 55 AE est active.<br>Activité réelle connue de :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz,<br>- PROVENCE APP/INFO.<br>Administrator : ORANGE APP.<br>GAT : mandatory avoidance during activity.<br>OAT : on authorisation by ORANGE APP.<br>Transponder mandatory.<br>Non activable when LF R 55 AE area is active.<br>Activity known on :<br>- ORANGE APP 118.925 MHz,<br>- PROVENCE APP/INFO. |
| **LF R 55 C** | **ORANGE CARITAT** | | | |
| 44°54'16"N , 004°10'18"E - 44°37'00"N , 004°31'00"E - 44°23'00"N , 004°25'00"E - 44°14'00"N , 004°11'00"E - 44°25'30"N , 003°50'00"E - 44°28'01"N , 003°46'36"E - 44°30'42"N , 003°43'00"E - 44°44'00"N , 003°43'00"E - 44°54'16"N , 004°10'18"E | FL 195<br>----------<br>FL 075 | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures Défense.<br>Entraînement VSV, voltige et combat.<br>Defence specific activities.<br>Defence procedures.<br>Blind Flying training, aerobatics and combat training. | Gestionnaire : ORANGE APP<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes avec l'AWY T 121, les zones LF-D 192 E et la LF-R 591 lorsqu'elles sont actives<br>CAG IFR / CAM : sur autorisation d'ORANGE 118.925 MHz<br>CAG VFR : pénétration sur autorisation, suivre les instructions d'ORANGE APP, transpondeur obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>- ORANGE APP<br>- MARSEILLE ACC<br>- PROVENCE INFO<br>Administrator: ORANGE APP<br>Airspace defined with the exception of portions interfering with T 121 AWY, LF-D 192 E and LF-R 591 areas when active<br>IFR GAT / OAT: upon authorisation of ORANGE 118.925 MHz<br>VFR GAT: entry upon authorization, follow ORANGE APP instructions, transponder mandatory<br>Actual activation known on:<br>- ORANGE APP<br>- MARSEILLE ACC<br>- PROVENCE INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 55 D** | **ORANGE CARITAT** | | | |
| 44°46'05"N , 004°20'08"E - 44°37'00"N , 004°31'00"E - 44°23'00"N , 004°25'00"E - 44°14'00"N , 004°11'00"E - 44°25'30"N , 003°50'00"E - 44°36'01"N , 004°13'51"E - 44°46'05"N , 004°20'08"E | FL 075<br>----------<br>4000ft AMSL | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement VSV, voltige et combat.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL Procedures.<br>Flying without visibility, aerobatics and combat training. | A l'exclusion de la partie interférant avec la LF-D 192 E lorsqu'elle est active.<br>Gestionnaire : ORANGE APP.<br>CAG/CAM : sur autorisation ORANGE APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>- ORANGE APP<br>- PROVENCE INFO.<br>Except for part overlapping with LF-D 192 E when active.<br>Managing authority : ORANGE APP.<br>GAT/OAT : upon ORANGE APP authorization.<br>Transponder mandatory.<br>Actual activation known on :<br>- ORANGE APP<br>- PROVENCE INFO. |
| **LF R 56** | **LORIENT** | | | |
| 48°16'00"N , 003°13'00"W - 48°13'00"N , 003°03'14"W - 47°59'38"N , 003°14'51"W - arc anti-horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 48°01'38"N , 003°26'14"W - 48°16'00"N , 003°13'00"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100<br>- TUE : 0900-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0900-1100<br>- THU : 0900-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0900-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- IROISE INFO,<br>- IROISE APP, LANDIVISIAU APP et LORIENT APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- IROISE INFO<br>- IROISE APP, LANDIVISIAU APP and LORIENT APP. |
| **LF R 57** | **BRETAGNE** | | | |
| 48°23'17"N , 001°26'56"W - 48°18'51"N , 001°09'32"W - 48°15'43"N , 000°57'21"W - 48°11'35"N , 000°57'14"W - 48°11'22"N , 001°09'06"W - 48°14'52"N , 001°23'56"W - 48°12'30"N , 001°41'30"W - 48°13'00"N , 003°03'14"W - 48°16'00"N , 003°13'00"W - 48°28'08"N , 003°48'55"W - 48°32'11"N , 003°40'40"W - 48°22'01"N , 003°00'00"W - 48°20'09"N , 002°30'04"W - 48°18'00"N , 002°08'30"W - 48°19'01"N , 001°46'03"W - 48°23'17"N , 001°26'56"W | 1800ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0900-1100<br>- TUE : 0900-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0900-1100<br>- THU : 0900-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0900-1100<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Plafond 2500 ft AMSL dans les limites latérales des TMA IROISE partie 3.<br>Altitude maxi du tronçon : 3000 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- IROISE APP, RENNES APP, LANDIVISIAU APP et LORIENT APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Upper limit 2500ft AMSL within IROISE TMA part 3.<br>Section maximum altitude : 3000ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- IROISE APP, RENNES APP, LANDIVISIAU APP and LORIENT APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 60** | **BEAUCE** | | | |
| 47°55'41"N , 001°09'32"E - 47°56'49"N , 001°14'06"E - 48°02'07"N , 001°36'33"E - 47°57'43"N , 001°33'41"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 47°58'10"N , 001°41'07"E - 47°53'28"N , 001°43'39"E - 47°46'09"N , 001°15'48"E - 47°51'02"N , 001°06'23"E - 47°55'41"N , 001°09'32"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM : MON-FRI H24 except HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement tactique très basse altitude.<br>Defence specific activities.<br>Very low altitude tactical training. | Gestionnaire : BRICY APP.<br>TEL 02 38 42 66 45<br>A l'exclusion de la LF-R 149 A lorsqu'elle est active.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf ACFT suivants qui devront se conformer aux instructions de BRICY APP :<br>- ACFT en entrainement dans la zone,<br>- ACFT en procédure arrivée ou départ d'Orléans Bricy. Ceux-ci pourront être soumis à des mesures de régulation spécifiques pouvant aller jusqu'à la suspension temporaire des vols,<br>- ACFT assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission est incompatible avec le contournement de la zone,<br>- AEM 8500 Baccon selon protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>- BRICY APP/TWR,<br>- SEINE INFO.<br>Administrator : BRICY APP.<br>TEL 02 38 42 66 45<br>Except LF-R 149 A when active.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory, except for the following ACFT which must comply with BRICY APP instructions :<br>- ACFT training in the area,<br>- ACFT going to or departing from Orléans Bricy. These ACFT could be subject to specific air traffic flow regulation measures which could go as far as a temporary suspension of flights,<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when the avoidance is not compatible with their missions,<br>- AEM 8500 Baccon according to protocol.<br>Activity known on :<br>- BRICY APP/TWR,<br>- SEINE INFO. |
| **LF R 61** | **MEDOC** | | | |
| 44°52'40"N , 001°31'02"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 45°33'40"N , 001°25'51"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 44°54'00"N , 001°00'00"W - 44°52'40"N , 001°00'00"W - 44°52'40"N , 001°31'02"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI except public HOL : 0800- 1700.<br>SUM:-1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vol d'essais<br>Defence specific activities.<br>Test flight | Gestionnaire :<br>BORDEAUX ESSAIS.<br>À l'exclusion de la LF-R290 Carcans lorsqu'elle est active.<br>CAG/CAM : Sur autorisation BORDEAUX ESSAIS 122.9.<br>Activité connue de :<br>BORDEAUX ESSAIS,<br>AQUITAINE INFO.<br>Administrator :<br>BORDEAUX ESSAIS.<br>Except LF-R290 Carcans when active.<br>GAT/OAT: upon BORDEAUX ESSAIS authorization 122.9.<br>Activity known on :<br>BORDEAUX ESSAIS,<br>AQUITAINE INFO. |
| **LF R 62 A** | **ESPERCE** | | | |
| cercle de 1000 m de rayon centré sur 43°18'58"N , 001°24'13"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | MON-FRI (EXC public HOL) : 0700-1900 (SUM - 1HR) | Vols expérimentaux d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Test flights for unmanned aircraft. | CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Gestionnaire : ONERA<br>05.62.25.25.61 (secrétariat)<br>05.62.25.27.78 (pilot)<br>ressac@onera.fr<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Administrator : ONERA.<br>05.62.25.25.61 (secreterial)<br>05.62.25.27.78 (pilot)<br>ressac@onera.fr |
| **LF R 62 B** | **ESPERCE** | | | |
| cercle de 1000 m de rayon centré sur 43°18'58"N , 001°24'13"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>500ft ASFC | Possible activation by NOTAM<br>MON-FRI (EXC public HOL) : 0700-1900 (SUM - 1HR) | Vols expérimentaux d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Test flights for unmanned aircraft. | CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Gestionnaire : ONERA<br>05.62.25.25.61 (secrétariat)<br>05.62.25.27.78 (pilot)<br>ressac@onera.fr<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Administrator : ONERA.<br>05.62.25.25.61 (secreterial)<br>05.62.25.27.78 (pilot)<br>ressac@onera.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 63** | **MORONVILLIERS** | | | |
| 49°14'06"N , 004°18'03"E - 49°13'33"N , 004°20'07"E - 49°12'56"N , 004°20'45"E - 49°12'43"N , 004°20'22"E - 49°12'22"N , 004°20'29"E - 49°12'37"N , 004°16'35"E - 49°13'30"N , 004°15'41"E - 49°13'54"N , 004°15'59"E - 49°13'54"N , 004°17'14"E - 49°14'06"N , 004°18'03"E | FL 065<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Mise en oeuvre d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Explosives. | CAM/CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : Centre d'Appui et de la Préparation au Combat Interarmées - 51e RI (CAPCIA-51RI).<br>TEL : 03 26 67 81 02/82 31.<br>Activité réelle connue de Permanence Tir : 03 26 67 81 00.<br>OAT/GAT : avoidance mandatory during activity.<br>Administrator : Centre d'Appui et de la Préparation au Combat Interarmées - 51e RI (CAPCIA-51RI).<br>TEL : 03 26 67 81 02/82 31.<br>Actual activity known on Permanence Tir : 03 26 67 81 00. |
| **LF R 64 A0** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'30"N , 006°32'30"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°47'00"N , 006°15'00"E - 42°47'00"N , 006°00'00"E - 42°55'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs, procédures AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing, AD MIL procedures. | Gestionnaire : TOULON APP.<br>Espace défini à l'exclusion de la CTR HYERES, des LF-P 48 FORT DE BRÉGANÇON, LF-R 234 A TOURRIS, lorsqu'elles sont actives, et des LF-P 62 TOULON et LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de TOULON TRANSIT.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation de TOULON APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO.<br>Administrator : TOULON APP.<br>Airspace defined except for CTR HYERES, LF-P 48 FORT DE BRÉGANÇON, LF-R 234 A TOURRIS, when active, and LF-P 62 TOULON and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>VFR GAT/V OAT: entry with authorization from TOULON TRANSIT.<br>IFR GAT/ I and T OAT: entry with authorization from TOULON APP.<br>Activity known on:<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO. |
| **LF R 64 A1** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'30"N , 006°32'30"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°47'00"N , 006°15'00"E - 42°47'00"N , 006°00'00"E - 42°55'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E | 3500ft ASFC<br>----------<br>1000ft ASFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs, procédures AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing, AD MIL procedures. | Gestionnaire : TOULON APP.<br>Espace défini à l'exclusion de la CTR HYERES, des LF-P 48 FORT DE BRÉGANÇON, LF-R 234 A et B TOURRIS, lorsqu'elles sont actives, et des LF-P 62 TOULON et LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Espace en partie commun avec la CTA TOULON partie 1.1.<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de TOULON TRANSIT.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation de TOULON APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO.<br>Administrator : TOULON APP.<br>Airspace defined except for CTR HYERES, LF-P 48 FORT DE BRÉGANÇON, LF-R 234 A and B TOURRIS, when active, and LF-P 62 TOULON and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Airspace partly shared with CTA TOULON part 1.1.<br>VFR GAT/V OAT : entry with authorization from TOULON TRANSIT.<br>IFR GAT/ I and T OAT : entry with authorization from TOULON APP.<br>Activity known on :<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 64 A2** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'30"N , 006°32'30"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°47'00"N , 006°15'00"E - 42°47'00"N , 006°00'00"E - 42°55'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E | FL 125<br>----------<br>3500ft ASFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs, procédures AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing, AD MIL procedures. | Gestionnaire : TOULON APP.<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-R 234 B TOURRIS, lorsqu'elle est active, et des LF-P 62 TOULON et LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Espace commun avec la CTA TOULON partie 1.2.<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de TOULON TRANSIT.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation de TOULON APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO.<br>Administrator : TOULON APP.<br>Airspace defined except for LF-R 234 B TOURRIS, when active, and LF-P 62 TOULON and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Airspace shared with CTA TOULON part 1.2.<br>VFR GAT/V OAT : entry with authorization from TOULON TRANSIT.<br>IFR GAT/ I and T OAT : entry with authorization from TOULON APP.<br>Activity known on :<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO. |
| **LF R 64 A3** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'30"N , 006°32'30"E - 43°04'00"N , 006°40'00"E - 42°50'00"N , 006°40'00"E - 42°47'00"N , 006°15'00"E - 42°47'00"N , 006°00'00"E - 42°55'00"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E | FL 195<br>----------<br>FL 125 | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs, procédures AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing, AD MIL procedures. | Gestionnaire : TOULON APP.<br>Espace défini à l'exclusion des LF-P 62 TOULON et LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Espace commun avec la CTA TOULON partie 1.3.<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de TOULON TRANSIT.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation de TOULON APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO.<br>Administrator : TOULON APP.<br>Airspace defined except for LF-P 62 TOULON and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>Airspace shared with CTA TOULON part 1.3.<br>VFR GAT/V OAT : entry with authorization from TOULON TRANSIT.<br>IFR GAT/ I and T OAT : entry with authorization from TOULON APP.<br>Activity known on :<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO. |
| **LF R 64 B** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 006°00'00"E - 43°15'30"N , 006°00'00"E - 43°18'00"N , 006°06'00"E - 43°17'00"N , 006°12'00"E - 43°09'50"N , 006°22'16"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°10'30"N , 006°00'00"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24; Activity known on MARSEILLE ACC; Activity announced by RAI 118,275. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédure AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures. | Gestionnaire: CUERS TWR 122.7.<br>A l'exclusion des LF-R 234 A et B TOURRIS lorsqu'elles sont actives.<br>Pénétration: Contact préalable obligatoire sur RAI 118.275, se conformer aux prescriptions.<br>Maintien de la fréquence 122.7 obligatoire en R 64 B quelle que soit l'activité annoncée.<br>VFR: suivre instructions annoncées par RAI.<br>Sur ITI publié,autorisé après contact radio avec TOULON APP.<br>Administrator: CUERS TWR 122.7.<br>Except for LF-R 234 A and B TOURRIS when active.<br>Entry: prior contact mandatory on RAI 118.275, to comply with requirements.Radio watchkeeping 122.7 mandatory in R 64 B whatever the activity announced is.<br>VFR: follow instructions announced on RAI.<br>On published route, authorised after radio contact with TOULON APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 64 C** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 006°02'36"E - 43°10'31"N , 006°14'51"E - 43°06'22"N , 006°22'07"E - 43°04'48"N , 006°23'45"E - 42°56'47"N , 006°14'58"E - 42°56'46"N , 005°57'41"E - 43°00'03"N , 005°54'25"E - 43°04'04"N , 006°00'07"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 43°05'46"N , 006°08'45"E - 43°10'30"N , 006°02'36"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Defense.<br>École de pilotage.<br>Procédures AD MIL.<br>Defense specific activities.<br>Flying school.<br>MIL AD procedures. | Gestionnaire : TOULON APP.<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-P 48 FORT DE BREGANÇON lorsqu'elle est active.<br>Zone activable uniquement en dehors des créneaux d'activité de la LF-R 64 A0 TOULON et de la CTR HYERES.<br>Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs autorisés par le gestionnaire et les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police, de sécurité civile ou d'état lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de leur mission.<br>Activité réelle connue de : TOULON APP, TOULON TRANSIT.<br>Administrator : TOULON APP.<br>Airspace defined except for LF-P 48 FORT DE BREGANÇON when active.<br>Zone activation possible only outside LF-R 64 A0 TOULON and HYERES CTR actual activity hours.<br>Avoidance compulsory when active unless further authorization from Toulon or for rescue and state missions.<br>Activity known from : TOULON APP, TOULON TRANSIT. |
| **LF R 65** | **SOLENZARA** | | | |
| 42°20'00"N , 009°15'00"E - 42°20'00"N , 009°42'00"E - 41°35'00"N , 009°42'00"E - 41°35'00"N , 009°30'00"E - 41°48'00"N , 009°15'00"E - 42°20'00"N , 009°15'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures Défense.<br>Defence specific activities.<br>Defence procedures. | Gestionnaire : SOLENZARA APP<br>A l'exclusion de la LF-R 325 et des LF-R 66 A, B et/ou C lorsqu'elles sont actives<br>CAG / CAM : sur autorisation de SOLENZARA APP 119.9<br>Pour les espaces communs avec TMA BASTIA de classe D, autorisation à obtenir auprès de :<br>-BASTIA APP si FL < 145<br>-MARSEILLE ACC si FL >= 145<br>Survol de l'AD interdit en-dessous de 1000 ft ASFC<br>Administrator: SOLENZARA APP<br>Except for LF-R325 and LF-R 66 A, B and/or C when active<br>GAT / OAT: upon SOLENZARA APP 119.9 authorisation<br>For parts shared with BASTIA class D TMA, authorisation from:<br>-BASTIA APP if BLW FL 145<br>-MARSEILLE ACC if ABV FL 145<br>Flying over AD BLW 1000ft ASFC prohibited |
| **LF R 66 A1** | **SOLENZARA** | | | |
| 42°16'00"N , 009°38'00"E - 42°05'50"N , 009°38'00"E - 42°05'50"N , 009°28'00"E - 42°11'00"N , 009°28'00"E - 42°16'00"N , 009°31'00"E - 42°16'00"N , 009°38'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Activable LUN-VEN sauf JF :<br>0700-1630. (ETE:-1HR.)<br>En dehors de ces horaires, activation par NOTAM.<br>Hors activité de la LF-R 66 A2.<br>Possible activation MON-FRI EXC public HOL:<br>0700- 1630. (SUM:-1HR).<br>Other times, activation by NOTAM.<br>Outside LF-R 66 A2 activity. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Air/Sol, bombardements.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Air/Ground, bombing. | Gestionnaire SOLENZARA APP.<br>CAG et CAM sur autorisation de SOLENZARA APP 119.900<br>Activité connue de :<br>-SOLENZARA APP 119.900<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>Inactivité annoncée par RAI 119.900<br>Administrator SOLENZARA APP.<br>GAT and OAT upon SOLENZARA APP 119.900 authorisation.<br>Activity known on :<br>-SOLENZARA APP 119.900<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>Inactivity announced on RAI 119.900 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 66 A2** | **SOLENZARA** | | | |
| 42°11'22"N , 009°31'51"E - 42°11'33"N , 009°32'32"E - 42°11'30"N , 009°32'39"E - 42°11'34"N , 009°33'28"E - 42°11'34"N , 009°37'00"E - 42°08'30"N , 009°37'00"E - 42°08'30"N , 009°33'29"E - 42°09'46"N , 009°33'14"E - 42°10'28"N , 009°31'45"E - 42°11'22"N , 009°31'51"E | FL 130<br>----------<br>SFC | Activable LUN-VEN : H24<br>Hors activité de la LF-R 66 A1.<br>Possible activation MON-FRI : H24<br>Outside LF-R 66 A1 activity. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground. | Gestionnaire SOLENZARA APP.<br>CAG et CAM sur autorisation de SOLENZARA APP 119.9<br>Activité connue de :<br>-SOLENZARA APP 119.9<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>-RAI 119.9<br>Officier de tir 04.95.38.90.99<br>Administrator SOLENZARA APP.<br>GAT and OAT upon SOLENZARA APP 119.9 authorisation.<br>Activity known on :<br>-SOLENZARA APP 119.9<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>-RAI 119.9<br>Officier de tir 04.95.38.90.99 |
| **LF R 66 B** | **SOLENZARA** | | | |
| 42°16'00"N , 009°31'00"E - 42°11'00"N , 009°28'00"E - 42°05'50"N , 009°28'00"E - 42°05'50"N , 009°22'00"E - 42°16'00"N , 009°22'00"E - 42°16'00"N , 009°31'00"E | FL 195<br>----------<br>3000ft ASFC | Possible activation MON-FRI except public HOL: 0700- 1630. SUM:-1HR. Other times, activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Air/Sol, bombardements.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Air/Ground, bombing. | Gestionnaire SOLENZARA APP.<br>IFR/VFR et CAM sur autorisation de SOLENZARA APP 119.900<br>Activité connue de :<br>-SOLENZARA APP 119.900<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>Inactivité annoncée par RAI 119.900<br>Administrator SOLENZARA APP.<br>IFR/VFR and OAT upon SOLENZARA APP 119.900 authorisation.<br>Activity known on :<br>-SOLENZARA APP 119.900<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>Inactivity announced on RAI 119.900 |
| **LF R 66 C** | **SOLENZARA** | | | |
| 42°16'00"N , 009°42'00"E - 41°58'00"N , 009°42'00"E - 41°58'00"N , 009°35'00"E - 42°05'50"N , 009°28'00"E - 42°11'00"N , 009°28'00"E - 42°16'00"N , 009°31'00"E - 42°16'00"N , 009°42'00"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation MON-FRI except public HOL: 0700- 1630. SUM:-1HR. Other times, activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Air/Sol, bombardements.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Air/Ground, bombing. | Gestionnaire SOLENZARA APP<br>A l'exclusion de la LF R 66 A lorsqu'elle est active.<br>IFR/VFR et CAM sur autorisation de SOLENZARA APP 119.900<br>Activité connue de :<br>-SOLENZARA APP 119.900<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>Inactivité annoncée sur RAI 119.900<br>Administrator SOLENZARA APP.<br>Except for LF R 66 A when active.<br>IFR/VFR and OAT upon SOLENZARA APP 119.900 authorisation.<br>Activity known on :<br>-SOLENZARA APP 119.900<br>-MARSEILLE ACC/FIC 120.550<br>-BASTIA APP 123.825<br>Inactivity announced on RAI 119.900 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 69** | **CHAMPAGNE** | | | |
| 49°22'40"N , 004°40'00"E - 49°19'00"N , 004°46'30"E - 48°58'01"N , 005°00'03"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 48°55'40"N , 004°50'00"E - 48°49'13"N , 004°54'01"E - 48°38'45"N , 004°57'30"E - 48°37'53"N , 004°59'59"E - 48°22'23"N , 005°04'37"E - 48°15'11"N , 005°33'18"E - 48°05'22"N , 005°42'05"E - 48°13'17"N , 005°09'07"E - 48°17'26"N , 004°54'25"E - 48°34'05"N , 004°50'05"E - 48°36'36"N , 004°46'57"E - 48°47'29"N , 004°43'24"E - 49°14'40"N , 004°26'00"E - 49°22'40"N , 004°40'00"E | 2700ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>MON: 0830 - 1100 and 1230 - 1600.<br>TUE: 0830 - 1100 and 1230 - 2359.<br>WED: 0000 - 0059 and 0830 - 1100 and SS+30 - 2359.<br>THU: 0000 - 0059 and 0830 - 1100 and 1230 - 2359.<br>FRI: 0000 - 0059 and 0830 - 1100.<br>SUM: -1HR.<br>Except HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions.<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>A l'exclusion des LF- R3 A et B Vouziers Séchault lorsqu'elles sont actives et de la LF-R 175A.<br>Altitude maximale du plafond 4400 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CIV PARIS<br>- SIV SEINE<br>- SIV BALE<br>- AD LFSI, LFSO, LFSG, LFQB et LFOK.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Except for Vouziers Séchault LF- R3 A and B when active and LF- R 175A.<br>Maximum upper limit 4400ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS FIC<br>- SEINE FIS<br>- BASEL FIS<br>- LFSI, LFSO, LFSG, LFQB and LFOK AD. |
| **LF R 71 A** | **SALON** | | | |
| 44°23'15"N , 005°10'07"E - 44°18'13"N , 005°34'27"E - 44°06'36"N , 005°59'01"E - 43°55'18"N , 005°59'01"E - 43°43'55"N , 005°30'55"E - 43°35'12"N , 005°25'23"E - 43°33'44"N , 005°20'11"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 44°23'15"N , 005°10'07"E | FL 195<br>----------<br>FL 075 | Possible activation:<br>- MON-FRI: 0600- 2300<br>Activation by NOTAM<br>- SAT: 0600-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École pilotage.<br>Entraînement voltige VSV.<br>Procédures AD MIL.<br>Activité militaire spécifique.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school<br>Flying without visibility aerobatics training.<br>MIL AD procedures<br>MIL activity | Gestionnaire : SALON APP.<br>CAG : sur autorisation de SALON APP 135.150 MHz et selon conditions fixées par protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.300 - 124.350 MHz<br>Activité annoncée par RAI 135.150 MHz.<br>Administrator : SALON APP.<br>GAT : with authorization from SALON APP 135.150 MHz and according to conditions laid down by protocol.<br>Activity known on:<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz.<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.300 - 124.350 MHz<br>Activity announced on RAI 135.150 MHz. |
| **LF R 71 B** | **SALON** | | | |
| 43°56'45"N , 005°00'53"E - 44°23'16"N , 004°55'48"E - 44°23'15"N , 005°10'07"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°56'45"N , 005°00'53"E | FL 145<br>----------<br>FL 075 | Possible activation:<br>- MON-FRI: 0600- 2300<br>Activation by NOTAM<br>- SAT: 0600-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École pilotage.<br>Entraînement voltige VSV.<br>Procédures AD MIL.<br>Activité militaire spécifique.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school<br>Flying without visibility aerobatics training.<br>MIL AD Procedures<br>MIL activity. | Gestionnaire : SALON APP.<br>CAG : sur autorisation de SALON APP 135.150 MHz et selon conditions fixées par protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz.<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.300 - 124.350 MHz<br>Activité annoncée par RAI 135.150 MHz.<br>Administrator : SALON APP.<br>GAT : with authorization from SALON APP 135.150 MHz and according to conditions laid down by protocol.<br>Activity known on:<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz.<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.300 - 124.350 MHz<br>Activity announced on RAI 135.150 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 71 C** | **SALON** | | | |
| 43°59'49"N , 005°00'19"E - 43°58'51"N , 005°19'16"E - 43°34'54"N , 005°28'58"E - 43°35'12"N , 005°25'23"E - 43°33'44"N , 005°20'11"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°53'21"N , 005°12'39"E - 43°56'45"N , 005°00'53"E - 43°59'49"N , 005°00'19"E | FL 075<br>----------<br>3000ft AMSL | Possible activation:<br>- MON-FRI: 0600- 2300<br>Activation by NOTAM<br>- SAT: 0600-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École pilotage.<br>Entraînement voltige VSV.<br>Procédures AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school<br>Flying without visibility aerobatics training.<br>MIL AD Procedures. | Gestionnaire : SALON APP.<br>CAG : sur autorisation de SALON APP 135.150 MHz et selon conditions fixées par protocole.<br>Espace défini à l'exclusion de la portion de LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE lorsqu'elle est active.<br>Zone activable uniquement en dehors des créneaux d'activité réelle de la CTA 2 SALON.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3 / 124.350<br>Activité annoncée par RAI 135.150 MHz.<br>Administrator : SALON APP.<br>GAT : with authorization from SALON APP 135.150 MHz and according to conditions laid down by protocol.<br>Airspace defined excluding the part of LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE when active.<br>Zone activation possible only outside CTA 2 SALON actual activity hours.<br>Activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3 / 124.350<br>Activity announced on RAI 135.150 MHz. |
| **LF R 71 D** | **SALON** | | | |
| 43°55'18"N , 005°59'01"E - 43°40'18"N , 005°59'01"E - 43°41'16"N , 005°47'03"E - 43°35'12"N , 005°25'23"E - 43°43'55"N , 005°30'55"E - 43°55'18"N , 005°59'01"E | FL 155<br>----------<br>FL 075 | Possible activation:<br>- MON-FRI: 0600- 2300<br>Activation by NOTAM<br>- SAT: 0600-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École pilotage.<br>Entraînement voltige VSV.<br>Procédures AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school<br>Flying without visibility aerobatics training.<br>MIL AD Procedures. | Gestionnaire : SALON APP.<br>CAG : sur autorisation de SALON APP 135.150 MHz et selon conditions fixées par protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.300 - 124.350 MHz<br>Activité annoncée par RAI 135.150 MHz.<br>Administrator : SALON APP.<br>GAT : with authorization from SALON APP 135.150 MHz and according to conditions laid down by protocol.<br>Activity known on:<br>- MARSEILLE ACC/INFO 120.550 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.300 - 124.350 MHz<br>Activity announced on RAI 135.150 MHz. |
| **LF R 71 E** | **SALON** | | | |
| 43°40'18"N , 005°59'01"E - 43°33'44"N , 005°42'58"E - 43°35'12"N , 005°25'23"E - 43°41'16"N , 005°47'03"E - 43°40'18"N , 005°59'01"E | FL 115<br>----------<br>FL 075 | Possible activation:<br>- MON-FRI: 0600- 2300<br>Activation by NOTAM<br>- SAT: 0600-1100<br>SUM: - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École pilotage.<br>Entraînement voltige VSV.<br>Procédures AD MIL.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school<br>Flying without visibility aerobatics training.<br>MIL AD Procedures. | idem LF-R 71 A SALON.<br>Same as SALON LF-R 71 A. |
| **LF R 73** | **LA SALANQUE** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 42°47'37"N , 002°59'55"E | 1650ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Centre radioélectrique<br>Defence specific activities.<br>Radio-electric centre | Gestionnaire: NIL<br>CAG : contournement obligatoire.<br>Administrator: NIL<br>CAG: Avoidance mandatory. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 77 A** | **SALON DE PROVENCE** | | | |
| 43°46'20"N , 004°58'00"E - 43°48'10"N , 004°58'21"E - 43°51'40"N , 005°13'15"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°42'38"N , 005°00'01"E - 43°46'20"N , 004°58'00"E | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation:<br>0500-2359<br>SUM: -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de pilotage<br>Entraînement voltige<br>Procédure Défense<br>Defence specific activities.<br>Pilot school<br>Aerobatics training<br>Defence Procedure | Gestionnaire : ESCA SALON<br>Activité réelle connue de :<br>- SALON APP ou annoncée sur RAI 135.150 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3 / 124.350 MHz<br>CAG : pénétration sur autorisation ; suivre les instructions de SALON APP<br>Administrator: ESCA SALON<br>Actual activity known on:<br>- SALON APP or announced on RAI 135.150 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3 / 124.350 MHz<br>GAT: entry upon authorization ; follow instructions of SALON APP |
| **LF R 77 B** | **SALON DE PROVENCE** | | | |
| 43°38'23"N , 005°02'12"E - 43°38'24"N , 004°58'15"E - 43°33'10"N , 005°01'10"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°38'23"N , 005°02'12"E | 2000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible daily activation :<br>0500- 2359.<br>SUM:-1HR.<br>Activityknown on MARSEILLE ACC/FIC 119, 75.<br>Inactivity announced on RAI 135,15. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de pilotage.<br>Procédures AD<br>MIL.<br>Entraînement voltige.<br>Defence specific activities.<br>Pilot school<br>MIL AD<br>Procedures.<br>Aerobatics training | Idem LF-R 77A SALON.<br>Same as SALON LF- R 77A . |
| **LF R 83** | **NICE MONT AGEL** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°46'17"N , 007°25'30"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Obstacles artificiels<br>Defence specific activities.<br>Man made obstacles | Gestionnaire: NIL.<br>Contournement obligatoire pour les PUL.<br>Administrator: NIL.<br>Avoidance mandatory for Ultra light gliders. |
| **LF R 84 A** | **DOMAINE DE VERSAILLES** | | | |
| 48°49'18"N , 002°06'26"E - 48°49'10"N , 002°06'55"E - 48°48'44"N , 002°06'40"E - 48°48'31"N , 002°07'43"E - 48°48'02"N , 002°07'24"E - 48°48'09"N , 002°05'45"E - 48°49'18"N , 002°06'26"E | FL 040<br>----------<br>SFC | H24 | Site classé<br>Classified heritage site | Contournement obligatoire, sauf dérogation exceptionnelle accordée par la Préfecture des Yvelines.<br>Avoidance mandatory, unless exceptional exemption granted by Yvelines prefecture. |
| **LF R 84 B** | **DOMAINE DE VERSAILLES** | | | |
| 48°48'25"N , 002°05'55"E - 48°48'09"N , 002°05'45"E - 48°48'07"N , 002°05'15"E - 48°48'21"N , 002°05'25"E - 48°48'25"N , 002°05'55"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Site classé<br>Classified heritage site | Contournement obligatoire, sauf dérogation exceptionnelle accordée par la Préfecture des Yvelines.<br>Avoidance mandatory, unless exceptional exemption granted by Yvelines prefecture. |
| **LF R 87** | **EPINAL MIRECOURT** | | | |
| 48°23'30"N , 006°14'22"E - 48°20'17"N , 006°17'37"E - arc horaire de 4 NM de rayon centré sur 48°19'57"N , 006°11'37"E - 48°16'01"N , 006°10'28"E - 48°16'50"N , 006°03'22"E - arc horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 48°19'30"N , 006°04'00"E - 48°22'01"N , 006°02'32"E - 48°23'43"N , 006°09'34"E - arc horaire de 4 NM de rayon centré sur 48°19'57"N , 006°11'37"E - 48°23'30"N , 006°14'22"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Circulation et procédures d'aérodrome.<br>Circuit and AD procedures. | Gestionnaire : NIL<br>CAG IFR/VFR, CAM<br>Contact radio obligatoire avec EPINAL Info ou A/A en l'absence AFIS 120.2 MHz.<br>Administrator: NIL<br>GAT IFR/VFR, OAT<br>Radio contact mandatory with EPINAL Info or A/A in AFIS 120.2MHz absence . |
| **LF R 88** | **BERRE-LA FARE** | | | |
| 43°33'42"N , 005°13'42"E - 43°32'42"N , 005°13'56"E - 43°30'39"N , 005°13'54"E - 43°30'37"N , 005°08'09"E - 43°31'21"N , 005°07'14"E ( ARP SALON ) - 43°32'12"N , 005°07'31"E - 43°33'06"N , 005°09'16"E - 43°33'42"N , 005°13'42"E | 1300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Circulation d'aérodrome.<br>Aerodrome circuit | Gestionnaire : NIL.<br>CAG/IFR, CAM I/T : contournement obligatoire.<br>CAG/VFR et CAM V : réservé aux aéronefs à l'arrivée et au départ de BERRE LA FARE.<br>Aéronefs télépilotés sans équipage à bord : pénétration et évolution autorisées suivant protocole avec l'exploitant de l'aérodrome de BERRE LA FARE.<br>Administrator: NIL.<br>GAT/IFR, OAT I/T : Avoidance mandatory.<br>CAG/VFR and CAM V : reserved for aircraft outbound or inbound BERRE LA FARE AD.<br>Unmanned aircraft : authorization for entering and flying in the area according to protocol with AD operator of BERRE LA FARE. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 89** | **OPOUL** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 42°50'15"N , 002°50'00"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol et mise en oeuvre d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground Explosives | Gestionnaire : NIL.<br>CAG VFR, CAM : contournement obligatoire.<br>CAG IFR : selon protocole.<br>Administrator: NIL.<br>GAT VFR, OAT: Avoidance mandatory.<br>CAG IFR : according to protocol. |
| **LF R 92** | **PAGNY** | | | |
| 48°35'33"N , 005°44'48"E - 48°31'40"N , 005°48'30"E - 48°29'00"N , 005°45'30"E - 48°32'15"N , 005°40'05"E - 48°35'33"N , 005°44'48"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation<br>SR- 30 to SS+30<br>According to protocol | Activités de vol libre sous l'égide du Comité départemental de vol libre (CDVL) 54.<br>Comité départemental (CDVL) 54 paragliding activities. | IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de OCHEY APP 127.250 MHz.<br>IFR/VFR/OAT: Avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on OCHEY APP 127.250 MHz. |
| **LF R 93** | **ETAIN ROUVRES** | | | |
| cercle de 2 NM de rayon centré sur 48°53'35"N , 005°29'00"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement VSV.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL Procedures.<br>Flying without visibility training. | Gestionnaire : 3ème RHC<br>IFR : sur autorisation ETAIN APP.<br>VFR : autorisé après contact radio, suivre instructions de ETAIN APP.<br>Inactivité annoncée par RAI 120.125.<br>Administrator: 3rd RHC.<br>IFR: upon ETAIN APP authorisation.<br>VFR: Authorised after radio contact, follow ETAIN APP instructions.<br>Inactivity announced on RAI 120.125. |
| **LF R 94 A** | **MEUCON** | | | |
| 47°45'10"N , 002°49'35"W - 47°45'10"N , 002°46'20"W - 47°44'25"N , 002°45'40"W - 47°44'00"N , 002°46'20"W - 47°44'00"N , 002°49'35"W - 47°45'10"N , 002°49'35"W | FL 075<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>- MON-FRI except HOL : 0600-2300,<br>- SAT, SUN and HOL : 0600-1800.<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 3ème RIMa-Camp de MEUCON : 02 97 44 42 22.<br>IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- VANNES INFO (HOR ATS)<br>- NANTES INFO / APP<br>Administrator : 3ème RIMa- Camp de MEUCON : 02 97 44 42 22.<br>IFR/VFR/OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Actual activity known on :<br>- VANNES INFO (ATS SKED)<br>- NANTES INFO /APP |
| **LF R 94 B** | **MEUCON** | | | |
| 47°45'10"N , 002°49'35"W - 47°45'10"N , 002°46'20"W - 47°44'25"N , 002°45'40"W - 47°44'00"N , 002°46'20"W - 47°44'00"N , 002°49'35"W - 47°45'10"N , 002°49'35"W | FL 095<br>----------<br>FL 075 | Possible activation :<br>MON and FRI except HOL : 0630-0930, 1130-1500<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 3ème RIMa-Camp de MEUCON : 02 97 44 42 22.<br>IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- VANNES INFO (HOR ATS)<br>- NANTES INFO / APP<br>Administrator : 3ème RIMa- Camp de MEUCON : 02 97 44 42 22.<br>IFR/VFR/OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Actual activity known on :<br>- VANNES INFO (ATS SKED)<br>- NANTES INFO / APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 95 A** | **LE LUC** | | | |
| 43°41'30"N , 005°54'35"E - 43°30'00"N , 006°36'40"E -<br>43°18'10"N , 006°36'40"E - 43°18'50"N , 006°30'09"E -<br>43°16'35"N , 006°28'20"E - 43°18'00"N , 006°06'00"E -<br>43°15'00"N , 005°58'35"E - 43°28'17"N , 005°41'30"E -<br>43°35'40"N , 005°43'00"E - 43°41'30"N , 005°54'35"E | FL 055<br>----------<br>SFC | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement HEL, ACFT.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures HEL, ACFT training. | Gestionnaire : LE LUC APP<br>Zone définie à l'exclusion des LF-R 1250 A et B POURRIERES lorsqu'elles sont actives.<br>CAG/CAM : sur autorisation LE LUC APP.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Activité réelle connue de LE LUC APP ou annoncée par RAI 122.2 MHz.<br>Adminitrator : LE LUC APP<br>Airspace defined except for the interfering LF-R 1250 A and B POURRIERES areas, when active.<br>GAT/OAT : with authorization of LE LUC APP.<br>Activity known on :<br>-PROVENCE INFO<br>-NICE INFO<br>-MARSEILLE ACC/FIC.<br>Actual activity known on LE LUC APP or announced on RAI 122.2 MHz. |
| **LF R 95 B1** | **LE LUC** | | | |
| 43°18'00"N , 006°06'00"E - 43°16'35"N , 006°28'20"E -<br>43°13'40"N , 006°24'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E -<br>43°10'31"N , 006°01'15"E - 43°13'10"N , 006°00'56"E -<br>43°15'00"N , 005°58'35"E - 43°18'00"N , 006°06'00"E | FL 055<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement HEL, ACFT.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures HEL, ACFT training. | Gestionnaire : LE LUC APP<br>CAG/CAM : sur autorisation LE LUC APP.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Activité réelle connue de LE LUC APP ou annoncée par RAI 122.2 MHz.<br>Adminitrator : LE LUC APP<br>GAT/OAT : with authorization of LE LUC APP.<br>Activity known on :<br>-PROVENCE INFO<br>-NICE INFO<br>-MARSEILLE ACC/FIC.<br>Actual activity known on LE LUC APP or announced on RAI 122.2 MHz. |
| **LF R 95 B2** | **LE LUC** | | | |
| 43°18'50"N , 006°30'09"E - 43°18'10"N , 006°36'40"E -<br>43°16'00"N , 006°36'40"E - 43°13'40"N , 006°24'00"E -<br>43°16'35"N , 006°28'20"E - 43°18'50"N , 006°30'09"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement HEL, ACFT.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures HEL, ACFT training. | Gestionnaire : LE LUC APP<br>CAG/CAM : sur autorisation LE LUC APP.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Activité réelle connue de LE LUC APP ou annoncée par RAI 122.2 MHz.<br>Adminitrator : LE LUC APP<br>GAT/OAT : with authorization of LE LUC APP.<br>Activity known on :<br>-PROVENCE INFO<br>-NICE INFO<br>-MARSEILLE ACC/FIC.<br>Actual activity known on LE LUC APP or announced on RAI 122.2 MHz. |
| **LF R 95 C** | **LE LUC** | | | |
| 43°30'00"N , 006°36'40"E - 43°28'48"N , 006°41'00"E -<br>43°20'40"N , 006°41'00"E - 43°18'10"N , 006°36'40"E -<br>43°30'00"N , 006°36'40"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement HEL, ACFT.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures HEL, ACFT training. | Gestionnaire : LE LUC APP<br>CAG/CAM : sur autorisation LE LUC APP.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Activité réelle connue de LE LUC APP ou annoncée par RAI 122.2 MHz.<br>Adminitrator : LE LUC APP<br>GAT/OAT : with authorization of LE LUC APP.<br>Activity known on :<br>-PROVENCE INFO<br>-NICE INFO<br>-MARSEILLE ACC/FIC.<br>Actual activity known on LE LUC APP or announced on RAI 122.2 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 95 D1** | **LE LUC** | | | |
| 43°41'30"N , 005°54'35"E - 43°31'01"N , 006°33'00"E - 43°30'14"N , 006°26'04"E - 43°28'35"N , 006°20'30"E - 43°21'20"N , 006°19'56"E - 43°17'30"N , 006°14'00"E - 43°18'00"N , 006°06'00"E - 43°13'10"N , 006°00'56"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°30'54"N , 005°42'02"E - 43°35'40"N , 005°43'00"E - 43°41'30"N , 005°54'35"E | FL 065<br>----------<br>FL 055 | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement HEL, ACFT.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures<br>HEL, ACFT training. | Gestionnaire : LE LUC APP<br>CAG/CAM : sur autorisation LE LUC APP.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Activité réelle connue de LE LUC APP ou annoncée par RAI 122.2 MHz.<br>Adminitrator : LE LUC APP<br>GAT/OAT : with authorization of LE LUC APP.<br>Activity known on :<br>-PROVENCE INFO<br>-NICE INFO<br>-MARSEILLE ACC/FIC.<br>Actual activity known on LE LUC APP or announced on RAI 122.2 MHz. |
| **LF R 95 D2** | **LE LUC** | | | |
| 43°30'54"N , 005°42'02"E - 43°28'17"N , 005°41'30"E - 43°13'10"N , 006°00'56"E - 43°28'14"N , 005°59'00"E - 43°30'54"N , 005°42'02"E | FL 065<br>----------<br>FL 055 | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement HEL, ACFT.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures<br>HEL, ACFT training. | Gestionnaire : LE LUC APP<br>CAG/CAM : sur autorisation LE LUC APP.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Activité réelle connue de LE LUC APP ou annoncée par RAI 122.2 MHz.<br>Administrator : LE LUC APP<br>GAT/OAT : upon LE LUC APP authorization.<br>Activity known on :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Actual activity known on LE LUC APP or announced on RAI 122.2 MHz. |
| **LF R 95 D3** | **LE LUC** | | | |
| 43°18'00"N , 006°06'00"E - 43°13'10"N , 006°00'56"E - 43°10'30"N , 006°01'16"E - 43°10'30"N , 006°14'00"E - 43°17'30"N , 006°14'00"E - 43°18'00"N , 006°06'00"E | FL 065<br>----------<br>FL 055 | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures AD MIL.<br>Entraînement HEL, ACFT.<br>Defence specific activities.<br>AD MIL procedures.<br>HEL, ACFT training. | Gestionnaire : LE LUC APP<br>CAG/CAM : sur autorisation LE LUC APP.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE INFO<br>- NICE INFO<br>- MARSEILLE ACC/FIC.<br>Activité réelle connue de LE LUC APP ou annoncée par RAI 122.2 MHz.<br>Adminitrator : LE LUC APP<br>GAT/OAT : with authorization of LE LUC APP.<br>Activity known on :<br>-PROVENCE INFO<br>-NICE INFO<br>-MARSEILLE ACC/FIC.<br>Actual activity known on LE LUC APP or announced on RAI 122.2 MHz. |
| **LF R 96** | **CHAMBORD** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 47°37'02"N , 001°31'06"E | 2600ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Site classé<br>Classified heritage site | A l'exclusion de la LF-R 149 A lorsqu'elle est active.<br>Aéronefs motopropulsés : contournement obligatoire, sauf :<br>- aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone,<br>- dérogation exceptionnelle accordée par le Préfet du Loir et Cher, après avis du Directeur général du domaine national de Chambord.<br>Except for LF-R 149 A area when active.<br>Power-driven aircraft : avoidance mandatory except for :<br>- aircraft carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions,<br>- exceptional exemption granted by the Loir et Cher Préfet, after National domain of Chambord managing director. |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 97** | **MONCE** | | | |
| 48°47'54"N , 006°39'37"E - 48°39'15"N , 006°32'24"E - 48°44'48"N , 006°19'42"E - 48°47'54"N , 006°39'37"E | FL 065<br>----------<br>3800ft AMSL | Possible activation<br>SR- 30 - SS+30<br>According to protocol | Activités vélivoles.<br>Gliding activities | CAG IFR : contournement obligatoire.<br>CAG VFR, CAM : Veille obligatoire de la fréquence STRASBOURG APP.<br>Activité connue de STRASBOURG APP.<br>GAT IFR: Avoidance mandatory.<br>GAT VFR, OAT : mandatory STRASBOURG APP listening watch.<br>Activity known on STRASBOURG APP. |
| **LF R 101** | **SALON** | | | |
| 43°47'00"N , 005°32'37"E - 43°46'35"N , 005°36'50"E - 43°42'48"N , 005°40'00"E - 43°38'00"N , 005°40'00"E - 43°39'00"N , 005°34'00"E - 43°42'38"N , 005°25'51"E - 43°47'00"N , 005°24'05"E - 43°47'00"N , 005°32'37"E | FL 075<br>----------<br>3000ft AMSL | Possible activation :<br>- MON-FRI : 0600- 2300<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de début.<br>Defence specific activities.<br>Beginners flying school. | Gestionnaire : SALON APP<br>CAG : sur autorisation de SALON APP 135.150 MHz<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFO 120.550 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 124.350 MHz<br>Administrator : SALON APP<br>GAT : with authorization from SALON APP 135.150 MHz<br>Actual activity known on:<br>- MARSEILLE INFO 120.550 MHz<br>- PROVENCE APP/INFO : 124.350 MHz |
| **LF R 102** | **LA BRACONNE** | | | |
| 45°43'50"N , 000°17'12"E - 45°43'51"N , 000°17'45"E - 45°44'52"N , 000°18'25"E - 45°46'10"N , 000°18'06"E - 45°45'42"N , 000°16'46"E - 45°45'32"N , 000°16'29"E - 45°45'03"N , 000°16'33"E - 45°43'50"N , 000°17'12"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation:<br>From the 15th of MAR to the 15th of OCT :<br>0500-1700/2000- 0200 (SUM-1HR)<br>From the 16th of OCT to the14th of MAR:<br>0700- 1600/1800- 2300 (SUM-1HR) except SUN and HOL.<br>Possible activation on SAT by NOTAM . | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground | Gestionnaire : 515e RT :<br>IFR/VFR/CAM contournement obligatoire pendant l'activité.<br>TEL : 05 45 64 86 17 (permanence).<br>Activité réelle connue de :<br>ANGOULEME INFO,<br>LIMOGES INFO.<br>Administrator : 515e RT :<br>IFR/VFR/OAT Avoidance mandatory during activity.<br>TEL : 05 45 64 86 17 (Helpdesk)<br>Actual activity known on :<br>ANGOULEME INFO,<br>LIMOGES INFO. |
| **LF R 104** | **CHAMBLEY** | | | |
| 49°01'49"N , 005°53'32"E - 49°01'01"N , 005°54'07"E - 49°00'06"N , 005°52'46"E - 49°00'54"N , 005°51'50"E - 49°01'49"N , 005°53'32"E | FL 110<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Ballon captif.<br>Tethered ballloon. | Gestionnaire : Exploitant d'aérodrome de Chambley.<br>CAG/CAM : contournement pendant l'activité.<br>Balisage du câble par fanions rouges et de l'aérostat par un feu anticollision.<br>Activité connue de :<br>- STRASBOURG INFO / APP<br>Planification : Exploitant d'aérodrome de Chambley, TEL : 06 70 10 33 13.<br>Administrator : Chambley AD operator.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory throughout activity.<br>Cable lighting by fluorescent red flags and aerostat lighting by anti-collision beacon.<br>Activity known on<br>- STRASBOURG INFO / APP<br>Scheduling : Chambley AD operator, TEL : 06 70 10 33 13. |
| **LF R 105 A** | **POITIERS BIARD** | | | |
| 46°35'55"N , 000°16'00"E - 46°35'57"N , 000°15'44"E - 46°36'04"N , 000°14'45"E - 46°34'54"N , 000°14'45"E - 46°34'57"N , 000°15'15"E - 46°35'21"N , 000°16'00"E - 46°35'55"N , 000°16'00"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation on<br>MON, WED, SAT 0600- 1600<br>TUE 0600- 2300<br>SUN and HOL 0600- 1000<br>(SUM : - 1 HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs explosifs et grenades à main.<br>Defence specific activities.<br>Explosives and hand grenades blasting. | Gestionnaire : Régiment d'infanterie de chars de marine.<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification des tirs : officier tirs 05 49 00 21 08 ou permanence RICM 05 49 00 21 43<br>Activité réelle connue de<br>POITIERS INFO,<br>POITIERS TWR,<br>POITIERS APP,<br>et diffusée sur l'ATIS de POITIERS.<br>Administrator : Régiment d'infanterie de chars de marine.<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>Live firing activity schedule available on : officier tirs 05 49 00 21 08 or permanence RICM 05 49 00 21 43<br>Actual activity known on:<br>POITIERS INFO,<br>POITIERS TWR,<br>POITIERS APP, and broadcasted on POITIERS ATIS. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 105 B** | **POITIERS BIARD** | | | |
| 46°35'57"N , 000°15'44"E - 46°36'04"N , 000°14'45"E - 46°36'40"N , 000°10'00"E - 46°34'30"N , 000°10'00"E - 46°34'54"N , 000°14'45"E - 46°34'57"N , 000°15'15"E - 46°35'57"N , 000°15'44"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation MON, WED- SAT 0600- 1600<br>TUE 0600- 2300<br>SUN and HOL 0600- 1000<br>(SUM : - 1 HR) | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol, ALI et lance-roquettes.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground, ALI and rockett launching. | Gestionnaire : Régiment d'infanterie de chars de marine.<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification des tirs : officier tirs 05 49 00 21 08 ou permanence RICM 05 49 00 21 43<br>.<br>Activité réelle connue de<br>POITIERS INFO,<br>POITIERS TWR,<br>POITIERS APP,<br>et diffusée sur l'ATIS de POITIERS.<br>Administrator : Régiment d'infanterie de chars de marine.<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>Live firing activity schedule available on : officier tirs 05 49 00 21 08 or permanence RICM 05 49 00 21 43<br>Actual activity known on: POITIERS INFO,<br>POITIERS TWR,<br>POITIERS APP,<br>and broadcasted on POITIERS ATIS. |
| **LF R 106** | **MONACO** | | | |
| 43°45'04"N , 007°26'10"E - 43°44'32"N , 007°27'10"E - 43°44'00"N , 007°27'20"E - 43°43'05"N , 007°25'15"E - 43°43'29"N , 007°25'07"E - 43°43'53"N , 007°24'20"E - 43°45'04"N , 007°26'10"E | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Espace aérien monégasque<br>Monegasque airspace | Aviation civile monégasque. Pénétration soumise à autorisation préalable sur la FREQ MONACO TWR 124.0<br>Monegasque civil Aviation. Entry subject to prior authorisation through MONACO TWR 124.0 |
| **LF R 107** | **PILON DU ROY** | | | |
| 43°25'24"N , 005°25'05"E - 43°24'17"N , 005°31'21"E - 43°22'52"N , 005°33'21"E - 43°21'00"N , 005°33'05"E - 43°18'42"N , 005°30'54"E - 43°18'42"N , 005°30'05"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°18'34"N , 005°23'13"E - 43°23'32"N , 005°24'05"E - 43°25'24"N , 005°25'05"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from 02 MAY to 30 OCT :<br>SR-SS<br>and from<br>31 OCT to 01 MAY :<br>0900-1600 (SUM : -1H). | Entrainement d'aéronefs de la Sécurité Civile<br>Civil security training flights | CAG IFR/VFR, CAM :<br>contournement obligatoire<br>Activité connue de :<br>PROVENCE INFO<br>PROVENCE TWR<br>GAT IFR/VFR, OAT :<br>Avoidance mandatory<br>Activity provided by :<br>PROVENCE INFO<br>PROVENCE TWR |
| **LF R 108 A F1** | **ISTRES** | | | |
| 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°21'42"N , 004°49'05"E - 43°21'52"N , 004°45'48"E - 43°28'12"N , 004°29'46"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Vols d'essais<br>Vols spécifiques<br>Defence specific activities.<br>Test flights<br>Specific flights | Gestionnaire : CCER Istres ou CMC Istres<br>CAG IFR/CAM : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>CAG VFR : pénétration sur autorisation de CAMARGUE Contrôle 127.925 MHz.<br>Activité réelle connue de :<br>- RHONE CONTROLE,<br>- MARSEILLE CONTROLE/FIC,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- MONTPELLIER APP/INFO.<br>Administrator: CCER Istres or CMC Istres<br>GAT IFR/OAT: entry with clearance from control.<br>GAT VFR: entry with clearance from CAMARGUE Control 127.925 MHz.<br>Actual activity known on:<br>- RHONE CONTROLE,<br>- MARSEILLE CONTROLE/FIC,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- MONTPELLIER APP/INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 108 A F2** | **ISTRES** | | | |
| 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°29'25"N , 005°01'07"E - 43°26'36"N , 004°59'37"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°32'40"N , 004°48'40"E - 43°24'59"N , 004°57'30"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°21'34"N , 004°51'40"E - 43°21'42"N , 004°49'05"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Vols spécifiques<br>Defence specific activities.<br>Test flights<br>Specific flights. | Gestionnaire : CCER Istres ou CMC Istres<br>CAG IFR/CAM : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>CAG VFR : pénétration sur autorisation de CAMARGUE Contrôle 127.925 MHz.<br>Activité réelle connue de :<br>- RHONE CONTROLE,<br>- MARSEILLE CONTROLE/FIC,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- MONTPELLIER APP/INFO.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone coexiste avec la LF-P 13 FOS SUR MER.<br>Pénétration dans la LF-P 13 FOS SUR MER autorisée pour les appareils évoluant en CAM.<br>Administrator: CCER Istres or CMC Istres<br>GAT IFR/OAT: entry with clearance from control.<br>GAT VFR: entry with clearance from CAMARGUE Control 127.925 MHz.<br>Actual activity known on:<br>- RHONE CONTROLE,<br>- MARSEILLE CONTROLE/FIC,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- MONTPELLIER APP/INFO.<br>When active, this area coexists with LF-P 13 FOS SUR MER.<br>Entry in LF-P 13 FOS SUR MER approved for ACFT operating OAT. |
| **LF R 108 A F3** | **ISTRES** | | | |
| 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°37'05"N , 004°55'51"E - 43°30'16"N , 005°01'35"E - 43°29'25"N , 005°01'07"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E | FL 195<br>----------<br>FL 095 | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Vols spécifiques<br>Defence specific activities.<br>Test flights<br>Specific flights | Gestionnaire : CCER Istres ou CMC Istres<br>CAG IFR/CAM : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>CAG VFR : pénétration sur autorisation de CAMARGUE Contrôle 127.925 MHz.<br>Activité réelle connue de :<br>- RHONE CONTROLE,<br>- MARSEILLE CONTROLE/FIC,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- MONTPELLIER APP/INFO.<br>Administrator: CCER Istres or CMC Istres<br>GAT IFR/OAT: entry with clearance from control.<br>GAT VFR: entry with clearance from CAMARGUE Control 127.925 MHz.<br>Actual activity known on:<br>- RHONE CONTROLE,<br>- MARSEILLE CONTROLE/FIC,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- MONTPELLIER APP/INFO. |
| **LF R 108 B** | **ISTRES** | | | |
| 43°37'26"N , 004°32'16"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°27'13"N , 004°15'52"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°32'55"N , 004°15'04"E - 43°36'03"N , 004°23'05"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°45'57"N , 004°25'03"E - 43°37'26"N , 004°32'16"E | 2500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Vols spécifiques<br>Defence specific activities.<br>Test flights<br>Specific flights. | Gestionnaire : CCER Istres ou CMC Istres<br>CAG VFR : pénétration sur autorisation de CAMARGUE Contrôle 127.925 MHz.<br>Activité réelle connue de :<br>- RHONE Contrôle,<br>- CAMARGUE Contrôle,<br>- GARONS TWR,<br>- MONTPELLIER APP/INFO.<br>Administrator: CCER Istres or CMC Istres<br>GAT VFR: entry with clearance from CAMARGUE Control 127.925 MHz.<br>Actual activity known on:<br>- RHONE Control,<br>- CAMARGUE Control,<br>- GARONS TWR,<br>- MONTPELLIER APP/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 108 C** | **ISTRES** | | | |
| 43°29'00"N , 003°54'00"E - 43°27'13"N , 004°15'52"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°18'20"N , 004°29'18"E - 43°18'20"N , 003°33'50"E - 43°29'00"N , 003°54'00"E | FL 055<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 191 C, lorsqu'elle est active.<br>Espace commun avec les portions interférentes de la CTA RHONE partie 2 et des TMA MONTPELLIER parties 1 et 3.<br>CAG IFR : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>CAG VFR : pénétration sur autorisation de :<br>- MONTPELLIER APP, dans la portion interférente avec la TMA MONTPELLIER parties 1 et 3,<br>- CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz, dans la portion interférente avec la CTA RHONE partie 2 et hors portions interférentes avec la TMA MONTPELLIER.<br>CAM : contournement obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>- RHONE Contrôle,<br>- CAMARGUE Contrôle,<br>- MONTPELLIER APP/INFO.<br>Administrator: CCER Istres<br>Airspace defined except for the part interfering with LF-R 191 C, when active.<br>Airspace shared with the interfering parts of RHONE CTA part 2 and MONTPELLIER TMA parts 1 and 3.<br>GAT IFR: entry with authorization from control.<br>GATVFR: entry with authorization from:<br>- MONTPELLIER APP, within the part interfering with MONTPELLIER TMA parts 1 and 3,<br>- CAMARGUE Control 127.925 MHz, within the part interfering with the RHONE CTA part 2 and outside parts interfering with MONTPELLIER TMA.<br>OAT: mandatory bypassing.<br>Actual activity known on:<br>- RHONE Control,<br>- CAMARGUE Control,<br>- MONTPELLIER APP/INFO. |
| **LF R 108 E1** | **ISTRES** | | | |
| 43°36'53"N , 003°14'45"E - 43°29'00"N , 003°54'00"E - 43°26'37"N , 004°04'42"E - 43°21'50"N , 004°17'00"E - 43°12'21"N , 004°17'00"E - 43°15'00"N , 004°00'00"E - 43°00'00"N , 003°19'30"E - 43°03'00"N , 003°11'00"E - 43°33'01"N , 003°14'24"E - 43°36'53"N , 003°14'45"E | FL 195<br>----------<br>FL 045 | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres.<br>CAG IFR : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>CAG VFR :<br>1. Espaces interférant avec des parties de la TMA MONTPELLIER ; pénétration sur autorisation de MONTPELLIER APP.<br>2. Espaces hors TMA MONTPELLIER ; pénétration sur autorisation de CAMARGUE Contrôle 127.925 MHz.<br>CAM : contournement obligatoire si FL < ou = FL135, sur autorisation de MARIUS Radar au-dessus du FL135.<br>Activité connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO<br>- MONTPELLIER APP/INFO<br>- CAMARGUE Contrôle<br>Activité annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Administrator: CCER Istres.<br>GAT IFR: entry upon control authorisation.<br>GAT VFR:<br>1. Airspace interfering with MONTPELLIER TMA parts ; entry authorized through MONTPELLIER APP.<br>2. Airspace outside MONTPELLIER TMA ; entry authorized through CAMARGUE Control 127.925 MHz.<br>OAT: mandatory bypassing if FL < ou = FL135, upon MARIUS Radar authorization above FL135.<br>Activity known by:<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO<br>- MONTPELLIER APP/INFO<br>- CAMARGUE Control<br>Activity announced by RAI 127.925 MHz. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 108 E2** | **ISTRES** | | | |
| 43°57'19"N , 003°32'49"E - 43°46'18"N , 003°41'25"E - 43°29'00"N , 003°54'00"E - 43°36'53"N , 003°14'45"E - 43°53'22"N , 003°16'35"E - 43°57'19"N , 003°32'49"E | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres.<br>CAG IFR : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>CAG VFR :<br>espaces interférant avec des parties de la TMA MONTPELLIER : pénétration sur autorisation de MONTPELLIER APP.<br>CAM : contournement obligatoire si FL < ou = FL135, sur autorisation de MARIUS Radar au-dessus du FL135.<br>Activité connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO<br>- MONTPELLIER INFO<br>- CAMARGUE Contrôle<br>Administrator: CCER Istres.<br>GAT IFR: entry upon control authorisation.<br>GAT VFR:<br>airspace interfering with parts of MONTPELLIER TMA : entry authorised through MONTPELLIER APP.<br>OAT: mandatory bypassing if FL< or = FL135, upon MARIUS Radar authorization above FL135.<br>Activity known by:<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO<br>- MONTPELLIER INFO<br>- CAMARGUE Contrôle |
| **LF R 108 E3** | **ISTRES** | | | |
| 44°06'06"N , 003°25'54"E - 43°57'19"N , 003°32'49"E - 43°53'22"N , 003°16'35"E - 44°06'00"N , 003°18'00"E - 44°06'06"N , 003°25'54"E | FL 195<br>----------<br>FL 075 | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres.<br>CAG IFR : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>CAG VFR : espaces interférant avec des parties de la TMA MONTPELLIER : pénétration sur autorisation de MONTPELLIER APP.<br>CAM : contournement obligatoire si FL < ou = FL135, sur autorisation de MARIUS Radar au-dessus du FL135.<br>Activité connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO<br>- MONTPELLIER INFO<br>- CAMARGUE Contrôle.<br>Administrator : CCER Istres.<br>GAT IFR : entry upon control authorisation.<br>GAT VFR : airspace interfering with parts of MONTPELLIER TMA : entry authorized through MONTPELLIER APP.<br>OAT: mandatory bypassing if FL< or = FL135, upon MARIUS Radar authorization above FL135.<br>Activity known by:<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO<br>- MONTPELLIER INFO<br>- CAMARGUE Contrôle. |
| **LF R 108 K** | **ISTRES** | | | |
| 43°24'50"N , 004°29'37"E - 43°18'04"N , 004°29'18"E - 43°18'00"N , 004°45'52"E - 43°20'20"N , 004°49'38"E - 43°23'15"N , 004°42'15"E - 43°24'50"N , 004°29'37"E | FL 055<br>----------<br>SFC | MON to FRI except HOL 0800-1800<br>SUM -1HR<br>Possible activation by NOTAM with PN 48 HR outside these SKED | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais et de réception au profit d'hélicoptères peu manoeuvrants<br>Defence specific activities.<br>Acceptance and test flights for less manoeuvring helicopters. | Gestionnaire : CCER Istres<br>CAG/CAM : contournement obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>RHONE CONTROLE : 119.475 MHz<br>CAMARGUE CONTROLE : 127.925 MHz<br>ISTRES APPROCHE : 278.675 MHz<br>Zone activée simultanément avec la CTR ISTRES partie 1.1 et la CTA RHONE partie 1 ainsi que les LF-R 217/1.1 Istres et LF-R 217/1 Rhône<br>Administrator: CCER Istres<br>GAT/OAT: avoidance mandatory<br>Actual activity known on:<br>RHONE CONTROLE : 119.475 MHz<br>CAMARGUE CONTROLE : 127.925 MHz<br>ISTRES APPROCHE : 278.675 MHz<br>Area activated simultaneously with CTR ISTRES part 1.1 and CTA RHONE part 1 as well as LF-R 217/1.1 Istres and LF-R 217 /1 Rhône |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 110 A** | **PONT SAINT-VINCENT** | | | |
| 48°36'33"N , 006°06'24"E - 48°35'25"N , 006°05'25"E - 48°35'09"N , 006°06'08"E - arc horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°36'05"N , 006°03'28"E ( ARP Pont Saint-Vincent ) - 48°36'33"N , 006°06'24"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from SR- 30 to SS+30 according to protocol. | Activités vélivoles<br>Gliding activities | CAG IFR/VFR, CAM :<br>veille obligatoire de la fréquence Ochey APP.<br>Activité connue de Ochey APP 127.250 Mhz.<br>GAT IFR/VFR, OAT :<br>Mandatory Ochey APP frequency listening watch.<br>Activity known on Ochey APP 127.250 MHz. |
| **LF R 110 B** | **PONT SAINT-VINCENT** | | | |
| 48°48'01"N , 006°10'38"E - 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°39'25"N , 006°07'55"E - 48°38'45"N , 006°08'20"E - 48°37'44"N , 006°04'00"E - 48°40'52"N , 006°04'40"E - 48°48'01"N , 006°10'38"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation from MON to FRI except HOL :from SR- 30 to SS+30 according to protocol Outside Nancy Ochey activity. | Activités vélivoles.<br>Gliding activities | CAG IFR/VFR, CAM :<br>veille obligatoire de la fréquence STRASBOURG APP.<br>Activité connue de STRASBOURG APP.<br>GAT IFR/VFR, OAT :<br>Mandatory STRASBOURG APP frequency listening watch.<br>Activity known on STRASBOURG APP. |
| **LF R 112** | **FONSORBES** | | | |
| 43°34'49"N , 001°20'22"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°29'31"N , 001°12'48"E - 43°26'32"N , 001°10'27"E - 43°28'09"N , 001°06'02"E - 43°32'33"N , 001°09'29"E - 43°35'22"N , 001°08'26"E - 43°36'13"N , 001°16'08"E - 43°34'49"N , 001°20'22"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques Défense.<br>Aérolargage.<br>Defence specific activities.<br>Air dropping. | Gestionnaire : DGA TA<br>TEL : 06 17 13 15 58 / 07 72 07 83 15 / 06 80 45 73 44 / 06 17 13 15 50.<br>A l'exclusion de la LF-D 178 lorsqu'elle est active.<br>Contournement obligatoire à l'exception et après autorisation de TOULOUSE APP 125.175 MHz :<br>- des IFR au DEP et à l'ARR sur l'AD de Toulouse-Francazal,<br>- des IFR au DEP et à l'ARR sur l'AD de Muret-Lherm,<br>- des aéronefs assurant des missions de sauvetage, assistance, police ou douane,<br>- des aéronefs pour lesquels le cadre de leur mission ou la situation le justifie.<br>Administrator : DGA TA<br>TEL : 06 17 13 15 58 / 07 72 07 83 15 / 06 80 45 73 44 / 06 17 13 15 50.<br>Except for LF-D 178 area when activated.<br>Avoidance mandatory, except with clearance from TOULOUSE APP 125.175 MHz, for :<br>- IFR on DEP and ARR on Toulouse-Francazal AD,<br>- IFR on DEP and ARR on Muret-Lherm AD,<br>- ACFT performing rescue, assistance, police or customs missions,<br>- ACFT whose mission justifies the need. |
| **LF R 113** | **BRETIGNY** | | | |
| cercle de 400 m de rayon centré sur 48°35'12"N , 002°20'25"E | 1500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Protection d'installations Défense spécifiques.<br>Defence specific activities.<br>Protection of special Defence structures. | Conditions de pénétration :<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf :<br>- aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone.<br>- aéronefs en procédure IFR en contact radio avec ORLY.<br>- vols liés à l'activité aéromodélisme N°8360 (voir AIP ENR 5.5).<br>Cette zone coexiste avec la portion de la CTR PARIS de classe D avec laquelle elle interfère.<br>Entry conditions:<br>GAT/OAT: avoidance mandatory except for:<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when they can't avoid the area.<br>- ACFT on IFR procedure under radio contact with ORLY.<br>- flights related to model ACFT activity NR8360 (see AIP ENR 5.5).<br>This area coexists with the Class D CTR PARIS part which it interferes with. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 114 A** | **SISSONNE** | | | |
| 49°37'12"N , 003°54'20"E - 49°35'40"N , 004°01'00"E - 49°28'32"N , 004°01'00"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 49°18'37"N , 004°03'03"E - 49°26'35"N , 003°53'49"E - 49°27'50"N , 003°49'20"E - 49°29'30"N , 003°50'00"E - 49°31'30"N , 003°51'30"E - 49°37'12"N , 003°54'20"E | 4900ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol, Air/Sol, parachutage, lâcher de ballons.<br>Defence specific activities.<br>Live firing<br>Ground/ground, Air dropping, Balloons launching. | Gestionnaire : CENZUB - 94ème RI<br>Officier 3D : 03 23 25 44 93 / 06 10 86 23 81<br>Permanence : 03 23 25 42 06 / 06 64 34 82 50<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols VFR autorisés par le gestionnaire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Information des usagers :<br>- BEAUVAIS INFO<br>- PARIS INFO<br>- RAKI INFO ou CDC de remplacement 119.700/143.550/317.500 MHz.<br>Administrator: CENZUB - 94ème RI<br>3D Officer: +33 (0)3 23 25 44 93/+33 (0)6 10 86 23 81<br>Helpdesk: +33 (0)3 23 25 42 06/+33 (0)6 64 34 82 50<br>GAT: Avoidance mandatory throughout activity except VFR flights authorized by administrator.<br>OAT: upon administrator authorization.<br>Users' information:<br>- BEAUVAIS INFO<br>- PARIS INFO<br>- RAKI INFO or replacement CDC 119.700/143.550/317.500 MHz. |
| **LF R 114 B** | **SISSONNE** | | | |
| 49°37'12"N , 003°54'20"E - 49°35'40"N , 004°01'00"E - 49°28'32"N , 004°01'00"E - arc anti-horaire de 10 NM de rayon centré sur 49°18'37"N , 004°03'03"E - 49°26'35"N , 003°53'49"E - 49°27'50"N , 003°49'20"E - 49°29'30"N , 003°50'00"E - 49°31'30"N , 003°51'30"E - 49°37'12"N , 003°54'20"E | FL 105<br>----------<br>4900ft AMSL | Possible activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol, Air/Sol, parachutage, lâcher de ballons.<br>Defence specific activities.<br>Live firing<br>Ground/ground, Air dropping, Balloons launching. | Gestionnaire : CENZUB - 94ème RI<br>Officier 3D : 03 23 25 44 93 / 06 10 86 23 81<br>Permanence : 03 23 25 42 06 / 06 64 34 82 50<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols VFR autorisés par le gestionnaire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- BEAUVAIS INFO<br>- PARIS INFO<br>- PARIS ACC<br>- RAKI INFO ou CDC de remplacement 119.700/143.550/317.500 MHz.<br>Administrator: CENZUB - 94ème RI<br>3D Officer: +33 (0)3 23 25 44 93/+33 (0)6 10 86 23 81<br>Helpdesk: +33 (0)3 23 25 42 06/+33 (0)6 64 34 82 50<br>GAT: Avoidance mandatory throughout activity except VFR flights authorized by administrator.<br>OAT: upon administrator authorization.<br>Actual activity known on:<br>- BEAUVAIS INFO<br>- PARIS INFO<br>- PARIS ACC<br>- RAKI INFO or replacement CDC 119.700/143.550/317.500 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 114 C** | **SISSONNE** | | | |
| 49°42'48"N , 003°40'46"E - 49°33'22"N , 003°45'56"E - 49°25'01"N , 003°49'11"E - 49°31'02"N , 004°14'17"E - 49°47'15"N , 004°00'39"E - 49°42'48"N , 003°40'46"E | FL 085<br>----------<br>2200ft AMSL | Possible activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Missions d'appui-feu.<br>Defence specific activities.<br>Fire support missions. | Gestionnaire : CENZUB - 94ème RI<br>A l'exclusion des zones LF-R 114 A et LF-R 114 B lorsqu'elles sont actives.<br>Officier 3D : 03 23 25 44 93 / 06 10 86 23 81<br>Permanence : 03 23 25 42 06 / 06 64 34 82 50<br>Conditions de pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols VFR autorisés par le gestionnaire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- BEAUVAIS INFO<br>- PARIS INFO<br>- PARIS ACC<br>- RAKI INFO ou CDC de remplacement 119.700/143.550/317.500 MHz.<br>Administrator: CENZUB - 94ème RI<br>Except for LF-R 114 A and LF-R 114 B areas when activated.<br>3D Officer: +33 (0)3 23 25 44 93/+33 (0)6 10 86 23 81<br>Helpdesk: +33 (0)3 23 25 42 06/+33 (0)6 64 34 82 50<br>Entry conditions:<br>GAT: Avoidance mandatory throughout activity except VFR flights authorized by administrator.<br>OAT: upon administrator authorization.<br>Actual activity known on:<br>- BEAUVAIS INFO<br>- PARIS INFO<br>- PARIS ACC<br>- RAKI INFO or replacement CDC 119.700/143.550/317.500 MHz. |
| **LF R 115 A** | **CAPTIEUX** | | | |
| 44°19'02"N , 000°24'52"W - 44°14'24"N , 000°30'08"W - 44°05'28"N , 000°30'10"W - 44°06'30"N , 000°06'00"W - 44°10'00"N , 000°07'00"W - 44°19'00"N , 000°10'00"W - 44°19'02"N , 000°24'52"W | FL 120<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Air/Sol, Sol/Sol.<br>Parachutage<br>Bombardement<br>Defence specific activities.<br>Live firing Air/ground, ground/ground.<br>Paradropping, bombing. | Gestionnaire : champ de tir de Captieux<br>TEL : 05 33 94 01 50<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité<br>Activité connue de :<br>- MARSAN APP<br>- AQUITAINE INFO<br>- PYRENEES INFO<br>Administrator : champ de tir de Captieux<br>TEL : 05 33 94 01 50<br>GAT : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP<br>- AQUITAINE INFO<br>- PYRENEES INFO |
| **LF R 115 B** | **CAPTIEUX** | | | |
| 44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°19'02"N , 000°24'52"W - 44°19'00"N , 000°10'00"W - 44°10'00"N , 000°07'00"W - 44°20'00"N , 000°07'00"E - 44°32'15"N , 000°09'46"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Air/Sol<br>Parachutage, Bombardement<br>Defence specific activities.<br>Live firing Air/ground<br>Paradropping, Bombing. | Gestionnaire : champ de tir de Captieux<br>TEL : 05 33 94 01 50<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité<br>Activité connue de :<br>- MARSAN APP<br>- AQUITAINE INFO<br>- PYRENEES INFO<br>Administrator : champ de tir de Captieux<br>TEL : 05 33 94 01 50<br>GAT : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP<br>- AQUITAINE INFO<br>- PYRENEES INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 115 C** | **CAPTIEUX** | | | |
| 44°11'45"N , 000°25'19"W - 44°10'36"N , 000°20'51"W - 44°13'13"N , 000°16'14"W - 44°14'51"N , 000°16'54"W - 44°16'39"N , 000°24'16"W - 44°16'09"N , 000°26'27"W - 44°11'45"N , 000°25'19"W | 7800ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol Parachutages<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground Paradropping. | Gestionnaire : champ de tir de Captieux<br>TEL : 05 33 94 01 50<br>Activable hors activation LF-R 115 A<br>CAM/CAG : contournement obligatoire pendant l'activité<br>Activité connue de :<br>- MARSAN APP<br>- AQUITAINE INFO<br>- PYRENEES INFO<br>Administrator : champ de tir de Captieux<br>TEL : 05 33 94 01 50<br>Possible activation when LF-R 115 A not active<br>OAT/GAT : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP<br>- AQUITAINE INFO<br>- PYRENEES INFO |
| **LF R 116** | **PIC DE LA TAUSSE** | | | |
| 42°33'10"N , 002°10'31"E - 42°31'47"N , 002°11'18"E - 42°31'13"N , 002°09'06"E - 42°31'22"N , 002°08'35"E - 42°31'30"N , 002°08'26"E - 42°32'15"N , 002°08'40"E - 42°32'33"N , 002°09'01"E - 42°33'10"N , 002°10'31"E | 9400ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation :<br>From 16th of JAN to 14th of DEC : MON, TUE, THU, FRI : 0500-2300 (SUM - 1HR). | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol, tirs d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Explosives firing. | Gestionnaire : Centre national d'entrainement commando - 1 CHOC.<br>Off tir - 1 Choc : 04 68 06 45 83.<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM: Pénétration autorisée après autorisation du gestionnaire.<br>Administrator : Centre national d'entrainement commando - 1 CHOC.<br>Firing officer - 1 Choc : 04 68 06 45 83.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : entry with authorisation from administrator. |
| **LF R 118** | **THEMIS** | | | |
| cercle de 250 m de rayon centré sur 42°30'05"N , 001°58'28"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | MON-FRI : 0800- 1700<br>Except from 24th DEC to 01st JAN and from 01st AUG to 15th AUG<br>SUM : -1HR | Four solaire : forte concentration de rayonnement.<br>Solar oven : High amount of radiation | Contournement obligatoire sauf dérogation des services de la préfecture, de la DGAC ou du CNRS.<br>TEL : 04 68 30 77 17 ou 06 31 76 60 27 (cas d'urgence uniquement).<br>Avoidance mandatory unless authorised by prefecture department, DGAC or CNRS.<br>TEL : 04 68 30 77 17 or 06 31 76 60 27 (Emergency only). |
| **LF R 119 A** | **BOUARD** | | | |
| 48°10'12"N , 001°33'50"E - arc horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 48°11'20"N , 001°37'30"E - 48°09'00"N , 001°39'33"E - 48°09'00"N , 001°37'47"E - 48°10'12"N , 001°33'50"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM. | Activités spécifiques Défense.<br>Parachutages, activités parachutistes particulières.<br>Defence specific activities.<br>Paradropping, parachuting activities. | CAG IFR/ VFR, CAM (I, V, T) : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs évoluant au profit des activités de parachutage.<br>Gestionnaire : CIRP PARIS.<br>Activité réelle connue de BRICY APP 122.7 (activité transmise par RAIZ 122.7 en dehors des horaires ATS)<br>- SEINE INFO pendant les horaires ATS.<br>GAT IFR/ VFR, OAT (I, V, T) : Avoidance mandatory during activity except for aircraft operating for para-dropping activities.<br>Administrator : CIRP PARIS.<br>Actual activity known on BRICY APP 122.7 (activity broadcasted on RAIZ 122.7 outside ATS hours)<br>- SEINE INFO throughout ATS schedule. |
| **LF R 119 B** | **BOUARD** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 48°11'20"N , 001°37'30"E | 650ft AMSL<br>----------<br>SFC | Working days.<br>Possible activation H 24. | Activités spécifiques Défense.<br>Aérocordage sous hélicoptère, largage petits colis, activités parachutistes particulières. Tirs d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Helicopter activities, parachuting activities, explosives blasting. | CAG IFR/VFR, CAM (I, V, T) : contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Gestionnaire : CPA 10 Tél: 02 38 42 67 90.<br>Activité réelle connue de BRICY APP 122.7.<br>GAT IFR/VFR, OAT (I, V, T) : Avoidance mandatory during scheduled activition.<br>Administrator : CPA 10 Tél: 02 38 42 67 90.<br>Actual activity known on BRICY APP 122.7 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 124** | | | | |
| 47°51'20"N , 004°00'00"E - 47°15'10"N , 004°57'30"E - 46°30'00"N , 004°50'00"E - 46°30'00"N , 004°41'00"E - 46°35'00"N , 004°39'00"E - 46°58'00"N , 004°17'00"E - 47°34'10"N , 003°56'20"E - 47°51'20"N , 004°00'00"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Possible activation: MON, TUE, WED except HOL 0700- SS+3HR, THU 1100-SS+3HR and FRI 0700-1500 (SUM : -1 HR). | Activités spécifiques Défense. Entraînement combat.<br>Defence specific activities. Combat training. | CDC de Cinq Mars la Pile ou CDC de remplacement.<br>IFR : sur autorisation de PARIS ACC ou BALE INFO.<br>VFR : sur autorisation de Raki ou du CDC de remplacement.<br>Coexiste avec la voie aérienne G 21.<br>Activité réelle connue de :<br>Raki ou CDC de remplacement 119,700 MHZ<br>PARIS ACC<br>BALE INFO<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord défense selon protocole.<br>Non gérable.<br>CDC of Cinq Mars la Pile or replacement CDC.<br>IFR: upon PARIS ACC or BASEL INFO authorisation.<br>VFR: upon Raki or replacement CDC authorisation.<br>Coexists with G 21.<br>Actual activity known on:<br>Raki or replacement CDC 119.700 MHZ<br>PARIS ACC<br>BASEL INFO<br>unmanned aircraft defence operations according to protocol.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 125 A** | **BELFORT CHAUX EST** | | | |
| 47°44'37"N , 006°54'10"E - 47°44'18"N , 007°01'47"E - arc anti-horaire de 20 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( (VOR BLM) ) - 47°43'36"N , 007°01'28"E - 47°41'24"N , 006°53'12"E - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( (VOR BLM) ) - 47°44'37"N , 006°54'10"E | FL 085<br>----------<br>5000ft AMSL | Possible activation<br>SR- 30 to SS+30<br>According to protocol | Activités de vol à voile (réservées aux comités régionaux Alsace et Franche-Comté).<br>Gliding activities (Reserved for Alsace and Franche- Comté regional committees). | CAG VFR et CAM V :<br>veille radio obligatoire sur Bâle Info 130.9 MHZ<br>CAG IFR et CAM A B C :<br>contournement obligatoire pendant l' activité.<br>Activité connue de Bâle Info 130.9 MHZ.<br>ATIS Bâle : 127.880 MHZ<br>GAT VFR and OAT V :<br>Constant listening watch mandatory on Basel Info 130.9 MHZ<br>GAT IFR and OAT A B C :<br>avoidance mandatory during activity<br>Activity known on Basel Info 130.9 MHz<br>Basel ATIS : 127.880 MHZ |
| **LF R 125 B** | **BELFORT CHAUX OUEST** | | | |
| 47°45'00"N , 006°48'30"E - 47°44'37"N , 006°54'10"E - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°37'58"N , 007°29'58"E ( (VOR BLM) ) - 47°41'24"N , 006°53'12"E - 47°41'19"N , 006°52'00"E - 47°41'44"N , 006°43'20"E - 47°45'00"N , 006°48'30"E | FL 085<br>----------<br>6500ft AMSL | Possible activation<br>SR- 30 to SS+30<br>According to protocol | Activités de vol à voile (réservées aux comités régionaux Alsace et Franche-Comté)<br>Gliding activities (Reserved for Alsace and Franche- Comté regional committees). | CAG VFR et CAM V :<br>veille radio obligatoire sur Bâle Info 130.9 MHZ<br>CAG IFR et CAM A B C :<br>contournement obligatoire pendant l' activité<br>Activité connue de Bâle Info 130.9 MHZ<br>ATIS Bâle : 127.880 MHZ<br>GAT VFR and OAT V :<br>Constant listening watch mandatory on Basel Info 130.9 MHZ<br>GAT IFR and OAT A B C :<br>avoidance mandatory during activity<br>Activity known on Basel Info 130.9 MHz<br>Basel ATIS : 127.880 MHZ |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 130 A** | **JABRON** | | | |
| 44°20'01"N , 005°25'57"E - 44°18'13"N , 005°34'27"E - 44°06'34"N , 005°59'06"E - 44°00'00"N , 005°59'00"E - 44°00'00"N , 005°43'00"E - 44°20'01"N , 005°25'57"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Activable SR-SS selon protocole<br>Possible activation SR - SS<br>According to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | A l'exclusion de la LF-R 71 A lorsqu'elle est active.<br>Gestionnaire: MARSEILLE ACC<br>CAG IFR / CAM I et T: contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAG VFR / CAM V: pénétration après contact radio avec MARSEILLE Info 120.550 - 124.500. Veille radio obligatoire. Services rendus: information de vol et alerte.<br>Activité connue de:<br>- MARSEILLE Contrôle<br>- MARSEILLE Info 120.550 - 124.500<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3<br>Except for LF- R 71 A when active.<br>Administrator: MARSEILLE ACC<br>GAT IFR / OAT I and T: avoidance mandatory during activity<br>GAT VFR / OAT V: entry after radio contact with MARSEILLE Info 120.550 - 124.500. Constant listening watch mandatory Services provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on:<br>- MARSEILLE Control<br>- MARSEILLE Info 120.550 - 124.500<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3 |
| **LF R 130 B** | **BUECH** | | | |
| 44°31'36"N , 005°20'39"E - 44°27'23"N , 005°40'22"E - 44°25'42"N , 005°43'58"E - 44°14'13"N , 006°08'15"E - 44°06'34"N , 005°59'06"E - 44°18'13"N , 005°34'27"E - 44°20'01"N , 005°25'57"E - 44°31'36"N , 005°20'39"E | FL 155<br>----------<br>FL 115 | Activable SR-SS selon protocole<br>Possible activation SR - SS<br>According to protocol | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire: MARSEILLE ACC<br>CAG IFR / CAM I et T : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAG VFR / CAM V: pénétration après contact radio avec MARSEILLE Info 120.550 - 124.500. Veille radio obligatoire. Services rendus: information de vol et alerte.<br>Activité connue de:<br>- MARSEILLE Contrôle<br>- MARSEILLE Info 120.550 - 124.500<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3<br>Administrator: MARSEILLE ACC<br>GAT IFR / OAT I and T: avoidance mandatory during activity.<br>GAT VFR / OAT V: entry after radio contact with MARSEILLE Info 120.550 - 124.500. Constant listening watch mandatory Services provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on:<br>- MARSEILLE Control<br>- MARSEILLE Info 120.550 - 124.500<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3 |
| **LF R 130 C** | **DROME** | | | |
| 44°58'00"N , 005°17'57"E - 44°42'25"N , 005°32'23"E - 44°42'25"N , 005°41'17"E - 44°40'04"N , 005°45'48"E - 44°36'47"N , 005°42'09"E - 44°25'42"N , 005°43'58"E - 44°27'23"N , 005°40'22"E - 44°31'36"N , 005°20'39"E - 44°35'39"N , 005°01'24"E - 44°40'00"N , 005°01'24"E - 44°58'00"N , 005°17'57"E | FL 155<br>----------<br>FL 125 | Activable SR-SS selon protocole<br>Possible activation SR - SS<br>According to protocol | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire: MARSEILLE ACC<br>CAG IFR / CAM I et T : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAG VFR / CAM V: pénétration après contact radio avec MARSEILLE Info 120.550 - 124.500. Veille radio obligatoire. Services rendus: information de vol et alerte.<br>Activité connue de:<br>- MARSEILLE Contrôle<br>- MARSEILLE Info 120.550 - 124.500<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3<br>Administrator: MARSEILLE ACC<br>GAT IFR / OAT I and T: avoidance mandatory during activity<br>GAT VFR / OAT V: entry after radio contact with MARSEILLE Info 120.550 - 124.500. Constant listening watch mandatory. Services provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on:<br>- MARSEILLE Control<br>- MARSEILLE Info 120.550 - 124.500.<br>- PROVENCE APP/INFO : 132.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 131** | **GRENOBLE** | | | |
| 45°14'51"N , 005°40'09"E - 45°16'30"N , 005°53'47"E - 45°06'24"N , 005°46'25"E - 45°02'59"N , 005°38'17"E - 45°12'30"N , 005°38'28"E - 45°13'00"N , 005°39'00"E - 45°14'51"N , 005°40'09"E | FL 145<br>----------<br>FL 115 | Possible activation SR - SS<br>According to protocol. | Activité planeurs et motoplaneurs.<br>Sailplanes and powered sailplanes activity. | Gestionnaire : LYON APP.<br>CAG IFR / CAM I et T : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAG/VFR et CAM/V : pénétration autorisée.<br>Veille radio obligatoire LYON INFO 135.525<br>Activité réelle connue de LYON INFO 135.525.<br>Administrator : LYON APP.<br>GAT IFR / OAT I and T : avoidance mandatory during activity.<br>GAT/VFR and OAT/V : entry authorised<br>Constant listening watch mandatory LYON INFO 135.525<br>Actual activity on LYON INFO 135.525. |
| **LF R 135** | **OYONNAX SUD** | | | |
| 46°18'44"N , 005°44'36"E - 46°16'10"N , 005°46'43"E - 46°08'54"N , 005°36'03"E - 46°09'13"N , 005°34'25"E - 46°14'14"N , 005°34'35"E - 46°18'44"N , 005°44'36"E | FL 085<br>----------<br>FL 075 | Possible activation SR - SS<br>According to protocol. | Transits de planeurs.<br>Gliders transits | Gestionnaire : GENEVE APP.<br>CAG IFR / CAM : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de GENEVE DELTA 119.175 MHz.<br>Administrator : GENEVA APP.<br>IFR GAT / OAT : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on GENEVA DELTA 119.175 MHz. |
| **LF R 137 A** | **LAPALISSE** | | | |
| 46°20'00"N , 003°34'00"E - 46°18'30"N , 003°38'00"E - 46°12'00"N , 003°38'00"E - 46°11'56"N , 003°35'40"E - 46°13'06"N , 003°26'53"E - 46°20'00"N , 003°29'19"E - 46°20'00"N , 003°34'00"E | FL 085<br>----------<br>3000ft AMSL | Possible activation from 0700 to 0100 by NOTAM.<br>SUM:-1HR. | Activité de dérive sous voile<br>Skydiving activities | Gestionnaire : CLERMONT APP.<br>IFR, VFR et CAM : contournement obligatoire pendant activité.<br>Activation réelle connue de :<br>- ST YAN APP (HOR ATS)<br>- CLERMONT APP/INFO.<br>Administrator: CLERMONT APP.<br>IFR, VFR and OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Actual activation known on :<br>- ST YAN APP (ATS SKED)<br>- CLERMONT APP/INFO. |
| **LF R 137 B** | **LAPALISSE** | | | |
| 46°30'00"N , 003°37'00"E - 46°10'41"N , 003°44'58"E - 46°13'06"N , 003°26'53"E - 46°30'00"N , 003°32'51"E - 46°30'00"N , 003°37'00"E | FL 140<br>----------<br>FL 085 | Possible activation from 0700 to 0100 by NOTAM.<br>SUM:-1HR. | Activité de dérive sous voile<br>Skydiving activities | Gestionnaire : CLERMONT APP.<br>IFR, VFR et CAM : contournement obligatoire pendant activité.<br>Activation réelle connue de :<br>- ST YAN APP (HOR ATS)<br>- CLERMONT APP/INFO.<br>Administrator: CLERMONT APP.<br>IFR, VFR and OAT :<br>avoidance mandatory during activity<br>Actual activation known on :<br>- ST YAN APP (ATS SKED)<br>- CLERMONT APP/INFO. |
| **LF R 138TA** | **CANJUERS** | | | |
| 43°43'40"N , 006°40'10"E - 43°43'30"N , 006°42'15"E - 43°42'16"N , 006°41'52"E - 43°39'30"N , 006°41'00"E - 43°37'30"N , 006°35'40"E - 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'05"N , 006°37'05"E - 43°43'40"N , 006°40'10"E | FL 065<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>PJE. Tirs Sol/Sol, Sol/Air, Air/Sol.<br>Defence specific activities.<br>PJE. Live firing Ground/ground, Ground/air, Air/ground. | Gestionnaire : 1er Régiment de chasseurs d'Afrique.<br>Permanence tir : (salle des opérations) : 04 94 99 16 74 ou 04 94 39 23 21<br>Officier 3D et OSV : 04 94 39 23 56 ou 06 98 79 10 61<br>CAM-CAG : contournement obligatoire pendant activité, sauf ACFT autorisés par le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC et NICE APP<br>- MARSEILLE INFO<br>ou NICE APP.<br>Administrator : 1er Régiment de chasseurs d'Afrique.<br>Live firing helpdesk (ops) : 04 94 99 16 74 or 04 94 39 23 21<br>Flight safety officer : 04 94 39 23 56 or 06 98 79 10 61<br>OAT-GAT : avoidance mandatory during activity, except for ACFT authorized by administrator.<br>Actual activation known on :<br>- MARSEILLE ACC and NICE APP<br>- MARSEILLE INFO<br>or NICE APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 138TB** | **CANJUERS** | | | |
| 43°43'40"N , 006°40'10"E - 43°42'16"N , 006°41'52"E - 43°39'30"N , 006°41'00"E - 43°37'30"N , 006°35'40"E - 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'05"N , 006°37'05"E - 43°43'40"N , 006°40'10"E | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>PJE. Tirs Sol/Sol, Sol/Air, Air/Sol.<br>Defence specific activities.<br>PJE. Live firing Ground/ground, Ground/air, Air/ground. | Gestionnaire : 1er Régiment de chasseurs d'Afrique.<br>Permanence tir (salle des opérations) : 04 94 99 16 74 ou 04 94 39 23 21<br>Officier 3D et OSV : 04 94 39 23 56 ou 06 98 79 10 61<br>CAM-CAG : contournement obligatoire pendant activité, sauf ACFT autorisés par le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC et NICE INFO<br>- MARSEILLE INFO<br>ou NICE APP.<br>Administrator : 1er Régiment de chasseurs d'Afrique.<br>Live firing helpdesk (ops) : 04 94 99 16 74 or 04 94 39 23 21<br>Flight safety officer : 04 94 39 23 56 or 06 98 79 10 61<br>OAT-GAT : avoidance mandatory during activity, except for ACFT authorized by administrator.<br>Actual activation known on :<br>- MARSEILLE ACC and NICE INFO<br>- MARSEILLE INFO<br>or NICE APP. |
| **LF R 139 A** | **CHER SUD** | | | |
| 46°36'20"N , 002°28'18"E - 46°42'57"N , 002°14'58"E - 46°47'51"N , 002°22'27"E - arc anti-horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 46°44'34"N , 002°41'47"E - 46°36'20"N , 002°28'18"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- LIMOGES APP et AVORD APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- LIMOGES APP and AVORD APP. |
| **LF R 139 B** | **CHER NORD** | | | |
| 47°04'15"N , 002°58'35"E - 46°51'45"N , 002°53'40"E - 46°44'34"N , 002°41'47"E - arc horaire de 19 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 46°47'51"N , 002°22'27"E - 46°55'03"N , 002°33'29"E - 46°56'26"N , 002°47'15"E - 47°00'20"N , 002°49'35"E - 47°02'29"N , 002°49'18"E - 47°04'15"N , 002°58'35"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>A l'exclusion de la LF-R 606 FEEZ lorsqu'elle est active.<br>Plafond : 2100 ft AMSL lorsque la TMA 1.1 AVORD est active.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- LIMOGES APP et AVORD APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Except for LF-R 606 FEEZ when active.<br>Upper limit : 2100 ft AMSL when AVORD TMA 1.1 is active.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- LIMOGES APP and AVORD APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 140** | **LA PARQUETTE** | | | |
| 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°04'13"N , 004°37'00"W - La côte atlantique française - 48°03'53"N , 004°42'51"W - 48°05'00"N , 004°53'00"W - 48°19'44"N , 004°53'00"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°20'01"N , 004°39'52"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W | FL 065<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques défense.<br>Entrainements ACFT, HEL VSV (Vols sans visibilité) toutes conditions de vol.<br>Defence specific activities. ACFT, HEL all condition training flights. | Gestionnaire : BAN LANVEOC<br>TEL : 02 98 23 30 11<br>A l'exclusion des portions interférentes avec les zones LF-R154 LOW Brest et LF-R195 Toulbroc'h, lorsqu'elles sont actives.<br>CAM/CAG : pénétration sur autorisation de LANVEOC APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- LANVEOC APP ;<br>- IROISE INFO ;<br>- LANDIVISIAU APP ;<br>- ARMOR.<br>Managing authority: BAN LANVEOC<br>TEL: +33(0)2 98 23 30 11<br>Except for Brest LF-R154 LOW and Toulbroc'h LF-R195 when active.<br>GAT/OAT: Entry upon LANVEOC APP authorization.<br>Activity known on:<br>- LANVEOC APP;<br>- IROISE INFO;<br>- LANDIVISIAU APP;<br>- ARMOR. |
| **LF R 141** | **LANVEOC POULMIC** | | | |
| 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°05'55"N , 004°19'49"W - La côte atlantique française - 48°04'13"N , 004°37'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°10'00"N , 004°20'00"W - 48°15'35"N , 004°20'00"W - 48°15'00"N , 004°15'00"W | FL 065<br>----------<br>SFC | Possible activation H24.<br>Activity known on LANDIVISIAU APP - IROISE INFO. | Activités spécifiques Défense.<br>Procédures AD MIL. Entraînement ACFT, HEL VSV toutes conditions vol.<br>Defence specific activities.<br>MIL AD procedures ACFT, HEL all condition training flight. | IFR/ VFR : pénétration sur autorisation de LANVEOC APP 120.600.<br>IFR/ VFR : Entry upon LANVEOC APP 120.600 authorisation. |
| **LF R 142 A** | **NIEVRE EST** | | | |
| 47°04'38"N , 003°40'00"E - 47°08'05"N , 003°19'30"E - 47°06'27"N , 003°11'03"E - 47°07'17"N , 003°11'24"E - 47°11'22"N , 003°14'10"E - 47°15'41"N , 003°11'08"E - 47°16'51"N , 003°08'41"E - 47°21'59"N , 003°36'10"E - 47°04'38"N , 003°40'00"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- PARIS INFO, CLERMONT INFO<br>- AD SAINT-YAN, AUXERRE, AVORD, CHATEAUROUX et NEVERS.<br>Activité en temps réel connue d'AVORD APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS INFO, CLERMONT INFO<br>- SAINT-YAN, AUXERRE, AVORD, CHATEAUROUX and NEVERS AD.<br>Live activity provided by AVORD APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 142 B** | **NIEVRE OUEST** | | | |
| 47°11'30"N , 002°40'38"E - 47°16'51"N , 003°08'41"E - 47°15'41"N , 003°11'08"E - 47°11'22"N , 003°14'10"E - 47°07'17"N , 003°11'24"E - 47°06'27"N , 003°11'03"E - 47°04'15"N , 002°58'35"E - 47°02'29"N , 002°49'18"E - 47°06'40"N , 002°48'45"E - 47°11'30"N , 002°40'38"E | 2200ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL :<br>WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Plafond : 2100 ft AMSL lorsque la TMA AVORD partie 1.1 est active.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- PARIS INFO, CLERMONT INFO<br>- AD SAINT-YAN, AUXERRE, AVORD, CHATEAUROUX et NEVERS.<br>Activité en temps réel connue d'AVORD APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Upper limit : 2100 ft AMSL when AVORD TMA 1.1 is active.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS INFO, CLERMONT INFO<br>- SAINT-YAN, AUXERRE, AVORD, CHATEAUROUX and NEVERS AD.<br>Live activity provided by AVORD APP. |
| **LF R 143** | **AUVERGNE** | | | |
| 46°10'40"N , 002°56'11"E - 45°57'21"N , 002°58'08"E - 45°44'50"N , 002°46'30"E - 45°43'40"N , 002°35'30"E - 45°42'46"N , 002°27'20"E - 45°49'03"N , 002°10'16"E - 45°50'00"N , 001°58'00"E - 45°58'45"N , 001°54'30"E - 46°06'00"N , 002°09'00"E - 46°06'00"N , 002°33'30"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°10'40"N , 002°56'11"E | 5500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100<br>Except JUL-AUG and school HOL : 0000-0059 only.<br>-THU : 0830-1100 and SS-2359<br>-FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide wtih collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV<br>- AD voisins<br>- ACC BORDEAUX et MARSEILLE.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- FIS<br>- neighbouring AD<br>- BORDEAUX and MARSEILLE ACC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 144 A** | **LOIRE SUD** | | | |
| 46°45'05"N , 003°05'00"E - 46°43'09"N , 003°02'01"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°10'40"N , 002°56'11"E - 46°38'47"N , 003°17'23"E - 46°45'05"N , 003°05'00"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- LIMOGES INFO, CLERMONT INFO, PARIS INFO<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- LIMOGES INFO, CLERMONT INFO, PARIS INFO<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 144 B** | **LOIRE NORD** | | | |
| 46°59'00"N , 003°23'00"E - 46°50'16"N , 003°13'38"E - 46°45'05"N , 003°05'00"E - 46°38'47"N , 003°17'23"E - 46°57'28"N , 003°40'00"E - 47°04'38"N , 003°40'00"E - 47°08'05"N , 003°19'30"E - 46°59'00"N , 003°23'00"E | 2000ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du tronçon: 4300 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CLERMONT INFO, PARIS INFO<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Section maximum alitude : 4300 ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- CLERMONT INFO, PARIS INFO<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 145 A** | **CREUSE** | | | |
| 46°13'30"N , 001°48'15"E - 46°28'53"N , 002°16'09"E - 46°30'41"N , 001°56'24"E - 46°15'40"N , 001°34'45"E - 46°13'30"N , 001°48'15"E | 5500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- LIMOGES INFO<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- LIMOGES INFO<br>- neighbouring AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 145 B** | **INDRE** | | | |
| 46°30'41"N , 001°56'24"E - 46°42'57"N , 002°14'58"E - 46°36'20"N , 002°28'18"E - 46°28'53"N , 002°16'09"E - 46°30'41"N , 001°56'24"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- LIMOGES INFO<br>- LIMOGES APP, AVORD APP<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- LIMOGES INFO<br>- LIMOGES APP, AVORD APP<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 146 A** | **LOUDEAC** | | | |
| 48°27'24"N , 002°20'47"W - 48°21'00"N , 002°12'25"W - 47°44'34"N , 002°12'25"W - 47°45'52"N , 002°26'51"W - 48°14'39"N , 003°15'33"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°22'53"N , 002°47'53"W - 48°27'24"N , 002°20'47"W | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | MON to FRI except HOL : 0800-2359.<br>TUE-SAT except HOL: 0000-0059.SUM: -1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Gestionnaire : CCMAR Atlantique (ARMOR) 124.725 MHz.<br>A l'exclusion des zones LF-R 506 A COETQUIDAN et LF-R 239 COETQUIDAN SUD lorsque celles-ci sont actives.<br>VFR: sur autorisation de ARMOR CCM.<br>IFR: suivre instructions de NANTES APP ou IROISE APP.<br>Activité réelle connue de RENNES APP/INFO, NANTES APP/INFO et IROISE APP/INFO.<br>Administrator : CCMAR Atlantique (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Except for LF-R 506 A COETQUIDAN and LF-R 239 COETQUIDAN SUD when active.<br>VFR: upon ARMOR CCM authorisation.<br>IFR: follow NANTES APP or IROISE APP instructions.<br>Actual activity known on RENNES APP/INFO, NANTES APP/INFO and IROISE APP/INFO. |
| **LF R 146 B** | **LOUDEAC** | | | |
| 48°27'24"N , 002°20'47"W - 48°21'00"N , 002°12'25"W - 47°44'34"N , 002°12'25"W - 47°45'52"N , 002°26'51"W - 48°14'39"N , 003°15'33"W - 48°20'19"N , 003°03'00"W - 48°22'53"N , 002°47'53"W - 48°27'24"N , 002°20'47"W | FL 195<br>----------<br>FL 115 | MON toFRI except HOL : 0800-2359.<br>TUE-SAT except HOL: 0000-0059 SUM : -1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training | Gestionnaire : CCMAR Atlantique (ARMOR) 124.725 MHz.<br>A l'exclusion de la zone R 506 B lorsque celle-ci est active.<br>Hors activation de la LF-R 270 ARGOAT CAG/CAM : sur autorisation de ARMOR.<br>Activité réelle connue de BREST ACC, IROISE APP/INFO, NANTES APP, RENNES APP.<br>Administrator: CCMAR Atlantique (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Except for R 506 B when active.<br>Outside LF-R 270 ARGOAT activation GAT/OAT : upon ARMOR authorisation.<br>Actual activity known on BREST ACC, IROISE APP/INFO, NANTES APP, RENNES APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 147** | **CHARENTE** | | | |
| 46°25'00"N , 001°00'00"W - 46°25'00"N , 001°15'00"W<br>- 46°33'24"N , 001°50'06"W - La côte atlantique française<br>- 46°42'47"N , 001°58'48"W - 46°32'12"N , 001°13'15"W<br>- 46°33'00"N , 001°03'00"W - 46°39'00"N , 000°56'00"W<br>- 46°39'59"N , 000°41'23"W - 46°25'00"N , 001°00'00"W | 1500ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM<br>Except HOL :<br>- MON : 0930- 1100<br>- TUE, THU : 0930-1100 and SS- 2359<br>- WED, FRI : 0000-0059 and 0930 - 1100<br>SUM : -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maxi du tronçon : 2400 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- LA ROCHELLE APP, NANTES APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Section maximum altitude : 2400 ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr<br>(section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>(AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- LA ROCHELLE APP, NANTES APP. |
| **LF R 148** | **BISCARROSSE** | | | |
| 44°26'15"N , 001°16'52"W - 44°26'15"N , 001°15'20"W<br>- 44°25'00"N , 001°10'50"W - 44°13'20"N , 001°10'50"W<br>- 44°13'20"N , 001°19'05"W - 44°26'15"N , 001°16'52"W | 1650ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs d'engins.<br>Activité MIL spécifique intense.<br>Defence specific activities.<br>Live firing.Intense MIL activity. | Activité du Centre d'essais et de Lancement de missiles, zone incluse dans la zone R 31 A lorsqu'elle est active.<br>A l'exclusion de la LF-R259 Lamanchs lorsqu'elle est active<br>. - CAG IFR/VFR : Contournement obligatoire H24.<br>- CAM : Contournement obligatoire H24 sauf ACFT autorisés par CAZAUX APP.<br>Missile launching test range centres activity, included in R 31 A when active.<br>Except for LF-R259 Lamanchs when active.<br>- GAT IFR/VFR: Avoidance mandatory H24.<br>- OAT : Avoidance mandatory except for ACFT autorized by CAZAUX APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 149 A** | **ORLEANAIS** | | | |
| 47°56'49"N , 001°14'06"E - 47°28'45"N , 002°07'55"E - 47°22'37"N , 002°00'32"E - 47°51'02"N , 001°06'23"E - 47°55'41"N , 001°09'32"E - 47°56'49"N , 001°14'06"E | 2000ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions.<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights.<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>A l'exclusion de la TMA ORLEANS parties 1.1 et 7 lorsqu'elles sont actives.<br>Altitude maxi du tronçon : 2500 ft AMSL.<br>Lorsque cette zone est active, elle coexiste avec la LF-P 34 SAINT LAURENT DES EAUX. Pénétration dans la LF-P 34 autorisée pour les aéronefs évoluant en CAM dans la LF-R 149 A selon la programmation établie par le CDPGE.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- PARIS INFO<br>- SEINE APP, AVORD APP, ORLEANS APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Except for ORLEANS TMA parts 1.1 and 7 when activated.<br>Section maximum altitude : 2500ft AMSL.<br>When this area is activated, it coexists with LF-P 34 SAINT LAURENT DES EAUX. Entry within LF-P 34 autorised for ACFT manoeuvring in OAT inside LF-R 149 A area, according to scheduling organised by CDPGE.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS INFO<br>- SEINE APP, AVORD APP, ORLEANS APP. |
| **LF R 149 B** | **BERRY** | | | |
| 47°28'45"N , 002°07'55"E - 47°13'25"N , 002°37'25"E - 47°11'23"N , 002°32'11"E - arc anti-horaire de 9 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 47°06'32"N , 002°25'56"E - 47°15'00"N , 002°08'00"E - 47°22'37"N , 002°00'32"E - 47°28'45"N , 002°07'55"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100, except JUL-AUG and school HOL : WED 0000-0059<br>- THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maxi : 2100 AMSL dans les limites latérales de la TMA AVORD part 1.1.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- PARIS INFO<br>- AVORD APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Maximum altitude : 2100ft AMSL within AVORD TMA part 1.1 lateral limits.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- PARIS INFO<br>- AVORD APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 149 D** | **VENDEE** | | | |
| 47°09'09"N , 001°11'51"W - 47°06'37"N , 001°01'52"W - 47°01'19"N , 001°03'48"W - 46°39'59"N , 000°41'23"W - 46°39'00"N , 000°56'00"W - 47°00'00"N , 001°15'00"W - 47°09'09"N , 001°11'51"W | 2200ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Possible activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0900-1100.<br>- TUE, THU : 0900-1100 and SS-2359,<br>- WED, FRI : 0000-0059 and 0900-1100.<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du tronçon : 3200 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- NANTES APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Section maximum altitude : 3200ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- NANTES APP. |
| **LF R 149 E** | **MAINE-ANJOU** | | | |
| 48°11'35"N , 000°57'14"W - 47°23'37"N , 000°55'47"W - 47°06'37"N , 001°01'52"W - 47°09'09"N , 001°11'51"W - 47°24'30"N , 001°06'30"W - 48°11'22"N , 001°09'06"W - 48°11'35"N , 000°57'14"W | 1800ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Possible activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0900-1100.<br>- TUE, THU : 0900-1100 and SS-2359,<br>- WED, FRI : 0000-0059 and 0900-1100.<br>SUM : -1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Altitude maximale du tronçon : 2500 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- NANTES APP and RENNES APP.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Section maximum altitude : 2500ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- NANTES APP and RENNES APP. |
| **LF R 151** | **LA LANDE D'OUEE** | | | |
| 48°17'07"N , 001°28'32"W - 48°16'26"N , 001°26'42"W - 48°16'06"N , 001°26'49"W - 48°15'53"N , 001°28'30"W - 48°16'00"N , 001°29'00"W - 48°16'14"N , 001°29'17"W - 48°16'47"N , 001°29'18"W - 48°17'07"N , 001°28'32"W | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | Gestionnaire : 11ème RAMA LA LANDE D'OUEE : TEL 02 99 39 75 15 / 76 27<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Zone activable uniquement en dehors des créneaux d'activité de la LF-R 57 BRETAGNE.<br>Activité connue de RENNES INFO.<br>Administrator : 11ème RAMA LA LANDE D'OUEE : TEL 02 99 39 75 15 / 76 27<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Activation possible only outside LF-R 57 BRETAGNE actual activity hours.<br>Activity provided by RENNES INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 152** | **ALSACE** | | | |
| 48°41'03"N , 006°41'16"E - 48°20'00"N , 006°46'00"E - 48°02'00"N , 006°31'00"E - 48°05'07"N , 005°59'22"E - 48°10'51"N , 005°47'22"E - 48°07'00"N , 006°27'00"E - 48°21'00"N , 006°38'00"E - 48°40'18"N , 006°33'48"E - 48°41'03"N , 006°41'16"E | 2800ft ASFC<br>----------<br>800ft ASFC | Possible activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- TUE : SS+30 - 2359<br>- WED : 0000 - SR-30 and SS+30 - 2359<br>- THU : 0000-0059 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0000 - SR-30<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>A l'exclusion de la LF-R45 S1 FRANCHE-COMTE quand active.<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-R 230 BACCARAT et de la LF-R 172 RAZIMONT lorsqu'elles sont actives.<br>Altitude maximale du plafond : 4900 ft AMSL.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV BALE<br>- SIV STRASBOURG<br>- AD STRASBOURG, COLMAR, LUXEUIL, EPINAL, NANCY-ESSEY, NANCY-OCHEY et METZ-NANCY-LORRAINE.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Excluding LF-R45 S1 FRANCHE-COMTE when active.<br>Airspace defined except for LF-R 230 BACCARAT and LF-R 172 RAZIMONT when active.<br>Maximum upper level : 4900ft AMSL.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- BASEL FIS<br>- STRASBOURG FIS<br>- STRASBOURG, COLMAR, LUXEUIL, EPINAL, NANCY-ESSEY, NANCY-OCHEY and METZ-NANCY-LORRAINE AD. |
| **LF R 154 LOW** | **BREST** | | | |
| 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°10'00"N , 004°53'00"W - 48°19'44"N , 004°53'00"W - 48°19'44"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°20'01"N , 004°39'52"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs mer/mer, sol/air, sol/mer.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Sea/sea, Ground/air, Ground/sea. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>A l'exclusion de la LF-R 195 Toulbroc'h lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Except for Toulbroc'h LF- R 195 when active.<br>Activity known on :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 157 LOW** | **PIERRES NOIRES** | | | |
| 48°21'00"N , 005°20'00"W - 48°21'00"N , 004°53'00"W - 48°05'00"N , 004°53'00"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°21'00"N , 005°20'00"W | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs mer/mer, sol/air, sol/mer.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Sea/sea, Ground/air, Ground/sea. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP. |
| **LF R 158 A** | **MIRAGE 2000 NE** | | | |
| 47°39'36"N , 006°00'13"E - 47°36'40"N , 006°14'49"E - 47°35'00"N , 006°20'41"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E - 47°29'20"N , 006°36'50"E - 47°17'32"N , 006°57'53"E - Frontière franco-suisse - 46°41'04"N , 006°16'23"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E - 47°28'10"N , 005°36'30"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E | FL 115<br>----------<br>5000ft ASFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'entraînement interception moyenne et basse altitude<br>Defence specific activities.<br>Training interception flights intermediate and low altitude | CDC de cinq Mars la Pile (RAKI) ou CDC de remplacement.<br>IFR/VFR: sur autorisation de RAKI RADAR ou CDC de remplacement.<br>A l'exclusion des zones réglementées LF-R 231 A Valdahon, LF-R 45 S6.1 Maconnais Nord-Est et LF-R 45 S7 Jura lorsqu'elles sont actives.<br>Activité connue de :<br>- RAKI RADAR ou CDC de remplacement : 119.700<br>- BALE INFO<br>CDC of cinq Mars la Pile (RAKI) or replacement CDC.<br>IFR/VFR: upon RAKI RADAR authorisation or replacement CDC.<br>Except for Valdahon LF- R 231 A, Maconnais Nord-Est LF-R 45 S6.1 and Jura LF-R 45 S7 when active.<br>Actual activity known on:<br>- RAKI RADAR or replacement CDC : 119.700<br>- BASEL INFO |
| **LF R 158 B** | **(MIRAGE 2000 NE)** | | | |
| 47°39'36"N , 006°00'13"E - 47°36'40"N , 006°14'49"E - 47°33'25"N , 006°26'41"E - 47°21'22"N , 006°00'01"E - 47°08'55"N , 006°00'00"E - 46°58'12"N , 006°15'00"E - 46°45'32"N , 006°15'59"E - 46°43'34"N , 006°12'09"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E - 47°28'10"N , 005°36'30"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E | 5000ft ASFC<br>----------<br>1500ft ASFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'entraînement, interception moyenne et basse altitude.<br>Defence specific activities.<br>Training interception flights intermediate and low altitude | CDC de cinq Mars la Pile (RAKI) ou CDC de remplacement.<br>IFR/VFR: sur autorisation de RAKI RADAR ou CDC de remplacement.<br>A l'exclusion des zones réglementées LF-R 45 S6.1 Maconnais Nord-Est et LF-R 45 S7 Jura lorsqu'elles sont actives.<br>Activité connue de :<br>- RAKI RADAR ou CDC de remplacement : 119.700<br>- BALE INFO<br>CDC of cinq Mars la Pile (RAKI) or replacement CDC.<br>IFR/VFR: upon RAKI RADAR authorisation or replacement CDC.<br>Except for Mâconnais Nord-Est LF-R 45 S6.1 and Jura LF-R 45 S7 when active.<br>Actual activity known on:<br>- RAKI RADAR or replacement CDC : 119.700<br>- BASEL INFO |
| **LF R 162** | **COZES LEGE** | | | |
| 45°30'00"N , 000°45'40"W - 44°47'20"N , 001°07'55"W - 44°50'40"N , 001°20'30"W - 45°30'00"N , 001°00'50"W - 45°30'00"N , 000°45'40"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | Possible activation MON-FRI except HOL:0800-1700.<br>(SUM -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais et réception<br>Defence specific activities.<br>Test flights | Gestionnaire : CCER Bordeaux Espace défini à l'exclusion des LF-R 61 MEDOC et R 290 CARCANS lorsqu'elles sont actives.<br>CAG/CAM : sur autorisation de BORDEAUX ESSAIS 122.9<br>Activité connue de :<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9<br>AQUITAINE APP/INFO<br>Administrator : CCER Bordeaux Airspace defined except for LF-R 61 MEDOC and LF-R 290 CARCANS when active.<br>GAT/OAT : upon BORDEAUX ESSAIS 122.9 authorisation.<br>Activity known on :<br>BORDEAUX ESSAIS 122.9<br>AQUITAINE APP/INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 163 A** | **GROSTENQUIN-POLYGONE** | | | |
| 49°03'07"N , 006°35'59"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 49°01'10"N , 006°43'00"E - 48°57'52"N , 006°37'16"E - 49°03'07"N , 006°35'59"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM at H-48HR:<br>MON-FRI except HOL according to protocol | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : EA-CCPGE<br>P1 : 00 33 6 71 51 95 44<br>P2 : 00 33 6 32 26 52 89<br>P3 : 00 33 3 90 23 41 95<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire sauf aéronefs participant aux exercices et aéronefs assurant des missions de sécurité publique, d'assistance ou de sauvetage lorsque le contournement n'est pas compatible avec ces missions et après autorisation du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>LORRAINE APP<br>STRASBOURG INFO<br>OCHEY APP<br>PHALSBOURG APP<br>Administrator: EA-CCPGE<br>P1: 00 33 6 71 51 95 44<br>P2: 00 33 6 32 26 52 89<br>P3: 00 33 3 90 23 41 95<br>GAT/OAT: Compulsory avoidance except for ACFT involved in the exercises and ACFT conducting public safety, assistance, or rescue missions, when the avoidance is not compatible with these missions; entry possible after permission from the managing authority.<br>Actual activity information provided by:<br>LORRAINE APP<br>STRASBOURG INFO<br>OCHEY APP<br>PHALSBOURG APP |
| **LF R 163 B** | **GROSTENQUIN-POLYGONE** | | | |
| 49°09'05"N , 006°50'05"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°00'56"N , 007°02'23"E - 48°55'00"N , 007°00'00"E - 48°55'00"N , 006°37'56"E - 49°22'45"N , 006°31'07"E - 49°22'45"N , 006°35'10"E - Frontière franco-allemande - 49°09'05"N , 006°50'05"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM at H-48 HR:<br>MON-FRI except HOL according to protocol | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | A l'exception de la R163A et de la TMA 4 LORRAINE.<br>Gestionnaire : EA-CCPGE<br>P1 : 00 33 6 71 51 95 44<br>P2 : 00 33 6 32 26 52 89<br>P3 : 00 33 3 90 23 41 95<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire sauf aéronefs participant aux exercices et aéronefs assurant des missions de sécurité publique, d'assistance ou de sauvetage lorsque le contournement n'est pas compatible avec ces missions et après autorisation du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>LORRAINE APP<br>STRASBOURG INFO<br>OCHEY APP<br>PHALSBOURG APP<br>Except for R163A and LORRAINE TMA 4<br>Administrator: EA-CCPGE<br>P1: 00 33 6 71 51 95 44<br>P2: 00 33 6 32 26 52 89<br>P3: 00 33 3 90 23 41 95<br>GAT/OAT: Compulsory avoidance except for ACFT involved in the exercises and ACFT conducting public safety, assistance, or rescue missions, when the avoidance is not compatible with these missions; entry possible after permission from the managing authority.<br>Actual activity information provided by:<br>LORRAINE APP<br>STRASBOURG INFO<br>OCHEY APP<br>PHALSBOURG APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 163 C** | **GROSTENQUIN-POLYGONE** | | | |
| 49°07'02"N , 006°52'52"E - 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°01'06"N , 006°57'56"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 48°59'11"N , 006°42'58"E - 48°57'22"N , 006°57'57"E - 48°55'55"N , 007°00'29"E - 48°55'00"N , 007°00'00"E - 48°55'00"N , 006°37'56"E - 49°06'55"N , 006°34'57"E - 49°07'00"N , 006°41'00"E - 49°07'02"N , 006°52'52"E | FL 075<br>----------<br>4000ft AMSL | Activation by NOTAM at H-48 HR : MON-FRI except HOL according to protocol, outside IFR activity to and from Metz Nancy Lorraine AD. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : EA-CCPGE<br>P1 : 00 33 6 71 51 95 44<br>P2 : 00 33 6 32 26 52 89<br>P3 : 00 33 3 90 23 41 95<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire sauf aéronefs participant aux exercices et aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone et après autorisation du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>STRASBOURG INFO / APP<br>OCHEY APP<br>PHALSBOURG APP<br>Administrator: EA-CCPGE<br>P1: 00 33 6 71 51 95 44<br>P2: 00 33 6 32 26 52 89<br>P3: 00 33 3 90 23 41 95<br>GAT/OAT: Compulsory avoidance except for ACFT involved in the exercises and ACFT conducting military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions and after permission from the managing authority.<br>Actual activity information provided by:<br>STRASBOURG INFO / APP<br>OCHEY APP<br>PHALSBOURG APP |
| **LF R 164** | **CHENEVIERES** | | | |
| 48°36'49"N , 006°36'19"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 48°31'55"N , 006°37'51"E - 48°33'19"N , 006°30'36"E - arc anti-horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 48°35'41"N , 006°32'36"E - 48°36'49"N , 006°36'19"E | 6500ft AMSL<br>----------<br>SFC | By NOTAM at D-48HR<br>MON-THU except HOL:<br>0800-2300<br>FRI except HOL:<br>0800-1700<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | A l'exclusion de la LF-R 152 Alsace lorsqu'elle est active.<br>Gestionnaire : EA-CCPGE<br>0033 6 71 51 95 44 /<br>0033 632 26 52 89<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire sauf aéronefs participant aux exercices et aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone et après autorisation du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- OCHEY APP<br>- STRASBOURG INFO / APP<br>Except for Alsace LF- R 152 when active.<br>Administrator : EA-CCPGE<br>0033 6 71 51 95 44 /<br>0033 632 26 52 89<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during activity except for ACFT involved in exercises and conducting military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport missions, when the avoidance is not compliant with these missions and after permission from the managing authority.<br>Activity known on :<br>- OCHEY APP<br>- STRASBOURG INFO / APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 165 A** | **VIENNE SUD** | | | |
| 45°50'00"N , 001°58'00"E - 46°05'00"N , 001°52'00"E - 46°02'10"N , 001°38'47"E - 45°48'00"N , 001°43'00"E - 45°50'00"N , 001°58'00"E | 5500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100<br>Except JUL-AUG and school HOL : 0000-0059 only.<br>-THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- FIS<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 165 B** | **VIENNE NORD** | | | |
| 46°13'30"N , 001°48'15"E - 46°15'40"N , 001°34'45"E - 46°02'10"N , 001°38'47"E - 46°05'00"N , 001°52'00"E - 46°13'30"N , 001°48'15"E | 5500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and 0930-1100<br>Except JUL-AUG and school HOL : 0000-0059 only.<br>-THU : 0830-1100 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- FIS<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 166 A1** | **GIRONDE SUD** | | | |
| 44°30'55"N , 000°04'34"W - 44°32'00"N , 000°01'00"E - 44°58'00"N , 000°04'00"W - 45°07'58"N , 000°10'00"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 44°52'00"N , 000°07'00"E - 44°27'41"N , 000°08'01"E - 44°30'55"N , 000°04'34"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Possible activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and SS-2359<br>- THU : 0000-0059 and SS-2359,<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- FIS<br>- neighbouring AD. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 166 A2** | **GIRONDE NORD** | | | |
| 45°07'58"N , 000°10'00"E - 45°13'00"N , 000°19'00"E - 45°16'04"N , 000°21'41"E - 45°11'23"N , 000°31'57"E - 45°06'00"N , 000°29'00"E - 44°58'25"N , 000°17'04"E - 45°07'58"N , 000°10'00"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Possible activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and SS-2359<br>- THU : 0000-0059 and SS-2359,<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- FIS<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 166 B** | **PERIGORD** | | | |
| 45°16'04"N , 000°21'41"E - 45°30'00"N , 000°34'00"E - 45°30'39"N , 001°18'06"E - 45°19'59"N , 001°25'10"E - 45°20'25"N , 000°41'27"E - 45°12'36"N , 000°32'37"E - 45°11'23"N , 000°31'57"E - 45°16'04"N , 000°21'41"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and SS-2359<br>- THU : 0000-0059 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- FIS<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 166 C** | **VEZERE** | | | |
| 45°30'39"N , 001°18'06"E - 45°19'59"N , 001°25'10"E - 45°23'00"N , 001°40'00"E - 45°47'21"N , 001°58'40"E - 45°50'00"N , 001°58'00"E - 45°48'00"N , 001°43'00"E - 45°52'17"N , 001°41'44"E - 45°30'39"N , 001°18'06"E | FL 065<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except public HOL :<br>- TUE : 0830-1100 and SS-2359<br>- WED : 0000-0059 and SS-2359<br>- THU : 0000-0059 and SS-2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- SIV<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- FIS<br>- neighbouring AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 167 A** | **MONTLUCON GUERET** | | | |
| 46°16'34"N , 002°15'00"E - 46°16'34"N , 002°21'46"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 46°13'34"N , 002°21'46"E ( ARP AD MONTLUCON GUERET ) - 46°10'34"N , 002°21'46"E - 46°10'34"N , 002°17'30"E - 46°12'30"N , 002°17'30"E - 46°16'34"N , 002°15'00"E | FL 060<br>----------<br>SFC | Possible activation MON-FRI, except HOL and AUG, by NOTAM, throughout LIMOGES APP and MONTLUCON AFIS opening times.<br>Activity known on MONTLUCON INFO (118.4 MHz), LIMOGES INFO (124.050 MHz) and LIMOGES APP (119.2 MHz). | Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>unmanned aircraft operations. | IFR/CAM contrôlée.<br>VFR/CAM V: contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activation demandée par utilisateur de la zone auprès de l'AFIS de MONTLUCON selon protocole.<br>IFR/OAT controlled.<br>VFR/OAT V: avoidance mandatory throughout activity<br>Activation request by area user to MONTLUCON AFIS according to protocol. |
| **LF R 167 B** | **MONTLUCON GUERET** | | | |
| 46°16'34"N , 002°00'00"E - 46°16'34"N , 002°15'00"E - 46°12'30"N , 002°17'30"E - 46°10'34"N , 002°17'30"E - 46°06'00"N , 002°17'30"E - 46°06'00"N , 002°00'00"E - 46°08'18"N , 002°00'00"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 46°10'45"N , 001°57'30"E ( ARP AD GUERET SAINT LAURENT ) - 46°13'11"N , 002°00'00"E - 46°16'34"N , 002°00'00"E | FL 060<br>----------<br>SFC | Activation MON-FRI, except HOL and AUG, by NOTAM, throughout LIMOGES APP and MONTLUCON AFIS opening times.<br>Activity known on MONTLUCON INFO (118.4 MHz), LIMOGES INFO (124.050 MHz) and LIMOGES APP (119.2 MHz). | Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>unmanned aircraft operations. | IFR/CAM contrôlée.<br>VFR/CAM V: contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activation demandée par utilisateur de la zone auprès de l'AFIS de MONTLUCON selon protocole.<br>IFR/OAT controlled.<br>VFR/OAT V: avoidance mandatory throughout activity<br>Activation request by area user to MONTLUCON AFIS according to protocol. |
| **LF R 169 A** | **LARZAC** | | | |
| 44°06'00"N , 003°16'53"E - 44°04'13"N , 003°17'48"E - 44°01'00"N , 003°17'26"E - 44°01'00"N , 003°09'48"E - 44°01'30"N , 003°09'14"E - 44°02'02"N , 003°08'07"E - 44°04'00"N , 003°07'00"E - 44°06'00"N , 003°07'00"E - 44°06'00"N , 003°16'53"E | FL 105<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 except SAT, SUN and public HOL. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>PJE.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>PJE. | Gestionnaire : DEEN2 LARZAC.<br>CAG : contournement obligatoire pendant activité.<br>CAM : sur autorisation de l'officier de tirs.<br>Connaissance de la planification de l'activité :<br>- Officier de tirs : 05 65 58 48 44 / 05<br>Activation réelle connue de : MONTPELLIER INFO.<br>Administrator : DEEN2 LARZAC.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : upon firing officer authorization.<br>Activity known on :<br>- Firing officer : 05 65 58 48 44 / 05<br>Actual activation known on : MONTPELLIER INFO. |
| **LF R 170 A** | **CALAMAR** | | | |
| 44°34'50"N , 001°01'00"W - 44°34'50"N , 000°58'40"W - arc horaire de 4.33 NM de rayon centré sur 44°30'30"N , 000°58'40"W - 44°26'10"N , 000°58'40"W - 44°26'10"N , 001°10'30"W - 44°30'30"N , 001°10'30"W - 44°34'50"N , 001°01'00"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable H24 | Activités : Tirs sol/sol, air/sol, vols et parachutages d'essais, activités défense spécifiques.<br>Activities: ground/ground, air/ground firings, test flights and air dropping, specific defense activities. | Gestionnaire : DGA EV<br>Bureau opérations Cazaux : 05 57 15 40 29<br>CAM/CAG : contournement obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>CAZAUX APP ou RAI 119.6<br>AQUITAINE INFO < FL145<br>BORDEAUX ACC > FL145<br>Manager: DGA EV<br>Operations office Cazaux: 05 57 15 40 29<br>CAM/CAG: bypassing mandatory<br>Real activity known on:<br>CAZAUX APP or RAI 119.6<br>AQUITAINE INFO BLW FL145<br>BORDEAUX ACC ABV FL145 |
| **LF R 170 B** | **CALAMAR** | | | |
| 44°34'50"N , 001°01'00"W - 44°34'50"N , 000°58'40"W - arc horaire de 4.33 NM de rayon centré sur 44°30'30"N , 000°58'40"W - 44°26'10"N , 000°58'40"W - 44°26'10"N , 001°10'30"W - 44°30'30"N , 001°10'30"W - 44°34'50"N , 001°01'00"W | FL 195<br>----------<br>4000ft AMSL | Activable H24 | Activités : Tirs sol/sol, air/sol, vols et parachutages d'essais, activités défense spécifiques.<br>Activities: ground/ground, air/ground firings, test flights and air dropping, specific defense activities. | Gestionnaire : DGA EV<br>Bureau opérations Cazaux : 05 57 15 40 29<br>Activable uniquement dans les créneaux d'activité de la LF-R 31 A5<br>CAM/CAG : contournement obligatoire<br>CAZAUX APP ou RAI 119.6<br>AQUITAINE INFO < FL145<br>BORDEAUX ACC > FL145<br>Manager: DGA EV<br>Operations office Cazaux: 05 57 15 40 29<br>Activable only within activity slots of LF-R 31 A5<br>CAM/CAG: bypassing mandatory<br>CAZAUX APP or RAI 119.6<br>AQUITAINE INFO BLW FL145<br>BORDEAUX ACC ABV FL145 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 171** | **BELFORT** | | | |
| 47°35'22"N , 006°54'39"E - 47°34'09"N , 006°55'26"E - 47°33'52"N , 006°54'40"E - 47°32'15"N , 006°54'44"E - 47°32'12"N , 006°52'26"E - 47°32'45"N , 006°52'25"E - 47°33'53"N , 006°52'04"E - 47°35'07"N , 006°53'00"E - 47°35'22"N , 006°54'39"E | 2800ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM, except SAT, SUN and HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 1er régiment d'artillerie.<br>TEL : 03 84 57 52 41 / 75 - 03 84 57 53 69<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de BALE INFO.<br>Administrator : 1er régiment d'artillerie.<br>TEL : 03 84 57 52 41 / 75 - 03 84 57 53 69<br>GAT/OAT: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on BASEL INFO. |
| **LF R 172** | **RAZIMONT** | | | |
| cercle de 0.24 NM de rayon centré sur 48°09'49"N , 006°29'47"E | 2700ft AMSL<br>1200ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI 0500-2300 except HOL. (SUM -1 HR). | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol. Mise en oeuvre d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Explosives. | Gestionnaire : 1er régiment de tirailleurs - TEL : 03 29 69 82 37 ou 82 19. CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Administrator : 1er régiment de tirailleurs - TEL : 03 29 69 82 37 or 82 19. GAT/OAT : avoidance mandatory throughout activity. |
| **LF R 173 A** | **FAYENCE** | | | |
| 43°43'40"N , 006°40'19"E - 43°41'26"N , 006°42'48"E - 43°34'55"N , 006°44'47"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'05"N , 006°37'05"E - 43°43'40"N , 006°40'10"E - 43°43'40"N , 006°40'19"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Activable de SR à SS selon protocole.<br>Activation from SR to SS according to protocol. | Activité vélivole.<br>Gliding activity. | A l'exclusion de la partie interférant avec la LF-R 138T lorsqu'elle est active.<br>Gestionnaire :<br>NICE APP (< FL175)<br>MARSEILLE ACC. (> FL175)<br>CAG IFR/CAM I et T : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAG VFR :<br>-Planeurs : pénétration autorisée selon protocole<br>-Autre ACFT : pénétration après contact radio obligatoire avec MARSEILLE INFO 120.550 (> FL175) ou NICE INFO 120.850 (< FL175). Veille radio obligatoire.<br>CAM V : pénétration après contact radio avec MARSEILLE INFO 120.550<br>-(> FL175) ou NICE INFO 120.850 (< FL175.) Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : Information de vol et alerte<br>Activité connue de :<br>MARSEILLE ACC/FIC<br>NICE INFO.<br>Except for parts interfering with LF- R 138T when active.<br>Administrator:<br>NICE APP (< FL175).<br>MARSEILLE ACC (> FL175<br>GAT IFR/OAT I and T: avoidance mandatory throughout activity.<br>GAT VFR :<br>-Gliders : entry authorised according to protocol<br>-Other ACFT : entry after mandatory radio contact with MARSEILLE INFO 120.550 (> FL175) or NICE INFO 120.850 (< FL175).<br>-Mandatory radio listening watch.<br>OAT V : entry after radio contact with MARSEILLE INFO 120.550<br>(> FL175) or NICE INFO 120.850 (< FL175).<br>- Mandatory radio listening watch<br>Services provided: Flight Information and alerting services<br>Activity known on : MARSEILLE ACC/FIC<br>NICE INFO. |
| **LF R 173 B** | **FAYENCE** | | | |
| 43°43'40"N , 006°40'19"E - 43°41'26"N , 006°42'48"E - 43°34'55"N , 006°44'47"E - 43°34'33"N , 006°42'21"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E - 43°40'05"N , 006°37'05"E - 43°43'40"N , 006°40'10"E - 43°43'40"N , 006°40'19"E | FL 235<br>----------<br>FL 195 | Activable de SR à SS selon protocole.<br>Possible activation from SR to SS according to protocol. | Activité vélivole.<br>Gliding activity | Gestionnaire : MARSEILLE ACC.<br>Réservée aux planeurs selon protocole.<br>Services rendus : Information de vol et alerte.<br>CAG IFR/CAM I et T : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>MARSEILLE ACC/FIC<br>Administrator: MARSEILLE ACC.<br>Only for gliders according to protocol.<br>Service provided: Flight Information and alerting services.<br>GAT IFR/OAT I and T : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on : MARSEILLE ACC/FIC |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 174** | **MEYENHEIM** | | | |
| 47°56'07"N , 007°24'10"E - 47°55'57"N , 007°24'56"E - 47°54'26"N , 007°24'17"E - 47°54'32"N , 007°23'00"E - 47°54'54"N , 007°23'14"E - 47°54'52"N , 007°23'37"E - 47°56'07"N , 007°24'10"E | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable par NOTAM sauf SAT, SUN et HOL.<br>Possible activation by NOTAM except SAT, SUN and HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : Régiment de Marche du Tchad.<br>Tél : 03 69 21 25 27.<br>Activité connue de BALE INFO 130.9 MHz.<br>GAT/OAT: avoidance mandatory throughout activity.<br>Administrator : Régiment de Marche du Tchad.<br>Tel : 03 69 21 25 27.<br>Activity known on BASEL INFO 130.9 MHz. |
| **LF R 175 A** | **SUIPPES** | | | |
| 49°16'41"N , 004°43'49"E - arc anti-horaire de 1 NM de rayon centré sur 49°16'30"N , 004°45'20"E - 49°15'31"N , 004°45'00"E - 49°09'18"N , 004°45'00"E - 49°02'06"N , 004°27'08"E - 49°06'30"N , 004°21'30"E - 49°11'30"N , 004°25'00"E - 49°16'41"N , 004°43'49"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Activable H24.<br>Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol, sol/air, air/sol.<br>PJE.<br>Lâchers de ballons sondes.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground Ground/air, Air/ground<br>PJE.<br>Weather balloon launching. | Gestionnaire : CAPCIA-51e RI<br>TEL : 03 26 67 81 00 / 81 02 / 82 31<br>CAG IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>A l'exclusion de l'AWY M163 et des LF-R 3 B Vouziers-Séchault et LF-R 503 MOURMELON STAT lorsqu'elles sont actives.<br>RAI 118.625 MHz.<br>Activité connue de :<br>SEINE INFO<br>PARIS ACC<br>Managing authority : CAPCIA-51e RI<br>TEL : 03 26 67 81 00 / 81 02 / 82 31<br>GAT IFR/VFR : avoidance mandatory throughout activity.<br>Except for M163 AWY and Vouziers-Séchault LF-R 3 B and MOURMELON STAT LF-R 503 when active.<br>RAI 118.625 MHz.<br>Activity known on:<br>SEINE INFO<br>PARIS ACC |
| **LF R 180 A** | **LURE** | | | |
| 44°15'10"N , 005°40'42"E - 44°06'15"N , 005°59'00"E - 44°01'00"N , 005°59'00"E - 44°01'00"N , 005°43'00"E - 44°07'59"N , 005°36'46"E - 44°15'10"N , 005°40'42"E | FL 220<br>----------<br>FL 195 | Activable de SR à SS selon protocole.<br>Possible activation from SR to SS according to protocol. | Activité vélivole.<br>Gliding activity | Gestionnaire : MARSEILLE UAC.<br>Réservée aux planeurs selon protocole.<br>Services rendus : Information de vol et alerte.<br>Veille radio obligatoire<br>Fréq. MARSEILLE UAC.<br>CAG IFR / CAM I et T : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de MARSEILLE UAC.<br>Administrator: MARSEILLE UAC.<br>Only for gliders according to protocol.<br>Service provided: Flight Information and alerting services.<br>Radio listening watch mandatory.<br>MARSEILLE UAC frequencies.<br>GAT IFR / OAT I and T : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on MARSEILLE UAC. |
| **LF R 180 B** | **LURE** | | | |
| 44°14'03"N , 005°43'00"E - 44°06'15"N , 005°59'00"E - 44°01'00"N , 005°59'00"E - 44°01'00"N , 005°43'00"E - 44°14'03"N , 005°43'00"E | FL 280<br>----------<br>FL 220 | Activable de SR à SS selon protocole.<br>Possible activation from SR to SS according to protocol. | Activité vélivole.<br>Gliding activity | Gestionnaire : MARSEILLE UAC.<br>Réservée aux planeurs selon protocole.<br>Services rendus : Information de vol et alerte.<br>Veille radio obligatoire<br>Fréq. MARSEILLE UAC.<br>CAG IFR / CAM I et T : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de MARSEILLE UAC.<br>Administrator: MARSEILLE UAC.<br>Only for gliders according to protocol.<br>Service provided: Flight Information and alerting services.<br>Radio listening watch mandatory.<br>MARSEILLE UAC frequencies.<br>GAT IFR / OAT I and T : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on MARSEILLE UAC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 183** | **LANN BIHOUE** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W ( ARP Lorient Lann Bihoué ) | 1200ft AMSL<br>----------<br>SFC | Active hors HOR ATS CTR LORIENT<br>Active outside LORIENT CTR ATS SKED | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Protection d'installations défense spécifiques<br>Defence specific activities.<br>Defence's facilities safeguarding | CAG IFR/VFR, CAM I, T, V:<br>contournement obligatoire à l'exception des vols autorisés par LORIENT LANN BIHOUE ou réalisant les missions de service public suivantes:<br>-Défense<br>-Intérieur<br>-Police<br>-Douane<br>-Protection Civile<br>-EVASAN<br>Les demandes de dérogations doivent être transmises au CLA de LANN BIHOUE<br>TEL: 02 97 12 90 25<br>email: bia.lbh@wanadoo.fr<br>GAT IFR/VFR, OAT I, T, V:<br>Avoidance mandatory except for ACFT authorized by LORIENT LANN BIHOUE or with following public assignment:<br>-Defence<br>-Home affairs<br>-Police<br>-Custom<br>-Civil protection<br>-MEDEVAC<br>Exemption request must be submitted to LANN BIHOUE CLA<br>TEL: 02 97 12 90 25<br>Email: bia.lbh@wanadoo.fr |
| **LF R 185** | **SACCONGES** | | | |
| cercle de 700 m de rayon centré sur 45°52'00"N , 006°06'17"E | 6000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable par NOTAM :<br>MON, WED : 0600-SS (SUM-1HR)<br>TUE, THU : 0600-2400 (SUM-1HR).<br>1 samedi par mois sauf HOL.<br>Activation by NOTAM :<br>MON, WED : 0600- SS (SUM-1HR)<br>TUE, THU: 0600- 2400 (SUM -1HR).<br>1 SAT per month except HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | CAG/CAM contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : 27 ème BCA.<br>Officier de tir :TEL: 04 50 33 46 13<br>GAT/OAT avoidance mandatory during activity.<br>Administrator: 27 ème BCA.<br>Officier de tir:<br>TEL: 04 50 33 46 13 |
| **LF R 186** | **MARTIGUES** | | | |
| cercle de 0.6 NM de rayon centré sur 43°25'15"N , 005°04'40"E | 500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Tous les jours de SR à SS.<br>Daily from SR to SS. | Activité hydro surface.<br>Water-carrying aircraft operations. | Interdit aux aéronefs non autorisés par le protocole SNA-SSE/Mairie de Martigues.<br>Prohibited to aircraft not authorised according to SNA- SSE/ Martigues city hall protocol. |
| **LF R 187 A** | **CESSALES** | | | |
| cercle de 0.54 NM de rayon centré sur 43°27'20"N , 001°45'38"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | 0700-1700 (SUM : -1HR) except SUN and public HOL.<br>Possible activation at night by NOTAM. | Vols d'aéronefs sans équipage à bord en vue et hors vue, de jour et de nuit.<br>Unmanned aircrafts in sight and out of sight, day and night. | Référent de l'activité : 06 30 32 20 97 ou 09 71 16 99 46<br>CAM / CAG : contournement obligatoire.<br>Activity manager : 06 30 32 20 97 or 09 71 16 99 46<br>OAT / GAT : avoidance mandatory. |
| **LF R 187 B** | **CESSALES** | | | |
| cercle de 0.54 NM de rayon centré sur 43°27'20"N , 001°45'38"E | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>500ft ASFC | Possible activation by NOTAM. | Vols d'aéronefs sans équipage à bord en vue et hors vue, de jour et de nuit.<br>Unmanned aircrafts in sight and out of sight, day and night. | Référent de l'activité : 06 30 32 20 97 ou 09 71 16 99 46<br>CAM / CAG : contournement obligatoire.<br>Activity manager : 06 30 32 20 97 or 09 71 16 99 46<br>OAT / GAT : avoidance mandatory. |
| **LF R 188** | **SAINT LUBIN DE LA HAYE** | | | |
| cercle de 1200 m de rayon centré sur 48°49'53"N , 001°35'10"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activable de SR à SS.<br>Hors horaires activité réelle LF D 227B.<br>Activation from SR to SS.<br>Outside LF-D 227B activity. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire EADS.<br>Responsable technique : 06 86 06 07 41<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue par RAI tel : 06 31 02 41 74<br>Administrator EADS.<br>Technical manager: 06 86 06 07 41<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activitt known on RAI tel : 06 31 02 41 74 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 190 A** | **NIMES** | | | |
| 43°55'03"N , 004°23'16"E - 43°53'51"N , 004°23'36"E - 43°52'49"N , 004°22'34"E - 43°52'33"N , 004°18'55"E - 43°53'28"N , 004°18'01"E - 43°54'44"N , 004°18'43"E - 43°55'09"N , 004°19'23"E - 43°54'49"N , 004°20'01"E - 43°55'40"N , 004°22'01"E - 43°56'18"N , 004°22'47"E - 43°55'28"N , 004°23'29"E - 43°55'03"N , 004°23'16"E | 3300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 2ème REI, camp des Garrigues.<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification de l'activité: officier de tirs TEL : 04 66 02 50 01.<br>Activité réelle connue de :<br>GARONS TWR<br>RHONE CTL<br>CAMARGUE CTL<br>MONTPELLIER APP<br>MONTPELLIER INFO<br>Administrator : 2ème REI, camp des Garrigues.<br>GAT/OAT: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity schedule available on :<br>Officier de tirs TEL : 04 66 02 50 01.<br>Activity known on :<br>GARONS TWR<br>RHONE CTL<br>CAMARGUE CTL<br>MONTPELLIER APP<br>MONTPELLIER INFO |
| **LF R 190 B** | **NIMES** | | | |
| 43°55'03"N , 004°23'16"E - 43°53'51"N , 004°23'36"E - 43°52'49"N , 004°22'34"E - 43°52'33"N , 004°18'55"E - 43°53'28"N , 004°18'01"E - 43°54'44"N , 004°18'43"E - 43°55'09"N , 004°19'23"E - 43°54'49"N , 004°20'01"E - 43°55'40"N , 004°22'01"E - 43°56'18"N , 004°22'47"E - 43°55'28"N , 004°23'29"E - 43°55'03"N , 004°23'16"E | 8300ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation H24 except SUN and HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 2ème REI, camp des Garrigues.<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification de l'activité: officier de tirs TEL : 04 66 02 50 01.<br>Activité réelle connue de :<br>GARONS TWR<br>RHONE CTL<br>CAMARGUE CTL<br>MONTPELLIER APP<br>MONTPELLIER INFO<br>Administrator : 2ème REI, camp des Garrigues.<br>GAT/OAT: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity schedule available on :<br>Officier de tirs TEL : 04 66 02 50 01.<br>Activity known on :<br>GARONS TWR<br>RHONE CTL<br>CAMARGUE CTL<br>MONTPELLIER APP<br>MONTPELLIER INFO |
| **LF R 190 C** | **NIMES** | | | |
| 43°55'03"N , 004°23'16"E - 43°53'51"N , 004°23'36"E - 43°52'49"N , 004°22'34"E - 43°52'33"N , 004°18'55"E - 43°53'28"N , 004°18'01"E - 43°54'44"N , 004°18'43"E - 43°55'09"N , 004°19'23"E - 43°54'49"N , 004°20'01"E - 43°55'40"N , 004°22'01"E - 43°56'18"N , 004°22'47"E - 43°55'28"N , 004°23'29"E - 43°55'03"N , 004°23'16"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Activation H24 except SUN and HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground | Gestionnaire : 2ème REI, camp des Garrigues.<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification de l'activité: officier de tirs TEL : 04 66 02 50 01.<br>Activité réelle connue de :<br>GARONS TWR<br>RHONE CTL<br>CAMARGUE CTL<br>MONTPELLIER APP<br>MONTPELLIER INFO<br>Administrator : 2ème REI, camp des Garrigues.<br>GAT/OAT: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity schedule available on :<br>Officier de tirs TEL : 04 66 02 50 01.<br>Activity known on :<br>GARONS TWR<br>RHONE CTL<br>CAMARGUE CTL<br>MONTPELLIER APP<br>MONTPELLIER INFO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 191 A** | **HERAULT EST** | | | |
| 43°18'20"N , 003°41'56"E - 43°18'20"N , 004°44'40"E - 43°15'10"N , 004°39'50"E - 43°15'10"N , 003°39'10"E - 43°18'20"N , 003°41'56"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 191 B** | **HERAULT SUD** | | | |
| 43°09'44"N , 003°08'30"E - 43°12'08"N , 003°27'22"E - 43°18'20"N , 003°33'50"E - 43°18'20"N , 003°41'56"E - 43°15'10"N , 003°39'10"E - 43°08'40"N , 003°29'25"E - 43°05'00"N , 003°24'00"E - 43°02'15"N , 003°09'39"E - 43°09'44"N , 003°08'30"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 191 C** | **HERAULT NORD** | | | |
| 43°39'10"N , 003°31'30"E - 43°41'14"N , 003°36'04"E - 43°39'30"N , 003°37'00"E - 43°23'45"N , 003°39'30"E - 43°18'20"N , 003°41'56"E - 43°18'20"N , 003°33'50"E - 43°39'10"N , 003°31'30"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 193 A** | **TARN EST** | | | |
| 43°53'00"N , 003°23'30"E - 43°56'08"N , 003°33'24"E - 43°53'30"N , 003°34'45"E - 43°42'00"N , 003°35'38"E - 43°41'14"N , 003°36'04"E - 43°39'10"N , 003°31'30"E - 43°53'00"N , 003°23'30"E | 4400ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- WED : SS+30 - 2359<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0000-0059 and 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 193 B** | **TARN** | | | |
| 44°03'30"N , 002°36'20"E - 43°50'34"N , 003°19'17"E - 43°53'00"N , 003°23'30"E - 43°39'10"N , 003°31'30"E - 43°54'00"N , 002°41'00"E - 44°03'30"N , 002°36'20"E | 4200ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- WED : SS+30 - 2359<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 194 A** | **LA VALBONNE** | | | |
| 45°51'00"N , 005°09'00"E - 45°50'39"N , 005°11'21"E - 45°50'30"N , 005°11'30"E - 45°49'30"N , 005°11'30"E - 45°49'16"N , 005°08'43"E - 45°49'30"N , 005°07'00"E - 45°50'20"N , 005°07'00"E - 45°50'48"N , 005°08'02"E - 45°51'00"N , 005°09'00"E | 2400ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Tirs sol/sol.<br>Activité spécifiques<br>Défense.<br>Live firing ground/ground.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 68 ème régiment d'artillerie d'Afrique<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : autorisé après contact avec le gestionnaire.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la partie de la CTR ST EXUPERY avec laquelle elle interfère.<br>Activité réelle connue de :<br>LYON TWR et LYON INFO<br>PC TIR LA VALBONNE : 04 26 22 81 78 - 06 14 54 25 85<br>Officier tir 68ème RAA : 04 26 22 86 48 - 06 75 49 91 84<br>Administrator : 68 ème régiment d'artillerie d'Afrique<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : authorized after contact with the administrator.<br>When active, this area substitutes itself to the part of ST EXUPERY CTR wich it interferes with.<br>Actual activity known on :<br>LYON TWR and LYON INFO<br>PC TIR LA VALBONNE : 04 26 22 81 78 - 06 14 54 25 85<br>Officier tir 68ème RAA : 04 26 22 86 48 - 06 75 49 91 84 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 194 B** | **LA VALBONNE** | | | |
| 45°51'00"N , 005°09'00"E - 45°50'39"N , 005°11'21"E - 45°50'30"N , 005°11'30"E - 45°49'30"N , 005°11'30"E - 45°49'16"N , 005°08'43"E - 45°49'30"N , 005°07'00"E - 45°50'20"N , 005°07'00"E - 45°50'48"N , 005°08'02"E - 45°51'00"N , 005°09'00"E | 3200ft AMSL<br>----------<br>2400ft AMSL | Possible activation H24 | Tirs sol/sol.<br>Activité spécifiques Défense.<br>Live firing ground/ground.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 68 ème régiment d'artillerie d'Afrique<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : autorisé après contact avec le gestionnaire.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la partie de la CTR ST EXUPERY et à la partie de la TMA LYON partie 01 avec lesquelles elle interfère.<br>Activité réelle connue de :<br>LYON TWR et LYON INFO<br>PC TIR LA VALBONNE : 04 26 22 81 78 - 06 14 54 25 85<br>Officier tir 68ème RAA : 04 26 22 86 48 - 06 75 49 91 84<br>Administrator : 68 ème régiment d'artillerie d'Afrique<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : authorized after contact with the administrator.<br>When active, this area substitutes itself to the part of ST EXUPERY CTR and to the part of TMA LYON part 01 wich it interferes with.<br>Actual activity known on :<br>LYON TWR and LYON INFO<br>PC TIR LA VALBONNE : 04 26 22 81 78 - 06 14 54 25 85<br>Officier tir 68ème RAA : 04 26 22 86 48 - 06 75 49 91 84 |
| **LF R 195** | **TOULBROC'H** | | | |
| 48°20'40"N , 004°41'00"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°20'00"N , 004°37'00"W - 48°19'00"N , 004°40'00"W - 48°19'00"N , 004°41'00"W - 48°20'40"N , 004°41'00"W | FL 135<br>----------<br>SFC | Activable du 01 octobre au 31 mai sauf HOL:<br>MON au FRI : 0700 à SS+30.<br>SUM : -1h.<br>Possible activation from 01st OCT to 31st MAY except HOL : MON to FRI: 0700 to SS+30. SUM : -1h. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/mer<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/sea | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE ARMOR 124.725.<br>CAM/CAG : contournement obligatoire.<br>Activation réelle connue de :<br>- IROISE APP/INFO<br>- LANDIVISIAU APP<br>- LANVEOC APP.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE ARMOR 124.725.<br>OAT/GAT : avoidance mandatory.<br>Activation known on :<br>- IROISE APP/INFO<br>- LANDIVISIAU APP<br>- LANVEOC APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 196 A1 EST** | **GAP** | | | |
| 45°00'56"N , 005°59'01"E - 45°00'38"N , 006°44'44"E - Frontière franco-italienne - 44°51'02"N , 006°52'42"E - 44°36'10"N , 006°56'15"E - Frontière franco-italienne - 44°22'45"N , 006°53'44"E - arc anti-horaire de 45 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E ( ARP LFMN ) - 44°09'54"N , 006°26'19"E - 44°14'48"N , 006°14'00"E - 44°20'42"N , 005°59'01"E - 44°22'52"N , 005°59'01"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 44°27'18"N , 006°02'16"E ( ARP LFNA ) - 44°31'44"N , 005°59'01"E - 45°00'56"N , 005°59'01"E | FL 155<br>----------<br>3300ft ASFC | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>A l'exclusion des zones LF-R221 A et B lorsqu'elles sont actives.<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing :<br>https://sofiabriefing.aviationcivile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO.<br>Except for LF-R221 A and B when active.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO. |
| **LF R 196 A1 OUEST** | **GAP** | | | |
| 45°00'57"N , 005°53'21"E - 45°00'56"N , 005°59'01"E - 44°31'44"N , 005°59'01"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 44°27'18"N , 006°02'16"E ( ARP LFNA ) - 44°22'52"N , 005°59'01"E - 44°20'42"N , 005°59'01"E - 44°26'34"N , 005°44'02"E - 45°00'57"N , 005°53'21"E | FL 155<br>----------<br>3300ft ASFC | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Activation simultanée avec LF-R196 A1 Est.<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Simultaneous activation with LF-R196 A1 East<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 196 A1 SUP** | **GAP** | | | |
| 45°00'57"N , 005°53'21"E - 45°00'38"N , 006°44'44"E - Frontière franco-italienne - 44°51'02"N , 006°52'42"E - 44°36'10"N , 006°56'15"E - Frontière franco-italienne - 44°22'45"N , 006°53'44"E - arc anti-horaire de 45 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E ( ARP LFMN ) - 44°09'54"N , 006°26'19"E - 44°14'48"N , 006°14'00"E - 44°20'42"N , 005°59'01"E - 44°26'34"N , 005°44'02"E - 45°00'57"N , 005°53'21"E | FL 195<br>----------<br>FL 155 | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>A l'exclusion des zones LF-R221 A et B lorsqu'elles sont actives.<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Activation simultanée avec LF-R196 A1 Est.<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO<br>Except for LF-R221 A and B when active.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Simultaneous activation with LF-R196 A1 East.<br>Activation simultanée avec LF-R196 A1 Est.<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 196 A2** | **GAP** | | | |
| 44°22'45"N , 006°53'44"E - Frontière franco-italienne - 44°13'56"N , 007°01'31"E - arc anti-horaire de 35 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E ( ARP LFMN ) - 44°04'52"N , 006°38'52"E - 44°09'54"N , 006°26'19"E - arc horaire de 45 NM de rayon centré sur 43°39'55"N , 007°12'54"E ( ARP LFMN ) - 44°22'45"N , 006°53'44"E | FL 165<br>----------<br>3300ft ASFC | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Activation simultanée avec LF-R196 A1 Est.<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Simultaneous activation with LF-R196 A1 East<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 196 B** | **GAP** | | | |
| 45°00'57"N , 005°53'21"E - 44°26'34"N , 005°44'02"E - 44°31'32"N , 005°20'39"E - 44°57'50"N , 005°17'49"E - 45°00'56"N , 005°20'42"E - 45°00'57"N , 005°53'21"E | FL 125<br>----------<br>3300ft ASFC | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>A l'exclusion des zones LF-R221 A et B lorsqu'elles sont actives.<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO<br>LYON INFO<br>PROVENCE INFO.<br>Except for LF-R221 A and B, when active.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO<br>LYON INFO<br>PROVENCE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 196 C EST** | **VALENSOLE** | | | |
| 44°14'48"N , 006°14'00"E - 44°04'52"N , 006°38'52"E - 43°43'34"N , 006°43'17"E - 43°45'14"N , 006°20'50"E - 43°50'58"N , 006°20'55"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°51'00"N , 006°14'00"E - 43°56'00"N , 006°14'00"E - 44°14'48"N , 006°14'00"E | 3300ft ASFC<br>----------<br>1000ft ASFC | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Activation simultanée avec LF-R196 A1 Est.<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Simultaneous activation with LF-R196 A1 East<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO. |
| **LF R 196 C OUEST** | **VALENSOLE** | | | |
| 44°20'42"N , 005°59'01"E - 44°14'48"N , 006°14'00"E - 43°56'00"N , 006°14'00"E - arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°51'00"N , 006°14'00"E - 43°51'00"N , 006°07'05"E - 43°46'12"N , 006°07'06"E - 43°46'46"N , 005°59'01"E - 44°00'54"N , 005°59'01"E - arc anti-horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 44°03'35"N , 005°59'29"E - 44°06'16"N , 005°59'01"E - 44°20'42"N , 005°59'01"E | 3300ft ASFC<br>----------<br>1000ft ASFC | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Activation simultanée avec LF-R196 A1 Est.<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Simultaneous activation with LF-R196 A1 East<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 196 C SUP** | **VALENSOLE** | | | |
| 44°20'42"N , 005°59'01"E - 44°14'48"N , 006°14'00"E - 44°09'54"N , 006°26'19"E - 44°04'52"N , 006°38'52"E - 43°43'34"N , 006°43'17"E - 43°46'46"N , 005°59'01"E - 44°00'54"N , 005°59'01"E - arc anti-horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 44°03'35"N , 005°59'29"E - 44°06'16"N , 005°59'01"E - 44°20'42"N , 005°59'01"E | 8500ft AMSL<br>----------<br>3300ft ASFC | Activation by NOTAM in accordance with letters of agreement, from 01st JAN to 30th JUN and from 16th SEP to 31st DEC<br>Except :<br>- WED from 1100 (SUM - 1H) to SS+30<br>- SAT, SUN and public HOL SR-30 to SS+30. | Zone exclusivement réservée aux activités spécifiques Défense de la Marine et à l'entraînement des forces de l'aviation navale.<br>Zone exclusively reserved for Defence specific activities of naval aviation and the French navy training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CCMAR MED<br>Activation simultanée avec LF-R196 A1 Est.<br>Connaissance planification activité :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>CAG/CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité réelle, sauf pour :<br>- ACFT participant aux exercices,<br>- ACFT assurant des missions urgentes d'assistance, de sauvetage et de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone et après notification auprès du gestionnaire.<br>Activation connue de :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO.<br>Administrator : CCMAR MED<br>Simultaneous activation with LF-R196 A1 East<br>Activity schedule available on :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT taking part in exercises,<br>- ACFT performing emergency assistance, rescue and public safety as part of their missions when the area avoidance is not possible, and after notification to the administrator.<br>Activation known on :<br>CCMAR MED<br>MARSEILLE INFO<br>NICE INFO. |
| **LF R 199** | **NEUHOF** | | | |
| 48°34'23"N , 007°48'07"E - Frontière franco-allemande - 48°19'43"N , 007°44'41"E - 48°21'14"N , 007°41'24"E - 48°21'17"N , 007°40'03"E - 48°33'27"N , 007°44'56"E - 48°34'23"N , 007°48'07"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation<br>SR- 30 to SS+30<br>According to protocol. | Activités vélivoles<br>Gliding activities | CAG IFR, CAM A, B et V : sur autorisation de STRASBOURG APP 120.410.<br>CAG VFR : veille obligatoire de STRASBOURG APP 120.410.<br>Activité annoncée sur ATIS STRASBOURG 126.930 et STRASBOURG APP 120.410.<br>GAT IFR, OAT A, B and V: upon STRASBOURG APP authorisation 120.410.<br>GAT VFR: Radio listening watch mandatory STRASBOURG APP 120.410.<br>Activity announced on STRASBOURG ATIS 126,930 and STRASBOURG APP 120.410. |
| **LF R 201 A1** | **PRECHACQ-NAVARRENX** | | | |
| cercle de 8 NM de rayon centré sur 43°16'52"N , 000°43'21"W | FL 055<br>----------<br>SFC | MON - FRI except public HOL.<br>Activation by NOTAM. | Activités spécifiques Défense.<br>ISV-DSV (Infiltration et Dérive Sous Voile).<br>Defence specific activities.<br>Gliding activities. | Gestionnaire : Ecole des troupes aéroportées.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification des activités : 05 59 40 50 60.<br>Activité réelle connue de :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BIARRITZ INFO.<br>Administrator : Ecole des troupes aéroportées.<br>GAT IFR/VFR, OAT : avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity SKED available on : 05 59 40 50 60.<br>Activity known on :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BIARRITZ INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 201 A2** | **PRECHACQ-NAVARRENX** | | | |
| cercle de 8 NM de rayon centré sur 43°16'52"N , 000°43'21"W | FL 115<br>----------<br>FL 055 | Activation by NOTAM :<br>MON - FRI except public HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>ISV-DSV (Infiltration et Dérive Sous Voile).<br>Defence specific activities.<br>Gliding activities. | Gestionnaire : Ecole des troupes aéroportées.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de la planification des activités : 05 59 40 50 60.<br>Activité réelle connue de :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BIARRITZ INFO.<br>Administrator : Ecole des troupes aéroportées.<br>GAT IFR/VFR, OAT : avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity SKED available on : 05 59 40 50 60.<br>Activity known on :<br>- PYRENEES INFO,<br>- BIARRITZ INFO. |
| **LF R 201 B1** | **OLORON** | | | |
| 43°18'43"N , 000°58'06"W - 43°13'54"N , 000°34'56"W - 43°07'05"N , 000°36'50"W - 43°00'13"N , 000°36'18"W - arc horaire de 13.5 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 43°03'36"N , 000°45'35"W - 42°59'34"N , 000°50'41"W - arc horaire de 19 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 43°18'43"N , 000°58'06"W | FL 145<br>----------<br>SFC | MON - FRI except public HOL :<br>activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>ISV-DSV / TGH (Infiltration et Dérive Sous Voile à Très Grande Hauteur).<br>Defence specific activities.<br>Gliding activities(at very great heights). | Gestionnaire : Ecole des troupes aéroportées.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour :<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le Directeur d'exercice (DIREX),<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'accord du Directeur d'exercice (DIREX).<br>Connaissance de la planification des activités : 05 59 40 49 01.<br>Activité réelle connue de:<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO<br>BORDEAUX CTL.<br>Administrator : Ecole des troupes aéroportées.<br>GAT IFR/VFR, OAT: avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after coordination with the exercise Director (DIREX),<br>- ACFT having previously obtained an agreement from the exercise Director (DIREX).<br>Activities schedule available on : 05 59 40 49 01.<br>Activity known on:<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO.<br>BORDEAUX CTL. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 201 B2** | **OLORON** | | | |
| 43°18'43"N , 000°58'06"W - 43°13'54"N , 000°34'56"W - 43°07'05"N , 000°36'50"W - 43°00'13"N , 000°36'18"W - arc horaire de 13.5 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 43°03'36"N , 000°45'35"W - 42°59'34"N , 000°50'41"W - arc horaire de 19 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 43°18'43"N , 000°58'06"W | FL 195<br>----------<br>FL 145 | MON - FRI except public HOL :<br>activation by NOTAM. | Activités spécifiques Défense.<br>ISV-DSV / TGH (Infiltration et Dérive Sous Voile à Très Grande Hauteur).<br>Defence specific activities.<br>Gliding activities (at very great heights). | Gestionnaire : Ecole des troupes aéroportées.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour :<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le Directeur d'exercice (DIREX),<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'accord du Directeur d'exercice (DIREX).<br>Connaissance de la planification des activités : 05 59 40 49 01.<br>Activité réelle connue de:<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO<br>BORDEAUX CTL.<br>Administrator : Ecole des troupes aéroportées.<br>GAT IFR/VFR, OAT: avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after coordination with the exercise Director (DIREX),<br>- ACFT having previously obtained an agreement from the exercise Director (DIREX).<br>Activities schedule available on : 05 59 40 49 01.<br>Activity known on:<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO<br>BORDEAUX CTL. |
| **LF R 201 C1** | **OLORON** | | | |
| 43°13'54"N , 000°34'56"W - 43°08'12"N , 000°07'59"W - arc horaire de 19 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 42°54'55"N , 000°27'37"W - 43°00'18"N , 000°29'11"W - arc horaire de 13.5 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 43°00'13"N , 000°36'18"W - 43°07'05"N , 000°36'50"W - 43°13'54"N , 000°34'56"W | FL 145<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL : activation by NOTAM | Activités spécifiques Défense.<br>ISV-DSV / TGH (Infiltration et Dérive Sous Voile à Très Grande Hauteur).<br>Defence specific activities.<br>Gliding activities (at very great heights). | Gestionnaire : Ecole des troupes aéroportées.<br>CAG IFR/VFR, CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour :<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le Directeur d'exercice (DIREX),<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'accord du Directeur d'exercice (DIREX).<br>Connaissance de la planification des activités : 05 59 40 49 01.<br>Activité réelle connue de :<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INO<br>BORDEAUX CTL.<br>Administrator : Ecole des troupes aéroportées.<br>GAT IFR/VFR, OAT: avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after coordination with the exercise Director (DIREX),<br>- ACFT having previously obtained an agreement from the exercise Director (DIREX).<br>Activities schedule available on : 05 59 40 49 01.<br>Actual activity provided by :<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO<br>BORDEAUX CTL. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 201 C2** | **OLORON** | | | |
| 43°13'54"N , 000°34'56"W - 43°08'12"N , 000°07'59"W - arc horaire de 19 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 42°54'55"N , 000°27'37"W - 43°00'18"N , 000°29'11"W - arc horaire de 13.5 NM de rayon centré sur 43°13'30"N , 000°33'00"W - 43°00'13"N , 000°36'18"W - 43°07'05"N , 000°36'50"W - 43°13'54"N , 000°34'56"W | FL 195<br>----------<br>FL 145 | MON-FRI except public HOL : activation by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>ISV-DSV / TGH (Infiltration et Dérive Sous Voile à Très Grande Hauteur).<br>Defence specific activities.<br>Gliding activities (at very great heights). | Gestionnaire : Ecole des troupes aéroportées.<br>CAG IFR/VFR, CAM :<br>contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour :<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le Directeur d'exercice (DIREX),<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'accord du Directeur d'exercice (DIREX).<br>Connaissance de la planification des activités : 05 59 40 49 01.<br>Activité réelle connue de :<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO<br>BORDEAUX CTL<br>Administrator : Ecole des troupes aéroportées.<br>GAT IFR/VFR, OAT: avoidance mandatory throughout activity except for :<br>- ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after coordination with the exercise Director (DIREX),<br>- ACFT having previously obtained an agreement from the exercise Director (DIREX).<br>Activities schedule available on : 05 59 40 49 01.<br>Actual activity provided by :<br>PYRENEES INFO<br>BIARRITZ INFO<br>BORDEAUX CTL |
| **LF R 202 A** | **CAMP DE CAYLUS** | | | |
| 44°19'59"N , 001°38'15"E - 44°20'06"N , 001°47'15"E - 44°19'26"N , 001°47'30"E - 44°14'48"N , 001°46'57"E - 44°16'29"N , 001°38'15"E - 44°19'59"N , 001°38'15"E | FL 055<br>----------<br>SFC | MON-SAT: possible activation H24.<br>SUN and HOL: possible activation H24 by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs, canons, mortiers, explosifs, armes légères d'infanterie.<br>Parachutages.<br>Defence specific activities.<br>Mortar, cannon, explosives, light infantry weapon firing.<br>Paradropping. | Gestionnaire : CFIM 11e BP - 6e RPIMa<br>cfim-caylus.cellcoord.fct@intradef. gouv. fr<br>cfim-caylus.cmi.fct@intradef.gouv.fr<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols programmés et autorisés par officier de tir.<br>Connaissance planification de l'activité auprès de l'Officier de tir du camp de Caylus : 05 63 24 65 27.<br>Permanence : 05 63 24 65 39.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULOUSE INFO,<br>- CLERMONT INFO.<br>Administrator: CFIM 11e BP - 6e RPIMa<br>cfim-caylus.cellcoord.fct@intradef. gouv. fr<br>cfim-caylus.cmi.fct@intradef.gouv.fr<br>OAT/GAT : avoidance mandatory throughout activity except flights scheduled and authorized by Officier de tir<br>Activity schedule available through Officier de tir du camp de Caylus : 05 63 24 65 27.<br>Permanence : 05 63 24 65 39.<br>Activity known on :<br>- TOULOUSE INFO,<br>- CLERMONT INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 202 B** | **CAMP DE CAYLUS** | | | |
| 44°19'59"N , 001°38'15"E - 44°20'06"N , 001°47'15"E -<br>44°19'26"N , 001°47'30"E - 44°14'48"N , 001°46'57"E -<br>44°16'29"N , 001°38'15"E - 44°19'59"N , 001°38'15"E | FL 085<br>----------<br>FL 055 | Possible activation H24<br>MON-SAT except HOL | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs, canons, mortiers, explosifs, armes légères d'infanterie.<br>Parachutages.<br>Defence specific activities.<br>Mortar, cannon, explosives, light infantry weapon firing.<br>Paradropping. | Gestionnaire : CFIM 11e BP - 6e RPIMa<br>cfim-caylus.cellcoord.fct@intradef. gouv. fr<br>cfim-caylus.cmi.fct@intradef.gouv.fr<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols programmés et autorisés par officier de tir.<br>Connaissance planification de l'activité auprès de l'Officier de tir du camp de Caylus : 05 63 24 65 27.<br>Permanence : 05 63 24 65 39.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULOUSE INFO,<br>- CLERMONT INFO.<br>Administrator: CFIM 11e BP - 6e RPIMa<br>cfim-caylus.cellcoord.fct@intradef. gouv. fr<br>cfim-caylus.cmi.fct@intradef.gouv.fr<br>OAT/GAT : avoidance mandatory throughout activity except flights scheduled and authorized by Officier de tir<br>Activity schedule available through Officier de tir du camp de Caylus : 05 63 24 65 27.<br>Permanence : 05 63 24 65 39.<br>Activity known on :<br>- TOULOUSE INFO,<br>- CLERMONT INFO. |
| **LF R 203 A** | **LA COURTINE** | | | |
| 45°39'27"N , 002°24'48"E - 45°42'46"N , 002°27'20"E -<br>45°49'03"N , 002°10'16"E - 45°44'50"N , 002°06'50"E -<br>45°43'00"N , 002°15'00"E - 45°39'27"N , 002°24'48"E | FL 105<br>----------<br>SFC | Possible activation H24<br>MON-SAT except HOL | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs d'explosifs et aux armes légères d'infanterie.<br>Defence specific activities.<br>Explosives and light infantry weapon firing. | Gestionnaire : Groupement de camp de la Courtine<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'acivité<br>CAM : sur autorisation de l'officier de tir.<br>Connaissance planification de l'activité par NOTAM :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>ou<br>Officier de tir du camp de La Courtine :<br>05 55 83 67 00 ou 05 55 83 65 17<br>Activité réelle connue de :<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL (hors HOR ATS de Limoges).<br>Parachutages, activités Défense spécifiques.<br>Administrator: Groupement de camp de la Courtine<br>GAT: avoidance mandatory throughout activity<br>OAT: upon Officier de tir authorization<br>Actvity schedule available by NOTAM :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>or<br>Officier de tir du camp de La Courtine :<br>05 55 83 67 00 or 05 55 83 65 17<br>Activity known on :<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL (outside Limoges ATS SKED).<br>Paradropping, specific Defence activities. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 203 B** | **LA COURTINE** | | | |
| 45°39'27"N , 002°24'48"E - 45°42'46"N , 002°27'20"E - 45°49'03"N , 002°10'16"E - 45°44'50"N , 002°06'50"E - 45°43'00"N , 002°15'00"E - 45°39'27"N , 002°24'48"E | FL 155<br>----------<br>SFC | Possible activation H24<br>MON-SAT except HOL | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs missiles et mortiers.<br>Defence specific activities.<br>Missile and mortar firing. | Gestionnaire : Groupement de camp de la Courtine<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'acivité<br>CAM : sur autorisation de l'officier de tir.<br>Connaissance planification de l'activité par NOTAM :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>ou<br>Officier de tir du camp de La Courtine :<br>05 55 83 67 00 ou 05 55 83 65 17<br>Activité réelle connue de :<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL (hors HOR ATS Limoges).<br>Parachutages, activités Défense spécifiques.<br>Administrator: Groupement de camp de la Courtine<br>GAT: avoidance mandatory throughout activity<br>OAT: upon Officier de tir authorization<br>Actvity schedule available by NOTAM :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>or<br>Officier de tir du camp de La Courtine :<br>05 55 83 67 00 or 05 55 83 65 17<br>Activity known on:<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL (outside Limoges ATS SKED).<br>Paradropping, specific Defence activities. |
| **LF R 203 C** | **LA COURTINE** | | | |
| 45°39'27"N , 002°24'48"E - 45°42'46"N , 002°27'20"E - 45°49'03"N , 002°10'16"E - 45°44'50"N , 002°06'50"E - 45°43'00"N , 002°15'00"E - 45°39'27"N , 002°24'48"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation H24<br>MON-SAT except HOL | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs mortiers et canons.<br>Defence specific activities.<br>Mortar and cannon firing. | Gestionnaire : Groupement de camp de la Courtine<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'acivité<br>CAM : sur autorisation de l'officier de tir.<br>Connaissance planification de l'activité par NOTAM :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>ou<br>Officier de tir du camp de La Courtine :<br>05 55 83 67 00 ou 05 55 83 65 17<br>Activité réelle connue de :<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL (hors HOR ATS Limoges).<br>Parachutages, activités Défense spécifiques.<br>Administrator: Groupement de camp de la Courtine<br>GAT: avoidance mandatory throughout activity<br>OAT: upon Officier de tir authorization<br>Actvity schedule available by NOTAM :<br>SOFIA Briefing : https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>or<br>Officier de tir du camp de La Courtine :<br>05 55 83 67 00 or 05 55 83 65 17<br>Actual activity known on :<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL (outside Limoges ATS SKED).<br>Paradropping, specific Defence activities. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 204 L1** | **SAUCATS LOCAL NORD** | | | |
| 44°44'29"N , 000°31'59"W - 44°44'45"N , 000°30'15"W - 44°41'26"N , 000°17'43"W - 44°37'51"N , 000°21'51"W - 44°41'38"N , 000°29'46"W - 44°44'29"N , 000°31'59"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole.<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue sur l'ATIS de BORDEAUX MERIGNAC 131.150 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on BORDEAUX MERIGNAC ATIS 131.150 MHz. |
| **LF R 204 L2** | **SAUCATS LOCAL EST** | | | |
| 44°41'26"N , 000°17'43"W - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°36'30"N , 000°19'30"W - 44°37'51"N , 000°21'51"W - 44°41'26"N , 000°17'43"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole.<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue sur l'ATIS de BORDEAUX MERIGNAC 131.150 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on BORDEAUX MERIGNAC ATIS 131.150 MHz. |
| **LF R 204 L3** | **SAUCATS LOCAL CENTRE** | | | |
| 44°44'29"N , 000°31'59"W - 44°41'38"N , 000°29'46"W - 44°37'51"N , 000°21'51"W - 44°33'08"N , 000°27'16"W - 44°33'36"N , 000°36'11"W - 44°33'42"N , 000°37'58"W - 44°43'18"N , 000°39'16"W - 44°44'29"N , 000°31'59"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole.<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue sur l'ATIS de BORDEAUX MERIGNAC 131.150 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on BORDEAUX MERIGNAC ATIS 131.150 MHz. |
| **LF R 204 L4** | **SAUCATS LOCAL SUD** | | | |
| 44°37'51"N , 000°21'51"W - 44°36'30"N , 000°19'30"W - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°18'14"N , 000°26'05"W - 44°21'34"N , 000°36'19"W - 44°22'31"N , 000°39'13"W - 44°27'40"N , 000°37'00"W - 44°33'36"N , 000°36'11"W - 44°33'08"N , 000°27'16"W - 44°37'51"N , 000°21'51"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole.<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue sur l'ATIS de BORDEAUX MERIGNAC 131.150 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on BORDEAUX MERIGNAC ATIS 131.150 MHz. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 204 T1** | **SAUCATS TRANSIT EST** | | | |
| 44°36'30"N , 000°19'30"W - 44°32'49"N , 000°23'05"W - 44°26'00"N , 000°17'04"W - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°36'30"N , 000°19'30"W | 5000ft AMSL<br>----------<br>4000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue de AQUITAINE APP 129.875 Mhz et AQUITAINE INFO 120.575 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on AQUITAINE APP 129.875 MHz and AQUITAINE INFO 120.575 Mhz. |
| **LF R 204 T2** | **SAUCATS TRANSIT CENTRE** | | | |
| 44°33'36"N , 000°36'11"W - 44°33'08"N , 000°27'16"W - 44°32'49"N , 000°23'05"W - 44°26'00"N , 000°17'04"W - 44°18'14"N , 000°26'05"W - 44°22'31"N , 000°39'13"W - 44°27'40"N , 000°37'00"W - 44°33'36"N , 000°36'11"W | 5000ft AMSL<br>----------<br>4000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue de AQUITAINE APP 129.875 Mhz et AQUITAINE INFO 120.575 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on AQUITAINE APP 129.875 MHz and AQUITAINE INFO 120.575 Mhz. |
| **LF R 204 T3** | **SAUCATS TRANSIT OUEST** | | | |
| 44°33'47"N , 000°39'46"W - 44°33'36"N , 000°36'11"W - 44°27'40"N , 000°37'00"W - 44°22'31"N , 000°39'13"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°33'47"N , 000°39'46"W | 5000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue de AQUITAINE APP 129.875 Mhz et AQUITAINE INFO 120.575 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on AQUITAINE APP 129.875 MHz and AQUITAINE INFO 120.575 Mhz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 204 T4** | **SAUCATS TRANSIT SUD** | | | |
| 44°18'14"N , 000°26'05"W - 44°04'48"N , 000°41'36"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°23'52"N , 000°43'25"W - 44°18'14"N , 000°26'05"W | FL 080<br>----------<br>FL 065 | Activable LS+2HR - CS selon protocole<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue de AQUITAINE APP 129.875 Mhz et AQUITAINE INFO 120.575 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on AQUITAINE APP 129.875 MHz and AQUITAINE INFO 120.575 Mhz. |
| **LF R 204 T5** | **SAUCATS TRANSIT NORD** | | | |
| 44°41'26"N , 000°17'43"W - 44°51'02"N , 000°02'31"E - arc horaire de 32.5 NM de rayon centré sur 44°49'37"N , 000°43'16"W ( VOR BMC ) - 44°42'23"N , 000°01'22"E - 44°37'38"N , 000°03'28"W - 44°41'26"N , 000°17'43"W | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable LS+2HR - CS selon protocole<br>Possible activation SR+2HR - SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : AQUITAINE INFO.<br>CAG IFR et CAM A, B, C : contournement obligatoire.<br>CAG VFR et CAM V : pénétration après contact radio avec AQUITAINE INFO.<br>Veille radio obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue sur l'ATIS de BORDEAUX MERIGNAC 131.150 Mhz.<br>Administrator: AQUITAINE INFO.<br>GAT IFR and OAT A, B, C: avoidance mandatory.<br>GAT VFR and OAT V: entry after radio contact with AQUITAINE INFO.<br>Radio listening watch mandatory<br>Service provided: flight information and alerting services.<br>Activity known on ATIS BORDEAUX MERIGNAC 131.150 Mhz. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 205 /11** | **PARIS 11** | | | |
| 49°42'53"N , 003°29'05"E - 49°27'00"N , 003°37'56"E - 49°16'07"N , 003°40'59"E - 49°11'56"N , 003°44'22"E - 49°09'31"N , 003°44'20"E - 49°06'21"N , 003°39'42"E - 49°04'07"N , 003°39'41"E - 48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E - 48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E - 48°27'25"N , 003°38'16"E - 48°06'28"N , 003°02'55"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°03'36"N , 001°43'37"E - 48°01'23"N , 001°37'09"E - 48°07'53"N , 001°27'35"E - 48°30'47"N , 001°19'38"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°18'00"N , 001°34'14"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°27'20"N , 001°36'23"E - 49°32'13"N , 001°39'48"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E - 49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E - 49°42'53"N , 003°29'05"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | H24 | Procédures d'aérodromes<br>Aerodrome procedures | (1) |

(1) : Gestionnaires :
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Conditions de pénétration :
- Vols CAG IFR au départ et à destination de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, PARIS SACLAY VERSAILLES, VILLACOUBLAY VELIZY :
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
- Vols CAG IFR au départ et à destination des aérodromes de la région parisienne non dotés de procédures IFR :
Avec raccordement sur les procédures IFR de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES et PARIS SACLAY VERSAILLES et selon les instructions des organismes gestionnaires.
- Autres vols CAG IFR :
Contournement obligatoire sauf aux aéronefs ayant obtenu une autorisation préalable auprès des Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.
Pour raison de sécurité, des contraintes sur la trajectoire, le niveau et l'heure souhaités pourront être imposées en fonction des nécessités de gestion du trafic à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.
Organismes à contacter : SNA-RP (lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr, lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr, lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
Vols CAG VFR :
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM I :
Pénétration autorisée sous les mêmes conditions que CAG IFR, ou dans les conditions suivantes : reconnaissance terrain, vol de contrôle.
Vols CAM V :
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions de sûreté, d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM Tactique :
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires dans les cas suivants : reconnaissance terrain, vol de contrôle, missions PPS, missions dans le cadre d'un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA).
Cette zone réglementée coexiste avec la CTA PARIS parties N, S et H.
A l'exclusion des TMA 3 et 4 ORLEANS, lorsqu'elles sont actives.
Managers:
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Entry conditions:
- IFR GAT flights inbound to or outbound from BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, PARIS SACLAY VERSAILLES, VILLACOUBLAY VELIZY:
Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
- IFR GAT flights inbound to or outbound from aerodromes not featuring IFR procedures:
With connection to the IFR procedures of BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES and PARIS SACLAY VERSAILLES and as per the instructions from the managing authorities.
- Other IFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft having obtained prior permission from the Paris Region Air Navigation Services, with minimum advance notice of 5 working days.
For safety reasons, constraints may be imposed on the route, level and time required depending on the need to manage the traffic inbound to and outbound from Paris airports.
Authorities to be contacted: SNA-RP (lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr, lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr, lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
VFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft performing assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities.
OAT I flights:
Entry authorized under the same conditions of IFR GAT.
OAT V flights:
Compulsory avoidance except for aircraft performing security, assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities
OAT T flights:
Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities in the following conditions: low pass for field recognition, control flights, real security missions.
This restricted area coexists with the PARIS CTA parts N, S and H.
Excluding areas TMA 3 and 4 ORLEANS when they are active.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 205 /2** | **PARIS 2** | | | |
| 49°13'58"N , 002°52'00"E - 48°54'28"N , 003°03'39"E - 48°48'50"N , 002°51'28"E - 48°43'43"N , 002°50'54"E - 48°40'53"N , 002°43'19"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°33'22"N , 002°29'21"E - 48°28'50"N , 002°22'06"E - 48°29'27"N , 002°10'28"E - 48°31'27"N , 002°01'33"E - 48°38'00"N , 001°59'57"E - 48°39'14"N , 001°59'39"E - 48°45'15"N , 001°59'20"E - 48°47'45"N , 001°59'13"E - 48°47'55"N , 001°59'12"E - 48°47'56"N , 001°59'48"E - 48°53'27"N , 001°59'54"E - 48°59'25"N , 002°00'02"E - 49°07'16"N , 002°11'50"E - 49°08'28"N , 002°18'52"E - 49°09'36"N , 002°25'10"E - 49°13'58"N , 002°52'00"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | H24 | Procédures d'aérodromes<br>Aerodrome procedures | (1) |

(1) : Gestionnaires :
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Conditions de pénétration :
- Vols CAG IFR au départ et à destination de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY : Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
- Vols CAG VFR/IFR au départ et IFR/VFR à destination des aérodromes non dotés de procédures IFR :
Avec raccordement sur les procédures IFR de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES et TOUSSUS LE NOBLE et selon les instructions des organismes gestionnaires.
- Autres vols CAG IFR :
Contournement obligatoire sauf aux aéronefs ayant obtenu une autorisation préalable auprès des Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.
Pour raison de sécurité, des contraintes sur la trajectoire, le niveau et l'heure souhaités pourront être imposées en fonction des nécessités de gestion du trafic à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.
Organismes à contacter : SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
Vols CAG VFR :
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM :
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
Cette zone réglementée coexiste avec la TMA PARIS partie 2.
A l'exclusion :
- des zones LF-R 275 (Paris), LF-R 84 A, LF-R 3103 A-F, LF-R 3109 A (La Ferté-Alais), LF-R 3111 A et LF-R 3112 (Satory),
- des CTR PARIS et VILLACOUBLAY,
- de la TMA VILLACOUBLAY,
lorsqu'elles sont actives.
- des LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS et LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P47 BALARD : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.
Managers:
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Entry conditions:
- IFR GAT flights inbound to or outbound from BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
- VFR/IFR GAT flights outbound from and IFR/VFR GAT flights inbound to aerodromes not featuring IFR procedures: With connection to the IFR procedures of BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES and TOUSSUS LE NOBLE and as per the instructions from the managing authorities.
- Other IFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft having obtained prior permission from the Paris Region Air Navigation Services, with minimum advance notice of 5 working days.
For safety reasons, constraints may be imposed on the route, level and time required depending on the need to manage the traffic inbound to and outbound from Paris airports.
Authorities to be contacted: SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
VFR GAT flights: Compulsory avoidance except for aircraft performing assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities.
OAT flights: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
This restricted area coexists with the PARIS TMA part 2.
Excluding:
- areas LF-R 275 (Paris), LF-R 84 A, LF-R 3103 A-F, LF-R 3109 A (La Ferté-Alais), LF-R 3111 A and LF-R 3112 (Satory),
- PARIS and VILLACOUBLAY CTRs,
- VILLACOUBLAY TMA,
when they are active.
- LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS and LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P47 BALARD: entry prohibited. Exemptions: see AIP ENR 5.1.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 205 /3** | **PARIS 3** | | | |
| 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°23'00"N , 003°09'53"E - 48°50'54"N , 003°14'20"E - 48°50'45"N , 003°05'35"E - 48°46'40"N , 002°58'48"E - 48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°31'20"N , 002°50'50"E - 48°29'00"N , 002°41'07"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E - 48°24'23"N , 002°23'45"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E - 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°37'18"N , 001°41'45"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E - 49°01'16"N , 001°44'32"E - 49°06'15"N , 001°46'40"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°18'45"N , 002°09'57"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | H24. | Procédures d'aérodromes<br>Aerodrome procedures | (1) |

(1) : Gestionnaires :
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Conditions de pénétration :
- Vols CAG IFR au départ et à destination de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY : Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
- Vols CAG VFR/IFR au départ et IFR/VFR à destination des aérodromes non dotés de procédures IFR :
Avec raccordement sur les procédures IFR de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES et TOUSSUS LE NOBLE et selon les instructions des organismes gestionnaires.
- Autres vols CAG IFR :
Contournement obligatoire sauf aux aéronefs ayant obtenu une autorisation préalable auprès des Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.
Pour raison de sécurité, des contraintes sur la trajectoire, le niveau et l'heure souhaités pourront être imposées en fonction des nécessités de gestion du trafic à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.
Organismes à contacter : SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr ).
Vols CAG VFR :
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM :
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
Cette zone réglementée coexiste avec la TMA PARIS partie 3.
A l'exclusion :
- des zones LF-R 84 A, LF-R 3100 A-B-J, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 A-B-F-G-H, LF-R 3104 C, LF-R 3107, LF-R 3109 A-B (La Ferté-Alais), LF-R 3110 (Persan), LF-R 3111 A et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives
- des LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS et LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.
Managers:
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Entry conditions:
- IFR GAT flights inbound to or outbound from BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
- VFR/IFR GAT flights outbound from and IFR/VFR GAT flights inbound to aerodromes not featuring IFR procedures: With connection to the IFR procedures of BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES and TOUSSUS LE NOBLE and as per the instructions from the managing authorities.
- Other IFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft having obtained prior permission from the Paris Region Air Navigation Services, with minimum advance notice of 5 working days.
For safety reasons, constraints may be imposed on the route, level and time required depending on the need to manage the traffic inbound to and outbound from Paris airports.
Authorities to be contacted: SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr ).
VFR GAT flights: Compulsory avoidance except for aircraft performing assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities.
OAT flights: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
This restricted area coexists with the PARIS TMA part 3.
Excluding:
- areas LF-R 84 A, LF-R 3100 A-B-J, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 A-B-F-G-H, LF-R 3104 C, LF-R 3107, LF-R 3109 A-B (La Ferté-Alais), LF-R 3110 (Persan), LF-R 3111 A and LF-R 3112 (Satory) when they are active.
- LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS and LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : entry prohibited. Exemptions: see AIP ENR 5.1.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 205 /4** | **PARIS 4** | | | |
| 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°23'00"N , 003°09'53"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 48°47'25"N , 003°12'47"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°27'21"N , 002°48'48"E - 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°22'39"N , 001°52'19"E - 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°36'24"N , 001°34'34"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E - 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°18'45"N , 002°09'57"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | H24. | Procédures d'aérodromes<br>Aerodrome procedures | (1) |

(1) : Gestionnaires :
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Conditions de pénétration :
- Vols CAG IFR au départ et à destination de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY : Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
- Vols CAG VFR/IFR au départ et IFR/VFR à destination des aérodromes non dotés de procédures IFR:
Avec raccordement sur les procédures IFR de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES et TOUSSUS LE NOBLE et selon les instructions des organismes gestionnaires.
- Autres vols CAG IFR:
Contournement obligatoire sauf aux aéronefs ayant obtenu une autorisation préalable auprès des Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.
Pour raison de sécurité, des contraintes sur la trajectoire, le niveau et l'heure souhaités pourront être imposées en fonction des nécessités de gestion du trafic à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.
Organismes à contacter : SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
Vols CAG VFR:
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM:
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
Cette zone réglementée coexiste avec la TMA PARIS partie 4.
A l'exclusion :
- des zones LF-R 84 A, LF-R 3100 B-C-D-F-H, LF-R 3101 B-C-D, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 C-D-H-J-K-M, LF-R 3104 A-C-D-F-G-V, LF-R 3105 A-C-D, LF-R 3106 B-C-D, LF-R 3109 B (La Ferté-Alais), LF-R 3111 A et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives
- des LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS et LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.
Managers:
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Entry conditions:
- IFR GAT flights inbound to or outbound from BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
- VFR/IFR GAT flights outbound from and IFR/VFR GAT flights inbound to aerodromes not featuring IFR procedures: With connection to the IFR procedures of BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES and TOUSSUS LE NOBLE and as per the instructions from the managing authorities.
- Other IFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft having obtained prior permission from the Paris Region Air Navigation Services, with minimum advance notice of 5 working days.
For safety reasons, constraints may be imposed on the route, level and time required depending on the need to manage the traffic inbound to and outbound from Paris airports.
Authorities to be contacted: SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
VFR GAT flights: Compulsory avoidance except for aircraft performing assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities.
OAT flights: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
This restricted area coexists with the PARIS TMA part 4.
Excluding:
- areas LF-R 84 A, LF-R 3100 B-C-D-F-H, LF-R 3101 B-C-D, LF-R 3102 A-B-C-V, LF-R 3103 C-D-H-J-K-M, LF-R 3104 A-C-D-F-G-V, LF-R 3105 A-C-D, LF-R 3106 B-C-D, LF-R 3109 B (La Ferté-Alais), LF-R 3111 A and LF-R 3112 (Satory) when they are active.
- LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS and LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : entry prohibited. Exemptions: see AIP ENR 5.1.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 205 /5** | **PARIS 5** | | | |
| 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°28'07"N , 003°18'53"E - 49°26'42"N , 003°27'42"E - 49°08'26"N , 003°39'44"E - 49°06'21"N , 003°39'42"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°41'56"N , 003°30'33"E - 48°36'29"N , 003°09'31"E - 48°22'36"N , 002°53'06"E - 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°22'39"N , 001°52'19"E - 48°22'37"N , 001°45'14"E - 48°29'54"N , 001°33'08"E - 48°36'24"N , 001°34'34"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°18'00"N , 001°34'14"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°24'36"N , 001°51'09"E - 49°26'02"N , 001°56'28"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | H24. | Procédures d'aérodromes<br>Aerodrome procedures | (1) |

(1) : Gestionnaires :
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Conditions de pénétration :
- Vols CAG IFR au départ et à destination de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY : Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
- Vols CAG VFR/IFR au départ et IFR/VFR à destination des aérodromes non dotés de procédures IFR :
Avec raccordement sur les procédures IFR de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES et TOUSSUS LE NOBLE et selon les instructions des organismes gestionnaires.
- Autres vols CAG IFR :
Contournement obligatoire sauf aux aéronefs ayant obtenu une autorisation préalable auprès des Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.
Pour raison de sécurité, des contraintes sur la trajectoire, le niveau et l'heure souhaités pourront être imposées en fonction des nécessités de gestion du trafic à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.
Organismes à contacter : SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr ).
Vols CAG VFR :
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM :
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
Cette zone réglementée coexiste avec la TMA PARIS partie 5.
A l'exclusion :
- des zones LF-R 3100 D-E-F-G-K-L-M-N, LF-R 3101 A-B, LF-R 3102 C-E-V, LF-R 3103 D-E-K-L-M-N-P, LF-R 3104 B-D-E-H-J-K-V, LF-R 3105 A-B-D-E-F, LF-R 3106 A-B-V, LF-R 3111 A-B et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives
- de la LF-P 23 PARIS : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.
Managers:
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Entry conditions:
- IFR GAT flights inbound to or outbound from BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
- VFR/IFR GAT flights outbound from and IFR/VFR GAT flights inbound to aerodromes not featuring IFR procedures: With connection to the IFR procedures of BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES and TOUSSUS LE NOBLE and as per the instructions from the managing authorities.
- Other IFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft having obtained prior permission from the Paris Region Air Navigation Services, with minimum advance notice of 5 working days.
For safety reasons, constraints may be imposed on the route, level and time required depending on the need to manage the traffic inbound to and outbound from Paris airports.
Authorities to be contacted: SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
VFR GAT flights: Compulsory avoidance except for aircraft performing assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities.
OAT flights: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
This restricted area coexists with the PARIS TMA part 5.
Excluding:
- areas LF-R 3100 D-E-F-G-K-L-M-N, LF-R 3101 A-B, LF-R 3102 C-E-V, LF-R 3103 D-E-K-L-M-N-P, LF-R 3104 B-D-E-H-J-K-V, LF-R 3105 A-B-D-E-F, LF-R 3106 A-B-V, LF-R 3111 A-B and LF-R 3112 (Satory) when they are active.
- LF-P 23 PARIS : entry prohibited. Exemptions: see AIP ENR 5.1.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 205 /7** | **PARIS 7** | | | |
| 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E -<br>49°37'51"N , 001°43'26"E - 49°32'13"N , 001°39'57"E -<br>49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E -<br>49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E -<br>49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E -<br>49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E -<br>49°42'53"N , 003°29'05"E - 49°44'54"N , 003°39'37"E -<br>49°33'22"N , 003°45'56"E - 49°15'24"N , 003°52'57"E -<br>49°06'21"N , 003°39'42"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E -<br>48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E -<br>48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E -<br>48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°24'22"N , 003°46'50"E -<br>48°05'21"N , 003°14'26"E - 48°06'05"N , 003°03'14"E -<br>48°16'25"N , 002°54'24"E - 48°17'50"N , 001°53'50"E -<br>48°05'27"N , 001°45'10"E - 48°03'36"N , 001°43'37"E -<br>48°02'58"N , 001°42'33"E - 48°00'54"N , 001°35'41"E -<br>48°00'32"N , 001°30'19"E - 48°00'06"N , 001°24'11"E -<br>48°05'01"N , 001°12'20"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E -<br>48°35'55"N , 001°12'28"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E -<br>48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E -<br>49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E -<br>49°10'00"N , 001°19'00"E - 49°14'00"N , 001°14'00"E -<br>49°34'00"N , 001°17'00"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E | FL 085<br>----------<br>FL 065 | H24 | Procédures d'aérodromes<br>Aerodrome procedures | (1) |

(1) : Gestionnaires :
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Conditions de pénétration :
- Vols CAG IFR au départ et à destination de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY : Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
- Vols CAG VFR/IFR au départ et IFR/VFR à destination des aérodromes non dotés de procédures IFR :
Avec raccordement sur les procédures IFR de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES et TOUSSUS LE NOBLE et selon les instructions des organismes gestionnaires.
- Autres vols CAG IFR :
Contournement obligatoire sauf aux aéronefs ayant obtenu une autorisation préalable auprès des Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.
Pour raison de sécurité, des contraintes sur la trajectoire, le niveau et l'heure souhaités pourront être imposées en fonction des nécessités de gestion du trafic à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.
Organismes à contacter : SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr ).
Vols CAG VFR :
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM :
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
Cette zone réglementée coexiste avec la TMA PARIS partie 7.
A l'exclusion de la TMA 2 ORLEANS, des zones LF-R 3102 C-D-E, LF-R 3111 B et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives.
Managers:
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Entry conditions:
- IFR GAT flights inbound to or outbound from BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
- VFR/IFR GAT flights outbound from and IFR/VFR GAT flights inbound to aerodromes not featuring IFR procedures: With connection to the IFR procedures of BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES and TOUSSUS LE NOBLE and as per the instructions from the managing authorities.
- Other IFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft having obtained prior permission from the Paris Region Air Navigation Services, with minimum advance notice of 5 working days.
For safety reasons, constraints may be imposed on the route, level and time required depending on the need to manage the traffic inbound to and outbound from Paris airports.
Authorities to be contacted: SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
VFR GAT flights: Compulsory avoidance except for aircraft performing assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities.
OAT flights: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
This restricted area coexists with the PARIS TMA part 7.
Excluding areas TMA 2 ORLEANS, LF-R 3102 C-D-E, LF-R 3111 B and LF-R 3112 (Satory) when they are active.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 205 /9** | **PARIS 9** | | | |
| 49°50'11"N , 001°24'14"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E -<br>49°37'51"N , 001°43'26"E - 49°32'13"N , 001°39'57"E -<br>49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E -<br>49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E -<br>49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E -<br>49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E -<br>49°44'54"N , 003°39'37"E - 49°48'00"N , 003°56'00"E -<br>49°30'19"N , 004°15'03"E - 49°15'24"N , 003°52'57"E -<br>49°06'21"N , 003°39'42"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E -<br>48°42'02"N , 003°39'23"E - 48°41'02"N , 003°43'48"E -<br>48°40'20"N , 003°46'54"E - 48°38'22"N , 003°51'11"E -<br>48°32'38"N , 003°54'56"E - 48°27'19"N , 004°04'51"E -<br>48°05'59"N , 003°47'41"E - 47°53'26"N , 003°17'02"E -<br>48°06'05"N , 003°03'14"E - 48°16'25"N , 002°54'24"E -<br>48°17'50"N , 001°53'50"E - 48°05'27"N , 001°45'10"E -<br>48°03'36"N , 001°43'37"E - 48°02'58"N , 001°42'33"E -<br>48°00'54"N , 001°35'41"E - 48°00'32"N , 001°30'19"E -<br>47°54'16"N , 001°26'22"E - 47°50'54"N , 001°01'38"E -<br>47°56'00"N , 000°44'27"E - 48°16'06"N , 000°36'33"E -<br>48°24'31"N , 000°45'21"E - 48°32'50"N , 001°09'34"E -<br>48°35'55"N , 001°12'28"E - 48°39'26"N , 001°17'10"E -<br>48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E -<br>49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°08'19"N , 001°29'19"E -<br>49°10'00"N , 001°19'00"E - 49°13'53"N , 000°54'45"E -<br>49°50'04"N , 001°15'20"E - 49°50'11"N , 001°24'14"E | FL 115<br>----------<br>FL 085 | H24. | Procédures d'aérodromes<br>Aerodrome procedures | (1) |

(1) : Gestionnaires :
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Conditions de pénétration :
- Vols CAG IFR au départ et à destination de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY : Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
- Vols CAG VFR/IFR au départ et IFR/VFR à destination des aérodromes non dotés de procédures IFR :
Avec raccordement sur les procédures IFR de BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES et TOUSSUS LE NOBLE et selon les instructions des organismes gestionnaires.
- Autres vols CAG IFR :
Contournement obligatoire sauf aux aéronefs ayant obtenu une autorisation préalable auprès des Services de la Navigation Aérienne Région Parisienne, avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés.
Pour raison de sécurité, des contraintes sur la trajectoire, le niveau et l'heure souhaités pourront être imposées en fonction des nécessités de gestion du trafic à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.
Organismes à contacter : SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
Vols CAG VFR :
Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires.
Vols CAM :
Pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
Cette zone réglementée coexiste avec la TMA PARIS partie 9, à l'exclusion de la TMA 2 Orléans, des zones LF-R 3111 B et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives.
Managers:
DE GAULLE APP, ORLY APP.
Entry conditions:
- IFR GAT flights inbound to or outbound from BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PARIS ORLY, PONTOISE CORMEILLES, TOUSSUS LE NOBLE, VILLACOUBLAY VELIZY: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
- VFR/IFR GAT flights outbound from and IFR/VFR GAT flights inbound to aerodromes not featuring IFR procedures: With connection to the IFR procedures of BEAUVAIS TILLE, MELUN VILLAROCHE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE CORMEILLES and TOUSSUS LE NOBLE and as per the instructions from the managing authorities.
- Other IFR GAT flights:
Compulsory avoidance except for aircraft having obtained prior permission from the Paris Region Air Navigation Services, with minimum advance notice of 5 working days.
For safety reasons, constraints may be imposed on the route, level and time required depending on the need to manage the traffic inbound to and outbound from Paris airports.
Authorities to be contacted: SNA-RP
(lfff-sub-ctl-bf@aviation-civile.gouv.fr,
lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr,
lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).
VFR GAT flights: Compulsory avoidance except for aircraft performing assistance, rescue or human safety operations, when these operations are not compatible with area avoidance, upon authorization from one of the managing authorities.
OAT flights: Entry authorized after radio contact with one of the managing authorities.
This restricted area coexists with the PARIS TMA part 9, excluding areas TMA 2 Orléans, LF-R 3111 B and LF-R 3112 (Satory) when they are active.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 206** | **COMMERCY** | | | |
| 48°46'05"N , 005°33'49"E - 48°45'49"N , 005°34'03"E - 48°45'15"N , 005°33'35"E - 48°44'38"N , 005°30'46"E - 48°45'15"N , 005°30'27"E - 48°46'05"N , 005°33'49"E | 4200ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>Except HOL :<br>- MON, TUE and FRI : 0600- 1600<br>- THU : 0600- 2300<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | Gestionnaire : 1er régiment de tirailleurs - TEL : 03 29 69 82 78<br>CAG, CAM : contournement obligatoire.<br>Activité connue de :<br>- OCHEY APP (HOR ATS),<br>- STRASBOURG INFO,<br>- 1er régiment de tirailleurs - 03 29 69 82 37<br>Administrator : 1er régiment de tirailleurs - TEL : 03 29 69 82 78<br>GAT, OAT : avoidance mandatory.<br>Activity known on :<br>- OCHEY APP (ATS SKED),<br>- STRASBOURG INFO,<br>- 1er régiment de tirailleurs - 03 29 69 82 37 |
| **LF R 208** | **REGRET** | | | |
| 49°08'24"N , 005°20'35"E - 49°07'45"N , 005°21'36"E - 49°07'06"N , 005°18'59"E - 49°07'56"N , 005°18'37"E - 49°08'05"N , 005°18'37"E - 49°08'24"N , 005°20'35"E | 3750ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 except SAT, SUN and HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.Live firing Ground/ground. | Gestionnaire : 1er Régiment de Chasseurs.<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les vols autorisés par le gestionnaire.<br>Activité connue de :<br>- ETAIN APP ou RAI 120.125 MHz<br>- Bureau de garnison de VERDUN : 03 29 73 54 61<br>- 1er Régiment de Chasseurs : 03 29 73 56 59<br>Administrator : 1er Régiment de Chasseurs.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : avoidance mandatory during activity except for flights authorised by the administrator.<br>Activity known on :<br>- ETAIN APP or RAI 120.125 MHz<br>- Bureau de garnison de VERDUN : 03 29 73 54 61<br>- 1er Régiment de Chasseurs : 03 29 73 56 59 |
| **LF R 209** | **L'ARSOT** | | | |
| 47°42'05"N , 006°54'57"E - 47°40'48"N , 006°55'39"E - 47°40'28"N , 006°54'53"E - 47°40'09"N , 006°51'54"E - 47°40'42"N , 006°51'47"E - 47°41'28"N , 006°52'52"E - 47°42'02"N , 006°54'50"E - 47°42'05"N , 006°54'57"E | 4100ft AMSL<br>2700ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation : TUE, WED, THU and FRI except HOL :<br>- 01/11-31/03 : 0600-1600 and 2100-0100<br>- 01/04-31/10 : 0400-1600 and 2100-0100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 35ème régiment d'infanterie (RI) Belfort - 03 84 98 43 69<br>CAG IFR et VFR, CAM : contournement obligatoire.<br>Activité connue de :<br>- 35ème RI Belfort - 03 84 98 43 69 / 43 29<br>- BALE INFO<br>Administrator : 35ème régiment d'infanterie (RI) Belfort - 03 84 98 43 69<br>IFR and VFR GAT, OAT : avoidance mandatory.<br>Activity known on :<br>- 35ème RI Belfort - 03 84 98 43 69 / 43 29<br>- BALE INFO |
| **LF R 210** | **HAGNICOURT** | | | |
| cercle de 1500 m de rayon centré sur 49°37'00"N , 004°34'50"E | 2100ft AMSL<br>1400ft ASFC<br>----------<br>SFC | MON-FRI except HOL:<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Mise en oeuvre d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Explosives. | CAG IFR et VFR, CAM : contournement obligatoire.<br>Gestionnaire : 3ème régiment de génie : 03 24 41 34 33 ou 34 12.<br>GAT IFR and VFR, OAT : avoidance mandatory<br>Administrator : 3ème régiment de génie : 03 24 41 34 33 or 34 12. |
| **LF R 211** | **CHAPELLE SAINT-COLOMBAN** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 47°50'16"N , 006°31'41"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation<br>SR- 30 to SS+30<br>According to protocol | Activités de vol libre<br>Free flight activities | CAG IFR/CAG VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de Luxeuil APP 129.925.<br>GAT IFR and VFR, OAT : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on: Luxeuil APP 129.925. |
| **LF R 212** | **MONT DE VANNES** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 47°45'31"N , 006°37'16"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation<br>SR- 30 to SS+30<br>According to protocol | Activités de vol libre<br>Free flight activities | CAG IFR/CAG VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de Luxeuil APP 129.925.<br>GAT IFR and VFR, OAT : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on: Luxeuil APP 129.925 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 215** | **VITRY-LE-FRANCOIS** | | | |
| 48°44'08"N , 004°41'00"E - arc horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°42'08"N , 004°41'00"E - 48°40'08"N , 004°41'00"E - 48°40'07"N , 004°36'36"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 48°38'01"N , 004°54'29"E - 48°44'07"N , 004°38'50"E - 48°44'08"N , 004°41'00"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | SR-30 à SS+30 pendant l'activité de la CTR SAINT-DIZIER.<br>SR- 30 to SS+30 during SAINT- DIZIER CTR activity. | Activité TDP et desserte VFR de l'aérodrome de VITRY-LE-FRANCOIS (LFSK).<br>Aerodrome circuit and VFR arrival VITRY- LE-FRANCOIS AD (LFSK). | CAG IFR et VFR/CAM A, B, C, V : contournement obligatoire pendant l'activité, sauf aéronefs au départ et à destination de l'AD VITRY-LE-FRANCOIS.<br>Activité connue de SAINT-DIZIER APP 134.775 Mhz ou 264.425 Mhz.<br>GAT IFR and VFR/OAT A, B, C, V : Avoidance mandatory throughout activity , except aircraft to and from VITRY- LE-FRANCOIS AD.<br>Activity known on SAINT-DIZIER APP 134.775 Mhz or 264.425 Mhz. |
| **LF R 217 /1** | **RHONE** | | | |
| 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°37'05"N , 004°55'51"E - 43°34'17"N , 005°00'12"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°31'00"N , 004°55'00"E - 43°29'52"N , 005°01'43"E - 43°29'03"N , 005°01'31"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°32'40"N , 004°48'40"E - 43°24'59"N , 004°57'30"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°21'34"N , 004°51'40"E - 43°20'20"N , 004°49'38"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°09'58"N , 004°28'56"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°28'12"N , 004°29'46"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | FL 195<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable H 24. | Activités spécifiques Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 108 AF1/AF2/AF3 ISTRES, lorsqu'elles sont actives et de la TMA PROVENCE parties 4.2 et 5.2 et des portions de CTA PROVENCE et CTA MARSEILLE partie 7 qui se trouvent au-dessus de ces parties de TMA.<br>Espace commun avec la CTA RHONE partie 1 (cf AIP ENR 2.1).<br>Lorsqu'elle est active, cette zone coexiste avec la LF-P 41 ISTRES.<br>Pénétration dans la LF-P 41 ISTRES autorisée pour les appareils évoluant en CAM.<br>Plafond : FL055 dans les limites latérales de l'AWY Y25.<br>CAG VFR/ CAM V : pénétration sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Administrator: CMC Istres.<br>Airspace defined except for the interfering parts of LF-R 108 AF1/AF2/AF3 ISTRES, when active, and of TMA PROVENCE parts 4.2 et 5.2 and sections of CTA PROVENCE and CTA MARSEILLE part 7 which are above these part of TMA.<br>Airspace shared with CTA RHONE part 1 (see AIP ENR 2.1).<br>When active, this airspace coexists with LF-P 41 ISTRES.<br>Entry within LF-P 41 ISTRES authorized for ACFT operating under OAT.<br>Ceiling: FL055 within lateral limits of AWY Y25.<br>GAT VFR /OAT V: entry with authorization from CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>GAT IFR /OAT I and T: entry with authorization from control.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI 127.925 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 217 /1.1** | **ISTRES** | | | |
| 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°37'05"N , 004°55'51"E - 43°34'17"N , 005°00'12"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°31'00"N , 004°55'00"E - 43°31'25"N , 005°01'52"E - 43°24'45"N , 005°01'50"E - 43°23'14"N , 005°03'09"E - 43°15'10"N , 005°02'11"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°28'12"N , 004°29'46"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace défini à l'exclusion des LF-R 108 AF1/AF2 ISTRES et LF-R 191 A, lorsqu'elles sont actives.<br>Espace commun avec la CTR ISTRES partie 1.1 (cf AIP AD 2 LFMI.17).<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone coexiste avec les LF-P 13 FOS SUR MER et LF-P 41 ISTRES.<br>Pénétration dans les LF-P 13 FOS SUR MER et LF-P 41 ISTRES autorisée pour les appareils évoluant en CAM.<br>Administrator: CMC Istres.<br>Airspace defined except for LF-R 108 AF1/AF2 ISTRES and LF-R 191 A, when active.<br>Airspace shared with CTR ISTRES part 1.1 (see AIP AD 2 LFMI.17).<br>GAT VFR /OAT V: entry with authorization from CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>GAT IFR /OAT I and T: entry with authorization from control.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI 127.925 MHz.<br>When active, this airspace coexists with LF-P 13 FOS SUR MER and LF-P 41 ISTRES areas.<br>Entry within LF-P 13 FOS SUR MER and LF-P 41 ISTRES authorized for ACFT operating under OAT. |
| **LF R 217 /1.2** | **ISTRES** | | | |
| 43°23'14"N , 005°03'09"E - 43°15'10"N , 005°10'47"E - 43°15'10"N , 005°02'11"E - 43°23'14"N , 005°03'09"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 269 FLYBOARD-AIR lorsqu'elle est active.<br>Espace commun avec la CTR ISTRES partie 1.2 (voir AIP AD 2 LFMI.17).<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Administrator: CMC Istres.<br>Airspace defined except for the interfering part of LF-R 269 FLYBOARD-AIR when active.<br>Airspace shared with CTR ISTRES part 1.2 (see AIP AD 2 LFMI.17).<br>GAT VFR /OAT V: entry with authorization from CAMARGUE CONTROL 127.925 MHz.<br>GAT IFR /OAT I and T: entry with authorization from control.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI 127.925 MHz. |
| **LF R 217 /1.3** | **ISTRES** | | | |
| 43°31'25"N , 005°01'52"E - 43°24'00"N , 005°03'30"E - 43°20'46"N , 005°05'29"E - 43°23'14"N , 005°03'09"E - 43°24'45"N , 005°01'50"E - 43°31'25"N , 005°01'52"E | 2100ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace commun avec la CTR ISTRES partie 1.3 (voir AIP AD 2 LFMI.17).<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR/ CAM I et T : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Administrator: CMC Istres.<br>Airspace shared with CTR ISTRES part 1.3 (see AIP AD 2 LFMI.17).<br>GAT VFR /OAT V: entry with authorization from CAMARGUE CONTROL 127.925 MHz.<br>GAT IFR /OAT I and T: entry with authorization from control.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI 127.925 MHz. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 217 /2** | **RHONE** | | | |
| 43°27'13"N , 004°15'52"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°21'53"N , 004°17'00"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°27'13"N , 004°15'52"E | FL 195<br>----------<br>2000ft AMSL | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 217/1, R 217/3 RHONE et de la LF-R 108C lorsqu'elles sont actives.<br>Espace commun avec la CTA RHONE partie 2 (cf AIP ENR 2.1).<br>CAG VFR/CAM V : sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR : sur autorisation selon protocole.<br>CAM I et T : sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Plafond : FL055 dans les limites latérales de l'AWY Y25.<br>Administrator: CMC Istres.<br>Airspace defined except for the interfering parts of LF-R 217/1, R 217/3 RHONE and LF-R 108 C when active.<br>Airspace shared with CTA RHONE part 2 (see AIP ENR 2.1).<br>GAT VFR / OAT V: upon CAMARGUE CONTROLE authorization 127.925 MHz.<br>GAT IFR: upon authorization according to protocol.<br>OAT I and T: upon control authorization.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI 127.925 MHz.<br>Ceiling: FL055 within lateral limits of AWY Y25. |
| **LF R 217 /3** | **RHONE** | | | |
| 44°02'00"N , 004°14'47"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E - 44°01'53"N , 004°31'14"E - 43°56'45"N , 004°33'00"E - 43°51'29"N , 004°33'07"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°17'06"N , 004°29'16"E - 43°23'38"N , 004°12'30"E - 43°30'00"N , 004°18'30"E - 43°37'31"N , 004°09'38"E - 43°42'18"N , 004°04'00"E - 43°52'23"N , 004°12'55"E - 44°01'22"N , 004°13'25"E - 44°02'00"N , 004°14'47"E | FL 195<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes des LF-R 190 A, 190 B et 190 C NIMES et de la LF-R 108 C ISTRES lorsqu'elles sont actives.<br>Espace commun avec la CTA RHONE partie 3 (cf AIP ENR 2.1).<br>CAG VFR/CAM V : sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR : sur autorisation selon protocoles.<br>CAM I et T : sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle<br>Plafond : FL055 dans les limites latérales de l'AWY Y25.<br>Administrator: CMCI Istres.<br>Airspace defined except for the interfering parts of LF-R 190 A, 190 B and 190 C NIMES, and LF-R 108 C ISTRES when active.<br>Airspace shared with CTA RHONE part 3 (see AIP ENR 2.1).<br>GAT VFR / OAT V: upon CAMARGUE CONTROLE authorization 127.925 MHz.<br>CAG IFR: upon authorization accoding to protocols.<br>OAT I and T: upon control authorization.<br>Activity known on CAMARGUE Control 127.925 MHz.<br>Ceiling: FL055 within lateral limits of AWY Y25. |
| **LF R 217 /4** | **RHONE** | | | |
| 44°01'22"N , 004°13'25"E - 43°52'23"N , 004°12'55"E - 43°42'18"N , 004°04'00"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E - 44°01'22"N , 004°13'25"E | FL 195<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace commun avec la CTA RHONE partie 4 (cf AIP ENR 2.1)<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR : sur autorisation selon protocole.<br>CAM I et T : sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Administrator: CMC Istres.<br>Airspace shared with CTA RHONE part 4 (see AIP ENR 2.1).<br>GAT VFR /OAT V: entry upon CAMARGUE CONTROLE authorization 127.925 MHz.<br>GAT IFR: upon authorization according to protocols.<br>OAT I and T: upon control authorization.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI 127.925 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 217 /5** | **RHONE** | | | |
| 44°28'01"N , 003°46'36"E - 44°25'30"N , 003°50'00"E -<br>44°14'00"N , 004°11'00"E - 44°09'00"N , 004°31'00"E -<br>44°01'53"N , 004°31'14"E - 44°02'00"N , 004°20'11"E -<br>44°02'00"N , 004°14'47"E - 43°51'51"N , 003°52'59"E -<br>44°24'26"N , 003°27'12"E - 44°28'01"N , 003°46'36"E | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Activable H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la LF-D 192 E RUN CEVENNES lorsqu'elle est active.<br>Espace commun avec la CTA RHONE partie 5 (cf AIP ENR 2.1).<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE.<br>CAG IFR : sur autorisation selon protocole.<br>CAM I et T : sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI.<br>Administrator : CMC Istres.<br>Airspace defined except for the interfering parts of LF-D 192 E RUN CEVENNES when active.<br>Airspace shared with CTA RHONE part 5 (see AIP ENR 2.1).<br>GAT VFR /OAT V : entry upon authorization CAMARGUE CONTROLE.<br>GAT IFR : upon authorization according to protocol.<br>OAT I and T : upon control authorization.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI. |
| **LF R 217 /6** | **RHONE** | | | |
| 44°39'20"N , 003°31'20"E - 44°28'01"N , 003°46'36"E -<br>44°24'26"N , 003°27'12"E - 44°32'21"N , 003°20'56"E -<br>44°35'15"N , 003°21'30"E - 44°39'20"N , 003°31'20"E | FL 195<br>----------<br>FL 145 | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essai.<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CMC Istres.<br>Espace commun avec la CTA RHONE partie 6 (cf AIP ENR 2.1).<br>CAG VFR/CAM V : pénétration sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE 127.925 MHz.<br>CAG IFR : sur autorisation selon protocole.<br>CAM I et T : sur autorisation du contrôle.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Administrator: CMC Istres.<br>Airspace shared with CTA RHONE part 6 (see AIP ENR 2.1).<br>GAT VFR /OAT V: entry upon CAMARGUE CONTROLE authorization 127.925 MHz.<br>GAT IFR: upon authorization according to protocol.<br>OAT I and T: upon control authorization.<br>Activity known on CAMARGUE Control or announced by RAI 127.925 MHz. |
| **LF R 219** | **SAINT CLAUDE SUD** | | | |
| 46°22'22"N , 005°57'47"E - 46°15'16"N , 005°47'28"E -<br>46°18'44"N , 005°44'36"E - 46°22'22"N , 005°57'47"E | FL 085<br>----------<br>FL 075 | Possible activation from SR to SS according to protocol. | Transits de planeurs<br>Gliders transit | Gestionnaire : GENEVE APP.<br>CAG IFR / CAM : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de GENEVE DELTA 119.175 MHz.<br>Administrator : GENEVA APP.<br>IFR GAT / OAT : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on GENEVA DELTA 119.175 MHz. |
| **LF R 220 A** | **CHAMBARAN** | | | |
| 45°17'32"N , 005°06'10"E - 45°17'45"N , 005°07'28"E -<br>45°17'45"N , 005°11'23"E - 45°17'00"N , 005°12'47"E -<br>45°16'40"N , 005°12'43"E - 45°16'31"N , 005°11'58"E -<br>45°16'16"N , 005°10'40"E - 45°16'41"N , 005°09'00"E -<br>45°16'57"N , 005°06'10"E - 45°17'32"N , 005°06'10"E | FL 075<br>----------<br>SFC | From 01st MAY to 30th NOV:<br>Activation H24 from MON to SAT.<br>From 01st DEC to 30th APR:<br>Activation H24 from MON to FRI. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire: Camp de CHAMBARAN.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant activité.<br>Connaissance de l'activité: officier de tir: 04 74 54 17 08.<br>Activité réelle connue de :<br>GRENOBLE TWR (BLW ou = 3500ft AMSL)<br>LYON INFO (ABV 3500ft AMSL).<br>Administrator: Camp de CHAMBARAN.<br>GAT IFR/VFR, OAT : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity available on: officier de tir: 04 74 54 17 08.<br>Activity known on :<br>GRENOBLE TWR (BLW or = 3500ft AMSL)<br>LYON INFO (ABV 3500ft AMSL). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 220 B** | **CHAMBARAN** | | | |
| 45°17'32"N , 005°06'10"E - 45°17'45"N , 005°07'28"E - 45°17'45"N , 005°11'23"E - 45°17'00"N , 005°12'47"E - 45°16'40"N , 005°12'43"E - 45°16'31"N , 005°11'58"E - 45°16'16"N , 005°10'40"E - 45°16'41"N , 005°09'00"E - 45°16'57"N , 005°06'10"E - 45°17'32"N , 005°06'10"E | FL 095<br>----------<br>FL 075 | From 01st MAY to 30th NOV:<br>Activation by NOTAM from MON to SAT.<br>From 01st DEC to 30th APR:<br>Activation by NOTAM from MON to FRI. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire: Camp de CHAMBARAN.<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant activité.<br>Connaissance de l'activité: officier de tir: 04 74 54 17 08.<br>Activité réelle connue de :<br>LYON INFO.<br>Administrator: Camp de CHAMBARAN.<br>GAT IFR/VFR, OAT : avoidance mandatory throughout activity<br>Activity available on: officier de tir: 04 74 54 17 08.<br>Activity known on :<br>LYON INFO. |
| **LF R 223** | **CASTA** | | | |
| 42°39'36"N , 009°14'13"E - 42°39'05"N , 009°16'09"E - 42°35'31"N , 009°13'09"E - 42°37'52"N , 009°10'00"E - 42°39'36"N , 009°14'13"E | FL 080<br>----------<br>SFC | SFC-FL060<br>Du 16/09 au 14/06 :<br>Activable du LUN SR-30 au SAM 1200, sauf JF.<br>Du 15/06 au 15/09 :<br>Activable du LUN au VEN de SR-30 à 2200 et SAM de SR-30 à 1200, sauf JF;<br>Activable par NOTAM au-dessus du FL060.<br>SFC- FL060<br>From 16thSEP to 14th JUN:<br>Activation from MON SR-30 to SAT 1200, except public HOL.<br>From 15th JUN to 15th SEP : Activation from MON to FRI from SR- 30 to 2200 and SAT from SR- 30 to 1200,except public HOL:<br>Activation by NOTAM ABV FL 060. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs SOL/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | Gestionnaire : 2ème Régiment Etranger Parachutiste.<br>CAG : contournement obligatoire pendant activité.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Connaissance de l'activité :<br>-2ème REP : 04 95 60 92 70.<br>Activation réelle connue de :<br>- BASTIA APP/TWR<br>Administrator : 2ème Régiment Etranger Parachutiste.<br>GAT : avoidance mandatory throughout activity<br>OAT : upon administrator authorisation.<br>Activity schedule available on<br>-2ème REP: 04 95 60 92 70.<br>Activation known on :<br>- BASTIA APP/TWR |
| **LF R 224** | **SAINT GALMIER** | | | |
| 45°37'24"N , 004°18'33"E - 45°35'50"N , 004°19'02"E - 45°35'44"N , 004°17'22"E - 45°37'13"N , 004°16'09"E - 45°37'24"N , 004°18'33"E | 1800ft AMSL<br>----------<br>SFC | 0800- 1900 (SUM : -1 HR) | Circulation d'aérodrome<br>Aerodrome circuit | Gestionnaire : NIL.<br>CAG IFR : contournement obligatoire.<br>CAG VFR, CAM V : pénétration sans restriction.<br>Administrator: NIL.<br>GAT IFR: Avoidance mandatory.<br>GAT VFR, OAT V : entry without restrictions. |
| **LF R 225** | **NICE** | | | |
| 43°43'10"N , 007°26'00"E - 43°36'32"N , 007°26'00"E - 43°29'44"N , 007°09'37"E - 43°29'10"N , 007°07'18"E - 43°31'34"N , 007°07'19"E - 43°31'55"N , 007°07'12"E - 43°32'29"N , 007°08'22"E - 43°40'53"N , 007°21'20"E - 43°43'10"N , 007°26'00"E | 500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Circulation HEL et ACFT en travail aérien.<br>Aerodrome circuit HEL and ACFT | Gestionnaire : NICE TWR.<br>CAG IFR : contournement obligatoire.<br>CAG VFR / CAM V :<br>- HJ : pénétration sur autorisation pour les HEL et ACFT en travail aérien. Suivre les instructions du contrôle. Autres ACFT : contournement obligatoire.<br>- HN : pénétration sur autorisation pour les HEL multi-moteurs. Suivre les instructions du contrôle.<br>Autres ACFT : contournement obligatoire sauf sur autorisation du contrôle.<br>Activation annoncée sur ATIS NICE.<br>Activité réelle connue de NICE TWR.<br>Administrator : NICE TWR.<br>GAT IFR : avoidance mandatory.<br>GAT VFR / OAT V :<br>- HJ : entry upon authorisation for HEL and ACFT. Follow ATC instructions. Other ACFT: avoidance mandatory.<br>-HN : entry upon authorisation for multi-engine HEL. Follow ATC instructions.<br>Other ACFT : avoidance mandatory except on ATC authorisation.<br>Activation announced on NICE ATIS.<br>Actual activity known on NICE TWR. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 228 A** | **BITCHE** | | | |
| 49°06'06"N , 007°31'46"E - Frontière franco-allemande - 49°04'53"N , 007°33'40"E - arc horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 49°03'40"N , 007°30'00"E - 49°06'06"N , 007°31'46"E | 6500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Parachutages.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Paradropping. | Gestionnaire : 16ème BC.<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>CAM : sur autorisation du PC tir.<br>Activité réelle connue de :<br>- STRASBOURG APP<br>- Officier tir du camp : 03 87 06 33 91<br>Administrator: 16st BC<br>GAT: avoidance mandatory throughout activity.<br>OAT: upon PC tir authorization<br>Actual activity known on :<br>- STRASBOURG APP<br>-Officier tir du camp : 03 87 06 33 91 |
| **LF R 228 B** | **BITCHE** | | | |
| 49°06'06"N , 007°31'46"E - Frontière franco-allemande - 49°04'53"N , 007°33'40"E - arc horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 49°03'40"N , 007°30'00"E - 49°06'06"N , 007°31'46"E | FL 165<br>----------<br>6500ft AMSL | Possible activation by NOTAM from MON 0100 to SAT 1100 (SUM - 1 HR) Except public HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground | Gestionnaire : 16ème BC.<br>CAG, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activité réelle connue de :<br>- STRASBOURG APP<br>- Officier tir du camp : 03 87 06 33 91<br>Administrator: 16st BC.<br>GAT, OAT: avoidance mandatory throughout actual activity.<br>Actual activity known on :<br>- STRASBOURG APP<br>- Officier tir du camp : 03 87 06 33 91 |
| **LF R 229 A** | **WAVRILLE** | | | |
| 49°16'39"N , 005°25'00"E - 49°16'24"N , 005°27'24"E - 49°16'14"N , 005°27'39"E - 49°13'55"N , 005°27'37"E - 49°13'10"N , 005°26'49"E - 49°13'05"N , 005°25'38"E - 49°15'11"N , 005°24'21"E - 49°16'06"N , 005°24'02"E - 49°16'28"N , 005°24'28"E - 49°16'39"N , 005°25'00"E | FL 055<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL: possible activation H24.<br>SAT: Activation by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground | Gestionnaire : 1er RCh.<br>CAG, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activité réelle connue de :<br>- ETAIN APP ou RAI : 120.125 Mhz<br>- 1RCh : 03 29 73 56 59 ou 56 53.<br>Administrator: 1st RCh.<br>GAT, OAT : avoidance mandatory throughout actual activity<br>Actual activity known on :<br>- ETAIN APP or RAI: 120.125 MHz<br>- 1RCh : 03 29 73 56 59 or 56 53. |
| **LF R 229 B** | **WAVRILLE** | | | |
| 49°16'39"N , 005°25'00"E - 49°16'24"N , 005°27'24"E - 49°16'14"N , 005°27'39"E - 49°13'55"N , 005°27'37"E - 49°13'10"N , 005°26'49"E - 49°13'05"N , 005°25'38"E - 49°15'11"N , 005°24'21"E - 49°16'06"N , 005°24'02"E - 49°16'28"N , 005°24'28"E - 49°16'39"N , 005°25'00"E | FL 100<br>----------<br>FL 055 | MON-FRI except public HOL: possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground | Gestionnaire : 1er RCh<br>CAG, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activité réelle connue de :<br>- ETAIN APP ou RAI : 120.125 Mhz<br>- 1RCh : 03 29 73 56 59 ou 56 53.<br>Administrator: 1st RCh.<br>GAT, OAT : avoidance mandatory throughout actual activity<br>Actual activity known on :<br>- ETAIN APP or RAI : 120.125 MHz<br>- 1RCh : 03 29 73 56 59 or 56 53. |
| **LF R 230** | **BACCARAT** | | | |
| 48°25'30"N , 006°44'36"E - 48°25'00"N , 006°44'53"E - 48°23'18"N , 006°45'16"E - 48°23'24"N , 006°44'20"E - 48°23'33"N , 006°43'46"E - 48°25'10"N , 006°44'11"E - 48°25'30"N , 006°44'36"E | 5200ft AMSL<br>----------<br>SFC | Active except HOL :<br>TUE and THU : 0600 - 2300<br>WED : 0600 - 1600.<br>(SUM - 1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing<br>Ground/ground. | CAG IFR et VFR, CAM : contournement obligatoire pendant activité.<br>Gestionnaire 53ème RT :<br>- Officier de tir : 03 83 77 63 51 ou 62 22<br>-Permanence : 03 83 77 63 46<br>GAT IFR and VFR, OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Administrator 53rd RT :<br>- Shooting officer : 03 83 77 63 51 or 62 22<br>- Permanence : 03 83 77 63 46 |
| **LF R 231 A** | **VALDAHON** | | | |
| cercle de 2.7 NM de rayon centré sur 47°10'45"N , 006°19'45"E | FL 115<br>----------<br>SFC | MON-SAT : possible activation H24.<br>SUN and public HOL : possible activation by NOTAM. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Parachutages.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Para dropping. | Gestionnaire : 13ème RG<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activité réelle connue de :<br>BALE INFO<br>Officier de tir : 03 81 26 74 03<br>Permanence : 03 81 26 74 09 ou 75 30<br>Administrator : 13th RG<br>GAT/ OAT : avoidance mandatory throughout actual activity.<br>Actual activity known on :<br>BASEL INFO<br>Officier de tir : 03 81 26 74 03<br>Helpdesk : 03 81 26 74 09 or 75 30 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 231 B** | **VALDAHON** | | | |
| cercle de 2.7 NM de rayon centré sur 47°10'45"N , 006°19'45"E | FL 165<br>----------<br>FL 115 | Possible activation H24 except SUN and public HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Parachutages.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Para dropping. | Gestionnaire : 13ème RG<br>CAG/CAM: contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activité réelle connue de:<br>BALE APP<br>Officier de tir : 03 81 26 74 03<br>Permanence : 03 81 26 74 09 ou 75 30<br>Administrator: 13th RG<br>GAT/ OAT: avoidance mandatory throughout actual activity<br>Actual activity known on:<br>BASEL APP<br>Officier de tir : 03 81 26 74 03<br>Helpdesk : 03 81 26 74 09 or 75 30 |
| **LF R 233 A** | **BOURG LASTIC** | | | |
| 45°42'00"N , 002°34'59"E - 45°41'00"N , 002°34'40"E - 45°40'01"N , 002°31'35"E - 45°41'18"N , 002°31'35"E - 45°42'00"N , 002°34'59"E | FL 085<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 except SUN and public HOL and from the 1st to the 31st of AUG. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activation réelle connue du gestionnaire.<br>Gestionnaire : 92ème Régiment d'Infanterie : 04 73 21 78 92.<br>IFR/VFR/OAT: avoidance mandatory during activity.<br>Actual activation known by administrator.<br>Administrator: 92nd Regiment of Infantry: 04 73 21 78 92. |
| **LF R 233 B** | **BOURG LASTIC** | | | |
| 45°41'00"N , 002°34'40"E - 45°42'18"N , 002°38'24"E - 45°43'04"N , 002°36'52"E - 45°42'45"N , 002°35'13"E - 45°41'00"N , 002°34'40"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Aéronefs télépilotés sans équipage à bord.<br>Gestionnaire : 92e Régiment d'Infanterie (92e RI) : 04 73 21 78 92.<br>CAG : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : Aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Activation réelle connue de CLERMONT INFO.<br>Unmanned aircraft.<br>Administrator : 92e Régiment d'Infanterie (92e RI) : +33(0)4 73 21 78 92.<br>GAT: Avoidance mandatory during activity.<br>OAT: aircrafts approved by administrator.<br>Activation known on CLERMONT INFO. |
| **LF R 234 A** | **TOURRIS** | | | |
| 43°11'29"N , 006°00'39"E - 43°09'42"N , 005°59'03"E - arc horaire de 1.3 NM de rayon centré sur 43°11'00"N , 005°59'00"E - 43°11'29"N , 006°00'39"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Stockage permanent et élaboration de produits dangereux.<br>Defence specific activities.<br>Permanent storage and elaboration of dangerous products. | Gestionnaire : DGA SITE DE TOURRIS.<br>TEL : 04 22 43 80 08 / 80 07 / 80 13.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Administrator : DGA SITE DE TOURRIS.<br>TEL : 04 22 43 80 08 / 80 07 / 80 13.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory. |
| **LF R 234 B** | **TOURRIS** | | | |
| 43°11'29"N , 006°00'39"E - 43°09'42"N , 005°59'03"E - arc horaire de 1.3 NM de rayon centré sur 43°11'00"N , 005°59'00"E - 43°11'29"N , 006°00'39"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Possible activation :<br>- 0600-1500 (SUM : - 1HR)<br>- from 1st OCT to 31st MAY : MON-THU except HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Pyrotechnie.<br>Defence specific activities.<br>Pyrotechnics. | Gestionnaire : DGA SITE DE TOURRIS.<br>TEL : 04 22 43 80 08 / 80 07 / 80 13.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Administrator : DGA SITE DE TOURRIS.<br>TEL : 04 22 43 80 08 / 80 07 / 80 13.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory. |
| **LF R 235** | **COMBOIRE** | | | |
| 45°08'44"N , 005°41'03"E - 45°08'12"N , 005°40'56"E - 45°08'23"N , 005°41'27"E - 45°08'34"N , 005°41'30"E - 45°08'44"N , 005°41'03"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL : 0630-1830.<br>TUE-THU except public HOL : 0630-2200.<br>SAT : possible activation via NOTAM.<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol armes légères d'infanterie.<br>Defence specific activities.<br>Infantry light weapons Ground/ground live firing. | Gestionnaire : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de l'officier de tirs, TEL : 04 56 85 77 79 ou 04 56 85 77 80.<br>Administrator : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Actual activity known by officier de tirs, TEL : 04 56 85 77 79 ou 04 56 85 77 80. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 238** | **LONGAGES** | | | |
| cercle de 0.54 NM de rayon centré sur 43°21'06"N , 001°13'07"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | 0700-1700 (SUM : -1HR) except SUN and public HOL.<br>Possible activation at night by NOTAM. | Vols d'aéronefs sans équipage à bord en vue et hors vue, de jour et de nuit.<br>Unmanned aircrafts in sight and out of sight, day and night. | Référent de l'activité : 06 30 32 20 97 ou 09 71 16 99 46<br>CAM / CAG : contournement obligatoire.<br>Activity manager : 06 30 32 20 97 or 09 71 16 99 46<br>OAT / GAT : avoidance mandatory. |
| **LF R 239** | **COETQUIDAN SUD** | | | |
| cercle de 1.6 NM de rayon centré sur 47°56'30"N , 002°10'24"W | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM PN 24 HR.<br>According to protocol. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ballon captif<br>Defence specific activities.<br>Tethered balloon. | Organisme gestionnaire et demandeur du NOTAM : Directeur des vols (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions après autorisation du directeur des vols (DV).<br>Balisage diurne :<br>- du câble par des fanions rouges fluorescents tous les 50m ;<br>- de l'aérostat par des feux à éclats de haute intensité (1 blanc, 1 rouge).<br>Balisage nocturne de l'aérostat :<br>- par des feux à éclats de haute intensité (1 blanc, 1 rouge);<br>- par un projecteur DCA au point d'ancrage, faisceau de 1° d'ouverture et de couleur blanche.<br>Détection/identification : Réflecteur RADAR, transpondeur 3/A et C (code détresse 7700 si rupture du câble)<br>Activité réelle connue de :<br>- RENNES INFO : 134.000 MHz<br>- ARMOR : 124.725 MHz<br>Administrator and NOTAM requester : Flights director (TEL published in the activation NOTAM).<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for aircraft carrying out assistance, rescue or public safety missions, when avoidance is not compatible with the proper execution of these missions, upon flights director's authorisation.<br>Lighting by day :<br>- of the cable by fluorescent red flags every 50 m ;<br>- of the hot air balloon by high intensity flashing lights (1 white, 1 red)<br>Lighting by night of the hot air balloon :<br>- by high intensity flashing lights (1 white, 1 red)<br>- by a DCA spotlight of 1° aperture beam, white coloured.<br>Detection/Identification :<br>- RADAR reflector, transponder 3/A and C (distress code : 7700 in case of cable rupture)<br>Activity known on :<br>- RENNES INFO : 134.000 MHz<br>- ARMOR : 124.725 MHz |
| **LF R 240** | **LALOUBERE** | | | |
| 43°10'41"N , 000°03'20"E - 43°13'00"N , 000°03'20"E - 43°14'57"N , 000°07'04"E - 43°14'56"N , 000°08'11"E - 43°12'46"N , 000°09'02"E - 43°11'20"N , 000°07'08"E - 43°10'41"N , 000°03'20"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR- SS.<br>As per protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : APP PYRENEES<br>CAG IFR, VFR, vols CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour l'activité de parachutage et les aéronefs à l'arrivée et au départ de TARBES-LALOUBERE.<br>Activité réelle connue de :<br>- LOURDES ATIS et TWR<br>- PYRENEES INFO<br>Administrator : PYRENEES APP<br>GAT IFR, VFR, OAT flights: avoidance mandatory throughout activity except for paradropping activity and ACFT to and from TARBES- LALOUBERE.<br>Activity known on :<br>- LOURDES ATIS and TWR<br>- PYRENEES INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 242** | **ARCOMPS** | | | |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 46°41'25"N , 002°24'41"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | 0800- 1700. SUM: -1HR. | Pyrotechnie.<br>Pyrotechnics | Gestionnaire : Mr SAUVESTRE<br>TEL : 06 80 40 43 97<br>CAG IFR/VFR, CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de AVORD TWR pendant HOR ATS sur 119.7 et de SIV LIMOGES 124.050.<br>Administrator : Mr SAUVESTRE<br>TEL : 06 80 40 43 97<br>GAT IFR/VFR, OAT: Avoidance mandatory throughout activity<br>Activity known on AVORD TWR during ATS SKED on 119.7 and LIMOGES SIV 124.050. |
| **LF R 243** | **LA FERTE SAINT-AUBIN** | | | |
| cercle de 0.8 NM de rayon centré sur 47°45'33"N , 001°55'01"E | FL 065<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL : 0700- 1600 SUM : -1HR. | Tirs de mortiers inertes.<br>Inert mortar firing | Gestionnaire : Thales LAS France SAS.<br>TEL : 02 38 51 63 63 / 68 49<br>Contournement obligatoire.<br>Administrator: Thales LAS France SAS.<br>TEL : 02 38 51 63 63 / 68 49<br>Avoidance mandatory. |
| **LF R 245** | **FONTEVRAUD** | | | |
| 47°12'50"N , 000°01'55"W - 47°12'30"N , 000°01'00"E - 47°09'40"N , 000°03'10"E - 47°08'35"N , 000°02'15"E - 47°10'35"N , 000°04'05"W - 47°12'50"N , 000°01'55"W | FL 090<br>----------<br>SFC | Possible activation H 24. | Activités spécifiques Défense.<br>Tir Sol/Sol, Tir Air/Sol,<br>Mise en oeuvre d'explosif,<br>Activités HEL,d'aérocordage et d'héliportage.<br>Defence specific activities.<br>Live firing explosives<br>HEL ACT. | Gestionnaire :<br>EMS - camp de FONTEVRAUD<br>TEL : 02 41 83 82 31 - 02 41 83 82 04<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : pénétration sur autorisation du gestionnaire<br>Activité réelle connue de :<br>NANTES INFO<br>POITIERS INFO<br>Administrator :<br>EMS - camp de FONTEVRAUD<br>TEL : 02 41 83 82 31 - 02 41 83 82 04<br>GAT: Avoidance mandatory throughout activity<br>OAT: upon administrator authorisation<br>Activity known on :<br>NANTES INFO<br>POITIERS INFO |
| **LF R 246** | **CASTRES MAZAMET** | | | |
| 43°33'50"N , 002°17'55"E - 43°32'24"N , 002°21'00"E - 43°31'25"N , 002°20'50"E - 43°33'30"N , 002°17'25"E - 43°33'50"N , 002°17'55"E | 5300ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs Sol/Sol (mortiers).<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground (mortar). | CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Gestionnaire : 8ème RPIMa : 05 63 51 43 24.<br>Activité réelle connue de :<br>- CASTRES INFO 118.5 Mhz<br>- TOULOUSE INFO 121.250 Mhz<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity<br>OAT: upon administrator authorisation.<br>Administrator: 8ème RPIMa: 05 63 51 43 24.<br>Activity known on :<br>- CASTRES INFO 118.5 MHz<br>- TOULOUSE INFO 121.250 MHz |
| **LF R 247 A** | **CAMP DE SOUGE** | | | |
| 44°52'30"N , 000°53'00"W - 44°53'16"N , 000°49'40"W - 44°53'15"N , 000°48'56"W - 44°52'15"N , 000°48'27"W - 44°50'08"N , 000°49'19"W - 44°50'45"N , 000°53'11"W - 44°51'26"N , 000°52'51"W - 44°52'30"N , 000°53'00"W | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | SFC-2000ft :<br>possible activation H24<br>2000ft-3500ft :<br>activation by NOTAM H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs explosifs.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.<br>Explosives,<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 13ème régiment de dragons parachutistes : 05 56 68 40 45.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols programmés et autorisés par le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>MERIGNAC TWR,<br>AQUITAINE INFO,<br>AQUITAINE APP,<br>ATIS MERIGNAC.<br>Administrator : 13th régiment de dragons parachutistes : 05 56 68 40 45.<br>OAT : upon administrator authorisation.<br>GAT : avoidance mandatory during activity except for ACFT scheduled and authorized by administrator.<br>Activity known on :<br>MERIGNAC TWR,<br>AQUITAINE INFO,<br>AQUITAINE APP,<br>ATIS MERIGNAC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 247 B** | **CAMP DE SOUGE** | | | |
| 44°52'15"N , 000°48'27"W - 44°52'05"N , 000°48'00"W - 44°51'50"N , 000°47'00"W - 44°51'12"N , 000°46'52"W - 44°50'50"N , 000°48'02"W - 44°50'08"N , 000°49'19"W - 44°52'15"N , 000°48'27"W | 1200ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 13ème régiment de dragons parachutistes : 05 56 68 40 45.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>CAG IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols programmés et autorisés par le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>MERIGNAC TWR,<br>AQUITAINE INFO,<br>ATIS MERIGNAC.<br>Administrator : 13th régiment de dragons parachutistes : 05 56 68 40 45.<br>OAT : upon administrator authorisation.<br>GAT IFR/VFR : avoidance mandatory during activity except for ACFT scheduled and authorized by administrator.<br>Activity known on :<br>MERIGNAC TWR,<br>AQUITAINE INFO,<br>ATIS MERIGNAC. |
| **LF R 247 C** | **CAMP DE SOUGE** | | | |
| 44°52'30"N , 000°53'00"W - 44°51'26"N , 000°52'51"W - 44°50'45"N , 000°53'11"W - 44°51'03"N , 000°55'01"W - 44°52'30"N , 000°54'30"W - 44°52'30"N , 000°53'00"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 13ème régiment de dragons parachutistes : 05 56 68 40 45.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>CAG IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité sauf vols programmés et autorisés par le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>MERIGNAC TWR,<br>AQUITAINE INFO,<br>ATIS MERIGNAC.<br>Administrator : 13th régiment de dragons parachutistes : 05 56 68 40 45.<br>OAT : upon administrator authorisation.<br>GAT IFR/VFR : avoidance mandatory during activity except for ACFT scheduled and authorized by administrator.<br>Actual activity provided by :<br>MERIGNAC TWR,<br>AQUITAINE INFO,<br>ATIS MERIGNAC. |
| **LF R 248** | **TARNOS** | | | |
| 43°32'15"N , 001°30'23"W - 43°32'17"N , 001°30'56"W - 43°34'03"N , 001°31'23"W - 43°34'02"N , 001°29'24"W - 43°32'15"N , 001°30'23"W | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>- from 16/09 to 14/06 : from MON 0500 to FRI 1100, except public HOL.<br>- from 15/06 to 15/09 : TUE 0500-0900, except public HOL.<br>SUM : - 1HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | Gestionnaire : 1er régiment de parachutistes d'infanterie de marine (RPIMa) :<br>Officier de tir : 05 59 50 54 33<br>Cellule drone : 05 59 50 54 45<br>Officier de permanence : 05 59 50 54 09<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO en dehors des horaires de BIARRITZ.<br>Administrator : 1st infantry of marine parachute regiment (RPIMa) :<br>Shooting officer : 05 59 50 54 33<br>UAV cell : 05 59 50 54 45<br>Duty officer : 05 59 50 54 09<br>GAT : avoidance mandatory throughout activity.<br>OAT : upon administrator authorization.<br>Actual activity known on :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO outside BIARRITZ opening times. |
| **LF R 249** | **CAMP DE BUSSAC** | | | |
| 45°12'26"N , 000°21'38"W - 45°11'47"N , 000°19'36"W - 45°10'50"N , 000°19'29"W - 45°10'21"N , 000°19'59"W - 45°10'26"N , 000°22'00"W - 45°11'01"N , 000°22'03"W - 45°11'33"N , 000°22'11"W - 45°11'27"N , 000°21'47"W - 45°12'26"N , 000°21'38"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activity announced by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs SOL/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | IFR/VFR contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Gestionnaire : 515ème RT : 05.45.64.86.36.<br>Activité réelle connue de<br>AQUITAINE INFO 120.575 Mhz.<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory throughout activity<br>OAT: upon administrator authorisation.<br>Administrator:515ème RT : 05.45.64.86.36.<br>Activity known on:<br>AQUITAINE INFO 120.575 MHz. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 250** | **CAMP D'AVON BRIOUX** | | | |
| 46°22'04"N , 000°01'38"E - 46°21'23"N , 000°00'51"E - 46°21'57"N , 000°02'32"W - 46°23'00"N , 000°02'30"W - 46°23'03"N , 000°00'52"W - 46°23'56"N , 000°00'03"E - 46°23'38"N , 000°01'30"E - 46°22'04"N , 000°01'38"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activity announced by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs SOL/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | IFR/VFR contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Gestionnaire : école nationale des sous-officiers d'active : 05. 49.76.82.49.<br>Activité réelle connue de<br>POITIERS INFO 124.0 Mhz.<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory throughout activity<br>OAT: upon administrator authorisation.<br>Administrator:école nationale des sous-officiers d'active : 05. 49.76.82.49.<br>Activity known on<br>POITIERS INFO 124.0 Mhz. |
| **LF R 251 A** | **SAINT-ASTIER** | | | |
| 45°09'00"N , 000°31'52"E - 45°09'06"N , 000°31'34"E - 45°09'38"N , 000°30'59"E - 45°10'10"N , 000°31'17"E - 45°09'37"N , 000°32'48"E - 45°09'25"N , 000°32'17"E - 45°09'17"N , 000°32'02"E - 45°09'09"N , 000°31'55"E - 45°09'00"N , 000°31'52"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs d'explosifs et d'artifices lacrymogènes.<br>Defence specific activities.<br>Tear gas and explosive firing. | Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : Centre National d'Entrainement des Forces de Gendarmerie : 05 53 02 37 06<br>Avoidance mandatory throughout activity.<br>Administrator : Centre National d'Entrainement des Forces de Gendarmerie : 05 53 02 37 06 |
| **LF R 251 E** | **SAINT-ASTIER** | | | |
| 45°12'36"N , 000°32'37"E - 45°07'02"N , 000°29'34"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 45°09'42"N , 000°31'31"E - 45°12'36"N , 000°32'37"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Mission d'entrainement d'appui aérien par hélicoptère de la Gendarmerie Nationale.<br>Defence specific activities.<br>National Gendarmerie HEL training. | Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : Centre National d'Entrainement des Forces de Gendarmerie : 05.53.02.37.06<br>Activité réelle connue de : SIV 1 AQUITAINE.<br>A l'exclusion de la LF-R 251A.<br>Avoidance mandatory throughout activity.<br>Administrator : Centre National d'Entrainement des Forces de Gendarmerie : 05.53.02.37.06<br>Activity known on : AQUITAINE SIV 1.<br>Except for LF-R 251A. |
| **LF R 251 W** | **SAINT-ASTIER** | | | |
| 45°12'36"N , 000°32'37"E - 45°07'02"N , 000°29'34"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 45°09'42"N , 000°31'31"E - 45°12'36"N , 000°32'37"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM, except SUN and public HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Mission d'entrainement d'appui aérien par hélicoptère de la Gendarmerie Nationale.<br>Defence specific activities.<br>National Gendarmerie HEL training. | Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Gestionnaire : Centre National d'Entrainement des Forces de Gendarmerie : 05.53.02.37.06<br>Activité réelle connue de : SIV 1 AQUITAINE.<br>A l'exclusion de la LF-R 166 A2 GIRONDE NORD et de la LF-R 166 B PERIGORD lorsqu'elles sont actives.<br>Avoidance mandatory throughout activity.<br>Administrator : Centre National d'Entrainement des Forces de Gendarmerie : 05.53.02.37.06<br>Activity known on : AQUITAINE SIV 1.<br>Except for LF-R 166 A2 GIRONDE NORD and LF-R 166 B PERIGORD when active. |
| **LF R 252** | **DIEUZE** | | | |
| 48°46'39"N , 006°43'25"E - 48°46'41"N , 006°43'04"E - 48°47'17"N , 006°41'56"E - 48°47'43"N , 006°42'40"E - 48°47'02"N , 006°43'24"E - 48°46'39"N , 006°43'25"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>- MON-THU except HOL : 0600-1700, SUM : -1 HR,<br>- from 01/10 to 31/03, TUE and WED : 1900-2100, SUM : -1 HR,<br>- from 01/04 to 30/09, TUE and WED : 2000-2200. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | Gestionnaire : CFIM Dieuze, TEL : 03 87 05 87 02.<br>CAM/CAG : contournement obligatoire pendant l'activité réelle.<br>Activité connue de :<br>- PHALSBOURG APP 118.450 MHz,<br>- STRASBOURG INFO 119.450 MHz,<br>- STRASBOURG APP 120.410 MHz.<br>Administrator : CFIM Dieuze, TEL : 03 87 05 87 02.<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on :<br>- PHALSBOURG APP 118.450 MHz,<br>- STRASBOURG INFO 119.450 MHz,<br>- STRASBOURG APP 120.410 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 254** | **SAINT-ROMAIN** | | | |
| 49°33'38"N , 000°19'13"E - 49°40'07"N , 000°37'58"E - 49°31'43"N , 000°38'39"E - 49°31'24"N , 000°19'42"E - 49°33'38"N , 000°19'13"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable selon protocole, tous les jours de SR-30 à SS+30.<br>Activation according to protocol, everyday from SR-30 to SS+30. | Activité vélivole.<br>Gliding activity. | - CAG IFR et CAM I et T : contournement obligatoire, à l'exception des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone.<br>- CAG VFR et CAM V : autorisés, après contact radio avec RENNES APP/FIS.<br>- Activité réelle connue de RENNES APP/FIS.<br>- GAT IFR and OAT I and T: avoidance mandatory, except for ACFT carrying out assistance, rescue or law and order missions if their mission does not allow the avoidance of the zone;<br>- OAT VFR/GAT V: allowed after radio contact with RENNES APP/FIS.<br>Actual activity known by RENNES APP/FIS. |
| **LF R 256** | **LES CROCHERES** | | | |
| 47°11'19"N , 005°25'41"E - 47°10'55"N , 005°27'33"E - 47°09'50"N , 005°27'02"E - 47°10'23"N , 005°25'35"E - 47°10'53"N , 005°25'29"E - 47°11'19"N , 005°25'41"E | 3400ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation in the daytime :<br>- MON-TUE except HOL : 0700-1700<br>- WED-THU except HOL : 0700-2100<br>- FRI except HOL : 0700-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground. | CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les vols autorisés par le gestionnaire.<br>Gestionnaire : 511ème Régiment du Train 03 80 77 42 28/10.<br>Activité connue de BALE Info 135.850 MHz.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>CAM : avoidance mandatory during activity except flights authorised by the administrator.<br>Administrator : 511ème Régiment du Train 03 80 77 42 28/10.<br>Activity known by BALE Info 135.850 MHz. |
| **LF R 257** | **CREIL HALATTE** | | | |
| 49°15'28"N , 002°30'21"E - 49°14'58"N , 002°29'55"E - 49°14'43"N , 002°30'06"E - 49°14'21"N , 002°31'14"E - 49°15'14"N , 002°32'33"E - 49°15'42"N , 002°32'14"E - 49°15'43"N , 002°31'23"E - 49°15'28"N , 002°30'21"E | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Protection d'installations spécifiques des Armées.<br>Defence specific activities.<br>Protection of special Defence structures. | CAG/CAM : contournement obligatoire sauf vols réalisant des missions de service public suivantes :<br>- Armées<br>- Intérieur<br>- Douane<br>- Protection Civile<br>- Evacuations Sanitaires<br>Contact préalable obligatoire avec service de permanence : 03 65 36 69 19.<br>Coexiste avec la LF-P 66 CREIL.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for flights related to the following public service missions:<br>- Defence<br>- Home affairs<br>- Custom<br>- Civil Protection<br>- MEDEVAC<br>Previous mandatory contact with duty service : 03 65 36 69 19.<br>Coexist with LF-P 66 CREIL. |
| **LF R 258** | **AMBERIEU** | | | |
| 45°59'39"N , 005°19'52"E - 45°59'39"N , 005°20'02"E - 45°59'24"N , 005°20'07"E - 45°59'24"N , 005°19'44"E - 45°59'39"N , 005°19'52"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | SR-SS | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Shooting ground/ground | Gestionnaire : Détachement Air 278 d'Ambérieu en Bugey.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant activité.<br>Administrator : Detachment Air 278 of Ambérieu en Bugey.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during activity. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 259** | **LAMANCHS** | | | |
| 44°14'47"N , 001°16'32"W - 44°15'06"N , 001°16'52"W - 44°15'37"N , 001°19'42"W - 44°14'23"N , 001°19'52"W - 44°14'25"N , 001°17'18"W - 44°14'47"N , 001°16'32"W | 4200ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Armes légères d'infanterie<br>Defence specific activities.<br>Light infantry weapons | Pendant activité :<br>CAG IFR/VFR : contournement obligatoire.<br>CAM : contournement obligatoire sauf vols autorisés par le gestionnaire.<br>Gestionnaire :<br>Officier de tir du 17ème GA : 05 58 82 27 25 ou 05 58 82 27 88.<br>Activité réelle connue de :<br>CAZAUX APP ou RAI : 119.600<br>BISCARROSSE TWR : 118.950<br>AQUITAINE INFO : 120.575<br>During activity :<br>GAT IFR/VFR : avoidance mandatory.<br>OAT : avoidance mandatory except authorized flights by administrator.<br>Administrator :<br>Shooting officer of 17th GA : 05 58 82 27 25 or 05 58 82 27 88.<br>Actual activity known on :<br>CAZAUX APP or RAI : 119.600<br>BISCARROSSE TWR : 118.950<br>AQUITAINE INFO : 120.575 |
| **LF R 260** | **ROYAN** | | | |
| 45°29'06"N , 001°09'44"W - 45°39'55"N , 000°47'22"W - 45°40'01"N , 000°34'36"W - 45°23'42"N , 001°08'16"W - 45°29'06"N , 001°09'44"W | FL 135<br>----------<br>FL 125 | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire :<br>Bordeaux (MARENGO) ou Mont de Marsan (MARINA) ou CDC de remplacement.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP 129.875<br>AQUITAINE INFO 120.575<br>CAZAUX APP 119.600<br>BORDEAUX CTL 125.100<br>BORDEAUX ESSAI 122.900<br>Administrator :<br>Bordeaux (MARENGO) or Mont de Marsan (MARINA) or substitute CDC.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Actual activity known on :<br>COGNAC APP 132.450<br>AQUITAINE APP 129.875<br>AQUITAINE INFO 120.575<br>CAZAUX APP 119.600<br>BORDEAUX CTL 125.100<br>BORDEAUX ESSAI 122.900 |
| **LF R 261** | **LIMOGES** | | | |
| 45°48'51"N , 000°52'33"E - 45°50'26"N , 000°54'24"E - 45°51'03"N , 000°54'25"E - 45°42'29"N , 001°22'01"E - 45°41'47"N , 001°20'30"E - 45°40'27"N , 001°19'38"E - 45°38'09"N , 001°18'19"E - 45°46'48"N , 000°50'22"E - 45°48'51"N , 000°52'33"E | FL 135<br>----------<br>FL 125 | Activable H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire :<br>CMCC Bordeaux (MARENGO) ou CDC Mont de Marsan (MARINA) ou CDC de remplacement.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>COGNAC APP 132.450<br>LIMOGESAPP 118.075<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL 127.675<br>Administrator :<br>CMCC Bordeaux (MARENGO) or CDC Mont de Marsan (MARINA) or substitute CDC.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory.<br>Actual activity known on :<br>COGNAC APP 132.450<br>LIMOGESAPP 118.075<br>LIMOGES INFO 124.050<br>BORDEAUX CTL 127.675 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 262** | **ENGHIEN** | | | |
| 49°05'17"N , 002°18'11"E - 49°02'06"N , 002°19'40"E - 49°01'48"N , 002°20'58"E - 49°01'43"N , 002°21'51"E - 49°03'07"N , 002°23'09"E - 49°04'10"N , 002°23'08"E - 49°04'45"N , 002°21'08"E - 49°05'47"N , 002°18'48"E - 49°05'17"N , 002°18'11"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Circulation et procédures d'aérodrome<br>Aerodrome traffic and procedures | Gestionnaires : DE GAULLE APP, LE BOURGET APP<br>CAG IFR / CAM : contournement obligatoire.<br>CAG VFR : pénétration strictement réservée aux :<br>- activités récréatives et sportives et aux pilotes des associations signataires d'un protocole avec les organismes gestionnaires et à leurs invités dûment instruits ;<br>- aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après annonce sur ENGHIEN A/A ;<br>- vols spéciaux selon la procédure décrite dans l'AIP AD 2 PARIS CHARLES DE GAULLE, LE BOURGET, après annonce sur ENGHIEN A/A.<br>Pour des raisons de sûreté aérienne, toutes ou une partie des activités précitées peuvent être suspendues par publication temporaire.<br>La zone se substitue aux portions d'espace aérien avec lesquels elle interfère.<br>Administrators : DE GAULLE APP, LE BOURGET APP<br>GAT IFR / OAT : avoidance mandatory.<br>GAT VFR : entry strictly reserved for :<br>- recreational and sporting activities and pilots of flying associations which signed a protocol with the managing authorities and their duly informed guests ;<br>- aircraft carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions after announce on ENGHIEN A/A ;<br>- special flights according to the described procedure in AIP AD 2 PARIS CHARLES DE GAULLE, LE BOURGET, after announce on ENGHIEN A/A.<br>For air security reasons, all or part of the above activities can be suspended by temporary publication.<br>The area replaces the portions of airspace with which it interferes. |
| **LF R 263** | **SEPTFONDS** | | | |
| 44°10'41"N , 001°36'35"E - 44°10'26"N , 001°35'18"E - arc horaire de 0.54 NM de rayon centré sur 44°10'48"N , 001°35'51"E - 44°10'41"N , 001°36'35"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation from MON to FRI except public HOL : 0700-1900 (SUM : -1HR) except when LF-R 46 C is active. | Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Unmanned aircrafts. | Gestionnaire : ONERA.<br>Contact TEL avant activité : 05 62 25 27 78 ou 05 62 25 25 63.<br>Contact TEL pendant activité : 05 62 25 26 56 ou 06 71 40 28 81.<br>CAM / CAG : contournement obligatoire.<br>Administrator : ONERA.<br>Contact TEL before activity : 05 62 25 27 78 or 05 62 25 25 63.<br>Contact TEL during activity : 05 62 25 26 56 ou 06 71 40 28 81.<br>OAT / GAT : avoidance mandatory. |
| **LF R 264** | **ERMENONVILLE** | | | |
| 49°10'36"N , 002°36'40"E - 49°10'40"N , 002°37'01"E - 49°10'41"N , 002°37'24"E - 49°10'26"N , 002°38'29"E - 49°09'44"N , 002°37'56"E - 49°10'10"N , 002°36'59"E - 49°10'22"N , 002°36'47"E - 49°10'36"N , 002°36'40"E | 2000ft AMSL<br>1700ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON - FRI : 0500-2300<br>SUM : -1 HR | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground | CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité<br>Gestionnaire : Base aérienne Creil.<br>TEL : 03 65 36 69 19<br>Activité connue de Base aérienne Creil et Paris Info.<br>GAT/OAT : Avoidance mandatory throughout activity<br>Administrator : Creil Air Force base.<br>TEL : 03 65 36 69 19<br>Activity known of Creil Air Force base and Paris Info. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 265** | **LA GREMUSE** | | | |
| 47°49'20"N , 001°54'04"E - 47°49'22"N , 001°54'08"E - 47°49'19"N , 001°54'13"E - 47°49'20"N , 001°54'04"E | 1600ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation SR-SS | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground | Gestionnaire : 12ème RC<br>TEL : 02 38 82 25 19 ou 31 67 ou 25 12<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité<br>Administrator : 12th RC<br>TEL : 02 38 82 25 19 or 31 67 or 25 12<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during activity |
| **LF R 266** | **SAN SEBASTIAN** | | | |
| 43°28'37"N , 001°47'00"W - 43°24'06"N , 001°40'53"W - 43°20'47"N , 001°45'22"W - Frontière franco-espagnole - 43°21'00"N , 001°47'00"W - 43°28'37"N , 001°47'00"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | During ATS working hours of SAN SEBASTIAN TWR. | | CAG/CAM : après autorisation de SAN SEBASTIAN TWR 119.855 MHz.<br>Activité réelle connue par :<br>- BIARRITZ TWR,<br>- BIARRITZ INFO.<br>GAT/OAT : upon authorisation of SAN SEBASTIAN TWR 119.855 MHz.<br>Activity known on :<br>- BIARRITZ TWR,<br>- BIARRITZ INFO. |
| **LF R 267 A** | **TURSAN** | | | |
| 43°50'29"N , 000°00'41"W - 43°44'57"N , 000°01'02"E - 43°44'13"N , 000°21'07"W - 43°50'29"N , 000°00'41"W | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | Activation possible SR-SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : MARSAN APP.<br>CAG IFR / CAM I, T : contournement obligatoire pendant l'activité<br>CAG VFR / CAM V : transit libre<br>Zone activable de jour uniquement lorsque les LF-R 34 / TMA MARSAN sont actives.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSAN APP 119.700<br>- PYRENNES INFO 126.525<br>La zone se substitue aux portions d'espace aérien avec lesquelles elle interfère.<br>Administrator : MARSAN APP.<br>GAT IFR / OAT I,T : avoidance mandatory throughout activity<br>GAT VFR / OAT V : unrestricted transit<br>Zone activation possible during daytime only while LF-R 34 / TMA MARSAN are active.<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP 119.700<br>- PYRENNEES INFO 126.525<br>This area substitutes itself to airspace parts it interferes with. |
| **LF R 267 B** | **TURSAN** | | | |
| 43°45'21"N , 000°13'40"E - 43°44'57"N , 000°01'02"E - 43°50'29"N , 000°00'41"W - 43°53'42"N , 000°09'55"E - 43°45'21"N , 000°13'40"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft ASFC | Activable SR-SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : MARSAN APP.<br>CAG IFR / CAM I, T : contournement obligatoire pendant l'activité<br>CAG VFR / CAM V : transit libre<br>Zone activable de jour uniquement lorsque les LF-R 34 / TMA MARSAN sont actives.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSAN APP 119.700<br>- PYRENNES INFO 126.525<br>La zone se substitue aux portions d'espace aérien avec lesquelles elle interfère.<br>Administrator : MARSAN APP.<br>GAT IFR / OAT I,T : avoidance mandatory throughout activity<br>GAT VFR / OAT V : unrestricted transit<br>Zone activation possible during daytime only while LF-R 34 / TMA MARSAN are active.<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP 119.700<br>- PYRENNEES INFO 126.525<br>This area substitutes itself to airspace parts it interferes with. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 267 C** | **TURSAN** | | | |
| 44°00'39"N , 000°33'13"E - 43°53'42"N , 000°09'55"E - 43°45'21"N , 000°13'40"E - 43°44'13"N , 000°21'07"W - 43°42'56"N , 000°25'16"W - 43°30'59"N , 000°19'12"W - 43°33'35"N , 000°00'49"W - 43°41'08"N , 000°22'49"E - 44°00'39"N , 000°33'13"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable SR-SS according to protocol. | Activité vélivole<br>Gliding activity | Gestionnaire : MARSAN APP.<br>CAG IFR / CAM I, T : contournement obligatoire pendant l'activité<br>CAG VFR / CAM V : transit libre<br>Zone activable de jour uniquement lorsque les LF-R 34 / TMA MARSAN sont actives.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSAN APP 119.700<br>- PYRENNES INFO 126.525<br>La zone se substitue aux portions d'espace aérien avec lesquelles elle interfère.<br>Administrator : MARSAN APP.<br>GAT IFR / OAT I, T : avoidance mandatory throughout activity<br>GAT VFR / OAT V : unrestricted transit<br>Zone activation possible during daytime only while LF-R 34 / TMA MARSAN are active.<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP 119.700<br>- PYRENNEES INFO 126.525<br>This area substitutes itself to airspace parts it interferes with. |
| **LF R 268** | **CERCOTTES** | | | |
| 47°57'47"N , 001°55'37"E - 47°59'41"N , 001°56'14"E - 47°59'54"N , 001°54'43"E - 47°59'21"N , 001°54'32"E - 47°58'16"N , 001°54'34"E - 47°57'57"N , 001°54'41"E - 47°57'47"N , 001°55'37"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Active LUN-JEU sauf JF :<br>- 01/11-31/03 : 0400-2300<br>- 01/04 - 31/10 : 0400-0100 (ETE -1HR)<br>active MON-THU except public HOL :<br>- 01/11-31/03 : 0400-2300<br>- 01/04 - 31/10 : 0400-0100 (SUM -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Mise en oeuvre d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>Explosives. | Gestionnaire : 12ème RC<br>TEL : 02 38 82 25 19 ou 31 67 ou 25 12<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour ACFT coordonnés avec le champ de tir.<br>Administrator : 12ème RC<br>TEL : 02 38 82 25 19 or 31 67 or 25 12<br>OAT/GAT : avoidance mandatory except for ACFT coordinated with the firing range. |
| **LF R 269** | **FLYBOARD AIR SAUSSET-LES-PINS** | | | |
| 43°19'59"N , 005°05'18"E - 43°19'59"N , 005°05'37"E - 43°19'30"N , 005°05'37"E - 43°19'20"N , 005°09'07"E - 43°18'18"N , 005°09'06"E - 43°18'28"N , 005°05'17"E - 43°19'59"N , 005°05'18"E | 200ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI, SR-SS | Expérimentations en vol d'aéronefs de l'entreprise Z AIR<br>Experiments of Z AIR company ACFT flights | Gestionnaire : Z AIR<br>TEL : 06 80 50 98 09<br>CAG/CAM :<br>Contournement obligatoire y compris pour les aéronefs sans équipage à bord sauf pour les aéronefs participant à des opérations de sûreté aérienne, de lutte contre les incendies, de secours et de sauvetage lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone.<br>Administrator : Z AIR<br>TEL : 06 80 50 98 09<br>GAT/OAT :<br>Avoidance mandatory including unmanned aircraft, except for ACFT performing air security, fire fighting, search and rescue missions as part of their missions when the area avoidance is not possible. |
| **LF R 271** | **CAMPAGNOLE** | | | |
| 43°34'28"N , 005°07'49"E - 43°33'44"N , 005°07'49"E - 43°33'34"N , 005°06'46"E - 43°33'39"N , 005°06'22"E - 43°34'10"N , 005°06'12"E - 43°34'35"N , 005°06'33"E - 43°34'28"N , 005°07'49"E | 2100ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Ground to ground firings. | Gestionnaire : Base aérienne 701 de Salon de Provence.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs autorisés par :<br>- HOR ATS SALON APP / SALON TWR<br>- Hors HOR ATS OPC (04 13 93 82 00).<br>Administrator : French Air Force base 701 of Salon de Provence.<br>GAT/OAT : mandatory avoidance during activity except for ACFT authorized by :<br>- during ATS SKED SALON APP / SALON TWR<br>- outside ATS SKED OPC (04 13 93 82 00). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 275** | **PARIS** | | | |
| 49°06'36"N , 002°41'48"E - 48°59'38"N , 002°50'29"E - 48°57'36"N , 002°50'18"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N , 002°50'02"E ( ARP MEAUX ESBLY ) - 48°56'17"N , 002°47'10"E - 48°55'00"N , 002°38'48"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E ( ARP CHELLES LE PIN ) - 48°53'47"N , 002°33'19"E - 48°49'18"N , 002°33'34"E - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 48°49'19"N , 002°37'22"E ( ARP LOGNES EMERAINVILLE ) - 48°47'26"N , 002°34'53"E - 48°48'02"N , 002°36'43"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°34'17"N , 002°22'15"E - 48°34'15"N , 002°16'05"E - 48°36'34"N , 002°07'17"E - 48°39'40"N , 002°06'57"E - 48°42'30"N , 002°09'57"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°54'40"N , 002°04'40"E - 49°06'13"N , 002°19'16"E - 49°06'36"N , 002°41'48"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Circulation et procédures d'aérodrome.<br>Aerodrome circuits and procedures. | (1) |

(1) : Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, LE BOURGET APP, VILLACOUBLAY APP.
CAG IFR / CAM : pénétration autorisée après contact radio avec l'un des organismes gestionnaires.
CAG VFR : contournement obligatoire sauf pour :
- les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone, et après autorisation d'un des organismes gestionnaires,
- les vols effectués selon l'arrêté modifié du 03 décembre 2020, relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord et après autorisation d'un des organismes gestionnaires,
- les vols autorisés selon les procédures décrites dans les parties suivantes de l'AIP :
1- AIP AD2 PARIS CHARLES DE GAULLE, ORLY, LE BOURGET, VILLACOUBLAY,
2- AIP AD3 PARIS ISSY LES MOULINEAUX,
3- trafic à destination ou en provenance de ENGHIEN MOISSELLES (voir AIP AD 2 LFFE TXT 01),
4- les activités sportives et récréatives publiées dans l'ENR 5.5,
5- AIP ENR 1.2 et cartes aéronautiques 1/250 000 Région Parisienne et 1/100 000 Itinéraires Hélicoptères en CTR PARIS (annexe arrêté du 8 février 1984).
Cette zone réglementée coexiste avec :
- la CTR PARIS,
- la CTR VILLACOUBLAY lorsqu'elle est active.
A l'exclusion des zones LF-R 84A et B, LF-R 113, LF-R 262, LF-R 333 et LF-R 3112 (Satory) lorsqu'elles sont actives. LF-P 21, LF-P 23, LF-P 25, LF-P 47 et LF-P 82 : pénétration interdite. Dérogations : voir AIP ENR 5.1.
Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, LE BOURGET APP, VILLACOUBLAY APP.
IFR GAT / OAT : entry allowed when radio contact established with one of the administrators.
VFR GAT : avoidance mandatory except for :
- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when they can't avoid the area, and with one of the administrators' agreement,
- flights performed as described in the December 03rd 2020 amended statement, related to the use of airspace by unmanned aircraft, and with one of the administrators' agreement,
- flights authorized according to procedures described in the following AIP parts :
1- AIP AD2 PARIS CHARLES DE GAULLE, ORLY, LE BOURGET, VILLACOUBLAY,
2- AIP AD3 PARIS ISSY LES MOULINEAUX,
3- traffic to or from ENGHIEN MOISSELLES (see AIP AD 2 LFFE TXT 01),
4- sporting and recreational activities published in ENR 5.5,
5- AIP ENR 1.2 and aeronautical charts 1/250 000 "Région Parisienne" and 1/100 000 "Itinéraires Hélicoptères en CTR PARIS" (appendix of February 8th, 1984 statement).
This area coexists with :
- CTR PARIS,
- CTR VILLACOUBLAY when active.
Except for LF-R 84A and B, LF-R 113, LF-R 262, LF-R 333 and LF-R 3112 (Satory) when active. LF-P 21, LF-P 23, LF-P 25, LF-P 47 and LF-P 82 areas: entry prohibited.
Exemptions : see AIP ENR 5.1.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 276** | **PATROUILLE DE FRANCE** | | | |
| 43°32'46"N , 005°05'40"E - 43°35'15"N , 005°19'02"E - 43°36'39"N , 005°21'52"E - 43°42'27"N , 005°21'23"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°42'38"N , 005°00'01"E - 43°39'00"N , 005°02'00"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°32'46"N , 005°05'40"E | FL 060<br>----------<br>SFC | Possible activation : MON-FRI 0830-0945, 1125-1240, 1440-1555<br>Outside these SKED : possible activation by NOTAM<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement de la Patrouille de France<br>Defence specific activities.<br>Training of the "Patrouille de France" | Gestionnaire : SALON APP<br>Contournement obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>- SALON TWR<br>- PROVENCE INFO<br>- MARSEILLE INFO<br>- AIX TWR<br>Administrator : SALON APP<br>Avoidance mandatory.<br>Actual activity known on :<br>- SALON TWR<br>- PROVENCE INFO<br>- MARSEILLE INFO<br>- AIX TWR |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 278** | **VANNES** | | | |
| 47°46'41"N , 002°41'33"W - 47°44'28"N , 002°34'07"W - 47°40'39"N , 002°39'07"W - 47°39'39"N , 002°50'20"W - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°46'30"N , 002°49'14"W - 47°46'41"N , 002°41'33"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Circulation et procédures d'aérodrome.<br>Parachutage.<br>Aerodrome circuits and procedures.<br>Paradropping. | Gestionnaire : exploitant de l'AD de VANNES GOLFE DU MORBIHAN.<br>Définie à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 94 A MEUCON, lorsqu'elle est active.<br>Contact radio obligatoire avec VANNES INFO ou A/A en l'absence AFIS.<br>Information des usagers :<br>- VANNES INFO<br>- NANTES INFO<br>Administrator : VANNES GOLFE DU MORBIHAN AD operator.<br>Defined except for the interfering part of the LF-R 94 A MEUCON, when active.<br>Radio contact mandatory with VANNES INFO or A/A if no AFIS.<br>Users' information on :<br>- VANNES INFO<br>- NANTES INFO |
| **LF R 279** | **VANNES PARA** | | | |
| 47°46'41"N , 002°41'33"W - 47°44'28"N , 002°34'07"W - 47°40'39"N , 002°39'07"W - 47°39'39"N , 002°50'20"W - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°46'30"N , 002°49'14"W - 47°46'41"N , 002°41'33"W | FL 145<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation :<br>0800-2000.<br>SUM : - 1 HR | Parachutage.<br>Paradropping. | Gestionnaire : exploitant de l'AD de VANNES GOLFE DU MORBIHAN.<br>Zone définie à l'exclusion des LF-R 94 A et B MEUCON interférentes, lorsqu'elles sont actives.<br>Contournement obligatoire pendant l'activité sauf :<br>- aéronefs au départ et à destination de l'AD de VANNES GOLFE DU MORBIHAN,<br>- aéronefs largueurs de parachutistes,<br>- aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone.<br>Information des usagers :<br>- VANNES INFO<br>- NANTES INFO/APP<br>Administrator : VANNES GOLFE DU MORBIHAN AD operator.<br>Airspace defined except for the interfering LF-R 94 A and B MEUCON areas, when active.<br>Avoidance mandatory during activity, except for :<br>- ACFT departing from or arriving at VANNES GOLFE DU MORBIHAN AD,<br>- ACFT dropping parachutists,<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions, when they can't avoid the area.<br>Users' information :<br>- VANNES INFO<br>- NANTES INFO/APP |
| **LF R 280** | **PUY du FOU** | | | |
| cercle de 0.8 NM de rayon centré sur 46°53'31"N , 000°55'53"W | 1750ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Active du 1er MAR au 23 DEC : 0800-2359<br>ETE : - 1 HR Acitive from MAR the 1st to DEC the 23rd: 0800-2359<br>SUM: - 1 HR | Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Ballon captif<br>unmanned aircraft operations.<br>Captive balloon | A l'exclusion de la LF-R 149 D lorsqu'elle est active.<br>Gestionnaire : Parc du Puy du Fou<br>P1 : 06 32 63 47 95<br>P2 : 02 51 64 23 28<br>Aéronefs motopropulsés : contournement obligatoire, sauf :<br>- ACFT en opération d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique, lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone,<br>- aéronefs autorisés par le gestionnaire<br>Except for LF-R 149 D when active.<br>Administrator: Parc du Puy du Fou<br>P1: +33 (0)6 32 63 47 95<br>P2: +33 (0)2 51 64 23 28<br>Power-driven ACFT: avoidance mandatory except for:<br>- ACFT operating rescue or public safety flights, when avoidance is not possible<br>- ACFT authorized by administrator |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 281** | **ORLEANS CERCOTTES** | | | |
| 48°00'49"N , 001°52'00"E - 48°01'07"N , 001°59'28"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 48°00'49"N , 001°52'00"E - 47°56'07"N , 001°54'32"E - 48°00'49"N , 001°52'00"E | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour les ACFT CAM coordonnés avec le CIRP<br>Gestionnaire : CIRP<br>A l'exclusion de la LF-R 268 CERCOTTES lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de :<br>BRICY APP (activité transmise au RAIZ en dehors des HOR ATS)<br>SEINE INFO pendant les HOR ATS<br>PARIS INFO<br>GAT/OAT: avoidance mandatory except for ACFT OAT coordonated with CIRP.<br>Administrator : CIRP<br>Excluding LF-R268 CERCOTTES when active<br>Actual activity known on:<br>BRICY APP (activité transfered by RAIZ outside ATS SKED)<br>SEINE INFO during ATS SKED<br>PARIS INFO |
| **LF R 282** | **CAMPANELLA** | | | |
| 42°28'34"N , 008°48'03"E - 42°28'24"N , 008°48'55"E - 42°27'33"N , 008°50'32"E - 42°26'42"N , 008°49'22"E - 42°27'50"N , 008°47'38"E - 42°28'34"N , 008°48'03"E | 3800ft AMSL<br>----------<br>SFC | LUN-VEN : 0500-2300 (ETE - 1 HR)<br>SAM, DIM et JF : activable par NOTAM<br>MON-FRI: 0500-2300 (SUM - 1HR)<br>SAT, SUN and HOL: possible activation by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 2ème régiment étranger parachutiste (REP).<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Connaissance de l'activité :<br>Cellule tir 2ème REP : 04 95 60 92 70<br>Permanence 2ème REP : 04 95 60 92 85<br>Administrator: 2nd foreign legion paratroopers regiment (REP).<br>GAT: avoidance mandatory throughout activity.<br>OAT: avoidance mandatory except for ACFT authorized by the Administrator.<br>Activity known on:<br>Firing cell 2nd REP: 04 95 60 92 70<br>Permanence 2nd REP : 04 95 60 92 85 |
| **LF R 283** | **CARPIAGNE** | | | |
| 43°14'27"N , 005°29'21"E - 43°14'29"N , 005°27'20"E - 43°14'49"N , 005°27'23"E - 43°14'57"N , 005°27'00"E - 43°16'18"N , 005°27'43"E - 43°15'53"N , 005°29'14"E - 43°16'04"N , 005°29'29"E - 43°16'06"N , 005°29'45"E - 43°16'05"N , 005°32'41"E - 43°15'49"N , 005°33'04"E - 43°15'21"N , 005°32'38"E - 43°14'48"N , 005°32'51"E - 43°14'15"N , 005°31'58"E - 43°14'27"N , 005°31'10"E - 43°14'14"N , 005°30'07"E - 43°14'27"N , 005°29'21"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 1er Régiment Etranger de Cavalerie (REC).<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Activité connue de :<br>1er REC : 04 42 73 33 99 or 06 58 03 04 87<br>Permance : 04 42 73 33 28<br>Administrator: 1st foreign legion cavalry regiment (REC)<br>GAT: avoidance mandatory throughout activity.<br>OAT: avoidance mandatory except for ACFT authorized by the Administrator.<br>Activity known on:<br>1st REC : 04 42 73 33 99 or 06 58 03 04 87<br>Permanence: 04 42 73 33 28 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 287** | **ST MEDARD** | | | |
| 43°31'42"N , 000°39'06"W - 43°28'22"N , 000°36'57"W - 43°29'23"N , 000°29'54"W - 43°33'36"N , 000°31'33"W - 43°33'04"N , 000°38'37"W - 43°31'42"N , 000°39'06"W | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM :<br>TUE and THU : 1100-2300<br>SUM : - 1 HR | Activités spécifiques<br>Défense<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 5ème régiment d'hélicoptères de combat :<br>- 05 59 40 41 20 ou 05 59 40 41 40<br>- 05 59 40 03 72 ou 06 29 34 24 72<br>CAG : contournement obligatoire<br>CAM : pénétration après autorisation du gestionnaire<br>Activité réelle connue de :<br>MADIRAN : 129.900 MHz<br>RAIZ : 129.900 MHz<br>PYRENEES INFO<br>ATIS PYRENEES<br>Administrator : 5th régiment d'hélicoptères de combat :<br>- 05 59 40 41 20 or 05 59 40 41 40<br>- 05 59 40 03 72 or 06 29 34 24 72<br>GAT : avoidance mandatory<br>OAT : entry with authorization from administrator<br>Actual activity known on :<br>MADIRAN : 129.900 MHz<br>RAIZ : 129.900 MHz<br>PYRENEES INFO<br>ATIS PYRENEES |
| **LF R 289** | **SANGUINET** | | | |
| 44°31'39"N , 001°09'03"W - 44°31'14"N , 001°08'46"W - 44°29'57"N , 001°08'50"W - 44°30'08"N , 001°10'14"W - 44°31'21"N , 001°09'35"W - 44°31'39"N , 001°09'03"W | 1800ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Tirs sol/sol.<br>Live firing ground/ground. | Pendant l'activité :<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour les vols autorisés par CAZAUX APP.<br>Gestionnaire : Officier de permanence.<br>TEL : 05 57 15 50 05 ou 06 87 71 83 80.<br>Activité connue de CAZAUX APP / RAIZ.<br>Zone réglementée qui coexiste avec la LF-R170 lorsqu'elle est active.<br>During activity :<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for flights authorised by CAZAUX APP.<br>Administrator : permanence Officer.<br>TEL : 05 57 15 50 05 or 06 87 71 83 80.<br>Activity known on CAZAUX APP / RAIZ.<br>Restricted area that coexists with LF-R170 when active. |
| **LF R 290** | **CARCANS** | | | |
| cercle de 3.24 NM de rayon centré sur 45°08'05"N , 001°10'01"W | FL 195<br>----------<br>SFC | Possible activation H24.<br>Activation by NOTAM with PPR 72 HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : DGA EM site des Landes.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'autorisation du gestionnaire.<br>- les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec ces missions.<br>Informations usagers :<br>- CAZAUX APP : 119.600 MHz,<br>- AQUITAINE INFO,<br>- BORDEAUX ACC.<br>Administrator : DGA EM site des Landes.<br>GAT / OAT : avoidance mandatory except for :<br>- aircraft having beforehand obtained the authorization of the administrator.<br>- aircraft conducting assistance, rescue or public safety missions when the bypassing is not compatible with these missions.<br>User information :<br>- CAZAUX APP : 119.600 MHz,<br>- AQUITAINE INFO,<br>- BORDEAUX ACC. |
| **LF R 292** | **HOUEVILLE** | | | |
| 48°21'02"N , 005°47'54"E - 48°21'56"N , 005°45'40"E - 48°23'12"N , 005°46'52"E - 48°22'18"N , 005°49'04"E - 48°21'02"N , 005°47'54"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | From SR-30 to SS+30 : possible activation according to protocol. | Activité de vol libre sous l'égide la Ligue Grand-Est de Vol Libre (LGEVL).<br>Ligue Grand-Est de Vol Libre (LGEVL) paragliding activities. | IFR / VFR / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de OCHEY APP.<br>IFR / VFR /OAT : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on OCHEY APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 293** | **MOULAINVILLE** | | | |
| cercle de 400 m de rayon centré sur 49°09'05"N , 005°29'08"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>MON-FRI<br>except public HOL : 0630-1530 (SUM : -1 HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Destruction d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Destruction of explosives. | Gestionnaire : Groupement munitions Le Rozelier.<br>Cadre de Permanence : 06 88 23 41 14 ou 03 29 73 53 93.<br>Officier d'astreinte : 06 88 23 41 15.<br>Activité réelle connue de :<br>- ETAIN TWR,<br>- STRASBOURG INFO.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique après accord gestionnaire.<br>Administrator : Groupement munitions Le Rozelier.<br>Permanence : 06 88 23 41 14 or 03 29 73 53 93.<br>On-call officer : 06 88 23 41 15.<br>Activity known on :<br>- ETAIN TWR,<br>- STRASBOURG INFO.<br>GAT / OAT : avoidance mandatory during activity except for ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions after administrator agreement. |
| **LF R 294 A** | **LANDIVISIAU** | | | |
| 48°40'42"N , 004°09'31"W - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 48°31'42"N , 004°09'17"W ( ARP ) - 48°29'07"N , 003°56'17"W - 48°23'35"N , 004°10'31"W - 48°26'01"N , 004°11'47"W - 48°26'04"N , 004°14'24"W - 48°35'46"N , 004°22'00"W - 48°40'42"N , 004°09'31"W | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>ARR / DEP ACFT sur AD Landivisiau LFRJ.<br>Defence specific activities.<br>ARR / DEP ACFT at Landivisiau AD LFRJ. | IFR / VFR / CAM : pénétration sur autorisation de LANDI APP.<br>Activité connue de : LANDI APP, IROISE INFO, IROISE APP.<br>IFR / VFR / OAT : entry upon LANDI APP authorization.<br>Activity known on : LANDI APP, IROISE INFO, IROISE APP. |
| **LF R 294 B** | **LANDIVISIAU** | | | |
| 48°40'42"N , 004°09'31"W - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 48°31'42"N , 004°09'17"W ( ARP ) - 48°29'07"N , 003°56'17"W - 48°23'35"N , 004°10'31"W - 48°26'01"N , 004°11'47"W - 48°26'04"N , 004°14'24"W - 48°35'46"N , 004°22'00"W - 48°40'42"N , 004°09'31"W | FL 070<br>----------<br>1500ft AMSL | MON-FRI except public HOL : Possible activation H24.<br>SAT, SUN and public HOL : activation by NOTAM with PN 48 HR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>ARR / DEP ACFT sur AD Landivisiau LFRJ.<br>Defence specific activities.<br>ARR / DEP ACFT at Landivisiau AD LFRJ. | CAG / CAM : contournement obligatoire sauf ACFT suivants après accord de LANDIVISIAU APP :<br>- ACFT assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique,<br>- ACFT participant aux exercices.<br>- ACFT IFR à destination de LFRB et LFRU.<br>Activité connue de : LANDI APP, IROISE INFO, IROISE APP.<br>GAT / OAT : avoidance mandatory except for the following ACFT upon LANDIVISIAU APP authorization :<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions,<br>- ACFT taking part in exercises,<br>-ACFT on IFR procedure inbound LFRB and LFRU.<br>Activity known on : LANDI APP, IROISE INFO, IROISE APP. |
| **LF R 295** | **BRICY** | | | |
| cercle de 4 NM de rayon centré sur 47°59'16"N , 001°45'38"E ( ARP LFOJ ) | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : SR-SS. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement présentation tactique avions de transport (A400M).<br>Defence specific activities.<br>Tactical training (A400M). | Gestionnaire : BRICY APP.<br>TEL : 02 38 42 66 45<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>BRICY APP / TWR.<br>Administrator : BRICY APP.<br>TEL : 02 38 42 66 45<br>GAT/OAT : avoidance mandatory during the activity.<br>Activity known on :<br>BRICY APP / TWR. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 301** | **VAL DE VIENNE EST** | | | |
| 47°18'09"N , 000°31'45"E - 47°16'28"N , 000°36'02"E - 47°14'35"N , 000°38'25"E - 47°09'44"N , 000°37'08"E - 47°07'56"N , 000°34'37"E - 47°06'29"N , 000°33'40"E - 47°07'11"N , 000°28'14"E - 47°18'09"N , 000°31'45"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM with PN 48 HR MON-FRI except HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : CPA 30<br>En dehors activité : Bureau Activité du CPA 30 : 02 45 40 77 99 puis 7095<br>Pendant activité : Télépilote (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>CAM/CAG : contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions, après notification auprès du télépilote (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>Activité réelle connue de :<br>- Seine APP/INFO<br>- Tours TWR/INFO<br>- Poitiers INFO<br>Administrator : CPA 30<br>Outside activity : Activities Office of CPA 30 : 02 45 40 77 99 then 7095<br>During activity : Remote pilot (TEL published in the activation NOTAM).<br>GAT/OAT : compulsory avoidance except for aircraft conducting saving, rescue, customs, police or public safety mission, when avoidance is not compatible with these missions; entry is possible after notification to the remote pilot (TEL published in the activation NOTAM).<br>Activity provided by :<br>- Seine APP/INFO<br>- Tours TWR/INFO<br>- Poitiers INFO |
| **LF R 302** | **VAL DE VIENNE OUEST** | | | |
| 47°17'57"N , 000°22'01"E - 47°19'32"N , 000°27'58"E - 47°18'09"N , 000°31'45"E - 47°08'47"N , 000°28'45"E - 47°07'11"N , 000°28'14"E - 47°08'42"N , 000°20'09"E - 47°12'45"N , 000°19'58"E - 47°17'57"N , 000°22'01"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM with PN 48 HR MON-FRI except HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : CPA 30<br>En dehors activité : Bureau Activité du CPA 30 : 02 45 40 77 99 puis 7095<br>Pendant activité : Télépilote (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>CAM/CAG : contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions, après notification auprès du télépilote (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>Activité réelle connue de :<br>- Seine APP/INFO<br>- Tours TWR/INFO<br>- Poitiers INFO<br>Administrator : CPA 30<br>Outside activity : Activities Office of CPA 30 : 02 45 40 77 99 then 7095<br>During activity : Remote pilot (TEL published in the activation NOTAM).<br>GAT/OAT : compulsory avoidance except for aircraft conducting saving, rescue, customs, police or public safety mission, when avoidance is not compatible with these missions; entry is possible after notification to the remote pilot (TEL published in the activation NOTAM).<br>Activity provided by :<br>- Seine APP/INFO<br>- Tours TWR/INFO<br>- Poitiers INFO |
| **LF R 303** | **SPLASH (Hydrobase LFTB)** | | | |
| 43°28'39"N , 005°11'19"E - 43°29'14"N , 005°12'19"E - 43°27'56"N , 005°13'26"E - 43°27'26"N , 005°13'19"E - 43°27'41"N , 005°12'43"E - 43°28'39"N , 005°11'19"E | 500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from SR to SS. | Evolutions d'aéronefs dans la circulation de l'hydrobase Marignane Berre (LFTB).<br>Aircraft movements in traffic at the Marignane Berre (LFTB) hydrobase. | Gestionnaire : PROVENCE TWR.<br>CAG/CAM : après autorisation de Provence TWR.<br>Activation réelle connue de PROVENCE TWR.<br>Administrator : PROVENCE TWR.<br>GAT/OAT : with authorization from Provence TWR.<br>Actual activation known on PROVENCE TWR. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 324** | **VEILLE REGION PARISIENNE** | | | |
| 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°23'00"N , 003°09'53"E - 48°50'54"N , 003°14'20"E - 48°50'45"N , 003°05'35"E - 48°46'40"N , 002°58'48"E - 48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°31'20"N , 002°50'50"E - 48°29'00"N , 002°41'07"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E - 48°24'23"N , 002°23'45"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E - 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°37'18"N , 001°41'45"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E - 49°01'16"N , 001°44'32"E - 49°06'15"N , 001°46'40"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°18'45"N , 002°09'57"E - 49°20'26"N , 002°14'33"E - 49°26'00"N , 002°30'00"E - 49°28'17"N , 002°36'10"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Mesure de sûreté aérienne<br>Defence specific activities.<br>Aviation security measure | Conditions de pénétration :<br>CAG / VFR : à des fins d'identification, pour les appareils équipés de radio, hors période d'écoute ou de trafic sur une fréquence A/A, ATS ou ATC nécessaire à la conduite du vol, la veille de la fréquence 120.075 MHz est obligatoire.<br>Les vols d'aéronefs sans équipage à bord sont autorisés dans le strict respect des dispositions réglementaires qui s'appliquent aux vols d'aéronefs sans équipage à bord évoluant en dehors d'une zone réglementée.<br>La zone est définie à l'exclusion des parties de CTR, TMA et zones réglementées interférentes lorsqu'elles sont actives.<br>La zone coexiste avec les parties de zones D ou P interférentes lorsqu'elles sont actives.<br>Entry conditions :<br>GAT / OAT : for purposes of identification, for radio-equipped ACFT, except during listening or trafic period on a frequency A/A, ATS or ATC required for conduct of the flight, standby of frequency 120.075 MHz is mandatory.<br>Unmanned aircrafts are allowed in strict compliance with reglementary requirements that apply to flights of unmanned aircraft outside restricted area.<br>The area is defined excluding interfering parts of CTR, TMA and restricted area when active.<br>The area coexists with interfering parts of areas D or P when active. |
| **LF R 325** | **SOLENZARA** | | | |
| 41°56'16"N , 009°23'41"E - 41°56'16"N , 009°24'08"E - 41°55'55"N , 009°24'08"E - 41°55'55"N , 009°23'41"E - 41°56'16"N , 009°23'41"E | 1900ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Radar défense<br>Defence specific activities.<br>Ground to ground firings<br>Defence radar | Gestionnaire : officier de tir Base aérienne 126 TEL 04 95 56 84 84 poste 24036<br>CAG / CAM : contournement obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>- SOLENZARA APP 119.9 MHz<br>- RAI 119.9 MHz<br>- BASTIA APP 123.825 MHz<br>- AJACCIO APP 121.5 MHz<br>Administrator: Firing officer<br>Air Force base 126 TEL 04 95 56 84 84 extension 24036<br>GAT / OAT: mandatory avoidance<br>Actual activity known on:<br>- SOLENZARA APP 119.9 MHz<br>- RAI 119.9 MHz<br>- BASTIA APP 123.825 MHz<br>- AJACCIO APP 121.5 MHz |
| **LF R 326** | **TOULAUD-JUVENTIN** | | | |
| 44°55'20"N , 004°48'07"E - 44°55'20"N , 004°44'30"E - 44°53'30"N , 004°44'20"E - 44°53'30"N , 004°48'07"E - 44°55'20"N , 004°48'07"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs armes légères d'Infanterie sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Ground to ground Infantry light weapons firings. | Gestionnaire : 1er régiment de SPAHIS de Valence<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité<br>Activité réelle disponible par TEL :<br>04 75 78 62 44 / 74 ou 06 75 92 89 30.<br>Administrator: 1er régiment de SPAHIS de Valence<br>GAT / OAT: mandatory avoidance during activity<br>Actual activity available by TEL:<br>04 75 78 62 44 / 74 or 06 75 92 89 30. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 327** | **MONTECH** | | | |
| 43°57'00"N , 001°15'00"E - 43°57'30"N , 001°17'00"E - 43°57'00"N , 001°17'30"E - 43°55'00"N , 001°15'30"E - 43°57'00"N , 001°15'00"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Armes légères d'infanterie<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground<br>Light infantry weapon firing. | Gestionnaire : 17ème régiment de génie parachutiste<br>Bureau instruction : 05 63 21. 73 12 ou 73 27<br>Permanence : 05 63 21 73 34<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire sauf ACFT autorisés par le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de TOULOUSE INFO 121.25 MHz.<br>Administrator : 17ème régiment de génie parachutiste<br>Instruction office : 05 63 21. 73 12 or 73 27<br>Permanence : 05 63 21 73 34<br>CAG : avoidance mandatory during activity.<br>CAM : avoidance mandatory except for ACFT authorized by administrator.<br>Actual activity known on TOULOUSE INFO 121.25 MHz. |
| **LF R 328** | **CAGNOTTE** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°36'51"N , 001°05'37"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire :<br>Base école - 6ème régiment d'hélicoptères de combat de Dax.<br>Cadre de permanence : 05 58 35 92 58<br>CAG/CAM : Contournement obligatoire.<br>Administrator :<br>Base école - 6ème régiment d'hélicoptères de combat de Dax.<br>Permanence : 05 58 35 92 58<br>GAT/OAT : Avoidance mandatory. |
| **LF R 329** | **PIERRELATTE** | | | |
| cercle de 0.8 NM de rayon centré sur 44°23'52"N , 004°43'01"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | MON : 1300-SS (MAX 1700)<br>TUE-FRI : SR (MNM 0700) -1100<br>SUM : -1 HR | Vols d'expérimentation d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Experimental flights of unmanned aircraft. | Gestionnaire : Survey Copter.<br>Activité régie par protocole avec l'exploitant.<br>CAG et CAM : contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Connaissance de l'activité : prévision connue J-1 avant 1800 locale sur RAI. TEL : 04 75 00 30 33<br>Exploitant d'aérodrome (S.I.T.A) : TEL : 04 75 96 97 00<br>Administrator : Survey Copter.<br>Activity subject to protocol with operator.<br>GAT and OAT : avoidance mandatory except for aircraft authorized by operator.<br>Actual activity : schedule known on RAI before 1800 local time, the day before. TEL : 04 75 00 30 33.<br>AD operator (S.I.T.A) : TEL : 04 75 96 97 00 |
| **LF R 330 A** | **PELISSANNE** | | | |
| 43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°38'42"N , 005°17'48"E - 43°35'24"N , 005°07'21"E - 43°37'11"N , 005°06'21"E - 43°38'30"N , 005°06'54"E - 43°42'38"N , 005°10'00"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable LUN-VEN 0600-2300 (ETE : - 1HR)<br>Activable par NOTAM en dehors de ces HOR.<br>Possible activation MON-FRI 0600-2300 (SUM : - 1HR)<br>Possible activation by NOTAM outside these SKED. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de pilotage.<br>Activité vélivole.<br>Activité militaire spécifique.<br>Defence specific activities.<br>Flying school.<br>Gliding activity.<br>Specific military activity. | Gestionnaire : ESCA Salon.<br>CAM/CAG : Pénétration sur autorisation. Suivre les instructions de SALON APP.<br>Zone active en dehors des horaires d'activité de la LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE. Voir ENR 5.1.<br>Activité réelle connue de :<br>- SALON TWR<br>- SALON APP ou annoncée sur RAI 135.150 MHz<br>- PROVENCE INFO<br>Cette zone se substitue à la partie de la CTR SALON avec laquelle elle interfère.<br>Administrator : ESCA Salon.<br>GAT/OAT : Entry upon authorization. Follow SALON APP instructions.<br>Area activated outside LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE activity hours. See ENR 5.1.<br>Actual activity known on :<br>- SALON TWR<br>- SALON APP or announced on RAI 135.150 MHz<br>- PROVENCE INFO<br>This area substitutes itself to the part of SALON CTR which it interferes with. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 330 B** | **AURONS** | | | |
| 43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°38'42"N , 005°17'48"E - 43°35'24"N , 005°07'21"E - 43°37'11"N , 005°06'21"E - 43°38'30"N , 005°06'54"E - 43°42'38"N , 005°10'00"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable LUN-VEN 0600-2300 (ETE : - 1HR)<br>Activable par NOTAM en dehors de ces HOR.<br>Possible activation MON-FRI 0600-2300 (SUM : - 1HR)<br>Possible activation by NOTAM outside these SKED. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>École de pilotage.<br>Activité vélivole.<br>Defence specific activities.<br>Flying school.<br>Gliding activity. | Gestionnaire : ESCA Salon.<br>CAM/CAG : Pénétration sur autorisation.<br>Suivre les instructions de SALON APP.<br>Zone active en dehors des horaires d'activité de la LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE.<br>Voir ENR 5.1.<br>Activité réelle connue de :<br>- SALON TWR<br>- SALON APP ou annoncée sur RAI 135.150 MHz<br>- PROVENCE INFO<br>Cette zone se substitue à la partie de la CTA SALON partie 1 avec laquelle elle interfère.<br>Administrator : ESCA Salon.<br>GAT/OAT : Entry upon authorization. Follow SALON APP instructions.<br>Area activated outside LF-R 276 PATROUILLE DE FRANCE activity hours.<br>See ENR 5.1.<br>Actual activity known on :<br>- SALON TWR<br>- SALON APP or announced on RAI 135.150 MHz<br>- PROVENCE INFO<br>This area substitutes itself to the part of SALON CTA part 1 which it interferes with. |
| **LF R 331** | **ARBONNE** | | | |
| 45°36'52"N , 006°45'09"E - 45°36'48"N , 006°45'00"E - 45°36'39"N , 006°43'14"E - 45°37'56"N , 006°40'39"E - 45°37'56"N , 006°44'54"E - 45°37'24"N , 006°45'07"E - 45°36'52"N , 006°45'09"E | FL 085<br>----------<br>SFC | Activable :<br>- 01/10-30/04 : H24<br>- 01/05-30/09 : MAR-JEU 0600-1000, 1200-1700, CS-LS<br>Possible activation :<br>- 01/10-30/04 : H24<br>- 01/05-30/09 : TUE-THU 0600-1000, 1200-1700, SS-SR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Activité connue de :<br>- Cellule tir 13ème BCA, TEL : 04 79 71 22 21<br>- Permanence 13ème BCA, TEL : 04 79 71 22 59<br>Administrator : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : avoidance mandatory except aircraft authorized by administrator.<br>Activity known by :<br>- 13ème BCA firing division, TEL : 04 79 71 22 21<br>- 13ème BCA on-call duty, TEL : 04 79 71 22 59 |
| **LF R 332 A** | **POINTE DE LA COMBE NEUVE** | | | |
| 45°37'56"N , 006°40'39"E - 45°39'33"N , 006°38'00"E - 45°41'15"N , 006°41'42"E - 45°41'52"N , 006°42'46"E - 45°40'26"N , 006°44'42"E - 45°38'43"N , 006°44'55"E - 45°38'18"N , 006°44'42"E - 45°37'56"N , 006°44'54"E - 45°37'56"N , 006°40'39"E | FL 115<br>----------<br>SFC | Activable :<br>- 15/05-15/07 : LS-CS<br>- 16/08-30/11 : LS-CS<br>- sauf WE et JF.<br>Possible activation :<br>- 15/05-15/07 : SR-SS<br>- 16/08-30/11 : SR-SS<br>- except WE and public HOL. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Activité connue de :<br>- Cellule tir 13ème BCA, TEL : 04 79 71 22 21<br>- Permanence 13ème BCA, TEL : 04 79 71 22 59<br>Administrator : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : avoidance mandatory except aircraft authorized by administrator.<br>Activity known by :<br>- 13ème BCA firing division, TEL : 04 79 71 22 21<br>- 13ème BCA on-call duty, TEL : 04 79 71 22 59 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 332 B** | **POINTE DE LA COMBE NEUVE** | | | |
| 45°37'56"N , 006°40'39"E - 45°39'33"N , 006°38'00"E - 45°41'15"N , 006°41'42"E - 45°41'52"N , 006°42'46"E - 45°40'26"N , 006°44'42"E - 45°38'43"N , 006°44'55"E - 45°38'18"N , 006°44'42"E - 45°37'56"N , 006°44'54"E - 45°37'56"N , 006°40'39"E | FL 125<br>----------<br>SFC | Activable CS-LS par NOTAM.<br>15/06-15/09 : LUN-DIM 0500-1000, 1200-1500.<br>Possible activation SS-SR by NOTAM.<br>15/06-15/09 : LUN-DIM 0500-1000, 1200-1500. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol mortiers.<br>Defence specific activities.<br>Mortar live firing ground/ground. | Gestionnaire : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Lorsqu'elle est active, la LF-R 332B se substitue à la LF-R 332A.<br>Activité connue de :<br>- Cellule tir 13ème BCA, TEL : 04 79 71 22 21<br>- Permanence 13ème BCA, TEL : 04 79 71 22 59<br>Administrator : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : avoidance mandatory except aircraft authorized by administrator.<br>When active, LF-R 332B replaces LF-R 332A.<br>Activity known by :<br>- 13ème BCA firing division, TEL : 04 79 71 22 21<br>- 13ème BCA on-call duty, TEL : 04 79 71 22 59 |
| **LF R 333** | **BRETIGNY LEUDEVILLE** | | | |
| 48°35'24"N , 002°20'33"E - arc anti-horaire de 400 m de rayon centré sur 48°35'12"N , 002°20'25"E - 48°35'05"N , 002°20'41"E - 48°34'40"N , 002°21'29"E - 48°34'03"N , 002°22'03"E - 48°33'33"N , 002°20'51"E - 48°34'20"N , 002°17'26"E - 48°34'52"N , 002°17'25"E - 48°36'03"N , 002°18'30"E - 48°35'31"N , 002°20'33"E - 48°35'24"N , 002°20'33"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | MON-FRI<br>Except HOL:<br>SR-30 to SS+30 | Vols d'aéronefs sans équipage à bord utilisés en vue et hors vue.<br>unmanned aircraft flights (in sight and out of sight). | Gestionnaire : Systematic Paris Région. TEL : 06 63 97 69 09.<br>Activité connue par ORLY APP et PARIS INFO.<br>Contournement obligatoire à l'exception :<br>- des aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone, après contact téléphonique préalable auprès du gestionnaire<br>- des vols liés à l'activité aéromodélisme N°8360 (voir AIP ENR 5.5) selon protocole<br>- des aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Administrator : Systematic Paris Région. TEL : 06 63 97 69 09.<br>Activity known on ORLY APP and PARIS INFO.<br>Avoidance mandatory except for:<br>- aircraft operating assistance, rescue or public safety missions, when area bypassing is not possible after phone contact with administrator<br>- flights related to model ACFT activity NR8360 (see AIP ENR 5.5) according protocol<br>- authorized aircraft after contact with administrator. |
| **LF R 335** | **PUNTA BIANCA** | | | |
| 42°33'00"N , 008°40'25"E - 42°32'38"N , 008°43'20"E - 42°31'57"N , 008°43'24"E - 42°31'26"N , 008°40'23"E - 42°33'00"N , 008°40'25"E | 2800ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation :<br>MON-FRI : 0600-2300 (SUM : -1 HR)<br>WE and HOL : activation by NOTAM | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing groung/ground. | Gestionnaire : 2ème régiment étranger parachutiste (REP).<br>Cellule tir 2ème REP : 04 95 60 92 70<br>Permanence 2ème REP : 04 95 60 92 85<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM : contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Administrator : 2ème régiment étranger parachutiste (REP).<br>Firing cell 2ème REP : 04 95 60 92 70<br>Helpline 2ème REP : 04 95 60 92 85<br>GAT : mandatory avoidance during activity.<br>OAT : mandatory avoidance except for ACFT authorised by administrator. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 336 A** | **HASPARREN** | | | |
| 43°24'29"N , 001°24'13"W - 43°25'34"N , 001°22'32"W - 43°23'32"N , 001°22'09"W - 43°23'47"N , 001°23'40"W - 43°24'29"N , 001°24'13"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from MON 0500 to FRI 1100, except public HOL.<br>SUM : - 1 HR | Activités spécifiques Défense.<br>Specific Defence activities. | Gestionnaire : 1er régiment de parachutistes d'infanterie de marine (RPIMa) :<br>Cellule drone : 05 59 50 54 45<br>Officier de permanence : 05 59 50 54 09<br>CAG/CAM : contournement obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO en dehors des horaires de BIARRITZ.<br>Administrator : 1st infantry of marine parachute regiment (RPIMa) :<br>UAV cell : 05 59 50 54 45<br>Duty officer : 05 59 50 54 09<br>GAT/OAT : mandatory avoidance<br>Actual activity known on :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO outside BIARRITZ opening times. |
| **LF R 336 B** | **HASPARREN** | | | |
| 43°24'29"N , 001°24'13"W - 43°25'34"N , 001°22'32"W - 43°23'32"N , 001°22'09"W - 43°23'47"N , 001°23'40"W - 43°24'29"N , 001°24'13"W | 3000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Possible activation from MON 0500 to FRI 1100, except public HOL.<br>SUM : - 1 HR | Activités spécifiques Défense.<br>Specific Defence activities. | Gestionnaire : 1er régiment de parachutistes d'infanterie de marine (RPIMa) :<br>Cellule drone : 05 59 50 54 45<br>Officier de permanence : 05 59 50 54 09<br>CAG/CAM : contournement obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO en dehors des horaires de BIARRITZ.<br>Administrator : 1st infantry of marine parachute regiment (RPIMa) :<br>UAV cell : 05 59 50 54 45<br>Duty officer : 05 59 50 54 09<br>GAT/OAT : mandatory avoidance<br>Actual activity known on :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO outside BIARRITZ opening times. |
| **LF R 337** | **SAINT PEE SUR NIVELLE** | | | |
| 43°22'39"N , 001°33'43"W - 43°22'09"N , 001°29'03"W - 43°22'45"N , 001°28'55"W - 43°24'05"N , 001°30'52"W - 43°23'26"N , 001°32'13"W - 43°23'32"N , 001°33'54"W - 43°22'39"N , 001°33'43"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from MON 0500 to FRI 1100, except public HOL.<br>SUM : - 1 HR | Activités spécifiques Défense.<br>Specific Defence activities. | Gestionnaire : 1er régiment de parachutistes d'infanterie de marine (RPIMa) :<br>Cellule drone : 05 59 50 54 45<br>Officier de permanence : 05 59 50 54 09<br>CAG/CAM : contournement obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO en dehors des horaires de BIARRITZ.<br>Administrator : 1st infantry of marine parachute regiment (RPIMa) :<br>UAV cell : 05 59 50 54 45<br>Duty officer : 05 59 50 54 09<br>GAT/OAT : mandatory avoidance<br>Actual activity known on :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO outside BIARRITZ opening times. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 338** | **SAINT MARTIN DE SEIGNANX** | | | |
| 43°32'48"N , 001°25'28"W - 43°35'19"N , 001°24'55"W - 43°34'13"N , 001°20'16"W - 43°32'01"N , 001°23'54"W - 43°32'48"N , 001°25'28"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation from MON 0500 to FRI 1100, except public HOL.<br>SUM : - 1 HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Specific Defence activities. | Gestionnaire : 1er régiment de parachutistes d'infanterie de marine (RPIMa) :<br>Cellule de drone : 05 59 50 54 45<br>Officier de permanence : 05 59 50 54 09<br>CAG/CAM : contournement obligatoire<br>Activité réelle connue de :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO en dehors des horaires de BIARRITZ.<br>Administrator : 1st infantry of marine parachute regiment (RPIMa) :<br>UAV cell : 05 59 50 54 45<br>Duty officer : 05 59 50 54 09<br>GAT/OAT : mandatory avoidance<br>Actual activity known on :<br>- BIARRITZ TWR;<br>- BIARRITZ INFO;<br>- PYRENEES INFO outside BIARRITZ opening times. |
| **LF R 339** | **LANDES** | | | |
| 43°29'00"N , 001°08'00"W - 43°30'55"N , 001°08'00"W - 43°37'00"N , 001°11'00"W - 43°42'01"N , 001°07'02"W - 43°47'30"N , 001°00'57"W - 43°51'55"N , 000°56'01"W - 43°49'30"N , 000°50'40"W - 43°45'45"N , 000°48'13"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W - 43°29'00"N , 001°08'00"W | FL 145<br>----------<br>FL 065 | Possible activation 0530-2200 (SUM : -1HR). | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais.<br>Specific Defence activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Mont de Marsan.<br>CAG VFR/IFR : espace coexistant avec TMA BIARRITZ partie 8 ; pénétration sur autorisation de BIARRITZ APP.<br>CAM : sur autorisation de CCER Mont de Marsan.<br>Activation connue : BIARRITZ APP ou ATIS BIARRITZ.<br>Administrator : CCER Mont de Marsan.<br>GAT IFR : entry upon control authorization.<br>GAT VFR : airspace interfering with TMA BIARRITZ part 8; entry authorized through BIARRITZ APP.<br>OAT : upon CCER Mont de Marsan authorization.<br>Activity known by BIARRITZ APP or BIARRITZ ATIS. |
| **LF R 340** | **PAMIERS** | | | |
| cercle de 0.34 NM de rayon centré sur 43°08'10"N , 001°39'07"E | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-THU :<br>0700-1100<br>1300-1600<br>1900-2359<br>FRI : 0700-1100<br>(SUM : -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Zone active en dehors des HOR d'activité de la LF-R 600 COUSSA N.<br>Gestionnaire : 1er Régiment de chasseurs parachutistes<br>Officier tirs : 05 34 01 99 36<br>Permanence : 05 34 01 99 10<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULOUSE INFO<br>- PAMIERS INFO<br>Area active outside activity SKED of LF-R 600 COUSSA N.<br>Administrator : 1er Régiment de chasseurs parachutistes<br>Officier de tirs : 05 34 01 99 36<br>On-duty : 05 34 01 99 10<br>GAT/OAT : avoidance mandatory throughout activity.<br>Actual activity known on :<br>- TOULOUSE INFO<br>- PAMIERS INFO |
| **LF R 341** | **ED** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 43°36'41"N , 005°07'03"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence Specific activities. | Gestionnaire : Base aérienne 701 de Salon de Provence.<br>OPC : 04 13 93 82 00.<br>CAG / CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs sans équipage à bord autorisés selon protocole.<br>Activité réelle connue du gestionnaire.<br>Administrator : French Air Force base 701 of Salon de Provence.<br>OPC : 04 13 93 82 00.<br>GAT / OAT : mandatory avoidance during activity except for unmanned ACFT authorized according to protocol.<br>Actual activity known by the administrator. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 404** | **CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES** | | | |
| 43°23'49"N , 005°07'40"E - 43°23'49"N , 005°07'34"E - 43°24'23"N , 005°07'20"E - 43°25'28"N , 005°06'03"E - 43°25'52"N , 005°06'54"E - 43°24'25"N , 005°07'26"E - 43°23'49"N , 005°07'40"E | 300ft ASFC<br>----------<br>SFC | Activation :<br>- MON-FRI : SR-SS<br>- SAT : 1300-1600 (SUM : -1HR) | Expérimentations en vol d'aéronefs<br>Experiments of ACFT flights | Gestionnaire : Z AIR<br>TEL : 06 80 50 98 09<br>CAG/CAM : contournement obligatoire y compris pour les aéronefs circulant sans personne à bord, sauf pour les aéronefs participant à des opérations de sûreté aérienne, de lutte contre les incendies, de secours et sauvetage lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone.<br>Activité réelle connue de PROVENCE APP / INFO.<br>Administrator : Z AIR<br>TEL : 06 80 50 98 09<br>GAT/OAT : mandatory avoidance including unmanned ACFT, except for ACFT performing air security, fire fighting, search and rescue missions as part of their missions when the area avoidance is not possible.<br>Activity known on PROVENCE APP / INFO. |
| **LF R 502** | **CAMP DE BROCHE** | | | |
| 45°35'53"N , 000°15'29"E - 45°35'50"N , 000°16'38"E - 45°35'26"N , 000°16'50"E - 45°35'14"N , 000°15'43"E - 45°35'53"N , 000°15'29"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>MON-FRI : 0430-2130 (SUM -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defense specific activities. | Gestionnaire : 1er Régiment d'Infanterie de Marine (1er RIMa) :<br>05 45 22 42 63 ou 06 44 19 13 77<br>CAG : Contournement obligatoire<br>CAM : ACFT autorisés par le gestionnaire<br>Activité réelle connue de :<br>LIMOGES INFO<br>Administrator : 1er Régiment d'Infanterie de Marine (1er RIMa) :<br>05 45 22 42 63 ou 06 44 19 13 77<br>GAT : Avoidance mandatory<br>OAT : ACFT authorized by administrator<br>Activity known on :<br>LIMOGES INFO |
| **LF R 503** | **MOURMELON STAT** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 49°06'29"N , 004°22'01"E | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Gestionnaire : STAT<br>TEL : 03 26 67 81 00 ou 03 26 67 81 02 ou 03 26 67 82 31.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la partie de la LF-R 175 A avec laquelle elle interfère.<br>Activité réelle connue de :<br>- RAI : 118,625 MHz,<br>- SEINE INFO,<br>- SAINT-DIZIER APP,<br>- PARIS ACC (1),<br>- PARIS INFO (1).<br>(1) information disponible uniquement lorsque le RAI est inopérationnel.<br>Manager : STAT<br>TEL : 03 26 67 81 00 or 03 26 67 81 02 or 03 26 67 82 31.<br>GAT/OAT: avoidance mandatory during activity.<br>When active, this area substitutes itself to the part of LF-R 175 A which it interferes with.<br>Actual activity known on :<br>- RAI : 118,625 MHz,<br>- SEINE INFO,<br>- SAINT-DIZIER APP,<br>- PARIS INFO (1),<br>- PARIS ACC (1).<br>(1) information available only in case of non operative RAI. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 505** | **JOLIVET** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 48°37'12"N , 006°29'53"E | 1700ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation according to protocol : MON 0700 - FRI 1400 (SUM -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Gestionnaire : 53e RT<br>TEL : 03 83 77 67 03 ou 06 74 49 89 94.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après notification auprès du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- OCHEY APP,<br>- STRASBOURG INFO,<br>- LORRAINE TWR.<br>Administrator : 53e RT<br>TEL : 03 83 77 67 03 or 06 74 49 89 94.<br>GAT/OAT: avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport missions, when the avoidance is not compatible with their mission; entry is possible after notification to the operator.<br>Actual activity known on :<br>- OCHEY APP,<br>- STRASBOURG INFO,<br>- LORRAINE TWR. |
| **LF R 506 A** | **COETQUIDAN** | | | |
| cercle de 3.24 NM de rayon centré sur 47°57'10"N , 002°12'32"W | FL 115<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 except SUN and public HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Parachutage.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground<br>Para dropping. | Gestionnaire : camp de Coëtquidan<br>TEL : 02 97 70 77 67<br>A l'exclusion de la LF-R 239 COETQUIDAN SUD lorsque celle-ci est active.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité, sauf appareil évoluant au profit du camp de Coëtquidan.<br>Activité réelle connue de :<br>- ARMOR (CCMAR) : 124.725 MHz<br>- RAKI INFO : 317.5 MHz, 143.550 MHz<br>- RENNES APP/INFO : 134.0 MHz<br>Administrator : camp de Coëtquidan<br>TEL : 02 97 70 77 67<br>Except for LF-R 239 COETQUIDAN SUD when active.<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory throughout activity, except for ACFT flying for Coëtquidan camp.<br>Activity known on :<br>- ARMOR (CCMAR) : 124.725 MHz<br>- RAKI INFO : 317.5 MHz, 143.550 MHz<br>- RENNES APP/INFO : 134.0 MHz |
| **LF R 506 B** | **COETQUIDAN** | | | |
| cercle de 3.24 NM de rayon centré sur 47°57'10"N , 002°12'32"W | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Possible activation H24 by NOTAM except SUN and public HOL | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Parachutage.<br>Defence specific activities.<br>Live firing<br>Ground/ground<br>Para dropping. | Gestionnaire : camp de Coëtquidan<br>TEL : 02 97 70 77 67<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité, sauf appareil évoluant au profit du camp de Coëtquidan.<br>Activité réelle connue de :<br>- ARMOR (CCMAR) : 124.725 MHz<br>- RENNES INFO : 134.000 MHz<br>- RAKI INFO : 317.500 MHz, 143.550 MHz<br>- BREST ACC, RENNES APP, NANTES APP.<br>Administrator : camp de Coëtquidan<br>TEL : 02 97 70 77 67<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory throughout activity, except for ACFT flying for Coëtquidan camp.<br>Activity known on :<br>- ARMOR (CCMAR) : 124.725 MHz<br>- RENNES INFO : 134.000 MHz<br>- RAKI INFO : 317.500 MHz, 143.550 MHz<br>- BREST ACC, RENNES APP, NANTES APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 508** | **FORT JEANNE D'ARC** | | | |
| 49°06'50"N , 006°02'37"E - 49°07'17"N , 006°03'59"E - 49°07'02"N , 006°04'19"E - 49°06'53"N , 006°04'02"E - 49°06'02"N , 006°04'04"E - 49°05'52"N , 006°03'16"E - 49°06'50"N , 006°02'37"E | 600ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>MON : 1100-1600<br>TUE-THU : 0700-1600<br>FRI : 0700-1100<br>(SUM -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Gestionnaire : 3e RH<br>TEL : 03 87 15 71 46 ou 03 87 15 70 41 ou 06 83 08 75 47<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement après notification auprès du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- STRASBOURG INFO,<br>- LORRAINE TWR/APP.<br>Administrator : 3e RH<br>TEL : 03 87 15 71 46 or 03 87 15 70 41 or 06 83 08 75 47<br>GAT/OAT: avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting assistance, rescue or public safety missions, when the avoidance is not compatible with their mission; entry is possible after notification to the operator.<br>Actual activity known on :<br>- STRASBOURG INFO,<br>- LORRAINE TWR/APP. |
| **LF R 509** | **CHAMBIERE** | | | |
| 49°07'57"N , 006°10'46"E - 49°08'01"N , 006°10'46"E - 49°08'06"N , 006°11'22"E - 49°08'13"N , 006°11'40"E - 49°08'07"N , 006°11'44"E - 49°08'02"N , 006°11'31"E - 49°08'01"N , 006°11'34"E - 49°07'57"N , 006°11'31"E - 49°07'48"N , 006°11'09"E - 49°07'57"N , 006°10'46"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>MON : 1100-1600<br>TUE-THU : 0700-1600<br>FRI : 0700-1100<br>(SUM -1HR) | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Gestionnaire : 3e RH<br>TEL : 03 87 15 71 46 ou 03 87 15 70 41 ou 06 83 08 75 47<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement après notification auprès du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- STRASBOURG INFO,<br>- LORRAINE TWR/APP.<br>Administrator : 3e RH<br>TEL : 03 87 15 71 46 or 03 87 15 70 41 or 06 83 08 75 47<br>GAT/OAT: avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting assistance, rescue or public safety missions, when the avoidance is not compatible with their mission; entry is possible after notification to the operator.<br>Actual activity known on :<br>- STRASBOURG INFO,<br>- LORRAINE TWR/APP. |
| **LF R 513 E** | **ALPILLES** | | | |
| 43°48'35"N , 004°54'02"E - 43°49'00"N , 004°58'30"E - 43°48'10"N , 004°58'21"E - 43°49'20"N , 005°03'16"E - 43°36'14"N , 005°08'37"E - 43°36'15"N , 005°02'52"E - 43°38'23"N , 005°02'12"E - 43°38'25"N , 004°59'07"E - 43°42'37"N , 004°57'02"E - 43°48'35"N , 004°54'02"E | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation from SR-30 to SS+30. | Activité vélivole.<br>Présence de planeurs sans transpondeur.<br>Gliding activity.<br>Presence of gliders without transponders. | Gestionnaire : PROVENCE APP.<br>CAG IFR / CAM I et T : contournement obligatoire sauf instruction du contrôle.<br>CAG VFR, CAM V : pénétration VFR sur autorisation de Provence APP.<br>Contact radio obligatoire avec Provence APP.<br>Non activable si LF R276 active.<br>Activation et plafond réels connus de PROVENCE APP.<br>Administrator: PROVENCE APP.<br>IFR GAT/I and T OAT: Avoidance compulsory unless further authorization from Provence approach.<br>VFR GAT/V OAT: entry with authorization from Provence APP.<br>Radio contact mandatory with Provence APP.<br>Non activable if LF-R 276 is active.<br>Actual activation and ceiling known on PROVENCE APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 513 W** | **ALPILLES** | | | |
| 43°48'01"N , 004°38'37"E - 43°49'00"N , 004°46'50"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°48'35"N , 004°54'02"E - 43°42'37"N , 004°57'02"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°48'01"N , 004°38'37"E | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation from SR-30 to SS+30. | Activité vélivole.<br>Présence de planeurs sans transpondeur.<br>Gliding activity.<br>Presence of gliders without transponders. | Gestionnaire : PROVENCE APP.<br>CAG IFR / CAM I et T : contournement obligatoire sauf instruction du contrôle.<br>CAG VFR, CAM V : pénétration VFR sur autorisation de Provence APP.<br>Contact radio obligatoire avec Provence APP.<br>Activation et plafond réels connus de PROVENCE APP.<br>Administrator: PROVENCE APP.<br>IFR GAT/I and T OAT: Avoidance compulsory unless further authorization from Provence approach.<br>VFR GAT/V OAT: entry with authorization from Provence APP. Radio contact mandatory with Provence APP.<br>Actual activation and ceiling known on PROVENCE APP. |
| **LF R 570** | **BILLARD** | | | |
| 44°53'52"N , 004°55'19"E - 44°54'03"N , 004°55'40"E - 44°54'03"N , 004°55'58"E - 44°53'33"N , 004°56'12"E - 44°53'23"N , 004°55'44"E - 44°53'52"N , 004°55'19"E | 200ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defense specific activities. | Aéronefs télépilotés sans équipage à bord<br>Gestionnaire : 1er Régiment de SPAHIS :<br>04 75 78 62 44 ou 06 75 92 12 30<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité<br>CAM : aéronefs autorisés par le gestionnaire<br>Activité réelle connue de :<br>VALENCE INFO pendant les horaires d'activité, ou du gestionnaire.<br>Unmanned remotely piloted aircraft<br>Administrator 1er Régiment de SPAHIS :<br>+33 (0)4 75 78 62 44 or +33 (0)6 75 92 12 30<br>GAT: Avoidance mandatory during activity<br>OAT: aircraft approved by administrator<br>Activity known on VALENCE INFO during ATS SKED or by administrator. |
| **LF R 571** | **BANGE** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 45°31'37"N , 003°14'34"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation<br>From MON 0700<br>to FRI 1100 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Aéronefs télépilotés sans équipage à bord<br>Gestionnaire : 28ème Régiment de Transmissions (28ème RT) :<br>04 73 55 75 00 ou 06 50 69 87 31<br>CAG : Contournement obligatoire<br>CAM : aéronefs autorisés par le gestionnaire<br>Activité réelle connue de CLERMONT INFO.<br>Unmanned remotely piloted aircraft<br>Administrator : 28ème Régiment de Transmissions (28ème RT) :<br>+33 (0)4 73 55 75 00 or +33 (0)6 50 69 87 31<br>GAT: Avoidance mandatory during activity<br>OAT: aircraft approved by administrator<br>Activity known on CLERMONT INFO. |
| **LF R 574 A** | **AUVOURS** | | | |
| 48°01'00"N , 000°19'00"E - 48°01'00"N , 000°26'00"E - 48°00'00"N , 000°26'00"E - 48°00'00"N , 000°19'00"E - 48°01'00"N , 000°19'00"E | FL 055<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol (dont mortiers).<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground (including mortar) | Gestionnaire : 2e RIMa<br>TEL : 02 43 54 62 38 ou 02 43 54 62 42<br>CAM/CAG : contournement obligatoire sauf ACFT effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après accord du gestionnaire.<br>Activation réelle connue de :<br>- Gestionnaire (02 43 54 62 38 RAI en HNO)<br>- NANTES INFO<br>- SEINE INFO<br>- LE MANS INFO<br>Administrator : 2nd RIMa<br>TEL : +33 (0)2 43 54 62 38 or +33 (0)2 43 54 62 42<br>OAT/GAT : mandatory avoidance except for ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after administrator authorisation.<br>Actual activity provided by :<br>- Administrator (+33 (0)2 43 54 62 38 RAI in HNO)<br>- NANTES INFO<br>- SEINE INFO<br>- LE MANS INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 574 B** | **AUVOURS** | | | |
| 48°01'00"N , 000°19'00"E - 48°01'00"N , 000°26'00"E - 48°00'00"N , 000°26'00"E - 48°00'00"N , 000°19'00"E - 48°01'00"N , 000°19'00"E | FL 075<br>----------<br>FL 055 | Activity announced by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol (dont mortiers).<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/ground (including mortar) | Gestionnaire : 2e RIMa<br>TEL : 02 43 54 62 38 ou 02 43 54 62 42<br>Activité possible uniquement après accord Subdivision Contrôle NANTES.<br>CAM/CAG : contournement obligatoire sauf ACFT effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après accord du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- Gestionnaire (02 43 54 62 38 RAI en HNO)<br>- NANTES INFO<br>- SEINE INFO<br>- LE MANS INFO<br>Administrator : 2nd RIMa<br>TEL : +33 (0)2 43 54 62 38 or +33 (0)2 43 54 62 42<br>Possible activity solely after NANTES ATC subdivision agreement.<br>OAT/GAT : Mandatory avoidance except for ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after administrator authorisation.<br>Actual activity provided by:<br>- Administrator (+33 (0)2 43 54 62 38 RAI in HNO)<br>- NANTES INFO<br>- SEINE INFO<br>- LE MANS INFO |
| **LF R 574 C** | **AUVOURS** | | | |
| 48°00'23"N , 000°21'01"E - 48°00'23"N , 000°21'48"E - 47°59'17"N , 000°21'48"E - 47°59'17"N , 000°21'01"E - 48°00'23"N , 000°21'01"E | FL 055<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 2e RIMa<br>TEL : 02 43 54 62 38 ou 02 43 54 62 42<br>A l'exclusion de la LF-R 574 A lorsqu'elle est active.<br>CAM/CAG : contournement obligatoire sauf ACFT effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après accord du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- Gestionnaire (02 43 54 62 38 RAI en HNO)<br>- NANTES INFO<br>- SEINE INFO<br>- LE MANS INFO<br>Administrator : 2nd RIMa<br>TEL : +33 (0)2 43 54 62 38 or +33 (0)2 43 54 62 42<br>Except for LF-R 574 A when active.<br>OAT/GAT : mandatory avoidance except for ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after administrator authorisation.<br>Actual activity provided by :<br>- Administrator (+33 (0)2 43 54 62 38 RAI in HNO)<br>- NANTES INFO<br>- SEINE INFO<br>- LE MANS INFO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 576 A** | **POLSET** | | | |
| 45°14'03"N , 006°38'37"E - 45°14'04"N , 006°38'01"E - 45°14'25"N , 006°37'07"E - 45°14'46"N , 006°37'24"E - 45°15'09"N , 006°38'16"E - 45°14'41"N , 006°38'43"E - 45°14'03"N , 006°38'37"E | 8500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins (13ème BCA) :<br>04 79 71 22 21<br>Permanence : 04 79 71 22 59<br>CAG : Contournement obligatoire<br>CAM : Aéronefs autorisés par le gestionnaire<br>Activité réelle connue de : MARSEILLE INFO.<br>Administrator : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins (13ème BCA) :<br>+33(0)4 79 71 22 21<br>Duty phone : +33 (0)4 79 71 22 59<br>GAT: Avoidance mandatory during activity<br>OAT: aircraft approved by administrator.<br>Activity known on MARSEILLE INFO. |
| **LF R 576 B** | **POLSET** | | | |
| 45°12'53"N , 006°38'43"E - 45°14'04"N , 006°38'01"E - 45°14'25"N , 006°37'07"E - 45°14'46"N , 006°37'24"E - 45°15'09"N , 006°38'16"E - 45°14'41"N , 006°38'43"E - 45°14'03"N , 006°38'37"E - 45°12'54"N , 006°38'48"E - 45°12'53"N , 006°38'43"E | FL 165<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins (13ème BCA) :<br>04 79 71 22 21<br>Permanence : 04 79 71 22 59<br>CAG : Contournement obligatoire.<br>CAM : Aéronefs autorisés par le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de : MARSEILLE INFO.<br>Administrator : 13ème Bataillon de Chasseurs Alpins (13ème BCA) :<br>+33(0)4 79 71 22 21<br>Duty phone : +33 (0)4 79 71 22 59<br>GAT: Avoidance mandatory during activity.<br>OAT: aircraft approved by administrator.<br>Activity known on MARSEILLE INFO. |
| **LF R 589 A** | **LOT SUD** | | | |
| 44°08'12"N , 003°15'46"E - 44°11'21"N , 003°25'33"E - 43°56'08"N , 003°33'24"E - 43°53'00"N , 003°23'30"E - 44°08'12"N , 003°15'46"E | 6000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying, high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 589 B** | **LOT NORD** | | | |
| 44°11'21"N , 003°25'33"E - 44°08'12"N , 003°15'46"E - 44°26'04"N , 003°06'38"E - 44°29'00"N , 003°16'13"E - 44°11'21"N , 003°25'33"E | 4700ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying, high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA), SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts), SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 590 A** | **MENDE SUD** | | | |
| 44°29'00"N , 003°16'13"E - 44°26'04"N , 003°06'38"E - 44°43'18"N , 002°57'52"E - 44°46'59"N , 003°07'00"E - 44°29'00"N , 003°16'13"E | 6400ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- WED : SS+30 - 2359<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying, high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MONTPELLIER INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 590 B** | **MENDE NORD** | | | |
| 44°56'00"N , 002°55'00"E - 44°46'59"N , 003°07'00"E - 44°43'18"N , 002°57'52"E - 44°52'51"N , 002°45'14"E - 44°56'00"N , 002°55'00"E | 5800ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- WED : SS+30 - 2359<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2359<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying, high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CLERMONT INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- CLERMONT INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 591** | **ALLIER** | | | |
| 44°49'00"N , 003°17'10"E - 44°39'30"N , 003°50'00"E - 44°36'01"N , 004°13'51"E - 44°22'54"N , 003°54'46"E - 44°25'30"N , 003°50'00"E - 44°49'00"N , 003°17'10"E | 6600ft AMSL<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying, high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- MARSEILLE INFORMATION<br>- neighbouring AD. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 592** | **CANTAL** | | | |
| 45°05'00"N , 003°31'00"E - 44°50'40"N , 003°44'40"E - 44°39'30"N , 003°50'00"E - 44°49'00"N , 003°17'10"E - 44°46'59"N , 003°07'00"E - 44°56'00"N , 002°55'00"E - 45°05'00"N , 003°23'00"E - 45°05'00"N , 003°31'00"E | 6400ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions<br>Defence specific activities.<br>Low flying, high speed training flights<br>Pilot won't provide with collision avoidance | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CLERMONT INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- CLERMONT INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 593** | **LES PUYS** | | | |
| 45°43'40"N , 002°35'30"E - 45°44'50"N , 002°46'30"E - 45°35'00"N , 002°43'23"E - 45°08'13"N , 002°43'05"E - 45°03'30"N , 002°45'00"E - 44°56'00"N , 002°55'00"E - 44°52'54"N , 002°45'17"E - 45°04'35"N , 002°30'00"E - 45°20'00"N , 002°28'00"E - 45°43'40"N , 002°35'30"E | FL 085<br>----------<br>800ft ASFC | Activation by NOTAM.<br>Except HOL :<br>- MON : 0830-1100<br>- TUE : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- WED : SS+30 - 2400<br>- THU : 0830-1100 and SS+30 - 2400<br>- FRI : 0830-1100<br>SUM : - 1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement très grande vitesse, très basse altitude.<br>Le pilote n'assure pas la prévention des collisions.<br>Defence specific activities.<br>Low flying, high speed training flights.<br>Pilot won't provide with collision avoidance. | Gestionnaire : CDPGE Athis-Mons.<br>Contournement obligatoire pendant les créneaux d'activation.<br>Connaissance des créneaux d'activation par:<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Préparation de vol/Cartes AZBA),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (rubrique Cartes AZBA).<br>Activité réelle connue de :<br>- CLERMONT INFORMATION<br>- AD voisins.<br>Administrator : CDPGE Athis-Mons.<br>Avoidance mandatory during activation hours.<br>Activation timetable available on :<br>- Internet :<br>https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr (section Preflight briefing/AZBA charts),<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr (AZBA charts section).<br>Actual activity provided by :<br>- CLERMONT INFORMATION<br>- neighbouring AD. |
| **LF R 597** | **ST JEAN DE LINIERES** | | | |
| 47°27'24"N , 000°39'53"W - 47°26'45"N , 000°41'12"W - arc horaire de 0.6 NM de rayon centré sur 47°27'16"N , 000°40'45"W - 47°27'24"N , 000°39'53"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation MON-FRI: 0600- 1900.<br>SUM : -1HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs de destruction par explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Demolition with explosives. | Gestionnaire : Ecole du Génie (EG) - GF/cellule programme<br>02 41 24 83 17 ou 02 41 24 85 01<br>PC TIR : 06 32 65 71 84.<br>CAM/CAG : contournement obligatoire sauf aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le gestionnaire.<br>Activation réelle connue de :<br>-NANTES INFO.<br>Administrator : Ecole du Génie (EG) - GF/cellule programme<br>+33 (0)2 41 24 83 17 or +33 (0)2 41 24 85 01<br>PC TIR : +33 (0)6 32 65 71 84.<br>OAT/GAT : mandatory avoidance except for ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions after coordination with the administrator.<br>Activation known on<br>- NANTES INFO. |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 598** | **SAINT JEAN D'ILLAC** | | | |
| 44°51'03"N , 000°55'01"W - 44°49'05"N , 000°55'30"W - 44°47'20"N , 000°52'48"W - 44°50'08"N , 000°49'19"W - 44°50'45"N , 000°53'11"W - 44°51'03"N , 000°55'01"W | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Stockage permanent et élaboration de produits dangereux.<br>Defence specific activities.<br>Permanent storage and development of hazardous products. | Gestionnaire :<br>DGA EM site Gironde.<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour les aéronefs :<br>- ayant préalablement obtenu l'autorisation du gestionnaire,<br>- effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone,<br>- en CAG IFR en contact avec MERIGNAC TWR.<br>Information des usagers :<br>MERIGNAC TWR<br>AQUITAINE INFO<br>ATIS MERIGNAC<br>Administrator :<br>DGA EM site Gironde.<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for ACFT :<br>- having obtained prior authorization from administrator,<br>- carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions,<br>- in GAT IFR in contact with MERIGNAC TWR.<br>Users' information :<br>MERIGNAC TWR<br>AQUITAINE INFO<br>ATIS MERIGNAC |
| **LF R 599** | **ARCACHON** | | | |
| 44°38'54"N , 001°02'54"W - 44°36'11"N , 001°02'54"W - 44°34'43"N , 001°06'02"W - 44°34'43"N , 001°08'54"W - 44°34'23"N , 001°13'24"W - 44°34'32"N , 001°13'40"W - La côte atlantique française - 44°38'54"N , 001°02'54"W | 4500ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | Possible activation selon protocole<br>Possible activation according to protocol | Activité vélivole.<br>Gliding activity. | Gestionnaire : CAZAUX APP.<br>CAG IFR/CAM I, T : contournement obligatoire.<br>CAG VFR/CAM V : transit libre si Vi < 140 kt.<br>Zone activable de jour uniquement lorsque les LF-R31 / TMA CAZAUX sont actives.<br>Activité connue de ARCACHON INFO, CAZAUX APP ou sur RAI 119.6.<br>La zone se substitue aux portions d'espace aérien avec lesquelles elle interfère.<br>Administrator : CAZAUX APP.<br>GAT IFR/OAT I, T : compulsory avoidance.<br>GAT VFR/OAT V : free transit if IAS < 140 kt.<br>Activation is possible in the daytime only when LF-R31 / TMA CAZAUX active.<br>Actual activity known on ARCACHON INFO, CAZAUX APP or RAI 119.6.<br>This area replaces the portions of airspace with which it interferes. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 600 N** | **COUSSA** | | | |
| 42°59'25"N , 001°09'49"E - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 42°59'25"N , 001°30'17"E - 42°59'25"N , 001°50'43"E - 42°59'25"N , 001°09'49"E | FL 145<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM with PPR 72 HR, except when LF-R 46 N1 CORBIERES, LF-R 46 F2 or LF-R 46 F3 are active, WE and public HOL.<br>According to protocol. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Parachutage militaire.<br>Defence specific activities.<br>Military parachuting. | Organisme gestionnaire et demandeur du NOTAM :<br>Directeur d'exercice (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'accord du directeur d'exercice,<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULOUSE APPROCHE,<br>- TOULOUSE ESSAIS 122.900 MHz,<br>- TOULOUSE INFO,<br>- AFIS PAMIERS<br>Administrator and NOTAM requester :<br>exercise Director (TEL published in the activation NOTAM).<br>GAT/OAT : mandatory avoidance except for :<br>- ACFT having previously obtained agreement from exercise Director,<br>- ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after coordination with the administrator.<br>Actual activity provided by :<br>- TOULOUSE APPROACH,<br>- TOULOUSE ESSAIS 122.900 MHz,<br>- TOULOUSE INFO,<br>- AFIS PAMIERS |
| **LF R 600 S** | **COUSSA** | | | |
| 42°59'25"N , 001°50'43"E - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 42°59'25"N , 001°30'17"E - 42°59'25"N , 001°09'49"E - 42°59'25"N , 001°50'43"E | FL 145<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM with PPR 72 HR, except WE and public HOL.<br>According to protocol. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Parachutage militaire.<br>Defence specific activities.<br>Military parachuting. | Organisme gestionnaire et demandeur du NOTAM : Directeur des d'exercice (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'accord du directeur d'exercice,<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone, après coordination avec le gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULOUSE APPROCHE,<br>- TOULOUSE ESSAIS 122.900 MHz,<br>- TOULOUSE INFO,<br>- AFIS PAMIERS<br>Administrator and NOTAM requester :<br>exercise Director (TEL published in the activation NOTAM).<br>GAT/OAT : mandatory avoidance except for :<br>- ACFT having previously obtained agreement from exercise Director,<br>- ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after coordination with the administrator.<br>Actual activity provided by :<br>- TOULOUSE APPROACH,<br>- TOULOUSE ESSAIS 122.900 MHz,<br>- TOULOUSE INFO,<br>- AFIS PAMIERS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 601** | **NEVACHE** | | | |
| cercle de 1.25 NM de rayon centré sur 45°05'09"N , 006°28'00"E | FL 110<br>----------<br>SFC | Possible activation SR-SS from 01 DEC to 30 APR. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tir sol/sol.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground. | Gestionnaire : 2e régiment étranger du Génie (2e REG).<br>TEL : 04 90 74 83 00 / 04 13 06 20 36 / 04 90 74 82 67<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions, après notification auprès du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de : MARSEILLE INFO.<br>Administrator: 2nd REG<br>TEL: 04 90 74 83 00 / 04 13 06 20 36 / 04 90 74 82 67<br>GAT/OAT: avoidance mandatory except for aircraft carrying out saving, rescue, customs, police or public safety missions, when avoidance is not compatible with these missions, after notification to the administrator.<br>Activity known on MARSEILLE INFO. |
| **LF R 602** | **ABLIS** | | | |
| 48°31'21"N , 001°54'24"E - 48°30'37"N , 001°54'14"E - 48°29'58"N , 001°53'45"E - 48°29'02"N , 001°51'42"E - 48°28'57"N , 001°51'00"E - 48°30'26"N , 001°50'14"E - 48°30'45"N , 001°51'03"E - 48°31'00"N , 001°51'07"E - 48°31'21"N , 001°54'24"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM with PN 72HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : Site d'Ablis.<br>em-defense-aero.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>TEL : 06 23 08 44 14<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs ayant préalablement obtenu l'autorisation du gestionnaire.<br>- les aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque le contournement n'est pas compatible avec ces missions après contact préalable avec le gestionnaire.<br>Information des usagers :<br>- PARIS INFO<br>- CHEVREUSE INFO<br>- SEINE INFO<br>Administrator: Site d'Ablis.<br>em-defense-aero.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>TEL : +33 (0)6 23 08 44 14<br>GAT/OAT: avoidance mandatory except for:<br>- ACFT having beforehand obtained the authorization of the administrator<br>- ACFT conducting assistance, rescue or public safety missions when the bypassing is not compatible with these missions, after prior contact with the administrator.<br>Users' information:<br>- PARIS INFO<br>- CHEVREUSE INFO<br>- SEINE INFO |
| **LF R 604** | **LA FERTE ALAIS** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°29'58"N , 002°19'48"E ( ARP LFFQ ) | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation : 0800-1100, 1300-1800 (SUM : -1HR)<br>Daytime only | Entrainements aux manifestations aériennes<br>Air show training | Gestionnaire : SCI Aérodrome Salis.<br>TEL : 01 64 57 52 89 / 06 82 96 89 49.<br>E-mail : aerodrome.lffq@gmail.com<br>Contournement obligatoire à l'exception :<br>- des ACFT basés,<br>- des ACFT autorisés par le gestionnaire,<br>- des ACFT assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone, après contact préalable sur FREQ LA FERTE ALAIS A/A.<br>Activité réelle connue de LA FERTE ALAIS A/A et PARIS INFO.<br>Administrator: SCI Aérodrome Salis.<br>TEL: +33 (0)1 64 57 52 89/+33 (0)6 82 96 89 49.<br>E-mail: aerodrome.lffq@gmail.com<br>Avoidance mandatory except for:<br>- based ACFT,<br>- authorized ACFT after contact with administrator,<br>- ACFT operating assistance, rescue or public safety missions, when area bypassing is not possible after prior contact on FREQ LA FERTE ALAIS A/A.<br>Actual activity known on LA FERTE ALAIS A/A and PARIS INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 605 A** | **ROUEN EST** | | | |
| 49°23'40"N , 001°12'59"E - 49°23'36"N , 001°22'31"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°16'04"N , 001°09'31"E - 49°21'30"N , 001°10'02"E - 49°23'40"N , 001°12'59"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Possible activation MON-FRI except public HOL from SR-30 to SS+30 | Activité vélivole sans transpondeur.<br>Gliding activity without transponder. | Gestionnaire : LILLE APP<br>Planeurs : selon protocole.<br>CAG IFR / CAM I et T :<br>Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone.<br>CAG VFR / CAM V :<br>Pénétration VFR sur autorisation de LILLE APP. Contact radio obligatoire avec LILLE APP.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue de LILLE APP, ROUEN TWR, ROUEN ATIS.<br>Administrator : LILLE APP<br>Gliders : according to protocol.<br>GAT IFR / OAT I and T :<br>Mandatory avoidance except for ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions.<br>GAT VFR / OAT V :<br>Upon LILLE APP authorization. Mandatory radio contact on LILLE APP.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>Actual activity provided by : LILLE APP, ROUEN TWR, ROUEN ATIS |
| **LF R 605 B** | **ROUEN OUEST** | | | |
| 49°30'12"N , 001°08'22"E - 49°24'36"N , 001°10'55"E - 49°22'42"N , 001°08'21"E - 49°22'25"N , 000°57'14"E - 49°24'36"N , 000°59'40"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°21'04"N , 001°07'05"E - 49°25'12"N , 001°00'26"E - 49°29'27"N , 001°06'51"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°25'00"N , 001°13'00"E - 49°29'57"N , 001°07'48"E - 49°30'12"N , 001°08'22"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Possible activation MON-FRI except public HOL from SR-30 to SS+30 | Activité vélivole sans transpondeur.<br>Gliding activity without transponder. | Gestionnaire : LILLE APP<br>Planeurs : selon protocole.<br>CAG IFR / CAM I et T :<br>Contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone.<br>CAG VFR / CAM V :<br>Pénétration VFR sur autorisation de LILLE APP. Contact radio obligatoire avec LILLE APP.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Activité réelle connue de LILLE APP, ROUEN TWR, ROUEN ATIS.<br>Administrator : LILLE APP<br>Gliders : according to protocol.<br>GAT IFR / OAT I and T :<br>Mandatory avoidance except for ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions.<br>GAT VFR / OAT V :<br>Upon LILLE APP authorization. Mandatory radio contact on LILLE APP.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>Actual activity provided by : LILLE APP, ROUEN TWR, ROUEN ATIS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 606** | **FEEZ** | | | |
| cercle de 2 NM de rayon centré sur 46°57'28"N , 002°46'58"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM PPR 24 HR.<br>According to protocol. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Ballon captif.<br>Defense specific activities.<br>Tethered balloon. | Organisme gestionnaire et demandeur du NOTAM : Directeur des vols (TEL publié dans le NOTAM d'activation).<br>CAG/CAM : contournement obligatoire sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, de transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après coordination du directeur des vols (DV).<br>Balisage diurne :<br>- du câble par des fanions rouges fluorescents tous les 50 m ;<br>- de l'aérostat par des feux à éclats de haute intensité (1 blanc, 1 rouge).<br>Balisage nocturne de l'aérostat :<br>- par des feux à éclats de haute intensité (1 blanc, 1 rouge) ;<br>- par un projecteur DCA au point d'ancrage, faisceau de 1° d'ouverture et de couleur blanche.<br>Détection/Identification : réflecteur RADAR, transpondeur 3/A et C (code détresse 7700 si rupture du câble)<br>Activité réelle connue de :<br>- AVORD APP<br>- PARIS ACC/FIC<br>- Directeur des vols (TEL publié dans le NOTAM d'activation)<br>Administrator and NOTAM requester : Flights director (TEL published in the activation NOTAM)<br>GAT/OAT : mandatory avoidance except for ACFT carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, medical transport activities having to intervene as part of the execution of their missions and when the avoidance is not compatible with these missions, after contact with the flight director.<br>Lighting by day :<br>- of the cable by fluorescent red flags every 50 m ;<br>- of the hot air balloon by high intensity flashing lights (1 white, 1 red)<br>Lighting by night of the hot air balloon :<br>- by high intensity flashing lights (1 white, 1 red) ;<br>- by a DCA spotlight of 1° aperture beam, white coloured.<br>Detection/Identification : RADAR reflector, transponder 3/A and C (distress code : 7700 in case of cable rupture)<br>Actual activity provided by :<br>- AVORD APP<br>- PARIS ACC/FIC<br>- Flights Director (TEL published in the activation NOTAM) |
| **LF R 607 A** | **PO ALPHA** | | | |
| 49°01'16"N , 002°09'12"E - 49°04'04"N , 002°39'50"E - 48°44'13"N , 002°45'48"E - 48°41'26"N , 002°15'00"E - 49°01'16"N , 002°09'12"E | FL 225<br>----------<br>FL 205 | Activation H24 by NOTAM with PPR 72 HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Mission de sûreté aérienne.<br>Defence specific activities.<br>Air security mission. | Gestionnaire : CDC de Cinq Mars le Pile ou CDC de remplacement.<br>Pénétration :<br>CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- RAKI<br>- PARIS ACC<br>Administrator : Cinq Mars la Pile CRC or back-up CRC.<br>Entry :<br>GAT/IFR : mandatory avoidance throughout activity.<br>Actual activity provided by :<br>- RAKI<br>- PARIS ACC |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 607 B** | **PO BRAVO** | | | |
| 49°01'16"N , 002°09'12"E - 49°04'04"N , 002°39'50"E - 48°44'13"N , 002°45'48"E - 48°41'26"N , 002°15'00"E - 49°01'16"N , 002°09'12"E | FL 225<br>----------<br>FL 215 | Activation H24 by NOTAM with PPR 72 HR | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Mission de sûreté aérienne.<br>Defence specific activities.<br>Air security mission. | Gestionnaire : CDC de Cinq Mars le Pile ou CDC de remplacement.<br>Pénétration :<br>CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- RAKI<br>- PARIS ACC<br>Administrator : Cinq Mars la Pile CRC or back-up CRC.<br>Entry :<br>GAT/IFR : mandatory avoidance throughout activity.<br>Actual activity provided by :<br>- RAKI<br>- PARIS ACC |
| **LF R 608** | **COL DU NOYER** | | | |
| cercle de 0.87 NM de rayon centré sur 44°41'51"N , 005°58'51"E | 6900ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI : possible activation H24 from 01 NOV to 30 APR | Tirs Sol/Sol<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Live firing ground to ground<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 4e régiment de chasseurs.<br>Contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après notification auprès du gestionnaire.<br>Planification et activité réelle disponibles par TEL :<br>- Cadre de permanence : 06 43 57 46 97 / 04 92 67 52 56<br>- Chef de poste : 06 49 61 82 04 / 04 92 58 96 85<br>Activité réelle connue de MARSEILLE INFO.<br>Administrator : 4e régiment de chasseurs.<br>Avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting military, customs, police, search and rescue, fire-fighting or medical transport missions, when the avoidance is not compatible with their mission after notification to the administrator.<br>Planning and actual activity available by TEL :<br>- duty Officer : + 33 (0)6 43 57 46 97 / + 33 (0)4 92 67 52 56<br>Position commander : + 33 (0)4 92 58 96 85 / + 33 (0)6 49 61 82 04<br>Activity known on MARSEILLE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 609** | **GONDRANS** | | | |
| cercle de 1.13 NM de rayon centré sur 44°53'14"N , 006°42'02"E | FL 110<br>----------<br>SFC | MON-FRI : possible activation H24 from 01 DEC to 15 APR except public HOL | Tirs Sol/Sol<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Live firing ground to ground<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>Contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après notification auprès du gestionnaire.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la partie de la LF R196 A1 Est avec laquelle elle interfère.<br>Planification et activité réelle disponibles par TEL :<br>- Officier tir : 04 56 85 77 79 / 04 56 85 77 80<br>- Chef de poste : 04 92 45 20 50 / 06 73 86 56 49<br>Activité réelle connue de MARSEILLE INFO.<br>Administrator : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>Avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting military, customs, police, search and rescue, fire-fighting or medical transport missions, when the avoidance is not compatible with their mission after notification to the administrator.<br>When active, this area substitutes to the part of LF R196 A1 Est which it interferes with.<br>Planning and actual activity available by TEL :<br>- Firing Officer : +33 (0)4 56 85 77 79 / +33 (0)4 56 85 77 80<br>- Position commander : +33 (0)4 92 45 20 50 / +33 (0)6 73 86 56 49<br>Actual activity known on MARSEILLE INFO. |
| **LF R 610** | **GRANON** | | | |
| cercle de 0.87 NM de rayon centré sur 44°58'30"N , 006°36'21"E | FL 130<br>----------<br>SFC | MON-FRI : possible activation H24 from 01 DEC to 15 APR except public HOL | Tirs Sol/Sol<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Live firing ground to ground<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>Contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après notification auprès du gestionnaire.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue aux parties des LF R196 A1 Est et LF R 221 B avec lesquelles elle interfère.<br>Planification et activité réelle disponibles par TEL :<br>- Officier tir : 04 56 85 77 79 / 04 56 85 77 80<br>- Chef de poste : 04 92 45 20 50 / 06 73 86 56 49<br>Activité réelle connue de MARSEILLE INFO.<br>Administrator : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>Avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting military, customs, police, search and rescue, fire-fighting or medical transport missions, when the avoidance is not compatible with their mission after notification to the administrator.<br>When active, this area substitutes to the parts of LF R196 A1 Est and LF R 221 B which it interferes with.<br>Planning and actual activity available by TEL :<br>- Firing Officer : +33 (0)4 56 85 77 79 / +33 (0)4 56 85 77 80<br>- Position commander : +33 (0)4 92 45 20 50 / +33 (0)6 73 86 56 49<br>Actual activity known on MARSEILLE INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 611** | **IZOARD** | | | |
| cercle de 1.1 NM de rayon centré sur 44°49'29"N , 006°43'32"E | FL 130<br>----------<br>SFC | MON-FRI : possible activation H24 from 01 DEC to 15 APR except public HOL | Tirs Sol/Sol<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Live firing ground to ground<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>Contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'ncendie, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après notification auprès du gestionnaire.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la partie de la LF R196 A1 Est avec laquelle elle interfère.<br>Planification et activité réelle disponibles par TEL :<br>- Officier tir : 04 56 85 77 79 / 04 56 85 77 80<br>- Chef de poste : 04 92 45 20 50 / 06 73 86 56 49<br>Activité réelle connue de MARSEILLE INFO.<br>Administrator : 7ème bataillon de chasseurs alpins.<br>Avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting military, customs, police, search and rescue, fire-fighting or medical transport missions, when the avoidance is not compatible with their mission after notification to the administrator.<br>When active, this area substitutes to the part of LF R196 A1 Est which it interferes with.<br>Planning and actual activity available by TEL :<br>- Firing Officer : +33 (0)4 56 85 77 79 / +33 (0)4 56 85 77 80<br>- Position commander : +33 (0)4 92 45 20 50 / +33 (0)6 73 86 56 49<br>Actual activity known on MARSEILLE INFO. |
| **LF R 612** | **PREVOUREY** | | | |
| cercle de 0.75 NM de rayon centré sur 45°01'45"N , 005°53'08"E | 6600ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI : possible activation H24 from 02 JAN to 31 MAR | Tirs Sol/Sol<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Live firing ground to ground<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : 7ème régiment du matériel (RMAT).<br>Contournement obligatoire pendant l'activité sauf pour les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après notification auprès du gestionnaire.<br>Planification et activité réelle disponibles par TEL :<br>- Officier tir : 04 37 27 17 15 / 04 37 27 16 68<br>- Chef de poste : 04 76 78 63 03 / 06 32 72 59 07<br>Administrator: 7th Equipment Regiment (RMAT).<br>Avoidance mandatory during activity except for aircraft conducting military, customs, police, search and rescue, fire-fighting or medical transport missions, when the avoidance is not compatible with their mission after notification to the administrator.<br>Planning and actual activity available by TEL :<br>- Firing Officer: +33 (0)4 37 27 17 15 / +33 (0)4 37 27 16 68<br>- position commander : +33 (0)4 76 78 63 03 / +33 (0)6 32 72 59 07 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 613** | **REINHARDSMUNSTER** | | | |
| 48°43'52"N , 007°20'09"E - 48°44'07"N , 007°22'16"E - 48°40'46"N , 007°18'13"E - 48°43'52"N , 007°20'09"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible SR - SS activation According to protocol during PHALSBOURG CTR activity. | Activité de vol libre sous l'égide de la Ligue Grand-Est de Vol Libre (LGEVL). Ligue Grand-Est de Vol Libre (LGEVL) paragliding activities. | Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la partie de la CTR PHALSBOURG et à la partie de la TMA 1 PHALSBOURG avec lesquelles elle interfère.<br>CAM/CAG : contournement obligatoire.<br>Activité réelle connue de :<br>- PHALSBOURG TWR<br>- PHALSBOURG APP<br>- STRASBOURG INFO<br>When active, this area substitutes itself to the part of PHALSBOURG CTR and to the part of TMA PHALSBOURG 1 which it interferes with.<br>OAT/GAT: avoidance mandatory.<br>Actual activity known on :<br>- PHALSBOURG TWR<br>- PHALSBOURG APP<br>- STRASBOURG INFO |
| **LF R 614** | **LORQUIN** | | | |
| cercle de 2.16 NM de rayon centré sur 48°41'02"N , 006°59'50"E | 2300ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques Défense. Procédures AD MIL. Entrainement VSV. Defence specific activities. MIL AD procedures. Flying without visibility training. | Gestionnaire : 1er RHC.<br>CAM/CAG : autorisé après contact radio, suivre instructions de PHALSBOURG APP. RAI 118.450.<br>Activité réelle connue de PHALSBOURG TWR/APP.<br>Administrator : 1st RHC.<br>OAT/GAT : authorised after radio contact, follow PHALSBOURG APP instructions. RAI 118.450.<br>Actual activity known on PHALSBOURG TWR/APP. |
| **LF R 615 A** | **METZ - FRESCATY** | | | |
| 49°05'37"N , 006°08'15"E - 49°05'20"N , 006°08'34"E - 49°05'14"N , 006°08'25"E - 49°04'55"N , 006°08'47"E - 49°04'27"N , 006°08'27"E - 49°04'20"N , 006°08'21"E - 49°04'15"N , 006°08'10"E - 49°03'54"N , 006°08'02"E - 49°04'01"N , 006°07'01"E - 49°03'59"N , 006°06'46"E - 49°04'31"N , 006°06'40"E - 49°04'42"N , 006°06'58"E - 49°04'48"N , 006°06'49"E - 49°05'16"N , 006°07'42"E - 49°05'29"N , 006°07'52"E - 49°05'37"N , 006°08'15"E | 1400ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Unmanned aircraft operations. | Gestionnaire : Cellule Zonale de Drones (CZD)<br>TEL : 03 87 56 81 53<br>CAG/CAM : contournement obligatoire, sauf pour :<br>- les aéronefs sans équipage à bord gérés par la CZD,<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après notification auprès du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- STRASBOURG APP/INFO<br>- LORRAINE TWR<br>Administrator : Cellule Zonale de Drones (CZD)<br>TEL : +33 (0)3 87 56 81 53<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for :<br>- unmanned aircraft managed by the CZD,<br>- aircraft carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, or medical transport activities that need to intervene in the course of their missions and when the area avoidance is not possible after notification to the manager.<br>Actual activity known on :<br>- STRASBOURG APP/INFO<br>- LORRAINE TWR |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 615 B** | **METZ - FRESCATY** | | | |
| 49°04'31"N , 006°06'40"E - 49°03'59"N , 006°06'46"E - 49°04'01"N , 006°07'01"E - 49°03'54"N , 006°08'02"E - 49°03'12"N , 006°08'13"E - 49°03'05"N , 006°08'19"E - 49°01'55"N , 006°07'04"E - 49°01'54"N , 006°05'52"E - 49°02'13"N , 006°04'31"E - 49°02'37"N , 006°04'38"E - 49°02'42"N , 006°04'00"E - 49°03'20"N , 006°04'25"E - 49°03'16"N , 006°04'45"E - 49°04'03"N , 006°05'06"E - 49°04'21"N , 006°05'46"E - 49°04'31"N , 006°06'40"E | 1400ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 by NOTAM. | Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Unmanned aircraft operations. | Gestionnaire : Cellule Zonale de Drones (CZD)<br>TEL : 03 87 56 81 53<br>CAG/CAM : contournement obligatoire, sauf pour :<br>- les aéronefs sans équipage à bord gérés par la CZD,<br>- les aéronefs effectuant des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre les incendies, du transport médical ayant à intervenir dans le cadre de l'exécution de leurs missions et lorsque celles-ci ne permettent pas le contournement de la zone après notification auprès du gestionnaire.<br>Activité réelle connue de :<br>- STRASBOURG APP/INFO<br>- LORRAINE TWR<br>Administrator : Cellule Zonale de Drones (CZD)<br>TEL : +33 (0)3 87 56 81 53<br>GAT/OAT : avoidance mandatory except for :<br>- unmanned aircraft managed by the CZD,<br>- aircraft carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, or medical transport activities that need to intervene in the course of their missions and when the area avoidance is not possible after notification to the manager.<br>Actual activity known on :<br>- STRASBOURG APP/INFO<br>- LORRAINE TWR |
| **LF R 1250 A** | **POURRIERES** | | | |
| cercle de 950 m de rayon centré sur 43°32'40"N , 005°45'24"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activable H24 selon protocole.<br>Possible activation H24 according to protocol. | Activités spécifiques Défense.<br>Activité d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Expérimentation en vol d'aéronefs.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft activity.<br>Aircraft flight testing. | Gestionnaire : ALTHEA 04 12 39 04 65 directeurvol@altheafrance.fr<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>LE LUC APP (LF-R 95 A active)<br>MARSEILLE INFO (LF-R 95 A inactive).<br>Manager : ALTHEA 04 12 39 04 65 directeurvol@altheafrance.fr<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on :<br>LE LUC APP (LF- R 95 A active)<br>MARSEILLE INFO (LF- R 95 A inactive). |
| **LF R 1250 B** | **POURRIERES** | | | |
| cercle de 950 m de rayon centré sur 43°32'40"N , 005°45'24"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24 selon protocole.<br>Possible activation H24 according to protocol. | Activités spécifiques Défense.<br>Activité d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Expérimentation en vol d'aéronefs.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft activity.<br>Aircraft flight testing. | Gestionnaire : ALTHEA 04 12 39 04 65 directeurvol@altheafrance.fr<br>CAG/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de:<br>LE LUC APP (LF-R 95 A active)<br>MARSEILLE INFO (LF-R 95 A inactive).<br>Manager : ALTHEA 04 12 39 04 65 directeurvol@altheafrance.fr<br>OAT/GAT : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on :<br>LE LUC APP (LF- R 95 A active)<br>MARSEILLE INFO (LF- R 95 A inactive). |
| **LF R 1274** | **BANNE D'ORDANCHE** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 45°36'52"N , 002°46'30"E | 7700ft AMSL<br>3300ft ASFC<br>----------<br>SFC | SR-SS | AEM, planeurs de grande taille (3 à 7m d'envergure).<br>AEM, large size gliders (3 to 7m wingspan). | CAM/CAG : contournement obligatoire.<br>OAT/GAT: Avoidance mandatory. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 5** | | | | |
| 49°32'17"N , 004°36'23"W - 49°30'37"N , 004°22'48"W<br>- 49°10'13"N , 003°40'34"W - 49°00'00"N , 003°41'22"W<br>- 48°56'11"N , 003°43'48"W - 48°58'10"N , 004°18'18"W<br>- 48°45'02"N , 005°03'01"W - 48°48'33"N , 005°58'00"W<br>- 48°24'33"N , 006°51'41"W - 49°04'50"N , 006°52'25"W<br>- 49°21'41"N , 005°30'00"W - 49°32'17"N , 004°36'23"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Specific Defence activities.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire: CCMAR Atlantique. Activité réelle connue de UAC BREST<br>Administrator: Atlantique.CCMAR.Activity known on BREST UAC |
| **LF D 7** | | | | |
| 48°58'10"N , 004°18'18"W - 48°56'11"N , 003°43'48"W<br>- 48°30'00"N , 004°00'00"W - 48°18'14"N , 004°30'00"W<br>- 48°25'33"N , 004°30'00"W - 48°45'02"N , 005°03'01"W<br>- 48°58'10"N , 004°18'18"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Specific Defence activities.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR Atlantique.<br>Activité réelle connue de UAC BREST<br>A l'exclusion de la LF-D603 LIDAR BREST lorsqu'elle est active.<br>Administrator: Atlantique CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC<br>Except for LF-D603 LIDAR BREST when active. |
| **LF D 12 GLOBALE A** | | | | |
| 48°48'33"N , 005°58'00"W - 48°45'02"N , 005°03'01"W<br>- 48°25'33"N , 004°30'00"W - 48°18'14"N , 004°30'00"W<br>- 47°54'46"N , 004°30'00"W - 47°44'48"N , 004°31'34"W<br>- 47°09'38"N , 005°03'40"W - 47°07'49"N , 006°10'31"W<br>- 47°29'17"N , 006°50'37"W - 47°51'37"N , 006°51'10"W<br>- 48°01'39"N , 006°51'20"W - 48°24'33"N , 006°51'41"W<br>- 48°48'33"N , 005°58'00"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Entraînement combat.<br>Vols au service de l'Etat d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Combat training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR Atlantique.<br>Activité réelle connue de UAC BREST<br>À l'exclusion des zones LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 et LF-D 16 C lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator: Atlantique CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC<br>Except for LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 and LF-D 16 C when active. |
| **LF D 12 GLOBALE AZ** | | | | |
| 48°51'03"N , 005°57'46"W - 48°50'38"N , 006°00'06"W<br>- 48°26'37"N , 006°53'48"W - 48°25'45"N , 006°55'03"W<br>- 48°24'31"N , 006°55'26"W - 48°01'37"N , 006°55'04"W<br>- 47°28'47"N , 006°54'16"W - 47°27'19"N , 006°52'53"W<br>- 47°05'51"N , 006°12'48"W - 47°05'19"N , 006°10'44"W<br>- 47°07'08"N , 005°03'33"W - 47°07'23"N , 005°02'04"W<br>- 47°08'19"N , 005°00'33"W - 47°43'29"N , 004°28'25"W<br>- 47°44'10"N , 004°27'59"W - 47°54'46"N , 004°26'17"W<br>- 48°25'33"N , 004°26'15"W - 48°26'37"N , 004°26'36"W<br>- 48°27'25"N , 004°27'30"W - 48°46'54"N , 005°00'31"W<br>- 48°47'31"N , 005°02'38"W - 48°51'03"N , 005°57'46"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 12 NORD A** | | | | |
| 48°48'33"N , 005°58'00"W - 48°45'02"N , 005°03'01"W<br>- 48°25'33"N , 004°30'00"W - 48°18'14"N , 004°30'00"W<br>- 47°54'46"N , 004°30'00"W - 48°01'39"N , 006°51'20"W<br>- 48°24'33"N , 006°51'41"W - 48°48'33"N , 005°58'00"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Entraînement combat.<br>Vols au service de l'Etat d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Combat training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR Atlantique.<br>Activité réelle connue de UAC BREST<br>À l'exclusion des zones LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator: Atlantique CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC<br>Except for LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 12 NORD AZ** | | | | |
| 48°51'03"N , 005°57'46"W - 48°50'38"N , 006°00'06"W<br>- 48°26'37"N , 006°53'48"W - 48°25'45"N , 006°55'02"W<br>- 48°24'31"N , 006°55'26"W - 48°01'37"N , 006°55'04"W<br>- 47°59'49"N , 006°53'52"W - 47°59'09"N , 006°51'33"W<br>- 47°52'16"N , 004°30'18"W - 47°53'01"N , 004°27'21"W<br>- 47°54'46"N , 004°26'17"W - 48°25'33"N , 004°26'15"W<br>- 48°26'37"N , 004°26'36"W - 48°27'25"N , 004°27'30"W<br>- 48°46'54"N , 005°00'31"W - 48°47'31"N , 005°02'38"W<br>- 48°51'03"N , 005°57'46"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 12 SUD A** | | | | |
| 47°51'37"N , 006°51'10"W - 47°44'48"N , 004°31'34"W<br>- 47°09'38"N , 005°03'40"W - 47°07'49"N , 006°10'31"W<br>- 47°29'17"N , 006°50'37"W - 47°51'37"N , 006°51'10"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Entraînement combat.<br>Vols au service de l'Etat d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Combat training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE.<br>Activité réelle connue de UAC BREST.<br>À l'exclusion de la zone LF-D 16 C lorsqu'elle est active.<br>Administrator : ATLANTIQUE CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC.<br>Except for LF-D 16 C when active. |
| **LF D 12 SUD AZ** | | | | |
| 47°54'07"N , 006°50'59"W - 47°53'37"N , 006°53'25"W<br>- 47°51'44"N , 006°54'53"W - 47°29'14"N , 006°54'18"W<br>- 47°28'09"N , 006°53'54"W - 47°27'19"N , 006°52'53"W<br>- 47°05'51"N , 006°12'48"W - 47°05'19"N , 006°10'44"W<br>- 47°07'08"N , 005°03'33"W - 47°07'23"N , 005°02'04"W<br>- 47°08'19"N , 005°00'33"W - 47°43'29"N , 004°28'25"W<br>- 47°44'36"N , 004°27'52"W - 47°46'15"N , 004°28'33"W<br>- 47°47'17"N , 004°31'15"W - 47°54'07"N , 006°50'59"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 14 E** | | | | |
| 47°32'59"N , 003°45'49"W - 47°28'06"N , 003°31'05"W<br>- 46°28'06"N , 003°34'29"W - 46°25'41"N , 003°49'09"W<br>- 47°32'59"N , 003°45'49"W | FL 275<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entraînement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Specific Defence activities.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR Atlantique<br>IFR : Pénétration garantie suivre instructions de UAC BREST.<br>Seulement si LF-D 14 W et LF-D 15 actives simultanément.<br>Administrator: CCMAR Atlantique<br>IFR: entry guaranteed, follow BREST UAC instructions.<br>Only if LF-D 14 W and LF-D 15 both active. |
| **LF D 14 W** | | | | |
| 47°37'00"N , 004°20'59"W - 47°37'00"N , 003°56'54"W<br>- 47°32'59"N , 003°45'49"W - 46°25'41"N , 003°49'09"W<br>- 46°40'00"N , 005°12'29"W - 47°37'00"N , 004°20'59"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Entraînement combat.<br>Vols au service de l'Etat d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Combat training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE.<br>Activité réelle connue de UAC BREST.<br>Administrator : ATLANTIQUE CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC. |
| **LF D 14 WZ** | | | | |
| 47°39'30"N , 004°21'22"W - 47°39'02"N , 004°23'07"W<br>- 47°38'19"N , 004°24'07"W - 46°41'18"N , 005°15'35"W<br>- 46°39'19"N , 005°15'59"W - 46°38'12"N , 005°15'00"W<br>- 46°37'34"N , 005°13'20"W - 46°23'16"N , 003°50'03"W<br>- 46°23'16"N , 003°48'13"W - 46°24'15"N , 003°46'11"W<br>- 46°25'36"N , 003°45'32"W - 47°33'04"N , 003°42'08"W<br>- 47°34'11"N , 003°42'36"W - 47°35'02"N , 003°43'42"W<br>- 47°39'17"N , 003°55'25"W - 47°39'31"N , 003°56'39"W<br>- 47°39'30"N , 004°21'22"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Recorded in AUP with the addition of mentions "Not AMC-manageable" and "Activation SKED specified in France AUP/UUP." | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 15** | | | | |
| 47°28'06"N , 003°31'05"W - 47°19'33"N , 003°09'27"W<br>- 47°16'04"N , 002°47'19"W - 47°09'59"N , 002°34'57"W<br>- 46°53'05"N , 002°32'29"W - 46°28'06"N , 003°34'29"W<br>- 47°28'06"N , 003°31'05"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entraînement au combat<br>Activités défense spécifiques.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Specific Defence activities.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire: CCMAR Atlantique.<br>Pénétration: activité réelle connue de UAC BREST.<br>A l'exclusion des zones R13 B1, R13 B2 et R13 C lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator: CCMAR Atlantique.<br>Entry: activity known on BREST UAC.<br>Except for R13 B1, R13 B2 and R13 C when active. |
| **LF D 15 Z** | | | | |
| 47°30'22"N , 003°29'30"W - 47°30'36"N , 003°31'23"W<br>- 47°30'09"N , 003°33'11"W - 47°29'10"N , 003°34'25"W<br>- 47°28'12"N , 003°34'46"W - 46°28'12"N , 003°38'06"W<br>- 46°26'20"N , 003°37'03"W - 46°25'37"N , 003°34'49"W<br>- 46°25'57"N , 003°32'38"W - 46°50'55"N , 002°30'40"W<br>- 46°51'37"N , 002°29'32"W - 46°52'56"N , 002°28'50"W<br>- 47°10'14"N , 002°31'18"W - 47°11'03"N , 002°31'38"W<br>- 47°11'47"N , 002°32'17"W - 47°18'23"N , 002°45'49"W<br>- 47°21'54"N , 003°08'05"W - 47°30'22"N , 003°29'30"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 18 A1** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 49°01'20"N , 003°00'00"W - 49°01'20"N , 003°03'00"W<br>- 48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°39'40"N , 004°48'34"W<br>- 48°32'57"N , 005°20'00"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W<br>- 48°05'00"N , 004°56'50"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W<br>- 47°56'25"N , 004°24'21"W - La côte atlantique française<br>- 48°04'13"N , 004°37'00"W - 48°20'15"N , 004°37'00"W<br>- La côte atlantique française - 48°40'59"N , 003°37'00"W<br>- 48°41'20"N , 003°37'00"W - 48°52'00"N , 003°37'00"W<br>- 48°52'00"N , 003°00'00"W - 49°01'20"N , 003°00'00"W | FL 095<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY T120 et Y491.<br>À l'exclusion des CTR LANDIVISIAU, TMA IROISE partie 1 et 3 et des zones LF-R140, LF-R154 LOW, LF-R157 LOW, LF-R195 lorsqu'elles sont actives.<br>Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.<br>Les vols d'aéronefs sans équipage à bord, mis en œuvre en vue, depuis le littoral continental et jusqu'à une distance de 1000 m de la limite terre-mer, et une hauteur maximale de 120 m :<br>- sont exempts de protocole et de contact bilatéral avec le gestionnaire,<br>- doivent faire l'objet d'une notification via l'application Internet https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aéronef de plus de 900g).<br>Activité connue : IROISE APP/INFO.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Except for parts interfering with T120 and Y491 AWY.<br>Except for CTR LANDIVISIAU, TMA IROISE part 1 and 3, LF-R140, LF-R154 LOW, LF-R157 LOW and LF-R195 when active.<br>Transit and over water routes published in AIP are exempt from dangerous activities.<br>Unmanned aircraft flights, flown under direct visual line of sight (VLOS), from the continental coast and up to a distance of 1000 m from the land-sea limit, and a maximum height of 120 m :<br>- are exempt from protocol and bilateral contact with the administrator,<br>- must be notified via the Internet application https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aircraft weighing more than 900g).<br>Activity known on : IROISE APP/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 18 A2** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 47°47'30"N , 004°22'00"W - 47°49'47"N , 003°53'26"W - La côte atlantique française - 47°34'40"N , 002°59'35"W - 47°32'43"N , 002°54'45"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°20'38"N , 003°25'44"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°41'36"N , 003°49'25"W - 47°41'41"N , 004°10'37"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W | FL 095<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire: CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY H34 et T499.<br>À l'exclusion de la CTR LORIENT, de la TMA LORIENT partie 1 et 2, et des zones LF-R1 F, LF-R13 et LF-R14 lorsqu'elles sont actives.<br>Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.<br>Les vols d'aéronefs sans équipage à bord, mis en œuvre en vue, depuis le littoral continental et jusqu'à une distance de 1000 m de la limite terre-mer, et une hauteur maximale de 120 m :<br>- sont exempts de protocole et de contact bilatéral avec le gestionnaire,<br>- doivent faire l'objet d'une notification via l'application Internet https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aéronef de plus de 900g).<br>Activité connue : IROISE APP/INFO, NANTES APP/INFO.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Except for parts interfering with H34 and T499 AWY.<br>Except for CTR LORIENT, TMA LORIENT part 1 and 2, LF-R1 F, LF-R13 and LF-R14 when active.<br>Transit and over water routes published in AIP are exempt from dangerous activities.<br>Unmanned aircraft flights, flown under direct visual line of sight (VLOS), from the continental coast and up to a distance of 1000 m from the land-sea limit, and a maximum height of 120 m :<br>- are exempt from protocol and bilateral contact with the administrator,<br>- must be notified via the Internet application https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aircraft weighing more than 900g).<br>Activity known on: IROISE APP/INFO, NANTES APP/INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 18 A3** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 47°32'43"N , 002°54'45"W - arc horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°21'42"N , 003°15'48"W - 47°21'07"N , 003°15'50"W - 47°18'39"N , 003°15'05"W - 47°17'57"N , 003°14'06"W - 47°17'36"N , 003°13'19"W - 47°17'30"N , 003°11'40"W - 47°14'00"N , 003°08'00"W - 47°07'57"N , 002°56'35"W - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 46°56'15"N , 003°10'18"W - 47°02'54"N , 002°50'40"W - 46°30'00"N , 002°27'18"W - 46°30'00"N , 001°48'51"W - La côte atlantique française - 46°55'13"N , 002°06'15"W - 47°15'01"N , 002°15'22"W - La côte atlantique française - 47°31'29"N , 002°51'42"W - 47°32'43"N , 002°54'45"W | FL 095<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY A5, H34, T499, Y95 et R14.<br>À l'exclusion des TMA NANTES parties 2, 3, 4 et 5.<br>Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.<br>Les vols d'aéronefs sans équipage à bord, mis en œuvre en vue, depuis le littoral continental et jusqu'à une distance de 1000 m de la limite terre-mer, et une hauteur maximale de 120 m :<br>- sont exempts de protocole et de contact bilatéral avec le gestionnaire,<br>- doivent faire l'objet d'une notification via l'application Internet https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aéronef de plus de 900g).<br>Activité connue : NANTES APP/INFO.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Except for parts interfering with A5, H34, T499, Y95 and R14 AWYs.<br>Except for TMA NANTES parts 2, 3, 4 and 5.<br>Transit and over water routes published in AIP are exempt from dangerous activities.<br>Unmanned aircraft flights, flown under direct visual line of sight (VLOS), from the continental coast and up to a distance of 1000 m from the land-sea limit, and a maximum height of 120 m :<br>- are exempt from protocol and bilateral contact with the administrator,<br>- must be notified via the Internet application https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aircraft weighing more than 900g).<br>Activity known on : NANTES APP/INFO. |
| **LF D 18 A4** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 46°30'00"N , 002°27'18"W - 45°41'00"N , 001°53'28"W - 45°33'40"N , 001°56'00"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 46°30'00"N , 001°48'51"W - 46°30'00"N , 002°27'18"W | FL 095<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire: CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Les vols d'aéronefs sans équipage à bord, mis en œuvre en vue, depuis le littoral continental et jusqu'à une distance de 1000 m de la limite terre-mer, et une hauteur maximale de 120 m :<br>- sont exempts de protocole et de contact bilatéral avec le gestionnaire,<br>- doivent faire l'objet d'une notification via l'application Internet https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aéronef de plus de 900g).<br>Activité connue : NANTES APP/INFO, AQUITAINE APP/INFO et LA ROCHELLE APP/INFO.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Unmanned aircraft flights, flown under direct visual line of sight (VLOS), from the continental coast and up to a distance of 1000 m from the land-sea limit, and a maximum height of 120 m :<br>- are exempt from protocol and bilateral contact with the administrator,<br>- must be notified via the Internet application https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aircraft weighing more than 900g).<br>Activity known on : NANTES APP/INFO, AQUITAINE APP/INFO and LA ROCHELLE APP/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 18 A5** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 49°49'51"N , 003°00'00"W - 49°01'20"N , 003°00'00"W - 49°01'20"N , 003°03'00"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°39'40"N , 004°48'34"W - 48°32'57"N , 005°20'00"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°05'00"N , 004°56'50"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W - 47°41'41"N , 004°10'37"W - 47°41'36"N , 003°49'25"W - arc anti-horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - 47°20'38"N , 003°25'44"W - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°21'42"N , 003°15'48"W - 47°21'07"N , 003°15'50"W - 47°18'39"N , 003°15'05"W - 47°17'57"N , 003°14'06"W - 47°17'36"N , 003°13'19"W - 47°17'30"N , 003°11'40"W - 47°14'00"N , 003°08'00"W - 47°07'57"N , 002°56'35"W - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 46°56'15"N , 003°10'18"W - 47°02'54"N , 002°50'40"W - 46°30'00"N , 002°27'18"W - 45°41'00"N , 001°53'28"W - 45°33'40"N , 001°56'00"W - 45°00'00"N , 003°30'00"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W - 49°04'50"N , 006°52'25"W - 49°21'41"N , 005°30'00"W - 49°32'17"N , 004°36'23"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W | FL 095<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire: CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY T499 et Y491.<br>À l'exclusion des parties interférentes avec la CTA ILES ANGLO-NORMANDES 1 et la TMA ILES ANGLO-NORMANDES.<br>À l'exclusion de la TMA LORIENT 1 et des zones LF-D32, LF-D33 et LF-R13C lorsqu'elles sont actives.<br>Les vols d'aéronefs sans équipage à bord, mis en œuvre en vue, depuis le littoral continental et jusqu'à une distance de 1000 m de la limite terre-mer, et une hauteur maximale de 120 m :<br>- sont exempts de protocole et de contact bilatéral avec le gestionnaire,<br>- doivent faire l'objet d'une notification via l'application Internet https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aéronef de plus de 900g).<br>Activité connue : IROISE APP/INFO et NANTES APP/INFO.<br>Administrator: CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Except for parts interfering with T499 and Y491 AWY.<br>Except for parts interfering with CTA1 CHANNEL ISLANDS AIRSPACE and TMA CHANNEL ISLANDS AIRSPACE.<br>Except for TMA LORIENT part 1, LF-D32, LF-D33 and LF-R13C when active.<br>Unmanned aircraft flights, flown under direct visual line of sight (VLOS), from the continental coast and up to a distance of 1000 m from the land-sea limit, and a maximum height of 120 m :<br>- are exempt from protocol and bilateral contact with the administrator,<br>- must be notified via the Internet application https://alphatango.aviation-civile.gouv.fr/ (aircraft weighing more than 900g).<br>Activity known on : IROISE APP/INFO and NANTES APP/INFO. |
| **LF D 18 B1** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 49°48'02"N , 003°10'23"W - 49°35'00"N , 003°00'00"W - 49°01'20"N , 003°00'00"W - 49°01'20"N , 003°03'00"W - 48°54'20"N , 003°37'00"W - 48°39'40"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W - 48°20'01"N , 004°39'52"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°04'13"N , 004°37'00"W - La côte atlantique française - 47°56'25"N , 004°24'21"W - 47°47'30"N , 004°22'00"W - 47°41'41"N , 004°10'37"W - arc anti-horaire de 30 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°15'38"N , 003°25'51"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 46°40'59"N , 003°02'47"W - 46°28'06"N , 003°34'29"W - 46°25'41"N , 003°49'09"W - 46°40'00"N , 005°12'29"W - 46°46'00"N , 005°24'57"W - 47°00'00"N , 006°00'00"W - 47°00'00"N , 008°00'00"W - 48°50'00"N , 008°00'00"W - 49°04'50"N , 006°52'25"W - 49°21'41"N , 005°30'00"W - 49°32'17"N , 004°36'23"W - 49°48'02"N , 003°10'23"W | FL 195<br>----------<br>FL 095 | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR)<br>À l'exclusion des parties interférentes avec les AWY N160 et Y491.<br>A l'exclusion des zones LF-R154 LOW, LF-R157 LOW, LF-R195 lorsqu'elles sont actives.<br>Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.<br>Activité connue : IROISE APP/INFO, NANTES APP/INFO et BREST ACC.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR)<br>Except for parts interfering with N160 and Y491 AWYs.<br>Except for LF-R154 LOW, LF-R157 LOW, LF-R195 when active.<br>Transit and over water routes published in AIP are exempt from dangerous activities.<br>Activity known on : IROISE APP/INFO, NANTES APP/INFO and BREST ACC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 18 B2** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 46°40'59"N , 003°02'47"W - 46°28'06"N , 003°34'29"W - 46°25'41"N , 003°49'09"W - 46°40'00"N , 005°12'29"W - 46°46'00"N , 005°24'57"W - 47°00'00"N , 006°00'00"W - 47°00'00"N , 008°00'00"W - 45°00'00"N , 008°00'00"W - 45°00'00"N , 003°30'00"W - 45°33'40"N , 001°56'00"W - 45°41'00"N , 001°53'28"W - 46°00'28"N , 001°46'14"W - 46°13'04"N , 002°40'00"W - 46°40'59"N , 003°02'47"W | FL 195<br>----------<br>FL 095 | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>À l'exclusion des parties interférentes avec l'AWY A5.<br>À l'exclusion des zones LF-D32 et LF-D33 lorsqu'elles sont actives.<br>Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.<br>Activité connue : NANTES APP/INFO et BREST ACC.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Except for parts interfering with A5 AWY.<br>Except for LF-D32 and LF-D33 when active.<br>Transit and over water routes published in AIP are exempt from dangerous activities.<br>Activity known on : NANTES APP/INFO and BREST ACC. |
| **LF D 18 B3** | **Région maritime Atlantique BREST** | | | |
| 47°20'38"N , 003°25'44"W - arc anti-horaire de 25 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°21'50"N , 003°15'11"W - 47°19'33"N , 003°09'27"W - 47°16'04"N , 002°47'19"W - 47°09'59"N , 002°34'57"W - 46°53'05"N , 002°32'29"W - 46°40'59"N , 003°02'47"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W - 47°20'38"N , 003°25'44"W | FL 195<br>----------<br>FL 095 | Possible activation H24. | Entraînement aéronaval et missions opérationnelles.<br>Tirs petits calibres inférieurs à 12,7 mm.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Naval aviation training.<br>Small calibre live firing<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>À l'exclusion des parties interférentes avec l'AWY A5.<br>À l'exclusion de la zone LF-R13C lorsqu'elle est active.<br>Les itinéraires de transit et de survol maritime publiés à l'AIP sont exempts d'activité dangereuse.<br>Activité connue : NANTES APP/INFO et BREST ACC.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>Except for parts interfering with A5 AWY.<br>Except for LF-R13C when active.<br>Transit and over water routes published in AIP are exempt from dangerous activities.<br>Activity known on : NANTES APP/INFO and BREST ACC. |
| **LF D 19** | **GIVRY** | | | |
| 46°45'19"N , 004°47'40"E - 46°45'10"N , 004°48'11"E - 46°44'43"N , 004°47'52"E - 46°43'57"N , 004°45'43"E - 46°44'22"N , 004°45'24"E - 46°44'57"N , 004°45'16"E - 46°45'19"N , 004°47'40"E | 3400ft AMSL<br>----------<br>SFC | Except public HOL and August, possible activation :<br>- TUE and THU : 0700-1100, 1200-1700, 1800-2359,<br>- FRI : 0700-1100.<br>SUM : - 1 HR | Tirs sol/sol.<br>Armes légères d'infanterie.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing ground/ground.<br>Infantry light weapons.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : BPIA Chalon-sur-Saône.<br>Officier de tir : 03 85 97 91 69.<br>Suppléant : 03 85 97 95 02.<br>Permanence : 03 85 97 92 82.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités qui se déroulent dans cette zone.<br>Activité connue de :<br>- BALE INFO,<br>- CHALON INFO (HOR AFIS).<br>Administrator : BPIA Chalon-sur-Saône.<br>Shooting officer : 03 85 97 91 69.<br>Alternate : 03 85 97 95 02.<br>Permanence : 03 85 97 92 82.<br>Air navigators' attention is drawn towards the especially dangerous character of the activities taking place in this area.<br>Activity known on :<br>- BALE INFO,<br>- CHALON INFO (AFIS SKED). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 31 D** | **CAZAUX** | | | |
| 45°33'40"N , 001°56'00"W - 45°33'40"N , 001°25'51"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 43°43'19"N , 001°43'51"W - 43°42'40"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°50'20"N , 002°31'10"W - 45°33'40"N , 001°56'00"W | UNL<br>----------<br>SFC | SUM : MON 0600 to FRI 1500<br>WIN : MON 0700 to FRI 1600<br>Other times, activation announced by NOTAM with 7 days prior notice. | Tirs d'engins. Tirs et bombardements par avions. Activités défense spécifiques. Ravitaillement en vol. Lancement de missiles. Vols d'essais. Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing. Aerial firing and bombing. Specific Defence activities. Air to air refuelling. Missile launching. Test flights. Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire CMC CAZAUX.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités se déroulant dans cette zone.<br>Activité réelle connue de BORDEAUX ACC et de BREST ACC.<br>Administrator CMC CAZAUX.<br>Pilots must be aware of the life threatening nature of activities taking place in this area.<br>Activity known on BORDEAUX ACC and BREST ACC. |
| **LF D 31 DZ** | | | | |
| 43°51'19"N , 002°34'28"W - 43°41'00"N , 002°04'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°30'22"N , 001°47'00"W - 43°32'49"N , 001°40'58"W - 43°39'11"N , 001°40'16"W - 43°42'42"N , 001°37'10"W - 44°27'49"N , 001°26'09"W - 44°41'53"N , 001°26'07"W - 45°18'12"N , 001°20'27"W - 45°33'56"N , 001°18'53"W - 45°37'01"N , 001°20'46"W - 45°38'33"N , 001°26'13"W - 45°38'34"N , 001°40'40"W - 45°36'11"N , 001°40'47"W - 45°36'10"N , 001°56'13"W - 45°35'29"N , 001°58'27"W - 45°34'16"N , 001°59'27"W - 43°51'19"N , 002°34'28"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Air navigators must be aware of the life threatening nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 42 A** | **FRONHOLTZ** | | | |
| 48°02'31"N , 007°21'50"E - 48°02'05"N , 007°22'07"E - 48°00'54"N , 007°22'01"E - 48°01'06"N , 007°20'53"E - 48°02'10"N , 007°21'16"E - 48°02'31"N , 007°21'50"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24:<br>- except HOL, SAT afternoon and SUN;<br>- except THU between april 1st and june 30th. | Tirs sol/sol<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing ground/ground unmanned aircraft flights on State service. | Des modalités protocolaires concernant les tirs sont établies afin de permettre la réalisation des vols CAG IFR au départ et à destination de l'aérodrome de Colmar Houssen.<br>Gestionnaire : 152ème Régiment d'Infanterie :<br>Bureau tir : 03 89 21 87 01.<br>Activité réelle connue de :<br>BALE INFO : 130.9<br>COLMAR TWR/INFO : 119.0<br>Some protocol arrangements are established about live fire to enable the achievement of flights from and to Colmar Houssen aerodrome.<br>Administrator : 152nd Infantry Regiment :<br>Live fire office : 03 89 21 87 01.<br>Actual activity known on :<br>BALE INFO : 130.9<br>COLMAR TWR/INFO : 119.0 |
| **LF D 42 B** | **FRONHOLTZ** | | | |
| 48°02'31"N , 007°21'50"E - 48°02'05"N , 007°22'07"E - 48°00'54"N , 007°22'01"E - 48°01'06"N , 007°20'53"E - 48°02'10"N , 007°21'16"E - 48°02'31"N , 007°21'50"E | 3350ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation except HOL:<br>Day: 0700-1015 and 1145-1515 (SUM - 1HR)<br>- from april 1st to october 31st: TUE, WED and FRI<br>- from november 1st to march 31st: MON, TUE and WED.<br>Night: when live firing is practiced day:<br>- from october 15th to march 15th: 1800-2300 (SUM - 1HR);<br>- from march 16th to october 14th: 2000-2359 (SUM - 1HR). | Tirs sol/sol<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing ground/ground unmanned aircraft flights on State service. | Des modalités protocolaires concernant les tirs sont établies afin de permettre la réalisation des vols CAG IFR au départ et à destination de l'aérodrome de Colmar Houssen.<br>Gestionnaire : 152ème Régiment d'Infanterie :<br>Bureau tir : 03 89 21 87 01.<br>Activité réelle connue de :<br>BALE INFO : 130.9<br>COLMAR TWR/INFO : 119.0<br>Some protocol arrangements are established about live fire to enable the achievement of flights from and to Colmar Houssen aerodrome.<br>Administrator : 152nd Infantry Regiment :<br>Live fire office : 03 89 21 87 01.<br>Actual activity known on :<br>BALE INFO : 130.9<br>COLMAR TWR/INFO : 119.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 A1** | **TOULON** | | | |
| 42°45'10"N , 005°38'00"E - 42°56'26"N , 005°52'06"E -<br>42°59'41"N , 006°04'30"E - 43°08'08"N , 006°37'12"E -<br>43°01'53"N , 007°30'24"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E -<br>42°25'00"N , 005°38'00"E - 42°45'10"N , 005°38'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Espace défini à l'exclusion des parties interférentes des CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON lorsqu'elles sont actives, et de la LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>ILE DU LEVANT : pénétration interdite (dérogation : voir AIP ENR 5.1).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Airspace defined except for the portions they overlap of CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON when active, and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>ILE DU LEVANT : entry prohibited (exemption: see AIP ENR 5.1).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 A1Z** | | | | |
| 42°59'45"N , 005°47'12"E - 43°00'30"N , 005°48'23"E -<br>43°00'47"N , 005°49'02"E - 43°01'02"N , 005°49'48"E -<br>43°12'40"N , 006°35'02"E - 43°12'50"N , 006°35'49"E -<br>43°12'55"N , 006°36'39"E - 43°12'56"N , 006°37'28"E -<br>43°12'52"N , 006°38'18"E - 43°06'43"N , 007°31'29"E -<br>43°06'21"N , 007°33'09"E - 43°05'39"N , 007°34'40"E -<br>43°04'42"N , 007°35'52"E - 43°03'34"N , 007°36'40"E -<br>42°20'32"N , 007°57'51"E - 42°18'47"N , 007°58'14"E -<br>42°17'54"N , 007°58'06"E - 42°15'02"N , 007°55'43"E -<br>42°14'00"N , 007°51'09"E - 42°20'07"N , 005°37'40"E -<br>42°20'33"N , 005°35'14"E - 42°21'37"N , 005°33'13"E -<br>42°23'10"N , 005°31'52"E - 42°25'00"N , 005°31'23"E -<br>42°45'10"N , 005°31'21"E - 42°46'56"N , 005°31'48"E -<br>42°48'29"N , 005°33'06"E - 42°59'45"N , 005°47'12"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 A2** | **TOULON** | | | |
| 43°07'48"N , 006°40'00"E - 43°01'53"N , 007°30'24"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 41°38'06"N , 007°29'27"E - 41°21'58"N , 006°40'00"E - 43°07'48"N , 006°40'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 A2Z** | | | | |
| 43°11'25"N , 006°35'42"E - 43°12'24"N , 006°38'08"E - 43°12'35"N , 006°39'29"E - 43°12'32"N , 006°41'02"E - 43°06'43"N , 007°31'29"E - 43°06'21"N , 007°33'09"E - 43°05'39"N , 007°34'40"E - 43°04'42"N , 007°35'52"E - 43°03'34"N , 007°36'40"E - 42°20'32"N , 007°57'51"E - 42°19'40"N , 007°58'09"E - 42°18'47"N , 007°58'14"E - 42°17'54"N , 007°58'06"E - 42°17'01"N , 007°57'44"E - 41°36'15"N , 007°35'30"E - 41°35'25"N , 007°34'54"E - 41°34'40"N , 007°34'06"E - 41°34'03"N , 007°33'07"E - 41°33'36"N , 007°32'02"E - 41°17'29"N , 006°42'37"E - 41°17'05"N , 006°39'27"E - 41°17'52"N , 006°36'26"E - 41°19'38"N , 006°34'18"E - 41°21'58"N , 006°33'30"E - 43°07'48"N , 006°33'27"E - 43°09'52"N , 006°34'05"E - 43°11'25"N , 006°35'42"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 A3** | **TOULON** | | | |
| 42°40'00"N , 005°38'00"E - 42°40'00"N , 006°15'00"E - 42°40'07"N , 006°40'00"E - 42°40'00"N , 007°41'16"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 41°38'06"N , 007°29'27"E - 41°20'06"N , 006°34'20"E - 41°27'08"N , 006°15'00"E - 41°40'00"N , 005°39'00"E - 42°06'00"N , 005°30'00"E - 42°25'00"N , 005°30'00"E - 42°25'00"N , 005°38'00"E - 42°40'00"N , 005°38'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 A3Z** | | | | |
| 42°44'54"N , 005°37'57"E - 42°45'01"N , 006°39'59"E - 42°44'54"N , 007°41'09"E - 42°44'00"N , 007°44'56"E - 42°41'42"N , 007°47'19"E - 42°20'32"N , 007°57'51"E - 42°18'47"N , 007°58'14"E - 42°17'01"N , 007°57'44"E - 41°36'15"N , 007°35'30"E - 41°34'40"N , 007°34'06"E - 41°33'36"N , 007°32'02"E - 41°15'34"N , 006°36'49"E - 41°15'12"N , 006°34'32"E - 41°15'18"N , 006°33'01"E - 41°15'41"N , 006°31'30"E - 41°35'36"N , 005°36'07"E - 41°36'54"N , 005°33'58"E - 41°38'46"N , 005°32'41"E - 42°04'46"N , 005°23'38"E - 42°05'57"N , 005°23'25"E - 42°25'00"N , 005°23'23"E - 42°25'54"N , 005°23'30"E - 42°27'43"N , 005°24'30"E - 42°29'04"N , 005°26'19"E - 42°29'49"N , 005°28'48"E - 42°29'54"N , 005°31'23"E - 42°39'59"N , 005°31'21"E - 42°42'40"N , 005°32'26"E - 42°44'03"N , 005°34'16"E - 42°44'54"N , 005°37'57"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 A4** | **TOULON** | | | |
| 42°45'10"N , 005°38'00"E - 42°56'26"N , 005°52'06"E - 42°56'35"N , 005°52'41"E - 43°08'08"N , 006°37'12"E - 43°07'48"N , 006°40'00"E - 41°22'00"N , 006°40'00"E - 41°20'06"N , 006°34'20"E - 41°40'00"N , 005°39'00"E - 42°06'00"N , 005°30'00"E - 42°25'00"N , 005°30'00"E - 42°25'00"N , 005°38'00"E - 42°45'10"N , 005°38'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr (TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Espace défini à l'exclusion des parties interférentes des CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON lorsqu'elles sont actives, et de la LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>ILE DU LEVANT : pénétration interdite (dérogation : voir AIP ENR 5.1).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Airspace defined except for the portions they overlap of CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON when active, and LF-P 63 ILE DU LEVANT.<br>ILE DU LEVANT : entry prohibited (exemption: see AIP ENR 5.1).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 A4Z** | | | | |
| 42°45'10"N , 005°31'21"E - 42°46'56"N , 005°31'48"E - 42°48'29"N , 005°33'07"E - 42°59'45"N , 005°47'12"E - 43°00'30"N , 005°48'23"E - 43°01'02"N , 005°49'48"E - 43°12'40"N , 006°35'03"E - 43°12'55"N , 006°36'40"E - 43°12'55"N , 006°37'28"E - 43°12'52"N , 006°38'18"E - 43°12'33"N , 006°40'57"E - 43°11'47"N , 006°43'39"E - 43°09'44"N , 006°46'00"E - 43°07'46"N , 006°46'33"E - 41°22'04"N , 006°46'30"E - 41°20'23"N , 006°46'09"E - 41°18'54"N , 006°45'04"E - 41°17'32"N , 006°42'46"E - 41°15'34"N , 006°36'49"E - 41°15'12"N , 006°34'32"E - 41°15'18"N , 006°33'01"E - 41°15'41"N , 006°31'30"E - 41°35'36"N , 005°36'07"E - 41°36'54"N , 005°33'58"E - 41°38'46"N , 005°32'41"E - 42°04'46"N , 005°23'38"E - 42°05'57"N , 005°23'25"E - 42°25'00"N , 005°23'23"E - 42°25'54"N , 005°23'30"E - 42°27'43"N , 005°24'30"E - 42°29'04"N , 005°26'19"E - 42°29'49"N , 005°28'48"E - 42°29'54"N , 005°30'00"E - 42°29'54"N , 005°31'23"E - 42°45'10"N , 005°31'21"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 BN** | **TOULON** | | | |
| 42°46'00"N , 005°10'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 42°25'00"N , 005°38'00"E - 42°25'00"N , 005°10'00"E - 42°46'00"N , 005°10'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 BNZ** | | | | |
| 42°45'59"N , 005°05'15"E - 42°25'00"N , 005°05'17"E - 42°21'30"N , 005°10'01"E - 42°21'30"N , 005°37'59"E - 42°25'00"N , 005°42'43"E - 43°02'40"N , 005°42'46"E - 43°05'23"N , 005°35'00"E - 42°48'42"N , 005°07'00"E - 42°45'59"N , 005°05'15"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 54 BS** | **TOULON** | | | |
| 42°25'00"N , 005°10'00"E - 42°25'00"N , 005°30'00"E - 42°06'00"N , 005°30'00"E - 41°40'00"N , 005°39'00"E - 41°51'00"N , 005°10'00"E - 42°25'00"N , 005°10'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 BSZ** | | | | |
| 42°28'18"N , 005°10'00"E - 42°28'18"N , 005°30'00"E - 42°25'00"N , 005°34'27"E - 42°06'51"N , 005°34'16"E - 41°40'55"N , 005°43'33"E - 41°37'14"N , 005°42'06"E - 41°36'53"N , 005°36'49"E - 41°48'04"N , 005°07'59"E - 41°50'59"N , 005°05'36"E - 42°25'00"N , 005°05'33"E - 42°27'18"N , 005°06'49"E - 42°28'18"N , 005°10'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 54 CN** | **TOULON** | | | |
| 43°01'53"N , 007°30'24"E - 43°00'00"N , 007°43'00"E - 42°26'48"N , 008°06'29"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 43°01'53"N , 007°30'24"E | FL 285<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 CNZ** | | | | |
| 43°00'12"N , 007°24'08"E - 43°03'35"N , 007°24'08"E - 43°06'10"N , 007°27'09"E - 43°06'41"N , 007°31'44"E - 43°04'48"N , 007°44'21"E - 43°02'16"N , 007°48'55"E - 42°51'12"N , 007°56'46"E - 42°40'08"N , 008°04'35"E - 42°29'03"N , 008°12'21"E - 42°25'39"N , 008°12'54"E - 42°22'49"N , 008°10'20"E - 42°14'55"N , 007°55'29"E - 42°14'12"N , 007°49'42"E - 42°17'13"N , 007°45'26"E - 42°31'33"N , 007°38'23"E - 42°45'53"N , 007°31'17"E - 43°00'12"N , 007°24'08"E | FL 285<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 CS** | **TOULON** | | | |
| 42°26'48"N , 008°06'29"E - 42°07'00"N , 008°20'00"E - 41°41'33"N , 008°20'00"E - 41°10'14"N , 007°01'36"E - 41°20'06"N , 006°34'20"E - 41°38'06"N , 007°29'27"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E - 42°26'48"N , 008°06'29"E | FL 285<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 CSZ** | | | | |
| 42°30'47"N , 008°02'38"E - 42°31'41"N , 008°06'10"E - 42°31'02"N , 008°09'48"E - 42°29'01"N , 008°12'23"E - 42°19'07"N , 008°19'08"E - 42°09'12"N , 008°25'52"E - 42°07'00"N , 008°26'34"E - 41°54'16"N , 008°26'33"E - 41°41'33"N , 008°26'31"E - 41°39'01"N , 008°25'34"E - 41°37'13"N , 008°23'01"E - 41°31'02"N , 008°07'15"E - 41°24'49"N , 007°51'32"E - 41°18'33"N , 007°35'51"E - 41°12'16"N , 007°20'14"E - 41°05'56"N , 007°04'40"E - 41°05'21"N , 007°01'45"E - 41°05'50"N , 006°58'47"E - 41°10'46"N , 006°45'11"E - 41°15'41"N , 006°31'33"E - 41°17'31"N , 006°28'50"E - 41°20'10"N , 006°27'51"E - 41°22'48"N , 006°28'55"E - 41°24'34"N , 006°31'43"E - 41°30'38"N , 006°50'03"E - 41°36'38"N , 007°08'26"E - 41°41'48"N , 007°24'24"E - 41°53'32"N , 007°30'43"E - 42°07'08"N , 007°38'06"E - 42°20'44"N , 007°45'32"E - 42°22'51"N , 007°47'46"E - 42°30'47"N , 008°02'38"E | FL 285<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 N** | **TOULON** | | | |
| 43°10'30"N , 005°52'00"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°08'08"N , 006°37'12"E - 42°56'26"N , 005°52'06"E - 42°45'10"N , 005°38'00"E - 43°02'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°52'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Espace défini à l'exclusion des parties interférentes des CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON, LF-P 48 Fort de Brégançon, lorsqu'elles sont actives et des LF-P 62 TOULON, LF-P 237 L PRADERE.<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>-MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Airspace defined except for the portions they overlap of CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON, LF-P 48 Fort de Brégançon, when active, and LF-P 62 TOULON, LF-P 237 L PRADERE.<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 NR** | **TOULON** | | | |
| 42°57'00"N , 005°38'00"E - 43°10'30"N , 005°54'59"E - 43°10'30"N , 006°16'00"E - 43°09'09"N , 006°28'00"E - 43°08'08"N , 006°37'12"E - 42°56'26"N , 005°52'06"E - 42°45'10"N , 005°38'00"E - 42°57'00"N , 005°38'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités spécifiques défense, tirs, bombardements, activités pyrotechniques, vols d'essais, entrainement des armées.<br>Defence specific activities, live firing, bombing, pyrotechnics activities, test flights, army training. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr (TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Espace défini à l'exclusion des parties interférentes des CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON, LF-P 48 Fort de Brégançon, lorsqu'elles sont actives et des LF-P 62 TOULON, LF-P 237 L PRADERE.<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>-MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>Airspace defined except for the portions they overlap of CTR HYERES, CTA TOULON, LF-R 64 TOULON, LF-P 48 Fort de Brégançon, when active, and LF-P 62 TOULON, LF-P 237 L PRADERE.<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 NRZ** | | | | |
| 42°59'47"N , 006°24'52"E - 42°56'01"N , 006°10'22"E - 42°52'14"N , 005°55'53"E - 42°41'51"N , 005°42'53"E - 42°40'56"N , 005°41'21"E - 42°40'23"N , 005°39'27"E - 42°40'17"N , 005°37'27"E - 42°40'38"N , 005°35'29"E - 42°41'21"N , 005°33'50"E - 42°42'25"N , 005°32'30"E - 42°43'43"N , 005°31'39"E - 42°45'10"N , 005°31'21"E - 42°53'55"N , 005°31'20"E - 42°57'11"N , 005°31'20"E - 42°57'52"N , 005°31'26"E - 42°58'45"N , 005°31'46"E - 42°59'34"N , 005°32'19"E - 43°00'19"N , 005°33'05"E - 43°07'04"N , 005°41'33"E - 43°13'41"N , 005°49'53"E - 43°13'03"N , 006°36'07"E - 43°12'47"N , 006°39'18"E - 43°12'01"N , 006°41'17"E - 43°10'49"N , 006°42'48"E - 43°09'18"N , 006°43'42"E - 43°07'43"N , 006°43'52"E - 43°06'11"N , 006°43'20"E - 43°04'17"N , 006°41'20"E - 43°03'30"N , 006°39'24"E - 42°59'47"N , 006°24'52"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 54 NZ** | | | | |
| 43°13'41"N , 005°49'55"E - 43°13'03"N , 006°36'07"E - 43°12'47"N , 006°39'18"E - 43°12'01"N , 006°41'17"E - 43°10'49"N , 006°42'48"E - 43°09'18"N , 006°43'42"E - 43°07'43"N , 006°43'52"E - 43°06'11"N , 006°43'20"E - 43°04'17"N , 006°41'20"E - 43°03'30"N , 006°39'24"E - 42°59'47"N , 006°24'52"E - 42°56'01"N , 006°10'22"E - 42°52'14"N , 005°55'53"E - 42°41'51"N , 005°42'53"E - 42°40'56"N , 005°41'21"E - 42°40'23"N , 005°39'27"E - 42°40'17"N , 005°37'27"E - 42°40'38"N , 005°35'29"E - 42°41'21"N , 005°33'50"E - 42°42'25"N , 005°32'30"E - 42°43'43"N , 005°31'39"E - 42°45'10"N , 005°31'21"E - 42°53'55"N , 005°31'20"E - 42°59'21"N , 005°30'59"E - 43°05'28"N , 005°34'45"E - 43°13'41"N , 005°49'55"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation schedules stated in French AUP /UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 54 WA** | **TOULON** | | | |
| 43°10'00"N , 005°00'00"E - 43°10'00"N , 005°35'23"E - Côte méditérrannéenne - 43°07'25"N , 005°46'28"E - 43°02'40"N , 005°38'00"E - 43°00'00"N , 005°33'30"E - 43°00'00"N , 005°00'00"E - 43°10'00"N , 005°00'00"E | 1000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Essais.<br>Entraînements des armées.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Tests.<br>Armies training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE PROVENCE APP/FIS,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE PROVENCE APP/FIS,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 WB** | **TOULON** | | | |
| 43°00'00"N , 005°00'00"E - 42°40'00"N , 005°00'00"E - 42°40'00"N , 005°10'00"E - 42°46'00"N , 005°10'00"E - 43°00'00"N , 005°33'30"E - 43°00'00"N , 005°00'00"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Essais.<br>Entraînements des armées.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Tests.<br>Armies training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE PROVENCE APP/FIS,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE PROVENCE APP/FIS,<br>- TOULON APP. |
| **LF D 54 WC** | **TOULON** | | | |
| 42°40'00"N , 005°00'00"E - 42°40'00"N , 005°10'00"E - 41°51'00"N , 005°10'00"E - 41°40'00"N , 005°39'00"E - 41°40'00"N , 005°00'00"E - 42°40'00"N , 005°00'00"E | FL 050<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Essais.<br>Entraînements des armées.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Tests.<br>Armies training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr<br>(TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE PROVENCE APP/FIS,<br>- TOULON APP.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANÉE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE PROVENCE APP/FIS,<br>- TOULON APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 59** | **MAZERES** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°13'00"N , 001°42'00"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | Active H24 MON-FRI except public HOL. | Pyrotechnie<br>Pyrotechnic | |
| **LF D 74** | | | | |
| 46°07'04"N , 005°50'10"E - 46°05'52"N , 005°51'00"E - 46°01'04"N , 005°50'00"E - 46°00'22"N , 005°47'13"E - 46°00'31"N , 005°47'12"E - 46°01'16"N , 005°46'43"E - 46°01'29"N , 005°46'58"E - 46°02'03"N , 005°46'58"E - 46°02'33"N , 005°46'46"E - 46°03'33"N , 005°46'47"E - 46°04'39"N , 005°47'03"E - 46°05'12"N , 005°45'54"E - 46°06'25"N , 005°46'44"E - 46°06'55"N , 005°47'02"E - 46°07'04"N , 005°50'10"E | 800ft ASFC<br>----------<br>SFC | Dangerous area H24 | Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Présence de nombreuses lignes électriques non balisées traversant le RHONE.<br>Lots of unmarked power lines crossing the river RHONE. |
| **LF D 75** | **BROYE LES PESMES** | | | |
| cercle de 750 m de rayon centré sur 47°20'53"N , 005°30'55"E | 3000ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Emissions radar de forte puissance<br>High power radar emission | Risque de perturbations des systèmes électriques de bord.<br>Possible onboard electric systems disruption |
| **LF D 82** | **BAIE DE SEINE** | | | |
| 49°56'55"N , 000°12'38"W - 49°40'47"N , 000°00'15"W - 49°35'53"N , 000°10'56"W - 49°32'20"N , 000°18'37"W - 49°34'43"N , 000°55'07"W - 49°56'55"N , 000°12'38"W | FL 500<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM. | Activités spécifiques défense.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Defence specific activities<br>unmanned aircraft flights on State service. | Organisme gestionnaire: CENTOPS CHERBOURG +33 (0)2 33 92 60 40 ou +33 (0)2 33 92 60 41.<br>Limites verticales annoncées dans le NOTAM.<br>Activité réelle connue de BREST ACC/UAC, PARIS ACC et de RENNES APP.<br>Administrator: CENTOPS CHERBOURG +33 (0)2 33 92 60 40 or +33 (0)2 33 92 60 41.<br>Vertical limit announced by NOTAM.<br>Activity known on BREST ACC/UAC, PARIS ACC and RENNES APP. |
| **LF D 82 Z** | | | | |
| 49°57'46"N , 000°11'48"W - 49°57'54"N , 000°12'39"W - 49°57'42"N , 000°13'36"W - 49°50'19"N , 000°27'50"W - 49°42'55"N , 000°42'00"W - 49°35'29"N , 000°56'05"W - 49°34'50"N , 000°56'38"W - 49°34'05"N , 000°56'20"W - 49°33'43"N , 000°55'16"W - 49°32'33"N , 000°37'01"W - 49°31'20"N , 000°18'47"W - 49°31'21"N , 000°18'17"W - 49°31'31"N , 000°17'44"W - 49°35'04"N , 000°10'03"W - 49°39'58"N , 000°00'38"E - 49°40'22"N , 000°01'09"E - 49°40'49"N , 000°01'16"E - 49°41'14"N , 000°01'08"E - 49°57'22"N , 000°11'15"W - 49°57'46"N , 000°11'48"W | FL 500<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 108 E** | **ISTRES** | | | |
| 43°15'00"N , 004°00'00"E - 43°12'21"N , 004°17'00"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°00'00"N , 003°21'20"E - 43°01'21"N , 003°23'09"E - 43°15'00"N , 004°00'00"E | FL 195<br>----------<br>FL 045 | Activable H24. | Vols d'essais<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Test flights<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCER ISTRES.<br>Activité connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CAMARGUE Contrôle.<br>Activité annoncée par RAI 127.925 MHz.<br>Administrator: CCER ISTRES.<br>Activity known on:<br>- MARSEILLE CONTROLE/INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CAMARGUE Control.<br>Activity announced by RAI 127.925 MHz. |
| **LF D 121** | **GOLFE DU LION** | | | |
| 43°00'00"N , 003°21'20"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 42°44'42"N , 004°17'00"E - 42°14'59"N , 003°50'01"E - 42°19'11"N , 003°35'58"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E - 43°00'00"N , 003°21'20"E | FL 195<br>----------<br>3000ft AMSL | Activable H24 | Vols tactiques<br>Vols d'essais<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Tactic flights<br>Test flights<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCER Istres.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère dangereux et particulier des activités s'y déroulant.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC/FIC et MONTPELLER INFO.<br>Administrator: CCER Istres.<br>Airmen' attention is drawn to the dangerous and particular charcater of the activities taking place in this area.<br>Activity known on MARSEILLE ACC/ FIC and MONPELLIER INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 122 A** | | | | |
| 44°12'00"N , 000°54'00"W - 44°13'58"N , 000°53'27"W - 44°08'17"N , 000°44'03"W - 44°10'18"N , 000°30'09"W - 44°08'17"N , 000°30'09"W - 44°06'27"N , 000°44'26"W - 44°12'00"N , 000°54'00"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>1200ft AMSL | MON-FRI except HOL : 0700-1700<br>SUM : - 1HR<br>SAT : by NOTAM | Itinéraire de transit basse altitude d'appareils à réaction MIL.<br>Rejointe de la zone LF-R115A CAPTIEUX, sens Ouest-Est.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>MIL jets fighters low altitude transit route.<br>Transit to CAPTIEUX LF-R115A, West-East direction.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CAZAUX APP<br>Activité réelle connue de CAZAUX APP 119.6.<br>Trafic intense en toutes conditions de vol : prudence recommandée.<br>Administrator : CAZAUX APP<br>Actual activity known on CAZAUX APP 119.6.<br>Very heavy traffic in all flight conditions : cautiousness recommended. |
| **LF D 122 B** | | | | |
| 44°15'12"N , 000°29'13"W - 44°21'01"N , 000°51'27"W - 44°23'03"N , 000°50'53"W - 44°16'56"N , 000°27'15"W - 44°15'12"N , 000°29'13"W | 2500ft AMSL<br>----------<br>1200ft AMSL | MON-FRI except HOL : 0700-1700<br>SUM : - 1HR<br>SAT : by NOTAM | Itinéraire de transit basse altitude d'appareils à réaction MIL.<br>Rejointe de la zone LF-R31 CAZAUX, sens Est-Ouest.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>MIL jets fighters low altitude transit route.<br>Transit to CAZAUX LF-R31, East-West direction.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CAZAUX APP<br>Activité réelle connue de CAZAUX APP 119.6.<br>Trafic intense en toutes conditions de vol : prudence recommandée.<br>Administrator : CAZAUX APP<br>Actual activity known on CAZAUX APP 119.6.<br>Very heavy traffic in all flight conditions : cautiousness recommended. |
| **LF D 142** | **HEVEA** | | | |
| 43°15'00"N , 003°42'58"E - 43°15'00"N , 004°06'00"E - 42°10'00"N , 004°06'00"E - 42°21'00"N , 003°30'00"E - 42°43'12"N , 003°15'02"E - 42°58'18"N , 003°19'03"E - 42°59'14"N , 003°20'18"E - 43°00'00"N , 003°21'20"E - 43°01'21"N , 003°23'09"E - 43°05'24"N , 003°34'05"E - 43°15'00"N , 003°42'58"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24<br>Activity known on MARSEILLE ACC/FIC. | Entraînement des ACFT de L'aéronautique navale à la lutte anti-sous-marine.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Navy ACFT conducting anti-submarine warfare training.<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire: Lyon Mont-Verdun (RAMBERT) ou CDC de remplacement.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE INFO<br>- MONTPELLIER INFO<br>Administrator : Lyon Mont- Verdun (RAMBERT) or replacement CDC.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE INFO<br>- MONTPELLIER INFO |
| **LF D 143 A** | **ACACIA** | | | |
| 43°15'00"N , 004°17'00"E - 43°15'00"N , 004°25'00"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°15'00"N , 004°17'00"E | 1000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Entraînement des ACFT de l'aéronautique navale à la lutte anti-sous-marine.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Navy ACFT conducting anti-submarine warfare training.<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : Lyon Mont-Verdun (RAMBERT) ou CDC de remplacement.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE INFO<br>- MONTPELLIER INFO<br>Administrator : Lyon Mont-Verdun (RAMBERT) or replacement CDC.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE INFO<br>- MONTPELLIER INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 143 B** | **ACACIA** | | | |
| 43°15'00"N , 004°06'00"E - 43°15'00"N , 004°17'00"E - 43°00'00"N , 004°17'00"E - 43°10'00"N , 004°32'59"E - 43°10'00"N , 005°00'00"E - 42°00'00"N , 005°00'00"E - 42°00'00"N , 004°40'00"E - 42°10'00"N , 004°06'00"E - 43°15'00"N , 004°06'00"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Entraînement des ACFT de l'aéronautique navale à la lutte anti-sous-marine.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Navy ACFT conducting anti-submarine warfare training.<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : Lyon Mont-Verdun (RAMBERT) ou CDC de remplacement.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE INFO<br>- MONTPELLIER INFO<br>Administrator : Lyon Mont- Verdun (RAMBERT) or replacement CDC.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE INFO<br>- MONTPELLIER INFO |
| **LF D 178** | **SAINTE FOY DE PEYROLIERES** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°28'24"N , 001°09'36"E | 2300ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL | Activités pyrotechniques.<br>Pyrotechnic activities. | De SFC à 1300 ft AMSL : activité permanente.<br>De 1300 ft AMSL à 2300 ft AMSL : activité occasionnelle.<br>Activité connue de MURET TWR 123.2 et TOULOUSE APP.<br>From SFC to 1300ft AMSL : constant activity<br>From 1300ft AMSL to 2300ft AMSL : occasional activity<br>Activity known on MURET TWR 123.2 and TOULOUSE APP. |
| **LF D 179** | **LIAS** | | | |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 43°34'47"N , 001°08'00"E | 1650ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24 | Station de recompression du réseau de gaz du sud-ouest.<br>Gas recompression station for the South West. | |
| **LF D 181** | **LE CUIN** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°08'00"N , 001°58'10"E | 3200ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activity announced by NOTAM | Tirs SOL/SOL<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing GROUND/GROUND unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire: 4eme RE.<br>Coordonnées téléphoniques annoncées par NOTAM.<br>Administrator : 4eme RE.<br>Telephone details announced by NOTAM. |
| **LF D 182** | **RAISSAC** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°10'30"N , 001°53'20"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activity announced by NOTAM | Tirs SOL/SOL<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing GROUND/GROUND unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : 4eme RE.<br>Coordonnées téléphoniques annoncées par NOTAM.<br>Administrator : 4eme RE.<br>Telephone details announced by NOTAM. |
| **LF D 184** | **LE BERTRANDOU** | | | |
| cercle de 0.5 NM de rayon centré sur 43°18'10"N , 002°15'30"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Activity announced by NOTAM | Tirs SOL/SOL<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing GROUND/GROUND unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : 4eme RE.<br>Coordonnées téléphoniques annoncées par NOTAM.<br>Administrator : 4eme RE.<br>Telephone details announced by NOTAM. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 192 E** | **RUN CEVENNES** | | | |
| 44°38'20"N , 003°19'58"E - 44°39'10"N , 003°33'30"E - 44°33'19"N , 003°58'56"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 44°28'28"N , 003°57'16"E - 44°25'50"N , 004°03'13"E - 44°17'05"N , 003°55'45"E - 44°17'58"N , 003°53'15"E - 44°26'52"N , 004°00'49"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 44°28'28"N , 003°57'16"E - 44°31'21"N , 003°58'25"E - 44°37'10"N , 003°33'30"E - 44°36'20"N , 003°20'03"E - 44°38'20"N , 003°19'58"E | 6500ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI except HOL:<br>0700-2000<br>(SUM - 1 HR)<br>Possible activation by NOTAM PN 48 HR outside these SKED. | Trajectoire de vols d'essais à très grande vitesse et/ou très basse altitude, d'ACFT de la Défense en conditions de vol à vue.<br>High speed and/or low altitude VFR Defence ACFT test flights trajectory. | Gestionnaire : CCER Istres<br>TEL: 04 42 48 35 01<br>E-mail : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère dangereux et particulier des activités s'y déroulant.<br>Activable uniquement en dehors des créneaux d'activité de la LF-R 591 ALLIER.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CLERMONT APP,<br>- ORANGE APP,<br>- CAMARGUE CONTROLE.<br>Administrator : CCER Istres<br>TEL: 04 42 48 35 01<br>E-mail : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr<br>Airmen' attention is drawn to the dangerous and particular character of the activities taking place in this area.<br>Possible activation outside periods of activity of LF-R 591 ALLIER.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CLERMONT APP,<br>- ORANGE APP,<br>- CAMARGUE CONTROLE. |
| **LF D 192 S** | **RUN CEVENNES** | | | |
| 44°17'05"N , 003°55'45"E - 43°46'23"N , 003°32'55"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°50'14"N , 003°28'30"E - 43°45'15"N , 003°28'59"E - 43°53'15"N , 002°59'05"E - 44°01'14"N , 002°51'07"E - 44°24'00"N , 002°52'13"E - 44°23'12"N , 002°54'47"E - 44°01'26"N , 002°53'53"E - 43°54'45"N , 003°00'55"E - 43°47'15"N , 003°28'56"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 43°50'14"N , 003°28'30"E - 43°47'42"N , 003°30'43"E - 44°17'58"N , 003°53'15"E - 44°17'05"N , 003°55'45"E | 5500ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI except HOL:<br>0700-2000.<br>(SUM - 1HR)<br>Possible activation by NOTAM PN 48 HR outside these SKED. | Trajectoire de vols d'essais à très grande vitesse et/ou très basse altitude, d'ACFT de la Défense en conditions de vol à vue.<br>High speed and/or low altitude VFR Defence ACFT test flights trajectory. | Gestionnaire : CCER Istres<br>TEL: 04 42 48 35 01<br>E-mail : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère dangereux et particulier des activités s'y déroulant.<br>Activable uniquement en dehors des créneaux d'activité de la LF-R 193 A TARN EST et de la LF-R 193 B TARN.<br>Cet espace coexiste avec une portion de la TMA CLERMONT partie 10 et de la TMA MONTPELLIER partie 4.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CLERMONT APP,<br>- ORANGE APP,<br>- CAMARGUE CONTROLE.<br>Administrator : CCER Istres<br>TEL: 04 42 48 35 01<br>E-mail : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr<br>Airmen' attention is drawn to the dangerous and particular character of the activities taking place in this area.<br>Possible activation outside periods of activity of LF-R 193 A TARN EST and LF-R 193 B TARN.<br>This airspace coexists with a part of TMA CLERMONT part 10 and TMA MONTPELLIER part 4.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CLERMONT APP,<br>- ORANGE APP,<br>- CAMARGUE CONTROLE. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 192 W** | **RUN CEVENNES** | | | |
| 44°24'00"N , 002°52'13"E - 44°35'53"N , 003°10'10"E - 44°38'20"N , 003°19'58"E - 44°36'20"N , 003°20'03"E - 44°34'05"N , 003°11'24"E - 44°23'12"N , 002°54'47"E - 44°24'00"N , 002°52'13"E | 5900ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI except HOL: 0700-2000 (SUM - 1HR)<br>Possible activation by NOTAM PN 48 HR outside these SKED. | Trajectoire de vols d'essais à très grande vitesse et/ou très basse altitude, d'ACFT de la Défense en conditions de vol à vue.<br>High speed and/or low altitude VFR Defence ACFT test flights trajectory. | Gestionnaire : CCER Istres<br>TEL: 04 42 48 35 01<br>E-mail : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère dangereux et particulier des activités s'y déroulant.<br>Activable uniquement en dehors des créneaux d'activité de la LF-R 590 A MENDE SUD.<br>Cet espace coexiste avec une portion de la TMA CLERMONT partie 10.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CLERMONT APP,<br>- ORANGE APP,<br>- CAMARGUE CONTROLE.<br>Administrator : CCER Istres<br>TEL: 04 42 48 35 01<br>E-mail : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr<br>Airmen' attention is drawn to the dangerous and particular character of the activities taking place in this area.<br>Possible activation outside periods of activity of LF-R 590 A MENDE SUD.<br>This airspace coexists with a part of TMA CLERMONT part 10.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- CLERMONT APP,<br>- ORANGE APP,<br>- CAMARGUE CONTROLE. |
| **LF D 214** | **CORNOUAILLES** | | | |
| 47°44'48"N , 004°31'34"W - 47°45'00"N , 004°11'01"W - arc anti-horaire de 30 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°15'50"N , 003°31'33"W - 46°28'06"N , 003°34'29"W - 46°25'41"N , 003°49'09"W - 46°40'00"N , 005°12'29"W - 46°46'00"N , 005°24'57"W - 47°09'38"N , 005°03'40"W - 47°44'48"N , 004°31'34"W | FL 195<br>----------<br>SFC | MON, FRI : H24.<br>Other hours : announced by NOTAM. | Entraînement au combat aérien à moyenne et basse ALT en toutes conditions de vol.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Low and medium ALT air combat training, in all flight conditions.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Espace défini à l'exclusion de la TMA LORIENT lorsqu'elle est active.<br>Vols IFR sur axe QPR-STG : pénétration autorisée, suivre instructions de BREST ACC.<br>Activité connue de :<br>- BREST ACC/UAC<br>- LANN BIHOUE APP<br>- IROISE APP/INFO.<br>Administrator CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Airspace defined except for LORIENT TMA when active.<br>IFR flights following QPR-STG axis : entry permitted, follow BREST ACC instructions.<br>Activity known on :<br>- BREST ACC/UAC<br>- LANN BIHOUE APP<br>- IROISE APP/INFO. |
| **LF D 216** | **BOIS L'EVEQUE** | | | |
| 48°38'44"N , 006°00'22"E - 48°38'37"N , 006°00'57"E - 48°37'15"N , 005°59'22"E - 48°36'53"N , 005°57'47"E - 48°38'19"N , 005°56'32"E - 48°38'44"N , 006°00'22"E | 3600ft AMSL<br>2400ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation :<br>- TUE, WED (except HOL) : 0700-2300<br>- THU (except HOL) : 0700-1600<br>SUM : - 1 HR | Tirs sol/sol<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing ground/ground unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : 516ème RTRN<br>TEL 03 83 43 54 83 ou 53 71<br>Selon protocole.<br>Activité connue de :<br>- STRASBOURG INFO<br>- OCHEY APP<br>Administrator : 516th RTRN<br>TEL 03 83 43 54 83 or 53 71<br>According to protocol.<br>Activity known on :<br>- STRASBOURG INFO<br>- OCHEY APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 226 A** | **ETAMPES OUEST** | | | |
| 48°31'42"N , 001°57'38"E - 48°31'27"N , 002°01'33"E - 48°32'07"N , 002°04'07"E - 48°25'57"N , 002°11'08"E - 48°22'28"N , 002°09'54"E - 48°21'40"N , 002°09'49"E - 48°24'15"N , 002°07'55"E - arc anti-horaire de 2.7 NM de rayon centré sur 48°22'52"N , 002°04'26"E ( ARP LFOX ) - 48°21'26"N , 002°00'59"E - 48°17'12"N , 002°04'36"E - arc anti-horaire de 1 NM de rayon centré sur 48°17'27"N , 002°06'03"E - 48°16'27"N , 002°05'59"E - 48°12'44"N , 002°04'03"E - 48°13'37"N , 001°56'50"E - 48°16'25"N , 001°51'22"E - 48°23'24"N , 001°43'48"E - 48°26'22"N , 001°46'35"E - 48°27'40"N , 001°48'40"E - 48°31'42"N , 001°57'38"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation:<br>MON: 0800-1100 and 1230-1530<br>TUE, THU: 0800-1100, 1230-1530 and SS+30-2359<br>WED, FRI: 0000-0059 and 0800-1100.<br>SUM: -1HR. | Entraînements spéciaux hélicoptères isolés ou en patrouille en CAM.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>OAT Isolated or patrol special helicopter training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Pénétration par la CAM : voir MILAIP/ENR 5.2.<br>Sont exempts d'activités dangereuses :<br>- les missions SAR et sécurité publique après notification au DV 01 45 07 36 33 avec un préavis minimum 10 min,<br>- le travail aérien après notification J-1 avant 1500 LOC au TEL ci-dessus,<br>- cylindre de 200 m de rayon centré sur 48°29'00"N, 001°59'00"E (activité AEM 8540 Corbreuse - ENR 5.5),<br>- cylindre de 500 m de rayon centré sur 48°25'52"N, 002°07'33"E (activité AEM 8250 Etampes - ENR 5.5).<br>Activité réelle connue de :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR et SEINE INFO.<br>Administrator : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Entry by OAT : see MILAIP/ENR 5.2.<br>The following are exempt from danger activities :<br>- SAR and public safety missions after DV notification 01 45 07 36 33 with a 10 mn minimum prior notice,<br>- aerial work with one day notice before 1500 LOC TEL mentioned above,<br>- 200 m radius cylinder centered on 48°29'00"N, 001°59'00"E (activity 8540 Corbreuse - ENR 5.5),<br>- 500 m radius cylinder centered on 48°25'52"N, 002°07'33"E (activity 8250 Etampes - ENR 5.5).<br>Activity known on :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR and SEINE INFO. |
| **LF D 226 B** | **ETAMPES EST** | | | |
| 48°25'57"N , 002°11'08"E - 48°24'55"N , 002°19'08"E - 48°21'15"N , 002°20'12"E - 48°20'11"N , 002°20'19"E - 48°17'37"N , 002°24'32"E - 48°17'41"N , 002°24'48"E - 48°08'24"N , 002°28'34"E - 48°07'07"N , 002°29'00"E - 48°11'17"N , 002°15'20"E - 48°11'24"N , 002°14'49"E - 48°12'44"N , 002°04'03"E - 48°16'27"N , 002°05'59"E - 48°16'28"N , 002°06'20"E - 48°17'05"N , 002°09'38"E - 48°17'43"N , 002°12'03"E - 48°17'56"N , 002°12'51"E - arc anti-horaire de 1 NM de rayon centré sur 48°18'49"N , 002°12'08"E - 48°19'47"N , 002°11'46"E - 48°21'40"N , 002°09'49"E - 48°22'28"N , 002°09'54"E - 48°25'57"N , 002°11'08"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation:<br>MON: 0800-1100 and 1230-1530<br>TUE, THU: 0800-1100, 1230-1530 and SS+30-2359<br>WED, FRI: 0000-0059 and 0800-1100.<br>SUM: -1HR. | Entraînements spéciaux hélicoptères isolés ou en patrouille en CAM.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>OAT Isolated or patrol special helicopter training<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Pénétration par la CAM : voir MILAIP/ENR 5.2.<br>Sont exempts d'activités dangereuses :<br>- les missions SAR et sécurité publique après notification au DV 01 45 07 36 33 avec un préavis minimum 10 min,<br>- le travail aérien après notification J-1 avant 1500 LOC au TEL ci-dessus,<br>- cylindre de 1,5NM de rayon centré sur 48°13'00"N, 002°16'00"E (ULM Marsainvilliers).<br>Activité réelle connue de :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR et SEINE INFO.<br>Administrator : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Entry via OAT : see MILAIP/ENR 5.2.<br>The following are exempt from danger activities :<br>- SAR and public safety missions after DV notification 01 45 07 36 33 with a 10 mn minimum prior notice,<br>- aerial work with one day notice before 1500 LOC TEL mentioned above,<br>- 1.5NM radius cylinder centered on 48°13'00"N, 002°16'00"E (ULM Marsainvilliers).<br>Activity known on :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR and SEINE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 227 A** | **BREUILPONT** | | | |
| 49°03'09"N , 001°26'25"E - 49°01'57"N , 001°27'57"E - 49°01'33"N , 001°28'59"E - 49°01'19"N , 001°30'08"E - 49°01'10"N , 001°31'39"E - 49°01'15"N , 001°33'58"E - 49°01'10"N , 001°34'39"E - 49°00'55"N , 001°35'14"E - 48°59'43"N , 001°37'08"E - 48°59'21"N , 001°39'12"E - 48°58'50"N , 001°41'46"E - 48°49'02"N , 001°21'23"E - 48°54'41"N , 001°18'51"E - 48°55'54"N , 001°18'10"E - 49°03'09"N , 001°26'25"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation:<br>MON: 0800-1100<br>TUE, THU: 0800-1100 and SS+30-2359<br>WED, FRI: 0000-0059 and 0800-1100.<br>MON, TUE and THU(only from 15th OCT to 15th MAR) 1230-1630<br>SUM: -1HR. | Entraînements spéciaux hélicoptères isolés ou en patrouille en CAM.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>OAT Isolated or patrol special helicopter training unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Pénétration par la CAM : voir MILAIP/ENR 5.2.<br>Activité réelle connue de:<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR, EVREUX APP, PARIS INFO, LES MOULINEAUX TWR.<br>Sont exempts d'activités dangereuses :<br>- les missions SAR et sécurité publique après notification au DV 01 45 07 36 33 avec un préavis minimum 10 min ;<br>- le travail aérien après notification J-1 avant 1500 LOC au TEL ci-dessus ;<br>- cylindre de 1.5NM de rayon centré sur 48°57'34"N,001°26'19"E (ULM Breuilpont).<br>Administrator : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Entry via OAT : see MILAIP/ENR 5.2.<br>Activity known on :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>-VILLACOUBLAY TWR,EVREUX APP, PARIS INFO, LES MOULINEAUX TWR.<br>The following are exempt from danger activity :<br>- SAR and public safety missions after DV notification 01 45 07 36 33 with a 10mn minimum prior notice ;<br>- aerial work with one day notice before 1500 LOC TEL mentioned above ;<br>- cylinder of 1.5NM radius centred on 48°57'34'N,001°26'19"E (ULM Breuilpont). |
| **LF D 227 B** | **HOUDAN NORD** | | | |
| 48°58'50"N , 001°41'46"E - 48°58'35"N , 001°43'10"E - 48°58'12"N , 001°44'06"E - 48°57'57"N , 001°45'16"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E - 48°47'54"N , 001°44'36"E - 48°44'49"N , 001°24'05"E - 48°49'02"N , 001°21'23"E - 48°58'50"N , 001°41'46"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation:<br>MON: 0800-1100 and 1230-1630<br>TUE, THU: 0800-1100, 1230-1630 and SS+30-2359<br>WED, FRI: 0000-0059 and 0800-1100.<br>SUM: -1HR. | Entraînements spéciaux hélicoptères isolés ou en patrouille en CAM.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>OAT Isolated or patrol special helicopter training. unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Pénétration par la CAM : voir MILAIP/ENR 5.2.<br>Activité réelle connue de :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR, EVREUX APP, PARIS INFO, LES MOULINEAUX TWR.<br>Sont exempts d'activités dangereuses :<br>- les missions SAR et sécurité publique après notification au DV 01 45 07 36 33 avec un préavis minimum 10 min ;<br>- le travail aérien après notification J-1 avant 1500 LOC au TEL ci-dessus ;<br>- cylindres de 1.5NM de rayon centrés sur 48°50'09"N,001°39'48"E (ULM Richebourg), 48°46'05"N,001°32'23"E (ULM Goussainville), 48°49'30"N,001°35'00"E (AD privé de St Lubin de la Haie).<br>Administrator : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Entry via OAT : see MILAIP/ENR 5.2.<br>Activity known on :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR, EVREUX APP, PARIS INFO, LES MOULINEAUX TWR.<br>Following are exempt from danger activity :<br>- SAR and public safety missions after DV notification 01 45 07 36 33 with a 10mn minimum notice ;<br>- aerial work with one day notice before1500 LOC TEL mentioned above ;<br>- cylinders of 1.5NM radius centred on 48°50'09"N,001°39'48"E (ULM Richebourg), 48°46'05"N,001°32'23"E (ULM Goussainville), 48°49'30"N,001°35'00"E (St Lubin de la Haie private AD). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 227 C** | **HOUDAN SUD** | | | |
| 48°47'54"N , 001°44'36"E - 48°37'18"N , 001°41'45"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°44'49"N , 001°24'05"E - 48°47'54"N , 001°44'36"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Possible activation:<br>MON: 0800-1100 and 1230-1630<br>TUE, THU: 0800-1100, 1230-1630 and SS+30-2359<br>WED, FRI: 0000-0059 and 0800-1100.<br>SUM: -1HR. | Entraînements spéciaux hélicoptères isolés ou en patrouille en CAM.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>OAT Isolated or patrol special helicopter training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Pénétration par la CAM : voir MILAIP/ENR 5.2.<br>Activité réelle connue de :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR, EVREUX APP, PARIS INFO, LES MOULINEAUX TWR.<br>Sont exempts d'activités dangereuses :<br>- les missions SAR et sécurité publique après notification au DV 01 45 07 36 33 avec un préavis minimum 10 min ;<br>- le travail aérien après notification J-1 avant 1500 LOC au TEL ci-dessus ;<br>- cylindre de 1.5NM de rayon centré sur 48°46'05"N,001°32'23"E (ULM Goussainville).<br>Administrator : GIH-BA107 Villacoublay.<br>Entry via OAT : see MILAIP/ENR 5.2.<br>Activity known on :<br>- OPS : 01 73 95 24 02,<br>- VILLACOUBLAY TWR, EVREUX APP, PARIS INFO, LES MOULINEAUX TWR.<br>The following are exempt from danger activity :<br>- SAR and public safety missions after DV notification 01 45 07 36 33 with a 10mn minimum prior notice ;<br>- aerial work with one day notice before 1500 LOC TEL mentioned above ;<br>- cylinder of 1.5NM radius centred on 48°46'05"N,001°32'23"E (ULM Goussainville). |
| **LF D 236** | | | | |
| 46°20'00"N , 001°39'00"W - 46°20'00"N , 001°29'00"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°33'40"N , 001°56'00"W - 46°20'00"N , 001°39'00"W | FL 195<br>----------<br>FL 095 | MON-FRI except public HOL :0700- 2200.<br>SUM: -1HR | Vols d'essais et de réception,<br>Activités spécifiques défense.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Test flights,<br>Defence specific activities.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : Bordeaux Essais<br>Activité réelle connue de BORDEAUX ACC 125.100, AQUITAINE INFO 120.575, NANTES INFO 130.275 - 119.400(s), LA ROCHELLE INFO 124.200 et de BORDEAUX Essais 122.900<br>Administrator : Bordeaux Essais<br>Activity known on BORDEAUX ACC 125.100, AQUITAINE INFO 120.575, NANTES INFO 130.275 - 119.400(s) LA ROCHELLE INFO 124.200 and BORDEAUX Essais 122.900 |
| **LF D 237** | **GARCHY** | | | |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 47°17'26"N , 003°04'16"E | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL :<br>Possible activation H24 | Pyrotechnie<br>Pyrotechnic | Activite reelle connue de Avord APP 119.700 MHz<br>Activity known on Avord APP 119.700 MHz |
| **LF D 244** | **CARRIERES DE VOUTRE** | | | |
| 48°09'18"N , 000°16'39"W - 48°09'58"N , 000°13'53"W - 48°09'21"N , 000°13'47"W - 48°08'46"N , 000°16'23"W - 48°09'18"N , 000°16'39"W | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | MON-FRI except public HOL : SR- SS | Tirs d'explosifs<br>Explosives blasting | Projections de pierres.<br>Flying stones. |
| **LF D 253** | **HARTH NORD** | | | |
| 47°51'14"N , 007°24'47"E - 47°50'59"N , 007°26'53"E - 47°48'17"N , 007°25'55"E - 47°48'39"N , 007°24'46"E - 47°50'54"N , 007°24'03"E - 47°51'14"N , 007°24'47"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24<br>MON, TUE, WED and THU except public HOL . | Activités Défense spécifiques.<br>Tirs sol/sol.<br>Pyrotechnie.<br>Special Defence activities.<br>Live firing<br>Ground/ground.<br>Pyrotechnics. | L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités qui se déroulent dans cette zone.<br>Gestionnaire : 152ème Régiment d'Infanterie<br>TEL 03 89 21 89 11<br>Activité connue de BALE INFO.<br>Les vols d'aéronefs sans équipage à bord sont limités à 3000ft AMSL.<br>Pilot's attention is drawn on the very hazardous nature of the activities taking place in this area.<br>Administrator : 152ème Régiment d'Infanterie<br>TEL 03 89 21 89 11<br>Activity known on BASEL INFO.<br>Unmanned ACFT flights are limited to 3000ft AMSL. |
| **LF D 273** | **CNPP** | | | |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 49°05'55"N , 001°25'11"E | 500ft ASFC<br>----------<br>SFC | Active H24<br>MON - FRI except public HOL. | Pyrotechnie<br>Pyrotechnic | Gestionnaire : CNPP<br>TEL : 02 32 53 64 12<br>Administrator: CNPP<br>TEL: 02 32 53 64 12 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 526 A** | **OBERHOFFEN** | | | |
| 48°48'00"N , 007°51'10"E - 48°48'32"N , 007°50'32"E - 48°49'25"N , 007°50'10"E - 48°49'58"N , 007°51'11"E - 48°50'10"N , 007°54'48"E - 48°49'55"N , 007°56'30"E - 48°49'10"N , 007°56'32"E - 48°48'20"N , 007°55'15"E - 48°48'00"N , 007°53'50"E - 48°48'00"N , 007°51'10"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 except SUN and HOL. | Tirs sol/sol.<br>Lâchers de ballons sonde les MAR et JEU.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing ground/ground.<br>Balloon launching every TUE and THU.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : 2ème Régiment de Hussards.<br>TEL : 03 88 06 82 41.<br>Activité réelle connue de STRASBOURG APP 120.410 MHz.<br>Administrator : 2ème Régiment de Hussards.<br>TEL : 03 88 06 82 41.<br>Actual activity known on STRASBOURG APP 120.410 MHz. |
| **LF D 526 B** | **OBERHOFFEN** | | | |
| 48°48'00"N , 007°51'10"E - 48°48'32"N , 007°50'32"E - 48°49'25"N , 007°50'10"E - 48°49'58"N , 007°51'11"E - 48°50'10"N , 007°54'48"E - 48°49'55"N , 007°56'30"E - 48°49'10"N , 007°56'32"E - 48°48'20"N , 007°55'15"E - 48°48'00"N , 007°53'50"E - 48°48'00"N , 007°51'10"E | FL 115<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation H24 except SUN and HOL. | Tirs sol/sol.<br>Lâchers de ballons sonde les MAR et JEU.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing ground/ground.<br>Balloon launching every TUE and THU.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : 2ème Régiment de Hussards.<br>TEL : 03 88 06 82 41.<br>Activité réelle connue de STRASBOURG APP 120.410 MHz.<br>Administrator : 2ème Régiment de Hussards.<br>TEL : 03 88 06 82 41.<br>Actual activity known on STRASBOURG APP 120.410 MHz. |
| **LF D 568 A** | **FRILEUSE** | | | |
| 48°52'17"N , 001°54'07"E - 48°52'11"N , 001°54'30"E - 48°51'52"N , 001°54'32"E - 48°51'25"N , 001°54'03"E - 48°51'30"N , 001°53'08"E - 48°52'11"N , 001°52'55"E - 48°52'17"N , 001°54'07"E | 1800ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités hélicoptères d'aérocordage et d'héliportage.<br>Tirs air/sol, sol/sol.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Special Patrol extraction and helicopter transportation.<br>Live firing air/ground, ground/ground.<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : Groupement de sécurité et d'appui de Beynes (Gendarmerie).<br>Prévision d'activité et activité réelle connue de :<br>Service de permanence du camp de Beynes<br>TEL : 01 34 91 21 64.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 28 Camp de Beynes lorsqu'elle est active.<br>Administrator : Beynes security and support group (Gendarmerie).<br>Activity known on :<br>Beynes camp duty office.<br>TEL : +33(0)1 34 91 21 64.<br>Except for LF-R 28 Camp de Beynes when active. |
| **LF D 568 B** | **FRILEUSE** | | | |
| 48°52'11"N , 001°52'55"E - 48°52'42"N , 001°53'56"E - 48°52'39"N , 001°55'04"E - 48°52'19"N , 001°55'47"E - 48°51'46"N , 001°55'34"E - 48°51'52"N , 001°54'32"E - 48°52'11"N , 001°54'30"E - 48°52'17"N , 001°54'07"E - 48°52'11"N , 001°52'55"E | 1000ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Activités hélicoptères d'aérocordage et d'héliportage.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Special Patrol extraction and helicopter transportation.<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : Groupement de sécurité et d'appui de Beynes (Gendarmerie)<br>Prévision d'activité et activité réelle connue de :<br>Service de permanence du camp de Beynes<br>TEL : 01 34 91 21 64<br>Administrator : Beynes security and support group (Gendarmerie).<br>Activity known on :<br>Beynes camp duty office.<br>TEL : +33(0)1 34 91 21 64. |
| **LF D 569** | **LASER SAINT-MICHEL-L'OBSERVATOIRE** | | | |
| 43°55'30"N , 005°42'11"E - 43°54'24"N , 005°42'11"E - arc anti-horaire de 1 NM de rayon centré sur 43°54'24"N , 005°43'34"E - 43°54'24"N , 005°44'57"E - 43°55'30"N , 005°44'57"E - 43°55'30"N , 005°42'11"E | FL 075<br>----------<br>SFC | Possible activation H24 | Rayonnement laser pouvant entraîner des lésions oculaires.<br>Laser beams likely to cause eye injuries. | Gestionnaire : ArianeGroup.<br>L'attention des usagers est attirée sur le caractère dangereux pour l'oeil, des tirs lasers se déroulant dans cette zone.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC/INFO.<br>Managing authority : ArianeGroup.<br>Users' attention is drawn towards the dangerous nature for the eyes, of laser shooting occuring in this area.<br>Activity known on MARSEILLE ACC/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 580** | **FRASSELLI** | | | |
| cercle de 1.25 NM de rayon centré sur 41°27'00"N , 009°10'00"E | 3800ft AMSL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Tirs Sol/Sol.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing ground/ground.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Activité réelle connue de FIGARI TWR et AJACCIO TWR. Activable par NOTAM jusqu'à 1450 (4800ft) AMSL.<br>Activity known on FIGARI TWR and AJACCIO TWR. Activation by NOTAM up to 1450 (4800ft) AMSL. |
| **LF D 588** | **VERNON** | | | |
| cercle de 1.5 NM de rayon centré sur 49°07'20"N , 001°31'33"E | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | H24. | Essais de propulseur ARIANE.<br>ARIANE rocket launcher test. | Présence d'une flamme d'hydrogène invisible de jour. Mise à feu possible sans préavis.<br>Invisible hydrogen flame in daylight. Possible launching without notice. |
| **LF D 595** | **LASER HAUTE PROVENCE** | | | |
| 43°55'52"N , 005°42'54"E | FL 195<br>----------<br>SFC | H24 | Rayonnement laser pouvant entraîner des lésions occulaires<br>Laser radiation which can result in eye injuries. | |
| **LF D 596 A** | **LASER HAUTE PROVENCE** | | | |
| 43°55'30"N , 005°46'45"E - 43°55'30"N , 005°38'38"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 43°56'06"N , 005°42'42"E - 43°55'30"N , 005°46'45"E | FL 195<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM according to protocol | Rayonnement laser pouvant entraîner des lésions occulaires.<br>Laser radiation which can result in eye injuries. | Gestionnaire : Observatoire de Haute-Provence (OHP).<br>Cette zone coexiste avec la zone réglementée LF-R 71 A lorsqu'elle est active, et la TMA PROVENCE partie 10.<br>L'attention des usagers est attirée sur le caractère dangereux pour l'oeil des tirs laser se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer. Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>Activité connue de :<br>- MARSEILLE ACC,<br>- MARSEILLE INFO,<br>- SALON APP.<br>Administrator : Observatory of Haute-Provence (OHP).<br>This area coexists with restricted area LF-R 71 A when active and TMA PROVENCE part 10.<br>Users attention is drawn towards the eyes threatening nature of laser shooting activity in this area. It is recommended not to enter it. Comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Activity known on :<br>- MARSEILLE ACC,<br>- MARSEILLE INFO,<br>- SALON APP. |
| **LF D 596 B** | **LASER HAUTE PROVENCE** | | | |
| 44°00'35"N , 005°40'46"E - arc horaire de 4.7 NM de rayon centré sur 43°56'06"N , 005°42'42"E - 43°55'30"N , 005°49'09"E - 43°55'30"N , 005°41'23"E - 44°00'35"N , 005°40'46"E | FL 285<br>----------<br>FL 195 | Activable par NOTAM selon protocole<br>Activation by NOTAM according to protocol | Rayonnement laser pouvant entraîner des lésions occulaires<br>Laser radiation which can result in eye injuries. | Gestionnaire : Observatoire de Haute-Provence (OHP).<br>L'attention des usagers est attirée sur le caractère dangereux pour l'oeil des tirs laser se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer. Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Administrator : Observatory of Haute-Provence (OHP).<br>Users attention is drawn towards the eyes threatening nature of laser shooting activity in this area. It is recommended not to enter it. Comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Activity known on MARSEILLE ACC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 596 C** | **LASER HAUTE PROVENCE** | | | |
| 44°06'48"N , 005°40'00"E - arc horaire de 10.87 NM de rayon centré sur 43°56'06"N , 005°42'42"E - 43°55'30"N , 005°57'43"E - 43°55'30"N , 005°41'23"E - 44°06'48"N , 005°40'00"E | FL 660<br>----------<br>FL 285 | Activable par NOTAM selon protocole<br>Activation by NOTAM according to protocol | Rayonnement laser pouvant entraîner des lésions oculaires<br>Laser radiation which can result in eye injuries. | Gestionnaire : Observatoire de Haute-Provence (OHP).<br>L'attention des usagers est attirée sur le caractère dangereux pour l'oeil des tirs laser se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer. Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Administrator : Observatory of Haute-Provence (OHP).<br>Users attention is drawn towards the eyes threatening nature of laser shooting activity in this area. It is recommended not to enter it. Comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Activity known on MARSEILLE ACC. |
| **LF D 600** | **MONTS-DE-RANDON** | | | |
| 44°39'46"N , 003°27'42"E - 44°39'46"N , 003°29'41"E - 44°39'04"N , 003°29'41"E - 44°39'04"N , 003°27'42"E - 44°39'46"N , 003°27'42"E | 7900ft AMSL<br>4100ft ASFC<br>----------<br>SFC | H24 | Emissions radar de forte puissance.<br>High power radar emission. | Risque de perturbations des systèmes électriques de bord.<br>Possible onboard electric systems disruption. |
| **LF D 603** | **LIDAR BREST** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°22'16"N , 004°30'34"W | UNL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM from SS+30 to SR-30 | Rayonnement laser pouvant entraîner des lésions oculaires<br>Laser beams likely to cause eye injuries. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE<br>TEL : 02 98 31 82 69<br>Cette zone, lorsqu'elle est active, se substitue aux portions des LF-D 12 Globale A et B, LF-D 12 Nord A et B, LF-D 7 avec lesquelles elle interfère, et coexiste avec les autres portions d'espace aérien avec lesquelles elle interfère. L'attention des usagers est attirée sur le caractère dangereux pour l'oeil des émissions laser se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer. Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>Activité connue de : BREST ACC, LANVEOC APP, LANVEOC TWR.<br>Managing authority: CCMAR ATLANTIQUE<br>TEL : +33 (0)2 98 31 82 69<br>This area, when active, replaces the portions of LF-D 12 Global A and B, LF-D 12 North A and B, LF-D 7 with which it interferes. User's attention is drawn towards the dangerous nature for the eyes of laser emission occuring in this area. It is recommended not to enter. Comply with the instructions of the usual air traffic control services.<br>Activity known on: BREST ACC, LANVEOC APP, LANVEOC TWR. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.1-2 ZONES INTERDITES, REGLEMENTEES ET DANGEREUSES INTERFERANT AVEC L'ESPACE AERIEN SOUS JURIDICTION FRANÇAISE

*PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AREAS INTERFERING WITH AIRSPACE PLACED UNDER FRENCH JURISDICTION*

| **IDENTIFICATION et NOM**<br>*Identification and name*<br>**LIMITES LATERALES**<br>*Lateral limits* | **LIMITE SUP. (ft)**<br>*Upper limit*<br>**LIMITE INF. (ft)**<br>*Lower limit* | **TYPE DE RESTRICTION / DANGER**<br>*Type of restriction / hazard* | **REMARQUES**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| **EB R 18 A FLORENNES (BELGIQUE)**<br>500629N, 0044421E puis frontière franco-belge jusqu'à 500208N, 0045007E<br>500629N, 0044421E. | FL 195<br>3500 AMSL | Secteur de montée pour avions à réaction. | Du 01 NOV au 28 ou 29 FEB :<br>LUN-MAR : 0800-2030.<br>MER-JEU-VEN : 0730-1630.<br>Du 01 MAR au 31 MAY et du 01 SEP au 31 OCT :<br>LUN-MAR : 0730-2300 (ETE : - 1 HR).<br>MER-JEU-VEN : 0730-1630 (ETE : - 1 HR).<br>Du 01 JUN au 31 AUG :<br>LUN au VEN : 0630-1530.<br>Extensions d'horaires publiées par NOTAM.<br>SAM, DIM et JF : inactive.<br>Activité réelle connue de :<br>- FLORENNES APP - BELGA RADAR.<br>Pénétration CAG IFR/VFR après contact radio et autorisation explicite de :<br>- En-dessous de 4500 ft AMSL :<br>FLORENNES APP (124,380 MHz ou 372,275 MHz).<br>- A et au-dessus de 4500 ft AMSL :<br>ATCC STEENOKKERZEEL (BELGA RADAR 129,325 MHz ou 374.400 MHz).<br>Langue anglaise uniquement. |
| **EB R 18 B FLORENNES (BELGIQUE)**<br>501258N, 0040000E - 501329N, 0041041E puis frontière franco-belge jusqu'à 495850N, 0040845E puis<br>arc de cercle de 25 NM centré sur 501437N, 0043839E<br>vers l'Est jusqu'au point 501258N, 0040000E. | FL 195<br>FL 050 | Espace de procédures pour avions à réaction. | Du 01 NOV au 28 ou 29 FEB :<br>LUN-MAR : 0800-2030.<br>MER-JEU-VEN : 0730-1630.<br>Du 01 MAR au 31 MAY et du 01 SEP au 31 OCT :<br>LUN-MAR : 0730-2300 (ETE : - 1 HR).<br>MER-JEU-VEN : 0730-1630 (ETE : - 1 HR).<br>Du 01 JUN au 31 AUG :<br>LUN au VEN : 0630-1530.<br>Extensions d'horaires publiées par NOTAM.<br>SAM, DIM et JF : inactive.<br>Activité réelle connue de :<br>- FLORENNES APP - BELGA RADAR.<br>Pénétration CAG IFR/VFR après contact radio et autorisation explicite de :<br>- En-dessous de 4500 ft AMSL :<br>FLORENNES APP (124,380 MHz ou 372,275 MHz).<br>- A et au-dessus de 4500 ft AMSL :<br>ATCC STEENOKKERZEEL (BELGA RADAR 129,325 MHz ou 374.400 MHz).<br>Langue anglaise uniquement. |
| | | | |
| **LF R 616 L KOKSIJDE (BELGIQUE)**<br>510346N, 0022504E<br>arc anti-horaire de 5 NM de rayon centré sur<br>510717N, 0023045E<br>510227N, 0022840E<br>510131N, 0023419E<br>frontière franco-belge<br>505335N, 0023629E<br>arc horaire de 12 NM de rayon centré sur<br>510525N, 0023910E<br>510308N, 0022032E<br>510346N, 0022504E | 4500 ft AMSL<br>1500 ft AMSL | Espace de procédures pour avions à réaction. | Possible activation H24<br>CAG/CAM : pénétration autorisée après contact radio avec KOKSIJDE APP (121.055 ou 235.050).<br>Procédures radio en langue anglaise uniquement.<br>Activité réelle connue de BRUXELLES FIC ou ATCC STEENOKKERZEEL ou LILLE INFO. |
| **LF R 616 H KOKSIJDE (BELGIQUE)**<br>510225N, 0022850E<br>510131N, 0023419E<br>frontière franco-belge<br>504848N, 0023843E<br>504333N, 0023633E<br>arc horaire de 22 NM de rayon centré sur<br>510525N, 0023910E<br>505004N, 0021423E<br>505813N, 0022356E<br>510225N, 0022850E | FL 105<br>4500 ft AMSL | Espace de procédures pour avions à réaction. | Possible activation H24<br>CAG/CAM : pénétration autorisée après contact radio avec ATCC STEENOKKERZEEL (BELGA RADAR 129.325 ou 374.400).<br>Procédures radio en langue anglaise uniquement.<br>Activité réelle connue de BRUXELLES FIC ou ATCC STEENOKKERZEEL ou LILLE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| **LI D 5 A SANREMO (ITALIE)**<br>435700N, 0082000E - 435627N, 0083728E<br>435106N, 0083857E - 432935N, 0083606E<br>432605N, 0082841E - 433226N, 0080334E<br>434207N, 0075015E - 435700N, 0082000E | FL 315<br>FL 240 | Intense activité militaire | Activité connue de :<br>MILAN SCCAM<br>MILAN ACC<br>MARSEILLE UAC |
| **LI D 5 B IMPERIA (ITALIE)**<br>435700N, 0082000E - 435627N, 0083728E<br>435106N, 0083857E - 432935N, 0083606E<br>432605N, 0082841E - 433226N, 0080334E<br>434207N, 0075015E - 435700N, 0082000E | FL 380<br>FL 315 | Intense activité militaire | Activité connue de :<br>ROME SCCAM<br>ROME ACC<br>MARSEILLE UAC |
| **LI D 40 A DECIMOMANU (ITALIE)**<br>402000N, 0081000E - 384000N, 0081000E<br>381800N, 0081400E - 381800N, 0074230E<br>394400N, 0072000E - 402000N, 0081000E | UNL<br>SFC | Tirs Air/Air<br>Entraînement au combat aérien | 1) LUN à VEN HJ + ou -30'<br>SAM, DIM et JF inactive<br>2) Activité réelle connue de CAGLIARI APP.<br>3) L'attention des navigateurs aériens est attirrée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. |
| **LI D 40 B CAGLIARI (ITALIE)**<br>395758N, 0073732E<br>Arc de cercle de sens anti-horaire de 15 NM de rayon centré sur le point : 394644N, 0075029E jusqu'au point 394702N, 0073058E - 391300N, 0073000E390000N, 0073400E - 391000N, 0071000E 393000N, 0071000E - 395758N, 0073732E | FL 195<br>1000 AMSL | Tirs Air/Air<br>Entraînement au combat aérien | 1) LUN à VEN HJ + ou - 30'<br>SAM, DIM et JF inactive<br>2) Activité réelle connue de CAGLIARI APP.<br>3) L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant. |

FIN *END*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.1-3 ZONES REGLEMENTEES ET DANGEREUSES INSCRITES A L'AUP (PLAN D'UTILISATION DE L'ESPACE AERIEN) - AMC FRANCE : CNGE (CELLULE NATIONALE DE GESTION DE L'ESPACE AERIEN)

*RESTRICTED, DANGER AREAS INCLUDED IN AUP (AIRSPACE USE PLAN) - AMC (AIRSPACE MANAGEMENT CELL) FRANCE (CNGE)*

## ZONES GERABLES PAR LA CELLULE NATIONALE DE GESTION DE L'ESPACE AERIEN (CNGE)

*FRENCH AMC-MANAGEABLE AREAS*

Cette sous-section contient les zones R et D inscrites à l'AUP par la CNGE (AMC France), que ces zones soient gérables ou non.

*This subsection contains R and D areas included in AUP by AMC France (CNGE), whether these areas are AMC-manageable or not.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 9 B BOURGES**<br>47°04'53"N , 002°26'48"E - 47°02'27"N , 002°35'00"E<br>- 47°01'55"N , 002°39'08"E - 47°00'44"N , 002°44'02"E<br>- 46°59'44"N , 002°43'47"E - 46°57'54"N , 002°48'02"E<br>- 46°56'26"N , 002°47'15"E - 47°00'56"N , 002°33'48"E<br>- 47°00'19"N , 002°33'12"E - 47°01'35"N , 002°29'33"E<br>- 47°03'06"N , 002°26'48"E - 47°03'41"N , 002°25'46"E<br>- 47°04'53"N , 002°26'48"E | FL 195<br>----------<br>1700ft AMSL | Possible activation according to protocol.<br>MON- FRI except public HOL : 0600- 1130, 1230-1730,1900- 0100. SUM:-1HR.<br>Activity known on :<br>AVORD APP 119.7 (ATS SKED)<br>PARIS ACC/FIC. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol et Sol/Air. Destruction d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground and ground/air.Explosives blasting. | Gestionnaire : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>A l'exclusion de la LF-R 606 FEEZ lorsqu'elle est active.<br>IFR/VFR : Contournement obligatoire pendant l'activité. Des portions d'espace sont utilisées au profit de la base aérienne d'Avord pour les phases d'atterrissage et de décollage après accord de la DGA TT de Bourges.<br>Non gérable.<br>Administrator : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>Except for LF-R 606 FEEZ when active.<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory during activity. Parts of this airspace are used for take-off and landing phases from Avord air base after Bourges DGA TT agreement.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 9 D BOURGES**<br>47°04'53"N , 002°26'48"E - 47°02'27"N , 002°35'00"E<br>- 47°01'55"N , 002°39'08"E - 47°00'44"N , 002°44'02"E<br>- 46°59'44"N , 002°43'47"E - 46°57'54"N , 002°48'02"E<br>- 46°56'26"N , 002°47'15"E - 47°00'56"N , 002°33'48"E<br>- 47°00'19"N , 002°33'12"E - 47°01'35"N , 002°29'33"E<br>- 47°03'06"N , 002°26'48"E - 47°04'53"N , 002°26'48"E | UNL<br>----------<br>SFC | Activation by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol et Sol/Air. Destruction d' explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground and ground/air.<br>Explosives blasting. | Gestionnaire : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) TEL : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>A l'exclusion de la LF-R 606 FEEZ lorsqu'elle est active.<br>Limites sup et inf annoncées par NOTAM.<br>IFR/VFR : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Des portions d'espace sont utilisées au profit de la base aérienne d'Avord pour les phases d'atterrissage et de décollage après accord de la DGA Techniques Terrestres de Bourges.<br>Zone non gérable par la CNGE.<br>Administrator : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Phone : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>Except for LF-R 606 FEEZ when active.<br>Lower and upper limits announced by NOTAM.<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>Parts of this airspace are used for take-off and landing phases from Avord air base after Bourges DGA TT agreement.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 9 DZ**<br>47°07'09"N , 002°37'07"E - 47°09'22"N , 002°29'39"E<br>- 47°09'47"N , 002°26'45"E - 47°09'06"N , 002°23'10"E<br>- 47°07'18"N , 002°20'34"E - 47°04'52"N , 002°19'38"E<br>- 47°01'24"N , 002°20'05"E - 46°59'20"N , 002°22'14"E<br>- 46°57'13"N , 002°26'19"E - 46°55'28"N , 002°33'53"E<br>- 46°52'02"N , 002°44'07"E - 46°51'37"N , 002°48'31"E<br>- 46°53'18"N , 002°52'44"E - 46°56'14"N , 002°54'45"E<br>- 47°00'21"N , 002°54'13"E - 47°02'33"N , 002°50'40"E<br>- 47°05'20"N , 002°46'27"E - 47°07'09"N , 002°37'07"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 9 H1 BOURGES**<br>47°04'53"N , 002°26'48"E - 47°02'27"N , 002°35'00"E<br>- 47°01'55"N , 002°39'08"E - 47°00'44"N , 002°44'02"E<br>- 46°59'44"N , 002°43'47"E - 46°57'54"N , 002°48'02"E<br>- 46°56'26"N , 002°47'15"E - 47°00'56"N , 002°33'48"E<br>- 47°00'19"N , 002°33'12"E - 47°01'35"N , 002°29'33"E<br>- 47°03'06"N , 002°26'48"E - 47°04'53"N , 002°26'48"E | FL 205<br>----------<br>FL 195 | Activable: LUN-VEN sauf JF :<br>0600-1130, 1230-1730, 1900-0100. ETE:-1HR.<br>Activité connue de :<br>AVORD APP 119.7 (HOR ATS)<br>PARIS ACC<br>BORDEAUX UAC.<br>Possible activation: MON-FRI except public HOL : 0600-1130, 1230-1730, 1900-0100.SUM: -1HR.<br>Activity known on : AVORD APP 119.7 (ATS SKED)<br>PARIS ACC<br>BORDEAUX UAC. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs sol/sol et sol/air. Destruction d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground and ground/air.<br>Explosives blasting. | Gestionnaire : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>IFR/VFR : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Non gérable.<br>Administrator : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Phone : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory during activity.<br>Not AMC-manageable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 9 H1Z**<br>47°07'09"N , 002°37'07"E - 47°09'22"N , 002°29'39"E<br>- 47°09'47"N , 002°26'45"E - 47°09'06"N , 002°23'10"E<br>- 47°07'18"N , 002°20'34"E - 47°04'52"N , 002°19'38"E<br>- 47°01'24"N , 002°20'05"E - 46°59'20"N , 002°22'14"E<br>- 46°57'13"N , 002°26'19"E - 46°55'28"N , 002°33'53"E<br>- 46°52'02"N , 002°44'07"E - 46°51'37"N , 002°48'31"E<br>- 46°53'18"N , 002°52'44"E - 46°56'14"N , 002°54'45"E<br>- 47°00'21"N , 002°54'13"E - 47°02'33"N , 002°50'40"E<br>- 47°05'20"N , 002°46'27"E - 47°07'09"N , 002°37'07"E | FL 205<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 9 H2 BOURGES**<br>47°04'53"N , 002°26'48"E - 47°02'27"N , 002°35'00"E<br>- 47°01'55"N , 002°39'08"E - 47°00'44"N , 002°44'02"E<br>- 46°59'44"N , 002°43'47"E - 46°57'54"N , 002°48'02"E<br>- 46°56'26"N , 002°47'15"E - 47°00'56"N , 002°33'48"E<br>- 47°00'19"N , 002°33'12"E - 47°01'35"N , 002°29'33"E<br>- 47°03'06"N , 002°26'48"E - 47°04'53"N , 002°26'48"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | Activable: LUN-VEN sauf JF :<br>0600-1130, 1230-1730, 1900-0100. ETE:-1HR.<br>Activité connue de :<br>AVORD APP 119.7 (HOR ATS)<br>PARIS ACC<br>BORDEAUX UAC.<br>Possible activation: MON-FRI except public HOL :<br>0600-1130, 1230-1730, 1900-0100.SUM: -1HR.<br>Activity known on : AVORD APP 119.7 (ATS SKED)<br>PARIS ACC<br>BORDEAUX UAC. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol et sol/air. Destruction d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground and ground/air.<br>Explosives blasting. | Gestionnaire : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>IFR/VFR : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Non gérable.<br>Administrator : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Phone : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>IFR/VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 9 H2Z**<br>47°07'09"N , 002°37'07"E - 47°09'22"N , 002°29'39"E<br>- 47°09'47"N , 002°26'45"E - 47°09'06"N , 002°23'10"E<br>- 47°07'18"N , 002°20'34"E - 47°04'52"N , 002°19'38"E<br>- 47°01'24"N , 002°20'05"E - 46°59'20"N , 002°22'14"E<br>- 46°57'13"N , 002°26'19"E - 46°55'28"N , 002°33'53"E<br>- 46°52'02"N , 002°44'07"E - 46°51'37"N , 002°48'31"E<br>- 46°53'18"N , 002°52'44"E - 46°56'14"N , 002°54'45"E<br>- 47°00'21"N , 002°54'13"E - 47°02'33"N , 002°50'40"E<br>- 47°05'20"N , 002°46'27"E - 47°07'09"N , 002°37'07"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 9 H3 BOURGES**<br>47°04'53"N , 002°26'48"E - 47°02'27"N , 002°35'00"E<br>- 47°01'55"N , 002°39'08"E - 47°00'44"N , 002°44'02"E<br>- 46°59'44"N , 002°43'47"E - 46°57'54"N , 002°48'02"E<br>- 46°56'26"N , 002°47'15"E - 47°00'56"N , 002°33'48"E<br>- 47°00'19"N , 002°33'12"E - 47°01'35"N , 002°29'33"E<br>- 47°03'06"N , 002°26'48"E - 47°04'53"N , 002°26'48"E | FL 525<br>----------<br>FL 195 | Activable: LUN-VEN sauf JF :<br>0600-1130, 1230-1730, 1900-0100. ETE:-1HR.<br>Activité connue de :<br>AVORD APP 119.7 (HOR ATS)<br>PARIS ACC<br>BORDEAUX UAC.<br>Possible activation: MON-FRI except public HOL :<br>0600-1130, 1230-1730, 1900-0100.SUM: -1HR.<br>Activity known on : AVORD APP 119.7 (ATS SKED)<br>PARIS ACC<br>BORDEAUX UAC. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs sol/sol et sol/air. Destruction d'explosifs.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground and ground/air.<br>Explosives blasting. | Gestionnaire : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>IFR/VFR : Contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Non gérable.<br>Administrator : DGA Techniques Terrestres Bourges (PC TIR) Tel : 02 48 27 65 00 - 02 48 25 00 29.<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory during activity.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 9 H3Z**<br>47°07'09"N , 002°37'07"E - 47°09'22"N , 002°29'39"E<br>- 47°09'47"N , 002°26'45"E - 47°09'06"N , 002°23'10"E<br>- 47°07'18"N , 002°20'34"E - 47°04'52"N , 002°19'38"E<br>- 47°01'24"N , 002°20'05"E - 46°59'20"N , 002°22'14"E<br>- 46°57'13"N , 002°26'19"E - 46°55'28"N , 002°33'53"E<br>- 46°52'02"N , 002°44'07"E - 46°51'37"N , 002°48'31"E<br>- 46°53'18"N , 002°52'44"E - 46°56'14"N , 002°54'45"E<br>- 47°00'21"N , 002°54'13"E - 47°02'33"N , 002°50'40"E<br>- 47°05'20"N , 002°46'27"E - 47°07'09"N , 002°37'07"E | FL 525<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 25 C ORLEANS BRICY**<br>47°52'06"N , 001°28'44"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 47°51'38"N , 001°40'39"E - 47°51'07"N , 001°52'34"E - 47°31'10"N , 001°50'41"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 47°31'30"N , 001°38'50"E - 47°31'46"N , 001°27'00"E - 47°52'06"N , 001°28'44"E | FL 205<br>----------<br>FL 115 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures.<br>Vols de controle militaires.<br>Defence specific activities.<br>Procedures.<br>Mil test flights. | CDC CINQ MARS LA PILE<br>VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR : suivre instructions de l'ACC.<br>Activité connue de ORLEANS APP ou RAI, RAKI, PARIS ACC/FIC, BORDEAUX ACC et SEINE INFO.<br>Non gérable.<br>CDC CINQ MARS LA PILE<br>VFR : Avoidance mandatory during activity.<br>IFR : Follow ACC instructions.<br>Activity known on ORLEANS APP or RAI, RAKI, PARIS ACC/FIC, BORDEAUX ACC and SEINE INFO.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 25 H ORLEANS BRICY**<br>47°44'04"N , 001°21'47"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°43'32"N , 001°36'38"E - 47°42'57"N , 001°51'28"E - 47°13'04"N , 001°48'54"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°13'36"N , 001°34'12"E - 47°14'08"N , 001°19'30"E - 47°44'04"N , 001°21'47"E | FL 420<br>----------<br>FL 205 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Procédures.<br>Vols de controle militaires.<br>Defence specific activities.<br>Procedures.<br>MIL test flights. | CDC CINQ MARS LA PILE<br>IFR : suivre instructions de l'ACC.<br>Activité connue de ORLEANS APP ou RAI, RAKI, PARIS UAC, BORDEAUX UAC et BREST UAC.<br>Non gérable.<br>CDC CINQ MARS LA PILE<br>IFR : Follow ACC instructions.<br>Activity known on ORLEANS APP or RAI, RAKI, PARIS UAC, BORDEAUX UAC and BREST UAC.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 25 HZ ORLEANS BRICY**<br>47°44'57"N , 001°14'40"E - 47°14'02"N , 001°12'19"E - 47°07'55"N , 001°14'01"E - 47°03'11"N , 001°18'37"E - 46°59'58"N , 001°25'27"E - 46°58'43"N , 001°33'33"E - 46°59'49"N , 001°42'28"E - 47°04'05"N , 001°50'58"E - 47°10'33"N , 001°55'35"E - 47°43'01"N , 001°58'43"E - 47°49'09"N , 001°57'05"E - 47°53'32"N , 001°53'00"E - 47°56'27"N , 001°47'36"E - 47°58'12"N , 001°40'22"E - 47°58'16"N , 001°33'26"E - 47°56'52"N , 001°26'49"E - 47°53'47"N , 001°20'37"E - 47°49'29"N , 001°16'23"E - 47°44'57"N , 001°14'40"E | FL 420<br>----------<br>FL 205 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 34 A2 MONT DE MARSAN**<br>44°32'15"N , 000°09'46"W - 44°00'49"N , 000°33'15"E - 43°41'06"N , 000°22'48"E - 43°37'39"N , 000°11'55"E - 43°35'08"N , 000°04'00"E - 43°33'35"N , 000°00'49"W - 43°32'10"N , 000°10'37"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W - 43°28'56"N , 000°33'02"W - 43°27'30"N , 000°43'00"W - 43°28'16"N , 000°54'00"W - 43°29'15"N , 000°56'10"W - 43°29'00"N , 001°08'00"W - 43°30'55"N , 001°08'00"W - 43°35'30"N , 001°10'20"W - 43°37'00"N , 001°11'00"W - 43°39'53"N , 001°08'43"W - 43°53'39"N , 000°53'27"W - 44°32'15"N , 000°09'46"W | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Possible activation H24.<br>Exceptional activity SAT and SUN.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Voltige. Vols d'essai. Procédures AD. Ravitaillement en vol.<br>Defence specific activities.<br>Aerobatics. Test flights. AD procedures. Air to air refuelling. | MARSAN APP<br>IFR : sur autorisation.<br>VFR/CAM : sur autorisation MARSAN APP.<br>Activité connue de :<br>- MARSAN APP ou RAI<br>- PYRENEES INFO<br>- BORDEAUX ACC.<br>Non gérable.<br>MARSAN APP<br>IFR : upon authorisation.<br>VFR/OAT : upon MARSAN APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- MARSAN APP or RAI<br>- PYRENEES INFO<br>- BORDEAUX ACC.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 61 H BORDEAUX**<br>46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 001°25'52"W - 46°02'46"N , 000°54'34"W - 45°33'20"N , 000°29'16"W - 44°45'00"N , 000°53'32"W - 44°45'00"N , 000°57'00"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°33'40"N , 001°56'00"W - 45°41'00"N , 001°53'28"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24<br>Activity known on BORDEAUX UAC and BREST UAC. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vol d'essais réception (activité prioritaire).<br>Defence specific activities.<br>Test flight. | CCER BORDEAUX<br>IFR:pénétration sur autorisation,suivre instructions UAC.<br>Non gérable.<br>CCER BORDEAUX<br>IFR: entry upon authorisation, follow UAC instructions.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 61 HZ**<br>46°32'30"N , 001°38'13"W - 46°31'49"N , 001°40'29"W - 46°30'32"N , 001°41'32"W - 45°42'05"N , 001°56'45"W - 45°34'15"N , 001°59'28"W - 45°33'05"N , 001°59'28"W - 45°31'39"N , 001°58'07"W - 45°31'11"N , 001°56'24"W - 45°31'12"N , 001°41'03"W - 45°28'47"N , 001°41'10"W - 45°28'47"N , 001°16'41"W - 44°44'02"N , 001°03'44"W - 44°40'39"N , 001°00'08"W - 44°40'29"N , 000°50'53"W - 44°43'22"N , 000°47'03"W - 45°34'23"N , 000°22'27"W - 46°12'41"N , 000°56'53"W - 46°11'39"N , 001°00'08"W - 46°31'43"N , 001°23'14"W - 46°32'29"N , 001°25'26"W - 46°32'30"N , 001°38'13"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | IFR : pénétration sur autorisation, suivre instructions UAC.<br>Non gérable.<br>IFR : entry upon authorisation, follow UAC instructions.<br>Not AMC-manageable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 66 D SOLENZARA**<br><br>42°16'00"N , 009°42'00"E - 41°58'00"N , 009°42'00"E<br>- 41°58'00"N , 009°35'00"E - 42°05'50"N , 009°28'00"E<br>- 42°05'50"N , 009°22'00"E - 42°16'00"N , 009°22'00"E<br>- 42°16'00"N , 009°42'00"E | FL 450<br>----------<br>FL 195 | Possible activation MON-FRI except HOL : 0700-1630.<br>SUM : -1HR.<br>Other times, activation by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Air/Sol et Sol/Sol, bombardements.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Air/Ground and Ground/Ground, Bombing. | Gestionnaire SOLENZARA APP.<br>A l'exclusion des TRA 44 lorsqu'elles sont actives.<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>CAM sur autorisation de SOLENZARA APP.<br>Activité connue de :<br>- SOLENZARA APP,<br>- MARSEILLE UAC.<br>Non gérable.<br>Administrator SOLENZARA APP.<br>Except for TRA 44 when active.<br>IFR : avoidance mandatory during activity.<br>OAT upon SOLENZARA APP authorisation.<br>Activity known on :<br>- SOLENZARA APP,<br>- MARSEILLE UAC.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 66 DZ**<br>42°20'54"N , 009°21'59"E - 42°20'54"N , 009°42'01"E<br>- 42°20'38"N , 009°44'09"E - 42°20'22"N , 009°45'00"E<br>- 41°53'39"N , 009°45'00"E - 41°53'21"N , 009°44'04"E<br>- 41°53'06"N , 009°42'00"E - 41°53'05"N , 009°35'01"E<br>- 41°53'15"N , 009°33'23"E - 41°53'40"N , 009°31'56"E<br>- 41°54'22"N , 009°30'36"E - 41°55'16"N , 009°29'33"E<br>- 42°00'56"N , 009°24'29"E - 42°00'56"N , 009°22'01"E<br>- 42°01'18"N , 009°19'30"E - 42°02'22"N , 009°17'22"E<br>- 42°03'58"N , 009°15'55"E - 42°05'50"N , 009°15'25"E<br>- 42°16'00"N , 009°15'24"E - 42°17'52"N , 009°15'54"E<br>- 42°19'27"N , 009°17'19"E - 42°20'31"N , 009°19'27"E<br>- 42°20'54"N , 009°21'59"E | FL 455<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 68 A**<br><br>46°06'00"N , 002°08'58"E - 46°07'28"N , 002°11'54"E<br>- 46°09'25"N , 002°17'30"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E<br>- 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°05'00"N , 002°57'01"E<br>- 45°57'21"N , 002°58'08"E - 45°44'50"N , 002°46'30"E<br>- 45°23'00"N , 001°40'00"E - 45°41'45"N , 001°20'30"E<br>- 45°52'10"N , 001°41'30"E - 46°06'00"N , 002°08'58"E | FL 085<br>----------<br>4200ft AMSL | Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM :<br>SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Définie à l'exclusion des zones LF-R 167 A/B, LF-R 203 A/B/C, LF-R 233, LF-R 165 A, LF-R 166 C, LF-R 143 et LF-R 593 lorsqu'elles sont actives.<br>Activité connue de :<br>- BORDEAUX ACC<br>- CLERMONT FERRAND INFO<br>- LIMOGES INFO<br>Entry :<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity available by NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Defined with the exception of LF-R 167 A/B, LF-R 203 A/B/C, LF-R 233, LF-R 165 A, LF-R 166 C, LF-R 143 and LF-R 593 when active.<br>Activity known on :<br>- BORDEAUX ACC<br>- CLERMONT FERRAND INFO<br>- LIMOGES INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 68 B**<br><br>45°33'55"N , 001°15'42"E - 45°41'45"N , 001°20'30"E<br>- 45°52'10"N , 001°41'30"E - 46°06'00"N , 002°08'58"E<br>- 46°07'28"N , 002°11'54"E - 46°09'25"N , 002°17'30"E<br>- 46°13'46"N , 002°30'00"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E<br>- 46°05'00"N , 002°57'01"E - 45°57'21"N , 002°58'08"E<br>- 45°48'44"N , 002°59'24"E - 45°47'21"N , 002°59'36"E<br>- 45°44'14"N , 002°59'45"E - 45°35'59"N , 003°00'10"E<br>- 45°30'56"N , 003°00'23"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E<br>- 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E<br>- 45°10'00"N , 001°55'37"E - 45°10'00"N , 001°32'00"E<br>- 45°33'55"N , 001°15'42"E | FL 195<br>----------<br>FL 085 | Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Définie à l'exclusion des zones LF-R 203 A/B/C et LF-R 68 D lorsqu'elles sont actives.<br>Activité connue de :<br>BORDEAUX ACC<br>CLERMONT FERRAND INFO<br>LIMOGES INFO<br>Entry:<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity available by NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Defined excluding LF-R 203 A/B/C and LF-R 68 D when active.<br>Activity known on:<br>BORDEAUX ACC<br>CLERMONT FERRAND INFO<br>LIMOGES INFO |
| **LF R 68 C**<br><br>45°10'00"N , 001°32'00"E - 45°10'00"N , 001°55'32"E<br>- 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E<br>- 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°08'39"N , 003°01'27"E<br>- 44°50'51"N , 002°34'19"E - 44°47'26"N , 002°29'10"E<br>- 44°44'34"N , 002°25'00"E - 44°45'00"N , 002°13'27"E<br>- 44°45'40"N , 001°57'45"E - 44°48'50"N , 001°44'22"E<br>- 45°10'00"N , 001°32'00"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activité connue de :<br>BORDEAUX ACC<br>CLERMONT FERRAND INFO<br>LIMOGES INFO<br>Entry:<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity available by NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activity known on:<br>BORDEAUX ACC<br>CLERMONT FERRAND INFO<br>LIMOGES INFO |
| **LF R 68 D**<br><br>45°41'45"N , 001°20'30"E - 45°46'00"N , 001°29'03"E<br>- 45°48'00"N , 001°43'00"E - 45°50'00"N , 001°58'00"E<br>- 45°54'14"N , 002°30'00"E - 45°39'30"N , 002°30'00"E<br>- 45°23'00"N , 001°40'00"E - 45°33'55"N , 001°15'42"E<br>- 45°41'45"N , 001°20'30"E | FL 195<br>----------<br>FL 085 | Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Définie à l'exclusion des zones LF-R 203 A/B/C lorsqu'elles sont actives.<br>Activité connue de :<br>BORDEAUX ACC<br>CLERMONT FERRAND INFO<br>LIMOGES INFO<br>Entry:<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity available by NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Defined with the exception of LF-R 203 A/B/C when active.<br>Activity known on:<br>BORDEAUX ACC<br>CLERMONT FERRAND INFO<br>LIMOGES INFO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 108 A/U ISTRES**<br><br>43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°37'05"N , 004°55'51"E - 43°30'16"N , 005°01'35"E - 43°29'25"N , 005°01'07"E - 43°26'36"N , 004°59'37"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 43°32'40"N , 004°48'40"E - 43°24'59"N , 004°57'30"E - 43°24'43"N , 004°57'00"E - 43°21'34"N , 004°51'40"E - 43°21'42"N , 004°49'05"E - 43°21'52"N , 004°45'48"E - 43°28'12"N , 004°29'46"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres<br>CAG IFR/CAM : pénétration sur autorisation du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE,<br>- BORDEAUX CONTROLE,<br>- MARIUS Radar,<br>- RAMBERT Radar.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCER Istres<br>GAT IFR/OAT: entry with clearance from control.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE CONTROLE,<br>- BORDEAUX CONTROLE,<br>- MARIUS Radar,<br>- RAMBERT Radar.<br>Not AMC manageable. |
| **LF R 108 A/UZ**<br>43°51'13"N , 004°33'32"E - 43°52'12"N , 004°35'10"E - 43°52'46"N , 004°37'09"E - 43°52'52"N , 004°39'16"E - 43°52'29"N , 004°41'22"E - 43°51'30"N , 004°43'21"E - 43°40'46"N , 005°00'18"E - 43°40'31"N , 005°00'39"E - 43°40'14"N , 005°01'00"E - 43°39'58"N , 005°01'18"E - 43°39'39"N , 005°01'35"E - 43°32'49"N , 005°07'20"E - 43°31'47"N , 005°07'59"E - 43°30'41"N , 005°08'16"E - 43°29'37"N , 005°08'15"E - 43°29'03"N , 005°08'06"E - 43°28'29"N , 005°07'51"E - 43°24'49"N , 005°05'52"E - 43°23'58"N , 005°05'17"E - 43°23'13"N , 005°04'28"E - 43°21'36"N , 005°02'21"E - 43°21'09"N , 005°01'41"E - 43°17'45"N , 004°55'52"E - 43°17'14"N , 004°54'48"E - 43°16'53"N , 004°53'38"E - 43°16'42"N , 004°52'25"E - 43°16'41"N , 004°51'11"E - 43°16'59"N , 004°45'20"E - 43°17'10"N , 004°43'55"E - 43°17'34"N , 004°42'35"E - 43°23'53"N , 004°26'35"E - 43°24'41"N , 004°25'05"E - 43°25'45"N , 004°23'57"E - 43°27'05"N , 004°23'13"E - 43°28'21"N , 004°23'03"E - 43°33'50"N , 004°23'17"E - 43°35'38"N , 004°23'50"E - 43°49'51"N , 004°32'22"E - 43°51'13"N , 004°33'32"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 108 HN ISTRES**<br><br>43°42'52"N , 002°44'21"E - 44°17'50"N , 002°43'44"E - 44°33'30"N , 003°16'48"E - 44°54'55"N , 004°12'00"E - 44°38'04"N , 004°25'43"E - 43°58'11"N , 004°38'07"E - 43°23'46"N , 004°57'26"E - 43°01'58"N , 004°37'02"E - 43°30'18"N , 003°54'55"E - 43°42'52"N , 002°44'21"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais.<br>Defense specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres<br>CAG IFR : pénétration selon protocole.<br>CAM : pénétration sur autorisation de MARIUS Radar ou MARENGO Radar.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- RAMBERT Radar.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCER Istres<br>GAT IFR : penetration as per protocol.<br>OAT : penetration with authorization from MARIUS Radar or MARENGO Radar.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- RAMBERT Radar.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 108 HNZ**<br>44°38'48"N , 003°16'03"E - 44°59'08"N , 004°08'30"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°54'55"N , 004°12'00"E - 44°57'13"N , 004°18'04"E - 44°39'52"N , 004°32'11"E - 43°59'39"N , 004°44'37"E - 43°32'11"N , 005°00'01"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°25'37"N , 004°52'03"E - 43°35'28"N , 004°00'12"E - arc horaire de 4.1 NM de rayon centré sur 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°37'26"N , 003°56'41"E - 44°32'10"N , 003°13'24"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°34'32"N , 003°19'24"E - 44°38'48"N , 003°16'03"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 108 HS ISTRES**<br>44°17'50"N , 002°43'44"E - 44°33'30"N , 003°16'48"E - 44°34'32"N , 003°19'24"E - 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°23'46"N , 004°57'26"E - 42°16'33"N , 003°55'28"E - 42°15'09"N , 003°51'15"E - 42°27'00"N , 003°12'00"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - Frontière franco-espagnole - 42°24'44"N , 002°41'37"E - 42°45'04"N , 002°45'18"E - 44°17'50"N , 002°43'44"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais.<br>Defense specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres<br>CAG IFR : pénétration selon protocole.<br>CAM : pénétration sur autorisation de MARIUS Radar ou MARENGO Radar.<br>A l'exclusion des LF-R 108 HN et LF-R 108 RT lorsqu'elles sont actives.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- MARENGO Radar.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCER Istres<br>GAT IFR : penetration as per protocol.<br>OAT : penetration with authorization from MARIUS Radar or MARENGO Radar.<br>Except for LF-R 108 HN and LF-R 108 RT when active.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- MARENGO Radar.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 108 HSZ**<br>43°39'25"N , 003°00'46"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°38'52"N , 003°07'28"E - 43°43'37"N , 003°09'05"E - 43°34'57"N , 003°56'33"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 43°30'18"N , 003°54'55"E - 43°33'50"N , 003°59'22"E - 43°09'16"N , 004°35'50"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°04'23"N , 004°37'43"E - 42°47'44"N , 004°31'28"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 42°49'01"N , 004°25'03"E - 42°46'16"N , 004°30'33"E - 42°13'49"N , 004°00'56"E - 42°13'17"N , 003°57'21"E - 42°27'00"N , 003°12'00"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - Frontière franco-espagnole - 42°26'11"N , 003°05'11"E - 42°43'26"N , 002°53'16"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°46'09"N , 002°52'36"E - 43°39'25"N , 003°00'46"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only | |
| **LF R 108 HW ISTRES**<br>44°17'50"N , 002°43'44"E - 43°53'12"N , 002°44'12"E - 43°42'52"N , 002°44'21"E - 42°45'04"N , 002°45'18"E - 42°24'44"N , 002°41'37"E - Frontière franco-espagnole - 42°23'54"N , 002°24'05"E - 42°42'21"N , 002°03'26"E - 43°54'47"N , 001°56'54"E - 44°17'50"N , 002°43'44"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais<br>Defence specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres<br>CAG IFR : pénétration selon protocole.<br>CAM : pénétration sur autorisation de MARENGO Radar.<br>Activité réelle connue de :<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARENGO Radar.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCER Istres<br>GAT IFR : entry as per protocol.<br>OAT : entry with clearance from MARENGO Radar.<br>Actual activity known on :<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARENGO Radar.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 108 HWZ**<br>43°55'43"N , 001°58'11"E - 43°54'35"N , 001°52'41"E - 43°50'33"N , 001°50'21"E - 42°40'34"N , 001°57'14"E - 42°25'43"N , 002°13'41"E - Frontière franco-espagnole - 42°25'30"N , 002°48'25"E - 42°44'25"N , 002°51'53"E - 43°42'55"N , 002°51'06"E - 43°46'02"N , 002°49'30"E - 43°47'38"N , 002°45'55"E - 43°55'43"N , 001°58'11"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 108 RM ISTRES**<br>44°17'50"N , 002°43'44"E - 44°32'15"N , 003°14'08"E - 44°33'30"N , 003°16'48"E - 44°34'32"N , 003°19'24"E - 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°23'46"N , 004°57'26"E - 43°01'58"N , 004°37'02"E - 42°54'51"N , 004°27'13"E - 42°17'37"N , 003°43'08"E - 42°27'00"N , 003°12'00"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - Frontière franco-espagnole - 42°24'44"N , 002°41'37"E - 42°45'04"N , 002°45'18"E - 44°17'50"N , 002°43'44"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais.<br>Defense specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres<br>CAG IFR : pénétration selon protocole.<br>CAM : pénétration sur autorisation de MARIUS Radar ou MARENGO Radar.<br>A l'exclusion des LF-R 108 HN et LF-R 108 RT lorsqu'elles sont actives.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- MARENGO Radar.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCER Istres<br>GAT IFR : penetration as per protocol.<br>OAT : penetration with authorization from MARIUS Radar or MARENGO Radar.<br>Except for LF-R 108 HN and LF-R 108 RT when active.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- MARENGO Radar.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 108 RMZ**<br>43°39'25"N , 003°00'46"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°38'52"N , 003°07'28"E - 43°43'37"N , 003°09'05"E - 43°34'57"N , 003°56'33"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 43°30'18"N , 003°54'55"E - 43°33'50"N , 003°59'22"E - 43°09'16"N , 004°35'50"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°04'23"N , 004°37'43"E - 42°53'33"N , 004°33'38"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 42°54'51"N , 004°27'13"E - 42°51'36"N , 004°32'12"E - 42°15'40"N , 003°49'35"E - 42°27'00"N , 003°12'00"E - 42°25'53"N , 003°10'29"E - Frontière franco-espagnole - 42°26'11"N , 003°05'11"E - 42°43'26"N , 002°53'16"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°46'09"N , 002°52'36"E - 43°39'25"N , 003°00'46"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only | |
| **LF R 108 RT ISTRES**<br>44°17'50"N , 002°43'44"E - 44°32'15"N , 003°14'08"E - 44°43'16"N , 004°03'46"E - 44°46'31"N , 004°18'51"E - 44°38'04"N , 004°25'43"E - 43°58'11"N , 004°38'07"E - 43°23'46"N , 004°57'26"E - 43°01'58"N , 004°37'02"E - 43°30'18"N , 003°54'55"E - 43°42'52"N , 002°44'21"E - 44°17'50"N , 002°43'44"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Vols d'essais.<br>Defense specific activities.<br>Test flights. | Gestionnaire : CCER Istres<br>CAG IFR : pénétration selon protocole.<br>CAM : pénétration sur autorisation de MARIUS Radar ou MARENGO Radar.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- MARENGO Radar.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCER Istres<br>GAT IFR : penetration as per protocol.<br>OAT : penetration with authorization from MARIUS Radar or MARENGO Radar.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE CONTROLE/UAC,<br>- BORDEAUX CONTROLE/UAC,<br>- MARIUS Radar,<br>- MARENGO Radar.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 108 RTZ**<br>44°31'11"N , 003°14'11"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°33'36"N , 003°20'07"E - 44°38'16"N , 003°18'03"E - 44°51'12"N , 004°16'51"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°46'31"N , 004°18'51"E - 44°48'58"N , 004°24'48"E - 44°40'31"N , 004°31'39"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°38'04"N , 004°25'43"E - 44°39'08"N , 004°32'24"E - 43°59'39"N , 004°44'37"E - 43°32'11"N , 005°00'01"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°25'37"N , 004°52'03"E - 43°35'28"N , 004°00'12"E - arc horaire de 4.1 NM de rayon centré sur 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°37'26"N , 003°56'41"E - 44°31'11"N , 003°14'11"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 122**<br><br>49°07'30"N , 007°09'02"E - Frontière franco-allemande<br>- 48°30'22"N , 007°47'58"E - 48°30'59"N , 007°46'41"E<br>- 48°34'44"N , 007°38'35"E - 48°50'08"N , 007°11'14"E<br>- 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°57'22"N , 006°57'57"E<br>- 48°59'14"N , 006°54'44"E - 49°01'06"N , 006°57'56"E<br>- 49°02'02"N , 006°59'35"E - 49°07'30"N , 007°09'02"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP . | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>A l'exclusion de la zone R 228 BITCHE lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de :<br>- REIMS ACC<br>- STRASBOURG APP<br>IFR/VFR: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Except for R 228 when active.<br>Activity known on :<br>- REIMS ACC<br>- STRASBOURG APP |
| **LF R 123**<br><br>48°59'14"N , 006°54'44"E - 48°57'22"N , 006°57'57"E<br>- 48°53'58"N , 007°04'08"E - 48°50'08"N , 007°11'14"E<br>- 48°34'44"N , 007°38'35"E - 48°30'59"N , 007°46'41"E<br>- 48°33'01"N , 007°06'28"E - 48°57'39"N , 006°52'02"E<br>- 48°59'14"N , 006°54'44"E | FL 195<br>----------<br>FL 145 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entrainement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | IFR : contournement obligatoire pendant l'activité via l'AWY V 17. VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- REIMS ACC<br>- STRASBOURG APP<br>IFR: Avoidance mandatory throughout activity via V17 AWY.<br>VFR: Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on :<br>- REIMS ACC<br>- STRASBOURG APP |
| **LF R 138 CANJUERS**<br><br>43°45'40"N , 006°13'20"E - 43°43'40"N , 006°40'10"E<br>- 43°40'05"N , 006°37'05"E - 43°39'20"N , 006°37'55"E<br>- 43°37'30"N , 006°30'20"E - 43°37'30"N , 006°19'15"E<br>- 43°40'30"N , 006°13'20"E - 43°45'40"N , 006°13'20"E | FL 540<br>----------<br>SFC | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>PJE. Tirs Sol/Sol, Sol/Air, Air/Sol.<br>Defence specific activities.<br>PJE.Live firing Ground/ground, Ground/air, Air/ground. | Gestionnaire: 1er Régiment de chasseur d'Afrique.<br>Permanence tir : 04 94 99 16 74 ou 04 94 39 23 21<br>Officier de tir : 04 94 39 23 09<br>CAG/IFR: selon protocole<br>CAM-CAG VFR : contournement obligatoire pendant activité, sauf ACFT autorisés par le gestionnaire ou selon protocole.<br>Activité connue de<br>MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE INFO<br>Non gérable.<br>Administrator: 1er Régiment de chasseur d'Afrique.<br>Live firing helpdesk : 04 94 99 16 74 or 04 94 39 23 21<br>Officier de tir : 04 94 39 23 09<br>GAT/IFR: according to protocol<br>OAT-GAT VFR : avoidance mandatory during activity, except for ACFT authorized by administrator or according to protocol.<br>Activity known on :<br>MARSEILLE ACC<br>MARSEILLE INFO.<br>Not AMC-manageable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 138 Z**<br>43°48'32"N , 006°40'57"E - 43°48'25"N , 006°41'49"E<br>- 43°48'13"N , 006°42'40"E - 43°47'55"N , 006°43'31"E<br>- 43°47'33"N , 006°44'16"E - 43°47'08"N , 006°44'56"E<br>- 43°46'38"N , 006°45'32"E - 43°46'04"N , 006°46'03"E<br>- 43°45'29"N , 006°46'26"E - 43°44'52"N , 006°46'43"E<br>- 43°44'15"N , 006°46'52"E - 43°43'36"N , 006°46'55"E<br>- 43°42'58"N , 006°46'51"E - 43°42'20"N , 006°46'40"E<br>- 43°41'42"N , 006°46'21"E - 43°41'04"N , 006°45'53"E<br>- 43°39'38"N , 006°44'39"E - 43°39'12"N , 006°44'39"E<br>- 43°38'46"N , 006°44'37"E - 43°38'00"N , 006°44'24"E<br>- 43°37'38"N , 006°44'14"E - 43°37'16"N , 006°44'02"E<br>- 43°36'54"N , 006°43'46"E - 43°36'34"N , 006°43'28"E<br>- 43°35'57"N , 006°42'47"E - 43°35'25"N , 006°41'58"E<br>- 43°35'00"N , 006°41'03"E - 43°34'41"N , 006°40'01"E<br>- 43°32'51"N , 006°32'27"E - 43°32'45"N , 006°31'59"E<br>- 43°32'40"N , 006°31'26"E - 43°32'37"N , 006°30'53"E<br>- 43°32'36"N , 006°30'19"E - 43°32'36"N , 006°19'15"E<br>- 43°32'37"N , 006°18'42"E - 43°32'40"N , 006°18'09"E<br>- 43°32'44"N , 006°17'42"E - 43°32'50"N , 006°17'12"E<br>- 43°32'57"N , 006°16'45"E - 43°33'06"N , 006°16'17"E<br>- 43°33'17"N , 006°15'49"E - 43°33'29"N , 006°15'23"E<br>- 43°36'29"N , 006°09'28"E - 43°36'51"N , 006°08'50"E<br>- 43°37'15"N , 006°08'17"E - 43°37'43"N , 006°07'47"E<br>- 43°38'14"N , 006°07'21"E - 43°38'45"N , 006°07'02"E<br>- 43°39'19"N , 006°06'47"E - 43°39'54"N , 006°06'38"E<br>- 43°40'29"N , 006°06'35"E - 43°45'39"N , 006°06'35"E<br>- 43°46'13"N , 006°06'37"E - 43°46'43"N , 006°06'44"E<br>- 43°47'12"N , 006°06'55"E - 43°47'40"N , 006°07'10"E<br>- 43°48'07"N , 006°07'29"E - 43°48'33"N , 006°07'52"E<br>- 43°48'57"N , 006°08'19"E - 43°49'19"N , 006°08'50"E<br>- 43°49'38"N , 006°09'22"E - 43°49'55"N , 006°09'58"E<br>- 43°50'08"N , 006°10'34"E - 43°50'19"N , 006°11'13"E<br>- 43°50'27"N , 006°11'52"E - 43°50'32"N , 006°12'36"E<br>- 43°50'34"N , 006°13'21"E - 43°50'32"N , 006°14'07"E<br>- 43°48'32"N , 006°40'57"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in French AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 154 HIGH BREST**<br>48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W<br>- 48°10'00"N , 004°53'00"W - 48°19'44"N , 004°53'00"W<br>- 48°19'44"N , 004°48'34"W - 48°19'44"N , 004°42'57"W<br>- 48°20'01"N , 004°39'52"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation SKED specified in AUP France. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs mer/mer, sol/air, sol/mer.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Sea/sea, Ground/air, Ground/sea. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP.<br>Not AMC manageable. |
| **LF R 154 HIGH Z BREST**<br>48°21'11"N , 004°35'43"W - 48°21'27"N , 004°36'05"W<br>- 48°21'38"N , 004°36'38"W - 48°21'37"N , 004°37'29"W<br>- 48°21'00"N , 004°40'13"W - 48°20'44"N , 004°43'03"W<br>- 48°20'44"N , 004°48'34"W - 48°20'44"N , 004°53'00"W<br>- 48°20'37"N , 004°53'42"W - 48°20'15"N , 004°54'18"W<br>- 48°19'44"N , 004°54'30"W - 48°10'00"N , 004°54'30"W<br>- 48°09'31"N , 004°54'19"W - 48°09'08"N , 004°53'45"W<br>- 48°09'00"N , 004°53'00"W - 48°09'00"N , 004°37'00"W<br>- 48°09'10"N , 004°36'11"W - 48°09'32"N , 004°35'42"W<br>- 48°10'00"N , 004°35'30"W - 48°20'40"N , 004°35'30"W<br>- 48°21'11"N , 004°35'43"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity. |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 157 HIGH PIERRES NOIRES**<br>48°21'00"N , 005°20'00"W - 48°21'00"N , 004°53'00"W - 48°05'00"N , 004°53'00"W - 48°05'00"N , 005°20'00"W - 48°21'00"N , 005°20'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation SKED specified in AUP France. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs mer/mer, sol/air, sol/mer.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Sea/sea, Ground/air, Ground/sea. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR).<br>IFR / VFR : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- BREST ACC,<br>- IROISE INFO,<br>- LANDIVISIAU APP,<br>- LANVEOC APP.<br>Not AMC manageable. |
| **LF R 157 HIGH Z PIERRES NOIRES**<br>48°21'52"N , 005°20'43"W - 48°21'32"N , 005°21'17"W - 48°21'00"N , 005°21'30"W - 48°05'00"N , 005°21'30"W - 48°04'34"N , 005°21'20"W - 48°04'10"N , 005°20'50"W - 48°04'00"N , 005°20'00"W - 48°04'00"N , 005°06'30"W - 48°04'00"N , 004°53'00"W - 48°04'06"N , 004°52'21"W - 48°04'26"N , 004°51'46"W - 48°05'00"N , 004°51'30"W - 48°21'00"N , 004°51'30"W - 48°21'31"N , 004°51'43"W - 48°21'52"N , 004°52'14"W - 48°22'00"N , 004°53'00"W - 48°22'00"N , 005°06'30"W - 48°22'00"N , 005°20'00"W - 48°21'52"N , 005°20'43"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR/VFR : avoidance mandatory during activity. |
| **LF R 169 B LARZAC**<br>44°06'00"N , 003°16'53"E - 44°04'13"N , 003°17'48"E - 44°01'00"N , 003°17'26"E - 44°01'00"N , 003°09'48"E - 44°01'30"N , 003°09'14"E - 44°02'02"N , 003°08'07"E - 44°04'00"N , 003°07'00"E - 44°06'00"N , 003°07'00"E - 44°06'00"N , 003°16'53"E | FL 245<br>----------<br>FL 105 | Possible activation by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>PJE.<br>Defence specific activities.<br>Live firing ground/ground.<br>PJE. | Gestionnaire: DEEN2 LARZAC.<br>CAG : contournement obligatoire pendant activité.<br>CAM : sur autorisation de l'officier de tirs.<br>Connaissance de la planification de l'activité :<br>- SOFIA-Briefing<br>- Officier de tirs : 05 65 58 48 44 / 05<br>Activation réelle connue de :<br>MONTPELLIER INFO.<br>Zone non gérable par la CNGE.<br>Administrator : DEEN2 LARZAC.<br>GAT : avoidance mandatory during activity.<br>OAT : upon firing officer authorization.<br>Actual activity known on :<br>- SOFIA-Briefing<br>- Firing officer : 05 65 58 48 44 / 05<br>Actual activation known on :<br>MONTPELLIER INFO.<br>Not AMC-manageable by CNGE. |
| **LF R 169 BZ**<br>44°10'54"N , 003°07'00"E - 44°09'45"N , 003°02'38"E - 44°07'40"N , 003°00'37"E - 44°04'00"N , 003°00'13"E - 44°00'11"N , 003°01'51"E - 43°57'49"N , 003°04'40"E - 43°56'46"N , 003°06'24"E - 43°56'06"N , 003°09'47"E - 43°56'06"N , 003°17'26"E - 43°56'45"N , 003°20'48"E - 43°58'32"N , 003°23'18"E - 44°00'36"N , 003°24'12"E - 44°05'02"N , 003°24'29"E - 44°08'25"N , 003°22'47"E - 44°10'14"N , 003°20'18"E - 44°10'54"N , 003°16'55"E - 44°10'54"N , 003°07'00"E | FL 245<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 175 B SUIPPES**<br><br>49°14'48"N , 004°45'00"E - 49°09'18"N , 004°45'00"E<br>- 49°02'06"N , 004°27'08"E - 49°06'30"N , 004°21'30"E<br>- 49°11'30"N , 004°25'00"E - 49°14'48"N , 004°45'00"E | FL 590<br>----------<br>FL 195 | Possible activation by NOTAM.<br>Activated simultaneously with LF-R 175 A SUIPPES.<br>Activation SKED specified in AUP France. | Tirs sol/sol, sol/air, air/sol et bombardements, parachutages.<br>Live firing Ground/Ground, Ground/Air, Air/Ground and bombings, paradroppings. | Gestionnaire : CAPCIA-51e RI<br>TEL : 03 26 67 81 00 / 81 02 / 82 31<br>CAG IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>RAI 118.625 MHz.<br>Activité connue de :<br>PARIS ACC<br>REIMS ACC<br>Zone non gérable par la CNGE.<br>Administrator : CAPCIA-51e RI<br>TEL : 03 26 67 81 00 / 81 02 / 82 31<br>GAT IFR/VFR : avoidance mandatory during activity.<br>RAI 118.625 MHz.<br>Activité known on :<br>PARIS ACC<br>REIMS ACC<br>Area not AMC-manageable by CNGE. |
| **LF R 175 BZ1**<br><br>49°17'26"N , 004°47'28"E - 49°18'59"N , 004°42'21"E<br>- 49°12'33"N , 004°21'32"E - 49°06'33"N , 004°17'42"E<br>- 49°00'13"N , 004°24'38"E - 48°59'58"N , 004°29'08"E<br>- 49°07'39"N , 004°47'52"E - 49°17'26"N , 004°47'28"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purpose only. | |
| **LF R 175 BZ2**<br><br>49°14'48"N , 004°45'00"E - 49°09'18"N , 004°45'00"E<br>- 49°02'06"N , 004°27'08"E - 49°06'30"N , 004°21'30"E<br>- 49°11'30"N , 004°25'00"E - 49°14'48"N , 004°45'00"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purpose only. | |
| **LF R 221 A ROCHILLES**<br><br>45°11'00"N , 006°25'45"E - 45°11'00"N , 006°40'00"E<br>- 45°07'23"N , 006°40'00"E - Frontière franco-italienne<br>- 45°01'52"N , 006°40'00"E - 45°00'00"N , 006°40'00"E<br>- 45°00'00"N , 006°29'10"E - 45°02'58"N , 006°25'45"E<br>- 45°11'00"N , 006°25'45"E | FL 240<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs SOL/SOL.<br>Aéronefs de combat.<br>Mission d'appui AIR/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground.<br>ACFT Combat.<br>AIR/GROUND support. | Gestionnaire : 93ème régiment d'artillerie de montagne (RAM).<br>CAG : contournement obligatoire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>A l'exclusion de la LF-R 601 NEVACHE lorsqu'elle est active.<br>Connaissance de la planification de l'activité par répondeur (24/7) : 04 56 85 77 05.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Officier de sécurité : 06 73 90 50 33<br>Non gérable.<br>Administrator : 93rd mountain artillery regiment.<br>GAT : avoidance mandatory.<br>OAT : with authorization from administrator.<br>Except for LF-R 601 NEVACHE when active.<br>Activity schedule available by answering machine (24/7): 04 56 85 77 05.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Safety officer : 06 73 90 50 33<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 221 AZ**<br>45°15'53"N , 006°25'44"E - 45°15'53"N , 006°40'01"E<br>- 45°15'31"N , 006°42'40"E - 45°14'27"N , 006°44'55"E<br>- 45°12'52"N , 006°46'24"E - 45°11'00"N , 006°46'55"E<br>- 45°00'00"N , 006°46'54"E - 44°58'07"N , 006°46'22"E<br>- 44°56'32"N , 006°44'52"E - 44°55'28"N , 006°42'37"E<br>- 44°55'06"N , 006°39'59"E - 44°55'06"N , 006°29'11"E<br>- 44°55'33"N , 006°26'17"E - 44°56'54"N , 006°23'50"E<br>- 44°59'52"N , 006°20'24"E - 45°01'19"N , 006°19'15"E<br>- 45°02'58"N , 006°18'51"E - 45°11'00"N , 006°18'50"E<br>- 45°12'52"N , 006°19'21"E - 45°14'26"N , 006°20'49"E<br>- 45°15'31"N , 006°23'04"E - 45°15'53"N , 006°25'44"E | FL 245<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 221 B ROCHILLES**<br>45°00'00"N , 006°29'10"E - 45°00'00"N , 006°40'00"E<br>- 44°58'25"N , 006°40'00"E - 44°58'25"N , 006°29'10"E<br>- 45°00'00"N , 006°29'10"E | FL 240<br>----------<br>SFC | Possible activation HN by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Aéronefs de combat.<br>Mission d'appui AIR/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground.<br>ACFT Combat.<br>AIR/GROUND support. | Gestionnaire : 93ème régiment d'artillerie de montagne (RAM).<br>CAG : contournement obligatoire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Connaissance de la planification de l'activité par répondeur (24/7) : 04 56 85 77 05.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Officier de sécurité : 06 73 90 50 33<br>Non gérable.<br>Administrator : 93rd mountain artillery regiment.<br>GAT : avoidance mandatory.<br>OAT : with authorization from administrator.<br>Activity schedule available by answering machine (24/7): 04 56 85 77 05.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Safety officer : 06 73 90 50 33<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 221 BZ**<br>45°04'54"N , 006°29'09"E - 45°04'54"N , 006°40'00"E<br>- 45°04'32"N , 006°42'37"E - 45°03'28"N , 006°44'51"E<br>- 45°01'52"N , 006°46'23"E - 45°01'44"N , 006°46'24"E<br>- 44°58'25"N , 006°46'54"E - 44°56'31"N , 006°46'21"E<br>- 44°54'55"N , 006°44'49"E - 44°53'52"N , 006°42'33"E<br>- 44°53'31"N , 006°39'59"E - 44°53'31"N , 006°29'10"E<br>- 44°53'54"N , 006°26'30"E - 44°54'58"N , 006°24'17"E<br>- 44°56'32"N , 006°22'48"E - 44°58'25"N , 006°22'16"E<br>- 44°59'59"N , 006°22'16"E - 45°01'52"N , 006°22'47"E<br>- 45°03'27"N , 006°24'17"E - 45°04'31"N , 006°26'31"E<br>- 45°04'54"N , 006°29'09"E | FL 245<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 222 A GALIBIER**<br>45°12'33"N , 006°06'04"E - 45°12'33"N , 006°25'45"E<br>- 45°02'58"N , 006°25'45"E - 45°02'58"N , 006°06'04"E<br>- 45°12'33"N , 006°06'04"E | FL 230<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Aéronefs de combat.<br>Mission d'appui AIR/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground.<br>ACFT Combat.<br>AIR/GROUND support. | Gestionnaire : 93ème régiment d'artillerie de montagne (RAM).<br>CAG : contournement obligatoire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Connaissance de la planification de l'activité par répondeur (24/7) : 04 56 85 77 05.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Officier de sécurité : 06 73 90 50 33<br>Non gérable.<br>Administrator : 93rd mountain artillery regiment.<br>GAT : avoidance mandatory.<br>OAT : with authorization from administrator.<br>Activity schedule available by answering machine (24/7): 04 56 85 77 05.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Safety officer : 06 73 90 50 33<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 222 AZ**<br>45°17'27"N , 006°06'03"E - 45°17'27"N , 006°25'46"E<br>- 45°17'04"N , 006°28'24"E - 45°16'00"N , 006°30'39"E<br>- 45°14'27"N , 006°32'08"E - 45°12'33"N , 006°32'40"E<br>- 45°02'58"N , 006°32'40"E - 45°01'05"N , 006°32'07"E<br>- 44°59'30"N , 006°30'37"E - 44°58'26"N , 006°28'22"E<br>- 44°58'04"N , 006°25'45"E - 44°58'04"N , 006°06'05"E<br>- 44°58'26"N , 006°03'27"E - 44°59'29"N , 006°01'13"E<br>- 45°01'04"N , 005°59'42"E - 45°02'57"N , 005°59'10"E<br>- 45°12'33"N , 005°59'08"E - 45°14'24"N , 005°59'39"E<br>- 45°16'00"N , 006°01'10"E - 45°17'04"N , 006°03'24"E<br>- 45°17'27"N , 006°06'03"E | FL 235<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 222 B GALIBIER**<br>45°02'58"N , 006°06'04"E - 45°02'58"N , 006°25'45"E - 45°02'06"N , 006°25'45"E - Parc national des écrins - 45°01'20"N , 006°25'16"E - 45°01'20"N , 006°21'07"E - Parc national des écrins - 45°01'20"N , 006°17'52"E - 45°01'20"N , 006°06'04"E - 45°02'58"N , 006°06'04"E | FL 230<br>----------<br>SFC | Possible activation HN by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Aéronefs de combat.<br>Mission d'appui AIR/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground.<br>ACFT Combat.<br>AIR/GROUND support. | Gestionnaire : 93ème régiment d'artillerie de montagne (RAM).<br>CAG : contournement obligatoire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Connaissance de la planification de l'activité par répondeur (24/7) : 04 56 85 77 05.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Officier de sécurité : 06 73 90 50 33<br>Non gérable.<br>Administrator : 93rd mountain artillery regiment.<br>GAT : avoidance mandatory.<br>OAT : with authorization from administrator.<br>Activity schedule available by answering machine (24/7): 04 56 85 77 05.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Safety officer : 06 73 90 50 33<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 222 BZ**<br>45°07'52"N , 006°06'03"E - 45°07'52"N , 006°25'46"E - 45°07'29"N , 006°28'25"E - 45°06'25"N , 006°30'38"E - 45°04'49"N , 006°32'09"E - 45°02'58"N , 006°32'40"E - 45°02'06"N , 006°32'40"E - 45°00'06"N , 006°32'03"E - 44°59'20"N , 006°31'34"E - 44°58'08"N , 006°30'29"E - 44°57'13"N , 006°28'59"E - 44°56'38"N , 006°27'13"E - 44°56'26"N , 006°25'16"E - 44°56'26"N , 006°06'06"E - 44°56'48"N , 006°03'26"E - 44°57'51"N , 006°01'13"E - 44°59'27"N , 005°59'42"E - 45°01'20"N , 005°59'10"E - 45°02'58"N , 005°59'10"E - 45°04'48"N , 005°59'40"E - 45°06'24"N , 006°01'09"E - 45°07'29"N , 006°03'24"E - 45°07'52"N , 006°06'03"E | FL 235<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 222 C GALIBIER**<br>45°12'33"N , 006°03'50"E - 45°12'33"N , 006°06'04"E - 45°06'00"N , 006°06'04"E - 45°06'00"N , 006°03'50"E - 45°12'33"N , 006°03'50"E | FL 230<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Tirs Sol/Sol.<br>Aéronefs de combat.<br>Mission d'appui AIR/SOL.<br>Defence specific activities.<br>Live firing Ground/Ground.<br>ACFT Combat.<br>AIR/GROUND support. | Gestionnaire : 93ème régiment d'artillerie de montagne (RAM).<br>CAG : contournement obligatoire.<br>CAM : sur autorisation du gestionnaire.<br>Connaissance de la planification de l'activité par répondeur (24/7) : 04 56 85 77 05.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Officier de sécurité : 06 73 90 50 33<br>Non gérable.<br>Administrator : 93rd mountain artillery regiment.<br>GAT : avoidance mandatory.<br>OAT : with authorization from administrator.<br>Activity schedule available by answering machine (24/7): 04 56 85 77 05.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/FIC<br>- Safety officer : 06 73 90 50 33<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 222 CZ**<br>45°17'27"N , 006°03'50"E - 45°17'27"N , 006°06'03"E - 45°17'04"N , 006°08'45"E - 45°16'00"N , 006°10'58"E - 45°14'26"N , 006°12'28"E - 45°12'33"N , 006°13'00"E - 45°06'00"N , 006°12'59"E - 45°04'06"N , 006°12'26"E - 45°02'32"N , 006°10'56"E - 45°01'28"N , 006°08'39"E - 45°01'06"N , 006°06'05"E - 45°01'06"N , 006°03'49"E - 45°01'28"N , 006°01'13"E - 45°02'32"N , 005°58'58"E - 45°04'07"N , 005°57'27"E - 45°06'00"N , 005°56'55"E - 45°12'33"N , 005°56'54"E - 45°14'26"N , 005°57'26"E - 45°16'02"N , 005°58'58"E - 45°17'05"N , 006°01'14"E - 45°17'27"N , 006°03'50"E | FL 235<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF R 270 ARGOAT**<br>48°48'13"N , 001°52'35"W - 48°03'56"N , 001°52'31"W - 47°43'58"N , 002°02'43"W - 47°49'16"N , 003°05'26"W - 48°03'50"N , 003°29'19"W - 48°17'36"N , 003°28'40"W - 48°38'02"N , 002°53'26"W - 48°48'13"N , 001°52'35"W | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | CDC CINQ MARS LA PILE<br>CCMAR Atlantique (ARMOR)<br>IFR/VFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 506 B lorsqu'elle est active.<br>Hors activation de la LF-R 146 B.<br>CDC CINQ MARS LA PILE<br>CCMAR Atlantique (ARMOR)<br>IFR/VFR: avoidance mandatory during activity.<br>Except for LF-R 506 B when active.<br>Outside LF-R 146 B activation. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 321 SAINT DIZIER**<br><br>49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E<br>- 49°18'38"N , 006°15'00"E - 48°41'26"N , 006°13'30"E<br>- 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°23'22"N , 005°10'09"E<br>- 48°34'23"N , 004°31'42"E - 48°43'51"N , 004°18'50"E<br>- 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E<br>- 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Activation possible H24.<br>Possible activation H24. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | CDC de Cinq Mars la Pile ou CDC de Drachenbronn si réactivé, à défaut CDC de remplacement.<br>CAG VFR : contournement obligatoire.<br>CAG IFR : sur autorisation, suivre instructions de l'ACC/APP.<br>A l'exclusion des zones réglementées LF-R 175 A Suippes et LF R 6 B, C et D Mailly lorsqu'elles sont actives.<br>Cette zone coexiste avec la LTA France et la CTA STRASBOURG.<br>Activité connue de :<br>REIMS ACC<br>PARIS ACC<br>OCHEY APP<br>ST DIZIER APP<br>STRASBOURG INFO<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord défense selon protocole.<br>Non gérable.<br>CDC of Cinq mars la Pile or CDC of Drachenbronn if reactivated, otherwise replacement CDC.<br>GAT VFR: avoidance mandatory.<br>GAT IFR: upon authorisation, follow ACC/APP instructions.<br>Except for Suippes LF- R 175 A and LF R 6 B, C and D Mailly when active.<br>This area coexists with FRANCE LTA and STRASBOURG CTA.<br>Activity known on :<br>REIMS ACC<br>PARIS ACC<br>OCHEY APP<br>ST DIZIER APP<br>STRASBOURG INFO<br>unmanned aircraft defence operations according to protocol.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 322 COLMAR NORD**<br><br>48°57'39"N , 006°52'02"E - 48°33'01"N , 007°06'28"E<br>- 48°30'59"N , 007°46'41"E - 48°30'22"N , 007°47'58"E<br>- Frontière franco-allemande - 48°19'43"N , 007°44'41"E<br>- 48°21'13"N , 007°41'24"E - 48°22'32"N , 007°15'31"E<br>- 48°01'18"N , 006°50'26"E - 48°01'55"N , 006°48'04"E<br>- 48°56'51"N , 006°50'28"E - 48°57'39"N , 006°52'02"E | FL 195<br>----------<br>FL 155 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | CDC RAKI ou CDC de remplacement.<br>CAG VFR : contournement obligatoire.<br>CAG IFR :<br>-FL 160 : sur notification.<br>-FL >160 : sur autorisation.<br>Suivre instructions de l'ACC.<br>Cette zone coexiste avec les CTA BALE ET STRASBOURG.<br>Activité connue de : REIMS ACC, BALE APP et STRASBOURG APP.<br>CDC RAKI or replacement CDC.<br>GAT VFR :Avoidance mandatory<br>GAT IFR :<br>-FL 160 : upon notification.<br>-FL >160 : upon authorization.<br>Follow ACC instructions.<br>This area coexists with BASEL and STRASBOURG CTA.<br>Activity known on : REIMS ACC, BASEL APP and STRASBOURG APP. |
| **LF R 323 COLMAR SUD**<br><br>48°22'32"N , 007°15'31"E - 48°21'13"N , 007°41'24"E<br>- 48°19'43"N , 007°44'41"E - Frontière franco-allemande<br>- 47°49'51"N , 007°33'20"E - 48°01'18"N , 006°50'26"E<br>- 48°22'32"N , 007°15'31"E | FL 195<br>----------<br>FL 145 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement au combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | CDC RAKI ou CDC de remplacement.<br>CAG VFR : contournement obligatoire.<br>CAG IFR : sur autorisation, suivre instructions de l'ACC.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 127 B Vosges lorsqu'elle est active.<br>Cette zone coexiste avec les CTA BALE et STRASBOURG.<br>Activité connue de : REIMS ACC, BALE APP et STRASBOURG APP.<br>CDC RAKI or replacement CDC.<br>GAT VFR : Avoidance mandatory.<br>GAT IFR : upon authorization, follow ACC instructions.<br>Except for LF-R 127 B Vosges when active.<br>This area coexists with BASEL and STRASBOURG CTA.<br>Activity known on : REIMS ACC, BASEL APP, STRASBOURG APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 368 A**<br><br>46°06'00"N , 002°08'58"E - 46°07'28"N , 002°11'54"E<br>- 46°09'25"N , 002°17'30"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E<br>- 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°05'00"N , 002°57'01"E<br>- 45°57'21"N , 002°58'08"E - 45°44'50"N , 002°46'30"E<br>- 45°23'00"N , 001°40'00"E - 45°41'45"N , 001°20'30"E<br>- 45°52'10"N , 001°41'30"E - 46°06'00"N , 002°08'58"E | 4200ft AMSL<br>----------<br>SFC | From SS+30 to SR-30, possible activation without restrictions.<br>From SR-30 to SS+30, possible activation as per protocol.<br>Activation SKED specified in AUP France.<br>Active with LF-R 368 B/C1/C2 and LF-R 68 A/B/C. | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR/VFR : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs en CAG IFR, après coordination auprès de l'organisme gestionnaire (CDC de Lyon Mont Verdun, CDC de Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) pour les aéronefs à l'arrivée ou au départ des aérodromes de Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions sur autorisation de l'organisme gestionnaire.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Définie à l'exclusion des zones LF-R 167 A/B, LF-R 203 A/B/C, LF-R 233, LF-R 165 A, LF-R 166 C, LF-R 143, LF-R 593, lorsqu'elles sont actives.<br>Activité connue de :<br>- BORDEAUX ACC<br>- CLERMONT FERRAND INFO<br>- LIMOGES INFO.<br>Non gérable.<br>Penetration:<br>IFR/VFR: bypassing mandatory except for:<br>- ACFT in GAT IFR, after coordination with managing authority (CDC Lyon Mont Verdun, CDC Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) for ACFT at arrival or departure from Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- ACFT carrying out rescue, customs, police or civil security missions, when bypassing is not compatible with the performance of this tasks, upon authorization of managing authority.<br>Activity known by NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Defined with the exception of areas LF-R 167 A/B, LF-R 203 A/B/C, LF-R 233, LF-R 165 A, LF-R 166 C, LF-R 143, LF-R 593, when active.<br>Activity known on :<br>- BORDEAUX ACC<br>- CLERMONT FERRAND INFO<br>- LIMOGES INFO.<br>Not AMC-manageable. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 368 B**<br><br>45°33'55"N , 001°15'42"E - 45°41'45"N , 001°20'30"E<br>- 45°23'00"N , 001°40'00"E - 45°39'30"N , 002°30'00"E<br>- 45°44'50"N , 002°46'30"E - 45°57'21"N , 002°58'08"E<br>- 45°48'44"N , 002°59'24"E - 45°47'29"N , 002°59'35"E<br>- arc anti-horaire de 3000 m de rayon centré sur<br>45°46'20"N , 002°57'57"E - 45°45'16"N , 002°59'42"E<br>- 45°44'14"N , 002°59'45"E - 45°35'59"N , 003°00'10"E<br>- 45°30'56"N , 003°00'23"E - 45°13'24"N , 003°01'16"E<br>- 45°10'00"N , 002°36'17"E - 45°10'00"N , 002°30'00"E<br>- 45°10'00"N , 001°55'31"E - 45°10'00"N , 001°32'00"E<br>- 45°33'55"N , 001°15'42"E | FL 085<br>----------<br>SFC | From SS+30 to SR-30, activable without restrictions.<br>From SR-30 to SS+30, activable according to protocol.<br>Activation SKED specified in AUP France.<br>Active with LF-R 368 A, C1, C2 and LF-R 68 A, B, C | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR/VFR : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs en CAG IFR, après coordination auprès de l'organisme gestionnaire (CDC de Lyon Mont Verdun, CDC de Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) pour les aéronefs à l'arrivée ou au départ des aérodromes de Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions sur autorisation de l'organisme gestionnaire.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Définie à l'exclusion :<br>- des LF-R 166 C, LF-R1274, LF-R 593 A/B, lorsqu'elles sont actives.<br>- des cylindres de 2.5 NM de rayon centrés sur l'ARP des aérodromes d'EGLETONS (LFDE) et d'USSEL (LFCU) et de plafond 1500 ft ASFC où l'activité est limitée aux tours de piste<br>- de l'activité ballon captif 1005 PARC VULCANIA (0/500ft).<br>Activité connue de : BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Non gérable.<br>Penetration :<br>IFR/VFR : bypassing mandatory except for :<br>- ACFT in CAG IFR, after coordination with managing authority (CDC Lyon Mont Verdun, CDC Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) for ACFT at arrival or departure from Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- ACFT carrying out rescue, customs, police or civil security missions, when bypassing is not compatible with the performance of these missions, upon authorization of managing authority.<br>Activity known by NOTAM : SOFIA Briefing<br>https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Defined with the exception of : - LF-R 166 C, LF-R 1274, LF-R 593 A/B,when active.<br>- cylinders with 2.5 NM radius centered on ARP of EGLETONS (LFDE) and USSEL (LFCU) ADs where activity is limited to RWY patterns.<br>- captive balloon activity 1005 PARC VULCANIA (0/500ft).<br>Activity known of : BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Not AMC-manageable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 368 C1**<br><br>45°10'00"N , 001°32'00"E - 45°10'00"N , 001°55'32"E<br>- 45°10'00"N , 002°30'00"E - 45°10'00"N , 002°36'17"E<br>- 45°13'24"N , 003°01'16"E - 45°08'39"N , 003°01'27"E<br>- 44°50'51"N , 002°34'19"E - 44°55'40"N , 002°27'32"E<br>- arc anti-horaire de 2.55 NM de rayon centré sur<br>44°53'51"N , 002°25'00"E - 44°52'02"N , 002°22'30"E<br>- 44°47'26"N , 002°29'10"E - 44°44'34"N , 002°25'00"E<br>- 44°45'00"N , 002°13'27"E - 44°45'40"N , 001°57'45"E<br>- 44°48'50"N , 001°44'22"E - 45°10'00"N , 001°32'00"E | FL 115<br>----------<br>SFC | From SS+30 to SR-30, activable without restrictions.<br>From SR-30 to SS+30, activable according to protocol.<br>Activation SKED specified in AUP France.<br>Active with LF-R 368 A, B, C2 and LF-R 68 A, B, C | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR/VFR : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs en CAG IFR, après coordination auprès de l'organisme gestionnaire (CDC de Lyon Mont Verdun, CDC de Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) pour les aéronefs à l'arrivée ou au départ des aérodromes de Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions sur autorisation de l'organisme gestionnaire.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Définie à l'exclusion :<br>- de la zone LF-R 593 B lorsqu'elle est active<br>- de la CTR de Brive (LFSL).<br>Activité connue de : BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Non gérable.<br>Penetration:<br>IFR/VFR: bypassing mandatory except for:<br>- ACFT in CAG IFR, after coordination with managing authority (CDC Lyon Mont Verdun, CDC Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) for ACFT at arrival or departure from Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- ACFT carrying out rescue, customs, police or civil security missions, when bypassing is not compatible with the performance of this tasks, upon authorization of managing authority.<br>Activity known by NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Defined with the exception of:<br>- area LF-R 593 B when active<br>- Brive CTR (LFSL).<br>Activity known of: BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Not AMC-manageable. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 368 C2**<br><br>44°50'51"N , 002°34'19"E - 44°55'40"N , 002°27'32"E - arc anti-horaire de 2.55 NM de rayon centré sur 44°53'51"N , 002°25'00"E - 44°52'02"N , 002°22'30"E - 44°47'26"N , 002°29'10"E - 44°50'51"N , 002°34'19"E | FL 115<br>----------<br>1500ft ASFC | From SS+30 to SR-30, activable without restrictions.<br>From SR-30 to SS+30, activable according to protocol.<br>Activation SKED specified in AUP France.<br>Active with LF-R 368 A, B, C1 and LF-R 68 A, B, C | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR/VFR : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs en CAG IFR, après coordination auprès de l'organisme gestionnaire (CDC de Lyon Mont Verdun, CDC de Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) pour les aéronefs à l'arrivée ou au départ des aérodromes de Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- les aéronefs assurant des missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile, lorsque le contournement n'est pas compatible avec l'exécution de ces missions sur autorisation de l'organisme gestionnaire.<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activité connue de : BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Non gérable.<br>Penetration:<br>IFR/VFR: bypassing mandatory except for:<br>- ACFT in CAG IFR, after coordination with managing authority (CDC Lyon Mont Verdun, CDC Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile) for ACFT at arrival or departure from Brive-Souillac (LFSL), Montluçon-Guéret (LFBK) et Aurillac (LFLW)<br>- ACFT carrying out rescue, customs, police or civil security missions, when bypassing is not compatible with the performance of these missions, upon authorization of managing authority.<br>Activity known by NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activity known of: BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF R 368 E1**<br><br>46°27'00"N , 002°36'10"E - 46°30'00"N , 002°45'09"E - 46°32'32"N , 002°52'46"E - 46°30'00"N , 002°53'13"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°10'40"N , 002°56'11"E - 46°05'00"N , 002°57'01"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E - 46°12'16"N , 002°25'39"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 46°13'34"N , 002°21'46"E - 46°15'02"N , 002°25'32"E - 46°28'03"N , 002°25'00"E - 46°27'00"N , 002°36'10"E | FL 125<br>----------<br>FL 085 | From SS+30 to SR-30, activable without restrictions.<br>From SR-30 to SS+30, activable according to protocol.<br>Activation SKED specified in AUP France.<br>Active with LF-R 368 A, B, C1, C2, E2 and LF-R 68 A, B, C | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR/VFR : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs en CAG IFR, après coordination auprès de l'organisme gestionnaire (CDC de Lyon Mont Verdun, CDC de Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile).<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activité connue de : BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Non gérable.<br>Penetration:<br>IFR/VFR: bypassing mandatory except for:<br>- ACFT in CAG IFR, after coordination with managing authority (CDC Lyon Mont Verdun, CDC Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile).<br>Activity known by NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activity known of: BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Not AMC-manageable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 368 E2**<br>46°27'00"N , 002°36'10"E - 46°30'00"N , 002°45'09"E - 46°32'32"N , 002°52'46"E - 46°30'00"N , 002°53'13"E - 46°20'00"N , 002°55'00"E - 46°15'20"N , 002°55'40"E - 46°10'40"N , 002°56'11"E - 46°05'00"N , 002°57'01"E - 46°15'35"N , 002°35'20"E - 46°13'46"N , 002°30'00"E - 46°12'16"N , 002°25'39"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 46°13'34"N , 002°21'46"E - 46°15'02"N , 002°25'32"E - 46°28'03"N , 002°25'00"E - 46°27'00"N , 002°36'10"E | FL 175<br>----------<br>FL 155 | From SS+30 to SR-30, activable without restrictions.<br>From SR-30 to SS+30, activable according to protocol.<br>Activation SKED specified in AUP France.<br>Active with LF-R 368 A, B, C1, C2, E1 and LF-R 68 A, B, C | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat.<br>Defence specific activities.<br>Combat training. | Pénétration :<br>IFR/VFR : contournement obligatoire sauf pour :<br>- les aéronefs en CAG IFR, après coordination auprès de l'organisme gestionnaire (CDC de Lyon Mont Verdun, CDC de Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile).<br>Connaissance de l'activité par NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activité connue de : BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Non gérable.<br>Penetration:<br>IFR/VFR: bypassing mandatory except for:<br>- ACFT in CAG IFR, after coordination with managing authority (CDC Lyon Mont Verdun, CDC Mont de Marsan, Cinq Mars La Pile).<br>Activity known by NOTAM : SOFIA Briefing https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr<br>Activity known of: BORDEAUX ACC, CLERMONT FERRAND INFO, LIMOGES INFO.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF D 12 GLOBALE B**<br>48°48'33"N , 005°58'00"W - 48°45'02"N , 005°03'01"W - 48°25'33"N , 004°30'00"W - 48°18'14"N , 004°30'00"W - 47°54'46"N , 004°30'00"W - 47°44'48"N , 004°31'34"W - 47°09'38"N , 005°03'40"W - 47°07'49"N , 006°10'31"W - 47°29'17"N , 006°50'37"W - 47°51'37"N , 006°51'10"W - 48°01'39"N , 006°51'20"W - 48°24'33"N , 006°51'41"W - 48°48'33"N , 005°58'00"W | UNL<br>----------<br>FL 305 | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat.<br>Vols au service de l'Etat d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Combat training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR Atlantique.<br>Activité réelle connue de UAC BREST<br>A l'exclusion des zones LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 et LF-D 16 C lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator: Atlantique CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC<br>Except for LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 and LF-D 16 C when active. |
| **LF D 12 GLOBALE BZ**<br>48°51'03"N , 005°57'46"W - 48°50'38"N , 006°00'06"W - 48°26'37"N , 006°53'48"W - 48°25'45"N , 006°55'03"W - 48°24'31"N , 006°55'26"W - 48°01'37"N , 006°55'04"W - 47°28'47"N , 006°54'16"W - 47°27'19"N , 006°52'53"W - 47°05'51"N , 006°12'48"W - 47°05'19"N , 006°10'44"W - 47°07'08"N , 005°03'33"W - 47°07'23"N , 005°02'04"W - 47°08'19"N , 005°00'33"W - 47°43'29"N , 004°28'25"W - 47°44'10"N , 004°27'59"W - 47°54'46"N , 004°26'17"W - 48°25'33"N , 004°26'15"W - 48°26'37"N , 004°26'36"W - 48°27'25"N , 004°27'30"W - 48°46'54"N , 005°00'31"W - 48°47'31"N , 005°02'38"W - 48°51'03"N , 005°57'46"W | UNL<br>----------<br>FL 305 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 12 NORD B**<br>48°48'33"N , 005°58'00"W - 48°45'02"N , 005°03'01"W - 48°25'33"N , 004°30'00"W - 48°18'14"N , 004°30'00"W - 47°54'46"N , 004°30'00"W - 48°01'39"N , 006°51'20"W - 48°24'33"N , 006°51'41"W - 48°48'33"N , 005°58'00"W | UNL<br>----------<br>FL 305 | Possible activation H24 | Activités spécifiques<br>Défense.<br>Entraînement combat.<br>Vols au service de l'Etat d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Combat training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR Atlantique.<br>Activité réelle connue de UAC BREST<br>A l'exclusion des zones LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 lorsqu'elles sont actives.<br>Administrator: Atlantique CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC<br>Except for LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 603 when active. |
| **LF D 12 NORD BZ**<br>48°51'03"N , 005°57'46"W - 48°50'38"N , 006°00'06"W - 48°26'37"N , 006°53'48"W - 48°25'45"N , 006°55'02"W - 48°24'31"N , 006°55'26"W - 48°01'37"N , 006°55'04"W - 47°59'49"N , 006°53'52"W - 47°59'09"N , 006°51'33"W - 47°52'16"N , 004°30'18"W - 47°53'01"N , 004°27'21"W - 47°54'46"N , 004°26'17"W - 48°25'33"N , 004°26'15"W - 48°26'37"N , 004°26'36"W - 48°27'25"N , 004°27'30"W - 48°46'54"N , 005°00'31"W - 48°47'31"N , 005°02'38"W - 48°51'03"N , 005°57'46"W | UNL<br>----------<br>FL 305 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 12 SUD B**<br>47°51'37"N , 006°51'10"W - 47°44'48"N , 004°31'34"W - 47°09'38"N , 005°03'40"W - 47°07'49"N , 006°10'31"W - 47°29'17"N , 006°50'37"W - 47°51'37"N , 006°51'10"W | UNL<br>----------<br>FL 305 | Possible activation H24 | Activités spécifiques Défense.<br>Entraînement combat.<br>Vols au service de l'Etat d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Combat training.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE.<br>Activité réelle connue de UAC BREST.<br>A l'exclusion de la zone LF-D 16 C lorsqu'elle est active.<br>Administrator : ATLANTIQUE CCMAR.<br>Activity known on BREST UAC.<br>Except for LF-D 16 C when active. |
| **LF D 12 SUD BZ**<br>47°54'07"N , 006°50'59"W - 47°53'37"N , 006°53'25"W - 47°51'44"N , 006°54'53"W - 47°29'14"N , 006°54'18"W - 47°28'09"N , 006°53'54"W - 47°27'19"N , 006°52'53"W - 47°05'51"N , 006°12'48"W - 47°05'19"N , 006°10'44"W - 47°07'08"N , 005°03'33"W - 47°07'23"N , 005°02'04"W - 47°08'19"N , 005°00'33"W - 47°43'29"N , 004°28'25"W - 47°44'36"N , 004°27'52"W - 47°46'15"N , 004°28'33"W - 47°47'17"N , 004°31'15"W - 47°54'07"N , 006°50'59"W | UNL<br>----------<br>FL 305 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 16 A GASCOGNE**<br>46°07'41"N , 005°00'00"W - 46°20'00"N , 004°53'49"W - 46°20'00"N , 004°16'17"W - 46°16'20"N , 004°00'00"W - 45°40'00"N , 004°46'15"W - 45°40'00"N , 004°59'36"W - 46°07'41"N , 005°00'00"W | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Activation SKED specified in AUP France. | Tirs mer/air, air/mer, mer/mer.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing Sea/air, Air /sea, Sea/sea.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>Activité réelle connue de BREST ACC/UAC.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>Actual activity known on BREST ACC/UAC.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigator's attention is drawn on the life threatening nature of activities taking place in this area.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF D 16 AZ**<br>46°08'06"N , 005°03'36"W - 46°20'49"N , 004°57'14"W - 46°22'02"N , 004°55'55"W - 46°22'30"N , 004°53'45"W - 46°22'30"N , 004°15'43"W - 46°18'43"N , 003°58'53"W - 46°16'59"N , 003°56'31"W - 46°14'40"N , 003°57'19"W - 45°38'21"N , 004°43'34"W - 45°37'39"N , 004°44'44"W - 45°37'30"N , 004°46'15"W - 45°37'30"N , 004°59'36"W - 45°38'31"N , 005°02'28"W - 45°39'34"N , 005°03'22"W - 46°08'06"N , 005°03'36"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigators must be aware of the life threatening nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 16 B ARMORIQUE**<br>46°40'00"N , 003°48'27"W - 46°40'00"N , 004°43'42"W - 47°15'28"N , 004°22'37"W - 47°25'00"N , 004°09'55"W - 47°25'00"N , 003°58'33"W - arc anti-horaire de 30 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°18'56"N , 003°46'32"W - 46°40'00"N , 003°48'27"W | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM<br>Activation SKED specified in AUP France. | Tirs mer/air, air/air, air/mer, mer/mer.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing sea/air, air/air, air/sea, sea/sea.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>Activité réelle connue de BREST ACC/UAC, IROISE APP/INFO.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>IFR : according to instructions.<br>VFR : air navigators' attention is drawn on the life threatening nature of activities taking place in this area.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>Actual activity know by BREST ACC/UAC, IROISE APP/INFO.<br>Not AMC-manageable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 16 BZ**<br><br>46°37'29"N , 003°48'27"W - 46°37'30"N , 004°43'41"W - 46°38'36"N , 004°46'42"W - 46°40'56"N , 004°47'04"W - 47°16'51"N , 004°25'45"W - 47°26'41"N , 004°12'39"W - 47°27'25"N , 004°10'56"W - 47°27'30"N , 004°09'55"W - 47°27'30"N , 003°58'27"W - 47°27'22"N , 003°57'00"W - 47°26'45"N , 003°55'55"W - 47°24'35"N , 003°52'31"W - 47°22'28"N , 003°48'17"W - 47°21'09"N , 003°44'50"W - 47°20'11"N , 003°43'21"W - 47°18'50"N , 003°42'51"W - 46°39'55"N , 003°44'49"W - 46°38'04"N , 003°45'49"W - 46°37'29"N , 003°48'27"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigators must be aware of the life threatening nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 16 C GLENAN**<br><br>47°46'25"N , 005°00'00"W - 47°48'19"N , 005°38'05"W - arc anti-horaire de 21 NM de rayon centré sur 47°27'58"N , 005°30'32"W - 47°34'35"N , 006°00'00"W - 47°08'09"N , 006°00'00"W - 47°09'39"N , 005°04'24"W - 47°16'46"N , 005°00'05"W - 47°46'25"N , 005°00'00"W | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Activation SKED specified in AUP France. | Tirs mer/air, air/mer, mer/mer.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing Sea/air, Air /sea, Sea/sea.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>Activité réelle connue de BREST ACC/UAC, IROISE APP/INFO.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>Actual activity known on BREST ACC/UAC, IROISE APP/INFO.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigator's attention is drawn on the life threatening nature of activities taking place in this area.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF D 16 CZ**<br><br>47°46'25"N , 004°56'17"W - 47°16'17"N , 004°56'24"W - 47°08'42"N , 005°01'00"W - 47°07'35"N , 005°02'18"W - 47°07'09"N , 005°04'16"W - 47°05'39"N , 005°59'50"W - 47°06'14"N , 006°02'49"W - 47°08'09"N , 006°03'40"W - 47°35'03"N , 006°03'41"W - 47°40'14"N , 006°00'24"W - 47°45'06"N , 005°54'19"W - 47°47'54"N , 005°48'57"W - 47°49'36"N , 005°44'08"W - 47°50'32"N , 005°40'17"W - 47°50'49"N , 005°37'50"W - 47°48'55"N , 004°59'43"W - 47°48'14"N , 004°57'03"W - 47°46'25"N , 004°56'17"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigators must be aware of the life threatening nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 16 D GROIX**<br><br>47°08'52"N , 003°26'00"W - 47°14'00"N , 003°08'00"W - 47°07'57"N , 002°56'35"W - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 46°56'15"N , 003°10'18"W - 47°01'59"N , 003°30'32"W - 47°08'52"N , 003°26'00"W | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Activation SKED specified in AUP France. | Tirs mer/air, air/mer, mer/mer.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing Sea/air, Air /sea, Sea/sea.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>Activité réelle connue de BREST ACC/UAC, NANTES APP/INFO.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>Actual activity known on BREST ACC/UAC, NANTES APP/INFO.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigator's attention is drawn on the life threatening nature of activities taking place in this area.<br>Not AMC-manageable. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 16 DZ**<br>47°11'10"N , 003°27'25"W - 47°16'19"N , 003°09'25"W<br>- 47°16'33"N , 003°07'32"W - 47°15'59"N , 003°05'45"W<br>- 47°09'55"N , 002°54'20"W - 47°07'22"N , 002°50'32"W<br>- 47°04'38"N , 002°47'51"W - 47°01'43"N , 002°46'01"W<br>- 46°59'19"N , 002°45'09"W - 46°56'55"N , 002°44'46"W<br>- 46°54'33"N , 002°44'53"W - 46°52'30"N , 002°45'22"W<br>- 46°50'14"N , 002°46'21"W - 46°47'58"N , 002°47'50"W<br>- 46°45'55"N , 002°49'43"W - 46°44'07"N , 002°51'56"W<br>- 46°42'43"N , 002°54'10"W - 46°41'21"N , 002°56'58"W<br>- 46°40'22"N , 002°59'38"W - 46°39'31"N , 003°02'50"W<br>- 46°38'58"N , 003°06'21"W - 46°38'46"N , 003°09'46"W<br>- 46°38'50"N , 003°12'47"W - 46°39'14"N , 003°16'10"W<br>- 46°39'57"N , 003°19'32"W - 46°41'00"N , 003°22'47"W<br>- 46°42'34"N , 003°26'12"W - 46°44'30"N , 003°29'12"W<br>- 46°46'42"N , 003°31'40"W - 46°48'51"N , 003°33'25"W<br>- 46°51'30"N , 003°34'52"W - 46°54'16"N , 003°35'40"W<br>- 46°57'06"N , 003°35'49"W - 46°59'27"N , 003°35'25"W<br>- 47°01'28"N , 003°34'42"W - 47°03'01"N , 003°33'53"W<br>- 47°09'54"N , 003°29'21"W - 47°10'39"N , 003°28'34"W<br>- 47°11'10"N , 003°27'25"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigators must be aware of the life threatening nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 16 E AR-MEN**<br>47°40'00"N , 008°00'00"W - 47°40'00"N , 007°35'16"W<br>- 47°25'01"N , 007°06'16"W - 47°06'23"N , 007°13'35"W<br>- 47°05'11"N , 008°00'00"W - 47°40'00"N , 008°00'00"W | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation by NOTAM.<br>Activation SKED specified in AUP France. | Tirs mer/air, air/mer, mer/mer.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing Sea/air, Air /sea, Sea/sea.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>Activité réelle connue de BREST ACC/UAC.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Non gérable.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE (ARMOR) 124.725 MHz.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>Actual activity known on BREST ACC/UAC.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigator's attention is drawn on the life threatening nature of activities taking place in this area.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF D 16 EZ**<br>47°42'30"N , 008°00'00"W - 47°42'30"N , 007°33'59"W<br>- 47°25'56"N , 007°02'02"W - 47°03'57"N , 007°10'45"W<br>- 47°02'41"N , 008°00'00"W - 47°42'30"N , 008°00'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Limite supérieure annoncée par NOTAM.<br>IFR : selon instructions ATC.<br>VFR : l'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux pour la vie humaine des activités s'y déroulant.<br>Upper limit notified by NOTAM.<br>IFR : according to ATC instructions.<br>VFR : air navigators must be aware of the life threatening nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 32**<br>45°41'00"N , 001°53'28"W - 45°33'40"N , 001°56'00"W<br>- 43°50'20"N , 002°31'10"W - 43°54'39"N , 002°43'44"W<br>- 45°31'21"N , 002°27'39"W - 45°42'00"N , 002°07'57"W<br>- 45°41'00"N , 001°53'28"W | UNL<br>----------<br>SFC | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP. | Activités défense spécifiques.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Defence specific activities.<br>unmanned aircraft flights on State service. | Activité réelle connue de:<br>BREST ACC/UAC.<br>Actual activity available on<br>BREST ACC/UAC. |
| **LF D 32 Z**<br>45°40'43"N , 001°49'55"W - 45°42'23"N , 001°50'29"W<br>- 45°43'27"N , 001°52'51"W - 45°44'28"N , 002°07'44"W<br>- 45°44'26"N , 002°08'48"W - 45°43'59"N , 002°10'07"W<br>- 45°33'20"N , 002°29'50"W - 45°32'02"N , 002°31'04"W<br>- 44°43'40"N , 002°39'14"W - 43°55'57"N , 002°47'55"W<br>- 43°49'12"N , 002°28'11"W - 43°49'45"N , 002°27'48"W<br>- 45°40'43"N , 001°49'55"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 33**<br>45°31'21"N , 002°27'39"W - 43°54'39"N , 002°43'44"W - 43°58'25"N , 002°54'45"W - 44°04'43"N , 003°01'47"W - 45°17'34"N , 002°53'08"W - 45°31'21"N , 002°27'39"W | UNL<br>----------<br>SFC | Activable H24. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP | Activités défense spécifiques.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Defence specific activities unmanned aircraft flights on State service. | Activité réelle connue de:<br>BREST ACC/UAC.<br>Actual activity available on :<br>BREST ACC/UAC. |
| **LF D 33 Z**<br>45°31'05"N , 002°24'07"W - 45°32'22"N , 002°24'24"W - 45°33'22"N , 002°25'33"W - 45°33'50"N , 002°27'17"W - 45°33'37"N , 002°29'14"W - 45°19'33"N , 002°55'18"W - 45°18'39"N , 002°56'20"W - 45°17'47"N , 002°56'40"W - 44°04'31"N , 003°05'14"W - 44°03'09"N , 003°04'29"W - 44°00'44"N , 003°01'49"W - 43°58'13"N , 002°54'43"W - 43°53'37"N , 002°40'38"W - 43°54'22"N , 002°40'18"W - 45°31'05"N , 002°24'07"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF D 67 SOLENZARA**<br>42°18'00"N , 009°42'00"E - 42°19'00"N , 009°47'00"E - 42°07'00"N , 010°26'00"E - 41°34'00"N , 010°42'00"E - 41°14'00"N , 009°42'00"E - 42°18'00"N , 009°42'00"E | FL 450<br>----------<br>SFC | MON-FRI : 0630-1630.<br>SUM : -1 HR.<br>Other hours announced by NOTAM.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Tirs AIR/AIR.<br>Tirs d'engins.<br>Entraînement au combat aérien.<br>Vols au service de l'État d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Live firing AIR/AIR<br>Air combat training.<br>Unmanned aircraft flights on State service. | Des portions de la zone sont communes avec la TMA BASTIA partie 4.<br>Zone dangereuse en toutes conditions de vol.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités s'y déroulant.<br>Activité annoncée sur ZARA APP.<br>Non gérable.<br>Parts of this area are shared with BASTIA TMA part 4.<br>Dangerous in all flight conditions.<br>Air navigator's attention is drawn on the life threatening nature of activities taking place in this area.<br>Activity announced on ZARA APP.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF D 120 A ZENA ATLANTIQUE**<br>48°48'33"N , 005°58'00"W - 48°45'02"N , 005°03'01"W - 48°25'33"N , 004°30'00"W - 48°18'14"N , 004°30'00"W - 47°54'46"N , 004°30'00"W - 47°44'48"N , 004°31'34"W - 47°09'38"N , 005°03'40"W - 47°07'49"N , 006°10'31"W - 47°29'17"N , 006°50'37"W - 47°51'37"N , 006°51'10"W - 48°01'39"N , 006°51'20"W - 48°24'33"N , 006°51'41"W - 48°48'33"N , 005°58'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE<br>CAG/CAM : se conformer aux instructions des organismes de la circulation aérienne habituels.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone.<br>À l'exclusion des LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 16 C, et LF-D 603 lorsqu'elles sont actives.<br>Activité réelle connue de UAC BREST, LF-D 120 A est active simultanément avec la LF-D 120 M.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE.<br>GAT/OAT: users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area.<br>Except for LF-R 154 HIGH, LF-R 157 HIGH, LF-D 16 C and LF-D 603 when active.<br>Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Actual activity known on BREST UAC, LF-D 120 A is active simultaneously with LF-D 120 M. |
| **LF D 120 AZ**<br>48°51'03"N , 005°57'46"W - 48°50'38"N , 006°00'06"W - 48°26'37"N , 006°53'48"W - 48°25'45"N , 006°55'03"W - 48°24'31"N , 006°55'26"W - 48°01'37"N , 006°55'04"W - 47°28'47"N , 006°54'16"W - 47°27'19"N , 006°52'53"W - 47°05'51"N , 006°12'48"W - 47°05'19"N , 006°10'44"W - 47°07'08"N , 005°03'33"W - 47°07'23"N , 005°02'04"W - 47°08'19"N , 005°00'33"W - 47°43'29"N , 004°28'25"W - 47°44'10"N , 004°27'59"W - 47°54'46"N , 004°26'17"W - 48°25'33"N , 004°26'15"W - 48°26'37"N , 004°26'36"W - 48°27'25"N , 004°27'30"W - 48°46'54"N , 005°00'31"W - 48°47'31"N , 005°02'38"W - 48°51'03"N , 005°57'46"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 120 M ZENA ATLANTIQUE**<br><br>49°32'17"N , 004°36'23"W - 49°30'37"N , 004°22'48"W<br>- 49°10'13"N , 003°40'34"W - 49°00'00"N , 003°41'22"W<br>- 48°56'11"N , 003°43'48"W - 48°30'00"N , 004°00'00"W<br>- 48°18'14"N , 004°30'00"W - 48°25'33"N , 004°30'00"W<br>- 48°45'02"N , 005°03'01"W - 48°48'33"N , 005°58'00"W<br>- 48°24'33"N , 006°51'41"W - 49°04'50"N , 006°52'25"W<br>- 49°21'41"N , 005°30'00"W - 49°32'17"N , 004°36'23"W | FL 305<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | Gestionnaire : CCMAR ATLANTIQUE<br>CAG/CAM : se conformer aux instructions des organismes de la circulation aérienne habituels.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone.<br>Activité réelle connue de UAC BREST,<br>LF-D 120 M est active simultanément avec la LF-D 120 A.<br>Administrator : CCMAR ATLANTIQUE.<br>GAT/OAT: users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area.<br>Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>Actual activity known on BREST UAC,<br>LF-D 120 M is active simultaneously with LF-D 120 A. |
| **LF D 300 A ZENA GASCOGNE**<br><br>43°54'51"N , 002°44'19"W - 45°37'43"N , 002°26'11"W<br>- 45°58'26"N , 002°08'50"W - 46°10'03"N , 001°58'59"W<br>- 46°07'03"N , 000°59'26"W - 46°02'46"N , 000°54'34"W<br>- 45°33'20"N , 000°29'16"W - 44°45'00"N , 000°53'32"W<br>- 44°25'55"N , 000°56'59"W - 43°45'15"N , 001°34'30"W<br>- 43°42'40"N , 001°47'00"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W<br>- 43°54'51"N , 002°44'19"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation :<br>MON-FRI : 0800- 0930<br>except public HOL<br>SUM : - 1HR | Entrainement combat. Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | CAG/CAM : se conformer aux instructions des organismes de la circulation aérienne habituels.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone.<br>GAT/OAT : comply with usual ATS instructions.<br>Pilots attention is drawn to the particularly hazardous nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 300 AZ**<br>43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°30'22"N , 001°47'00"W<br>- 43°32'49"N , 001°40'58"W - 43°38'59"N , 001°40'15"W<br>- 43°41'05"N , 001°30'11"W - 44°23'11"N , 000°51'18"W<br>- 44°43'51"N , 000°46'48"W - 45°34'18"N , 000°21'54"W<br>- 45°35'51"N , 000°23'16"W - 46°11'20"N , 000°55'05"W<br>- 46°11'56"N , 000°59'13"W - 46°09'52"N , 001°05'39"W<br>- 46°12'33"N , 001°58'44"W - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 46°10'03"N , 001°58'59"W - 46°11'20"N , 002°02'05"W - 45°39'04"N , 002°29'10"W - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 45°37'43"N , 002°26'11"W - 45°38'02"N , 002°29'44"W - 43°55'33"N , 002°47'45"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation SKED specified in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Non gérable.<br>Not AMC-manageable. |
| **LF D 300 B ZENA GASCOGNE RESTREINTE**<br><br>43°52'38"N , 002°37'48"W - 45°58'26"N , 002°08'50"W<br>- 46°10'03"N , 001°58'59"W - 46°07'03"N , 000°59'26"W<br>- 46°02'46"N , 000°54'34"W - 45°33'20"N , 000°29'16"W<br>- 44°45'00"N , 000°53'32"W - 44°25'55"N , 000°56'59"W<br>- 43°45'15"N , 001°34'30"W - 43°42'40"N , 001°47'00"W<br>- 43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°52'38"N , 002°37'48"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation :<br>MON-FRI : 0800- 0930<br>except public HOL<br>SUM : - 1HR | Entrainement combat. Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | CAG/CAM : se conformer aux instructions des organismes de la circulation aérienne habituels.<br>L'attention des navigateurs aériens est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone.<br>GAT/OAT : comply with usual ATS instructions.<br>Pilots attention is drawn to the particularly hazardous nature of activities taking place in this area. |
| **LF D 300 BZ**<br>43°35'00"N , 001°47'00"W - 43°30'22"N , 001°47'00"W<br>- 43°32'49"N , 001°40'58"W - 43°38'59"N , 001°40'15"W<br>- 43°41'05"N , 001°30'11"W - 44°23'11"N , 000°51'18"W<br>- 44°43'51"N , 000°46'48"W - 45°34'18"N , 000°21'54"W<br>- 45°35'51"N , 000°23'16"W - 46°11'20"N , 000°55'05"W<br>- 46°11'56"N , 000°59'13"W - 46°09'52"N , 001°05'39"W<br>- 46°12'33"N , 001°58'44"W - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 46°10'03"N , 001°58'59"W - 46°11'20"N , 002°02'05"W - 45°59'46"N , 002°11'49"W - arc anti-horaire de 2.49 NM de rayon centré sur 45°58'26"N , 002°08'50"W - 45°58'50"N , 002°12'23"W - 43°53'20"N , 002°41'13"W - 43°35'00"N , 001°47'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activation SKED specified in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Non gérable.<br>Not AMC-manageable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 540 C ZENA MED**<br>43°01'53"N , 007°30'24"E - 43°00'00"N , 007°43'00"E<br>- 42°07'00"N , 008°20'00"E - 41°41'33"N , 008°20'00"E<br>- 41°25'54"N , 007°40'48"E - 41°17'29"N , 007°19'06"E<br>- 41°19'31"N , 006°35'54"E - 41°20'06"N , 006°34'20"E<br>- 41°38'06"N , 007°29'27"E - 42°18'53"N , 007°51'38"E<br>- 43°01'53"N , 007°30'24"E | FL 285<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr (TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANEE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>LF D 540 C est active simultanément avec la LF D 540 W et la LF D 540 E.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANEE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>LF D 540 C is active simultaneously with LF D 540 W and LF D 540 E. |
| **LF D 540 CZ**<br>43°06'43"N , 007°31'28"E - 43°04'48"N , 007°44'20"E<br>- 43°02'15"N , 007°48'55"E - 42°09'13"N , 008°25'51"E<br>- 41°41'33"N , 008°26'32"E - 41°37'12"N , 008°23'00"E<br>- 41°13'09"N , 007°22'00"E - 41°12'36"N , 007°18'34"E<br>- 41°14'58"N , 006°38'18"E - 41°15'42"N , 006°31'29"E<br>- 41°19'36"N , 006°27'58"E - 41°24'36"N , 006°31'43"E<br>- 41°41'48"N , 007°24'24"E - 42°18'59"N , 007°44'33"E<br>- 43°00'11"N , 007°24'08"E - 43°06'43"N , 007°31'28"E | FL 285<br>----------<br>SFC | Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 540 E ZENA MED**<br><br>43°00'00"N , 007°43'00"E - 42°45'45"N , 008°43'28"E<br>- 42°39'14"N , 008°59'14"E - 42°34'21"N , 009°13'03"E<br>- 42°20'15"N , 009°41'37"E - 41°22'32"N , 009°41'40"E<br>- 41°22'30"N , 008°18'20"E - 41°14'42"N , 008°10'31"E<br>- 41°17'29"N , 007°19'06"E - 41°41'33"N , 008°20'00"E<br>- 42°07'00"N , 008°20'00"E - 43°00'00"N , 007°43'00"E | FL 285<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr (TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANEE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>LF D 540 C est active simultanément avec la LF D 540 W et la LF D 540 C.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANEE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>LF D 540 C is active simultaneously with LF D 540 W and LF D 540 C. |
| **LF D 540 EZ**<br>43°04'40"N , 007°45'00"E - 42°50'24"N , 008°45'32"E<br>- 42°43'39"N , 009°02'05"E - 42°38'46"N , 009°15'55"E<br>- 42°21'26"N , 009°44'59"E - 41°22'32"N , 009°44'59"E<br>- 41°20'02"N , 009°41'38"E - 41°20'00"N , 008°19'58"E<br>- 41°13'48"N , 008°13'36"E - 41°12'12"N , 008°10'27"E<br>- 41°12'35"N , 007°19'04"E - 41°21'48"N , 007°16'01"E<br>- 41°44'31"N , 008°13'27"E - 42°05'48"N , 008°13'25"E<br>- 42°57'43"N , 007°37'05"E - 43°04'40"N , 007°45'00"E | FL 285<br>----------<br>FL 195 | Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF D 540 W ZENA MED**<br><br>42°25'00"N , 005°29'35"E - 42°25'00"N , 005°38'00"E<br>- 42°40'00"N , 005°38'00"E - 42°44'34"N , 005°42'23"E<br>- 43°08'08"N , 006°37'12"E - 43°01'53"N , 007°30'24"E<br>- 42°18'53"N , 007°51'38"E - 41°38'06"N , 007°29'27"E<br>- 41°20'06"N , 006°34'20"E - 41°40'05"N , 005°38'48"E<br>- 42°06'05"N , 005°30'00"E - 42°25'00"N , 005°29'35"E | UNL<br>----------<br>SFC | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités spécifiques<br>Défense.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | Contact : ccmar-mediterranee-cae.contact.fct@intradef.gouv.fr (TEL : 04 22 43 00 24)<br>Gestionnaire : CC MAR MEDITERRANEE (FANNY CTL).<br>VFR : l'attention des usagers est attirée sur le caractère particulièrement dangereux des activités se déroulant dans cette zone. Il est recommandé de ne pas y pénétrer.<br>Se conformer aux instructions des organismes habituels du contrôle de la circulation aérienne.<br>IFR : suivre instructions du contrôle.<br>Activité réelle connue de :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>LF D 540 C est active simultanément avec la LF D 540 C et la LF D 540 E.<br>Administrator : CC MAR MEDITERRANEE (FANNY CTL).<br>VFR : users must be aware of the life threatening nature of the activities taking place within this area. It is recommended not to enter this area. Please comply with the instructions provided by usual air traffic control services.<br>IFR : follow ATC instructions.<br>Actual activity known on :<br>- MARSEILLE ACC/INFO,<br>- PROVENCE APP/INFO,<br>- NICE APP/INFO,<br>- AJACCIO APP/INFO,<br>- TOULON APP.<br>LF D 540 C is active simultaneously with LF D 540 C and LF D 540 E. |
| **LF D 540 WZ**<br>42°48'47"N , 005°39'00"E - 43°12'17"N , 006°33'56"E<br>- 43°12'52"N , 006°38'11"E - 43°06'43"N , 007°31'29"E<br>- 43°03'34"N , 007°36'40"E - 42°20'32"N , 007°57'50"E<br>- 42°17'02"N , 007°57'44"E - 41°34'24"N , 007°34'29"E<br>- 41°15'37"N , 006°36'56"E - 41°15'42"N , 006°31'29"E<br>- 41°35'39"N , 005°36'02"E - 41°39'04"N , 005°32'25"E<br>- 42°05'16"N , 005°24'53"E - 42°30'42"N , 005°23'23"E<br>- 42°33'24"N , 005°24'28"E - 42°48'47"N , 005°39'00"E | UNL<br>----------<br>SFC | Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ENR 5.1-4 ZONES RÉGLEMENTÉES ET DANGEREUSES INSCRITES À L'AUP (PLAN D'UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN) - AUTRES AMC FRANCE (CELLULES DE GESTION DE L'ESPACE AÉRIEN)

*RESTRICTED, DANGER AREAS INCLUDED IN AUP (AIRSPACE USE PLAN) - OTHER AMC (AIRSPACE MANAGEMENT CELL)*

Cette sous-section contient les zones R et D inscrites à l'AUP par d'autres AMC que la CNGE (AMC France).

This subsection contains R and D areas included in AUP by AMC other than AMC France (CNGE).

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.1-5-1 ZONES PROVISOIREMENT INACTIVES

*TEMPORARILY INACTIVE AREAS*

**A ZONE LF-P 86 LA HAGUE (voir carte ENR5.1.5.1 - ZONES LF-P 86 - R 86)**

**1 GENERALITES**

La zone LF-P 86 LA HAGUE (désignée par la suite "cette zone"), est strictement interdite à tout aéronef, à l'exception de ceux appartenant aux catégories définies en paragraphe 3.1 ci-après.

**2 ORGANISME GESTIONNAIRE**

Un MCT (1) assure la gestion de cette zone uniquement au profit des vols CAM et CAG/VFR.

Les vols CAG/IFR demeurent sous contrôle des organismes habituels de la circulation aérienne. Les indicatifs, fréquences radio et coordonnées téléphoniques du MCT sont transmises par le NOTAM d'activation de cette zone.

**3 CONDITIONS DE PENETRATION**

3.1 Les aéronefs exceptionnellement autorisés à pénétrer dans cette zone sont répartis en 3 catégories :

1. Défense, Douanes, Police, Gendarmerie, Santé et Sécurité civile ayant à intervenir dans le cadre de leur mission ;

2. Transport des autorités sur un site à l'intérieur de la zone ;

3. Intervention technique impérieuse de sécurité (surveillance lignes électrique, pipe-line, etc.).

**Remarques :**

- L'utilisation d'un itinéraire VFR interférant avec cette zone est interdite, sauf pour les aéronefs appartenant aux 3 catégories ci-dessus. En conséquence, pour les aéronefs n'appartenant pas aux 3 catégories ci-dessus :

* l' itinéraire ALDERNEY-HEAUVILLE (associé à la P6 Flamanville) est inutilisable,

* l'itinéraire ALDERNEY - CAP de la HAGUE est inutilisable à une altitude inférieure au FL065, entre le point LHW1 et le Cap de la Hague,

* il est créé un itinéraire VFR ALDERNEY-CHERBOURG à double sens, obligatoire entre les points LHW2 (49°45'28"N-001°58'51"W, 254°/9 Nm ALD), LHN (49°47'00"N-001°52'00"W, 298°/21 Nm MP et 254°/13,5 Nm ALD) et N Cherbourg (49°41'27"N-001°28'33"W) utilisable dans les conditions décrites au §3.2.4 de la LF-R 86 LA HAGUE.

- Dès l'activation de cette zone :

* l'aérodrome de VAUVILLE est fermé,

* des dispositions particulières permettant le déplacement simultané des aéronefs basés dans cette zone vers un autre aérodrome situé hors zones P et R (Cherbourg notamment) sont établies entre l'autorité compétente de l'Aviation civile et le MCT.

**3.2 Les aéronefs appartenant aux catégories 1, 2 et 3 doivent appliquer les dispositions suivantes :**

**3.2.1 Dispositions communes aux catégories 1, 2 et 3 :**

a) pénétration de cette zone sur autorisation de l'organisme gestionnaire (MCT), contact radio obligatoire 10 min avant pénétration et se conformer aux instructions de cet organisme ;

b) transpondeur modes 3/A et C obligatoire et en action ;

c) un aéronef en panne radio et/ou de transpondeur est considéré comme une menace potentielle. En conséquence, lorsqu' une panne survient :

* avant pénétration dans cette zone : l'aéronef doit contourner cette zone,

* après entrée dans cette zone : l'aéronef doit procéder au plus court vers la sortie de cette zone ou se conformer strictement aux instructions du MCT, s'il les reçoit.

**3.2.2 Dispositions particulières aux catégories 1 et 3 :**

a) dès l'activation de cette zone, transmission au CNOA (2) de la liste des aéronefs susceptibles d'y intervenir.

b) Missions à temps : A J-1, transmission de la planification au MCT concerné (copie au CDC (3) de rattachement ainsi qu'au CNOA). Seront notamment précisés : type(s) et nombre d'appareil(s), indicatif(s), horaires, trajet, niveau de vol, type de mission, etc. Puis, avant le décollage, confirmation téléphonique des éléments de vol au MCT ;

c) Missions d'urgence : Déclenchement de la mission coordonné téléphoniquement avec le MCT et/ou CNOA, en précisant les éléments cités supra.

***A AREA LF-P 86 LA HAGUE (see chart ENR5.1.5.1 - ZONES LF-P 86 - R 86)***

***1 GENERAL***

*The area LF-P 86 LA HAGUE (as called below "this area"), is strictly prohibited for any aircraft, except those included in categories defined in paragraph 3.1 below.*

***2 CONTROL UNIT***

*A MCT (1) carries out the control of this area only for CAM and CAG/VFR flights.*

*CAG/IFR flights are still controlled by usual air traffic units. Call signs, radio frequencies and telephone numbers of MCT are transmitted in the NOTAM activating this area.*

***3 ENTRY CONDITIONS***

*3.1 Aircraft exceptionally authorized to enter this area are divided into three categories :*

*1. Defence, Customs, Police, Gendarmerie, Ambulance and Civil Safety aircraft operating within the limits of their duties :*

*2. Aircraft carrying VIPs to a site located in this area,*

*3. Urgent safety technical action (electrical line and pipe line surveillance, etc.).*

***Remarks :***

*- Using a VFR route interfering with this area is prohibited, except for aircraft included in the 3 categories above-mentioned. Thus, for aircraft not included in these 3 categories above-mentioned :*

** ALDERNEY-HEAUVILLE flight route (associated with Flamanville Temporary Prohibited Area (P6)) is unavailable,*

** ALDERNEY - CAP de la HAGUE flight route is unavailable below FL065, between point LHW1 and Cap de la Hague,*

** ALDERNEY-CHERBOURG VFR two-way flight route is created, compulsory between points LHW2 (49°45'28"N-001°58'51"W, 254°/9 Nm ALD), LHN (49°47'00"N-001°52'00"W, 298°/21 Nm MP and 254°/13.5 Nm ALD) et N Cherbourg (49°41'27"N-001°28'33"W) and available in the conditions described in §3.2.4 of area LF-R 86 LA HAGUE.*

*- As soon as this area is activated :*

** VAUVILLE aerodrome is closed,*

** special provisions enabling at the same time aircraft based in this area to fly to another aerodrome located out of areas P and R (notably Cherbourg), are laid down between the appropriate Civil Aviation Authority and the MCT.*

***3.2 Aircraft included in categories 1, 2 and 3 shall apply the following provisions :***

***3.2.1 Common provisions for categories 1, 2 and 3 :***

*a) area entry on control unit clearance (MCT), compulsory radio contact 10 minutes before entering this area and comply with MCT instructions ;*

*b) transponder modes 3/A and C : compulsory and operating ;*

*c) aircraft with radio and/or transponder failure is considered as a potential threat. Thus, when a failure occurs :*

** before entering this area : aircraft shall keep clear of this area,*

** after entering this area : aircraft must proceed through the shortest way to the exit of this area or strictly apply MCT instructions, when receiving them.*

***3.2.2 Special provisions for categories 1 and 3 :***

*a) as soon as this area is activated, transmission of the list of aircraft liable to operate in this area to CNOA (2)*

*b) Scheduled missions : On Day D-1, transmission of mission planning to appropriate MCT (copy to the reporting CDC (3) as also to CNOA). The following will especially be specified : type(s) and number of aircraft, call sign(s), times, routes, flight levels, mission type, etc. Then, before take off, confirmation of flight data to MCT by telephone ;*

*c) Emergency missions : Launching of the mission coordinated by telephone with MCT and/or CNOA, specifying flight data above-mentioned.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Note :** Une mission devant être effectuée par un(e) aéronef (unité) non répertorié(e) fera l'objet de vérification pouvant induire des délais supplémentaires.

**3.2.3 Dispositions particulières à la catégorie 2 :**

Plan de vol obligatoire déposé 3 heures à l'avance (sauf dérogation accordée par le CNOA), avec en adresse LFXOYWYX, LFYAYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWZQ, LFYCYWYX (MCT) et mention de «DIC LAH 22» en case 18.

**B ZONE LF-R 86 LA HAGUE (voir carte ENR 5.1.5.1 - ZONES LF-P 86 - R 86)**

**1 GENERALITES**

La zone LF-R 86 LA HAGUE (désignée par la suite "cette zone"), y compris les portions des AWY, de classe E, interférentes avec elle, sont soumises aux dispositions décrites ci-après.

**2 ORGANISME GESTIONNAIRE**

Un MCT (1) assure la gestion de cette zone au profit des vols CAM et CAG / IFR et VFR, lorsqu'ils évoluent en espace de classe G (sauf dans le volume d'aérodrome de Cherbourg). Les vols CAG/IFR évoluant en classe E ou D et les vols CAG / VFR qui évoluent en classe D demeurent sous contrôle des organismes habituels de la circulation aérienne. Les indicatifs, fréquences radio et coordonnées téléphoniques du MCT sont transmises par le NOTAM d'activation de cette zone.

**3 CONDITIONS DE PENETRATION**

3.1 Sous réserve qu'ils appliquent les dispositions définies au paragraphe 3.2, la pénétration de cette zone est permise exclusivement aux aéronefs appartenant aux catégories suivantes :

1. Défense, Douanes, Police Gendarmerie, Santé et Sécurité civile ayant à intervenir dans le cadre de leur mission.

2. Transport des autorités sur un site à l'intérieur de la zone.

3. Intervention technique impérieuse de sécurité (surveillance lignes électrique, pipeline, etc.).

4. Aéronefs basés à Alderney, Guernesey et Cherbourg, évoluant en CAG VFR.

5. Autres aéronefs évoluant en CAG/VFR

6. Aéronefs en CAG / IFR évoluant :

- sur AWY G 27, G271 et G 272

- en espace de classe G, à destination ou au départ de Cherbourg.

**Remarques :**

- Dès l'activation de cette zone :

* les aéronefs non équipés radio et transpondeur ainsi que les activités , de parachutage, de voltige, de vol libre (parapentes, dirigeables, ballons,…), et les activités en VFR de nuit, sont interdits dans l'enveloppe globale de la zone.

* Les portions d'espaces aériens contrôlés de classe D ou E (AWY), interférentes avec cette zone conservent leur statut. Toutefois, les aéronefs appartenant aux catégories 1 à 6 sont soumis aux dispositions décrites dans les paragraphes suivants et qui les concernent.

**3.2 Les aéronefs appartenant aux catégories 1 à 5 doivent appliquer les dispositions suivantes :**

**3.2.1 Dispositions communes aux catégories 1, 2, 3, 4 et 5 :**

a) pénétration de cette zone sur autorisation de l'organisme gestionnaire (MCT), contact radio obligatoire 10 min avant pénétration et se conformer aux instructions de cet organisme sauf cas du paragraphe b) ci-après ;

b) dans les portions de classe D interférentes avec cette zone le contact radio est maintenu avec l'organisme habituel de contrôle ; de même, dans le volume d'aérodrome de Cherbourg, les vols VFR maintiennent la fréquence A/A désignée.

Toutefois les dispositions d'évolution décrites au § 3.2.4 s'appliquent.

c) transpondeur modes 3/A et C obligatoire et en action ;

d) un aéronef en panne radio et / ou de transpondeur est considéré comme une menace potentielle. En conséquence, lorsque une panne survient :

* avant pénétration dans cette zone : l'aéronef en condition de vol VFR doit contourner cette zone,

* après entrée dans cette zone, l'aéronef en condition de vol VFR, à destination ou au départ de Cherbourg Manche,soit se repose immédiatement à Cherbourg, soit poursuit sa route, seulement s'il est capable de ne pas s'écarter des itinéraires décrits au §3.2.4

← **Remarque :** l'organisme de contrôle (RENNES APP selon la position de l'aéronef) informe sans délai le MCT en cas de perte de contact avec un aéronef situé en classe D.

**3.2.2 Dispositions particulières aux catégories 1 et 3 :**

***Note :*** *A mission being performed by an aircraft (or unit) not listed will be subject to a verification which may induce additional delays.*

***3.2.3 Special provisions for categorie 2 :***

*Compulsory flight plan filed with 3-hour prior notice (except with exemption issued by CNOA), addressed to LFXOYWYX, LFYAYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWZQ, LFYCYWYX (MCT) and «DIC LAH 22» mention included in field 18.*

***B AREA LF-R 86 LA HAGUE (see chart ENR 5.1.5.1- ZONES LF-P 86 - R 86)***

***1 GENERAL***

*The area LF-R 86 LA HAGUE (as called below "this area"), including the interfering sections of class-E airways, is subject to the provisions described below.*

***2 MANAGING AUTHORITY***

*A MCT (1) (Tactical Control Module) manages this area for the purposes of Military Air Traffic and GAT / IFR and VFR flights, when operating in class G airspace (except in Cherbourg aerodrome sector).GAT/IFR flights operating in class E or D and GAT/VFR flights operating in class D remain under the control of the usual air traffic control units. The call signs, radio frequencies and phone numbers of the MCT are given by the NOTAM activating this area.*

***3 ENTRY CONDITIONS***

*3.1 Provided that they apply the provisions defined in paragraph 3.2, area entry is authorized only for aircraft included in the following categories :*

*1. Defence, Customs, Police, Gendarmerie, Ambulance and Civil Safety aircraft operating within the limits of their duties :*

*2. Aircraft carrying VIPs to a site located in this area,*

*3. Urgent safety technical action (electrical line and pipe line surveillance, etc.).*

*4. Aircraft based at Alderney, Guernesey and Cherbourg, operating in CAG VFR.*

*5. Other aircraft operating under GAT/VFR conditions*

*6. Aircraft under GAT / IFR conditions, operating :*

*- on AWY G 27, G 271 and G 272*

*- in class G airspace, inbound for or outbound from Cherbourg.*

***Comments :***

*- As soon as this area is activated :*

** aircraft not equipped with a transponder and a radio as well as the parachute dropping, aerobatics and free flight (paragliders, airships, balloons, etc.) activities, and night-time VFR activities are prohibited within the overall area.*

** The class D or E controlled airspace sections (AWY), interfering with this area keep their usual status. However, aircraft belonging to categories 1 to 6 must comply with the provisions described in the following paragraphs as applicable.*

***3.2 Aircraft belonging to categories 1 to 5 must apply the following provisions :***

***3.2.1 Provisions common to categories 1, 2, 3, 4 and 5 :***

*a) area entry subject to authorization from the managing authority (MCT), radio contact mandatory 10 minutes before entry, and comply with the instructions of this authority except in case of Para. b) hereafter ;*

*b) in the class D sections interfering with this area, the radio contact is kept with the usual control unit ; similarly, in Cherbourg aerodrome sector, the VFR flights keep the designated A/A frequency.*

*However, the operating provisions described in Para. 3.2.4 apply.*

*c) mode 3/A and C transponder is mandatory and operating ;*

*d) an aircraft with radio and/or transponder failure is considered as a potential threat. Consequently, when a failure occurs :*

** before entering this area : the aircraft operating under VFR flight conditions must avoid this area,*

** after entering this area, the aircraft operating under VFR flight conditions inbound for or outbound from Cherbourg Manche,either lands immediately at Cherbourg, or continues its route, only if it is able not to deviate from the routes described in Para. 3.2.4.*

***Remark :*** *the control unit (RENNES APP according to the aircraft's position) informs immediately the MCT in case of loss of contact with an aircraft in class D.*

***3.2.2 Provisions specific to categories 1 and 3 :***


© Service de l'Information Aéronautique, France

a) dès l'activation de cette zone, transmission au CNOA (2) de LYON Mt VERDUN la liste des aéronefs susceptibles d'intervenir dans cette zone.

b) Missions à temps : A J-1, transmission de la planification au MCT concerné (copie au CDC (3) de rattachement ainsi qu'au CNOA). Seront notamment précisés : type(s) et nombre d'appareil(s), indicatif(s), horaires, trajet, niveau de vol, type de mission, etc…Puis, avant le décollage, confirmation téléphonique des éléments de vol au MCT ;

c) Missions d'urgence : Déclenchement de la mission coordonné téléphoniquement avec le MCT et/ou CNOA, en précisant les éléments cités supra.

**Note :** Une mission devant être effectuée par un(e) aéronef (unité) non répertorié(e) fera l'objet de vérification pouvant induire des délais supplémentaires.

**3.2.3 Dispositions particulières à la catégorie 2 :**

plan de vol obligatoire déposé 3 heures à l'avance (sauf dérogation accordée par le CNOA), avec en adresse LFXOYWYX, LFYAYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWZQ et LFYCYWYX (MCT) et mention de « DIC LAH 22 » en case 18.

**3.2.4 Dispositions particulières aux catégories 4 et 5 :**

a) Dès l'activation de cette zone, transmission au CNOA de la liste des aéronefs basés à Alderney, Guernesey et Cherbourg (et de ceux de Vauville en cas de redéploiement sur Cherbourg),

b) Plan de vol adressé à LFXOYWYX, LFYAYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWZQ et LFYCYWYX (MCT), et mention de « DIC LAH 22 » en case 18 du plan de vol :

* obligatoire avec un délai de dépôt fixé selon que l'aéronef décolle de Cherbourg vers la zone R 86 via les cheminements Nord-Ouest et Sud-Ouest décrits ci-après (cf. § c) ou lorsqu'il est en provenance d'ALDERNEY et qu'il va pénétrer dans la zone R 86 via le seul cheminement utilisable à destination de Cherbourg (LHW2- LHN – N de Cherbourg), à :

- pour les aéronefs basés ou redéployés à Cherbourg , 1 heure avant l'heure de décollage de Cherbourg ou 1 heure avant l'heure estimée d'entrée en R 86 ;

- pour les aéronefs non basés (ou non redéployés) à Cherbourg (cat.5) et ceux basés à Alderney et Guernesey (cat.4), ce délai est porté à 3 heures.

* non obligatoire pour tout aéronef basé (ou ceux de Vauville redéployés) à Cherbourg (cat.4) :

- qui reste dans les parties interférentes, du volume d'aérodrome (R de 2,7 Nm centré sur l'ARP de SFC à 2500 AMSL),

- qui rentre dans ou quitte le volume d'aérodrome uniquement par les points de report VFR SB/SU, SC ou EC.

Néanmoins, l'attention des équipages est attirée sur les dispositions en cas de pannes décrites au § 3.2.1 alinéa d)

**Remarques :** Tout dépôt de plan de vol en l'air devra respecter les délais prescrits ci-dessus et les organismes réceptionnant les éléments sont chargés de retransmettre le PLN aux adresses figurant au b).

c) Itinéraires VFR en R 86 (cf. carte ENR 5.1.5.1 - ZONES LF-P 86 - R 86)

- l'itinéraire VFR Alderney-Cap de la Hague est interdit en dessous du FL 065 entre le point LHW1 et Cap de la Hague,

- l'itinéraire VFR complémentaire Alderney-Heauville (associé aux P 6.1 et 6.2 Flamanville) est inutilisable,

- il est créé un itinéraire VFR Alderney-Cherbourg à double sens, obligatoire en dessous du FL 065 entre les points LHW2, LHN et N Cherbourg,

- les deux itinéraires VFR North East Point - pointe de Rozel et Les Landes Racecourse ou Fremont TV mast - pointe de Rozel sont prolongés dans cette zone par un itinéraire obligatoire entre Rozel et le point WC de Cherbourg. Toutefois, le tronçon résultant ROZEL point WC de Cherbourg n'est utilisable en dessous du FL 065 que dans le sens Cherbourg – WC – ROZEL – ROZJER ou ROZGUR. Dans le sens ROZJER ou ROZGUR - ROZEL – WC – Cherbourg, la descente en dessous du FL 065 n'est possible selon les cas suivants:

- qu'à partir de la limite du cercle de 2,7 Nm centré sur l'aérodrome.

**3.3 Dispositions applicables aux aéronefs appartenant à la catégorie 6 (CAG/IFR) :**

Les aéronefs en CAG/IFR appliquent les procédures publiées à l'AIP et reçoivent les services afférents à la classe d'espace en vigueur :

* procédure habituelle de dépôt de PLN,

* en espace contrôlé actif, maintien du contact radio et du code transpondeur et avec l'organisme civil de la circulation aérienne (cf.§2),

*a) as soon as this area is activated, the list of aircraft likely to operate in this area is transmitted to LYON Mt VERDUN CNOA (2).*

*b) Scheduled missions : On D-1, the schedule is transmitted to the applicable MCT (copy to the base CDC (3) and to the CNOA). The following information will be detailed : type(s) and number of aircraft, call sign(s), schedule, route, flight level, type of mission, etc. Then, before take-off, confirmation of the flight details to the MCT over the phone ;*

*c) Emergency missions : Initiation of the mission coordinated by phone with the MCT and/or CNOA, specifying the above-mentioned information.*

***Note :** A mission which must be performed by a non-listed aircraft (unit) will be subject to a check that may induce extra delays.*

***3.2.3 Provisions specific to category 2 :***

*flight plan filed 3 hours in advance (unless exempted by the CNOA), with the following addresses : LFXOYWYX, LFYAYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWZQ and LFYCYWYX (MCT), mentioning "DIC LAH 22" in box 18.*

***3.2.4 Provisions specific to categories 4 and 5 :***

*a) as soon as this area is activated, the list of aircraft based at Alderney, Guernsey and Cherbourg (and those of Vauville in case of re-deployment at Cherbourg) is transmitted to the CNOA,*

*b) Flight plan sent to LFXOYWYX, LFYAYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWZQ and LFYCYWYX (MCT), mentioning "DIC LAH 22" in box 18 of the flight plan :*

** mandatory with filing notice set according to whether the aircraft takes off from Cherbourg to the R 86 area through the North-West and South-West paths, described hereafter (cf. Para. c) or when outbound from ALDERNEY and going to enter the R 86 area through the only usable path for Cherbourg (LHW2- LHN – N Cherbourg), with :*

*- for aircraft based or re-deployed at Cherbourg, a prior notice of 1 hour before take-off from Cherbourg or 1 hour before the estimated time of entry into R 86 ;*

*- for aircraft not based or re-deployed at Cherbourg (cat. 5), and those based at Alderney and Guernsey (cat. 4), a prior notice of 3 hours.*

** not mandatory for any aircraft based (or those of Vauville re-deployed) at Cherbourg (cat.4) :*

*- remaining in the interfering parts, of the aerodrome sector (radius of 2.7 Nm centered on the ARP, from SFC to 2,500 ft AMSL),*

*- aircraft entering or leaving the aerodrome sector only through the VFR report points SB/SU, SC or EC.*

*However, crews' attention is drawn to the provisions in case of failures described in Para. 3.2.1, sub-Para d).*

***Comments :** Any flight plan filing after take-off must comply with the notice periods prescribed here above and the control units receiving the elements are in charge of forwarding the PLN to the addresses mentioned in b).*

*c) VFR routes in R 86 (cf.ENR 5.1.5.1 - ZONES LF-P 86 - R 86 chart)*

*- the Alderney-Cap de la Hague VFR route is prohibited below FL 065 between point LHW1 and Cap de la Hague.*

*- the additional Alderney-Heauville VFR route (associated with Flamanville P 6.1 and 6.2) is not usable.*

*- a two-way Alderney-Cherbourg VFR route is created ; it is mandatory below FL 065 between points LHW2, LHN and N Cherbourg.*

*- both North East Point - pointe de Rozel and Les Landes Racecourse or Fremont TV mast - pointe de Rozel VFR routes are extended in this area via a mandatory route between Rozel and point WC of Cherbourg. However, the resulting ROZEL - point WC of Cherbourg leg is usable below FL 065 only in the Cherbourg – WC – ROZEL – ROZJER or ROZGUR direction. In the ROZJER or ROZGUR - ROZEL – WC – Cherbourg direction, descending below FL 065 is possible only in the following cases :*

*- from the limit of the circle with a radius of 2.7 Nm centered on the aerodrome.*

***3.3 Provisions applicable to aircraft belonging to category 6 (GAT/IFR) :***

*GAT/IFR aircraft apply the procedures published in the AIP and receive the services for the effective airspace class :*

** usual PLN filing procedure,*

** in active controlled airspace, the users must keep the radio contact and the transponder code with the civil air traffic control authority (cf. Para.2),*

* En cas de perte de contact radio, l'organisme de contrôle civil en charge du vol le notifie sans délai au MCT et l'équipage déclenche, au plus vite, le code transpondeur correspondant.

** In case of loss of radio contact, the civil air traffic control authority in charge of the flight notifies it immediately to the MCT and the crew starts, as soon as possible, the corresponding transponder code.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**3.3.1 Restrictions et mesures particulières de coordination entre organismes de la CA**

Les organismes ATS de Cherbourg et de RENNES tiennent informer le MCT (voir Notam d'activation pour les coordonnées téléphoniques -§2) des conditions d'activation des espaces dans lesquels ils rendent les services.

**3.3.1.1 Transits IFR sur les AWY décrites ci-après**

Dans les AWY G 271, G27 et G 272, le FL 060 est le premier niveau en route utilisable sur les tronçons GULDA-BENIX, KETIK BENIX et LUSIT BENIX sans coordination spécifique avec le MCT. En cas de planification d'un FL inférieur ou d'impossibilité pour l'aéronef d'atteindre ou de maintenir le FL 060 dans les limites de cette zone, l'organisme de la circulation aérienne en charge du vol coordonne son passage avec le MCT.

**3.3.1.2 Départs et/ou arrivées IFR Cherbourg**

• Les IFR à l'arrivée, incapables de maintenir le FL 060 dans les limites de la R 86, sont coordonnés (avec un préavis au moins 10 mn avant les limites de la R 86) puis transférés par RENNES APP au MCT qui leur rend les services d'information et d'alerte jusqu'en limite de R 86. Les équipages appliquent les règles d'arrivée en IFR sur un A/D sans services ATS et demeurent notamment responsables de la clôture PLN auprès de RENNES APP.

• Pour les IFR au départ incapables d'atteindre le FL 060 avant les limites de la R 86, les équipages demandent directement leur clairance à RENNES APP et la retransmettent au MCT (n° de tph dans le Notam d'activation) avant le décollage afin de faciliter leur identification. Après décollage ils contactent, au plus tard à l'entrée de la R 86, le MCT qui leur rend les services d'information et d'alerte jusqu'au transfert à RENNES APP (au plus tard lorsqu'ils atteignent le FL 060 ou en sortie de R 86).

**C ZONE LF-R 29 ILE LONGUE (voir carte ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 29)**

**1 GENERALITES**

La zone LF-R 29 ILE LONGUE (désignée par la suite "cette zone") est soumise aux dispositions décrites ci-après. Cette zone est activable par NOTAM avec un préavis de 48 heures pour raisons de sûreté aérienne et à J-7 ouvré avant 1100 UTC dans le cadre d'un exercice ou d'un entrainement.

**2 STATUT - SERVICES RENDUS - ORGANISME GESTIONNAIRE**

Lorsqu'elle est active, cette zone coexiste avec les portions d'espaces aériens contrôlés et se substitue aux portions de zones à statut particulier avec lesquelles elle interfère (à l'exception des espaces exclus).

Les services de la circulation aérienne, correspondant à la classe des portions d'espaces aériens contrôlés avec lesquels cette zone interfère, sont fournis par les organismes de contrôle habituels.

Le CDC de Cinq-Mars-la-Pile (ou CDC de remplacement) assure la gestion de cette zone uniquement au profit des vols CAM et CAG/VFR, lorsqu'ils évoluent en espace de classe G. Les vols en classe D demeurent sous contrôle des organismes habituels de la circulation aérienne. Les indicatifs, fréquences radio et coordonnées téléphoniques du CDC titulaire et de la Cellule de Coordination de l'Activité Aérienne (C2A2) sont indiqués dans le NOTAM d'activation de cette zone.

**3 CONDITIONS DE PENETRATION**

**Activités suspendues :**

Toutes les activités récréatives et sportives (avec ou sans treuillage) d'aéromodélisme, de travail aérien (VFR comme IFR), de voltige, de parachutage, de planeurs et moto-planeurs, de parapentes (motorisés ou non), d'ULM, d'autogires, de deltaplanes, de dirigeables, de ballons (libres, captifs ou baudruches), de lâcher de lanternes, de fusées, et de tout autre appareil volant (motorisé ou non) avec ou sans personne à bord (drones), sont interdites pendant les créneaux d'activation, à l'exception de celles expressément autorisées par le CDAOA.

**Activités autorisées :**

La pénétration de cette zone est permise exclusivement aux aéronefs équipés de transpondeur 3/A, appartenant aux catégories suivantes :

Catégorie 1 : Aéronefs français de la Défense, des Douanes, de Police et Gendarmerie, de Santé et Sécurité civile ayant à intervenir dans le cadre de leur mission.

Catégorie 2 : Vols médicaux planifiés (MEDEVAC) et aéronefs devant intervenir pour des raisons techniques et de sécurité dans la zone.

Catégorie 3 : Aéronefs en CAG IFR ou CAM I en provenance ou à destination de Lanvéoc-Poulmic et Landivisiau.

Catégorie 4 : Aéronefs basés à Brest-Bretagne, Ouessant et Lanvéoc-Poulmic, évoluant en CAG VFR ou CAM V, en provenance ou à destination de ces aérodromes.

Catégorie 5 : Aéronefs évoluant en CAG IFR en EAC de classe D, en provenance ou à destination de Brest-Bretagne, Quimper-Pluguffan et Ouessant (activités commerciales régulières uniquement).

***3.3.1 Specific restrictions and coordination measures between air traffic control units***

*Cherbourg and RENNES ATS control units inform the MCT (cf. activation NOTAM for the phone numbers, Para. 2) of the conditions of activation of the airspaces in which they provide the services.*

***3.3.1.1 IFR transits on the AWYs described hereafter***

*In AWYs G 271, G 27 and G 272, FL 060 is the first usable en-route level on GULDA-BENIX, KETIK BENIX and LUSIT BENIX legs with no specific coordination with the MCT. If a lower FL is scheduled or if the aircraft cannot reach or hold FL 060 within the limits of this area, the air traffic control unit in charge of the flight coordinates its flying with the MCT.*

***3.3.1.2 Cherbourg IFR departures and/or arrivals***

*• IFR inbound aircraft, unable to hold FL 060 within the R 86 limits, are coordinated (with a prior notice of at least 10 min before the R 86 limits) and then transferred by RENNES APP to the MCT which provides them with the information and alert services up to the R 86 limit. The crews apply the IFR arrival rules on an A/D with no ATS services and in particular, remain responsible for PLN closing from RENNES APP.*

*• For outbound IFR aircraft unable to reach FL 060 before the R 86 limits, the crews request directly their clearance to RENNES APP and transmit it to the MCT (phone number in the activation NOTAM) before take-off, so as to make their identification easier. After take-off, they come into contact, no later than when entering R 86, with the MCT which provides them with the information and alert services until transferred to RENNES APP (no later than when they reach FL 060 or when leaving R 86).*

***C AREA LF-R 29 ILE LONGUE (see chart ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 29)***

***1 GENERAL***

*Area LF-R 29 ILE LONGUE (as called below "this area") is subject to provisions described below. This area can be activated by NOTAM with prior notice of 48 hours for aviation security reasons and 7 working days in advance before 1100 UTC as part of an exercise or training.*

***2 STATUS – SERVICES PROVIDED - MANAGING AUTHORITY***

*When activated, this zone coexists with the controlled airspace portions and replaces the zones with special status with which it interferes (except the excluded airspaces).*

*The air traffic services, corresponding to the class of portions of controlled airspaces with which this zone interferes, are provided by the usual control units.*

*The Cinq-Mars-la-Pile CDC (or replacement CDC) carries out the control of this area only for CAM and CAG/VFR flights, when operating in class G airspaces. Flights operating in class D airspaces are still controlled by usual ATC units. Call signs, radio frequencies and phone numbers are given by the CDC in charge and the Aviation Activity Unit of Coordination (C2A2) and are indicated in the NOTAM activating this zone.*

***3 ENTRY CONDITIONS***

***Suspended activities :***

*All recreational and sport activities (with or without towing) of model aircraft flying, aerial work operations (VFR or IFR), aerobatics, parachute dropping, gliding and power gliding, paragliders (whether powered or not), ULM, gyroplane, hang glider, airship, balloon (free or captive balloon), release of lanterns, rockets, and any other flying craft (whether powered or not) with or without persons on board (drones) are prohibited during the activity slot times, with the exception of those expressly authorized by the CDAOA (Air Operations and Air Defense Command).*

***Authorized activities :***

*Entry into this zone is restricted exclusively to aircraft equipped with 3/A transponders, belonging to the following categories :*

*Category 1 : Aircraft belonging to the French Air Force, customs, police force and gendarmerie, health and civil security operating within the framework of their missions.*

*Category 2 : Scheduled medical flights (MEDEVAC) and aircraft having to operate for technical and safety reasons in the zone.*

*Category 3 : Aircraft operating in GAT IFR or Military Air Traffic I from or bound for Lanvéoc-Poulmic and Landivisiau.*

*Category 4 : Aircraft based at Brest-Bretagne, Ouessant and Lanvéoc-Poulmic, operating in GAT VFR or Military Air Traffic V, from or bound for these aerodromes.*

*Category 5: Aircraft operating in GAT IFR in class D controlled airspace, from or bound for Brest-Bretagne, Quimper-Pluguffan and Ouessant (regular commercial activities only).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Dispositions complémentaires :**

1 - CAG IFR / CAM I provenance et destination Lanvéoc-Poulmic uniquement :

- Dépôt d'intention de vol auprès de la C2A2 obligatoire,

- Des mesures de régulation de trafic pouvant aller jusqu'à la suspension temporaire des vols pourront cependant être prises par les autorités militaires.

2 - CAG VFR / CAM V :

- Pour tous les vols : Dépôt d'intention de vol auprès de la C2A2 obligatoire.

- Transits interdits hors aéronefs de la catégorie 4.

- La pénétration de la zone ne pourra se faire qu'après contact radio avec "RAKI SURVEILLANCE" sur fréquence communiquée par NOTAM, avec affichage du code transpondeur 3/A transmis par la C2A2, 5 minutes avant les points d'entrée spécifiés.

Un contact radio sera obligatoirement maintenu jusqu'à destination, sauf autorisation contraire du contrôle.

- Les activités pourront être suspendues sans préavis par les autorités militaires.

3 - Modalités particulières pour Brest-Bretagne :

- Trajet LF-SG fermé,

- Le trajet Ouessant – LC – WG - Brest est réservé aux transits entre Brest-Bretagne et Ouessant uniquement (sous réserve d'autorisation conformément au paragraphe « 5 Mesures de sureté »),

- Pour les arrivées/départs :

Par le nord : NWL.

Par l'est : SEL.

Par le sud : CN.

Par l'ouest : Ouessant.

- Le tour de piste sud à Brest-Bretagne est suspendu durant l'activation de cette zone.

4 - Modalités particulières pour Ouessant :

Le trajet Ouessant - LC - WG - Brest est réservé aux transits entre Brest-Bretagne et Ouessant uniquement (sous réserve d'autorisation, conformément au paragraphe « 5 Mesures de sureté »).

Pour toutes les activités autorisées, les conditions de pénétration des zones LF-P 112, LF-P84 Saint Nicolas, LF-P 218 L Loperhet, LF-R 140, LF-R 141, LF-154, LF-R 157, LF-R 194 A-B, LF-R 195 et LF-R 294 restent inchangées.

**4 PROCEDURES A VUE POUR LA PENETRATION ET L'EVOLUTION EN LF-R 29**

**Arrivées/Départs :**

Les arrivées et départs à vue doivent obligatoirement se faire par les points d'entrée et sortie figurant sur la carte ENR 5.1.5.1 – ZONE LF-R29.

Tout autre trajet utilisé sera considéré comme une menace potentielle, sauf si expressément autorisé par les autorités militaires.

Une fois dans la zone, les itinéraires VFR habituels deviennent obligatoires sauf autorisation expresse du contrôle.

**Panne radio ou transpondeur :**

Un aéronef en panne radio et/ou de transpondeur sera considéré comme une menace potentielle.

En conséquence, lorsqu'une panne survient :

- hors de la LF-R29 : l'aéronef en condition de vol VFR ou CAM V n'est pas autorisé à pénétrer en LF-R29 et doit se dérouter sur un terrain hors de cette zone (hors urgence).

- en LF-R29 : l'aéronef en condition de vol VFR ou CAM V poursuit sa route en respectant les itinéraires obligatoires publiés. La procédure panne radio de Brest – Bretagne est maintenue.

Remarque : l'organisme de contrôle informe sans délai le CDC de Cinq Mars la Pile (ou de remplacement) en cas de perte de contact avec un aéronef situé en classe D.

**5 MESURES DE SURETE**

Des restrictions supplémentaires peuvent être apportées en temps réel par les autorités militaires pour des raisons de sûreté aérienne.

Les modalités de demandes d'autorisation d'accès à la LF-P112 sont inchangées, l'Autorisation préalable de survol (APS) doit apparaître en case 18 et dans le dépôt d'intention de vol.

**Dépôt de plan de vol :**

Le dépôt du plan de vol est obligatoire pour tout vol dans la zone, hormis pour les aéronefs de catégories 1 et 2.

Le plan de vol doit être transmis, en plus des adresses habituelles, aux adresses suivantes : LFXOYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWYX.

***Additional provisions :***

*1 - GAT IFR / Military Air Traffic I from and bound for Lanvéoc-Poulmic only :*

*- Flight intent filing with C2A2 mandatory,*

*- Traffic control measures may be applied, which could go as far as temporary suspension of flights by military authorities.*

*2 - GAT VFR/ Military Air Traffic V :*

*- For all flights: Flight intent filing with C2A2 mandatory.*

*- Transits prohibited except for category 4 aircraft.*

*- The zone may only be entered after radio contact with "RAKI SURVEILLANCE" on frequency given by NOTAM, with display of the 3/A transponder code transmitted by the C2A2, 5 minutes before the specified entry points.*

*Radio contact shall be maintained until destination, unless otherwise authorized by ATC.*

*- The activities may be suspended without notice by the military authorities.*

*3 - Special conditions for Brest-Bretagne :*

*- LF-SG route closed,*

*- The Ouessant – LC – WG - Brest route is reserved for transits between Brest-Bretagne and Ouessant only (subject to authorization in accordance with paragraph "5 Security measures"),*

*- For arrivals/departures :*

*From the north: NWL.*

*From the east: SEL.*

*From the south: CN.*

*From the west: Ouessant.*

*- The south traffic circuit at Brest-Bretagne is suspended during the activation of this zone.*

*4 - Special conditions for Ouessant :*

*The Ouessant - LC - WG - Brest route is reserved for transit between Brest-Bretagne and Ouessant only (subject to authorization, in accordance with paragraph "5 Security measures").*

*For all authorized activities, the conditions for entering zones LF-P 112, LF-P84 Saint Nicolas, LF-P 218 L Loperhet, LF-R 140, LF-R 141, LF-154, LF-R 157, LF-R 194 A-B, LF-R 195 and LF-R 294 remain unchanged.*

***4 VISUAL PROCEDURES FOR ENTRY AND OPERATIONS IN LF-R 29***

***Arrivals/Departures :***

*Visual arrivals and departures must be made via the entry and exit points shown on the map ENR 5.1.5.1 –ZONE LF-R29.*

*Any other route used will be considered as a potential threat, unless expressly authorized by military authorities.*

*Once in the zone, the usual VFR routes become mandatory unless expressly authorized by ATC.*

***Radio or transponder failure :***

*An aircraft with radio and/or transponder failure will be considered as a potential threat.*

*Consequently, when a failure occurs :*

*- outside LF-R29: the aircraft operating in VFR or Military Air Traffic V flight condition is not authorized to enter LF-R29 and must divert to an airfield outside this zone (except emergency).*

*- inside LF-R29: the aircraft operating in VFR or Military Air Traffic V flight conditions continues its route, complying with the published mandatory routes. The Brest –Bretagne radio failure procedure is maintained.*

*Note : the control unit immediately informs the Cinq-Mars-la-Pile CDC (or replacement CDC) in case of loss of contact with an aircraft in class D.*

***5 SECURITY MEASURES***

*The military authorities may introduce additional real-time restrictions for aviation security reasons.*

*The procedure for requesting authorization to access the LF-P112 remains unchanged, the prior fly-over authorization (APS) must appear in box 18 and in the flight intent filing.*

***Filing a flight plan :***

*Filing a flight plan is mandatory for all flights in the zone, except for category 1 and 2 aircraft.*

*The flight plan must be sent, in addition to the usual addresses, to the following addresses : LFXOYWYX, LFBWYWYX, LFXVYWYX.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Intentions de vol, cellule de coordination de l'activité aérienne :**

À des fins de sureté et de coordination avec les activités de défense, les aéronefs (avec ou sans équipages à bord) autorisés à voler à l'intérieur de cette zone doivent déposer une intention de vol auprès de la C2A2 conformément aux dispositions suivantes :

1 - Pour les activités planifiables :

Par mail vers la C2A2 au plus tôt, et par téléphone avant le décollage le jour du vol afin d'obtenir un code transpondeur 3/A.

2 - Pour les activités non planifiables (urgences) :

Les opérations des unités et compagnies correspondantes doivent contacter la C2A2 dès l'activation de cette zone LF-R 29 afin de transmettre la liste des aéronefs susceptibles d'intervenir dans la zone (sécurité civile, SAMU, …) :

- Pour un départ : par téléphone vers la C2A2 avant la mise en route afin de communiquer son trajet et obtenir un code transpondeur 3/A.

- Pour une arrivée : un contact radio doit être établi avec « RAKI SURVEILLANCE » cinq minutes avant le point d'entrée en LF-R 29, en indiquant les informations nécessaires au dépôt d'une intention de vol ci-après, ainsi que la position, le cap et l'altitude. Afficher le transpondeur 3/A communiqué par la C2A2 lors du dépôt de l'intention de vol avant l'entrée en zone LF-R 29.

Les éléments à communiquer lors du dépôt de l'intention de vol à l'adresse mail annoncée dans le NOTAM, sont les suivants :

- indicatif, immatriculation,

- nombre et type d'appareil,

- estimées des horaires aux aérodromes de départ, étapes dans la LF-R 29 et destination,

- type de mission, bénéficiaires, qualité des VIP transportés,

- compagnie d'assistance sur Brest-Bretagne,

- coordonnées téléphoniques du commandant de bord.

**6 ORGANISMES À CONTACTER**

**Hors créneaux d'activation :**

Commandement de la Défense aérienne et des Opérations aériennes (CDAOA)

Centre National des Opérations aériennes / Division conduite

Tél. : +33(0)4 78 14 31 35/36

**Pendant les créneaux d'activation :**

- Pour renseignements et planification des vols (intentions de vol) et/ou pour le déclenchement des missions d'urgence : C2A2 : E-mail / TEL : voir NOTAM d'activation.

- Pour connaître le statut des zones : CDC de Cinq Mars la Pile - TEL : +33(0)2 47 96 28 63 ou 30 00

***Flight intents, aviation activity unit of coordination :***

*For the purposes of security and coordination with the defense activities, the aircraft (manned or unmanned) authorized to fly inside this zone must file a flight intent with C2A2 in accordance with the following provisions :*

*1 - For activities that can be scheduled :*

*By email or telephone to C2A2 as soon as possible, and by telephone before take-off on the day of the flight to obtain a 3/A transponder code.*

*2 - For activities that cannot be scheduled (emergencies):*

*The operations of the corresponding units and airlines must contact C2A2 as soon as this zone LF-R 29 is activated to transmit the list of aircraft likely to operate in the zone (civil security, SAMU (Emergency Medical Ambulance Service), etc.) :*

*- For a departure: by telephone to C2A2 before setting off to communicate the route and obtain a 3/A transponder code.*

*- For an arrival: radio contact must be set up with "RAKI SURVEILLANCE " five minutes before the point of entry into LF-R 29, indicating the information required to file a flight intent below, as well as the position, heading and altitude. Display the 3/A transponder communicated by C2A2 when filing the flight intent before entering zone LF-R 29.*

*The following information must be communicated when filing the flight intent to the email address announced in the NOTAM :*

*- call sign, aircraft registration,*

*- number and type of aircraft,*

*- estimation of times at departure aerodrome, stages in the LF-R29 and destination aerodrome,*

*- type of mission, beneficiaries, status of VIPs transported,*

*- group handling company in Brest-Bretagne,*

*- telephone details of the captain.*

***6 AUTHORITIES TO BE CONTACTED***

***Outside activation time slots :***

*Air Operations and Air Defense Command (CDAOA).*

*National Air Operations Center (CNOA) / Control Center*

*Phone: +33(0)4 78 14 31 35/36*

***During the activation time slots :***

*- For information and flight planning (flight intents) and/or initiation of emergency missions: C2A2: E-mail / TEL: see activation NOTAM.*

*- To find out the status of the zones : Cinq-Mars-la-Pile CDC - TEL : +33(0)2 47 96 28 63 or 30 00*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**D ZONE LF-R 213 A-B-C (voir carte ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 213)**

**1 GENERALITES**

Les différentes parties de la zone LF-R 213 Nord-Est sont activables, dans la limite de 30 créneaux de 2 heures par an, pour la réalisation d'exercices caractéristiques de la Défense pouvant mettre en oeuvre un grand nombre d'aéronefs (avions et hélicoptères de combat, avions de support tactique, etc…) évoluant en toutes conditions de vol selon les règles de vol CAM.

**2 DATES ET HEURES D'ACTIVITE**

Les différentes parties de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est sont activées hors mois de juillet et d'août, par voie de NOTAM publié à J-30, précisant les dates et horaires négociés : créneaux de 1 x 2 heures par jour maximum, possibles sur plusieurs jours consécutifs quelque soit le type d'exercice, hors mercredis et vendredis entre 12h30 locales et SS+30, hors weekends et JF, hors vacances scolaires des zones A et B entre 12h30 locales et SS+30.

Les modalités de négociation des créneaux d'activation ainsi que les dispositions particulières concernant les organismes de la circulation aérienne sont définies dans un protocole d'accord établi entre les différentes entités concernées.

**3 CONDITIONS DE PENETRATION**

CAG (IFR/VFR) : Contournement obligatoire durant l'activation.

CAM (I, T, V) : Contournement obligatoire pour les aéronefs ne participant pas à l'exercice, sauf emergency à destination des aérodromes Défense situés sous la zone LF-R 213 Nord-Est.

**4 MESURES PARTICULIERES**

**4.1 Modification des voies aériennes qui sont incluses dans les limites de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est**

Pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est A, le plancher des tronçons des voies aériennes mentionnées ci-après est relevé au FL 115 :

B3 entre / *between* VATRI - RLP
M163 entre / *between* MMD - SUIPE.

Pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est B, le plancher des tronçons des voies aériennes mentionnées ci-après est relevé au FL 115 :

| | | |
|---|---|---|
| A242 entre / *between* TIRSO - GTQ | R112 entre / *between* LUL - OBORN | V27 entre / *between* LUL - EPIKO |
| G21 entre / *between* RLP - MONCE | T131 entre / *between* MONCE - POGOL | V32 entre / *between* EPL - BERUG. |
| N491 entre / *between* EPL - LASAT | R11 entre / *between* RLP - OBORN | |

**4.2 Activités suspendues pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est**

Aérodromes inaccessibles à la CAG / *AD inaccessible to GAT :*

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est A / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est A :*
Bar Le Duc les Hauts de Chée, Brienne Le Château, Chaumont Semoutiers, Joinville Mussey, Nancy Malzéville, Neufchâteau et Vitry Le François Vauclerc.

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est B / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est B :*
Epinal Dogneville, Epinal Mirecourt, Luneville Croismare, Nancy Azelot, Nancy Essey, Pont Saint Vincent.

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est C / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est C :*
Verdun Sommedieue

Activités de parachutage suspendues / *Parachuting suspended* :

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est A / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est A :*
269 Vitry Le François Vauclerc aérodrome, Brienne le Château.

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est B / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est B :*
216 Nancy Azelot aérodrome.

Activités de voltige suspendues / *Aerobatics suspended* :

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est A / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est A :*
6103 Chaumont Semoutiers aérodrome, 6120 Vitry le François Vauclerc aérodrome, 6130 Mourmelon, 6154 Nancy Malzeville aérodrome, 6142 Saint-Dizier aérodrome et / *and* 6199 Bar le Duc les hauts de Chée aérodrome.

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est B / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est B :*
6152 Luneville Croismare aérodrome, 6156 Rémérèville.

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est C / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est C :*
6171 Verdun Sommedieue aérodrome.

Activités d'aéromodélisme suspendues / *AEM suspended* :

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est A / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est A :*
8490 Charmes la Côte, 8750 Bicqueley, 8026 Brottes, 8216 Grand, 8027 Dieulouard, 8029 Eulmont, 8073 Limey Remenauville, 8055 Nancy Malzeville aérodrome, 8063 Narcy, 8242 Vitry le François Vauclerc aérodrome, 8068 Neufchâteau, 8045 Commercy, 8087 Frouard, 8091 Contrisson-1.
8122 Aubercy, 8131 Villotte sur Aire

***D ZONE LF-R 213 A-B-C (see chart ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 213)***

***1 GENERAL***

*The different sections of the area LF-R 213 North-East can be active, within the limit of 30 slots of 2 hours a year, for the performance of Defense characteristic exercises that may implement a large number of aircraft (fighter aircraft and helicopters, tactical support aircraft, etc.) operating in all flight conditions as per the OAT flight rules.*

***2 DATE AND TIMES SET***

*The different sections of the restricted area LF-R 213 North-East are active except in July and August, by NOTAM published at D-30, detailing the date and times set : slots of 1 x 2 hours per day maximum, possible consecutive days regardless of the type of exercice, off Wednesday and Friday between 12h30 local time and SS+30, off weekends and public HOL, off school breaks of A and B areas between 12h30 local time and SS+30.*

*The conditions of negotiation of the activation slots as well as the specific provisions as regards the air traffic organizations are defined in an agreement protocol set up between the different bodies concerned.*

***3 ENTRY CONDITIONS***

*GAT (IFR/VFR) : Compulsory avoidance during activation.*

*OAT (I, T, V) : Compulsory avoidance for non-exercise aircraft, except in emergency inbound to the military airfields located within the area LF-R 213 North-East.*

***4 SPECIAL CONDITIONS***

***The following airways are modified within the boundaries of the area LF-R 213 Nord-Est***

*During activation of the area LF-R 213 Nord-Est A, the lower level of the following airways segments mentionned thereafter is raised to FL 115 :*

*During activation of the area LF-R 213 Nord-Est B, the lower level of the following airways segments mentionned thereafter is raised to FL 115 :*

***4.2 The following activities are suspended during activation of the area LF-R 213 Nord-Est***


© Service de l'Information Aéronautique, France

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est B / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est B :*
8350 Luxeuil, 8015 Nogent, 8290 Mont sur Meurthe aérodrome, 8102 Drouville, 8103 Floremont, 8060 Epinal Dogneville aérodrome, 8280 Pont Saint Vincent, 8106 Vigneulles,8126 Haraucourt, 8093-1 Vaudoncourt 1, 8093-2 Vaudoncourt 2, 8098 Rosières aux Salines, 8142 Hadol.

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est C / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est C :*
8079 Thierville sur Meuse.

Activités de treuillage suspendues / *Winching suspended* **:**

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est A / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est A :*
944 Nancy Malzéville aérodrome.

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est B / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est B :*
945 Pont Saint Vincent aérodrome.

Zones dangereuses et réglementées désactivées / *Dangerous and restricted areas suspended* **:**

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est A / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est A :*

| | | |
|---|---|---|
| D 216 Blois l'Evêque | R 15 A et B de Brienne le Château | R 206 Commercy |
| R 3 A Vouziers Séchault | R 92 Pagny | R 215 Vitry le François |
| R 5 Chaumont Semoutiers | R 110 Pont Saint Vincent | R 229 Wavrille. |
| R 6 D et E de Mailly | | |

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est B / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est B :*

| | | |
|---|---|---|
| R 87 d'Epinal Mirecourt | R 110 Pont Saint Vincent | R 172 Razimont |
| R 230 Baccarat | R 505 Jolivet | |

. pendant l'activation de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est C / *during activation of the area LF-R 213 Nord-Est C :*

| | | |
|---|---|---|
| R 93 Etain Rouvres | R 208 Regret | R 229 Wavrille |

Toutes les activités d'aviation générale et d'aviation légère et sportive, comme par exemple certaines activités d'aéromodélisme et de vol libre susceptibles de se dérouler au-dessus de 250 ft ASFC sont également suspendues.

*All the general aviation and light and sports aircraft activities, such as some model flying and free flight activities likely to take place above 250 ft ASFC are also suspended.*

**5 STATUT**

Les différentes parties de la zone réglementée LF-R 213 Nord-Est, lorsqu'elles sont actives, se substituent aux parties des espaces aériens avec lesquelles elles interfèrent.

***5 STATUS***

*The different parts of the restricted area LF-R 213 North-East, when active, take priority over any interfering airspace.*

**6 ORGANISME GESTIONNAIRE**

Le Centre de Détection et de Contrôle (CDC) de Cinq Mars la Pile 02 45 34 16 05 (chef controleur).

***6 CONTROL UNIT***

*"Centre de Détection et de Contrôle » (CDC) de Cinq Mars la Pile 02 45 34 16 05 (manager).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**E ESPACES PROVISOIREMENT INACTIFS** / ***E TEMPORARILY INACTIVE AIRSPACES***

| NOM OU IDENTIFICATION LIMITES LATERALES<br>*Name or identification*<br>*Lateral limits* | LIMITE SUP. LIMITE INF.<br>*Upper limit*<br>*Lower limit* | NATURE DE LA RESTRICTION OU DU DANGER<br>*Type of restriction or danger* |
|---|---|---|
| **LF-P 86 LA HAGUE (1)**<br>494357 N - 0020000W, arc sens horaire de 10 Km (5,4NM)<br>de rayon centré sur 494100N - 0015300W,<br>493804N - 0020000W, 494357N - 0020000W | FL065<br>SFC | Zone de sûreté aérienne confiée à l'Armée de l'air et activable **H24** par NOTAM (2) dans laquelle sont mis en oeuvre **des moyens de défense sol-air.**<br>La présente zone, lorsqu'elle est activée, se substitue à la P 7 LA HAGUE, et est associée à la LF-R 86 décrite ci-après.<br>(1) Voir carte ENR5.1.5.1 - ZONES LF-P 86 - R 86 et ENR5.1.5.1 A pour conditions de pénétration.<br>(2) Celui-ci est demandé par le CNOA LYON MONT VERDUN selon les instructions gouvernementales.<br>Il est adressé :<br>- directement au SIA qui le diffuse avec un préavis de mise en oeuvre au moins égal à 48 HR.<br>- en copie à la DTA/MCU 1, à la DSNA/DO, au CRG/BEP Nord-Ouest, à la DSAC Ouest, au SNA Ouest et au CRNA Ouest. |
| **LF-R 29 ILE LONGUE (1)**<br>Cercle de 30 km (16,2 NM) de rayon centré sur<br>481830N - 0042906W. | FL065<br>SFC | Zone activable par NOTAM (2) pour raisons de sûreté aérienne, dont la gestion est assurée par l'Armée de l'Air et de l'Espace lorsqu'elle est activée.<br>A l'exclusion des parties interférentes qui conservent leur statut :<br>- de la LF-P 112, de la LF-P 218 L et de la LF-P 84,<br>- des LF-R 140, LF-R 141, LF-R 154 LOW, LF-R 157 LOW, LF-R 195 et LF-R 294 A et B (lorsqu'elles sont actives).<br>L'utilisation des CTR Brest, Lanvéoc, Landivisiau et la TMA Iroise est adaptée conformément au ENR 5.1.5.1.C.<br>(1) Voir carte ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 29 et ENR 5.1.5.1 C pour conditions de pénétration.<br>(2) Celui-ci est préparé par le CNOA LYON MONT VERDUN selon les instructions gouvernementales et transmis à la DIRCAM/DUEA.<br>La DIRCAM/DUEA l'adresse :<br>- au SIA qui le diffuse avec un préavis de mise en oeuvre au moins égal à 48 HR.<br>- en copie à la DTA/MCU, à la DSNA/DO, au CRG/BEP Nord-Ouest, à la DSAC Ouest, au SNA Ouest, au CRNA Ouest, au CCMAR Atlantique et au CECLANT. |
| **LF-R 86 LA HAGUE (1)**<br>494357 N - 0020000W, 495701 N - 0014925W,<br>arc sens horaire de 30 Km (16,2 NM) de rayon centré sur<br>494100N - 0015300W, puis 492458N - 0015624W,<br>493000N - 0020000W, 494357N- 0020000W. | FL 065<br>SFC | Zone de sûreté aérienne confiée à l'Armée de l'air et activable **H24** par NOTAM (2) dans laquelle sont mis en oeuvre **des moyens de défense sol-air.** Cette zone s'active simultanément avec la P 86 La Hague.<br>A l'exclusion :<br>- de la LF-P 86 LA HAGUE, des LF-P 6.1 et 6.2 FLAMANVILLE et de la LF-P 81 qui conservent leur statut publié dans l'AIP France<br>- de la RMZ CHERBOURG dont le statut est adapté lorsqu'elles est active.<br>- lorsque la RMZ CHERBOURG n'est pas active, de la partie interférente du volume d'aérodrome (défini par un volume de 2,7 Nm de rayon centré sur l'ARP de CherbourgManche allant du sol à 2500 ft AMSL) au sein de laquelle des procédures spécifiques sont à appliquer<br>(1) Voir carte ENR5.1.5.1 - ZONES LF-P 86 - R 86 et ENR5.1.5.1 B pour conditions de pénétration.<br>(2) Celui-ci est demandé par le CNOA LYON MONT VERDUN selon les instructions gouvernementales.<br>Il est adressé :<br>- directement au SIA qui le diffuse avec un préavis de mise en oeuvre au moins égal à 48 HR,<br>- en copie à la DTA/MCU 1, à la DSNA/DO, au CRG/BEP Nord-Ouest, à la DSAC Ouest, au SNA Ouest et au CRNA Ouest. |
| **LF - R 127 A VOSGES**<br>480700N , 0070000E - 480700N , 0072100E<br>480300N , 0072100E - 475000N , 0070900E<br>475000N , 0070000E - 480700N , 0070000E | FL 145<br>FL 115 | Activités de vol à voile réservées aux Comités régionaux Alsace et Franche Comté.<br>Activable 25 jours par an maximum, SR-30 à SS+30 accordé selon protocole.<br>IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de Bâle Info 130.9 MHz<br>ATIS Bâle : 127.880 MHz. |
| **LF-R 127 B VOSGES**<br>480700N , 0070000E - 480700N , 0072100E<br>480300N , 0072100E - 475000N , 0070900E<br>475000N , 0070000E - 480700N , 0070000E | FL 195<br>FL 145 | Activités de vol à voile réservées aux Comités régionaux Alsace et Franche Comté.<br>Activable 25 jours par an maximum SAM : 1000 à CS DIM et JF : LS-30 à 1600 SUM : -1 HR accordé selon protocole<br>IFR/VFR/CAM : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de Bâle Info 130.9 MHz<br>ATIS Bâle : 127.880 MHz. |

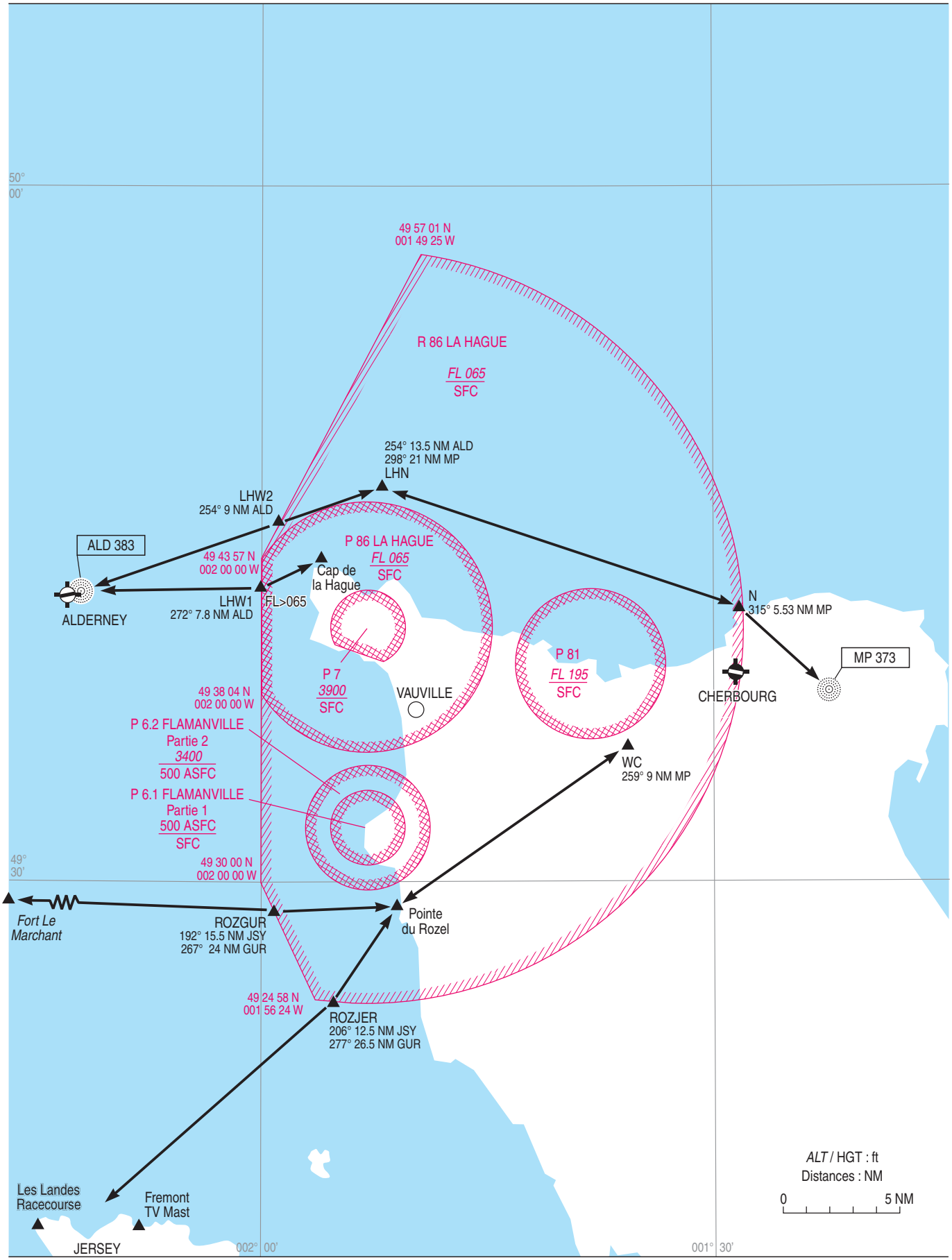

© Service de l'Information Aéronautique, France

| NOM OU IDENTIFICATION<br>LIMITES LATERALES<br>*Name or identification*<br>*Lateral limits* | LIMITE SUP.<br>LIMITE INF.<br>*Upper limit*<br>*Lower limit* | NATURE DE LA RESTRICTION<br>OU DU DANGER<br>*Type of restriction or danger* |
|---|---|---|
| **LF-R 213 NORD-EST (1)** | | Contournement obligatoire.<br>Zone dédiée à la réalisation des exercices caractéristiques de la Défense pour l'entraînement à la pénétration très basse altitude et aux attaques air/sol tous temps.<br>Activable à J - 30 par NOTAM.<br>Activité réelle connue de : CDC de Cinq Mars la Pile (RAKI RADAR 119.700) ou CDC de Drachenbronn (RIESLING RADAR) si réactivé, à défaut CDC de remplacement, ST DIZIER APP, OCHEY APP, LUXEUIL APP, ETAIN APP, PARIS ACC/FIC, SIV SEINE, VATRY INFO, LORRAINE TWR, SIV BALE, SIV STRASBOURG, ATIS STRASBOURG et ATIS BALE.<br>(1) Voir carte ENR5.1.5.1 - ZONE LF-R 213,et ENR 5.1.5.1 D pour conditions de pénétration et mesures particulières. |
| **LF-R 213 NORD-EST A**<br>49°18'26"N, 005°07'45"E - 49°15'59"N, 005°31'20"E<br>49°13'59"N, 005°50'00"E - 49°00'00"N, 005°50'00"E<br>48°57'30"N, 005°54'30"E - 48°45'11"N, 006°15'32"E<br>48°33'00"N, 005°57'28"E - 48°22'40"N, 005°58'20"E<br>48°19'30"N, 005°51'40"E - 48°05'12"N, 005°23'55"E<br>48°01'09"N, 005°15'57"E - 48°03'14"N, 005°08'20"E<br>48°23'46"N, 004°20'23"E - 48°34'53"N, 004°11'14"E<br>48°49'33"N, 004°11'03"E - 49°02'06"N, 004°10'25"E<br>49°07'23"N, 004°10'25"E - 49°11'30"N, 004°25'00"E<br>49°17'00"N, 004°45'00"E - 49°18'26"N, 005°07'45"E. | FL 115<br>250 ft ASFC | A l'exclusion des zones LF-R 175A de SUIPPES, LF-R 3 B de VOUZIERS-SECHAULT et LF-R 6 A et B de MAILLY.<br>Plancher FL 065 dans les limites latérales de la TMA 4 SEINE et FL 055 dans les limites latérales de la LF-R 213 Nord-Est C. |
| **LF-R 213 NORD-EST B**<br>48°45'11"N, 006°15'32"E - 48°43'30"N, 006°18'26"E<br>48°44'48"N, 006°19'42"E - 48°31'46"N, 006°49'28"E<br>47°59'39"N, 006°48'30"E - 47°50'00"N, 006°48'30"E<br>47°54'00"N, 006°25'00"E - 47°45'30"N, 006°23'06"E<br>48°01'09"N, 005°15'57"E - 48°05'12"N, 005°23'55"E<br>48°19'30"N, 005°51'40"E - 48°22'40"N, 005°58'20"E<br>48°33'00"N, 005°57'28"E - 48°45'11"N, 006°15'32"E. | FL 115<br>250 ft ASFC | Plancher 6500 ft AMSL à l'Est de l'axe LUL - MIRGU - OBORN de l'AWY R 112. |
| **LF-R 213 NORD-EST C**<br>49°18'26"N, 005°07'45"E - 49°15'59"N, 005°31'20"E<br>49°13'59"N, 005°50'00"E - 49°00'00"N, 005°50'00"E<br>48°50'53"N, 005°42'25"E - 48°50'53"N, 005°23'55"E<br>49°18'26"N, 005°07'45"E. | FL 055<br>250 ft ASFC | A l'exclusion de la CTR Etain |
| | | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ZONES PROVISOIREMENT INACTIVES
*Temporarily Inactive Zones*

### ZONES LF-P 86 et / *and* R 86 LA HAGUE

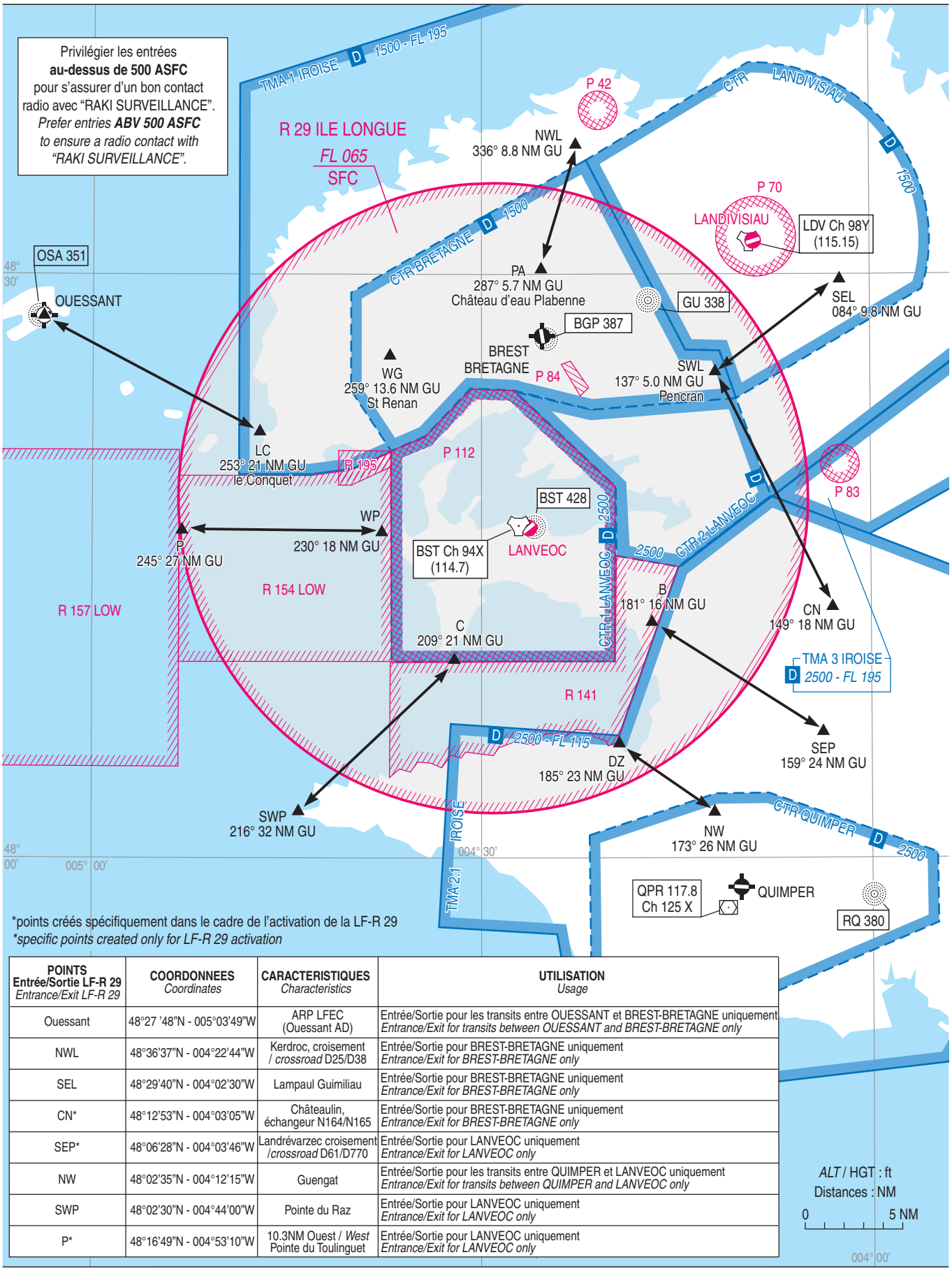





© SIA

## ZONES PROVISOIREMENT INACTIVES
*Temporarily inactive zones*

### ZONE LF-R 29 ILE LONGUE




*points créés spécifiquement dans le cadre de l'activation de la LF-R 29
**specific points created only for LF-R 29 activation*

| POINTS Entrée/Sortie LF-R 29 *Entrance/Exit LF-R 29* | COORDONNEES *Coordinates* | CARACTERISTIQUES *Characteristics* | UTILISATION *Usage* |
|---|---|---|---|
| Ouessant | 48°27 '48"N - 005°03'49"W | ARP LFEC (Ouessant AD) | Entrée/Sortie pour les transits entre OUESSANT et BREST-BRETAGNE uniquement *Entrance/Exit for transits between OUESSANT and BREST-BRETAGNE only* |
| NWL | 48°36'37"N - 004°22'44"W | Kerdroc, croisement / *crossroad* D25/D38 | Entrée/Sortie pour BREST-BRETAGNE uniquement *Entrance/Exit for BREST-BRETAGNE only* |
| SEL | 48°29'40"N - 004°02'30"W | Lampaul Guimiliau | Entrée/Sortie pour BREST-BRETAGNE uniquement *Entrance/Exit for BREST-BRETAGNE only* |
| CN* | 48°12'53"N - 004°03'05"W | Châteaulin, échangeur N164/N165 | Entrée/Sortie pour BREST-BRETAGNE uniquement *Entrance/Exit for BREST-BRETAGNE only* |
| SEP* | 48°06'28"N - 004°03'46"W | Landrévarzec croisement /*crossroad* D61/D770 | Entrée/Sortie pour LANVEOC uniquement *Entrance/Exit for LANVEOC only* |
| NW | 48°02'35"N - 004°12'15"W | Guengat | Entrée/Sortie pour les transits entre QUIMPER et LANVEOC uniquement *Entrance/Exit for transits between QUIMPER and LANVEOC only* |
| SWP | 48°02'30"N - 004°44'00"W | Pointe du Raz | Entrée/Sortie pour LANVEOC uniquement *Entrance/Exit for LANVEOC only* |
| P* | 48°16'49"N - 004°53'10"W | 10.3NM Ouest / *West* Pointe du Toulinguet | Entrée/Sortie pour LANVEOC uniquement *Entrance/Exit for LANVEOC only* |

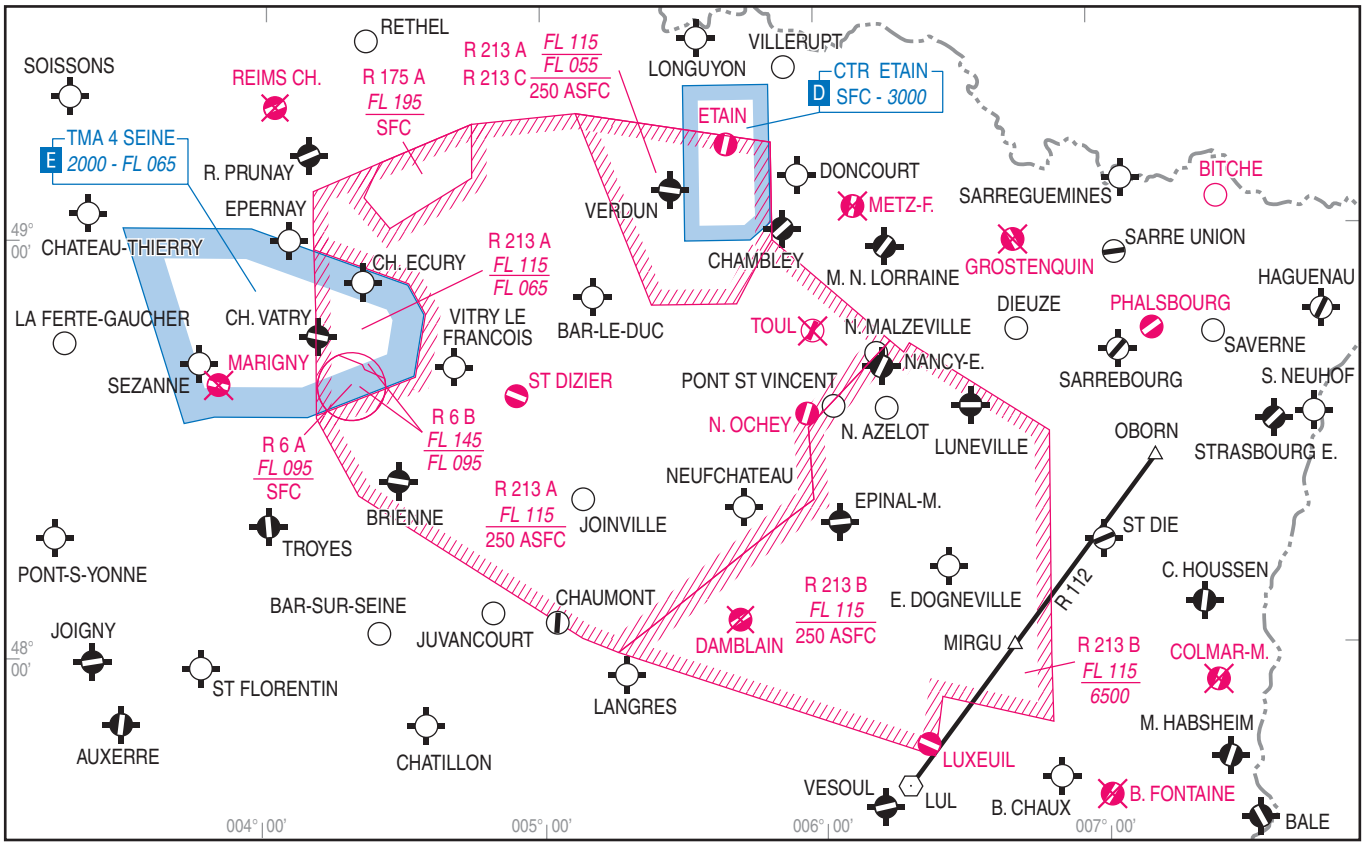


© SIA

## ZONES PROVISOIREMENT INACTIVES

*Temporarily inactive airspaces*

### ZONES LF-R 213 A-B-C




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
0 — 30 NM



© SIA

## ENR 5.1-5-2 TMA PARIS - ACTIVITÉ VÉLIVOLE - ZONES R3000

*GLIDER ACTIVITY WITHIN TMA PARIS - ZONES R3000*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3100 A** | **BEYNES** | | | |
| 48°53'37"N , 001°47'47"E - 48°50'42"N , 001°52'57"E - 48°49'44"N , 001°52'14"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°53'37"N , 001°47'47"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3100 B** | **BEYNES** | | | |
| 48°53'57"N , 001°46'08"E - 48°53'37"N , 001°47'47"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3100 C** | **BEYNES** | | | |
| 48°52'33"N , 001°45'46"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°47'29"N , 001°40'35"E - 48°52'33"N , 001°45'46"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3100 D** | **BEYNES** | | | |
| 48°56'34"N , 001°32'46"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E - 48°52'33"N , 001°45'46"E - 48°47'29"N , 001°40'35"E - 48°47'37"N , 001°35'32"E - 48°47'49"N , 001°28'18"E - 48°56'34"N , 001°32'46"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte.<br>Activité voltige restreinte N°6202<br>Limited gliding activity.<br>Limited aerobatic activity NR6202. | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3100 E** | **BEYNES** | | | |
| 48°57'49"N , 001°26'18"E - 48°56'34"N , 001°32'46"E - 48°47'49"N , 001°28'18"E - 48°47'53"N , 001°25'21"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 48°57'49"N , 001°26'18"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3100 F** | **BEYNES** | | | |
| 48°47'49"N , 001°28'18"E - 48°47'37"N , 001°35'32"E - 48°44'45"N , 001°26'44"E - 48°47'49"N , 001°28'18"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3100 G** | **BEYNES** | | | |
| 48°47'53"N , 001°25'21"E - 48°47'49"N , 001°28'18"E - 48°44'45"N , 001°26'44"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°47'53"N , 001°25'21"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3100 H** | **BEYNES** | | | |
| 48°59'59"N , 001°34'30"E - 48°57'51"N , 001°45'16"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E - 48°56'34"N , 001°32'46"E - 48°59'59"N , 001°34'30"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3100 J** | **BEYNES** | | | |
| 48°53'57"N , 001°46'08"E - 48°53'37"N , 001°47'47"E - 48°50'42"N , 001°52'57"E - 48°49'44"N , 001°52'14"E - 48°47'15"N , 001°44'22"E - 48°53'57"N , 001°46'08"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3100 K** | **BEYNES** | | | |
| 49°01'19"N , 001°27'44"E - 48°59'59"N , 001°34'30"E - 48°56'34"N , 001°32'46"E - 48°57'49"N , 001°26'18"E - 49°01'19"N , 001°27'44"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3100 L** | **BEYNES** | | | |
| 48°47'53"N , 001°25'21"E - 48°47'49"N , 001°28'18"E - 48°47'18"N , 001°28'01"E - 48°45'45"N , 001°25'25"E - 48°47'53"N , 001°25'21"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3100 M** | **BEYNES** | | | |
| 49°01'19"N , 001°27'44"E - 49°00'49"N , 001°34'56"E - 48°56'34"N , 001°32'46"E - 48°57'49"N , 001°26'18"E - 49°01'19"N , 001°27'44"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3100 N** | **BEYNES** | | | |
| 49°01'19"N , 001°27'44"E - 48°59'59"N , 001°34'30"E - 48°56'34"N , 001°32'46"E - 48°57'49"N , 001°26'18"E - 49°01'19"N , 001°27'44"E | FL 065<br>----------<br>FL 055 | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity. | Gestionnaires : DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Pendant activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrators: DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLACOUBLAY APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT: avoidance mandatory<br>- VFR: entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on:<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3101 A** | **BUNO** | | | |
| 48°27'21"N , 002°48'48"E - 48°27'21"N , 002°58'42"E - 48°22'36"N , 002°53'06"E - 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°27'21"N , 002°48'48"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3101 B** | **BUNO** | | | |
| 48°27'21"N , 002°48'48"E - 48°22'38"N , 002°44'50"E - 48°22'41"N , 002°08'12"E - 48°22'43"N , 002°08'56"E - 48°23'48"N , 002°42'09"E - 48°27'21"N , 002°48'48"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3101 C** | **BUNO** | | | |
| 48°25'08"N , 002°07'23"E - 48°24'23"N , 002°23'45"E - 48°23'48"N , 002°42'09"E - 48°22'43"N , 002°08'56"E - 48°25'08"N , 002°07'23"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3101 D** | **BUNO** | | | |
| 48°25'17"N , 002°03'59"E - 48°25'08"N , 002°07'23"E - 48°22'43"N , 002°08'56"E - 48°22'41"N , 002°08'12"E - 48°22'41"N , 002°04'01"E - 48°25'17"N , 002°03'59"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP | Activité vélivole restreinte<br>Activité de voltige restreinte<br>Limited gliding activity<br>Limited aerobatics activity. | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3102 A** | **COMPIEGNE** | | | |
| 49°26'00"N , 002°44'27"E - 49°26'00"N , 002°56'00"E - 49°23'32"N , 002°47'52"E - 49°24'22"N , 002°45'26"E - 49°26'00"N , 002°44'27"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 3102V lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de DE GAULLE APP.<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Except LF-R 3102V area when active.<br>Activity known on DE GAULLE APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3102 B** | **COMPIEGNE** | | | |
| 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'00"N , 002°56'00"E - 49°26'00"N , 002°44'27"E - 49°26'00"N , 002°43'00"E - 49°27'39"N , 002°41'43"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 3102V lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de DE GAULLE APP.<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Except LF-R 3102V area when active.<br>Activity known on DE GAULLE APP. |
| **LF R 3102 C** | **COMPIEGNE** | | | |
| 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°23'59"N , 003°09'45"E - 49°23'12"N , 003°05'08"E - 49°26'00"N , 002°56'00"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E | FL 075<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 3102V lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de DE GAULLE APP.<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Except LF-R 3102V area when active.<br>Activity known on DE GAULLE APP. |
| **LF R 3102 D** | **COMPIEGNE** | | | |
| 49°42'53"N , 003°29'05"E - 49°28'40"N , 003°37'01"E - 49°26'53"N , 003°26'34"E - 49°28'07"N , 003°18'53"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°30'38"N , 002°42'32"E - 49°38'07"N , 002°44'38"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°36'09"N , 002°58'35"E - 49°36'43"N , 003°06'21"E - 49°40'00"N , 003°14'11"E - 49°42'53"N , 003°29'05"E | FL 075<br>----------<br>FL 065 | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3102 E** | **COMPIEGNE** | | | |
| 49°28'07"N , 003°18'53"E - 49°26'53"N , 003°26'34"E - 49°25'44"N , 003°19'48"E - 49°23'59"N , 003°09'45"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°28'07"N , 003°18'53"E | FL 075<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3102 V** | **COMPIEGNE** | | | |
| 49°26'01"N , 002°44'27"E - arc horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 49°26'01"N , 002°48'17"E ( ARP COMPIEGNE ) - 49°24'38"N , 002°51'28"E - 49°23'32"N , 002°47'52"E - 49°24'22"N , 002°45'26"E - 49°26'01"N , 002°44'27"E | FL 065<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation : SAT, SUN and HOL : 1000-SS (SUM : - 1HR) and according to protocol. | Activité vélivole restreinte.<br>Activité de voltige restreinte N°6053.<br>Limited gliding activity.<br>Limited aerobatics activity NR6053. | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de DE GAULLE APP.<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on DE GAULLE APP. |
| **LF R 3103 A** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°52'43"N , 002°58'43"E - 48°52'31"N , 002°59'25"E - 48°49'59"N , 002°53'58"E - 48°51'48"N , 002°54'09"E - 48°52'43"N , 002°58'43"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 B** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°52'31"N , 002°59'25"E - 48°50'45"N , 003°05'35"E - 48°46'40"N , 002°58'48"E - 48°44'08"N , 002°57'29"E - 48°49'59"N , 002°53'58"E - 48°52'31"N , 002°59'25"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3103 C** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°48'35"N , 003°30'03"E - 48°47'25"N , 003°12'47"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E - 48°41'12"N , 003°05'29"E - 48°36'12"N , 002°58'34"E - 48°41'54"N , 002°56'19"E - 48°47'52"N , 003°04'00"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>-ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with |
| **LF R 3103 D** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°41'12"N , 003°05'29"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°33'23"N , 002°59'41"E - 48°36'12"N , 002°58'34"E - 48°41'12"N , 003°05'29"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 E** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°49'12"N , 003°39'30"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°41'56"N , 003°30'33"E - 48°36'29"N , 003°09'31"E - 48°29'28"N , 003°01'13"E - 48°33'23"N , 002°59'41"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°41'12"N , 003°05'29"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E - 48°46'35"N , 003°11'36"E - 48°45'03"N , 003°13'29"E - 48°45'30"N , 003°30'16"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 48°49'12"N , 003°39'30"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 F** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°54'13"N , 003°02'09"E - 48°54'08"N , 003°02'55"E - 48°49'59"N , 002°53'58"E - 48°51'48"N , 002°54'09"E - 48°52'43"N , 002°58'43"E - 48°54'13"N , 003°02'09"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3103 G** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°54'08"N , 003°02'55"E - 48°53'51"N , 003°05'23"E - 48°51'56"N , 003°02'48"E - 48°50'41"N , 003°00'50"E - 48°46'40"N , 002°58'48"E - 48°41'54"N , 002°56'19"E - 48°49'59"N , 002°53'58"E - 48°54'08"N , 003°02'55"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 H** | **COULOMMIERS** | | | |
| 49°02'04"N , 003°12'48"E - 48°50'54"N , 003°14'20"E - 48°50'45"N , 003°05'35"E - 48°46'40"N , 002°58'48"E - 48°50'41"N , 003°00'50"E - 48°51'56"N , 003°02'48"E - 48°53'51"N , 003°05'23"E - 49°01'57"N , 003°10'25"E - 49°02'04"N , 003°12'48"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 J** | **COULOMMIERS** | | | |
| 49°02'18"N , 003°17'43"E - 48°59'45"N , 003°21'10"E - 48°51'01"N , 003°22'00"E - 48°50'54"N , 003°14'20"E - 49°02'04"N , 003°12'48"E - 49°02'18"N , 003°17'43"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 K** | **COULOMMIERS** | | | |
| 49°06'35"N , 003°27'14"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 48°47'54"N , 003°19'51"E - 48°47'25"N , 003°12'47"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E - 48°32'41"N , 002°58'24"E - 48°41'54"N , 002°56'19"E - 48°46'40"N , 002°58'48"E - 48°50'45"N , 003°05'35"E - 48°50'54"N , 003°14'20"E - 48°51'01"N , 003°22'00"E - 48°59'45"N , 003°21'10"E - 49°02'18"N , 003°17'43"E - 49°06'02"N , 003°17'16"E - 49°06'35"N , 003°27'14"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3103 L** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°47'54"N , 003°19'51"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E - 48°47'25"N , 003°12'47"E - 48°47'54"N , 003°19'51"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 M** | **COULOMMIERS** | | | |
| 48°41'57"N , 003°05'04"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°32'41"N , 002°58'24"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3103 N** | **COULOMMIERS** | | | |
| 49°07'15"N , 003°39'43"E - 49°06'21"N , 003°39'42"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°41'56"N , 003°30'33"E - 48°36'29"N , 003°09'31"E - 48°25'43"N , 002°56'46"E - 48°30'20"N , 002°54'10"E - 48°32'41"N , 002°58'24"E - 48°37'39"N , 003°07'26"E - 48°41'57"N , 003°05'04"E - 48°47'54"N , 003°19'51"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E - 49°06'35"N , 003°27'14"E - 49°07'15"N , 003°39'43"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with |
| **LF R 3103 P** | **COULOMMIERS** | | | |
| 49°02'18"N , 003°17'43"E - 48°59'45"N , 003°21'10"E - 48°51'01"N , 003°22'00"E - 48°50'54"N , 003°14'20"E - 48°50'45"N , 003°05'35"E - 48°51'56"N , 003°02'48"E - 48°53'51"N , 003°05'23"E - 49°01'57"N , 003°10'25"E - 49°02'04"N , 003°12'48"E - 49°02'18"N , 003°17'43"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalité protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>Possible activation SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3104 A** | **MANTES** | | | |
| 49°03'35"N , 001°36'22"E - 49°02'47"N , 001°45'10"E - 49°01'16"N , 001°44'32"E - 48°57'51"N , 001°45'16"E - 48°59'59"N , 001°34'30"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 3104V lorsqu'elle est active.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>Except LF-R 3104V area when active.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity provided by :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3104 B** | **MANTES** | | | |
| 49°04'22"N , 001°29'00"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E - 48°59'59"N , 001°34'30"E - 49°01'19"N , 001°27'44"E - 49°04'22"N , 001°29'00"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3104 C** | **MANTES** | | | |
| 49°13'34"N , 001°49'47"E - 49°11'17"N , 001°53'23"E - 49°06'22"N , 001°48'08"E - 49°02'23"N , 001°49'10"E - 49°02'47"N , 001°45'10"E - 49°13'34"N , 001°49'47"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3104 D** | **MANTES** | | | |
| 49°15'31"N , 001°40'46"E - 49°14'55"N , 001°48'17"E - 49°14'26"N , 001°48'24"E - 49°13'34"N , 001°49'47"E - 49°02'47"N , 001°45'10"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E - 49°15'31"N , 001°40'46"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 3104V lorsqu'elle est active.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>Except LF-R 3104V area when active.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3104 E** | **MANTES** | | | |
| 49°16'20"N , 001°30'38"E - 49°15'31"N , 001°40'46"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E - 49°04'22"N , 001°29'00"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°16'20"N , 001°30'38"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3104 F** | **MANTES** | | | |
| 49°23'16"N , 001°46'09"E - 49°14'55"N , 001°48'17"E - 49°15'31"N , 001°40'46"E - 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°23'16"N , 001°46'09"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3104 G** | **MANTES** | | | |
| 49°23'16"N , 001°46'09"E - 49°14'26"N , 001°48'24"E - 49°13'34"N , 001°49'47"E - 49°00'10"N , 001°44'03"E - 49°00'49"N , 001°34'56"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E - 49°07'57"N , 001°37'58"E - 49°13'15"N , 001°39'56"E - 49°22'31"N , 001°43'23"E - 49°23'16"N , 001°46'09"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 3104V lorsqu'elle est active.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>Except LF-R 3104V area when active.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3104 H** | **MANTES** | | | |
| 49°16'24"N , 001°32'22"E - 49°13'15"N , 001°39'56"E - 49°07'57"N , 001°37'58"E - 49°16'24"N , 001°32'22"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3104 J** | **MANTES** | | | |
| 49°16'58"N , 001°31'59"E - 49°16'24"N , 001°32'22"E - 49°07'57"N , 001°37'58"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E - 49°00'49"N , 001°34'56"E - 49°01'19"N , 001°27'44"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 49°15'09"N , 001°28'05"E - 49°16'58"N , 001°31'59"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3104 K** | **MANTES** | | | |
| 49°16'24"N , 001°32'22"E - 49°14'26"N , 001°48'24"E - 49°13'34"N , 001°49'47"E - 49°08'15"N , 001°47'30"E - 49°07'57"N , 001°37'58"E - 49°13'15"N , 001°39'56"E - 49°16'24"N , 001°32'22"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3104 V** | **MANTES** | | | |
| 49°05'10"N , 001°41'27"E - 49°04'00"N , 001°42'12"E - 49°02'15"N , 001°38'42"E - 49°02'14"N , 001°35'40"E - 49°03'35"N , 001°36'22"E - 49°05'08"N , 001°36'56"E - 49°05'10"N , 001°41'27"E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | Possible activation 0900-SS (SUM : -1HR) according to protocol. | Activité vélivole restreinte.<br>Activité de voltige estreinte N°6205.<br>Limited gliding activity.<br>Limited aerobatics activity NR6205. | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on :<br>- DE GAULLE APP<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3105 A** | **SOISSONS** | | | |
| 49°23'00"N , 003°09'53"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E - 49°16'51"N , 003°23'14"E - 49°15'37"N , 003°16'06"E - 49°14'44"N , 003°11'02"E - 49°23'00"N , 003°09'53"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3105 B** | **SOISSONS** | | | |
| 49°28'07"N , 003°18'53"E - 49°26'53"N , 003°26'34"E - 49°26'42"N , 003°27'42"E - 49°08'26"N , 003°39'44"E - 49°07'15"N , 003°39'43"E - 49°06'35"N , 003°27'14"E - 49°16'51"N , 003°23'14"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E - 49°23'00"N , 003°09'53"E - 49°23'59"N , 003°09'45"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°28'07"N , 003°18'53"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>Possible activation from SR-30 to SS+30 according to protocol<br>Activity known on:<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>A l'exclusion de la zone R 3102 E lorsqu'elle est active.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>-IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reseverved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests. This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Except for R 3102 E when active |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3105 C** | **SOISSONS** | | | |
| 49°16'51"N , 003°23'14"E - 49°06'35"N , 003°27'14"E - 49°06'02"N , 003°17'16"E - 49°15'37"N , 003°16'06"E - 49°16'51"N , 003°23'14"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte<br>Limited gliding activity | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>-IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reseverved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests. This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3105 D** | **SOISSONS** | | | |
| 49°23'00"N , 003°09'53"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E - 49°06'35"N , 003°27'14"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 49°06'02"N , 003°17'16"E - 49°15'37"N , 003°16'06"E - 49°14'44"N , 003°11'02"E - 49°23'00"N , 003°09'53"E | FL 055<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP.<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>A l' exclusion de la zone R 3103 K lorsqu'elle est active.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Except for parts interfering with MANTES R 3103 K when active. |
| **LF R 3105 E** | **SOISSONS** | | | |
| 49°28'07"N , 003°18'53"E - 49°25'44"N , 003°19'48"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E - 49°23'00"N , 003°09'53"E - 49°23'59"N , 003°09'45"E - 49°26'15"N , 003°09'28"E - 49°28'07"N , 003°18'53"E | FL 055<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP.<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity. | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>A l'exclusion de la zone R 3102 E lorsqu'elle est active.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Except for parts interfering with R 3102 E when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3105 F** | **SOISSONS** | | | |
| 49°28'07"N , 003°18'53"E - 49°26'53"N , 003°26'34"E - 49°26'42"N , 003°27'42"E - 49°08'26"N , 003°39'44"E - 49°07'15"N , 003°39'43"E - 49°06'21"N , 003°39'42"E - 48°44'12"N , 003°39'25"E - 48°41'56"N , 003°30'33"E - 48°48'35"N , 003°30'03"E - 49°02'00"N , 003°29'00"E - 49°06'35"N , 003°27'14"E - 49°19'00"N , 003°22'23"E - 49°25'44"N , 003°19'48"E - 49°28'07"N , 003°18'53"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP.<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity | DE GAULLE APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>A l'exclusion des zones R 3102 E et R 3103 N lorsqu'elles sont actives.<br>DE GAULLE APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with.<br>Except for parts interfering with R 3102 E and 3103 N when active. |
| **LF R 3106 A** | **BAILLEAU** | | | |
| 48°36'24"N , 001°34'34"E - 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°25'51"N , 001°48'38"E - 48°25'47"N , 001°47'21"E - 48°25'58"N , 001°39'40"E - 48°29'54"N , 001°33'08"E - 48°36'24"N , 001°34'34"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation from SR-30 to SS+30 and according to protocol. | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity | Gestionnaire : ORLY APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 3106V lorsqu'elle est active.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère. Activité connue de :<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP<br>Administrator : ORLY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>Except LF-R 3106V area when active.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with. Activity known on :<br>- ORLY APP<br>- VILLACOUBLAY APP |
| **LF R 3106 B** | **BAILLEAU** | | | |
| 48°32'48"N , 001°40'34"E - 48°26'01"N , 001°52'39"E - 48°25'51"N , 001°48'38"E - 48°32'48"N , 001°40'34"E | FL 065<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 and according to protocol.<br>Activity known on :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reseverved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3106 C** | **BAILLEAU** | | | |
| 48°26'01"N , 001°52'39"E - 48°25'46"N , 001°53'07"E - 48°25'22"N , 002°01'58"E - 48°22'40"N , 001°59'56"E - 48°22'39"N , 001°52'19"E - 48°25'51"N , 001°48'38"E - 48°26'01"N , 001°52'39"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 and according to protocol.<br>Activity known on :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity. | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reseverved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3106 D** | **BAILLEAU** | | | |
| 48°25'22"N , 002°01'58"E - 48°25'17"N , 002°03'59"E - 48°22'41"N , 002°04'01"E - 48°22'40"N , 001°59'56"E - 48°25'22"N , 002°01'58"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30 et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>Possible activation from SR- 30 to SS+30 and according to protocol.<br>Activity known on :<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP | Activité vélivole restreinte<br>Activité de voltige restreinte.<br>Limited gliding and aerobatics activities | ORLY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>ORLY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>-VFR : Entry strictly reseverved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitute itself to Cass A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3106 V** | **BAILLEAU** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°30'53"N , 001°38'19"E ( ARP BAILLEAU ) | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Possible activation SR-SS and according to protocol. | Activité vélivole restreinte.<br>Activité de voltige restreinte N°6440.<br>Limited gliding activity.<br>Limited aerobatics activity NR6440. | Gestionnaire : ORLY APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère. Activité connue de ORLY APP.<br>Administrator : ORLY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory.<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duly informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with. Activity known on ORLY APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3107** | **CHAVENAY** | | | |
| 48°50'27"N , 001°57'37"E - 48°50'40"N , 001°57'41"E - 48°50'22"N , 001°59'32"E - 48°50'09"N , 001°59'27"E - 48°50'27"N , 001°57'37"E | 3500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable HJ exclusivement.<br>LUN-VEN : 0800-1830<br>SAM, DIM, JF : 1000-1830<br>(ETE - 1 HR) et selon modalités protocolaires.<br>Activité connue de :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>CHAVENAY TWR<br>Only HJ activation.<br>MON- FRI : 0800- 1830<br>SAT, SUN, HOL : 1000-1830<br>(SUM - 1 HR) according to protocol.<br>Activity known on :<br>DE GAULLE APP<br>ORLY APP<br>VILLACOUBLAY APP<br>CHAVENAY TWR | Activité de voltige restreinte<br>Limited aerobatics activity | DE GAULLE APP, ORLY APP et VILLACOUBLAY APP<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux usagers autorisés par la DSAC Nord, signataires d'un protocole avec les organismes gestionnaires.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>DE GAULLE APP, ORLY APP and VILLACOUBLAY APP<br>Throughout activation:<br>- IFR and OAT : Avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for users authorised by French Aviation Authority DSAC Nord, which signed a protocol with managing authorities<br>This area substitute itself to class A airspace parts which it interferes with. |
| **LF R 3109 A** | **LA FERTE ALAIS** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°29'58"N , 002°19'48"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | Possible activation :<br>0800-1100<br>1300-1800<br>(SUM -1HR) and according to protocol<br>Daytime only | Activité de voltige restreinte N°6216.<br>Limited aerobatics activity NR6216. | Gestionnaire : ORLY APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de ORLY APP.<br>Administrator : ORLY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duty informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on ORLY APP. |
| **LF R 3109 B** | **LA FERTE ALAIS** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°29'58"N , 002°19'48"E | 4000ft AMSL<br>----------<br>3000ft AMSL | Possible activation :<br>0800-1100<br>1300-1800<br>(SUM -1HR) and according to protocol<br>Daytime only | Activité de voltige restreinte N°6216.<br>Limited aerobatics activity NR6216. | Gestionnaire : ORLY APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de ORLY APP.<br>Administrator : ORLY APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duty informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity known on ORLY APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3110** | **PERSAN** | | | |
| 49°10'56"N , 002°17'16"E - 49°11'42"N , 002°17'50"E - 49°12'22"N , 002°20'19"E - 49°11'09"N , 002°22'01"E - 49°10'18"N , 002°20'32"E - 49°09'52"N , 002°17'58"E - 49°10'56"N , 002°17'16"E | 3000ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Possible activation :<br>SUM : MON-FRI : 0700-1000, 1100-1800. SAT : 0700-1000, 1200-1700. SUN : 0800-1000, 1300-1700.<br>WIN : MON-FRI : 0800-1100, 1200-SS. SAT : 0800-1100, 1200-SS. SUN : 0900-1100, 1300-SS.<br>and according to protocol. | Activité de voltige restreinte N°6204.<br>Limited aerobatics activity NR6204. | Gestionnaire : DE GAULLE APP.<br>Pendant l'activation de la zone :<br>- IFR et CAM : contournement obligatoire.<br>- VFR : pénétration strictement réservée aux pilotes des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme gestionnaire et à leurs invités dûment instruits.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Activité connue de :<br>- DE GAULLE APP<br>- LE BOURGET INFO/APP<br>Administrator : DE GAULLE APP.<br>Throughout activation :<br>- IFR and OAT : avoidance mandatory<br>- VFR : entry strictly reserved for pilots of flying clubs which signed a protocol with the managing authority and their duty informed guests.<br>This area substitutes itself to Class A airspace parts which it interferes with.<br>Activity provided by :<br>- DE GAULLE APP<br>- LE BOURGET INFO/APP |
| **LF R 3111 A** | **BIEVRES** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°45'36"N , 002°12'32"E | 5000ft AMSL<br>----------<br>2000ft AMSL | Possible activation SR-SS | Activité de parachutage n°253<br>Parachute activity n°253 | Gestionnaires : ORLY APP et VILLA APP.<br>Pendant l'activation de la zone, CAG et CAM : contournement obligatoire sauf les ACFT :<br>- participant à l'activité de parachutage selon protocole<br>- en CAG IFR autorisés par les organismes gestionnaires<br>- assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone après contact radio préalable avec l'un des organismes gestionnaires.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Services correspondant à la classe d'espace C et rendus par ORLY APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- ORLY APP<br>- VILLA TWR<br>- VILLA APP<br>- CDG APP<br>Administrators : ORLY APP and VILLA APP.<br>When active, GAT and OAT : avoidance mandatory except for ACFT :<br>- taking part in the parachute activities according to protocol<br>- in GAT IFR authorized by administrators<br>- carrying out assistance, rescue or public safety missions when their mission does not allow the avoidance, after prior radio contact with one of the administrators.<br>This area substitutes itself to A-class airspace parts it interferes with.<br>Services corresponding to C class airspace and provided by ORLY APP.<br>Activity known on :<br>- ORLY APP<br>- VILLA TWR<br>- VILLA APP<br>- CDG APP |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3111 B** | **BIEVRES** | | | |
| cercle de 1 NM de rayon centré sur 48°45'36"N , 002°12'32"E | FL 090<br>----------<br>5000ft AMSL | Possible activation SR-SS | Activité de parachutage n°253<br>Parachute activity n°253 | Gestionnaires : CDG APP, ORLY APP et VILLA APP.<br>Pendant l'activation de la zone, CAG et CAM : contournement obligatoire sauf les ACFT :<br>- participant à l'activité de parachutage selon protocole<br>- en CAG IFR autorisés par les organismes gestionnaires<br>- assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone après contact radio préalable avec l'un des organismes gestionnaires.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Services correspondant à la classe d'espace C et rendus par ORLY APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- CDG APP<br>- ORLY APP<br>- VILLA TWR<br>- VILLA APP<br>Administrators : CDG APP, ORLY APP and VILLA APP.<br>When active, GAT and OAT : avoidance mandatory except for ACFT :<br>- taking part in the parachute activities according to protocol<br>- in GAT IFR authorized by administrators<br>- carrying out assistance, rescue or public safety missions when their mission does not allow the avoidance, after prior radio contact with one of the administrators.<br>This area substitutes itself to A-class airspace parts it interferes with.<br>Services corresponding to class C airspace and provided by ORLY APP.<br>Activity known on :<br>- CDG APP<br>- ORLY APP<br>- VILLA TWR<br>- VILLA APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3112** | **SATORY** | | | |
| cercle de 1.5 NM de rayon centré sur 48°47'06"N , 002°06'05"E | FL 100<br>----------<br>1500ft AMSL | Possible activation SR-SS | Activités parachutage 360, 369 et 372<br>Parachuting activities 360, 369 and 372 | Gestionnaires : CDG APP, ORLY APP et VILLA APP.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 84 A Domaine de Versailles.<br>Pendant l'activation de la zone, CAG et CAM :<br>contournement obligatoire sauf les ACFT :<br>- participant à l'activité de parachutage selon protocole<br>- en CAG IFR autorisés par les organismes gestionnaires<br>- assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque leur mission ne permet pas le contournement de la zone après contact radio préalable avec l'un des organismes gestionnaires.<br>Cette zone se substitue aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elle interfère.<br>Services correspondant à la classe d'espace C et rendus par CDG APP et ORLY APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- ORLY APP<br>- VILLA TWR<br>- VILLA APP<br>- CDG APP<br>- TOUSSUS TWR<br>- SAINT CYR TWR<br>- MOULINEAUX TWR<br>Administrators: CDG APP, ORLY APP and VILLA APP.<br>Except for LF-R 84 A Domaine de Versailles.<br>When active, GAT and OAT: avoidance mandatory except for:<br>- ACFT taking part in the parachuting activities according to protocol<br>- ACFT in GAT IFR authorized by administrators<br>- ACFT carrying out assistance, rescue or public safety missions when their mission does not allow the avoidance, after prior radio contact with one of the administrators.<br>This area substitutes itself to A-class airspace parts it interferes with.<br>Services corresponding to C-class airspace and provided by CDG APP and ORLY APP.<br>Activity known on:<br>- ORLY APP<br>- VILLA TWR<br>- VILLA APP<br>- CDG APP<br>- TOUSSUS TWR<br>- SAINT CYR TWR<br>- MOULINEAUX TWR |
| **LF R 3200 A** | **Tour du Pin** | | | |
| 45°37'25"N , 005°23'53"E - 45°33'11"N , 005°25'11"E - 45°32'11"N , 005°23'04"E - 45°34'00"N , 005°21'00"E - 45°37'25"N , 005°23'53"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30<br>Possible activation SR-30 to SS+30 | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG/CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3200 B** | **Tour du Pin** | | | |
| 45°33'11"N , 005°25'11"E - 45°29'20"N , 005°27'43"E - 45°29'20"N , 005°26'21"E - 45°32'11"N , 005°23'04"E - 45°33'11"N , 005°25'11"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>3500ft AMSL | Activable SR-30 à SS+30<br>Possible activation SR-30 to SS+30 | Activité vélivole restreinte.<br>Limited gliding activity. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG/CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO;<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |
| **LF R 3201 A** | **Villefranche** | | | |
| 45°58'12"N , 004°44'12"E - 45°55'59"N , 004°43'50"E - 45°47'21"N , 004°42'14"E - 45°43'15"N , 004°42'35"E - 45°43'36"N , 004°41'14"E - 45°52'10"N , 004°38'48"E - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E ( VOR/DME LSE ) - 45°58'12"N , 004°44'12"E | 4500ft AMSL<br>----------<br>2500ft AMSL | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |
| **LF R 3201 B** | **Villefranche** | | | |
| 46°07'25"N , 004°45'45"E - 45°58'12"N , 004°44'12"E - 45°55'59"N , 004°43'50"E - 45°47'21"N , 004°42'14"E - 45°43'15"N , 004°42'35"E - 45°43'36"N , 004°41'14"E - 45°51'14"N , 004°39'04"E - 45°53'58"N , 004°33'08"E - 46°04'41"N , 004°40'22"E - arc horaire de 26.5 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E ( VOR/DME LSE ) - 46°07'25"N , 004°45'45"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |
| **LF R 3202** | **L'Arbresle** | | | |
| 45°53'58"N , 004°33'08"E - 45°51'14"N , 004°39'04"E - 45°43'36"N , 004°41'14"E - 45°40'53"N , 004°39'46"E - 45°40'29"N , 004°36'57"E - 45°44'50"N , 004°35'17"E - 45°52'42"N , 004°32'14"E - 45°53'58"N , 004°33'08"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3203** | **Beaujolais** | | | |
| 46°08'44"N , 004°26'03"E - 45°51'13"N , 004°32'49"E - 45°52'12"N , 004°19'08"E - 46°05'10"N , 004°12'13"E - 46°08'44"N , 004°26'03"E | FL 070<br>----------<br>FL 065 | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |
| **LF R 3204 A** | **Pilat Onde** | | | |
| 45°36'21"N , 004°44'27"E - 45°31'06"N , 004°48'12"E - 45°28'02"N , 004°41'46"E - 45°34'52"N , 004°39'07"E - 45°36'21"N , 004°44'27"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |
| **LF R 3204 B** | **Pilat Onde** | | | |
| 45°34'52"N , 004°39'07"E - 45°28'02"N , 004°41'46"E - 45°24'03"N , 004°33'27"E - 45°32'10"N , 004°29'21"E - 45°34'52"N , 004°39'07"E | FL 100<br>----------<br>FL 065 | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |
| **LF R 3205 A** | **Nord-Est** | | | |
| 46°09'20"N , 005°19'30"E - arc horaire de 26.5 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E ( VOR/DME LSE ) - 46°08'32"N , 005°22'13"E - 45°41'16"N , 005°29'51"E - 45°41'16"N , 005°27'13"E - 46°09'20"N , 005°19'30"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF R 3205 B** | **Sud-Est** | | | |
| 45°41'16"N , 005°29'51"E - 45°30'21"N , 005°33'00"E - 45°30'20"N , 005°30'25"E - 45°41'16"N , 005°27'13"E - 45°41'16"N , 005°29'51"E | FL 065<br>----------<br>4500ft AMSL | Activable selon protocole SR-30 à SS+30.<br>Possible activation SR-30 to SS+30 according to protocol. | Activité vélivole régie par protocole.<br>Gliding activity regulated by protocol. | Gestionnaire : LYON APP<br>CAG et CAM : pénétration après contact radio avec LYON APP, veille radio et transpondeur obligatoire.<br>Services rendus : information de vol et alerte.<br>Lorsqu'elle est active, cette zone se substitue à la portion de l'espace aérien de classe C avec laquelle elle interfère.<br>Activité connue de LYON APP et LYON INFO.<br>Administrator : LYON APP<br>OAT/GAT : entry after radio contact with LYON APP, mandatory radio listening watch and transponder.<br>Services provided : flight information and alert services.<br>When active, this area substitutes itself to class C airspace part which it interferes with.<br>Activity known on LYON APP and LYON INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ESPACE AERIEN REGLEMENTE EN TMA PARIS POUR L'ACTIVITE VELIVOLE

*RESTRICTED AIRSPACE FOR GLIDER ACTIVITY WITHIN PARIS TMA*

**Partie OUEST** / *WEST part*

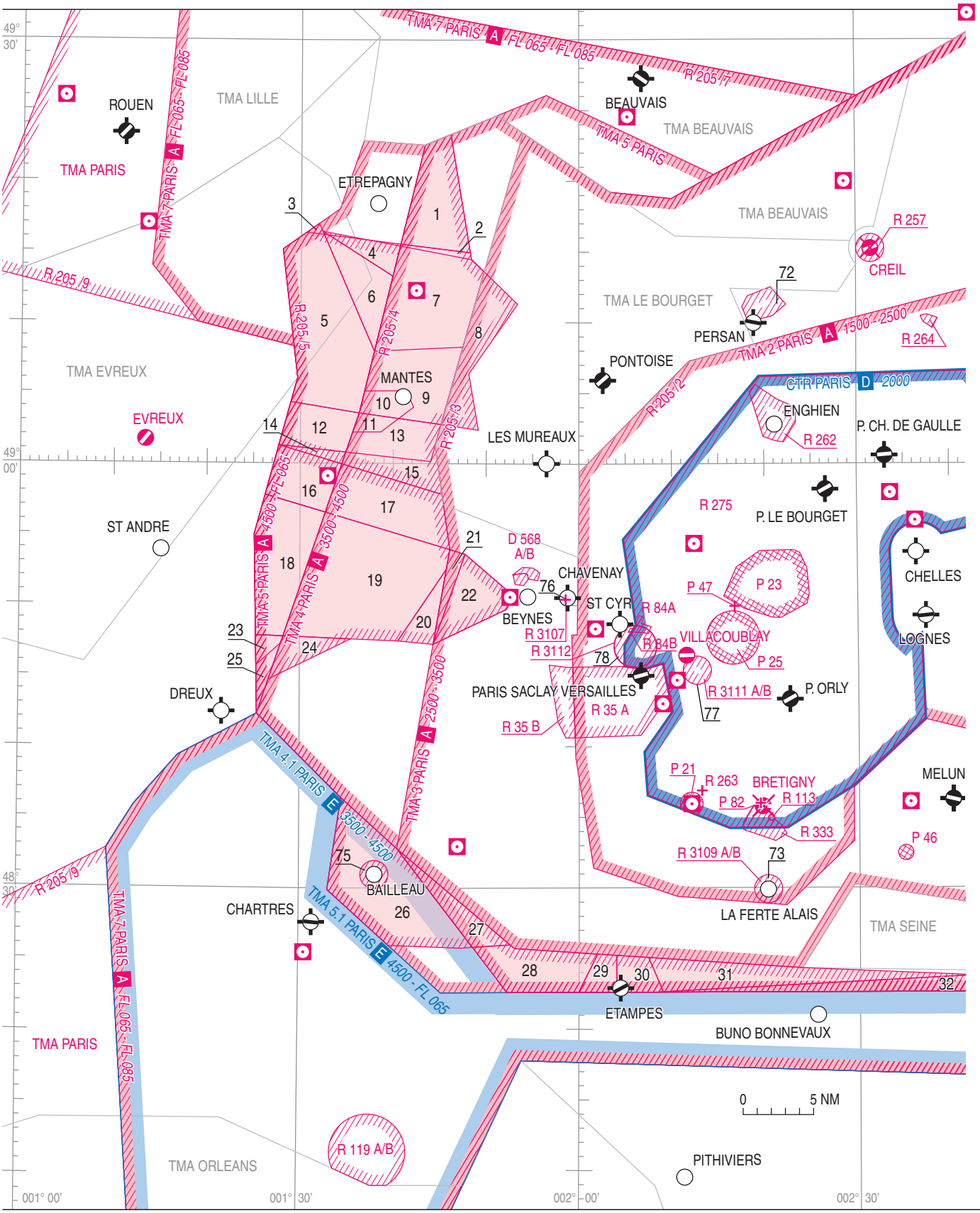
Généralités :

- Les zones réglementées représentées ci-dessous et listées dans l'AIP FRANCE ENR 5.1 se substituent, lorsqu'elles sont actives, aux portions d'espace aérien de classe A interférentes.
- Ces zones sont exclusivement réservées aux usagers vélivoles membres des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme de circulation aérienne compétent.

*General :*

*- When active, the restricted areas described below and listed in AIP FRANCE ENR 5.1, replace the interfering parts of class A airspace.*

*- These areas are exclusively reserved for the gliding members of the flying clubs which signed a protocol with the relevant air traffic organization.*






© SIA

# ESPACE AERIEN REGLEMENTE EN TMA PARIS POUR L'ACTIVITE VELIVOLE

*RESTRICTED AIRSPACE FOR GLIDER ACTIVITY WITHIN PARIS TMA*

**Partie EST** / *EAST part*

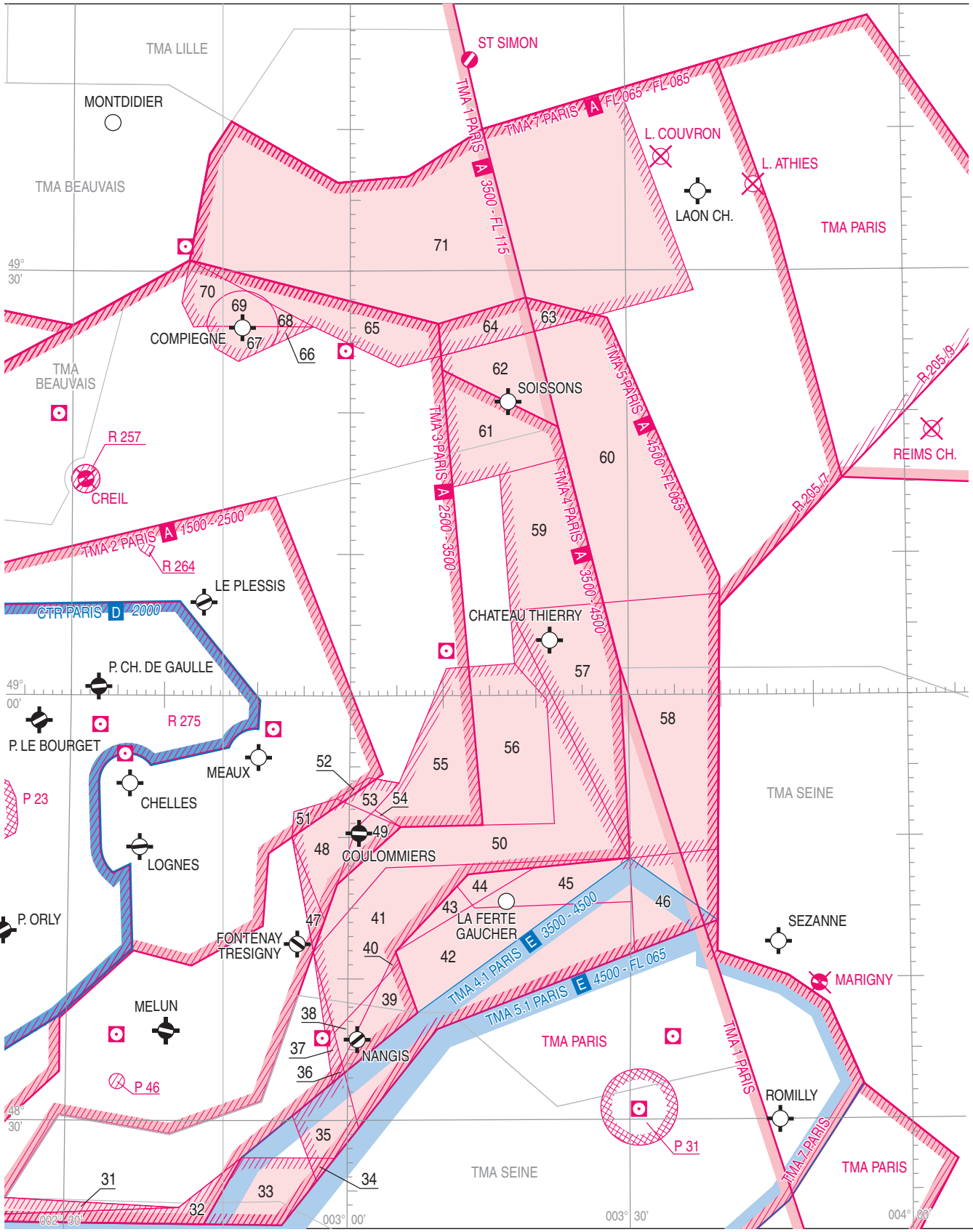
Généralités :

- Les zones réglementées représentées ci-dessous et listées dans l'AIP FRANCE ENR 5.1 se substituent, lorsqu'elles sont actives, aux portions d'espace aérien de classe A interférentes.
- Ces zones sont exclusivement réservées aux usagers vélivoles membres des aéroclubs signataires d'un protocole avec l'organisme de circulation aérienne compétent.

*General :*

*- When active, the restricted areas described below and listed in AIP FRANCE ENR 5.1, replace the interfering parts of class A airspace.*

*- These areas are exclusively reserved for the gliding members of the flying clubs which signed a protocol with the relevant air traffic organization.*






© SIA

# ENR 5.1-5-3 REGLES GENERALES DE PENETRATION DANS LA ZONE LF-R 71

*GENERAL PENETRATION RULES WITHIN LF-R 71 AREA*

**REGLES GENERALES DE PENETRATION DANS LA ZONE LF-R 71**

Pour tout aéronef, en toutes conditions de vol, pénétration sur autorisation de SALON APPROCHE.

Pour les planeurs, avant de pénétrer, transmettre les éléments de vol en donnant la position par rapport à l'axe de voltige le plus proche. Maintenir l'écoute radio et informer SALON APPROCHE en sortant de la zone réglementée LF-R 71.

**Recommandations importantes :**

L'attention des pilotes de planeurs est tout particulièrement attirée sur le danger existant autour des axes publiés où s'exerce une activité d'école et de voltige.

Les pilotes de planeurs doivent mener leur vol de façon à ne pas gêner l'activité des avions militaires travaillant sur leur axe.

***GENERAL PENETRATION RULES WITHIN LF-R 71 AREA***

*For any aircraft, in all flight conditions, penetration only with clearance from SALON APPROACH.*

*For gliders, before penetrating, transmission of flight data with position in relation with the nearest axis is compulsory. Inform SALON APPROACH when leaving the LF-R 71 area.*

***Important notice :***

*Gliders' pilots must pay attention to the danger existing around the published axis where aerobatics and school activity take place.*

*Gliders' pilots must lead their flight to avoid interference with military activity around the axis.*

**DELIMITATIONS DES AXES EN LF-R 71 / *AXIS DEFINITIONS WITHIN LF-R 71***

| **Axes** ***Axis*** | **Délimitations** ***Boundary sites*** | **Sens de dégagement** ***Breaking away headings*** |
|---|---|---|
| 1 | 44°17'00"N - 004°59'00"E / 44°19'30"N - 005°05'00"E | Nord Ouest / *North West* |
| 2 | 44°12'00"N - 004°59'00"E / 44°15'00"N - 005°02'00"E | Sud Est / *South East* |
| 3 | 44°13'00"N - 005°08'00"E / 44°15'00"N - 005°15'00"E | Nord Ouest / *North West* |
| 4 | 44°18'00"N - 005°20'30"E / 44°17'00"N - 005°28'00"E | Sud / *South* |
| 5 | 44°12'00"N - 005°20'30"E / 44°10'00"N - 005°26'00"E | Sud Ouest / *South West* |
| 6 | 44°13'00"N - 005°32'30"E / 44°13'30"N - 005°38'30"E | Nord / *North* |
| 7 | 44°11'00"N - 005°34'00"E / 44°11'00"N - 005°42'30"E | Sud / *South* |
| 8 | 44°08'30"N - 005°46'30"E / 44°08'30"N - 005°53'00"E | Sud / *South* |
| 9 | 44°03'30"N - 005°39'00"E / 44°08'00"N - 005°42'00"E | Sud Est / *South East* |
| 10 | 44°01'30"N - 005°44'30"E / 44°04'00"N - 005°50'00"E | Sud Est / *South East* |
| 11 | 43°57'30"N - 005°56'00"E / 44°01'00"N - 005°57'30"E | Ouest / *West* |
| 12 | 43°48'30"N - 005°53'00"E / 43°53'00"N - 005°55'30"E | Nord Ouest / *North West* |
| 13 | 43°47'00"N - 005°38'00"E / 43°48'30"N - 005°44'00"E | Sud Est / *South East* |
| 14 | 43°44'00"N - 005°50'30"E / 43°46'30"N - 005°57'00"E | Sud Est / *South East* |
| 15 | 43°40'30"N - 005°51'00"E / 43°39'30"N - 005°55'00"E | Sud / *South* |
| 16 | 43°37'00"N - 005°42'00"E / 43°37'30"N - 005°48'00"E | Nord / *North* |
| 17 | 44°09'30"N - 005°09'00"E / 44°10'30"N - 005°15'00"E | Sud / *South* |
| 18 | 44°04'30"N - 005°03'30"E / 44°08'30"N - 005°06'00"E | Nord Ouest / *North West* |
| 19 | 43°57'30"N - 005°03'00"E / 44°02'00"N - 005°03'00"E | Est / *East* |
| 20 | 44°03'30"N - 005°07'30"E / 44°03'30"N - 005°13'00"E | Sud / *South* |
| 21 | 44°05'30"N - 005°18'00"E / 44°05'30"N - 005°24'30"E | Sud / *South* |
| 22 | 44°06'30"N - 005°28'00"E / 44°02'30"N - 005°30'30"E | Nord Est / *North East* |
| 23 | 43°56'30"N - 005°23'00"E / 44°00'30"N - 005°24'00"E | Est / *East* |
| 24 | 43°54'30"N - 005°32'30"E / 43°58'30"N - 005°34'30"E | Est / *East* |
| 25 | 43°52'30"N - 005°42'00"E / 43°56'30"N - 005°46'00"E | Sud Est / *South East* |
| 26 | 43°51'30"N - 005°33'30"E / 43°52'00"N - 005°39'30"E | Sud / *South* |
| 27 | 43°43'30"N - 005°33'00"E / 43°42'30"N - 005°39'30"E | Sud / *South* |
| 28 | 43°39'30"N - 005°30'00"E / 43°39'30"N - 005°37'00"E | Sud / *South* |
| 29 | 43°54'30"N - 005°12'00"E / 43°56'00"N - 005°18'00"E | Sud / *South* |
| 30 | 43°49'30"N - 005°20'00"E / 43°46'00"N - 005°22'00"E | Sud Ouest / *South West* |
| 31 | 43°49'00"N - 005°27'00"E / 43°49'00"N - 005°32'00"E | Nord / *North* |
| 40 | 43°45'00"N - 005°16'00"E / 43°43'30"N - 005°19'30"E | Sud Ouest / *South West* |
| 41 | 43°40'30"N - 005°21'00"E / 43°37'00"N - 005°22'00"E | Est / *East* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# REGLES GENERALES DE PENETRATION DANS LA ZONE LF-R 71

*GENERAL PENETRATION RULES WITHIN LF-R 71 AREA*

**APP** : SALON Approche/*Approach* 135.150
**RAI** : 135.150
**FIS** : MARSEILLE Information 120.550

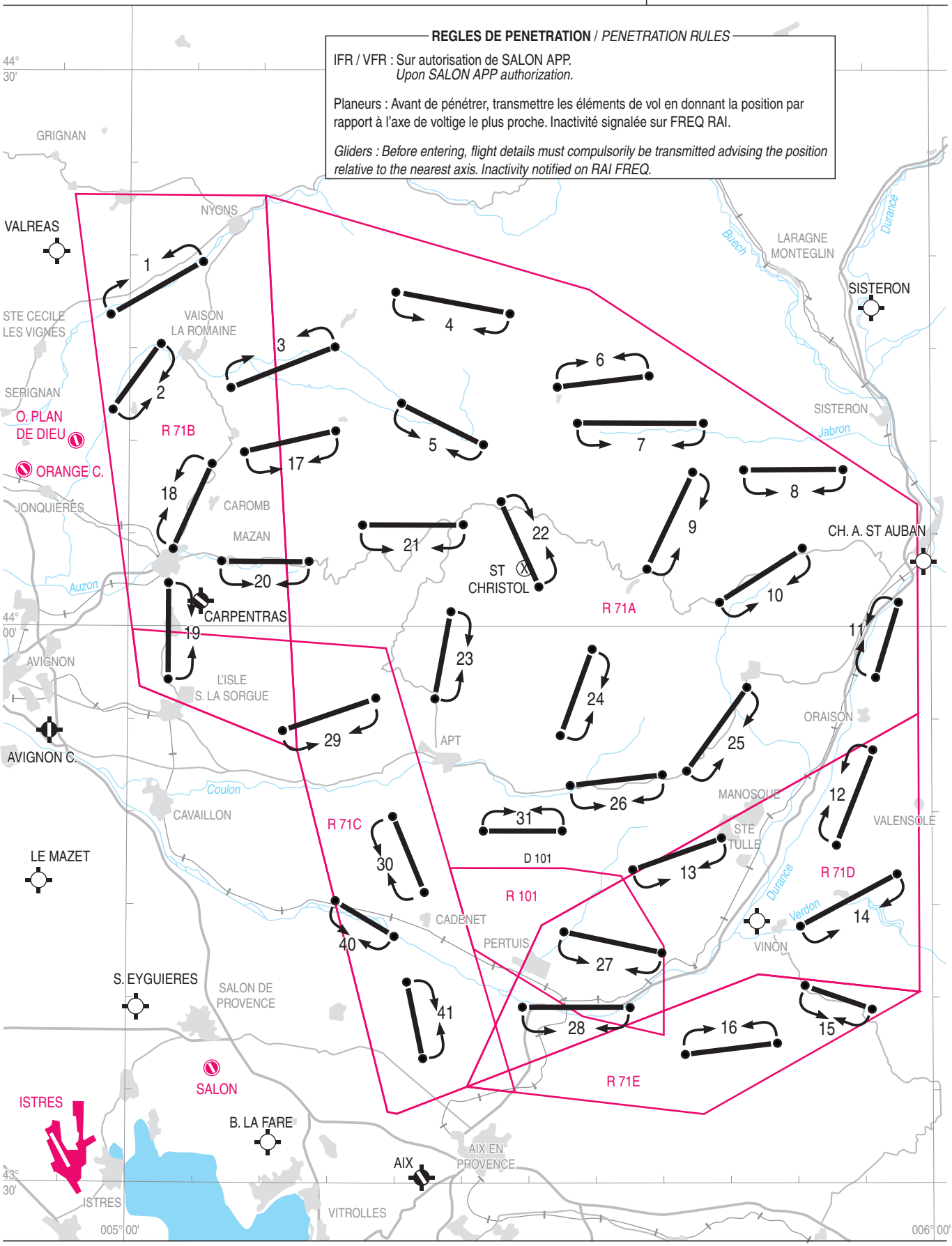
**AXE DE VOLTIGE**
AXIS FOR *AEROBATICS*

**REGLES DE PENETRATION** / *PENETRATION RULES*

IFR / VFR : Sur autorisation de SALON APP.
*Upon SALON APP authorization.*

Planeurs : Avant de pénétrer, transmettre les éléments de vol en donnant la position par rapport à l'axe de voltige le plus proche. Inactivité signalée sur FREQ RAI.

*Gliders : Before entering, flight details must compulsorily be transmitted advising the position relative to the nearest axis. Inactivity notified on RAI FREQ.*






© SIA

# ENR 5.2 ZONES DE MANŒUVRES ET D'ENTRAÎNEMENT MILITAIRES

*MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS*

## ENR 5.2-1 TRA, CBA INSCRITES A L'AUP (PLAN D'UTILISATION DE L'ESPACE AERIEN) - AMC FRANCE : CNGE (CELLULE NATIONALE DE GESTION DE L'ESPACE AERIEN)

## *TRA, CBA INCLUDED IN AUP (AIRSPACE USE PLAN) - AMC (AIRSPACE MANAGEMENT CELL) FRANCE (CNGE)*

Cette sous-section contient les TRA et CBA inscrites à l'AUP par la CNGE (AMC France).

Nota :
Lorsqu'une TRA est active, d'autres aéronefs que ceux auxquels l'usage de cet espace aérien est réservé peuvent être autorisés à y transiter.

Lorsqu'une CBA est active, elle est réputée imperméable, sauf dispositions particulières fixées par lettre d'accord entre organismes compétents. Ces dispositions sont portées à la connaissance des usagers de l'espace aérien par la voie de l'information aéronautique.

This subsection contains TRA and CBA included in AUP by AMC France (CNGE).

Note:
When a TRA is active, aircraft other than those for which the use of this airspace is reserved may be allowed to transit through it.

When a CBA is active, the latter is considered as impervious, unless special provisions stated by letter of agreement between the relevant authorities. These provisions are notified to airmen through the Aeronautical Information Service.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 6**<br>48°48'13"N , 001°52'35"W - 48°03'56"N , 001°52'31"W - 47°43'58"N , 002°02'43"W - 47°49'16"N , 003°05'26"W - 48°03'50"N , 003°29'19"W - 48°17'36"N , 003°28'40"W - 48°38'02"N , 002°53'26"W - 48°48'13"N , 001°52'35"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement au combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 6 C**<br>48°38'02"N , 002°53'26"W - 48°17'36"N , 003°28'40"W - 48°03'50"N , 003°29'19"W - 48°18'14"N , 004°30'00"W - 48°29'48"N , 004°00'30"W - 48°38'02"N , 002°53'26"W | FL 275<br>----------<br>FL 195 | MON-FRI.<br>Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>Defence specific activities. | Conditions de pénétration :<br>- VFR : contournement obligatoire,<br>- IFR : contournement obligatoire sauf FL 200 sur notification,<br>- CAM I et T : sur coordination.<br>Activité connue de :<br>- PARIS ACC,<br>- BREST ACC.<br>Entry conditions :<br>- VFR : avoidance mandatory,<br>- IFR : avoidance mandatory except for FL 200 upon notification,<br>- OAT I and T : upon coordination.<br>Actual activity known on :<br>- PARIS ACC,<br>- BREST ACC. |
| **LF TRA 6 Z**<br>48°48'22"N , 001°48'48"W - 48°49'13"N , 001°49'07"W - 48°50'14"N , 001°50'20"W - 48°50'42"N , 001°52'09"W - 48°50'39"N , 001°53'29"W - 48°40'18"N , 002°55'12"W - 48°19'03"N , 003°31'43"W - 48°17'41"N , 003°32'25"W - 48°03'55"N , 003°33'03"W - 48°02'25"N , 003°32'23"W - 47°47'25"N , 003°07'56"W - 47°46'51"N , 003°06'26"W - 47°41'29"N , 002°03'08"W - 47°41'53"N , 002°00'40"W - 47°43'09"N , 001°59'13"W - 48°03'39"N , 001°48'49"W - 48°48'22"N , 001°48'48"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | Conditions de pénétration :<br>- VFR : contournement obligatoire,<br>- IFR : contournement obligatoire sauf FL 200 sur notification,<br>- CAM I et T : sur coordination.<br>Activité connue de :<br>- PARIS UAC,<br>- BREST UAC.<br>Entry conditions :<br>- VFR : avoidance mandatory,<br>- IFR : avoidance mandatory except for FL 200 upon notification,<br>- OAT I and T : upon coordination.<br>Actual activity known on :<br>- PARIS UAC,<br>- BREST UAC. |
| **LF TRA 8 A**<br>48°48'36"N , 001°21'59"W - 48°43'35"N , 000°13'18"E - 48°01'03"N , 001°01'30"W - 47°50'53"N , 001°17'54"W - 48°48'36"N , 001°21'59"W | FL 335<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entraînement combat.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 8 AZ**<br>48°48'29"N , 001°25'46"W - 48°50'22"N , 001°24'35"W - 48°51'06"N , 001°21'43"W - 48°45'41"N , 000°13'50"E - 48°44'20"N , 000°16'51"E - 48°41'40"N , 000°15'44"E - 47°59'11"N , 000°59'00"W - 47°49'03"N , 001°15'23"W - 47°48'35"N , 001°19'15"W - 47°50'46"N , 001°21'37"W - 48°48'29"N , 001°25'46"W | FL 335<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR : avoidance mandatory during activity. |
| **LF TRA 8 B**<br>48°49'12"N , 001°22'02"W - 48°50'46"N , 000°15'52"W - 48°45'06"N , 000°16'01"E - 48°01'03"N , 001°01'30"W - 47°50'33"N , 001°17'56"W - 48°49'12"N , 001°22'02"W | FL 335<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Activités ravitaillement et EPT.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Refuelling activities and MIL circuit.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 8 BZ**<br>48°49'05"N , 001°25'49"W - 48°50'50"N , 001°24'50"W - 48°51'42"N , 001°22'12"W - 48°53'16"N , 000°15'59"W - 48°53'11"N , 000°14'54"W - 48°47'31"N , 000°17'01"E - 48°45'38"N , 000°19'40"E - 48°43'11"N , 000°18'27"E - 47°59'11"N , 000°59'00"W - 47°48'44"N , 001°15'22"W - 47°48'15"N , 001°19'17"W - 47°50'26"N , 001°21'39"W - 48°49'05"N , 001°25'49"W | FL 335<br>----------<br>FL 195 | Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>IFR : avoidance mandatory during activity. |
| **LF TRA 9 A**<br>47°27'06"N , 000°48'58"W - 47°24'21"N , 000°00'01"E - 47°17'54"N , 000°16'30"E - 47°05'00"N , 000°19'20"E - 46°38'02"N , 000°11'29"E - 46°19'24"N , 000°05'43"W - 46°30'05"N , 000°35'35"W - 47°00'23"N , 001°14'45"W - 47°14'52"N , 001°13'51"W - 47°27'06"N , 000°48'58"W | FL 335<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entraînement au combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 9 B**<br>48°04'09"N , 000°23'24"E - 48°04'09"N , 000°31'34"E - 47°19'43"N , 000°35'52"E - 47°05'00"N , 000°19'20"E - 47°17'54"N , 000°16'30"E - 47°24'21"N , 000°00'01"E - 47°27'06"N , 000°48'58"W - 48°04'09"N , 000°23'24"E | FL 335<br>----------<br>FL 305 | Possible activation H24 | Entrainement au combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 9 C**<br>47°25'51"N , 000°26'02"W - 47°24'21"N , 000°00'01"E - 47°19'45"N , 000°11'44"E - 46°19'24"N , 000°05'43"W - 46°29'10"N , 000°32'57"W - 47°13'32"N , 000°40'29"W - 47°25'51"N , 000°26'02"W | UNL<br>----------<br>FL 335 | Possible activation H24 | Entraînement au combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 9 D**<br>47°19'45"N , 000°11'44"E - 47°17'54"N , 000°16'30"E - 47°05'00"N , 000°19'20"E - 46°38'02"N , 000°11'29"E - 46°19'24"N , 000°05'43"W - 47°19'45"N , 000°11'44"E | UNL<br>----------<br>FL 335 | Possible activation H24 | Entraînement au combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 10 A**<br>47°44'58"N , 001°21'31"E - 47°34'43"N , 001°54'56"E - 47°20'51"N , 001°55'46"E - 46°29'16"N , 001°43'00"E - 46°32'26"N , 001°09'50"E - 47°23'53"N , 001°11'17"E - 47°44'58"N , 001°21'31"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>A l'exclusion des zones LF-R 25C, LF-R 25H ORLEANS BRICY et TRA 10 C1 ou C2 ou C3 lorsqu'elles sont actives.<br>Activité réelle connue de PARIS ACC, BREST ACC, et BORDEAUX ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Except for LF-R 25C, LF-R 25H and TRA 10 C1 or C2 or C3 when active.<br>Activity available on PARIS ACC, BREST ACC and BORDEAUX ACC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 10 AZ**<br>47°49'36"N , 001°23'51"E - 47°49'32"N , 001°18'54"E - 47°47'19"N , 001°15'09"E - 47°24'37"N , 001°04'09"E - 46°31'28"N , 001°02'53"E - 46°29'12"N , 001°04'31"E - 46°27'48"N , 001°07'34"E - 46°24'28"N , 001°44'20"E - 46°25'34"N , 001°47'39"E - 46°28'27"N , 001°49'59"E - 47°20'04"N , 002°02'53"E - 47°35'37"N , 002°02'03"E - 47°37'54"N , 002°00'25"E - 47°39'10"N , 001°57'57"E - 47°49'36"N , 001°23'51"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 10 B**<br>47°23'53"N , 001°11'17"E - 46°32'26"N , 001°09'50"E - 46°29'16"N , 001°43'00"E - 46°17'36"N , 001°40'03"E - 46°06'36"N , 001°26'21"E - 46°06'36"N , 001°11'01"E - 46°15'00"N , 000°56'31"E - 46°31'29"N , 000°54'05"E - 46°42'05"N , 000°57'26"E - 47°23'53"N , 001°11'17"E | FL 285<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>A l'exclusion de la zone LF-TRA 10 C1 lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de PARIS ACC, BREST ACC, et BORDEAUX ACC.<br>Entry :<br>IFR: Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Except for LF-TRA 10 C1 when active.<br>Activity available on PARIS ACC, BREST ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 10 BZ**<br>47°23'59"N , 001°18'30"E - 47°27'07"N , 001°16'42"E - 47°28'43"N , 001°12'23"E - 47°28'04"N , 001°07'32"E - 47°25'27"N , 001°04'27"E - 46°30'59"N , 000°47'02"E - 46°14'02"N , 000°49'36"E - 46°11'45"N , 000°51'14"E - 46°01'58"N , 001°08'46"E - 46°01'42"N , 001°26'29"E - 46°02'55"N , 001°30'58"E - 46°15'13"N , 001°46'13"E - 46°29'20"N , 001°50'05"E - 46°31'47"N , 001°49'05"E - 46°33'54"N , 001°45'19"E - 46°36'42"N , 001°17'04"E - 47°23'59"N , 001°18'30"E | FL 285<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 10 C1**<br>48°00'30"N , 001°17'17"E - 48°00'41"N , 001°39'12"E - 47°51'02"N , 001°53'57"E - 47°34'43"N , 001°54'56"E - 47°20'51"N , 001°55'46"E - 46°29'16"N , 001°43'00"E - 46°32'26"N , 001°09'50"E - 46°42'05"N , 000°57'26"E - 46°43'12"N , 000°55'56"E - 47°50'39"N , 001°04'49"E - 48°00'30"N , 001°17'17"E | FL 285<br>----------<br>FL 275 | Possible activation H24 sauf si LF-TRA 10 C2 ou C3 actives.<br>Unless LF-TRA 10 C2 or C3 active. | Activités SDA (EPT).<br>MIL activities | Pénétration:<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 25H ORLEANS BRICY lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de PARIS ACC, BREST ACC, et BORDEAUX ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Except for LF-R 25H when active.<br>Activity available on PARIS ACC, BREST ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 10 C1Z**<br>48°05'23"N , 001°17'08"E - 48°03'40"N , 001°11'43"E - 47°52'12"N , 000°57'55"E - 46°43'04"N , 000°48'49"E - 46°39'53"N , 000°50'43"E - 46°28'08"N , 001°06'26"E - 46°24'22"N , 001°43'06"E - 46°25'34"N , 001°47'38"E - 46°28'27"N , 001°49'59"E - 47°20'04"N , 002°02'53"E - 47°51'56"N , 002°01'06"E - 47°54'05"N , 001°59'40"E - 48°04'47"N , 001°43'24"E - 48°05'35"N , 001°40'05"E - 48°05'23"N , 001°17'08"E | FL 285<br>----------<br>FL 275 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 10 C2**<br>48°00'30"N , 001°17'17"E - 48°00'41"N , 001°39'12"E - 47°51'02"N , 001°53'57"E - 47°34'43"N , 001°54'56"E - 47°20'51"N , 001°55'46"E - 46°29'16"N , 001°43'00"E - 46°32'26"N , 001°09'50"E - 46°42'05"N , 000°57'26"E - 46°43'12"N , 000°55'56"E - 47°50'39"N , 001°04'49"E - 48°00'30"N , 001°17'17"E | FL 305<br>----------<br>FL 295 | Possible activation H24 sauf si LF-TRA 10 C1 ou C3 actives.<br>Unless LF-TRA 10 C1 or C3 active. | Activités SDA (EPT).<br>MIL activities | Pénétration:<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 25H ORLEANS BRICY lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de PARIS ACC, BREST ACC, et BORDEAUX ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Except for LF-R 25H when active.<br>Activity available on PARIS ACC, BREST ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 10 C2Z**<br>48°05'23"N , 001°17'08"E - 48°03'40"N , 001°11'43"E - 47°52'12"N , 000°57'55"E - 46°43'04"N , 000°48'49"E - 46°39'53"N , 000°50'43"E - 46°28'08"N , 001°06'26"E - 46°24'22"N , 001°43'06"E - 46°25'34"N , 001°47'38"E - 46°28'27"N , 001°49'59"E - 47°20'04"N , 002°02'53"E - 47°51'56"N , 002°01'06"E - 47°54'05"N , 001°59'40"E - 48°04'47"N , 001°43'24"E - 48°05'35"N , 001°40'05"E - 48°05'23"N , 001°17'08"E | FL 305<br>----------<br>FL 295 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 10 C3**<br>48°00'30"N , 001°17'17"E - 48°00'41"N , 001°39'12"E - 47°51'02"N , 001°53'57"E - 47°34'43"N , 001°54'56"E - 47°20'51"N , 001°55'46"E - 46°29'16"N , 001°43'00"E - 46°32'26"N , 001°09'50"E - 46°42'05"N , 000°57'26"E - 46°43'12"N , 000°55'56"E - 47°50'39"N , 001°04'49"E - 48°00'30"N , 001°17'17"E | FL 325<br>----------<br>FL 315 | Possible activation H24 sauf si LF-TRA 10 C1 ou C2 actives.<br>Unless LF-TRA 10 C1 or C2 active. | Activités SDA (EPT).<br>MIL activities | Pénétration:<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 25H ORLEANS BRICY lorsqu'elle est active.<br>Activité réelle connue de PARIS ACC, BREST ACC, et BORDEAUX ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Except for LF-R 25H when active.<br>Activity available on PARIS ACC, BREST ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 10 C3Z**<br>48°05'23"N , 001°17'08"E - 48°03'40"N , 001°11'43"E - 47°52'12"N , 000°57'55"E - 46°43'04"N , 000°48'49"E - 46°39'53"N , 000°50'43"E - 46°28'08"N , 001°06'26"E - 46°24'22"N , 001°43'06"E - 46°25'34"N , 001°47'38"E - 46°28'27"N , 001°49'59"E - 47°20'04"N , 002°02'53"E - 47°51'56"N , 002°01'06"E - 47°54'05"N , 001°59'40"E - 48°04'47"N , 001°43'24"E - 48°05'35"N , 001°40'05"E - 48°05'23"N , 001°17'08"E | FL 325<br>----------<br>FL 315 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 22 A1**<br>48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°07'31"N , 007°08'54"E - Frontière franco-allemande - 47°59'16"N , 007°37'02"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activable H24<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Activité connue de REIMS UAC.<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP<br>Activity available on REIMS UAC. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Activités défense spécifiques.<br>Combat training<br>State unmanned aircraft operations<br>Defence specific activities. | Pénétration:<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 22 A1Z**<br>48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°07'31"N , 007°08'54"E - Frontière franco-allemande - 47°59'16"N , 007°37'02"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ.<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 22 A2**<br>48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°02'00"N , 006°50'00"E - 49°13'03"N , 006°41'09"E - 49°13'14"N , 006°41'23"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'54"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activable H24<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Activité connue de REIMS UAC.<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP<br>Activity available on REIMS UAC. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Activités défense spécifiques.<br>Combat training<br>State unmanned aircraft operations<br>Defence specific activities. | Pénétration:<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 22 A2Z**<br>48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°02'00"N , 006°50'00"E - 49°13'03"N , 006°41'09"E - 49°13'14"N , 006°41'23"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'54"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ.<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 22 B**<br>48°12'36"N , 006°48'36"E - 47°59'16"N , 007°37'02"E - Frontière franco-allemande - 47°49'51"N , 007°33'20"E - 48°01'55"N , 006°48'04"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E | FL 285<br>----------<br>FL 195 | Activable H24<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Activité connue de REIMS UAC.<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP<br>Activity available on REIMS UAC. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations.<br>Defence specific activities. | Pénétration:<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 22 BZ**<br><br>48°12'36"N , 006°48'36"E - 47°59'16"N , 007°37'02"E - Frontière franco-allemande - 47°49'51"N , 007°33'20"E - 48°01'55"N , 006°48'04"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E | FL 285<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 24 A (enveloppe globale)**<br><br>47°49'42"N , 004°02'55"E - 47°14'24"N , 004°58'05"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°50'08"N , 003°59'52"E - 47°49'42"N , 004°02'55"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Activités défense spécifiques.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations<br>Defence specific activities | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de PARIS ACC et REIMS ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on PARIS ACC and REIMS ACC. |
| **LF TRA 24 AZ1**<br><br>47°15'51"N , 005°04'16"E - 47°53'20"N , 004°05'46"E - 47°54'53"N , 003°54'55"E - 47°33'44"N , 003°50'18"E - 46°49'11"N , 004°16'41"E - 46°43'06"N , 004°58'12"E - 47°15'51"N , 005°04'16"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | . |
| **LF TRA 24 AZ2**<br><br>47°49'42"N , 004°02'55"E - 47°14'24"N , 004°58'05"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°50'08"N , 003°59'52"E - 47°49'42"N , 004°02'55"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 24 B (enveloppe réduite)**<br><br>47°41'58"N , 003°58'04"E - 47°13'54"N , 004°58'00"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°41'58"N , 003°58'04"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Activités défense spécifiques.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations<br>Defence specific activities | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de PARIS ACC et REIMS ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on PARIS ACC and REIMS ACC. |
| **LF TRA 24 BZ1**<br><br>47°15'44"N , 005°04'16"E - 47°48'49"N , 003°53'35"E - 47°33'44"N , 003°50'18"E - 46°49'11"N , 004°16'41"E - 46°43'06"N , 004°58'12"E - 47°15'44"N , 005°04'16"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 24 BZ2**<br><br>47°41'58"N , 003°58'04"E - 47°13'54"N , 004°58'00"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°41'58"N , 003°58'04"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 34 A**<br><br>44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°23'12"N , 000°24'01"E - 44°00'19"N , 000°33'07"E - 43°44'39"N , 000°25'22"E - 43°41'15"N , 000°22'56"E - 42°56'09"N , 000°44'10"W - Frontière franco-espagnole - 43°16'16"N , 001°28'24"W - 44°36'25"N , 000°13'11"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft State operations. | Pénétration :<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de BORDEAUX UAC.<br>Entry :<br>IFR : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on BORDEAUX UAC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 34 AZ**<br>44°41'05"N , 000°11'06"W - 44°40'57"N , 000°15'47"W - 44°39'11"N , 000°18'50"W - 43°44'28"N , 001°10'39"W - 43°15'24"N , 001°34'52"W - Frontière franco-espagnole - 42°52'45"N , 000°39'59"W - 43°39'00"N , 000°28'55"E - 44°00'28"N , 000°39'54"E - 44°25'01"N , 000°30'21"E - 44°27'34"N , 000°27'04"E - 44°41'05"N , 000°11'06"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 34 B**<br>44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°23'12"N , 000°24'01"E - 43°44'39"N , 000°25'22"E - 43°41'15"N , 000°22'56"E - 42°56'09"N , 000°44'10"W - Frontière franco-espagnole - 43°16'16"N , 001°28'24"W - 44°36'25"N , 000°13'11"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft State operations. | Pénétration :<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de BORDEAUX UAC.<br>Entry :<br>IFR : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on BORDEAUX UAC. |
| **LF TRA 34 BZ**<br>44°41'05"N , 000°11'06"W - 44°40'57"N , 000°15'47"W - 44°39'11"N , 000°18'50"W - 43°44'28"N , 001°10'39"W - 43°15'24"N , 001°34'52"W - Frontière franco-espagnole - 42°52'45"N , 000°39'59"W - 43°39'00"N , 000°28'55"E - 43°44'47"N , 000°32'07"E - 44°25'01"N , 000°30'21"E - 44°27'34"N , 000°27'04"E - 44°41'05"N , 000°11'06"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 34 C**<br>44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°23'30"N , 000°23'10"E - 43°24'50"N , 000°01'23"W - 42°56'09"N , 000°44'10"W - Frontière franco-espagnole - 43°16'16"N , 001°28'24"W - 44°36'25"N , 000°13'11"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft State operations. | Pénétration :<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de BORDEAUX UAC.<br>Entry :<br>IFR : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on BORDEAUX UAC. |
| **LF TRA 34 CZ**<br>44°41'05"N , 000°11'06"W - 44°40'57"N , 000°15'47"W - 44°39'11"N , 000°18'50"W - 43°44'28"N , 001°10'39"W - 43°15'24"N , 001°34'52"W - Frontière franco-espagnole - 42°52'45"N , 000°39'59"W - 43°22'33"N , 000°04'33"E - 44°22'04"N , 000°29'42"E - 44°24'30"N , 000°29'51"E - 44°27'52"N , 000°26'14"E - 44°41'05"N , 000°11'06"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 34 D**<br>44°32'40"N , 000°10'00"W - 44°11'52"N , 000°18'14"E - 43°29'53"N , 000°00'42"E - 43°12'13"N , 000°45'10"W - 43°17'02"N , 001°15'51"W - 43°20'52"N , 001°23'29"W - 43°56'12"N , 000°51'05"W - 44°32'40"N , 000°10'00"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft State operations. | Pénétration :<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de BORDEAUX UAC.<br>Entry :<br>IFR : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on BORDEAUX UAC. |
| **LF TRA 34 DZ**<br>44°37'33"N , 000°10'16"W - 44°35'45"N , 000°15'18"W - 43°58'55"N , 000°56'43"W - 43°23'33"N , 001°29'05"W - 43°20'35"N , 001°30'11"W - 43°18'11"N , 001°29'05"W - 43°16'17"N , 001°25'36"W - Frontière franco-espagnole - 43°15'02"N , 001°23'20"W - 43°13'00"N , 001°19'38"W - 43°07'27"N , 000°43'42"W - 43°26'53"N , 000°06'00"E - 44°12'01"N , 000°25'02"E - 44°15'16"N , 000°23'07"E - 44°36'32"N , 000°05'49"W - 44°37'33"N , 000°10'16"W | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 34 E**<br>44°23'30"N , 000°23'10"E - 44°23'12"N , 000°24'01"E<br>- 43°44'39"N , 000°25'22"E - 43°41'15"N , 000°22'56"E<br>- 43°24'50"N , 000°01'23"W - 44°23'30"N , 000°23'10"E | FL 345<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft State operations. | Pénétration :<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de BORDEAUX UAC.<br>Entry :<br>IFR : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on BORDEAUX UAC. |
| **LF TRA 34 EZ**<br>44°28'09"N , 000°25'17"E - 44°27'39"N , 000°19'34"E<br>- 44°24'55"N , 000°16'38"E - 43°26'14"N , 000°07'49"W<br>- 43°22'14"N , 000°07'03"W - 43°20'11"N , 000°03'26"W<br>- 43°20'03"N , 000°00'02"E - 43°21'15"N , 000°03'11"E<br>- 43°37'39"N , 000°27'30"E - 43°43'08"N , 000°31'47"E<br>- 44°23'21"N , 000°30'50"E - 44°26'28"N , 000°29'06"E<br>- 44°28'09"N , 000°25'17"E | FL 345<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 34 N**<br>44°46'30"N , 000°02'30"E - 44°23'12"N , 000°24'01"E<br>- 44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°46'30"N , 000°02'30"E | UNL<br>----------<br>FL 245 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>Unmanned aircraft State operations. | Pénétration :<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue de BORDEAUX UAC.<br>Entry :<br>IFR : Avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on BORDEAUX UAC. |
| **LF TRA 34 NZ**<br>44°51'21"N , 000°03'26"E - 44°50'08"N , 000°02'06"W<br>- 44°39'24"N , 000°18'37"W - 44°37'04"N , 000°19'59"W<br>- 44°34'34"N , 000°19'31"W - 44°32'01"N , 000°16'12"W<br>- 44°18'50"N , 000°20'58"E - 44°18'40"N , 000°26'33"E<br>- 44°20'54"N , 000°30'02"E - 44°25'01"N , 000°30'21"E<br>- 44°49'47"N , 000°07'36"E - 44°51'21"N , 000°03'26"E | UNL<br>----------<br>FL 245 | FBZ<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 40**<br>43°50'53"N , 001°57'06"E - 43°42'52"N , 002°44'21"E<br>- 42°45'04"N , 002°45'18"E - 42°24'44"N , 002°41'37"E<br>- Frontière franco-espagnole - 42°24'30"N , 002°21'50"E<br>- 42°42'18"N , 002°03'26"E - 43°50'53"N , 001°57'06"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat<br>Activités Défense spécifiques<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training<br>Defence specific activities<br>State unmanned aircraft operations | Pénétration :<br>IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC.<br>Entry :<br>IFR : avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity known on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC. |
| **LF TRA 40 Z**<br>43°55'43"N , 001°58'11"E - 43°54'35"N , 001°52'41"E<br>- 43°50'33"N , 001°50'21"E - 42°40'34"N , 001°57'14"E<br>- 42°25'43"N , 002°13'41"E - Frontière franco-espagnole<br>- 42°25'30"N , 002°48'25"E - 42°44'25"N , 002°51'53"E<br>- 43°42'55"N , 002°51'06"E - 43°46'02"N , 002°49'30"E<br>- 43°47'38"N , 002°45'55"E - 43°55'43"N , 001°58'11"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 41**<br>43°38'52"N , 003°07'28"E - 43°30'18"N , 003°54'55"E<br>- 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°05'41"N , 003°02'27"E<br>- 43°38'52"N , 003°07'28"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat<br>Activités Défense spécifiques<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord<br>Combat training<br>Defence specific activities<br>State unmanned aircraft operations | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 41 Z**<br>43°39'24"N , 003°00'46"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°38'52"N , 003°07'28"E - 43°43'37"N , 003°09'05"E - 43°34'57"N , 003°56'33"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 43°30'18"N , 003°54'55"E - 43°33'50"N , 003°59'22"E - 43°09'16"N , 004°35'50"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°00'47"N , 004°31'14"E - 43°00'47"N , 003°02'30"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 003°02'27"E - 43°06'11"N , 002°55'49"E - 43°39'24"N , 003°00'46"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 42 N**<br>44°54'55"N , 004°12'00"E - 44°38'04"N , 004°25'43"E - 44°22'59"N , 004°30'26"E - 43°53'11"N , 003°39'59"E - 44°07'31"N , 003°17'10"E - 44°33'30"N , 003°16'48"E - 44°38'49"N , 003°30'20"E - 44°54'55"N , 004°12'00"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activable H24<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France<br>Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP<br>Activity available on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC | Entrainement combat<br>Activités Défense spécifiques<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord<br>Combat training<br>Defence specific activities<br>State unmanned aircraft operations | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Plancher : FL 205 à l'Ouest de la ligne joignant les points 44°34'32"N, 003°19'24"E et 43°58'06"N, 003°48'13"E<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Lower limit FL 205 West of the line joining 44°34'32"N, 003°19'24"E and 43°58'06"N, 003°48'13"E points |
| **LF TRA 42 NT**<br>44°46'31"N , 004°18'51"E - 44°38'04"N , 004°25'43"E - 44°22'59"N , 004°30'26"E - 43°53'11"N , 003°39'59"E - 44°07'31"N , 003°17'10"E - 44°32'50"N , 003°16'46"E - 44°46'31"N , 004°18'51"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC.<br>Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP.<br>Activity available on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Plancher : FL 205 à l'Ouest de la ligne joignant les points 44°33'34"N, 003°20'11"E et 43°58'06"N, 003°48'13"E.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Lower limit FL 205 West of the line joining 44°33'34"N, 003°20'11"E and 43°58'06"N, 003°48'13"E points. |
| **LF TRA 42 NTZ**<br>44°51'12"N , 004°16'50"E - 44°51'24"N , 004°19'08"E - 44°51'05"N , 004°21'20"E - 44°50'13"N , 004°23'21"E - 44°48'58"N , 004°24'48"E - 44°40'31"N , 004°31'39"E - 44°39'09"N , 004°32'24"E - 44°24'02"N , 004°37'06"E - 44°22'41"N , 004°37'15"E - 44°21'23"N , 004°36'53"E - 44°20'10"N , 004°36'01"E - 44°19'09"N , 004°34'41"E - 43°49'24"N , 003°44'17"E - 43°48'34"N , 003°42'14"E - 43°48'17"N , 003°39'57"E - 43°48'36"N , 003°37'36"E - 43°49'30"N , 003°35'32"E - 44°03'49"N , 003°12'43"E - 44°04'51"N , 003°11'28"E - 44°06'05"N , 003°10'40"E - 44°07'27"N , 003°10'22"E - 44°32'46"N , 003°09'55"E - 44°34'18"N , 003°10'14"E - 44°35'42"N , 003°11'13"E - 44°36'48"N , 003°12'45"E - 44°37'30"N , 003°14'42"E - 44°51'12"N , 004°16'50"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ.<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 42 NZ**<br>44°59'13"N , 004°08'44"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°54'55"N , 004°12'00"E - 44°57'22"N , 004°17'57"E - 44°40'30"N , 004°31'39"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°38'04"N , 004°25'43"E - 44°38'50"N , 004°32'30"E - 44°24'02"N , 004°37'06"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°22'59"N , 004°30'26"E - 44°19'10"N , 004°34'43"E - 43°49'24"N , 003°44'17"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°53'11"N , 003°39'59"E - 43°49'30"N , 003°35'31"E - 44°03'49"N , 003°12'43"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°07'31"N , 003°17'10"E - 44°07'28"N , 003°10'22"E - 44°33'27"N , 003°09'57"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°33'30"N , 003°16'48"E - 44°37'50"N , 003°13'37"E - 44°59'13"N , 004°08'44"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 42 S**<br>44°22'59"N , 004°30'26"E - 43°58'11"N , 004°38'07"E - 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°53'11"N , 003°39'59"E - 44°22'59"N , 004°30'26"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Activable H24<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France<br>Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC<br>Possible activation H24<br>Activation schedules stated in France AUP<br>Activity available on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC | Entrainement combat<br>Activités Défense spécifiques<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord<br>Combat training<br>Defence specific activities<br>State unmanned aircraft operations | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. |
| **LF TRA 42 SZ**<br>44°26'46"N , 004°26'06"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°22'59"N , 004°30'26"E - 44°24'02"N , 004°37'06"E - 43°59'39"N , 004°44'37"E - 43°32'11"N , 005°00'01"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°25'36"N , 004°52'10"E - 43°34'40"N , 004°00'04"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°35'46"N , 003°57'09"E - 43°49'30"N , 003°35'32"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°53'11"N , 003°39'59"E - 43°56'57"N , 003°35'39"E - 44°26'46"N , 004°26'06"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 43 A**<br>45°44'04"N , 001°46'42"E - 45°49'40"N , 001°52'15"E - 45°53'22"N , 002°01'41"E - 45°54'44"N , 002°44'10"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°48'10"N , 001°44'18"E - 45°30'30"N , 001°33'16"E - 45°44'04"N , 001°46'42"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 43 AZ**<br>45°32'52"N , 001°27'10"E - 45°30'24"N , 001°26'18"E - 44°46'25"N , 001°37'53"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°57'15"N , 002°54'15"E - 44°59'33"N , 002°55'45"E - 45°43'43"N , 002°57'00"E - 45°56'26"N , 002°50'45"E - 45°58'59"N , 002°47'39"E - 45°59'37"N , 002°43'52"E - 45°58'11"N , 002°00'23"E - 45°53'22"N , 001°47'40"E - 45°32'52"N , 001°27'10"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement<br>For flight planning purposes only | |
| **LF TRA 43 C**<br>45°44'04"N , 001°46'42"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°44'56"N , 001°49'14"E - 45°40'45"N , 001°43'23"E - 45°44'04"N , 001°46'42"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 43 CZ**<br>45°48'58"N , 001°46'36"E - 45°46'52"N , 001°40'58"E - 45°43'07"N , 001°37'16"E - 45°40'22"N , 001°36'25"E - 44°43'12"N , 001°42'49"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°58'43"N , 002°55'26"E - 45°45'24"N , 002°56'34"E - 45°47'28"N , 002°54'29"E - 45°48'37"N , 002°50'06"E - 45°48'58"N , 001°46'36"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement<br>For flight planning purposes only | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 43 N**<br>45°49'40"N , 001°52'15"E - 45°53'22"N , 002°01'41"E - 45°54'44"N , 002°44'10"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°44'56"N , 001°49'14"E - 45°40'45"N , 001°43'23"E - 45°49'40"N , 001°52'15"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 43 NZ**<br>45°53'52"N , 001°48'40"E - 45°41'31"N , 001°36'29"E - 44°43'12"N , 001°42'49"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°58'43"N , 002°55'26"E - 45°45'24"N , 002°56'34"E - 45°57'11"N , 002°50'14"E - 45°59'33"N , 002°45'21"E - 45°58'11"N , 002°00'23"E - 45°53'52"N , 001°48'40"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement<br>For flight planning purposes only | |
| **LF TRA 43 W**<br>45°44'04"N , 001°46'42"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°48'10"N , 001°44'18"E - 45°30'30"N , 001°33'16"E - 45°44'04"N , 001°46'42"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC. |
| **LF TRA 43 WZ**<br>45°48'58"N , 001°46'36"E - 45°46'52"N , 001°40'58"E - 45°31'15"N , 001°26'23"E - 44°46'25"N , 001°37'53"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°58'43"N , 002°55'26"E - 45°45'24"N , 002°56'34"E - 45°47'28"N , 002°54'29"E - 45°48'37"N , 002°50'06"E - 45°48'58"N , 001°46'36"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement<br>For flight planning purposes only | |
| **LF TRA 44 A**<br>42°18'36"N , 009°44'58"E - 42°18'00"N , 009°42'00"E - 41°20'01"N , 009°42'00"E - 41°24'59"N , 009°19'13"E - 41°30'05"N , 009°13'30"E - 42°34'21"N , 009°13'03"E - 42°18'36"N , 009°44'58"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat<br>Activités Défense spécifiques<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord<br>Combat training<br>Defence specific activities<br>State unmanned aircraft operations | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC. |
| **LF TRA 44 AZ**<br>42°39'15"N , 009°13'01"E - 42°39'03"N , 009°14'56"E - 42°38'26"N , 009°16'43"E - 42°22'48"N , 009°48'23"E - 42°19'17"N , 009°48'22"E - 41°19'52"N , 009°48'18"E - 41°17'30"N , 009°44'59"E - 41°17'31"N , 009°42'00"E - 41°17'31"N , 009°30'09"E - 41°20'17"N , 009°17'25"E - 41°20'56"N , 009°15'34"E - 41°26'56"N , 009°08'31"E - 41°27'23"N , 009°08'04"E - 41°28'39"N , 009°07'17"E - 41°30'03"N , 009°06'59"E - 42°34'19"N , 009°06'26"E - 42°35'44"N , 009°06'42"E - 42°36'24"N , 009°07'02"E - 42°37'03"N , 009°07'31"E - 42°37'58"N , 009°08'35"E - 42°38'39"N , 009°09'53"E - 42°39'05"N , 009°11'23"E - 42°39'15"N , 009°13'01"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 44 B**<br>42°34'21"N , 009°13'03"E - 41°34'10"N , 009°13'28"E - 41°59'58"N , 008°54'44"E - 42°39'14"N , 008°59'14"E - 42°34'21"N , 009°13'03"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC. |
| **LF TRA 44 BZ**<br>42°41'20"N , 008°53'14"E - 42°42'34"N , 008°54'22"E - 42°43'29"N , 008°55'56"E - 42°44'01"N , 008°57'48"E - 42°44'06"N , 008°59'48"E - 42°43'39"N , 009°02'06"E - 42°38'46"N , 009°15'55"E - 42°38'00"N , 009°17'28"E - 42°36'57"N , 009°18'39"E - 42°35'43"N , 009°19'25"E - 42°34'22"N , 009°19'40"E - 41°34'11"N , 009°19'59"E - 41°32'52"N , 009°19'45"E - 41°31'39"N , 009°19'04"E - 41°30'38"N , 009°17'59"E - 41°29'52"N , 009°16'34"E - 41°29'25"N , 009°15'04"E - 41°29'16"N , 009°13'30"E - 41°29'26"N , 009°11'46"E - 41°29'58"N , 009°10'07"E - 41°30'48"N , 009°08'44"E - 41°31'52"N , 009°07'43"E - 41°57'37"N , 008°48'59"E - 41°58'57"N , 008°48'19"E - 42°00'22"N , 008°48'12"E - 42°39'39"N , 008°52'38"E - 42°41'20"N , 008°53'14"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 44 C1**<br>42°39'14"N , 008°59'14"E - 41°59'58"N , 008°54'44"E - 42°28'00"N , 008°34'03"E - 42°45'45"N , 008°43'28"E - 42°39'14"N , 008°59'14"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC. |
| **LF TRA 44 C1Z**<br>42°50'04"N , 008°46'38"E - 42°43'30"N , 009°02'29"E - 42°42'39"N , 009°04'00"E - 42°41'30"N , 009°05'06"E - 42°40'12"N , 009°05'44"E - 42°38'49"N , 009°05'50"E - 42°36'37"N , 009°05'35"E - 41°59'33"N , 009°01'16"E - 41°57'17"N , 009°00'13"E - 41°55'40"N , 008°57'53"E - 41°55'10"N , 008°56'05"E - 41°55'05"N , 008°54'11"E - 41°55'52"N , 008°51'08"E - 41°57'37"N , 008°48'59"E - 42°22'03"N , 008°30'55"E - 42°25'38"N , 008°28'16"E - 42°26'37"N , 008°27'42"E - 42°27'41"N , 008°27'27"E - 42°28'45"N , 008°27'31"E - 42°29'47"N , 008°27'53"E - 42°33'45"N , 008°29'59"E - 42°48'09"N , 008°37'40"E - 42°49'34"N , 008°39'19"E - 42°50'27"N , 008°41'36"E - 42°50'37"N , 008°44'09"E - 42°50'04"N , 008°46'38"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 44 C2**<br>42°39'14"N , 008°59'14"E - 41°59'58"N , 008°54'44"E - 42°28'00"N , 008°34'03"E - 42°45'45"N , 008°43'28"E - 42°39'14"N , 008°59'14"E | UNL<br>----------<br>FL 265 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 44 C2Z**<br>42°50'04"N , 008°46'38"E - 42°43'30"N , 009°02'29"E<br>- 42°42'39"N , 009°04'00"E - 42°41'30"N , 009°05'06"E<br>- 42°40'12"N , 009°05'44"E - 42°38'49"N , 009°05'50"E<br>- 42°36'37"N , 009°05'35"E - 41°59'33"N , 009°01'16"E<br>- 41°57'17"N , 009°00'13"E - 41°55'40"N , 008°57'53"E<br>- 41°55'10"N , 008°56'05"E - 41°55'05"N , 008°54'11"E<br>- 41°55'52"N , 008°51'08"E - 41°57'37"N , 008°48'59"E<br>- 42°22'03"N , 008°30'55"E - 42°25'38"N , 008°28'16"E<br>- 42°26'37"N , 008°27'42"E - 42°27'41"N , 008°27'27"E<br>- 42°28'45"N , 008°27'31"E - 42°29'47"N , 008°27'53"E<br>- 42°33'45"N , 008°29'59"E - 42°48'09"N , 008°37'40"E<br>- 42°49'34"N , 008°39'19"E - 42°50'27"N , 008°41'36"E<br>- 42°50'37"N , 008°44'09"E - 42°50'04"N , 008°46'38"E | UNL<br>----------<br>FL 265 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 44 D1**<br>41°30'05"N , 009°13'30"E - 41°47'53"N , 008°53'22"E<br>- 42°14'26"N , 008°33'26"E - 42°26'14"N , 008°33'07"E<br>- 42°28'00"N , 008°34'03"E - 41°34'10"N , 009°13'28"E<br>- 41°30'05"N , 009°13'30"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24 | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILL ACC. |
| **LF TRA 44 D1Z**<br>42°29'43"N , 008°27'52"E - 42°31'15"N , 008°29'06"E<br>- 42°32'18"N , 008°30'53"E - 42°32'49"N , 008°32'53"E<br>- 42°32'52"N , 008°34'41"E - 42°32'33"N , 008°36'28"E<br>- 42°31'46"N , 008°38'16"E - 42°30'37"N , 008°39'39"E<br>- 41°36'30"N , 009°19'12"E - 41°34'12"N , 009°19'59"E<br>- 41°30'06"N , 009°20'01"E - 41°28'28"N , 009°19'39"E<br>- 41°27'02"N , 009°18'36"E - 41°25'44"N , 009°16'30"E<br>- 41°25'11"N , 009°13'32"E - 41°25'38"N , 009°10'46"E<br>- 41°26'55"N , 009°08'32"E - 41°44'42"N , 008°48'24"E<br>- 41°45'30"N , 008°47'39"E - 42°06'55"N , 008°31'34"E<br>- 42°12'02"N , 008°27'42"E - 42°12'34"N , 008°27'21"E<br>- 42°13'08"N , 008°27'05"E - 42°13'43"N , 008°26'55"E<br>- 42°14'20"N , 008°26'51"E - 42°23'28"N , 008°26'35"E<br>- 42°26'08"N , 008°26'31"E - 42°26'59"N , 008°26'35"E<br>- 42°27'50"N , 008°26'53"E - 42°29'43"N , 008°27'52"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 44 D2**<br>41°30'05"N , 009°13'30"E - 41°47'53"N , 008°53'22"E<br>- 42°14'26"N , 008°33'26"E - 42°26'14"N , 008°33'07"E<br>- 42°28'00"N , 008°34'03"E - 41°34'10"N , 009°13'28"E<br>- 41°30'05"N , 009°13'30"E | UNL<br>----------<br>FL 265 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry:<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC. |
| **LF TRA 44 D2Z**<br>42°29'43"N , 008°27'52"E - 42°31'15"N , 008°29'06"E<br>- 42°32'18"N , 008°30'53"E - 42°32'49"N , 008°32'53"E<br>- 42°32'52"N , 008°34'41"E - 42°32'33"N , 008°36'28"E<br>- 42°31'46"N , 008°38'16"E - 42°30'37"N , 008°39'39"E<br>- 41°36'30"N , 009°19'12"E - 41°34'12"N , 009°19'59"E<br>- 41°30'06"N , 009°20'01"E - 41°28'28"N , 009°19'39"E<br>- 41°27'02"N , 009°18'36"E - 41°25'44"N , 009°16'30"E<br>- 41°25'11"N , 009°13'32"E - 41°25'38"N , 009°10'46"E<br>- 41°26'55"N , 009°08'32"E - 41°44'42"N , 008°48'24"E<br>- 41°45'30"N , 008°47'39"E - 42°06'55"N , 008°31'34"E<br>- 42°12'02"N , 008°27'42"E - 42°12'34"N , 008°27'21"E<br>- 42°13'08"N , 008°27'05"E - 42°13'43"N , 008°26'55"E<br>- 42°14'20"N , 008°26'51"E - 42°23'28"N , 008°26'35"E<br>- 42°26'08"N , 008°26'31"E - 42°26'59"N , 008°26'35"E<br>- 42°27'50"N , 008°26'53"E - 42°29'43"N , 008°27'52"E | UNL<br>----------<br>FL 265 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 46 N**<br>43°05'41"N , 003°02'27"E - 43°05'41"N , 004°31'17"E - 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°45'37"N , 002°59'04"E - 43°05'41"N , 003°02'27"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC. |
| **LF TRA 46 NZ**<br>43°06'17"N , 002°55'49"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 003°02'27"E - 43°10'35"N , 003°02'23"E - 43°10'35"N , 004°31'20"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°04'03"N , 004°37'35"E - 42°44'01"N , 004°28'05"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°40'43"N , 004°21'44"E - 42°40'49"N , 002°59'06"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°46'20"N , 002°52'38"E - 43°06'17"N , 002°55'49"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 46 S**<br>42°26'59"N , 003°12'02"E - 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°16'33"N , 003°55'28"E - 42°15'09"N , 003°51'15"E - 42°26'59"N , 003°12'02"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Defence specific activities.<br>State unmanned aircraft operations. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de MARSEILLE ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on MARSEILLE ACC. |
| **LF TRA 46 SZ**<br>42°26'37"N , 003°08'52"E - Frontière franco-espagnole - 42°26'10"N , 003°05'14"E - 42°43'49"N , 002°53'55"E - arc horaire de 4.2 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°49'49"N , 002°58'58"E - 42°50'31"N , 004°21'47"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°42'52"N , 004°27'18"E - 42°13'51"N , 004°00'58"E - 42°15'09"N , 003°51'15"E - 42°26'37"N , 003°08'52"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 200 A**<br>49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 48°41'26"N , 006°13'30"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°23'22"N , 005°10'09"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations.<br>Defence specific activities. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC. |
| **LF TRA 200 AZ1**<br>49°05'40"N , 004°13'57"E - 49°01'44"N , 004°10'27"E - 48°46'23"N , 004°11'20"E - 48°18'58"N , 005°08'48"E - 48°25'45"N , 005°59'42"E - 48°39'43"N , 006°19'47"E - 49°18'31"N , 006°21'52"E - 49°30'07"N , 006°09'24"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°30'36"N , 005°50'59"E - 49°05'40"N , 004°13'57"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 200 AZ2**<br>49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 48°41'26"N , 006°13'30"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°23'22"N , 005°10'09"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **LF TRA 200 C**<br>49°20'52"N , 005°49'50"E - 48°48'20"N , 005°57'27"E - 48°40'47"N , 005°57'05"E - 48°37'52"N , 005°12'05"E - 48°51'41"N , 004°35'15"E - 49°01'08"N , 004°35'15"E - 49°20'52"N , 005°49'50"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations.<br>Defence specific activities. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC. |
| **LF TRA 200 CZ**<br>49°22'15"N , 005°56'23"E - 49°25'02"N , 005°52'25"E - 49°25'03"N , 005°47'18"E - 49°05'04"N , 004°31'57"E - 49°01'08"N , 004°28'25"E - 48°48'52"N , 004°29'57"E - 48°33'28"N , 005°10'43"E - 48°36'48"N , 006°00'15"E - 48°40'38"N , 006°03'52"E - 48°49'01"N , 006°04'11"E - 49°22'15"N , 005°56'23"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 200 E**<br>49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 48°41'26"N , 006°13'30"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°28'32"N , 005°36'58"E - 48°51'41"N , 004°35'15"E - 49°06'29"N , 004°35'15"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations.<br>Defence specific activities. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC. |
| **LF TRA 200 EZ**<br>49°10'25"N , 004°31'57"E - 49°06'29"N , 004°28'24"E - 48°48'52"N , 004°29'57"E - 48°24'08"N , 005°35'34"E - 48°26'37"N , 006°01'25"E - 48°39'43"N , 006°19'47"E - 49°18'31"N , 006°21'52"E - 49°30'10"N , 006°09'20"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°30'36"N , 005°50'59"E - 49°10'25"N , 004°31'57"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 200 W**<br>49°25'52"N , 005°48'40"E - 48°48'20"N , 005°57'27"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°26'46"N , 005°10'42"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24. | Entrainement combat.<br>Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Combat training.<br>State unmanned aircraft operations.<br>Defence specific activities. | Pénétration :<br>CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle.<br>Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC.<br>Entry :<br>GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.<br>Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC. |
| **LF TRA 200 WZ1**<br>49°27'15"N , 005°55'13"E - 49°30'02"N , 005°51'15"E - 49°30'03"N , 005°46'09"E - 49°05'40"N , 004°13'57"E - 49°01'44"N , 004°10'27"E - 48°45'44"N , 004°12'00"E - 48°22'22"N , 005°09'21"E - 48°25'45"N , 005°59'42"E - 48°29'35"N , 006°03'18"E - 48°49'01"N , 006°04'11"E - 49°27'15"N , 005°55'13"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **LF TRA 200 WZ2**<br>49°25'52"N , 005°48'40"E - 48°48'20"N , 005°57'27"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°26'46"N , 005°10'42"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E | UNL<br>----------<br>FL 195 | FBZ | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **EU CBA 1 H**<br><br>51°01'17"N , 002°02'57"E - 50°59'07"N , 002°41'00"E<br>- 50°56'12"N , 002°53'44"E - 50°45'17"N , 003°04'34"E<br>- 50°34'03"N , 002°56'00"E - 50°25'50"N , 002°45'04"E<br>- 50°25'50"N , 002°33'28"E - 50°55'17"N , 001°52'01"E<br>- 51°01'17"N , 002°02'57"E | FL 355<br>----------<br>FL 315 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Pénétration:<br>CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue du CDC de Cinq- Mars-la-Pile, de PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, ATCC Steenokkerzeel.<br>Entry:<br>GAT/IFR: avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity available known CDC Cinq- Mars-la-Pile, PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, and ATCC Steenokkerzeel. |
| **EU CBA 1 HZ**<br><br>50°55'30"N , 001°46'24"E - 51°03'51"N , 002°01'37"E<br>- 51°01'34"N , 002°41'52"E - 50°58'15"N , 002°56'21"E<br>- 50°45'26"N , 003°09'03"E - 50°32'41"N , 002°59'18"E<br>- 50°23'20"N , 002°46'52"E - 50°23'20"N , 002°31'43"E<br>- 50°55'30"N , 001°46'24"E | FL 355<br>----------<br>FL 315 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **EU CBA 1 L**<br><br>51°01'17"N , 002°02'57"E - 50°59'07"N , 002°41'00"E<br>- 50°56'12"N , 002°53'44"E - 50°45'17"N , 003°04'34"E<br>- 50°34'03"N , 002°56'00"E - 50°25'50"N , 002°45'04"E<br>- 50°25'50"N , 002°33'28"E - 50°55'17"N , 001°52'01"E<br>- 51°01'17"N , 002°02'57"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Pénétration:<br>CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue du CDC de Cinq- Mars-la-Pile, de PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, ATCC Steenokkerzeel.<br>Entry:<br>GAT/IFR: avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity available known CDC Cinq- Mars-la-Pile, PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC,and ATCC Steenokkerzeel. |
| **EU CBA 1 LZ**<br><br>50°55'30"N , 001°46'24"E - 51°03'51"N , 002°01'37"E<br>- 51°01'34"N , 002°41'52"E - 50°58'15"N , 002°56'21"E<br>- 50°45'26"N , 003°09'03"E - 50°32'41"N , 002°59'18"E<br>- 50°23'20"N , 002°46'52"E - 50°23'20"N , 002°31'43"E<br>- 50°55'30"N , 001°46'24"E | FL 265<br>----------<br>FL 195 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |
| **EU CBA 1 M**<br><br>51°01'17"N , 002°02'57"E - 50°59'07"N , 002°41'00"E<br>- 50°56'12"N , 002°53'44"E - 50°45'17"N , 003°04'34"E<br>- 50°34'03"N , 002°56'00"E - 50°25'50"N , 002°45'04"E<br>- 50°25'50"N , 002°33'28"E - 50°55'17"N , 001°52'01"E<br>- 51°01'17"N , 002°02'57"E | FL 315<br>----------<br>FL 265 | Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Specific Defence activities.<br>Unmanned aircraft operations. | Pénétration:<br>CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité.<br>Activité connue du CDC de Cinq- Mars-la-Pile, de PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, ATCC Steenokkerzeel.<br>Entry:<br>GAT/IFR: avoidance mandatory throughout activity.<br>Activity available known CDC Cinq- Mars-la-Pile, PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, and ATCC Steenokkerzeel. |
| **EU CBA 1 MZ**<br><br>50°55'30"N , 001°46'24"E - 51°03'51"N , 002°01'37"E<br>- 51°01'34"N , 002°41'52"E - 50°58'15"N , 002°56'21"E<br>- 50°45'26"N , 003°09'03"E - 50°32'41"N , 002°59'18"E<br>- 50°23'20"N , 002°46'52"E - 50°23'20"N , 002°31'43"E<br>- 50°55'30"N , 001°46'24"E | FL 315<br>----------<br>FL 265 | FBZ<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France.<br>Activation schedules stated in France AUP/UUP. | FBZ<br>Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement.<br>For flight planning purposes only. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Organisme, conditions de pénétration<br>*Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|---|
| **EU CBA C 25 FC**<br><br>47°39'36"N , 006°00'13"E - 47°36'40"N , 006°14'49"E<br>- 47°35'00"N , 006°20'41"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E<br>- 47°20'00"N , 006°36'12"E - 46°58'02"N , 006°10'52"E<br>- 46°58'24"N , 005°47'29"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E<br>- 47°28'10"N , 005°36'30"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord<br>Combat training.<br>Specific Defence activities.<br>unmanned aircraft operations | Espace défini à l'exclusion de la LF-R 231 B VALDAHON, lorsqu'elle est active.<br>Espace coexistant avec la CTA BALE.<br>Zone nommée EU-C 25 FC dans les protocoles et lettres d'accords existants.<br>Zone également nommée CBA C 25 FC ou EU C 25 FC sur certaines cartes aéronautiques.<br>CAG IFR : pénétration sous autorisation.<br>CAG VFR : contournement obligatoire durant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- REIMS ACC<br>- BALE INFO/APP<br>Airspace defined except for LF-R 231 B VALDAHON when active.<br>Airspace shared with BASEL CTA.<br>Area named EU-C 25 FC in protocols and existing agreements letters.<br>Airspace also named CBA C 25 FC or EU C 25 FC on some aeronautical charts.<br>IFR GAT : entry with authorization.<br>VFR GAT : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- REIMS ACC<br>- BALE INFO/APP |
| **EU CBA C 25 FE**<br><br>47°20'00"N , 006°36'12"E - 47°17'32"N , 006°57'53"E<br>- Frontière franco-suisse - 46°57'37"N , 006°28'33"E -<br>46°58'02"N , 006°10'52"E - 47°20'00"N , 006°36'12"E | FL 195<br>----------<br>FL 115 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Specific Defence activities.<br>unmanned aircraft operations. | Espace coexistant avec la CTA BALE.<br>Zone nommée EU-C 25 FE dans les protocoles et lettres d'accords existants.<br>Zone également nommée CBA C 25 FE ou EU C 25 FE sur certaines cartes aéronautiques.<br>CAG IFR : pénétration sous autorisation.<br>CAG VFR : contournement obligatoire durant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- REIMS ACC<br>- BALE INFO/APP<br>Airspace shared with BASEL CTA.<br>Area named EU-C 25 FE in protocols and existing agreements letters.<br>Airspace also named CBA C 25 FE or EU C 25 FE on some aeronautical charts.<br>IFR GAT : entry with authorization.<br>VFR GAT : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- REIMS ACC<br>- BALE INFO/APP |
| **EU CBA C 25 FW**<br><br>47°44'30"N , 005°36'30"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E<br>- 47°28'10"N , 005°36'30"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E<br>- 47°19'23"N , 005°11'46"E - 47°42'56"N , 005°14'59"E<br>- 47°44'30"N , 005°36'30"E | FL 195<br>----------<br>FL 065 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France.<br>Possible activation H24.<br>Activation schedules stated in France AUP. | Entrainement combat.<br>Activités Défense spécifiques.<br>Vols d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Combat training.<br>Specific Defence activities.<br>unmanned aircraft operations | Espace coexistant avec la CTA BALE.<br>Zone nommée EU-C 25 FW dans les protocoles et lettres d'accords existants.<br>Zone également nommée CBA C 25 FW ou EU C 25 FW sur certaines cartes aéronautiques.<br>CAG IFR : pénétration sous autorisation.<br>CAG VFR : contournement obligatoire durant l'activité.<br>Activité connue de :<br>- REIMS ACC<br>- BALE INFO/APP<br>Airspace shared with BASEL CTA.<br>Area named EU-C 25 FW in protocols and existing agreements letters.<br>Airspace also named CBA C 25 FW or EU C 25 FW on some aeronautical charts.<br>IFR GAT : entry with authorization.<br>VFR GAT : avoidance mandatory during activity.<br>Activity known on :<br>- REIMS ACC<br>- BALE INFO/APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.2-2 TRA,TSA, CBA INSCRITES À L'AUP (PLAN D'UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN) - AUTRES AMC (CELLULES DE GESTION DE L'ESPACE AÉRIEN)

*TRA, TSA, CBA INCLUDED IN AUP (AIRSPACE USE PLAN) - OTHER AMC (AIRSPACE MANAGEMENT CELL)*

Cette sous-section contient les TRA, TSA et CBA inscrites à l'AUP par d'autres AMC que la CNGE (AMC France).

Nota :

Lorsqu'une TRA est active, d'autres aéronefs que ceux auxquels l'usage de cet espace aérien est réservé peuvent être autorisés à y transiter.

Lorsqu'une TSA ou une CBA est active, elle est réputée imperméable, sauf dispositions particulières fixées par lettre d'accord entre organismes compétents. Ces dispositions sont portées à la connaissance des usagers de l'espace aérien par la voie de l'information aéronautique.

*This subsection contains TRA, TSA and CBA included in AUP by AMC other than AMC France (CNGE).*

*Note :*

*When a TRA is active, aircraft other than those for which the use of this airspace is reserved may be allowed to transit through it.*

*When a TSA or a CBA is active, the latter is considered as impervious, unless special provisions stated by letter of agreement between the relevant authorities. These provisions are notified to airmen through the Aeronautical Information Service.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| **IDENTIFICATION et NOM**<br>*Identification and name*<br>**LIMITES LATERALES**<br>*Lateral limits* | **LIMITE SUP. (ft)**<br>*Upper limit*<br>**LIMITE INF. (ft)**<br>*Lower limit* | **HORAIRES D'ACTIVATION**<br>*Activation hours* | **NATURE DE L'ACTIVITE**<br>*Type of activity* | **CONDITIONS DE PENETRATION**<br>*Penetrating conditions*<br>**REMARQUES**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LF-CBA 16 B (1)**<br>495834N, 0040854E<br>Frontière franco-belge jusqu'au point :<br>494112N, 0051435E - 494030N, 0051133E<br>494040N, 0045055E - 494920N, 0041830E<br>495834N, 0040854E | UNL<br>FL 065 | Activable H24.<br>Horaires d'activation planifiés<br>spécifiés dans l'AIP France<br>Activité connue de PARIS UAC/ACC et REIMS UAC | Entraînement combat<br>Activités défense spécifiques | Pénétration :<br>IFR / VFR : contournement obligatoire pendant l'activité<br>Connaissance de l'activité par :<br>NOTAM et numéro vert<br>**0800 24 54 66**<br>(1) Zone gérable par l'AMC Belge, activée simultanément avec EBTRASB associée à la FBZ EBTRASBZ publiées à l'AIP Belgique |
| **EU-C 25 SL**<br>471732N, 0065753E - 471020N, 0070855E - 465049N, 0063324E - 465410N, 0063101E - 465819N, 0063126E - Frontière franco-suisse - 471732N, 0065753E | FL230<br>----------<br>FL100 | Gérable par l'AMC Suisse.<br>01 OCT-31 MAR<br>MER, JEU, VEN :<br>0700-1600 (ETE -1HR)<br>LUN, MAR : 0700-2100 (ETE -1HR)<br>01 AVR-30 SEP<br>LUN, VEN : 0600-1500 (ETE -1HR)<br>*Manageable by AMC Switzerland.*<br>*OCT 01-MAR 31 :*<br>*WED, THU, FRI : 0700-1600 (SUM -1HR)*<br>*MON, TUE : 0700-2100 (SUM -1HR)*<br>*APR 01-SEP 30*<br>*MON, FRI : 0600-1500 (SUM - 1 HR)* | Entraînement combat.<br>*Air combat training* | IFR : pénétration sous autorisation.<br>VFR : contournement obligatoire durant l'activité.<br>Activité connue des ATC GENEVE, ZURICH et REIMS.<br>*IFR : entry with authorization.*<br>*VFR : avoidance mandatory throughout activity.*<br>*Activity known by ATC GENEVA, ZURICH and REIMS.* |
| 465819N, 0063126E - 465410N, 0063101E - 465737N, 0062833E - Frontière franco-suisse - 465819N, 0063126E | FL180<br>----------<br>FL100 | | | |
| **EU-C 25 SLZ**<br>472317N, 0065659E - 472308N, 0070002E - 472219N, 0070237E - 472138N, 0070342E - 471310N, 0071639E - 471028N, 0071723E - 470815N, 0071654E - 470626N, 0071509E - 464524N, 0063650E - 464501N, 0063304E - 464531N, 0062948E - 464653N, 0062713E - 464721N, 0062637E - 465002N, 0062443E - 465331N, 0062214E - 470000N, 0062244E - 470316N, 0062659E - 470425N, 0063021E - 471653N, 0064805E - 472033N, 0064928E - 472233N, 0065315E - 472317N, 0065659E | FL245<br>----------<br>FL085 | | | |
| 470016N, 0063942E - 465752N, 0064011E - 465356N, 0063946E - 465223N, 0063922E - 465020N, 0063744E - 464852N, 0063505E - 464813N, 0063154E - 464823N, 0062840E - 464930N, 0062533E - 465002N, 0062443E - 465331N, 0062214E - 465727N, 0061923E - 470000N, 0062244E - 470316N, 0062659E - 470425N, 0063021E - 470333N, 0063537E - 470208N, 0063808E - 470016N, 0063942E | FL195<br>----------<br>FL085 | | | |
| **EU-C 25 SLP**<br>465049N, 0063324E - 464912N, 0063432E - 464624N, 0064353E - 470450N, 0071717E - 471020N, 0070855E - 465049N, 0063324E | FL230<br>----------<br>FL100 | | | |
| **EU-C 25 SLPZ**<br>471448N, 0070343E - 471536N, 0070521E - 471603N, 0070753E - 471601N, 0071034E - 471529N, 0071251E - 471426N, 0071444E - 470855N, 0072306E - 470741N, 0072444E - 470545N, 0072538E - 470332N, 0072535E - 470126N, 0072419E - 470025N, 0072233E - 464200N, 0064909E - 464122N, 0064759E - 464051N, 0064602E - 464040N, 0064359E - 464048N, 0064157E - 464111N, 0064033E - 464359N, 0063113E - 464431N, 0062938E - 464538N, 0062754E - 464644N, 0062703E - 464721N, 0062637E - 465002N, 0062443E - 465248N, 0062509E - 465434N, 0062659E - 465515N, 0062811E - 471448N, 0070343E | FL245<br>----------<br>FL085 | | | |
| **EU-C 25 SH**<br>471732N, 0065753E - 471020N, 0070855E - 465049N, 0063324E - 465410N, 0063101E - 465819N, 0063126E - Frontière franco-suisse - 471732N, 0065753E | FL660<br>----------<br>FL250 | | | |
| **EU-C 25 SHZ**<br>472317N, 0065659E - 472308N, 0070002E - 472219N, 0070237E - 472138N, 0070342E - 471310N, 0071639E - 471028N, 0071723E - 470815N, 0071654E - 470626N, 0071509E - 464524N, 0063650E - 464501N, 0063304E - 464531N, 0062948E - 464653N, 0062713E - 464721N, 0062637E - 465002N, 0062443E - 465331N, 0062214E - 470000N, 0062244E - 470316N, 0062659E - 470425N, 0063021E - 471653N, 0064805E - 472033N, 0064928E - 472233N, 0065315E - 472317N, 0065659E | FL660<br>----------<br>FL235 | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.3 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE ET DANGERS POTENTIELS

*OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS*

## ENR 5.3-1 AUTRES ACTIVITÉS DE NATURE DANGEREUSE

*OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE*

### 5.3.1.1 BALLONS DE RADIOSONDAGE METEOROLOGIQUE

*WEATHER RADIO-SOUNDING BALLOONS*

**5.3.1.1.1 BALLONS DE RADIOSONDAGE METEOROLOGIQUE**

Météo France procède sur le territoire métropolitain à plusieurs lâchers quotidiens de ballons de radiosondage qui atteignent couramment des altitudes entre 12000 et 30000 m et dont la vitesse ascensionnelle moyenne est de 300 à 400 m/min. Ces lâchers peuvent être manuels ou parfois automatiques.

Les risques de collision ballon-aéronef ont été étudiés au plan international par l'OACI.

Le résultat de ces études montre que l'OACI considère que les ballons "classiques" de radiosondage ne présentent aucun danger notable, dans la mesure où il s'agit de ballons dits "légers".

Toutefois, dans l'optique d'une amélioration de la sécurité, la présente publication a pour but d'informer les usagers aéronautiques sur les lieux et heures de lâchers réguliers de ballons de radiosondage ainsi que de préciser les procédures concernant les cas particuliers de lâchers.

***5.3.1.1.1 WEATHER RADIO-SOUNDING BALLOONS***

*Météo-France releases several radio-sounding balloons over the metropolitan territory every day ; these balloons often reach altitudes of between 12000 m and 30000 m, and have an average rate of climb of between 300 and 400 m/min. The balloons may be released manually or sometimes automatically.*

*The ICAO has studied the risks of a balloon colliding with aircraft on an international level.*

*The results of these studies show that the ICAO regards "traditional" radiosounding balloons as not being particularly dangerous, in so far as they are "light" balloons.*

*Nevertheless, with the objective of improving safety, this publication aims at informing aeronautical users of the places and times of regular releases of radio-sounding balloons, and at specifying the procedures for specific cases of balloon release.*

**5.3.1.12 STATIONS EFFECTUANT DES RADIOSONDAGES REGULIERS :**

Les stations météorologiques de radiosondage ci-après effectuent quotidiennement des sondages aux heures suivantes avec un lâcher entre H - 60 min et H - 15 min.

Un deuxième lâcher est possible entre H et H+45 min en cas de non-atteinte de performances d'exploitation

***5.3.1.12 STATIONS PERFORMING REGULAR RADIO-SOUNDING OPERATIONS :***

*The meteorological stations performing radio-sounding mentioned below perform daily sounding operations at the following times, with a release between H - 60 min and H - 15 min.*

*A second release may be performed between H and H+45 min if the operating performance levels have not been reached.*

| Site | Type de radiosondage / *Type of radio-sounding* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ajaccio Napoléon Bonaparte | Automatique* / *Automatic** | | 1200 UTC | | 0000 UTC |
| Bordeaux-Mérignac | Automatique* / *Automatic** | | 1200 UTC | | 0000 UTC |
| Brest-Bretagne | Automatique* / *Automatic** | | 1200 UTC | | 0000 UTC |
| Nîmes-Courbessac | Automatique* / *Automatic** | | 1200 UTC | | 0000 UTC |
| Trappes | Automatique* / *Automatic** | | 1200 UTC | | 0000 UTC |
| Toulouse | Manuel/Automatique* / *Manual/Automatic** | Lâchers entre 0600 UTC et 1800 UTC. Quelques lâchers possibles très ponctuellement en dehors de ces horaires. *Releases between 0600 UTC and 1800 UTC. Some releases possible very occasionally outside these times.* | | | |

* En cas de radiosondage automatique, un lâcher supplémentaire est possible selon les caractéristiques de la situation météorologique.

** In the event of automatic radio-sounding, an extra release is possible depending on the weather conditions.*

**5.3.1.13 PROCEDURES CONCERNANT DES CAS PARTICULIERS DE LACHERS DE BALLONS DE RADIOSONDAGE :**

A défaut de précisions dans la réglementation internationale, Météo France a jugé utile de prendre en la matière des dispositions particulières pour les cas suivants :

1 - Stations météorologiques de radiosondage manuelles situées sur aérodrome : une procédure de concertation avant les lâchers a été établie entre le chef de la station météorologique et l'autorité compétente de la circulation aérienne ;

2 - Déplacement des stations de radiosondage ou changement d'horaires des lâchers : la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionale (DSAC/IR) et le Service de la navigation Aérienne (SNA) concernés sont informés dès que possible de ces modifications par le (la) chef(fe) de CRA (Centre de Rattachement Aéronautique) Météo France dont dépend la station de radiosondage. Parallèlement, Météo France engage auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile une demande de mise à jour de la présente page de l'AIP relative à ces modifications ;

***5.3.1.13 PROCEDURES FOR SPECIFIC CASES OF RADIO-SOUNDING BALLOON RELEASES :***

*As there are no specific procedures in international regulations, Météo-France has thought it necessary to take specific measures for the following cases :*

*1 - Meteorological stations for manual radio-sounding located at aerodromes : a procedure of pre-release cooperation has been established between the head of the meteorological station and the appropriate air traffic authority ;*

*2 - Change in location of radio-sounding stations or change in release times : the DSAC/IR (Inter-regional Civil Aviation Safety Directorate) and the SNA (Air Navigation Service) concerned are informed of these changes as soon as possible by the Director of the Aeronautical Center of Météo-France responsible for the radio-sounding station. At the same time, Météo-France files a request with the DGAC (French Civil Aviation Authority) to update this page of the AIP in relation to these changes ;*

© Service de l'Information Aéronautique, France

3 - Campagnes particulières de radiosondages : elles sont généralement de durée limitée et connue et se déroulent sur des sites bien délimités. Dans ce cas, le (la) chef(fe) de CRA (Centre de Rattachement Aéronautique) de Météo France de la région où se passe la campagne de radiosondage communique, dans les délais suffisants, les informations nécessaires à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Interrégionale (DSAC/IR) et au Service de la Navigation Aérienne (SNA) concernés.

*3 - Specific radio-sounding campaigns : they are generally short and known, and performed on well-defined sites. In this case, the Director of the Aeronautical Center of Météo-France in the region where the radio-sounding campaign is being conducted sends the necessary information to the DSAC/IR and the SNA concerned, in sufficient time.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 5.3.1.2 BALLONS CAPTIFS

*CAPTIVE BALLOONS*

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 877 | ballon captif TERRA BOTANICA ANGERS (49) | 800ft AMSL<br>600ft ASFC | APR to OCT : 0800-1700 |
| 47°30'03"N , 000°34'06"W | | SFC | Montgolfière captive avec emport de passagers.<br>Captive balloon with pax onboard. |
| 885 | ballon captif PARC CITROËN (75) | 1100ft AMSL<br>1000ft ASFC | H24 |
| 48°50'29"N , 002°16'26"E | | SFC | Ballon à gaz balisé de jour et de nuit.<br>Plafond 500 ft ASFC pouvant être occasionnellement relevé à 1000 ft ASFC, selon protocole.<br>Information des usagers : MOULINEAUX TWR, ORLY TWR en dehors des horaires ATS MOULINEAUX.<br>Gas baloon marked out night and day.<br>Upper limit occasionally raised to 1000ft ASFC according to protocol.<br>Users' information: MOULINEAUX TWR, ORLY TWR outside MOULINEAUX ATS HOR. |
| 918 | ballon captif EURODISNEY | 500ft ASFC | Night and day operation. |
| 48°52'09"N , 002°47'12"E | | SFC | Exploitation soumise aux conditions météorologiques de vol à vue applicables en espace aérien non contrôlé.<br>Exploitation de nuit:balisage conforme à la réglementation relative aux obstacles fixes.<br>Operation depending on VFR weather conditions applicable to uncontrolled airspace.<br>Night time operation : lighting complying with fixed obstacles regulation. |
| 960 | ballon captif UNGERSHEIM (68) | 1350ft AMSL<br>600ft ASFC | H24 |
| 47°51'36"N , 007°17'48"E | | SFC | 2 ballons captifs. Exploitation soumise aux conditions météorologiques de vol à vue applicables en espace aérien non contrôlé.<br>Exploitation de nuit : balisage conforme à la réglementation relative aux obstacles fixes.<br>Equipement VHF.<br>2 captive balloons. Operation submitted in visual meteorological conditions in non-controlled airspace.<br>Night operation: lighting in compliance with fixed obstacles regulation.<br>VHF equipment. |
| 975 | ballon captif EPERNAY (51) | 900ft AMSL<br>600ft ASFC | H24 |
| 49°02'32"N , 003°57'26"E | | SFC | Ballon balisé au sommet.<br>Equipement VHF.<br>Balloon marked at the top.<br>VHF equipment. |
| 976 | ballon captif | 3300ft ASFC | |
| 43°07'37"N , 000°22'01"E | | SFC | Ballon à gaz balisé jour et nuit<br>Gas balloon lighten day and night. |
| 1005 | ballon captif PARC VULCANIA | 500ft ASFC | SR-SS (march to november) |
| 45°48'53"N , 002°56'31"E | | SFC | Ballon à gaz non balisé.<br>Gas ballon not marked out. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## 5.3.1.3 SECTEURS MILITAIRES
*MILITARY SECTORS*

### 5.3.1.3.1 Secteurs d'entraînement Très Basse Altitude à vue

Ces secteurs ont pour but de permettre des activités aériennes militaires à des hauteurs < à 500 ft ASFC aux jours et horaires définis dans le tableau ci-dessous, hors jours fériés.

Ces secteurs sont définis en espace aérien de classe G, c'est pourquoi aucun gestionnaire ne peut être désigné. Bien que bénéficiant de ce fait d'une certaine ségrégation vis-à-vis de la grande majorité du trafic aérien, ils restent perméables aux usagers autorisés à évoluer en dessous de cette hauteur minimale de vol en VFR, ainsi qu'aux aéronefs qui circulent sans équipage à bord. Ce ne sont pas des portions d'espace aérien bénéficiant d'un statut réglementaire (R et D). De ce fait, ils ne sont pas opposables aux autres usagers autorisés. Aussi, les équipages doivent en permanence y appliquer la règle « VOIR ET EVITER ».

Néanmoins, pour des raisons de sécurité aérienne, il est recommandé aux autres usagers de la défense de coordonner leurs activités dans ces secteurs avec les opérations aériennes désignées dans les tableaux ci-dessous lorsqu'ils sont spécifiés.

LA PLUS GRANDE PRUDENCE est recommandée aux navigateurs aériens appelés à transiter dans ces espaces.

Les règles de la CAM y sont appliquées en respectant strictement :

- les limites d'altitude indiquées,
- les procédures d'auto-info,
- les règles d'utilisation des feux de bord,
- les conditions météorologiques minimales,
- calage altimétrique : QNH.

Les aéronefs à réaction étrangers en mission d'entraînement ne peuvent pas évoluer à l'intérieur de ces secteurs. En outre, le survol des agglomérations est interdit à moins de 2 km des limites latérales des zones habitées.

### *5.3.1.3.1 Very Low Altitude visual training sectors*

*These sectors are aimed at enabling military flight activities at heights of < than 500 ft ASFC days and hours specified in the table below, excluding public holidays.*

*These sectors are defined as class G airspaces, thus no allotees can be appointed. Although it consequently ensure them a certain segregation from the vast majority of the air traffic, they remain permeable to users who are authorised to fly under this minimum VFR flight height as well as to ACFT flying without crew on board. These parts of airspace do not have a regulated status (like R or D areas). Thus, they are not effective against other authorised users. As a result, crews should continue to apply the " SEE and AVOID " principle pemanently.*

*Therefore, for aeronautical safety reasons, it is recommended that other defense users coordinate their activity in these sectors with the operations offices designated in the tables below.*

*Consequently, THE GREATEST CAUTION is recommended to flight navigators required to transit in these spaces.*

*The OAT rules are applied inside by strictly complying with :*

- *the altitude limits indicated,*
- *the auto-info procedures,*
- *the rules for using aircraft lights,*
- *the minimum meteorological conditions,*
- *altimeter setting : QNH.*

*Foreign jet ACFT on training missions are not allowed to fly in these sectors. Further, flying over community areas is prohibited at less than 2 km from the lateral limits of inhabited areas.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

| NOM OU IDENTIFICATION LIMITES LATÉRALES<br>*NAME OR LATERAL LIMITS IDENTIFICATION* | LIMITES SUP<br>LIMITES INF<br>*UPPER LIMITS*<br>*LOWER LIMITS* | DIVERS<br>*MISCELLANEOUS* |
|---|---|---|
| Secteur AUBE<br>48°15'00"N - 004°06'00"E<br>48°29'00"N - 004°46'00"E<br>48°07'00"N - 005°08'00"E<br>47°44'00"N - 004°15'00"E<br>47°58'00"N - 003°25'00"E<br>48°25'00"N - 003°15'00"E<br>48°15'00"N - 004°06'00"E | 500 ft/ASFC<br>SFC | Activité :<br>LUN, MAR, MER et VEN : 0700-1630 (ETE -1HR)<br>JEU : 1200-1630 (ETE -1HR)<br>*Activity :*<br>*MON, TUE, WED and FRI : 0700-1630 (SUM -1HR)*<br>*THU : 1200-1630 (SUM -1HR)* |
| Secteur MORVAN<br>48°02'00"N - 003°03'00"E<br>47°30'00"N - 003°53'00"E<br>47°15'00"N - 003°02'00"E<br>47°49'00"N - 002°54'00"E<br>48°02'00"N - 003°03'00"E | 500 ft/ASFC<br>SFC | Activité :<br>LUN, MAR, MER et VEN : 0700-1630 (ETE -1HR).<br>JEU : 1200-1630 (ETE -1HR).<br>En raison des risques d'éboulement au site classé « LES ROCHERS DU SAUSSOIS » situé sur l'Yonne à la position 47°34'00"N - 03°30'00"E le survol de ce point devra être évité.<br>*Activity :*<br>*MON, TUE, WED and FRI : 0700-1630 (SUM -1HR)*<br>*THU : 1200-1630 (SUM -1HR)*<br>*Due to risks of rock slides on the site classified " LES ROCHERS DU SAUSSOIS " located on the Yonne at position 47°34'00"N - 03°30'00"E, fly-over of this point should be avoided.* |
| Secteur COMBRAILLES<br>46°47'00"N - 001°42'00"E<br>46°44'00"N - 002°29'00"E<br>46°20'00"N - 002°30'00"E<br>46°05'00"N - 002°55'00"E<br>45°43'00"N - 002°48'00"E<br>45°47'00"N - 002°18'00"E<br>46°01'00"N - 002°16'00"E<br>46°25'00"N - 001°45'00"E<br>46°47'00"N - 001°42'00"E | 500 ft/ASFC<br>SFC | Activité :<br>- Lun au VEN : 0700-1630 (ETE -1HR).<br>Utilisation<br>- Interdit MAR, MER, et VEN : 0930-1100 (ETE -1HR).<br>*Activity :*<br>*MON to FRY 0700-1630 (SUM -1HR)*<br>*Conditions of Use :*<br>*- Prohibited TUE, WED, and FRI : 0930-1100 (SUM -1HR).* |

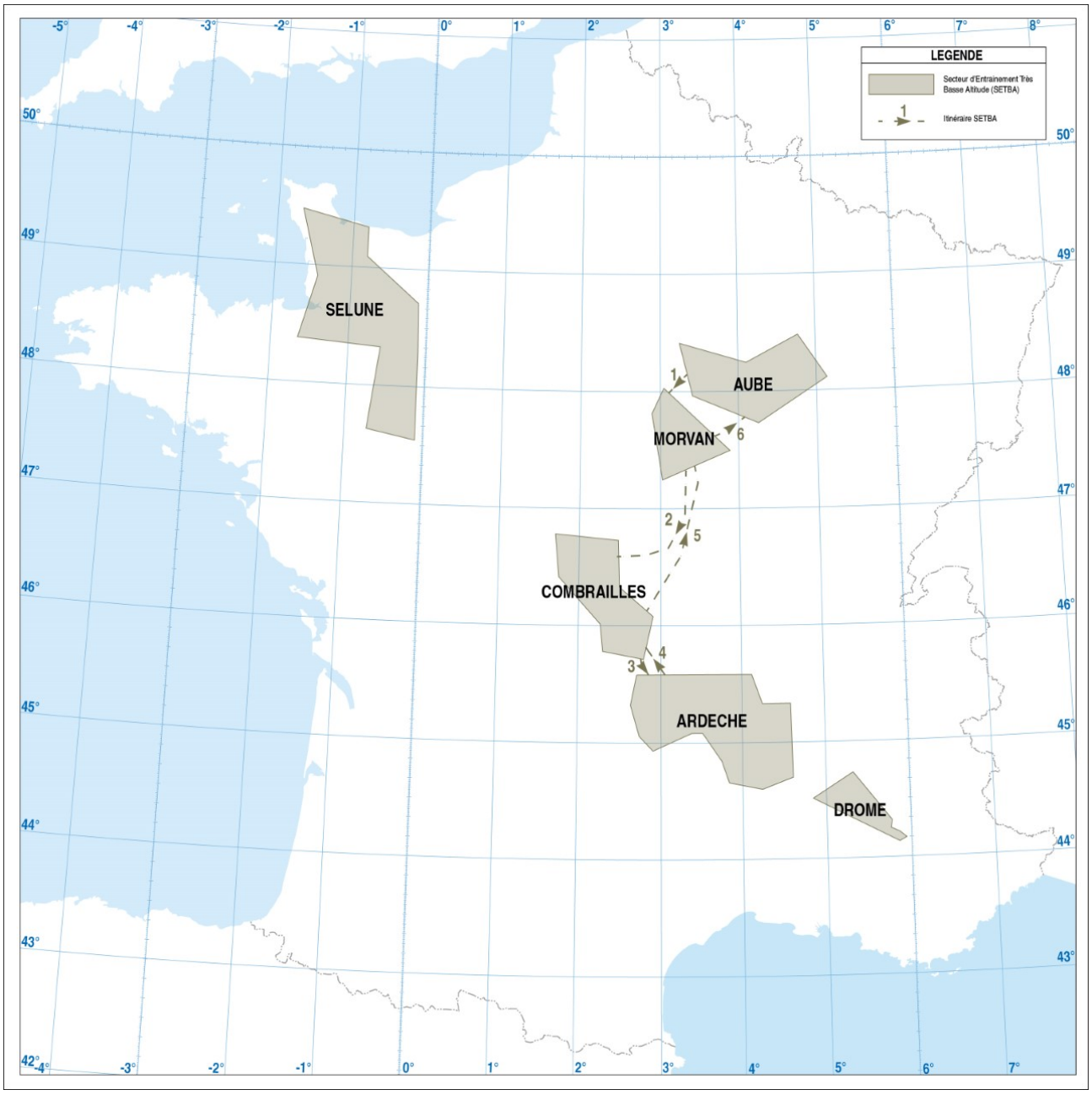
© Service de l'Information Aéronautique, France

| NOM OU IDENTIFICATION LIMITES LATÉRALES<br>*NAME OR LATERAL LIMITS IDENTIFICATION* | LIMITES SUP<br>LIMITES INF<br>*UPPER LIMITS*<br>*LOWER LIMITS* | DIVERS<br>*MISCELLANEOUS* |
|---|---|---|
| Secteur DRÔME<br>44°31'00"N - 004°50'00"E<br>44°44'00"N - 005°19'00"E<br>44°19'00"N - 005°46'00"E<br>44°15'00"N - 005°45'00"E<br>44°13'00"N - 005°51'00"E<br>44°10'00"N - 005°56'00"E<br>44°08'00"N - 005°51'00"E | 500/ASFC<br>SFC | - Point de contact : Base aéronavale de Hyères<br>- Utilisation :<br>Utilisateur habituel ACFT de l'Aéronautique Navale.<br>- Coordination des activités auprès du PC OPS de la BAN HYERES<br>TEL : 04 22 44 42 11 / 04 22 44 42 12<br>- Activité :<br>Du LUN au VEN : 0700-1630 (ETE -1HR)<br>*-Point of contact : Hyères Naval Aviation Based*<br>*Conditions of Use : Regular user ACFT from Naval Aviation.*<br>*- Coordination of activities with the OPS CP of the BAN HYERES*<br>*TEL: 04 22 44 42 11 / 04 22 44 42 12*<br>*- Activity :*<br>*From MON to FRY : 0700-1630 (SUM - 1HR)* |
| Secteur ARDÈCHE (1)<br>45°35'00"N - 002°43'00"E<br>45°35'00"N - 004°07'00"E<br>45°20'00"N - 004°14'30"E<br>45°20'00"N - 004°35'00"E<br>44°42'00"N - 004°36'00"E<br>44°36'01"N - 004°13'51"E<br>44°39'30"N - 003°50'00"E<br>44°50'40"N - 003°44'40"E<br>45°05'00"N - 003°31'00"E<br>45°05'00"N - 003°23'00"E<br>44°56'00"N - 002°55'00"E<br>45°03'30"N - 002°45'00"E<br>45°19'30"N - 002°38'30"E | 500/ASFC<br>SFC | - Activité :<br>Du LUN au VEN : 0700-1630 (ETE -1HR)<br>- Utilisation :<br>En cas d'exercice d'envergure (> 12 ACFT) l'unité utilisatrice informera de ses intentions par MSG (pour action cellule TBA/Défense de la Section Coordination Espace Aérien du CNOA, info CCFAC-ALAVIA) ainsi qu'aux autres unités AIR et MARINE intéressées (ORANGE, ST DIZIER, NANCY, LUXEUIL et LANDIVISIAU). Une déconfliction éventuelle (par créneaux horaires) sera assurée par la cellule TBA/Défense du CNOA LYON MONT VERDUN).<br>(1) Une zone tampon de 10 NM à l'Ouest de ce secteur, s'appuyant sur la limite Est de la zone LF-R 593, est à éviter afin de préserver le parc naturel régional.<br>*- Activity :*<br>*From MON to FRY : 0700-1630 (SUM -1HR)*<br>*- Conditions of Use :*<br>*In case of large-scale exercise (> 12 ACFT), the user unit will inform of its intentions by MSG (for action by the Very Low Altitude/Defence cell of CNOA Airspace Coordination Section, info CCFAC-ALAVIA) as well as to the other AIR FORCE and NAVY units concerned (ORANGE, ST DIZIER, NANCY, LUXEUIL and LANDIVISIAU). Any conflicts (between time slots) will be solved by the Very Low Altitude/Defence cell of the LYON MONT VERDUN CNOA).*<br>*(1) A 10 NM buffer zone to the West of this sector, on the limit E of area LFR 593, is to be avoided in order to preserve the AUVERGNE regional nature part from repeated fly-overs at very low altitude.* |
| Secteur SELUNE<br>49°29'00"N - 001°40'00"W<br>49°21'00"N - 000°48'00"W<br>49°06'00"N - 000°48'00"W<br>48°43'00"N - 000°07'00"W<br>48°18'00"N - 000°06'00"W<br>47°33'00"N - 000°06'00"W<br>47°38'00"N - 000°43'00"W<br>48°20'00"N - 000°35'00"W<br>48°23'00"N - 001°39'00"W<br>48°55'00"N - 001°26'00"W | 500/ASFC<br>SFC | - Point de contact : Base aéronavale de Landivisiau.<br>- Utilisation : Utilisateur habituel : ACFT de l'Aéronautique Navale pour l'entraînement TBA.<br>- Coordination des activités au profit des ACFT de l'Armée de l'Air auprès du PC OPS de Landivisiau.<br>TEL : 02 98 24 20 21<br>- Activité :<br>Du LUN au VEN : 0700-1630 (ETE -1HR).<br>La vitesse MAX autorisée est de 450 kt.<br>*- Point of contact : Landivisiau Naval Aviation Base.*<br>*- Conditions of Use :*<br>*- Regular user : ACFT from Naval Aviation for very low altitude training.*<br>*- Coordination of activities for Air Force ACFT with Landivisiau OPS Command center*<br>*TEL : 02 98 24 20 21*<br>*- Activity :*<br>*From MON to FRY : 0700-1630 (SUM -1HR).*<br>*The MAX speed authorised is 450 kt.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Secteurs d'entrainement et itinéraires très basse altitude à vue**

***Training sectors and visual very low altitude routes***




**ITINÉRAIRE NR 1: Sens Nord - Sud entre les secteurs AUBE et MORVAN**

**Couloir de 2,5 Km de part et d'autre de la ligne reliant les points :**

48°09'00"N - 003°21'00"E / 48°00'00"N - 003°05'00"E

***ROUTE NR 1 : North - South direction between the AUBE and MORVAN sectors***

***Corridor of 2,5 Km on each side of the line connecting the points :***

*48°09'00"N - 003°21'00"E / 48°00'00"N - 003°05'00"E*

**ITINÉRAIRE NR 2 : Sens Nord - Sud entre les secteurs MORVAN et COMBRAILLES**

**Couloir de 2,5 Km de part et d'autre de la ligne reliant les points :**

47°20'00"N - 003°19'00"E / 46°56'00"N - 003°19'00"E / 46°40'00"N - 003°07'00"E / 46°36'00"N - 002°50'00"E / 46°35'00"N - 002°29'00"E

***ROUTE NR 2 : North - South direction between the MORVAN and COMBRAILLES sectors***

***Corridor of 2,5 Km on each side of the line connecting the points :***

*47°20'00"N - 003°19'00"E / 46°56'00"N - 003°19'00"E / 46°40'00"N - 003°07'00"E / 46°36'00"N - 002°50'00"E / 46°35'00"N - 002°29'00"E*

**ITINÉRAIRE NR 3 : Sens Nord - Sud entre les secteurs COMBRAILLES et ARDECHE**

**Couloir de 2,5 Km de part et d'autre de la ligne reliant les points :**

45°43'15"N - 002°46'12"E / 45°40'15"N - 002°46'54"E / 45°35'00"N - 002°52'00"E

***ROUTE NR 3 : North - South direction between the COMBRAILLES and ARDECHE sectors***

***Corridor of 2,5 Km on each side of the line connecting the points:***

*45°43'15"N - 002°46'12"E / 45°40'15"N - 002°46'54"E / 45°35'00"N - 002°52'00"E*

**ITINÉRAIRE NR 4 : Sens Sud - Nord entre les secteurs ARDECHE et COMBRAILLES**

**Couloir de 2,5 Km de part et d'autre de la ligne reliant les points :**

45°35'00"N - 003°04'00"E / 45°49'07"N - 002°49'56"E

***ROUTE NR 4 : South - North direction between the ARDECHE and COMBRAILLES sectors***

***Corridor of 2,5 Km on each side of the line connecting the points :***

*45°35'00"N - 003°04'00"E / 45°49'07"N - 002°49'56"E*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ITINÉRAIRE NR 5 : Sens Sud - Nord entre les secteurs COMBRAILLES et MORVAN**

**Couloir de 2.5 Km de part et d'autre de la ligne reliant les points :**

46°07'00"N - 002°50'00"E / 46°36'00"N - 003°16'00"E / 47°13'30"N - 003°29'00"E / 47°22'15"N - 003°26'30"E

***ROUTE NR 5 : South - North direction between the COMBRAILLES and MORVAN sectors***

***Corridor of 2,5 Km on each side of the line connecting the points:***

*46°07'00"N - 002°50'00"E / 46°36'00"N - 003°16'00"E / 47°13'30"N - 003°29'00"E / 47°22'15"N - 003°26'30"E*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**ITINÉRAIRE NR 6 : Sens Sud - Nord entre les secteurs MORVAN et AUBE**

**Couloir de 2.5 Km de part et d'autre de la ligne reliant les points :**

47°37'00"N - 003°41'00"E / 47°40'00"N - 003°51'00"E / 47°47'00"N - 004°05'00"E

En raison des risques d'éboulement au site classé « LES ROCHERS DU SAUSSOIS » situé sur l'YONNE à la position 47°34'00"N - 003°30'00"E, le survol de ce point devra être évité.
Ces itinéraires sont utilisables entre 250 ft et 500 ft ASFC.

***ROUTE NR 6 : South - North direction between the MORVAN and AUBE sectors***

***Corridor of 2,5 Km on each side of the line connecting the points:***

*47°37'00"N - 003°41'00"E / 47°40'00"N - 003°51'00"E / 47°47'00"N - 004°05'00"E*

*Due to risks of rock slides on the site classified "LES ROCHERS DU SAUSSOIS" located on the YONNE at position 47°34'N00" - 003°30'00"E, fly-over of this point should be avoided. These routes can be used between 250 ft and 500 ft ASFC.*

### 5.3.1.32 Secteurs VOLTAC

Les hélicoptères de l'ALAT effectuent des missions d'entraînement, tous les jours ouvrés de jour comme de nuit, à très basse altitude dans des volumes appelés SECTEURS VOLTAC caractérisés par un nom.

Leurs limites latérales, verticales, ainsi que les entités de l'ALAT proches de ces secteurs sont indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Ces secteurs sont définis en espace aérien de classe G, c'est pourquoi aucun gestionnaire ne peut être désigné.

Bien que bénéficiant de ce fait d'une certaine ségrégation vis-à-vis de la grande majorité du trafic aérien, ils restent perméables aux usagers autorisés à évoluer en dessous de cette hauteur minimale de vol en VFR, ainsi qu'aux aéronefs sans équipage à bord. Ce ne sont pas des portions d'espace aérien bénéficiant d'un statut réglementaire (R et D). De ce fait, ils ne sont pas opposables aux autres usagers autorisés.

Aussi, les équipages doivent en permanence y appliquer la règle «VOIR ET EVITER».

Néanmoins, pour des raisons de sécurité aérienne, il est recommandé aux autres usagers de la défense de coordonner leurs activités dans ces secteurs avec les opérations aériennes désignées dans les tableaux ci-dessous.

Enfin il est recommandé LA PLUS GRANDE PRUDENCE aux autres usagers de l'espace amenés à transiter dans ces espaces à forte densité d'hélicoptères de la défense.

### *5.3.1.32 VOLTAC sectors*

*The ALAT helicopters carry out training missions, by day and by night, at very low altitude every working days, in volumes called VOLTAC SECTORS characterised by a name.*

*Their use conditions, geographical limits and Army Light Aviation entities closed to these sectors are published in the tables below.*

*These sectors are defined as class G airspaces ; thus no allotees can be appointed.*

*Although it consequently ensure them a certain segregation from the vast majority of the air traffic, they remain permeable to users who are authorised to fly under this minimum VFR flight height as well as to unmanned aircraft. These parts of airspace do not have a regulated status (like R or D areas). Thus, they are not effective against other authorised users.*

*As a result, crews should continue to apply the " SEE and AVOID" principle pemanently.*

*Therefore, for aeronautical safety reasons, it is recommended that other defense users coordinate their activity in these sectors with the operations offices designated in the tables below.*

*Lastly, THE GREATEST CAUTION is recommended to flight users required to transit in these spaces with heavy defense helicopter activity.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Limites latérales<br>*Lateral limits* | Limites Verticales<br>*Vertical limits* | Divers<br>*Miscellaneous* |
|---|---|---|---|
| VOLTAC PHG N<br>(Nord)<br>*(North)* | 48 56 00N-006 37 00E<br>49 10 00N-006 45 00E<br>Frontière France-allemagne<br>49 03 00N-007 56 00E<br>48 35 00N-007 19 00E<br>48 15 00N-007 17 00E<br>48 15 00N-007 08 00E<br>48 00 00N-006 50 00E<br>48 00 00N-006 40 00E<br>48 43 00N-006 40 00E<br>48 56 00N-006 37 00E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>1RHC<br>BP 30302<br>57373 PHALSBOURG CEDEX<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès des OPS du 1RHC /<br>*Coordination of activities with 1RHC OPS*<br>TEL : 03 87 25 23 25<br>FAX : 03 87 25 23 27<br>COURRIEL : 1rhc.chef-operation.fct@intradef.gouv.fr |
| VOLTAC PHG PM<br>(Pré-montagne)<br>*(Pre-mountain)* | 48 00 00N-006 40 00E<br>48 00 00N-006 50 00E<br>48 15 00N-007 08 00E<br>48 15 00N-007 17 00E<br>48 00 00N-007 15 00E<br>47 45 00N-007 02 00E<br>47 56 00N-006 40 00E<br>48 00 00N-006 40 00E | | |
| VOLTAC CTN<br>(La Courtine) | 45 50 00N-001 57 00E<br>45 46 00N-001 59 00E<br>45 27 00N-001 35 00E<br>45 27 00N-002 23 00E<br>45 45 00N-002 23 00E<br>45 49 00N-002 11 00E<br>45 50 00N-001 57 00E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>CAMP DE LA COURTINE<br>QUARTIER GENERAL BENOIT<br>23100 LA COURTINE<br>Utilisation / *conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user* :<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès du PC TIR /<br>*Coordination of activities with PC TIR*<br>TEL : 05 55 83 65 18 / 06 08 56 46 89<br>COURRIEL : terre.camp_de_la_courtine.bpcca-491758.grp@intradef.gouv.fr /<br>terre.camp_de_la_courtine.bpcca-491760.grp@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Limites latérales<br>*Lateral limits* | Limites Verticales<br>*Vertical limits* | Divers<br>*Miscellaneous* |
|---|---|---|---|
| VOLTAC PAU NE<br>(Nord- est)<br>*(North-east)* | 43 00 00N-000 10 00E<br>43 00 00N-001 00 00E<br>44 00 00N-001 00 00E<br>44 00 00N-000 14 00W<br>43 44 00N-000 14 00W<br>43 44 00N-000 35 00W<br>43 39 00N-000 35 30W<br>43 22 00N-000 07 00W<br>43 20 30N-000 01 00W<br>43 20 30N-000 10 00E<br>43 00 00N-000 10 00E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>5RHC<br>Quartier de rose, BP 595<br>64100 PAU CEDEX<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès des OPS du 5RHC /<br>*Coordination of activities with 5RHC OPS*<br>TEL : 05 59 40 41 35<br>FAX : 05 59 40 41 14<br>COURRIEL : 5rhc-boi-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr |
| VOLTAC PAU S<br>(Sud)<br>*(South)* | 43 00 00N-001 00 00W<br>43 15 05N-000 46 15W<br>43 21 00N-000 40 00W<br>43 15 30N-000 34 00W<br>43 15 30N-000 07 00W<br>43 00 00N-000 07 00W<br>43 00 00N-001 00 00W | | |
| VOLTAC PAU<br>PM<br>(Pré-montagne)<br>*(Pre-mountain)* | 43 00 00N-000 45 00W<br>42 54 19N-000 41 52W<br>42 52 51N-000 33 07W<br>42 53 51N-000 24 32W<br>42 51 20N-000 23 04W<br>42 55 19N-000 17 58W<br>42 53 38N-000 07 20W<br>42 45 27N-000 03 06W<br>42 45 29N-000 01 20E<br>42 49 56N-000 01 23E<br>42 52 45N-000 10 08E<br>43 00 00N-000 10 00E<br>43 00 00N-000 45 00W | | |
| VOLTAC LUC<br>(Le Luc) | 44 15 15N-006 03 11E<br>44 15 15N-006 13 08E<br>44 12 21N-006 37 07E<br>44 06 15 N-006 52 30E<br>43 53 20N-007 01 00E<br>43 47 50N-007 02 30E<br>43 41 50N-006 50 50E<br>43 29 10N-006 56 40E<br>43 25 40N-006 52 20E<br>43 28 00N-006 48 30E<br>43 28 10N-006 42 30E<br>43 11 00N-006 29 59E<br>43 09 59N-006 12 00E<br>43 17 00N-006 12 00E<br>43 17 50N-006 06 00E<br>43 15 10N-005 59 00E<br>43 11 40N-005 58 50E<br>43 11 40N-005 51 00E<br>43 21 00N-005 33 00E<br>43 52 00N-005 28 00E<br>43 58 21 N-005 06 45E<br>44 10 38 N-005 12 00E<br>44 08 00 N-006 02 59E<br>44 15 15N-006 03 11E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>Base école Général LEJAY<br>83340 Le Cannet des Maures<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès des OPS de la base école /<br>*Coordination of activities with the school base OPS*<br>TEL : 04 98 11 74 45<br>FAX : 04 98 11 72 56<br>COURRIEL :<br>be-2rhc-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr<br>be-2rhc-ops-drones.resp.fct@intradef.gouv.fr |
| VOLTAC VLE<br>(Valence) | 44 31 10N-004 24 00E<br>44 30 00N-004 37 35E<br>44 19 50N-004 37 15E<br>44 18 15N-004 26 15E<br>44 31 10N-004 24 00E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>GAM STAT<br>Base de défense de Valence GAMSTAT<br>BP 1008, 26032 VALENCE CEDEX<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès des OPS du GAM STAT /<br>*Coordination of activities with the GAM STAT OPS*<br>TEL : 04 75 79 76 42 / 04 75 79 77 51<br>COURRIEL : gamstat.ops.fct@intradef.gouv.fr |
| VOLTAC ETN<br>(Etain) | 49 50 00N-004 51 00E<br>Frontière France-Belgique<br>49 32 55,36N-005 48 56,75E<br>Frontière France-Luxembourg<br>49 27 00N-006 00 00E<br>49 18 00N-006 00 00E<br>48 58 00N-005 53 00E<br>48 51 00N-005 46 00E<br>48 43 00N-005 13 00E<br>48 53 00N-004 47 00E<br>49 17 00N-004 47 00E<br>49 34 00N-004 25 00E<br>49 50 00N-004 51 00E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>3RHC<br>Base LTN Etienne Mantoux<br>55400 ETAIN<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès des OPS du 3RHC /<br>*Coordination of activities with 3RHC OPS*<br>TEL : 03 29 87 82 34<br>FAX : 03 29 87 82 09<br>COURRIEL : 3rhc.opsrgt-aero.fct@intradef.gouv.fr |

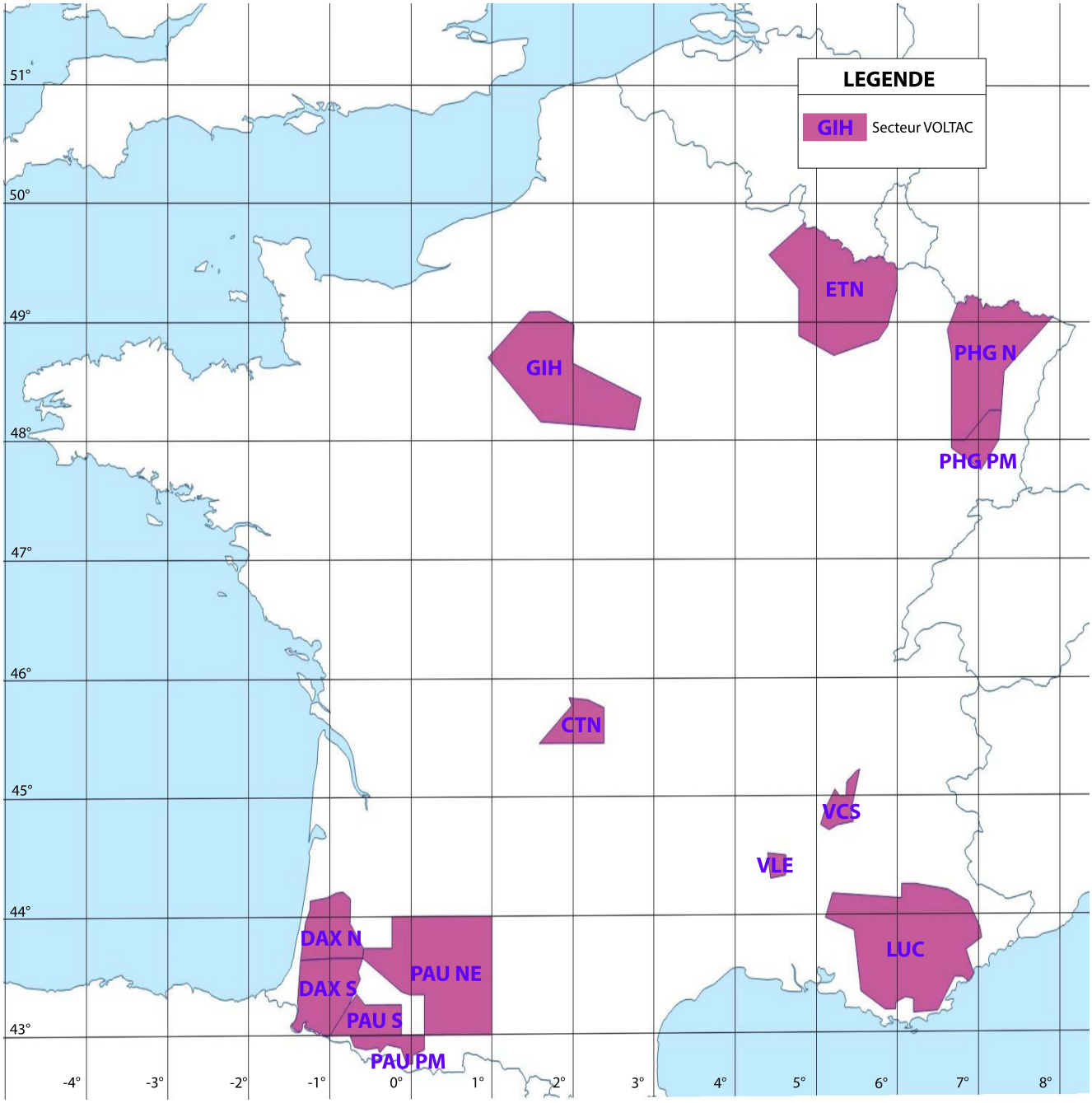
© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Limites latérales<br>*Lateral limits* | Limites Verticales<br>*Vertical limits* | Divers<br>*Miscellaneous* |
|---|---|---|---|
| VOLTAC GIH | 48 39 14N-001 59 39E<br>48 58 44N-002 00 43E<br>49 05 19N-001 42 59E<br>49 05 07N-001 27 23E<br>48 42 02N-000 57 06E<br>48 09 38N-001 35 55E<br>48 05 29N-002 45 34E<br>48 21 32N-002 50 22E<br>48 39 14N-001 59 39E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>DV BA 107<br>78129 VILLACOUBLAY AIR<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT, de l'AAE et des FAGN<br>- Coordination des activités auprès de la DV de la BA 107 /<br>*Coordination of activities with VILLACOUBLAY AB OPERATIONS*<br>TEL : 01 73 95 20 64<br>COURRIEL : ba107-gih.operations.fct@intradef.gouv.fr |
| VOLTAC DAX N<br>(Nord)<br>*(North)* | 44 03 30N-001 14 45W<br>43 57 00N-001 18 00W<br>43 38 10N-001 21 40W<br>43 39 00N-000 58 30W<br>43 39 00N-000 35 30W<br>43 44 00N-000 35 00W<br>43 56 45N-000 45 00W<br>44 09 00N-000 44 36W<br>44 12 24N-000 50 00W<br>44 12 00N-000 55 09W<br>44 09 39N-001 01 58W<br>44 08 00N-001 14 31W<br>44 03 30N-001 14 45W | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>Base école Général Navelet<br>BP 70354, 40108 DAX<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès des OPS de la base école /<br>*Coordination of activities with the school base OPS*<br>TEL : 05 58 35 93 31<br>FAX : 05 58 35 92 06<br>COURRIEL : be-6rhc-bops.resp.fct@intradef.gouv.fr |
| VOLTAC DAX S<br>(Sud)<br>*(South)* | 43 39 00N-000 35 30W<br>43 32 00N-000 39 00W<br>43 28 30N-000 37 20W<br>43 15 05N-000 46 15W<br>43 00 00N-001 00 00W<br>Frontière France-Espagne<br>43 16 10N-001 24 00W<br>43 38 10N-001 21 40W<br>43 39 00N-000 58 30W<br>43 39 00N-000 35 30W | | |
| VOLTAC VCS<br>(Vercors) | 45 06 57N-005 22 28E<br>45 12 05N-005 29 17E<br>45 13 22N-005 32 12E<br>44 52 03N-005 25 39E<br>44 46 48N-005 27 32E<br>44 45 12N-005 15 49E<br>44 42 43N-005 09 25E<br>44 45 26N-005 03 15E<br>44 53 38N-005 06 51E<br>45 03 21N-005 13 48E<br>45 00 00N-005 17 15E<br>45 00 00N-005 22 00E<br>45 06 57N-005 22 28E | 500 ft / ASFC<br>SFC | Point de contact / *Point of contact :*<br>GAM STAT<br>Base de défense de Valence GAMSTAT<br>BP 41008, 26032 VALENCE CEDEX<br>Utilisation / *Conditions of use :*<br>- Utilisateur habituel / *Regular user :*<br>ACFT de l'ALAT<br>- Coordination des activités auprès des OPS du GAM STAT /<br>*Coordination of activities with the GAM STAT OPS*<br>TEL : 04 75 79 76 42 / 04 75 79 77 51<br>COURRIEL : gamstat.ops.fct@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**5.3.1.3.3 Carte secteurs VOLTAC**

***5.3.1.3.3 VOLTAC sectors chart***




© Service de l'Information Aéronautique, France

**5.3.1.34 Secteur d'Entraînement Basse Altitude des hélicoptères de Sainte-Léocadie**

Les hélicoptères de l'école d'application de l'ALAT, des unités ALAT, de l'EPNER, des douanes et des armées allemandes, belges et britanniques effectuent des missions d'instruction et d'entraînement au vol en montagne.

Ce secteur ne possède aucun statut particulier, la plus grande prudence est demandée aux navigateurs aériens appelés à transiter dans cet espace aérien.

**LIMITES LATÉRALES**

1/ 42°37'00"N 001°43'00"E
2/ 42°40'00"N 001°47'00"E
3/ 42°40'00"N 002°08'00"E
4/ 42°33'00"N 002°16'00"E
5/ 42°25'00"N 002°18'00"E
6/ Frontière Franco-espagnole et Andorrane **entre les points 5 et 1.**

**LIMITES VERTICALES**

SFC / 10 000 ft AMSL.

**PÉRIODES D'ACTIVATION**

Activable tous les jours de 0600 à 1430 UTC (ETE) ou de 0700 à 1530 UTC (HIV).

Activité réelle connue du Centre de vol en montagne Sainte- Léocadie.

66800 - SAILLAGOUSE.

TEL : 04 68 06 47 50 / 47 79.

**FRÉQUENCES VEILLÉES PENDANT L'ACTIVITÉ**

VHF / MA : **130,000 MHz - 138,450 MHz.**

UHF : 339.725 MHz (auto-info CAM V).

HF / FM : **NIL.**

***5.3.1.34 Low Altitude Training Sector of Sainte-Léocadie helicopters***

*The helicopters of the ALAT application school, of the ALAT units, of the EPNER, of the customs and of the German, Belgian and British armies carry out mountain flight instruction and training missions.*

*This sector does not have a particular status, consequently, the greatest caution is recommended to flight navigators required to transit in these airspaces.*

***LATERAL LIMITS***

*1/ 42°37'00"N 001°43'00"E*
*2/ 42°40'00"N 001°47'00"E*
*3/ 42°40'00"N 002°08'00"E*
*4/ 42°33'00"N 002°16'00"E*
*5/ 42°25'00"N 002°18'00"E*
*6/ French-Spanish-Andorra border **between points 5 and 1.***

***VERTICAL LIMITS***

*SFC / 10 000 ft AMSL.*

***ACTIVATION PERIODS***

*Activable every day from 0600 to 1430 UTC (SUMMER) or from 0700 to 1530 UTC (WINTER).*

*Real activity known by the Sainte-Léocadie mountain flight centre.*

*66800 - SAILLAGOUSE.*

*TEL : 04 68 06 47 50 / 47 79.*

***FREQUENCIES MONITORED DURING ACTIVITY***

*VHF / MA : **130,000 MHz - 138,450 MHz.***

*UHF : 339.725 MHz (CAM V auto-info).*

*HF / FM : **NIL.***


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 5.3.1.3.5 Secteurs d'entraînement des hélicoptères de l'escadron EH 01.067 Pyrénées CAZAUX

Les hélicoptères de l'escadron EH 01.067 Pyrénées effectuent des missions d'entraînement à très basse altitude dans des secteurs dont les limites latérales et verticales sont publiées ci-après.

Ces secteurs ne possèdent aucun statut particulier.

La tranche d'espace utilisée tous les J.O. de LS à CS + 3 heures est comprise entre la SFC et 300 ft ASFC à l'exclusion des espaces aériens contrôlés et des espaces à statut particuliers avec lesquels ces secteurs d'entraînement interfèrent.

La plus grande prudence est par conséquent recommandée aux navigateurs aériens appelés à transiter dans ces secteurs à forte activité d'hélicoptères.

### *5.3.1.3.5 Training sectors of EH 01.067 Pyrénées squadron helicopters CAZAUX*

*The helicopters of the EH 01.067 Pyrénées squadron carry out training missions at very low altitude in sectors the lateral and vertical limits are published below.*

*These sectors do not have any particular status.*

*The space section used every working day from LS to CS + 3 hours is contained between the SFC and 300 ft ASFC excluding the controlled airspaces and spaces with special status interfering with these training sectors.*

*Consequently, the greatest caution is recommended to flight navigators required to transit in these sectors with heavy helicopter activity.*

| Identification | Limites latérales<br>*Lateral limits* | Limites Verticales<br>*Vertical limits* | Divers<br>*Miscellaneous* |
|---|---|---|---|
| EH 01.067 A | 44° 42' 40"N - 000° 18'00"E<br>44° 26' 50"N - 000° 18'00"E<br>44° 20' 10"N - 001° 00' 00"E<br>44° 39' 40"N - 001° 00' 00"E<br>44° 42' 40"N - 000° 18'00"E | 300 ft / ASFC<br>SFC | Activable :<br>LUN au VEN sauf JF LS à CS + 3 heures<br>Activité réelle connue de l'EH 01.067 :<br>TEL : 05 57 15 53 26<br>*Activable :*<br>*MON to FRI except HOL LS to CS + 3 hours*<br>*Real activity known by the EH 01.067 :*<br>*TEL : 05 57 15 53 26* |
| EH 01.067 B | 44° 20' 10"N - 001° 00'00"E<br>44° 39' 40"N - 001° 00'00"E<br>45° 10' 00"N - 001° 00' 00"E<br>45° 18' 00"N - 001° 34' 40"E<br>44° 42' 00"N - 001° 58' 30"E<br>44° 15' 20"N - 001° 30'50"E<br>44° 20' 10"N - 001° 00'00"E | 300 ft / ASFC<br>SFC | Activable :<br>LUN au VEN sauf JF LS à CS + 3 heures<br>Activité réelle connue de l'EH 01.067 :<br>TEL : 05 57 15 53 26<br>*Activable :*<br>*MON to FRI except HOL LS to CS + 3 hours*<br>*Real activity known by the EH 01.067 :*<br>*TEL : 05 57 15 53 26* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

### 5.3.1.36 Secteur d'Entraînement Basse Altitude des hélicoptères de Briançon

Les hélicoptères des Forces Aériennes de la Gendarmerie, d'autres armées ou institutions, effectuent des missions d'instruction et d'entraînement au vol en montagne dans le secteur de Briançon.

Ce secteur de vol ne possède aucun statut particulier, la plus grande prudence est demandée aux navigateurs aériens appelés à transiter dans cet espace aérien.

**LIMITES LATERALES**

1/ 45°02'44"N 006°18'20"E : La Grave.
2/ 45°07'12"N 006°14'45"E : Pic du Mas de la Grave.
3/ 45°07'22"N 006°25'08"E : Altiport de Valloire.
4/ 45°06'46"N 006°36'24"E : Col de la Vallée Étroite.
5/ 45°06'12"N 006°37'38"E :
6/ Frontière Franco-Italienne :
7/ 44°39'18"N 006°56'54"E : Tête des Toillis.
8/ 44°40'48"N 006°30'01 "E : Vallon du Couleau.
9/ Parc Nationnal des Écrins entre les poins 8 et 1.

A l'exclusion de la partie interférente avec les zones **LF-R221** A & B ROCHILLES (SFC / FL240) et **LF-R222** A & B GALIBIER (SFC / FL230) lorsqu'elles sont actives.

**LIMITES VERTICALES**

SFC / 12000 pieds AMSL.

**PERIODES D'ACTIVATION**

Activable tous les jours de 0630 à 1530 UTC (ETE) ou de 0730 à 1600 UTC (HIV).
Activable toutes les nuits CS à 2300 UTC (ETE et HIV).
Activité réelle connue :
du Centre de vol en montagne Gendarmerie de Briançon
Chemin du Serre de la Tour
05100 - VILLAR SAINT PANCRACE
TEL : 04 92 21 21 04 / 06 76 03 74 71
ou du Détachement Aérien Gendarmerie de Briançon
Chemin du Serre de la Tour
05100 - VILLAR SAINT PANCRACE
TEL : 04 92 21 17 23.

**FREQUENCES VEILLEES PENDANT L'ACTIVITE**

VHF / MA : **130,000 MHz** (fréquence montagne).

**RAPPELS**

Les hauteurs de transit recommandées au dessus de Briançon sont de :
- 2000 ft / sol, pour les arrivées depuis le Nord ;
- 1000 ft / sol pour les arrivées depuis le Sud.

La vitesse de moindre nuisance est de 80 kt sur les EC 145 et EC 135.

CENTRE HOSPITALIER BRIANCON / HOSPITAL CENTER BRIANCON
ALT : 4372 ft (156 hPa)
LAT : 44° 54' 23"
LONG : 006° 37' 58"

### *5.3.1.36 Low Altitude Training Sector of Briançon helicopters*

*The helicopters of the Gendarmerie Air Force, other armies or institutions, carry out mountain flight instruction and training missions in Briançon sector.*

*This flight sector does not have a particular status,consequently, the greatest caution is recommended to flight navigators required to transit in these airspaces.*

***LATERAL LIMITS***

*1/ 45°02'44"N 006°18'20"E : La Grave.*
*2/ 45°07'12"N 006°14'45"E : Pic du Mas de la Grave.*
*3/ 45°07'22"N 006°25'08"E : Altiport of Valloire.*
*4/ 45°06'46"N 006°36'24"E : Col de la Vallée Étroite.*
*5/ 45°06'12"N 006°37'38" :*
*6/ French-Italian border :*
*7/ 44°39'18"N 006° 56'54"E : Tête des Toillis.*
*8/ 44°40'48"N 006°30'01"E : Vallon du Couleau.*
*9/ Parc Nationnal des Écrins between points 8 and 1.*

*Excluding the interference portion with the **LF-R221** A & B ROCHILLES (SFC / FL240) and **LF-R222** A & B GALIBIER (SFC / FL230) areas when they are active.*

***VERTICAL LIMITS***

*SFC / 12000 ft AMSL.*

***ACTIVATION PERIODS***

*Activable every day from 0630 to 1530 UTC (SUM) or from 0730 to 1600 UTC (WIN).*
*Activable every night SS to 2300 UTC (SUM and WIN).*
*Real activity known :*
*by the Gendarmerie of Briançon mountain flight centre*
*Chemin du Serre de la Tour*
*05100- VILLAR SAINT PANCRACE*
*TEL : 04 92 21 21 04 / 06 76 03 74 71*
*or by Detachment of Gendarmerie of Briançon*
*Chemin du Serre de la Tour*
*05100 - VILLAR SAINT PANCRACE*
*TEL : 04 92 21 17 23.*

***FREQUENCIES MONITORED DURING ACTIVITY***

*VHF / MA : **130,000 MHz** (mountain frequency).*

***REMINDERS***

*The recommended transit heights above Briançon are of :*
*- 2000 ft / ground for arrivals from the North ;*
*- 1000 ft / ground for arrivals from the South.*

*The speed of least nuisance is 80 kt on EC 145 and EC 135.*

*HELISTATION GENDARMERIE / HELIPAD OF GENDARMERIE*
*ALT : 4000 ft (142 hPa)*
*LAT : 44° 52' 45"*
*LONG : 006° 37' 30"*


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 5.3.1.4 ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

#### A - CONTEXTE

Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit dans son article 15 que les informations relatives aux zones géographiques pour drones établies à des fins de géovigilance soient rendues publiques par les États dans un format numérique unique et commun.

Une zone géographique est une partie de l'espace aérien dans laquelle des conditions particulières s'appliquent à l'exploitation de drones pour des raisons de sécurité, de respect de la vie privée et de protection des données à caractère personnel, de sûreté ou environnementales.

En France, y compris dans ses territoires d'outre-mer, les conditions particulières qui s'appliquent dans les zones géographiques UAS sont établies par des textes de nature règlementaire, dont l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord.

#### B - SPECIFICATIONS FRANCAISES DES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les zones géographiques UAS mises à disposition correspondent aux restrictions d'utilisation de l'espace aérien suivantes qui sont disponibles dans les publications d'information aéronautique (AIP) françaises :

1. Les zones interdites (P), réglementées (R) et dangereuses (D) publiées à la partie ENR 5.1 de l'AIP ;

2. Les zones de contrôle (CTR) et les régions terminales de contrôle (TMA) publiées respectivement en AD 2.17 de chaque aérodrome, en ENR 2.1 de l'AIP et en AD-1.7.2 ;

3. Les établissements portant des marques distinctives d'interdiction de survol à basse altitude publiées à la partie ENR 5.7.-1 de l'AIP ;

4. Les parcs nationaux et réserves naturelles publiées à la partie ENR 5.7.-3 de l'AIP ;

5. Les activités d'aéromodélisme et les activités particulières publiées à la partie ENR 5.5 de l'AIP ;

6. Les voisinages des infrastructures destinées à l'atterrissage ou au décollage mentionnées à l'annexe I de l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipage à bord pour ce qui concerne les pistes et les aires d'approche finale et de décollage telles que définies dans l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;

7. Les secteurs d'entraînement basse altitude des hélicoptères et secteurs VOLTAC publiés à la partie ENR 5.3.1.3 de l'AIP ;

8. Les zones de manœuvres et d'entraînement militaires de la partie ENR 5.2.7 du manuel d'information aéronautique militaire (MIAM).

Ces zones géographiques sont disponibles au format numérique ED-269.

#### C - MODALITES DE MISE A DISPOSITION DES JEUX DE DONNEES NUMERIQUES ZONES GEOGRAPHIQUES UAS

Les données sont disponibles gratuitement dans la boutique du site internet SIA au lien suivant :

https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/donnees-zones-geographiques-uas.html

### *5.3.1.4 UAS GEOGRAPHICAL ZONES*

#### *A - CONTEXT*

*Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 concerning the rules and procedures applicable to the operation of unmanned aircraft on board requires in its article 15 that the information relating to the geographical areas for drones established for geo-awareness purposes are made publicly available by the States in a common unique digital format.*

*A geographical zone is a part of the airspace in which special conditions apply to the operation of drones for reasons of security, respect for privacy and protection of personal data, safety or environment.*

*In France, including its overseas territories, the special conditions that apply in the UAS geographical zones are established by regulatory texts, including the decree of December 3, 2020 relating to the use of airspace by unmanned aircraft.*

#### *B - FRENCH SPECIFICATIONS FOR UAS GEOGRAPHICAL ZONES DATASET*

*The UAS geographical areas made available correspond to the following airspace use restrictions that are available in the French aeronautical information publications (AIP) :*

*1. Prohibited (P), restricted (R) and danger (D) areas published in part ENR 5.1 of the AIP ;*

*2. Control zones (CTR) and terminal maneuvering areas (TMA) published respectively in AD 2.17 of each aerodrome, in ENR 2.1 of the AIP and in AD-1.7.2 ;*

*3. Sites with distinctive marks prohibited for low altitude overflight published in part ENR 5.7.-1 of the AIP ;*

*4. National parks and nature reserves published in part ENR 5.7.-3 of the AIP ;*

*5. Model aircraft activities and special activities published in part ENR 5.5 of the AIP ;*

*6. The neighborhoods of infrastructures intended for landing or take-off mentioned in appendix I of the decree of December 3, 2020 relating to the use of airspace by aircraft without crew on board with regard to runways and final approach and take-off areas as defined in the amended order of 29 September 2009 relating to the technical safety characteristics applicable to the design, development, operation and maintenance of land aeronautic infrastructures used exclusively by helicopters with a single main rotor axis ;*

*7. Low altitude training sectors for helicopters and VOLTAC sectors published in part ENR 5.3.1.3 of the AIP ;*

*8. The military maneuvering and training areas of part ENR 5.2.7 of the military aeronautical information manual (MIAM).*

*These geographical zones are available in ED-269 digital format.*

#### *C - DETAILS ON GEOGRAPHICAL ZONES DATASET PROVISIONS*

*The data is available for free in the shop of the SIA website at the following link :*

*https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/products-to-be-downloaded/uas-geographical-zones-data.html*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ENR 5.3-2 AUTRES DANGERS POTENTIELS

*OTHER POTENTIAL HAZARDS*

### VOLCANS

*ACTIVE VOLCANES*

NIL

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.4-0 OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

*AIR NAVIGATION OBSTACLES*

Le SIA met à disposition en ENR 5.4.1 les obstacles à la navigation aérienne (ONA) situés à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement, dont la hauteur hors sol est égale ou supérieure à 50 m hors agglomération et 100 m en agglomération.

N'y sont pas inclus :

- les obstacles neutralisés par l'application des arrêtés du 21 février 2018 portant création d'une zone interdite, identifiée LF-P 23 PARIS (Paris), dans la région d'information de vol de PARIS et du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux ;

- les obstacles longilignes difficiles à décrire sous forme de liste et pour lesquels il y a lieu de se référer à la carte aéronautique de la France au 1/500 000 sur laquelle figurent les lignes à haute tension de 225 kV et plus, ainsi que les principales traversées de vallée, téléphériques, etc.

Un fichier numérique listant les ONA est mis à disposition.
Il est accessible via l'eAIP en cliquant sur le lien de la page ENR 5.4.1.

Ce fichier est mis à jour à chaque cycle AIRAC.

La structure du fichier est décrite en page ENR 5.4.1.

*SIA provides through ENR 5.4.1 obstacles located beyond the limits of aerodromes OLS and that are higher than 50 m ASFC out of urban centers or 100 m ASFC in urban centers.*

*Are not included :*

*- obstacles neutralized by the application of specific regulations relating to the overflight of Paris (21st February 2018 decree dealing with the creation of the LF-P 23 prohibited area within PARIS FIR) and of agglomerations, people or animals groups (10th October 1957 decree) ;*

*- threadlike obstacles which would be difficult to describe in a list and for which it is necessary to refer to France 1:500.000 aeronautical chart (on which are also depicted the 225 kV and more voltage lines, the main valley crossings, cableway, etc.).*

*Air navigation obstacles are provided in a digital file available through a clickable link in ENR 5.4.1 page.*

*This file is updated at each AIRAC cycle.*

*The file structure and the description of its data items are detailed in page ENR 5.4.1.*

**NUMEROTATION**

Les obstacles non éoliens sont identifiés par cinq chiffres. Les deux premiers correspondent au numéro de département dans lequel ils sont implantés et les trois derniers correspondent au numéro d'ordre dans le département (ex : 26001).

Les éoliennes isolées suivent la même règle d'identification avec l'ajout de la lettre « E » au début de l'identifiant (ex : E26001)

Les éoliennes faisant partie d'un groupe sont identifiées par la lettre E suivie de 4 à 5 chiffres, suivi d'un tiret et de 1 à 2 chiffres (ex : E2603-1 à E2603-10) :

- les deux premiers chiffres correspondent au numéro de département retenu pour la publication du parc, les deux ou trois derniers chiffres avant le tiret correspondent au numéro d'identification du parc éolien,

- les un à deux derniers chiffres après le tiret correspondent au numéro de l'éolienne unitaire au sein du parc éolien.

***NUMBERING***

*Non-wind turbine obstacles are identified by five digits. The first two correspond to the department number in which they are located, and the last three correspond to their sequential number within the department (e.g., 26001).*

*Isolated wind turbines follow the same identification rule, with the addition of the letter "E" at the beginning of the identifier (e.g., E26001).*

*Wind turbines belonging to a group are identified by the letter E followed by 4 to 5 digits, a hyphen, and 1 to 2 digits (e.g., E2603-1 to E2603-10):*

*- The first two digits correspond to the department number used for the publication of the wind farm; the last two or three digits before the hyphen correspond to the wind farm identification number;*

*- The last one or two digits after the hyphen correspond to the individual turbine number within the wind farm.*

**REGROUPEMENT**

Parfois lorsque plusieurs obstacles non éoliens sont groupés, la position et les caractéristiques de l'obstacle le plus élevé sont les seules retenues.

Exceptionnellement et en particulier, lorsque des obstacles forment une nappe relativement étendue, les coordonnées géographiques moyennes sont indiquées. Mention en est faite dans la partie "OBSERVATIONS".

***OBSTACLE GROUPING***

*When several obstacles that are not windmills are grouped, the location and characteristics of only the highest one may sometimes be described.*

*Exceptionally, only the average geographical coordinates are indicated, particularly when the obstacles are forming quite extensive groups. This is then indicated in the "REMARKS" field.*

**DONNEES NUMERIQUES**

La liste des obstacles disponible au format numérique dans le cadre de la mise à disposition des données numériques de terrain et d'obstacles de la zone 1 est également décrite en GEN 3.1.6.

***DIGITAL DATA***

*Obstacle list available as digital terrain and obstacles data for area 1 are also described in GEN 3.1.6.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.4-1 LISTE DES OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

*AIR NAVIGATION OBSTACLES LIST*

Cliquer sur le lien ci-dessous pour obtenir le fichier Obstacles

ObstaclesDataZone1MFRANCE_20261001

Description du fichier :

Le fichier est au format *.xls et est exportable en *.csv.

Les intitulés de colonne et les type d'obstacles sont uniquement disponibles en Français. Un glossaire Français/Anglais est fourni dans le fichier.

Les remarques sont indiquées en Français et en Anglais.

Le fichier comporte six onglets :

- Un onglet « Data » contenant l'ensemble des obstacles à jour à la date affichée (snapshot)
- Trois onglets contenant les mises à jour à la date affichée sur le nom de l'onglet :
  - Créations
  - Modifications
  - Suppressions
- Un cinquième onglet fournit un glossaire Français – Anglais du vocabulaire utilisé dans le fichier
- Un sixième onglet fournit la date et l'heure de génération du fichier

Le fichier cible du lien est uniquement accessible en ligne depuis la présente page ENR 5.4.1 ou depuis la page d'accueil de l'eAIP France en ligne.

Le lien de l'amendement PDF n'est pas actif.

Click the following link to get the Obstacles file

ObstaclesDataZone1MFRANCE_20261001

File content :

Format *.xls file may be exported in *.csv

Columns name and obstacle type are in French language. A French to English glossary is available in the file.

Remarks are available in English.

File has 6 sheets:

- Sheet Data contains all obstacles (snapshot)
- Three sheets are dedicated to update for the AIRAC date mentioned on sheet name:
  - New
  - Modified
  - Deleted
- A fifth sheet provides a glossary French to English
- A sixth sheet provides date and time to which the file has been generated.

The above mentioned file target link is only reachable from website html ENR 5.4.1 page or from website front eAIP page.

Pdf amendement link is not active.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.5 ACTIVITES AERIENNES SPORTIVES ET RECREATIVES

*SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 200 | parachutage LILLE MARCQ EN BAROEUL AERODROME (LFQO) | FL 140 | 0800-1930 (SUM : -1HR)<br>Daytime only |
| 50°41'17"N , 003°04'36"E | | SFC | Information des usagers sur A/A MARCQ et LILLE APP/FIS.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>User information on A/A MARCQ and LILLE APP/FIS.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 202 | parachutage CHALON CHAMPFORGEUIL AERODROME (LFLH) | FL 195 | SR-SS |
| 46°49'42"N , 004°49'01"E | | SFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome.<br>ABV FL115, PPR BALE CTL ou PPR RAKI ou CDC de remplacement en cas d'activité de la LF-R 124.<br>Activity reserved for pilots authorized by AD operator.<br>ABV FL115, PPR BASEL CTL or PPR RAKI or CDC substitution if LF-R 124 active. |
| 203 | parachutage LA FLECHE THOREE LES PINS AERODROME (LFAL) | FL 115 | SR-SS. |
| 47°41'28"N , 000°00'13"W | | SFC | Activité selon protocole réservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays-de-la-Loire.<br>Activité réelle connue de LA FLECHE A/A et NANTES INFO.<br>Activity reserved for users authorized by Pays-de-la-Loire delegation according to protocol.<br>Actual activity known on LA FLECHE A/A and NANTES INFO. |
| 204 | parachutage MONTARGIS VIMORY AERODROME (LFEM) | FL 115 | SR - SS+30 |
| 47°57'28"N , 002°41'13"E | | SFC | Information des usagers sur MONTARGIS A/A et SEINE INFO<br>Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Ouest.<br>Users' information on A/A MONTARGIS and SEINE INFO.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Ouest. |
| 206 | parachutage CERCOTTES (45) | FL 195 | H24. |
| 47°58'00"N , 001°55'00"E | | SFC | Possible jusqu'au FL300 annoncée par NOTAM. Activité réelle connue de ORLEANS APP ou PARIS ACC/FIC.<br>Hors activation RMZ-TMZ BRICY.<br>Possible up to FL300 announced by NOTAM. Activity known on ORLEANS APP or PARIS ACC/FIC.<br>Except when RMZ-TMZ BRICY is active. |
| 207 | parachutage ORLEANS BRICY AERODROME (LFOJ) | FL 195 | H24. |
| 47°59'16"N , 001°45'38"E | | SFC | Possible jusqu'au FL300 annoncée par NOTAM.<br>De jour, contacter ORLEANS APP ou PARIS ACC. De nuit, activité réelle connue de ORLEANS APP.<br>Hors activation LF-R 295 BRICY ou RMZ-TMZ BRICY.<br>Possible up to FL300 announced by NOTAM. Daytime, contact ORLEANS APP or PARIS ACC. Night time, activity known on ORLEANS APP.<br>Except when LF-R 295 BRICY or RMZ-TMZ BRICY is active. |
| 208 | parachutage FRETOY LE CHATEAU (60) | FL 135 | SR-SS+30. |
| 49°40'00"N , 002°58'00"E | | SFC | Selon conditions fixées par protocole.<br>Information des usagers sur BEAUVAIS APP/INFO.<br>According to conditions set in protocol.<br>Users'information on BEAUVAIS APP/INFO. |
| 209 | parachutage DIJON-LONGVIC AERODROME (LFSD) | FL 185 | SR-SS+30 |
| 47°15'57"N , 005°05'42"E | | SFC | Selon protocole.<br>Information des usagers sur BALE INFO.<br>According to protocol.<br>Users' information on BALE INFO. |
| 211 | parachutage ROUEN VALLEE DE SEINE AERODROME (LFOP) | FL 065 | SAT, SUN and HOL: SR-30 to SS+30 and throughout ROUEN ATS SKED. |
| 49°23'20"N , 001°10'52"E | | SFC | Utilisation PPR ROUEN TWR.<br>PPR ROUEN TWR. |
| 214 | parachutage BEAUVOIR FROMENTINE AERODROME (LFFO) | FL 135 | 15 APR-15 OCT : SAT, SUN, HOL : SR-SS |
| 46°53'26"N , 002°05'19"W | | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC-O/Délégation Pays de Loire et selon protocole.<br>Information des usagers sur : NANTES INFO/APP.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC-O/Pays de Loire delegation and according to protocol.<br>Users information on : NANTES INFO/APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 215 | parachutage BESANCON LA VEZE AERODROME (LFQM) | FL 145 | SUM : MON-FRI : 0700-SS<br>WIN : MON-FRI : 0800-SS<br>SAT, SUN and HOL: SR-SS |
| 47°12'19"N , 006°04'50"E | | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>Au-dessus de 5000 ft ASFC, lorsque la R158A est active, contact radio obligatoire avec RAKI RADAR ou CDC de remplacement: 119.700, SSR obligatoire.<br>Une attente éventuelle de 6 à 10 minutes MAX pourra être demandée par RAKI RADAR ou CDC de remplacement.<br>Au-dessus du FL 115, largages possibles hors activité militaire : PPR BALE INFO .<br>Activity reserved for users authorized by AD operator.<br>ABV 5000ft ASFC, when R158A is active, radio contact with RAKI RADAR or CDC substitution: 119.700, SSR mandatory.<br>A possible MAX 6 to 10 minutes wait could be required by RAKI RADAR or CDC substitution.<br>ABV FL 115, possible drops outside MIL activity: PPR BASEL INFO. |
| 216 | parachutage NANCY AZELOT AERODROME (LFEX) | FL 145 | MON-SAT : 0700-SS (SUM -1HR)<br>SUN and HOL : SR-SS |
| 48°35'34"N , 006°14'28"E | | SFC | Au-dessus de 2500 ft AMSL PPR OCHEY APP ou STRASBOURG APP.<br>Au-dessus du FL 075 PPR STRASBOURG INFO et OCHEY APP ou STRASBOURG APP.<br>Au-dessus du FL 115, largages réservés aux ACFT basés conformément au protocole.<br>DIM et JF entre 1600 (SUM -1 HR) et SS, largages limités au FL 065.<br>Activité connue de STRASBOURG INFO.<br>ABV 2500ft AMSL PPR OCHEY APP or STRASBOURG APP.<br>ABV FL 075 PPR STRASBOURG INFO and OCHEY APP or STRASBOURG APP.<br>ABV FL 115, drops only for based ACFT according to protocol.<br>SUN and public HOL between 1600 (SUM -1HR) and SS, drops limited to FL 065.<br>Activity known on STRASBOURG INFO. |
| 217 | parachutage NEUVY LE ROI (37) | FL 105 | SR-SS |
| 47°34'50"N , 000°36'17"E | | SFC | Activité selon protocole réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Ouest.<br>Information des usagers sur PARIS INFO et SEINE APP/INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC Ouest according to protocol.<br>Users information on PARIS INFO and SEINE APP/INFO. |
| 220 | parachutage LE MANS ARNAGE AERODROME (LFRM) | FL 115 | SR-SS. |
| 47°56'55"N , 000°12'06"E | | SFC | Information des usagers :<br>LE MANS INFO, NANTES INFO<br>User's information:<br>LE MANS INFO, NANTES INFO |
| 221 | parachutage COLMAR HOUSSEN AERODROME (LFGA) | FL 140 | SUM: MON-FRI: 0530-1900, SAT: 0630-1700, SUN and HOL: 0630-1015, 1200-1700<br>WIN: MON-FRI: 0630-SS, SAT: 0730-SS, SUN and HOL: 0730-1115, 1300-SS. |
| 48°06'37"N , 007°21'33"E | | SFC | En dehors HOR ATS HOUSSEN TWR, activité annoncée par ACFT largueurs sur 119.0.<br>Au-dessus du FL 115, sur instruction de BALE APP.<br>Information des usagers : BALE INFO.<br>Outside HOUSSEN TWR ATS SKED, activity announced by para dropping ACFT on 119.0.<br>ABV FL 115, on instruction of BASEL APP.<br>Users' information : BASEL INFO. |
| 222 | parachutage STRASBOURG NEUHOF AERODROME (LFGC) | FL 195 | MON-FRI : 0730-1100 and 1300-SS (SUM : -1HR).<br>SAT, SUN and HOL : 0730-SS (SUM : -1HR). |
| 48°33'16"N , 007°46'41"E | | SFC | Activité connue de STRASBOURG APP.<br>Activité annoncée par ACFT largueurs sur A/A NEUHOF.<br>Activité selon protocole.<br>Activity known on STRASBOURG APP.<br>Activity announced by dropping ACFT on A/A NEUHOF.<br>Activity according to protocol. |
| 226 | parachutage PERONNE SAINT QUENTIN AERODROME (LFAG) | FL 135 | SR-SS+30. |
| 49°52'08"N , 003°01'47"E | | SFC | Selon protocole.<br>Information des usagers sur PERONNE A/A, LILLE INFO ou PARIS ACC FIC.<br>According to protocol.<br>Users' information on PERONNE A/A, LILLE INFO or PARIS ACC FIC. |
| 227 | parachutage CALAIS MARCK AERODROME (LFAC) | FL 140 | SR-SS+30 |
| 50°57'39"N , 001°57'05"E | | SFC | Information des usagers sur CALAIS INFO ou A/A et LILLE APP/FIS.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Users' information on CALAIS INFO or A/A and LILLE APP/FIS.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 228 | parachutage CHARLEVILLE MEZIERES AERODROME (LFQV) | FL 150 | SR-SS. |
| 49°47'06"N , 004°38'34"E | | SFC | Information des usagers sur CHARLEVILLE Info. Une fois par semaine, activité SR à SS+30 annoncée par NOTAM. ABV FL055 PPR PARIS CTL.<br>Users' information on CHARLEVILLE Info.Once a week, activity SR to SS+30 announced by NOTAM.ABV FL 055 PPR PARIS CTL. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 232 | parachutage VESOUL FROTEY AERODROME (LFQW) | FL 135 | SR-SS |
| 47°38'22"N , 006°12'19"E | | SFC | Réservé aux aéronefs autorisés et selon protocole.<br>LUN-VEN : largages limités au FL 115.<br>SAM,DIM et JF : FL 135.<br>Au-dessus de 3500 ft AMSL, PPR LUXEUIL APP.<br>Au-dessus FL075 PPR BALE INFO.<br>Transpondeur mode A et C obligatoire.<br>INFO usagers Vesoul A/A.<br>Reserved for authorised ACFT following protocol.<br>MON-FRI: drops limited to FL 115.<br>SAT, SUN and HOL: FL 135.<br>ABV 3500ft AMSL, PPR LUXEUIL APP.<br>ABV FL075 PPR BASEL INFO.<br>Transponder mode A and C required.<br>Users' INFO Vesoul A/A. |
| 234 | parachutage NEVERS FOURCHAMBAULT AERODROME (LFQG) | FL 145 | SR-SS +30 |
| 47°00'13"N , 003°06'39"E | | SFC | Selon conditions fixées par protocole.<br>Activité réservée aus usagers désignés par protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>NEVERS INFO.<br>PARIS INFO.<br>PARIS ACC.<br>AVORD APP.<br>Conditions according to protocol.<br>Activity reserved for users designated in the protocol.<br>Actual activity on:<br>NEVERS INFO.<br>PARIS INFO.<br>PARIS ACC.<br>AVORD APP. |
| 236 | parachutage DIEPPE SAINT AUBIN AERODROME (LFAB) | FL 145 | SR-SS+30 |
| 49°52'57"N , 001°05'07"E | | SFC | Information des usagers sur DIEPPE A/A et LILLE INFO.<br>Activité selon protocole, réservée aux usagers autorisés par la DSAC Ouest.<br>Users' information on DIEPPE A/A and LILLE INFO.<br>Activity according to protocol, reserved for users authorized by DSAC Ouest. |
| 237 | parachutage circuit de MAGNY COURS (58) | FL 135 | SR-SS |
| 46°51'35"N , 003°09'32"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réservée aux clubs signataires du protocole.<br>Activité réelle connue de : NEVERS INFO, PARIS INFO, PARIS ACC, AVORD APP<br>Activity as per protocol.<br>Activity reserved for clubs that are signatories to protocol.<br>Activity known on : NEVERS INFO, PARIS INFO, PARIS ACC, AVORD APP |
| 238 | parachutage LE HAVRE OCTEVILLE AERODROME (LFOH) | FL 140 | SR-SS and overnight during LE HAVRE ATS SKED. |
| 49°32'02"N , 000°05'17"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité simultanée avec activité de voltige interdite.<br>Activité réelle connue de : LE HAVRE INFO et RENNES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Simultaneous activity with aerobatics activity prohibited.<br>Activity known on : LE HAVRE INFO and RENNES INFO. |
| 241 | parachutage MERVILLE CALONNE AERODROME (LFQT) | FL 140 | 0800-1900 (SUM : -1HR) |
| 50°37'00"N , 002°38'24"E | | SFC | Information des usagers :<br>MERVILLE TWR ou A/A, LILLE INFO.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>User information:<br>MERVILLE TWR or A/A, LILLE INFO.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 242 | parachutage DONCOURT LES CONFLANS AERODROME (LFGR) | FL 145 | SUM: MON-FRI : SR-2200.<br>WIN : MON-FRI : SR-2300.<br>SAT, SUN and HOL: SR-SS. |
| 49°09'07"N , 005°55'53"E | | SFC | PPR STRASBOURG APP ou STRASBOURG INFO.<br>Au-dessus du FL 115, PPR OCHEY APP et hors activité LF-R 321.<br>PPR STRASBOURG APP or STRASBOURG INFO.<br>ABV FL 115, PPR OCHEY APP and outside LF-R 321 activity. |
| 246 | parachutage PIACE | FL 045 | SAT, SUN and HOL: SR-SS |
| 48°16'00"N , 000°06'40"E<br>Plate-forme ULM | | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation PAYS DE LA LOIRE.<br>Largages effectués à partir d ULM.<br>Activity reserved for users authorized by PAYS DE LA LOIRE delegation.<br>Drops from micro light ACFT. |
| 248 | parachutage MONTBELIARD COURCELLES AERODROME (LFSM) | FL 145 | SUM: 0600-SS. WIN: 0700-SS. |
| 47°29'12"N , 006°47'29"E | | SFC | PPR BALE INFO au dessus de 6500ft AMSL.<br>PPR BASEL INFO ABV 6500ft AMSL. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 252 | parachutage EVREUX FAUVILLE AERODROME (LFOE) | FL 085 | H24. |
| 49°01'43"N , 001°13'12"E | | SFC | Au-dessous FL 065, PPR EVREUX APP.<br>Au-dessus FL 065, PPR PARIS ACC activable par NOTAM, selon protocole.<br>BLW FL 065, PPR EVREUX APP.<br>ABV FL 065, PPR PARIS ACC announced by NOTAM according to protocol. |
| 253 | parachutage BIEVRES (91) | FL 090 | SR-SS |
| 48°45'36"N , 002°12'32"E | | SFC | Activité de parachutage selon protocole, annoncée par NOTAM (demande par ESCA VILLACOUBLAY).<br>Information des usagers sur DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP et VILLA TWR.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Plafond 5000 ft si la LF-R 3111 A est active.<br>Plafond FL 090 si les LF-R 3111 A et B sont actives.<br>Parachute jumping activity according to protocol, announced by NOTAM (request by ESCA VILLACOUBLAY).<br>Users' information on DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP and VILLA TWR.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol.<br>Upper limit 5000 ft when LF-R 3111 A active.<br>Upper limit FL 090 when LF-R 3111 A and B active. |
| 254 | parachutage ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL AERODROME (LFOZ) | FL 145 | SR-2300 |
| 47°54'12"N , 002°10'09"E | | SFC | LUN-VEN sauf JF : largages de jour SR-SS+30 limités au FL 135.<br>Largages de nuit SS+30-2300 uniquement LUN-VEN sauf JF et limités au FL 120.<br>Activité selon protocole.<br>Information des usagers St DENIS INFO ou A/A, SEINE INFO, BRICY APP, PARIS INFO.<br>MON-FRI except HOL : daytime drops SR-SS+30 limited to FL 135.<br>Night drops SS+30-2300 only MON-FRI except HOL and limited to FL 120.<br>Activity according to protocol.<br>Users' information St DENIS INFO or A/A, SEINE INFO, BRICY APP , PARIS INFO. |
| 255 | parachutage TOURS SORIGNY AERODROME (LFEN) | FL 130 | 15 MAR - 15 NOV : SR-SS |
| 47°15'59"N , 000°41'57"E | | SFC | Activité selon protocole réservée aux usagers autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>Information des usagers sur SEINE APP/INFO ou TOURS TWR/INFO.<br>Activity according to protocol reserved for users authorized by AD operator.<br>Users information on SEINE APP/INFO or TOURS TWR/INFO. |
| 256 | parachutage VOVES VIABON AERODROME (PRIVATE) | FL 060 | MON - FRI : SR-SS |
| 48°12'36"N , 001°40'24"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de BRICY APP et SEINE INFO, pendant HOR ATS.<br>Activity according to protocol.<br>Actual activity on BRICY APP and SEINE INFO, during ATS SKED. |
| 257 | parachutage LA ROCHE SUR YON LES AJONCS AERODROME (LFRI) | FL 135 | SR-SS. |
| 46°42'09"N , 001°22'54"W | | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation PAYS DE LA LOIRE.<br>Selon conditions fixées par protocole.<br>Information des usagers sur :<br>- LA ROCHE SUR YON AFIS (HOR ATS),<br>- NANTES INFO/APP.<br>Activity reserved for users authorized by PAYS DE LA LOIRE delegation.<br>Conditions according to protocol.<br>Users information on :<br>- LA ROCHE SUR YON AFIS (ATS SKED),<br>- NANTES INFO/APP. |
| 258 | parachutage SAUMUR SAINT FLORENT AERODROME (LFOD) | FL 135 | SR-SS. |
| 47°15'24"N , 000°06'49"W | | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation PAYS DE LA LOIRE.<br>Selon conditions fixées par protocole.<br>Information des usagers sur :<br>- SAUMUR A/A,<br>- NANTES INFO/APP.<br>Activity reserved for users authorized by PAYS DE LA LOIRE delegation.<br>Conditions according to protocol.<br>Users information on :<br>- SAUMUR A/A,<br>- NANTES INFO/APP. |
| 259 | parachutage BLOIS LE BREUIL AERODROME (LFOQ) | FL 105 | SR-SS |
| 47°40'47"N , 001°12'21"E | | SFC | Activité selon protocole réservée aux usagers autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>Information des usagers sur SEINE INFO et BLOIS INFO, pendant HOR ATS.<br>Activity according to protocol reserved for users authorized by AD operator.<br>Users information on SEINE INFO and BLOIS INFO, during ATS SKED. |
| 264 | parachutage LENS BENIFONTAINE AERODROME (LFQL) | FL 140 | SR - SS+30. |
| 50°28'02"N , 002°49'19"E | | SFC | Information des usagers sur A/A LENS et LILLE APP/FIS. Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>User information on LENS A/A and LILLE APP/FIS.Activity reserved for signatory users to the protocol. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 268 | parachutage SAINT FLORENTIN CHEU AERODROME (LFGP) | FL 145 | SUM: 0600-SS. WIN: 0700-SS. |
| 47°58'56"N , 003°46'42"E | | SFC | Largages possibles selon protocole.<br>Activité réservée aux signataires du protocole.<br>Information des usagers SEINE APP, ou à défaut PARIS INFO ou PARIS ACC.<br>Possible drops according to protocol.<br>Activity reserved for the signatory users of the protocol.<br>Users' information on SEINE APP, or if not possible PARIS INFO or PARIS ACC. |
| 269 | parachutage VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC AERODROME (LFSK) | FL 120 | THU: SR-1100.<br>SAT, SUN and HOL : SR-SS. |
| 48°42'12"N , 004°41'04"E | | SFC | |
| 270 | parachutage LA-TRANCHE-SUR-MER AERODROME (LFTA) | FL 100 | 15 APR - 15 NOV : FRI - MON and HOL : 0800-1100 and 1300-1830 (SUM : -1 HR)<br>Daytime only. |
| 46°21'37"N , 001°25'39"W | | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par l'exploitant d'aérodrome et selon protocole.<br>Information des usagers sur LA ROCHELLE INFO et NANTES INFO/APP.<br>Activity reserved for users authorized by AD operator and according to protocol.<br>Users' information on LA ROCHELLE INFO and NANTES INFO/APP. |
| 271 | parachutage MAUBEUGE ELESMES AERODROME (LFQJ) | FL 140 | SR-SS+30 |
| 50°18'33"N , 004°01'53"E | | SFC | Information des usagers sur A/A MAUBEUGE et LILLE APP/FIS.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Users' information on MAUBEUGE A/A and LILLE APP/FIS.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 272 | parachutage LE BLANC AERODROME (LFEL) | FL 140 | SR-SS |
| 46°37'15"N , 001°05'15"E | | SFC | PPR POITIERS APP<br>Activité réelle connue de POITIERS INFO/APP<br>Hors Horaire ATS de POITIERS APP : BORDEAUX ACC.<br>PPR POITIERS APP<br>Actual activity on POITIERS INFO/APP<br>Outside POITIERS APP ATS SKED : BORDEAUX ACC. |
| 273 | parachutage SAINT NAZAIRE MONTOIR AERODROME (LFRZ) | FL 115 | APR - DEC : THU-MON and public HOL.<br>SR-1100 and 1230-SS +30 (SUM : -1HR) |
| 47°18'55"N , 002°09'14"W | | SFC | Activité selon protocole.<br>Information des usagers sur :<br>- SAINT NAZAIRE TWR,<br>- NANTES INFO<br>Activity according to protocol.<br>User information on :<br>- SAINT NAZAIRE TWR,<br>- NANTES INFO |
| 274 | parachutage VANNES GOLFE DU MORBIHAN AERODROME (LFRV) | FL 145 | H24. |
| 47°43'09"N , 002°43'24"W | | SFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Ouest.<br>2000-0800 (ETE - 1 HR) : plafond FL 115.<br>Information des usagers sur :<br>- VANNES INFO (HOR ATS),<br>- NANTES INFO/APP.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Ouest.<br>2000-0800 (SUM - 1HR) : Upper limit FL 115.<br>Users information on :<br>- VANNES INFO (ATS SKED),<br>- NANTES INFO/APP. |
| 275 | parachutage DINAN TRELIVAN AERODROME (LFEB) | FL 110 | APR-OCT: SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 48°26'36"N , 002°06'12"W | | SFC | Information des usagers sur :<br>- DINARD TWR,<br>- RENNES INFO.<br>Users' Information on :<br>- DINARD TWR,<br>- RENNES INFO. |
| 276 | parachutage LAVAL ENTRAMMES AERODROME (LFOV) | FL 135 | SR-SS. |
| 48°01'49"N , 000°44'39"W | | SFC | Activité selon protocole.<br>Information des usagers sur :<br>- LAVAL INFO ou LAVAL A/A<br>- RENNES INFO/APP<br>- NANTES APP.<br>Activity according to protocol.<br>User information on :<br>- LAVAL INFO or LAVAL A/A<br>- RENNES INFO/APP<br>- NANTES APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 277 | parachutage LA BAULE ESCOUBLAC AERODROME (LFRE) | FL 115 | MAY-SEP : 0700-SS |
| 47°17'18"N , 002°20'49"W | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>- LA BAULE INFO,<br>- NANTES INFO/APP.<br>Activity according to protocol.<br>Actual activity on :<br>- LA BAULE INFO,<br>- NANTES INFO/APP. |
| 280 | parachutage LANNION AERODROME (LFRO) | FL 145 | 0730-SS (SUM -1HR) |
| 48°45'10"N , 003°28'15"W | | SFC | Activité selon protocole réservée aux pilotes autorisés par DSAC Ouest.<br>Information des usagers pendant HOR ATS sur :<br>- LANNION INFO<br>- LANDIVISIAU APP<br>- IROISE INFO/APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC Ouest according to protocol.<br>Users information during ATS SKED on :<br>- LANNION INFO<br>- LANDIVISIAU APP<br>- IROISE INFO/APP. |
| 301 | parachutage LASCLAVERIES | FL 140 | SR-SS+30. |
| 43°25'40"N , 000°17'00"W | | SFC | PPR PYRENEES APP.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO<br>PPR PYRENEES APP.<br>Actual activity on PYRENEES INFO |
| 302 | parachutage HANDIA | FL 115 | SUM: SR-2100. WIN : SR-2200. |
| 43°24'15"N , 001°23'24"W | | SFC | PPR BIARRITZ APP.<br>PPR BIARRITZ APP. |
| 303 | parachutage AUCUN (65) | FL 120 | SR-SS<br>Except SAT, SUN and HOL |
| 42°58'19"N , 000°11'10"W | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on PYRENEES INFO. |
| 304 | parachutage BOULOC (82) | FL 140 | SR-SS. |
| 44°18'28"N , 001°04'54"E | | SFC | Activité réelle connue de TOULOUSE INFO et CLERMONT APP.<br>Largages annoncés sur BOULOC A/A 123.350.<br>L'attention des pilotes des ACFT largueurs est attirée sur la proximité de la LF-R46 B (à éviter impérativement).<br>Actual activity on TOULOUSE INFO and CLERMONT APP.<br>Drops announced on BOULOC A/A 123.350.<br>Para dropping pilots must be aware of the proximity of LF-R46 B (to be avoided without fail). |
| 306 | parachutage ARCACHON LA TESTE DE BUCH AERODROME (LFCH) | FL 140 | Hors activité Cazaux. |
| 44°35'48"N , 001°07'00"W | | SFC | Activité réservée aux signataires du protocole avec l'exploitant de l'aérodrome.<br>Activité réelle connue par :<br>AQUITAINE INFO<br>AQUITAINE APP<br>ARCACHON INFO<br>CAZAUX APP : 119.6 MHz.<br>Activity reserved for users authorized according to protocol with AD manager.<br>Actual activity on :<br>AQUITAINE INFO<br>AQUITAINE APP<br>ARCACHON INFO<br>CAZAUX APP : 119.6 MHz. |
| 307 | parachutage WRIGHT | FL 195 | H24. |
| 43°22'03"N , 000°26'00"W | | SFC | PPR PYRENEES APP.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO<br>PPR PYRENEES APP.<br>Actual activity on PYRENEES INFO |
| 308 | parachutage OLORON HERRERE AERODROME (LFCO) | FL 115 | Possible activation H24 |
| 43°09'50"N , 000°33'37"W | | SFC | PPR PYRENEES APP<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO<br>PPR PYRENEES APP<br>Actual activity on PYRENEES INFO |
| 309 | parachutage TOUR DU CRIEU | FL 120 | H24. |
| 43°06'43"N , 001°40'00"E | | SFC | Activité réelle connue de TOULOUSE INFO.<br>LF-R 600 COUSSA N active : PPR du gestionnaire de la LF-R 600 N (activable par NOTAM).<br>Actual activity on TOULOUSE INFO.<br>LF-R 600 COUSSA N active : PPR of the LF-R 600 N managing authority (activation is possible from NOTAM). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* / Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR / Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 311 | parachutage BEAUCENS - station du HAUTACAM (65) | FL 120 | SR-SS<br>Except SAT, SUN and HOL. |
| 42°59'12"N , 000°00'17"W | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on PYRENEES INFO. |
| 312 | parachutage SOUGE | FL 115 | MON : 0700 to FRI: 1600 (except public HOL). SUM :-1HR. |
| 44°52'45"N , 000°50'00"W | | SFC | PPR MERIGNAC TWR.<br>PPR MERIGNAC TWR. |
| 313 | parachutage ARRENS-MARSOUS - COL DU SOULOR (65) | FL 120 | SR-SS<br>Except SAT, SUN and HOL. |
| 42°57'29"N , 000°15'54"W | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on PYRENEES INFO. |
| 315 | parachutage MONTAUBAN AERODROME (LFDB) | FL 085 | MON-FRI : SR-SS. |
| 44°01'39"N , 001°22'42"E | | SFC | Activité réelle connue de TOULOUSE INFO.<br>Actual activity on TOULOUSE INFO. |
| 316 | parachutage GER | FL 195 | H24. |
| 43°12'20"N , 000°03'54"W | | SFC | PPR PYRENEES APP.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO et LOURDES TWR.<br>PPR PYRENEES APP.<br>Actual activity on PYRENEES INFO and LOURDES TWR. |
| 317 | parachutage LA ROCHELLE ILE DE RE AERODROME (LFBH) | FL 110 | 0800 - SS+30 (SUM: -1HR) |
| 46°10'45"N , 001°11'43"W | | SFC | Activité selon protocole<br>Activité connue de LA ROCHELLE APP<br>Activity according to protocol<br>Activity known on LA ROCHELLE APP |
| 318 | parachutage FONSORBES | FL 140 | SR-2300. |
| 43°32'23"N , 001°15'08"E | | SFC | Activité connue de TOULOUSE INFO 121.250. Activité particulière d'aérolargage.<br>Activity on TOULOUSE INFO 121.250. Particular air drop activity. |
| 319 | parachutage LA LLAGONNE LA QUILLANE AERODROME (LFNQ) | 1300ft ASFC | SR-SS. |
| 42°32'37"N , 002°07'12"E | | SFC | Activité annoncée par NOTAM au-dessus de 1300 ft.<br>Activity announced by NOTAM ABV 1300ft. |
| 321 | parachutage MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI AERODROME (LFCZ) | FL 140 | SR-2359 (SUM -1HR). |
| 44°08'49"N , 001°09'48"W | | SFC | Pendant activité R31 PPR CAZAUX APP.<br>- Hors activité R31, PPR BIARRITZ APP.<br>Activité réelle connue de CAZAUX APP 119.6 Mhz et BIARRITZ INFO 119.175.<br>During R31 activity, PPR CAZAUX APP.<br>- outside R31 activity, PPR BIARRITZ APP.<br>Actual activity on CAZAUX APP 119.6 MHz and BIARRITZ INFO 119.175. |
| 322 | parachutage PROJAN (32) | FL 115 | MON 0900 to FRI 1200. SUM -1HR. |
| 43°35'40"N , 000°14'35"W | | SFC | - Pendant HOR activité LF-R 34 A1 et/ou LF-R 41: activité relle connue de MONT DE MARSAN APP 119.700 et/ou MADIRAN 129.900<br>- Hors HOR activité LF-R 34 A1 et LF-R 41: activité réelle connue de PYRENEES APP<br>- During LF-R 34 A1 and/or LF-R 41 scheduled activity : activity known on MONT DE MARSAN APP 119.700 and/or MADIRAN 129.900<br>- Outside LF-R 34 A1 and LF-R 41 scheduled activity : activity known on PYRENEES APP |
| 326 | parachutage CAZERES PALAMINY AERODROME (LFJH) | FL 110 | SAT, SUN and HOL from 01st APR to 31st OCT : SR-SS |
| 43°12'00"N , 001°03'00"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activity according to protocol. |
| 328 | parachutage Col des PALOMBIERES (64) | FL 190 | SR-SS. |
| 43°14'23"N , 001°10'27"W | | SFC | Activité réservée à l'ETAP et au RPIMa.<br>PPR BIARRITZ APP.<br>Activité réelle connue de BIARRITZ APP.<br>Activity reserved for ETAP and RPIMa.<br>PPR BIARRITZ APP<br>Actual activity on BIARRITZ APP. |
| 329 | parachutage LA CITADELLE DE BAYONNE | FL 085 | SUM: SR-2100. WIN : SR-2200. |
| 43°30'10"N , 001°28'30"W | | SFC | PPR BIARRITZ APP.<br>PPR BIARRITZ APP. |
| 330 | parachutage TARBES LALOUBERE AERODROME (LFDT) | FL 140 | 0800-SS.SUM -1HR. |
| 43°12'58"N , 000°04'43"E | | SFC | PPR PYRENEES APP.<br>PPR PYRENEES APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 331 | parachutage SARLAT DOMME AERODROME (LFDS) | FL 135 | SR-SS+30 |
| 44°47'31"N , 001°14'34"E | | SFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>Activité réelle connue de :<br>- LIMOGES INFO 124.050,<br>- AQUITAINE INFO 120.575,<br>- CLERMONT APP 133.725,<br>- SARLAT A/A 118.15.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol.<br>Simultaneous aerobatics and parachuting activities prohibited.<br>Actual activity on :<br>- LIMOGES INFO 124.050,<br>- AQUITAINE INFO 120.575,<br>- CLERMONT APP 133.725,<br>- SARLAT A/A 118.150. |
| 332 | parachutage CASTELNAU MAGNOAC AERODROME (LFDQ) | FL 140 | 0700-SS (SUM : -1HR) |
| 43°16'36"N , 000°31'01"E | | SFC | Activité réelle connue de PYRENEES INFO and PYRENEES APP.<br>Activity known on PYRENEES INFO and PYRENEES APP. |
| 333 -1 | parachutage SITE 1 TOULOUSE FRANCAZAL AERODROME (LFBF) | 5000ft AMSL | MON-FRI except HOL : SR-SS |
| 43°32'41"N , 001°22'01"E<br>Cible n°1 : aire entre RWY et TWY parallèle | | SFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole avec le SNA Sud<br>Information des usagers sur :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL<br>Activity reserved for users who signed the protocol with SNA Sud<br>Users information on :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL |
| 333 -2 | parachutage SITE 2 TOULOUSE FRANCAZAL AERODROME (LFBF) | 5000ft AMSL | MON-FRI except HOL : SR-SS |
| 43°32'48"N , 001°22'18"E<br>Cible n°2 : aire entre RWY et caserne 1er RTP | | SFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole avec le SNA Sud<br>Information des usagers sur :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL<br>Activity reserved for users who signed the protocol with SNA Sud<br>Users information on :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL |
| 333 -3 | parachutage SITE 3 TOULOUSE FRANCAZAL AERODROME (LFBF) | 5000ft AMSL | MON-FRI except HOL : SR-SS |
| 43°32'56"N , 001°22'21"E<br>Cible n°3 : Caserne du 1er RTP | | SFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole avec le SNA Sud<br>Information des usagers sur :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL<br>Activity reserved for users who signed the protocol with SNA Sud<br>Users information on :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL |
| 333 -4 | parachutage SITE 4 TOULOUSE FRANCAZAL AERODROME (LFBF) | 5000ft AMSL | MON-FRI except HOL : SR-SS |
| 43°33'01"N , 001°22'24"E<br>Cible n°4 : stade hippodrome du 1er RTP | | SFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole avec le SNA Sud<br>Information des usagers sur :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL<br>Activity reserved for users who signed the protocol with SNA Sud<br>Users information on :<br>- TOULOUSE INFO<br>- AFIS FRANCAZAL |
| 334-1 | parachutage TARBES - QUARTIER LARREY (65) | FL 120 | SR-SS<br>Except SAT, SUN and HOL. |
| 43°13'40"N , 000°04'22"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on PYRENEES INFO. |
| 334-2 | parachutage TARBES - QUARTIER SOULT (65) | FL 120 | SR-SS<br>Except SAT, SUN and HOL. |
| 43°13'18"N , 000°04'06"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on PYRENEES INFO. |
| 351 | parachutage MONT DE MARSAN | 1300ft ASFC | SR-SS. |
| 43°54'00"N , 000°29'05"W | | SFC | PPR MONT DE MARSAN APP.<br>PPR MONT DE MARSAN APP. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 352 | parachutage ESTAING (65) - LAC D'ESTAING | FL 120 | SR-SS<br>Except SAT, SUN and HOL. |
| | 42°54'13"N , 000°12'54"W | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on PYRENEES INFO. |
| 354 | parachutage ROCHEFORT CHARENTE MARITIME AERODROME (LFDN) | FL 135 | SR-SS. |
| | 45°53'22"N , 000°58'56"W | SFC | Largages autorisés par LA ROCHELLE APP.<br>Activité réelle connue de LA ROCHELLE INFO ou ROCHEFORT INFO.<br>Activité réservée aux signataires du protocole.<br>Drops authorized by LA ROCHELLE APP.<br>Actual activity on LA ROCHELLE INFO or ROCHEFORT INFO.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 355 | parachutage PAU (64) - ETAP | FL 195 | H24 |
| | 43°20'49"N , 000°23'35"W | SFC | PPR PYRENEES APP.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO<br>PPR PYRENEES APP.<br>Actual activity on PYRENEES INFO |
| 357 | parachutage ALBI LE SEQUESTRE AERODROME (LFCI) | FL 135 | 0600-SS (SUM : -1HR).<br>Daytime only. |
| | 43°54'52"N , 002°07'07"E | SFC | PPR exploitant AD.<br>Activité connue de :<br>- ALBI INFO ou A/A<br>- TOULOUSE INFO<br>PPR AD operator.<br>Activity announced on :<br>- ALBI INFO or A/A<br>- TOULOUSE INFO |
| 358 | parachutage LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC AERODROME (LFDU) | FL 100 | SR-SS. |
| | 45°11'50"N , 000°53'10"W | SFC | Activité réelle connue de :<br>AQUITAINE INFO 120.575 MHz ou AQUITAINE APP 129.875 MHz.<br>Actual activity on :<br>AQUITAINE INFO 120.575 MHz or AQUITAINE APP 129.875 MHz. |
| 360 | parachutage SATORY NEXTER Ouest (78) | FL 100 | SR-SS |
| | 48°47'14"N , 002°05'21"E | SFC | Activité de parachutage selon protocole, annoncée par NOTAM (demande par ESCA VILLACOUBLAY).<br>Information des usagers sur DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP et VILLA TWR.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Parachute jumping activity according to protocol, announced by NOTAM (request by ESCA VILLACOUBLAY).<br>User information on DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP and VILLA TWR.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 364 | parachutage SAINT PALAIS | FL 190 | SR-SS. |
| | 43°17'00"N , 001°03'00"W | SFC | PPR BIARRITZ APP<br>Activité réelle connue de BIARRITZ Info.<br>PPR BIARRITZ APP<br>Actual activity on BIARRITZ Info. |
| 366 | parachutage ITXASSOU | FL 115 | SUM: SR-2100 WIN: SR-2200. |
| | 43°20'15"N , 001°25'25"W | SFC | PPR BIARRITZ APP.<br>PPR BIARRITZ APP. |
| 367 | parachutage SAINTES THENAC AERODROME (LFXB) | FL 125 | MON, WED and FRI : SR-30 - SS+30<br>TUE, THU : SR-30 - 2359 |
| | 45°42'07"N , 000°38'10"W | SFC | Activité annoncée sur SAINTES A/A.<br>Activité réelle connue de LA ROCHELLE INFO et AQUITAINE INFO.<br>Pendant activité LF-R49 : PJE au dessus de 3000 ft AMSL, PPR COGNAC APP.<br>Activity announced on SAINTES A/A.<br>Actual activity on LA ROCHELLE INFO and AQUITAINE INFO.<br>During LF-R49 activity : PJE ABV 3000ft AMSL, PPR COGNAC APP. |
| 369 | parachutage SATORY NEXTER Est (78) | FL 100 | SR-SS |
| | 48°47'10"N , 002°05'43"E | SFC | Activité de parachutage selon protocole, annoncée par NOTAM (demande par ESCA VILLACOUBLAY).<br>Information des usagers sur DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP et VILLA TWR.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Parachute jumping activity according to protocol, announced by NOTAM (request by ESCA VILLACOUBLAY).<br>User information on DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP and VILLA TWR.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 370 | parachutage BENOU | FL 195 | SR-SS. |
| | 43°04'00"N , 000°28'00"W | SFC | PPR PYRENEES APP<br>Activité réelle connue de PYRENEES Info.<br>PPR PYRENEES APP<br>Actual activity on PYRENEES Info. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 371 | parachutage SOULAC SUR MER AERODROME (LFDK) | FL 135 | SR-SS. |
| 45°29'42"N , 001°04'56"W | | SFC | Activité annoncée sur SOULAC A/A.<br>Activité réelle connue d'AQUITAINE Info.<br>PJE>2500 ft AMSL: PPR AQUITAINE APP.<br>Activity announced on SOULAC A/A.<br>Actual activity on AQUITAINE Info.<br>PJE ABV 2500ft AMSL: PPR AQUITAINE APP. |
| 372 | parachutage STADE DE SATORY (78) | FL 100 | SR-SS |
| 48°47'00"N , 002°06'40"E | | SFC | Activité de parachutage selon protocole, annoncée par NOTAM (demande par ESCA VILLACOUBLAY).<br>Information des usagers sur DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP et VILLA TWR.<br>Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Parachute jumping activity according to protocol, announced by NOTAM (request by ESCA VILLACOUBLAY).<br>User information on DE GAULLE APP, ORLY APP, VILLA APP and VILLA TWR.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol. |
| 373 | parachutage LESCAR (64) | FL 120 | SR-SS |
| 43°21'00"N , 000°24'40"W | | SFC | PPR PYRENEES APP.<br>Activité réelle connue de PYRENEES INFO<br>PPR PYRENEES APP.<br>Actual activity known on PYRENEES INFO |
| 374 | parachutage CHATEAU D'OLONNE (85) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | From 1st April to 30th September.<br>MON-FRI : 0630-1900 daylight hours only. |
| 46°30'14"N , 001°41'04"W | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle sur NANTES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Actual activity on NANTES INFO. |
| 376 | parachutage BASSILOUR (64) | FL 115 | 0830-SS+30<br>SUM - 1 HR. |
| 43°26'09"N , 001°33'33"W | | SFC | Activité réservée aux signataires du protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>Biarritz TWR : 118.7 Mhz.<br>Biarritz INFO : 119.175 Mhz.<br>Activity reserved to signatory users of protocol.<br>Activity announced on<br>Biarritz TWR : 118.7 Mhz.<br>Biarritz INFO : 119.175 Mhz. |
| 378 | parachutage LA REOLE FLOUDES AERODROME (LFDR) | FL 135 | SR-2300 SUM -1 HR |
| 44°33'59"N , 000°03'21"W | | SFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Activité réelle connue de:<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>LA REOLE A/A<br>Activity reserved to signatory users of protocol.<br>AQUITAINE APP<br>AQUITAINE INFO<br>LA REOLE A/A |
| 379 | parachutage NIORT MARAIS POITEVIN AERODROME (LFBN) | FL 140 | SR-SS |
| 46°18'57"N , 000°24'04"W | | SFC | Activité selon protocole PPR COGNAC APP au-dessus de 3000 ft AMSL pendant les activités des LF-R 49.<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>Activité réelle connue de :<br>- NIORT INFO ou A/A 119.100<br>- POITIERS INFO 124.000<br>- COGNAC APP 132.450 (HOR ATS)<br>Activity as per protocol PPR COGNAC APP ABV 3000 ft AMSL during activity of LF-R 49 areas.<br>Simultaneous aerobatics and parachuting activities prohibited.<br>Actual activity on :<br>- NIORT INFO or A/A 119.100<br>- POITIERS INFO 124.000<br>- COGNAC APP 132.450 (ATS SKED) |
| 380 | parachutage AGEN LA GARENNE AERODROME (LFBA) | FL 140 | SR-SS. |
| 44°10'29"N , 000°35'26"E | | SFC | Activité réelle connue d'AGEN TWR et de TOULOUSE INFO.<br>Actual activity on AGEN TWR and TOULOUSE INFO. |
| 381 | parachutage MONTPEZAT D'AGENAIS (47) | FL 065 | SUM : MON-FRI : SR-30 to 0800, 1000-1200 and 1400 to SS+30.<br>SAT, SUN and public HOL : SR-30 to SS+ 30.<br>WIN : MON-FRI : SR-30 to 0900, 1100-1300 and 1500 to SS+30.<br>SAT, SUN and public HOL : SR- 30 to SS+30. |
| 44°21'53"N , 000°29'32"E | | SFC | En dehors HOR activité LF-R46 A ou B et sur accord TOULOUSE APP si PJE>3500 ft AMSL.<br>Outside LF-R46 A or B activity hours and with TOULOUSE APP permission if PJE ABV 3500ft AMSL. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 382 | parachutage CASTRES MAZAMET AERODROME (LFCK) | FL 195 | H24. |
| 43°33'47"N , 002°17'30"E | | SFC | Activité réelle connue de TOULOUSE INFO, CASTRES INFO et BORDEAUX CTL.<br>Actual activity on TOULOUSE INFO, CASTRES INFO and BORDEAUX CTL. |
| 383 | parachutage PAMIERS Quartier Beaumont (09) | FL 115 | 0700-1100, 1300-1600 (SUM -1HR), except SAT, SUN and HOL. |
| 43°08'00"N , 001°39'00"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>- TOULOUSE INFO (SIV)<br>- PAMIERS INFO (AFIS)<br>Hors activation LF-R46 N1 et F2.<br>LF-R 600 COUSSA N active : PPR du gestionnaire de la LF-R 600 N (activable par NOTAM).<br>Activity according to protocol.<br>Actual activity on :<br>- TOULOUSE INFO (SIV)<br>- PAMIERS INFO (AFIS)<br>Except when LF-R46 N1 and F2 is active.<br>LF-R 600 COUSSA N active : PPR of the LF-R 600 N managing authority (activation is possible from NOTAM). |
| 384 | parachutage CASTELSARRASIN MOISSAC AERODROME (LFCX) | FL 115 | Week-end and public HOL : SR-SS |
| 44°05'14"N , 001°07'43"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de : - TOULOUSE INFO<br>- CASTELSARRASIN A/A<br>Activity according to protocol.<br>Actual activity on : - TOULOUSE INFO<br>- CASTELSARRASIN A/A |
| 388 | parachutage ROYAN MEDIS AERODROME (LFCY) | FL 165 | SR-SS. |
| 45°37'52"N , 000°58'32"W | | SFC | PPR AQUITAINE APP.<br>Activité annoncée sur ROYAN Info ou A/A<br>Activité réelle connue d AQUITAINE Info.<br>PPR AQUITAINE APP.<br>Activity announced on ROYAN Info or A/A<br>Actual activity on AQUITAINE Info. |
| 391 | parachutage CAHORS LALBENQUE AERODROME (LFCC) | FL 140 | SR-SS+30. |
| 44°20'56"N , 001°28'45"E | | SFC | En-dessous du FL115 : activité réelle connue de CLERMONT APP et CAHORS A/A.<br>Au-dessus du FL115 : activité réelle connue de TOULOUSE APP.<br>BLW FL 115: Actual activity on CLERMONT APP and CAHORS A/A.<br>ABV FL 115: Actual activity on TOULOUSE APP. |
| 394 | parachutage LES ESPIEMONTS CAYLUS | FL 065 | H24. |
| 44°16'22"N , 001°43'23"E | | SFC | Activité réelle connue de TOULOUSE INFO.<br>Actual activity on TOULOUSE INFO. |
| 399 | parachutage PAMIERS LES PUJOLS AERODROME (LFDJ) | FL 140 | H24. |
| 43°05'26"N , 001°41'45"E | | SFC | Utilisable après accord du gestionnaire de l'AD.<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>LF-R 600 COUSSA N active : PPR du gestionnaire de la LF-R 600 N (activable par NOTAM).<br>Priorité aux ACFT IFR et à l'activité de la CTA TOULOUSE ESSAIS 3.<br>Activité réelle connue de TOULOUSE INFO et PAMIERS INFO.<br>AVBL after permission from AD Manager.<br>Simultaneous aerobatics and parachuting activity prohibited.<br>LF-R 600 COUSSA N active : PPR of the LF-R 600 N managing authority (activation is possible from NOTAM).<br>Priority will be given to IFR ACFT and TOULOUSE ESSAIS 3 CTA activity.<br>Actual activity known on TOULOUSE INFO and PAMIERS INFO. |
| 400 | parachutage SALON DE PROVENCE | FL 085 | MON-FRI : 0600-0800, 1045-1145 and 1630-1800<br>(SUM :-1HR).<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 43°36'10"N , 005°06'33"E | | SFC | Autre plafond utilisable : 1400m AMSL.<br>Activité réelle connue de SALON APP et au-dessus de 4500 ft AMSL de PROVENCE APP/FIS. Autres HOR et niveaux d'activité annoncés par NOTAM.<br>Other upper level AVBL: 1400m AMSL.<br>Actual activity on SALON APP and ABV 4500ft AMSL : PROVENCE APP/FIS.<br>Other times and level announced by NOTAM. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 401 | parachutage AIX LES MILLES AERODROME (LFMA) | FL 135 | THU, FRI: 1000-1500 (SUM : -1HR)<br>SUN and public HOL :<br>- WIN : 0800-SS<br>- SUM : 0700-1000, 1200-1700. |
| 43°30'30"N , 005°22'03"E | | SFC | Uniquement pendant les horaires où AIX TWR rend le service du contrôle.<br>Activité réservée selon protocole.<br>Activité réelle connue de AIX TWR et de PROVENCE INFO.<br>Autres HOR annoncés par NOTAM.<br>Only during times when AIX TWR provides air traffic control service.<br>Activity reserved according to protocol.<br>Actual activity on AIX TWR and PROVENCE INFO.<br>Other times announced by NOTAM. |
| 402 | parachutage AVIGNON PUJAUT AERODROME (LFNT) | FL 135 | SR-SS. |
| 43°59'49"N , 004°45'20"E | | SFC | Activité réelle connue de ORANGE APP, PROVENCE INFO sur 132.300 MHz et AVIGNON TWR. Autres HOR et FL>135 annoncés par NOTAM.<br>Actual activity on ORANGE APP, PROVENCE INFO on 132.300 MHz and AVIGNON TWR. Other times and ABV FL135 announced by NOTAM. |
| 403 | parachutage LE LUC LE CANNET AERODROME (LFMC) | FL 130 | SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 43°23'16"N , 006°23'05"E | | SFC | Activité réelle connue de MARSEILLE ACC au-dessus du FL055. Autres HOR et niveaux au-dessus du FL130 sont annoncés par NOTAM.<br>Actual activity ABV FL055 on MARSEILLE ACC. Other times and ABV FL 130 announced by NOTAM. |
| 404 | parachutage BRIOUDE BEAUMONT AERODROME (LFHR) | FL 115 | SR-SS |
| 45°19'09"N , 003°21'45"E | | SFC | Activité selon protocole<br>Information des usagers sur CLERMONT INFO ou A/A<br>Activity according to protocol<br>Users information on CLERMONT INFO or A/A |
| 405 | parachutage BASTIA BORGO | FL 195 | H24. |
| 42°34'28"N , 009°27'03"E<br>à 1.62 NM NNW de AD BASTIA PORETTA. | | SFC | Activité réelle connue de BASTIA APP et au-dessus du FL145, de MARSEILLE ACC.<br>Actual activity on BASTIA APP and ABV FL 145, on MARSEILLE ACC. |
| 406 | parachutage GHISONACCIA ALZITONE AERODROME (LFKG) | FL 120 | MON-FRI : SR-SS. |
| 42°02'55"N , 009°24'10"E | | SFC | Autres HOR et niveaux au-dessus du FL 120 annoncés par NOTAM.<br>Activité réelle connue de SOLENZARA TWR.<br>Other SKED and levels ABV FL 120 announced by NOTAM.<br>Actual activity known on SOLENZARA TWR. |
| 408 | parachutage PERPIGNAN LA SALANQUE AERODROME (CLOSED) | FL 135 | H24. |
| 42°48'00"N , 003°00'00"E | | SFC | Autres niveaux au-dessus du FL135 annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de MARSEILLE CTL 128.850 au-dessus du FL 115, de MONTPELLIER INFO 136.625 en dessous du FL 115 et de PERPIGNAN TWR 118.3 dans la CTR (HOR ATS).<br>Other levels ABV FL 135 announced by NOTAM. Actual activity on MARSEILLE CTL 128.850 ABV FL 115, MONTPELLIER INFO 136.625 BLW FL 115 and PERPIGNAN TWR 118.3 within CTR (ATS SKED). |
| 409 | parachutage DOMANCY (74) | FL 195 | SR-SS |
| 45°54'33"N , 006°41'22"E | | SFC | Autres niveaux annoncés par NOTAM.<br>Activité réelle connue de ALPES RADAR.<br>TEL 06 08 33 13 39<br>Other level announced by NOTAM.<br>Acitivity known on ALPES RADAR.<br>Phone 06 08 33 13 39 |
| 410 | parachutage MILLAU LARZAC AERODROME (LFCM) | FL 115 | SR-SS. |
| 43°59'21"N , 003°11'00"E | | SFC | Activable par NOTAM de FL 115 à FL 155.<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>Activité réelle connue de MONTPELLIER INFO.<br>Possible activation by NOTAM from FL 115 to FL 155.<br>Simultaneous aerobatics and parachuting activities prohibited.<br>Actual activity on MONTPELLIER INFO. |
| 411 | parachutage ROANNE AERODROME (LFLO) | FL 110 | FRI, SAT, SUN and public HOL : 0600-2300.<br>SUM : -1 HR. |
| 46°03'10"N , 003°59'59"E | | SFC | Activité réservée aux pilotes autorisés et selon protocole d'accord en vigueur.<br>Activité réelle connue de :<br>- SAINT YAN APP.<br>- ROANNE INFO.<br>- CLERMONT INFO.<br>- LYON INFO.<br>Activity reserved for authorized pilots and according to protocol in force.<br>Actual activity on :<br>- SAINT YAN APP.<br>- ROANNE INFO.<br>- CLERMONT INFO.<br>- LYON INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 412 | parachutage AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE AERODROME (LFHO) | FL 135 | SAT, SUN and public HOL: HJ except if LF-R55 C or D active. |
| | 44°32'22"N , 004°22'18"E | SFC | Activité réelle connue de PROVENCE INFO.<br>Actual activity known on PROVENCE INFO. |
| 413 | parachutage PROPRIANO AERODROME (LFKO) | FL 140 | SR-SS+30 |
| | 41°39'31"N , 008°53'30"E | SFC | Du 1er Juin au 30 Septembre :<br>-SAM et DIM : activité limitée au FL 070.<br>Activité réelle connue de AJACCIO APP et AJACCIO INFO.<br>From the 01st JUN to the 30th SEP :<br>-SAT and SUN : activity limited to FL 070.<br>Actual activity on AJACCIO APP and AJACCIO INFO. |
| 414 | parachutage NIMES COURBESSAC AERODROME (LFME) | FL 115 | FRI:1200-SS<br>SAT, SUN and public HOL: SR-SS. |
| | 43°51'14"N , 004°24'49"E | SFC | Activité réelle connue de CAMARGUE CONTROLE<br>En cas d'inactivité des CTA RHONE 3 et 4 :<br>- MONTPELLIER APP,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MARSEILLE CONTROLE,<br>- GARONS TWR.<br>Actual activity on CAMARGUE CONTROLE.<br>In case of RHONE CTA 3 and 4 inactive:<br>- MONTPELLIER APP,<br>- MONTPELLIER INFO,<br>- MARSEILLE INFO,<br>- MARSEILLE ATC,<br>- GARONS TWR. |
| 415 | parachutage TIGNES (SAVOIE) | FL 130 | SR-SS. |
| | 45°25'00"N , 006°53'00"E<br>Glacier de la Grande Motte. | SFC | Activité annoncée par NOTAM.<br>Activity announced by NOTAM. |
| 417 | parachutage CHAMBERY AIX LES BAINS (73) | FL 140 | SR - SS+30 |
| | 45°38'01"N , 005°52'39"E | SFC | Activité réservée aux pilotes autorisés et selon protocole d'accord en vigueur.<br>Activité réelle connue de :<br>CHAMBERY INFO,<br>LYON INFO pour FL>095.<br>Autres HOR et niveaux au-dessus du FL140 sont annoncés par NOTAM.<br>Activity reserved for authorized pilots and according to protocol in force.<br>Actual activity on CHAMBERY INFO,<br>LYON INFO ABV FL 095.<br>Other times and levels ABV FL 140 announced by NOTAM. |
| 419 | parachutage SAINT GALMIER AERODROME (LFKM) | FL 150 | SAT, SUN and public HOL : SR-SS + 30. |
| | 45°36'26"N , 004°18'21"E | SFC | Activité réservée aux pilotes autorisés et selon protocole d'accord en vigueur.<br>Activité réelle connue de :<br>- SAINT ETIENNE TWR,<br>- CLERMONT INFO,<br>- LYON INFO,<br>- MARSEILLE ACC.<br>Autres HOR annoncés par NOTAM.<br>Activity reserved for authorized pilots and according to protocol in force.<br>Actual activity on :<br>- SAINT ETIENNE TWR,<br>- CLERMONT INFO,<br>- LYON INFO,<br>- MARSEILLE ACC.<br>Other times announced by NOTAM. |
| 420 | parachutage GRENOBLE ALPES ISERE AERODROME (LFLS) | FL 140 | From 1st APR to 30th NOV : SR - SS+30 |
| | 45°21'47"N , 005°19'58"E | SFC | Activité réservée aux pilotes autorisés et selon protocole d'accord en vigueur.<br>Activité réelle connue de :<br>- GRENOBLE TWR,<br>- LYON INFO.<br>Autres HOR et niveaux au-dessus du FL140 annoncés par NOTAM.<br>Activity reserved for authorized pilots and according to protocol in force.<br>Actual activity on :<br>- GRENOBLE TWR,<br>- LYON INFO.<br>Other times and levels ABV FL 140 announced by NOTAM. |
| 421 | parachutage LYON CORBAS AERODROME (LFHJ) | FL 140 | SR-SS |
| | 45°39'15"N , 004°54'49"E | SFC | Activité réservée aux pilotes autorisés et selon protocole d'accord en vigueur.<br>Activité réelle connue de LYON INFO.<br>Autres HOR et niveaux au-dessus du FL140 annoncés par NOTAM.<br>Activity reserved for authorized pilots and according to protocol in force.<br>Actual activity on LYON INFO.<br>Other times and levels ABV FL 140 announced by NOTAM. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 422 | parachutage AMBERIEU AERODROME (LFXA) | FL 085 | SR-SS. |
| 45°58'58"N , 005°19'59"E | | SFC | Autres HOR et niveaux au-dessus du FL085 sont annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de LYON INFO.<br>Other times and levels ABV FL 085 announced by NOTAM. Actual activity on LYON INFO. |
| 424 | parachutage CUERS PIERREFEU AERODROME (LFTF) | FL 130 | SKED announced by NOTAM |
| 43°14'51"N , 006°07'38"E | | SFC | Activité réservée entraînement Défense.<br>Activité réelle connue de:<br>MARSEILLE Contrôle 126.150<br>MARSEILLE Info 120.550<br>TOULON APP 118.825<br>LE LUC APP 122.2<br>ATIS LE LUC 128.650<br>CUERS Tour 118.275 (RAIZ)<br>Activity reserved for MIL training.<br>Actual activity on MARSEILLE ATC126.150<br>MARSEILLE Info 120.550<br>TOULON APP 118.825<br>LE LUC APP 122.2<br>ATIS LE LUC 128.650<br>CUERS Tour 118.275 (RAIZ) |
| 426 | parachutage LEZIGNAN CORBIERES AERODROME (LFMZ) | FL 140 | SR-SS |
| 43°10'29"N , 002°44'14"E | | SFC | Activité réelle connue de MONTPELLIER INFO 136.625.<br>Activité réservée aux aéronefs basés et à ceux autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>Actual activity on MONTPELLIER INFO 136.625.<br>Activity reserved for based ACFT and those authorized by AD manager. |
| 427 | parachutage ANCELLE (HAUTES ALPES) | FL 120 | SR-SS. |
| cercle de 4 km de rayon centré sur 44°38'00"N , 006°12'00"E | | SFC | Parachutage sur champ de neige. Activité annoncée par NOTAM.<br>Parachute dropping on snow field. Activity announced by NOTAM. |
| 431 | parachutage AIME LA PLAGNE (SAVOIE) | FL 130 | SR-SS. |
| cercle de 2 km de rayon centré sur 45°30'00"N , 006°41'00"E | | SFC | Parachutage sur champ de neige. Activité annoncée par NOTAM.<br>Parachute dropping on snow field. Activity announced by NOTAM. |
| 432 | parachutage MONTELIMAR ANCONE AERODROME (LFLQ) | FL 115 | From 01 APR to 31 OCT : SR-SS |
| 44°34'49"N , 004°44'21"E | | SFC | Activité réelle connue de PROVENCE APP.<br>Largages possibles uniquement si activité de voltige n°6800 non active.<br>Activity known on PROVENCE APP.<br>Activity possible only if aerobatics activity NR 6800 is not active. |
| 433 | parachutage LAPALISSE PERIGNY AERODROME (LFHX) | FL 155 | SR-SS. |
| 46°15'14"N , 003°35'19"E | | SFC | Autres HOR et niveaux au-dessus du FL155 sont annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de CLERMONT INFO et de MARSEILLE ACC pour FL>145.<br>Other times and levels ABV FL 155 announced by NOTAM. Actual activity on CLERMONT INFO and MARSEILLE ACC ABV FL 145. |
| 434 | parachutage CALVI STE CATHERINE | FL 145 | SR-2 to SS+2. |
| 42°33'21"N , 008°47'55"E | | SFC | Autres HOR et niveaux au-dessus du FL145 sont annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de CALVI TWR et de BASTIA APP.<br>Other times and levels ABV FL 145 announced by NOTAM. Actual activity on CALVI TWR and BASTIA APP. |
| 435 | parachutage ST CHRISTOL | FL 120 | (1) |
| 44°03'12"N , 005°29'42"E | | SFC | (1) : Du 01.10 au 15.04: LUN-VEN : 0800-1600. Du 16.04 au 30.09 : MAR et JEU : 0700-1200. SUM : -1HR. Autres HOR et niveaux au-dessus du FL120 sont annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de SALON APP.<br>(1) : From the 01st OCT to the15th APR: MON-FRI : 0800-1600. From the16th APR to the 30th SEP : TUE and THU : 0700-1200. SUM :-1HR. Other times and levels ABV FL 120 announced by NOTAM. Actual activity on SALON APP. |
| 436 | parachutage GAP TALLARD AERODROME (LFNA) | FL 155 | SR-SS. |
| 44°27'18"N , 006°02'16"E | | SFC | Autres HOR et niveaux au-dessus du FL155 sont annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de GAP Info.<br>Other times and levels ABV FL 155 announced by NOTAM. Actual activity on GAP INFO. |
| 437 | parachutage LE PUY LOUDES AERODROME (LFHP) | FL 160 | SAM, DIM et JF : SR-SS. |
| 45°04'42"N , 003°45'38"E | | SFC | Autres HOR et niveaux au-dessus du FL160 sont annoncés par NOTAM. Activité réelle connue de LE PUY INFO et de MARSEILLE ACC pour FL>145, et CLERMONT INFO.<br>Other times and levels ABV FL 160 announced by NOTAM. Actual activity on LE PUY INFO and MARSEILLE ACC ABV FL 145, and CLERMONT INFO. |
| 439 | parachutage COURCHEVEL LE PRAZ (73) | FL 190 | Hours announced by NOTAM. |
| 45°25'59"N , 006°36'58"E | | SFC | Activité réelle connue de MARSEILLE INFO, COURCHEVEL INFO ou A/A. Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Centre-Est.<br>Actual activity on MARSEILLE INFO, COURCHEVEL INFO or A/A.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Centre-Est. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* / Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR / Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 440 | parachutage COURCHEVEL 1850 | FL 170 | Hours announced by NOTAM. |
| | 45°24'52"N , 006°37'36"E | SFC | Activité annoncée par NOTAM.<br>Activité réelle connue de COURCHEVEL INFO ou A/A 120.075 MHz.<br>Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Centre-Est.<br>Activity announced by NOTAM.<br>Actual activity on COURCHEVEL INFO or A/A 120.075 MHz.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Centre-Est. |
| 442-1 | parachutage LA TOUR (74) | FL 195 | WED to SAT : SR-SS. |
| | 46°07'45"N , 006°25'23"E | SFC | PPR Geneva.<br>Activité réelle connue de :<br>- GENEVE TRANSIT 136.450 MHz.<br>- Savoie Hélicoptère 06 08 33 13 39<br>Actual activity on :<br>- GENEVA TRANSIT 136.450 MHz.<br>- Savoie Hélicoptère +33(0)6 08 33 13 39 |
| 442-2 | parachutage VIUZ-EN-SALLAZ (74) | FL 195 | SR-SS |
| | 46°08'43"N , 006°24'07"E | SFC | PPR Geneva<br>Activité possible si zone parachutage 442-1 non active.<br>Activité réelle connue de :<br>- GENEVE TRANSIT 136.450 MHz.<br>- Savoie Hélicoptère 06 08 33 13 39<br>Activity possible if para drop zone 442-1 is not active.<br>Activity known on :<br>- GENEVA TRANSIT 136.450 MHz.<br>- Savoie Hélicoptère +33(0)6 08 33 13 39 |
| 443 | parachutage CHAMONIX | FL 140 | Hours announced by NOTAM. |
| | 45°55'50"N , 006°52'40"E | SFC | Activable du 01/09 au 30/06 par NOTAM.<br>Activité réelle connue de GENEVE DELTA 119.175<br>Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Centre-Est.<br>Possible activation from the 01st SEP to the 30th JUN by NOTAM.<br>Actual activity on GENEVA DELTA 119.175<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Centre-Est. |
| 444 | parachutage LANGOGNE LESPERON AERODROME (LFHL) | FL 160 | Activation possible HJ par NOTAM les SAM, DIM et JF , en dehors des horaires d'activation de la LF-R55 C. Possible activation HJ by NOTAM on SAT, SUN and public HOL, outside LF-R 55 C activation. |
| | 44°42'20"N , 003°53'14"E | SFC | Activité connue de CLERMONT INFO et MARSEILLE ACC pour FL > 145.<br>Activity on CLERMONT INFO and MARSEILLE ACC ABV FL 145. |
| 445 | parachutage PUYRICARD (13) | FL 140 | SAT :<br>- WIN : 0800-SS<br>- SUM : 0700-1230<br>SUN and public HOL :<br>- WIN : 0800-SS<br>- SUM : 0700-1000, 1200-1700<br>Other days : possible activation SR-SS by NOTAM after ESCA/BA701 agreement. |
| | 43°36'03"N , 005°22'37"E | SFC | Activité réelle connue de:<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE APP/INFO<br>- SALON APP (LF-R 71 actives).<br>Actual activity on:<br>- MARSEILLE INFO<br>- PROVENCE APP/INFO<br>- SALON APP (LF-R 71 active). |
| 448 | parachutage LE LAVANCHER (74) | FL 160 | SR-SS |
| | 45°57'20"N , 006°54'15"E | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de GENEVE DELTA 119.175.<br>Activité annoncée par ACFT largueurs sur fréquence montagne 130.000.<br>Activity according to protocol.<br>Actual activity known on GENEVE DELTA 119.175.<br>Activity announced by para dropping ACFT on mountain frequency 130.000. |
| 449 | parachutage SAINT CHAMOND L'HORME AERODROME (LFHG) | FL 140 | APR - NOV : SR-SS<br>Other SKED announced by NOTAM |
| | 45°29'31"N , 004°32'04"E | SFC | Activité selon protocole, réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant de l'AD.<br>Activité réelle connue de LYON INFO.<br>Information des usagers sur SAINT-CHAMOND A/A.<br>Activity according to protocol, reserved for pilots authorized by the AD operator.<br>Activity known on LYON INFO.<br>Users information on SAINT-CHAMOND A/A. |
| 450 | parachutage CAVANAC (11) | FL 115 | MON-FRI (except public HOL) : 0700-1630 (SUM -1HR) |
| | 43°10'46"N , 002°19'49"E | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de CARCASSONNE TWR et TOULOUSE INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on CARCASSONNE TWR and TOULOUSE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 505 parachutage LESSAY AERODROME (LFOM) | FL 115 | SR-SS. |
| 49°12'12"N , 001°30'17"W | SFC | Selon conditions fixées par protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>- LESSAY A/A<br>- RENNES INFO.<br>Conditions according to protocol.<br>Actual activity on :<br>- LESSAY A/A<br>- RENNES INFO. |
| 515 parachutage MORLAIX PLOUJEAN AERODROME (LFRU) | FL 125 | FRI and day before public HOL : 1600-SS (SUM : - 1HR)<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 48°36'03"N , 003°49'00"W | SFC | Information des usagers :<br>MORLAIX INFO, LANDI APP, IROISE INFO/APP.<br>Users information :<br>MORLAIX INFO, LANDI APP, IROISE INFO/APP. |
| 520 parachutage LES SABLES D'OLONNE TALMONT AERODROME (LFOO) | FL 145 | APR-OCT : 0800-1130 and 1300-SS MAX 2000 (SUM : -1 HR)<br>NOV-MAR : 0800-1200 and 1300-SS |
| 46°28'37"N , 001°43'22"W | SFC | Activité selon protocole.<br>Information des usagers sur NANTES INFO/APP.<br>Activity according to protocol.<br>Users information on NANTES INFO/APP. |
| 530 parachutage GROIX MER | FL 145 | MON-FRI : 0600 - 1700 (SUM -1HR).<br>Uniquement durant les HOR ATS LORIENT<br>Only during LORIENT ATS SKED. |
| 47°39'00"N , 003°24'00"W | SFC | Activités réservées à ALFUSCO.<br>Activité possible jusqu'au FL 195 annoncée par NOTAM.<br>Information des usagers:<br>- LORIENT APP<br>- LORIENT TWR.<br>Activity reserved for ALFUSCO.<br>Possible activity up to FL 195 announced by NOTAM.<br>Users' information on:<br>- LORIENT APP<br>- LORIENT TWR. |
| 535 parachutage LORIENT ESPERANCE (56) | FL 145 | MON-FRI : 0600 - 1700 (SUM -1HR).<br>Uniquement durant HOR ATS LORIENT<br>Only during LORIENT ATS SKED. |
| 47°44'54"N , 003°20'08"W | SFC | Activités réservées à ALFUSCO.<br>Activité possible jusqu'au FL 195 annoncée par NOTAM.<br>Pas d'activité simultanée avec la LF-R 1 A LANESTER et la LF-R 1 D BLAVET.<br>Information des usagers :<br>- LORIENT APP<br>- LORIENT TWR.<br>Activity reserved for ALFUSCO.<br>Possible activity up to FL 195 announced by NOTAM.<br>No simultaneous activity with LF-R 1 A LANESTER and LF-R 1 D BLAVET.<br>Users information on :<br>- LORIENT APP<br>- LORIENT TWR. |
| 540 parachutage GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL AERODROME (LFRF) | FL 155 | SR-SS. |
| 48°52'58"N , 001°33'50"W | SFC | Activité selon protocole.<br>Information des usagers sur RENNES INFO/APP.<br>Activity according to protocol.<br>Users information on RENNES INFO/APP. |
| 550 parachutage QUIBERON AERODROME (LFEQ) | FL 115 | SR-SS. |
| 47°28'53"N , 003°06'06"W | SFC | Activité selon protocole.<br>Information des usagers sur:<br>- QUIBERON INFO ou QUIBERON A/A,<br>- NANTES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>User information on:<br>- QUIBERON INFO or QUIBERON A/A,<br>- NANTES INFO. |
| 560 parachutage GUISCRIFF SCAER AERODROME (LFES) | FL 115 | SUM : 0630 - SS+30<br>WIN : SR - SS+30 |
| 48°03'13"N , 003°39'51"W | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité simultanée avec activité voltige interdite.<br>Information des usagers sur IROISE INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Simultaneous activity with aerobatics activity prohibited.<br>Users information on IROISE INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 570 | parachutage SAINT DIE REMOMEIX AERODROME (LFGY) | FL 130 | SR-SS |
| 48°15'59"N , 007°00'27"E | | SFC | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome.<br>Selon protocole.<br>Information des usagers sur STRASBOURG INFO.<br>Activity reserved for ACFT authorized by AD administrator.<br>According to protocol.<br>Users' information on STRASBOURG INFO. |
| 601 | parachutage TOURNUS CUISERY AERODROME (LFFX) | FL 140 | SR-SS. |
| 46°33'32"N , 004°58'34"E | | SFC | Activité réservée aux aéronefs autorisés par l'exploitant de l'aérodrome, selon protocole.<br>Information des usagers :<br>Bâle Info.<br>Tournus A/A.<br>Activity reserved for ACFT authorised by manager following protocol.<br>Users information :<br>Bâle Info.<br>Tournus A/A. |
| 602 | parachutage REIMS PRUNAY AERODROME (LFQA) | FL 105 | SR-1130 and 1300-SS (SUM : -1 HR) |
| 49°12'35"N , 004°09'16"E | | SFC | Activité selon protocole.<br>Activité réelle connue de : PARIS INFO, SEINE INFO et PRUNAY INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity known on : PARIS INFO, SEINE INFO and PRUNAY INFO. |
| 603 | parachutage SAINT GIRONS ANTICHAN AERODROME (LFCG) | FL 115 | SR-SS |
| 43°00'21"N , 001°06'23"E | | SFC | Activité connue sur TOULOUSE INFO ou ST GIRONS A/A.<br>Activité selon protocole avec le SNA Sud.<br>Activités simultanées PARACHUTAGE et VOLTIGE interdites.<br>Activity known on TOULOUSE INFO or ST GIRONS A/A.<br>Activity according to protocol with SNA Sud.<br>Simultaneous PARACHUTING and AEROBATICS activities prohibited. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6000 | voltige LILLE MARCQ EN BAROEUL AERODROME (LFQO) | FL 055 | MON-FRI, except public HOL : 0800-1930 (SUM : -1HR)<br>SAT, except public HOL : 0800-1100, 1300-1930 (SUM : -1HR)<br>Daytime only |
| 50°41'14"N , 003°04'32"E<br>Axe RWY 07/25, longueur 1000m | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Information des usagers sur A/A MARCQ ou LILLE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol.<br>Users' information on MARCQ A/A or LILLE INFO. |
| 6001 | voltige CALAIS MARCK AERODROME (LFAC) | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 50°57'50"N , 001°57'37"E<br>Axe RWY 06/24 revêtue, longueur 3000m. | | 1500ft AMSL | Activité reservée aux usagers signataires du protocole.<br>Activité réelle connue de :<br>CALAIS INFO /AA, LILLE INFO.<br>Activity reserved for the signatory users of the protocole.<br>Real activity known on :<br>CALAIS INFO /AA, LILLE INFO. |
| 6002 | voltige PRAT BONREPAUX (09) | 5500ft AMSL | SR-SS |
| 43°02'01"N , 001°02'02"E<br>Axe de 1000 m parallèle à RD117 et orienté 080°/260° | | 3500ft AMSL<br>2400ft ASFC | Activité connue sur TOULOUSE INFO ou ST GIRONS A/A.<br>Début et fin d'activité à communiquer à la fréquence auprès de TOULOUSE INFO.<br>Activité selon protocole avec l'exploitant de l'AD de ST GIRONS.<br>Activity known on SEINE INFO or ST GIRONS A/A.<br>Beginning and end of activity to communicate with frequency to TOULOUSE INFO.<br>Activity as per protocol with ST GIRONS AD operator. |
| 6003 | voltige WALLON-CAPPEL | 4500ft AMSL | 0800-1800.<br>SUM: - 1HR. |
| 50°42'32"N , 002°29'17"E<br>Située RDL 313°/8 NM LFQT<br>Axe orienté 135°/315°, verticale RD138<br>Longueur 3000m centré sur le point 50°42'32"N,002°29'17"E | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la Délégation Nord-Pas de Calais.<br>Information des usagers sur LILLE INFO ou LILLE APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by Nord-Pas de Calais delegation.<br>Users' information on LILLE INFO or LILLE APP. |
| 6004 | voltige BERCK SUR MER AERODROME (LFAM) | FL 045 | SR-SS |
| 50°25'23"N , 001°35'31"E | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la Délégation territoriale Nord-Pas de Calais.Information des usagers LE TOUQUET TWR.<br>Activity reserved for pilots authorized by Nord-Pas de Calais delegation.<br>Users' information on LE TOUQUET TWR. |
| 6006 | voltige DEULEMONT (59) | FL 055 | MON - SAT, except HOL : 0800-1800.<br>SUM: - 1HR.<br>De jour uniquement/Daytime only. |
| 50°44'37"N , 002°58'13"E<br>Axe 050°/230° (RD945), longueur 1600m | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Information des usagers sur LILLE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol.<br>Users' information on LILLE INFO. |
| 6007 | voltige VALENCIENNES DENAIN AERODROME (LFAV) | 4500ft AMSL | HOR AFIS only, except SAT, SUN and HOL. |
| 50°19'35"N , 003°27'47"E<br>Axe RWY 11/29 non revêtue de longueur 1400 m centré sur PSN. | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Information des usagers sur LILLE INFO et VALENCIENNES INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol.<br>Users' information on LILLE INFO and VALENCIENNES INFO. |
| 6008 | voltige VALHUON | 4500ft AMSL | MON-FRI : Merville-Calonne ATS SKED. |
| 50°25'00"N , 002°24'00"E<br>Verticale N41 au Sud-Est de la commune axe 080°/260° de 1km de part et d'autre du point 50°25'00"N,002°24'00"E | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la délégation territoriale Nord-Pas de Calais.<br>Information des usagers sur LILLE Info ou LILLE APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by Nord-Pas de Calais delegation.<br>Users' information on LILLE Info or LILLE APP |
| 6009 | voltige BONAVIS | FL 040 | 0900-1800<br>SUM : -1HR |
| 50°04'50"N , 003°11'54"E<br>Verticale N44, axe 010°/190°<br>situé RDL 214°/4.2 NM AD CAMBRAI NIERGNIES<br>Distance 1 km entre les points<br>50°04'50"N,003°11'54"E et 50°05'22"N,003°12'04"E | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la Délégation Nord-Pas de Calais.<br>Information des usagers sur LILLE APP ou A/A NIERGNIES.<br>Activity reserved for pilots authorized by Nord-Pas de Calais delegation.<br>Users' information on LILLE APP or NIERGNIES A/A. |
| 6010 | voltige LENS BENIFONTAINE AERODROME (LFQL) | 3500ft AMSL | SAT, SUN and public HOL: SR-SS. |
| 50°27'59"N , 002°49'11"E<br>L'axe utilisé est celui de la RWY en service. | | 2000ft AMSL | |
| 6011 | voltige SAINT OMER WIZERNES AERODROME (LFQN) | 4000ft AMSL | 0900-SS |
| 50°43'44"N , 002°14'04"E<br>Axe de piste EN SERVICE 03/21 ou 09/27, longueur 500 m centré sur ARP | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Information des usagers : A/A SAINT OMER 123.5, LILLE INFO 120.275.<br>Activity reserved for pilots authorized according agreement.<br>User's information A/A SAINT OMER 123.5, LILLE INFO 120.275 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6012 | voltige ALBERT BRAY AERODROME (LFAQ) | 3500ft AMSL | HJ, uniquement si ATC ALBERT TWR assuré MON-FRI: 0800-1100, 1300-1800.<br>SAT: 0830-1100, 1300-1700.<br>(SUM: -1HR). |
| 49°58'12"N , 002°41'33"E<br>Axe RWY 08/26 revêtue, longueur 1000 m. | | 900ft AMSL<br>500ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Plancher: 1900 ft AMSL.<br>Extension possible à 900 ft AMSL selon protocole.<br>Information des usagers: ALBERT TWR, LILLE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol.<br>Lower limit: 1900 ft AMSL.<br>Possible extension to 900 ft AMSL according to protocol.<br>Users information: ALBERT TWR, LILLE INFO. |
| 6015 | voltige MERVILLE CALONNE AERODROME (LFQT) | 3500ft AMSL | MERVILLE CALONNE ATS SKED, MAX 1800 (SUM : -1 HR) |
| 50°37'00"N , 002°38'24"E | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la Délégation Nord-Pas de Calais.<br>Information des usagers sur LILLE INFO ou LILLE APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by Nord-Pas de Calais delegation.<br>Users' information on LILLE INFO or LILLE APP |
| 6020 | voltige ARRAS ROCLINCOURT AERODROME (LFQD) | 3500ft AMSL | SR-SS |
| 50°19'26"N , 002°48'10"E<br>Axe RWY 04/22 de longueur 3000 m centré sur ARP. | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Activity reserved for pilots authorised according to protocol. |
| 6030 | voltige MAUBEUGE ELESMES AERODROME (LFQJ) | FL 045 | 0900-1600<br>SUM: - 1HR. |
| 50°18'30"N , 004°01'48"E<br>Axe de RWY 05/23 dans les limites de l'AD. | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Activity reserved for pilots authorised according to protocol. |
| 6049 | voltige LE PETIT CHATEAU | FL 045 | 0800-1800.<br>SUM: - 1HR. |
| 50°45'10"N , 002°29'29"E<br>RDL 325°/9.9 NM LFQT<br>Axe orienté 155°/335°, verticale voie ferrée<br>Longueur 3000m centré sur le point 50°45'10"N,002°29'29"E | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la Délégation territoriale Nord-Pas de Calais.<br>Information des usagers sur LILLE INFO ou LILLE APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by Nord-Pas de Calais Delegation.<br>Users' information on LILLE INFO or LILLE APP. |
| 6051 | voltige EBBLINGHEM | FL 045 | 0800-1800.<br>SUM:- 1HR. |
| 50°43'50"N , 002°24'31"E<br>RDL 308°/11.1 NM LFQT<br>Axe orienté 090°/270°, verticale voie ferrée<br>Longueur 3000m centré sur le point 50°43'50"N,002°24'31"E | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la Délégation territoriale Nord-Pas de Calais.<br>Information des usagers sur LILLE INFO ou LILLE APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by Nord-Pas de Calais delegation.<br>Users' information on LILLE INFO or LILLE APP. |
| 6052 | voltige CHARLY SUR MARNE | 3300ft AMSL | SR-SS |
| 49°00'13"N , 003°18'24"E<br>Axe orienté 180°/360°, 1500m de part et d'autre du PSN | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la Délégation territoriale Picardie.<br>Activity reserved for pilots authorized by Picardie Delegation. |
| 6053 | voltige COMPIEGNE MARGNY AERODROME (LFAD) | FL 065 | SAT, SUN and public HOL : 1000-SS (SUM : -1H). |
| 49°26'01"N , 002°48'17"E<br>Axe RWY 05/23 de longueur 1000 m centré sur ARP. | | 2000ft AMSL | Activité de voltige planeurs, réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Uniquement lorsque la LF-R 3102 V COMPIEGNE est active.<br>Information des usagers : BEAUVAIS INFO.<br>Glider aerobatic activity, reserved for pilots authorized according to protocol.<br>Only when LF-R 3102 V COMPIEGNE is active.<br>Users information on : BEAUVAIS INFO. |
| 6054 | voltige LAON CHAMBRY AERODROME (LFAF) | 3500ft AMSL | 0800 - 1100, 1300 - 1700 (SUM : -1 HR).<br>Daytime only. |
| 49°35'41"N , 003°37'49"E<br>Axe RWY 17/35 de longueur 1000 m centré sur ARP. | | 1500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Information des usagers : A/A LAON CHAMBRY et BEAUVAIS INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Users information on : LAON CHAMBRY A/A and BEAUVAIS INFO. |
| 6056 | voltige LAON ATHIES (02) | FL 055 | 0800-1100, 1300-1700 (SUM : -1 HR).<br>Daytime only. |
| 49°35'50"N , 003°42'35"E<br>Axe 028°/208° (piste 03/21 de l'AD désaffecté Laon-Athies), de longueur 2000 m centré sur PSN. | | 2300ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Information des usagers : A/A LAON CHAMBRY et BEAUVAIS INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Users' information on : LAON CHAMBRY A/A and BEAUVAIS INFO. |
| 6057 | voltige SAINT-RIQUIER (80) | 5700ft AMSL | MON-SAT except public HOL : 0800-1100 and 1400-1700, (SUM : -1 HR).<br>Daylight only. |
| 50°09'21"N , 001°56'45"E<br>Axe orienté 170°/350° de 1000 m centré PSN. | | 2700ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Information des usagers sur LILLE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol.<br>User's information on LILLE INFO. |
| 6058 | voltige SAINT-OUEN D'AUNIS (17) | 3000ft AMSL | SR-30 - SS+30<br>Uniquement pendant HOR ATS de LA ROCHELLE<br>Only during LA ROCHELLE ATS SKED |
| 46°14'36"N , 001°02'42"W<br>Axe 015°/195° de 3000m de long centré sur PSN. | | 1000ft AMSL<br>1000ft ASFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole<br>Activitée annoncée sur LA ROCHELLE TWR / APP<br>Activity reserved for signatory users to the protocol<br>Activity announced on LA ROCHELLE TWR / APP |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6059 | voltige SAINT GIRONS ANTICHAN AERODROME (LFCG) | 5500ft AMSL | SR-SS |
| 43°00'22"N , 001°05'53"E<br>Axe de 1000m parallèle à l'axe de piste RWY 15/33 et décalé de 500m au SW. | | 3000ft AMSL<br>1600ft ASFC | Activité connue sur TOULOUSE INFO ou SAINT GIRONS A/A<br>Début et fin d'activité à communiquer auprès de TOULOUSE INFO<br>Activité selon protocole avec l'exploitant<br>Activity known on TOULOUSE INFO or SAINT GIRONS A/A<br>Communicate beginning and end of activity on FREQ to TOULOUSE INFO<br>Activity according to protocol with operator |
| 6060 | voltige AUGE (23) | FL 060 | MAR-OCT : SR-SS |
| 46°13'54"N , 002°18'46"E<br>Axe 050°/230°, longueur 2000m centré sur PSN. | | 1500ft ASFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Sud-Ouest : dsac-so-espaceaerien-bf@aviation-civile.gouv.fr<br>Hors activation LF-R 167A Montluçon<br>Activité réelle connue de LIMOGES INFO<br>Activity reserved to authorized pilots by DSAC Sud-Ouest : dsac-so-espaceaerien-bf@aviation-civile.gouv.fr<br>Outside LF-R 167A Montluçon activity<br>Actual activity known on LIMOGES INFO |
| 6061 | voltige EVAUX (23) | FL 115 | MAR-OCT : SR-SS |
| 46°10'15"N , 002°25'55"E<br>Axe 140°/320°, longueur 2000m centré sur PSN. | | 1500ft ASFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Sud-Ouest : dsac-so-espaceaerien-bf@aviation-civile.gouv.fr<br>Activité possible hors activation LF-R 368 A et B<br>Pendant l'activation de la LF-R 68A : plafond limité à 4000ft AMSL<br>Pendant l'activation de la LF-R 68B : plafond limité à 8000ft AMSL<br>Activité réelle connue de LIMOGES INFO<br>Activity reserved to authorized pilots by DSAC Sud-Ouest<br>Possible activity outside LF-R 368 A and B activation<br>During LF-R 68A activity: upper level limited to 4000ft AMSL<br>During LF-R 68B activity: upper level limited to 8000ft AMSL<br>Actual activity known on LIMOGES INFO |
| 6070 | voltige AMIENS-GLISY AERODROME (LFAY) | 3500ft AMSL | WIN: SR-1100 and 1300-SS, SUM: SR-1000 and 1200-SS. |
| 49°52'23"N , 002°23'13"E<br>1200m vers W à partir ARP et à 500m de part et d'autre axe RWY 12L/30R. | | 1700ft AMSL | Information des usagers AMIENS INFO ou A/A.<br>Users information on AMIENS INFO or A/A. |
| 6075 | voltige MONTDIDIER AERODROME (LFAR) | 4000ft AMSL | HJ uniquement - Daytime only<br>MON-FRI: 0900-1800 (SUM -1HR)<br>SAT-SUN and HOL: 1000-1700 (SUM -1HR) |
| 49°40'23"N , 002°34'09"E<br>Axe RWY 09/27 de longueur 2700m centré sur ARP. | | 2500ft AMSL | Selon protocole.<br>Activité réelle connue de BEAUVAIS APP.<br>According to protocol.<br>Actual activity known on BEAUVAIS APP. |
| 6090 | voltige CHATEAU THIERRY BELLEAU AERODROME (LFFH) | 3500ft AMSL | HJ ,SUM : 0800-1000 and 1330-1730, WIN : 0900-1100 and 1300-1700. |
| 49°04'00"N , 003°21'20"E<br>Axe de RWY 03/21 | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la délégation Hauts de France Sud.<br>Activité annoncée sur A/A CHATEAU THIERRY.<br>Activity reserved for pilots authorized by Hauts de France Sud Delegation.<br>Users' information on CHATEAU THIERRY A/A. |
| 6100 | voltige SEDAN DOUZY AERODROME (LFSJ) | FL 055 | SAT, SUN and public HOL: SR-SS |
| 49°39'33"N , 005°01'32"E<br>Axe 076°/256° de 3000m centré sur PSN 250m au Nord de la bande 08/26 limité à l'Est par RD 964. | | 2150ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le gestionnaire d'aérodrome.<br>Activity reserved for ACFT authorized by AD administrator. |
| 6101 | voltige BAR SUR SEINE AERODROME (LFFR) | FL 045 | SAT, SUN and public HOL: SUM : 0700-1000 and 1200-1700.WIN: 0800-1100 and 1300-1600. |
| 48°03'58"N , 004°24'45"E<br>Axe RWY 11/29,500m de part et d'autre de l'ARP. | | 1500ft ASFC | Activité connue de SEINE INFO:120.325 A/A:123.5.<br>Activity on SEINE INFO:120.325 A/A:123.5. |
| 6102 | voltige CHALONS ECURY SUR COOLE AERODROME (LFQK) | 5000ft AMSL | SAT, SUN and public HOL: SR-SS |
| 48°54'20"N , 004°21'10"E<br>Axe RWY 04/22,dans les limites de la piste. | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux planeurs autorisés par le responsable de l'activité.<br>Activité connue de SEINE INFO ou de PARIS INFO en cas de fermeture de SEINE INFO.<br>Activity reserved for gliders authorized by the activity manager.<br>Users' information on SEINE INFO or PARIS INFO in case of SEINE INFO closure. |
| 6103 | voltige CHAUMONT SEMOUTIERS AERODROME (LFJA) | FL 055 | WIN : 0800-SS; SUM : 0700-SS.<br>Outside LF-R5 A Chaumont Semoutiers activity. |
| 48°04'58"N , 005°02'53"E<br>Axe RWY 18/36, 1500 m de part et d'autre du point 48°04'58"N, 005°02'53"E | | 1000ft ASFC | Activité réservée aux pilotes de l'ACB de la Haute Marne.<br>Activity reserved for pilots of la Haute Marne ACB. |
| 6104 | voltige JUVANCOURT AERODROME (LFQX) | 4500ft AMSL | Outside activity of LF-R 5 B.<br>During daylight hours only.<br>0700-1900 (SUM : -1 HR). |
| 48°06'50"N , 004°49'10"E<br>Axe RWY 07/25, 750 m de part et d'autre de l'ARP. | | 2600ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant.<br>Activity reserved for pilots authorized by AD operator. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6105 | voltige CHALONS VATRY AERODROME (LFOK) | FL 055 | 1000-1500 LUN-SAM (ETE: -1HR) de jour uniquement pendant l'activité de la CTR VATRY et de la TMA 4 SEINE<br>1000-1500 MON-SAT (SUM: -1HR) daytime only during VATRY CTR and TMA 4 SEINE activity |
| 48°46'35"N , 004°11'00"E<br>Axe RWY 10/28, 2000 m de part et d'autre du point 48°46'35"N, 004°11'00"E | | 500ft ASFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole avec le SNA Nord.<br>Information des usagers : VATRY TWR, VATRY ATIS, SEINE APP<br>Activity reserved for users who signed the protocol with SNA Nord.<br>User information: VATRY TWR, VATRY ATIS, SEINE APP |
| 6111 | voltige REIMS PRUNAY AERODROME (LFQA) | 5300ft AMSL | AFIS SKED |
| 49°12'41"N , 004°10'00"E<br>A 800 mètres RDL 066° de l'ARP. Axe 067°/247°. 500m de part et d'autre de 49°12'41"N,004°10'00"E. | | 1500ft ASFC | Activité réservée aux aéronefs monomoteurs à piston.<br>Activity reserved for single-engine piston ACFT. |
| 6120 | voltige VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC AERODROME (LFSK) | 5000ft ASFC | SR-SS |
| 48°42'08"N , 004°41'00"E<br>Axe RWY 11/29 de 500m de part et d'autre de l'ARP. | | 2000ft ASFC | Réservé aux pilotes de l'ACB François 1er.<br>Utilisable en dehors de l'activation de la CTR SAINT DIZIER. Veille de la fréquence auto information 123.5 obligatoire. Activité annoncée sur 123.5<br>Reserved for ACB François 1er club pilots.<br>AVBL outside SAINT DIZIER CTR activation. Listening watch mandatory on 123.5.<br>Activity announced on 123.5 |
| 6130 | voltige MOURMELON (51) | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 49°10'55"N , 004°15'47"E<br>Axe 320°/140° verticale D35<br>Longueur 1500 m | | 1500ft AMSL | Début et fin d'activité annoncés sur SEINE INFO.<br>Activité réservée aux aéronefs basés sur l'aérodrome de Reims-Prunay.<br>Information des usagers :<br>SEINE INFO.<br>Beginning and end of activity announced on SEINE INFO.<br>Activity reserved for ACFT based at Reims-Prunay AD.<br>Users' information :<br>SEINE INFO. |
| 6140 | voltige TROYES BARBEREY AERODROME (LFQB) | 4500ft AMSL | 0900-1100 and 1300-1500 (SUM -1HR).<br>Activité limitée à 15 minutes dans chaque créneau./Activity limited to 15mn in each slot. |
| 48°19'18"N , 004°01'00"E<br>Bordure Est RWY 17/35 sur 500 m de largeur. | | 1650ft ASFC | Activité annoncée par SEINE APP ou TROYES INFO.<br>Activity announced on SEINE APP or TROYES INFO. |
| 6141 | voltige EPERNAY PLIVOT AERODROME (LFSW) | 5300ft AMSL<br>5000ft ASFC | SR-SS |
| 49°00'16"N , 004°05'07"E<br>Axe de RWY 04/22. | | 1700ft ASFC | Réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant.<br>Activity reserved for pilots authorized by AD operator. |
| 6142 | voltige SAINT DIZIER ROBINSON AERODROME (LFSI) | FL 055 | SR-SS |
| 48°38'16"N , 004°54'07"E<br>Axe RWY revêtue 11/29 1200 m de part et d'autre du point 48°38'16"N,004°54'07"E | | 2500ft ASFC | Réservée aux membres de l'ACB de SAINT DIZIER ROBINSON selon protocole.<br>Information des usagers : SAINT DIZIER APP ou RAI : 134.775 MHz.<br>Reserved for SAINT DIZIER ROBINSON ACB club members as per protocol.<br>Users' information on: SAINT DIZIER APP or RAI : 134.775 MHz. |
| 6151 | voltige FRELINGHIEN (59) | FL 055 | MON-SAT except Public HOL : 0800-1800. Daylight only.<br>SUM - 1 HR. |
| 50°42'11"N , 002°57'49"E<br>Axe orienté 123°/303°<br>Longueur 1500 m. | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Information des usagers sur LILLE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol.<br>Users' information on LILLE INFO. |
| 6152 | voltige LUNEVILLE CROISMARE AERODROME (LFQC) | FL 050 | SUM: SR-SS<br>WIN: SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| 48°35'21"N , 006°33'20"E<br>Axe E/W sur voie ferrée, 600m au Sud RWY 09/27, 1000m de part et d'autre de 48°35'21"N,006°33'20"E. | | 2000ft ASFC | |
| 6153 | voltige LONGUYON VILLETTE AERODROME (LFGS) | FL 050 | SR-SS |
| 49°29'01"N , 005°34'19"E<br>500 mètres de part et d'autre de l'ARP sur l axe de piste 09/27. | | 1500ft ASFC | Activité selon protocole, utilisable par les pilotes de l'aéroclub Frontières Lorraines et par les pilotes autorisés par l'exploitant de l'aérodrome.<br>Information des usagers 123.500.<br>Activity according to protocol, AVBL to pilots members of Frontières Lorraines club and those authorised by AD operator.<br>Users' information on 123.500. |
| 6154 | voltige NANCY MALZEVILLE AERODROME (LFEZ) | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 48°43'25"N , 006°12'23"E<br>Axe RWY 08/26, 1000 mètres de part et d'autre de l'ARP. | | 1300ft ASFC | Réservée aux planeurs autorisés par le Club Planeur Grand Nancy.<br>Reserved for gliders authorized by the Gliding Club Grand Nancy. |
| 6155 | voltige SAINT DIE REMOMEIX AERODROME (LFGY) | 5000ft ASFC | MON-SAT : 0800-1100, 1300-1800<br>SUN ; 0900-1100, 1330-1800<br>SUM :- 1HR. |
| 48°15'59"N , 007°00'27"E<br>Axe de RWY 07/25 de 3000m centré sur ARP. | | 1700ft ASFC | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6156 | voltige REMEREVILLE (54) | 5000ft AMSL | 0700-1200 and 1300-1800 (SUM -1HR) |
| 48°43'30"N , 006°21'00"E<br>1500 mètres de part et d'autre du point de référence orienté 165/345 | | 2000ft ASFC | Utilisable par les pilotes autorisés par l'ACB Les Ailes Nancéiennes.<br>PPR STRASBOURG APP ou OCHEY APP.<br>Hors activité STRASBOURG et OCHEY APP, NANCY INFO ou A/A.<br>AVBL for pilots authorised by Les Ailes Nancéiennes ACB.<br>PPR STRASBOURG APP or OCHEY APP.<br>Outside STRASBOURG and OCHEY APP activity, NANCY INFO or A/A. |
| 6158 | voltige GERSTHEIM (67) | 4500ft AMSL | TUE, THU and FRI : 0700-1100, 1300-1600 (SUM : -1 HR). |
| 48°22'00"N , 007°43'00"E<br>Axe 353°/173° de 1000 m centré sur PSN. | | 2000ft AMSL | PPR STRASBOURG APP.<br>Contact radio avec STRASBOURG APP.<br>PPR STRASBOURG APP.<br>Radio contact with STRASBOURG APP. |
| 6160 | voltige COLMAR HOUSSEN (68) | 5200ft AMSL | SUM:MON-SAT: 0630-1000 and 1230-1800<br>SUN and public HOL: 0700-1000 and 1300-1800<br>WIN : MON-SAT: 0730-1100 and 1330-SS.<br>SUN and public HOL: 0800-1100 and 1400-SS.<br>Activité limitée à 15 min par slot<br>Activity limited to 15 minutes in each slot. |
| 48°08'40"N , 007°21'30"E<br>Axé sur voie ferrée de Colmar à Sélestat entre 48°09'25" N, 007°21'35" E et 48 °07'55" N, 007°21' 30"E. | | 1700ft ASFC | PPR Chef CA Colmar Houssen.<br>Contact radio avec Colmar TWR.<br>PPR Colmar Houssen ATC manager.<br>Radio contact with Colmar TWR. |
| 6161 | voltige EPINAL MIRECOURT AERODROME (LFSG) | 5000ft AMSL | During AFIS SKED and daytime only. |
| 48°19'30"N , 006°04'00"E<br>Axe de piste 08/26 de 2000 m centré sur l'ARP. | | 500ft ASFC | Activité selon protocole et réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>Activity reserved for pilots authorized by AD operator according to protocol. |
| 6162 | voltige HAGUENAU (67) | 5000ft AMSL | WIN : 0800-1100, 1230-1700.<br>SUM : 0730-1030, 1200-1700.<br>Daytime only. |
| 48°50'13"N , 007°53'30"E<br>Axe 265°/085° de 3000 m centré sur PSN. | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs basés sur AD HAGUENAU.<br>Activité réelle connue de STRASBOURG APP/INFO.<br>Activity reserved for users based at HAGUENAU AD.<br>Actual activity known on STRASBOURG APP/INFO. |
| 6171 | voltige VERDUN SOMMEDIEUE AERODROME (LFGW) | FL 055 | SR-SS (1) |
| 49°07'17"N , 005°28'35"E<br>Axe de RWY 10/28 de 1 km de longueur de part et d'autre du point 49°07'17"N, 005°28'35"E | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>(1) En dehors activité TMA 2 ETAIN.<br>Activity reserved for pilots authorized by AD operator.<br>(1) Outside ETAIN TMA 2 activity. |
| 6199 | voltige BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE AERODROME (LFEU) | FL 055 | SR-SS |
| 48°52'04"N , 005°11'03"E<br>Axe 061°/241° de 1000m centré sur 48°52'04"N, 005°11'03"E | | 1400ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant. Notification de début et fin d'activité à SAINT DIZIER APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by AD operator. Notify beginning and end of session to SAINT DIZIER APP. |
| 6200 | voltige SAINT CLAIR SUR EPTE | 3500ft AMSL | MON-FRI: 0730-1100 and 1330-1830<br>SAT: 0800-1200 and 1500-1800<br>SUN and public HOL: 1500 -1800. SUM: -1HR (HJ only). |
| 49°11'30"N , 001°43'00"E<br>Axe 124°/304° de 2000 m centré sur 49°11'30"N, 001°43'00"E | | 1500ft ASFC | |
| 6201 | voltige JOUY le CHATEL | 4500ft AMSL | WIN :<br>MON to SAT : 0930-1130, 1300-1630<br>SUN and public HOL : even weeks/semaine paire 0900-1130, 1400-1630.<br>SUM :<br>MON to SAT : 0830-1030, 1200-1800<br>SUN and public HOL: even weeks/semaines paires 0800-1030, 1300-1730. |
| 48°37'18"N , 003°08'34"E<br>Axe orienté 171°/351° verticale chemin forestier, 2000 m de part et d'autre du point 48°37'18"N, 003°08'34"E | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Nord, selon conditions d'utilisation.<br>Activité connue de Seine Info.<br>Activity reserved for pilots authorized by NORD DSAC, according to conditions of use.<br>Activity on Seine Info. |
| 6202 | voltige OSMOY (78) | FL 055 | HJ only. MON-FRI: 0730-1100 and 1330-1830<br>SAT: 0800-1100 and 1400 -1800<br>SUN and public HOL: 0900-1100<br>SUM: -1HR. |
| 48°52'06"N , 001°41'09"E<br>Axe NW-SE, longueur: 4000m | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Nord.<br>Information des usagers : BEYNES A/A.<br>Plafond limité à 3500 ft AMSL si la LF R 3100 D n'est pas active et selon protocole d'utilisation avec CA BEYNES.<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC Nord.<br>Users' information: BEYNES A/A.<br>Upper level 3500 ft AMSL when LF R 3100 D is not active and according to BEYNES flying club procedure. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6203 | voltige CHAVENAY VILLEPREUX AERODROME (LFPX) | 3500ft AMSL | HJ only, if ATS CHAVENAY provided<br>MON-FRI : 0800-1830.<br>SAT, SUN, public HOL : 1000-1830<br>SUM: -1HR. |
| 48°50'25"N , 001°58'34"E<br>Axe de RWY 10/28 de 2300 m centré sur PSN (THR 05) | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Nord et selon protocole.<br>Plafond limité à 2500 ft AMSL si la zone LF-R 3107 n'est pas active.<br>Information des usagers : CHAVENAY TWR<br>Activity reserved for users authorized by French Aviation Authority DSAC Nord and according to protocol.<br>Upper level limited at 2500ft AMSL if LF-R 3107 is not active.<br>Users' information: CHAVENAY TWR. |
| 6204 | voltige PERSAN BEAUMONT AERODROME (LFPA) | 3000ft AMSL | SUM:<br>MON-FRI: 0700-1000, 1100-1800<br>SAT: 0700-1000, 1200-1700,<br>SUN: 0800-1000, 1300-1700<br>WIN:<br>MON-FRI: 0800-1100, 1200-SS<br>SAT: 0800-1100, 1200-SS<br>SUN:0900-1100, 1300-SS |
| 49°10'43"N , 002°19'13"E<br>Axe orienté 049°/229° de 1200m centré sur 49°10'43"N - 002°19'13"E (extrémité Nord piste désaffectée 05/23) | | 1800ft AMSL | Activité réservée aux usagers basés sur AD Persan-Beaumont,selon protocole unique agréé par gestionnaire espaces aériens concernés<br>Uniquement lorsque la LF-R 3110 PERSAN est active<br>Activité annoncée sur fréquence A/A PERSAN<br>Activity reserved for users based at Persan-Beaumont AD, according to protocol agreed by manager of concerned airspaces<br>Only when LF-R 3110 PERSAN is active<br>Activity announced on PERSAN A/A |
| 6205 | voltige MANTES CHERENCE AERODROME (LFFC) | FL 065 | 0900-SS.<br>SUM: - 1HR. |
| 49°04'41"N , 001°41'18"E<br>Axe de 1500 m de longueur centré sur l'ARP, orienté RWY 04/22 ou 12/30 | | 1200ft AMSL | Activité réservée aux planeurs de l'association aéronautique du Val d'Oise et selon protocole<br>Plafond limité à 3500 ft AMSL si la LF-R 3104 V n'est pas active<br>Activity reserved for gliders belonging to Val d'Oise aeronautical club and as per protocol<br>Upper level limited at 3500 ft AMSL when LF-R3104 V is not active |
| 6206 | voltige DREUX SENONCHES (28) | FL 055 | 0800 - 1000, 1400 - 1800, SUM : - 1HR. |
| 48°38'42"N , 001°05'59"E<br>Axe orienté SW/NE de 3000m centré sur PSN. | | 500ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Ouest et selon protocole.<br>Information des usagers : LILLE INFO et SEINE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC Ouest and according to protocol.<br>Users information : LILLE INFO and SEINE INFO. |
| 6210 | voltige HAUTOT SUR MER (76) | 3500ft AMSL | SR-SS |
| 49°53'07"N , 000°59'55"E<br>Axe orienté 075°/255° de 2000 m sur D925 centré sur PSN. | | 2000ft AMSL | |
| 6215 | voltige ETAMPES MONDESIR AERODROME (LFOX) | 4500ft AMSL | HJ only<br>MON-FRI except public HOL : 0900-1100, 1330-1800 if ETAMPES ATS provided.<br>SUM: - 1HR |
| 48°22'52"N , 002°04'26"E<br>Rectangle de 2000x1000 m orienté sur RWY 06/24 revêtue et centré sur l'ARP (48°22'52"N, 002°04'26"E) | | 2500ft AMSL | Réservée aux aéronefs autorisés par la DSAC Nord et selon protocole.<br>Plafond limité à 3500 ft AMSL lorsque les zones LF-R 3101D et LF-R 3106D ne sont pas actives.<br>Information des usagers : ETAMPES TWR et SEINE INFO.<br>Reserved for ACFT authorized by DSAC Nord and according to protocol.<br>Upper limit at 3500ft AMSL when LF-R 3101D and LF-R 3106D are not active.<br>Users' information : ETAMPES TWR and SEINE INFO. |
| 6216 | voltige LA FERTE ALAIS AERODROME (LFFQ) | 4000ft AMSL | 0800-1100, 1300-1800 (SUM : -1 HR)<br>Daytime only |
| 48°29'58"N , 002°19'48"E<br>Axe de RWY 10/28 de 2500m de longueur à partir du THR 28. | | 1200ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Nord et selon protocole.<br>Uniquement lorsque LF-R 3109 A LA FERTE ALAIS est active ou lorsque LF-R 3109 A et B LA FERTE ALAIS sont actives.<br>Plafond 3000ft AMSL si LF-R 3109 A active.<br>Plafond 4000ft AMSL si LF-R 3109 A et B actives.<br>Information des usagers sur LA FERTE ALAIS A/A<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC Nord and according to protocol.<br>Only when LF-R3109 A LA FERTE ALAIS is active or when LF-R 3109 A and B LA FERTE ALAIS are active.<br>Upper 3000ft AMSL when LF-R 3109 A active.<br>Upper 4000ft AMSL when LF-R 3109 A and B active.<br>User information on LA FERTE ALAIS A/A |
| 6217 | voltige LA FERTE GAUCHER AERODROME (LFFG) | 3500ft AMSL | WIN :<br>- MON-SAT : 0930-1130, 1300-1630<br>- SUN and public HOL : odd weeks, 0900-1130, 1400-1630.<br>SUM :<br>- MON-SAT : 0830-1030, 1200-1800<br>- SUN and public HOL : odd weeks, 0800-1030, 1300-1730. |
| 48°45'27"N , 003°16'44"E<br>Axe de piste 04/22, longueur 1100m. | | 2300ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Nord et selon protocole.<br>Information des usagers sur A/A LA FERTE GAUCHER.<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC Nord and according to protocol .<br>Users' information on LA FERTE GAUCHER A/A. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6220 | voltige DURANVILLE (27) | FL 055 | SR-SS |
| 49°08'53"N , 000°29'19"E<br>Axe 085°/265° de 11500 m de longueur centré sur PSN. | | 2500ft AMSL | Information des usagers sur RENNES APP/INFO.<br>Users' information on RENNES APP/INFO. |
| 6221 | voltige SAINT VALERY VITTEFLEUR AERODROME (LFOS) | 3500ft AMSL | SR-SS |
| 49°50'07"N , 000°39'20"E | | 1700ft AMSL<br>1430ft ASFC | Activité se déroulant à la verticale de la piste en dur, sur 500m de part et d'autre de l'ARP. Activité de voltige réservée aux ACFT autorisés par la direction de l'ACB CAUCHOIS.<br>Activity taking place upright the paved runway, 500 m either side of ARP.Aerobatics activity reserved for ACFT with ACB CAUCHOIS permission. |
| 6225 | voltige ROUEN VALLEE DE SEINE AERODROME (LFOP) | 5500ft AMSL | SR-SS (1) |
| 49°23'27"N , 001°11'02"E<br>Axe de RWY 04/22 de 1500m centré sur ARP. | | 2500ft AMSL<br>1990ft ASFC | PPR ROUEN TWR et LILLE APP.<br>(1) : Dans la limite des HOR ATS ROUEN.<br>Plafond : 4500 ft AMSL. Extension possible à 5500 ft AMSL selon protocole.<br>PPR ROUEN TWR and LILLE APP.<br>(1) : Within ROUEN ATS SKED limit.<br>Upper limit : 4500 ft AMSL. Possible elevation up to 5500 ft AMSL as per protocol. |
| 6230 | voltige BERNAY SAINT MARTIN AERODROME (LFPD) | 4000ft AMSL | 0800-1100, 1300-1900. SUM : -1 HR<br>Daylight only. |
| 49°06'09"N , 000°33'56"E<br>Axe 10/28 de 1500 m centré sur PSN. | | 2000ft AMSL<br>1400ft ASFC | |
| 6235 | voltige FRESNEY | 4500ft AMSL | From SR+1HR to SS-1HR. |
| 48°56'15"N , 001°17'53"E<br>Axé sur la départementale D 141. | | 2000ft AMSL | PPR EVREUX APP 118,125.<br>PPR EVREUX APP 118,125. |
| 6245 | voltige L'AIGLE SAINT MICHEL AERODROME (LFOL) | 4500ft AMSL | 0900-1100, 1200-1730 (SUM : -1HR).<br>Daytime only. |
| 48°45'32"N , 000°39'28"E<br>Axe RWY 07/25 de 2000m de longueur centré sur ARP AD | | 2000ft AMSL | Information des usagers sur FREQ A/A de L'AIGLE SAINT-MICHEL.<br>Users information on L'AIGLE SAINT-MICHEL A/A FREQ. |
| 6250 | voltige SAINT ANDRE DE L'EURE AERODROME (LFFD) | 4500ft AMSL | MON-FRI exept public HOL: 0600-1000, 1200-1800. SAM : 0800-1100,1300-1800, SUN and public HOL: 1300-1800.<br>Voltige interdite le premier week end de chaque mois.<br>Aerobatics prohibited every first week-end of each month. |
| 48°53'51"N , 001°15'03"E<br>Axe de RWY 05/23. | | 1000ft AMSL<br>510ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant. Au-dessus de 1500 ft AMSL, PPR EVREUX APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by the operator. ABV 1500ft AMSL, PPR EVREUX APP. |
| 6290 | voltige LE HAVRE OCTEVILLE AERODROME (LFOH) | 5000ft AMSL | MON-FRI : SR-SS<br>SAT, SUN and public HOL : 0800-1100, 1400-1800<br>SUM : -1 HR |
| 49°32'02"N , 000°05'17"E<br>Axe de RWY 04/22 de 3000 m centré sur ARP. | | 2500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Activité simultanée avec activité de parachutage interdite.<br>Activité réelle connue de : LE HAVRE INFO et RENNES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Simultaneous activity with parachute activity prohibited.<br>Activity known on : LE HAVRE INFO and RENNES INFO. |
| 6292 | voltige AULNOY | 2500ft AMSL | SR-SS |
| 48°50'36"N , 003°05'25"E<br>Axe N/S verticale CD 402 sur 48°50'36"N,003°05'25"E sur 3000m. | | 1500ft ASFC | Réservé aux planeurs basés à COULOMMIERS Voisins.<br>Reserved for gliders based at COULOMMIERS Voisins. |
| 6293 | voltige FALAISE MONTS D'ERAINES AERODROME (LFAS) | FL 055 | MON-FRI: SR-SS. |
| 48°55'38"N , 000°08'41"W<br>Axe de RWY 06/24 | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC-Ouest.<br>Activité annoncée sur FREQ A/A de FALAISE.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC-Ouest.<br>Activity announced on FALAISE A/A FREQ. |
| 6294 | voltige BUNO BONNEVAUX AERODROME (LFFB) | FL 055 | SR-SS |
| cercle de 3 km de rayon centré sur 48°21'01"N , 002°25'28"E ARP AD | | 1500ft AMSL | Réservé aux planeurs basés.<br>Reserved for based gliders. |
| 6295 | voltige ROCQUEFORT (76) | 4500ft AMSL | During daylight hours only.<br>MON-FRI except public HOL : 0800-1100 and 1300-1700<br>SAT : 0800-1100 and 1300-1730<br>SUN and public HOL : 1330-1730<br>(SUM: -1HR) |
| 49°40'16"N , 000°43'07"E<br>Axe 152°/332° de longueur 1500 m centré sur 49°40'16"N, 000°43'07"E | | 1800ft AMSL<br>1350ft ASFC | Information des usagers sur LILLE APP/INFO.<br>User information on LILLE APP/INFO. |
| 6299 | voltige YVETOT-BAONS LE COMTE AERODROME (LFYV) | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 49°38'19"N , 000°43'57"E<br>Axe 080°/260° de 1700 m de longueur centré sur l'ARP | | 2000ft AMSL | Information des usagers sur LILLE APP/INFO.<br>Users information on LILLE APP/INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6300 | voltige CAEN CARPIQUET AERODROME (LFRK) | 4500ft AMSL | SR-SS. |
| 49°10'24"N , 000°27'00"W<br>Axe de RWY 13/31 sur la longueur de RWY. | | 2000ft AMSL | ETE : SAM-DIM, JF : 1000-1300 interdit pour les aéronefs non équipés de réducteur de bruit.<br>ETE : SAM-DIM, JF : 1700-SS interdit sauf dérogations exceptionnelles accordées par le gestionnaire de l'aérodrome les week-ends précédant une compétition.<br>Information des usagers sur CAEN TWR ou RENNES INFO.<br>SUM : SAT-SUN, public HOL : 1000-1300 prohibited except aircraft with noise abatment device.<br>SUM : SAT-SUN, public HOL : 1700-SS prohibited unless exceptional derogations by AD manager on WE prior air contest.<br>User information on CAEN TWR or RENNES INFO. |
| 6301 | voltige LESSAY AERODROME (LFOM) | 3500ft AMSL | SR-1100 and 1300-SS<br>SUM : -1HR |
| 49°12'11"N , 001°30'24"W<br>Axe RWY 06/24 longueur 1250 m | | 1500ft AMSL | Informer RENNES INFO au début et à la fin de chaque séance de voltige.<br>Inform RENNES INFO at the beginning and end of each aerobatics session. |
| 6302 | voltige VAUVILLE AERODROME (LFAU) | FL 045 | 0800-1900 (SUM : -1HR) - HJ only. |
| 49°37'27"N , 001°49'45"W<br>Axe orienté sur piste 07/25 de 3000 m, centré sur PSN. | | 1500ft AMSL | Voltige planeurs réservée aux usagers basés.<br>Information des usagers sur RENNES INFO.<br>Gliders aerobatics reserved for based users.<br>Users information on RENNES INFO. |
| 6303 | voltige BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE AERODROME (LFAO) | FL 055 | 1300-SS<br>(SUM: -1HR) |
| 48°32'41"N , 000°23'06"W<br>Axe de RWY 12/30, longueur 1500m. | | 2500ft AMSL | Activité selon protocole réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Ouest.<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC West according to protocole. |
| 6304 | voltige TOUROUVRE AU PERCHE (61) | FL 055 | SAT, SUN and PUBLIC HOL : 1300-1800 (during daylight hours only)<br>(SUM: -1HR) |
| 48°37'07"N , 000°38'49"E<br>Axe 077°/257° de longueur 4500 m centré sur 48°37'07"N, 000°38'49"E | | 2000ft AMSL<br>1050ft ASFC | Réservée aux ACFT basés à l'AIGLE ST MICHEL sauf autorisation délivrée par la DSAC Ouest.<br>Information des usagers sur RENNES INFO.<br>Reserved for AD L'AIGLE ST MICHEL based ACFT except permission delivered by DSAC Ouest.<br>User information on RENNES INFO. |
| 6320 | voltige THAON (14) | 4500ft AMSL | SR-SS. |
| 49°15'10"N , 000°25'20"W<br>Axe 080/260 longueur 2000 m centré sur PSN 9km NNE de AD CAEN Carpiquet | | 2000ft AMSL | Activité selon protocole.<br>PPR RENNES APP au-dessus de 2500 ft AMSL.<br>Information des usagers sur CAEN TWR ou RENNES INFO.<br>Activity according to protocol.<br>PPR RENNES APP ABV 2500ft AMSL.<br>User information on CAEN TWR or RENNES INFO. |
| 6330 | voltige ALENCON Valframbert | FL 040 | SR-SS. |
| 48°27'20"N , 000°07'00"E - 48°27'50"N , 000°07'50"E - 48°27'20"N , 000°07'00"E<br>Axe SW/NE verticale voie ferrée au N de l'AD de 1500x1000m entre les points 48°27'20"N, 000°07'00"E et 48°27'50"N, 000°07'50"E. | | 2200ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par l'exploitant.<br>Activité réelle annoncée sur FREQ A/A ALENCON.<br>Activity reserved for users authorized by the operator.<br>Actual activity announced on ALENCON A/A FREQ. |
| 6351 | voltige POINTE DU RAZ | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 48°03'40"N , 004°42'20"W - 48°04'40"N , 004°31'00"W - 48°03'40"N , 004°42'20"W<br>Route départementale 7, entre les points 48°03'40"N, 004°42'20"W et 48°04'40"N et 004°31'00"W<br>Longueur de l'axe: 14000m. | | 2000ft AMSL | Réservée aux ACFT basés à LANVEOC-POULMIC.<br>Activité connue de LANVEOC APP.<br>Reserved for LANVEOC-POULMIC based ACFT.<br>Activity on LANVEOC APP. |
| 6352 | voltige FONTENAY LE COMTE AERODROME (LFFK) | FL 055 | Engine powered ACFT : MON-SAT (except public HOL) : 0900-1100, 1300-1700 (SUM : -1 HR).Daytime only.<br>Gliders : SR-SS. |
| 46°26'29"N , 000°47'34"W<br>Axe de RWY 08/26 de 1500 m centré sur PSN | | 1700ft AMSL | Vol moteur : Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays de la Loire.<br>Si LF-R 49 L1 et A1 actives :<br>- notification téléphonique à COGNAC APP TEL : 05 45 32 73 06 avec préavis de 30 min.<br>- Veille fréquence COGNAC APP 132.450 MHz<br>- clôture en sortie des zones LF-R 49 L1 et A1.<br>Activité réelle annoncée sur FONTENAY LE COMTE A/A.<br>Engine flights: Activity reserved for users authorized by Pays de la Loire delegation.<br>If LF-R 49 L1 and A1 active:<br>- telephone notification to COGNAC APP TEL: +33(0)5 45 32 73 06 with 30 min notice.<br>- COGNAC APP listnening watch 132.450 MHz<br>- closing frequency at the exit of zones LF-R 49 L1 and A1.<br>Actual activity announced on FONTENAY LE COMTE A/A. |
| 6353 | voltige LAVAL ENTRAMMES AERODROME (LFOV) | FL 055 | SR-SS. |
| 48°01'56"N , 000°44'34"W<br>Axe de RWY en dur 14/32. | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays de la Loire.<br>Information des usagers pendant HOR ATS sur LAVAL AFIS.<br>Activity reserved for users authorized by Pays de la Loire delegation.<br>Users' information during ATS SKED on LAVAL AFIS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6355 | voltige SAINT SULPICE DES LANDES AERODROME (LFSS) | 4800ft AMSL | SR-SS. |
| 47°47'30"N , 001°38'37"W | | 1300ft AMSL | Activité réservée aux planeurs basés et autorisés par le président du club.<br>Activity reserved for based gliders authorized by the president of the club. |
| 6358 | voltige VANNES GOLFE DU MORBIHAN AERODROME (LFRV) | FL 045 | VANNES GOLFE DU MORBIHAN ATS SKED |
| 47°43'09"N , 002°43'24"W<br>Axe de RWY 04/22 de 3000 m | | 1500ft AMSL<br>1050ft ASFC | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Ouest.<br>Information des usagers : VANNES INFO, NANTES INFO.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Ouest.<br>Users' information: VANNES INFO, NANTES INFO. |
| 6359 | voltige ARGOL | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 48°15'48"N , 004°20'00"W - 48°16'10"N , 004°15'35"W - 48°15'48"N , 004°20'00"W<br>Route départementale 791, entre les points 48°15'48"N, 004°20'00"W et 48°16'10"N, 004°15'35"W; Longueur de l'axe: 5000m. | | 2500ft AMSL | Réservée aux aéronefs basés à Lanvéoc-Poulmic.<br>Activité connue de LANVEOC APP, et IROISE ou LANDIVISIAU APP.<br>Reserved for Lanvéoc-Poulmic based ACFT.<br>Activity on LANVEOC APP, and IROISE or LANDIVISIAU APP. |
| 6361 | voltige PLOURIN | FL 065 | SR-SS |
| 48°30'27"N , 004°42'47"W<br>Axe 135°/315° de 3000m de longueur centré sur 48°30'27"N,004°42'47"W verticale RD68 dans le NW à 20 km de l'AD de BREST GUIPAVAS. | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par la DSAC Ouest.<br>Activité réelle connue de LANDIVISIAU APP 122.400 ou IROISE APP.<br>Activity reserved for pilots authorized by DSAC Ouest.<br>Actual activity on: LANDIVISIAU APP 122.400 or IROISE APP. |
| 6362 | voltige ANGERS MARCE AERODROME (LFJR) | 3500ft AMSL | MON-SAT : 0900-1130, 1300-1800.<br>SUM : - 1HR<br>Daytime only. |
| 47°33'37"N , 000°18'44"W<br>Axe 08/26 de 2100m de longueur à 200m au nord de la piste principale. | | 500ft ASFC | Plancher : 1700 ft AMSL.<br>Extension possible à 500 ft ASFC selon protocole.<br>Information des usagers sur ANGERS AFIS/AA et NANTES INFO.<br>Hors HOR ATS ANGERS : informer NANTES INFO au début et à la fin de chaque séance de voltige.<br>Lower limit : 1700 ft AMSL.<br>Possible extension to 500 ft ASFC according to protocol.<br>Users' information on ANGERS AFIS/AA and NANTES INFO.<br>Outside ANGERS ATS SKED : inform NANTES INFO at the beginning and end of each aerobatics session. |
| 6363 | voltige DURTAL (49) | 3500ft AMSL | SR-SS |
| 47°38'00"N , 000°15'00"W<br>Axe 01/19 de 5000 m centré sur PSN. | | 1700ft AMSL | Informer NANTES INFO au début et à la fin de chaque séance de voltige.<br>Information des usagers sur NANTES INFO.<br>Inform NANTES INFO at the beginning and end of each aerobatics session.<br>Users' information on NANTES INFO. |
| 6364 | voltige PONTIVY AERODROME (LFED) | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 48°03'25"N , 002°55'24"W<br>Axe RWY de 1 km centré sur ARP | | 2500ft AMSL<br>2090ft ASFC | Activité selon protocole.<br>Auto info sur A/A PONTIVY.<br>Activité réelle connue de IROISE INFO.<br>Plafond 4000 ft AMSL pendant l'activité de la LF-R 146A.<br>Activity according to protocol.<br>Auto info on PONTIVY A/A.<br>Actual activity known on IROISE INFO.<br>Upper limit 4000ft AMSL during LF-R 146A activity. |
| 6365 | voltige RENNES SAINT JACQUES AERODROME (LFRN) | FL 055 | MON-FRI : 0800-1800<br>SAT : 0800-1100 1300-1800<br>SUN and public HOL : 0800-1100 1400-1800<br>SUM : - 1HR<br>Daytime only |
| 48°04'19"N , 001°43'56"W<br>Axe de RWY 10/28 de 3000 m de longueur centré sur ARP AD. | | 2200ft AMSL | Sur autorisation préalable RENNES TWR.<br>Information des usagers sur RENNES APP.<br>Axe interdit aux réacteurs.<br>With prior authorization from RENNES TWR.<br>Users' information on RENNES APP.<br>Axis prohibited to jet engines. |
| 6366 | voltige LORIENT LANN BIHOUE AERODROME (LFRH) | 5000ft AMSL | MON-FRI : SR-SS<br>SAT, SUN and public HOL : 1300-SS (SUM : -1HR) |
| 47°45'38"N , 003°26'24"W<br>Axe RWY 07/25 revêtue, de longueur 3000m et centré sur l'ARP (47°45'38"N, 003°2 6'24"W). | | 1700ft AMSL | - Activité réservée aux usagers autorisés par Lorient Lann-Bihoué (02 97 12 90 25),<br>- uniquement si TMA 1 et CTR Lorient actives,<br>- veille fréquence assignée pendant évolutions.<br>Information des usagers : LORIENT APP 123.0 MHz (HOR ATS) ou ATIS 129.125 MHz.<br>- Activity reserved for users authorized by Lorient Lann-Bihoué AD (02 97 12 90 25),<br>- Only if Lorient TMA 1and CTR active,<br>Radio listening watch allocated during session.<br>Users' information: LORIENT APP 123.0 MHz ( ATS SKED) or ATIS 129.125 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6367 | voltige LORIENT Lann-Bihoué Ouest (56) | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 47°50'14"N , 003°29'21"W<br>Axe orienté 31/13 de 4000m centré sur PSN. | | 1700ft AMSL | Activité selon protocole réservée aux pilotes autorisés par Lorient Lann-Bihoué et la DSAC Ouest.<br>Information des usagers : LORIENT TWR, LORIENT APP, LORIENT ATIS, IROISE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized by Lorient Lann-Bihoué and DSAC West according to protocol.<br>User's information: LORIENT TWR, LORIENT APP, LORIENT ATIS, IROISE INFO. |
| 6368 | voltige LORIENT Lann-Bihoué Est (56) | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 47°50'38"N , 003°20'26"W<br>Axe orienté 35/17 de 3200m centré sur PSN. | | 1700ft AMSL | Activité selon protocole réservée aux pilotes autorisés par Lorient Lann-Bihoué et la DSAC Ouest.<br>Information des usagers : LORIENT TWR, LORIENT APP, LORIENT ATIS, IROISE INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized by Lorient Lann-Bihoué and DSAC West according to protocol.<br>User's information: LORIENT TWR, LORIENT APP, LORIENT ATIS, IROISE INFO. |
| 6369 | voltige GRAND CANAL DE LA BRIERE | 4500ft AMSL | SUM 0800-1000, 1200-1800<br>WIN 0900-1100, 1300-SS |
| 47°23'00"N , 002°15'18"W<br>Axe 160°/340° de 3000m centré sur la position. | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays de la Loire.<br>Sur autorisation NANTES APP et veille fréquence assignée pendant évolutions.<br>Activity reserved for users authorized by Pays de la Loire delegation.<br>With NANTES APP permission and radio listening watch allocated during session. |
| 6370 | voltige PLOERMEL LOYAT AERODROME (LFRP) | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 48°00'07"N , 002°22'43"W<br>Axe 10/28 de 3000 m centré sur PSN. | | 1500ft AMSL | Activité voltige planeurs.<br>Informer RENNES INFO en début et fin d'activité.<br>Plafond : 4000ft AMSL si LF-R 146A active.<br>Information des usagers : RENNES INFO et A/A PLOERMEL.<br>Gliders aerobatics activity.<br>Beginning and end of activity announced on RENNES INFO.<br>Upper limit : 4000ft AMSL when LF-R146A active.<br>User's information : RENNES INFO and PLOERMEL A/A. |
| 6371 | voltige LE BERNARD (85) | 5000ft AMSL | 0800-SS (SUM-1HR) |
| 46°27'44"N , 001°27'19"W<br>Axe 110°/290° de 2500m centré sur PSN | | 2000ft AMSL | Information des usagers : LA ROCHELLE INFO, NANTES INFO<br>Users' information : LA ROCHELLE INFO, NANTES INFO |
| 6375 | voltige POINTE SAINT MATHIEU | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 48°19'49"N , 004°46'17"W - 48°20'19"N , 004°41'48"W - 48°19'49"N , 004°46'17"W<br>Axe 260°/080°, L:5500m, entre les points 48°19'49"N, 004°46'17"W et 48°20'19"N, 004°41'48"W | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs basés à LANVEOC-POULMIC.<br>Information des usagers et activité réelle sur: LANDIVISIAU APP et IROISE APP<br>Activity reserved for LANVEOC-POULMIC based ACFT.<br>Users' information and actual activity on: LANDIVISIAU APP and IROISE APP |
| 6376 | voltige POINTE DE L'ARMORIQUE | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 48°20'40"N , 004°25'40"W - 48°22'13"N , 004°22'30"W - 48°20'40"N , 004°25'40"W<br>Axe 234°/054°, L:5000m, entre les points 48°20'40"N, 004°25'40"W et 48°22'13"N, 004°22'30"W | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs basés à LANVEOC-POULMIC.<br>Information des usagers et activité réelle sur: LANVEOC APP<br>Activity reserved for LANVEOC-POULMIC based ACFT.<br>Users' information and actual activity on: LANVEOC APP |
| 6377 | voltige PENTREZ | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 48°12'00"N , 004°18'10"W - 48°10'32"N , 004°17'10"W - 48°12'00"N , 004°18'10"W<br>Axe 339°/159°, L:3000m, entre les points 48°12'00"N, 004°18'10"W et 48°10'32"N, 004°17'10"W | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs basés à LANVEOC-POULMIC.<br>Information des usagers et activité réelle sur: LANVEOC APP<br>Activity reserved for LANVEOC-POULMIC based ACFT.<br>Users' information and actual activity on: LANVEOC APP |
| 6380 | voltige NANTES | FL 055 | SR-SS. |
| 47°11'30"N , 001°51'00"W - 47°11'00"N , 001°46'30"W - 47°11'30"N , 001°51'00"W<br>Axe E/W sur 47°09'25"N,001°36'25"W à 12km à l'W de l'AD sur RD723 de 6000m entre 47°11'30"N,001°51'00"W et 47°11'00"N,001°46'30"W | | 1700ft AMSL | Activité reservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays de la Loire.<br>Information des usagers sur NANTES APP.<br>Activity reserved for users authorized by Pays de la Loire delegation.<br>Users' information on NANTES APP. |
| 6381 | voltige PLOUGASNOU (axe 1) (29) | FL 050 | SUM : 0700-1800<br>WIN : 0800-SS. |
| 48°39'34"N , 003°47'37"W<br>3 km le long de la route D46 entre les points 48°40'20"N, 003°47'15"W et 48°38'48"N, 003°47'58"W | | 2500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Activité interdite si l'activité 6382 PLOUGASNOU (axe 2) est en cours.<br>Information des usagers sur LANDIVISIAU APP, IROISE APP et MORLAIX INFO<br>Activity according to protocol.<br>Activity prohibited if PLOUGASNOU 6382 activity (axis 2) in progress.<br>Users' information on LANDIVISIAU APP, IROISE APP and MORLAIX INFO. |
| 6382 | voltige PLOUGASNOU (axe 2) (29) | FL 050 | SUM : 0700-1800<br>WIN : 0800-SS |
| 48°40'09"N , 003°45'15"W<br>3.3 km le long de la route D78 entre les points 48°40'41"N, 003°46'21"W et 48°39'37"N, 003°44'08"W | | 2500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Activité interdite si l'activité 6381 PLOUGASNOU (axe 1) est en cours.<br>Information des usagers sur LANDIVISIAU APP, IROISE APP et MORLAIX INFO<br>Activity according to protocol.<br>Activity prohibited if PLOUGASNOU 6381 activity (axis 1) in progress.<br>Users' information on LANDIVISIAU APP, IROISE APP and MORLAIX INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6383 | voltige LE COURS (56) | FL 075 | 0800-1830 (SUM : -1 HR) |
| 47°45'47"N , 002°31'00"W<br>Axe 074°/254° de longueur 3000 m centré sur PSN | | 2500ft AMSL | Contact radio obligatoire avec NANTES INFO.<br>Activité interrompue par le pilote de l'appareil de voltige en cas de trafic IFR interférant.<br>Radio contact mandatory with NANTES INFO.<br>Activity interrupted by the aerobatic pilot in case of IFR interfering traffic. |
| 6384 | voltige QUESTEMBERT (56) | FL 075 | 0800-1830 (SUM : -1 HR) |
| 47°41'05"N , 002°28'57"W<br>Axe 093°/273° de longueur 3000 m centré sur PSN | | 2500ft AMSL | Contact radio obligatoire avec NANTES INFO.<br>Activité interrompue par le pilote de l'appareil de voltige en cas de trafic IFR interférant.<br>Radio contact mandatory with NANTES INFO.<br>Activity interrupted by the aerobatic pilot in case of IFR interfering traffic. |
| 6385 | voltige MORLAIX PLOUJEAN AERODROME (LFRU) | FL 050 | SUM : 0700-1800<br>WIN : 0800-SS |
| 48°36'03"N , 003°49'00"W<br>1.7 km verticale RWY 04/22 | | 2500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Information des usagers sur LANDIVISIAU APP, IROISE APP et MORLAIX INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Users' information on LANDIVISIAU APP, IROISE APP and MORLAIX INFO. |
| 6386 | voltige GUISCRIFF SCAER AERODROME (LFES) | 5000ft AMSL | 0900-1800 (SUM : -1 HR)<br>Daytime only |
| 48°03'13"N , 003°39'51"W<br>Axe RWY 02/20 de longueur 2000 m centré sur ARP | | 2500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Activité simultanée avec activité parachutage interdite.<br>Activité réelle connue de : IROISE APP/INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Simultaneous activity with parachute activity prohibited.<br>Activity known on IROISE APP/INFO. |
| 6390 | voltige CHOLET LE PONTREAU AERODROME (LFOU) | FL 050 | MON, WED, THU, FRI, SAT : 0800-1100, 1400-1800<br>TUE : 1400-1800<br>SUM: - 1HR<br>During ATS SKED. |
| 47°05'16"N , 000°52'23"W<br>Axe 03/21, longueur 2500m centré sur PSN. | | 2200ft AMSL | Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Activité réelle connue de CHOLET INFO.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol.<br>Actual activity known on CHOLET INFO. |
| 6393 | voltige LA ROCHE SUR YON LES AJONCS AERODROME (LFRI) | 3300ft AMSL | MON-FRI : 0830-1100, 1300-1800<br>SAT, SUN and publis HOL : 0900-1100, 1330-1700<br>SUM: - 1HR.<br>Voltige planeur/Gliders aerobatics : SR-SS. |
| 46°42'09"N , 001°22'54"W<br>Axe de RWY 10/28. | | 1700ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la délégation Pays-de-la-Loire.<br>Information des usagers pendant HOR ATS sur LA ROCHE AFIS.<br>Activity reserved for users authorized by PAYS de la LOIRE delegation.<br>Users' information during ATS SKED on LA ROCHE AFIS. |
| 6394 | voltige LA CHAIZE LE VICOMTE (85) | FL 055 | MON-FRI: 0730-1130 and 1300-1700 SUM: -1HR |
| 46°40'47"N , 001°14'59"W<br>Axe orienté 060/240 de longueur 1500m centré sur PSN. | | 1800ft AMSL | Information des usagers : LA ROCHE INFO, NANTES INFO/APP.<br>User information : LA ROCHE INFO, NANTES INFO/APP. |
| 6395 | voltige MONTREUIL SUR ILLE (35) | FL 065 | 0800-1900 (Daytime only).<br>SUM: -1HR |
| 48°19'00"N , 001°41'00"W<br>Axe orienté 180/360 de longueur 3000m centré sur PSN. | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Ouest.<br>Plancher 3500 ft AMSL si LF-R57 Bretagne active.<br>Activité réelle connue de : RENNES INFO.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Ouest.<br>Lower limit 3500 ft AMSL when LF-R57 Bretagne active.<br>Actual activity known by RENNES INFO. |
| 6396 | voltige PLELAN LE PETIT (22) | FL 055 | MON-FRI: 0730-1100 and 1230-1830<br>SAT: 0800-1100 and 1400-1800<br>Except Public HOL (SUM: -1HR)<br>By daytime only. |
| 48°25'50"N , 002°11'45"W<br>Axe orienté 090/270 de longueur 3 NM centré sur PSN. | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par la DSAC Ouest;<br>Activité réelle connue de RENNES INFO.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Ouest.<br>Actual activity known by RENNES INFO. |
| 6397 | voltige VIHIERS (49) | FL 050 | MON-SAT : 0700-1100, 1230-1800<br>SUM : - 1HR<br>Daytime only. |
| 47°05'21"N , 000°36'15"W<br>Axe orienté 045°/225°, longueur 2630 m | | 2200ft AMSL | Activité selon protocole, réservée aux usagers autorisés par DSAC Ouest, uniquement pendant les horaires ATS CHOLET.<br>Information des usagers ; NANTES INFO / CHOLET AFIS.<br>Activity according to protocol, reserved for pilots authorised by DSAC Ouest, only during CHOLET ATS SKED.<br>Users information : NANTES INFO / CHOLET AFIS. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6400 | voltige ARGENTON SUR CREUSE (36) | 4000ft AMSL | From JUL to SEP: 0700-SS (SUM: -1HR). |
| 46°36'27"N , 001°38'58"E<br>Axe orienté 070/250 de longueur 4000m centré sur PSN. | | 2500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Activité réservée aux aéronefs équipés de radio.<br>Information des usagers: POITIERS INFO.<br>Activity according to protocol.<br>Activity reserved for radio equipped ACFT.<br>Users information: POITIERS INFO. |
| 6401 | voltige AMBOISE DIERRE AERODROME (LFEF) | 3500ft AMSL | SR-SS |
| 47°20'26"N , 000°56'28"E<br>Axe de RWY 10/28 sur 2500m. | | 1700ft AMSL<br>1520ft ASFC | Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>Veille A/A AMBOISE..<br>Activity reserved for signatory users to the protocol.<br>Radio monitoring AMBOISE A/A . |
| 6403 | voltige PITHIVIERS AERODROME (LFFP) | 3500ft AMSL | MON-FRI: 1300-SS<br>SAT, SUN , public HOL: SR-SS<br>SUM: -1HR. |
| 48°09'23"N , 002°11'28"E | | 1700ft AMSL | Activité interdite si le QNH est inférieur à 1009 hPa. Référence: verticale piste, axée 068°/248°.<br>Activity prohibited if QNH BLW 1009 HPA.Reference point: upright of runway,centered 068°/248°. |
| 6404 | voltige TOURS SORIGNY AERODROME (LFEN) | 4400ft AMSL | SR-SS |
| 47°15'59"N , 000°41'57"E<br>Axe RWY 04/22 de 1500m centré sur ARP. | | 2400ft AMSL<br>2100ft ASFC | Réservée aux ACFT autorisés et selon protocole.<br>Notification début et fin d'activité sur SEINE APP/INFO.<br>Veille de la FREQ SORIGNY A/A par les ACFT en évolution.<br>Reserved for ACFT authorized and according to protocol.<br>Notification of beginning and end of activity on SEINE APP/INFO.<br>Radio monitoring on SORIGNY A/A for practicing ACFT. |
| 6405 | voltige BLOIS LE BREUIL AERODROME (LFOQ) | FL 055 | MON-SAT : 0900-1100, 1300-1600<br>SUN, public HOL : 0900-1100<br>SUM : - 1HR |
| 47°40'47"N , 001°12'21"E<br>Axe RWY 12/30 de 1 NM de longueur centré sur l'ARP. | | 2000ft AMSL<br>1600ft ASFC | Activité interdite si QNH inférieur à 991 hPa.<br>Activité O/R et selon protocole.<br>Information des usagers :<br>BLOIS INFO (HOR ATS),<br>SEINE INFO (Absence ATS).<br>Activity prohibited if QNH BLW 991 HPa.<br>Activity O/R and according to protocol.<br>Users' information :<br>BLOIS INFO (ATS SKED),<br>SEINE INFO (Absence ATS). |
| 6406 | voltige ROMORANTIN PRUNIERS AERODROME (LFYR) | 4300ft AMSL | SR-SS |
| 47°19'15"N , 001°41'20"E<br>Axe de RWY 04/22 NORD,limité à 1500m de part et d'autre de l'ARP. | | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | Activité réservé aux planeurs basés.Activité réelle connue d'Avord APP.Les altitudes supérieures à 3000 ft AMSL sont utilisables uniquement par protocole avec le gestionnaire de la zone LF R 20B4.<br>Activity reserved for based gliders. Actual activity on Avord APP. Altitude ABV 3000ft AMSL are only AVBL according to protocol set by LF R 20B4 administrator. |
| 6407 | voltige BRIARE CHATILLON AERODROME (LFEI) | FL 055 | SR-SS |
| 47°36'52"N , 002°46'55"E<br>Axe RWY 13/31 de 1200 m de longueur centré sur ARP AD. | | 2100ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le gestionnaire de Briare Châtillon aérodrome.<br>Information des usagers: Briare A/A et SIV Seine.<br>Activity reserved for ACFT authorized by Briare Châtillon AD administrator.<br>Users' information: Briare A/A and Seine SIV. |
| 6408 | voltige ISSOUDUN LE FAY AERODROME (LFEK) | 5000ft AMSL | SUM : 0700-1900 WIN : SR-SS |
| 46°53'19"N , 002°02'29"E<br>Axe RWY 11/29 de longueur 2000 m centré sur l'ARP et axe RWY 17/35 de longueur 2000 m centré sur l'ARP. | | 1050ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés et selon protocole.<br>LF-R20 B3 : pénétration autorisée après contact radio, suivre instructions d'AVORD APP.<br>Information des usagers sur : LIMOGES INFO, AVORD APP.<br>Activity reserved for ACFT authorized and according to protocol.<br>LF-R20 B3 : entry authorized after contact AVORD APP and apply instructions AVORD APP.<br>Users' information : LIMOGES INFO, AVORD APP. |
| 6409 | voltige BOURGES AERODROME (LFLD) | 4500ft AMSL | ACFT : MON-SAT, except public HOL : 0800-1100 and 1400-1700 (SUM-1HR).<br>Gliders : 1100-SS |
| 47°03'39"N , 002°22'12"E<br>Axe 045°/225° de longueur 2630 m centré sur ARP. | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés par l'exploitant de Bourges aérodrome.<br>Information des usagers : BOURGES INFO, AVORD APP, PARIS INFO.<br>Activity reserved for ACFT authorized by Bourges AD operator.<br>User's information: BOURGES INFO, AVORD APP, PARIS INFO. |
| 6410 | voltige ALLONNES - SANTEUIL (28) | 5000ft AMSL | 0800 - SS until 2000 MAX (SUM -1HR) |
| 48°21'37"N , 001°41'46"E<br>Axe 035/215 de longueur 6 km centré sur le point | | 2500ft AMSL | Contact radio obligatoire avec SEINE Info, en début et fin de chaque séance de voltige.<br>Information des usagers: SEINE Info.<br>Radio listening watch mandatory on SEINE Info, at the beginning and end of each aerobatics session.<br>Users' information: SEINE Info. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6421 | voltige TOURS LE LOUROUX AERODROME (LFJT) | FL 060 | SR-SS |
| 47°09'07"N , 000°42'19"E<br>Axe 030°/210° de 1.6 NM centré sur PSN parallèle piste 03/21, décalé de 0.2 NM à l'Ouest. | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux planeurs signataires du protocole.<br>Information des usagers sur POITIERS INFO.<br>Activity reserved for signatory gliders to the protocol.<br>Users' information on POITIERS INFO. |
| 6429 | voltige ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL AERODROME (LFOZ) | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 47°53'30"N , 002°10'00"E<br>Axe RWY 05/23 de 1000m centré sur PSN | | 2000ft AMSL | Début et fin activité à annoncer à ST DENIS INFO pendant HOR ATS.<br>BRICY APP et SEINE INFO hors HOR ATS.<br>Pendant l'activité, contact radio obligatoire avec ST DENIS INFO ou A/A.<br>Activité selon protocole.<br>Beginning and end of activity to report to ST DENIS INFO during ATS SKED.<br>BRICY APP and SEINE INFO outside ATS SKED.<br>Radio listening watch mandatory on ST DENIS INFO or A/A during activity.<br>Activity according to protocol. |
| 6430 | voltige POISVILLIERS ST GERMAIN LA GATINE (28) | 5000ft AMSL | MON-FRI : SR-SS<br>SAT, SUN, public HOL: SR-1130, 1300-SS (SUM: -1HR) |
| 48°30'25"N , 001°27'45"E<br>Axe N/S longueur 2900m, 1 km W RN154 entre les points 48°30'25"N 001°26'55"E et 48°32'00"N, 001°26'11"E, situé à 6.5 km NW AD CHARTRES METROPOLE | | 2500ft AMSL | Information des usagers : SEINE INFO<br>User information : SEINE INFO |
| 6440 | voltige BAILLEAU ARMENONVILLE AERODROME (LFFL) | FL 065 | SR-SS |
| 48°30'53"N , 001°38'19"E<br>Axe RWY 07/25 de 3000 m centré sur l'ARP | | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | Activité réservée aux planeurs et selon protocole<br>Plafond limité à 4500 ft AMSL si la LF-R 3106 V n'est pas active<br>Information des usagers : BAILLEAU A/A<br>Activity reserved for gliders and according to protocol<br>Upper level limited to 4500 ft AMSL when LF-R 3106 V is not active<br>Users information: BAILLEAU A/A |
| 6449 | voltige LE BLANC | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 46°36'57"N , 001°03'20"E<br>Rectangle de 1500x1000m orienté 172°/352° et centré sur 46°36'57"N, 001°03'20"E | | 1900ft AMSL | Activité réservée aux planeurs et interdite si l'activité de parachutage NR 272 de l'AD LE BLANC est en cours. Information des usagers conforme à la carte VAC.<br>Activity reserved for gliders and prohibited if LE BLANC AD para dropping NR 272 activity is in progress.Users' information compliant with VAC charts. |
| 6450 | voltige DOLE TAVAUX AERODROME (LFGJ) | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 47°02'34"N , 005°26'06"E<br>Axe de RWY 05/23 de 2500 m. | | 1000ft ASFC | PPR DOLE TWR. |
| 6451 | voltige LONS LE SAUNIER COURLAOUX AERODROME (LFGL) | 4000ft ASFC | 0800-1100 and 1300-1800. SUM: -1HR |
| 46°40'30"N , 005°28'09"E<br>Axe RWY 08/26 1000m de part et d'autre de l'ARP. | | 1650ft ASFC | Utilisable par pilotes autorisés par le gestionnaire de l'AD de LONS LE SAUNIER.<br>AVBL to pilots authorized by LONS LE SAUNIER AD administrator. |
| 6452 | voltige MONTCEAU LES MINES POUILLOUX AERODROME (LFGM) | FL 045 | 0900-1100 and 1400-1700. SUM: -1HR (HJ only). |
| 46°36'00"N , 004°20'30"E<br>Axe parallele au sud RWY 09/27 centré sur 46°36'00"N,004°20'30"E | | 1650ft ASFC | PPR ST YAN APP et veille permanente sur ST YAN APP.<br>PPR ST YAN APP and radio listening watch on ST YAN APP. |
| 6455 | voltige BELFORT CHAUX AERODROME (LFGG) | 6500ft AMSL | 0700-1100, 1300-1700 except WED<br>SUM : -1HR |
| 47°42'04"N , 006°49'51"E<br>Axe de RWY 18/36 | | 1650ft ASFC | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome de Belfort-Chaux.<br>Activity reserved for ACFT authorized by Belfort-Chaux AD administrator. |
| 6456 | voltige NEVERS FOURCHAMBAULT AERODROME (LFQG) | FL 055 | AFIS SKED |
| 47°00'13"N , 003°06'39"E<br>Axe RWY 12/30, 1000m de part et d'autre de l'ARP. | | 1500ft ASFC | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome de Nervers-Fourchambrault.<br>En dehors activité IFR et VAV dans le circuit d aérodrome. PPR AVORD APP.<br>Information des usagers: NEVERS Info.<br>Abaissement du plancher à 500ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Activity reserved for ACFT authorized by Nevers-Fourchambrault AD administrator.<br>Outside IFR and gliders activities in AD circuit traffic. PPR AVORD APP.<br>User information: NEVERS Info.<br>Lower limit elevation down to 500ft ASFC announced by NOTAM. |
| 6458 | voltige SAINT YAN AERODROME (LFLN) | FL 045 | SUM : 0600-SS<br>WIN : 0700-SS |
| 46°24'23"N , 004°01'16"E<br>Axe de piste 15L/33R sur 2000m. | | 1500ft ASFC | PPR ST YAN TWR ou A/A.<br>Pour les stages, autorisation délivrée par le gestionnaire de l'aérodrome.<br>PPR ST YAN TWR ou A/A.<br>For training courses, authorization delivered by AD manager. |
| 6460 | voltige TIL CHATEL AERODROME (LFET) | FL 055 | WIN: MON-SAT 0800-1100 1300-SS SUN 0900-1100 1300-SS<br>SUM: MON-SAT 0700-1000 1200-1630 SUN 0800-1000 1200-1700 |
| 47°32'47"N , 005°12'39"E<br>Axe RWY 01/19, 2000 m de part et d'autre de l'ARP. | | 1650ft ASFC | Voltige réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>Acrobatic flight reserved for pilots authorized by AD operator. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6461 | voltige DIJON DAROIS AERODROME (LFGI) | FL 070 | SUM: MON-FRI: SR-1800. SAT, SUN, public HOL: SR-1000,1200-1800.<br>WIN: MON-FRI:SR-SS. SAT, SUN, public HOL: SR-1100,1300-SS. |
| 47°23'13"N , 004°56'53"E<br>Axe bande non revêtue 02/20. | | 1650ft ASFC | Utilisable uniquement par pilotes autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome.<br>Selon protocole au-dessus FL055.<br>Information des usagers : Darois A/A.<br>Only AVBL to pilots authorized by AD manager.<br>According to protocol above FL055.<br>Users' information: Darois A/A. |
| 6463 | voltige LONS LE SAUNIER | 4000ft ASFC | SR-SS |
| 46°41'50"N , 005°26'30"E<br>Axe NE/SO 1000m de part et d'autre du point :<br>46°41'50"N, 005°26'30"E situé au NO de l'aerodrome | | 1650ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par le gestionnaire de l'aerodrome de Lons le Saunier<br>Activity reserved for pilots authorized by Lons le Saunier AD manager. |
| 6464 | voltige BOIS DE RULLY (71) | FL 050 | 0800-1100 and 1300-SS (SUM : -1HR) |
| 46°52'15"N , 004°48'10"E<br>Axe 15/33, 1000 m de part et d'autre du PSN. | | 2000ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil.<br>Activité interrompue si arrivée IFR à Chalon Champforgeuil.<br>Information des usagers sur CHALON INFO ou A/A.<br>Activity reserved for pilots authorized by Chalon-Champforgeuil AD administrator.<br>Activity will be interrupted in case of IFR arrival at Chalon Champforgeuil.<br>Users' information on CHALON INFO or A/A. |
| 6465 | voltige PONT SUR YONNE AERODROME (LFGO) | FL 050 | WED, SAT, SUN and public HOL : 0800-1100, 1300-SS (SUM : -1HR) |
| 48°17'22"N , 003°14'56"E<br>Axe RWY 14/32 1000m de part et d'autre de l'ARP. | | 1500ft ASFC | Activité réservée aux planeurs autorisés par le club Sens Planeurs.<br>Activité connue de SEINE INFO.<br>Activity reserved for gliders authorized by the Sens Gliding club.<br>Activity known on SEINE INFO. |
| 6466 | voltige VESOUL FROTEY AERODROME (LFQW) | FL 055 | SR-SS |
| 47°38'19"N , 006°12'15"E<br>Axe piste revêtue 08/26 entre le THR 26 et l'intersection RWY/TWY. | | 1650ft ASFC | Utilisable par pilote autorisé.<br>Au-dessus de 3500 ft AMSL PPR Luxeuil APP.<br>Only for authorized pilots.<br>ABV 3500ft AMSL, PPR Luxeuil APP. |
| 6470 | voltige MONTBELIARD COURCELLES AERODROME (LFSM) | 5500ft AMSL | 0730-1800 (SUM : -1 HR).<br>Daytime only. |
| 47°29'12"N , 006°47'29"E<br>Axe RWY 08/26, 1700 m centré sur PSN. | | 1650ft ASFC | Utilisable uniquement par pilotes autorisés par l'exploitant de l'aérodrome.<br>Only for pilots authorized by AD operator. |
| 6471 | voltige SAINT SEINE L'ABBAYE (21) | FL 055 | SR-SS |
| 47°25'40"N , 004°51'00"E<br>Axe orienté 110/290 sur RN71, 2 NM de part et d'autre du PSN. | | 1650ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant de l'aérodrome de Dijon-Darois.<br>Activity reserved for pilots authorised by Dijon-Darois AD operator. |
| 6489 | voltige SEMUR EN AUXOIS AERODROME (LFGQ) | FL 055 | SR-SS |
| 47°28'52"N , 004°20'35"E<br>Axe piste 04/22. | | 1700ft ASFC | Utilisable uniquement par pilotes autorisés par le responsable de l'activité. Info des usagers: Semur A/A.<br>Only for pilots authorised by the activity manager. Users' INFO: Semur A/A. |
| 6490 | voltige SAULIEU LIERNAIS AERODROME (LFEW) | FL 065 | SR-SS |
| 47°14'19"N , 004°15'52"E<br>Axe de RWY 05/23. | | 1650ft ASFC | Utilisable uniquement par pilotes autorisés par l'exploitant de l'aérodrome. Info des usagers: Semur A/A.<br>Only for pilots authorised by AD operator .Users' INFO: Semur A/A. |
| 6491 | voltige BEAUNE CHALLANGES AERODROME (LFGF) | FL 055 | SR-SS |
| 47°00'32"N , 004°53'43"E<br>Axe de RWY 02/20 de longueur 2500m centré sur PSN | | 1700ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'aéroclub beaunois selon protocole.<br>Abaissement du plancher à 500ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Activity reserved for pilots authorized by Beaunois flying club according to protocol.<br>Lower limit elevation down to 500ft ASFC announced by NOTAM. |
| 6494 | voltige AVALLON AERODROME (LFGE) | FL 050 | SR-SS |
| 47°30'07"N , 003°53'54"E<br>Axe de RWY 04/22 de 3000m | | 1700ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'aéroclub de l'Avalonnais, responsable de l'activité.<br>Activity reserved for pilots authorized by the Avalonnais ACB, activity manager. |
| 6495 | voltige CHALON CHAMPFORGEUIL AERODROME (LFLH) | FL 050 | MON-SAT except public HOL: 0800-1100 and 1300-1800. (SUM : -1HR) |
| 46°49'42"N , 004°49'01"E<br>Axe de RWY 17/35, 700 m de part et d'autre de l'ARP. | | 1650ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome.<br>Information des usagers sur CHALON INFO ou A/A.<br>Activity reserved for pilots authorised by AD administrator.<br>Users' information on CHALON INFO or A/A. |
| 6496 | voltige BESANCON THISE AERODROME (LFSA) | 5000ft AMSL | SUM: 1200-SS<br>WIN: 1300-SS |
| 47°16'22"N , 006°05'01"E<br>Axe de RWY 06R/24L de 1000 m de part et d'autre du point 47°16'22"N-006°05'01"E | | 2000ft AMSL | Voltige planeurs réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant de l'aérodrome.<br>Aerobatics gliders reserved for pilots authorized by the airport operatior. |
| 6497 | voltige POUILLY MACONGE AERODROME (LFEP) | FL 055 | During daylight hours only.<br>0900-1100, 1300-1800 (SUM -1 HR). |
| 47°13'14"N , 004°33'37"E<br>Axe RWY 03/21 de 1000 m de part et d'autre de l'ARP | | 500ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant.<br>Activity reserved to pilots authorised by AD operator. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6500 | voltige ROYAN MEDIS AERODROME (LFCY) | 3000ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS<br>Activité selon protocole.<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>Activité connue de ROYAN INFO et annoncée sur FREQ A/A.<br>Activity as per protocol.<br>Simultaneous aerobatics and parachuting activities prohibited.<br>Activity known on ROYAN INFO and announced on A/A FREQ. |
| | 45°37'52"N , 000°58'32"W<br>Axe 10/28 de 1500 m centré sur ARP. | | |
| 6502 | voltige ROCHEFORT CHARENTE MARITIME AERODROME (LFDN) | 4000ft AMSL<br>500ft ASFC | SR - SS<br>Activité réelle connue de LA ROCHELLE APP et ROCHEFORT INFO.<br>Actual activity known on LA ROCHELLE APP and ROCHEFORT INFO. |
| | 45°53'22"N , 000°58'56"W<br>Axe de RWY 12/30 de 3000 m centré sur PSN | | |
| 6504 | voltige JONZAC NEULLES AERODROME (LFCJ) | 4500ft AMSL<br>600ft AMSL | 0800-1100, 1300-1700. SUM: -1HR.<br>Conditions d'utilisation :<br>Au dessus de 1500 ft AMSL uniquement sur autorisation de COGNAC APP.<br>Activité annoncée sur :<br>- AQUITAINE INFO<br>- COGNAC APP<br>- JONZAC A/A<br>Conditions of use :<br>Above 1500 ft AMSL only with authorization of COGNAC APP<br>Activity announced on :<br>- AQUITAINE INFO<br>- COGNAC APP<br>- JONZAC A/A |
| | 45°29'16"N , 000°25'43"W<br>Axe 14/32 de 1500 m centré sur PSN | | |
| 6505 | voltige CHATELLERAULT | 5000ft AMSL<br>2000ft AMSL | SR-SS<br>Activité réservée aux pilotes autorisés par Les Ailes Châtelleraudaises selon protocole.<br>TEL : 05 49 21 00 82.<br>E-mail : bureau@aileschat.org<br>Activité réelle connue de POITIERS INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized by Les Ailes Châtelleraudaises according to protocol.<br>TEL : 05 49 21 00 82.<br>E-mail : bureau@aileschat.org<br>Actual activity known on POITIERS INFO. |
| | 46°51'26"N , 000°42'14"E<br>Axe 085°/265° de 3000 m centré sur PSN. | | |
| 6506 | voltige NIORT MARAIS POITEVIN AERODROME (LFBN) | 3000ft AMSL<br>2800ft ASFC | SR-SS |
| | 46°18'43"N , 000°24'00"W<br>Axe RWY 07/25 revêtue, 1500m à l'Ouest de l'ARP. | 1700ft AMSL<br>1500ft ASFC | Selon protocole.<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>Activité annoncée sur NIORT INFO.<br>Activité réelle connue de POITIERS INFO.<br>As per protocol.<br>Simultaneous aerobatics and parachuting activities prohibited.<br>Activity announced on NIORT INFO.<br>Actual activity provided by POITIERS INFO. |
| 6507 | voltige SAINT PIERRE DES ECHAUBROGNES (79) | FL 050 | MON-SAT : 0700-1100, 1230-1800<br>SUM : - 1HR<br>Only daytime and during CHOLET ATS SKED. |
| | 46°58'00"N , 000°45'10"W<br>Axe orienté 014°/194°, longueur 2230 m | 2200ft AMSL | Activité selon protocole, réservée aux usagers autorisés par DSAC Ouest.<br>Information des usagers :<br>NANTES INFO,<br>CHOLET INFO.<br>Activity according to protocol, reserved for pilots authorised by DSAC Ouest.<br>Users information :<br>NANTES INFO,<br>CHOLET INFO. |
| 6508 | voltige COGNAC CHATEAUBERNARD AERODROME (LFBG) | FL 060 | SR-SS |
| | 45°39'15"N , 000°18'49"W<br>Axe RWY 05/23 de 2500 m de long centré sur 45°39'15"N, 000°18'49"W. | 1600ft AMSL | Activité réservée aux pilotes basés de l'aéroclub.<br>Hors HOR ATS.<br>Activité connue de AQUITAINE INFO.<br>Activity reserved for home based aeroclub pilots.<br>Outside ATS SKED.<br>Activity known on AQUITAINE INFO. |
| 6509 | voltige THOUARS AERODROME (LFCT) | 5000ft AMSL<br>2000ft AMSL | 0700-1100 1300-1800 (SUM -1HR)<br>Activité réservée aux usagers basés ou signataires du protocole.<br>Activité annoncée sur THOUARS A/A et POITIERS INFO.<br>Activités simultanées voltige et treuillage interdites.<br>Activity reserved for home based pilots or users who have signed the protocol.<br>Activity announced on THOUARS A/A and POITIERS INFO.<br>Simultaneous aerobatic and winching activities prohibited. |
| | 46°57'39"N , 000°09'13"W<br>Axe RWY 12/30 de 1000 m de long centré sur 46°57'39"N, 000°09'13"W. | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6530 | voltige CHATELLERAULT TARGE AERODROME (LFCA) | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 46°46'24"N , 000°33'06"E<br>Axe orienté 170°/350° de 3 Km de long, centré sur PSN: 46°46'24"N, 000°33'06"E. | | 2000ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par les aéroclubs basés.<br>PPR POITIERS INFO.<br>Activité réelle annoncée par pilote sur CHATELLERAULT A/A.<br>Activity reserved for pilots authorized by based aeroclubs.<br>PPR POITIERS INFO.<br>Actual activity announced by pilot on CHATELLERAULT A/A. |
| 6551 | voltige MONTLUCON GUERET AERODROME (LFBK) | 3300ft ASFC | SR-SS |
| 46°13'34"N , 002°21'46"E<br>Axe RWY 17/35 de 2000 m de longueur. | | 1650ft ASFC | Activité annoncée sur MONTLUCON INFO ou A/A.<br>Plancher et plafond (max FL 060) modifiables par NOTAM.<br>Activité réservée aux pratiquants autorisés par la DSAC Sud-Ouest.<br>Activity announced on MONTLUCON INFO or A/A.<br>Lower limit and upper limit (max FL 060) modifiable by NOTAM.<br>Activity reserved for users authorized by DSAC Sud-Ouest. |
| 6555 | voltige VILLENEUVE SUR LOT AERODROME (LFCW) | 4000ft AMSL | WIN : 0800-1100 ; 1300-1800. SUM : -1 HR |
| 44°24'01"N , 000°45'40"E<br>Axe de 1250 m orienté selon l'axe de piste et centré sur ARP | | 2000ft AMSL | Activité connue de TOULOUSE INFO.<br>DIM-JF ; activité possible uniquement pour les vols solo supervisés.<br>Activity provided by TOULOUSE INFO.<br>SUN-public HOL : activity possible for supervised solo flights only. |
| 6560 | voltige GUERET SAINT LAURENT AERODROME (LFCE) | FL 060 | MAR-OCT : 0900-1200, 1300-1800, SUM : -1 HR |
| 46°10'32"N , 001°57'11"E<br>Axe 04/22. Longueur 3000 m. | | 2200ft AMSL | Hors activité PJE. Réservée aux pilotes autorisés par l'Aéroclub de la Creuse.<br>Activité réelle connue de LIMOGES INFO. Activité annoncée sur GUERET A/A, veille fréquence assurée pendant l'activité.<br>Activity reserved for pilots authorized by Creuse flying club. Actual activity known on LIMOGES INFO. Activity announced on GUERET A/A, radio watch provided during activity. |
| 6580 | voltige BRIVE SOUILLAC AERODROME (LFSL) | FL 060 | SR-SS |
| 45°02'23"N , 001°29'08"E<br>Axe 11/29 de 2100 m<br>centré sur ARP | | 2500ft AMSL | Activité annoncée sur BRIVE TWR ou BRIVE INFO ou A/A.<br>Activité réservée aux pilotes basés ou autorisés par la DSAC-SO.<br>Activity announced on BRIVE TWR or BRIVE INFO or A/A.<br>Activity reserved for home-based pilots or pilots authorized by DSAC-SO. |
| 6591 | voltige LIMOGES BELLEGARDE AERODROME (LFBL) | FL 065 | SR-SS |
| 45°51'39"N , 001°10'49"E<br>Axe superposé RWY 03/21. | | 3000ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Information : LIMOGES TWR ou LIMOGES APP ou LIMOGES INFO.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol.<br>Information : LIMOGES TWR or LIMOGES APP or LIMOGES INFO. |
| 6592 | voltige GAJOUBERT (87) | 3000ft AMSL | SR-SS |
| 46°07'21"N , 000°51'29"E<br>Axe RWY 04/22, longueur 2500 m | | 500ft ASFC | Réservée aux usagers de l'aérodrome privé de Gajoubert.<br>Activité réelle connue de LIMOGES INFO.<br>Activity reserved for users of private aerodrome (Gajoubert).<br>Actual activity provided by LIMOGES INFO. |
| 6600 | voltige SARLAT DOMME AERODROME (LFDS) | 5000ft AMSL | HJ |
| 44°47'36"N , 001°14'41"E | | 2500ft AMSL | Activité réelle annoncée sur SARLAT A/A 118.150<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>Actual activity announced on SARLAT A/A 118.150<br>Simultaneous acrobatics and parachuting activities forbidden. |
| 6601 | voltige SEMBAS | 5000ft AMSL | 0800-1100, 1300-1800. SUM: - 1HR. |
| 44°20'13"N , 000°39'02"E<br>Axe 1500 m orienté 125°/305° | | 2500ft AMSL | Hors activité LF-R46 B.<br>Activité connue de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Outside LF-R46 B activity.<br>Activity known on TOULOUSE INFO 121.250 MHz. |
| 6602 | voltige TOURNON D'AGENAIS | 4000ft AMSL | 0800-1100, 1300-1800, SUM: -1HR. |
| 44°23'54"N , 000°57'42"E<br>Axe 2500 m orienté 085°/265° | | 2000ft AMSL | Activité connue de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Activity known on TOULOUSE INFO 121.250 MHz. |
| 6603 | voltige PENNE D'AGENAIS | 4000ft AMSL | 0800-1100, 1300-1800, SUM: -1HR. |
| 44°25'15"N , 000°51'34"E<br>Axe 2000 m orienté 052°/232° | | 2000ft AMSL | Activité connue de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Activity known on TOULOUSE INFO 121.250 MHz. |
| 6604 | voltige ANDERNOS QUERQUILLAS (33) | 6600ft AMSL | 0700-SS or 2000 MAX (SUM : - 1 HR) |
| 44°46'31"N , 001°03'53"W<br>Axe orienté 081°/261° de 2100 m de longueur centré sur PSN | | 1500ft AMSL | L'activité est :<br>- réservée aux pilotes autorisés par la DSAC SO<br>- interdite lorsque RWY 05 LFBD en service (info ATIS MERIGNAC)<br>Activité annoncée sur :<br>- AQUITAINE INFO<br>- ANDERNOS A/A<br>- CAZAUX APP lorsque LF-R31 A3 active<br>Activity is :<br>- only for pilots authorized by DSAC SO<br>- prohibited when RWY 05 LFBD in use (info ATIS MERIGNAC)<br>Activity announced on :<br>- AQUITAINE INFO<br>- ANDERNOS A/A<br>- CAZAUX APP when LF-R31 A3 active |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6605 | voltige MORNAC SUR SEUDRE | 4500ft AMSL | SUM : 0600-1800.<br>WIN: 0700-SS. |
| 45°42'32"N , 001°01'40"W<br>Axe 09/27 de 3000 m de long centré sur 45°42'32"N-001°01'40"W. | | 2000ft AMSL | Information sur LA ROCHELLE INFO 124.2.<br>Information on LA ROCHELLE INFO 124.2. |
| 6606 | voltige LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC AERODROME (LFDI) | 2700ft AMSL | SR-SS |
| 44°59'03"N , 000°08'14"W<br>Axe RWY 04/22 de 1000 m de longueur. | | 1700ft AMSL | Activité annoncée sur LIBOURNE A/A.<br>Activity announced on LIBOURNE A/A. |
| 6607 | voltige NOGARO AERODROME (LFCN) | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 43°46'08"N , 000°02'05"W<br>Axe de RWY 14/32 de longueur 3000 m centré sur ARP. | | 1950ft AMSL<br>1650ft ASFC | Voltige planeur et avion selon protocole avec la base aérienne de MONT DE MARSAN.<br>Sur autorisation de l'exploitant de l'aérodrome.<br>Information des usagers : MARSAN APP, NOGARO A/A.<br>Glider and aircraft aerobatics as per protocol with MONT DE MARSAN air base.<br>Authorized by AD manager.<br>User information: MARSAN APP, NOGARO A/A. |
| 6610 | voltige BISCARROSSE PARENTIS AERODROME (LFBS) | 4000ft AMSL | ATS SKED |
| 44°22'05"N , 001°08'14"W<br>Axe 2400 m orienté 09/27 centré sur PSN (THR09). | | 1000ft ASFC | Activité réservée aux pilotes signataires du code de bonne conduite.<br>Activité connue de : BISCARROSSE TWR.<br>Activity reserved for code of conduct signatories pilots.<br>Actual activity on : BISCARROSSE TWR. |
| 6625 | voltige LACAUSSADE (47) | 4500ft AMSL | 0800-1100, 1300-1800 (SUM: -1HR) |
| 44°29'50"N , 000°52'12"E<br>Axe de 2000m orienté 110°/290° centré sur 44°29'50"N - 000°52'12"E | | 2500ft AMSL | Activité connue de TOULOUSE INFO<br>Activity known on TOULOUSE INFO |
| 6630 | voltige FIGEAC LIVERNON AERODROME (LFCF) | 3300ft ASFC | HJ |
| 44°40'21"N , 001°47'17"E<br>Axe 11/29 de 2500 m | | 1300ft ASFC | |
| 6635 | voltige BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS AERODROME (LFCS) | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 44°41'57"N , 000°35'50"W<br>Axe 03/21 de 3200 m centré sur PSN. | | 330ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés et selon protocole.<br>Activité :<br>- connue de AQUITAINE INFO<br>- annoncée sur SAUCATS A/A<br>Activity reserved for pilots authorized and according to protocol.<br>Activity :<br>- known on AQUITAINE INFO<br>- announced on SAUCATS A/A |
| 6645 | voltige LE TEICH "TAURES" | 5500ft ASFC | SUM : 0700-SS<br>WIN : 0800-SS |
| 44°33'15"N , 001°05'30"W | | 1500ft ASFC | HOR en dehors activité BA 120 (CAZAUX).<br>Activité réelle connue de Arcachon Info 119.075 et Aquitaine Info 120.575<br>SKED: outside BA 120 (CAZAUX) activity hours.<br>Actual activity on Arcachon Info 119.075 and Aquitaine Info 120.575 |
| 6650 | voltige ARCACHON LA TESTE DE BUCH AERODROME (LFCH) | FL 100 | SUM : 0700-SS<br>WIN : 0800-SS |
| 44°35'55"N , 001°06'53"W<br>Axe de RWY 08/26 de 3000 m | | 3000ft ASFC | Acceptation préalable du vol par Cazaux APP: 119.6.<br>Activité réelle connue de Arcachon Info et Aquitaine Info.<br>PPR CAZAUX APP: 119.6.<br>Actual activity on Arcachon Info and Aquitaine Info. |
| 6660 | voltige SITE 1 PAU PYRENEES AERODROME (LFBP) | FL 065 | SR-SS+30 |
| 43°22'48"N , 000°25'07"W<br>Axe de RWY 13/31 de 2500m | | 2100ft AMSL | |
| 6661 | voltige SITE 2 PAU PYRENEES AERODROME (LFBP) | FL 050 | SR-SS |
| 43°22'06"N , 000°25'44"W<br>Axe centré sur 43°22'06"N - 000°25'44"W orienté 125°/305° | | 500ft ASFC | Activité réelle connue de :<br>PYRENEES INFO, PAU TWR, PYRENEES APP.<br>Actual activity known by :<br>PYRENEES INFO, PAU TWR, PYRENEES APP. |
| 6665 | voltige CANCON (47) | 4500ft AMSL | 0800-1100, 1300-1800 (SUM: -1HR) |
| 44°30'49"N , 000°37'58"E<br>Axe de 2000m orienté 120°/300° centré sur 44°30'49"N - 000°37'58"E | | 2500ft AMSL | Activité connue de AQUITAINE INFO<br>Activity known on AQUITAINE INFO |
| 6666 | voltige MAZEROLLES | FL 065 | SR-SS |
| 43°28'42"N , 000°31'50"W - 43°27'54"N , 000°30'54"W - 43°28'42"N , 000°31'50"W<br>Axe NW/SE de 1500m situé à 7NM au NW de l AD de PAU entre les points 43°28'42"N, 000°31'50"W et 43°27'54"N, 000°30'54"W parallèle à la route D945. | | 2100ft AMSL | PPR PYRENEES APP avant utilisation.<br>Contact permanent PYRENEES APP ou PAU TWR pendant activité.<br>PPR PYRENEES APP.<br>Permanent radio listening watch on APP or PAU TWR during activity. |
| 6667 | voltige SOUBIROUS (47) | 4000ft AMSL | 0800-1100, 1300-1800 (SUM: -1HR) |
| 44°27'08"N , 000°41'57"E<br>Axe de 2000m orienté 150°/330° centré sur 44°27'08"N - 000°41'57"E | | 2000ft AMSL | Activité connue de TOULOUSE INFO<br>Activity known on TOULOUSE INFO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6670 | voltige DAX SEYRESSE AERODROME (LFBY) | 5100ft AMSL | SR-SS |
| 43°41'21"N , 001°04'08"W<br>Axe 07/25 de 1000m centré sur PSN | | 2100ft AMSL | SAM : activité réservée aux lâchers solo<br>Pendant HOR activité école ALAT : plancher 3400 ft AMSL/3300ft ASFC<br>Pendant HOR activité LF-R40B : veille radio permanente sur DAX APP<br>Hors HOR activité LF-R40B et au-dessus de 4500 ft AMSL/4400ft ASFC : PPR BIARRITZ APP et veille radio permanente sur BIARRITZ APP<br>SAT: first time solo flights only<br>During ALAT school SKED activity: lower limit 3400ft AMSL/3300ft ASFC<br>During LF-R40B SKED activity: permanent radio listening watch on DAX APP<br>Outside LF-R40B SKED activity and above 4500 ft AMSL/4400ft ASFC: PPR Biarritz APP and radio listening watch |
| 6680 | voltige HEUGAS (40) | 3350ft AMSL | MON-FRI : 1630 - SS+30<br>SAT : 1100 - SS+30<br>SUN, public HOL : SR-SS<br>SUM : - 1HR |
| 43°39'32"N , 001°06'02"W<br>Axe 1500m orienté 172°/352° centré sur PSN. | | 1700ft AMSL | Pendant activation LF-R 40B : veille radio sur DAX TWR 118.325 MHz<br>Hors activation LF-R 40B : PPR BIARRITZ APP<br>During LF-R 40B activity : radio listening watch on DAX TWR 118.325 MHz<br>Outside LF-R 40B activity : PPR BIARRITZ APP |
| 6681 | voltige RION DES LANDES AERODROME (LFIL) | 3250ft AMSL | MON-FRI : 1500-SS+30<br>SAT-SUN-JF : SR-SS+30<br>SUM : -1HR. |
| 43°54'57"N , 000°56'57"W<br>Axe orienté 047°/227° de 1500 m centré sur ARP | | 2250ft AMSL | Activité réservée aux usagers signataires du protocole.<br>INFORMATION :<br>RION A/A<br>DAX TWR<br>En cas de fermeture DAX : BIARRITZ INFO.<br>Activity reserved for signatory users to the protocol.<br>INFORMATION :<br>RION A/A<br>DAX TWR<br>In case of DAX closed : BIARRITZ INFO. |
| 6683 | voltige SAINT-PEE-SUR-NIVELLE (64) | 5000ft AMSL | SR+60-SS-60 |
| 43°23'07"N , 001°32'12"W<br>Axe de 3000 m orienté 070°/250° centré sur PSN. | | 2500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés au préalable par les services de la CA de BIARRITZ.<br>Information des usagers : activité réelle connue de BIARRITZ APP.<br>Activity reserved for pilots with a prior authorization from BIARRITZ ATC services.<br>Users' information : actual activity known on BIARRITZ APP. |
| 6686 | voltige PAZAYAC (19) | FL 060 | SR-SS |
| 45°07'34"N , 001°22'14"E<br>Axe 093°/273° de 3000 m situé dans le QDR 317 à 7 NM ARP de AD BRIVE SOUILLAC centré sur 45°07'34"N,001°22'14"E | | 2500ft AMSL | Activité annoncée sur BRIVE TWR ou BRIVE INFO ou A/A.<br>Activité réservée aux pilotes basés sur l'aérodrome de BRIVE SOUILLAC ou autorisés par la DSAC SO.<br>Activity announced on BRIVE TWR or BRIVE INFO or A/A.<br>Activity limited to BRIVE SOUILLAC AD based pilots or authorized by DSAC SO. |
| 6690 | voltige ITXASSOU AERODROME (LFIX) | 4500ft AMSL | SR à SS |
| 43°20'11"N , 001°25'24"W<br>1000 m dans l'axe de RWY centrée sur l'ARP. | | 2000ft AMSL | Voltige planeurs.<br>Information assurée sur FREQ A/A ITXASSOU.<br>Gliders' aerobatics.<br>INFO provided on ITXASSOU A/A FREQ. |
| 6695 | voltige VILLEMUR SUR TARN | 3300ft ASFC | |
| 43°51'12"N , 001°30'22"E - 43°50'00"N , 001°31'12"E - 43°51'12"N , 001°30'22"E<br>Axe 154°/334° de 2500 m sur voie ferrée Albi/Montauban entre Bessières et Villemur sur Tarn entre 43°51'12"N, 001°30'22"E et 43°50'00"N, 001°31'12"E | | 2000ft ASFC | Activité annoncée par TOULOUSE Info 121.250, autorisée avec plafond 4500 ft ASFC (limite SUP + 1000 ft séparation des nuages).<br>Activity announced on TOULOUSE INFO 121.250, authorized with a 4500ft ASFC upper limit ( upper limit + 1000ft clouds separation). |
| 6696 | voltige MARMANDE VIRAZEIL AERODROME (LFDM) | FL 050 | TUE THU SUN<br>0830-1130 1300-2000<br>SUM: -1HR |
| 44°29'57"N , 000°12'01"E<br>Axe centré sur 44°29'57"N - 000°12'01"E orienté 110°/290° | | 2500ft AMSL | Activité réelle connue de :<br>AQUITAINE INFO/APP et MARMANDE A/A.<br>Actual activity known by:<br>AQUITAINE INFO/APP and MARMANDE A/A. |
| 6697 | voltige PERIGUEUX BASSILLAC AERODROME (LFBX) | FL 050 | SR-1100 and 1300-SS<br>SUM: -1HR |
| 45°11'51"N , 000°48'55"E<br>Axe centré sur 45°11'51"N - 000°48'55"E orienté 110°/290° | | 2000ft AMSL | Aviser PERIGUEUX INFO 118.775 ou à défaut AQUITAINE APP 119.275 en début et fin d'activité.<br>Activité réelle connue de :<br>AQUITAINE INFO 120.575 AQUITAINE APP 119.275 PERIGUEUX INFO 118.775<br>Warn PERIGUEUX INFO 118.775 or in defect AQUITAINE APP 119.275 at the beginning and at the end of activity.<br>Actual activity known by:<br>AQUITAINE INFO 120.575 AQUITAINE APP 119.275 PERIGUEUX INFO 118.775 |
| 6698 | voltige PONTENX LES FORGES (40) | 4000ft AMSL | SR-SS. |
| 44°17'30"N , 001°06'10"W<br>Axe 2000 m orienté nord/sud au-dessus de la route D46 centré sur PSN. | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes signataires du code de bonne conduite.<br>Activité connue de : BISCARROSSE TWR, AQUITAINE INFO.<br>Activity reserved for code of conduct signatories pilots.<br>Actual activity on : BISCARROSSE TWR, AQUITAINE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6700 | voltige RODEZ AVEYRON AERODROME (LFCR) | 5500ft AMSL | SR-SS |
| 44°24'27"N , 002°29'00"E<br>Axe de RWY 13/31 revêtue | | 4000ft AMSL | Plancher 2500 ft AMSL pendant HOR ATS et 4000 ft AMSL hors HOR ATS.<br>PPR RODEZ TWR.<br>Plancher possible 700 ft ASFC pendant HOR ATS et après accord TWR 118.125 MHz.<br>Lower limit 2500ft AMSL during ATS SKED and 4000ft AMSL outside ATS SKED.<br>PPR RODEZ TWR.<br>Possible 700ft ASFC lower limit during ATS SKED and with TWR 118.125 MHz permission. |
| 6701 | voltige TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD AERODROME (LFIT) | 3500ft AMSL | SUM : 0800-1730<br>WIN : 0800-1730 |
| 43°36'40"N , 001°43'27"E<br>Axe 12/30 de 3000 m de long centré sur ARP. | | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | Voltige planeurs.<br>Information des usagers sur A/A BOURG SAINT BERNARD.<br>Activité réelle connue de Toulouse Information.<br>Aerobatics gliders.<br>Users' information on BOURG SAINT BERNARD A/A.<br>Actual activity on Toulouse INFO. |
| 6702 | voltige MURET LHERM AERODROME (LFBR) | 2900ft ASFC | MON-FRI 0800-1100 and 1300-1600 (SUM : -1HR)<br>SUN and public HOL : NIL.<br>WIN only : Activity reserved for based ACFT one SAT per month 0900-1100 and 1300-1500 PPR PN 72HR by phone MURET TWR. |
| 43°26'57"N , 001°15'49"E<br>Axe de RWY sur 3000 m vers SE et à partir du THR 12 | | 1650ft ASFC | Veille radio permanente du pilote voltige sur MURET TWR.<br>Activité connue de MURET TWR et TOULOUSE INFO.<br>Permanent radio watch by aerobatic pilot on MURET TWR.<br>Activity information known on MURET TWR and TOULOUSE INFO. |
| 6704 | voltige l'ISLE EN DODON | FL 055 | MON-FRI : 0700-1700, SUM : -1HR. |
| 43°22'46"N , 000°51'23"E<br>Axe de 3000 m orienté 110°/290° centré sur PSN (43°22'46"N,000°51'23"E) | | 3500ft AMSL | Réservé aux aéronefs du SEFA<br>Activité connue de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Reserved for SEFA ACFT.<br>Activity on TOULOUSE INFO 121.250 MHz. |
| 6705 | voltige GIROUSSENS | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 43°47'30"N , 001°47'30"E<br>à la verticale de la forêt de Giroussens. | | 2000ft AMSL | Activité annoncée par TOULOUSE Information 121.250.<br>Activity announced on TOULOUSE INFO 121.250. |
| 6706 | voltige SALVAGNAC | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 43°54'30"N , 001°41'30"E<br>Axe de 5000 m, orienté 100°/280°, centré sur PSN: 43°54'30"N, 001°41'30" E<br>sur la commune de Salvagnac. | | 2000ft AMSL | Activité annoncée par TOULOUSE Information 121.250.<br>Activity announced on TOULOUSE INFO 121.250. |
| 6707 | voltige VILLEFRANCHE DE ROUERGUE AERODROME (LFCV) | 6000ft AMSL | SR-SS |
| 44°22'08"N , 002°01'37"E | | 3000ft AMSL | Activité réelle connue de : CLERMONT APP 133.725 et RODEZ TWR 118.125.<br>Actual activity on: CLERMONT APP 133.725 and RODEZ TWR 118.125. |
| 6708 | voltige VILLEFRANCHE DE ROUERGUE (12) | 6000ft AMSL | SR-SS |
| 44°18'00"N , 001°52'30"E | | 3000ft AMSL | Activité réelle connue de : CLERMONT APP 133.725 et RODEZ TWR 118.125.<br>Actual activity on: CLERMONT APP 133.725 and RODEZ TWR 118.125. |
| 6709 | voltige MILLAU LARZAC AERODROME (LFCM) | 6400ft AMSL | 21/08 - 09/07 : SR-SS.<br>10/07 - 20/08 : PPR PN 15 days to AD manager. |
| 43°59'33"N , 003°11'21"E<br>Axe 1000 m orienté selon axe de piste 14/32. | | 3100ft AMSL | Activité annoncée sur MILLAU A/A et connue de MONTPELLIER INFO.<br>Activités simultanées voltige et parachutage interdites.<br>Activity announced on MILLAU A/A and known by MONTPELLIER INFO.<br>Simultaneous aerobatics and parachuting activities prohibited. |
| 6710 | voltige REVEL MONTGEY AERODROME (LFIR) | 3300ft ASFC | HJ |
| 43°28'49"N , 001°58'44"E<br>Axe de RWY 12/30 de 2500 m vers NW à partir ARP | | 1300ft ASFC | Utilisable sur autorisation exploitant AD.<br>Ecoute assurée sur 119.575.<br>Plancher 330 ft ASFC pour entraînement et compétitions. PPR DAC SUD.<br>AVBL with AD manager's permission.<br>Listening watch provided on 119.575.<br>Lower limit 330ft ASFC for training and competion. PPR DAC SUD. |
| 6711 | voltige CUQ TOULZA | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 43°34'00"N , 001°55'48"E<br>Axe centré sur 43°34'00"N, 001°55'48"E et orienté 087°/267° (à l'est de CUQ TOULZA, sur la RN 126). | | 2500ft AMSL | JAN 02 06 10 14 18 22 26 30, FEB 03 07 11 15 19 23 27,<br>MAR 03 07 11 15 19 23 27 31, APR 04 08 12 16 20 24 28,<br>MAY 02 06 10 14 18 22 26 30, JUN 03 07 11 15 19 23 27,<br>JUL 01 05 09 13 17 21 25 29, AUG 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>SEP 03 07 11 15 19 23 27, OCT 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>NOV 02 06 10 14 18 22 26 30, DEC 04 08 12 16 20 24 28.<br>Contact obligatoire de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Transpondeur mode C obligatoire.<br>JAN 02 06 10 14 18 22 26 30, FEB 03 07 11 15 19 23 27,<br>MAR 03 07 11 15 19 23 27 31, APR 04 08 12 16 20 24 28,<br>MAY 02 06 10 14 18 22 26 30, JUN 03 07 11 15 19 23 27,<br>JUL 01 05 09 13 17 21 25 29, AUG 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>SEP 03 07 11 15 19 23 27, OCT 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>NOV 02 06 10 14 18 22 26 30, DEC 04 08 12 16 20 24 28.<br>Radio contact mandatory with TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Mode C transponder mandatory. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6712 | voltige LAVAUR D112 | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 43°40'56"N , 001°51'16"E<br>Axe centré sur 43°40'56"N, 001°51'16"E et orienté 095°/275°<br>(au sud-est de LAVAUR sur la RD 112). | | 2000ft AMSL | JAN 01 05 09 13 17 21 25 29, FEB 02 06 10 14 18 22 26,<br>MAR 02 06 10 14 18 22 26 30, APR 03 07 11 15 19 23 27,<br>MAY 01 05 09 13 17 21 25 29, JUN 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>JUL 04 08 12 16 20 24 28, AUG 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>SEP 02 06 10 14 18 22 26 30, OCT 04 08 12 16 20 24 28,<br>NOV 01 05 09 13 17 21 25 29, DEC 03 07 11 15 19 23 27.<br>Contact obligatoire de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Transpondeur mode C obligatoire.<br>JAN 01 05 09 13 17 21 25 29, FEB 02 06 10 14 18 22 26,<br>MAR 02 06 10 14 18 22 26 30, APR 03 07 11 15 19 23 27,<br>MAY 01 05 09 13 17 21 25 29, JUN 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>JUL 04 08 12 16 20 24 28, AUG 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>SEP 02 06 10 14 18 22 26 30, OCT 04 08 12 16 20 24 28,<br>NOV 01 05 09 13 17 21 25 29, DEC 03 07 11 15 19 23 27.<br>Radio contact mandatory with TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Mode C transponder mandatory. |
| 6713 | voltige LAVAUR AGOUT | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 43°43'40"N , 001°47'35"E<br>Axe centré sur 43°43'40"N, 001°47'35"E et orienté 045°/225°<br>(au nord-ouest de LAVAUR). | | 2000ft AMSL | JAN 03 07 11 15 19 23 27 31, FEB 04 08 12 16 20 24 28,<br>MAR 04 08 12 16 20 24 28, APR 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>MAY 03 07 11 15 19 23 27 31, JUN 04 08 12 16 20 24 28,<br>JUL 02 06 10 14 18 22 26 30, AUG 03 07 11 15 19 23 27 31,<br>SEP 04 08 12 16 20 24 28, OCT 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>NOV 03 07 11 15 19 23 27, DEC 01 05 09 13 17 21 25 29.<br>Contact obligatoire de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Transpondeur mode C obligatoire.<br>JAN 03 07 11 15 19 23 27 31, FEB 04 08 12 16 20 24 28,<br>MAR 04 08 12 16 20 24 28, APR 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>MAY 03 07 11 15 19 23 27 31, JUN 04 08 12 16 20 24 28,<br>JUL 02 06 10 14 18 22 26 30, AUG 03 07 11 15 19 23 27 31,<br>SEP 04 08 12 16 20 24 28, OCT 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>NOV 03 07 11 15 19 23 27, DEC 01 05 09 13 17 21 25 29.<br>Radio contact mandatory with TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Mode C transponder mandatory. |
| 6714 | voltige SAINT AGNAN | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 43°40'29"N , 001°44'14"E<br>Axe centré sur 43°40'29"N, 001°44'14"E et orienté 057°/237°<br>(au sud-est de SAINT- AGNAN sur la RD 112). | | 2000ft AMSL | JAN 04 08 12 16 20 24 28, FEB 01 05 09 13 17 21 25,<br>MAR 01 05 09 13 17 21 25 29, APR 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>MAY 04 08 12 16 20 24 28, JUN 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>JUL 03 07 11 15 19 23 27 31, AUG 04 08 12 16 20 24 28,<br>SEP 01 05 09 13 17 21 25 29, OCT 03 07 11 15 19 23 27 31,<br>NOV 04 08 12 16 20 24 28, DEC 02 06 10 14 18 22 26 30.<br>Contact obligatoire de TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Transpondeur mode C obligatoire.<br>JAN 04 08 12 16 20 24 28, FEB 01 05 09 13 17 21 25,<br>MAR 01 05 09 13 17 21 25 29, APR 02 06 10 14 18 22 26 30,<br>MAY 04 08 12 16 20 24 28, JUN 01 05 09 13 17 21 25 29,<br>JUL 03 07 11 15 19 23 27 31, AUG 04 08 12 16 20 24 28,<br>SEP 01 05 09 13 17 21 25 29, OCT 03 07 11 15 19 23 27 31,<br>NOV 04 08 12 16 20 24 28, DEC 02 06 10 14 18 22 26 30.<br>Radio contact mandatory with TOULOUSE INFO 121.250 MHz.<br>Mode C transponder mandatory. |
| 6715 | voltige SAINTES THENAC AERODROME (LFXB) | 5000ft AMSL | SUM : 0600 - 1800; WIN : 0700 - SS |
| 45°42'05"N , 000°38'05"W<br>Axe RWY non revêtue 05/23 de 1000 m de long centré sur PSN | | 600ft AMSL | Au-dessus de 3000 AMSL et si LF-R 49 L1 et/ou A1 actives : sur autorisation de COGNAC APP.<br>Activité réelle connue de :<br>- SAINTES A/A<br>- COGNAC APP<br>- LA ROCHELLE INFO<br>Above 3000 AMSL and if LF-R 49L1 and/or A1 active : upon authorization of COGNAC APP.<br>Activity known on :<br>- SAINTES A/A<br>- COGNAC APP<br>- LA ROCHELLE INFO |
| 6716 | voltige PECH LAMBERT (46) | FL 060 | 0900-1200, 1400-1730, SUM - 1HR |
| 44°59'34"N , 001°27'30"E<br>Axe 02/20 de 3000 m de long centré sur 44°59'34"N, 001°27'30"E | | 1640ft ASFC | Activité annoncée sur :<br>- BRIVE TWR ou BRIVE INFO ou A/A<br>Activité réservée aux pilotes basés sur l'aérodrome de BRIVE SOUILLAC ou autorisés par la DSAC SO.<br>Activity announced on:<br>- BRIVE TWR or BRIVE INFO or A/A<br>Activity limited to BRIVE SOUILLAC AD based pilots or authorized by DSAC SO. |
| 6717 | voltige POUY DE TOUGES (31) | FL 065 | MON-FRI except during public HOL : 0800-1100, 1200-1600. SUM : -1HR. |
| 43°20'32"N , 001°02'06"E<br>Axe de 4 NM orienté 075°/255° centré sur 43°20'32"N-001°02'06"E | | 3000ft AMSL | Activité connue de TOULOUSE INFO.<br>Activity known on TOULOUSE INFO. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|
| 6720 voltige PAMIERS LES PUJOLS AERODROME (LFDJ) | 2400ft ASFC | HJ |
| 43°05'26"N , 001°41'45"E<br>Axe de RWY sur 2500 m sur THR 09 | 1500ft ASFC | Axe utilisable sur PPR AFIS PN 48HR. Contact obligatoire avec PAMIERS Informations.<br>Axis AVBL on PPR AFIS PN 48HR.Contact mandatoty with PAMIERS INFO. |
| 6730 voltige GAILLAC LISLE SUR TARN AERODROME (LFDG) | 4000ft AMSL | 0800-1100 and 1300-1800 SUM : - 1 HR |
| 43°52'59"N , 001°52'27"E<br>Axe 07/25 de 2500 m | 1300ft ASFC | Contact radio obligatoire et permanent avec TOULOUSE APP.<br>Transpondeur recommandé.<br>Activité interrompue si ARR IFR à ALBI LFCI.<br>Radio contact permanent, mandatory with TOULOUSE APP.<br>Transponder recommended.<br>Activity interrupted if IFR ARR at ALBI LFCI. |
| 6740 voltige CASTELSARRASIN MOISSAC AERODROME (LFCX) | 3500ft AMSL | SUN and HOL : 0900-1100 and 1300-1700 (SUM : -1HR)<br>MON-SAT : 0800-1100 and 1300-1700 (SUM : -1HR) |
| 44°05'09"N , 001°07'37"E<br>Axe de 1500 m orienté 101°/281° centré sur PSN ARP | 1500ft AMSL | Activité selon protocoles.<br>Activité annoncée sur FREQ CASTELSARRASIN MOISSAC A/A .<br>Activity according to protocols.<br>Activity announced on CASTELSARRASIN MOISSAC A/A FREQ. |
| 6750 voltige MOULINS MONTBEUGNY AERODROME (LFHY) | 4500ft AMSL | AFIS SKED. |
| 46°32'04"N , 003°25'18"E<br>Axe 08/26 de 3000x500m | 1600ft AMSL | Activité connue MOULINS Information.<br>Activity on MOULINS Information. |
| 6760 voltige SAINT FLOUR COLTINES AERODROME (LFHQ) | FL 075 | SR-SS. |
| 45°04'30"N , 002°59'33"E<br>Axe RWY 01/19. | 4200ft AMSL | Info des usagers et activité réelle sur SAINT FLOUR A/A.Veille permanente FREQ SAINT-FLOUR A/A.Activité interrompue si ARR IFR sur AD.<br>Users' information and actual activity on SAINT FLOUR A/A.Radio listening watch on SAINT-FLOUR A/A FREQ. Activity interrupted if IFR ARR at AD. |
| 6770 voltige TARBES LOURDES PYRENEES AERODROME (LFBT) | FL 060 | HJ |
| 43°11'08"N , 000°00'10"W<br>Axe RWY 02/20 sur 4000m | 1650ft ASFC | Activité annoncée par LOURDES TWR.<br>Activity announced on LOURDES TWR. |
| 6780 voltige VICHY CHARMEIL AERODROME (LFLV) | 5500ft AMSL | SR-SS |
| 46°10'18"N , 003°24'15"E<br>Axe RWY 01/19 | 2300ft AMSL | Sur autorisation préalable CLERMONT APP/INFO.<br>Activité réservée aux aéronefs basés et à ceux autorisés par l'exploitant de l'aérodrome.<br>Activité réelle connue de :<br>- VICHY INFO<br>- CLERMONT APP<br>With prior authorization from CLERMONT APP/INFO.<br>Activity restricted to based ACFT and those authorized by AD manager.<br>Actual activity on:<br>- VICHY INFO<br>- CLERMONT APP |
| 6790 voltige ISSOIRE LE BROC AERODROME (LFHA) | 5500ft AMSL | SR-SS |
| 45°30'50"N , 003°15'58"E<br>Axe RWY 18/36 | 3500ft AMSL | Activité réservée aux planeurs et aux avions basés et à ceux autorisés par l'exploitant de l'aérodrome.<br>Activité réelle connue de CLERMONT INFO: 122.225 MHz ou A/A 118.150 MHz.<br>Activity restricted to gliders and to home based ACFT and whose authorized by AD manager.<br>Real activity known by CLERMONT INFO: 122.225 MHz or A/A 118.150 MHz. |
| 6800 voltige ROCHEMAURE | FL 035 | Sauf dérogation accordée par la DSAC CE/Except with DSAC CE exemption, MON-FRI : 0930-1130 or 1530-1700, (SUM : -1HR) |
| 44°35'30"N , 004°42'30"E | 1900ft AMSL | Un seul vol par demi-journée possible.<br>Informer ADUSAMA 24 HR avant le vol par FAX : 04 75 90 51 58<br>A/A 123.5.<br>Only one flight per half-day possible.<br>Notify ADUSAMA 24 HR prior to the flight by FAX: 04 75 90 51 58<br>A/A 123.5. |
| 6802 voltige JALES | FL 040 | From the 01st APR to the 30th SEP : SAT SUN and public HOL : 0900-SS<br>From the 20th JUL to 20th AUG : every day : 0800-SS. |
| 44°22'12"N , 004°13'19"E | 2100ft AMSL | Sur autorisation ORANGE APP: 118.925.<br>With ORANGE APP: 118.925 permission. |
| 6803 voltige PIERRELATTE AERODROME (LFHD) | FL 045 | HJ |
| 44°23'52"N , 004°43'01"E | 2200ft AMSL | Sur FREQ A/A.<br>On A/A FREQ. |
| 6804 voltige SAINT RAMBERT D'ALBON AERODROME (LFLR) | FL 040 | HJ |
| 45°15'18"N , 004°49'29"E | 2500ft AMSL | Réservé ACFT basés et aux pilotes autorisés par le président de l'ACB d'Annonay.<br>Reserved for home based ACFT and for pilots authorized by the president of Annonay ACB. |
| 6805 voltige BELLEVILLE VILLIE MORGON | FL 055 | SR-SS |
| 46°09'06"N , 004°44'13"E<br>Axe 008°/188° de 3000m sur voie ferrée a l'Est de l'AD, centré sur 46°09'06"N, 004°44'13"E. | 2700ft AMSL | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6806 | voltige BOURG CEYZERIAT AERODROME (LFHS) | FL 060 | MON-FRI: 0900-1700, SUM: -1HR. SAT, SUN, public HOL: HJ. |
| 46°12'20"N , 005°17'30"E | | 2500ft AMSL | Réservé ACFT basés et ceux autorisés au préalable par le gestionnaire.<br>Notification de début et fin d'activité sur la fréquence LYON INFO 135.525 Mhz.<br>Veille radio permanente sur FREQ A/A.<br>Activity restricted to based ACFT and those authorized by AD manager.<br>Notification of beginning and end of activity to LYON INFO 135.525 Mhz.Permanent radio listening watch on A/A. |
| 6807 | voltige BELLEGARDE VOUVRAY AERODROME (LFHN) | FL 055 | MON-FRI 0800-1100, 1300-1830.<br>SAT 0900-1100, 1400-1800<br>SUN, public HOL: 0900-1100. SUM: -1HR. |
| 46°07'24"N , 005°48'17"E | | 3300ft AMSL | Sur notification préalable GENEVE INFO, 126.350 MHz (+41 22 747 13 92).<br>Transpondeur obligatoire.<br>Veille radio permanente GENEVE INFO : 126.350 MHz.<br>With PN from GENEVA INFO, 126.350 MHz (+41 22 747 13 92).<br>Transponder mandatory.<br>Permanent radio listening watch on GENEVA INFO : 126.350 MHz. |
| 6808 | voltige ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL AERODROME (LFKA) | FL 055 | HJ |
| 45°37'38"N , 006°19'47"E | | 2700ft AMSL | Réservé ACFT de l'aéroclub d'Albertville.<br>Restricted to ACFT belonging to Albertville flying club. |
| 6809 | voltige CHAMBERY CHALLES LES EAUX AERODROME (LFLE) | 6000ft AMSL | SR-SS |
| 45°33'38"N , 005°58'33"E | | 2700ft AMSL | Sur autorisation CHAMBERY APP.<br>Voltige planeurs uniquement.<br>With CHAMBERY APP authorization.<br>Only gliders aerobatics. |
| 6810 | voltige AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE AERODROME (LFHO) | FL 060 | SAM, DIM, HOL sauf quand LF-R55 D active.<br>SAT, SUN, public HOL: HJ except when LF-R55 D active. |
| 44°32'03"N , 004°17'50"E | | 2600ft AMSL | Sur autorisation ORANGE APP: 118.925.<br>With ORANGE APP: 118.925 authorization. |
| 6811 | voltige SAINT ETIENNE LOIRE AERODROME (LFMH) | 5500ft AMSL | 0800-1900 (SUM: -1HR). |
| 45°32'03"N , 004°17'50"E | | 3000ft AMSL | Sur autorisation ST ETIENNE TWR, ST ETIENNE INFO et CLERMONT APP.<br>With ST ETIENNE TWR, ST ETIENNE INFO and CLERMONT APP authorization. |
| 6812 | voltige LA ROCHETTE | FL 065 | HJ |
| 45°27'50"N , 006°07'02"E | | 1650ft ASFC | Réservé ACFT de l'aéroclub d'Albertville.<br>Reserved for Albertville flying club ACFT. |
| 6813 | voltige CELLIEU | FL 065 | 0900-1100, 1400-1700, SUM - 1HR. |
| 45°32'14"N , 004°31'51"E | | 3500ft AMSL | Activité réelle connue de LYON INFO 135.525 Mhz.<br>Actual activity on LYON INFO 135.525 Mhz. |
| 6814 | voltige HAUTEVILLE-SUR-FIER (74) | 6500ft AMSL | From 07/12 to 15/04 :<br>MON : 1300-1600<br>TUE, WED : 0800-1100, 1300-1600<br>From 16/04 to 06/12 :<br>MON-FRI : 0800-1100, 1300-1600<br>SAT : 0900-1100, 1400-1700 |
| 45°53'45"N , 005°58'28"E<br>Axe 273/093 de 2000m centré sur le point. | | 4500ft AMSL | Activité selon protocole.<br>Information des usagers sur CHAMBERY INFO.<br>Activity as per protocol.<br>Users' information on CHAMBERY INFO. |
| 6815 | voltige SERRAVAL (74) | FL 095 | MON-FRI : 0800-1100, 1300-1600<br>SAT- SUN : 0900-1000, 1300-1500<br>SUM : -1H |
| 45°49'17"N , 006°20'39"E<br>R 122/11.9 NM de l'ARP de Annecy-Meythet LFLP<br>Orientation 170°/350°<br>Longueur 3000 m | | 6500ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés par AVIALPES.<br>Activité connue de GENEVE INFO.<br>Monitoring de l'activité aéronautique sur 130.00 MHz obligatoire.<br>Activity reserved for aircraft approved by AVIALPES.<br>Activity known on GENEVA INFO.<br>Monitoring activity 130.00 MHz mandatory. |
| 6820 | voltige GRENOBLE LE VERSOUD AERODROME (LFLG) | FL 070 | HJ |
| 45°13'05"N , 005°50'55"E | | 2700ft AMSL | Activité réservée aux ACFT basés ou aux usagers autorisés par le chef CA Le Versoud (PPR 48 HR).<br>Plancher activité ACFT motopropulsés : 4000 ft AMSL.<br>Plancher activité planeurs : 2700 ft AMSL.<br>HOR ATS : sur autorisation LE VERSOUD TWR 121.0 MHz.<br>Hors HOR ATS : veille radio et A/A sur 121.0 MHz.<br>Activity reserved for based ACFT or users authorized by Le Versoud ATC manager (PPR 48 HR).<br>Lower limit for engine powered ACFT: 4000ft AMSL.<br>Lower limit for gliders: 2700ft AMSL.<br>During ATS SKED: with LE VERSOUD TWR 121.0 MHz authorization.<br>Outside ATS SKED: Radio listening wacth and A/A 121.0 MHz. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|
| 6821 voltige GRENOBLE ALPES ISERE AERODROME (LFLS) | FL 080 | SR-SS |
| 45°19'22"N , 005°20'51"E<br>Axe 090°/270°, longueur 5000m. | 1000ft ASFC | Sur autorisation de GRENOBLE TWR.<br>Réservé aux ACFT autorisés au préalable par le chef CA.<br>With GRENOBLE TWR authorization.<br>Reserved for ACFT with prior authorization from ATC manager. |
| 6822 voltige MORESTEL AERODROME (LFHI) | FL 060 | HJ |
| 45°41'13"N , 005°27'09"E<br>Axe 13/31 de 1000m centré sur l' ARP . | 2000ft ASFC | PPR LYON INFO. Veille permanente sur LYON INFO. Transpondeur obligatoire.<br>Activité réservée aux ACFT basés à LYON BRON et à MORESTEL.<br>PPR LYON INFO.Permanent radio listening on LYON INFO.Transponder mandatory.Activity reserved for LYON BRON and MORESTEL based ACFT. |
| 6823 voltige MORNANT | FL 060 | 0900-1600. SUM: -1HR. |
| 45°37'08"N , 004°40'16"E | 2000ft ASFC | PPR LYON INFO. Veille permanente sur LYON INFO. Transpondeur obligatoire.<br>Réservé aux ACFT basés à LYON BRON et à MORESTEL.<br>PPR LYON INFO.Permanent radio listening on LYON INFO.Transponder mandatory.Activity reserved for LYON BRON and MORESTEL based ACFT. |
| 6831 voltige SAINT CHAMOND L'HORME AERODROME (LFHG) | FL 045 | HJ |
| 45°29'31"N , 004°32'04"E | 3300ft AMSL | |
| 6833 voltige FEURS CHAMBEON AERODROME (LFLZ) | 5500ft AMSL | 0800-1900. SUM: -1HR. |
| 45°42'24"N , 004°11'49"E | 2700ft AMSL | Sur autorisation CLERMONT APP. Veille radio permanente.<br>Réservé aux ACFT basés et à ceux autorisés au préalable par le gestionnaire.<br>With CLERMONT APP authorization.Permanent radio listening.<br>Reserved for based ACFT and those with prior authorization from the manager. |
| 6834 voltige ROMANS SAINT PAUL AERODROME (LFHE) | FL 060 | SR-SS |
| 45°03'53"N , 005°06'05"E | 2000ft AMSL | PPR LYON INFO.<br>Activité réservée aux pilotes basés et à ceux autorisés par le gestionnaire de l'aérodrome de Romans Saint Paul.<br>PPR LYON INFO.<br>Activity reserved for based pilots and those with Romans Saint Paul AD manager authorization. |
| 6835 voltige VALENCE CHABEUIL AERODROME (LFLU) | FL 075 | HOR AFIS |
| 44°54'56"N , 004°58'07"E | 2500ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant de l'aérodrome de Valence et selon protocole en vigueur.<br>Activity reserved for pilots with Valence AD manager authorization and accordind to protocol. |
| 6836 voltige ROANNE AERODROME (LFLO) | FL 055 | SR-30 - SS+30 |
| 46°03'10"N , 003°59'59"E<br>Axe RWY revêtue, longueur de 2 NM centré sur l'ARP. | 500ft ASFC | Activité selon protocole.<br>Information des usagers :<br>- ROANNE INFO ou A/A,<br>- CLERMONT INFO,<br>- ST-YAN APP (quand actif).<br>Activity according to protocol.<br>Users' information :<br>- ROANNE INFO or A/A,<br>- CLERMONT INFO,<br>- ST-YAN APP (when active). |
| 6837 voltige VILLEVEYRAC (34) | 5000ft AMSL | SR-SS outside activity LF-R 191 C or LF-R 108 E1. |
| 43°32'36"N , 003°36'00"E<br>Axe 120°/300° de 3000 m centré sur le point. | 3000ft AMSL | Réservé aux ACFT basés à Montpellier-Méditerranée.<br>Sur autorisation MONTPELLIER APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Reserved for Montpellier-Méditerranée home based ACFT.<br>With MONTPELLIER APP authorization.<br>Transponder mandatory. |
| 6838 voltige ANNEMASSE AERODROME (LFLI) | 5500ft AMSL | 0700-1030, 1200-1800 (SUM)<br>0800-1130, 1230-SS (WIN) |
| 46°11'31"N , 006°16'06"E<br>Axe de RWY 12/30 | 3500ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le président du club aéronautique d'Annemasse.<br>Information des usagers sur GENEVE INFO 126.350 A/A ANNEMASSE 125.875<br>Activity reserved for ACFT authorized by ANNEMASSE ACB administrator.<br>User information on GENEVE INFO 126.350 A/A ANNEMASSE 125.875 |
| 6839 voltige ARENTHON (74) | 8000ft AMSL | 0700-1030, 1200-1800 (SUM)<br>0800-1130, 1230-SS (WIN) |
| 46°06'30"N , 006°18'49"E<br>RDL 188°/1.98NM de l'hélisation du Centre Hospitalier Alpes Léman | 5000ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le président du club aéronautique d'Annemasse.<br>Information des usagers sur GENEVE INFO 126.350 A/A ANNEMASSE 125.875<br>Activity reserved for ACFT authorized by ANNEMASSE ACB administrator.<br>User information on GENEVE INFO 126.350 A/A ANNEMASSE 125.875 |
| 6840 voltige VALLEE DU GIFFRE (74) | 8000ft AMSL | 0700-1030, 1200-1800 (SUM)<br>0800-1130, 1230-SS (WIN) |
| 46°07'29"N , 006°29'49"E<br>RDL 113°/10.31NM ARP LFLI | 5500ft AMSL | Activité réservée aux aéronefs autorisés par le président du club aéronautique d'Annemasse.<br>Information des usagers sur GENEVE INFO 126.350 A/A ANNEMASSE 125.875<br>Activity reserved for ACFT authorized by ANNEMASSE ACB administrator.<br>User information on GENEVE INFO 126.350 A/A ANNEMASSE 125.875 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6850 | voltige MONTPELLIER CANDILLARGUES AERODROME (LFNG) | 4000ft AMSL | SAT, SUN and public HOL : 0700-1100,1300-1700.<br>SUM: -1HR |
| 43°36'37"N , 004°04'13"E | | 3000ft AMSL | Sur autorisation MONTPELLIER APP.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Réservé aux ACFT basés à Montpellier-Méditerranée et Montpellier-Candillargues.<br>Activité interrompue en cas de trafic IFR interférant.<br>With MONTPELLIER APP authorization.<br>Transponder mandatory.<br>Reserved for Montpellier-Méditerranée and Montpellier-Candillargues based ACFT.<br>Activity interrupted in case of IFR interfering traffic. |
| 6851 | voltige LEZIGNAN CORBIERES AERODROME (LFMZ) | 3500ft AMSL | MON-FRI except public HOL : 0800-1100, 1300-1600 (SUM -1HR) |
| 43°10'30"N , 002°43'58"E<br>Axe de 3000 m orienté selon axe de piste et centré sur ARP. | | 1850ft AMSL | PPR exploitant obligatoire 7 jours avant par mail : aerodrome.lezignan@wanadoo.fr ou par téléphone : 06 70 46 28 72.<br>Veille de la fréquence de LEZIGNAN information obligatoire.<br>PPR AD operator mandatory 7 days before by mail :<br>aerodrome.lezignan@wanadoo.fr or by phone 06 70 46 28 72.<br>Radio listening watch on LEZIGNAN INFO mandatory. |
| 6852 | voltige LAVALETTE | FL 055 | MON-FRI except public HOL: CARCASSONNE TWR SKED |
| 43°11'30"N , 002°16'50"E | | 2000ft ASFC | Sur autorisation CARCASSONNE TWR.<br>With CARCASSONNE TWR authorization. |
| 6853 | voltige CASTELNAUDARY VILLENEUVE AERODROME (LFMW) | 3600ft AMSL | HJ |
| 43°18'40"N , 001°55'12"E<br>Axe de piste 11/29 de 2400 m centré sur ARP | | 2000ft ASFC | Information sur FREQ A/A CASTELNAUDARY<br>Information on CASTELNAUDARY A/A FREQ |
| 6854 | voltige CUMIES | 3600ft AMSL | HJ |
| 43°17'00"N , 001°52'00"E<br>Axe 120°/300° de 3800m centré sur 43°17'00"N, 001°52'00"E | | 2000ft ASFC | Information sur FREQ A/A CASTELNAUDARY<br>Information on CASTELNAUDARY A/A FREQ |
| 6855 | voltige MOUSSOULENS. | FL 055 | CARCASSONNE TWR SKED |
| 43°16'48"N , 002°12'38"E | | 2000ft AMSL | Sur autorisation CARCASSONNE TWR<br>With CARCASSONNE TWR authorization. |
| 6856 | voltige SAINTE LEOCADIE AERODROME (LFYS) | 7500ft AMSL | Solely HJ.<br>0800-1800 |
| 42°26'50"N , 002°00'39"E<br>Axe orienté 069°/249° centré sur ARP. | | 6000ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés par le commandant du centre de vol en montagne et utilisant l'ACFT basé sur l'AD de SAINTE LEOCADIE.<br>Activity reserved for pilots authorized by the commander of the mountain flying center and using the ACFT based at SAINTE LEOCADIE AD. |
| 6857 | voltige PERPIGNAN (66) | 5500ft AMSL | SR-SS, during Perpignan ATC SKED only. |
| 42°43'54"N , 002°48'33"E<br>Axe de 3 NM de longueur, orienté N-NW / S-SE et centré sur PSN. | | 4000ft AMSL | Activité réservée aux pilotes autorisés selon protocole.<br>Activity reserved for pilots authorized according to protocol. |
| 6860 | voltige FRONTIGNAN (34) | 5000ft AMSL | SR-30 - SS+30 |
| 43°28'30"N , 003°49'58"E<br>Axe de 2500m orienté au 050°/230° centré sur 43°28'30"N,003°49'58"E. | | 4000ft AMSL | Sur autorisation MONTPELLIER TOUR ou INFO.<br>Transpondeur obligatoire.<br>Réservé aux ACFT basés à Montpellier-Méditerranée et à Montpellier-Candillargues.<br>Activité interrompue en cas de trafic IFR interférant.<br>With MONTPELLIER TWR or INFO authorization.<br>Transponder mandatory.<br>Reserved for Montpellier-Méditerranée and Montpellier-Candillargues based ACFT.<br>Activity interrupted in case of IFR interfering traffic. |
| 6861 | voltige NIMES (30) | FL 050 | HJ |
| 43°51'00"N , 004°15'00"E | | 2000ft AMSL | - CTA RHONE 3 et 4 actives :<br>Sur autorisation de CAMARGUE CONTROLE.<br>- TMA MONTPELLIER parties 10 et 10.1 actives :<br>Sur autorisation de MONTPELLIER APP.<br>- Veille obligatoire fréquence assignée pendant évolutions.<br>- CTA RHONE 3 and 4 active :<br>with CAMARGUE CONTROLE authorization.<br>MONTPELLIER TMA part 10 and 10.1 active: with MONTPELLIER APP authorization.<br>-Radio listening watch mandatory during aerobatics session. |
| 6870 | voltige CARCASSONNE SALVAZA AERODROME (LFMK) | FL 055 | CARCASSONNE TWR SKED |
| 43°12'57"N , 002°18'31"E<br>Axe RWY 10/28 | | 800ft AMSL | Sur autorisation CARCASSONNE TWR<br>AVBL upon CARCASSONNE TWR authorization. |
| 6892 | voltige SAINT MARTIN DE LONDRES AERODROME (LFNL) | 4500ft AMSL | SR-SS |
| 43°48'01"N , 003°46'54"E<br>Axe RWY 12L/30R de 2 NM de longueur centré sur l'ARP. | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux planeurs basés selon protocole.<br>Activity reserved for based gliders acording to protocol. |
| 6900 | voltige VALREAS VISAN AERODROME (LFNV) | FL 045 | 0830-1100, 1300-SS+30 (SUM -1HR) |
| 44°20'09"N , 004°54'25"E<br>Axe 018/198 de 2000m centré sur le point (ARP) | | 500ft ASFC | PPR ACB pendant les horaires ci-dessus.<br>PPR ACB at the hours mentioned above. |
| 6901 | voltige AVIGNON CAUMONT AERODROME (LFMV) | 3500ft AMSL | 0900-1100, 1300-1700 (SUM - 1 HR) |
| 43°54'04"N , 004°54'13"E<br>Axe 167°/347° de 2000 m centré sur PSN. | | 2100ft AMSL | Sur autorisation AVIGNON TWR .<br>With AVIGNON TWR authorization. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6902 | voltige MAZET de ROMANIN (13) | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 43°45'48"N , 004°56'17"E<br>Axe Nord-Sud de 1 NM de longueur centré sur sur 43°45'48"N - 004°56'17" E | | 1500ft AMSL | Activité réservée aux planeurs basés.<br>Auto-info sur A/A LE MAZET 118.450 MHz.<br>Activity reserved for based gliders.<br>Auto-info on LE MAZET 118.450 MHz A/A. |
| 6903 | voltige PEYMEINADE (06) | FL 065 | SR-SS |
| 43°39'43"N , 006°49'52"E<br>Axe 095°/275° de 2000 m centré sur PSN. | | 4500ft AMSL | Informations disponibles sur NICE INFO.<br>Information available on NICE INFO. |
| 6911 | voltige SISTERON VAUMEILH AERODROME (LFNS) | FL 065 | MAR-SEP: 0800-1000 and 1700-SS. SUM: - 1HR<br>OCT- FEB: SR-SS. |
| 44°17'12"N , 005°55'45"E | | 2450ft AMSL | Auto-info sur A/A SISTERON.<br>Auto-INFO on SISTERON A/A. |
| 6920 | voltige CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN AERODROME (LFMX) | FL 075 | SR-SS |
| 44°03'31"N , 005°59'27"E | | 1850ft AMSL | Réservé aux ACFT basés. Activité réelle annoncée sur A/A ST AUBAN.<br>Reserved for based ACFT.Actual activity announced on ST AUBAN A/A. |
| 6921 | voltige PONT DE PERTUIS | 5906ft AMSL | HJ |
| 43°40'00"N , 005°30'17"E<br>Axe 102°/282° 2000 m de part et d'autre du point: 43°40'00 "N-005°30'17"E. | | 2000ft AMSL | Réservé aux pilotes autorisés par la DSAC Sud-Est.<br>Aviser MARSEILLE INFO sur la fréquence 120.550 Mhz et SALON APP sur la fréquence 135.15 Mhz en début et fin d'activité.<br>Reserved for pilots authorized by DSAC Sud-Est.<br>Advise MARSEILLE INFO on 120.550 MHz and SALON APP on 135.15 MHz at the beginning and end of activity. |
| 6925 | voltige LA MONTAGNETTE (13) | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 43°50'31"N , 004°44'15"E<br>Axe 064°/244° de 2000m centré sur 43°50'31"N, 004°44'15"E | | 1500ft AMSL | Sur autorisation Provence INFO si Orange inactif.<br>Activité connue de PROVENCE INFO, d'AVIGNON TWR et ORANGE APP (si actif).<br>With Provence INFO authorization if Orange not active.<br>Activity on PROVENCE INFO, AVIGNON TWR and ORANGE APP (if active). |
| 6930 | voltige SALON EYGUIERES AERODROME (LFNE) | 3250ft AMSL | SR-SS |
| 43°39'27"N , 005°00'46"E | | 2250ft AMSL | Activité réservée selon conditions fixées par protocole avec le SNA-SSE.<br>Activité réelle connue de PROVENCE INFO. Annoncer début et fin d'utilisation à PROVENCE INFO. Auto-info sur A/A SALON EYGUIERES.<br>Activity reserved according to conditions set in the protocol with SNA-SSE.<br>Actual activity announced on PROVENCE INFO. Notify beginning and end of session to PROVENCE INFO. Auto-info on SALON EYGUIERES A/A. |
| 6935 | voltige MONT DAUPHIN SAINT CREPIN AERODROME (LFNC) | 8200ft AMSL | HJ |
| 44°42'02"N , 006°35'57"E<br>Axe 159°/339° de 2000m centré sur ARP. | | 4000ft AMSL | Activité réservée aux planeurs<br>Activity reserved for gliders. |
| 6940 | voltige ORANGE PLAN DE DIEU | 4000ft AMSL | SAT, SUN, public HOL sauf si LF-R55A \ unless LF-R55A active. |
| 44°11'15"N , 004°57'20"E | | 1300ft AMSL | Sur autorisation ORANGE APP 118.925. Réservé aux ACFT basés.<br>With ORANGE APP 118.925 authorization. Reserved for based ACFT. |
| 6950 | voltige LAC DE SAINT CASSIEN | FL 055 | 0700-SS except from the 01st JUN to the 31st AUG: 0700-1000 and 1330-SS. |
| 43°34'52"N , 006°48'37"E | | 2300ft AMSL | Informations disponibles sur Nice Info : 120.850.<br>INFO AVBL on NICE INFO: 120.850. |
| 6951 | voltige VINON (83) | 5900ft AMSL | SR-SS |
| 43°44'59"N , 005°46'02"E<br>Axe NE/SO centré sur 43°44'59"N, 005°46'02"E | | 2000ft AMSL | Auto-info sur A/A VINON.<br>Auto-INFO on VINON A/A. |
| 6953 | voltige ST PAUL EN FORET | FL 055 | HJ |
| 43°35'20"N , 006°44'50"E | | 2300ft AMSL | Auto-info sur 119,050.<br>Auto-INFO on 119,050. |
| 6954 | voltige FAYENCE AERODROME (LFMF) | FL 055 | HJ |
| 43°36'29"N , 006°42'06"E | | 2700ft AMSL | Réservé aux planeurs. Sur FREQ A/A.<br>Reserved for gliders. On A/A FREQ. |
| 6956 | voltige CUERS PIGNANS | 5000ft AMSL | FRI : 1400-1630 PPR PN 48 HR from Le Luc Opérations TEL 04 98 11 73 55<br>SAT : 0900-1100, 1400-1630<br>SUN and public HOL : 0900-1100<br>SUM : -1HR |
| 43°15'21"N , 006°13'43"E<br>Axe 270°/090° de 4000m centré sur 43°15'21"N, 006°13'43"E | | 3000ft AMSL | |
| 6965 | voltige LE CASTELLET (83) | 4500ft AMSL | SR-30-SS+30 |
| 43°16'32"N , 005°48'05"E<br>Axe de 1 km situé à 3 km au NE de l'AD et orienté :<br>NW/SE (route D402) ou NE/SW (route D2). | | 2700ft AMSL | Pas d'activité simultanée avec l'activité N° 6966 voltige le CASTELLET Aérodrome.<br>Activité réelle connue de :<br>PROVENCE INFO<br>LE CASTELLET INFO<br>Veille radio permanente avec AFIS LE CASTELLET ou PROVENCE INFO.<br>No simultaneous activity with activity NR 6966 voltige le CASTELLET Aérodrome.<br>Actual activity announced on :<br>PROVENCE INFO<br>LE CASTELLET INFO<br>Permanent listening watch on LE CASTELLET AFIS or PROVENCE INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 6966 | voltige LE CASTELLET AERODROME (LFMQ) | 4500ft AMSL | 0830-1100 and 1300-1600 (SUM : - 1HR).<br>Except SAT, SUN and public HOL. |
| 43°15'08"N , 005°47'10"E<br>Axe de 1 km orienté selon l'axe de piste. | | 1900ft AMSL | Activité régie selon procédure particulière après accord du gestionnaire.<br>Pas d'activité simultanée avec l'activité N° 6965 voltige le CASTELLET.<br>Activité réelle connue de :<br>LE CASTELLET INFO.<br>Veille radio permanente avec LE CASTELLET.<br>Activity governed by a specific procedure after manager's agreement .<br>No simultaneous activity with activity NR 6965 voltige le CASTELLET.<br>Actual activity announced on :<br>LE CASTELLET INFO.<br>Permanent listening watch on LE CASTELLET. |
| 7000 | voltige AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE AERODROME (LFKJ) | 5000ft AMSL | SR-SS<br>Voltige interdite SAM, DIM et JF du 1er mai au 30 septembre |
| 41°55'26"N , 008°48'09"E | | 3000ft AMSL | Sur autorisation AJACCIO TWR.<br>Upon AJACCIO TWR authorization. |
| 7001 | voltige BASTIA PORETTA AERODROME (LFKB) | 5000ft AMSL | HJ |
| 42°33'00"N , 009°29'05"E | | 3000ft AMSL | Sur autorisation de BASTIA TWR: 118.0.<br>With BASTIA TWR: 118.0 authorization. |
| 7002 | voltige GHISONACCIA ALZITONE AERODROME (LFKG) | 3500ft AMSL | SR-SS, outside LF-R 65 Solenzara activation or with prior agreement of the zone administrator. |
| 42°03'16"N , 009°24'01"E<br>Axe 005°/185° de 1.5 NM de longueur centré sur ARP AD. | | 1650ft AMSL | Activité réservée aux usagers autorisés par l'exploitant d'aérodrome.<br>A/A: SOLENZARA TWR.<br>Activity reserved for users authorized by the aerodrome operator.<br>A/A: SOLENZARA TWR. |
| 7003 | voltige CHALAIN LE COMTAL (42) | FL 065 | WIN : 0830-1130 and 1330-1630<br>SUM : 0730-1030 and 1230-1630 |
| 45°37'40"N , 004°08'47"E<br>Longueur : 2000 m<br>Orientation : 070°/250° | | 3700ft AMSL | Réservée aux pilotes d'Aerobatic Cap Dole.<br>Activité réelle connue de CLERMONT Information.<br>Use only for Aerobatic Cap Dole pilots.<br>Actual activity known on CLERMONT Information. |
| 7004 | voltige VALLEE DE L'AVANCE (05) | 7000ft AMSL | AFIS SKED LFNA |
| 44°30'44"N , 006°09'57"E<br>Axe de 030/210<br>1000m de part et d'autre du point<br>44°30'44"N, 006°09'57"E | | 5000ft AMSL | Hors activation LF-R 196 A1 EST<br>Activité réelle connue de GAP INFO<br>Contact radio obligatoire avec GAP INFO.<br>Except when LF-R 196 A1 EST is active<br>Actual activity known on GAP INFO<br>Radio contact mandatory with GAP INFO. |
| 7005 | voltige VILLEMANOCHE (89) | 4000ft AMSL | MON-SAT: 0830-1030, 1400-1630<br>SUN and public HOL: 0900-1030, 1400-1630<br>(SUM: -1HR) |
| 48°16'58"N , 003°09'30"E<br>Axe 034°/214°, longueur 1000 m centré sur PSN | | 1500ft ASFC | Activité réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant d'aérodrome de PONT-SUR-YONNE.<br>Info usagers :<br>- SEINE INFO<br>Activity reserved for authorized by PONT-SUR-YONNE AD operator.<br>User information on:<br>- SEINE INFO |
| 7006 | voltige LE BROUILH-MONBERT (32) | FL 060 | 01/03 - 31/10 only.<br>MON-FRI: 0800-1100<br>(SUM: -1HR) |
| 43°38'37"N , 000°24'18"E<br>Axe 177°/357°, longueur 1000m centré sur PSN | | 2500ft AMSL | Information des usagers : PYRENEES INFO<br>Transpondeur obligatoire.<br>User information: PYRENEES INFO<br>Transponder mandatory. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8000 | aéromodélisme SAVIGNY EN REVERMONT (71) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 46°37'58"N , 005°26'15"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8001 | aéromodélisme WISSEMBOURG (67) | 2300ft AMSL<br>1500ft ASFC | SUM: 0700-SS<br>WIN: 0800-SS. |
| 49°01'34"N , 007°55'19"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8002 | aéromodélisme BELMONT (67) | 4000ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 48°24'47"N , 007°14'07"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8003 | aéromodélisme OBERHOFFEN SUR MODER (67) | 1900ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°47'03"N , 007°54'21"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Rehaussement du plafond jusqu'à 1700 ft ASFC (2100 ft AMSL) annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>Upper limit raised up to 1700ft ASFC (2100ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8004 | aéromodélisme SELESTAT (67) | 2000ft AMSL<br>1450ft ASFC | SR-SS. |
| 48°16'41"N , 007°29'26"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8005 | aéromodélisme SESSENHEIM (67) | 1900ft AMSL<br>1500ft ASFC | SUM: 1000-SS<br>WIN: 1100-SS. |
| 48°48'20"N , 007°59'41"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8006-1 | aéromodélisme MOROGES-1 Mont Avril (71) | 2400ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0900-SS<br>SUM : - 1 HR |
| 46°45'47"N , 004°41'31"E | | SFC | Plafond 500 ft ASFC lorsque la zone LF-R 45 S4 est active.<br>Vols radiocommandés.<br>Upper limit 500 ft ASFC when LF-R 45 S4 area active.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8006-2 | aéromodélisme MOROGES-2 Mont Brogny (71) | 500ft ASFC | 1300-1700 (during daylight hours only)<br>ETE/SUM : - 1 HR |
| 46°44'13"N , 004°39'56"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight) |
| 8007 | aéromodélisme CHENOVE (21) | 2300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SUM: 0700-SS<br>WIN: 0800-SS. |
| 47°17'58"N , 004°58'30"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8008 | aéromodélisme MORTEAU (25) | 4100ft AMSL<br>1500ft ASFC | During daylight hours only.<br>SUM: 0700-1700<br>WIN: 0800-SS. |
| 47°02'56"N , 006°35'56"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8009 | aéromodélisme LODS-1 (25) | 3200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SUM: 0800-SS<br>WIN: 0900-SS. |
| 47°04'10"N , 006°14'01"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8010 | aéromodélisme CARSPACH (68) | 2600ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 47°37'21"N , 007°11'00"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8011 | aéromodélisme BULLE (25) | 4800ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS, outside LF-R 45 C Arbois activity. |
| 46°54'40"N , 006°13'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond limité à 500ft ASFC pendant les créneaux d'activité réelle de la LF-R 45 S6.1 Mâconnais Nord Est.<br>Plafond limité à 1500ft ASFC pendant les créneaux d'activité réelle de la LF-R 158 Mirage 2000 NE.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Upper limit restricted to 500ft ASFC during LF-R 45 S6.1 Mâconnais Nord Est activity.<br>Upper limit restricted to 1500ft ASFC during LF-R 158 Mirage 2000 NE activity. |
| 8012 | aéromodélisme MANTOCHE (70) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 47°24'25"N , 005°32'06"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8013 | aéromodélisme DELLE | 2300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 47°30'53"N , 006°59'24"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8015 | aéromodélisme NOGENT (52) | 2000ft AMSL<br>650ft ASFC | SR-SS. |
| 48°02'19"N , 005°19'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8017 | aéromodélisme NAIVES ROSIERES (55) | 1500ft AMSL<br>500ft ASFC | SAM, DIM et JF/SAT, SUN and HOL : 0700-1900 during daylight hours only.<br>Vols de nuit : uniquement SAM, DIM et JF du 01/06 au 30/09 : SS-2359.<br>Night flight : only SAT, SUN and HOL from 1st JUN to 30th SEP : SS-2359.<br>ETE/SUM - 1 HR. |
| 48°47'58"N , 005°12'17"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Vols de nuit : plafond limité à 150 ft ASFC et aéronefs équipés de dispositifs d'éclairage.<br>Radio controlled model flying.<br>Night flight : ceiling limited to 150 ft ASFC and aircraft equipped with lighting devices. |
| 8018 | aéromodélisme MORHANGE (57) | 1800ft AMSL<br>1000ft ASFC | SUM: 0700-SS<br>WIN: 0800-SS. |
| 48°54'42"N , 006°38'43"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8019 | aéromodélisme VILLING (57) | 1600ft AMSL<br>750ft ASFC | SR-SS. |
| 49°17'25"N , 006°37'45"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8020 | aéromodélisme BOUXWILLER (67) | 2000ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°48'38"N , 007°26'59"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8021 | aéromodélisme SAINTE-CROIX EN PLAINE-2 (68) | 2200ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 48°01'59"N , 007°23'10"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8022 | aéromodélisme PULVERSHEIM (68) | 2250ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 47°51'03"N , 007°19'08"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8023 | aéromodélisme ROUFFACH (68) | 2300ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 47°55'52"N , 007°15'48"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Rehaussement du plafond jusqu'à 2000 ft ASFC (2800 ft AMSL) annoncé par NOTAM.<br>Radio-controlled model flying.<br>Upper level raised up to 2000 ft ASFC (2800 ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8025 | aéromodélisme MESSIGNY ET VANTOUX (21) | 2300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°23'58"N , 004°59'37"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8026 | aéromodélisme BROTTES (52) | 1900ft AMSL<br>800ft ASFC | HJ, outside CHAUMONT LF-R 5 A activity. |
| 48°04'53"N , 005°06'50"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Rehaussement du plafond jusqu'à 1500 ft ASFC (2600 ft AMSL) annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Upper limit raised to 1500 ft ASFC (2600 ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8027 | aéromodélisme DIEULOUARD (54) | 1600ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 48°50'24"N , 006°02'33"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8028 | aéromodélisme ROZERIEULLES (57) | 2000ft AMSL<br>1000ft ASFC | SUM 0700-1000 and 1200-SS<br>WIN: 0800-1100 and1300-SS. |
| 49°06'37"N , 006°04'19"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8029 | aéromodélisme EULMONT (54) | 2300ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| 48°45'59"N , 006°13'16"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8030 | aéromodélisme BAMBIDERSTROFF (57) | 2300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°05'28"N , 006°34'48"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole. Plafond limité à 500 ft ASFC<br>Rehaussement du plafond WE et JF jusqu'à 1000 ft ASFC annoncé par NOTAM<br>Radio controlled model flying according to protocol. Upper limit: 500 ft ASFC<br>Raising of the upper limit to 1000 ft ASFC on WE and HOL announced by NOTAM |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8031 | aéromodélisme SAINTE-CROIX EN PLAINE-1 (68) | 500ft ASFC | SR-SS.<br>Hors activation LF-D 42A Fronholtz.<br>Outside LF-D 42A Fronholtz. |
| 48°01'23"N , 007°21'45"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8032 | aéromodélisme ALGOLSHEIM (68) | 1150ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°00'04"N , 007°31'50"E | | SFC | Vols libres, circulaires et radiocommandés.<br>Free flight, control-line and radio controlled model flying. |
| 8033 | aéromodélisme SOUGERES EN PUISAYE (89) | 1500ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 47°33'30"N , 003°21'07"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8034 | aéromodélisme MEISTRATZHEIM | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°27'21"N , 007°34'08"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8035 | aéromodélisme MOLSHEIM | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°33'26"N , 007°30'53"E | | SFC | Vols libres, circulaires et radiocommandés selon protocole.<br>Free flight, control-line and radio controlled model flying as per protocol. |
| 8036 | aéromodélisme MOMMENHEIM (67) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 48°44'16"N , 007°39'45"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>LUN, MAR, JEU : plafond 500 ft ASFC<br>MER, VEN, SAM, DIM et JF : plafond 1000 ft ASFC<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>MON, TUE, THU : upper level 500ft ASFC.<br>WED, FRI, SAT, SUN and public HOL : upper level 1000ft ASFC. |
| 8037 | aéromodélisme PFALZWEYER | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°48'47"N , 007°15'52"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8038 | aéromodélisme LA NEUVELLE LES LURE | 450ft ASFC | SR-SS. |
| 47°42'59"N , 006°33'08"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8039 | aéromodélisme LA VILLENEUVE BELLENOYE ET LA MAIZE (70) | 150ft ASFC | From the 01st DEC to the 01st APR: SR-0900 and 1500-SS. |
| 47°41'49"N , 006°14'12"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8040 | aéromodélisme AUTREY LES CERRE (70) | 450ft ASFC | SR-SS |
| 47°37'17"N , 006°21'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole (vol de pente).<br>Radio controlled model flying as per protocol (slope flight). |
| 8042 | aéromodélisme DONJEUX-1 | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°52'54"N , 006°25'02"E | | SFC | Vols libres selon protocole.<br>Free flight as per protocol. |
| 8043 | aéromodélisme DONJEUX-2 | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°52'56"N , 006°24'08"E | | SFC | Vols libres et radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 8044 | aéromodélisme LANDRES ET PIENNES | 450ft ASFC | SUM: 0700-SS<br>WIN: 0800-SS. |
| 49°18'36"N , 005°47'53"E | | SFC | Vols circulaires et radiocommandés selon protocole.<br>Control-line and radio controlled model flying as per protocol. |
| 8045 | aéromodélisme COMMERCY (55) | 450ft ASFC | During daylight hours only.<br>From the1st NOV to the 30th APR : SAT, SUN and public HOL: SR-SS<br>From the 1st MAY to the 31th OCT :<br>- MON-FRI: 1700-2100 (SUM : -1 HR), outside Commercy LF-R 206 activity<br>- SAT, SUN and public HOL: SR-SS. |
| 48°45'58"N , 005°34'15"E | | SFC | Vols radiocommandés, libres et circulaires selon protocole.<br>Free flights, control-line and radio controlled model flying as per protocol. |
| 8046 | aéromodélisme BEAUNE CHALLANGES AERODROME (LFGF) | 500ft ASFC | HJ |
| 47°00'30"N , 004°53'27"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Rehaussement du plafond jusqu'à 1500 ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Upper limit raised up to 1500ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8047 | aéromodélisme BELFORT CHAUX AERODROME (LFGG) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°41'53"N , 006°50'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8048 | aéromodélisme BESANCON THISE AERODROME (LFSA) | 1500ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 47°16'28"N , 006°04'42"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8049 | aéromodélisme CHAMPAGNOLE CROTENAY AERODROME (LFGX) | 2600ft AMSL<br>800ft ASFC | During daylight hours only.<br>SUM : 0700-1700<br>WIN : 0800-SS |
| 46°45'59"N , 005°49'06"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8050 | aéromodélisme TIL CHATEL AERODROME (LFET) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°32'36"N , 005°12'44"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8051 | aéromodélisme VESOUL FROTEY AERODROME (LFQW) | 450ft ASFC | SR-SS. |
| 47°37'48"N , 006°10'57"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole (vol de pente).<br>Radio controlled model flying as per protocol (slope flight). |
| 8052 | aéromodélisme SAVERNE STEINBOURG AERODROME (LFQY) | 1600ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°45'15"N , 007°25'55"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8053 | aéromodélisme SARREBOURG BUHL AERODROME (LFGT) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°42'56"N , 007°04'36"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8054 | aéromodélisme PONTARLIER AERODROME (LFSP) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°54'03"N , 006°19'40"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8055 | aéromodélisme NANCY MALZEVILLE AERODROME (LFEZ) | 2100ft AMSL<br>800ft ASFC | SUM: 0700-SS<br>WIN : 0800-SS |
| 48°43'12"N , 006°12'41"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying. |
| 8056 | aéromodélisme MONTBELIARD COURCELLES AERODROME (LFSM) | 500ft ASFC | During daylight hours only.<br>SUM: 0600-1800<br>WIN : 0700-SS |
| 47°29'27"N , 006°47'43"E | | SFC | Vols circulaires et radiocommandés selon protocole.<br>Control-line and radio controlled model flying as per protocol. |
| 8058 | aéromodélisme HAGUENAU AERODROME (LFSH) | 1300ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 48°47'41"N , 007°48'42"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8059 | aéromodélisme GRAY SAINT ADRIEN AERODROME (LFEV) | 1650ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°26'03"N , 005°37'16"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8060 | aéromodélisme EPINAL DOGNEVILLE AERODROME (LFSE) | 500ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 48°12'33"N , 006°27'03"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.Rehaussement du plafond jusqu'à 1000 ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.Upper level elevation to 1000ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8061 | aéromodélisme DONCOURT LES CONFLANS AERODROME (LFGR) | 500ft ASFC | SUM: 0700-SS<br>WIN: 0800-SS |
| 49°09'13"N , 005°55'56"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8062 | aéromodélisme DOLE TAVAUX AERODROME (LFGJ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°01'51"N , 005°25'26"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8063 | aéromodélisme NARCY (52) | 500ft ASFC | SAT, SUN and HOL: SR-SS. |
| 48°34'30"N , 005°06'25"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8064 | aéromodélisme GOUHENANS (70) | 500ft ASFC | SR-SS hors activité LF-R 45D.<br>SR-SS outside LF-R 45D activity. |
| 47°36'06"N , 006°27'49"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8065 | aéromodélisme ETAIN (55) | 500ft ASFC | MON-THU:<br>SUM: 1500-SS<br>WIN: 1600-SS<br>FRI, SAT, SUN and HOL: SR-SS. |
| 49°12'49"N , 005°36'57"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8066 | aéromodélisme CHAMPDRAY (88) | 2900ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 48°07'56"N , 006°45'38"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8068 | aéromodélisme NEUFCHATEAU (88) | 2600ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 48°20'16"N , 005°40'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>LUN-VEN : 500 ft ASFC<br>SAM, DIM et JF : 1500 ft ASFC<br>Radio controlled model flying.<br>MON-FRI: 500ft ASFC<br>SAT, SUN and public HOL: 1500ft ASFC. |
| 8069 | aéromodélisme SAINT YAN AERODROME (LFLN) | 500ft ASFC | SAM, DIM et JF : SR-SS hors activation de la CTR SAINT-YAN<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS outside CTR SAINT-YAN activation. |
| 46°24'50"N , 004°00'34"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8070 | aéromodélisme BRUMATH (67) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°42'23"N , 007°44'04"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8072 | aéromodélisme PLOBSHEIM (67) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°27'12"N , 007°44'04"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>LUN, MAR, JEU : plafond 500 ft ASFC<br>MER, VEN, SAM, DIM et JF : plafond 1000 ft ASFC<br>Radio controlled model flying.<br>MON, TUE, THU: upper level 500ft ASFC<br>WED, FRI, SAT, SUN and public HOL: upper level 1000ft ASFC. |
| 8073 | aéromodélisme LIMEY REMENAUVILLE (54) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°52'12"N , 005°53'04"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8074 | aéromodélisme BRINCKHEIM (68) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°37'56"N , 007°27'22"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8075-1 | aéromodélisme GRAUVES-1 (51) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°58'01"N , 003°57'08"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8075-2 | aéromodélisme GRAUVES-2 (51) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°58'56"N , 003°57'49"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8075-3 | aéromodélisme GRAUVES-3 (51) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°58'30"N , 003°56'30"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flying). |
| 8077 | aéromodélisme GROSTENQUIN (57) | 2400ft AMSL<br>1500ft ASFC | Hors activation LF-R 163 A et B.<br>Outside LF-R 163 A and B activation.<br>FRI: 1700-SS (SUM : - 1 HR)<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| 49°01'16"N , 006°43'05"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8078 | aéromodélisme YUTZ (57) | 1000ft AMSL<br>500ft ASFC | 0800-1900 (during daylight hours only), SUM: -1HR |
| 49°22'59"N , 006°12'18"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8079 | aéromodélisme THIERVILLE SUR MEUSE (55) | 1400ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 49°10'26"N , 005°20'01"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8080 | aéromodélisme SARRALBE (57) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 48°57'22"N , 007°01'46"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>LUN-VEN hors JF : plafond limité à 150ft ASFC<br>Radio controlled model flying<br>MON-FRI except HOL : upper limit 150ft ASFC |
| 8081 | aéromodélisme SAINT ETIENNE LES REMIREMONT (88) | 2300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SAT, SUN : 1200-1800 (during daylight hours only), SUM: -1HR |
| 48°02'00"N , 006°35'05"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8082 | aéromodélisme METZERAL (68) pente du Batteriekopf | 5200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°59'29"N , 006°58'52"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8083 | aéromodélisme LE SYNDICAT (88) | 2400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SAT, SUN : 1200-1800 (during daylight hours only), SUM: -1HR |
| 48°00'32"N , 006°42'18"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8084 | aéromodélisme KRUTH (68) pente du Schweisel | 5200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°58'26"N , 006°59'26"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8086 | aéromodélisme HARGARTEN AUX MINES (57) | 1600ft AMSL<br>500ft ASFC | 0800-1700 (during daylight hours only), SUM: -1HR |
| 49°13'09"N , 006°35'07"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8087 | aéromodélisme FROUARD (54) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°44'45"N , 006°06'46"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8088 | aéromodélisme EBLANGE (57) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°12'45"N , 006°28'40"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Plafond limité à 500ft ASFC durant l'activité de la zone LF-R 45 N4 Moselle<br>Radio controlled model flying<br>Upper limit 500ft ASFC during LF-R 45 N4 Moselle activity |
| 8089 | aéromodélisme CHARMONT SOUS BARBUISE (10) | 2000ft AMSL<br>1400ft ASFC | SR-SS |
| 48°24'19"N , 004°12'32"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8090 | aéromodélisme BOUZONVILLE (57) | 1700ft AMSL<br>750ft ASFC | SR-SS |
| 49°17'31"N , 006°34'17"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8091-1 | aéromodélisme CONTRISSON-1 (55) | 1000ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°48'44"N , 004°57'15"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8091-2 | aéromodélisme CONTRISSON-2 (55) | 1000ft AMSL<br>500ft ASFC | SAT and SUN : SR-SS |
| 48°48'18"N , 004°56'42"E | | SFC | Vols radiocommandés (hydravions).<br>Radio controlled model flying (seaplanes). |
| 8092 | aéromodélisme VITTERSBOURG (57) | 1300ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°57'05"N , 006°54'37"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>LUN-VEN hors JF : plafond limité à 150 ft ASFC.<br>Radio controlled model flying.<br>MON-FRI except public HOL : upper limit 150 ft ASFC. |
| 8093-1 | aéromodélisme VAUDONCOURT 1 (88) | 1700ft AMSL<br>500ft ASFC | MON-SAT : 1300-SS (SUM : -1 HR).<br>SUN and public HOL : 0900-SS (SUM : -1 HR). |
| 48°13'30"N , 005°49'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8093-2 | aéromodélisme VAUDONCOURT 2 (88) | 1600ft AMSL<br>500ft ASFC | MON-SAT : 1300-SS (SUM : -1 HR).<br>SUN and public HOL : 0900-SS (SUM : -1 HR). |
| 48°12'45"N , 005°47'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8094 | aéromodélisme CHANGE (71) | 2000ft AMSL<br>500ft ASFC | SAT, SUN, HOL : 1300-1800 (SUM : -1 HR.)<br>Daylight only. |
| 46°55'47"N , 004°36'57"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope fight). |
| 8095 | aéromodélisme ROLAMPONT CHARMOILLES (52) | 1900ft AMSL<br>500ft ASFC | 0900-SS (SUM : -1 HR). |
| 47°56'16"N , 005°21'31"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope fight). |
| 8096 | aéromodélisme MONTREUX-CHATEAU (90) | 2400ft AMSL<br>1200ft ASFC | MON-FRI : 0730-1830.<br>SAT : 0800-1800.<br>SUN and public HOL : 0900-1100, 1300-1700 (SUM : -1 HR).<br>Daylight only. |
| 47°37'01"N , 006°59'13"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8097 | aéromodélisme BUSSANG - Pentes du Drumont (88) | 4900ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°54'04"N , 006°55'02"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8098 | aéromodélisme ROSIERES AUX SALINES (54) | 2300ft AMSL<br>1600ft ASFC | SR-SS |
| 48°34'52"N , 006°20'46"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8100 | aéromodélisme WILLER (68) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°34'28"N , 007°20'48"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8101 | aéromodélisme UNGERSHEIM (68) | 500ft ASFC | MON-FRI : 1500-SS<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS<br>(SUM - 1 HR) |
| | 47°53'25"N , 007°18'08"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Rehaussement du plafond jusqu'à 1800 ft AMSL (1000 ft ASFC) annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>Upper limit elevation up to 1800ft AMSL (1000ft ASFC) announced by NOTAM. |
| 8102 | aéromodélisme DROUVILLE (54) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 48°40'33"N , 006°25'46"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Rehaussement du plafond jusqu'a 2000 ft AMSL (1100 ft ASFC) annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>Upper limit elevation up to 2000ft AMSL (1100ft ASFC) announced by NOTAM. |
| 8103 | aéromodélisme FLOREMONT (88) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 48°22'31"N , 006°15'55"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Rehaussement du plafond jusqu'à 1900 ft AMSL (1000 ft ASFC) annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>Upper limit elevation up to 1900ft AMSL (1000ft ASFC) announced by NOTAM. |
| 8104 | aéromodélisme CHARQUEMONT (25) | 3700ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS. |
| | 47°12'12"N , 006°49'57"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8105 | aéromodélisme OBERBRUCK (68) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 47°48'15"N , 006°56'28"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8106 | aéromodélisme VIGNEULLES (54) | 500ft ASFC | 1100-1700 (during daylight hours only).<br>ETE/SUM : - 1 HR |
| | 48°34'17"N , 006°20'55"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8107 | aéromodélisme NEUVILLERS SUR FAVE (88) | 2700ft AMSL<br>1300ft ASFC | SR-SS |
| | 48°16'50"N , 007°01'31"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8108-1 | aéromodélisme CHAMPLITTE -1 (70) | 2700ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| | 47°38'35"N , 005°31'10"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8108-2 | aéromodélisme CHAMPLITTE-2 (70) | 2600ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| | 47°37'40"N , 005°30'27"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8109 | aéromodélisme BELMONT (52) | 2900ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| | 47°43'08"N , 005°32'53"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8110 | aéromodélisme FONDREMAND (70) | 2000ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0800-1800 (during daylight hours only)<br>ETE/SUM : - 1 HR |
| | 47°28'51"N , 006°00'43"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond limité à 500 ft ASFC lorsque la zone LF-R 45 S7 est active.<br>Radio controlled model flying.<br>Ceiling limited to 500 ft ASFC when LF-R 45 S7 area active. |
| 8111 | aéromodélisme CHAREZIER (39) | 500ft ASFC | Hors activation LF-R 45 C / Outside LF-R 45 C activation.<br>During daylight hours only.<br>1000-1800 (ETE/SUM : - 1 HR) |
| | 46°37'15"N , 005°43'51"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8113-1 | aéromodélisme CHAMPAGNEY 1 (70) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 47°42'11"N , 006°39'51"E | SFC | Vols radiocommandés (hydravions).<br>Radio controlled model flying (hydroplane) |
| 8113-2 | aéromodélisme CHAMPAGNEY 2 (70) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 47°41'05"N , 006°43'27"E | SFC | Vols radiocommandés (hydravions).<br>Radio controlled model flying (hydroplanes). |
| 8114 | aéromodélisme GEVREY CHAMBERTIN (21) | 1300ft AMSL<br>500ft ASFC | During daylight hours only.<br>ETE/SUM : 0700-SS<br>HIV/WIN : 0800-SS |
| | 47°13'22"N , 005°01'32"E | SFC | Vols radiocommandés (hydravions).<br>Radio controlled model flying (hydroplane). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8115 | aéromodélisme NOUSSEVILLER SAINT NABOR (57) | 2200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°08'18"N , 006°57'51"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8116 | aéromodélisme TALANGE (57) | 500ft ASFC | During daylight hours only.<br>0700-1700 (ETE/SUM : - 1 HR) |
| 49°14'18"N , 006°11'08"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8117 | aéromodélisme SAINT REMY (71) | 1200ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 46°45'50"N , 004°47'46"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8118 | aéromodélisme SEPPOIS LE BAS (68) | 1900ft AMSL<br>500ft ASFC | 0700-2000 (during daylight hours only)<br>ETE -1HR |
| 47°32'36"N , 007°11'00"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8119 | aéromodélisme MARCKOLSHEIM (67) | 1100ft AMSL<br>500ft ASFC | 0700-1900 (SUM -1) (during daylight hours only) |
| 48°09'09"N , 007°32'01"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8120 | aéromodélisme ALGRANGE (57) | 1800ft AMSL<br>500ft ASFC | 0800-1900 (during daylight hours only)<br>ETE -1HR |
| 49°21'44"N , 006°03'32"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8121 | aéromodélisme ASPACH MICHELBACH (68) | 1600ft AMSL<br>500ft ASFC | 0700-2000 (during daylight hours only)<br>ETE -1HR |
| 47°47'28"N , 007°08'14"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8122 | aéromodélisme AUBERCY (55) | 1000ft AMSL<br>450ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS. |
| 48°59'37"N , 005°02'14"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8123 | aéromodélisme CHARIEZ (70) | 1700ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 47°37'20"N , 006°05'23"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying as per protocol (slope flight). |
| 8124 | aéromodélisme COLOMBIER (70) | 1600ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 47°40'13"N , 006°15'13"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| 8126 | aéromodélisme HARAUCOURT (54) | 1300ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 48°40'31"N , 006°22'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8127 | aéromodélisme JUSSEY (70) | 1200ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 47°50'40"N , 005°54'35"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8128 | aéromodélisme MORBIER (39) lieu-dit Les Marais | 3600ft AMSL<br>500ft ASFC | WIN : 0900-1400<br>SUM : 0600-1800 |
| 46°33'34"N , 006°01'21"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8129 | aéromodélisme QUINCEY (70) | 1300ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 47°36'42"N , 006°11'43"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8130 | aéromodélisme SCHALKENDORF (67) | 1800ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°50'06"N , 007°33'30"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying as per protocol (slope flight). |
| 8131 | aéromodélisme VILLOTTE SUR AIRE (55) | 1300ft AMSL<br>350ft ASFC | SR-SS |
| 48°50'40"N , 005°20'00"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond limité à 170 ft ASFC : LUN-VEN sauf jours fériés.<br>Radio-controlled model flying.<br>Upper limit limited to 170 ft ASFC : MON-FRI except HOL. |
| 8132 | aéromodélisme CLAMECY (58) | 1300ft AMSL<br>500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : 1300-1700. Daytime only.<br>SUM : -1 HR. |
| 47°27'48"N , 003°28'28"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8133 | aéromodélisme MUNTZENHEIM (68) | 1000ft AMSL<br>400ft ASFC | SR-SS. |
| | 48°05'40"N , 007°29'16"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8134 | aéromodélisme PFAFFENHEIM (68) | 1800ft AMSL<br>1100ft ASFC | SR-SS. |
| | 47°59'35"N , 007°18'35"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8135 | aéromodélisme VILLERS-SAINT-BENOÎT (89) | 1200ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS. |
| | 47°46'24"N , 003°12'35"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond limité à 170 ft ASFC hors JF : LUN, MAR, MER, VEN : 0700-1630. JEU : 1200-1630.<br>ÉTÉ : -1 HR.<br>Radio controlled model flying.<br>Upper level limited to 170 ft ASFC outside public HOL : MON, TUE, WED, FRI : 0700-1630. THU : 1200-1630.<br>SUM : -1 HR. |
| 8136 | aéromodélisme CONTZ LES BAINS (57) | 1500ft AMSL<br>500ft ASFC | SUM 0700-1800 WIN 0800-SS+30<br>Outside LF-R45 N3 Luxembourg activation. |
| | 49°26'59"N , 006°21'18"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| 8137 | aéromodélisme POMMARD (21) | 1700ft AMSL<br>500ft ASFC | SAT SUN and HOL : SR-SS |
| | 47°01'14"N , 004°47'09"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8138 | aéromodélisme RANGUEVAUX (57) | 2100ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| | 49°18'24"N , 006°02'50"E | SFC | Vols radiocommandés<br>LUN-VEN HORS JF : plafond limité à 500ft ASFC (1600ft AMSL).<br>Radio controlled model flying<br>MON-FRI except HOL : upper level limited to 500ft ASFC (1600 ft AMSL). |
| 8139 | aéromodélisme PERONNE (71) | 1300ft AMSL<br>500ft ASFC | 0800-1800. Daytime only.<br>SUM : -1 HR. |
| | 46°25'59"N , 004°48'06"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8140 | aéromodélisme VIX (21) | 1200ft AMSL<br>200ft ASFC | WED, FRI, SAT, SUN : 0800-SS (SUM : - 1 HR). |
| | 47°54'23"N , 004°31'54"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Plafond limité à 150 ft ASFC pendant les HOR d'activation du SETBA AUBE.<br>Radio controlled model flying (slope flight).<br>Upper limit 150 ft ASFC during activation SKED of SETBA AUBE. |
| 8141 | aéromodélisme REININGUE (68) | 500ft ASFC | 0500-1700<br>Daylight only |
| | 47°46'09"N , 007°14'14"E | SFC | Vols radiocommandés d'hydravions selon convention avec le gestionnaire du plan d'eau.<br>Radio controlled seaplanes model flying as per convention with water body manager. |
| 8142 | aéromodélisme HADOL (88) | 2150ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| | 48°06'30"N , 006°30'09"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8190 | aéromodélisme SERMANGE (39) | 1900ft AMSL<br>1000ft ASFC | MON, TUE, THU and FRI: SUM: 1300-SS ; WIN: 1400-SS<br>WED: SUM: 1000-SS ; WIN: 1100-SS<br>SAT, SUN and public HOL: SR-SS. |
| | 47°11'07"N , 005°38'38"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>LUN-VEN sauf JF : plafond 750 ft ASFC<br>SAM, DIM et JF : plafond 1000 ft ASFC.<br>SAM, DIM et JF hors activité LF-R 45 S7 JURA : Rehaussement du plafond jusqu'à 2000 ft ASFC (2900 ft AMSL) annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>MON-FRI except public HOL : upper limit 750ft ASFC<br>SAT, SUN and public HOL : upper limit 1000ft ASFC.<br>SAT, SUN and public HOL outside LF-R 45 S7 activity: upper limit elevation up to 2000ft ASFC (2900ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8200 | aéromodélisme FOLSCHVILLER (57) | 500ft ASFC | ETE/SUM : 0700-SS<br>HIV/WIN : 0800-SS |
| | 49°04'35"N , 006°39'51"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8201 | aéromodélisme OGNES (02) | 1500ft AMSL<br>1250ft ASFC | SR-SS |
| | 49°36'05"N , 003°12'05"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8203 | aéromodélisme CHAULNES (80) | 500ft ASFC | WED, SAT, SUN and public HOL : SUM : 0600-1700, WIN : 0900-1700 |
| 49°48'42"N , 002°46'42"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8204 | aéromodélisme ROUVROY (02) | 1700ft AMSL<br>1350ft ASFC | SR-SS |
| 49°51'07"N , 003°20'09"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8205 | aéromodélisme PLAILLY (60) | 500ft ASFC | 0930-1830 (SUM: - 1 HR) |
| 49°06'09"N , 002°35'53"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying |
| 8206 | aéromodélisme ETAIN ROUVRES AERODROME (LFGJ) | 500ft ASFC | FRI : SUM :1000-SS, WIN : 1100-SS<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| 49°13'44"N , 005°40'33"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8207 | aéromodélisme MELUN VILLAROCHE AERODROME (LFPM) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 48°37'00"N , 002°40'50"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond : 500 ft ASFC. Extension possible à 1000 ft ASFC (1300 ft AMSL) selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Upper limit : 500ft ASFC. Possible elevation up to 1000ft ASFC (1300ft AMSL) as per protocol. |
| 8208 | aéromodélisme TILLOY LES MOFFLAINES (62) | 500ft ASFC | 01 FEB - 30 NOV : 0930-1700 (SUM - 1HR).<br>De jour uniquement.<br>Daylight only. |
| 50°16'28"N , 002°48'24"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8209 | aéromodélisme HAMELINCOURT (62) | 500ft ASFC | 1330-1700 (SUM: - 1HR) |
| 50°10'42"N , 002°47'31"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8210 | aéromodélisme ALBE AERODROME (PRIVATE) | 2700ft AMSL<br>1500ft ASFC | SUM:<br>TUE: 1400-SS<br>SAT, SUN and public HOL: 1100-SS<br>WIN:<br>TUE: 1500-SS<br>SAT, SUN and public HOL: 1200-SS. |
| 48°20'57"N , 007°19'48"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8211 | aéromodélisme SAINT-MARTIN DU TERTRE (89) | 2100ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°11'59"N , 003°13'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8213 | aéromodélisme FLEURY LA VALLEE (89) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SUM: 0600-SS<br>WIN: SR-SS. |
| 47°51'15"N , 003°26'05"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8214 | aéromodélisme GIVET (08) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 50°08'36"N , 004°50'50"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8215 | aéromodélisme NEUVY SUR LOIRE | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°32'10"N , 002°53'08"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8216 | aéromodélisme GRAND (88) | 2900ft AMSL<br>1500ft ASFC | 0800-1900 (SUM-1HR)<br>Daylight only |
| 48°23'00"N , 005°28'00"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8217 | aéromodélisme CHAMPFLEURY (51) | 1100ft AMSL<br>650ft ASFC | WED, SAT, SUN, public and school HOL : SR-SS. |
| 49°11'04"N , 004°01'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8218 | aéromodélisme LE CREUSOT BASE ULM (71) | 500ft ASFC | EVEN DAY :<br>- SUM : SR-1000<br>- WIN : SR-1100<br>ODD DAY :<br>- SUM : 1000-SS<br>- WIN : 1100-SS |
| 46°48'57"N , 004°24'15"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8219 | aéromodélisme LUZY | 500ft ASFC | WED-SAT<br>SUM: 0700-1600<br>WIN: 0800-SS. |
| 46°46'43"N , 003°59'06"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8220 | aéromodélisme LEPUIX-GY (90) | 5000ft AMSL<br>600ft ASFC | SR-SS |
| 47°49'23"N , 006°50'33"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8221 | aéromodélisme AIRE (08) | 450ft ASFC | WED, SAT, SUN, public and school HOL: SR-SS. |
| 49°28'29"N , 004°09'36"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8222 | aéromodélisme PONTFAVERGER (51) | 450ft ASFC | WED, SAT, SUN, public and school HOL: SR-SS. |
| 49°16'55"N , 004°17'57"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8223 | aéromodélisme BERRU (51) | 450ft ASFC | SR-SS |
| 49°17'14"N , 004°09'51"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8224 | aéromodélisme AUTUN BELLEVUE AERODROME (LFQF) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°58'14"N , 004°15'56"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8225 | aéromodélisme AVALLON (89) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°29'20"N , 003°53'27"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8226 | aéromodélisme TROYES BARBEREY AERODROME (LFQB) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°19'16"N , 004°00'18"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8227 | aéromodélisme VILLERUPT AERODROME (LFAW) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°24'41"N , 005°53'14"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8228 | aéromodélisme SEDAN DOUZY AERODROME (LFSJ) | 500ft ASFC | HJ |
| 49°39'40"N , 005°02'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.Rehaussement du plafond à 600 ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol. Upper limit raised up to 600ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8229 | aéromodélisme MAIZIERES LA GRANDE PAROISSE (10) | 1800ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR - SS |
| 48°29'37"N , 003°45'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8230 | aéromodélisme THIONVILLE GARCHE | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°24'03"N , 006°11'26"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8231 | aéromodélisme PONT SUR YONNE AERODROME (LFGO) | 300ft ASFC | During daylight hours only.<br>SUM : 0600-2000<br>WIN : 0700-SS |
| 48°17'29"N , 003°14'27"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8232 | aéromodélisme NEVERS FOURCHAMBAULT AERODROME (LFQG) | 500ft ASFC | SUM: 0600-SS<br>WIN : 0700-SS |
| 46°59'52"N , 003°06'50"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.Rehaussement du plafond jusqu'à 1200 ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol. Upper limit raised up to 1200ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8233 | aéromodélisme MONTCEAU LES MINES POUILLOUX AERODROME (LFGM) | 500ft ASFC | During daylight hours only.<br>SUM : 0600-1900<br>WIN : 0900-1600 |
| 46°36'09"N , 004°20'03"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8234 | aéromodélisme LONGUYON VILLETTE AERODROME (LFGS) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 49°28'52"N , 005°34'45"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8235 | aéromodélisme JOIGNY AERODROME (LFGK) | 1750ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| 47°58'52"N , 003°22'09"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.Rehaussement du plafond jusqu'à 1300 ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol. Upper limit raised up to 1300ft ASFC announced by NOTAM. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8236 | aéromodélisme EPERNAY PLIVOT AERODROME (LFSW) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°00'36"N , 004°05'23"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8237 | aéromodélisme CHAUMONT SEMOUTIERS AERODROME (LFJA) | 2300ft AMSL<br>1300ft ASFC | SR-SS, outside CHAUMONT LF-R 5 A and C activity. |
| 48°05'13"N , 005°03'05"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond limité à 1000 ft ASFC.<br>Rehaussement du plafond jusqu'à 1300 ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Upper limit limited to 1000 ft ASFC.<br>Upper limit raised up to 1300 ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8238 | aéromodélisme CHATILLON SUR SEINE AERODROME (LFQH) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 47°50'47"N , 004°34'37"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8239 | aéromodélisme CHARLEVILLE MEZIERES AERODROME (LFQV) | 1200ft AMSL<br>660ft ASFC | SUM : 0700-SS<br>WIN : 0800-SS |
| 49°46'44"N , 004°38'39"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8240 | aéromodélisme VILLEMAURY (28) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°03'57"N , 001°23'57"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8241 | aéromodélisme CHALONS ECURY SUR COOLE AERODROME (LFQK) | 450ft ASFC | SR-SS |
| 48°53'20"N , 004°21'56"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8242 | aéromodélisme VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC AERODROME (LFSK) | 1200ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 48°42'13"N , 004°41'26"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8244 | aéromodélisme MENILLES (27) | 1450ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°02'52"N , 001°22'31"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>CTR EVREUX active : plafond 350 ft ASFC<br>Extension possible selon protocole.<br>Radio controlled model flying.<br>EVREUX CTR active: upper level 350 ft ASFC<br>Possible upper level according to protocol. |
| 8245 | aéromodélisme PERONNE (80) | 300ft ASFC | SR-SS |
| 49°52'23"N , 003°00'49"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8246 | aéromodélisme FONTENAY (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°33'59"N , 000°11'15"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8247 | aéromodélisme ETREPAGNY AERODROME (LFFY) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°18'12"N , 001°38'08"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8248 | aéromodélisme BERNAY (27) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°06'20"N , 000°33'39"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8249 | aéromodélisme SAINT PIERRE-ES-CHAMPS (60) | 2650ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 49°25'22"N , 001°43'09"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8250 | aéromodélisme ETAMPES (91) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°25'52"N , 002°07'33"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8251 | aéromodélisme EVREUX FAUVILLE AERODROME (LFOE) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°01'29"N , 001°13'06"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8252 | aéromodélisme LILLE MARCQ EN BAROEUL AERODROME (LFQO) | 970ft AMSL<br>900ft ASFC | 0800-1930 (SUM : -1 HR).<br>Daytime only. |
| 50°41'27"N , 003°04'13"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8253 | aéromodélisme MERVILLE CALONNE AERODROME (LFQT) | 350ft ASFC | HJ |
| 50°37'20"N , 002°39'42"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension à 660 ft ASFC (750 ft AMSL) annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Elevation up to 660 ft ASFC (750 ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8256 | aéromodélisme BOISSY SOUS SAINT-YON (91) | 1400ft AMSL<br>1100ft ASFC | HJ |
| 48°32'38"N , 002°13'26"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8257 | aéromodélisme VAYRE SUR ESSONNE (91) | 1400ft AMSL<br>1200ft ASFC | 0900-SS (SUM : - 1 HR) |
| 48°26'04"N , 002°20'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8259 | aéromodélisme AVERNES (95) | 500ft ASFC | HJ |
| 49°05'59"N , 001°53'04"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension à 1000 ft ASFC annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Elevation up to 1000ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8260 | aéromodélisme DELME (57) | 2100ft AMSL<br>800ft ASFC | SUM: 1000-SS<br>WIN: 1100-SS. |
| 48°54'40"N , 006°21'30"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8261 | aéromodélisme CHATEAU D'OLONNE (85) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0900-1900 daylight hours only.<br>SUM: - 1 HR |
| 46°30'14"N , 001°41'04"W | | SFC | Avion (voltige), planeur (treuillage, remorquage), hélicoptère, compétition.<br>Plane (aerobatics), gliders (winch launch,towing), helicopters, competition. |
| 8262 | aéromodélisme FLAVACOURT (60) | 1450ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| 49°20'59"N , 001°48'28"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8263 | aéromodélisme BLERIOT-PLAGE (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°57'07"N , 001°48'17"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond : extension possible à 750ft ASFC (750ft AMSL) annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Possible elevation up to 750ft ASFC (750ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8265 | aéromodélisme VIERZON (18) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°14'02"N , 002°07'18"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8266 | aéromodélisme ILLIERS-COMBRAY (28) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°16'58"N , 001°15'12"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8267 | aéromodélisme BOUGLAINVAL (28) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°34'13"N , 001°29'43"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8268 | aéromodélisme CHARPONT (28) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°40'31"N , 001°25'53"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8270 | aéromodélisme TENTELING (57) | 2200ft AMSL<br>950ft ASFC | LUN-SAM/MON-SAT : HIV/WIN 1000-SS, ETE/SUM 0900-SS.<br>DIM et JF/SUN and HOL : HIV/WIN 1400-SS, ETE/SUM 1300-SS.<br>Vols de nuit : uniquement SAM, DIM et JF du 01/06 au 30/09 : SS-2359.<br>Night flights : only SAT, SUN and HOL from the 1st JUN to 30th SEP : SS-2359. |
| 49°07'33"N , 006°57'05"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Vols de nuit : plafond limité à 150 ft ASFC et aéronefs équipés de dispositifs d'éclairage.<br>Radio controlled model flying.<br>Night flights : ceiling limited to 150 ft and aircraft equipped with lighting devices. |
| 8271 | aéromodélisme CLION SUR INDRE (36) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°56'49"N , 001°11'08"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying |
| 8272 | aéromodélisme VINEUIL (41) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°37'12"N , 001°28'10"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying |
| 8273 | aéromodélisme BAROMESNIL (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°58'52"N , 001°24'27"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8274 | aéromodélisme SANDILLON (45) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°49'18"N , 002°03'23"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8276 aéromodélisme CHATILLON-SUR-CHER (41) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°18'19"N , 001°28'21"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8277 aéromodélisme COUR-CHEVERNY (41) | 800ft ASFC | SR-SS |
| 47°31'14"N , 001°28'09"E | SFC | Vols radiocommandés (avions, motoplaneurs électriques, planeurs).<br>Radio controlled model flying ( planes, electric motorgliders, gliders). |
| 8278 aéromodélisme VAL DE REUIL (27) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°17'36"N , 001°12'48"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8279 aéromodélisme CRIQUEBEUF (76) | 500ft ASFC | Every day 0700-1900 |
| 49°17'16"N , 001°05'02"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8280 aéromodélisme PONT SAINT VINCENT (54) | 450ft ASFC | SUM : SR-SS<br>WIN : 0900-SS. |
| 48°36'10"N , 006°03'20"E | SFC | Vols libres et radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 8281 aéromodélisme BLAINVILLE-CREVON (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°31'19"N , 001°17'57"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8282 aéromodélisme BLOIS LE BREUIL AERODROME (LFOQ) | 300ft ASFC | SR-SS |
| 47°40'07"N , 001°12'36"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension à 600 ft ASFC annoncée par NOTAM pour manifestation ou compétition.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Elevation up to 600 ft ASFC announced by NOTAM for event or competition. |
| 8283 aéromodélisme ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL AERODROME (LFOZ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°54'24"N , 002°09'59"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8284 aéromodélisme VALENCIENNES DENAIN AERODROME (LFAV) | 750ft ASFC | SR-SS |
| 50°19'41"N , 003°28'18"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Extension à 1000 ft ASFC annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Elevation up to 1000ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8285 aéromodélisme VILLE ST JACQUES (77) | 1800ft AMSL<br>1400ft ASFC | SR-SS |
| 48°20'02"N , 002°52'27"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8286 aéromodélisme TREMBLAY SUR MAULDRE (78) | 1000ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 48°47'10"N , 001°52'01"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Extension possible à 1100 ft ASFC/1400 ft AMSL par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>Possible elevation up to 1100ft ASFC/1400ft AMSL announced by NOTAM. |
| 8287 aéromodélisme MAUBEUGE ELESMES AERODROME (LFQJ) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 50°18'44"N , 004°02'29"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension possible à 900ft ASFC (1350ft AMSL) par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Possible elevation up to 900ft ASFC (1350ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8288 aéromodélisme SENLIS LE SEC (80) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 50°01'59"N , 002°33'43"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8289 aéromodélisme BEUGIN (62) | 600ft ASFC | SR-SS |
| 50°26'39"N , 002°30'20"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Extension possible à 1000 ft ASFC (1400 ft AMSL) annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>Possible elevation up to 1000ft ASFC (1400ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8290 aéromodélisme MONT SUR MEURTHE (54) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°32'35"N , 006°26'31"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8291 aéromodélisme CAMBRAI NIERGNIES AERODROME (LFYG) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°08'30"N , 003°14'59"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8292 aéromodélisme CHARCE ST ELLIER (49) | 1115ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0800-1800 during daylight hours only. SUM : - 1HR. |
| 47°21'39"N , 000°25'19"W | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8293 | aéromodélisme LA FERTE BERNARD (72) | 1050ft AMSL<br>600ft ASFC | SR-SS |
| | 48°11'12"N , 000°37'06"E | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Hangglíding and radio controlled model flying. |
| 8294 | aéromodélisme LA FERTE GAUCHER AERODROME (LFFG) | 550ft ASFC | SR-SS |
| | 48°45'30"N , 003°16'25"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8295 | aéromodélisme LENS BENIFONTAINE AERODROME (LFQL) | 400ft ASFC | SR-SS |
| | 50°27'55"N , 002°48'59"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8296 | aéromodélisme MERY SUR MARNE (77) | 1400ft AMSL<br>1200ft ASFC | SR-SS |
| | 48°57'45"N , 003°11'21"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8297 | aéromodélisme PERRAY EN YVELINES (78) | 1500ft AMSL<br>900ft ASFC | SR-SS |
| | 48°42'25"N , 001°50'24"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8298 | aéromodélisme SOLRE LE CHATEAU (59) | 1950ft AMSL<br>1250ft ASFC | SR-SS |
| | 50°11'00"N , 004°05'46"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8299 | aéromodélisme CALAIS MARCK AERODROME (LFAC) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 50°57'52"N , 001°57'01"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension à 1000 ft ASFC par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Elevation up to 1000ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8300 | aéromodélisme OTHIS (77) | 600ft ASFC | SR-SS |
| | 49°04'29"N , 002°41'35"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8301 | aéromodélisme Ballan Miré (37) | 800ft AMSL<br>500ft ASFC | 0800-1800 (SUM -1HR) |
| | 47°18'30"N , 000°34'35"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8302 | aéromodélisme Beaumont-sur-Dême (72) | 1000ft AMSL<br>650ft ASFC | SR-SS |
| | 47°42'16"N , 000°34'03"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8303 | aéromodélisme Boissy-le-Sec (91) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ, 0600-1900 (SUM), 0800-1600 (WIN) and outside LF-D226A activity hours. |
| | 48°30'11"N , 002°04'22"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8304 | aéromodélisme BOURGES AERODROME (LFLD) | 860ft AMSL<br>330ft ASFC | SR-SS |
| | 47°03'26"N , 002°22'26"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8305 | aéromodélisme Brou (28) | 1100ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| | 48°13'57"N , 001°10'50"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8306 | aéromodélisme Chabris (36) | 1200ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| | 47°14'51"N , 001°43'43"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8307 | aéromodélisme Chartres-Bercheres Saint-Germain (28) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| | 48°31'57"N , 001°20'25"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8308 | aéromodélisme CHOLET LE PONTREAU AERODROME (LFOU) | 1250ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| | 47°04'50"N , 000°52'28"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8309 | aéromodélisme Cléder (29) | 700ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| | 48°38'53"N , 004°08'26"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8310 | aéromodélisme BLIESBRUCK (57) | 1800ft AMSL<br>750ft ASFC | SUM: 1400-SS<br>WIN: 1500-SS. |
| 49°06'40"N , 007°11'29"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8311 | aéromodélisme Douy-la-Ramée (77) | 1500ft AMSL<br>1100ft ASFC | SR-SS |
| 49°03'11"N , 002°54'23"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8312 | aéromodélisme ENGHIEN MOISSELLES AERODROME (LFFE) | 530ft AMSL<br>230ft ASFC | SR-SS |
| 49°02'32"N , 002°21'13"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8313 | aéromodélisme Fontenay-le-Pesnel (14) | 770ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 49°10'20"N , 000°36'06"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8314-1 | aéromodélisme FOUESNANT 1 (29) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°51'32"N , 004°00'26"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8314-2 | aéromodélisme FOUESNANT 2 (29) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 47°51'30"N , 004°03'53"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| 8315 | aéromodélisme Gétigné (44) | 1000ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 47°05'26"N , 001°13'35"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8316 | aéromodélisme LA CHAPELLE BLANCHE (37) | 1700ft AMSL<br>1300ft ASFC | SR-SS |
| 47°05'20"N , 000°48'24"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Activité limitée à 500 ft ASFC en semaine.<br>Radio controlled model flying.<br>Activity limited to 500ft ASFC on weekdays. |
| 8317 | aéromodélisme LE BLANC AERODROME (LFEL) | 1050ft AMSL<br>660ft ASFC | SR-SS |
| 46°37'00"N , 001°05'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8318 | aéromodélisme Mereau (18) | 1450ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°09'32"N , 002°04'22"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8319 | aéromodélisme MONTAIGU SAINT GEORGES AERODROME (LFFW) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 46°55'43"N , 001°19'50"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8320 | aéromodélisme Moulin-sous-Touvent (60) | 1800ft AMSL<br>1325ft ASFC | SR-SS |
| 49°29'28"N , 003°02'51"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8321 | aéromodélisme Pithiviers-Dadonville (45) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°09'01"N , 002°16'02"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8322 | aéromodélisme Saunay Château-Renault (37) | 1450ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°37'32"N , 000°56'41"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8323-1 | aéromodélisme SEMBLANCAY 1 (37) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°28'48"N , 000°33'13"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8323-2 | aéromodélisme SEMBLANCAY 2 (37) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°29'08"N , 000°32'09"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8325 | aéromodélisme Tracy sur Mer (14) | 900ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 49°20'41"N , 000°38'21"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8326 | aéromodélisme SAINT INGLEVERT LES DEUX CAPS AERODROME (LFIS) | 700ft AMSL<br>260ft ASFC | SR-SS |
| 50°52'50"N , 001°43'52"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8327 | aéromodélisme ANNOEULLIN (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°31'53"N , 002°54'21"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8328 | aéromodélisme BERLAIMONT (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°11'38"N , 003°47'50"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8329 | aéromodélisme ESCALLES (62) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 50°55'27"N , 001°42'33"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8330 | aéromodélisme LONGPONT-SUR-ORGE (91) | 630ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 48°38'54"N , 002°17'46"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8331 | aéromodélisme SIMENCOURT (62) | 500ft ASFC | 0900 (SUM - 1HR) - SS |
| 50°15'33"N , 002°39'18"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8332 | aéromodélisme WAVRIN (59) | 590ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 50°34'15"N , 002°55'06"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8333 | aéromodélisme ABBEVILLE AERODROME (LFOI) | 880ft AMSL<br>657ft ASFC | 0800-SS (SUM - 1HR) |
| 50°08'04"N , 001°50'37"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8334 | aéromodélisme ARRAS ROCLINCOURT AERODROME (LFQD) | 1350ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 50°19'26"N , 002°48'17"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8335 | aéromodélisme CORMEILLES EN PARISIS (95) | 920ft AMSL<br>600ft ASFC | 0900-1800 (SUM - 1HR) |
| 48°58'12"N , 002°12'52"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8336 | aéromodélisme ESMANS (77) | 1450ft AMSL<br>1100ft ASFC | SR-SS |
| 48°19'49"N , 002°57'29"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8337 | aéromodélisme SAINT CYR SOUS DOURDAN (91) | 1425ft AMSL<br>900ft ASFC | SR-SS |
| 48°33'02"N , 002°03'02"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8338 | aéromodélisme VEULES LES ROSES (76) | 860ft AMSL<br>660ft ASFC | SR-SS |
| 49°51'04"N , 000°46'33"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8339 | aéromodélisme SAINT QUENTIN LA MOTTE CROIX AU BAILLY (80) | 1600ft AMSL<br>1200ft ASFC | SR-SS |
| 50°04'21"N , 001°28'21"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8340 | aéromodélisme LODS-2 (25) | 3600ft AMSL<br>1000ft ASFC | SUM: 0800-SS<br>WIN: 0900-SS. |
| 47°01'54"N , 006°14'30"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8341 | aéromodélisme TENNIE (72) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°06'17"N , 000°04'53"W | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8342 | aéromodélisme MOUSSY LE NEUF (77) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°04'37"N , 002°35'26"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8343 | aéromodélisme SANGATTE (62) | 800ft AMSL<br>330ft ASFC | SR-SS |
| 50°55'53"N , 001°44'35"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8344 | aéromodélisme CHAMBRY (02) | 1250ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°36'03"N , 003°41'34"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8345 | aéromodélisme ALPRECH LE PORTEL (62) | 300ft ASFC | SR-SS |
| 50°41'37"N , 001°34'08"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8346 | aéromodélisme AUBERMESNIL-BEAUMAIS (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°50'57"N , 001°06'41"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| 8347 | aéromodélisme BERCK SUR MER AERODROME (LFAM) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 50°25'13"N , 001°35'33"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8348 | aéromodélisme VILLERUPT MICHEVILLE (54) | 1800ft AMSL<br>500ft ASFC | 0800-SS<br>SUM-1HR |
| 49°29'00"N , 005°55'30"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8349 | aéromodélisme PANTIN (93) | 100ft ASFC | SR-SS |
| 48°53'14"N , 002°24'57"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8350 | aéromodélisme LUXEUIL | 350ft ASFC | SR-SS |
| 47°48'30"N , 006°21'25"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8351 | aéromodélisme CRESPIERES (78) | 1200ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 48°52'44"N , 001°53'57"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8352 | aéromodélisme CROISETTE (62) | 1100ft AMSL<br>660ft ASFC | SR-SS |
| 50°21'52"N , 002°15'27"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8353 | aéromodélisme DOURDAN (91) | 1350ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°32'30"N , 002°00'31"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8354 | aéromodélisme DUNKERQUE LES MOERES AERODROME (LFAK) | 500ft ASFC | 0700-SS (SUM: -1HR) |
| 51°02'31"N , 002°32'57"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension possible à 800 ft AMSL annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Possible elevation up to 800ft AMSL annonuced by NOTAM. |
| 8355 | aéromodélisme FALAISE (08) | 800ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 49°22'56"N , 004°43'03"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>radio controlled model flying. |
| 8356 | aéromodélisme FLETRE (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°46'42"N , 002°38'48"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8357 | aéromodélisme GRISY-SUISNES (77) | 1100ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 48°41'47"N , 002°39'49"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8358 | aéromodélisme INGRE (45) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°54'50"N , 001°46'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8359 | aéromodélisme LES MUREAUX AERODROME (LFXU) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°59'49"N , 001°56'42"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8360 | aéromodélisme LEUDEVILLE (91) | 1550ft AMSL<br>1300ft ASFC | SR-SS |
| 48°34'52"N , 002°20'16"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8361 | aéromodélisme MONTARGIS VIMORY AERODROME (LFEM) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°57'40"N , 002°41'24"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8362 | aéromodélisme PUXIEUX (54) | 1650ft AMSL<br>800ft ASFC | 0700-1730 (SUM : -1HR).<br>Daylight only. |
| 49°04'15"N , 005°53'43"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8363 | aéromodélisme CORBEIL-ESSONNES (91) | 100ft ASFC | SR-SS |
| 48°36'02"N , 002°27'18"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8364 | aéromodélisme MALESHERBES (45) | 1350ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°14'57"N , 002°27'48"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8365 | aéromodélisme MANERBE (14) | 1050ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°11'09"N , 000°08'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8366 | aéromodélisme MESSY (77) | 1000ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 48°58'18"N , 002°43'53"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8367 | aéromodélisme MONCHY LE PREUX (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°16'32"N , 002°52'42"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8368 | aéromodélisme SAINT LOUP DES CHAUMES (18) | 500ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS |
| 46°49'10"N , 002°24'14"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8369 | aéromodélisme DOUE (77) | 300ft ASFC | SR-SS |
| 48°52'13"N , 003°09'59"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8370 | aéromodélisme MERTZWILLER (67) | 2000ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 48°52'29"N , 007°41'08"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8371 | aéromodélisme SACHE (37) | 1250ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°14'37"N , 000°30'20"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Hors activation LF-R 302 VAL DE VIENNE Ouest.<br>Radio controlled model flying.<br>Except when LF-R 302 VAL DE VIENNE Ouest is active. |
| 8372 | aéromodélisme LUZARCHES (95) | 100ft ASFC | SR-SS |
| 49°06'31"N , 002°24'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8374 | aéromodélisme SAINT OMER WIZERNES AERODROME (LFQN) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°43'35"N , 002°13'43"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8375 | aéromodélisme CHANTEMERLE (51) | 1050ft AMSL<br>500ft ASFC | 0900-1700 (SUM : -1 HR).<br>Daylight only. |
| 48°36'06"N , 003°39'35"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model light. |
| 8376 | aéromodélisme CAIRON (14) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 49°14'45"N , 000°25'22"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8377 | aéromodélisme CHEVRIERES (60) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 49°21'52"N , 002°40'31"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8378 | aéromodélisme BRIARE CHATILLON AERODROME (LFEI) | 330ft ASFC | SR-SS. |
| 47°37'08"N , 002°47'06"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8379 | aéromodélisme MONTLEVICQ (36) | 1760ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 46°35'30"N , 002°03'50"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Hors activation LF-R 145 B.<br>Radio controlled model flying.<br>Except when LF-R 145 B is active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8380 | aéromodélisme DIEMERINGEN (57) | 1800ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°56'04"N , 007°10'26"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond 500 ft ASFC :<br>- LUN, MAR, MER, JEU sauf JF : SR-SS<br>- VEN sauf JF : ETE : SR-1100, ETE -1HR<br>Plafond 1000 ft ASFC :<br>- VEN : ETE : 1100-SS, SUM -1HR<br>- SAM, DIM et JF : SR-SS<br>Radio controlled model flying.<br>Upper limit 500 ft ASFC :<br>- MON, TUE, WED, THU except public HOL: SR-SS<br>- FRI except public HOL: SUM: SR-1100, SUM - 1HR<br>Upper limit 1000 ft ASFC :<br>- FRI: SUM: 1100-SS, SUM - 1HR<br>SAT, SUN and public HOL: SR-SS |
| 8381 | aéromodélisme SENLIS (60) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°11'28"N , 002°35'24"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8383 | aéromodélisme OUISTREHAM (14) | 850ft AMSL<br>800ft ASFC | 0800-1700 (SUM - 1HR) |
| 49°16'29"N , 000°14'43"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8384 | aéromodélisme VITRY EN ARTOIS (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°20'46"N , 002°58'46"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension du plafond à 800 ft ASFC (975 ft AMSL) annoncée par NOTAM.<br>Radio controllled model flying according to protocol.<br>Upper limit raised up to 800 ft ASFC (975 ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8385 | aéromodélisme SAINT PAUL (61) | 2400ft AMSL<br>1500ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS<br>WED : 1000-SS (SUM -1HR) |
| 48°44'42"N , 000°38'57"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| 8386 | aéromodélisme NORTKERQUE (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°51'54"N , 002°03'30"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8387 | aéromodélisme SAINT VIGOR D'YMONVILLE (76) | 1050ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0800-2000 (SUM -1HR) HJ uniquement/Daytime only |
| 49°28'31"N , 000°21'41"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8388 | aéromodélisme SAINT ANDRE DE L'EURE AERODROME (LFFD) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°53'13"N , 001°16'33"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8389 | aéromodélisme SAUMUR SAINT FLORENT AERODROME (LFOD) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | MAY-OCT : SR-SS |
| 47°15'24"N , 000°06'49"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Information des usagers : A/A SAUMUR.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Users information : SAUMUR A/A. |
| 8390 | aéromodélisme LE MANS ARNAGE AERODROME (LFRM) | 800ft AMSL<br>600ft ASFC | SR-SS |
| 47°56'39"N , 000°12'19"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Information des usagers : LE MANS INFO.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Users information : LE MANS INFO. |
| 8391 | aéromodélisme BOURBOURG (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°55'07"N , 002°11'34"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Extension possible à 1000 ft ASFC (1000 ft AMSL) annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying.<br>Possible elevation up to 1000ft ASFC (1000ft AMSL) announced by NOTAM. |
| 8392 | aéromodélisme CANAPPEVILLE (27) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°09'58"N , 001°05'14"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8393 | aéromodélisme CONCHES-EN-OUCHE (27) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°56'10"N , 000°57'06"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8394 | aéromodélisme GAZERAN (78) | 1650ft AMSL<br>1100ft ASFC | SR-SS |
| 48°36'39"N , 001°47'22"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8395 | aéromodélisme LE COUDRAY-MONTCEAUX (91) | 1400ft AMSL<br>1100ft ASFC | SR-SS |
| 48°33'36"N , 002°27'34"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond 500 ft ASFC pouvant être occasionnellement relevé à 1100 ft ASFC selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Upper limit 500ft ASFC occasionnaly raised up to 1100ft ASFC as per protocol. |
| 8396 | aéromodélisme LIVERDY-EN-BRIE (77) | 1650ft AMSL<br>1300ft ASFC | SR-SS |
| 48°41'24"N , 002°47'12"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8397 | aéromodélisme NORRENT-FONTES (62) | 1000ft AMSL<br>850ft ASFC | SR-SS |
| 50°35'00"N , 002°23'35"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8398 | aéromodélisme ALENCON VALFRAMBERT AERODROME (LFOF) | 1300ft AMSL<br>800ft ASFC | 0830-1930 daylight hours only (SUM: -1HR) |
| 48°26'48"N , 000°06'30"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8399 | aéromodélisme FALAISE MONTS D'ERAINES AERODROME (LFAS) | 1600ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0800-2200 daylight hours only (SUM: -1HR) |
| 48°55'37"N , 000°08'41"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8400 | aéromodélisme LA FLECHE THOREE LES PINS AERODROME (LFAL) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°41'34"N , 000°00'07"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8401 | aéromodélisme L'AIGLE SAINT MICHEL AERODROME (LFOL) | 500ft ASFC | 0700-2000 daylight hours only (SUM: -1HR) |
| 48°45'32"N , 000°39'28"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8402 | aéromodélisme MORTAGNE AU PERCHE AERODROME (LFAX) | 1700ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 48°32'23"N , 000°32'03"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8403 | aéromodélisme AIGLEVILLE (27) | 500ft ASFC | MON-SAT: 0800-1800. SUN and public HOL: 0900-1700.<br>(SUM: -1HR). Daylight hours only. |
| 49°00'12"N , 001°24'20"E | | SFC | Plafond : 300 ft ASFC when LF-D227A BREUILPONT active<br>Vols radiocommandés selon protocole<br>Upper limit: 300 ft ASFC when LF-D227A BREUILPONT active<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8404 | aéromodélisme AUFFAY (76) | 500ft ASFC | 0900-SS (SUM: -1HR) |
| 49°42'49"N , 001°06'22"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8405 | aéromodélisme BERTHEN (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°46'26"N , 002°40'48"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8406 | aéromodélisme GLOS (14) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°07'02"N , 000°15'13"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8407 | aéromodélisme RINXENT (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°48'58"N , 001°43'55"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8408 | aéromodélisme WARHEM (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°59'44"N , 002°31'03"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8409 | aéromodélisme CHANNAY SUR LATHAN (37) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°27'38"N , 000°14'10"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8410 | aéromodélisme HOMMES (37) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°25'06"N , 000°19'27"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8411 | aéromodélisme MEZIERES-LEZ-CLERY (45) | 1350ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°50'01"N , 001°47'33"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>LUN-VEN : plafond limité à 500 ft ASFC.<br>Radio-controlled model flying.<br>MON-FRI : upper limit 500 ft ASFC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8412 aéromodélisme BOSC-LE HARD (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°37'24"N , 001°09'45"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8413 aéromodélisme MUIDS (27) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°13'16"N , 001°16'12"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8415 aéromodélisme ORLEANS BRICY AERODROME (LFOJ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°59'00"N , 001°45'16"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8417 aéromodélisme OUDALLE (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°27'22"N , 000°15'47"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8418 aéromodélisme PERSAN BEAUMONT AERODROME (LFPA) | 170ft ASFC | SR-SS |
| 49°10'26"N , 002°18'42"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8419 aéromodélisme MANTES CHERENCE AERODROME (LFFC) | 500ft ASFC | 0730-2000 (HJ only)<br>SUM: -1HR |
| 49°04'42"N , 001°41'26"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8420 aéromodélisme GRANDE-SYNTHE (59) | 330ft ASFC | MON, WED, FRI, SAT and SUN : 0800-1700 (SUM: -1HR) |
| 51°01'16"N , 002°17'14"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8421 aéromodélisme SOLESMES (72) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°49'42"N , 000°17'51"W | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 8423 aéromodélisme CHARLY-SUR-MARNE (02) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°00'15"N , 003°18'54"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8424 aéromodélisme SISSONNE (02) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°32'57"N , 003°53'11"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8425-1 aéromodélisme LANDUNVEZ 1 (29) | 500ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 48°32'38"N , 004°44'34"W | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8425-2 aéromodélisme LANDUNVEZ 2 (29) | 300ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 48°31'50"N , 004°45'07"W | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8425-3 aéromodélisme LANDUNVEZ 3 (29) | 300ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 48°32'33"N , 004°45'03"W | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8426 aéromodélisme BROUCKERQUE (59) | 500ft ASFC | LUN-VEN / MON-FRI : 1400-1800.<br>SAM, DIM et JF / SAT, SUN and public HOL : 1300-1700.<br>ETE/SUM : - 1 HR |
| 50°56'42"N , 002°17'58"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8427 aéromodélisme LE VAUROUX (60) | 1650ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°22'43"N , 001°53'49"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8428 aéromodélisme HERSIN-COUPIGNY (62) | 330ft ASFC | MER, SAM et DIM / WED, SAT and SUN : 0800-SS.<br>ETE/SUM : - 1 HR |
| 50°27'08"N , 002°37'46"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8429 aéromodélisme CHATENAY-SUR-SEINE (77) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°25'50"N , 003°04'30"E | SFC | Vols radiocommandés selon consignes locales.<br>Radio-controlled model flying as per local instructions. |
| 8430 aéromodélisme CERNAY (68) | 2500ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 47°48'40"N , 007°12'07"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8431 aéromodélisme SEMUR EN AUXOIS AERODROME (LFGQ) | 1550ft AMSL<br>500ft ASFC | 0800-SS |
| 47°28'51"N , 004°20'25"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8432 | aéromodélisme SAINT-JUVIN (08) | 1250ft AMSL<br>650ft ASFC | FRI : 1300-1900 (SUM : -1 HR).<br>SAT, SUN and public HOL : 0900-1900 (SUM : -1 HR).<br>Daylight only. |
| 49°19'50"N , 004°56'24"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8434 | aéromodélisme MONTDIDIER AERODROME (LFAR) | 500ft ASFC | 0900-1700.<br>ETE/SUM : - 1 HR. |
| 49°40'13"N , 002°34'25"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8435 | aéromodélisme VIGNACOURT (80) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 50°01'45"N , 002°10'09"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8436 | aéromodélisme CANLY (60) | 1250ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°23'43"N , 002°42'44"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8437.1 | aéromodélisme LA QUEUE-EN-BRIE NORD (94) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°46'26"N , 002°34'23"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8437.2 | aéromodélisme LA QUEUE-EN-BRIE SUD (94) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°46'08"N , 002°34'58"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8438 | aéromodélisme NOISEAU (94) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 48°46'24"N , 002°33'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8439 | aéromodélisme RIANS (18) | 350ft ASFC | SAM, DIM et JF / SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| 47°12'17"N , 002°37'59"E | | SFC | Vols libres selon protocole.<br>Free flight as per protocol. |
| 8440 | aéromodélisme MOTHERN (67) | 1700ft AMSL<br>1300ft ASFC | SUM: 0700-SS<br>WIN: 0800-SS. |
| 48°55'43"N , 008°09'42"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8441 | aéromodélisme PETIT BALLON (68) | 5700ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 47°58'50"N , 007°07'34"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8442 | aéromodélisme VIEILMOULIN (21) | 500ft ASFC | During daylight hours only.<br>0800-2100 (SUM : -1HR). |
| 47°19'32"N , 004°40'16"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8443 | aéromodélisme SAINT DOULCHARD (18) | 165ft ASFC | SR-SS |
| 47°06'52"N , 002°21'27"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8444 | aéromodélisme VOVES-VIABON (28) | 1300ft AMSL<br>800ft ASFC | Hors/Outside activation LF-R 119 A BOUARD :<br>SAM, DIM et JF / SAT, SUN and HOL : SR-SS |
| 48°12'45"N , 001°40'30"E | | SFC | Vols libres.<br>Free flight.. |
| 8445 | aéromodélisme OCTEVILLE-SUR-MER (76) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 49°33'25"N , 000°05'29"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8446 | aéromodélisme LOMME (59) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 50°39'24"N , 002°59'29"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8447 | aéromodélisme FREVENT (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°16'41"N , 002°18'10"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8448 | aéromodélisme HERVELINGHEN (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°53'48"N , 001°42'52"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8449 | aéromodélisme TARDINGHEN (62) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°51'50"N , 001°39'07"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8450 | aéromodélisme ECAILLE | 450ft ASFC | WED, SAT, SUN, public and school HOL: SR-SS. |
| 49°24'09"N , 004°12'17"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8451 | aéromodélisme BAUDEMENT (51) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0600-1900 (SUM : -1 HR).<br>During daylight hours only. |
| 48°34'57"N , 003°45'56"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8452 | aéromodélisme CLERE-LES-PINS (37) | 1350ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 47°28'23"N , 000°23'06"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8453 | aéromodélisme LESTANVILLE (76) | 1200ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS. |
| 49°45'12"N , 000°58'46"E | | SFC | Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure).<br>Radio-controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan). |
| 8454 | aéromodélisme VILLIERSFAUX (41) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 47°44'32"N , 000°59'15"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8455 | aéromodélisme LANDAS (59) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 50°28'27"N , 003°16'04"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8461 | aéromodélisme SAINT VICTOR L'ABBAYE (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°39'15"N , 001°06'08"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8462 | aéromodélisme ARGENTAN AERODROME (LFAJ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°42'34"N , 000°00'10"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8463 | aéromodélisme BERNIERES D'AILLY (14) | 165ft ASFC | SR-SS |
| 48°57'20"N , 000°06'05"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8464 | aéromodélisme LES SORINIERES (44) | 135ft ASFC | MON-THU: SR-SS<br>FRI: SR-2359<br>SAT, SUN AND HOL: 0000-2359 |
| 47°09'04"N , 001°31'05"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8465 | aéromodélisme MESNIL VERCLIVES (27) | 500ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 49°19'50"N , 001°27'52"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8466 | aéromodélisme PLERIN (22) | 165ft ASFC | SR-SS |
| 48°33'15"N , 002°42'53"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8467 | aéromodélisme TOURNON SAINT MARTIN (36) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°42'52"N , 000°57'21"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8490 | aéromodélisme CHARMES LA COTE (54) | 1800ft AMSL<br>1000ft ASFC | MON-THU: SUM :1500-SS,WIN :1600-SS.<br>FRI : SUM :1300-SS, WIN :1400-SS.<br>SAT, SUN, public HOL :SR-SS |
| 48°37'58"N , 005°50'58"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8500 | aéromodélisme BACCON (45) | 1000ft AMSL<br>650ft ASFC | SR-SS |
| 47°52'06"N , 001°37'03"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8501-1 | aéromodélisme PLOMODIERN 1 (29) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°09'27"N , 004°17'19"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8501-2 | aéromodélisme PLOMODIERN 2 (29) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°09'25"N , 004°16'55"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8501-3 | aéromodélisme PLOMODIERN 3 (29) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°09'24"N , 004°16'37"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8501-4 | aéromodélisme PLOMODIERN 4 (29) | 150ft ASFC | SR-SS |
| 48°09'32"N , 004°17'39"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8504 | aéromodélisme PLONEVEZ-PORZAY (29) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°07'33"N , 004°17'08"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8505 | aéromodélisme ALLINEUC (22) | 500ft ASFC | 0700-1900<br>SUM : - 1 HR<br>De jour uniquement.<br>During daylight hours only. |
| 48°18'17"N , 002°54'08"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8506 | aéromodélisme SAINT PEVER (22) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°30'05"N , 003°06'20"W | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8507 | aéromodélisme BOIS-DE-CENE (85) | 1550ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 46°56'50"N , 001°51'48"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8508 | aéromodélisme PONT D'OUILLY (14) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 48°52'57"N , 000°26'42"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente). Plafond limité à 165 ft ASFC : LUN-VEN : 0700-1630 (ETE -1HR).<br>Radio controlled model flying (slope flight). Ceiling limited to 165 ft ASFC : MON-FRI : 0700-1630 (SUM -1HR). |
| 8509 | aéromodélisme SAINT ANGE LE VIEL (77) | 1100ft ASFC<br>1526ft AMSL | SR-SS |
| 48°16'20"N , 002°55'30"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8510 | aéromodélisme CHAMBRAY (27) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°04'49"N , 001°19'11"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8511 | aéromodélisme MEAUX (77) | 170ft ASFC | SR-SS |
| 48°56'35"N , 002°54'04"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8512 | aéromodélisme CHALAUTRE LA PETITE (77) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°32'05"N , 003°18'29"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8513 | aéromodélisme SAINT VRAIN (91) | 260ft ASFC | SR-SS |
| 48°32'16"N , 002°19'01"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8514 | aéromodélisme BONDOUFLE (91) | 100ft ASFC | SR-SS |
| 48°37'22"N , 002°23'51"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8515 | aéromodélisme LA QUEUE LES YVELINES (78) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°48'33"N , 001°47'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8516 | aéromodélisme ACHERES (78) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 48°58'25"N , 002°04'00"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8517 | aéromodélisme ARGENTEUIL (95) | 150ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS |
| 48°56'37"N , 002°12'57"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8518 | aéromodélisme HARDRICOURT (78) | 1000ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 49°00'56"N , 001°52'56"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8519 | aéromodélisme GUYANCOURT (78) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°45'33"N , 002°05'33"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8520 | aéromodélisme CHAVENAY (78) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°51'03"N , 001°58'34"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8521 | aéromodélisme TOURNAN EN BRIE (77) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°43'23"N , 002°46'09"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8522 | aéromodélisme SAINT GERMAIN LAVAL (77) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°24'09"N , 003°00'42"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8523 | aéromodélisme BUE (18) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°19'16"N , 002°47'40"E | | SFC | Vols radiocommandés de pente.<br>Radio controlled model flying, slope activity. |
| 8524 | aéromodélisme SANCERRE CHAVIGNOL (18) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°20'31"N , 002°47'30"E | | SFC | Vols radiocommandés de pente.<br>Radio controlled model flying, slope activity. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8525 | aéromodélisme SANCERRE AMIGNY (18) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°19'50"N , 002°47'36"E | | SFC | Vols radiocommandés de pente.<br>Radio controlled model flying, slope activity. |
| 8526 | aéromodélisme LA CELLE SAINT AVANT (37) | 1500ft AMSL<br>1260ft ASFC | SR-SS |
| 47°00'54"N , 000°37'53"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8528 | aéromodélisme FECAMP (76) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°46'49"N , 000°26'22"E | | SFC | Activité vols radiocommandés de pente.<br>Radio controlled model flying, slope activity. |
| 8529 | aéromodélisme MERU (60) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°14'06"N , 002°06'30"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8530 | aéromodélisme GUERNES (78) | 1350ft AMSL<br>1200ft ASFC | SR-SS |
| 49°01'02"N , 001°39'15"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8531 | aéromodélisme DIEUDONNE (60) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°14'48"N , 002°14'30"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8532 | aéromodélisme ORRY LA VILLE (60) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°06'37"N , 002°30'10"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8533 | aéromodélisme COUDEKERQUE (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 51°00'25"N , 002°24'30"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8534 | aéromodélisme SINCENY (02) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°35'58"N , 003°16'50"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8535 | aéromodélisme HERLIES (59) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 50°35'06"N , 002°50'16"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8536 | aéromodélisme SAINT AUGUSTIN (77) | 270ft ASFC | SR-SS |
| 48°48'28"N , 003°01'46"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8538 | aéromodélisme WISSOUS (91) | 50ft ASFC | SR-SS |
| 48°44'27"N , 002°20'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8539 | aéromodélisme FONTENAY LE FLEURY (78) | 80ft ASFC | SR-SS |
| 48°48'43"N , 002°03'21"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8540 | aéromodélisme CORBREUSE (91) | 1150ft AMSL<br>650ft ASFC | SR-SS |
| 48°29'00"N , 001°59'00"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8541 | aéromodélisme AUVERS SUR OISE (95) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°04'41"N , 002°09'15"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8544 | aéromodélisme CHALLANS (85) | 1000ft AMSL<br>850ft ASFC | SR-SS. |
| 46°50'55"N , 001°50'07"W | | SFC | Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure).<br>Radio-controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan). |
| 8545 | aéromodélisme TREFLEZ (29) | 150ft ASFC | SR-SS. |
| 48°38'58"N , 004°14'48"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope fight). |
| 8546 | aéromodélisme SAINT-PABU (29) | 150ft ASFC | SR-SS. |
| 48°34'21"N , 004°38'37"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope fight). |
| 8547 | aéromodélisme LE CONQUET (29) | 150ft ASFC | SR-SS. |
| 48°22'09"N , 004°45'48"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope fight). |
| 8548 | aéromodélisme LAMPAUL-PLOUDALMEZEAU (29) | 150ft ASFC | SR-SS. |
| 48°34'16"N , 004°39'22"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope fight). |
| 8549 | aéromodélisme SAINT-BARNABE (22) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 48°08'24"N , 002°41'29"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8550 | aéromodélisme PLENEUF-VAL-ANDRE (22)<br>48°36'09"N , 002°30'34"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8551 | aéromodélisme MORIEUX (22)<br>48°32'19"N , 002°37'48"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8552-1 | aéromodélisme LANDEDA 1 (29)<br>48°35'17"N , 004°36'16"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8552-2 | aéromodélisme LANDEDA 2 (29)<br>48°36'10"N , 004°36'17"W | 150ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8553-1 | aéromodélisme ERQUY 1 (22)<br>48°38'20"N , 002°25'20"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8553-2 | aéromodélisme ERQUY 2 (22)<br>48°38'54"N , 002°27'28"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8553-3 | aéromodélisme ERQUY 3 (22)<br>48°38'47"N , 002°28'18"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8553-4 | aéromodélisme ERQUY 4 (22)<br>48°38'43"N , 002°29'21"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8553-5 | aéromodélisme ERQUY 5 (22)<br>48°38'18"N , 002°29'04"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8554 | aéromodélisme CLEDEN-CAP-SIZUN (29)<br>48°03'01"N , 004°42'29"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8555 | aéromodélisme ASSERAC (44)<br>47°26'01"N , 002°26'11"W | 1050ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8557 | aéromodélisme CARQUEFOU (44)<br>47°18'08"N , 001°25'00"W | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8558 | aéromodélisme HAUTE GOULAINE (44)<br>47°11'33"N , 001°23'27"W | 800ft AMSL<br>760ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8559 | aéromodélisme PLENEE-JUGON (22)<br>48°22'42"N , 002°26'12"W | 1450ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | 1330-1730 (during daylight hours only)<br>SUM: -1HR<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8560 | aéromodélisme QUILLY (44)<br>47°28'04"N , 001°58'26"W | 700ft AMSL<br>700ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8561 | aéromodélisme SAINT BREVIN LES PINS (44)<br>47°12'42"N , 002°08'52"W | 700ft AMSL<br>700ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8562 | aéromodélisme BILLY SUR AISNE (02)<br>49°21'37"N , 003°21'29"E | 1600ft AMSL<br>1100ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8563 | aéromodélisme CATENOY (60)<br>49°22'19"N , 002°31'58"E | 1050ft AMSL<br>800ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8564 | aéromodélisme CONQUEREUIL (44)<br>47°39'48"N , 001°45'10"W | 1100ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8565 | aéromodélisme LE PALLET (44) | 830ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 47°09'00"N , 001°19'23"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8567 | aéromodélisme AMBILLOU (37) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 47°26'54"N , 000°27'13"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8571 | aéromodélisme LES MOLIERES (91) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 48°40'44"N , 002°04'50"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8572 | aéromodélisme PERSAN (95) | 150ft ASFC | SR-SS |
| 49°08'35"N , 002°15'31"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8601 | aéromodélisme FONTENAY TRESIGNY (77) | 500ft ASFC | During daylight hours only.<br>0900-1800 (SUM : - 1HR) |
| 48°40'27"N , 002°49'49"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8602 | aéromodélisme JABLINES (77) | 170ft ASFC | SR-SS |
| 48°55'04"N , 002°43'47"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8603 | aéromodélisme SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY (77) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°32'12"N , 002°30'42"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8604 | aéromodélisme VAUDOY EN BRIE (77) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°40'24"N , 003°04'41"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8605 | aéromodélisme MOISSY CRAMAYEL Sud (77) | 100ft ASFC | SR-SS |
| 48°37'16"N , 002°35'13"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8606 | aéromodélisme MOISSY CRAMAYEL Nord (77) | 170ft ASFC | SR-SS |
| 48°38'11"N , 002°34'59"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8608 | aéromodélisme EPIAIS RHUS (95) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°06'42"N , 002°04'52"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8609 | aéromodélisme FAVERDINES (18) | 500ft ASFC | During daylight hours only.<br>MAY, JUN, SEP, OCT : 0700-1900 (SUM : - 1HR) |
| 46°38'19"N , 002°28'08"E | | SFC | Vols radiocommandés (hydravion).<br>Radio-controlled model flying (hydroplane). |
| 8611 | aéromodélisme VILLENEUVE SUR YONNE (89) | 1800ft AMSL<br>1300ft ASFC | SR-SS |
| 48°03'59"N , 003°17'57"E | | SFC | Vols radiocommandés (planeurs, vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (gliders, slope flight). |
| 8612 | aéromodélisme VILLE LANGY (58) | 1400ft AMSL<br>500ft ASFC | WIN : 0900-SS<br>SUM : 0800-SS |
| 46°56'48"N , 003°29'29"E | | SFC | Vols radiocommandés (planeurs, avions).<br>Radio-controlled model flying (gliders, planes). |
| 8613 | aéromodélisme LE HAVRE SAINT ROMAIN AERODROME (LFOY) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°32'26"N , 000°21'26"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8614 | aéromodélisme BREUILPONT (27) | 165ft ASFC | SR-SS |
| 48°57'34"N , 001°25'13"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8615 | aéromodélisme BUEIL (27) | 165ft ASFC | SR-SS |
| 48°56'26"N , 001°26'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8616 | aéromodélisme CHARTRES METROPOLE AERODROME (LFOR) | 100ft ASFC | 1200-SS (SUM -1 HR) |
| 48°27'32"N , 001°31'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8617 | aéromodélisme LE BERNARD (85) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°26'44"N , 001°26'34"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8618 | aéromodélisme MAZANGE (41) | 400ft ASFC | During daylight hours only.<br>FRI : 1500-1800<br>SAT, SUN and public HOL : 1300-1800<br>SUM : -1 HR |
| 47°50'09"N , 000°58'15"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8640 | aéromodélisme ROCHY CONDE (60) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 49°24'12"N , 002°11'47"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8641 | aéromodélisme CHENOISE-CUCHARMOY (77) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°35'36"N , 003°09'31"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8650 | aéromodélisme EPINAY SUR ORGE (91) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°40'26"N , 002°18'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8660 | aéromodélisme SACLAY (91) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°43'08"N , 002°11'27"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8670 | aéromodélisme COLOMBES (92) | 350ft ASFC | SR-SS |
| 48°55'45"N , 002°15'06"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8680 | aéromodélisme BEAUVOIR (77) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | During daylight hours only.<br>0800-1100 and 1300-2000 (SUM : - 1HR) |
| 48°38'19"N , 002°52'25"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8690 | aéromodélisme COULOMMIERS VOISINS AERODROME (LFPK) | 300ft ASFC | SR-SS |
| 48°50'37"N , 003°00'37"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8700 | aéromodélisme LAMOTTE BEUVRON (41) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 47°35'58"N , 002°00'48"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8701-1 | aéromodélisme TREDREZ-LOCQUEMEAU 1 (22) | 200ft ASFC | SR-SS. |
| 48°41'43"N , 003°34'46"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| 8701-2 | aéromodélisme TREDREZ-LOCQUEMEAU 2 (22) | 150ft ASFC | SR-SS. |
| 48°41'27"N , 003°35'00"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| 8702 | aéromodélisme CHAMPHOL (28) | 400ft ASFC | WED : 1300-1700 (SUM -1HR) |
| 48°27'37"N , 001°31'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8710 | aéromodélisme ENNERY | 500ft ASFC | HJ |
| 49°05'30"N , 002°06'42"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Extension à 800 ft ASFC annoncée par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Extension up to 800ft ASFC announced by NOTAM. |
| 8720 | aéromodélisme ROMORANTIN (41) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 47°23'00"N , 001°45'30"E | | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Free flights and radio controlled model flying. |
| 8730 | aéromodélisme SAINT MARTIN LE BEAU (37) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°20'59"N , 000°53'54"E | | SFC | Vols libres et radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 8740 | aéromodélisme ANDILLY (95) | 350ft ASFC | SR+1HR to SS-1HR. |
| 49°00'40"N , 002°18'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8750 | aéromodélisme BICQUELEY | 450ft ASFC | SR-SS |
| 48°37'21"N , 005°56'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8770 | aéromodélisme LEYMEN (68) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 47°29'56"N , 007°30'28"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8780 | aéromodélisme GROS REDERCHING (57) | 1900ft AMSL<br>750ft ASFC | SR-SS |
| 49°03'38"N , 007°11'53"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8790 | aéromodélisme AVELIN (59) | 500ft ASFC | WED and SAT:1300-SS SUN and public HOL: HJ. |
| 50°33'34"N , 003°06'09"E | | SFC | Extension à 800 ft ASFC annoncée par NOTAM.<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Elevation up to 800ft ASFC announced by NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8800 | aéromodélisme SAINT-PARRES-AUX-TERTRES (10) | 500ft ASFC | TUE, FRI, SAT : 1300-1900 (SUM : -1HR)<br>Daylight only. |
| 48°17'38"N , 004°06'37"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8821 | aéromodélisme BENFELD (67) | 2100ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 48°21'20"N , 007°36'17"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8822 | aéromodélisme LAUW (68) | 500ft ASFC | 0800-1800 (SUM : - 1 HR)<br>De jour uniquement.<br>During daylight hours only. |
| 47°45'30"N , 007°00'25"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8830 | aéromodélisme SAINT MAUR (36) | 650ft ASFC | SR-SS |
| 46°45'49"N , 001°35'35"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8840 | aéromodélisme VINCELLES (89) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°41'40"N , 003°39'30"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8841 | aéromodélisme BURNAND (71) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°35'54"N , 004°38'30"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope soaring). |
| 8842 | aéromodélisme SAINT ETIENNE AU TEMPLE (51) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : 0800-1900.<br>SUM : - 1 HR.<br>De jour uniquement.<br>During daylight hours only. |
| 49°01'41"N , 004°27'02"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8843 | aéromodélisme CHAULGNES (58) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°08'20"N , 003°05'37"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8844 | aéromodélisme SENAN (89) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC | WIN : 0800-1700<br>SUM : 0600-1900<br>De jour uniquement.<br>During daylight hours only. |
| 47°54'08"N , 003°22'51"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope soaring). |
| 8845 | aéromodélisme CERSOT (71) | 500ft ASFC | 1300-1700 (during daylight hours only).<br>ETE/SUM : - 1 HR |
| 46°42'12"N , 004°38'37"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight) |
| 8850 | aéromodélisme GRACAY (18) | 990ft AMSL<br>600ft ASFC | SR-SS |
| 47°08'10"N , 001°49'48"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8860 | aéromodélisme SAINT QUENTIN S/INDROIS (37) | 1310ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°12'24"N , 001°03'03"E | | SFC | Activité de planeurs radiocommandés de grande envergure.<br>Radio controlled large -span gliders activity. |
| 8866-1 | aéromodélisme SAINT-MEDARD-SUR-ILLE 1 (35) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 48°17'38"N , 001°39'00"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8866-2 | aéromodélisme SAINT-MEDARD-SUR-ILLE 2 (35) | 170ft ASFC | SR-SS |
| 48°16'14"N , 001°39'55"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8870 | aéromodélisme MEREVILLE (91) | 1300ft AMSL<br>900ft ASFC | SR-SS |
| 48°18'30"N , 002°04'12"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8880 | aéromodélisme GONESSE | 164ft ASFC | SR-SS |
| 48°59'52"N , 002°26'45"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 8899 aéromodélisme NOTTONVILLE (28) | 1450ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°07'04"N , 001°29'30"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8900 aéromodélisme CLOYES-LES-TROIS-RIVIERES (28) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 48°00'38"N , 001°14'38"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8901 aéromodélisme CHINON SAVIGNY (37) | 600ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS. |
| 47°13'09"N , 000°06'22"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8902 aéromodélisme MARLY LA VILLE (95) | 940ft AMSL<br>550ft ASFC | SR-SS. |
| 49°04'56"N , 002°28'11"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8903 aéromodélisme ALLOUVILLE BELLEFOSSE (76) | 500ft ASFC | 0900-1700<br>SUM : - 1 HR<br>De jour uniquement.<br>During daylight hours only. |
| 49°35'34"N , 000°41'48"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8904 aéromodélisme JUVINCOURT ET DAMARY (02) | 1500ft AMSL<br>1200ft ASFC | SR-SS |
| 49°25'53"N , 003°53'29"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8905 aéromodélisme SAINT BRICE (77) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°33'51"N , 003°20'23"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8906 aéromodélisme FEIGNEUX (60) | 1150ft AMSL<br>760ft ASFC | SR-SS +4 HR |
| 49°15'23"N , 002°54'36"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Vols de nuit : plafond limité à 330 ft ASFC et aéronefs équipés de dispositifs d'éclairage.<br>Radio controlled model flying.<br>Night flights : upper limit 330 ft ASFC and ACFT equipped with lighting devices. |
| 8908 aéromodélisme MONTFAUCON (02) | 2700ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 48°58'15"N , 003°25'48"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8910 aéromodélisme TEILLE (44) | 1100ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°26'37"N , 001°17'55"W | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8911 aéromodélisme SAINT AUGUSTIN DES BOIS (49) | 1000ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 47°26'23"N , 000°48'37"W | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8912 aéromodélisme LA MARNE (44) | 800ft AMSL<br>720ft ASFC | SR-SS |
| 47°00'04"N , 001°42'25"W | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8913 aéromodélisme BRAIN SUR L'AUTHION (49) | 1000ft AMSL<br>900ft ASFC | SR-SS |
| 47°26'07"N , 000°21'50"W | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8914 aéromodélisme SCAËR (29) | 1200ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 48°04'23"N , 003°47'00"W | SFC | Vols radiocommandés tous modèles.<br>Radio controlled model flying.All models. |
| 8915 aéromodélisme ARON LA ROGERIE (53) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 48°18'42"N , 000°32'07"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio coontrolled model flying as per protocol. |
| 8916 aéromodélisme LORIENT LANN BIHOUE AERODROME (LFRH) | 330ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| 47°46'25"N , 003°26'05"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8917 aéromodélisme MASSERAC (44) | 650ft AMSL<br>650ft ASFC | SR-SS |
| 47°41'12"N , 001°54'54"W | SFC | Vols libres, vols radiocommandés.<br>Free flights, radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8918 | aéromodélisme PLOUHINEC (56) | 330ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 47°41'04"N , 003°14'13"W | | |
| 8919 | aéromodélisme LE PLESSIS-GRAMMOIRE (49) | 1150ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 47°29'18"N , 000°25'57"W | | |
| 8920 | aéromodélisme SUCE-SUR-ERDRE (44) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 47°21'23"N , 001°31'32"W | | |
| 8921 | aéromodélisme LESSAY AERODROME (LFOM) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| | 49°12'25"N , 001°30'35"W | | |
| 8922 | aéromodélisme BREHAL (50) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| | 48°53'30"N , 001°33'50"W | | |
| 8925 | aéromodélisme PLOUGONVELIN (29) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Hors activité LF-R 140 et LF-R 154 LOW.<br>Vols radiocommandés.<br>Outside LF-R 140 and LF-R 154 LOW activity.<br>Radio-controlled model flying. |
| | 48°19'45"N , 004°45'29"W | | |
| 8926 | aéromodélisme FLOTTEMANVILLE HAGUE (50) | 2300ft AMSL<br>1700ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| | 49°37'53"N , 001°44'26"W | | |
| 8927 | aéromodélisme LA MOTTE (22) | 1900ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | 0800-1900 (SUM: -1HR) daylight hours only<br>Outside LF-R57 BRETAGNE activity<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| | 48°14'11"N , 002°41'53"W | | |
| 8929 | aéromodélisme ROSTRENEN (22) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| | 48°15'10"N , 003°20'32"W | | |
| 8930 | aéromodélisme SAINT-FLOXEL (50) | 950ft AMSL<br>800ft ASFC<br>SFC | JUL, AUG: 0700-1900 (SUM: -1HR)<br>SEPT, JUN: SAT, SUN, public HOL: 0700-1900 (SUM: -1HR)<br>Daylight hours only<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| | 49°29'40"N , 001°21'43"W | | |
| 8931 | aéromodélisme VAUVILLE LES PIERRES POUQUELEES (50) | 2000ft AMSL<br>1700ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| | 49°38'59"N , 001°51'25"W | | |
| 8932 | aéromodélisme ENTRAMMES (53) | 1000ft AMSL<br>750ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond : 500 ft ASFC si ATS LAVAL inactif.<br>Information des usagers : LAVAL INFO, RENNES INFO.<br>Radio controlled model flying according to protocol.<br>Ceiling: 500 ft ASFC if ATS LAVAL not active.<br>Users information: LAVAL INFO, RENNES INFO. |
| | 47°59'27"N , 000°43'15"W | | |
| 8936 | aéromodélisme PACÉ (35) | 500ft ASFC<br>SFC | 0800-SS (SUM-1H)<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 48°10'38"N , 001°45'53"W | | |
| 8937 | aéromodélisme AIGNERVILLE (14) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Plafond limité à 150 ft ASFC pendant les HOR d'activation des portions d'espace publiées à l'ENR 5.2 du manuel d'information aéronautique militaire.<br>Radio-controlled model flying.<br>Upper limit 150 ft ASFC during activation SKED of airspace parts published at ENR 5.2 of military aeronautical information manual. |
| | 49°19'21"N , 000°54'33"W | | |
| 8938 | aéromodélisme COMMES (14) | 1500ft AMSL<br>1308ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (planeurs de grande envergure).<br>Radio-controlled model flying (large wingspan gliders). |
| | 49°20'48"N , 000°43'45"W | | |
| 8939 | aéromodélisme SAINT REMY (14) | 1500ft AMSL<br>785ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (planeurs de grande envergure).<br>Radio-controlled model flying (large wingspan gliders). |
| | 48°55'46"N , 000°28'11"W | | |
| 8940-1 | aéromodélisme L'ILE D'YEU 1 (85) | 300ft ASFC<br>SFC | 0800-SS (SUM-1H)<br>Vols radiocommandés, selon protocole.<br>Radio controlled model flying, as per protocol. |
| | 46°42'21"N , 002°22'03"W | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8940-2 | aéromodélisme L'ILE D'YEU 2 (85)<br>46°41'43"N , 002°17'10"W | 300ft ASFC<br>SFC | 0800-SS (SUM-1H)<br>Vols radiocommandés, selon protocole.<br>Radio controlled model flying, as per protocol. |
| 8940-3 | aéromodélisme L'ILE D'YEU 3 (85)<br>46°43'59"N , 002°22'54"W | 300ft ASFC<br>SFC | 0800-SS (SUM-1H)<br>Vols radiocommandés, selon protocole.<br>Radio controlled model flying, as per protocol. |
| 8941 | aéromodélisme CRICQUEVILLE EN BESSIN (14)<br>49°23'45"N , 001°00'29"W | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8942 | aéromodélisme SEGRÉ (49)<br>47°43'04"N , 000°51'15"W | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure).<br>Radio-controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan). |
| 8944 | aéromodélisme FONTAINE SIMON (28)<br>48°30'25"N , 000°59'33"E | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8945 | aéromodélisme LA CRIQUE (76)<br>49°41'02"N , 001°13'08"E | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8946 | aéromodélisme LA POMMERAIE-SUR-SÈVRE (85)<br>46°50'20"N , 000°46'56"W | 200ft ASFC<br>SFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8947 | aéromodélisme MOËLAN-SUR-MER (29)<br>47°46'13"N , 003°37'33"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 8948 | aéromodélisme OMONVILLE-LA-ROGUE 1 (50)<br>49°41'41"N , 001°49'52"W | 1900ft AMSL<br>1700ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8949 | aéromodélisme OMONVILLE-LA-ROGUE 2 (50)<br>49°41'44"N , 001°50'18"W | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8951 | aéromodélisme SAINT-JEAN-D'ASSÉ (72)<br>48°09'13"N , 000°07'12"E | 200ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8952 | aéromodélisme PLOUARZEL<br>48°25'25"N , 004°41'45"W | 1000ft ASFC<br>SFC | 0700-SS.<br>Vols radiocommandés, selon protocole (planeurs).<br>Radio controlled model flying as per protocol (gliders). |
| 8953 | aéromodélisme PONTIVY AERODROME (LFED)<br>48°03'25"N , 002°55'24"W | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8954 | aéromodélisme PEDERNEC (22)<br>48°34'34"N , 003°18'23"W | 500ft ASFC<br>SFC | 0800 - 2000 (SUM - 1 HR) daylight hours only.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8956 | aéromodélisme PLANGUENOUAL (22)<br>48°32'56"N , 002°36'27"W | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8957 | aéromodélisme LANDIVISIAU (29)<br>48°32'20"N , 004°03'02"W<br>Lieu-dit "Hippodrome" | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8959 | aéromodélisme LA TURBALLE (44)<br>47°21'36"N , 002°29'12"W | 750ft AMSL<br>650ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols libres et radiocommandés.<br>Free flying and radio-controlled model flying. |
| 8960 | aéromodélisme PLOUHARNEL (56)<br>47°35'51"N , 003°08'20"W | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8961 | aéromodélisme MENEZ CADOR (29)<br>48°22'45"N , 003°57'11"W | 1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols de pente et vols radiocommandés.<br>Slope soaring and radio controlled model flying. |
| 8962 | aéromodélisme PLERGUER (35)<br>48°33'02"N , 001°51'16"W | 1000ft ASFC<br>SFC | 0900-2000 daylight hours only (SUM - 1 HR).<br>Vols libres et radiocommandés (planeurs).<br>Free flights and radio controlled model flying (gliders). |
| 8963 | aéromodélisme THEIX (56)<br>47°38'33"N , 002°39'45"W | 700ft ASFC<br>SFC | 0900-SS daylight hours only (SUM ¿ 1HR).<br>Vols radiocommandés (planeurs).<br>Radio controlled model flying. (gliders) |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8964 | aéromodélisme PIRE SUR SEICHE (35) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0900-1900 daylight hours only . |
| 48°00'03"N , 001°27'42"W | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 8965 | aéromodélisme MENEZ MIKEL (29) | 1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°21'07"N , 003°56'45"W | | SFC | Vols de pente et vols radiocommandés.<br>Slope soaring and radio controlled model flying. |
| 8967 | aéromodélisme LA DOMINELAIS (35) | 1130ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 47°44'57"N , 001°38'54"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8968 | aéromodélisme TREIZE VENTS (85) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°55'26"N , 000°51'46"W | | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Free flights and radio controlled model flying. |
| 8969 | aéromodélisme POUZAUGES (85) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°47'52"N , 000°50'47"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8970 | aéromodélisme DOMPIERRE-SUR-YON (85) | 1250ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 46°45'56"N , 001°22'56"W | | SFC | Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure).<br>Radio controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan). |
| 8971 | aéromodélisme DINAN TRELIVAN AERODROME (LFEB) | 500ft ASFC | TUE-THU : SUM : 1430-SS, WIN : 1530-SS<br>SUN, public HOL : SUM : 0700-1100, WIN: 0800-1200 |
| 48°26'36"N , 002°06'12"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8972 | aéromodélisme MORLAIX PLOUJEAN AERODROME (LFRU) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°36'03"N , 003°49'00"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8973 | aéromodélisme QUIMPER PLUGUFFAN AERODROME (LFRQ) | 800ft AMSL<br>500ft ASFC | 0830 (SUM - 1HR) - SS |
| 47°58'03"N , 004°10'08"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8974 | aéromodélisme SAINT BRIEUC ARMOR AERODROME (LFRT) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL 0900-1200 and 1400-1900,<br>WED 1400-1900. |
| 48°32'15"N , 002°51'24"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8975 | aéromodélisme MENEZ HOM (29) | 1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°13'00"N , 004°14'25"W | | SFC | Vols de pente (2 pentes sur le site). Vols radiocommandés.<br>Slope soaring ( 2 slopes on site). Radio controlled model flying. |
| 8976 | aéromodélisme CREULLY (14) | 1200ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°16'10"N , 000°32'26"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 8977 | aéromodélisme FRESNEY (14) | 1250ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 49°04'19"N , 000°20'46"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8978 | aéromodélisme LANCIEUX-PLEURTUIT (22) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°35'43"N , 002°09'51"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8979 | aéromodélisme SAINTE LUCE (44) | 800ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 47°13'52"N , 001°28'57"W | | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Free flights and radio controlled model. |
| 8980 | aéromodélisme SAINT MACAIRE EN MAUGES (49) | 1000ft AMSL<br>650ft ASFC | SR-SS |
| 47°07'25"N , 001°01'44"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond : 500ft ASFC si LF-R149E Maine-Anjou active.<br>Radio controlled model flying.<br>Upper limit : 500ft ASFC if LF-R149E Maine-Anjou active. |
| 8981 | aéromodélisme DINEAULT (29) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°11'18"N , 004°09'50"W | | SFC | Vols radiocommandés avions et hélicoptères.<br>Radio controlled planes and helicopters model flying. |
| 8982 | aéromodélisme COMBOURTILLE (35) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS. |
| 48°16'06"N , 001°16'34"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond : 500 ft ASFC si LF-R57 BRETAGNE active.<br>Radio-controlled model flying.<br>Upper limit : 500 ft ASFC if LF-R57 BRETAGNE active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 8983 | aéromodélisme ETRICHE (49) | 500ft ASFC | SUM: 0700-1700<br>WIN : 0800-1800 or SS |
| 47°39'23"N , 000°28'49"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8984 | aéromodélisme LA ROCHE SUR YON LES AJONCS AERODROME (LFRI) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 46°42'09"N , 001°22'54"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8985 | aéromodélisme LIVRE-SUR-CHANGEON (35) | 1150ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 48°14'12"N , 001°21'55"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8986 | aéromodélisme LUCON (85) | 650ft AMSL<br>640ft ASFC | SR-SS |
| 46°25'45"N , 001°11'27"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8987 | aéromodélisme SAINT-PIERRE-LE-VIEUX (85) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 46°24'32"N , 000°44'29"W | | SFC | Vols radiocommandés, vols libres.<br>Radio controlled model flying, free flights. |
| 8988 | aéromodélisme PLOUMAGOAR (22) | 500ft ASFC | SUN : 1100-SS+30 (SUM -1HR) |
| 48°31'38"N , 003°06'06"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8989 | aéromodélisme SAINT-ETIENNE DE MONTLUC (44) | 1100ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°14'25"N , 001°47'39"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8990 | aéromodélisme LE VERGER (35) | 1250ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°03'20"N , 001°56'10"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 8991 | aéromodélisme SAINT-HERBLON (44) | 750ft AMSL<br>600ft ASFC | SR-SS |
| 47°24'40"N , 001°07'30"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8993 | aéromodélisme VALLET (44) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°10'19"N , 001°15'27"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8994 | aéromodélisme VASSY (14) | 1450ft AMSL<br>850ft ASFC | LUN-DIM : 0800-1900, de jour uniquement.<br>MON-SUN : 0800-1900, by day only.<br>ETE/SUM : - 1 HR. |
| 48°51'24"N , 000°41'00"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond limité à 150 ft ASFC pendant les HOR d'activation du SETBA SELUNE.<br>Radio-controlled model flying.<br>Upper limit 150 ft ASFC during activation SKED of SETBA SELUNE. |
| 8995 | aéromodélisme SAINT-FREGANT (29) | 600ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 48°36'32"N , 004°21'36"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 8996 | aéromodélisme THENAY (41) | 1350ft AMSL<br>1000ft ASFC | MAR - OCT : SR-SS |
| 47°24'00"N , 001°17'59"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 8997 | aéromodélisme MANNEVILLE-SUR-RISLE (27) | 1350ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0700-1900 (SUM : -1 HR).<br>Daylight only. |
| 49°21'55"N , 000°32'59"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8998 | aéromodélisme MELRAND (56) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°58'50"N , 003°06'09"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 8999 | aéromodélisme MELRAND 2 (56) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°58'52"N , 003°05'46"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9000 | aéromodélisme CAEN ROSEL (14) | 650ft ASFC | SR-SS |
| 49°13'00"N , 000°27'00"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9001 | aéromodélisme LE PELLERIN (44) | 750ft AMSL<br>650ft ASFC | MON-FRI : SR-SS.<br>SAT, SUN, and public HOL : 0830-1130, 1330-1800 (SUM -1HR) |
| 47°11'41"N , 001°48'03"W | | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Free flight and radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9002 | aéromodélisme BAYEUX (14) | 1400ft AMSL<br>1200ft ASFC | SR-SS |
| 49°15'34"N , 000°40'00"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9003 | aéromodélisme CLOHARS-CARNOET (29) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 47°48'22"N , 003°35'54"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9004-1 | aéromodélisme MORLAC 1 (18) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°45'04"N , 002°18'06"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9004-2 | aéromodélisme MORLAC 2 (18) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°45'13"N , 002°17'52"E | | SFC | Vols radiocommandés (hydravions).<br>Radio controlled model flying (hydroplane). |
| 9005-1 | aéromodélisme BRUZ 1 (35) | 500ft ASFC | 0700-SS (SUM -1HR) |
| 48°00'47"N , 001°43'08"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9005-2 | aéromodélisme BRUZ 2 (35) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 48°00'33"N , 001°44'43"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9006-1 | aéromodélisme PLEVENON 1 (22) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 48°40'10"N , 002°18'25"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9006-2 | aéromodélisme PLEVENON 2 (22) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 48°40'19"N , 002°19'46"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9006-3 | aéromodélisme PLEVENON 3 (22) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 48°39'35"N , 002°21'13"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9007 | aéromodélisme SAINT NAZAIRE MONTOIR AERODROME (LFRZ) | 500ft ASFC | WIN : 0800-1700<br>SUM : 0700-1900 |
| 47°18'25"N , 002°09'37"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9008 | aéromodélisme TREGUNC (29) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 47°48'36"N , 003°51'54"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9009 | aéromodélisme TREGUENNEC (29) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 47°52'52"N , 004°21'35"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9010 | aéromodélisme PEYRILHAC (87) | 650ft ASFC | HJ |
| 45°56'16"N , 001°06'36"E | | SFC | Située en CTR LIMOGES.<br>Vols circulaires et radiocommandés.<br>Located in LIMOGES CTR.<br>Control-line and radio controlled model flying. |
| 9011 | aéromodélisme SAINT-AUBIN (33) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°57'33"N , 000°44'23"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9012 | aéromodélisme PLOUGRESCANT (22) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 48°51'12"N , 003°15'06"W | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9013 | aéromodélisme REUILLY (36) | 1350ft AMSL<br>850ft ASFC | SR-SS |
| 47°04'40"N , 002°01'37"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Avions, réacteurs, planeurs remorqués, compétitions.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>ACFT, jet engines, towed gliders, competitions. |
| 9014 | aéromodélisme LE PESCHER (19) | 3500ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| 45°05'57"N , 001°46'38"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9015 | aéromodélisme SERVIES (81) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL: 0700-1800 (SUM: -1HR). |
| 43°39'20"N , 002°02'10"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9016 | aéromodélisme PAU PYRENEES AERODROME (LFBP) | 330ft ASFC | SR-SS<br>en dehors de l'utilisation de DZ 307/outside DZ 307 |
| 43°21'52"N , 000°25'52"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9017 | aéromodélisme VOUTEZAC (19) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°18'01"N , 001°26'37"E | | SFC | Vols radiocommandés de catégories A et B.<br>Aéro Model Club d'Objat<br>Cat A and cat B radio controlled model flying.<br>Objat Aero Model Club |
| 9018 | aéromodélisme PAMIERS LES PUJOLS AERODROME (LFDJ) | 330ft ASFC | HJ |
| 43°05'02"N , 001°41'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9019 | aéromodélisme SAINT AFFRIQUE BELMONT AERODROME (LFIF) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°49'30"N , 002°44'39"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9020 | aéromodélisme LIVRON (64) | 2450ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS outside LF-R 44 C |
| 43°14'02"N , 000°06'15"W | | SFC | Vol libre et vols radiocommandés selon protocole.<br>LUN-VEN : plafond 500ft ASFC.<br>WE+JF : plafond 1000ft ASFC possible.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>MON-FRI : 500 FT ASFC<br>WE+HOL : 1000 FT ASFC MAX. |
| 9021 | aéromodélisme MAGNAC-LAVALETTE (16) | 1060ft AMSL<br>650ft ASFC | HJ |
| 45°29'08"N , 000°15'15"E | | SFC | SAM, DIM et JF: 1300 ft ASFC.<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>SAT, SUN and public HOL: 1300ft ASFC.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9024 | aéromodélisme BLASIMON (33) | 1000ft AMSL<br>742ft ASFC | SR-SS |
| 44°44'32"N , 000°04'02"W | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9025 | aéromodélisme ISSOUDUN LE FAY AERODROME (LFEK) | 500ft ASFC | SEP-MAR: SR-30-SS+30 |
| 46°53'06"N , 002°02'16"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9026 | aéromodélisme CESTAS (33) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°42'53"N , 000°43'01"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9029 | aéromodélisme EGLETONS AERODROME (LFDE) | 300ft ASFC | HJ |
| 45°25'15"N , 002°04'05"E | | SFC | Vols radiocommandés, vols libres.<br>Radio controlled model and free flights. |
| 9030 | aéromodélisme CHICHE (79) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°49'00"N , 000°21'12"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9032 | aéromodélisme GORNAC (33) | 1720ft AMSL<br>1500ft ASFC | HJ |
| 44°39'17"N , 000°11'25"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9033 | aéromodélisme TARDETS LA MADELEINE (64) | 4200ft AMSL<br>1500ft ASFC | HJ |
| 43°08'50"N , 000°50'38"W | | SFC | Vol de pente radiocommandé selon protocole.<br>Radio controlled slope soaring flights as per protocol. |
| 9035 | aéromodélisme USSEL THALAMY AERODROME (LFCU) | 330ft ASFC | HJ |
| 45°32'15"N , 002°25'28"E | | SFC | Vols radiocommandés, vols libres.<br>Free and radio controlled model flying. |
| 9036 | aéromodélisme GUERET SAINT LAURENT AERODROME (LFCE) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°10'42"N , 001°56'57"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9037 | aéromodélisme SAINT DENIS D'OLERON (17) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°01'47"N , 001°24'18"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9038 | aéromodélisme REVEL MONTGEY AERODROME (LFIR) | 1310ft AMSL<br>660ft ASFC | HJ |
| 43°28'47"N , 001°58'42"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9039 | aéromodélisme MONTAGNE NOIRE AERODROME (LFMG) | 2070ft AMSL<br>600ft ASFC | HJ |
| 43°24'50"N , 001°59'51"E | | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope soaring flights. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9040 | aéromodélisme RODEZ Lioujas (12) | 2700ft AMSL<br>650ft ASFC | HJ |
| 44°25'11"N , 002°40'53"E | | SFC | Conditions d'utilisation: VISI: 8km, plafond: 1000 ft.<br>Vols radiocommandés.<br>Conditions of use: VIS: 8km, ceiling: 1000ft.<br>Radio controlled model flying. |
| 9041 | aéromodélisme TESSON (17) | 1000ft AMSL<br>846ft ASFC | SR-SS |
| 45°38'40"N , 000°40'16"W | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9042 | aéromodélisme ANERES BASE ULM (65) | 470ft ASFC | HJ |
| 43°04'51"N , 000°27'59"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9043 | aéromodélisme THOUARS AERODROME (LFCT) | 330ft ASFC | HJ |
| 46°57'43"N , 000°09'10"W | | SFC | Vol libre et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9044 | aéromodélisme CASTELJALOUX (47) | 1370ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| 44°19'03"N , 000°08'14"E | | SFC | Vols radiocommandés catégorie A<br>LUN-VEN : 500 ft ASFC.<br>WE : 800 ft ASFC.<br>Cat A radio controlled model<br>MON-FRI: 500ft ASFC.<br>Week end: 800ft ASFC. |
| 9046 | aéromodélisme AUTERIVE (31) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°22'08"N , 001°26'33"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9047 | aéromodélisme SAINT JULIA (31) | 2200ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 43°29'26"N , 001°52'29"E | | SFC | "Les ailes du Lauragais".<br>Plafond :<br>- LUN-VEN : 500 ft ASFC,<br>- WE et JF : 2200 ft AMSL (1500 ft ASFC).<br>Vols radiocommandés Cat A et B.<br>Upper level :<br>- MON-FRI : 500 ft ASFC,<br>- WE and public HOL : 2200 ft AMSL (1500 ft ASFC).<br>Cat A and B radio-controlled model flying. |
| 9048 | aéromodélisme LE GARRIC "Cagnac" (81) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°00'09"N , 002°08'44"E | | SFC | Vols de pente radiocommandés<br>Slope radio controlled model flying |
| 9050 | aéromodélisme SITE 2 PONS AVY AERODROME (LFCP) | 400ft AMSL<br>206ft ASFC | SR-SS |
| 45°34'04"N , 000°30'27"W | | SFC | Vols libres et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9051 | aéromodélisme SITE 3 PONS AVY AERODROME (LFCP) | 400ft AMSL<br>236ft ASFC | SR-SS |
| 45°34'37"N , 000°30'52"W | | SFC | Vols libres et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9052 | aéromodélisme LABASTIDE de BOUSIGNAC (09) | 2450ft AMSL<br>1312ft ASFC | SR-SS |
| 43°03'09"N , 001°53'54"E | | SFC | Hauteur max :<br>- WE, JF : 2450 ft AMSL / 1312 ft ASFC.<br>- hors WE, JF : 500 ft ASFC.<br>Evolutions de modèles radio-commandés et grands planeurs autonomes ou remorqués : envergure jusqu'à 8 m et poids MAX 15 kg.<br>Maximum height :<br>- WE, public HOL : 2450 ft AMSL / 1312 ft ASFC.<br>- outside WE, public HOL : 500 ft ASFC.<br>Evolutions of radio controlled model flying and large autonomous or towed gliders : wingspan up to 8 m and MAX weight of 15 kg. |
| 9055 | aéromodélisme MIERS (46) | 500ft ASFC | 0800-1800 (SUM -1HR). |
| 44°51'34"N , 001°42'15"E | | SFC | Aéromodèles de catégorie A. |
| 9056 | aéromodélisme LOUZAC SAINT ANDRE (16) | 350ft ASFC | SR-SS |
| 45°42'36"N , 000°24'11"W | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9060 | aéromodélisme SAINTES THENAC AERODROME (LFXB) | 350ft ASFC | 0700-SS |
| 45°42'07"N , 000°38'10"W | | SFC | Vol libre et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9061 | aéromodélisme LE BURGAUD (31) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°48'58"N , 001°08'23"E<br>Plate-forme ULM du BURGAUD | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9062 | aéromodélisme AZERABLES (23) | 1890ft AMSL<br>800ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| | 46°21'37"N , 001°27'08"E | SFC | |
| 9063 | aéromodélisme SABONNERES (31) | 500ft ASFC | HJ |
| | 43°27'18"N , 001°04'35"E<br>Aérodrome privé de Sabonnères | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9064 | aéromodélisme AUCH GERS AERODROME (LFDH) | 330ft ASFC | HJ |
| | 43°40'42"N , 000°35'50"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9065 | aéromodélisme CONDOM VALENCE SUR BAISE AERODROME (LFID) | 300ft ASFC | HJ |
| | 43°54'37"N , 000°23'14"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9066 | aéromodélisme TARBES LALOUBERE AERODROME (LFDT) | 330ft ASFC | HJ |
| | 43°12'57"N , 000°04'33"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9068 | aéromodélisme CASTELNAU MAGNOAC AERODROME (LFDQ) | 330ft ASFC | HJ |
| | 43°16'31"N , 000°30'54"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9069 | aéromodélisme GAILLAC LISLE SUR TARN AERODROME (LFDG) | 1250ft AMSL<br>800ft ASFC | HJ |
| | 43°53'01"N , 001°52'18"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9070 | aéromodélisme CAZERES (31) | 330ft ASFC | WIN: 0800-1600<br>SUM: 0600-1700 |
| | 43°12'59"N , 001°06'56"E | SFC | Model air club commingeois<br>Vols radiocommandés de catégorie A<br>Model air club commingeois<br>A category radio controlled model flying |
| 9071 | aéromodélisme GRAULHET MONTDRAGON AERODROME (LFCQ) | 330ft ASFC | 1300-SS |
| | 43°46'13"N , 002°00'45"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9072 | aéromodélisme CASTELSARRASIN MOISSAC AERODROME (LFCX) | 330ft ASFC | HJ |
| | 44°05'13"N , 001°07'59"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9073 | aéromodélisme PINSAC (46) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°51'38"N , 001°31'25"E | SFC | Vol de pente Brive les Milans<br>Vols radiocommandés<br>Pas d'utilisation simultanée des localisations 9080 Lacave, 9073 Pinsac et 9088 Montvalent<br>Slope soaring Brive les Milans<br>Radio controlled model flying<br>No simultaneous use of 9080 Lacave, 9073 Pinsac and 9088 Montvalent |
| 9075 | aéromodélisme MAZERES (09) | 500ft ASFC | HJ |
| | 43°12'34"N , 001°42'26"E | SFC | Uniquement hors horaires activité de la LF-R 46 N1.<br>Vols libres et radiocommandés Cat. A.<br>Only outside LF-R 46N1 activity.<br>Free flights and A category radio controlled model flying. |
| 9076 | aéromodélisme MONTAUT (09) | 500ft ASFC | SAT, SUN, HOL : SR-SS |
| | 43°11'55"N , 001°39'07"E | SFC | Située en zone LF-R 46 N1.<br>Vols libres.<br>Located in LF-R 46 N1.<br>Free flights. |
| 9077 | aéromodélisme PANAT (12) | 140ft ASFC | HJ |
| | 44°25'56"N , 002°26'00"E | SFC | Située en CTR RODEZ.<br>Vols de pente radiocommandés.<br>Situated in RODEZ CTR.<br>Radio controlled slope soaring flights |
| 9078 | aéromodélisme GRAULHET "Puech de la Rivade" (81) | 330ft ASFC | SR-SS |
| | 43°46'42"N , 002°02'26"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 9079 | aéromodélisme LE CLUZEAU (23) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°24'50"N , 001°48'23"E | SFC | Située en zone LF-R 145.<br>Vols radiocommandés.<br>Situated in LF-R 145.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9080 | aéromodélisme LACAVE (46) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vol de pente Brive les Milans<br>Vols radiocommandés<br>Pas d'utilisation simultanée des localisations 9080 Lacave, 9073 Pinsac et 9088 Montvalent<br>Slope soaring Brive les Milans<br>Radio controlled model flying<br>No simultaneous use of 9080 Lacave, 9073 Pinsac and 9088 Montvalent |
| | 44°51'53"N , 001°34'51"E | | |
| 9081 | aéromodélisme LAC DE THIL (31) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Située en CTR TOULOUSE.<br>Vols radiocommandés hydro.<br>Situated in TOULOUSE CTR.<br>Radio controlled sea plane model flying . |
| | 43°42'06"N , 001°09'13"E | | |
| 9083 | aéromodélisme LES QUINZE SOLS (31) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Située en CTR TOULOUSE.<br>Vols radiocommandés.<br>Situated in TOULOUSE CTR.<br>Radio controlled model flying . |
| | 43°39'33"N , 001°24'05"E | | |
| 9085 | aéromodélisme MERVILLE (31) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Située en CTR TOULOUSE.<br>Vols radiocommandés.<br>Situated in TOULOUSE CTR.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°42'01"N , 001°18'41"E | | |
| 9087 | aéromodélisme EAUZE (32) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°48'54"N , 000°07'40"E | | |
| 9088 | aéromodélisme MONTVALENT (46) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vol de pente Brive les Milans<br>Vols radiocommandés<br>Pas d'utilisation simultanée des localisations 9080 Lacave, 9073 Pinsac et 9088 Montvalent<br>Slope soaring Brive les Milans<br>Radio controlled model flying<br>No simultaneous use of 9080 Lacave, 9073 Pinsac and 9088 Montvalent |
| | 44°53'45"N , 001°38'54"E | | |
| 9089 | aéromodélisme LE GACHET (32) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°36'40"N , 001°03'47"E | | |
| 9090 | aéromodélisme SAINT YRIEIX (87) | 2060ft AMSL<br>650ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols libres et radiocommandés.<br>Free flights and radio controlled model flying |
| | 45°33'42"N , 001°13'45"E | | |
| 9092 | aéromodélisme GRISOLLES (82) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Située en CTR TOULOUSE.<br>Vols radiocommandés.<br>Situated in TOULOUSE CTR.<br>Radio controlled model flying |
| | 43°49'27"N , 001°16'00"E | | |
| 9093 | aéromodélisme PRAT-BONREPAUX (09) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°02'07"N , 001°01'50"E | | |
| 9094 | aéromodélisme TARASCON (09) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 42°51'31"N , 001°35'38"E | | |
| 9095 | aéromodélisme MESCHERS-SUR-GIRONDE (17) | 1075ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | MON-SAT : SR-SS<br>Vols radiocommandés Catégorie A.<br>Cat A radio controlled model flying. |
| | 45°34'47"N , 000°56'36"W | | |
| 9096 | aéromodélisme CIRQUE DE FRAYSSELINES (19) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols de pente radiocommandés et libres.<br>Radio controlled slope soaring and free flights.. |
| | 45°28'05"N , 001°51'00"E | | |
| 9099 | aéromodélisme FRONTON LE POUZAT (31) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°49'49"N , 001°24'37"E | | |
| 9100 | aéromodélisme FAUILLET (47) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS according to protocol<br>Aéromodelism'club de Vares<br>Vols radiocommandés de catégorie A<br>Aeromodelism'club of Vares<br>A category radio controlled model flying |
| | 44°25'10"N , 000°17'42"E | | |
| 9101 | aéromodélisme LECTOURE FINET (32) | 1650ft AMSL<br>990ft ASFC<br>SFC | Daytime.<br>WED, SAT, SUN and public HOL : 1650 ft AMSL.<br>Other days : 500 ft ASFC.<br>Vols radiocommandés dont grands planeurs.<br>Radio controlled model flying including big gliders. |
| | 43°57'46"N , 000°38'50"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9102 | aéromodélisme VIC FEZENSAC (32) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°46'29"N , 000°18'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9103 | aéromodélisme CARNAC (46) | 1850ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR - SS.<br>500 ft ASFC, sauf WE, JF et MER : 1000 ft ASFC / 1850 ft AMSL.<br>500 ft ASFC, except WE, public HOL and WED : 1000 ft ASFC / 1850 ft AMSL. |
| 44°24'21"N , 001°14'01"E | | SFC | Evolution de grands planeurs autonomes ou remorqués (envergure maximale 5 m et poids maximal 12 kg).<br>Evolution of large autonomous or towed gliders (maximum wingspan 5 m and maximum weight 12 kg). |
| 9104 | aéromodélisme SAINT MICHEL DE BANNIERES (46) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°58'09"N , 001°39'55"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9105 | aéromodélisme LALBENQUE (46) | 1270ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR - SS.<br>500 ft ASFC, sauf WE, JF et MER : 1000 ft ASFC / 1270 ft AMSL.<br>500 ft ASFC, except WE, public HOL and WED : 1000 ft ASFC / 1270 ft AMSL. |
| 44°20'42"N , 001°34'52"E | | SFC | Evolution de grands planeurs autonomes ou remorqués (envergure maximale 6 m et poids maximal 12 kg).<br>Evolution of large autonomous or towed gliders (maximum wingspan 6 m and maximum weight 12 kg). |
| 9106 | aéromodélisme ALBI LE ROC (81) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°54'12"N , 002°11'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9107 | aéromodélisme GIROUSSENS (81) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°46'54"N , 001°47'58"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9109 | aéromodélisme SAINT-OUEN SUR GARTEMPE (87) | 3500ft AMSL<br>2650ft ASFC | SR-SS. |
| 46°11'15"N , 001°03'20"E | | SFC | Plafond :<br>LUN-VEN : 500 ft ASFC.<br>WE et JF : 3500 ft AMSL (2650ft ASFC).<br>Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure).<br>Upper limit :<br>MON-FRI : 500 ft ASFC.<br>WE and HOL : 3500 ft AMSL (2650ft ASFC).<br>Radio controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan). |
| 9110 | aéromodélisme COUX et BIGAROQUE (24) | 1000ft ASFC<br>1500ft AMSL | SR-SS |
| 44°51'09"N , 000°56'13"E | | SFC | Bergerac Aeromodèles Marabout |
| 9112 | aéromodélisme SORE (40) | 1000ft ASFC | SR-SS |
| 44°19'17"N , 000°32'32"W | | SFC | Hauteur max :<br>- LUN-JEU : 500 ft ASFC<br>- WE et JF : 1000 ft ASFC<br>Vols radiocommandés.<br>Maximum height :<br>- MON-FRI : 500 ft ASFC<br>- WE and public HOL : 1000 ft ASFC<br>Radio controlled model flying. |
| 9113 | aéromodélisme TYROSSE (40) | 1100ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°38'39"N , 001°17'18"W | | SFC | LUN-VEN sauf JF : 500 ft ASFC.<br>Du 1er au 31 août et WE et JF : 1100 ft AMSL / 1000 ft ASFC.<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>MON-FRI except HOL: 500 ft ASFC.<br>From the 1st of august to the 31st of august, WE and HOL: 1100 ft AMSL / 1000 ft ASFC<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| 9114 | aéromodélisme AGNOS OLORON (64) | 500ft ASFC | HJ from 16/11 to 30/09 |
| 43°09'11"N , 000°37'45"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9115 | aéromodélisme DUNE DU PYLA (33) | 850ft AMSL<br>500ft ASFC | HJ |
| 44°34'48"N , 001°13'07"W | | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope soaring flights. |
| 9116 | aéromodélisme CABANAC (Base ULM) (33) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°36'54"N , 000°34'41"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9118 | aéromodélisme PLAINE D'ARBOUCAVE (40) | 500ft ASFC | From 01/02 to 01/05.<br>SAT, SUN and public HOL: HJ. |
| 43°35'43"N , 000°27'47"W | | SFC | Vols libre<br>Free flights |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9119 | aéromodélisme DRONNE (24) | 500ft ASFC | HJ outside LF-R 166 B SKED. |
| 45°23'47"N , 000°42'59"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9121 | aéromodélisme VARES (47) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°25'18"N , 000°21'22"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9122 | aéromodélisme HOURTIN (33) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°12'43"N , 001°04'07"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9123 | aéromodélisme CUSSAC FORT MEDOC (33) | 810ft AMSL<br>800ft ASFC | HJ |
| 45°06'22"N , 000°42'13"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9124 | aéromodélisme BEAUCENS (65) | 500ft ASFC | HJ dans le créneau 0800-1900 SUM : -1HR |
| 42°58'20"N , 000°03'55"W | | SFC | Vol non radiocommandé.<br>Non-radio controlled model flying. |
| 9128 | aéromodélisme SAINT-SAVIN (33) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL: HJ |
| 45°07'57"N , 000°27'33"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9129 | aéromodélisme BELVES SAINT PARDOUX AERODROME (LFIB) | 330ft ASFC | HJ |
| 44°46'57"N , 000°57'32"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9130 | aéromodélisme HASPARREN (64) | 1420ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°24'22"N , 001°21'54"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9131 | aéromodélisme MARMANDE VIRAZEIL AERODROME (LFDM) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 44°29'52"N , 000°11'48"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9132 | aéromodélisme AGEN LA GARENNE AERODROME (LFBA) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : 0900-1100, 1300-SS MAX 1800 (SUM : -1 HR) |
| 44°10'07"N , 000°35'45"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9133 | aéromodélisme BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS AERODROME (LFCS) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°41'44"N , 000°35'34"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9134 | aéromodélisme PERIGUEUX BASSILLAC AERODROME (LFBX) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°12'03"N , 000°48'48"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Activité annoncée sur PERIGUEUX INFO ou A/A.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Activity announced on PERIGUEUX INFO or A/A. |
| 9135 | aéromodélisme CAZAUX AERODROME (LFBC) | 1080ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| 44°31'30"N , 001°08'12"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9136 | aéromodélisme ITXASSOU AERODROME (LFIX) | 330ft ASFC | HJ |
| 43°20'10"N , 001°25'30"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9137 | aéromodélisme BISCARROSSE PARENTIS AERODROME (LFBS) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°22'16"N , 001°08'05"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9138 | aéromodélisme RIBERAC-TOURETTE AERODROME (LFIK) | 330ft ASFC | HJ |
| 45°14'12"N , 000°15'48"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9139 | aéromodélisme LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC AERODROME (LFDU) | 810ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 45°11'57"N , 000°52'49"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9141 | aéromodélisme LA REOLE FLOUDES AERODROME (LFDR) | 330ft ASFC | HJ |
| 44°33'57"N , 000°03'03"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9142 | aéromodélisme SARLAT DOMME AERODROME (LFDS) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°47'20"N , 001°14'52"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Des vols de nuit sont possibles uniquement VEN-SAM-JF : CS-2100.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Possible night flights only FRI-SAT-public HOL : SS-2100. |
| 9143 | aéromodélisme SAINTE FOY LA GRANDE AERODROME (LFDF) | 900ft AMSL<br>605ft ASFC | SR-SS |
| 44°51'12"N , 000°10'50"E | | SFC | Vols libres et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9144 | aéromodélisme ANDERNOS LES BAINS AERODROME (LFCD) | 330ft ASFC | HJ |
| 44°45'10"N , 001°04'00"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9145 | aéromodélisme LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC AERODROME (LFDI) | 330ft ASFC | HJ |
| 44°59'02"N , 000°08'12"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9146 | aéromodélisme SITE 1 MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI AERODROME (LFCZ) | 330ft ASFC | HJ |
| 44°08'43"N , 001°09'36"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9147 | aéromodélisme VILLENEUVE SUR LOT AERODROME (LFCW) | 700ft AMSL<br>500ft ASFC | HJ |
| 44°24'01"N , 000°45'40"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9148 | aéromodélisme ARCACHON LA TESTE DE BUCH AERODROME (LFCH) | 330ft ASFC | HJ |
| 44°35'25"N , 001°07'15"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9149 | aéromodélisme SAINT MEDARD EN JALLES n°2 (33) | 150ft ASFC | MON-FRI : SR-SS |
| 44°53'21"N , 000°46'32"W | | SFC | Vols radio-commandés multi-rotors catégorie A.<br>Cat A radio-controlled multi-rotors model flying. |
| 9150 | aéromodélisme FAUDOAS (82) | 1850ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 43°49'50"N , 000°55'44"E | | SFC | "Association modéliste des Vallées de la Lomagne".<br>Plafond :<br>- LUN-VEN : 500 ft ASFC,<br>- WE et JF : 1850 ft AMSL.<br>Vols radiocommandés.<br>Upper level :<br>- MON-FRI : 500 ft ASFC,<br>- WE and public HOL : 1850 ft AMSL.<br>Radio-controlled model flying.<br>"Association modéliste des Vallées de la Lomagne". |
| 9151 | aéromodélisme BALZAC (16) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°43'36"N , 000°08'42"E | | SFC | Vols de pente radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled slope soaring flights as per protocol. |
| 9152 | aéromodélisme SEGONZAC (16) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°38'11"N , 000°11'06"W | | SFC | Vol libre et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9153 | aéromodélisme SAINT-VIVIEN (17) | 1400ft AMSL<br>1350ft ASFC | HJ |
| 46°05'16"N , 001°02'14"W | | SFC | Selon protocole.<br>As per protocol. |
| 9154 | aéromodélisme ARVERT (17) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°45'00"N , 001°07'00"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9155 | aéromodélisme CONDAC (16) | 500ft ASFC | HJ |
| 46°01'07"N , 000°14'26"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9156 | aéromodélisme SAINTE SOULLE (17) | 500ft ASFC | HJ |
| 46°10'50"N , 000°59'53"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9157 | aéromodélisme ROUILLE (86) | 500ft ASFC | HJ |
| 46°24'00"N , 000°01'00"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9158 | aéromodélisme BORCQ (79) | 500ft ASFC | HJ |
| 46°50'05"N , 000°03'41"W | | SFC | Vol libre.<br>Free flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9159 | aéromodélisme NOTRE DAME D'OR (86) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vol libre.<br>Free flying. |
| | 46°49'53"N , 000°00'52"E | | |
| 9160 | aéromodélisme DEYME (31) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Située en CTR TOULOUSE.<br>Vols radiocommandés.<br>Situated in TOULOUSE CTR.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°29'51"N , 001°32'39"E | | |
| 9161 | aéromodélisme BEGUEY (33) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| | 44°39'08"N , 000°19'41"W | | |
| 9162 | aéromodélisme PLAINE DE SAINT JEAN DE SAUVES (86) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vol libre (vol de pente magnétique F1E).<br>Free flying (magnetic slope soaring F1E). |
| | 46°51'11"N , 000°08'02"E | | |
| 9163 | aéromodélisme SAINTE EULALIE (33) | 80ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vol d'aéromodèles captifs catégorie A.<br>Captive cat A radio-controlled model flying. |
| | 44°54'12"N , 000°28'14"W | | |
| 9164 | aéromodélisme SAINT PARDOULT (17) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés catégorie A.<br>Cat A radio-controlled model flying. |
| | 46°00'52"N , 000°27'55"W | | |
| 9165 | aéromodélisme TRIZAY (17) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°52'16"N , 000°52'41"W | | |
| 9166 | aéromodélisme LESSAC (16) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°02'58"N , 000°37'23"E | | |
| 9168 | aéromodélisme MONTMORILLON (86) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 46°23'26"N , 000°56'51"E | | |
| 9169 | aéromodélisme CHAVAGNAC (24) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés Catégorie A.<br>Activitée réelle connue de BRIVE TWR.<br>Cat A radio controlled model flying.<br>Actual activity on BRIVE TWR. |
| | 45°05'52"N , 001°21'00"E | | |
| 9171 | aéromodélisme ROCHEFORT SOUBISE (17) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°55'52"N , 000°59'44"W | | |
| 9172 | aéromodélisme ETAGNAC (16) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Plafond limité à 500ft sauf SAM, DIM et JF.<br>Activité de planeurs radiocommandés de grande envergure.<br>Upper limit : 500ft except on SAT, SUN and HOL.<br>Radio controlled large wingpan gliders activity. |
| | 45°53'48"N , 000°45'54"E | | |
| 9175 | aéromodélisme MAZERAY (17) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°55'50"N , 000°32'34"W | | |
| 9176 | aéromodélisme SURIN (86) | 1500ft AMSL<br>900ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°04'49"N , 000°23'30"E | | |
| 9178 | aéromodélisme VAL DU MIGNON (79) | 1000ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés Catégorie A.<br>Cat A radio controlled model flying. |
| | 46°10'30"N , 000°36'35"W | | |
| 9179 | aéromodélisme SARRIAC BIGORRE (65) | 500ft ASFC<br>SFC | FRI : 1100 (SUM -1HR)-SS.<br>SAT, SUN and Public HOL : SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°22'57"N , 000°08'03"E | | |
| 9180 | aéromodélisme SERIGNAC (82) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°54'13"N , 001°00'57"E | | |
| 9184.1 | aéromodélisme SITE 1 NIORT MARAIS POITEVIN AERODROME (LFBN) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Activité réelle connue de NIORT INFO.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Actual activity on NIORT INFO . |
| | 46°19'00"N , 000°23'46"W | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9184.2 | aéromodélisme SITE 2 NIORT MARAIS POITEVIN AERODROME (LFBN) | 1000ft ASFC | SR-SS |
| | 46°18'40"N , 000°23'48"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Activité réelle connue de NIORT INFO.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Actual activity on NIORT INFO. |
| 9185.1 | aéromodélisme SITE 1 COGNAC CHATEAUBERNARD AERODROME (LFBG) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°39'30"N , 000°19'03"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9185.2 | aéromodélisme SITE 2 COGNAC CHATEAUBERNARD AERODROME (LFBG) | 150ft ASFC | HJ |
| | 45°39'55"N , 000°19'14"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9186 | aéromodélisme CHATELLERAULT TARGE AERODROME (LFCA) | 700ft AMSL<br>497ft ASFC | SR-SS |
| | 46°46'53"N , 000°33'07"E | SFC | Vols libres et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9187 | aéromodélisme SITE 1 PONS AVY AERODROME (LFCP) | 400ft AMSL<br>334ft ASFC | SR-SS |
| | 45°34'12"N , 000°30'54"W | SFC | Vols libres et vols radiocommandés selon protocole.<br>Free flights and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9189 | aéromodélisme MEDIS (17) | 330ft ASFC | SR-SS |
| | 45°38'13"N , 000°59'06"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9192 | aéromodélisme BRIATEXTE (81) | 500ft ASFC | HJ |
| | 43°44'53"N , 001°56'22"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9193 | aéromodélisme ROQUEMAURE (81) | 500ft ASFC | HJ |
| | 43°49'15"N , 001°36'23"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying |
| 9197 | aéromodélisme LES COULONS (12) | 500ft ASFC | HJ |
| | 44°04'45"N , 003°06'39"E | SFC | Vols radiocommandés limités au Sud-Est par la route D809.<br>(proximité LF-R169)<br>Radio controlled model flying limited to the South East by the D809 road.<br>(close to LF-R 169) |
| 9198 | aéromodélisme LA GRANEDE (12) | 3600ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| | 44°04'57"N , 003°06'19"E | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>(proximité LF-R169)<br>Radio controlled slope soaring flights.<br>(close to LF-R 169) |
| 9199 | aéromodélisme SOUAL (81) | 1270ft AMSL<br>650ft ASFC | HJ |
| | 43°32'47"N , 002°07'33"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying |
| 9202 | aéromodélisme JONZAC NEULLES AERODROME (LFCJ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°29'02"N , 000°25'13"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9203 | aéromodélisme MONCOUTANT (79) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 46°42'00"N , 000°36'46"W | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9204 | aéromodélisme VILHONNEUR (16) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°41'04"N , 000°23'37"E | SFC | |
| 9205 | aéromodélisme SAINT PIERRE D'OLERON AERODROME (LFDP) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°57'28"N , 001°18'41"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9207 | aéromodélisme FONTENAY LE COMTE (85) | 900ft AMSL<br>820ft ASFC | SR-SS |
| | 46°26'28"N , 000°49'46"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 9208 | aéromodélisme LE PORT (Etang de Lers) (09) | 500ft ASFC<br>5100ft AMSL | 01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR). |
| | 42°48'33"N , 001°23'57"E | SFC | Planeurs radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled gliders (slope flight). |
| 9209 | aéromodélisme MIGLOS (Cabane des Estanils) (09) | 500ft ASFC | 01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR). |
| | 42°47'04"N , 001°37'27"E | SFC | Planeurs radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled gliders (slope flight). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9210 | aéromodélisme USTOU (Col d'Escots) (09) | 500ft ASFC | 01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR) |
| 42°46'25"N , 001°18'45"E | | SFC | Planeurs radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled gliders (slope flight). |
| 9211 | aéromodélisme MUSCULDY (64) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 43°11'06"N , 001°00'18"W | | SFC | Vol de pente radiocommandé.<br>Radio-controlled model slope soaring flights. |
| 9212 | aéromodélisme ESTERENÇUBY (64) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 43°02'40"N , 001°09'51"W | | SFC | Vol de pente radiocommandé.<br>Radio-controlled model slope soaring flights. |
| 9213 | aéromodélisme SUHESCUN (64) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 43°14'53"N , 001°10'49"W | | SFC | Vol de pente radiocommandé selon protocole.<br>Radio-controlled model slope soaring flights as per protocol. |
| 9214 | aéromodélisme MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI AERODROME (LFCZ) | 500ft ASFC | SR-SS+30. |
| 44°10'49"N , 001°11'53"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9215 | aéromodélisme LOUDET (31) | 500ft ASFC | WE, JF : SR-SS, en dehors des créneaux d'activité du secteur VOLTAC PAU NE.<br>WE, public HOL : SR-SS, outside VOLTAC PAU NE activity. |
| 43°07'54"N , 000°34'14"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9216 | aéromodélisme SENTENAC D'OUST (Col de la Core) (09) | 500ft ASFC | 01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR) |
| 42°51'32"N , 001°06'18"E | | SFC | Planeurs radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled gliders (slope flight). |
| 9217 | aéromodélisme LA GENEYTOUSE (87) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°47'33"N , 001°27'59"E | | SFC | Vols radiocommandés catégorie A.<br>Cat A radio controlled model flying. |
| 9221 | aéromodélisme MARMANDE (47) | 500ft ASFC | WED and SAT : SR-SS |
| 44°29'26"N , 000°09'55"E | | SFC | Vols radiocommandés catégorie A.<br>Cat A radio controlled model flying. |
| 9222 | aéromodélisme OLORON HERRERE AERODROME (LFCO) | 1000ft ASFC | FRI : 1300-1700 (SUM : -1HR) |
| 43°09'52"N , 000°33'30"W | | SFC | Vols radiocommandés catégories A et B.<br>Uniquement les premiers vendredis du mois.<br>Aérodrome inutilisable pendant l'activité AEM.<br>Activité réelle connue sur Oloron A/A.<br>Cat A and B radio controlled model flying.<br>Only the first fridays of the month.<br>AD unusable during AEM activity.<br>Actual activity on Oloron A/A. |
| 9230 | aéromodélisme MURET (31) | 1500ft ASFC<br>2150ft AMSL | 0800-2000 (SUM: -1HR)<br>If RMZ MURET 1 active: upper limit 1500 ft ASFC<br>If RMZ MURET 1 inactive: upper limit 500 ft ASFC |
| 43°27'45"N , 001°16'25"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9240 | aéromodélisme LANDES DE GLINDON (40) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS<br>MON-FRI : Upper limit : 500ft ASFC.<br>SAT, SUN and public HOL : Upper limit : 1000ft ASFC. |
| 43°44'31"N , 000°12'02"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9250 | aéromodélisme VAYRES (33) | 500ft ASFC | Everyday HJ. |
| 44°54'00"N , 000°19'30"W<br>44°54'00"N,000°19'30"W limitée à l'Est par la voie ferrée BORDEAUX-PARIS. | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9290 | aéromodélisme DUHORT-BACHEN (40) | 1460ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°43'03"N , 000°21'00"W | | SFC | Activité de planeurs radiocommandés de grande envergure.<br>A l'exception des week-ends et jours fériés, activité limitée à 650ft selon protocole pendant horaires ATS LFBM.<br>Radio controlled large wingspan gliders activity.<br>Except WE and HOL, activity limited to 650ft as per protocol during LFBM ATS SKED. |
| 9300 | aéromodélisme GOTEIN-LIBARRENX (64) | 2200ft AMSL<br>800ft ASFC | During school HOL: HJ.<br>Outside school HOL: MON, WED 1300 to SS (SUM -1HR).SAT,SUN and public HOL: SR to SS.Closed from 1st OCT to 15th NOV. |
| 43°12'33"N , 000°53'01"W | | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Free flights and radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9330 | aéromodélisme ROUMENS (31) | 1580ft AMSL<br>700ft ASFC | HJ |
| 43°27'38"N , 001°55'08"E | | SFC | Plafond 500 ft LUN-VEN.<br>Vols radiocommandés.<br>Upper level 500ft MON-FRI.<br>Radio controlled model flying . |
| 9360 | aéromodélisme CAUSSADE (82) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°10'28"N , 001°33'03"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9370 | aéromodélisme CASTRES PAYRIN AUGMONTEL (81) | 2550ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 43°33'00"N , 002°19'48"E | | SFC | "Aéromodélisme Causse Montagne Noire".<br>Plafond :<br>- LUN-VEN : 1800 ft AMSL (700 ft ASFC),<br>- WE et JF : 2600 ft AMSL (1500 ft ASFC).<br>Vols radiocommandés Cat A.<br>Upper level :<br>- MON-FRI : 1800 ft AMSL (700 ft ASFC),<br>- WE and public HOL : 2600 ft AMSL (1500 ft ASFC).<br>Cat A radio-controlled model flying. |
| 9380 | aéromodélisme ST MEDARD EN JALLES n°1 (33) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°53'05"N , 000°52'42"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9390 | aéromodélisme SALLES-COURBATIES (12) | 2940ft AMSL<br>1700ft ASFC | HJ |
| 44°28'21"N , 002°02'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9400 | aéromodélisme MONCEAUX SUR DORDOGNE (19) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°05'24"N , 001°51'19"E | | SFC | Vols radiocommandés de catégorie A.<br>Category A radio-controlled model flying. |
| 9401 | aéromodélisme CORBARIEU (82) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°55'51"N , 001°23'25"E | | SFC | Vols circulaires et radiocommandés.<br>Control-line and radio-controlled model flying. |
| 9402 | aéromodélisme SAINT GEORGES DE LUZENÇON (12) | 3150ft AMSL<br>818ft ASFC | SR-SS |
| 44°03'03"N , 003°00'29"E | | SFC | LUN-VEN : plafond 500 ft ASFC / 2830 ft AMSL<br>WE et JF : plafond 820 ft ASFC / 3150 ft AMSL.<br>Vols de pente de planeurs radiocommandés catégorie A par régime de vent de sud.<br>MON-FRI : upper limit 500 ft ASFC / 2830 ft AMSL<br>WE and HOL : upper limit 820 ft ASFC / 3150 ft AMSL.<br>Category A radio-controlled model gliders slope flying by south wind regime. |
| 9403 | aéromodélisme SAINT FELIX DE SORGUES (12) | 3120ft AMSL<br>811ft ASFC | SR-SS outside LF-D192S activity |
| 43°53'34"N , 003°01'17"E | | SFC | LUN-VEN : plafond 500 ft ASFC / 2800 ft AMSL<br>WE et JF : plafond 820 ft ASFC / 3120 ft AMSL.<br>Vols de pente de planeurs radiocommandés catégorie A par régime de vent de sud.<br>MON-FRI : upper limit 500 ft ASFC / 2800 ft AMSL<br>WE and HOL : upper limit 820 ft ASFC / 3120 ft AMSL.<br>Category A radio-controlled model gliders slope flying by south wind regime. |
| 9404 | aéromodélisme SALLES (33) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 44°29'42"N , 000°57'53"W | | SFC | Vols radiocommandés de catégorie A.<br>Category A radio controlled model flying. |
| 9405 | aéromodélisme MONPARDIAC (32) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 43°27'34"N , 000°14'12"E | | SFC | Activité réservée à la pratique de l'hydravion.<br>Modèles catégorie A.<br>Activity reserved to seaplanes.<br>Category A models. |
| 9406 | aéromodélisme SAINT VINCENT RIVE D'OLT (46) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 44°27'34"N , 001°17'40"E | | SFC | Planeurs radiocommandés, vol de pente, pente répertoriée par le Vol Libre Cadurcien.<br>Radio controlled gliders, slope flight, slope listed by Vol Libre Cadurcien club. |
| 9408 | aéromodélisme MONTESQUIEU VOLVESTRE (31) | 1660ft AMSL<br>820ft ASFC | SR-SS. |
| 43°13'35"N , 001°11'06"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Si LF-R 46 F3 active : plafond à 1170 ft AMSL soit 330 ft ASFC.<br>Radio controlled model flying.<br>If LF-R 46 F3 active : ceiling at 1170 ft AMSL which is 330 ft ASFC. |
| 9409 | aéromodélisme ABZAC (16) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°07'15"N , 000°42'56"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9410 | aéromodélisme VIC EN BIGORRE (65) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 43°23'40"N , 000°04'11"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9411 | aéromodélisme VINDELLE (16) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 45°43'06"N , 000°05'39"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9412 | aéromodélisme SAINT PREUIL (16) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 45°36'54"N , 000°08'59"W | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9414 | aéromodélisme SAINT JEAN D'ANGLE (17) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 45°49'22"N , 000°56'14"W | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9415 | aéromodélisme AUBAZINES (19) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 45°10'58"N , 001°42'53"E | | | Hydravions radiocommandés.<br>Radio controlled seaplanes model flying. |
| 9417 | aéromodélisme SAINT JULIEN D'EYMET (24) | 1450ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 44°43'43"N , 000°26'46"E | | SFC | LUN-DIM : plafond 500ft ASFC.<br>VEN 1200-SS (ETE - 1 HR) : plafond 1450ft AMSL / 1000ft ASFC.<br>Vols planeurs radiocommandés.<br>Activité réelle connue de Bergerac TWR.<br>MON-SUN : upper limit 500ft ASFC.<br>FRI 1200-SS (SUM -1H) : upper limit 1450ft AMSL/1000ft ASFC.<br>Radio controlled glider flights.<br>Actual activity known by Bergerac TWR. |
| 9418 | aéromodélisme ST FELIX DE LAURAGAIS (31) | 1700ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°26'19"N , 001°54'34"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9419 | aéromodélisme MONT DE MARSAN (40) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 43°54'59"N , 000°29'39"W | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9420 | aéromodélisme AVANTON (86) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 46°40'18"N , 000°17'54"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond 1000 ft ASFC annoncé par NOTAM.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Upper limit raised up to 1000ft ASFC announced by NOTAM. |
| 9421 | aéromodélisme LARRAU (64) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 42°58'24"N , 000°59'27"W | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9422 | aéromodélisme MASLACQ (64) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 43°26'50"N , 000°41'46"W | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9424 | aéromodélisme TOURS LE LOUROUX AERODROME (LFJT) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 47°09'03"N , 000°42'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9425 | aéromodélisme VILLENEUVE-SAINT-GEORGES (94) | 160ft ASFC<br>SFC | SUN : 0730-1230 (SUM : -1 HR) |
| 48°43'30"N , 002°27'32"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9435 | aéromodélisme LUCBARDEZ (MONT DE MARSAN) (40) | 870ft AMSL<br>600ft ASFC | SAT-SUN and public HOL: 1300-1800<br>SUM - 1HR |
| 43°58'21"N , 000°23'46"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9445 | aéromodélisme SAINT AUBIN DE LANQUAIS (24) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 44°47'16"N , 000°35'03"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9450 | aéromodélisme TALLER (40) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 43°50'30"N , 001°04'34"W | | | En dehors des horaires d'activation de la LF-R40A.<br>Selon protocole.<br>Outside LF-R40A SKED activation.<br>As per protocol. |
| 9455 | aéromodélisme HERM (40) | 1800ft AMSL<br>1550ft ASFC | SR-SS |
| 43°49'17"N , 001°06'11"W | | SFC | En dehors des horaires d'activation de la LF-R40A/B.<br>Selon protocole.<br>Outside LF-R40A/B SKED activation.<br>As per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9460 | aéromodélisme DAX TINON Hélistation (40) | 850ft AMSL<br>660ft ASFC | SR-SS. En dehors des horaires d'activation de la LF-R40A.<br>SR-SS. Outside LF-R40A activation SKED. |
| | 43°44'00"N , 001°10'43"W | SFC | Selon protocole.<br>As per protocol. |
| 9465 | aéromodélisme PENNE d'AGENAIS (47) | 1250ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°23'29"N , 000°50'05"E | SFC | |
| 9482 | aéromodélisme ARSAC (33) | 300ft ASFC | SR-SS |
| | 45°00'04"N , 000°42'34"W | SFC | Selon protocole.<br>As per protocol. |
| 9483 | aéromodélisme PAZAYAC (24) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°06'54"N , 001°22'43"E | SFC | |
| 9484 | aéromodélisme VILLEJESUS (16) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°53'49"N , 000°02'39"E | SFC | |
| 9485 | aéromodélisme AIRE SUR L'ADOUR (40) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| | 43°40'46"N , 000°17'11"W | SFC | Selon protocole.<br>As per protocol. |
| 9487 | aéromodélisme IDRAC-RESPAILLES (32) | 1600ft AMSL<br>800ft ASFC | SR-SS |
| | 43°30'42"N , 000°26'12"E | SFC | "Les ailes de Mario".<br>Plafond 500 ft ASFC lorsque la LF-R 46 G est active.<br>Upper limit 500 ft ASFC when LF-R 46 G active. |
| 9491 | aéromodélisme LAVARDAC (47) | 500ft ASFC | SAT, SUN, HOL : 0700-1700.<br>SUM : -1HR |
| | 44°10'19"N , 000°18'41"E | SFC | |
| 9492 | aéromodélisme RUFFIAC (47) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°21'41"N , 000°01'47"E | SFC | |
| 9493 | aéromodélisme MEILLON (64) | 500ft ASFC | SR-SS + 2 HR |
| | 43°16'28"N , 000°18'54"W | SFC | L'activité de nuit est limitée strictement à 165 ft ASFC (50m).<br>Night activity strictly limited to 165 ft ASFC (50m). |
| 9494 | aéromodélisme MONTENDRE MARCILLAC AERODROME (LFDC) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°16'37"N , 000°27'12"W | SFC | Selon protocole.<br>As per protocol. |
| 9497 | aéromodélisme PAREMPUYRE (33) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°57'36"N , 000°33'42"W | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9500 | aéromodélisme JONAGE (69) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°48'04"N , 005°01'40"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9501 | aéromodélisme SAINT-CLAUDE PRATZ (39) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 46°23'05"N , 005°46'08"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9502 | aéromodélisme PARAY LE MONIAL AERODROME (LFGN) | 450ft ASFC | SR-SS |
| | 46°28'08"N , 004°08'08"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9503 | aéromodélisme TENDE Nord (06) | 6750ft AMSL<br>600ft ASFC | SR-SS |
| | 44°09'06"N , 007°34'11"E | SFC | Vols radiocommandés planeurs.<br>Radio controlled model flying gliders. |
| 9504 | aéromodélisme ENTRECASTEAUX (83) | 500ft ASFC | HJ |
| | 43°28'55"N , 006°15'24"E | SFC | Plafond 150 ft ASFC si LF-R 95 A active.<br>Vols radiocommandés, selon protocole.<br>Upper limit 150ft ASFC if LF-R 95A is active.<br>Radio controlled model flying, as per protocol. |
| 9505 | aéromodélisme ARBIGNY (01) | 1600ft AMSL<br>1000ft ASFC | 15 JUL-30 NOV : SR-SS |
| | 46°29'08"N , 004°56'03"E | SFC | LUN-VEN : plafond limité à 500 ft ASFC.<br>Vols radiocommandés.<br>MON-FRI : ceiling limited to 500 ft ASFC.<br>Radio controlled model flying. |
| 9506 | aéromodélisme BIZANET (11) | 600ft ASFC | HJ |
| | 43°09'51"N , 002°51'09"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9507 | aéromodélisme ARGELES SUR MER (66) | 1000ft ASFC | HJ |
| | 42°33'13"N , 002°59'50"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9508 | aéromodélisme SAINT PAUL EN FORET (83) | 1000ft ASFC | HJ |
| 43°34'38"N , 006°43'23"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9509 | aéromodélisme NEFFES (05) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°29'15"N , 006°01'48"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9510 | aéromodélisme PLATEAU DE L'ARBOIS (13) | 1365ft AMSL<br>650ft ASFC | SR - 2300<br>SUM : -1HR |
| 43°26'52"N , 005°18'03"E | | SFC | Vols circulaires, libres et radiocommandés selon protocole.<br>Plafond limité à 165 ft de nuit.<br>Plafond pouvant être augmenté à 1000ft ASFC/1700ft AMSL par NOTAM.<br>Control-line, free flight and radio controlled flying as per protocol.<br>MAX height 165 ft at night.<br>MAX height can be increased to 1000ft ASFC/1700ft AMSL by NOTAM. |
| 9511 | aéromodélisme SEILLANS (83) | 3500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°39'32"N , 006°39'57"E | | SFC | Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure) selon protocole.<br>Radio controlled model flying (including large gliders) as per protocol. |
| 9512 | aéromodélisme SAINT MARTIN DU VAR (06) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°49'25"N , 007°10'55"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9514 | aéromodélisme CUGES-LES-PINS (13) | 1000ft ASFC | SR-SS. |
| 43°15'59"N , 005°41'04"E | | SFC | Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure).<br>Radio controlled model flying (including large wingspan gliders). |
| 9515 | aéromodélisme CAILLAN | 350ft ASFC | HJ |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 43°33'05"N , 006°49'36"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9516 | aéromodélisme LA CIOTAT (13) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°14'33"N , 005°41'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9517 | aéromodélisme SAINT JEAN DE SERRES (30) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°58'41"N , 004°04'02"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9518 | aéromodélisme CONFLENT (66) | 500ft ASFC | HJ |
| 42°35'23"N , 002°26'02"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9519 | aéromodélisme LEUCATE (11) | 1000ft ASFC | HJ |
| 42°56'13"N , 003°00'35"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9520 | aéromodélisme COURNONTERRAL | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°33'52"N , 003°44'42"E | | SFC | Vols circulaires, libres et radiocommandés.<br>Control-line, free flights and radio controlled flying. |
| 9521 | aéromodélisme SAINT JEAN DU VERDON (83) | 500ft ASFC | WED, SAT, SUN : HJ |
| 43°40'09"N , 006°05'01"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9522 | aéromodélisme RAMATUELLE (83) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°12'48"N , 006°39'36"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9523 | aéromodélisme SIGNES (83) | 1000ft ASFC | SR - SS+30 (2300 MAX ; SUM : - 1 HR) |
| 43°15'35"N , 005°48'27"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Plafond limité à 165 ft de nuit.<br>Radio-controlled model flying as per protocol.<br>MAX height 165 ft at night. |
| 9524 | aéromodélisme ACCONS (07) | 500ft ASFC | HJ |
| cercle de 300 m de rayon centré sur 44°52'46"N , 004°24'55"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9525 | aéromodélisme BOURG DE PEAGE (26) | 160ft ASFC | SR-SS |
| 45°01'25"N , 005°03'26"E | | SFC | Courses d'aéronefs sans équipage à bord.<br>Radio-controlled model races. |
| 9526 | aéromodélisme ARLES (13) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°38'22"N , 004°34'01"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9527 | aéromodélisme CALVISSON (30) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°48'00"N , 004°12'06"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9528 | aéromodélisme MOUSSAC (30) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 43°58'26"N , 004°14'41"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9529 | aéromodélisme BESSAN (34) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS during ATC LFMU SKED<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°20'30"N , 003°24'30"E | | |
| 9530 | aéromodélisme GERZAT (63) | 350ft ASFC<br>SFC | HJ.<br>Rehaussement du plafond à 500ft ASFC DIM : 0800-1100 (ETE - 1HR).<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Upper limit elevation up to 500ft ASFC SUN: 0800-1100 (SUM - 1HR).<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| | 45°50'54"N , 003°09'26"E | | |
| 9532 | aéromodélisme SAINT MARTIN SUR LAVEZON (07) | 400ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols de planeurs radiocommandés.<br>Radio controlled model flying (gliders). |
| | 44°37'00"N , 004°38'28"E | | |
| 9533 | aéromodélisme PERNES (84) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°58'45"N , 004°57'40"E | | |
| 9534 | aéromodélisme RIVES (38) | 170ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | cercle de 200 m de rayon centré sur 45°22'07"N , 005°28'41"E | | |
| 9535.1 | aéromodélisme SOLUTRE POUILLY (71) | 3000ft AMSL<br>1500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°17'20"N , 004°43'27"E | | |
| 9535.2 | aéromodélisme LEYNES (71) | 2900ft AMSL<br>1500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°16'15"N , 004°44'01"E | | |
| 9536 | aéromodélisme BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB AERODROME (LFNX) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°38'23"N , 003°08'41"E | | |
| 9537 | aéromodélisme LA GRAND'COMBE AERODROME (LFTN) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 44°14'40"N , 004°00'44"E | | |
| 9538 | aéromodélisme NARBONNE AERODROME (LFNN) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°11'30"N , 003°03'09"E | | |
| 9539 | aéromodélisme SAINT MARTIN DE LONDRES AERODROME (LFNL) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°47'56"N , 003°46'57"E | | |
| 9540 | aéromodélisme VILLENEUVE LES MAGUELONE (34) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°32'16"N , 003°53'23"E | | |
| 9541 | aéromodélisme VINON AERODROME (LFNF) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°44'35"N , 005°47'29"E | | |
| 9542 | aéromodélisme NIMES COURBESSAC AERODROME (LFME) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°51'10"N , 004°24'31"E | | |
| 9543 | aéromodélisme CHIDRAC (63) | 500ft ASFC<br>SFC | 0900-1800 (SUM - 1HR)<br>Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope soaring flights. |
| | 45°33'52"N , 003°08'43"E | | |
| 9544 | aéromodélisme LA SAULCE (05) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 44°26'49"N , 006°01'38"E | | |
| 9545 | aéromodélisme MASSILLY (71) | 1900ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | SUM: 0800-1700<br>WIN: 0900-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°29'00"N , 004°40'00"E | | |
| 9546 | aéromodélisme ARGELIERS (11) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°18'33"N , 002°53'49"E | | |
| 9547 | aéromodélisme CHAPAREILLAN (38) | 1400ft AMSL<br>500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| | 45°27'53"N , 006°00'01"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9548 | aéromodélisme MARTIGUES (13) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°25'51"N , 005°01'48"E | | |
| 9549 | aéromodélisme BELVEZET (30) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 44°04'48"N , 004°23'24"E | | |
| 9550 | aéromodélisme NIZAS (34) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-30 - SS+30<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| | 43°30'17"N , 003°24'43"E | | |
| 9551 | aéromodélisme PORTIRAGNES (34) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°17'56"N , 003°19'01"E | | |
| 9552 | aéromodélisme SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS (38) | 330ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 45°21'13"N , 005°20'50"E | | |
| 9553 | aéromodélisme TORREILLES (66) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 42°44'36"N , 002°58'52"E | | |
| 9555 | aéromodélisme CLERMONT L'HERAULT (34) | 2200ft AMSL<br>1300ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°40'10"N , 003°23'34"E | | |
| 9556 | aéromodélisme SAINT-QUENTIN-SUR-ISERE (38) | 400ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°17'34"N , 005°33'57"E | | |
| 9557 | aéromodélisme AVIGNON PUJAUT AERODROME (LFNT) | 650ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°59'38"N , 004°44'57"E | | |
| 9558 | aéromodélisme CABRIERES D'AVIGNON (84) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°52'09"N , 005°09'30"E | | |
| 9559 | aéromodélisme ORANGE-TRAVAILLAN (84) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 44°10'49"N , 004°55'18"E | | |
| 9560 | aéromodélisme LES MARTRES DE VEYRE (63) | 2100ft AMSL<br>985ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| | 45°40'36"N , 003°12'31"E | | |
| 9561 | aéromodélisme BIOZAT (03) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°04'24"N , 003°15'43"E | | |
| 9562 | aéromodélisme DIVONNE LES BAINS (01) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°20'11"N , 006°07'51"E | | |
| 9563 | aéromodélisme FEILLENS (01) | 1560ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°21'02"N , 004°52'41"E | | |
| 9564 | aéromodélisme REYRIEUX (01) | 1900ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°55'54"N , 004°50'43"E | | |
| 9565 | aéromodélisme FORMIGUERES (66) | 500ft ASFC<br>SFC | From MAY to OCT: SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 42°36'35"N , 002°06'40"E | | |
| 9566 | aéromodélisme VESANCY (01) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°21'26"N , 006°05'24"E | | |
| 9568 | aéromodélisme GREOLIERES (06) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°48'31"N , 006°53'27"E | | |
| 9569 | aéromodélisme ANNONAY (07) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°15'44"N , 004°39'18"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9570 | aéromodélisme DECINES (69) | 164ft ASFC | SUM : MON-FRI : 1200-SS, WIN : 1300-SS.<br>SAT, SUN : HJ. |
| | 45°45'20"N , 004°57'31"E | SFC | Vols circulaires et radiocommandés selon protocole.<br>Control-line and radio controlled model flying as per protocol. |
| 9571 | aéromodélisme SAINT CYR (07) | 1000ft ASFC | HJ |
| | 45°14'52"N , 004°43'08"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9572 | aéromodélisme BARRET DE LIOURE (26) | 500ft ASFC | HJ |
| | 44°11'27"N , 005°29'56"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9573 | aéromodélisme MARIGNAC EN DIOIS (26) | 500ft ASFC | HJ |
| | 44°48'01"N , 005°21'00"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9575 | aéromodélisme TREVILLACH | 500ft ASFC | SR-SS. |
| | 42°42'06"N , 002°31'21"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9576 | aéromodélisme PONT DE L'ISERE (26) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°01'04"N , 004°54'10"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9577 | aéromodélisme POYOLS (26) | 500ft ASFC | HJ |
| | 44°36'38"N , 005°25'25"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9578 | aéromodélisme AGNIN (38) | 1540ft AMSL<br>800ft ASFC | HJ |
| | 45°20'46"N , 004°50'43"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9579 | aéromodélisme BRIE ET ANGONNES (38) | 2780ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| | 45°06'59"N , 005°47'33"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9580 | aéromodélisme LLUPIA (66) | 1000ft ASFC | HJ |
| | 42°37'35"N , 002°46'54"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9581 | aéromodélisme CASTRIES (34) | 625ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°40'56"N , 004°00'39"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9582 | aéromodélisme COLOMBE (38) | 1277ft AMSL<br>394ft ASFC | SR-SS |
| | 45°22'47"N , 005°27'04"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9583 | aéromodélisme MOIDIEU-DETOURBE (38) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°30'52"N , 005°00'16"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9584 | aéromodélisme NOTRE DAME DE VAULX (38) | 6550ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| | 44°59'35"N , 005°43'24"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9585 | aéromodélisme AMBERIEU AERODROME (LFXA) | 1500ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| | 45°58'37"N , 005°19'51"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9586 | aéromodélisme POLIENAS (38) | 1600ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| | 45°14'57"N , 005°29'37"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9587 | aéromodélisme SAINT CHRISTOPHE SUR GUIERS (38) | 2300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| | 45°25'51"N , 005°46'11"E | SFC | Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure).<br>Radio controlled model flying (including large wingspan gliders). |
| 9588 | aéromodélisme SAINT JEAN DE VAULX (38) | 6320ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| | 45°00'53"N , 005°44'25"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9589 | aéromodélisme SAINTE MARIE D'ALLOIX (38) | 1550ft AMSL<br>750ft ASFC | SR-SS |
| | 45°23'16"N , 005°58'33"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9590 | aéromodélisme GREZIEUX LE FROMENTAL (42) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°36'21"N , 004°08'24"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9591 | aéromodélisme SALAGNON (38) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°39'39"N , 005°20'18"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9592 | aéromodélisme VALBONNAIS (38) | 500ft ASFC | HJ |
| 44°52'02"N , 005°55'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9593 | aéromodélisme VIF (38) | 1900ft AMSL<br>1000ft ASFC | HJ |
| 45°04'26"N , 005°42'27"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9594 | aéromodélisme VIZILLE (38) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°04'57"N , 005°47'03"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9595 | aéromodélisme AMBERT LE POYET AERODROME (LFHT) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°30'49"N , 003°44'43"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9596 | aéromodélisme SAINT JEAN-SAINT MAURICE SUR LOIRE (42) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°58'14"N , 004°01'24"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9597 | aéromodélisme BAS EN BASSET (43) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°19'45"N , 004°08'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9598 | aéromodélisme SAINT SYLVESTRE PRAGOULIN (63) | 500ft ASFC | HJ |
| 46°03'17"N , 003°26'49"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9599 | aéromodélisme LES SAUVAGES (69) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°54'56"N , 004°22'27"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9600 | aéromodélisme MEXIMIEUX | 350ft ASFC | SR-SS |
| cercle de 300 m de rayon centré sur 45°53'16"N , 005°12'09"E | | SFC | Vols circulaires, libres et radiocommandés.<br>Control-line, free flights and radio controlled model flying. |
| 9601 | aéromodélisme LONGES 1 (69) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°29'54"N , 004°42'48"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9602 | aéromodélisme LONGES 2 (69) | 1000ft ASFC | HJ |
| 45°29'22"N , 004°42'09"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9603 | aéromodélisme SAINT LAURENT D'AGNY (69) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°37'59"N , 004°41'19"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9604 | aéromodélisme SAVIGNY (69) | 2200ft AMSL<br>1200ft ASFC | HJ |
| 45°49'49"N , 004°34'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9605 | aéromodélisme ASPRES SUR BUECH AERODROME (LFNJ) | 500ft ASFC | SR-SS. |
| 44°30'54"N , 005°44'13"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9606 | aéromodélisme VILLE SUR JARNIOUX (69) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°57'02"N , 004°36'20"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9607 | aéromodélisme AVRIEUX (73) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°13'07"N , 006°43'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9608 | aéromodélisme MONTMELIAN (73) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°29'15"N , 006°02'02"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9609 | aéromodélisme SAINT GIROD (73) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°46'15"N , 005°57'22"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9610 | aéromodélisme LEVENS MONT ARPASSE (06) | 800ft ASFC | HJ |
| 43°51'48"N , 007°12'36"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9611 | aéromodélisme SAINT PAUL SUR ISERE (73) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°36'42"N , 006°26'48"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9612 | aéromodélisme BEAUMONT (74) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°06'02"N , 006°08'50"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9613 | aéromodélisme COLLONGES SOUS SALEVE (74) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°07'31"N , 006°10'17"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9614-1 | aéromodélisme PASSY 1 (74) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°54'45"N , 006°40'15"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9614-2 | aéromodélisme PASSY 2 (74) | 2200ft AMSL<br>400ft ASFC | From the 1st OCT to 31st MAY : WED and SAT : SR-SS. |
| | 45°55'10"N , 006°39'36"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9615 | aéromodélisme LEVENS LES GRANDS PRES (06) | 800ft ASFC | HJ |
| | 43°50'54"N , 007°14'12"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9616 | aéromodélisme SAINT JULIEN EN GENEVOIS (74) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°08'06"N , 006°04'07"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9617 | aéromodélisme THONON LES BAINS (74) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°23'27"N , 006°30'37"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9618 | aéromodélisme MONS LES FERRAGES (83) | 1000ft ASFC | HJ |
| | 43°41'52"N , 006°42'49"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9619 | aéromodélisme SEGNY (01) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°18'15"N , 006°04'55"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9620 | aéromodélisme MESSERY (74) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°20'53"N , 006°18'50"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| 9621 | aéromodélisme AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE AERODROME (LFKJ) | 300ft ASFC | HJ |
| | 41°55'30"N , 008°47'12"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9622 | aéromodélisme TOURRETTE-LEVENS MONT-CHAUVE (06) | 500ft ASFC | HJ |
| | 43°46'06"N , 007°15'57"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9623 | aéromodélisme SAINT-FERRIOL (11) | 500ft ASFC | HJ |
| | 42°54'36"N , 002°13'00"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9624 | aéromodélisme LUNEL (34) | 1000ft ASFC | SR-SS |
| | 43°42'28"N , 004°08'21"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 9625 | aéromodélisme MONS BAUME DINDE (83) | 1000ft ASFC | HJ |
| | 43°42'04"N , 006°43'16"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9626 | aéromodélisme COURNON D'AUVERGNE (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°44'53"N , 003°12'54"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9627 | aéromodélisme CLARET (34) | 1090ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°51'32"N , 003°52'32"E | SFC | Vols d'hydravions radiocommandés.<br>Radio controlled seaplane model flying. |
| 9628 | aéromodélisme LANCRANS (01) | 2500ft AMSL<br>700ft ASFC | HJ |
| | 46°08'24"N , 005°49'33"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9629 | aéromodélisme CUTTOLI (2A) | 500ft ASFC | HJ |
| | 41°59'23"N , 008°52'34"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9630 | aéromodélisme SALAGNON (38) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°40'33"N , 005°22'25"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9631 | aéromodélisme FIGARI (2A) | 500ft ASFC<br>SFC | ATS SKED FIGARI |
| 41°37'05"N , 009°13'48"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9632 | aéromodélisme ALAIRAC (11) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 43°12'03"N , 002°14'51"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9633-1 | aéromodélisme CONQUES SUR ORBIEL (11) | 150ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 43°16'22"N , 002°23'03"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9633-2 | aéromodélisme CONQUES SUR ORBIEL (11) | 1385ft AMSL<br>500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 43°18'06"N , 002°23'18"E | | | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Activité selon protocole.<br>Radio controlled model flying (slope flight).<br>Activity as per protocol. |
| 9634 | aéromodélisme LAURAC (11) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 43°13'30"N , 001°58'00"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9635 | aéromodélisme AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE AERODROME (LFHO) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS. |
| 44°32'19"N , 004°21'33"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9636 | aéromodélisme MORIAT (63) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 45°24'04"N , 003°15'56"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9637 | aéromodélisme ETOILE SUR RHONE (26) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 44°50'48"N , 004°53'53"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9638 | aéromodélisme LAC DE SALAGOU (34) | 500ft ASFC<br>SFC | From the 01st OCT to the 31st MAY : HJ |
| 43°38'52"N , 003°22'10"E | | | Vols radiocommandés d'hydravions selon protocole avec gestionnaire du plan d'eau.<br>Radio controlled seaplanes model flying as per protocol with water body manager. |
| 9639 | aéromodélisme NISSAN (34) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 43°16'11"N , 003°08'11"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9640 | aéromodélisme PACT (38) | 1277ft AMSL<br>394ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 45°20'47"N , 005°00'19"E<br>RDL 265°/13,9 NM de l'ARP de Grenoble Alpes Isère LFLS | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9641 | aéromodélisme ELNE (66) | 350ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 42°35'51"N , 002°56'16"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9643 | aéromodélisme MENDE BRENOUX AERODROME (LFNB) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 44°30'13"N , 003°31'58"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9644 | aéromodélisme TRUILHAS | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 43°16'13"N , 002°55'20"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9645 | aéromodélisme SAINT CANNAT (13) | 660ft ASFC<br>SFC | SR-30 - SS+30 |
| 43°37'42"N , 005°16'51"E | | | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| 9646 | aéromodélisme CORTE AERODROME (LFKT) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 42°17'30"N , 009°11'23"E | | | Vols radiocommandés avions et hélicoptères selon protocole.<br>Radio controlled planes and helicopters model flying as per protocol. |
| 9647 | aéromodélisme COGOLIN (83) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 43°14'16"N , 006°32'14"E | | | Vols radiocommandés planeurs, avions et hélicoptères.<br>Radio controlled gliders, planes and helicopters model flying. |
| 9648 | aéromodélisme LE MUY (83) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ |
| 43°27'50"N , 006°36'04"E | | | Vols radiocommandés hélicoptères selon protocole.<br>Radio controlled helicopters model flying as per protocol. |
| 9649 | aéromodélisme SAINT PIERRE DE FAUCIGNY (74) | 2750ft AMSL<br>1074ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 46°03'18"N , 006°22'45"E | | | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| 9650 | aéromodélisme BAR SUR LOUP (06) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS |
| 43°41'30"N , 006°57'58"E | | | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9651 | aéromodélisme LEYMENT (01) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°55'05"N , 005°18'14"E | | |
| 9652 | aéromodélisme TRESCHENU-CREYERS (26) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| | 44°45'45"N , 005°35'16"E | | |
| 9654 | aéromodélisme PELLAFOL (38) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| | 44°46'38"N , 005°52'16"E | | |
| 9655 | aéromodélisme SAINT MAURICE DE VENTALON (48) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 44°19'04"N , 003°49'49"E | | |
| 9656 | aéromodélisme NANTES EN RATIER (38) | 4200ft AMSL<br>1212ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 44°55'17"N , 005°49'15"E | | |
| 9657-1 | aéromodélisme MURAT-LE-QUAIRE 1 (63) | 7700ft AMSL<br>2900ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente, planeurs de grande envergure).<br>Radio controlled model flying (slope flight, gliders with a large wingspan). |
| | 45°37'18"N , 002°47'21"E | | |
| 9657-2 | aéromodélisme MURAT-LE-QUAIRE 2 (63) | 7700ft AMSL<br>2900ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente, planeurs de grande envergure).<br>Radio controlled model flying (slope flight, gliders with a large wingspan). |
| | 45°36'44"N , 002°46'12"E | | |
| 9657-3 | aéromodélisme MURAT-LE-QUAIRE 3 (63) | 7700ft AMSL<br>2900ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente, planeurs de grande envergure).<br>Radio controlled model flying (slope flight, gliders with a large wingspan). |
| | 45°36'33"N , 002°45'38"E | | |
| 9658 | aéromodélisme SAINT COLOMBAN DES VILLARDS (73) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°14'24"N , 006°10'47"E | | |
| 9659 | aéromodélisme FIRMINY (42) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 45°27'22"N , 004°15'33"E | | |
| 9660-1 | aéromodélisme CAUSSOLS EST (06) | 800ft ASFC<br>SFC | SUM : 1000-1800, WIN : 1100-1600.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 43°45'06"N , 006°55'45"E | | |
| 9660-2 | aéromodélisme CAUSSOLS OUEST (06) | 400ft ASFC<br>SFC | SR-30 - SS+30<br>Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope soaring flights. |
| | 43°45'06"N , 006°54'55"E | | |
| 9661 | aéromodélisme SALERNES (83) | 500ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°34'36"N , 006°13'32"E | | |
| 9662 | aéromodélisme TENDE (06) | 600ft ASFC<br>SFC | HJ<br>Vols radiocommandés planeurs.<br>Radio controlled model flying. |
| | 44°08'00"N , 007°33'00"E | | |
| 9663 | aéromodélisme CHAVANOZ (69) | 330ft ASFC<br>SFC | SR-30 - SS+30<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 45°46'02"N , 005°09'15"E | | |
| 9664 | aéromodélisme TASSIN CLUB AMCOL (69) | 500ft ASFC<br>SFC | SR - SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 45°46'11"N , 004°42'55"E | | |
| 9665 | aéromodélisme BOURG CEYZERIAT AERODROME (LFHS) | 1600ft AMSL<br>700ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 46°12'15"N , 005°17'15"E | | |
| 9666 | aéromodélisme BELLEVILLE SUR SAONE (69) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°06'15"N , 004°42'38"E | | |
| 9667 | aéromodélisme GRESY SUR ISERE (73) | 330ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°35'06"N , 006°15'00"E | | |
| 9668 | aéromodélisme ROCHECHINARD (26) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°01'43"N , 005°14'44"E | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9669 | aéromodélisme BOISINGES (74) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 46°09'43"N , 006°22'26"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9670.1 | aéromodélisme BOUVANTES 1 (26) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°53'57"N , 005°18'36"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9670.2 | aéromodélisme BOUVANTES 2 (26) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°52'53"N , 005°19'31"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9671 | aéromodélisme SAINT-PAUL-EN-JAREZ (42) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°28'09"N , 004°33'20"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9672 | aéromodélisme HAUTEVILLE SUR FIER (74) | 300ft ASFC | SR-SS |
| | 45°53'59"N , 005°59'32"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9673 | aéromodélisme PEYROLLES (13) | 500ft ASFC | SR-30-SS+30 |
| | 43°39'09"N , 005°34'17"E | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9674 | aéromodélisme SAINT-MENOUX (03) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 46°35'14"N , 003°10'16"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9676 | aéromodélisme LEZIGNAN-CORBIERES (11) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°11'53"N , 002°43'05"E | SFC | Vols de pente radiocommandés<br>Radio controlled slope soaring flights. |
| 9677 | aéromodélisme MIMET (13) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°25'42"N , 005°31'09"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9678 | aéromodélisme MURS (84) | 1000ft ASFC | SR-2100 SUMM-1 |
| | 43°56'24"N , 005°16'14"E | SFC | Vols radiocommandés. 165ft ASFC de nuit.<br>Radio controlled model flying. 165ft ASFC by night. |
| 9679 | aéromodélisme MORIEZ (04) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°57'58"N , 006°27'26"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9680 | aéromodélisme LE CANNET DES MAURES-BALANCAN (83) | 500ft ASFC | HJ outside LF-R 95 Activity, SAT, SUN and public HOL.<br>FRI: 1500-SS. |
| | 43°21'40"N , 006°21'10"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocol.<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| 9681 | aéromodélisme LE GOURBEL (06) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°47'46"N , 007°05'37"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9682 | aéromodélisme LAMONTGIE (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°28'11"N , 003°19'03"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9683 | aéromodélisme CORENT (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°39'32"N , 003°10'47"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9684 | aéromodélisme CRESTE (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°33'14"N , 003°03'44"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9686 | aéromodélisme MARLENS VAL DE CHAISE (74) | 330ft ASFC | HJ |
| | 45°46'12"N , 006°21'28"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9687 | aéromodélisme SOLIGNAT (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°31'07"N , 003°09'25"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9688-1 | aéromodélisme EMPURANY 1 (07) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°03'09"N , 004°34'02"E | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope model flying. |
| 9688-2 | aéromodélisme EMPURANY 2 (07) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°03'00"N , 004°33'52"E | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope model flying. |
| 9689 | aéromodélisme LA TRANCLIERE (01) | 500ft ASFC | HJ |
| | 46°05'48"N , 005°17'09"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9690 | aéromodélisme AGDE (34) | 330ft ASFC | SR-SS. |
| | 43°19'22"N , 003°29'45"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9691 | aéromodélisme MASSONGY (74) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 46°18'59"N , 006°19'07"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9692 | aéromodélisme MARTRES SUR MORGE (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°55'19"N , 003°12'57"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9693 | aéromodélisme SAINT PONS (07) | 500ft ASFC | HJ |
| | 44°36'05"N , 004°34'06"E | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope model flying. |
| 9694 | aéromodélisme VALBELEIX site 2 (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°28'01"N , 002°59'52"E | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope model flying. |
| 9695 | aéromodélisme CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN AERODROME (LFMX) | 2500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| | 44°03'24"N , 005°59'33"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9696 | aéromodélisme VALCIVIERES (63) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°36'04"N , 003°50'24"E | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope model flying. |
| 9697 | aéromodélisme VILLARD ST CHRISTOPHE (38) | 500ft ASFC | HJ |
| | 44°58'10"N , 005°48'38"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9698 | aéromodélisme ISSOIRE LE BROC AERODROME (LFHA) | 500ft ASFC | HJ |
| | 45°31'10"N , 003°15'51"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9699 | aéromodélisme SURY-LE-COMTAL (42) | 160ft ASFC | SR-SS. |
| | 45°33'20"N , 004°12'35"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9702 | aéromodélisme MAUREILLAS-LAS-ILLAS (66) | 230ft ASFC | Tous les jours dans le créneau 6h-20h UTC SUM -1HR |
| | 42°30'12"N , 002°48'30"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9703 | aéromodélisme ALBIEZ-MONTROND (73) | 500ft ASFC | From 1st of April to 1st of December :<br>SUM : 0700-1800<br>WIN : 0800-SS |
| | 45°12'42"N , 006°20'10"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| 9704 | aéromodélisme CHATILLON (69) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°52'25"N , 004°37'51"E | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9705 | aéromodélisme FAYENCE AERODROME (LFMF) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°36'53"N , 006°41'46"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Activité interdite si RWY 32 en service.<br>Radio controlled model flying as per protocol.<br>Activity prohibited if RWY 32 in use. |
| 9706 | aéromodélisme MONTMAUR-EN-DIOIS (26) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°41'29"N , 005°21'14"E | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| 9707 | aéromodélisme MONTAGNY-LES-LANCHES (74) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 45°52'05"N , 006°01'38"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 9708 | aéromodélisme LES ARCS (83) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°25'27"N , 006°27'55"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 9709 | aéromodélisme MALLEMORT (13) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 43°43'57"N , 005°11'33"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 9710 | aéromodélisme LAUDUN (30) | 500ft ASFC | HJ |
| | 44°07'06"N , 004°40'46"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9711 | aéromodélisme ORANGE PLAN-DE-DIEU (84) | 500ft ASFC | SR-SS |
| | 44°10'48"N , 004°55'35"E | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio-controlled model flying as per protocol. |
| 9712 | aéromodélisme ASSAS (34) | 350ft ASFC | 0800-1900 (SUM : -1 HR) and by daylight. |
| | 43°40'40"N , 003°53'37"E | SFC | Vols radiocommandés selon consignes établies par le référent de l'association PEGASE 2000.<br>Radio-controlled model flying as per instructions established by referent of PEGASE 2000 club. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9713 | aéromodélisme MARIGNAC-EN-DIOIS - 2 (26) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope flight). |
| | 44°49'59"N , 005°21'00"E | | |
| 9714 | aéromodélisme CHÂTEL-GUYON (63) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 45°55'50"N , 003°04'55"E | | |
| 9715 | aéromodélisme FEURS CHAMBEON AERODROME (LFLZ) | 1900ft AMSL<br>800ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 45°42'14"N , 004°11'45"E | | |
| 9716 | aéromodélisme CRANDELLES (15) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Outside LF-R 368 C1 activity.<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| | 44°58'07"N , 002°22'46"E | | |
| 9717 | aéromodélisme ÉCHASSIÈRES (03) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°10'46"N , 002°55'36"E | | |
| 9718 | aéromodélisme PONTCHARRA (38) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés d'hydravions.<br>Seaplane radio controlled model flying. |
| | 45°27'02"N , 006°00'31"E | | |
| 9719 | aéromodélisme ROQUETAILLADE (11) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols de pente radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled slope soaring flights as per protocol. |
| | 43°00'37"N , 002°14'03"E | | |
| 9720 | aéromodélisme SOSPEL (06) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols de pente radiocommandés.<br>Slope soaring radio controlled model flying. |
| | 43°53'14"N , 007°26'54"E | | |
| 9721 | aéromodélisme VELAUX (13) | 330ft ASFC<br>SFC | SR-SS+30.<br>Vols radiocommandés électriques selon protocole.<br>Electric radio controlled model flying as per protocol. |
| | 43°32'06"N , 005°15'32"E | | |
| 9722 | aéromodélisme VERS (74) | 330ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| | 46°05'52"N , 006°00'36"E | | |
| 9723 | aéromodélisme LA ROQUEBRUSSANNE (83) | 170ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled flights according to protocol. |
| | 43°20'05"N , 005°59'06"E | | |
| 9724 | aéromodélisme MEOUNES LES MONTRIEUX (83) | 170ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled flights according to protocol. |
| | 43°16'36"N , 005°58'05"E | | |
| 9726 | aéromodélisme Marignane (13) | 150ft ASFC<br>SFC | SR-SS+30<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled flights according to protocol. |
| | 43°24'04"N , 005°12'55"E | | |
| 9727 | aéromodélisme CHEZENEUVE (38) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| | 45°33'46"N , 005°13'03"E | | |
| 9728 | aéromodélisme PORT (01) | 500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| | 46°09'35"N , 005°33'24"E | | |
| 9731 | aéromodélisme SAINT-BAUZILLE DE MONTMEL (34) | 1350ft AMSL<br>500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vol de pente radiocommandé.<br>Radio-controlled model slope soaring flights. |
| | 43°46'36"N , 003°57'07"E | | |
| 9732 | aéromodélisme SAINT-GUIRAUD (34) | 800ft AMSL<br>500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vol de pente radiocommandé.<br>Le plafond de l'activité est rabaissé à 630 ft AMSL (330 ft ASFC) en cas d'activation de la LF-R 193 B TARN.<br>Radio-controlled model slope soaring flights.<br>The activity ceiling is lowered to 630 ft AMSL (330 ft ASFC) if LF-R 193 B TARN is activated. |
| | 43°40'56"N , 003°26'48"E | | |
| 9733 | aéromodélisme SAINT-SAUVEUR-CAMPRIEU (30) | 4800ft AMSL<br>500ft ASFC<br>SFC | SR-SS.<br>Vol de pente radiocommandé.<br>Radio-controlled model slope soaring flights. |
| | 44°07'28"N , 003°29'42"E | | |
| 9734 | aéromodélisme FRONTIGNAN (34) | 1030ft AMSL<br>330ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Vols radiocommandés (vol de pente planeurs).<br>Radio controlled model flying (slope flight with gliders). |
| | 43°28'30"N , 003°44'12"E | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9735 | aéromodélisme LAPALISSE PERIGNY AERODROME (LFHX) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°15'06"N , 003°34'50"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9741 | aéromodélisme LA ROQUEBRUSSANNE Nord (83) | 100ft ASFC | SAT and SUN : 0800-1800 (SUM : -1HR)<br>Daylight only. |
| 43°20'59"N , 005°58'10"E | | SFC | Courses d'aéronefs radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying races as per protocol. |
| 9745 | aéromodélisme LE PUY LOUDES AERODROME (LFHP) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°04'43"N , 003°45'38"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9747 | aéromodélisme VALBELEIX (63) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°30'17"N , 003°00'59"E | | SFC | Vols de pente radiocommandés<br>Radio controlled slope soaring |
| 9748 | aéromodélisme BOSSIEU (38) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 45°25'27"N , 005°09'29"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9749 | aéromodélisme ASSOCIATION LAIQUE ROQUEBRUNE (83) | 1250ft AMSL<br>1022ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 43°28'30"N , 006°36'55"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Radio controlled model flying |
| 9750 | aéromodélisme PARDINES (63) | 3000ft AMSL<br>1006ft ASFC | HJ |
| 45°34'20"N , 003°11'12"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9751 | aéromodélisme LA CRAU (83) | 500ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 43°11'08"N , 006°06'22"E | | SFC | Hors activation LF-R 64 B<br>Vols radiocommandés selon protocole<br>Except when LF-R 64 B is active<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9752 | aéromodélisme VALLEE DE LA THONGUE (34) | 500ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 43°25'15"N , 003°20'25"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9754 | aéromodélisme ESCUEILLENS (11) | 1900ft AMSL<br>500ft ASFC | 0900-SS, SUM: -1HR |
| 43°06'49"N , 001°59'55"E | | SFC | Hors activation LF-R 46 N1 CORBIERES<br>Vols radiocommandés<br>Except when LF-R 46 N1 CORBIERES is active<br>Radio controlled model flying |
| 9755 | aéromodélisme LYON CORBAS AERODROME (LFHJ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°39'23"N , 004°55'05"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9756 | aéromodélisme AUBAIS (30) | 500ft ASFC | SR-SS+30, 2300 MAX<br>SUM: -1HR |
| 43°45'07"N , 004°07'52"E | | SFC | Vols radiocommandés<br>Plafond limité à 165ft ASFC de nuit<br>Radio controlled model flying<br>Upper limit 165ft ASFC by night |
| 9757 | aéromodélisme GHISONACCIA (2B) | 500ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 42°02'27"N , 009°25'38"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole<br>Radio controlled model flying as per protocol |
| 9758-1 | aéromodélisme VALSERHONE-1 (01) | 2800ft AMSL<br>400ft ASFC | SR-SS |
| 46°06'40"N , 005°51'14"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9758-2 | aéromodélisme VALSERHONE-2 (01) | 2600ft AMSL<br>400ft ASFC | SR-SS |
| 46°06'12"N , 005°51'25"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9758-3 | aéromodélisme VALSERHONE-3 (01) | 2500ft AMSL<br>400ft ASFC | SR-SS |
| 46°06'02"N , 005°51'46"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9759 | aéromodélisme GRAND-AIGUEBLANCHE (73) | 7200ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 45°32'30"N , 006°32'31"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9760 | aéromodélisme BELLEGARDE (30) | 350ft ASFC | HJ |
| 43°44'11"N , 004°32'05"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9761 | aéromodélisme CAZOULS-LES-BEZIERS (34) | 600ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-SS |
| 43°25'13"N , 003°07'44"E | | SFC | Vols d'hydravions radiocommandés.<br>Radio controlled seaplane model flying. |
| 9762 | aéromodélisme MONTFERRAT (83) | 3200ft AMSL<br>500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| 43°38'23"N , 006°27'41"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9765 | aéromodélisme MONTELIMAR ANCONE AERODROME (LFLQ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°35'04"N , 004°44'19"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9770 | aéromodélisme PUIVERT (11) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 42°54'06"N , 002°03'01"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9775 | aéromodélisme MONTLUCON DOMERAT AERODROME (LFLT) | 500ft ASFC | HJ |
| 46°21'14"N , 002°34'12"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9790 | aéromodélisme PIC DE VISSOU (34) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°35'47"N , 003°20'58"E | | SFC | Vols de pente planeurs radiocommandés.<br>Radio controlled slope soaring gliders flying. |
| 9795 | aéromodélisme MOULINS MONTBEUGNY AERODROME (LFHY) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°31'59"N , 003°25'47"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9800 | aéromodélisme SEMNOZ (74) | 6100ft AMSL<br>685ft ASFC | HJ |
| 45°47'13"N , 006°05'39"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9805 | aéromodélisme OYONNAX-ARBENT | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°16'52"N , 005°40'25"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9815 | aéromodélisme PIERRELATTE AERODROME (LFHD) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°24'05"N , 004°42'47"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9825 | aéromodélisme ROANNE AERODROME (LFLO) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°03'08"N , 004°00'22"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9835 | aéromodélisme ROMANS SAINT PAUL AERODROME (LFHE) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°03'44"N , 005°06'10"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9840 | aéromodélisme RIBIERS (05) | 1000ft ASFC | SR-SS + 30. |
| 44°14'36"N , 005°51'12"E | | SFC | Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure).<br>Radio controlled model flying (including large wingspan gliders). |
| 9845 | aéromodélisme SAINT FLOUR COLTINES AERODROME (LFHQ) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°04'00"N , 002°59'00"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9865 | aéromodélisme SAINT REMY DE MAURIENNE AERODROME (LFKR) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°22'27"N , 006°16'40"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9870 | aéromodélisme SAINT MARTIN DE CRAU (13) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°38'55"N , 004°46'27"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9875 | aéromodélisme SOLLIERES SARDIERES AERODROME (LFKD) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°15'23"N , 006°48'07"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9880 | aéromodélisme VILLELAURE (84) | 500ft ASFC | HJ - Specific conditions during hunting season. |
| cercle de 300 m de rayon centré sur 43°42'10"N , 005°23'47"E | | SFC | Vols radiocommandés de cat. A<br>Radio controlled model flying CAT A. |
| 9885 | aéromodélisme BERRE LA FARE AERODROME (LFNR) | 1100ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°32'05"N , 005°11'04"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9890 | aéromodélisme BREIL SUR ROYA - COL DE BROUIS (06) | 1000ft ASFC | HJ |
| 43°55'24"N , 007°28'58"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9895 | aéromodélisme ISTRES LE TUBE AERODROME (LFMI) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°32'54"N , 004°57'07"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9900 | aéromodélisme LA GAUDE MONT GROS | 350ft ASFC | 0800-1700<br>SUM -1HR |
| cercle de 300 m de rayon centré sur 43°43'43"N , 007°10'14"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9901 | aéromodélisme PRUNET (07) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°36'25"N , 004°14'33"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9902 | aéromodélisme JAUJAC (07) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°36'37"N , 004°15'13"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9903 | aéromodélisme FILLINGES (74) | 160ft ASFC | SR-SS |
| 46°09'14"N , 006°18'59"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9904 | aéromodélisme CLAIX (38) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°08'00"N , 005°40'55"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9905 | aéromodélisme SAINT GALMIER AERODROME (LFKM) | 500ft ASFC | SKED: same as LF-R 224 activation. |
| 45°36'25"N , 004°18'08"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9910 | aéromodélisme BRIGNOLES LE PLAN (83) | 1000ft ASFC | HJ |
| 43°24'51"N , 006°00'08"E | | SFC | Plafond 500 ft ASFC MAX si LF-R 95 A active.<br>Vols radiocommandés selon protocole.<br>MAX upper limit 500ft ASFC if LF-R 95A active.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9915 | aéromodélisme SALON DE PROVENCE AERODROME (LFMY) | 820ft ASFC | SR-SS |
| 43°36'56"N , 005°06'31"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9920 | aéromodélisme CAMPS LA SOURCE LE PLAN MENDRIS (83) | 500ft ASFC | HJ |
| cercle de 500 m de rayon centré sur 43°22'50"N , 006°05'24"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying according to protocol. |
| 9925 | aéromodélisme SALON EYGUIERES AERODROME (LFNE) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°39'42"N , 005°00'10"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9930 | aéromodélisme MACON CHARNAY AERODROME (LFLM) | 300ft ASFC | SR-SS |
| 46°17'36"N , 004°47'40"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9934 | aéromodélisme VILLES-SUR-AUZON (84) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°02'56"N , 005°14'09"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9935 | aéromodélisme MANDELIEU-LA-NAPOULE | 350ft ASFC | SR-SS |
| 43°31'17"N , 006°53'55"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9936 | aéromodélisme SAINT JEAN EN ROYANS (26) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°01'34"N , 005°17'36"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9937 | aéromodélisme INJOUX-GENISSIAT (01) | 500ft ASFC | HJ |
| 46°02'08"N , 005°45'32"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9938 | aéromodélisme BRENAZ (01) | 500ft ASFC | HJ |
| 45°57'36"N , 005°44'20"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9939 | aéromodélisme FALAISE CAP LEUCATE (11) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 42°55'40"N , 003°02'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 9940 | aéromodélisme SAUVIAN (34) | 500ft ASFC | HJ |
| 43°16'39"N , 003°14'52"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9941 | aéromodélisme PLAINE DE LACAN (34) | 820ft ASFC | SR-SS |
| 43°50'56"N , 003°54'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9942 | aéromodélisme LESPIGNAN A1 (34) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°16'48"N , 003°10'39"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9943 | aéromodélisme LESPIGNAN B1 (34) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°16'05"N , 003°10'52"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9944 | aéromodélisme SAINT-JEAN-DE-LA-BLAQUIERE (34) | 500ft ASFC | 0800-1800 (SUM : -1 HR).<br>Daytime only. |
| 43°41'46"N , 003°26'50"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Plafond limité à 300 ft ASFC lorsque la LF-R193 B TARN est active.<br>Radio controlled model flying.<br>Upper level limited to 300 ft ASFC when LF-R193 B TARN is active. |
| 9950 | aéromodélisme DONZY LE PERTUIS (71) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°26'57"N , 004°42'52"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio-controlled model flying (slope soaring). |
| 9951 | aéromodélisme FLEURVILLE (71) | 450ft ASFC | Only from March to October. WIN : 1200-SS<br>SUM : - 1 HR |
| 46°26'21"N , 004°53'07"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9952 | aéromodélisme ESCOUTOUX (63) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 45°48'49"N , 003°31'16"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9953 | aéromodélisme RONTALON (69) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°39'26"N , 004°38'54"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9954 | aéromodélisme CASSIS (13) | 500ft ASFC | 0900-1700<br>SUM : - 1 HR |
| 43°12'37"N , 005°33'40"E | | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio-controlled slope soaring. |
| 9955 | aéromodélisme MANOSQUE (04) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°51'00"N , 005°51'04"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio-controlled model flying. |
| 9956 | aéromodélisme SAINT SULPICE de FALEYRENS (33) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°50'34"N , 000°11'18"W | | SFC | Vols radiocommandés catégorie A.<br>Cat A radio controlled model flying. |
| 9957 | aéromodélisme BADEFOLS d'ANS (24) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 45°12'58"N , 001°12'00"E | | SFC | Vols radiocommandés catégorie A.<br>Cat A radio controlled model flying. |
| 9958 | aéromodélisme SAINT-CHAMOND (42) | 500ft ASFC | - WIN : 0900-1600<br>- SUM : 0700-1800 MON to FRI<br>0800-1700 SAT, SUN, public HOL |
| 45°29'29"N , 004°32'05"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9959 | aéromodélisme SAINT-JEAN-SUR-REYSSOUZE (01) | 394ft ASFC | SR-SS |
| 46°24'05"N , 005°02'46"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9960 | aéromodélisme BRISON-SAINT-INNOCENT (73) | 164ft ASFC | 01 MAY - 30 NOV : 0800-1900 (SUM : -1 HR) |
| 45°45'11"N , 005°52'47"E | | SFC | Selon protocole avec ATC LFLB.<br>As per protocol with LFLB ATC. |
| 9961 | aéromodélisme JUMILHAC-LE-GRAND (24) | 500ft ASFC | SAT-SUN : SR-SS |
| 45°30'06"N , 001°04'24"E | | SFC | Vols radiocommandés catégorie A.<br>Cat A radio controlled model flying. |
| 9962 | aéromodélisme SAINT-LOUP (82) | 800ft ASFC<br>1300ft AMSL | SR-SS |
| 44°05'10"N , 000°50'30"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9963 | aéromodélisme LA RIVIERE-DE-CORPS (10) | 400ft ASFC | SR-SS |
| 48°16'17"N , 003°59'50"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9964 | aéromodélisme CESTAS - Domaine les Trois Lagunes (33) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 44°41'23"N , 000°42'14"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9965-1 | aéromodélisme QUESTEMBERT 1 (56) | 1050ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 47°41'28"N , 002°26'39"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9965-2 | aéromodélisme QUESTEMBERT 2 (56) | 1050ft AMSL<br>700ft ASFC | SR-SS |
| 47°38'28"N , 002°26'37"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9966 | aéromodélisme LE PLESSIS-LASTELLE (50) | 1150ft AMSL<br>1000ft ASFC | 0700-1630 (SUM : -1HR).<br>Daytime only. |
| 49°17'21"N , 001°25'41"W | | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Plafond limité à 165 ft ASFC pendant les créneaux d'activation du SETBA SELUNE.<br>Free flying and radio controlled model flying.<br>Ceiling limited at 165 ft ASFC during SETBA SELUNE activation slots. |
| 9967 | aéromodélisme SAINT-AUBIN-DE-TERREGATTE (50) | 820ft AMSL<br>640ft ASFC | SR-SS |
| 48°35'13"N , 001°17'24"W | | SFC | Vols libres et radiocommandés.<br>Plafond pouvant être réduit à 165 ft ASFC après coordination avec les OPS LANDIVISIAU pendant les créneaux d'activation du SETBA SELUNE.<br>Free flying and radio controlled model flying.<br>Ceiling may be reduced at 165 ft ASFC after coordination with LANDIVISIAU OPS during SETBA SELUNE activation slots. |
| 9968 | aéromodélisme SAINT-JACUT-LES-PINS (56) | 1000ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°41'04"N , 002°09'34"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9969 | aéromodélisme LISIEUX (14) | 400ft ASFC | SUN : 1100-SS (SUM : -1HR) |
| 49°09'03"N , 000°16'17"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9970 | aéromodélisme VILLEDIEU-SUR-INDRE (36) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 46°48'50"N , 001°29'05"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9971 | aéromodélisme ROGNAC (13) | 150ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 43°29'35"N , 005°14'43"E | | SFC | Vols de pente radiocommandés.<br>Radio controlled slope soaring flights. |
| 9972 | aéromodélisme GIGNAC (34) | 700ft AMSL<br>400ft ASFC | 0700-1700 (SUM: -1 HR) |
| 43°37'50"N , 003°33'51"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9973 | aéromodélisme SAINT-MARTIN-DE-CASTILLON (84) | 2050ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°51'11"N , 005°33'01"E | | SFC | Vols radiocommandés (planeurs grande envergure) selon protocole.<br>Radio controlled model flying (gliders with a large wingspan) according to protocol. |
| 9974 | aéromodélisme WOLSCHWILLER (68) | 500ft ASFC | 0700-1100, 1200-1900 (SUM : -1HR)<br>Daytime only. |
| 47°28'39"N , 007°25'11"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9975 | aéromodélisme AIRE SUR L'ADOUR AERODROME (LFDA) | 1000ft ASFC | SR-SS |
| 43°42'36"N , 000°14'50"W | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9976 | aéromodélisme LUCGARIER (64) | 500ft ASFC | SR-SS |
| 43°14'01"N , 000°12'43"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9977 | aéromodélisme MARSAC (16) | 1000ft ASFC | SR-SS |
| 45°45'36"N , 000°05'35"E | | SFC | - LUN-VEN : plafond 500 ft ASFC.<br>- WE et JF : plafond 1000 ft ASFC.<br>Vols radiocommandés.<br>- MON-FRI : upper limit 500 ft ASFC<br>- WE and public HOL : upper limit 1000 ft ASFC.<br>Radio controlled model flying. |
| 9978 | aéromodélisme BARZY-SUR-MARNE (02) | 400ft ASFC | 0800-1800 (SUM : -1HR)<br>Daytime only |
| 49°05'25"N , 003°32'46"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9979 | aéromodélisme DAMMARTIN-EN-SERVE (78) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°54'51"N , 001°37'40"E | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled flying. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 9980 | aéromodélisme LA VERDIERE (83) | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-30 - SS+30<br>Other days : possible activation SR-30 - SS+30 after BEGL agreement. |
| 43°39'14"N , 005°54'36"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9981 | aéromodélisme AUBIGNY SUR NERE AERODROME (LFEH) | 330ft ASFC | SR-SS |
| 47°28'47"N , 002°23'46"E | | SFC | Vols radiocommandés selon protocole.<br>Radio controlled model flying as per protocol. |
| 9982 | aéromodélisme ELETOT (76) | 200ft ASFC | SR-SS |
| 49°47'18"N , 000°26'07"E | | SFC | Vols radiocommandés (vol de pente).<br>Radio controlled model flying (slope flight). |
| 9983 | aéromodélisme JUBLAINS (53) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 48°15'54"N , 000°28'34"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |
| 9984 | aéromodélisme SAINT NIC (29) | 165ft ASFC | SR-SS |
| 48°11'53"N , 004°18'44"W | | SFC | Vol de pente radiocommandé selon protocole.<br>Radio controlled slope soaring flights as per protocol. |
| 9985 | aéromodélisme TREILLIERES (44) | 1100ft AMSL<br>1000ft ASFC | SS-SR |
| 47°19'22"N , 001°37'46"W | | SFC | Vols radiocommandés.<br>Radio controlled model flying. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 867 | treuillage LEVROUX (36) | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC | SAT, SUN and HOL : 0700-SS (SUM - 1 HR), daylights hours only. |
| 46°57'06"N , 001°35'54"E | | SFC | Treuillage parachutisme ascensionnel.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Cable de couleur jaune.<br>Parascending<br>Winch equipped with a flashing light.<br>Yellow cable. |
| 868 | treuillage ORBIGNY LES PALLIS (37) | 2850ft AMSL | Du 1er février au 31 mars : SAM, DIM, JF et vacances scolaires : SR-SS+30.<br>Du 1er avril au 30 septembre : SR-SS+30.<br>Du 1er octobre au 30 novembre : SAM, DIM, JF et vacances scolaires : SR-SS+30.<br>From february 1st to march 31st : SAT, SUN, public and school holidays : SR-SS+30.<br>From april 1st to september 30th : SR-SS+30.<br>From october 1st to november 30th : SAT, SUN, public and school holidays : SR-SS+30. |
| 47°13'15"N , 001°17'38"E | | SFC | Treuillage vol libre.<br>Cable rouge non balisé.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked red cable.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 869 | treuillage BLAISON GOHIER (49) | 1600ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 47°24'12"N , 000°23'48"W | | SFC | Treuillage parapente.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with one flashing light. |
| 870 | treuillage SAINT JEAN DE BEUGNE (85) | 2200ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 46°30'44"N , 001°04'44"W | | SFC | Treuillage parapente.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>En dehors des horaires d'activation de la LF-R147<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with one flashing light.<br>Outside LF-R147 SKED activation. |
| 871 | treuillage SAINT JUIRE CHAMPGILLON (85) | 2200ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 46°34'05"N , 001°01'29"W | | SFC | Treuillage parapente.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>En dehors des horaires d'activation de la LF-R147.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with one flashing light.<br>Outside LF-R147 SKED activation. |
| 872 | treuillage ARON LA ROGERIE (53) | 2100ft AMSL<br>1670ft ASFC | SR-SS |
| 48°18'42"N , 000°32'07"W | | SFC | Treuillage planeurs, selon protocole.<br>Câble (longueur 500m) sur vélisurface.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Winching Glider according to protocol.<br>Cable (length 500m) on gliders area.<br>Winch equipped of one flashing light. |
| 874 | treuillage HENIN BEAUMONT (62) | 1000ft AMSL<br>870ft ASFC | SR-SS |
| 50°24'05"N , 002°55'46"E | | SFC | Treuillage de parapentes selon protocole.<br>Câble balisé. Treuil équipé de feu à éclats.<br>Paragliding winching according to protocol.<br>Marked out cable. Winch equipped with flashing lights. |
| 875 | treuillage CROCY (14) | 2250ft AMSL | From APR, 1st to OCT, 31st : SR-SS |
| 48°51'36"N , 000°03'27"W<br>1800m de part et d'autre du point orienté 055°/235°<br>1500m de part et d'autre du point orienté 143°/323° | | SFC | Treuillage parachutisme ascensionnel.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Parascending.<br>Winch equipped with a flashing light. |
| 878 | treuillage LERY-POSES (27) | 2000ft AMSL | From APR 1st to OCT 31st : ROUEN ATS SKED, daylight hours only. |
| 49°17'53"N , 001°13'26"E | | SFC | PPR ROUEN TWR.<br>Treuillage parachutisme ascensionnel.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats. Câble balisé par deux bouées.<br>Activité réelle connue de : ROUEN TWR et ROUEN ATIS.<br>PPR ROUEN TWR.<br>Parascending.<br>Winch equipped with a flashing light. Cable equipped with two buoys.<br>Actual activity on : ROUEN TWR and ROUEN ATIS. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 879 | treuillage ROMORANTIN PRUNIERS AERODROME (LFYR) | 2300ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 47°19'15"N , 001°41'20"E<br>piste 04R/22L | | SFC | Treuillage planeurs.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Information des usagers : A/A ROMORANTIN PRUNIERS.<br>Gliders with launch.<br>Winch equipped with a flashing light.<br>Users information : ROMORANTIN PRUNIERS A/A. |
| 880 | treuillage CHATILLON SUR SEINE AERODROME (LFQH) | 2400ft AMSL<br>1500ft ASFC | 0900-SS (SUM: -1HR) |
| 47°50'42"N , 004°34'54"E | | SFC | Treuillage parapente. Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Câble non balisé en bordure extérieure Est de la piste 02/20.<br>Paragliding winching. Winch equipped with flashing lights.<br>Cable not marked out in outside border East of RWY 02/20. |
| 881 | treuillage VALHUON (62) | 3000ft AMSL<br>2500ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS |
| 50°25'59"N , 002°24'09"E | | SFC | Treuillage vol libre selon protocole.<br>Câble balisé.<br>Gyrophare au sol.<br>Information des usagers sur LILLE INFO : 120.275.<br>Free flying winch launch as per protocol.<br>Marked cable.<br>Rotating beacon on ground.<br>Users information on LILLE INFO : 120.275. |
| 882 | treuillage REBREUVE RANCHICOURT (62) | 3000ft AMSL<br>2600ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS |
| 50°25'50"N , 002°31'30"E | | SFC | Treuillage vol libre selon protocole.<br>Câble balisé.<br>Gyrophare au sol.<br>Information des usagers sur LILLE INFO : 120.275.<br>Free flying winch launch as per protocol.<br>Marked cable.<br>Rotating beacon on ground.<br>Users information on LILLE INFO : 120.275. |
| 883 | treuillage MAGNICOURT LA COMTE (62) | 3000ft AMSL<br>2500ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS |
| 50°24'40"N , 002°27'13"E | | SFC | Treuillage vol libre selon protocole.<br>Câble balisé.<br>Gyrophare au sol.<br>Information des usagers sur LILLE INFO : 120.275.<br>Free flying winch launch as per protocol.<br>Marked cable.<br>Rotating beacon on ground.<br>Users information on LILLE INFO : 120.275. |
| 884 | treuillage BUE (18) | 3000ft AMSL | SR-SS. |
| 47°17'27"N , 002°47'45"E | | SFC | Activité limitée à 2000 ft AMSL quand TMA 1.1 Avord active.<br>Treuillage parapente selon protocole.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé d'un feu à éclat blanc.<br>Activity limited to 2000 ft AMSL during TMA 1.1 Avord activity.<br>Paragliders winch launch according to protocol.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with white flashing light. |
| 886 | treuillage ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL AERODROME (LFOZ) | 2500ft AMSL<br>2100ft ASFC | SR-SS |
| 47°53'51"N , 002°09'51"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble sur bande non revêtue 05/23.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Information des usagers sur ST DENIS A/A et SEINE INFO.<br>Gliders winch launch.<br>Cable on grass strip 05/23.<br>winch equipped with one flashing light.<br>Users' information on ST DENIS A/A and SEINE INFO. |
| 887 | treuillage LE MANS ARNAGE AERODROME (LFRM) | 2200ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 47°56'55"N , 000°12'00"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Information des usagers sur LE MANS INFO pendant HOR ATS.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with a flashing light.<br>Users' information on LE MANS INFO during ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 888 | treuillage MENIL LEPINOIS (08) | 4000ft AMSL | SAT, SUN and public HOL : SR-SS.<br>From the 1st of April to the 31st of October : WED : 1100-1700 (SUM -1 HR) daytime only. |
| 49°22'05"N , 004°17'40"E | | SFC | Plafond : 2400 ft AMSL le mercredi.<br>Treuillage Vol Libre.<br>Treuil équipé de feux à éclats et d'un gyrophare.<br>Câble balisé.<br>Upper limit : 2400 ft AMSL on WED.<br>Free flying winch launch.<br>Winch equipped with flash lights and rotating beacon.<br>Marked cable. |
| 889 | treuillage THOIRY | 2200ft AMSL | Week-end and public HOL : SR-SS. |
| 48°52'46"N , 001°46'49"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Treuillage de parapentes.<br>Treuil équipé d'un feu à éclat.<br>Free flying winch launch.<br>Paragliders winch launch.<br>Winch equipped with a flashing light. |
| 892 | treuillage CHARTRES METROPOLE AERODROME (LFOR) | 2300ft AMSL | SR-SS |
| 48°27'32"N , 001°31'26"E<br>piste non revêtue 09/27 | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Activité signalée par feux à éclats sur le treuil.<br>Information des usagers : A/A CHARTRES METROPOLE.<br>Gliders winch launch.<br>Activity indicated by a flashing light on the winch.<br>Users' information: A/A CHARTRES METROPOLE. |
| 894 | treuillage MONT-SAINT-ÉLOI (62) | 2350ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS. |
| 50°19'55"N , 002°39'52"E | | SFC | Treuillage parapente selon protocole.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliders winch launch according to protocol.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with a flashing light. |
| 895 | treuillage MANTES CHERENCE AERODROME (LFFC) | 2000ft AMSL | SR-SS |
| 49°04'41"N , 001°41'18"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé de feux à éclats.<br>Information des usagers sur A/A MANTES CHERENCE.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with two flashing lights.<br>Users' information on MANTES CHERENCE A/A . |
| 896 | treuillage TOURS LE LOUROUX AERODROME (LFJT) | 2500ft AMSL | SR-SS. |
| 47°09'00"N , 000°42'46"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Axe de piste 03/21.<br>Câble non balisé.<br>Gyrophare sur le treuil.<br>Information des usagers sur FREQ A/A.<br>Gliders winch launch.<br>RWY axis 03/21.<br>Non-marked cable.<br>Rotating beacon on the winch.<br>Users' information on A/A FREQ. |
| 897 | treuillage TROYES BARBEREY AERODROME (LFQB) | 2000ft ASFC | SR-SS. |
| 48°19'18"N , 004°01'00"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Gyrophare au sol.<br>Information des usagers sur TROYES Information ou A/A.<br>Gliders winch launch.<br>Rotating beacon on the ground.<br>User information on TROYES Information or A/A. |
| 899 | treuillage CHAUSSOY EPAGNY | 2400ft AMSL | Week-end and public HOL : HJ. |
| 49°43'01"N , 002°17'56"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Treuillage de parapentes.<br>Treuil équipé d'un feu à éclat blanc.<br>Free flying winch launch.<br>Paragliding winch launch.<br>Winch equipped with a white flashing light. |
| 901 | treuillage ZUYDCOOTE | 500ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 51°04'00"N , 002°28'00"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Parachutisme ascensionnel.<br>Free flying winch launch.<br>Parascending. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 902 | treuillage ANCENIS AERODROME (LFFI) | 1500ft AMSL<br>1400ft ASFC | SR-SS. |
| 47°24'26"N , 001°10'44"W | | SFC | Treuillage parapente selon protocole.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching according to protocol.<br>Winch equipped with flashing light. |
| 903 | treuillage CHAMPAUBERT (51) | 2000ft AMSL<br>1200ft ASFC | During daylight hours only.<br>SAT, SUN and HOL : SUM 0800-1800, WIN 0900-SS. |
| 48°53'03"N , 003°45'36"E | | SFC | Treuillage parapentes.<br>Treuil équipé d'un feu à éclat.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped whith a flashing light. |
| 904 | treuillage RENNEVILLE (51) | 1400ft AMSL<br>1000ft ASFC | WED, FRI : SUM : 1000-SS.<br>WED, FRI : WIN : 1100-SS.<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 48°57'45"N , 004°01'50"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Free flying winch launch. |
| 905 | treuillage CABANAC (33) | 1800ft AMSL | WE and HOL : SR-SS<br>Other days : activity limited to 15 dates yearly announced by NOTAM. |
| 44°36'54"N , 000°34'33"W | | SFC | Treuillage vol libre.<br>Activité annoncée par feux à éclats.<br>Free flying winch launch.<br>Activity indicated by flashing lights on winch. |
| 907 | treuillage CAMBRAI NIERGNIES AERODROME (LFYG) | 2000ft AMSL | SR-30 to SS+30 |
| 50°08'33"N , 003°15'54"E | | SFC | Treuillage Planeurs<br>Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation Hauts-de-France Nord.<br>Information des usagers sur A/A NIERGNIES.<br>Gliders winch launch.<br>Activity reserved for users authorized by Hauts-de-France Nord delegation. Users' information on NIERGNIES A/A. |
| 908 | treuillage BRACQUETUIT (76) | 2000ft AMSL<br>1450ft ASFC | SR+2HR - SS+30. |
| 49°39'03"N , 001°09'49"E | | SFC | Treuillage parapente et deltaplane.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding and hanggliding winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 909 | treuillage MONTARGIS VIMORY AERODROME (LFEM) | 2300ft AMSL | SR-SS |
| 47°57'38"N , 002°41'09"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Information des usagers sur MONTARGIS A/A.<br>Balisage lumineux au sol.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Users' information on MONTARGIS A/A.<br>Ground lighting. |
| 910 | treuillage BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE AERODROME (LFAO) | 2750ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 48°32'41"N , 000°23'06"W | | SFC | Treuillage planeurs.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with a white flashing light. |
| 911 | treuillage BASSEVELLE | 2000ft AMSL | SAT, SUN and public HOL: SR-SS. Other times by NOTAM |
| 48°55'15"N , 003°17'30"E<br>ALT 190 m, 067°/12 NM VOR CLM | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Câble non balisé.<br>Balisage lumineux au sol.<br>Le plafond est de 1700 ft AMSL si la température est < -1°C.<br>Free flying launch.<br>Non-marked cable.<br>Ground lighting.<br>Upper level is 1700ft AMSL if temperature BLW -1°C. |
| 912 | treuillage AMPONVILLE (77) | 1700ft AMSL<br>1300ft ASFC | JUL-OCT : SR-SS.<br>NOV-JUN : FRI, SAT, SUN, public HOL : SR-SS.<br>Other days by NOTAM |
| 48°16'43"N , 002°32'11"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Câble non balisé.<br>Balisage lumineux au sol : feux à éclats.<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Ground flashing lights. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 914 | treuillage BEYNES THIVERVAL AERODROME (LFPF) | 2000ft AMSL | SR-SS |
| | 48°50'34"N , 001°54'27"E | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé. Information des usagers sur A/A BEYNES.<br>Gyrophare au sol.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Users' information on BEYNES A/A.<br>Rotating beacon on the ground. |
| 915 | treuillage QUATREMARE | 2000ft AMSL | SR-30-SS+30 |
| | 49°10'29"N , 001°05'10"E | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Câble non balisé.<br>Activité connue d'EVREUX APP.<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Activity on EVREUX APP. |
| 916 | treuillage QUITTEBEUF | 3000ft AMSL | SR-30-SS+30 |
| | 49°06'27"N , 001°00'58"E | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Câble non balisé.<br>Activité connue d'EVREUX APP.<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Activity on EVREUX APP. |
| 917 | treuillage PAILLART | 2400ft AMSL | Week-end and public HOL : HJ. |
| | 49°40'45"N , 002°18'26"E | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Treuillage de parapentes.<br>Treuil équipé d'un feu à éclat blanc.<br>Free flying winch launch.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with a white flashing light. |
| 919 | treuillage BUNO BONNEVAUX AERODROME (LFFB) | 2800ft AMSL<br>2300ft ASFC | HJ |
| | 48°21'01"N , 002°25'28"E | SFC | Treuillage planeurs selon consignes locales.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats, câble de longueur 600m.<br>Information des usagers sur BUNO A/A et SEINE INFO.<br>Gliders with launch according to local instructions.<br>Winch equipped with a flashing light, cable length 600m.<br>Users information on BUNO A/A and SEINE INFO. |
| 920 | treuillage LA CRIQUE (76) | 2000ft AMSL<br>1450ft ASFC | SR+2HR - SS+30. |
| | 49°40'55"N , 001°12'47"E | SFC | Treuillage parapente et deltaplane.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding and hanggliding winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 921 | treuillage PLOERMEL LOYAT AERODROME (LFRP) | 1500ft AMSL | SR-SS. |
| | 48°00'10"N , 002°22'38"W | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé d'un feu orange à éclats.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with an orange flashing light. |
| 922 | treuillage VAUVILLE AERODROME (LFAU) | 1500ft AMSL | SR-SS |
| | 49°37'22"N , 001°49'48"W | SFC | Treuillage Planeurs et Vol Libre.<br>Treuil équipé de gyrophare.<br>Gliders and free flying winch launch.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 923 | treuillage LA ROCHE SUR YON LES AJONCS AERODROME (LFRI) | 2300ft AMSL | SR-SS |
| | 46°42'09"N , 001°22'54"W | SFC | Treuillage planeurs sur bande non revêtue 10/28.<br>Treuil équipé de feu à éclats et radio. Câble non balisé.<br>Information des usagers :<br>HOR ATS : LA ROCHE INFO 119.9 MHz.<br>Hors HOR ATS : A/A LA ROCHE 119.9 MHz.<br>Gliders winch launch on grass strip 10/28.<br>Winch equipped with flashing lights and radio. Non-marked cable.<br>Users' information:<br>ATS SKED : LA ROCHE INFO 119.9 MHz.<br>Outside ATS SKED : LA ROCHE 119.9 MHz A/A. |
| 924-1 | treuillage SITE 1 LAVAL ENTRAMMES AERODROME (LFOV) | 2000ft AMSL<br>1650ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| | 48°01'56"N , 000°44'34"W | SFC | Treuillage vol à voile sur une bande non revêtue 14/32.<br>Câble équipé d'un parachute de descente.<br>Treuil équipé d'un feu à éclat et d'une radio.<br>Information des usagers : LAVAL INFO ou A/A ; RENNES INFO.<br>Gliders winch launch on unpaved strip 14/32.<br>Cable equipped with descent parachute.<br>Winch equipped with flashing lights and radio.<br>Users information: LAVAL INFO or A/A ; RENNES INFO. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 924-2 | treuillage SITE 2 LAVAL ENTRAMMES AERODROME (LFOV) | 1800ft AMSL | SR-SS |
| 48°01'49"N , 000°44'39"W | | SFC | Treuillage de parachutisme. Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Activité réservée aux usagers autorisés par la Délégation Pays de Loire de la DSAC Ouest.<br>Information des usagers : LAVAL INFO, RENNES INFO.<br>Parachute winching. Winch equipped with flashing lights.<br>Activity reserved to users authorized by Délégation Pays de Loire of DSAC West<br>User's information: LAVAL INFO, RENNES INFO. |
| 925 | treuillage MARTIGNY SUR L'ANTE (14) | 2650ft AMSL<br>2000ft ASFC | SAT SUN and Public HOL: SR-SS |
| 48°53'44"N , 000°15'56"W | | SFC | Teuillage de parapentes. Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching. Winch equipped with flashing lights. |
| 926 | treuillage REDON (35) | 2500ft AMSL | SR-30 - SS+30 |
| 47°38'50"N , 002°06'21"W | | SFC | Treuillage de parachutes ascencionnels selon protocole.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Parasailing winching according to protocol.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 927 | treuillage ANGERS MARCE AERODROME (LFJR) | 2700ft AMSL<br>2500ft ASFC | SR-SS |
| 47°33'37"N , 000°18'44"W | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble sur bande non revêtue 08/26.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Information des usagers sur ANGERS AFIS et NANTES INFO.<br>Gliders winch launch.<br>Cable on unpaved runway 08/26.<br>Winch equipped with flashing lights.<br>Users' information on ANGERS AFIS and NANTES INFO. |
| 928 | treuillage GUISCRIFF SCAER AERODROME (LFES) | 2100ft AMSL<br>1500ft ASFC | 0700-1800<br>SUM : -1HR<br>Daylight only |
| 48°03'11"N , 003°39'55"W | | SFC | Treuillage parachutes selon protocole.<br>Parachutes winch according to protocol. |
| 929 | treuillage CHARCE SAINT ELLIER SUR AUBANCE (49) | 1900ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| 47°19'59"N , 000°23'55"W | | SFC | Treuillage Parapentes. Treuil equipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching. Winch equipped with a flashing light. |
| 930 | treuillage COUTURES (49) | 1850ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| 47°22'08"N , 000°21'21"W | | SFC | Treuillage Parapentes. Treuil equipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching. Winch equipped with a flashing light. |
| 931 | treuillage SAINT MATHURIN SUR LOIRE (49) | 1800ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| 47°25'49"N , 000°21'03"W | | SFC | Treuillage Parapentes. Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching. Winch equipped with a flashing light. |
| 932 | treuillage CHAUX (21) | 2800ft AMSL<br>1500ft ASFC | 0900-1900 (SUM - 1 HR) during daylight hours only |
| 47°08'07"N , 004°55'02"E | | SFC | Treuillage parapente.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 934 | treuillage LA NOE BLANCHE SEVRIGNAC (35) | 2200ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 47°48'30"N , 001°44'03"W | | SFC | Treuillage parapente.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with one flashing light. |
| 936 | treuillage SAINT SULPICE DES LANDES AERODROME (LFSS) | 1900ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR-SS |
| 47°47'30"N , 001°38'37"W | | SFC | Treuillage planeur.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 937 | treuillage NUNCQ HAUTECOTE | 2500ft AMSL | WED, SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 50°18'40"N , 002°18'37"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Parachutisme ascensionnel.<br>Câble non balisé.<br>Balisage lumineux au sol.<br>Free flying winch launch.<br>Parascending.<br>Non-marked cable.<br>Groung lighting. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 939 | treuillage COULOMMIERS VOISINS AERODROME (LFPK) | 2200ft AMSL | SR-30 to SS+30 |
| | 48°50'15"N , 003°00'52"E | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Treuil équipé de feux à éclats.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 940 | treuillage BELFORT CHAUX AERODROME (LFGG) | 3200ft AMSL | SR-SS |
| | 47°42'04"N , 006°49'51"E | SFC | Treuillage planeurs sur bande non revêtue 18L/36R. Câble non balisé.<br>Activité annoncée par un gyrophare à éclats jaunes.<br>Information des usagers sur A/A BELFORT.<br>Gliders winch launch on grass strip 18L/36R. Unmarked cable.<br>Activity anounced by a yellow flashing beacon.<br>Users' information on BELFORT A/A. |
| 941 | treuillage SAINT-DENIS-SUR-SCIE (76) | 2000ft AMSL<br>1500ft ASFC | SR+2HR - SS+30. |
| | 49°41'56"N , 001°06'54"E | SFC | Treuillage parapente et deltaplane.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding and hanggliding winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 942 | treuillage TROUVILLE-LA-HAULE (27) | 2000ft AMSL<br>1590ft ASFC | SR+2HR - SS. |
| | 49°25'03"N , 000°35'29"E | SFC | Treuillage parapente et deltaplane.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding and hanggliding winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 944 | treuillage NANCY MALZEVILLE AERODROME (LFEZ) | 2000ft ASFC | SR-SS. |
| | 48°43'25"N , 006°12'23"E | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Gyrophare au sol.<br>Information sur Malzéville A/A.<br>Gliders winch launch.<br>Rotating beacon on the ground<br>INFO on Malzéville A/A. |
| 945 | treuillage PONT SAINT VINCENT AERODROME (LFSV) | 2000ft ASFC | SR-SS. |
| | 48°36'05"N , 006°03'28"E | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Gyrophare au sol.<br>Gliders winch launch.<br>Rotating beacon ont the ground. |
| 946 | treuillage DIJON DAROIS AERODROME (LFGI) | 3100ft AMSL | SR-SS. |
| | 47°23'07"N , 004°56'49"E | SFC | Treuillage planeurs sur bande non revêtue 02/20.<br>Câble non balisé. Treuil équipé d'un flash.<br>Activité annoncée par un feu tournant.<br>Information des usagers sur A/A DAROIS.<br>Gliders winch launch on grass strip 02/20.<br>Unmarked cable.Winch equipped with a flashing light.<br>Activity announced with a rotating light.<br>Users' information on DAROIS A/A. |
| 950 | treuillage OTTWILLER-SIEWILLER | 3000ft AMSL | SAT, SUN and public HOL : 0900-SS<br>Outside LF-R 150A activity<br>SUM : - 1HR |
| | 48°51'03"N , 007°13'30"E | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Parachutisme ascensionnel.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Câble non balisé.<br>Selon protocole.<br>Free flying winch launch.<br>Parascending.<br>Winch equipped with a rotating beacon.<br>Non-marked cable<br>According to protocol. |
| 951 | treuillage SAINT FLORENTIN CHEU AERODROME (LFGP) | 2400ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| | 47°58'53"N , 003°46'37"E | SFC | Treuillage planeurs.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Information des usagers : SAINT-FLORENTIN CHEU A/A.<br>Gliders winching.<br>Winch equipped with a rotating light.<br>Users' information : SAINT-FLORENTIN CHEU A/A. |
| 952 | treuillage BOLOGNE-MARAULT (52) | 3500ft AMSL<br>2600ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS. |
| | 48°11'12"N , 005°07'42"E | SFC | Treuillage parapentes.<br>Treuil équipé de feux à éclats.<br>Paragliders winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 953 | treuillage LAHARMAND (52) | 3600ft AMSL<br>2600ft ASFC | SAT, SUN and HOL : SR-SS. |
| 48°09'54"N , 005°07'11"E | | SFC | Treuillage parapentes.<br>Treuil équipé de feux à éclats.<br>Paragliders winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 954 | treuillage CHALONS ECURY SUR COOLE AERODROME (LFQK) | 2100ft AMSL<br>1700ft ASFC | SR-SS |
| 48°54'20"N , 004°21'10"E | | SFC | Treuillage planeurs.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Information des usagers sur FREQ ECURY A/A.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with flashing light.<br>Users information on ECURY A/A FREQ. |
| 955 | treuillage VATTETOT-SOUS-BEAUMONT (76) | 2000ft AMSL<br>1560ft ASFC | SR+2HR - SS. |
| 49°38'20"N , 000°26'35"E | | SFC | Treuillage parapente et deltaplane.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding and hanggliding winch launch.<br>Winch equipped with flashing lights. |
| 956 | treuillage SEDAN DOUZY AERODROME (LFSJ) | 2200ft AMSL | SR-SS |
| 49°39'32"N , 005°02'12"E | | SFC | Treuillage planeurs.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Information des usagers sur A/A : 123.5.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with flashing light.<br>Users information on A/A : 123.5. |
| 958 | treuillage DIJON (21) Site de La Cras | 2900ft AMSL<br>1500ft ASFC | 0900-1900 (SUM - 1 HR) during daylight hours only |
| 47°19'30"N , 004°58'15"E | | SFC | Treuillage parapente selon protocole.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Paragliding winching under protocol.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 959 | treuillage TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD AERODROME (LFIT) | 2800ft AMSL | SR-SS. |
| 43°36'40"N , 001°43'27"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé, treuil équipé de feux à éclats.<br>Information des usagers : A/A SAINT BERNARD.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable, Winch equipped with flashing lights.<br>Users' information on SAINT BERNARD A/A. |
| 960 | treuillage GUERET SAINT LAURENT AERODROME (LFCE) | 3000ft AMSL<br>1800ft ASFC | SR-SS. |
| 46°10'35"N , 001°57'13"E | | SFC | Treuillage planeurs sur bande non revêtue.<br>Treuil non balisé équipé d'un feu à éclats.<br>Activité annoncée sur GUERET A/A.<br>DEC et ATT interdits sur la piste en dur pendant les treuillées.<br>Gliders winch launch on grass strip.<br>Non-marked winch equiped with flashing light.<br>Activity announced on GUERET A/A.<br>TKOF and LDG on paved runway prohibited during launching activity. |
| 962 | treuillage CASSAGNES BEGONHES AERODROME (LFIG) | 3000ft AMSL | SR-SS |
| 44°10'46"N , 002°31'07"E<br>ALT 2025ft | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Treuillage de parapentes et deltaplanes. Information des usagers sur A/A 123.5.<br>Free flying winch launch.<br>Paragliding and hanggliding winch launch. Users' information on A/A 123.5. |
| 963 | treuillage ASLONNES (86) | 2750ft AMSL<br>2300ft ASFC | DEC-MAR :<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS.<br>APR-NOV :<br>MON-FRI : activity restricted to 30 dates yearly announced by NOTAM.<br>SAT, SUN and public HOL : SR-SS. |
| 46°26'18"N , 000°20'27"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Activité réelle connue de POITIERS TWR et POITIERS INFO.<br>Treuil non balisé équipé de gyrophare.<br>Free flying winch launch.<br>Actual activity provided by POITIERS TWR and POITIERS INFO.<br>Non marked winch equipped with rotating lit beacon. |
| 965 | treuillage THOUARS AERODROME (LFCT) | 1000ft ASFC | SR-SS. |
| 46°57'43"N , 000°09'10"W | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Activité annoncée sur A/A THOUARS.<br>Feu tournant sur le treuil.<br>Activité simultanée avec activité de voltige n° 6509 interdite.<br>Gliders winch launch.<br>Activity announced on A/A THOUARS.<br>Rotating light on the winch.<br>Simultaneous activity with aerobatics activity n° 6509 prohibited. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 966-1 | treuillage SITE 1 LE BLANC AERODROME (LFEL) | 2000ft AMSL<br>1600ft ASFC | SR-SS. |
| 46°37'12"N , 001°05'09"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Information des usagers sur LE BLANC A/A.<br>Balisage lumineux au sol.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>User's information on LE BLANC A/A.<br>Ground lighting. |
| 966-2 | treuillage SITE 2 LE BLANC AERODROME (LFEL) | 1900ft AMSL<br>1500ft ASFC | 15 MAR - 30 SEP : 0700-1800 (SUM : -1 HR).<br>Daylight only. |
| 46°37'12"N , 001°05'09"E | | SFC | Treuillage parachutisme ascensionnel.<br>Treuil couleur orange avec gyrophare.<br>Information des usagers sur LE BLANC A/A.<br>Parascending.<br>Orange winch with rotating beacon.<br>User's information on LE BLANC A/A. |
| 967 | treuillage MONTLUCON GUERET AERODROME (LFBK) | 2000ft AMSL | HJ |
| 46°13'34"N , 002°21'46"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé. Feu rotatif au sol.<br>Info : MONTLUCON INFO 118.4, MONTLUCON A/A 118.4.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Rotating beacon on ground.<br>INFO: MONTLUCON INFO 118.4, MONTLUCON A/A 118.4. |
| 968 | treuillage SAINT CLAR | 2000ft AMSL | SR-SS. |
| 43°54'44"N , 000°44'50"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Free flying winch launch. |
| 969 | treuillage MAGNAC-LAVALETTE | 2300ft AMSL | WIN: 0800-SS<br>SUM : 0700-SS |
| 45°29'27"N , 000°15'00"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Parachutisme ascensionnel<br>Free flying winch launch.<br>Parascending. |
| 970-1 | treuillage MASSOGNES 1 (86) | 2500ft AMSL | SR-SS |
| 46°45'50"N , 000°02'49"E | | SFC | Inutilisable quand le site 970-2 ou 970-3 est en activité.<br>Treuillage Vol Libre.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Unusable when 970-2 or 970-3 is active.<br>Free flying winch launch.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 970-2 | treuillage MASSOGNES 2 (86) | 2500ft AMSL | SR-SS |
| 46°44'14"N , 000°04'46"E | | SFC | Inutilisable quand le site 970-1 ou 970-3 est en activité.<br>Treuillage Vol Libre.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Unusable when 970-1 or 970-3 is active.<br>Free flying winch launch.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 970-3 | treuillage MASSOGNES 3 (86) | 2500ft AMSL | SR-SS |
| 46°44'24"N , 000°04'55"E | | SFC | Inutilisable quand le site 970-1 ou 970-2 est en activité.<br>Treuillage Vol Libre.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Unusable when 970-1 or 970-2 is active.<br>Free flying winch launch.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 972 | treuillage ARCACHON LA TESTE DE BUCH | 2500ft AMSL | HJ |
| 44°35'49"N , 001°06'50"W | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Activité de treuillage sur AD annoncée sur AFIS ARCACHON.<br>Treuil balisé par gyrophare rouge.<br>Gliders winch launch.<br>Launching activity on AD announced on ARCACHON AFIS.<br>Winch marked with red flashing beacon. |
| 973 | treuillage AIRE SUR ADOUR | 2000ft AMSL | HJ |
| 43°42'31"N , 000°14'50"W | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Activité de treuillage annoncée sur FREQ A/A.<br>Treuil balisé par feu tournant.<br>Gliders winch launch.<br>Launching activity announced on A/A FREQ.<br>Winch marked with flashing beacon. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 976 | treuillage COUME (57) | 2800ft AMSL<br>1650ft ASFC | From March to October 1300-1900 (SUM : -1HR).<br>Daylight only. |
| 49°11'13"N , 006°34'41"E | | SFC | Treuillage vol libre.<br>Plafond rabaissé à 800 ft ASFC en cas d'activation de la LF-R 163 B.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Free flying winch launch.<br>Upper limit lowered to 800 ft ASFC when LF-R 163 B is active.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with a rotating light. |
| 978 | treuillage BISCARROSSE PARENTIS | 3500ft AMSL | HJ |
| 44°22'01"N , 001°07'56"W | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Contournement obligatoire de l'AD pendant l'activité de treuillage.<br>DEC et ATT interdits sur la bande en herbe pendant les opérations de treuillage.<br>Activité annoncée par le feu tournant installé sur le treuil et sur FREQ TWR.<br>Gliders winch launch.<br>Rerouting mandatory during launching activity.<br>TKOF and LDG on grass strip prohibited during lauching activity.<br>Activity announced by turning light installed on the winch and on TWR FREQ. |
| 980 | treuillage VIPLAIX | FL 030 | SAT, SUN and public HOL. |
| 46°28'00"N , 002°24'55"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Parachutisme ascensionnel.<br>Free flying winch launch.<br>Parascending. |
| 981 | treuillage SEYNE-les-ALPES | 1650ft ASFC | SR-SS |
| 44°20'36"N , 006°22'18"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>La plate forme est réservée exclusivement aux planeurs lancés par le treuil de l'association.<br>Gliders winch launch.<br>Platform strictly reserved for gliders launched with the organization own winch. |
| 982 | treuillage HABERE-POCHE | 2000ft ASFC | SR-SS |
| 46°16'15"N , 006°27'18"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>La plateforme est réservée exclusivement aux planeurs lancés par treuil.<br>Gliders winch launch.<br>Platform strictly reserved for gliders launched by winch. |
| 983 | treuillage LE MAZET DE ROMANIN AERODROME (LFNZ) | 2200ft AMSL | SR-SS. |
| 43°46'15"N , 004°53'40"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable. |
| 984 | treuillage FAYENCE AERODROME (LFMF) | 2250ft AMSL | SR-SS. |
| 43°36'29"N , 006°42'06"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Balisage lumineux au sol (feu tournant).Activité annoncée sur FAYENCE A/A.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Ground lighting (rotating light).Activity announced on FAYENCE A/A. |
| 985 | treuillage LA MOTTE DU CAIRE | 4000ft AMSL | SR-SS. |
| 44°19'29"N , 006°01'54"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable. |
| 986 | treuillage AVIGNON PUJAUT AERODROME (LFNT) | 2350ft AMSL | SR-SS. |
| 43°59'46"N , 004°45'16"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Balisage lumineux au sol (feu tournant).<br>Activité annoncée sur PUJAUT A/A.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Ground lighting (rotating light).<br>Activity announced on PUJAUT A/A. |
| 987 | treuillage PUIVERT AERODROME (LFNW) | 3600ft AMSL | SR-SS |
| 42°54'37"N , 002°03'17"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé d'un balisage lumineux (feu tournant jaune).<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with lighting (yellow rotating light). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 988 | treuillage CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN AERODROME (LFMX) | 4000ft AMSL | SR-SS. |
| 44°03'50"N , 005°59'38"E<br>par vent secteur sud coordonnées : 44°03'15"N 005°59'15"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé de feux à éclats.<br>Eviter transit verticale AD en dessous de 4000 ft AMSL.<br>Information des usagers sur A/A SAINT AUBAN.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with flashing lights.<br>Avoid AD vertical transit ABV 4000ft AMSL.<br>Users' information on SAINT AUBAN A/A. |
| 989 | treuillage ROANNE AERODROME (LFLO) | 3000ft AMSL | HJ |
| 46°03'10"N , 003°59'59"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé de gyrophare.<br>Information des usagers sur ROANNE INFO.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with rotating beacon.<br>Users' information on ROANNE INFO. |
| 992 | treuillage CHAMBERY CHALLES LES EAUX AERODROME (LFLE) | 2000ft AMSL | HJ |
| 45°33'38"N , 005°58'33"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé de gyrophare.<br>Information des usagers sur CHALLES A/A.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with rotating beacon.<br>Users' information on CHALLES A/A. |
| 993 | treuillage VICHY CHARMEIL AERODROME (LFLV) | 3000ft AMSL | SR-SS |
| 46°10'18"N , 003°24'15"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Activité réservée aux aéronefs basés et à ceux autorisés par l'exploitant de l'aérodrome.<br>Gliders winch launch.<br>Activity reserved for based ACFT and those who have AD manager's permission. |
| 994 | treuillage MONT DAUPHIN SAINT CREPIN AERODROME (LFNC) | 5000ft AMSL | SR-SS |
| 44°42'02"N , 006°35'57"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>A l'ouest de la piste revêtue 16/34.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé de gyrophare.<br>Information des usagers sur A/A MONT DAUPHIN.<br>Gliders winch launch.<br>West of paved RWY 16/34<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with rotating beacon.<br>Users' information on MONT DAUPHIN A/A. |
| 995 | treuillage LAC DE SERRE-PONCON (05) | 1500ft ASFC | APR MAY and OCT NOV : 0800-1600 SUM : -1HR<br>JUN and SEP : 0700-1230 and1500-1800<br>JUL and AUG : 0500-1030 and 1500-1900<br>Other times by NOTAM |
| 44°31'03"N , 006°22'00"E | | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Câble non balisé.<br>Feux à éclats sur le treuil embarqué sur bateau.<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Flashing lights on the winch boarded on boat. |
| 996 | treuillage PUGET SUR DURANCE Vélisurface | 3000ft AMSL | SR-SS from the 15th JUL to the 05th SEP. |
| 43°44'48"N , 005°17'47"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Eviter le survol en dessous de 3000 ft AMSL.<br>Activité réservée aux membres de l'association et aux pilotes autorisés par l'association à utiliser la vélisurface.<br>Gliders winch launch.<br>Winch equipped with a rotating beacon.<br>Avoid overflying BLW 3000ft AMSL.<br>Activity reserved for organization's menbers and for pilots who have permission to use airfield. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 997 | treuillage LE PUY LOUDES AERODROME (LFHP) | 5000ft AMSL | SR-SS. |
| 45°04'47"N , 003°45'48"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Treuillage sur bande gazonnée.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Activité annoncée sur LE PUY INFO ou A/A 118.0 MHz.<br>Activité réservée aux pilotes utilisant les aéronefs basés.<br>Gliders winch launch.<br>Lauching on grass strip.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with a rotating beacon.<br>Activity announced on LE PUY INFO or A/A 118.0 MHz.<br>Activity reserved for pilots using based ACFT. |
| 999 | treuillage LA LLAGONNE LA QUILLANE AERODROME (LFNQ) | 1700ft ASFC | SR-SS. |
| 42°32'21"N , 002°07'31"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Feux giratoires sur treuil électrique.<br>Information des usagers sur A/A : 123.5.<br>Gliders winch launch.<br>Rotating beacon on electric winch.<br>Users' information on A/A : 123.5. |
| 1000 | treuillage FLORAC SAINTE ENIMIE AERODROME (LFNO) | 4700ft AMSL | HJ |
| 44°17'17"N , 003°27'21"E | | SFC | Treuillage Planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil couleur jaune et bleu avec gyrophare orange.<br>Information des usagers sur A/A 120.425 MHz.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Yellow and blue winch with orange rotating beacon.<br>Users' information on A/A 120.425 MHz. |
| 1001 | treuillage CONDOM VALENCE SUR BAISE AERODROME (LFID) | 2000ft AMSL | SR-SS |
| 43°54'33"N , 000°23'10"E | | SFC | Treuillage planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Treuil équipé d'un balisage lumineux.<br>Information des usagers sur CONDOM A/A.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Winch equipped with lighting.<br>Users information on CONDOM A/A. |
| 1002 | treuillage BAGNERES DE LUCHON AERODROME (LFCB) | 4000ft AMSL | SR-SS |
| 42°48'00"N , 000°36'04"E | | SFC | Treuillage planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Activité annoncée par gyrophare à éclats jaunes.<br>Information des usagers sur BAGNERES A/A : 123.5.<br>Gliders winch launch.<br>Non-marked cable.<br>Activity announced with rotating yellow flashing lights.<br>Users information on BAGNERES A/A : 123.5. |
| 1004 | treuillage PIERRELATTE AERODROME (LFHD) | 2200ft AMSL | SR-SS |
| 44°23'52"N , 004°43'01"E | | SFC | Treuillage planeurs sur piste 18L/36R.<br>Câble non balisé ; treuil équipé de gyrophare.<br>Activité annoncée sur PIERRELATTE A/A.<br>Gliders winch launch on RWY 18L/36R.<br>Non-marked cable ; winch equipped with rotating beacon.<br>Activity announced on PIERRELATTE A/A. |
| 1006 | treuillage SAINT YAN AERODROME (LFLN) | 2100ft AMSL<br>1300ft ASFC | WE and public HOL SR-SS.<br>Other days : SR-SS announced by NOTAM. |
| 46°25'06"N , 004°01'11"E | | SFC | Treuillage parachutisme ascensionnel.<br>Câble non balisé.<br>Selon protocole.<br>Parascending.<br>Non-marked cable.<br>According to protocol. |
| 1007 | treuillage EVREUX FAUVILLE AERODROME (LFOE) | 3500ft AMSL<br>3000ft ASFC | SR-SS outside ATS SKED EVREUX. |
| 49°01'43"N , 001°13'12"E | | SFC | Treuillage parapentes selon protocole.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Paragliding winching according to protocol.<br>Winch equipped with rotating beacon. |
| 1008 | treuillage AIRVAULT (79) | 2350ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 46°51'41"N , 000°10'51"W | | SFC | Treuillage parapente.<br>Gyrophare au sol.<br>Paragliding winching.<br>Rotating beacon on the ground. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 1009 treuillage SEZANNE SAINT REMY AERODROME (LFFZ) | 1700ft AMSL<br>1300ft ASFC | SR-SS |
| 48°42'34"N , 003°45'46"E | SFC | Treuillage planeurs piste 06R/24L.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Gliders winch launch RWY 06R/24L.<br>Winch equipped with a rotating beacon. |
| 1010 treuillage MASSERAC (44) | 2000ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 47°41'08"N , 001°54'56"W | SFC | Treuillage parapentes.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with a flashing light. |
| 1011 treuillage ST JULIEN DE BRIOLA BEAUGAILLARD<br>Aérodr privé (11) | 1680ft AMSL<br>700ft ASFC | From 15 MAR to 15 NOV.<br>1100-1500.<br>Outside LF-R 46 F2 and LF-R 46 N1 activity. |
| 43°10'45"N , 001°57'07"E<br>Axe de piste 34. | SFC | Treuillage planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Voiture-treuil balisée par feux à éclats.<br>Information des usagers A/A 123.500 MHz.<br>Gliders winching.<br>Non-marked cable.<br>Winch-car marked with flashing lights.<br>User's information on A/A 123.500 MHz. |
| 1012 treuillage SAINT SEGLIN LA COUERIAIS (35) | 2100ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS. |
| 47°50'51"N , 002°02'13"W | SFC | Treuillage Vol Libre.<br>Treuil équipé d'un gyrophare orange.<br>Free flying winch launch.<br>Winch equipped with an orange rotating beacon. |
| 1013 treuillage LOUDUN AERODROME (LFDL) | 1300ft AMSL<br>1000ft ASFC | SR-SS |
| 47°02'11"N , 000°06'03"E | SFC | Treuillage vol libre sur une bande en herbe 08/26 au Nord de la piste.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Information des usagers : LOUDUN A/A.<br>Free flying winch launch on grass strip 08/26 on North of runway.<br>Winch equipped with a rotating beacon.<br>Users information : LOUDUN A/A. |
| 1014 treuillage JUGON LES LACS (22) | 2000ft AMSL<br>1710ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| 48°25'04"N , 002°18'49"W | SFC | Treuillage parapentes.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with a rotating light. |
| 1015 treuillage SAINT LAURENT DU MOTTAY (49) | 2000ft AMSL<br>2000ft ASFC | SR-SS |
| 47°22'08"N , 000°58'03"W | SFC | Hors activation LF-R 149 E.<br>Treuillage parapentes.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>Except when LF-R 149 E is active.<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with a flashing light. |
| 1016 treuillage MEREVILLE NORD (91) | 2500ft AMSL<br>2000ft ASFC | SAT, SUN and public HOL : SR-SS |
| 48°20'13"N , 002°04'52"E | SFC | Treuillage parapentes.<br>Treuil équipé d'un feu à éclats.<br>2 bandes herbe utilisées : 800 m orientée Est-Ouest ; 850 m orientée Nord-Sud.<br>Activité réelle connue de :<br>- SEINE INFO<br>- PARIS INFO<br>Paragliding winching.<br>Winch equipped with a flashing light.<br>2 grass strips used : 800 m oriented East-West ; 850 m oriented North-South.<br>Actual activity provided by :<br>- SEINE INFO<br>- PARIS INFO |
| 1017 treuillage GRAULHET MONTDRAGON AERODROME (LFCQ) | 2500ft AMSL | SR-SS |
| 43°46'07"N , 002°00'28"E<br>Piste non revêtue 09/27 | SFC | Treuillage planeurs.<br>Activité signalée par gyrophare installé sur le treuil.<br>Câble non balisé.<br>Gliders winching.<br>Activity announced with rotating beacon installed on the winch.<br>Non-marked cable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales<br>*Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 1018 | treuillage LISCIA (2A) | 1000ft AMSL<br>SFC | JUN-OCT<br>0700-SS<br>Tractage parapente.<br>Câble du bateau non balisé.<br>Paragliding towing.<br>Boat unmarked cable. |
| | 42°02'35"N , 008°44'38"E | | |
| 1019 | treuillage THENAY (41) | 3650ft AMSL<br>3300ft ASFC<br>SFC | SR-SS+30<br>Treuillage vol libre.<br>Cable de couleur blanche non balisé.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Activité réelle connue de : AVORD APP et SEINE INFO (ou PARIS INFO hors HOR ATS Seine).<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked white cable.<br>Winch equipped with a rotating beacon.<br>Actual activity on : AVORD APP and SEINE INFO (or PARIS INFO outside SEINE ATS SKED). |
| | 47°22'57"N , 001°17'32"E | | |
| 1020-1 | treuillage PONTLEVOY 1 (41) | 3650ft AMSL<br>3300ft ASFC<br>SFC | SR-SS+30<br>Treuillage vol libre.<br>Cable de couleur blanche non balisé.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Activité réelle connue de : AVORD APP et SEINE INFO (ou PARIS INFO hors HOR ATS Seine).<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked white cable.<br>Winch equipped with a rotating beacon.<br>Actual activity on : AVORD APP and SEINE INFO (or PARIS INFO outside SEINE ATS SKED). |
| | 47°23'58"N , 001°14'55"E | | |
| 1020-2 | treuillage PONTLEVOY 2 (41) | 3650ft AMSL<br>3300ft ASFC<br>SFC | SR-SS+30<br>Treuillage vol libre.<br>Cable de couleur blanche non balisé.<br>Treuil équipé d'un gyrophare.<br>Activité réelle connue de : AVORD APP et SEINE INFO (ou PARIS INFO hors HOR ATS Seine).<br>Free flying winch launch.<br>Non-marked white cable.<br>Winch equipped with a rotating beacon.<br>Actual activity on : AVORD APP and SEINE INFO (or PARIS INFO outside SEINE ATS SKED). |
| | 47°24'06"N , 001°12'41"E | | |
| 1021 | treuillage PERSAN BEAUMONT AERODROME (LFPA) | 750ft AMSL<br>600ft ASFC<br>SFC | SR-30 - SS+30<br>Parachutisme ascensionnel sur piste non revêtue 05/23, selon protocole.<br>Treuil et véhicules équipés de gyrophares.<br>Parascending on unpaved runway 05/23, according to protocol.<br>Winch and vehicles equipped with rotating beacons. |
| | 49°09'46"N , 002°19'01"E | | |
| 1022 | treuillage MONTAGNE NOIRE AERODROME (LFMG) | 3500ft AMSL<br>SFC | SR-30 - SS+30<br>Treuillage planeurs.<br>Câble non balisé.<br>Activité signalée par gyrophare installé sur le treuil et annoncée sur fréquence A/A.<br>Gliders winching.<br>Non-marked cable.<br>Activity signalled by rotating beacon installed on the winch and announced on A/A frequency. |
| | 43°24'23"N , 001°59'21"E<br>Sur pistes revêtues 12/30 et 03/21 | | |
| 1023 | treuillage LAC DE BORT LES ORGUES (19) | 3800ft AMSL<br>SFC | 01 APR - 15 JUN and 15 SEP - 15 NOV : SR-SS<br>Treuillage vol libre<br>Hors activation des zones LF-R 593A Les Puys et LF-R 368B<br>Free flying winch launch<br>Outside LF-R 593A Les Puys and LF-R 368B activation |
| | 45°26'28"N , 002°29'49"E | | |
| 1024 | treuillage ST SAVINIEN (17) | 2550ft AMSL<br>2480ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Treuillage vol libre.<br>Activité réelle connue de LA ROCHELLE INFO<br>Free flying winch launch.<br>Actual activity announced on LA ROCHELLE INFO |
| | 45°52'10"N , 000°38'43"W | | |
| 1025 | treuillage SAINTE-GEMME (17) | 2000ft AMSL<br>1912ft ASFC<br>SFC | SR-SS<br>Treuillage vol libre.<br>Inutilisable lorsque treuillage 1026-1 CORME-ROYAL 1 ou 1026-2 CORME-ROYAL 2 en activité.<br>Free flying winch launch.<br>Unsuable when 1026-1 CORME-ROYAL 1 or 1026-2 CORME-ROYAL 2 is active. |
| | 45°46'35"N , 000°51'00"W | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR |
|---|---|---|---|
| Limites latérales *Lateral limits* | | | Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
| 1026-1 | treuillage CORME-ROYAL 1 (17) | 2000ft AMSL<br>1925ft ASFC | SR-SS |
| 45°46'37"N , 000°50'01"W | | SFC | Treuillage vol libre.<br>Inutilisable lorsque treuillage 1026-2 CORME-ROYAL 2 ou 1025 SAINTE-GEMME en activité.<br>Free flying winch launch.<br>Unusable when 1026-2 CORME-ROYAL 2 or 1025 SAINTE-GEMME is active. |
| 1026-2 | treuillage CORME-ROYAL 2 (17) | 2000ft AMSL<br>1888ft ASFC | SR-SS |
| 45°43'45"N , 000°48'00"W | | SFC | Treuillage vol libre.<br>Inutilisable lorsque treuillage 1026-1 CORME ROYAL-1 ou 1025 SAINTE-GEMME en activité.<br>Free flying winch launch.<br>Unusable when 1026-1 CORME ROYAL-1 or 1025 SAINTE-GEMME is active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 13-001 | Activité particulière CED SALON DE PROVENCE (13) | 490ft ASFC | HJ |
| | 43°37'10"N , 005°07'11"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord, selon protocole.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft, as per protocol. |
| 13-002 | Activité particulière LAMANON (13) | 800ft AMSL<br>300ft ASFC | Activable H24 |
| | 43°41'53"N , 005°06'30"E | SFC | Aéronefs sans équipage à bord, selon protocole.<br>Unmanned ACFT, according to protocol. |
| 18-001 | Activité particulière SAVIGNY EN SANCERRE (18) | 450ft ASFC | MAR-DEC : SR-SS |
| | 47°27'17"N , 002°49'37"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 21-002 | Activité particulière DIJON-LONGVIC AERODROME (LFSD) | 390ft ASFC | MON-FRI 0800-1700 (SUM : -1HR).<br>Daylight only. |
| | 47°16'35"N , 005°04'42"E | SFC | Aéronefs sans équipage à bord selon protocole.<br>Unmanned aircraf according to protocol. |
| 22-001 | Activité particulière LANNION AERODROME (LFRO) | 400ft ASFC | SR-SS |
| | 48°45'28"N , 003°28'33"W | SFC | Aéronefs sans équipage à bord, selon protocole. Uniquement pendant HOR ATS.<br>Unmanned ACFT, according to protocol. During ATS SKED only. |
| 24-001 | Activité particulière Périgueux (24) | 330ft ASFC | MON-FRI 0730-2100<br>SUM-1HR |
| | 45°10'56"N , 000°44'08"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 28-001 | Activité particulière MIGNIERES (28) | 400ft ASFC | SR-SS |
| | 48°23'01"N , 001°25'21"E | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned ACFT. |
| 31-001 | Activité particulière AVIGNONET-LAURAGAIS (31) | 400ft ASFC | MON-FRI 0800-1800 (SUM : -1 HR)<br>Hors JF / Except public HOL |
| | 43°24'48"N , 001°46'04"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 31-002 | Activité particulière TOULOUSE FRANCAZAL AERODROME (LFBF) | 400ft ASFC | 0700-1800 (SUM : -1 HR)<br>Except SAT, SUN and public HOL. |
| | 43°32'37"N , 001°21'28"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 31-003 | Activité particulière MURET-Rayat (31) | 1230ft AMSL<br>400ft ASFC | MON-SAT : SR-SS |
| | 43°25'47"N , 001°19'58"E | SFC | Vols en vue et hors vue d'aéronefs sans équipage à bord, selon protocole.<br>Hauteur maximum :<br>- pendant HOR ATS Muret (RMZ 1 active) : 400 ft ASFC<br>- en dehors HOR ATS Muret : 330 ft ASFC.<br>VLOS and BVLOS use of UAS, as per protocol.<br>Maximum height :<br>- during Muret ATS SKED (RMZ 1 active) : 400 ft ASFC<br>- outside Muret ATS SKED : 330 ft ASFC. |
| 33-001 | Activité particulière LA TESTE DE BUCH (33) | 150ft ASFC | MON-FRI : 0800-2200<br>SUM : -1HR |
| | 44°37'16"N , 001°06'56"W | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Activité selon protocole.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft.<br>Activity according to protocol. |
| 34-001 | Activité particulière LES MATELLES (34) | 350ft ASFC | THU : 0800-1300<br>SUM : - 1 HR |
| | 43°43'01"N , 003°49'42"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 38-001 | Activité particulière CHAPAREILLAN (38) | 490ft ASFC | MON-FRI : HJ |
| | 45°28'04"N , 005°59'50"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 40-001 | Activité particulière LABENNE (40) | 330ft ASFC | MON-FRI 0730-2100<br>SUM-1HR |
| | 43°36'50"N , 001°27'49"W | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 41-001 | Activité particulière VILLERHERVIERS (41) | 450ft ASFC | SR-SS |
| | 47°23'30"N , 001°47'16"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 49-001 | Activité particulière ANGERS (49) | 330ft ASFC | MON-FRI except HOL : SR-SS |
| | 47°28'00"N , 000°35'16"W | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 51-001 | Activité particulière BETHENY (51) | 800ft AMSL<br>500ft ASFC | SR-30 - SS+30 |
| | 49°18'13"N , 004°01'56"E | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | | Limites verticales *Vertical limits* | HOR<br>Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions* |
|---|---|---|---|
| 54-001 | Activité particulière NANCY ESSEY AERODROME (LFSN) | 390ft ASFC | MON-FRI 0730-1630 (SUM : -1HR).<br>Daylight only. |
| 48°41'40"N , 006°13'34"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord selon protocole.<br>Unmanned aircraft according to protocol. |
| 57-002 | Activité particulière BOULAY-MOSELLE (57) | 390ft ASFC | MON-FRI 0730-1630 (SUM : -1HR).<br>Daylight only. |
| 49°10'33"N , 006°28'15"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Unmanned aircraft. |
| 60-001 | Activité particulière NOYON (60) | 490ft ASFC | 0700-1800 (SUM-1HR)<br>Daytime only |
| 49°36'00"N , 003°00'10"E | | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 62-001 | Activité particulière COQUELLES (62) | 490ft ASFC | H24 |
| 50°55'24"N , 001°49'08"E | | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 62-002 | Activité particulière SANGATTE (62) | 490ft ASFC | H24 |
| 50°56'22"N , 001°44'40"E | | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 66-001 | Activité particulière LE SOLER (66) | 400ft ASFC | Everyday except SUN and public HOL.<br>SR-SS |
| 42°41'12"N , 002°47'34"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Unmanned ACFT. |
| 76-001 | Activité particulière OISSEL (76) | 395ft ASFC | 0730-2100 (SUM : -1 HR)<br>Except SAT, SUN and public HOL |
| 49°21'13"N , 001°03'15"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord, selon protocole.<br>Visual line of sight use of unmanned ACFT, as per protocol. |
| 85-001 | Activité particulière LES EPESSES (85) | 400ft ASFC | H24 |
| 46°54'07"N , 000°55'42"W | | SFC | aéronefs sans équipage à bord.<br>Visual line of sight use of unmanned aircraft. |
| 88-001 | Activité particulière EPINAL MIRECOURT AERODROME (LFSG) | 1500ft AMSL<br>490ft ASFC | MON-FRI :<br>- SUM : 0630-1530<br>- WIN : 0730-SS |
| 48°19'10"N , 006°03'31"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord, selon protocole.<br>Unmanned aircraft, as per protocol. |
| 88-003 | Activité particulière LE SYNDICAT (88) | 390ft ASFC | MON-FRI 0730-1700 (SUM : -1HR).<br>Daylight only. |
| 48°03'25"N , 006°42'06"E | | SFC | Aéronefs sans équipage à bord.<br>Unmanned aircraft. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.6-1 ZONES DE SENSIBILITÉ MAJEURE - GRANDS RAPACES

*AREAS OF MAJOR SENSITIVITY - LARGE RAPTORS*

Les Plans Nationaux d'Actions (PNA) sont des outils stratégiques opérationnels qui visent à assurer la conservation ou le rétablissement dans un état de conservation favorable d'espèces de faune et de flore sauvages menacées ou faisant l'objet d'un intérêt particulier.

Parmi les espèces concernées par des PNA, certains grands rapaces, tels que le Gypaète barbu et le Vautour percnoptère représentent un enjeu particulier compte-tenu du risque important qu'ils peuvent générer en matière de sécurité aérienne.

Mais au-delà de la seule problématique de la sécurité aérienne, l'activité humaine, et notamment l'activité aérienne, peut représenter un dérangement pouvant entrer en conflit avec les objectifs de conservation fixés dans les PNA. Dans ce cadre, les pouvoirs publics répertorient des sites spécifiques, appelés Zones de Sensibilité Majeure (ZSM) qui représentent un enjeu crucial pour la protection de ces espèces. Elles correspondent en particulier aux sites de reproduction, à certains dortoirs ou sites de réintroduction.

En fonction de la période de l'année, les ZSM sont actives ou inactives.
En cas d'activation, il s'agit de zones à contourner autant que possible par les usagers de l'espace aérien.
En cas d'impossibilité, il est recommandé de survoler la zone à une certaine hauteur du point le plus haut de la ZSM.
Cette hauteur est variable en fonction du type d'aéronefs : se référer au site https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/zsm .

Les cartes suivantes présentent les différents secteurs du Massif Central, des Alpes, des Pyrénées et de la Corse concernés par les ZSM.

La désactivation des zones étant adaptée à la reproduction effective des rapaces, se reporter au site https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm pour les cartes détaillées par secteur.

Les rapaces sont protégés en application de l'article L411-1 du Code de l'environnement et par l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection.

*National Action Plans (NAPs) are strategic operational tools that aim to ensure the conservation or restoration to a favourable conservation status of threatened or particularly interesting species of wild fauna and flora.*

*Among the species concerned by the NAPs, certain large raptors, such as the Bearded Vulture and the Egyptian Vulture, represent a particular challenge due to the significant risk they can generate in terms of air safety.*

*But beyond the sole issue of air safety, human activity, and in particular air activity, can represent a disturbance that can conflict with the conservation objectives set in the NAPs. In this context, the public authorities have listed specific sites, called Major Sensitivity Areas (MSAs), which represent a crucial challenge for the protection of these species. They correspond in particular to breeding sites, certain dormitories or reintroduction sites.*

*Depending on the time of year, the MSAs are active or inactive.*
*If active, they are areas to be avoided as far as possible by airspace users.*
*If this is not possible, it is recommended to fly over the area at a certain height from the highest point of the MSA.*
*The height varies according to aircraft type : see https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/zsm .*

*The following maps show the different sectors of the Massif Central, the Alps, the Pyrenees and Corsica affected by the MSAs.*

*As the deactivation of the zones is adapted to the actual reproduction of birds of prey, please refer to the website https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm for detailed maps by sector.*

*Raptors are protected under Article L411-1 of the Environmental Code and by the decree of October 29, 2009 establishing the list of birds protected on the whole territory and the terms of their protection.*

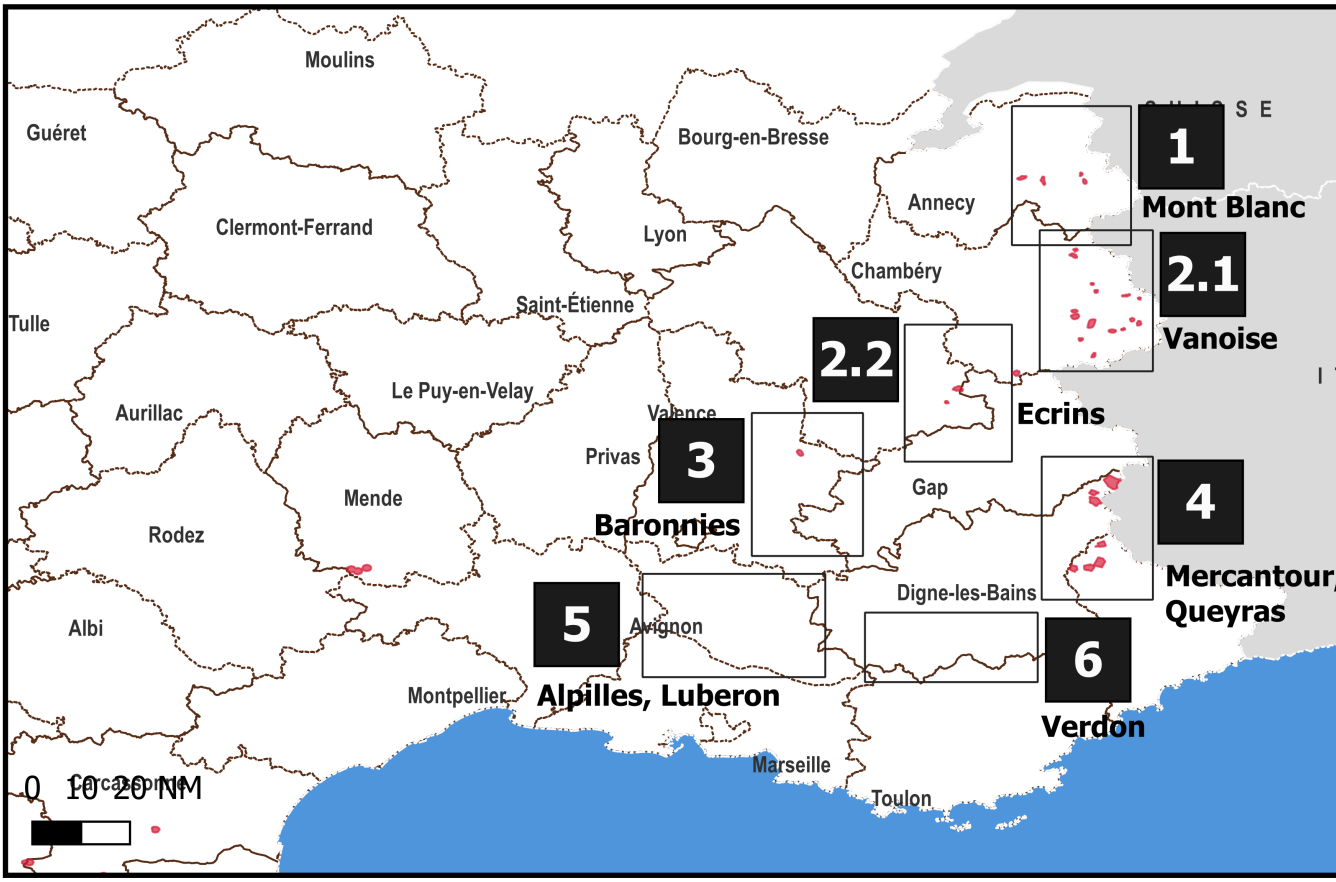
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ENR 5.6-2 ZONES DE SENSIBILITÉ MAJEURE - GRANDS RAPACES

*AREAS OF MAJOR SENSITIVITY - LARGE RAPTORS*

### Alpes - Sommaire des secteurs

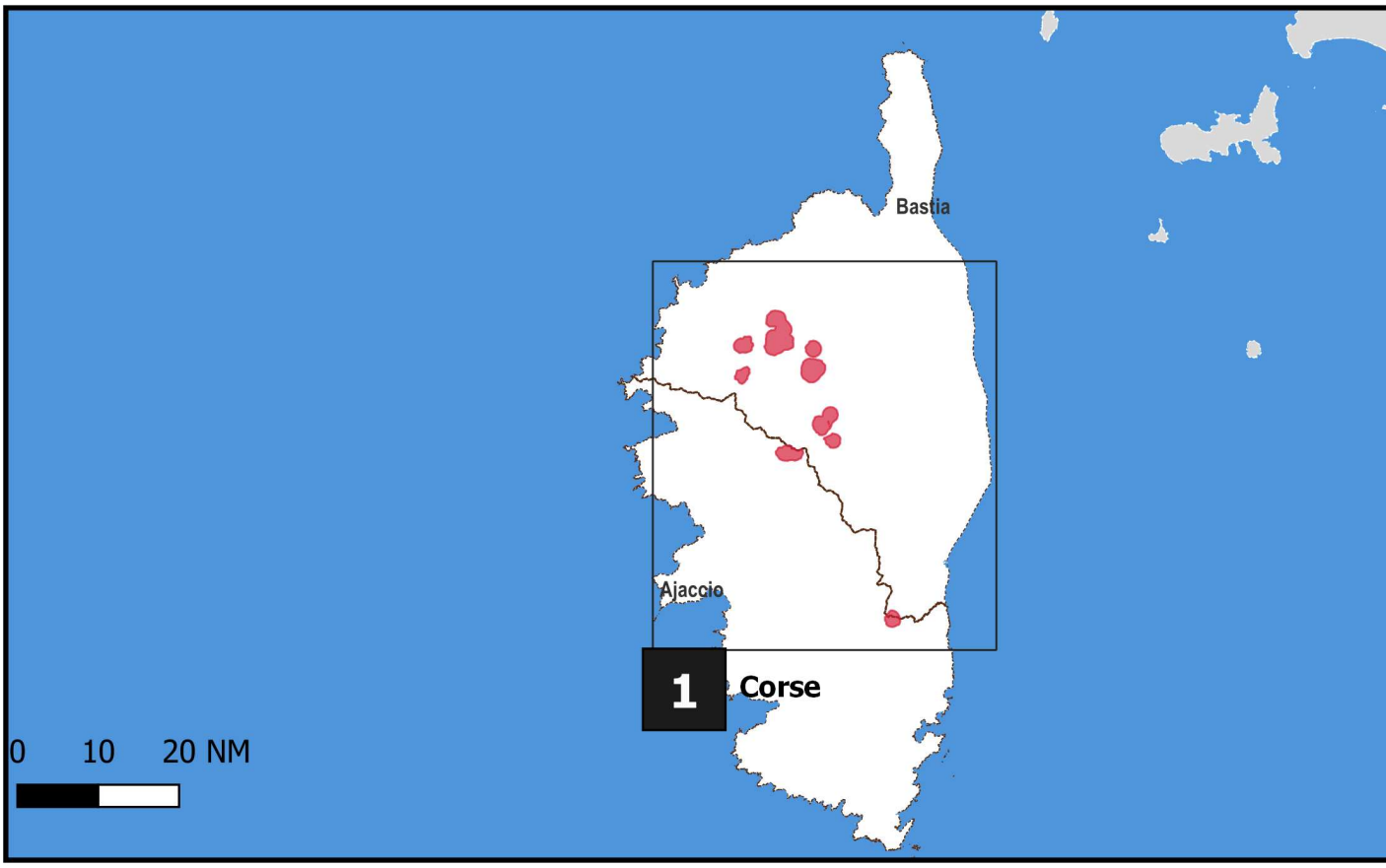



*Fond cartographique : Natural Earth, IGN, BD Carto, BD Topo, BD Alti*

**Consultation des cartes par secteur : https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm**

© Service de l'Information Aéronautique, France

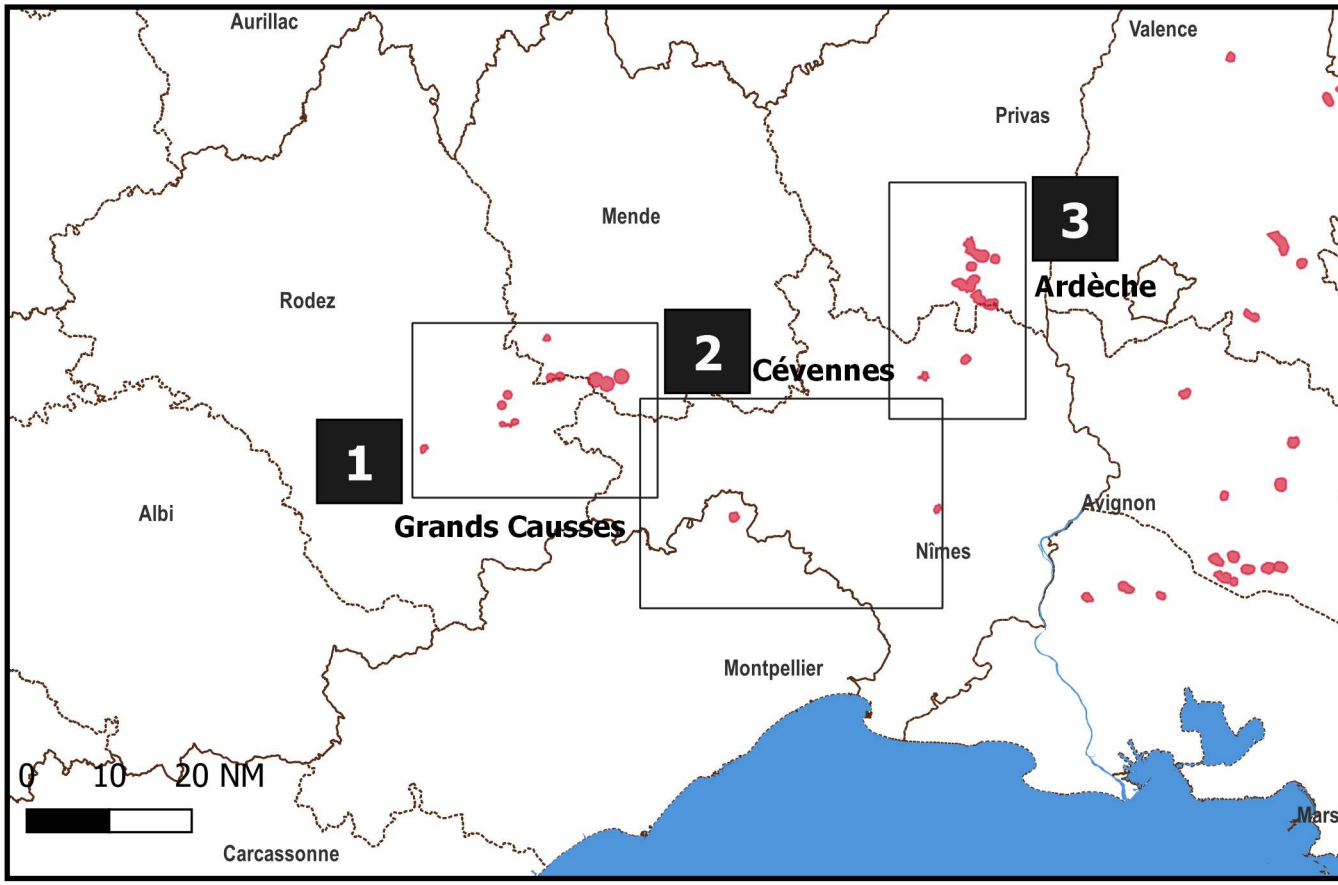
# Corse - Sommaire des secteurs




*Fond cartographique : Natural Earth, IGN, BD Carto, BD Topo, BD Alti*

**Consultation des cartes par secteur : https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm**

## Massif Central - Sommaire des secteurs

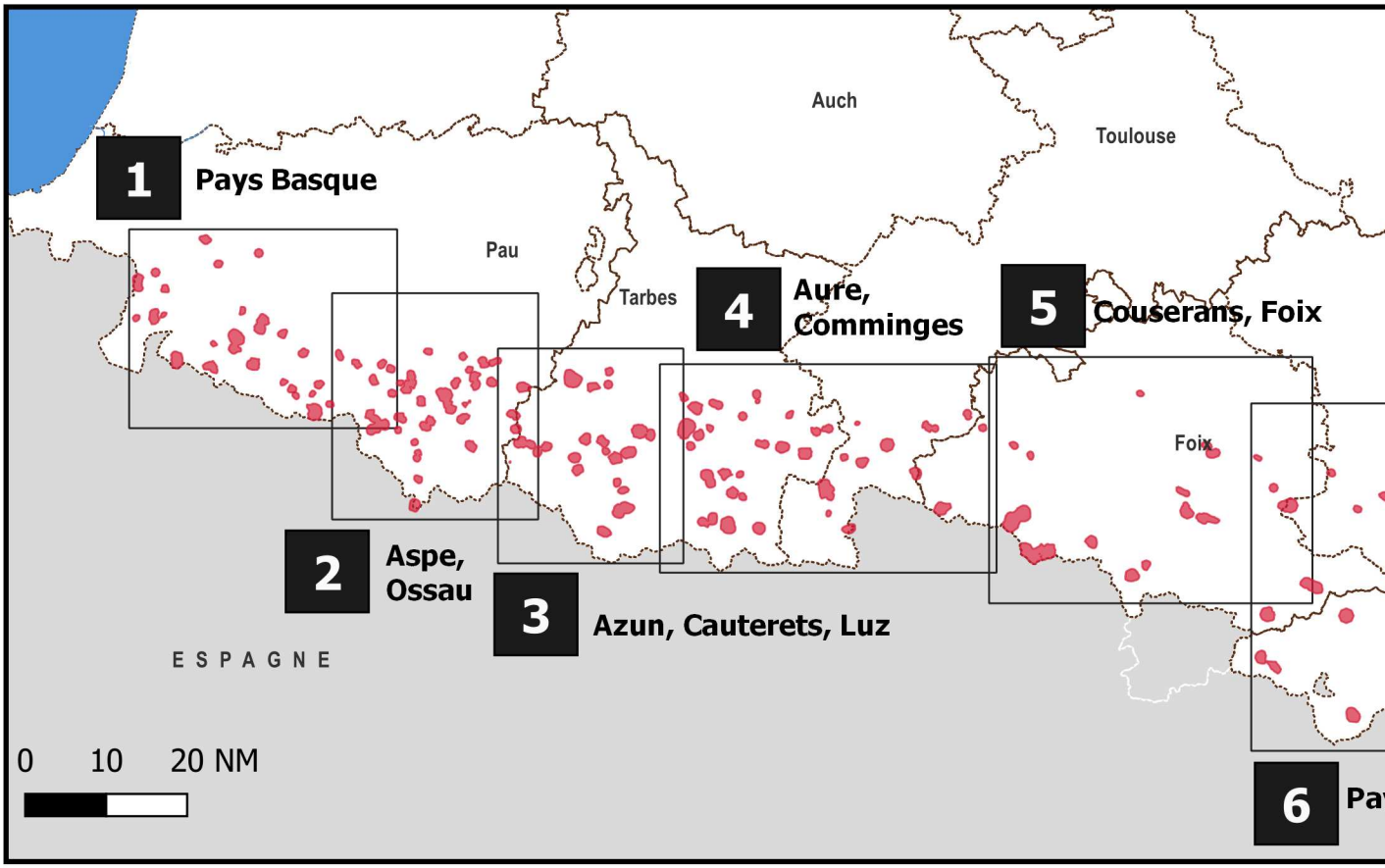



*Fond cartographique : Natural Earth, IGN, BD Carto, BD Topo, BD Alti*

**Consultation des cartes par secteur : https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm**

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Pyrénées - Sommaire des secteurs

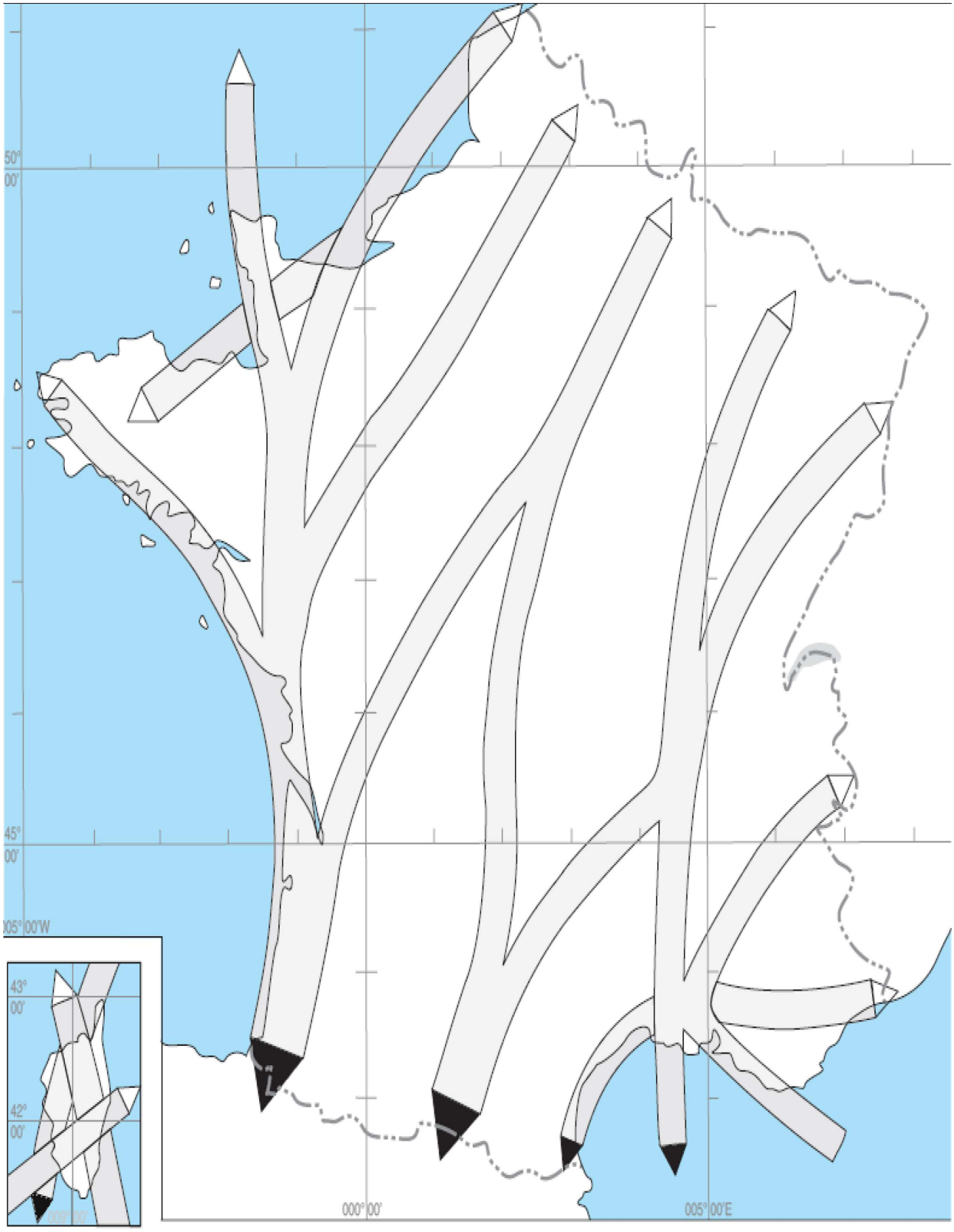



*Fond cartographique : Natural Earth, IGN, BD Carto, BD Topo, BD Alti*

**Consultation des cartes par secteur : https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/zsm**

## ENR 5.6-3 MIGRATION AUTOMNE ET PRINTEMPS

*AUTUMN AND SPRING BIRDS MIGRATIONS ROUTES*




Consultez les informations relatives à la présence et aux déplacements migratoires sur le territoire français des espèces aviaires potentiellement dangereuses pour la sécurité aérienne depuis la Plateforme d'Information Aviaire en France (PIAF) : https://piaf.stac.aviation-civile.gouv.fr/index.php

Consult information on the presence and migratory movements on French territory of avian species potentially dangerous to aviation safety on the French Bird Information Platform (FBIP) : https://piaf.stac.aviation-civile.gouv.fr/index.php

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## ENR 5.6-4 ZONES SENSIBLES À FORTES CONCENTRATIONS D'OISEAUX

*BIRDS CONCENTRATIONS AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA*

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.7 RESTRICTIONS DE SURVOL

*OVERFLIGHT RESTRICTIONS*

## ENR 5.7-1 ETABLISSEMENTS PORTANT DES MARQUES DISTINCTIVES D´INTERDICTION DE SURVOL À BASSE ALTITUDE

*SITES WITH DISTINCTIVE MARKS PROHIBITED FOR LOW ALTITUDE OVERFLIGHT*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **010 . AGEN hôpital Saint Jacques** | | | |
| 44°13'00"N , 000°38'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :LOT ET GARONNE |
| **011 . Centre pénitentiaire de POITIERS-VIVONNE** | | | |
| 46°24'48"N , 000°14'29"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : VIENNE |
| **012 . Site TOTAL Gaz de France de Sauveterre de Guyenne** | | | |
| 44°42'45"N , 000°05'03"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : GIRONDE |
| **013 . Site TOTAL Gaz de France de Montauban** | | | |
| 44°00'16"N , 001°19'37"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : TARN ET GARONNE |
| **014 . Station de compression de gaz de ROUSSINES** | | | |
| 46°27'49"N , 001°22'55"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR BORDEAUX<br>Département : INDRE |
| **015 . Centre pénitentiaire d'EYSSES** | | | |
| 44°25'06"N , 000°43'18"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :LOT ET GARONNE |
| **016 . Usine Michelin de BASSENS** | | | |
| 44°54'55"N , 000°31'19"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : GIRONDE |
| **017 . Station de compression de gaz de BRIZAMBOURG** | | | |
| 45°49'42"N , 000°28'23"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : CHARENTE-MARITIME |
| **018 . Groupement munitions de SEDZERE** | | | |
| 43°20'03"N , 000°12'15"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : PYRENEES ATLANTIQUES |
| **019 . Usine EURENCO à BERGERAC** | | | |
| 44°50'32"N , 000°30'55"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : DORDOGNE |
| **020 . TOULOUSE hôpital Purpan** | | | |
| 43°36'31"N , 001°24'06"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :HAUTE GARONNE |
| **025 . Site TOTAL Infrastructure Gaz de France de IZAUTE** | | | |
| 43°47'28"N , 000°06'37"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :GERS |
| **030 . TARBES Nexter munitions** | | | |
| 43°15'05"N , 000°04'54"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :HAUTES PYRENEES |
| **035 . Site TOTAL Gaz de France de LUSSAGNET** | | | |
| 43°46'47"N , 000°13'07"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :LANDES |
| **050 . Site industriel du BLAYAIS BRAUD ET SAINT LOUIS** | | | |
| 45°15'15"N , 000°41'20"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :GIRONDE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **051 . AMBES Usine de production d'engrais** | | | |
| 45°00'12"N , 000°33'02"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : GIRONDE |
| **060 . Site industriel de GOLFECH** | | | |
| 44°06'20"N , 000°51'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :TARN ET GARONNE |
| **080 . CHATEAUROUX SAINT-MAUR maison centrale** | | | |
| 46°47'45"N , 001°38'05"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :INDRE |
| **090 . Site industriel de CIVAUX** | | | |
| 46°27'23"N , 000°39'02"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :VIENNE |
| **100 . LANNEMEZAN centre pénitentiaire** | | | |
| 43°06'39"N , 000°22'33"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :HAUTES PYRENEES |
| **110 . LANNEMEZAN usine Atofina** | | | |
| 43°05'26"N , 000°22'20"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :HAUTES PYRENEES |
| **130 . GRADIGNAN maison d'arrêt** | | | |
| 44°46'56"N , 000°35'49"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :GIRONDE |
| **140 . BEDENAC centre pénitentiaire** | | | |
| 45°12'07"N , 000°20'15"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :CHARENTE MARITIME |
| **141 . Station de compression de gaz de CHAZELLES** | | | |
| 45°38'00"N , 000°20'46"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : CHARENTE |
| **142 . Station de compression de gaz de LAPRADE** | | | |
| 45°15'58"N , 000°12'04"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département : CHARENTE |
| **150 . ROCHEFORT centre pénitentiaire** | | | |
| 45°56'29"N , 000°57'40"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :CHARENTE MARITIME |
| **160 . SAINTES centre pénitentiaire** | | | |
| 45°44'46"N , 000°37'32"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :CHARENTE MARITIME |
| **170 . SAINT MARTIN DE RE centre pénitentiaire** | | | |
| 46°12'08"N , 001°21'42"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :CHARENTE MARITIME |
| **180 . NEUVIC SUR L'ISLE centre pénitentiaire** | | | |
| 45°04'42"N , 000°26'53"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :DORDOGNE |
| **190 . MAUZAC centre pénitentiaire** | | | |
| 44°50'59"N , 000°47'27"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :DORDOGNE |
| **200 . PERIGUEUX centre pénitentiaire** | | | |
| 45°11'21"N , 000°43'09"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BORDEAUX<br>Département :DORDOGNE |
| **210 . Site industriel de LA HAGUE** | | | |
| 49°41'00"N , 001°53'00"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BREST<br>Département :MANCHE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **211 . Station de compression de gaz d'AUVERS LE HAMON** | | | |
| 47°52'56"N , 000°22'10"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR BREST<br>Département : SARTHE |
| **212 . Station de compression de gaz de NOZAY** | | | |
| 47°35'18"N , 001°33'03"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR BREST<br>Département : LOIRE ATLANTIQUE |
| **213 . Station de compression de gaz BREAL SOUS MONTFORT** | | | |
| 48°03'51"N , 001°51'37"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR BREST<br>Département : ILLE ET VILAINE |
| **214 . Centre pénitentiaire d'ORLEANS-SARAN** | | | |
| 47°57'55"N , 001°52'17"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR PARIS<br>Département : LOIRET<br>A l'exception des ACFT en CAG/CAM en contact avec BRICY APP ou BRICY TWR |
| **215 . Usine ALSETEX à PRECIGNE** | | | |
| 47°46'20"N , 000°15'50"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BREST<br>Département : SARTHE |
| **216 . Centre pénitentiaire du HAVRE** | | | |
| 49°31'00"N , 000°17'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR PARIS<br>Département : SEINE MARITIME |
| **220 . Site industriel de FLAMANVILLE** | | | |
| 49°32'20"N , 001°53'00"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BREST<br>Département :MANCHE |
| **225 . Quartier maison d'arrêt de NANTES** | | | |
| 47°16'01"N , 001°30'22"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BREST<br>Département : LOIRE ATLANTIQUE<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR en contact avec NANTES TWR/APP.<br>FIR BREST<br>Department : LOIRE ATLANTIQUE<br>Except for GAT/IFR ACFT in contact with NANTES TWR/APP. |
| **231 . Site industriel d'ETREZ Nord** | | | |
| 46°20'30"N , 005°12'30"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :AIN |
| **232 . Site industriel de TERSANNE** | | | |
| 45°12'40"N , 004°59'05"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :DROME |
| **233 . Site industriel de FOS SUR MER - CAVAOU** | | | |
| 43°26'00"N , 004°54'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :BOUCHES DU RHONE |
| **234 . Site industriel de FOS SUR MER - TONKIN** | | | |
| 43°27'15"N , 004°51'10"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :BOUCHES DU RHONE |
| **235 . VARCES centre pénitentiaire** | | | |
| 45°05'58"N , 005°41'11"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : ISERE |
| **236 . Site industriel de MANOSQUE Nord** | | | |
| 43°52'31"N , 005°46'49"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ALPES DE HAUTE PROVENCE |
| **237 . Site industriel de MANOSQUE Sud** | | | |
| 43°51'37"N , 005°47'34"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ALPES DE HAUTE PROVENCE |
| **238 . ROANNE centre pénitentiaire** | | | |
| 46°03'13"N , 004°06'06"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :LOIRE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **239 . Site TOTAL Gaz de France de BARBAIRA** | | | |
| 43°11'13"N , 002°31'36"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : AUDE |
| **240 . Site industriel de GRENOBLE** | | | |
| 45°12'11"N , 005°41'48"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ISERE |
| **241 . Site industriel d'ETREZ Sud** | | | |
| 46°20'08"N , 005°12'38"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : AIN |
| **242 . Station de compression de gaz LA-BEGUDE-DE-MAZENC** | | | |
| 44°33'29"N , 004°54'28"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : DROME |
| **243 . Station de compression de gaz de SAINT-AVIT** | | | |
| 45°12'18"N , 004°59'31"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : DROME |
| **244 . Station de compression de gaz de COURTHEZON** | | | |
| 44°06'00"N , 004°54'39"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : VAUCLUSE |
| **245 . Centre pénitentiaire de LA TALAUDIERE** | | | |
| 45°28'21"N , 004°24'57"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :LOIRE |
| **246 . Station de compression de gaz SAINT-MARTIN-DE-CRAU** | | | |
| 43°38'00"N , 004°55'09"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : BOUCHES DU RHONE |
| **247 . Installation FRAMATOME de ROMANS SUR ISERE** | | | |
| 45°03'06"N , 005°05'54"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : DROME |
| **250 . HYERES hôpital hélio-marin Léon Bérard** | | | |
| 43°05'15"N , 006°07'06"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAR |
| **251 . Centre pénitentiaire de LYON CORBAS** | | | |
| 45°40'46"N , 004°55'52"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : RHONE |
| **252 . Centre pénitentiaire de BOURG EN BRESSE** | | | |
| 46°11'45"N , 005°14'44"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : AIN |
| **253 . Centre pénitentiaire de BEZIERS** | | | |
| 43°20'23"N , 003°10'42"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : HERAULT |
| **254 . VALENCE Centre pénitentiaire** | | | |
| 44°54'44"N , 004°55'50"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT motopropulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : DROME |
| **256 . Centre pénitentiaire de RIOM** | | | |
| 45°53'26"N , 003°09'03"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : PUY DE DOME |
| **260 . BOLLENE fabrication d'éléments écatélytiques** | | | |
| 44°18'40"N , 004°44'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAUCLUSE |
| **270 . SORGUES poudrerie nationale** | | | |
| 43°59'00"N , 004°52'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAUCLUSE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **280 . MONTFAVET centre psychothérapique** | | | |
| 43°55'00"N , 004°53'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAUCLUSE |
| **290 . LAURIS sanatorium de Roquefraîche** | | | |
| 43°46'00"N , 005°17'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAUCLUSE |
| **300 . LIOUX préventorium départemental de Saint Lambert** | | | |
| 43°59'00"N , 005°18'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAUCLUSE |
| **310 . Centre d'essais de la RENARDIERE** | | | |
| 43°04'18"N , 005°55'38"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAR |
| **320 . Site industriel de BUGEY 1 à SAINT VULBAS** | | | |
| 45°47'44"N , 005°16'21"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :AIN |
| **330 . Site industriel de SAINT ALBAN** | | | |
| 45°24'18"N , 004°45'20"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ISERE |
| **331 . Observatoire de Haute Provence** | | | |
| 43°55'52"N , 005°42'54"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : ALPES DE HAUTE PROVENCE |
| **332 . VERTOLAYE site industriel SANOFI AVENTIS** | | | |
| 45°38'50"N , 003°42'21"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département : PUY DE DOME |
| **340 . Site industriel de CRUAS** | | | |
| 44°37'53"N , 004°45'20"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ARDECHE |
| **350 . Site industriel de TRICASTIN** | | | |
| 44°19'47"N , 004°43'56"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :DROME |
| **351 . Site industriel de PIERRELATTE** | | | |
| 44°20'00"N , 004°44'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :DROME |
| **360 . Site industriel de CREYS MALVILLE** | | | |
| 45°45'30"N , 005°28'30"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ISERE |
| **370 . Site industriel de SAINT VICTOR** | | | |
| 46°23'22"N , 002°34'44"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ALLIER |
| **380 . Usine SAPCHIM à SISTERON** | | | |
| 44°12'30"N , 005°56'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ALPES DE HAUTE PROVENCE |
| **390 . Usine ATOCHEM à SAINT AUBAN SUR DURANCE** | | | |
| 44°03'52"N , 006°00'07"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ALPES DE HAUTE PROVENCE |
| **410 . Station gaz de France de VINDECY** | | | |
| 46°20'45"N , 004°01'17"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :SAONE ET LOIRE |
| **420 . Centre pénitentiaire d'ARLES** | | | |
| 43°42'23"N , 004°38'10"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :BOUCHES DU RHONE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **430 . Centre pénitentiaire de SALON DE PROVENCE** | | | |
| 43°37'59"N , 005°02'54"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :BOUCHES DU RHONE |
| **440 . Centre pénitentiaire de LA FARLEDE** | | | |
| 43°09'34"N , 006°03'24"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAR |
| **450 . Centre pénitentiaire de DRAGUIGNAN (83)** | | | |
| 43°30'08"N , 006°25'25"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAR |
| **460 . Centre pénitentiaire de TARASCON** | | | |
| 43°47'30"N , 004°39'25"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :BOUCHES DU RHONE |
| **470 . Centre pénitentiaire d'AVIGNON LE PONTET** | | | |
| 43°58'09"N , 004°51'48"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :VAUCLUSE |
| **480 . Maison d'arrêt de GRASSE** | | | |
| 43°40'30"N , 006°54'15"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ALPES MARITIMES |
| **490 . Maison d'arrêt de NIMES** | | | |
| 43°50'34"N , 004°23'42"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :GARD |
| **500 . Maison d'arrêt de VILLENEUVE LES MAGUELONE** | | | |
| 43°32'45"N , 003°49'36"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :HERAULT |
| **510 . Centre pénitentiaire de PERPIGNAN** | | | |
| 42°40'50"N , 002°52'19"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :PYRENEES ORIENTALES |
| **520 . Centre pénitentiaire de MOULINS YZEURE** | | | |
| 46°32'14"N , 003°21'17"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ALLIER |
| **530 . Centre pénitentiaire d'AITON** | | | |
| 45°33'55"N , 006°13'55"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :SAVOIE |
| **540 . Centre pénitentiaire de SAINT QUENTIN FALLAVIER** | | | |
| 45°39'31"N , 005°07'31"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR MARSEILLE<br>Département :ISERE |
| **550 . Centre pénitentiaire de VALENCIENNES** | | | |
| 50°21'20"N , 003°29'52"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :NORD |
| **551 . Station Gaz de France BEYNES** | | | |
| 48°50'36"N , 001°52'34"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :YVELINES |
| **552 . Station Gaz de France CERE LA RONDE** | | | |
| 47°16'54"N , 001°13'11"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :INDRE ET LOIRE |
| **553 . Station Gaz de France CHEMERY** | | | |
| 47°23'26"N , 001°29'05"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIR ET CHER |
| **554 . Station Gaz de France GERMIGNY SOUS COULOMBS** | | | |
| 49°03'22"N , 003°10'24"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :SEINE ET MARNE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **555 . Station Gaz de France GOURNAY SUR ARONDE** | | | |
| 49°31'46"N , 002°42'02"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :OISE |
| **556 . Station Gaz de France SAINT CLAIR SUR EPTE** | | | |
| 49°12'16"N , 001°42'27"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :VAL D'OISE |
| **557 . Station Gaz de France SAINT ILLIERS** | | | |
| 48°59'07"N , 001°33'02"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :YVELINES |
| **558 . Station Gaz de France SOING NORD** | | | |
| 47°25'35"N , 001°30'02"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIR ET CHER |
| **559 . Station Gaz de France SOING SUD** | | | |
| 47°24'22"N , 001°32'02"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIR ET CHER |
| **560 . Site industriel de GRAVELINES** | | | |
| 51°00'52"N , 002°08'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :NORD |
| **561 . Maison d'arrêt de VILLEPINTE** | | | |
| 48°58'00"N , 002°33'20"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :SEINE SAINT-DENIS |
| **562 . Maison d'arrêt de Nanterre** | | | |
| 48°54'23"N , 002°12'19"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : HAUTS DE SEINE<br>A l'exeption des aéronefs en IFR en contact avec Roissy APP. |
| **563 . Maison d'arrêt de Bois d'Arcy** | | | |
| 48°48'23"N , 002°01'46"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : YVELINES |
| **564 . Maison d'arrêt de REAU** | | | |
| 48°36'08"N , 002°35'22"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : SEINE ET MARNE.<br>Sauf aéronefs en IFR en contact avec MELUN TWR, MELUN INFO ou SEINE APP. |
| **565 . Téléport EUTELSAT à Saint SYMPHORIEN Le Château.** | | | |
| 48°32'58"N , 001°46'57"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : EURE ET LOIR |
| **566 . Installation TITANOBEL de Riaillé** | | | |
| 47°32'41"N , 001°20'01"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR BREST<br>Département : Loire-Atlantique<br>Site SEVESO |
| **567 . Installation TITANOBEL de Lignières-Orgères** | | | |
| 48°30'19"N , 000°12'47"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : Mayenne.<br>Site SEVESO |
| **568 . Station Butagaz d'Arnage** | | | |
| 47°55'39"N , 000°11'32"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft ASFC/1200 ft AMSL MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300 ft ASFC/3500 ft AMSL MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : Sarthe<br>Interdiction uniquement pour ACFT civils en VFR |
| **569 . Centre pénitentiaire de Lille Annoeullin** | | | |
| 50°30'46"N , 002°56'23"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : Nord<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR en contact avec LILLE APP ou LILLE TWR |
| **570 . Site industriel de SAINT LAURENT DES EAUX** | | | |
| 47°43'13"N , 001°34'45"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIR ET CHER |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **571 . Centre pénitentiaire d'Argentan** | | | |
| 48°43'24"N , 000°00'32"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft ASFC/1600 ft AMSL MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300 ft ASFC/3900 ft AMSL MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : Orne |
| **572 . Station de gaz d'Arleux en Gohelle** | | | |
| 50°20'58"N , 002°51'05"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : Pas de Calais<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR en contact avec LILLE APP |
| **573 . Station de gaz de Pitgam** | | | |
| 50°55'38"N , 002°18'48"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : Nord<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR en contact avec LILLE APP |
| **574 . Station de gaz de Taisnières sur Hon** | | | |
| 50°18'56"N , 003°49'06"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : Nord<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR en contact avec LILLE APP |
| **575 . Centre pénitentiaire de CONDE SUR SARTHE** | | | |
| 48°26'27"N , 000°00'30"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT | FIR PARIS<br>Département : ORNE |
| **576 . Centre pénitentiaire de LIANCOURT** | | | |
| 49°19'58"N , 002°28'34"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT | FIR PARIS<br>Département : OISE<br>A l'exception des ACFT IFR en contact avec BEAUVAIS APP ou DE GAULLE APP |
| **577 . UHSA de SECLIN** | | | |
| 50°32'48"N , 003°00'53"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT | FIR PARIS<br>Département : NORD<br>A l'exception :<br>- des ACFT IFR en contact avec LILLE APP<br>- des ACFT au DEC ou à l'ATT à LILLE LESQUIN et lors des manoeuvres qui s'y rattachent |
| **578 . Centre pénitentiaire de VENDIN-LE-VIEIL** | | | |
| 50°27'27"N , 002°49'24"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR PARIS<br>Département : PAS DE CALAIS |
| **579 . Centre pénitentiaire de LILLE SEQUEDIN** | | | |
| 50°37'14"N , 002°58'02"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR PARIS<br>Département : NORD |
| **580 . Site industriel de CHINON AVOINE** | | | |
| 47°14'00"N , 000°10'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :INDRE ET LOIRE |
| **581 . Station de compression de gaz de CHERRE** | | | |
| 48°08'09"N , 000°38'23"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR PARIS<br>Département : SARTHE |
| **582 . Centre pénitentiaire de BEAUVAIS** | | | |
| 49°24'31"N , 002°04'58"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : OISE |
| **583 . SACLAY DGA EP** | | | |
| 48°44'45"N , 002°10'18"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : ESSONNE<br>A l'exception :<br>- des ACFT en contact avec VILLA TWR/APP<br>- des ACFT IFR en contact avec ORLY TWR/APP. |
| **584 . Centre de détention LES VIGNETTES** | | | |
| 49°17'03"N , 001°13'20"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : EURE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **585 . Centre pénitentiaire de LONGUENESSE** | | | |
| 50°43'35"N , 002°14'54"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : PAS DE CALAIS |
| **590 . Site industriel de MORONVILLIERS** | | | |
| 49°14'00"N , 004°19'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :MARNE |
| **600 . Site industriel de BRUYERES LE CHATEL** | | | |
| 48°36'00"N , 002°12'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :ESSONNE |
| **610 . Site industriel de VAUJOURS** | | | |
| 48°56'00"N , 002°36'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :SEINE SAINT DENIS |
| **620 . Site industriel de DAMPIERRE EN BURLY** | | | |
| 47°44'02"N , 002°30'58"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIRET |
| **630 . Site industriel de RIPAULT** | | | |
| 47°17'21"N , 000°40'13"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :INDRE ET LOIRE |
| **640 . Centre hospitalier de CHARTRES** | | | |
| 48°25'19"N , 001°30'31"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :EURE ET LOIR |
| **670 . Site industriel de SELLE SAINT DENIS** | | | |
| 47°20'40"N , 001°55'20"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIR ET CHER |
| **680 . Usine Diamond Shamrock à COURTENAY** | | | |
| 48°02'32"N , 003°04'25"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIRET |
| **690 . Site industriel de PALUEL** | | | |
| 49°51'33"N , 000°38'13"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :SEINE MARITIME |
| **700 . Usine MBDA de SUBDRAY** | | | |
| 47°02'11"N , 002°18'58"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :CHER<br>Interdiction uniquement pour ACFT CIV en VFR. |
| **710 . Site industriel de NOGENT SUR SEINE** | | | |
| 48°31'00"N , 003°31'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :AUBE |
| **720 . Site industriel de BELLEVILLE SUR LOIRE** | | | |
| 47°30'00"N , 002°52'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :CHER |
| **730 . Site industriel de CHOOZ** | | | |
| 50°05'00"N , 004°47'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :ARDENNES |
| **740 . Usine de GRANDPUITS** | | | |
| 48°36'00"N , 002°57'20"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :SEINE ET MARNE |
| **750 . Site industriel de PENLY** | | | |
| 49°58'20"N , 001°12'50"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :SEINE MARITIME |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **760 . Site industriel de SACLAY** | | | |
| 48°43'45"N , 002°09'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : ESSONNE<br>A l'exception :<br>- des ACFT en contact avec VILLA TWR/APP,<br>- des ACFT IFR en contact avec ORLY TWR/APP. |
| **770 . Usine HOECHST de CUISE LAMOTTE** | | | |
| 49°24'30"N , 002°59'30"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :OISE |
| **780 . Usine DAVEY BICKFORD** | | | |
| 47°55'00"N , 003°38'15"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :YONNE |
| **790 . Centre pénitentiaire de CHATEAUDUN** | | | |
| 48°04'09"N , 001°21'29"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :EURE ET LOIR |
| **800 . Usine VWR International de BRIARE** | | | |
| 47°38'17"N , 002°45'30"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département :LOIRET |
| **801 . Centre pénitentiaire de MEAUX** | | | |
| 48°57'45"N , 002°51'50"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : SEINE ET MARNE |
| **802 . Centre pénitentiaire de ROUEN** | | | |
| 49°25'59"N , 001°04'37"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : SEINE MARITIME |
| **810 . Site industriel de FESSENHEIM** | | | |
| 47°54'15"N , 007°33'48"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :HAUT RHIN |
| **811 . Centre pénitentiaire de NANCY MAXEVILLE** | | | |
| 48°42'24"N , 006°09'10"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : MEURTHE ET MOSELLE |
| **812 . Station Gaz de France OBERGAILBACH** | | | |
| 49°06'06"N , 007°13'19"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères et ACFT IFR à l'arrivée et au départ de l'aérodrome de Zweibrucken (Allemagne)<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : MOSELLE |
| **813 . Centre pénitentiaire de MULHOUSE-LUTTERBACH** | | | |
| 47°45'40"N , 007°15'24"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : HAUT-RHIN<br>A l'exception des ACFT IFR en contact avec BALE TWR/APP. |
| **815 . Site industriel de DAMBLAIN** | | | |
| 48°05'10"N , 005°39'50"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :VOSGES |
| **820 . Site industriel de VALDUC** | | | |
| 47°35'00"N , 004°53'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :COTE D'OR |
| **825 . Station GRT Gaz de LANEUVELOTTE** | | | |
| 48°42'16"N , 006°17'24"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : MEURTHE ET MOSELLE |
| **835 . Station GRT Gaz de MORELMAISON** | | | |
| 48°19'32"N , 005°56'15"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : VOSGES |
| **840 . Société RHOVYL de TRONVILLE EN BARROIS** | | | |
| 48°43'00"N , 005°17'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :MEUSE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **845 . Station GRT Gaz de VOISINES** | | | |
| 47°52'40"N , 005°10'22"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : HAUTE-MARNE |
| **850 . Site industriel de CATTENOM** | | | |
| 49°25'00"N , 006°13'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :MOSELLE |
| **855 . Station GRT Gaz de DIERREY SAINT-JULIEN** | | | |
| 48°18'28"N , 003°48'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : AUBE |
| **865 . PONT D'HERY Centre de réadaptation** | | | |
| 46°52'55"N , 005°54'27"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : JURA |
| **870 . Station Gaz de France de PALLEAU** | | | |
| 46°58'47"N , 005°02'05"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :SAONE ET LOIRE |
| **880 . Usine TITANITE** | | | |
| 47°18'38"N , 005°23'18"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :COTE D'OR |
| **890 . Usine NOBEL EXPLOSIFS** | | | |
| 47°17'30"N , 005°23'00"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :COTE D'OR |
| **900 . Centre pénitentiaire de VARENNES LE GRAND** | | | |
| 46°41'55"N , 004°50'12"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :SAONE ET LOIRE |
| **910 . Centre pénitentiaire de VILLENAUXE LA GRANDE** | | | |
| 48°36'11"N , 003°34'36"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département :AUBE |
| **920 . Centre pénitentiaire de JOUX LA VILLE** | | | |
| 47°37'06"N , 003°48'41"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : YONNE |
| **930 . Station Gaz de France CERVILLE** | | | |
| 48°41'55"N , 006°17'52"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR REIMS<br>Département : MEURTHE ET MOSELLE. |
| **940 . Station Gaz de France TROIS FONTAINES** | | | |
| 48°41'56"N , 004°58'27"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères<br>3300ft MNM autres ACFT moto-propulsés | FIR PARIS<br>Département : MARNE. |
| **945 . Quartier centre de détention de NANTES** | | | |
| 47°15'57"N , 001°34'15"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères.<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR BREST<br>Département : LOIRE ATLANTIQUE<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR en contact avec NANTES TWR/APP.<br>FIR BREST<br>Department : LOIRE ATLANTIQUE<br>Except for GAT/IFR ACFT in contact with NANTES TWR/APP. |
| **950 . Centre pénitentiaire d'ORVAULT** | | | |
| 47°16'03"N , 001°35'29"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères.<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR BREST<br>Département : LOIRE ATLANTIQUE<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR en contact avec NANTES TWR/APP.<br>FIR BREST<br>Département : LOIRE ATLANTIQUE<br>Except for GAT/IFR ACFT in contact with NANTES TWR/APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation Location<br>*Conditions particulières*<br>*Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **955 . Maison d'arrêt de LE MANS-LES CROISETTES** | | | |
| 48°02'38"N , 000°13'05"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères.<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR PARIS<br>Département : SARTHE<br>A l'exception des ACFT en CAG/IFR à destination de LE MANS ARNAGE (LFRM).<br>FIR PARIS<br>Department : SARTHE<br>Except for GAT/IFR ACFT to LE MANS ARNAGE (LFRM). |
| **960 . Maison d'arrêt de SAINT MALO** | | | |
| 48°38'52"N , 001°59'37"W | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères.<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR BREST<br>Département / Department : ILLE ET VILAINE. |
| **965 . Centre pénitentiaire de BAPAUME** | | | |
| 50°06'11"N , 002°51'54"E | 1000ft ASFC<br>3300ft ASFC | Survols interdits à basse ALT<br>1000 ft MNM monomoteurs à piston/hélicoptères.<br>3300 ft MNM autres ACFT moto-propulsés. | FIR PARIS<br>Département / Department : PAS DE CALAIS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ENR 5.7-2 INTERDICTION DE SURVOL DE CERTAINS AÉRODROMES RÉSERVÉS À L'USAGE DES ADMINISTRATIONS DE L'ÉTAT

*OVERFLIGHT PROHIBITED FOR SOME AERODROME RESERVED FOR THE ADMINISTRATION USE*

**F** **INTERDICTION DE SURVOL DE CERTAINS AÉRODROMES RÉSERVÉS À L'USAGE DES ADMINISTRATIONS DE L'ÉTAT**

Le survol des aérodromes ci-dessous est interdit H24 au-dessous de 1000 ft ASFC sauf aux aéronefs ayant obtenu une clairance ou une autorisation de l'autorité compétente (cf. arrêté du 16 juillet 2015.)

**F** **OVERFLIGHT PROHIBITED FOR SOME AERODROME RESERVED FOR THE ADMINISTRATION USE**

The overflight of the following aerodromes is prohibited H24 below 1000 ft ASFC except for the aircraft wich are cleared by the relevant authority (see decree from July 16th 2015.)enac09nopia

**AÉRODROMES INTERDITS DE SURVOL AU-DESSOUS DE 1000 ft ASFC**

*Aerodromes with overflight prohibited below 1000 ft ASFC*

| | |
|---|---|
| CAZAUX | ORANGE-CARITAT |
| COGNAC | ORLÉANS-BRICY |
| CREIL | PHALSBOURG |
| ÉTAIN | SAINT-DIZIER |
| EVREUX | SALON |
| LANDIVISIAU | SOLENZARA |
| LUXEUIL | VILLACOUBLAY |
| NANCY-OCHEY | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# ENR 5.7-3 PARCS NATIONAUX ET RESERVES NATURELLES

*NATIONAL PARKS AND NATURE RESERVES*

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **010 . BAIE DE SOMME** | | | |
| 50°15'00"N , 001°30'00"E | 800ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département :SOMME<br>Paris FIR<br>Department : SOMME |
| **014 . CHAUMES DU VERNILLER** | | | |
| 47°02'45"N , 002°18'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département : CHER<br>Cette disposition ne s'applique pas:<br>-Aux aéronefs d'Etat en nécessité de service ou dans l'exercice de leur mission.<br>-Aux aéronefs effectuant des opérations de police, sauvetage, douane, de maintenance ou de surveillance des ouvrages publics de transport d'énergie électrique.<br>-Aux aéronefs effectuant des opérations de gestion de la réserve naturelle.<br>-Aux aéronefs en procédure de départ, d'approche ou d'atterrissage aux instruments sur l'aérodrome de Bourges.<br>PARIS FIR<br>Department : CHER<br>This provision does not apply to :<br>-Government ACFT according to service or performing their duties.<br>-ACFT operating police, rescue, customs, maintenance or surveillance of structures that transport electric energy.<br>-ACFT conducting nature reserve management operations.<br>-ACFT during departure, approach or landing instrument procedure at Bourges aerodrome. |
| **015 . GROTTE ET PELOUSES D'ACQUIN-WESTBECOURT** | | | |
| 50°43'41"N , 002°05'47"E | 1000ft ASFC | Survol (pour les ACFT motopropulsés) / Overflight (for engine-powered ACFT) | FIR PARIS<br>Département : PAS DE CALAIS<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de St-Omer-Wizernes ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant.<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service.<br>- aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve.<br>Paris FIR<br>Department: PAS DE CALAIS<br>This prohibition does not apply to:<br>- ACFT Taking-off or Landing from/to St-Omer-Wizernes and any manoeuvre related to take-off /landing.<br>- Government ACFT according to service requirement.<br>- Police, rescue activity or nature reserve management operations. |
| **017 . DUNE MARCHAND** | | | |
| 51°04'18"N , 002°30'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département : NORD<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux ACFT effectuant des opérations militaires, de police, de secours, de sauvetage, de douane, de lutte contre la pollution ou les incendies<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>PARIS FIR<br>Department : NORD<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in military, police, rescue, civil safety, customs, pollution or fire control missions<br>- ACFT carrying out nature reserve management operations or benefiting from a prefectural authorization. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **020 . ESTUAIRE DE LA SEINE** | | | |
| 49°28'00"N , 000°20'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département :SEINE MARITIME et EURE<br>Paris FIR<br>Department: SEINE MARITIME and EURE |
| **021 . PARC NATIONAL DE FORETS** | | | |
| 47°51'00"N , 004°55'00"E | 3300ft ASFC | Survol/Overflight | FIR PARIS et FIR REIMS<br>Départements : COTE D'OR et HAUTE MARNE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police, de secours, de sauvetage et de douane ;<br>- aux ACFT en missions d'entrainement de la défense, y compris des vols de drone selon les conditions fixées par la charte du parc ;<br>- aux ACFT autorisés par le directeur de l'établissement public conformément à la charte du parc ;<br>- aux ACFT évoluant dans des couloirs de transit définis dans ENR 3.3.1.2 itinéraires de transit VFR jour hors espaces aériens contrôlés ou réglementés, et ENR 3.3.2 itinéraires VFR de nuit.<br>FIR PARIS and FIR REIMS<br>Departments : COTE D'OR and HAUTE MARNE<br>This prohibition does not apply to :<br>- ACFT involved in police, rescue, salvage and customs operations ;<br>- ACFT on defense training missions, including drone flights under the conditions set out in the park charter ;<br>- ACFT authorized by the director of the public institution in accordance with the park charter ;<br>- ACFT operating in transit corridors defined in ENR 3.3.1.2 VFR day transit routes outside controlled or restricted airspaces, and ENR 3.3.2 night VFR transit routes. |
| **025 . COTEAUX DE WAVRANS-SUR-L'AA** | | | |
| 50°41'15"N , 002°08'30"E | 1000ft ASFC | Survol (pour les ACFT motopropulsés) / Overflight (for engine-powered ACFT) | FIR PARIS<br>Département : PAS DE CALAIS<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de St-Omer-Wizernes ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant.<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service.<br>- aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve.<br>Paris FIR: Department: PAS DE CALAIS<br>This prohibition does not apply to:<br>- ACFT Taking-off or Landing from/to St-Omer-Wizernes and any manoeuvre related to take-off /landing.<br>- State ACFT according to service requirement.<br>- Police, rescue activity or nature reserve management operations. |
| **030 . PLATIER D'OYE** | | | |
| 51°00'00"N , 002°04'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département :PAS DE CALAIS<br>Paris FIR<br>Department: PAS DE CALAIS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **035 . ETANGS DU ROMELAËRE** | | | |
| 50°46'54"N , 002°17'14"E | 1000ft ASFC | Survol (pour les ACFT motopropulsés) / Overflight (for engine-powered ACFT) | FIR PARIS<br>Département : NORD et PAS DE CALAIS<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome de St-Omer-Wizernes ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant.<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service.<br>- aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve.<br>Paris FIR<br>Department: NORD and PAS DE CALAIS<br>This prohibition does not apply to:<br>- ACFT Taking-off or Landing from/to St-Omer-Wizernes and any manoeuvre related to take-off /landing.<br>- State ACFT according to service requirement.<br>- Police, rescue activity or nature reserve management operations. |
| **040 . MANNEVILLES** | | | |
| 49°25'45"N , 000°31'10"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département :EURE<br>Paris FIR: Department: EURE |
| **045 . FORET D'ORIENT** | | | |
| 48°17'00"N , 004°25'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département : Aube<br>Cette disposition ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service ou aux opérations de surveillance des ouvrages ou de relevé topographique de l'institution interdépartementale des barrages, réservoirs du bassin de la seine,<br>- aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle,<br>- aux besoins éventuels liés à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs.<br>PARIS FIR<br>Department: Aube<br>This provision does not apply to :<br>- Government ACFT according to service requirement, monitoring or carrying out topographical survey of the Dam-Reservoirs of the river Seine Bassin,<br>- Police and rescue operations or management of the natural reserve operations ,<br>- To all eventual needs in relation to ACFT landing and/or taking off . |
| **046 . ETANGS ET RIGOLES D'YVELINE** | | | |
| 48°42'56"N , 001°50'16"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département : YVELINES<br>L'interdiction de survol, par des aéronefs habités, se limite aux étangs de Saint-Hubert, Pourras, Corbet, Petit Hollande, Saint-Quentin-en-Yvelines et des Noës.<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT militaires ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police, de secours, de sauvetage, de douane et de lutte contre les incendies de forêt;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou des activités scientifiques, sur autorisation préfectorale.<br>FIR PARIS<br>Department : YVELINES<br>Overflight prohibition by manned aircraft is limited to the ponds of Saint-Hubert, Pourras, Corbet, Petit Hollande, Saint-Quentin-en-Yvelines and Noës.<br>This prohibition does not apply to:<br>- military ACFT;<br>- ACFT engaged in police, rescue, civil safety, customs and forest fire fighting operations;<br>- ACFT engaged in nature reserve management operations or scientific activities, with prefectural authorization. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **047 . TOURBIERE DE MARCHIENNES** | | | |
| 50°24'00"N , 003°17'07"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département : NORD<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité absolue de service et aux ACFT militaires dans le cadre de leurs activités et missions ;<br>- aux opérations de police, de secours, de lutte contre la pollution, de gestion de la réserve ;<br>- aux ACFT bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>PARIS FIR<br>Department: NORD<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement and military ACFT performing their duties ;<br>- Police, rescue, pollution control or nature reserve management operations ;<br>- ACFT benefiting from a prefectural authorization. |
| **048 . SAINT MESMIN** | | | |
| 47°52'19"N , 001°49'03"E | 500ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Département : LOIRET<br>Cette interdiction s'applique uniquement aux aéronefs moto-propulsés.<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat ou d'Électricité de France en nécessité de service ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police ou de sauvetage ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve.<br>PARIS FIR<br>Department : LOIRET<br>This prohibition applies only to motor-propelled ACFT.<br>This prohibition does not apply to :<br>- State or 'Électricité de France' ACFT according to service requirement;<br>- ACFT engaged in police or rescue missions;<br>- ACFT carrying out nature reserve management operations. |
| **050 . MASSIF DU VENTRON** | | | |
| 47°57'30"N , 006°56'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR REIMS<br>Département :VOSGES et HAUT-RHIN<br>REIMS FIR<br>Department: VOSGES and HAUT-RHIN |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **051 . MASSIF FORESTIER DE LA ROBERTSAU ET LA WANTZENAU** | | | |
| 48°37'26"N , 007°49'02"E | 1000ft ASFC | Survol (pour les ACFT motopropulsés) / Overflight (for engine-powered ACFT) | FIR REIMS<br>Département : BAS-RHIN<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux aéronefs utilisés par l'État en cas de nécessité de service ;<br>- aux aéronefs militaires dans l'exercice de leurs missions et dont les survols sont nécessités par des impératifs d'entraînement et de sécurité ;<br>- aux aéronefs effectuant des opérations de police, de secours, de sauvetage, de douane et de lutte contre les incendies de forêts ;<br>- aux aéronefs effectuant des opérations de gestions de la réserve.<br>- aux aéronefs effectuant des opérations de surveillance des canalisations de transport d'hydrocarbures :<br>- à raison de deux fois par mois maximum, sauf circonstances particulières dûment justifiées,<br>- à une hauteur ne pouvant être inférieure à 200 mètres au-dessus du sol entre le 1er mars et le 15 août.<br>REIMS FIR<br>Department : BAS-RHIN<br>This prohibition does not apply to :<br>- ACFT used by State according to service requirements ;<br>- military ACFT in mission and whose overflights are justified by training and safety requirements ;<br>- ACFT engaged in police, rescue, customs and forest fire fighting operations ;<br>- ACFT engaged in reserve management operations.<br>- ACFT engaged in surveillance operations on hydrocarbon transport pipelines :<br>- at a maximum rate of two per month, except in special duly justified circumstances,<br>- at a height not less than 200 meters above the ground between March 1st and August 15th. |
| **055 . MASSIF FORESTIER DE STRASBOURG-NEUHOF / ILLKIRCH** | | | |
| 48°31'00"N , 007°45'00"E | 1000ft ASFC | Suvol / Overflight | FIR REIMS<br>Département : BAS RHIN<br>Cette disposition ne s'applique pas aux ACFT :<br>- effectuant des opérations de gestion de la réserve,<br>- effectuant des opérations de secours et de sauvetage, de police, de douane, et de lutte contre les incendies de forêts,<br>- utilisés par l'Etat en cas de nécessité de service ou dans l'exercice de leurs missions,<br>- non moto-propulsés,<br>- évoluant dans la circulation en vol ou lors des opérations de décollage, d'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rattachent sur l'aérodrome de Strasbourg-Neuhof.<br>REIMS FIR<br>Department : BAS RHIN<br>This provision does not apply to ACFT :<br>- Engaged in management operations of the reserve,<br>- Engaged in : Search and rescue, police, customs and fight against forest fire missions,<br>- Used by State if required or performing their duties,<br>- Non-powered ACFT,<br>- Manoeuvring in the airspace, taking off and LDG from/to Strasbourg Neuhof airport. |
| **060 . PETITE CAMARGUE ALSACIENNE** | | | |
| 47°37'30"N , 007°32'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR REIMS<br>Département :HAUT-RHIN<br>REIMS FIR<br>Department :HAUT-RHIN |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **070 . FORET D'OFFENDORF** | | | |
| 48°44'00"N , 007°57'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR REIMS<br>Département :BAS-RHIN<br>REIMS FIR<br>Department :BAS-RHIN |
| **080 . BAIE DE SAINT BRIEUC** | | | |
| 48°32'00"N , 002°40'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département :COTES D'ARMOR<br>BREST FIR<br>Department: COTES D'ARMOR |
| **090 . DOMAINE DE BEAUGUILLOT** | | | |
| 49°23'30"N , 001°09'40"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département :MANCHE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'État ou militaire en nécessité absolue de service ou à l'occasion de missions opérationnelles effectuées par des unités militaires ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police, de secours, de sauvetage et de lutte contre la pollution ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>BREST FIR<br>Department: MANCHE<br>This prohibition does not apply to:<br>- state or military ACFT in absolute necessity of service or on the occasion of operational missions carried out by military units;<br>- ACFT engaged in police, rescue, civil safety, or pollution control missions;<br>- ACFT carrying out nature reserve management operations or benefiting from a prefectoral authorization. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **100 . IROISE** | | | |
| 48°22'30"N , 004°56'05"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département :FINISTERE<br>Survol interdit de l'ensemble des îles, îlots et rochers découverts en permanence ainsi que les rochers découverts à marée basse, les hauts fonds découvrants et les estrans des îles et îlots, à l'exclusion :<br>- des parties terrestres et des estrans de l'Ile Molène et de son Lédénès Vraz comprises entre le 48°23'00" N et le 48°24'11" N ;<br>- des parties terrestres de l'île de Quéménes ;<br>- des parties terrestres du Lédénez de Quémènes au sud du parallèle 48°22'56" N.<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'État ou militaire en nécessité absolue de service ou à l'occasion de missions opérationnelles effectuées par des unités militaires ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police, de secours, de sauvetage, de douane et de lutte contre la pollution ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou des activités scientifiques, sur autorisation préfectorale.<br>BREST FIR<br>Department: FINISTERE<br>Overflight prohibited for all islands, islets, rocks uncovered permanently or at low tide, shoals uncovered at low tide, islands and islets foreshores, apart from:<br>- terrestrial parts and foreshore of Molene island and its Ledenes Vraz, between 48°23'00" N and 48°24'11" N ;<br>- terrestrial parts of Quemenes island;<br>- terrestrial parts of the Ledenez of Quemenes island in the south of 48°22'56" N parallel.<br>This prohibition does not apply to:<br>- state or military ACFT in absolute necessity of service or on the occasion of operational missions carried out by military units;<br>- ACFT engaged in police, rescue, civil safety, customs or pollution control missions;<br>- ACFT engaged in nature reserve management operations or scientific activities, with prefectural authorization. |
| **110 . LA SANGSURIERE ET L'ADRIENNERIE** | | | |
| 49°21'00"N , 001°32'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département :MANCHE<br>BREST FIR<br>Department: MANCHE |
| **120 . MARAIS DU MULLEMBOURG** | | | |
| 46°59'46"N , 002°13'49"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département :VENDEE.<br>Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police ou de sauvetage.<br>BREST FIR<br>Department: VENDEE.<br>This provision does not apply to state ACFT in service, to the police or rescue operations. |
| **130 . MARAIS DE SENE** | | | |
| 47°37'00"N , 002°42'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département :MORBIHAN<br>BREST FIR<br>Department: MORBIHAN |
| **140 . GRAND LIEU** | | | |
| 47°05'00"N , 001°41'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département :LOIRE ATLANTIQUE<br>Cette interdiction ne s'applique pas aux ACFT en IFR à l'arrivée et au départ de NANTES ATLANTIQUE.<br>BREST FIR<br>Department: LOIRE ATLANTIQUE<br>This prohibition does not apply to IFR ACFT to and from NANTES ATLANTIQUE airport. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **145 . VENEC** | | | |
| 48°22'25"N , 003°52'55"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département : FINISTERE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT bénéficiant d'une autorisation préfectorale ;<br>- aux ACFT utilisés par l'État ou les militaires en cas de nécessité absolue de service ou à l'occasion de missions opérationnelles effectuées par des unités militaires ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police, de douane, de secours, de sauvetage et de lutte contre la pollution ou les incendies ;<br>- aux ACFT sans équipages à bord pour des activités liées à la gestion de la réserve naturelle ou à des activités scientifiques.<br>BREST FIR<br>Department : FINISTERE<br>This prohibition does not apply to:<br>- ACFT benefiting from a prefectoral authorization ;<br>- ACFT used by state or military in absolute necessity of service or on the occasion of operational missions carried out by military units ;<br>- ACFT engaged in police, customs, rescue, civil safety, and pollution or fire control missions ;<br>- Unmanned ACFT carrying out nature reserve management or scientific operations. |
| **148 . SEPT ILES** | | | |
| 48°52'43"N , 003°29'24"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BREST<br>Département : COTES D'ARMOR<br>Cette interdiction ne s'applique pas aux ACFT :<br>- bénéficiant d'une autorisation préfectorale ;<br>- utilisés par l'État ou les militaires en cas de nécessité de service ou à l'occasion de missions opérationnelles effectuées par des unités militaires ;<br>- effectuant des opérations de police, de douane, de secours, de sauvetage et de lutte contre la pollution ;<br>- pour des activités liées à la gestion de la réserve naturelle ou à des fins scientifiques.<br>BREST FIR<br>Department : COTES D'ARMOR<br>This prohibition does not apply to ACFT :<br>- benefiting from a prefectoral authorization ;<br>- used by state or military in necessity of service or on the occasion of operational missions carried out by military units ;<br>- engaged in police, customs, rescue, civil safety, and pollution control missions ;<br>- carrying out nature reserve management or scientific purposes. |
| **150 . VALLEE D'OSSAU** | | | |
| 43°02'43"N , 000°24'44"W | 1650ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :PYRENEES ATLANTIQUES<br>Survol ou approche de la réserve interdits dans une limite de 500m autour de celle-ci sauf cas d'absolue nécessité.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ATLANTIQUES<br>Overflying or approaching the natural reserve is prohibited in and around 500m except in case of absolute necessity. |
| **160 . BAIE DE L'AIGUILLON** | | | |
| 46°17'00"N , 001°10'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :VENDEE<br>BORDEAUX FIR<br>Department :VENDEE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **170 . BANC D'ARGUIN** | | | |
| 44°35'00"N , 001°15'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :GIRONDE<br>Cette interdiction ne s'applique pas aux missions scientifiques.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: GIRONDE<br>This prohibition does not apply to scientific missions. |
| **180 . CONAT** | | | |
| 42°38'00"N , 002°20'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :PYRENEES ORIENTALES<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ORIENTALES |
| **190 . ETANG DE COUSSEAU** | | | |
| 45°02'00"N , 001°08'00"W | 1000ft ASFC | Survol / overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :GIRONDE<br>BORDEAUX FIR<br>Department: GIRONDE |
| **195 . ETANG DES LANDES - LUSSAT** | | | |
| 46°10'48"N , 002°18'50"E | 500ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : CREUSE<br>Cette interdiction ne s'applique pas aux aéronefs :<br>- d'Etat pour des nécessités de service<br>- effectuant des opérations de police, de secours, de recherche, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle<br>BORDEAUX FIR<br>Department: CREUSE<br>This prohibition does not apply to:<br>- state ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in Search and rescue, police, or nature reserve management operations |
| **200 . JUJOLS** | | | |
| 42°35'00"N , 002°17'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :PYRENEES ORIENTALES<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ORIENTALES |
| **210 . L'ETANG DE LA MAZIERE** | | | |
| 44°22'52"N , 000°16'45"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :LOT ET GARONNE<br>Ne s'applique pas aux opérations de lutte anti-pollution et anti-parasitaire.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: LOT ET GARONNE<br>Does not apply to pollution and pest control operations. |
| **220 . LILLEAU DES NIGES ( FIER D'ARS )** | | | |
| 46°14'00"N , 001°30'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :CHARENTE MARITIME<br>BORDEAUX FIR<br>Department: CHARENTE MARITIME |
| **230 . MANTET** | | | |
| 42°25'00"N , 002°18'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département :PYRENEES ORIENTALES<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ORIENTALES |
| **240 . MARAIS DE MOEZE** | | | |
| 45°55'00"N , 001°10'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : CHARENTE MARITIME<br>Ne s'applique pas aux opérations de lutte anti-pollution.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: CHARENTE MARITIME<br>Does not apply to pollution control operations. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **250 . MARAIS D'ORX** | | | |
| 43°35'00"N , 001°24'00"W | 1000ft ASFC | Survol / Oveflight | FIR BORDEAUX<br>Département : LANDES<br>Ne s'applique pas aux ACFT non motopropulsés et aux ACFT en VFR en conditions météo dégradées.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: LANDES<br>Does not apply to non-powered ACFT and to VFR ACFT flying in adverse weather conditions. |
| **255 . DUNES ET MARAIS D'HOURTIN** | | | |
| 45°12'30"N , 001°08'30"W | 1000ft ASFC | Survol / Oveflight | FIR BORDEAUX<br>Département : GIRONDE<br>Ne s'applique pas aux ACFT utilisés dans le cadre de missions de police, de secours, ou de sauvetage, aux ACFT en vols d'essais ou de réception, aux ACFT d'Etat en nécessité absolue de service, ainsi qu'aux ACFT en missions scientifiques ou de gestion de la réserve.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: GIRONDE<br>Does not apply to ACFT as part of police assignments , search and rescue missions, test flights, government ACFT on official duty, as well as ACFT carrying out scientific missions or reserve surveillance. |
| **260 . BAIE ET MARAIS D'YVES** | | | |
| 46°01'40"N , 001°04'15"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : CHARENTE MARITIME.<br>Cette disposition ne s'applique pas :<br>- aux aéronefs utilisés par les militaires en cas de nécesssité de service ;<br>- aux missions aériennes opérationnelles de secours et de sauvetage, de service public, de surveillance de la digue, de police, de douane, de lutte contre les pollutions ou pour des motifs sanitaires.<br>- aux missions liées à la gestion de la réserve ou à des activités scientifiques.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: CHARENTE MARITIME.<br>This provision does not apply to :<br>- ACFT used by military in necessity of service ;<br>- operational air missions of search and rescue, public service, dyke surveillance, police, custom, pollution control or sanitary reasons.<br>- missions related to nature reserve management or scientific activities. |
| **270 . NEOUVIELLE** | | | |
| 42°51'00"N , 000°09'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : HAUTES PYRENEES<br>Sauf autorisation spéciale délivrée par le Préfet sur proposition du Directeur du Parc National des Pyrénées Occidentales.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: HAUTES PYRENEES<br>Except for special authorisation issued by the Prefect on recommendation by the managing director of western Pyrenees national park. |
| **280 . NOHEDES** | | | |
| 42°38'00"N , 002°17'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : PYRENEES ORIENTALES<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ORIENTALES |
| **290 . PRATS DE MOLLO LA PRESTE** | | | |
| 42°26'00"N , 002°23'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : PYRENEES ORIENTALES<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ORIENTALES |
| **300 . PY** | | | |
| 42°25'00"N , 002°24'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : PYRENEES ORIENTALES<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ORIENTALES |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **310 . PARC NATIONAL DES PYRENEES OCCIDENTALES** | | | |
| 42°50'00"N , 000°10'00"W | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : PYRENEES ATLANTIQUES<br>Pénétration interdite H24 sauf cas d'absolue nécessité. Du 1/11 au 31/5, les ACFT MIL auront la possibilité sur préavis de 3 jours ( au Directeur du Parc ) d'y effectuer des parachutages sur la zone de Vignemale hauteur MNM 1000 ft ASFC.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PYRENEES ATLANTIQUES<br>Entry prohibited H24 except in case of absolute necessity. From 1st NOV to 31st MAY, MIL ACFT will be able to airdrop on Vignemale area at 1000ft MNM ASFC with a 3 days prior notice (through the Park director). |
| **320 . SAINT DENIS DU PAYRE** | | | |
| 46°23'47"N , 001°14'52"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : VENDEE.<br>Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat en nécessité de service, aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle.<br>BORDEAUX FIR<br>Department: VENDEE.<br>This provision does not apply to state ACFT in service, to the police or rescue operations or to management operations of the nature reserve. |
| **330 . CHERINE** | | | |
| 46°44'55"N , 001°06'27"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : INDRE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité absolue de service et aux ACFT militaires dans le cadre de leurs activités et missions ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police, de secours, de sauvetage, de lutte contre la pollution ou les incendies ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou bénéficiant d'une autorisation préfectorale avec obtention préalable auprès du commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT) d'une dérogation de pénétration dans la zone interdite de vol LF-P43.<br>BORDEAUX FIR<br>Department : INDRE<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to absolute service requirement and military ACFT performing their duties ;<br>- ACFT engaged in police, rescue, civil safety, pollution or fire control missions ;<br>- ACFT carrying out nature reserve management operations or benefiting from a prefectural authorization with prior dispensation from CECLANT to enter the LF-P43 prohibited area. |
| **340 . CHAUDEFOUR** | | | |
| 45°32'20"N , 002°51'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : PUY DE DOME<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PUY DE DOME |
| **345 . CASSE DE LA BELLE HENRIETTE** | | | |
| 46°20'56"N , 001°21'30"W | 1000ft ASFC | Survol/Overflight | FIR BORDEAUX .<br>Département: VENDEE.<br>Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs utilisés dans le cadre de missions de police, de secours ou de sauvetage ainsi qu'aux aéronefs d'Etat en nécessité absolue de service.<br>BORDEAUX FIR.<br>Department: VENDEE.<br>This provision does not apply to police or search and rescue operations and to state ACFT in service. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **346 . SAGNES DE LA GODIVELLE** | | | |
| 45°23'00"N , 002°55'30"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : PUY-DE-DOME<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'État en nécessité de service ou dans l'exercice de leur mission ;<br>- aux ACFT effectuant des missions de sauvetage, de secours, de police, de douane, de lutte contre les incendies de forêts ;<br>- aux aéronefs sans équipage à bord à des fins scientifiques ou de gestion ;<br>- Aux ACFT bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>MARSEILLE FIR<br>Department : PUY-DE-DOME<br>This prohibition does not apply to :<br>- state ACFT according to service requirement or carrying out their duties ;<br>- ACFT engaged in : search and rescue, police, customs and fight against forest fire missions ;<br>- unmanned aircraft performing scientific monitoring or nature reserve management missions ;<br>- ACFT benefiting from a prefectoral authorization. |
| **347 . ARJUZANX** | | | |
| 44°00'27"N , 000°51'57"W | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : LANDES<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT effectuant des missions opérationnelles de secours et de sauvetage, de police, de douanes et de lutte contre les incendies de forêt, des missions de service public ;<br>- aux ACFT militaires en cas de nécessité absolue de service ;<br>- aux ACFT sans équipage à bord, à des fins scientifiques ou de gestion, ou pour des missions de service public.<br>FIR BORDEAUX<br>Department : LANDES<br>This prohibition does not apply to :<br>- ACFT engaged in assistance and rescue operational missions, police, customs and fire fighting, and public service missions<br>- Military ACFT according to absolute service requirement ;<br>- Unmanned ACFT performing scientific monitoring or maintenance, or for public service missions. |
| **350 . AIGUILLES ROUGES** | | | |
| 45°59'00"N , 006°54'00"E | 3300ft ASFC | Survol. 1000ft MNM ACFT non moto-propulsés. 3300ft MNM ACFT moto-propulsés / Overflight. 1000ft MNM non engine-powered ACFT. 3300ft MNM engine-powered ACFT. | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux ACFT effectuant des missions de secours, sauvetage, sécurité civile, police, douane ou lutte contre les incendies de forêts<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>MARSEILLE FIR<br>Department : HAUTE SAVOIE<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in search and rescue, civil safety, police, customs or fight against forest fire missions<br>- ACFT engaged in nature reserve management operations or benefiting from a prefectural authorization. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **351 . DELTA DE LA DRANSE** | | | |
| 46°24'00"N , 006°31'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>Cette disposition ne s'applique pas :<br>- aux aéronefs d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle.<br>FIR MARSEILLE<br>Department: HAUTE SAVOIE<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in police, rescue or nature reserve management operations |
| **352 . HAUT-RHONE FRANCAIS** | | | |
| 45°39'00"N , 005°36'00"E | 1000ft ASFC | Survol (ACFT moto-propulsés) / Overflight (engine-powered ACFT) | FIR MARSEILLE<br>Département : AIN, ISERE et SAVOIE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service ou dans l'exercice de leurs missions<br>- aux opérations de police, de sauvetage, de douane et de lutte contre les incendies<br>- aux ACFT effectuant des opérations de surveillance des lignes électriques et pipelines<br>- aux opérations de démoustication sur autorisation du Préfet<br>Pour les ACFT monomoteurs et hélicoptères en VFR en cas de conditions météorologiques dégradées, le survol est par exception autorisé à la hauteur minimale de 500 ft ASFC.<br>FIR MARSEILLE<br>Department : AIN, ISERE and SAVOIE<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement or carrying out their duties<br>- police, rescue, customs and firefighting missions<br>- ACFT engaged in surveillance of power lines and pipelines<br>- mosquito control operations upon authorization from prefect<br>For single-engine ACFT and VFR helicopters, in case of poor weather conditions, overflight is by exception allowed at the minimum height of 500 ft ASFC. |
| **353 . HAUTS DE VILLAROGER** | | | |
| 45°34'00"N , 006°51'30"E | 1000ft ASFC | Survol (ACFT moto-propulsés et PUL) / Overflight (engine-powered ACFT and PUL) | FIR MARSEILLE<br>Département : SAVOIE<br>Sauf autorisation spéciale délivrée par le Préfet<br>Cette disposition ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle.<br>FIR MARSEILLE<br>Department : SAVOIE<br>Except special authorization issued by the Prefect<br>This provision does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- police, rescue or nature reserve management missions. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **354 . MARAIS DU VIGUEIRAT** | | | |
| 43°30'30"N , 004°47'40"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : BOUCHES DU RHONE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT au décollage et à l'atterrissage de l'aérodrome d'Istres-le-Tubé<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service ou dans l'excercice de leurs missions<br>- aux ACFT effectuant des missions de secours, de sécurité civile, de police et de douanes<br>- aux ACFT effectuant des opérations de suivi scientifique, d'entretien ou de gestion de la réserve ou bénéficiant d'une autorisation.<br>MARSEILLE FIR<br>Department : BOUCHES DU RHONE<br>This prohibition does not apply to :<br>- ACFT taking-off and landing from/to Istres-le-Tubé aerodrome<br>- State ACFT according to service requirement or performing their duties<br>- ACFT engaged in rescue, civil safety, police or customs missions<br>- ACFT performing scientific monitoring, maintenance or reserve management operations or which have been given authorization. |
| **355 . PLAINE DES MAURES** | | | |
| 43°21'30"N , 006°24'30"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : VAR<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux besoins du décollage et de l'atterrissage sur l'aérodrome du Luc-Le Cannet des Maures ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant.<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service.<br>- aux opérations de police ou de sauvetage ou de gestion de la réserve.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: VAR<br>This prohibition does not apply to:<br>- ACFT Taking-off or Landing from/to Luc-Le Cannet des Maures airport and any manoeuvre related to take-off /landing.<br>- State ACFT according to service requirement.<br>- Police, rescue activity or nature reserve management operations. |
| **356 . ROCHE GRANDE** | | | |
| 44°12'10"N , 006°47'10"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : ALPES-MARITIMES<br>Sauf autorisation délivrée par le directeur de l'établissement public.<br>Cette interdiction ne s'applique pas aux ACFT en missions opérationnelles de secours, de sécurité civile, de police, de gendarmerie, de douanes et d'unités du ministère de la défense.<br>MARSEILLE FIR<br>Department : ALPES-MARITIMES<br>Except authorization issued by the director of the public institution.<br>This prohibition does not apply to ACFT engaged in search and rescue, civil safety, police, customs and units of the Defense Ministry operational missions. |
| **360 . BAGNAS** | | | |
| 43°18'00"N , 003°32'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HERAULT<br>Les opérations de démoustication sont soumises à autorisation du Préfet, prise après avis du comité consultatif.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HERAULT<br>Mosquito control operations require prior authorisation from the Prefect with advisory committee approval. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **365 . PLAN DE TUEDA** | | | |
| 45°21'29"N , 006°36'04"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : SAVOIE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de police, de sécurité civile, de secours ou de sauvetage ;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve en accord avec le gestionnaire de la réserve.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: SAVOIE<br>This prohibition does not apply to:<br>- state ACFT according to service requirement;<br>- police, civil safety, rescue operations;<br>- ACFT carrying out nature reserve management operations with the reserve manager approval. |
| **370 . CAMARGUE** | | | |
| 43°30'00"N , 004°30'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : BOUCHES DU RHONE<br>Cette interdiction est ramenée à une hauteur MNM de 1500ft pour les ACFT relevant de la Défense.Cheminement VFR obligatoire : AIGUES MORTES - SAINTES MARIES DE LA MER - PORT SAINT LOUIS DU RHONE - CARRO - L'ESTAQUE.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: BOUCHES DU RHONE<br>This prohibition will be reduced to 1500ft MNM for National defence ACFT.Mandatory VFR route: AIGUES MORTES - SAINTES MARIES DE LA MER - PORT SAINT LOUIS DU RHONE - CARRO - L'ESTAQUE. |
| **375 . LA BAILLETAZ** | | | |
| 45°28'25"N , 007°02'10"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : SAVOIE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécesité de service<br>- aux opérations de police, de sécurité civile, de sauvetage ou de gestion de la réserve<br>MARSEILLE FIR<br>Department: SAVOIE<br>This prohibition does not apply to:<br>- state ACFT according to service requirement<br>- police, civil safety, search and rescue or nature reserve management operations |
| **380 . CARLAVEYRON** | | | |
| 45°56'00"N , 006°49'00"E | 1000ft ASFC | Survol (ACFT moto-propulsés et PUL) / Overflight (engine-powered ACFT and PUL) | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux ACFT effectuant des missions de police, sauvetage, maintenance ou surveillance des ouvrages publics de transport d'énergie électrique<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTE SAVOIE<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in police, rescue, maintenance or surveillance of structure that transport electric energy missions<br>- ACFT engaged in nature reserve management operations or benefiting from a prefectural authorization. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **385 . ROCHER DE LA JAQUETTE** | | | |
| 45°24'25"N , 003°01'10"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : PUY-DE-DOME<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'État en nécessité de service ou dans l'exercice de leur mission ;<br>- aux ACFT effectuant des missions de sauvetage, de secours, de police, de douane, de lutte contre les incendies de forêts ;<br>- aux aéronefs sans équipage à bord à des fins scientifiques ou de gestion.<br>MARSEILLE FIR<br>Department : PUY-DE-DOME<br>This prohibition does not apply to :<br>- state ACFT according to service requirement or carrying out their duties ;<br>- ACFT engaged in : search and rescue, police, customs and fight against forest fire missions ;<br>- unmanned aircraft performing scientific monitoring or nature reserve management missions. |
| **390 . PARC NATIONAL DES CEVENNES** | | | |
| 44°15'00"N , 003°35'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : GARD<br>MARSEILLE FIR<br>Department: GARD |
| **400 . CIRQUE DU GRAND LAC DES ESTARIS** | | | |
| 44°44'00"N , 006°21'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTES ALPES<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTES ALPES |
| **410 . CONTAMINES MONTJOIE** | | | |
| 45°46'00"N , 006°44'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTE SAVOIE |
| **420 . PARC NATIONAL DES ECRINS** | | | |
| 44°53'00"N , 006°20'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : ISERE<br>Cette interdiction ne s'applique pas aux ACFT utilisés par le Parc pour nécessité d'entraînement des personnels navigants aux opérations de secours/sauvetage ou des troupes de montagne.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ISERE<br>This prohibition does not apply to ACFT carrying out flight crew and mountain troops rescue training. |
| **430 . ETANG DU GRAND LEMPS** | | | |
| 45°25'27"N , 005°24'54"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : ISERE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ISERE |
| **440 . GRANDE SASSIERE** | | | |
| 45°29'00"N , 007°00'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : SAVOIE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: SAVOIE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **450 . HAUTE VALLEE DE LA SEVERAISSE** | | | |
| 44°49'40"N , 006°15'17"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTES ALPES<br>Cette interdiction ne s'applique pas:<br>- aux ACFT d'état en nécessité de service;<br>- aux ACFT effectuant des opérations de secours, de sécurité ou de police;<br>- aux ACFT bénéficiant d'autorisations de survol du Parc National des Ecrins.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTES ALPES<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement;<br>- ACFT engaged in rescue, civil safety or police missions;<br>- ACFT with overflight authorizations of the Ecrins National Park. |
| **460 . HAUTE VALLEE DE SAINT PIERRE** | | | |
| 44°54'00"N , 006°26'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTES ALPES<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTES ALPES |
| **470 . HAUT-BERANGER** | | | |
| 44°54'00"N , 006°03'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : ISERE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux ACFT effectuant des opérations de secours, de sécurité civile ou de police<br>- aux ACFT bénéficiant d'autorisations de survol du coeur du parc national des Ecrins<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou des activités scientifiques, sur autorisation préfectorale.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ISERE<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in rescue, civil safety or police missions<br>- ACFT benefiting overflight authorizations of heart of the Ecrins National Park<br>- ACFT engaged in nature reserve management operations or scientific activities, with authorization from the prefect. |
| **480 . HAUT-VENEON** | | | |
| 44°56'07"N , 006°17'17"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : ISERE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux ACFT effectuant des opérations de secours, de sécurité civile ou de police<br>- aux ACFT bénéficiant d'autorisations de survol du coeur du parc national des Ecrins<br>- aux ACFT effectuant des opérations de gestion de la réserve ou des activités scientifiques, sur autorisation préfectorale.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ISERE<br>This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in rescue, civil safety or police missions<br>- ACFT benefiting overflight authorizations of heart of the Ecrins National Park<br>- ACFT engaged in nature reserve management operations or scientific activities, with authorization from the prefect. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **490 . HAUTS PLATEAUX DU VERCORS** | | | |
| 44°50'00"N , 005°30'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Départements : ISERE, DROME<br>Ne s'applique pas aux transports de matériaux à des fins de réparation, de restauration ou d'évacuation des déchets ou des coupes de bois, ni aux opérations autorisées à des fins scientifiques par le Préfet centralisateur.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ISERE, DROME<br>This provision does not apply to<br>- transport of materials required for repair, reconstruction or waste disposal.<br>-Scientific missions authorised by the prefect. |
| **500 . ILE DE LA PLATIERE** | | | |
| 45°21'00"N , 004°46'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Départements : ISERE, ARDECHE, LOIRE<br>Ne s'applique pas aux opérations de lutte anti-pollution.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ISERE, ARDECHE, LOIRE<br>Does not apply to pollution control operations. |
| **510 . GORGES DE L'ARDECHE** | | | |
| 44°20'00"N , 004°30'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Départements : ARDECHE, GARD<br>Cette interdiction n'est pas applicable aux aéronefs effectuant des missions opérationnelles de secours et de sauvetage, de police, de douane et de lutte contre les incendies de forêt.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ARDECHE, GARD<br>This prohibition does not apply to aircraft carrying out operational rescue, police, customs and forest fire-fighting missions. |
| **520 . MARAIS DU BOUT DU LAC D'ANNECY** | | | |
| 45°47'39"N , 006°13'37"E | 700ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTE SAVOIE |
| **530 . MAS LARRIEU** | | | |
| 42°35'26"N , 003°02'25"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : PYRENEES ORIENTALES<br>Cette interdiction ne concerne pas les opérations de démoustication.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: PYRENEES ORIENTALES<br>This prohibition does not apply to mosquito control operations. |
| **540 . PARC NATIONAL DU MERCANTOUR** | | | |
| 44°09'00"N , 007°00'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : ALPES DE HAUTE PROVENCE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: ALPES DE HAUTE PROVENCE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **550 . PASSY** | | | |
| 45°58'30"N , 006°49'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux ACFT effectuant des missions de police, sauvetage, maintenance ou surveillance des ouvrages publics de production ou transport d'énergie électrique<br>- aux ACFT bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>- aux HEL effectuant du travail aérien avec l'autorisation du Maire de PASSY.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTE SAVOIE<br>-ACFT This prohibition does not apply to :<br>- State ACFT according to service requirement<br>- ACFT engaged in police, rescue, maintenance or surveillance of structure that transport and produce electric energy<br>- ACFT benefiting from a prefectural authorization<br>- HEL conducting aerial work with authorisation from the Mayor of PASSY. |
| **560 . PARC NATIONAL DE PORT CROS** | | | |
| 43°01'00"N , 006°24'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : VAR<br>MARSEILLE FIR<br>Department: VAR |
| **570 . RAMIERES DU VAL DE DROME** | | | |
| 44°45'00"N , 004°56'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : DROME<br>MARSEILLE FIR<br>Department: DROME |
| **580 . SCANDOLA** | | | |
| 42°21'27"N , 008°33'38"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE CORSE<br>Cette interdiction ne s'applique pas aux opérations de démoustication.<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTE CORSE<br>This prohibition does not apply to mosquito control operations. |
| **590 . SIXT-FER-A-CHEVAL - PASSY** | | | |
| 46°03'00"N , 006°50'00"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux ACFT effectuant des missions sauvetage, de secours, de sécurité civile, ou de surveillance au titre de la prévention des risques, de la sécurité sanitaire, de police, de la douane, de lutte contre les incendies de forêts ou de gestion de la réserve naturelle<br>- aux ACFT bénéficiant d'une autorisation préfectorale.<br>MARSEILLE FIR<br>Department : HAUTE SAVOIE<br>This restriction is not applicable:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- to ACFT carrying out emergency, rescue, civilian safety or risk-prevention surveillance missions, medical safety, police, customs, forest fire-fighting or nature reserve management missions<br>- ACFT benefiting from a prefectural authorization. |
| **600 . PARC NATIONAL DE LA VANOISE** | | | |
| 45°20'00"N , 006°55'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : SAVOIE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: SAVOIE |
| **610 . VERSANT NORD DES PICS DU COMBEYNOT** | | | |
| 45°01'00"N , 006°24'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTES ALPES<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTES ALPES |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **620 . VALLON DE BERARD** | | | |
| 46°00'00"N , 006°53'00"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTE SAVOIE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTE SAVOIE |
| **630 . RISTOLAS MONT VISO** | | | |
| 44°42'35"N , 007°02'07"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : HAUTES ALPES<br>MARSEILLE FIR<br>Department: HAUTES ALPES |
| **640 . CHASTREIX SANCY** | | | |
| 45°31'02"N , 002°48'08"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR BORDEAUX<br>Département : PUY DE DOME<br>BORDEAUX FIR<br>Department: PUY DE DOME |
| **650 . CALANQUES** | | | |
| 43°10'40"N , 005°25'53"E | 3300ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département : BOUCHES DU RHONE<br>MARSEILLE FIR<br>Department: BOUCHES DU RHONE |
| **660 . PLATEAU DES CERBICALES** | | | |
| 41°35'56"N , 009°22'10"E - 41°33'10"N , 009°24'54"E - 41°30'20"N , 009°24'05"E - 41°30'15"N , 009°22'15"E - 41°33'31"N , 009°20'15"E - Côte Corse - 41°35'56"N , 009°22'10"E | 500ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département CORSE DU SUD<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de douane, de recherche, de sauvetage, de lutte antipollution ou de gestion de la réserve<br>- aux besoins du décollage, de l'atterrissage sur les aérodromes de Figari et de Cavallo et aux manoeuvres s'y rattachant<br>MARSEILLE FIR<br>Departement CORSE DU SUD<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- Police, customs, search and rescue, pollution control or nature reserve management operations<br>- take-off or land from/to Figari and Cavallo airports and any manoeuvre related to it. |
| **670 . PLATEAU DES LAVEZZI** | | | |
| 41°25'46"N , 009°15'58"E - 41°22'53"N , 009°17'04"E - 41°22'53"N , 009°18'43"E - 41°21'30"N , 009°19'46"E - 41°18'25"N , 009°15'45"E - 41°18'25"N , 009°15'03"E - 41°22'03"N , 009°13'16"E - Côte Corse - 41°25'46"N , 009°15'58"E | 500ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département CORSE DU SUD<br>Définie à l'exclusion de l'ile de Cavallo.<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de douane, de recherche, de sauvetage, de lutte antipollution ou de gestion de la réserve<br>- aux besoins du décollage, de l'atterrissage sur les aérodromes de Figari et de Cavallo et aux manoeuvres s'y rattachant<br>MARSEILLE FIR<br>Departement CORSE DU SUD<br>Defined excluding Cavallo island.<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- Police, customs, search and rescue, pollution control or nature reserve management operations<br>- take-off or land from/to Figari and Cavallo airports and any manoeuvre related to it. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

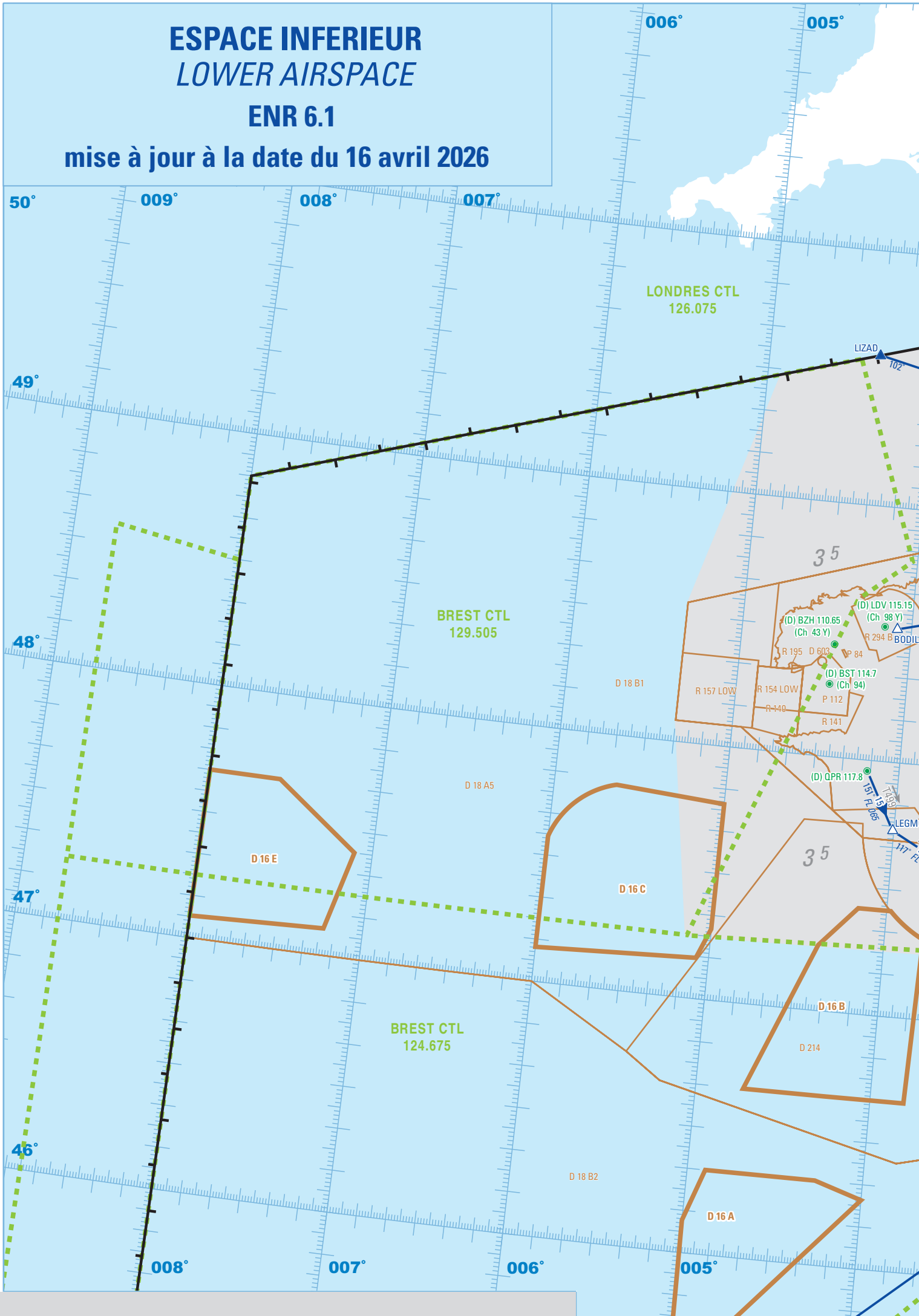
| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **680 . BONIFACIO** | | | |
| 41°23'18"N , 009°08'42"E - 41°23'11"N , 009°09'00"E - Côte Corse - 41°21'57"N , 009°10'50"E - 41°21'50"N , 009°10'50"E - 41°23'00"N , 009°06'00"E - 41°23'32"N , 009°06'00"E - Côte Corse - 41°23'18"N , 009°08'42"E | 500ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département CORSE DU SUD<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de douane, de recherche, de sauvetage, de lutte antipollution ou de gestion de la réserve<br>- aux besoins du décollage, de l'atterrissage sur les aérodromes de Figari et de Cavallo et aux manoeuvres s'y rattachant<br>MARSEILLE FIR<br>Departement CORSE DU SUD<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- Police, customs, search and rescue, pollution control or nature reserve management operations<br>- take-off or land from/to Figari and Cavallo airports and any manoeuvre related to it. |
| **690 . PLATEAU DES BRUZZI-MOINES** | | | |
| 41°28'13"N , 008°54'56"E - 41°28'05"N , 008°55'48"E - 41°27'49"N , 008°57'43"E - 41°28'28"N , 009°01'02"E - 41°28'13"N , 009°02'05"E - 41°27'45"N , 009°01'38"E - 41°27'15"N , 009°01'30"E - 41°26'37"N , 008°54'03"E - 41°26'38"N , 008°52'58"E - 41°28'13"N , 008°54'56"E | 500ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département CORSE DU SUD<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de douane, de recherche, de sauvetage, de lutte antipollution ou de gestion de la réserve<br>- aux besoins du décollage, de l'atterrissage sur les aérodromes de Figari et de Cavallo et aux manoeuvres s'y rattachant<br>MARSEILLE FIR<br>Departement CORSE DU SUD<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- Police, customs, search and rescue, pollution control or nature reserve management operations<br>- take-off or land from/to Figari and Cavallo airports and any manoeuvre related to it. |
| **700 . ILE DE CAPENSE** | | | |
| 42°57'55"N , 009°20'23"E - 42°57'48"N , 009°20'23"E - 42°57'46"N , 009°20'28"E - 42°57'43"N , 009°20'43"E - 42°57'50"N , 009°20'43"E - 42°57'57"N , 009°20'30"E - 42°57'55"N , 009°20'23"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département HAUTE CORSE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de secours ou de sauvetage et de lutte contre la pollution ou contre les incendies.<br>MARSEILLE FIR<br>Department HAUTE CORSE<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- Police, search and rescue, fight against pollution or fire control operations. |
| **710 . ILE DE GIRAGLIA** | | | |
| 43°01'40"N , 009°24'24"E - 43°01'40"N , 009°24'20"E - 43°01'38"N , 009°24'15"E - 43°01'33"N , 009°24'14"E - 43°01'24"N , 009°24'23"E - 43°01'19"N , 009°24'29"E - 43°01'20"N , 009°24'34"E - 43°01'33"N , 009°24'30"E - 43°01'40"N , 009°24'24"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département HAUTE CORSE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de secours ou de sauvetage et de lutte contre la pollution ou contre les incendies.<br>MARSEILLE FIR<br>Department HAUTE CORSE<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- Police, search and rescue, fight against pollution or fire control operations. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification *Identification*<br>Limites latérales *Lateral limits* | Hauteur minimale de survol (ft)<br>*Minimum overflight height (ft)* | Type de restriction<br>*Type of restriction* | Situation *Location*<br>Conditions particulières *Particular conditions* |
|---|---|---|---|
| **720 . ILES DE FINOCCHIAROLA** | | | |
| 42°59'16"N , 009°27'59"E - 42°59'13"N , 009°27'48"E - 42°59'06"N , 009°27'53"E - 42°59'00"N , 009°28'01"E - 42°58'57"N , 009°28'17"E - 42°59'02"N , 009°28'26"E - 42°59'08"N , 009°28'21"E - 42°59'16"N , 009°27'59"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR MARSEILLE<br>Département HAUTE CORSE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>- aux ACFT d'Etat en nécessité de service<br>- aux opérations de police, de secours ou de sauvetage et de lutte contre la pollution ou contre les incendies.<br>MARSEILLE FIR<br>Department HAUTE CORSE<br>This prohibition does not apply to:<br>- State ACFT according to service requirement<br>- Police, search and rescue, fight against pollution or fire control operations. |
| **730 . RESERVE NATURELLE NATIONALE DE LA SEINE CHAMPENOISE** | | | |
| 48°31'49"N , 003°37'41"E | 1000ft ASFC | Survol / Overflight | FIR PARIS<br>Départements : AUBE, MARNE<br>Cette interdiction ne s'applique pas :<br>1) Aux aéronefs lorsqu'ils exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre la pollution ou l'incendie ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci ;<br>2) Aux aéronefs avec équipage ou sans équipage à bord, utilisés pour des activités liées à la gestion de la réserve naturelle, pour des activités prévues dans le plan de gestion approuvé de la réserve naturelle, ou pour des activités scientifiques ;<br>3) Aux aéronefs utilisés dans le cadre d'actions de démoustication ou liées à la surveillance de servitudes ;<br>4) Aux aéronefs évoluant selon les règles du vol à vue et dans la situation où les conditions météorologiques ne permettent pas de voler à 1000 pieds au-dessus du sol, le survol de la réserve est alors autorisé à partir de 150 mètres (500 pieds) au-dessus du sol.<br>FIR PARIS<br>Departments : AUBE, MARNE<br>This prohibition does not apply to :<br>1) Aircraft when they are carrying out military, customs, police, search and rescue, pollution or firefighting activities or similar activities or services under the control and responsibility of the State, undertaken in the public interest by a body vested with public authority or on behalf of such a body ;<br>2) Aircraft with or without crew on board, used for activities related to the management of the nature reserve, for activities provided for in the approved management plan for the nature reserve, or for scientific activities ; 3) Aircraft used in the context of mosquito control or related to the monitoring of easements ;<br>4) Aircraft operating under visual flight rules and in situations where weather conditions do not allow flying at 1000 ft above ground level, in which case flying over the reserve is authorized from 150 meters (500 ft) above ground level. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ESPACE INFERIEUR
## *LOWER AIRSPACE*
## ENR 6.1
## mise à jour à la date du 16 avril 2026



# ESPACE SUPERIEUR
## *UPPER AIRSPACE*
## ENR 6.2
## mise à jour à la date du 16 avril 2026



# AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION

*AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION*

## AD 1.0 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC SUR LES AERODROMES

*TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT ON CONTROLLED AERODROMES*

**1 LISTE DES EQUIPEMENTS**

**1.1 Aérodromes assurant le service de contrôle d'approche et aérodrome**

**1.1.1 Aérodromes équipés de radar primaire et secondaire**

| | |
|---|---|
| BALE-MULHOUSE | LFSB |
| BORDEAUX-MERIGNAC | LFBD |
| MARSEILLE-PROVENCE | LFML |
| NICE-COTE D'AZUR | LFMN |
| PARIS-CHARLES DE GAULLE | LFPG |
| PARIS-ORLY | LFPO |
| STRASBOURG-ENTZHEIM | LFST |
| TOULOUSE-BLAGNAC | LFBO |

**1.1.2 Aérodromes équipés de radar secondaire**

| | |
|---|---|
| AJACCIO-NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ |
| BASTIA-PORETTA | LFKB |
| BEAUVAIS-TILLE | LFOB |
| BIARRITZ-PAYS-BASQUE | LFBZ |
| BREST-BRETAGNE | LFRB |
| CHAMBERY-AIX-LES-BAINS | LFLB |
| CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE | LFLC |
| LA ROCHELLE ILE-DE-RE | LFBH |
| LILLE-LESQUIN | LFQQ |
| LIMOGES BELLEGARDE | LFBL |
| LYON-SAINT EXUPERY | LFLL |
| MELUN-VILLAROCHE | LFPM |
| METZ-NANCY-LORRAINE | LFJL |
| MONTPELLIER-MEDITERRANEE | LFMT |
| NANTES-ATLANTIQUE | LFRS |
| PARIS-LE-BOURGET | LFPB |
| PAU-PYRENEES | LFBP |
| POITIERS-BIARD | LFBI |
| RENNES-SAINT-JACQUES | LFRN |
| RODEZ- AVEYRON | LFCR |
| SAINT-YAN | LFLN |

**1 EQUIPMENT LIST**

**1.1 Aerodromes providing the service of control of approach and aerodrome**

**1.1.1 Aerodromes equipped with primary and secondary surveillance radar**

**1.1.2 Aerodromes equipped with secondary surveillance radar**

© Service de l'Information Aéronautique, France

## 1.2 Aérodromes assurant uniquement le service de contrôle d'aérodrome — 1.2 Aerodromes providing only the service of control of aerodrome

### 1.2.1 Aérodromes équipés de visualisation radar — 1.2.1 Aerodromes equipped with a radar display

| | |
|---|---|
| AGEN-LA GARENNE | LFBA |
| ANNECY-MEYTHET | LFLP |
| AIX LES MILLES | LFMA |
| ALBERT BRAY | LFAQ |
| AVIGNON-CAUMONT | LFMV |
| BERGERAC- DORDOGNE PERIGORD | LFBE |
| BEZIERS-VIAS | LFMU |
| BISCARROSSE-PARENTIS | LFBS |
| BRIVE SOUILLAC | LFSL |
| CAEN-CARPIQUET | LFRK |
| CALVI-SAINTE CATHERINE | LFKC |
| CANNES-MANDELIEU | LFMD |
| CARCASSONNE-SALVAZA | LFMK |
| CHALONS-VATRY | LFOK |
| CHATEAUROUX-DEOLS | LFLX |
| CHAVENAY-VILLEPREUX | LFPX |
| COLMAR-HOUSSEN | LFGA |
| DEAUVILLE NORMANDIE | LFRG |
| DINARD-PLEURTUIT SAINT MALO | LFRD |
| DOLE-TAVAUX | LFGJ |
| FIGARI-SUD CORSE | LFKF |
| GRENOBLE ALPES ISERE | LFLS |
| LE TOUQUET COTE D'OPALE | LFAT |
| LOGNES-EMERAINVILLE | LFPL |
| LYON-BRON | LFLY |
| MEAUX-ESBLY | LFPE |
| MERVILLE-CALONNE | LFQT |
| MURET-L'HERM | LFBR |
| NIMES GARONS | LFTW |
| PARIS-ISSY LES MOULINEAUX | LFPI |
| PARIS SACLAY VERSAILLES | LFPN |
| PERPIGNAN-RIVESALTES | LFMP |
| PONTOISE-CORMEILLES-EN-VEXIN | LFPT |
| QUIMPER-PLUGUFFAN | LFRQ |
| ROUEN VALLEE DE SEINE | LFOP |
| SAINT-CYR-L'ECOLE | LFPZ |
| SAINT-ETIENNE-LOIRE | LFMH |
| SAINT-NAZAIRE-MONTOIR | LFRZ |
| TARBES-LOURDES-PYRENEES | LFBT |
| TOULOUSE-LASBORDES | LFCL |

### 1.2.2 Aérodromes non équipés de visualisation radar — 1.2.2 Aerodromes non equipped with a radar display

| | |
|---|---|
| GRENOBLE-LE-VERSOUD | LFLG |
| LE MANS-ARNAGE | LFRM |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.3 Aérodromes ou portions d'espace aérien, équipés de MSAW**

**1.3 Aerodromes or parts of airspace, equipped with MSAW**

| | |
|---|---|
| BALE-MULHOUSE | LFSB |
| BIARRITZ-PAYS-BASQUE | LFBZ |
| BORDEAUX MERIGNAC | LFBD |
| CLERMONT FERRAND AUVERGNE | LFLC |
| LILLE-LESQUIN | LFQQ |
| LYON SAINT EXUPERY | LFLL |
| MARSEILLE-PROVENCE | LFML |
| MONTPELLIER-MEDITERRANEE | LFMT |
| NANTES-ATLANTIQUE | LFRS |
| NICE-COTE D'AZUR | LFMN |
| PARIS-CHARLES DE GAULLE | LFPG |
| PARIS-ORLY | LFPO |
| PAU-PYRENEES | LFBP |
| PORTION D'ESPACE AERIEN ALLEMAND (où les services sont rendus par le centre de contrôle d'approche de STRASBOURG)<br>*GERMAN AIRSPACE PART (where services are provided by STRASBOURG ATC)* | |
| STRASBOURG-ENTZHEIM | LFST |

## 2 PROCEDURES

## 2 PROCEDURES

### 2.1 Visualisation radar en contrôle d'aérodrome

### 2.1 Radar display in control of aerodrome

#### 2.1.1 Objet de l'implantation

La mise à disposition d'une visualisation radar ne modifie en aucun cas la nature du service rendu au titre du contrôle d'aérodrome. Elle permet de mettre en oeuvre les fonctions de surveillance et d'assistance radar au titre des services du contrôle d'aérodrome, d'information de vol et d'alerte.

En particulier, il est important de noter que les contrôleurs d'aérodrome n'assurent pas de séparation radar et que la fonction guidage n'est pas mise en oeuvre.

La visualisation radar permettra au contrôleur d'aérodrome de disposer d'une meilleure connaissance de la position des aéronefs VFR et/ou IFR entrant en contact avec l'organisme. Elle constitue une aide à la fourniture des services de la circulation aérienne et une aide à la coordination avec les organismes de contrôle adjacents.

#### 2.1.1 Purpose of the introduction

Under no circumstances does the introduction of a radar display change the type of service provided by the aerodrome's control centre. It enables radar assistance and surveillance to be provided under the terms of the aerodrome's control centre, flight information and alert services.

It should be particularly noted that the aerodrome controllers do not provide radar separation, and that the radar vectoring is not implemented.

Radar display will enable the aerodrome controller to be more aware of the position of aircraft VFR and/or IFR coming into contact with the unit. It helps provide air traffic control services, and helps co-ordination with adjacent approach centres.

#### 2.1.2 Modalités

**Vols IFR**
Cette mise en service n'entraîne aucun changement en termes de procédures ou de mode d'utilisation du transpondeur pour les arrivées et les départs de l'aérodrome.
Les contrôleurs d'aérodrome ne délivreront pas de caps radar.

**Vols VFR**
Lors du premier contact avec l'organisme de contrôle d'aérodrome, les vols VFR se verront assigner un code transpondeur.

**Responsabilités en matière de prévention des collisions**
Les responsabilités respectives pilotes/contrôleurs en matière de prévention des collisions restent inchangées, même si un code transpondeur spécifique a été alloué.

A l'intérieur de la CTR de classe D (s'il y en a une), le contrôleur d'aérodrome pourra fournir, dans le cadre du service du contrôle, des informations de trafic à l'aide de la visualisation radar.

#### 2.1.2 Conditions

**IFR flights**
This introduction does not lead to any changes in terms of procedures or transponder operating mode for arrivals at and departures from the aerodrome.
The aerodrome controllers will not give radar headings.

**VFR flights**
When the VFR flights first come into contact with the aerodrome control unit, they will be allocated a transponder code.

**Collision avoidance liabilities**
The respective collision avoidance liabilities of pilots and controllers remain unchanged, even if a specific transponder code has been allocated.

Within a class D CTR (if there is any), the aerodrome control should provide, regarding the air traffic control service, traffic information issued from the radar display.

#### 2.1.3 Aérodromes disposant d'une visualisation radar (cf. 1.2.1)

#### 2.1.3 Aerodromes equipped with a radar display (cf. 1.2.1)

### 2.2 Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW

Le système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW est un système qui fournit une alarme au contrôleur quand il prévoit un rapprochement potentiellement dangereux entre un aéronef et le relief ou un obstacle artificiel.

### 2.2 MSAW (Minimum Safe Altitude Warning) system

The ground warning system MSAW function is to detect and alert ATC services in case of dangerous closing of an aircraft with respect to ground surface and artificial obstacles.

#### 2.2.1 Zone de traitement (cf. AD2 LFXX - 23)

#### 2.2.1 Processing area (cf. AD2 LFXX - 23)

#### 2.2.2 Vols concernés par MSAW

Tout aéronef IFR évoluant dans la zone de traitement explicitée en partie AD2 LFXX - 23.

#### 2.2.2 Flights concerned by MSAW

All IFR aircraft operating in the processing area described in part AD2 LFXX - 23.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Cependant la réglementation française (réf. RCA 3 § 2.2.2.3.4) prévoit que l'information MSAW ne concerne pas :
- les vols VFR ;
- les vols VFR ayant obtenu une clairance VFR spécial ;
- les aéronefs IFR qui subissent une panne de transpondeur ;
- les aéronefs IFR utilisant un aérodrome pour lequel il n'existe pas de procédures de départ ou d'approche aux instruments ;
- les aéronefs ayant obtenu, de jour, une clairance d'approche à vue ou évoluant par repérage visuel au sol ;
- les aéronefs effectuant des manoeuvres à vue à l'issue de leur procédure d'approche.

Il appartient au commandant de bord à qui cette information est fournie de déterminer l'action qu'il doit entreprendre et d'en informer, dès que possible, le contrôleur.

**2.2.3 Communications au pilote**

En cas de rapprochement dangereux avec le relief ou un obstacle artificiel détecté par MSAW, une information ou une instruction est communiquée au pilote par le contrôleur ayant l'aéronef en fréquence.

**a) Phraséologie type si l'aéronef n'est pas en guidage radar :**
"ALERTE RELIEF, VERIFIEZ VOTRE ALTITUDE IMMEDIATEMENT".

**b) Phraséologie type si l'aéronef est en guidage radar :**
"IMMEDIATEMENT, MONTEZ .....PIEDS QNH, IMMEDIATEMENT, CAUSE RELIEF".

Ou

"IMMEDIATEMENT MONTEZ.....PIEDS QNH, ET TOURNEZ A (DROITE/GAUCHE) CAP....., IMMEDIATEMENT, CAUSE RELIEF".

Il appartient au pilote d'accuser réception de cette information, de déterminer l'action qu'il doit entreprendre et d'en informer dès que possible le contrôleur.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que l'organisme de contrôle n'est plus en mesure d'assurer le respect des minima réglementaires de séparation à l'aéronef dont le commandant de bord déroge à une clairance pour donner suite à une information d'alarme de système au sol de détection de rapprochement dangereux d'un aéronef par rapport au relief et aux obstacles artificiels, lorsqu'elle a été notifiée par l'organisme de contrôle.

Le contrôleur cesse d'être responsable de la séparation de cet aéronef vis-à-vis des autres aéronefs pendant l'exécution de manoeuvres entreprises par le commandant de bord pour donner suite à ces avis ou information. (Réf. RCA 3 § 2.3.3.2.6)

**2.2.4 Suivi des alarmes**

Toute alarme MSAW communiquée à un pilote pourra faire l'objet d'une demande de recueil de paramètres de vol par le service du contrôle auprès du commandant de bord concerné (Vi, Vz, position géographique...).

**2.2.5 Aérodromes ou portions d'espace pour lesquels MSAW est opérationnel (cf. 1.3)**

However, French regulation (ref. RCA 3 § 2.2.2.3.4) specifies that MSAW information does not concern:
- VFR flights;
- VFR flights with special VFR clearance;
- IFR aircraft with transponder failure;
- IFR aircraft using an aerodrome for which instrument departure or approach procedures have not been published or approved;
- in daytime, aircraft with visual approach clearance or operating with visual ground reference;
- aircraft performing visual manoeuvring upon completion of approach procedure.

Once furnished with this information, it is up to the pilot to determine which action he will undertake and then to inform the ATC as soon as possible.

**2.2.3 Information transmitted to the pilot**

In case of unsafe proximity with terrain or artificial obstacles detected by MSAW, information or instruction are transmitted to the pilot by the ATC in radio contact with the aircraft.

**a) Standard phraseology if the aircraft is not under radar guidance:**
"TERRAIN ALERT, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY".

**b) Standard phraseology if the aircraft is under radar guidance:**
"IMMEDIATELY, CLIMB .....FEET QNH, IMMEDIATELY DUE TO TERRAIN".

Or

"IMMEDIATELY, CLIMB.....FEET QNH, AND TURN (RIGHT/LEFT) HEADING...., IMMEDIATELY DUE TO TERRAIN".

The pilot shall read back this information, determine the action to be undertaken and inform ATC as soon as possible.

The pilot's attention is drawn to the fact that ATC will no longer be able to provide regulatory separation minima to the aircraft whose pilot waives a clearance following MSAW ground system message for unsafe proximity to terrain or artificial obstacles, after having been notified by ATC.

The responsibility of the ATC controller is no longer assumed regarding the separation of this aircraft from other traffic during the execution of the actions undertaken by the pilot in command. (Ref RCA 3 § 2.3.3.2.6)

**2.2.4 MSAW alert follow-up**

All MSAW alerts sent to a pilot may be subject to an ATC request for flight data collection from the aircraft captain concerned (Indicated airspeed, vertical speed, geographical position ...).

**2.2.5 Aerodromes or airspace parts where MSAW is implemented (cf. 1.3)**


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD-0.6 TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3

*TABLE OF CONTENTS TO PART 3*


| | | |
|---|---|---|
| **AD 0** | | |
| AD 0.1 | PREFACE *PREFACE* | AD 0.1-1 |
| AD 0.6 | TABLE DES MATIERES DE LA PARTIE 3<br>*TABLE OF CONTENTS TO PART 3* | AD 0.6-1 |
| **AD 1** | **AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION**<br>***AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION*** | |
| AD 1.0 | EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC SUR LES AERODROMES<br>*TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT ON CONTROLLED AERODROMES* | AD 1.0-1 |
| AD 1.1 | DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS<br>*AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE* | AD 1.1-1 |
| AD 1.2 | SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ÉVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE<br>*RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN* | AD 1.2-1 |
| AD 1.3 | INDEX DES AÉRODROMES ET DES HÉLISTATIONS<br>*INDEX TO AERODROMES AND HELIPORTS* | AD 1.3-1 |
| AD 1.4 | REGROUPEMENT DES AERODROMES/HELISTATIONS<br>*GROUPING OF AERODROMES/HELIPORTS* | AD 1.4-1 |
| AD 1.5 | ETAT DE CERTIFICATION DES AÉRODROMES<br>*STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES* | AD 1.5-1 |
| AD 1.6 | Moyens de radio communication (Aérodromes VFR uniquement)<br>*Radiocommunication facilities (VFR aerodromes only)* | AD 1.6-1 |
| AD 1.7 | Autres espaces aériens<br>*Other airspaces* | AD 1.7-1 |
| **AD 2** | **AÉRODROMES**<br>***AERODROMES*** | |
| AD 2.0 | AÉRODROMES<br>*AERODROMES* | AD 2.0-1 |
| **AD 2** | **AERODROMES CIVILS DOTES DE PROCEDURES IFR**<br>***CIVILIAN AERODROMES WITH IFR PROCEDURES*** | |
| | **AGEN LA GARENNE** | |
| | **AIX LES MILLES** | |
| | **AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE** | |
| | **ALBERT BRAY** | |
| | **ALBI LE SEQUESTRE** | |
| | **AMIENS-GLISY** | |
| | **ANGERS MARCE** | |
| | **ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS** | |
| | **ANNECY MEYTHET** | |
| | **AUCH GERS** | |
| | **AURILLAC** | |
| | **AUXERRE BRANCHES** | |
| | **AVIGNON CAUMONT** | |
| | **BALE-MULHOUSE** | |
| | **BASTIA PORETTA** | |
| | **BEAUVAIS TILLE** | |
| | **BERGERAC DORDOGNE PERIGORD** | |
| | **BESANCON LA VEZE** | |
| | **BEZIERS VIAS** | |
| | **BIARRITZ PAYS BASQUE** | |
| | **BISCARROSSE PARENTIS** | |
| | **BLOIS LE BREUIL** | |
| | **BORDEAUX MERIGNAC** | |
| | **BOURGES** | |
| | **BREST BRETAGNE** | |
| | **BRIVE SOUILLAC** | |
| | **CAEN CARPIQUET** | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**CAHORS LALBENQUE**
**CALAIS DUNKERQUE**
**CALVI SAINTE CATHERINE**
**CANNES MANDELIEU**
**CARCASSONNE SALVAZA**
**CASTRES MAZAMET**
**CHALON CHAMPFORGEUIL**
**CHALONS VATRY**
**CHAMBERY AIX LES BAINS**
**CHAMBLEY**
**CHATEAUROUX DEOLS**
**CHERBOURG MANCHE**
**CHOLET LE PONTREAU**
**CLERMONT FERRAND AUVERGNE**
**COLMAR HOUSSEN**
**DEAUVILLE NORMANDIE**
**DIJON-LONGVIC**
**DINARD PLEURTUIT SAINT MALO**
**DOLE TAVAUX**
**EPINAL MIRECOURT**
**FIGARI SUD CORSE**
**FONTENAY LE COMTE**
**GRAY SAINT ADRIEN**
**GRENOBLE ALPES ISERE**
**ILE D'YEU**
**LA MOLE**
**LA ROCHE SUR YON LES AJONCS**
**LA ROCHELLE ILE DE RE**
**LANNION**
**LAVAL ENTRAMMES**
**LE CASTELLET**
**LE HAVRE OCTEVILLE**
**LE MANS ARNAGE**
**LE PUY LOUDES**
**LE TOUQUET ELIZABETH II**
**LILLE LESQUIN**
**LIMOGES BELLEGARDE**
**LYON BRON**
**LYON SAINT EXUPERY**
**MARSEILLE PROVENCE**
**MELUN VILLAROCHE**
**MENDE BRENOUX**
**MERVILLE CALONNE**
**METZ NANCY LORRAINE**
**MONTBELIARD COURCELLES**
**MONTLUCON GUERET**
**MONTPELLIER MEDITERRANEE**
**MORLAIX PLOUJEAN**
**MOULINS MONTBEUGNY**
**MURET LHERM**
**NANCY ESSEY**
**NANTES ATLANTIQUE**
**NEVERS FOURCHAMBAULT**
**NICE COTE D'AZUR**
**NIMES GARONS**


© Service de l'Information Aéronautique, France

NIORT MARAIS POITEVIN
ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL
OUESSANT
PAMIERS LES PUJOLS
PARIS CHARLES DE GAULLE
PARIS LE BOURGET
PARIS ORLY
PARIS SACLAY VERSAILLES
PAU PYRENEES
PERIGUEUX BASSILLAC
PERPIGNAN RIVESALTES
POITIERS BIARD
PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
QUIMPER PLUGUFFAN
REIMS PRUNAY
RENNES SAINT JACQUES
ROANNE
ROCHEFORT CHARENTE MARITIME
RODEZ AVEYRON
ROUEN VALLEE DE SEINE
ROYAN MEDIS
SAINT BRIEUC ARMOR
SAINT ETIENNE LOIRE
SAINT NAZAIRE MONTOIR
SAINT YAN
STRASBOURG ENTZHEIM
TARBES LOURDES PYRENEES
TOULOUSE BLAGNAC
TOULOUSE FRANCAZAL
TOURS VAL DE LOIRE
TROYES BARBEREY
VALENCE CHABEUIL
VALENCIENNES DENAIN
VANNES GOLFE DU MORBIHAN
VICHY CHARMEIL
VILLEFRANCHE TARARE

AD 2 AERODROMES VFR CIVILS DOTES DE PROCEDURES IFR POUR HELICOPTERES
*VFR CIVILIAN AERODROMES WITH IFR PROCEDURES FOR HELICOPTERES*

GRENOBLE LE VERSOUD

AD 2 AERODROMES MILITAIRES
*MILITARY AERODROMES*

AVORD
CAZAUX
COGNAC CHATEAUBERNARD
DAX SEYRESSE
ETAIN ROUVRES
EVREUX FAUVILLE
HYERES LE PALYVESTRE
ISTRES LE TUBE
LANDIVISIAU
LANVEOC POULMIC
LE LUC LE CANNET
LORIENT LANN BIHOUE
LUXEUIL SAINT SAUVEUR
MONT DE MARSAN
NANCY OCHEY

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ORANGE CARITAT**

**ORLEANS BRICY**

**PHALSBOURG BOURSCHEID**

**SAINT DIZIER ROBINSON**

**SALON DE PROVENCE**

**SOLENZARA**

**VILLACOUBLAY VELIZY**

**AD 3** **HELISTATIONS**
***HELIPORTS***

**BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE**

**COLMAR HOPITAL PASTEUR**


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION

*AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION*

## AD 1.0 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC SUR LES AERODROMES

*TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT ON CONTROLLED AERODROMES*

**1 LISTE DES EQUIPEMENTS**

**1.1 Aérodromes assurant le service de contrôle d'approche et aérodrome**

**1.1.1 Aérodromes équipés de radar primaire et secondaire**

| | |
|---|---|
| BORDEAUX-MERIGNAC | LFBD |
| MARSEILLE-PROVENCE | LFML |
| NICE-COTE D'AZUR | LFMN |
| PARIS-CHARLES DE GAULLE | LFPG |
| PARIS-ORLY | LFPO |
| STRASBOURG-ENTZHEIM | LFST |
| TOULOUSE-BLAGNAC | LFBO |

**1.1.2 Aérodromes équipés de radar secondaire**

| | |
|---|---|
| AJACCIO-NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ |
| BALE-MULHOUSE | LFSB |
| BASTIA-PORETTA | LFKB |
| BEAUVAIS-TILLE | LFOB |
| BIARRITZ-PAYS-BASQUE | LFBZ |
| BREST-BRETAGNE | LFRB |
| CHAMBERY-AIX-LES-BAINS | LFLB |
| CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE | LFLC |
| LA ROCHELLE ILE-DE-RE | LFBH |
| LILLE-LESQUIN | LFQQ |
| LIMOGES BELLEGARDE | LFBL |
| LYON-SAINT EXUPERY | LFLL |
| MELUN-VILLAROCHE | LFPM |
| METZ-NANCY-LORRAINE | LFJL |
| MONTPELLIER-MEDITERRANEE | LFMT |
| NANTES-ATLANTIQUE | LFRS |
| PARIS-LE-BOURGET | LFPB |
| PAU-PYRENEES | LFBP |
| POITIERS-BIARD | LFBI |
| RENNES-SAINT-JACQUES | LFRN |
| RODEZ- AVEYRON | LFCR |
| SAINT-YAN | LFLN |

**1 EQUIPMENT LIST**

**1.1 Aerodromes providing the service of control of approach and aerodrome**

**1.1.1 Aerodromes equipped with primary and secondary surveillance radar**

**1.1.2 Aerodromes equipped with secondary surveillance radar**

© Service de l'Information Aéronautique, France

## 1.2 Aérodromes assurant uniquement le service de contrôle d'aérodrome — 1.2 Aerodromes providing only the service of control of aerodrome

### 1.2.1 Aérodromes équipés de visualisation radar — 1.2.1 Aerodromes equipped with a radar display

| | |
|---|---|
| AGEN-LA GARENNE | LFBA |
| ANNECY-MEYTHET | LFLP |
| AIX LES MILLES | LFMA |
| ALBERT BRAY | LFAQ |
| AVIGNON-CAUMONT | LFMV |
| BERGERAC- DORDOGNE PERIGORD | LFBE |
| BEZIERS-VIAS | LFMU |
| BISCARROSSE-PARENTIS | LFBS |
| BRIVE SOUILLAC | LFSL |
| CAEN-CARPIQUET | LFRK |
| CALVI-SAINTE CATHERINE | LFKC |
| CANNES-MANDELIEU | LFMD |
| CARCASSONNE-SALVAZA | LFMK |
| CHALONS-VATRY | LFOK |
| CHATEAUROUX-DEOLS | LFLX |
| CHAVENAY-VILLEPREUX | LFPX |
| COLMAR-HOUSSEN | LFGA |
| DEAUVILLE NORMANDIE | LFRG |
| DINARD-PLEURTUIT SAINT MALO | LFRD |
| DOLE-TAVAUX | LFGJ |
| FIGARI-SUD CORSE | LFKF |
| GRENOBLE ALPES ISERE | LFLS |
| LE TOUQUET COTE D'OPALE | LFAT |
| LOGNES-EMERAINVILLE | LFPL |
| LYON-BRON | LFLY |
| MEAUX-ESBLY | LFPE |
| MERVILLE-CALONNE | LFQT |
| MURET-L'HERM | LFBR |
| NIMES GARONS | LFTW |
| PARIS-ISSY LES MOULINEAUX | LFPI |
| PARIS SACLAY VERSAILLES | LFPN |
| PERPIGNAN-RIVESALTES | LFMP |
| PONTOISE-CORMEILLES-EN-VEXIN | LFPT |
| QUIMPER-PLUGUFFAN | LFRQ |
| ROUEN VALLEE DE SEINE | LFOP |
| SAINT-CYR-L'ECOLE | LFPZ |
| SAINT-ETIENNE-LOIRE | LFMH |
| SAINT-NAZAIRE-MONTOIR | LFRZ |
| TARBES-LOURDES-PYRENEES | LFBT |
| TOULOUSE-LASBORDES | LFCL |

### 1.2.2 Aérodromes non équipés de visualisation radar — 1.2.2 Aerodromes non equipped with a radar display

| | |
|---|---|
| GRENOBLE-LE-VERSOUD | LFLG |
| LE MANS-ARNAGE | LFRM |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.3 Aérodromes ou portions d'espace aérien, équipés de MSAW**

**1.3 Aerodromes or parts of airspace, equipped with MSAW**

| | |
|---|---|
| BALE-MULHOUSE | LFSB |
| BIARRITZ-PAYS-BASQUE | LFBZ |
| BORDEAUX MERIGNAC | LFBD |
| CLERMONT FERRAND AUVERGNE | LFLC |
| LILLE-LESQUIN | LFQQ |
| LYON SAINT EXUPERY | LFLL |
| MARSEILLE-PROVENCE | LFML |
| MONTPELLIER-MEDITERRANEE | LFMT |
| NANTES-ATLANTIQUE | LFRS |
| NICE-COTE D'AZUR | LFMN |
| PARIS-CHARLES DE GAULLE | LFPG |
| PARIS-ORLY | LFPO |
| PAU-PYRENEES | LFBP |
| PORTION D'ESPACE AERIEN ALLEMAND (où les services sont rendus par le centre de contrôle d'approche de STRASBOURG)<br>*GERMAN AIRSPACE PART (where services are provided by STRASBOURG ATC)* | |
| STRASBOURG-ENTZHEIM | LFST |

## 2 PROCEDURES

## 2 PROCEDURES

### 2.1 Visualisation radar en contrôle d'aérodrome

### 2.1 Radar display in control of aerodrome

#### 2.1.1 Objet de l'implantation

La mise à disposition d'une visualisation radar ne modifie en aucun cas la nature du service rendu au titre du contrôle d'aérodrome. Elle permet de mettre en oeuvre les fonctions de surveillance et d'assistance radar au titre des services du contrôle d'aérodrome, d'information de vol et d'alerte.

En particulier, il est important de noter que les contrôleurs d'aérodrome n'assurent pas de séparation radar et que la fonction guidage n'est pas mise en oeuvre.

La visualisation radar permettra au contrôleur d'aérodrome de disposer d'une meilleure connaissance de la position des aéronefs VFR et/ou IFR entrant en contact avec l'organisme. Elle constitue une aide à la fourniture des services de la circulation aérienne et une aide à la coordination avec les organismes de contrôle adjacents.

#### 2.1.1 Purpose of the introduction

Under no circumstances does the introduction of a radar display change the type of service provided by the aerodrome's control centre. It enables radar assistance and surveillance to be provided under the terms of the aerodrome's control centre, flight information and alert services.

It should be particularly noted that the aerodrome controllers do not provide radar separation, and that the radar vectoring is not implemented.

Radar display will enable the aerodrome controller to be more aware of the position of aircraft VFR and/or IFR coming into contact with the unit. It helps provide air traffic control services, and helps co-ordination with adjacent approach centres.

#### 2.1.2 Modalités

**Vols IFR**
Cette mise en service n'entraîne aucun changement en termes de procédures ou de mode d'utilisation du transpondeur pour les arrivées et les départs de l'aérodrome.
Les contrôleurs d'aérodrome ne délivreront pas de caps radar.

**Vols VFR**
Lors du premier contact avec l'organisme de contrôle d'aérodrome, les vols VFR se verront assigner un code transpondeur.

**Responsabilités en matière de prévention des collisions**
Les responsabilités respectives pilotes/contrôleurs en matière de prévention des collisions restent inchangées, même si un code transpondeur spécifique a été alloué.

A l'intérieur de la CTR de classe D (s'il y en a une), le contrôleur d'aérodrome pourra fournir, dans le cadre du service du contrôle, des informations de trafic à l'aide de la visualisation radar.

#### 2.1.2 Conditions

**IFR flights**
This introduction does not lead to any changes in terms of procedures or transponder operating mode for arrivals at and departures from the aerodrome.
The aerodrome controllers will not give radar headings.

**VFR flights**
When the VFR flights first come into contact with the aerodrome control unit, they will be allocated a transponder code.

**Collision avoidance liabilities**
The respective collision avoidance liabilities of pilots and controllers remain unchanged, even if a specific transponder code has been allocated.

Within a class D CTR (if there is any), the aerodrome control should provide, regarding the air traffic control service, traffic information issued from the radar display.

#### 2.1.3 Aérodromes disposant d'une visualisation radar (cf. 1.2.1)

#### 2.1.3 Aerodromes equipped with a radar display (cf. 1.2.1)

### 2.2 Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW

Le système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW est un système qui fournit une alarme au contrôleur quand il prévoit un rapprochement potentiellement dangereux entre un aéronef et le relief ou un obstacle artificiel.

### 2.2 MSAW (Minimum Safe Altitude Warning) system

The ground warning system MSAW function is to detect and alert ATC services in case of dangerous closing of an aircraft with respect to ground surface and artificial obstacles.

#### 2.2.1 Zone de traitement (cf. AD2 LFXX - 23)

#### 2.2.1 Processing area (cf. AD2 LFXX - 23)

#### 2.2.2 Vols concernés par MSAW

Tout aéronef IFR évoluant dans la zone de traitement explicitée en partie AD2 LFXX - 23.

#### 2.2.2 Flights concerned by MSAW

All IFR aircraft operating in the processing area described in part AD2 LFXX - 23.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Cependant la réglementation française (réf. RCA 3 § 2.2.2.3.4) prévoit que l'information MSAW ne concerne pas :
- les vols VFR ;
- les vols VFR ayant obtenu une clairance VFR spécial ;
- les aéronefs IFR qui subissent une panne de transpondeur ;
- les aéronefs IFR utilisant un aérodrome pour lequel il n'existe pas de procédures de départ ou d'approche aux instruments ;
- les aéronefs ayant obtenu, de jour, une clairance d'approche à vue ou évoluant par repérage visuel au sol ;
- les aéronefs effectuant des manoeuvres à vue à l'issue de leur procédure d'approche.

Il appartient au commandant de bord à qui cette information est fournie de déterminer l'action qu'il doit entreprendre et d'en informer, dès que possible, le contrôleur.

**2.2.3 Communications au pilote**

En cas de rapprochement dangereux avec le relief ou un obstacle artificiel détecté par MSAW, une information ou une instruction est communiquée au pilote par le contrôleur ayant l'aéronef en fréquence.

**a) Phraséologie type si l'aéronef n'est pas en guidage radar :**
"ALERTE RELIEF, VERIFIEZ VOTRE ALTITUDE IMMEDIATEMENT".

**b) Phraséologie type si l'aéronef est en guidage radar :**
"IMMEDIATEMENT, MONTEZ .....PIEDS QNH, IMMEDIATEMENT, CAUSE RELIEF".

Ou

"IMMEDIATEMENT MONTEZ.....PIEDS QNH, ET TOURNEZ A (DROITE/GAUCHE) CAP....., IMMEDIATEMENT, CAUSE RELIEF".

Il appartient au pilote d'accuser réception de cette information, de déterminer l'action qu'il doit entreprendre et d'en informer dès que possible le contrôleur.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que l'organisme de contrôle n'est plus en mesure d'assurer le respect des minima réglementaires de séparation à l'aéronef dont le commandant de bord déroge à une clairance pour donner suite à une information d'alarme de système au sol de détection de rapprochement dangereux d'un aéronef par rapport au relief et aux obstacles artificiels, lorsqu'elle a été notifiée par l'organisme de contrôle.

Le contrôleur cesse d'être responsable de la séparation de cet aéronef vis-à-vis des autres aéronefs pendant l'exécution de manoeuvres entreprises par le commandant de bord pour donner suite à ces avis ou information. (Réf. RCA 3 § 2.3.3.2.6)

**2.2.4 Suivi des alarmes**

Toute alarme MSAW communiquée à un pilote pourra faire l'objet d'une demande de recueil de paramètres de vol par le service du contrôle auprès du commandant de bord concerné (Vi, Vz, position géographique...).

**2.2.5 Aérodromes ou portions d'espace pour lesquels MSAW est opérationnel (cf. 1.3)**

However, French regulation (ref. RCA 3 § 2.2.2.3.4) specifies that MSAW information does not concern:
- VFR flights;
- VFR flights with special VFR clearance;
- IFR aircraft with transponder failure;
- IFR aircraft using an aerodrome for which instrument departure or approach procedures have not been published or approved;
- in daytime, aircraft with visual approach clearance or operating with visual ground reference;
- aircraft performing visual manoeuvring upon completion of approach procedure.

Once furnished with this information, it is up to the pilot to determine which action he will undertake and then to inform the ATC as soon as possible.

**2.2.3 Information transmitted to the pilot**

In case of unsafe proximity with terrain or artificial obstacles detected by MSAW, information or instruction are transmitted to the pilot by the ATC in radio contact with the aircraft.

**a) Standard phraseology if the aircraft is not under radar guidance:**
"TERRAIN ALERT, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY".

**b) Standard phraseology if the aircraft is under radar guidance:**
"IMMEDIATELY, CLIMB .....FEET QNH, IMMEDIATELY DUE TO TERRAIN".

Or

"IMMEDIATELY, CLIMB.....FEET QNH, AND TURN (RIGHT/LEFT) HEADING...., IMMEDIATELY DUE TO TERRAIN".

The pilot shall read back this information, determine the action to be undertaken and inform ATC as soon as possible.

The pilot's attention is drawn to the fact that ATC will no longer be able to provide regulatory separation minima to the aircraft whose pilot waives a clearance following MSAW ground system message for unsafe proximity to terrain or artificial obstacles, after having been notified by ATC.

The responsibility of the ATC controller is no longer assumed regarding the separation of this aircraft from other traffic during the execution of the actions undertaken by the pilot in command. (Ref RCA 3 § 2.3.3.2.6)

**2.2.4 MSAW alert follow-up**

All MSAW alerts sent to a pilot may be subject to an ATC request for flight data collection from the aircraft captain concerned (Indicated airspeed, vertical speed, geographical position ...).

**2.2.5 Aerodromes or airspace parts where MSAW is implemented (cf. 1.3)**


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1 AERODROMES/HELISTATIONS - INTRODUCTION

*AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION*

# AD 1.1 DISPONIBILITE ET CONDITIONS D'UTILISATION DES AERODROMES ET DES HELISTATIONS

*AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE*

**1.1.1 Conditions générales**

**1.1.1.1 Administration des aérodromes**

L'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)) est compétent pour créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat. Les autres aérodromes relèvent de la compétence d'autres personnes, généralement de collectivités territoriales ou d'un groupement de collectivités territoriales.

**1.1.1.2 Exploitation**

L'exploitant d'un aérodrome est la personne morale qui assure l'exploitation des installations de l'aérodrome, en dehors des compétences des prestataires de services de navigation aérienne. Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, l'exploitant est soit une société désignée par la loi (Aéroports de Paris ou une autre entité -établissement public ou société-) à qui l'Etat a confié par contrat l'exploitation de l'aérodrome, soit exceptionnellement l'Etat lui- même. Pour les autres aérodromes, l'exploitant est soit la personne compétente, soit une entité à qui cette dernière a confié l'exploitation de l'aérodrome.

A l'exception des aérodromes à usage privé, un aérodrome recevant des avions dispose :

- soit d'un certificat d'aérodrome délivré en application des articles 34 et 37 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil,

- soit d'un certificat de sécurité aéroportuaire national délivré en l'application de l'article L.6331-3 du Code des transports,

- soit d'une homologation de ses pistes délivrée conformément aux exigences en vigueur au titre de l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

La liste des aérodromes disposant d'un certificat est disponible en AD 1.5.

**1.1.1.3 Conditions générales d'utilisation des aérodromes et des installations et services connexes**

Les restrictions éventuelles d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

Certains aérodromes, bien qu'en principe réservés à l'usage exclusif des administrations de l'Etat, peuvent toutefois, sur autorisation conjointe des autorités compétentes, être utilisés à titre temporaire ou dans des circonstances particulières par des aéronefs autres que ceux des administrations qui en ont la disposition.

Les procédures générales d'utilisation des aérodromes par les aéronefs en circulation aérienne générale sont rappelées au § 1.1.5.1.

**1.1.1.4 Circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes**

**a) Délimitation des zones et secteurs**

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome est divisé en zones et secteurs :

- une zone côté ville pouvant comporter des parties librement accessibles au public et d'autres parties dont l'accès est réglementé,

- l'accès à certaines parties de la zone côté ville peut être subordonné au paiement d'une redevance,

- un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone côté ville pour l'exercice d'activités intéressant le public,

- une zone côté piste dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux,

- la zone côté ville et la zone côté piste peuvent suivant leur utilisation comporter plusieurs secteurs,

- les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

***1.1.1 General conditions***

***1.1.1.1 Aerodrome administration***

*The State (Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC - French Civil Aviation Authority) has authority to create, develop and operate aerodromes of national or international interest which list is set by decree of the State Council. The other aerodromes are within the jurisdiction of other organisations, generally territorial communities or a group of territorial communities.*

***1.1.1.2 Operation***

*The aerodrome operator is the legal entity in charge of operating the aerodrome facilities, outside the competencies of the air navigation service providers. For aerodromes belonging to the State, the operator is either a company appointed by law (Aéroports de Paris, or another entity -public or private organisation-) contracted by the State to operate the aerodrome, or exceptionally the State itself. For other aerodromes, the operator is either the appropriate person, or an entity to which this entity has entrusted the aerodrome operation.*

*With the exception of aerodromes for private use, an aerodrome receiving airplanes has :*

*- either an aerodrome certificate issued pursuant to articles 34 and 37 of Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council,*

*- either a national aerodrome certificate issued pursuant to article L.6331-3 of the transport regulation,*

*- or, an approval delivered in accordance with the requirements in force under the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes.*

*The list of the aerodromes having a certificate is available in part AD 1.5 of the AIP.*

***1.1.1.3 General conditions for the use of aerodromes and related facilities and services***

*Possible restrictions to the use of aerodromes open to public air traffic - if any - are stated in the information published in AIP.*

*Some aerodromes, which are normally reserved for the exclusive use of government administrations, may with previous authorization by the concerned authorities, be used, on a temporary basis under special circumstances, by aircraft which do not belong to the administrations normally using these aerodromes.*

*General air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft are reminded in paragraph 1.1.5.1.*

***1.1.1.4 Movement of persons and vehicles on aerodromes***

***a) Subdivision into areas and sectors***

*All the land which forms an aerodrome is divided into areas and sectors :*

*- a landside which may include parts freely accessible to the public and other parts with regulated access,*

*- access to given parts of the landside may be contingent upon payment of dues,*

*- a right of private occupancy may also be granted to given parts of the landside for execution of activities aimed at the public,*

*- an airside, the access to which is subjected to specific instructions and to production of specific passes,*

*- landside and airside may include several sectors depending on their use,*

*- mixed purpose aerodromes also include a military area.*

Les limites de ces zones et secteurs sont définies pour chaque aérodrome.

**b) Circulation des personnes et des véhicules**

Les circulations des personnes et des véhicules sont fixées par voies réglementaires pour :

a) les conditions de circulation et de stationnement dans la zone côté ville des personnes et des véhicules et notamment des taxis, voitures de louage et véhicules de transport,

b) les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules admis à pénétrer en zone côté piste.

**1.1.1.5 Aérodromes agréés à usage restreint**

Les restrictions d'utilisation des aérodromes à usage restreint découlant de leur arrêté d'agrément figurent dans les renseignements publiés à l'AIP.

**a) Aérodromes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés et à ceux qui sont basés sur les aérodromes voisins**

Ces aérodromes peuvent être utilisés par d'autres aéronefs sur autorisation exceptionnelle préalable.

Des autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent, de longue durée (limitée à 6 mois) ou occasionnel (pour la durée du vol), peuvent être accordées aux navigateurs aériens qui en feront la demande comme indiqué au paragraphe d) ci-dessous.

**b) Aérodromes agréés à usage restreint réservés aux aéronefs qui y sont basés**

Pour ces aérodromes des autorisations de longue durée (limitée à 3 mois) ou à caractère occasionnel ne pourront être accordées qu'aux navigateurs aériens confirmés titulaires de la licence de pilote privé et totalisant 200 heures de vol comme pilote.

La demande doit être établie comme indiqué au paragraphe d) ci-après.

**c) Aérodromes agréés à usage restreint réservés à une ou plusieurs activités aériennes déterminées et aux avions de servitudes**

Les dispositions du paragraphe b) leurs sont applicables.

**d) Etablissement des demandes**

Les demandes doivent être adressées au directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégional auquel l'aérodrome est rattaché, au moins 30 jours avant la date d'utilisation projetée, lorsqu'il s'agit d'une autorisation à caractère permanent ou de longue durée. Les coordonnées des directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales sont disponibles sur le site du ministère des transports (https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0)

Ce préavis est réduit à 4 jours ouvrables lorsqu'elles concernent une autorisation à caractère occasionnel.

En ce qui concerne les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent ou de longue durée, seules les demandes d'une utilisation fréquente et régulière de l'aérodrome en cause motivée par des nécessités aéronautiques, sportives ou professionnelles, seront prises en considération.

Elles devront comporter les renseignements suivants :

- Nom et profession du pilote ;
- Type, immatriculation et propriétaire de l'aéronef ;
- Licences et qualifications ;
- Nombre d'heures de vol du pilote ;
- Nombre d'heures de vol sur le type d'aéronef utilisé (au total et au cours des deux mois précédents) ;
- Aéro-club dont il est membre ;
- Aérodrome de départ ;
- Aérodrome de destination ;
- Date et période d'utilisation ;
- Raison ;
- Remarques particulières.

**e) Délivrance des autorisations**

Les autorisations exceptionnelles d'utilisation à caractère permanent et de longue durée, sont délivrées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile compétent.

Les autorisations sont assorties de l'obligation pour le demandeur :

- de prévenir le responsable de l'aérodrome de destination de son heure d'arrivée ou de l'ajournement du vol projeté ;

*The limits of these areas and sectors are defined for each aerodrome.*

***b) Movement of persons and vehicles***

*The movement of people and vehicles is governed by rules relative to :*

*a) movement and parking of persons and vehicles in the landside, notably movement of taxis, rental cars and transport vehicles,*

*b) conditions of access, movement and parking of persons and vehicles authorized to enter the airside.*

***1.1.1.5 Aerodrome agreed for restricted use***

*Restrictions on the use of restricted aerodromes deriving from their approval orders are included in the information published in the AIP.*

***a) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for based aircraft and aircraft based on nearby aerodromes***

*These aerodromes may be used by other aircraft upon exceptional authorization.*

*Exceptional authorizations, of permanent, long term (limited to 6 months), or occasional (for one flight) type, may be granted to air navigators so requesting as stated in paragraph d) below.*

***b) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for based aircraft***

*For these aerodromes, long term (limited to 3 months) or occasional type authorizations may be granted only to confirmed air navigators holding a private aircraft pilot's license, with a total of 200 flying hours as a pilot.*

*The request should be prepared as stated in paragraph d) below.*

***c) Aerodromes agreed for restricted use and reserved for one or several determined flying activities or for service aircraft***

*The provisions of paragraph b) apply.*

***d) Requested preparation***

*Requests must be addressed to the head of the regional civil aviation safety directorate, not later than 30 days before the proposed date of use, for permanent or long term type authorizations. Contact details for the inter-regional civil aviation safety directorates are available on the Ministry of Transport website (https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac-0)*

*This notice is reduced to 4 working days for occasional type authorizations.*

*As regards permanent or long term type exceptional authorization of use, requests will not be considered unless they are frequent and regular use of the concerned aerodrome, for aeronautical, sports or professional reasons.*

*Requests should show the following data :*

*- Pilot's name and profession ;*
*- Aircraft type, registration number and owner ;*
*- Licenses and ratings ;*
*- Pilot's flying hours ;*
*- Flying hours on the type of aircraft being used (total and during last two months) ;*
*- Flying club ;*
*- Aerodrome of departure ;*
*- Aerodrome of destination ;*
*- Date and time period of use ;*
*- Reason ;*
*- Special remarks.*

***e) Authorization delivery***

*Permanent and long term type exceptional authorizations of use are delivered by the competent head of the civil aviation safety directorate .*

*These authorizations involve an obligation for the applicant to :*

*- inform the person in charge of the aerodrome of his time of arrival or the postponement of the intended flight ;*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- de recueillir les dernières informations aéronautiques sur l'état d'utilisation de l'aérodrome ;

- de prendre connaissance des renseignements météorologiques les plus récents ;

- de clôturer s'il y a lieu son plan de vol VFR dès son arrivée.

A cet effet la désignation et le numéro de téléphone du responsable de l'aérodrome et de la station météorologique la plus proche seront mentionnés dans l'autorisation délivrée.

Les autorisations accordées sont renouvelables sur demande adressée à la direction de la sécurité de l'aviation civile auquel l'aérodrome est rattaché.

Tout manquement aux dispositions et obligations énoncées ci-dessus entraînera le retrait de l'autorisation exceptionnelle accordés.

*- to collect the latest aeronautical information about the aerodrome usability condition ;*

*- to study the latest weather information ;*

*- to close his VFR flight plan, when applicable, as soon as he arrives.*

*For this purpose, the aerodrome and nearest weather station manager's names and telephone numbers are stated in the delivered authorization.*

*Granted authorizations may be renewed upon request sent to the civil aviation safety directorate in charge of the aerodrome.*

*Any failure to comply with the above stated provisions will entail the withdrawal of the granted exceptional authorization for use.*

### 1.1.1.6 Hélistations et hélisurfaces

Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :

- soit sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant, à des emplacements réservés ou désignés à cet effet ;

- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations ;

- à titre occasionnel, sur des emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont dénommés hélisurfaces.

Les hélistations et les hélisurfaces peuvent être situées à terre ou en mer.

Les conditions d'utilisation des hélistations et des hélisurfaces sont fixées ci-après :

#### a) Hélistations

Les hélistations sont des aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères et, sous réserve d'une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, certains VTOL (aéronef à décollage et atterrissage vertical).

Les hélistations ministérielles sont classées suivant leur usage aéronautique en :

a) hélistations ouvertes à la circulation aérienne publique ;

b) hélistations réservées à l'usage exclusif des administrations de l'Etat ;

c) hélistations agréées à usage restreint.

Les hélistations à usage privé ainsi que celles spécialement destinées au transport public à la demande sont créées par arrêté préfectoral.

A l'exception des hélistations à usage privé :

Le répertoire sous-section AD 1.3-2 donne les caractéristiques des hélistations.

Les cartes des hélistations sont regroupées dans un atlas VAC spécifique disponible sur le site du SIA (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

#### b) Hélisurfaces

Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel (nombre de mouvements limité à 200/an et 20/jour).

Les hélisurfaces ne sont pas des aérodromes et leur utilisation est soumise aux conditions définies par l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.

Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent être titulaires d'une habilitation.

### *1.1.1.6 Heliports and helipads*

*Helicopters may land on or take-off from :*

*- either aerodromes mainly intended for fixed wing aircraft, in case of need, at places specially reserved or designated for this purpose ;*

*- or aerodromes equipped to receive only helicopters, which are called heliports ;*

*- on an occasional basis : places located outside aerodromes which are called helipads.*

*Heliports and helipads can be located on land or at sea.*

*The conditions for the use of heliports and helipads are set out as follows :*

#### *a) Heliports*

*Heliports are aerodromes equipped to receive helicopters exclusively and, subject to authorization from the Minister for Civil Aviation, certain VTOL (vertical take-off and landing aircraft).*

*Depending on their aeronautical use, ministerial heliports are classified as follows :*

*a) heliports open to public air traffic ;*

*b) heliports for the exclusive use of government administrations ;*

*c) heliports approved for restricted use ;*

*Heliports intended for private use as well as heliports specifically intended for on-demand public transport are created by prefectoral decree.*

With the exception of heliports for private use :

*The sub-section AD 1.3-2 directory gives the characteristics of heliports.*

*Heliports charts are included in a specific VAC atlas available on the SIA website (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr).*

#### *b) Helipads*

*Helipads are not necessarily arranged areas which may be used on an occasionnal basis only (less than 200 movements per year and 20 movements per day).*

*Helipads are not regarded as aerodromes and their use is subject to the requirements defined by the decree of May 06th, 1995 relating to aerodromes and other sites used by helicopters.*

*Helicopter pilots using helipads must hold an authorization.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.1.1.7 Altiports**

Les altiports sont des aérodromes à caractéristiques spéciales aménagés en montagne pour les besoins des transports aériens. Ils sont agréés à usage restreint et leurs conditions d'utilisation sont fixées par leur arrêté d'agrément.

L'accès aux altiports par les pilotes est soumis aux conditions fixées par arrêté du ministre en charge de l'aviation civile (Arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux altiports).

Le répertoire en sous-section AD 1.3-3 donne les caractéristiques des altiports.

Les conditions d'utilisation des altiports sont précisées dans les cartes VAC associées disponibles sur le site du SIA (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr).

**1.1.1.8 Altisurfaces**

Les altisurfaces sont des emplacements situés en montagne et pouvant être utilisés par certains avions effectuant du travail aérien, ou des opérations aériennes non commerciales sans embarquement, ni débarquement de passagers. Elles sont agréées par arrêtés préfectoraux. Pour plus d'information, le cadre réglementaire applicable dans les zones de montagne est décrit dans le code de l'Environnement disponible à l'adresse suivante : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045211089

Ces altisurfaces n'étant pas des aérodromes, elles ne font pas l'objet d'une publication d'information aéronautique par la DGAC et sont réservées aux pilotes et avions satisfaisant aux obligations de l'arrêté du 12 juillet 1963 relatif aux conditions dans lesquelles les avions peuvent atterrir ou décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome. En particulier, les avions doivent être autorisés par la DSAC.

Les pilotes d'avion ou de motoplaneur (TMG) (hors ULM) qui souhaitent effectuer des atterrissages et décollages sur des altisurfaces doivent satisfaire aux exigences de l'arrêté du 21 juin 2019 fixant les surfaces pour lesquelles une qualification de vol en montagne est requise en application du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

Les sites de la FFPLUM et de l'AFPM présentent des informations élaborées par leurs soins concernant les altisurfaces.

← Une liste des altisurfaces est disponible via le lien suivant : https://www.afpm.fr

Les sites de la FFPLUM et AFPM ne font pas partie du site https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/ et n'engagent pas la responsabilité de la DGAC qui ne peut être tenue pour responsable des contenus vers lesquels ces liens pointent. Ils ne visent qu'à permettre aux usagers aéronautiques d'accéder plus facilement à d'autres ressources documentaires.

**1.1.2 Utilisation de bases aériennes militaires**

NIL

**1.1.3 Procédures par faible visibilité**

**1.1.3.1 Mise en vigueur des LVP sur les aérodromes français**

**a) Généralités**

Les principes de base relatifs à la mise en œuvre des LVP qui leur sont applicables sont définis dans le règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du conseil.

Les autres aérodromes relèvent de la réglementation nationale. Les principes de base relatifs à la mise en œuvre des LVP qui leur sont applicables sont définis dans l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (arrêté CHEA).

**b) Principes de base**

Afin d'assurer la sécurité des opérations aériennes, les LVP devront avoir été mises en oeuvre dès que la RVR (ou à défaut la VIS) et le plafond, s'il est disponible, descendent en-dessous de valeurs seuils fixées pour chaque aérodrome.

Les procédures appropriées d'exploitation par faible visibilité sont mises en œuvre lorsque l'aérodrome est destiné à être utilisé pour l'une des opérations suivantes :

a) les décollages par faible visibilité (sous 550 m de RVR) ;

b) les opérations d'approche et d'atterrissage avec une RVR inférieure à 550 m ou une DH inférieure à 200 pieds (60 m) ;

***1.1.1.7 Altiports***

*Altiports are aerodromes with special characteristics, provided in mountains for the needs of air transport operations. Altiports are approved for restricted use and their conditions of use are set by their approval order.*

*Access to altiports by pilots is subject to the conditions laid down by the Minister for civil aviation (in the order of June 21th 2019 setting the conditions related to altiports access authorizations).*

*Altiports characteristics are published in a directory in AIP AD 1.3-3 sub section.*

*The conditions of use of altiports are specified in the associated VAC maps available on the SIA website (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr).*

***1.1.1.8 Mountain airfields***

*Mountain airfields are places located in mountains which can be used by some aircraft performing air work, or noncommercial air operations without passenger embarkation or disembarkation.. They are approved by prefectoral decree. For more information, the regulatory framework applicable in mountain areas is described in the French Environment Code, available at the following address : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045211089*

*As these mountain airfields sites are not aerodromes, they are not published as aeronautical information by the DGAC and are reserved for pilots and airplanes meeting the requirements of the decree of 12 July 1963 relating to the conditions under which airplane may land or take off in mountainous areas other than aerodromes. In particular, airplanes must be authorized by the DSAC.*

*Pilots of airplanes or motorgliders (TMG) (excluding ULMs) who wish to carry out landings and take-offs on mountain airfields must meet the requirements of the Order of 21 June 2019 fixing the surfaces for which a mountain flying qualification is required in application of Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011.*

*The FFPLUM and AFPM websites contain information they have themselves established concerning mountain airfields.*

*A list of mountain airfields is available via the following link : https://www.afpm.fr*

*The FFPLUM and AFPM websites are not part of the https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/ website and do not engage the responsibility of the DGAC, which cannot be held responsible for their contents. They are only intended to provide airspace users with easier access to other documentary resources.*

***1.1.2 Use of military air bases***

*NIL*

***1.1.3 Low visibility procedures (LVP)***

***1.1.3.1 LVP enforcement on French aerodromes***

***a) General***

*The basic principles relating to the implementation of aerodrome LVP applicable to those aerodromes are defined in amended Commission regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 (IR-ADR) laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and the Council.*

*Other aerodromes fall under national regulations. The basic principles relating to the implementation of aerodrome LVP applicable to those aerodromes are defined in the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes.*

***b) Basics***

*In order to ensure safe air operations, LVP should be implemented as soon as the RVR (or the VIS) and the ceiling (if available) fall below threshold values defined for each aerodrome.*

*The appropriate low-visibility procedures are implemented when the aerodrome is intended to be used for any of the following operations:*

*a) low-visibility take-offs (with visibility conditions less than 550 m RVR) ;*

*b) approach and landing operations with visibility conditions less than 550m RVR or DH less than 200 ft (60 m);*


© Service de l'Information Aéronautique, France

c) l'exploitation avec crédits opérationnels, lorsque la RVR réelle est inférieure à 550 m.

*c) operations with operational credits, when the actual RVR is less than 550 m.*

**1.1.3.2 Précautions à prendre pour effectuer des approches de précision de catégorie III ou des atterrissages automatiques en dehors du cadre de protection des LVP**

Des approches de précision de catégories II et III ne peuvent être conduites que si les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont déclarées mises en œuvre sur la piste concernée. Toutefois, lorsque les conditions météorologiques le permettent, des entraînements aux approches de précision de cat III ou des atterrissages automatiques peuvent être effectués soit sur des pistes certifiées ou homologuées pour des approches de précision de catégorie III en dehors des périodes de mise en œuvre des LVP, soit sur certaines pistes certifiées ou homologuées pour des approches de précision de catégorie I ou II.

Il est alors nécessaire de prendre certaines précautions rappelées ou précisées ci-après, afin de prévenir les incidents susceptibles de se produire dans ces circonstances. Le pilote doit impérativement respecter les consignes et les créneaux horaires éventuellement fixés pour l'aérodrome et publiés à l'AIP. Il doit signaler, dès le premier contact avec l'organisme du contrôle, son intention d'effectuer un entraînement à l'approche de précision de catégorie III ou un atterrissage automatique. En effet, ceci conditionne l'application de séparations spécifiques entre avions, destinées à assurer la protection du signal ILS. Si celles-ci ne peuvent être appliquées ou si certaines circonstances particulières l'exigent, l'autorisation sera refusée ou la procédure pourra être interrompue sur l'instruction de l'ATC.

Des perturbations du signal ILS pouvant conduire à une reprise en pilotage manuel ne sont cependant pas à exclure. Le pilote devra donc vérifier que les conditions météorologiques lui permettent une reprise en pilotage manuel de l'avion à tout moment. En outre, pour les pistes homologuées CAT I ou II, il revient à l'exploitant de s'assurer au préalable que la piste et l'équipement ILS présentent des caractéristiques qui permettent d'y effectuer des atterrissages automatiques avec l'aéronef concerné :

- le 2ème digit de la classification de l'ILS doit être D ou E (voir AIP Partie AD 2.19) ;
- la structure d'axe de l'alignement de descente doit répondre aux exigences de la catégorie III ;
- le calage de l'alignement de descente de l'ILS ne doit pas être supérieur à 3° ;
- le système d'atterrissage automatique doit être compatible avec le terrain précédant le seuil de piste et avec le profil de la piste.

***1.1.3.2 Precautions to be taken when executing category III precision approaches for training or automatic landings when LVP protection procedures are not in force***

*Category II and III precision approaches should only be performed when low visibility procedures are implemented on the considered runway. However, whenever meteorological conditions are suitable, cat III precision approaches for training or automatic landings can be performed either on certified or approved runways for cat III precision approaches when LVP procedures are not implemented, or on some certified or approved category I or II precision approach runways.*

*The following necessary precautions should therefore be taken, in order to avoid incidents likely to occur under these circumstances. Pilots must strictly follow the instructions and any possible time schedules decided upon by the aerodrome concerned and published in AIP. They must point out, when first contact is made with the air traffic control organism, that they intend to make a category III precision approach for training or an automatic landing. This indeed affects the implementation of specific separation distances between aircraft, whose purpose is to guarantee the proper functioning of the ILS signal. If those distances cannot be implemented or if certain circumstances make it necessary, clearance will not be given or the procedure could be interrupted by air traffic control services.*

*Interferences to the ILS signal could mean going back to manual control. Pilots must then check that meteorological conditions are suitable to return to manual control at any time. In addition, on cat I or II approved runways, aircraft operators are responsible for previously having checked that the runway and the ILS equipment are suitable for their aircraft to perform automatic landings:*

*- the 2nd digit of the ILS classification must be D or E (see AIP Part AD 2.19) ;*
*- the glide path structure must be compliant with the category III requirements;*
*- the setting of the ILS glide path must not be more than 3° ;*
*- the automatic landing system must be compatible with the field preceding the runway threshold and the runway profile.*

**1.1.4 Minimums opérationnels d'aérodrome**

**1.1.4.1 Minimums pour les approches aux instruments**

En application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments (disponible sur https://www.legifrance.gouv.fr), la France établit et publie des minimums opérationnels d'aérodrome, sous la forme de MDH/DH et de RVR/Visi, pour les procédures suivantes :

- les approches de précision de catégorie I avec DH supérieure ou égale à 200 ft ;
- les approches avec guidage vertical (APV) ;
- les approches classiques ; et
- les manœuvres à vue

Ces minimums sont publiés à l'AIP sur les cartes d'approche aux instruments. Ils constituent les minimums opérationnels les plus bas pouvant être utilisés sans autorisation opérationnelle de l'autorité de tutelle de l'exploitant d'aéronef. Par ailleurs, les exploitants d'aéronefs peuvent être amenés à majorer ou à réduire les minimums publiés en application de la règlementation opérationnelle.

Les règles de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome sont fixées dans la partie VII du « Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés » : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-aux-instruments

Ces règles sont établies sur la base des textes règlementaires suivants :

- le règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;
- l'arrêté du 28 juin 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna, en particulier la sous-partie E « opérations tous temps ». Cet arrêté est disponible sur le site https://www.legifrance.gouv.fr

L'autorité de l'aviation civile territorialement compétente peut majorer les valeurs des minimums déterminées en application des règles mentionnées ci-dessus dans les cas prévus par :

***1.1.4 Aerodrome operating minima***

***1.1.4.1 Operating minima for instrument approach procedures***

*Pursuant to 24th of January 2022 order relating to the design and establishment of instrument flight procedures (available at https://www.legifrance.gouv.fr), France determines and publishes aerodrome operating minima as MDH/DH and RVR/Visi for the following procedures :*

*- Category I precision approaches with DH greater than or equal to 200 ft ;*
*- approaches with vertical guidance (APV) ;*
*- non precision approaches ; and*
*- visual manoeuvres.*

*These minima are published on instrument approach charts. They constitute the lowest operating minima that can be used without an operational approval by the aircraft operator's surveillance authority. In addition, aircraft operators may increase or reduce the published minima in application of operational regulations.*

*The rules for the determination of aerodrome operating minima are set out in part VII of the document entitled "Recueil des critères pour la conception des procédures de vol aux instruments et des règles de détermination des minimums opérationnels associés" (Criteria for the design of instrument procedures and rules for the determination of the associated operating minima) that can be found at : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/procedures-vol-aux-instruments*

*These rules are established on the basis of the following regulatory texts :*

*- Commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) N° 216/2008 of the European Parliament and of the Council ;*

*- decree of 28th of June 2011 relating to the technical conditions for the operation of aircraft by a public transport company in Saint-Pierre-et-Miquelon, French Polynesia, New-Caledonia and Wallis and Futuna islands, in particular subpart E "all weather operations". This order is available at https://www.legifrance.gouv.fr*

*The territorially competent civil aviation authority may increase the values of the minima that have been determined in application of the rules mentioned here above in application of :*

- l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes; Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr ; ou

- le règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil. Ce règlement est disponible sur le site : https://eur-lex.europa.eu.

*- the modified ministry order of August 28, 2003 relative to approval conditions and operating procedures for aerodromes; This order is available at : https://www.legifrance.gouv.fr ; or*

*- Commission Regulation (EU) NR 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and of the Council. This regulation is available at : https://eur-lex.europa.eu.*

**1.1.4.2 Minimums pour les départs aux instruments**

Des minimums opérationnels pour les départs aux instruments par RVR supérieure à 75 m sont publiés sur les cartes d'aérodrome sous forme de RVR/Visi. Il s'agit des minimums les plus bas utilisables.

De plus, pour effectuer des départs par RVR inférieure à 400 m, une autorisation opérationnelle « LVTO » (low visibility take-off – décollage par faible visibilité) peut être requise.

Les règles de détermination des minimums de décollage sont issues de la règlementation relative aux opérations aériennes (règlement (UE) N° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes et les moyens acceptables de conformités associés).

Les minimums de départ dépendent essentiellement du niveau des équipements de l'aérodrome pour la réalisation des mouvements au décollage et notamment les caractéristiques du balisage de la piste concernée et des voies d'accès associées.

***1.1.4.2 Operating minima for instrument departures***

*Operating minima are published on aerodrome charts in the form of RVR/Visi for instrument departures by RVR greater than 75 m. These are the lowest minima that can be used.*

*In addition, for departures by RVR less than 400 m, a low visibility take-off (LVTO) operational approval may be required.*

*The rules for the determination of take-off minima are derived from the air operations regulation (Commission regulation (EU) NR 965/2012 of 5th of October 2012 setting the technical requirements and administrative procedures applicable to air operations and the associated accepted means of compliance.*

*These minima mainly depend on the aerodrome level of equipment for take-off movements and in particular on the characteristics of the runway and taxiways marking and lighting.*

**1.1.5 Autres renseignements**

**1.1.5.1 Utilisation des aérodromes par les aéronefs**

***1.1.5 Other information***

***1.1.5.1 Use of aerodromes by aircraft***

**a) Procédures générales de circulation aérienne**

Les règles relatives à l'intégration et à l'évolution des aéronefs dans la circulation d'aérodrome sont fixées par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Elles s'appliquent aux aéronefs qui évoluent en circulation aérienne générale dans la circulation d'aérodrome à l'exception des aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr.

***a) General air traffic procedures***

*The rules for aircraft integration and evolution in aerodrome traffic are set out in the following French order: arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.*

*Those rules apply to aircraft operating as general air traffic in aerodrome traffic, except for unmanned aircraft.*

*This order is available at: https://www.legifrance.gouv.fr.*

**b) Radiocommunications**

Pour l'application du point 9 de la partie B de l'arrêté, en l'absence de canal assigné à un aérodrome dépourvu d'ATS, la fréquence commune d'auto-information 123.500 MHz est utilisée.

***b) Radiocommunications***

*For the application of point 9 of Part B of the order, in the absence of a channel assigned to an aerodrome without ATS, the common self-information frequency 123.500 MHz shall be used.*

**c) ATS hors HOR publiés**

En dehors des horaires programmés :

- Le service de contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).

- Une CTR est susceptible d'être maintenue sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des horaires programmés. L'activité réelle est connue sur la fréquence TWR (ainsi que via l'ATIS s'il existe).

- Le service AFIS peut êre rendu à tout moment sans préavis. La fourniture effective de ce service est connue sur la fréquence AFIS.

***c) ATS outside published HOR***

*Outside scheduled times:*

*- The control service may be provided at any time without prior notice in aerodrome traffic. The actual provision of this service is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).*

*- A CTR is likely to be maintained without a NOTAM within an hour after the end of the scheduled time. The actual activity is known on the TWR frequency (as well as via the ATIS if available).*

*- AFIS service may be provided at any time without notice. The actual provision of this service is known on the AFIS frequency*

**1.1.5.2 Télécommande radioélectrique de balisage (PCL)**

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de PCL sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr Des modalités spécifiques d'utilisation peuvent le cas échéant être définies dans la section AD 2 des aérodromes concernés.

***1.1.5.2 Lighting radioelectrical remote control (PCL)***

*The rules for using aerodromes equipped with PCL are set out in the French order: arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.*

*This order is available at: https://www.legifrance.gouv.fr Specific conditions of use may be defined in section AD 2 of the concerned aerodromes.*

**1.1.5.3 Système de transmission automatique de paramètres (STAP)**

Les règles d'utilisation des aérodromes dotés de STAP sont fixées par l'arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.

Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr

Des modalités spécifiques d'utilisation peuvent le cas échéant être définies dans la section AD 2 des aérodromes concernés.

***1.1.5.3 Parameters automatic transmission system (STAP)***

*The rules governing the use of aerodromes equipped with STAP are set out in the French order: arrêté du 30 juillet 2009 relatif à la mise en service et au suivi d'un système de transmission automatique de paramètres et d'un système de télécommande radioélectrique du balisage lumineux sur un aérodrome.*

*This order is available at https://www.legifrance.gouv.fr*

*Specific conditions of use may be defined in section AD 2 of the concerned aerodromes.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 1.1.5.4 Prévention du risque animalier

**a) Généralités**

Les règles de mise en œuvre de la prévention du risque animalier sur les aérodromes sont définies dans :

- les articles D. 6332-29 à D. 6332-46 du code des transports ;
- Arrêté du 13 juin 2024 relatif à la prévention du risque animalier sur les aérodromes.

Pour les aérodromes entrant dans le champ européen ces dispositions sont complétées par :

- L'annexe VII du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil

- Le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du conseil pour les aérodromes concernés par ce règlement.

**b) Informations à l'attention des pilotes**

Les équipages signalent à l'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome avec lequel ils sont en contact, les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs.

L'organisme rendant les services de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe les pilotes des aéronefs en approche, à l'atterrissage ou au décollage de l'activité animalière locale.

Ces informations actualisent ou complètent les informations permanentes ou temporaires. Elles sont diffusées soit par l'ATIS soit sur les fréquences de l'organisme de circulation aérienne (TWR-APP-AFIS).

L'indisponibilité des moyens nécessaires à la prévention du risque animalier est communiquée aux usagers par l'organisme de la circulation aérienne et le cas échéant par un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

Les modalités de notification des comptes-rendus de rencontre d'animaux sont décrites sur la page suivante : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (www.ecologie.gouv.fr)

### 1.1.5.5 Résistance des chaussées aéronautiques

Les principes de bases relatifs à résistance des chaussées sont spécifiés :

- Pour les aérodromes entrant dans le champ européen : dans le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12/02/2014 modifié (IR-ADR) établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes. Ce règlement est disponible sur le site : https://eur-lex.europa.eu

- Pour les aérodromes soumis à la réglementation nationale : dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe. Cet arrêté est disponible sur le site : https://www.legifrance.gouv.fr.

En cas de modalités particulières de publication de la résistance des chaussées, celles-ci sont publiées dans l'information aéronautique de chaque aérodrome et en particulier la partie AD 2 de l'AIP et l'atlas VAC.

### *1.1.5.4 Prevention of wildlife risk*

***a) General***

*The implementing rules of the prevention of wildlife risk on aerodromes are defined in :*

*- Article D. 6332-29 to D. 6332-46 of the code of transports,*
*- Order of June 13th, 2024 on the prevention of wildlife risk at aerodromes.*

*For the aerodromes entering the scope of the European regulations, these provisions are completed by :*

*- Annex VII of regulation (UE) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council*

*- Commission regulation (EU) N°139/2014 of 12 February 2014 amended laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N°2016/2008 of the European Parliament and of the Council,*

***b) Information interesting the pilots***

*Aircrews shall report to the air traffic services at the aerodrome with which they are in contact, animal concentrations, movements on aircraft to the air traffic organisations as well as animal strikes on their aircraft.*

*The air traffic services at the aerodrome inform pilots of aircraft in the approach, landing or take-off phase on local animal activity.*

*This information updates or complements the permanent or temporary information. It is broadcast either by ATIS or on the frequencies of the air traffic organisation (TWR-APP-AFIS).*

*The unavailibility of means necessary to wildlife risk prevention, is disseminated to the users by the air traffic service and if necessary, by NOTAM.*

*The notification conditions of wildlife strike report are depicted on the following website : Notifier un incident | Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (www.ecologie.gouv.fr)*

### *1.1.5.5 Runway bearing strength*

*The basic principles relating to runway bearing strength are defined:*

*- For the aerodromes entering the scope of the European regulations: in amended Commission regulation (EU) N°139/2014 of 12 February 2014 (IR-ADR) laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N°2016/2008 of the European Parliament and of the Council. This regulation is available at https://eur-lex.europa.eu*

*- For the aerodromes applying the national regulations : in Order of July 10 th, 2006 on the technical characteristics of aerodromes receiving airplanes. This order is available at https://www.legifrance.gouv.fr*

*In the event of special conditions for the publication of pavement resistance, these are published in the aeronautical information for each aerodrome and in particular in part AD 2 of the AIP and the VAC atlas.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1.2 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, ÉVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE

*RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES, RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN*

## 1.2.1 SERVICE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

### 1.2.1.1 Références réglementaires

Les aérodromes français relèvent soit de la réglementation européenne pour ceux disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, dont la liste figure dans la section AD 1.5 des AIP métropole, CAR-SAM-NAM et RUN, soit de la réglementation nationale.

#### 1.2.1.1.1 Référentiel européen

Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) N° 2111/2005, (CE) N° 1008/2008, (UE) N° 996/2010, (UE) N° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) N° 552/2004 et (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

- Règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

- Décision 2014/012/R modifiée par décision 2016/009/R : Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Regulation N°139/2014

#### 1.2.1.1.2 Référentiel national

- Code des transports (articles L.6321-4 ; L 6332-3)

- Code de l'aviation civile (articles R.213-1-4 D. 213-1 à D.213-1-13)

- Arrêté du 18 janvier 2007 modifié relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes

### 1.2.1.2 Détermination du niveau de protection SSLIA

La catégorie d'aérodrome est définie suivant les caractéristiques de l'avion (longueur hors-tout et largeur du fuselage) utilisant normalement l'aérodrome.

Le niveau de protection SSLIA des aérodromes est déterminé en fonction du nombre de mouvements des aéronefs les plus dimensionnants.

#### 1.2.1.2.1 Niveau de protection requis pour certaines opérations aériennes (sans transport de passagers)

La nature des opérations et la détermination du niveau de protection diffèrent selon le régime réglementaire applicable :

**Aérodromes certifiés européens** : les opérations concernées et les niveaux de protection associés sont décrits dans le règlement 139/2014 – AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) point (c)

## *1.2.1 AIRCRAFT RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES*

### *1.2.1.1 Regulatory references*

*French aerodromes are either subject to European regulation and in this case hold a European aerodrome safety certificate (a list is given in section AD 1.5 of the AIP metropolitan France, CAR-SAM-NAM and RUN), or to national regulation.*

#### *1.2.1.1.1 European Regulation references*

*- Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 july 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) N° 2111/2005, (EC) N° 1008/2008, (EU) N° 996/2010, (EU) N° 376/2014 and Directives 2014/30/UE and 2014/53/EU of the European Parliament and of the council, and repealing Regulations (EC) N° 552/2004 et (EC) N° 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) N° 3922/91*

*- Commission Regulation (EU) 139/2014 of the 12 february 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) N° 216/2008 of the European Parliament and of the Council*

*- Executive Director Decision 2014/012/R amended by Executive Director Decision 2016/009/R adopting Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Regulation N°139/2014*

#### *1.2.1.1.2 National Regulation references*

*- Code des transports (articles L.6321-4 ; L 6332-3)*

*- Code de l'aviation civile (articles R.213-1-4 D. 213-1 à D.213-1-13)*

*- Arrêté du 18 janvier 2007 modifié relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes*

### *1.2.1.2 Determination of the RFFS level of protection*

*The aerodrome category is defined depending on the characteristics of the aeroplane (aeroplane overall length and maximum fuselage width) normally using the aerodrome.*

*The RFFS level of protection at aerodromes is determined by the number of movements of the largest aircrafts.*

#### *1.2.1.2.1 RFFS level of protection required for certain type of operations (out of passenger transportation)*

*The type of operations and the determination of the RFFS level of protection differ depending on the applicable regulatory system.*

***Aerodromes certified under european regulation** : The type of operations and associated determination of the RFFS level of protection are described in Regulation 139/2014 – AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) point (c)*

| **Niveau de protection de l'aérodrome** / Aerodrome category | **Niveau de protection SSLIA requis** / RFF level of protection required |
|---|---|
| 1 | 1 |
| 2 | 2 |
| 3 | 3 |
| 4 | 4 |
| 5 | 5 |
| 6 | 5 |
| 7 | 6 |
| 8 | 6 |
| 9 | 7 |
| 10 | 7 |

**Aérodrome non certifiés européens** : les opérations concernées et les niveaux de protection associés sont décrits dans l'article D.213-2 du code de l'aviation civile et dans l'article 2 de l'arrêté du 18 janvier 2007 modifié. Pour ces mouvements, la longueur hors-tout de l'avion prise en compte est divisée par trois lors du calcul du niveau de protection.

***Aerodromes under national regulation** : The type of operations and associated determination of the RFFS level of protection are described in « article D.213-2 of code de l'aviation civile » and in « article 2 de l'arrêté du 18 janvier 2007 modifié ». For these movements, the aeroplane overall length taken into account is divided by 3 for the calculation of the level of protection.*

**1.2.1.3 Moyens disponibles du SSLIA**

***1.2.1.3 RFFS available means***

**1.2.1.3.1 Sur les aérodromes certifiés européens** : les moyens sont définis dans le règlement (UE) 139/2014 : AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2).

L'exploitant d'aérodrome doit disposer d'un agent extincteur principal (de niveau A, B ou C), et d'un agent complémentaire. Ces exigences sont décrites dans les tableaux suivants :

***1.2.1.3.1 Aerodromes certified under european regulation** :*
*the required RFFS means are defined in Regulation (EU) 139/2014 : AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2), AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2).*

*The aerodrome operator should ensure that both principal (meeting performance A, B or C) and complementary extinguishing agents are provided at the aerodrome. These requirements are described in the following tables :*

**Quantité minimale d'agents extincteurs /**
Minimum usable amounts of extinguishing agents

| | **Mousse satisfaisant au niveau A de performance /** Foam meeting performance level A | | **Mousse satisfaisant au niveau B de performance /** Foam meeting performance level B | | **Mousse satisfaisant au niveau C de performance /** Foam meeting performance level C | | **Agents complémentaires /** Complementary agents | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Niveaux de protection de l'aérodrome** /Aerodrome category **(1)** | **Eau (L)** /Water (L) **(2)** | **Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(3)** | **Eau (L)** /Water (L) **(4)** | **Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(5)** | **Eau (L)** /Water (L) **(6)** | **Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(7)** | **Poudres chimiques (kg) /** Dry chemical powders (kg) **(8)** | **Débit (kg/sec)** Discharge rate (kg/sec) **(9)** |
| 1 | 350 | 350 | 230 | 230 | 160 | 160 | 45 | 2.25 |
| 2 | 1 000 | 800 | 670 | 550 | 460 | 360 | 90 | 2.25 |
| 3 | 1 800 | 1 300 | 1 200 | 900 | 820 | 630 | 135 | 2.25 |
| 4 | 3 600 | 2 600 | 2 400 | 1800 | 1 700 | 1 100 | 135 | 2.25 |
| 5 | 8 100 | 4 500 | 5 400 | 3 000 | 3 900 | 2 200 | 180 | 2.25 |
| 6 | 11 800 | 6 000 | 7 900 | 4 000 | 5 800 | 2 900 | 225 | 2.25 |
| 7 | 18 200 | 7 900 | 12 100 | 5 300 | 8 800 | 3 800 | 225 | 2.25 |
| 8 | 27 300 | 10 800 | 18 200 | 7 200 | 12 800 | 5 100 | 450 | 4.5 |
| 9 | 36 400 | 13 500 | 24 300 | 9 000 | 17 100 | 6 300 | 450 | 4.5 |
| 10 | 48 200 | 16 600 | 32 300 | 11 200 | 22 800 | 7 900 | 450 | 4.5 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **Niveau de protection de l'aérodrome** / Aerodrome category | **Véhicules SSLIA /** Rescue and firefighting vehicles |
|---|---|
| 1 | 1 |
| 2 | 1 |
| 3 | 1 |
| 4 | 1 |
| 5 | 1 |
| 6 | 2 |
| 7 | 2 |
| 8 | 3 |
| 9 | 3 |
| 10 | 3 |

Les moyens humains sont déterminés par l'exploitant d'aérodrome.

*The number of personnel is determined by the aerodrome operator.*

1.21.3.2 **Aérodrome non certifiés européens** : les moyens sont décrits dans l'annexe I de l'arrêté du 18 janvier 2007.

Les quantités minimales d'agents extincteurs et le nombre de véhicules sont identiques à celles exigées dans la réglementation européenne et dans l'annexe 14 de l'OACI à l'exception des niveaux de protection 1 et 2, pour lesquels les moyens sont définis comme suit :

*1.21.3.2 **Aerodromes under national regulation** : the required RFFS means are defined in Annex I of « arrêté du 18 janvier 2007 ».*

*The minimum usable amounts of extinguishing agents and the number of vehicles is similar to those required in European regulation n°139/2014 and in ICAO Annex 14 except for RFFS level protection 1 and 2 for which associated means are defined as follows :*

| **Quantité minimale d'agents extincteurs /** Minimum usable amounts of extinguishing agents | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Mousse satisfaisant au niveau A de performance /** Foam meeting performance level A | | **Mousse satisfaisant au niveau B de performance /** Foam meeting performance level B | | **Mousse satisfaisant au niveau C de performance /** Foam meeting performance level C | | **Agents complémentaires /** Complementary agents | |
| **Niveaux de protection de l'aérodrome** /Aerodrome category **(1)** | **Eau (L)** /Water (L) **(2)** | **Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(3)** | **Eau (L)** /Water (L) **(4)** | **Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(5)** | **Eau (L)** /Water (L) **(6)** | **Débit solution de mousse L/minute** Discharge rate foam solution/ minute (L) **(7)** | **Poudres chimiques (kg) /** Dry chemical powders (kg) **(8)** | **Débit (kg/sec)** Discharge rate (kg/sec) **(9)** |
| 1 | - | - | - | - | - | - | 50 | - |
| 2 | - | - | - | - | - | - | 250 | - |

| **Niveau de protection de l'aérodrome** / Aerodrome category | **Véhicules SSLIA /** Rescue and firefighting vehicles |
|---|---|
| 1 | - |
| 2 | 1 véhicule léger /1 light duty vehicle |

Les moyens en personnel sont conformes à la table suivante :

*The personnel resources are in accordance with the following table :*

| **Niveau de protection de l'aérodrome** / Aerodrome category | **Personnels /** Personnels |
|---|---|
| 10 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 6 Firefighters + 1 Crew commander |
| 9 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 6 Firefighters + 1 Crew commander |
| 8 | 6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 6 Firefighters + 1 Crew commander |
| 7 | 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 4 Firefighters + 1 Crew commander |
| 6 | 4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre / 4 Firefighters + 1 Crew commander |
| 5 | 2 pompiers d'aérodrome/2 Firefighters |
| 4 | 2 pompiers d'aérodrome/2 Firefighters |
| 3 | 2 pompiers d'aérodrome/2 Firefighters |
| 2 | 1 pompiers d'aérodrome/1 Firefighters |
| 1 | - |

**1.2.2 EVALUATION ET REPORT DE L'ETAT DE LA SURFACE DES PISTES ET PLAN NEIGE**

**1.2.2.1 Organisation du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal**

L'exploitant d'aérodrome est en charge du report de l'état de surface des pistes et du service hivernal en coordination avec les organismes des services de la circulation aérienne lorsqu'ils sont présents sur l'aérodrome ainsi que les services de l'information aéronautique.

Pour les aérodromes disposant d'un certificat européen, les règles applicables aux exploitants d'aérodrome sont contenues dans le Règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) N° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil Texte.

Pour les aérodromes ne disposant pas de certificat européen et répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

- Recevant du trafic de transport aérien commercial ;
- Disposant d'au moins une piste revêtue ;
- Desservis par au moins une procédure d'approche aux instruments ;
- Sur lesquels sont fournis des services de circulation aérienne (ATS), les règles relatives au report de l'état de surface des pistes seront contenues dans l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes.

Les autres aérodromes ne sont pas soumis aux exigences d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes au format harmonisé telles que décrites dans les sections 3) et 5). Toutefois, le cadre général en ce qui concerne la communication des renseignements sur l'état de l'aire de mouvement est défini par l'arrêté du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

**1.2.2.2 Surveillance des aires de mouvements**

L'exploitant d'aérodrome est en charge de la surveillance de l'aire de mouvement.

Ses services sont organisés pour inspecter et communiquer les renseignements importants du point de vue opérationnel.

Les services de l'exploitant sont susceptibles de se rendre sur les pistes lors des inspections quotidiennes, et en complément dès qu'un changement significatif de l'état de surface de piste survient ou à la demande des organismes des services de la circulation aérienne.

**1.2.2.3 Méthodes d'évaluation de l'état de surface ; Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales**

**1223.1 Méthodes d'évaluation de l'état de surface**

***1.2.2 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN***

***1.2.2.1 Organization of the runway surface condition reporting and winter service***

*The aerodrome operator is responsible for reporting runway surface conditions and winter service in coordination with the air traffic services organisations when they are present at the aerodrome and with the aeronautical information services.*

*For aerodromes with a European certificate, the rules applicable to aerodrome operators are contained in Commission Regulation (EU) N° 139/2014 of 12 February 2014, as amended, laying down requirements and administrative procedures for aerodromes in accordance with Regulation (EC) NR 216/2008 of the European Parliament and the Council Text.*

*For aerodromes without a European certificate that meet all of the following conditions :*

*- Receiving commercial air transport traffic ;*

*- Equipped at least with one paved runway ;*

*- Served by at least one instrument approach procedure ;*

*- On which air traffic services (ATS) are provided, the rules for reporting runway surface conditions are contained in the Order of the 9th of June 2021 on movement area inspections of an aerodrome, evaluation and reporting of runway surface conditions.*

*Other aerodromes are not subject to assessment and reporting runway surface condition requirements in the global reporting format as described in sections 3) and 5). However, the general framework for reporting on the movement area conditions is defined in the amended Order of 28 August 2003 on the conditions of approval and operating procedures for aerodromes.*

***1.2.2.2 Surveillance of movement areas***

*The aerodrome operator is responsible for movement area surveillance.*

*Its services are organised to inspect and communicate operationally important information.*

*The operator's services are likely to visit the runways during daily inspections, and additionally as soon as a significant change in runway surface condition occurs or at the request of air traffic services organisations.*

***1.2.2.3 Surface condition assessment methods used ; Operations on specially prepared winter runways***

***1223.1 Surface condition assessment methods***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour les aérodromes disposant d'un certificat européen ou ceux entrant dans le champ des exigences de l'arrêté du 9 juin 2021 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome, à l'évaluation et à la communication de l'état de surface des pistes (tel que mentionné à la section 1), la caractérisation de l'état de la surface d'une piste est établie en prenant en compte la nature, la couverture et l'épaisseur des contaminants observés sur la piste, ainsi que les rapports des pilotes sur l'efficacité du freinage.

Ces éléments font l'objet d'une communication dans un format harmonisé au niveau mondial et sont plus communément appelé « Global Reporting Format » (GRF).

Le fonctionnement du GRF est le suivant :

• A chaque changement significatif de l'état de surface de la piste, l'exploitant d'aérodrome évalue l'état de surface par tiers de piste et établit un rapport sur l'état de la piste RCR (Runway condition report), contenant un code d'état de piste RWYCC (Runway condition code) et un ensemble d'informations décrivant l'état de surface des pistes, dont le type de contamination, l'épaisseur, la couverture pour chaque tiers de piste ;

• La détermination du code d'état de piste s'appuie sur la matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM - Runway Condition Assessment) qui établit une correspondance entre la description de l'état de surface de piste et les performances de freinage des aéronefs.

Une matrice simplifiée pour les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales est également proposée (voir tables 1 et 2 ci-après) ;

• La longueur de piste prise en compte pour l'évaluation et la communication de l'état de surface de la piste est la longueur physique de la piste à l'exclusion des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et des prolongements d'arrêt et dégagés ;

• Le pilote utilise les informations diffusées conjointement avec les données de performances fournies par les constructeurs d'aéronefs pour déterminer si les opérations d'atterrissage ou de décollage peuvent être effectuées en toute sécurité. Lorsque les performances de freinage constatées par le pilote sont moins bonnes que celles qui ont été communiquées, les pilotes produisent un rapport sur l'efficacité de freinage (AIREP) que l'ATS transmet à l'exploitant d'aérodrome en vue d'une éventuelle nouvelle évaluation de l'état de surface des pistes. Cet AIREP sera transmis par l'équipage dès que possible après l'atterrissage, si possible avant de quitter la fréquence de contrôle, notamment pour pouvoir être pris en compte par les équipages suiveurs. La transmission de l'AIREP utilise les expressions convenues dans la matrice RCAM.

Conformément à la réglementation en vigueur :

• Les mesures de frottement opérationnelles (μ) ne sont plus communiquées aux usagers ;

• Le descripteur HUMIDE est supprimé. Une piste est considérée comme MOUILLEE lorsqu'elle est recouverte de toute trace visible d'humidité ou d'une épaisseur d'eau inférieure ou égale à 3mm ;

• Les informations sur l'état de piste ne sont plus diffusées au moyen du METAR.

La mise en œuvre à l'échelle européenne du GRF est fixée au 12 août 2021.

La mise en œuvre à l'échelle mondiale est prévue le 4 novembre 2021.

*For aerodromes with a European certificate or those falling within the scope of the requirements of the Order of the 9th of June 2021 on movement area inspections of an aerodrome, evaluation and reporting of runway surface condition (as mentioned in section 1), the characterization of runway surface condition is established taking into account the nature, coverage and depth of the contaminants observed on the runway, as well as the pilots' reports on braking efficiency.*

*These elements are reported in a globally harmonised format and are more commonly known as the Global Reporting Format (GRF).*

*The GRF works as follows :*

*• Each time there is a significant change in runway surface condition, the aerodrome operator assesses the surface condition for each third of the runway and produces a Runway condition report (RCR), containing a runway condition code (RWYCC) and a set of information describing the runway surface condition, including type of contamination, depth, coverage for each third of runway ;*

*• The determination of the runway condition code is based on the Runway Condition Assessment (RCAM) which matches the runway surface condition description to aircraft braking performance.*

*A simplified RCAM applicable for regions without winter weather conditions is also proposed (see tables 1 and 2 hereunder) ;*

*• The runway length taken into account for the assessment and reporting of the runway surface condition is the physical length of the runway excluding runway end safety areas (RESAs), stopways and clearways ;*

*• The pilot uses the information disseminated in conjunction with performance data provided by the aircraft manufacturers to determine whether landing or take-off operations can be conducted safely. When the braking performances observed by the pilot do not correspond to that communicated, the pilots produce a braking action report (AIREP) which ATS communicates to the aerodrome operator with a view to a possible new assessment of the runway surface condition. This AIREP will be transmitted by the crew as soon as possible after landing, if possible before leaving the control frequency, in particular to be taken into account by the following crews. The transmission of the AIREP uses the conventional expressions agreed in the RCAM matrix.*

*In accordance with the regulations in force :*

*• Operational friction measurements (μ) are no longer communicated to users ;*

*• The DAMP descriptor is removed. A runway is considered WET when it is covered with any visible trace of moisture or a thickness of water less than or equal to 3 mm ;*

*• Runway surface condition information are no longer disseminated via METAR.*

*The European implementation of the GRF is scheduled for August, the 12th 2021.*

*Global implementation is scheduled world wide for November, the 4th 2021.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Table 1 - Matrice RCAM applicable sur les aérodromes français**

| Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) | | | |
|---|---|---|---|
| **Critères d'évaluation** | | **Critères d'évaluation pour déclassement** | |
| **Code d'état des pistes (RWYCC)** | **Description de la surface des pistes** | **Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction** | **Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage** |
| 6 | • SÈCHE | --- | --- |
| 5 | • GELÉE<br>• MOUILLÉE (la surface de piste est couverte de toute humidité visible ou d'eau d'une épaisseur inférieure à 3 mm)<br>***Épaisseur inférieure ou égale à 3 mm***<br>• NEIGE FONDANTE<br>• NEIGE SÈCHE<br>• NEIGE MOUILLÉE | La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale. | BON |
| 4 | ***Température extérieure de -15°C et moins :***<br>• NEIGE COMPACTÉE<br>• | La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne. | BON A MOYEN |
| 3 | • MOUILLEE GLISSANTE<br>• NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE (toute épaisseur) SUR NEIGE COMPACTÉE<br>***Épaisseur supérieure à 3 mm :***<br>• NEIGE SÈCHE<br>• NEIGE MOUILLÉE<br>***Température de l'air supérieure à -15°C :***<br>• NEIGE COMPACTÉE | La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est sensiblement réduite. | MOYEN |
| 2 | ***Épaisseur de l'eau ou de la neige fondante supérieure à 3 mm :***<br>• EAU STAGNANTE<br>• NEIGE FONDANTE | La décélération au freinage OU la maîtrise en direction se situe entre moyenne et médiocre. | MOYEN A FAIBLE |
| 1 | • GLACE | La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite. | FAIBLE |
| 0 | • GLACE MOUILLÉE<br>• EAU SUR NEIGE COMPACTÉE<br>• NEIGE SÈCHE ou NEIGE MOUILLÉE SUR GLACE | La décélération au freinage est minime à inexistante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine. | INFERIEUR A FAIBLE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

*Table 1 - RCAM applicable at French aerodromes*

| Runway condition assessment matrix (RCAM) | | | |
|---|---|---|---|
| **Assessment criteria** | | **Downgrade assessment criteria** | |
| **Runway condition code (RWYCC)** | **Runway surface description** | **Aeroplane decelaration or directional control observation** | **Pilot report of runway braking action** |
| 6 | • DRY | --- | --- |
| 5 | • FROST<br>• WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth)<br>***Up to and including 3 mm depth :***<br>• SLUSH<br>• DRY SNOW<br>• WET SNOW | Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal. | GOOD |
| 4 | ***−15°C and Lower outside air temperature :***<br>• COMPACTED SNOW | Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium. | GOOD TO MEDIUM |
| 3 | • SLIPPERY WET<br>• DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW<br>***More than 3 mm depth :***<br>• DRY SNOW<br>• WET SNOW<br>***Higher than −15°C outside air temperature[1]:***<br>• COMPACTED SNOW | Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced. | MEDIUM |
| 2 | ***More than 3 mm depth of water or slush:***<br>• STANDING WATER<br>• SLUSH | Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor. | MEDIUM TO POOR |
| 1 | • ICE | Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced. | POOR |
| 0 | • WET ICE<br>• WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW<br>• DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE | Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain. | LESS THAN POOR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Table 2- Matrice simplifiée utilisée dans les régions ne rencontrant pas de conditions météorologiques hivernales**

| Matrice d'évaluation de l'état des pistes (RCAM) | | | |
|---|---|---|---|
| **Critères d'évaluation** | | **Critères d'évaluation pour déclassement** | |
| **Code d'état des pistes (RWYCC)** | **Description de la surface des pistes** | **Observation sur la décélération de l'avion ou sur la maîtrise en direction** | **Rapport consultatif du pilote sur l'efficacité du freinage** |
| **6** | • SÈCHE | --- | --- |
| **5** | • MOUILLÉE (La surface de la piste est couverte de toute humidité visible ou de toute eau d'une épaisseur inférieure ou égale à 3 mm) | La décélération au freinage est normale compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues ET la maîtrise en direction est normale | BON |
| **4** | | La décélération au freinage OU maîtrise en direction se situe entre bonne et moyenne | BON À MOYEN |
| **3** | • MOUILLÉE GLISSANTE | La décélération au freinage est sensiblement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise de la direction est sensiblement réduite | MOYEN |
| **2** | **Epaisseur d'eau supérieure à 3 mm :**<br>• EAU STAGNANTE | La décélération au freinage OU la maîtrise de la direction se situe entre moyenne et faible | MOYEN À FAIBLE |
| **1** | | La décélération au freinage est nettement réduite compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est nettement réduite | FAIBLE |
| **0** | | La décélération au freinage est minime à inexistante compte-tenu de l'effort de freinage exercé sur les roues OU la maîtrise en direction est incertaine | INFÉRIEUR À FAIBLE |


© Service de l'Information Aéronautique, France

***Table 2- Simplified Matrix used in regions encountering no winter conditions***

| **Runway condition assessment matrix (RCAM)** | | | |
|---|---|---|---|
| **Assessment criteria** | | **Downgrade assessment criteria** | |
| **Runway condition code (RWYCC)** | **Runway surface description** | **Aeroplane decelaration or directional control observation** | **Pilot report of runway braking action** |
| 6 | • DRY | --- | --- |
| 5 | • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) | Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal. | GOOD |
| 4 | | Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium. | GOOD TO MEDIUM |
| 3 | • SLIPPERY WET | Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced. | MEDIUM |
| 2 | ***More than 3 mm depth of water :***<br>• STANDING WATER | Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor. | MEDIUM TO POOR |
| 1 | | Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced. | POOR |
| 0 | | Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain. | LESS THAN POOR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**1.2.3.2 Exploitation sur des pistes spécialement traitées en conditions hivernales**

L'exploitation des pistes spécialement traitées en conditions hivernales consiste à apporter un traitement adapté à la piste pour permettre l'exploitation de celle-ci lorsqu'elle est contaminée par de la neige compactée ou de la glace.

Cette technique propre aux États du Nord de l'Europe est documentée dans le Règlement (UE) N° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 modifié.

Elle n'est pas pratiquée sur le territoire français.

***1.2.3.2 Operation on specially treated runways in winter conditions***

*The operations at specially prepared winter runway consist in providing an adapted treatment to the runway to allow its operations when it is contaminated by compacted snow or ice.*

*This technique, which is specific to the Northern European states, is documented in the amended Commission Regulation (EU) N° 139/2014 of 12 February 2014.*

*It is not practiced on French territory.*

**1.2.2.4 Dispositions prises en vue de maintenir utilisables les aires de mouvement**

Les renseignements relatifs à la disponibilité saisonnière des aérodromes et à leur déneigement et plus particulièrement les types d'équipements utilisés et les priorités de dégagement sont propres à chaque aérodrome et sont décrits dans la rubrique AD 2.7 de chaque aérodrome concerné.

***1.2.2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas***

*Information on the seasonal availability of aerodromes and their snow clearance, in particular the types of equipment used and clearance priorities, is specific to each aerodrome and is described in AD 2.7 for each aerodrome concerned.*

**1.2.2.5 Système et moyens de compte-rendu**

Les informations relatives à l'état des pistes font l'objet d'un rapport sur l'état des pistes (RCR) qui comprend 2 sections ordonnées comme suit :

Une section contenant des informations nécessaires au calcul des performances des avions :

- indicateur d'emplacement de l'aérodrome ;
- date et heure de l'évaluation ;
- numéro d'identification de la piste le plus faible ;
- code d'état de piste pour chaque tiers de piste ;
- pourcentage de couverture de contaminant pour chaque tiers de piste ;
- épaisseur des contaminants solides ;
- description de l'état pour chaque tiers de piste ;
- largeur de la piste à laquelle le RWYCC s'applique, si elle est inférieure à la largeur publiée.

Une section relative à la conscience de la situation contenant des informations additionnelles présentant un intérêt pour la sécurité des opérations :

- longueur de piste réduite le cas échéant ;
- chasse-neige basse sur la piste ;
- sable non adhérent sur la piste ;
- traitement chimique sur la piste ;
- congères sur la piste ;
- congères sur la voie de circulation ;
- congères à proximité de la piste ;
- état des voies de circulation ;
- état de l'aire de trafic ;
- observations en langage clair.

Sur la base du RCR produit par l'exploitant d'aérodrome, l'ATS communiquera ces informations aux équipages sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

Cette diffusion sera complétée par l'émission d'un SNOWTAM dans les cas prévus par les règlements.

***1.2.2.5 System and means of reporting***

*Runway condition information is reported in a Runway Condition Report (RCR) which consists of 2 sections ordered as follows :*

*A section containing information necessary for the aeroplane performance calculation :*

*- aerodrome location indicator ;*
*- date and time of the assessment ;*
*- lowest runway designation number ;*
*- runway condition code for each third of the runway ;*
*- percentage contaminant coverage for each third of the runway ;*
*- depth of loose contaminants ;*
*- condition description for each runway third ;*
*- width of the runway to which the RWYCC applies, if lower than the published width.*

*A situational awareness section containing additional information relevant to safe operations :*

*- reduced runway length where applicable ;*
*- drifting snow on the runway ;*
*- loose sand on the runway ;*
*- chemical treatment on the runway ;*
*- snowbanks on the runway ;*
*- snowbanks on the taxiway ;*
*- snowbanks adjacent to the runway ;*
*- taxiway conditions ;*
*- apron conditions ;*
*- plain language observations.*

*On the basis of the RCR produced by the aerodrome operator, ATS will disseminate this information to crews on the frequency and on the ATIS or D-ATIS where available.*

*This communication will be completed by the dissemination of a SNOWTAM in the cases provided for by the regulations.*

**1.2.2.6 Cas de suspension des opérations et fermeture des pistes**

Lorsque l'état des pistes ne permet plus la réalisation des opérations en toute sécurité et en particulier lorsque le code d'état de piste est inférieur à 1, l'exploitant d'aérodrome communique les informations à sa disposition aux organismes des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont présents sur la plateforme, en vue d'une éventuelle suspension des opérations.

Dans ce cas, cette situation est signalée aux équipages par NOTAM, ainsi que sur la fréquence et sur l'ATIS ou le D-ATIS le cas échéant.

***1.2.2.6 Cases of runway suspension and closure***

*When the condition of the runways no longer allows operations to be carried out safely in particular when the runway condition code is lower than 1, the aerodrome operator communicates the information available to the air traffic services organisations, when present on the platform, in view of a possible suspension of operations.*

*In this case, this situation is reported to the crews by NOTAM, as well as on the frequency and on the ATIS ou the D-ATIS, if available.*

**1.2.2.7 Diffusion de l'information relative à l'état de surface des pistes**

**1.2.7.1 Diffusion par les organismes ATS**

***1.2.2.7 Distribution of information about runway surface conditions***

***1.2.7.1 Dissemination by ATS organisations***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les informations relatives à l'état de surface des pistes sont communiquées aux aéronefs par l'organisme des services de la circulation aérienne pendant ses horaires d'ouverture, sauf si l'ATS sait que les équipages ont déjà reçu ces informations, en totalité ou en partie, via d'autres sources, y compris NOTAM, diffusions ATIS ou D-ATIS et affichage de signaux appropriés. En effet, les informations relatives au GRF diffusées par l'ATS seront prioritairement communiquées à l'ATIS ou D-ATIS le cas échéant.

La communication par liaison de données D-ATIS utilise le dictionnaire d'abréviations ci-après :

*Runway surface condition information shall be passed to aircraft by the air traffic services organisation during their hours of operation unless the organisation is aware that crews have already received all or part of the information from other sources, including NOTAMs, ATIS or D-ATIS disseminations and appropriate signal displays. Indeed, the GRF information disseminated by ATS will be given in priority on the ATIS, or D-ATIS if available.*

*The D-ATIS data link communication uses the following abbreviation dictionary :*

**Correspondance données RCR et contenu Datalink / *RCR data correspondence and Datalink content***

| FRANÇAIS | ANGLAIS | D/L |
|---|---|---|
| MILLIMETRE | MILLIMETER | MM |
| POURCENT | PERCENT | % |
| PROFONDEUR | DEPTH | VIDE |
| COUVERTURE | COVERAGE | VIDE |
| PISTE | RUNWAY | SUIVANT CAS: * RWY OU VIDE |
| ETAT DE SURFACE CODE | SURFACE CONDITION CODE | VIDE |
| PUBLIE A | ISSUED AT | VIDE |
| | | |
| NEIGE COMPACTEE | COMPACTED SNOW | COMP SN |
| SECHE | DRY | DRY |
| NEIGE SECHE | DRY SNOW | DRY SN |
| NEIGE SECHE SUR NEIGE COMPACTEE | DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW | DRY SN ON TOP OF COMP SN |
| NEIGE SECHE SUR GLACE | DRY SNOW ON TOP OF ICE | DRY SN ON TOP OF ICE |
| GELEE | FROST | FROST |
| GLACE | ICE | ICE |
| MOUILLEE GLISSANTE | SLIPPERY WET | SLIP WET |
| NEIGE FONDANTE | SLUSH | SLUSH |
| | | |
| EAU STAGNANTE | STANDING WATER | STDG WTR |
| EAU SUR NEIGE COMPACTEE | WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW | WTR ON TOP OF COMP SN |
| MOUILLEE | WET | WET |
| GLACE MOUILLEE | WET ICE | WET ICE |
| NEIGE MOUILLEE | WET SNOW | WET SN |
| NEIGE MOULLEE SUR NEIGE COMPACTEE | WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW | WET SN ON TOP OF COMP SN |
| NEIGE MOULLEE SUR GLACE | WET SNOW ON TOP OF ICE | WET SN ON TOP OF ICE |
| NON RENSEIGNE/<br>NON COMMUNIQUE | NOT REPORTED | NR |
| LARGEUR ## METRES/<br>LARGEUR DISPONIBLE ## METRES | WIDTH ## METERS<br>AVAILABLE WIDTH ## METERS | WID ## M |
| | | |
| LONGUEUR DE PISTE REDUITE ### METRES/<br>LONGUEUR REDUITE A ### METRES | REDUCED RUNWAY LENGHT ### METERS<br>LENGTH REDUCED TO ### METERS | REDUCED RWY LEN ### M |
| CHASSE NEIGE BASSE | DRIFTING SNOW | DRFT SN |
| SABLE NON ADHERENT | LOOSE SAND | LOOSE SA |
| TRAITEE CHIMIQUEMENT | CHEMICALLY TREATED | CHEM TRTD |
| | | |
| CONGERES SUR VOIE DE CIRCULATION XX | SNOWBANKS ON A TAXIWAY ## | SN BANK ON A TWY ## |
| CONGERES A PROXIMITE/<br>CONGERES ADJACENTES | SNOWBANKS ADJACENT TO/<br>ADJACENT SNOWBANKS | SN BANK ADJ TO/ |
| | | |
| ETAT DE VOIE DE CIRCULATION ##<br>VOIE DE CIRCULATION FAIBLE | TAXIWAY CONDITIONS ##<br>TAXIWAY XX POOR | TWY CONDITIONS ## |
| ETAT D'AIRE DE TRAFIC £££<br>AIRE DE TRAFIC FAIBLE | APRON CONDITIONS £££<br>APRON XX POOR | APN CONDITIONS £££ |

La communication des informations par tiers de piste par les organismes ATS se fait dans l'ordre de la direction des opérations d'atterrissage ou de décollage.

*The communication of information by runway thirds by ATS units is done in the direction of landing or take-off operations.*

Les éléments du RCR sont diffusés en s'appuyant sur les expressions conventionnelles ATC (SERA).
A cet effet, le code d'état de piste (RWY CC) pour les trois tiers de piste sera diffusé en priorité, suivi si nécessaire des informations sur la nature, la profondeur et le pourcentage de couverture du contaminant, pour chaque tiers de piste ainsi que d'autres informations jugées pertinentes. Cette transmission pourra être partielle pour tenir compte de l'encombrement de la fréquence de contrôle.
Toutefois, l'ensemble des informations disponibles pourra être transmis à la demande de l'équipage.

*The elements of the RCR are broadcast using conventional ATC expressions (SERA).*
*To this end, the runway condition code (RWY CC) for the three thirds of the runway will be broadcast as a priority, followed if necessary by information on the nature, depth and percentage of coverage of the contaminant, for each third of the runway as well as other information deemed relevant. This transmission may be partial to take into account the congestion of the control frequency.*
*However, all available information may be transmitted at the request of the crew.*

**12272 Diffusion par l'AIS**

***12272 Dissemination by AIS***

Les informations concernant la présence de neige, neige fondante, glace, gelée, d'eau stagnante ou d'eau combinée à de la neige, de la neige fondante, de la glace ou de la gelée sur l'aire de mouvement sont également diffusées au moyen d'un SNOWTAM.

Le prestataire AIS diffuse un SNOWTAM pour une validité maximale de 8 heures, à chaque RCR reçu.

*This information concerning snow, slush, ice, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice or frost on the movement area is also disseminated by means of SNOWTAM.*

*The AIS provider issues a SNOWTAM for a maximum validity of 8 hours for each RCR received.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Le modèle de SNOWTAM permettant la diffusion des renseignements relatifs au GRF figure à l'appendice 3 de l'annexe VI au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020.

La communication des informations par tiers de piste par les prestataires AIS se fait par ordre de QFU croissant.

Lorsque la piste est considérée comme "mouillée glissante", un NOTAM indiquant la longueur de la section de piste dégradée est publié en complément des supports précédents.

*The SNOWTAM template for the dissemination of GRF information is contained in Appendix 3 of Annex VI to Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management and air navigation services and other air traffic management network functions, and for their oversight, as amended by Commission Implementing Regulation (EU) 2020/469 of 14 February 2020.*

*The reporting of information by runway thirds via AIS providers is done from lowest to highest QFU.*

*When the runway is considered as "slippery wet", a NOTAM indicating the length of the degraded runway section is issued in addition to the preceding communications.*

**12273 Périodes de disponibilité**

Les horaires de fonctionnement du service GRF sont disponibles dans la rubrique AD 2.3 de chaque aérodrome concerné, et au besoin par NOTAM. Le cas échéant, l'indisponibilité du service GRF est communiquée par les services ATS aux équipages.

Lorsque les services de l'exploitant d'aérodrome en charge de l'évaluation de l'état de surface des pistes et de sa communication ne sont pas disponibles, l'organisme des services de la circulation aérienne, pendant ses horaires d'ouverture, transmet aux pilotes sur la fréquence les informations pertinentes à sa disposition, selon le format et la terminologie qu'il jugera appropriés en fonction des circonstances.

En dehors des horaires d'ouverture de l'organisme des services de la circulation aérienne, les services de l'exploitant d'aérodrome, s'ils sont présents, diffusent les informations qu'il est essentiel de communiquer au personnel chargé des opérations aériennes par voie de NOTAM ou SNOWTAM uniquement lorsque la durée de validité de ces informations le permet. Le pilote se conforme dès lors aux dispositions prévues par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs pour s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

***12273 Availability periods***

*The operating hours of the GRF service are available in the AD 2.3 section of each concerned aerodrome, and if necessary by NOTAM. If necessary, the unavailability of the GRF service is communicated by ATS to the crews.*

*When the aerodrome operator's services in charge of runway surface condition assessment and communication are not available, the air traffic services organization, during its opening hours, shall transmit to pilots on the frequency the relevant information at its disposal, in the format and terminology it deems appropriate to the circumstances.*

*Out of the opening hours of the air traffic services organization, the aerodrome operator's services, if present, will disseminate the information that is essential to be communicated to the personnel in charge of air operations by means of NOTAM or SNOWTAM only when the period of validity of this information allows it. The pilot shall therefore comply with the provisions set out in the Order of 12 July 2019 on general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft to integrate into aerodrome traffic.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1.3 INDEX DES AÉRODROMES ET DES HÉLISTATIONS

*INDEX TO AERODROMES AND HELIPORTS*

**NOTA : LES VALEURS DE MAG VAR SONT LES VALEURS CALCULÉES AU 01 JAN 2025.**
***NOTA : MAG VAR VALUES ARE THE VALUES CALCULATED AS OF 01 JAN 2025.***

## AD 1.3-1 INDEX DES AÉRODROMES

*INDEX TO AERODROMES*

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFOI | ABBEVILLE | 1.6002 ° | 50°08'32"N 001°49'52"E | 220 | INTL/NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1250 x 23<br>revêtue | 22 °<br>202 ° | 50°08'17.83"N 001°49'43.38"E<br>50°08'55.48"N 001°50'06.71"E | | | | |
| 02L<br>20R | 900 x 100<br>non revêtue | 22 °<br>202 ° | 50°08'18.70"N 001°49'40.25"E<br>50°08'45.35"N 001°49'56.76"E | | | | |
| 13<br>31 | 560 x 80<br>non revêtue | 132 °<br>312 ° | 50°08'42.19"N 001°49'29.60"E<br>50°08'30.16"N 001°49'49.96"E | | 50°08'41.57"N 001°49'30.68"E | | |
| LFBA | AGEN LA GARENNE | 1.4512 ° | 44°10'29"N 000°35'26"E | 204 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 2165 x 30<br>revêtue | 112 °<br>292 ° | 44°10'39.73"N 000°34'49.54"E<br>44°10'13.25"N 000°36'19.78"E | 202<br>202 | 44°10'37.71"N 000°34'56.44"E<br>44°10'18.14"N 000°36'03.14"E | 203<br>200 | voir aussi AD2 |
| LFDA | AIRE SUR L'ADOUR | 1.2415 ° | 43°42'31"N 000°14'50"W | 266 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1000 x 30<br>revêtue | 115 °<br>295 ° | 43°42'36.08"N 000°15'11.85"W<br>43°42'22.21"N 000°14'31.51"W | 258<br>265 | 43°42'33.89"N 000°15'05.47"W<br>43°42'26.69"N 000°14'44.52"W | 259<br>263 | |
| 12L<br>30R | 975 x 80<br>non revêtue | 115 °<br>295 ° | 43°42'37.36"N 000°15'09.83"W<br>43°42'23.82"N 000°14'30.46"W | 260<br>266 | 43°42'35.82"N 000°15'05.30"W<br>43°42'27.99"N 000°14'42.58"W | 261<br>264 | |
| LFMA | AIX LES MILLES | 2.602 ° | 43°30'19"N 005°22'02"E | 368 | NTL IFR/VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 1604 x 30<br>revêtue | 146 °<br>326 ° | 43°30'37.56"N 005°21'45.33"E<br>43°30'04.16"N 005°22'16.69"E | 341<br>360 | 43°30'07.49"N 005°22'13.57"E | 358 | voir aussi AD2 |
| LFKJ | AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | 3.251 ° | 41°55'26"N 008°48'09"E | 19 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 2300 x 45<br>béton bitumineux | 25 °<br>205 ° | 41°54'46.01"N 008°47'43.83"E<br>41°55'53.58"N 008°48'25.95"E | 15<br>19 | 41°55'46.90"N 008°48'21.78"E | 17 | voir aussi AD2 |
| | ALBE | 3.1477 ° | 48°21'00"N 007°19'42"E | | VFR P | NIL | Privé |
| 08<br>26 | 400 x 20<br>revêtue | 85 °<br>265 ° | | | | | |
| LFAQ | ALBERT BRAY | 1.8664 ° | 49°58'12"N 002°41'33"E | 363 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 2200 x 45<br>revêtue | 85 °<br>265 ° | 49°58'09.57"N 002°40'43.31"E<br>49°58'15.44"N 002°42'33.32"E | 343<br>349 | | | voir aussi AD2 |
| 08R<br>26L | 1000 x 80<br>non revêtue | 85 °<br>265 ° | 49°58'02.80"N 002°40'44.19"E<br>49°58'05.47"N 002°41'34.20"E | 333<br>363 | | | |
| LFKA | ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL | 2.8562 ° | 45°37'35"N 006°19'44"E | 1035 | NTL VFR P | 166 | Civil / Restreint |
| 05<br>23 | 800 x 21<br>revêtue | 52 °<br>232 ° | 45°37'26.98"N 006°19'28.71"E<br>45°37'43.04"N 006°19'57.73"E | 1027<br>1035 | 45°37'40.74"N 006°19'53.57"E | 1034 | |
| LFCI | ALBI LE SEQUESTRE | 1.8432 ° | 43°54'48"N 002°07'00"E | 565 | INTL/NTL IFR/VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1560 x 30<br>revêtue | 89 °<br>269 ° | 43°54'47.31"N 002°06'03.40"E<br>43°54'47.91"N 002°07'13.37"E | 553<br>564 | 43°54'47.34"N 002°06'06.51"E<br>43°54'47.84"N 002°07'05.73"E | 553<br>563 | voir aussi AD2 |
| LFOF | ALENCON VALFRAMBERT | 1.1608 ° | 48°26'48"N 000°06'30"E | 476 | NTL VFR P | 151 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07L<br>25R | 730 x 80<br>non revêtue | 69 °<br>249 ° | 48°26'45.37"N 000°06'12.93"E<br>48°26'53.66"N 000°06'46.21"E | 473<br>472 | 48°26'47.42"N 000°06'21.14"E<br>48°26'51.62"N 000°06'38.01"E | 473<br>473 | |
| 07R<br>25L | 780 x 18<br>revêtue | 69 °<br>249 ° | 48°26'43.04"N 000°06'10.36"E<br>48°26'51.91"N 000°06'45.99"E | 473<br>473 | 48°26'45.38"N 000°06'19.76"E<br>48°26'49.78"N 000°06'37.44"E | 475<br>474 | |
| LFMS | ALES CEVENNES | 2.3304 ° | 44°04'22"N 004°08'35"E | 668 | NTL VFR P | 165 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1400 x 30<br>revêtue | 13 °<br>193 ° | 44°03'48.56"N 004°08'23.90"E<br>44°04'32.78"N 004°08'38.00"E | 668<br>618 | 44°03'54.22"N 004°08'25.71"E | 656 | |
| LFXA | AMBERIEU | 2.6264 ° | 45°58'47"N 005°20'16"E | 812 | NTL VFR P | NIL | Mixte / Ouvert à la CAP |
| 01L<br>19R | 1993 x 30<br>revêtue | 8 °<br>188 ° | 45°58'45.70"N 005°19'35.33"E<br>45°59'49.71"N 005°19'47.49"E | 840<br>777 | 45°59'43.21"N 005°19'46.26"E | 785 | |
| 01R<br>19L | 800 x 100<br>non revêtue | 15 °<br>195 ° | 45°58'38.87"N 005°20'05.68"E<br>45°59'03.90"N 005°20'15.30"E | 823<br>820 | 45°58'59.87"N 005°20'13.68"E | 812 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFHT | AMBERT LE POYET | 2.2359 ° | 45°30'56"N 003°44'42"E | 1848 | NTL VFR P | 169 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 736 x 18<br>revêtue | 16 °<br>196 ° | 45°30'47.68"N 003°44'38.05"E<br>45°31'10.57"N 003°44'47.60"E | 1835<br>1830 | 45°30'51.96"N 003°44'39.84"E | 1843 | |
| LFEF | AMBOISE DIERRE | 1.4529 ° | 47°20'26"N 000°56'28"E | 177 | NTL VFR P | 151 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 700 x 25<br>revêtue | 105 °<br>285 ° | 47°20'25.88"N 000°56'27.14"E<br>47°20'20.03"N 000°56'59.43"E | 176<br>177 | 47°20'24.78"N 000°56'33.22"E<br>47°20'20.65"N 000°56'56.00"E | 176<br>177 | |
| 10L<br>28R | 700 x 60<br>non revêtue | 105 °<br>285 ° | 47°20'27.31"N 000°56'30.05"E<br>47°20'21.55"N 000°57'01.73"E | 175<br>176 | 47°20'26.63"N 000°56'33.79"E<br>47°20'22.05"N 000°56'59.50"E | 176<br>177 | |
| LFAY | AMIENS-GLISY | 1.7787 ° | 49°52'23"N 002°23'13"E | 208 | INTL/NTL IFR/VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1292 x 25<br>revêtue | 116 °<br>296 ° | 49°52'32.71"N 002°22'42.94"E<br>49°52'14.26"N 002°23'41.30"E | 193<br>205 | | | voir aussi AD2 |
| 12R<br>30L | 900 x 100<br>non revêtue | 116 °<br>296 ° | 49°52'25.99"N 002°22'55.22"E<br>49°52'13.17"N 002°23'35.72"E | 197<br>207 | | | |
| LFFI | ANCENIS | 0.8313 ° | 47°24'26"N 001°10'44"W | 109 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 1200 x 25<br>revêtue | 72 °<br>252 ° | 47°24'19.68"N 001°11'10.80"W<br>47°24'31.49"N 001°10'16.27"W | 109<br>88 | | | |
| LFCD | ANDERNOS LES BAINS | 0.9878 ° | 44°45'18"N 001°03'54"W | 65 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1252 x 60<br>non revêtue | 128 °<br>308 ° | 44°45'28.54"N 001°04'11.64"W<br>44°45'03.40"N 001°03'26.96"W | 60<br>65 | 44°45'21.86"N 001°03'59.77"W<br>44°45'09.26"N 001°03'37.36"W | 62<br>64 | |
| LFJR | ANGERS MARCE | 1.0808 ° | 47°33'37"N 000°18'44"W | 194 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1800 x 45<br>revêtue | 81 °<br>261 ° | 47°33'31.99"N 000°19'28.83"W<br>47°33'40.98"N 000°18'03.69"W | 165<br>191 | 47°33'40.23"N 000°18'10.81"W | 191 | voir aussi AD2 |
| 08L<br>26R | 720 x 50<br>non revêtue | 81 °<br>261 ° | 47°33'34.52"N 000°19'20.78"W<br>47°33'38.11"N 000°18'46.76"W | 161<br>174 | | | |
| 08R<br>26L | 1100 x 100<br>non revêtue | 81 °<br>261 ° | 47°33'29.07"N 000°18'51.33"W<br>47°33'34.56"N 000°17'59.34"W | 171<br>184 | | | |
| LFBU | ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS | 1.3088 ° | 45°43'46"N 000°13'09"E | 436 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1860 x 45<br>revêtue | 97 °<br>277 ° | 45°43'49.99"N 000°12'23.30"E<br>45°43'42.72"N 000°13'48.77"E | 430<br>414 | | | voir aussi AD2 |
| LFLP | ANNECY MEYTHET | 2.8091 ° | 45°55'51"N 006°06'23"E | 1521 | NTL IFR/VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1630 x 30<br>revêtue | 39 °<br>219 ° | 45°55'24.32"N 006°05'31.97"E<br>45°56'05.57"N 006°06'19.17"E | 1485<br>1521 | 45°55'31.08"N 006°05'39.71"E<br>45°55'59.76"N 006°06'12.52"E | 1489<br>1516 | voir aussi AD2 |
| 04R<br>22L | 845 x 60<br>non revêtue | 38 °<br>218 ° | 45°55'31.94"N 006°05'49.15"E<br>45°55'53.33"N 006°06'13.53"E | 1496<br>1510 | 45°55'37.67"N 006°05'55.64"E<br>45°55'51.63"N 006°06'11.46"E | | |
| LFLI | ANNEMASSE | 2.8513 ° | 46°11'31"N 006°16'06"E | 1620 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1300 x 30<br>revêtue | 117 °<br>297 ° | 46°11'40.69"N 006°15'39.50"E<br>46°11'21.33"N 006°16'33.26"E | 1563<br>1620 | 46°11'37.80"N 006°15'47.53"E<br>46°11'24.26"N 006°16'25.13"E | 1576<br>1611 | |
| LFCH | ARCACHON LA TESTE DE BUCH | 0.98 ° | 44°35'49"N 001°06'50"W | 52 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 1347 x 23<br>revêtue | 72 °<br>252 ° | 44°35'39.94"N 001°07'13.65"W<br>44°35'53.05"N 001°06'15.42"W | 52<br>50 | 44°35'40.95"N 001°07'09.13"W<br>44°35'49.69"N 001°06'30.34"W | 52<br>50 | |
| 07R<br>25L | 1284 x 60<br>non revêtue | 72 °<br>252 ° | 44°35'38.76"N 001°07'11.84"W<br>44°35'51.27"N 001°06'16.32"W | 51<br>47 | 44°35'47.57"N 001°06'32.74"W | 49 | |
| LFAJ | ARGENTAN | 1.1152 ° | 48°42'34"N 000°00'10"E | 581 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1000 x 60<br>non revêtue | 42 °<br>222 ° | 48°42'22.07"N 000°00'06.40"W<br>48°42'46.19"N 000°00'25.95"E | 568<br>580 | 48°42'26.90"N 000°00'00.07"E<br>48°42'44.05"N 000°00'23.08"E | 570<br>581 | |
| LFEG | ARGENTON SUR CREUSE | 1.6608 ° | 46°35'45"N 001°36'04"E | 666 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 630 x 18<br>revêtue | 34 °<br>214 ° | 46°35'38.65"N 001°35'58.06"E<br>46°35'55.51"N 001°36'14.73"E | 657<br>639 | 46°35'54.13"N 001°36'13.35"E | 642 | |
| 03R<br>21L | 830 x 65<br>non revêtue | 34 °<br>214 ° | 46°35'32.53"N 001°35'54.40"E<br>46°35'54.76"N 001°36'16.37"E | 668<br>637 | 46°35'35.20"N 001°35'57.05"E<br>46°35'53.41"N 001°36'15.03"E | 663<br>641 | |
| LFQD | ARRAS ROCLINCOURT | 1.8875 ° | 50°19'26"N 002°48'10"E | 338 | NTL VFR P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1024 x 60<br>non revêtue | 44 °<br>224 ° | 50°19'13.58"N 002°47'52.00"E<br>50°19'37.42"N 002°48'27.93"E | 325<br>335 | 50°19'17.04"N 002°47'57.22"E<br>50°19'34.54"N 002°48'23.58"E | 325<br>334 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFNJ | ASPRES SUR BUECH | 2.7017 ° | 44°31'04"N 005°44'10"E | 2727 | NTL VFR P | 170 | Civil / Restreint |
| 10<br>28 | 650 x 100<br>non revêtue | 103 °<br>283 ° | 44°31'05.43"N 005°44'01.47"E<br>44°31'00.57"N 005°44'30.30"E | 2712<br>2696 | | | |
| 18<br>36 | 895 x 100<br>non revêtue | 184 °<br>4 ° | 44°31'12.18"N 005°44'11.16"E<br>44°30'43.22"N 005°44'08.41"E | 2727<br>2678 | | | |
| LFHO | AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE | 2.3868 ° | 44°32'22"N 004°22'18"E | 923 | NTL VFR P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 1425 x 30<br>revêtue | 184 °<br>4 ° | 44°33'02.25"N 004°22'22.08"E<br>44°32'16.24"N 004°22'17.70"E | 919<br>878 | | | |
| LFJF | AUBENASSON | 2.5709 ° | 44°41'43"N 005°09'14"E | 807 | NTL VFR P | 166 | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 750 x 80<br>non revêtue | 87 °<br>267 ° | 44°41'42.27"N 005°08'45.37"E<br>44°41'43.34"N 005°09'19.54"E | 789<br>799 | | | |
| LFEH | AUBIGNY SUR NERE | 1.8545 ° | 47°28'47"N 002°23'34"E | 630 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 1015 x 20<br>revêtue | 59 °<br>239 ° | 47°28'39.35"N 002°23'15.16"E<br>47°28'56.30"N 002°23'56.66"E | 619<br>631 | 47°28'40.89"N 002°23'18.91"E<br>47°28'54.95"N 002°23'53.32"E | 620<br>630 | |
| LFDH | AUCH GERS | 1.4632 ° | 43°41'13"N 000°36'00"E | 411 | NTL IFR/VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 1899 x 30<br>revêtue | 184 °<br>4 ° | 43°41'31.71"N 000°36'01.82"E<br>43°40'30.31"N 000°35'56.52"E | 401<br>411 | 43°40'37.07"N 000°35'57.11"E | 411 | voir aussi AD2 |
| 18L<br>36R | 836 x 55<br>non revêtue | 185 °<br>5 ° | 43°41'07.00"N 000°36'04.00"E<br>43°40'40.00"N 000°36'01.00"E | 401<br>405 | | | |
| LFLW | AURILLAC | 1.9083 ° | 44°53'51"N 002°25'00"E | 2096 | NTL IFR/VFR P | 167 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15<br>33 | 1700 x 30<br>revêtue | 150 °<br>330 ° | 44°53'51.85"N 002°24'59.74"E<br>44°53'04.23"N 002°25'38.64"E | 2096<br>2049 | | | voir aussi AD2 |
| LFQF | AUTUN BELLEVUE | 2.3591 ° | 46°58'16"N 004°15'40"E | 1001 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 1020 x 27<br>revêtue | 180 °<br>0 ° | 46°58'19.55"N 004°15'39.59"E<br>46°57'46.43"N 004°15'39.19"E | 997<br>997 | | | |
| 18L<br>36R | 640 x 50<br>non revêtue | 180 °<br>0 ° | 46°58'18.50"N 004°15'41.48"E<br>46°57'57.76"N 004°15'41.22"E | 995<br>998 | | | |
| LFLA | AUXERRE BRANCHES | 2.1476 ° | 47°50'47"N 003°29'48"E | 523 | NTL IFR/VFR P | 150 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 1650 x 30<br>revêtue | 185 °<br>5 ° | 47°51'27.88"N 003°29'53.54"E<br>47°50'34.72"N 003°29'45.96"E | 509<br>521 | 47°50'38.52"N 003°29'46.50"E | 522 | voir aussi AD2 |
| LFGE | AVALLON | 2.2599 ° | 47°30'07"N 003°53'54"E | 786 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 750 x 60<br>non revêtue | 45 °<br>225 ° | 47°30'05.07"N 003°53'50.76"E<br>47°30'22.23"N 003°54'16.04"E | 775<br>782 | 47°30'07.94"N 003°53'54.98"E<br>47°30'18.71"N 003°54'10.85"E | 782<br>783 | |
| LFMV | AVIGNON CAUMONT | 2.5038 ° | 43°54'24"N 004°54'07"E | 124 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17<br>35 | 1880 x 45<br>revêtue | 169 °<br>349 ° | 43°54'56.16"N 004°53'58.54"E<br>43°53'56.41"N 004°54'14.67"E | 115<br>124 | 43°54'49.80"N 004°54'00.26"E<br>43°54'06.26"N 004°54'12.01"E | 113<br>123 | voir aussi AD2 |
| 17L<br>35R | 250 x 20<br>gazon | 169 °<br>349 ° | 43°54'33.85"N 004°54'14.21"E<br>43°54'25.86"N 004°54'16.40"E | 112<br>114 | | | |
| 17R<br>35L | 700 x 50<br>gazon | 169 °<br>349 ° | 43°54'46.46"N 004°53'57.96"E<br>43°54'24.21"N 004°54'03.98"E | 109<br>114 | | | |
| LFNT | AVIGNON PUJAUT | 2.4712 ° | 43°59'46"N 004°45'16"E | 146 | NTL VFR P | 162 | Civil / Restreint |
| 12<br>30 | 1165 x 100<br>non revêtue | 123 °<br>303 ° | 44°00'03.41"N 004°45'02.04"E<br>43°59'42.68"N 004°45'45.83"E | 146<br>145 | 43°59'59.52"N 004°45'10.24"E<br>43°59'48.42"N 004°45'33.95"E | 145<br>145 | |
| 16L<br>34R | 650 x 80<br>non revêtue | 165 °<br>345 ° | 43°59'54.71"N 004°45'28.35"E<br>43°59'34.33"N 004°45'35.74"E | 145<br>144 | 43°59'48.47"N 004°45'30.62"E<br>43°59'40.88"N 004°45'33.37"E | 145<br>144 | |
| 16R<br>34L | 1350 x 100<br>non revêtue | 165 °<br>345 ° | 44°00'07.63"N 004°45'07.81"E<br>43°59'25.31"N 004°45'23.24"E | 146<br>143 | 44°00'03.54"N 004°45'09.30"E<br>43°59'31.84"N 004°45'20.85"E | 146<br>144 | |
| LFOA | AVORD | 1.9308 ° | 47°03'25"N 002°38'20"E | 578 | NTL IFR/VFR | 154 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 06<br>24 | 3503 x 45<br>macadam | 60 °<br>240 ° | 47°02'52.61"N 002°36'42.40"E<br>47°03'48.70"N 002°39'06.68"E | 546<br>577 | | | voir aussi AD2 |
| LFRW | AVRANCHES LE VAL SAINT PERE | 0.685 ° | 48°39'39"N 001°24'21"W | 25 | NTL VFR P | 156 | Civil / Restreint |
| 03<br>21 | 880 x 108<br>non revêtue | 34 °<br>214 ° | 48°39'33.68"N 001°24'26.34"W<br>48°39'57.39"N 001°24'02.58"W | 25<br>25 | | | |
| 14<br>32 | 550 x 60<br>non revêtue | 137 °<br>317 ° | 48°39'44.73"N 001°24'29.32"W<br>48°39'31.69"N 001°24'10.84"W | 25<br>24 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFCB | BAGNERES DE LUCHON | 1.4769 ° | 42°48'02"N 000°36'04"E | 2028 | NTL VFR P | 174 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 750 x 50<br>non revêtue | 7 °<br>187 ° | 42°47'49.39"N 000°36'01.42"E<br>42°48'13.45"N 000°36'05.71"E | 2028<br>2009 | 42°47'54.55"N 000°36'02.31"E | 2023 | |
| LFAO | BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE | 1.0066 ° | 48°32'41"N 000°23'06"W | 714 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1060 x 20<br>revêtue | 120 °<br>300 ° | 48°32'53.61"N 000°23'37.19"W<br>48°32'36.35"N 000°22'52.51"W | 705<br>707 | 48°32'50.52"N 000°23'29.19"W<br>48°32'37.50"N 000°22'55.49"W | 712<br>705 | |
| 12L<br>30R | 989 x 50<br>non revêtue | 120 °<br>300 ° | 48°32'54.59"N 000°23'36.33"W<br>48°32'38.48"N 000°22'54.64"W | 705<br>702 | 48°32'53.77"N 000°23'34.22"W | 708 | |
| LFFL | BAILLEAU ARMENONVILLE | 1.6088 ° | 48°30'53"N 001°38'19"E | 508 | NTL VFR P | 146 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 780 x 100<br>non revêtue | 74 °<br>254 ° | 48°30'47.35"N 001°37'48.49"E<br>48°30'54.19"N 001°38'25.12"E | 475<br>497 | | | |
| 18<br>36 | 780 x 100<br>non revêtue | 182 °<br>2 ° | 48°31'16.05"N 001°38'20.10"E<br>48°30'50.76"N 001°38'19.06"E | 505<br>490 | | | |
| LFSB | BALE-MULHOUSE | 3.1804 ° | 47°35'24"N 007°31'45"E | 885 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 1860 x 60<br>béton | 77 °<br>257 ° | 47°35'16.62"N 007°31'00.92"E<br>47°35'30.30"N 007°32'27.60"E | 881<br>883 | 47°35'28.31"N 007°32'15.51"E | 884 | voir aussi AD2 |
| 15<br>33 | 3900 x 60<br>béton | 155 °<br>335 ° | 47°37'03.66"N 007°30'35.55"E<br>47°35'09.41"N 007°31'55.04"E | 864<br>882 | 47°35'42.23"N 007°31'32.22"E | 880 | |
| LFEU | BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE | 2.5934 ° | 48°52'04"N 005°11'03"E | 899 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 890 x 50<br>non revêtue | 62 °<br>242 ° | 48°51'56.07"N 005°10'47.14"E<br>48°52'09.76"N 005°11'25.71"E | 864<br>899 | 48°52'07.51"N 005°11'19.38"E | 892 | |
| LFFR | BAR SUR SEINE | 2.391 ° | 48°03'58"N 004°24'45"E | 938 | NTL VFR P | 151 | Civil / Restreint |
| 11<br>29 | 800 x 80<br>non revêtue | 114 °<br>294 ° | 48°04'02.97"N 004°24'27.09"E<br>48°03'52.25"N 004°25'02.36"E | 890<br>928 | | | |
| LFMR | BARCELONNETTE SAINT PONS | 2.8936 ° | 44°23'14"N 006°36'33"E | 3714 | NTL VFR P | 176 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 800 x 30<br>revêtue | 92 °<br>272 ° | 44°23'14.38"N 006°36'15.20"E<br>44°23'13.46"N 006°36'51.46"E | 3696<br>3695 | 44°23'13.56"N 006°36'47.67"E | 3703 | |
| LFKB | BASTIA PORETTA | 3.4099 ° | 42°33'00"N 009°29'05"E | 26 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 16<br>34 | 2520 x 45<br>béton bitumineux | 163 °<br>343 ° | 42°33'48.85"N 009°28'44.96"E<br>42°32'30.60"N 009°29'17.78"E | 13<br>26 | | | voir aussi AD2 |
| LFGF | BEAUNE CHALLANGES | 2.5213 ° | 47°00'37"N 004°53'47"E | 656 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 910 x 30<br>revêtue | 26 °<br>206 ° | 47°00'10.33"N 004°53'27.97"E<br>47°00'36.91"N 004°53'46.55"E | 643<br>656 | | | |
| 02R<br>20L | 860 x 50<br>non revêtue | 26 °<br>206 ° | 47°00'12.02"N 004°53'31.79"E<br>47°00'37.09"N 004°53'49.29"E | 641<br>652 | | | |
| LFOB | BEAUVAIS TILLE | 1.7125 ° | 49°27'16"N 002°06'46"E | 359 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 708 x 18<br>revêtue | 41 °<br>221 ° | 49°27'26.53"N 002°07'00.53"E<br>49°27'43.70"N 002°07'23.82"E | 346<br>359 | | | voir aussi AD2 |
| 12<br>30 | 2429 x 45<br>revêtue | 124 °<br>304 ° | 49°27'29.92"N 002°06'13.87"E<br>49°26'46.34"N 002°07'54.24"E | 352<br>297 | 49°27'29.14"N 002°06'15.69"E | 352 | |
| LFFO | BEAUVOIR FROMENTINE | 0.5878 ° | 46°53'26"N 002°05'19"W | 10 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 10<br>28 | 630 x 20<br>non revêtue | 98 °<br>278 ° | 46°53'28.06"N 002°05'34.30"W<br>46°53'25.06"N 002°05'04.75"W | 7<br>8 | | | |
| LFNX | BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB | 2.0937 ° | 43°38'23"N 003°08'41"E | 1247 | NTL VFR P | 165 | Civil / Restreint |
| 17<br>35 | 975 x 60<br>non revêtue | 173 °<br>353 ° | 43°38'39.14"N 003°08'38.73"E<br>43°38'07.72"N 003°08'43.95"E | 1247<br>1193 | 43°38'37.90"N 003°08'39.12"E | 1243 | |
| LFGG | BELFORT CHAUX | 3.0115 ° | 47°42'04"N 006°49'51"E | 1367 | NTL VFR P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18L<br>36R | 920 x 80<br>non revêtue | 178 °<br>358 ° | 47°42'18.49"N 006°49'52.95"E<br>47°41'48.73"N 006°49'54.53"E | 1367<br>1331 | 47°42'13.47"N 006°49'53.23"E | 1361 | |
| 18R<br>36L | 900 x 50<br>non revêtue | 178 °<br>358 ° | 47°42'18.39"N 006°49'49.84"E<br>47°41'49.29"N 006°49'51.38"E | 1366<br>1333 | 47°42'13.38"N 006°49'50.11"E<br>47°41'51.56"N 006°49'51.26"E | 1360<br>1336 | |
| LFEA | BELLE ILE | 0.2174 ° | 47°19'34"N 003°11'56"W | 177 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 660 x 25<br>revêtue | 60 °<br>240 ° | 47°19'25.79"N 003°12'18.07"W<br>47°19'36.37"N 003°11'50.69"W | 168<br>173 | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFHN | BELLEGARDE VOUVRAY | 2.7399 ° | 46°07'24"N 005°48'17"E | 1626 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 670 x 18<br>revêtue | 186 °<br>6 ° | 46°07'35.45"N 005°48'19.10"E<br>46°07'13.85"N 005°48'16.09"E | 1626<br>1597 | 46°07'31.68"N 005°48'18.58"E | 1621 | |
| LFHW | BELLEVILLE VILLIE MORGON | 2.4749 ° | 46°08'28"N 004°42'50"E | 705 | NTL VFR P | 161 | Civil / Restreint |
| 16<br>34 | 507 x 60<br>non revêtue | 164 °<br>344 ° | 46°08'35.79"N 004°42'46.70"E<br>46°08'19.97"N 004°42'53.06"E | 704<br>701 | | | |
| LFKY | BELLEY-PEYRIEU | 2.7081 ° | 45°41'38"N 005°41'30"E | 739 | NTL VFR P | 160 | Civil / Restreint |
| 18<br>36 | 638 x 60<br>non revêtue | 185 °<br>5 ° | 45°41'49.26"N 005°41'30.91"E<br>45°41'28.67"N 005°41'28.56"E | 721<br>739 | 45°41'46.07"N 005°41'30.54"E<br>45°41'31.82"N 005°41'28.92"E | 725<br>736 | |
| LFIB | BELVES SAINT PARDOUX | 1.5341 ° | 44°46'53"N 000°57'27"E | 791 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 11<br>29 | 800 x 60<br>non revêtue | 107 °<br>287 ° | 44°47'00.71"N 000°56'52.60"E<br>44°46'53.12"N 000°57'27.39"E | 766<br>791 | 44°46'59.00"N 000°57'00.42"E | 773 | |
| LFAM | BERCK SUR MER | 1.5141 ° | 50°25'23"N 001°35'31"E | 32 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 900 x 50<br>non revêtue | 56 °<br>236 ° | 50°25'18.35"N 001°35'19.65"E<br>50°25'34.61"N 001°35'57.58"E | 31<br>31 | | | |
| | BERDOUES | 1.4127 ° | 43°28'14"N 000°23'20"E | 688 | VFR P | NIL | Privé |
| 08<br>26 | 750 x 20<br>revêtue | 82 °<br>262 ° | | | | | |
| LFBE | BERGERAC DORDOGNE PERIGORD | 1.4174 ° | 44°49'28"N 000°31'14"E | 172 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 2205 x 45<br>béton bitumineux | 94 °<br>274 ° | 44°49'30.98"N 000°30'17.53"E<br>44°49'25.58"N 000°31'57.62"E | 166<br>161 | 44°49'30.47"N 000°30'27.05"E<br>44°49'26.19"N 000°31'46.48"E | 170<br>162 | voir aussi AD2 |
| 09R<br>27L | 770 x 60<br>non revêtue | 94 °<br>274 ° | 44°49'27.24"N 000°30'31.18"E<br>44°49'25.36"N 000°31'06.12"E | 169<br>168 | | | |
| LFPD | BERNAY SAINT MARTIN | 1.2649 ° | 49°06'09"N 000°33'56"E | 555 | NTL VFR P | 148 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1200 x 80<br>non revêtue | 98 °<br>278 ° | 49°06'11.49"N 000°33'26.75"E<br>49°06'06.17"N 000°34'25.35"E | 554<br>544 | 49°06'10.83"N 000°33'34.01"E | 555 | |
| LFNR | BERRE LA FARE | 2.5605 ° | 43°32'12"N 005°10'39"E | 108 | NTL VFR P | 162 | Civil / Restreint |
| 08<br>26 | 1090 x 60<br>non revêtue | 85 °<br>265 ° | 43°32'11.00"N 005°10'22.50"E<br>43°32'13.93"N 005°11'10.94"E | 90<br>108 | 43°32'11.27"N 005°10'26.94"E<br>43°32'13.62"N 005°11'05.69"E | 92<br>106 | |
| 16<br>34 | 940 x 60<br>non revêtue | 159 °<br>339 ° | 43°32'22.24"N 005°10'33.53"E<br>43°31'53.64"N 005°10'48.25"E | 95<br>97 | 43°32'18.24"N 005°10'35.58"E<br>43°31'58.76"N 005°10'45.62"E | 95<br>96 | |
| LFQM | BESANCON LA VEZE | 2.8189 ° | 47°12'19"N 006°04'50"E | 1270 | NTL IFR/VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 1400 x 23<br>revêtue | 53 °<br>233 ° | 47°12'10.77"N 006°04'33.58"E<br>47°12'37.96"N 006°05'27.07"E | 1270<br>1260 | 47°12'16.72"N 006°04'45.29"E<br>47°12'36.81"N 006°05'24.80"E | 1266<br>1260 | voir aussi AD2 |
| LFSA | BESANCON THISE | 2.8203 ° | 47°16'25"N 006°04'59"E | 807 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06L<br>24R | 875 x 66<br>non revêtue | 64 °<br>244 ° | 47°16'18.31"N 006°04'38.92"E<br>47°16'30.68"N 006°05'16.41"E | 806<br>807 | | | |
| 06R<br>24L | 875 x 80<br>non revêtue | 64 °<br>244 ° | 47°16'16.15"N 006°04'40.33"E<br>47°16'28.48"N 006°05'17.89"E | 806<br>808 | | | |
| LFPF | BEYNES THIVERVAL | 1.6748 ° | 48°50'34"N 001°54'27"E | 371 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 12<br>30 | 1000 x 80<br>non revêtue | 115 °<br>295 ° | 48°50'41.00"N 001°54'05.08"E<br>48°50'27.10"N 001°54'49.26"E | | 48°50'40.43"N 001°54'06.84"E<br>48°50'28.79"N 001°54'43.94"E | | |
| LFMU | BEZIERS VIAS | 2.1423 ° | 43°19'24"N 003°21'12"E | 56 | INTL/NTL IFR/VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 2000 x 45<br>béton bitumineux | 94 °<br>274 ° | 43°19'26.54"N 003°20'32.61"E<br>43°19'21.60"N 003°22'01.12"E | 52<br>41 | | | voir aussi AD2 |
| LFBZ | BIARRITZ PAYS BASQUE | 0.9029 ° | 43°28'06"N 001°31'52"W | 245 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 2250 x 45<br>béton bitumineux | 89 °<br>269 ° | 43°28'05.68"N 001°32'14.01"W<br>43°28'06.73"N 001°30'33.92"W | 241<br>219 | 43°28'05.78"N 001°32'04.93"W | 242 | voir aussi AD2 |
| LFHB | BISCARROSSE HYDROBASE | 0.9735 ° | 44°21'36"N 001°10'04"W | 69 | INTL/NTL VFR P | 155 | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 1000 x 50<br>WATER | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFBS | BISCARROSSE PARENTIS | 0.983 ° | 44°22'05"N 001°07'56"W | 100 | NTL IFR/VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 800 x 20<br>revêtue | 91 °<br>271 ° | 44°22'05.66"N 001°08'14.51"W<br>44°22'05.21"N 001°07'38.41"W | 90<br>99 | | | voir aussi AD2 |
| 09R<br>27L | 1300 x 60<br>non revêtue | 91 °<br>271 ° | 44°22'03.94"N 001°08'31.41"W<br>44°22'03.18"N 001°07'32.45"W | 86<br>100 | | | |
| 13<br>31 | 700 x 60<br>non revêtue | 135 °<br>315 ° | 44°22'00.79"N 001°08'03.11"W<br>44°21'44.68"N 001°07'40.49"W | 92<br>92 | | | |
| LFOQ | BLOIS LE BREUIL | 1.5156 ° | 47°40'47"N 001°12'21"E | 398 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 149 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 250 x 55<br>non revêtue | 22 °<br>202 ° | 47°40'15.25"N 001°12'09.72"E<br>47°40'22.81"N 001°12'14.28"E | 387<br>383 | | | voir aussi AD2 |
| 02L<br>20R | 930 x 80<br>non revêtue | 22 °<br>202 ° | 47°40'11.33"N 001°12'13.71"E<br>47°40'39.38"N 001°12'30.77"E | 390<br>390 | 47°40'13.92"N 001°12'15.62"E | 390 | |
| 02R<br>20L | 920 x 70<br>non revêtue | 22 °<br>202 ° | 47°40'10.45"N 001°12'17.12"E<br>47°40'38.29"N 001°12'33.83"E | 387<br>383 | 47°40'13.18"N 001°12'18.19"E | 390 | |
| 12<br>30 | 1250 x 30<br>revêtue | 121 °<br>301 ° | 47°40'53.90"N 001°12'05.09"E<br>47°40'32.79"N 001°12'56.13"E | 396<br>381 | 47°40'53.06"N 001°12'07.12"E | 397 | |
| 12L<br>30R | 720 x 80<br>non revêtue | 121 °<br>301 ° | 47°40'50.92"N 001°12'06.90"E<br>47°40'39.00"N 001°12'36.19"E | 396<br>388 | | | |
| 12R<br>30L | 630 x 80<br>non revêtue | 121 °<br>301 ° | 47°40'49.72"N 001°12'02.42"E<br>47°40'39.08"N 001°12'28.26"E | 393<br>383 | | | |
| LFCS | BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS | 1.119 ° | 44°41'57"N 000°35'50"W | 192 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 800 x 20<br>revêtue | 32 °<br>212 ° | 44°41'46.14"N 000°35'59.44"W<br>44°42'08.11"N 000°35'40.00"W | 191<br>182 | 44°42'06.47"N 000°35'41.44"W | 182 | |
| 03R<br>21L | 774 x 80<br>non revêtue | 32 °<br>212 ° | 44°41'38.91"N 000°35'57.79"W<br>44°42'00.10"N 000°35'39.00"W | 192<br>182 | | | |
| LFBD | BORDEAUX MERIGNAC | 1.0821 ° | 44°49'43"N 000°42'55"W | 166 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 3100 x 45<br>enrobé bitumineux | 45 °<br>225 ° | 44°49'08.77"N 000°43'44.34"W<br>44°50'19.30"N 000°42'03.60"W | 160<br>151 | | | voir aussi AD2 |
| 11<br>29 | 2415 x 45<br>enrobé bitumineux | 106 °<br>286 ° | 44°49'53.64"N 000°43'45.27"W<br>44°49'31.48"N 000°41'59.64"W | 153<br>160 | | | |
| LFDY | BORDEAUX YVRAC | 1.1454 ° | 44°52'38"N 000°28'45"W | 240 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 11<br>29 | 686 x 50<br>non revêtue | 108 °<br>288 ° | 44°52'38.24"N 000°29'08.74"W<br>44°52'31.46"N 000°28'38.96"W | 220<br>240 | | | |
| | BOULOC | 1.5767 ° | 44°18'28"N 001°04'52"E | 732 | VFR P | NIL | Privé |
| 10<br>28 | 750 x 20<br>revêtue | 95 °<br>275 ° | | | | | |
| LFHS | BOURG CEYZERIAT | 2.6168 ° | 46°12'20"N 005°17'30"E | 857 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 1139 x 30<br>revêtue | 179 °<br>359 ° | 46°12'24.83"N 005°17'30.44"E<br>46°11'47.95"N 005°17'30.64"E | 852<br>851 | | | |
| 18R<br>36L | 725 x 80<br>non revêtue | 180 °<br>360 ° | 46°12'16.22"N 005°17'26.51"E<br>46°11'52.82"N 005°17'26.70"E | | 46°12'15.47"N 005°17'26.52"E<br>46°11'56.56"N 005°17'26.63"E | 851<br>851 | |
| LFLD | BOURGES | 1.8581 ° | 47°03'39"N 002°22'12"E | 529 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 1550 x 45<br>revêtue | 59 °<br>239 ° | 47°03'23.64"N 002°21'35.57"E<br>47°03'49.62"N 002°22'38.40"E | 529<br>516 | 47°03'47.44"N 002°22'33.14"E | 518 | voir aussi AD2 |
| 06R<br>24L | 915 x 60<br>non revêtue | 59 °<br>239 ° | 47°03'29.09"N 002°21'55.65"E<br>47°03'44.21"N 002°22'32.23"E | 520<br>516 | | | |
| LFRB | BREST BRETAGNE | -0.2674 ° | 48°26'50"N 004°25'18"W | 325 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07L<br>25R | 700 x 18<br>enrobé bitumineux | 71 °<br>251 ° | 48°26'59.28"N 004°25'20.76"W<br>48°27'06.61"N 004°24'48.32"W | 311<br>317 | | | voir aussi AD2 |
| 07R<br>25L | 3100 x 45<br>macadam | 71 °<br>251 ° | 48°26'36.15"N 004°26'18.06"W<br>48°27'08.44"N 004°23'55.27"W | 289<br>309 | 48°27'05.30"N 004°24'09.21"W | 312 | |
| LFEI | BRIARE CHATILLON | 1.9575 ° | 47°36'52"N 002°46'55"E | 539 | NTL VFR P | 151 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1120 x 50<br>non revêtue | 134 °<br>314 ° | 47°37'05.10"N 002°46'35.40"E<br>47°36'39.94"N 002°47'14.02"E | 535<br>539 | 47°37'01.70"N 002°46'40.50"E<br>47°36'41.29"N 002°47'11.95"E | 536<br>539 | |
| LFFN | BRIENNE LE CHATEAU | 2.4065 ° | 48°25'47"N 004°28'56"E | 376 | NTL VFR P | 150 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1305 x 30<br>revêtue | 99 °<br>279 ° | 48°25'53.28"N 004°27'55.39"E<br>48°25'46.67"N 004°28'58.06"E | 369<br>377 | | | |
| 10R<br>28L | 742 x 50<br>non revêtue | 99 °<br>279 ° | 48°25'51.45"N 004°27'56.64"E<br>48°25'47.69"N 004°28'32.25"E | 370<br>373 | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFHR | BRIOUDE BEAUMONT | 2.1408 ° | 45°19'26"N 003°21'30"E | 1487 | NTL VFR P | 169 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15L<br>33R | 870 x 50<br>non revêtue | 153 °<br>333 ° | 45°19'25.27"N 003°21'33.56"E<br>45°19'00.19"N 003°21'51.72"E | 1481<br>1486 | 45°19'05.54"N 003°21'47.85"E | 1486 | |
| 15R<br>33L | 970 x 80<br>non revêtue | 153 °<br>333 ° | 45°19'26.28"N 003°21'29.51"E<br>45°18'58.31"N 003°21'49.76"E | 1482<br>1484 | 45°19'03.60"N 003°21'45.94"E | 1485 | |
| LFSL | BRIVE SOUILLAC | 1.667 ° | 45°02'23"N 001°29'08"E | 1016 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 2100 x 45<br>revêtue | 115 °<br>295 ° | 45°02'38.41"N 001°28'20.13"E<br>45°02'10.13"N 001°29'47.39"E | 1016<br>976 | | | voir aussi AD2 |
| LFFB | BUNO BONNEVAUX | 1.8393 ° | 48°21'01"N 002°25'28"E | 419 | NTL VFR P | 146 | Civil / Restreint |
| 01<br>19 | 620 x 80<br>non revêtue | 12 °<br>192 ° | 48°20'48.52"N 002°25'23.52"E<br>48°21'08.16"N 002°25'29.91"E | 386<br>419 | | | |
| 10<br>28 | 790 x 100<br>non revêtue | 98 °<br>278 ° | 48°21'03.82"N 002°25'02.68"E<br>48°21'00.19"N 002°25'40.74"E | 395<br>399 | 48°21'03.36"N 002°25'07.49"E | 399 | |
| | BUXEUIL ST REMY / CREUSE | 1.3909 ° | 46°56'56"N 000°40'12"E | | VFR P | NIL | Privé |
| 09<br>27 | 880 x 20<br>revêtue | 135 °<br>315 ° | | | | | |
| LFRK | CAEN CARPIQUET | 0.9497 ° | 49°10'24"N 000°27'00"W | 243 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1900 x 45<br>béton bitumineux | 125 °<br>305 ° | 49°10'51.42"N 000°27'59.10"W<br>49°10'15.95"N 000°26'42.61"W | 234<br>232 | 49°10'45.83"N 000°27'47.04"W | 231 | voir aussi AD2 |
| 12L<br>30R | 800 x 50<br>non revêtue | 125 °<br>305 ° | 49°10'47.00"N 000°27'28.17"W<br>49°10'32.06"N 000°26'55.97"W | 223<br>234 | | | |
| LFCC | CAHORS LALBENQUE | 1.6774 ° | 44°21'02"N 001°28'43"E | 912 | INTL/NTL IFR/VFR P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1500 x 30<br>revêtue | 128 °<br>308 ° | 44°21'22.61"N 001°28'06.43"E<br>44°20'52.40"N 001°28'59.81"E | 884<br>911 | | | voir aussi AD2 |
| 13L<br>31R | 1080 x 50<br>non revêtue | 128 °<br>308 ° | 44°21'16.39"N 001°28'20.74"E<br>44°20'54.63"N 001°28'59.04"E | 884<br>907 | | | |
| LFAC | CALAIS DUNKERQUE | 1.6011 ° | 50°57'39"N 001°57'05"E | 12 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 1535 x 45<br>revêtue | 61 °<br>241 ° | 50°57'31.52"N 001°56'42.74"E<br>50°57'55.57"N 001°57'51.53"E | 11<br>11 | | | voir aussi AD2 |
| LFKC | CALVI SAINTE CATHERINE | 3.2771 ° | 42°31'28"N 008°47'35"E | 210 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 2310 x 45<br>béton bitumineux | 180 °<br>360 ° | 42°32'28.24"N 008°47'34.59"E<br>42°31'13.51"N 008°47'34.90"E | 65<br>210 | 42°31'19.80"N 008°47'34.87"E | 199 | voir aussi AD2 |
| | CALVIAC | 1.8188 ° | 44°35'35"N 002°04'06"E | 2080 | VFR P | NIL | Privé |
| 18<br>36 | 600 x 5<br>revêtue | 167 °<br>347 ° | | | | | |
| LFYG | CAMBRAI NIERGNIES | 2.0305 ° | 50°08'29"N 003°15'49"E | 324 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 873 x 18<br>revêtue | 74 °<br>254 ° | 50°08'25.66"N 003°15'26.95"E<br>50°08'33.24"N 003°16'09.34"E | 312<br>314 | | | |
| 07R<br>25L | 1019 x 100<br>non revêtue | 74 °<br>254 ° | 50°08'18.13"N 003°15'21.56"E<br>50°08'26.98"N 003°16'11.04"E | 324<br>311 | | | |
| LFMD | CANNES MANDELIEU | 2.9454 ° | 43°32'47"N 006°57'15"E | 14 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 760 x 18<br>revêtue | 45 °<br>225 ° | 43°32'36.28"N 006°57'12.14"E<br>43°32'53.80"N 006°57'36.42"E | 7<br>10 | 43°32'38.34"N 006°57'14.99"E<br>43°32'53.17"N 006°57'35.54"E | 8<br>10 | voir aussi AD2 |
| 17<br>35 | 1540 x 45<br>revêtue | 173 °<br>353 ° | 43°33'15.90"N 006°56'58.96"E<br>43°32'26.41"N 006°57'07.73"E | 14<br>7 | 43°33'12.05"N 006°56'59.64"E<br>43°32'35.47"N 006°57'06.12"E | 13<br>8 | |
| 17L<br>35R | 550 x 50<br>non revêtue | 173 °<br>353 ° | 43°32'58.04"N 006°57'05.91"E<br>43°32'40.39"N 006°57'09.08"E | 11<br>8 | | | |
| LFMK | CARCASSONNE SALVAZA | 1.8941 ° | 43°12'57"N 002°18'31"E | 434 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 2050 x 45<br>revêtue | 96 °<br>276 ° | 43°13'01.39"N 002°17'35.41"E<br>43°12'54.13"N 002°19'05.62"E | 431<br>402 | 43°13'01.04"N 002°17'39.72"E<br>43°12'54.66"N 002°18'58.98"E | 434<br>405 | voir aussi AD2 |
| 09L<br>27R | 792 x 30<br>gazon | 96 °<br>276 ° | 43°13'01.32"N 002°18'19.72"E<br>43°12'58.49"N 002°18'54.68"E | 417<br>406 | | | |
| LFNH | CARPENTRAS | 2.548 ° | 44°01'21"N 005°05'24"E | 388 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1200 x 20<br>revêtue | 132 °<br>312 ° | 44°01'54.00"N 005°04'42.03"E<br>44°01'28.04"N 005°05'22.20"E | 354<br>388 | 44°01'52.28"N 005°04'44.70"E | 356 | |
| 13R<br>31L | 850 x 80<br>non revêtue | 132 °<br>312 ° | 44°01'44.14"N 005°04'52.63"E<br>44°01'25.70"N 005°05'21.11"E | 363<br>388 | 44°01'43.10"N 005°04'54.30"E<br>44°01'29.34"N 005°05'15.49"E | 365<br>381 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFIG | CASSAGNES BEGONHES | 1.9402 ° | 44°10'42"N 002°31'04"E | 2025 | NTL VFR P | 167 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1050 x 20<br>revêtue | 94 °<br>274 ° | 44°10'44.55"N 002°30'17.50"E<br>44°10'41.92"N 002°31'04.84"E | 1962<br>2025 | 44°10'44.00"N 002°30'21.00"E<br>44°10'42.54"N 002°30'53.62"E | 1964<br>2009 | |
| 09R<br>27L | 400 x 30<br>non revêtue | 94 °<br>274 ° | 44°10'42.21"N 002°30'36.66"E<br>44°10'41.24"N 002°30'54.57"E | 1975<br>2007 | | | |
| LFDQ | CASTELNAU MAGNOAC | 1.4494 ° | 43°16'39"N 000°31'10"E | 992 | NTL VFR P | 163 | Civil / Restreint |
| 04<br>22 | 757 x 50<br>non revêtue | 38 °<br>218 ° | 43°16'29.03"N 000°30'59.86"E<br>43°16'48.46"N 000°31'20.35"E | 992<br>972 | 43°16'46.70"N 000°31'18.50"E | 975 | |
| LFMW | CASTELNAUDARY VILLENEUVE | 1.7993 ° | 43°18'40"N 001°55'12"E | 553 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 810 x 30<br>revêtue | 110 °<br>290 ° | 43°18'43.18"N 001°55'01.57"E<br>43°18'34.32"N 001°55'35.43"E | 553<br>538 | 43°18'42.77"N 001°55'03.12"E<br>43°18'35.54"N 001°55'30.77"E | 550<br>542 | |
| LFCX | CASTELSARRASIN MOISSAC | 1.5917 ° | 44°05'09"N 001°07'37"E | 243 | NTL VFR P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 900 x 30<br>revêtue | 102 °<br>282 ° | 44°05'11.87"N 001°07'20.58"E<br>44°05'05.81"N 001°08'00.23"E | 243<br>232 | | | |
| 10L<br>28R | 865 x 80<br>non revêtue | 102 °<br>282 ° | 44°05'13.55"N 001°07'22.00"E<br>44°05'07.73"N 001°08'00.19"E | 242<br>233 | | | |
| LFCK | CASTRES MAZAMET | 1.8884 ° | 43°33'18"N 002°17'26"E | 785 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 1820 x 30<br>revêtue | 141 °<br>321 ° | 43°33'45.48"N 002°16'55.57"E<br>43°32'59.42"N 002°17'46.54"E | 695<br>785 | 43°33'41.64"N 002°16'59.82"E | 703 | voir aussi AD2 |
| | CAYLUS | 1.7433 ° | 44°13'22"N 001°43'57"E | 1030 | VFR P | NIL | Privé |
| 16<br>34 | 450 x 20<br>revêtue | 156 °<br>336 ° | | | | | |
| LFBC | CAZAUX | 0.9773 ° | 44°32'06"N 001°07'53"W | 85 | NTL IFR/VFR | 154 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 06<br>24 | 2398 x 45<br>revêtue | 57 °<br>237 ° | 44°31'41.05"N 001°08'16.57"W<br>44°32'23.88"N 001°06'45.92"W | 74<br>83 | | | voir aussi AD2 |
| LFJH | CAZERES PALAMINY | 1.5848 ° | 43°12'03"N 001°03'00"E | 816 | NTL VFR P | 163 | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 880 x 50<br>non revêtue | 96 °<br>276 ° | 43°12'04.69"N 001°02'33.06"E<br>43°12'01.96"N 001°03'11.81"E | 816<br>805 | 43°12'02.30"N 001°03'06.97"E | 807 | |
| LFIH | CHALAIS | 1.2682 ° | 45°16'01"N 000°00'57"E | 299 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 840 x 60<br>non revêtue | 67 °<br>247 ° | 45°15'57.89"N 000°00'45.01"E<br>45°16'08.65"N 000°01'20.41"E | 279<br>299 | 45°16'07.69"N 000°01'17.24"E | 298 | |
| LFLH | CHALON CHAMPFORGEUIL | 2.5012 ° | 46°49'42"N 004°49'01"E | 623 | NTL IFR/VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17<br>35 | 1440 x 30<br>revêtue | 171 °<br>351 ° | 46°49'57.17"N 004°48'57.69"E<br>46°49'11.20"N 004°49'08.79"E | 623<br>604 | 46°49'55.25"N 004°48'58.17"E<br>46°49'16.31"N 004°49'07.57"E | 622<br>608 | voir aussi AD2 |
| 17L<br>35R | 849 x 50<br>non revêtue | 170 °<br>350 ° | 46°49'57.20"N 004°49'14.40"E<br>46°49'30.10"N 004°49'21.20"E | 620<br>619 | | | |
| LFQK | CHALONS ECURY SUR COOLE | 2.3662 ° | 48°54'20"N 004°21'10"E | 321 | NTL VFR P | 148 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04L<br>22R | 1495 x 70<br>non revêtue | 37 °<br>217 ° | 48°53'56.96"N 004°20'42.01"E<br>48°54'35.76"N 004°21'25.96"E | 312<br>313 | 48°54'00.21"N 004°20'45.69"E<br>48°54'32.52"N 004°21'22.29"E | 311<br>314 | |
| 04R<br>22L | 1495 x 80<br>non revêtue | 37 °<br>217 ° | 48°53'55.50"N 004°20'44.96"E<br>48°54'34.31"N 004°21'28.91"E | 317<br>319 | 48°53'58.75"N 004°20'48.64"E<br>48°54'31.06"N 004°21'25.23"E | 314<br>320 | |
| LFOK | CHALONS VATRY | 2.3275 ° | 48°46'24"N 004°12'22"E | 586 | INTL/NTL IFR/VFR P | 150 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 3860 x 45<br>béton bitumineux | 101 °<br>281 ° | 48°46'46.51"N 004°09'30.27"E<br>48°46'22.18"N 004°12'35.73"E | 554<br>586 | 48°46'45.81"N 004°09'35.58"E<br>48°46'22.88"N 004°12'30.42"E | 555<br>586 | voir aussi AD2 |
| LFLB | CHAMBERY AIX LES BAINS | 2.7517 ° | 45°38'21"N 005°52'48"E | 779 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 2020 x 45<br>béton bitumineux | 177 °<br>357 ° | 45°38'49.63"N 005°52'46.14"E<br>45°37'44.32"N 005°52'51.47"E | 767<br>779 | 45°38'42.12"N 005°52'46.75"E<br>45°37'48.73"N 005°52'51.11"E | 769.1<br>778.6 | voir aussi AD2 |
| 18L<br>36R | 700 x 60<br>gazon | 177 °<br>357 ° | 45°38'16.98"N 005°52'52.15"E<br>45°37'54.40"N 005°52'53.97"E | 771<br>776 | 45°37'57.49"N 005°52'53.78"E | | |
| LFLE | CHAMBERY CHALLES LES EAUX | 2.773 ° | 45°33'38"N 005°58'33"E | 973 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 990 x 20<br>revêtue | 144 °<br>324 ° | 45°33'51.64"N 005°58'18.90"E<br>45°33'25.69"N 005°58'45.68"E | 973<br>955 | | | |
| 14L<br>32R | 890 x 80<br>non revêtue | 144 °<br>324 ° | 45°33'50.19"N 005°58'23.22"E<br>45°33'26.87"N 005°58'47.35"E | 969<br>954 | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFJY | CHAMBLEY | 2.7793 ° | 49°01'32"N 005°52'34"E | 866 | NTL IFR/VFR NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05C<br>23C | 758 x 80<br>gazon | 50 °<br>230 ° | 49°01'12.54"N 005°51'42.32"E<br>49°01'28.19"N 005°52'11.11"E | 818<br>816 | | | voir aussi AD2 |
| 05L<br>23R | 658 x 18<br>revêtue | 50 °<br>230 ° | 49°01'16.33"N 005°51'40.01"E<br>49°01'29.91"N 005°52'05.00"E | 813<br>813 | | | |
| 05R<br>23L | 2095 x 45<br>revêtue | 50 °<br>230 ° | 49°01'10.03"N 005°51'54.10"E<br>49°01'53.27"N 005°53'13.60"E | 830<br>863 | | | |
| LFGX | CHAMPAGNOLE CROTENAY | 2.7502 ° | 46°45'48"N 005°49'11"E | 1745 | NTL VFR P | 163 | Civil / Restreint |
| 02<br>20 | 912 x 50<br>non revêtue | 20 °<br>200 ° | 46°45'33.57"N 005°49'03.05"E<br>46°46'01.25"N 005°49'18.11"E | 1737<br>1745 | 46°45'38.36"N 005°49'05.71"E<br>46°45'51.48"N 005°49'12.82"E | 1738<br>1741 | |
| LFQV | CHARLEVILLE MEZIERES | 2.4369 ° | 49°47'06"N 004°38'34"E | 492 | NTL VFR P | 150 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 1500 x 30<br>revêtue | 112 °<br>292 ° | 49°47'11.28"N 004°38'14.74"E<br>49°46'53.02"N 004°39'24.15"E | 492<br>482 | 49°46'55.47"N 004°39'14.86"E | 482 | |
| LFOR | CHARTRES METROPOLE | 1.5777 ° | 48°27'32"N 001°31'26"E | 509 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 840 x 25<br>revêtue | 93 °<br>273 ° | 48°27'25.57"N 001°30'51.06"E<br>48°27'24.30"N 001°31'31.80"E | 509<br>495 | | | |
| 09L<br>27R | 900 x 100<br>non revêtue | 93 °<br>273 ° | 48°27'29.65"N 001°30'49.85"E<br>48°27'28.31"N 001°31'33.53"E | 506<br>498 | | | |
| LFMX | CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN | 2.7502 ° | 44°03'31"N 005°59'27"E | 1507 | NTL VFR P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 926<br>non revêtue | 23 °<br>203 ° | 44°03'16.50"N 005°59'20.55"E<br>44°03'44.24"N 005°59'36.94"E | 1480<br>1500 | | | |
| LFFH | CHATEAU THIERRY BELLEAU | 2.0845 ° | 49°04'00"N 003°21'20"E | 723 | NTL VFR P | 146 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 930 x 50<br>non revêtue | 35 °<br>215 ° | 49°03'48.04"N 003°21'06.96"E<br>49°04'12.73"N 003°21'33.19"E | 712<br>721 | 49°03'52.23"N 003°21'11.42"E<br>49°04'08.79"N 003°21'29.02"E | 716<br>719 | |
| LFTQ | CHATEAUBRIANT POUANCE | 0.8089 ° | 47°44'22"N 001°11'25"W | 322 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 720 x 50<br>non revêtue | 103 °<br>283 ° | 47°44'25.09"N 001°11'41.61"W<br>47°44'19.69"N 001°11'08.01"W | 322<br>305 | 47°44'24.20"N 001°11'36.05"W | 321 | |
| LFOC | CHATEAUDUN | 1.5512 ° | 48°03'28"N 001°22'47"E | 431 | NTL VFR P | 148 | Civil / Restreint |
| 10<br>28 | 2047 x 45<br>revêtue | 98 °<br>278 ° | 48°03'34.17"N 001°21'44.40"E<br>48°03'24.92"N 001°23'22.31"E | 431<br>421 | | | |
| LFFU | CHATEAUNEUF SUR CHER | 1.8642 ° | 46°52'16"N 002°22'37"E | 551 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 800 x 60<br>non revêtue | 86 °<br>266 ° | 46°52'11.83"N 002°22'13.65"E<br>46°52'13.85"N 002°22'51.28"E | 544<br>551 | 46°52'11.94"N 002°22'15.44"E<br>46°52'13.79"N 002°22'49.93"E | | |
| LFLX | CHATEAUROUX DEOLS | 1.6863 ° | 46°51'37"N 001°43'16"E | 529 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 3500 x 45<br>béton bitumineux | 33 °<br>213 ° | 46°50'58.50"N 001°43'05.02"E<br>46°52'33.32"N 001°44'35.56"E | 528<br>518 | | | voir aussi AD2 |
| LFEJ | CHATEAUROUX VILLERS | 1.6591 ° | 46°50'27"N 001°37'12"E | 542 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 790 x 80<br>non revêtue | 40 °<br>220 ° | 46°50'17.44"N 001°36'59.97"E<br>46°50'36.90"N 001°37'24.17"E | 539<br>525 | 46°50'35.06"N 001°37'21.87"E | 527 | |
| LFCA | CHATELLERAULT TARGE | 1.3636 ° | 46°46'49"N 000°33'02"E | 210 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 800 x 20<br>revêtue | 177 °<br>357 ° | 46°47'10.46"N 000°33'00.60"E<br>46°46'44.55"N 000°33'02.80"E | 210<br>203 | 46°47'08.74"N 000°33'00.75"E | 210 | |
| LFQH | CHATILLON SUR SEINE | 2.4368 ° | 47°50'43"N 004°34'46"E | 906 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 955 x 100<br>non revêtue | 18 °<br>198 ° | 47°50'19.49"N 004°34'40.02"E<br>47°50'48.83"N 004°34'54.60"E | 906<br>870 | | | |
| LFJA | CHAUMONT SEMOUTIERS | 2.5597 ° | 48°05'30"N 005°03'00"E | 1004 | NTL VFR P | NIL | Militaire / Restreint |
| 18<br>36 | 1801 x 30<br>revêtue | 186 °<br>6 ° | 48°05'21.35"N 005°02'56.48"E<br>48°04'23.32"N 005°02'47.80"E | | | | |
| LFDW | CHAUVIGNY | 1.3965 ° | 46°35'00"N 000°38'32"E | 442 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 740 x 80<br>non revêtue | 48 °<br>228 ° | 46°34'52.11"N 000°38'19.45"E<br>46°35'07.99"N 000°38'45.44"E | 435<br>435 | 46°34'53.81"N 000°38'22.24"E<br>46°35'07.03"N 000°38'43.87"E | 436<br>437 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFPX | CHAVENAY VILLEPREUX | 1.696 ° | 48°50'32"N 001°58'49"E | 424 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 825 x 60<br>non revêtue | 52 °<br>232 ° | 48°50'24.51"N 001°58'34.14"E<br>48°50'40.95"N 001°59'06.15"E | 424<br>415 | 48°50'26.44"N 001°58'37.91"E<br>48°50'38.99"N 001°59'02.33"E | 424<br>418 | |
| 10<br>28 | 710 x 100<br>non revêtue | 104 °<br>284 ° | 48°50'34.57"N 001°58'34.99"E<br>48°50'29.00"N 001°59'08.86"E | 417<br>420 | 48°50'30.06"N 001°59'02.44"E | 419 | |
| LFPH | CHELLES LE PIN | 1.875 ° | 48°53'48"N 002°36'22"E | 208 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 600 x 50<br>non revêtue | 39 °<br>219 ° | 48°53'39.23"N 002°36'12.17"E<br>48°53'54.51"N 002°36'30.37"E | 200<br>207 | 48°53'41.49"N 002°36'14.86"E | 201 | |
| 11<br>29 | 650 x 50<br>non revêtue | 109 °<br>289 ° | 48°53'50.36"N 002°36'10.61"E<br>48°53'43.69"N 002°36'40.83"E | 208<br>202 | 48°53'45.11"N 002°36'34.37"E | 199 | |
| LFRC | CHERBOURG MANCHE | 0.5936 ° | 49°39'03"N 001°28'31"W | 459 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 2440 x 45<br>béton | 101 °<br>281 ° | 49°39'07.92"N 001°29'12.71"W<br>49°38'53.17"N 001°27'13.19"W | 452<br>428 | | | voir aussi AD2 |
| LFOU | CHOLET LE PONTREAU | 0.9385 ° | 47°04'55"N 000°52'38"W | 443 | NTL IFR/VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1380 x 30<br>revêtue | 25 °<br>205 ° | 47°04'35.51"N 000°52'51.20"W<br>47°05'15.94"N 000°52'23.58"W | 427<br>410 | 47°04'40.73"N 000°52'47.64"W | 433 | voir aussi AD2 |
| 02R<br>20L | 1030 x 80<br>non revêtue | 25 °<br>205 ° | 47°04'40.35"N 000°52'44.96"W<br>47°05'10.56"N 000°52'24.30"W | 433<br>411 | | | |
| LFJC | CLAMECY | 2.1568 ° | 47°26'15"N 003°30'27"E | 714 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 790 x 60<br>non revêtue | 182 °<br>2 ° | 47°26'28.11"N 003°30'28.00"E<br>47°26'02.61"N 003°30'26.51"E | 712<br>713 | | | |
| LFLC | CLERMONT FERRAND AUVERGNE | 2.0876 ° | 45°47'10"N 003°09'45"E | 1092 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 645 x 60<br>gazon | 8 °<br>188 ° | 45°46'53.18"N 003°09'05.25"E<br>45°47'13.91"N 003°09'09.18"E | 1092<br>1083 | | | voir aussi AD2 |
| 08<br>26 | 3013 x 45<br>revêtue | 82 °<br>262 ° | 45°47'05.36"N 003°09'02.84"E<br>45°47'18.96"N 003°11'20.96"E | 1089<br>1057 | 45°47'18.32"N 003°11'14.45"E | 1058 | |
| 08L<br>26R | 909 x 50<br>gazon | 82 °<br>262 ° | 45°47'13.64"N 003°09'18.82"E<br>45°47'17.75"N 003°10'00.51"E | 1083<br>1072 | | | |
| LFBG | COGNAC CHATEAUBERNARD | 1.1624 ° | 45°39'30"N 000°19'03"W | 103 | NTL IFR/VFR NS/P | 153 | Militaire / Restreint |
| 05<br>23 | 2422 x 45<br>revêtue | 50 °<br>230 ° | 45°38'54.27"N 000°19'27.75"W<br>45°39'45.05"N 000°18'02.47"W | 79<br>102 | 45°38'57.17"N 000°19'22.90"W<br>45°39'40.54"N 000°18'10.05"W | 77<br>100 | voir aussi AD2 |
| 08<br>26 | 1814 x 60<br>revêtue | 84 °<br>264 ° | 45°39'42.70"N 000°19'26.95"W<br>45°39'49.18"N 000°18'03.68"W | 87<br>98 | 45°39'43.15"N 000°19'21.17"W<br>45°39'48.47"N 000°18'12.84"W | 88<br>94 | |
| LFGA | COLMAR HOUSSEN | 3.1504 ° | 48°06'37"N 007°21'33"E | 627 | NTL IFR/VFR P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1610 x 30<br>revêtue | 11 °<br>191 ° | 48°06'09.31"N 007°21'24.81"E<br>48°07'00.47"N 007°21'39.68"E | 627<br>611 | 48°06'15.97"N 007°21'26.74"E | 626 | voir aussi AD2 |
| 01L<br>19R | 950 x 80<br>non revêtue | 11 °<br>191 ° | 48°06'22.53"N 007°21'25.67"E<br>48°06'52.72"N 007°21'34.46"E | 622<br>612 | 48°06'28.84"N 007°21'27.51"E<br>48°06'46.41"N 007°21'32.62"E | 620<br>615 | |
| LFAD | COMPIEGNE MARGNY | 1.9164 ° | 49°26'01"N 002°48'17"E | 316 | NTL VFR P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 900 x 74<br>non revêtue | 48 °<br>228 ° | 49°25'44.59"N 002°47'49.89"E<br>49°26'04.09"N 002°48'23.08"E | 269<br>316 | 49°25'59.37"N 002°48'15.03"E | | |
| LFID | CONDOM VALENCE SUR BAISE | 1.4034 ° | 43°54'33"N 000°23'10"E | 444 | NTL VFR P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 846 x 50<br>non revêtue | 112 °<br>292 ° | 43°54'39.41"N 000°22'49.10"E<br>43°54'29.17"N 000°23'24.26"E | 413<br>444 | 43°54'30.67"N 000°23'19.11"E | 441 | |
| | CORBONOD | 2.7415 ° | 45°57'45"N 005°49'09"E | 1175 | VFR P | NIL | Privé |
| 01<br>19 | 400 x 20<br>revêtue | 8 °<br>188 ° | | | | | |
| LFJD | CORLIER | 2.665 ° | 46°02'23"N 005°29'46"E | 2770 | NTL VFR P | 162 | Civil / Restreint |
| 12<br>30 | 350 x 40<br>non revêtue | 122 °<br>302 ° | 46°02'28.89"N 005°29'33.85"E<br>46°02'23.00"N 005°29'47.50"E | 2619<br>2770 | | | |
| LFKT | CORTE | 3.342 ° | 42°17'25"N 009°11'33"E | 1130 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 950 x 20<br>revêtue | 126 °<br>306 ° | 42°17'39.96"N 009°11'05.71"E<br>42°17'21.85"N 009°11'39.28"E | 1130<br>1071 | 42°17'36.45"N 009°11'12.22"E | 1119 | |
| LFGH | COSNE SUR LOIRE | 2 ° | 47°21'37"N 002°55'06"E | 580 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 800 x 18<br>revêtue | 114 °<br>294 ° | 47°21'44.48"N 002°54'39.79"E<br>47°21'34.06"N 002°55'14.87"E | 570<br>580 | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFDV | COUHE VERAC | 1.2809 ° | 46°16'14"N 000°11'18"E | 500 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1040 x 80<br>non revêtue | 20 °<br>200 ° | 46°15'58.05"N 000°11'10.03"E<br>46°16'29.73"N 000°11'26.57"E | 494<br>493 | 46°16'03.93"N 000°11'13.09"E<br>46°16'26.65"N 000°11'24.96"E | 497<br>499 | |
| LFPK | COULOMMIERS VOISINS | 1.9931 ° | 48°50'15"N 003°00'52"E | 470 | NTL VFR P | 145 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09C<br>27C | 1590 x 20<br>revêtue | 91 °<br>271 ° | 48°50'15.50"N 003°00'13.10"E<br>48°50'15.00"N 003°01'31.10"E | 470<br>457 | | | |
| 09L<br>27R | 650 x 50<br>non revêtue | 91 °<br>271 ° | 48°50'19.27"N 003°00'53.83"E<br>48°50'19.03"N 003°01'25.75"E | 466<br>458 | | | |
| 09R<br>27L | 660 x 80<br>non revêtue | 91 °<br>271 ° | 48°50'06.67"N 003°00'04.12"E<br>48°50'06.44"N 003°00'36.58"E | 464<br>464 | 48°50'06.48"N 003°00'31.38"E | 464 | |
| LFLJ | COURCHEVEL | 2.9214 ° | 45°23'45"N 006°37'57"E | 6583 | INTL/NTL VFR P | 175 | Civil / Restreint |
| 04<br>22 | 536 x 40<br>revêtue | 44 °<br>224 ° | 45°23'44.91"N 006°37'57.37"E<br>45°23'57.23"N 006°38'14.37"E | 6583<br>6371 | | | |
| LFTF | CUERS PIERREFEU | 2.7619 ° | 43°14'51"N 006°07'38"E | 269 | NTL VFR P | 156 | Mixte / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 1925 x 30<br>revêtue | 110 °<br>290 ° | 43°15'02.65"N 006°06'56.19"E<br>43°14'41.09"N 006°08'16.20"E | 269<br>214 | 43°14'59.53"N 006°07'07.79"E<br>43°14'44.16"N 006°08'04.82"E | 264<br>222 | |
| LFBY | DAX SEYRESSE | 1.022 ° | 43°41'21"N 001°04'08"W | 102 | NTL VFR P | 161 | Militaire / Restreint |
| 07<br>25 | 800 x 40<br>macadam | 74 °<br>254 ° | 43°41'18.15"N 001°04'21.33"W<br>43°41'25.16"N 001°03'46.86"W | 103<br>106 | 43°41'18.93"N 001°04'17.49"W<br>43°41'22.48"N 001°04'00.01"W | 101<br>105 | voir aussi AD2 |
| LFRG | DEAUVILLE NORMANDIE | 1.1271 ° | 49°21'48"N 000°09'36"E | 479 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 149 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 2550 x 45<br>macadam | 117 °<br>297 ° | 49°22'13.90"N 000°08'19.37"E<br>49°21'36.23"N 000°10'11.76"E | 471<br>461 | 49°22'07.25"N 000°08'39.21"E<br>49°21'42.42"N 000°09'53.30"E | 472<br>464 | voir aussi AD2 |
| LFAB | DIEPPE SAINT AUBIN | 1.3841 ° | 49°52'57"N 001°05'07"E | 344 | INTL/NTL VFR P | 145 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 820 x 30<br>revêtue | 126 °<br>306 ° | 49°53'13.07"N 001°04'34.26"E<br>49°52'57.36"N 001°05'07.42"E | 323<br>344 | | | |
| 13L<br>31R | 650 x 60<br>non revêtue | 126 °<br>306 ° | 49°53'12.14"N 001°04'40.11"E<br>49°52'59.81"N 001°05'06.19"E | 327<br>344 | | | |
| LFQZ | DIEUZE GUEBLANGE | 2.998 ° | 48°46'28"N 006°42'51"E | 718 | NTL VFR P | 156 | Civil / Restreint |
| 05<br>23 | 300 x 50<br>non revêtue | 48 °<br>228 ° | 48°46'20.36"N 006°42'38.21"E<br>48°46'26.92"N 006°42'49.05"E | 695<br>704 | | | |
| LFGI | DIJON DAROIS | 2.534 ° | 47°23'07"N 004°56'49"E | 1586 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 750 x 20<br>revêtue | 19 °<br>199 ° | 47°22'55.90"N 004°56'43.20"E<br>47°23'18.97"N 004°56'54.64"E | 1556<br>1586 | | | |
| 02R<br>20L | 780 x 80<br>non revêtue | 19 °<br>199 ° | 47°22'53.90"N 004°56'44.75"E<br>47°23'17.84"N 004°56'56.60"E | 1553<br>1582 | 47°22'58.44"N 004°56'46.99"E | 1556 | |
| LFSD | DIJON-LONGVIC | 2.5718 ° | 47°15'57"N 005°05'42"E | 728 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1200 x 23<br>béton bitumineux | 15 °<br>195 ° | 47°15'58.66"N 005°04'58.39"E<br>47°16'36.18"N 005°05'13.23"E | 727<br>727 | | | voir aussi AD2 |
| 17<br>35 | 2400 x 45<br>béton bitumineux | 175 °<br>355 ° | 47°16'35.66"N 005°05'36.94"E<br>47°15'18.25"N 005°05'46.92"E | 726<br>710 | | | |
| LFEB | DINAN TRELIVAN | 0.4814 ° | 48°26'36"N 002°06'12"W | 393 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 830 x 30<br>revêtue | 70 °<br>250 ° | 48°26'31.63"N 002°06'29.63"W<br>48°26'40.64"N 002°05'51.63"W | 354<br>393 | | | |
| LFRD | DINARD PLEURTUIT SAINT MALO | 0.4784 ° | 48°35'16"N 002°04'48"W | 219 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 1290 x 45<br>béton bitumineux | 115 °<br>295 ° | 48°35'25.80"N 002°05'20.21"W<br>48°35'07.97"N 002°04'22.85"W | 209<br>213 | | | voir aussi AD2 |
| 17<br>35 | 2200 x 45<br>béton bitumineux | 170 °<br>350 ° | 48°35'53.02"N 002°04'57.66"W<br>48°34'43.06"N 002°04'39.20"W | 193<br>198 | | | |
| 17R<br>35L | 200 x 20<br>non revêtue | 170 °<br>350 ° | 48°35'28.69"N 002°05'01.60"W<br>48°35'22.38"N 002°04'59.92"W | 210<br>211 | | | |
| LFGJ | DOLE TAVAUX | 2.657 ° | 47°02'34"N 005°26'06"E | 645 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 2230 x 45<br>macadam | 54 °<br>234 ° | 47°01'59.12"N 005°24'55.22"E<br>47°02'41.21"N 005°26'21.08"E | 639<br>645 | | | voir aussi AD2 |
| LFGR | DONCOURT LES CONFLANS | 2.7946 ° | 49°09'07"N 005°55'53"E | 809 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1000 x 60<br>non revêtue | 79 °<br>259 ° | 49°09'05.30"N 005°55'36.60"E<br>49°09'11.30"N 005°56'25.10"E | 780<br>809 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFON | DREUX VERNOUILLET | 1.5204 ° | 48°42'21"N 001°21'41"E | 445 | NTL VFR P | 146 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 720 x 80<br>non revêtue | 36 °<br>216 ° | 48°42'11.57"N 001°21'30.27"E<br>48°42'30.59"N 001°21'50.84"E | 444<br>439 | <br>48°42'28.66"N 001°21'48.76"E | <br>439 | |
| LFAK | DUNKERQUE LES MOERES | 1.7844 ° | 51°02'22"N 002°32'56"E | -3 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 638 x 50<br>non revêtue | 68 °<br>248 ° | 51°02'18.07"N 002°32'40.58"E<br>51°02'25.92"N 002°33'10.92"E | -4<br>-4 | | | |
| LFDE | EGLETONS | 1.8113 ° | 45°25'14"N 002°04'04"E | 1859 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 814 x 20<br>revêtue | 70 °<br>250 ° | 45°25'09.86"N 002°03'46.01"E<br>45°25'18.78"N 002°04'21.26"E | 1857<br>1855 | 45°25'11.28"N 002°03'51.61"E<br>45°25'17.37"N 002°04'15.64"E | 1857<br>1856 | |
| 07R<br>25L | 625 x 50<br>non revêtue | 70 °<br>250 ° | 45°25'10.43"N 002°03'53.04"E<br>45°25'17.28"N 002°04'20.11"E | 1859<br>1857 | <br>45°25'16.66"N 002°04'17.63"E | <br>1857 | |
| LFFE | ENGHIEN MOISSELLES | 1.797 ° | 49°02'44"N 002°21'07"E | 337 | NTL VFR P | 143 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 730 x 80<br>non revêtue | 66 °<br>246 ° | 49°02'41.28"N 002°20'59.15"E<br>49°02'50.71"N 002°21'32.06"E | 318<br>337 | | | |
| LFSW | EPERNAY PLIVOT | 2.2908 ° | 49°00'16"N 004°05'07"E | 291 | NTL VFR P | 147 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1200 x 50<br>non revêtue | 36 °<br>216 ° | 49°00'04.13"N 004°04'53.49"E<br>49°00'35.43"N 004°05'28.62"E | 276<br>289 | | | |
| 10<br>28 | 960 x 50<br>non revêtue | 104 °<br>284 ° | 49°00'20.30"N 004°04'41.55"E<br>49°00'12.26"N 004°05'29.41"E | 291<br>272 | | | |
| LFSE | EPINAL DOGNEVILLE | 2.9225 ° | 48°12'41"N 006°26'54"E | 1041 | NTL VFR P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 710 x 90<br>non revêtue | 20 °<br>200 ° | 48°12'29.78"N 006°26'48.13"E<br>48°12'51.37"N 006°27'00.08"E | 1041<br>1034 | 48°12'33.58"N 006°26'50.23"E<br>48°12'48.64"N 006°26'58.57"E | 1040<br>1034 | |
| LFSG | EPINAL MIRECOURT | 2.8255 ° | 48°19'30"N 006°04'00"E | 1084 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 2700 x 45<br>revêtue | 85 °<br>265 ° | 48°19'26.93"N 006°03'06.55"E<br>48°19'34.43"N 006°05'17.15"E | 1084<br>1024 | <br>48°19'33.72"N 006°05'04.68"E | <br>1034 | voir aussi AD2 |
| LFQE | ETAIN ROUVRES | 2.7259 ° | 49°13'45"N 005°40'34"E | 760 | NTL IFR/VFR P | 153 | Militaire / Restreint |
| 01<br>19 | 1721 x 45<br>revêtue | 14 °<br>194 ° | 49°12'59.13"N 005°40'06.08"E<br>49°13'53.29"N 005°40'26.02"E | 737<br>760 | | | voir aussi AD2 |
| LFOX | ETAMPES MONDESIR | 1.7387 ° | 48°22'52"N 002°04'26"E | 494 | NTL VFR P | 145 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 700 x 22<br>revêtue | 57 °<br>237 ° | 48°22'44.43"N 002°04'21.35"E<br>48°22'56.91"N 002°04'49.83"E | 487<br>489 | | | |
| 06L<br>24R | 1230 x 50<br>non revêtue | 57 °<br>237 ° | 48°22'40.66"N 002°04'00.66"E<br>48°23'02.55"N 002°04'50.59"E | 487<br>490 | 48°22'43.70"N 002°04'07.57"E<br>48°22'59.16"N 002°04'42.85"E | 488<br>491 | |
| LFFY | ETREPAGNY | 1.5774 ° | 49°18'19"N 001°38'16"E | 313 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 11<br>29 | 675 x 50<br>non revêtue | 115 °<br>295 ° | 49°18'23.73"N 001°38'01.07"E<br>49°18'14.44"N 001°38'31.26"E | 306<br>310 | 49°18'22.24"N 001°38'05.96"E<br>49°18'16.40"N 001°38'24.92"E | 309<br>312 | |
| LFAE | EU MERS LE TREPORT | 1.4798 ° | 50°04'09"N 001°25'36"E | 328 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 900 x 18<br>revêtue | 51 °<br>231 ° | 50°03'56.43"N 001°25'11.48"E<br>50°04'14.56"N 001°25'46.79"E | 295<br>328 | | | |
| LFOE | EVREUX FAUVILLE | 1.4649 ° | 49°01'43"N 001°13'12"E | 465 | NTL IFR/VFR NS/P | 146 | Militaire / Restreint |
| 04<br>22 | 3001 x 45<br>revêtue | 40 °<br>220 ° | 49°01'05.93"N 001°12'24.16"E<br>49°02'20.49"N 001°13'58.87"E | 448<br>454 | | | voir aussi AD2 |
| LFAS | FALAISE MONTS D'ERAINES | 1.0582 ° | 48°55'37"N 000°08'41"W | 513 | NTL VFR P | 152 | Civil / Restreint |
| 06<br>24 | 850 x 100<br>non revêtue | 62 °<br>242 ° | 48°55'30.87"N 000°08'59.13"W<br>48°55'43.83"N 000°08'22.33"W | 509<br>476 | | | |
| LFMF | FAYENCE | 2.8937 ° | 43°36'29"N 006°42'06"E | 738 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10L<br>28R | 785 x 160<br>non revêtue | 101 °<br>281 ° | 43°36'37.69"N 006°41'32.72"E<br>43°36'32.96"N 006°42'07.07"E | 737<br>712 | 43°36'37.05"N 006°41'37.37"E<br>43°36'33.68"N 006°42'01.81"E | 731<br>715 | |
| 10R<br>28L | 830 x 60<br>non revêtue | 101 °<br>281 ° | 43°36'34.20"N 006°41'31.80"E<br>43°36'29.18"N 006°42'08.21"E | 738<br>708 | 43°36'33.56"N 006°41'36.46"E<br>43°36'30.02"N 006°42'02.08"E | 733<br>715 | |
| 32 | 650 x 80<br>non revêtue | 320 ° | 43°36'28.50"N 006°42'07.50"E | 710 | 43°36'31.71"N 006°42'03.86"E | 712 | |
| LFLZ | FEURS CHAMBEON | 2.3472 ° | 45°42'24"N 004°11'49"E | 1095 | NTL VFR P | 165 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15<br>33 | 940 x 60<br>non revêtue | 153 °<br>333 ° | 45°42'37.12"N 004°11'39.30"E<br>45°42'10.02"N 004°11'59.07"E | 1092<br>1095 | 45°42'33.40"N 004°11'42.01"E | 1093 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFKF | FIGARI SUD CORSE | 3.2852 ° | 41°30'08"N 009°05'48"E | 85 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 2480 x 45<br>béton bitumineux | 48 °<br>228 ° | 41°29'41.00"N 009°05'09.64"E<br>41°30'35.29"N 009°06'28.55"E | 40<br>85 | 41°29'42.32"N 009°05'11.55"E | 41 | voir aussi AD2 |
| LFCF | FIGEAC LIVERNON | 1.7515 ° | 44°40'21"N 001°47'17"E | 1085 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 900 x 30<br>revêtue | 110 °<br>290 ° | 44°40'25.57"N 001°46'57.39"E<br>44°40'15.77"N 001°47'35.85"E | 1078<br>1085 | 44°40'17.50"N 001°47'29.06"E | 1081 | |
| LFOG | FLERS SAINT PAUL | 0.9306 ° | 48°44'59"N 000°35'41"W | 663 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 742 x 25<br>revêtue | 54 °<br>234 ° | 48°44'51.84"N 000°35'55.66"W<br>48°45'05.96"N 000°35'26.28"W | 662<br>643 | 48°44'54.55"N 000°35'50.08"W | 662 | |
| LFNO | FLORAC SAINTE ENIMIE | 2.1705 ° | 44°17'08"N 003°27'56"E | 3055 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 03<br>21 | 650 x 100<br>non revêtue | 27 °<br>207 ° | 44°16'54.01"N 003°27'46.43"E<br>44°17'12.78"N 003°27'59.64"E | 3035<br>3058 | 44°17'09.23"N 003°27'57.13"E | 3054 | |
| 08<br>26 | 762 x 100<br>non revêtue | 87 °<br>267 ° | 44°17'06.00"N 003°27'23.93"E | 3029 | 44°17'07.50"N 003°27'52.47"E | 3049 | |
| 14<br>32 | 750 x 100<br>non revêtue | 140 °<br>320 ° | 44°17'13.48"N 003°27'26.83"E | 3035 | 44°16'57.32"N 003°27'45.60"E | 3035 | |
| LFFK | FONTENAY LE COMTE | 0.9942 ° | 46°26'27"N 000°47'38"W | 80 | NTL IFR/VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 970 x 23<br>revêtue | 84 °<br>264 ° | 46°26'25.90"N 000°48'00.43"W<br>46°26'28.92"N 000°47'15.20"W | 73<br>78 | | | voir aussi AD2 |
| 08R<br>26L | 960 x 80<br>non revêtue | 85 °<br>265 ° | 46°26'24.22"N 000°48'00.26"W<br>46°26'27.18"N 000°47'15.56"W | 75<br>80 | | | |
| LFPQ | FONTENAY TRESIGNY | 1.9649 ° | 48°42'22"N 002°54'10"E | 371 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 700 x 18<br>revêtue | 120 °<br>300 ° | 48°42'28.70"N 002°53'57.30"E<br>48°42'17.40"N 002°54'26.80"E | 364<br>372 | 48°42'20.10"N 002°54'19.80"E | 370 | |
| 12R<br>30L | 720 x 50<br>non revêtue | 120 °<br>300 ° | 48°42'27.80"N 002°53'56.40"E<br>48°42'16.10"N 002°54'26.70"E | 364<br>370 | 48°42'18.60"N 002°54'20.20"E | 370 | |
| LFDX | FUMEL MONTAYRAL | 1.5539 ° | 44°27'33"N 001°00'26"E | 692 | NTL VFR P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17<br>35 | 710 x 18<br>revêtue | 171 °<br>351 ° | 44°27'44.64"N 001°00'23.21"E<br>44°27'21.91"N 001°00'28.46"E | 680<br>692 | | | |
| LFDG | GAILLAC LISLE SUR TARN | 1.7833 ° | 43°52'59"N 001°52'27"E | 441 | NTL VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 1124 x 60<br>non revêtue | 72 °<br>252 ° | 43°52'52.89"N 001°52'03.14"E<br>43°53'04.45"N 001°52'51.75"E | 434<br>441 | 43°52'54.00"N 001°52'07.82"E<br>43°53'03.24"N 001°52'46.65"E | 435<br>441 | |
| LFNA | GAP TALLARD | 2.7682 ° | 44°27'14"N 006°02'12"E | 1966 | INTL/NTL VFR P | 177 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 945 x 30<br>revêtue | 26 °<br>206 ° | 44°26'59.00"N 006°02'02.08"E<br>44°27'26.50"N 006°02'20.90"E | 1943<br>1965 | 44°27'19.86"N 006°02'16.33"E | 1960 | |
| 02L<br>20R | 700 x 80<br>non revêtue | 26 °<br>206 ° | 44°27'04.75"N 006°02'08.77"E<br>44°27'25.13"N 006°02'22.69"E | 1947<br>1964 | 44°27'19.08"N 006°02'18.56"E | 1958 | |
| 02R<br>20L | 400 x 60<br>non revêtue | 26 °<br>206 ° | 44°27'12.19"N 006°02'18.13"E<br>44°27'23.81"N 006°02'26.05"E | 1954<br>1965 | | | |
| LFKG | GHISONACCIA ALZITONE | 3.369 ° | 42°03'16"N 009°24'01"E | 177 | NTL VFR P | 157 | Civil / Restreint |
| 18<br>36 | 800 x 18<br>revêtue | 184 °<br>4 ° | 42°03'21.66"N 009°24'01.75"E<br>42°02'55.76"N 009°23'59.31"E | 177<br>154 | | | |
| LFRF | GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL | 0.6204 ° | 48°52'58"N 001°33'50"W | 45 | NTL VFR NS/P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 960 x 30<br>revêtue | 65 °<br>245 ° | 48°52'49.77"N 001°34'17.37"W<br>48°53'03.03"N 001°33'34.76"W | 45<br>28 | 48°53'01.23"N 001°33'40.55"W | 29 | |
| LFCQ | GRAULHET MONTDRAGON | 1.8175 ° | 43°46'07"N 002°00'28"E | 583 | NTL VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 960 x 20<br>revêtue | 96 °<br>276 ° | 43°46'08.25"N 002°00'17.03"E<br>43°46'05.04"N 002°00'59.82"E | 573<br>582 | 43°46'07.78"N 002°00'23.29"E<br>43°46'05.71"N 002°00'50.94"E | 575<br>582 | |
| 09L<br>27R | 790 x 50<br>non revêtue | 96 °<br>276 ° | 43°46'10.22"N 002°00'19.17"E<br>43°46'07.59"N 002°00'54.28"E | 568<br>577 | 43°46'09.73"N 002°00'25.81"E<br>43°46'08.12"N 002°00'47.69"E | | |
| LFEV | GRAY SAINT ADRIEN | 2.7059 ° | 47°25'56"N 005°37'17"E | 689 | NTL IFR/VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 1265 x 30<br>revêtue | 75 °<br>255 ° | 47°25'48.91"N 005°36'35.89"E<br>47°25'59.44"N 005°37'34.23"E | 666<br>695 | 47°25'49.41"N 005°36'38.66"E<br>47°25'58.77"N 005°37'30.54"E | 668<br>690 | voir aussi AD2 |
| 07L<br>25R | 860 x 50<br>non revêtue | 75 °<br>255 ° | 47°25'51.37"N 005°36'39.37"E<br>47°25'58.53"N 005°37'19.03"E | 663<br>673 | | | |
| 07R<br>25L | 350 x 20<br>non revêtue | 75 °<br>255 ° | 47°25'51.85"N 005°36'57.76"E<br>47°25'54.76"N 005°37'13.91"E | 671<br>675 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFLS | GRENOBLE ALPES ISERE | 2.6197 ° | 45°21'47"N 005°19'58"E | 1302 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 3050 x 45<br>béton bitumineux | 90 °<br>270 ° | 45°21'46.79"N 005°18'35.68"E<br>45°21'46.40"N 005°20'55.82"E | 1224.2<br>1301.8 | | | voir aussi AD2 |
| 09R<br>27L | 900 x 50<br>gazon | 90 °<br>270 ° | 45°21'43.79"N 005°19'06.13"E<br>45°21'43.69"N 005°19'47.49"E | 1240.4<br>1262.3 | | | |
| LFLG | GRENOBLE LE VERSOUD | 2.7384 ° | 45°13'05"N 005°50'55"E | 724 | NTL VFR P | 168 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 900 x 30<br>revêtue | 44 °<br>224 ° | 45°12'54.92"N 005°50'40.27"E<br>45°13'16.10"N 005°51'08.87"E | 720<br>723 | 45°13'14.08"N 005°51'06.14"E | 723 | voir aussi AD2 |
| 04L<br>22R | 893 x 80<br>non revêtue | 44 °<br>224 ° | 45°12'55.77"N 005°50'33.50"E<br>45°13'16.72"N 005°51'01.78"E | 718<br>721 | | | |
| LFCE | GUERET SAINT LAURENT | 1.7662 ° | 46°10'32"N 001°57'11"E | 1208 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 675 x 20<br>revêtue | 45 °<br>225 ° | 46°10'24.17"N 001°56'59.67"E<br>46°10'39.60"N 001°57'22.13"E | 1208<br>1190 | 46°10'27.57"N 001°57'04.63"E | 1201 | |
| LFES | GUISCRIFF SCAER | 0.0139 ° | 48°03'13"N 003°39'51"W | 574 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1500 x 30<br>revêtue | 23 °<br>203 ° | 48°02'46.68"N 003°40'07.14"W<br>48°03'31.56"N 003°39'39.29"W | 521<br>574 | | | |
| 02R<br>20L | 368 x 20<br>non revêtue | 23 °<br>203 ° | 48°02'54.65"N 003°40'00.24"W<br>48°03'05.63"N 003°39'53.34"W | 536<br>551 | | | |
| LFSH | HAGUENAU | 3.2817 ° | 48°47'49"N 007°49'09"E | 491 | INTL/NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 1000 x 18<br>revêtue | 29 °<br>209 ° | 48°47'26.16"N 007°48'49.82"E<br>48°47'54.32"N 007°49'13.22"E | 489<br>486 | 48°47'31.68"N 007°48'54.42"E<br>48°47'51.29"N 007°49'10.70"E | 489<br>486 | |
| 03L<br>21R | 880 x 80<br>non revêtue | 29 °<br>209 ° | 48°47'28.11"N 007°48'45.34"E<br>48°47'53.02"N 007°49'06.03"E | 488<br>486 | 48°47'32.84"N 007°48'49.28"E | 491 | |
| LFTH | HYERES LE PALYVESTRE | 2.7622 ° | 43°05'50"N 006°08'46"E | 13 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 159 | Militaire / Restreint |
| 05<br>23 | 2121 x 45<br>béton bitumineux | 51 °<br>231 ° | 43°05'40.25"N 006°08'28.35"E<br>43°06'21.98"N 006°09'39.43"E | 5<br>6 | 43°05'44.52"N 006°08'35.62"E | 6 | voir aussi AD2 |
| 13<br>31 | 1809 x 45<br>béton bitumineux | 135 °<br>315 ° | 43°06'04.37"N 006°08'26.74"E<br>43°05'22.90"N 006°09'23.17"E | 11<br>5 | 43°06'00.09"N 006°08'32.57"E<br>43°05'25.40"N 006°09'19.78"E | 8<br>5 | |
| LFEY | ILE D'YEU | 0.5063 ° | 46°43'03"N 002°23'33"W | 79 | NTL IFR/VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 575 x 50<br>non revêtue | 35 °<br>215 ° | 46°42'54.83"N 002°23'41.75"W<br>46°43'10.19"N 002°23'26.30"W | 44<br>65 | | | voir aussi AD2 |
| 14<br>32 | 1220 x 25<br>revêtue | 142 °<br>322 ° | 46°43'16.76"N 002°23'48.53"W<br>46°42'45.67"N 002°23'12.85"W | 42<br>79 | | | |
| LFHA | ISSOIRE LE BROC | 2.1163 ° | 45°30'50"N 003°15'58"E | 1240 | NTL VFR P | 167 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18L<br>36R | 855 x 70<br>non revêtue | 176 °<br>356 ° | 45°31'04.33"N 003°16'01.74"E<br>45°30'36.70"N 003°16'04.32"E | 1231<br>1239 | | | |
| 18R<br>36L | 855 x 70<br>non revêtue | 176 °<br>356 ° | 45°31'04.18"N 003°15'58.52"E<br>45°30'36.55"N 003°16'01.10"E | 1232<br>1240 | | | |
| LFEK | ISSOUDUN LE FAY | 1.773 ° | 46°53'19"N 002°02'29"E | 531 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 700 x 100<br>non revêtue | 59 °<br>239 ° | 46°53'08.48"N 002°02'10.61"E<br>46°53'20.04"N 002°02'38.58"E | | 46°53'10.36"N 002°02'15.07"E<br>46°53'18.82"N 002°02'34.94"E | | |
| 11<br>29 | 920 x 100<br>non revêtue | 112 °<br>292 ° | 46°53'25.44"N 002°02'01.39"E<br>46°53'14.10"N 002°02'41.49"E | | 46°53'23.46"N 002°02'08.05"E<br>46°53'15.25"N 002°02'37.46"E | | |
| 17<br>35 | 950 x 100<br>non revêtue | 175 °<br>355 ° | 46°53'37.03"N 002°02'18.17"E<br>46°53'06.36"N 002°02'21.77"E | | 46°53'33.76"N 002°02'18.49"E<br>46°53'17.30"N 002°02'20.47"E | | |
| LFMI | ISTRES LE TUBE | 2.5037 ° | 43°31'21"N 004°55'27"E | 82 | NTL IFR/VFR P | 162 | Militaire / Restreint |
| 15<br>33 | 3750 x 53<br>béton | 153 °<br>333 ° | 43°32'15.97"N 004°54'47.87"E<br>43°30'28.03"N 004°56'04.63"E | 77<br>62 | | | voir aussi AD2 |
| LFIX | ITXASSOU | 0.9362 ° | 43°20'11"N 001°25'24"W | 607 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 08<br>26 | 600 x 50<br>non revêtue | 82 °<br>262 ° | 43°20'09.77"N 001°25'37.33"W<br>43°20'12.60"N 001°25'10.98"W | 600<br>574 | | | |
| LFGK | JOIGNY | 2.1162 ° | 47°59'40"N 003°23'27"E | 732 | NTL VFR P | 149 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1052 x 30<br>revêtue | 80 °<br>260 ° | 47°59'38.30"N 003°23'15.17"E<br>47°59'44.21"N 003°24'05.17"E | 677<br>732 | 47°59'38.73"N 003°23'18.66"E<br>47°59'42.96"N 003°23'54.54"E | 682<br>725 | |
| 08R<br>26L | 700 x 80<br>non revêtue | 80 °<br>260 ° | 47°59'38.25"N 003°23'30.05"E<br>47°59'42.17"N 003°24'03.29"E | 696<br>728 | 47°59'40.97"N 003°23'53.10"E | 722 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFFJ | JOINVILLE MUSSEY | 2.5837 ° | 48°23'07"N 005°08'36"E | 1030 | NTL VFR P | 154 | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 660 x 60<br>non revêtue | 95 °<br>275 ° | 48°23'07.35"N 005°08'20.17"E<br>48°23'05.67"N 005°08'52.09"E | 1030<br>1002 | 48°23'07.12"N 005°08'24.82"E<br>48°23'05.79"N 005°08'49.67"E | 1027<br>1005 | |
| LFCJ | JONZAC NEULLES | 1.1395 ° | 45°28'59"N 000°25'23"W | 118 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 1376 x 23<br>revêtue | 137 °<br>317 ° | 45°29'32.82"N 000°26'06.00"W<br>45°28'59.98"N 000°25'23.12"W | 104<br>114 | 45°29'01.13"N 000°25'24.62"W | 115 | |
| LFQX | JUVANCOURT | 2.4988 ° | 48°06'50"N 004°49'10"E | 1147 | NTL VFR P | 152 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 900 x 50<br>non revêtue | 70 °<br>250 ° | 48°06'45.51"N 004°48'50.10"E<br>48°06'55.49"N 004°49'30.83"E | 1080<br>1128 | | | |
| LFOL | L'AIGLE SAINT MICHEL | 1.3097 ° | 48°45'32"N 000°39'28"E | 787 | NTL VFR P | 149 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 763 x 20<br>revêtue | 66 °<br>246 ° | 48°45'25.85"N 000°39'07.67"E<br>48°45'35.99"N 000°39'41.75"E | 787<br>771 | 48°45'26.73"N 000°39'10.64"E<br>48°45'34.33"N 000°39'36.18"E | 785<br>771 | |
| LFHU | L'ALPE D'HUEZ | 2.7903 ° | 45°05'15"N 006°05'01"E | 6103 | NTL VFR P | 175 | Civil / Restreint |
| 06<br>24 | 448 x 30<br>revêtue | 60 °<br>240 ° | 45°05'11.00"N 006°04'52.16"E<br>45°05'18.22"N 006°05'09.72"E | 5945<br>6103 | | | |
| LFRE | LA BAULE ESCOUBLAC | 0.4843 ° | 47°17'18"N 002°20'49"W | 106 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 950 x 25<br>revêtue | 107 °<br>287 ° | 47°17'22.37"N 002°21'10.43"W<br>47°17'13.56"N 002°20'27.11"W | 106<br>98 | | | |
| LFFQ | LA FERTE ALAIS | 1.808 ° | 48°29'58"N 002°19'48"E | 454 | NTL VFR P | 145 | Civil / Restreint |
| 10<br>28 | 1033 x 90<br>non revêtue | 101 °<br>281 ° | 48°29'58.30"N 002°19'47.87"E<br>48°29'52.03"N 002°20'37.31"E | 454<br>438 | | | |
| LFFG | LA FERTE GAUCHER | 2.0698 ° | 48°45'27"N 003°16'44"E | 536 | NTL VFR P | 146 | Civil / Restreint |
| 04<br>22 | 909 x 50<br>non revêtue | 44 °<br>224 ° | 48°45'15.25"N 003°16'26.14"E<br>48°45'36.34"N 003°16'57.19"E | 535<br>527 | 48°45'16.41"N 003°16'27.85"E | 536 | |
| LFAL | LA FLECHE THOREE LES PINS | 1.1656 ° | 47°41'34"N 000°00'07"W | 120 | NTL VFR P | 152 | Civil / Restreint |
| 08<br>26 | 800 x 50<br>non revêtue | 83 °<br>263 ° | 47°41'32.73"N 000°00'17.68"W<br>47°41'35.71"N 000°00'20.43"E | 118<br>119 | | | |
| LFTN | LA GRAND'COMBE | 2.3003 ° | 44°14'35"N 004°00'40"E | 1623 | NTL VFR P | 167 | Civil / Restreint |
| 17<br>35 | 780 x 60<br>non revêtue | 168 °<br>348 ° | 44°14'47.16"N 004°00'36.66"E<br>44°14'22.41"N 004°00'43.79"E | 1623<br>1616 | | | |
| LFNQ | LA LLAGONNE LA QUILLANE | 1.8503 ° | 42°32'36"N 002°07'12"E | 5612 | NTL VFR P | 173 | Civil / Restreint |
| 14<br>32 | 1026 x 60<br>non revêtue | 142 °<br>322 ° | 42°32'49.53"N 002°06'58.21"E<br>42°32'23.38"N 002°07'25.95"E | 5612<br>5577 | 42°32'46.09"N 002°07'01.86"E | 5605 | |
| LFTZ | LA MOLE | 2.8362 ° | 43°12'19"N 006°28'55"E | 63 | INTL/NTL IFR/VFR P | 159 | Civil / Restreint |
| 06<br>24 | 1071 x 30<br>revêtue | 62 °<br>242 ° | 43°12'11.33"N 006°28'33.73"E<br>43°12'27.63"N 006°29'15.63"E | 63<br>54 | 43°12'13.46"N 006°28'39.21"E | 62 | voir aussi AD2 |
| LFJE | LA MOTTE CHALANCON | 2.6257 ° | 44°29'48"N 005°24'12"E | 2883 | NTL VFR P | 169 | Civil / Restreint |
| 03<br>21 | 534 x 35<br>non revêtue | 34 °<br>214 ° | 44°29'34.99"N 005°24'01.20"E<br>44°29'49.32"N 005°24'14.47"E | 2694<br>2883 | | | |
| LFDR | LA REOLE FLOUDES | 1.2697 ° | 44°34'01"N 000°03'26"W | 44 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 962 x 60<br>non revêtue | 78 °<br>258 ° | 44°33'57.70"N 000°03'47.42"W<br>44°34'04.33"N 000°03'04.79"W | 41<br>42 | 44°34'03.06"N 000°03'12.95"W | 42 | |
| LFRI | LA ROCHE SUR YON LES AJONCS | 0.8095 ° | 46°42'09"N 001°22'54"W | 299 | NTL IFR/VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1550 x 30<br>revêtue | 101 °<br>281 ° | 46°42'11.95"N 001°23'18.82"W<br>46°42'02.05"N 001°22'07.28"W | 289<br>288 | | | voir aussi AD2 |
| 10L<br>28R | 990 x 80<br>non revêtue | 101 °<br>281 ° | 46°42'16.38"N 001°23'14.98"W<br>46°42'10.05"N 001°22'29.21"W | 286<br>290 | 46°42'10.77"N 001°22'34.42"W | 296 | |
| LFBH | LA ROCHELLE ILE DE RE | 0.8905 ° | 46°10'45"N 001°11'43"W | 74 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 2213 x 45<br>revêtue | 92 °<br>272 ° | 46°10'46.78"N 001°12'37.67"W<br>46°10'43.73"N 001°10'54.55"W | 59<br>71 | 46°10'46.40"N 001°12'24.91"W<br>46°10'44.38"N 001°11'16.31"W | 59<br>74 | voir aussi AD2 |
| LFKP | LA TOUR DU PIN CESSIEU | 2.6337 ° | 45°33'32"N 005°23'02"E | 1055 | NTL VFR P | 161 | Civil / Restreint |
| 11<br>29 | 586 x 60<br>non revêtue | 115 °<br>295 ° | 45°33'30.05"N 005°22'58.72"E<br>45°33'22.05"N 005°23'23.23"E | 1051<br>1051 | 45°33'28.75"N 005°23'02.82"E<br>45°33'24.69"N 005°23'15.11"E | 1053<br>1053 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFTA | LA-TRANCHE-SUR-MER | 0.8135 ° | 46°21'56"N 001°25'39"W | 9 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 17<br>35 | 800 x 24<br>non revêtue | 173 °<br>353 ° | 46°22'02.38"N 001°25'40.66"W<br>46°21'36.69"N 001°25'35.80"W | 8<br>8 | | | |
| | LACAVE LE FRAU | 1.698 ° | 44°50'27"N 001°35'27"E | 980 | VFR P | NIL | Privé |
| 13<br>31 | 700 x 8.5<br>revêtue | 126 °<br>306 ° | 44°50'37.33"N 001°35'06.51"E<br>44°50'24.04"N 001°35'32.37"E | | | | |
| LFRJ | LANDIVISIAU | -0.1857 ° | 48°31'49"N 004°09'06"W | 348 | NTL IFR/VFR | 165 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 07<br>25 | 2700 x 45<br>béton | 73 °<br>253 ° | 48°31'36.28"N 004°10'09.42"W<br>48°32'01.40"N 004°08'03.35"W | 329<br>336 | | | voir aussi AD2 |
| LFHL | LANGOGNE LESPERON | 2.2719 ° | 44°42'20"N 003°53'14"E | 3339 | NTL VFR P | 172 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 883 x 50<br>non revêtue | 37 °<br>217 ° | 44°42'02.03"N 003°52'53.41"E<br>44°42'24.81"N 003°53'17.64"E | 3307<br>3339 | 44°42'16.34"N 003°53'08.73"E | | |
| LFSU | LANGRES ROLAMPONT | 2.6235 ° | 47°57'51"N 005°17'37"E | 1375 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 920 x 60<br>non revêtue | 183 °<br>3 ° | 47°58'07.55"N 005°17'38.56"E<br>47°57'37.87"N 005°17'36.16"E | 1375<br>1341 | 47°57'59.54"N 005°17'37.91"E<br>47°57'39.76"N 005°17'36.31"E | 1362<br>1346 | |
| LFRO | LANNION | 0.0178 ° | 48°45'16"N 003°28'19"W | 290 | NTL IFR/VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 1602 x 45<br>revêtue | 108 °<br>288 ° | 48°45'23.79"N 003°28'57.65"W<br>48°45'08.14"N 003°27'42.87"W | 276<br>285 | 48°45'21.59"N 003°28'47.11"W<br>48°45'09.49"N 003°27'49.32"W | 278<br>287 | voir aussi AD2 |
| LFRL | LANVEOC POULMIC | -0.2598 ° | 48°16'57"N 004°26'37"W | 287 | NTL IFR/VFR | 166 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 05<br>23 | 1119 x 40<br>revêtue | 51 °<br>231 ° | 48°16'43.05"N 004°27'03.43"W<br>48°17'05.78"N 004°26'21.18"W | 271<br>269 | | | voir aussi AD2 |
| 13<br>31 | 751 x 54<br>gazon | 128 °<br>308 ° | 48°17'03.78"N 004°26'50.14"W<br>48°16'48.81"N 004°26'21.47"W | | | | |
| LFAF | LAON CHAMBRY | 2.1511 ° | 49°35'41"N 003°37'49"E | 258 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 692 x 100<br>non revêtue | 52 °<br>232 ° | 49°35'38.98"N 003°37'44.45"E<br>49°35'52.76"N 003°38'11.64"E | 255<br>251 | | | |
| 17<br>35 | 1036 x 100<br>non revêtue | 173 °<br>353 ° | 49°35'59.12"N 003°37'45.07"E<br>49°35'25.87"N 003°37'51.68"E | 250<br>249 | 49°35'29.14"N 003°37'51.11"E | 251 | |
| LFHX | LAPALISSE PERIGNY | 2.1916 ° | 46°15'11"N 003°35'15"E | 1045 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 1200 x 23<br>revêtue | 51 °<br>231 ° | 46°14'58.78"N 003°34'54.02"E<br>46°15'23.05"N 003°35'37.79"E | 1045<br>1000 | 46°15'04.33"N 003°35'04.02"E | 1036 | |
| LFJV | LASCLAVERIES | 1.2376 ° | 43°25'31"N 000°17'13"W | 843 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 611 x 50<br>non revêtue | 69 °<br>249 ° | 43°25'28.76"N 000°17'21.36"W<br>43°25'35.93"N 000°16'56.01"W | 840<br>846 | 43°25'28.85"N 000°17'20.93"W<br>43°25'34.49"N 000°17'01.27"W | 841<br>842 | |
| LFOV | LAVAL ENTRAMMES | 0.9272 ° | 48°01'56"N 000°44'34"W | 330 | NTL IFR/VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 1662 x 30<br>revêtue | 142 °<br>322 ° | 48°02'18.62"N 000°45'03.99"W<br>48°01'36.04"N 000°44'14.94"W | 325<br>320 | 48°02'18.08"N 000°45'03.38"W<br>48°01'37.73"N 000°44'16.88"W | 325<br>321 | voir aussi AD2 |
| 14L<br>32R | 1440 x 75<br>non revêtue | 142 °<br>322 ° | 48°02'18.71"N 000°44'59.86"W<br>48°01'41.81"N 000°44'17.35"W | 324<br>319 | | | |
| LFEL | LE BLANC | 1.5186 ° | 46°37'12"N 001°05'09"E | 382 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 800 x 20<br>revêtue | 42 °<br>222 ° | 46°37'02.77"N 001°04'56.65"E<br>46°37'22.05"N 001°05'21.80"E | 374<br>363 | | | |
| 04R<br>22L | 1050 x 80<br>non revêtue | 42 °<br>222 ° | 46°36'57.69"N 001°04'54.73"E<br>46°37'23.06"N 001°05'27.83"E | 374<br>358 | 46°37'00.35"N 001°04'58.19"E<br>46°37'20.05"N 001°05'23.90"E | 378<br>364 | |
| LFMQ | LE CASTELLET | 2.6886 ° | 43°15'08"N 005°47'10"E | 1391 | NTL IFR/VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1485 x 30<br>béton bitumineux | 127 °<br>307 ° | 43°15'23.31"N 005°46'41.20"E<br>43°14'54.48"N 005°47'33.91"E | 1372<br>1388 | | | voir aussi AD2 |
| LFOH | LE HAVRE OCTEVILLE | 1.0951 ° | 49°32'02"N 000°05'17"E | 313 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 148 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 2300 x 40<br>béton bitumineux | 43 °<br>223 ° | 49°31'35.51"N 000°04'39.31"E<br>49°32'29.82"N 000°05'57.51"E | 310<br>301 | | | voir aussi AD2 |
| LFOY | LE HAVRE SAINT ROMAIN | 1.1786 ° | 49°32'38"N 000°21'35"E | 423 | NTL VFR P | 147 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 890 x 100<br>non revêtue | 12 °<br>192 ° | 49°32'26.96"N 000°21'31.45"E<br>49°32'55.30"N 000°21'40.35"E | 408<br>413 | 49°32'48.89"N 000°21'38.39"E | 421 | |
| 05<br>23 | 840 x 100<br>non revêtue | 53 °<br>233 ° | 49°32'30.73"N 000°21'19.34"E<br>49°32'47.15"N 000°21'52.72"E | 413<br>420 | 49°32'34.66"N 000°21'27.26"E<br>49°32'45.20"N 000°21'48.67"E | 418<br>417 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFMC | LE LUC LE CANNET | 2.8207 ° | 43°23'05"N 006°23'13"E | 265 | NTL IFR/VFR P | 162 | Militaire / Restreint |
| 09<br>27 | 799 x 30<br>macadam | 88 °<br>268 ° | 43°23'04.40"N 006°22'43.31"E<br>43°23'04.94"N 006°23'18.49"E | 260<br>255 | | | voir aussi AD2 |
| 13<br>31 | 1399 x 30<br>macadam | 130 °<br>310 ° | 43°23'19.10"N 006°22'49.68"E<br>43°22'49.89"N 006°23'37.21"E | 265<br>250 | 43°23'13.49"N 006°22'58.07"E<br>43°22'51.29"N 006°23'35.04"E | 264<br>251 | |
| LFRM | LE MANS ARNAGE | 1.2132 ° | 47°56'55"N 000°12'06"E | 194 | NTL IFR/VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1420 x 30<br>revêtue | 20 °<br>200 ° | 47°56'30.67"N 000°11'52.76"E<br>47°57'13.77"N 000°12'16.54"E | 160<br>194 | 47°57'05.48"N 000°12'11.96"E | 182 | voir aussi AD2 |
| 02R<br>20L | 974 x 80<br>non revêtue | 20 °<br>200 ° | 47°56'40.12"N 000°12'01.62"E<br>47°57'09.66"N 000°12'17.94"E | 166<br>184 | | | |
| LFNZ | LE MAZET DE ROMANIN | 2.5004 ° | 43°46'15"N 004°53'40"E | 395 | NTL VFR P | 162 | Civil / Restreint |
| 18<br>36 | 1000<br>non revêtue | 179 °<br>359 ° | 43°46'30.71"N 004°53'40.02"E<br>43°45'58.32"N 004°53'40.94"E | 269<br>395 | | | |
| LFPP | LE PLESSIS BELLEVILLE | 1.9063 ° | 49°06'33"N 002°44'13"E | 387 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 698 x 19<br>revêtue | 66 °<br>246 ° | 49°06'27.27"N 002°43'54.07"E<br>49°06'36.30"N 002°44'25.66"E | 387<br>387 | | | |
| 07R<br>25L | 830 x 50<br>non revêtue | 66 °<br>246 ° | 49°06'21.86"N 002°43'55.24"E<br>49°06'32.95"N 002°44'32.64"E | 384<br>385 | | | |
| LFHP | LE PUY LOUDES | 2.2417 ° | 45°04'47"N 003°45'48"E | 2731 | NTL IFR/VFR P | 171 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15<br>33 | 1393 x 30<br>revêtue | 151 °<br>331 ° | 45°05'09.85"N 003°45'30.32"E<br>45°04'30.37"N 003°46'01.22"E | 2708<br>2728 | | | voir aussi AD2 |
| 15R<br>33L | 940 x 80<br>non revêtue | 151 °<br>331 ° | 45°05'01.23"N 003°45'32.15"E<br>45°04'34.63"N 003°45'52.97"E | 2719<br>2728 | 45°04'38.99"N 003°45'49.56"E | 2727 | |
| LFAT | LE TOUQUET ELIZABETH II | 1.5208 ° | 50°30'53"N 001°37'39"E | 21 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1850 x 40<br>revêtue | 133 °<br>313 ° | 50°31'26.32"N 001°36'44.90"E<br>50°30'45.15"N 001°37'53.02"E | 19<br>17 | 50°30'48.43"N 001°37'47.58"E | 16 | voir aussi AD2 |
| LFQL | LENS BENIFONTAINE | 1.8878 ° | 50°27'59"N 002°49'11"E | 170 | NTL VFR P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 1070 x 60<br>non revêtue | 31 °<br>211 ° | 50°27'43.36"N 002°48'55.45"E<br>50°28'12.99"N 002°49'23.81"E | 170<br>134 | 50°27'49.65"N 002°49'01.46"E<br>50°28'08.72"N 002°49'19.71"E | 166<br>141 | |
| 09<br>27 | 760 x 60<br>non revêtue | 90 °<br>270 ° | 50°27'59.10"N 002°48'57.86"E<br>50°27'59.08"N 002°49'36.32"E | 152<br>151 | 50°27'59.10"N 002°49'03.33"E | 156 | |
| LFXU | LES MUREAUX | 1.6791 ° | 48°59'55"N 001°56'30"E | 91 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10L<br>28R | 1950 x 50<br>non revêtue | 99 °<br>279 ° | 48°59'59.60"N 001°55'46.58"E<br>48°59'49.21"N 001°57'21.22"E | 77<br>89 | 48°59'57.03"N 001°56'10.88"E<br>48°59'51.90"N 001°56'56.93"E | | |
| 10R<br>28L | 1950 x 50<br>non revêtue | 99 °<br>279 ° | 48°59'57.95"N 001°55'46.19"E<br>48°59'47.57"N 001°57'20.78"E | | 48°59'55.40"N 001°56'10.49"E<br>48°59'50.25"N 001°56'56.48"E | | |
| LFOO | LES SABLES D'OLONNE TALMONT | 0.7201 ° | 46°28'32"N 001°43'30"W | 104 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 700 x 20<br>revêtue | 62 °<br>242 ° | 46°28'27.10"N 001°43'44.51"W<br>46°28'37.66"N 001°43'15.57"W | 86<br>104 | 46°28'28.31"N 001°43'41.21"W<br>46°28'36.61"N 001°43'18.45"W | 86<br>102 | |
| 06L<br>24R | 725 x 60<br>non revêtue | 62 °<br>242 ° | 46°28'28.32"N 001°43'45.30"W<br>46°28'39.34"N 001°43'15.15"W | 86<br>104 | 46°28'29.50"N 001°43'42.00"W<br>46°28'37.00"N 001°43'20.80"W | 86<br>100 | |
| LFDU | LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC | 1.0214 ° | 45°11'47"N 000°53'05"W | 105 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 900 x 60<br>non revêtue | 63 °<br>243 ° | 45°11'42.78"N 000°53'17.26"W<br>45°11'55.77"N 000°52'40.35"W | 106<br>104 | | | |
| LFOM | LESSAY | 0.6165 ° | 49°12'12"N 001°30'17"W | 96 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 1250 x 80<br>non revêtue | 64 °<br>244 ° | 49°12'04.05"N 001°30'42.07"W<br>49°12'21.99"N 001°29'46.71"W | 89<br>88 | | | |
| LFMZ | LEZIGNAN CORBIERES | 1.9957 ° | 43°10'30"N 002°43'58"E | 204 | NTL VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1000 x 18<br>revêtue | 79 °<br>259 ° | 43°10'26.46"N 002°43'35.96"E<br>43°10'32.92"N 002°44'19.36"E | 204<br>196 | | | |
| 08L<br>26R | 800 x 80<br>non revêtue | 79 °<br>259 ° | 43°10'37.46"N 002°44'19.05"E<br>43°10'32.30"N 002°43'44.27"E | 194<br>200 | | | |
| LFDI | LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC | 1.2355 ° | 44°59'03"N 000°08'14"W | 157 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1100 x 20<br>revêtue | 35 °<br>215 ° | 44°58'48.68"N 000°08'28.33"W<br>44°59'17.75"N 000°07'59.26"W | 152<br>159 | 44°58'52.64"N 000°08'24.35"W<br>44°59'11.17"N 000°08'05.83"W | 153<br>158 | |
| 04R<br>22L | 798 x 50<br>non revêtue | 35 °<br>215 ° | 44°58'48.76"N 000°08'25.46"W<br>44°59'09.85"N 000°08'04.38"W | 154<br>159 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFQQ | LILLE LESQUIN | 1.9653 ° | 50°33'48"N 003°05'13"E | 157 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1580 x 30<br>macadam | 15 °<br>195 ° | 50°33'36.39"N 003°05'07.60"E<br>50°34'25.81"N 003°05'28.19"E | 148<br>153 | | | voir aussi AD2 |
| 08<br>26 | 2825 x 45<br>macadam | 77 °<br>257 ° | 50°33'46.37"N 003°04'58.86"E<br>50°34'06.45"N 003°07'20.03"E | 156<br>135 | 50°34'04.34"N 003°07'05.16"E | 132 | |
| LFQO | LILLE MARCQ EN BAROEUL | 1.958 ° | 50°41'14"N 003°04'32"E | 70 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07L<br>25R | 838 x 80<br>non revêtue | 75 °<br>255 ° | 50°41'10.14"N 003°04'07.23"E<br>50°41'17.36"N 003°04'48.43"E | 65<br>70 | 50°41'11.26"N 003°04'13.60"E | 65 | |
| 07R<br>25L | 838 x 50<br>non revêtue | 75 °<br>255 ° | 50°41'08.12"N 003°04'08.11"E<br>50°41'15.33"N 003°04'49.31"E | 65<br>70 | 50°41'09.23"N 003°04'14.47"E | 65 | |
| 17L<br>35R | 852 x 80<br>non revêtue | 171 °<br>351 ° | 50°41'37.01"N 003°04'29.08"E<br>50°41'09.76"N 003°04'35.83"E | 67<br>62 | | | |
| 17R<br>35L | 850 x 50<br>non revêtue | 172 °<br>352 ° | 50°41'36.71"N 003°04'25.80"E<br>50°41'09.47"N 003°04'31.81"E | 67<br>62 | | | |
| LFBL | LIMOGES BELLEGARDE | 1.5668 ° | 45°51'39"N 001°10'49"E | 1300 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 2350 x 45<br>béton bitumineux | 33 °<br>213 ° | 45°51'08.96"N 001°10'21.14"E<br>45°52'12.63"N 001°11'20.90"E | 1273<br>1278 | | | voir aussi AD2 |
| 03R<br>21L | 800 x 80<br>gazon | 33 °<br>213 ° | 45°51'10.64"N 001°10'31.02"E<br>45°51'32.29"N 001°10'51.35"E | 1255<br>1277 | | | |
| LFPL | LOGNES EMERAINVILLE | 1.882 ° | 48°49'19"N 002°37'22"E | 359 | INTL/NTL VFR S/NS/P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 700 x 20<br>revêtue | 82 °<br>262 ° | 48°49'14.12"N 002°37'16.77"E<br>48°49'17.41"N 002°37'50.67"E | 354<br>355 | | | |
| 08R<br>26L | 1100 x 100<br>non revêtue | 82 °<br>262 ° | 48°49'08.51"N 002°37'04.90"E<br>48°49'13.24"N 002°37'58.22"E | 356<br>354 | 48°49'08.70"N 002°37'11.60"E<br>48°49'12.40"N 002°37'49.56"E | 355<br>357 | |
| LFGS | LONGUYON VILLETTE | 2.6976 ° | 49°29'01"N 005°34'19"E | 1153 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 908 x 50<br>non revêtue | 95 °<br>275 ° | 49°29'02.17"N 005°33'56.39"E<br>49°28'59.65"N 005°34'41.33"E | 1144<br>1153 | | | |
| LFGL | LONS LE SAUNIER COURLAOUX | 2.6634 ° | 46°40'30"N 005°28'09"E | 762 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1100 x 60<br>non revêtue | 81 °<br>261 ° | 46°40'27.68"N 005°27'43.28"E<br>46°40'33.23"N 005°28'34.40"E | 744<br>762 | 46°40'28.49"N 005°27'50.72"E<br>46°40'32.88"N 005°28'31.21"E | 746<br>761 | |
| LFRH | LORIENT LANN BIHOUE | 0.1089 ° | 47°45'38"N 003°26'24"W | 159 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 161 | Militaire / Restreint |
| 02<br>20 | 1670 x 45<br>béton | 16 °<br>196 ° | 47°45'22.37"N 003°26'30.51"W<br>47°46'14.32"N 003°26'08.20"W | 144<br>159 | | | voir aussi AD2 |
| 07<br>25 | 2403 x 45<br>béton | 72 °<br>252 ° | 47°45'22.54"N 003°27'33.00"W<br>47°45'46.90"N 003°25'43.41"W | 134<br>137 | 47°45'45.15"N 003°25'51.28"W | 140 | |
| LFDL | LOUDUN | 1.2253 ° | 47°02'10"N 000°06'03"E | 313 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 790 x 60<br>non revêtue | 83 °<br>263 ° | 47°02'07.95"N 000°05'44.60"E<br>47°02'11.13"N 000°06'21.68"E | 313<br>297 | 47°02'08.59"N 000°05'52.08"E | 311 | |
| | LUCON CHASNAIS | 0.8641 ° | 46°27'45"N 001°14'17"W | | VFR P | NIL | Privé |
| 08<br>26 | 760 x 12<br>revêtue | 80 °<br>260 ° | | | | | |
| LFQC | LUNEVILLE CROISMARE | 2.9511 ° | 48°35'37"N 006°32'32"E | 790 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1040 x 20<br>revêtue | 93 °<br>273 ° | 48°35'37.45"N 006°32'11.83"E<br>48°35'36.29"N 006°33'02.53"E | 784<br>788 | | | |
| 09R<br>27L | 750 x 75<br>non revêtue | 93 °<br>273 ° | 48°35'35.06"N 006°32'13.32"E<br>48°35'34.22"N 006°32'49.91"E | 786<br>790 | 48°35'34.98"N 006°32'17.30"E<br>48°35'34.32"N 006°32'45.81"E | 785<br>788 | |
| LFJU | LURCY LEVIS | 2.0188 ° | 46°42'44"N 002°56'41"E | 747 | NTL VFR P | 156 | Civil / Restreint |
| 06<br>24 | 1500 x 18<br>revêtue | 59 °<br>239 ° | 46°42'40.60"N 002°56'21.75"E | | | | |
| 06R<br>24L | 670 x 30<br>non revêtue | 57 °<br>237 ° | 46°42'38.30"N 002°56'27.88"E<br>46°42'50.26"N 002°56'54.20"E | 740<br>741 | | | |
| LFSX | LUXEUIL SAINT SAUVEUR | 2.8964 ° | 47°47'14"N 006°21'54"E | 885 | NTL IFR/VFR P | 158 | Militaire / Restreint |
| 11<br>29 | 2433 x 45<br>béton | 113 °<br>293 ° | 47°47'29.73"N 006°20'04.32"E<br>47°46'58.84"N 006°21'51.87"E | 858<br>884 | | | voir aussi AD2 |
| LFKL | LYON BRINDAS | 2.4696 ° | 45°42'38"N 004°41'48"E | 1040 | NTL VFR P | 163 | Civil / Restreint |
| 01<br>19 | 438 x 50<br>non revêtue | 7 °<br>187 ° | 45°42'31.30"N 004°41'46.63"E<br>45°42'45.38"N 004°41'49.24"E | 1030<br>1032 | 45°42'32.69"N 004°41'46.89"E<br>45°42'43.02"N 004°41'48.80"E | 1036<br>1037 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFLY | LYON BRON | 2.5284 ° | 45°43'46"N 004°56'20"E | 659 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 16<br>34 | 1820 x 45<br>revêtue | 163 °<br>343 ° | 45°44'06.00"N 004°56'27.38"E<br>45°43'09.58"N 004°56'51.41"E | 645<br>659 | 45°43'56.72"N 004°56'31.34"E<br>45°43'18.85"N 004°56'47.46"E | 648<br>658 | voir aussi AD2 |
| LFHJ | LYON CORBAS | 2.5216 ° | 45°39'10"N 004°54'44"E | 652 | NTL VFR P | 162 | Civil / Restreint |
| 18L<br>36R | 900 x 85<br>non revêtue | 180 °<br>0 ° | 45°39'24.89"N 004°54'46.36"E<br>45°38'55.74"N 004°54'46.20"E | 652<br>650 | 45°39'19.54"N 004°54'46.33"E<br>45°38'56.80"N 004°54'46.21"E | 651<br>650 | |
| 18R<br>36L | 900 x 100<br>non revêtue | 180 °<br>0 ° | 45°39'24.90"N 004°54'42.09"E<br>45°38'55.75"N 004°54'41.93"E | 648<br>648 | 45°39'21.18"N 004°54'42.05"E<br>45°38'56.82"N 004°54'41.92"E | 648<br>648 | |
| LFLL | LYON SAINT EXUPERY | 2.5627 ° | 45°43'32"N 005°04'52"E | 821 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17L<br>35R | 2670 x 45<br>béton bitumineux | 175 °<br>355 ° | 45°44'05.79"N 005°05'30.73"E<br>45°42'39.62"N 005°05'41.21"E | 779.9<br>820.6 | | | voir aussi AD2 |
| 17R<br>35L | 4000 x 45<br>béton bitumineux | 175 °<br>355 ° | 45°44'47.72"N 005°05'09.38"E<br>45°42'38.69"N 005°05'25.08"E | 757.8<br>813.6 | | | |
| LFLM | MACON CHARNAY | 2.4954 ° | 46°17'45"N 004°47'45"E | 729 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17<br>35 | 1230 x 24<br>revêtue | 174 °<br>354 ° | 46°18'02.53"N 004°47'42.45"E<br>46°17'22.83"N 004°47'48.53"E | 729<br>701 | 46°17'58.98"N 004°47'42.99"E<br>46°17'24.00"N 004°47'48.00"E | 728<br>701 | |
| LFFC | MANTES CHERENCE | 1.6016 ° | 49°04'41"N 001°41'18"E | 485 | NTL VFR P | 145 | Civil / Restreint |
| 04<br>22 | 900 x 100<br>non revêtue | 35 °<br>215 ° | 49°04'39.00"N 001°41'16.00"E<br>49°05'03.00"N 001°41'42.00"E | 485<br>512 | 49°04'43.00"N 001°41'20.00"E<br>49°04'53.00"N 001°41'32.00"E | 479<br>495 | |
| 12<br>30 | 900 x 100<br>non revêtue | 121 °<br>301 ° | 49°04'53.00"N 001°40'48.00"E<br>49°04'38.00"N 001°41'26.00"E | 479<br>479 | | | |
| LFJI | MARENNES | 0.9408 ° | 45°49'26"N 001°04'38"W | 29 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 04<br>22 | 770 x 50<br>non revêtue | 42 °<br>222 ° | 45°49'16.66"N 001°04'50.11"W<br>45°49'35.09"N 001°04'26.13"W | 26<br>22 | 45°49'20.60"N 001°04'44.98"W<br>45°49'33.67"N 001°04'27.98"W | 29<br>24 | |
| LFTB | MARIGNANE BERRE | 2.5678 ° | 43°27'00"N 005°13'00"E | 0 | INTL/NTL VFR P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1000 x 50 | | | | | | |
| LFDM | MARMANDE VIRAZEIL | 1.3405 ° | 44°29'57"N 000°12'01"E | 110 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 1193 x 30<br>revêtue | 108 °<br>288 ° | 44°30'02.68"N 000°11'35.34"E<br>44°29'51.03"N 000°12'26.82"E | 106<br>110 | 44°30'00.73"N 000°11'43.95"E<br>44°29'52.90"N 000°12'18.55"E | 108<br>109 | |
| 11L<br>29R | 779 x 80<br>non revêtue | 108 °<br>288 ° | 44°30'03.21"N 000°11'41.54"E<br>44°29'55.60"N 000°12'15.18"E | 105<br>106 | 44°30'02.65"N 000°11'44.01"E | 105 | |
| LFML | MARSEILLE PROVENCE | 2.5672 ° | 43°26'12"N 005°12'54"E | 70 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13L<br>31R | 3500 x 45<br>béton bitumineux | 134 °<br>314 ° | 43°26'56.90"N 005°11'50.34"E<br>43°25'38.14"N 005°13'42.44"E | 9<br>70 | 43°26'49.25"N 005°12'01.22"E<br>43°25'52.98"N 005°13'21.32"E | 8<br>52 | voir aussi AD2 |
| 13R<br>31L | 2370 x 45<br>béton bitumineux | 135 °<br>315 ° | 43°26'27.32"N 005°12'12.77"E<br>43°25'33.11"N 005°13'27.67"E | 8<br>64 | 43°25'35.51"N 005°13'24.36"E | 61 | |
| LFQJ | MAUBEUGE ELESMES | 2.2521 ° | 50°18'30"N 004°01'48"E | 452 | NTL VFR P | 147 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 1300 x 30<br>revêtue | 48 °<br>228 ° | 50°18'23.20"N 004°01'35.70"E<br>50°18'51.22"N 004°02'24.60"E | 447<br>440 | | | |
| 05L<br>23R | 800 x 80<br>non revêtue | 48 °<br>228 ° | 50°18'32.90"N 004°01'46.56"E<br>50°18'49.78"N 004°02'16.06"E | 448<br>440 | | | |
| LFJB | MAULEON | 1.0002 ° | 46°54'11"N 000°41'51"W | 568 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1300 x 20<br>revêtue | 35 °<br>215 ° | 46°53'53.59"N 000°42'08.65"W<br>46°54'27.97"N 000°41'33.23"W | 568<br>517 | | | |
| LFPE | MEAUX ESBLY | 1.9394 ° | 48°55'37"N 002°50'02"E | 220 | NTL VFR NS/P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07L<br>25R | 1145 x 100<br>non revêtue | 67 °<br>247 ° | 48°55'35.01"N 002°49'37.84"E<br>48°55'49.72"N 002°50'29.46"E | 186<br>209 | 48°55'48.82"N 002°50'26.31"E | 211 | |
| 07R<br>25L | 1075 x 100<br>non revêtue | 67 °<br>247 ° | 48°55'31.46"N 002°49'43.92"E<br>48°55'45.27"N 002°50'32.39"E | 188<br>211 | 48°55'44.11"N 002°50'28.34"E | 210 | |
| 16L<br>34R | 1020 x 100<br>non revêtue | 157 °<br>337 ° | 48°55'48.83"N 002°49'58.20"E<br>48°55'18.53"N 002°50'18.09"E | 219<br>192 | 48°55'21.50"N 002°50'16.14"E | 194 | |
| 16R<br>34L | 1020 x 100<br>non revêtue | 157 °<br>337 ° | 48°55'44.28"N 002°49'53.16"E<br>48°55'13.98"N 002°50'13.04"E | 209<br>188 | 48°55'42.35"N 002°49'54.44"E<br>48°55'16.80"N 002°50'11.20"E | 208<br>190 | |
| LFHM | MEGEVE | 2.9338 ° | 45°49'28"N 006°38'54"E | 4830 | INTL/NTL VFR NS/P | 171 | Civil / Restreint |
| 15<br>33 | 520 x 18<br>revêtue | 155 °<br>335 ° | 45°49'28.10"N 006°38'54.32"E<br>45°49'12.06"N 006°39'05.09"E | 4697<br>4830 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFPM | MELUN VILLAROCHE | 1.9018 ° | 48°36'19"N 002°40'15"E | 304 | NTL IFR/VFR NS/P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1300 x 30<br>revêtue | 13 °<br>193 ° | 48°36'22.19"N 002°40'15.88"E<br>48°37'03.30"N 002°40'29.91"E | 298<br>304 | | | voir aussi AD2 |
| 10<br>28 | 1972 x 45<br>revêtue | 104 °<br>284 ° | 48°36'23.32"N 002°39'47.83"E<br>48°36'08.41"N 002°41'21.46"E | 296<br>301 | 48°36'09.03"N 002°41'17.54"E | 300 | |
| LFNB | MENDE BRENOUX | 2.1853 ° | 44°30'15"N 003°31'39"E | 3362 | NTL IFR/VFR P | 172 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1285 x 30<br>revêtue | 126 °<br>306 ° | 44°30'16.81"N 003°31'35.33"E<br>44°29'52.61"N 003°32'22.73"E | 3325<br>3362 | 44°30'12.93"N 003°31'42.92"E<br>44°29'57.01"N 003°32'14.09"E | 3320<br>3355 | voir aussi AD2 |
| LFKX | MERIBEL ROBERT MERLOZ | 2.9091 ° | 45°24'27"N 006°34'39"E | 5639 | NTL VFR P | 173 | Civil / Restreint |
| 15<br>33 | 406 x 15<br>revêtue | 155 °<br>335 ° | 45°24'33.08"N 006°34'35.36"E<br>45°24'21.16"N 006°34'43.31"E | 5548<br>5639 | | | |
| LFQT | MERVILLE CALONNE | 1.828 ° | 50°37'00"N 002°38'24"E | 61 | NTL IFR/VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1840 x 30<br>revêtue | 37 °<br>217 ° | 50°36'42.60"N 002°38'03.66"E<br>50°37'29.83"N 002°39'00.56"E | 60<br>60 | 50°36'44.11"N 002°38'05.48"E | 60 | voir aussi AD2 |
| 04R<br>22L | 1000 x 80<br>non revêtue | 37 °<br>217 ° | 50°37'15.26"N 002°38'52.66"E<br>50°37'40.77"N 002°39'23.40"E | 58<br>58 | | | |
| LFJL | METZ NANCY LORRAINE | 2.8775 ° | 48°58'42"N 006°14'48"E | 870 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 3050 x 45<br>béton bitumineux | 39 °<br>219 ° | 48°58'10.49"N 006°14'08.72"E<br>48°59'27.03"N 006°15'43.57"E | 858<br>861 | 48°58'15.60"N 006°14'15.04"E | 860 | voir aussi AD2 |
| LFCM | MILLAU LARZAC | 2.1029 ° | 43°59'21"N 003°11'00"E | 2606 | NTL VFR P | 169 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 1700 x 30<br>revêtue | 142 °<br>322 ° | 43°59'43.42"N 003°10'35.52"E<br>43°58'59.84"N 003°11'22.07"E | 2606<br>2597 | 43°59'33.69"N 003°10'45.92"E<br>43°59'12.68"N 003°11'08.37"E | 2595<br>2587 | |
| LFCZ | MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI | 0.9816 ° | 44°08'45"N 001°09'53"W | 165 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1042 x 20<br>revêtue | 82 °<br>262 ° | 44°08'42.71"N 001°10'16.47"W<br>44°08'47.68"N 001°09'30.10"W | 159<br>165 | 44°08'46.97"N 001°09'36.69"W | 164 | |
| LFNC | MONT DAUPHIN SAINT CREPIN | 2.8987 ° | 44°42'02"N 006°35'57"E | 2963 | NTL VFR P | 176 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 16<br>34 | 845 x 30<br>revêtue | 161 °<br>341 ° | 44°42'15.02"N 006°35'50.79"E<br>44°41'49.17"N 006°36'03.40"E | 2961<br>2945 | | | |
| 16L<br>34R | 628 x 80<br>non revêtue | 161 °<br>341 ° | 44°42'14.60"N 006°35'53.70"E<br>44°41'55.40"N 006°36'03.10"E | 2960<br>2949 | | | |
| LFBM | MONT DE MARSAN | 1.1664 ° | 43°54'41"N 000°30'36"W | 203 | NTL IFR/VFR | 157 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 09<br>27 | 3605 x 45<br>béton bitumineux | 87 °<br>267 ° | 43°54'38.58"N 000°31'54.40"W<br>43°54'44.25"N 000°29'13.07"W | 164<br>194 | 43°54'44.07"N 000°29'18.50"W | 197 | voir aussi AD2 |
| LFMG | MONTAGNE NOIRE | 1.8156 ° | 43°24'23"N 001°59'21"E | 1468 | NTL VFR P | 161 | Civil / Restreint |
| 03<br>21 | 380 x 20<br>revêtue | 33 °<br>213 ° | 43°24'23.60"N 001°59'21.28"E<br>43°24'33.94"N 001°59'30.45"E | 1463<br>1467 | | | |
| 12<br>30 | 500 x 20<br>revêtue | 120 °<br>300 ° | 43°24'30.02"N 001°59'04.28"E<br>43°24'22.06"N 001°59'23.42"E | 1403<br>1456 | | | |
| 18<br>36 | 275 x 20<br>revêtue | 183 °<br>3 ° | 43°24'35.33"N 001°59'27.71"E<br>43°24'26.41"N 001°59'27.13"E | 1462<br>1468 | | | |
| LFFW | MONTAIGU SAINT GEORGES | 0.8133 ° | 46°55'56"N 001°19'38"W | 186 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07L<br>25R | 900 x 80<br>non revêtue | 66 °<br>246 ° | 46°55'50.58"N 001°20'00.21"W<br>46°56'02.24"N 001°19'21.21"W | 175<br>185 | 46°55'51.46"N 001°19'56.91"W | 177 | |
| 07R<br>25L | 900 x 60<br>non revêtue | 66 °<br>246 ° | 46°55'48.65"N 001°19'58.96"W<br>46°56'00.32"N 001°19'19.97"W | 174<br>185 | 46°55'49.64"N 001°19'55.74"W<br>46°55'59.35"N 001°19'23.20"W | 175<br>185 | |
| LFEM | MONTARGIS VIMORY | 1.923 ° | 47°57'38"N 002°41'09"E | 308 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 440 x 40<br>non revêtue | 47 °<br>227 ° | 47°57'49.78"N 002°40'52.67"E<br>47°57'59.58"N 002°41'08.20"E | 299<br>299 | | | |
| 04L<br>22R | 900 x 80<br>non revêtue | 47 °<br>227 ° | 47°57'33.41"N 002°40'46.00"E<br>47°57'53.42"N 002°41'17.58"E | 302<br>299 | | | |
| 04R<br>22L | 1048 x 23<br>revêtue | 47 °<br>227 ° | 47°57'26.68"N 002°40'52.99"E<br>47°57'50.05"N 002°41'29.68"E | 308<br>303 | | | |
| LFDB | MONTAUBAN | 1.6564 ° | 44°01'36"N 001°22'37"E | 353 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 970 x 20<br>revêtue | 134 °<br>314 ° | 44°01'44.17"N 001°22'25.02"E<br>44°01'21.99"N 001°22'56.31"E | 346<br>351 | 44°01'39.83"N 001°22'31.14"E<br>44°01'22.80"N 001°22'55.17"E | 346<br>351 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFSM | MONTBELIARD COURCELLES | 2.9982 ° | 47°29'12"N 006°47'29"E | 1041 | NTL IFR/VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1700 x 23<br>revêtue | 79 °<br>259 ° | 47°29'06.93"N 006°46'49.12"E<br>47°29'17.01"N 006°48'09.14"E | 1030<br>1041 | 47°29'09.33"N 006°47'08.23"E<br>47°29'14.58"N 006°47'49.96"E | 1030<br>1037 | voir aussi AD2 |
| 08L<br>26R | 855 x 50<br>non revêtue | 79 °<br>259 ° | 47°29'10.86"N 006°47'07.94"E<br>47°29'15.92"N 006°47'48.21"E | 1028<br>1037 | | | |
| LFGM | MONTCEAU LES MINES POUILLOUX | 2.3791 ° | 46°36'12"N 004°19'58"E | 1032 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 900 x 20<br>revêtue | 91 °<br>271 ° | 46°36'11.75"N 004°19'56.22"E<br>46°36'11.20"N 004°20'38.53"E | 996<br>1032 | | | |
| LFAR | MONTDIDIER | 1.8397 ° | 49°40'23"N 002°34'09"E | 358 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 750 x 100<br>non revêtue | 86 °<br>266 ° | 49°40'18.93"N 002°33'45.29"E<br>49°40'20.63"N 002°34'22.51"E | 358<br>354 | | | |
| LFLQ | MONTELIMAR ANCONE | 2.4733 ° | 44°34'49"N 004°44'21"E | 241 | NTL VFR P | 165 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1200 x 80<br>non revêtue | 21 °<br>201 ° | 44°34'31.05"N 004°44'11.18"E<br>44°35'07.40"N 004°44'30.75"E | 239<br>241 | | | |
| LFDC | MONTENDRE MARCILLAC | 1.1388 ° | 45°16'25"N 000°27'12"W | 145 | NTL VFR P | 151 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15<br>33 | 790 x 60<br>non revêtue | 153 °<br>333 ° | 45°16'36.08"N 000°27'20.11"W<br>45°16'13.20"N 000°27'03.76"W | 139<br>145 | | | |
| LFLT | MONTLUCON DOMERAT | 1.9263 ° | 46°21'10"N 002°34'14"E | 771 | NTL VFR P | 158 | Civil / Restreint |
| 11<br>29 | 1000 x 30<br>revêtue | 110 °<br>290 ° | 46°21'15.58"N 002°33'51.59"E<br>46°21'04.40"N 002°34'35.51"E | 771<br>753 | | | |
| LFBK | MONTLUCON GUERET | 1.8738 ° | 46°13'34"N 002°21'46"E | 1367 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17<br>35 | 1900 x 45<br>revêtue | 167 °<br>347 ° | 46°13'51.61"N 002°21'40.40"E<br>46°12'51.58"N 002°21'59.94"E | 1346<br>1367 | | | voir aussi AD2 |
| 17R<br>35L | 1000 x 80<br>non revêtue | 167 °<br>347 ° | 46°13'32.11"N 002°21'41.95"E<br>46°13'00.41"N 002°21'52.25"E | 1317<br>1364 | 46°13'28.48"N 002°21'43.13"E | 1317 | |
| LFKK | MONTMEILLEUR | 2.7119 ° | 44°47'37"N 005°45'42"E | 2992 | VFR P | NIL | Privé |
| 09<br>27 | 560 x 15<br>non revêtue | 90 °<br>270 ° | | | | | |
| LFNG | MONTPELLIER CANDILLARGUES | 2.3105 ° | 43°36'37"N 004°04'13"E | 5 | NTL VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 900 x 30<br>revêtue | 144 °<br>324 ° | 43°36'48.38"N 004°04'00.63"E<br>43°36'24.86"N 004°04'24.53"E | 5<br>4 | 43°36'46.04"N 004°04'03.00"E | 5 | |
| LFMT | MONTPELLIER MEDITERRANEE | 2.2851 ° | 43°35'00"N 003°57'41"E | 17 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12L<br>30R | 2600 x 45<br>macadam | 125 °<br>305 ° | 43°35'10.00"N 003°57'20.57"E<br>43°34'21.97"N 003°58'55.98"E | 17<br>6 | | | voir aussi AD2 |
| 12R<br>30L | 1100 x 30<br>macadam | 125 °<br>305 ° | 43°34'32.99"N 003°57'06.80"E<br>43°34'12.68"N 003°57'47.14"E | 7<br>7 | 43°34'31.17"N 003°57'10.43"E | 10 | |
| LFHI | MORESTEL | 2.6513 ° | 45°41'13"N 005°27'09"E | 803 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 787 x 80<br>non revêtue | 131 °<br>311 ° | 45°41'21.42"N 005°26'54.83"E<br>45°41'04.59"N 005°27'22.18"E | 795<br>803 | 45°41'18.02"N 005°27'00.36"E<br>45°41'05.84"N 005°27'19.95"E | 796<br>802 | |
| LFPU | MORET EPISY | 1.9447 ° | 48°20'27"N 002°47'52"E | 253 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 822 x 100<br>non revêtue | 57 °<br>237 ° | 48°20'20.29"N 002°47'35.57"E<br>48°20'34.74"N 002°48'09.14"E | | 48°20'23.07"N 002°47'42.01"E | | |
| LFRU | MORLAIX PLOUJEAN | -0.0818 ° | 48°36'03"N 003°49'00"W | 278 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1617 x 36<br>revêtue | 40 °<br>220 ° | 48°35'51.74"N 003°49'22.59"W<br>48°36'31.78"N 003°48'31.77"W | 249<br>262 | 48°35'55.20"N 003°49'18.19"W | 250 | voir aussi AD2 |
| 09<br>27 | 472 x 80<br>non revêtue | 89 °<br>269 ° | 48°36'08.03"N 003°48'58.18"W<br>48°36'08.23"N 003°48'35.78"W | 278<br>272 | | | |
| 15<br>33 | 845 x 80<br>non revêtue | 152 °<br>332 ° | 48°36'24.12"N 003°48'58.18"W<br>48°35'59.92"N 003°48'38.86"W | 257<br>274 | | | |
| LFAX | MORTAGNE AU PERCHE | 1.2834 ° | 48°32'23"N 000°32'03"E | 886 | NTL VFR P | 150 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 720 x 18<br>revêtue | 67 °<br>247 ° | 48°32'16.94"N 000°31'40.18"E<br>48°32'25.90"N 000°32'12.57"E | 885<br>883 | 48°32'17.34"N 000°31'41.92"E<br>48°32'24.94"N 000°32'09.42"E | 885<br>881 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFHY | MOULINS MONTBEUGNY | 2.1461 ° | 46°32'04"N 003°25'18"E | 915 | NTL IFR/VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1300 x 30<br>revêtue | 82 °<br>262 ° | 46°32'01.65"N 003°24'55.19"E<br>46°32'07.35"N 003°25'55.63"E | 890<br>910 | | | voir aussi AD2 |
| 08R<br>26L | 843 x 80<br>non revêtue | 82 °<br>262 ° | 46°32'00.20"N 003°25'07.23"E<br>46°32'03.92"N 003°25'46.44"E | 902<br>911 | | | |
| LFGB | MULHOUSE HABSHEIM | 3.1596 ° | 47°44'14"N 007°25'47"E | 789 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1000 x 20<br>revêtue | 22 °<br>202 ° | 47°44'13.83"N 007°25'46.90"E<br>47°44'43.82"N 007°26'05.03"E | 788<br>785 | 47°44'41.58"N 007°26'03.68"E | 785 | |
| 02R<br>20L | 965 x 80<br>non revêtue | 22 °<br>202 ° | 47°44'12.52"N 007°25'50.27"E<br>47°44'41.54"N 007°26'07.81"E | 788<br>786 | | | |
| 16<br>34 | 500 x 50<br>non revêtue | 162 °<br>342 ° | 47°44'38.12"N 007°25'39.41"E<br>47°44'22.73"N 007°25'46.83"E | | | | |
| LFBR | MURET LHERM | 1.6354 ° | 43°26'57"N 001°15'49"E | 623 | NTL IFR/VFR P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1100 x 30<br>revêtue | 117 °<br>297 ° | 43°27'04.98"N 001°15'27.43"E<br>43°26'48.95"N 001°16'11.13"E | 619<br>621 | | | voir aussi AD2 |
| 12L<br>30R | 300 x 40<br>non revêtue | 116 °<br>296 ° | 43°27'08.86"N 001°15'45.20"E<br>43°27'04.40"N 001°15'57.49"E | 617<br>617 | | | |
| 12R<br>30L | 825 x 50<br>non revêtue | 117 °<br>297 ° | 43°27'02.06"N 001°15'31.25"E<br>43°26'50.04"N 001°16'04.02"E | 620<br>620 | | | |
| LFEX | NANCY AZELOT | 2.8726 ° | 48°35'31"N 006°14'23"E | 958 | NTL VFR P | 155 | Civil / Restreint |
| 06<br>24 | 628 x 60<br>non revêtue | 58 °<br>238 ° | 48°35'28.20"N 006°14'17.40"E<br>48°35'38.93"N 006°14'43.47"E | 940<br>956 | | | |
| 18<br>36 | 990 x 60<br>non revêtue | 180 °<br>0 ° | 48°35'55.50"N 006°14'23.14"E<br>48°35'23.43"N 006°14'23.03"E | 905<br>958 | 48°35'34.89"N 006°14'23.07"E | 937 | |
| LFSN | NANCY ESSEY | 2.8699 ° | 48°41'32"N 006°13'34"E | 757 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 1600 x 40<br>revêtue | 28 °<br>208 ° | 48°41'10.84"N 006°13'35.99"E<br>48°41'56.50"N 006°14'13.12"E | 700<br>757 | | | voir aussi AD2 |
| 03R<br>21L | 550 x 50<br>non revêtue | 28 °<br>208 ° | 48°41'15.58"N 006°13'44.56"E<br>48°41'31.03"N 006°13'57.24"E | 708<br>728 | | | |
| LFEZ | NANCY MALZEVILLE | 2.865 ° | 48°43'25"N 006°12'23"E | 1247 | NTL VFR P | 154 | Civil / Restreint |
| 04<br>22 | 940 x 100<br>non revêtue | 38 °<br>218 ° | 48°43'14.59"N 006°12'04.42"E<br>48°43'38.43"N 006°12'32.88"E | 1213<br>1238 | 48°43'34.49"N 006°12'28.17"E | 1243 | |
| 08<br>26 | 930 x 100<br>non revêtue | 84 °<br>264 ° | 48°43'19.15"N 006°12'04.26"E<br>48°43'22.27"N 006°12'49.61"E | 1219<br>1221 | 48°43'21.78"N 006°12'42.42"E | 1217 | |
| 14<br>32 | 990 x 100<br>non revêtue | 140 °<br>320 ° | 48°43'33.37"N 006°12'20.38"E<br>48°43'08.70"N 006°12'51.47"E | 1231<br>1185 | 48°43'13.72"N 006°12'45.20"E | 1202 | |
| LFSO | NANCY OCHEY | 2.798 ° | 48°34'59"N 005°57'16"E | 1106 | NTL IFR/VFR | 155 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 02<br>20 | 2400 x 45<br>béton | 20 °<br>200 ° | 48°34'22.86"N 005°56'56.76"E<br>48°35'36.11"N 005°57'35.86"E | 1105<br>1066 | | | voir aussi AD2 |
| LFAI | NANGIS LES LOGES | 1.9974 ° | 48°35'49"N 003°00'29"E | 428 | NTL VFR P | 145 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 955 x 20<br>revêtue | 53 °<br>233 ° | 48°35'37.95"N 003°00'06.92"E<br>48°35'56.47"N 003°00'44.20"E | 418<br>425 | | | |
| 05L<br>23R | 1030 x 60<br>non revêtue | 53 °<br>233 ° | 48°35'38.49"N 003°00'03.92"E<br>48°35'58.53"N 003°00'44.28"E | 417<br>424 | | | |
| LFRS | NANTES ATLANTIQUE | 0.7169 ° | 47°09'25"N 001°36'28"W | 90 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 2853 x 45<br>macadam | 27 °<br>207 ° | 47°08'29.77"N 001°37'10.36"W<br>47°09'51.73"N 001°36'07.95"W | 73<br>87 | 47°09'44.24"N 001°36'13.66"W | 83 | voir aussi AD2 |
| LFNN | NARBONNE | 2.0711 ° | 43°11'39"N 003°03'06"E | 10 | NTL VFR P | 162 | Civil / Restreint |
| 10<br>28 | 710 x 60<br>non revêtue | 104 °<br>284 ° | 43°11'41.40"N 003°02'50.70"E<br>43°11'35.70"N 003°03'21.20"E | 10<br>10 | 43°11'40.60"N 003°02'55.10"E<br>43°11'36.60"N 003°03'17.00"E | 10<br>10 | |
| LFFT | NEUFCHATEAU | 2.7356 ° | 48°21'42"N 005°43'13"E | 1228 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 705 x 100<br>non revêtue | 11 °<br>191 ° | 48°21'23.43"N 005°43'07.78"E<br>48°21'45.81"N 005°43'14.26"E | 1224<br>1211 | | | |
| LFQG | NEVERS FOURCHAMBAULT | 2.058 ° | 47°00'13"N 003°06'39"E | 602 | NTL IFR/VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1630 x 30<br>revêtue | 122 °<br>302 ° | 47°00'23.41"N 003°06'15.30"E<br>46°59'55.50"N 003°07'20.70"E | 568<br>602 | 47°00'20.85"N 003°06'21.30"E<br>47°00'02.14"N 003°07'05.12"E | 568<br>581 | voir aussi AD2 |
| 12L<br>30R | 930 x 60<br>non revêtue | 122 °<br>302 ° | 47°00'19.54"N 003°06'30.19"E<br>47°00'03.44"N 003°07'07.82"E | 568<br>582 | 47°00'18.17"N 003°06'33.40"E<br>47°00'04.82"N 003°07'04.61"E | 571<br>577 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFMN | NICE COTE D'AZUR | 3.0038 ° | 43°39'55"N 007°12'54"E | 12 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04L<br>22R | 2628 x 45<br>béton bitumineux | 45 °<br>225 ° | 43°39'06.51"N 007°12'14.55"E<br>43°40'06.76"N 007°13'37.42"E | 9.7<br>9.7 | 43°39'08.57"N 007°12'17.38"E<br>43°40'05.44"N 007°13'35.60"E | 10.8<br>9.8 | voir aussi AD2 |
| 04R<br>22L | 2963 x 45<br>béton bitumineux | 45 °<br>225 ° | 43°38'48.26"N 007°12'08.97"E<br>43°39'56.19"N 007°13'42.40"E | 9.8<br>11.4 | | | |
| LFME | NIMES COURBESSAC | 2.3918 ° | 43°51'11"N 004°24'52"E | 197 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18L<br>36R | 910 x 60<br>non revêtue | 178 °<br>358 ° | 43°51'30.25"N 004°24'59.01"E<br>43°51'00.83"N 004°25'00.69"E | 197<br>160 | 43°51'21.37"N 004°24'59.52"E<br>43°51'04.66"N 004°25'00.47"E | 183<br>162 | |
| 18R<br>36L | 940 x 60<br>non revêtue | 178 °<br>358 ° | 43°51'30.14"N 004°24'55.67"E<br>43°50'59.56"N 004°24'57.42"E | 196<br>160 | 43°51'21.26"N 004°24'56.17"E<br>43°51'04.61"N 004°24'57.13"E | 183<br>162 | |
| LFTW | NIMES GARONS | 2.3913 ° | 43°45'27"N 004°24'59"E | 309 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 2443 x 45<br>béton | 177 °<br>357 ° | 43°46'06.27"N 004°24'56.00"E<br>43°44'47.21"N 004°25'01.69"E | 301<br>309 | | | voir aussi AD2 |
| LFBN | NIORT MARAIS POITEVIN | 1.1145 ° | 46°18'48"N 000°23'40"W | 201 | NTL IFR/VFR NS/P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 1783 x 30<br>revêtue | 67 °<br>247 ° | 46°18'30.01"N 000°24'43.55"W<br>46°18'52.17"N 000°23'26.62"W | 144<br>201 | 46°18'50.30"N 000°23'33.12"W | 200 | voir aussi AD2 |
| 07L<br>25R | 682 x 80<br>non revêtue | 67 °<br>247 ° | 46°18'43.88"N 000°24'13.58"W<br>46°18'52.44"N 000°23'44.15"W | 186<br>195 | 46°18'50.99"N 000°23'49.61"W | 196 | |
| LFCN | NOGARO | 1.2962 ° | 43°46'08"N 000°02'05"W | 304 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 999 x 23<br>revêtue | 135 °<br>315 ° | 43°46'26.83"N 000°02'30.58"W<br>43°46'03.92"N 000°01'59.05"W | 300<br>303 | 43°46'05.88"N 000°02'01.87"W | 303 | |
| 14R<br>32L | 950 x 65<br>non revêtue | 135 °<br>315 ° | 43°46'23.97"N 000°02'29.13"W<br>43°46'02.13"N 000°01'59.20"W | 300<br>305 | 43°46'03.88"N 000°02'01.84"W | 304 | |
| LFGZ | NUITS SAINT GEORGES | 2.5395 ° | 47°08'32"N 004°58'06"E | 794 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 894 x 60<br>non revêtue | 114 °<br>294 ° | 47°08'37.05"N 004°57'48.33"E<br>47°08'25.21"N 004°58'27.05"E | 794<br>774 | | | |
| LFCO | OLORON HERRERE | 1.1715 ° | 43°09'53"N 000°33'37"W | 984 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07L<br>25R | 1080 x 50<br>non revêtue | 71 °<br>251 ° | 43°09'43.60"N 000°34'04.67"W<br>43°09'55.26"N 000°33'19.66"W | 948<br>984 | 43°09'51.02"N 000°33'35.89"W | 964 | |
| 07R<br>25L | 1030 x 70<br>non revêtue | 71 °<br>251 ° | 43°09'42.32"N 000°34'01.73"W<br>43°09'53.44"N 000°33'18.77"W | 948<br>984 | 43°09'45.24"N 000°33'50.51"W<br>43°09'50.31"N 000°33'30.86"W | 958<br>964 | |
| LFMO | ORANGE CARITAT | 2.499 ° | 44°08'24"N 004°52'07"E | 195 | NTL IFR/VFR | 163 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 14<br>32 | 2407 x 45<br>macadam | 143 °<br>323 ° | 44°08'56.03"N 004°51'35.09"E<br>44°07'52.81"N 004°52'38.48"E | 194<br>186 | | | voir aussi AD2 |
| LFPR | ORANGE PLAN DE DIEU | 2.5109 ° | 44°10'46"N 004°55'08"E | 312 | NTL VFR P | NIL | Militaire / Restreint |
| 16<br>34 | 825 x 30<br>revêtue | 161 °<br>341 ° | 44°10'57.84"N 004°55'02.68"E<br>44°10'32.68"N 004°55'14.81"E | 299<br>302 | | | |
| 17<br>35 | 600 x 30<br>non revêtue | 169 °<br>349 ° | 44°11'03.89"N 004°55'28.10"E<br>44°10'44.74"N 004°55'33.41"E | 312<br>312 | | | |
| LFOJ | ORLEANS BRICY | 1.6625 ° | 47°59'16"N 001°45'38"E | 412 | NTL IFR/VFR | 147 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 07<br>25 | 2404 x 45<br>béton | 69 °<br>249 ° | 47°59'02.08"N 001°44'44.02"E<br>47°59'29.56"N 001°46'32.48"E | 412<br>399 | | | voir aussi AD2 |
| LFOZ | ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL | 1.7792 ° | 47°53'51"N 002°09'51"E | 397 | INTL/NTL IFR/VFR P | 148 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 1600 x 30<br>revêtue | 53 °<br>233 ° | 47°53'38.91"N 002°09'26.35"E<br>47°54'10.00"N 002°10'28.01"E | 390<br>397 | | | voir aussi AD2 |
| 05R<br>23L | 1252 x 70<br>non revêtue | 53 °<br>233 ° | 47°53'39.42"N 002°09'32.63"E<br>47°54'03.72"N 002°10'20.92"E | 389<br>394 | | | |
| LFEC | OUESSANT | -0.4824 ° | 48°27'48"N 005°03'49"W | 142 | NTL IFR/VFR P | 167 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 833 x 24<br>revêtue | 51 °<br>231 ° | 48°27'38.05"N 005°04'06.71"W<br>48°27'54.94"N 005°03'35.11"W | 119<br>142 | 48°27'39.77"N 005°04'03.50"W<br>48°27'52.87"N 005°03'38.99"W | 120<br>139 | voir aussi AD2 |
| LFDJ | PAMIERS LES PUJOLS | 1.7459 ° | 43°05'26"N 001°41'45"E | 1114 | NTL IFR/VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1300 x 30<br>revêtue | 92 °<br>272 ° | 43°05'27.04"N 001°41'23.88"E<br>43°05'25.46"N 001°42'21.31"E | 1111<br>1099 | | | voir aussi AD2 |
| LFGN | PARAY LE MONIAL | 2.3291 ° | 46°28'00"N 004°07'59"E | 1003 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 600 x 100<br>non revêtue | 130 °<br>310 ° | 46°28'03.97"N 004°07'52.79"E<br>46°27'51.64"N 004°08'14.40"E | 1000<br>993 | 46°28'02.26"N 004°07'55.79"E | 1002 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFPG | PARIS CHARLES DE GAULLE | 1.8548 ° | 49°00'35"N 002°32'52"E | 392 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08L<br>26R | 4142 x 45<br>béton bitumineux | 85 °<br>265 ° | 48°59'44.47"N 002°33'09.88"E<br>48°59'55.32"N 002°36'32.99"E | 338<br>316 | 48°59'53.95"N 002°36'07.24"E | 318 | voir aussi AD2 |
| 08R<br>26L | 2700 x 60<br>béton bitumineux | 85 °<br>265 ° | 48°59'34.49"N 002°33'56.38"E<br>48°59'41.56"N 002°36'08.77"E | 337<br>317 | | | |
| 09L<br>27R | 2700 x 60<br>béton bitumineux | 85 °<br>265 ° | 49°01'28.99"N 002°31'29.62"E<br>49°01'36.10"N 002°33'42.09"E | 378<br>391 | | | |
| 09R<br>27L | 4200 x 45<br>béton bitumineux | 85 °<br>265 ° | 49°01'14.22"N 002°30'47.01"E<br>49°01'25.29"N 002°34'13.06"E | 371<br>386 | 49°01'23.71"N 002°33'43.62"E | 388 | |
| LFPB | PARIS LE BOURGET | 1.8254 ° | 48°58'10"N 002°26'29"E | 220 | INTL/NTL IFR/VFR NS/P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 2395 x 45<br>béton bitumineux | 25 °<br>205 ° | 48°56'55.39"N 002°25'36.71"E<br>48°58'05.75"N 002°26'26.18"E | 147<br>173 | 48°57'03.16"N 002°25'42.18"E | 144 | voir aussi AD2 |
| 07<br>25 | 2991 x 45<br>béton bitumineux | 68 °<br>248 ° | 48°57'49.81"N 002°25'13.04"E<br>48°58'26.46"N 002°27'29.71"E | 148<br>218 | 48°57'53.46"N 002°25'26.63"E<br>48°58'15.49"N 002°26'48.77"E | 155<br>186 | |
| 09<br>27 | 1847 x 45<br>béton bitumineux | 85 °<br>265 ° | 48°57'49.25"N 002°25'13.45"E<br>48°57'54.19"N 002°26'43.97"E | 148<br>166 | | | |
| LFPO | PARIS ORLY | 1.8153 ° | 48°43'24"N 002°22'46"E | 291 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 2400 x 45<br>béton bitumineux | 18 °<br>198 ° | 48°43'03.15"N 002°22'36.11"E<br>48°44'16.88"N 002°23'13.09"E | 287<br>288 | | | voir aussi AD2 |
| 06<br>24 | 3650 x 45<br>béton bitumineux | 62 °<br>242 ° | 48°43'11.91"N 002°19'00.91"E<br>48°44'07.64"N 002°21'38.44"E | 288<br>285 | 48°43'16.49"N 002°19'13.85"E | 283 | |
| 07<br>25 | 3320 x 45<br>béton bitumineux | 74 °<br>254 ° | 48°43'09.87"N 002°21'30.93"E<br>48°43'38.75"N 002°24'07.45"E | 277<br>285 | 48°43'34.98"N 002°23'47.01"E | 288 | |
| LFPN | PARIS SACLAY VERSAILLES | 1.7372 ° | 48°44'59"N 002°06'40"E | 538 | NTL IFR/VFR NS/P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07L<br>25R | 1100 x 30<br>revêtue | 71 °<br>251 ° | 48°45'04.34"N 002°05'55.41"E<br>48°45'15.81"N 002°06'46.44"E | 538<br>503 | | | voir aussi AD2 |
| 07R<br>25L | 1050 x 30<br>revêtue | 71 °<br>251 ° | 48°44'58.33"N 002°05'59.07"E<br>48°45'09.27"N 002°06'47.74"E | 536<br>499 | 48°44'59.99"N 002°06'06.49"E | 528 | |
| LFBP | PAU PYRENEES | 1.204 ° | 43°22'48"N 000°25'07"W | 616 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 2500 x 45<br>asphalte | 126 °<br>306 ° | 43°23'15.57"N 000°25'59.74"W<br>43°22'28.19"N 000°24'29.67"W | 581<br>616 | | | voir aussi AD2 |
| LFBX | PERIGUEUX BASSILLAC | 1.4864 ° | 45°11'51"N 000°48'55"E | 328 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 1750 x 30<br>revêtue | 114 °<br>294 ° | 45°12'01.48"N 000°48'20.77"E<br>45°11'38.75"N 000°49'34.27"E | 300<br>324 | 45°11'57.60"N 000°48'33.33"E<br>45°11'40.45"N 000°49'28.75"E | 303<br>324 | voir aussi AD2 |
| 11L<br>29R | 845 x 80<br>non revêtue | 114 °<br>294 ° | 45°11'59.18"N 000°48'34.63"E<br>45°11'48.18"N 000°49'10.10"E | 303<br>325 | 45°11'55.77"N 000°48'45.53"E<br>45°11'50.76"N 000°49'01.69"E | 310<br>319 | |
| LFAG | PERONNE SAINT QUENTIN | 1.9693 ° | 49°52'08"N 003°01'47"E | 295 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1355 x 30<br>revêtue | 91 °<br>271 ° | 49°52'09.00"N 003°01'12.00"E<br>49°52'08.00"N 003°02'20.00"E | 279<br>287 | | | |
| LFHC | PEROUGES MEXIMIEUX | 2.589 ° | 45°52'07"N 005°11'10"E | 703 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 16<br>34 | 690 x 60<br>non revêtue | 165 °<br>345 ° | 45°52'28.74"N 005°11'02.41"E<br>45°52'07.11"N 005°11'10.45"E | 699<br>701 | 45°52'10.87"N 005°11'09.05"E | 700 | |
| LFMP | PERPIGNAN RIVESALTES | 2.0272 ° | 42°44'27"N 002°52'11"E | 144 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1085 x 20<br>macadam | 127 °<br>307 ° | 42°44'20.72"N 002°51'59.55"E<br>42°43'59.33"N 002°52'37.42"E | 144<br>134 | | | voir aussi AD2 |
| 15<br>33 | 2500 x 45<br>macadam | 148 °<br>328 ° | 42°45'14.84"N 002°51'42.16"E<br>42°44'05.98"N 002°52'39.89"E | 130<br>131 | 42°44'10.53"N 002°52'36.08"E | 135 | |
| LFPA | PERSAN BEAUMONT | 1.7813 ° | 49°09'54"N 002°18'42"E | 149 | NTL VFR P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 972 x 100<br>non revêtue | 51 °<br>231 ° | 49°09'38.12"N 002°18'46.01"E<br>49°09'57.90"N 002°19'23.32"E | 109<br>133 | 49°09'40.13"N 002°18'49.80"E | 112 | |
| 10L<br>28R | 830 x 20<br>revêtue | 100 °<br>280 ° | 49°10'06.38"N 002°18'41.28"E<br>49°10'01.87"N 002°19'21.70"E | 149<br>140 | | | |
| 10R<br>28L | 882 x 100<br>non revêtue | 100 °<br>280 ° | 49°10'00.92"N 002°18'41.54"E<br>49°09'56.16"N 002°19'24.47"E | 146<br>131 | 49°10'00.31"N 002°18'47.08"E | 142 | |
| | PEYRELEVADE | 1.7974 ° | 45°42'30"N 002°02'04"E | | VFR P | NIL | Privé |
| 16<br>34 | 750 x 20<br>revêtue | 160 °<br>340 ° | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFIP | PEYRESOURDE BALESTAS | 1.4347 ° | 42°47'49"N 000°26'02"E | 5193 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 470 x 20<br>revêtue | 94 °<br>274 ° | 42°47'48.79"N 000°26'02.11"E<br>42°47'47.74"N 000°26'22.18"E | 4994<br>5193 | | | |
| LFQP | PHALSBOURG BOURSCHEID | 3.1245 ° | 48°46'05"N 007°12'18"E | 1018 | NTL IFR/VFR P | 159 | Militaire / Restreint |
| 05<br>23 | 2202 x 45<br>macadam | 57 °<br>237 ° | 48°45'39.02"N 007°11'16.49"E<br>48°46'17.55"N 007°12'47.21"E | 995<br>1017 | 48°45'56.49"N 007°11'57.61"E | 1012 | voir aussi AD2 |
| LFHD | PIERRELATTE | 2.4666 ° | 44°23'52"N 004°43'01"E | 195 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18L<br>36R | 1100 x 100<br>non revêtue | 183 °<br>3 ° | 44°24'11.58"N 004°43'09.11"E<br>44°23'36.03"N 004°43'06.17"E | 195<br>189 | 44°23'42.46"N 004°43'06.70"E | 191 | |
| 18R<br>36L | 1200 x 80<br>non revêtue | 183 °<br>3 ° | 44°24'11.90"N 004°43'02.35"E<br>44°23'33.02"N 004°42'59.16"E | 194<br>189 | 44°23'35.61"N 004°42'59.38"E | 188 | |
| LFFP | PITHIVIERS | 1.7791 ° | 48°09'23"N 002°11'28"E | 391 | NTL VFR P | 146 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 1020 x 50<br>non revêtue | 69 °<br>249 ° | 48°09'12.96"N 002°10'52.04"E<br>48°09'24.94"N 002°11'38.10"E | 389<br>379 | 48°09'14.95"N 002°10'59.58"E<br>48°09'24.41"N 002°11'36.18"E | 390<br>379 | |
| LFRP | PLOERMEL LOYAT | 0.4262 ° | 48°00'07"N 002°22'43"W | 237 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 800 x 50<br>non revêtue | 95 °<br>275 ° | 48°00'07.87"N 002°23'03.93"W<br>48°00'05.50"N 002°22'25.53"W | 234<br>230 | 48°00'05.55"N 002°22'26.49"W | 230 | |
| LFBI | POITIERS BIARD | 1.3022 ° | 46°35'15"N 000°18'24"E | 423 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 2350 x 45<br>asphalte | 31 °<br>211 ° | 46°34'46.63"N 000°18'00.42"E<br>46°35'52.29"N 000°18'56.74"E | 417<br>421 | | | voir aussi AD2 |
| 03L<br>21R | 1339 x 100<br>gazon | 31 °<br>211 ° | 46°34'55.55"N 000°17'59.89"E<br>46°35'32.88"N 000°18'31.89"E | 419<br>389 | 46°34'56.94"N 000°18'01.09"E | 418 | |
| 03R<br>21L | 705 x 100<br>gazon | 31 °<br>211 ° | 46°34'50.84"N 000°18'12.10"E<br>46°35'10.51"N 000°18'28.94"E | 409<br>385 | 46°34'53.63"N 000°18'14.50"E<br>46°35'06.32"N 000°18'25.37"E | 406<br>389 | |
| LFCP | PONS AVY | 1.1111 ° | 45°33'57"N 000°30'49"W | 117 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1250 x 80<br>non revêtue | 129 °<br>309 ° | 45°34'09.74"N 000°31'11.66"W<br>45°33'44.56"N 000°30'26.70"W | 79<br>117 | | | |
| LFSV | PONT SAINT VINCENT | 2.8248 ° | 48°36'00"N 006°03'23"E | 1339 | NTL VFR P | 154 | Civil / Restreint |
| 06<br>24 | 1152 x 100<br>non revêtue | 62 °<br>242 ° | 48°35'56.90"N 006°03'13.58"E<br>48°36'14.24"N 006°04'03.36"E | 1291<br>1282 | | | |
| 18<br>36 | 693 x 80<br>non revêtue | 182 °<br>2 ° | 48°36'12.09"N 006°03'24.10"E<br>48°35'49.65"N 006°03'22.81"E | 1299<br>1281 | 48°36'09.58"N 006°03'23.87"E | 1299 | |
| LFGO | PONT SUR YONNE | 2.0715 ° | 48°17'22"N 003°14'56"E | 232 | NTL VFR P | 147 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14L<br>32R | 976 x 80<br>non revêtue | 143 °<br>323 ° | 48°17'43.25"N 003°14'31.46"E<br>48°17'18.09"N 003°15'00.11"E | 230<br>232 | | | |
| 14R<br>32L | 976 x 60<br>non revêtue | 143 °<br>323 ° | 48°17'41.90"N 003°14'28.74"E<br>48°17'16.72"N 003°14'57.41"E | 228<br>232 | | | |
| LFSP | PONTARLIER | 2.8763 ° | 46°54'30"N 006°19'45"E | 2683 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1000 x 30<br>revêtue | 21 °<br>201 ° | 46°54'00.25"N 006°19'28.62"E<br>46°54'30.49"N 006°19'45.36"E | 2676<br>2683 | | | |
| 02L<br>20R | 875 x 80<br>non revêtue | 21 °<br>201 ° | 46°54'00.72"N 006°19'26.08"E<br>46°54'27.32"N 006°19'40.83"E | 2674<br>2680 | | | |
| LFED | PONTIVY | 0.2505 ° | 48°03'25"N 002°55'24"W | 406 | NTL VFR P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1060 x 30<br>revêtue | 94 °<br>274 ° | 48°03'25.57"N 002°55'42.02"W<br>48°03'23.29"N 002°54'50.94"W | 383<br>400 | | | |
| LFPT | PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN | 1.7045 ° | 49°05'48"N 002°02'27"E | 325 | NTL IFR/VFR P | 143 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1689 x 47<br>revêtue | 45 °<br>225 ° | 49°05'15.96"N 002°01'38.63"E<br>49°05'54.87"N 002°02'37.14"E | 274<br>308 | 49°05'50.93"N 002°02'31.20"E | 312 | voir aussi AD2 |
| 12<br>30 | 1548 x 45<br>revêtue | 118 °<br>298 ° | 49°06'06.88"N 002°01'32.44"E<br>49°05'43.26"N 002°02'39.76"E | 325<br>319 | 49°06'05.96"N 002°01'35.05"E<br>49°05'44.43"N 002°02'36.42"E | 323<br>317 | |
| LFEP | POUILLY MACONGE | 2.4349 ° | 47°13'14"N 004°33'37"E | 1413 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 850 x 50<br>non revêtue | 27 °<br>207 ° | 47°13'01.68"N 004°33'28.24"E<br>47°13'26.15"N 004°33'46.70"E | 1413<br>1392 | | | |
| LFKO | PROPRIANO | 3.2555 ° | 41°39'37"N 008°53'38"E | 16 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1400 x 30<br>revêtue | 95 °<br>275 ° | 41°39'40.28"N 008°52'53.01"E<br>41°39'35.96"N 008°53'53.24"E | 9<br>16 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFTP | PUIMOISSON | 2.784 ° | 43°52'08"N 006°09'46"E | 2469 | NTL VFR P | 166 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 800 x 80<br>non revêtue | 76 °<br>256 ° | 43°52'05.80"N 006°09'32.75"E<br>43°52'11.98"N 006°10'07.49"E | 2435<br>2530 | 43°52'07.00"N 006°09'39.75"E | 2450 | |
| 16<br>34 | 530 x 80<br>non revêtue | 160 °<br>340 ° | 43°52'11.61"N 006°09'43.94"E<br>43°51'55.42"N 006°09'52.23"E | 2465<br>2463 | 43°52'00.21"N 006°09'49.75"E | 2468 | |
| LFNW | PUIVERT | 1.8339 ° | 42°54'37"N 002°03'17"E | 1610 | NTL VFR P | 165 | Civil / Restreint |
| 14<br>32 | 720 x 100<br>non revêtue | 139 °<br>319 ° | 42°54'46.08"N 002°03'06.64"E<br>42°54'28.52"N 002°03'27.68"E | 1569<br>1610 | | | |
| LFEQ | QUIBERON | 0.2367 ° | 47°28'53"N 003°06'06"W | 38 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 775 x 25<br>revêtue | 111 °<br>291 ° | 47°28'54.84"N 003°06'13.63"W<br>47°28'45.55"N 003°05'37.80"W | 38<br>30 | 47°28'53.67"N 003°06'09.10"W<br>47°28'46.55"N 003°05'41.66"W | 37<br>31 | |
| LFRQ | QUIMPER PLUGUFFAN | -0.1427 ° | 47°58'30"N 004°10'04"W | 297 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 2150 x 45<br>asphalte | 94 °<br>274 ° | 47°58'32.39"N 004°11'07.22"W<br>47°58'28.14"N 004°09'23.76"W | 293<br>275 | 47°58'32.18"N 004°11'02.17"W | 293 | voir aussi AD2 |
| LFER | REDON BAINS SUR OUST | 0.5525 ° | 47°41'55"N 002°02'17"W | 225 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 840 x 20<br>revêtue | 44 °<br>224 ° | 47°41'45.69"N 002°02'30.69"W<br>47°42'05.07"N 002°02'02.51"W | 206<br>223 | | | |
| LFQA | REIMS PRUNAY | 2.3076 ° | 49°12'31"N 004°09'24"E | 313 | NTL IFR/VFR P | 147 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 1150 x 30<br>revêtue | 66 °<br>246 ° | 49°12'24.28"N 004°08'59.32"E<br>49°12'39.24"N 004°09'51.44"E | 308<br>313 | 49°12'26.81"N 004°09'08.16"E<br>49°12'35.03"N 004°09'36.75"E | 307<br>306 | voir aussi AD2 |
| 07R<br>25L | 1002 x 78<br>non revêtue | 66 °<br>246 ° | 49°12'23.91"N 004°09'04.94"E<br>49°12'36.92"N 004°09'50.21"E | 306<br>310 | 49°12'24.85"N 004°09'08.18"E<br>49°12'34.69"N 004°09'42.46"E | 307<br>306 | |
| LFRN | RENNES SAINT JACQUES | 0.6225 ° | 48°04'19"N 001°43'56"W | 124 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 2102 x 45<br>béton bitumineux | 101 °<br>281 ° | 48°04'25.25"N 001°44'45.96"W<br>48°04'12.66"N 001°43'06.13"W | 77<br>121 | 48°04'24.83"N 001°44'42.57"W | 81 | voir aussi AD2 |
| 14<br>32 | 850 x 30<br>béton bitumineux | 142 °<br>322 ° | 48°04'11.73"N 001°44'25.79"W<br>48°03'50.12"N 001°44'00.69"W | 110<br>109 | | | |
| 14L<br>32R | 549 x 50<br>non revêtue | 142 °<br>322 ° | 48°04'09.36"N 001°44'18.68"W<br>48°03'55.34"N 001°44'02.38"W | 115<br>111 | | | |
| LFAP | RETHEL PERTHES | 2.3618 ° | 49°28'52"N 004°21'48"E | 416 | NTL VFR P | 148 | Civil / Restreint |
| 06<br>24 | 760 x 60<br>non revêtue | 55 °<br>235 ° | 49°28'44.93"N 004°21'32.34"E<br>49°28'59.00"N 004°22'03.47"E | 416<br>390 | 49°28'47.83"N 004°21'38.74"E<br>49°28'56.33"N 004°21'57.55"E | 407<br>394 | |
| LFIR | REVEL MONTGEY | 1.8126 ° | 43°28'49"N 001°58'44"E | 643 | NTL VFR P | 161 | Civil / Restreint |
| 12<br>30 | 750 x 18<br>revêtue | 126 °<br>306 ° | 43°28'56.17"N 001°58'30.10"E<br>43°28'41.89"N 001°58'57.04"E | 631<br>643 | 43°28'54.12"N 001°58'33.95"E | 633 | |
| LFIK | RIBERAC-TOURETTE | 1.3373 ° | 45°14'22"N 000°15'57"E | 353 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 860 x 80<br>non revêtue | 47 °<br>227 ° | 45°14'12.22"N 000°15'42.12"E<br>45°14'31.22"N 000°16'10.94"E | 353<br>306 | 45°14'16.30"N 000°15'48.31"E<br>45°14'27.92"N 000°16'05.94"E | 343<br>318 | |
| LFIL | RION DES LANDES | 1.0478 ° | 43°54'57"N 000°56'57"W | 256 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 1075 x 60<br>non revêtue | 47 °<br>227 ° | 43°54'41.49"N 000°57'18.48"W<br>43°55'05.22"N 000°56'43.29"W | | | | |
| LFLO | ROANNE | 2.2973 ° | 46°03'10"N 003°59'59"E | 1106 | NTL IFR/VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1450 x 30<br>revêtue | 16 °<br>196 ° | 46°02'58.57"N 003°59'53.92"E<br>46°03'43.68"N 004°00'12.83"E | 1093<br>1068 | | | voir aussi AD2 |
| 01L<br>19R | 740 x 100<br>non revêtue | 16 °<br>196 ° | 46°02'59.69"N 003°59'47.11"E<br>46°03'22.76"N 003°59'56.81"E | 1093<br>1100 | | | |
| LFDN | ROCHEFORT CHARENTE MARITIME | 0.9651 ° | 45°53'22"N 000°58'56"W | 60 | NTL IFR/VFR NS/P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 2280 x 45<br>revêtue | 123 °<br>303 ° | 45°53'46.22"N 000°59'50.14"W<br>45°53'06.41"N 000°58'21.07"W | 60<br>53 | | | voir aussi AD2 |
| LFCR | RODEZ AVEYRON | 1.9299 ° | 44°24'27"N 002°29'00"E | 1910 | INTL/NTL IFR/VFR P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 2045 x 45<br>béton bitumineux | 129 °<br>309 ° | 44°24'49.17"N 002°28'21.58"E<br>44°24'07.54"N 002°29'33.49"E | 1910<br>1896 | 44°24'08.60"N 002°29'31.66"E | 1895 | voir aussi AD2 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFHE | ROMANS SAINT PAUL | 2.5624 ° | 45°03'53"N 005°06'05"E | 595 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 500 x 80<br>non revêtue | 21 °<br>201 ° | 45°03'40.73"N 005°05'58.55"E<br>45°03'55.87"N 005°06'06.90"E | 586<br>591 | | | |
| 06L<br>24R | 940 x 50<br>non revêtue | 62 °<br>242 ° | 45°03'43.47"N 005°05'39.37"E<br>45°03'57.66"N 005°06'17.44"E | 581 | 45°03'45.22"N 005°05'44.20"E<br>45°03'55.51"N 005°06'11.89"E | 584 | |
| 06R<br>24L | 890 x 80<br>non revêtue | 62 °<br>242 ° | 45°03'41.61"N 005°05'40.75"E<br>45°03'55.03"N 005°06'16.86"E | 581 | 45°03'43.41"N 005°05'45.72"E<br>45°03'52.84"N 005°06'11.15"E | 583 | |
| LFYR | ROMORANTIN PRUNIERS | 1.6638 ° | 47°19'15"N 001°41'20"E | 289 | NTL VFR P | NIL | Militaire / Restreint |
| 04L<br>22R | 1100 x 100<br>non revêtue | 45 °<br>225 ° | 47°18'50.38"N 001°41'05.00"E<br>47°19'15.45"N 001°41'42.25"E | 272<br>279 | 47°18'53.80"N 001°41'10.10"E<br>47°19'12.05"N 001°41'37.15"E | 275<br>279 | |
| 04R<br>22L | 950 x 100<br>non revêtue | 45 °<br>225 ° | 47°18'44.65"N 001°41'13.40"E<br>47°19'06.32"N 001°41'45.62"E | 275<br>289 | | | |
| LFOP | ROUEN VALLEE DE SEINE | 1.4377 ° | 49°23'27"N 001°11'02"E | 512 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 145 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1700 x 45<br>enrobé bitumineux | 41 °<br>221 ° | 49°22'46.09"N 001°10'06.42"E<br>49°23'27.43"N 001°11'02.17"E | 498<br>512 | | | voir aussi AD2 |
| 05<br>23 | 900 x 80<br>gazon | 44 °<br>224 ° | | | 49°23'05.22"N 001°11'11.09"E<br>49°23'22.35"N 001°11'36.28"E | 492<br>509 | |
| LFCY | ROYAN MEDIS | 0.9782 ° | 45°37'52"N 000°58'32"W | 72 | NTL IFR/VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1208 x 30<br>revêtue | 101 °<br>281 ° | 45°37'54.49"N 000°58'48.35"W<br>45°37'46.85"N 000°57'53.66"W | 33<br>73 | 45°37'53.61"N 000°58'42.03"W<br>45°37'48.10"N 000°58'02.64"W | 35<br>71 | voir aussi AD2 |
| 10R<br>28L | 1000 x 60<br>non revêtue | 101 °<br>281 ° | 45°37'49.85"N 000°58'37.62"W<br>45°37'43.52"N 000°57'52.32"W | 41<br>71 | 45°37'45.02"N 000°58'02.84"W | 68 | |
| LFHF | RUOMS | 2.3771 ° | 44°26'41"N 004°19'58"E | 353 | NTL VFR P | 166 | Civil / Restreint |
| 18<br>36 | 630 x 50<br>non revêtue | 184 °<br>4 ° | 44°26'51.70"N 004°19'58.79"E<br>44°26'31.30"N 004°19'57.31"E | 352<br>347 | 44°26'46.97"N 004°19'59.01"E | 351 | |
| LFIF | SAINT AFFRIQUE BELMONT | 1.9981 ° | 43°49'22"N 002°44'50"E | 1686 | NTL VFR P | 167 | Civil / Restreint |
| 12<br>30 | 1300 x 20<br>revêtue | 119 °<br>299 ° | 43°49'37.09"N 002°44'16.96"E<br>43°49'16.85"N 002°45'07.96"E | 1658<br>1673 | 43°49'20.74"N 002°44'58.15"E | 1684 | |
| 12R<br>30L | 1010 x 80<br>non revêtue | 119 °<br>299 ° | 43°49'31.01"N 002°44'27.63"E<br>43°49'15.46"N 002°45'06.87"E | 1666<br>1670 | 43°49'19.33"N 002°44'57.07"E | 1682 | |
| LFFD | SAINT ANDRE DE L'EURE | 1.4798 ° | 48°53'51"N 001°15'03"E | 491 | NTL VFR P | 146 | Civil / Restreint |
| 05L<br>23R | 1100 x 50<br>non revêtue | 52 °<br>232 ° | 48°53'40.70"N 001°14'41.38"E<br>48°54'02.38"N 001°15'24.22"E | 491<br>475 | | | |
| 05R<br>23L | 400 x 40<br>non revêtue | 52 °<br>232 ° | 48°53'40.47"N 001°15'08.45"E<br>48°53'48.43"N 001°15'24.06"E | 477<br>475 | | | |
| LFRT | SAINT BRIEUC ARMOR | 0.2349 ° | 48°32'15"N 002°51'24"W | 452 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 2200 x 45<br>revêtue | 59 °<br>239 ° | 48°31'59.31"N 002°52'02.57"W<br>48°32'36.20"N 002°50'30.64"W | 450<br>431 | | | voir aussi AD2 |
| LFHG | SAINT CHAMOND L'HORME | 2.4296 ° | 45°29'31"N 004°32'04"E | 1307 | NTL VFR P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 700 x 50<br>non revêtue | 98 °<br>278 ° | 45°29'32.59"N 004°31'47.85"E<br>45°29'29.39"N 004°32'19.77"E | 1307<br>1275 | 45°29'29.61"N 004°32'17.62"E | 1280 | |
| LFPZ | SAINT CYR L'ECOLE | 1.7241 ° | 48°48'37"N 002°04'24"E | 372 | NTL VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11L<br>29R | 890 x 100<br>non revêtue | 113 °<br>293 ° | 48°48'52.91"N 002°03'43.14"E<br>48°48'41.60"N 002°04'23.39"E | 372<br>362 | 48°48'49.41"N 002°03'55.59"E<br>48°48'43.26"N 002°04'17.46"E | 361<br>367 | |
| 11R<br>29L | 865 x 60<br>non revêtue | 113 °<br>293 ° | 48°48'48.36"N 002°03'44.32"E<br>48°48'37.33"N 002°04'23.54"E | 369<br>365 | 48°48'46.44"N 002°03'51.14"E<br>48°48'39.09"N 002°04'17.29"E | 365<br>368 | |
| | SAINT CYR LA CAMPAGNE | 1.3974 ° | 49°15'10"N 001°01'43"E | | VFR P | NIL | Privé |
| 04<br>22 | 550 x 20<br>revêtue | 40 °<br>220 ° | | | | | |
| LFGY | SAINT DIE REMOMEIX | 3.0653 ° | 48°15'59"N 007°00'27"E | 1187 | NTL VFR P | 161 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 870 x 18<br>revêtue | 70 °<br>250 ° | 48°15'54.53"N 007°00'07.02"E<br>48°16'04.37"N 007°00'46.53"E | 1176<br>1187 | | | |
| LFSI | SAINT DIZIER ROBINSON | 2.5199 ° | 48°38'01"N 004°54'29"E | 459 | NTL IFR/VFR P | 152 | Militaire / Restreint |
| 11<br>29 | 2413 x 45<br>revêtue | 113 °<br>293 ° | 48°38'24.90"N 004°53'03.68"E<br>48°37'54.35"N 004°54'52.15"E | 444<br>458 | | | voir aussi AD2 |
| 11L<br>29R | 1200 x 100<br>gazon | 113 °<br>293 ° | 48°38'12.55"N 004°54'04.09"E<br>48°37'57.35"N 004°54'58.04"E | 452<br>458 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFMH | SAINT ETIENNE LOIRE | 2.3719 ° | 45°32'03"N 004°17'50"E | 1325 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17<br>35 | 2300 x 45<br>enrobé bitumineux | 175 °<br>355 ° | 45°33'04.31"N 004°17'42.51"E<br>45°31'49.93"N 004°17'51.93"E | 1286<br>1325 | 45°32'54.62"N 004°17'43.74"E<br>45°31'55.44"N 004°17'51.23"E | 1291<br>1321 | voir aussi AD2 |
| LFGP | SAINT FLORENTIN CHEU | 2.2213 ° | 47°58'53"N 003°46'37"E | 355 | NTL VFR P | 150 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07C<br>25C | 1050 x 80<br>non revêtue | 72 °<br>252 ° | 47°58'43.68"N 003°46'07.67"E<br>47°58'54.10"N 003°46'55.80"E | 350<br>354 | | | |
| 07L<br>25R | 1120 x 90<br>non revêtue | 72 °<br>252 ° | 47°58'46.46"N 003°46'06.35"E<br>47°58'57.48"N 003°46'57.75"E | 350<br>351 | 47°58'46.91"N 003°46'09.10"E | | |
| 07R<br>25L | 1035 x 80<br>non revêtue | 72 °<br>252 ° | 47°58'41.24"N 003°46'08.80"E<br>47°58'51.49"N 003°46'56.29"E | | | | |
| LFHQ | SAINT FLOUR COLTINES | 2.0513 ° | 45°04'30"N 002°59'33"E | 3218 | NTL VFR P | 171 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1310 x 30<br>revêtue | 9 °<br>189 ° | 45°04'11.47"N 002°59'29.37"E<br>45°04'53.47"N 002°59'38.86"E | 3218<br>3190 | | | |
| LFKM | SAINT GALMIER | 2.3738 ° | 45°36'23"N 004°18'18"E | 1269 | NTL VFR P | 166 | Civil / Restreint |
| 16<br>34 | 650 x 50<br>non revêtue | 157 °<br>337 ° | 45°36'32.30"N 004°18'12.00"E<br>45°36'12.96"N 004°18'23.84"E | 1267<br>1269 | 45°36'28.45"N 004°18'14.37"E | | |
| LFIM | SAINT GAUDENS MONTREJEAU | 1.4774 ° | 43°06'27"N 000°37'09"E | 1320 | NTL VFR P | 167 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 750 x 60<br>non revêtue | 70 °<br>250 ° | 43°06'22.65"N 000°36'53.42"E<br>43°06'30.96"N 000°37'24.39"E | 1320<br>1312 | 43°06'29.28"N 000°37'18.14"E | 1314 | |
| LFCG | SAINT GIRONS ANTICHAN | 1.6002 ° | 43°00'28"N 001°06'11"E | 1376 | NTL VFR P | 167 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15<br>33 | 1100 x 30<br>revêtue | 153 °<br>333 ° | 43°00'43.86"N 001°06'00.44"E<br>43°00'12.06"N 001°06'22.43"E | 1334<br>1367 | 43°00'17.70"N 001°06'18.53"E | 1359 | |
| 15R<br>33L | 997 x 50<br>non revêtue | 153 °<br>333 ° | 43°00'37.33"N 001°06'02.73"E<br>43°00'08.52"N 001°06'22.66"E | 1335<br>1376 | 43°00'17.04"N 001°06'16.76"E | 1360 | |
| LFIS | SAINT INGLEVERT LES DEUX CAPS | 1.5373 ° | 50°52'57"N 001°44'10"E | 443 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 603 x 40<br>revêtue | 30 °<br>210 ° | 50°52'48.84"N 001°44'01.96"E<br>50°53'05.76"N 001°44'17.30"E | 426<br>437 | | | |
| LFIY | SAINT JEAN D'ANGELY ESSOUVERT | 1.0922 ° | 45°57'55"N 000°31'28"W | 245 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 850 x 50<br>non revêtue | 98 °<br>278 ° | 45°57'56.72"N 000°31'47.22"W<br>45°57'52.73"N 000°31'08.16"W | 245<br>219 | 45°57'56.46"N 000°31'44.68"W<br>45°57'53.01"N 000°31'10.88"W | 245<br>221 | |
| LFKH | SAINT JEAN D'AVELANNE | 2.703 ° | 45°30'57"N 005°40'46"E | 964 | NTL VFR P | 161 | Civil / Restreint |
| 02<br>20 | 407 x 35<br>non revêtue | 17 °<br>197 ° | 45°30'50.34"N 005°40'40.80"E<br>45°31'02.94"N 005°40'46.30"E | 964<br>912 | | | |
| LFKE | SAINT JEAN EN ROYANS | 2.6106 ° | 45°01'35"N 005°18'33"E | 872 | NTL VFR P | 166 | Civil / Restreint |
| 14<br>32 | 667 x 50<br>non revêtue | 144 °<br>324 ° | 45°01'43.88"N 005°18'23.91"E<br>45°01'26.46"N 005°18'41.95"E | 832<br>872 | 45°01'42.31"N 005°18'25.54"E | 833 | |
| LFBJ | SAINT JUNIEN | 1.4949 ° | 45°54'09"N 000°55'08"E | 903 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 585 x 20<br>revêtue | 66 °<br>246 ° | 45°54'04.12"N 000°54'52.90"E<br>45°54'11.87"N 000°55'17.64"E | 876<br>903 | | | |
| LFNL | SAINT MARTIN DE LONDRES | 2.2445 ° | 43°48'01"N 003°46'54"E | 602 | NTL VFR P | 165 | Civil / Restreint |
| 12L<br>30R | 550 x 70<br>non revêtue | 119 °<br>299 ° | 43°48'05.43"N 003°46'43.45"E<br>43°47'56.64"N 003°47'04.94"E | 581<br>617 | 43°48'03.27"N 003°46'48.89"E<br>43°47'57.84"N 003°47'01.99"E | 587<br>604 | |
| 12R<br>30L | 575 x 50<br>non revêtue | 119 °<br>299 ° | 43°48'03.88"N 003°46'42.26"E<br>43°47'54.78"N 003°47'04.61"E | 591<br>620 | 43°48'01.83"N 003°46'47.32"E<br>43°47'56.48"N 003°47'00.38"E | 594<br>614 | |
| LFRZ | SAINT NAZAIRE MONTOIR | 0.5411 ° | 47°18'38"N 002°09'24"W | 13 | NTL IFR/VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 2405 x 45<br>revêtue | 73 °<br>253 ° | 47°18'32.80"N 002°09'51.94"W<br>47°18'54.95"N 002°08'02.15"W | 12<br>11 | | | voir aussi AD2 |
| LFQN | SAINT OMER WIZERNES | 1.6991 ° | 50°43'44"N 002°14'04"E | 249 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 03<br>21 | 640 x 50<br>non revêtue | 27 °<br>207 ° | 50°43'26.75"N 002°13'50.55"E<br>50°43'45.20"N 002°14'05.20"E | 233<br>239 | 50°43'27.58"N 002°13'51.19"E<br>50°43'42.34"N 002°14'02.93"E | 233<br>239 | |
| 09<br>27 | 597 x 20<br>revêtue | 87 °<br>267 ° | 50°43'42.77"N 002°13'39.51"E<br>50°43'43.92"N 002°14'09.81"E | 249<br>239 | 50°43'43.82"N 002°14'07.25"E | | |
| LFDP | SAINT PIERRE D'OLERON | 0.8673 ° | 45°57'28"N 001°18'41"W | 22 | NTL VFR P | 154 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1011 x 50<br>non revêtue | 97 °<br>277 ° | 45°57'29.76"N 001°19'03.85"W<br>45°57'25.75"N 001°18'17.25"W | 22<br>9 | 45°57'29.46"N 001°19'00.37"W<br>45°57'26.33"N 001°18'23.93"W | 21<br>11 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFOW | SAINT QUENTIN ROUPY | 2.0227 ° | 49°48'58"N 003°12'21"E | 325 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 657 x 100<br>non revêtue | 40 °<br>220 ° | 49°48'51.64"N 003°12'12.16"E<br>49°49'07.76"N 003°12'33.60"E | 317<br>325 | 49°49'05.33"N 003°12'30.37"E | 319 | |
| 14<br>32 | 598 x 100<br>non revêtue | 138 °<br>318 ° | 49°49'03.17"N 003°12'13.32"E<br>49°48'48.92"N 003°12'33.56"E | 320<br>314 | | | |
| LFLR | SAINT RAMBERT D'ALBON | 2.4983 ° | 45°15'18"N 004°49'29"E | 509 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01L<br>19R | 900 x 100<br>non revêtue | 7 °<br>187 ° | 45°14'52.51"N 004°49'29.95"E<br>45°15'21.50"N 004°49'35.19"E | 500<br>509 | | | |
| 01R<br>19L | 900 x 100<br>non revêtue | 7 °<br>187 ° | 45°14'51.99"N 004°49'35.64"E<br>45°15'20.99"N 004°49'40.88"E | 502<br>508 | | | |
| LFKR | SAINT REMY DE MAURIENNE | 2.8399 ° | 45°22'30"N 006°16'40"E | 1399 | NTL VFR P | 171 | Civil / Restreint |
| 16<br>34 | 847 x 45<br>non revêtue | 158 °<br>338 ° | 45°22'47.90"N 006°16'30.11"E<br>45°22'22.45"N 006°16'44.73"E | 1381<br>1398 | 45°22'41.33"N 006°16'33.77"E<br>45°22'25.10"N 006°16'42.99"E | 1384<br>1396 | |
| LFSS | SAINT SULPICE DES LANDES | 0.6677 ° | 47°47'30"N 001°38'37"W | 312 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 772 x 80<br>non revêtue | 92 °<br>272 ° | 47°47'29.69"N 001°38'36.61"W<br>47°47'28.61"N 001°37'59.54"W | 312<br>299 | 47°47'29.50"N 001°38'30.16"W<br>47°47'28.77"N 001°38'05.08"W | 305<br>295 | |
| LFOS | SAINT VALERY VITTEFLEUR | 1.2541 ° | 49°50'07"N 000°39'20"E | 269 | NTL VFR P | 145 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 900 x 50<br>non revêtue | 64 °<br>244 ° | 49°50'00.72"N 000°39'00.10"E<br>49°50'13.49"N 000°39'40.58"E | 263<br>257 | 49°50'12.00"N 000°39'35.87"E | 262 | |
| LFLN | SAINT YAN | 2.3009 ° | 46°24'24"N 004°01'16"E | 797 | NTL IFR/VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15<br>33 | 720 x 70<br>non revêtue | 148 °<br>328 ° | 46°24'57.05"N 004°01'04.46"E<br>46°24'36.96"N 004°01'22.59"E | 791<br>793 | | | voir aussi AD2 |
| 15L<br>33R | 2034 x 45<br>revêtue | 148 °<br>328 ° | 46°25'19.31"N 004°00'25.63"E<br>46°24'23.38"N 004°01'15.95"E | 783<br>797 | | | |
| 15R<br>33L | 1200 x 30<br>revêtue | 148 °<br>328 ° | 46°24'53.51"N 004°00'31.35"E<br>46°24'20.54"N 004°01'01.10"E | 786<br>794 | | | |
| LFDF | SAINTE FOY LA GRANDE | 1.3243 ° | 44°51'09"N 000°10'32"E | 282 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1200 x 60<br>non revêtue | 96 °<br>276 ° | 44°51'10.49"N 000°10'04.85"E<br>44°51'06.64"N 000°10'59.19"E | 265<br>250 | 44°51'09.43"N 000°10'19.78"E<br>44°51'07.02"N 000°10'53.77"E | 275<br>258 | |
| LFYS | SAINTE LEOCADIE | 1.8243 ° | 42°26'50"N 002°00'39"E | 4331 | NTL VFR P | 173 | Militaire / Restreint |
| 07<br>25 | 793 x 90<br>non revêtue | 70 °<br>250 ° | 42°26'41.13"N 002°00'06.33"E<br>42°26'49.70"N 002°00'38.96"E | 4241<br>4331 | 42°26'41.29"N 002°00'06.95"E<br>42°26'49.54"N 002°00'38.33"E | 4242<br>4330 | |
| LFXB | SAINTES THENAC | 1.0713 ° | 45°42'07"N 000°38'10"W | 118 | NTL VFR P | NIL | Militaire / Restreint |
| 05<br>23 | 1100 x 45<br>revêtue | 52 °<br>232 ° | 45°41'31.53"N 000°38'29.11"W<br>45°41'53.23"N 000°37'48.77"W | 122<br>67 | 45°41'33.50"N 000°38'25.45"W<br>45°41'51.26"N 000°37'52.46"W | 118<br>69 | |
| 05L<br>23R | 900 x 80<br>non revêtue | 52 °<br>232 ° | 45°41'56.88"N 000°38'30.52"W<br>45°42'14.67"N 000°37'57.53"W | 94<br>50 | 45°42'00.08"N 000°38'24.60"W<br>45°42'12.24"N 000°38'02.08"W | 81<br>53 | |
| 05R<br>23L | 900 x 50<br>non revêtue | 52 °<br>232 ° | 45°41'54.45"N 000°38'27.86"W<br>45°42'12.33"N 000°37'55.01"W | 92<br>49 | 45°41'56.42"N 000°38'24.19"W<br>45°42'09.72"N 000°37'59.40"W | 87<br>53 | |
| 12<br>30 | 800 x 100<br>non revêtue | 120 °<br>300 ° | 45°42'12.63"N 000°38'31.24"W<br>45°41'59.59"N 000°37'59.22"W | 89<br>57 | | | |
| LFMY | SALON DE PROVENCE | 2.5461 ° | 43°36'11"N 005°06'30"E | 197 | NTL IFR/VFR P | 162 | Militaire / Restreint |
| 09<br>27 | 783 x 42<br>gazon | 87 °<br>267 ° | 43°36'32.82"N 005°06'33.35"E<br>43°36'32.30"N 005°07'08.27"E | 197<br>206 | | | voir aussi AD2 |
| 16<br>34 | 2001 x 45<br>revêtue | 160 °<br>340 ° | 43°36'56.35"N 005°06'15.88"E<br>43°35'55.56"N 005°06'46.93"E | 195<br>191 | | | |
| 16L<br>34R | 968 x 79<br>gazon | 165 °<br>345 ° | 43°36'53.00"N 005°06'57.32"E<br>43°36'22.85"N 005°07'09.24"E | 206<br>206 | | | |
| 16R<br>34L | 1103 x 80<br>gazon | 165 °<br>345 ° | 43°36'46.43"N 005°06'51.90"E<br>43°36'12.03"N 005°07'05.31"E | 203<br>198 | | | |
| LFNE | SALON EYGUIERES | 2.5255 ° | 43°39'27"N 005°00'46"E | 247 | NTL VFR P | 162 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 09<br>27 | 1280 x 150<br>non revêtue | 90 °<br>270 ° | 43°39'27.35"N 005°00'07.40"E<br>43°39'27.07"N 005°01'04.48"E | 232<br>238 | 43°39'27.03"N 005°00'48.73"E | 233 | |
| 10<br>28 | 450 x 20<br>non revêtue | 100 °<br>280 ° | 43°39'48.23"N 005°00'46.78"E<br>43°39'46.52"N 005°01'00.86"E | 246<br>249 | | | |
| 15L<br>33R | 350 x 25<br>non revêtue | 155 °<br>335 ° | 43°39'47.24"N 005°00'42.83"E<br>43°39'42.69"N 005°00'56.24"E | 239<br>246 | | | |
| 15R<br>33L | 1200 x 150<br>non revêtue | 155 °<br>335 ° | 43°39'48.29"N 005°00'32.83"E<br>43°39'12.97"N 005°00'55.53"E | 246<br>232 | 43°39'43.89"N 005°00'35.66"E | 245 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFDS | SARLAT DOMME | 1.6088 ° | 44°47'32"N 001°14'37"E | 979 | NTL VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 745 x 20<br>revêtue | 104 °<br>284 ° | 44°47'33.67"N 001°14'30.47"E<br>44°47'27.66"N 001°15'03.28"E | 975<br>969 | | | |
| LFQU | SARRE UNION | 3.0946 ° | 48°57'03"N 007°04'35"E | 842 | NTL VFR P | 157 | Civil / Restreint |
| 08<br>26 | 900 x 20<br>revêtue | 83 °<br>263 ° | | | 48°57'02.17"N 007°04'30.53"E | 798 | |
| 08L<br>26R | 820 x 50<br>non revêtue | 83 °<br>263 ° | 48°57'02.30"N 007°04'19.02"E<br>48°57'05.33"N 007°04'59.20"E | 784<br>836 | 48°57'02.86"N 007°04'26.38"E | 793 | |
| LFGT | SARREBOURG BUHL | 3.0915 ° | 48°43'06"N 007°04'48"E | 873 | NTL VFR P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 744 x 20<br>revêtue | 43 °<br>223 ° | 48°42'51.89"N 007°04'14.78"E<br>48°43'09.42"N 007°04'39.69"E | 872<br>855 | | | |
| 04L<br>22R | 779 x 80<br>non revêtue | 43 °<br>223 ° | 48°42'52.93"N 007°04'11.84"E<br>48°43'11.30"N 007°04'37.96"E | 869<br>852 | | | |
| LFGU | SARREGUEMINES NEUNKIRCH | 3.1054 ° | 49°07'39"N 007°06'24"E | 863 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05L<br>23R | 714 x 150<br>non revêtue | 54 °<br>234 ° | 49°07'38.99"N 007°06'02.80"E<br>49°07'52.45"N 007°06'31.43"E | 834<br>862 | | | |
| 05R<br>23L | 714 x 80<br>non revêtue | 54 °<br>234 ° | 49°07'35.05"N 007°06'07.10"E<br>49°07'48.50"N 007°06'35.74"E | 828<br>854 | 49°07'36.96"N 007°06'11.17"E | 833 | |
| LFEW | SAULIEU LIERNAIS | 2.3583 ° | 47°14'19"N 004°15'52"E | 1710 | NTL VFR P | 156 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 730 x 20<br>revêtue | 54 °<br>234 ° | 47°14'13.95"N 004°15'41.95"E<br>47°14'27.70"N 004°16'10.13"E | 1710<br>1679 | | | |
| LFOD | SAUMUR SAINT FLORENT | 1.1535 ° | 47°15'24"N 000°06'49"W | 269 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1450 x 30<br>revêtue | 95 °<br>275 ° | 47°15'26.61"N 000°07'28.51"W<br>47°15'22.51"N 000°06'19.85"W | 254<br>269 | 47°15'22.90"N 000°06'26.47"W | 267 | |
| LFQY | SAVERNE STEINBOURG | 3.1807 ° | 48°45'12"N 007°25'33"E | 623 | NTL VFR P | 158 | Civil / Restreint |
| 15<br>33 | 665 x 50<br>non revêtue | 154 °<br>334 ° | 48°45'22.70"N 007°25'24.84"E<br>48°45'03.31"N 007°25'38.94"E | 606<br>623 | | | |
| LFSJ | SEDAN DOUZY | 2.5488 ° | 49°39'32"N 005°02'12"E | 513 | NTL VFR P | 151 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 800 x 30<br>revêtue | 76 °<br>256 ° | 49°39'29.44"N 005°01'59.10"E<br>49°39'35.63"N 005°02'37.78"E | 509<br>513 | | | |
| 08L<br>26R | 1000 x 80<br>non revêtue | 76 °<br>256 ° | 49°39'29.33"N 005°01'44.07"E<br>49°39'37.85"N 005°02'37.29"E | 506<br>512 | 49°39'30.04"N 005°01'48.53"E<br>49°39'36.64"N 005°02'29.75"E | 507<br>512 | |
| LFGQ | SEMUR EN AUXOIS | 2.3771 ° | 47°28'52"N 004°20'35"E | 1051 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 732 x 25<br>revêtue | 43 °<br>223 ° | 47°28'43.09"N 004°20'22.61"E<br>47°29'00.31"N 004°20'46.52"E | 1044<br>1038 | 47°28'45.09"N 004°20'25.41"E | 1047 | |
| 04L<br>22R | 620 x 60<br>non revêtue | 43 °<br>223 ° | 47°28'46.20"N 004°20'24.11"E<br>47°29'00.86"N 004°20'44.47"E | 1045<br>1038 | | | |
| | SEPTFONDS | 1.7101 ° | 44°10'48"N 001°35'51"E | 630 | VFR P | NIL | Privé |
| 11<br>29 | 720 x 30<br>revêtue | 112 °<br>292 ° | | | | | |
| LFTM | SERRES LA BATIE MONTSALEON | 2.6987 ° | 44°27'26"N 005°43'38"E | 2328 | VFR P | 169 | Privé |
| 18<br>36 | 650 x 90<br>non revêtue | 183 °<br>3 ° | 44°27'36.68"N 005°43'38.43"E<br>44°27'15.66"N 005°43'37.11"E | 2323<br>2320 | 44°27'31.83"N 005°43'38.13"E | 2328 | |
| LFFZ | SEZANNE SAINT REMY | 2.2059 ° | 48°42'34"N 003°45'46"E | 355 | NTL VFR P | 147 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06L<br>24R | 950 x 50<br>non revêtue | 58 °<br>238 ° | 48°42'27.13"N 003°45'27.64"E<br>48°42'43.38"N 003°46'07.08"E | 355<br>351 | 48°42'29.67"N 003°45'33.81"E<br>48°42'40.84"N 003°46'00.90"E | 351<br>350 | |
| 06R<br>24L | 950 x 80<br>non revêtue | 58 °<br>238 ° | 48°42'25.34"N 003°45'29.32"E<br>48°42'41.60"N 003°46'08.76"E | 354<br>350 | 48°42'27.89"N 003°45'35.49"E<br>48°42'39.57"N 003°46'03.83"E | 349<br>348 | |
| LFNS | SISTERON VAUMEILH | 2.741 ° | 44°17'12"N 005°55'45"E | 1778 | NTL VFR P | 168 | Civil / Restreint |
| 17<br>35 | 950 x 80<br>non revêtue | 175 °<br>355 ° | 44°17'26.56"N 005°55'42.88"E<br>44°16'55.94"N 005°55'46.61"E | 1776<br>1758 | 44°17'23.08"N 005°55'43.30"E<br>44°16'59.42"N 005°55'46.19"E | 1773<br>1759 | |
| LFJS | SOISSONS COURMELLES | 2.0571 ° | 49°20'42"N 003°16'59"E | 518 | NTL VFR P | 145 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 07<br>25 | 870 x 60<br>non revêtue | 70 °<br>250 ° | 49°20'37.37"N 003°16'38.26"E<br>49°20'47.49"N 003°17'19.94"E | 515<br>513 | 49°20'38.49"N 003°16'42.91"E | 516 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFKS | SOLENZARA | 3.3634 ° | 41°55'35"N 009°24'19"E | 29 | NTL IFR/VFR | 157 | Militaire / Réservé à l'Etat |
| 18<br>36 | 2627 x 45<br>revêtue | 179 °<br>359 ° | 41°56'10.48"N 009°24'18.22"E<br>41°54'45.35"N 009°24'20.31"E | 20<br>17 | | | voir aussi AD2 |
| LFKD | SOLLIERES SARDIERES | 2.9565 ° | 45°15'14"N 006°48'04"E | 4255 | NTL VFR P | 178 | Civil / Restreint |
| 01<br>19 | 705 x 60<br>non revêtue | 16 °<br>196 ° | 45°15'03.12"N 006°47'59.91"E<br>45°15'25.03"N 006°48'09.02"E | 4215<br>4255 | 45°15'21.92"N 006°48'07.72"E | 4249 | |
| LFDK | SOULAC SUR MER | 0.9532 ° | 45°29'38"N 001°05'02"W | 11 | NTL VFR P | 152 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14<br>32 | 770 x 18<br>revêtue | 135 °<br>315 ° | 45°29'45.96"N 001°05'13.66"W<br>45°29'28.33"N 001°04'48.55"W | 9<br>10 | 45°29'44.65"N 001°05'11.80"W | 9 | |
| LFST | STRASBOURG ENTZHEIM | 3.2289 ° | 48°32'31"N 007°38'04"E | 505 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 2400 x 45<br>béton bitumineux | 49 °<br>229 ° | 48°31'52.30"N 007°36'57.71"E<br>48°32'43.59"N 007°38'25.59"E | 503<br>491 | | | voir aussi AD2 |
| LFGC | STRASBOURG NEUHOF | 3.2651 ° | 48°33'13"N 007°46'39"E | 459 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 17L<br>35R | 819 x 60<br>non revêtue | 176 °<br>356 ° | 48°33'26.67"N 007°46'37.48"E<br>48°33'00.19"N 007°46'40.24"E | 454<br>458 | 48°33'21.11"N 007°46'38.06"E<br>48°33'03.39"N 007°46'39.91"E | 457<br>457 | |
| 17R<br>35L | 700 x 80<br>non revêtue | 176 °<br>356 ° | 48°33'24.72"N 007°46'32.37"E<br>48°33'01.41"N 007°46'34.81"E | 455<br>458 | | | |
| | TALMONT VENDEE AIR PARK | 0.7634 ° | 46°29'37"N 001°34'36"W | 43 | VFR P | NIL | Privé |
| 03<br>21 | 850 x 20<br>revêtue | 32 °<br>212 ° | | | | | |
| LFDT | TARBES LALOUBERE | 1.3369 ° | 43°12'54"N 000°04'39"E | 1075 | NTL VFR P | 165 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08L<br>26R | 825 x 50<br>non revêtue | 80 °<br>260 ° | 43°12'53.02"N 000°04'20.34"E<br>43°12'57.55"N 000°04'56.35"E | 1071<br>1073 | 43°12'53.81"N 000°04'26.64"E<br>43°12'56.87"N 000°04'50.94"E | 1071<br>1072 | |
| 08R<br>26L | 825 x 80<br>non revêtue | 80 °<br>260 ° | 43°12'50.79"N 000°04'20.87"E<br>43°12'55.32"N 000°04'56.87"E | 1073<br>1075 | 43°12'51.57"N 000°04'27.16"E<br>43°12'54.57"N 000°04'51.05"E | 1074<br>1073 | |
| LFBT | TARBES LOURDES PYRENEES | 1.3167 ° | 43°11'08"N 000°00'10"W | 1260 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 3000 x 45<br>macadam | 20 °<br>200 ° | 43°09'57.41"N 000°00'45.97"W<br>43°11'28.68"N 000°00'00.25"E | 1259<br>1171 | 43°10'17.81"N 000°00'35.64"W | 1238 | voir aussi AD2 |
| LFCT | THOUARS | 1.1555 ° | 46°57'43"N 000°09'10"W | 341 | NTL VFR P | NIL | Civil / Ouvert à la CAP |
| 12<br>30 | 1054 x 100<br>non revêtue | 119 °<br>299 ° | 46°57'46.60"N 000°09'33.66"W<br>46°57'30.22"N 000°08'49.91"W | 342<br>308 | 46°57'32.71"N 000°08'56.58"W | 317 | |
| LFET | TIL CHATEL | 2.6017 ° | 47°32'47"N 005°12'39"E | 939 | NTL VFR P | 155 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 1050 x 100<br>non revêtue | 15 °<br>195 ° | 47°32'31.46"N 005°12'32.43"E<br>47°33'04.28"N 005°12'45.46"E | 922<br>939 | | | |
| 11<br>29 | 1040 x 60<br>non revêtue | 109 °<br>289 ° | 47°32'50.34"N 005°12'24.43"E<br>47°32'39.51"N 005°13'11.61"E | 931<br>925 | 47°32'41.09"N 005°13'04.71"E | 922 | |
| LFBO | TOULOUSE BLAGNAC | 1.6594 ° | 43°38'06"N 001°22'04"E | 499 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 14L<br>32R | 3025 x 45<br>béton bitumineux | 143 °<br>323 ° | 43°38'14.51"N 001°21'27.45"E<br>43°36'56.29"N 001°22'48.85"E | 489<br>497 | | | voir aussi AD2 |
| 14R<br>32L | 3503 x 45<br>béton bitumineux | 143 °<br>323 ° | 43°38'38.81"N 001°20'45.36"E<br>43°37'08.27"N 001°22'19.62"E | 488<br>497 | | | |
| LFIT | TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD | 1.7486 ° | 43°36'40"N 001°43'27"E | 526 | NTL VFR P | 161 | Civil / Restreint |
| 12L<br>30R | 1200 x 50<br>non revêtue | 120 °<br>300 ° | 43°36'47.60"N 001°43'14.43"E<br>43°36'28.45"N 001°44'00.10"E | 518<br>524 | | | |
| 12R<br>30L | 700 x 60<br>non revêtue | 120 °<br>300 ° | 43°36'46.06"N 001°43'13.28"E<br>43°36'34.67"N 001°43'40.49"E | 522<br>526 | | | |
| LFBF | TOULOUSE FRANCAZAL | 1.6577 ° | 43°32'57"N 001°21'26"E | 535 | NTL IFR/VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 11<br>29 | 1800 x 45<br>enrobé bitumineux | 115 °<br>295 ° | 43°32'56.70"N 001°21'25.91"E<br>43°32'32.17"N 001°22'38.65"E | 534<br>533 | | | voir aussi AD2 |
| LFCL | TOULOUSE LASBORDES | 1.6927 ° | 43°35'16"N 001°29'55"E | 460 | NTL VFR P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 15<br>33 | 950 x 23<br>revêtue | 155 °<br>335 ° | 43°35'28.12"N 001°29'47.22"E<br>43°35'00.18"N 001°30'04.89"E | 460<br>460 | 43°35'24.00"N 001°29'49.83"E | 460 | |
| 15R<br>33L | 350 x 20<br>non revêtue | 154 °<br>334 ° | 43°35'06.60"N 001°29'54.72"E<br>43°34'56.44"N 001°30'01.47"E | 457<br>458 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFFX | TOURNUS CUISERY | 2.5405 ° | 46°33'41"N 004°58'31"E | 689 | NTL VFR P | 159 | Civil / Restreint |
| 01<br>19 | 755 x 60<br>non revêtue | 11 °<br>191 ° | 46°33'31.93"N 004°58'28.59"E<br>46°33'55.97"N 004°58'35.68"E | 689<br>667 | 46°33'34.41"N 004°58'29.31"E | 687 | |
| LFJT | TOURS LE LOUROUX | 1.3954 ° | 47°09'00"N 000°42'46"E | 413 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 03<br>21 | 900 x 90<br>non revêtue | 31 °<br>211 ° | 47°08'43.73"N 000°42'29.27"E<br>47°09'08.81"N 000°42'50.93"E | 414<br>399 | 47°08'46.42"N 000°42'31.56"E<br>47°09'05.50"N 000°42'48.00"E | 414<br>402 | |
| LFEN | TOURS SORIGNY | 1.3869 ° | 47°15'59"N 000°41'57"E | 299 | NTL VFR P | 151 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 700 x 18<br>revêtue | 36 °<br>216 ° | 47°15'49.89"N 000°41'46.71"E<br>47°16'08.30"N 000°42'06.34"E | 297<br>288 | 47°16'06.64"N 000°42'04.58"E | 289 | |
| 04R<br>22L | 330 x 20<br>non revêtue | 36 °<br>216 ° | 47°15'54.20"N 000°41'53.03"E<br>47°16'03.02"N 000°42'02.41"E | 293<br>289 | | | |
| LFOT | TOURS VAL DE LOIRE | 1.3873 ° | 47°25'55"N 000°43'23"E | 357 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 151 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 2404 x 45<br>béton | 15 °<br>195 ° | 47°25'18.44"N 000°43'24.28"E<br>47°26'33.55"N 000°43'54.48"E | 351<br>351 | | | voir aussi AD2 |
| LFQB | TROYES BARBEREY | 2.2816 ° | 48°19'18"N 004°01'00"E | 389 | NTL IFR/VFR S/NS/P | 149 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 05<br>23 | 734 x 100<br>non revêtue | 52 °<br>232 ° | 48°19'01.20"N 004°00'28.25"E<br>48°19'15.87"N 004°00'56.23"E | 388<br>372 | 48°19'02.87"N 004°00'31.46"E | 386 | voir aussi AD2 |
| 17<br>35 | 1649 x 30<br>revêtue | 174 °<br>354 ° | 48°19'46.17"N 004°00'55.18"E<br>48°18'53.09"N 004°01'03.91"E | 365<br>388 | 48°18'56.71"N 004°01'03.31"E | 384 | |
| 17R<br>35L | 900 x 100<br>non revêtue | 174 °<br>354 ° | 48°19'32.09"N 004°00'44.40"E<br>48°19'03.14"N 004°00'49.15"E | 372<br>374 | | | |
| LFCU | USSEL THALAMY | 1.9018 ° | 45°32'09"N 002°25'29"E | 2427 | NTL VFR P | 166 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1350 x 30<br>revêtue | 99 °<br>279 ° | 45°32'12.79"N 002°24'58.60"E<br>45°32'05.74"N 002°25'59.71"E | 2425<br>2396 | | | |
| 10R<br>28L | 900 x 50<br>non revêtue | 99 °<br>279 ° | 45°32'10.46"N 002°25'07.26"E<br>45°32'05.75"N 002°25'48.17"E | 2423<br>2400 | | | |
| LFNU | UZES | 2.3889 ° | 44°05'01"N 004°23'38"E | 884 | NTL VFR P | 164 | Civil / Restreint |
| 17<br>35 | 1060 x 60<br>non revêtue | 176 °<br>356 ° | 44°05'12.45"N 004°23'36.55"E<br>44°04'38.26"N 004°23'40.12"E | 884<br>858 | 44°04'43.43"N 004°23'39.58"E | 858 | |
| LFLU | VALENCE CHABEUIL | 2.5299 ° | 44°54'56"N 004°58'07"E | 525 | NTL IFR/VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 2100 x 45<br>revêtue | 8 °<br>188 ° | 44°54'44.01"N 004°58'05.17"E<br>44°55'51.42"N 004°58'18.11"E | 524<br>517 | 44°54'52.19"N 004°58'06.74"E<br>44°55'47.40"N 004°58'17.34"E | 525<br>518 | voir aussi AD2 |
| 01L<br>19R | 1190 x 50<br>non revêtue | 8 °<br>188 ° | 44°54'56.11"N 004°58'10.82"E<br>44°55'34.37"N 004°58'18.13"E | 524<br>524 | | | |
| 01R<br>19L | 400 x 60<br>non revêtue | 8 °<br>188 ° | 44°55'09.40"N 004°58'16.95"E<br>44°55'22.27"N 004°58'19.41"E | 528<br>531 | | | |
| LFAV | VALENCIENNES DENAIN | 2.0853 ° | 50°19'29"N 003°27'56"E | 172 | INTL/NTL IFR/VFR P | 144 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 06<br>24 | 625 x 50<br>non revêtue | 61 °<br>241 ° | 50°19'39.51"N 003°27'20.12"E<br>50°19'49.16"N 003°27'47.81"E | 164<br>171 | | | voir aussi AD2 |
| 11<br>29 | 1708 x 45<br>revêtue | 111 °<br>291 ° | 50°19'42.73"N 003°27'00.18"E<br>50°19'23.09"N 003°28'20.90"E | 161<br>156 | 50°19'40.75"N 003°27'08.32"E<br>50°19'24.43"N 003°28'15.40"E | 162<br>159 | |
| 11L<br>29R | 620 x 50<br>non revêtue | 111 °<br>291 ° | 50°19'39.74"N 003°27'27.32"E<br>50°19'32.65"N 003°27'56.57"E | 161<br>172 | | | |
| LFNV | VALREAS VISAN | 2.5099 ° | 44°20'09"N 004°54'25"E | 472 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1020 x 50<br>non revêtue | 20 °<br>200 ° | 44°19'53.01"N 004°54'16.87"E<br>44°20'24.17"N 004°54'32.63"E | 447<br>472 | 44°19'56.67"N 004°54'18.72"E<br>44°20'20.51"N 004°54'30.78"E | 449<br>469 | |
| LFRV | VANNES GOLFE DU MORBIHAN | 0.3382 ° | 47°43'09"N 002°43'24"W | 440 | NTL IFR/VFR P | 159 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 1530 x 45<br>revêtue | 39 °<br>219 ° | 47°43'04.59"N 002°43'29.84"W<br>47°43'42.90"N 002°42'43.50"W | 429<br>437 | | | voir aussi AD2 |
| 08<br>26 | 995 x 60<br>non revêtue | 82 °<br>262 ° | 47°43'26.56"N 002°43'51.59"W<br>47°43'30.99"N 002°43'04.37"W | 433<br>440 | 47°43'26.91"N 002°43'48.77"W | 436 | |
| LFAU | VAUVILLE | 0.4812 ° | 49°37'22"N 001°49'48"W | 458 | NTL VFR P | 156 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 440 x 60<br>non revêtue | 73 °<br>253 ° | 49°37'21.47"N 001°49'55.17"W<br>49°37'25.54"N 001°49'34.13"W | 425<br>458 | 49°37'24.50"N 001°49'39.49"W | 452 | |
| 10<br>28 | 350 x 60<br>non revêtue | 103 °<br>283 ° | 49°37'26.41"N 001°49'58.78"W<br>49°37'23.77"N 001°49'41.66"W | 417<br>446 | 49°37'24.51"N 001°49'46.53"W | 446 | |
| 15<br>33 | 565 x 60<br>non revêtue | 148 °<br>328 ° | 49°37'30.80"N 001°49'58.98"W<br>49°37'15.32"N 001°49'43.83"W | 429<br>435 | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Code | Nom / *Name* | MAG VAR | Position GEO ARP | ALT ft | Trafic / *Traffic* | GUND | Type / Usage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY | dimensions (m) | orientation GEO | THR | | DTHR | | |
| | surface | | Position GEO | ALT ft | Position GEO | ALT ft | |
| LFIV | VENDAYS MONTALIVET | 0.949 ° | 45°22'50"N 001°06'57"W | 16 | NTL VFR P | 152 | Civil / Restreint |
| 09<br>27 | 800 x 18<br>revêtue | 93 °<br>273 ° | 45°22'47.71"N 001°07'19.99"W<br>45°22'46.49"N 001°06'43.28"W | 22<br>12 | | | |
| LFGW | VERDUN SOMMEDIEUE | 2.6704 ° | 49°07'20"N 005°28'15"E | 1236 | NTL VFR P | 153 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1110 x 20<br>revêtue | 100 °<br>280 ° | 49°07'23.60"N 005°27'41.33"E<br>49°07'17.57"N 005°28'35.67"E | 1206<br>1235 | 49°07'17.89"N 005°28'32.75"E | 1236 | |
| 10R<br>28L | 600 x 60<br>non revêtue | 100 °<br>280 ° | 49°07'21.88"N 005°27'44.85"E<br>49°07'18.67"N 005°28'13.77"E | 1208<br>1225 | 49°07'21.50"N 005°27'48.70"E | 1209 | |
| LFQW | VESOUL FROTEY | 2.8544 ° | 47°38'19"N 006°12'15"E | 1249 | NTL VFR NS/P | 158 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 08<br>26 | 1408 x 20<br>revêtue | 82 °<br>262 ° | 47°38'15.92"N 006°11'42.11"E<br>47°38'24.24"N 006°12'24.24"E | 360<br>381 | | | |
| 08R<br>26L | 435 x 27<br>non revêtue | 82 °<br>262 ° | 47°38'17.85"N 006°12'13.71"E<br>47°38'19.74"N 006°12'34.38"E | 1211<br>1235 | | | |
| LFLV | VICHY CHARMEIL | 2.1454 ° | 46°10'18"N 003°24'15"E | 817 | INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P | 160 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 2200 x 45<br>revêtue | 8 °<br>188 ° | 46°09'35.70"N 003°24'05.79"E<br>46°10'46.21"N 003°24'20.19"E | 817<br>810 | | | voir aussi AD2 |
| LFHH | VIENNE REVENTIN | 2.5003 ° | 45°27'46"N 004°49'40"E | 720 | NTL VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 01<br>19 | 660 x 50<br>non revêtue | 12 °<br>192 ° | 45°27'35.05"N 004°49'36.93"E<br>45°27'55.98"N 004°49'43.00"E | 711<br>720 | 45°27'39.50"N 004°49'38.22"E | 713 | |
| LFFV | VIERZON MEREAU | 1.7719 ° | 47°11'41"N 002°04'00"E | 430 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 04<br>22 | 680 x 60<br>non revêtue | 39 °<br>219 ° | 47°11'29.70"N 002°03'44.86"E<br>47°11'46.82"N 002°04'05.21"E | 430<br>408 | 47°11'32.66"N 002°03'48.43"E<br>47°11'44.62"N 002°04'02.60"E | 429<br>412 | |
| LFPV | VILLACOUBLAY VELIZY | 1.7595 ° | 48°46'27"N 002°11'29"E | 585 | NTL IFR/VFR P | 144 | Militaire / Restreint |
| 09<br>27 | 1957 x 45<br>enrobé bitumineux | 88 °<br>268 ° | 48°46'26.79"N 002°11'17.91"E<br>48°46'28.65"N 002°12'53.74"E | 585<br>575 | 48°46'26.86"N 002°11'21.39"E<br>48°46'28.58"N 002°12'50.16"E | 584<br>576 | voir aussi AD2 |
| LFCV | VILLEFRANCHE DE ROUERGUE | 1.8162 ° | 44°22'08"N 002°01'37"E | 1104 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 13<br>31 | 1030 x 80<br>non revêtue | 129 °<br>309 ° | 44°22'18.54"N 002°01'18.57"E<br>44°21'57.49"N 002°01'54.80"E | 1104<br>1062 | 44°21'58.99"N 002°01'52.21"E | 1063 | |
| LFHV | VILLEFRANCHE TARARE | 2.4551 ° | 45°55'12"N 004°38'06"E | 1076 | NTL IFR/VFR P | 163 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 18<br>36 | 1040 x 30<br>revêtue | 181 °<br>1 ° | 45°55'23.88"N 004°38'06.00"E<br>45°54'50.15"N 004°38'05.32"E | 1075<br>1043 | 45°55'20.56"N 004°38'05.93"E<br>45°54'51.51"N 004°38'05.35"E | 1075<br>1044 | voir aussi AD2 |
| 18L<br>36R | 880 x 60<br>non revêtue | 181 °<br>1 ° | 45°55'20.50"N 004°38'08.87"E<br>45°54'51.99"N 004°38'08.32"E | 1070<br>1040 | | | |
| LFCW | VILLENEUVE SUR LOT | 1.4906 ° | 44°23'57"N 000°45'34"E | 193 | NTL VFR P | 157 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 10<br>28 | 1035 x 18<br>revêtue | 103 °<br>283 ° | 44°24'00.74"N 000°45'11.50"E<br>44°23'53.34"N 000°45'57.14"E | 189<br>192 | 44°23'54.41"N 000°45'50.53"E | 193 | |
| LFAW | VILLERUPT | 2.7841 ° | 49°24'38"N 005°53'21"E | 1303 | NTL VFR P | 154 | Civil / Restreint |
| 07<br>25 | 666 x 60<br>non revêtue | 66 °<br>246 ° | 49°24'33.25"N 005°53'05.81"E<br>49°24'41.87"N 005°53'36.10"E | 1269<br>1302 | 49°24'35.58"N 005°53'13.99"E | 1284 | |
| LFNF | VINON | 2.698 ° | 43°44'11"N 005°46'59"E | 903 | NTL VFR P | 164 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 02<br>20 | 1250 x 130<br>non revêtue | 23 °<br>203 ° | 43°44'03.18"N 005°46'49.55"E<br>43°44'40.63"N 005°47'11.07"E | 889<br>902 | 43°44'07.52"N 005°46'52.04"E<br>43°44'36.48"N 005°47'08.68"E | 889<br>900 | |
| 10<br>28 | 1054 x 167<br>non revêtue | 102 °<br>282 ° | 43°44'10.25"N 005°46'37.33"E<br>43°44'03.21"N 005°47'23.40"E | 884<br>901 | 43°44'09.33"N 005°46'43.35"E<br>43°44'04.44"N 005°47'15.75"E | 885<br>900 | |
| 16<br>34 | 780 x 146<br>non revêtue | 161 °<br>341 ° | 43°44'35.28"N 005°46'52.76"E<br>43°44'11.41"N 005°47'04.27"E | 897<br>897 | 43°44'31.93"N 005°46'54.38"E | 896 | |
| LFSK | VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC | 2.4587 ° | 48°42'08"N 004°41'00"E | 411 | NTL VFR P | 150 | Civil / Ouvert à la CAP |
| 04<br>22 | 860 x 100<br>non revêtue | 45 °<br>225 ° | 48°42'03.50"N 004°40'51.61"E<br>48°42'23.19"N 004°41'21.35"E | 408<br>409 | 48°42'07.05"N 004°40'56.73"E | 409 | |
| 11<br>29 | 870 x 100<br>non revêtue | 113 °<br>293 ° | 48°42'13.80"N 004°40'40.38"E<br>48°42'02.76"N 004°41'19.77"E | 408<br>411 | | | |
| LFYV | YVETOT-BAONS LE COMTE | 1.2882 ° | 49°38'19"N 000°43'57"E | 472 | NTL VFR P | NIL | Civil / Restreint |
| 08<br>26 | 695 x 50<br>non revêtue | 81 °<br>261 ° | 49°38'16.00"N 000°43'25.40"E<br>49°38'19.58"N 000°43'59.59"E | 467<br>472 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1.3-2 REPERTOIRE DES HELISTATIONS

*HELIPORT DIRECTORY*

| Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **ABBEVILLE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.6021° | | | | Centre hospitalier TEL : 03 22 25 54 64 |
| 50°06'06"N 001°49'53"E | 87 ft | FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15 | 144 | balisage : OUI : 20 feux verts encastrés + 4 feux jaunes. |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 6 T )<br>TLOF Structure métallique ( 6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (2 extincteurs sur roues 100kg, 6 extincteurs 9kg, 2 CO2 20kg)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AIX EN PROVENCE CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.6191° | | | | Centre hospitalier TEL : 04 42 33 99 29 |
| 43°32'05"N 005°26'32"E | 721 ft | FATO Diamètre 26 TLOF Diamètre 26 | 162 | balisage : 2 feux encastrés verts + 33 feux omnidirectionnels verts +12 projecteurs ambiance |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | SSLIA : Oui (5 extincteurs poudre 50 kg + 1 extincteur CO2 20 kg avec perche)<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire<br>Axes arrivée : 125°/305°<br>Axes départ : 125°/258°/305°<br>Aire de sécurité : diamètre 28 m<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AJACCIO CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 3.2462° | | | | Centre hospitalier d'Ajaccio - TEL : 04 95 29 95 97 (PC Sécurité) |
| 41°56'43"N 008°46'17"E | 356 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 10.6 T )<br>TLOF Béton ( 10.6 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (8 extincteurs 50 KG poudre + 2 extincteurs 9 KG CO2).<br>2 postes de stationnement (4.0 t)<br>Contacter AJACCIO TWR<br>Axes : 125°/305°<br>Aire de sécurité : 29 x 29 m<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ALBERTVILLE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.8664° | | | | Centre hospitalier d'Albertville TEL.04 79 89 55 55 FAX 04 79 37 48 10. |
| 45°40'10"N 006°22'12"E | 1143 ft | FATO Diamètre 20 | 166 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui ( 5 extincteurs 50kg poudre)<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ALBERTVILLE CRS ALPES** Usage restreint 2.8676° | | | | Bâtiment LE ROMA. Ministère de l'Intérieur. habitation spécialement destinée au ministère de l'intérieur et au secours en montagne. |
| 45°39'25"N 006°22'34"E | 1084 ft | FATO 25 x 30 | 167 | balisage : NIL |
| en surface | | FATO 25x30 - Enrobé - 4t ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre) |
| **ALENCON CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.1542° | | | | Centre hospitalier intercommunal d'Alençon Mamers TEL : 02 33 32 30 30 FAX : 02 33 32 31 14 |
| 48°25'27"N 000°04'57"E | 435 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : OUI. |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4.5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2 extincteurs poudre sur roues 50 kg)<br>Aire de sécurité : 28 m x 28 m.<br>Trouée courbe au Nord-Ouest.<br>Pour LDG et TKOF, PPR PN 15 mn sur FREQ SAMU 61.<br>Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ALES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.3198° | | | | Centre hospitalier de Alès-Cévennes - TEL 04 66 78 30 27 (standard 04 66 78 33 33), FAX : 04 66 78 31 53. |
| 44°08'52"N 004°05'44"E | 552 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (12 extincteurs poudre : 4x50 kg, 2x25 kg, 6x9 kg).<br>Aire de sécurité : 27 m x 27 m.<br>Réservé à usage sanitaire.<br>Axes d'arrivée : 233° et 358° (axe 358° préférentiel).<br>Axes de départ : 053° et 178° (axe 053° préférentiel).<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 8 %.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **ALPES LEMAN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.8628° | | | | Centre hospitalier Alpes Léman - TEL : 04 50 82 22 01 - FAX : 04 50 82 22 04 |
| 46°08'27"N 006°19'13"E | 1532 ft | FATO 20 x 20 | 155 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI (5 extincteurs poudre 50 kg et 1 extincteur CO2 10 kg)<br>Obstacle : arbre dans la trouée Nord-Est à 1,7 km de l'hélistation, hauteur 105 m (345 ft) par rapport à l'hélistation.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AMBERT CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.2349° | | | | Centre hospitalier d'Ambert : TEL 04 73 82 73 82 / FAX : 04 73 82 73 71 |
| 45°33'14"N 003°44'29"E | 1762 ft | FATO 15 x 15 TLOF 9 x 9 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (extincteurs poudre + CO2) |
| **AMBOISE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.4618° | | | | Centre Hospitalier Robert Debré d'Amboise TEL : 02 47 23 33 33 FAX : 02 47 23 33 26 |
| 47°24'29"N 000°58'52"E | 308 ft | FATO 21.5 x 21.5 TLOF 21.5 x 21.5 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 2 extincteurs 10 kg CO2, mousse : 1 poste fixe débit 250 l/min.<br>Réservée aux vols sanitaires : O/R Urgence TEL : 02 47 23 33 92.<br>Axes ATT/DEC : 074°/254° et 094°/274°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Aire de sécurité : 27.6 x 27.6 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AMIENS CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE SUD 1** Transport public à la demande 1.7398° | | | | CHU Amiens SAMU (80) : TEL : 03 22 66 84 67 |
| 49°52'34"N 002°15'27"E | 250 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 9 x 9 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Enrobé (4.3 T)<br>TLOF Enrobé (4.3 T) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2x50 kg poudre sur roues).<br>Réservé au transport sanitaire.<br>Utilisation simultanée avec hélistation en terrasse (Amiens CHU Sud 2) interdite sauf coordination entre les CDB. |
| **AMIENS CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE SUD 2** Transport public à la demande 1.7394° | | | | CHU Amiens SAMU (80) - TEL : 03 22 08 80 00 |
| 49°52'23"N 002°15'20"E | 309 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 9 x 9 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (3x100 kg poudre sur roues, 2 robinets d'incendie armés)<br>Réservée au transport sanitaire.<br>Utilisation de l'hélistation par un HEL à la fois.<br>Contacter SAMU 80 pour signaler l'approche.<br>Survol des habitations et localités voisines à éviter.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AMILLY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9467° | | | | Centre hospitalier de l'agglomération Montargeoise Tél: 02 38 95 91 11/FAX: 02 38 95 90 22 |
| 47°59'48"N 002°46'28"E | 353 ft | FATO 20 x 30 TLOF 14 x 14 | 148 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4.5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2 x 50 kg de poudre)<br>Réservé aux évacuations sanitaires.<br>Trouée Est: 069°/249°.<br>Trouée Ouest: 049°/229°.<br>Aire de sécurité : 27 x 37 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ANGERS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.0131° | | | | Centre hospitalier d'ANGERS - TEL : 02 41 35 32 97. |
| 47°29'10"N 000°33'15"W | 138 ft | FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui - 5 extincteurs (1 ABC 50 kg, 1 CO2 10 kg, 2 ABC 9 kg, 1 CO2 5 kg)<br>Réservé aux missions sanitaires, vols d'ambulance et SMUH.<br>Contact radio obligatoire pour tout mouvement, sur FREQ SAMU Opération 122.980 MHz.<br>Axes trouées : 125°/305°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ANGOULEME CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.2841° | | | | Centre hospitalier de GIRAC Tél: 05 45 24 40 40. |
| 45°38'03"N 000°07'04"E | 154 ft | FATO 45 x 30 TLOF 45 x 30 | 154 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (2 extincteurs 50 kg de poudre)<br>APCH trouée Ouest 149°/329°, trouée Est 119°/299°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval*) ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **ANNECY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.812° | | | | Centre hospitalier d'ANNECY. Tél: 04 50 63 63 63. |
| 45°55'58"N 006°07'07"E | 1552 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 48ft | FATO Structure métallique ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui<br>(3 PIA mousse (400 L/min). Extincteurs : 2 x 20 kg CO2, 1 x 100 kg poudre et 1 x 50 kg poudre)<br>Axes trouées : 011°/191°.<br>Accès réservé au SMUH.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ANNONAY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.4603° | | | | Centre hospitalier d'ANNONAY.Tél./FAX 04 75 67 35 00. |
| 45°14'30"N 004°39'57"E | 1364 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 166 | balisage : OUI |
| en terrasse | 16ft | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs poudre 50kg)<br>Contacter TROPHUS 3 ou TRAVIATA 3 sur 85,575 MHz ou Tél:04 75 33 33 33 ou 04 75 33 42 87. Axes d'approche: 086° et 282°. Axes de départ : 102° et 266°. Evolutions interdites dans trouée nord entre 340° et 040°. Réservée exclusivement au transport sanitaire.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ANTIBES PORT VAUBAN** Transport public à la demande 2.9841° | | | | SAS VAUBAN 21 - TEL : 04 92 91 60 00 |
| 43°35'17"N 007°07'57"E | 22 ft | FATO Diamètre 16 TLOF Diamètre 16 | 159 | balisage : OUI |
| en terrasse | 16ft | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs / 50 kg poudre).<br>Réservée au transport à la demande des usagers du port. Vols privés et de travail aérien interdits. Accord préalable du gestionnaire exigé avant toute utilisation.<br>Trouées : 200°/020° et 345°/165°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **APT CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.6116° | | | | Hôpital d'APT. Tél: 04 90 04 33 65 / 04 90 04 34 00 (Urgences de l'hôpital). |
| 43°52'33"N 005°22'55"E | 869 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 10 x 10 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (extincteur sur roues: 50 kg poudre)<br>Trouées utilisables dans les deux sens et désaxées de 15°.<br>Atterrissage préférentiel au 343° et décollage préférentiel au 358°.<br>Atterrissage éventuel au 178° et décollage éventuel au 163°.<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Aire de sécurité : 27 m x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ARCACHON POLE SANTE** Transport public à la demande 0.9794° | | | | PC Sécurité - TEL : 05 57 52 90 41 / FAX : 05 57 52 93 01 |
| 44°36'45"N 001°06'50"W | 46 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (2 extincteurs poudre 50 kg)<br>Pénétration dans les zones LF-R31 : PPR CAZAUX APP 119.600 MHz.<br>Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté).<br>Aire de sécurité : 26.6 x 26.6 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ARCHAMPS TECHNOPOLE** Transport public à la demande 2.8166° | | | | Société Skycam Hélicoptères Tél. 04.50.39.85.21 |
| 46°08'20"N 006°07'31"E | 1627 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO 21x21 - Enrobé anti-kérozène - 5t ( 5 T ) | | HOR : Jour uniquement<br>SSLIA : Extincteur sur roues (50 kg poudre).<br>Conditions d'utilisation et circuit d'approche : agrément obligatoire de l'équipage par l'exploitant. |
| **ARCS 2000** Transport public à la demande 2.9705° | | | | HBG France - Tél : 06 11 74 38 83 |
| 45°34'31"N 006°49'52"E | 6780 ft | FATO Diamètre 16 | NIL | balisage : NIL |
| en terrasse | | FATO Enrobé bitumineux | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (poudre : 1 x 50 kg sur roues + 2 x 9 kg)<br>Contact radio : 130.000 MHz.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ARGENTAN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.1068° | | | | Centre hospitalier d'Argentan - TEL : 02 33 12 33 12 |
| 48°44'48"N 000°01'05"W | 596 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.5 T )<br>TLOF Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (poudre A-B-C:1x50kg,1x9kg, poudre B-C:1x250kg, CO2:1x5kg,1x20kg)<br>Axe décollage / atterrissage : 060°/240°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO<br>Situation | ALT<br>HGT | Dimensions<br>Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | GUND<br>Utilisation | Observations |
| **ARRAS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.8755° | | | | Centre hospitalier - TEL : 03 21 21 10 10 - E-mail : direction@ch-arras.fr |
| 50°17'49"N 002°45'36"E | 254 ft | FATO 18.7 x 18.7 TLOF 18.7 x 18.7 | 143 | balisage : oui |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre + 2 x 9 kg poudre)<br>Axes d'APCH et TKOF : 001°/181°<br>Equipée HAPI pour le franchissement des obstacles non balisés dans les trouées (calage 10° / 17,6 %)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AUBENAS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.3932° | | | | Centre hospitalier d'AUBENAS TEL 04 75 35 65 01 |
| 44°36'50"N 004°23'50"E | 785 ft | FATO Diamètre 20.6 | 167 | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs poudre de 50 kg BC)<br>Contact préalable Tél : 04 75 35 65 01 préférentiellement (ou Samu 07 : Antares 630 ou 610).<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AUBERIVE** Transport public à la demande 2.3791° | | | | HELITEL |
| 49°12'14"N 004°24'44"E | 390 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11.8 x 11.8 | 144 | balisage : non |
| en surface | | FATO Non revêtue ( 3.5 T )<br>TLOF Non revêtue ( 3.5 T ) | | SSLIA : 1 extincteur sur roues 50 kg poudre<br>Réservée aux hélicoptères basés ou autorisés par l'exploitant.<br>Axes préférentiels : Nord / Sud.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AUCH CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.4573° | | | | Centre hospitalier d'Auch TEL 05 62 61 32 32 |
| 43°37'53"N 000°34'24"E | 597 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO 20x20 - enrobé ( 4 T )<br>TLOF 20x20 - enrobé ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Extincteur sur roue (50kg poudre)<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire et SMUH.<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AULNAY SOUS BOIS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.8488° | | | | Centre hospitalier int. Robert BALLANGER.TEL: 01 49 36 72 72 FAX: 01 49 36 73 63 |
| 48°57'16"N 002°31'16"E | 190 ft | FATO 23 x 23 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : oui |
| en surface | | FATO 23x23 - Enrobé - 4t ( 4 T )<br>TLOF 11x11 - Enrobé - 4t ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur CO2 (5 kg), 1 extincteur à poudre (50 kg).<br>Exclusivement réservé aux missions sanitaires d'urgence effectuées par des hélicoptères sanitaires(ambulance).Contact radio obligatoire LE BOURGET TWR 118.925 MHZ.ARR et DEP via les points "AULNAY, BH1, RH2, ARRIVEE SUD".<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **AURILLAC CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 1.9133° | | | | Centre hospitalier d'Aurillac - TEL : 04 71 46 47 33 |
| 44°55'36"N 002°26'17"E | 2146 ft | FATO 20 x 20 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (2 x 100kg poudre)<br>Réservé aux vols SMUH. |
| **AUXERRE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.1648° | | | | Centre Hospitalier 03 86 48 48 48 Poste 76 658 |
| 47°48'16"N 003°33'28"E | 528 ft | FATO 20 x 20 TLOF 14 x 14 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL.<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Réservée aux évacuations sanitaires sur PPR exploitant.<br>Axes ATT/DEC : 035°/215°. |
| **AVIGNON CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.4806° | | | | Centre hospitalier d'Avignon. TEL : 04 32 75 33 33. |
| 43°55'13"N 004°47'56"E | 69 ft | FATO 21 x 31 TLOF 12 x 12 | 162 | balisage : OUI |
| en surface | | TLOF Enrobé (( TO LI )) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui 5 extincteurs à poudre 250 kg au total + 2 extincteurs $CO_2$ de 2 kg<br>Les atterrissages face au nord, de nuit, imposent l`utilisation de l`indicateur visuel de pente d'approche (APAPI 8°-14%) dont la mise en service est soumise à préavis minimum de 15 min au TEL : 04 32 75 32 82 - FAX : 04 90 82 05 90 (SAMU 84).<br>Tout mouvement devra faire l'objet d'un préavis destiné à neutraliser la circulation de la voie de liaison située au nord de la plate-forme (TEL : 04 32 75 32 82 Régulation SAMU).<br>Aire de sécurité : 27 x 37 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : côté Sud 8%, côté Nord 9%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **BAGNOLS SUR CEZE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.4409° | | | | Centre hospitalier de Bagnols sur Cèze Tél : 04 66 79 10 11 |
| 44°09'30"N 004°36'56"E | 285 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (254 kg poudre)<br>Réservée aux opérations de transport sanitaire de jour et de nuit<br>SAMU 30 (urgences) : 04 66 68 33 29<br>Conditions d'exploitation :<br>trouée d'envol : 318°/138°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BASTIA CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 3.4058° | | | | Centre hospitalier. Tél: 04 95 59 11 11. |
| 42°40'56"N 009°25'42"E | 443 ft | FATO Diamètre 25 | NIL | balisage : OUI (17 feux encastrés jaunes + 62 feux blancs hors sol) |
| en terrasse | | FATO Enrobé bitumineux ( 13 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (50 kg poudre) |
| **BAYONNE CENTRE HOSPITALIER DE LA COTE BASQUE** Transport public à la demande 0.9165° | | | | Centre Hospitalier de la Côte Basque. SAMU 64A : 05 59 58 22 82 / PC SECU INC : 05 59 44 40 44 |
| 43°28'57"N 001°28'47"W | 150 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO 21x21 - Ciment - 6t ( 6 T )<br>TLOF 21x21 - Ciment - 6t ( 6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (3 extincteurs sur roues + 2 portatifs)<br>Réservée aux transports sanitaires.<br>PPR PN 10 min MNM auprès du gestionnaire.<br>Axes trouées 113°/293°.<br>Contacter BIARRITZ TWR.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BEAUVAIS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.6996° | | | | Centre hospitalier BEAUVAIS TEL : Urgences : 03 44 11 21 73. |
| 49°26'57"N 002°04'06"E | 304 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : OUI (FATO et TLOF). |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux<br>TLOF Enrobé bitumineux | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Réservée transports sanitaires.<br>Trouée TKOF et ATT 128/308° interdite de nuit.<br>Hélistation située en CTR Beauvais.<br>Panne d'un moteur en approche ou au départ : se référer à l'arrêté de création, auprès de l'exploitant ou de la Délégation Picardie.<br>TKOF : Trouée courbe orientée 117° sur les 500 premiers mètres, puis 027°. Utilisable à l' ATT.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BELLE-ILE-EN-MER CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.2278° | | | | Directeur délégué de site. TEL : 02 97 31 48 48 |
| 47°20'42"N 003°09'41"W | 102 ft | FATO Diamètre 21 | NIL | balisage : 15 feux d'approche encastrés + 4 projecteurs rasants |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : 50 kg poudre.<br>Utilisation réservée aux vols du SMUH.<br>Orientation des trouées DEP et ARR : 036° / 216°. |
| **BERCK SUR MER CENTRE HOSPITALIER HELIO-MARIN** Transport public à la demande 1.5058° | | | | Centre hospitalier.TEL : 03 21 89 20 20. FAX: 03 21 89 20 38. |
| 50°25'06"N 001°33'51"E | 42 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 144 | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 10 T )<br>TLOF Béton ( 10 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre + 6 LEP + 9kg $CO_2$).<br>Axes trouées 178°/358°.<br>Pentes des surfaces de dégagement : 12.5%.<br>Cheminement par l'Ouest (mer).<br>Aire de sécurité : 30 x 30 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BESANCON CHU JEAN MINJOZ** Transport public à la demande 2.7904° | | | | CHU Jean Minjoz - Besançon - TEL : 03 81 66 81 66 |
| 47°13'32"N 005°57'52"E | 940 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11.5 x 11.5 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO 20 x 20 - Enrobé - 10t ( 10 T )<br>TLOF 11.5 x 11.5 - Enrobé - 10t ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Extincteurs poudre : 2 x 50 kg<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BEZIERS HOPITAL MONTIMARAN** Transport public à la demande 2.1194° | | | | Centre hospitalier - TEL : 04 67 35 70 35 - FAX : 04 67 35 72 00 |
| 43°20'28"N 003°15'20"E | 229 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : 28 feux omnidirectionnels verts + 8 projecteurs blancs. |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | | HOR : H24<br>SSLIA : extincteurs poudre : 2 x 100kg + 6 x 9kg<br>Réservé au SMUH.<br>Préavis de 15 min exigé avant tout mouvement - TEL : 04 67 35 72 68 ou 04 67 35 75 99.<br>Axes de DEP et ARR : secteur angulaire 269°/134° (privilégier le secteur 269°/074° lorsque les conditions le permettent).<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5 %. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **BLAYE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.0867° | | | | Centre Hospitalier de la Haute Gironde - Services Techniques TEL : 05 57 33 40 00 |
| 45°08'09"N 000°39'32"W | 81 ft | FATO 20.75 x 20.75 TLOF 20.75 x 20.75 | NIL | balisage : Oui. |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (4 extincteurs 9kg, 2 RIA)<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté).<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BLOIS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.5571° | | | | Centre Hospitalier de Blois - TEL : 02 54 78 78 78 - FAX : 02 54 74 60 77 |
| 47°36'17"N 001°20'33"E | 355 ft | FATO 21.5 x 21.5 TLOF 10 x 10 | 149 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 10 T )<br>TLOF Béton ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (50kg de poudre)<br>Réservé aux évacuations sanitaires.<br>O/R SAMU TEL 02 54 78 78 78.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BONNEVAL-SUR-ARC** Transport public à la demande 3.0150° | | | | SAF Hélicoptères - TEL : 04 79 38 48 29 |
| 45°21'30"N 007°02'59"E | 8311 ft | FATO Diamètre 15 TLOF Diamètre 15 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Neige damée ( 3 T )<br>TLOF Neige damée ( 3 T ) | | HOR : 0900-1730<br>SSLIA : Oui (Extincteur 50 kg poudre)<br>Utilisable par 1 seul aéronef à la fois, sous réserve de l'accord de l'exploitant avec PPR 24 HR. Hélistation limitée à 10 mouvements par jours. Trouée unique 090°/270°. Pas d'approche par l'Est. |
| **BORDEAUX HAUT LEVEQUE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.0986° | | | | Centre hospitalier TEL 05 57 65 68 56 FAX 05 57 65 60 65 |
| 44°47'07"N 000°39'39"W | 275 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI (28 feux oranges encastrés + 2 projecteurs + phare d'hélistation) |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (mousse: 3 postes fixes, 1 sous plateforme+rideau de brumisation)<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BORDEAUX PELLEGRIN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.1126° | | | | CHU BORDEAUX PELLEGRIN : TEL 05 56 79 56 44 / 05 56 79 55 61- FAX 05 56 79 47 97 |
| 44°49'39"N 000°36'17"W | 257 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 151 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (70kg poudre + 2 lances mousse + rideau brumisation + 20 kg CO2)<br>Pour LDG et TKOF PPR 3 min contacter PELLEGRIN OPERATION 122.980 MHz.<br>Utilisation par un seul HEL á la fois.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BOULOGNE SUR MER CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 1.5113° | | | | Centre hospitalier Tél: 03 21 99 33 33, Fax: 03 21 99 30 00 |
| 50°43'23"N 001°37'44"E | 279 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11.4 x 11.4 | 144 | balisage : nuit |
| en surface | | FATO Asphalte ( 4.3 T )<br>TLOF Asphalte ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (150kg poudre)<br>Réservé au transport sanitaire.<br>Attention : pylône ALT 964 ft, RDL 110°/1 NM, balisé J/N.<br>Axes ATT/DEC : Ouest 115°-295° et Est 115°-295°/010°-190°.<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BOURG EN BRESSE CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.5969° | | | | Centre Hospitalier de Bourg-en-Bresse - TEL : 04 74 45 46 47 |
| 46°13'29"N 005°12'35"E | 814 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T )<br>TLOF Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : H24 avec utilisation de nuit uniquement pour la trouée rectiligne au Nord-Est.<br>SSLIA : Oui (5 x 50kg poudre + RIA mousse)<br>Réservé aux vols SMUH.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BOURG SAINT-MAURICE CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.9562° | | | | Tél. 04.79.41.79.79 - FAX : 04.79.07.53.02 |
| 45°36'58"N 006°45'51"E | 2838 ft | FATO Diamètre 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (voir ci-dessous)<br>Hélistation réservée aux vols SMUH.<br>Moyens SSLIA: 5 x 50 kg poudre ABC sur roues,<br>2 x 5 kg poudre ABC, 1 x 20 kg CO2, 1 x 5 kg CO2. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **BOURGES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.8752° | | | | Centre hospitalier Jacques Coeur - TEL : 02 48 48 48 48 / FAX : 02 48 48 48 00 |
| 47°05'03"N 002°26'07"E | 445 ft | FATO Diamètre 22.2 TLOF Diamètre 13.4 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg de poudre)<br>Réservé aux évacuations sanitaires.<br>Utilisation par un seul hélicoptère à la fois.<br>Axes : 203°/023°<br>Axes préférentiels : ATT 203° - DEC 023°<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BOURGOIN JALLIEU CENTRE HOSPITALIER OUDOT** Transport public à la demande 2.601° | | | | Centre hospitalier Pierre Oudot. Tél. 04 69 15 70 18 - FAX : 04 69 15 70 13 |
| 45°35'46"N 005°14'42"E | 822 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Voir ci-dessous.<br>- Extincteurs poudre sur roues (2x50kg).<br>- Extincteur CO2 sur roues (1x10kg).<br>- Extincteur eau 6L.<br>- 2 PIA (mousse).<br>- 1 RIA (eau).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BREST AMIRAUTE** Réservé aux administrations de l'Etat -0.2844° | | | | Préfecture maritime. |
| 48°22'50"N 004°29'30"W | 0 ft | FATO 60 x 50 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Gazon | nuit | HOR : O/R<br>SSLIA : Oui<br>Hélistation située à l'intérieur de la zone LF-P112. Contact LANVEOC TWR 123,200 MHz. |
| **BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE** LFWF Transport public à la demande -0.299° | | | | Centre hospitalier La Cavale Blanche - TEL : 02 98 22 33 33 |
| 48°24'12"N 004°31'46"W | 121 ft | FATO 30 x 25 TLOF 15 x 15 | 169 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 6.6 T )<br>TLOF Béton ( 6.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur à poudre 50 kg. 1 extincteur CO2 2 kg.<br>Trafic : IFR/VFR.<br>Hélistation située dans la CTR BRETAGNE de classe D.<br>Le survol des bâtiments compris dans le secteur des RDL 108° et 238° centré sur l'aire de prise de contact, est interdit.<br>Décollage :<br>- face à l'Ouest : le recul s'effectue suivant la trajectoire d'arrivée, soit 283° (bâtiment à l'Est ALT 150 ft)<br>- face à l'Est : le recul s'effectue suivant la trajectoire d'arrivée, soit 116° (bâtiment à l'Ouest ALT 144 ft)<br>Aire de sécurité : 36 x 31 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BRIANCON** Usage restreint 2.9109° | | | | Centre hospitalier TEL 04 92 25 25 25 |
| 44°54'23"N 006°37'58"E | 4372 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 177 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 4 T )<br>TLOF Structure métallique ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2 lances à incendie avec adjuvant + 2 extincteurs poudre (2x9kg))<br>Réservé au transport sanitaire.<br>Axes ATT/DEC : 108°-288° et 343°-293°/113°-163°.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **BRIGNOLES HOPITAL JEAN MARCEL** Transport public à la demande 2.7525° | | | | Centre hospitalier. Tél: 04 94 72 66 00. FAX: 04 94 72 67 35 |
| 43°24'11"N 006°03'59"E | 753 ft | FATO 21 x 21 TLOF 9.6 x 9.6 | 162 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Préavis au gestionnaire exigé pour tout mouvement.<br>Trouée unique Ouest 265°.<br>Transport sanitaire uniquement.<br>Obstacles : cf VAC AD3 HST BRIGNOLES HOPITAL JEAN MARCEL |
| **CAEN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.9765° | | | | CHU CAEN NORMANDIE TEL : 02 31 06 49 33 / 02 31 06 66 67 |
| 49°12'13"N 000°21'27"W | 283 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.5 T )<br>TLOF Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : extincteurs poudre BC : 1 x 100 kg, 3 x 50 kg, 3 x 9 kg<br>Axe TKOF et LDG : 109°/289°<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Pour LDG et TKOF, PPR 15 mn sur FREQ 122.980 MHz, indicatif SAMU 14.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **CALAIS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.5826° | | | | Centre Hospitalier de CALAIS TEL : 03 21 46 33 33 |
| 50°56'29"N 001°53'22"E | 11 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : OUI (diurne et nocturne) |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (1 extincteur 50 kg poudre + 1 extincteur 10 kg CO2)<br>Réservé aux transports sanitaires.<br>Trouées : 016°/196°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Aire de sécurité : 26.8 x 26.8 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CALVI CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 3.2729° | | | | Centre hospitalier de Calvi Balagne. Tél: 07 50 63 08 77 |
| 42°32'56"N 008°45'57"E | 48 ft | FATO 28 x 28 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI (12 feux encastrés blancs + 12 feux encastrés verts) |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4.25 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4.25 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI (50 kg poudre)<br>Hélistation strictement réservée au transport sanitaire.<br>Trouée préférentielle : ATT 118°/ DEC 298°.<br>Trouée secondaire : DEC 015° uniquement aux hélicoptères capables de décoller sans phase de recul car présence du bâtiment de l'hôpital secteur sud.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CANNES BROUSSAILLES HOPITAL** Transport public à la demande 2.9567° | | | | Centre Hospitalier TEL : 04 93 69 70 00 |
| 43°33'51"N 007°00'19"E | 375 ft | FATO 20 x 20 | NIL | balisage : OUI + phare. |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (Mousse : 2 postes fixes, Emulseur : 25l-débit : 200l/mn).<br>Strictement réservée aux transports sanitaires PN gestionnaire.<br>MET : VIS 5 km, Base des nuages 1500 ft.<br>Trouée : 282°/102°<br>Présence d'un paratonnerre (385 ft) et d'une cheminée (381 ft) proches de la trouée. Le feu d'obstacle du paratonnerre se situe 2 m en dessous du sommet.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CANNES QUAI DU LARGE** LFTL Transport public à la demande 2.9586° | | | | SARL HELIPARTNER Tél : 04 93 39 25 56/06 84 47 65 93 |
| 43°32'42"N 007°01'02"E | 10 ft | FATO Diamètre 21.6 TLOF Diamètre 12 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | | HOR : ETE : 0600 jusqu'au plus tôt de 1830 ou CS+30, HIV : 0700 - CS+30<br>SSLIA : Oui (2 extincteurs 50kg poudre)<br>Pente de la surface de protection des trouées d'envol :<br>CP2 : 12.5 % / CP3 : + 8 % sur 245 m puis 16 %.<br>Flottabilité exigée.<br>Tout vol circulaire sans escale (ou série de vols) est soumis à l'accord préalable de l'exploitant ainsi qu' à l'accord préalable du service de la navigation aérienne Sud-Est.<br>Préavis au gestionnaire exigé : PN 15 mn lors des grandes manifestations annoncées par NOTAM ; ETE 1 HR, HIV 2 HR.<br>Trouée : secteur angulaire 140°/250° établi au-dessus de la mer.<br>Hélistation fermée hors HOR ATS CANNES MANDELIEU.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CARCASSONNE MONTREDON CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9148° | | | | Centre hospitalier de Carcassonne Urgences : TEL 04 68 24 27 73 - PC Sécurité : TEL 04 68 24 22 22 - FAX 04 68 24 35 49 - SAMU : TEL 04 68 11 78 70 |
| 43°13'11"N 002°23'40"E | 352 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé ( 4 T )<br>TLOF Enrobé ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Extincteurs poudre : 1 de 50 kg, 1 de 9 kg,1 de 2 kg.<br>Réservé aux opérations de transport sanitaire.<br>AVT : JET A1.<br>Conditions d'exploitation :<br>Aire de sécurité : 26.6 x 26.6 m.<br>Trouée Est orientée 110° (direction préférentielle d'atterrissage), jour et nuit.<br>Atterrissage au QFU 029° et décollage au QFU 011°.<br>Trouée Nord-ouest orientée 302° (direction préférentielle de décollage), jour et nuit.<br>Atterrissage au QFU 012° et décollage au QFU 030°. Accès à l'AST en surface exclusivement en translation dans l'effet de sol.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **CARPENTRAS CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.5337° | | | | Pôle Santé de Carpentras : TEL 04 32 85 88 88 FAX 04 32 85 89 01 |
| 44°02'48"N 005°01'33"E | 285 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 163 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 4 T )<br>TLOF Structure métallique ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Extincteurs poudre : 1x100kg, 2x50kg, 6x9kg<br>Réservée aux transports sanitaires d'urgence héliportés<br>FREQ COM : 122.980 MHz.<br>Aire de sécurité : 27 m x 27 m.<br>Trouées : 133° / 313°.<br>Trouée préférentielle à l'atterrissage : 313°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CASTRES HAUTERIVE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.8809° | | | | Hôpital du pays de l'Autan TEL : 05 63 71 63 71 |
| 43°33'54"N 002°15'36"E | 610 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11 | 163 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 7.5 T )<br>TLOF Béton ( 7.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Présence d'une ligne électrique haute tension non balisée à 1000 m au Nord-Ouest de l'hélistation.<br>Hélistation spécialement destinée aux transports sanitaires et vols de service médical d'urgence hospitalière (SMUH).<br>Axes APCH et TKOF : 151°/331° et 125°/305°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CERBERE** Usage restreint 2.0929° | | | | Centre médical du cap Peyrefite. |
| 42°27'32"N 003°09'36"E | 50 ft | FATO 12 x 12 | 163 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>En période estivale, survol plage de Peyrefite interdit lors des LDG et TKOF. |
| **CHALLANS** Transport public à la demande 0.6675° | | | | Centre Hospitalier Loire Vendée Océan (CHLVO) - TEL HO : 02 51 49 60 27 - TEL HNO : 06 72 75 32 21 / 06 37 27 34 04 |
| 46°51'15"N 001°49'50"W | 130 ft | FATO 27 x 27 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Hélistation réservée principalement et prioritairement aux transports sanitaires et vols de service médical d'urgence (SMUH).<br>Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois.<br>Aire de sécurité : 33.8 m x 33.8 m<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 %<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHALON SUR SAONE CENTRE HOSPITALIER W. MOREY** Transport public à la demande 2.5074° | | | | Centre Hospitalier W. MOREY - TEL 03 85 44 66 88 - FAX 03 85 44 66 99. |
| 46°46'39"N 004°50'31"E | 665 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.8 T )<br>TLOF Béton ( 3.8 T ) | nuit | HOR : O/R gestionnaire.<br>SSLIA : OUI (250kg poudre + 20kg CO2, répartis sur 4 postes, 2 RIA mousse)<br>Aire de sécurité : 26.50 m x 26.50 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHAMBERY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.7581° | | | | Centre hospitalier Métropole Savoie TEL 04 79 96 61 72 |
| 45°33'47"N 005°54'43"E | 1020 ft | FATO 20 x 20 | 163 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 poudre ABC de 50kg + 1 CO2 de 20 kg)<br>Aviser centre hospitalier Tél : 04 79 96 61 72 ou contacter ANTARES DIR 617.<br>Hélistation réservée exclusivement au transport sanitaire.<br>Aire de stationnement présente.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHAMONIX CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.9853° | | | | Centre Hospitalier de CHAMONIX TEL 04 50 53 84 00. |
| 45°54'52"N 006°51'47"E | 3399 ft | FATO Diamètre 12 TLOF Diamètre 12 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 10 T )<br>TLOF Béton ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Réservée au transport sanitaire.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHAMONIX SECURITE** Transport public à la demande 2.9934° | | | | Commune de CHAMONIX. |
| 45°56'20"N 006°53'45"E | 3532 ft | FATO Diamètre 25 TLOF Diamètre 25 | 174 | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Revêtue ( 4 T )<br>TLOF Revêtue ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Réservée aux opérations d'assistance et de secours. |
| **CHARLEVILLE MEZIERES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.4526° | | | | Centre Hospitalier - TEL SAMU : 03 24 56 76 55 |
| 49°45'45"N 004°41'51"E | 577 ft | FATO 20 x 25.2 TLOF 20 x 25.2 | 150 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (2 x 150 kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **CHARTRES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.5736° | | | | Centre Hospitalier de Chartres hôtel Dieu Louis Pasteur. TEL 02 37 28 28 66 FAX 02 37 30 32 75 |
| 48°25'12"N 001°30'17"E | 488 ft | FATO 25 x 30 TLOF 14 x 14 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en surface | | FATO Béton ( 4.2 T )<br>TLOF Béton ( 4.2 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Réservé aux évacuations sanitaires.<br>Axes: 118°/298°<br>A/A 119.2 obligatoire<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHATEAUROUX CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.6815° | | | | Centre Hospitalier de Chateauroux Le Blanc. TEL : 02 54 29 60 00 |
| 46°47'54"N 001°41'50"E | 558 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en terrasse | 43ft | FATO Béton ( 3.5 T )<br>TLOF Béton ( 3.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2 lances, 2 extincteurs 100 kg, 1 extincteur 50 kg).<br>O/R SAMU TEL : 02 54 29 60 00 et 02 54 22 70 17.<br>Réservé aux EVASAN.<br>Contact radio obligatoire avec CHATEAUROUX TWR ou INFO et A/A en dehors des HOR ATS.<br>Trouées : 011°/191° et 022°/202°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHATELLERAULT CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.3633° | | | | Hôpital Châtellerault |
| 46°49'58"N 000°33'24"E | 277 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.5 T )<br>TLOF Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre, 30kg CO2, 20kg CO2)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHATILLON SUR SEINE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.4313° | | | | Centre hospitalier "Michel SORDEL" |
| 47°51'42"N 004°33'32"E | 792 ft | FATO 20 x 30 TLOF 14 x 14 | 152 | balisage : Diurne et nocturne |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2 extincteurs 50kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHAUNY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.0368° | | | | Centre hospitalier de Chauny Tél.03 23 38 55 00 FAX 03 23 39 24 33. |
| 49°37'34"N 003°14'15"E | 180 ft | FATO 15.6 x 15.6 TLOF 15.6 x 15.6 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur sur roues 50kg poudre)<br>Trouée 340° Départ CP1 arrivée interdite.<br>Trouée 160° Départ CP2 arrivée CP1.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHERBOURG ARSENAL-PREMAR** Transport public à la demande 0.5393° | | | | Préfecture Maritime de Cherbourg. |
| 49°39'09"N 001°38'36"W | 26 ft | FATO 70 x 70 TLOF 17 x 15 | NIL | balisage : NON |
| en surface | | FATO Gazon<br>TLOF Béton | | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI<br>Hélistation située à l'intérieur de la zone LF-P81, utilisable de jour en VMC après autorisation du CENTOPS Manche au 02 33 92 60 40 ou sur fréquence 129.925 MHz<br>TLOF Béton - résistance non connue |
| **CHIVA (FOIX)CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.7272° | | | | Centre Hospitalier Intercommunal du Val d'Ariège |
| 43°01'31"N 001°37'03"E | 1151 ft | FATO 23 x 23 TLOF 10.2 x 10.2 | 164 | balisage : Lumineux |
| en surface | | FATO 23x23 - Enrobé - 8.67t ( 8.67 T )<br>TLOF 10.2x10.2 - Enrobé - 8.67t ( 8.67 T ) | nuit | SSLIA : Extincteurs poudre polyvalente classe ABC: 1x9Kg et 2X50 Kg sur roues<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CHOLET CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.9346° | | | | Centre hospitalier. TEL : 02 41 49 64 01 - 02 41 49 68 94 |
| 47°02'29"N 000°53'51"W | 352 ft | FATO 24.15 x 24.15 TLOF 11.5 x 11.5 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur poudre sur roues 50 kg.<br>Aire de sécurité : 30.25 x 30.25 m<br>Reconnaissance obligatoire. PN exploitant afin de neutraliser les voies de circulation situées sous les trouées.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **CLAMART HOPITAL D'INSTRUCTION DES ARMEES DE PERCY** Transport public à la demande 1.7762° | | | | Hôpital Tél.01 41 46 64 18. |
| 48°48'51"N 002°15'14"E | 333 ft | | 144 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 9 T )<br>TLOF Béton ( 9 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>QFU TKOF : 171 / 336.<br>QFU ATT : 351 / 156.<br>Utilisation de nuit réservée aux vols classés URGENTS.<br>Avant TKOF, TEL ATS LFPV 01 45 07 36 20 et LFPI 01 45 58 55 88.ALT survol 1500ft AMSL(sauf CLR ATS).Procédures:<br>TKOF 171: Carrefour anémomètre-WH3 ou NE.<br>TKOF 336: Seine-ITI HEL-IH2 ou LFPI. Antenne sous la trajectoire.<br>ATT 351: WH3 ou NE-ITI HEL-Carrefour anémomètre.<br>ATT 156: Pont Billancourt-Hélistation. |
| **CLERMONT FERRAND ESTAING** Transport public à la demande 2.0742° | | | | Centre Hospitalier Estaing (SAMU/CODIS :TEL 04 73 41 40 15 / FAX 04 73 41 40 91) |
| 45°47'08"N 003°06'35"E | 1203 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 166 | balisage : OUI |
| en terrasse | 55ft | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (6 extincteurs poudre 9 kg + 2 extincteurs poudre 100 kg)<br>Réservé au SMUH.<br>Contacter SAMU/CODIS 15 MIN avant l'arrivée.<br>Contacter CLERMONT TWR : 118,625 MHz.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CLERMONT FERRAND SAINT JACQUES** Transport public à la demande 2.0699° | | | | CHRU Saint Jacques (SAMU/CODIS :TEL 04 73 41 40 15 / FAX 04 73 41 40 91) |
| 45°45'25"N 003°05'31"E | 1366 ft | FATO 21 x 21 | 165 | balisage : OUI. Rampe d'approche. |
| en surface | | FATO 21x21 - Enrobé ( 13 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui ( 1 extincteur poudre 9 kg + 1 extincteur poudre 100 kg ).<br>Réservé uniquement au transport sanitaire. Contacter SAMU/CODIS 15 MIN avant l'arrivée. Contacter CLERMONT TWR : 118,625 MHz.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **COLMAR HOPITAL PASTEUR** LFWM Usage restreint 3.1444° | | | | Centre hospitalier de COLMAR PASTEUR : TEL 03 89 12 45 09, FAX 03 89 12 44 48 |
| 48°04'26"N 007°20'17"E | 709 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | 159 | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T )<br>TLOF Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui ( 3 extincteurs 100 kg, 100 kg poudre, et 50kg poudre)<br>Réservé au service médical d'urgence PN 15 min.<br>Axes d'approche et de décollage : 080°/260°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **COLMAR MEYENHEIM** Réservé aux administrations de l'Etat 3.157° | | | | DAG Tel : 03 89 62 92 60 (H24) |
| 47°55'09"N 007°24'09"E | 660 ft | FATO 190 x 15 TLOF 15 x 15 | 159 | balisage : balisage lumineux TLOF + manche à air |
| en surface | | FATO Béton ( 12 T )<br>TLOF Béton ( 12 T ) | nuit | HOR : H24 7/7<br>SSLIA : CO2 2x10kg<br>QFU : 01/19 |
| **CORBEIL-ESSONNES CENTRE HOSPITALIER SUD FRANCILIEN** Transport public à la demande 1.8406° | | | | Centre Hospitalier TEL : 01 61 69 54 53 / 58 - FAX : 01 61 69 54 63 |
| 48°37'13"N 002°27'26"E | 338 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 144 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.5 T )<br>TLOF Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI (5 extincteurs de 50 kg + 3 de 9 kg poudre)<br>Réservé au transport sanitaire.<br>Axes 141°/321°.<br>Contact obligatoire avec ORLY TWR 118.7 Mhz avant de pénétrer dans la CTR PARIS et pour le départ vers le nord.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **CREIL CENTRE HOSPITALIER LAENNEC** Transport public à la demande 1.8212° | | | | Centre Hospitalier de Creil, Tél.03 44 61 67 85. |
| 49°14'50"N 002°27'29"E | 238 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 9 x 9 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4.3 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre sur roue +1 CO2 sur roue 20kg +2 CO2 portatifs 5kg)<br>Réservée aux opérations de transport sanitaire.<br>2 trouées d'envol orientées 199° et 349°, utilisables également à l'ATT.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **CRETEIL CENTRE HOSPITALIER HENRI MONDOR** Transport public à la demande 1.8341° | | | | Centre Hospitalier Henri Mondor - TEL : 01 45 17 95 50 |
| 48°47'56"N 002°27'13"E | 160 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 144 | balisage : OUI (Feux verts périphériques + projecteur) |
| en terrasse | | FATO Béton ( 6.1 T )<br>TLOF Béton ( 6.1 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI (6 extincteurs poudre de 50 kg et 1 extincteur CO2 de 5 kg)<br>Strictement réservée aux transports sanitaires.<br>Contact radio obligatoire avec MOULINEAUX Tour.<br>Contact radio conseillé 20 minutes avant le poser avec SAMU IDF (gestionnaire) : 122.980 MHz.<br>MET : Vents dominants Sud-Ouest<br>Trouées : 134°/314°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%<br>Présence d'obstacles trouant cette pente.<br>Aire de sécurité : 28 m x 28 m.<br>Poste de stationnement réservé à l'hélicoptère basé.<br>Présence d'un parking aérien à l'Ouest, à proximité de la FATO (ALT 193 ft).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **DAX AZUR** Réservé aux administrations de l'Etat 0.9677° | | | | EA ALAT Base école de DAX |
| 43°48'25"N 001°15'20"W | 121 ft | FATO 600 x 24 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>QFU: 14/32.<br>Réservée aux aéronefs défense de la base école de DAX.<br>Aéronefs extérieurs: contact obligatoire avec DAX OPERATIONS pour autorisation TEL 05 58 35 93 87.<br>Contact DAX TWR: 118.325 Mhz.<br>Fq coord AZUR : 357.750Mhz |
| **DAX CAME** Réservé aux administrations de l'Etat 1.0245° | | | | EA ALAT Base école de DAX |
| 43°30'29"N 001°04'45"W | 160 ft | | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Gazon | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>QFU : 09/27 et 18/36.<br>Réservées aux aéronefs défense de la base école de DAX.<br>Aéronefs extérieurs : contact obligatoire avec DAX OPERATIONS pour autorisation TEL : 05 58 35 93 87.<br>Contact DAX TWR : 118.325Mhz.<br>Fq coord CAME : 398.925Mhz<br>FATO en L<br>FATO 1 308X90 orientée E-W<br>FATO 2 310X310 orientée N-S |
| **DAX CASTETS** Réservé aux administrations de l'Etat 0.9912° | | | | EA ALAT Base école de DAX |
| 43°55'00"N 001°09'25"W | 184 ft | FATO 800 x 90 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Gazon | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>QFU: 06/24.<br>Réservée aux aéronefs défense de la base école de DAX.<br>Aéronefs extérieurs: contact obligatoire avec DAX OPERATIONS pour autorisation TEL 05 58 35 93 87.<br>Contact DAX TWR: 118.325 Mhz.<br>Fq coord CASTETS : 311.975Mhz |
| **DAX CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.0291° | | | | Centre hospitalier DAX - TEL (PC Sécurité) : 05 58 91 48 48 |
| 43°42'44"N 001°02'26"W | 78 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 161 | balisage : oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (2 PIA mousse, 3 extincteurs : 2 poudre 6kg + 1 CO2 20 kg)<br>HEL de référence : LHT 15 m.<br>Classe de performance : CP 1.<br>Strictement réservée aux missions sanitaires d'urgence effectuées par les hélicoptères du SMUH ou par des hélicoptères sanitaires (ambulances).<br>Prévenir le PC Sécurité 20 min avant toute intervention (H24).<br>FREQ COM : 122.975 MHz.<br>Axes 068°/248°<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5 %.<br>Aire de sécurité : 30 x 30 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **DAX HERM** Réservé aux administrations de l'Etat 1.0066° | | | | EA ALAT Base école de DAX |
| 43°49'20"N 001°06'40"W | 253 ft | FATO 600 x 24 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>QFU: 06/24.<br>Réservée aux aéronefs défense de la base école de DAX.<br>Aéronefs extérieurs: contact obligatoire avec DAX OPERATIONS pour autorisation TEL 05 58 35 93 87.<br>Contact DAX TWR: 118.325 Mhz.<br>Fq coord HERM : 387.875Mhz |
| **DAX PONTONX** Réservé aux administrations de l'Etat 1.0599° | | | | EA ALAT Base école de DAX |
| 43°46'40"N 000°55'10"W | 53 ft | FATO 300 x 250 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Gazon | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>QFU: 10/28.<br>Réservée aux aéronefs défense de la base école de DAX.<br>Aéronefs extérieurs: contact obligatoire avec DAX OPERATIONS pour autorisation TEL 05 58 35 93 87.<br>Contact DAX TWR: 118.325 Mhz.<br>Fq coord PONTONX : 315.625Mhz |
| **DAX TINON** Réservé aux administrations de l'Etat 0.9912° | | | | EA ALAT Base école de DAX |
| 43°44'00"N 001°10'40"W | 151 ft | FATO 300 x 200 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Gazon | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>QFU: 08/26.<br>Réservée aux aéronefs défense de la base école de DAX.<br>Aéronefs extérieurs: contact obligatoire avec DAX OPERATIONS pour autorisation TEL 05 58 35 93 87.<br>Contact DAX TWR: 118.325 Mhz.<br>Fq coord TINON : 291.975Mhz |
| **DIEPPE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.3809° | | | | Centre hospitalier de Dieppe TEL : 02 32 14 72 17 |
| 49°55'04"N 001°04'50"E | 69 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : oui |
| en terrasse | | FATO Enrobé bitumineux ( 4.5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui 5x50kg (poudre) + 1 extincteur CO2<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **DIGNE LES BAINS H1 CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.7896° | | | | Détachement aérien de la gendarmerie: TEL 04 92 32 32 70. FAX 04 92 32 32 74. |
| 44°04'14"N 006°10'06"E | 1975 ft | FATO 21 x 21 TLOF 10.6 x 10.6 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton et gazon ( 4 T )<br>TLOF Béton et gazon ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (3 extincteurs à poudre 100kg, 85kg et 18kg)<br>Axes 033°/213° et 003°/183°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **DIGNE LES BAINS H2 CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.7904° | | | | Centre Hospitalier Digne les Bains: TEL 04 92 30 15 15. FAX 04 92 30 14 00. |
| 44°04'16"N 006°10'19"E | 1867 ft | FATO 21 x 21 TLOF 10.6 x 10.6 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton et gazon ( 4 T )<br>TLOF Béton et gazon ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 extincteur à poudre 50kg)<br>Réservé à usage sanitaire.<br>Axes 088°/268°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **DIJON BOURGOGNE H1 CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE** Transport public à la demande 2.5653° | | | | CHU DIJON BOURGOGNE TEL : 03 80 29 30 31 |
| 47°19'17"N 005°04'09"E | 972 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 PIA mousse, 2 extincteurs CO2 de 9 kg) |
| **DIJON BOURGOGNE H2 CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE** Transport public à la demande 2.5652° | | | | CHU DIJON BOURGOGNE TEL : 03 80 29 30 31 |
| 47°19'17"N 005°04'08"E | 975 ft | FATO 16 x 16 TLOF 16 x 16 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 6.5 T )<br>TLOF Structure métallique ( 6.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (3 PIA mousse, 2 extincteurs CO2 de 9 kg) |
| **DINAN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.4987° | | | | Centre Hospitalier de Dinan - TEL (chef d'équipe SSIAPS) : 06 75 60 00 39. |
| 48°26'40"N 002°02'52"W | 174 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11.3 x 11.3 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 10 T ) | nuit | SSLIA : Oui (1 extincteur poudre 50 kg + 1 extincteur CO2 10 kg)<br>Strictement réservé SMUH.<br>Axes LDG/TKOF : 050°/230°.<br>Aire de sécurité : 27.3 x 27.3 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **DOLE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.6666° | | | | Centre Hospitalier de DOLE TEL : 03 84 79 80 80 FAX : 03 84 79 80 82 |
| 47°05'00"N 005°28'22"E | 868 ft | FATO 20.7 x 20.7 TLOF 20.7 x 20.7 | NIL | balisage : OUI (diurne et lumineux secouru) |
| en terrasse | | FATO Enrobé bitumineux ( 3.6 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (250kg de poudre répartie en trois postes)<br>Utilisable par des HEL bimoteurs sanitaires en classe de performance 1 (CP1 CAT A) sur autorisation du Centre Hospitalier.<br>Trouée Nord-Est : 060°/240°.<br>Trouée Sud-Ouest : 031°/211°.<br>Présence d'une structure métallique en limite Nord-Ouest de l'aire de sécurité, ce qui impose de réaliser la phase de recul sur l'axe 211° pour un départ au cap 060°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **DOUAI CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9765° | | | | Centre Hospitalier de DOUAI - TEL : 03 27 94 70 00 |
| 50°20'14"N 003°06'05"E | 144 ft | FATO 21 x 21 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre, 5 kg de CO2)<br>Réservé au transport sanitaire.<br>Axes trouée Ouest : 275° / 095°<br>Axes trouée Est : 100° / 280°<br>Pentes des surfaces de protection des trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **DREUX CENTRE HOSPITALIER** LFWD Transport public à la demande 1.5264° | | | | Centre hospitalier de DREUX - TEL 02 37 51 52 53 / FAX 02 37 46 44 29 |
| 48°43'39"N 001°23'05"E | 451 ft | FATO Diamètre 21.2 TLOF Diamètre 21.2 | 146 | balisage : Diurne et lumineux |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.8 T )<br>TLOF Béton ( 3.8 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 2X300kg poudre+réserve eau+AFF+rampe périphérique 350l émulseur HF.<br>O/R SAMU TEL : 02 37 51 52 53<br>Axe ATT/DEC : 111°/291°.<br>Cause dimensions FATO, utilisation hélistation par HEL de référence sur PPR accordé par la DSAC.<br>Réservée aux évacuations sanitaires et aux exploitants HEL autorisés.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **DUNKERQUE CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 1.7368° | | | | Centre hospitalier de DUNKERQUE - TEL: 03 28 28 59 11 / FAX: 03 28 28 57 80. |
| 51°02'15"N 002°23'48"E | 55 ft | FATO 25 x 25 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T )<br>TLOF Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2 x 150 kg poudre)<br>Axes d'APCH et DEC : Est/Ouest (061°/241°).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ECHIROLLES CLINIQUE DES CEDRES** Transport public à la demande 2.7084° | | | | Clinique des Cèdres. Tél: 04 56 58 10 65. Fax: 04 56 58 10 66. |
| 45°08'52"N 005°43'24"E | 799 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 54ft | FATO Béton ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (200 kg de poudre : 1 x 100 kg, 2 x 50 kg) |
| **EPINAL EMILE DURKHEIM CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.9237° | | | | Centre hospitalier Emile Durkheim : TEL 03 29 68 70 19 |
| 48°10'52"N 006°27'16"E | 1295 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (2 extincteurs à poudre 150kg)<br>Réservé au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **EVREUX CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.4333° | | | | Centre Hospitalier d'EVREUX. TEL 02 32 33 86 31 |
| 49°01'52"N 001°06'51"E | 390 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Enrobé ( 10 T )<br>TLOF Enrobé ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg de poudre)<br>Hélistation implantée dans la CTR de classe D d'EVREUX.<br>Pour LDG et TKF, PPR 5 mn sur FREQ SAMU.<br>Utilisation de l'hélistation par un seul HEL à la fois.<br>Dimensions aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval*) ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **FECAMP CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.1755° | | | | Centre hospitalier intercommunal du pays des hautes falaises. TEL Service Sécurité : 02 35 10 91 85 TEL Standard : 02 35 10 90 00 |
| 49°44'35"N 000°23'08"E | 318 ft | FATO 23 x 23 TLOF 12.7 x 12.7 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre sur roues)<br>Présence d'une ligne trés haute tension à l'est de la trouée d'envol nord/sud.<br>Axes APCH et TKOF : 168°/348° et 008°/188°.<br>Axe TKOF : 278°.<br>Aire de sécurité : 31 x 31 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **FLERS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.9477° | | | | Centre Hospitalier Jacques Monod; TEL : 02 33 62 62 00 |
| 48°44'58"N 000°32'20"W | 712 ft | FATO 20 x 20 TLOF 10 x 10 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO 20 x 20 - Enrobé (10t) -<br>TLOF 10 x 10 - Enrobé (10t) - | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (50 kg poudre + 50 kg CO2)<br>Utilisation un seul hélico à la fois.<br>Réservé SMUH (exceptionnelle pour gendarmerie - Dragon 50).<br>Dimensions aire de sécurité 30 x 30.<br>Présence bâtiments (balisés) et antenne GSM (balisée) à proximité.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **FONTAINEBLEAU CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9142° | | | | Centre Hospitalier : 01 60 74 14 18 |
| 48°24'39"N 002°41'45"E | 348 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui ( 5 extincteurs à poudre sur roues type BC).<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Hélistation strictement réservée au transport de malades et de blessés, de médecins ou de personnel médical par les hélicoptères sanitaires du Service Médical d'Urgence Héliporté (SMUH).<br>Aire de sécurité : 27.4 x 27.4 m.<br>MET : vents dominants Sud-Ouest et Nord-Est.<br>Trouées : 180° / 360°.<br>Manche à air éclairée.<br>Présence d'installations de stockage d'oxygène médical dans la trouée Nord.<br>Préavis MNM 30 MIN exigé avant ATT auprès du Centre Hospitalier.<br>Présence d'obstacles dans les trouées.<br>Voir carte atlas VAC hélistations. |
| **FOURMIES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.2668° | | | | Centre hospitalier de Fourmies |
| 50°00'36"N 004°03'38"E | 670 ft | FATO 15 x 15 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : diurne et nocturne |
| en surface | | FATO Béton<br>TLOF Béton | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (50 kg de poudre et 25L émulseur)<br>Trouées : 147°(T) / 327°(T)<br>Réservé aux transports sanitaires.<br>Aire de sécurité : 21.5 x 21.5 m<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **FREJUS HOPITAL BONNET** Transport public à la demande 2.8996° | | | | Centre hospitalier. TEL : 04 94 40 22 30 / 40 |
| 43°26'23"N 006°45'06"E | 69 ft | FATO 21 x 21 TLOF 11 x 11 | 160 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>PPR PN 20 min auprès exploitant exigé pour tout mouvement : TEL (PC Sécurité) : 04 94 40 22 30 - FAX : 04 94 40 25 53.<br>Trouées Est/Ouest : 085°/265°.<br>Trouées préférentielles par l'Ouest (face à l'Est).<br>Aire de sécurité : 37 x 27 m.<br>Les bâtiments percent la pente à 4,5%.<br>HAPI au QFU 085°, obligatoire pour s'affranchir des obstacles.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **GAP HOPITAL** Transport public à la demande 2.7784° | | | | Centre hospitalier intercommunal des Alpes du Sud. TEL 04 92 40 28 05 |
| 44°33'26"N 006°04'24"E | 2503 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 171 | balisage : OUI |
| en terrasse | 59ft | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui O/R, 2 lances mousse + 1 extincteur 9 kg<br>Réservée aux opérations de SMUH.<br>Contact radio avec SAMU 05 FREQ 122.980 MHz.<br>Axes d'arrivée : 013° et 212° (axe 013° préférentiel).<br>Axes de départ : 193° et 032° (axe 032° préférentiel).<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%.<br>Aire de sécurité : 27 m x 27 m. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **GER** Transport public à la demande 1.3092° | | | | SAF Hélicoptères. TEL : 05 62 91 12 45/06 11 12 61 90 |
| 43°03'03"N 000°02'29"W | 1310 ft | FATO Diamètre 13 TLOF Diamètre 13 | NIL | balisage : Diurne |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux<br>TLOF Enrobé bitumineux | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 extincteur 50kg poudre, 1 extincteur 9kg poudre)<br>Travail aérien. |
| **GIEN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9154° | | | | Centre hospitalier Pierre Dezarnaulds. TEL : 02 38 29 38 29 - FAX : 02 38 29 38 28 |
| 47°41'25"N 002°38'05"E | 556 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.5 T )<br>TLOF Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250 kg poudre)<br>Réservé aux transports sanitaires.<br>Aire de sécurité : 29 x 29 m<br>Trouées : 140°/320°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **GRASSE HOPITAL CLAVARY** Usage restreint 2.9422° | | | | Centre hospitalier. Tél: 04 93 09 54 56. |
| 43°37'11"N 006°55'44"E | 552 ft | FATO 20 x 20 TLOF 10.85 x 10.85 | 162 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | | HOR : O/R<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Pente de la surface de protection des trouées d'envol : 4,5%.<br>Préavis à l'exploitant exigé pour tout mouvement.<br>Trouées Sud, Sud-Sud-Ouest, Nord.<br>Transport sanitaire.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **GRENOBLE HOPITAL NORD** Transport public à la demande 2.714° | | | | Centre hospitalier régional de Grenoble. Tél.04 76 76 75 75 FAX 04 76 44 77 40. |
| 45°12'01"N 005°44'40"E | 787 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | 166 | balisage : OUI |
| en terrasse | 92ft | FATO Structure métallique ( 3.9 T )<br>TLOF Structure métallique ( 3.9 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (lanceurs poudre 250 kg x4, extincteurs : poudre 25 kg x1, CO2 x1)<br>Transport sanitaire exclusivement.<br>Aviser SAMU avant toute utilisation : TEL 04 76 42 42 42 ou contacter VITAMINE 2 sur 122.975 MHz.<br>Trouée Nord : portion rectiligne de 1200m orientée au cap 031, radial 211, puis s'orientant au cap 073, radial 253.<br>Trouée Sud : portion de droite orientée au cap 211, radial 031 s'orientant progressivement au cap 184, radial 004.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **GRIMAUD** Circulation aérienne publique 2.8526° | | | | SARL RCE TEL : 04 94 55 59 99 - FAX : 04 94 55 59 90. |
| 43°16'04"N 006°33'07"E | 17 ft | FATO 22.5 x 22.5 | 159 | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Non revêtue<br>TLOF Non revêtue | | HOR : O/R TEL : 04 94 555 999<br>SSLIA : oui (2 extincteurs de 25 kg poudre)<br>Pente de la surface de protection des trouées d'envol: CP3 8% sur 245 m puis 16%.<br>PPR exigé pour tout vol.<br>TLOF : 4 aires de stationnement : voir limitations sur VAC H.<br>Trouée EST : 285°.<br>Trouée Ouest : courbe.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **GUERET CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.744° | | | | Centre hospitalier de Guéret. TEL : 05 55 51 70 00 - FAX : 05 55 51 70 57. |
| 46°09'42"N 001°52'07"E | 1752 ft | FATO 27 x 27 TLOF 10 x 10 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 3.5 T )<br>TLOF Béton ( 3.5 T ) | nuit | SSLIA : Oui (extincteur 50kg poudre + CO2)<br>Trouées décalées orientées 359° et 174°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **HELISTATION HOSPITAL NOSTRA SENYORA DE MERITXELL** LFTX Usage restreint 1.7096° | | | | Servei Andorra d'Atencio Sanitaria TEL : 00376 871 000 |
| 42°30'41"N 001°32'01"E | 3503 ft | FATO Diamètre 13 TLOF Diamètre 13 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 66ft | FATO Surface en bois ( 3.7 T )<br>TLOF Surface en bois ( 3.7 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI ( 50 kg poudre + extincteurs)<br>APCH trouée Ouest 230°/050°<br>APCH trouée Est 068°/248°<br>Informations publiées avec l'autorisation de la principauté d'Andorre. |
| **HELISTATION TERRA GUINDALDES** LFTG Transport public à la demande 1.7058° | | | | Heliand TEL : 00376 737271 |
| 42°32'48"N 001°31'07"E | 4100 ft | FATO Diamètre 13.11 TLOF Diamètre 10.9 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Béton ( 15 T )<br>TLOF Béton ( 15 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui ( 50 kg poudre + extincteurs)<br>sous CAT.POL.H 305/420)<br>APCH trouée Ouest 292°/112°<br>Informations publiées avec l'autorisation de la principauté d'Andorre. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **HOPITAL NORD FRANCHE COMTE** Usage restreint 3.0198° | | | | Hôpital Nord Franche Comté TEL : 03 84 98 31 28 |
| 47°34'34"N 006°52'23"E | 1263 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Enrobé - ( 3.6 T )<br>TLOF Enrobé - ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui(2 postes fixes mousse 200 L/mn, 3 extincteurs CO2 : 1x20kg, 2x2kg)<br>Réservée au service médical d'urgence.<br>PN 10 min.<br>Axes d'APCH et TKOF : 025°/205°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ILE D'YEU PORT JOINVILLE** Usage restreint 0.5182° | | | | Mairie de l'Ile d'Yeu. Tél : 02 51 59 45 45 |
| 46°43'42"N 002°21'04"W | 10 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | | HOR : OYA Hélicoptères<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Axes préférentiels : 110°/290°<br>Contact AFIS ILE D'YEU 118,900 MHz |
| **ISOLA 2000** Transport public à la demande 3.01° | | | | HELIPARTNER - TEL : 04 93 90 86 02 |
| 44°11'14"N 007°09'20"E | 6494 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 10 T ) | | HOR : 0900 à 1800 locales (ETE : -1 HR)<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre sur roues)<br>Trouée unique : 110/290°.<br>Aire de sécurité : 26,6 x 26,6 m.<br>Pente des surfaces de protection : 12,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ISSOUDUN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.7584° | | | | Centre Hospitalier de la Tour Blanche. TEL 02 54 03 54 03, FAX 02 54 03 54 21 |
| 46°57'34"N 001°59'41"E | 465 ft | FATO 20.5 x 20.5 TLOF 20.5 x 20.5 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.5 T )<br>TLOF Béton ( 3.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250kg poudre)<br>O/R URGENCE TEL 02 54 03 64 00 ou 02 54 03 54 00.<br>Réservé aux évacuations sanitaires.<br>Axes ATT/DEC: 289°/109° - 119°/299°.<br>Sens d'atterrissage préférentiel 119°.<br>Aire de sécurité : 26.5 x 26.5 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ISTRES S.E.P.** Transport public à la demande 2.5102° | | | | Société Européenne de Propulsion. |
| 43°32'38"N 004°57'07"E | 72 ft | FATO 30 x 30 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>Réservée aux opérations de SMUH. |
| **KREMLIN BICETRE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.8059° | | | | Centre Hospitalier TEL : 01 45 21 70 21 - FAX : 01 45 21 28 30 |
| 48°48'34"N 002°21'23"E | 272 ft | FATO 15 x 15 TLOF 10 x 10 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton<br>TLOF Béton | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre de type BC sur roues).<br>Axe des trouées : 085°/265°<br>Aire de sécurité : 24.4 m x 24.4 m.<br>Strictement réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence par Hélicoptère).<br>Préavis obligatoire 15 minutes par téléphone : 01 45 21 70 21 (PC Sécurité).<br>Contact obligatoire 5 minutes avant de poser sur FREQ COM (SAMU 94 : 122.980 MHz).<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5 %.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **L'AIGLE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.2954° | | | | Centre Hospitalier TEL 02 33 24 95 95. |
| 48°46'05"N 000°36'42"E | 764 ft | FATO 21 x 25 TLOF 9 x 9 | NIL | balisage : OUI. |
| en surface | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur 50kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LA PLAGNE** Transport public à la demande 2.9329° | | | | SIGP - TEL : 04 79 09 74 04 |
| 45°31'13"N 006°40'17"E | 5761 ft | FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO 15 x 15 m - Enrobé - 4,3 t ( 4.3 T )<br>TLOF 15 x 15 m - Enrobé - 4,3 t ( 4.3 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (1 extincteur de 50 kg de poudre BC) |
| **LA ROCHE SUR YON CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.8023° | | | | Centre hospitalier départemental Vendée TEL: 02 51 44 61 61 |
| 46°40'05"N 001°24'44"W | 343 ft | FATO 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T ) | | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (voir précisions plus bas)<br>Moyens SSLIA : 2 extincteurs poudre BC (respectivement 100 et 150 kg) + 1 extincteur CO2 avec perche (20 kg).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **LA ROCHELLE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.9065° | | | | Centre Hospitalier de LA ROCHELLE - TEL : 05 46 45 50 50 - FAX 05 46 45 50 00. |
| 46°09'32"N 001°08'35"W | 49 ft | FATO 20 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 49ft | FATO Béton ( 7 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Extincteurs poudre : 1x50 kg, 3x9 kg. Extincteur CO2 : 1x20 kg.<br>Réservée aux transports sanitaires. Trouée Est. A l'intérieur de la CTR LA ROCHELLE, contact radio obligatoire avec LA ROCHELLE TWR 118,0 Mhz en conditions MET inférieures aux conditions de vol à vue en espace aérien contrôlé.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LACANAU LE HUGA** Réservé aux administrations de l'Etat 0.9503° | | | | Communauté des Communes Médoc-Atlantique. TEL: 05 57 70 11 97 - FAX: 05 57 70 09 24 |
| 45°00'25"N 001°09'53"W | 52 ft | FATO 25 x 30 TLOF Diamètre 17 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 extincteur 50 kg de poudre)<br>Réservée aux transports sanitaires, aux opérations de recherche et de sauvetage liées à la surveillance des plages.<br>Axes ATT/DEC 140°/320° et 100°/280°.<br>Aire de sécurité : 31 x 36 m.<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LANGON CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.2201° | | | | Centre hospitalier intercommunal sud Gironde site de Langon. TEL 05 56 76 57 57 FAX 05 56 63 40 28 |
| 44°32'41"N 000°14'37"W | 121 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : 28 feux encastrés verts, 8 projecteurs rasants. |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 4.3 T )<br>TLOF Structure métallique ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui. Mousse 2 postes fixes, rideau périphérique de brumisation.<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LANNION CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 0.0227° | | | | Centre hospitalier Pierre LE DAMANY TEL : 02 96 05 71 11 |
| 48°43'22"N 003°27'55"W | 92 ft | FATO 15 x 15 TLOF Diamètre 11 | NIL | balisage : OUI de toits / de la FATO / de la TLOF |
| en surface | | FATO Béton ( 10 T )<br>TLOF Béton ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre + 2 x 20kg CO2)<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Réservée aux opérations de transport sanitaire.<br>2 trouées orientées : 220°/050°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LAON SEMILLY CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.1426° | | | | Centre hospitalier de LAON - TEL : 03 23 24 33 33 |
| 49°33'00"N 003°35'50"E | 233 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton<br>TLOF Béton | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg de poudre)<br>Réservé transport sanitaire d'urgence.<br>Axe d'approche : 126°/306°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LE BLANC CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.5106° | | | | Centre hôspitalier du Blanc. TEL 02 54 28 28 28. |
| 46°38'02"N 001°03'31"E | 302 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : Sur demande H24. TEL 02 54 28 28 48. |
| en terrasse | | FATO Béton<br>TLOF Béton | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 250 kg de poudre<br>Réservé uniquement au transport sanitaire.<br>Axes : 140°/320°. A/A: 123.350 Mhz uniquement.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LE CREUSOT CENTRE HOSPITALIER HOTEL DIEU** Transport public à la demande 2.4079° | | | | Centre Hospitalier Hôtel Dieu. TEL: 03 85 77 20 00 FAX: 03 85 77 24 30. |
| 46°48'18"N 004°26'56"E | 1180 ft | FATO 15 x 15 TLOF 10.8 x 10.8 | 158 | balisage : OUI (diurne et lumineux secouru) |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre sur roues)<br>Réservé aux évacuations sanitaires.<br>ARR/DEP 300 m/sol par le Nord.<br>Trouées 095°/275°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LE HAVRE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.1256° | | | | Hôpital Jacques MONOD. TEL : 02 32 73 32 15 |
| 49°31'29"N 000°11'05"E | 58 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.3 x 11.3 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en surface | | FATO Béton ( 11.6 T )<br>TLOF Béton ( 11.6 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (1 extincteur à poudre 50kg)<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **LE MANS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.2016° | | | | Centre hospitalier du Mans - TEL : 02 43 43 29 50 |
| 48°01'00"N 000°10'24"E | 225 ft | FATO 21 x 21 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO 21 x 21 - Enrobé ( 4 T )<br>TLOF 11.4 x 11.4 - Enrobé ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (2 extincteurs poudre sur roues 50kg)<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 %<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LE PLESSIS ROBINSON CENTRE CHIRURGICAL MARIE LANNELONGUE** Transport public à la demande 1.783° | | | | TEL : 01 40 94 88 12 |
| 48°46'43"N 002°14'42"E | 633 ft | FATO Diamètre 19.4 TLOF Diamètre 19.4 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Aluminium ( 6.5 T )<br>TLOF Aluminium ( 6.5 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (2 x 100 L émulseur, 2 x 25 kg sur roues poudre BC, 4 x 9 kg CO2)<br>Réservée au transport sanitaire de passagers, de jour et de nuit.<br>Equipe de sécurité qualifiée et équipée H24.<br>Accès à l'hélistation : contrôle par badge au personnel autorisé.<br>PPR obligatoire avant poser sur l'hélistation : 20 minutes par TEL exploitant.<br>Aire de sécurité : 27.3 x 27.3 m.<br>Axe des trouées : 003°/183°<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LE PUY EN VELAY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.2698° | | | | Centre hospitalier Emile Roux du Puy en Velay TEL : 04 71 02 02 02 |
| 45°03'02"N 003°52'41"E | 2108 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : Sur demande H24, TEL : 04 71 02 02 02 |
| en terrasse | 62ft | FATO 21 x 21 - Résine époxy - 4 t ( 4 T )<br>TLOF 21 x 21 - Résine époxy - 4 t ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (1 x 100 kg poudre, 2 x 50 kg poudre et 2 x 9 kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LILLE CENTRE HOSPITALIER REGIONAL** Usage restreint 1.9483° | | | | Centre hospitalier de LILLE - TEL : 03 20 17 40 00 / FAX : 03 20 44 45 00. |
| 50°36'15"N 003°02'06"E | 110 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 12.5 x 12.5 | NIL | balisage : Oui HAPI : 8° - 14% |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5.7 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5.7 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (3 x 50 kg poudre, 1 x 9 kg CO2)<br>Axes d'APCH et TKOF : 090°/270°.<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LIMOGES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.5836° | | | | Centre hospitalier de Limoges - TEL 05 55 05 55 55 |
| 45°48'50"N 001°14'16"E | 899 ft | FATO 19.5 x 19.5 TLOF 11 x 11 | 159 | balisage : Oui (PCL sur FREQ COM) |
| en surface | | FATO Béton ( 10 T )<br>TLOF Béton ( 10 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (bac à sable, couverture AF et 6 extincteurs dont 2x50 kg poudre)<br>Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté).<br>Axes d'APCH et TKOF :<br>- 314°/134° (trouées droites)<br>- 111°/291°/314° (trouée courbe)<br>Contacter LIMOGES Tour.<br>FREQ COM : 122.980 MHz (SAMU).<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LOCHES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.4782° | | | | Centre Hospitalier de Loches TEL : 02 47 91 33 33 FAX : 02 47 91 92 00 |
| 47°07'50"N 001°00'11"E | 231 ft | FATO 21 x 21 TLOF Diamètre 16 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 50 kg poudre<br>Atterrissage préférentiel : 264°.<br>Décollage préférentiel : 084°.<br>Réservée aux transports sanitaires.<br>O/R SAMU TEL exploitant<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LONS LE SAUNIER CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.6833° | | | | Services techniques : TEL : 03 84 35 60 02. FAX : 03 84 35 60 70. |
| 46°40'34"N 005°33'00"E | 896 ft | FATO 22 x 22 TLOF 22 x 22 | NIL | balisage : OUI (diurne et lumineux secouru) |
| en terrasse | | FATO Enrobé bitumineux ( 3.6 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (300kg de poudre en deux postes)<br>Cheminements ARR/DEP de la trouée Sud: au moins 300 m sol par le Sud pour tenir compte de l'urbanisation environnante et de la présence de la LF-R45C.<br>Cheminements ARR/DEP de la trouée Nord: au moins 300 m sol en tenant compte du relief, de la végétation et des obstacles en limites latérales de la trouée.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR — Exploitant /*Operator* | | | | |
| **LORIENT BRETAGNE SUD CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.1361° | | | | Hôpital de LORIENT. TEL 02 97 06 90 90 |
| 47°45'13"N 003°21'22"W | 100 ft | FATO 21.2 x 22 TLOF 21.2 x 22 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.5 T )<br>TLOF Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 extincteur 5 kg CO2 + 1 extincteur 2 x 10 kg sur roues)<br>Contact obligatoire avec LORIENT TWR.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LYON CENTRE HOSPITALIER SUD** Transport public à la demande 2.4965° | | | | Hospices civils de Lyon. Tél. 04 72 11 63 06 |
| 45°42'09"N 004°48'27"E | 753 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (Extincteurs : 50kg poudre, 100kg poudre, 2x50kg)<br>Pour LDG, PPR 30 min. Contacter TEL : 04 72 11 63 06<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LYON GROUPEMENT HOSPITALIER EST** Transport public à la demande 2.5197° | | | | Hospices civils de Lyon - TEL : 04 72 63 48 93 |
| 45°44'52"N 004°54'09"E | 818 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs 50 kg poudre et 1 extincteur 22 kg CO2)<br>Pour LDG, PPR 30 min auprès de l'exploitant.<br>Trouées : 008/188°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LYON HOPITAL EDOUARD HERRIOT** Transport public à la demande 2.515° | | | | Hospice civil de Lyon - TEL : 04 72 11 63 06 |
| 45°44'38"N 004°52'59"E | 658 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 63ft | FATO Béton ( 6 T )<br>TLOF Béton ( 6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs poudre 50 kg BC)<br>Pour LDG : PPR PN 30 MIN exploitant.<br>ALT cheminements : 2000 ft QNH de jour, 2500 ft QNH de nuit (contact radio avec LYON INFO).<br>Classe de performance : 1.<br>Aire de sécurité : 26,50 x 26,50 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **LYON LA SAUVEGARDE** Transport public à la demande 2.4918° | | | | Clinique de la Sauvegarde - TEL : 04 72 17 17 93 |
| 45°47'20"N 004°47'13"E | 906 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 56ft | FATO 21x21 - Résine - 4.3 t ( 4.3 T ) | nuit | HOR : 0700-1800 (SUM -1 HR)<br>SSLIA : Oui (3 extincteurs sur roues 50L poudre + 1 extincteur haute pression) |
| **MACON CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.4995° | | | | Centre Hospitalier de Macon - TEL : 03 85 27 52 73 |
| 46°18'52"N 004°48'44"E | 727 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11 | 160 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO 20 x 20 m - Enrobé - 5 t ( 5 T )<br>TLOF 11 x 11 m - Enrobé - 5 t ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 50 kg poudre (extincteur sur roulette).<br>Orientation des trouées : Nord Ouest : 149°/329°, Sud Est : 145°/325°.<br>Cheminements d'arrivées et de départs NNO et SSE : au moins 300 mètres pour tenir compte de l'urbanisme environnant.<br>Réservé aux vols SMUH.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MANOSQUE CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.7049° | | | | Centre hospitalier de Manosque TEL 04 92 73 42 00 - FAX 04 92 77 78 48 |
| 43°49'41"N 005°48'22"E | 1081 ft | FATO 22 x 22 TLOF 22 x 22 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs poudre 50 kg)<br>Hélistation réservée aux transports sanitaires d'urgence héliportés.<br>COM : SAMU Opérations 122.980<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MARGAUX RELAIS DE MARGAUX** Transport public à la demande 1.09° | | | | Direction du Relais de MARGAUX. Tél.05 57 88 38 30 FAX 05 57 88 31 73. |
| 45°03'24"N 000°39'27"W | 10 ft | FATO 20 x 20 TLOF 12 x 12 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Non revêtue ( 2.5 T )<br>TLOF Non revêtue ( 2.5 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteurs portatifs)<br>Trouée unique au Nord-Ouest: axe 310°. |
| **MARNE LA VALLEE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9232° | | | | Grand Hôpital de l'Est Francilien - TEL : 01 61 10 61 10. |
| 48°50'55"N 002°46'11"E | 412 ft | FATO 20 x 20 TLOF 12.6 x 12.6 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 3.5 T )<br>TLOF Béton ( 3.5 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI (2 poudre à roue 50 kg + 2 CO2 5 kg)<br>Exclusivement réservé aux hélicoptères sanitaires.<br>Axes : 130°/310°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **MARSEILLE HOPITAL DE LA TIMONE** Transport public à la demande 2.6059° | | | | Hôpital de la Timone - TEL : 04 91 38 69 15 / 80 01 - FAX : 04 91 38 50 33 ou SAMU - TEL : 04 91 49 93 09 - FAX : 04 91 38 58 21 |
| 43°17'23"N 005°24'09"E | 205 ft | FATO 20.8 x 20.8 TLOF 20.8 x 20.8 | NIL | balisage : OUI (activable à distance par GSM : 06 21 82 29 57). |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (254 kg poudre : 4 extincteurs 50kg + 6 extincteurs 9kg).<br>Trouée d'envol Ouest : 298°/118°.<br>Trouée d'envol Est : 118°/298°.<br>FREQ COM (SAMU 13) 122.980 MHz<br>Aire de sécurité : 26.8 x 26.8 m.<br>Réservée aux opérations de transport sanitaire.<br>Accès à l'AST en terrasse (diamètre 16,5 m, ALT 205 ft) exclusivement par effet de sol (roulage interdit).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MARSEILLE HOPITAL NORD** Transport public à la demande 2.5989° | | | | Hôpital Nord TEL 04 91 96 86 00 - E-mail : nsi@ap-hm.fr ou SAMU TEL 04 91 49 91 91 - FAX 04 91 38 58 21 |
| 43°22'48"N 005°21'47"E | 643 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | 161 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | | HOR : H24<br>SSLIA : Oui O/R (extincteurs poudre : 4x50kg + 6x9kg ; extincteur CO2 : 1x5kg)<br>Aire de sécurité : 27 m x 27 m.<br>Axes : 300°/120°.<br>Réservée aux opérations services médicaux.<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MARSEILLE LAVERAN HOPITAL MILITAIRE** Transport public à la demande 2.6095° | | | | Hôpital d'instruction des armées MARSEILLE LAVERAN TEL: 04 91 61 76 62 - FAX : 04 91 61 74 98 |
| 43°19'40"N 005°24'56"E | 353 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : 28 feux verts omnidirectionnels + 8 projecteurs blancs + 1 manche à air éclairée |
| en terrasse | 29ft | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (Extincteurs ABC : 2x100 kg sur roues + 6x9 kg et CO2 : 2x10 kg)<br>Hélistation réservée aux EVASAN.<br>PPR PN 15 min MNM obligatoire avant tout mouvement auprès de l'exploitant.<br>Axes d'arrivée : 331°(préférentiel) et 151°, jour et nuit<br>Axes de départ : 151° (préférentiel) et 331°, jour et nuit<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MARTIGUES CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.5277° | | | | Centre Hospitalier de Martigues TEL: 06 86 55 92 77 / 06 86 55 73 55, FAX: 04 42 43 20 27 |
| 43°24'47"N 005°02'20"E | 178 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 4 T )<br>TLOF Structure métallique ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (12 extincteurs poudre (4x50kg + 8x9kg), 1 extincteur CO2 (2x9kg))<br>Utilisation de nuit pour trouée sud seulement.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MAUBEUGE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.2405° | | | | Centre Hospitalier de Maubeuge - TEL : 03 27 69 43 43 |
| 50°16'49"N 003°59'19"E | 538 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (poudre 2x25 kg sur roues et CO2 1x10 kg sur roues + 4x5kg)<br>Aire de sécurité : 26 X 26 m.<br>Hélistation réservée au transport sanitaire.<br>Axes : 026°/206°<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MEAUX CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9533° | | | | Grand Hôpital de l'Est Francilien (GHEF) - TEL : 01 64 77 64 77 |
| 48°57'57"N 002°53'11"E | 232 ft | FATO 16 x 16 TLOF 16 x 16 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 6 T )<br>TLOF Béton ( 6 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (3 x 25 L émusleur, 1 x 45 L sur roues eau+additif, 2 x 5 kg CO2)<br>Réservée au transport public sanitaire de passagers de jour et de nuit.<br>Equipe de sécurité qualifiée et équipée 24h/24.<br>Accès à l'hélistation sous contrôle d'accès par badge.<br>Délai de prévenance avant poser sur l'hélistation (PPR) : 15 minutes au 01 64 35 10 42.<br>Fréquence radio : SAMU94 122.975<br>Axe des trouées : 018°/198°<br>Pentes de surfaces de protection (trouées de décollage et d'atterrissage) : 4,5%<br>Présence de tubes de Quench RDL 018° à 36m<br>Aire de sécurité : 32 x 32 m<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **MELUN SANTEPOLE** Transport public à la demande 1.8949° | | | | |
| 48°33'27"N 002°38'30"E | 338 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | SSLIA : Oui (poudre : 2x100 kg et 2x50 kg)<br>QFU ATT/TKOF : 065°/245°<br>Réservée au transport sanitaire.<br>Préavis minimum de 15 min exigé avant tout mouvement : TEL 01 64 89 39 50. |
| **MENDE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.176° | | | | Centre hospitalier de Mende TEL : 04 66 49 49 20 |
| 44°31'20"N 003°29'21"E | 2540 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (260 kg poudre)<br>Réservée aux EVASAN.<br>Axes de trouées : 013°/193° et 138°/318°.<br>Privilégier trouée 138°/318°.<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : manque d'information, naviguer à vue.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **METZ FRESCATY** Réservé aux administrations de l'Etat 2.8462° | | | | SAG Tel : 03 87 56 04 58 (H24) |
| 49°04'14"N 006°07'34"E | 630 ft | FATO 300 x 25 TLOF 15 x 15 | 153 | balisage : balisage lumineux TLOF + manche à air |
| en surface | | FATO Béton ( 12 T )<br>TLOF Béton ( 12 T ) | nuit | HOR : H24 7/7<br>SSLIA : CO2 2x10kg et ABC 100kg<br>QFU : 01/19 |
| **METZ MERCY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.877° | | | | CHR Metz Hôpital de Mercy - TEL : 03 87 17 98 57 |
| 49°05'01"N 006°14'29"E | 868 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (300kg poudre répartis en 2 postes)<br>Obtention d'une clairance obligatoire auprès de LORRAINE TWR.<br>Se référer aux conditions publiées sur la carte VAC de LFJL.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MONACO CENTRE HOSPITALIER PRINCESSE GRACE** Usage restreint 3.0468° | | | | Directeur CHPG - TEL et FAX : (+377) 97 98 84 94 |
| 43°43'46"N 007°24'37"E | 259 ft | FATO 30 x 30 TLOF 12 x 12 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (voir moyens ci-dessous).<br>Sur autorisation exclusive du Directeur du Centre Hospitalier Princesse Grace.<br>Réservé uniquement aux sociétés autorisées.<br>Axes ATT et APP : 335°.<br>Moyens SSLIA : RIA avec émulseur + 1 extincteur poudre 50 kg + 1 extincteur CO2 10 kg avec perche.<br>Information publiée sous mandat de la principauté de Monaco. |
| **MONACO HELISTATION** LNMC Circulation aérienne publique 3.0485° | | | | Service de l'Aviation Civile TEL : (+377) 98 98 87 11 FAX : (+377) 98 98 87 08 |
| 43°43'32"N 007°25'09"E | 19 ft | TLOF 15 x 15 | 160 | balisage : OUI |
| en surface | | TLOF : 8 au total, dont 6 TLOF Piste - Enrobé - ( 10 T ) et 2 TLOF Plateforme rétractable A en bois exotique ( 6 T ) / Plateforme rétractable B en aluminium ( 7.5 T ) | nuit | HOR : 0700-2130 locales TEL : (+377) 93 15 88 11.<br>SSLIA : Oui CAT H1 (2 RIA, poudre : 4x50kg + 4x9kg, CO2 : 5x10kg)<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 3,5%.<br>Information publiée sous mandat de la Principauté de Monaco.<br>Pas de procédure de CP1, mais procédure de substitution.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MONT DE LANS LES DEUX ALPES** Transport public à la demande 2.8028° | | | | SAF Hélicoptères - TEL 04 79 38 48 29 |
| 45°00'37"N 006°08'39"E | 7152 ft | FATO Diamètre 11 TLOF Diamètre 11 | 175 | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Neige damée ( 3 T )<br>TLOF Neige damée ( 3 T ) | | HOR : O/R exploitant<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Trouée unique Nord : 020°/200°.<br>Utilisation sur sol enneigé et damé : balisage par marques contrastant avec le sol enneigé.<br>Utilisable par un seul HEL à la fois, sous réserve d'un préavis d'au-moins 2H auprès de l'exploitant. |
| **MONT DE MARSAN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.1733° | | | | Centre hospitalier de MONT DE MARSAN. TEL: 05 58 05 17 05 / 05 58 05 11 98. |
| 43°53'36"N 000°29'10"W | 197 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (1x50 kg poudre ABC, 1 extincteur CO2, 1 rideau de brumisation)<br>Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté).<br>Contacter MONT DE MARSAN APP 119.700 MHz.<br>FREQ COM : SAMU MARSAN 122.980 MHz.<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%.<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **MONTCEAU LES MINES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.3792° | | | | Centre hospitalier J. BOUVERI TEL: 03 85 67 60 60. |
| 46°39'00"N 004°20'02"E | 958 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO 20x20 m - Enrobé - 5t ( 5 T )<br>TLOF 11x11 m - Enrobé - 5t ( 5 T ) | nuit | HOR : PPR Exploitant<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Utilisable sur PPR exploitant.<br>Axes APP: 169°/333°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MONTLUCON CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9367° | | | | Centre hospitalier de Monltuçon - TEL : 04 70 02 72 18 |
| 46°20'30"N 002°36'34"E | 802 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 159 | balisage : OUI |
| en terrasse | 76ft | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (2x100 kg poudre BC, 1x50 kg poudre BC)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MONTPELLIER LAPEYRONIE CHR** Transport public à la demande 2.2595° | | | | SAMU 34.Tél.15 ou 04 67 33 49 95 FAX 04 67 33 79 68 |
| 43°37'48"N 003°50'59"E | 150 ft | FATO 30 x 25 TLOF 10.76 x 10.76 | 163 | balisage : OUI (PCL : 122.980 MHz) |
| en surface | | FATO 30 x 25 m - Ciment - 10 t ( 10 T )<br>TLOF 10.76 x 10.76 m - Ciment - 10 t ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (200 kg poudre, 2 RIA, 1 poteau incendie)<br>Pour ARR, DEP et ATT, contacter MONTPELLIER Tour.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **MOUTIERS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.9011° | | | | Centre hospitalier de Moutiers Tél.04 79 09 60 60 FAX 04 79 09 60 09. |
| 45°29'01"N 006°32'08"E | 1621 ft | FATO 19 x 21 TLOF 19 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 49ft | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur poudre 250kg) |
| **MULHOUSE CENTRE HOSPITALIER DE MOENCHSBERG** LFWO Transport public à la demande 3.1386° | | | | Centre hospitalier de Mulhouse Moenchsberg. TEL : 03 89 64 62 72 / FAX : 03 89 64 62 74 |
| 47°43'31"N 007°20'42"E | 1081 ft | FATO 45 x 30 TLOF 13 x 13 | 160 | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Béton ( 10 T )<br>TLOF Béton ( 10 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (extincteurs poudre + CO2)<br>Hélistation située sous la TMA 1 de BALE.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NANCY BRABOIS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.85° | | | | Centre hospitalier universitaire |
| 48°38'41"N 006°09'05"E | 1335 ft | FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15 | NIL | balisage : OUI (PCL sur FREQ COM) |
| en terrasse | 25ft | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI (2x150 kg de poudre)<br>Réservé au SMUH.<br>FREQ COM : 122.975 MHz<br>Trouées 083°/263°.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NANCY HOPITAL CENTRAL** Transport public à la demande 2.861° | | | | SAMU TEL 03 83 85 13 71 FAX 03 83 85 26 22 |
| 48°41'07"N 006°11'33"E | 749 ft | FATO 20 x 25 TLOF 20 x 25 | 154 | balisage : Oui avec télécommande 122.980 |
| en terrasse | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (250kg de poudre)<br>ATT et TKOF uniquement si l'ascenceur est en position descendue.Le rotor anti-couple doit être le plus éloigné possible de la trappe de l'ascenceur.Utilisable par un seul HEL à la fois<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NANTES QUAI MONCOUSU CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.73° | | | | Centre Hospitalier. Tél: 02 40 08 22 23. |
| 47°12'32"N 001°33'16"W | 77 ft | FATO Diamètre 29.2 TLOF Diamètre 29.2 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250 kg poudre)<br>Hélistation strictement réservée au transport sanitaire et vols de service médical d'urgence.<br>Contact radio obligatoire avec Nantes TWR.<br>Pour LDG et TKOF PPR SAMU Opérations 122.980 MHz.<br>Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois.<br>Axes 089°/269° et 106°/286°.<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NARBONNE SAINT CRESCENT CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.0577° | | | | Centre Hospitalier de Narbonne TEL : 04 68 42 60 51 |
| 43°10'22"N 002°59'40"E | 30 ft | FATO 20 x 20 | NIL | balisage : NON |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Hélistation réservée exclusivement au transport sanitaire urgent régulé par le SAMU 11.<br>Axes ATT/DEC : 115°/295°<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO<br>Situation | ALT<br>HGT | Dimensions<br>Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | GUND<br>Utilisation | Observations |
| **NEVERS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.0614° | | | | Centre Hospitalier P. BEREGOVOY - TEL : 03 86 93 71 36 / 03 86 93 70 07 |
| 46°58'53"N 003°07'20"E | 737 ft | FATO 20 x 20 TLOF 14 x 14 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL.<br>SSLIA : Oui (2 x 50kg poudre)<br>Réservée aux évacuations sanitaires.<br>Utilisable par un seul HEL à la fois.<br>Trouées ATT/DEC décalées cause cheminées hôpital :<br>- OUEST : orientée 096°/276°,<br>- EST : orientée 266°/086°.<br>Trouée OUEST préférentielle cause environnement urbain.<br>PCL 122.975 MHz couplé avec des feux de circulation routière.<br>Utilisation obligatoire de jour comme de nuit : 3 appuis pour allumage / 5 appuis pour extinction. Eteindre le balisage après utilisation pour permettre le rétablissement de la circulation routière.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NICE HOPITAL L'ARCHET 2** Transport public à la demande 3.0072° | | | | Centre Hospitalier. TEL : 04 92 03 65 85/65 88. |
| 43°41'51"N 007°13'34"E | 608 ft | FATO 22 x 19 TLOF 22 x 19 | 160 | balisage : OUI |
| en terrasse | 66ft | FATO Béton ( 6 T )<br>TLOF Béton ( 6 T ) | nuit | HOR : 0700-1900 (SUM - 1HR)<br>SSLIA : Oui (2 lances à mousse)<br>Hélistation strictement réservée au transport sanitaire.<br>Vols privés et de travail aérien interdits.<br>Accord préalable de l'exploitant exigé avant toute utilisation : PPR 15 min par TEL 04 92 03 65 85 ou FAX 04 92 03 34 24 (SAMU).<br>Axes atterrissage/décollage : 117°/297° (120°/300° vrais).<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NICE HOPITAL LENVAL** Transport public à la demande 3.0102° | | | | Centre Hospitalier. TEL : 04 92 03 03 92 - PPS : 04 92 03 08 00 |
| 43°41'22"N 007°14'30"E | 115 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 160 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (250 kg poudre).<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Préavis exploitant exigé pour tout mouvement. PPR 10 min.<br>Trouées non rectilignes axe 033°/213° ou axe 063°/243°.<br>Transport sanitaire uniquement.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NICE HOPITAL PASTEUR 2** Transport public à la demande 3.0199° | | | | Centre Hospitalier. TEL : 04 92 03 84 04 |
| 43°43'28"N 007°16'57"E | 258 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : oui (2 lances à mousse + 250 kg poudre).<br>Aire de sécurité : 28.60 x 28.60 m.<br>Hélistation uniquement réservée aux transports sanitaires et opérations de secours.<br>Préavis exploitant exigé pour tout mouvement PPR 15 min.<br>3 trouées CP1.<br>Trouée Sud (préférentielle) : ATT et DEC 357°/177°.<br>Trouée Est : trouée courbe.<br>Départ : route 087° sur 500 m, puis virage droite avec rayon de virage 350 m, puis route au 183°/003°. ATTENTION : Exploitable uniquement par les hélicoptères de dernière génération permettant d'augmenter le point de décision à l'atterrissage LDP à plus de 300 ft - présence d'obstacles contraignants dans la phase de remise de gaz (Ouest).<br>Arrivée : route inverse.<br>-Trouée Nord : trouée courbe. Départ : Cap 010° sur 600m puis virage à droite jusqu'au cap 065° au niveau du cours d'eau "Le Paillon". Procédure de décollage (tout type) : augmenter le point de décision au décollage (TDP) à 200 ft.<br>Arrivée : route inverse.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 %.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NIMES CAREMEAU CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.3705° | | | | Centre Hospitalier Universitaire Carémeau. Tél. 04 66 68 33 29 |
| 43°49'26"N 004°19'23"E | 310 ft | FATO 20 x 20 TLOF 10 x 10 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1x50kg et 2 x 25kg poudre)<br>Axes ATT/DEC : 159°/339°<br>Hélistation réservée aux évacuations sanitaires dans le cadre des misssions d'aide médicale d'urgence et du secours à victime dans le cadre des missions de sécurité civile.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **NIORT CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.0962° | | | | Centre hospitalier de NIORT. Tél.05 49 32 79 79.FAX.05 49 78 20 33 |
| 46°18'58"N 000°27'30"W | 108 ft | FATO 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : O/R SAMU Tél: 05 49 73 95 15<br>SSLIA : Oui 2 extincteurs (50kg poudre), 25 l d'émulseurs + 1 lance à incendie<br>Accès réservé au transport sanitaire.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NORD DEUX-SEVRES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.0941° | | | | CH Nord Deux-Sèvres - TEL : 05 49 68 49 68 / 29 49 |
| 46°49'53"N 000°23'10"W | 567 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T )<br>TLOF Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : 5 x 50 kg poudre<br>Accès réservé au transport sanitaire.<br>Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **NOUVELLE CLINIQUE TOURS PLUS SAINT-GATIEN ALLIANCE** Transport public à la demande 1.3714° | | | | Nouvelle Clinique Tours Plus Saint-Gatien Alliance (NCT+) - TEL : 02 47 88 37 37 |
| 47°26'00"N 000°40'05"E | 371 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T )<br>TLOF Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Extincteurs : 5 x 50 kg de poudre + colonne sèche<br>Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois.<br>Réservée aux vols sanitaires (SMUH, Sécurité Civile).<br>Aire de sécurité : diamètre 26,52 m.<br>Pente d'approche : 4,5%.<br>Axes TKOF et LDG : 026°/206°.<br>Présence d'une réserve à oxygène sur la clinique.<br>Présence de lignes à Haute Tension aux abords de la clinique.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **OLORON SAINTE MARIE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.1556° | | | | Centre hospitalier. Tél : 05 59 88 30 30. FAX : 05 59 88 30 41 |
| 43°11'44"N 000°37'05"W | 758 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 13 x 13 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton + herbe ( 4.5 T )<br>TLOF Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui 1 extincteur 50kg + 2 x 10 kg CO2 à perche<br>Hélistation réservée à l'activité SMUH.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ORANGE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.4883° | | | | Centre Hospitalier d'Orange TEL : 04 90 11 22 20 |
| 44°08'53"N 004°49'19"E | 155 ft | FATO 20.5 x 20.5 TLOF 11.6 x 11.6 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre)<br>COM : SAMU FREQ 122.980 MHz.<br>Conditions d'exploitation :<br>- APP face au Nord : exploitation en CP1 radial 178°, cap 358°,<br>- APP face au Sud : exploitation en CP1 radial 348°, cap 168°, PCA majoré à 200 ft,<br>- DEC face au Nord : exploitation en CP2 cap 348°,<br>- DEC face au Sud : exploitation en CP1 cap 178°, PCD majoré à 160 ft.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées / Funnels surfaces slope : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ORLEANS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.7124° | | | | Centre Hospitalier Régional d'Orléans TEL : 02 38 51 44 44 |
| 47°50'07"N 001°55'10"E | 424 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 6 lances mousse orientables. 2 RIA, 2 extincteurs<br>2 extincteurs : poudre 50 kg sur roue + CO2 6 kg.<br>Réservée aux opérations de transport sanitaire.<br>Axes ATT/DEC : 161°/341°.<br>Aire de sécurité : 26.6 x 26.6 m.<br>Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PARAY LE MONIAL CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.3231° | | | | Centre Hospitalier de Paray-le-Monial - TEL : 03 85 81 80 07 |
| 46°27'54"N 004°06'35"E | 824 ft | FATO 19.5 x 19.5 TLOF 19.5 x 19.5 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL.<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre)<br>Réservé aux services médicaux d'urgence.<br>Trouée OUEST : 115°/295°.<br>Trouée EST : 297°/117°.<br>Hélistation située dans la CTR SAINT-YAN.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **PARIS CENTRE HOSPITALIER LA PITIE SALPETRIERE** Transport public à la demande 1.8064° | | | | Centre Hospitalier La Salpêtrière. TEL : 01 42 17 63 00 |
| 48°50'14"N 002°21'41"E | 262 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 144 | balisage : OUI |
| en terrasse | | TLOF Structure métallique ( 6 T ) | nuit | HOR : H24<br>Aire de sécurité : 32 m x 32 m.<br>SSLIA : 250 kg de poudre type ABC et réservoir de 250 litres d'eau + émulseur.<br>PPR PN 20 min MNM avant tout poser.<br>Axe des trouées : 334°et 154°.<br>Pente de la surface d'identification et de surveillance des obstacles par l'exploitant de l'hélistation : 4,5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PARIS CENTRE HOSPITALIER LARIBOISIERE** Transport public à la demande 1.803° | | | | Groupe hospitalier LARIBOISIERE/FERNAND WIDAL Tél.01 49 95 61 13 - FAX 01 49 95 91 09. |
| 48°52'58"N 002°21'16"E | 262 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 144 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 3.6 T )<br>TLOF Structure métallique ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 5 extincteurs à poudre de 50kg<br>Axe 280° / 100°<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PARIS ISSY LES MOULINEAUX VALERIE ANDRE** LFPI Circulation aérienne publique 1.781° | | | | ADP |
| 48°50'00"N 002°16'22"E | 109 ft | FATO 350 x 50 TLOF 20 x 35 | 144 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Gazon<br>TLOF Gazon | nuit | HOR : TWR : LUN-VEN : 0600 à MAX (2000 ou SS+30) limité à 2100. SAM-DIM et JF : 0700 à MAX (2000 ou SS+30) limité à 2100. (ETE : - 1HR).<br>SSLIA : Niveau 1<br>Contact radio obligatoire.<br>Vols école et entrainement interdits.<br>Axes 062°/242°.<br>2 TLOF sur FATO : TLOF 06 et TLOF 24.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PAU CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.223° | | | | Centre hospitalier de PAU. TEL : 05 59 92 48 48 - FAX : 05 59 92 47 03 |
| 43°19'41"N 000°21'03"W | 709 ft | FATO 20.4 x 20.4 TLOF 20.4 x 20.4 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé ( 10 T )<br>TLOF Enrobé ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteurs)<br>Réservé au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté).<br>Contacter PAU TWR<br>Attention aux problématiques de souffle en finale sur la FATO (parking, routes, habitations).<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PERIGUEUX CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.464° | | | | C.H. TEL 05 53 07 88 36 |
| 45°11'30"N 000°43'51"E | 502 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : Sur FATO avec télécommande.<br>Allumage, 3 coups d'alternat consécutifs sur FREQ régulation SAMU 122.980 MHz. |
| en terrasse | | ( 10 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui 2 extincteurs (50kg de poudre)<br>Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté).<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PERPIGNAN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.0316° | | | | Centre hospitalier de Perpignan Tél.04 68 61 67 67 |
| 42°43'34"N 002°53'19"E | 190 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (260kg poudre, 10 kg de CO2)<br>Trouée 327°/147°<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Aire de sécurité: 30 x 30<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **POISSY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.7058° | | | | Centre hospitalier intercommunal de Poissy/St Germain en Laye. TEL : 01 39 27 55 18 |
| 48°55'01"N 002°01'24"E | 233 ft | FATO 15 x 15 TLOF 10 x 10 | NIL | balisage : oui |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (Poudre : 50 kg et CO2 : 20 kg)<br>Utilisation VFR de jour uniquement.<br>Exclusivement réservé aux missions sanitaires d'urgence effectuées par des hélicoptères du SMUH ou par des hélicoptères sanitaires(ambulance).<br>Axe 061°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **POITIERS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.3246° | | | | Centre hospitalier de POITIERS. TEL 05 49 44 38 38. |
| 46°33'38"N 000°22'58"E | 400 ft | FATO 26 x 26 TLOF 26 x 26 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteurs : poudre 50 kg, CO2 30 kg, eau + additif 45 litres)<br>Réservée aux transports sanitaires. Contact radio obligatoire avec POITIERS Tour 118,5 MHz. Axes orientés 024°/204°.<br>Aire de sécurité : 32 x 32 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PONTARLIER CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.8836° | | | | Centre hospitalier de Haute-Comté. TEL : 03 81 38 65 18 |
| 46°54'02"N 006°21'35"E | 2779 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | 158 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 6 T )<br>TLOF Béton ( 6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250kg de poudre)<br>Aire de sécurité : 26.6 m x 26.6 m.<br>Réservé au SMUH.<br>Quantité de carburant résiduel à l'atterrissage limitée à 750 litres.<br>PPR Centre hospitalier.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PONTOISE CENTRE HOSPITALIER RENE DUBOS** Transport public à la demande 1.7218° | | | | Centre Hospitalier René DUBOS. TEL PC Sécurité : 01 30 75 45 26. FAX : 01 30 75 45 27 |
| 49°04'01"N 002°05'47"E | 278 ft | FATO 22 x 22 TLOF 11 x 11 | 143 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | SSLIA : Oui (1 extincteur poudre de 50 kg + 1 CO2 20 kg).<br>Strictement réservée aux missions sanitaires d'urgence effectuées par des hélicoptères du SMUH ou par des hélicoptères sanitaires (ambulances).<br>Prévenir le PC Sécurité par TEL 20 minutes avant toute intervention (H24).<br>Pentes des surfaces de protection (trouées de décollage et d'atterrissage) : 4,5%.<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PORTO-VECCHIO** Transport public à la demande 3.3221° | | | | Héli Sud Corse. Tél: 04 95 72 18 63. |
| 41°34'48"N 009°16'37"E | 24 ft | FATO Diamètre 18 TLOF Diamètre 18 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Gazon ( 4 T )<br>TLOF Gazon ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (50 kg poudre)<br>Utilisation VFR de jour uniquement.<br>Utilisation soumise à l'autorisation de l'exploitant.<br>Trouée axe d'atterrissage : 339°.<br>Trouée axe de décollage : 159°.<br>Aire de sécurité : cercle diamètre 24 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **PRECHAC** Usage restreint 1.3003° | | | | HBG/Hélicoptères de France - TEL : 05 62 97 50 12 - FAX : 05 62 97 11 66 |
| 43°00'00"N 000°04'45"W | 2087 ft | FATO 13 x 13 TLOF 13 x 13 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 6 T )<br>TLOF Béton ( 6 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur à poudre : 1 x 50 kg)<br>Utilisation soumise à l'autorisation de l'exploitant.<br>Utilisation en VFR de jour uniquement.<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **QUIMPER CORNOUAILLE** Transport public à la demande -0.1202° | | | | Centre hospitalier de Quimper Cornouaille - TEL SMUR Quimper : 02 90 26 45 00 - TEL SAMU 29 - CHU Brest : 02 98 34 79 00 |
| 47°59'07"N 004°05'45"W | 182 ft | FATO 21 x 21 TLOF 15 x 15 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (poudre 50kg)<br>Contacter QUIMPER TWR.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **RANG DU FLIERS CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 1.5365° | | | | Centre hospitalier Tél : 03 21 89 45 43. FAX : 03 21 89 46 62. |
| 50°24'52"N 001°39'47"E | 152 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11 | 144 | balisage : OUI + rampe d'APCH |
| en surface | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (3x50kg poudre et couverture AF)<br>Pente de protection : 4.5 %.<br>LDG 350° / TKOF 170°. Eviter survol de l' hôpital.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **REIMS CENTRE HOSPITALIER REGIONAL** Transport public à la demande 2.2686° | | | | Centre Hospitalier Régional. Tél: 03 26 06 07 08 |
| 49°13'33"N 004°01'07"E | 339 ft | FATO Diamètre 28 TLOF Diamètre 13 | 147 | balisage : OUI.<br>IBN "Z". |
| en surface | | FATO Béton ( 10 T )<br>TLOF Béton ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC Hélistations.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **RENNES PONTCHAILLOU ALPHA CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.6303° | | | | Centre Hospitalier Universitaire Rennes Pontchaillou. |
| 48°07'23"N 001°41'46"W | 148 ft | FATO 15 x 15 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5.7 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5.7 T ) | nuit | SSLIA : Oui (2 x 50 kg poudre et 2 x 10 kg CO2).<br>SAMU : 122.975 MHz (FREQ COM).<br>Axes LDG/TKOF : 130°/310°.<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Pas de mouvements simultanés entre la FATO ALPHA et la FATO BRAVO.<br>Utilisation simultanée par un seul hélicoptère à la fois.<br>Pas de mouvements simultanés entre la FATO ALPHA et les aires de stationnement.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **RENNES PONTCHAILLOU BRAVO CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.6311° | | | | Centre Hospitalier Universitaire Rennes Pontchaillou. |
| 48°07'11"N 001°41'39"W | 250 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | SSLIA : Oui (1 PIA / FFAS, 5 x 50 kg poudre et 1 x 5 kg CO2).<br>SAMU : 122.975 MHz (FREQ COM).<br>Axes LDG/TKOF : 068°/248°.<br>Aire de sécurité : 30 x 30 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Pas de mouvements simultanés entre la FATO ALPHA et la FATO BRAVO.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ROANNE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.3174° | | | | Centre hospitalier de Roanne Tél : 04 77 44 37 97 FAX : 04 77 23 72 55 |
| 46°02'34"N 004°04'47"E | 963 ft | FATO 22 x 22 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.6 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (poudre) + CO2<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **RODEZ BOURRAN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.9473° | | | | Centre hospitalier de Rodez. TEL : 05 65 55 12 12 |
| 44°21'32"N 002°33'07"E | 1951 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre)<br>COM : SAMU 122.980 MHz<br>Trouées 097°/277°.<br>Axe préférentiel APP et DEC : 277°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ROMANS CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.5435° | | | | Centre hospitalier de ROMANS - 04 75 05 78 05 |
| 45°02'31"N 005°01'19"E | 526 ft | FATO 25 x 30 | 164 | balisage : OUI |
| en surface | | TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Trouées 002/182°. |
| **ROMORANTIN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.6746° | | | | Centre Hospitalier de ROMORANTIN LANTHENAY Tel : 02 54 88 33 00 - FAX : 02 54 88 33 34 |
| 47°21'38"N 001°43'55"E | 293 ft | FATO Diamètre 29 TLOF Diamètre 14 | 151 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 extincteur poudre polyvalente 50kg BC)<br>Aire de sécurité : diamètre 35 m<br>Réservé aux évacuations sanitaires<br>Trouée Nord : préférentielle 146°/326°<br>Trouée Sud : 176°/356°<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 %<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ROUEN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.4134° | | | | Hôpital Charles NICOLLE - TEL : 02 32 88 82 27 |
| 49°26'26"N 001°06'40"E | 144 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | 146 | balisage : OUI |
| en terrasse | 16ft | FATO Béton ( 5 T )<br>TLOF Béton ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs et 2 lances)<br>Aire de sécurité : diamètre 25 x 25 m<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 %<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **ROYAN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.9539° | | | | Hôpital de Royan Tél :05 46 39 52 52 FAX :05 46 38 69 25 |
| 45°38'00"N 001°03'39"W | 81 ft | FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Enrobé ( 4.2 T )<br>TLOF Enrobé ( 4.2 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteurs 50kg et 9kg poudre, extincteur 5kg CO2)<br>Hélistation destinée aux transports sanitaires d'urgence héliportés et vols de Service Médical d'Urgence Héliportés (SMUH).<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Dans la mesure du possible, cause nuisances, éviter la phase de recul au-dessus des habitations au sud-est.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **SAINT AVOLD CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 3.0043° | | | | Centre Hospitalier de SAINT AVOLD - TEL : 03 87 91 14 44 |
| 49°06'44"N 006°43'18"E | 853 ft | FATO 19 x 19 TLOF 10 x 10 | 155 | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Utilisable par un seul HEL à la fois.<br>Trouées :<br>- Ouest : préférentielle - 248°/068°,<br>- Est : courbe.<br>Aire de sécurité : 25 x 25 m<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT BRIEUC CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.2723° | | | | Hôpital de ST BRIEUC |
| 48°29'27"N 002°45'04"W | 354 ft | FATO 21 x 21 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO 21x21 - Enrobé - 20t ( 20 T )<br>TLOF 11x11 - Enrobé - 20t ( 20 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT CHAMOND CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.425° | | | | Centre hospitalier de SAINT CHAMOND. Tél.04 77 31 19 19<br>FAX 04 77 31 17 77 |
| 45°28'34"N 004°30'56"E | 1249 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 166 | balisage : NIL |
| en terrasse | 69ft | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250kg poudre)<br>Réservée au transport sanitaire de 1ère catégorie. Eviter le survol de l'école à proximité nord.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT CYR L'ECOLE** Circulation aérienne publique 1.7216° | | | | |
| 48°48'54"N 002°03'55"E | 362 ft | FATO 150 x 13 TLOF 11 x 11 | 144 | |
| en surface | | FATO 150x13 - Enrobé - 3.5 t ( 3.5 T )<br>TLOF 11x11 - Enrobé - 3.5 t ( 3.5 T ) | | Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT DIZIER CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.5351° | | | | Centre hospitalier Geneviève de Gaulle Anthonioz. Tél: 03 25 56 88 70 |
| 48°39'18"N 004°57'54"E | 528 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | 152 | balisage : Oui |
| en terrasse | 16ft | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250 kg poudre, 25 kg CO2 à perche)<br>Axe d'approche : 068°/248°<br>Réservée au service Médical d'Urgence par Hélicoptère(SMUH).<br>Hélistation située en CTR SAINT DIZIER et zone interdite P 72 (clairance obligatoire), et tout près de la R69 (RTBA).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT ETIENNE HOPITAL NORD** Transport public à la demande 2.388° | | | | Hôpital Nord. Tél. 04 77 12 78 70 - FAX : 04 77 12 05 73 |
| 45°28'56"N 004°21'48"E | 1507 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : 5 extincteurs 50 kg poudre, 2 extincteurs CO2 (5 kg et 10 kg).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT FLOUR CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.075° | | | | Centre hospitalier Saint Flour Joêl Chadelat, Tél: 04 71 60 64 15. |
| 45°02'01"N 003°05'12"E | 2963 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Extincteurs poudre (2 x 250 kg).<br>Conditions d'utilisation : Appel obligatoire du standard de l'hôpital avant toute utilisation (PPR 30min), afin d'assurer l'allumage du balisage et l'installation des moyens RFFS. TEL : 04 71 60 64 64<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT JEAN DE MAURIENNE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.8528° | | | | Centre hospitalier de Saint-Jean-de-Maurienne - TEL: 04 79 20 60 20 |
| 45°16'40"N 006°20'30"E | 1983 ft | | NIL | balisage : NIL |
| en terrasse | | TLOF Béton | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5 extincteurs 50 kg poudre BC)<br>Portions finales de trouées :<br>- ATT : 008°<br>- DEC : 058°<br>Aire de sécurité : 26.5 x 26.5 m<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **SAINT MALO CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.4973° | | | | Centre hospitalier de ST MALO. TEL : 02 99 21 21 21 - TEL PC SECURITE : 02 99 21 29 82. |
| 48°38'20"N 002°00'30"W | 26 ft | FATO Diamètre 23 TLOF Diamètre 10.8 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 10 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur à poudre 50 kg)<br>Problématique obstacles importante.<br>Trouée nord uniquement utilisable.<br>Contacter DINARD TWR.<br>Aire de sécurité : diamètre 33 m<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT NAZAIRE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 0.5134° | | | | Groupement de coopération sanitaire de la cité sanitaire nazairienne Tél 02 54 55 66 33. |
| 47°16'02"N 002°15'23"W | 169 ft | FATO 20.7 x 20.7 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (25 l d'émulseur de niveau B de performance)<br>Contacter SAINT NAZAIRE TWR 118,950 MHz.<br>Axes DEC/ATT : 068°/248°<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT OMER CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.7065° | | | | Centre hospitalier de la région de Saint Omer Tél: 03 21 88 70 00. |
| 50°42'13"N 002°15'17"E | 294 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO 20.6x20.6 - Enrobé - 6450 kg ( 6450 KG )<br>TLOF 11.4x11.4 - Enrobé - 6450 kg ( 6450 KG ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre + 20 kg CO2) + 9 L eau pulvérisée.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Trouées : 138° / 318°.<br>Attention : antenne alt 440 ft, RDL 007°/190 m, balisée jour.<br>Réservé au transport sanitaire.<br>Pour utilisation, tél urgences : 03 21 88 71 90.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINT OUEN L'AUMONE HELIPORT (HELI INDUSTRIES)** Usage restreint 1.7363° | | | | TEL : 01 34 64 30 72 |
| 49°03'28"N 002°08'41"E | 135 ft | FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15 | 143 | balisage : NIL |
| en surface | | TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : 50 kg poudre<br>Pente de surface de protection : 12,5%.<br>Axe d'approche préférentiel : 185°/ Décollage : 005°.<br>Axe d'approche secondaire : 325°/ Décollage : 145°.<br>Obstacles proches :<br>Trouée Nord :<br>- Zone boisée située à une distance comprise entre 246 m et 360 m du centre de la FATO. Altitude max 205 ft.<br>Trouée Sud-Est :<br>- Groupe d'arbres situés à une distance comprise entre 80 m et 95 m du centre de la FATO. Altitude max 144 ft.<br>- Zone boisée située à une distance comprise entre 145 m et 170 m du centre de la FATO. Altitude max 167 ft. |
| **SAINT QUENTIN CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.0406° | | | | Centre Hospitalier de SAINT QUENTIN TEL: Standard 03 23 06 71 71 / P.C. Sécurité 03 23 06 76 50 |
| 49°51'38"N 003°16'18"E | 380 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : OUI (FATO et TLOF) |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3 T )<br>TLOF Béton ( 3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (2 postes distincts de 250kg de poudre)<br>Réservé aux opérations de transport sanitaires.<br>2 trouées d'envol orientées 062 et 213°, utilisables également à l'atterrissage.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAINTES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.0641° | | | | Groupe hospitalier de Saintes-Saint Jean d'Angély - TEL : 05 46 95 12 23 |
| 45°44'52"N 000°39'18"W | 135 ft | FATO 20 x 20 TLOF 12 x 12 | NIL | balisage : oui |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 7 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 7 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 1 extincteur 50 kg poudre<br>Aire de sécurité : 26 x 26 m.<br>Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté).<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5 %.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SALLANCHES CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.9345° | | | | Centre hospitalier de Sallanches - TEL : 04 50 47 30 89 |
| 45°56'08"N 006°38'31"E | 1812 ft | FATO 21.3 x 21.3 | 169 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 2 extincteurs 100 kg + 3 extincteurs 50 kg de poudre<br>Trouées 152/332° et 133/313°. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **SARAN POLE SANTE ORELIANCE** Transport public à la demande 1.6976° | | | | Pôle Santé ORELIANCE : TEL : 02 38 79 82 00. |
| 47°56'18"N 001°52'43"E | 394 ft | FATO 21 x 21 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 extincteur sur roues : 50 kg poudre).<br>Axes ARR : 044°/224°.<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire.<br>Utilisation par un seul hélicoptère à la fois.<br>Dimensionnée pour Dauphin AS 365 N3.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SARLAT LA CANEDA CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.6012° | | | | Centre hospitalier de Sarlat - TEL : 05 53 31 75 75 |
| 44°54'00"N 001°13'23"E | 662 ft | FATO 19.5 x 19.5 TLOF 11 x 11 | 158 | balisage : OUI (PCL sur FREQ COM) |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 200 kg poudre + 5 kg CO2<br>FREQ COM : 122.980 MHz.<br>Aire de sécurité : 26 m x 26 m.<br>Hélistation à trouée unique, présence d'obstacles dans la phase de recul.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAUMUR CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 1.1697° | | | | Centre hospitalier Tél.02 41 53 30 30 |
| 47°14'44"N 000°03'34"W | 272 ft | FATO 20.4 x 20.4 TLOF 11.4 x 11.4 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur 50kg)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SAVOIE HELICOPTERES** Transport public à la demande 2.9081° | | | | Savoie Hélicoptères - TEL : 04 50 47 25 30 / 06 73 24 10 34 |
| 46°04'17"N 006°31'03"E | 1535 ft | FATO Diamètre 12.2 TLOF Diamètre 12.2 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Diamètre 12.2 - enrobé -<br>TLOF Diamètre 12.2 - enrobé - | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur sur roues 50 kg poudre)<br>Pour tout mouvement sur l'hélistation, contacter préalablement Savoie Hélicoptères.<br>Axes trouées : 007°/187°.<br>Aire de sécurité : diamètre 26 m.<br>FATO utilisable en TLOF de jour uniquement.<br>Nuit : les postes de stationnement ont le rôle de TLOF ; le posé des patins et la mise en stationnaire avant le décollage sont effectués depuis un poste de stationnement.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SELESTAT CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 3.1719° | | | | Centre Hospitalier de SELESTAT - TEL : 03 88 57 71 58 |
| 48°15'42"N 007°25'56"E | 587 ft | FATO 22 x 27 TLOF 15 x 15 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50 kg poudre)<br>Réservé au transport sanitaire.<br>Axe d'approche préférentiel : 061°<br>Axe d'approche secondaire : 241°<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SEMUR EN AUXOIS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.3774° | | | | Centre hospitalier . Tél: 03 80 89 64 64. |
| 47°29'44"N 004°20'40"E | 957 ft | FATO 20 x 20 TLOF 12 x 12 | 154 | balisage : OUI + phare |
| en surface | | FATO 20x20 - Enrobé - 7.5t ( 7.5 T )<br>TLOF 12x12 - Enrobé - 7.5t ( 7.5 T ) | nuit | SSLIA : Oui (1 extincteur poudre 50kg)<br>Axes 023° / 203°<br>Aire de sécurité 27 x 27 m<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SENS CENTRE DE SECOURS PRINCIPAL** Transport public à la demande 2.0893° | | | | Centre Hospitalier 03 86 86 11 00 |
| 48°11'31"N 003°18'23"E | 266 ft | FATO 20 x 20 TLOF 14 x 14 | NIL | balisage : Oui |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 4 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL.<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Réservée aux évacuations sanitaires sur PPR exploitant.<br>Axes APP : 165°/315°.<br>Le décollage au 315° est interdit à cause de la proximité et de la hauteur du bâtiment situé en arrière de la plate forme rendant le recul jusqu'au PDD impossible.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **SENS CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.0868° | | | | Centre Hospitalier de SENS : 03 86 86 11 00 |
| 48°11'31"N 003°17'50"E | 297 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Structure métallique ( 5 T )<br>TLOF Structure métallique ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL.<br>SSLIA : Oui (1 extincteur CO2 20 kg)<br>Axes APP : 169°/349°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **SETE HELISTATION DES HOPITAUX DU BASSIN DE THAU** Transport public à la demande 2.2164° | | | | Hôpitaux du Bassin de Thau à SETE - TEL : 04 67 46 57 57. |
| 43°24'28"N 003°40'11"E | 132 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250 kg poudre)<br>Conditions d'exploitation : trouée 071°/251°.<br>Aire de sécurité : 24.5 x 24.5 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **STRASBOURG HAUTEPIERRE** LFWH Usage restreint 3.2479° | | | | Centre hospitalier : 03 88 12 77 77 |
| 48°35'36"N 007°42'18"E | 487 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11 | 157 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO 20 x 20 - Enrobé ( 5 T )<br>TLOF 11 x 11 - Enrobé ( 5 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **STRASBOURG N.H.C.** LFWN Usage restreint 3.2564° | | | | Hôpitaux Universitaires de Strasbourg. |
| 48°34'33"N 007°44'26"E | 540 ft | FATO 20 x 21 TLOF 20 x 21 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | 76ft | FATO Structure métallique ( 3.6 T )<br>TLOF Structure métallique ( 3.6 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (2x150 kg poudre)<br>Contact radio obligatoire avec Strasbourg Entzheim sur 119.250 MHz (supplétive 120.7 MHz).Limitations: hélicoptères de classe de performance 1 destinés au transport de malades, de blessés, d'organes, de médecins et de personnel d'assistance. Axes d'APCH : 169°/349° et 182°/002°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **THIONVILLE BEL-AIR CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 2.8543° | | | | Centre hospitalier Régional Metz-Thionville - TEL : 03 82 55 85 85 |
| 49°22'22"N 006°08'58"E | 672 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.7 T )<br>TLOF Béton ( 3.7 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250 kg poudre)<br>Réservée exclusivement au service médical d'urgence.<br>Trouée Est 097° / 277°.<br>Trouée Ouest courbe : 097° / 277° sur 305 m puis 058° / 238°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **TIGNES HELISTATION LES BOISSES** Transport public à la demande 2.9911° | | | | SAF Helico. Tél. 04 79 38 48 29 - FAX : 04 79 38 48 42 |
| 45°29'39"N 006°55'47"E | 5961 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Neige damée | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (poudre)<br>Axe de trouée Nord-Ouest/Sud-Est.<br>Réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant. Demande auprés du SAF Hélicoptère (ops@saf-helico.com) PPR 24 HR. |
| **TONNERRE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.2774° | | | | Centre hospitalier. TEL : 03 86 54 33 00 |
| 47°51'20"N 003°58'46"E | 456 ft | FATO 15 x 15 TLOF 10.8 x 10.8 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en surface | | FATO Béton ( 4 T )<br>TLOF Béton ( 4 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Réservée exclusivement au service médical d'urgence.<br>Trouée EST principale : 082° / 262°.<br>Trouée OUEST secondaire courbe : DEC 262° virage droit immédiat rayon 575 m pour suivre cap 335°, ARR 155° virage gauche rayon 575 m pour ATT au 082°.<br>Trouée Ouest non-utilisable la nuit en raison de la présence d'obstacles.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **TOULON SAINTE ANNE HOPITAL MILITAIRE** Transport public à la demande 2.717° | | | | Hôpital d'instruction des armées TOULON SAINTE ANNE. TEL : 04 83 16 21 90. |
| 43°08'00"N 005°55'49"E | 226 ft | FATO 30 x 30 TLOF 30 x 30 | 159 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 13 T )<br>TLOF Béton ( 13 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI(Poudre 2x125kg + mousse 2 postes fixes de 200 à 600 l/mn)<br>Réservé au transport sanitaire sur PPR.<br>Pénétration P62 : demande COM TOULON (LFTSZPWN), INFO AERO HYERES (LFTHZPZX).<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Nom - *Name* (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **TOULON SAINTE MUSSE HOPITAL** Transport public à la demande 2.7263° | | | | Centre Hospitalier. TEL : 04 94 14 50 00 |
| 43°07'28"N 005°58'30"E | 165 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI (voir moyens RFFS ci-dessous)<br>Moyens RFFS : 1 extincteur poudre 50 kg, mousse : 4 postes fixes 200l/min, 1 extinction semi-automatique poste de stationnement de 300 L.<br>Pente de la surface de protection des trouées d'envol : 4.50%.<br>Strictement réservée aux transports sanitaires.<br>PN gestionnaire.<br>Trouées: axe 121°/301°.<br>Présence de 3 paratonnerres proches de la trouée. Les feux d'obstacles de ces paratonnerres se situent 0.50 m en-dessous du sommet.<br>Voie de circulation et poste de stationnement utilisables uniquement en translation dans l'effet de sol et par des HEL dont le rotor principal a un diamètre < ou = 11 m.<br>Sauf accord préalable, poste de stationnement réservé HEL basé.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **TOULOUSE PURPAN** Transport public à la demande 1.6677° | | | | Centre Hospitalier Régional. |
| 43°36'47"N 001°24'00"E | 531 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | 160 | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui(Poudre 3x100kg sur roues + mousse 2 postes fixes et lance 250l/mn)<br>Indicatif SAMU OPERATION (122,980MHz). Réservée aux transports sanitaires. Le site comporte une aire de décollage et d'atterrissage et deux postes de stationnement.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **TOULOUSE RANGUEIL PECH DAVID** Transport public à la demande 1.6805° | | | | Hôpitaux de Toulouse. TEL:05 61 77 84 45. |
| 43°33'41"N 001°26'55"E | 793 ft | FATO 22.5 x 22.5 TLOF 9 x 9 | 160 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO 22.5x22.5 - Enrobé - 15t ( 15 T )<br>TLOF 9x9 - Enrobé - 15t ( 15 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (ext. CO2 30kg, poudre 100 kg+2 ext. poudre en réserve 50,100 kg)<br>Indicatif: SAMU OPERATION (122.980 MHz).<br>L'attention des pilotes est attirée sur la présence du téléphérique.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **TOURS TROUSSEAU 2** Transport public à la demande 1.3871° | | | | CHU TOURS Trousseau. TEL 02 47 25 70 00 - FAX : 02 47 25 70 29. |
| 47°21'04"N 000°42'41"E | 269 ft | FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 2x50kg poudre, 1x32kg CO2 sur chariots.<br>Aire de sécurité : 28 x 28 m.<br>Axes ATT/DEC : 040°/220°, 080°/260° et 052°/232°<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%.<br>O/R SAMU TEL 02 47 25 70 00.<br>Réservée aux évacuations sanitaires.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VAL D'ISERE LA DAILLE** Transport public à la demande 2.9989° | | | | Régie des pistes de Val d'Isère. TEL : 04 79 06 02 10 |
| 45°27'26"N 006°58'04"E | 5910 ft | FATO 15 x 15 TLOF 10.8 x 10.8 | 179 | balisage : NIL |
| en surface | | FATO 15 x 15 m - Enrobé - 4 t ( 4 T )<br>TLOF 10.8 x 10.8 m - Enrobé - 4 t ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (extincteur 50 kg poudre)<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VAL D'ISERE TETE DE SOLAISE** Transport public à la demande 3.0037° | | | | Commune de VAL D'ISERE. |
| 45°25'58"N 006°59'30"E | 8366 ft | FATO Diamètre 30 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Neige damée ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (50kg poudre)<br>Utilisation en période hivernale uniquement. |
| **VAL THORENS** Transport public à la demande 2.9041° | | | | VALTHOPARC - TEL : 04 79 00 02 49 |
| 45°17'47"N 006°33'56"E | 6907 ft | FATO 27.5 x 27.5 TLOF 11.4 x 11.4 | 172 | balisage : NON |
| en surface | | FATO 27.5 x 27.5 - Enrobé - 4.3 t ( 4.3 T )<br>TLOF 11.4 X 11.4 - Enrobé - 4.3 t ( 4.3 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (1 extincteur 50 kg poudre)<br>Utilisation soumise à l'autorisation de l'exploitant par tél ou E-mail : helistation@valthorens.com<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Position GEO / Situation | ALT / HGT | Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength* | GUND / Utilisation | Observations |
|---|---|---|---|---|
| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant /*Operator* |
| **VALENCE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.5148° | | | | Centre hospitalier de VALENCE TEL 04 75 75 75 75. |
| 44°54'50"N 004°54'16"E | 535 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | 164 | balisage : OUI |
| en terrasse | 46ft | FATO Aluminium ( 5 T )<br>TLOF Aluminium ( 5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (4 PIA avec agent émulseur, 5 extincteurs : 2 CO2, 2 ABC, 1 AB)<br>Double FATO/TLOF.<br>Transport sanitaire exclusivement.<br>Contacter VALENCE Information.<br>Hors HOR ATS, A/A sur FREQ VALENCE.<br>PPR SAMU sur 122.980 MHz ou TEL : 04 75 82 31 00<br>Utilisation FATO CHV 1 réservée aux HEL basés.<br>Décollages et atterrissages simultanés sur les 2 FATO interdits.<br>Deux FATO circonscrites par une aire de sécurité commune de 54.60 m x 27.30 m.<br>Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%. |
| **VALENCIENNES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.0944° | | | | Centre hospitalier de VALENCIENNES - TEL : 03 27 14 33 02 - Fax : 03 27 14 36 57. |
| 50°21'40"N 003°29'57"E | 259 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | NIL | balisage : Oui |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (5x50kg poudre + 1x45kg CO2)<br>Axes : 028°/208°<br>Aire de sécurité : 27.6x27.6m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VANNES - CENTRE HOSPITALIER BRETAGNE ATLANTIQUE** Transport public à la demande 0.3347° | | | | Centre Hôspitalier Bretagne Atlantique CHBA. TEL : 02 97 01 41 41. |
| 47°39'50"N 002°44'50"W | 33 ft | FATO 21 x 21 | NIL | balisage : OUI : diurne et nocturne. |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 10 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (1 extincteur 50kg poudre)<br>2 FATO imbriquées et décalées.<br>Axes : 015°/225°<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VARCES QUARTIER REYNIES** Réservé aux administrations de l'Etat 2.6985° | | | | RMDM Lyon . |
| 45°06'00"N 005°41'00"E | 722 ft | | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Bitume PSP ( 4 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : NIL<br>Réservée aux besoins du Ministère de la Défense. |
| **VENDOME CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.4703° | | | | Centre hospitalier de Vendôme, Tél : 02 54 23 33 33 FAX 02 54 23 33 16 |
| 47°47'39"N 001°03'46"E | 304 ft | FATO 21 x 22 TLOF 21 x 22 | NIL | balisage : Diurne et nocturne |
| en terrasse | | FATO Béton ( 4.3 T )<br>TLOF Béton ( 4.3 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (250kg poudre)<br>Axes : 070°/276°<br>Réservée aux évacuations sanitaires.<br>Site situé hors agglomération.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VERNEUIL SUR AVRE CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.3801° | | | | Centre Hospitalier de VERNEUIL, TEL : 02 32 23 60 00 |
| 48°44'40"N 000°53'30"E | 597 ft | FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20 | NIL | balisage : NIL |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 5 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 5 T ) | | HOR : NIL<br>SSLIA : OUI (1 extincteur 50 kg)<br>Réservée au SMUH, au transport sanitaire et aux pilotes autorisés par la direction de l'école des Roches.<br>Utilisation simultanée de la piste avion et de l'hélistation interdite.<br>Axes préférentiels ATT/DEC: ATT 090°/ DEC 270°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VERSAILLES CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 1.7392° | | | | Centre hospitalier André Mignot TEL : 01 39 63 91 33 |
| 48°49'51"N 002°07'40"E | 492 ft | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | NIL | balisage : OUI |
| en terrasse | | FATO Béton ( 3.2 T )<br>TLOF Béton ( 3.2 T ) | nuit | HOR : H24<br>SSLIA : OUI<br>Axes : 140°/320°.<br>Contact radio obligatoire avec Issy les Moulineaux TWR (118.500) ou Orly TWR (118.700) si Issy les Moulineaux non actif.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VESOUL CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.8375° | | | | Groupe hospitalier de la Haute-Saône - TEL : 03 84 96 60 60 - FAX : 03 84 75 39 52 |
| 47°38'13"N 006°08'14"E | 741 ft | FATO 21.5 x 21.5 TLOF 9.6 x 9.6 | NIL | balisage : OUI |
| en surface | | FATO Asphalte ( 3.6 T )<br>TLOF Asphalte ( 3.6 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : 50 kg poudre<br>Utilisable par un seul hélicoptère à la fois.<br>Utilisable par des HEL bimoteurs sanitaires en classe de performance 1 (CP1 CAT A) sur autorisation de centre hospitalier.<br>Orientation des trouées : 052°/232°.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| **Nom - *Name*** (Agrément - *Approval)* ) MAG VAR | | | | Exploitant */Operator* |
|---|---|---|---|---|
| Position GEO | ALT | Dimensions | GUND | |
| Situation | HGT | Revêtement */Surface* Résistance */Strength* | Utilisation | Observations |
| **VICHY CENTRE HOSPITALIER** Transport public à la demande 2.1544° | | | | Centre Hospitalier de VICHY - TEL : 04 70 97 33 33 |
| 46°07'25"N 003°26'14"E | 956 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6 | 160 | balisage : OUI |
| en surface | 33ft | FATO 20.6 x 20.6 - Resine époxy ( 4 T )<br>TLOF 20.6 x 20.6 - Résine époxy ( 4 T ) | | HOR : H24<br>SSLIA : Oui (poudre : 5 x 50 kg + 1 x 9 kg / CO2 : 3 x 5 kg)<br>Axes trouées : 003°/183°.<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%.<br>Aire de sécurité : 27 x 27 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |
| **VILLEFRANCHE HOPITAL NORD OUEST** Transport public à la demande 2.4696° | | | | Hôpital Nord-Ouest VILLEFRANCHE/SAONE. |
| 46°00'20"N 004°41'35"E | 765 ft | FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4 | 162 | balisage : OUI |
| en surface | | FATO 20.6x20.6 - Enrobé - 6.5t ( 6.5 T )<br>TLOF 11.4x11.4 - Enrobé - 6.5t ( 6.5 T ) | nuit | HOR : NIL<br>SSLIA : Oui (9 kg dioxyde de carbone, 50 kg poudre)<br>Contact préalable sur le poste central de sécurité (TEL : 04 74 09 26 45) ou sur 85.5 MHz (indicatif : RHESUS 9).<br>Réservée exclusivement au transport sanitaire.<br>Axes trouées : 001°/181°<br>Obstacle : un arbre (HGT 12 m) situé dans la trouée Nord à 100 m RDL 007° par rapport à l'hélistation. |
| **VILLENEUVE SUR LOT CENTRE HOSPITALIER** Usage restreint 1.4874° | | | | Pole de Santé du Villeneuvois PCS TEL : 05 53 72 22 01 |
| 44°24'25"N 000°44'52"E | 238 ft | FATO 17.4 x 17.4 TLOF 13.5 x 13.5 | NIL | |
| en surface | | FATO Enrobé bitumineux ( 6.1 T )<br>TLOF Enrobé bitumineux ( 6.1 T ) | nuit | SSLIA : Oui (2 extincteurs poudre 50 kg, 1 extincteur portatif)<br>Axes trouées : 125°/305°.<br>Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%.<br>Aire de sécurité : 32 x 32 m.<br>Voir carte atlas VAC hélistations |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1.3-3 INDEX DES ALTIPORTS

*INDEX TO ALTIPORTS*

| Nom - *Name* (Situation - *Location* )<br>Commune de rattachement et département<br>*Attached parish and department* | Coordonnées<br>*Coordinates*<br>*ALT* | Informations sur l'état de l'aire d'atterrissage (Tel)<br>*Informations about landing area state (Phone)* | Conditions MET (Tel)<br>*MET conditions (Phone)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| Installations proches<br>*Near equipment* | Périodes d'utilisation<br>*Seasonal availability* | Dangers particuliers<br>*Particular hazards* | Balisage<br>*Marking* | SSLIA |
| Aire d'atterrissage<br>*Landing area* | Dimensions (pente)<br>*Dimensions (slope)* | Nature<br>*Surface* | Allure générale<br>*General Aspect* | Observations<br>*Remarks* |
| CORLIER<br>(1.1 Km NNW Corlier)<br>CORLIER-01 | 46°02'23"N 005°29'46"E<br>2770 ft | | | |
| 12/30 | 350 m x 40 m | | | |
| COURCHEVEL<br>(2 Km S Courchevel)<br>ST BON-73 | 45°23'45"N 006°37'57"E<br>6583 ft | | | |
| 04/22 | 536 m x 40 m | | | Pente QFU 22 :<br>sur 134 m : 12.5 %,<br>sur 280 m : 18.7%,<br>sur 122 m : 0.45% |
| L'ALPE D'HUEZ<br>(1.5 Km ESE l'Alpe d'Huez)<br>HUEZ EN OISANS-38 | 45°05'15"N 006°05'01"E<br>6103 ft | | | |
| 06/24 | 448 m x 30 m | | | |
| LA MOTTE CHALANCON | 44°29'48"N 005°24'12"E<br>2883 ft | | | |
| 03/21 | 534 m x 35 m | | | |
| MEGEVE<br>(5 Km SE Mégève)<br>MEGEVE-74 | 45°49'28"N 006°38'54"E<br>4830 ft | | | |
| 15/33 | 520 m x 18 m | | | PA QFU 155 : 203 m<br>(enrobé dense) |
| MERIBEL ROBERT MERLOZ<br>(9.5 Km SSE de Moutiers)<br>LES ALLUES-73 | 45°24'27"N 006°34'39"E<br>5639 ft | | | |
| 15/33 | 406 m x 15 m | | | |
| PEYRESOURDE BALESTAS<br>(13.5 Km W Bagnères de Luchon)<br>PEYRESOURDE BALESTAS-65 | 42°47'49"N 000°26'02"E<br>5193 ft | | | |
| 09/27 | 470 m x 20 m | | | PD QFU 274 : 200 m<br>(compacté) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1.4 REGROUPEMENT DES AERODROMES/HELISTATIONS

*GROUPING OF AERODROMES/HELIPORTS*

La présente sous-section décrit les modalités selon lesquelles les renseignements aéronautiques relatifs aux aérodromes de France métropolitaine sont publiés à l'AIP.

The present sub-section describes the criteria based upon which the aerodromes/heliports located on the French metropolitan territory are sorted and grouped for the provision of aeronautical information purposes.

**1.4.0 Carte interactive des aérodromes**

La visualisation des aérodromes et des hélistations sur fond cartographique géolocalisé est possible en consultant le Visualiseur de l'AIP du site Internet du SIA : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip.

Il est possible de filtrer les terrains en fonction de la nature du revêtement et/ou de la longueur de la piste.

On accède aux cartes des terrains grâce à un clic sur leur symbole.

Enfin, il est possible d'effectuer une recherche, via la loupe, d'un aérodrome ou d'une hélistation.

**1.4.0 Interactive map of aerodromes**

Aerodromes and heliports can be visualised on a geolocated map by consulting the AIP viewer on the SIA website: https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/vaip

It is possible to filter the aerodromes according to the type of surface and/or the length of the runway.

The aerodromes charts can be accessed by clicking on their symbol.

Finally, it is possible to search for an aerodrome or a heliport using the magnifying glass (search box).

**1.4.1 Répertoire des aérodromes**

Un répertoire des aérodromes internationaux et nationaux destinés aux aéronefs à voilure fixe, y compris les aérodromes à usage privé disposant d'une piste revêtue, figure dans la sous-section AD 1.3.

La colonne « Type/Usage » précise :

-le type d'aérodrome comme sur les cartes OACI et conformément au manuel OACI 8126 ;

-l'usage aéronautique et les conditions d'utilisation de l'AD au sens de l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation (Listes 1, 2 et 3) ainsi que le statut « Privé » de certains aérodromes :

Valeurs « Type » possibles :

• **« Civil » : utilisation civile, activité militaire à la marge possible.** Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou à usage restreint dont l'affectataire principal ou unique est l'aviation civile.

• **« Mixte » : utilisation principale militaire, mais utilisation civile possible.** Aérodome ouvert à la circulation aérienne publique mais qui a pour affectataire principal le Ministère des Armées.

• **« Militaire » : pas d'utilisation civile régulière possible.** Aérodrome réservé aux administrations de l'État ou à usage restreint dont le Ministère des Armées est affectataire principal ou unique (certains aérodromes militaires peuvent néanmoins tolérer une activité aéronautique unique ou principale civile basée ou jugée significative par les autorités compétentes).

Valeurs « Usage » possibles :

• **« Ouvert à la CAP » :** Aérodrome ouvert à la Circulation Aérienne Publique

• **« Réservé à l'État » :** Aérodrome réservé à l'usage d'administration de l'État

• **« Restreint » :** Aérodrome Agréé à usage restreint

• **« Privé » :** Aérodrome à usage privé

**1.4.1 Aerodrome index**

An index containing international and national aerodromes intended for fixed-wing aircraft, including private aerodromes with a paved runway, is published in sub-section AD 1.3.

The 'Type/Usage' column specifies :

- the type of aerodrome as on ICAO charts and in accordance with ICAO Manual 8126 ;

- the aeronautical use and conditions of use of the AD within the meaning of the order of 23 November 1962 relating to the classification of aerodromes according to their aeronautical use and the conditions of their use (Lists 1, 2 and 3) as well as the 'Private' status of certain aerodromes :

Possible 'Type' values :

• **'Civil': civilian use, possible marginal military activity.** Aerodrome open to public air traffic or for restricted use whose assignment is civil.

• **'Mixte': main use for military operations, but civilian activity possible.** Aerodrome open to public air traffic whose assignment is military.

• **'Militaire': no regular civilian use possible.** Aerodrome reserved for state aircraft whose assignment is military. Some aerodromes with restricted use and military can nevertheless tolerate a civil activity if the authorities deem it significant.

Possible 'Usage' values :

• **'Ouvert à la CAP':** Aerodrome open to Public Air Traffic

• **'Réservé à l'État':** Aerodrome reserved for the use of the State administration

• **'Restreint':** Approved aerodrome for restricted use

• **'Privé':** Aerodrome for private use

La colonne « trafic » apporte les précisions suivantes :

1)Trafic International (INTL) : indique si l'AD accueillant le trafic est un aérodrome international au sens de l'article R6312-14 du code des transports, c'est-à-dire faisant partie d'une des catégories suivantes :
- un point de passage frontalier (PPF),
- un point de passage contrôlé (uniquement en outre-mer),
- un aéroport international de l'UE.

2) Trafic National (NTL) : indique si l'AD accueillant le trafic n'est pas un aérodrome international tel que défini ci-dessus.

3) Trafic IFR/VFR : indique si l'AD est doté d'au moins une procédure de départ aux instruments (y compris omnidirectionnel) et/ou d'approche aux instruments.

4) Trafic VFR : indique si l'AD accueillant le trafic n'est doté d'aucune procédure de départ aux instruments (y compris omnidirectionnel) ni d'approche aux instruments.

5) Trafic Régulier (S) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic commercial régulier c'est-à-dire aux trafics qui ont un ou plusieurs créneaux aéroportuaires réservés à l'année.

The 'traffic' column provides the following specifications:

1) International Traffic (INTL): indicates whether the AD handling the traffic is an international aerodrome as defined by Article R6312-14 of the Transport Code, i.e. belonging to one of the following categories:
- a border crossing point,
- a controlled crossing point (only overseas),
- an EU international airport.

2) National Traffic (NTL): indicates whether the AD handling the traffic is not an international aerodrome as defined above.

3) IFR/VFR traffic: indicates whether the AD has at least one instrument departure procedure (including omnidirectional) and/or instrument approach.

4) VFR traffic: indicates whether the AD handling the traffic has no instrument departure procedure (including omnidirectional) or instrument approach.

5) Scheduled Traffic (S): indicates whether the AD handling the traffic is open to regular commercial traffic, i.e. traffic with one or more airport slots reserved for the whole year.

© Service de l'Information Aéronautique, France

6) Trafic Non- Régulier (NS) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic commercial non régulier, de type Charter, c'est-à-dire aux trafics qui n'ont pas de créneaux aéroportuaires réservés à l'année, mais sur une période de l'année seulement.

7) Trafic Privé (P) : indique si l'AD accueillant le trafic est ouvert au trafic de l'aviation générale.

6) Non-Scheduled Traffic (NS): indicates whether the AD handling the traffic is open to non-scheduled commercial traffic, such as Charters, i.e. traffic that does not have airport slots reserved for the whole year, but only for a certain period of the year.

7) Private Traffic (P): indicates whether the AD handling the traffic is open to general aviation traffic.

**1.4.2 Aérodromes IFR**

Les renseignements aéronautiques relatifs aux aérodromes destinés aux aéronefs à voilure fixe et pour lesquels est publiée une procédure d'approche ou de départ aux instruments figurent dans la section AD 2 de l'AIP. Les aérodromes y sont classés par ordre alphabétique. Les aérodromes dont l'affectataire unique ou principal est le ministère de la défense, qu'ils soient ou non dotés de procédures d'approche ou de départ aux instruments, y compris ceux qui sont fermés à la CAP, figurent également dans cette section AD 2.

La sous-section AD 2 est divisée en trois parties :

- AD 2 – « Aérodromes civils dotés de procédures IFR ». Cette sous-partie contient les aérodromes ouverts à la CAP, ou à usage restreint dont le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire est l'affectataire unique ou principal.

- AD 2 – « Aérodromes VFR civils dotés de procédures IFR pour hélicoptères ». Cette sous-partie contient les aérodromes VFR recevant des procédures PinS et les cartes associées. Les documents VAC et les autres aérodromes sont publiés dans l'atlas VAC.

- AD 2 – « Aérodromes militaires ». Cette sous-partie contient les aérodromes militaires réservés aux administrations de l'état, ou agréés à usage restreint dont le Ministère des Armées est affectataire unique ou principal.

**1.4.2 IFR aerodromes**

Aeronautical information relating to aerodromes intended for fixed-wing aircraft and for which an instrument flight approach or departure procedure is published is depicted in the AD 2 section of the AIP. Aerodromes are sorted by alphabetical order. Military aerodromes closed to public air traffic are also published in the AD 2 section, whether an instrument approach or departure procedure is published or not.

The current AD 2 sub-section is divided into three parts:

- AD 2 - "Civilian aerodromes with IFR procedures". This part includes the aerodromes open to public air traffic, or with restricted use which the "Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire" is the single or principal assignee.

- AD 2 - "VFR civilian aerodromes with IFR procedures for helicopters" This part includes the VFR aerodromes with IFR procedures for helicopters and the associated charts. The other VFR documents and VFR aerodromes are published in the atlas VAC.

- AD 2 - "Military aerodromes ". This part includes the military aerodromes reserved to state administrations, or with restricted use which the "Ministère des Armées" is the single or principal assignee.

**1.4.3 Aérodromes VFR**

Les renseignements aéronautiques relatifs aux aérodromes pour lesquels n'est publiée aucune procédure de départ ou d'approche aux instruments figurent :

- en GEN 2.5 (aides radio à la navigation implantées sur l'aérodrome),
- en AD 1.6 (moyens de radiocommunication ATS des aérodromes VFR),
- en AD 1.7 (RMZ, TMZ associés à l'aérodrome),
- sur des cartes d'approche et d'atterrissage à vue classées par ordre alphabétique disponibles dans l'atlas VAC aérodromes et dans les parties textuelles associées.

**1.4.3 VFR aerodromes**

Aeronautical information relating to aerodromes with no instrument or departure procedure can be found in :

- GEN 2.5 (radio navigation aids on the aerodrome),
- AD 1.6 (ATS radiocommunication means of VFR aerodromes),
- AD 1.7 (RMZ, TMZ associated with the aerodrome),
- Visual approach and visual landing charts sorted by alphabetical order in the "aerodrome VAC atlas" and in the associated textual parts.

**1.4.4 Hélistations**

Les renseignements aéronautiques relatifs aux hélistations, y compris celles qui sont exclusivement réservées au transport public à la demande sont publiés sous la forme :

- d'un répertoire dans la sous-section AD 1.3 de l'AIP ;
- de cartes d'approche et d'atterrissage à vue classées par ordre alphabétique dans l'atlas VAC hélistation.

Les renseignements relatifs aux aménagements dédiés aux aéronefs à voilure tournante situés sur des aérodromes dotés de pistes pour avion figurent :

- en sous-section AD 2.16 de l'aérodrome concerné,
- sur des cartes d'approche et d'atterrissage à vue classées par ordre alphabétique dans l'atlas VAC hélistation.

Les renseignements aéronautiques relatifs aux hélistations pour lesquelles est publiée une procédure d'approche ou de départ de type PinS (Point in Space) figurent dans la section AD 3 de l'AIP.

**1.4.4 Heliports**

Aeronautical information relating to heliports, including those exclusively intended for « on-demand public transport » are published in :

- an index in AD 1.3 ;
- visual approach and visual landing charts sorted by alphabetical order in the "heliport VAC atlas".

Information relating to facilities for rotary wing aircraft located at aerodromes with airplane runways can be found in:

- AD 2.16 of the aerodrome concerned,
- visual approach and visual landing charts sorted by alphabetical order in the "heliport VAC atlas".

Aeronautical information relating to heliports for which a PinS (Point in Space) approach or departure procedure is published can be found in section AD 3 of the AIP.


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1.5 ETAT DE CERTIFICATION DES AÉRODROMES

*STATUS OF CERTIFICATION OF AERODROMES*

| **Nom de l'aérodrome**<br>*Aerodrome name*<br>**Indicateur d'emplacement**<br>*ICAO Location indicator* | **Date de certification**<br>*Date of certification* | **Validité de la certification**<br>*Validity of certification* | **Remarque**<br>*Remark* |
|---|---|---|---|
| 1 (1) | 2 | 3 (2) | 4 (3) |
| AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE<br>LFKJ | 05/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| AURILLAC<br>LFLW | 18/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| AVIGNON CAUMONT<br>LFMV | 03/07/2018 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BALE-MULHOUSE<br>LFSB | 12/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BASTIA PORETTA<br>LFKB | 03/10/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BEAUVAIS TILLE<br>LFOB | 01/10/2024 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BERGERAC DORDOGNE PERIGORD<br>LFBE | 01/02/2020 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BEZIERS VIAS<br>LFMU | 17/08/2020 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BIARRITZ PAYS BASQUE<br>LFBZ | 10/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BORDEAUX MERIGNAC<br>LFBD | 22/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BREST BRETAGNE<br>LFRB | 09/10/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| BRIVE SOUILLAC<br>LFSL | 10/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| ← CAEN CARPIQUET<br>LFRK | 01/07/2025 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| CALVI SAINTE CATHERINE<br>LFKC | 29/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| CARCASSONNE SALVAZA<br>LFMK | 01/01/2020 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| CASTRES MAZAMET<br>LFCK | 07/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| CHALONS VATRY<br>LFOK | 12/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| CHAMBERY AIX LES BAINS<br>LFLB | 28/11/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| CLERMONT FERRAND AUVERGNE<br>LFLC | 14/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| ← DEAUVILLE NORMANDIE<br>LFRG | 01/07/2025 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| DINARD PLEURTUIT SAINT MALO<br>LFRD | 14/12/2016 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| DOLE TAVAUX<br>LFGJ | 01/01/2020 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| FIGARI SUD CORSE<br>LFKF | 29/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| GRENOBLE ALPES ISERE<br>LFLS | 30/11/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| LA ROCHELLE ILE DE RE<br>LFBH | 01/01/2019 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| LILLE LESQUIN<br>LFQQ | 01/01/2020 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| LIMOGES BELLEGARDE<br>LFBL | 28/06/2016 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| LYON SAINT EXUPERY<br>LFLL | 04/05/2016 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| MARSEILLE PROVENCE<br>LFML | 09/03/2016 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| METZ NANCY LORRAINE<br>LFJL | 11/12/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| MONTPELLIER MEDITERRANEE<br>LFMT | 24/10/2017 | — | Certification européenne<br>*European certification* |
| NANTES ATLANTIQUE<br>LFRS | 15/12/2015 | — | Certification européenne<br>*European certification* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| NICE COTE D'AZUR<br>LFMN | 20/12/2016 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| NIMES GARONS<br>LFTW | 05/11/2020 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| PARIS CHARLES DE GAULLE<br>LFPG | 14/08/2017 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| PARIS LE BOURGET<br>LFPB | 14/12/2017 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| PARIS ORLY<br>LFPO | 13/04/2017 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| PAU PYRENEES<br>LFBP | 01/01/2017 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| PERPIGNAN RIVESALTES<br>LFMP | 01/01/2020 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| POITIERS BIARD<br>LFBI | 01/01/2020 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| RENNES SAINT JACQUES<br>LFRN | 14/12/2016 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| RODEZ AVEYRON<br>LFCR | 01/07/2025 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| SAINT NAZAIRE MONTOIR<br>LFRZ | 17/05/2017 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| STRASBOURG ENTZHEIM<br>LFST | 04/05/2017 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| TARBES LOURDES PYRENEES<br>LFBT | 01/01/2021 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| TOULOUSE BLAGNAC<br>LFBO | 23/06/2015 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |
| TOURS VAL DE LOIRE<br>LFOT | 28/09/2021 | ___ | Certification européenne<br>*European certification* |

(1) Tous les autres aérodromes ouverts à la CAP ou à usage restreints font l'objet d'une homologation conforme à l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA) / *Other aerodromes open to public air traffic (CAP) or restricted use have approval in compliance with Ministerial Order called "arrêté CHEA".*

(2) Le trait (___) indique que le certificat n'a pas de date d'expiration ; le certificat est d'une durée illimitée / *The dash (___) indicates that the certificate does not have an end of validity; the certificate is perpetual.*

(3) Certification européenne : aérodrome certifié selon le Reg. (EU) 139/2014 modifié / *European certification : aerodrome certified in accordance with Reg. (EU) 139/2014 amended.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 1.6 MOYENS DE RADIO COMMUNICATION (AÉRODROMES VFR UNIQUEMENT)

*RADIOCOMMUNICATION FACILITIES (VFR AERODROMES ONLY)*

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **ABBEVILLE ( LFOI )** | | | | |
| A/A | ABBEVILLE (FR)<br>*ABBEVILLE (EN)* | 120.060 MHz | | |
| **AIRE SUR L'ADOUR ( LFDA )** | | | | |
| A/A | AIRE SUR L'ADOUR (FR) | 118.980 MHz | | |
| **ALENCON VALFRAMBERT ( LFOF )** | | | | |
| A/A | ALENCON (FR) | 118.330 MHz | | |
| **ALES CEVENNES ( LFMS )** | | | | |
| A/A | ALES (FR)<br>*ALES (EN)* | 130.205 MHz | | |
| **AMBERIEU ( LFXA )** | | | | |
| TWR | AMBERIEU Tour (FR)<br>*AMBERIEU Tower (EN)* | 122.100 MHz | ATS SKED | Veille assurée en cas d'activation de la TWR annoncée par NOTAM. / Monitoring ensured in case of TWR activation announced by NOTAM. |
| TWR | AMBERIEU Tour (FR)<br>*AMBERIEU Tower (EN)* | 243.000 MHz | ATS SKED | Veille assurée en cas d'activation de la TWR annoncée par NOTAM. / Monitoring ensured in case of TWR activation announced by NOTAM |
| TWR | AMBERIEU Tour (FR)<br>*AMBERIEU Tower (EN)* | 257.800 MHz | ATS SKED | Veille assurée en cas d'activation de la TWR annoncée par NOTAM. / Monitoring ensured in case of TWR activation announced by NOTAM |
| A/A | AMBERIEU (FR)<br>*AMBERIEU (EN)* | 129.755 MHz | | Auto INFO - Fréq club |
| **AMBOISE DIERRE ( LFEF )** | | | | |
| A/A | AMBOISE (FR) | 118.780 MHz | | |
| **ANCENIS ( LFFI )** | | | | |
| A/A | ANCENIS (FR) | 118.205 MHz | H24 | |
| **ANDERNOS LES BAINS ( LFCD )** | | | | |
| A/A | ANDERNOS (FR) | 120.405 MHz | | |
| **ANNEMASSE ( LFLI )** | | | | |
| A/A | ANNEMASSE (FR)<br>*ANNEMASSE (EN)* | 125.880 MHz | | |
| **ARCACHON LA TESTE DE BUCH ( LFCH )** | | | | |
| AFIS | ARCACHON Information (FR)<br>*ARCACHON Information (EN)* | 119.080 MHz | HO | |
| A/A | ARCACHON (FR) | 119.080 MHz | HX | Absence ATS. |
| **AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE ( LFHO )** | | | | |
| A/A | AUBENAS (FR)<br>*AUBENAS (EN)* | 119.855 MHz | | |
| **AUBIGNY SUR NERE ( LFEH )** | | | | |
| A/A | AUBIGNY (FR)<br>*AUBIGNY (EN)* | 124.280 MHz | | |
| **AVIGNON PUJAUT ( LFNT )** | | | | |
| A/A | PUJAUT (FR)<br>*PUJAUT (EN)* | 123.355 MHz | | |
| **AVRANCHES LE VAL SAINT PERE ( LFRW )** | | | | |
| A/A | AVRANCHES (FR) | 119.785 MHz | | |
| **BAILLEAU ARMENONVILLE ( LFFL )** | | | | |
| A/A | BAILLEAU (FR)<br>*BAILLEAU (EN)* | 122.055 MHz | | |
| **BEAUNE CHALLANGES ( LFGF )** | | | | |
| A/A | BEAUNE (FR)<br>*BEAUNE (EN)* | 119.910 MHz | | |
| **BEAUVOIR FROMENTINE ( LFFO )** | | | | |
| A/A | BEAUVOIR (FR)<br>*BEAUVOIR (EN)* | 119.935 MHz | | |
| **BELFORT CHAUX ( LFGG )** | | | | |
| A/A | BELFORT (FR) | 119.515 MHz | H24 | |
| **BELLE ILE ( LFEA )** | | | | |
| AFIS | BELLE ILE Information (FR)<br>*BELLE ILE Information (EN)* | 118.755 MHz | HO | |
| A/A | BELLE ILE (FR) | 118.755 MHz | HX | Absence ATS. |
| **BERNAY SAINT MARTIN ( LFPD )** | | | | |
| A/A | BERNAY (FR) | 119.230 MHz | H24 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **BERRE LA FARE ( LFNR )** | | | | |
| A/A | BERRE (FR)<br>*BERRE (EN)* | 118.330 MHz | | |
| **BEYNES THIVERVAL ( LFPF )** | | | | |
| A/A | BEYNES (FR)<br>*BEYNES (EN)* | 120.430 MHz | | |
| **BISCARROSSE HYDROBASE ( LFHB )** | | | | |
| A/A | BISCARROSSE HYDROBASE (FR)<br>*BISCARROSSE HYDROBASE (EN)* | 119.110 MHz | | |
| **BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS ( LFCS )** | | | | |
| A/A | SAUCATS (FR) | 119.005 MHz | HO | |
| **BORDEAUX YVRAC ( LFDY )** | | | | |
| A/A | YVRAC (FR)<br>*YVRAC (EN)* | 119.955 MHz | | |
| **BOULOC ( LF04 )** | | | | |
| A/A | BOULOC (FR)<br>*BOULOC (EN)* | 123.350 MHz | | |
| **BOURG CEYZERIAT ( LFHS )** | | | | |
| A/A | BOURG (FR) | 118.455 MHz | HO | |
| **BRIARE CHATILLON ( LFEI )** | | | | |
| A/A | BRIARE (FR)<br>*BRIARE (EN)* | 118.755 MHz | HO | |
| **BUNO BONNEVAUX ( LFFB )** | | | | |
| A/A | BUNO (FR)<br>*BUNO (EN)* | 123.155 MHz | | |
| **CAMBRAI NIERGNIES ( LFYG )** | | | | |
| A/A | NIERGNIES (FR)<br>*NIERGNIES (EN)* | 122.930 MHz | | |
| **CARPENTRAS ( LFNH )** | | | | |
| A/A | CARPENTRAS (FR) | 118.180 MHz | H24 | |
| **CASTELNAU MAGNOAC ( LFDQ )** | | | | |
| A/A | CASTELNAU (FR) | 119.530 MHz | | |
| **CASTELNAUDARY VILLENEUVE ( LFMW )** | | | | |
| A/A | CASTELNAUDARY (FR)<br>*CASTELNAUDARY (EN)* | 118.905 MHz | | |
| **CASTELSARRASIN MOISSAC ( LFCX )** | | | | |
| A/A | CASTELSARRASIN (FR) | 121.055 MHz | | |
| **CHALAIS ( LFIH )** | | | | |
| A/A | CHALAIS (FR) | 119.530 MHz | | |
| **CHALONS ECURY SUR COOLE ( LFQK )** | | | | |
| A/A | ECURY (FR)<br>*ECURY (EN)* | 118.980 MHz | | |
| **CHAMBERY CHALLES LES EAUX ( LFLE )** | | | | |
| A/A | CHALLES (FR) | 118.405 MHz | | |
| **CHARLEVILLE MEZIERES ( LFQV )** | | | | |
| A/A | CHARLEVILLE (FR) | 126.855 MHz | HO | |
| **CHARTRES METROPOLE ( LFOR )** | | | | |
| A/A | CHARTRES (FR)<br>*CHARTRES (EN)* | 119.205 MHz | | |
| **CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN ( LFMX )** | | | | |
| A/A | SAINT AUBAN (FR)<br>*SAINT AUBAN (EN)* | 122.305 MHz | HO | |
| **CHATEAU THIERRY BELLEAU ( LFFH )** | | | | |
| A/A | CHATEAU THIERRY (FR)<br>*CHATEAU THIERRY (EN)* | 120.380 MHz | | |
| **CHATEAUDUN ( LFOC )** | | | | |
| A/A | CHATEAUDUN (FR) | 125.625 MHz | H24 | |
| **CHATEAUROUX VILLERS ( LFEJ )** | | | | |
| A/A | VILLERS (FR)<br>*VILLERS (EN)* | 122.730 MHz | | |
| **CHATELLERAULT TARGE ( LFCA )** | | | | |
| A/A | CHATELLERAULT (FR) | 120.055 MHz | | |
| **CHAUMONT SEMOUTIERS ( LFJA )** | | | | |
| A/A | SEMOUTIERS (FR)<br>*SEMOUTIERS (EN)* | 118.780 MHz | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CHAUVIGNY ( LFDW )** | | | | |
| A/A | CHAUVIGNY (FR) | 120.060 MHz | | |
| **CHAVENAY VILLEPREUX ( LFPX )** | | | | |
| TWR | CHAVENAY Sol (FR)<br>*CHAVENAY Ground (EN)* | 121.900 MHz | HO | |
| TWR | CHAVENAY Tour (FR)<br>*CHAVENAY Tower (EN)* | 129.525 MHz | HO | |
| ATIS | CHAVENAY (FR)<br>*CHAVENAY (EN)* | 125.275 MHz | HO | ATIS/V-Tél : 01 30 56 38 02 |
| **CHELLES LE PIN ( LFPH )** | | | | |
| A/A | CHELLES (FR)<br>*CHELLES (EN)* | 123.930 MHz | | |
| **COMPIEGNE MARGNY ( LFAD )** | | | | |
| A/A | COMPIEGNE (FR)<br>*COMPIEGNE (EN)* | 122.305 MHz | HO | |
| **CONDOM VALENCE SUR BAISE ( LFID )** | | | | |
| A/A | CONDOM (FR) | 119.765 MHz | H24 | |
| **COUHE VERAC ( LFDV )** | | | | |
| A/A | COUHE (FR) | 119.230 MHz | H24 | |
| **COULOMMIERS VOISINS ( LFPK )** | | | | |
| A/A | COULOMMIERS (FR)<br>*COULOMMIERS (EN)* | 122.205 MHz | | |
| **COURCHEVEL ( LFLJ )** | | | | |
| AFIS | COURCHEVEL Information (FR)<br>*COURCHEVEL Information (EN)* | 120.080 MHz | HO | |
| **CUERS PIERREFEU ( LFTF )** | | | | |
| TWR | CUERS Tour (FR)<br>*CUERS Tower (EN)* | 118.275 MHz | HO | RAI |
| TWR | CUERS Tour (FR)<br>*CUERS Tower (EN)* | 119.700 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| TWR | CUERS Tour (FR)<br>*CUERS Tower (EN)* | 122.700 MHz | HO | |
| **DAX SEYRESSE ( LFBY )** | | | | |
| APP | DAX Approche (FR)<br>*DAX Approach (EN)* | 122.050 MHz | HO | NIL |
| APP | DAX Approche (FR)<br>*DAX Approach (EN)* | 335.775 MHz | HO | O/R |
| PAR | DAX Precision (FR)<br>*DAX Precision (EN)* | 138.450 MHz | HO | Réservée ATT/SPAR - Reserved for ATT/SPAR |
| TWR | DAX Sol (FR)<br>*DAX Ground (EN)* | 121.775 MHz | HO | NIL |
| TWR | DAX Tour (FR)<br>*DAX Tower (EN)* | 336.550 MHz | HO | O/R |
| TWR | DAX Tour (FR)<br>*DAX Tower (EN)* | 040.800 MHz | HO | NIL |
| TWR | DAX Tour (FR)<br>*DAX Tower (EN)* | 118.325 MHz | HO | NIL |
| ATIS | DAX Information (FR)<br>*DAX Information (EN)* | 140.075 MHz | HO | NIL |
| **DIEPPE SAINT AUBIN ( LFAB )** | | | | |
| A/A | DIEPPE (FR) | 119.005 MHz | H24 | |
| **DIJON DAROIS ( LFGI )** | | | | |
| A/A | DAROIS (FR)<br>*DAROIS (EN)* | 119.555 MHz | | |
| **DINAN TRELIVAN ( LFEB )** | | | | |
| A/A | DINAN (FR) | 119.765 MHz | | |
| **DONCOURT LES CONFLANS ( LFGR )** | | | | |
| A/A | DONCOURT (FR)<br>*DONCOURT (EN)* | 119.765 MHz | | |
| **DREUX VERNOUILLET ( LFON )** | | | | |
| A/A | DREUX (FR)<br>*DREUX (EN)* | 118.205 MHz | | |
| **ENGHIEN MOISSELLES ( LFFE )** | | | | |
| A/A | ENGHIEN (FR)<br>*ENGHIEN (EN)* | 121.255 MHz | | |
| **EPERNAY PLIVOT ( LFSW )** | | | | |
| A/A | EPERNAY (FR)<br>*EPERNAY (EN)* | 120.185 MHz | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **ETAMPES MONDESIR ( LFOX )** | | | | |
| A/A | ETAMPES (FR) | 119.050 MHz | HO | |
| **ETREPAGNY ( LFFY )** | | | | |
| A/A | ETREPAGNY (FR)<br>*ETREPAGNY (EN)* | 120.110 MHz | | |
| **FALAISE MONTS D'ERAINES ( LFAS )** | | | | |
| A/A | FALAISE (FR) | 123.180 MHz | | |
| **FAYENCE ( LFMF )** | | | | |
| A/A | FAYENCE (FR)<br>*FAYENCE (EN)* | 119.055 MHz | | |
| **FIGEAC LIVERNON ( LFCF )** | | | | |
| A/A | FIGEAC (FR) | 119.635 MHz | HJ | |
| **FLORAC SAINTE ENIMIE ( LFNO )** | | | | |
| A/A | FLORAC (FR)<br>*FLORAC (EN)* | 120.430 MHz | | |
| **FONTENAY TRESIGNY ( LFPQ )** | | | | |
| A/A | FONTENAY TRESIGNY (FR)<br>*FONTENAY TRESIGNY (EN)* | 120.230 MHz | | |
| **FUMEL MONTAYRAL ( LFDX )** | | | | |
| A/A | FUMEL (FR) | 119.565 MHz | HX | |
| **GAILLAC LISLE SUR TARN ( LFDG )** | | | | |
| A/A | GAILLAC (FR) | 119.955 MHz | | |
| **GAP TALLARD ( LFNA )** | | | | |
| AFIS | GAP Information (FR)<br>*GAP Information (EN)* | 119.105 MHz | HO | |
| ATIS | GAP (FR)<br>*GAP (EN)* | 129.330 MHz | HO | ATIS/V-25NM/FL40 |
| A/A | GAP (FR)<br>*GAP (EN)* | 119.105 MHz | | Absence ATS |
| **GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL ( LFRF )** | | | | |
| A/A | GRANVILLE (FR) | 118.105 MHz | | |
| **GRAULHET MONTDRAGON ( LFCQ )** | | | | |
| A/A | GRAULHET (FR) | 119.655 MHz | | |
| **GRENOBLE LE VERSOUD ( LFLG )** | | | | |
| TWR | LE VERSOUD Sol (FR)<br>*LE VERSOUD Ground (EN)* | 121.655 MHz | HO | |
| TWR | LE VERSOUD Tour (FR)<br>*LE VERSOUD Tower (EN)* | 121.000 MHz | HO | |
| ATIS | LE VERSOUD (FR)<br>*LE VERSOUD (EN)* | 125.230 MHz | H24 | TEL : 04 85 88 10 17 |
| A/A | LE VERSOUD (FR) | 121.000 MHz | | Absence ATS |
| **GUERET SAINT LAURENT ( LFCE )** | | | | |
| A/A | GUERET (FR) | 120.190 MHz | | |
| **GUISCRIFF SCAER ( LFES )** | | | | |
| A/A | GUISCRIFF (FR) | 129.805 MHz | | FR seulement |
| **HAGUENAU ( LFSH )** | | | | |
| A/A | HAGUENAU (FR)<br>*HAGUENAU (EN)* | 120.630 MHz | | |
| **ISSOIRE LE BROC ( LFHA )** | | | | |
| A/A | ISSOIRE (FR) | 118.155 MHz | | |
| **ISSOUDUN LE FAY ( LFEK )** | | | | |
| A/A | ISSOUDUN (FR)<br>*ISSOUDUN (EN)* | 119.885 MHz | | |
| **ITXASSOU ( LFIX )** | | | | |
| A/A | ITXASSOU (FR) | 119.885 MHz | H24 | |
| **JONZAC NEULLES ( LFCJ )** | | | | |
| A/A | JONZAC (FR) | 118.155 MHz | | |
| **L'AIGLE SAINT MICHEL ( LFOL )** | | | | |
| A/A | L'AIGLE ST MICHEL (FR)<br>*L'AIGLE ST MICHEL (EN)* | 126.855 MHz | | |
| **L'ALPE D'HUEZ ( LFHU )** | | | | |
| A/A | L'ALPE D'HUEZ (FR) | 120.605 MHz | | |
| **LA BAULE ESCOUBLAC ( LFRE )** | | | | |
| AFIS | LA BAULE Information (FR) | 121.405 MHz | HO | |
| A/A | LA BAULE (FR) | 121.405 MHz | HX | Absence AFIS. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **LA FERTE ALAIS ( LFFQ )** | | | | |
| A/A | LA FERTE ALAIS (FR)<br>*LA FERTE ALAIS (EN)* | 129.755 MHz | | |
| **LA FERTE GAUCHER ( LFFG )** | | | | |
| A/A | LA FERTE GAUCHER (FR)<br>*LA FERTE GAUCHER (EN)* | 123.355 MHz | | |
| **LA LLAGONNE LA QUILLANE ( LFNQ )** | | | | |
| A/A | LA LLAGONNE (FR)<br>*LA LLAGONNE (EN)* | 119.910 MHz | | |
| **LA REOLE FLOUDES ( LFDR )** | | | | |
| A/A | LA REOLE FLOUDES (FR)<br>*LA REOLE FLOUDES (EN)* | 123.355 MHz | | |
| **LA TOUR DU PIN CESSIEU ( LFKP )** | | | | |
| A/A | LA TOUR DU PIN (FR) | 119.615 MHz | | |
| **LAON CHAMBRY ( LFAF )** | | | | |
| A/A | LAON (FR)<br>*LAON (EN)* | 123.355 MHz | | |
| **LAPALISSE PERIGNY ( LFHX )** | | | | |
| A/A | LAPALISSE (FR)<br>*LAPALISSE (EN)* | 123.355 MHz | | |
| **LASCLAVERIES ( LFJV )** | | | | |
| A/A | LASCLAVERIES (FR) | 123.355 MHz | | |
| **LE BLANC ( LFEL )** | | | | |
| A/A | LE BLANC (FR)<br>*LE BLANC (EN)* | 123.355 MHz | | |
| **LE MAZET DE ROMANIN ( LFNZ )** | | | | |
| A/A | LE MAZET (FR)<br>*LE MAZET (EN)* | 118.455 MHz | | |
| **LE PLESSIS BELLEVILLE ( LFPP )** | | | | |
| A/A | LE PLESSIS (FR)<br>*LE PLESSIS (EN)* | 120.405 MHz | | |
| **LENS BENIFONTAINE ( LFQL )** | | | | |
| A/A | LENS (FR) | 123.355 MHz | | |
| **LES MUREAUX ( LFXU )** | | | | |
| A/A | LES MUREAUX (FR) | 122.955 MHz | | |
| **LES SABLES D'OLONNE TALMONT ( LFOO )** | | | | |
| A/A | LES SABLES D'OLONNE (FR) | 123.355 MHz | | |
| **LESSAY ( LFOM )** | | | | |
| A/A | LESSAY (FR) | 128.930 MHz | | |
| **LEZIGNAN CORBIERES ( LFMZ )** | | | | |
| AFIS | LEZIGNAN Information (FR)<br>*LEZIGNAN Information (EN)* | 121.205 MHz | HO | |
| A/A | LEZIGNAN (FR) | 121.205 MHz | | Absence ATS. |
| **LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC ( LFDI )** | | | | |
| A/A | LIBOURNE (FR) | 120.655 MHz | | |
| **LILLE MARCQ EN BAROEUL ( LFQO )** | | | | |
| A/A | MARCQ (FR) | 122.005 MHz | | |
| **LOGNES EMERAINVILLE ( LFPL )** | | | | |
| TWR | LOGNES Sol (FR)<br>*LOGNES Ground (EN)* | 122.130 MHz | HO | |
| TWR | LOGNES Tour (FR)<br>*LOGNES Tower (EN)* | 118.605 MHz | HO | |
| VDF | LOGNES Gonio (FR)<br>*LOGNES Homer (EN)* | 118.605 MHz | HO | |
| ATIS | LOGNES (FR)<br>*LOGNES (EN)* | 125.030 MHz | HO | ATIS/V-TEL 01 60 17 97 94 |
| A/A | LOGNES (FR) | 118.605 MHz | HX | Absence ATS |
| **LYON CORBAS ( LFHJ )** | | | | |
| A/A | CORBAS (FR)<br>*CORBAS (EN)* | 119.055 MHz | | |
| **MACON CHARNAY ( LFLM )** | | | | |
| A/A | MACON (FR) | 119.005 MHz | HO | |
| **MANTES CHERENCE ( LFFC )** | | | | |
| A/A | MANTES (FR)<br>*MANTES (EN)* | 134.155 MHz | HX | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **MARENNES ( LFJI )** | | | | |
| A/A | MARENNES (FR) | 120.310 MHz | | |
| **MARMANDE VIRAZEIL ( LFDM )** | | | | |
| A/A | MARMANDE (FR) | 120.055 MHz | | |
| **MAUBEUGE ELESMES ( LFQJ )** | | | | |
| A/A | MAUBEUGE (FR) | 121.005 MHz | | |
| **MEAUX ESBLY ( LFPE )** | | | | |
| TWR | MEAUX Tour (FR)<br>*MEAUX Tower (EN)* | 120.150 MHz | HO | |
| ATIS | MEAUX (FR) | 126.725 MHz | HO | ATIS/V-TEL 01 60 04 88 75 |
| A/A | MEAUX (FR) | 120.150 MHz | | Absence ATS |
| **MEGEVE ( LFHM )** | | | | |
| A/A | MEGEVE (FR)<br>*MEGEVE (EN)* | 132.055 MHz | | |
| **MERIBEL ROBERT MERLOZ ( LFKX )** | | | | |
| A/A | MERIBEL (FR)<br>*MERIBEL (EN)* | 118.755 MHz | | |
| **MILLAU LARZAC ( LFCM )** | | | | |
| A/A | MILLAU (FR)<br>*MILLAU (EN)* | 120.805 MHz | H24 | |
| **MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI ( LFCZ )** | | | | |
| A/A | MIMIZAN (FR) | 118.905 MHz | | |
| **MONTAGNE NOIRE ( LFMG )** | | | | |
| A/A | MONTAGNE (FR) | 134.155 MHz | | |
| **MONTARGIS VIMORY ( LFEM )** | | | | |
| A/A | MONTARGIS (FR)<br>*MONTARGIS (EN)* | 123.355 MHz | | |
| **MONTAUBAN ( LFDB )** | | | | |
| A/A | MONTAUBAN (FR) | 120.605 MHz | | |
| **MONTCEAU LES MINES POUILLOUX ( LFGM )** | | | | |
| A/A | MONTCEAU (FR)<br>*MONTCEAU (EN)* | 119.890 MHz | | |
| **MONTELIMAR ANCONE ( LFLQ )** | | | | |
| A/A | MONTELIMAR (FR)<br>*MONTELIMAR (EN)* | 119.885 MHz | | |
| **MONTENDRE MARCILLAC ( LFDC )** | | | | |
| A/A | MONTENDRE (FR) | 119.785 MHz | | |
| **MONTPELLIER CANDILLARGUES ( LFNG )** | | | | |
| A/A | CANDILLARGUES (FR) | 120.605 MHz | | |
| **MORESTEL ( LFHI )** | | | | |
| A/A | MORESTEL (FR) | 120.065 MHz | | |
| **MORET EPISY ( LFPU )** | | | | |
| A/A | MORET (FR)<br>*MORET (EN)* | 120.055 MHz | H24 | |
| **MULHOUSE HABSHEIM ( LFGB )** | | | | |
| A/A | HABSHEIM (FR)<br>*HABSHEIM (EN)* | 125.255 MHz | | Radiocommunications Air/Air |
| **NANCY AZELOT ( LFEX )** | | | | |
| A/A | AZELOT (FR)<br>*AZELOT (EN)* | 120.090 MHz | | |
| **NANCY MALZEVILLE ( LFEZ )** | | | | |
| A/A | MALZEVILLE (FR) | 136.105 MHz | | |
| **NANGIS LES LOGES ( LFAI )** | | | | |
| A/A | NANGIS (FR)<br>*NANGIS (EN)* | 127.980 MHz | | |
| **NARBONNE ( LFNN )** | | | | |
| A/A | NARBONNE (FR) | 119.505 MHz | | |
| **NIMES COURBESSAC ( LFME )** | | | | |
| A/A | COURBESSAC (FR) | 118.255 MHz | | |
| **NOGARO ( LFCN )** | | | | |
| A/A | NOGARO (FR) | 119.505 MHz | H24 | |
| **OLORON HERRERE ( LFCO )** | | | | |
| A/A | OLORON (FR) | 118.780 MHz | H24 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **PERONNE SAINT QUENTIN ( LFAG )** | | | | |
| A/A | PERONNE (FR)<br>*PERONNE (EN)* | 129.805 MHz | | |
| **PEROUGES MEXIMIEUX ( LFHC )** | | | | |
| A/A | PEROUGES (FR)<br>*PEROUGES (EN)* | 119.785 MHz | | |
| **PERSAN BEAUMONT ( LFPA )** | | | | |
| A/A | PERSAN (FR)<br>*PERSAN (EN)* | 119.505 MHz | | |
| **PEYRESOURDE BALESTAS ( LFIP )** | | | | |
| A/A | PEYRESOURDE (FR)<br>*PEYRESOURDE (EN)* | 118.755 MHz | | |
| **PIERRELATTE ( LFHD )** | | | | |
| A/A | PIERRELATTE (FR) | 118.980 MHz | | |
| **PLOERMEL LOYAT ( LFRP )** | | | | |
| A/A | PLOERMEL (FR) | 118.255 MHz | | |
| **PONS AVY ( LFCP )** | | | | |
| A/A | PONS (FR) | 119.885 MHz | | |
| **PONT SAINT VINCENT ( LFSV )** | | | | |
| A/A | PONT SAINT VINCENT (FR)<br>*PONT SAINT VINCENT (EN)* | 119.785 MHz | | |
| **PONT SUR YONNE ( LFGO )** | | | | |
| A/A | PONT SUR YONNE (FR)<br>*PONT SUR YONNE (EN)* | 118.180 MHz | | |
| **PONTARLIER ( LFSP )** | | | | |
| A/A | PONTARLIER (FR) | 135.705 MHz | | |
| **PONTIVY ( LFED )** | | | | |
| A/A | PONTIVY (FR) | 129.755 MHz | | |
| **PROPRIANO ( LFKO )** | | | | |
| A/A | PROPRIANO (FR)<br>*PROPRIANO (EN)* | 118.505 MHz | HO | |
| **PUIVERT ( LFNW )** | | | | |
| A/A | PUIVERT (FR) | 120.005 MHz | | |
| **QUIBERON ( LFEQ )** | | | | |
| AFIS | QUIBERON Information (FR)<br>*QUIBERON Information (EN)* | 119.605 MHz | HO | Service saisonnier. |
| A/A | QUIBERON (FR) | 119.605 MHz | HO | Absence ATS. |
| **REDON BAINS SUR OUST ( LFER )** | | | | |
| A/A | REDON (FR) | 119.930 MHz | | |
| **REVEL MONTGEY ( LFIR )** | | | | |
| A/A | REVEL (FR) | 119.580 MHz | | |
| **RION DES LANDES ( LFIL )** | | | | |
| A/A | RION (FR) | 119.510 MHz | | |
| **ROMANS SAINT PAUL ( LFHE )** | | | | |
| A/A | ROMANS (FR)<br>*ROMANS (EN)* | 118.805 MHz | | |
| **ROMORANTIN PRUNIERS ( LFYR )** | | | | |
| A/A | ROMO (FR)<br>*ROMO (EN)* | 119.075 MHz | | |
| **SAINT ANDRE DE L'EURE ( LFFD )** | | | | |
| A/A | SAINT ANDRE (FR)<br>*SAINT ANDRE (EN)* | 118.980 MHz | | |
| **SAINT CYR L'ECOLE ( LFPZ )** | | | | |
| TWR | SAINT CYR Sol (FR)<br>*SAINT CYR Ground (EN)* | 121.950 MHz | HO | |
| TWR | SAINT CYR Tour (FR)<br>*SAINT CYR Tower (EN)* | 118.000 MHz | HO | |
| ATIS | SAINT CYR (FR)<br>*SAINT CYR (EN)* | 131.025 MHz | HO | ATIS/V<br>TEL :01 30 85 09 86 |
| A/A | SAINT CYR (FR) | 118.000 MHz | | Absence ATS. |
| **SAINT DIE REMOMEIX ( LFGY )** | | | | |
| A/A | SAINT DIE (FR) | 119.910 MHz | | |
| **SAINT FLORENTIN CHEU ( LFGP )** | | | | |
| A/A | SAINT FLORENTIN (FR)<br>*SAINT FLORENTIN (EN)* | 120.040 MHz | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **SAINT FLOUR COLTINES ( LFHQ )** | | | | |
| A/A | SAINT FLOUR (FR) | 120.055 MHz | H24 | |
| **SAINT GAUDENS MONTREJEAU ( LFIM )** | | | | |
| A/A | SAINT GAUDENS (FR)<br>*SAINT GAUDENS (EN)* | 120.430 MHz | | |
| **SAINT GIRONS ANTICHAN ( LFCG )** | | | | |
| A/A | SAINT GIRONS (FR) | 118.255 MHz | | |
| **SAINT JEAN D'ANGELY ESSOUVERT ( LFIY )** | | | | |
| A/A | SAINT JEAN D'ANGELY (FR) | 120.240 MHz | | |
| **SAINT JUNIEN ( LFBJ )** | | | | |
| A/A | SAINT JUNIEN (FR) | 119.510 MHz | | |
| **SAINT MARTIN DE LONDRES ( LFNL )** | | | | |
| A/A | SAINT MARTIN (FR) | 122.505 MHz | | |
| **SAINT PIERRE D'OLERON ( LFDP )** | | | | |
| A/A | SAINT PIERRE (FR) | 120.205 MHz | | |
| **SAINT RAMBERT D'ALBON ( LFLR )** | | | | |
| A/A | SAINT RAMBERT (FR)<br>*SAINT RAMBERT (EN)* | 119.510 MHz | | |
| **SAINT SULPICE DES LANDES ( LFSS )** | | | | |
| A/A | SAINT SULPICE (FR)<br>*SAINT SULPICE (EN)* | 119.915 MHz | | |
| **SAINT VALERY VITTEFLEUR ( LFOS )** | | | | |
| A/A | SAINT VALERY (FR) | 119.510 MHz | | |
| **SAINTE FOY LA GRANDE ( LFDF )** | | | | |
| A/A | SAINTE FOY LA GRANDE (FR) | 120.160 MHz | | |
| **SAINTE LEOCADIE ( LFYS )** | | | | |
| A/A | SAINTE LEOCADIE (FR)<br>*SAINTE LEOCADIE (EN)* | 118.625 MHz | | |
| **SAINTES THENAC ( LFXB )** | | | | |
| A/A | SAINTES (FR)<br>*SAINTES (EN)* | 122.400 MHz | | |
| **SALON EYGUIERES ( LFNE )** | | | | |
| A/A | EYGUIERES (FR)<br>*EYGUIERES (EN)* | 119.580 MHz | | |
| **SARLAT DOMME ( LFDS )** | | | | |
| A/A | SARLAT (FR)<br>*SARLAT (EN)* | 118.155 MHz | | |
| **SARREGUEMINES NEUNKIRCH ( LFGU )** | | | | |
| A/A | SARREGUEMINES (FR)<br>*SARREGUEMINES (EN)* | 120.110 MHz | | |
| **SAUMUR SAINT FLORENT ( LFOD )** | | | | |
| A/A | SAUMUR (FR) | 120.605 MHz | | |
| **SISTERON VAUMEILH ( LFNS )** | | | | |
| A/A | SISTERON (FR)<br>*SISTERON (EN)* | 120.055 MHz | | |
| **SOISSONS COURMELLES ( LFJS )** | | | | |
| A/A | SOISSONS (FR)<br>*SOISSONS (EN)* | 120.380 MHz | | |
| **SOULAC SUR MER ( LFDK )** | | | | |
| A/A | SOULAC (FR) | 118.455 MHz | | |
| **STRASBOURG NEUHOF ( LFGC )** | | | | |
| A/A | NEUHOF (FR) | 126.880 MHz | | |
| **TARBES LALOUBERE ( LFDT )** | | | | |
| A/A | LALOUBERE (FR)<br>*LALOUBERE (EN)* | 122.605 MHz | | |
| **THOUARS ( LFCT )** | | | | |
| A/A | THOUARS (FR) | 123.355 MHz | | |
| **TIL CHATEL ( LFET )** | | | | |
| A/A | TIL CHATEL (FR) | 120.060 MHz | | |
| **TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD ( LFIT )** | | | | |
| A/A | SAINT BERNARD (FR) | 118.855 MHz | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **TOULOUSE LASBORDES ( LFCL )** | | | | |
| TWR | LASBORDES Tour (FR)<br>*LASBORDES Tower (EN)* | 122.700 MHz | HO | |
| VDF | LASBORDES Gonio (FR)<br>*LASBORDES Homer (EN)* | 122.700 MHz | HO | |
| ATIS | LASBORDES (FR)<br>*LASBORDES (EN)* | 128.105 MHz | | TEL : 05 62 47 53 27 |
| A/A | LASBORDES (FR) | 122.700 MHz | | Absence ATS |
| **TOURS LE LOUROUX ( LFJT )** | | | | |
| A/A | LE LOUROUX (FR)<br>*LE LOUROUX (EN)* | 119.785 MHz | | |
| **TOURS SORIGNY ( LFEN )** | | | | |
| A/A | SORIGNY (FR)<br>*SORIGNY (EN)* | 120.090 MHz | | |
| **USSEL THALAMY ( LFCU )** | | | | |
| A/A | USSEL (FR) | 118.755 MHz | | |
| **UZES ( LFNU )** | | | | |
| A/A | UZES (FR) | 119.540 MHz | | |
| **VALREAS VISAN ( LFNV )** | | | | |
| A/A | VALREAS (FR)<br>*VALREAS (EN)* | 120.060 MHz | | |
| **VAUVILLE ( LFAU )** | | | | |
| A/A | VAUVILLE (FR) | 122.505 MHz | | |
| **VERDUN SOMMEDIEUE ( LFGW )** | | | | |
| A/A | VERDUN (FR)<br>*VERDUN (EN)* | 125.255 MHz | | |
| **VESOUL FROTEY ( LFQW )** | | | | |
| A/A | VESOUL (FR) | 118.155 MHz | | |
| **VIERZON MEREAU ( LFFV )** | | | | |
| A/A | VIERZON (FR)<br>*VIERZON (EN)* | 125.255 MHz | | |
| **VILLENEUVE SUR LOT ( LFCW )** | | | | |
| A/A | VILLENEUVE (FR) | 123.605 MHz | | |
| **VINON ( LFNF )** | | | | |
| A/A | VINON (FR)<br>*VINON (EN)* | 118.155 MHz | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 1.7 AUTRES ESPACES AÉRIENS

*OTHER AIRSPACES*

## AD-1.7.1 AUTRES ESPACES AÉRIENS ASSOCIÉS À DES AÉRODROMES VFR

OTHER AIRSPACES ASSOCIATED TO VFR AERODROMES

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ CHAVENAY VILLEPREUX**<br><br>48°53'03"N , 001°58'57"E - 48°51'56"N , 002°02'00"E - 48°49'45"N , 002°00'29"E - 48°49'59"N , 001°55'53"E - 48°52'19"N , 001°56'08"E - 48°53'03"N , 001°58'57"E | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | CHAVENAY TWR<br>129.525 MHz | A l'exclusion de la TMA Paris partie 2.<br>HOR ATS CHAVENAY TWR<br>Except for TMA 2 Paris.<br>CHAVENAY TWR SKED |
| **RMZ LOGNES EMERAINVILLE**<br>48°48'02"N , 002°36'43"E - 48°47'26"N , 002°34'53"E - arc horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 48°49'19"N , 002°37'22"E ( (ARP LOGNES EMERAINVILLE) ) - 48°49'18"N , 002°33'34"E - 48°51'25"N , 002°33'26"E - 48°51'17"N , 002°42'17"E - 48°49'03"N , 002°42'44"E - 48°48'37"N , 002°40'15"E - 48°48'02"N , 002°36'43"E | G | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | LOGNES TWR<br>118.6 MHz | HOR ATS LOGNES TWR<br>LOGNES TWR SKED |
| **RMZ MEAUX**<br><br>cercle de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N , 002°50'02"E | G | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | MEAUX TWR<br>120.150 MHz | HOR ATS MEAUX TWR<br>MEAUX TWR SKED |
| **RMZ QUIBERON**<br>47°30'52"N , 003°09'25"W - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 47°28'53"N , 003°06'06"W - 47°27'42"N , 003°10'10"W - 47°29'01"N , 003°08'43"W - 47°30'52"N , 003°09'25"W | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br>QUIBERON INFO | HOR AFIS QUIBERON<br>QUIBERON AFIS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD-1.7.2 CTR INTERFÉRANT AVEC L'ESPACE AÉRIEN SOUS JURIDICTION FRANÇAISE

CTR INTERFERING WITH AIRSPACE PLACED UNDER FRENCH JURISDICTION

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Organisme / *Unit*<br>Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR GENEVE**<br>46°11'49"N , 005°56'41"E - 46°22'04"N , 006°11'53"E - arc horaire de 3.024 NM de rayon centré sur 46°19'53"N , 006°14'55"E - 46°17'43"N , 006°17'57"E - 46°07'30"N , 006°02'45"E - arc horaire de 3.024 NM de rayon centré sur 46°09'40"N , 005°59'43"E - 46°11'49"N , 005°56'41"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR GENEVE<br>GENEVE Tour | H24<br>Espace aérien transfrontalier dans lequel l'ATS est fourni par un prestataire étranger.<br>Se référer à l'AIP Suisse.<br>Cross-border airspace wherein ATS is provided by a foreign provider.<br>Refer to Swiss AIP. |
| **CTR ILES ANGLO NORMANDES partie française (partie sud)**<br>50°00'00"N , 002°00'00"W - 49°30'00"N , 002°00'00"W - 49°02'00"N , 001°40'00"W - 49°02'00"N , 003°00'00"W - 49°49'51"N , 003°00'00"W - 50°00'00"N , 002°00'00"W | D | FL 080<br>----------<br>SFC | APP JERSEY (1)<br>JERSEY Control<br>EN | WIN : 0545-2100<br>SUM : 0445-2030<br>Cf. AIP UK AD 2 EGJJ 1-5<br>(1) Par délégation de l'ACC BREST, l'APP JERSEY assure la fourniture des services ATS.<br>Partie anglaise (partie nord) : cf. AIP UK.<br>NOTE: CAM/CAG : conditions particulières de transit (voir information britannique).<br>(1)By BREST ACC delegation, ATS services provided by JERSEY APP .<br>UK part (north part) : see UK AIP.<br>NOTE: OAT/GAT : particular conditions for transit (see british information). |
| **CTR KARLSRUHE BADEN partie française**<br>48°53'13"N , 008°05'31"E - 48°52'23"N , 008°07'34"E - Frontière franco-allemande - 48°43'07"N , 007°57'35"E - 48°43'34"N , 007°56'29"E - 48°53'13"N , 008°05'31"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR KARLSRUHE BADEN<br>BADEN Tower<br>EN | H24 |
| **CTR KOKSIJDE partie française**<br>51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 51°01'31"N , 002°34'19"E - 51°02'27"N , 002°28'40"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 51°07'17"N , 002°30'45"E - 51°05'50"N , 002°23'08"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E | D | FL 055<br>----------<br>SFC | TWR KOKSIJDE<br>KOKSIJDE Tower | H24<br>A l'exclusion de l'espace au-dessus de LFAK entre SFC et 800 ft AMSL et défini par les points suivants :<br>51°01'31"N, 002°34'19"E - frontière franco-belge - 51°03'30"N, 002°33'44"E - 51°02'13"N, 002°30'03"E - 51°01'31"N, 002°34'19"E.<br>Except for airspace ABV LFAK between SFC and 800ft AMSL and defined as below :<br>51°01'31"N, 002°34'19"E - French-Belgian border 51°03'30"N, 002°33'44"E - 51°02'13"N, 002°30'03"E - 51°01'31"N, 002°34'19"E. |
| **CTR SARREBRUCK-PARTIE FRANCE**<br>49°13'20"N , 006°55'52"E - Frontière franco-allemande - 49°09'46"N , 007°01'58"E - 49°09'34"N , 006°56'09"E - 49°13'20"N , 006°55'52"E | D | 3600ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR SARREBRUCK<br>SARREBRUCK TOUR<br>(EN) 118.35 | SUM : 0400-2030<br>WIN : 0500-2130 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AD 2.0 AÉRODROMES

*AERODROMES*

La sous-section AD 2 est divisée en trois parties :

- AD 2 – « Aérodromes IFR civils et mixtes ». Cette sous-partie contient les aérodromes ouverts à la CAP, ou à usage restreint dont le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire est l'affectataire unique ou principal.

- AD 2 – « Aérodromes VFR». Cette sous-partie contient les aérodromes VFR recevant des procédures PinS et les cartes associées. Les documents VAC et les autres aérodromes sont publiés dans l'atlas VAC.

- AD 2 – « Aérodromes militaires». Cette sous-partie contient les aérodromes militaires réservés aux administrations de l'état, ou agréés à usage restreint dont le Ministère des Armées est affectataire unique ou principal.

*The current AD 2 sub-section is divided into three parts:*

*- AD 2 - "Civil and joint IFR aerodromes ". This part includes the aerodromes open to public air traffic, or with restricted use which the "Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire" is the single or principal assignee.*

*- AD 2 - "VFR aerodromes" This part includes the VFR aerodromes with IFR procedures for helicopters and the associated charts. The other VFR documents and VFR aerodromes are published in the atlas VAC.*

*- AD 2 - "Military aerodromes ". This part includes the military aerodromes reserved to state administrations, or with restricted use which the "Ministère des Armées" is the single or principal assignee.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# AD 2 AERODROMES

*AERODROMES*

## AD 2.1 AERODROMES A TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL REGULIER

*AERODROMES FOR USE BY INTERNATIONAL AND COMMERCIAL SCHEDULED AIR TRAFFIC*

| | |
|---|---|
| AGEN LA GARENNE | LFBA |
| AIX LES MILLES | LFMA |
| AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE | LFKJ |
| ALBERT BRAY | LFAQ |
| ALBI LE SEQUESTRE | LFCI |
| AMIENS-GLISY | LFAY |
| ANGERS MARCE | LFJR |
| ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS | LFBU |
| ANNECY MEYTHET | LFLP |
| AUCH GERS | LFDH |
| AURILLAC | LFLW |
| AUXERRE BRANCHES | LFLA |
| AVIGNON CAUMONT | LFMV |
| AVORD | LFOA |
| BALE-MULHOUSE | LFSB |
| BASTIA PORETTA | LFKB |
| BEAUVAIS TILLE | LFOB |
| BERGERAC DORDOGNE PERIGORD | LFBE |
| BESANCON LA VEZE | LFQM |
| BEZIERS VIAS | LFMU |
| BIARRITZ PAYS BASQUE | LFBZ |
| BISCARROSSE PARENTIS | LFBS |
| BLOIS LE BREUIL | LFOQ |
| BORDEAUX MERIGNAC | LFBD |
| BOURGES | LFLD |
| BREST BRETAGNE | LFRB |
| BRIVE SOUILLAC | LFSL |
| CAEN CARPIQUET | LFRK |
| CAHORS LALBENQUE | LFCC |
| CALAIS MARCK | LFAC |
| CALVI SAINTE CATHERINE | LFKC |
| CANNES MANDELIEU | LFMD |
| CARCASSONNE SALVAZA | LFMK |
| CASTRES MAZAMET | LFCK |
| CAZAUX | LFBC |
| CHALON CHAMPFORGEUIL | LFLH |
| CHALONS VATRY | LFOK |
| CHAMBERY AIX LES BAINS | LFLB |
| CHAMBLEY | LFJY |
| CHATEAUDUN | LFOC |
| CHATEAUROUX DEOLS | LFLX |
| CHERBOURG MANCHE | LFRC |
| CHOLET LE PONTREAU | LFOU |
| CLERMONT FERRAND AUVERGNE | LFLC |
| COGNAC CHATEAUBERNARD | LFBG |
| COLMAR HOUSSEN | LFGA |
| DEAUVILLE NORMANDIE | LFRG |
| DIEPPE SAINT AUBIN | LFAB |
| DIJON-LONGVIC | LFSD |
| DINARD PLEURTUIT SAINT MALO | LFRD |
| DOLE TAVAUX | LFGJ |
| EPINAL MIRECOURT | LFSG |
| ETAIN ROUVRES | LFQE |
| EVREUX FAUVILLE | LFOE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| FIGARI SUD CORSE | LFKF |
| FONTENAY LE COMTE | LFFK |
| GRAY SAINT ADRIEN | LFEV |
| GRENOBLE ALPES ISERE | LFLS |
| GRENOBLE LE VERSOUD | LFLG |
| HYERES LE PALYVESTRE | LFTH |
| ILE D'YEU | LFEY |
| ISTRES LE TUBE | LFMI |
| LA MOLE | LFTZ |
| LA ROCHE SUR YON LES AJONCS | LFRI |
| LA ROCHELLE ILE DE RE | LFBH |
| LANDIVISIAU | LFRJ |
| LANNION | LFRO |
| LANVEOC POULMIC | LFRL |
| LAVAL ENTRAMMES | LFOV |
| LE CASTELLET | LFMQ |
| LE HAVRE OCTEVILLE | LFOH |
| LE LUC LE CANNET | LFMC |
| LE MANS ARNAGE | LFRM |
| LE PUY LOUDES | LFHP |
| LE TOUQUET COTE D'OPALE | LFAT |
| LILLE LESQUIN | LFQQ |
| LIMOGES BELLEGARDE | LFBL |
| LORIENT LANN BIHOUE | LFRH |
| LUXEUIL SAINT SAUVEUR | LFSX |
| LYON BRON | LFLY |
| LYON SAINT EXUPERY | LFLL |
| MARSEILLE PROVENCE | LFML |
| MELUN VILLAROCHE | LFPM |
| MENDE BRENOUX | LFNB |
| MERVILLE CALONNE | LFQT |
| METZ NANCY LORRAINE | LFJL |
| MONT DE MARSAN | LFBM |
| MONTBELIARD COURCELLES | LFSM |
| MONTLUCON GUERET | LFBK |
| MONTPELLIER MEDITERRANEE | LFMT |
| MORLAIX PLOUJEAN | LFRU |
| MOULINS MONTBEUGNY | LFHY |
| MURET LHERM | LFBR |
| NANCY ESSEY | LFSN |
| NANCY OCHEY | LFSO |
| NANTES ATLANTIQUE | LFRS |
| NEVERS FOURCHAMBAULT | LFQG |
| NICE COTE D'AZUR | LFMN |
| NIMES GARONS | LFTW |
| NIORT MARAIS POITEVIN | LFBN |
| ORANGE CARITAT | LFMO |
| ORLEANS BRICY | LFOJ |
| ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL | LFOZ |
| OUESSANT | LFEC |
| PAMIERS LES PUJOLS | LFDJ |
| PARIS CHARLES DE GAULLE | LFPG |
| PARIS LE BOURGET | LFPB |
| PARIS ORLY | LFPO |
| PAU PYRENEES | LFBP |
| PERIGUEUX BASSILLAC | LFBX |
| PERPIGNAN RIVESALTES | LFMP |
| PHALSBOURG BOURSCHEID | LFQP |
| POITIERS BIARD | LFBI |
| PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN | LFPT |
| QUIMPER PLUGUFFAN | LFRQ |
| REIMS PRUNAY | LFQA |
| RENNES SAINT JACQUES | LFRN |
| ROANNE | LFLO |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| ROCHEFORT CHARENTE MARITIME | LFDN |
| RODEZ AVEYRON | LFCR |
| ROUEN VALLEE DE SEINE | LFOP |
| ROYAN MEDIS | LFCY |
| SAINT BRIEUC ARMOR | LFRT |
| SAINT DIZIER ROBINSON | LFSI |
| SAINT ETIENNE LOIRE | LFMH |
| SAINT NAZAIRE MONTOIR | LFRZ |
| SAINT YAN | LFLN |
| SALON DE PROVENCE | LFMY |
| SOLENZARA | LFKS |
| STRASBOURG ENTZHEIM | LFST |
| TARBES LOURDES PYRENEES | LFBT |
| TOULOUSE BLAGNAC | LFBO |
| TOULOUSE FRANCAZAL | LFBF |
| TOURS VAL DE LOIRE | LFOT |
| TOUSSUS LE NOBLE | LFPN |
| TROYES BARBEREY | LFQB |
| VALENCE CHABEUIL | LFLU |
| VALENCIENNES DENAIN | LFAV |
| VANNES MEUCON | LFRV |
| VICHY CHARMEIL | LFLV |
| VILLACOUBLAY VELIZY | LFPV |
| VILLEFRANCHE TARARE | LFHV |

Les informations concernant les autres aérodromes sont consultables dans les atlas VAC, IAC et ARR/DEP.

*Information concerning the other aerodromes is available in atlas VAC, IAC and ARR/DEP.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFAC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFAC - CALAIS DUNKERQUE

**AD 2 LFAC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 50°57'39"N 001°57'05"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 12 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 143 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.6011°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.141°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT DE CALAIS |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de Calais-Marck<br>230 avenue Henri Sainsard<br>62730 Marck |
| | Telephone | 03 52 44 04 20 |
| | FAX | 03 21 35 22 66 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFACZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFAC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols internationaux :<br>ETE : 0800-1600 / HIV : 0800-1500<br>PPR PN 2 HR avant ETA par :<br>- E-mail : ccoc-calais@douane.finances.gouv.fr<br>- TEL : 09 70 27 08 91 ou 09 70 27 14 00. | International flights :<br>SUM : 0800-1600 / WIN : 0800-1500<br>PPR PN 2 HR before ETA by :<br>- E-mail : ccoc-calais@douane.finances.gouv.fr<br>- TEL : 09 70 27 08 91 or 09 70 27 14 00. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN). | BORDEAUX (see GEN). |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>- HIV 0830-1630<br>- ETE 0730-1600<br>En dehors de ces HOR, PPR 48HR pour EVASAN et les vols commerciaux au 03 52 44 04 17 ou 03 21 35 22 66 ou 06 85 96 80 68 ou par E-mail à calais.aeroport@edeis.com | AFIS :<br>- WIN 0830-1630<br>- SUM 0730-1600<br>Outside these SKED, PPR 48HR for MEDEVAC and commercial flights at 03 52 44 04 17 or 03 21 35 22 66 or 06 85 96 80 68 or by E-mail at calais.aeroport@edeis.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 avec carte bancaire<br>HIV 0800-1700, ETE 0700-1630, espèces ou chèque bancaire | H24 with credit card<br>WIN 0800-1700, SUM 0700-1630, cash or bank check |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Handling obligatoire pour aéronef > 3000 kg | Mandatory handling for ACFT > 3000 kg |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF : HOR ATS | GRF : ATS SKED |

**AD 2 LFAC.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - JET A1<br>Paiement : carte de crédit, espèces, carte TOTAL | Fuel : 100 LL - JET A1<br>Payment : credit card, cash, TOTAL card |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Hangar Henri Sainsard<br>E-mail : calais.aeroport@edeis.com<br>TEL : 03 52 44 04 20 | Hangar Henri Sainsard<br>E-mail : calais.aeroport@edeis.com<br>TEL : 03 52 44 04 20 |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAC.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Sur AD. | On AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Sur AD. | On AD. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAC.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 30 - VIP 2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Garage Dépannauto - 1735 rue du Beau marais 62100 CALAIS<br>TEL : 03 21 97 81 81 | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 : du lundi au vendredi hors JF, pendant service ATS ou sur PPR 48 HR<br>Niveau 2 : samedi, dimanche et JF, pendant service ATS<br>E-mail : sslia.calais@edeis.com<br>TEL : 03 52 44 04 21 - TEL astreinte : 06 37 36 89 86 | Level 4 : from Monday to Friday except public HOL, during ATS SKED or on PPN 48HR<br>Level 2 : Saturday, Sunday and public HOL, during ATS SKED<br>E-mail : sslia.calais@edeis.com<br>TEL : 03 52 44 04 21 - TEL on-call duty : 06 37 36 89 86 |

**AD 2 LFAC.7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Les horaires GFR sont publiés en AD 2.3 | GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFAC.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | P1, P2, P3 : 15 m.<br>D : 8 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | TWY D interdit de nuit (aucun balisage lumineux). | TWY D prohibited at night (no lighting). |

**AD 2 LFAC.9** **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFAC .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NON | NO |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAC.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAC.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFAC .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25 |

**AD 2 LFAC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 061.03 (059) | 1535 x 45 | 40 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 50°57'31.52"N 001°56'42.74"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 11ft |
| 24 | 241.03 (239) | 1535 x 45 | 40 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 50°57'55.57"N 001°57'51.53"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 11ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 24 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / Runway End Safety Area) 90 x 90 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / Runway End Safety Area) 90 x 90 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 1535 | 1535 | 1535 | 1535 | |
| 24 | 1535 | 1535 | 1535 | 1535 | |

**AD 2 LFAC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 06 | | G | | | 300m | NIL | nil | NIL | NIL |
| 24 | - 420 m - LIH | G | | | 300m | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 06 | 1535 m | 50 m | W | LIH/LIL | R | | |
| 24 | 1535 m | 50 m | W | LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFAC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | P1 + P2 + P3 | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 sec | Between 1 and 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux LED | LED lights |

**AD 2 LFAC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO :<br>- limitée aux HEL avec MTOW < 4.3 T<br>- reliée au PCL<br>Les hélicoptères à l'arrivée s'annonceront en fonction de leur masse pour l'hélistation ou pour la piste principale.<br>Pas de survol du parking si des aéronefs y sont stationnés ou au roulage. | FATO :<br>- limited to HEL with MTOW < 4.3 T<br>- connected to PCL<br>Arriving helicopters will announce themselves based on their weight for the helipad or the main runway.<br>No overflying of the apron if aircraft are parked or taxiing. |

**AD 2 LFAC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFAC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | CALAIS Information (FR) *CALAIS Info (EN)* | 119.485 MHz | HO | |
| A/A | CALAIS (FR) | 119.485 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFAC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**AD 2 LFAC.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFAC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 ALTITUDES MINIMALES DE GUIDAGE**

Voir AD 2 LFQQ MVA 01.

***22.1 MINIMUM VECTORING ALTITUDES***

*See AD 2 LFQQ MVA 01.*

**22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

**22.2.1 Départs omnidirectionnels piste 06**

Monter 059° jusqu'à 600 (588) ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en-route.

**22.2.2 Départs omnidirectionnels piste 24**

Monter 239° jusqu'à 700 (688) ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en-route.

***22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

***22.2.1 Omnidirectional departures RWY 06***

*Climb 059° up to 600 (588) ft then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

***22.2.2 Omnidirectional departures RWY 24***

*Climb 059° up to 700 (688) ft then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.3.1 Au départ**

En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC, poursuivre le départ jusqu'au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

**22.3.2 A l'arrivée suivie d'une API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC, puis effectuer une deuxième présentation. Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude de sécurité en-route.

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.3.1 On departure***

*On VMC, turn back and land on aerodrome.*

*On IMC, continue the departure up to the first safety FL and then apply the FPL in force.*

***22.3.2 On arrival followed by a missed approach***

*Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH. If this second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL, climbing up to minimum enroute safety altitude.*

**AD 2 LFAC.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

**AD 2 LFAC.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFAC.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

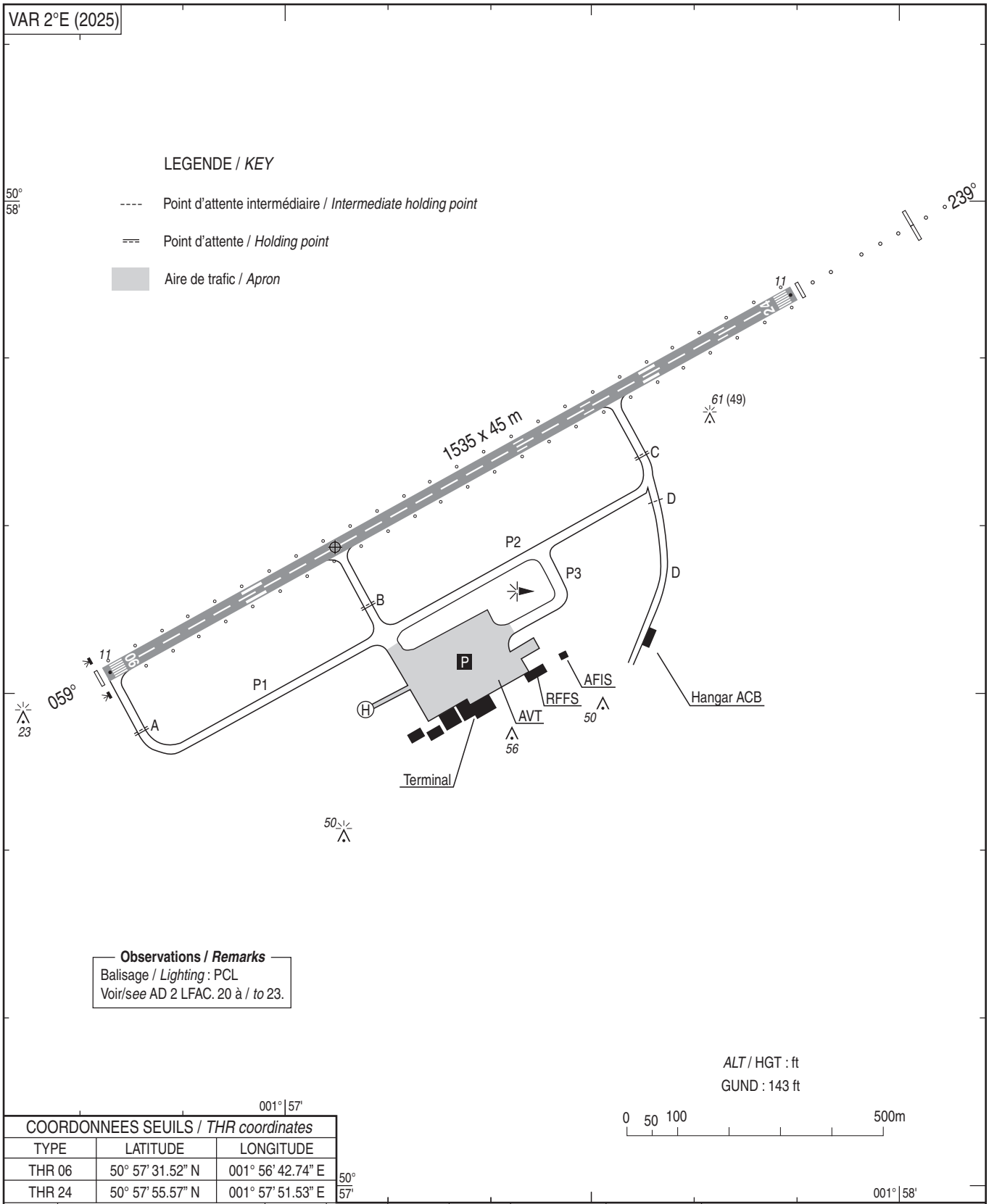
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : CALAIS Information 119.485

## **CALAIS** DUNKERQUE
50 57 39 N - 001 57 05 E
*ALT AD : 12 (1 hPa)*




**Observations / *Remarks***
Balisage / *Lighting* : PCL
Voir/*see* AD 2 LFAC. 20 à / *to* 23.

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 06 | 50° 57' 31.52" N | 001° 56' 42.74" E |
| THR 24 | 50° 57' 55.57" N | 001° 57' 51.53" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 06 | NIL | LIH/LIL | 1535 | 1535 | 1535 | 1535 | Revêtue | 40 F/B/W/T | 550 * | 550 * | 550 * | - |
| 24 | 420 m LIH | LIH/LIL | 1535 | 1535 | 1535 | 1535 | *Paved* | | 550 * | 550 * | 550 * | - |
| | | | | | | | | | * HN : 800 m. | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| DIPKA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NUMLO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| SUDOD | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TRACA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| FAC24 | 51°00'52.0" N 002°06'17.8" E | X | | | X |
| AC510 | 50°55'53.6" N 001°52'03.0" E | X | | | X |
| RW24 | 50°57'55.57" N 001°57'51.53" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CALAIS** DUNKERQUE

**PRECODING RNP** RWY 24

**RNP RWY 24**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.6°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | TRACA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA TRACA | IF | TRACA | - | - | - | - | - | 2000 | - | 170 | - | - |
| | TF | SUDOD | - | 050 | 052.0 | 13.7 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | DIPKA | - | 317 | 318.3 | 4.0 | L | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA SUDOD | IF | SUDOD | - | - | - | - | - | 2000 | - | 170 | - | - |
| | TF | DIPKA | - | 317 | 318.3 | 4.0 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA NUMLO | IF | NUMLO | - | - | - | - | - | 2000 | - | 170 | - | - |
| | TF | DIPKA | - | 150 | 151.2 | 3.0 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | DIPKA | - | - | - | - | - | 2000 | - | 170 | - | - |
| | TF | FAC24 | - | 240 | 241.2 | 3.4 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW24 | yes | 240 | 241.1 | 6.1 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | AC510 | - | 239 | 241.1 | 4.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | TRACA | - | 140 | 141.4 | 6.1 | L | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFAC |
| **Runway** | 24 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E24A |
| **LTP/FTP Latitude** | 505755.5700N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0015751.5300E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 46.9 |
| **FPAP Latitude** | 505729.0040N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -26.5660 |
| **FPAP Longitude** | 0015635.5430E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -75.9870 |
| **Threshold Crossing Height** | 50.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 168 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 03 01 06 0C 18 00 00 01 34<br>32 05 E4 3A DF 15 54 CE D7 00<br>D5 15 74 30 FF 5A AE FD F4 01<br>2C 01 64 15 C8 FA 0F 0D 00 13 |
| **Calculated CRC Value** | 0F0D0013 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 3.4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

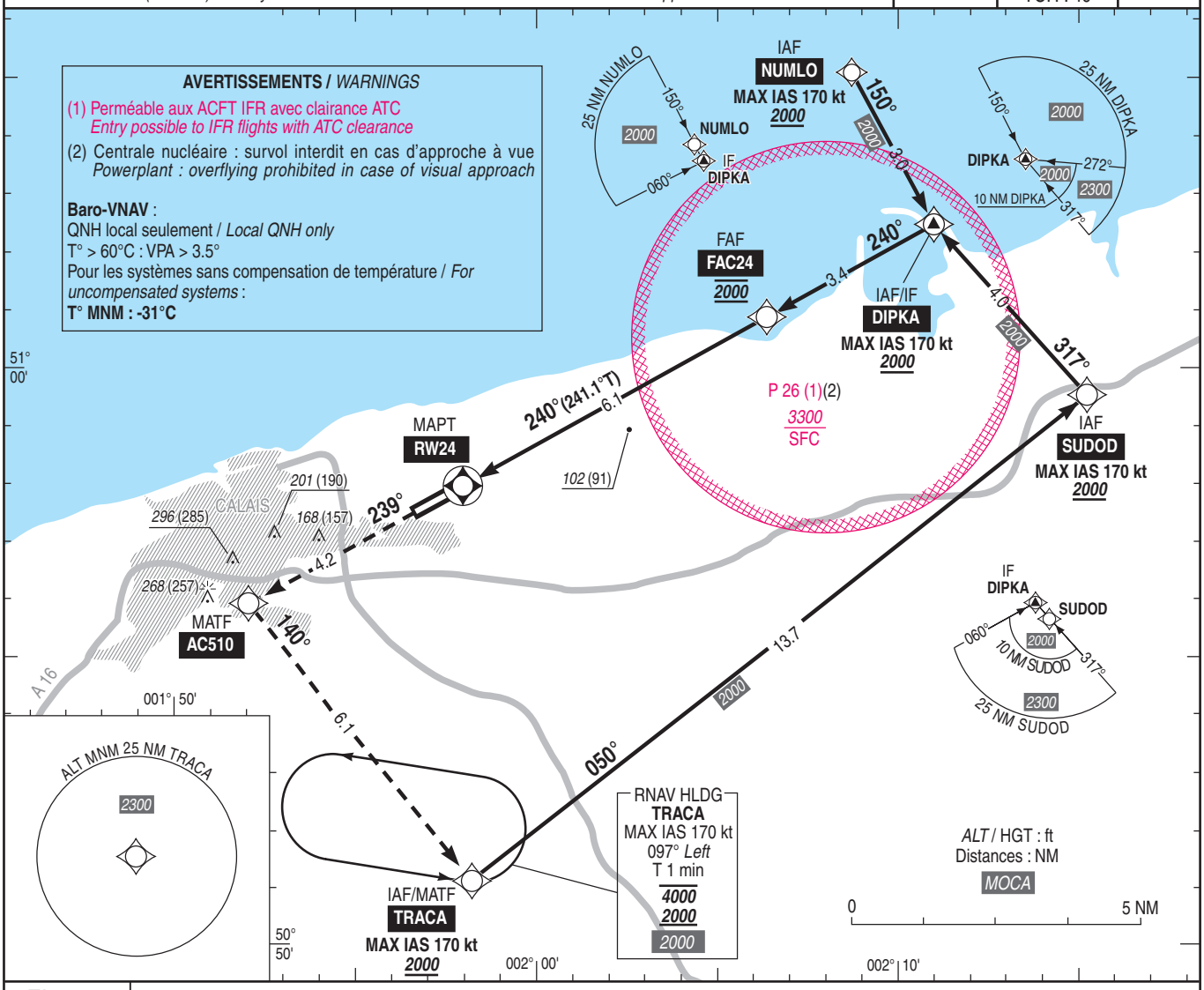
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**CALAIS** DUNKERQUE

CAT A B C
*ALT AD : 12,* ***THR : 11 (1 hPa)***

**RNP** RWY 24

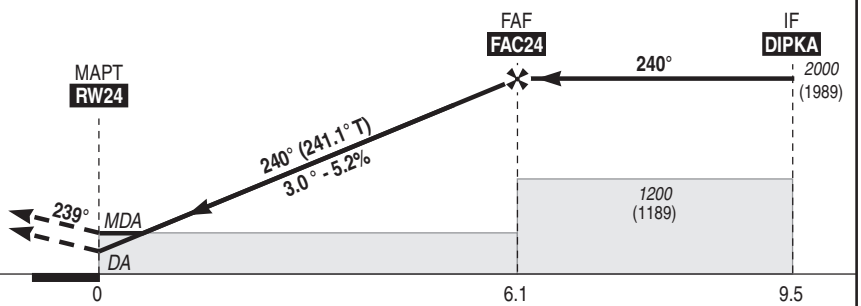
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : LILLE Approche / *Approach* 120.275<br>**AFIS** : CALAIS Information 119.485<br>Absence ATS : **A/A** (119.485) en FR seulement. Obtenir le QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou auprès de LILLE Approche.<br>***A/A*** *(119.485) FR only. Obtain LILLE QNH on LILLE ATIS 119.330 or on LILLE Approach.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 46145**<br>**E24A**<br>TCH : 49 | VAR<br>2°E<br>(2025) |




*TA : 5000*

API : Monter vers **AC510** puis **tourner à gauche** vers **TRACA** en montée vers ***2000*** (1989) pour intégrer l'attente TRACA (MAX IAS 170 kt) ou suivre instructions du CTL. Monter à *1200* (1189) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb inbound to* ***AC510*** *then* ***turn left*** *inbound to* ***TRACA*** *climbing up to* ***2000*** *(1989) to join TRACA holding pattern (MAX IAS 170 kt) or proceed according ATC instructions. Climb up to 1200 (1189) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | | ***390*** (380) | 1300 | 279 | | | | ***550*** (540) | 1500 | ***770*** (760) | 1500 |
| B | ***270*** (250) | 800 | 250 | ***410*** (400) | 1400 | 292 | ***410*** (400) | 1400 | 400 | ***550*** (540) | 1600 | ***770*** (760) | 1600 |
| C | | | | ***410*** (400) | 1400 | 311 | | | | ***700*** (690) | 2400 | ***920*** (910) | 2400 |

**DIST RW24**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***380*** | ***700*** | ***1015*** | ***1335*** | ***1655*** | ***1970*** |
| (HGT) | (369) | (689) | (1004) | (1324) | (1644) | (1959) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS pendant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAC24 - RW24 | 6.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 13 | 4 min 18 | 3 min 39 | 3 min 11 | 2 min 49 | 2 min 31 | 2 min 17 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFAQ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFAQ - ALBERT BRAY

**AD 2 LFAQ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°58'12"N 002°41'33"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km SE Albert |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 363 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.7 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 143 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8664°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.137°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | RAAP |
| | Adresse / *Address* | Régie de l'Aéroport Albert Picardie<br>1, rue Henry Potez<br>80300 Méaulte. |
| | Telephone | 03 22 74 38 10 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFAQZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : info@aeroportamienspotez.fr<br>Site : https://aeroportamienspotez.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAQ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HIV : LUN-VEN : 0800-1800, SAM : 0830-1600.<br>ETE : LUN-VEN : 0700-1700, SAM : 0730-1600.<br>Extension possible sur demande. | WIN : MON-FRI : 0800-1800, SAT : 0830-1600.<br>SUM : MON-FRI : 0700-1700, SAT : 0730-1600.<br>Possible extension on request. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Pour tous les vols internationaux au départ et à l'arrivée :<br>PPR 12 HR (24 HR SAM, DIM et JF) avant ETA/ETD à douane.aeroportalbert@douane.finances.gouv.fr avec copie à handling@aeroportamienspotez.fr ou utiliser le formulaire douanier via le site internet https://aeroportamienspotez.fr/formalites-douanieres/<br>Le préavis doit comporter les renseignements suivants :<br>- type et immatriculation de l'ACFT, compagnie ;<br>- type de vol : tourisme/affaires/fret/autre ;<br>- provenance/destination, ETA/ETD ;<br>- pour chaque membre d'équipage et passager : nom, prénom, nationalité, date de naissance et numéro CNI/passeport ;<br>- marchandises à déclarer, présence de sommes, titres et valeurs. | For all INTL flights departing and arriving:<br>PPR 12 HR (24 HR SAT, SUN and public HOL) before ETA/ETD from douane.aeroportalbert@douane.finances.gouv.fr with copy to handling@aeroportamienspotez.fr or use the custom form via the website https://aeroportamienspotez.fr/formalites-douanieres<br>Prior notice must include the following information:<br>- type and registration of the ACFT, company ;<br>- type of flight : tourist/business/cargo/other ;<br>- airport of departure/arrival, ETA/ETD ;<br>- for every crew member and passenger : name, first names, nationality, date of birth and NR national identity card/passport ;<br>- goods to declare, presence of cash, securities and valuables. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0300-0000 | |
| 7 | ATS | TWR : HIV : LUN-VEN : 0800-1800. SAM : 0830-1600.<br>ETE : LUN-VEN : 0700-1700. SAM : 0730-1600.<br>DIM et JF : non assurés.<br>Extension possible sur PPR auprès de l'exploitant d'AD le dernier jour ouvrable avant 1300.<br>TEL : 03 22 75 06 01 - FAX : 03 22 38 13 15 (TWR).<br>TEL : 03 22 74 38 14 - FAX : 03 22 74 38 13 (Chef CA).<br>AFIS : hors HOR TWR, sur PPR auprès de l'exploitant d'AD le dernier jour ouvrable avant 1000.<br>TEL : 03 22 74 38 16. | TWR :WIN : MON-FRI : 0800-1800. SAT : 0830-1600.<br>SUM : MON-FRI : 0700-1700. SAT : 0730-1600.<br>SUN and public HOL : not provided.<br>Possible extension on PPR from AD operator on the last working day before 1300.<br>TEL : 03 22 75 06 01 - FAX : 03 22 38 13 15 (TWR).<br>TEL : 03 22 74 38 14 - FAX : 03 22 74 38 13 (ATC Manager).<br>AFIS : outside TWR SKED, PPR from AD operator on the last working day before 1000.<br>TEL : 03 22 74 38 16. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100LL et JET A1<br>Payables par carte Sterling (Air BP - automat) ou par CB en HOR ATS.<br>En dehors de ces horaires, PPR exploitant d'aérodrome dernier jour ouvrable avant 1000.<br>Avitaillement JET A1 :<br>Pendant HOR ATS : uniquement par camion sur parking E.<br>Hors HOR ATS : PPR 2 HR exploitant.<br>Avitaillement 100LL limité : pompe automatique sur parking B pour ACFT compatible TWY B. | 100LL and JET A1<br>Payment by Sterling card (Air BP - automat) or by credit card during ATS SKED.<br>Outside these SKED, PPR from AD operator on the previous working day before 1000.<br>JET A1 refuelling :<br>During ATS SKED : only by truck on parking E.<br>Outside ATS SKED : PPR 2 HR from AD operator.<br>100LL refuelling limited : automatic pump on parking B for ACFT compatible TWY B. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Assuré pendant les vols commerciaux avec passagers sur PPR exploitant. | Provided for commercial flights wih passengers on PPR from AD operator. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré du 15/11 au 31/03. Délai minimum de mise en service 1 HR sur PPR exploitant. | Provided from 15/11 to 31/03. Minimum commissioning time 1 HR with PPR from AD operator. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFAQ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Tapis à bagages motorisé et chariot élévateur 2.5 t. | Motorised luggage conveyors and 2.5 t lift truck. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100LL, JET A1.<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100LL, JET A1.<br>Lubricant : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 1 camion avitailleur de 18000 L.<br>2 nacelles d'avitaillement avec 5 m de hauteur de travail.<br>1 station de dépotage de 50000 L.<br>100 LL : 1 station d'avitaillement de 30000 L. | JET A1 : 1 refuelling truck of 18000 L.<br>2 refuelling platform trucks of 5 m working height.<br>1 unloading station of 50000 L.<br>100 LL : 1 refuelling station of 30000 L. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 camion de dégivrage de1000 litres avec nacelle jusqu'à 13 m. ECOWING AD 2 TYPE II 75/25.<br>Délai minimum de mise en service 1 HR et sur PPR exploitant. | 1000 litres de-ice truck with platform up to 13 m. ECOWING AD 2 TYPE II 75/25.<br>Minimum commissioning time 1 HR with PPR from AD operator. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur PPR exploitant.<br>Avions légers uniquement. | PPR from AD operator.<br>Light ACFT only. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Bureau d'assistance "Handling".<br>E-mail : handling@aeroportamienspotez.fr<br>TEL : 03 22 74 38 16 / 17. | Handling support office<br>E-mail : handling@aeroportamienspotez.fr<br>TEL : 03 22 74 38 16 / 17. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAQ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Possibilité de mise en relation.<br>Consulter le bureau d'assistance "Handling" (voir AD 2 LFAQ 4.7). | Possibility of connection establishment. Contact the Handling support office (see AD 2 LFAQ 4.7). |
| 2 | Restaurants | Possibilité de plateaux-repas froids et sandwiches sur PPR, paiement par chèque bancaire à l'ordre du traiteur ou espèces, consulter l'exploitant AD. | Possibility of cold meal trays and sandwiches on PPR, payment by cheque to the caterer or cash, contact AD operator. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Possibilité de mise en relation sur PPR.<br>Consulter le bureau d'assistance "Handling" (voir AD 2 LFAQ 4.7). | Possibility of connection establishment on PPR.<br>Contact the Handling support office (see AD 2 LFAQ 4.7). |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Défibrillateur automatique externe. Sac de premier secours. | Automated external defibrillator. First aid bag. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Office de tourisme du Pays du Coquelicot.<br>TEL : 03 22 75 16 42.<br>Courriel : officedetourisme@paysducoquelicot.com. | Pays du Coquelicot tourism office.<br>TEL : 03 22 75 16 42.<br>Mail : officedetourisme@paysducoquelicot.com. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAQ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule d'intervention eau/émulseur de 9100 litres d'eau, 1200 litres de solution moussante, muni de 250 kg de poudre.<br>1 véhicule d'intervention eau/émulseur de 6100 litres d'eau, 780 litres de solution moussante, muni de 250 kg de poudre.<br>1 véhicule de commandement. | 1 water/foaming agent intervention vehicle of 9100 water liters, 1200 liters of foam solution, equipped with 250 kg powder.<br>1 water/foaming agent intervention vehicle of 6100 water liters, 780 liters of foam solution, equipped with 250 kg powder.<br>1 command vehicle. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HIV : LUN-SAM : 0800-1900, ETE : LUN-SAM : 0700-1800.<br>Possibilité d'extension niveau 5 sur PPR 2 HR.<br>Possibilité d'extension niveau 7 sur PPR 48 HR.<br>Niveau 1 en dehors de ces HOR.<br>PPR et extension auprès du bureau d'assistance « Handling » (voir AD 2 LFAQ.4.7). | Level 5 : WIN : MON-SAT : 0800-1900, SUM : MON-SAT : 0700-1800.<br>Extension possible level 5 with PPR 2 HR.<br>Extension possible level 7 with PPR 48 HR.<br>Level 1 outside these SKED.<br>PPR and extension on request to Handling support office (see AD 2 LFAQ.4.7). |

**AD 2 LFAQ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 tracteur à lame avec épandeuse de déverglaçant liquide. | 1 blade tractor with deicing liquid sprayer. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1- Piste 08/26.<br>2- Taxiway E et l'aire de stationnement associée.<br>3- Taxiway B. | 1- RWY 08/26.<br>2- TWY E and associated PRKG area.<br>3- TWY B. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Durée des opérations : 8 HR minimum.<br>Pas de déneigement de la piste 08R/26L. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Operations duration : 8 HR minimum.<br>No snow removal on RWY 08R/26L. |

**AD 2 LFAQ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | E et B : enrobé. S : herbe. | E and B : coated. S : grass. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | E : 47 R/B/W/T.<br>B et S : limitées aux ACFT dont la MTOW < 5,7 t. | E : 47 R/B/W/T.<br>B and S : limited to ACFT whose MTOW < 5,7 t. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY B et S : 10,5 m sans accotement revêtu.<br>TWY E : 22,5 m avec accotement revêtu de 10,5 m. | TWY B and S : 10,5 m without paved shoulder.<br>TWY E : 22,5 m with 10,5 m wide paved shoulder. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAQ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | N° d'identification, marques de seuils, ligne axiale, marques de points d'attente, marque de points cible, bande axiale de guidage, marques de bord de piste.<br>QFU 26 : marques de la zone de toucher des roues ( TDZ). | Identification number, threshold markings, axial line, holding point markings, aiming point marking, guidance axial strip, runway edge markings.<br>QFU 26 : touch down zone markings ( TDZ). |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFAQ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Les aires de demi-tour en piste 08/26 ont été dimensionnées pour permettre le retournement d'un A300-600ST et A330-700L.<br>Les ACFT d'envergure type B sont libres de stationnement sur aires B et S et sont stationnés en E aux ordres du placeur ou consigne de l'ATS. | Turn-around pads of runway 08/26 are sized to allow the turnaround of a A300-600ST and A330-700L.<br>Type B wingspan ACFT are free to park on areas B and S and are parked on area E following marshaller or ATS instructions. |

**AD 2 LFAQ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFAQ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFAQ .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | PARIS CHARLES DE GAULLE | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LILLE | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 18<br>(ETE : - 1 HR). | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 18<br>(SUM : - 1 HR). |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIVER : 0600-1800<br>ETE : 0600-1700 | WIN : 0600-1800<br>SUM : 0600-1700 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>HIV/WIN : 0700-1815<br>ETE/SUM : 0600-1715)<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR/AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAQ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 085.27 (084) | 2200 x 45 | 53 F/C/W/T revêtue / paved | 49°58'09.57"N 002°40'43.31"E ------ GUND NIL | THR : 343ft |
| 26 | 265.27 (264) | 2200 x 45 | 53 F/C/W/T revêtue / paved | 49°58'15.44"N 002°42'33.32"E ------ GUND NIL | THR : 349ft |
| 08R | 085.27 (084) | 1000 x 80 | non revêtue / not paved | 49°58'02.80"N 002°40'44.19"E ------ GUND NIL | THR : 333ft |
| 26L | 265.27 (264) | 1000 x 80 | non revêtue / not paved | 49°58'05.47"N 002°41'34.20"E ------ GUND NIL | THR : 363ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 26 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 08R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 26L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / Runway End Safety Area) 90 x 120 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / Runway End Safety Area) 90 x 120 m

**AD 2 LFAQ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | |
| TWY B | 1210 | 1210 | 1210 | | |
| TWY E | 790 | 790 | 790 | | |
| TWY S | 1210 | 1210 | 1210 | | |
| 26 | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | |
| TWY B | 1000 | 1000 | 1000 | | |
| TWY E | 1432 | 1432 | 1432 | | |
| TWY S | 1000 | 1000 | 1000 | | |
| 08R | 1000 | 1000 | 1000 | | |
| 26L | 1000 | 1000 | 1000 | | |

**AD 2 LFAQ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | | | | | |
| 26 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 08 | 2200 m | 60 m | W | LIH | R | | |
| 26 | 2200 m | 60 m | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFAQ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Balisage diurne sur E et B. | Daytime marking on E and B. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Balisage diurne et nocturne sur E et B. | Day and night marking on E and B. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui par groupe électrogène. | Yes by power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 s. | |
| 5 | Observations / *Remarks* | PCL (télécommande de balisage) | |

**AD 2 LFAQ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAQ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR ALBERT BRAY**<br><br>50°03'18"N , 002°43'09"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 49°58'19"N , 002°43'47"E - 49°53'20"N , 002°44'23"E - 49°53'03"N , 002°38'52"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 49°58'02"N , 002°38'15"E - 50°01'37"N , 002°32'50"E - 50°01'48"N , 002°33'58"E - 50°02'23"N , 002°34'27"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 49°58'02"N , 002°38'15"E - 50°03'00"N , 002°37'36"E - 50°03'18"N , 002°43'09"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>ALBERT Tour (FR)<br>ALBERT Tower (EN) | WIN :<br>MON-FRI : 0800-1800<br>SAT : 0830-1600<br>SUM:-<br>MON-FRI : 0700-1700<br>SAT : 0730-1600<br>SUN and public HOL : not provided<br>En dehors de ces horaires, PPR le dernier jour ouvrable avant 1300 auprès de l'exploitant AD.<br>Information des usagers sur demande à ALBERT TWR ou LILLE APP.<br>Outside these SKED, PPR last working day before 1300 to AD operator.<br>Users information on request through ALBERT TWR or LILLE APP. |

**AD 2 LFAQ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | ALBERT Tour (FR)<br>*ALBERT Tower (EN)* | 136.360 MHz | HO | |
| AFIS | ALBERT Information (FR)<br>*ALBERT Information (EN)* | 136.360 MHz | HO | |
| VDF | ALBERT Gonio (FR)<br>*ALBERT Gonio (EN)* | 136.360 MHz | HO | |
| A/A | ALBERT (FR) | 136.360 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFAQ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | ABY | 321 kHz | H24 | 49°58'34.5"N 002°48'33.9"E | 374 ft | 25NM | | 084° / 3.9 NM THR 26 | |

**AD 2 LFAQ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY

TWY B limité :

- aux ACFT dont la MTOW est < à 5.7 t.
- aux ACFT d envergure < à 24 m dont la largeur hors tout du train principal est < à 6 m.

TWY S interdit si RVR < 800 m.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY*

*TWY B limited to :*

*- ACFT with MTOW < 5.7 t.*

*- ACFT with a wingspan < 24 m and with overall width of main gear < 6 m.*

*TWY S prohibited if RVR less than 800 m.*

**AD 2 LFAQ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFAQ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**AD 2 LFAQ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Stationnement occasionnel de planeurs à proximité de la piste en herbe 08R/26L.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Occasional parking of gliders in the vicinity of grass runway 08R/26L.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

Equipement AD : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0) par service ATC.

PCL :

- 3 coups d'alternat : BI
- 5 coups d'alternat : HI
- Laps de temps d'extinction de 15 minutes
- 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes : OFF

***23.2 AD EQUIPEMENT***

*AD equipment : AD equipped with radar display (see AD 1.0) by ATC service.*

*PCL :*

*- 3 clicks on mic : LIL*

*- 5 clicks on mic : LIH*

*- Time period 15 minutes*

*- 7 clicks on mic in less than 5 seconds : OFF*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAQ.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFAQ.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

Absence de percement des VSS *No penetration of the VSS.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATS :** voir /*see* AD 2 LFAQ.18

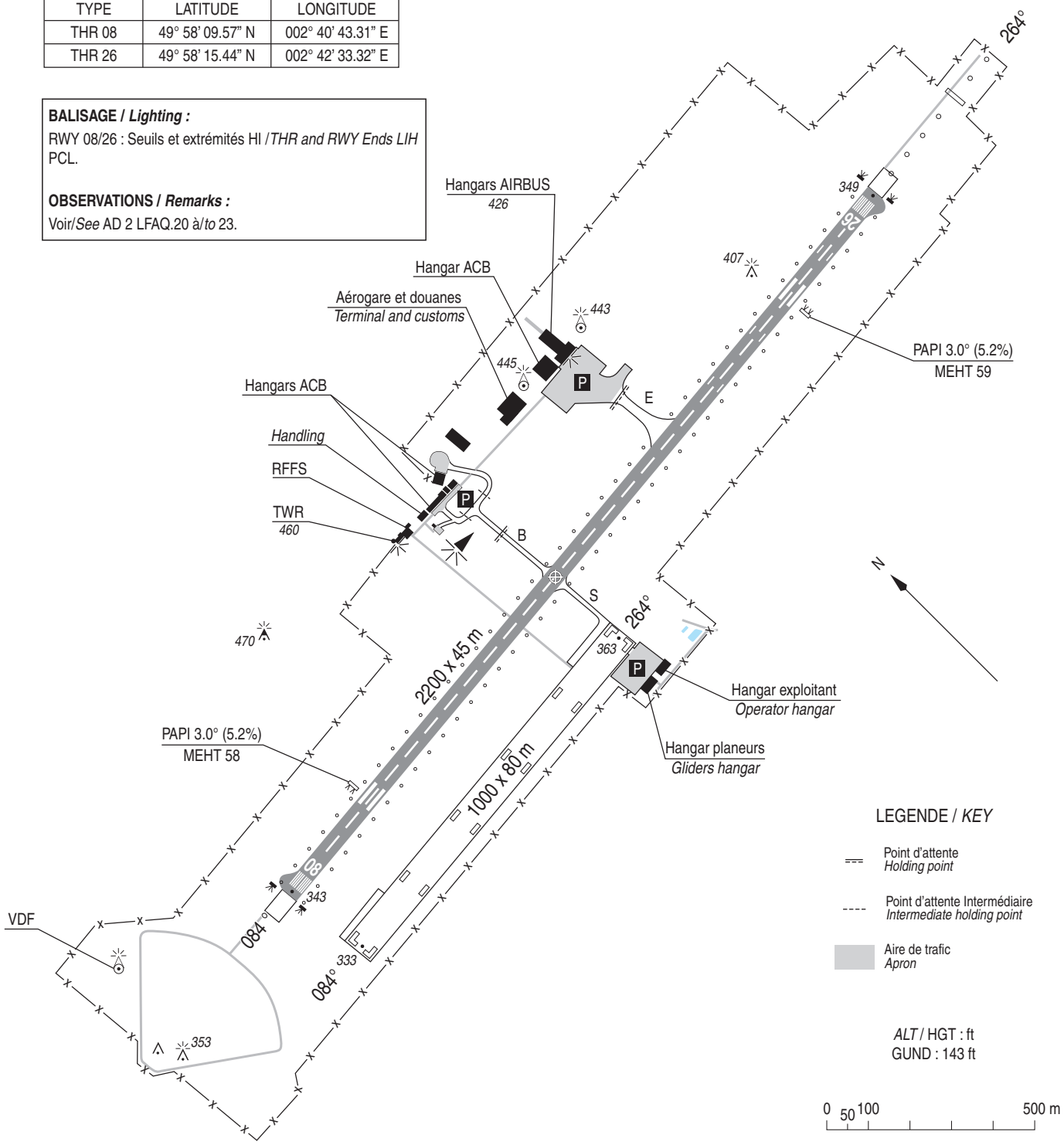
# ALBERT BRAY
49 58 12 N - 002 41 33 E
*ALT AD : 363 (13 hPa)*

VAR 1°E (2020)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 08 | 49° 58' 09.57" N | 002° 40' 43.31" E |
| THR 26 | 49° 58' 15.44" N | 002° 42' 33.32" E |

**BALISAGE / *Lighting :***
RWY 08/26 : Seuils et extrémités HI /*THR and RWY Ends LIH* PCL.

**OBSERVATIONS / *Remarks :***
Voir/*See* AD 2 LFAQ.20 à/*to* 23.




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 08<br>26 | NIL<br>420 m LIH | LIH<br>LIH | 2200<br>2200 | 2200<br>2200 | 2200<br>2200 | 2200<br>2200 | Revêtue<br>*Paved* | 53 F/C/W/T | 550 *<br>550 * | 550 *<br>550 * | 550 *<br>550 * | 550 *<br>550 * |
| | | | | | | | | | *HN : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CMB | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ABY | REF AD 2 LFAQ.19 | | X | X | X | X |
| BANTI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| IZUKE | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| OGLIB | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| PERON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| RAWHI | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ROGEV | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| SULEX | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| XORBI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |
| AQ410 | 50°03'34.0" N | 002°39'09.5" E | X | | | X |
| AQ510 | 49°57'49.3" N | 002°34'28.1" E | X | | | X |
| AQ512 | 50°02'48.0" N | 002°33'49.8" E | X | | X | X |
| AQ514 | 49°58'11.1" N | 002°41'18.6" E | X | | | X |
| AQ516 | 50°03'20.8" N | 002°40'21.9" E | X | | | X |
| FAQ08 | 49°57'28.3" N | 002°28'05.0" E | X | | | X |
| FAQ26 | 49°58'55.0" N | 002°55'10.0" E | X | | | X |
| RW08 | 49°58'09.57" N | 002°40'43.31" E | X | | | X |
| RW26 | 49°58'15.44" N | 002°42'33.32" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 08**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ABY | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ABY | IF | ABY | - | - | - | - | - | - | - | 210 | - | - |
| | TF | AQ410 | - | 308 | 309.5 | 7.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RAWHI | - | 264 | 265.4 | 11.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IZUKE | - | 174 | 175.0 | 5.5 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA RAWHI | IF | RAWHI | - | - | - | - | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IZUKE | - | 174 | 175.0 | 5.5 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IZUKE | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FAQ08 | - | 084 | 085.0 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW08 | Yes | 084 | 085.1 | 8.2 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | ABY | Yes | 084 | 085.3 | 5.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | AQ410 | - | - | - | - | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RAWHI | - | 264 | 265.4 | 11.6 | - | - | 3000 | 210 | - | 1.0 |

↓



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFAQ** |
| **Runway** | **08** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E08A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **495809.5700N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0024043.3090E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **148.4** |
| **FPAP Latitude** | **495815.4420N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **5.8720** |
| **FPAP Longitude** | **0024233.3220E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **110.0130** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 11 01 06 0C 08 00 00 01 38<br>30 05 44 CB 71 15 5A 4A 26 01<br>CC 19 E0 2D 00 7A 5B 03 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF C0 A8 DB 5B** |
| **Calculated CRC Value** | **C0A8DB5B** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **104.7** |



© SIA

| **RNP RWY 26** | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) | |
| HLDG | - | ABY | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| INA ROGEV | IF | ROGEV | - | - | - | - | - | - | - | 200 | - | - | |
| | TF | OGLIB | - | 174 | 175.3 | 5.8 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 | |
| INA ABY | IF | ABY | - | - | - | - | - | - | - | 200 | - | - | |
| | TF | AQ514 | - | 264 | 265.3 | 4.7 | - | - | - | - | - | 1.0 | |
| | TF | AQ516 | - | 352 | 353.3 | 5.2 | - | - | - | - | - | 1.0 | |
| | TF | ROGEV | - | 082 | 082.6 | 13.0 | - | - | - | 200 | - | 1.0 | |
| | TF | OGLIB | - | 174 | 175.3 | 5.8 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 | |
| APCH | IF | OGLIB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - | |
| | TF | FAQ26 | - | 264 | 265.5 | 3.9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 | |
| | TF | RW26 | Yes | 264 | 265.4 | 8.2 | - | - | - | - | -3.00 / 54 | 0.3 | |
| | TF | AQ510 | - | 264 | 265.3 | 5.2 | - | - | - | 185 | - | 1.0 | |
| | TF | AQ512 | - | 354 | 355.3 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 | |
| | TF | ROGEV | - | 081 | 082.5 | 17.3 | - | - | - | 200 | - | 1.0 | |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFAQ** |
| **Runway** | **26** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E26A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **495815.4420N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0024233.3220E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **150.2** |
| **FPAP Latitude** | **495809.5700N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-5.8720** |
| **FPAP Longitude** | **0024043.3090E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-110.0130** |
| **Threshold Crossing Height** | **54.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 11 01 06 0C 1A 00 00 01 36<br>32 05 24 F9 71 15 D4 A5 29 01<br>DE 19 20 D2 FF 86 A4 FC 1C 02<br>2C 01 64 00 C8 AF 6E BC 62 2F** |
| **Calculated CRC Value** | **6EBC622F** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **106.5** |



© SIA

# ALBERT BRAY
## SID RNAV RWY 08-26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 08 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : CMB | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **CMB 3E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 1700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | SULEX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CMB | - | 031 | 032.4 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BANTI 3E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 1700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | XORBI | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BANTI | - | 270 | 271.0 | 32.0 | - | - | - | - | 1.0 |

| SID RNAV RWY 26 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : CMB | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **CMB 3W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 264 | 265.3 | - | - | 1700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PERON | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SULEX | - | 031 | 032.2 | 6.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CMB | - | 031 | 032.4 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BANTI 3W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 264 | 265.3 | - | - | 1700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | XORBI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BANTI | - | 270 | 271.0 | 32.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# ALBERT BRAY
## SID RNAV RWY 08-26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 08 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only.* | | |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour les aéronefs dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de la signaler dès la demande.<br>*Routes are defined for ACFT with performances allowing to set up a minimum climbing slope of 5.5 %. Otherwise, captains have to mention it when requesting to start up.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| | Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.<br>*Except otherwise clearance from APP, especially about the slope gradient, ACFT must comply with the specifications of each SID.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **CMB 3E** | Monter RM 084°, à 1700 tourner direct vers SULEX. Ensuite vers CMB.<br>*Climb MAG 084°, at 1700 turn direct to SULEX. Then proceed to CMB.* | 5000 ft AMSL | - |
| **BANTI 3E** | Monter RM 084°, à 1700 tourner à droite direct vers XORBI. Ensuite vers BANTI.<br>*Climb MAG 084°, at 1700 turn right direct to XORBI. Then proceed to BANTI.* | 5000 ft AMSL | - |

| **Départs multidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 08** |
|---|
| Monter RM 084° jusqu'à 1000 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>*Climb MAG 084° up to 1000 ft then direct route climbing up to the enroute safety altitude.* |

| SID RNAV RWY 26 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only.* | | |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour les aéronefs dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de la signaler dès la demande.<br>*Routes are defined for ACFT with performances allowing to set up a minimum climbing slope of 5.5 %. Otherwise, captains have to mention it when requesting to start up.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| | Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.<br>*Except otherwise clearance from APP, especially about the slope gradient, ACFT must comply with the specifications of each SID.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **CMB 3W** | Monter RM 264°, à 1700 tourner à gauche direct vers PERON. Ensuite vers SULEX, puis vers CMB.<br>*Climb MAG 264°, at 1700 turn left direct to PERON. Then proceed to SULEX, then to CMB.* | 5000 ft AMSL | - |
| **BANTI 3W** | Monter RM 264°, à 1700 tourner direct vers XORBI. Ensuite vers BANTI.<br>*Climb MAG 264°, at 1700 turn direct to XORBI. Then proceed to BANTI.* | 5000 ft AMSL | - |

| **Départs multidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 26** |
|---|
| Monter RM 264° jusqu'à 1000 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>*Climb MAG 264° up to 1000 ft then direct route climbing up to the enroute safety altitude.* |



© SIA

# ALBERT BRAY
## STAR RNAV RWY 08-26
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

### STAR RNAV RWY 08

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ABY** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANTI 3R** | | | | | | | | | | | |
| | IF | BANTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IZUKE | - | 085 | 086.4 | 28.7 | - | 3000 | - | 210 | 1.0 |
| **CMB 3R** | | | | | | | | | | | |
| | IF | CMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | ROGEV | - | 212 | 212.6 | 10.3 | - | | - | - | 1.0 |
| | TF | SULEX | - | 211 | 212.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ABY | - | 251 | 252.4 | 4.7 | - | 3000 | - | 210 | 1.0 |

### STAR RNAV RWY 26

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ABY** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANTI 3S** | | | | | | | | | | | |
| | IF | BANTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IKUZE | - | 085 | 086.4 | 28.7 | - | | - | - | 1.0 |
| | TF | AQ512 | - | 052 | 053.5 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ROGEV | - | 081 | 082.5 | 17.3 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **CMB 3S** | | | | | | | | | | | |
| | IF | CMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | ROGEV | - | 212 | 212.6 | 10.3 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |



© SIA

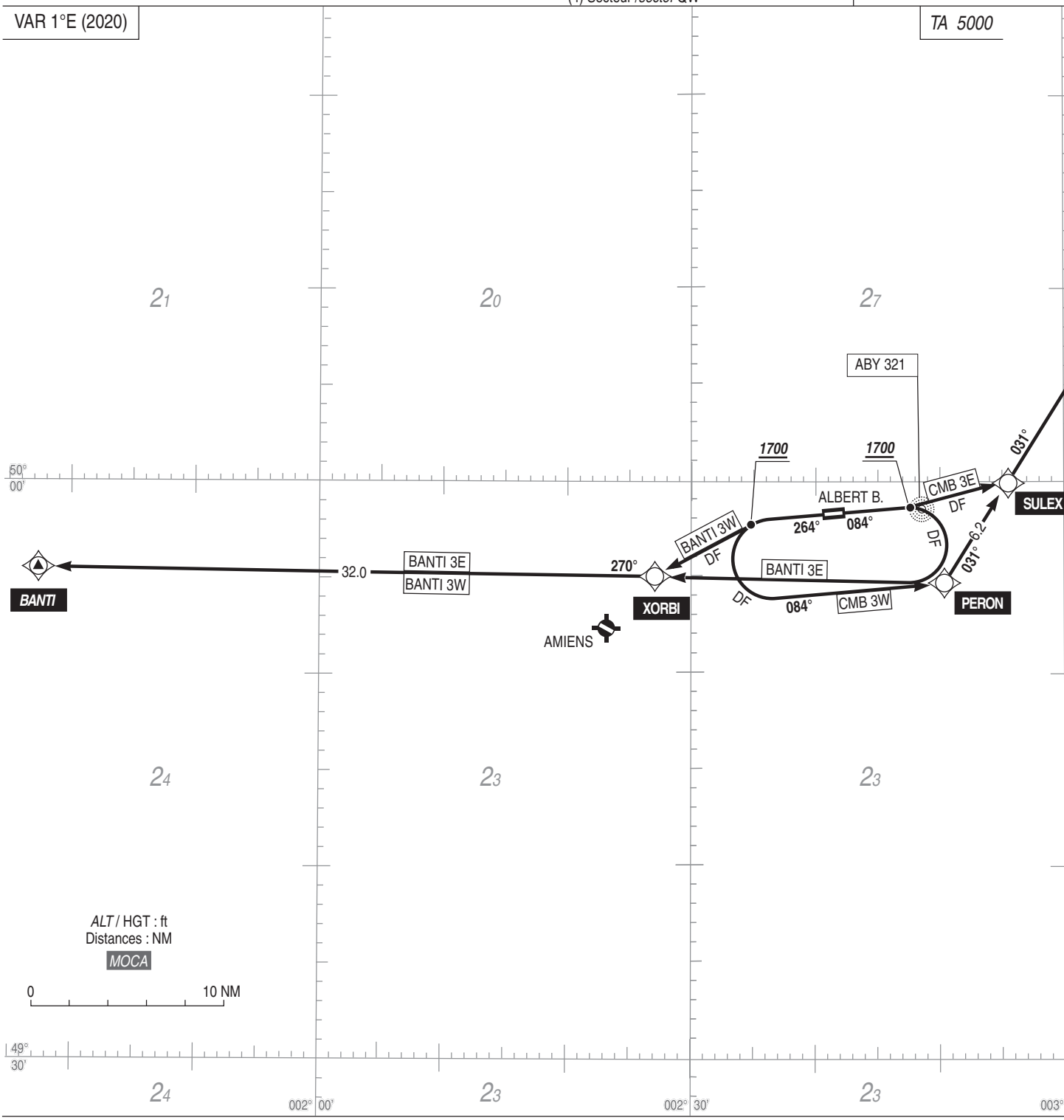
# ALBERT BRAY
## SID RNAV RWY 08-26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | | |
|---|---|---|---|
| ATIS | LILLE | 119.330 | (1) Secteur /*sector* QA<br>(2) Secteur /*sector* QE<br>(3) Secteur /*sector* QD<br>(4) Secteur /*sector* QW |
| APP : | LILLE Approche/*Approach* | 129.360 (1) - 126.480 (2) - 122.060 (3) - 120.275 (4) | |
| **TWR :** | ALBERT Tour/*Tower* | 136.360 | |

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*





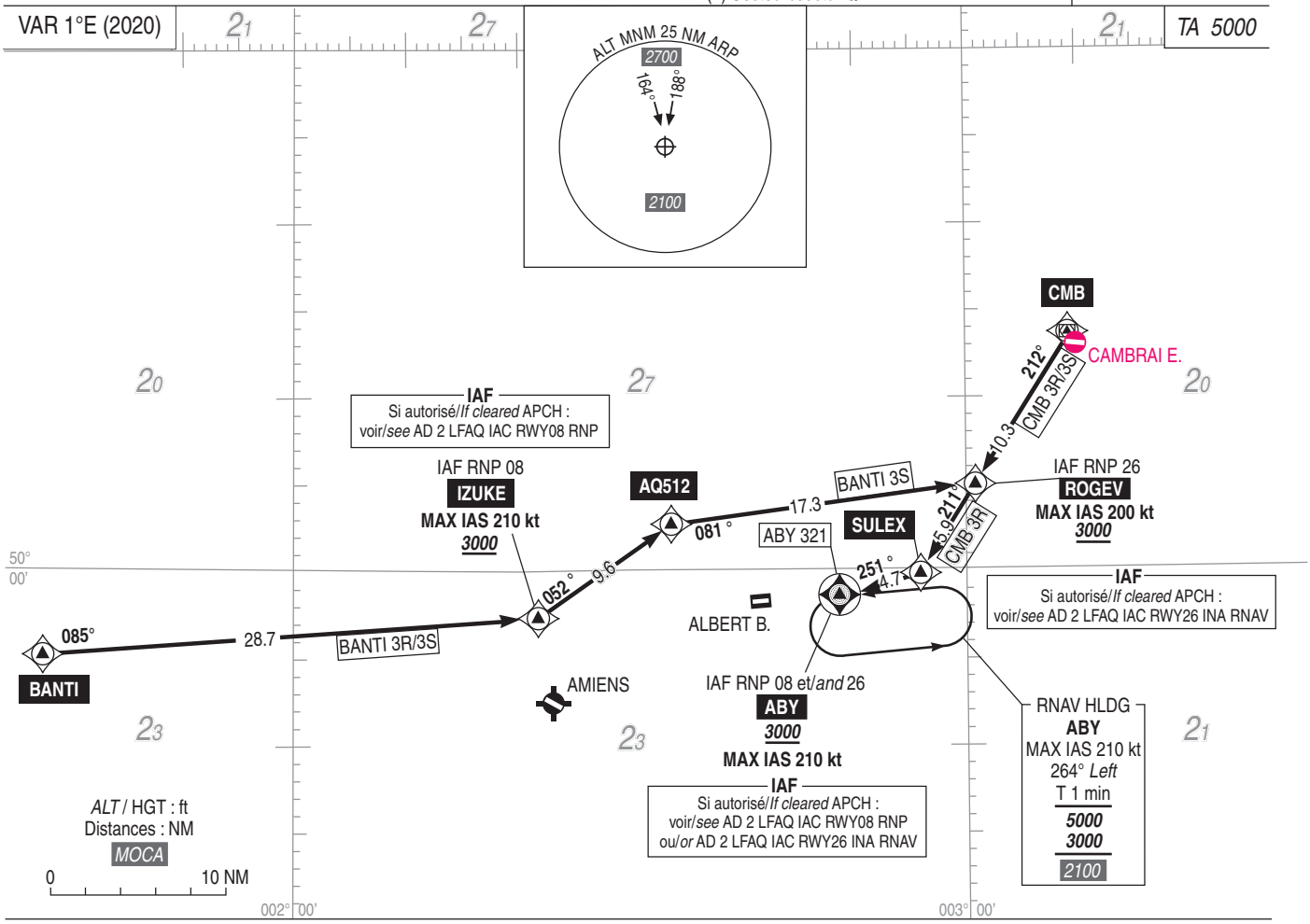

© SIA

# ALBERT BRAY
# STAR RNAV RWY 08-26

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| ATIS | LILLE | 119.330 | (1) Secteur /*sector* QA<br>(2) Secteur /*sector* QE<br>(3) Secteur /*sector* QD<br>(4) Secteur /*sector* QW |
| APP : | LILLE Approche/*Approach* | 129.360 (1) - 126.480 (2) - 122.060 (3) - 120.275 (4) | |
| **TWR :** | ALBERT Tour/*Tower* | 136.360 | |

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION suivie d'une API**

Appliquer la procédure d'approche interrompue décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.
Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, remonter vers *3000* suivant les SID CMB 3E ou CMB 3W, établi sur le RDL 211° CMB (RM 031°), monter *FL 050* vers CMB et rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with the procedure as defined in the National Regulation.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE followed by a missed approach***

*Comply with the missed approach procedure described in IAC and perform a second approach procedure.*
*If this attempt results in a new missed approach, climb up to 3000 complying with SID CMB 3E or CMB 3W, then established on RDL 211° CMB (MAG 031°), climb up to FL 050 towards CMB and seek VMC.*



© SIA

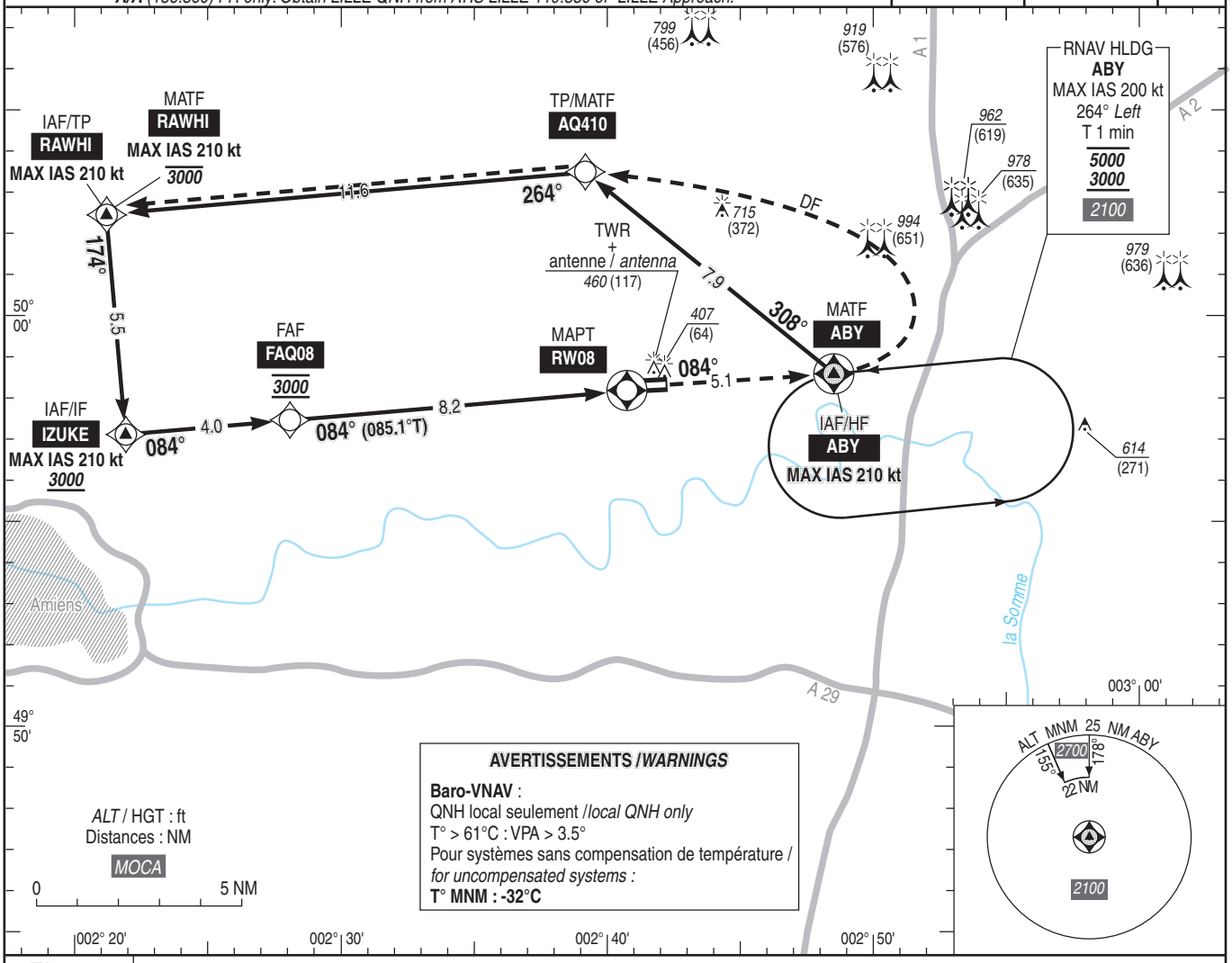
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 363,* ***THR : 343 (13 hPa)***

**ALBERT** BRAY

**RNP** RWY 08

APP : LILLE Approche / *Approach* 129.360
**TWR** : ALBERT Tour / *Tower* 136.360
**AFIS** : ALBERT Information 136.360
Absence ATS : **A/A** (136.360) FR seulement. Obtenir le QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche.
***A/A*** *(136.360) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach.*

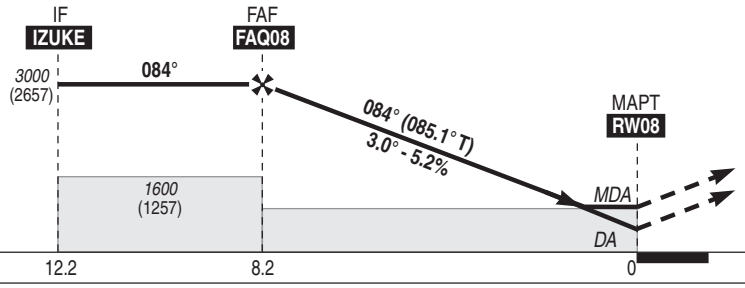
| RNP APCH | EGNOS Ch 43692 E08A TCH : 49 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS /*WARNINGS***

**Baro-VNAV** :
QNH local seulement /*local QNH only*
T° > 61°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *for uncompensated systems :*
**T° MNM : -32°C**

*TA : 5000*




API : Monter vers **ABY**, puis tourner **à gauche** direct vers **AQ410**, puis vers **RAWHI (MAX IAS 210 kt)** en montée *vers* ***3000*** (2657) **MAX** ou **suivre les instructions du contrôle.**
Monter à ***1400*** (1057) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***ABY****, then turn* ***left*** *direct to* ***AQ410****, then to* ***RAWHI (MAX IAS 210 kt)*** *climbing up to* ***3000*** *(2657)* ***MAX*** *or* ***proceed according to ATC instructions.***
*Climb up to* ***1400*** *(1057) prior to level acceleration*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (250) | 1300 | 211 | ***600*** (250) | 1300 | 243 | ***730*** (390 ) | 1500 | 383 | ***870*** (530) | 1500 | ***1040*** (700) | 1500 |
| B | | | 224 | ***600*** (260) | 1300 | 256 | | 1500 | | ***920*** (570) | 1600 | ***1090*** (740) | 1600 |
| C | | | 232 | ***620*** (280) | 1300 | 275 | | 1800 | | ***1110*** (770) | 2400 | ***1280*** (940) | 2400 |
| D | | | 242 | ***640*** (290) | 1400 | 290 | | 1800 | | ***1110*** (770) | 3600 | ***1280*** (940) | 3600 |

| **DIST RW08** NM | | 8 | 7 | 6 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | | ***2940*** (2597) | ***2620*** (2277) | ***2300*** (1957) |
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1980*** (1637) | ***1670*** (1327) | ***1350*** (1007) | ***1030*** (687) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste pour les ACFT CAT D / *Circling prohibited North of RWY for ACFT CAT D.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW08 | 8.2 NM | 7 min 01 | 5 min 47 | 4 min 55 | 4 min 16 | 3 min 47 | 3 min 23 | 3 min 04 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 363,* ***THR : 349 (13 hPa)***

**ALBERT** BRAY

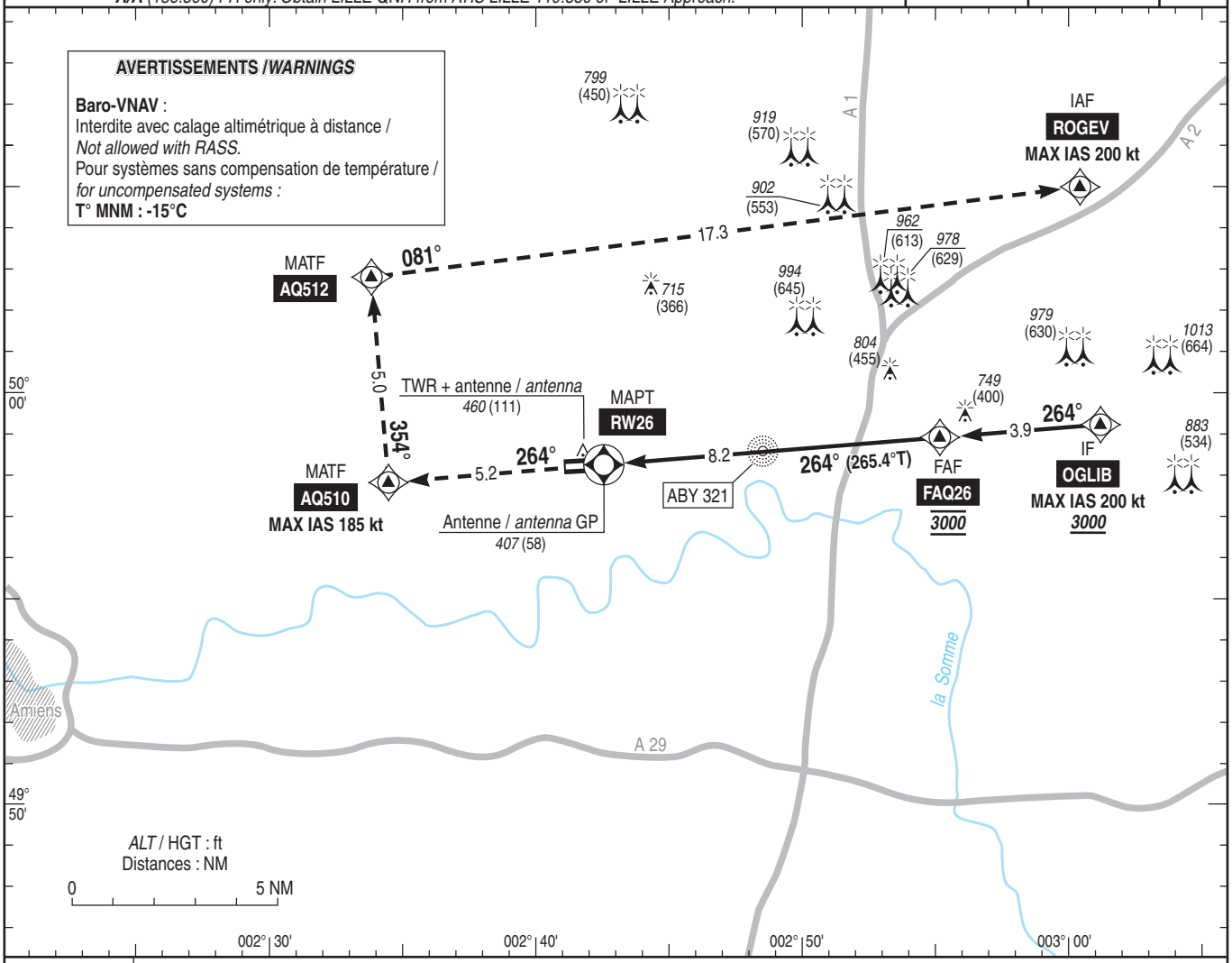
*FNA* **RNP** RWY 26

APP : LILLE Approche / *Approach* 129.360
**TWR** : ALBERT Tour / *Tower* 136.360
**AFIS** : ALBERT Information 136.360
Absence ATS : **A/A** (136.360) FR seulement. Obtenir le QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche.
***A/A*** *(136.360) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 53863 E26A TCH : 54 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS /*WARNINGS***

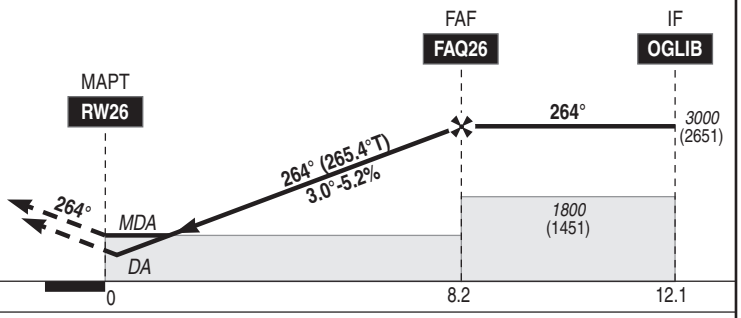
**Baro-VNAV** :
Interdite avec calage altimétrique à distance /
*Not allowed with RASS.*
Pour systèmes sans compensation de température /
*for uncompensated systems :*
**T° MNM : -15°C**




*TA : 5000*

API : Monter vers **AQ510 (MAX IAS 185 kt)**, puis tourner **à droite** vers **AQ512**, puis tourner **à droite** vers **ROGEV** en montée vers ***3000*** (2651) **(MAX IAS 200 kt)**.
Monter à ***1400*** (1051) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***AQ510 (MAX IAS 185 kt)****, then turn* ***right*** *to* ***AQ512****, then turn* ***right*** *to* ***ROGEV*** *climbing up to* ***3000*** *(2651)* ***(MAX IAS 200 kt)****.*
*Climb up to* ***1400*** *(1051) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***550*** (200) | 750 | 161 | ***600*** (250) | 800 | 217 | ***840*** (490) | 1500 | 483 | ***900*** (550) | 1500 | ***1070*** (720) | 1500 |
| B | | | 171 | ***600*** (250) | | 229 | | 1500 | | ***920*** (570) | 1600 | ***1090*** (740) | 1600 |
| C | | | 179 | ***600*** (250) | | 237 | | 1800 | | ***1090*** (740) | 2400 | ***1260*** (910) | 2400 |
| D | | | 191 | ***610*** (260) | | 258 | | 1800 | | ***1110*** (760) | 3600 | ***1280*** (930) | 3600 |

**DIST RW26**

| NM | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1040*** (691) | ***1350*** (1001) | ***1670*** (1321) |
| **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***1990*** (1641) | ***2310*** (1961) | ***2630*** (2281) | ***2950*** (2601) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste pour les ACFT CAT D / *Circling prohibited North of RWY for CAT D ACFT.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW26 | 8.2 NM | 7 min 00 | 5 min 46 | 4 min 54 | 4 min 16 | 3 min 46 | 3 min 04 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**ALBERT** BRAY

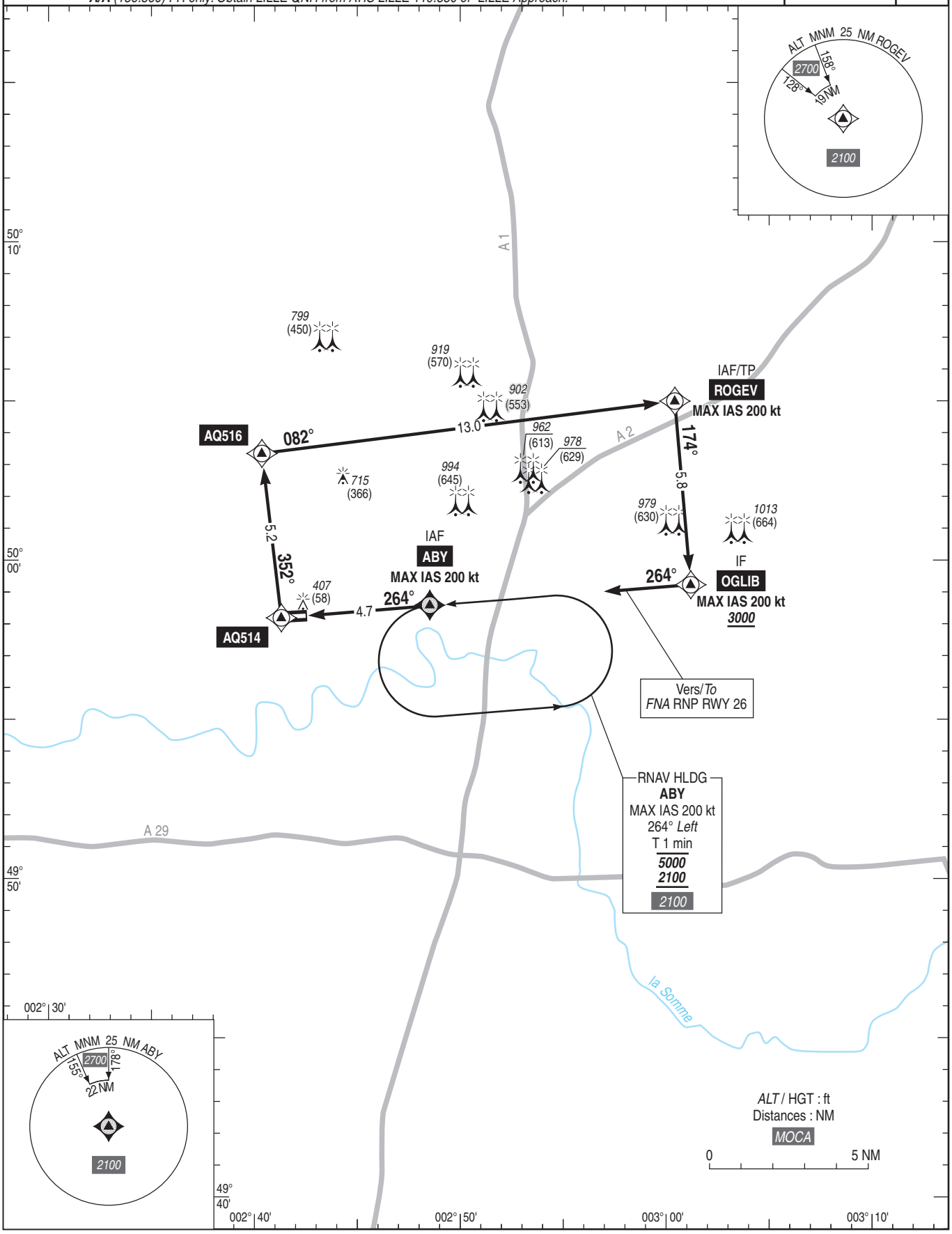
CAT A B C D

*INA* **RNAV** RWY 26

APP : LILLE Approche / *Approach* 129.360
**TWR** : ALBERT Tour / *Tower* 136.360
**AFIS** : ALBERT Information 136.360
Absence ATS : **A/A** (136.360) FR seulement. Obtenir le QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche.
***A/A*** *(136.360) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach.*

**RNAV 1**
ou /*or*
**RNP APCH**

VAR
1°E
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

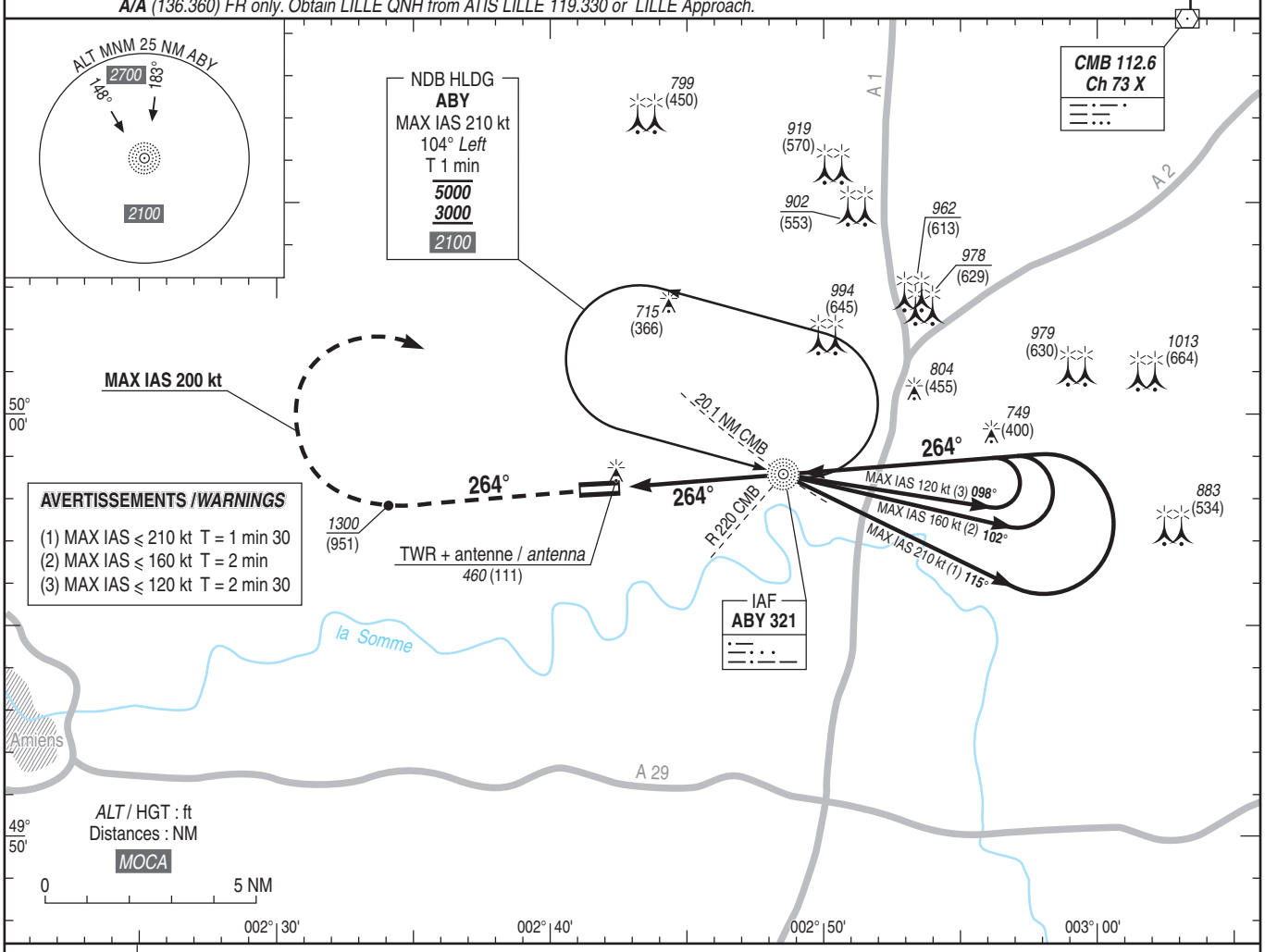
*ALT AD : 363,* ***THR : 349 (13 hPa)***

**ALBERT** BRAY

NDB RWY 26

APP : LILLE Approche / *Approach* 129.360
**TWR** : ALBERT Tour / *Tower* 136.360
**AFIS** : ALBERT Information 136.360
Absence ATS : **A/A** (136.360) FR seulement. Obtenir le QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche.
***A/A*** *(136.360) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach.*

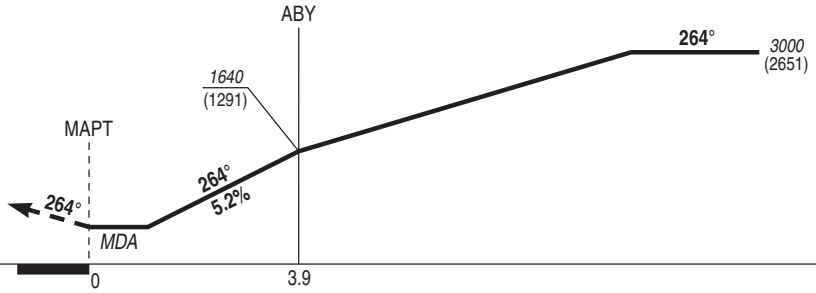
VAR 1°E (2020)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A ***1300*** (951), tourner **à droite** vers **ABY (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***3000*** (2651) pour intégrer l'attente **ABY** ou **suivre instructions du CTL**.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***1400*** (1051) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up* ***straight ahead****. At* ***1300*** *(951), turn* ***right*** *to* ***ABY (MAX IAS 200 kt)*** *climbing up to* ***3000*** *(2651) to enter* ***ABY*** *holding or* ***proceed according to ATC instructions****.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to* ***1400*** *(1051) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (4) | | MVL/*Circling* (4) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***790*** (440) | 1500 | 435 | ***870*** (530) | 1500 | ***1040*** (700) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***920*** (570) | 1600 | ***1090*** (740) | 1600 |
| C | | 1600 | | ***1090*** (740) | 2400 | ***1260*** (910) | 2400 |
| D | | 1600 | | ***1110*** (760) | 3600 | ***1280*** (930) | 3600 |

Observations/*Remarks* : (4) MVL interdites au Nord de la piste pour les ACFT CAT D / *Circling prohibited North of RWY for CAT D ACFT.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - MAPT | 3.9 NM | 3 min 21 | 2 min 45 | 2 min 21 | 2 min 02 | 1 min 48 | 1 min 28 | 1 min 16 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 990 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFAT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFAT - LE TOUQUET ELIZABETH II

**AD 2 LFAT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 50°30'53"N 001°37'39"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2.9 km ESE Le Touquet |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 21 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 143 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.5208°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.14°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORT INTERNATIONAL LE TOUQUET ELIZABETH II (AILE II) |
| | Adresse / *Address* | Avenue de l'Aéroport - 62520 Le Touquet Paris-Plage |
| | Telephone | 03 21 05 03 99 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFATZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : contact@aeroport-letouquet.com |

**AD 2 LFAT.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0800-1800 Extension possible sur demande | 0800-1800 Extension possible on request |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | 0800 - 1800<br>E-mail : douane-aeroportletouquet@douane.finances.gouv.fr<br>TEL : 09 70 27 15 51<br>La demande de douanes doit comporter les renseignements suivants :<br>- Immatriculation de l'ACFT,<br>- Nom du CDB,<br>- Noms des PAX avec numéros de passeport ou carte d'identité. | 0800 - 1800<br>E-mail : douane-aeroportletouquet@douane.finances.gouv.fr<br>TEL : 09 70 27 15 51<br>The customs request must include the following information:<br>- ACFT registration,<br>- Captain's name,<br>- PAX names with passport numbers or identity card numbers. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0300-0000 | |
| 7 | ATS | ETE : 0700 - 1130, 1300 - 1700. HIV : 0800 - 1230, 1330-1800.<br>Extension possible pour vols commerciaux uniquement, de ETA - 30 min à ETD + 30 min. PPR auprès de l'exploitant AD (REGIE PUBLIQUE AILE II) 24 HR avant la date prévue du vol.<br>TEL : 03 21 06 62 86/71<br>Adresse :<br>Aéroport du TOUQUET - BP 208 - 62520 Le Touquet Paris-Plage.<br>Chef CA : TEL : 03 21 06 62 70. | SUM : 0700 - 1130, 1300 - 1700. WIN : 0800 - 1230, 1330-1800.<br>Possible extension for commercial flights only, from ETA- 30 min to ETD + 30 min. PPR to AD operator (REGIE PUBLIQUE AILE II) 24 HR before expected date of flight.<br>TEL : 03 21 06 62 86/71<br>Address :<br>Aéroport du TOUQUET - BP 208 - 62520 Le Touquet Paris-Plage.<br>ATC manager : TEL : 03 21 06 62 70. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | AVGAS (100LL) : H24<br>JET A1 : 0800-1800 | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS/RFFS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS/RFFS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAT.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Fenwick | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL- JET A1 / TRO | Fuel : 100LL- JET A1 / TRO |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS 100LL : Est PRKG, station automatique H24, cuve de 60 m3, paiement par carte TOTAL ou CB.<br>JET A1 : camion de 10,8 m3, cuve de 60 m3, paiement par carte TOTAL/AEG/WORLDFUEL/AVCARD ou comptant par CB ou espèces. | AVGAS 100LL : Eastern part of apron, automatic pump H24, 60 m3 tank, payment by TOTAL card or CB.<br>JET A1 : 10.8 m3 truck, 60 m3 tank, payment by TOTAL/AEG/WORLDFUEL/AVCARD cards or in cash or by CB. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivreuse TD 300<br>Vente de produits de dégivrage. | De-icing machine TD 300<br>De-icing product for sale. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Oui | Yes |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Opale Aéro Service (Atelier radio) : TEL : 03 21 05 80 80.<br>Air Maintenance : TEL : 03 21 05 91 09. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAT.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | Restaurant sur AD : TEL 03 21 05 23 22. | Restaurant at AD : TEL 03 21 05 23 22. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, véhicules de location, autobus à proximité, vélos de location | Taxis, car and bicycle rental, bus in the vicinity. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital à 3 Km | Hospital 3 Km away from AD |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | En ville | In town |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In town |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR ATS<br>Niveau 1 : en dehors des HOR ATS. | Level 5 : ATS SKED.<br>Level 1 : outside ATS SKED. |

**AD 2 LFAT.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Non applicable - Piste fermée en cas de neige. | Not applicable - RWY closed when it snows. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFAT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | P1, P2, T1, T3 : 20 m - T2 : 14.8 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | N° d'identification, axe de piste, marques latérales, marques APP à vue, DTHR RWY 31, points d'arrêt | Designation number, center line, side marking, visual approach mark, DTHR RWY 31, holding point |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFAT .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAT.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFAT.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFAT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | ORLY |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LILLE |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 18 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 0600-1800 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 133.47 (132) | 1850 x 40 | 18 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 50°31'26.32"N 001°36'44.90"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 19ft |
| 31 | 313.47 (312) | 1850 x 40 | 18 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 50°30'45.15"N 001°37'53.02"E<br>( 50°30'48.43"N 001°37'47.58"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 17ft<br>DTHR : 16ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 31 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFAT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 1700 | 1760 | 1700 | 1700 | TORA, TODA, ASDA et LDA réduites cause shelter du LOC non frangible à 150 m de l'extrémité de piste et gabarit routier RD 939.<br>TORA, TODA, ASDA and LDA reduced due to the non-frangible LOC shelter located 150 m from RWY end and due to RD 939 road gauge. |
| 31 | 1850 | 1850 | 1850 | 1700 | LDA réduite cause shelter du LOC<br>LDA reduced due to the LOC shelter. |

**AD 2 LFAT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 13 | - 420 m - LIH | G | | | | | | | |
| 31 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 13 | 1850 m | 50 m | W | LIL - LIH | R | | |
| 31 | 1700 m | 50 m | W | LIL - LIH | R | | |

**AD 2 LFAT.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Conforme aux spécifications | Comply with specifications |
| 5 | Observations / *Remarks* | Bordures parking B | |

**AD 2 LFAT.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFAT.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LE TOUQUET**<br><br>50°40'45"N , 001°34'10"E - 50°29'30"N , 001°52'24"E - 50°22'40"N , 001°42'02"E - 50°25'12"N , 001°37'52"E - arc anti-horaire de 1.5 NM de rayon centré sur 50°25'23"N , 001°35'31"E - 50°26'16"N , 001°33'37"E - 50°26'16"N , 001°33'16"E - 50°32'59"N , 001°22'21"E - 50°40'45"N , 001°34'10"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>LE TOUQUET Tour (FR)<br>LE TOUQUET Tower (EN) | 0700-1900<br>SUM : -1HR<br>Extension possible pour vols commerciaux et EVASAN sur PPR auprès du gestionnaire PN 24HRs.<br>Possible extension for commercial flights and Medevac flights with PPR through manager PN 24Hrs. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAT.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | LE TOUQUET Sol (FR)<br>*LE TOUQUET Ground (EN)* | 121.755 MHz | HO | |
| TWR | LE TOUQUET Tour (FR)<br>*LE TOUQUET Tower (EN)* | 118.455 MHz | HO | |
| VDF | LE TOUQUET Gonio (FR)<br>*LE TOUQUET Homer (EN)* | 118.455 MHz | HO | |
| ATIS | LE TOUQUET (FR)<br>*LE TOUQUET (EN)* | 123.130 MHz | HO | TEL 03 21 06 62 84 |
| A/A | LE TOUQUET (FR) | 118.455 MHz | HX | |

**AD 2 LFAT.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LOC 13 (I.E.1) | LT | 110.15 MHz | H24 | 50°30'41.8"N 001°37'58.5"E | 15 ft | | | 132°/297 m DTHR 31 |
| GP 13 | | 334.25 MHz | H24 | 50°31'17.5"N 001°36'51.9"E | 14 ft | | 14.9 m/49 ft<br>( 3 °) | 152°/305 m THR 13 |
| DME 13 | | CH 38Y | H24 | 50°31'17.5"N 001°36'51.9"E | 69 ft | 25NM FL250 | | 152°/305 m THR 13 |

**AD 2 LFAT.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ENVIRONNEMENT**

L'attention des équipages est attirée sur la présence dans la bande d'une digue de 25 ft d'altitude moyenne en bordure nord de la piste et d'un hippodrome à l'ouest du THR 13.

**20.1 *SURROUNDINGS***

*Crews attention is drawn towards the presence within the strip of a 25 ft mean altitude dam on the north edge of RWY and hippodrome west of THR 13.*

**20.2 MANOEUVRES AU SOL**

Afin de prévenir les incursions au niveau du point d'attente P1, un Hot Spot est identifié sur la carte AD 2 LFAT ADC 01.

Utilisation simultanée des taxiways P1, P2 et de la piste par les aéronefs de plus de 5,7 t. interdite.

***20.2 GROUND MANOEUVRING***

*To prevent intrusions at holding point P1, a Hot Spot is marked on AD 2 LFAT ADC 01 chart.*

*Simultaneous use of TWYs P1, P2 and RWY prohibited for ACFT more than 5.7 t.*

**AD 2 LFAT.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFAT.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1** Limitation vent traversier RWY 13 / 31 :
- Piste mouillée : 20 kt
- Piste sèche : 25 kt

**22.1** RWY 13 / 31 restriction due to cross-wind :
- Wet RWY: 20 kt
- Dry RWY: 25 kt

**AD 2 LFAT.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

Equipement de surveillance du trafic :

AD équipé de visualisation radar (voir AD 1.0).

PCL couplée au PAPI RWY 31 sur FREQ A/A sur brillance modulable en dehors des horaires ATS.
- 3 coups d'alternat : BI
- 5 coups d'alternat : HI
- 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes : OFF

Extinction automatique après 15 minutes.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment :*

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

*PCL linked with PAPI RWY 31 on A/A FREQ on flexible brightness outside ATS SKED.*
- *3 clicks on mic : LIL*
- *5 clicks on mic : LIH*
- *7 clicks on mic in less than 5 seconds : OFF*

*Automatic shut-off after 15 minutes.*

**23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

AD susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer.

Forte concentration d'oiseaux : passages importants d'oiseaux de toutes espèces, sur l'AD et ses alentours, de jour ou bien de nuit.

***23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*AD likely to be covered by sea haze in a few minutes.*

*Large gathering of birds : significant bird migrations of all species, on AD and its surroundings, both day and night.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel pendant les HOR ATS.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random during ATS SKED.*

**AD 2 LFAT.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAT.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *not applicable* | Sans objet / *not applicable* |

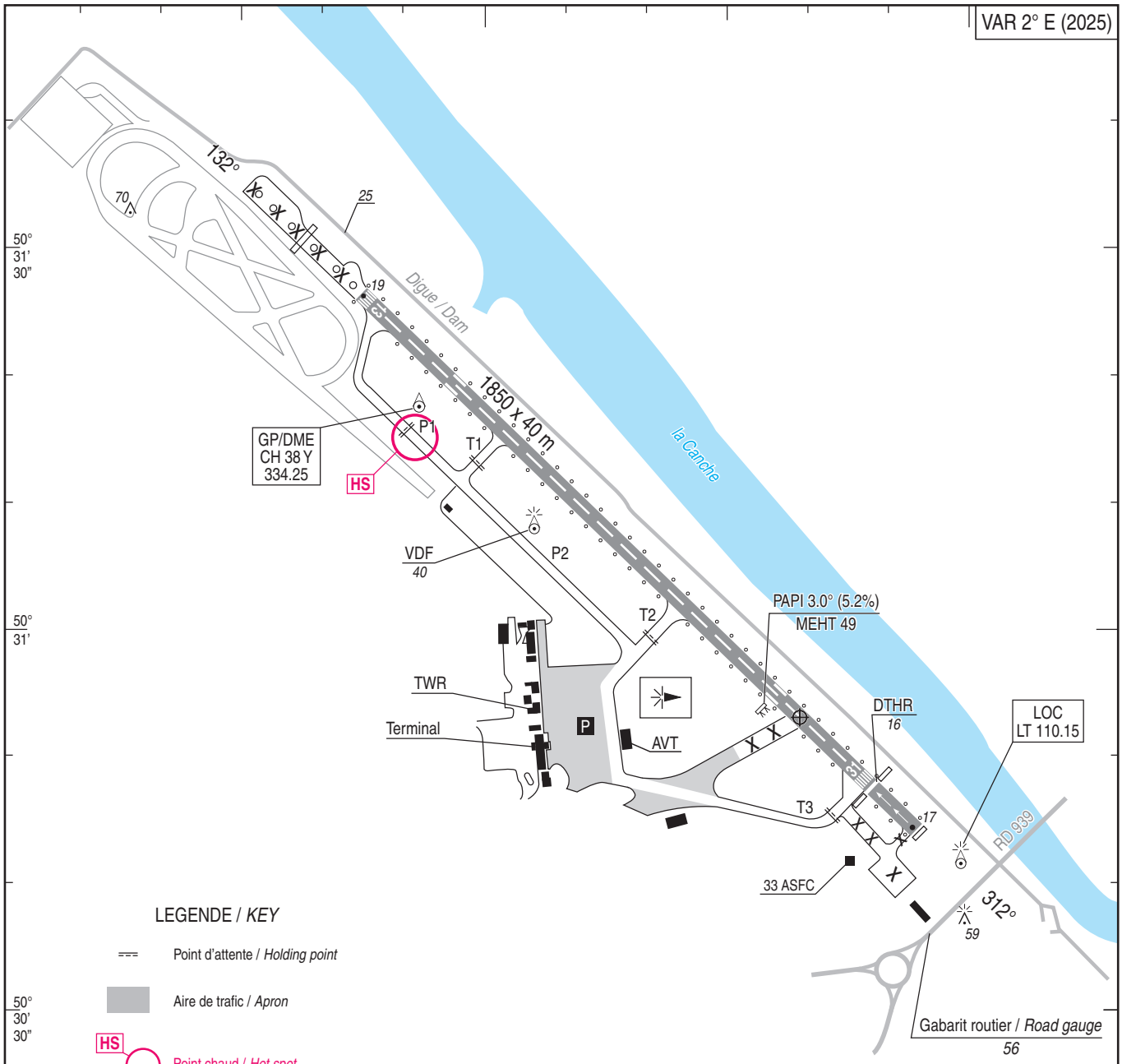

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 123.130 ☎ 03 21 06 62 84
**GND** (SOL) : 121.755

# LE TOUQUET ELIZABETH II
50 30 53 N - 001 37 39 E
*ALT AD : 21 (1 hPa)*

VAR 2° E (2025)




LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

HS Point chaud / *Hot spot*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 143 ft

0 50 100 500 m

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) Voir / *See* AD 2 LFAT.13

HS : le point d'attente P1 est situé loin de la piste sur le TWY parallèle à la piste.
*Holding point P1 is located far from RWY on the parallel TWY.*

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 13 | 50° 31' 26.32" N | 001° 36' 44.90" E |
| THR 31 | 50° 30' 45.15" N | 001° 37' 53.02" E |
| DTHR 31 | 50° 30' 48.43" N | 001° 37' 47.58" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA (1) | TODA (1) | ASDA (1) | LDA (1) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 13 | 420 m LIH | LIH/LIL | 1700 | 1760 | 1700 | 1700 | Revêtue *Paved* | 18 F/C/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 31 | NIL | LIH/LIL | 1850 | 1850 | 1850 | 1700 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * HN : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ABB | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| BNE | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| DVR | REF EG AIP ENR 4.1 | | | X | X | |
| | | | | | | |
| EKLEB | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ELTUD | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ESIVI | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| OKPEM | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| OLMAV | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| OSDIT | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| TUKVI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| FAF ILS/LOC RWY 13 | 50°35'35.3"N | 001°29'51.9"E | | X | | X |
| FAT13 | 50°35'36.3"N | 001°29'50.2"E | X | | | X |
| RW13 | 50°31'26.32"N | 001°36'44.90"E | X | | | X |
| AT410 | 50°26'26.7"N | 001°44'59.4"E | X | | | X |
| FAT31 | 50°26'37.6"N | 001°44'41.4"E | X | | | X |
| RW31 | 50°30'48.43"N | 001°37'47.58"E | X | | | X |
| AT510 | 50°33'53.9"N | 001°32'40.3"E | X | | | X |



© SIA

**ILS or LOC RWY 13**

| RMK | RNAV 1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | OKPEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKPEM | IF | OKPEM | - | - | - | - | - | 2000 | - | 220 | - | - |
| | TF | OLMAV | - | 312 | 313.5 | 5.0 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | TUKVI | - | 222 | 223.5 | 4.1 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| INA OLMAV | IF | OLMAV | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | - |
| | TF | TUKVI | - | 222 | 223.5 | 4.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA OSDIT | IF | OSDIT | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | - |
| | TF | TUKVI | - | 042 | 043.4 | 4.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA TUKVI | IF | TUKVI | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | - |
| APCH | See chart ILS or LOC RWY 13 | | | | | | | | | | | |
| | TF | AT410 | Yes | - | - | - | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | DF | OKPEM | - | - | - | - | L | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |

**LE TOUQUET** ELIZABETH II

**PRECODING RNP** RWY 13

**RNP RWY 13**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | OKPEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKPEM | IF | OKPEM | - | - | - | - | - | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | OLMAV | - | 312 | 313.5 | 5.0 | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | TUKVI | - | 222 | 223.5 | 4.1 | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA OLMAV | IF | OLMAV | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | TUKVI | - | 222 | 223.5 | 4.1 | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA OSDIT | IF | OSDIT | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | TUKVI | - | 042 | 043.4 | 4.1 | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA TUKVI | TF | TUKVI | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | TUKVI | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | FAT13 | - | 132 | 133.3 | 4.9 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW13 | Yes | 132 | 133.4 | 6.1 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | AT410 | Yes | 132 | 133.5 | 7.3 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | DF | OKPEM | - | - | - | - | L | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFAT** |
| **Runway** | **13** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E13A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **503126.3210N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0013644.8990E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **49.7** |
| **FPAP Latitude** | **503045.1510N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-41.1700** |
| **FPAP Longitude** | **0013753.0180E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **68.1190** |
| **Threshold Crossing Height** | **15.0** |
| **TCH Units Selector** | **1 (meters)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 14 01 06 0C 0D 00 00 01 33<br>31 05 E2 BA AE 15 C6 26 B1 00<br>F1 15 5C BE FE 2E 14 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 2F F8 4C 01** |
| **Calculated CRC Value** | **2FF84C01** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **5.9** |



© SIA

**RNP RWY 31**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | OKPEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA EKLEB | IF | EKLEB | - | - | - | - | - | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ELTUD | - | 138 | 139.6 | 8.4 | - | 2000 | 6000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | ESIVI | - | 222 | 223.7 | 4.0 | - | 2000 | - | 190 | - | 1.0 |
| INA ELTUD | IF | ELTUD | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | ESIVI | - | 222 | 223.7 | 4.0 | - | 2000 | - | 190 | - | 1.0 |
| INA ESIVI | TF | ESIVI | - | - | - | - | - | 2000 | - | 190 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ESIVI | - | - | - | - | - | 2000 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | FAT31 | - | 312 | 313.6 | 4.2 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW31 | Yes | 312 | 313.6 | 6.1 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | AT510 | Yes | 312 | 313.5 | 4.5 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | DF | EKLEB | - | - | - | - | R | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFAT |
| **Runway** | 31 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E31A |
| **LTP/FTP Latitude** | 503048.4310N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0013747.5790E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 48.6 |
| **FPAP Latitude** | 503126.3210N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 37.8900 |
| **FPAP Longitude** | 0013644.8990E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -62.6800 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 14 01 06 0C 1F 00 00 01 31<br>33 05 DE 92 AD 15 76 10 B3 00<br>E6 15 04 28 01 50 16 FE 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 FA AB 84 4B 9B |
| **Calculated CRC Value** | AB844B9B |

## Required Additional Data

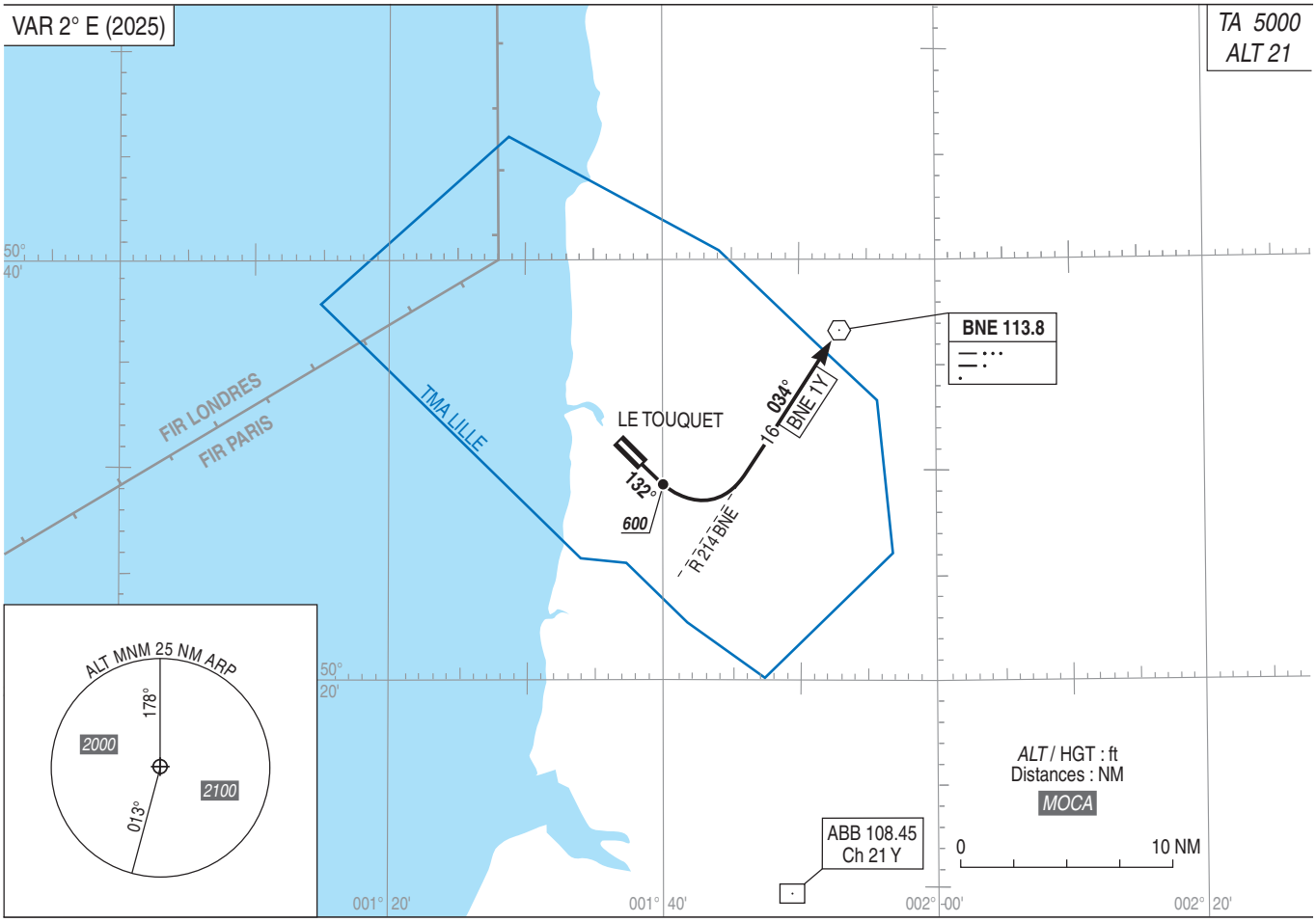
| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 4.8 |



© SIA

# LE TOUQUET ELIZABETH II
## SID CONV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | LE TOUQUET | 123.130 |
| APP | : LILLE Approche / *Approach* | 120.275 |
| **TWR** | : LE TOUQUET Tour / *Tower* | 118.455 |
| **GND** | : LE TOUQUET Sol / *Ground* | 121.755 |




**CONSIGNES GENERALES**
Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5.5%. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.
L'attention des équipages est attirée sur la présence dans la bande d'une digue de 25 ft d'altitude moyenne en bordure nord de la piste et d'un hippodrome au sud du seuil 13.

***GENERAL INSTRUCTIONS***
*ACFT must comply with the specifications of each outgoing routes. Routes are defined for ACFT with climbing performances allowing to set up a minimum climbing slope of 5.5%. Otherwise, captains have to mention it when requesting to start up.*

*Crews attention is drawn towards the presence within the strip of a 25 ft mean altitude dam on the north edge of RWY and hippodrome south threshold 13.*

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**
Monter à 4% 132° jusqu'à *800* (779) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Pente théorique de montée, groupe d'arbres d'ALT MAX 56 ft situés à 200 m de la DER, à 200 m à droite de l'axe de piste et groupe d'éoliennes à 2.7 NM au Nord de la piste.

***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***
*Climb adhering to a 4% slope gradient 132° till 800 (779) (1) then proceed direct route to the enroute safety altitude.*
*(1) Theoretical climb gradient : a group of trees ALT MAX 56 ft situated 200 m from DER, 200 m right of RWY axis and group of wind turbines at 2.7 NM North of the RWY.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*If flying VMC, make a half turn to land on AD.*
*If flying IMC, continue the flight until TMA limits, respecting the outgoing route at the latest assigned FL or if it is not compatible with the obstructions, at the first safety FL and then conduct your flight as itemized in FPL in force.*

**ITINERAIRES**
**BNE 1Y :** Monter 132°. A *600* (579) tourner à gauche pour intercepter et suivre R 214 BNE (034°) vers BNE.

***ROUTES***
***BNE 1Y :*** *Climb 132°. At 600 (579) turn left to intercept and follow R 214 BNE (034°) to BNE.*

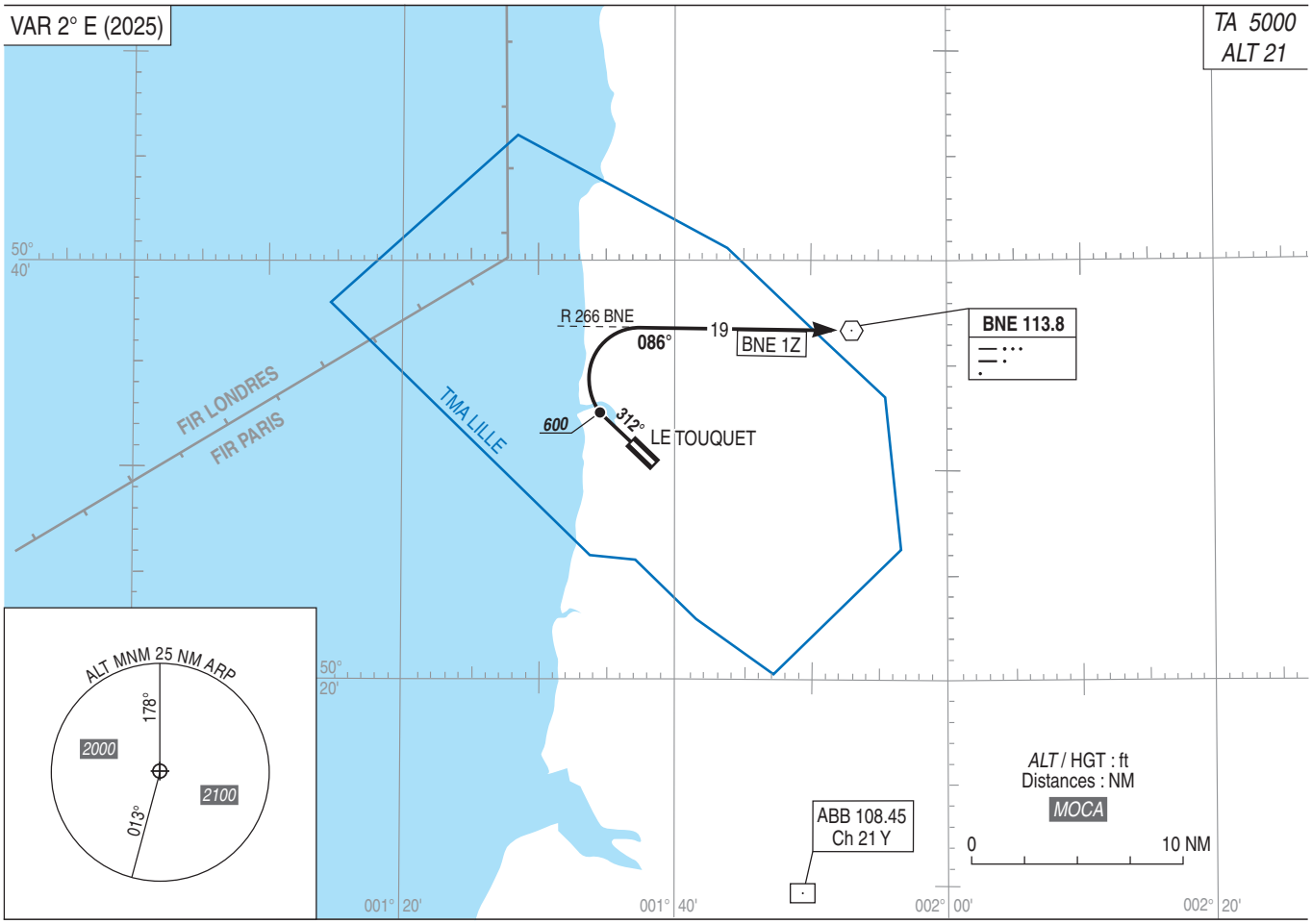


AMDT 09/26 **CHG :** VAR, FREQ TWR, orientations, DME ABB, MSA, contrainte obstacles pente théorique de montée / *theoretical climb gradient obstacles constraint.*

© SIA

# LE TOUQUET ELIZABETH II
## SID CONV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** LE TOUQUET 123.130
APP : LILLE Approche / *Approach* 120.275
**TWR** : LE TOUQUET Tour / *Tower* 118.455
**GND** : LE TOUQUET Sol / *Ground* 121.755




**CONSIGNES GENERALES**
Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5.5%. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.
L'attention des équipages est attirée sur la présence dans la bande d'une digue de *25* ft d'altitude moyenne en bordure nord de la piste et d'un hippodrome au sud du seuil 13.

***GENERAL INSTRUCTIONS***
*ACFT must comply with the specifications of each outgoing routes. Routes are defined for ACFT with climbing performances allowing to set up a minimum climbing slope of 5.5%. Otherwise, captains have to mention it when requesting to start up.*

*Crews attention is drawn towards the presence within the strip of a 25 ft mean altitude dam on the north edge of RWY and hippodrome south threshold 13.*

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**
Monter 312° jusqu'à *800* (779) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***
*Climb 312° to 800 (779) then proceed direct route to the enroute safety altitude.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*If flying VMC, make a half turn to land on AD.*
*If flying IMC, continue the flight until TMA limits, respecting the outgoing route at the latest assigned FL or if it is not compatible with the obstructions, at the first safety FL and then apply the elements of the FPL in force.*

**ITINERAIRES**
**BNE 1Z :** Monter 312°. A *600* (579) tourner à droite pour intercepter et suivre R 266 BNE (086°) vers BNE.

***ROUTES***
***BNE 1Z :*** *Climb 312°. At 600 (579) turn right to intercept and follow R 266 BNE (086°) to BNE.*


© SIA

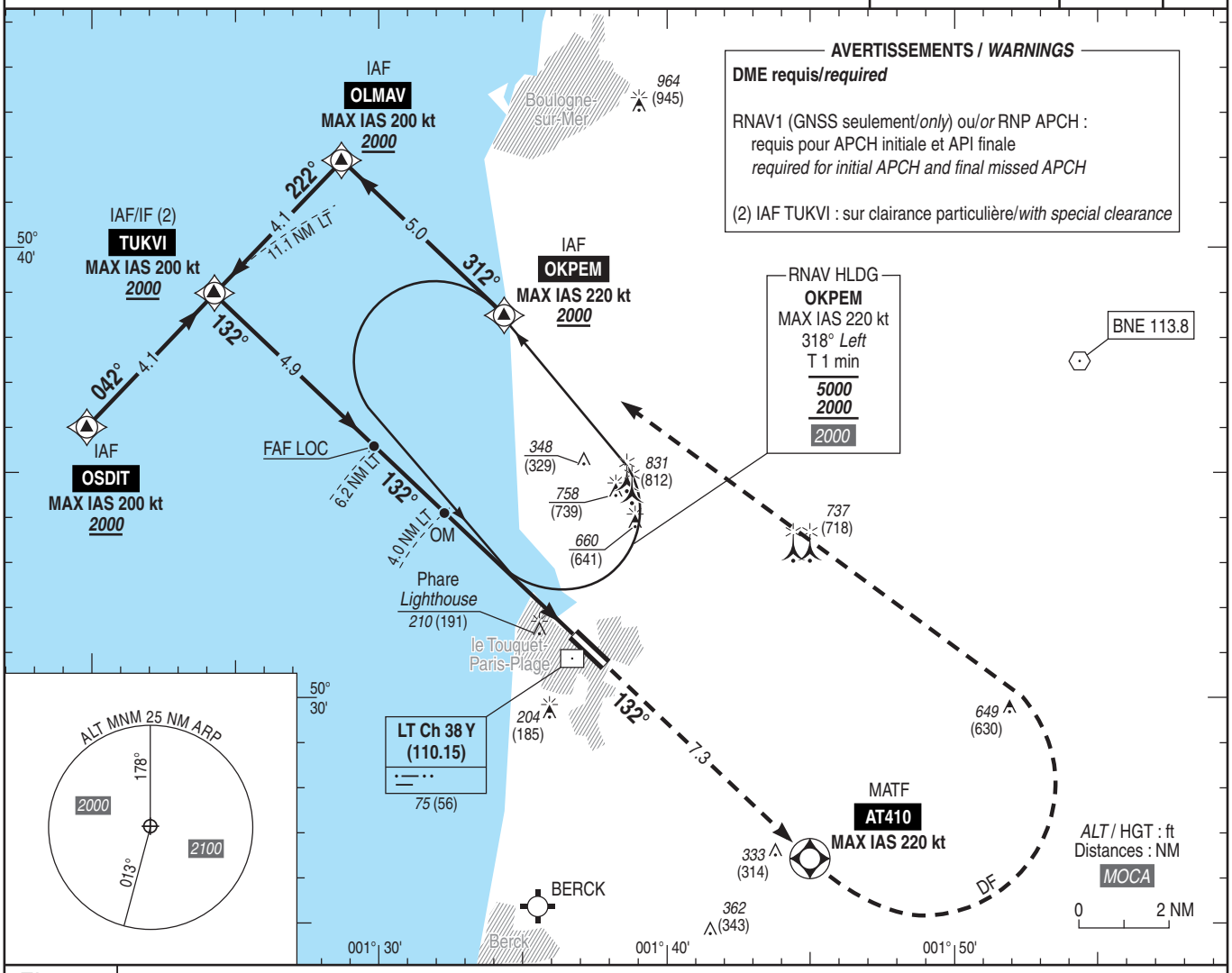
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 21,* ***THR : 19 (1 hPa)***

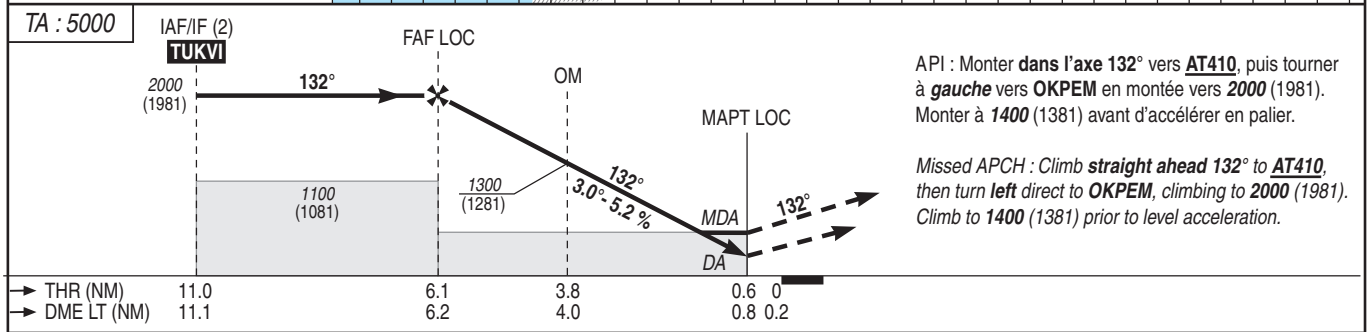
# LE TOUQUET ELIZABETH II
ILS ou/*or* LOC RWY 13

**ATIS** : 123.130
APP : LILLE Approche/*Approach* 120.275
**TWR** : LE TOUQUET Tour/*Tower* 118.455 (1)
**GND** : LE TOUQUET Sol/*Ground* 121.755

(1) Absence ATS : **A/A** (118.455) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH LILLE sur/*on* ATIS LILLE 119.330 ou auprès de/*or from* LILLE Approche.

| **RNAV1** GNSS seulement/*only* ou/*or* **RNP APCH** requis/*required* | **ILS - DME** **LT 110.15** RDH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe 132°** vers **AT410**, puis tourner à ***gauche*** vers **OKPEM** en montée vers ***2000*** (1981). Monter à ***1400*** (1381) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead 132°*** *to* ***AT410****, then turn* ***left*** *direct to* ***OKPEM****, climbing to* ***2000*** *(1981). Climb to* ***1400*** *(1381) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL / *Circling* (3) Absence QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***270*** (250) | 800 | 189 | ***380*** (360) | 1300 | 354 | ***570*** (550) | 1500 | ***830*** (810) | 1500 |
| B | | | 201 | | | | ***570*** (550) | 1600 | ***830*** (810) | 1600 |
| C | | | 209 | | | | ***710*** (690) | 2400 | ***970*** (950) | 2400 |

| **DME LT** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1610*** (1591) | ***1300*** (1281) | ***980*** (961) | ***660*** (641) |

Observations/*Remarks* : (3) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
PAPI obligatoire de nuit. Circuit AD RWY 31 : droite / *PAPI compulsory at night. AD circuit RWY 31 : right hand.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - THR 6.1 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 14 | 4 min 35 | 4 min 04 | 3 min 40 | 3 min 20 | 3 min 03 | 2 min 49 | 2 min 37 | 2 min 27 | 2 min 17 |
| VSP (ft/min) | 370 | 425 | 475 | 530 | 580 | 635 | 690 | 740 | 795 | 845 |

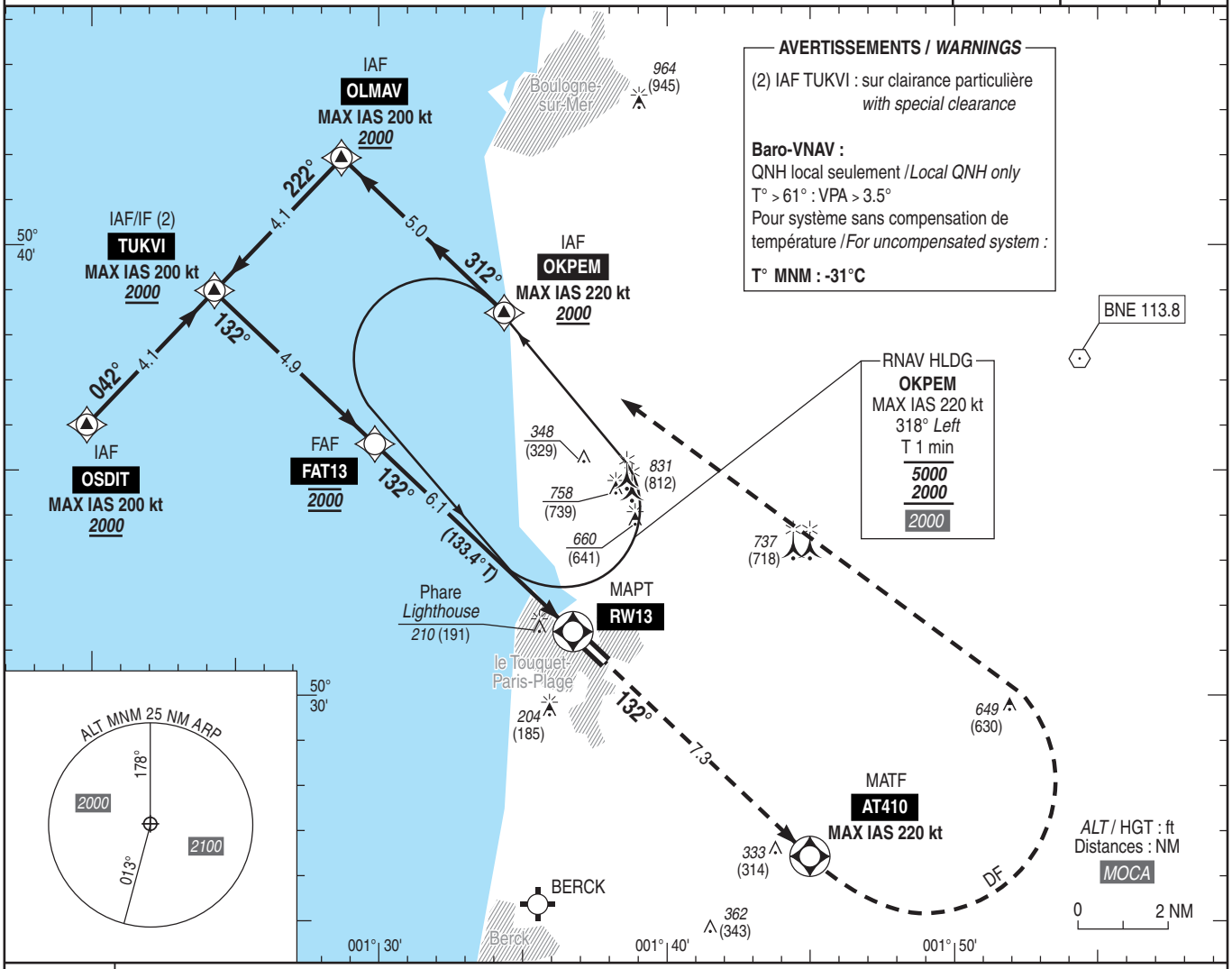


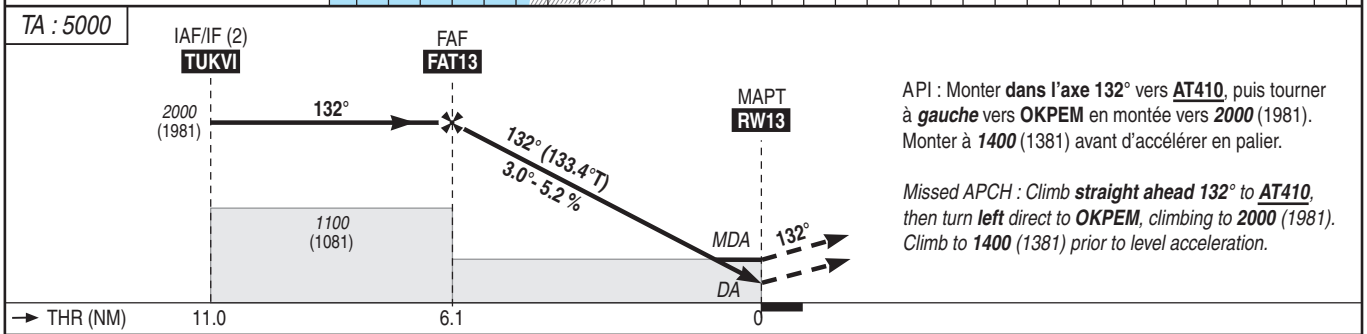
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 21,* ***THR : 19 (1 hPa)***

# LE TOUQUET ELIZABETH II
**RNP** RWY 13

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ATIS** : 123.130<br>APP : LILLE Approche/*Approach* 120.275<br>**TWR** : LE TOUQUET Tour/*Tower* 118.455 (1)<br>**GND** : LE TOUQUET Sol/*Ground* 121.755 | (1) Absence ATS : **A/A** (118.455) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH LILLE sur/*on* ATIS LILLE 119.330 ou auprès de/*or from* LILLE Approche. | **RNP APCH** | **EGNOS CH 61879 E13A**<br>TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |




API : Monter **dans l'axe 132°** vers **AT410**, puis tourner à ***gauche*** vers **OKPEM** en montée vers ***2000*** (1981). Monter à ***1400*** (1381) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead 132°*** *to* ***AT410****, then turn* ***left*** *direct to* ***OKPEM****, climbing to* ***2000*** *(1981). Climb to* ***1400*** *(1381) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL / *Circling* (3) Absence QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 184 | ***440*** (420) | 1500 | 314 | | 1500 | | ***570*** (550) | 1500 | ***830*** (810) | 1500 |
| B | ***270*** (250) | 800 | 197 | ***450*** (430) | 1500 | 325 | ***460*** (440) | 1500 | 439 | ***570*** (550) | 1600 | ***830*** (810) | 1600 |
| C | | | 205 | ***460*** (440) | 1600 | 333 | | 1600 | | ***710*** (690) | 2400 | ***970*** (950) | 2400 |

| **DIST RW13 NM** | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1980*** (1961) | ***1660*** (1641) | ***1340*** (1321) |
| | 3 ***1025*** (1006) | 2 ***705*** (686) | 1 ***385*** (366) |

Observations/*Remarks* : (3) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
PAPI obligatoire de nuit. Circuit AD RWY 31 : droite / *PAPI compulsory at night. AD circuit RWY 31 : right hand.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.1 NM | 5 min 12 | 4 min 33 | 4 min 03 | 3 min 38 | 3 min 19 | 3 min 02 | 2 min 48 | 2 min 36 | 2 min 26 | 2 min 16 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 425 | 480 | 530 | 585 | 635 | 690 | 745 | 795 | 850 |



© SIA

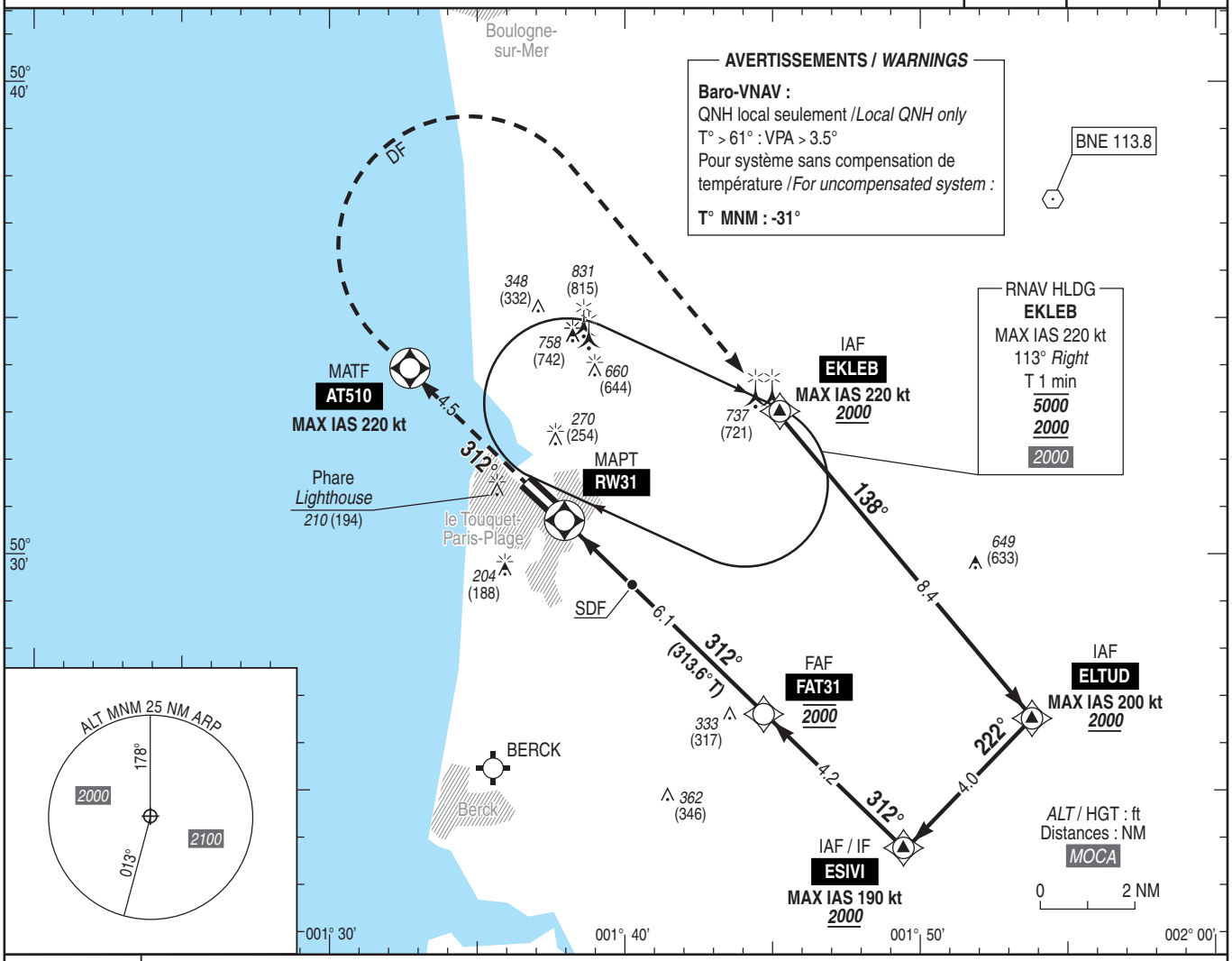
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# LE TOUQUET ELIZABETH II

CAT A B C
*ALT AD : 21,* ***DTHR : 16 (1 hPa)***

**RNP** RWY 31

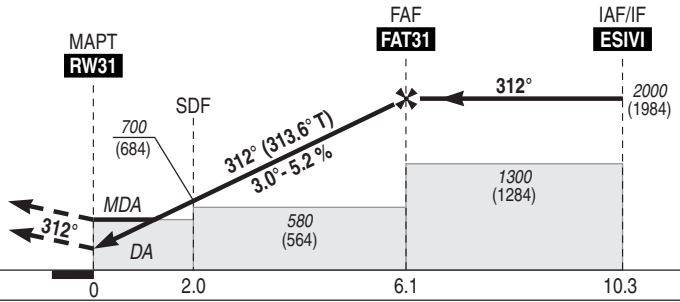
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ATIS** : 123.130<br>APP : LILLE Approche/*Approach* 120.275<br>**TWR** : LE TOUQUET Tour/*Tower* 118.455 (1)<br>**GND** : LE TOUQUET Sol/*Ground* 121.755 | (1) Absence ATS : **A/A** (118.455) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH LILLE sur/*on* ATIS LILLE 119.330 ou auprès de/*or from* LILLE Approche. | **RNP APCH** | **EGNOS CH 70006 E31A**<br>TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe 312°** vers **AT510**, puis tourner **à droite** vers **EKLEB** en montée vers ***2000*** (1984).
Monter à ***1400*** (1384) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead 312°*** *to* ***AT510****, then turn* ***right*** *direct to* ***EKLEB****, climbing to* ***2000*** *(1984). Climb to* ***1400*** *(1384) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (2) | | | LNAV-VNAV (2) | | | LNAV (2) | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL / *Circling* (3) Absence QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***570*** (550) | 1500 | 221 | ***570*** (550) | 1500 | 291 | ***570*** (550) | 1500 | | ***570*** (550) | 1500 | ***830*** (810) | 1500 |
| B | ***570*** (550) | 1600 | 231 | ***570*** (550) | 1600 | 304 | ***570*** (550) | 1600 | 398 | ***570*** (550) | 1600 | ***830*** (810) | 1600 |
| C | ***710*** (690) | 2400 | 240 | ***710*** (690) | 2400 | 323 | ***710*** (690) | 2400 | | ***710*** (690) | 2400 | ***970*** (950) | 2400 |

| **DIST RW31 NM** | **2** | **3** | **4** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***700*** (684) | ***1020*** (1004) | ***1340*** (1324) |
| | **5** | **6** | |
| | ***1655*** (1639) | ***1975*** (1959) | |

Observations/*Remarks* : (2) Minimums majorés /*increased minimums.* (3) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
PAPI obligatoire de nuit. Circuit AD RWY 31 : droite / *PAPI compulsory at night. AD circuit RWY 31 : right hand.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - DTHR 6.1 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 12 | 4 min 33 | 4 min 03 | 3 min 39 | 3 min 19 | 3 min 02 | 2 min 48 | 2 min 36 | 2 min 26 | 2 min 17 |
| VSP (ft/min) | 370 | 425 | 480 | 530 | 585 | 635 | 690 | 745 | 795 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFAV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFAV - VALENCIENNES DENAIN

**AD 2 LFAV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 50°19'29"N 003°27'56"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km SW Valenciennes |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 172 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.1 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.0853°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.138°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE AEROPORT DU VALENCIENNOIS - CHARLES NUNGESSER |
| | Adresse / *Address* | Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation de l'Aérodrome de Valenciennes Denain<br>Aérodrome du Hainault.<br>ZI n° 2<br>59121 Prouvy |
| | Telephone | 03 27 21 03 66 |
| | FAX | 03 27 21 03 34 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFAVZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFAV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL (voir/see AD 2 LFQQ.3) | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0715 - 1100, 1215 - 1600.<br>En dehors de ces horaires O/R par FAX ou mail avant 1500.<br>SAM, DIM et JF : O/R par FAX ou mail le jour ouvrable précédent avant 1100 pour vols EVASAN et Officiels uniquement.<br>PPR exploitant d'aérodrome par FAX ou mail le jour ouvrable précédent avant 1100 pour vols commerciaux et d'affaires.<br>TEL : 03 27 21 11 60 - FAX : 03 27 21 54 04<br>E-mail : afis@valenciennes-aeroport.fr | MON-FRI : 0715 - 1100, 1215 - 1600.<br>Outside these SKED O/R by FAX or email before 1500.<br>SAT, SUN and PUBLIC HOL : O/R by FAX or email before 1100 on the previous working day for air ambulance and official flghts only.<br>PPR AD operator by FAX or email before 1100 on the previous working day for commercial and business flights.<br>TEL : 03 27 21 11 60 - FAX : 03 27 21 54 04<br>E-mail : afis@valenciennes-aeroport.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAV .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : (AIR BP) 100 LL-JET A1. (CIV-MIL)<br>Paiement comptant - carte BP<br>Lubrifiants : NIL | Fuel : (AIR BP) 100 LL-JET A1. (CIV-MIL)<br>Cash payment - BP card<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | Contact assistance : assistance@valenciennes-aeroport.fr | Handling contact details: assistance@valenciennes-aeroport.fr |

**AD 2 LFAV .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis | Taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAV .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Hors HOR AFIS : niveau 2 O/R 45 minutes avant (TEL 06 71 30 21 44), niveau 3 ou 4 O/R par Fax ou mail avant 1500.<br>SAM, DIM et JF : O/R par Fax ou mail le jour ouvrable précédent avant 1100. | Outside AFIS SKED: level 2 O/R 45 minutes before (TEL 06 71 30 21 44), level 3 or 4 O/R by Fax or email before 1500.<br>SAT, SUN and PUBLIC HOL: O/R by Fax or email on the previous working day before 1100. |

**AD 2 LFAV .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable. | Not applicable. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface de spistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2.<br>Les horaires GRF sont publiées en AD 2.3. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with Global Reporting Format (GRF) described in accordance with Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2.<br>GRF schedule available on AD 2.3. |

**AD 2 LFAV .8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Entre le PRKG principal et le seuil 24, voie de circulation C non revêtue. | Between main apron and THR 24, taxiway C unpaved. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFAV .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFAV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFAV.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFAV .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | BALE-MULHOUSE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 061.44 (060) | 625 x 50 | non revêtue / not paved | 50°19'39.51"N 003°27'20.12"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 164ft |
| 24 | 241.44 (240) | 625 x 50 | non revêtue / not paved | 50°19'49.16"N 003°27'47.81"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 171ft |
| 11 | 110.81 (110) | 1708 x 45 | 11 R/D/W/T<br>revêtue / paved | 50°19'42.73"N 003°27'00.18"E<br>( 50°19'40.75"N 003°27'08.32"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 161ft<br>DTHR : 162ft |
| 29 | 290.81 (290) | 1708 x 45 | 11 R/D/W/T<br>revêtue / paved | 50°19'23.09"N 003°28'20.90"E<br>( 50°19'24.43"N 003°28'15.40"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 156ft<br>DTHR : 159ft |
| 11L | 110.70 (109) | 620 x 50 | non revêtue / not paved | 50°19'39.74"N 003°27'27.32"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 161ft |
| 29R | 290.70 (289) | 620 x 50 | non revêtue / not paved | 50°19'32.65"N 003°27'56.57"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 172ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 24 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 11 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 29 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 11L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 29R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) PCN 11 F/D/W/T entre début RWY 29 et DTHR 29 / PCN 11 F/D/W/T between beginning of RWY 29 and DTHR 29.

(2) PCN 11 F/D/W/T entre début RWY 29 et DTHR 29 / PCN 11 F/D/W/T between beginning of RWY 29 and DTHR 29.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAV.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 625 | 625 | 625 | | |
| 24 | 625 | 625 | 625 | | |
| 11 | 1685 | 1685 | 1685 | 1513 | Distances déclarées réduites : RWY 11 : cause shelter LOC situé à 127 m de l'extrémité de piste.<br>Declared distances reduced : RWY 11 : due to LOC shelter located 127 m away from RWY end. |
| 29 | 1618 | 1678 | 1708 | 1592 | Distances déclarées réduites : RWY 29 : cause gabarit routier de la RD 630 dépassant la trouée de décollage 29.<br>Declared distances reduced : RWY 29 : due to RD 630 height restriction barrier in take-off funnel 29. |
| 11L | 620 | 620 | 620 | | |
| 29R | 620 | 620 | 620 | | |

**AD 2 LFAV.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 44 ft | | | | | |
| 29 | | | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 44 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 11 | 1685 m | 60 m | W | LIH | R | | |
| 29 | 1618 m | 60 m | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFAV.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Tous balisages lumineux. | All lightings. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 s. | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAV.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFAV.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFAV.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | VALENCIENNES Information (FR)<br>*VALENCIENNES Information (EN)* | 122.605 MHz | HO | |
| A/A | VALENCIENNES (FR) | 122.605 MHz | HO | Absence ATS |

**AD 2 LFAV.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAV .20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**AD 2 LFAV .21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFAV .22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| Vols au départ :<br>Consignes recommandées pour un départ IFR :<br>RWY 11 : monter RM 110° jusqu'à 700 (535) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>RWY 29 : monter RM 290° jusqu'à 700 (535) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Utilisation APU : uniquement 30 min avant le départ. | Flight departures :<br>Recommended instructions for IFR departures :<br>RWY 11 : climb MAG 110° up to 700 (535) then direct route climbing to en route safety altitude.<br>RWY 29 : climb MAG 290° up to 700 (535) then direct route climbing to en route safety altitude.<br>Use of APU : 30 min before departure only. |

**AD 2 LFAV .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 BALISAGE**

PCL : PN AFIS.

Pour éteindre le balisage faire 7 coups d'alternat.

Feux de protection de piste : TWY A.

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.1 LIGHTING***

*PCL : PN AFIS.*

*Turn off the lights by keying the microphone 7 times.*

*Runway protection lights : TWY A.*

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

**AD 2 LFAV .24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFAV .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

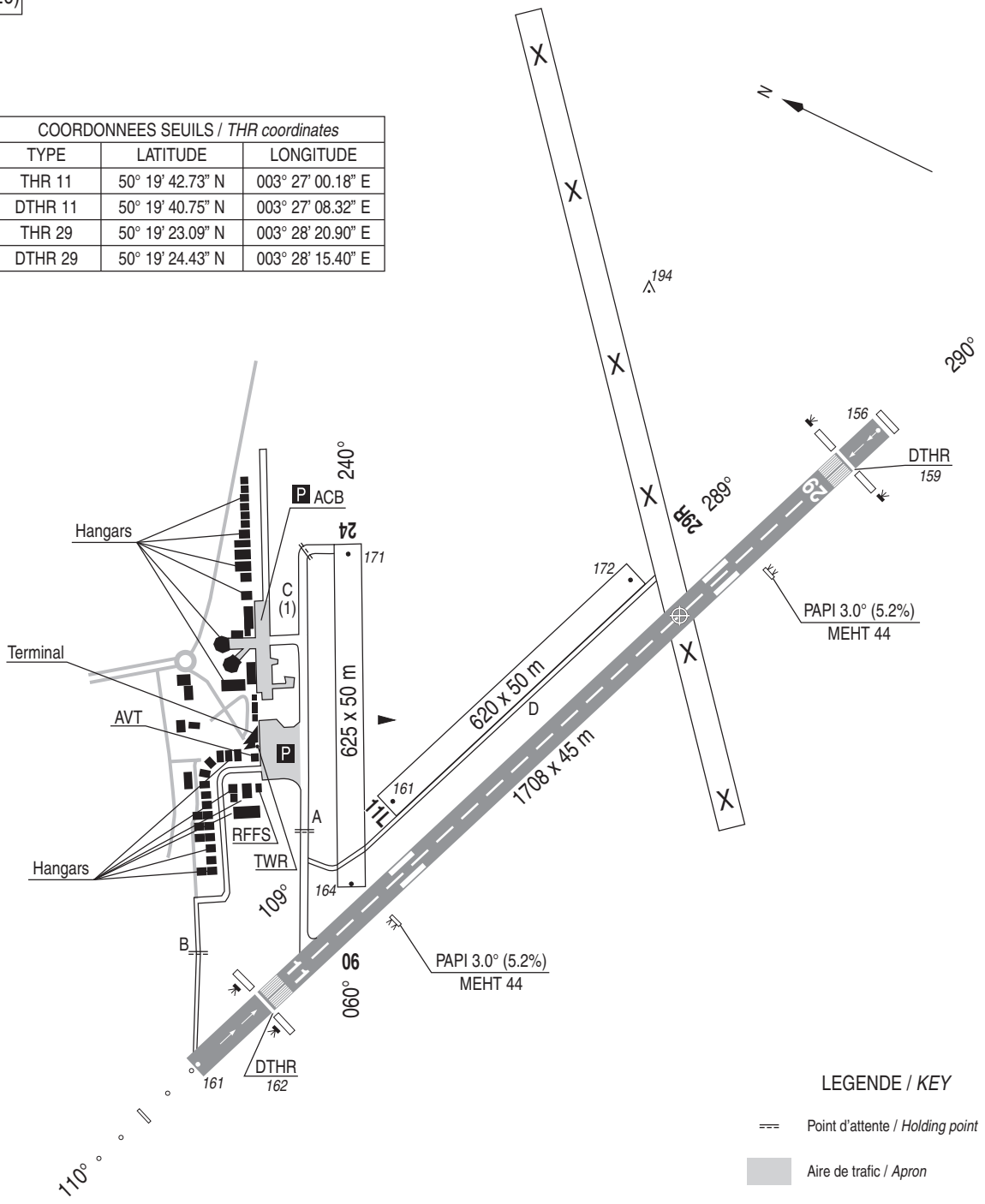
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : VALENCIENNES Information 122.605

**VALENCIENNES** DENAIN
50 19 29 N - 003 27 56 E
*ALT AD : 172 (6 hPa)*

VAR 1° E (2020)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 11 | 50° 19' 42.73" N | 003° 27' 00.18" E |
| DTHR 11 | 50° 19' 40.75" N | 003° 27' 08.32" E |
| THR 29 | 50° 19' 23.09" N | 003° 28' 20.90" E |
| DTHR 29 | 50° 19' 24.43" N | 003° 28' 15.40" E |




LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

**BALISAGE / *LIGHTING***

RWY 11 et 29 : DTHR - Extrémité HI
*RWY 11 and 29 : DTHR - End LIH*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 144 ft

0 50 100 200 300 400 500 m

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA (2) | TODA (2) | ASDA (2) | LDA (2) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 11 | 420 m LIH | LIH | 1685 | 1685 | 1685 | 1513 | Revêtue | 11 R/D/W/T (3) | 400 | 400 | 400 | - |
| 29 | NIL | LIH | 1618 | 1678 | 1708 | 1592 | *Paved* | | 400 | 400 | 400 | - |

OBSERVATIONS / *Remarks* : (1) Voir/*See* AD 2 LFAV.8 - (2) Voir/*See* AD 2 LFAV.13 - (3) Voir/*See* AD 2 LFAV.12



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | |
| BOBMA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ERLED | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| EXEKO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NAVAN | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VADEP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VAMOP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| FAV11 | 50°21'40.0" N 003°18'56.3" E | X | | | X |
| RW11 | 50°19'40.75"N 003°27'08.32"E | X | | | X |
| AV510 | 50°18'36.8" N 003°31' 30.8" E | X | | | X |
| FAV29 | 50°16'16.9" N 003°41'02.0" E | X | | | X |
| RW29 | 50°19'24.43" N 003°28'15.40" E | X | | | X |
| AV410 | 50°20'38.9" N 003°23'09.0" E | X | | | X |
| AV412 | 50°24'06.4" N 003°25'12.1" E | X | | | X |
| AV414 | 50°25'36.2" N 003°32'32.8" E | X | | | X |
| AV416 | 50°23'04.2" N 003°35'03.0" E | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 11**

MAG VAR 2020 1.3°E

REF NAVAID : -

RMK : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | BOBMA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BOBMA | IF | BOBMA | - | - | - | - | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | VAMOP | - | 019 | 020.6 | 5.0 | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| INA NAVAN | IF | NAVAN | - | - | - | - | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | VAMOP | - | 199 | 200.6 | 5.0 | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| INA VAMOP | IF | VAMOP | - | - | - | - | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | VAMOP | - | - | - | - | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | FAV11 | - | 109 | 110.6 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW11 | Yes | 109 | 110.7 | 5.6 | - | - | - | - | -3.0° / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | AV510 | Yes | 110 | 110.8 | 3.0 | - | - | - | 160 | - | RNP APCH |
| | DF | BOBMA | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFAV |
| **Runway** | 11 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E11A |
| **LTP/FTP Latitude** | 501940.7500N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032708.3200E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 93.2 |
| **FPAP Latitude** | 501921.2610N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -19.4890 |
| **FPAP Longitude** | 0032828.4190E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 80.0990 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 160 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 16 01 06 0C 0B 00 00 01 31<br>31 05 9C 32 99 15 40 48 7B 01<br>A4 17 BE 67 FF C6 71 02 2C 81<br>2C 01 64 14 C8 AF ED 6F 81 EC |
| **Calculated CRC Value** | ED6F81EC |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 49.2 |



© SIA

| RNP RWY 29 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | EXEKO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA EXEKO | IF | EXEKO | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | VADEP | - | 360 | 001.1 | 4.8 | - | 3000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA ERLED | IF | ERLED | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | VADEP | - | 220 | 221.1 | 4.4 | - | 3000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA VADEP | IF | VADEP | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | VADEP | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | FAV29 | - | 290 | 291.1 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW29 | Yes | 290 | 291.0 | 8.8 | - | - | - | - | -3.0° / 15.0 | RNP APCH |
| | DF | AV410 | - | 290 | 290.8 | 3.5 | - | - | - | 160 | - | RNP APCH |
| | TF | AV412 | - | 019 | 020.8 | 3.7 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | AV414 | - | 071 | 072.3 | 4.9 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | AV416 | - | 146 | 147.7 | 3.0 | - | - | 2000 | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | EXEKO | - | 146 | 147.8 | 15.8 | - | 3000 | - | 220 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFAV |
| **Runway** | 29 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E29A |
| **LTP/FTP Latitude** | 501924.4310N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032815.3980E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 92.5 |
| **FPAP Latitude** | 501943.9180N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 19.4870 |
| **FPAP Longitude** | 0032655.2960E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -80.1020 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 104 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 16 01 06 0C 1D 00 00 01 39<br>32 05 1E B3 98 15 4C 54 7D 01<br>9D 17 3E 98 00 34 8E FD 2C 81<br>2C 01 64 0D C8 FA 40 3E 45 46 |
| **Calculated CRC Value** | 403E4546 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 48.5 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

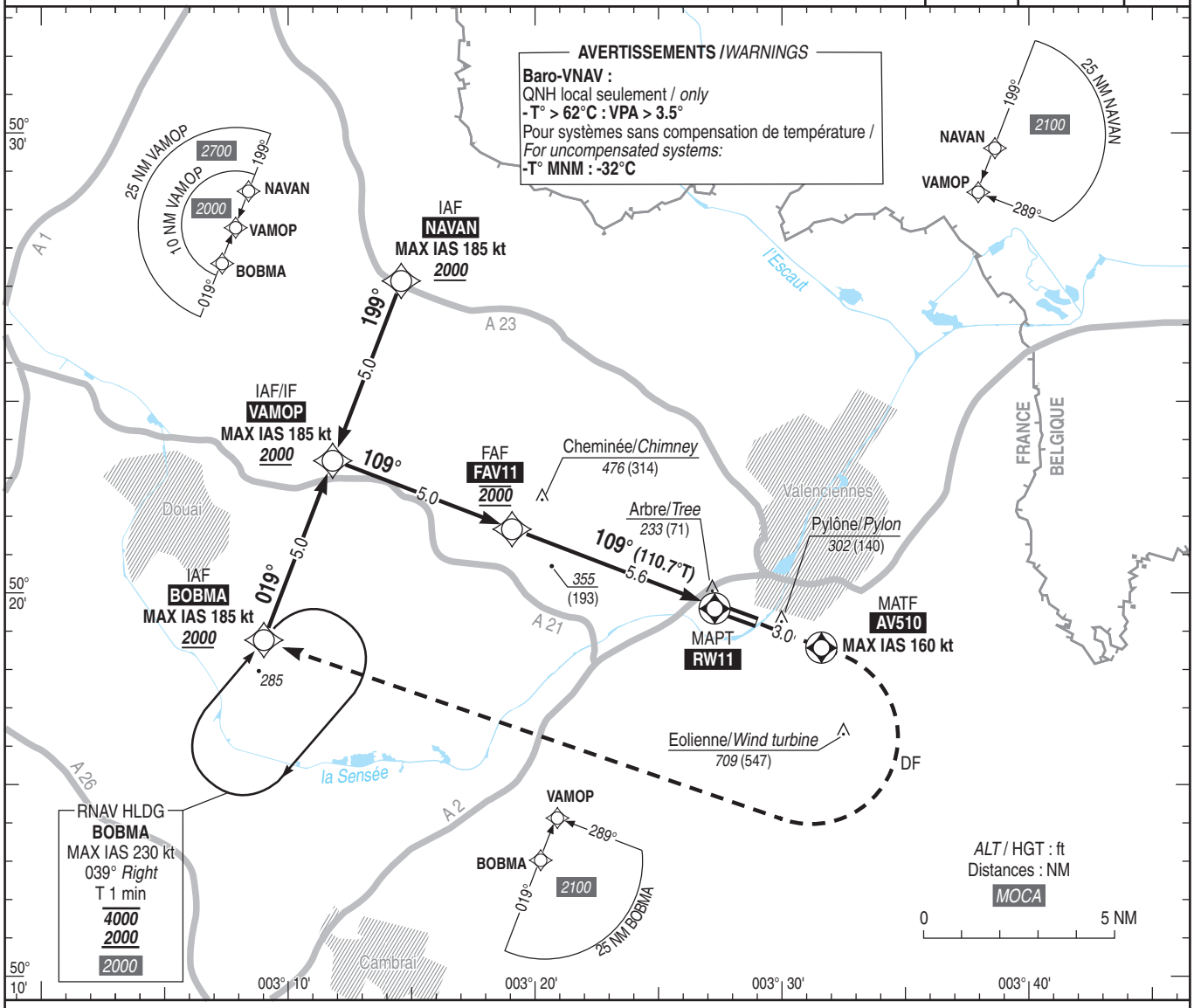
# VALENCIENNES DENAIN

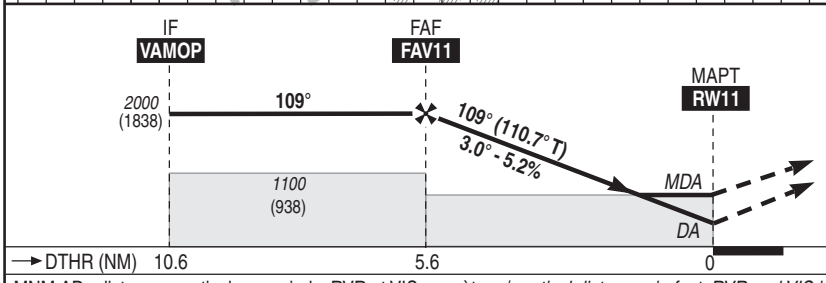
CAT A B C
*ALT AD : 172,* ***DTHR : 162 (6 hPa)***

**RNP** RWY 11

APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (dans les limites TMA LILLE / *within the limits of LILLE TMA*)
TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled*)
**AFIS** : VALENCIENNES Information 122.605
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou auprès de LILLE Approche
***A/A*** *FR only. Obtain LILLE QNH from LILLE ATIS 119.330 or from LILLE Approach*

| RNP APCH | EGNOS 95683 E11A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter direct **vers AV510 (MAX IAS 160 kt)**, puis tourner à **droite** direct vers **BOBMA** en montée vers ***2000*** *(1838)* pour intégrer l'attente. Ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *1400* (1238) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb direct to* ***AV510*** ***(MAX IAS 160 kt)****, then turn* ***right*** *direct to* ***BOBMA*** *climbing to* ***2000*** *(1838) to enter holding. Or proceed according to ATC instructions. Climb to 1400 (1238) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* absence ATS (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 218 | ***460*** (300) | 900 | 291 | | 1500 | | ***790*** (630) | 1500 | ***890*** (730) | 1500 |
| B | ***420*** (250) | 800 | 230 | ***470*** (310) | 900 | 303 | ***650*** (490) | 1500 | 488 | ***790*** (630) | 1600 | ***890*** (730) | 1600 |
| C | | | 238 | ***480*** (320) | 1000 | 314 | | 1800 | | ***1250*** (1090) | 2400 | ***1350*** (1190) | 2400 |

| DIST RW11 NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1800*** (1638) | ***1480*** (1318) | ***1170*** (1008) | ***850*** (688) | ***530*** (368) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C interdite au Nord de la piste / *Circling CAT C prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/ *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 5.6 NM | 4 min 49 | 3 min 58 | 3 min 22 | 2 min 56 | 2 min 36 | 2 min 06 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 |



© SIA

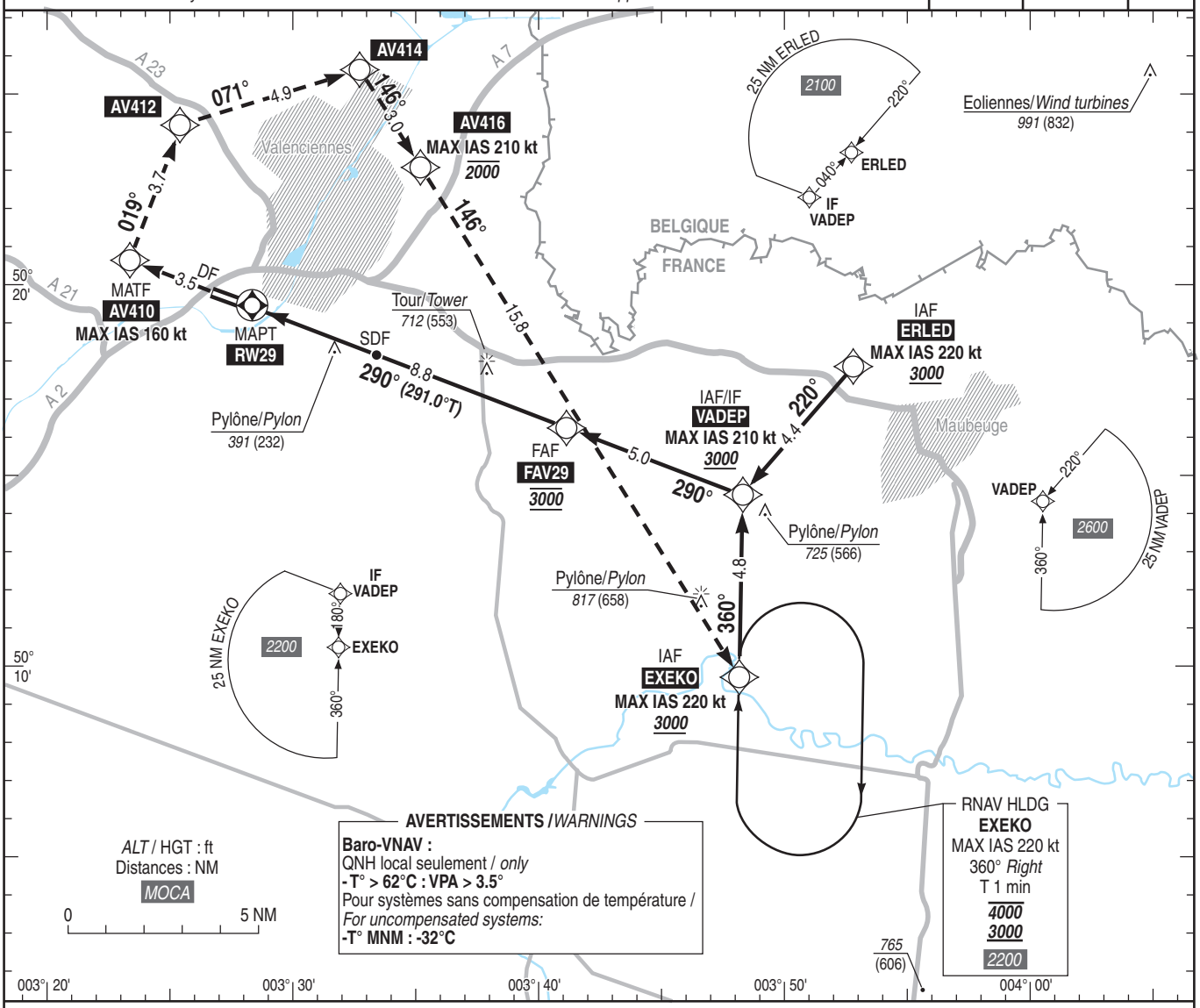
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 172,* ***DTHR : 159 (6 hPa)***

**VALENCIENNES** DENAIN

**RNP** RWY 29

APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (dans les limites TMA LILLE/*within the limits of LILLE TMA*)
TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled*)
**AFIS** : VALENCIENNES Information 122.605
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou auprès de LILLE Approche
***A/A*** *FR only. Obtain LILLE QNH from LILLE ATIS 119.330 or from LILLE Approach*

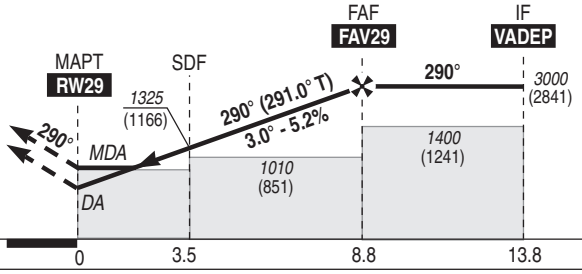
| RNP APCH | EGNOS 96141 E29A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*
**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *only*
**- T° > 62°C : VPA > 3.5°**
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems:*
**-T° MNM : -32°C**

API : Monter direct **vers AV410 (MAX IAS 160 kt)**. Sauf instruction du contrôle, tourner à **droite** vers **AV412** puis vers **AV 414,** puis vers **AV 416,** en montée vers ***2000*** (1841) **MAX (MAX IAS 210 kt)**, puis monter vers **EXEKO** et intégrer l'attente à ***3000*** (2841).
Monter à *1400* (1241) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb direct to* ***AV410 (MAX IAS 160 kt)****. Except ATC instructions, turn* ***right*** *to* ***AV412****, then to* ***AV414****, then to* ***AV416*** *climbing to* ***2000*** *(1841)* ***MAX (MAX IAS 210 kt)*** *then climb to* ***EXEKO*** *to enter holding at* ***3000*** *(2841). Climb to 1400 (1241) prior to level acceleration.*




DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / Circling (1) | | MVL / Circling absence ATS (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 275 | ***470*** (310) | 1400 | 303 | | 1500 | | ***790*** (630) | 1500 | ***890*** (730) | 1500 |
| B | ***460*** (300) | 1400 | 284 | ***480*** (320) | 1400 | 315 | ***640*** (480) | 1500 | 478 | ***790*** (630) | 1600 | ***890*** (730) | 1600 |
| C | | | 294 | ***490*** (330) | 1500 | 323 | | 2200 | | ***1250*** (1090) | 2400 | ***1350*** (1190) | 2400 |

| DIST RW29 NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***850*** (691) | ***1160*** (1001) | ***1480*** (1321) | ***1800*** (1641) | ***2120*** (1961) | ***2440*** (2281) | ***2760*** (2601) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C interdite au Nord de la piste / *Circling CAT C prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/ *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 8.8 NM | 7 min 31 | 6 min 11 | 5 min 16 | 4 min 35 | 4 min 03 | 3 min 17 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFAY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFAY - AMIENS-GLISY

**AD 2 LFAY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°52'23"N 002°23'13"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Milieu piste 12/30 | Middle RWY 12/30 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km ESE Amiens | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 208 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.7787°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.137°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | COMMUNAUTE AGGLO AMIENS METROPOLE | |
| | Adresse / *Address* | Hôtel de Ville<br>Place de l'Hôtel de Ville<br>80000 Amiens | |
| | Telephone | 03 22 22 59 82 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFAYZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Hôpital à Amiens H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100 LL : Paiement par carte Total (automate). Autres paiements acceptés CB et espèces à l'ACB de Picardie. TEL : 03 22 38 10 70. | 100 LL : Payment by Total card (automatic dispenser). Other payments accepted credit card and cash at ACB Picardie. TEL : 03 22 38 10 70. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAY.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100 LL.<br>Lubrifiants : NIL | Fuel : 100 LL.<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS 100 LL : automate / automatic dispenser 35 m3 | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Atelier ULM société AIR FLASH.<br>TEL : 03 22 38 93 53 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAY.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Restaurant sur AD | Restaurant at AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus et voitures de location à proximité | Bus and car rental nearby |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Centre commercial Amiens Glisy | Commercial center Amiens Glisy |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 23, place Notre-Dame à Amiens | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAY.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFAY.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAY.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 10 m<br>TWY C, H : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtu : TWY A | Paved : TWY A |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Marques axiales de voie de circulation (sauf C et H) | Axial guide lines (except C and H) |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 12/30 : seuil, axe de piste, identification piste | RWY 12/30: THR, RWY axis, RWY identification |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFAY .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAY.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAY .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFAY .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 116.00 (115) | 1292 x 25 | 6 F/D/W/U revêtue / paved | 49°52'32.71"N 002°22'42.94"E ------ GUND NIL | THR : 193ft |
| 30 | 296.00 (295) | 1292 x 25 | 6 F/D/W/U revêtue / paved | 49°52'14.26"N 002°23'41.30"E ------ GUND NIL | THR : 205ft |
| 12R | 116.00 (115) | 900 x 100 | non revêtue / not paved | 49°52'25.99"N 002°22'55.22"E ------ GUND NIL | THR : 197ft |
| 30L | 296.00 (295) | 900 x 100 | non revêtue / not paved | 49°52'13.17"N 002°23'35.72"E ------ GUND NIL | THR : 207ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | NIL | 1412 x 150 | NIL | NIL |
| 30 | NIL | NIL | NIL | 1412 x 150 | NIL | NIL |
| 12R | NIL | NIL | NIL | 900 x 100 | NIL | NIL |
| 30L | NIL | NIL | NIL | 900 x 100 | NIL | NIL |

**AD 2 LFAY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 1292 | 1292 | 1292 | 1292 | |
| TWY A | 1022 | 1022 | 1022 | | |
| 30 | 1292 | 1292 | 1292 | 1292 | |
| 12R | 900 | 900 | 900 | 900 | |
| 30L | 900 | 900 | 900 | 900 | |

**AD 2 LFAY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | G | | | | | | | |
| 30 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 12 | 1292 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 30 | 1292 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFAY.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A : feux B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 15 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFAY.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFAY.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFAY.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | AMIENS (FR) | 119.890 MHz | H24 | |

**AD 2 LFAY.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFAY.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY* |
| Accès piste revêtue par le TWY revêtu A : largeur 10 m. | *Acces to paved RWY via paved TWY A: width 10 m.* |
| Bretelle sur TWY revêtu A utilisable par les ACFT au roulage vers le parking et permettant le croisement de 2 ACFT d'envergure maximale 12,25 m. | *A by-pass TWY on the paved TWY A allows two ACFT with a maximum wingspan of 12,25 m to pass one another when taxiing to the parking.* |

**AD 2 LFAY.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFAY.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART** / ***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

Mauvaise visibilité du point d'attente du seuil 30 et inversement, en raison du profil longitudinal de la piste bombée.

*Bad visibility from holding point THR 30 and vice versa, due to wavy RWY longitudinal profile.*

**22.2 CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR** / ***22.2 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES***

RWY 12 : Monter 115° (1) jusqu'à 1000 ft (792), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

*RWY 12 : Climb 115° (1) up to 1000 ft (792), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

(1) Pente théorique de montée 6,0 % jusqu'à 300 ft (92), obstacle le plus pénalisant : route D 1029. Si on fait abstraction de ces obstacles, la pente théorique minimale réglementaire de 3,3% s'applique.

*(1) 6% theoratical climb gradient up to 300 ft (92), controlling obstacle : road D 1029.If we ignore these obstacles, the minimum regulatory theoratical climb gradient of 3.3% applies.*

RWY 30 : Monter 295°, à 600 ft (392) tourner à droite, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route

*RWY 30 : Climb 295°, at 600 ft (392) turn right, then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

Départ secteur Sud de l'axe de piste interdit pour éviter le survol de la ville d'Amiens.

*Departure South of the RWY centerline prohibited in order to avoid flying over the city of Amiens.*

**AD 2 LFAY.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES** / ***23.1 GENERAL***

AD réservé aux ACFT munis de radio.

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

TKOF et LDG simultanés sur piste non revêtue et piste revêtue interdits.

*Simultaneous TKOF and LDG on unpaved RWY and paved RWY prohibited.*

Tout TKOF et/ou LDG sur la piste revêtue doit être suspendu si un planeur est immobilisé sur la demi-largeur contigüe de la RWY en herbe.

*Any TKOF and/or LDG on the paved RWY must be stopped if a glider lies on the half of the grass RWY adjoining the paved RWY.*

AD interdit aux aéronefs > 5.7 t.

*AD prohibited for ACFT > 5.7 t.*

**23.2 EQUIPEMENT AD** / ***23.2 AD EQUIPMENT***

PCL :

*PCL :*

- 3 coups d'alternat : allumage du balisage

*- 3 clicks : turns on lighting*

- 5 coups d'alternat : allumage balisage + feux à éclats

*- 5 clicks : turns on lighting + flashing lights*

- 7 coups d'alternat : extinction

*- 7 clicks : switches off*

Extinction automatique après 15 minutes.

*Automatically switches off after 15 minutes.*

**AD 2 LFAY.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFAY.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

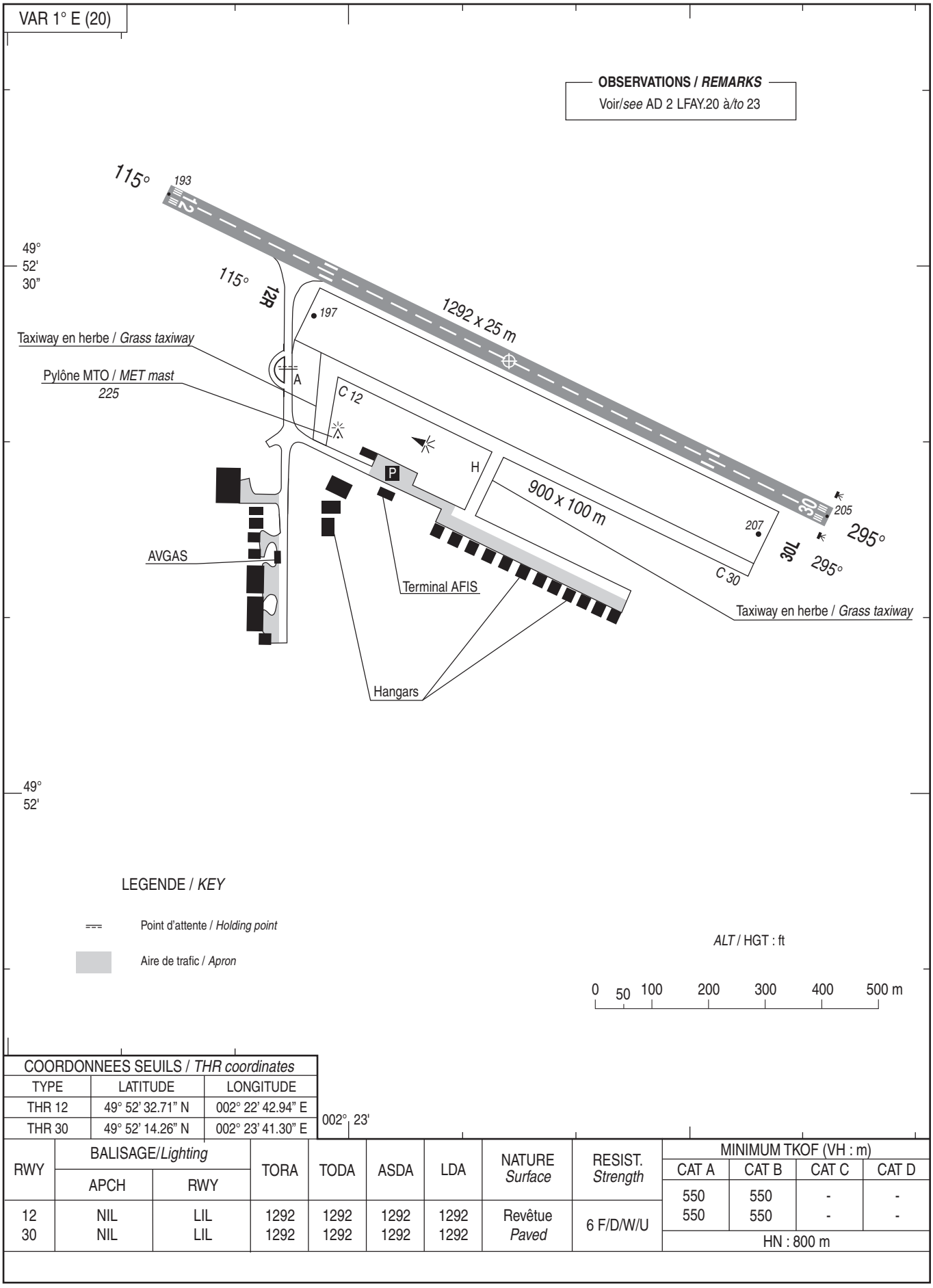
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**A/A** : 119.890

## AMIENS GLISY
49 52 23 N - 002 23 13 E
*ALT AD : 208 (8 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 49° 52' 32.71" N | 002° 22' 42.94" E |
| THR 30 | 49° 52' 14.26" N | 002° 23' 41.30" E |

002° 23'

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (VH : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIL | 1292 | 1292 | 1292 | 1292 | Revêtue | 6 F/D/W/U | 550 | 550 | - | - |
| 30 | NIL | LIL | 1292 | 1292 | 1292 | 1292 | *Paved* | | 550 | 550 | - | - |
| | | | | | | | | | HN : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | | |
| | AMAXA | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | BADGI | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | GIRAR | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| → | AY414 | 49°50'31.7" N | 002°29'03.4" E | X | | | X |
| | IAY30 | 49°48'00.6" N | 002°36'59.9" E | X | | | X |
| | FAY30 | 49°49'33.0" N | 002°32'09.9" E | X | | | X |
| | MAY30 | 49°51'58.45" N | 002°24'31.28" E | X | | | X |
| | AY411 | 49°52'45.3" N | 002°22'03.2" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AMIENS** GLISY

**PRECODING RNP** A RWY 30

**RNP A RWY 30**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | AY414 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA AMAXA | IF | AMAXA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IAY30 | - | 295 | 296.2 | 3.5 | - | 2200 | - | - | - | 1.0 |
| INA BADGI | IF | BADGI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IAY30 | - | 225 | 226.1 | 3.5 | - | 2200 | - | - | - | 1.0 |
| INA GIRAR | IF | GIRAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IAY30 | - | 025 | 026.1 | 3.5 | - | 2200 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IAY30 | - | - | - | - | - | 2200 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FAY30 | - | 295 | 296.2 | 3.5 | - | 2200 | 2200 | - | - | 1.0 |
| | TF | MAY30 | Yes | 295 | 296.2 | 5.5 | - | - | - | - | -3.0 / 49.0 | 0.3 |
| | TF | AY411 | Yes | 295 | 296.1 | 1.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | AY414 | Yes | - | - | - | R | 2200 | - | - | - | 1.0 |

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

***ALT AD : 208 (8 hPa)**, THR : 205*

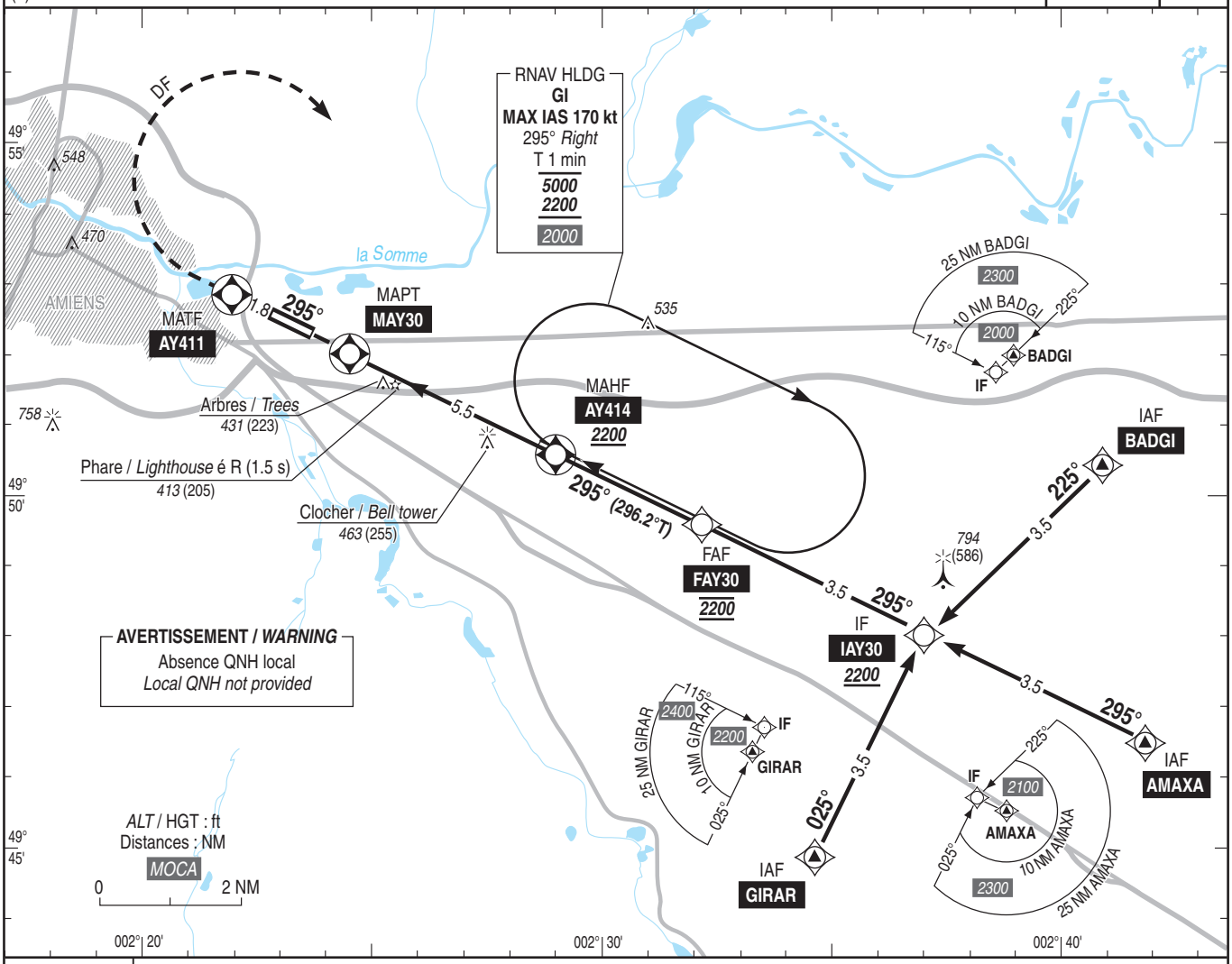
**AMIENS** GLISY

**RNP A** RWY 30

APP : LILLE Approche/*Approach* 129.360 (1)
TWR : NIL
**A/A:** 119.890 (FR seulement / *only*)
Obtenir / *Obtain* QNH auprès de / *from* LILLE APP 126.480
(1) Dans les limites de la TMA LILLE / *Within the limits of LILLE TMA*

**RNP APCH**

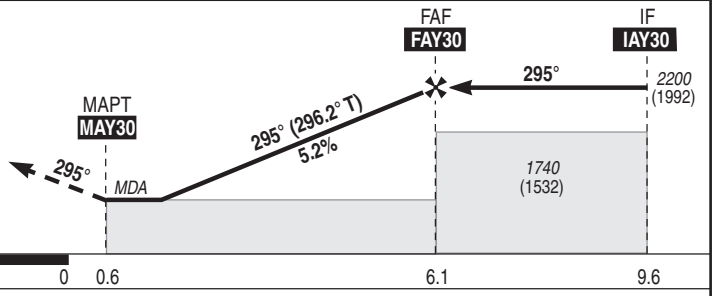
VAR 1° E (2020)




TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **AY411** (295°), puis tourner **à droite** vers **AY414** pour intégrer l'attente en montée vers ***2200*** (1992). Monter à *1400* (1192) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **straight ahead** to **AY411** (295°), then turn **right** direct to **AY414** to enter holding, climbing to **2200** (1992). Climb up to 1400 (1192) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1220*** (1010) | 1500 |
| B | ***1240*** (1030) | 1600 |

**DIST THR 30**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***900*** | ***1220*** | ***1530*** | ***1850*** | ***2170*** |
| (HGT) | (692) | (1012) | (1322) | (1642) | (1962) |

**DIST MAY30**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***770*** | ***1090*** | ***1410*** | ***1720*** | ***2040*** |
| (HGT) | (562) | (882) | (1202) | (1512) | (1832) |

Observations / *Remarks* : Circuit AD RWY 30 : Droite. / *RWY 30 : Right hand circuit.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.5 NM | 04 min 43 | 04 min 29 | 03 min 40 | 03 min 18 | 03 min 00 | 02 min 45 | 02 min 32 |
| FAF - THR | 6.1 NM | 05 min 14 | 04 min 35 | 04 min 04 | 03 min 40 | 03 min 20 | 03 min 03 | 02 min 49 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 640 | 690 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBA.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBA - AGEN LA GARENNE

**AD 2 LFBA.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°10'29"N 000°35'26"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SW Agen |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 204 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.4512°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.123°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE POUR L'AERODROME DEPARTEMENTAL (SMAD) |
| | Adresse / *Address* | Route de l'Aéroport<br>47520 Le Passage |
| | Telephone | 05 53 77 00 88 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFBAZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | SMAD OPS : escale@aeroport-agen.fr |

**AD 2 LFBA.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0800-1100, 1300-1600<br>En dehors de ces HOR, PPR gestionnaire (TEL ou E-mail) 48 HR ou le dernier jour ouvrable avant 1200. | MON-FRI : 0800-1100, 1300-1600<br>Outside these SKED, PPR administrator (TEL or E-mail) 48 HR or before 1200 the last working day. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0700-1700<br>SAM-DIM et JF : 0800-1100 1215-1700 | MON-FRI : 0700-1700<br>SAT-SUN and public HOL: 0800-1100 1215-1700 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Automate H24 avec carte TOTAL uniquement ou HOR RFFS : possibilité d'assistance.<br>En dehors des HOR RFFS : possibilité d'assistance PPR 48 HR. | Automatic dispenser with TOTAL credit card only or during RFFS SKED : possible RFFS support.<br>Outside RFFS SKED : possible support PPR 48 HR. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Pendant les horaires de l'exploitant.<br>En dehors, PPR gestionnaire 48 HR ou dernier jour ouvrable avant 1200, par E-mail. | During AD operator HOR.<br>Outside these SKED, PPR administrator 48 HR or before 1200 the last working day, by E-mail. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Sur demande. | On request. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL. | NIL. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) :<br>LUN-VEN : 0715-1645 ; SAM : 0815-1645 ;<br>DIM et JF : 0815-1045 et 1245-1645. | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : MON-FRI: 0715-1645 ; SAT: 0815-1645 ; SUN and public HOL: 0815-1045 and 1245-1645. |

**AD 2 LFBA.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Tapis roulant. | Conveyor belt. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL, JET A1 (CIV-MIL) Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100LL, JET A1 (CIV-MIL) Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Possibilité d'avitaillement sous pression. | Coupling available. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL. | NIL. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | Possible. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBA.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville. | In town. |
| 2 | Restaurants | A proximité de l'AD. | In AD vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R - Location de voitures possible. | Taxis O/R - car rental available. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | 5 km clinique | 5 km clinical |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | 2,5 km banques | 2,5 km banks |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 4 km office tourisme d'Agen | 4 km Agen Tourist Office |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFBA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 26 et VM 61. | VIM 26 and VIM 61. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Prestataire extérieur (contacter le gestionnaire). | External service provider (contact AD operator). |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : LUN-VEN : 0700-1100 1300-1700.<br>Niveau 5: Sur demande.<br>Possibilité d'extension PPR gestionnaire 48 HR par E-mail.<br>Niveau 1 : en dehors de ces HOR. | Level 2: MON-FRI: 0700-1100 1300-1700.<br>Level 5: On request.<br>Possible extension PPR administrator 48 HR by E-mail.<br>Level 1: Outside these SKED. |

**AD 2 LFBA.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige : appel à un intervenant extérieur.<br>Verglas : tracteur avec double rampe d'épandage Clearway F1 pour piste et voies de circulation. | Snow : call in an external service provider.<br>Black ice : tractor with a twin spreading bar Clearway F1 for runway and taxiways. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste et taxiways M et E. | RWY, TWY M and TWY E. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Aéroport très rarement enneigé.<br>Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3.<br>Fermeture de terrain possibe. | Rarely snowy field.<br>Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3.<br>Possible AD closure. |

**AD 2 LFBA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobé | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking Commercial : 30 F/C/W/T<br>Parking Novembre : 19 F/C/W/T | Commercial apron : 30 F/C/W/T<br>November apron : 19 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | E, M, N : 14.80 m<br>W : 8,50 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtus | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | E, M : 29 F/C/W/T<br>N : 19 F/C/W/T<br>W : 16 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking principal. | Main apron. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 190 ft. | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir carte AD 2 LFBA APDC 01 | See chart AD 2 LFBA APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne jaune | Yellow line |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Oui : vers postes de stationnement. | Yes : to apron. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | NIL | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBA .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | NIL |
| 4 | Observations / *Remarks* | Stationnement sur poste à l'interieur des lignes blanches.<br>Points d'attente intermédaires AE et AW. | PRKG stands within the white line.<br>Intermediate holding points : AE and AW. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBA.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBA.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-TOULOUSE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBA .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | Toulouse Blagnac | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-TOULOUSE | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>HIV : 06-09-12-15-18<br>CNL 21<br>ETE : 03-06-09-12-15<br>CNL 20 | 9<br>WIN : 06-09-12-15-18<br>CNL 21<br>SUM : 03-06-09-12-15<br>CNL 20 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0600 et 2100<br>ETE : TREND entre 0300 et 2000. | WIN : TREND between 0600 and 2100<br>SUM : TREND between 0300 and 2000. |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 13 | |

**AD 2 LFBA.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 112.07 (111) | 2165 x 30 | 29 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 44°10'39.73"N 000°34'49.54"E<br>( 44°10'37.71"N 000°34'56.44"E )<br>------<br>GUND 157 FT | THR : 202ft<br>DTHR : 203ft |
| 29 | 292.07 (291) | 2165 x 30 | 29 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 44°10'13.25"N 000°36'19.78"E<br>( 44°10'18.14"N 000°36'03.14"E )<br>------<br>GUND 157 FT | THR : 202ft<br>DTHR : 200ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | NIL | 2285 x 150 | NIL | (1) |
| 29 | NIL | NIL | NIL | 2285 x 150 | NIL | (2) |
| (1) RESA : 90 x 90 m dont/including 60 x 30 m revêtus/paved. | | | | | | |
| (2) RESA : 90 x 90 m dont/including 60 x 30 m revêtus/paved. | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBA.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 2075 | 2075 | 2075 | 1910 | Fin des distances déclarées située à 90 m avant l'extrémité physique de la piste 11.<br>End of declared distances located 90 m before physical RWY 11 end. |
| TWY E | 782 | | | | |
| TWY M | 1197 | | | | |
| TWY W | 1294 | | | | |
| 29 | 2140 | 2140 | 2140 | 1740 | Fin des distances déclarées située à 25 m avant l'extrémité physique de la piste 29.<br>End of declared distances located 25 m before physical RWY 29 end. |
| TWY E | 1280 | | | | |
| TWY M | 868 | | | | |
| TWY W | 765 | | | | |

**AD 2 LFBA.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | | G - LED | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 39 ft | | | | | |
| 29 | - 720 m - LIH | G - LED | PAPI 3.3 ° 5.8 % | 60 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 11 | 1565 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH-LIL | R - LED | | | (1) |
| 29 | 1565 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH-LIL | R - LED | | | (2) |

(1) DTHR et extrémité de piste : HI/BI
DTHR and RWY end : LIH/LIL

(2) La barre transversale de la rampe d'approche est située à 300 m uniquement contre 150 m, 300 m et 450 m requis. Les feux d'axe de la rampe d'approche sont espacés de 60 m contre 30 m requis.
DTHR et extrémité de piste : HI/BI
The transversal bar of approach ramp is located only at 300 m instead of the required 150 m, 300 m and 450 m. The axis lights of approach ramp are spaced 60 meters apart instead of the required 30 m.
DTHR and RWY end : LIH/LIL

**AD 2 LFBA.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Echo - Mike. | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui : onduleur et groupe électrogène de secours 120 Kva | Yes : inverter et emergency generator 120 Kva. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 s | Less than 1 s |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (wig-wag) aux points d'attentes E et M. | Runway guard lights (wig-wag) located at holding points E and M. |

**AD 2 LFBA.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFBA.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR AGEN LA GARENNE** | | | | |
| 44°16'44"N , 000°28'29"E - 44°13'48"N , 000°45'33"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 44°10'29"N , 000°35'26"E ( ARP ) - 44°02'56"N , 000°39'07"E - 44°05'39"N , 000°31'05"E - 44°08'31"N , 000°24'40"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 44°10'29"N , 000°35'26"E ( ARP ) - 44°16'44"N , 000°28'29"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>AGEN Tour (FR)<br>AGEN Tower (EN) | HOR ATC voir/see AD 2 LFBA.3.7. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBA.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | AGEN Tour (FR)<br>*AGEN Tower (EN)* | 121.305 MHz | HO | |
| ATIS | AGEN (FR)<br>*AGEN (EN)* | 129.605 MHz | H24 | |
| A/A | AGEN (FR) | 121.305 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFBA.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFBA.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Piste**

L'exploitation de la piste est strictement limitée aux aéronefs dont :

- la distance nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage au niveau de la mer, dans des conditions correspondant à l'atmosphère standard, en air calme et avec une piste de pente nulle comme l'indique le manuel de vol de l'aéronef, est inférieure à 1200 m,
- l'envergure est inférieure à 24 m, la largeur hors tout train principal est inférieure à 6 m, à l'exception des aéronefs dont l'envergure est inférieure à 27.10 m et largeur du train principal inférieure à 6 m.

Pour tout exploitant d'un aéronef ne correspondant pas aux critères énoncés ci-dessus, un dossier complet permettant d'étudier les contraintes de cet aéronef pour sa venue sur l'aéroport d'Agen devra être envoyé à l'exploitant de l'aéroport, 3 mois au préalable avant la mise en exploitation. Ce délai permettra à l'exploitant d'étudier et de décider ou non d'autoriser l'exploitation de ce nouvel aéronef sur la plateforme.

**20.1.2 Avitaillement**

Une vigilance particulière est demandée au pilote lors de son entrée et de sa sortie du poste et plus particulièrement au poste AVT1 et AVT2 lorsque le parking C4 est occupé.

Le pilote devra impérativement être en mesure de déplacer son aéronef sans délai à la demande d'un agent exploitant ou d'un agent de sûreté aéroportuaire. En aucun cas le pilote ne pourra s'absenter de la zone d'avitaillement.

***20.1 GROUND HANDLING***

***20.1.1 Runway***

*Runway usage is restricted to aircraft whose :*

- *distance required for TKOF at maximum certified weight and at sea level, under the conditions corresponding to standard atmosphere, in still air and with a no slope runway as described in the aircraft flight manual, is less than 1200 m,*
- *wingspan is lower than 24 m, main gear overall width is lower than 6 m, except for aircraft whose wingspan is lower than 27.10 m and main gear width lower than 6 m,*

*All other ACFT operators are subjected to a prior permission. A complete file to study the constraints must be submitted for approval to the AD operator at least 3 months before the start of the intended operations. After analysis of the file, the AD operator will issue an operator clearance for the requested aircraft.*

***20.1.2 Refuelling***

*Special caution is required to the pilot when entering and leaving the stand, especially at AVT1 and AVT2 points when stand C4 is occupied.*

*The pilot must imperatively be able to move his aircraft without any delay upon request of an agent of the operator or an airport security officer. In no case, may the pilot be absent of the refuelling area.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBA.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFBA.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 ALTITUDES MINIMALES DE GUIDAGE**

Carte radar : Voir AD 2 LFBO AMSR

**22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

**22.2.1 Départs omnidirectionnels piste 11**

Monter dans l'axe à 6% jusqu'à 260 ft (56) (1), puis monter à 4.5% jusqu'à 804 ft (600) (2), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 247 ft à 172 m de la DER et 70 m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 6%.

(2) L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 262 ft à 382 m de la DER et 105 m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4,5%.

Le franchissement de la zone LF-R46 B peut imposer pendant son horaire d'activité une pente de 5.6% jusqu'à l'altitude de 2400 ft.

**22.2.2 Départs omnidirectionnels piste 29**

Monter dans l'axe à 5,8% jusqu'à 275 ft (71) (3), puis monter à 4,6% jusqu'à 804 ft (600) (4), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 267 ft à 296 m de la DER et 176 m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 5.8 %.

(4) L'obstacle constitué par le clocher d'altitude 683 ft à 2.8 NM / 270° par rapport à la DER détermine une pente théorique de montée de 4.6%.

Le franchissement des zones LF-R46 A et LF-R46 B peuvent imposer pendant leurs horaires d'activité les pentes suivantes :
- LF-R46 A pente de 4.5% jusqu'à l'altitude de 2100 ft,
- LF-R46 B pente de 6.4% jusqu'à l'altitude de 2400 ft.

**22.3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**

Voir AD 2 LFBA SID RWY 29 RNAV et AD 2 LFBA SID RWY 29 RNAV INSTR.

**22.4 AERONEFS A DESTINATION D'ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, PAMIERS ET MURET**

Pour les aéronefs à destination d'Albi, Castres, Carcassonne, Pamiers et Muret, prévoir de se raccorder à l'itinéraire de transit RNAV contournant la TMA 2 Toulouse défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

En cas d'impossibilité de suivre cet itinéraire, le signaler à la mise en route pour qu'un autre itinéraire puisse être alloué par l'ATC.

**22.5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC : Afficher code 7600. Poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière.

Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

→ **22.6 PROCEDURES LVO**

→ Atterrissage interdit si VIS < 800 m.

→ Décollage interdit si VIS < 400 m.

→ Procédure LVO pour les décollages si VIS < 550 m et > 400 m.

→ Taxiways utilisables : Echo et Mike uniquement, équipés de wig-wag.

→ Un seul aéronef sur l'aire de mouvement sur autorisation expresse de l'ATC.

→ La totalité du balisage est en fonctionnement.

***22.1 MINIMUM VECTORING ALTITUDES***

*Radar chart : See AD 2 LFBO AMSR*

***22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

***22.2.1 Omnidirectional departures RWY 11***

*Climb straight ahead at 6% gradient to 260 ft (56) (1), then climb at 4.5% gradient to 804 ft (600) (2), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

(1) Tree of 247 ft located at 172 m from the DER and 70 m to the left of RWY axis settles a 6% theoretical slope of climbing.

(2) Tree of 262 ft located at 382 m from the DER and 105 m to the left of RWY axis settles a 4.5% theoretical slope of climbing.

*Crossing area LF-R46 B can assign during activity SKED a minimum slope of 5.6% up to the altitude of 2400 ft.*

***22.2.2 Omnidirectional departures RWY 29***

*Climb straight ahead at 5.8% gradient to 275 ft (71) (3), then climb at 4.6% gradient to 804 ft (600) (4), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(3) Tree of 267 ft located at 296 m from the DER and 176 m to the left of RWY axis settles a 5.8 % theoretical slope of climbing.*

*(4) Bell tower of 683 ft located at 2.8 NM / 270° from the DER settles a 4.6% theoretical slope of climbing.*

*Crossing areas LF-R46 A and LF-R46 B can assign during activity SKED the following slopes :*
*- LF-R46 A slope of 4.5% up to the altitude of 2100 ft,*
*- LF-R46 B slope of 6.4% up to the altitude of 2400 ft.*

***22.3 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)***

*See AD 2 LFBA SID RWY 29 RNAV and AD 2 LFBA SID RWY 29 RNAV INSTR.*

***22.4 ACFT BOUND FOR ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, PAMIERS AND MURET***

*For ACFT bound for Albi, Castres , Carcassonne, Pamiers and Muret, plan RNAV transit route avoiding TMA 2 Toulouse defined in both directions by the points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».*

*The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).*

*If you are unable to follow this itinerary, report it at start-up so that ATC can allocate an alternative route.*

***22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*VMC : reverse your course to land on the AD.*

*IMC : Squawk code 7600. Continue the flight to the limits of the TMA via the departure flight path to the last assigned FL and then climb to the cruise FL.*

*If the last assigned FL is incompatible with minimum safety height, continue the climb to the cruise FL.*

*If the failure occurs during a radar guided departure, join the allocated Standard Instrument Departure (SID) as soon as possible.*

***22.6 LVO PROCEDURES***

*Landing prohibited if VIS < 800 m.*

*Take-off prohibited if VIS < 400 m.*

*LVO procedure for take-off if VIS < 550 m and > 400 m.*

*Taxiways usable: Echo and Mike only, equipped with wig-wag.*

*Only one aircraft on the movement area with express authorization from ATC.*

*All lighting is operational.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBA.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

**PCL**

- avec PPR SMAD avant 1500 le dernier jour ouvrable,
- Interdit aux vols d'entraînement pour les non basés.

**Equipement de surveillance du trafic**

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

**23.2 AERONEFS NON EQUIPES EN 8,33 KHZ**

Sauf indication autre des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz et évoluant dans le SIV TOULOUSE contacteront les services ATS sur FREQ TOULOUSE Information 121.250 MHz.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. Pendant les horaires du RFFS : O/R.

***23.1 AD EQUIPMENT***

***PCL***

- *with PPR SMAD before 1500 the last working day,*
- *prohibited for non-based training flights.*

***Traffic surveillance equipment***

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

***23.2 AIRCRAFT NOT EQUIPPED WITH 8.33 KHZ***

*Unless otherwise specified by ATS services, IFR ACFT not having compatible radiocommunication equipment in 8.33 kHz spacing and operating in TOULOUSE FIS will contact TOULOUSE Information on FREQ 121.250 MHz.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. During RFFS SKED : O/R.*

**AD 2 LFBA.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBA.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

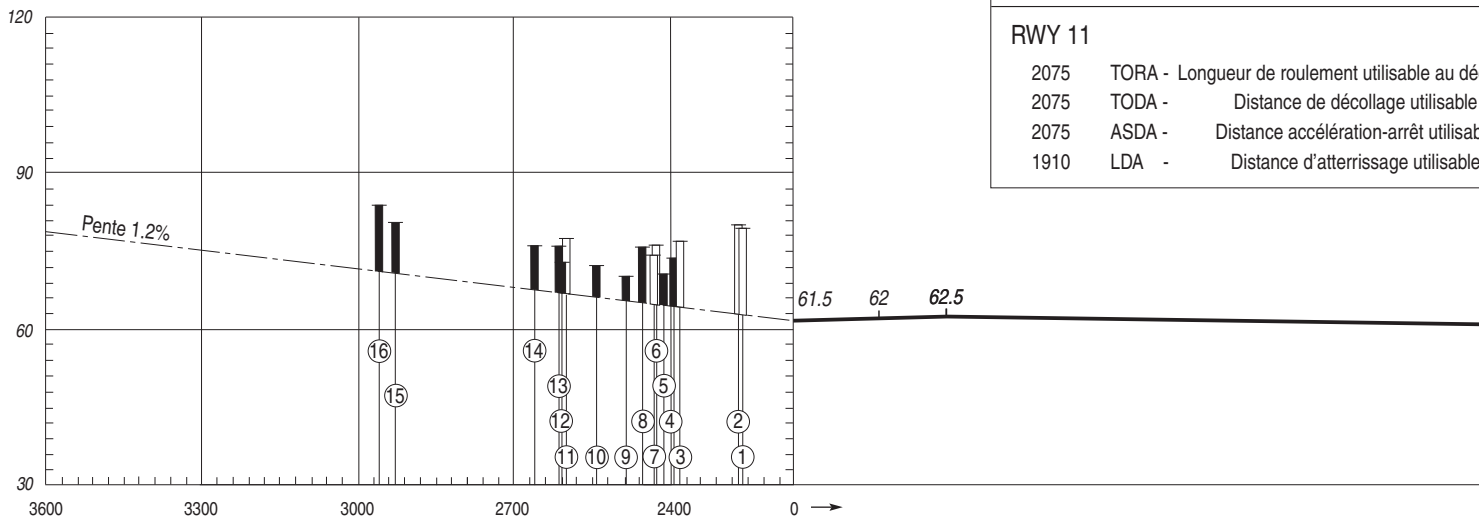
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**AGEN** LA GARENNE
RWY 11/29

VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



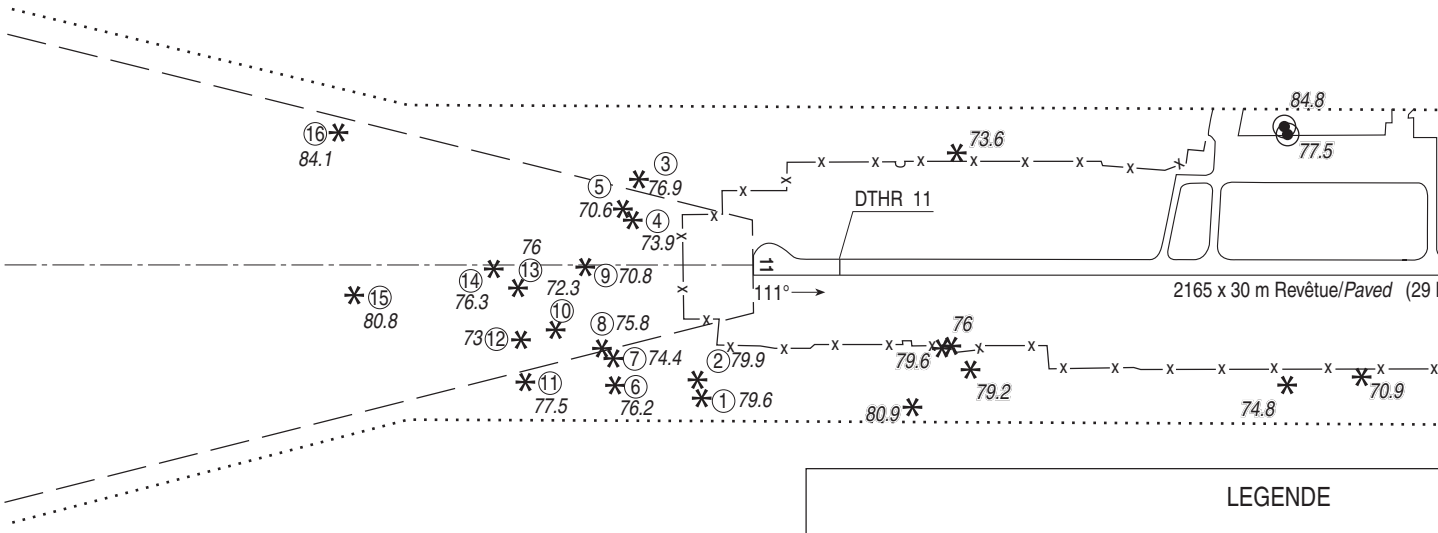

DISTANCES DECLAREES

RWY 11

| | | |
|---|---|---|
| 2075 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au dé |
| 2075 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 2075 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisab |
| 1910 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |




Échelle: 1/15 400




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE L

| | |
|---|---|
| ✱ ⑤ | NUMERO D'IDENTIFICATION |
| ✱ (✱) | ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE |
| ● | MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ... |
| ◯ | BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE |

Levé exécuté en Août 2018
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS

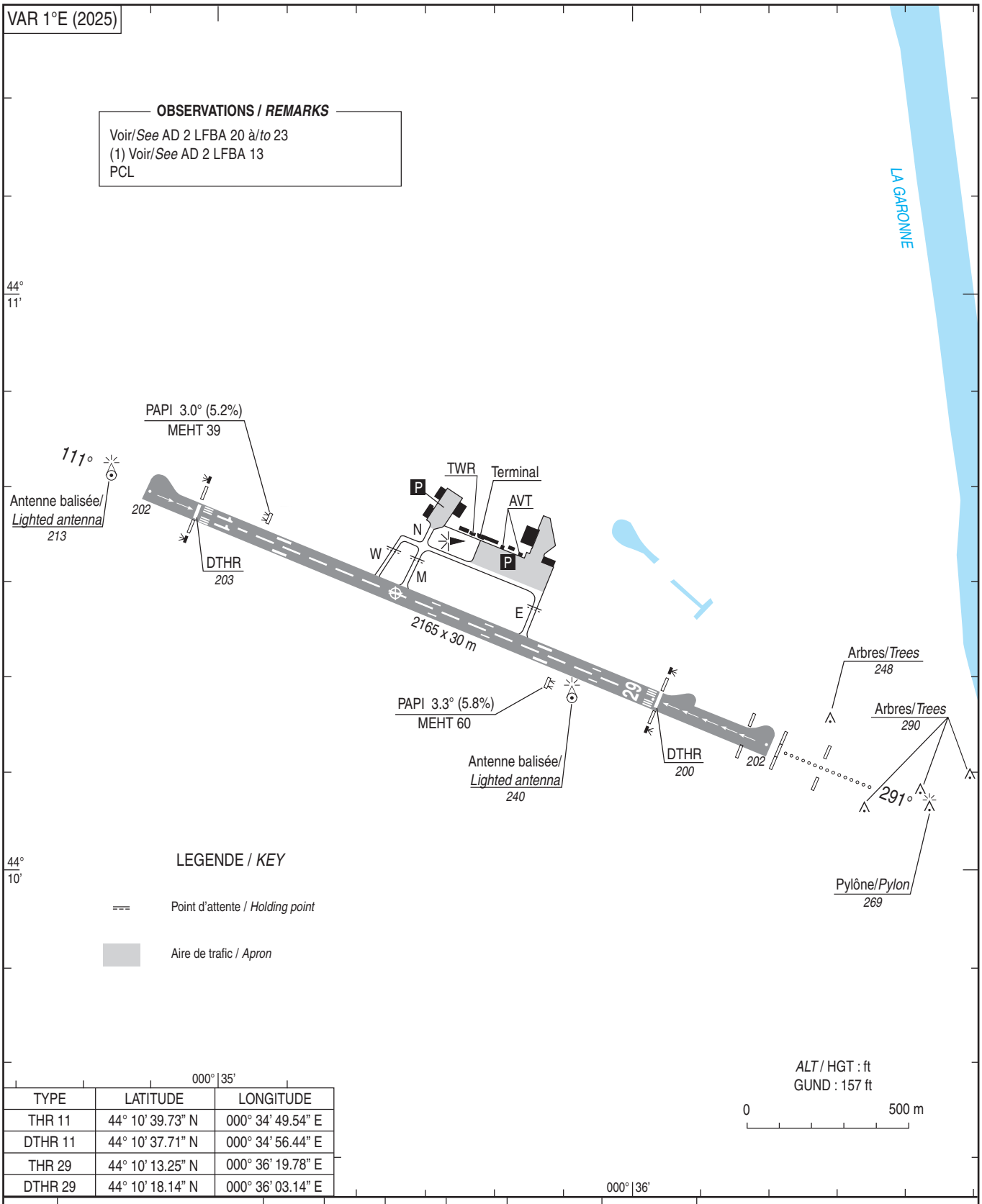


© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : AGEN 129.605

**AGEN** LA GARENNE
44 10 29 N - 000 35 26 E
*ALT AD : 204 (8 hPa)*




| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 11 | 44° 10' 39.73" N | 000° 34' 49.54" E |
| DTHR 11 | 44° 10' 37.71" N | 000° 34' 56.44" E |
| THR 29 | 44° 10' 13.25" N | 000° 36' 19.78" E |
| DTHR 29 | 44° 10' 18.14" N | 000° 36' 03.14" E |

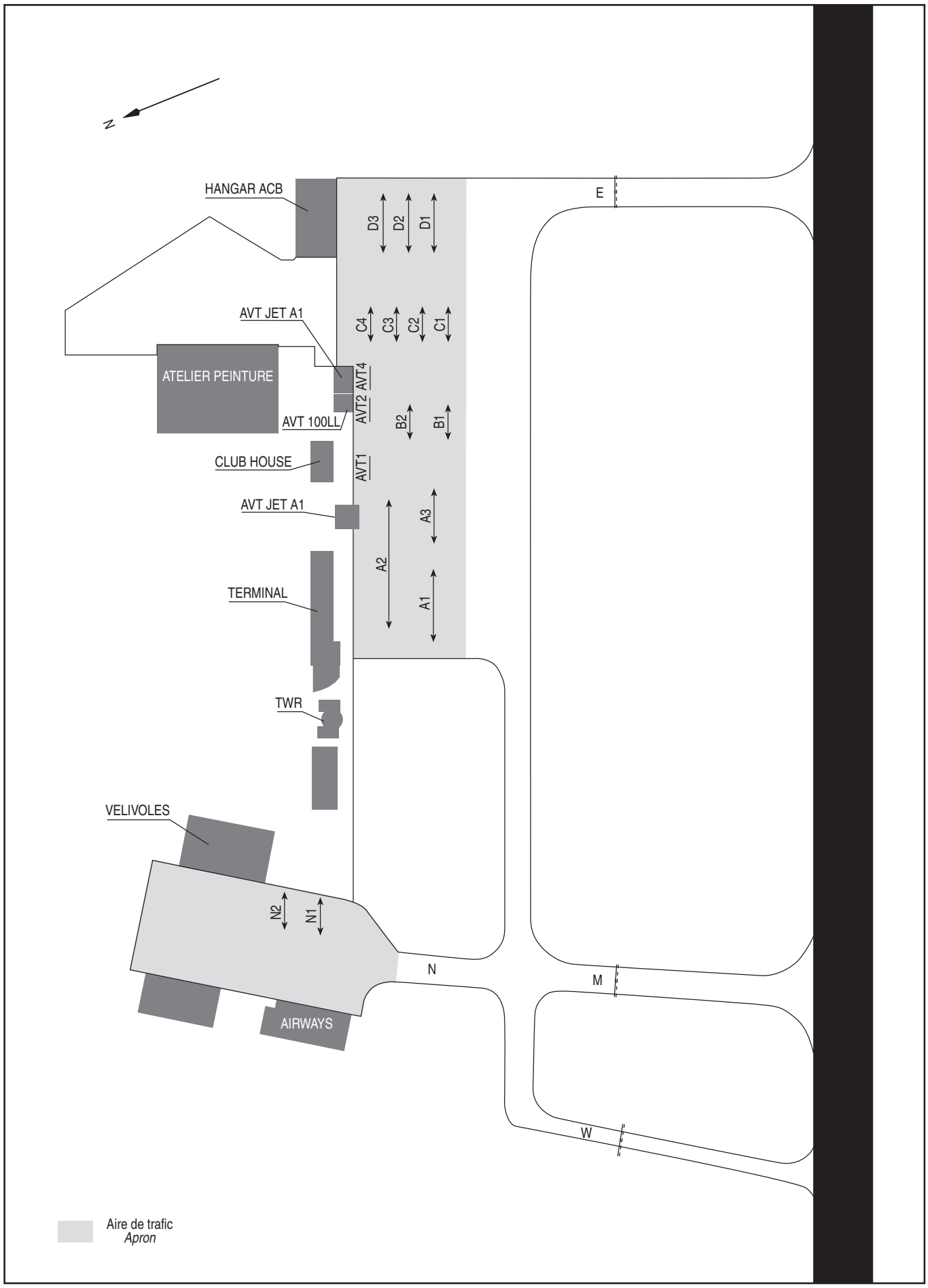
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA (1) | TODA (1) | ASDA (1) | LDA (1) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 11 | NIL | LIH/LIL | 2075 | 2075 | 2075 | 1910 | Revêtue *Paved* | 29 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 29 | 720 m LIH | LIH/LIL | 2140 | 2140 | 2140 | 1740 | | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**AGEN** LA GARENNE






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | AGN | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | RW29 | 44°10'18.14" N | 000°36'03.14" E | X | | | X |
| | LACOU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | PERIG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | RARAK | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | RUMEL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | FBA29 | 44°07'52.3" N | 000°44'18.7" E | X | | | X |
| | IBA29 | 44°06'21.1" N | 000°49'26.9" E | X | | X | X |
| | BA306 | 44°10'30.8" N | 000°51'49.5" E | X | | X | X |
| | BA308 | 44°02'11.3" N | 000°47'04.7" E | X | | | X |
| | BA310 | 44°12'06.7" N | 000°29'52.4" E | X | | | X |
| | BA312 | 44°13'35.6" N | 000°38'41.7" E | X | | | X |
| → | BA501 | 44°05'22.5" N | 000°36'52.1" E | X | | X | |
| → | BA505 | 44°18'02.0" N | 000°36'50.0" E | X | | X | |
| → | BA507 | 44°20'50.0" N | 000°49'07.0" E | X | | X | |



© SIA

**AGEN** LA GARENNE

**PRECODING RNP** RWY 29

**RNP RWY 29**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IBA29 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BA308 | IF | BA308 | - | - | - | - | - | 2500 | - | 200 | - | - |
| | TF | IBA29 | - | 021 | 022.3 | 4.5 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| INA BA306 | IF | BA306 | - | - | - | - | - | 2500 | - | 200 | - | - |
| | TF | IBA29 | - | 201 | 202.4 | 4.5 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| APCH | IF | IBA29 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | FBA29 | - | 291 | 292.4 | 4.0 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW29 | Yes | 291 | 292.3 | 6.4 | - | - | - | - | -3.3 / 50 | 0.3 |
| | TF | BA310 | Yes | 291 | 292.2 | 4.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | BA312 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BA306 | - | 107 | 108.0 | 9.9 | - | 3500 | - | 200 | - | 1.0 |

↓

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFBA |
| Runway | 29 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E29A |
| LTP/FTP Latitude | 441018.1420N |
| LTP/FTP Longitude | 0003603.1370E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 108.9 |
| FPAP Latitude | 441039.7340N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 21.5920 |
| FPAP Longitude | 0003449.5365E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -73.6005 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.30 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 01 02 06 0C 1D 00 00 01 39<br>32 05 3C D9 F4 12 82 03 42 00<br>41 18 B0 A8 00 FF C0 FD 2C 81<br>4A 01 64 00 C8 AF DD 14 2C E7 |
| Calculated CRC Value | DD142CE7 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 61.0 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 61.0 |



© SIA

**AGEN LA GARENNE**
**SID RNAV RWY 29**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 29**

| RMK | GNSS requis | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGN 3W** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 291 | 292.2 | - | - | 804 | - | - | 1.0 |
| | DF | BA501 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RARAK | - | 136 | 137.1 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AGN | - | 136 | 137.2 | 11.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PERIG 3W** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 291 | 292.2 | - | - | 804 | - | - | 1.0 |
| | DF | BA505 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BA507 | - | 071 | 072.3 | 9.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RUMEL | - | 024 | 025.5 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PERIG | - | 002 | 003.2 | 37.1 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AGEN LA GARENNE**
**STAR RNAV RWY 29**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY 29**

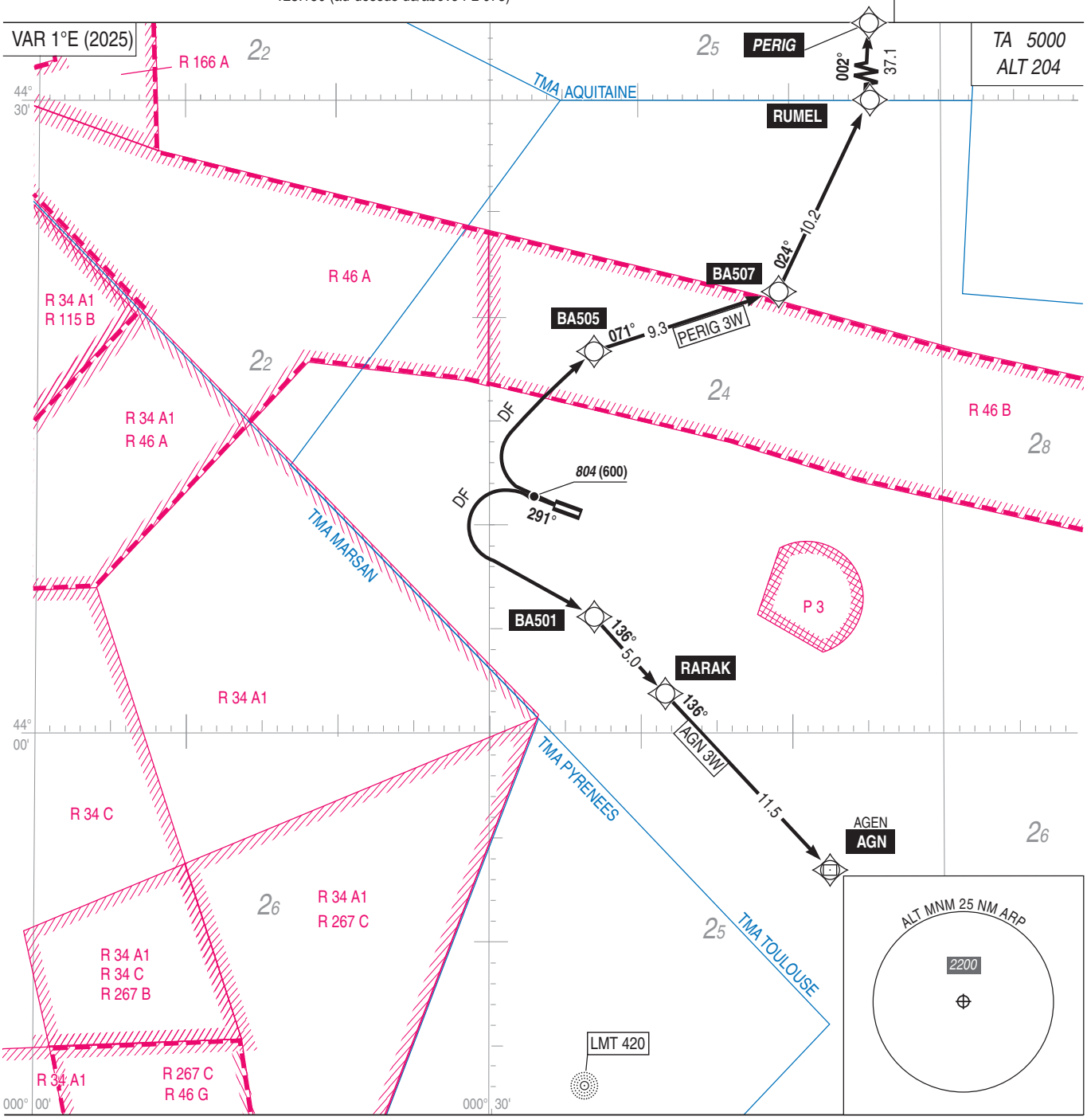
| RMK | GNSS required | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **IBA29** | - | IBA29 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **AGN 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AGN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | IBA29 | - | 349 | 350.8 | 13.2 | - | 2500 | - | 200 | 1.0 |
| **LACOU 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LACOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BA306 | - | 192 | 193.5 | 7.5 | - | 2500 | - | 200 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# AGEN LA GARENNE
# SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / *Protected* for CAT A, B, C)

| | |
|---|---|
| **ATIS** AGEN | 129.605 |
| **TWR** : AGEN Tour / *Tower* | 121.305 |
| APP : TOULOUSE Approche / *Approach* | 120.355 (en dessous du/*below FL 075*) |
| | 125.180 (au-dessus du/*above FL 075*) |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 — 10 NM



© SIA

# **AGEN** LA GARENNE
# SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 29** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 -Senseur GNSS requis / *GNSS Sensor required.* |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée : voir description des SID.<br><br>- *ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>- *Minimum Theorical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250 kt.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGN 3W** | Monter à 5,8 % sur la route 291° MAG jusqu'à 275 ft (71) (1), puis monter à 4,6 % jusqu'à 804 ft (600) (2). A 804 ft (600) ou au-dessus, tourner à gauche direct vers BA501, poursuivre vers RARAK puis vers AGN.<br><br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>(1) L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 267 ft à 296 m de la DER et 176 m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 5,8 %.<br><br>(2) L'obstacle constitué par le clocher d'altitude 683 ft à 2.8NM / 270° par rapport à la DER détermine une pente théorique de montée de 4,6 %.<br><br>*Climb on track 291° MAG at 5.8 % gradient to 275 ft (71) (1), then climb at 4.6 % gradient to 804 ft (600) (2). At 804 ft (600) or above, turn left direct to BA501, then to RARAK, then to AGN.*<br><br>*Minimum theorical climb gradient :*<br>*(1) Tree of 267 ft located at 296 m from the DER and 176 m to the left of RWY axis settles a 5.8 % theoretical slope of climbing.*<br><br>*(2) Bell tower of 683 ft located at 2.8NM / 270° from the DER settles a 4.6 % theoretical slope of climbing.* | | |
| **PERIG 3W** | Monter à 5,8 % sur la route 291° MAG jusqu'à 275 ft (71) (1), puis monter à 3,7 % jusqu'à 804 ft (600) (3). A 804 ft (600) ou au-dessus, tourner à droite direct vers BA505, poursuivre vers BA507, puis vers RUMEL, puis vers PERIG.<br><br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>(1) L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 267 ft à 296 m de la DER et 176 m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 5,8 %.<br><br>(3) L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 305 ft à 929 m de la DER et 363 m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3,7 %.<br><br>*Climb on track 291° MAG at 5.8 % gradient to 275 ft (71) (1), then climb at 3.7 % gradient to 804 ft (600) (3). At 804 ft (600) or above, turn right direct to BA505, then to BA507, then to RUMEL, then to PERIG.*<br><br>*Minimum theorical climb gradient :*<br>*(1) Tree of 267 ft located at 296 m from the DER and 176 m to the left of RWY axis settles a 5.8 % theoretical slope of climbing.*<br><br>*(3) Tree of 305 ft located at 929 m from the DER and 363 m to the left of RWY axis settles a 3.7 % theoretical slope of climbing.* | | Le franchissement de la zone LF-R46B nécessite une pente ATS MNM de 6,4 % jusqu'à 2400 ft.<br><br>*The overflying of LF-R46B imposes the minimum ATS slope of 6.4 % up to 2400 ft.* |



© SIA

**AGEN** LA GARENNE
**SID RNAV RWY 29**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| ***Omnidirectional departures* RWY 29** |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBA 22.2.2. |

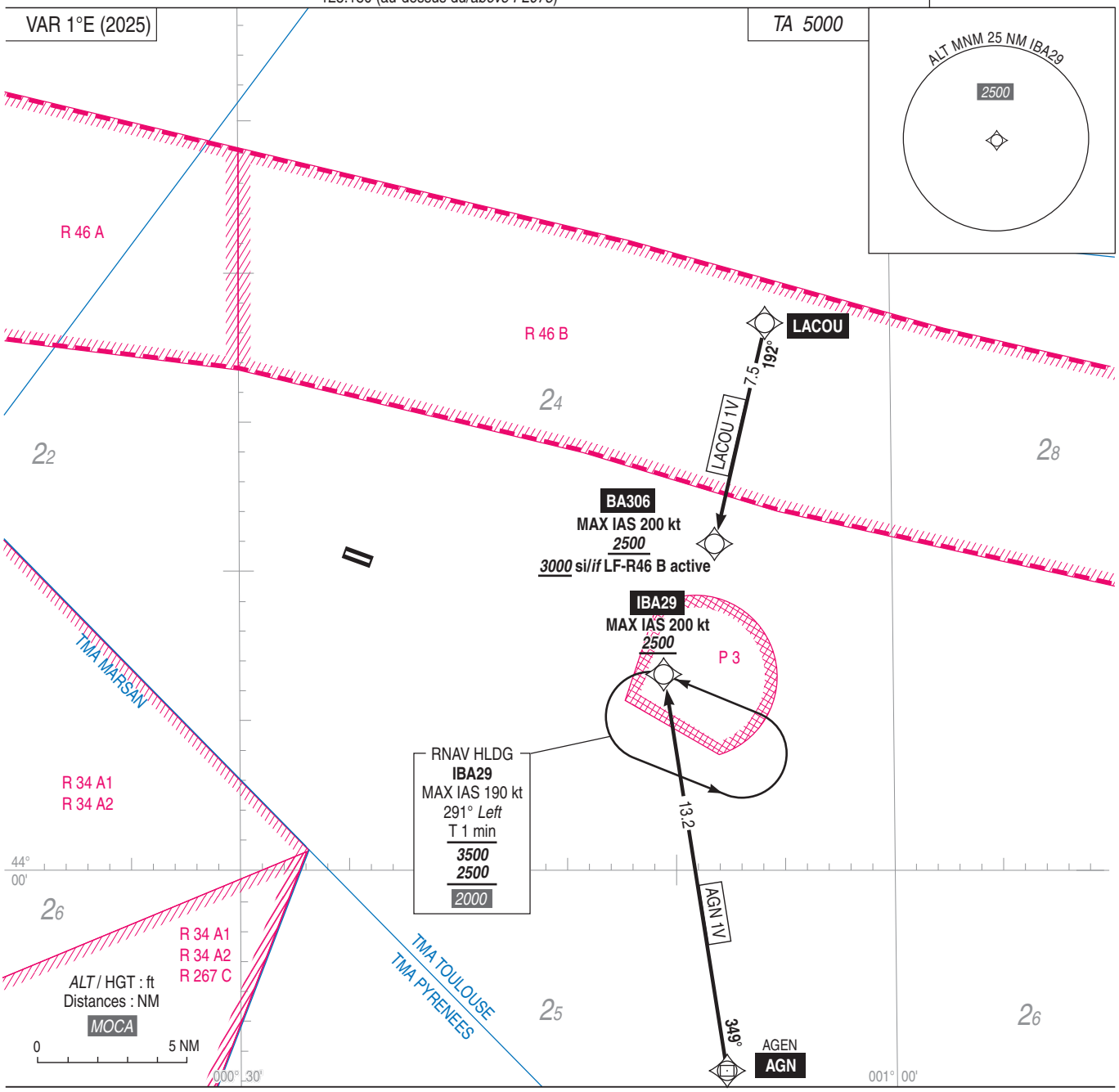
| **Aéronefs à destination d'Albi, Castres, Carcassonne, Pamiers et Muret**<br>***ACFT bound for Albi, Castres, Carcassonne, Pamiers and Muret*** |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBA 22.4. |

| **Panne de radiocommunication**<br>***Radiocommunication failure*** |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBA 22.5. |


© SIA

# AGEN LA GARENNE
# STAR RNAV RWY 29
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** AGEN | 129.605 | **RNAV 1** |
| **TWR** : AGEN Tour / *Tower* | 121.305 | GNSS requis / *required* |
| APP : TOULOUSE Approche / *Approach* | 120.355 (en dessous du/*below FL075*) | |
| | 125.180 (au-dessus du/*above FL075*) | |




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche. Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :
- HAP
- Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

Descendre dans le circuit d'attente.
Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
Si le pilote a connaissance du QFU en service : appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale.
Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : suivre la procédure d'atterrissage publiée (suivie éventuellement d'une procédure MVL en fonction du vent).

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION suivie d'une API**

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA Toulouse.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Continue on or join the cleared Standard Terminal Arrival Route (STAR), or, failing this, the nearest STAR.*
*Fly to the Initial Approach Fix (IAF) at the last assigned and confirmed FL that can be used for holding, or at the highest holding level.*
*Hold at this level until the later of these two times :*
- *Expected Arrival Time (EAT)*
- *Arrival time in the holding plus 10 minutes.*

*Descend in the holding pattern.*
*Leave the IAF and initiate the approach procedure.*
*If the pilot knows the active runway (QFU) : comply with the procedure described in national regulations.*
*If the pilot does not know the QFU : comply with the published landing procedure (followed where appropriate by a circle to land, depending on the wind).*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE followed by a missed approach***

*If a landing cannot be completed within the laid down time limits, fly to the diversion airfield identified in the Flight Plan, following the appropriate SID or omnidirectional departure procedures, climbing to en-route safety height or FL 070 for airfields situated within the lateral limits of the Toulouse TMA.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

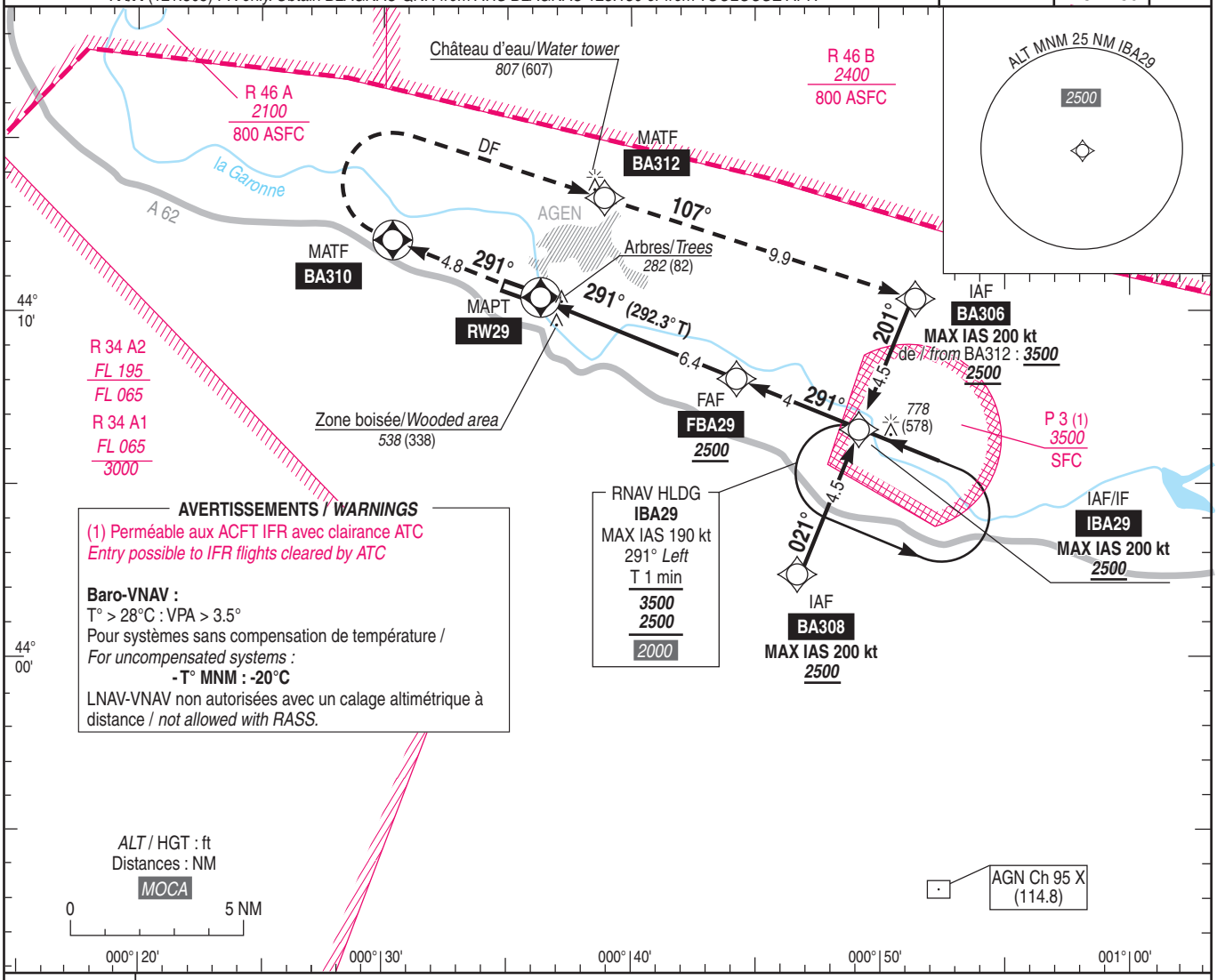
**AGEN** LA GARENNE

*ALT AD : 204,* ***DTHR : 200 (8 hPa)***

**RNP** RWY 29

**ATIS** : AGEN 129.605
APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 120.355 (en dessous du/*below FL 075*)
**TWR** : AGEN Tour/*Tower* 121.305
Absence ATS : **A/A** (121.305) FR seulement. Obtenir QNH BLAGNAC auprès de ATIS BLAGNAC 123.130 ou à défaut TOULOUSE APP.
: ***A/A*** (121.305) *FR only. Obtain BLAGNAC QNH from ATIS BLAGNAC 123.130 or from TOULOUSE APP.*

**RNP APCH** | **EGNOS CH 41129 E29A** TCH : 50 | VAR 1°E (2025)




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

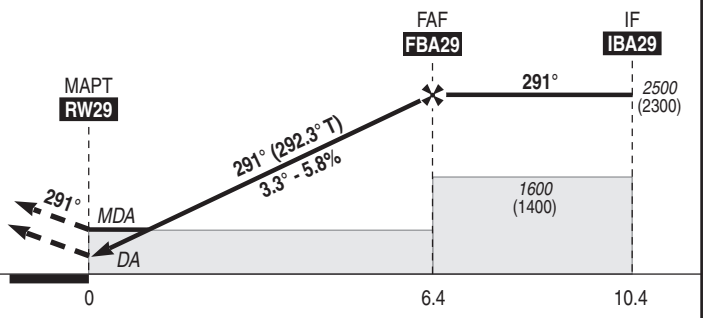
(1) Perméable aux ACFT IFR avec clairance ATC
*Entry possible to IFR flights cleared by ATC*

**Baro-VNAV :**
T° > 28°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température /
*For uncompensated systems :*
**- T° MNM : -20°C**
LNAV-VNAV non autorisées avec un calage altimétrique à distance / *not allowed with RASS.*

*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **BA310 (MAX IAS 200 kt)**, puis tourner **à droite direct vers BA312** en montée vers ***3500*** (3300) puis **vers BA306** ou suivre les instructions du contrôle.
Une pente ATS de 5 % minimum est nécéssaire pour franchir la zone LF-R 46 B. Dans le cas contraire, suivre instructions du contrôle.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***BA310 (MAX IAS 200 kt)****, then turn* ***right direct to BA312*** *climbing to* ***3500*** *(3300) then* ***to BA306*** *or follow ATC instructions.*
*A 5 % minimum ATS gradient is required to clear LF-R 46 B. In contrary situation, follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (2) | | | MVL/*Circling* (2) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (220) | | 212 | ***730*** (530) | 1500 | 437 | | 1500 | | ***940*** (740) | 1500 | 739 | ***1160*** (960) | 1500 |
| B | ***430*** (230) | 800 | 225 | ***730*** (530) | 1500 | 446 | ***730*** (530) | 1500 | 522 | ***1000*** (800) | 1600 | 799 | ***1220*** (1020) | 1600 |
| C | ***440*** (240) | | 236 | ***730*** (530) | 2000 | 453 | | 2000 | | ***1270*** (1070) | 2400 | 1070 | ***1490*** (1290) | 2400 |

**DIST RW29**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***950*** | ***1300*** | ***1650*** | ***2000*** | ***2350*** |
| (HGT) | (750) | (1100) | (1450) | (1800) | (2150) |

Observations / *Remarks* : (2) Circuit AD RWY 11 : Droite / *AD circuit RWY 11 : Right hand.*

| FAF - DTHR 6.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 30 | 4 min 32 | 3 min 51 | 3 min 21 | 2 min 58 | 2 min 39 | 2 min 24 |
| VSP (ft/min) | 410 | 500 | 580 | 670 | 760 | 850 | 930 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBC - CAZAUX

**AD 2 LFBC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°32'06"N 001°07'53"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 15 Km S ARCACHON (33 - GIRONDE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 85 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9773°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA 120 - BP 70413 - 33164 La Teste de Buch CEDEX | |
| | Telephone | 05.40.51.06.02 / 865 120 06 85 (sections opérations). | |
| | FAX | | |
| | TELEX | ba120.dv.fct@intradef.gouv.fr | |
| | AFS | LFBCZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | 05.56.22.99.11 - 865 120 4066 (APP)<br>05.40.51.05.63 - 865 120 3810 - 06.49.56.26.97 (DV) | 05.56.22.99.11 - 865 120 4066 (APP)<br>05.40.51.05.63 - 865 120 3810 - 06.49.56.26.97 (Flight director) |

**AD 2 LFBC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | Section opérations : HOR ATS<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile : 862 927 1422 - 02 45 34 14 22<br>BRIA de rattachement : BORDEAUX 05 57 92 60 84<br>FAX : 05 57 92 83 34 | AIS office : ATS SKED<br>Central flight information office : H24 - Cinq Mars La Pile : 862 927 1422 - 02 45 34 14 22<br>Connected to BRIA BORDEAUX 05 57 92 60 84<br>FAX : 05 57 92 83 34 |
| 5 | BDP / *ARO* | BDP : HOR ATS<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile : 862 927 1422 - 02 45 34 14 22 | ARO : ATS Hours<br>Central flight information service : H24 - Cinq Mars La Pile : 862 927 1422 - 02 45 34 14 22 |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | HOR ATS<br>HNO : CMOA | ATS SKED<br>Ouside ATS SKED : CMOA |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0730-1610 et PPR avant 1500<br>VEN : 0730-1430 et PPR avant 1100<br>SAM-DIM-JF : PPR avant 1100 le dernier JO | MON-THU: 0730-1610 and PPR before 1500<br>FRI: 0730-1430 and PPR before 1100<br>SAT-SUN-HOL: PPR before 1100 on last working day |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS - O/T: O/R | ATS HOR - O/T: O/R |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | En dehors de ces horaires tous les services sont assurés O/R. | All the services are ensured O/R outside these timings. |

**AD 2 LFBC.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling facilities |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34<br>0135 - 0138 - 0147 - 0150 - 0156 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 6 x 30 m3 - 1000 L/min, 6 x 15 m3 - 1000 L/min | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possibilité limitée. Voir avec DV | Limited possibility. See with Flight Director |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NSO ALPHAJET et/and NSO H225 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Azote - LHOX - LOX - H515 | Nitrogen - LHOX - LOX - H515 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBC .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | MIL uniquement | MIL only |
| 2 | Restaurants | MIL - PN pour passagers | MIL - PN for passengers |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : MIL bus selon HOR de travail<br>Ville : Taxis, bus | AD: buses per working hours<br>CITY : Taxis, buses |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances, permanence médicale durant l'activité aérienne<br>Ville : Hôpital en ville : 15 km (LA TESTE DE BUCH) | AD : Health care unit, ambulances, medical service during flying activity<br>Hospital in city : 15 km (LA TESTE DE BUCH) |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | En ville | In the city |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In the city |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFBC .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 Lot de sauvetage aéronautique<br>1 Lot de désincarcération<br>1 Lot de soutènement avion | 1 Aeronautic rescue kit<br>1 Deincarceration kit<br>1 aircraft support kit |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 5 - OTAN : 6<br>Plan de secours spécialisé d'aérodrome établi avec les préfectures de la Gironde et des Landes.\\ | ICAO : 5 - NATO : 6<br>Aerodrome specialised contingency plan prepared with the Gironde and Landes prefectures. |

**AD 2 LFBC .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 P3000 avec kit de déneigement - 1 lame biaise et 1 balai - 1 système de déverglaçage | 2 P3000 with snow removal kit - 1 angle blade and 1 brush - 1 deicing system |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Liquide de déverglaçage XS76 (acétate ou formiate de potassium) | Deicing fluid XS76 (potassium acetate or formate fluids) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Les renseignements sur le déneigement sont publiés de novembre à avril dans les NOTAM (SNOWTAM)<br>Utilisable toute l'année | Informations on snow removal are published from November to April in the NOTAMs (SNOWTAM)<br>Available all year round |

**AD 2 LFBC .8** **Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking A : 10/14/25<br>Parking B : 14/18/31<br>Parking C, E : 13/R/C/W/T<br>Parking D : 11/R/C/W/T<br>Parking F : 09/12/22<br>Parking S : 10/R/C/W/T<br>Parking G, L, M, VIP, EH, ZA1, ZA4, GICFAGN: NIL<br>Parking PEP : 21/R/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY J, J2, M1 : 10.5m.<br>TWY A, E, E1, E2, G, L, M, J1 : 15m.<br>TWY D : 18m<br>TWY B : 22m<br>TWY C, F : 25m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY C, D, E1, E2, J, J2, L : tarmac macadam.<br>Autres : béton | TWY C, D, E1, E2, J, J2, L : tarmac macadam.<br>Others : concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 14/R/C/W/T<br>TWY B, E, F, G, J, J1, J2, M : NIL<br>TWY C : 20/F/C/W/T<br>TWY D : 28/F/C/W/T<br>TWY L : 20/F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking et entrée de piste 24 : 83 ft<br>entrée de piste 06 : 74 ft | Parking and runway 24 entrance: 83 ft<br>runway 06 entrance: 74 ft |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux de circulation allumés. | Lighted traffic panels |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne médiane jaune vers aire de stationnement | Central yellow line towards parking area |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marques de seuil, d'identification et d'axe de piste - Zone de toucher des roues - Marques de point cible | Thresholds, identification and runway axis marks - Wheel touch-down area - Target point marks |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBC .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux de distance restante | Distance-to-go information panels |

**AD 2 LFBC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFBC | |

**AD 2 LFBC.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CMA CAZAUX |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBC .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA LYON |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CAZAUX - CMOA LYON |
| | Période de validité / *Validity period* | 24h |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TENDANCE |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 2H |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-CR-PL-TB |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | T, SWH, SWL, SWM |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | SYNPA - COBALT |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | Prévi/Forecast: 05.40.51.05.52 - 865.120.0552<br>OBS : 05.40.51.06.20 poste/extension 24716 - 865 120 4716 |

**AD 2 LFBC.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 057.00 (057) | 2398 x 45 | 21 R/B/W/T (*)<br>revêtue / paved | 44°31'41.05"N 001°08'16.57"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 74ft |
| 24 | 237.00 (237) | 2398 x 45 | 21 R/B/W/T (*)<br>revêtue / paved | 44°32'23.88"N 001°06'45.92"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 83ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | NIL | 318 | NIL | NIL | (1) |
| 24 | NIL | NIL | 314 | NIL | NIL | (2) |

(1) BRA : changement de QFU prévoir 20 min pour remise en œuvre. Surface piste : béton-macadam./Arresting cable : change of QFU, plan for 20 min for resetting Rwy surface : concrete-macadam
(*) Du seuil 06 vers le seuil 24 / from THR 06 to THR 24 :
0m à 150 m : 22 R/B/W/T - 150 m à 2250 m : 23 F/C/W/T - 2250 m à 2398 m : 21 R/B/W/T

(2) BRA : changement de QFU prévoir 20 min pour remise en œuvre. Surface piste : béton-macadam/Arresting cable : change of QFU, plan for 20 min for resetting. Rwy surface : concrete-macadam
(*) Du seuil 06 vers le seuil 24 / from THR 06 to THR 24 :
0m à 150 m : 22 R/B/W/T - 150 m à 2250 m : 23 F/C/W/T - 2250 m à 2398 m : 21 R/B/W/T

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 2398 | 2716 | 2398 | 2398 | |
| 24 | 2398 | 2712 | 2398 | 2398 | |

**AD 2 LFBC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 06 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |
| 24 | CAT I - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 53 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 06 | | | W | LIH | R | | | (1) |
| 24 | | | W | LIH | R | | | (2) |

(1) THR : 10 feux verts, feux à éclats, barre de flanc - Balisage latéral : type OACI, omnidirectionnel, 5 intensités , panneaux trihéctométriques de distante restante - Extrémité : 10 feux rouges.
THR : 10 green lights, flashing lights, wing bar - Lateral lighting : omnidirectional ICAO type, 5 intensities, remaining distance tri-hectrometric panels - RWY end lighting : 10 red lights.

(2) THR : 10 feux verts, feux à éclats, barre de flanc - APCH : HI, 5 intensités - Balisage latéral : type OACI, omnidirectionnel, 5 intensités , panneaux trihéctométriques de distante restante - Extrémité : 10 feux rouges.
THR : 10 green lights, flashing lights, wing bar - APCH : HI - 5 intensities - Lateral lighting : omnidirectional ICAO type, 5 intensities, remaining distance tri-hectrometric panels - RWY end lighting : 10 red lights.

**AD 2 LFBC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manchons à air lumineux THR 06 et THR 24 | Lighted wind socks THR 06 and THR 24 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | bretelles D et J (bleu) uniquement | Ramps D and J (blue) only |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation auxiliaire par groupe 750 KVA et onduleurs | Auxiliary power supply by 750 KVA set and inverters |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1s | less than 1s |
| 5 | Observations / *Remarks* | Manchons rétro-réfléchissants sur toutes les bretelles et les voies de circulation excepté bretelles D et J. | Retro-reflecting socks on all ramps and taxiways except for ramps D and J. |

**AD 2 LFBC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | H1 : parking EH : 44°32'50" N 001°06'11" W - 85ft - Tarmac 11 t/RSI (utilisable uniquement par les hélicoptères autorisés à stationner sur le parking EH)<br>H2 : parking GICFAGN : 44°32'22" N 001°08'08" W 78 ft - Tarmac 11 t/RSI (utilisable uniquement par les hélicoptères autorisés à stationner sur le parking GICFAGN)<br>H3 : 44°32'20.26" N 001°07'05.29" W 82 ft - Béton 15 t/RSI 18 t/J 31 t/B | H1: EH apron : 44°32'50" N 001°06'11" W - 85ft - Tarmac 11 t/RSI (available only by helicopters authorised to park on parking EH).<br>H2 : GICFAGN apron : 44°32'22" N 001°08'08" W 78 ft - Tarmac 11 t/RSI (available only by helicopters authorised to park on parking GICFAGN)<br>H3 : 44°32'20.26" N 001°07'05.29" W 82 ft - Concrete 15 t/RSI 18 t/J 31 t/B |

**AD 2 LFBC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CAZAUX**<br><br>44°52'40"N , 001°31'02"W - 44°52'40"N , 001°11'46"W - 44°42'42"N , 001°13'59"W - 44°42'16"N , 001°14'26"W - 44°34'17"N , 001°15'23"W - 44°33'29"N , 001°14'26"W - 44°34'43"N , 001°08'54"W - 44°34'43"N , 001°06'02"W - 44°41'25"N , 000°51'40"W - 44°40'00"N , 000°50'00"W - 44°26'00"N , 000°50'00"W - 44°23'30"N , 000°50'45"W - 44°23'30"N , 001°10'50"W - 44°12'00"N , 001°10'50"W - 44°12'00"N , 001°35'55"W - Limite des eaux territoriales atlantique françaises - 44°52'40"N , 001°31'02"W | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>CAZAUX Approche (FR)<br>CAZAUX Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>CAZAUX Tour (FR)<br>CAZAUX Tower (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.6.<br>Activité connue d'AQUITAINE INFO.<br>À l'exclusion de la zone LF-R 148 Biscarrosse, et des zones LF-R162 Cozes Lège, LF-R170 A Calamar, LF-R259 Lamanchs et LF-R289 Sanguinet lorsqu'elles sont actives.<br>Survol AD interdit H24 au-dessous de 1000ft ASFC.<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation is announced by RAI 119.6.<br>Actual activity known on AQUITAINE INFO.<br>Except for Biscarrosse LF-R148, and Cozes Lège LF-R162, Calamar LF-R170 A, Lamanchs LF-R259, Sanguinet LF-R289 when active.<br>Flying over AD BLW 1000ft ASFC prohibited H24. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 119.600 MHz | HOR ATS | Particulière transit - veillée - RAI / Particular to transit - monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Détresse civile - veillée/Civilian distress - monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Commune recueil - veillée / Common to list - monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 232.600 MHz | HOR ATS | Particulière recueil - veillée / Particular to list - monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse militaire - veillée / Military distress - monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 251.500 MHz | HOR ATS | Particulière arrivée - non veillée / Particular to arrival - not monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 265.625 MHz | HOR ATS | Particulière arrivée - non veillée / Particular to arrival - not monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 277.300 MHz | HOR ATS | Particulière départ - veillée / Particular to departure - monitored |
| APP | CAZAUX Approche (FR)<br>*CAZAUX Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Commune recueil UHF - veillée / Common to UHF list - monitored |
| PAR | CAZAUX Precision (FR)<br>*CAZAUX Precision (EN)* | 120.100 MHz | HOR ATS | Particulière GCA - non veillée / Particular to GCA - not monitored |
| PAR | CAZAUX Precision (FR)<br>*CAZAUX Precision (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Commune GCA - non veillée / Common to GCA - not monitored |
| PAR | CAZAUX Precision (FR)<br>*CAZAUX Precision (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Commune GCA - non veillée / Common to GCA - not monitored |
| PAR | CAZAUX Precision (FR)<br>*CAZAUX Precision (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Commune GCA - non veillée / Common to GCA - not monitored |
| TWR | CAZAUX Tour (FR)<br>*CAZAUX Tower (EN)* | 118.400 MHz | HOR ATS | Particulière air/sol - veillée / Particular to air/ground - monitored |
| TWR | CAZAUX Tour (FR)<br>*CAZAUX Tower (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Détresse civile - veillée / Civilian distress - monitored |
| TWR | CAZAUX Tour (FR)<br>*CAZAUX Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | Commune sol - veillée / Common to ground - monitored |
| TWR | CAZAUX Tour (FR)<br>*CAZAUX Tower (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse militaire - veillée / Military distress - monitored |
| TWR | CAZAUX Tour (FR)<br>*CAZAUX Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | Commune sol - veillée / Common to ground - monitored |
| TWR | CAZAUX Tour (FR)<br>*CAZAUX Tower (EN)* | 375.975 MHz | HOR ATS | Particulière air/sol - veillée / Particular to air/ground - monitored |

**AD 2 LFBC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | CAA | CH 45X | H24 | 44°31'52.2"N 001°08'09.7"W | 128 ft | 60NM | | 242°/1,13NM THR 24 | |
| LOC 24 (I) | CAA | 110.1 MHz | HO | 44°31'32.5"N 001°08'34.6"W | 82 ft | | | 237°/1,55 NM THR 24 | |
| GP 24 | | 334.4 MHz | | 44°32'14.8"N 001°06'54.8"W | 131 ft | | 15.9 m/52 ft<br>( 3 °) | 215°/341 m THR 24 | |
| MM 24 | | 75 MHz | HO | 44°32'41.5"N 001°06'08.6"W | 88 ft | | | 057°/988 m THR 24 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 INFORMATIONS GENERALES**

AD fermé à la CAP sauf emergency.

AD interdit aux ACFT non munis de radio et aux GLD.

Survol de l'AD interdit H 24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.

ACFT de code supérieur à 4C : plan de roulage particulier . Se conformer aux instructions du contrôle.

Atterrissage soumis à autorisation préalable de la direction des vols 05.40.51.05.36 / 06.49.56.26.97 / 865.120.3810 (DV) - la veille avant 1600 loc.

Le NR d'accord délivré sera porté en case 18 du PLN.

Les descentes, remontées, procédures APP/APP et exercices utilisant les espaces aériens associés à Cazaux par des appareils non basés sont soumis à accord du chef opérations du CMC ( 865 120 0680 ) ou le jour même du chef de quart (811 520 5001- 865 120 4066- secours 05 56 22 99 11).

Le numéro d'accord approche sera rajouté en case 18 du PLN

**20.2 DEPART CAG IFR**

Plan de vol obligatoire spécifiant la rejointe des points ASKAN, MOTIK ou LAPOS

**20.3 ARRIVEE CAG IFR**

PLN mixte CAG/CAM obligatoire, CAM à l'entrée des zones de la manière suivante :

- CNA DCT ETPAR DCT ASKAN / N0380F140 OAT DCT CAA
- ROYAN DCT ETPAR DCT ASKAN / N0380F140 OAT DCT CAA
- OBLOC DCT MOTIK...
- VAVIX DCT LAPOS / N0380F140 OAT DCT CAA

**20.1 GENERAL INFORMATIONS**

AD closed to public air traffic (CAP) except emergency.

AD prohibited to ACFT not equipped with radio and to GLDs.

AD fly-over prohibited below 300 m (1000 ft) ASFC.

ACFT with code above 4C : particular taxiing plan . Follow the instructions from the control.

Landing subject to prior permission from flight director 05.40.51.05.36 / 06.49.56.26.97 / 865.120.3810 (DV)- eve before 1600 loc.

The permission NR issued will be entered in box 18 of the PLN.

The descent and climbing operations, the APP/APP procedure and exercises using the air spaces associated to Cazaux by non-based aircraft are subjected to permission of the CMC operations chief (865 120 0680 ) or on the day itself of the Duty officer (811 520 5001 - 865 120 4066 - emergency 05 56 22 99 11).

The approach permission NR will be entered in box 18 of the flight plan.

**20.2 CAG IFR DEPARTURE**

Flight plan mandatory specifying the meeting of points ASKAN, MOTIK or LAPOS

**20.3 CAG IFR ARRIVAL**

Combined CAG/CAM PLN mandatory: CAM at entry of zones, in the following manner :

Priority reception to military use.

- ROYAN DCT ETPAR DCT ASKAN / N0380F140 OAT DCT CAA
- OBLOC DCT MOTIK...
- VAVIX DCT LAPOS / N0380F140 OAT DCT CAA

**AD 2 LFBC.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Quand les procédures anti-bruit sont en vigueur, la hauteur des circuits à vue est relevée de 1000 ft jusqu'à l'IP pour une arrivée au break à 1500 ft. | *When the noise abatement procedures are in force, the altitude of the visual circuits is increased by 1000 ft up to the IP for an arrival at the break at 1500 ft* |

**AD 2 LFBC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| Départs omnidirectionnels pour avions conventionnels<br>QFU 24 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de piste, puis monter à 8%, route magnétique 237° jusqu'à 2600ft AMSL puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>QFU 06 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de piste, puis monter à 8%, route magnétique 057° jusqu'à 2600ft AMSL puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route. | Omnidirectional departures for conventional aircrafts<br>QFU 24 : Climb to a maximum of 800 ft QNH until reaching the end of the runway, then climb to 8%, magnetic course 237° up to 2600ft AMSL then direct course up to en-route safety altitude.<br>QFU 06 : Climb to a maximum of 800 ft QNH until reaching the end of the runway, then climb to 8%, magnetic course 057° up to 2600ft AMSL then direct course up to en-route safety altitude. |
| Auto information<br>A/A réservée exclusivement aux usagers autorisés selon consignes locales. | *Air to air procedure*<br>*A/A for authorized users only as per local rules.* |
| VFR Spécial / CAM V spécial<br>Sur clairance.<br>ACFT : VIS > 3 km ou 30 SEC de vol et plafond > 1000 ft SFC<br>HEL : VIS > 500 m ou 30 SEC de vol et hors des nuages | *Special VFR / Special OAT V*<br>*On clearance.*<br>*ACFT : VIS > 3 km or 30 SEC of flight and ceiling > 1000 ft SFC*<br>*HEL : VIS > 500 m or 30 SEC of flight and outside the clouds* |

**AD 2 LFBC.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

NIL

**AD 2 LFBC.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBC.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

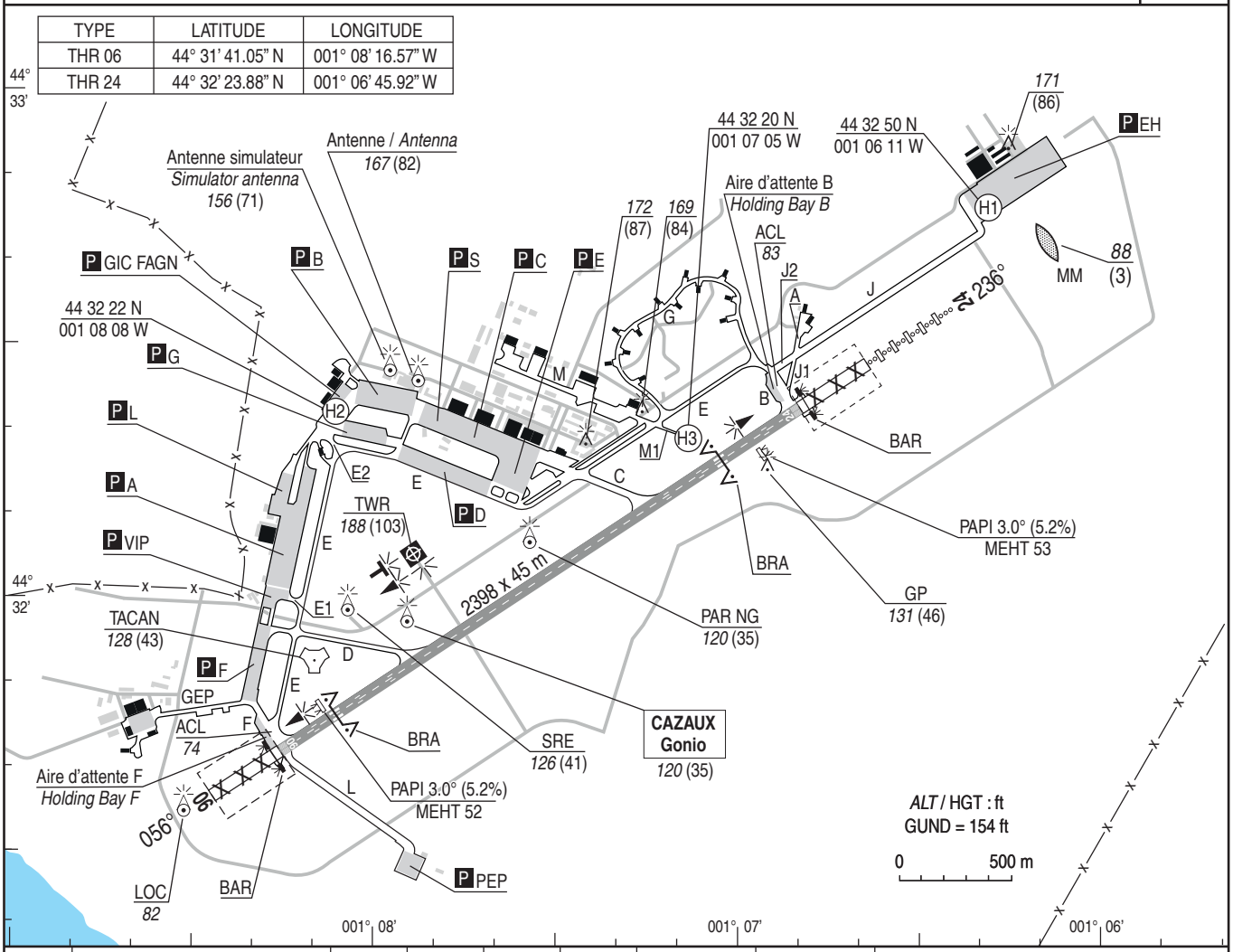
Fermé à la CAP
*Closed to public air traffic*

# CAZAUX
44 32 06 N - 001 07 53 W
*ALT AD : 85 (3 hPa)*

ATS : LUN-JEU : 0730-1610 PPR avant 1500, VEN : 0730-1430 PPR avant 1100, SAM-DIM-JF : PPR avant 1100 le dernier JO.
ETE : - 1HR
*ATS : MON-THU: 0730-1610 PPR before 1500, FRI: 0730-1430 PPR before 1100, SAT-SUN-HOL: PPR before 1100 the last working day.*
*SUM : - 1HR.*
BDP/BIA : HOR ATS ☎ 05.40.51.06.20. BNIA : BORDEAUX (voir / *see* GEN).
AVT : HOR ATS (en dehors de ces horaires O/R / *out of this hours O/R*) F34 - O135 - O138 - O147 - O150 - O156 - Azote - LHOX - LOX - H515.

VAR
1°E
(2025)

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 06 | 44° 31' 41.05" N | 001° 08' 16.57" W |
| THR 24 | 44° 32' 23.88" N | 001° 06' 45.92" W |




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 06 | NIL | LIH | 2398 | 2716 | 2398 | 2398 | Revêtue | 21 R/B/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 24 | LIH 900m | LIH | 2398 | 2712 | 2398 | 2398 | *Paved* | (*) | 550 | 550 | 550 | 550 |

CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR / *Recommended instructions for IFR departures*

RWY 06 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de la piste, puis monter à 8% RM 056° jusqu'à *2600* (2515)(1)(2), puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Lorsque CALAMAR (R 170) active, suivre instructions de contrôle.
RWY 24 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de la piste, puis monter à 8% RM 236° jusqu'à *2600* (2515)(1)(3), puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Lorsque CALAMAR (R 170) active, suivre instructions de contrôle.
(1) Pente ATS : 8%.
(2) Hors pente ATS, monter à 3.4% jusqu'à *200* (115). Obstacle pénalisant : lampadaire de 171 ft située à 827 m de la DER et à 360 m à gauche de l'axe.
(3) Hors pente ATS, monter à 3.3%. Cette pente fait abstraction de la végétation de 115 ft située à 50 m à gauche de la DER.

*RWY 06: Climb max 800 ft QNH until the end of RWY, then climb at 8% gradient MAG track 056° up to 2600 (2515)(1)(2), then direct route up to enroute safety altitude. If CALAMAR (R170) active follow ATC instructions.*
*RWY 24: Climb max 800 ft QNH until the end of RWY, then climb at 8% gradient MAG track 236° up to 2600 (2515)(1)(3), then direct route up to enroute safety altitude. If CALAMAR (R170) active follow ATC instructions.*
*(1) ATS gradient 8%.*
*(2) If disregard ATS gradient, climb at 3.4% up to 200 (115). Determining obstacle: 117 ft at 827 m from DER and at 360 m left of RWY axis.*
*(3) If disregard ATS gradient, climb at 3.3%. This gradient doesn't take in account the vegetation of 115 ft at 50 m left from DER.*

**BALISAGE / *Lighting :***
-Seuils / *THR* : vert / *green*
-Extrémités : rouge / *red*
-Panneaux lumineux indicateurs de distance restante tous les 300 m côté gauche de la piste.
*Remaining distances panels each 300 m South of RWY.*
-Balises / *lighting* (Réfléchissantes / *Reflecting*).

**OBSERVATIONS / *Remarks :***
Voir / *See* ADC 02
(*) Du seuil 06 vers le seuil 24 / *From THR 06 to THR 24* :
- 0 m - 150 m : 22 R/B/W/T
- 150 m - 2250 m : 23 F/C/W/T
- 2250 m - 2398 m : 21 R/B/W/T



© DIA

## CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

*Particular instructions for Cazaux AD*

ATT soumis à autorisation préalable du DV (**05 40 51 05 36 / 06 49 56 26 97**) la veille avant 1600 LOC.
Le NR d'accord sera porté en case 18 PLN.

*LDG PPR with the flight director (**05 40 51 05 36 / 06 49 56 26 97**) the preceding day before1600 local time.*
*The agreement number must be written in division 18 PLN.*

CIV utilisable PPR à LFXJYXYX.

*CIV usable PPR at LFXJYXYX.*

Barrières d'arrêt type BLISS à chaque QFU, situées à 32 m avant le seuil 06 et 24.

*Arresting barrier BLISS type at each QFU, located 32 m before THR 06 and 24.*

BRA : changement de QFU prévoir 20 minutes pour remise en œuvre.
RWY 06 : pente PAPI n'a pas même origine que PAR.
RWY 24 : pente PAPI n'a pas même origine que ILS et PAR.

*BRA (arresting cable): if QFU change expect 20 minutes to be usable.*
*RWY 06: PAPI slope origin not the same as PAR.*
*RWY 24: PAPI slope origin not the same as ILS and PAR.*



©

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## CAZAUX

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

**HS :** Point chaud / *Hot Spot*

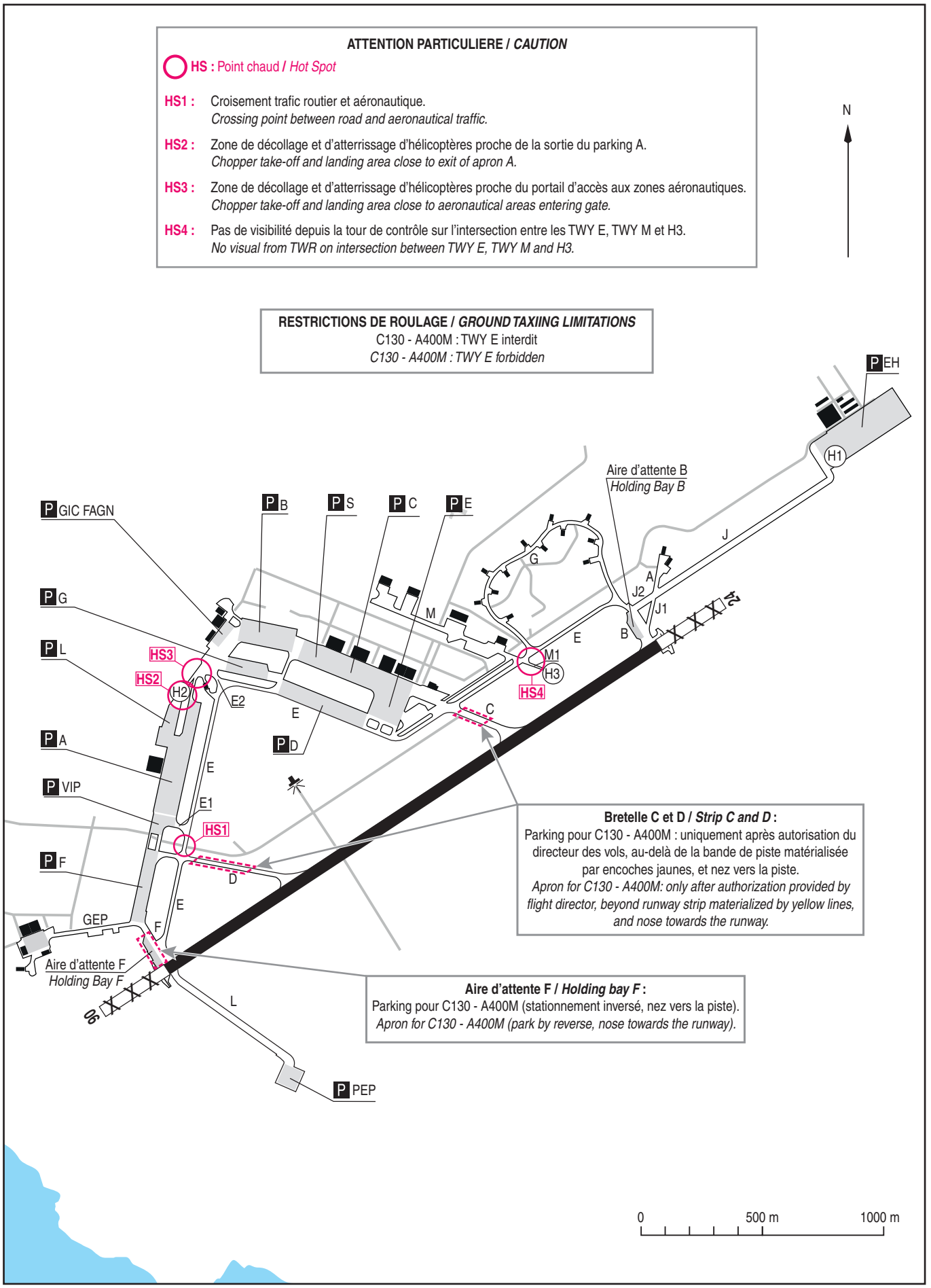
**HS1 :** Croisement trafic routier et aéronautique.
*Crossing point between road and aeronautical traffic.*

**HS2 :** Zone de décollage et d'atterrissage d'hélicoptères proche de la sortie du parking A.
*Chopper take-off and landing area close to exit of apron A.*

**HS3 :** Zone de décollage et d'atterrissage d'hélicoptères proche du portail d'accès aux zones aéronautiques.
*Chopper take-off and landing area close to aeronautical areas entering gate.*

**HS4 :** Pas de visibilité depuis la tour de contrôle sur l'intersection entre les TWY E, TWY M et H3.
*No visual from TWR on intersection between TWY E, TWY M and H3.*

**RESTRICTIONS DE ROULAGE / *GROUND TAXIING LIMITATIONS***
C130 - A400M : TWY E interdit
*C130 - A400M : TWY E forbidden*




**Bretelle C et D / *Strip C and D* :**
Parking pour C130 - A400M : uniquement après autorisation du directeur des vols, au-delà de la bande de piste matérialisée par encoches jaunes, et nez vers la piste.
*Apron for C130 - A400M: only after authorization provided by flight director, beyond runway strip materialized by yellow lines, and nose towards the runway.*

**Aire d'attente F / *Holding bay F* :**
Parking pour C130 - A400M (stationnement inversé, nez vers la piste).
*Apron for C130 - A400M (park by reverse, nose towards the runway).*



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBD.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBD - BORDEAUX MERIGNAC

**AD 2 LFBD.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°49'43"N 000°42'55"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des pistes | RWY intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km Ouest de Bordeaux | 10 km West of Bordeaux |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 166 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 152 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.0821°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SA-ADBM | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de BORDEAUX - CIDEX 40<br>33700 MERIGNAC | |
| | Telephone | +33 (0)5 56 34 50 10 (H24) | |
| | FAX | +33 (0)5 56 34 54 06 | |
| | TELEX | SITA : BODAPXH | |
| | AFS | LFBDZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBD.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | H24 (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | TOTAL :<br>- HOR HIV : 0430 - 2300 heure locale<br>- Astreinte HIV : LUN -DIM 2300-0430 heure locale<br>- HOR ETE : 0430-0000 heure locale<br>- Astreinte ETE : LUN-DIM 0000-0430 heure locale<br>WORLD FUEL SERVICES :<br>- HOR : 0500-2300 heure locale<br>- Astreinte : 2300-0500 heure locale<br>Lors de l'astreinte, contacter TOTAL ou WFS via l'assistant d'escale 1 HR avant le besoin :<br>- TOTAL : journée<br>TEL 05 56 34 38 52 / FAX 05 56 13 03 57<br>- WORLD FUEL SERVICES :<br>TEL 05 56 34 51 63 / FAX 05 56 34 51 62<br>Paiements acceptés : carte visa / master card et espèces 750€ MAX<br>Astreinte du commercial Totalenergies Paris :<br>01 41 35 88 74 ou 06 20 38 15 05 | TOTAL :<br>- WIN SKED : 0430-2300 local time<br>- WIN on-call duty : MON-SUN 2300-0430 local time<br>- SUM SKED : 0430-0000 local time<br>- SUM on-call duty : MON-SUN 0000-0430 local time<br>WORLD FUEL SERVICES :<br>- SKED : 0500-2300 local time<br>- On-call duty : 2300-0500 local time<br>During the on-call duty, contact TOTAL or WFS via the handling agent 1 HR before the need :<br>TOTAL : day<br>TEL 05 56 34 38 52 / FAX 05 56 13 03 57<br>WORLD FUEL SERVICES :<br>TEL 05 56 34 51 63 / FAX 05 56 34 51 62<br>Payment by visa / master card accepted by refueller and cash up to 750€ MAX<br>Totalenergies Paris trader's on-call duty :<br>01 41 35 88 74 or 06 20 38 15 05 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | H24 sur demande. | H24 on request. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Passagers/PNT/PNC/IFBC : H24.<br>IFBS : Horaires en fonction du trafic prévu. | Passengers/Crew/Cabin Luggage : H24.<br>Hold Luggage : Schedule based on the traffic predicted. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | H24 sur demande. | H24 on request. |
| 12 | Observations / *Remarks* | Service d'assistance aéroportuaire obligatoire.<br>Pour plus d'informations contacter le Poste de Commandement Air ADBM : +33 (0)5 56 34 50 10 (H24).<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24. | Mandatory airport handling service.<br>For more information contact the airport operation center : +33 (0)5 56 34 50 10 (H24).<br>GRF (Global Reporting Format) : H24. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Service d'assistance aéroportuaire obligatoire. | Mandatory airport handling service. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants / Fuel grades : WFS : JET A1 (CIV-MIL)<br>TOTAL : JET A1 / JET A1 SAF / AVGAS 100 LL (par automate / via dispenser) | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | WFS : JET A1 400 m3<br>Capacité camions : JET A1 146 m3<br>Débit : 50-100-130 m3/h<br>TOTAL :<br>Capacité camion JET A1 : 145 m3 avec débit de 25 à 80 m3/h<br>Volume fixe JET A1 720 m3<br>Volume fixe JET A1 SAF 50 m3<br>Type véhicule d'avitaillement de 18 à 35 m3 | WFS : JET A1 400 m3<br>Truck Capacity : JET A1 146 m3<br>Delivery rate : 50-100-130 m3/h<br>TOTAL :<br>Truck capacity JET A1 : 145 m3 with delivery rate from 25 to 80 m3/h<br>Fuel dispenser JET A1 720 m3<br>Fuel dispenser JET A1 SAF 50 m3<br>Type fueling trucks from 18 to 35 m3 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | AVIAPARTNER : 2 dégivreuses type FMC, produit de dégivrage type II (75/25 et 100%).<br>ALYZIA PROVINCE : 2 dégivreuses type Elephant, produits de dégivrage type 1 et type 4. | AVIAPARTNER : 2 de-icers type FMC, de-icing product type II (75/25 and 100%).<br>ALYZIA PROVINCE : 2 de-icers type Elephant, de-icing products type 1 and type 4. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Voir Assistants Aviation Générale. | Contact General Aviation Handling. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Réparations et révisions d'avions et d'hélicoptéres.<br>Changement de moteurs. Pièces de rechange. | Airplanes and helicopters repairs and overhauls.<br>Change of engine. Spare parts. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Le stationnement des appareils d'aviation privée est limité à 24 heures sur les parkings commerciaux après accord du gestionnaire via l'assistant.<br>Services d'assistance disponibles :<br>* Aviation générale :<br>- AVIA VIP<br>TEL 05 40 54 97 95<br>E-mail : lfbd@aviavip.com<br>Fréquence 131.400 MHz<br>- ALYZIA PROVINCE<br>TEL 05 56 34 53 54<br>FAX 05 56 34 53 55<br>E-mail : executive.bod@alyzia.com<br>* Aviation commerciale et cargos :<br>- ALYZIA PROVINCE<br>TEL 05 56 34 53 54<br>E-mail : groundopsbod@alyzia.com<br>SITA : BODKAXH<br>Fréquence Sol : 131.780 MHz<br>- AIR FRANCE<br>TEL 05 56 34 53 39 ou 05 56 34 52 25 / FAX 05 56 34 52 04<br>SITA : BODKOAF cpy BODKKAF<br>Fréquence 131.650 MHz<br>- AVIAPARTNER<br>TEL +33 (0)5 40 54 97 88 / +33 (0)6 16 10 17 20<br>E-mail : suptrafic.bod@aviapartner.aero<br>SITA : BODATXH<br>Fréquence : 131.800 MHz<br>- ONET AIRPORT SERVICES<br>Tel : 06 42 43 47 63/06 43 73 68 19<br>E-mail : Ops-bod-aero@onet.fr<br>SITA : BODONXH<br>- Bureau Opérations de la BA 106<br>TEL 05 33 89 81 05<br>E-mail : ba106-ops-bob.marqueur.fct@intradef.gouv.fr<br>RSFTA : LFBDYXYX<br>FREQ MERIGNAC OPS (H24) :<br>- 122.100 MHz Sol uniquement<br>- 140.275 MHz<br>Pour renseignement MET, besoin d'escale, en cas de déroutement, d'EVASAN ou transport VIP. Contact radio (140.275 MHz) 15 min avant atterrissage à destination zone MIL ou demandant assistance escale aérienne MIL. | Private aviation aircraft parking on commercial apron is restricted to 24 hours after agreement of the AD operator via the handling agent<br>Handling services available :<br>* General aviation :<br>- AVIA VIP<br>TEL 05 40 54 97 95<br>E-mail : lfbd@aviavip.com<br>Frequency 131.400 MHz<br>- ALYZIA PROVINCE<br>TEL 05 56 34 53 54<br>FAX 05 56 34 53 55<br>E-mail : executive.bod@alyzia.com<br>* Commercial aviation and freight :<br>- ALYZIA PROVINCE<br>TEL 05 56 34 53 54<br>E-mail : groundopsbod@alyzia.com<br>SITA : BODKAXH<br>Ground Frequency: 131.780 MHz<br>- AIR FRANCE<br>TEL 05 56 34 53 39 or 05 56 34 52 25 / FAX 05 56 34 52 04<br>SITA : BODKOAF cpy BODKKAF<br>Frequency 131.650 MHz<br>- AVIAPARTNER<br>TEL +33 (0)5 40 54 97 88 / +33 (0)6 16 10 17 20<br>E-mail : suptrafic.bod@aviapartner.aero<br>SITA : BODATXH<br>Frequency : 131.800 MHz<br>- ONET AIRPORT SERVICES<br>Tel : 06 42 43 47 63/06 43 73 68 19<br>E-mail : Ops-bod-aero@onet.fr<br>SITA : BODONXH<br>- MIL AFB 106<br>TEL 05 33 89 81 05<br>E-mail : ba106-ops-bob.marqueur.fct@intradef.gouv.fr<br>AFTN : LFBDYXYX<br>FREQ MERIGNAC OPS (H24) :<br>- 122.100 MHz Ground only<br>- 140.275 MHz<br>For MET information, need for a stopover, in case of diversion, MEDEVAC or VIP transport. Radio contact (140.275 MHz) 15 min before LDG at MIL zone or requesting MIL ground handling. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A Bordeaux et Mérignac | In Bordeaux and Merignac |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport | At airport |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autobus régulier, taxis, voitures de location, car navette vers SNCF et centre ville, tramway. | Buses, taxis, car rental, shuttle bus to railway station and town center, tramway. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Agents RFFS et Service de Sécurité Incendie et d'Assistance à Personne.<br>Salle de premiers soins.<br>Une ambulance<br>Hôpital à 5 kms. | RFFS and Fire Safety and Personal Assistance Service agents.<br>First aid room.<br>One ambulance.<br>Hospital 5 km away. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeurs dans les terminaux. Boîte aux lettres dans le Hall B. | Cash dispenser in terminals. Post box in Hall B. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A Bordeaux | In Bordeaux |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBD.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 8 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 véhicules d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre.<br>1 véhicule de commandement.<br>Réserve : 1 véhicule d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, muni de 250 kg de poudre.<br>1 ambulance. | 3 rescue vehicles water/foaming agent, 9000 liters, each equipped with 250 kg powder.<br>1 commander vehicle.<br>In reserve : 1 rescue vehicle water/foaming agent, 9000 liters, equipped with 250 kg powder.<br>1 ambulance. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Différents moyens en fonction des compagnies, assistants sociétés aéronautiques.<br>Pour plus d'information contacter l'exploitant ADBM, compagnies, assistants. | Facilities are different for each airline, handling and aeronautics.<br>For more information contact directly airport ADBM operator, airline and handling. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Modulation niveaux RFFS :<br>Du 1er mai au 30 septembre :<br>- niveau 8 : 0430-1630 (maintien du niveau 8 sur préavis de 1 heure avant 1630)<br>- niveau 7 : 1630-0430<br>Du 1er octobre au 30 avril :<br>- niveau 8 : 0430-1630 (maintien du niveau 8 sur préavis de 1 heure avant 1630)<br>- niveau 7 : 1630-2300, (maintien du niveau 7 sur préavis de 1 heure avant 2300)<br>- niveau 5 : 2300-0430<br>Préavis au PCAIR : 05 56 34 50 10<br>Niveau 9 possible sur préavis de 48 HR. | Rescue and Fire Fighting Services levels modulation :<br>From the 1st of May to the 30th of September :<br>- level 8 : 0430-1630 (level 8 available on PPR 1 hour before 1630)<br>- level 7 : 1630-0430<br>From the 1st of October to the 30th of April :<br>- level 8 : 0430-1630 (level 8 available on PPR 1 hour before 1630)<br>- level 7 : 1630-2300, (level 7 available on PPR 1 hour before 2300)<br>- level 5 : 2300-0430<br>PPR : call PCAIR : 05 56 34 50 10<br>Level 9 available on PPR 48 HR. |

**AD 2 LFBD.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | L'aérodrome est praticable toute l'année.<br>Le plan neige est activé du 1er décembre au 31 mars.<br>Les équipements de déneigement comprennent :<br>3 lames biaises, 2 épandeurs déverglaçant liquide, 1 épandeur déverglaçant solide, 1 balayeuse. | The airfield is usable all year round.<br>Snow plan is activated from December 1st to March 31st.<br>Snow removal equipment includes :<br>3 skew blades, 2 liquid de-icing spreaders, 1 solid de-icing spreader, 1 sweeper. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1 - La piste 05/23 et sa voie de circulation<br>2 - L'aire de trafic<br>3 - La piste 11/29 et sa voie de circulation | 1 - Runway 05/23 and its taxiway<br>2 - The apron<br>3 - Runway 11/29 and its taxiway |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Ecoway F-35 liquide (à base de formiate de potassium) KFOR<br>Clearway 6S solide (à base d'acétate de sodium) NAAC<br>Clearway SF3 solide (à base de formiate de sodium)<br>Sel de déneigement solide (à base de chlorure de sodium) | Liquid Ecoway F-35 (with potassium formate) KFOR<br>Solid Clearway 6S (with sodium acetate) NAAC<br>Solid Clearway SF3 (with sodium formate)<br>Snow removal salt (with sodium chloride) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>L'utilisation des moyens propres à l'Armée de l'Air est subordonnée à l'accord de l'autorité militaire. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>The use of facilities owned by the French Air Forces will require the approval of the military authorities. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | A, B, C, D, F, Y : Béton de ciment<br>TANGO : Béton de ciment<br>U5 : Enrobé<br>J, K, L4, L5, L6 : Enrobé | A, B, C, D, F, Y : Cement concrete<br>TANGO : Cement concrete<br>U5 : Bituminous mix<br>J, K, L4, L5, L6 : Bituminous mix |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | A : 70 R/B/W/U<br>B, C, D et F : 70 R/B/W/U<br>J et K : 26 F/C/W/U<br>L4, L5 et L6 : 26 F/C/W/U<br>U5 : 26/F/C/W/U<br>Y : 67 R/B/W/T | A : 70 R/B/W/U<br>B, C, D and F : 70 R/B/W/U<br>J and K : 26 F/C/W/U<br>L4, L5 and L6 : 26 F/C/W/U<br>U5 : 26/F/C/W/U<br>Y : 67 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | M1 : 15 m sans accotement revêtu.<br>M2 : 15 m sans accotement revêtu.<br>P1 à P6 : 23 m + accotements revêtus de 10,50 m.<br>S1 à S3 : 23 m avec accotements revêtus de 10,50 m.<br>S4, G : 22,50 m sans accotement revêtu.<br>U : 23 m avec accotements revêtus de 3.50 m.<br>U1 : 23 m sans accotement revêtu.<br>U2 : 23 m sans accotement revêtu.<br>U5 : 19 m avec accotements revêtus de 3.50 m.<br>W1, W2 et W4 : 23 m avec accotement revêtu de 10,50 m d'un seul côté et aire de trafic de l'autre côté.<br>W3 : 24 m avec accotement revêtu de 10,50 m d'un seul côté et aire de trafic de l'autre côté.<br>WN : 52 m avec aire de manoeuvre d'un côté et aire de trafic de l'autre.<br>L1 : 14,50 m sans accotement revêtu.<br>L2 et L3 : 10 m sans accotement revêtu.<br>L4 : 12 m sans accotement revêtu.<br>L5 : 15 m.<br>L6 : 14,50 m sans accotement revêtu.<br>L7 : 22 m sans accotement revêtu.<br>A : 23.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>B : 24 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>C : 23.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>D : 24.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>F : 22.50 m avec accotement revêtu d'un coté et sans accotement de l'autre coté.<br>G : 22.50 m sans accotement revêtu.<br>E1 : 36 m avec accotement revêtu de 10.50 m d'un coté.<br>E2 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>E3 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>E4 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>E5 : 23.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>E6 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m.<br>EN : 43 m avec accotements revêtus de 8.90 m d'un côté et aire de manoeuvre de l'autre. | M1 : 15 m without paved shoulders.<br>M2 : 15 m without paved shoulders.<br>P1 to P6 : 23 m + 10.50 m paved shoulders.<br>S1 à S3 : 23 m with 10.50 m paved shoulders.<br>S4, G : 22.50 m without paved shoulders.<br>U : 23 m with 3.50 m paved shoulders.<br>U1 : 23 m without paved shoulders.<br>U2 : 23 m without paved shoulders.<br>U5 : 19 m with 3.50 m paved shoulders.<br>W1, W2 and W4 : 23 m with 10.50 m one-side paved shoulder and apron on the other side.<br>W3 : 24 m with 10.50 m one-side paved shoulder and apron on the other side.<br>WN : 52 m with tawiway on one side and apron on the other side.<br>L1 : 14.50 m without paved shoulders.<br>L2 et L3 : 10 m without paved shoulders.<br>L4 : 12 m without paved shoulders.<br>L5 : 15 m.<br>L6 : 14.50 m without paved shoulders.<br>L7 : 22 m without paved shoulders.<br>A : 23.50 m with 10.50 m paved shoulders.<br>B : 24 m with 10.50 m paved shoulders.<br>C : 23.50 m with 10.50 m paved shoulders.<br>D : 24.50 m with 10.50 m paved shoulders.<br>F : 22.50 m with paved shoulders on one side and without paved shoulders on the other side.<br>G : 22.50 m without paved shoulders.<br>E1 : 36 m with 10.50 m paved shoulders on one side.<br>E2 : 36 m with 10.50 m paved shoulders.<br>E3 : 36 m with 10.50 m paved shoulders.<br>E4 : 36 m with 10.50 m paved shoulders.<br>E5 : 23.50 m with 10.50 m paved shoulders.<br>E6 : 36 m with 10.50 m paved shoulders.<br>EN : 43 m with 8.90 m paved shoulders on one side and taxiway on the other side. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Toutes voies : Enrobé | All TWY: Bituminous mix |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | P1 à P6, A, B, C, D, S1 à S4, F, G, E1 à E6, W1 à W4, M1 et M2 : 70 F/B/W/U<br>U : 42 F/C/W/T<br>U1 : 50 F/C/W/T<br>U2 : 41 F/C/W/T<br>EN et WN : 78 F/C/W/T<br>L1 à L7 : 26 F/C/W/U | P1 to P6, A, B, C, D, S1 to S4, F, G, E1 to E6, W1 to W4, M1 and M2 : 70 F/B/W/U<br>U : 42 F/C/W/T<br>U1 : 50 F/C/W/T<br>U2 : 41 F/C/W/T<br>EN and WN : 78 F/C/W/T<br>L1 to L7 : 26 F/C/W/U |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Vérification aux seuils de piste | ACL on thresholds |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD 2 LFBD.12 | See AD 2 LFBD.12 |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A10 44°49'55.83"N 000°42'10.78"W<br>A11 44°49'56.76"N 000°42'09.95"W<br>A5 44°49'52.45"N 000°42'15.60"W<br>A6 44°49'52.45"N 000°42'15.60"W<br>A7 44°49'53.28"N 000°42'14.70"W<br>A8 44°49'54.66"N 000°42'12.81"W<br>A9 44°49'55.83"N 000°42'10.78"W<br>B1 44°49'50.69"N 000°42'17.64"W<br>B10 44°49'48.62"N 000°42'14.98"W<br>B2 44°49'49.64"N 000°42'19.15"W<br>B3 44°49'48.58"N 000°42'20.66"W<br>B4 44°49'47.48"N 000°42'22.23"W<br>B45 44°49'46.08"N 000°42'22.39"W<br>B5 44°49'46.09"N 000°42'23.41"W<br>B67 44°49'45.30"N 000°42'19.86"W<br>B6A 44°49'45.14"N 000°42'20.52"W<br>B7A 44°49'44.89"N 000°42'18.85"W<br>B8 44°49'46.51"N 000°42'18.00"W<br>B9 44°49'47.57"N 000°42'16.49"W<br>C1 44°49'47.32"N 000°42'10.06"W<br>C3 44°49'46.95"N 000°42'09.51"W<br>C4 44°49'45.22"N 000°42'06.72"W<br>C6 44°49'45.38"N 000°42'05.40"W | F1 44°49'40.52"N 000°41'46.11"W<br>F2 44°49'38.23"N 000°41'46.85"W<br>F2HPT 44°49'38.48"N 000°41'47.54"W<br>F3 44°49'36.91"N 000°41'48.50"W<br>F3HPT 44°49'37.19"N 000°41'49.16"W<br>J01R 44°50'10.11"N 000°41'53.23"W<br>J02R 44°50'11.28"N 000°41'52.04"W<br>J11 44°50'10.87"N 000°41'54.21"W<br>J12 44°50'10.39"N 000°41'53.54"W<br>J13 44°50'09.90"N 000°41'52.87"W<br>J21 44°50'11.87"N 000°41'52.77"W<br>J22 44°50'11.38"N 000°41'52.10"W<br>J23 44°50'10.89"N 000°41'51.44"W<br>J31 44°50'12.86"N 000°41'51.33"W<br>J32 44°50'12.37"N 000°41'50.67"W<br>K1 44°50'11.81"N 000°41'56.34"W<br>K2 44°50'12.77"N 000°41'54.96"W<br>K3 44°50'13.73"N 000°41'53.58"W<br>K4 44°50'14.69"N 000°41'52.20"W<br>Y01 44°49'59.62"N 000°42'06.56"W<br>Y02 44°50'02.56"N 000°42'01.14"W<br>Y11 44°49'59.23"N 000°42'07.28"W<br>Y12 44°50'00.26"N 000°42'05.82"W |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | D1 44°49'44.33"N 000°42'02.35"W<br>D2 44°49'43.71"N 000°42'01.07"W<br>D3 44°49'43.25"N 000°41'58.93"W<br>D4 44°49'42.81"N 000°41'56.77"W<br>D5 44°49'42.30"N 000°41'54.02"W<br>D6 44°49'42.86"N 000°41'51.60"W | Y13 44°50'01.28"N 000°42'04.36"W<br>Y21 44°50'02.49"N 000°42'02.64"W<br>Y21HPT 44°50'02.90"N 000°42'03.21"W<br>Y22 44°50'03.63"N 000°42'01.02"W<br>Y22HPT 44°50'04.04"N 000°42'01.58"W<br>Y2A 44°50'03.35"N 000°42'03.57"W |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT moyenne des PRKG : 48 m.<br>Restrictions roulage TWY, voir AD2 LFBD 20. | Mean ALT of PRKG : 48 m.<br>Restrictions for taxiing on TWY, see AD2 LFBD 20. |

**AD 2 LFBD.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/see AD2 LFBD APDC 01. | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne. | Yes : day marking. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Aucun dispositif de guidage, placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement. | No guidance device, mandatory marshaller on all ACFT PKG stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBD .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Commandables: TWY A, U .<br>Permanentes: TWY B, D, S4, C, RWY 11/29. | Remote-controlled: TWY A, U.<br>Permanent: TWY B, D, S4, C, RWY 11/29. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Afin d'éviter des erreurs de cheminement, le panneau indiquant E3 est situé à droite (et non à gauche) dans le sens B vers S3. | In order to avoid taxiing errors, the E3 sign is located to the right (instead of left) in the direction B to S3. |

**AD 2 LFBD.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBD.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-BORDEAUX |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBD .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-BORDEAUX |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 045.46 (045) | 3100 x 45 | 64 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 44°49'08.77"N 000°43'44.34"W ------ GUND 151.7 FT | THR : 160ft |
| 23 | 225.48 (225) | 3100 x 45 | 64 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 44°50'19.30"N 000°42'03.60"W ------ GUND 151.5 FT | THR : 151ft |
| 11 | 106.00 (106) | 2415 x 45 | 53 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 44°49'53.64"N 000°43'45.27"W ------ GUND 151.6 FT | THR : 153ft |
| 29 | 286.00 (286) | 2415 x 45 | 53 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 44°49'31.48"N 000°41'59.64"W ------ GUND 151.5 FT | THR : 160ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | 0.1% | NIL | 400 | 3220 x 280 | NIL | (1) |
| 23 | 0.1% | NIL | 400 | 3220 x 280 | Oui / Yes | (2) |
| 11 | 0.1% | NIL | 400 | 2535 x 280 | NIL | (3) |
| 29 | 0.1% | NIL | 160 | 2535 x 280 | NIL | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 3100 | 3500 | 3100 | 3100 | Uniquement sur autorisation ATC à demander à la mise en route.<br>Only with ATC clearance requested when starting up. |
| TWY B | 1347 | 1747 | 1347 | | |
| TWY C | 2091 | 2491 | 2091 | | |
| TWY D | 2703 | 3103 | 2703 | | |
| TWY S4 | 1373 | 1773 | 1373 | | |
| 23 | 3100 | 3500 | 3100 | 3100 | |
| TWY B | 1786 | 2186 | 1786 | | |
| TWY C | 1042 | 1442 | 1042 | | |
| TWY D | 426 | 826 | 426 | | |
| TWY S4 | 1757 | 2157 | 1757 | | |
| 11 | 2365 | 2765 | 2365 | 2415 | |
| TWY G | 1792 | 2192 | 1792 | | |
| TWY P4 | 988 | 1388 | 988 | | |
| TWY P5 | 1014 | 1414 | 1014 | | |
| 29 | 2415 | 2575 | 2415 | 2415 | |
| TWY G | 648 | 808 | 648 | | |
| TWY P4 | 1458 | 1618 | 1458 | | |
| TWY P5 | 1433 | 1593 | 1433 | | |

**AD 2 LFBD .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 66 ft | | 3100 m | 15 m | W / W-R / R | LIH |
| 23 | CAT III - 900 m - HI / LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | 900 m | 3100 m | 15 m | W / W-R / R | LIH |
| 11 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 64 ft | | | | | |
| 29 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 3100 m | 60 m | W/Y | LIH - LIL | R | | | (1) |
| 23 | 3100 m | 60 m | W/Y | LIH - LIL | R | | | (2) |
| 11 | 2415 m | 50 m | W/Y | LIH-LIL | R | | | (3) |
| 29 | 2415 m | 50 m | W/Y | LIH-LIL | R | | | (4) |

(1) Feux d'identification de seuil de piste.
THR identification lighting.
Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.
Edge lighting yellow on the last 600 metres.
Feux balisage axial raquette 05 en LED ; aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.
Turn pad 05 centerline lighting : LED ; RWY and approach lighting : not LED.

(2) Feux d'identification de seuil de piste.
THR identification lighting.
Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.
Edge lighting yellow on the last 600 metres.
Aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.
RWY and approach lighting : not LED.

(3) Feux d'identification de seuil de piste.
THR identification lighting.
Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.
Edge lighting yellow on the last 600 metres.
Aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.
RWY and approach lighting : not LED.

(4) Feux d'identification de seuil de piste.
THR identification lighting.
Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.
Edge lighting yellow on the last 600 metres.
Aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.
RWY and approach lighting : not LED.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL. | |
| | IBN | NIL. | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL. | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL. | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3, W4, WN, U, U1, U2, entrées-sorties : E1, E2, E4, EN.<br>Tous les feux de balisage sont en LED.<br>Absence de balisage axial lumineux sur : B, D, P6, S4, F, G, E3, E5, E6, S1, S2, W2, M1, M2, U5, L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7. | TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3, W4, WN, U, U1, U2, way in-out PRKG : E1, E2, E4, EN.<br>All lighting are LED lights.<br>Absence of centre line lighting on : B, D, P6, S4, F, G, E3, E5, E6, S1, S2, W2, M1, M2, U5, L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B, C, D, M1, M2, P1, P2, P3, P4, P5, P6, S1, S2, S3, S4, F, G, L1, U.<br>Tous les feux de balisage sont en LED. | TWY A, B, C, D, M1, M2, P1, P2, P3, P4, P5, P6, S1, S2, S3, S4, F, G, L1, U.<br>All lighting are LED lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène. | Generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | <1 s avec ASI (Alimentation Sans Interruption).<br>< 15 s sans ASI. | <1 s with UPS (Uninterruptible Power Supply).<br>< 15 s without UPS. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBD.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO :<br>Position : 44°50'18.11"N - 000°41'47.27"W<br>Altitude : 154 ft.<br>En surface.<br>Dimensions : 22.2 x 22.2<br>Revêtement : enrobé.<br>Balisage : diurne.<br>TLOF :<br>Identique à la FATO.<br>Observations : voir carte atlas VAC hélistations. | FATO :<br>Position : 44°50'18.11"N - 000°41'47.27"W<br>Altitude : 154 ft.<br>Above ground.<br>Dimensions : 22.2 x 22.2<br>Surface : bituminous mix.<br>Lighting : day.<br>TLOF :<br>Same as the FATO.<br>Instructions for use : see Heliports VAC. |

**AD 2 LFBD.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BORDEAUX MERIGNAC**<br><br>44°58'32"N , 000°52'51"W - 45°01'44"N , 000°47'49"W - 45°00'30"N , 000°36'45"W - 44°59'16"N , 000°31'36"W - 44°46'52"N , 000°29'20"W - 44°44'45"N , 000°30'15"W - 44°42'15"N , 000°46'12"W - 44°49'05"N , 000°55'30"W - 44°58'32"N , 000°52'51"W | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>AQUITAINE Approche (FR)<br>AQUITAINE Approach (EN)<br><br>MERIGNAC Approche (FR)<br>MERIGNAC Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>MERIGNAC Tour (FR)<br>MERIGNAC Tower (EN) | HOR ATC : voir AD 2.3<br>Vols de planeurs et ULM interdits dans la CTR.<br>Définie à l'exclusion des LF-R 247 A, B et C et de la LF-R 598 Saint-Jean d'Illac lorsqu'elles sont actives.<br>ATC SKED : see AD 2.3<br>Prohibited for gliders and ULM within CTR limits.<br>Defined except for LF-R 247 A, B and C and LF-R 598 Saint-Jean d'Illac when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | AQUITAINE Information (FR)<br>*AQUITAINE Information (EN)* | 120.575 MHz | H24 | |
| APP | AQUITAINE Approche (FR)<br>*AQUITAINE Approach (EN)* | 119.275 MHz | H24 | Secteurs/Sectors BE 1 et/and 2. |
| APP | AQUITAINE Approche (FR)<br>*AQUITAINE Approach (EN)* | 126.730 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Sur instruction CTL |
| APP | AQUITAINE Approche (FR)<br>*AQUITAINE Approach (EN)* | 129.880 MHz | H24 | Secteurs/Sectors BW 1 et/and 2. |
| APP | MERIGNAC Approche (FR)<br>*MERIGNAC Approach (EN)* | 121.205 MHz | H24 | Sur instruction CTL |
| TWR | MERIGNAC Sol (FR)<br>*MERIGNAC Ground (EN)* | 121.730 MHz | H24 | Sur instruction CTL |
| TWR | MERIGNAC Sol (FR)<br>*MERIGNAC Ground (EN)* | 121.905 MHz | H24 | |
| TWR | MERIGNAC Tour (FR)<br>*MERIGNAC Tower (EN)* | 118.305 MHz | H24 | |
| VDF | MERIGNAC Gonio (FR)<br>*MERIGNAC Homer (EN)* | 118.305 MHz | H24 | |
| VDF | MERIGNAC Gonio (FR)<br>*MERIGNAC Homer (EN)* | 119.275 MHz | H24 | |
| VDF | MERIGNAC Gonio (FR)<br>*MERIGNAC Homer (EN)* | 120.575 MHz | H24 | |
| VDF | MERIGNAC Gonio (FR)<br>*MERIGNAC Homer (EN)* | 121.500 MHz | H24 | |
| VDF | MERIGNAC Gonio (FR)<br>*MERIGNAC Homer (EN)* | 126.730 MHz | H24 | |
| VDF | MERIGNAC Gonio (FR)<br>*MERIGNAC Homer (EN)* | 129.880 MHz | H24 | |
| ATIS | MERIGNAC (FR)<br>*MERIGNAC (EN)* | 131.155 MHz | H24 | |

**AD 2 LFBD.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | BMC | 113.75 MHz<br>CH 84Y | H24 | 44°49'37.0"N 000°43'16.0"W | 210 ft | 150NM(225°..315°)<br>100NM FL500 | | | (1) |
| LOC 23 (III.E.4) | BD | 110.3 MHz | H24 | 44°48'53.8"N 000°44'05.8"W | 172 ft | | | 225°/660m THR 05 | |
| GP 23 | | 335 MHz | H24 | 44°50'15.8"N 000°42'18.5"W | 152 ft | | 18.2 m/60 ft<br>( 3 °) | 251°/345m THR 23 | |
| DME 23 | | CH 40X | H24 | 44°50'15.7"N 000°42'18.5"W | 200 ft | 25NM FL250 | | 251°/345m THR 23 | |
| LOC 29 (I.E.1) | BEI | 111.15 MHz | H24 | 44°49'56.4"N 000°43'58.4"W | 163 ft | | | 286°/300m THR 11 | |
| GP 29 | | 331.55 MHz | H24 | 44°49'30.0"N 000°42'15.1"W | 158 ft | | 16.4 m/54 ft<br>( 3 °) | 262°/343m THR 29 | |
| DME 29 | | CH 48Y | H24 | 44°49'30.0"N 000°42'15.1"W | 217 ft | 25NM FL250 | | 262°/343m THR 29 | |

(1) ALT VOR 161

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES RWY**

- RWY 11/29 non utilisable pour les appareils d'envergure supérieure ou égale à 52 m, et aux appareils suivants : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.

- RWY 11/29 limitée aux ACFT respectant le PCN de 53 F/C/W/T. Tout ACFT dépassant ce tonnage devra faire l'objet d'une autorisation du contrôle pour être traité sur la piste 05/23.

- A380 et AN124 :

LFBD ne peut pas être choisi comme aérodrome de dégagement;

Préavis d'accueil obligatoire de 3 jours ouvrés.

**20.1.1 Maintenance balisage lumineux :**

La maintenance du balisage lumineux est faite le mardi des semaines impaires pour la piste 05/23 et des semaines paires pour la piste 11/29. La piste concernée est inactive pendant la maintenance.

**20.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES TWY**

Envergures MAX :

- TWY E2 dans le sens W1 ou W2 vers P2 ou P3 : 36 m

- TWY E3, E4 et E5 : 36 m

- TWY G : 52 m (sauf C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)

- TWY L1 : 21.50 m sauf section empruntée lors de de l'entrée ou la sortie de L5 : 31.71 m

- TWY L2 : 14 m

- TWY L3 : 14 m

- TWY L4 : 16.30 m

- TWY L5 : 26.3 m sauf section avant la prise en charge par le placeur pour tractage à l'arrivée et après la libération par le tracteur lors du départ pour lesaéronefs d'envergure supérieure à 26.3 m et inférieure à 31.71 m.

- TWY L6 : 26.30 m

- TWY S1, S2 et S3 : 52 m

- TWY S4 : 52 m (sauf C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)

- TWY W3 et W4 : 36 m

- TWY F : 52 m (sauf C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)

- TWY EN : 36 m

- TWY WN : 36 m

**Attention :** clairance de refoulement valable 1 minute seulement.

ZONE INDUSTRIELLE :

Contact radio obligatoire au départ des aires Novespace, SAB, DAS.

Les aéronefs doivent rouler avec précaution sur les TWY U-U1-U2 et en régime Idle uniquement. En cas de redémarrage dans le virage U1-U, attention à minimiser la puissance moteur pour éviter le souffle.

Les aéronefs des familles du B747, A340 et du DC10 ne pourront pas circuler en autonome sur U1 U2 en raison du souffle.

Pour les aéronefs des familles du B747, A340 et du DC10 : tractage obligatoire à l'arrivée et au départ depuis ou vers l'aire de stationnement jusqu'au taxiway U avant croisement de la voie de service pour dégagement du tracteur.

Consignes d'utilisation des TWY :

Il est porté à la connaissance des équipages circulant sur les TWY P1, P2, P3, WN, W1, W2, W3, W4, S1 ou S2, que leur circulation pourra être autorisée ou non en fonction de la circulation sur les TWY adjacents.

Circulation sur E1, WN et EN :

L'attention des pilotes est attirée sur les risques de souffle. Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage.

WN est un TWY dédié uniquement à la desserte des postes Y11, Y12, Y13, Y21, Y22, Y2A.

La circulation entre W1 et WN est interdite dans les 2 sens.

Les taxiways E5, M1 et M2 sont interdits aux aéronefs dont l'OMGWS est supérieur ou égal à 9 m, sauf pour le DASH-8 Série 400.

Le DASH-8 Série 400 devra rouler prudemment et ne pas dépasser la vitesse de 15 kts sur les taxiways E5, M1 et M2.

Il est recommandé aux équipages de DASH-8 Série 400 de ne pas suivre le marquage lors du retournement sur les raquettes 05 et 11 mais de

***20.1 RWY USE RESTRICTIONS***

*- RWY 11/29 prohibited to ACFT whose wingspan is greater than or equal to 52 m, and to following aircraft : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.*

*- RWY 11/29 limited to ACFT in accordance with the PCN of 53 F/C/W/T. If ACFT is above this weight, an ATC clearance will be necessary, to use RWY 05/23.*

*- A380 and AN124 :*

*LFBD cannot be chosen as alternate aerodrome;*

*PPR mandatory : 3 working days.*

***20.1.1 Lighting maintenance :***

*Lighting maintenance is done on Tuesday of odd weeks for RWY 05/23 and of even weeks for RWY 11/29. The RWY concerned is inactive during maintenance.*

***20.2 TWY USE RESTRICTIONS***

*MAX wingspan :*

*- TWY E2 from W1 or W2 to P2 or P3 : 36 m*

*- TWY E3, E4 and E5 : 36 m*

*- TWY G : 52 m (except C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)*

*- TWY L1 : 21.50 m except section used when entering or exiting L5 : 31.71 m*

*- TWY L2 : 14 m*

*- TWY L3 : 14 m*

*- TWY L4 : 16.30 m*

*- TWY L5 : 26.3 m except section before towing point on arrival and after release by tow truck on departure for aircraft with wingspan between 26.3 m and 31.71 m.*

*- TWY L6 : 26.30 m*

*- TWY S1, S2 and S3 : 52 m*

*- TWY S4 : 52 m (except C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)*

*- TWY W3 and W4 : 36 m*

*- TWY F : 52 m (except C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)*

*- TWY EN : 36 m*

*- TWY WN : 36 m*

***Caution :** pushback clearance valid for 1 minute only.*

*INDUSTRIAL AREA :*

*Mandatory radio contact from Novespace, SAB, DAS areas.*

*Aircraft must taxi with caution on TWY U-U1-U2 and with Idle thrust only. In case of holding in the U1-U turn, beware of minimizing thrust to avoid jet blast.*

*B747, A340 and DC10 class ACFT will not be allowed to taxi autonomously on TWY U1 and U2 due to blast.*

*For class ACFT B747, A340 and DC10 : Mandatory towing on TWY U on arrival or departure, from or to the parking area, until TWY U before crossing the service road to allow the tow truck to safely clear the aera.*

*TWY use guideline :*

*Crews taxiing on P1, P2, P3, WN, W1, W2, W3, W4, S1 or S2 shall consider that they will be, or won't be, allowed to taxi depending on the ground traffic on adjacent taxiways.*

*Taxiing on E1, WN and EN :*

*Crews shall consider the blast risk when taxiing on those taxiways. Reduced thrust is advised during start up and taxiing.*

*WN is strictly restricted to the entrance and exit of stands Y11, Y12, Y13, Y21, Y22, Y2A.*

*Taxiing between W1 and WN is forbidden in both directions.*

*TWYs E5, M1 and M2 are prohibited for aircraft whose OMGWS is greater or equal to 9 m, except for DASH-8 Series 400.*

*DASH-8 Series 400 must taxi with caution and not exceed a speed of 15 kts on TWYs E5, M1 and M2.*

*DASH-8 Series 400 crews are advised not to follow the ground marking when turning around on turn pads 05 and 11, but make a direct turn to line*


© Service de l'Information Aéronautique, France

réaliser un virage direct pour s'aligner sur la piste.

Il est porté à la connaissance des équipages circulant sur le TWY L2 :

- TWY L2 interdit aux aéronefs dont l'envergure est supérieure à 14 m à l'exception des A/C basés dont l'envergure est inférieure à 18 m et la largeur de train /OMGWS/ est inférieure à 6 m.

- TWY L2 interdit aux aéronefs par RVR inférieure à 550 m à l'exception des A/C basés dont l'envergure est inférieure à 18 m et la largeur de train /OMGWS/ est inférieure à 6 m et qui sont convoyés par un "Follow me".

- présence de deux obstacles (mâts d'éclairage) dans la bande de la voie de circulation L2 situés à 15 m de la voie.

"Follow me" obligatoire par RVR inférieure à 350 m sur TWY non équipés de balisage axial lumineux.

Il est recommandé aux équipages des B777-300 ER, A380 d'utiliser la technique de l'over-steering lors du retournement en raquette 05.

Il est recommandé aux équipages d'A340-500, A340-600, A350, B777-200, B777-300, B787 ainsi qu'à ceux des aéronefs de plus de 65 mètres d'envergure de rouler avec précaution, notamment dans les virages. Il leur est conseillé d'utiliser la technique de l'over-steering.

Les appareils de type A380 et AN124 doivent obligatoirement rouler en régime idle sur les taxiways.

Dégagement par la piste inactive : est considéré effectif dès lors que l'ACFT a dépassé le chemin de péril animalier. Il est soumis à l'autorisation du contrôle. Il est interdit de nuit OU de jour par RVR inférieure à 800 m.

*up on RWY.*

*Crews taxiing on TWY L2 shall consider that :*

*- TWY L2 prohibited for ACFT whose wingspan is greater than 14 m except home based A/C whose wingspan is lower than 18 m and the /OMGWS/ gear width is lower than 6 m.*

*- TWY L2 prohibited for ACFT when RVR lower than 550 m except home based A/C whose wingspan lower than 18 m and the /OMGWS/ gear width is lower than 6 m and conveyed by "Follow me".*

*- presence of two obstacles (lighting masts) in L2 TWY strip located 15 m from TWY.*

*"Follow me" mandatory when RVR lower than 350 m on TWY not equipped with luminous centre line lighting.*

*It is recommended to the crews of B777-300 ER, A380 to use over-steering technique when turning around on pad 05.*

*It is recommended to the crews of A340-500, A340-600, A350, B777-200, B777-300, B787 and ACFT whose wingspan is greater than 65 m, to taxi with caution especially in the curves. Use of over-steering technique is recommended.*

*For A380 and AN124 aircrafts, idle thrust mandatory when taxiing.*

*Clearing via inactive RWY : considered as effective as soon as ACFT crosses over the wildlife control way. Clearing is subject to ATC clearance. It is prohibited during night OR during day when RVR is lower than 800 m.*

**20.3 SERVICE DE DELIVRANCE DE LA CLAIRANCE DEPART PAR LIAISON DE DONNEES**

Délivrance de clairance de départ par DCL H24.

La demande de clairance départ par liaison de données peut être initialisée par les équipages jusqu'à 60 minutes avant l'heure prévue de mise en route.

L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service du contrôle au plus tard 5 minutes après l'émission de clairance.

En cas d'absence de réponse 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence sol pour obtenir la clairance.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route sous réserve du respect du créneau de décollage éventuel.

L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence sol.

Les aéronefs situés sur les aires de stationnement spécifiques devront saisir les codes parking suivants dans leur message de demande de clairance par liaison de données :

SAB pour Sabena Technics, DAS pour Dassault Aviation et MIL pour Militaire.

Différence avec ENR 1.5C :

- Valeur du ti : 60 minutes

- Valeur du tt : 10 minutes

- Valeur du t1 : 5 minutes

***20.3 DEPARTURE CLEARANCE ISSUANCE SERVICE THROUGH DATA LINK***

*Departure clearance issuance service through Data Link H24.*

*The departure clearance request through data link may be initialized by crews up to 60 minutes before the estimated start-up time.*

*The crew's acknowledgement of receipt shall be received by the control service no later than 5 minutes after the clearance issuance.*

*If no echoback is given 10 minutes before the estimated start-up time, the crew shall come into contact with Ground frequency to obtain the clearance.*

*Unless specifically indicated in the message, the departure clearance obtained through data link is considered as a start-up authorization provided that the possible take-off time slot is complied with.*

*Push-back and taxi authorization shall be delivered on Ground frequency.*

*Aircraft located on specific stands shall enter the following parking codes in their clearance request message through data link : SAB for Sabena Technics, DAS for Dassault Aviation and MIL for Military.*

*SAB for Sabena Technics, DAS for Dassault Aviation and MIL for Military.*

*Difference from ENR 1.5C :*

*- Value of ti : 60 minutes*

*- Value of tt : 10 minutes*

*- Value of t1 : 5 minutes*

**20.4 DESSERTE DES POSTES DE STATIONNEMENT PAR RVR < 550 M**

En l'absence de balisage axial sur certains TWY, un follow-me est fourni dans les cas suivants :

***20.4 ACCESS TO STANDS WITH RVR < 550 M***

*Due to lack of lighting on some TWY, a follow-me will be provided in the following cases :*

| | **ARRIVEES / *ARRIVALS*** | |
|---|---|---|
| **POSTES / STANDS** | **350 m < RVR < 550 m** | **RVR < 350 m** |
| Tous postes / *All stands A, C* | Entrée directe / *Direct entry* | Entrée directe / *Direct entry* |
| D1, D2, D3, D4, D5 | Entrée directe / *Direct entry* | Entrée directe / *Direct entry* |
| D6 | Entrée directe / *Direct entry* | Follow-me |
| B1, B2, B3, B4, B5, B45 | Entrée directe / *Direct entry* | Follow-me |
| B6A, B7A, B67, B8, B9, B10 | Entrée directe / *Direct entry* | Entrée directe / *Direct entry* |
| Tous postes / *All stands F* | Entrée directe / *Direct entry* | Follow-me |
| Tous postes / *All stands J, K* | Follow-me | Follow-me |
| Tous postes / *All stands* SAB, DAS, Novespace | Entrée directe / *Direct entry* | Entrée directe / *Direct entry* |
| Tous postes / *All stands Y* | Entrée directe / *Direct entry* | Entrée directe / *Direct entry* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| DEPARTS / *DEPARTURES* | | |
|---|---|---|
| **POSTES / STANDS** | **350 m < RVR < 550 m** | **RVR < 350 m** |
| Tous postes / *All stands A, C* | Sortie directe / *Direct exit* | Sortie directe / *Direct exit* |
| D1, D2, D3, D4 | Sortie directe / *Direct exit* | Sortie directe / *Direct exit* |
| D5, D6 | Sortie directe / *Direct exit* | Follow-me |
| B1, B2, B3, B4, B5, B45 | Sortie directe / *Direct exit* | Follow-me |
| B6A, B7A, B67, B8, B9, B10 | Sortie directe / *Direct exit* | Sortie directe / *Direct exit* |
| Tous postes / *All stands F* | Sortie directe / *Direct exit* | Follow-me |
| Tous postes / *All stands J, K* | Follow-me | Follow-me |
| Tous postes / *All stands* SAB, DAS, Novespace | Sortie directe / *Direct exit* | Sortie directe / *Direct exit* |
| Tous postes / *All stands Y* | Sortie directe / *Direct exit* | Sortie directe / *Direct exit* |

**20.5 DANGER A LA NAVIGATION AERIENNE**

Lâcher automatique de ballon de radiosondage météorologique tous les jours entre 1115 et 1215 UTC et 2315 et 0015 UTC (voir ENR 5.3.1).

**20.6 CONTACT OBLIGATOIRE ATC AVANT DEPART**

Aires K/J :

- Les aéronefs au départ, en régime de vol IFR contactent l'ATC avant mise en route pour délivrance d'une clairance départ incluant potentiellement une attente au roulage, et autorisation de mise en route au titre du plan de vol.

- Les aéronefs au départ en régime de vol VFR contactent également l'ATC pour demande de mise en route incluant potentiellement une attente au roulage, avant de quitter leur poste de stationnement ou la station d'avitaillement.

Zone industrielle :

Avant la sortie des aires privatives, le contact radio est obligatoire pour pénétrer sur les taxiways U1 et U2 en autonome ou au tractage.

***20.5 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Weather radio-sounding balloon automatic release every day between 1115 and 1215 UTC and between 2315 and 0015 UTC (see ENR 5.3.1).*

***20.6 MANDATORY ATC CONTACT BEFORE DEPARTURE***

*Areas K/J :*

*- Aircraft departing under IFR flight rules contact ATC for startup clearance, which includes potential taxi hold and startup authorization according to the flight plan.*

*- Aircraft departing under VFR flight rules also contact ATC to request startup clearance, which may include a taxi hold, before leaving their parking position or the refueling station.*

*Industrial area :*

*Before exiting the private area, radio contact with ATC is mandatory to proceed to taxiways U1 and U2 independently or under tow.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD .21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales)** ***Noise abatement procedures (and other environmental provisions)***

• Arrêté du 06 mars 2009 (JORF du 25 mars 2009) portant application des procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ;

• Arrêté du 28 juillet 2023 (JORF n°0196 du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ;

• Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

*• Order of 6th March 2009 (JORF (Official Journal of the French Republic) dated 25 March 2009) introducing noise abatement procedures on Bordeaux-Mérignac aerodrome.*

*• Order of July 28, 2023 (published August 25, 2023) relating to the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Bordeaux-Mérignac aerodrome.*

*• Order of December 14, 1993, relating to the gradual withdrawal from operation of subsonic jet aircraft that do not comply with the standards, chapter 3 of appendix 16, volume 1, second edition (1988), of the International Civil Aviation Organization.*

*Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.*

**21.1 RESTRICTIONS ACOUSTIQUES**

Sans objet

***21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE***

*Not applicable*

**21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE**

- Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire l'impact sonore des atterrissages et décollages.

- Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS volume 1.

Les contraintes environnementales que l'ATC prend en compte dans le choix de la piste en service sont :

- Lorsque les deux pistes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15kt y compris les rafales.

- La RWY 23 est utilisée jusqu'à une composante de vent arrière de 5 kt y compris les rafales.

Toutefois, le choix de la piste en service prend également en compte d'autres facteurs, notamment gradient de vent en altitude, conditions météorologiques, disponibilité des aides de radionavigation, contraintes opérationnelles. Ce choix est effectué par l'ATC après étude de l'ensemble de ces données.

***21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ON ARRIVAL***

*- Crews shall comply with the engine operation instructions of the operating manuals aiming at reducing the noise impact of landings and take-offs.*

*- These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS volume 1 provisions.*

*ATC shall take the following environmental constraints into account when choosing the runway in service :*

*- When both runways are available, runway 05/23 shall be used up to a cross-wind component of 15 kt, including gusts of wind.*

*- RWY 23 shall be used up to a tail-wind component of 5 kt, including gusts of wind.*

*However, the choice of the active runway also considers several other factors, wind gradient at altitude, weather conditions, availability of radionavigation aids and operational constraints. The choice of the active runway is determined by the ATC considering all the factors above.*

21.2.1 Procédures applicables de départ

- Tout type d'avion : atteindre le plus rapidement possible 3000 ft AAL ;

- Réacteurs : départ OACI moindre bruit NADP1, soit maintenir la vitesse V2 + 10 ou celle que permet l'assiette de l'avion, selon le type d'appareil jusqu'à 3000 ft AAL en utilisant le braquage des volets dans la configuration décollage. Au-delà de 3000 ft AAL, adopter une vitesse de montée normale et rentrer les volets.

Les trajectoires SID publiées à l'AIP en partie AD 2 LFBD seront rigoureusement suivies.

Elles ne pourront être modifiées avant 5000 ft AMSL que sur instruction ATC.

*21.2.1 Applicable departure procedures*

*- All types of aircraft : reach 3,000 ft AAL as quickly as possible ;*

*- Jets : ICAO NADP1 departures i.e. hold speed V2+10 or that enabled by the aircraft attitude, according to the aircraft type, up to 3,000 ft AAL, using flap setting in the take-off configuration. Beyond 3,000 ft AAL, adoption of a normal climbing speed and flap retraction.*

*The SID routes published in French AIP in section AD2 LFBD must be followed.*

*They may be modified before 5,000 ft AMSL only upon ATC instruction.*

21.2.2 Procédures applicables d'arrivée

21.2.2.1 Approches aux instruments

Les approches finales des RWY 23 et 29 seront systématiquement effectuées au moyen d'un guidage dans l'axe ILS ou GNSS, sauf en cas :

- d'indisponibilité de l'ILS ;

- d'impossibilité d'utiliser la procédure GNSS.

L'utilisation de la procédure VOR-DME 23 pour maintien de la compétence des équipages sera soumise à l'accord de l'ATC.

21.2.2.2 Approches à vue

- RWY 23 et 29 : approches à vue interdites ;

- RWY 05 et 11 : lors de l'exécution d'une approche à vue, les pilotes devront se conformer strictement aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue (AIP FRANCE IAC AD 2 LFBD ENV 01 et ENV 02).

21.2.3 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au § 2.21.2 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des raisons de sécurité, délivrer des clairances dérogeant aux règles définies au paragraphe § 2.21.2.

Des dérogations aux mesures listées au paragraphe § 2.21.2 peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

Peuvent déroger aux consignes du paragraphe § 2.21.2 les aéronefs

*21.2.2 Applicable arrival procedures*

*21.2.2.1 Instrument approaches*

*Final approaches to RWY23 and 29 shall be systematically performed using vectoring in the ILS axis or GNSS, unless :*

*- the ILS is not available ;*

*- the GNSS procedure cannot be used.*

*Use of the VOR-DME 23 procedure to maintain crew competence shall be subject to approval from the ATC.*

*21.2.2.2 Visual approaches*

*- RWY 23 and 29: visual approaches prohibited ;*

*- RWY 05 and 11 : when performing a visual approach, pilots shall comply with the instructions given on the Environment Visual Approach chart (AIP FRANCE IAC AD2 LFBD ENV 01 and ENV 02).*

*21.2.3 Exemptions and waivers*

*The Captain can depart from the rules defined in paragraph § 2.21.2 of this document only if he/she considers that it is absolutely necessary for flight safety reasons.*

*The air traffic control unit may, for safety reasons, grant clearances overriding the rules defined in paragraph § 2.21.2 of this document.*

*Concessions to the measures listed in paragraph § 2.21.2 of this document may exceptionally be granted by the French minister for Civil Aviation.*

*The following aircraft may depart from the instructions in paragraph § 2.21.2*

© Service de l'Information Aéronautique, France

suivants :

- Aéronefs effectuant des missions opérationnelles de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- Aéronefs mentionnés à l'article L6100-1 du code des transports (aéronefs militaires et appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public) ;
- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

**21.3 RESTRICTIONS APU**

21.3.1 Définitions

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

« ETD » : heure estimée de départ, également appelée « HE » pour heure estimée.

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.3.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'ETD, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution;

- 30 minutes avant l'ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes;

- 60 minutes avant l'ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.5 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 2.21.3.3 à 2.21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef.

Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions des § 2.21.3.3 à 2.21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;

- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ;

- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

**21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES**

21.4.1 Restrictions applicables

21.4.1.1 Inverseurs de poussée

A l'atterrissage entre 2200 et 0600 Heures Locales, l'utilisation des inverseurs de poussée et inverseurs de pas des hélices n'est autorisée au-delà du ralenti que pour des raisons impératives de sécurité (ex : vent arrière, piste contaminée,…).

*of this document :*

*- Aircraft performing operational medical or humanitarian missions ;*

*- Aircraft in emergency situations due to flight safety reasons ;*

*- Aircraft mentioned in article L6100-1 of the French Transportation Code (military aircraft belonging to the French State services, exclusively reserved for public service) ;*

*- Aircraft performing state flights.*

***21.3 APU RESTRICTIONS***

*21.3.1 Definitions*

*« Alternative means »: fixed or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

*« ETD »: estimated time of departure, also called « HE » for estimated time in French.*

*21.3.2 Use of aternative devices*

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator is mandatory.*

*21.3.3 Departing flights*

*For departing flights, APU use is limited to:*

*- 10 minutes prior to the ETD, on parking stands equipped with alternative devices;*

*- 30 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW<140t;*

*- 60 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140t.*

*21.3.4 Arriving flights*

*For arriving flights, APU use is limited to:*

*- 10 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is equipped with alternative devices supplying power or air conditioning;*

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW<140t;*

*- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140t.*

*21.3.5 Exemptions and waivers*

*Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.3.3 to 2.21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health.*

*In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

*The provisions of § 2.21.3.3 to 2.21.3.4 do not apply to:*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights;*

*- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety;*

*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service;*

*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

***21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES***

*21.4.1 Applicable restrictions*

*21.4.1.1 Thrust reversers*

*When landing between 2200 and 0600 local time, use of thrust reversers and propeller pitch reversers is authorized beyond idle, only for imperative safety reasons (e.g.: tail wind, contaminated runway).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

21.4.1.2 Essais moteurs

Est considérée comme "essai moteur" toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt au cours de laquelle le(s) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

Conditions imposées aux essais moteurs :

• Lieux

- pour les essais en puissance : uniquement sur poste K4 pour turbopropulseurs et bi-réacteurs et uniquement J31 ou J32 pour les monomoteurs ; piste 11/29 pour turbopropulseurs et bi-réacteurs non acceptés en K4.

- pour les essais au ralenti : sur les postes de stationnement.

• Créneaux

- Interdits entre 2200 et 0600 Heures Locales, hormis les vérifications nécessaires avant le décollage des avions équipés de moteurs à pistons ;

- Pour des raisons de sécurité des vols, le Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest peut autoriser les essais moteurs après demande du responsable des vols (propriétaire, exploitant technique ou commercial du vol) auprès du chef de tour.

21.4.1.3 Vols d'entraînement

Est considéré comme "vol d'entraînement" tout vol effectuant soit une procédure d'approche aux instruments sans prévoir un atterrissage complet, soit des procédures répétitives d'approche aux instruments ou des tours de piste.

Les vols d'entraînement sont interdits, sauf autorisation obtenue :

- Pour les usagers basés, auprès du Chef de Tour au 05 57 92 83 60 ;
- Pour les usagers non basés, après une demande motivée formulée (spécifiant la nécessité d'une escale ou non) au moins 48H ouvrées avant le vol auprès du SNA-SO (sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr), avec en copie l'exploitant ADBM (environnement@bordeaux.aeroport.fr) et la DSAC-SO (dsac-so-environnement-bf@aviation-civile.gouv.fr).

Conditions imposées aux vols d'entraînement :

Créneaux

- LUN-VEN : 0800 à 2000 Heures locales ;

- SAM, DIM, JF : interdit.

Pour les vols autorisés

- Suivre les procédures particulières spécifiées par l'organisme de contrôle avec application impérative des procédures de moindre bruit ;

- Utiliser la piste en service uniquement ;

- hauteur minimale : 1000 ft ASFC ;

- RWY 11/29 non utilisable pour les appareils d'envergure supérieure ou égale à 52 m, et aux appareils suivants : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.

21.4.1.4 Mesures de bruit

Cinq stations fixes de mesures de bruit sont implantées aux emplacements suivants :

Saint Jean d'Illac (Les Badines) : 000°46'33.780"W - 44°48'21.996"N

Pessac (Noës) : 000°38'15.648"W - 44°48'43.344"N

Le Haillan (La Morandière) : 000°40'34.896"W - 44°51'48.204"N

Eysines (CTM) : 000°39'28.908"W - 44°52'10.056"N

Eysines (Claverie) : 000°38'0.0888"W - 44°52'54.948"N

Une station mobile de mesures de bruit est, par défaut, implantée à l'emplacement suivant :

Martignas sur Jalle : 000°46'28.848"W - 44°50'24.288"N.

21.4.2 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au § 2.21.4 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des raisons de sécurité, délivrer des clairances dérogeant aux règles définies au paragraphe § 2.21.4.

Des dérogations aux mesures listées au paragraphe § 2.21.4 peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

Peuvent déroger aux consignes du paragraphe § 2.21.4, les aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions opérationnelles de caractère sanitaire ou humanitaire;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol;

*21.4.1.2 Engine tests*

*"Engine test" is any operation performed on an aircraft in power-off condition, during which one or several of its engines is/are running for more than five minutes or at a power greater than that used for run-up or taxiing sequences.*

*Conditions imposed on engine tests :*

*• Places*

*- for power tests : on stand K4 only for turboprops and twin-jet engines and on J31 or J32 only for single-engine ; RWY 11/29 for turboprops and twin-jet engines not allowed on K4.*

*- for tests at idle : at stands.*

*• Time slots*

*- Prohibited between 2200 and 0600 local time, except for necessary checks before piston engine aircraft takeoff.*

*- For flight safety reasons, the Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest (Air Navigation Service for Southwest France) may allow engine tests after a request has been made by the flight manager (owner, technical operator or flight operator) to the tower manager.*

*21.4.1.3 Training flights*

*"Training flight" is any flight performing either an instrument approach procedure without planning for a complete landing, or repetitive instrument approach or circling procedure.*

*Training flights are prohibited, unless authorization has been obtained :*

*- For home-based users, from the TWR Manager at 05 57 92 83 60.*
*- For non-based users, after a justified request (specifying the need for a stopover or not) made at least 2 working days before the flight to Bordeaux-Mérignac ATC office (sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr), copy to AD operator ADBM (environnement@bordeaux.aeroport.fr) and French civil aviation authority DSAC-SO (dsac-so-environnement-bf@aviation-civile.gouv.fr).*

*Conditions imposed on training flights :*

*Time slots*

*- MON-FRI : 0800 to 2000 local time ;*

*- SAT, SUN, HOL : prohibited.*

*For authorized flights*

*- Follow the specific procedures given by the control unit, and implement the noise abatement procedures ;*

*- Use the runway in service only;*

*- minimum height : 1000ft ASFC ;*

*- RWY 11/29 cannot be used by aircraft with a wingspan greater than or equal to 52 m, and the following aircraft : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.*

*21.4.1.1 Noise measurements*

*Five fixed noise measurement stations have been installed at the following locations :*

*Saint Jean d'Illac (Les Badines) : 000°46'33.780"W - 44°48'21.996"N*

*Pessac (Noës) : 000°38'15.648"W - 44°48'43.344"N*

*Le Haillan (La Morandière) : 000°40'34.896"W - 44°51'48.204"N*

*Eysines (CTM) : 000°39'28.908"W - 44°52'10.056"N*

*Eysines (Claverie) : 000°38'0.0888"W - 44°52'54.948"N*

*One mobile noise measurement station has been installed, by default, at the following location :*

*Martignas sur Jalle : 000°46'28.848"W - 44°50'24.288"N.*

*21.4.2 Exemptions and waivers*

*The captain can depart from the rules defined in paragraph § 2.21.4 of this document only if he/she considers that it is absolutely necessary for flight safety reasons.*

*The air traffic control unit may, for safety reasons, grant clearances overriding the rules defined in paragraph § 2.21.4 of this document.*

*Concessions to the measures listed in paragraph § 2.21.4 of this document may exceptionally be granted by the French minister for Civil Aviation.*

*The following aircraft may depart from the instructions in paragraph § 2.21.4 of this document :*

*- Aircraft performing operational medical or humanitarian missions;*

*- Aircraft in emergency situations due to flight safety reasons;*

- aéronefs mentionnés à l'article L6100-1 du code des transports (aéronefs militaires et appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public);
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

*- Aircraft mentioned in article L6100-1 of the French transportation code (military aircraft belonging to the French State services, exclusively reserved for public service);*
*- Aircraft performing state flights.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**Le QFU 225° est préférentiel jusqu'à un vent arrière de 5 kt.**

Pour tenir compte des conditions particulières de la plateforme de BORDEAUX MERIGNAC, la piste 05/23 est utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15 kt.

***QFU 225° is preferred up to a tail wind of 5 kt.***

*RWY 05/23 is used when crosswind component is lower than 15 kt in order to take into account the special conditions of BORDEAUX MERIGNAC platform.*

**22.1 VOLS PARTICULIERS**

***22.1 SPECIFIC FLIGHTS***

**22.1.1 Vols de qualification nécessitant un changement d'équipage hors poste de stationnement**

Autorisation obligatoire obtenue après une demande motivée formulée au moins 2 jours ouvrés avant le vol auprès de :

- la Subdivision Contrôle du Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest, à l'adresse suivante : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr et de
- l'exploitant ADBM, à l'adresse suivante : coordinateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

***22.1.1 Qualification flights requiring a change of crew outside the parking stand***

*Mandatory authorization obtained after a reasoned request made at least 2 working days before the flight to :*

*- Bordeaux Mérignac ATC, at the following address : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr and*
*- AD operator ADBM, at the following address : coordinateur_piste@bordeaux.aeroport.fr*

**22.1.2 Vols d'entrainement nécessitant un changement d'équipage**

- autorisation obligatoire obtenue après une demande motivée formulée au moins 2 jours ouvrés avant le vol auprès de la Subdivision Contrôle du Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest, à l'adresse suivante : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr et de
- obtention obligatoire d'un emplacement de parking auprès de l'exploitant ADBM, à l'adresse suivante : coordinateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

***22.1.2 Training flights requiring a crew change***

*- mandatory authorization obtained after a reasoned request made at least 2 working days before the flight to Bordeaux Mérignac ATC, at the following address : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr and*
*- mandatory acquisition of a parking space from AD operator ADBM, at the following address : coordinateur_piste@bordeaux.aeroport.fr*

**22.1.3 Vols ne pouvant pas se poser sur la piste 11/29 et non programmés (c'est-à-dire n'ayant pas fait l'objet d'une demande d'assistance au moins 8 jours avant)**

Autorisation obligatoire obtenue après une demande motivée formulée au moins 48 heures ouvrées avant le vol auprès de :

- la Subdivision Contrôle du Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest, à l'adresse suivante : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr et de
- l'exploitant ADBM, à l'adresse suivante : coordinateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

***22.1.3 Flights that cannot land on RWY 11/29 and not scheduled (i.e. not having been the subject of a request for handling at least 8 days before)***

*Compulsory authorization obtained after reasoned request at least 48 working hours before the flight to :*

*- Bordeaux Mérignac ATC, at the following address : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr and*
*- AD operator ADBM, at the following address : coordinateur_piste@bordeaux.aeroport.fr*

**22.2 PROCEDURES LVP**

***22.2 LVP PROCEDURES***

CRITERES DE MISE EN PLACE ET DE FIN DE LVP

*LVP IMPLEMENTATION AND END CRITERIA*

Pour tenir compte d'une possible dégradation rapide des conditions météorologiques, notamment en terme de fluctuation de la RVR, les procédures LVP sont mises en œuvre dès que RVR ≤ 800m ou Plafond ≤ 200ft.

*To take into account a possible rapid deterioration of weather conditions, especially in terms of fluctuation of the RVR, LVP procedures are implemented as soon as RVR ≤ 800 m or Ceiling ≤ 200 ft.*

L'ensemble des moyens techniques (secours électrique, intégrité du signal ILS, barres d'arrêt et balisage lumineux de la plateforme, principalement), de secours aux personnes et aux biens (services RFFS), de réduction des risques (limitation stricte de la circulation des véhicules), d'information aux équipages (ATIS, transmission des RVR) et d'espacements appropriés entre aéronefs ménagés par l'ATC sont dès lors activés pour permettre l'exécution d'approches de précision de catégorie II ou III.

All of the technical means (mainly, electrical rescue, ILS signal integrity, stop bars and lighting of the platform), emergency services for persons and goods (RFFS services), risk reduction (strictly limiting vehicle traffic), information for crews (ATIS, transmission of RVR) and appropriate separation between aircraft provided by ATC are therefore activated to enable the execution of precision approaches CAT II or III.

Elles sont levées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est prévue.

*They end when the RVR becomes greater than 800 m again, the ceiling greater than 200 ft and improvement of these conditions is expected.*

COMMUNICATIONS

*COMMUNICATIONS*

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS.

*Pilots are informed by the ATIS when the LVP procedures are in progress.*

Le contrôleur transmet les RVR au premier contact sur la fréquence, et en cas de changement significatif.

*The controller transmits the RVR on first contact on the frequency and in the event of any significant change.*

INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DISPONIBLES

*AVAILABLE INSTALLATIONS AND EQUIPMENT*

PAS DE RADAR SOL à Mérignac.

*NO SURFACE MOVEMENT RADAR at Mérignac.*

Pistes :

*RWY :*

Les départs sont possibles des 4 QFU selon les minima opérationnels publiés à l'AIP AD2 LFBD ADC 01.

*Departures are possible in the 4 QFU as per the operational minimum values published in AIP AD 2 LFBD ADC 01.*

Les arrivées sont possibles sur les pistes 23 et 29 équipées d'un ILS.

*Arrivals are possible on RWY 23 and 29, which are equipped with an ILS.*

La piste 23 est homologuée pour les approches de précision CAT III. Elle est équipée d'une rampe d'approche de 900 m.

*RWY 23 is approved for CAT III precision approaches. It is equipped with a 900 m approach ramp.*

La piste 29 est homologuée pour les approches de précision CAT I. Elle n'est pas équipée de rampe d'approche. Un atterrissage en LVP n'est possible que par RVR ≥ 1200 m et plafond ≥ 200 ft. En conditions LVP, les pénétrations et croisements de piste 23 sont protégés par des barres d'arrêt commandables ou permanentes selon les précisions de la section de l'AIP AD 2 LFBD.9, ligne 3.

*RWY 29 is approved for CAT I precision approaches. It is not equipped with an approach ramp. Landing in LVP is only possible with RVR ≥ 1200 m and ceiling ≥ 200 ft. Under LVP conditions, RWY 23 entry and crossing points are prevented by controllable or permanent stop bars in accordance with the specifications of the AIP section AD 2 LFBD.9, line 3.*

Les A380 et AN124 ne peuvent pas être accueillis (atterrissages et décollages interdits) lorsque les procedures LVP sont en place.

*A380 and AN124 cannot take-off or land at LFBD while LVP procedures are implemented.*

Taxiways :

*TWYs :*

→ Quand la RVR < 550 m :

→ - Dégagement de la piste 23 uniquement par le taxiway C.

*When the RVR < 550 m :*

*- RWY 23 vacating only via TWY C.*

Quand la RVR < 350 m :

- Sur l'aire de manœuvre seuls les taxiways équipés de balisage axial sont

*When the RVR < 350 m :*

*- In the maneuvering area, only TWYs equipped with centre line lighting*

utilisables. Ces taxiways sont précisés dans la section de l'AIP AD 2 LFBD.15, ligne 3.

- Attention au roulage limité aux codes C maximum sur les taxiways W4, EN/WN et E1/WN.

Desserte des postes de stationnement :

Se reporter au tableau de l'AIP AD 2 LFBD.20.4.

**22.3 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le CCA AQUITAINE assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales du SIV AQUITAINE, en fonction des classes d'espace en dessous du FL 145.

**22.4 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition est de 5000 ft.

Le niveau de transition est calculé par AQUITAINE APP.

**22.5 PROCEDURES ARRIVEES, DEPARTS, TRANSITS**

**22.5.1 Limitation de vitesse**

Dans les TMA AQUITAINE parties 2.1, 2.2 et 3, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

**22.5.2 Itinéraires IFR (Aérodrome de BORDEAUX)**

22.5.2.1 Itinéraires IFR d'arrivée (Cf. cartes).

Les trajectoires d'arrivées sont dirigées vers les IAF ETPAR, VAGNA, LIBRU, et DIRAX selon leur provenance et indépendamment du QFU en service. Ces trajectoires sont identifiées en fonction du point d'entrée en TMA ou de la balise d'origine. Des limitations en FL sont imposées pour l'entrée en TMA.

Toutes les STAR de la TMA AQUITAINE sont décrites :

- En RNAV 1 pour les équipages et ACFT certifiés. Ces STAR sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV1 pour les senseurs GNSS et DME/ DME

- En navigation classique pour tous les ACFT.

Au premier contact, le pilote doit annoncer le nom de la STAR suivie.

22.5.2.2 Itinéraires IFR de départ (Cf. cartes).

- Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFBD SID CONV et AD 2 LFBD SID RNAV.

- Départs RNAV : les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV 1. L'équipement requis pour l'utilisation des procédures de départ RNAV est un équipement RNAV 1 avec senseur GNSS. Lorsqu'ils existent, les départs RNAV sont attribués par défaut. Dans ce cas, les aéronefs ne pouvant utiliser les SID RNAV doivent s'annoncer "NON RNAV zone terminale", afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

22.5.2.3 Itinéraires IFR de transit (Cf. cartes)

22.5.2.4 Utilisation de l'approche RNP RWY05 (AR) :

La procédure RNP RWY05 (AR) est une approche conçue selon la spécification de navigation RNP AR APCH. Cette procédure nécessite l'approbation préalable de la DGAC, en application de l'AIR OPS (SPA.PBN.100(b)). Information complémentaire cf ENR 1.5.

Le virage RF du segment BD05B-BD05C n'induit pas d'inclinaison > 25°.

**22.5.3 Itinéraires IFR (Aérodrome de BERGERAC)**

Cf cartes AD 2 LFBE.

**22.5.4 Transfert de communication**

En principe, les changements de fréquence ne doivent avoir lieu que sur instruction de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne. A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai.

**22.5.5 Procédures radar**

22.5.5.1 BORDEAUX ACC assure les services radar conformément à la réglementation nationale.

22.5.5.2 AQUITAINE APP assure les services radar conformément à la réglementation nationale à l'intérieur de la zone de délégation dans les conditions définies sur la carte AMG.

22.5.5.3 Assignation de vitesses

Afin de faciliter l'écoulement du trafic et la régulation radar, le contrôle peut assigner des vitesses indiquées (IAS) auxquelles les pilotes devront se conformer. En cas d'impossibilité le contrôle devra en être informé immédiatement.

*can be used. These TWYs are specified in the AIP section AD 2 LFBD.15, line 3.*

*- Caution : taxiing limited to code C MAX on TWY W4, EN/WN and E1/WN.*

*PRKG stands servicing :*

*Refer to the table in AIP AD 2 LFBD.20.4.*

***22.3 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

*The AQUITAINE Approach Control Center provides the ATC services within the AQUITAINE FIS, according to airspaces classes below FL 145.*

***22.4 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude is 5000 ft.*

*The transition level is calculated by AQUITAINE APP.*

***22.5 ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT PROCEDURES***

***22.5.1 Speed limitation***

*Within AQUITAINE TMA parts 2.1, 2.2 and 3, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on ATC's initiative only.*

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

***22.5.2 IFR routes (BORDEAUX aerodrome)***

*22.5.2.1 Arrival IFR routes (see charts).*

*The incoming paths are directed towards IAF ETPAR, VAGNA, LIBRU, and DIRAX, according to origin whatever RWY in use. These paths are identified according to the point of entry within the TMA or to the original beacon. FL limitations are imposed prior to entering TMA.*

*All the STAR of the AQUITAINE TMA are depicted:*

*- RNAV 1 for crew and ACFT certified. These STAR are protected according to the navigation specification criteria of RNAV1 for GNSS and DME/DME sensors.*

*- Non precision approach for all ACFT.*

*On first contact, pilot must announce the name of the star followed.*

*22.5.2.2 Outgoing IFR routes (see charts)*

*- SIDs are represented on charts AD 2 LFBD SID CONV and AD 2 LFBD SID RNAV.*

*- RNAV departures : the navigation specification criteria used are those of RNAV 1. The required equipment for the use of RNAV procedures is a RNAV 1 equipment with a GNSS sensor. When RNAV departure are published, they are allocated by default. When an ACFT can not follow a SID RNAV, it must report "NON RNAV in terminal area" in order to be allocated a conventional departure.*

*22.5.2.3 Transit IFR routes (see charts)*

*22.5.2.4 Use of RNP RWY05 (AR) approach procedure :*

*The RNP RWY05 (AR) approach procedure is designed according to the RNP AR APCH PBN navigation specification. The use of this type of procedure requires an approval in accordance with AIR OPS (SPA.PBN.100 (b)). Additional informations see ENR 1.5.*

*RF turn of segment LB512-LB513 does not induce bank angle > 25°.*

***22.5.3 IFR routes (BERGERAC aerodrome)***

*See charts AD 2 LFBE.*

***22.5.4 Transfer of communication***

*In principle, frequency changes should only take place when instructed by the authority responsible for air traffic control. The aircraft must call immediately whenever the frequency is changed.*

***22.5.5 Radar procedures***

*22.5.5.1 BORDEAUX ACC provides radar services according to national regulations.*

*22.5.5.2 AQUITAINE APP provides radar services according to national regulations within the delegation zone under conditions defined on AMG chart.*

*22.5.5.3 Speed allocation*

*In order to facilitate traffic flow and radar control, control may assign indicated air speeds (IAS) with which pilots must conform. Control must be informed immediately when this is impossible.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.6 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.6.1 Arrivées BORDEAUX**

cf AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV -INSTR 02

**22.6.2 Départs BORDEAUX**

22.6.2.1 En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

22.6.2.2 En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné et ensuite seulement entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le plan de vol en vigueur.

**22.6.3 Arrivées/départs de BERGERAC**

Cf cartes AD 2 LFBE.

**22.7 ZONES REGLEMENTES ASSOCIEES A L'ACTIVITE VELIVOLE DE SAUCATS**

Conditions VMC.

L'aérodrome de BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS est le siège d'une importante activité de vol à voile.

Les vols de planeurs sont interdits à l'intérieur de la CTR de BORDEAUX-MERIGNAC.

**22.7.1 Description des zones réglementées**

Le paragraphe 8.4.1 mentionne les zones réglementées R 204 L1, L2, L3 et L4 liées à l'activité vélivole locale. Ces zones sont activables du plancher TMA à 4000 ft AMSL en fonction de la configuration piste :

- Pistes 23, 05, 11 en service : activation des zones R 204 L1, L2, L3 et L4

- Piste 29 en service : activation des zones R 204 L3 et L4.

Le paragraphe 8.4.2 mentionne :

Les zones réglementées R 204 T1, T2, T3, T4, T5 liées au transit des planeurs :

- R 204 T1 "Saucats transit est" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

- R 204 T2 "Saucats transit centre" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

La zone R 204 T2 n'est pas activable RWY 05 en service.

- R 204 T3 "Saucats transit ouest" 3000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

- R 204 T4 "Saucats transit sud" FL 065 / FL 080

- R 204 T5 "Saucats transit nord" 3000 ft AMSL/4000 ft AMSL

La zone R 204 T5 n'est pas activable RWY 29 en service.

**22.7.2 Service rendu aux vols de planeurs**

Les conditions d'exercice de certaines activités vélivoles font l'objet de protocoles signés entre les services de la circulation aérienne et les clubs de vol à voile concernés. Les vols de planeurs à l'intérieur des zones réglementées ne bénéficient pas de l'information de trafic ni entre eux, ni vis-à-vis des autres usagers.

**22.7.3 Information des usagers**

Dans le cadre de l'information de vol, seule une information globale sur l'activité vélivole est fournie sur la fréquence de contrôle aux autres usagers lorsque leurs trajectoires interfèrent avec les zones réglementées.

L'activation des zones réglementées est diffusée :

- en ce qui concerne les zones R 204 L1, L2, L3, L4 sur l'ATIS de Mérignac ou sur les fréquences de contrôle.

- en ce qui concerne les zones R 204 T1, T2, T3, T4, T5 sur les fréquences de contrôle.

**22.7.4 Cartographie des zones réglementées (voir TEXT 02)**

**22.8 ACTIVITE DANGEREUSE EN TMA**

La partie de la TMA située au Sud du parallèle 441900N est traversée par deux itinéraires de vols à basse altitude en circulation aérienne opérationnelle militaire (LF-D 122).

**22.9 DEPART IFR DES AERODROMES SITUES SOUS LE SIV AQUITAINE**

Si la clairance n'a pu être obtenue par téléphone avant le départ, les pilotes contacteront AQUITAINE APP dès la sortie du circuit d'aérodrome en maintenant VMC.

Cas particulier d'ARCACHON et d'ANDERNOS :

En cas d'activité de la R 61, AQUITAINE APP pourra imposer le point TEMPU en remplacement du point ASKAN. Ces deux points sont représentés sur les cartes AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV et AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV.

***22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.6.1 Arrivals in BORDEAUX***

*cf AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV -INSTR 02*

***22.6.2 Departures from BORDEAUX***

*22.6.2.1 In VMC, carry out a half-turn to land on the aerodrome or carry on towards a proper aerodrome.*

*22.6.2.2 In IMC continue the flight up to the limits of the TMA at the last assigned FL and then only climb up to the cruising level indicated in the current flight plan.*

***22.6.3 Arrivals/Departures to/from BERGERAC***

*See charts AD 2 LFBE.*

***22.7 RESTRICTED AREAS DESIGNED FOR THE GLIDING ACTIVITY OF SAUCATS***

*VMC Conditions.*

*A large amount of glider flying activity takes place at the BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS aerodrome.*

*Glider flying is prohibited inside the BORDEAUX-MERIGNAC CTR.*

***22.7.1 Description of restricted areas***

*The paragraph 8.4.1 mentions the restricted areas R 204 L1, L2, L3 and L4 linked to the local glider flying activity. These areas are activable from TMA floor to 4000 ft AMSL depending on RWY configuration:*

*- RWY 23, 05, 11 in use : activation of R 204 L1, L2, L3 and L4 areas.*

*- RWY 29 in use : activation of R 204 L3 and L4 areas.*

*The paragraph 8.4.2 mentions :*

*The restricted areas R 204 T1, T2, T3 and T4, T5 linked to gliders transit :*

*- R 204 T1 "Saucats East Transit" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL*

*- R 204 T2 "Saucats Centre Transit" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL*

*R 204 T2 not activable RWY 05 in use.*

*- R 204 T3 "Saucats West Transit" 3000 ft AMSL / 5000 ft AMSL*

*- R 204 T4 "Saucats South Transit" FL 065 / FL 080*

*- R 204 T5 "Saucats North Transit" 3000 ft AMSL/4000 ft AMSL*

*R 204 T5 not activable RWY 29 in use.*

***22.7.2 Service provided to glider flights***

*The conditions for carrying out certain gliding activities are the subject of protocols signed between the air traffic services and the glider clubs in question. Glider flights within the restricted areas do not benefit from traffic information neither with respect to each other nor with respect to other users.*

***22.7.3 Users information***

*Flight information: only an overall information about the gliding activity is given on the control frequency to other users, when their trajectories interfere with the restricted areas.*

*The activation of the restricted areas is broadcasted :*

*- regarding areas R 204 L1, L2, L3, L4, on ATIS Mérignac or on control frequencies.*

*- regarding areas R 204 T1, T2, T3, T4, T5 on control frequencies.*

***22.7.4 Restricted areas charts (see TEXT 02)***

***22.8 DANGEROUS ACTIVITY IN TMA***

*The section of the TMA located to south of parallel 441900N is crossed by two low altitude flight paths for military operational air traffic (LF-D 122).*

***22.9 IFR DEPARTURE FROM AD LOCATED UNDER SIV AQUITAINE***

*If clearance could not be obtained by phone before departure, pilots should contact AQUITAINE APP as soon as they leave the traffic pattern while maintaining VMC.*

*Specific case of ARCACHON and ANDERNOS :*

*In case of R 61 activity, AQUITAINE APP may impose TEMPU as first reporting point instead of ASKAN. Both these points are shown on AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV and AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV charts.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBD.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| Délivrance de clairance de départ par DCL H24. | *Departure clearance issuance service through data link H24.* |
| **23.1 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC :** | ***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT :*** |
| 1. Aérodrome équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0). | *1. AD equiped with primary and secondary surveillance radar (See AD 1.0).* |
| 2. Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0). | *2. MSAW ground warning system (see AD 1.0).* |
| Zone de traitement : la surveillance est effective dans l'espace suivant : | *Processing area : the MSAW monitoring is effective within the following airspace :* |
| Limites verticales : SFC - FL115. | *Vertical limits : SFC - FL115.* |
| Limites latérales : dans le SIV 1 AQUITAINE, à l'exclusion : | *Lateral limits : SIV 1 AQUITAINE excluding :* |
| - de la CTR Bergerac (LFBE), | *- CTR Bergerac (LFBE),* |
| - d'une zone autour de Périgueux (LFBX) définie par un rectangle de 16 NM x 8 NM axé et centré sur la piste. | *- area around Périgueux AD (LFBX) : 16NM x 8NM strip centred around RWY.* |
| - des zones R31 de Cazaux, | *- R31 Cazaux,* |
| - des zones R34 de Mont de Marsan. | *- R34 Mont de Marsan.* |
| **23.2 PÉRIL ANIMALIER** | ***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD*** |
| Validité sur toutes les pistes (hors LVP) : de SR-30 à SS+30. | *For all RWY (outside LVP) : from SR-30 to SS+30.* |

**AD 2 LFBD.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

| | |
|---|---|
| Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. | *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.* |

**AD 2 LFBD.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

| | |
|---|---|
| Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. | *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.* |

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**BORDEAUX MERIGNAC**
**LFBD**

## **Utilisation des postes de stationnement** / *Use of parking stands*

Demande d'assistance obligatoire pour tous les vols commerciaux et pour tous les vols aviation générale (IFR et VFR).

Placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement. Départ en reverse interdit sur tous les postes de stationnement.

*Compulsory handling request for all commercial flights and for all general aviation flights (IFR and VFR).*

*Mandatory marshaller on all ACFT PRKG stands. Reverse departure prohibited on all stands*

Nous attirons l'attention des pilotes sur la co-activité dans la zone d'aviation générale ainsi que sur les risques de souffle dans cette zone.

*Crews must be aware of the co-activity on the general aviation area as well as the blast risk on this area.*

Sauf notification dans le tableau suivant, les repoussages sont autorisés dans les deux sens.

← Aéronefs d'envergure > à 36 m : circulation interdite par E3, E4, E5 et par W3, W4 / circulation de W1 ou W2 vers P2 ou P3 interdite par E2.

Préalablement à un départ vers LFBD tout aéronef doit impérativement s'assurer que :

- soit l'aéronef dispose à bord d'une barre de repoussage.
- soit l'assistant de vol dispose d'une barre de repoussage appropriée disponible.

*Except otherwise described in following table, push back is authorized in both directions.*

*ACFT whose wingspan is > 36 m : Taxiing prohibited via E3, E4, E5 and via W3, W4 / taxiing from W1 or W2 to P2 or P3 prohibited via E2.*

*Prior to departure to LFBD any aircraft is imperative to ensure that :*

- *either the aircraft has on board a tow-bar.*
- *either the flight assistant has adequate available tow-bar.*

Démarrages en Cross bleed start interdits sur les postes de stationnement :

- autorisés uniquement en cas de panne APU sur les taxiways W et sous la responsabilité du pilote et de son assistant. Le repoussage jusqu'au taxiway W doit se faire avec un seul moteur allumé et au régime Idle 30 % maximum.
- pour les aéronefs dont l'APU est indisponible : les compagnies aériennes doivent informer leur assistant de l'indisponibilité APU avant le départ de l'avion vers LFBD.
- information APU non-opérationnel obligatoire à Mérignac prévol ou sol.

*Startings in Cross bleed start prohibited on parking stands :*

- *authorized only in case of APU failure on taxiways W and under the responsibility of the pilot and his assistant. The push back to taxiway W must be done with one engine running and at Idle speed 30 % MAX.*
- *for aircraft whose APU is unavailable : airlines must inform their assistant of the APU unavailability before departure of the aircraft to LFBD.*
- *non-operational APU information required at Merignac delivery or ground.*

| **POSTES** / *Stands* | **SORTIE DE POSTE*** / *Stand exit** | **AVION CRITIQUE** / *Critical ACFT* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE /** *AREA* **"A"** | | | |
| A5 | R | A21N / B39M<br>code C | Neutralise / *Neutralize* A6. |
| A6 | R | A339<br>code E | Neutralise / *Neutralize* A5, A7.<br>Départ QFU 23 : tous ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1.<br>Départ QFU 05 : tous ACFT d'envergure > 52 m : repoussage obligatoire sur P1 cap 230°.<br>Tous ACFT d'envergure > 36 m et < 52 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1.<br>*DEP QFU 23 : all ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.*<br>*DEP QFU 05 : all ACFT whose wingspan is > 52 m : mandatory push back on P1 heading 230°.*<br>*All ACFT whose wingspan is > 36 m and < 52 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.* |
| A7 | R | A21N<br>code C | Neutralise A6. ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1.<br>*Neutralize A6. ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.* |
| A8 | R | B752W-B753<br>code D | ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1.<br>*ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.* |
| A9 | R | B752W<br>code D | Neutralise / *Neutralize* A10.<br>ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1.<br>*ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.* |
| A10 | R | B772<br>code E | Neutralise / *Neutralize* A9, A11.<br>Départ QFU 23 : tous ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1.<br>Départ QFU 05 : tous ACFT d'envergure > 52 m : repoussage obligatoire sur P1 cap 230°.<br>Tous ACFT d'envergure > 36 m et < 52 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1.<br>*DEP QFU 23 : all ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.*<br>*DEP QFU 05 : all ACFT whose wingspan is > 52 m : mandatory push back on P1 heading 230°.*<br>*All ACFT whose wingspan is > 36 m and < 52 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BORDEAUX MERIGNAC
# LFBD

| **POSTES** / *Stands* | **SORTIE DE POSTE*** / *Stand exit** | **AVION CRITIQUE** / *Critical ACFT* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| A11 | R | A21N-B39M<br>code C | Neutralise / *Neutralize* A10<br>Repoussage obligatoire sur W1 cap 050° pour sortie par E1 / *Mandatory push back on W1 heading 050° for exit via E1* |
| | | **AIRE** / *AREA* **"B"** | |
| B1 | R | A21N / B3XM | |
| B2 | R | A21N / B3XM | |
| B3 | R | A21N / B3XM | |
| B4 | R | A21N / B3XM | Neutralise / *Neutralize* B45 |
| B5 | R | A21N / B3XM | Neutralise / *Neutralize* B45 |
| → B45 | R | B77W/A346 | Neutralise / *Neutralize* B4, B5<br>Départ QFU 23 : tous ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire sur W2 cap 050° puis tractage à hauteur de B3 pour mise en route et sortie par E1.<br>Départ QFU 05 : tous ACFT d'envergure > 52 m : repoussage obligatoire sur P1 cap 230°.<br>Tous ACFT d'envergure > 36 m et < 52 m : repoussage obligatoire sur W2 cap 050° puis tractage à hauteur de B3 pour mise en route et sortie par E1.<br>*DEP QFU 23 : all ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back on W2 heading 050° then pull up to B3 for engine start and exit via E1.*<br>*DEP QFU 05 : all ACFT whose wingspan is > 52 m : mandatory push back on P1 heading 230°.*<br>*All ACFT whose wingspan is > 36 m and < 52 m : mandatory push back on W2 heading 050° then pull up to B3 for engine start and exit via E1.* |
| B6**A** | A | B190 | Neutralise / *Neutralize* B67<br>Sortie obligatoire par E4 / *Mandatory exit via E4* |
| B7**A** | A | B190 | Neutralise / *Neutralize* B67<br>Sortie obligatoire par E4 / *Mandatory exit via E4* |
| B**67** | R | E190 | Neutralise / *Neutralize* B6A, B7A<br>Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / *Mandatory pushback on W3 heading 290°* |
| B8 | R | A21N / B3XM | Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / *Mandatory pushback on W3 heading 290°* |
| ← | | | |
| B9 | R | A21N / B3XM | Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / *Mandatory pushback on W3 heading 290°* |
| ← | | | |
| → B10 | R | A21N / B3XM | FERME TEMPORAIREMENT / *TEMPORARILY CLOSED* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BORDEAUX MERIGNAC
# LFBD

| **POSTES** / *Stands* | **SORTIE DE POSTE*** / *Stand exit** | **AVION CRITIQUE** / *Critical ACFT* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE** / *AREA* "**C**" | | | |
| C1 | R | A21N / B39M | Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / *Mandatory push back on W3 heading 290°* |
| ← | | | |
| C3 | R | A21N / B39M | Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / *Mandatory push back on W3 heading 290°* |
| C4 | R | A21N / B39M | |
| C6 | R | A21N / B39M | |
| **AIRE** / *AREA* "**D**" | | | |
| D1 | R | A21N / B39M | |
| D2 | R | A21N / B39M | |
| D3 | R | A21N / B39M | |
| D4 | R | A21N / B39M | |
| D5 (1) (2) | R | A21N / B39M | Repoussage cap 110° ou ligne TANGO uniquement / *Push back heading 110° or line TANGO only*<br>Repoussage cap 290° interdit / *Push back heading 290° forbidden* |
| D6 (1) (2) | R | A21N / B39M | Repoussage cap 110° ou ligne TANGO uniquement / *Push back heading 110° or line TANGO only*<br>Repoussage cap 290° interdit / *Push back heading 290° forbidden* |
| **AIRE** / *AREA* "**F**" | | | |
| F1 (1) (3) | R | B763W | ACFT d'envergure < 36 m : Repoussage sur W4 cap 110° ou ligne TANGO uniquement<br>ACFT d'envergure > 36 m : Repoussage obligatoire sur ligne de repoussage TANGO<br>Sortie obligatoire de la ligne TANGO par E6<br>*ACFT whose wingspan is < 36 m : push back mandatory on W4 heading 110° or line TANGO*<br>*ACFT whose wingspan is > 36 m : Push back mandatory on push back line TANGO*<br>*Exit from line TANGO mandatory via TWY E6* |
| F2 (1) (3) | R | B763W | ACFT d'envergure < 36 m : Repoussage sur W4 cap 110° ou ligne TANGO uniquement<br>ACFT d'envergure > 36 m : Repoussage obligatoire sur ligne de repoussage TANGO<br>Sortie obligatoire de la ligne TANGO par E6<br>*ACFT whose wingspan is < 36 m : push back mandatory on W4 heading 110° or line TANGO*<br>*ACFT whose wingspan is > 36 m : Push back mandatory on push back line TANGO.*<br>*Exit from line TANGO mandatory via TWY E6* |
| F3 (1) (2) | R | A321N | Repoussage cap 110° ou ligne TANGO uniquement<br>Sortie obligatoire de la ligne TANGO par E6<br>*Push back heading 110° or line TANGO only*<br>*Exit from line TANGO mandatory via TWY E6* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BORDEAUX MERIGNAC
# LFBD

| **POSTES** / *Stands* | **SORTIE DE POSTE*** / *Stand exit** | **AVION CRITIQUE** / *Critical ACFT* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| ☛ Plot hélicoptère F2<br><br>Helicopter stand F2 | | EC 225<br>LHT= 19,50m<br>D rotor = 16,50m | Neutralise / *Neutralize F2*<br>Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation<br>Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi-tour par effet de sol avant le roulage<br>*On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.*<br>*On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.*<br>Utilisation TWY W1 W2 W3 W4 et WN à destination de F2 interdit<br>*Prohibited taxiing on TWY W1 W2 W3 W4 and WN to F2*<br>Arrivée et départ PRKG F2 interdit en RVR < 550M<br>*Prohibited arrival and departure F2 RVR < 550M* |
| Plot hélicoptère F3<br><br>Helicopter stand F2 | | EC 145<br>LHT= 13,03m<br>D rotor = 11,00m | Neutralise / *Neutralize F3*<br>Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation<br>Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi-tour par effet de sol avant le roulage<br>*On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.*<br>*On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.*<br>Utilisation TWY W1 W2 W3 W4 et WN à destination de F3 interdit<br>*Prohibited taxiing on TWY W1 W2 W3 W4 and WN to F3*<br>Arrivée et départ PRKG F3 interdit en RVR < 550M<br>*Prohibited arrival and departure F3 RVR < 550M* |

| **AIRE** / *AREA* **"K"** | | | |
|---|---|---|---|
| K1 | A | | L < 25 m / E < 26 m 30 |
| K2 | A | | L < 25 m / E < 26 m 30 |
| K3 | A | | L < 25 m / E < 26 m 30 |
| K4 | A | | L < 30 m / E < 26 m 30 |

| **AIRE** / *AREA* **"J"** | | | |
|---|---|---|---|
| J01R | R | GL7T/DC9 | Neutralise J11, J12 et J13 / *Neutralize J11, J12 and J13* |
| J11 | A | FA20 | Neutralise J01R / *Neutralize J01R* |
| J12 | A | FA20 | Neutralise J01R / *Neutralize J01R* |
| J13 | A | FA20 | Neutralise J01R / *Neutralize J01R* |
| J02R | R | GL7T | Neutralise J21, J22, J23 et J11, J12, J13 / *Neutralize J21, J22, J23 and J11, J12, J13* |
| J21 | A | FA20 | Neutralise J02R / *Neutralize J02R* |
| J22 | A | FA20 | Neutralise J02R / *Neutralize J02R* |
| J23 | A | FA20 | Neutralise J02R / *Neutralize J02R* |
| J31 | A | PRM1 | |
| J32 | A | PRM1 | |



© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
# LFBD

| **POSTES** / *Stands* | **SORTIE DE POSTE*** / *Stand exit** | **AVION CRITIQUE** / *Critical ACFT* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE** / *AREA* **"Y"** | | | |
| Y11 | R | A21N / B3XM | Neutralise / *Neutralises* Y01<br>Repoussage obligatoire au cap 230° sur WN<br>*Mandatory push back on WN heading 230°* |
| Y12 | R | A21N / B3XM | Neutralise / *Neutralises* Y01<br>Repoussage obligatoire sur WN<br>*Mandatory push back on WN* |
| Y13 | R | A21N / B3XM | Neutralise / *Neutralises* Y01<br>Repoussage obligatoire sur WN<br>*Mandatory push back on WN* |
| Y01 | R | A35K | Neutralise / *Neutralises* Y11, Y12, Y13<br>Repoussage obligatoire sur P1<br>Entrée obligatoire par P1<br>*Mandatory push back on P1*<br>*Mandatory entry via P1* |
| Y21 | R | A21N / B3XM | Neutralise / *Neutralises* Y02, Y2A<br>Repoussage obligatoire sur WN<br>*Mandatory push back on WN* |
| Y22 | R | A21N / B3XM | Neutralise / *Neutralises* Y02, Y2A<br>Repoussage obligatoire au cap 50° sur WN<br>*Mandatory push back on WN heading 50°* |
| Y02 | R | A380 | Neutralise / *Neutralises* Y21, Y22, Y2A<br>Repoussage obligatoire sur P1<br>Entrée obligatoire par P1<br>*Mandatory push back on P1*<br>*Mandatory entry via P1* |
| Y2A | A | GLF5 | Neutralise / *Neutralises* Y02, Y21, Y22<br>Poste autonome<br>Sortie obligatoire par WN et E1<br>*Autonomous stand*<br>*Mandatory exit via WN and E1* |
| Plot hélicoptère Y21<br>*Helicopter stand Y21* | | Sikorsky S61<br>LHT = 22.15 m<br>D rotor = 18.90 m | Neutralise / *Neutralises* Y02, Y2A<br>Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation.<br>Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi tour par effet de sol avant le roulage.<br>*On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.*<br>*On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.* |
| Plot hélicoptère Y22<br>*Helicopter stand Y22* | | Sikorsky S61<br>LHT = 22.15 m<br>D rotor = 18.90 m | Neutralise / *Neutralises* Y02, Y2A<br>Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation.<br>Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi tour par effet de sol avant le roulage.<br>*On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.*<br>*On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.* |

☛ * Sortie du poste : A : autonome
L'attention des pilotes est attirée sur les risques de souffle. Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage.
R : repoussé
- obligatoire pour avion critique,
- information auprès de l'exploitant AD pour tout autre type d'appareil.

☛ (1) Repoussage sur la ligne de repoussage TANGO : les équipages doivent notifier à la tour de contrôle la fin du repoussage au point de(s) repoussage(s) de la ligne (connu des assistants).Utilisation interdite de la ligne TANGO par les aéronefs au départ comme un point d'attente.
Mise en route moteur non autorisée avant l'arrêt sur le point de repoussage.
Clairance obligatoire avant de démarrer le roulage.

(2) En cas d'APU non-opérationnel, repoussage sur W4 au cap 110° obligatoire. Attention au risque de souffle lors du redémarrage et dans le virage E6.

(3) En cas d'APU non-opérationnel, repoussage sur W4 au cap 110° avec arrêt au niveau de l'entrée du poste D6 obligatoire pour ACFT d'envergure > 36 m. Attention au risque de souffle lors du redémarrage et dans le virage E6.

** Stand exit : A : autonomous*
*Crews shall consider the blast risk. Reduced thrust is advised during start up and taxiing.*
*R : push back*
*- mandatory for critical ACFT,*
*- Information from AD operator for any other type of ACFT.*

*(1) Push back on push back line TANGO : control TWR by crews on push back pc. Prohibited use of the TANGO line by departing aircraft as a holding position.*

*Engine startup not allowed before stopping at the push back point.*
*Mandatory clearance before starting taxiing.*

*(2) In case of non-operational APU, push back mandatory on W4 heading 110°. Beware of the blast risk while taxiing in the curve E6.*

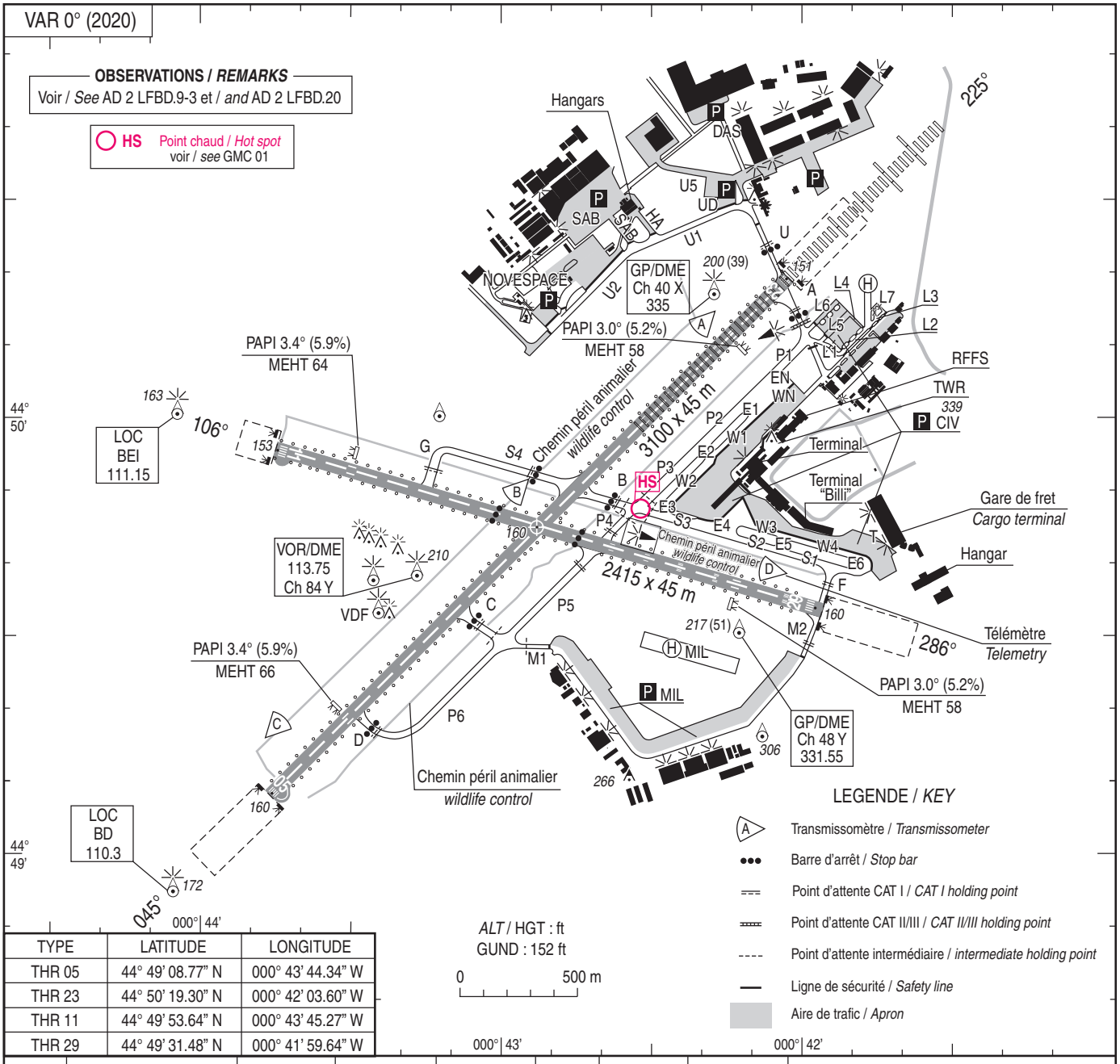
*(3) In the event of non-operational APU, push back on W4 heading 110° with mandatory stop at D6 stand entrance for ACFT wingspan > 36 m. Beware of the blast risk while taxiing in the curve E6.*


© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS :** 131.155 ☎ 05 57 92 81 04
**GND** (SOL) : 121.905 - 121.730

# BORDEAUX **MERIGNAC**
44 49 43 N - 000 42 55 W
*ALT AD : 166 (7 hPa)*




| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 05 | 44° 49' 08.77" N | 000° 43' 44.34" W |
| THR 23 | 44° 50' 19.30" N | 000° 42' 03.60" W |
| THR 11 | 44° 49' 53.64" N | 000° 43' 45.27" W |
| THR 29 | 44° 49' 31.48" N | 000° 41' 59.64" W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05<br>23 | NIL<br>LIH 900 m | LIH<br>LIH | 2703-3100(1)<br>3100 | 3103-3500(1)<br>3500 | 2703-3100(1)<br>3100 | 3100<br>3100 | Revêtue<br>*Paved* | 64 F/C/W/T | 150<br>150 | 150<br>150 | 150<br>150 | 200<br>200 |
| 11<br>29 | NIL<br>NIL | LIH<br>LIH | 2365<br>2415 | 2765<br>2575 | 2365<br>2415 | 2415<br>2415 | Revêtue<br>*Paved* | 53 F/C/W/T | 550<br>550 | 550<br>550 | 550<br>550 | 550<br>550 |

(1) Uniquement sur autorisation du contrôle. A demander lors de la mise en route.
(1) *With ATC clearance only. Request at start up.*

RWY 23 : LVTO RVR < 150 m autorisés/*authorized*
RVR MNM : 75 m

**OBSERVATIONS / *Remarks :***

RWY 05 23 : ligne axiale codée HI.
RWY 05 11 29 : THR Extrémités HI.
RWY 23 : THR Extrémité HI, Zone de toucher des roues HI.
TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3, W4, WN, U, U1, U2 entrées-sorties : E1, E2, E4, EN : Feux axiaux.

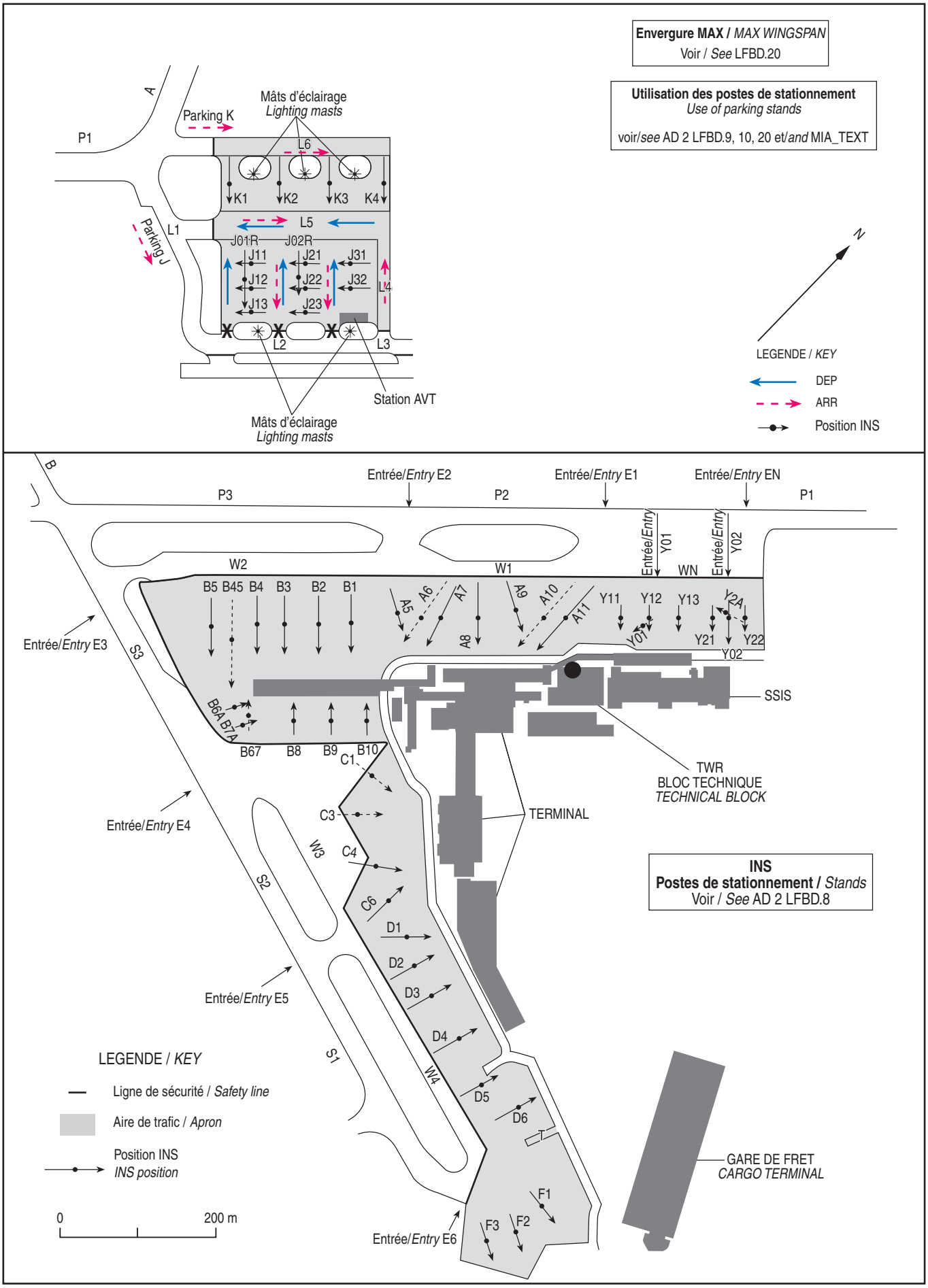
*RWY 05 23 : coded centerline LIH.*
*RWY 05 11 29 : THR RWY ends LIH.*
*RWY 23 : THR RWY ends LIH, TDZ LIH.*
*TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3, W4, WN, U, U1, U2 way in-out PRKG : E1, E2, E4, EN : Axis lights.*



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

BORDEAUX **MERIGNAC**

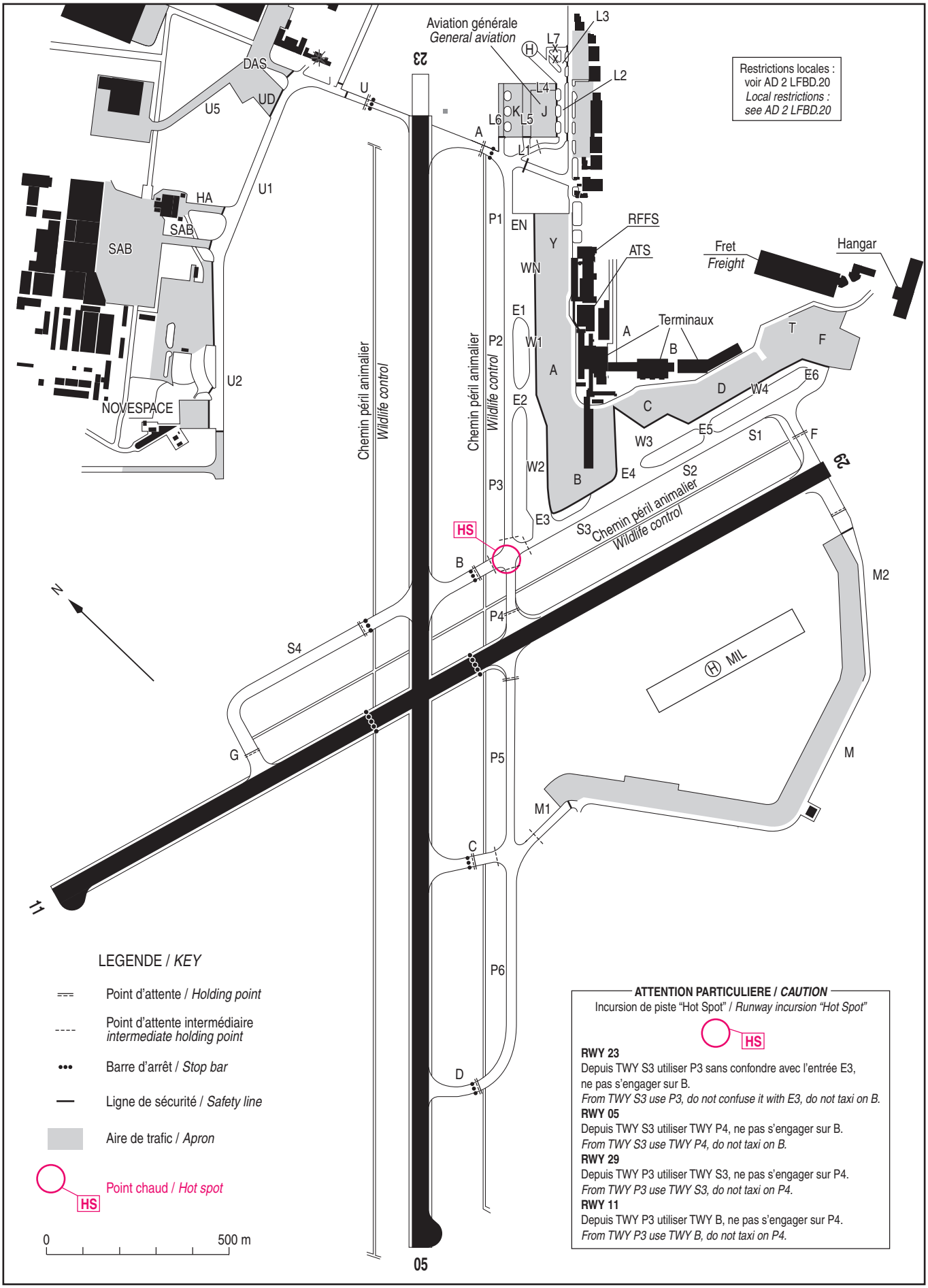




AMDT 09/26 **CHG :** Aire de trafic niveau TWY S3/*apron next to TWY S3*, postes de stationnement/*parking stands* B, suppression poste C2/*stand C2 removed*, INFRA. © **SIA**

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

BORDEAUX **MERIGNAC**



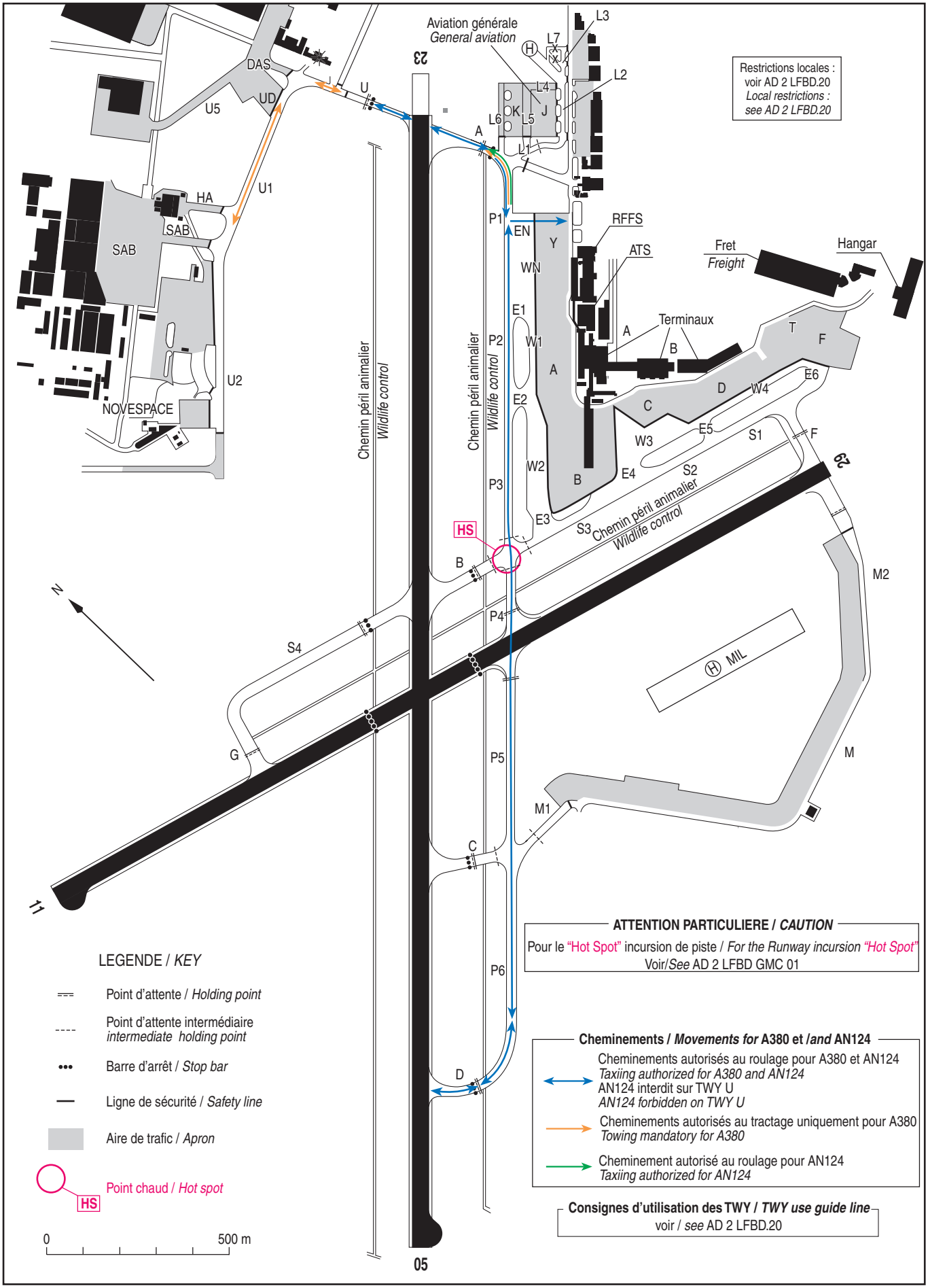



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE A380 et AN124

*Ground movements A380 and AN124*

BORDEAUX **MERIGNAC**





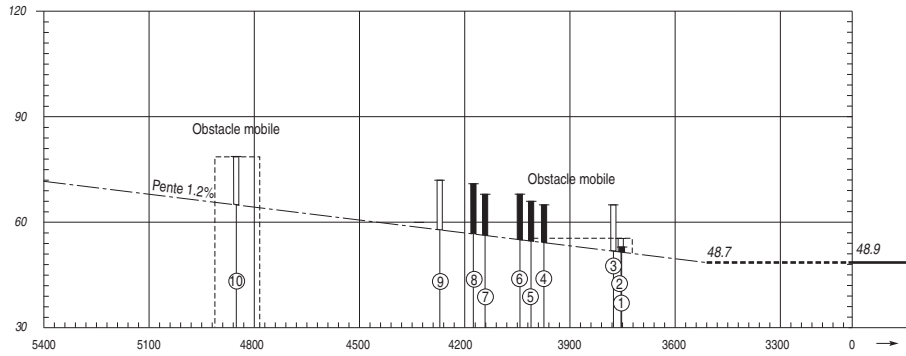

© SIA

**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

BORDEAUX **MERIGNAC**
RWY 05/23

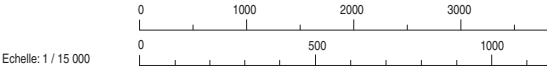
VAR 0° (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

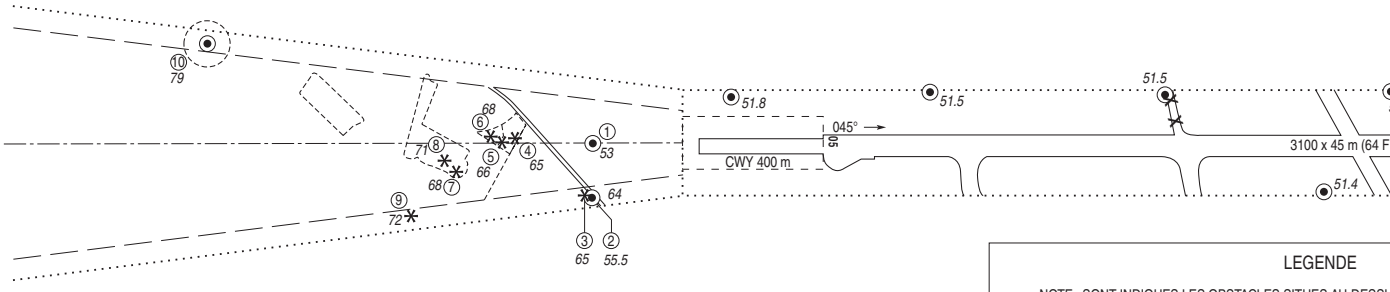



| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 05 | | | |
| 2703 | 3100 | TORA - | *Longueur de roulement utilisable au dé |
| 3103 | 3500 | TODA - | *Distance de décollage utilisable |
| 2703 | 3100 | ASDA - | *Distance accélération-arrêt utilisal |
| 3100 | | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |

*Pour gros porteurs (H) sur autorisation du cont




Echelle: 1 / 15 000




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSU

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

Levé exécuté en Novembre 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCR



© SIA

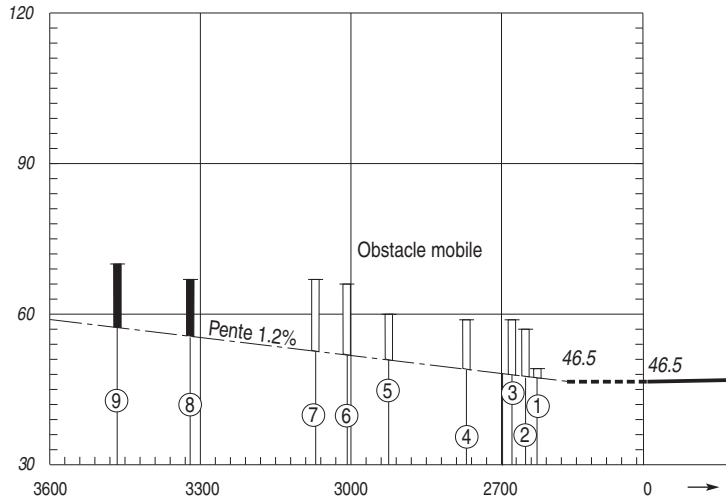
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

BORDEAUX **MERIGNAC**
RWY 11/29

VAR 0° (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

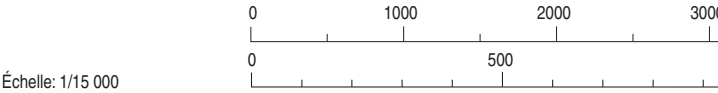



## DISTANCES DECLAREES

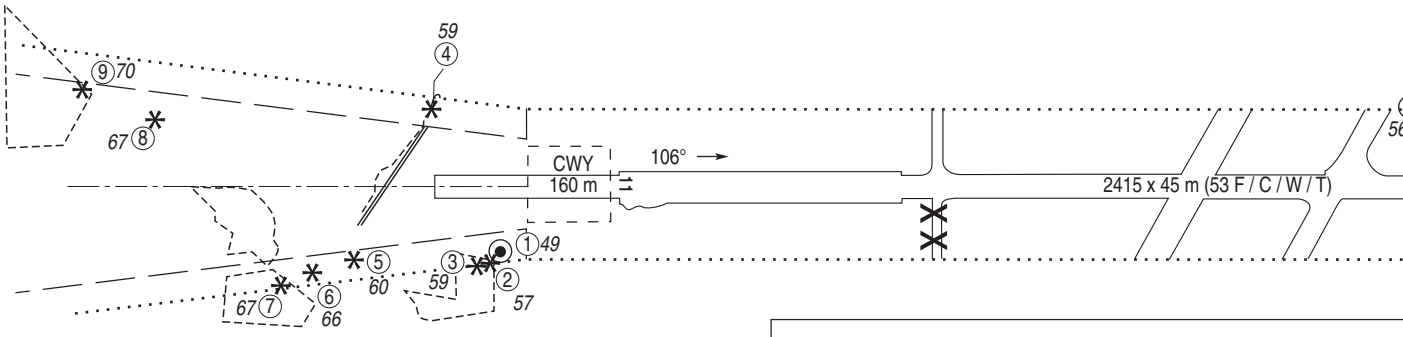
RWY 11

| | | |
|---|---|---|
| 2365 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 2765 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 2365 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 2415 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |

RWY 11/29 interdite aux quadriréacteurs de CAT C ou D dont la voie des réacteurs extérieurs est supérieure à 31 m




Échelle: 1/15 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE L

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS

Levé exécuté en Novembre 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.



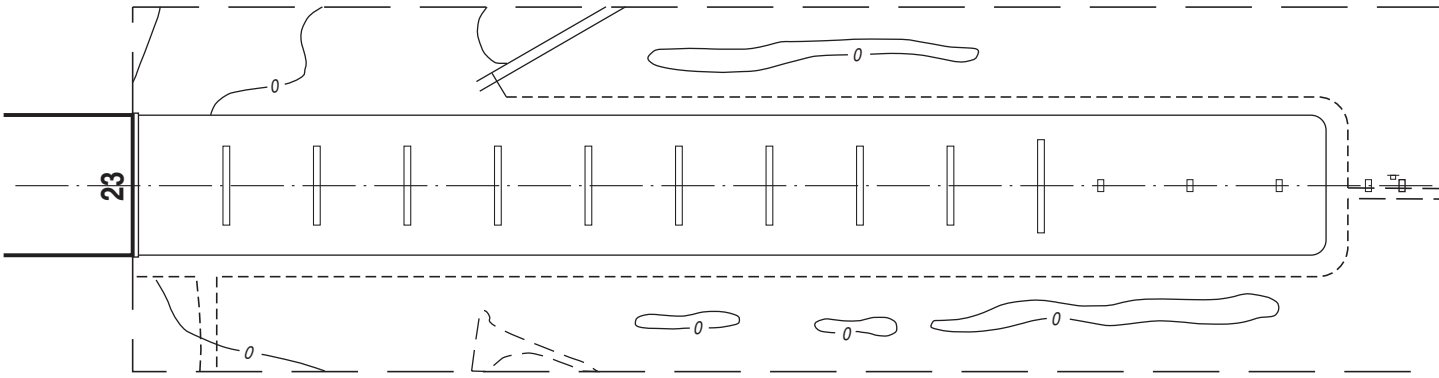
© **SIA**

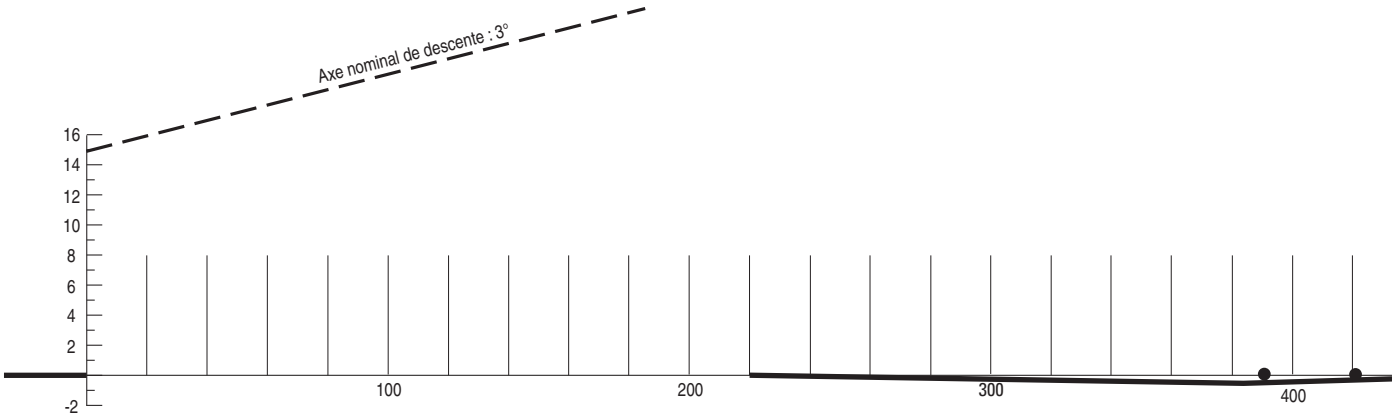
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
## *PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO*

BORDEAUX **MERIGNAC**
RWY 23

VAR 0° (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

ECHELLE
ECI
LES COURBES DE NIV
RAPPORTEES A L'ALT

Levé exécuté en 1993, mise à jour en 1996
Nivellement rattaché au N.G.F.

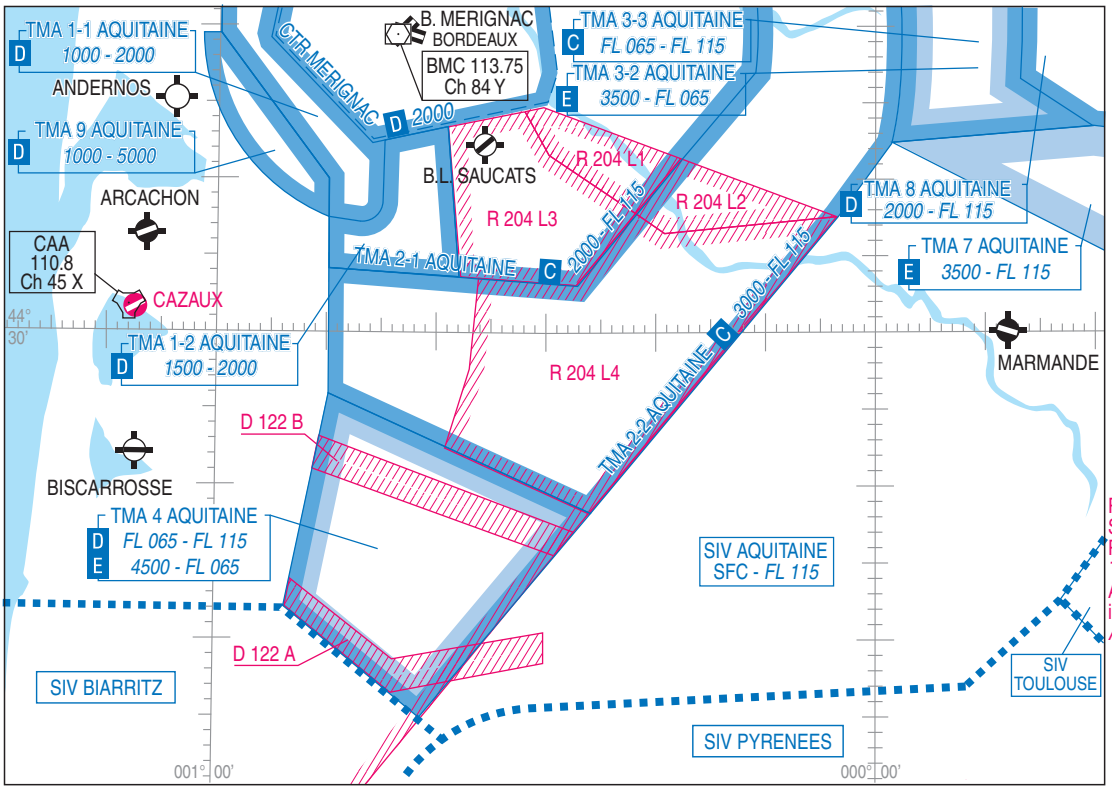


© **SIA**

# BORDEAUX MERIGNAC

## 8.4 ZONES REGLEMENTEES LIEES A L'ACTIVITE VELIVOLE EN TMA AQUITAINE / *RESTRICTED AREAS RELATED TO GLIDERS ACTIVITY WITHIN AQUITAINE TMA*

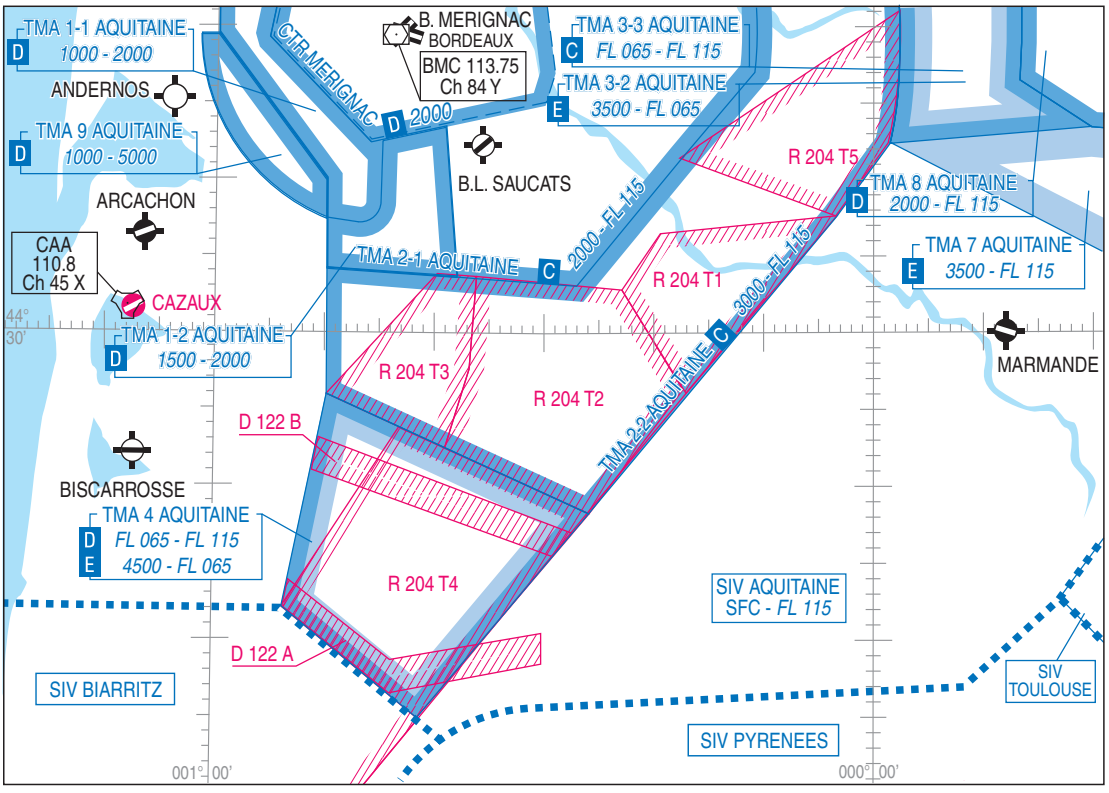
### 8.4.1 Zones réglementées liées à l'activité locale / *Restricted areas related to local gliders activity*




R 204 L1 et /*and* L2
SAUCATS local Nord /*North*
Plancher TMA - *4000 AMSL*
*TMA floor - 4000 AMSL*
Activables de manière indissociable
*Activable together only*
RWY 11, 23 ou/*or* 05

R 204 L3 et /*and* L4
SAUCATS local Sud /*South*
Plancher TMA - *4000 AMSL*
*TMA floor - 4000 AMSL*
Activables de manière indissociable
*Activable together only*

### 8.4.2 Zones réglementées liées au transit des planeurs / *Restricted areas related to gliders transit*




R 204 T1
SAUCATS transit Est /*East*
*4000 AMSL - 5000 AMSL*

R 204 T2
SAUCATS transit Centre /*Centre*
*4000 AMSL - 5000 AMSL*
Non activable RWY 05

R 204 T3
SAUCATS transit Ouest /*West*
*3000 AMSL - 5000 AMSL*

R 204 T4
SAUCATS transit Sud /*South*
*FL 065 - FL 080*

R 204 T5
SAUCATS transit Nord /*North*
*3000 AMSL- 4000 AMSL*
Non activable RWY 29



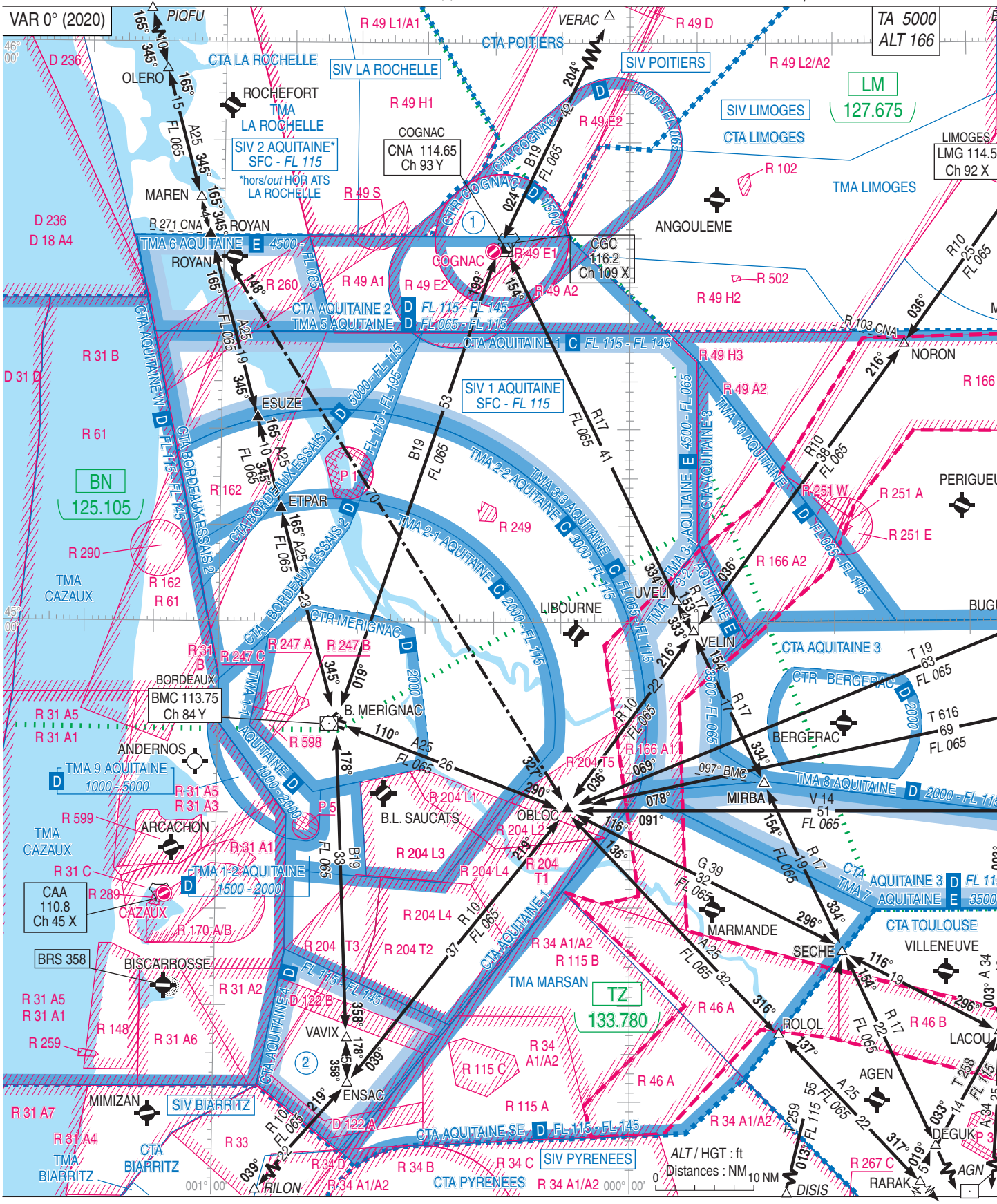
© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## Carte régionale
## *Area chart*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** | MERIGNAC | 131.155 | APP : | CAZAUX Approche/*Approach* | 119.600 |
| **FIS :** | AQUITAINE Information | 120.575 | TWR : | CAZAUX Tour/*Tower* | 118.400 - 122.100 |
| **APP :** | AQUITAINE Approche/*Approach* | 129.880 (1) - 119.275(2) - 126.730 (s) | AFIS : | ARCACHON Information | 119.080 |
| **APP :** | MERIGNAC Approche/*Approach* | 121.205 (3) | | | |
| **TWR :** | MERIGNAC Tour/*Tower* | 118.305 | | | |

(1) Secteur/*Sector* BW
(2) Secteur/*Sector* BE
(3) Sur instruction du CTL/*On ATC instruction*

Sur clairance particulière ACC
*On special ACC clearance*



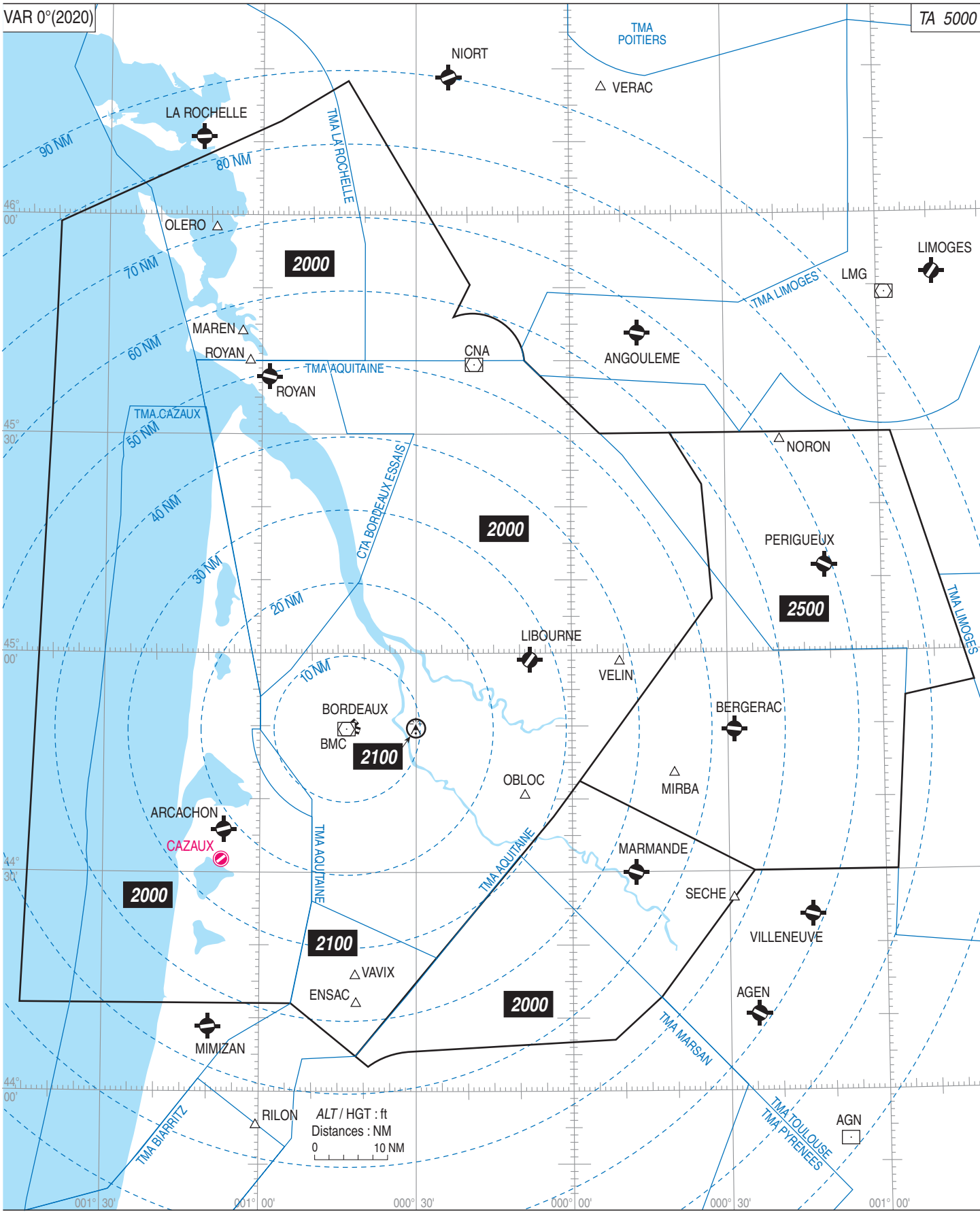



© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## Altitudes Minimales de Guidage Radar
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**APP :** AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP :** MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)

(1) Secteur/*Sector* BW
(2) Secteur/*Sector* BE
(3) Sur instruction du CTL/*On ATC instruction*






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | BMC | REF ENR 4.1 | | | X | | X |
| | CNA | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| | LMG | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BOCEP | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | CHALA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | DIRAX | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | ETPAR | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | LIBRU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | MAPRI | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | MARRE | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MIRBA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | OBLOC | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | OBZAM | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| → | OCSID | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| → | ROVFU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | ROYAN | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | TEMPU | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | VAGNA | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | VAVIX | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | VELIN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BD001 | 45°16'36.1" N | 000°01'20.1" W | X | | X | |
| | BD002 | 45°10'06.8" N | 000°13'54.0" W | X | | X | |
| | BD011 | 45°28'36.8" N | 000°16'54.2" W | X | | X | |
| | BD955 | 45°03'11.2" N | 000°33'19.5" W | X | | X | |
| → | BD905 | 44°56'06.8" N | 000°33'44.1" W | X | | X | |
| | BD961 | 44°49'55.8" N | 000°26'35.8" W | X | | X | |
| | BD963 | 44°43'21.1" N | 000°19'02.4" W | X | | X | |
| → | BD965 | 44°33'15.8" N | 000°19'11.4" W | X | | X | |
| | BD923 | 44°55'56.3" N | 000°49'15.8" W | X | | X | |
| | BD927 | 45°07'01.0" N | 000°49'44.5" W | X | | X | |
| → | BD411 | 45°18'37.0" N | 000°54'05.8" W | X | | X | |
| | BD423 | 44°46'44.5" N | 000°47'10.4" W | X | | X | |
| | BD425 | 44°39'20.0" N | 000°46'45.0" W | X | | X | |
| | BD427 | 44°39'37.1" N | 000°38'54.2" W | X | | X | |
| | BD929 | 44°41'48.5" N | 000°43'35.6" W | X | | X | |
| | BD935 | 44°41'29.5" N | 000°33'59.0" W | X | | X | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| BD057 | 45°07'00.0" N 000°35'30.0" W | X | | | X |
| BD055 | 44°55'00.0" N 000°51'30.0" W | X | | | X |
| BD053 | 44°50'36.6" N 000°57'15.1" W | X | | | X |
| BD051 | 44°47'43.0" N 000°58'05.4" W | X | | | X |
| BDN05 | 44°45'14.6" N 000°55'05.7" W | X | | | X |
| BD058 | 44°53'41.7" N 000°21'31.9" W | X | | | X |
| BD056 | 44°42'00.7" N 000°36'54.6" W | X | | | X |
| BD054 | 44°39'05.2" N 000°40'44.6" W | X | | | X |
| BD052 | 44°39'37.4" N 000°47'18.4" W | X | | | X |
| BDS05 | 44°41'06.8" N 000°49'22.7" W | X | | | X |
| ID05Z | 44°43'10.7" N 000°52'14.2" W | X | | | X |
| FD05Z | 44°45'38.2" N 000°48'44.4" W | X | | | X |
| BD050 | 44°51'17.7" N 000°40'39.7" W | X | | | X |
| BD291 | 44°51'08.2" N 000°22'18.7" W | X | | | X |
| BD292 | 44°39'54.3" N 000°25'48.8" W | X | | | X |
| IBD29 | 44°45'50.1" N 000°24'32.4" W | X | | | X |
| FBD29 | 44°47'02.1" N 000°30'11.4" W | X | | | X |
| BD290 | 44°50'06.2" N 000°44'45.3" W | X | | | X |
| BD232 | 44°53'41.7" N 000°21'31.9" W | X | | | X |
| BD231 | 45°05'13.7" N 000°37'26.2" W | X | | | X |
| IBD23 | 44°59'16.1" N 000°29'13.6" W | X | | | X |
| FBD23 | 44°56'28.8" N 000°33'14.2" W | X | | | X |
| BD230 | 44°47'26.6" N 000°46'10.3" W | X | | X | X |
| BD113 | 44°54'46.7" N 000°27'48.5" W | X | | | X |
| BD111 | 44°56'55.8" N 000°54'03.0" W | X | | | X |
| IBD11 | 44°52'25.6" N 000°55'53.8" W | X | | | X |
| FBD11 | 44°51'18.5" N 000°50'31.1" W | X | | | X |
| BD110 | 44°49'19.0" N 000°41'00.3" W | X | | | X |
| BD112 | 44°41'50.0" N 000°43'17.0" W | X | | | X |
| BD114 | 44°29'40.0" N 000°41'22.0" W | X | | | X |
| BD05R | 44°59'00.8" N 000°46'10.0" W | X | | | X |
| BD05S | 44°52'57.6" N 000°51'07.5" W | X | | | X |
| BD05B | 44°48'41.0" N 000°52'31.1" W | X | | | X |
| BD05C | 44°46'37.2" N 000°47'20.2" W | X | | | X |
| BD05D | 44°54'45.9" N 000°39'50.1" W | X | | | X |
| ID05Y | 44°52'57.6" N 000°51'07.5" W | X | | | X |
| FD05Y | 44°49'52.9" N 000°52'07.7" W | X | | | X |
| FD05A | 44°49'52.9" N 000°52'07.7" W | X | | | X |
| CD051 | 44°48'11.2" N 000°49'30.4" W | X | | | X |
| CD052 | 44°53'26.1" N 000°43'37.1" W | X | | | X |
| RW05 | REF THR05 LFBD AD 2.12 | X | | | X |
| RW11 | REF THR11 LFBD AD 2.12 | X | | | X |
| RW23 | REF THR23 LFBD AD 2.12 | X | | | X |
| RW29 | REF THR29 LFBD AD 2.12 | X | | | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| FAF VOR/DME RWY 05 | 44°45'29.3" N 000°48'28.9" W | | X | | X |
| FAF VOR/DME RWY 23 | 44°56'16.0" N 000°32'51.5" W | | X | | X |
| FAF LOC + DME RWY 23 | 44°56'28.0" N 000°33'14.7" W | | X | | X |
| FAF LOC + DME RWY 29 | 44°47'01.8" N 000°30'11.6" W | | X | | X |
| FAF VOR/DME RWY 29 | 44°47'40.8" N 000°29'59.3" W | | X | | X |
| FAF VOR/DME RWY 11 | 44°51'48.5" N 000°50'12.2" W | | X | | X |



© SIA

| RNP Y RWY 05 (AR) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | Authorization required | | | | | | | MAG VAR 2020 0.3°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) /TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | VAGNA | Yes | 225 | 225.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| | - | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| INA VAGNA | IF | VAGNA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BD057 | - | 277 | 276.8 | 10.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD05R | - | 223 | 223.5 | 11.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BOCEP | - | 210 | 210.2 | 4.1 | - | 5000 | - | **220** | - | 1.0 |
| | TF | ID05Y | - | 210 | 210.2 | 2.9 | - | 4000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| INA ETPAR | IF | ETPAR | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BOCEP | - | 173 | 173.4 | 16.4 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ID05Y | - | 210 | 210.2 | 2.9 | - | 4000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | ID05Y | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | - | - | - |
| | TF | FD05Y | - | 193 | 193.1 | 3.2 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BD05B | - | 193 | 193.0 | 1.2 | | - | - | 185 | -3.40 /49 | 0.3 |
| | RF Center CD051 Radius 2,20NM | BD05C | - | - | - | 5.7 | L | - | - | 185 | -3.40 /49 | 0.3 |
| | TF | RW05 | Yes | 045 | 045.4 | 3.6 | - | - | - | - | -3.40 /49 | 0.3 |
| | TF | BD050 | - | 045 | 045.5 | 3.1 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | RF Center CD052 Radius 3,00NM | BD05D | - | - | - | 3.8 | L | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | ETPAR | - | 333 | 333.7 | 19.0 | - | - | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | HM | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | - | 4000 | 220 | - | - |



© SIA

| **RNP A RWY 05 (VPT)** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 0.3°E | | | REF NAVAID : - | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) /TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | VAGNA | Yes | 225 | 225.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| HLDG | - | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| INA VAGNA | IF | VAGNA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BD057 | - | 277 | 276.8 | 10.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD05R | - | 223 | 223.5 | 11.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BOCEP | - | 210 | 210.2 | 4.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD05S | - | 210 | 210.2 | 2.9 | - | 4000 | 5000 | 210 | - | 1.0 |
| | TF | FD05A | - | 193 | 193.1 | 3.2 | - | 4000 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| INA ETPAR | TF | ETPAR | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BOCEP | - | 173 | 173.4 | 16.4 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD05S | - | 210 | 210.2 | 2.9 | - | 4000 | 5000 | 210 | - | 1.0 |
| | TF | FD05A | - | 193 | 193.1 | 3.2 | - | 4000 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| VISUAL and Missed Approach | IF | FD05A | - | - | - | - | - | 4000 | 4000 | 185 | - | - |
| | TF | BD05B | - | 193 | 193.0 | 1.2 | - | - | - | 185 | -3.40 /49 | - |
| | RF Center CD051 Radius 2,20NM | BD05C | - | - | - | 5.7 | L | - | - | 185 | -3.40 /49 | - |
| | TF | RW05 | Yes | 045 | 045.4 | 3.6 | - | - | - | - | -3.40 /49 | - |
| | TF | BD050 | - | 045 | 045.5 | 3.1 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | RF Center CD052 Radius 3,00NM | BD05D | - | - | - | 3.8 | L | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | ETPAR | - | 333 | 333.7 | 19.0 | - | - | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | HM | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | - | 4000 | 220 | - | - |



© SIA

**BORDEAUX MERIGNAC**

**PRECODING RNP Z** RWY 05

| RNP Z RWY 05 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | fonctionalité d'attente RNAV requise/ *RNAV holding functionality required* | | | | | | | | MAG VAR 2020 00.3°E | | REF NAVAID : NIL | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| | - | VAGNA | Yes | 225 | 225.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| | - | LIBRU | Yes | 260 | 260.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| | - | DIRAX | Yes | 325 | 325.0 | 4.2 | L | 5000 | FL090 | 220 | - | - |
| INA ETPAR | IF | ETPAR | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BD055 | - | 179 | 179.5 | 16.8 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD053 | - | 223 | 223.0 | 6.0 | - | **5000** | **5000** | - | - | 1.0 |
| | TF | BD051 | - | 191 | 191.7 | 3.0 | - | **-** | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BDN05 | - | 139 | 139,2 | 3,3 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | ID05Z | - | 135 | 135,4 | 2,9 | - | 2000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA VAGNA 1 | IF | VAGNA | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BD057 | - | 277 | 276.8 | 10.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD055 | - | 223 | 223.5 | 16.5 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD053 | - | 223 | 223.0 | 6.0 | - | **5000** | **5000** | - | - | 1.0 |
| | TF | BD051 | - | 191 | 191.7 | 3.0 | - | **-** | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BDN05 | - | 139 | 139,2 | 3,3 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | ID05Z | - | 135 | 135,4 | 2,9 | - | 2000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA VAGNA 2 on ATC instruction | IF | VAGNA | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BD058 | - | 184 | 184.4 | 12.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD056 | - | 223 | 223.2 | 16.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD054 | - | 223 | 223.1 | 4.0 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD052 | - | 276 | 276.6 | 4.7 | - | 3000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BDS05 | - | 315 | 315,2 | 2,1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | ID05Z | - | 315 | 315.4 | 2,9 | - | 2000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA LIBRU | IF | LIBRU | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BD058 | - | 272 | 272.6 | 7.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD056 | - | 223 | 223.2 | 16.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BD054 | - | 223 | 223.1 | 4.0 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD052 | - | 276 | 276.6 | 4.7 | - | 3000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BDS05 | - | 315 | 315.2 | 2.1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | ID05Z | - | 315 | 315.4 | 2,9 | - | 2000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA DIRAX | IF | DIRAX | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BD054 | - | 301 | 301.8 | 11.3 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD052 | - | 276 | 276.6 | 4.7 | - | 3000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BDS05 | - | 315 | 315.2 | 2.1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | ID05Z | - | 315 | 315.4 | 2.9 | - | 2000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ID05Z | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | FD05Z | - | 045 | 045.4 | 3.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW05 | Yes | 045 | 045.4 | 5.0 | - | - | - | - | -3.40°/ 49 | 0.3 |
| | TF | BD050 | Yes | 045 | 045.5 | 3.0 | - | - | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ETPAR | - | 339 | 339.1 | 22.0 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | HM | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | 4000 | FL120 | 220 | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBD |
| **Runway** | 05 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E05A |
| **LTP/FTP Latitude** | 444908.7650N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0004344.3360W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 94.9 |
| **FPAP Latitude** | 445019.2980N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 70.5330 |
| **FPAP Longitude** | 0004203.6040W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 100.7320 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.2 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.40 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 04 02 06 0C 05 D0 00 01 35<br>30 05 3A F9 3B 13 60 E9 AF FF<br>B5 17 0A 27 02 F8 12 03 EC 01<br>54 01 64 00 C8 AF E1 C6 11 6B |
| **Calculated CRC Value** | E1C6116B |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 48.8 |



© SIA

## RNP RWY 11

| RMK | Fonctionnalité d'attente RNAV requise / *RNAV holding functionality required.* | | | | | | | MAG VAR 2020 0.3°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) /TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | VAGNA | Yes | 225 | 225.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| | - | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| | - | LIBRU | Yes | 260 | 260.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | - |
| | - | DIRAX | Yes | 325 | 325.0 | 4.2 | L | 5000 | FL090 | 220 | - | - |
| INA ETPAR | IF | ETPAR | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | BD111 | - | 186 | 186.4 | 14.9 | - | 3000 | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBD11 | - | 196 | 196.3 | 4.7 | - | 2000 | 2000 | 190 | - | 1.0 |
| INA VAGNA | IF | VAGNA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BD111 | - | 250 | 250.1 | 25.5 | - | 3000 | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBD11 | - | 196 | 196.3 | 4.7 | - | 2000 | 2000 | 190 | - | 1.0 |
| INA LIBRU | IF | LIBRU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BD113 | - | 277 | 276.9 | 11.7 | - | 4000 | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD111 | - | 276 | 276.7 | 18.8 | L | 3000 | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBD11 | - | 196 | 196.3 | 4.7 | - | 2000 | 2000 | 190 | - | 1.0 |
| INA DIRAX | IF | DIRAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BD113 | - | 359 | 359.0 | 21.7 | - | 4000 | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD111 | - | 276 | 276.7 | 18.8 | L | 3000 | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBD11 | - | 196 | 196.3 | 4.7 | - | 2000 | 2000 | 190 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBD11 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | 190 | - | - |
| | TF | FBD11 | - | 106 | 106.3 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW11 | Yes | 106 | 106.3 | 5.0 | - | - | - | - | -3.40°/49 | 0.3 |
| | TF | BD110 | Yes | 106 | 106.4 | 2.0 | - | - | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| | DF | BD112 | - | - | - | - | R | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BD114 | - | 173 | 173.6 | 12.2 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | DIRAX | - | 071 | 071.0 | 10.7 | L | - | - | 220 | - | 1.0 |
| → | HM | DIRAX | Yes | 325 | 325.0 | 4.2 | L | 5000 | FL090 | 220 | - | - |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFBD |
| Runway | 11 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E11A |
| LTP/FTP Latitude | 444953.6355N |
| LTP/FTP Longitude | 0004345.2685W |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 92.7 |
| FPAP Latitude | 444931.4750N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -22.1605 |
| FPAP Longitude | 0004159.6380W |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 105.6305 |
| Threshold Crossing Height | 49.2 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.40 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 04 02 06 0C 0B 00 00 01 31<br>31 05 C7 57 3D 13 17 E2 AF FF<br>9F 17 DF 52 FF 3D 39 03 EC 01<br>54 01 64 00 C8 AF 2B 2F 04 D4 |
| Calculated CRC Value | 2B2F04D4 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 46.5 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 46.5 |



© SIA

| | RNP RWY 23 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | **Fonctionnalité d'attente RNAV requise/ *RNAV holding functionality required.*** | | | | | | | MAG VAR 2020 00.3°E | | REF NAVAID : **NIL** | |
| | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | **Navigation Accuracy (NM)** |
| | HLDG | - | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | **5000** | FL120 | 220 | - | **-** |
| | | - | VAGNA | Yes | 225 | 225.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | **-** |
| | | - | LIBRU | Yes | 260 | 260.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | **-** |
| | | - | DIRAX | Yes | 325 | 325.0 | 4.2 | L | 5000 | FL090 | 220 | - | **-** |
| | INA ETPAR | IF | ETPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **-** |
| | | TF | BD231 | - | 122 | 122.8 | 12.0 | - | - | - | 220 | - | **1.0** |
| | | TF | IBD23 | - | 135 | 135.5 | 8.3 | **-** | 3000 | **4200** | 210 | - | **1.0** |
| | INA VAGNA | IF | VAGNA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **1.0** |
| | | TF | IBD23 | - | 224 | 224.7 | 9.1 | - | 3000 | **4200** | 210 | - | **1.0** |
| | INA LIBRU | IF | LIBRU | - | | | | - | - | - | - | - | **-** |
| | | TF | BD232 | - | 272 | 272.6 | 7.2 | - | - | - | 220 | - | **1.0** |
| | | TF | IDB23 | - | 315 | 315.6 | 7.8 | **-** | 3000 | **4200** | 210 | - | **1.0** |
| | INA DIRAX | IF | DIRAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **-** |
| | | TF | BD232 | - | 011 | 011.2 | 21.0 | - | - | - | 220 | - | **1.0** |
| | | TF | IDB23 | - | 315 | 315.6 | 7.8 | **-** | 3000 | **4200** | 210 | - | **1.0** |
| | APCH | IF | IBD23 | - | - | - | - | - | 3000 | **4200** | 210 | - | **-** |
| | | TF | FBD23 | - | 225 | 225.6 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | **1.0** |
| | | TF | RW23 | Yes | 225 | 225.6 | 8.8 | - | - | - | - | **-3.00°/ 54** | **0.3** |
| | | TF | BD230 | Yes | 225 | 225.5 | 4.1 | - | - | 4000 | 210 | - | **1.0** |
| | | DF | ETPAR | - | - | - | - | R | - | - | 220 | - | **1.0** |
| → | | HM | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | 4000 | FL120 | 220 | - | - |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBD |
| **Runway** | 23 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E23A |
| **LTP/FTP Latitude** | 445019.2990N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0004203.6030W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 92.1 |
| **FPAP Latitude** | 444900.6750N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -78.6240 |
| **FPAP Longitude** | 0004355.8600W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -112.2570 |
| **Threshold Crossing Height** | 16.5 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 360 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 04 02 06 0C 17 00 00 01 33<br>32 05 46 20 3E 13 5A FC B2 FF<br>99 17 C0 99 FD FE 92 FC 4A 81<br>2C 01 64 2D C8 AF D3 28 45 AD |
| **Calculated CRC Value** | D32845AD |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 46.0 |



© SIA

| **RNP RWY 29** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | **Fonctionnalité d'attente RNAV requise/ *RNAV holding functionality required.*** | | | | | | | | MAG VAR 2020 00.3°E | | REF NAVAID : | **NIL** |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | **Navigation Accuracy (NM)** |
| HLDG | - | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | **5000** | FL120 | 220 | - | **-** |
| | - | VAGNA | Yes | 225 | 225.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | **-** |
| | - | LIBRU | Yes | 260 | 260.0 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - | **-** |
| | - | DIRAX | Yes | 325 | 325.0 | 4.2 | L | 5000 | FL090 | 220 | - | **-** |
| INA ETPAR | IF | ETPAR | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | **-** |
| | TF | BD291 | - | 134 | 134.5 | 29.3 | - | - | 6000 | 220 | - | **1.0** |
| | TF | IBD29 | - | 196 | 196.7 | 5.5 | **-** | 3000 | 4000 | 200 | - | **1.0** |
| INA VAGNA | IF | VAGNA | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | **-** |
| | TF | BD291 | - | 185 | 185.8 | 14.7 | - | - | 6000 | 220 | - | **1.0** |
| | TF | IBD29 | - | 196 | 196.7 | 5.5 | **-** | 3000 | 4000 | 200 | - | **1.0** |
| INA LIBRU | IF | LIBRU | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | **-** |
| | TF | IDB29 | - | 231 | 231.2 | 12.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | **1.0** |
| INA DIRAX | IF | DIRAX | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | **-** |
| | TF | BD292 | - | 008 | 008.7 | 6.9 | - | 3000/5000(1) | 6000 | 220 | - | **1.0** |
| | TF | IDB29 | - | 008 | 008.7 | 6.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | **1.0** |
| APCH | IF | IBD29 | - | - | - | - | - | 3000 | 4000 | 200 | - | **-** |
| | TF | FBD29 | - | 286 | 286.6 | 4.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | **1.0** |
| | TF | RW29 | Yes | 286 | 286.6 | 8.8 | - | - | - | - | **-3.00°/ 50** | **0.3** |
| | TF | BD290 | Yes | 286 | 286.4 | 2.0 | - | - | - | 185 | - | **1.0** |
| | TF | ETPAR | - | 347 | 347.2 | 22.2 | - | - | - | 220 | - | **1.0** |
| → | HM | ETPAR | Yes | 165 | 165.0 | 4.6 | L | 4000 | FL120 | 220 | - | - |

(1) 5000 MNM only if activity in R204 L3



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFBD |
| Runway | 29 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E29A |
| LTP/FTP Latitude | 444931.4750N |
| LTP/FTP Longitude | 0004159.6380W |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 95.0 |
| FPAP Latitude | 444953.6355N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 22.1605 |
| FPAP Longitude | 0004345.2685W |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -105.6305 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 04 02 06 0C 1D 00 00 01 39<br>32 05 A6 AA 3C 13 54 1B B3 FF<br>B6 17 21 AD 00 C3 C6 FC F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 41 7C 25 05 |
| Calculated CRC Value | 417C2505 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 48.8 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 48.8 |



© SIA

# **BORDEAUX** MERIGNAC
## **SID RNAV RWY 05**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 05** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 0.3°E | | | REF NAVAID : BMC | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | **Navigation Accuracy (NM)** |
| **ROYAN 6Q** | | | | | | | | | | | |
| ← **-** | CF | **BD905** | - | 045 | **045.6** | **-** | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | BD955 | - | 002 | 002.4 | 7.1 | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | ROYAN | - | 331 | 331.2 | 42.1 | - | - | - | - | **1.0** |
| **CNA 6Q** | | | | | | | | | | | |
| ← **-** | CF | **BD905** | - | 045 | **045.6** | **-** | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | BD955 | - | 002 | 002.4 | 7.1 | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | **ROVFU** | - | 002 | **002.3** | 5.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | CNA | - | 018 | 018.1 | 32.3 | - | - | - | - | **1.0** |
| **OBLOC 6Q** | | | | | | | | | | | |
| ← **-** | CF | **BD905** | - | 045 | **045.6** | **-** | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | BD961 | - | 140 | 140.6 | 8.0 | **R** | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | BD963 | - | 140 | 140.7 | 8.5 | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | **OBLOC** | - | 111 | 111.2 | 7.6 | - | - | - | - | **1.0** |
| **VAVIX 6Q** | | | | | | | | | | | |
| ← **-** | CF | **BD905** | - | 045 | **045.6** | **-** | - | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | BD961 | - | 140 | 140.6 | 8.0 | **R** | - | - | - | **1.0** |
| **-** | TF | VAVIX | - | 198 | 198.0 | 35.0 | - | - | - | - | **1.0** |



© SIA

**BORDEAUX** MERIGNAC
**SID RNAV RWY 23**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 23** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only.* | | | | | | MAG VAR 2020 0.3°E | | | REF NAVAID : BMC | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | **Navigation Accuracy (NM)** |
| **ROYAN 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BD230 | Yes | 225 | 225.5 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| - | DF | BD923 | - | - | - | - | R | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | BD927 | - | 358 | 358.2 | 11.1 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | ROYAN | - | 345 | 345.2 | 34.1 | - | - | - | - | **1.0** |
| **CNA 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BD230 | Yes | 225 | 225.5 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| - | DF | BD923 | - | - | - | - | R | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | **ROVFU** | - | 041 | 041.7 | 17.3 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | CNA | - | 018 | 018.1 | 32.3 | - | - | - | - | **1.0** |
| **OBLOC 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BD423 | Yes | 225 | 225.5 | - | - | - | - | 220 | **1.0** |
| - | CF | BD427 | - | 126 | 125.9 | - | - | 5000 | - | - | **1.0** |
| - | TF | **OBLOC** | - | 087 | 087.2 | 21.2 | - | - | - | - | **1.0** |
| **VAVIX 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BD423 | Yes | 225 | 225.5 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| - | DF | BD425 | - | - | - | - | L | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | VAVIX | - | 170 | 170.8 | 23.0 | - | - | - | - | **1.0** |



© SIA

**BORDEAUX** MERIGNAC
**SID RNAV RWY 29**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 29 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only.* | | | | | | MAG VAR 2020 0.3°E | | | REF NAVAID : BMC | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | **Navigation Accuracy (NM)** |
| **ROYAN 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 296 | 296.0 | - | - | 660 | - | - | **1.0** |
| - | DF | BD923 | - | - | - | - | R | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | BD927 | - | 358 | 358.2 | 11.1 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | ROYAN | - | 345 | 345.2 | 34.1 | - | - | - | - | **1.0** |
| **CNA 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 296 | 296.0 | - | - | 660 | - | - | **1.0** |
| - | DF | BD923 | - | - | - | - | R | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | **ROVFU** | - | 041 | 041.7 | 17.3 | L | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | CNA | - | 018 | 018.1 | 32.3 | - | - | - | - | **1.0** |
| **OBLOC 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 276 | 276.0 | - | - | 660 | - | - | **1.0** |
| - | DF | BD929 | - | - | - | - | L | - | - | - | **1.0** |
| | TF | BD935 | - | 092 | 092.6 | 6.9 | **L** | 5000(1) | - | - | **1.0** |
| - | TF | **OBLOC** | - | 092 | **092.7** | 17.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| **VAVIX 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 276 | 276.0 | - | - | 660 | - | - | **1.0** |
| - | DF | BD929 | - | - | - | - | L | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | VAVIX | - | 176 | 176.8 | 25.2 | - | - | - | - | **1.0** |

(1) 5000 ft AMSL MNM 4 NM avant / *before* BD935



© SIA

# **BORDEAUX** MERIGNAC

## STAR RNAV RWY ALL

| STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS et / *and* DME/DME<br>(*) basée sur le concept CDO / *based on CDO concept.* | | | | | | | MAG VAR 2020 0.3°E | | REF NAVAID : BMC | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| ETPAR | - | ETPAR | Yes | 165 | 165 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - |
| VAGNA | - | VAGNA | Yes | 225 | 225 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - |
| LIBRU | - | LIBRU | Yes | 260 | 260 | 4.6 | L | 5000 | FL120 | 220 | - |
| DIRAX | - | DIRAX | Yes | 325 | 325 | 4.2 | L | 5000 | FL090 | 220 | - |
| **ROYAN 2L** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROYAN | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | - |
| - | TF | ETPAR | - | 165 | 165.3 | 29.2 | - | 5000 | FL120 | - | 1.0 |
| **CNA 2L (*)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CNA | - | - | - | - | - | - | FL200 | - | - |
| - | TF | BD011 | - | 173 | 173.4 | 11.0 | - | FL080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BD002 | - | 173 | 173.4 | 18.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAGNA | - | 225 | 225.6 | 6.3 | - | 5000 | FL120 | - | 1.0 |
| **LMG 2L (*)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LMG | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | MARRE | - | 234 | 234.1 | 38.7 | - | FL200 | FL240 | - | 1.0 |
| - | TF | CHALA | - | 233 | 233.5 | 8.0 | - | FL160 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | BD001 | - | 234 | 234.0 | 8.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BD002 | - | 234 | 233.9 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAGNA | - | 225 | 225.6 | 6.3 | - | 5000 | FL120 | - | 1.0 |
| **VELIN 2L (*)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VELIN | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | - |
| - | TF | LIBRU | - | 250 | 165.3 | 15.7 | - | 5000 | FL120 | - | 1.0 |
| **MIRBA 2L (*)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MIRBA | - | - | - | - | - | - | FL170 | - | - |
| - | TF | LIBRU | - | 294 | 294.4 | 24.2 | - | 5000 | FL120 | - | 1.0 |
| **VAVIX 2L (*)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VAVIX | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | - |
| - | TF | DIRAX | - | 032 | 032.0 | 19.4 | - | 5000 | FL090 | - | 1.0 |



© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID RNAV RWY 05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

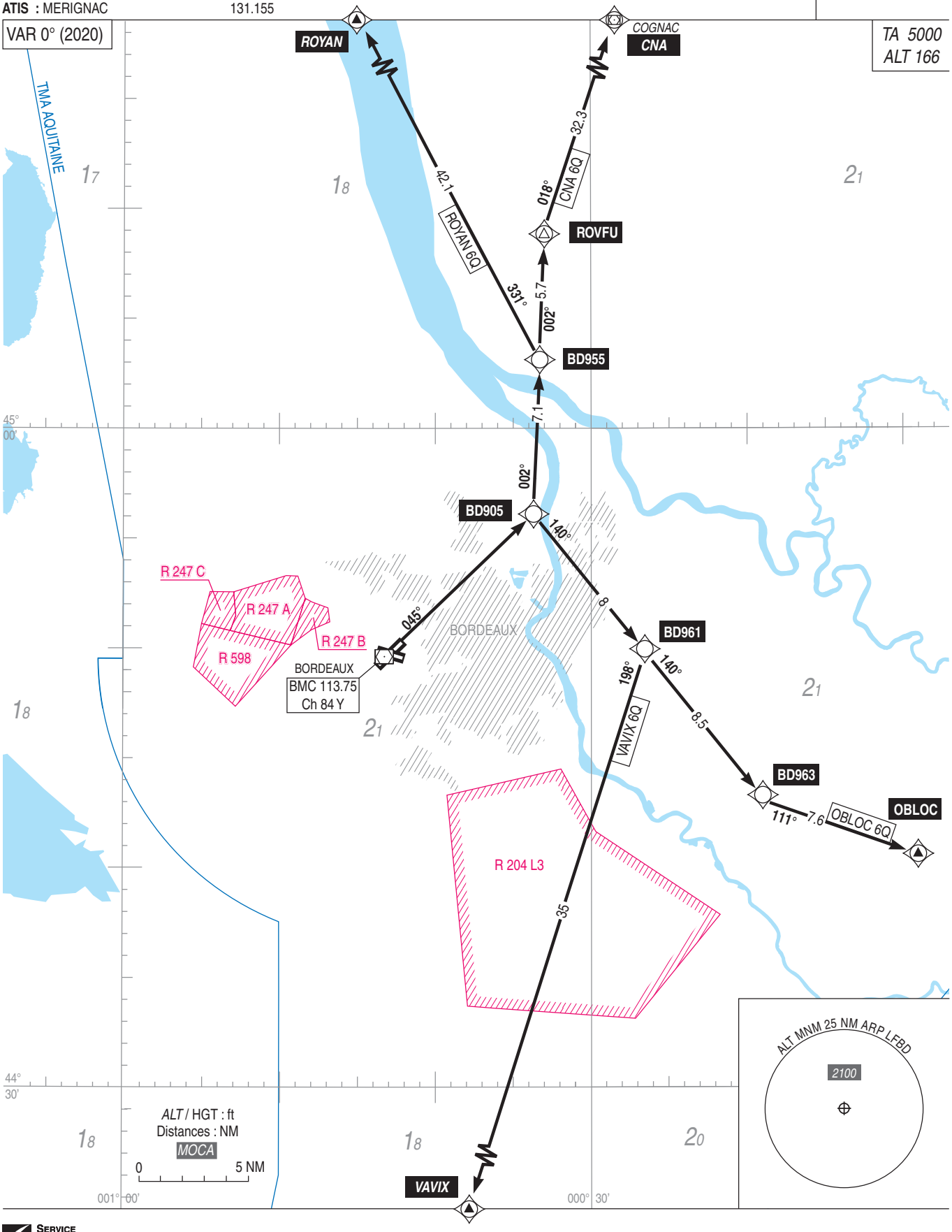
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP** : MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
**TWR** : MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS** : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 0° (2020)

TA 5000
ALT 166






© SIA

# **BORDEAUX** MERIGNAC
## SID RNAV RWY 05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 05 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only.* |
| Climb gradient | Les pentes théoriques de montée sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels pour RWY 05.<br>*The theoretical climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID for RWY 05.*<br>Pente théorique de montée 6,3 % MNM jusqu'à 500 AAL. Obstacle pénalisant : arbre de 226 ft AMSL situé à 330 m de la DER à 200 m à droite de l'axe de piste.<br>*Theoretical climb gradient 6.3 % MNM until 500 AAL. Most penalizing obstruction : tree 226 ft located at 330 m from the DER, 200 m right of RWY axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ROYAN 6Q** | Monter vers BD905 direction 045° puis virer à gauche vers BD955 et ROYAN.<br>*Climb to BD905 on course 045° then next turn left to BD955 and ROYAN.* | FL 070 | NIL |
| **CNA 6Q** | Monter vers BD905 direction 045° puis virer à gauche vers BD955 puis ROVFU et CNA.<br>*Climb to BD905 on course 045° then next turn left to BD955 then ROVFU and CNA.* | FL 070 | NIL |
| **OBLOC 6Q** | Monter vers BD905 direction 045° puis virer à droite vers BD961, BD963 et OBLOC.<br>*Climb to BD905 on course 045° then next turn right to BD961, BD963 and OBLOC.* | FL 070 | NIL |
| **VAVIX 6Q** | Monter vers BD905 direction 045° puis virer à droite vers BD961 puis VAVIX.<br>*Climb to BD905 on course 045° then next turn right to BD961 then VAVIX.* | FL 070 | NIL |

| **Départs omnidirectionnels** / ***Omnidirectional departures*** **RWY 05** |
|---|
| Voir / *see* AD 2 LFBD SID RWY 05-23 CONV INSTR 01. |


© SIA

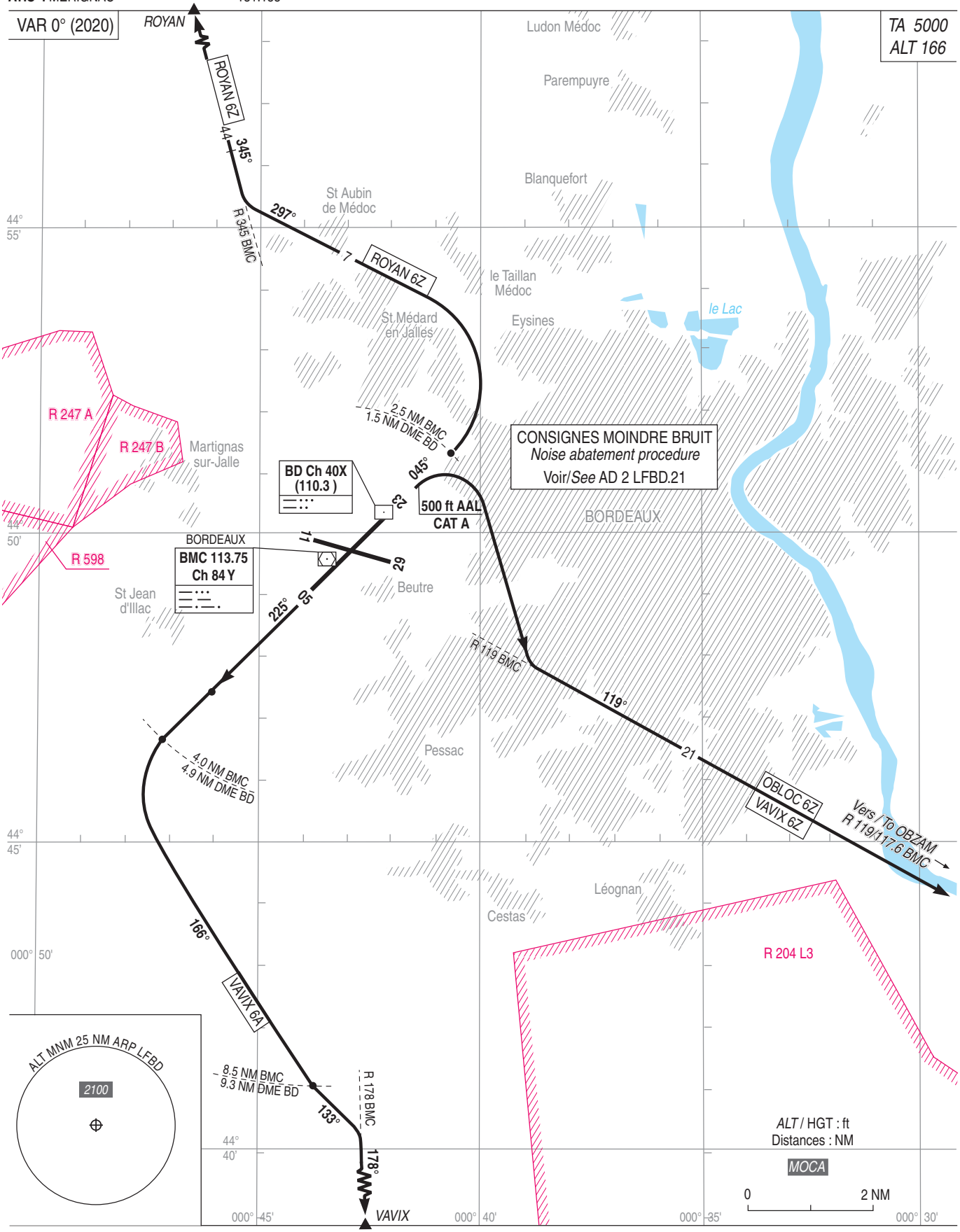
# BORDEAUX MERIGNAC

## Départs initiaux et procédures moindre bruit RWY 05/23

## *Initial departures and noise abatement procedures RWY 05/23*

**APP :** AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP :** MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR :** MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
**TWR :** MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS :** MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*



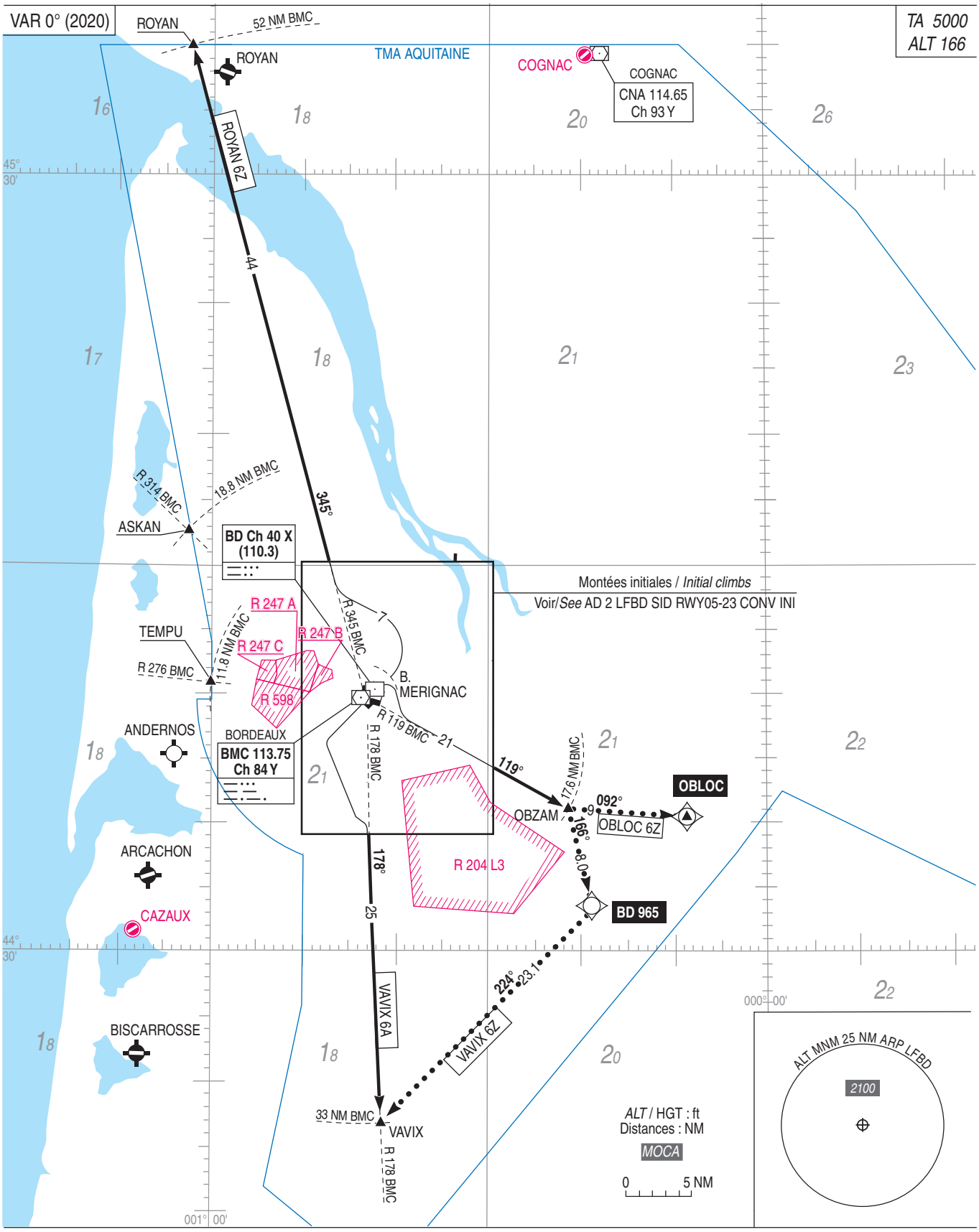



© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID CONV RWY 05 - 23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP** : MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
**TWR** : MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS** : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*
RNAV 1






© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
# SID CONV RWY 05-23
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**1 PENTES THEORIQUES DE MONTEE**

Ces pentes sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels.
RWY 23 : pente théorique de montée 4.8 % MNM jusqu'à 500 AAL.
Obstacle pénalisant : arbre de 230 ft situé à 440 m de la DER dans l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 243 ft AMSL à 230 m de la DER et à 200 m à gauche de l'axe.
RWY 05 : pente théorique de montée 6.3 % MNM jusqu'à 500 AAL.
Obstacle pénalisant : arbres de 226 ft AMSL à 330 m de la DER et à 200 m à droite de l'axe.

***1 THEORETICAL CLIMB GRADIENTS***

*These climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID.*
*RWY 23 : theoretical climb gradient 4.8 % MNM until 500 AAL.*
*Most penalizing obstruction .: tree 230 ft located at 440 m from the DER on the axis. This slope doesn't take into account the 243 ft AMSL vegetation located 230 m from DER, 200 m left of RWY axis.*
*RWY 05 : theoretical climb gradient 6.3% MNM until 500 AAL.*
*Most penalizing obstruction : trees 226 ft AMSL located at 330 m from the DER and 200 m on the right hand side of the axis.*

**2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Utilisables uniquement sur autorisation du contrôle.
RWY 23 : Monter 225° jusqu'à 500 AAL puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.
RWY 05 : Monter 045° jusqu'à 500 AAL puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.

***2 OMNIDIRECTIONNAL DEPARTURES***

*These departures may be used only with ATC clearance.*
*RWY 23 : climb 225° up to 500 AAL then direct route up to safety en route altitude.*
*RWY 05 : climb 045° up to 500 AAL then direct route up to safety en route altitude.*

**3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART DE BORDEAUX MERIGNAC**

**3.1 Consignes générales**

Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.
Les pentes «circulation aérienne» associées sont à respecter jusqu'à 6000 ft QNH. En cas d'impossibilité, en aviser le CTL lors de la demande de mise en route.

***3 BORDEAUX MERIGNAC STANDARDIZED DEPARTURES***

***3.1 General instructions***

*Unless other clearance given by APP, particularly in matter of slope, the aircraft must comply with the specifications published for each standardized departure routing.*
*The ATS slope associated with these SID, must be respected up to 6000 ft QNH. In case of impossibility, advise ATC when requesting start-up.*

**3.2 Consignes moindre bruit (Voir AD 2 LFBD. 21)**

***3.2 Noise reduction instructions (See AD 2 LFBD. 21)***

**3.3 SID RWY 23**

***3.3 SID RWY 23***

| SID | ITINERAIRES<br>*Routes* | CLRInitiale<br>*Initial CLR* | Pente Circulation aérienne<br>*ATS slope* |
|---|---|---|---|
| VAVIX 6A | Monter dans l'axe. A 4 NM BMC, virer à gauche 166°. A 8.5 NM BMC, tourner à gauche 133° puis tourner à droite pour intercepter et suivre le R 178 BMC (178°) vers VAVIX (3).<br><br>*Climb straight ahead. At 4 NM BMC, turn left 166°. At 8.5 NM BMC, turn left 133° then turn right to intercept and follow R 178 BMC (178°) inbound VAVIX (3).* | FL 070 | NIL |

**3.4 SID RWY 05**

***3.4 SID RWY 05***

| SID | ITINERAIRES<br>*Routes* | CLRInitiale<br>*Initial CLR* | Pente Circulation aérienne<br>*ATS slope* |
|---|---|---|---|
| ROYAN 6Z<br>Réservé aux ACFT de CAT A<br>*Reserved for CAT A ACFT* | Monter dans l'axe (045°). A 2.5 NM BMC, virer à gauche 297° pour intercepter et suivre le R 345 BMC (345°) vers ROYAN (1).<br><br>*Climb straight ahead (045°). At 2.5 NM BMC, turn left 297° to intercept and follow R 345 BMC (345°) inbound ROYAN (1).* | 4000 ft AMSL | NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID CONV RWY 05-23
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID | ITINERAIRES<br>*Routes* | CLR Initiale<br>*Initial CLR* | Pente circulation aérienne<br>*ATS slope* |
|---|---|---|---|
| **OBLOC 6Z**<br>Réservé aux ACFT de CAT A<br>*Reserved for CAT A ACFT*<br>En partie / *Partly* RNAV | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite pour intercepter et suivre le R 119 BMC (119°) jusqu'à OBZAM à 17.6 NM BMC, puis virer à gauche vers OBLOC (2).<br><br>*Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right to intercept and follow R 119 BMC (119°) as far as OBZAM at 17.6 NM BMC, then turn left to OBLOC (2).* | 4000 ft AMSL | NIL |
| **VAVIX 6Z**<br>Réservé aux ACFT de CAT A<br>*Reserved for CAT A ACFT*<br>En partie / *Partly* RNAV | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite pour intercepter et suivre le R 119 BMC (119°) jusqu'à OBZAM à 17.6 NM BMC puis virer à droite vers BD965 et VAVIX (3).<br><br>*Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right to intercept and follow R 119 BMC (119°) as far as OBZAM at 17.6 NM BMC then turn right to BD965 and VAVIX (3).* | 4000 ft AMSL | NIL |

(1) Les ACFT à destination de LA ROCHELLE sont limités au FL 140.
(2) Les ACFT à destination de BERGERAC sont limités au FL 140.
(3) Les ACFT à destination de BIARRITZ sont limités au FL 140.

*(1) ACFT bound for LA ROCHELLE are limited to FL 140.*
*(2) ACFT bound for BERGERAC are limited to FL 140.*
*(3) ACFT bound for BIARRITZ are limited to FL 140.*

### 4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

ACFT équipés de transpondeur : afficher code 7600.

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, et ensuite seulement entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière indiqué dans le PLN.

Si la panne intervient au cours d'un guidage radar : lorsque le dernier cap magnétique assigné rejoint un itinéraire de départ autorisé, le pilote maintient ce cap jusqu'à l'interception de cet itinéraire. Dans le cas contraire, le pilote rejoint l'itinéraire de départ autorisé de la façon la plus directe.

### *4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*ACFT transponder equipped : squawk code 7600.*

*VMC : turn back to land on the aerodrome or continue inbound an appropriate aerodrome.*

*IMC : continue your flight inbound the TMA limits at the last assigned FL, and only after start climbing up to cruise FL specified in the FPL.*

*If the failure appears during a radar guidance : if the last magnetic heading assigned joins an authorized standard departure, the pilot maintains this heading as far as the interception of this routing. In an other case, the pilot joins the authorized standard departure in the most direct way.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

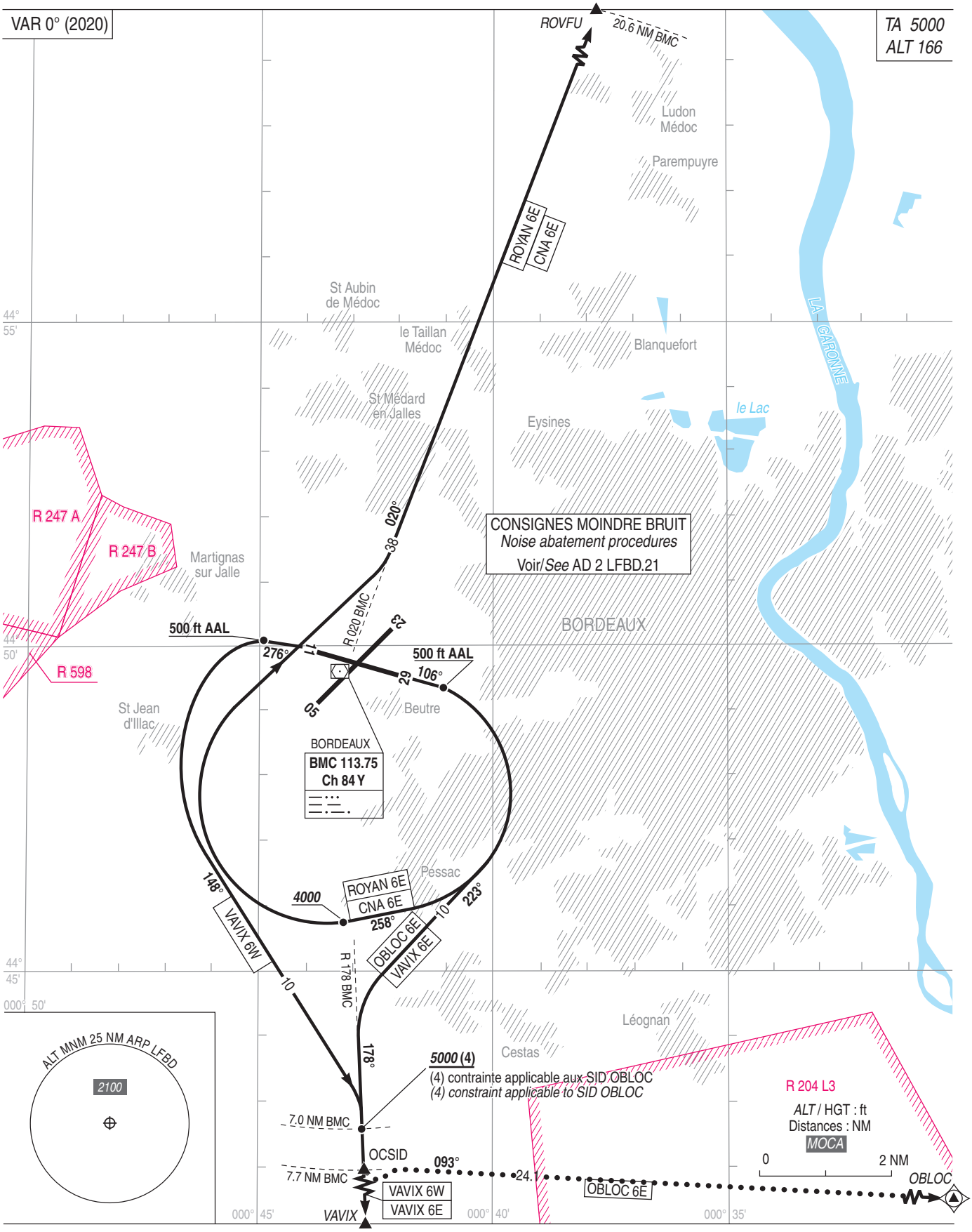
# BORDEAUX MERIGNAC

## Départs initiaux et procédures moindre bruit RWY 11/29

## *Initial departures and noise abatement procedures RWY 11/29*

**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP** : MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
**TWR** : MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS** : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*
RNAV 1





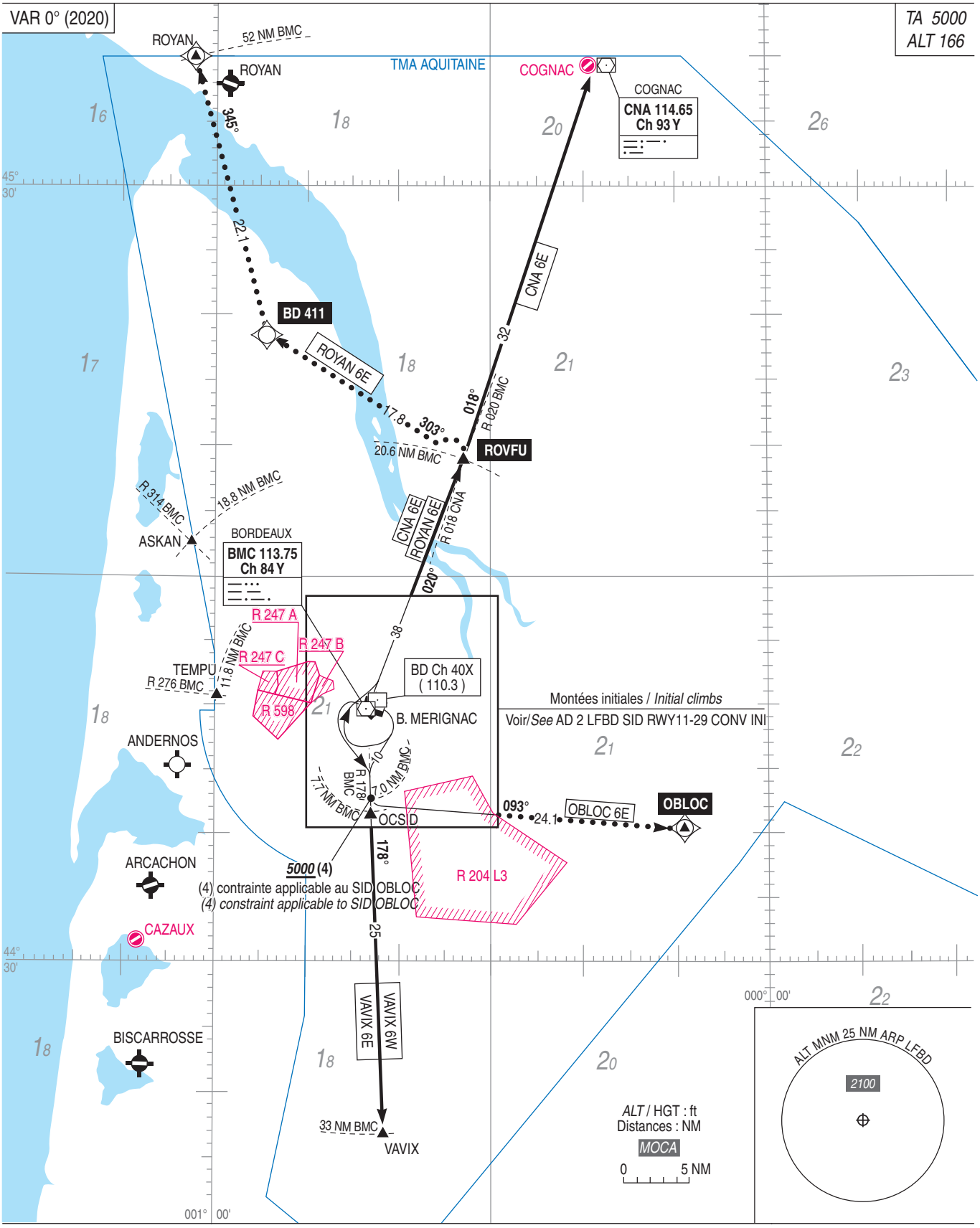

© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID CONV RWY 11 - 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP** : MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
**TWR** : MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS** : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

RNAV 1






© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
# SID CONV RWY 11-29
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

## 1 PENTES THEORIQUES DE MONTEE

Ces pentes sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID conventionnels et RNAV.
RWY 29 : pente théorique de montée 7.7 % MNM jusqu'à 660 (500).
Cette pente fait abstraction de la végétation de 241 ft AMSL à 150 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe et de la végétation de 231 ft AMSL à 200 m de la DER à 180 m à droite de l'axe.
Obstacle le plus pénalisant : bosquet de 220 ft à 225 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe.
RWY 11 : pente théorique de montée 3.6 % MNM jusqu'à 660 (500).
Obstacle le plus pénalisant : bosquet de 251 ft AMSL à 830 m de la DER et à 200 m à droite de l'axe.

## 2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

Utilisables uniquement sur autorisation du contrôle.
RWY 29 : Monter 286° jusqu'à 660 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.
RWY 11 : Monter 106° jusqu'à 660 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.

## 3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART DE BORDEAUX MERIGNAC

### 3.1 Consignes générales

Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.
Les pentes "circulation aérienne" associées sont à respecter jusqu'à 5000 ft QNH. En cas d'impossibilité, en aviser le CTL lors de la demande de mise en route.

### 3.2 Consignes moindre bruit (Voir AD 2 LFBD. 21)

### 3.3 SID RWY 29

## *1 THEORETICAL CLIMB GRADIENTS*

*These climb gradients apply to omnidirectional departures and conventional and RNAV SID.*
*RWY 29 : theoretical climb gradient 7.7 % MNM until 660 (500).*
*This slope doesn't take into account the 241 ft AMSL vegetation located 150 m from DER, 130 m left of RWY axis, and the 231 ft AMSL vegetation located 200 m from DER, 180 m right of RWY axis.*
*Most penalizing obstruction : copse 220 ft located at 225 m from the DER and 130 m on the left hand side of the axis.*
*RWY 11 : theoretical climb gradient 3.6 % MNM until 660 (500).*
*Most penalizing obstruction : copse 251 ft AMSL located at 830 m from the DER and 200 m on the right hand side of the axis.*

## *2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES*

*These departures may be used only with ATC clearance.*
*RWY 29 : climb 286° up to 660 (500) then direct route up to safety en route altitude.*
*RWY 11 : climb 106° up to 660 (500) then direct route up to safety en route altitude.*

## *3 BORDEAUX MERIGNAC STANDARDIZED DEPARTURES*

### *3.1 General instructions*

*Unless other clearance given by APP, particularly in matter of slope, the aircraft must comply with the specification published for each standardized departure routing.*
*The ATS slope associated with these SID must be respected up to 5000 ft QNH. In case of impossibility advise ATC when requesting start-up.*

### *3.2 Noise reduction instructions (See AD 2 LFBD. 21)*

### *3.3 SID RWY 29*

| SID | ITINERAIRES<br>*Routes* | CLRInitiale<br>*Initial CLR* | Pente Circulation aérienne<br>*ATS slope* |
|---|---|---|---|
| VAVIX 6W | A la DER, monter 276°. A 500 ft AAL, virer à gauche 148° pour intercepter et suivre le R 178 BMC (178°) vers VAVIX.<br>*At DER, climb 276°. At 500 ft AAL, turn left 148° to intercept and follow R 178 BMC (178°) inbound VAVIX.* | FL 070 | NIL |

### 3.4 SID RWY 11

### *3.4 SID RWY 11*

| SID | ITINERAIRES<br>*Routes* | CLR Initiale<br>*Initial CLR* | Pente circulation aérienne<br>*ATS slope* |
|---|---|---|---|
| ROYAN 6E<br>En partie / *Partly*<br>RNAV | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, tourner à droite 258° en montée vers 4000 ft (ne pas tourner avant 1.5 NM BMC ou 0.8 NM BEI). A 4000 ft, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 020 BMC (020°) jusqu'à ROVFU à 20.6 NM de BMC, puis virer à gauche vers BD 411, puis ROYAN.<br>*Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 258° up to 4000 ft (do not turn before 1.5 NM BMC or 0.8 NM BEI). At 4000 ft, turn right to intercept and follow R 020 BMC (020°) to ROVFU at 20.6 NM BMC, then turn left to BD 411, then ROYAN.* | FL 070 | 7.0 % |
| CNA 6E | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, tourner à droite 258° en montée vers 4000 ft (ne pas tourner avant 1.5 NM BMC ou 0.8 NM BEI). A 4000 ft, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 020 BMC (020°). A ROVFU, suivre le R 198 CNA (018°) vers CNA.<br>*Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 258° up to 4000 ft (do not turn before 1.5 NM BMC or 0.8 NM BEI). At 4000 ft, turn right to intercept and follow R 020 BMC (020°). At ROVFU, follow R 198 CNA (018°) to CNA.* | FL 070 | 7.0 % |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID CONV RWY 11-29
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID | ITINERAIRES<br>*Routes* | CLR Initiale<br>*Initial CLR* | Pente circulation aérienne<br>*ATS slope* |
|---|---|---|---|
| **OBLOC 6E**<br>En partie / *Partly*<br>RNAV | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite 223° pour intercepter et suivre le R 178 BMC jusqu'à 7.7 NM BMC ou OCSID, puis virer à gauche vers OBLOC.<br><br>*Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 223° to intercept and follow R 178 BMC as far as 7.7 NM BMC or OCSID, then turn left to OBLOC.* | IFL 070 | 8.8 % (1) |
| **VAVIX 6E** | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite 223° pour intercepter et suivre le R 178 BMC (178°) vers VAVIX.<br><br>*Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 223° to intercept and follow R 178 BMC (178°) inbound VAVIX.* | IFL 070 | |

(1) 5000 ft AMSL MNM, passant 7 NM DME BMC.

*(1) 5000 ft AMSL MNM, crossing 7 NM DME BMC.*

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

ACFT équipés de transpondeur : afficher code 7600.

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, et ensuite seulement entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière indiqué dans le PLN.

Si la panne intervient au cours d'un guidage radar : lorsque le dernier cap magnétique assigné rejoint un itinéraire de départ autorisé, le pilote maintient ce cap jusqu'à l'interception de cet itinéraire. Dans le cas contraire, le pilote rejoint l'itinéraire de départ autorisé de la façon la plus directe.

***4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*ACFT transponder equipped : squawk code 7600.*

*VMC : turn back to land on the aerodrome or continue inbound an appropriate aerodrome.*

*IMC : continue your flight inbound the TMA limits at the last assigned FL, and only after start climbing up to cruise FL specified in the FPL.*

*If the failure appears during a radar guidance : if the last magnetic heading assigned joins an authorized standard departure, the pilot maintains this heading as far as the interception of this routing. In an other case, the pilot joins the authorized standard departure in the most direct way.*

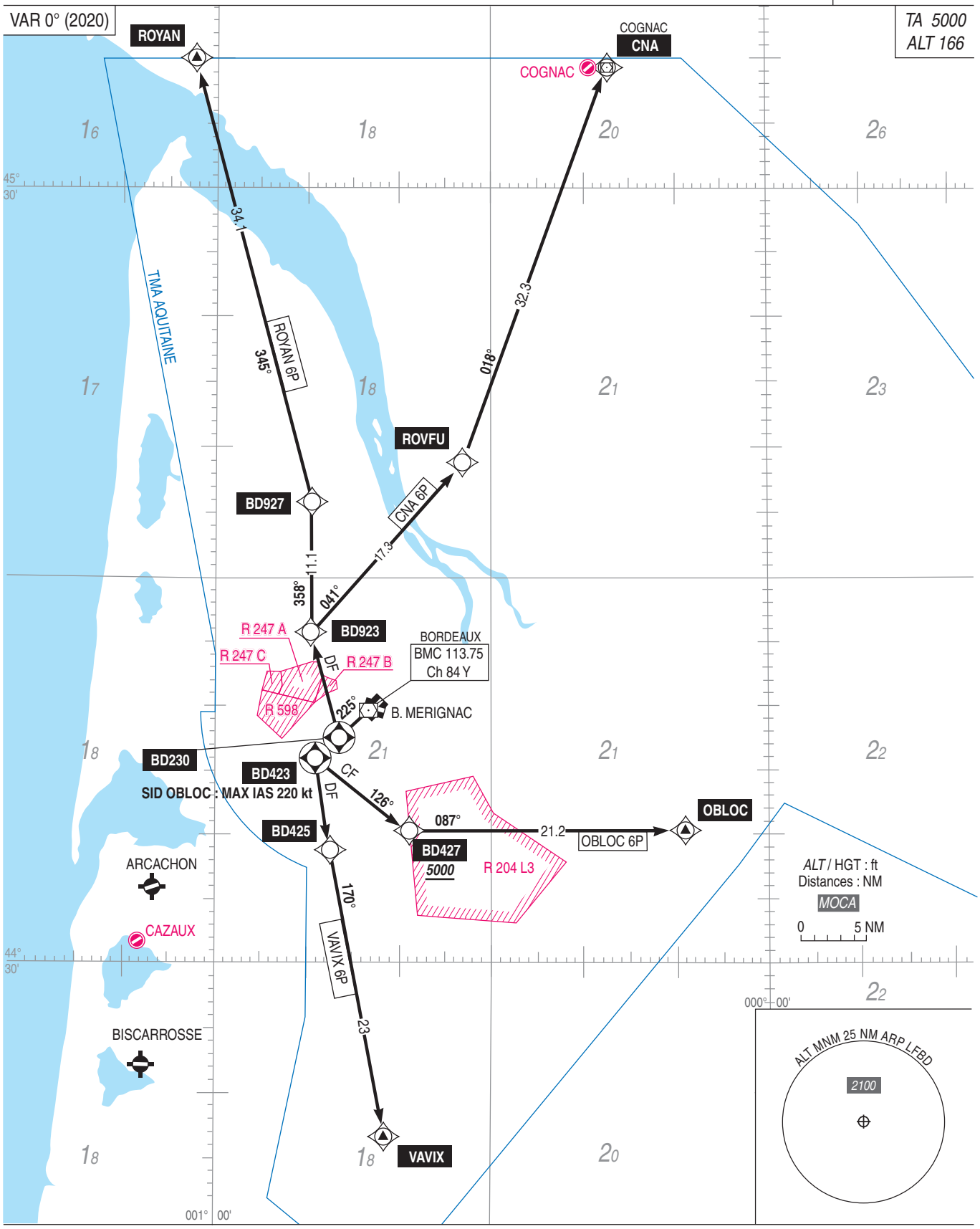
© Service de l'Information Aéronautique, France

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID RNAV RWY 23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP** : MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
**TWR** : MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS** : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID RNAV RWY 23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 23 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement/only |
| Climb gradient | Les pentes théoriques de montée sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels pour RWY 23.<br>*The theoretical climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID for RWY 23.*<br>Pente théorique de montée 4.8% MNM jusqu'à 500 AAL. Obstacle pénalisant : arbre de 230 ft situé à 440 m de la DER dans l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 243 ft AMSL à 230 m de la DER et à 200 m à gauche de l'axe.<br>*Theoretical climb gradient 4.8% MNM until 500 AAL. Most penalizing obstruction : tree 230 ft located at 440 m from the DER on the axis. This slope doesn't take into account the 243 ft AMSL vegetation located 230 m from the DER, 200 m left of RWY axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ROYAN 6P** | Monter jusqu'à BD230 direction 225° puis virer à droite direct vers BD923 puis BD927 et ROYAN.<br>*Climb to BD230 on course 225°. Next turn right direct to BD923 then BD927 and ROYAN.* | FL 070 | Pente ATS : 8.6% jusqu'à 2500 ft 10% jusqu'à 4000 ft si LF-R 247 A active jusqu'à 3500 ft AMSL.<br>*ATS slope : 8.6% until 2500 ft or 10% until 4000 ft in case of LF-R 247 A activity until 3500 ft AMSL* |
| **CNA 6P** | Monter jusqu'à BD230 direction 225° puis virer à droite direct vers BD923 puis ROVFU et CNA.<br>*Climb to BD230 on course 225°. Next turn right direct to BD923 then ROVFU and CNA.* | FL 070 | Pente ATS : 8.6% jusqu'à 2500 ft 10% jusqu'à 4000 ft si LF-R 247 A active jusqu'à 3500 ft AMSL<br>*ATS slope : 8.6% until 2500 ft or 10% until 4000 ft in case of LF-R 247 A activity until 3500 ft AMSL* |
| **OBLOC 6P** | Monter jusqu'à BD423 (MAX IAS 220kt) direction 225° puis virer à gauche vers BD427 sur 126° puis vers OBLOC.<br>*Climb to BD423 (MAX IAS 220kt) on course 225°. Next turn left to BD427 on course 126° then OBLOC.* | FL 070 | Pente ATS : 7.6%<br>(5000 ft AMSL MNM à BD247)<br>*ATS slope : 7.6%*<br>*(5000 ft AMSL MNM at BD427)* |
| **VAVIX 6P** | Monter jusqu'à BD423 direction 225° puis virer à gauche direct vers BD425 puis VAVIX.<br>*Climb to BD423 on course 225°. Next turn left direct to BD425 then VAVIX.* | FL 070 | NIL |

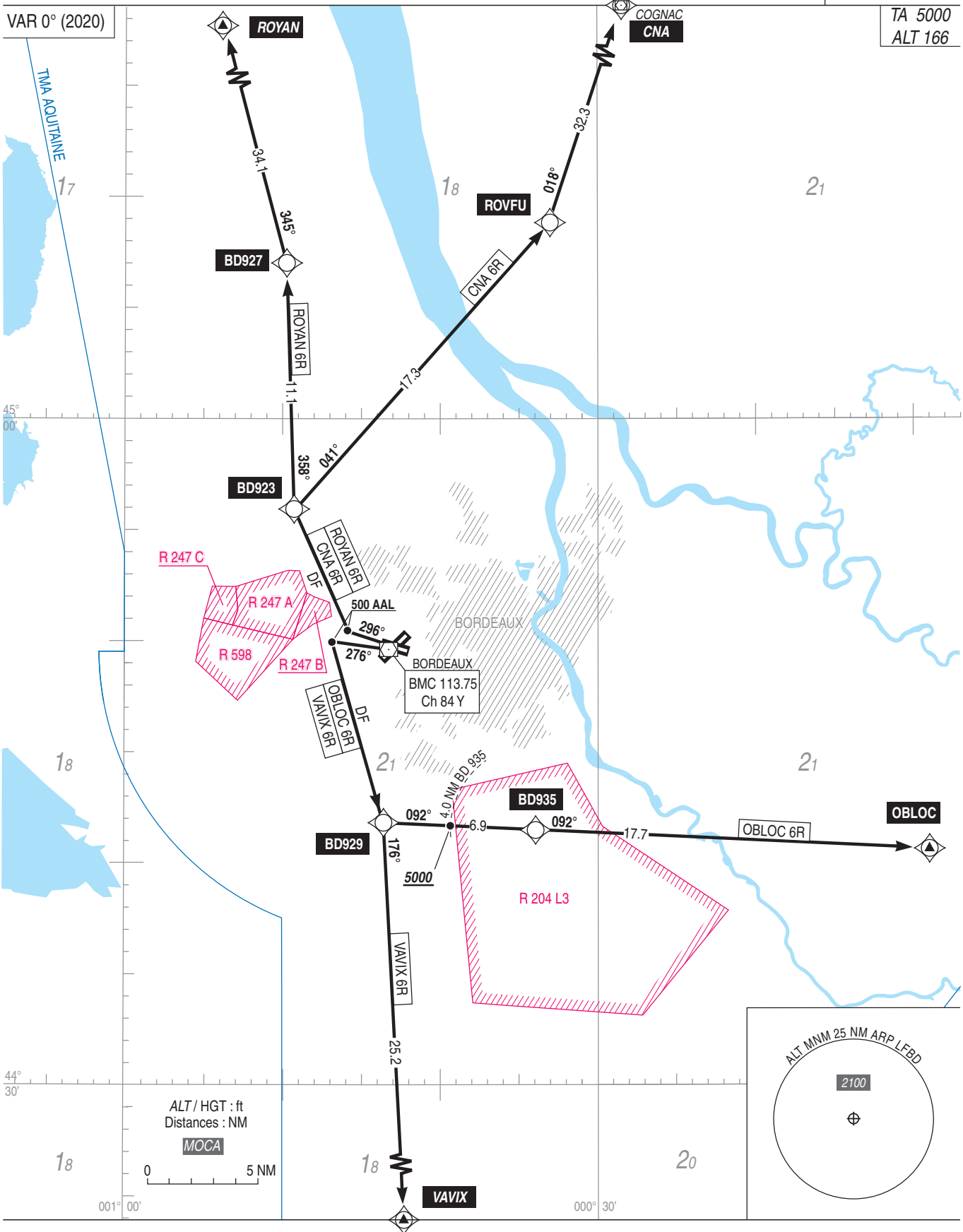
| **Départs Omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 23** |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INSTR 01 |

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
**APP** : MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
**TWR** : MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS** : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 29 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only.* |
| Climb gradient | Les pentes théoriques de montée sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels pour RWY 29.<br>*The theoretical climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID for RWY 29.*<br>Pente théorique de montée 7.7 % MNM jusqu'à 500 AAL. Obstacle pénalisant : bosquet de 220 ft AMSL situé à 225 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 241 ft AMSL à 150 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe et de la végétation de 231 ft AMSL à 200 m de la DER à 180 m à droite de l'axe de piste.<br>*Theoretical climb gradient 7.7 % MNM until 500 AAL. Most penalizing obstruction : copse 220 ft located at 225 m from the DER and 130 m on the left hand side of the axis. This slope doesn't take into account the 241 ft AMSL vegetation located 150 m from the DER 130 m left on the RWY axis, and the 231 ft AMSL vegetation located 200 m from the DER 180 m right of RWY axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| ROYAN 6R | A la DER, monter 296°. A 500 ft AAL, virer à droite direct vers BD923 puis BD927 et ROYAN.<br>*From the DER, climb 296°. At 500 ft AAL, turn right direct to BD923 then BD927 and ROYAN.* | FL 070 | NIL |
| CNA 6R | A la DER, monter 296°. A 500 ft AAL, virer à droite direct vers BD923 puis ROVFU et CNA.<br>*From the DER, climb 296°. At 500 ft AAL, turn right direct to BD923 then ROVFU and CNA.* | FL 070 | NIL |
| OBLOC 6R | A la DER, monter 276°. A 500 ft AAL, virer à gauche direct vers BD929 puis vers BD935 et OBLOC.<br>*From the DER, climb 276°. At 500 ft AAL, turn left direct to BD929 then BD935 and OBLOC.* | FL 070 | Pente ATS / *ATS slope* 8.0 %<br>(5000 ft AMSL MNM 4 NM avant / *before* BD935) |
| VAVIX 6R | A la DER, monter 276°. A 500 ft AAL, virer à gauche direct vers BD929 puis vers VAVIX.<br>*From the DER, climb 276°. At 500 ft AAL, turn left direct to BD929 then VAVIX.* | FL 070 | NIL |

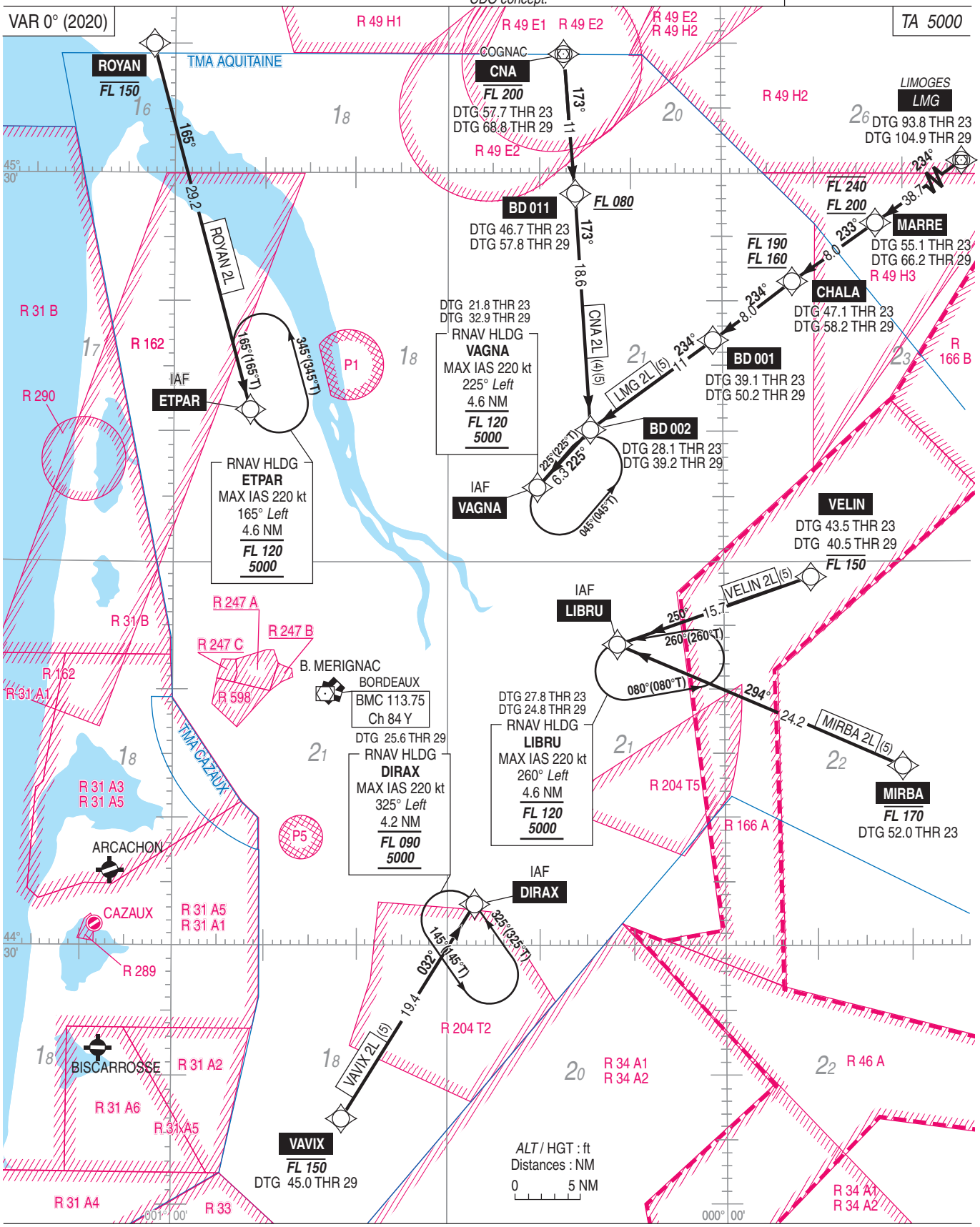
| Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 29 |
|---|
| Voir / *see* AD 2 LFBD SID RWY 11-29 CONV INSTR 01. |

# BORDEAUX MERIGNAC
## STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP :** AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR :** MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS :** MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / *BW sector.* (2) Secteur BE / *BE sector.*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction.*
(4) STAR CNA2L LMG DME critique 3 NM autour de CNA en dessous du *FL100*
*STAR CNA2L LMG critical DME 3 NM around CNA below FL100.*
(5) STAR basée sur le concept CDO / *STAR based on CDO concept.*

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME
Fonction Attente RNAV requise
*RNAV Holding function required*



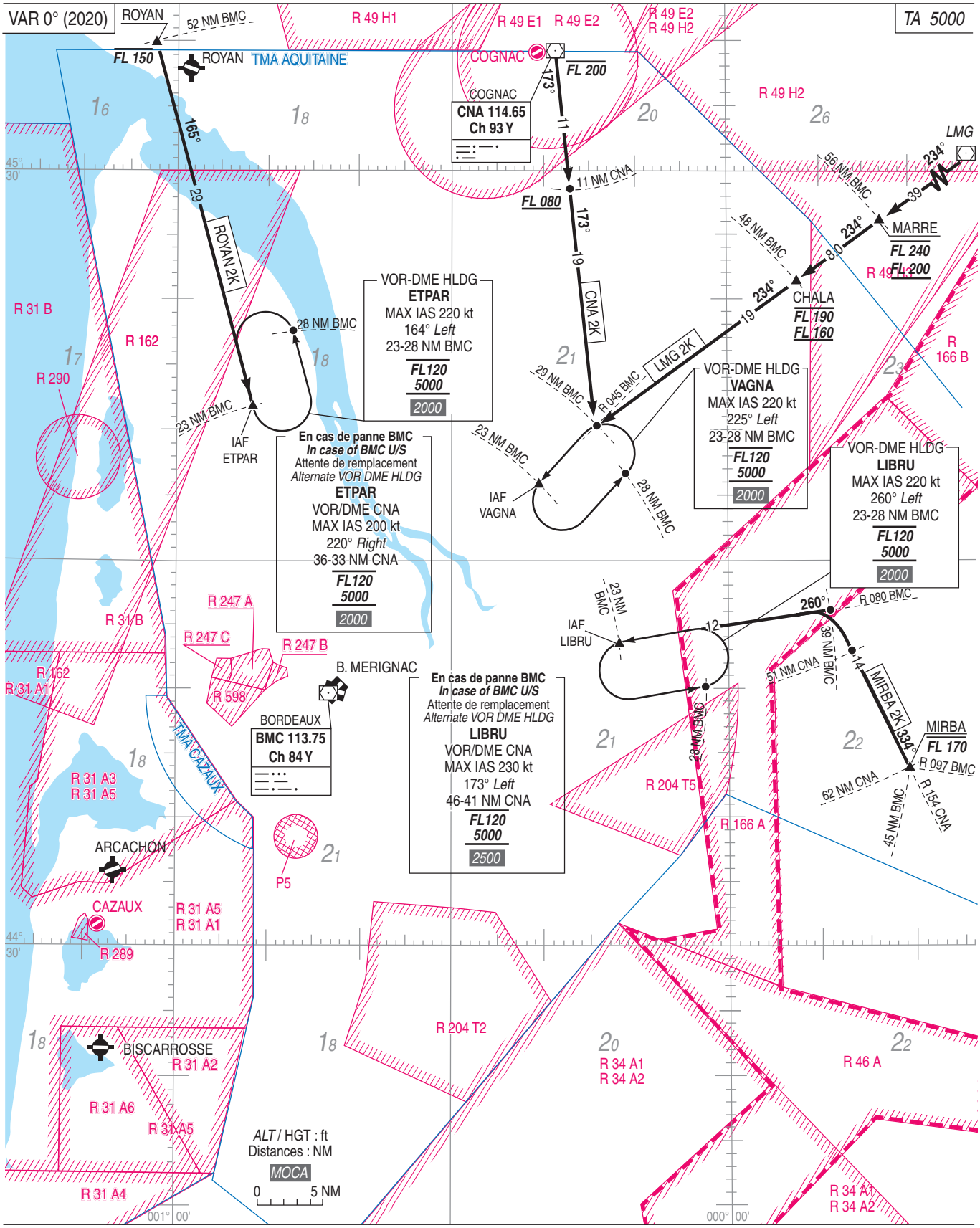



© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
# STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP :** AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR :** MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
MERIGNAC Sol / *Ground* 121.905 - 121.730 (3)
**ATIS :** MERIGNAC 131.155
AFIS : ARCACHON Info 119.080

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*






© SIA

# BORDEAUX MERIGNAC
## STAR CONV
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

1.1 POINTS CARACTERISTIQUES

*1.1 SIGNIFICANT POINTS*

| STAR | POINTS CARACTERISTIQUES<br>*Significant Points* | COORDONNEES<br>*Coordinates* | REMARQUES<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| ROYAN 2K | ▲ ROYAN | Voir / *See* ENR 4.4 | ROYAN FL 150 MAX |
| | ▲ ETPAR | Voir / *See* ENR 4.4 | IAF |
| CNA 2K | ⊠ CNA | Voir / *See* ENR 4.1 | CNA FL 200 MAX |
| | R 045 BMC 29 NM | | |
| | ▲ VAGNA | Voir / *See* ENR 4.4 | IAF |
| LMG 2K | ▲ MARRE | Voir / *See* ENR 4.4 | MARRE FL 240 MA<br>FL 200 MNM |
| | ▲ CHALA | Voir / *See* ENR 4.4 | CHALA FL 190 MAX<br>FL 160 MNM |
| | R 045 BMC 29 NM | | |
| | ▲ VAGNA | Voir / *See* ENR 4.4 | IAF |
| MIRBA 2K | ▲ MIRBA | Voir / *See* ENR 4.4 | MIRBA FL 170 MAX |
| | R 080 BMC 39 NM | | |
| | ▲ LIBRU | Voir / *See* ENR 4.4 | IAF |

**RESPECT DE FL MAX HORS STAR**
Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distances équivalentes par les arrivées clairées hors STAR.

**1.2 INDISPONIBILITE DU VOR BMC**
En cas d'indisponibilité du VOR BMC, utiliser les attentes de remplacement ETPAR ou LIBRU définies sur le VOR/DME CNA, et se conformer aux instructions du contrôle pour le raccordement sur la procédure ILS ou LOC pour le QFU concerné, ainsi qu'en cas d'API.

**1.3 INDISPONIBILITE DU DME BMC UNIQUEMENT**
En fonction de la piste en service, les attentes de remplacement sont décrites ci-dessous :

**1.3.1 RWY 23 - 05**
Utilisation du DME BD.
Attente ETPAR : paramètres identiques + distances 23/28 NM DME BD.
Attente VAGNA : paramètres identiques + distances 22/27 NM DME BD.
Attente LIBRU : paramètres identiques + distances 22/27 NM DME BD.
Attente DIRAX : paramètres identiques + distances 20/25 NM DME BD.

**1.3.2 RWY 29 - 11**
Utilisation du DME BEI.
Attente ETPAR : paramètres identiques + distances 23/28 NM DME BEI.
Attente VAGNA : paramètres identiques + distances 23/28 NM DME BEI.
Attente LIBRU : paramètres identiques + distances 22/27 NM DME BEI.
Attente DIRAX : paramètres identiques + distances 20/25 NM DME BEI.

***RESPECT OF FL MAX OUT OF STAR***
*The maximum levels given on STAR must be also respected at equal distances by non STAR authorized arrivals.*

***1.1 UNAVAILABILITY OF VOR BMC***
*If VOR BMC, is U/S, use substitution holdings ETPAR or LIBRU defined on VOR/DME CNA and comply with ATC instructions to join ILS or LOC procedure according to RWY in use or in case of missed APCH.*

***1.2 UNAVAILABILITY OF DME BMC ONLY***
*According to the RWY in use, substitution holdings are described hereunder :*

***1.2.1 RWY 23 - 05***
*Use of BD DME.*
*Holding ETPAR : same parameters + distances 23/28 NM BD DME.*
*Holding VAGNA : same parameters + distances 22/27 NM BD DME.*
*Holding LIBRU : same parameters + distances 22/27 NM BD DME.*
*Holding DIRAX : same parameters + distances 20/25 NM BD DME.*

***1.2.2 RWY 29 - 11***
*Use of BEI DME.*
*Holding ETPAR : same parameters + distances 23/28 NM BEI DME.*
*Holding VAGNA : same parameters + distances 23/28 NM BEI DME.*
*Holding LIBRU : same parameters + distances 22/27 NM BEI DME.*
*Holding DIRAX : same parameters + distances 20/25 NM BEI DME.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BORDEAUX MERIGNAC
# STAR CONV
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**2 PANNE DE COMMUNICATION**

**2.1 Afficher le code 7600**

**2.2 Le pilote a connaissance de la piste en service**

RWY 23, 29 et 11 en service :

- Arrivées ETPAR, LIBRU, VAGNA :

Se présenter au dernier FL reçu aux IAF et descendre à 5000 ft AMSL dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche en service pour le QFU en service.

RWY 05 en service :

- Arrivées ETPAR, VAGNA, LIBRU :

Se présenter au dernier FL reçu aux IAF et descendre à 5000 ft AMSL dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche aux instruments.

**2.3 Le pilote n'a pas la connaissance de la piste en service**

- Arrivées ETPAR, LIBRU, VAGNA :

Se présenter au dernier FL reçu aux IAF et descendre à 5000 ft AMSL dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche ILS 23 (éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique qu'une autre piste est en service).

**2.4 Panne radio suivie d'une API**

Appliquer la procédure API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième et dernière tentative est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en recherchant les conditions VMC en suivant le R 345 BMC (345°).

**Note 2** : aux abords de l'aéroport de BORDEAUX MERIGNAC limités par la CTR et dans un secteur d'approche de 45° d'ouverture centré sur BD et orienté NE, sont à signaler des procédures de percée propres au trafic COM sous contrôle de l'APP de BORDEAUX MERIGNAC.

**3 APPROCHES A VUE**

Lors de l'exécution d'une approche à vue, les pilotes devront se conformer aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue (AIP France AD 2 LFBD ENV 01).

***2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***2.1 Squawk 7600***

***2.2 The pilot knows the RWY in use***

*RWY 23, 29 and 11 in use :*

*- Arrivals ETPAR, LIBRU, VAGNA :*

*Conduct your flight according to the last FL received over the IAF and descent to 5000 ft AMSL in holding pattern then follow the approach procedure in use for QFU in use.*

*RWY 05 in use :*

*- Arrivals ETPAR, VAGNA, LIBRU :*

*Conduct your flight according to the last FL received over the IAF and descent to 5000 ft AMSL in holding pattern then follow the approach procedure in use.*

***2.3 The pilot does not know the RWY in use***

*- Arrivals ETPAR, LIBRU, VAGNA :*

*Conduct your flight according to the last FL received over the IAF and descent to 5000 ft AMSL in holding pattern then follow the approach procedure ILS 23 (possibly followed by a MVL if the wind determined by the pilot indicates that another RWY is in use).*

***2.4 Radiofailure followed by missed approach***

*Apply the missed approach procedure described in IAC chart to carry out a second attempt. If this second and last attempt is followed by a new missed approach, leave the TMA seeking VMC conditions tracking R 345 BMC (345°).*

***Note 2 :*** *pilots are informed that let down procedures for COM traffic under control of MERIGNAC APP have been established in the vicinity of BORDEAUX MERIGNAC within boundaries including MERIGNAC CTR and a 45° opened approach sector centered on BD and orientated North-East.*

***3 VISUAL APPROACHES***

*During a visual approach, pilots must comply with Environment Visual Approach chart instructions (AIP France AD 2 LFBD ENV 01).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

BORDEAUX **MERIGNAC**

*ALT AD : 166,* ***THR : 160 (6 hPa)***

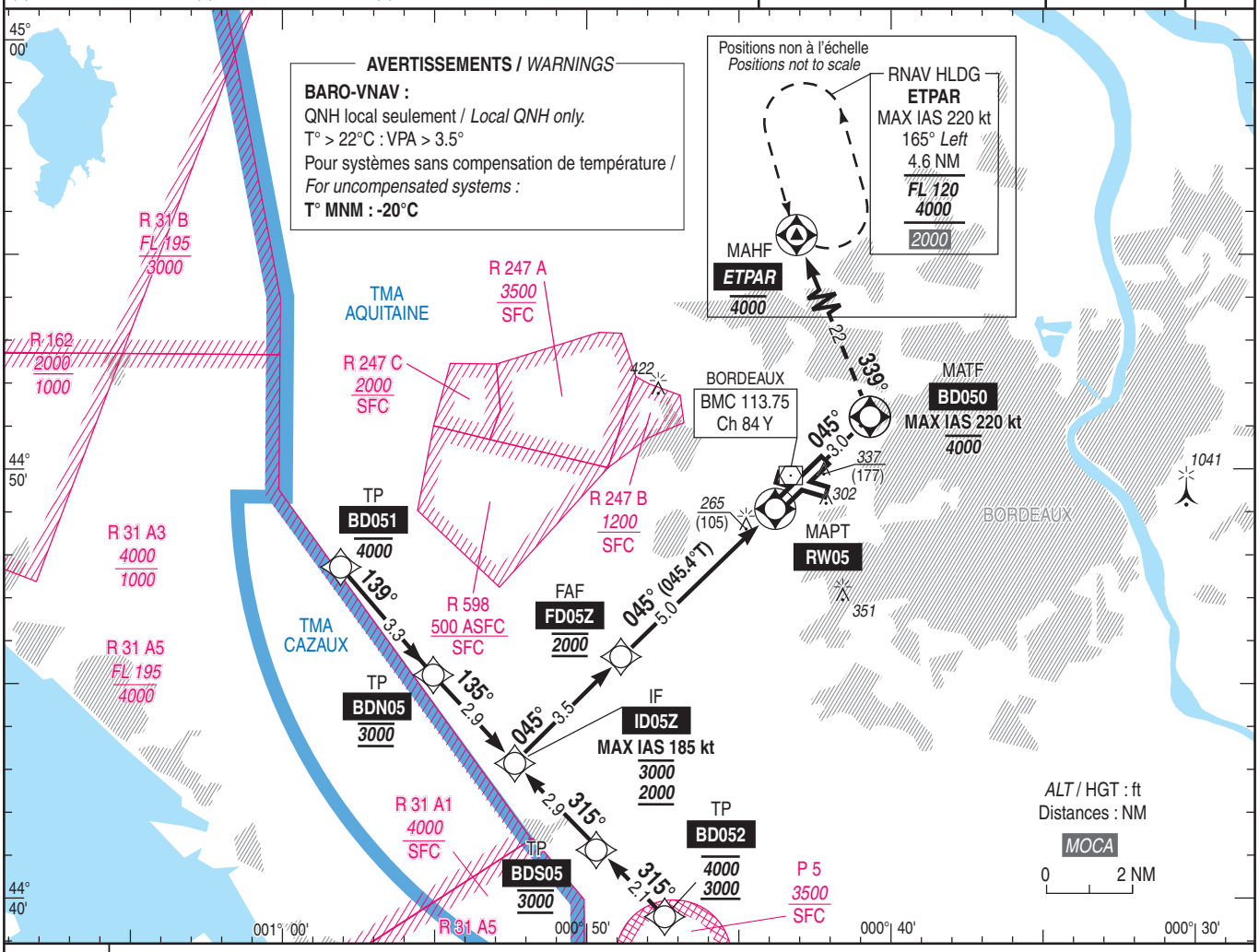
*FNA* **RNP Z** RWY 05

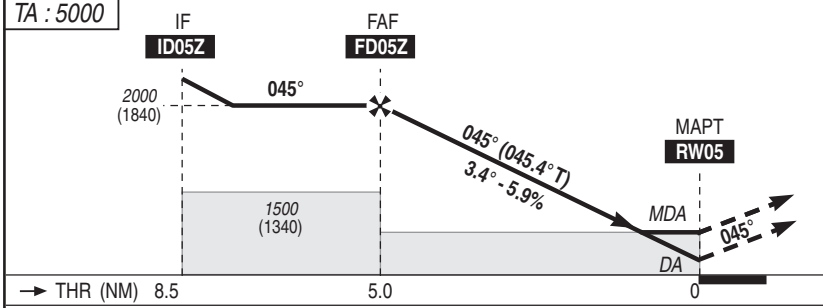
**ATIS** MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

**EGNOS**
**Ch 63352**
**E05A**
TCH : 49

VAR
0°
(2020)




API : Monter jusqu'à **BD050** (045°) (MAX IAS 220 kt, MAX ALT *4000)*, puis tourner à **gauche** vers **ETPAR** en montée vers ***4000*** (3840), puis intégrer l'attente **ETPAR**.
Monter à *1100* (940) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***BD050*** *(045°) (MAX IAS 220 kt, MAX ALT 4000), then turn* ***left*** *to* ***ETPAR*** *climb up to* ***4000*** *(3840) to enter* ***ETPAR*** *holding pattern.*
*Climb up to 1100 (940) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (4) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***410*** (250) | 1300 | 164 | ***500*** (340) | 1500 | 239 | ***520*** (360) | 1500 | 351 | ***640*** (480) | 1500 |
| B | | | 178 | ***520*** (360) | 1500 | 253 | | 1500 | | ***670*** (510) | 1600 |
| C | | | 188 | ***520*** (360) | 1600 | 262 | | 1600 | | ***820*** (660) | 2400 |
| D | | | 199 | ***520*** (360) | 1600 | 274 | | 1600 | | ***870*** (710) | 3600 |

| **DIST RW05** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1640*** (1480) | ***1280*** (1120) | ***930*** (770) | ***570*** (410) |

Observations /*Remarks* : Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(4) MVL interdites au Sud-Est des pistes / *Circling prohibited South-East of RWY.*

| FAF - MAPT | 5.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 17 | 3 min 45 | 3 min 20 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 18 | 2 min 04 | 1 min 53 | 1 min 43 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 415 | 475 | 535 | 595 | 685 | 775 | 865 | 955 | 1045 | 1105 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C D

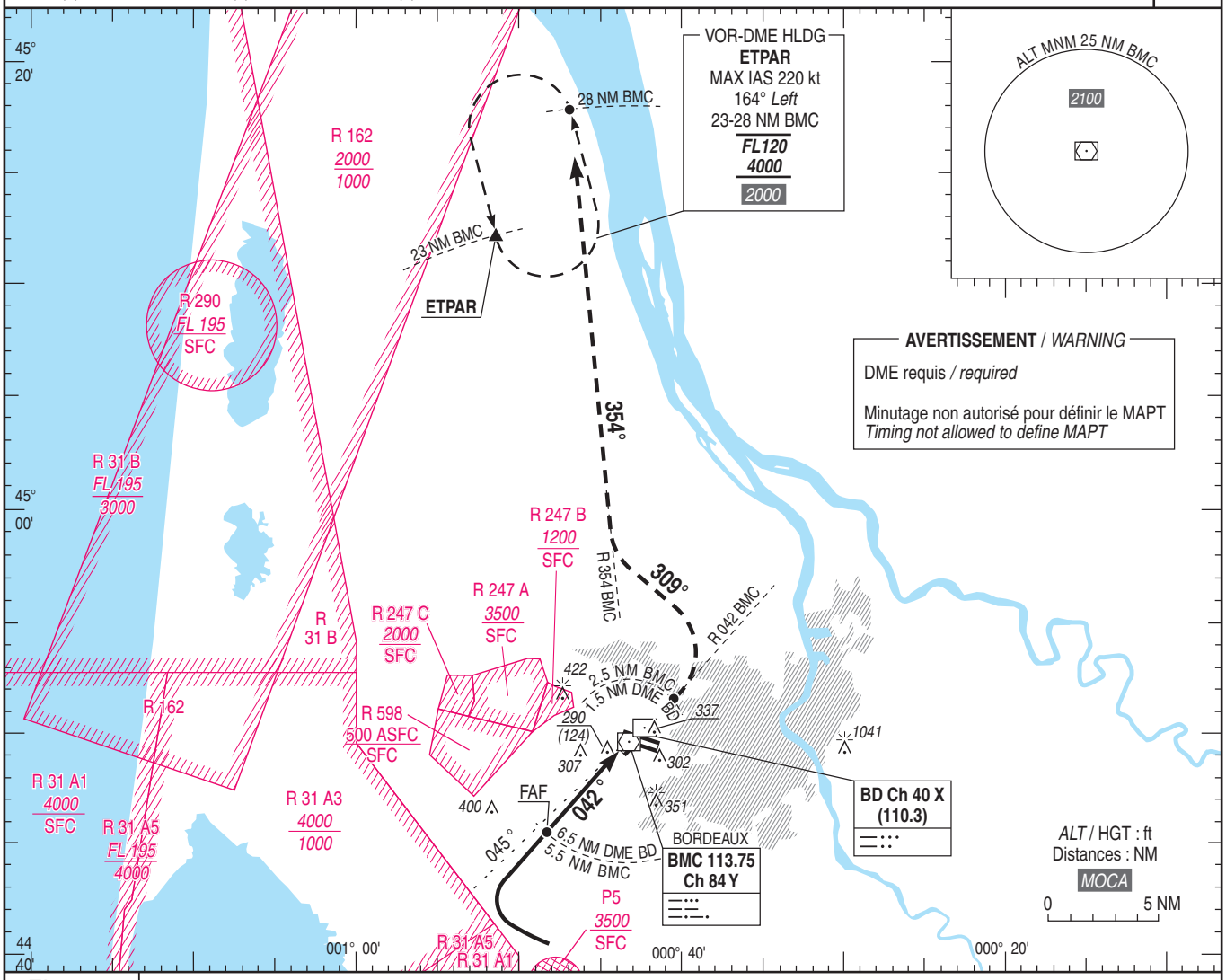
***ALT AD : 166 (6 hPa)**, THR : 160*

BORDEAUX **MERIGNAC**

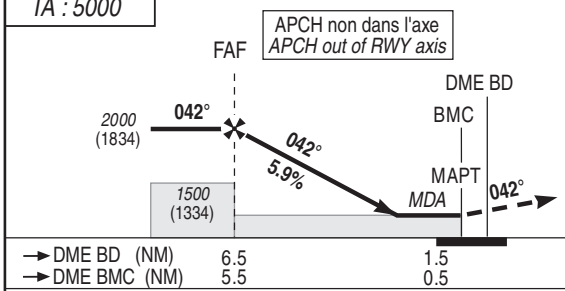
*FNA* VOR RWY 05

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur/*Sector* BW - (2) Secteur/*Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *With ATC instruction*

VAR 0° (2020)




*TA : 5000*




API : Monter **R 042 BMC** (042°).
A **2.5 NM BMC (1.5 NM BD)**, tourner **à gauche 309°** pour intercepter et suivre le **R 354 BMC** vers l'attente ETPAR en montée vers ***4000*** (3834).
Monter à *1100* (934) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 042 BMC** (042°).*
*At **2.5 NM BMC (1.5 NM BD)**, turn **left 309°** to intercept and follow **R 354 BMC** to ETPAR holding up to **4000** (3834).*
*Climb up to 1100 (934) prior to level acceleration.*

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

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* (4) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***540*** (370) | 1500 | 369 | ***640*** (470) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***670*** (500) | 1600 |
| C | | 1700 | | ***820*** (650) | 2400 |
| D | | 1700 | | ***870*** (700) | 3600 |

| **DME BMC** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** | |
| ***ALT*** | ***1820*** | ***1460*** | ***1100*** | ***740*** | |
| (HGT) | (1654) | (1294) | (934) | (574) | |

| **DME BD** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | |
| ***ALT*** | ***1820*** | ***1460*** | ***1100*** | ***740*** | |
| (HGT) | (1654) | (1294) | (934) | (574) | |

Observations / *Remarks* : (4) MVL interdites au Sud-Est des pistes / *Circling prohibited SE of RWY.*

| FAF - MAPT | 5.5 NM | 70 kt<br>4 min 43 | 80 kt<br>4 min 08 | 90 kt<br>3 min 40 | 100 kt<br>3 min 18 | 115 kt<br>2 min 52 | 130 kt<br>2 min 33 | 145 kt<br>2 min 17 | 160 kt<br>2 min 04 | 175 kt<br>1 min 53 | 185 kt<br>1 min 47 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 420 | 480 | 540 | 600 | 690 | 780 | 870 | 960 | 1050 | 1110 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**

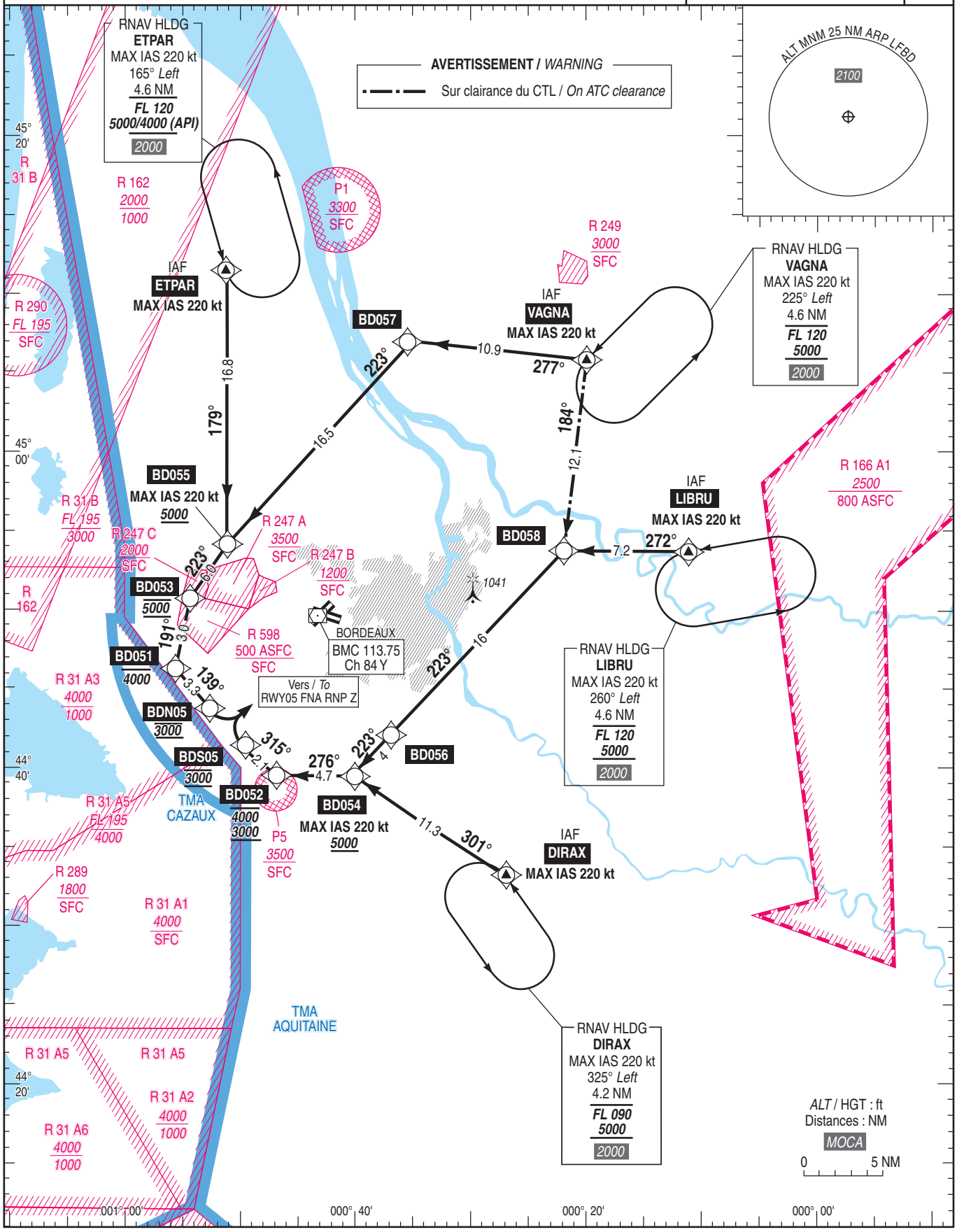
CAT A B C D

*INA* **RNAV Z** RWY 05

**ATIS** MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

VAR 0° (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

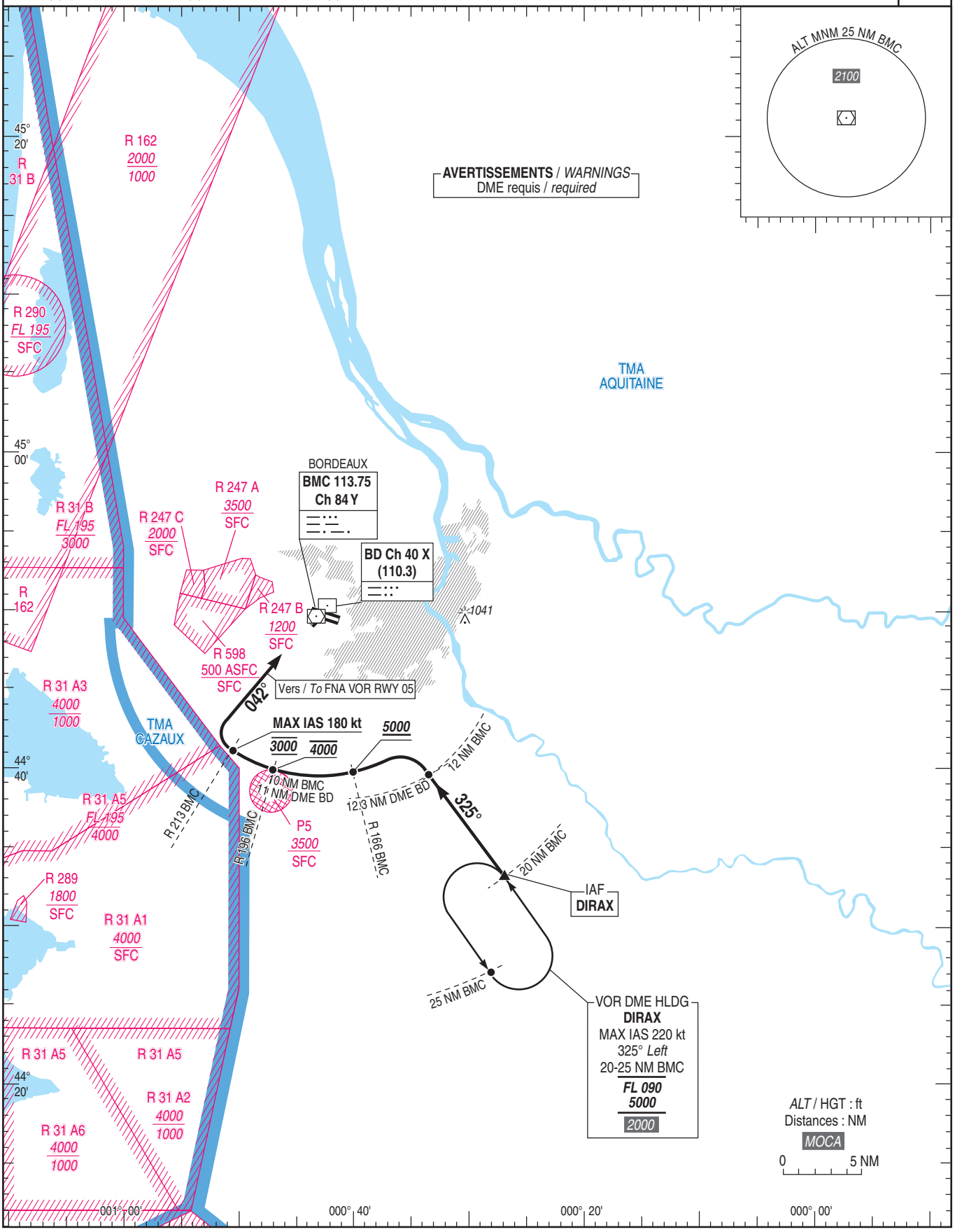
BORDEAUX **MERIGNAC**

CAT A B C D

*INA* VOR RWY 05

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW (2) Secteur / *Sector* BE (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

VAR
0°
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 166,* ***THR : 160 (6 hPa)***

Réservée aux exploitants autorisés
*Reserved for authorized operators*
voir / *see* AIP ENR 1.5

BORDEAUX **MERIGNAC**

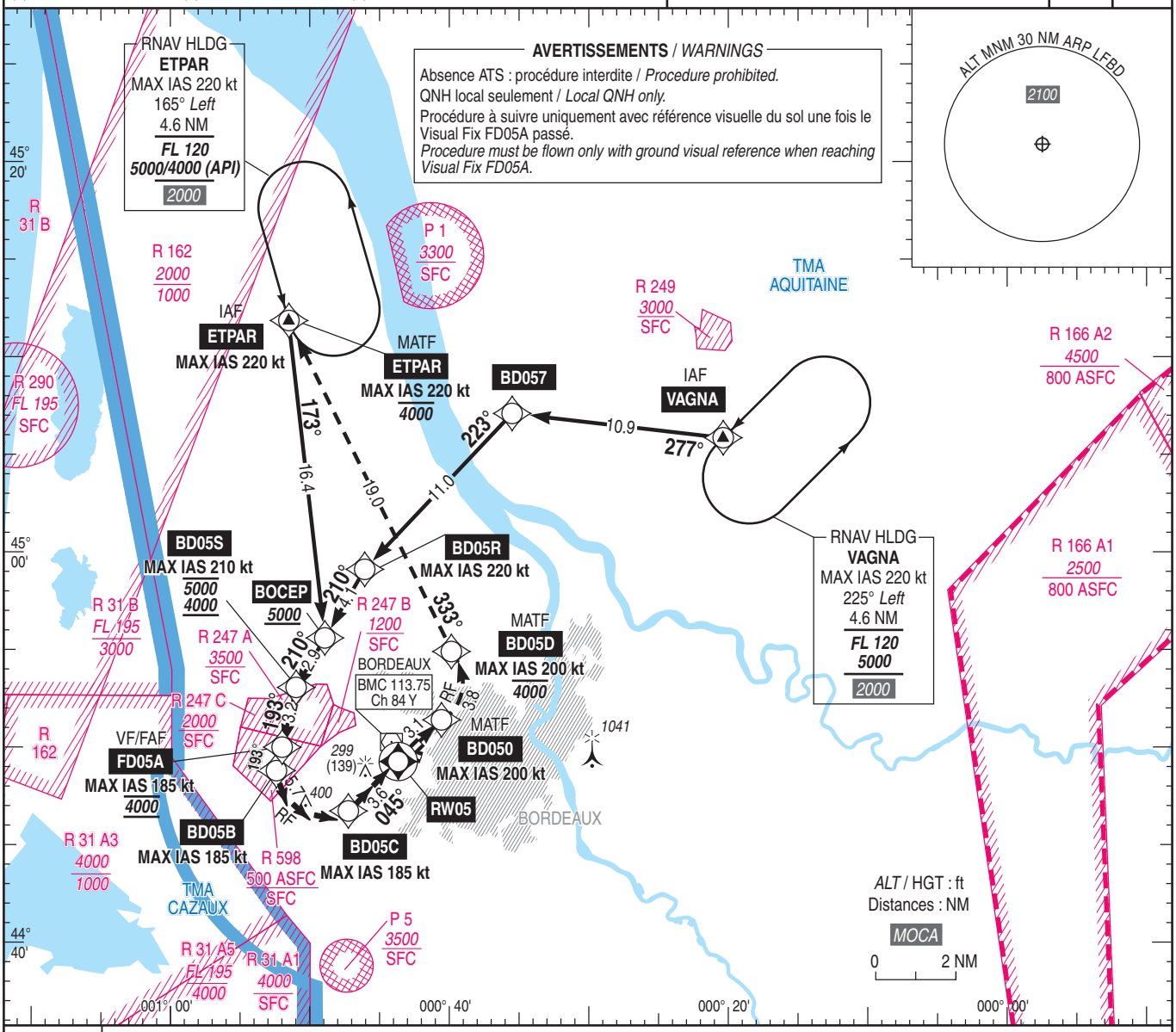
**RNP A** RWY 05 (VPT)

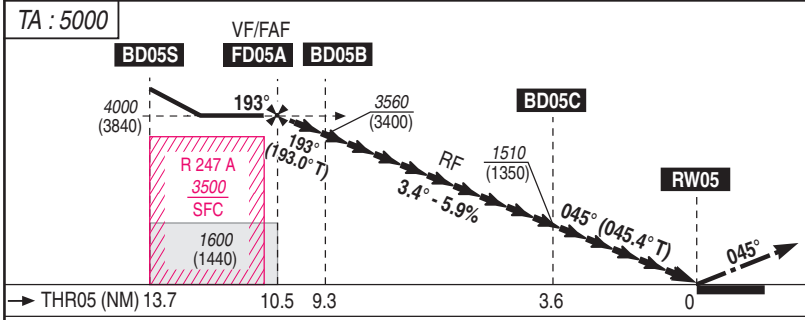
**ATIS** MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP avec Manoeuvre à Vue sur Trajectoire Prescrite**
***RNP with Visual Manoeuvring on Prescribed Track***
Fonctionnalité attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

TCH : 49

VAR 0° (2020)




API : En absence de référence visuelle à **FD05A**, maintenir ***4000*** (3840) et suivre la trajectoire prescrite jusqu'à **BD05C** (MAX IAS 185 kt) puis continuer vers **RW05** puis vers **BD050** (MAX IAS 200 kt). Virer RF gauche vers **BD05D** (MAX IAS 200 kt) en maintenant ***4000*** (3840) puis vers **ETPAR** pour intégrer l'attente **ETPAR** ou suivre instructions du CTL.

*Missed APCH : Without ground visual reference at* ***FD05A****, maintain* ***4000*** *(3840) and follow prescribed track until* ***BD05C*** *(MAX IAS 185 kt) then continue to* ***RW05*** *and* ***BD050*** *(MAX IAS 200 kt). RF turn left to* ***BD05D*** *(MAX IAS 200 kt) maintaining* ***4000*** *(3840) then to* ***ETPAR*** *to enter* ***ETPAR*** *holding pattern or proceed according to ATC instructions.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | RNP (VPT) |
|---|---|
| A B C D | Visibilité / *Visibility* > 10 km<br>Plafond / *Ceiling* > 4500 ft |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage durant l'approche voir / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 166,* ***THR : 160 (6 hPa)***

Réservée aux exploitants autorisés
*Reserved for authorized operators*
voir / *see* AIP ENR 1.5

## BORDEAUX **MERIGNAC**

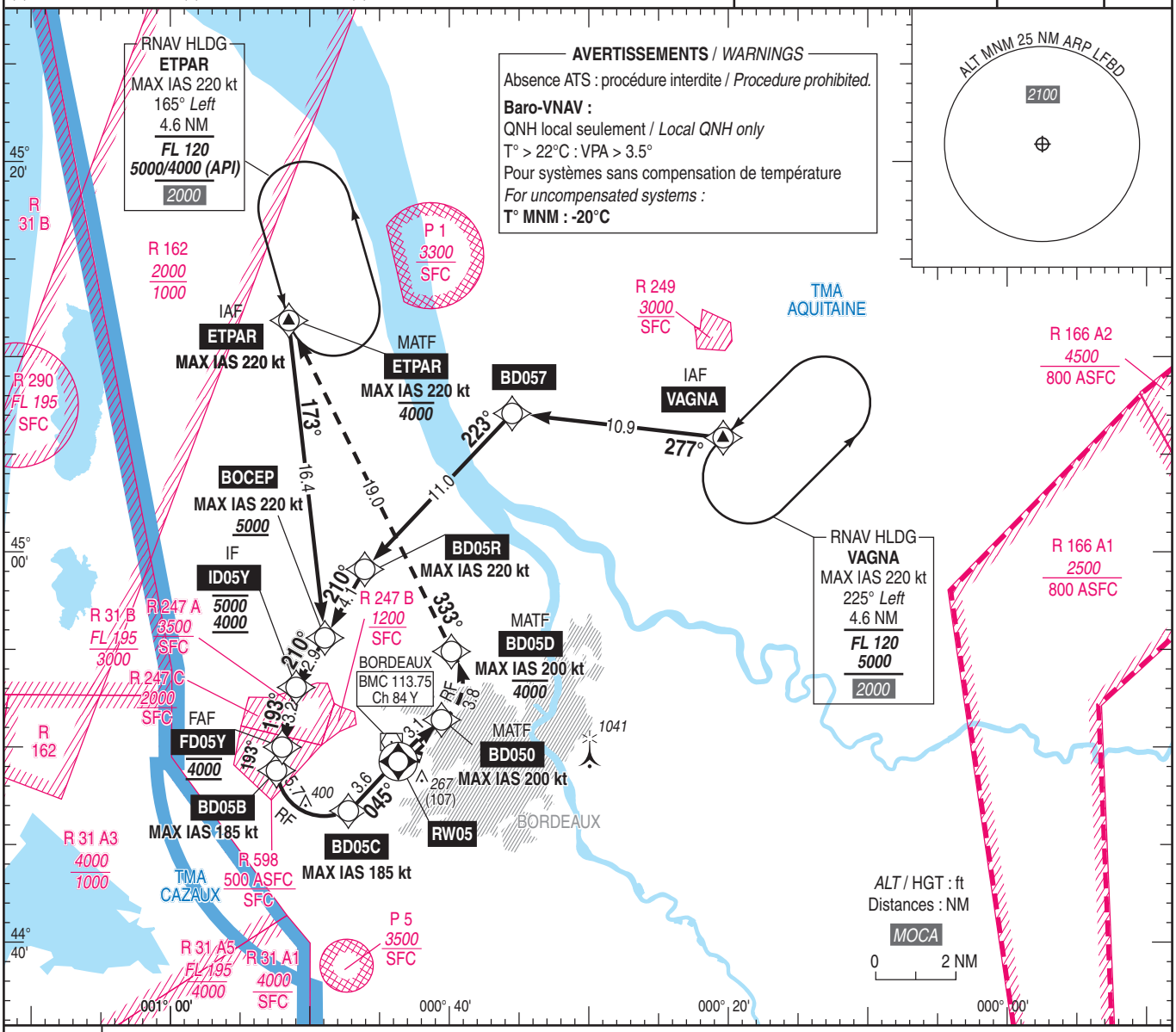
## **RNP Y** RWY 05 (AR)

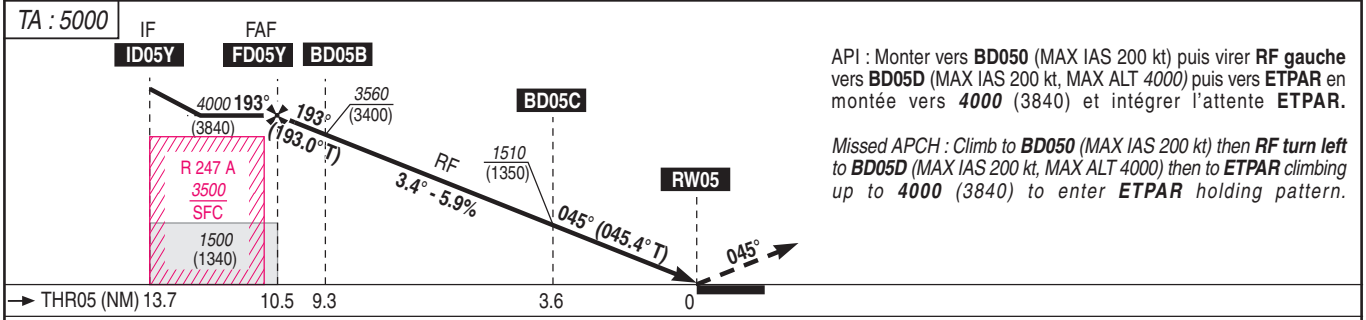
**ATIS** MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction.*

**RNP AR APCH**
Fonctionnalité attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

TCH : 49

VAR 0° (2020)




API : Monter vers **BD050** (MAX IAS 200 kt) puis virer **RF gauche** vers **BD05D** (MAX IAS 200 kt, MAX ALT *4000)* puis vers **ETPAR** en montée vers ***4000*** (3840) et intégrer l'attente **ETPAR.**

*Missed APCH : Climb to* ***BD050*** *(MAX IAS 200 kt) then* ***RF turn left*** *to* ***BD05D*** *(MAX IAS 200 kt, MAX ALT 4000) then to* ***ETPAR*** *climbing up to* ***4000*** *(3840) to enter* ***ETPAR*** *holding pattern.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***510*** (350) | 1500 | 260 |
| B | ***510*** (350) | 1500 | 279 |
| C | ***510*** (350) | 1600 | 299 |
| D | ***510*** (350) | 1600 | 319 |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage durant l'approche voir / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

BORDEAUX **MERIGNAC**

*ALT AD : 166,* ***THR : 153 (6 hPa)***

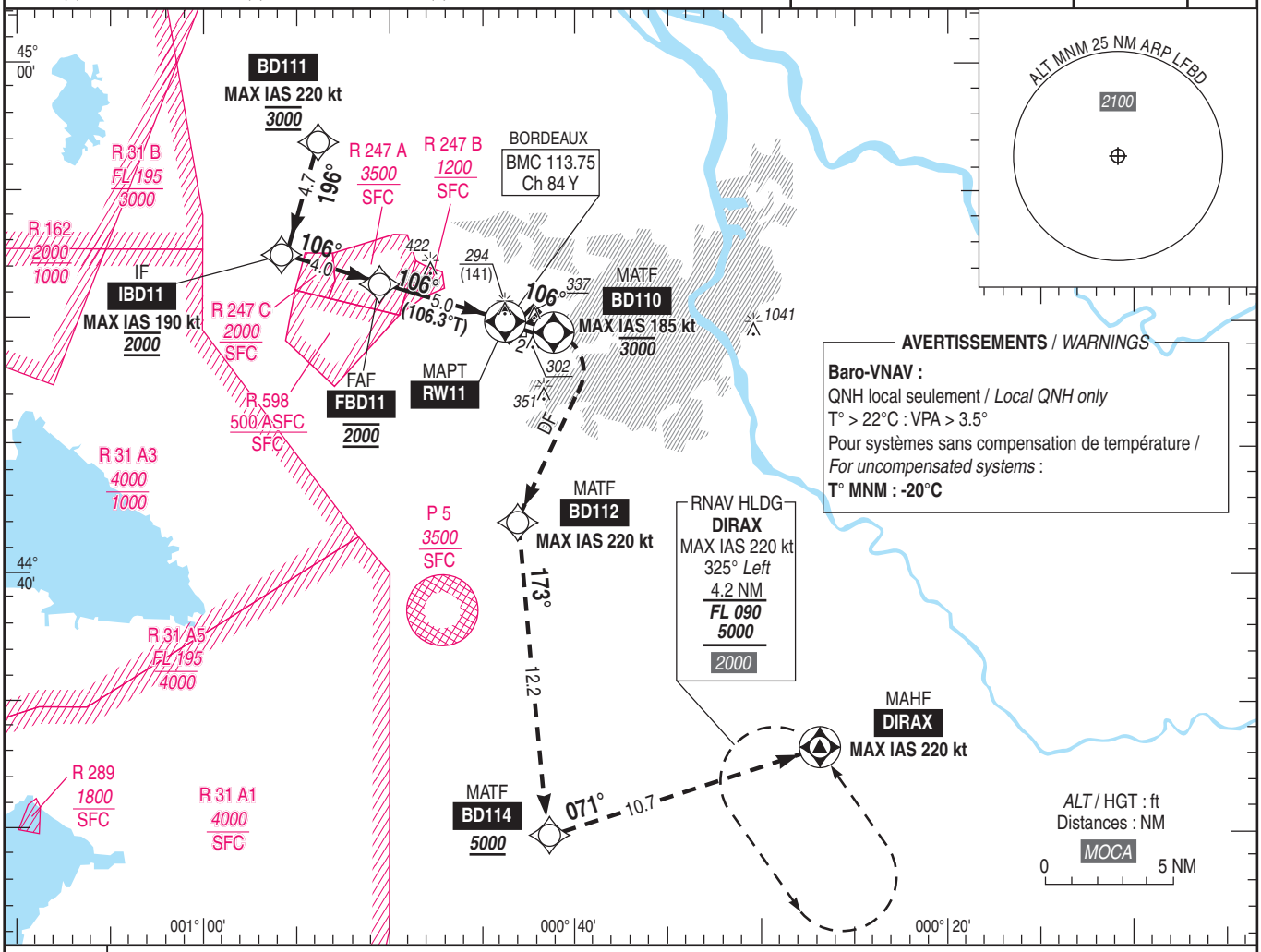
*FNA* **RNP** RWY 11

**ATIS** : MERIGNAC 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW (2) Secteur / *Sector* BE (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

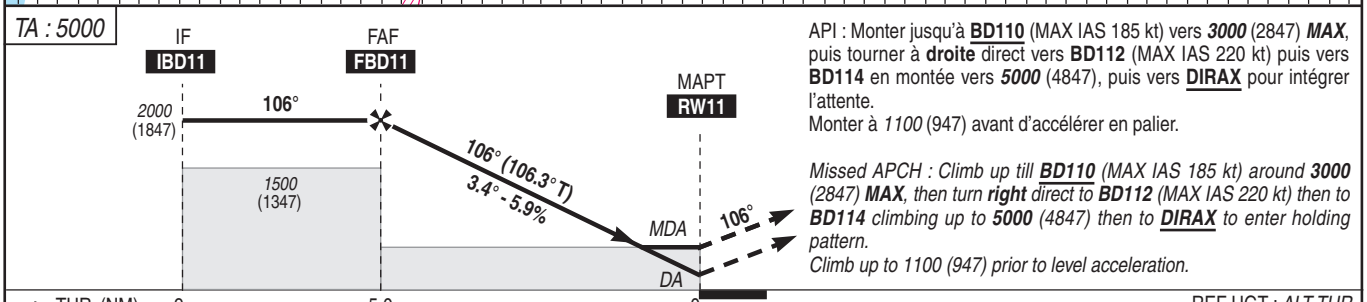
**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

**EGNOS Ch 50040 E11A**
TCH : 49

VAR 0° (2020)




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*
**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *Local QNH only*
T° > 22°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* :
**T° MNM : -20°C**




API : Monter jusqu'à **BD110** (MAX IAS 185 kt) vers ***3000*** (2847) ***MAX***, puis tourner à **droite** direct vers **BD112** (MAX IAS 220 kt) puis vers **BD114** en montée vers ***5000*** (4847), puis vers **DIRAX** pour intégrer l'attente.
Monter à *1100* (947) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up till* ***BD110*** *(MAX IAS 185 kt) around* ***3000*** *(2847)* ***MAX****, then turn* ***right*** *direct to* ***BD112*** *(MAX IAS 220 kt) then to* ***BD114*** *climbing up to* ***5000*** *(4847) then to* ***DIRAX*** *to enter holding pattern.*
*Climb up to 1100 (947) prior to level acceleration.*

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

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***410*** (250) | 1300 | 207 | ***530*** (380) | 1500 | 275 | ***550*** (390) | 1500 | 388 | ***640*** (480) | 1500 |
| B | | | 221 | ***550*** (390) | 1500 | 289 | | 1500 | | ***670*** (520) | 1600 |
| C | | | 231 | ***550*** (390) | 1800 | 306 | | 1800 | | ***820*** (670) | 2400 |
| D | | | 242 | ***550*** (390) | 1800 | 335 | | 1800 | | ***870*** (720) | 3600 |

**DIST RW11**

| **NM** | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1640*** (1487) | ***1280*** (1127) | ***920*** (767) | ***560*** (407) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - MAPT | 5.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 17 | 3 min 45 | 3 min 20 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 18 | 2 min 04 | 1 min 53 | 1 min 43 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 420 | 480 | 540 | 600 | 690 | 780 | 870 | 960 | 1050 | 1110 |



© SIA

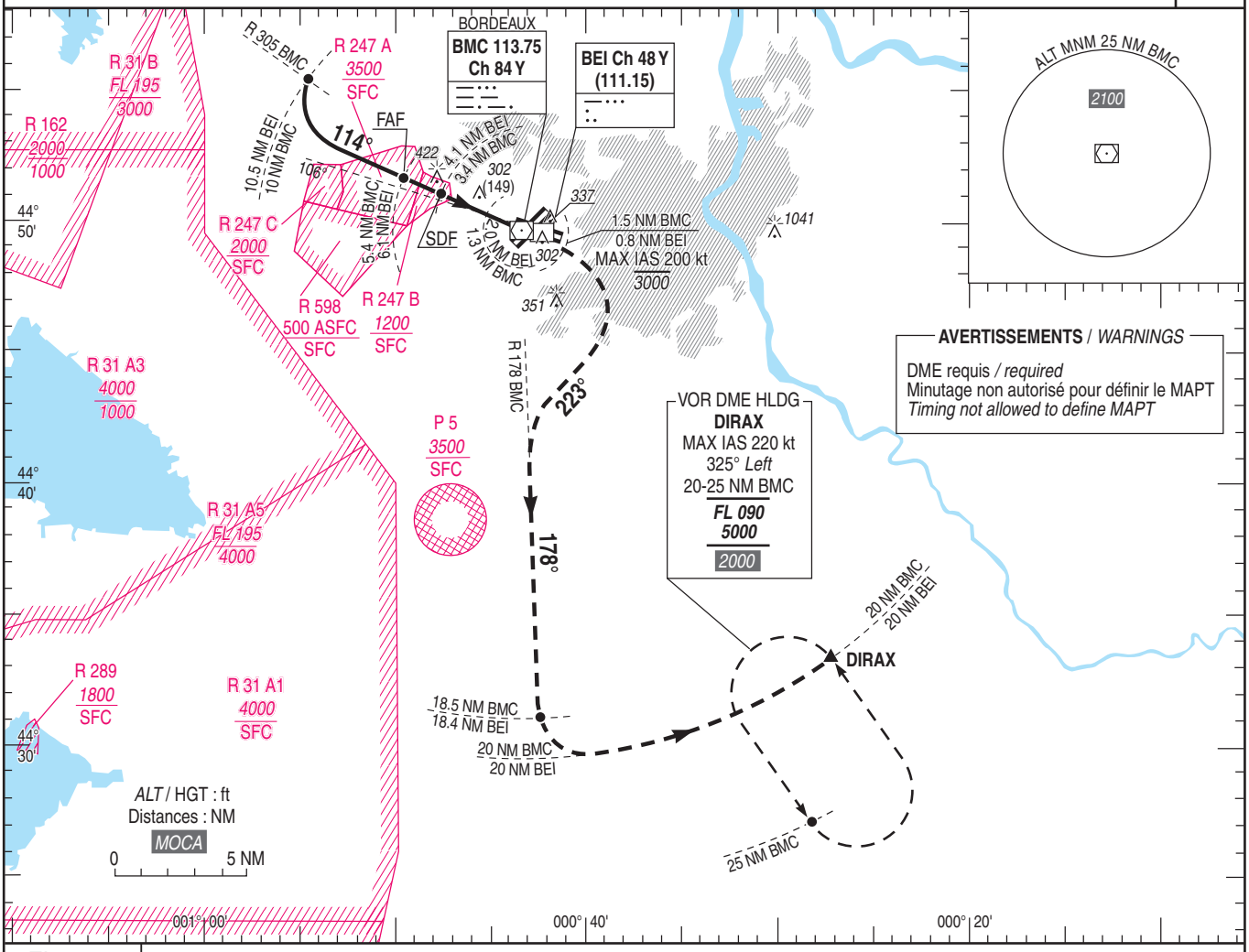
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 166,* ***THR : 153 (6 hPa)***

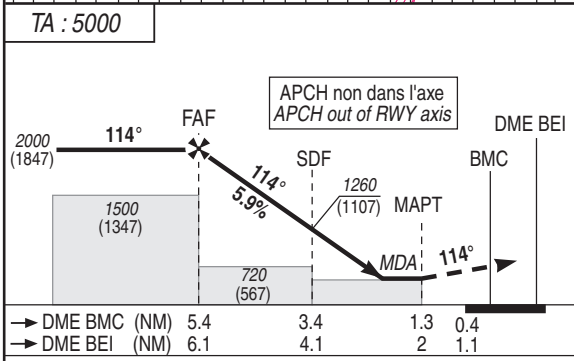
BORDEAUX **MERIGNAC**

*FNA* VOR RWY 11

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / *(1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction*

VAR 0° (2020)




API : Monter **R 114 BMC** (114°) jusqu'à **1.5 NM BMC** ou **0.8 NM BEI** vers ***3000* MAX** (2847) (MAX IAS 200 kt). A **1.5 NM BMC** ou **0.8 NM BEI**, sauf instructions du contrôle, tourner **à droite 223°** en montée vers ***5000*** (4847) pour intercepter et suivre le **R 178 BMC** (178°), puis à ***5000* MNM** (4847) suivre l'arc **20 NM** du **DME BMC** vers **DIRAX**. Monter à *1100* (947) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 114 BMC*** *(114°) till* ***1.5 NM BMC*** *or* ***0.8 NM BEI*** *up to* ***3000 MAX*** *(2847) (MAX IAS 200 kt). At* ***1.5 NM BMC*** *or* ***0.8 NM BEI****, except ATC instructions, turn* ***right 223°*** *climbing up to* ***5000*** *(4847) to intercept and follow* ***R 178 BMC*** *(178°), then at* ***5000 MNM*** *(4847) follow* ***20 NM DME BMC*** *course to* ***DIRAX****.*
*Climb up to 1100 (947) prior level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (450) | 1500 | 447 | ***640*** (480) | 1500 |
| B | ***600*** (450) | 1500 | 447 | ***670*** (520) | 1600 |
| C | ***620*** (470) | 2200 | 461 | ***820*** (670) | 2400 |
| D | ***640*** (490) | 2300 | 481 | ***870*** (720) | 3600 |

| DME BMC | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | |
| ***ALT*** (HGT) | ***1850*** (1697) | ***1490*** (1337) | ***1130*** (977) | ***770*** (617) | |

| DME BEI | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | |
| ***ALT*** (HGT) | ***1950*** (1797) | ***1590*** (1437) | ***1230*** (1077) | ***870*** (717) | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste. / *(1) Circling prohibited N of RWY.*

| FAF - MAPT | 4.1 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 31 | 3 min 05 | 2 min 44 | 2 min 28 | 2 min 08 | 1 min 54 | 1 min 42 | 1 min 32 | 1 min 24 | 1 min 20 |
| VSP (ft/min) | | 420 | 480 | 540 | 600 | 690 | 780 | 870 | 960 | 1050 | 1110 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**

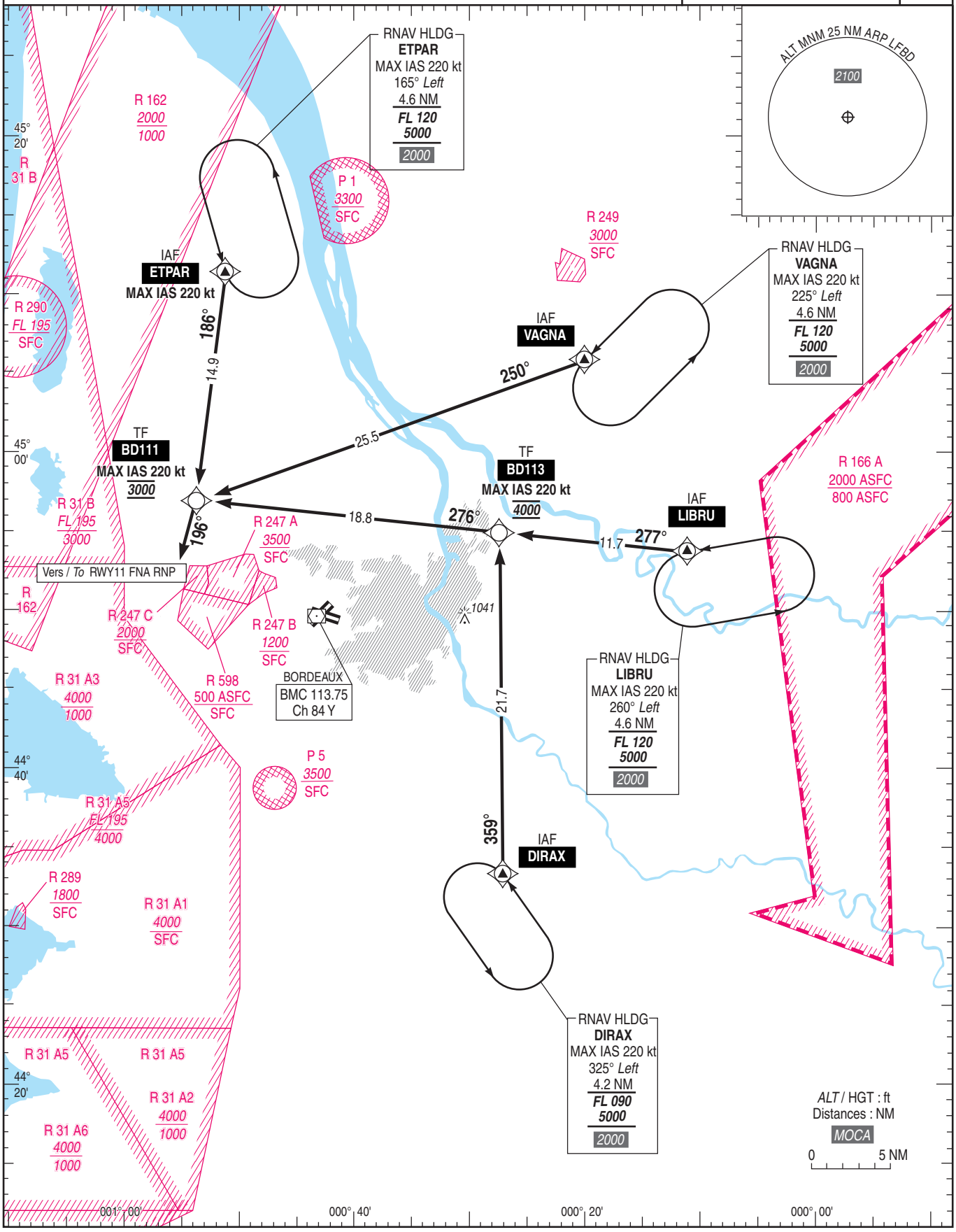
CAT A B C D

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 11

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW (2) Secteur / *Sector* BE (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

VAR 0° (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

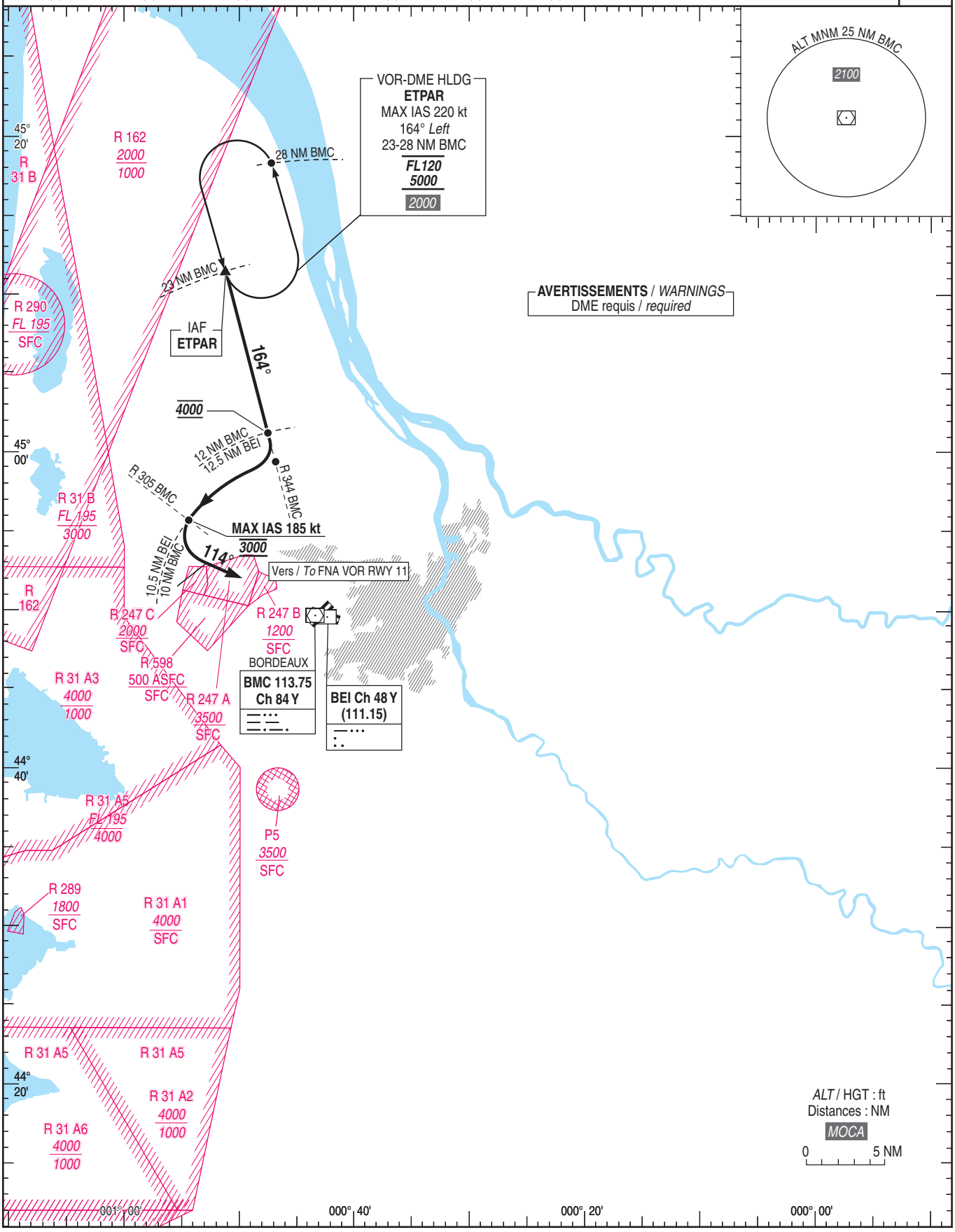
BORDEAUX **MERIGNAC**

CAT A B C D

*INA* VOR RWY 11

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / *(1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction*

VAR
0°
(2020)






© SIA

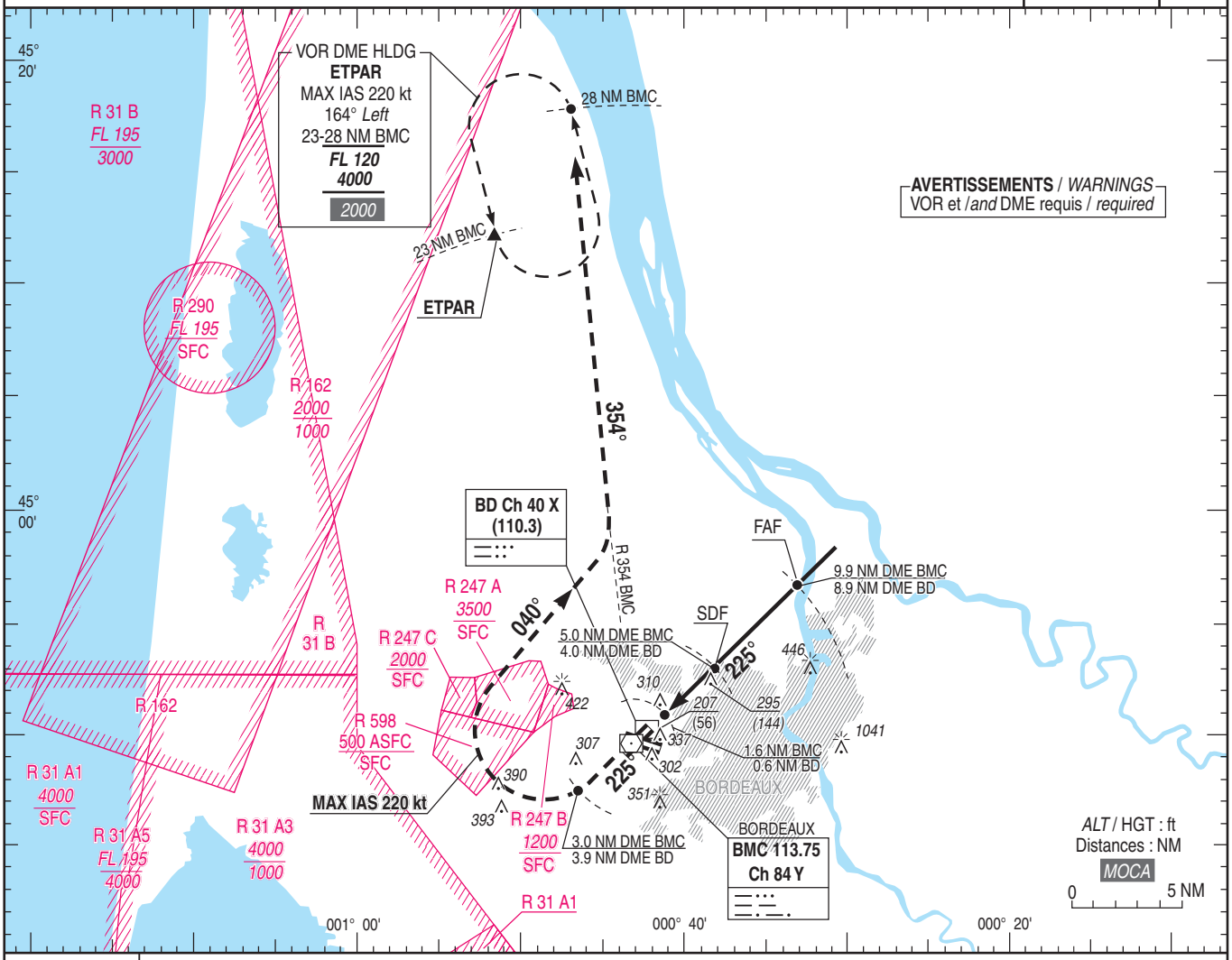
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 166,* ***THR : 151 (6 hPa)***

# BORDEAUX **MERIGNAC**
*FNA* ILS CAT I ou/*or*
*FNA* ILS CAT II et/*and* CAT III ou/*or*
*FNA* LOC RWY 23

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**ILS - DME**
**BD 110.3**
RDH : 54

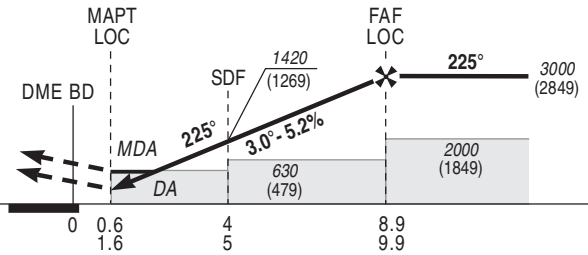
VAR
0°
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter dans l'axe. A **3.9 NM BD**, tourner **à droite 040°** (MAX IAS 220 kt) pour intercepter et suivre **le R 354 BMC** vers **l'attente ETPAR** en montée vers ***4000*** (3849). Monter à *1100* (949) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb straight ahead. At **3.9 NM BD** turn **right 040°** (MAX IAS 220 kt) to intercept and follow **R 354 BMC** to **ETPAR holding** at **4000** (3849). Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.*




DME BD ← (NM)
DME BMC ← (NM)

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 (2) | LOC | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***360*** (200) | 550 | 137 | 49 | ***550*** (400) | 1100 | 391 | ***640*** (490) | 1500 |
| B | | | 145 | 59 | | | | ***670*** (520) | 1600 |
| C | | | 159 | 72 | | | | ***820*** (670) | 2400 |
| D/DL | | | 173 | 85 | | | | ***870*** (720) | 3600 |

| **DME BMC** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| ***ALT*** | ***810*** | ***1130*** | ***1440*** | ***1760*** | ***2080*** | ***2400*** | ***2720*** |
| (HGT) | (659) | (979) | (1289) | (1609) | (1929) | (2249) | (2569) |

| **DME BD** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** | ***790*** | ***1110*** | ***1430*** | ***1750*** | ***2060*** | ***2380*** | ***2700*** |
| (HGT) | (639) | (959) | (1279) | (1599) | (1909) | (2229) | (2549) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste. (2) Base OCH ILS CAT II et CAT I : Plan sol.
*(1) Circling prohibited SE of RWY (2) OCH base ILS CAT II and CAT I : Ground.*

| FAF - THR | 8.8 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 31 | 6 min 35 | 5 min 51 | 5 min 16 | 4 min 35 | 4 min 03 | 3 min 38 | 3 min 17 | 3 min 01 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 425 | 480 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 925 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**

CAT A B C D

*ALT AD : 166,* ***THR : 151 (6 hPa)***

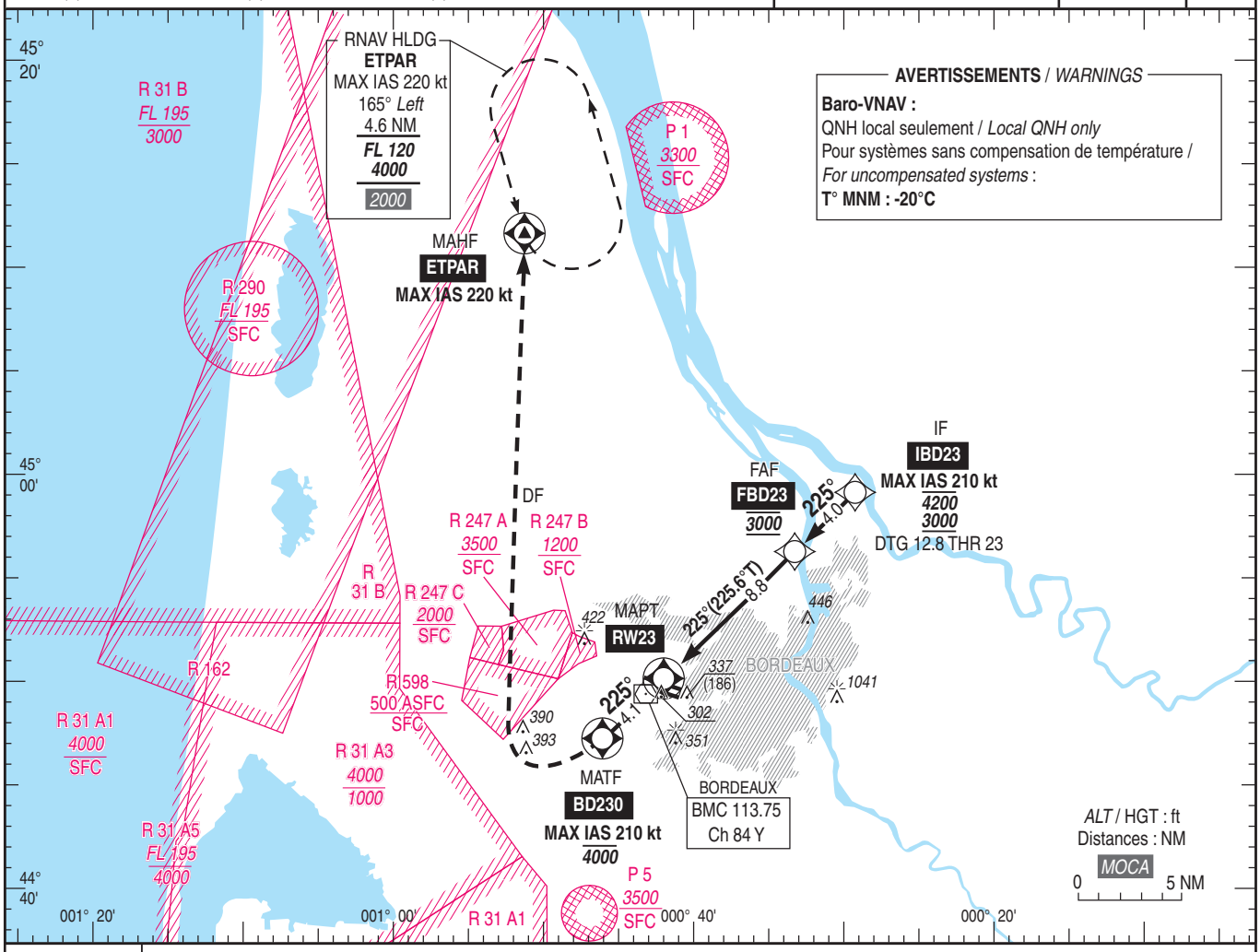
*FNA* **RNP** RWY 23

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW (2) Secteur / *Sector* BE (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

**EGNOS**
**Ch 64171**
**E23A**
TCH : 54

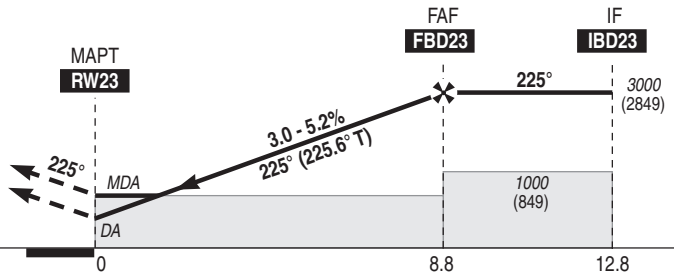
VAR
0°
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter direct vers **BD230** (MAX IAS 210 kt, MAX ALT *4000),* puis tourner à **droite** vers **ETPAR** en montée vers ***4000*** (3849), puis intégrer l'attente **ETPAR**.
Monter à *1100* (949) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up direct to* ***BD230*** *(MAX IAS 210 kt, MAX ALT 4000), then turn* ***right*** *to* ***ETPAR*** *climb up to* ***4000*** *(3849) to join* ***ETPAR*** *holding pattern.*
*Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***360*** (200) | 550 | 136 | ***530*** (380) | 1000 | 274 | ***590*** (440) | 1300 | 433 | ***640*** (490) | 1500 |
| B | | | 144 | ***540*** (390) | 1100 | 287 | | | | ***670*** (520) | 1600 |
| C | | | 159 | ***560*** (410) | 1200 | 306 | | | | ***820*** (670) | 2400 |
| D/DL | | | 173 | ***590*** (440) | 1300 | 333 | | | | ***870*** (720) | 3600 |

**DIST RW23**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***840*** (689) | ***1160*** (1009) | ***1480*** (1329) | ***1800*** (1649) | ***2120*** (1969) | ***2430*** (2279) | ***2750*** (2599) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est des pistes / *Circling prohibited SE of RWY.*
Panne de guidage radar durant l'approche / Loss of *GNSS guidance during approach :* voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 8.8 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 31 | 6 min 35 | 5 min 51 | 5 min 16 | 4 min 35 | 4 min 03 | 3 min 38 | 3 min 17 | 3 min 01 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | 370 | 425 | 480 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 925 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**

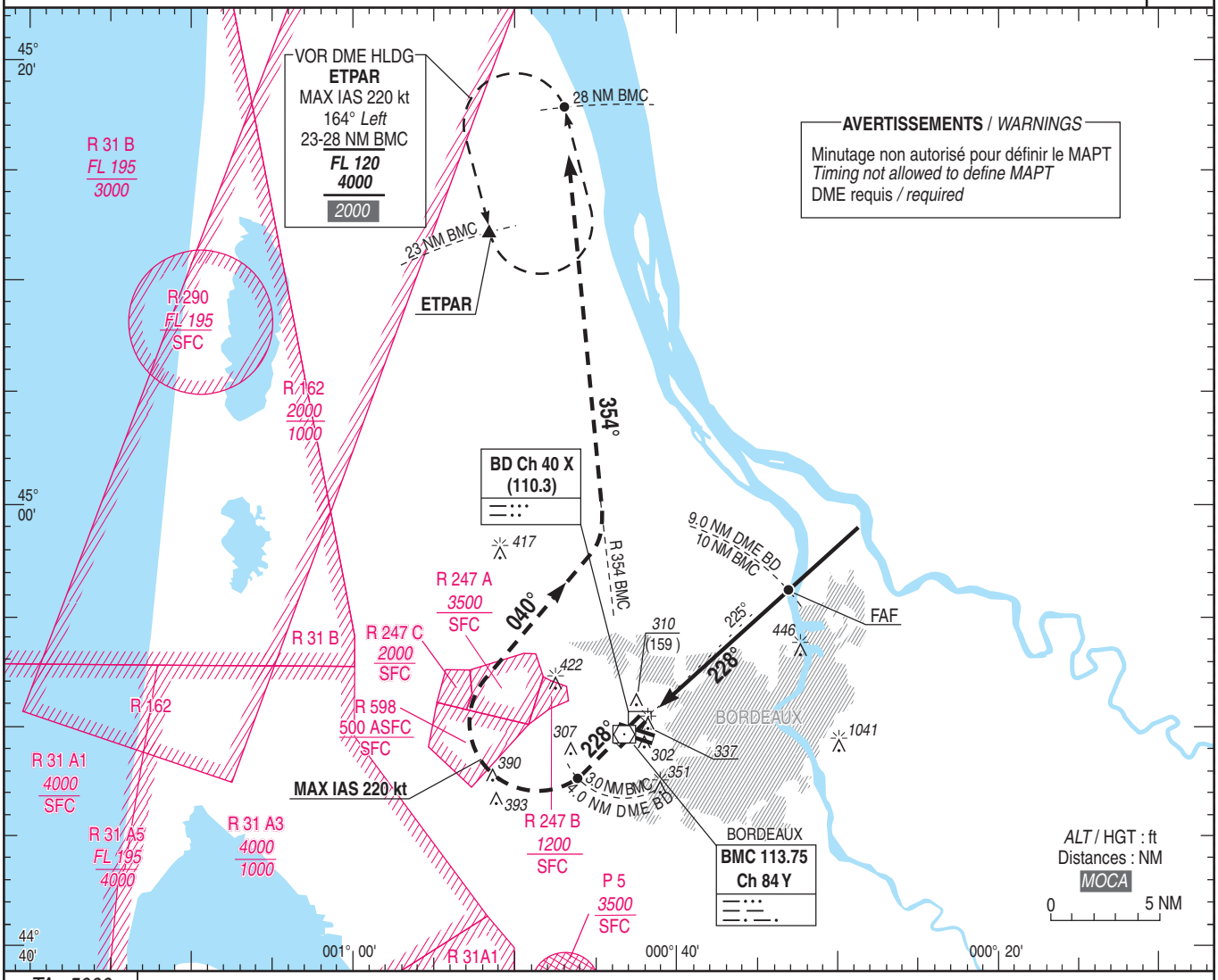
CAT A B C D

*ALT AD : 166,* ***THR : 151 (6 hPa)***

*FNA* VOR RWY 23

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / *(1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction*

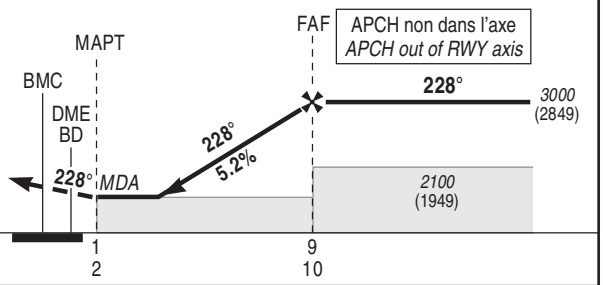
VAR
0°
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter sur **R 228 BMC** (228°).
A **3 NM BMC**, tourner **à droite 040°** (MAX IAS 220 kt) pour intercepter et suivre le **R 354 BMC** vers l'**attente ETPAR** en montée vers ***4000*** (3849).
Monter à *1100* (949) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 228 BMC*** *(228°).*
*At* ***3 NM BMC*** *turn* ***right 040°*** *(MAX IAS 220 kt) to intercept and follow* ***R 354 BMC*** *to* ***ETPAR holding*** *at* ***4000*** *(3849).*
*Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B<br>C<br>D | ***560*** (410) | 1200 | 406 | ***640*** (490)<br>***670*** (520)<br>***820*** (670)<br>***870*** (720) | 1500<br>1600<br>2400<br>3600 |

| **DME BMC** | **NM** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***ALT*** | ***800*** | ***1120*** | ***1430*** | ***1750*** | ***2070*** | ***2380*** | ***2700*** |
| | (HGT) | (649) | (969) | (1279) | (1599) | (1919) | (2229) | (2549) |

| **DME BD** | **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***ALT*** | ***780*** | ***1110*** | ***1410*** | ***1730*** | ***2050*** | ***2360*** | ***2680*** |
| | (HGT) | (629) | (949) | (1259) | (1579) | (1899) | (2209) | (2529) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste. / *(1) Circling prohibited SE of RWY.*

| FAF - MAPT | 8.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 51 | 6 min 00 | 5 min 20 | 4 min 48 | 4 min 10 | 3 min 42 | 3 min 19 | 3 min 00 | 2 min 45 | 2 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 525 | 605 | 685 | 760 | 845 | 920 | 970 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

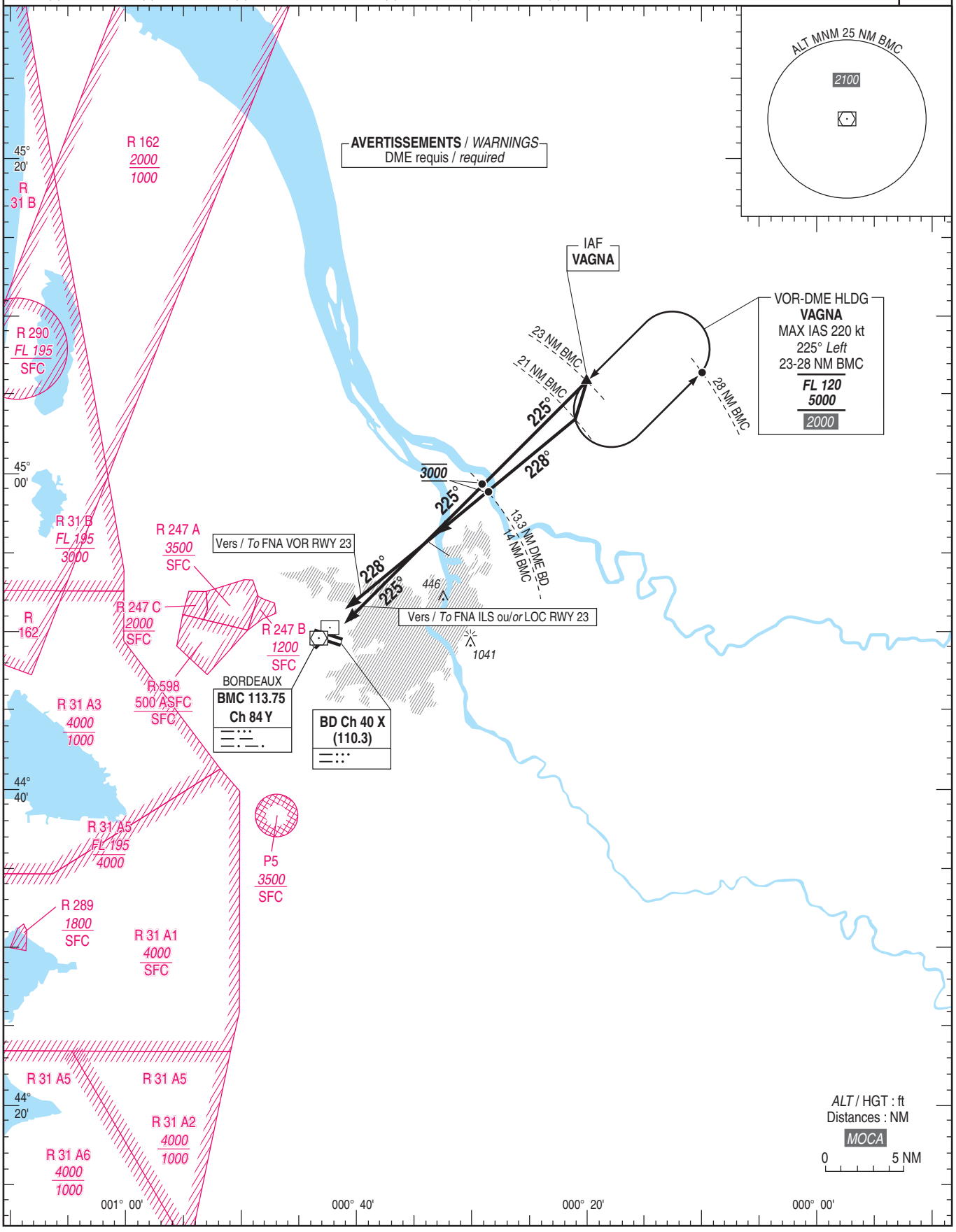
BORDEAUX **MERIGNAC**

*INA* VOR RWY23
*INA* ILS ou/*or* LOC RWY23

CAT A B C D

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / *(1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction*

VAR
0°
(2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**

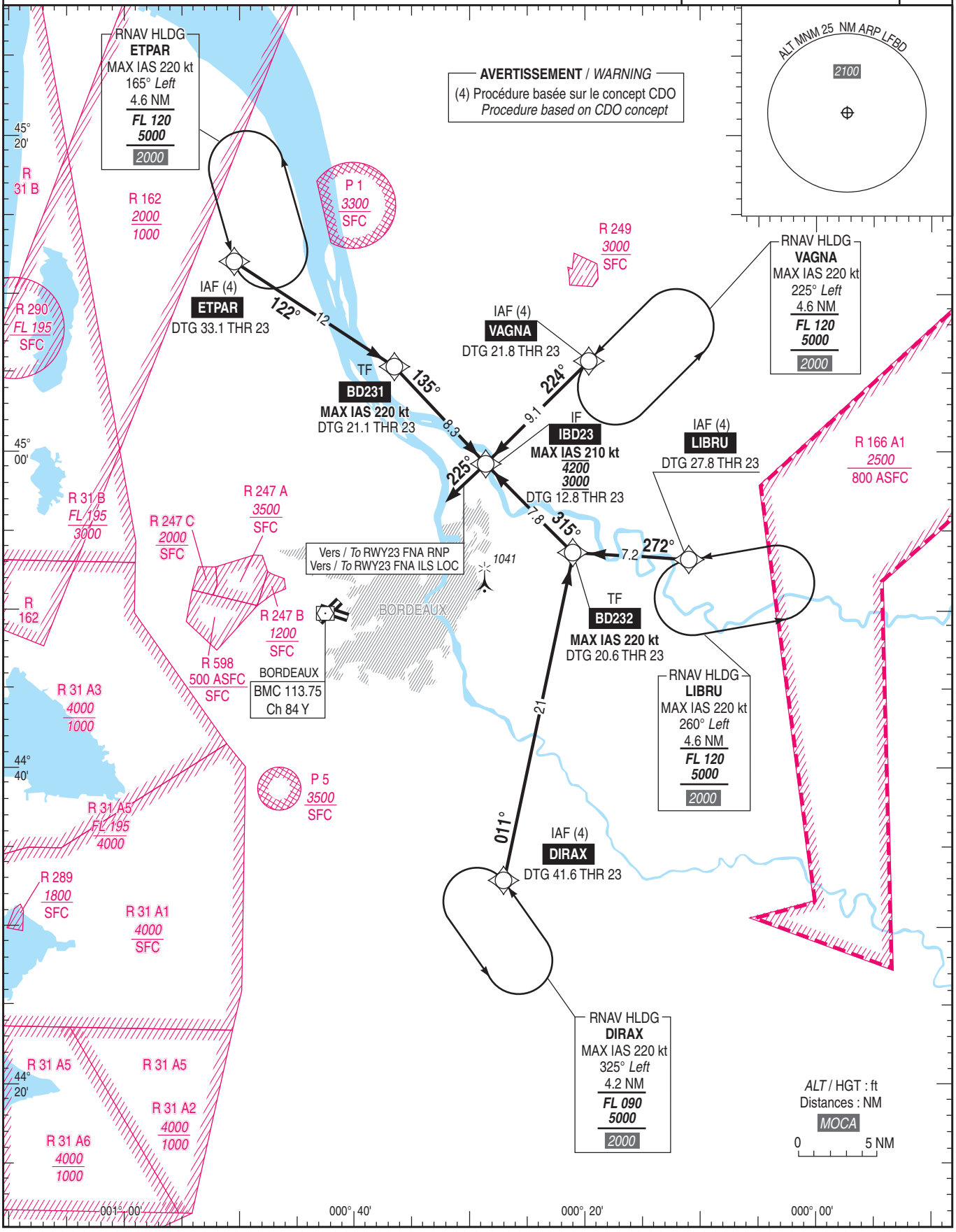
CAT A B C D

*INA* **RNAV** RWY 23

**ATIS** : MERIGNAC : 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121. 205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour / *Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

VAR
0°
(2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C D

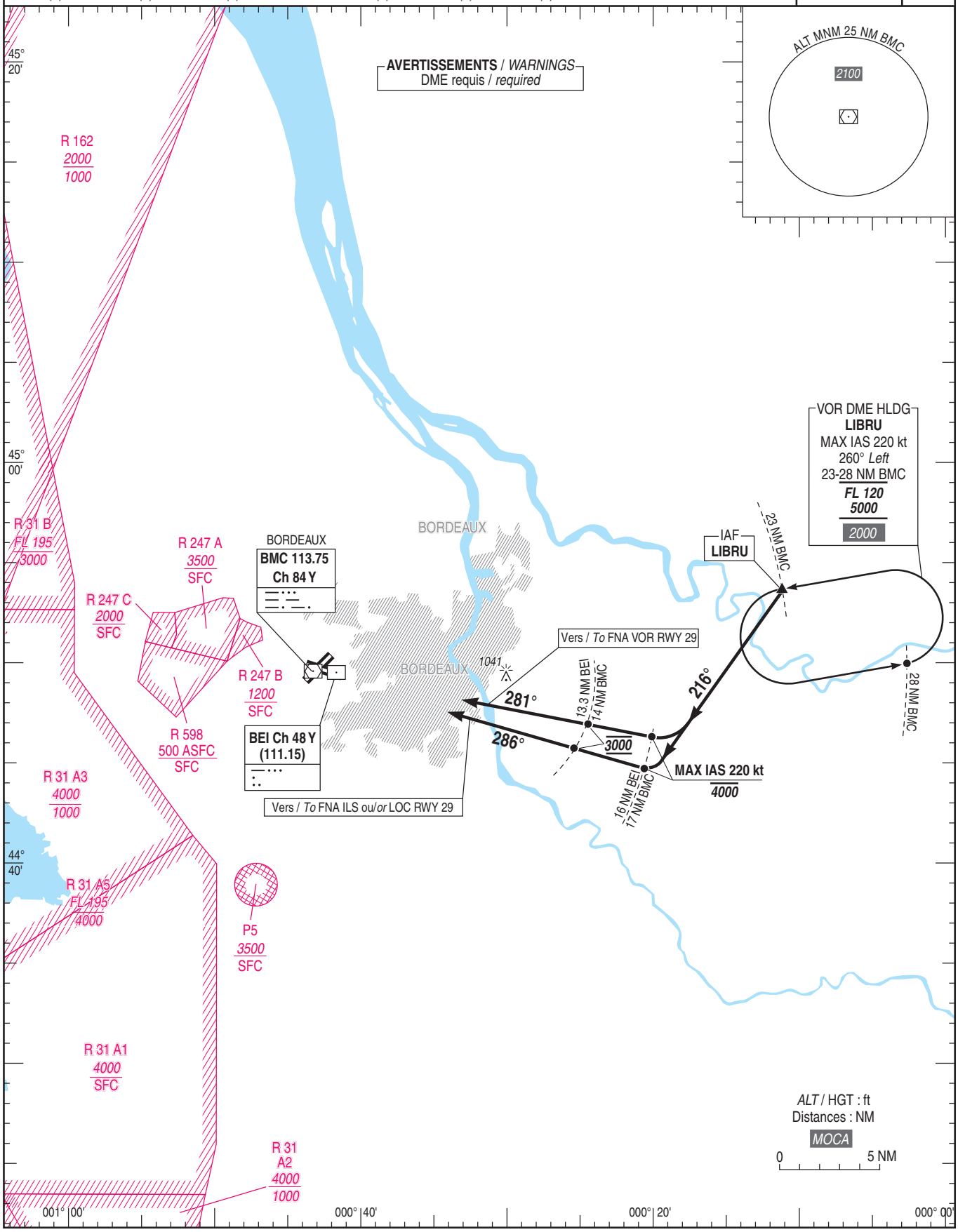
BORDEAUX **MERIGNAC**

*INA* VOR RWY29
*INA* ILS ou/*or* LOC RWY29

**ATIS** MERIGNAC 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour/*Tower* 118.305
(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / *(1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction*

**ILS - DME**
**BEI 111.15**
RDH : 50

VAR
0°
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 166,* ***THR : 160 (6 hPa)***

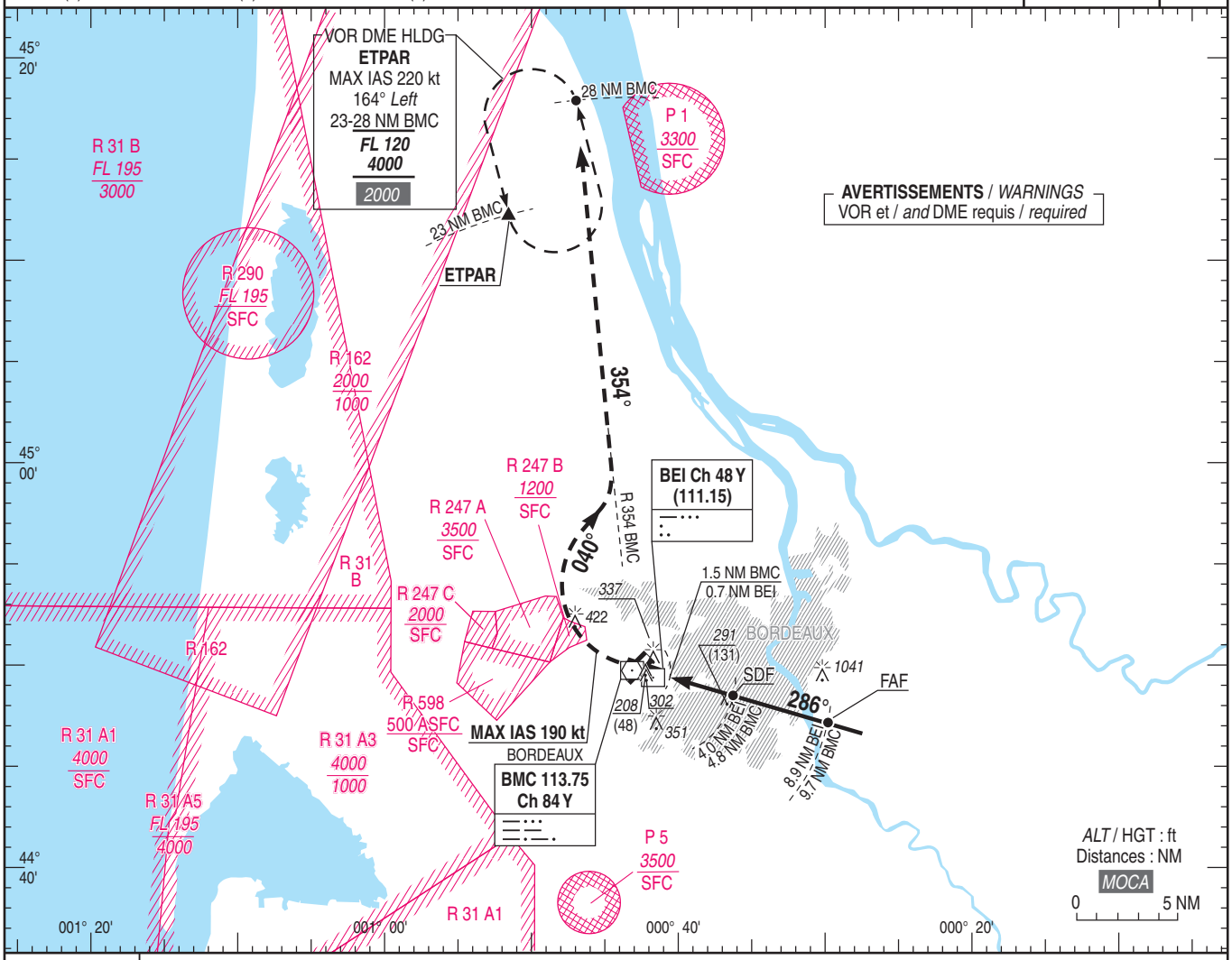
BORDEAUX **MERIGNAC**

*FNA* ILS ou / *or* LOC RWY 29

**ATIS** MERIGNAC 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour/*Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW (2) Secteur / *Sector* BE (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**ILS - DME**
**BEI 111.15**
RDH : 50

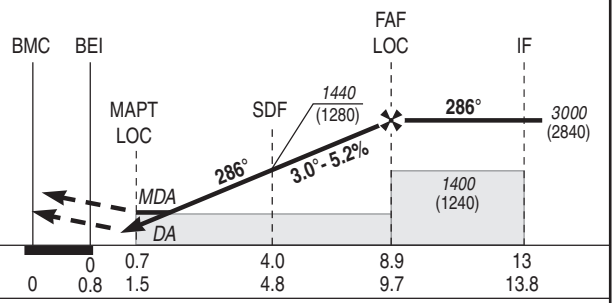
VAR
0°
(2020)




TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**. A ***700*** (540), tourner **à droite 040°** (MAX IAS 190 kt) pour intercepter et suivre le **R 354 BMC** vers l'attente **ETPAR** en montée vers ***4000*** (3840).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1100* (940) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***700*** *(540), turn* ***right 040°*** *(MAX IAS 190 kt) to intercept and follow* ***R 354 BMC*** *to* ***ETPAR*** *holding at* ***4000*** *(3840).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1100 (940) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***360*** (200) | 1200 | 158 | ***540*** (380) | 1500 | 378 | ***640*** (480) | 1500 |
| B | | | 171 | | 1500 | | ***670*** (510) | 1600 |
| C | | | 179 | | 1700 | | ***820*** (660) | 2400 |
| D | | | 189 | | 1700 | | ***870*** (710) | 3600 |

| **DME BMC** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| ***ALT*** (HGT) | ***560*** (400) | ***880*** (720) | ***1200*** (1040) | ***1520*** (1360) | ***1840*** (1680) | ***2150*** (1990) | ***2470*** (2310) | ***2790*** (2630) |

| **DME BEI** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** (HGT) | ***800*** (640) | ***1120*** (960) | ***1440*** (1280) | ***1760*** (1600) | ***2070*** (1910) | ***2390*** (2230) | ***2710*** (2550) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste.
*(1) Circling prohibited N of RWY.*

| FAF - THR | 8.8 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 32 | 6 min 36 | 5 min 52 | 5 min 16 | 4 min 35 | 4 min 03 | 3 min 38 | 3 min 18 | 3 min 01 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 470 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 930 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

BORDEAUX **MERIGNAC**

*ALT AD : 166,* ***THR : 160 (6 hPa)***

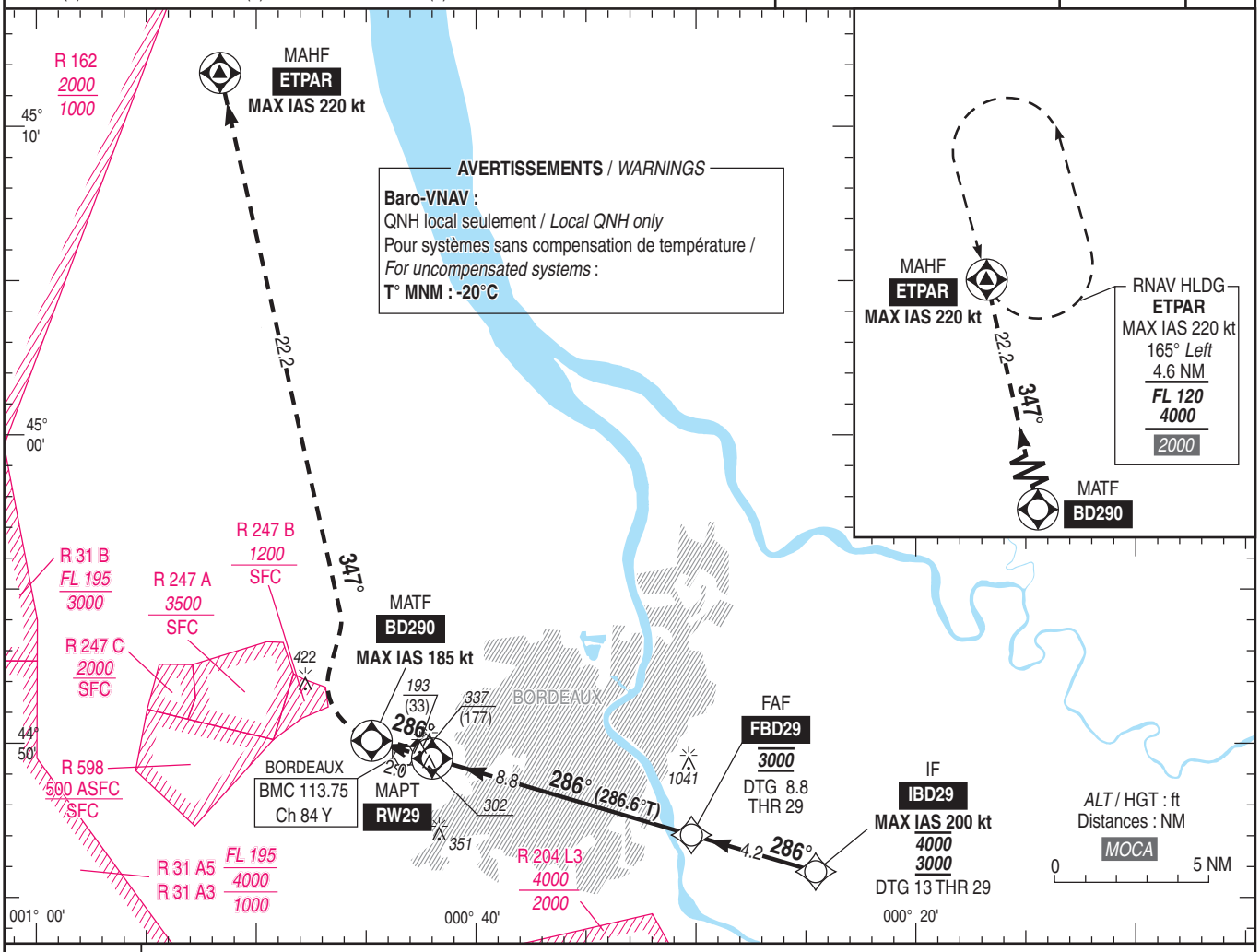
*FNA* **RNP** RWY 29

**ATIS** : MERIGNAC 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour/*Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW (2) Secteur / *Sector* BE (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

**EGNOS**
**Ch 82949**
**E29A**
TCH : 50

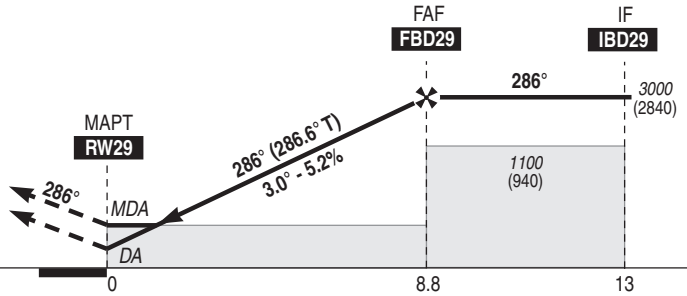
VAR
0°
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter vers **BD290** (MAX IAS 185 kt), puis tourner à **droite** jusqu'à **ETPAR** (MAX IAS 220 kt) en montée vers ***4000*** (3840), puis intégrer l'attente **ETPAR**.
Monter à *1100* (940) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***BD290*** *(MAX IAS 185 kt), then turn* ***right*** *to* ***ETPAR*** *(MAX IAS 220 kt) climbing up to* ***4000*** *(3840), to enter* ***ETPAR*** *holding pattern.*
*Climb up to 1100 (940) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***360*** (200) | 1200 | 159 | ***540*** (380) | 1500 | 278 | ***590*** (430) | 1500 | 423 | ***640*** (480) | 1500 |
| B | | | 171 | ***550*** (390) | 1500 | 290 | | 1500 | | ***670*** (520) | 1600 |
| C | | | 179 | ***570*** (410) | 1900 | 309 | | 2000 | | ***820*** (660) | 2400 |
| D | | | 189 | ***590*** (430) | 2000 | 336 | | 2000 | | ***870*** (720) | 3600 |

| **DIST RW29** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***850*** (690) | ***1170*** (1010) | ***1490*** (1330) | ***1810*** (1650) |

| **DIST RW29** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2120*** (1960) | ***2440*** (2280) | ***2760*** (2600) |

Observations /*Remarks* : Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/ *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited N of RWY.*

| FAF - MAPT | 8.8 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 32 | 6 min 36 | 5 min 52 | 5 min 16 | 4 min 35 | 4 min 03 | 3 min 38 | 3 min 18 | 3 min 01 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 925 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**

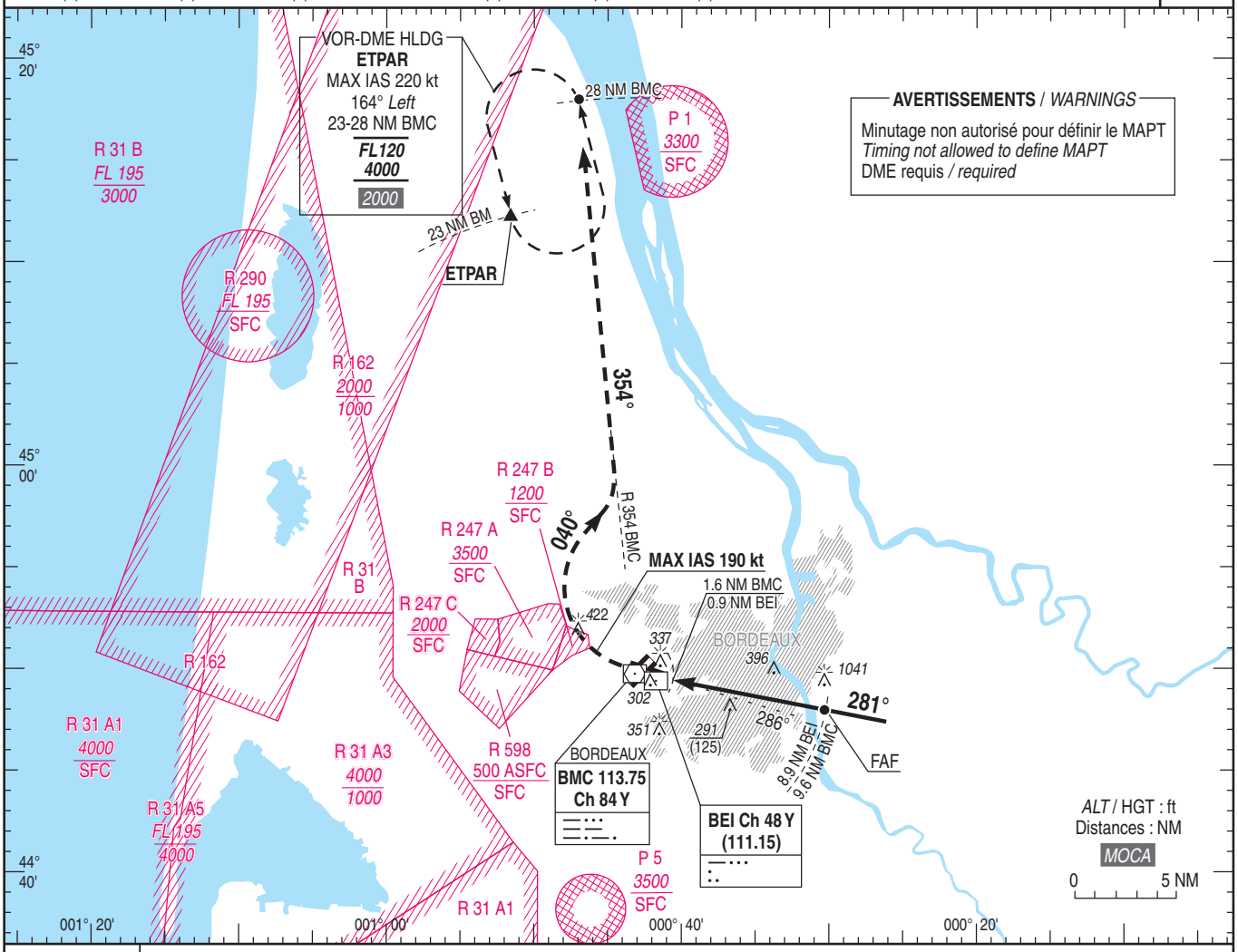
CAT A B C D

***ALT AD : 166 (6 hPa)**, THR : 160*

*FNA* VOR RWY 29

**ATIS :** MERIGNAC 131.155
**APP :** AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)
**TWR :** MERIGNAC Tour/*Tower* 118.305
(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / *(1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction*

VAR
0°
(2020)

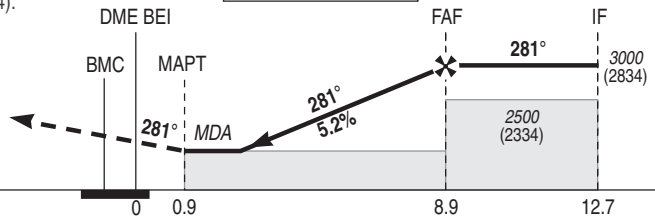



**TA : 5000**

API : Monter sur **R 281 BMC** (281°). A **BMC**, tourner **à droite 040°** (MAX IAS 190 kt) pour intercepter et suivre le **R 354 BMC** vers l'attente **ETPAR** en montée vers ***4000*** (3834). Monter à *1200* (1034) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 281 BMC** (281°). At **BMC**, turn **right 040°** (MAX IAS 190 kt) to intercept and follow **R 354 BMC** to **ETPAR** holding at **4000** (3834). Climb up to 1200 (1034) prior to level acceleration.*

APCH non dans l'axe
*APCH out of RWY axis*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DME BEI ← (NM) | 0 | 0.9 | 8.9 | 12.7 |
| DME BMC ← (NM) | 0 | 1.6 | 9.6 | 13.4 |

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

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***540*** (380) | 1500 | 372 | ***640*** (480) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***670*** (510) | 1600 |
| C | | 1700 | | ***820*** (660) | 2400 |
| D | | 1700 | | ***870*** (710) | 3600 |

| DME BMC | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| ***ALT*** | ***560*** | ***870*** | ***1190*** | ***1510*** | ***1820*** | ***2140*** | ***2460*** | ***2770*** |
| (HGT) | (394) | (704) | (1024) | (1344) | (1654) | (1974) | (2294) | (2604) |

| DME BEI | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** | ***790*** | ***1110*** | ***1430*** | ***1740*** | ***2060*** | ***2380*** | ***2690*** |
| (HGT) | (624) | (944) | (1264) | (1574) | (1894) | (2214) | (2524) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited N of RWY.*

| FAF - MAPT 8.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 51 | 6 min 00 | 5 min 20 | 4 min 48 | 4 min 10 | 3 min 42 | 3 min 19 | 3 min 00 | 2 min 45 | 2 min 36 |
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 470 | 530 | 610 | 680 | 760 | 840 | 920 | 970 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**

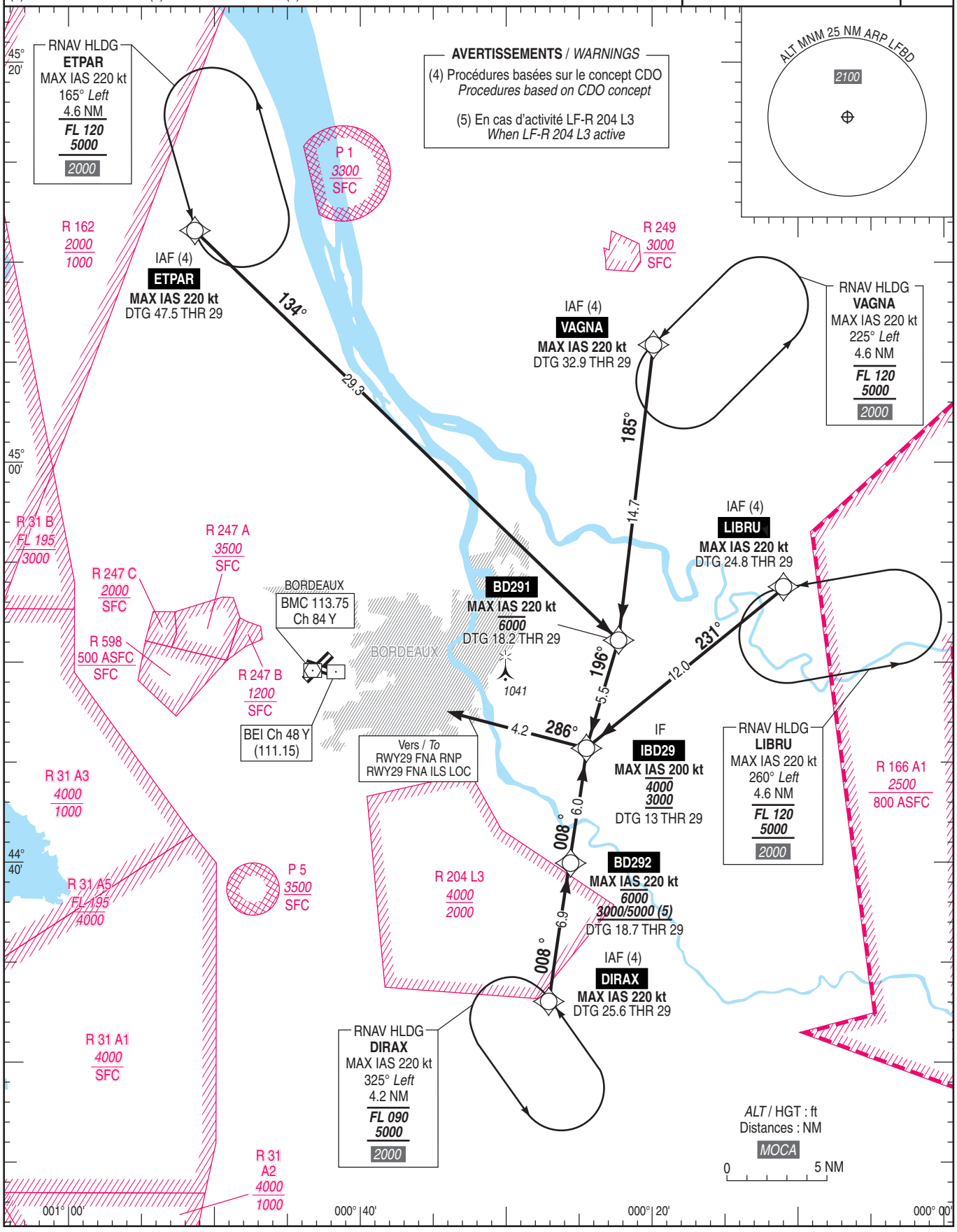
CAT A B C D

*INA* **RNAV** RWY 29

**ATIS** MERIGNAC 131.155
**APP** : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)
**TWR** : MERIGNAC Tour/*Tower* 118.305
(1) Secteur / *Sector* BW - (2) Secteur / *Sector* BE - (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

**RNP APCH**
Fonctionnalité d'attente RNAV requise
*RNAV holding functionality required*

VAR 0° (2020)

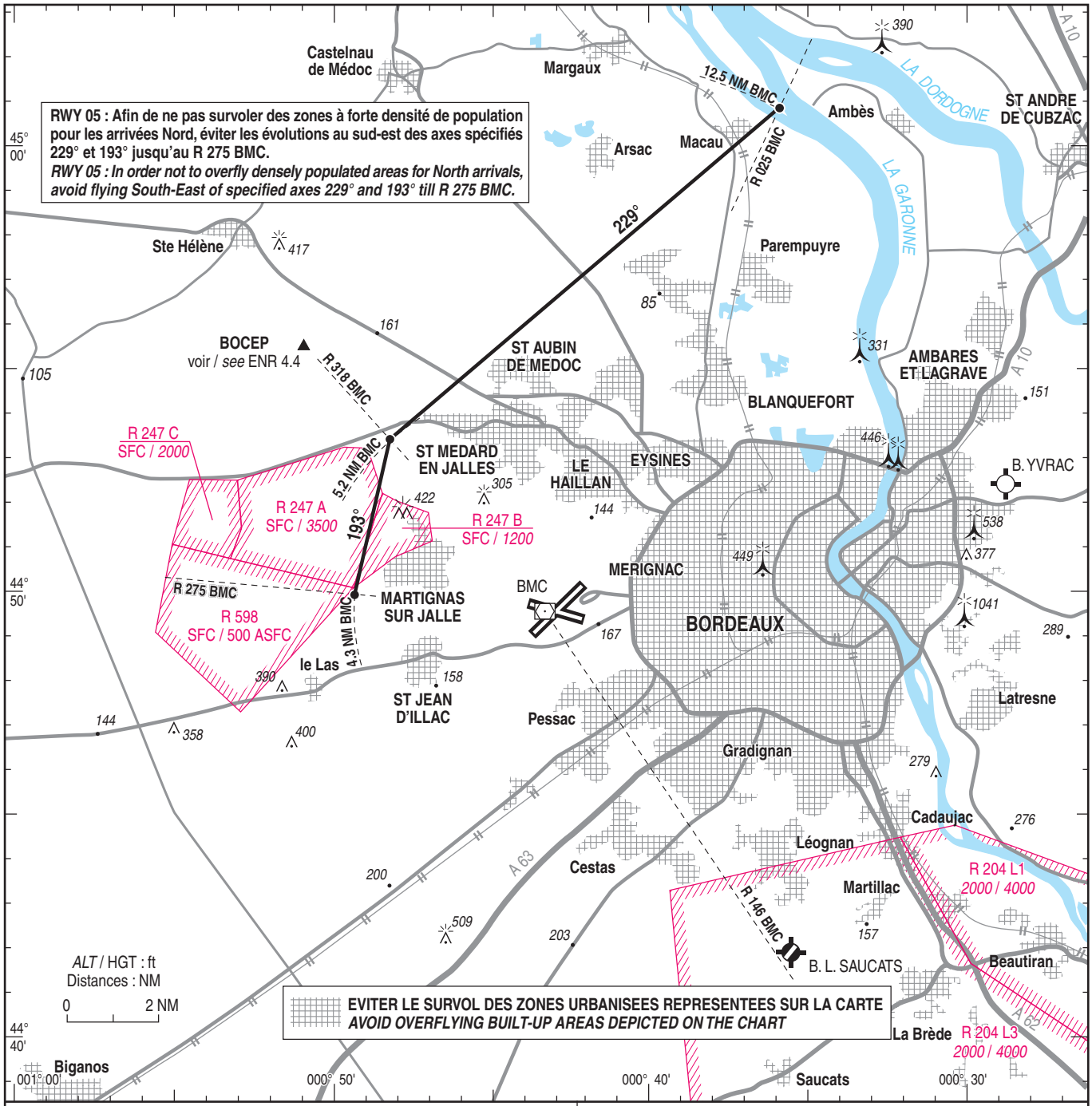





© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**
RWY 05




### CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :

**RWY 23** : Approche à vue interdite.

**RWY 05** :
- Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote, ou, de jour, sur proposition du contrôle.
- Le contrôleur d'approche peut proposer un guidage radar pour acquisition des conditions de vol à vue.
- La demande d'approche à vue sera toujours confirmée par le pilote dès visuel sur l'aérodrome.
- Pour les branches vent arrière Nord, éviter les évolutions au sud des axes ci-dessus, respect d'une altitude de 3000 ft jusqu'au R 275 BMC.
- En cas d'activité des zones R 247, vérifier les conditions de séparation par rapport à cette zone auprès du CCA AQUITAINE.
- Pour les branches vent arrière Sud, respect d'une altitude de 5000 ft jusqu'au R 146 BMC (ou R 166 BMC en cas d'activité des zones R 204).
- Respect d'une distance minimum (3.5 NM BMC) d'alignement en finale avant le seuil de piste.

### *INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :*

***RWY 23 :*** *Visual approach prohibited.*

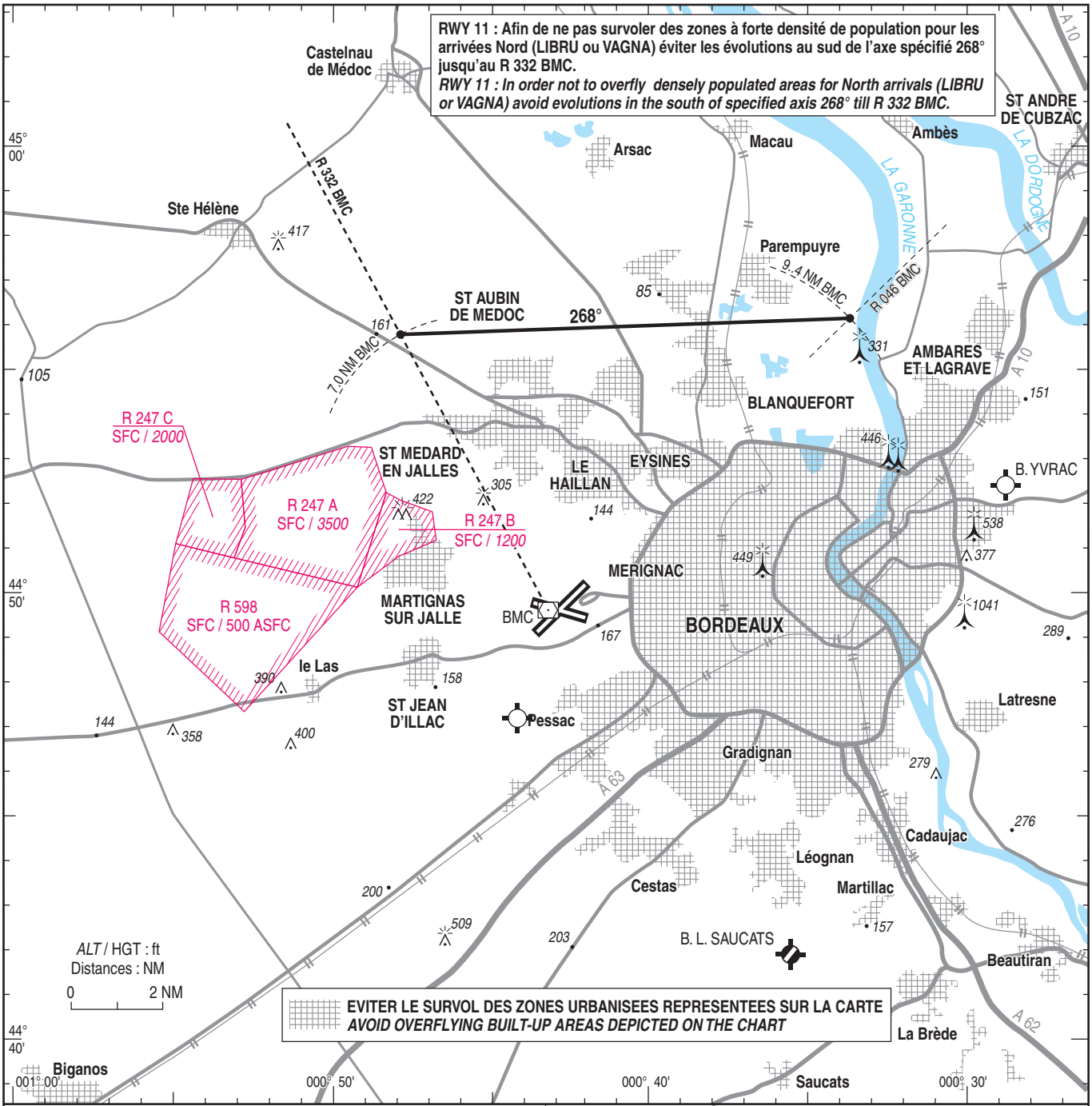
***RWY 05 :***
- *Visual APCH clearance only issued on pilot's request, or, by day, on ATC proposal.*
- *The ATC can suggest a radar vectoring to obtain visual flight conditions.*
- *The visual APCH request will be always confirmed by the pilot AD in sight.*
- *For North downwind legs : avoid flying South of the axes above, respect an altitude of 3000 ft till R 275 BMC.*
- *When R 247 active, check the conditions of separation from this area with AQUITAINE ATC.*
- *For South downwind legs : respect an altitude of 5000 ft till R 146 BMC (or R 166 BMC in case of R 204 activity).*
- *Respect MNM distance (3.5 NM BMC) on final APCH before the RWY threshold.*



© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

BORDEAUX **MERIGNAC**
RWY 11




### CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :

**RWY 29** : Approche à vue interdite.

**RWY 11** :

- Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote, ou, de jour, sur proposition du contrôle.
- Le contrôleur d'approche peut proposer un guidage radar pour acquisition des conditions de vol à vue.
- La demande d'approche à vue sera toujours confirmée par le pilote dès visuel sur l'aérodrome.
- Pour les branches vent arrière Nord : éviter les évolutions au sud de l'axe ci-dessus, maintenir une altitude de 3000 ft jusqu'au R 332 de BMC.
- Respect d'une distance minimum (3.5 NM BMC) d'alignement en finale avant le seuil de piste.

### *INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :*

***RWY 29 :*** *Visual approach prohibited.*

***RWY 11 :***

- *Visual APCH only issued on pilot request or, by day, on ATC proposal.*
- *The ATC can suggest a radar vectoring to obtain visual flight conditions.*
- *The visual APCH request will be always confirmed by the pilot AD in sight.*
- *For North downwind legs : avoid evolutions in the south of the axis above maintain an altitude of 3000 ft till R 332 BMC.*
- *Respect a MNM distance (3.5 NM BMC) in final APCH before the runway threshold.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBE.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFBE - BERGERAC DORDOGNE PERIGORD

**AD 2 LFBE.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°49'28"N 000°31'14"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des axes de la piste et du TWY B | RWY center line and TWY B intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SSE BERGERAC (24 - Dordogne) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 172 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.9 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.4174°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.125°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EGC AERO | |
| | Adresse / *Address* | Route d'Agen<br>24100 BERGERAC | |
| | Telephone | 05 53 22 25 25 | |
| | FAX | 05 53 24 35 43 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFBEZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | ARINC gestionnaire : EGCAMXH<br>E-mail : aeroport-bergerac@bergerac.aeroport.fr | |

**AD 2 LFBE.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HIV : 0800-1600, ÉTÉ : 0700-1600. | WIN : 0800-1600, SUM : 0700-1600. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | MAR-VEN : PPR 24 HR<br>SAM, DIM et LUN : PPR VEN 1300<br>HIV : 0800-1600, ÉTÉ : 0600-1700<br>TEL : 05 53 22 25 33 | TUE-FRI : PPR 24 HR<br>SAT, SUN and MON : PPR FRI 1300<br>WIN : 0800-1600, SUM : 0600-1700<br>TEL : 05 53 22 25 33 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | NIL |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0500-0200 | |
| 7 | ATS | 0700-1900<br>Extension possible pour tout vol régulier programmé, vols sanitaires (transfert d'organes) et pour tout trafic avec PN 48 HR, PPR à EGC AERO pendant les heures de bureau.<br>TEL : 05 53 22 25 33 - 06 33 35 50 32.<br>Extension des horaires ATS au bénéfice des vols commerciaux programmés annoncée sur ATIS. | 0700-1900<br>Possible extension for all planned scheduled flights, organ sanitary flights and for all traffic with PN 48 HR, PPR from EGC AERO during office hours.<br>TEL : 05 53 22 25 33 - 06 33 35 50 32.<br>ATS SKED extension for commercial scheduled flights announced on ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100 LL : automate H24.<br>JET A1 (CIV-MIL) :<br>ETE 0700-1600<br>HIV 0800-1600<br>Sans interruption pour les vols commerciaux réguliers programmés. | 100 LL : automatic dispenser 24.<br>JET A1 :<br>SUM 0700-1600<br>WIN 0800-1600<br>Without interruption for regular commercial scheduled flights. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Se renseigner auprès du gestionnaire | Contact AD administration |
| 10 | Sûreté / *Safety* | En fonction des horaires des vols réguliers programmés.<br>Pour les vols supplémentaires, contacter l'aéroport à J-2. | According to scheduled regular flights.<br>For additionnal flights, contact airport 2 days before. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | 0800-1600<br>PPR 48 HR à egcops@bergerac.aeroport.fr, sauf vols commerciaux réguliers programmés. | 0800-1600<br>PPR 48 HR at egcops@bergerac.aeroport.fr, except scheduled commercial flights. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS. | GRF (global reporting format) : RFFS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBE.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS 100 LL - JET A1 (CIV-MIL)<br>Paiement : carte WFS, carte de crédit. | Fuel : AVGAS 100 LL - JET A1 (CIV-MIL)<br>Payment : WFS card, credit card. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 :<br>Capacités cuves : 140 000 litres<br>Capacité camion : 20 000 litres<br>Débit camion : 60 m3/h<br>100LL :<br>Capacité cuve : 50 000 litres<br>Débit : 5m3/h | JET A1 :<br>Tanks capacity : 140 000 litres<br>Truck capacity : 20 000 litres<br>Truck flow : 60 m3/h<br>100LL :<br>Tank capacity : 50 000 litres<br>Flow : 5m3/h |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 dégivreuse et liquide antigivre type 1 avec mélange : 50/50. | 1 de-icer and type 1 de-icing product with mixe : 50/50. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Non | No |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Toutes réparations ACFT et HEL :<br>- Aéro Dordogne Service : TEL : 05 53 74 09 61 - E-mail : aircd@orange.fr<br>- Radio workshop : STCA - TEL : 05 53 63 24 05 / 06 11 28 71 42 (H24) - FAX : 05 53 22 08 22.<br>- Air Charlie Delta TEL : 05 53 24 94 10 - FAX : 05 53 27 83 21.<br>Maintenance aviation générale, chaudronnerie, menuiserie, peinture CAMO (M/F M/G + I) | All repairs ACFT and HEL :<br>- Aéro Dordogne Service : TEL : 05 53 74 09 61 - E-mail : aircd@orange.fr<br>- Radio workshop : STCA - TEL : 05 53 63 24 05 / 06 11 28 71 42 (H24) - FAX : 05 53 22 08 22.<br>- Air Charlie Delta TEL : 05 53 24 94 10 - FAX : 05 53 27 83 21.<br>General aviation maintenance, boiler making, carpentry, painting CAMO (M/F M/G + I) |
| 7 | Observations / *Remarks* | Escale :TEL 05 53 22 25 25<br>Avitaillement :TEL 05 53 22 25 23<br>Assistance aviation générale TEL 05 53 22 25 33 - FAX 05 53 24 35 43<br>Courriel : egcops@bergerac.aeroport.fr<br>Fréquence Escale : TRAFIC BERGERAC 131.790 MHz<br>Vide toilettes et plein d'eau.<br>GPU : O/R PN 48 HR. | Handling :TEL 05 53 22 25 25<br>Refuelling :TEL 05 53 22 25 23<br>General aviation handling TEL 05 53 22 25 33 - FAX 05 53 24 35 43<br>email : egcops@bergerac.aeroport.fr<br>Stopover frequency : BERGERAC TRAFFIC 131.790 MHz<br>Empty toilet and water filling.<br>GPU : O/R PN 48 HR. |

**AD 2 LFBE.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Aéroport : NIL<br>Nombreux hôtels à Bergerac et environs | Airport : NIL<br>Several hotels in BERGERAC and neighbourhood |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport, à Bergerac et environs. | At airport, in BERGERAC and neighbourhood. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location | Taxis, car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux à BERGERAC et PERIGUEUX | Hospitals in BERGERAC and PERIGUEUX |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billets dans l'aérogare | Cash point in terminal |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A Bergerac | In Bergerac |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBE.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 véhicules d'intervention contenant 6100 l d'eau, 750 l d'émulseur et 250 kg de poudre extinctrice. | 2 rescue vehicles, each equipped with 6100 l of water, 750 l of foaming agent and 250 kg of powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter astreinte aéroport, TEL : 06 33 44 54 30.<br>- ACFT de MTOW < 5.7 t : intervention société de levage selon procédure gestionnaire.<br>- Tonnage supérieur : contact entreprises extérieures selon procédure gestionnaire. | Contact airport on-call duty, TEL : 06 33 44 54 30.<br>- ACFT with MTOW < 5.7 t : intervention by lifting company according to AD manager procedure.<br>- Higher tonnage : external companies are contacted according to AD manager procedure. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 : Horaires modulés en fonction de la saison aéronautique (voir NOTAM) ou PPR PN 48 HR - TEL : 05 53 22 25 33.<br>Niveau 5 : Horaires ATS.<br>Pas de niveau en dehors des horaires ATS. | Level 7 : Modulated SKED according to the aeronautical season (see NOTAM) or PPR PN 48 HR - TEL : 05 53 22 25 33.<br>Level 5 : ATS SKED.<br>No level outside ATS SKED. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBE.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | NIL |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | NIL |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Aucun moyen permettant de déneiger ou déverglacer l'aire de mouvement. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>No snow or ice removal available for the movement area. |

**AD 2 LFBE.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking commercial D1 : 26 F/C/W/T, D2/D3/D31/D4 : 59 F/C/W/T<br>Parking aviation générale : 15 F/C/W/T | Commercial apron D1 : 26 F/C/W/T, D2/D3/D31/D4 : 59 F/C/W/T<br>General aviation apron : 15 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A,B :15m. TWY Air CD: 7.5m | TWY A,B :15m. TWY Air CD: 7.5m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 41 F/C/W/T - TWY B : 40 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | C1 44°49'22.99"N 000°30'38.71"E<br>C2 44°49'22.10"N 000°30'38.13"E<br>C3 44°49'21.48"N 000°30'37.90"E<br>D1 44°49'21.86"N 000°30'52.65"E | D2 44°49'22.03"N 000°30'55.69"E<br>D3 44°49'21.74"N 000°30'58.18"E<br>D31 44°49'21.25"N 000°30'58.71"E<br>D4 44°49'21.66"N 000°31'00.91"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | La largeur des TWY est portée à 25 m entre le point d'attente et la piste.<br>Pentes parking aviation générale : 2,4% | TWY width of 25 m between the holding point and the RWY.<br>General Aviation apron slopes : 2,4% |

**AD 2 LFBE.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Parking commercial : D1, D2, D3, D31, D4<br>Parking aviation générale : C1-C2-C3, E1-E2-E3-E4-E5-E6, G1-G2-G3-G4-G5-G6-G7-G8 | Commercial apron : D1, D2, D3, D31, D4<br>General aviation apron : C1-C2-C3, E1-E2-E3-E4-E5-E6, G1-G2-G3-G4-G5-G6-G7-G8 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | OUI | YES |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Marquage au sol vers postes de stationnement. | Ground marking towards apron stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Toutes RWY : seuils, points cibles, axe.<br>Tous TWY : axe, point d'attente. | All RWY : THR, aiming points markings, centre line.<br>All TWY : centre line, holding point. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBE .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBE.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBE.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BORDEAUX MERIGNAC | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBE .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | TOULOUSE BLAGNAC | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BORDEAUX MERIGNAC | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>HIV/WIN : 06-12-18, CNL 21<br>ETE/SUM : 00-06-12, CNL 20 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0600 et 2100<br>ETE : TREND entre 0000 et 2000. | WIN : TREND between 0600 and 2100<br>SUM : TREND between 0000 and 2000. |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>HIV/WIN : 0600-2100<br>ETE/SUM : 0000-2000<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79. | |

**AD 2 LFBE.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 094.34 (093) | 2205 x 45 | 43 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 44°49'30.98"N 000°30'17.53"E<br>( 44°49'30.47"N 000°30'27.05"E )<br>------<br>GUND 154 FT | THR : 166ft<br>DTHR : 170ft |
| 27 | 274.34 (273) | 2205 x 45 | 43 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 44°49'25.58"N 000°31'57.62"E<br>( 44°49'26.19"N 000°31'46.48"E )<br>------<br>GUND 154 FT | THR : 161ft<br>DTHR : 162ft |
| 09R | 094.32 (093) | 770 x 60 | non revêtue / not paved | 44°49'27.24"N 000°30'31.18"E<br>------<br>GUND 154 FT | THR : 169ft |
| 27L | 274.32 (273) | 770 x 60 | non revêtue / not paved | 44°49'25.36"N 000°31'06.12"E<br>------<br>GUND 154 FT | THR : 168ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | 2265 x 280 | NIL | (1) |
| 27 | NIL | NIL | NIL | 2265 x 280 | NIL | (2) |
| 09R | NIL | NIL | NIL | 800 x 120 | NIL | (3) |
| 27L | NIL | NIL | NIL | 800 x 120 | NIL | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90x90m, à 60m de l'extrémité de piste.
RESA (Runway End Safety Area) 90x90m, 60m from the runway end.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90x90m, à 60m de l'extrémité de piste.
RESA (Runway End Safety Area) 90x90m, 60m from the runway end.
La piste 09/27 présente des pentes longitudinales et transversales légèrement supérieures aux caractéristiques applicables.
RWY 09/27 has longitudinal and transverse slopes slightly greater than the applicable characteristics.

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 30x120m
RESA (Runway End Safety Area) 30x120m

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 30x120m
RESA (Runway End Safety Area) 30x120m


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBE.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 2145 | 2145 | 2145 | 1935 | Fin des distances déclarées située à 60 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>End of declared distances located 60 m before RWY physical extremity. |
| TWY A | 2013 | 2013 | 2013 | | |
| 27 | 2205 | 2205 | 2205 | 1960 | |
| TWY B | 1254 | 1254 | 1254 | | |
| 09R | 770 | 770 | 770 | 770 | |
| 27L | 770 | 770 | 770 | 770 | |

**AD 2 LFBE.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | | G - LIH/LIL | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 52 ft | | | | | |
| 27 | CAT I - 420 m - LIH | G - LIH/LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 09 | 2205 m | 58.5 m | R/W/Y | LIH-LIL | R - LIH/LIL | | | (1) |
| 27 | 2205 m | 58.5 m | R/W/Y | LIH-LIL | R - LIH/LIL | | | (2) |

(1) Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres. Balisage en LED sauf PAPI.
Edge lighting turn yellow on the last 600 meters. LED lighting except PAPI.

(2) Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres. Balisage en LED sauf PAPI.
Edge lighting turn yellow on the last 600 meters. LED lighting except PAPI.

**AD 2 LFBE.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Tous TWY | All TWY |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire par groupe électrogène conforme aux spécifications de l'OACI | Auxiliary power supply by generator in accordance with ICAO specifications |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 seconde avec ASI.<br>Inférieur à 15 secondes sans ASI. | Less than 1 second with UPS.<br>Less than 15 seconds without UPS. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBE.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Poste de stationnement C3, parking aviation générale. | Parking stand C3, general aviation apron. |

**AD 2 LFBE.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BERGERAC**<br>44°55'18"N , 000°23'32"E - 44°54'24"N , 000°40'05"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 44°49'28"N , 000°31'14"E ( ARP ) - 44°43'38"N , 000°38'55"E - 44°44'31"N , 000°22'24"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 44°49'28"N , 000°31'14"E ( ARP ) - 44°55'18"N , 000°23'32"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>BERGERAC Tour (FR)<br>BERGERAC Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2.3 |

**AD 2 LFBE.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | BERGERAC Tour (FR)<br>*BERGERAC Tower (EN)* | 119.805 MHz | HO | |
| ATIS | BERGERAC (FR)<br>*BERGERAC (EN)* | 127.480 MHz | HO | TEL : 05 53 63 53 55 |
| A/A | BERGERAC (FR) | 119.805 MHz | HX | Absence ATS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBE.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LOC 27 (I.E.1) | RM | 108.15 MHz | H24 | 44°49'31.2"N 000°30'12.6"E | 166 ft | | | 273°/317 m DTHR 09 | |
| GP 27 | | 334.55 MHz | H24 | 44°49'22.8"N 000°31'33.1"E | 160 ft | | 14.6 m/48 ft ( 3 °) | 249°/313 m DTHR 27 | |
| DME 27 | | CH 18Y | H24 | 44°49'22.8"N 000°31'33.0"E | 220 ft | 25NM FL250 | | 249°/314 m DTHR 27 | (1) |

(1) Risque de non réception au-delà de 17 NM et au-delà de 10° au Sud de l'axe du LOC 27.
Risk of non-reception beyond 17 NM and beyond 10° South of LOC 27 axis.

**AD 2 LFBE.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

La piste et la voie de circulation non revêtues sont exclusivement exploitées de jour et en condition de vol à vue par bonnes conditions de visibilité, par des avions en aviation générale basés et avec faible densité de trafic.

De SS à SR, piste et voies de circulation revêtues exploitables uniquement aux HOR ATS publiés ou sur autorisation de l'exploitant en dehors des HOR ATS.

***20.1 GENERAL INFORMATION***

*Unpaved RWY and TWY are used exclusively during the day and in visual flight condition with good visibility, by home-based general aviation ACFT and low traffic density.*

*From SS to SR, paved RWYs and TWYs exclusively used during published ATC SKED or with the operator's authorisation outside ATC SKED.*

**20.2 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

**20.2.1 PRKG aviation commerciale**

Placement et mise en route soumis à autorisation de l'exploitant. Attribution des postes de stationnement sur PPR 48HR pour les vols commerciaux non réguliers.

D1 : aéronefs d'envergure MAX 29 m.

D2, D3, D31, D4 : aéronefs d'envergure MAX 36 m.

D3 utilisable quand D31 libre.

D31 utilisable quand D3 et D4 libres.

**20.2.2 PRKG aviation générale**

De SS à SR, mouvements aéronefs interdits sur aire de trafic Aviation Générale sauf SAMU, EVASAN et aéronefs autorisés par l'exploitant.

Placement et mise en route soumis à autorisation de l'exploitant. Attribution des postes de stationnement sur PPR 48HR.

C1, E2 : aéronefs d'envergure MAX 31 m.

C2 : aéronefs d'envergure MAX 43 m. Poste de stationnement obligatoire pour A 400 M, C 130, utilisable quand C1 et C3 libres.

C3 : poste de stationnement hélicoptères.

C3, E5 : aéronefs d'envergure MAX 24 m.

E1, E3, E4, G1, G4, G5, G6, G7, G8 : aéronefs d'envergure MAX 14 m.

E6, G2, G3 : aéronefs d'envergure MAX 12 m.

Attribution des postes de stationnement sur PPR 48H par TEL au 05 53 22 25 33 ou egcops@bergerac.aeroport.fr.

Postes G5, G6, G7 et G8 en mode repoussage au départ.

***20.2 USE OF PARKING STANDS***

***20.2.1 Commercial aviation apron***

*Parking and engines start up subject to AD operator authorisation. Allocation of stand on PPR 48HR for non-scheduled commercial flights.*

*D1 : ACFT with MAX wingspan 29 m.*

*D2, D3, D31, D4 : ACFT with MAX wingspan 36 m.*

*D3 available when D31 empty.*

*D31 available when D3 and D4 empty.*

***20.2.2 General aviation apron***

*From SS to SR, no aircraft movements on General Aviation apron except ambulance, MEDEVAC and ACFT authorized by AD operator.*

*Parking and engines start up subject to AD operator authorisation. Allocation of stand on PPR 48HR.*

*C1, E2 : ACFT with MAX wingspan 31 m.*

*C2 : ACFT with MAX wingspan 43 m. PRKG stand mandatory for A 400 M, C 130, available when C1 and C3 free.*

*C3 : helicopter parking stand.*

*C3, E5 : ACFT with MAX wingspan 24 m*

*E1, E3, E4, G1, G4, G5, G6, G7, G8 : ACFT with MAX wingspan 14 m.*

*E6, G2, G3 : ACFT with MAX wingspan 12 m.*

*PRKG stand allocation on PPR 48H by phone 05 53 22 25 33 or egcops@bergerac.aeroport.fr.*

*Push-back on departure for PRKG stands G5, G6, G7 and G8.*

**20.3 ROULAGE**

Voie de relation Air CD privée à l'usage exclusif de la société Air CD.

Conditions de roulage pour DH8D, A 400 M, C 130 sur TWY :

- limitation de vitesse à 15 km/h,

- respect du marquage axial.

TWY Bravo interdit aux A 400 M, C 130.

L'accès à la piste revêtue n'est pas autorisé en dehors de la voie de circulation revêtue.

Veiller à suivre le marquage axial lors du retournement sur les aires de demi-tour et adopter une vitesse réduite.

Demi-tour sur la piste interdit.

***20.3 TAXIING***

*Private way of relation Air CD reserved only to Air CD society.*

*Taxiing conditions for DH8D, A 400 M, C 130 on TWY :*

*- speed limit at 15 km/h,*

*- compliance with axial marking.*

*TWY Bravo prohibited for A 400 M, C 130.*

*Access to the paved RWY is not allowed outside the paved TWY.*

*Make sure to follow the axial marking when turning on the U-turn areas and adopt a reduced speed.*

*No U-turn on the runway.*

**AD 2 LFBE.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBE.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

## 22.1 ARRIVEES NORMALISEES AUX INSTRUMENTS (STAR)

### 22.1.1 Panne de radiocommunication

22.1.1.1 Cas général

- Afficher le code 7600.
- Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

22.1.1.2 Panne de radiocommunication suivie d'une API

Appliquer la procédure d'API définie sur le volet IAC et effectuer une nouvelle tentative. Si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.

22.1.1.3 Procédure de dégagement de la TMA

Utiliser la trajectoire de départ VELIN 8W au premier niveau de sécurité et rechercher les conditions VMC.

### 22.1.2 Approche à vue

Lors de l'exécution d'une approche à vue, les pilotes devront se conformer aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue (AD 2 LFBE ENV 01).

## 22.2 DEPARTS NORMALISES AUX INSTRUMENTS (SID)

### 22.2.1 Panne de radiocommunication

En toutes conditions de vol, les ACFT équipés de transpondeur doivent afficher le code 7600.

- En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'AD.
- En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné pour entreprendre la montée vers le niveau de croisière.

## 22.3 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

### 22.3.1 RWY 09

Pente de montée

4.3% MNM jusqu'à 980 ft AMSL (808 ft AAL), 3.3% MNM ensuite.

Pente déterminée par la végétation à 207 ft AMSL située à 263 m du THR 27 et à 166 m à droite de l'axe de piste.

Cette pente fait abstraction des obstacles suivants :

- végétation à 210 ft AMSL située à 83 m du THR 27 et à 140 m à gauche de l'axe de piste,

- végétation à 202 ft AMSL située à 108 m du THR 27 et à 106 m à gauche de l'axe de piste,

- végétation à 202 ft AMSL située à 113 m du THR 27 et à 104 m à gauche de l'axe de piste.

Consignes de départ

Monter 093° jusqu'à 980 ft AMSL (808 ft AAL) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

### 22.3.2 RWY 27

Pente de montée

4.8% MNM jusqu'à 980 ft AMSL (808 ft AAL), 3.3% MNM ensuite.

Pente déterminée par la végétation à 231 ft AMSL située à 379 m du THR 09 et à 242 m à droite de l'axe de piste.

Consignes de départ

Monter 273° jusqu'à 980 ft AMSL (808 ft AAL) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

## *22.1 STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)*

### *22.1.1 Radicommunication failure*

22.1.1.1 *General case*

- *Squawk code 7600.*
- Comply with procedure defined in the National Regulation.

*22.1.2 Radiocommunication failure followed by a missed approach*

*Comply with the missed approach procedure as defined in the IAC in order to perform a second attempt. If this latter is followed by a new missed approach, clear the TMA according to the specified procedure.*

22.1.1.3 *Procedure for clearing the TMA*

*Use the SID VELIN 8W at the first safety level and seek VMC.*

### *22.1.2 Visual approach*

*For visual approach, pilots must comply with instructions on Environment Visual Approach chart (AD 2 LFBE ENV 01).*

## *22.2 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)*

### *22.2.1 Radiocommunication failure*

*In all flight conditions, the ACFT equipped with transponder must squawk code 7600.*

- *VMC : turn back and land at AD.*
- *IMC : continue the flight until reaching the TMA limits at the last assigned level, then climb up to the cruising level.*

## *22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES*

### *22.3.1 RWY 09*

*Climb gradient*

*4.3 % until 980 ft AMSL (808 ft AAL), then 3.3 %.*

*Climb gradient due to trees 207 ft AMSL located 263 m from THR 27 and 166 m right of RWY centre line.*

*This climb gradient does not take into account :*

*- trees 210 ft AMSL located 83 m from THR 27 and 140 m left of RWY centre line,*

*- trees 202 ft AMSL located 108 m from THR 27 and 106 m left of RWY centre line,*

*- trees 202 ft AMSL located 113 m from THR 27 and 104 m left of RWY centre line.*

*Departure instruction*

*Climb 093° up to 980 ft AMSL (808 ft AAL) then direct route climbing up to en route safety altitude.*

### *22.3.2 RWY 27*

*Climb gradient*

*4.8 % until 980 ft AMSL (808 ft AAL), then 3.3 %.*

*Climb gradient due to trees 231 ft AMSL located 379 m from THR 09 and 242 m right of RWY centre line.*

*Departure instruction*

*Climb 273° up to 980 ft AMSL (808 ft AAL) then direct route climbing up to en route safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBE.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENTS D'AERODROME**

Equipement de surveillance de trafic : Aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

***23.2 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

De jour et durant horaires ATS.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Daytime and during ATS SKED.*

**23.4 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Obstacles aux abords de l'aérodrome

La surface de montée au décollage de la piste 27, de code 4, est percée par le gabarit routier de la RN21 :

- sur une hauteur de 0,40 m à 160 m au nord de l'origine de la surface,
- sur une hauteur de 1,55 m au centre, à 123 m de l'origine de la surface,
- sur une hauteur de 2,30 m à 94 m au sud de l'origine de la surface.

***23.4 AIR NAVIGATION HAZARD***

*Aerodrome obstacles*

*The code-4 RWY 27 take-off climb funnel is penetrated by the RN21 road height restriction :*

- *height of 0.40 m at 160 m north of the funnel origin,*
- *height of 1.55 m at 123 m center of the funnel origin,*
- *height of 2.30 m at 94 m south of the funnel origin.*

**AD 2 LFBE.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBE.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable.* | Sans objet / *Not applicable.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

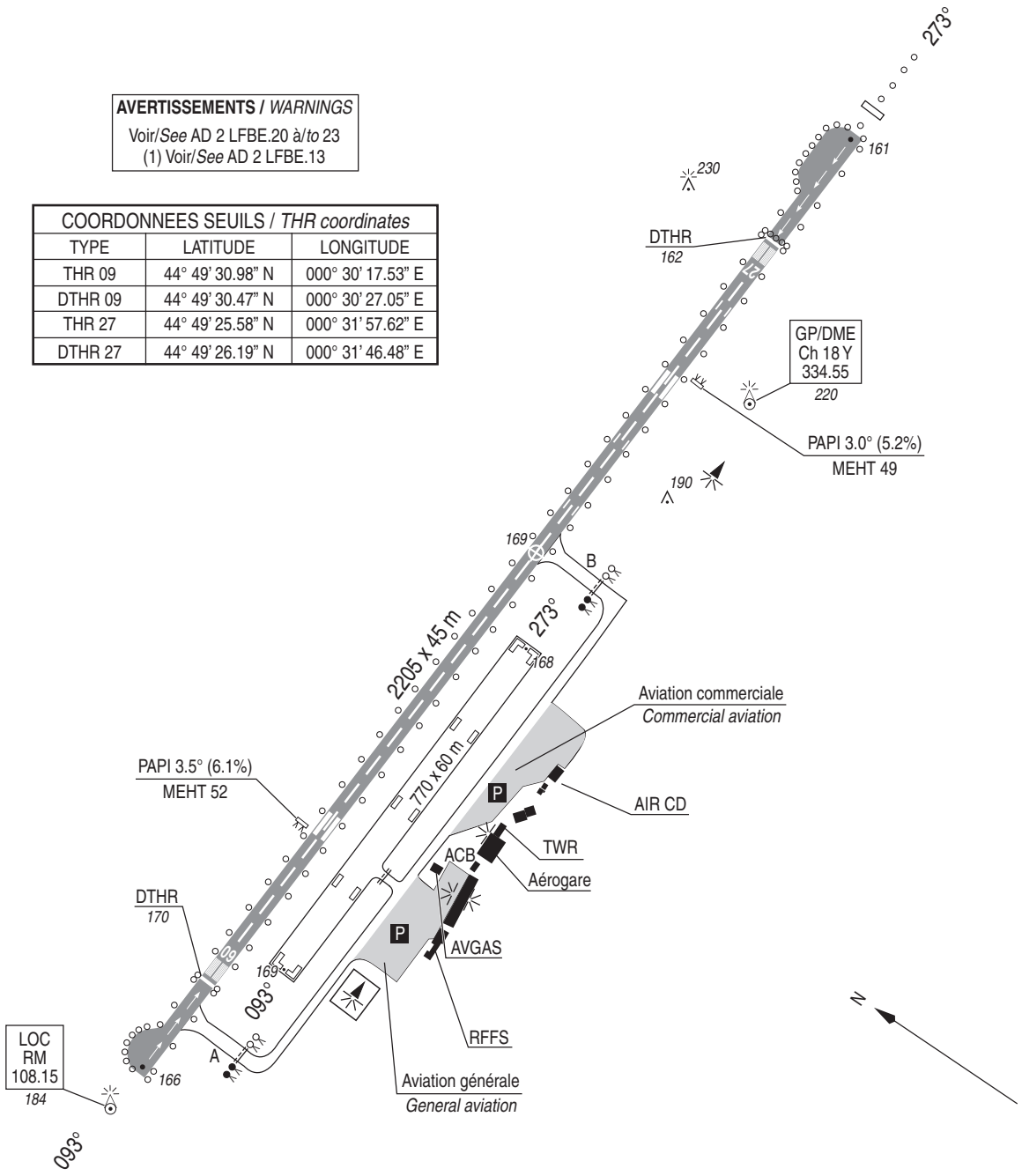
**ATIS** BERGERAC
127.480 ☎ 05 53 63 53 55

# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
44 49 28 N - 000 31 14 E
*ALT AD : 172 (7 hPa)*

VAR 1°E (2025)

**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*
Voir/*See* AD 2 LFBE.20 à/*to* 23
(1) Voir/*See* AD 2 LFBE.13

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 44° 49' 30.98" N | 000° 30' 17.53" E |
| DTHR 09 | 44° 49' 30.47" N | 000° 30' 27.05" E |
| THR 27 | 44° 49' 25.58" N | 000° 31' 57.62" E |
| DTHR 27 | 44° 49' 26.19" N | 000° 31' 46.48" E |




LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 154 ft

0 50 100 500 m

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09<br>27 | NIL<br>420 m LIH | LIH/LIL<br>LIH/LIL | 2145 (1)<br>2205 | 2145 (1)<br>2205 | 2145 (1)<br>2205 | 1935 (1)<br>1960 | Revêtue<br>*Paved* | 43 F/C/W/T | 550*<br>550* | 550*<br>550* | 550*<br>550* | -<br>- |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |

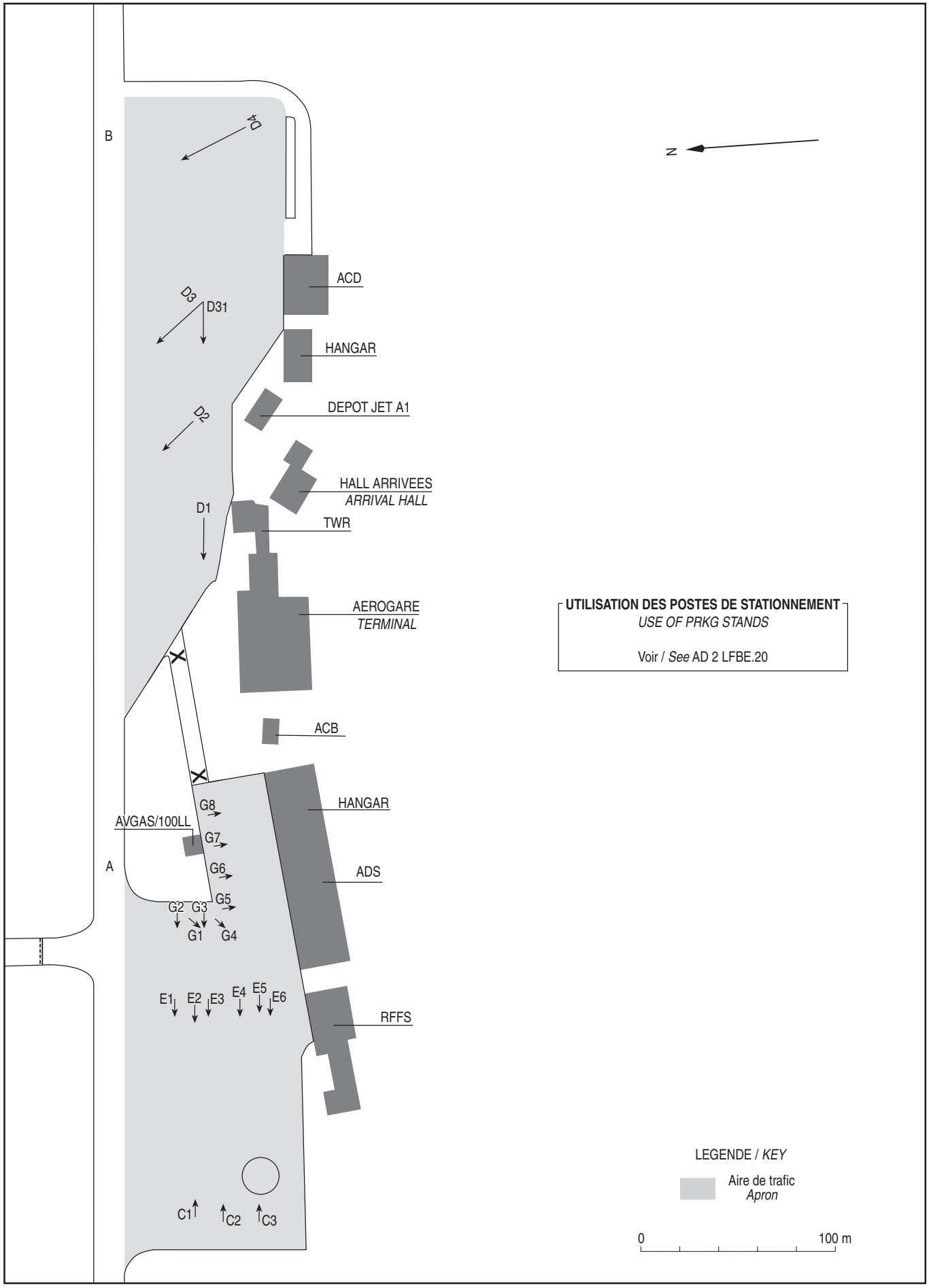


AMDT 06/26 **CHG :** INFRA, MEHT THR 09-27, manche à vent 27/*windsock 27*, balisage/*lighting*, suppression feux à éclats 27/*flashing lights 27 removed.*

© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**BERGERAC** DORDOGNE PERIGORD






© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

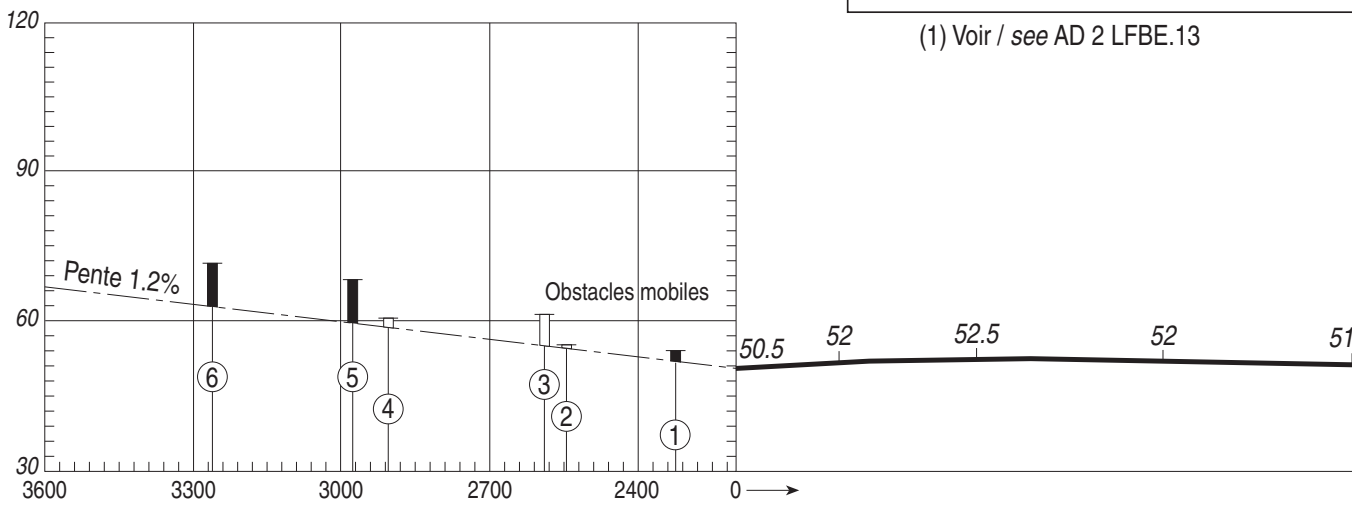
**BERGERA**

VAR 1°E (2025)

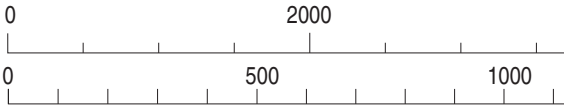
D

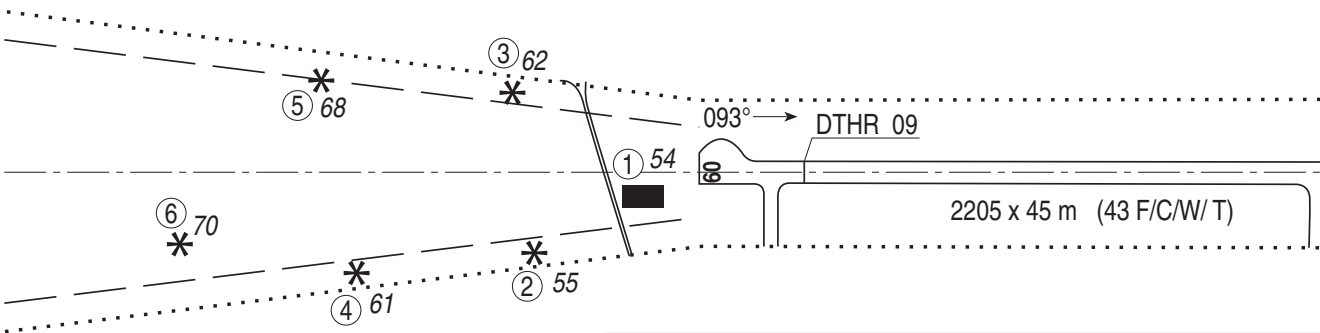
| DISTANCES DEC | |
|---|---|
| RWY 09 | |
| 2145 (1) | TORA - Longueur de roulement ut |
| 2145 (1) | TODA - Distance de décoll |
| 2145 (1) | ASDA - Distance accélération |
| 1935 (1) | LDA - Distance d'atterriss |

(1) Voir / *see* AD 2 LFBE.13




Echelle : 1/20 000




LEGENDE

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| RW09 | REF LFBE AD 2.12 DTHR 09 | X | | | X |
| RW27 | REF LFBE AD 2.12 DTHR 27 | X | | | X |
| VELIN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUGUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RUMEL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SECHE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| IBE09 | 44°50'13.3" N 000°16'56.8" E | X | | | X |
| FBE09 | 44°49'57.9" N 000°21'51.1" E | X | | | X |
| IBE27 | 44°48'29.6" N 000°48'51.0" E | X | | | X |
| FBE27 | 44°48'53.1" N 000°41'50.9" E | X | | | X |
| FAP ILS RWY 27 | 44°48'53.8" N 000°41'39.3" E | | X | | X |
| BE090 | 44°49'09.9" N 000°36'45.3" E | X | | X | X |
| BE091 | 44°55'18.5" N 000°17'28.0" E | X | | X | X |
| BE092 | 44°45'08.1" N 000°16'25.4" E | X | | X | X |
| BE096 | 44°44'46.4" N 000°23'25.3" E | X | | X | |
| BE098 | 44°39'06.3" N 000°34'10.5" E | X | | X | |
| BE099 | 44°56'31.2" N 000°34'55.7" E | X | | X | |
| BE270 | 44°49'46.4" N 000°25'28.2" E | X | | X | X |
| BE271 | 44°53'34.7" N 000°49'25.1" E | X | | X | X |
| BE272 | 44°43'24.5" N 000°48'17.1" E | X | | X | X |
| BE273 | 44°57'23.4" N 000°20'21.1" E | X | | X | |
| BE274 | 44°44'23.2" N 000°30'34.3" E | X | | | X |
| BE276 | 44°43'48.3" N 000°41'17.6" E | X | | X | |
| BE278 | 44°39'32.2" N 000°27'51.4" E | X | | X | |
| BE279 | 44°57'00.3" N 000°24'13.2" E | X | | X | |
| BE280 | 44°49'48.9" N 000°24'41.1" E | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 09**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA BE091 | IF | BE091 | - | - | - | - | - | 3000 | 4400 | 185 | - | - |
| | TF | IBE09 | - | 183 | 184.2 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BE092 | IF | BE092 | - | - | - | - | - | 2500 | 4000 | 185 | - | - |
| | TF | IBE09 | - | 003 | 004.2 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BE090 | IF | BE090 | - | - | - | - | - | 2500 | 5000 | 210 | - | - |
| | TF | BE096 | - | 244 | 245.3 | 10.5 | - | 2500 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BE092 | - | 273 | 274.2 | 5.0 | - | 2500 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IBE09 | - | 003 | 004.2 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBE09 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FBE09 | - | 093 | 094.2 | 3.5 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | Yes | 093 | 094.2 | 6.1 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | BE090 | Yes | 093 | 094.3 | 4.5 | - | - | 2500 | 180 | - | 1.0 |
| | DF | BE274 | - | - | - | - | R | - | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BE092 | - | 273 | 274.3 | 10.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFBE** |
| **Runway** | **09** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E09A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **444930.4715N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0003027.0470E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **98.7** |
| **FPAP Latitude** | **444925.5820N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-4.8895** |
| **FPAP Longitude** | **0003157.6205E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **90.5735** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.50** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 05 02 06 0C 09 00 00 01 39<br>30 05 CF A2 3C 13 CE C1 37 00<br>DB 17 CD D9 FF 9B C3 02 EA 01<br>5E 01 64 00 C8 AF 94 B4 AB 66** |
| **Calculated CRC Value** | **94B4AB66** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **51.8** |



© SIA

**ILS RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA BE271 | IF | BE271 | - | - | - | - | - | 2500 | 4400 | 185 | - | - |
| | TF | IBE27 | - | 183 | 184.5 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BE272 | IF | BE272 | - | - | - | - | - | 2500 | 4000 | 185 | - | - |
| | TF | IBE27 | - | 003 | 004.5 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BE090 | IF | BE090 | Yes | - | - | - | - | 2500 | 5000 | 210 | - | - |
| | DF | BE276 | - | - | - | - | - | 2500 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BE272 | - | 093 | 094.5 | 5.0 | - | 2500 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IBE27 | - | 003 | 004.5 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBE27 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | See chart ILS RWY 27 | | | | | | | | | | | |
| | - | BE280 | Yes | - | - | - | - | - | 2500 | 180 | - | 1.0 |
| | DF | BE274 | - | - | - | - | L | - | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BE272 | - | 093 | 094.3 | 12.7 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA BE271 | IF | BE271 | - | - | - | - | - | 2500 | 4400 | 185 | - | - |
| | TF | IBE27 | - | 183 | 184.5 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BE272 | IF | BE272 | - | - | - | - | - | 2500 | 4000 | 185 | - | - |
| | TF | IBE27 | - | 003 | 004.5 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BE090 | IF | BE090 | Yes | - | - | - | - | 2500 | 5000 | 210 | - | - |
| | DF | BE276 | - | - | - | - | - | 2500 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BE272 | - | 093 | 094.5 | 5.0 | - | 2500 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IBE27 | - | 003 | 004.5 | 5.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBE27 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FBE27 | - | 273 | 274.5 | 5.0 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | 273 | 274.5 | 7.2 | - | - | - | - | -3.00 / 48 | 0.3 |
| | TF | BE270 | Yes | 273 | 274.3 | 4.5 | - | - | 2500 | 180 | - | 1.0 |
| | DF | BE274 | - | - | - | - | L | - | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BE272 | - | 093 | 094.3 | 12.7 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFBE** |
| **Runway** | **27** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E27A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **444926.1850N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0003146.4795E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **96.3** |
| **FPAP Latitude** | **444930.9845N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **4.7995** |
| **FPAP Longitude** | **0003017.5280E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-88.9515** |
| **Threshold Crossing Height** | **48.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 05 02 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 52 81 3C 13 5F 2E 3A 00<br>C3 17 7F 25 00 11 49 FD E0 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 3B 49 8B 10** |
| **Calculated CRC Value** | **3B498B10** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **49.3** |



© SIA

# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : BMC | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VELIN 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BE090 | Yes | 093 | 094.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BE099 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VELIN | | 276 | 277.3 | 18.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUGUS 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BE090 | Yes | 093 | 094.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUGUS | | 052 | 053.7 | 18.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SECHE 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BE090 | Yes | 093 | 094.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BE098 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SECHE | - | 189 | 190.3 | 13.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 27**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : BMC | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BUGUS 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BE270 | Yes | 273 | 274.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BE279 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUGUS | - | 081 | 082.6 | 23.9 | R | - | - | - | 1.0 |
| **VELIN 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BE270 | Yes | 273 | 274.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VELIN | - | 307 | 308.3 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SECHE 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BE270 | Yes | 273 | 274.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BE278 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SECHE | - | 169 | 170.6 | 13.4 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BERGERAC DORDOGNE PERIGORD**
**STAR RNAV RWY 09**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | BE090 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **VELIN 8P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VELIN | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - |
| - | TF | BE091 | - | 120 | 121.1 | 6.7 | - | 3000 | 4400 | 185 | 1.0 |
| **BUGUS 8P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BUGUS | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | - |
| - | TF | BE091 | - | 259 | 260.9 | 28.9 | - | 3000 | 4400 | 185 | 1.0 |
| **RUMEL 8P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RUMEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BE092 | - | 297 | 298.9 | 31.6 | - | 2500 | 4000 | 185 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BERGERAC DORDOGNE PERIGORD**
**STAR RNAV RWY 27**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 27**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | BE090 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **VELIN 8T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VELIN | - | - | - | - | - | FL060 | - | - | - |
| - | TF | BE273 | - | 099 | 100.2 | 7.9 | - | FL060 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BE271 | - | 099 | 100.3 | 21.0 | - | 2500 | 4400 | 185 | 1.0 |
| **BUGUS 8T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BUGUS | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | - |
| - | TF | IBE27 | - | 207 | 208.5 | 13.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | 1.0 |
| **RUMEL 8T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RUMEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | IBE27 | - | 345 | 346.2 | 19.0 | - | 2500 | 2500 | 185 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

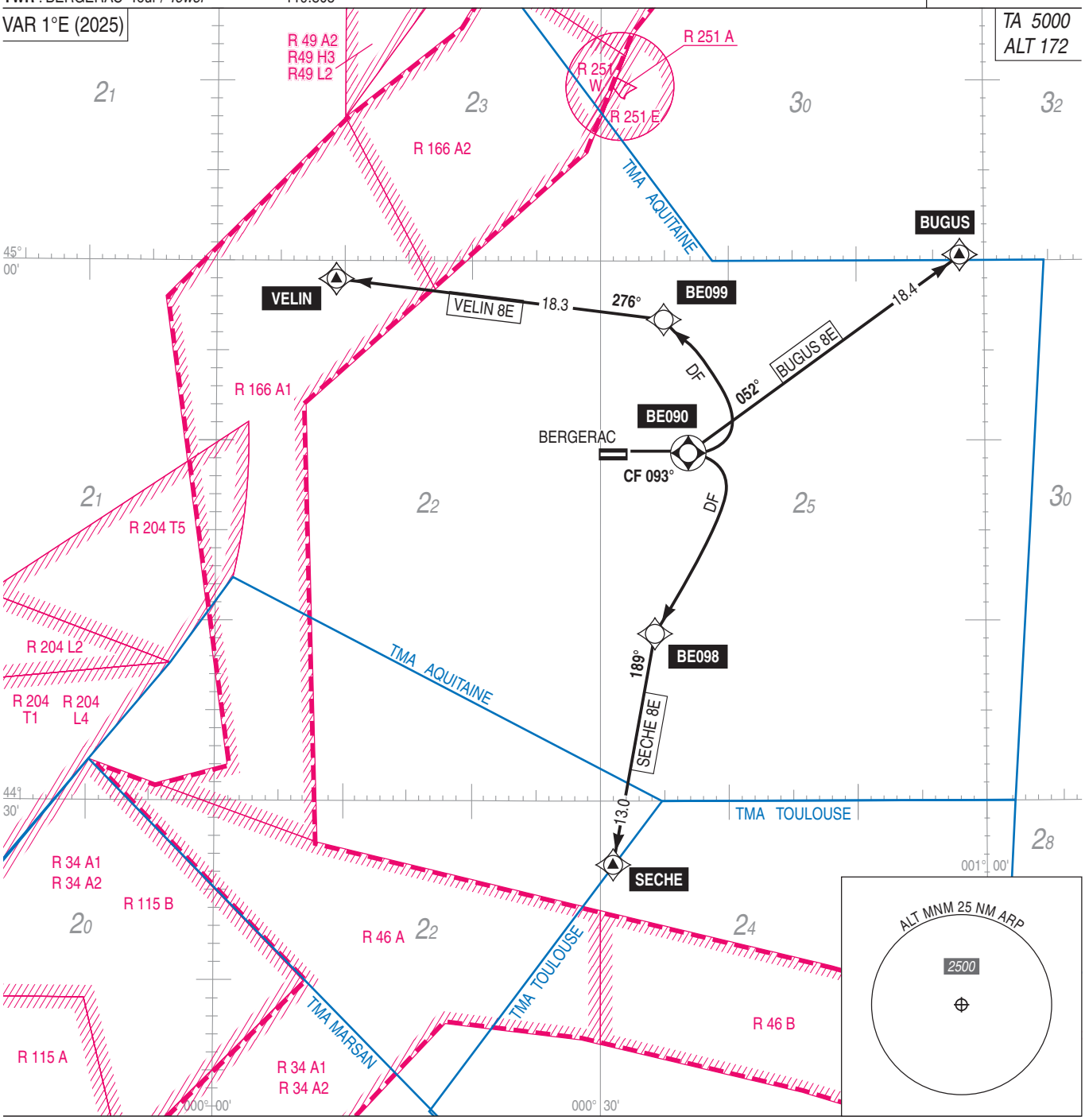
# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : BERGERAC 127.480
APP : AQUITAINE Approche / *Approach* (L) 119.275
**TWR** : BERGERAC Tour / *Tower* 119.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 172*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM



© SIA

# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 09 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 (GNSS only) |
| Climb gradient | 4.3% jusqu'à BE090, 3.3% ensuite<br>Pente déterminée par la végétation à 207 ft AMSL située à 263 m du THR 27 et à 166 m à droite de l'axe de piste.<br>Cette pente fait abstraction de la :<br>- végétation à 210 ft AMSL située à 83 m du THR 27 et à 140 m à gauche de l'axe de piste,<br>- végétation à 202 ft AMSL située à 108 m du THR 27 et à 106 m à gauche de l'axe de piste,<br>- végétation à 202 ft AMSL située à 113 m du THR 27 et à 104 m à gauche de l'axe de piste.<br><br>*4.3 % up to BE090, then 3.3 %.*<br>*Climb gradient due to trees 207 ft AMSL located 263 m from THR 27 and 166 m right of RWY centre line.*<br>*This climb gradient does not take into account :*<br>*- trees 210 ft AMSL located 83 m from THR 27 and 140 m left of RWY centre line,*<br>*- trees 202 ft AMSL located 108 m from THR 27 and 106 m left of RWY centre line,*<br>*- trees 202 ft AMSL located 113 m from THR 27 and 104 m left of RWY centre line.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| VELIN 8E | Monter 093° jusqu'à BE090 puis tourner à gauche direct vers BE099, puis vers VELIN.<br><br>*Climb 093° to BE090 then turn left direct to BE099, then to VELIN.* | | Pente ATS / *ATS Slope* : 6.4% |
| BUGUS 8E | Monter 093° jusqu'à BE090 puis vers BUGUS.<br><br>*Climb 093° to BE090 then to BUGUS.* | | Pente ATS / *ATS Slope* : 5.4% |
| SECHE 8E | Monter 093° jusqu'à BE090 puis tourner à droite direct vers BE098, puis vers SECHE.<br><br>*Climb 093° to BE090 then turn right direct to BE098, then to SECHE.* | | Pente ATS / *ATS Slope* : 7.0% |

© Service de l'Information Aéronautique, France

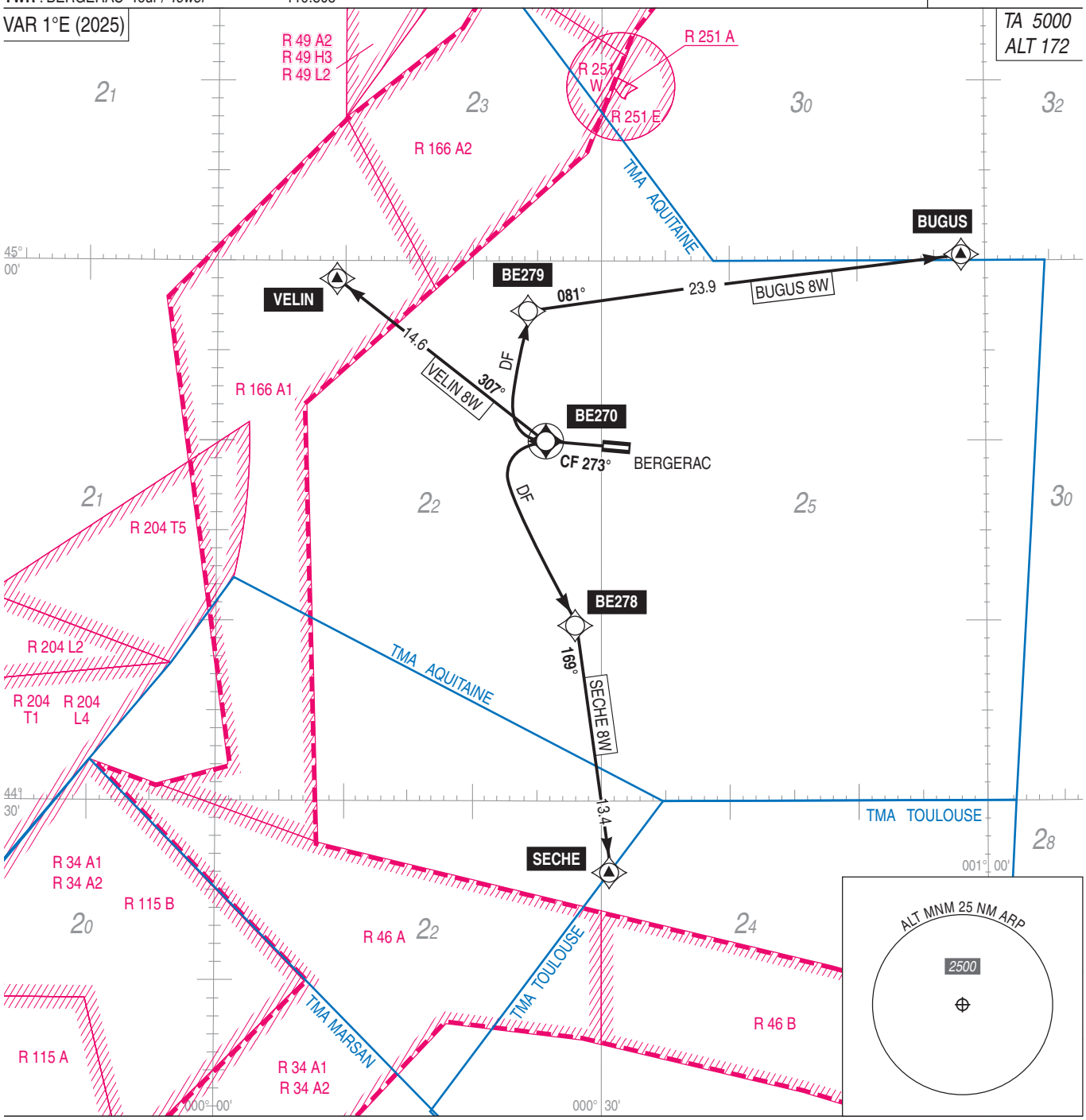
# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : BERGERAC 127.480
APP : AQUITAINE Approche / *Approach* (L) 119.275
**TWR** : BERGERAC Tour / *Tower* 119.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 172*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 5 NM



© SIA

# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 27 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 (GNSS only) |
| Climb gradient | 4.8% jusqu'à BE270, 3.3% ensuite<br>Pente déterminée par la végétation à 231 ft AMSL située à 379 m du THR 09 et à 242 m à droite de l'axe de piste.<br><br>*4.8 % up to BE270, then 3.3 %.*<br>*Climb gradient due to trees 231 ft AMSL located 379 m from THR 09 and 242 m right of RWY centre line.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| BUGUS 8W | Monter 273° jusqu'à BE270 puis tourner à droite direct vers BE279, puis tourner à droite vers BUGUS.<br><br>*Climb 273° to BE270 then turn right direct to BE279, then turn right to BUGUS.* | | Pente ATS / *ATS Slope* : 5.3% |
| VELIN 8W | Monter 273° jusqu'à BE270 puis vers VELIN.<br><br>*Climb 273° to BE270 then to VELIN.* | | Pente ATS / *ATS Slope* : 5.3% |
| SECHE 8W | Monter 273° jusqu'à BE270 puis tourner à gauche direct vers BE278, puis vers SECHE.<br><br>*Climb 273° to BE270 then turn left direct to BE278, then to SECHE.* | | Pente ATS / *ATS Slope* : 7.3% |

© Service de l'Information Aéronautique, France

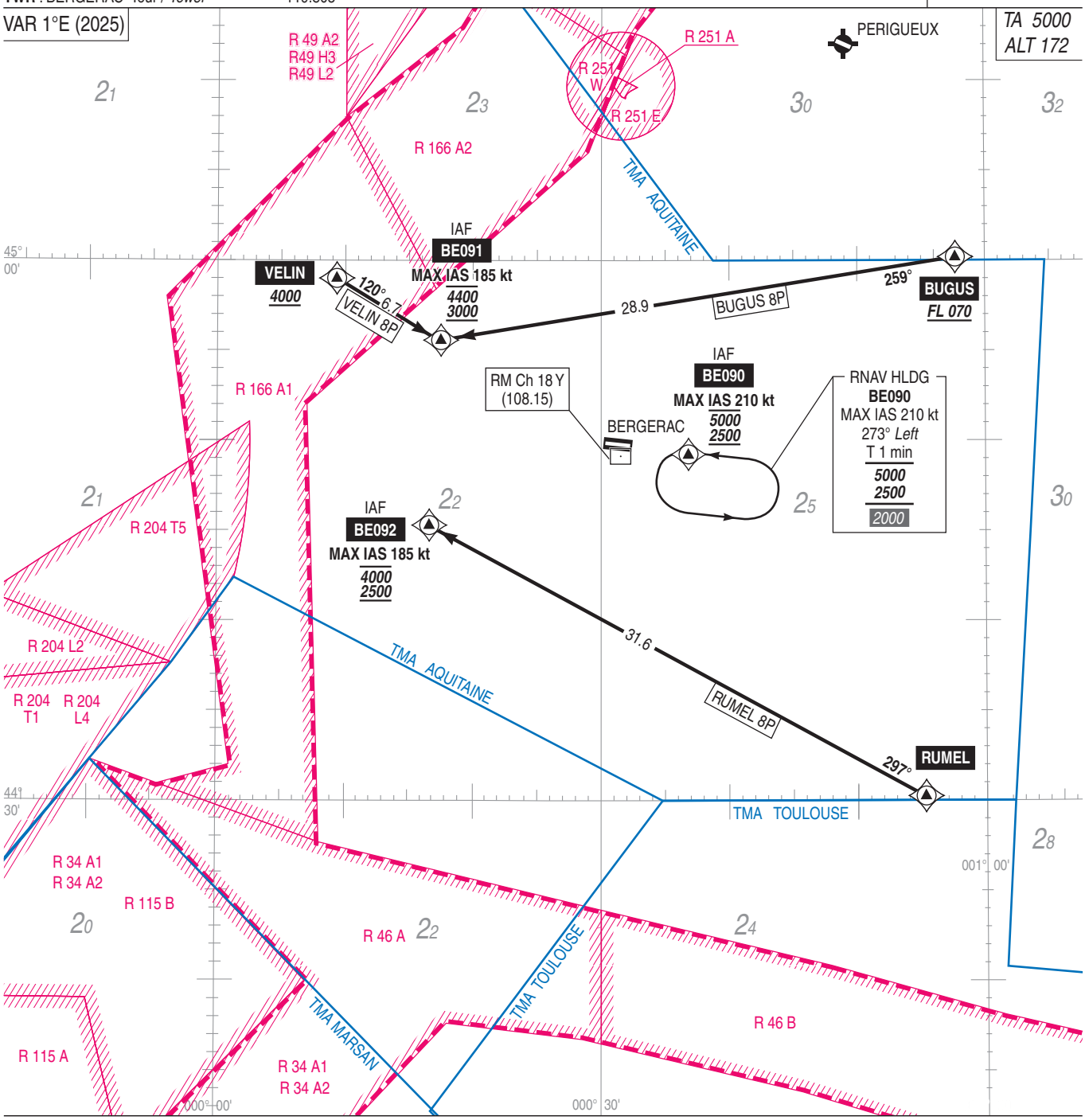
# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## STAR RNAV RWY 09
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : BERGERAC 127.480
APP : AQUITAINE Approche / *Approach* (L) 119.275
**TWR** : BERGERAC Tour / *Tower* 119.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 172*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 5 NM



© SIA

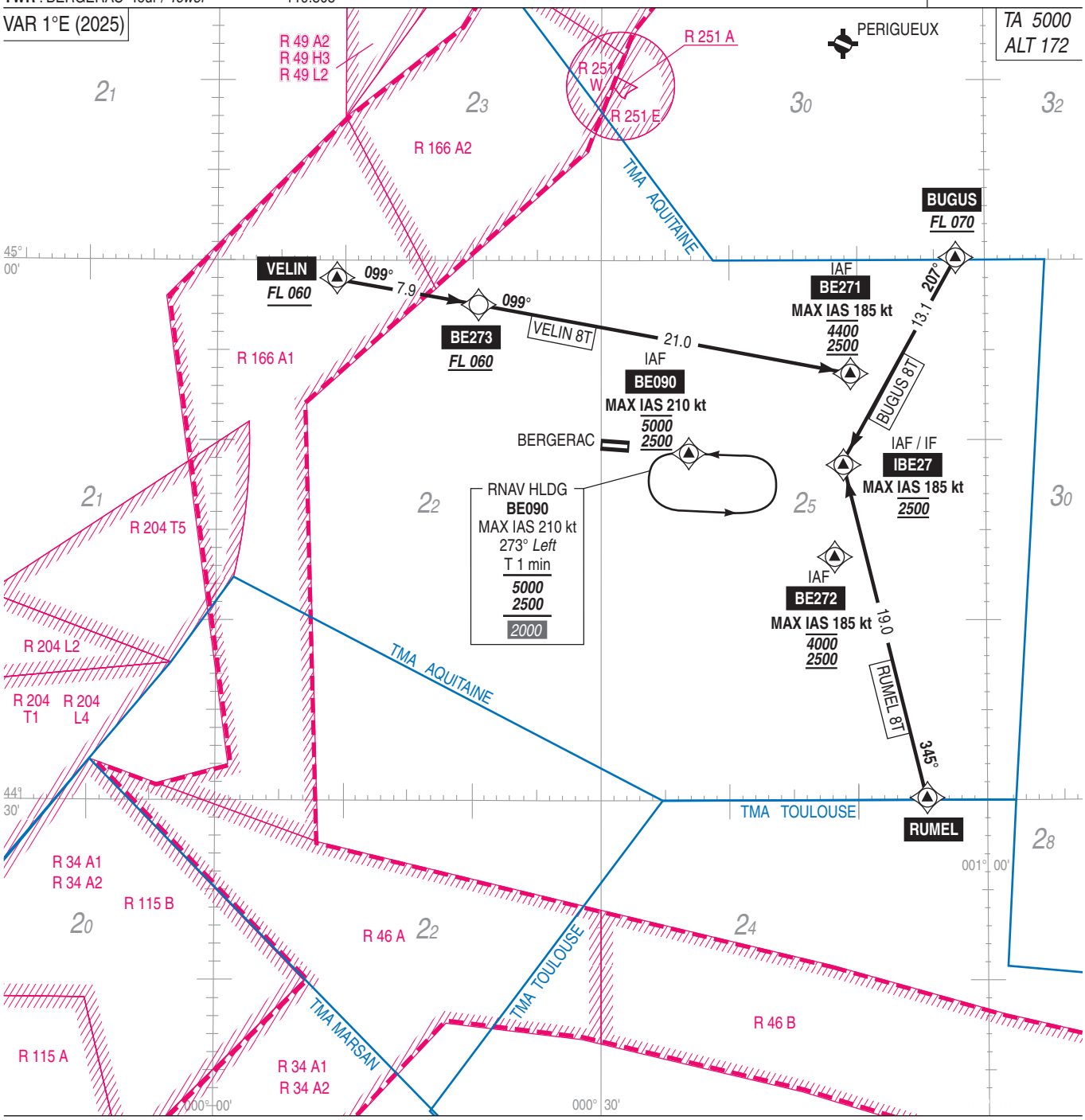
# BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
## STAR RNAV RWY 27
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : BERGERAC 127.480
APP : AQUITAINE Approche / *Approach* (L) 119.275
**TWR** : BERGERAC Tour / *Tower* 119.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 172*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 5 NM



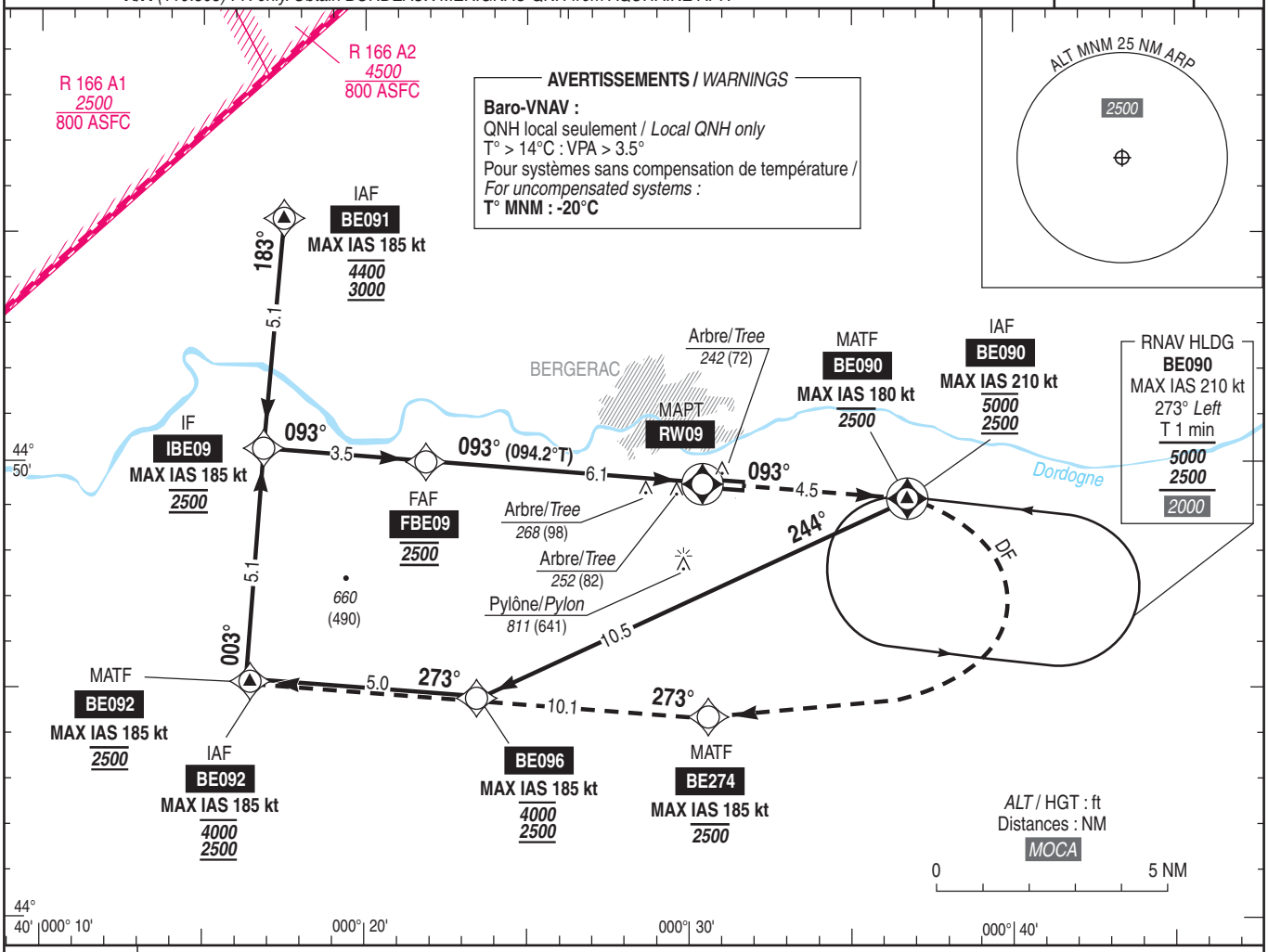
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 172,* ***DTHR : 170 (7 hPa)***

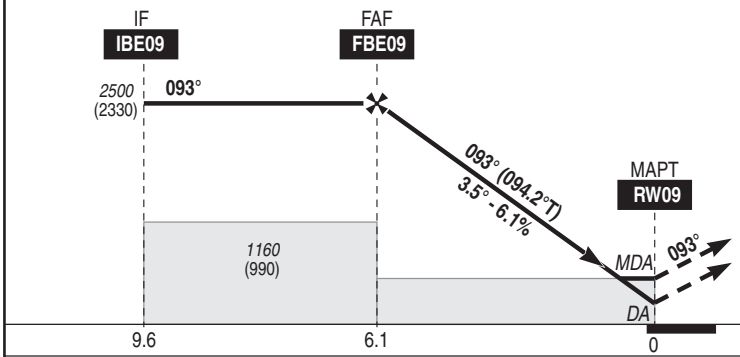
## BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
**RNP** RWY 09

**ATIS** BERGERAC 127.480
APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 119.275
**TWR** : BERGERAC Tour/*Tower* 119.805
Absence ATS : **A/A** (119.805) FR seulement. Obtenir QNH BORDEAUX MERIGNAC auprès d'AQUITAINE APP.
***A/A*** *(119.805) FR only. Obtain BORDEAUX MERIGNAC QNH from AQUITAINE APP.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 41125 E09A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter jusqu'à **BE090 (MAX IAS 180 kt)**, puis tourner à **droite** direct vers **BE274 (MAX IAS 185 kt)**, puis vers **BE092** en montée vers ***2500*** (2330). Monter à *1130* (960) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***BE090*** ***(MAX IAS 180 kt)****, then turn* ***right*** *direct to* ***BE274 (MAX IAS 185 kt)****, then to* ***BE092*** *climbing up to* ***2500*** *(2330). Climb up to 1130 (960) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (250) | 1300 | 181 | ***490*** (320) | 1400 | 218 | ***520*** (350) | 1500 | 344 | ***1110*** (940) | 1500 | ***1350*** (1180) | 1500 |
| B | | | 196 | ***510*** (340) | 1500 | 232 | | 1500 | | ***1110*** (940) | 1600 | ***1350*** (1180) | 1600 |
| C | | | 206 | ***520*** (350) | 1600 | 242 | | 1600 | | ***1210*** (1040) | 2400 | ***1450*** (1280) | 2400 |

| RW09 NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2450*** (2280) | ***2080*** (1910) | ***1710*** (1540) | ***1330*** (1160) | ***960*** (790) | ***590*** (420) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - Circuit AD RWY 27 : gauche / *Circling prohibited North of runway - Left hand AD circuit RWY 27.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FBE09 - MAPT | 6.1 NM | 5 min 16 | 4 min 36 | 4 min 05 | 3 min 41 | 3 min 21 | 3 min 04 | 2 min 50 | 2 min 38 | 2 min 27 | 2 min 18 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 495 | 555 | 620 | 680 | 745 | 805 | 865 | 930 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**BERGERAC** DORDOGNE PERIGORD

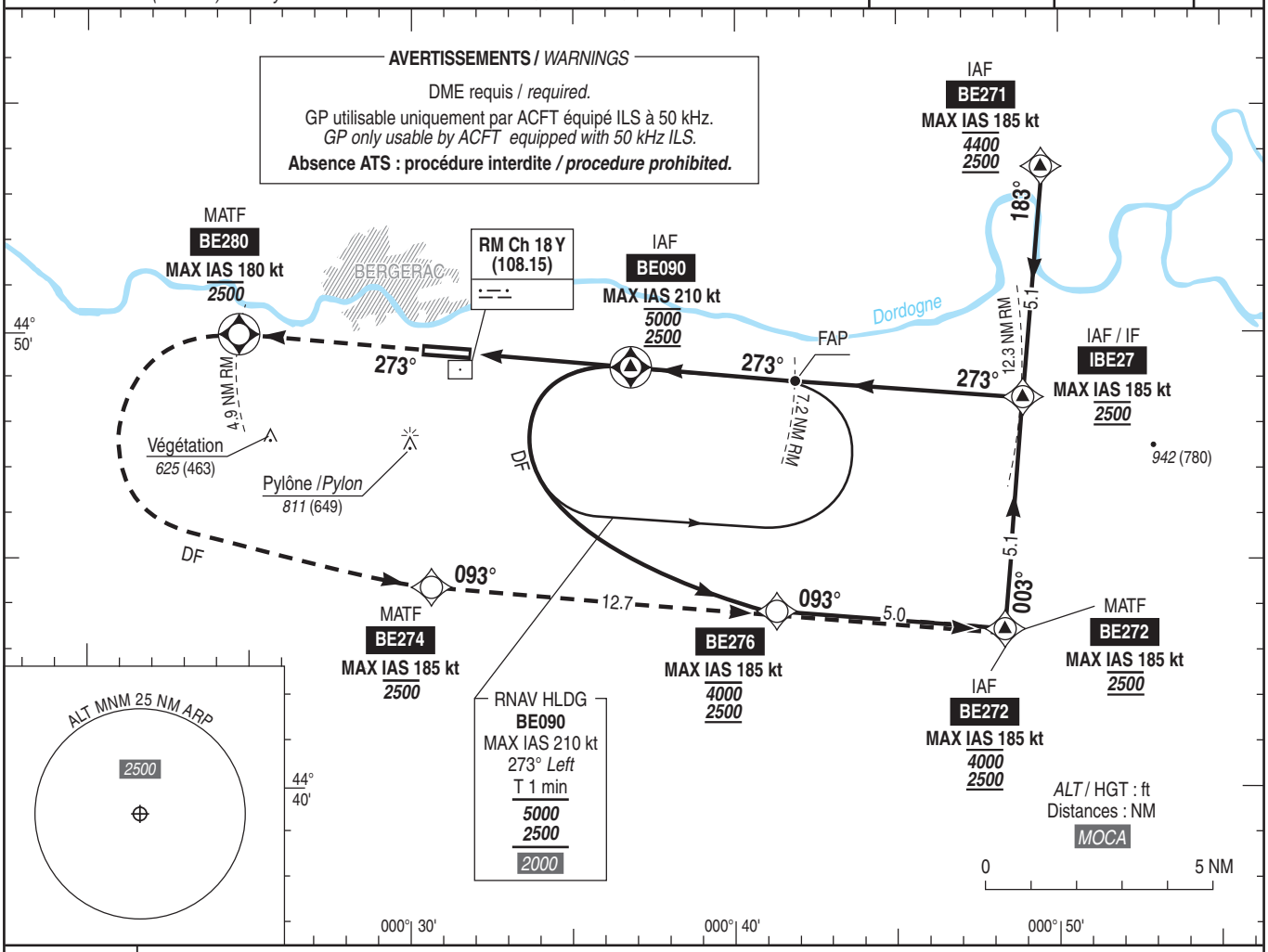
CAT A B C

*ALT AD : 172,* ***DTHR : 162 (6 hPa)***

ILS RWY 27

**ATIS** : BERGERAC 127.480
APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 119.275
**TWR** : BERGERAC Tour/*Tower* 119.805
Absence ATS : **A/A** (119.805) FR seulement. Obtenir QNH BORDEAUX MERIGNAC auprès d'AQUITAINE APP.
***A/A** (119.805) FR only. Obtain BORDEAUX MERIGNAC QNH from AQUITAINE APP.*

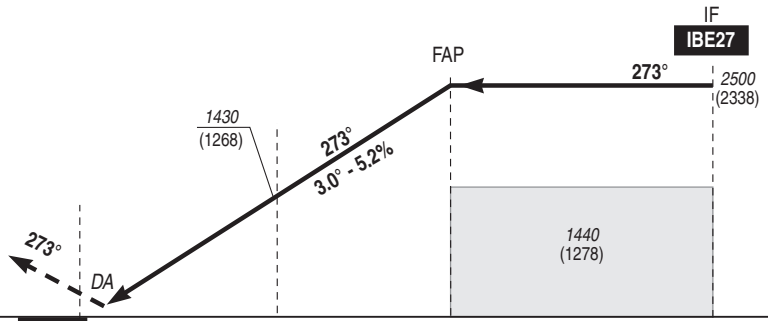
| **RNAV 1**<br>GNSS seulement / *only* | **ILS - DME**<br>**RM 108.15**<br>RDH : 48 | VAR<br>1°E<br>(2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **273°** jusqu'à **BE280 (MAX IAS 180 kt)**, puis tourner à **gauche** direct vers **BE274 (MAX IAS 185 kt)**, puis vers **BE272** en montée vers ***2500*** (2338). Monter à *1240* (1078) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***273°*** *to* ***BE280 (MAX IAS 180 kt)****, then turn* ***left*** *direct to* ***BE274 (MAX IAS 185 kt)****, then to* ***BE 272*** *climbing up to* ***2500*** *(2338).*
*Climb up to 1240 (1078) prior to level acceleration.*




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| DTHR 27 ← (NM) | 0 | 3.8 | 7.1 | 12.2 |
| DME RM ← (NM) | 0 | 4.0 | 7.2 | 12.3 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***370*** (200) | 750 | 146 | ***1110*** (950) | 1500 | ***1350*** (1190) | 1500 |
| B | | | 158 | ***1110*** (950) | 1600 | ***1350*** (1190) | 1600 |
| C | | | 166 | ***1210*** (1050) | 2400 | ***1450*** (1290) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - Circuit AD RWY 09 : droite / *Circling prohibited North of RWY - Right hand AD circuit RWY 09.*

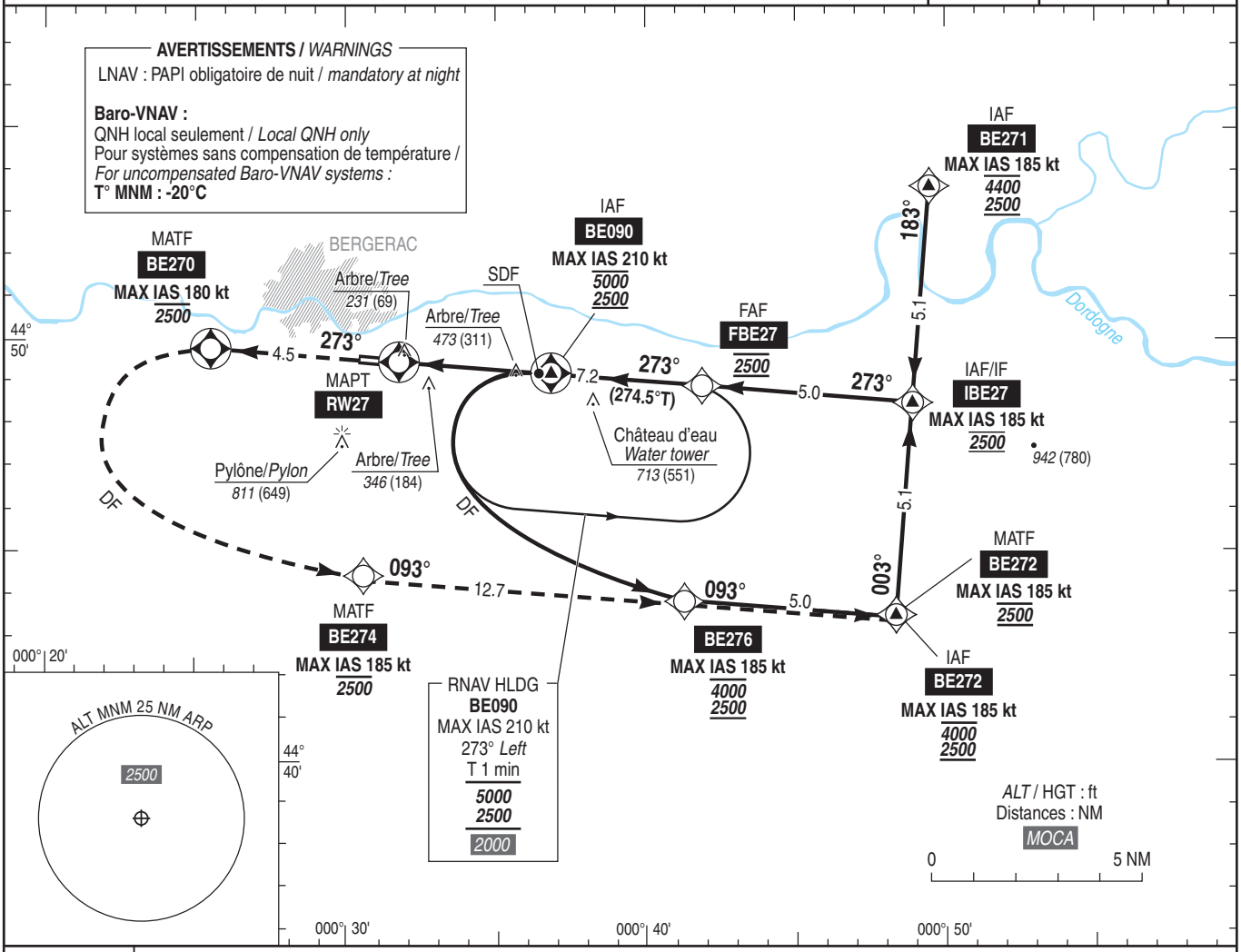


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 172,* ***DTHR : 162 (6 hPa)***

## BERGERAC DORDOGNE PERIGORD
**RNP** RWY 27

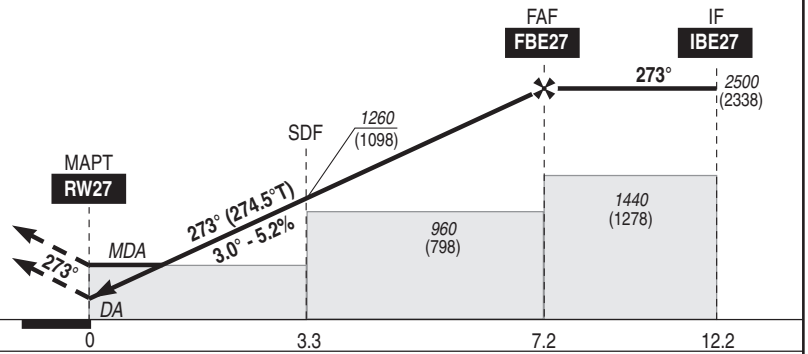
| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** BERGERAC 127.480<br>APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 119.275<br>**TWR** : BERGERAC Tour/*Tower* 119.805<br>Absence ATS : **A/A** (119.805) FR seulement. Obtenir QNH BORDEAUX MERIGNAC auprès d'AQUITAINE APP.<br>***A/A** (119.805) FR only. Obtain BORDEAUX MERIGNAC QNH from AQUITAINE APP.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 42333**<br>**E27A**<br>TCH : 48 | VAR<br>1°E<br>(2025) |




TA : 5000

API : Monter dans l'axe jusqu'à **BE270** (MAX 180 kt), puis tourner à **gauche** direct vers **BE274** (MAX 185 kt), puis vers **BE272** en montée vers ***2500*** (2338).
Monter à *1240* (1078) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb straight ahead up to* ***BE270*** *(MAX 180 kt), then turn* ***left*** *direct to* ***BE274*** *(MAX 185 kt), then to* ***BE 272*** *climbing up to* ***2500*** *(2338).*
*Climb up to 1240 (1078) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***370*** (200) | 750 | 199 | ***580*** (420) | 1500 | 314 | | 1500 | | ***1110*** (950) | 1500 | ***1350*** (1190) | 1500 |
| B | ***380*** (220) | 800 | 211 | ***590*** (430) | 1500 | 327 | ***720*** (560) | 1500 | 557 | ***1110*** (950) | 1600 | ***1350*** (1190) | 1600 |
| C | ***390*** (220) | 800 | 219 | ***600*** (440) | 1600 | 335 | | 2100 | | ***1210*** (1050) | 2400 | ***1450*** (1290) | 2400 |

| **RW27** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***850*** (688) | ***1170*** (1008) | ***1480*** (1318) | ***1800*** (1638) | ***2120*** (1958) | ***2440*** (2278) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste - Circuit AD RWY 09 : droite / *Circling prohibited North of runway - Right hand AD circuit RWY 09.*

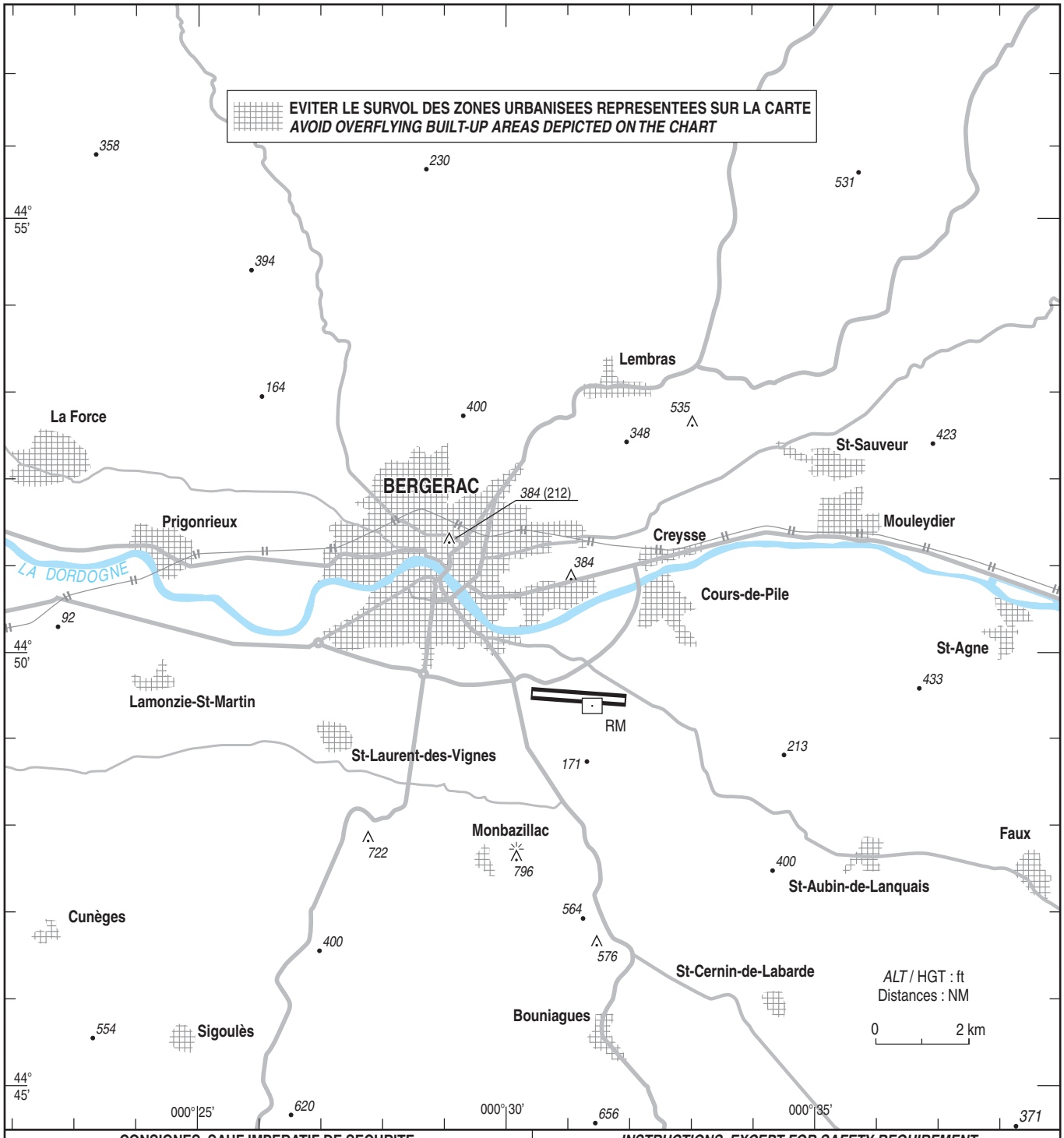
| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FBE27 - RW27 | 7.2 NM | 6 min 10 | 5 min 24 | 4 min 48 | 4 min 19 | 3 min 55 | 3 min 36 | 3 min 19 | 3 min 05 | 2 min 53 | 2 min 42 |
| 3.3NM RW27 - RW27 | 3.3 NM | 2 min 50 | 2 min 29 | 2 min 12 | 1 min 59 | 1 min 48 | 1 min 39 | 1 min 31 | 1 min 25 | 1 min 19 | 1 min 14 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 425 | 480 | 530 | 585 | 635 | 690 | 745 | 795 | 850 |



© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

## BERGERAC DORDOGNE PERIGORD




**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote ou de jour sur proposition du contrôleur. Le contrôleur d'approche peut proposer un guidage radar pour l'acquisition des conditions de vol à vue. La demande d'approche à vue sera toujours confirmée par le pilote dès visuel sur l'AD.

**RWY 27** : Arrivée par BUGUS : évolutions propres à l'approche à vue à effectuer dans le Nord de l'aérodrome avant la rejointe de l'axe d'approche finale.
Arrivée par VELIN : procéder à une branche vent arrière Nord évitant le survol de la ville de Bergerac.
Arrivée par OBLOC : procéder à une branche vent arrière Sud.
Arrivée par RUMEL : évolutions propres à l'approche à vue à effectuer dans le Sud de l'aérodrome avant la rejointe de l'axe d'approche finale.

**RWY 09** : Respect d'une distance MNM (4 NM RM) d'alignement en finale avant le seuil de piste.
Arrivée par BUGUS : procéder à une branche vent arrière Nord évitant le survol de la ville de Bergerac.
Arrivée par VELIN et OBLOC : rejointe de l'axe d'approche finale après guidage radar, les évolutions propres à l'approche à vue seront contenues dans un rayon de 10 NM autour du DME ATT RM, afin d'éviter le survol de l'AD de Sainte-Foy-la-Grande.
Arrivée par RUMEL : procéder à une branche vent arrière Sud.

***INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :***

*Visual APCH only issued on pilot request or by day on ATC proposal. The ATC can suggest a radar vectoring to obtain visual flight conditions. The visual APCH request will be always confirmed by the pilot AD in sight.*

***RWY 27** : Arrival from BUGUS : visual APCH manoeuvres must be performed in the North of AD before joining final APCH axis.*
*Arrival from VELIN : proceed to a North downwind leg avoiding to overfly Bergerac city.*
*Arrival from OBLOC : proceed to a South downwind leg.*
*Arrival from RUMEL : visual APCH manoeuvres must be performed in the South of AD before joining final APCH axis.*

***RWY 09** : Respect MNM distance (4 NM RM) of lining up in final before the threshold.*
*Arrival from BUGUS : proceed to a North downwind leg avoiding to overfly Bergerac city.*
*Arrival from VELIN and OBLOC : join final APCH axis after radar vectoring. After radar vectoring, visual APCH manoeuvres will be contain within a radius of 10 NM around ATT DME RM, to avoid the low altitude overflight of AD Sainte-Foy-la-Grande.*
*Arrival from RUMEL : proceed to a South downwind leg.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBF.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFBF - TOULOUSE FRANCAZAL

**AD 2 LFBF.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°32'57"N 001°21'26"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | THR 11 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4.3 NM SW TOULOUSE (31-HAUTE GARONNE) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 535 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.6 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.6577°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.12°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE D'EXPLOITATION DE TOULOUSE FRANCAZAL AEROPORT |
| | Adresse / *Address* | 135, avenue du Comminges - 31270 CUGNAUX |
| | Telephone | 05 34 51 24 30 |
| | FAX | NIL |
| | TELEX | E-mail : afis.francazal@edeis.com |
| | AFS | LFBFZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBF.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | ATS SKED | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | LUN-VEN pour :<br>- vols intra Schengen 0730-1630<br>- vols extra Schengen sans passagers 0730-1630<br>- vols extra Schengen avec passagers 0930-1030 et 1330-1530<br>PPR 48 HR obligatoire. | MON-FRI for :<br>- intra Schengen flights 0730-1630<br>- extra Schengen flights without passengers 0730-1630<br>- extra Schengen flights with passengers 0930-1030 and 1330-1530<br>PPR 48 HR compulsory. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL. | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS sur PPR uniquement :<br>- LUN-VEN : 0700-1800<br>LUN-VEN : Extension possible PPR AFIS avant 1600 le dernier jour ouvrable<br>TEL et E-mail : voir AD 2.2.6<br>- SAM, DIM et JF : Ouverture exceptionnelle possible PPR 48HR avant 1100 le dernier jour ouvrable.<br>Demande de PPR obligatoire par MyHandling. | AFIS on PPR only :<br>- MON-FRI : 0700-1800<br>MON-FRI : Possible extension PPR AFIS before 1600 on the last working day<br>TEL and E-mail : see AD 2.2.6<br>- SAT, SUN and public HOL : Special opening possible PPR 48HR before 1100 on the last working day<br>PPR request mandatory by MyHandling |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : JET A1 0700-1630<br>SAM, DIM et JF : JET A1 O/R.<br>Pour tout avitaillement contacter le RFFS 06 72 36 95 90 ou sslia.francazal@edeis.com<br>Paiement CB, cartes AEG ou WFS, fuel release AEG ou WFS. | MON-FRI : JET A1 0700-1630<br>SAT, SUN and public HOL : JET A1 O/R.<br>For any refueling contact rescue and fire fighting services to 06 72 36 95 90 or sslia.francazal@edeis.com<br>Payment by credit card, AEG or WFS cards, AEG or WFS fuel release. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL. | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : SKED ATS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBF.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | JET A1 | JET A1 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Cuve JET A1 : 2x50 m3 : débit 57 m3/h. | JET A1 tank : 2x50 m3 : flow 57 m3/h. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL. | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Hangar disponible non chauffé pour aéronef de code B maximum - Porte 38,80 m x 7,20 m | Hangar available not heated for maximum code B ACFT - Door 38.80 m x 7.20 m |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBF.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité. | In the vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Ligne de bus face AD - taxis - transports de groupes possibles sur place. | Bus station in front of AD - taxis - groups transportations available on site. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | En ville : Purpan (12 km), Rangueil (12 km). | In town : Purpan (12 km), Rangueil (12 km). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité | In the vicinity |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A proximité | In the vicinity |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBF.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIMP 60 : capacité eau 6100 l - poudre 250 kg. Emulseur 780 l.<br>VIMP 90P : capacité eau 9100 l - poudre 250 kg. Emulseur 1250 l. | VIMP 60 : water capacity 6100 l - powder 250 kg. Foam compound 780 l.<br>VIMP 90P : water capacity 9100 l - powder 250 kg. Foam compound 1250 l. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Enlèvement épave capacité maximum possible : A400M | Maximum possible wreck removal capacity : A400M |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : LUN-VEN : 0700-1700.<br>En dehors de ces HOR, RFFS déclassé niveau 1.<br>Niveau 6 à la demande au profit des avions du MRO TARMAC : LUN-VEN : 0700-1845 en dehors des vacances scolaires. Délais de demande de PPR 7 jours.<br>Extension possible LUN-VEN en dehors des HOR 0700-1700 : niveau 5 ou niveau 2 sur PPR la veille avant 1600.<br>SAM, DIM et JF : possibilité niveau 5 ou niveau 2 PPR 48 HR avant 1100.<br>TEL : 06 72 36 95 90<br>E-mail : sslia.francazal@edeis.com<br>Plan de secours établi en lien avec préfecture. | Level 5 : MON-FRI : 0700-1700.<br>Outside these SKED, RFFS level 1.<br>Level 6 O/R for TARMAC MRO ACFT : MON-FRI : 0700-1845 outside of school holidays. PPR request deadline : 7 days.<br>Possible extension MON-FRI outside 0700-1700 : level 5 or level 2 on PPR the previous day before 1600.<br>SAT, SUN and public HOL : possible extension level 5 or level 2 PPR 48 HR before 1100.<br>Phone : 06 72 36 95 90<br>E-mail : sslia.francazal@edeis.com<br>Rescue plan established in relation with prefecture. |

**AD 2 LFBF.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Epandeur GLYCOL. | GLYCOL spreader. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste sur 30 m - TWY A2, B3 et C4 - aire stationnement selon besoin. | RWY on 30 m - TWY A2, B3 and C4 - parking area if needed. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | KFOR | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBF.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | BETON/BITUME | CONCRETE/BITUMEN |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG Sud : 31 R/B/W/U.<br>PRKG aviation d'affaires : 11 F/B/W/T.<br>Voie desserte H : 11 F/B/W/T. | South PRKG area : 31 R/B/W/U.<br>Business aviation PRKG: 11 F/B/W/T.<br>Access road H : 11 F/B/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY B : 22, 5 m<br>TWY C1/C2/C3/C4/A1/A2/N : 15 m<br>TWY hangar aviation d'affaires : 10,5 m | TWY B : 22, 5 m<br>TWY C1/C2/C3/C4/A1/A2/N : 15 m<br>TWY business aviation hangar : 10.5 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY B : macadam/béton.<br>TWY C1 : béton.<br>TWY C2, C3, C4 : macadam.<br>TWY A1 et A2 : macadam.<br>TWY N : béton. | TWY B : tarmac/concrete.<br>TWY C1 : concrete.<br>TWY C2, C3, C4 : tarmac.<br>TWY A1 and A2 : tarmac.<br>TWY N : concrete. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A1, B1 et C1 : 31 R/B/W/U<br>TWY A2, B2, B3, C2, C3 et C4 : 29 F/B/W/T<br>Voie de desserte Parking Sud : 25 F/C/W/T<br>TWY N : 30 F/C/W/T<br>TWY hangar aviation d'affaires: 11 F/B/W/T. | TWY A1, B1 and C1 : 31 R/B/W/U<br>TWY A2, B2, B3, C2, C3 and C4 : 29 F/B/W/T<br>Traffic lane South apron : 25 F/C/W/T<br>TWY N : 30 F/C/W/T<br>TWY business aviation hangar : 11 F/B/W/T. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Point de manoeuvre QFU 11 et 29 | Manoeuvring point QFU 11 and 29 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 535 ft (163 m). | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Voie de desserte H : largeur 10,50 m et revêtement en macadam. | Access road H : width 10.50 m and macadam surface. |

**AD 2 LFBF.9** **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir IAC TOULOUSE FRANCAZAL APDC | See IAC TOULOUSE FRANCAZAL APDC |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL. | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Ligne axiale, NR identification, marques de seuils, axes de voies de circulation, marque de distance constante. | Centerline, identification NR, THR markings, TWY centerlines, constant distance marking. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBF .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL. | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Pour les avions narrow body tractage par le MRO depuis/vers PRKG jusqu'à A1 ou A2 en fonction de la piste en service. Mise en route sur A1 ou A2. | For narrow-body ACFT, towing by MRO from/to apron to A1 or A2 depending on the RWY in use. Start-up on A1 or A2. |

**AD 2 LFBF.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBF.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-TOULOUSE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBF .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA-BORDEAUX | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NIL | |
| | Période de validité / *Validity period* | | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | | |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO et RVR indisponibles | METAR AUTO and RVR unavailable |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | Niveau 1 + HBN + VIS | Level 1 + HBN + VIS |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBF.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 114.87 (113) | 1800 x 45 | 39 F/B/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 43°32'56.70"N 001°21'25.91"E ------ GUND 160 FT | THR : 534ft |
| 29 | 294.87 (293) | 1800 x 45 | 39 F/B/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 43°32'32.17"N 001°22'38.65"E ------ GUND 160 FT | THR : 533ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | -0.018% | NIL | NIL | NIL | Oui/Yes | NIL |
| 29 | +0.018% | NIL | NIL | NIL | Oui/Yes | NIL |

**AD 2 LFBF.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 1800 | 1800 | 1800 | 1800 | |
| TWY C2 | 1240 | 1240 | 1240 | | |
| 29 | 1800 | 1800 | 1800 | 1800 | |
| TWY C3 | 1340 | 1340 | 1340 | | |

**AD 2 LFBF.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | - 900 m - HI | G-LIH G-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 45 ft | | | | | |
| 29 | | G-LIH G-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 45 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 11 | 1800 m | 60 m | W | LIH | R | | |
| 29 | 1800 m | 60 m | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFBF.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL. | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | A1 | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | C1, C2, C3, C4, N, B1, B2, B3 et A2 : 300 feux bleus omnidirectionnels. | C1, C2, C3, C4, N, B1, B2, B3 and A2 : 300 omnidirectionnal blue lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 1 s | 1 s |
| 5 | Observations / *Remarks* | Manche à vent SUD éclairée.<br>Voie de desserte H : rétro-réfléchissant bleu. | SOUTH lighted windsock.<br>Access lane H : blue retro-reflective. |

**AD 2 LFBF.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | 43°32'45.5"N 001°22'45.4"E, carré de 15 m de côté, béton, 21 TRSI, réservé gendarmerie exclusivement. | 43°32'45.5"N 001°22'45.4"E, square of 15 m a side, concrete, 21 TRSI, reserved exclusively for police. |

**AD 2 LFBF.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFBF.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | FRANCAZAL Information (FR) *FRANCAZAL Information (EN)* | 118.805 MHz | HO | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBF.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | TLF | 332 kHz | HO | 43°35'49.9"N 001°12'40.6"E | 650 ft | | | 293°/6.99NM THR 11 | |

**AD 2 LFBF.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

- AD homologué pour les aéronefs dont la largeur hors-tout du train principal est inférieure à 9 m et dont l'empattement est inférieur à 18 m.

*- AD approved for ACFT whose main gear overall width is less than 9 m and whose wheel base is less than 18 m.*

**AD 2 LFBF.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFBF.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

- Carte AMSR : voir AD 2 LFBO.

- Piste 11 : de nuit, minima LNAV-VNAV, LNAV et NDB relevés à ceux de la MVL.

**22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Les départs omnidirectionnels ne peuvent se substituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité ou condition particulière (avion non équipé RNAV, pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...)

**22.2.1 Départs omnidirectionnels RWY 11**

Monter sur la route 113° jusqu'à 935 (400) puis route directe en montée jusqu'à altitude de sécurité en route.

Pente de montée :

L'obstacle RELIEF 940 (405) situé à 4600 m de la DER 11 à gauche de l'axe impose une pente de montée de 4,3% jusqu'à 1340 (805).

**22.2.2 Départs omnidirectionnels RWY 29**

Monter sur la route 293° jusqu'à 2500 (1965) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pente de montée :

L'obstacle ARBRE 570 (35) situé à 59 m de la DER 29 et à 154 m à droite de l'axe impose une pente de montée de 9,8% jusqu'à 610 (75).

Si négligé, la pente obstacle est réduite à 5,5 % jusqu'à 610 (75) par l'obstacle ARBRE 600 (65) situé à 309 m de la DER 29 et à 202 m à gauche de l'axe.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

*- AMSR chart : see AD 2 LFBO.*

*- RWY 11 : at night, LNAV-VNAV, LNAV and NDB minima raised to those of the circling.*

***22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Omnidirectional departures cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for RNAV SIDs only, RNAV interference...)*

***22.2.1 RWY 11 omnidirectional departures***

*Climb on course 113° up to 935 (400) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*Climb gradient :*

*TERRAIN 940 (405) obstruction located at 4600 m from the DER 11 on the left of the axis requires a climb gradient of 4,3% up to 1340 (805).*

***22.2.2 RWY 29 omnidirectional departures***

*Climb on course 293° up to 2500 (1965) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*Climb gradient :*

*TREE 570 (35) obstruction located at 59 m from the DER 29 and at 154 m on the right of the axis requires a climb gradient of 9.8% up to 610 (75).*

*If ignored, climb gradient is reduced to 5.5 % up to 610 (75) by TREE 600 (65) located at 309 m from the DER 29 and at 202 m on the left of the axis.*

**AD 2 LFBF.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD interdit au trafic commercial régulier et charter,

AD réservé aux ACFT ayant reçu l'autorisation et les conditions d'utilisation par l'exploitant d'aérodrome,

Demi-tour sur piste interdit pour les aéronefs de catégorie D.

AD ouvert uniquement lorsque le service AFIS est actif,

AD interdit aux vols d'entrainement de l'aviation légère et sportive,

AD réservé aux ACFT munis de radio,

Vols d'aéronefs sans équipage à bord autorisés (protocole avec l'exploitant).

Aire de lavage avion sur ligne de stationnement 6D.

**23.2 RADIOCOMMUNICATION**

**Aéronefs non équipés en 8.33 kHz :**

Sauf indication autre des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz et évoluant dans le SIV TOULOUSE contacteront les services ATS sur la fréquence TOULOUSE Information 121.250 MHz.

**23.3 PARKING MILITAIRE**

Pour accès au parking militaire, contact obligatoire par E-mail ou téléphone avec les opérations du 1er RTP.

LUN-VEN :

05 62 11 42 43 / 1rtp.boi-ops-conduite.fct@intradef.gouv.fr

05 62 11 42 09 / 1rtp-boi.off-operations.fct@intradef.gouv.fr

SAM, DIM, JF : 05 62 11 42 40

7J/7 : 06 75 33 85 53

**23.4 PERIL ANIMALIER**

En RFFS niveau 2, SPRA indisponible.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD prohibited to regular commercial traffic and charter,*

*AD reserved for ACFT allowed and advised of operating conditions by AD operator,*

*U-turn prohibited on RWY for cat D ACFT.*

*AD only opened when AFIS service is active,*

*AD prohibited to light and sport aviation training flights,*

*AD reserved for radio-equipped ACFT,*

*Unmanned ACFT flights authorized (AD operator's agreement mandatory).*

*Airplane washing area on apron line 6D.*

***23.2 RADIOCOMMUNICATION***

***8.33 kHz non equipped ACFT :***

*Unless otherwise specified by the ATS services, IFR ACFT not equipped with 8.33 kHz spacing compatible radio-communication equipment, operating within TOULOUSE FIS, will contact the ATS services on TOULOUSE Information frequency : 121.250 MHz.*

***23.3 MILITARY APRON***

*For access to the military apron, you must contact the 1st RTP operations by E-mail or phone.*

*MON-FRI :*

*05 62 11 42 43 / 1rtp.boi-ops-conduite.fct@intradef.gouv.fr*

*05 62 11 42 09 / 1rtp-boi.off-operations.fct@intradef.gouv.fr*

*SAT, SUN, HOL : 05 62 11 42 40*

*7 days/7 : 06 75 33 85 53*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*RFFS level 2, wildlife control service not available.*

**AD 2 LFBF.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBF .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

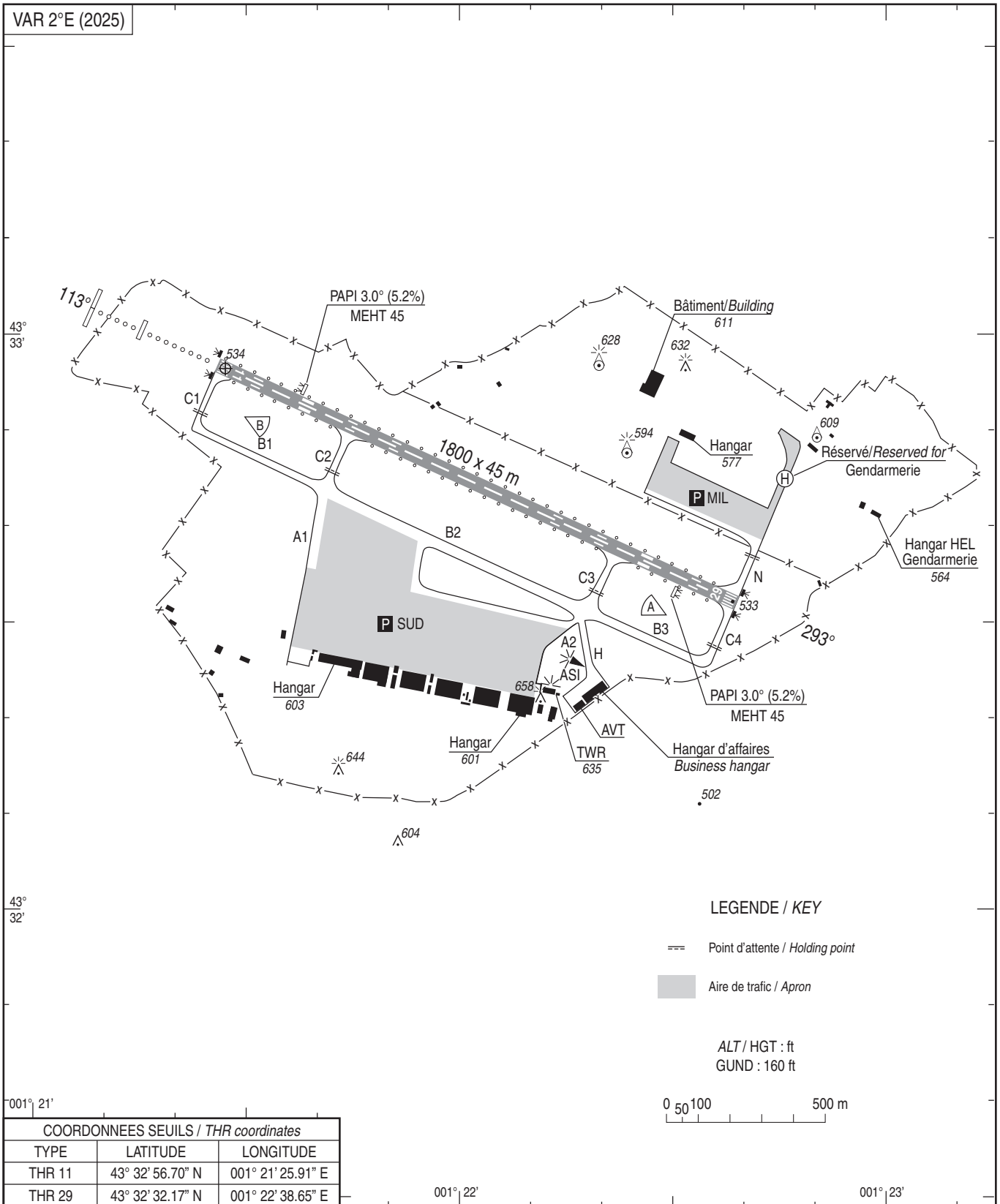
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| AD 2 LFBF IAC RWY11 RNP | LNAV, LNAV/VNAV |
| AD 2 LFBF IAC RWY29 RNP | LNAV, LNAV/VNAV |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS :** FRANCAZAL Information 118.805

TOULOUSE **FRANCAZAL**
43 32 57 N - 001 21 26 E
*ALT AD : 535 (20 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 11 | 43° 32' 56.70" N | 001° 21' 25.91" E |
| THR 29 | 43° 32' 32.17" N | 001° 22' 38.65" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 11 | LIH axiale 900 m | LIH | 1800 | 1800 | 1800 | 1800 | Revêtue *Paved* | 39 F/B/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 29 | NIL | LIH | 1800 | 1800 | 1800 | 1800 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * HN : 800 m | | | |



© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

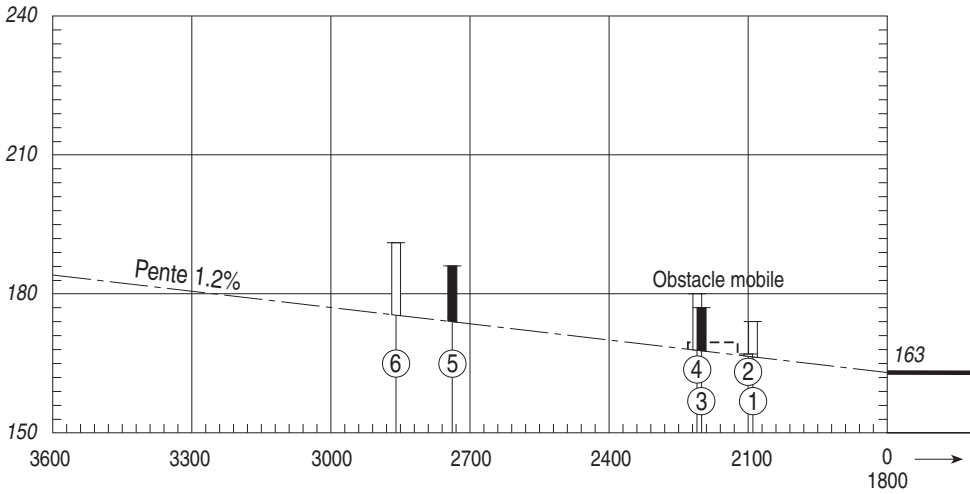
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

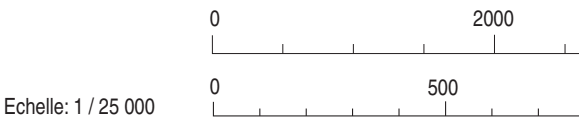
TOULOU

VAR 2°E (2025)

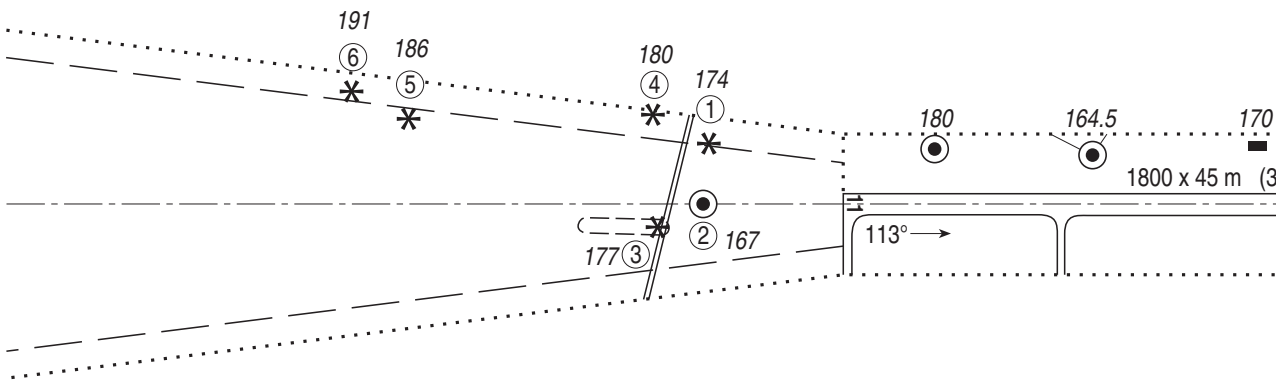
DIMENSIONS
EN M

| DISTANCES D | | |
|---|---|---|
| RWY 11 | | |
| 1800 | TORA - | Longueur de roulem |
| 1800 | TODA - | Distance de c |
| 1800 | ASDA - | Distance accélé |
| 1800 | LDA - | Distance d'att |




Echelle: 1 / 25 000



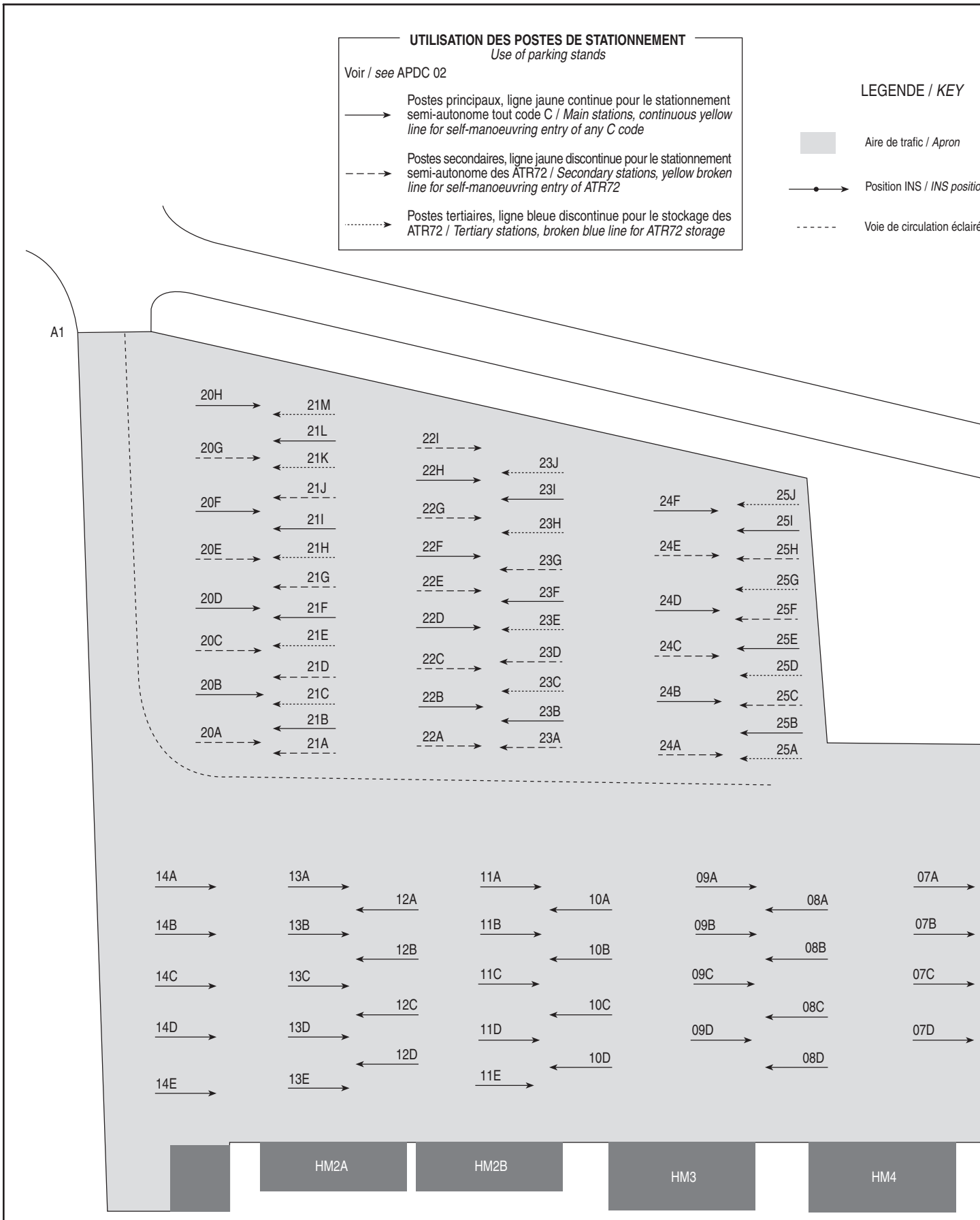

LEGE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
PRKG SUD / *SOUTH*

TOULOUSE **FRANCAZAL**






© **SIA**

**PARKING SUD**

Les services d'information et d'alerte sont assurés pour tout déplacement d'aéronef sur le PRKG par l'agent AFIS sur la FREQ FRANCAZAL INFO 118.805 MHz.

Le pilote assure sa propre sécurité avec cette information sachant que les véhicules en mouvement au sol sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

Tout déplacement au moteur ou vers l'aire de mouvement (repoussage, tractage, roulage au moteur) doit faire l'objet d'une demande sur la FREQ FRANCAZAL INFO si le service AFIS est actif ou par téléphone au 05.34.51.24.30 avec préavis de 30 min.

Pour les avions narrow body, tractage par le MRO depuis/vers PRKG jusqu'à TWY A1 ou A2 en fonction de la piste en service. Mise en route sur A1 ou A2.

Les postes de stationnement font l'objet de protocoles de gestion avec les entreprises basées.

Pour toute utilisation, faire une demande auprès de l'exploitant SETFA (afis.francazal@edeis.com / 05.34.51.24.30).

***SOUTH PARKING AREA***

*Information and alert services are provided for all ACFT movement on the apron by the AFIS agent on FRANCAZAL INFO 118.805 MHz.*

*Pilots ensure their own safety with this information, knowing that vehicles moving on the ground are driven by authorized persons, monitoring their environment.*

*Any movement under power or towards the movement area (push-back, towing, taxiing) must be requested on FRANCAZAL INFO FREQ if the AFIS service is active, or by phone on (+33)5.34.51.24.30, with 30 minutes prior notice.*

*For narrow-body ACFT, towing by MRO from/to PRKG to TWY A1 or A2 depending on the RWY in use. Start-up on A1 or A2.*

*ACFT stands are subject to management protocols with the companies based there.*

*For any use, please contact the SETFA operator (afis.francazal@edeis.com / 05.34.51.24.30).*

**UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

Stationnement non autonome de code D pour les plots 3A et 3B.

Le plot 3C est utilisable uniquement de jour par des aéronefs de code A.

***USE OF ACFT STANDS***

*Non self-manoeuvring parking for code D on stands 3A and 3B.*

*Stand 3C can only be used during the day by code A ACFT.*

**PARKING AVIATION D'AFFAIRE**

Utilisable uniquement par des aéronefs de code A et B avec une prestation d'assistance obligatoire pour les aéronefs de plus de 3 t et après demande à l'exploitant SETFA.

***BUSINESS AVIATION PARKING AREA***

*Can only be used for code A and B ACFT with an assistance service mandatory for more than 3 t ACFT and on request to the SETFA operator.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| AGN | REF ENR 4.1 | | X | X | X | X |
| LMB | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| TLF | REF AD 2 LFBF.19 | | | X | X | X |
| ← | | | | | | |
| TOU | REF AD 2 LFBO.19 | | | X | X | X |
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |
| | | | | | | |
| ADIMO | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| AFRIC | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| AGENO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ASPET | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| AUCHE | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| BOGRO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| FARCI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LALGO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LORTO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| NARAK | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| OGRIL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ORBIL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SALSI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SECHE | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SULIT | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| SURAS | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| TADAN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TALOL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TOPTU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| XUREX | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| FAF NDB RWY 11 | REF TLF AD 2 LFBF.19 | | | X | | X |
| IF NDB RWY 11 | 43°36'51.7" N | 001°09'18.4" E | | X | | X |
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |
| BF110 | 43°32'06.2" N | 001°23'55.6" E | X | | | X |
| BF112 | 43°32'05.4" N | 001°17'44.4" E | X | | | X |
| BF302 | 43°23'43.6" N | 001°29'18.3" E | X | | | X |
| BF304 | 43°24'00.8" N | 001°34'46.7" E | X | | | X |
| BF310 | 43°35'53.7" N | 001°12'39.4" E | X | | | X |
| → BF312 | 43°31'50.2" N | 001°01'31.0" E | X | | X | X |
| BF400 | 43°31'33.4"N | 001°25'32.9"E | X | | X | |
| BF401 | 43°31'22.6"N | 001°18'47.7"E | X | | X | |
| BF402 | 43°35'50.2"N | 001°12'39.7"E | X | | X | |
| FBF11 | 43°36'07.8" N | 001°11'57.3" E | X | | | X |
| FBF29 | 43°29'20.2" N | 001°32'06.5" E | X | | | X |
| IBF11 | 43°37'23.1" N | 001°08'12.2" E | X | | | X |
| IBF29 | 43°27'38.8" N | 001°37'05.2" E | X | | | X |
| RW11 | REF THR11 AD 2 LFBF.12 | | X | | | X |
| RW29 | REF THR29 AD 2 LFBF.12 | | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 11**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | SURAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | IBF11 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SURAS | IF | SURAS | - | - | - | - | - | 4000 | - | 195 | - | - |
| | TF | IBF11 | - | 108 | 109.8 | 3.4 | - | 3000 | - | 195 | - | 1.0 |
| INA IBF11 | HF | IBF11 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | - |
| APCH | IF | IBF11 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 195 | - | - |
| | TF | FBF11 | - | 113 | 114.7 | 3.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW11 | Yes | 113 | 114.8 | 7.6 | - | - | - | - | -3.0° / 50 | 0.3 |
| | TF | BF110 | Yes | 113 | 114.9 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | BF112 | - | - | - | - | R | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IBF11 | - | 306 | 307.4 | 8.7 | - | 3000 | 3000 | 160 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBF |
| **Runway** | 11 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E11A |
| **LTP/FTP Latitude** | 433256.6965N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012125.9060E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 211.6 |
| **FPAP Latitude** | 433232.1695N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -24.5270 |
| **FPAP Longitude** | 0012238.6550E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 72.7490 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 06 02 06 0C 0B 00 00 01 31<br>31 05 F1 71 B0 12 24 1B 95 00<br>44 1C 62 40 FF 5A 38 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 27 C7 DC 69 |
| **Calculated CRC Value** | 27C7DC69 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 162.8 |



© SIA

**RNP RWY 29**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | TF | IBF29 | - | 260 | 261.7 | 12.8 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| INA SULIT | IF | SULIT | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | TF | BF302 | - | 084 | 086.0 | 10.3 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BF304 | - | 084 | 085.9 | 4.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IBF29 | - | 023 | 024.8 | 4.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBF29 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FBF29 | - | 293 | 295.0 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW29 | Yes | 293 | 295.0 | 7.6 | - | - | - | - | -3.0° / 50 | 0.3 |
| | TF | BF310 | - | 293 | 294.9 | 8.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SURAS | - | 291 | 292.4 | 7.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BF312 | - | 192 | 193.7 | 6.9 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SULIT | - | 130 | 131.5 | 13.3 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |

↓

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBF |
| **Runway** | 29 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E29A |
| **LTP/FTP Latitude** | 433232.1695N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012238.6550E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 211.2 |
| **FPAP Latitude** | 433256.6965N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 24.5270 |
| **FPAP Longitude** | 0012125.9060E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -72.7490 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 06 02 06 0C 1D 00 00 01 39<br>32 05 53 B2 AF 12 7E 53 97 00<br>40 1C 9E BF 00 A6 C7 FD 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF E6 F5 EB 68 |
| **Calculated CRC Value** | E6F5EB68 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 162.4 |



© SIA

# TOULOUSE FRANCAZAL
## SID RNAV RWY 11
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 11**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : TOU | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGN 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BF400 | Yes | 113 | 114.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BF401 | - | - | - | - | R | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | BF402 | - | 313 | 315.0 | 6.3 | - | - | - | | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 291 | 292.8 | 7.0 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGN | - | 329 | 330.8 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **AUCHE 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BF400 | Yes | 113 | 114.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BF401 | - | - | - | - | R | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | XUREX | - | 272 | 273.5 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AUCHE | - | 287 | 289.0 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SURAS 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BF400 | Yes | 113 | 114.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BF401 | - | - | - | - | R | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | BF402 | - | 313 | 315.0 | 6.3 | - | - | - | | 1.0 |
| - | TF | SURAS | Yes | 291 | 292.8 | 7.0 | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE FRANCAZAL
## SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 29**

| RMK | GNSS only | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | | REF NAVAID : TOU | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGN 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BF402 | - | 293 | 294.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 291 | 292.8 | 7.0 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGN | - | 329 | 330.8 | 16.9 | - | - | - | | 1.0 |
| **AUCHE 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BF402 | - | 293 | 294.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | XUREX | - | 243 | 245.0 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AUCHE | - | 287 | 289.0 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SURAS 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BF402 | - | 293 | 294.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | Yes | 291 | 292.8 | 7.0 | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE FRANCAZAL
## STAR RNAV RWY 11
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 11 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS seulement/*only* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **SURAS** | - | SURAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **AFRIC 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AFRIC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FARCI | - | 220 | 222.0 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADIMO | - | 263 | 264.9 | 29.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 256 | 257.5 | 29.4 | - | - | FL 130 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BF312 | - | 310 | 311.7 | 13.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORTO | - | 347 | 348.2 | 6.2 | - | - | - | 195 | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 076 | 77.8 | 3.0 | - | 4000 | - | 195 | 1.0 |
| **ASPET 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ASPET | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | OGRIL | - | 031 | 32.5 | 20.8 | - | - | FL 150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 006 | 7.9 | 5.5 | - | - | FL 130 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BF312 | - | 310 | 311.7 | 13.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORTO | - | 347 | 348.2 | 6.2 | - | - | - | 195 | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 076 | 77.8 | 3.0 | - | 4000 | - | 195 | 1.0 |
| **LMB 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TADAN | - | 073 | 75.1 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 078 | 79.7 | 22.3 | - | 4000 | - | 195 | 1.0 |
| **NARAK 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NARAK | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ADIMO | - | 170 | 171.8 | 48.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 256 | 257.5 | 29.4 | - | - | FL 130 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BF312 | - | 310 | 311.7 | 13.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORTO | - | 347 | 348.2 | 6.2 | - | - | - | 195 | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 076 | 77.8 | 3.0 | - | 4000 | - | 195 | 1.0 |
| **ORBIL 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SALSI | - | 326 | 327.8 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADIMO | - | 292 | 294.0 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 256 | 257.5 | 29.4 | - | - | FL 130 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BF312 | - | 310 | 311.7 | 13.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORTO | - | 347 | 348.2 | 6.2 | - | - | - | 195 | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 076 | 77.8 | 3.0 | - | 4000 | - | 195 | 1.0 |
| **SECHE 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SECHE | - | - | - | - | - | FL 150 | FL 190 | - | - |
| - | TF | AGN | - | 153 | 154.8 | 36.5 | - | FL 080 | FL 110 | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 149 | 150.7 | 16.9 | - | 4000 | - | 195 | 1.0 |
| **TOPTU 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TOPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LALGO | - | 051 | 53.0 | 24.6 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOGRO | - | 052 | 53.3 | 27.2 | - | FL 150 | FL 190 | - | 1.0 |
| - | TF | OGRIL | - | 091 | 92.9 | 21.3 | - | - | FL 150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 006 | 7.9 | 5.5 | - | - | FL 130 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BF312 | - | 310 | 311.7 | 13.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORTO | - | 347 | 348.2 | 6.2 | - | - | - | 195 | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 076 | 77.8 | 3.0 | - | 4000 | - | 195 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

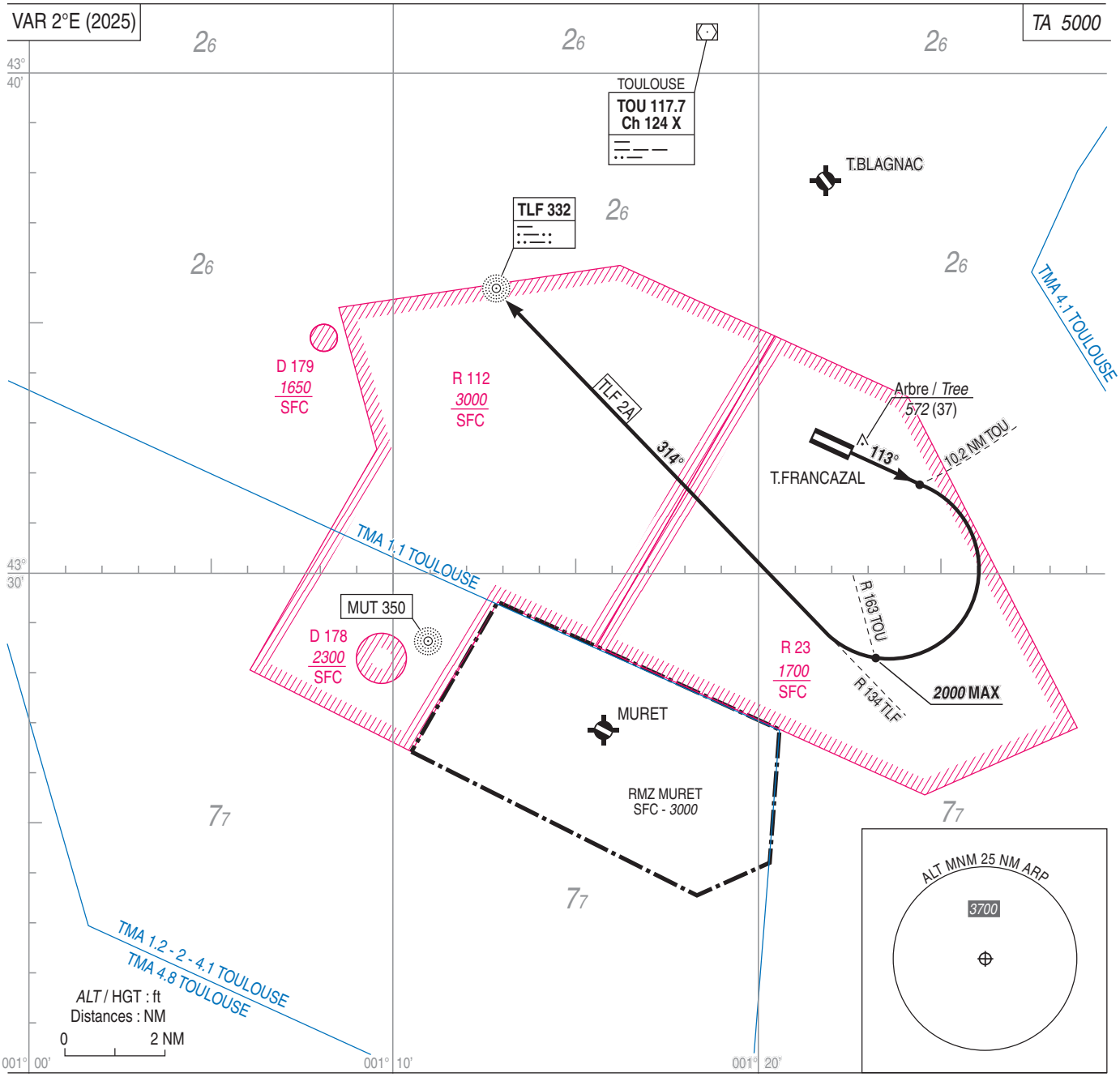
# TOULOUSE FRANCAZAL
## STAR RNAV RWY 29
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 29 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ADIMO** | **-** | ADIMO | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |
| **SULIT** | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **AFRIC 3N** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | AFRIC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | FARCI | - | 220 | 222.0 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ADIMO | - | 263 | 264.9 | 29.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **ASPET 3N** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ASPET | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | OGRIL | - | 031 | 032.5 | 20.8 | - | 6300 | - | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | SULIT | - | 006 | 007.9 | 5.5 | - | 4000 | - | 220 | 1.0 |
| **LMB 3N** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | LMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | TALOL | - | 107 | 108.9 | 26.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | BOGRO | - | 092 | 093.9 | 8.4 | - | FL 150 | FL 170 | - | 1.0 |
| **-** | TF | OGRIL | - | 091 | 092.9 | 21.3 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | SULIT | - | 006 | 007.9 | 5.5 | - | 4000 | - | 220 | 1.0 |
| **NARAK 3N** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | NARAK | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | ADIMO | - | 170 | 171.8 | 48.7 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **ORBIL 3N** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | SALSI | - | 326 | 327.8 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ADIMO | - | 292 | 294.0 | 21.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **SECHE 3N** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | SECHE | - | - | - | - | - | FL 150 | FL 240 | - | - |
| **-** | TF | AGN | - | 153 | 154.8 | 36.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | AGENO | - | 142 | 143.7 | 29.6 | - | FL 080 | - | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | SULIT | - | 187 | 188.6 | 6.4 | - | 4000 | - | 220 | 1.0 |
| **TOPTU 3N** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | TOPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | LALGO | - | 051 | 053.0 | 24.6 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | BOGRO | - | 052 | 053.3 | 27.2 | - | FL 150 | FL 170 | - | 1.0 |
| **-** | TF | OGRIL | - | 091 | 092.9 | 21.3 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | SULIT | - | 006 | 007.9 | 5.5 | - | 4000 | - | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE FRANCAZAL
## SID CONV RWY 11
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180
**AFIS :** FRANCAZAL Information 118.805






© SIA

# TOULOUSE FRANCAZAL
# SID CONV RWY 11
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

## 1 ITINERAIRES

Pentes dues aux contraintes ATS :

En cas d'impossibilité de respecter la pente ATS prescrite, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la mise en route.

## *1 ROUTES*

*ATS slopes :*

*If not able to comply with ATS slope, the pilot must notify ATC at start up.*

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **TLF 2A** | Monter dans l'axe. A 10.2 NM TOU (1.85 NM de la DER), tourner à droite pour intercepter et suivre le R 134 TLF (314°) jusqu'à TLF. **2000 MAX jusqu'au R 163 TOU.**<br>*Climb RWY axis. At 10.2 NM TOU (1.85 NM from DER), turn right to intercept and follow R 134 TLF (314°) until TLF.* ***2000 MAX until R 163 TOU.*** | 3000 AMSL | Pente ATS / *ATS slope* : 7 %. |

## 2 PENTES MINIMALES THÉORIQUES DE MONTÉE

Pente minimale théorique : 4 % jusqu'à 600 ft.

Obstacle pénalisant : Végétation de 575 (41) ft situé à 260 m de la DER et à 200 m à gauche de l'axe.

## *2 MINIMUM THEORETICAL CLIMB GRADIENTS*

*Minimum theoritical climb gradient : 4 % up to 600 ft.*

*Penalizing obstacle : vegetation of 575 (41) ft located at 260 m from the DER and at 200 m to the left of the axis.*

## 3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Afficher code 7600.

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome par circuit sud des installations.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné, puis entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière.

Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

## *3 RADIO COMMUNICATION FAILURE*

*Squawk 7600.*

*In VMC : turn back and land on AD using circuit in south of AD.*

*In IMC : keep on flying until TMA limits complying with the track of departure at the last assigned FL, then climb up to the cruising level.*

*If the last assigned FL is incompatible with the minimum safety altitude, keep climbing up to the cruising level.*

*If the failure occurs during a radar guidance departure, join as soon as possible the assigned SID.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

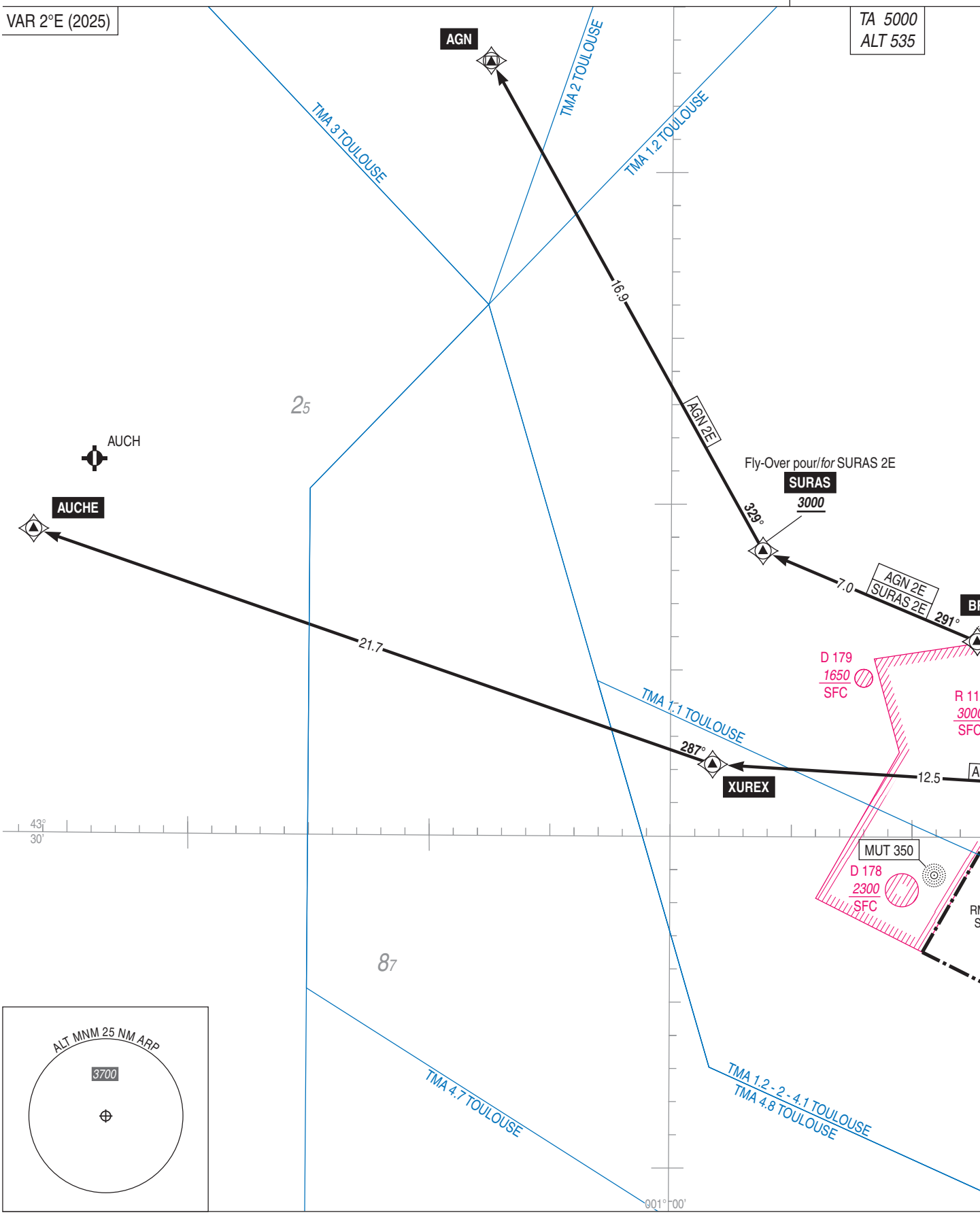
# TOULOUSE FRANCAZAL
## SID RNAV RWY 11
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180
**AFIS :** FRANCAZAL Information 118.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 2°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 535*






© SIA

# TOULOUSE FRANCAZAL
# SID RNAV RWY 11
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 11 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée :<br>RWY11 : L'obstacle RELIEF 940 (405) situé à 4600m de la DER 11 à gauche de l'axe impose une pente de montée de **4,3%** jusqu'à 1340 (805).<br><br>*- ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*- Minimum Theoretical climb gradient :*<br>*RWY11 : TERRAIN 940 (405) obstruction located at 4600m from the DER 11 in the left of the axis requires a climb gradient of **4,3%** up to 1340 (805).* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100 IAS MAX 250kt<br>*Speed : FL < 100 IAS MAX 250kt* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGN 2E** | Monter vers BF400 sur la route 113°, puis tourner à droite direct vers BF401 **(2000ft MAX)** puis vers BF402 puis vers SURAS **(3000ft MIN)** puis vers AGN.<br><br>*Climb to BF400 on course 113°, then turn right direct to BF401 **(2000ft MAX)**, then BF402, then SURAS **(3000ft MIN)**, then AGN.* | 3000 | Pente ATS : 7%<br>Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :7%*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |
| **AUCHE 2E** | Monter vers BF400 sur la route 113°, puis tourner à droite direct vers BF401 **(2000ft MAX)** puis vers XUREX puis vers AUCHE.<br><br>*Climb to BF400 on course 113°, then turn right direct to BF401 **(2000ft MAX)**, then XUREX then AUCHE.* | 3500 | Pente ATS : 7%<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope : 7%*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |
| **SURAS 2E** | Monter vers BF400 sur la route 113°, puis tourner à droite direct vers BF401 **(2000ft MAX)** puis vers BF402 puis vers SURAS **(3000ft MIN)**. A SURAS, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br><br>*Climb to BF400 on course 113°, then turn right direct to BF401 **(2000ft MAX)**, then BF402, then SURAS **(3000ft MIN)**. At SURAS, direct route climbing up to enroute safety altitude.* | 3000 | Pente ATS : 7%<br>Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :7%*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

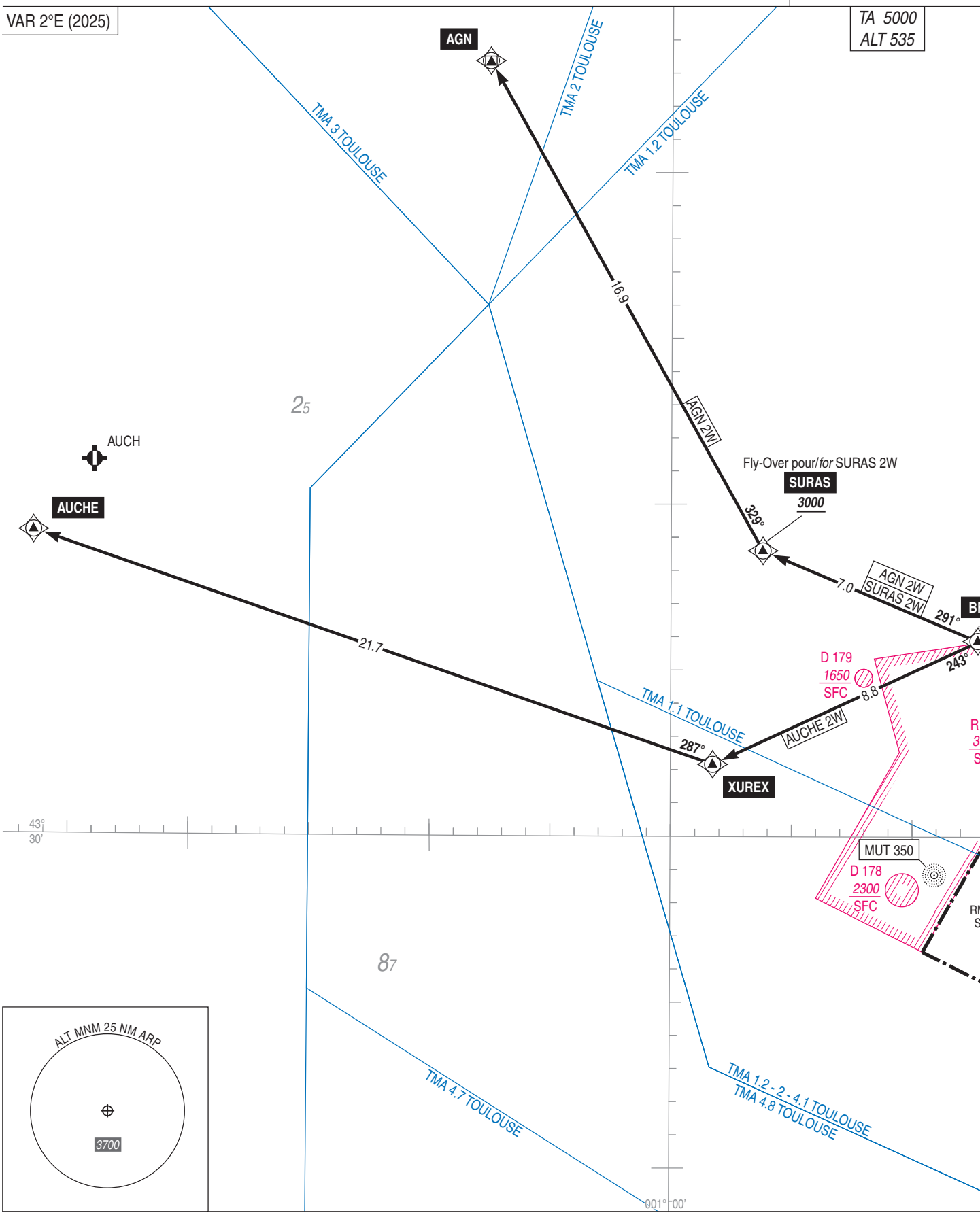
# TOULOUSE FRANCAZAL
## SID RNAV RWY 29
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180
**AFIS :** FRANCAZAL Information 118.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 2°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 535*






© SIA

# TOULOUSE FRANCAZAL
## SID RNAV RWY 29
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

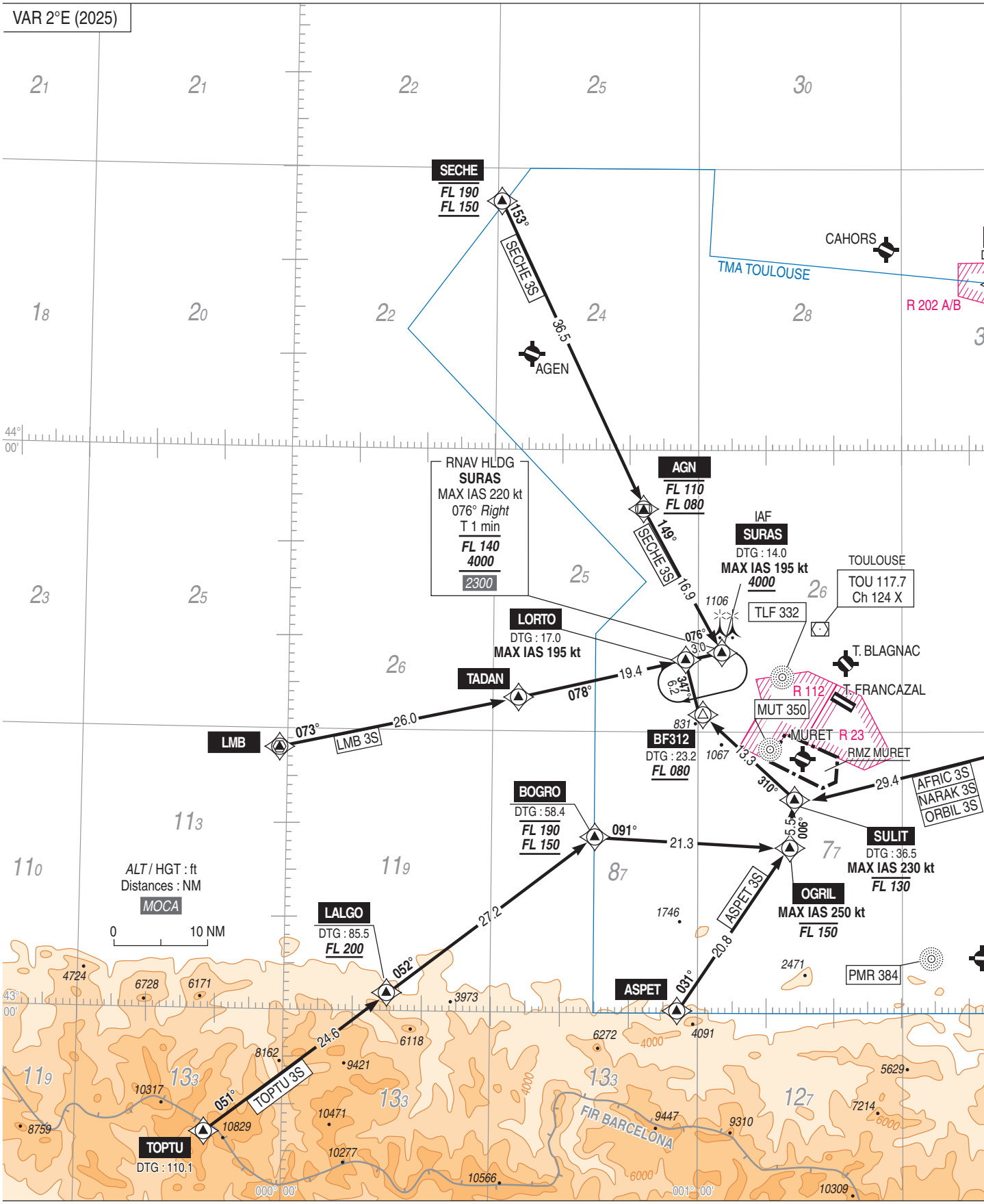
| **SID RNAV RWY 29** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only.* |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée :<br>RWY29 : L'obstacle ARBRE 570 (35) situé à 59 m de la DER 29 à droite de l'axe impose une pente de montée de **9,8 %** jusqu'à 610 (75).<br>Si négligé, la pente obstacle est réduite à **5,5 %** jusqu'à 610 (75).<br><br>*- ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise ATC at start up request.*<br>*- Minimum Theoretical climb gradient :*<br>*RWY29 : TREE 570 (35) obstruction located at 59 m from the DER 29 on the right of axis requires a climb gradient of **9.8 %** up to 610 (75).*<br>*If ignored, climb gradient is reduced to **5.5 %** up to 610 (75).* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250 kt.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGN 2W** | Monter vers BF402 sur la route 293° MAG, puis vers SURAS **(3000 ft MIN)** puis vers AGN.<br><br>*Climb to BF402 on course 293° MAG, then direct SURAS **(3000 ft MIN)** then AGN.* | 3000 | Pente ATS : 7 %.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope : 7 %.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |
| **AUCHE 2W** | Monter vers BF402 sur la route 293° MAG, puis vers XUREX puis vers AUCHE.<br><br>*Climb to BF402 on course 293° MAG, then direct XUREX then AUCHE.* | 3500 | Pente ATS : 7 %.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope : 7 %.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |
| **SURAS 2W** | Monter vers BF402 sur la route 293° MAG, puis vers SURAS **(3000 ft MIN).** A SURAS, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br><br>*Climb to BF402 on course 293° MAG, then direct SURAS **(3000 ft MIN)**.*<br>*At SURAS, direct route climbing up to enroute safety altitude.* | 3000 | Pente ATS : 7 %.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope : 7 %.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE FRANCAZAL
# STAR RNAV RWY 11
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180
**AFIS :** FRANCAZAL Information 118.805



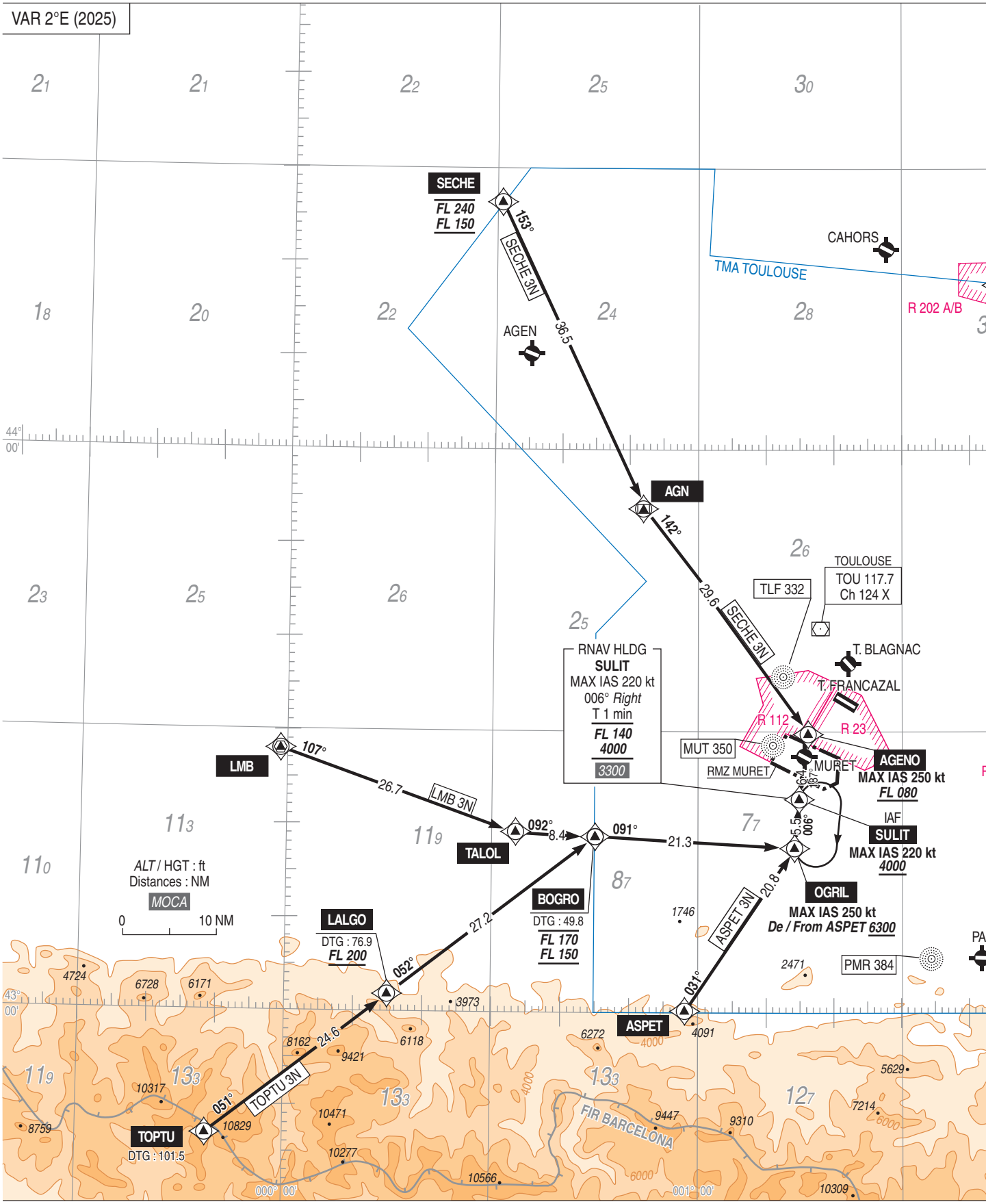



AMDT 03/26 **CHG :** VAR, orientations STAR et/*and* HDLG SURAS, WPT TW remplacé par/*replaced by* BF312, suppression/*removal* NDB TLB, TOE, TS, TW et/*and* VOR/DME TBO.

© SIA

# TOULOUSE FRANCAZAL
# STAR RNAV RWY 29
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180
**AFIS :** FRANCAZAL Information 118.805






AMDT 03/26 **CHG :** VAR, orientations STAR, HDLG SULIT et/*and* HLDG ADIMO, suppression/*removal* NDB TLB, TOE, TS, TW et/*and* VOR/DME TBO.

© SIA

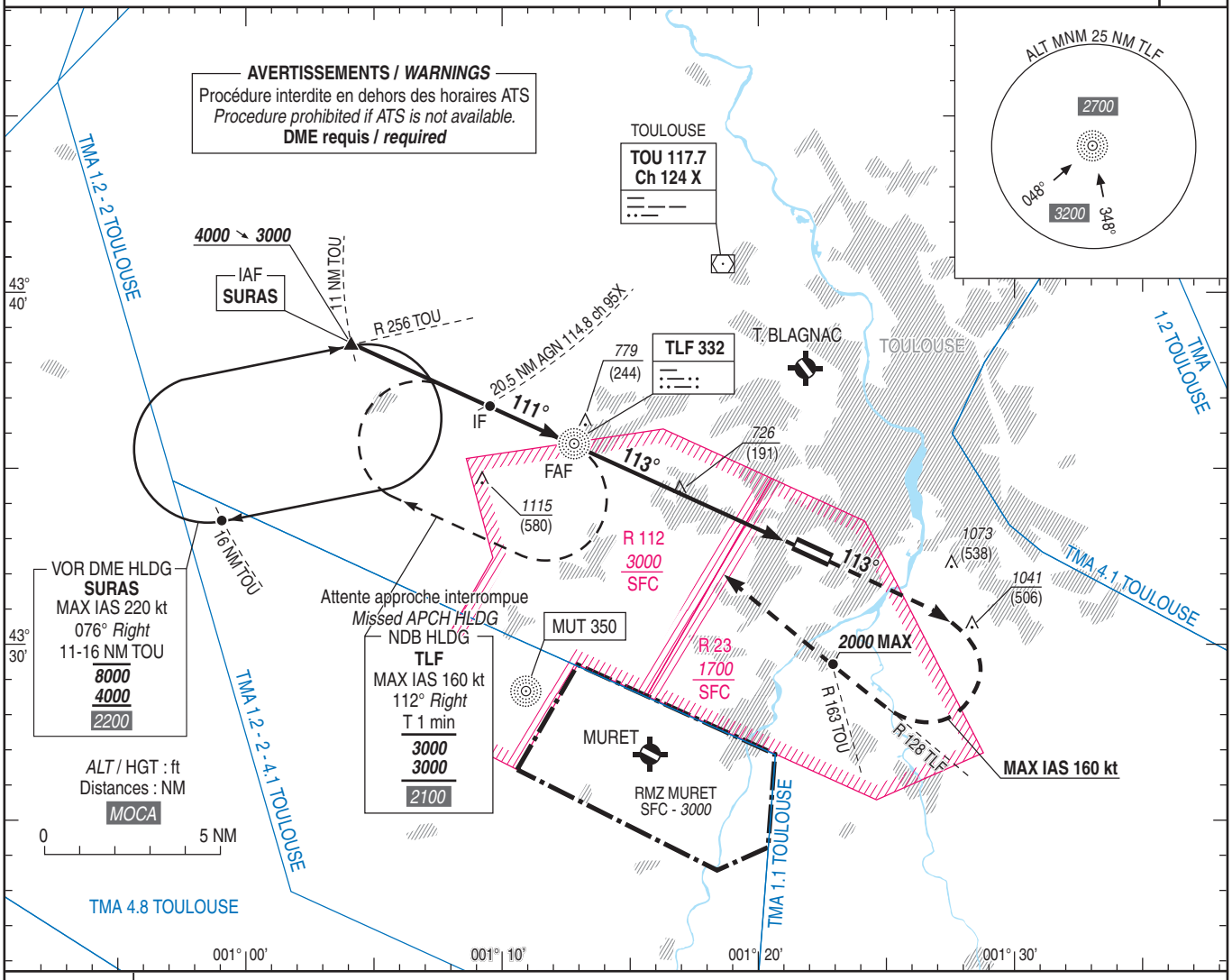
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 535 (20 hPa)**, THR : 534*

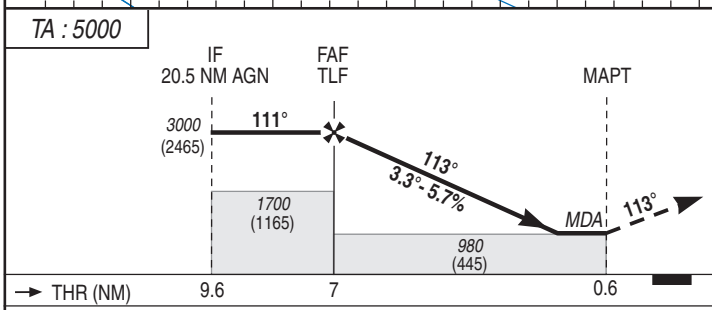
TOULOUSE **FRANCAZAL**

NDB RWY 11

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180
**AFIS** : FRANCAZAL information 118.805

VAR
2°E
(2025)




API : Monter **dans l'axe**. A ***1300*** (765), tourner **à droite** pour intercepter et suivre le **R 128 TLF** (308°) jusqu'à **TLF,** en montée vers ***3000*** (2465). ***2000* MAX** jusqu'au **R 163 TOU.**

*Missed APCH : Climb **straight ahead.** At **1300** (765), turn **right** to intercept and follow **R 128 TLF** (308°) climbing to **3000** (2465) to **TLF**. **2000 MAX** until **R 163 TOU.***

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

| CAT | NDB (1) | | | MVL/*Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | | ***1110*** (580) | 1500 |
| B | ***980*** (440) | 1300 | 437 | ***1240*** (710) | 1600 |
| C | | | | ***1500*** (960) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (1) De nuit, minima relevés à ceux de la MVL. / *At night, minima raised to those of the Circling.*
(2) MVL interdite au nord de la piste. / *Circling prohibited north of RWY.*

| FAF - MAPT | 6.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 29 | 4 min 31 | 3 min 50 | 3 min 20 | 2 min 57 | 2 min 39 | 2 min 24 |
| VSP (ft/min) | | 400 | 490 | 580 | 660 | 750 | 840 | 920 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

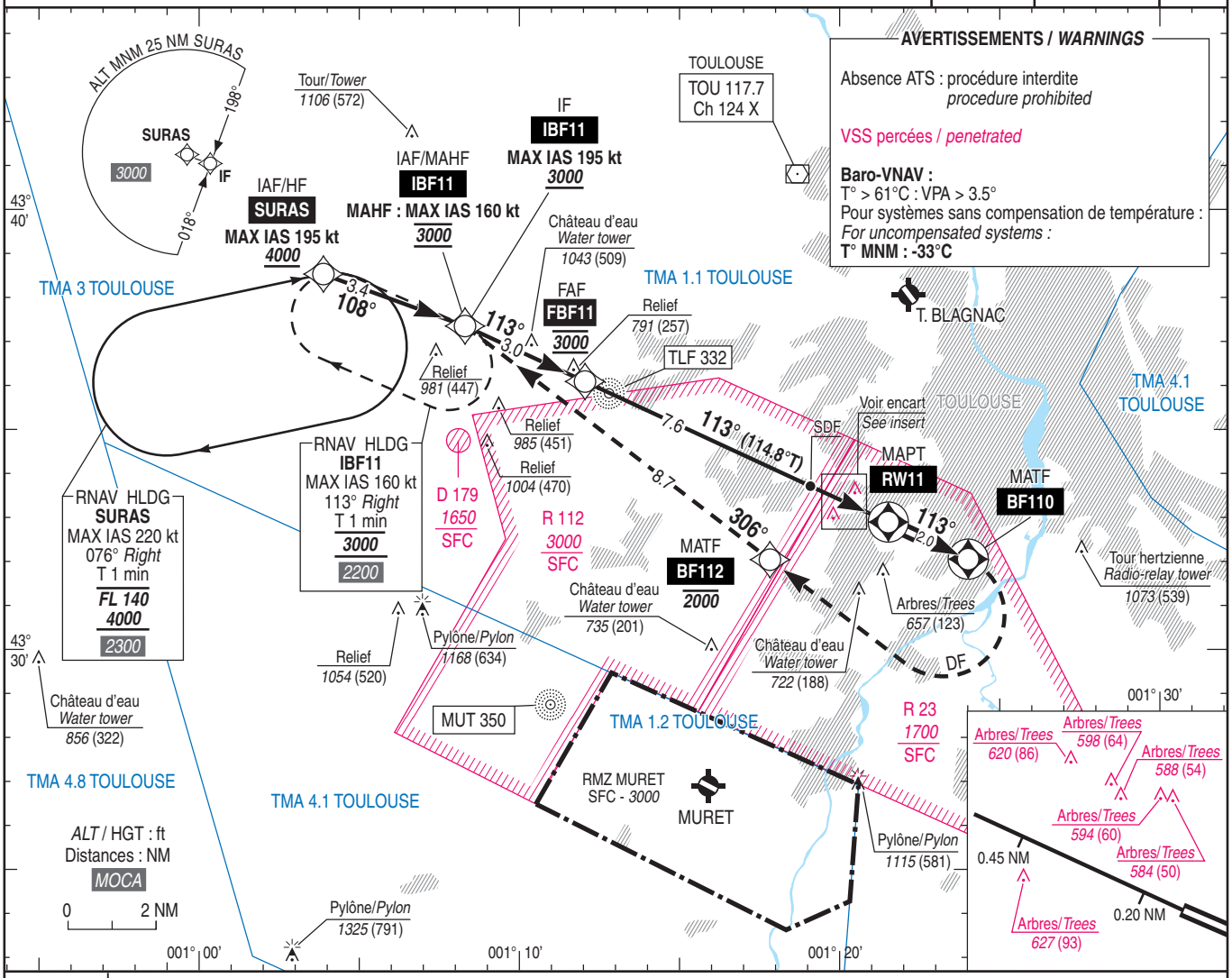
TOULOUSE **FRANCAZAL**

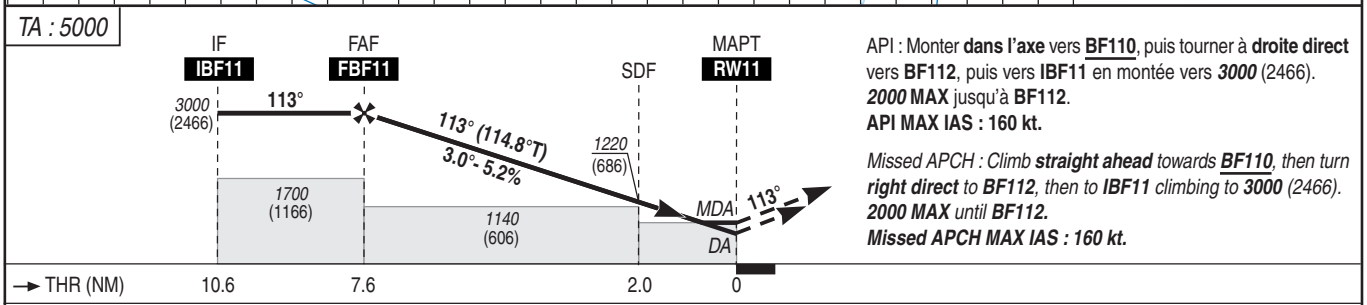
CAT A B C
*ALT AD : 535,* ***THR : 534 (20 hPa)***

**RNP** RWY 11

APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 125.180
**AFIS** : FRANCAZAL information 118.805

| RNP APCH | EGNOS CH 53868 E11A TCH : 50 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers **BF110**, puis tourner à **droite direct** vers **BF112**, puis vers **IBF11** en montée vers ***3000*** (2466).
***2000* MAX** jusqu'à **BF112**.
**API MAX IAS : 160 kt.**

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *towards* ***BF110****, then turn* ***right direct*** *to* ***BF112****, then to* ***IBF11*** *climbing to* ***3000*** *(2466).*
***2000 MAX*** *until* ***BF112.***
***Missed APCH MAX IAS : 160 kt.***

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV (1) | | | LNAV (1) | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***790*** (250) | 550 | 233 | | | 277 | | | | ***1020*** (490) | 1500 |
| B | ***790*** (250) | 550 | 245 | ***910*** (370) | 1000 | 290 | ***910*** (370) | 1000 | 369 | ***1280*** (750) | 1600 |
| C | ***790*** (260) | 600 | 253 | | | 309 | | | | ***1420*** (890) | 2400 |

| DIST RW11 NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2810*** (2276) | ***2490*** (1956) | ***2180*** (1646) | ***1860*** (1326) | ***1540*** (1006) | ***1220*** (686) |

Observations / *Remarks* : (1) De nuit, minima relevés à ceux de la MVL / *At night, minima raised to those of the circling.*
(2) MVL interdite au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 7.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 30 | 5 min 21 | 4 min 33 | 3 min 58 | 3 min 30 | 3 min 08 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



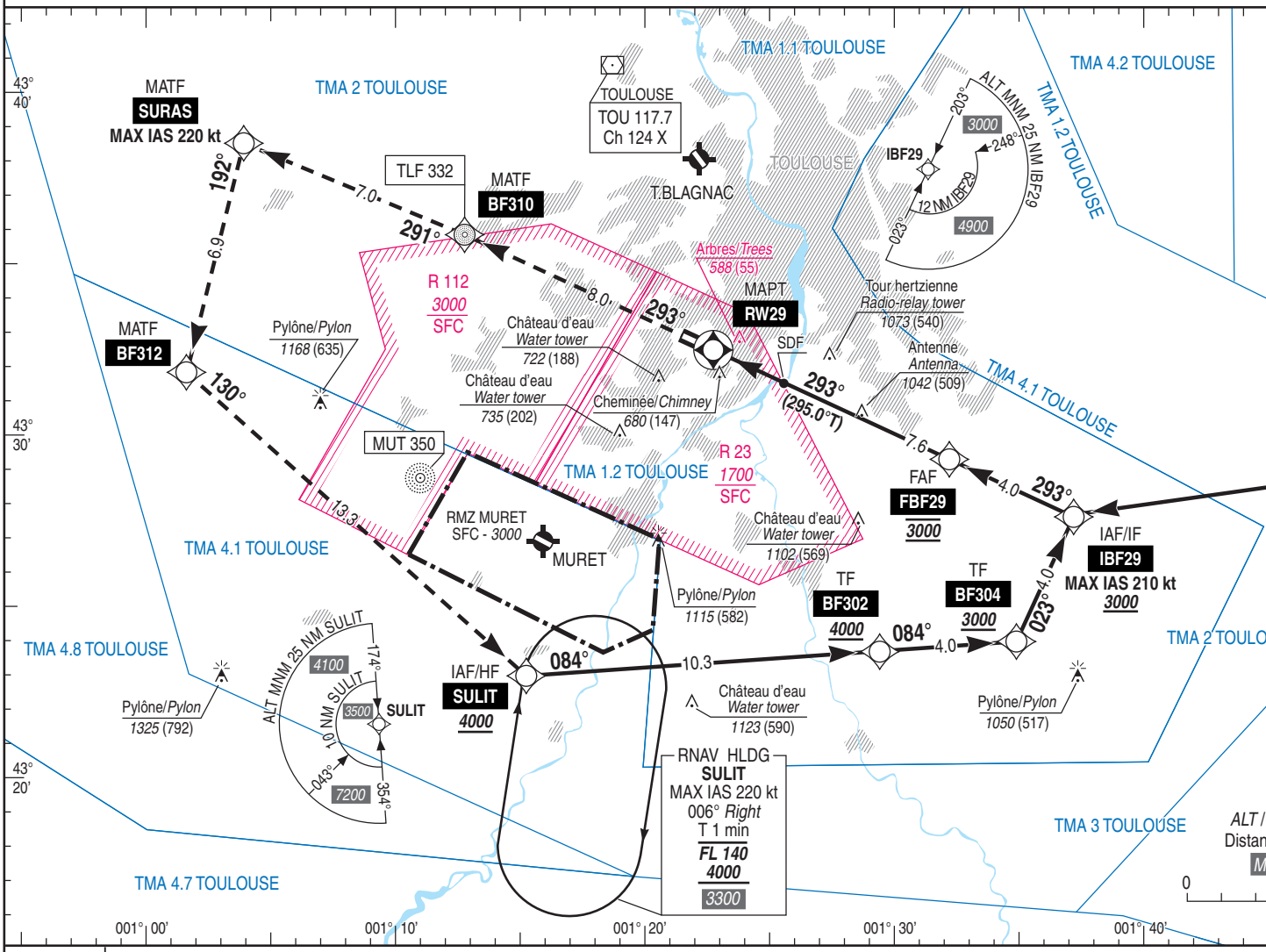
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 535,* ***THR : 533 (20 hPa)***

TOULOUSE **FRANCAZAL**

**RNP** RWY 29

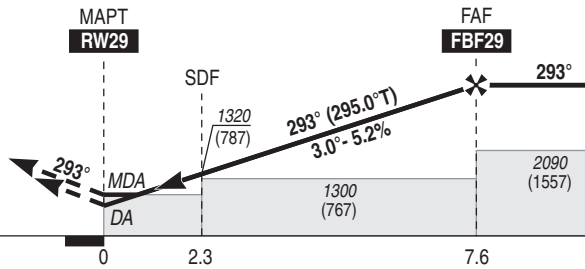
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 125.180
**AFIS** : FRANCAZAL information 118.805




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **BF310**, en montée vers ***4000*** (3467), puis vers **SURAS**. A **SURAS** tourner **à gauche** vers **BF312** puis vers **SULIT.**

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *towards* ***BF310****, up to* ***4000*** *(3467), then to* ***SURAS****. At* ***SURAS*** *turn* ***left*** *to* ***BF312*** *then to* ***SULIT****.*




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

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***790*** (250) | 1300 | 234 | ***910*** (380) | 1500 | 277 | | 1500 | | ***1020*** (490) | 1500 |
| B | ***790*** (250) | 1300 | 246 | ***920*** (390) | 1500 | 288 | ***920*** (390) | 1500 | 384 | ***1280*** (750) | 1600 |
| C | ***790*** (260) | 1300 | 254 | ***920*** (390) | 1800 | 296 | | 1800 | | ***1420*** (890) | 2400 |

**DIST RW29**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1220*** (687) | ***1540*** (1007) | ***1860*** (1327) | ***2170*** (1637) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 7.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 30 | 5 min 21 | 4 min 33 | 3 min 58 | 3 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 |



AMDT 03/26 **CHG :** VAR, orientations, MATF TW remplacé par/*replaced by* BF312, suppression/*removal* NDB TOE, TS et/*and* TW, MNM LNAV/VNAV, normalisation/*standardization.*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBG.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBG - COGNAC CHATEAUBERNARD

**AD 2 LFBG.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°39'30"N 000°19'03"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Position TWR | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2.8 Km S COGNAC (16 - CHARENTE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 103 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 153 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.1624°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.128°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE |
| | Adresse / *Address* | BA709 - 16109 COGNAC AIR | |
| | Telephone | 05.79.20.03.01 (CDT BA 709)<br>05.79.20.03.00 (standard/Switchboard) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFBGZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Trafic autorisé / Authorized traffic : IFR / VFR / CAM I / T / V<br>- 05.79.20.03.73 - 865.709.7373 (OPC)<br>- 05.45.32.74.29 - 865.709.7479 (DV)<br>- 05.79.20.03.28 - 865.709.7328 (CDT ESCA)<br>- 05.79.20.06.43 - 865.709.7043 (Bureau Opérations Base/Base Operations Office)<br>- 05.79.20.03.58 - 865.709.7358 - 811.579.5090 (section opérations/ops section)<br>- 05.45.32.73.06 - 865.709.8006 - 811.579.5001 (Chef de quart/Duty officer) | |

**AD 2 LFBG.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | - BIA (section opérations) : HOR ATS<br>- BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile :<br>862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>- BRIA de rattachement: BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - Fax : 05.57.92.83.34 | - AIS (operations office) : ATS SKED<br>- Central Flight Information Office : H24 - Cinq Mars La Pile : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>- Connected to BRIA BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - Fax : 05.57.92.83.34 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0500 - fin d'activité plateforme | 0500 - end of platform activity |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0715-1600<br>VEN : 0715-1400<br>SAM-DIM-JF : fermé | MON-THU : 0715-1600<br>FRI : 0715-1400<br>SAT-SUN-HOL : closed |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS et permanence téléphonique à 30min | ATS SKED and telephone answering service at 30min |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F18 (O/R) - F34/F35 (O/R)<br>O135 - O155 - H515 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Avitaillements F-18 :<br>3 D240 : Capacité : 3 X 5 M3<br>Avitaillements F-34 :<br>2 CAD : Capacité : 2 X 17 M3<br>1 CAD : Capacité : 1 X 12 M3<br>Transport F-35 / F-34 : 1 SRC routière :<br>Capacité 30 M3. | F-18 Refueling :<br>3 D240 : Capacity : 3 X 5 M3<br>F-34 Refueling :<br>2 CAD : Capacity : 2 X 17 M3<br>1 CAD : Capacity : 1 X 12 M3<br>1 TOE AG : Capacity : 1 X 12 M3<br>F-35 / F-34 Tanking :<br>1 SRC : Capacity 30 M3 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 véhicule D19 WIDE Renault déverglaçage | 1 Deicing vehicle D19 WIDE Renault. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | 4 enceintes à hygrométrie contrôlée. | 4 enclosures with controlled humidity. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | 1 Plateforme Elevatrice 5T<br>1 balance pèse bagage<br>3 remorques porte bagage<br>2 Tracma | Scissor lift 5T<br>Weighting machine<br>3 Trailors<br>2 Tow truck |

**AD 2 LFBG.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : 28 lits (MIL seulement)<br>Ville : 12 hôtels, 329 chambres | AD : 28 beds (MIL only)<br>City : 12 hotels, 329 rooms |
| 2 | Restaurants | AD : MESS (MIL uniquement)<br>Ville : nombreux restaurants | AD : MESS (MIL only)<br>City : numerous restaurants |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Cars et VL militaires selon HOR de travail<br>Ville : Taxis | AD : Military trucks and light vehicles per working hours<br>City : Taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : infirmerie et ambulances, permanence médicale pendant les activités aériennes<br>Ville : 1 hôpital et 1 clinique à 2 km | AD : Health care unit, ambulances, medical service during flying activity<br>City : 1 hospital and 1 clinic at 2 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | AD : NIL<br>Ville : agence postale à Chateaubernard, agences postale et bancaire à COGNAC | AD : NIL<br>City : post office at Chateaubernard, post offices and banking services at COGNAC |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 16 rue du 14 Juillet - 16100 COGNAC - 05.45.82.10.71 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBG.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 02 Véhicules mousse aérodrome (données pour les 2*VMA 108) :<br>- Débit mousse 9000 L/min<br>- Eau : 18300L<br>- Emulseur type B : 2580 L<br>- Poudre : 500 Kg à 500 Kg/min.<br>01 Véhicule de sauvetage aéronautique (VSA) :<br>- 01 lot de soutènement (coussin de levage pneumatique).<br>- 01 lot de désincarcération.<br>- 01 lot de sauvetage aéronautique (Extraction pilote).<br>- 01 lot d'intervention H70 - Hydrazine.<br>Ensemble de secours aéronautique équivalent à un NPA 5.<br>Emulseur utilisé : FFFP 3% type Protex 3.<br>Véhicule supplémentaire avec préavis 6H : + 01 VMA 105. | 02 Aerodrome foam carrier vehicle (data for 2*VMA 108) :<br>- Foam debit : 9000 L/min<br>- Water : 18300 L<br>- Foam concentrate type B : 2580 L<br>- Powder : 500 Kg at 500 Kg/min.<br>01 Aeronautical rescue vehicle :<br>- 01 lifting batch (lifting air cushions).<br>- 01 aeronautical desincarceration batch.<br>- 01 rescue batch (pilot extraction).<br>- 01 H70-Hydrazine intervention batch.<br>Equipment equivalent to a level 5 RFFS.<br>Used foam concentrate : FFFP 3% Protex 3 type.<br>Additional vehicle with a 6H prior notification : + 01 VMA 105. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Moyens militaires OTAN : 5<br>Disposition spécifique ORSEC du 10 mars 2022 avec la Préfecture conformément à la Circulaire Interministérielle du 10/11/99.<br>O/T services ATS : RFFS non assurés. | NATO military facilities : 5<br>Specific ORSEC provision dated 10th of march 2022 with Prefecture in accordance with Inter-ministerial circular dated 10/11/99.<br>ATS services O/T : RFFS not provided. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Kit déneigement P 3000 (lame biaise, balai casse-congères).<br>1 kit d'épandage (XS76) à monter sur porteur | Snow removal kit P 3000 (angle blade, brush, snowdrift breaker).<br>1 spreading kit (XS76) to be installed on the carrier. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | - RWY 05/23<br>- TWY N - A - D - J - M | - RWY 05/23<br>- TWY N - A - D - J - M |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produit de déverglaçage XS-76 (6000 litres). | De-icing product XS-76 (6000 liters). |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Ouvert toute l'année - A la demande du CDT du GAA : astreinte à 30 minutes. | Open all year round - On request of the GAA chief : standby-by duty within 30 min. |

**AD 2 LFBG .8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | P1 : Béton bitumineux / Concrete bituminous<br>P2 : Béton bitumineux / Concrete bituminous<br>P3 : Béton bitumineux / Concrete bituminous<br>P4 : Béton bitumineux / Concrete bituminous | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | P1 : 13 R/B/W/T et 17 F/B/W/T<br>P2 : 15 R/B/W/T<br>P3 : 15 R/B/W/T<br>P4 : 15 R/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | - A : 23 m<br>- K : 10 m<br>- B : 13.90 m<br>- J, N, P : 15 m<br>- E, F, H : 16 m<br>- Q : 17.90 m<br>- C, G : 30 m<br>- D : 39 m<br>- M : 20.5 m<br>- R : 12.30 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Macadam | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A : 24 F/C/W/T<br>B : 18 F/B/W/T<br>C : 24 F/B/W/T<br>D : 41 F/B/W/T<br>E : 21 F/B/W/T<br>F : 32 F/B/W/T<br>G : 10 F/B/W/T<br>H : 27 F/B/W/T<br>J : 16 R/B/W/T<br>K : 36 R/B/W/T<br>L : 38 F/B/W/T<br>M : 13 R/B/W/T<br>N : 16 F/B/W/T<br>P : 35 F/B/W/T<br>Q : 50 F/B/W/T<br>R : 13 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | P3 - THR RWY 05 - THR RWY 23 - THR RWY 08 - THR RWY 26 | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | P3 : 98 ft<br>THR RWY 05 : 79 ft<br>THR RWY 23 : 102 ft<br>THR RWY 08 : 87 ft<br>THR RWY 26 : 98 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | - Situation des points de vérification VOR : Points de transfert de cap matérialisés aux extrémités Est du TWY D et Sud du TWY N :<br>vers QFU 05 - CV 049°39<br>vers QFU 23 - CV 229°40 | - VOR checkpoints : Heading transfer points materialised on East end of TWY D and South end of TWY N :<br>to QFU 05 - CV 049°39<br>to QFU 23 - CV 229°40 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux lumineux d'emplacement et d'indication de direction. | Location and direction indication lighted panels. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne médiane jaune et raccordement de piste. | Yellow centre line and runway connection. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | - RWY : Ligne axiale blanche - Bandes latérales blanches 1800 derniers mètres - N° d'identification de piste - marquage de seuil de piste, de seuil décalé.<br>- RWY 05/23 : Marques de zone de toucher des roues.<br>- TWY : Marque axiale, marques latérales de voies de circulation, point d'arrêt avant piste, lignes d'aires de trafic. | - RWY : White axial line - White lateral strips over the last 1800 meters - runway identification numbers - threshold marking, displaced threshold marking.<br>- RWY 05/23 : Touchdown marking.<br>- TWY : Axial line, lateral taxiway marking, holding point, apron limit marking. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBG .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBG.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFBG | |

**AD 2 LFBG.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CMA de COGNAC | COGNAC CMA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBG .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | -AEROWEB : CMOA LYON | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CMA de COGNAC pendant l'activation du terrain | COGNAC CMA during AD activity |
| | Période de validité / *Validity period* | 24 HR | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TAF longs - Intervalle de publication des prévision : 6 heures | Long TAF - Forecast publications intervals : 6 HR. |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6 HR pendant l'activation du terrain | 6HR during AD activity |
| 5 | Briefing, consultation | P - D - T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL - CR | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W - T - SWH - SWM - SWL<br>Rédaction / émission de Messages d'Avertissement Météorologiques (MAM) | S - U - P - W - T - SWH - SWM - SWL<br>Drafting / transmission of Meteorological Warning Messages (MAM) |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | APT - WXR | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | COGNAC | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 050.00 (049) | 2422 x 45 | 38 R/C/W/T revêtue / paved | 45°38'54.27"N 000°19'27.75"W ( 45°38'57.17"N 000°19'22.90"W ) ------ GUND NIL | THR : 79ft DTHR : 77ft |
| 23 | 230.00 (229) | 2422 x 45 | 38 R/C/W/T revêtue / paved | 45°39'45.05"N 000°18'02.47"W ( 45°39'40.54"N 000°18'10.05"W ) ------ GUND NIL | THR : 102ft DTHR : 100ft |
| 08 | 084.00 (083) | 1814 x 60 | 41 F/C/W/T revêtue / paved | 45°39'42.70"N 000°19'26.95"W ( 45°39'43.15"N 000°19'21.17"W ) ------ GUND NIL | THR : 87ft DTHR : 88ft |
| 26 | 264.00 (263) | 1814 x 60 | 41 F/C/W/T revêtue / paved | 45°39'49.18"N 000°18'03.68"W ( 45°39'48.47"N 000°18'12.84"W ) ------ GUND NIL | THR : 98ft DTHR : 94ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 23 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 08 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (3) |
| 26 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (4) |

(1) Surface composition RWY 05/23 : Béton bitumineux / Concrete bituminous
QFU 05 : Barrière à filet type 5 / Net barrier type 5 - DTHR 05 : 138 m - rainurage sur/grooving on 1900 m.

(2) Surface composition RWY 05/23 : Béton bitumineux / Concrete bituminous
QFU 05 : Barrière à filet type 5 / Net barrier type 5 - DTHR 05 : 138 m - rainurage sur/grooving on 1900 m.

(3) Surface composition RWY 08/26 : Béton bitumineux / Concrete bituminous. Rainurage/Grooving.

(4) Surface composition RWY 08/26 : Béton bitumineux / Concrete bituminous. Rainurage/Grooving.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 2362 | 2362 | 2362 | 2224 | ACFT MIL :<br>RWY 05 : TORA = TODA = ASDA = 2422 m, LDA = 2284 m.<br>RWY 23 : TORA = TODA = ASDA = 2422 m, LDA = 2207 m.<br>RWY 08 : TORA = TODA = ASDA = 1814 m, LDA = 1688 m<br>ACFT CIV :<br>RWY 05 et 23 : TORA, TODA, ASDA et LDA : Distances déclarées situées 60 m en amont du balisage et marquage de piste réels<br>RWY 08 : TORA, TODA, ASDA et LDA : Distances déclarées situées 5 m en amont du balisage et marquage<br>ACFT MIL:<br>RWY 05: TORA = TODA = ASDA = 2422 m, LDA = 2284 m.<br>RWY 23: TORA = TODA = ASDA = 2422 m, LDA = 2207 m.<br>RWY 08: TORA = TODA = ASDA = 1814 m, LDA = 1688 m<br>ACFT CIV:<br>RWY 05 and 23 : TORA, TODA, ASDA and LDA: Declared distances located 60 m upstream from actual ground lighting and marking.<br>RWY 08 : TORA, TODA, ASDA et LDA: Declared distances located 5 m upstream from lighting and marking |
| 23 | 2362 | 2362 | 2362 | 2147 | ACFT MIL :<br>RWY 23 : TORA = TODA = ASDA = 2422 m, LDA = 2207 m.<br>ACFT CIV :<br>RWY 23 : TORA, TODA, ASDA et LDA : Distances déclarées situées 60m en amont du balisage et marquage de piste réel<br>Declared distances located 60m upstream from actual ground lighting and marking. |
| 08 | 1809 | 1809 | 1809 | 1683 | ACFT MIL :<br>RWY 08 : TORA = TODA = ASDA = 1814 m, LDA = 1688 m.<br>ACFT CIV :<br>RWY 08 : TORA, TODA, ASDA et LDA : Distances déclarées situées 5m en amont du balisage et marquage de piste réels<br>Declared distances located 5m upstream from actual ground lighting and marking. |
| 26 | 1814 | 1814 | 1814 | 1614 | |

**AD 2 LFBG .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 51 ft | | | | | |
| 23 | | G | | | | | | | |
| 08 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 60 ft | | | | | |
| 26 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 51 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 2400 m | 60 m | W | LIH | R | | | (1) |
| 23 | 2400 m | 60 m | W | LIH | R | | | (2) |
| 08 | 1620 m | 60 m | W | LIL | R | | | (3) |
| 26 | 1620 m | 60 m | W | LIL | R | | | (4) |

(1) Balisage THR : Barre de 18 feux verts encastrés sur la piste - 2 feux à éclats HI /THR lighting : Bar of 18 embedded green lights on RWY - 2 HI flashing lights

(2) Balisage THR : Barre de 18 feux verts encastrés sur la piste - 2 feux à éclats HI /THR lighting : Bar of 18 embedded green lights on RWY - 2 HI flashing lights

(3) Balisage THR : 2 barres de flanc de 5 feux verts unidirectionnels - 2 feux à éclats / THR lighting : 2 wing bars with 5 unidirectional green lights - 2 HI flashing lights.

(4) Balisage THR : 2 barres de flanc de 5 feux verts unidirectionnels - 2 feux à éclats / THR lighting : 2 wing bars with 5 unidirectional green lights - 2 HI flashing lights.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG .15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à air lumineuse NE TWR | Lighted wind sock NE TWR |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, M, N, P balisés par des feux bleus.<br>Q et R disposent d'un balisage nocturne réfléchissant. | A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, M, N, P marked by blue lights.<br>Q and R have night reflective marking. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | 2 groupes DA 900 kVA<br>1 groupe DA 275 kVA alimentant la TWR<br>2 onduleurs 100 kVA<br>1 onduleur 80 kVA | 2 auto-starting GPU 900 kVA<br>1 auto-starting GPU 275 kVA for TWR supply<br>2 electric inverters 100 kVA<br>1 electric inverter 80 kVA |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | RWY 05/23 - RWY 08/26 : indicateurs éclairés de distance de piste (IRDM).<br>RWY 05/23 : Feux de protection de piste sur bretelles A, B, C, D, Q et F. | RWY 05/23 - RWY 08/26 : Illuminated Runway Distance remaining Markers (IRDM).<br>RWY 05/23 : Runway protection lights on strips A, B, C, D, Q and F. |

**AD 2 LFBG .16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFBG .17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR COGNAC**<br><br>cercle de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>COGNAC Approche (FR)<br>COGNAC Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>COGNAC Tour (FR)<br>COGNAC Tower (EN) | Activable H24.<br>La zone LF R 49 E1 peut se substituer à cet espace au profit d'activités spécifiques Défense.<br>Procédures CAM/CAG<br>La désactivation de la CTR est annoncée par : RAI fréquence 132.450 ou par AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO.<br>Le survol de l'AD de COGNAC est interdit H24 en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>LF R 49 E1 can substitute to this airspace for the benefit of specific Defense activities.<br>OAT/GAT procedures.<br>CTR deactivation announced by :RAI 132.450 or by AQUITAINE INFO, LA ROCHELLE INFO, LIMOGES INFO, POITIERS INFO.<br>Flying over COGNAC AD is prohibited H24 BLW 1000ft ASFC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG .18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Détresse/Distress VHF |
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 132.450 MHz | HOR ATS | Transit VFR/IFR - RAIZ |
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Commune APP / Common to APP |
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse UHF / UHF Distress |
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 335.600 MHz | HOR ATS | Départ Ouest / West departure |
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Combiné Recueil / Combined to recovery |
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 369.375 MHz | HOR ATS | Départ Est / East departure |
| APP | COGNAC Approche (FR)<br>*COGNAC Approach (EN)* | 387.300 MHz | HOR ATS | Particulière Recueil / Particular to recovery |
| PAR | COGNAC Precision (FR)<br>*COGNAC Precision (EN)* | 138.025 MHz | HOR ATS | Particulière GCA / Particular to GCA |
| PAR | COGNAC Precision (FR)<br>*COGNAC Precision (EN)* | 138.875 MHz | HOR ATS | Particulière GCA / Particular to GCA |
| PAR | COGNAC Precision (FR)<br>*COGNAC Precision (EN)* | 142.875 MHz | HOR ATS | Particulière GCA / Particular to GCA |
| PAR | COGNAC Precision (FR)<br>*COGNAC Precision (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Combiné GCA / Combined to GCA |
| PAR | COGNAC Precision (FR)<br>*COGNAC Precision (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Combiné GCA / Combined to GCA |
| SRE | COGNAC Radar (FR)<br>*COGNAC Radar (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Commune APP / Common to APP |
| SRE | COGNAC Radar (FR)<br>*COGNAC Radar (EN)* | 234.650 MHz | HOR ATS | Particulière Radar 2 / Particular to Radar 2 |
| SRE | COGNAC Radar (FR)<br>*COGNAC Radar (EN)* | 281.000 MHz | HOR ATS | Particulière Radar 1 / Particular to Radar 1 |
| SRE | COGNAC Radar (FR)<br>*COGNAC Radar (EN)* | 281.625 MHz | HOR ATS | Particulière APP / Particular to APP |
| SRE | COGNAC Radar (FR)<br>*COGNAC Radar (EN)* | 386.625 MHz | HOR ATS | Particulière Radar 3 / Particular to Radar 3 |
| TWR | COGNAC Tour (FR)<br>*COGNAC Tower (EN)* | 120.075 MHz | HOR ATS | Air/Sol VHF / Air/Ground VHF |
| TWR | COGNAC Tour (FR)<br>*COGNAC Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | Roulage VHF / Taxiing VHF |
| TWR | COGNAC Tour (FR)<br>*COGNAC Tower (EN)* | 253.200 MHz | HOR ATS | Air/Sol UHF / Air/Ground UHF |
| TWR | COGNAC Tour (FR)<br>*COGNAC Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | Roulage UHF / Taxiing UHF |
| VDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 121.500 MHz | HX | |
| VDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 123.300 MHz | HX | |
| VDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 132.450 MHz | HX | |
| VDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 138.025 MHz | HX | |
| VDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 142.450 MHz | HX | |
| VDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 142.875 MHz | HX | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 234.650 MHz | HX | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 243.000 MHz | HX | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 253.200 MHz | HX | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 281.000 MHz | HX | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 281.625 MHz | HX | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 336.100 MHz | HX | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR) | 362.300 MHz | HX | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | *COGNAC Homer (EN)* | | | |
| UDF | COGNAC Gonio (FR)<br>*COGNAC Homer (EN)* | 387.300 MHz | HX | |

**AD 2 LFBG.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | CGC | CH 109X | H24 | 45°39'41.3"N 000°18'28.3"W | 94 ft | | | 273°/396m DTHR23 | |
| VOR-DME | CNA | 114.65 MHz<br>CH 93Y | H24 | 45°39'34.4"N 000°18'41.9"W | 78 ft | | | 255°/714m DTHR 23 | |
| LOC 23 (I) | CGC | 109.9 MHz | H24 | 45°38'48.1"N 000°19'38.1"W | 84 ft | | | 230°/2500m DTHR 23 | |
| GP 23 | | 333.8 MHz | | 45°39'31.2"N 000°18'14.9"W | 104 ft | | 15.5 m/51 ft<br>( 3 °) | 200°/306 m DTHR 23 | |
| OM 23 | | 75 MHz | H24 | 45°42'20.4"N 000°13'45.9"W | 98 ft | | | 049°/4.08NM DTHR 23 | |
| MM 23 | | 75 MHz | H24 | 45°40'03.5"N 000°17'31.4"W | 81 ft | | | 050°/1095m DTHR 23 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD à usage restreint.

Survol de l'AD interdit H 24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.

Réservé aux ACFT munis de radio.

**Circulation au sol**

TWY N côté Est : utilisation limitée aux appareils avec une envergure inférieure à 14 m (largeur du portail électrique non conforme).
TWY N : Utilisation réservée aux aéronefs basés.

ENVERGURE

< 15 M : Tous TWY utilisables
-Vitesse 10 kt MAX sur TWY D, K et N (partie EST après TWY P)

> = 15 M < 24 M : Tous TWY utilisables sauf : E, K, N (partie EST après TWY P) et R
-Vitesse sur TWY J, H, L and Q 10 kt MAX

> = 24 M < 36 M : Tous TWY utilisables sauf : B, E, J, K, L, N (partie EST après TWY P), R et Q
-Vitesse sur TWY F 10 kt MAX

> = 36 M < 52 M : TWY utilisables : A, C, G, M et P vitesse MAX 10 kt

Roulage C130 et A400M : Depuis le seuil 08 (parking) roulage uniquement sur les pistes.

**Trouées de décollage percées par obstacles :**

- Départ piste 23, THR05 :
obst. BG950, gabarit routier alt. = 101ft
obst. clôture périphérique

- Départ piste 05, THR23 :
obst. BG951, gabarit routier alt. = 112 ft

- Départ piste 26, THR08 :
obst. BG952, gabarit routier alt. = 102 ft
obst. clôture périphérique

- Départ piste 08, THR26 : obst. clôture périphérique

Obst : BG951, gabarit routier ALT 112 ft - Obst : clôture périphérique

**Trouées d'atterrissage percées par obstacles :**

- Arrivée piste 05, THR 05 : obst. arbres

**Surfaces latérales percées par obstacles :**

- RWY 05/23 :
obst BG927, arbre alt. = 149 ft
obst BG926, bosquet d'arbre alt. = 142 ft

**20.2 RESTRICTION POUR ACFT CIV.**

- Piste revêtue 05/23 limitée à 15kts de vent de travers.
- TWY B, E, F, Q et R : Vitesse limitée à 10kts.

- Sur autorisation, avec préavis de 5 jours ouvrables, du Colonel commandant la BA709 par l'intermédiaire du Bureau opération base : *TEL voir AD2 LFBG.2.8*

- Le numéro PPR devant figurer en case 18 du PLN.

**20.3 ACFT EXPLOITES PAR ACB DE COGNAC**

- PPR du commandant du groupement d'appui à l'activité via le bureau des opérations base (BOB) ou le DV (directeur des vols) :

*TEL voir AD2 LFBG.2.8*

**20.4 ACFT MIL**

- PPR du commandant du groupement d'appui à l'activité via le bureau des opérations base (BOB) ou le DV (directeur des vols) :

*TEL voir AD2 LFBG.2.8*

Le numéro PPR devant figurer en case 18 du PLN.

- missions d'entraînement haut-bas-haut et missions travail en zone avec Cognac APP soumises à accord du chef de quart.
- Piste revêtue 05/23 limitée à 20kts de vents de travers piste mouillée et 25kts piste sèche.

**20.1 GENERAL INFORMATION**

Restricted use AD.

AD fly-over prohibited below 300 m (1000 ft) ASFC.

Reserved for ACFT equipped with radio.

**Ground circulation**

TWY N East side : use limited to aircraft with a less than 14 m span (electric gate width not compliant).
TWY N : using for home based aircraft.

WINGSPAN

< 15 M : All TWY are usable
-MAX speed 10 kt on TWY D, K and N (EAST part after TWY P)

> = 15 M < 24 M : All TWY usable except : E, K, N (EAST part after TWY P) and R
-TWY J, H, L and Q MAX speed 10 kt

> = 24 M < 36 M : All TWY usable except : B, E, J, K, L, N (EAST part after TWY P), R and Q
-TWY F MAX speed 10 kt

> = 36 M < 52 M : TWY usable : A, C, G, M and P MAX speed 10 kt

C130 and A400M taxiing : From runway threshold 08 (parking) taxiing only on runways.

**TKOF climb surfaces crossed :**

- Departure RWY 23, THR05 :
obst. BG950, road template alt. = 101 ft
obst. trees

- Departure RWY 05, THR23 :
obst. BG951, road template alt. = 112 ft

- Departure RWY 26, THR08 :
obst. BG952, road template alt. = 102 ft
obst. fences

- Departure RWY 08, THR26 : obst. fences

Obst : BG951, road clearance ALT 112 ft - Obst : fenses

**Landing gap surfaces pierced by obstacles :**

- Arrival RWY 05, THR 05 : obst. trees

**Sidelong surfaces pierced by obstacles :**

- RWY 05/23 :
obst BG927, tree alt. = 149 ft
obst BG926, hurst of trees alt. = 142 ft

**20.2 RESTRICTION FOR CIV ACFT**

- Paved RWY 05/23 restricted to 15kts of cross wind.
- TWY B, E, F, Q and R : Max speed 10kts.

- On permission, with advance notice of 5 working days, of Colonel commanding BA709 via the Base operation office :
*TEL see AD2 LFBG.2.8*

- The PPR NR must be entered in box 18 of the PLN.

**20.3 ACFT OPERATED BY COGNAC ACB**

- PPR from Head of activity support group through Operations desk (BOB) or FD (flight director) :

*TEL see AD2 LFBG.2.8*

**20.4 MIL ACFT**

- PPR from Head of activity support group through Operations desk (BOB) or FD (flight director) :

*TEL see AD2 LFBG.2.8*

PPR Number must be entered in box 18 of the PLN.

- high-low-high training missions and work missions in zone with Cognac APP subject to permission from duty officer.
- Paved RWY 05/23 restricted to 20kts of cross wind RWY wet and 25kts dry.

**AD 2 LFBG.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| NIL | NIL |

**AD 2 LFBG.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| Consignes recommandées pour un départ IFR omnidirectionnel : | Recommended instructions for omnidirectional IFR departure : |
| RWY 05 : Monter RM 050° jusqu'à 600 (521) , puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>RWY 23 : Monter RM 230° jusqu'à 600 (498), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route | RWY 05 : Climb MAG track 050° up to 600 (521) , then direct route up to enroute safety altitude.<br>RWY 23 : Climb MAG track 230° up to 600 (498), then direct route up to enroute safety altitude. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBG .23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**NIL**

**AD 2 LFBG .24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBG .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RWY 05 | sans objet / *not applicable* |
| RWY 23 | sans objet / *not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

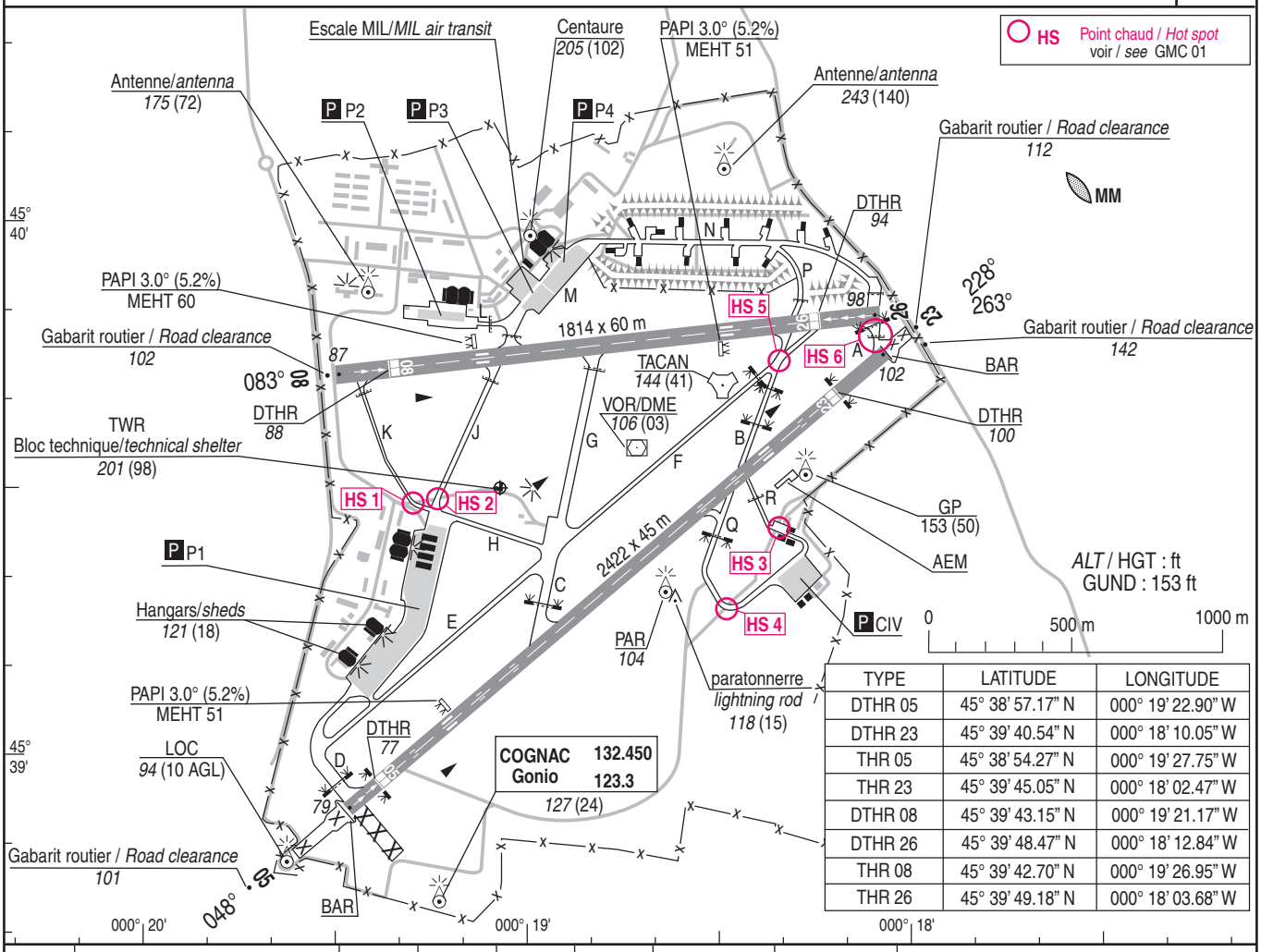
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Usage restreint
*Restricted use*

# COGNAC CHATEAUBERNARD
45 39 30 N - 000 19 03 W
*ALT AD : 103 (4 hPa)*

ATS : LUN-JEU: 0715-1600, VEN: 0715-1400, SAM, DIM et JF : fermé. ETE : - 1HR / *ATS : MON-THU 0715-1600, FRI 0715-1400 , SAT, SUN and HOL : closed. SUM : - 1HR.*
BDP / BIA (Section opérations / *OPS*) : HOR ATS ☎ 05.79.20.03.58.
BRIA : BORDEAUX (voir / *see* GEN).
AVT : HOR ATS F18-F34/F35-O/R - Lubrifiants / *oil grades* O135 - O155 - H515.

VAR
1°E
(2025)




| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| DTHR 05 | 45° 38' 57.17" N | 000° 19' 22.90" W |
| DTHR 23 | 45° 39' 40.54" N | 000° 18' 10.05" W |
| THR 05 | 45° 38' 54.27" N | 000° 19' 27.75" W |
| THR 23 | 45° 39' 45.05" N | 000° 18' 02.47" W |
| DTHR 08 | 45° 39' 43.15" N | 000° 19' 21.17" W |
| DTHR 26 | 45° 39' 48.47" N | 000° 18' 12.84" W |
| THR 08 | 45° 39' 42.70" N | 000° 19' 26.95" W |
| THR 26 | 45° 39' 49.18" N | 000° 18' 03.68" W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA* | TODA* | ASDA* | LDA* | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05 | NIL | LIH/LIL | 2362 | 2362 | 2362 | 2224 | Revêtue | 38 R/C/W/T | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 23 | NIL | LIH/LIL | 2362 | 2362 | 2362 | 2147 | *Paved* | | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 08 | NIL | LIL | 1809 | 1809 | 1809 | 1683 | Revêtue | 41 F/C/W/T | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 26 | NIL | LIL | 1814 | 1814 | 1814 | 1614 | *Paved* | | 400 | 400 | 400 | 400 |

* ACFT MIL : PISTE/*RWY* 05 : TORA : TODA : ASDA : 2422m / LDA : 2284m
PISTE/*RWY* 23 : TORA : TODA : ASDA : 2422m / LDA : 2207m
PISTE/*RWY* 08 : TORA : TODA : ASDA : 1814m / LDA : 1688m

* ACFT CIV : voir LFBG AD 2.13 DISTANCES DECLAREES / *see LFBG AD 2.13 DECLARED DISTANCES*

CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR / *Recommended instructions for IFR departures*

Voir / *See* AD 2.22

**BALISAGE / *LIGHTING :***
- Seuils / *THR* : vert / *green*
- Extrémités / *RWY ends* 05/23 : rouge / *red*
- Extrémités / *RWY ends* 08/26 : rouge / *red*

**OBSERVATIONS / *REMARKS :*** Voir / *See* AD 2.20 à / *to* 23.
Réservé aux aéronefs munis de radio / *Reserved to radio equipped ACFT.*
Trouées de décollage percées par obstacles / *TKOF climb surfaces crossed :*
- Départ piste / *TKOF* RWY 23, THR 05 : obst. BG950, gabarit routier / *road clearance* alt : 101ft
  obst. clôture périphérique / *perimeter fence*
- Départ piste / *TKOF* RWY 05, THR 23 : obst. BG951, gabarit routier / *road clearance* alt : 112ft
- Départ piste / *TKOF* RWY 26, THR 08 : obst. BG952, gabarit routier / *road clearance* alt : 102ft
  obst. clôture périphérique / *perimeter fence*
- Départ piste / *TKOF* RWY 08, THR 26 : obst. BG951, gabarit routier / *road clearance* alt : 112ft
  obst. clôture périphérique / *perimeter fence*



© DIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## COGNAC CHATEAUBERNARD

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

**HS : HOT SPOT**

**HS 1 / 2 :** Croisements trafics routiers et aéronautiques fréquents
*Frequent crossing road and aeronautical traffic*

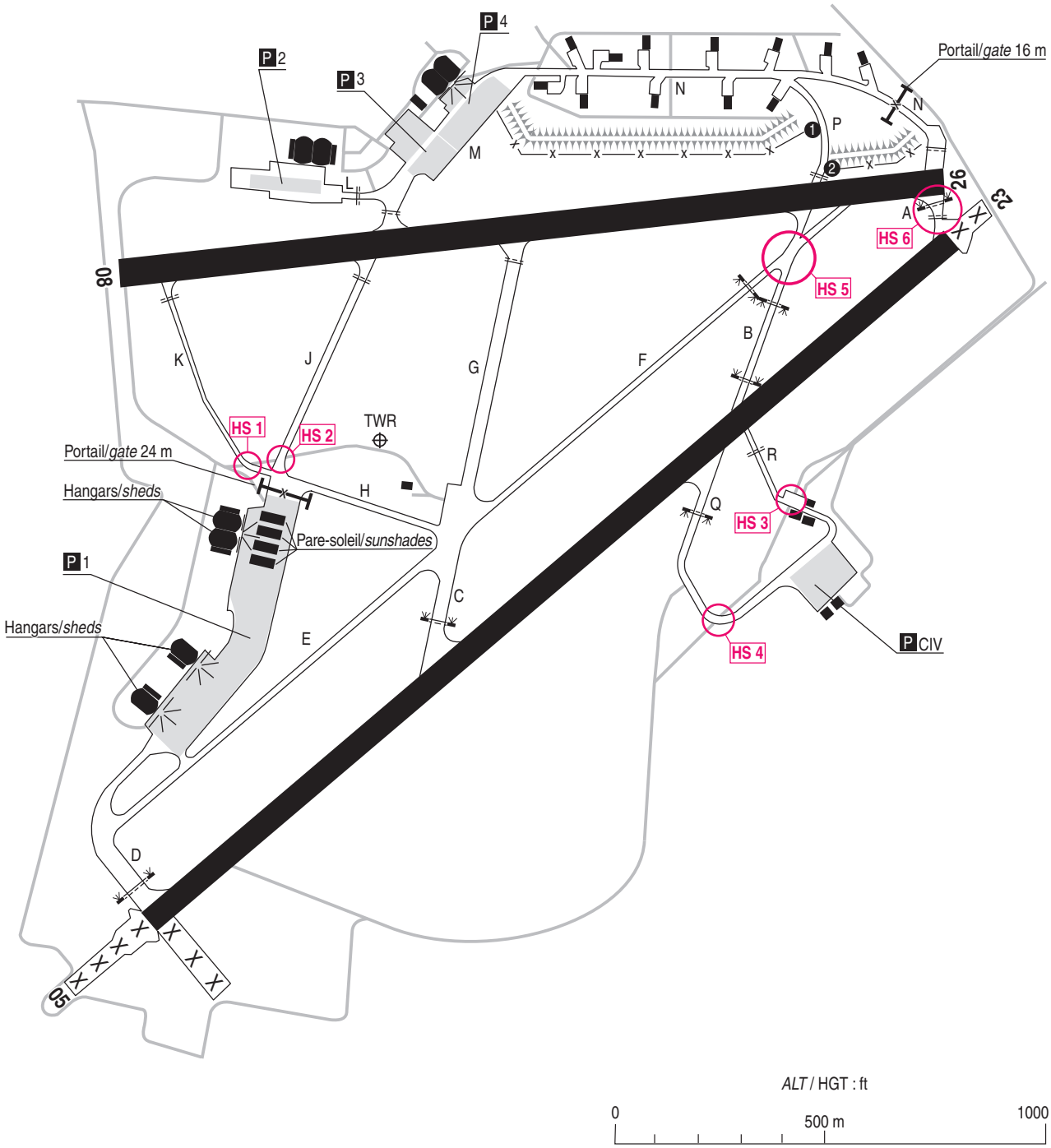
**HS 3 :** Incursions fréquentes de véhicules routiers sur TWY R
*Frequent incursion of road vehicles on TWY R*

**HS 4 :** Incursions fréquentes de véhicules routiers sur TWY Q
*Frequent incursion of road vehicles on TWY Q*

**HS 5 :** Risque d'incursion de la piste 08/26 en cas de départ QFU23 lorsque QFU26 en service
*RWY 08/26 may suffer incursion in case of QFU23 departure while QFU26 in use*

**HS 6 :** Risque de confusion de point d'attente avant piste (points d'attente 23 et 26 proches)
*Risk of holding point confusion (holding points 23 and 26 are close)*

Distance grillage - ligne axiale TWY :
*Fence - TWY axis distance :*
❶ 28,90 m
❷ 30,10 m





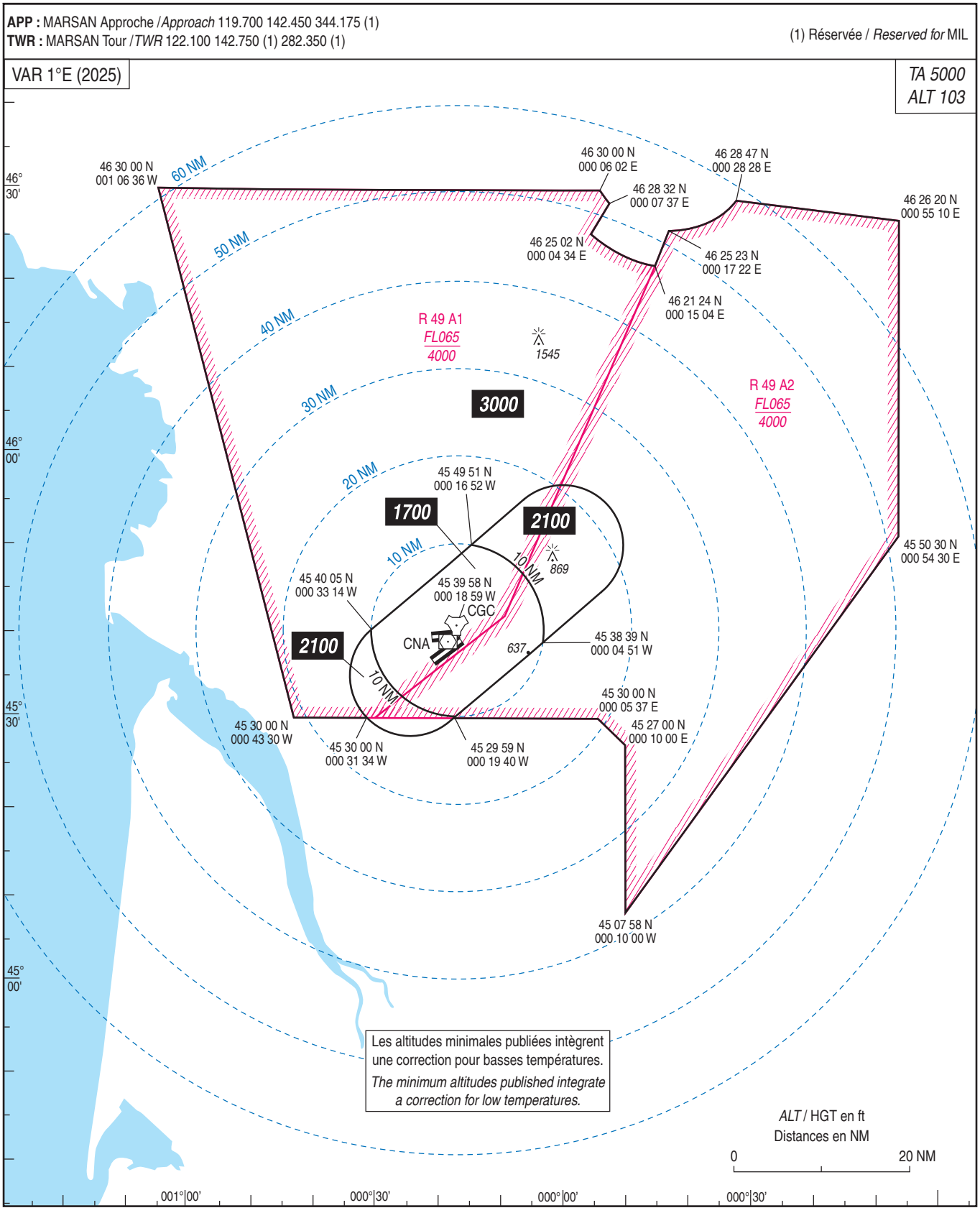

AMDT 05/23 **CHG** : Suppression piste non revêtue 05/23 et H.

©

# COGNAC CHATEAUBERNARD
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**APP :** MARSAN Approche /*Approach* 119.700 142.450 344.175 (1)
**TWR :** MARSAN Tour /*TWR* 122.100 142.750 (1) 282.350 (1)

(1) Réservée / *Reserved for* MIL




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Appliquer la réglementation nationale.

AMG correspondant au mode de fonctionnement nominal du système de surveillance de l'organisme de contrôle.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the National Regulation.*

*AMG corresponding to the nominal operation of the control authority monitoring system.*



© DIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES

*Waypoints / Conventional procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| BMC | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| CNA | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| POI | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RW05 | 45°38'57,17'' N 000°19'22,90'' W | X | | | X |
| RW23 | 45°39'40,54'' N 000°18'10,05'' W | X | | | X |
| RW08 | 45°39'43,15'' N 000°19'21,17'' W | X | | | X |
| RW26 | 45°39'48,47» N 000°18'12,84» W | X | | | X |
| ETPAR | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| LODKO | REF ENR 4.4 | | X | | X |
| VAGNA | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| VELIN | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| FAF ILS 23 | 45°43'39,0'' N 000°11'28,6'' W | | X | | X |
| FAF VOR 05 | 45°34'48,1'' N 000°25'58,7'' W | | X | | X |
| FAF VOR 23 | 45°43'06,2'' N 000°10'55,7'' W | | X | | X |
| FBG05 | 45°34'56,3'' N 000°26'06,5'' W | X | | | X |
| FBG23 | 45°43'38,0'' N 000°11'30,4'' W | X | | | X |
| FBG08 | 45°39'08,3'' N 000°26'45,1'' W | X | | | X |
| FBG26 | 45°40'22,6» N 000°10'50,4» W | X | | | X |
| IBG05 | 45°32'51,8'' N 000°29'34,5'' W | X | | | X |
| IBG23 | 45°46'12,9'' N 000°07'08,7'' W | X | | | X |
| IBG08 | 45°38'46,7'' N 000°31'17,0'' W | X | | | X |
| IBG26 | 45°40'43.4»N 000°06'18,1» W | X | | | X |
| IF ILS Z ou/or LOC Z 23 | 45°45'13,3'' N 000°09'04,2'' W | | X | | X |
| IF VOR 05 | 45°33'42,2'' N 000°27'39,0'' W | | X | | X |
| IF VOR 23 | 45°44'18,0'' N 000°08'17,3'' W | | X | | X |
| BG421 | 45°50'01,9'' N 000°11'45,6'' W | X | | | X |
| BG422 | 45°42'23,7'' N 000°02'32,4'' W | X | | | X |
| BG423 | 45°36'26,3'' N 000°23'35,8'' W | X | | | X |
| BG424 | 45°40'14,9'' N 000°28'12,7'' W | X | | | X |
| BG430 | 45°38'39,1'' N 000°25'06,2'' W | X | | | X |
| BG431 | 45°35'17,8'' N 000°32'31,9'' W | X | | | X |
| BG432 | 45°30'48,5'' N 000°27'05,1'' W | X | | | X |
| BG433 | 45°41'51,8'' N 000°14'29,3'' W | X | | | X |
| BG434 | 45°45'40,5'' N 000°19'06,3'' W | X | | | X |
| BG440 | 45°44'42,8'' N 000°05'55,4'' W | X | | | X |
| BG442 | 45°39'25,2» N 000°23'10,4» W | X | | | X |
| BG443 | 45°48'14,5» N 000°13'54,1» W | X | | | X |
| BG451 | 45°33'35,2'' N 000°17'14.1'W | X | | | X |
| BG452 | 45°30'43,3'' N 000°23'29,9'' W | X | | | X |
| BG453 | 45°31'46,7'' N 000°29'58,2'' W | X | | | X |
| BG454 | 45°34'55,0'' N 000°32'45,5'' W | X | | | X |
| BG455 | 45°39'59,0'' N 000°15'57,1'' W | X | | | X |



© **DIA**

**COGNAC** CHATEAUBERNARD

PRECODING RNP RWY05

**RNP RWY 05**

MAG VAR 2025 1.2°E

Ref NAVAID :

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | BG430 | | | | | | | | | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA BG430 | IF | BG430 | | | | | | 2100 | 2100 | 185 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | BG431 | | 236 | 237,3 | 6,2 | | | | | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IBG05 | | 138 | 139,5 | 3,2 | | | | 160 | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA BG431 | IF | BG431 | | | | | | 2100 | 2100 | 185 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IBG05 | | 138 | 139,5 | 3,2 | | | | 160 | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA BG432 | IF | BG432 | | | | | | 2100 | 2100 | 185 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IBG05 | | 318 | 319,6 | 2,7 | | | | 160 | | RNAV1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IBG05 | | | | | | 2100 | 2100 | 160 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | FBG05 | | 48 | 49,5 | 3,2 | | 2100 | 2100 | | | RNP APCH |
| | TF | RW05 | Yes | 48 | 49,6 | 6,2 | | | | | -3,00 / 15 | RNP APCH |
| | TF | BG433 | | 49 | 49,7 | 4,5 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | BG434 | | 319 | 319,7 | 5 | L | | | 175 | | RNP APCH |
| | TF | BG430 | | 210 | 210,9 | 8,2 | L | 2100 | 2100 | 185 | | RNP APCH |



© DIA

**COGNAC** CHATEAUBERNARD
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 05

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBG |
| **Runway** | 05 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E05A |
| **LTP/FTP Latitude** | 453857.1655N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0001922.8960W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 69.8 |
| **FPAP Latitude** | 453943.7880N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 46.6225 |
| **FPAP Longitude** | 0001804.5900W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 78.3060 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 02 06 0C 05 00 00 01 35<br>30 05 1B 2C 97 13 E0 82 DC FF<br>BA 16 3D 6C 01 C4 63 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF E5 76 2E 93 |
| **Calculated CRC Value** | E5762E93 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 23.4 |

©

**COGNAC** CHATEAUBERNARD

PRECODING RNP RWY23

**RNP RWY 23**

RMK -

MAG VAR 2025 1,2°E

Ref NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | | IBG23 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA BG421 | IF | BG421 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IBG23 | | 139 | 139,7 | 5,0 | | 2100 | | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA BG422 | IF | BG422 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IBG23 | | 319 | 319,9 | 5,0 | | 2100 | | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IBG23 | | | | | | 2100 | | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FBG23 | | 229 | 229,8 | 4,0 | | 2100 | 2100 | | | RNP APCH |
| | TF | RW23 | yes | 229 | 229,7 | 6,1 | | | | | -3.0° / 15,5 | RNP APCH |
| | TF | BG423 | | 229 | 229,7 | 5,0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | BG424 | | 319 | 319,7 | 5,0 | | | | 190 | | RNP APCH |
| | TF | BG421 | | 048 | 49,6 | 15,1 | | | 2100 | 200 | | RNP APCH |



© DIA

**COGNAC** CHATEAUBERNARD
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 23

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFBG |
| **Runway** | 23 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E23A |
| **LTP/FTP Latitude** | 453940.5400N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0001810.0510W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 76.9 |
| **FPAP Latitude** | 453854.5260N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -46.0140 |
| **FPAP Longitude** | 0001927.3420W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -77.2910 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.5 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 48 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 02 06 0C 17 00 00 01 33<br>32 05 F8 7E 98 13 FA BB DE FF<br>01 17 84 98 FE 2A A4 FD 36 81<br>2C 01 64 06 C8 AF 5A 4F 41 26 |
| **Calculated CRC Value** | 5A4F4126 |

## Required Additional Data

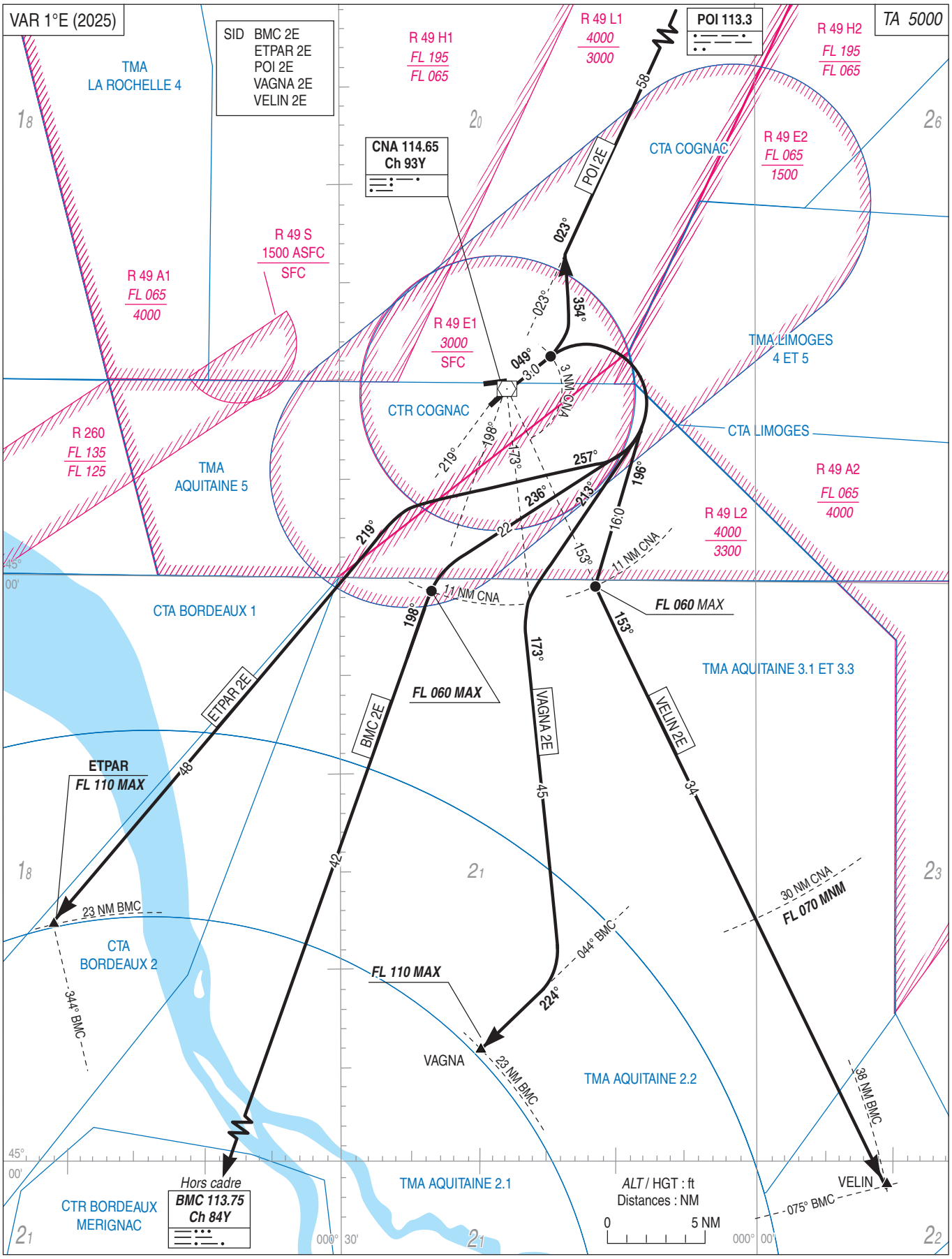
| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 30.4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 30.4 |

©

# COGNAC CHATEAUBERNARD
## SID CONV RWY 05

**APP** : COGNAC Approche/*Approach* 132.450 - 142.450 (1) - 387.300 (1)
**TWR** : COGNAC Tour/*Tower* 120.075 - 122.100 - 132.450 (s) - 253.200 (1)

(1) Réservée / *Reserved for* MIL






© DIA

# **COGNAC** CHATEAUBERNARD
# **SID RWY 05**

**1 - ITINERAIRES NORMALISES DE DEPARTS AUX INSTRUMENTS (SID)**

**POI 2E** : Monter RM 049° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à gauche RM 354° en montée vers le FL assigné, pour intercepter et suivre le radial 023° de CNA (RM 023°) vers POI.

**VELIN 2E** : Monter RM 049° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à droite RM 196° en montée vers FL 060 MAX à 11 NM CNA, pour intercepter et suivre le radial 153° CNA. Pour les ACFT à destination de MONT DE MARSAN, FL 100 MAX (30 NM CNA : FL 070 MNM).

**VAGNA 2E** : Monter RM 049° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à droite RM 213° en montée vers le FL assigné (FL 110 MAX), pour intercepter et suivre le radial 173° CNA. Ensuite, intercepter et suivre le radial 044° BMC (RM 224°) vers VAGNA. Trajectoire à utiliser pour les ACFT à destination de BORDEAUX MERIGNAC.

**BMC 2E** : Monter RM 049° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à droite RM 236° en montée vers le FL 060 MAX à 11 NM CNA, pour intercepter et suivre le radial 199° CNA (RM 199°) vers BMC.

**ETPAR 2E** : Monter RM 049° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à droite RM 256° pour intercepter le radial 219° CNA (RM 219°) vers ETPAR (FL 110 MAX). Cette trajectoire est utilisée par les ACFT à destination de Cazaux.

***1 - STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE ROUTES (SID)***

***POI 2E*** : *Climb MAG 049° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn left MAG 354° climbing to assigned FL, to intercept and follow RDL 023° CNA (MAG 023°) to POI.*

***VELIN 2E*** : *Climb MAG 049° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn right MAG 196° climbing to FL 060 MAX at 11 NM CNA, to intercept and follow RDL 153° CNA. For ACFT to MONT DE MARSAN, FL 100 MAX (30 NM CNA : FL 070 MNM).*

***VAGNA 2E*** : *Climb MAG 049° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn right MAG 213° climbing to assigned FL (FL 110 MAX), to intercept and follow RDL 173° CNA. Then, intercept and follow RDL 044° BMC (MAG 224°) to VAGNA. Route used for ACFT to BORDEAUX MERIGNAC.*

***BMC 2E*** : *Climb MAG 049° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn right MAG 236° climbing to FL 060 MAX at 11NM CNA, to intercept and follow RDL 199° CNA (MAG 199°) to BMC.*

***ETPAR 2E*** : *Climb MAG 049° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn right MAG 256° to intercept RDL 219° CNA (MAG 219°) to ETPAR (FL 110 MAX). Route used for ACFT to CAZAUX.*

**2 - PANNE DE COMMUNICATION**

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- En IMC : poursuivre le vol jusqu'au premier point de clairance au dernier FL assigné, puis entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le PLN en vigueur.

**Note** : en toutes conditions de vol, les ACFT doivent afficher le code 7600.

***2 - RADIO FAILURE***

*- In VMC : reverse the course to land on the aerodrome.*
*- In IMC : continue the flight till the first report point at the last assigned FL, then climb to FL stated in the current flight plan.*

***Note** : in all flight conditions, ACFT have to set up transponder code 7600.*

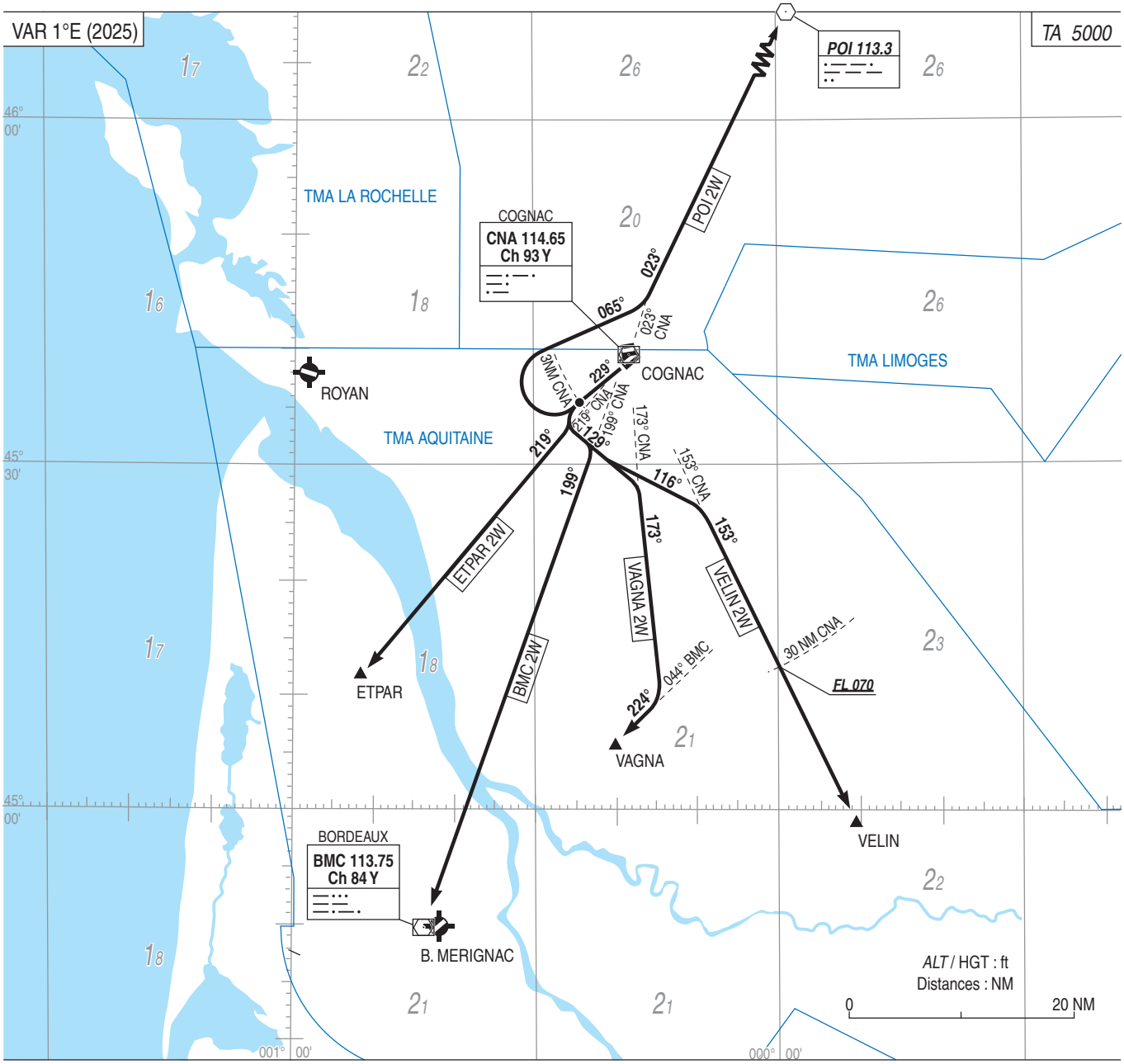


**© DIA**

# COGNAC CHATEAUBERNARD
# SID CONV RWY 23

**APP** : COGNAC Approche/*Approach* 132.450 - 142.450 (1) - 387.300 (1)
**TWR** : COGNAC Tour/*Tower* 120.075 - 122.100 - 132.450 (s) - 253.200 (1)

(1) Réservée / *Reserved for* MIL






© DIA

# **COGNAC** CHATEAUBERNARD
# SID RWY 23

**1 - ITINERAIRES NORMALISES DE DEPARTS AUX INSTRUMENTS (SID)**

**POI 2W :** Monter RM 229° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à droite RM 065° en montée vers le FL assigné, pour intercepter et suivre le radial 023° de CNA (RM 023°) vers POI.

**VELIN 2W :** Monter RM 229° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à gauche RM 116° en montée vers FL 60 MAX à 11 NM CNA, pour intercepter et suivre le radial 153° CNA. Pour les ACFT à destination de MONT DE MARSAN, FL 100 MAX (30 NM CNA: FL70 MNM).

**VAGNA 2W:** Monter RM 229° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à gauche RM 129° vers le FL assigné (FL 110 MAX), pour intercepter et suivre le radial 173° CNA. Ensuite, intercepter et suivre le radial 044° BMC (RM 224°) vers VAGNA. Trajectoire à utiliser pour les ACFT à destination de BORDEAUX MERIGNAC.

**BMC 2W :** Monter RM 229° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à gauche en montée vers le FL 60 MAX à 11 NM CNA, pour intercepter et suivre le radial 199° CNA (RM 199°) vers BMC.

**ETPAR 2W :** Monter RM 229° jusqu'à 3 NM CNA. A 3 NM CNA, tourner à gauche pour intercepter le radial 219° CNA (RM 219°) vers le FL assigné (FL 110 MAX) à destination de ETPAR. Trajectoire est utilisée par les ACFT à destination de Cazaux.

***1 - STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE ROUTES (SID)***

**POI 2W :** *Climb MAG 229° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn right MAG 065° climbing to assigned FL, to intercept and follow RDL 023° CNA (MAG 023°) to POI.*

**VELIN 2W :** *Climb MAG 229° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn left MAG 116° climbing to FL 60 MAX at 11 NM CNA, to intercept and follow RDL 153° CNA. For ACFT to MONT DE MARSAN, FL 100 MAX (30 NM CNA : FL 70 MNM).*

**VAGNA 2W:** *Climb MAG 229° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn left MAG 129° climbing to assigned FL (FL 110 MAX), to intercept and follow RDL 173° CNA. Then, intercept and follow RDL 044° BMC (MAG 224°) to VAGNA. Route used for ACFT to BORDEAUX MERIGNAC.*

**BMC 2W :** *Climb MAG 229° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn left climbing to FL 60 MAX at 11NM CNA, to intercept and follow RDL 199° CNA (MAG 199°) to BMC.*

**ETPAR 2W :** *Climb MAG 229° till 3 NM CNA. At 3 NM CNA, turn left to intercept RDL 219° CNA (MAG 219°) to assigned FL (FL 110 MAX) to ETPAR. Route used for ACFT to CAZAUX.*

**2 - PANNE DE COMMUNICATION**

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

- En IMC : poursuivre le vol jusqu'au premier point de clairance au dernier FL assigné, puis entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le PLN en vigueur.

**Note** : en toutes conditions de vol, les ACFT doivent afficher le code 7600.

***2 - RADIO FAILURE***

*- In VMC : reverse the course to land on the aerodrome.*

*- In IMC : continue the flight till the first report point at the last assigned FL, then climb to FL stated in the current flight plan.*

***Note** : in all flight conditions, ACFT have to set up transponder code 7600.*



© DIA

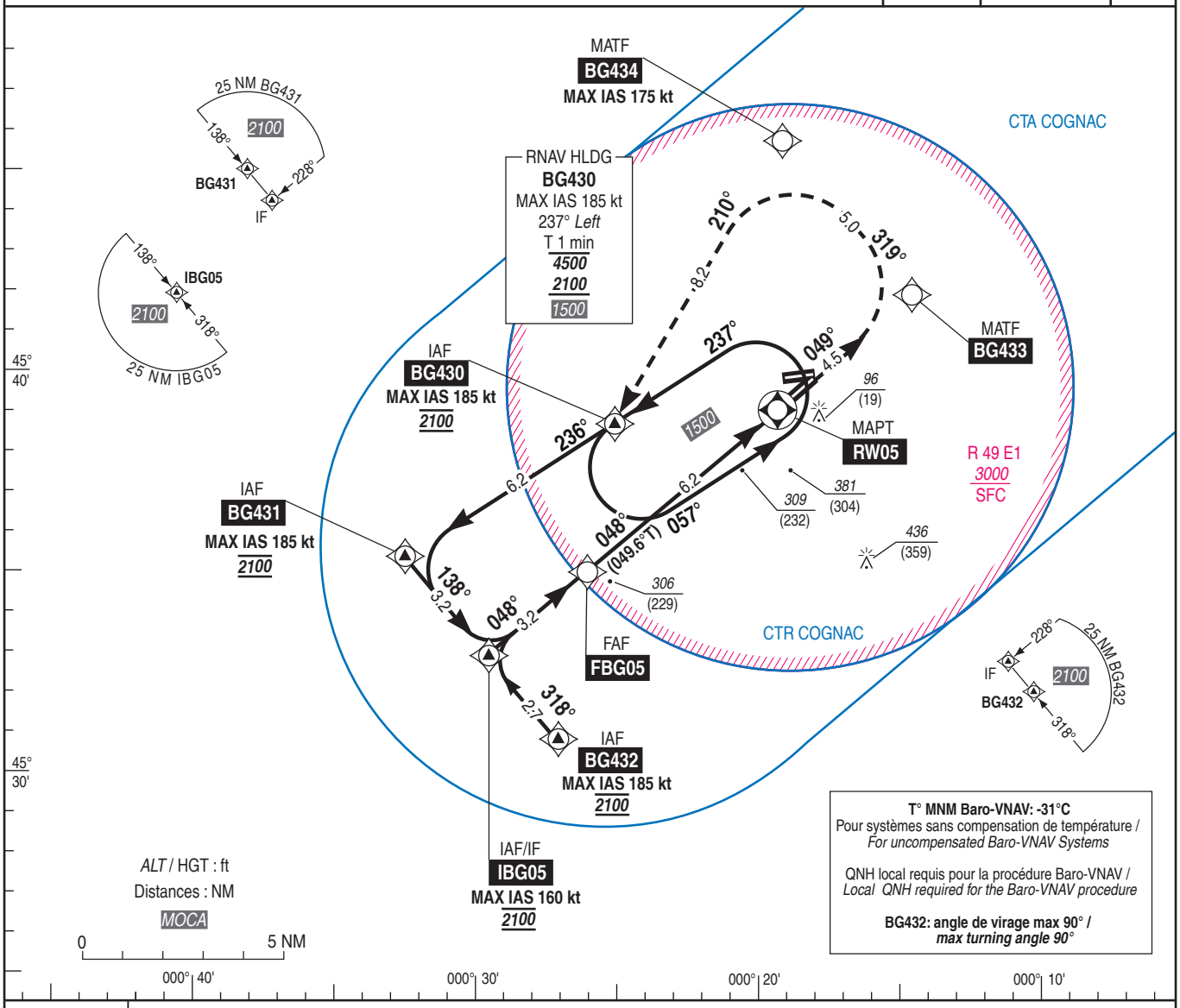
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 103,* ***DTHR : 77 (3 hPa)***

**COGNAC** CHATEAUBERNARD

**RNP** RWY05

**APP** : COGNAC approche / *Approach* 132.450 142.450 (*) 387.000 (*)
**TWR** : COGNAC Tour / *Tower* 120.075 122.100 132.450 (S) 253.200 (*)
(*) MIL / *reserved MIL ACFT*

| RNP APCH | EGNOS Ch 93112 E05A RDH/TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|

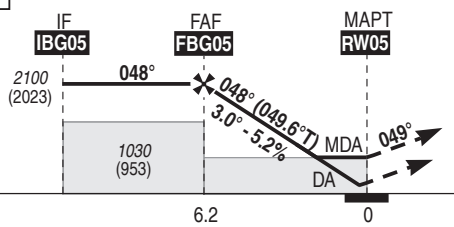



**T° MNM Baro-VNAV: -31°C**
Pour systèmes sans compensation de température /
*For uncompensated Baro-VNAV Systems*

QNH local requis pour la procédure Baro-VNAV /
*Local QNH required for the Baro-VNAV procedure*

**BG432: angle de virage max 90° /**
***max turning angle 90°***

*TA : 5000*




API : Monter à ***2100*** (2023) vers **BG433** puis tourner à **gauche** vers **BG434** puis tourner à **gauche** vers **BG430**

*Missed APCH : Climb to* ***2100*** *(2023) to* ***BG433*** *then turn* ***left*** *to* ***BG434*** *then turn* ***left*** *to* ***BG430****.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***330*** (250) | 1300 | 149 | ***440*** (360) | 1500 | 354 | ***560*** (480) | 1500 | 475 | ***680*** (600) | 1500 |
| B | | | 161 | ***450*** (370) | 1500 | 366 | | 1500 | | ***680*** (600) | 1600 |
| C | | | 170 | ***460*** (380) | 1700 | 374 | | 2200 | | ***830*** (760) | 2400 |

| DIST RW05 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1720*** | ***1400*** | ***1080*** | ***760*** |
| (HGT) | (1643) | (1323) | (1003) | (683) |

Observations /*Remarks* : (1) Pour MNM aéronefs d'État, voir feuillet complémentaire / *For state aircraft MNM, see following page.*
(2) MVL 05/23 au sud et MVL 08/26 sur clairance / *Circling 05/23 by the south and 08/26 on clearance.*

| FAF - MAPT | 6.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 19 | 4 min 23 | 3 min 43 | 3 min 14 | 2 min 52 | 2 min 34 | 2 min 20 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© DIA

**COGNAC** CHATEAUBERNARD

## RNP 05 MINIMA aéronefs d'État

*RNP 05 state aircraft MINIMA*

| CAT | LPV | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL (1 ) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 149 | ***440*** (360) | 1500 | 354 | | 1500 | | ***680*** (600) | 1500 |
| B | ***280*** (200) | 1200 | 161 | ***450*** (370) | 1500 | 366 | ***560*** (480) | 1500 | 475 | ***680*** (600) | 1600 |
| C | | | 170 | ***460*** (380) | 1700 | 374 | | 2200 | | ***830*** (760) | 2400 |

| **DIST RW05** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1720*** | ***1400*** | ***1080*** | ***760*** |
| (HGT) | (1643) | (1323) | (1003) | (683) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL 05/23 au sud et MVL 08/26 sur clairance / *Circling 05/23 by the south and 08/26 on clearance.*



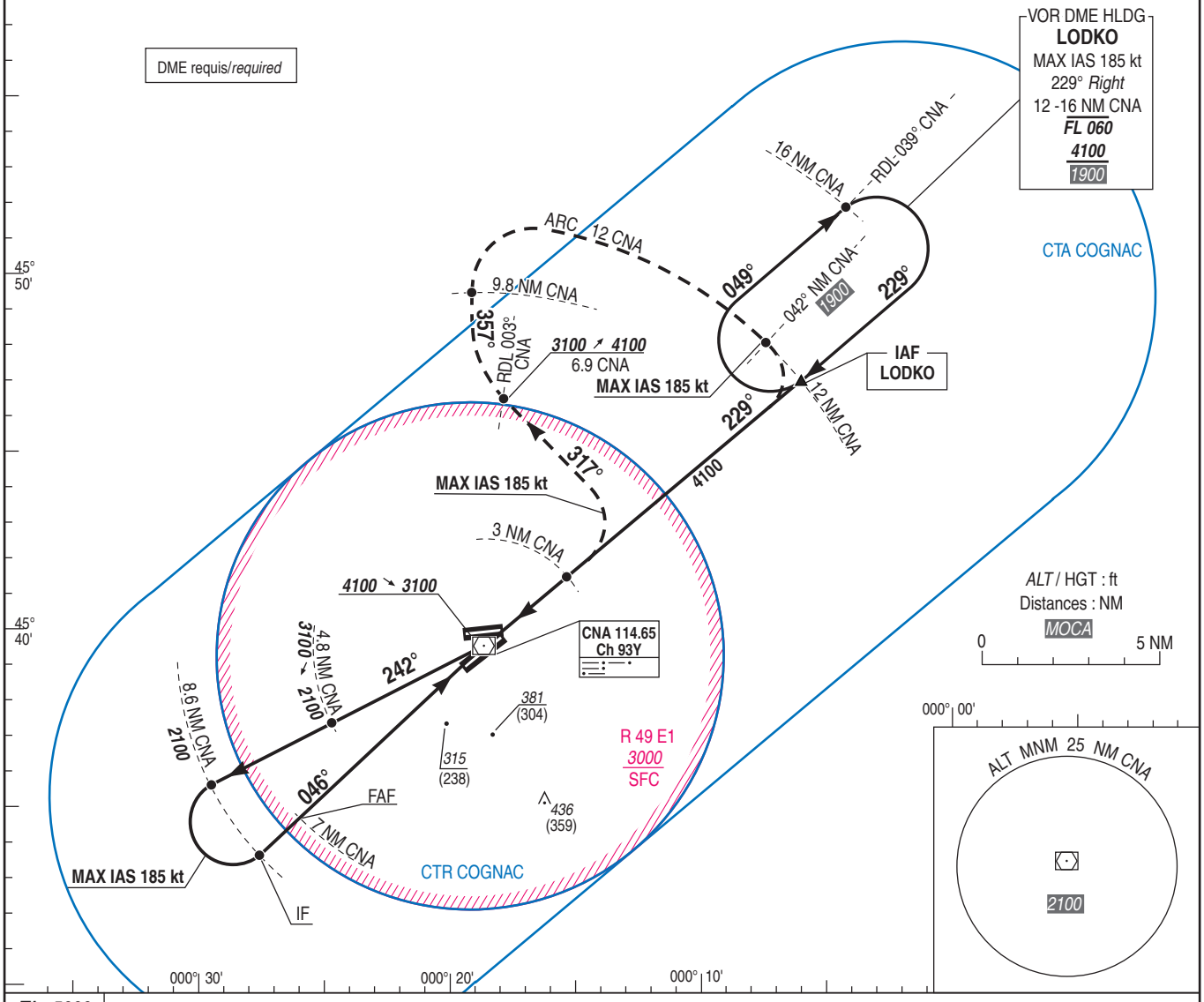
©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT. A B C
*ALT AD : 103,* ***DTHR : 77 (3 hPa)***

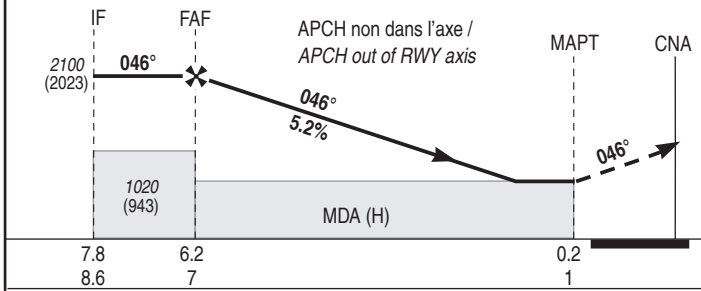
# COGNAC CHATEAUBERNARD
VOR Z RWY 05

**APP** : COGNAC approche / *Approach* 132.450 142.450 (1) 387.000 (1)
**TWR** : COGNAC Tour / *Tower* 120.075 122.100 132.450 (1) 253.200 (1)
(1) MIL / *reserved MIL ACFT*

VAR 1°E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter **RDL 046° CNA** vers ***3100*** (3023).
A **3 CNA,** tourner **à gauche RM 317°** pour intercepter le **RDL 357° CNA.**
A **6.9 CNA** monter vers ***4100*** (4023) puis rejoindre **arc 12 CNA**.

*Climb* ***RDL 046° CNA*** *to* ***3100*** *(3023).*
*At* ***3 CNA*** *turn* ***left MAG track 317°*** *to intercept* ***RDL 357° CNA.***
*At* ***6.9 CNA*** *climb to* ***4100*** *(4023) then join* ***arc 12 CNA***.

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR + DME | | | MVL (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***680*** (600) | 1500 |
| B | ***570*** (490) | 1500 | 485 | ***680*** (600) | 1600 |
| C | | 2300 | | ***830*** (760) | 2400 |

DME CNA

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1780*** | ***1470*** | ***1150*** | ***840*** |
| (HGT) | (1703) | (1393) | (1073) | (763) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL 05/23 au sud et MVL 08/26 sur clairance / *Circling 05/23 by the south and 08/26 circling on clearance.*

| FAF - MAPT | 6.0 NM | 70 kt<br>5 min 09 | 85 kt<br>4 min 14 | 100 kt<br>3 min 36 | 115 kt<br>3 min 08 | 130 kt<br>2 min 46 | 160 kt<br>2 min 15 | 185 kt<br>1 min 57 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



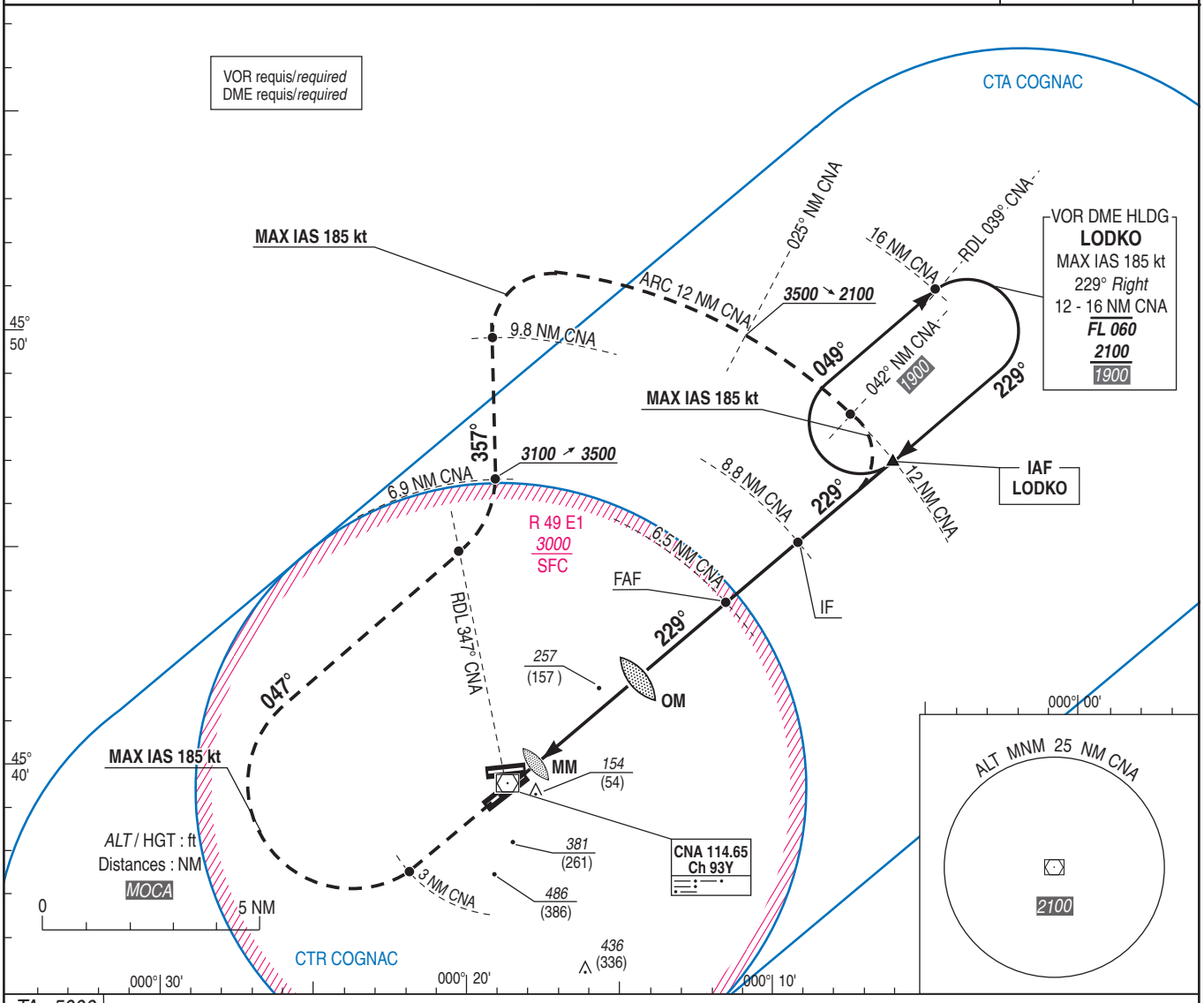
© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT. A B C
*ALT AD : 103 (4 hPa),* ***DTHR : 100 (4 hPa)***

## COGNAC CHATEAUBERNARD
ILS Z ou/*or* LOC Z RWY23

**APP** : COGNAC approche / *Approach* 132.450 142.450 (1) 387.000 (1)
**TWR** : COGNAC Tour / *Tower* 120.075 122.100 132.450 (1) 253.200 (1)
(1) MIL / *reserved MIL ACFT*

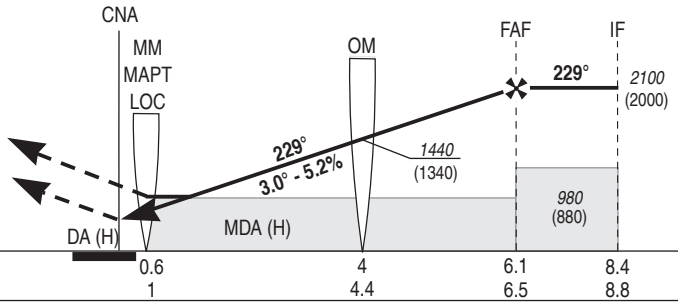
| **ILS** | VAR |
|---|---|
| **CGC 109.9** | 1°E |
| RDH : 51 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***3100*** (3000).
A **3 CNA** tourner **à droite RM 047°** pour intercepter et suivre **RDL 357° CNA.**
A **6.9 CNA** monter à ***3500*** (3400) puis rejoindre **arc 12 CNA**.

*Climb straight ahead to* ***3100*** *(3000).*
*At* ***3 CNA*** *turn* ***right MAG track 047°*** *to intercept and follow* ***RDL 357° CNA.***
*At* ***6.9 CNA*** *climb to* ***3500*** *(3400) then join* ***arc 12 CNA****.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS (1) | | | LOC | | | MVL (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDH*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | | 1500 | | ***680*** (580) | 1500 |
| B | ***300*** (200) | 1200 | 149 | ***510*** (410) | 1500 | 403 | ***680*** (580) | 1600 |
| C | | | 160 | | 1900 | | ***830*** (730) | 2400 |

DME CNA/LOC

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1940*** | ***1620*** | ***1310*** | ***990*** | ***670*** |
| (HGT) | (1840) | (1520) | (1210) | (890) | (570) |

Observations / *Remarks* : (1) OCH ILS CAT AB : Plan sol / *Ground surface.*
(2) MVL 05/23 au sud et MVL 08/26 sur clairance / *Circling 05/23 by the south and 08/26 circling on clearance.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - DTHR | 4.0 NM | 3 min 26 | 2 min 49 | 2 min 24 | 2 min 05 | 1 min 51 | 1 min 30 | 1 min 18 |
| OM - MAPT | 3.4 NM | 2 min 55 | 2 min 24 | 2 min 02 | 1 min 46 | 1 min 34 | 1 min 16 | 1 min 06 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 103,* ***DTHR : 100*** *(4 hPa)*

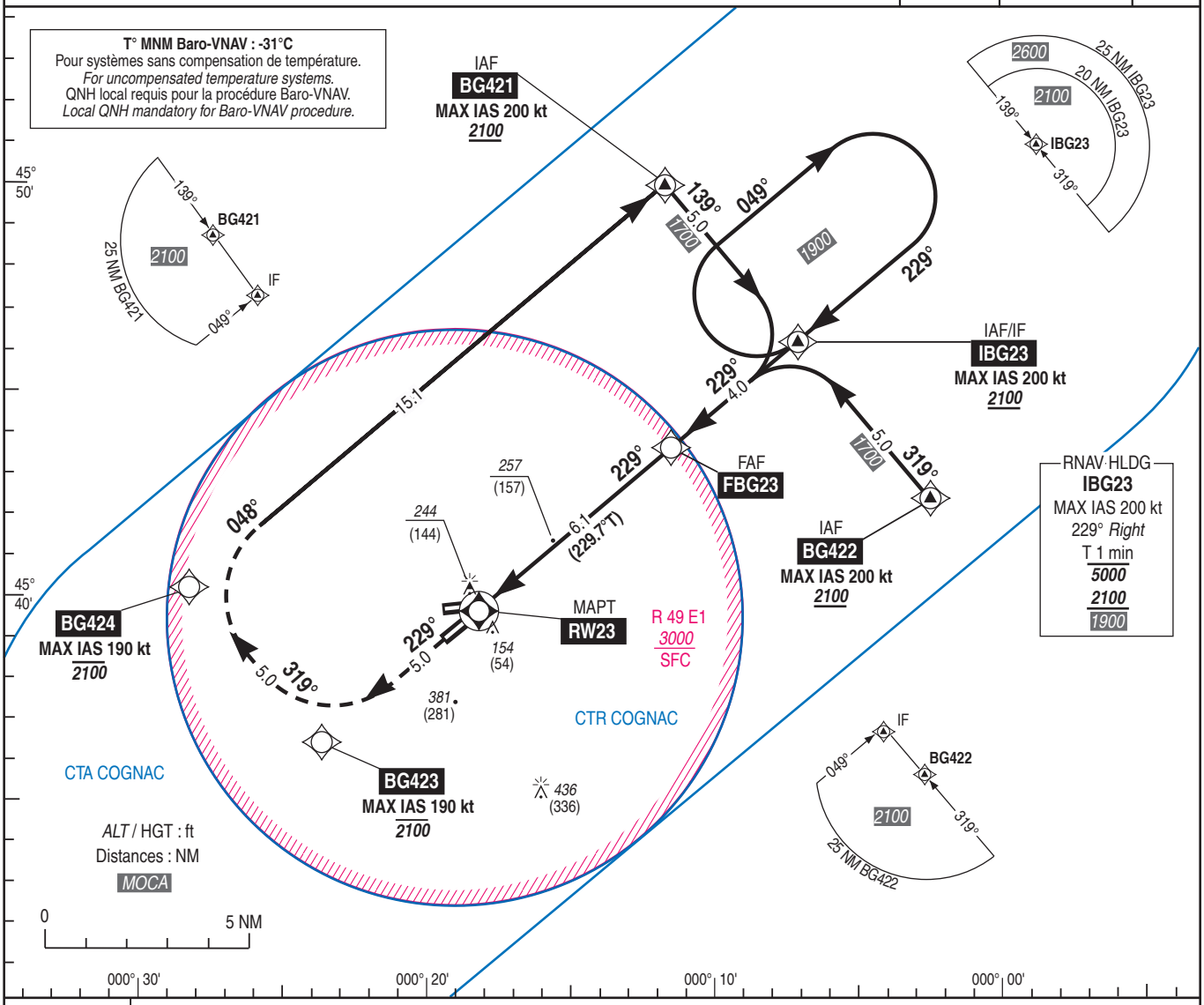
**COGNAC** CHATEAUBERNARD

**RNP** RWY23

APP : COGNAC Approche / *Approach* 132.450 142.450 (*) 387.000 (*)
TWR : COGNAC Tour / *Tower* 120.075 122.100 132.450 (S) 253.200 (*)
(*) MIL / *reserved MIL ACFT*

| RNP APCH | EGNOS Ch 90857 E23A RDH/TCH : 51 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|

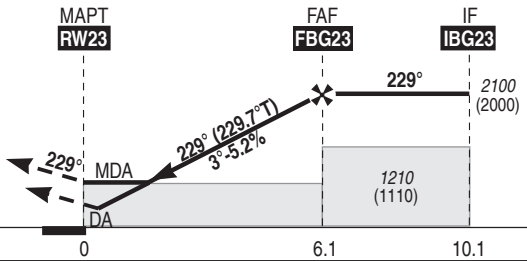
**T° MNM Baro-VNAV : -31°C**
Pour systèmes sans compensation de température.
*For uncompensated temperature systems.*
QNH local requis pour la procédure Baro-VNAV.
*Local QNH mandatory for Baro-VNAV procedure.*




TA : 5000

API : Monter à ***2100*** (2000) vers **BG423**
puis tourner **à droite** vers **BG424**
puis tourner **à droite** vers **BG421**.

*Missed APCH : Climb to* ***2100*** *(2000) to* ***BG423***
*then turn* ***right*** *to* ***BG424***
*then turn* ***right*** *to* ***BG421.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***300*** (200) | 1200 | 184 | ***380*** (280) | 1300 | 274 | | 1500 | | ***680*** (580) | 1500 |
| B | ***300*** (200) | 1200 | 196 | ***390*** (290) | 1400 | 286 | ***510*** (410) | 1500 | 403 | ***680*** (580) | 1600 |
| C | ***310*** (210) | 1200 | 204 | ***400*** (300) | 1400 | 294 | | 1900 | | ***830*** (730) | 2400 |

**DIST RW23**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***790*** | ***1110*** | ***1420*** | ***1740*** |
| (HGT) | (690) | (1010) | (1320) | (1640) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL 05/23 au sud et MVL 08/26 sur clairance/ *Circling 05/23 by the south and 08/26 on clearance.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.1 NM | 5 min 14 | 4 min 18 | 3 min 40 | 3 min 11 | 2 min 49 | 2 min 31 | 2 min 17 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



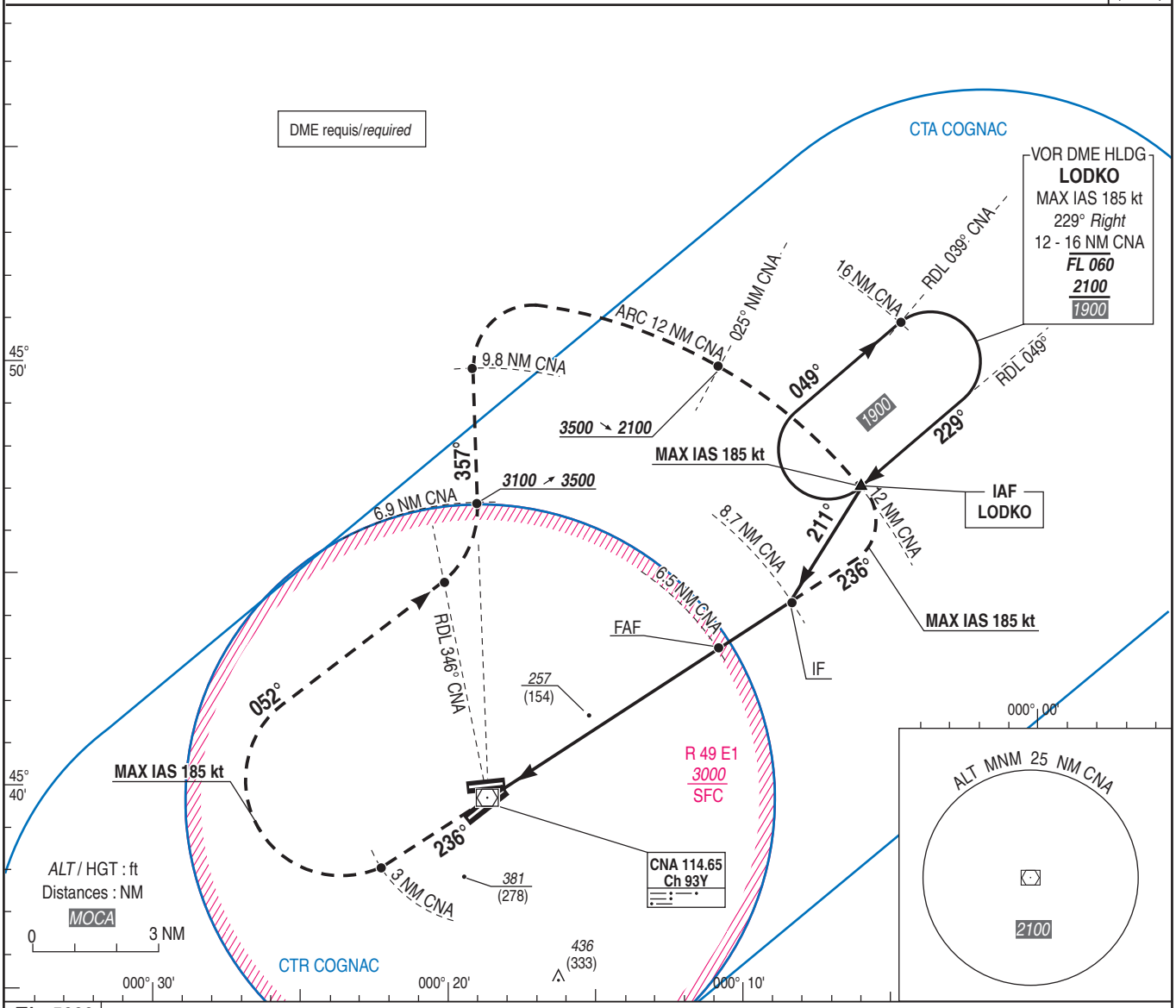
© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT. A B C
***ALT AD : 103 (4 hPa)**, DTHR : 100*

# COGNAC CHATEAUBERNARD
VOR Z RWY23

**APP** : COGNAC approche / *Approach* 132.450 142.450 (1) 387.000 (1)
**TWR** : COGNAC Tour / *Tower* 120.075 122.100 132.450 (1) 253.200 (1)
(1) MIL / *reserved MIL ACFT*

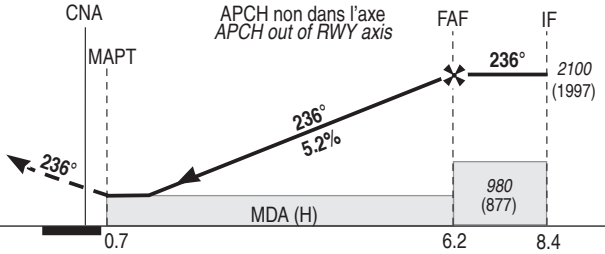
VAR 1°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter **RDL 236° CNA** vers ***3100*** (2997).
A **3 CNA** tourner **à droite RM 052°** pour intercepter et suivre **RDL 357° CNA**.
A **6.9 CNA** monter à ***3500*** (3397) puis rejoindre **arc 12 CNA**.

*Climb **RDL 236° CNA** to **3100** (2997).*
*At **3 CNA** turn **right MAG track 052°** to intercept and follow **RDL 357° CNA**.*
*At **6.9 CNA** climb to **3500** (3397) then join **arc 12 CNA**.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0.7 | 6.2 | 8.4 |
| DME CNA ← (NM) | 1 | 6.5 | 8.7 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* — REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR DME (1) | | | MVL (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***510*** (400) | 1500 | | ***680*** (580) | 1500 |
| B | ***510*** (400) | 1500 | 400 | ***680*** (580) | 1600 |
| C | ***510*** (400) | 1900 | | ***830*** (730) | 2400 |

DME CNA

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1940*** | ***1620*** | ***1310*** | ***990*** | ***670*** |
| (HGT) | (1837) | (1517) | (1207) | (887) | (567) |

Observations / *Remarks* : (1) Minimums CAT C majorés / *Minimums CAT C increased.*
(2) MVL 05/23 au sud et MVL 08/26 sur clairance / *Circling 05/23 by the south and 08/26 circling on clearance.*

| FAF - MAPT | 5.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 43 | 3 min 53 | 3 min 18 | 2 min 52 | 2 min 32 | 2 min 04 | 1 min 47 |
| | VSP (ft/min) | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© DIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBH.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBH - LA ROCHELLE ILE DE RE

**AD 2 LFBH.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°10'45"N 001°11'43"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe RWY et axe TWY. | Intersection of RWY and TWY centre lines. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2.5 km NW de La Rochelle. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 74 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.3 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.8905°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.13°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SM LRH RCO | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport La Rochelle Ile de Ré 17000 La Rochelle. | |
| | Telephone | 05 46 42 86 71 | |
| | FAX | 05 46 00 04 84 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFBHZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | SM LRH RCO : Syndicat Mixte des Aéroports de La Rochelle Ile de Ré et Rochefort Charente Maritime | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBH.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0930-1315 / 1430-1815 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PN 48 HR MNM pour tout vol international extra-Schengen :<br>Ce préavis doit être transmis aux adresses électroniques suivantes :<br>- ppf-bse-larochelle@douane.finances.gouv.fr<br>- codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>Indiquer :<br>- coordonnées de l'expéditeur du préavis : nom, prénom, téléphone, télécopie et courriel,<br>- coordonnées du destinataire du préavis : nom, prénom, téléphone, télécopie et courriel,<br>- date, heure prévue de décollage (heure locale),<br>- aérodrome de départ, ville et pays de destination,<br>date, heure prévue d'atterrissage (heure locale),<br>- aérodrome d'arrivée, ville et pays de provenance,<br>- information sur l'aéronef : type aéronef, immatriculation, compagnie, numéro de vol,<br>- type de vol : vol de tourisme, d'affaires, fret ou autre.<br>- nombre de membres d'équipage,<br>- nombre de passagers,<br>- joindre une liste des membres d'équipage et des passagers prévus, précisant pour chacun d'entre eux le nom, le prénom, la nationalité et le numéro de passeport ou carte d'identité,<br>- information sur les marchandises transportées : nature de la marchandise, présence de sommes, de titre et valeurs, de marchandises à déclarer.<br>Le contrôle des passeports est effectué au bureau de la douane située dans la salle d'arrivée de l'aérogare à proximité du portillon d'accès Aviation Générale.<br>FAX +33 (0) 556 79 28 37 | 48HR PPR MNM for all international extra-Schengen flights :<br>This notice should be sent to following e-mail:<br>- ppf-bse-larochelle@douane.finances.gouv.fr<br>- codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>Indicate:<br>- PN sender contact info: name first name, TEL, FAX and e-mail,<br>- PN recipient contact info: name first name, TEL, FAX and e-mail,<br>- date, expected TKOF time (local time),<br>- departure AD, destination city and country, expected LDG time (local time),<br>- arrival AD, provenance city and country,<br>- ACFT info : type, immatriculation, company, flight number,<br>- flight type: tourism, business, freight or other,<br>- crew members number,<br>- passengers number,<br>- attach a list of intended crew and passengers, specifying for each of them : name, first name, nationality , passport or ID card number,<br>- transported goods info : nature, money, securities and valuables presence, goods to declare.<br>Passport control at customs office in arrival hall next to General Aviation gate.<br>FAX +33 (0) 556 79 28 37 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL. | NIL. |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0400-0100 | |
| 7 | ATS | ETE : LUN-DIM : 0530-2030<br>HIV : LUN-DIM : 0630-1930<br>Extension du service de contrôle au bénéfice des vols IFR programmés et vols sanitaires connue sur l'ATIS.<br>TEL : 05 46 00 13 80<br>FAX : 05 46 00 13 89 | SUM : MON-SUN : 0530-2030<br>WIN : MON-SUN : 0630-1930<br>ATC extension for IFR scheduled flights and medical transport known on ATIS.<br>TEL : 05 46 00 13 80<br>FAX : 05 46 00 13 89 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100LL, JET A1.<br>ETE : LUN-VEN : 0500-1000, 1200-1730<br>SAM, DIM, JF : 0700-1000, 1200-1730<br>HIV : 0800-1100, 1300-1730<br>Sans interruption pour les vols commerciaux programmés.<br>AVT 100LL non assuré pour les hélicoptères à moteur à piston.<br>TEL : 05 46 42 86 69 ou 06 30 24 30 87 - email : avitailleur@larochelle.aeroport.fr | 100LL, JET A1.<br>SUM: MON-FRI: 0500-1000, 1200-1730<br>SAT, SUN, public HOL: 0700-1000, 1200-1730<br>WIN: 0800-1100, 1300-1730<br>Non stop for scheduled commercial flights.<br>AVT 100LL not provided for helicopters with piston engine.<br>TEL: 05 46 42 86 69 or 06 30 24 30 87 - email: avitailleur@larochelle.aeroport.fr |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | NIL |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFBH.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL JET A1. | Fuel types : 100LL JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Capacité totale : JET A1 : 100 m3<br>100LL : 50 m3<br>JET A1 : 2 camions avitailleurs de 20 m3 chacun. | JET A1 stock 100 m3<br>100LL stock 50 m3<br>JET A1: 2 refueling trucks of 20 m3 each. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Se renseigner auprès du Syndicat mixte sur AD. | Available, information at Syndicat mixte on AD. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Tous travaux entretien et réparation:<br>XENON ASA TEL 05 46 42 01 77, FAX 05 46 43 00 21<br>Réparation radio et instruments de bord:<br>STAR TEL 05 46 67 13 00<br>E-mail : contact@star-atlantique.fr | All repairs and maintenance:<br>XENON ASA TEL 05 46 42 01 77, FAX 05 46 43 00 21<br>Radio and on-board instrumentations:<br>STAR TEL 05 46 67 13 00<br>E-mail : contact@star-atlantique.fr |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBH.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A la Rochelle | In la Rochelle |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport et à la Rochelle | At airport and in La Rochelle |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus, taxi, location de voitures | Bus, taxi, car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital et cliniques en ville | Public and private hospitals in town |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A la Rochelle | In la Rochelle |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 2 quai Georges SIMENON, Le Gabut, 17025 La Rochelle. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance aux personnes à mobilité réduite sur demande - Préavis 48 HR. | Disabled persons assistance on request - PN 48 HR. |

**AD 2 LFBH.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIM 60 : 6200 litres d'eau, 750 litres d'émulseur et 250 kg de poudre.<br>1 VIM 90 : 9000 litres d'eau, 1080 litres d'émulseur et 250 kg de poudre.<br>1 véhicule de commandement (chef de manœuvre). | 1 VIM 60 : 6200 liters of water, 750 liters of foam and 250 kg of powder.<br>1 VIM 90 : 9000 liters of water, 1080 liters of foam, and 250 kg of powder.<br>1 commander vehicle (leader). |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD : contact AD.<br>Tractage aéronefs avec MTOW < 5.7 t possible.<br>Tonnage supérieur : contact entreprises extérieures.<br>Intervention société de levage à la demande. | AD operator procedure : contact AD.<br>ACFT towing with MTOW < 5.7 t possible.<br>Higher tonnage : contact with external companies.<br>Crane company available on request. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR ATS.<br>Niveau 7 : voir NOTAM.<br>Pas de niveau en dehors de ces HOR. | Level 5 : ATS SKED.<br>Level 7 : see NOTAM.<br>No level outside these SKED. |

**AD 2 LFBH.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Non applicable - Piste fermée en cas de neige. | Not applicable - Runway closed in case of snow. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Pas d'équipement ou produit permettant de déneiger ou déverglacer l'aire de mouvement. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>No equipment or deicing product available to clear the manoeuvring area. |

**AD 2 LFBH.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Bituminous |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aire de trafic F : 43 F/C/W/T<br>Autres aires de trafic : 5.7 t | Traffic area F : 43 F/C/W/T<br>Other traffic areas : 5.7 t |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, C : 23 m<br>B, E, G, G1, STAR : 7.5 m<br>D : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Bituminous |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A, C : 43 F/C/W/T<br>B, D, E, G, G1, STAR : 5.7 t | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aire F | F area |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | ALT moyenne aire F : 17 m (56 ft). | F area mean ALT : 17 m (56 ft). |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Envergure maximum :<br>TWY A et C : 36 m<br>TWY B, D, E et STAR : 15 m<br>Autorisation obligatoire de l'exploitant pour tout aéronef ayant une envergure supérieure à 36 m.<br>Aéronef types : A400M, C130H, C130J accueil possible sous conditions - contacter l'exploitant d'aéroport. | MAX wingspan :<br>TWY A and C : 36 m<br>TWY B, D, E and STAR : 15 m<br>AD operator agreement compulsory for ACFT with wingspan greater than 36 m.<br>Aicraft types : A400M, C130H, C130J possible under permission - contact airport operator. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See AD2 LFBH APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | NIL |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Piste : marques de seuil, identification de QFU, zone de toucher, axial, seuil décalé.<br>TWY A : axial de TWY, point d'attente. | RWY : threshold marks, RWY identification, touchdown zone, center line, displaced threshold.<br>TWY A : TWY center line, holding point. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBH .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | NIL |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBH.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBH.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-NANTES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBH .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA-RENNES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-NANTES |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 19 31 |

**AD 2 LFBH.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 092.42 (092) | 2213 x 45 | 43 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 46°10'46.78"N 001°12'37.67"W<br>( 46°10'46.40"N 001°12'24.91"W )<br>------<br>GUND 154 FT | THR : 59ft<br>DTHR : 59ft |
| 27 | 272.42 (272) | 2213 x 45 | 43 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 46°10'43.73"N 001°10'54.55"W<br>( 46°10'44.38"N 001°11'16.31"W )<br>------<br>GUND 154 FT | THR : 71ft<br>DTHR : 74ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | 2333 x 280 | NIL | (1) |
| 27 | NIL | NIL | 42 | 2333 x 280 | NIL | (2) |

(1) RESA : 160 x 90 m

(2) RESA : 90 x 90 m


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBH.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 2140 | 2140 | 2140 | 1940 | Début des distances déclarées située à 73 m du seuil physique de la piste, cause proximité de l'antenne LOC.<br>Beginning of declared distances located 73 m from physical RWY threshold, due to the proximity of the LOC antenna. |
| TWY A | 1040 | 1040 | 1040 | | |
| 27 | 2213 | 2255 | 2213 | 1746 | |
| TWY A | 1183 | 1183 | 1183 | | |

**AD 2 LFBH.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | | DTHR G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 54 ft | nil | | | | |
| 27 | CAT I - 420 m - LIH/LIL | DTHR G | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 54 ft | nil | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 09 | 2213 m | 60 m | W/Y | LIH/LIL | R | NIL | NIL | (1) |
| 27 | 2213 m | 60 m | W/Y | LIH/LIL | R - LED | NIL | NIL | (2) |

(1) DTHR : HI/BI.
DTHR : LIH/LIL.

(2) Utilisation PAPI RWY 27 obligatoire pour les approches à vue et les approches classiques
Rampe d'approche simplifiée composée de 17 feux sur 1 ligne axiale de 7 feux s'étendant sur 420 mètres avec une barre transversale de 10 feux située à 300 m
DTHR : HI/BI.
Mandatory use of PAPI RWY 27 for visual approach and classical approach
Simple approach lighting systems with 17 lights on 1 axial line of 7 lights extending over 420 meters and a crossbar of 10 lights located at 300 m.
DTHR : LIH/LIL.

**AD 2 LFBH.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Voir carte AD 2 LFBH APDC 01 | See chart AD 2 LFBH APDC 01 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, C, D et E : BI | TWY A, C, D and E : LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène 120 kVA | Power unit 120 kVA |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à une seconde. | Less than one second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (wig-wags) au point d'attente A.<br>Panneaux d'obligation. | Runway guard lights (wig-wags) at holding point A.<br>Obligation signs. |

**AD 2 LFBH.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFBH.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LA ROCHELLE ILE DE RE**<br><br>46°15'28"N , 001°00'55"W - 46°07'00"N , 000°57'39"W - 46°07'45"N , 001°22'25"W - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 46°10'45"N , 001°11'43"W ( ARP ) - 46°16'00"N , 001°20'27"W - 46°15'28"N , 001°00'55"W | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LA ROCHELLE Approche (FR)<br>LA ROCHELLE Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>LA ROCHELLE Tour (FR)<br>LA ROCHELLE Tower (EN) | Active pendant HOR ATS / Active during ATS SKED (voir/see AD 2 LFBH.3) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBH.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | LA ROCHELLE Information (FR)<br>*LA ROCHELLE Information (EN)* | 124.205 MHz | HO | |
| APP | LA ROCHELLE Approche (FR)<br>*LA ROCHELLE Approach (EN)* | 124.205 MHz | HO | Secteurs/Sectors BH 1 et/and 2. |
| TWR | LA ROCHELLE Tour (FR)<br>*LA ROCHELLE Tower (EN)* | 118.005 MHz | HO | |
| ATIS | LA ROCHELLE (FR)<br>*LA ROCHELLE (EN)* | 126.880 MHz | HO | TEL: 05 46 00 13 92 |
| A/A | LA ROCHELLE (FR) | 118.005 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFBH.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | RL | 322 kHz | H24 | 46°10'34.9"N 001°05'56.5"W | 130 ft | 25NM | | 092°/3,7 NM DTHR 27 | |
| LOC 27 (I.E.1) | RL | 109.55 MHz | H24 | 46°10'47.0"N 001°12'44.1"W | 72 ft | | | 272°/178 m THR 09 | |
| GP 27 | | 332.45 MHz | H24 | 46°10'40.6"N 001°11'27.8"W | 119 ft | | 13.8 m/45 ft<br>( 3.2 °) | 244°/271 m DTHR 27 | |
| DME 27 | | CH 32Y | H24 | 46°10'40.6"N 001°11'27.8"W | 119 ft | 25NM FL250 | | 244°/272 m DTHR 27 | |

**AD 2 LFBH.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 PARKING EN DUR FOXTROT**

Aires de stationnement limitées.

**20.1.1 Avions**

Autorisation et assistance obligatoires (PPR) du service d'assistance en escale AVIAPARTNER. Le stationnement sans autorisation préalable sera refusé.

Assistance obligatoire pour raison de sécurité et de sûreté.

Assistance en escale :

AVIAPARTNER

TEL : 05 46 56 74 03 ou 05 48 17 04 88 (AVIAPARTNER EXECUTIVE)

E-mail : operations.lrh@aviapartner.aero ou lrh.executive@aviapartner.aero (vols non-régulier)

Fax : 05 46 41 60 92

SITA : LRHATXH ou LRHAMXH

FREQ : 131.700 Mhz

- Poste F1 : ATR, BE 1900, DH8, EMB 195, A320, B738, CRJ 1000, B38M
- Poste F2 : EMB 195, DH8, ATR, A320, B738, BE 1900, CRJ 1000, B38M
- Poste F3 : B738, A320, ATR, BE 1900, CRJ 1000, DH8, EMB 195, B38M
- Poste F4 : EMB 195, DH8, ATR, BE 1900, A321, B738, CRJ 1000, B38M (A400M, C130H, C130J avec autorisation de l'exploitant).

Les postes F1, F2 et F3 sont équipés de barrières anti-souffle.

**20.1.2 Hélicoptères**

Hélicoptère non-basé : autorisation et assistance obligatoires d'AVIAPARTNER sauf SAMU/ SAR/GENDARMERIE.

LHT : pas de limitation.

***20.1 FOXTROT PAVED APRON***

*Limited parking areas.*

***20.1.1 Airplanes***

*Prior permission and handling mandatory from AVIAPARTNER. Parking without prior permission will be denied.*

*Handling mandatory for safety and security reasons.*

*Handling :*

*AVIAPARTNER*

*TEL : 05 46 56 74 03 or 05 48 17 04 88 (AVIAPARTNER EXECUTIVE)*

*E-mail : operations.lrh@aviapartner.aero or lrh.executive@aviapartner.aero (non scheduled flights)*

*Fax : 05 46 41 60 92*

*SITA : LRHATXH or LRHAMXH*

*FREQ : 131.700 Mhz*

- *Stand F1 : ATR, BE 1900, DH8, EMB 195, A320, B738, CRJ 1000, B38M*
- *Stand F2 : EMB 195, DH8,ATR, A320, B738, BE 1900, CRJ 1000, B38M*
- *Stand F3 : B738, A320, ATR, BE 1900, CRJ 1000, DH8, EMB 195, B38M*
- *Stand F4 : EMB 195, DH8, ATR, BE 1900, A321, B738, CRJ 1000, B38M (A400M, C130H, C130J with autorisation from airport operator).*

*Stands F1, F2 and F3 are equipped with blast fences.*

***20.1.2 Helicopters***

*Non-based HEL : PPR and handling services mandatory by AVIAPARTNER except SAMU/SAR/GENDARMERIE.*

*Overall length : no limitation.*

**20.2 PARKING GOLF**

**20.2.1 Avions**

PRKG herbe GOLF obligatoire pour l'aviation légère MTOW 5,7 tonnes.

Les aéronefs de moins de 5,7 tonnes ne pouvant être parqués sur l'herbe doivent demander l'autorisation et l'assistance d'AVIAPARTNER pour le parking FOXTROT.

Entrée par G, sortie par G1.

Accès piétonnier : suivre exclusivement le cheminement piéton.

**20.2.2 Hélicoptères**

Hélicoptères interdits sur le parking GOLF.

**20.3 Limitations LHT**

- Poste STAR 1 : longueur hors tout max inférieur ou égale à 13 m.
- Poste STAR 2 : longueur hors tout max inférieur ou égale à 10 m.
- Poste HELIBERTE : longueur hors tout max inférieur ou égale à 13 m.

***20.2 GOLF APRON***

***20.2.1 Airplanes***

*Grass apron GOLF compulsory for general aviation MTOW 5.7 tons.*

*Aircraft less than 5,7 tons that can not be parked on the grass apron : PPR and handling services mandatory by AVIAPARTNER to park on apron FOXTROT.*

*Way in via G, way out via G1.*

*Pedestrian access: follow the pedestrian crossing only.*

***20.2.2 Helicopters***

*Helicopters prohibited on GOLF apron.*

***20.3 Overall length limitations***

- *STAR 1 stand : maximum overall length less than or equal to 13 m.*
- *STAR 2 stand : maximum overall length less than or equal to 10 m.*
- *HELIBERTE stand : maximum overall length less than or equal to 13 m.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBH.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 VFR**

**21.1.1 Décollage piste 09**

Monter vers 1000 ft ASFC MNM en maintenant l'axe de piste et intercepter la rocade avant Lagord, la suivre puis :
• Départ Nord : virer entre Lagord et Puilboreau.
• Départ Sud : suivre la rocade.

**21.1.2 Atterrissage piste 27**

Effectuer le dernier virage en interceptant puis en suivant la rocade jusqu'à l'axe de piste. PAPI obligatoire.

Compte-tenu de l'environnement et afin de limiter les nuisances sonores, respecter impérativement le circuit publié sauf raison de sécurité ou instruction de contrôle.

***21.1 VFR***

***21.1.1 Takeoff runway 09***

*Climb straight ahead up to MNM 1000 ft ASFC and intercept the ring road before Lagord, follow it and :*
*• North departure : turn between Lagord and Puilboreau.*
*• South departure : follow ring road.*

***21.1.2 Landing runway 27***

*Make final turn intercepting and following ring road to RWY centre-line. PAPI is mandatory.*

*Due to environment and in order to avoid noise pollution, comply imperatively with published circuits except for safety reasons or ATC instruction.*

**AD 2 LFBH.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 ITINERAIRE VFR A L'INTERIEUR DE LA CTR**

VFR : QFU 272° tour de piste à droite.

Circuits "basse hauteur" dans le cadre des vols d'entraînements avec instructeur uniquement. Minimum 300 ft AAL au nord de la piste 09/27 et sur autorisation du contrôle.

***22.1 VFR ROUTE WITHIN THE CTR***

*VFR : QFU 272° right hand circuit.*

*Low height circuit for training flight only with instructor on board. Minimum 300 ft AAL, north side of RWY 09/27 and with ATC clearance.*

**22.2 PROCEDURES RVR INFERIEUR A 800 m**

**22.2.1 Installations et équipements disponibles**

La piste 27 est équipée d'un ILS CAT 1 uniquement.

La piste 09 n'est pas équipée d'ILS.

2221.1 Voies de circulation

En RVR < 800 m :

- Circulation limitée à un seul mobile sur l'ensemble de l'aire de manœuvre.

- Point d'attente avant piste utilisable : A.

2221.2 Communications

Les pilotes sont informés par l'ATIS lorsque la procédure RVR inférieure à 800 m est en vigueur.

**22.2.2 Critère de mise en place et fin de procédure RVR < 800 m**

Départs :La procédure RVR < 800 m reste en vigueur jusqu'au dépassement significatif et durable des mesures de RVR les ayant déclenchées.

***22.2 PROCEDURE RVR LESS THAN 800 m***

***22.2.1 Available facilities and equipments***

*RWY 27 is equipped with a CAT 1 ILS only.*

*RWY 09 is not equipped with ILS.*

*2221.1 Taxiways*

*PROCEDURE RVR < 800 m in force :*

*- Taxiing limited to one mobile throughout the manoeuvring area.*

*- Usable holding point : A.*

*2221.2 Notifications*

*ATIS notifies procedure RVR < 800 m in force.*

***22.2.2 Procedure RVR < 800 m implementation and end criteria***

*Departure :The procedure RVR < 800 m remain in force until a significant and lasting overun of the measures that triggered the procedure.*

**22.3 VOLS AU DEPART**

**22.3.1 Départs omnidirectionnels**

**RWY 09**

Pente de montée :

7.1% jusqu'à l'altitude de virage, 3.3% ensuite.

Pente déterminée par le bois de la Faucherie à 161 ft AMSL situé à 358 m du THR 27 et à 177 m à gauche de l'axe de piste.

Cette pente fait abstraction de la végétation à 123 ft AMSL située à 63 m du THR 27 et à 161 m à gauche de l'axe de piste.

Consigne de départ vers le Nord :

Monter 092°, à 574 (500) route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Consigne de départ vers le Sud :

Monter 092°, à 1074 (1000) route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 27**

Pente de montée :

4.6% jusqu'à l'altitude de virage, 3.3% ensuite.

Pente déterminée par le gabarit maritime à 132 ft AMSL situé à 440 m du THR 09 et à 240 m à droite de l'axe de piste.

Consigne de départ vers le Nord :

Monter 272°, à 474 (400) route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Consigne de départ vers le Sud :

Monter 272°, à 1074 (1000) route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.3.1 Omnidirectional departures***

***RWY 09***

*Climb gradient :*

*7.1% up to turn altitude, then 3.3%.*

*Slope determined by 161 ft AMSL "la Faucherie" wood located 358 m away from THR 27 and 177 m away to the left from runway axis.*

*This slope ignores 123 ft AMSL vegetation located 63 m away from THR 27 and 161 m away to the left from runway axis.*

*Departure instruction Northward :*

*Climb 092°, at 574 (500) continue straight up to en-route safety altitude.*

*Departure instruction Southward :*

*Climb 092°, at 1074 (1000) continue straight up to en-route safety altitude.*

***RWY 27***

*Climb gradient :*

*4.6% up to turn altitude, then 3.3%.*

*Slope determined by the 132 ft AMSL shipping gauge located 440 m away from THR 09 and 240 m away to the right from runway axis.*

*Departure instruction Northward :*

*Climb 272°, at 474 (400) continue straight up to en-route safety altitude.*

*Departure instruction Southward :*

*Climb 272°, at 1074 (1000) continue straight up to en-route safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBH.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 AIDES LUMINEUSES**

Manche à vent lumineuse

PCL : usage réservé exclusivement aux HEL basés effectuant des missions de service public.

En mode PCL le PAPI RWY 27 doit être allumé 15 minutes avant son utilisation en l'absence d'un système de préchauffage.

Les feux d'identification de seuil de piste ne sont pas mis en fonctionnement par la PCL.

***23.1 LIGHTING AIDS***

*Lighted air sock*

*PCL : exclusively reserved for home-based HEL executing public service missions.*

*In PCL mode, the PAPI RWY 27 must be switched on 15 minutes before use in the absence of a preheating system.*

*RWY THR identification lights are not turned on by PCL.*

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0)

***23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a secondary surveillance radar (see AD 1.0)*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

De jour HOR ATS pour les IFR programmés.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Daylight ATS SKED for the scheduled IFR flights.*

**AD 2 LFBH.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBH.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

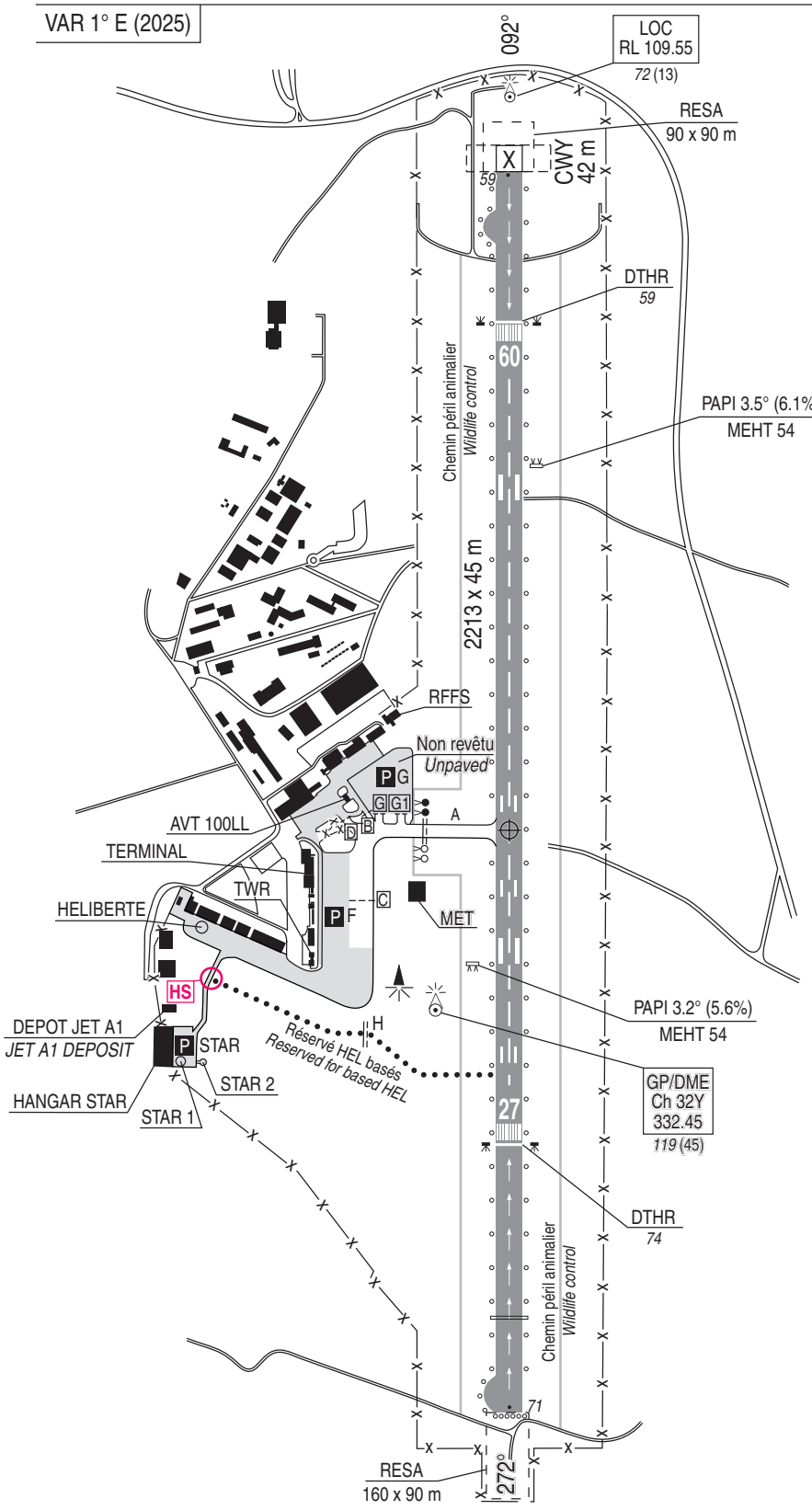

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS :** 126.880 ☎ 05 46 00 13 92

# LA ROCHELLE ILE DE RE
46 10 45 N - 001 11 43 W
*ALT AD : 74 ft (3 hPa)*

VAR 1° E (2025)







| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 46° 10' 46.78" N | 001° 12 37.67" W |
| DTHR 09 | 46° 10' 46.40" N | 001° 12 24.91" W |
| THR 27 | 46° 10' 43.73" N | 001° 10' 54.55" W |
| DTHR 27 | 46° 10' 44.38" N | 001° 11 16.31" W |

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**HS :** Croisement TWY / Voie de translation HEL. Être très attentif.
***HS :*** *Intersection between TWY and HEL translation TWY. Pay sharp attention.*

Demi-tour à la raquette pour tout aéronef d'une masse maximale à l'atterrissage supérieure à 30 t / *Half turn at turn pad for all ACFT with maximum landing weight > 30 t.*

TKOF RWY 09 : alignement obligatoire à la raquette / *mandatory line-up at turn pad.*

Voir / *See* AD 2 LFBH.20 à / *to* 23.

(1) Balisage / *Lighting* : voir / *see* AD 2 LFBH.14
(2) Distances déclarées / *Declared distances* : voir / *see* AD 2 LFBH.13

LEGENDE / *KEY*

- Point d'attente / *Holding point*
- B — Point d'attente Intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Translation HEL / *HEL translation*
- Wig-wag
- HS — Point chaud / *Hot spot*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 154 ft

0 50 100 500 m

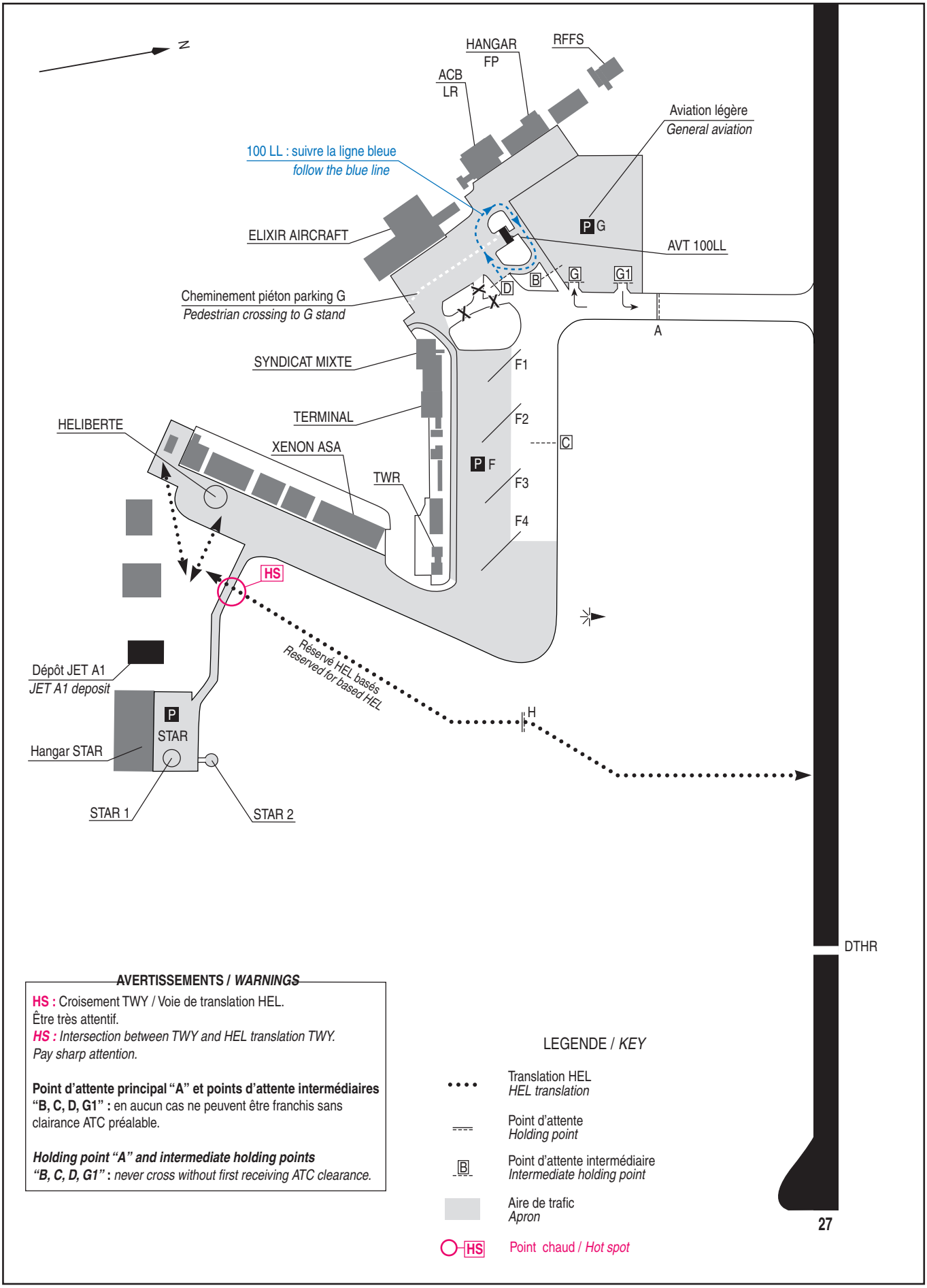
| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09<br>27 | NIL<br>420 m - LIH/LIL | LIH/LIL<br>LIH/LIL | 2140 (2)<br>2213 | 2140 (2)<br>2255 | 2140 (2)<br>2213 | 1940<br>1746 | Revêtue<br>*Paved* | 43 F/C/W/T | 550*<br>550* | 550*<br>550* | 550*<br>550* | -<br>- |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## LA ROCHELLE ILE DE RE




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**HS :** Croisement TWY / Voie de translation HEL.
Être très attentif.
***HS :*** *Intersection between TWY and HEL translation TWY.*
*Pay sharp attention.*

**Point d'attente principal "A" et points d'attente intermédiaires "B, C, D, G1" :** en aucun cas ne peuvent être franchis sans clairance ATC préalable.

***Holding point "A" and intermediate holding points "B, C, D, G1" :*** *never cross without first receiving ATC clearance.*

LEGENDE / *KEY*

- Translation HEL / *HEL translation*
- Point d'attente / *Holding point*
- B — Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- HS — Point chaud / *Hot spot*



© SIA

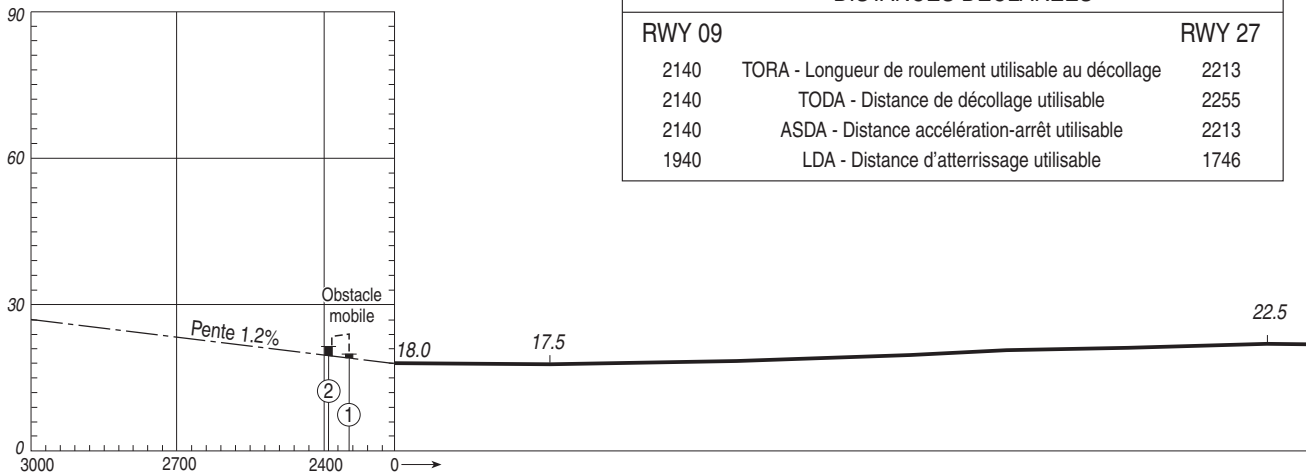
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - A TYPE*

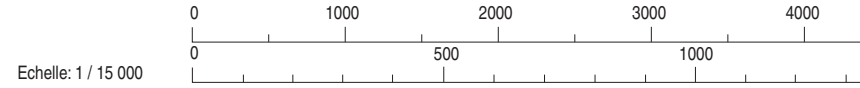
**LA ROCHELLE** ILE DE RE
RWY 09/27

VAR 1°E (2025)

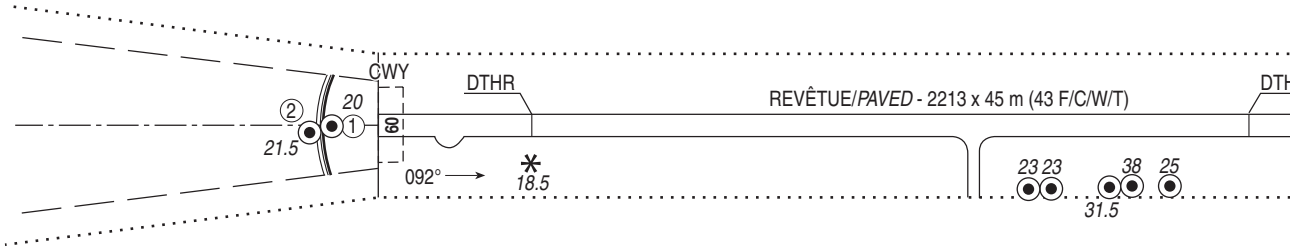
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 09 | | RWY 27 |
| 2140 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 2213 |
| 2140 | TODA - Distance de décollage utilisable | 2255 |
| 2140 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 2213 |
| 1940 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable | 1746 |




Echelle: 1 / 15 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFER

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERI DE LA TROUEE D'ENV
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTER DE LA TROUEE D'ENV
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'O

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé effectué en septembre 2010
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

# LA ROCHELLE ILE DE RE

**1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le CCA LA ROCHELLE assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales du SIV LA ROCHELLE en fonction des classes d'espaces en dessous du FL 115 (SIV partie 1) ou FL 145 (SIV partie 2)

En dehors des horaires ATS du CCA LA ROCHELLE :

- la TMA LA ROCHELLE est déclassée en espace aérien de classe G.
- le CCA NANTES assure dans les limites latérales du SIV LA ROCHELLE Partie 1, le service du contrôle de la circulation aérienne dans l'AWY A25.
- le CCA AQUITAINE assure dans les limites latérales du SIV LA ROCHELLE Partie 2, le service du contrôle de la circulation aérienne entre le FL 115 et le FL 145 et dans l'AWY A25.
- les CCA NANTES et AQUITAINE assurent respectivement dans les limites latérales des SIV Nord et Sud, les services d'information de vol et d'alerte.

***1 UNITS RESPONSIBLE FOR PROVIDING AIR TRAFFIC SERVICES***

*The Approach Control Center of LA ROCHELLE provides ATC services according to the airspace classification within the FIS lateral limits below FL 115 (part 1 of FIS) or FL 145 (part 2 of FIS).*

*Outside of the Approach Control Center of LA ROCHELLE ATS HOR:*

- *LA ROCHELLE TMA is downgraded to class G airspace.*
- *The Approach Control Center of NANTES provides within the lateral limits of LA ROCHELLE FIS Part 1 ATC service on AWY A25.*
- *The Approach Control Center of AQUITAINE provides within the lateral limits of LA ROCHELLE FIS Part 2 ATC service between FL 115 and FL 145 and on AWY A25.*
- *The Approach Control Centers of NANTES and AQUITAINE provide respectively within the lateral limits of LA ROCHELLE FIS Part 1 and 2 services for control, flight information and alert.*

**2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

**2.1** L'altitude de transition est fixée à 5000 ft

☛ **2.2** Le niveau de transition est calculé par l'approche de LA ROCHELLE.

***2 ALTIMETER SETTINGS***

***2.1*** *Transition altitude has been fixed for 5000 ft.*

***2.2*** *Transition level is calculated by LA ROCHELLE Approach.*

**3 PROCEDURES**

**3.1 Itinéraires à l'intérieur de la TMA**

Cf. cartes ci-après.

**3.2 Transfert de communication**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable de contrôle de l'aéronef.

A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai la nouvelle fréquence assignée.

En aucun cas, cet appel ne doit être fait plus d'une minute après la réception de l'instruction de changement de fréquence.

***3 PROCEDURES***

***3.1 Routes in TMA***

*See charts hereafter.*

***3.2 Communication transfer***

*Frequency changes are made under instruction by the unit responsible for providing ACFT control.*

*At any changes of frequency, pilots have to call without delay on the latest assigned frequency.*

*In no case, this call must be made later than 1 min after having been instructed to do so.*

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Cf. cartes ci-après.

***4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See charts then after.*

☛ **5 FONCTIONS RADAR**

LA ROCHELLE Approche utilise les fonctions guidage radar, assistance radar et surveillance radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

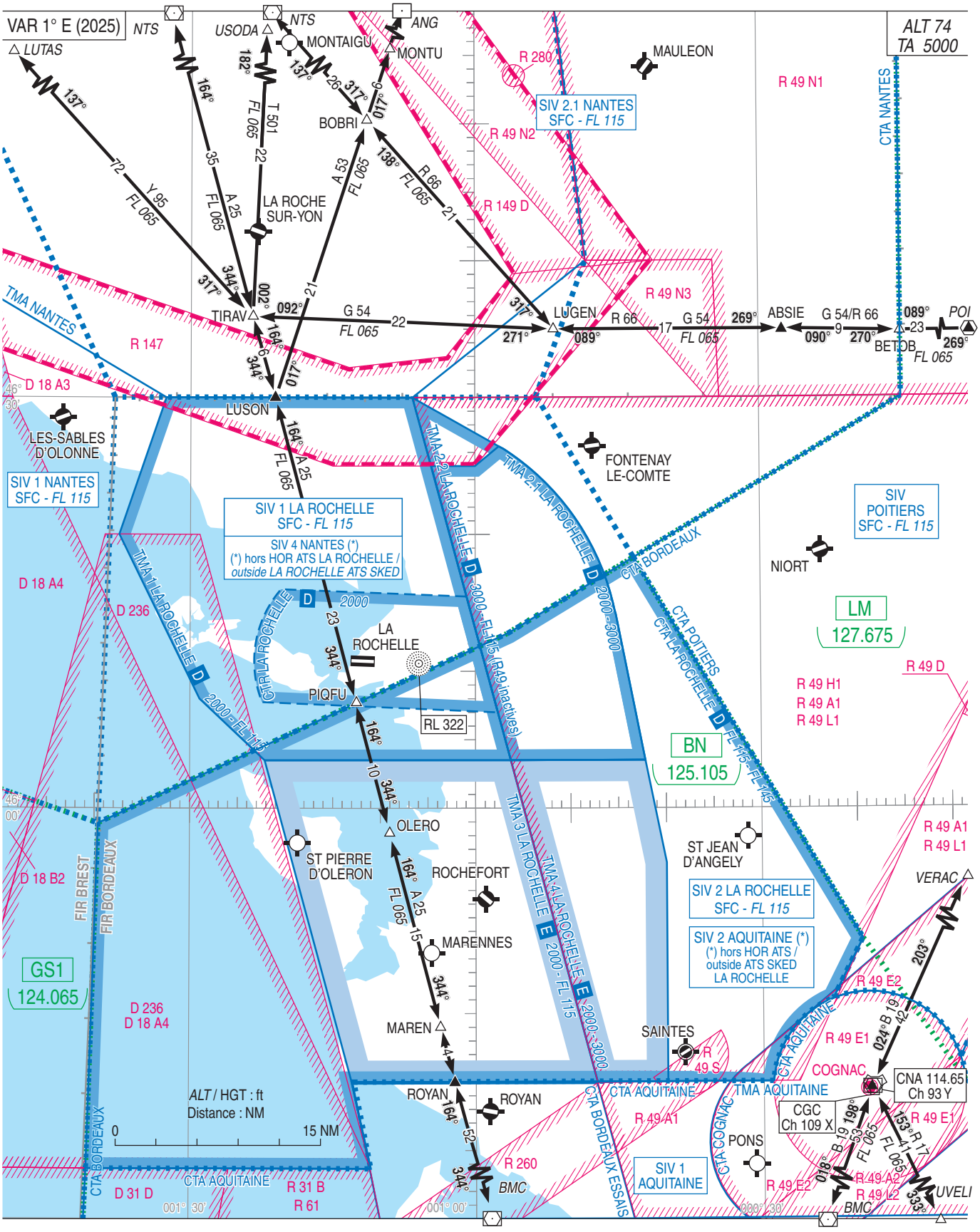
***5 RADAR FUNCTIONS***

*LA ROCHELLE Approach uses radar vectoring, radar assistance and radar surveillance functions to provide services for control, flight information and alert.*


© SIA

# LA ROCHELLE ILE DE RE
## Carte Régionale
## *Area chart*

| | |
|---|---|
| ACC : BORDEAUX Contrôle/*Control* | Fréquences des secteurs/*Sectors frequencies* |
| BREST Contrôle/*Control* | Fréquences des secteurs/*Sectors frequencies* |
| **ATIS** LA ROCHELLE | 126.880 |
| **FIS :** LA ROCHELLE Information | 124.205 (NANTES Information 130.275 ou / *or* AQUITAINE Information120.575 hors HOR / *outside SKED* LA ROCHELLE) |
| **APP :** LA ROCHELLE Approche/*Approach* | 124.205 |
| **TWR :** LA ROCHELLE Tour/*Tower* | 118.005 |
| ROCHEFORT Information | 119.305 |

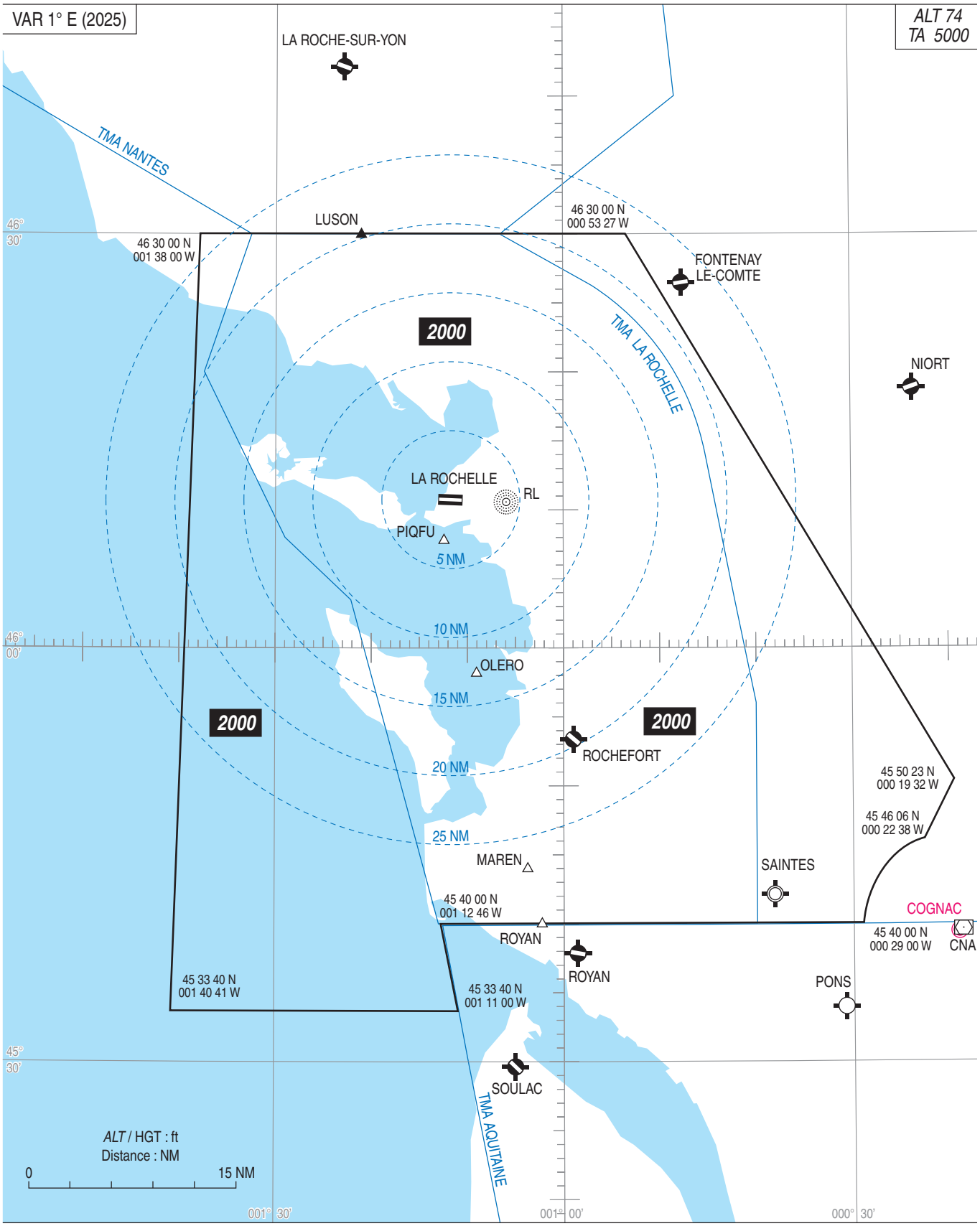





© SIA

# LA ROCHELLE ILE DE RE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

| | |
|---|---|
| **ATIS** LA ROCHELLE | 126.880 |
| **FIS :** LA ROCHELLE Information | 124.205 |
| **APP :** LA ROCHELLE Approche/*Approach* | 124.205 |
| **TWR :** LA ROCHELLE Tour/*Tower* | 118.005 |






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>Coordinates | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| BMC | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| CNA | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| NTS | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RL | REF LFBH AD 2.19 | X | X | X | X |
| BEMAX | REF ENR 4.4 | | X | X | X |
| DEGAX | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| LUGEN | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| LUSON | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MAREN | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ROYAN | REF ENR 4.4 | | | | |
| XERGI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| BH091 | 46°03'26.3" N 001°22'05.1" W | X | | X | X |
| BH092 | 46°18'46.0" N 001°24'49.0" W | X | | X | X |
| BH093 | 46°09'34.0" N 001°28'22.0" W | X | | | X |
| BH094 | 46°12'55.1" N 001°28'11.9" W | X | | | X |
| IBH09 | 46°11'06.9" N 001°24'21.4" W | X | | | X |
| FBH09 | 46°10'59.1" N 001°19'45.3" W | X | | | X |
| RW09 | REF LFBH AD 2.12 DTHR 09 | X | | | X |
| BH271 | 45°57'55.2" N 000°57'23.8" W | X | | X | |
| BH272 | 46°22'51.0" N 001°06'45.0" W | X | | X | |
| BH501 | 46°06'50.2" N 000°58'17.5" W | X | | | X |
| BH505 | 46°06'43.3" N 000°54'28.0" W | X | | | X |
| BH512 | 46°11'05.5" N 001°23'38.3" W | X | | | X |
| BH514 | 46°20'12.6" N 001°27'50.8" W | X | | | X |
| IBH27 | 46°10'13.0" N 000°54'13.4" W | X | | | X |
| FBH27 | 46°10'26.2" N 001°01'11.7" W | X | | | X |
| RW27 | REF LFBH AD 2.12 DTHR 27 | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 09**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | RL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BH092 | IF | BH092 | - | - | - | - | - | - | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | BH094 | - | 201 | 201.9 | 6.3 | - | - | 3000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IBH09 | - | 123 | 124.0 | 3.2 | - | 2000 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BH091 | IF | BH091 | - | - | - | - | - | - | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | BH093 | - | 324 | 324.6 | 7.5 | - | - | 3000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IBH09 | - | 060 | 060.9 | 3.2 | - | 2000 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA RL | IF | RL | Yes | - | - | - | - | - | 5000 | 200 | - | - |
| | DF | BH091 | - | - | - | - | - | - | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | BH093 | - | 324 | 324.6 | 7.5 | - | - | 3000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IBH09 | - | 060 | 060.9 | 3.2 | - | 2000 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBH09 | - | - | - | - | - | 2000 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FBH09 | - | 092 | 092.3 | 3.2 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | Yes | 092 | 092.3 | 5.1 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | RL | Yes | 092 | 092.4 | 4.5 | - | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | DF | BH091 | - | - | - | - | R | - | 5000 | 200 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFBH** |
| **Runway** | **09** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E09A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **461046.4000N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0011224.9110W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **64.7** |
| **FPAP Latitude** | **461043.7310N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-2.6690** |
| **FPAP Longitude** | **0011054.5510W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **90.3600** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.50** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 08 02 06 0C 09 00 00 01 39<br>30 05 00 70 D1 13 62 67 7B FF<br>87 16 26 EB FF F0 C1 02 EA 01<br>5E 01 64 00 C8 AF 34 6A 5F 31** |
| **Calculated CRC Value** | **346A5F31** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **17.7** |



© SIA

**RNP RWY 27**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | RL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA XERGI | IF | XERGI | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 200 | - | - |
| | TF | IBH27 | - | 182 | 182.8 | 6.1 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BEMAX | IF | BEMAX | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | - |
| | TF | IBH27 | - | 272 | 272.8 | 6.0 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA DEGAX | IF | DEGAX | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 200 | - | - |
| | TF | IBH27 | - | 002 | 002.8 | 6.3 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA RL | IF | RL | Yes | - | - | - | - | 2500 | FL090 | 220 | - | - |
| | TF | BH501 | - | 124 | 125.1 | 6.5 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | BH505 | - | 092 | 092.5 | 2.7 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IBH27 | - | 002 | 002.8 | 3.5 | L | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBH27 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FBH27 | - | 272 | 272.6 | 4.9 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | 272 | 272.5 | 7.0 | - | - | - | - | -3.20 / 45 | 0.3 |
| | TF | BH512 | Yes | 272 | 272.4 | 8.6 | - | - | 2500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BH514 | Yes | 341 | 342.3 | 9.6 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | DF | RL | - | - | - | - | R | 2500 | FL090 | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBH |
| **Runway** | 27 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E27A |
| **LTP/FTP Latitude** | 461044.3760N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0011116.3080W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 69.4 |
| **FPAP Latitude** | 461046.8235N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 2.4475 |
| **FPAP Longitude** | 0011239.6250W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -83.3170 |
| **Threshold Crossing Height** | 45.3 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.20 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 08 02 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 30 60 D1 13 58 7F 7D FF<br>B6 16 1F 13 00 16 75 FD C5 01<br>40 01 64 00 C8 AF 5C 39 B1 02 |
| **Calculated CRC Value** | 5C39B102 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 22.4 |



© SIA

**LA ROCHELLE ILE DE RE**
**SID RNAV RWY 09**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : RL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LUSON 6E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 092 | 092.4 | - | - | 1600 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LUSON | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| **MAREN 6E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 092 | 092.4 | - | - | 1600 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MAREN | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LA ROCHELLE ILE DE RE**
**SID RNAV RWY 27**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 27**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : RL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LUSON 6W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 287 | 287.4 | - | - | 1600 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LUSON | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **MAREN 6W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 272 | 272.4 | - | - | 1600 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MAREN | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LA ROCHELLE ILE DE RE**
**STAR RNAV RWY 09**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS only | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | RL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUSON 6C** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUSON | - | - | - | - | - | - | FL100 | - | - |
| - | TF | BH092 | - | 192 | 193.1 | 11.5 | - | - | 5000 | 200 | 1.0 |
| **MAREN 6C** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAREN | - | - | - | - | - | - | FL100 | - | - |
| - | TF | BH091 | - | 326 | 326.7 | 23.3 | - | - | 5000 | 200 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LA ROCHELLE ILE DE RE**
**STAR RNAV RWY 27**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 27**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | RL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUSON 6M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUSON | - | - | - | - | - | - | FL100 | - | - |
| - | TF | BH272 | - | 125 | 125.8 | 12.2 | - | 2500 | 2500 | - | 1.0 |
| - | TF | XERGI | - | 125 | 126.0 | 11.1 | - | 2500 | 2500 | 200 | 1.0 |
| **MAREN 6M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAREN | - | - | - | - | - | - | FL100 | - | - |
| - | TF | BH271 | - | 017 | 017.5 | 14.6 | - | 2500 | 2500 | - | 1.0 |
| - | TF | DEGAX | - | 017 | 017.6 | 6.3 | - | 2500 | 2500 | 200 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LA ROCHELLE ILE DE RE
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 09 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS only) | | |
| Pente<br>*Climb gradient* | 7.1% jusqu'à 1600 ft, 3.3% ensuite.<br>Pente déterminée par le bois de la Faucherie à 161 ft AMSL situé à 358 m du THR 27 et à 177 m à gauche de l'axe de piste.<br>Cette pente fait abstraction de la végétation à 123 ft située à 63 m du THR 27 et à 161 m à gauche de l'axe de piste.<br><br>*7.1% up to 1600 ft, then 3.3%.*<br>*Slope determined by 161 ft AMSL "la Faucherie" wood located 358 m away from THR 27 and 177 m away to the left from runway axis.*<br>*This slope ignores 123 ft AMSL vegetation located 63 m away from THR 27 and 161 m away to the left from runway axis.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** */ Routes* | **CLR initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **LUSON 6E** | Monter 092°, à 1600 (1526) ou au-dessus, tourner à gauche direct vers LUSON.<br><br>*Climb 092°, at 1600 (1526) or above, turn left direct to LUSON.* | 2500 ft | Pente ATS : 8.6% jusqu'à 2500 ft<br><br>*ATS slope* : 8.6% *up to* 2500 ft |
| **MAREN 6E** | Monter 092°, à 1600 (1526) ou au-dessus, tourner à droite direct vers MAREN.<br><br>*Climb 092°, at 1600 (1526) or above, turn right direct to MAREN.* | 2500 ft | Pente ATS : 8.6% jusqu'à 2500 ft<br><br>*ATS slope : 8.6% up to 2500 ft* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LA ROCHELLE ILE DE RE
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

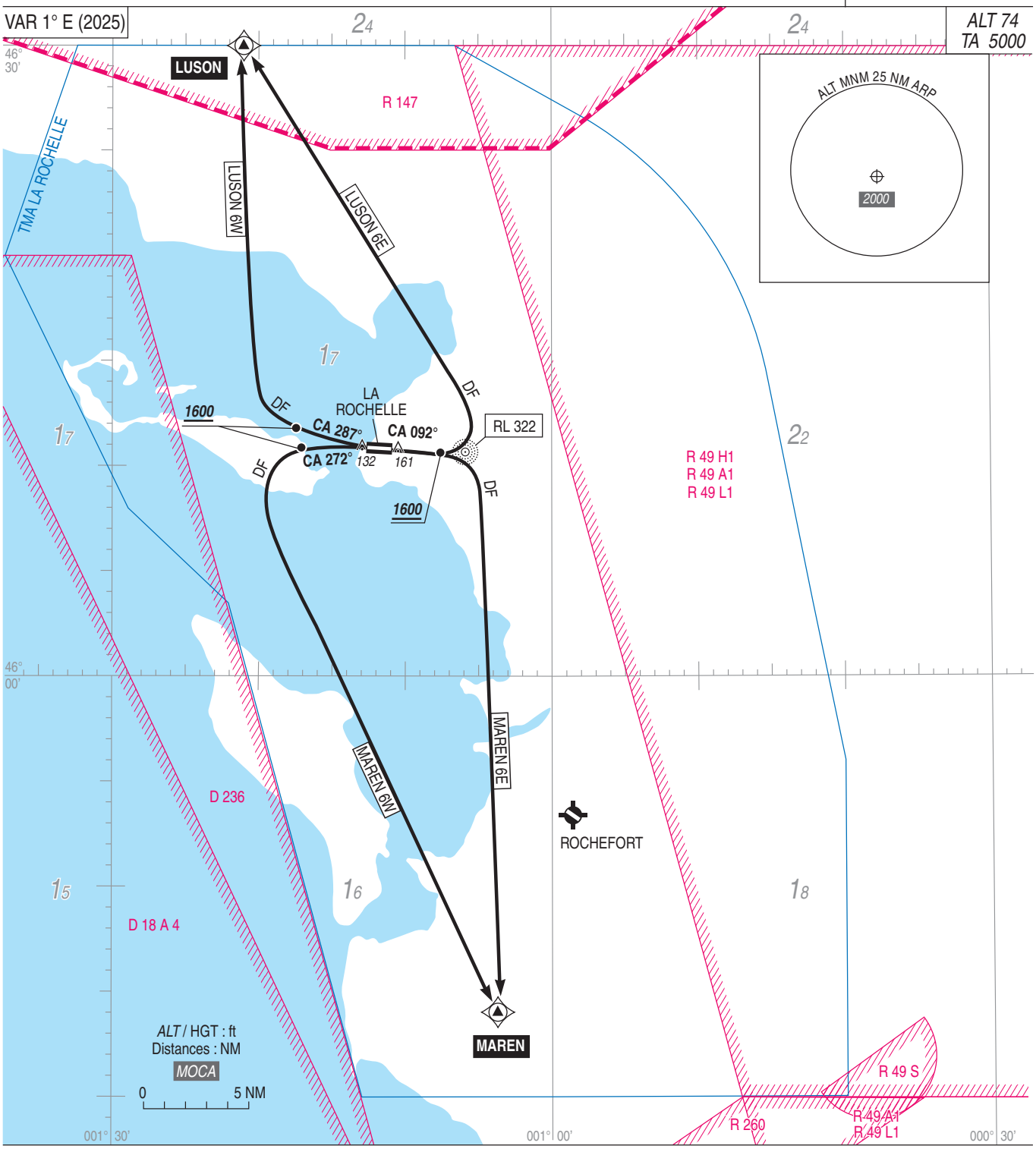
| **SID RNAV RWY 27** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS only) | | |
| Pente<br>*Climb gradient* | 4.6% jusqu'à 1600, 3.3% ensuite.<br>Pente déterminée par le gabarit maritime à 132 ft AMSL situé à 440 m du THR 09 et à 240 m à droite de l'axe de piste.<br><br>*4.6% up to 1600 ft, then 3.3%.*<br>*Slope determined by the 132 ft AMSL shipping gauge located 440 m away from THR 09 and 240 m away to the right from runway axis.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **CLR initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **LUSON 6W** | Dès la DER tourner à droite 287° en monter vers 1600 (1526). A 1600 (1526) ou au-dessus tourner à droite direct vers LUSON.<br><br>*Straight after DER turn right 287° climbing up to 1600 (1526). At 1600 (1526) or above turn right direct to LUSON.* | 5000 ft | Pente ATS : 6.0% jusqu'à 2500 ft<br><br>*ATS slope : 6.0% up to 2500 ft* |
| **MAREN 6W** | Monter 272°, à 1600 (1526) ou au-dessus tourner à gauche direct vers MAREN.<br><br>*Climb 272°, at 1600 (1526) or above turn left direct to MAREN.* | 5000 ft | Pente ATS : 7.2% jusqu'à 2500 ft<br><br>*ATS slope : 7.2% up to 2500 ft* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LA ROCHELLE ILE DE RE
## SID RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS :** | LA ROCHELLE | | 126.880 |
| **TWR :** | LA ROCHELLE | Tour/*Tower* | 118.005 |
| **APP :** | LA ROCHELLE | Approche/*Approach* | 124.205 |
| **FIS :** | LA ROCHELLE | Information | 124.205 |

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

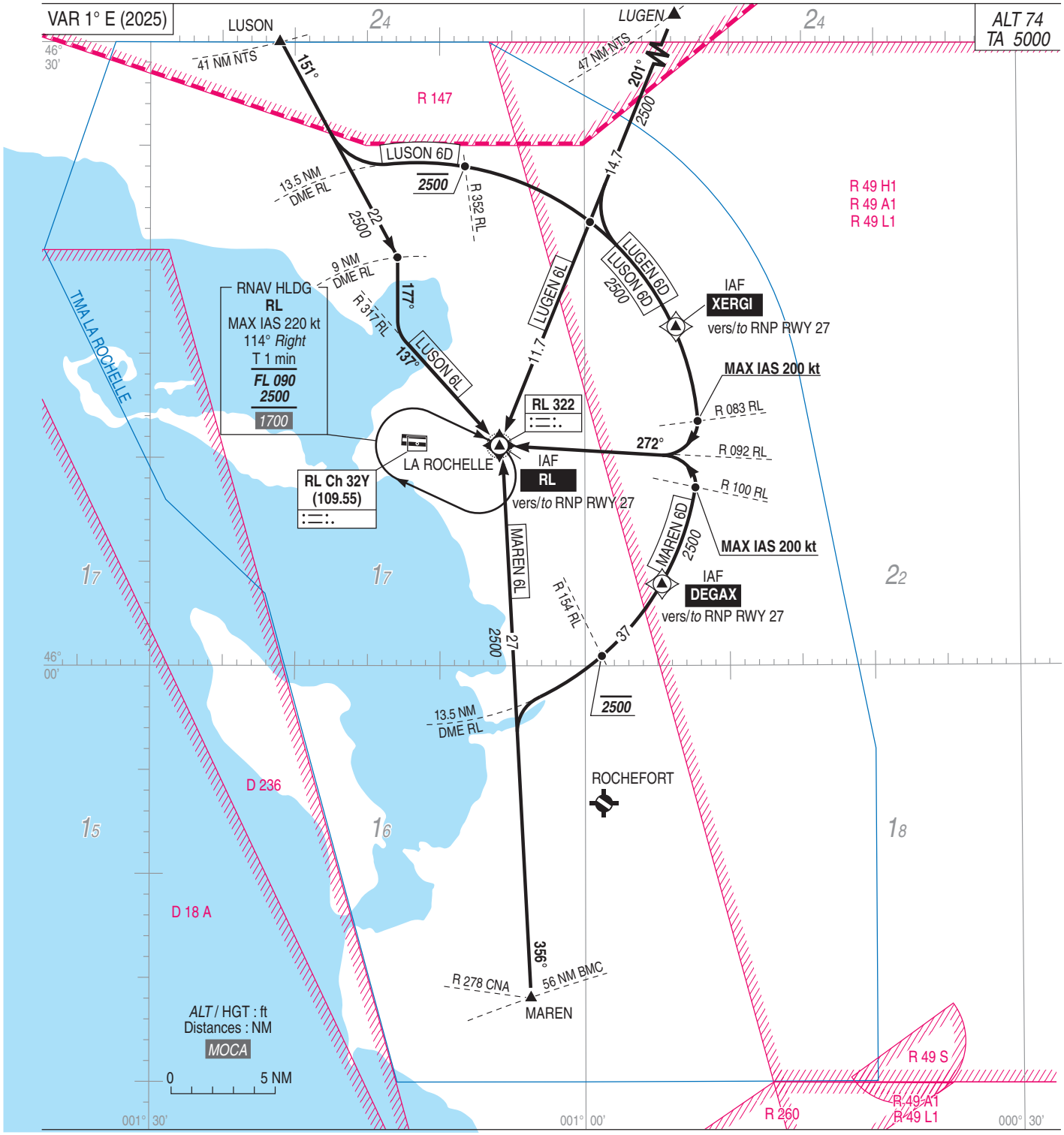





© SIA

# LA ROCHELLE ILE DE RE
# STAR CONV RWY ALL

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FIS :** | LA ROCHELLE | Information | 124.205 |
| **ATIS** | LA ROCHELLE | | 126.880 |
| **APP :** | LA ROCHELLE | Approche/*Approach* | 124.205 |
| **TWR :** | LA ROCHELLE | Tour/*Tower* | 118.005 |




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**
- Description de la procédure d'API : cf carte IAC.
- Effectuer une deuxième tentative. Si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.

**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**
Monter à *2500* ft AMSL et dégager la TMA en suivant le QDM 345° NTS pour rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH***
- *Missed approach procedure : see IAC.*
- *Proceed another attempt. If this attempt fails, comply with the procedure to clear the TMA.*

***PROCEDURE FOR CLEARING THE TMA***
*Climb to 2500 ft AMSL and clear the TMA following QDM 345° NTS to seek VMC.*

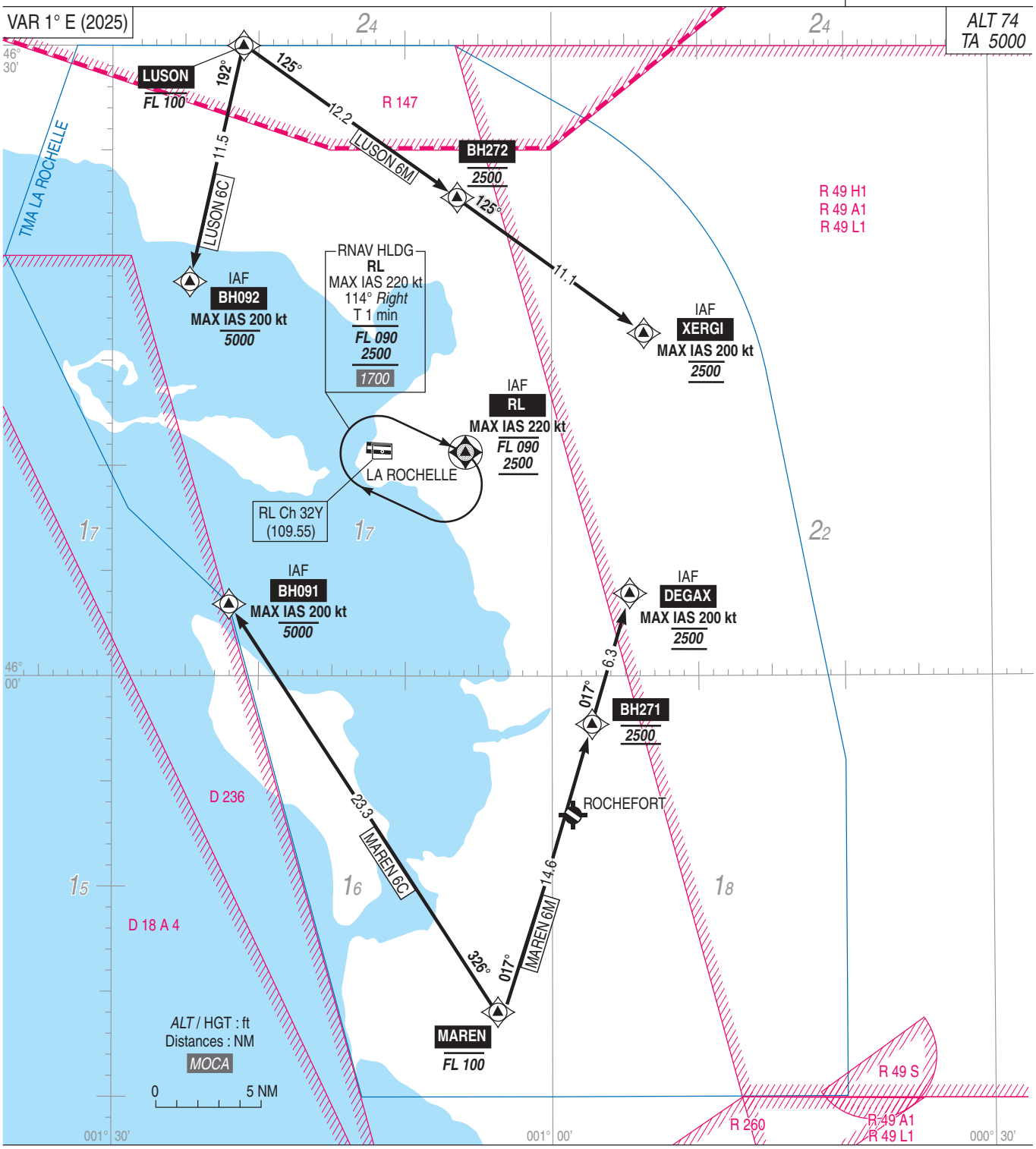


© SIA

# LA ROCHELLE ILE DE RE
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FIS :** | LA ROCHELLE | Information | 124.205 |
| **ATIS** | LA ROCHELLE | | 126.880 |
| **APP :** | LA ROCHELLE | Approche/*Approach* | 124.205 |
| **TWR :** | LA ROCHELLE | Tour/*Tower* | 118.005 |

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**
- Description de la procédure d'API : cf carte IAC.
- Effectuer une deuxième tentative. Si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH***
*- Missed approach procedure : see IAC.*
*- Proceed another attempt. If this attempt fails, comply with the procedure to clear the TMA.*

**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**
Monter à *2500* et dégager la TMA en suivant le QDM 345° NTS pour rechercher les conditions VMC.

***PROCEDURE FOR CLEARING THE TMA***
*Climb to 2500 ft AMSL and clear the TMA following QDM 345° NTS to seek VMC.*



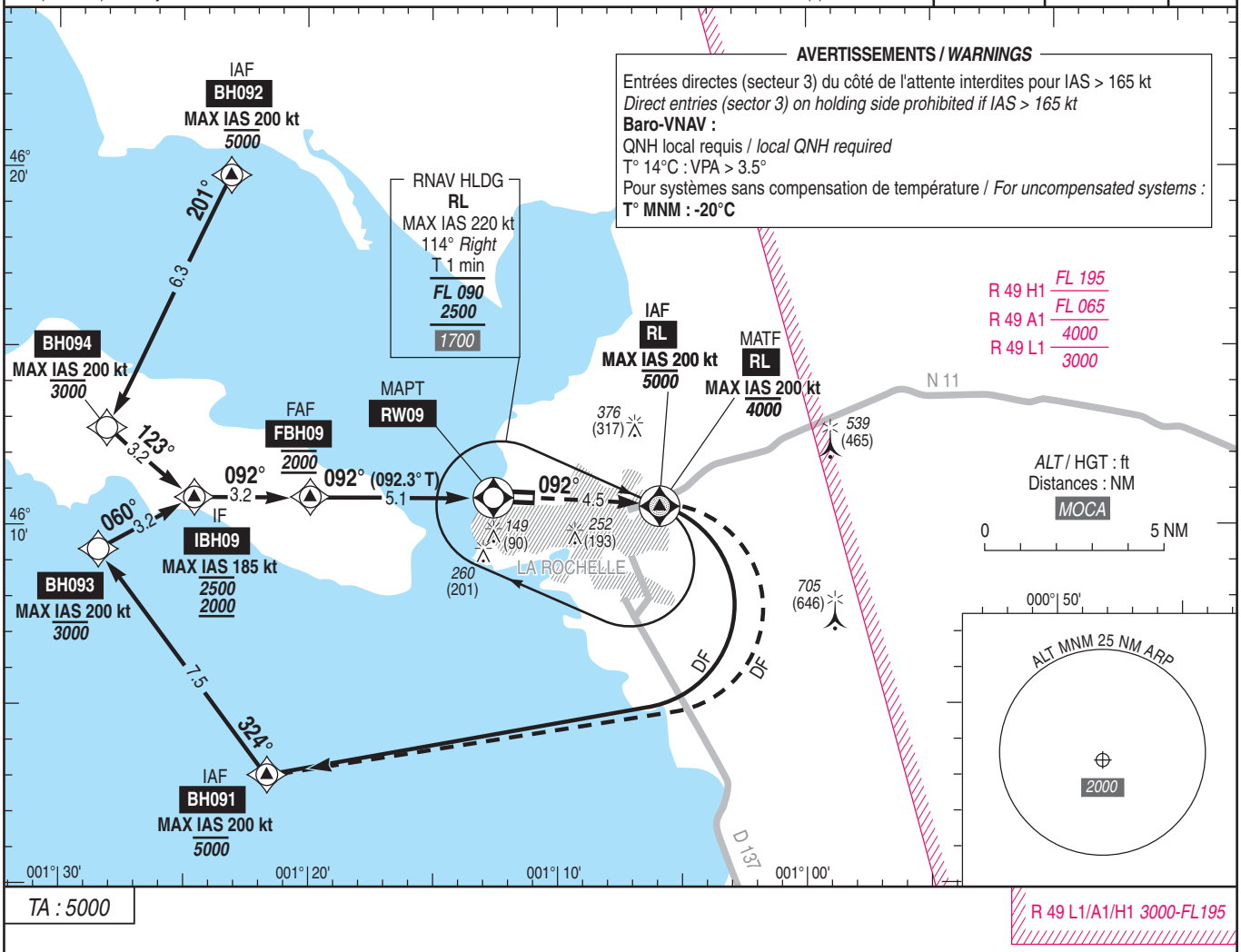
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 74,* ***DTHR : 59 (3 hPa)***

# LA ROCHELLE ILE DE RE
**RNP** RWY 09

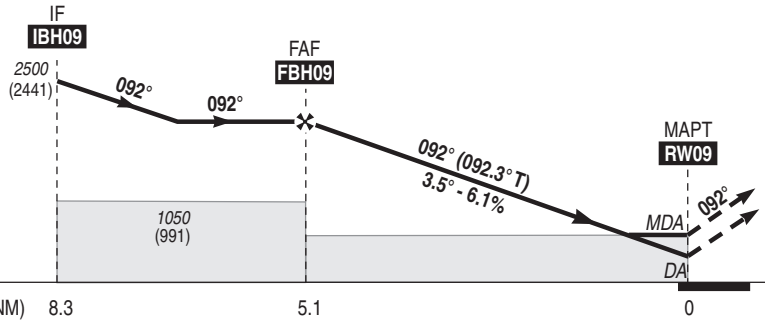
**ATIS** LA ROCHELLE 126.880
**APP :** LA ROCHELLE Approche /*Approach* 124.205
**TWR :** LA ROCHELLE Tour /*Tower* 118.005
Absence ATS :
**A/A** (118.005) FR uniquement. Obtenir le QNH de NANTES sur ATIS NANTES 126.930 ou NANTES Information 130.275 - 119.400 (s).
***A/A*** *(118.005) FR only. Obtain NANTES QNH on NANTES ATIS 126.930 or NANTES Information 130.275 - 119.400 (s).*

| RNP APCH | EGNOS Ch 90774 E09A TCH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|




TA : 5000

R 49 L1/A1/H1 3000-FL195




API : Monter vers **RL** jusqu'à ***4000*** (3941) puis tourner **à droite** direct vers **BH091.**

*Missed APCH : Climb up to* ***4000*** *(3941) inbound to* ***RL*** *then* ***turn right*** *direct to* ***BH091.***

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* absence ATS (1) (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***310*** (250) | 1300 | 184 | ***400*** (340) | 1500 | 232 | ***400*** (340) | 1500 | 337 | ***570*** (510) | 1500 | ***850*** (790) | 1500 |
| B | | | 199 | | | 247 | | | | ***680*** (620) | 1600 | ***960*** (900) | 1600 |
| C | | | 209 | | | 269 | | | | ***780*** (720) | 2400 | ***1060*** (1000) | 2400 |

| **DIST RW09** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1970*** (1911) | ***1600*** (1541) | ***1220*** (1161) | ***850*** (791) | ***480*** (421) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) MVL H24 pour aéronefs autorisés PCL / *Circling 24HR for ACFT authorized with PCL.*

| FAF - MAPT | 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 03 | 2 min 29 | 2 min 21 | 2 min 06 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 525 | 620 | 715 | 805 | 900 | 990 |



© SIA

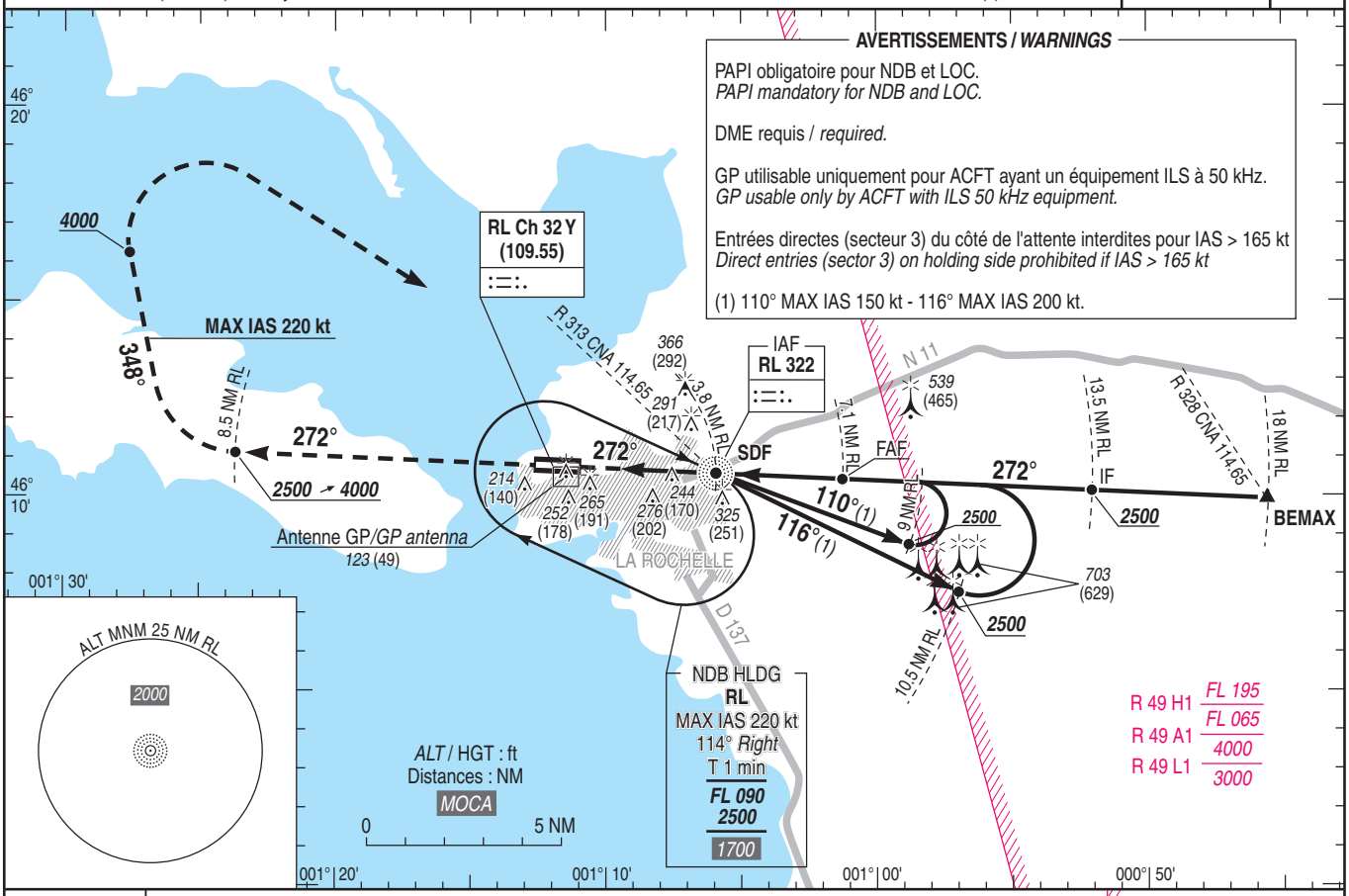
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 74,* ***DTHR : 74 (3 hPa)***

# LA ROCHELLE ILE DE RE
ILS ou/*or* LOC RWY 27
NDB Z RWY 27

**ATIS** LA ROCHELLE 126.880
**APP :** LA ROCHELLE Approche /*Approach* 124.205
**TWR :** LA ROCHELLE Tour /*Tower* 118.005
Absence ATS : **A/A** (118.005) FR uniquement. Obtenir le QNH de NANTES sur ATIS NANTES 126.930 ou NANTES Information 130.275 - 119.400 (s).
***A/A*** *(118.005) FR only. Obtain NANTES QNH on NANTES ATIS 126.930 or NANTES Information 130.275 - 119.400 (s).*

**ILS - DME**
**RL 109.55**
RDH : 45

VAR
1° E
(2025)

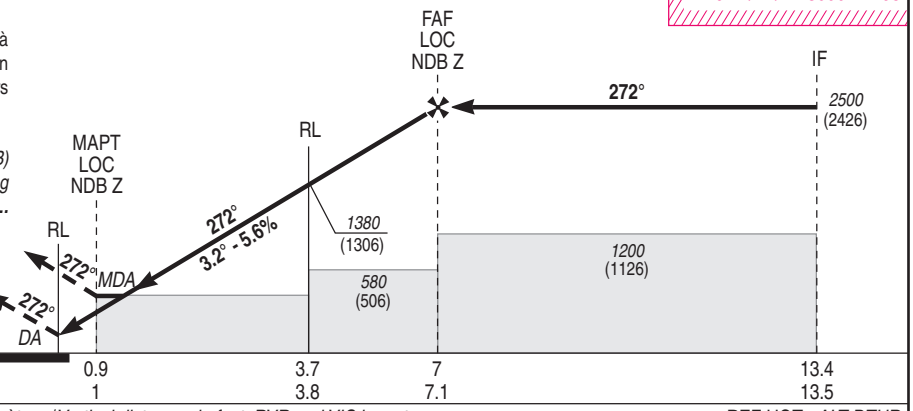



*TA : 5000*

R 49 L1/A1/H1 *3000-FL195*

API : Monter **dans l'axe** (ILS) ou au **R 272 RL** (NDB) jusqu'à ***2500*** (2426). A **8.5 NM DME RL**, tourner **à droite 348°** en montée vers ***4000*** (3926), à ***4000*** (3926), tourner **à droite** vers **RL.**

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(ILS) or* ***R 272 RL*** *(NDB) up to* ***2500*** *(2426). At* ***8.5 NM DME RL****, turn* ***right 348°*** *climbing to* ***4000*** *(3926), at* ***4000*** *(3926), turn* ***right*** *to* ***RL.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | NDB Z | | | MVL/*Circling* (2) | | MVL/*Circling* (2) absence ATS (3) HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***280*** (200) | 750 | 143 | ***490*** (420) | 1500 | 416 | ***560*** (490) | 1500 | 485 | ***570*** (490) | 1500 | ***850*** (780) | 1500 |
| B | | | 154 | | | | | 1500 | | ***680*** (600) | 1600 | ***960*** (890) | 1600 |
| C | | | 168 | | | | | 1800 | | ***780*** (700) | 2400 | ***1060*** (990) | 2400 |

| **DIST DME RL** | **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***ALT*** (HGT) | ***750*** (676) | ***1090*** (1016) | ***1430*** (1356) | ***1770*** (1696) | ***2110*** (2036) | ***2450*** (2376) |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(3) MVL H24 pour hélicoptères autorisés PCL/*Circling H 24 for helicopters authorized with PCL.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RL - DTHR | 3.7 NM | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 32 | 1 min 23 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 | 820 | 905 |



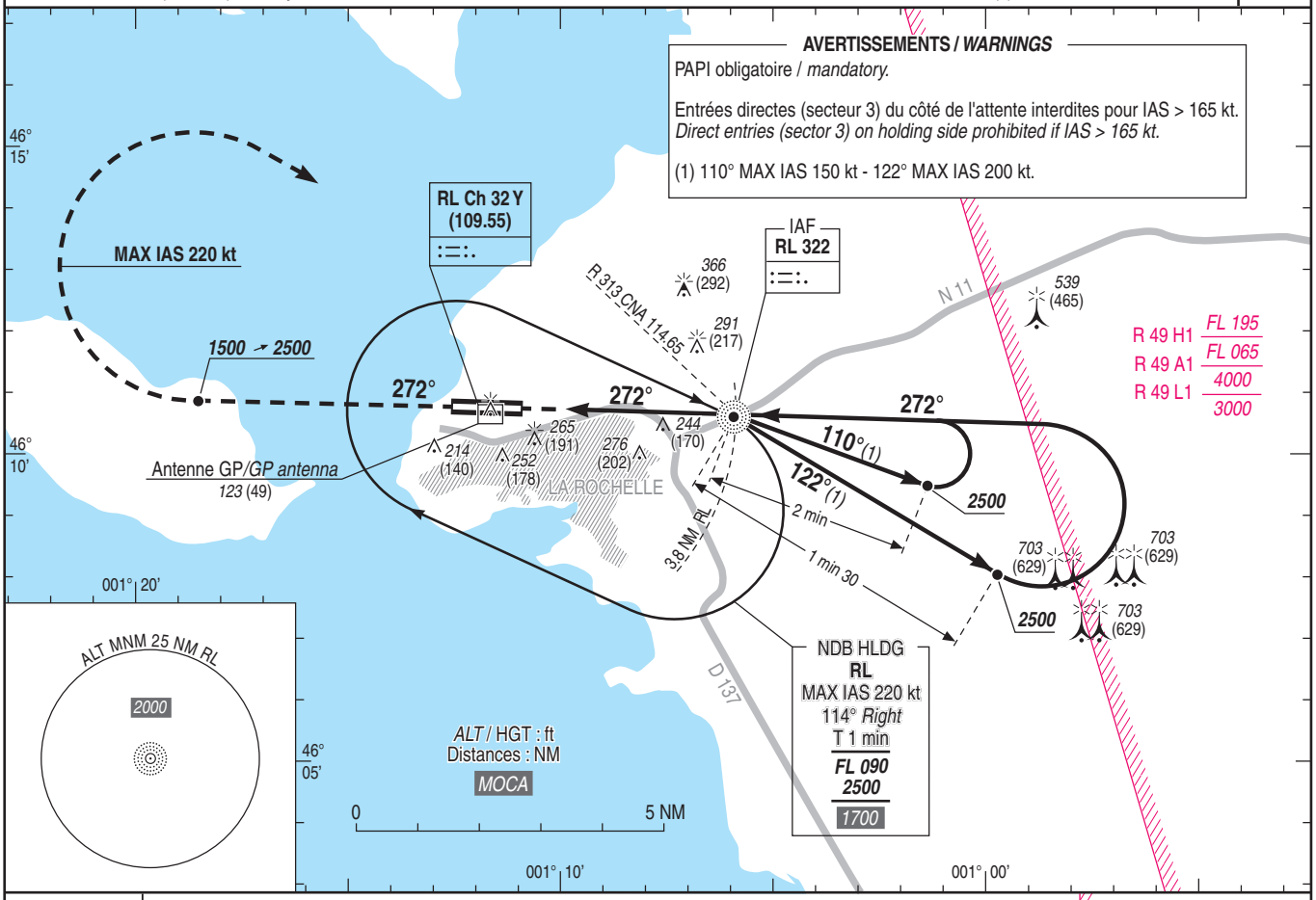
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 74 (3 hPa)**, DTHR : 74*

# **LA ROCHELLE** ILE DE RE
NDB Y RWY 27

**ATIS** LA ROCHELLE 126.880
**APP :** LA ROCHELLE Approche/*Approach* 124.205
**TWR :** LA ROCHELLE Tour/*Tower* 118.005
Absence ATS : **A/A** (118.005) FR uniquement. Obtenir le QNH de NANTES sur ATIS NANTES 126.930 ou NANTES Information 130.275 - 119.400 (s).
***A/A** (118.005) FR only. Obtain NANTES QNH on NANTES ATIS 126.930 or NANTES Information 130.275 - 119.400 (s).*

VAR
1° E
(2025)

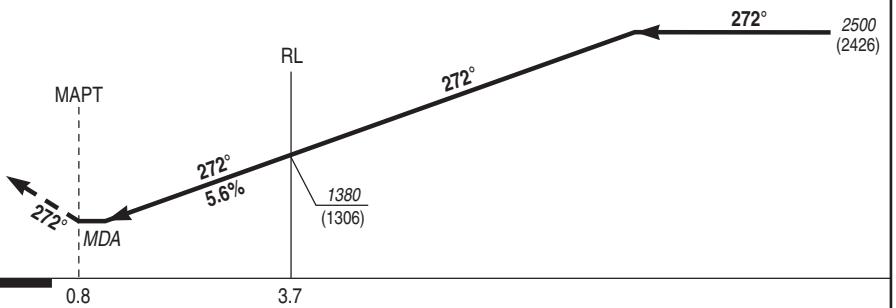



*TA : 5000*

R 49 L1/A1/H1 *3000-FL195*

API : Monter **R 272 RL** (272°).
A ***1500*** (1426), tourner **à droite** vers **RL** en montée vers ***2500*** (2426).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**

*Missed APCH : Climb **R 272 RL** (272°).*
*At **1500** (1426), turn **right** to **RL** climbing to **2500** (2426).*
***Do not turn before MAPT.***




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

| CAT | NDB Y | | | MVL/*Circling* (2) | | MVL/*Circling* absence ATS (2) (3) HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***570*** (490) | 1500 | ***850*** (780) | 1500 |
| B | ***560*** (490) | 1500 | 485 | ***680*** (600) | 1600 | ***960*** (890) | 1600 |
| C | | 1800 | | ***780*** (700) | 2400 | ***1060*** (990) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(3) MVL H24 pour hélicoptères autorisés avec PCL / *Circling H 24 for helicopters authorized with PCL.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RL - DTHR | 3.7 NM | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 32 | 1 min 23 |
| RL - MAPT | 2.9 NM | 2 min 29 | 2 min 02 | 1 min 44 | 1 min 30 | 1 min 20 | 1 min 12 | 1 min 05 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 | 820 | 905 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 74,* ***DTHR : 74 (3 hPa)***

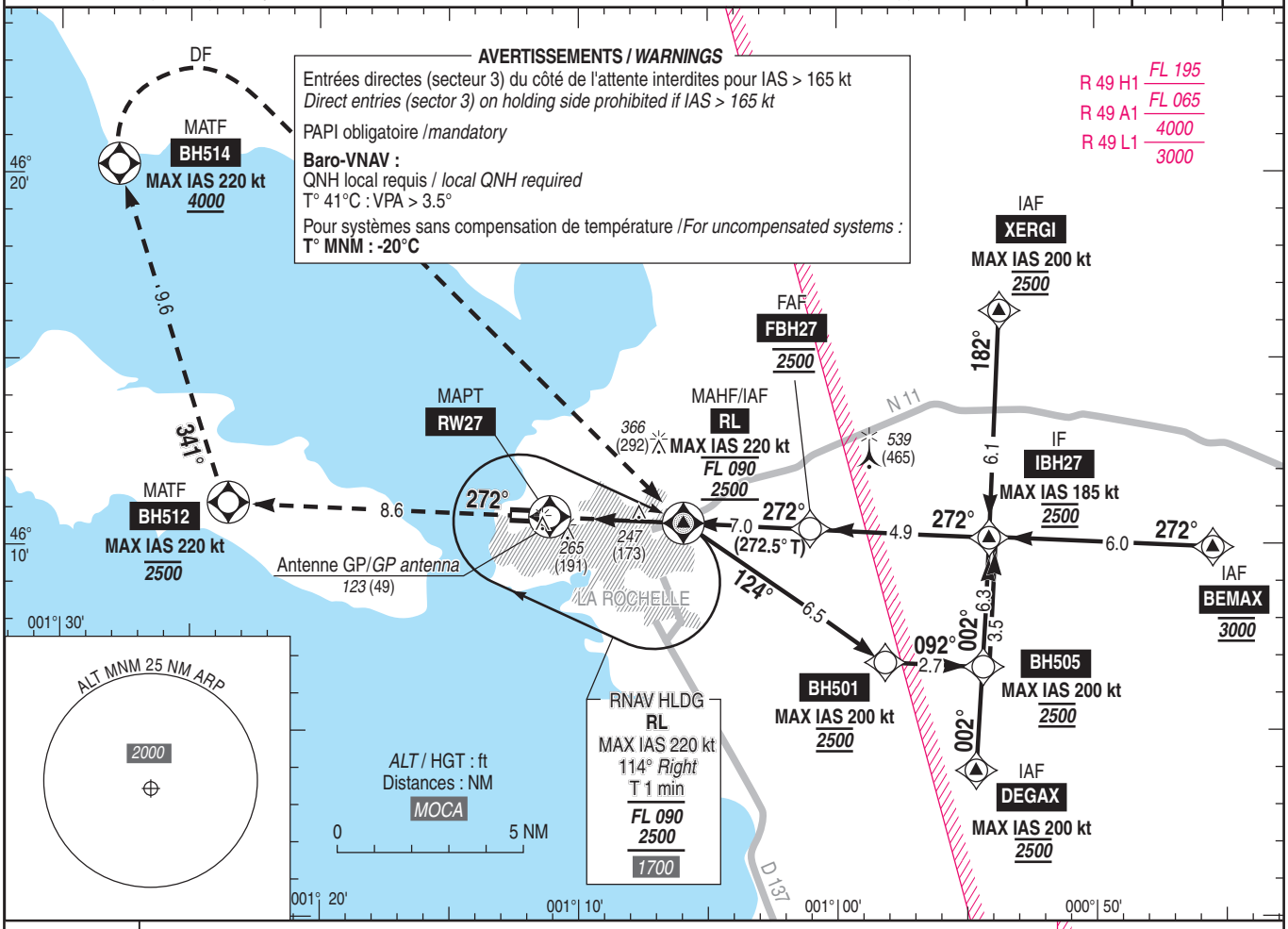
# LA ROCHELLE ILE DE RE
**RNP** RWY 27

**ATIS** LA ROCHELLE 126.880
**APP** : LA ROCHELLE Approche /*Approach* 124.205
**TWR** : LA ROCHELLE Tour /*Tower* 118.005
Absence ATS : **A/A** (118.005) FR uniquement. Obtenir le QNH de NANTES sur ATIS NANTES 126.930 ou NANTES Information130.275 - 119.400 (s).
***A/A*** *(118.005) FR only. Obtain NANTES QNH on NANTES ATIS 126.930 or NANTES Information130.275 -119.400 (s).*

| RNP APCH | EGNOS Ch 46260 E27A TCH : 45 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Entrées directes (secteur 3) du côté de l'attente interdites pour IAS > 165 kt
*Direct entries (sector 3) on holding side prohibited if IAS > 165 kt*
PAPI obligatoire /*mandatory*
**Baro-VNAV :**
QNH local requis / *local QNH required*
T° 41°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température /*For uncompensated systems :*
**T° MNM : -20°C**

R 49 H1 FL 195
R 49 A1 FL 065 / 4000
R 49 L1 3000

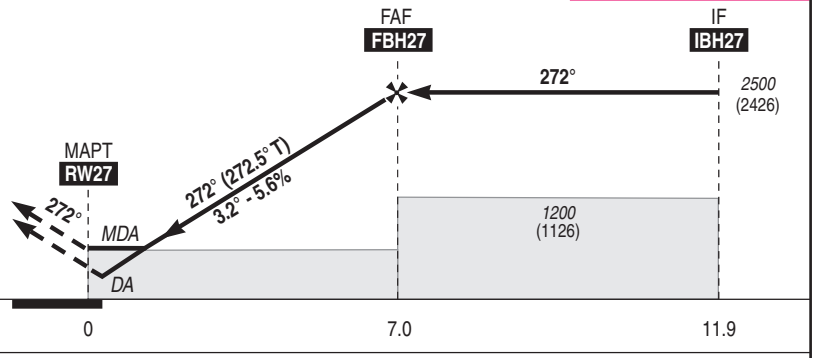



TA : 5000

R 49 L1/A1/H1 3000-FL195

API : Monter vers **BH512** jusqu'à ***2500*** (2426) puis tourner **à droite** vers **BH514** en montée vers ***4000*** (3926) puis tourner **à droite** direct vers **RL**.

*Missed APCH : Climb up to* ***2500*** *(2426) inbound* ***BH512*** *then* ***turn right*** *to* ***BH514*** *climbing to* ***4000*** *(3926) then* ***turn right*** *direct to* ***RL.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***280*** (200) | | 186 | ***480*** (410) | | 305 | | | | ***570*** (490) | 1500 | ***850*** (780) | 1500 |
| B | ***280*** (200) | 750 | 198 | ***490*** (420) | 1500 | 316 | ***500*** (420) | 1500 | 419 | ***680*** (600) | 1600 | ***960*** (890) | 1600 |
| C | ***280*** (210) | | 206 | ***500*** (420) | | 323 | | | | ***780*** (700) | 2400 | ***1060*** (990) | 2400 |

| DIST RW27 NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***800*** (726) | ***1140*** (1066) | ***1480*** (1406) | ***1820*** (1746) | ***2160*** (2086) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
(2) MVL H24 pour aéronefs autorisés PCL / *Circling 24HR for ACFT authorized with PCL.*

| FAF - MAPT | 7.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 00 | 4 min 57 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 | 820 | 905 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBI.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBI - POITIERS BIARD

**AD 2 LFBI.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°35'15"N 000°18'24"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe RWY et axeTWY central. | Intersection of RWY and main TWY centre lines. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 1.3 NM W de POITIERS. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 423 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.3022°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.13°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEALAPB | |
| | Adresse / *Address* | Postale/Postal :<br>CS50023<br>86580 BIARD | |
| | Telephone | Accueil/Reception : 05 49 30 04 40 | |
| | FAX | 05 49 58 81 72 | |
| | TELEX | SITA IATATEXT : PISAMXH | |
| | AFS | LFBIYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Site internet : www.poitiers.aeroport.fr<br>Opérations / Assistance en escale :<br>- TEL : 05 49 30 04 45<br>- E-mail : trafic@poitiers.aeroport.fr | Website : www.poitiers.aeroport.fr<br>Operations / Ground handling :<br>- TEL : 05 49 30 04 45<br>- E-mail : trafic@poitiers.aeroport.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBI.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0800-1700.<br>En dehors de ces HOR et pour vols commerciaux uniquement, PPR 12 HR. WE et JF sur demande. | MON-FRI : 0800-1700.<br>Outside these SKED and for commercial flights only, PPR 12 HR. WE and HOL on request. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PPR 48HR obligatoire.<br>Toute demande ne respectant pas les PPR sera refusée.<br>FAX : 05 56 79 28 37<br>E-mail :<br>codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-poitiers@douane.finances.gouv.fr | PPR 48HR compulsory.<br>Each request not compliant with PPR will be refused.<br>FAX : 05 56 79 28 37<br>E-mail :<br>codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-poitiers@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | H24 du LUN 0600 ou JF 0700 au SAM 1900 ou veille de JF 1900.<br>DIM : 0700-1900.<br>En dehors de ces HOR et pour vols commerciaux uniquement, sur PPR 72HR avant le VEN ou veille de JF 1100. Demande adressée à l'exploitant d'AD.<br>Extension du service de contrôle au bénéfice des vols IFR programmés et vols sanitaires connue sur l'ATIS.<br>Chef CA TEL : 05 49 37 73 80 (horaires de bureau uniquement). | H24 from MON 0600 or public HOL 0700 to SAT 1900 or day before public HOL 1900.<br>SUN : 0700-1900.<br>Outside these SKED and for commercial flights only, PPR 72HR before FRI or day before public HOL 1100. Request adressed to AD operator.<br>ATC time extension for scheduled IFR flights and ambulance flights is announced on ATIS.<br>ATC manager TEL : 05 49 37 73 80 (office hours only). |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | TEL : 05 49 30 04 46 / 06 29 80 04 56<br>FAX : 05 49 88 58 70.<br>JET A1 (CIV-MIL) / AVGAS :<br>HOR : voir NOTAM.<br>En dehors de ces HOR et pour vols commerciaux assistés uniquement, sur PPR 24HR.<br>Paiement : carte Air BP, CB VISA/MASTERCARD, autres cartes sur autorisation Air BP - pour AVGAS, carte Air BP avec code pour le distributeur automatique. | TEL : 05 49 30 04 46 / 06 29 80 04 56<br>FAX : 05 49 88 58 70.<br>JET A1 (CIV-MIL) / AVGAS :<br>SKED : see NOTAM.<br>Outside these SKED and for commercial flights with assistance only, PPR 24HR.<br>Payment : Air BP card, CB VISA/MASTERCARD, other cards with Air BP authorization - for AVGAS, Air BP card with code for the automatic dispenser. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | SEALAPB | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | PCZSAR activée lors des vols commerciaux, identifiée par une signalétique spécifique. L'accès et la traversée sont réglementés lorsque la zone est activée. Information auprès de l'exploitant via trafic@poitiers.aeroport.fr ou 05 49 30 04 45.<br>Respect des cheminements piètons pour circulation sur aire de trafic.<br>Port du gilet haute visibilité obligatoire en zone côté piste. | PCZSAR activated during commercial flights, identified by specific signage. Access and crossing are regulated when the zone is activated. Information available from operator via trafic@poitiers.aeroport.fr or +33 (0)5 49 30 04 45.<br>Follow the pedestrian ground path to circulate on the apron.<br>Wearing a high-visibility jacket is mandatory in the airside area. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR : voir NOTAM. | SKED : see NOTAM. |
| 12 | Observations / *Remarks* | En dehors des HOR de programmation du gestionnaire et sans préavis respecté : assistance non assurée.<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | Outside AD operator SKED, if PPR not complied with, SKED, no groung handling.<br>GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFBI.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel types: AVGAS 100LL - JET A1.<br>Lubrifiants/Oil grades: NIL. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL poste parking S, débit 80 l/min, réserve 50 m3.<br>JET A1 camion 8 m3, débit 1000 l/min, réserve 200 m3. | 100LL station S PRKG area, flow 80 l/min, stock 50 m3.<br>JET A1 truck 8 m3, flow 1000 l/min, stock 200 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Produit utilisé : ECOWING AD2 type II<br>Matériel : camion avec nacelle de 10,6 m. | Product used : ECOWING AD2 type II<br>Equipment : 10.6-metre platform truck. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Pas de disponibilité. | No vacancy. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Sommaires (ACFT légers).<br>Aéro Maintenance du Poitou - TEL : 06 24 69 50 58 | Minor repairs only (light ACFT).<br>Aéro Maintenance du Poitou - TEL : 06 24 69 50 58 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Dégivreuse - Vide-toilettes - Lest - 2 GPU bi-tension 115 V AC 400 Hz/28 V DC - Convoyeurs bagages - AVIRAMP (hauteur opérationnelle max 3,4 m). | Defroster - Toilets emptier - Ballast - 2 bi-tension GPU 115 V AC 400 Hz/28 V DC - Conveyor belt - AVIRAMP (max operational height 3.4 m). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBI.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A POITIERS et à proximité. | In POITIERS and in the vicinity. |
| 2 | Restaurants | A proximité immédiate. | In near vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et voitures de location O/R. Cars O/R (PPR 2 HR). | Taxis and car rental O/R. Buses O/R (PPR 2 HR). |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux et cliniques en ville. | Public and private hospitals in town. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boite aux lettres. | Mail box. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBI.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule d'intervention eau/émulseur de 9000 litres, 1 véhicule d'intervention eau/émulseur de 6000 litres, munis chacun de 225 kg de poudre. | 1 water/foaming agent intervention vehicule of 9000 liters, 1 water/foaming agent intervention vehicule of 6000 liters, each equipped with 225 kg powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | L'exploitant de l'AD est coordonateur des opérations de relevage.<br>Accord des autorités nécessaire, contractualisation obligatoire. Recours à entreprise spécialisée.<br>Moyens disponibles à proximité : grues mobiles, capacité de levage jusqu'à 100 tonnes selon disponibilité. | The AD operator is the coordinator of lifting operations.<br>Authorities agreement required, contractualization compulsory. Use of a specialized company.<br>Means available nearby : mobile cranes, lifting capacity up to 100 tonnes depending on availability. |
| 4 | Observations / *Remarks* | RFFS niveau 7 : assuré sur vols commerciaux réguliers et sur demande commerciale PPR 48 HR.<br>HOR et niveaux par NOTAM. | RFFS level 7 : granted on scheduled commercial flights and on commercial request with PPR 48 HR.<br>SKED and levels by NOTAM. |

**AD 2 LFBI.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Pas de matériel ou produit permettant le déneigement ou déverglaçant de l'aire de mouvement. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>No material or product allowing snow or ice removal from RWY and apron. |

**AD 2 LFBI.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | 1) Aire de stationnement principale : bitume.<br>2) Aire de stationnement S : bitume. | 1) Main parking area: asphalt.<br>2) S parking area: asphalt. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 1) 63 F/B/W/T<br>2) 20 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A et D : 22.5 m sans accotements revêtus.<br>B : 29 m<br>C : 15.5 m | A and D : 22.5 m without paved shoulders.<br>B : 29 m<br>C : 15.5 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A, D : bitume<br>B, C : herbe | A, D : asphalt<br>B, C : grass |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A : 44 F/B/W/T<br>D : 57 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Point d'attente A1<br>THR 03<br>THR 21 | Holding point A1<br>THR 03<br>THR 21 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | A1 : 388 ft, THR 03 : 417 ft, THR 21 : 421ft. | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBI.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir cartes AD 2 LFBI APDC 01 et APDC 02 | See chart AD 2 LFBI APDC 01 and APDC 02 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Standard | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBI .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Protection de piste assurée par wig-wag | RWY protection guaranteed by wig-wag |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBI.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBI.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-NANTES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBI .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA-RENNES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-NANTES |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 19 31 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBI.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 03 | 030.59 (029) | 2350 x 45 | 46 F/C/W/T asphalte / asphalt | 46°34'46.63"N 000°18'00.42"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 417ft |
| 21 | 210.60 (209) | 2350 x 45 | 46 F/C/W/T asphalte / asphalt | 46°35'52.29"N 000°18'56.74"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 421ft |
| 03L | 030.58 (029) | 1339 x 100 | gazon / grass | 46°34'55.55"N 000°17'59.89"E<br>( 46°34'56.94"N 000°18'01.09"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 419ft<br>DTHR : 418ft |
| 21R | 210.58 (209) | 1339 x 100 | gazon / grass | 46°35'32.88"N 000°18'31.89"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 389ft |
| 03R | 030.55 (029) | 705 x 100 | gazon / grass | 46°34'50.84"N 000°18'12.10"E<br>( 46°34'53.63"N 000°18'14.50"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 409ft<br>DTHR : 406ft |
| 21L | 210.56 (209) | 705 x 100 | gazon / grass | 46°35'10.51"N 000°18'28.94"E<br>( 46°35'06.32"N 000°18'25.37"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 385ft<br>DTHR : 389ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 03 | NIL | NIL | 50 | 2470 x 280 | NIL | (1) |
| 21 | NIL | NIL | NIL | 2470 x 280 | NIL | (2) |
| 03L | NIL | NIL | NIL | 1509 x 100 | NIL | NIL |
| 21R | NIL | 50 | NIL | 1509 x 100 | NIL | NIL |
| 03R | NIL | NIL | NIL | 765 x 100 | NIL | NIL |
| 21L | NIL | NIL | 200 | 765 x 100 | NIL | NIL |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90 x 90 m, à 60 m de l'extrémité de piste.
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m, 60 m from the runway entry.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90 x 90m, à 60 m de l'extrémité de piste. Présence d'un obstacle frangible de type antennes ILS LOC sur cet espace.
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m, 60 m from the runway entry. Presence of frangible Localizer antenna type obstacle on this area.

**AD 2 LFBI.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 03<br>TWY A | 2350<br>1350 | 2400<br>1400 | 2350<br>1350 | 2350 | |
| 21<br>TWY A | 2345<br>995 | 2345<br>995 | 2345<br>995 | 2345 | Les feux d'extrémité de piste sont implantés à 5 m après la fin déclarée de la piste.<br>The runway end lights are located 5 m after the declared end of the runway. |
| 03L | 1339 | 1339 | 1339 | 1289 | |
| 21R | 1339 | 1339 | 1389 | 1339 | |
| 03R | 705 | 705 | 705 | 605 | |
| 21L | 705 | 905 | 705 | 555 | |

**AD 2 LFBI.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 03 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |
| 21 | - 660 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 03 | 2350 | 60 m | W/Y | LIH | R | | | (1) |
| 21 | 2350 | 60 m | W/Y | LIH | R | | | (2) |

(1) Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.
Edge lighting becomes yellow over the last 600 meters.

(2) Les feux de la rampe d'approche sont espacés de 60 mètres.
Approach ramp lights are spaced 60 meters apart.
Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.
Edge lighting becomes yellow over the last 600 meters.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBI.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | A : BI | A : LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène. | Power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins d'une seconde. | Less than one second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Raquettes : feux à LED saturés en brillance B4.<br>TWY D : balises rétro-réfléchissantes.<br>Présence de feux de protection de piste (Wig-Wag) aux points d'attente A et D.<br>Point d'attente C ne comporte qu'un seul panneau d'obligation côté gauche du TWY. | Turnaround areas : LED lights saturated with B4 brilliance.<br>TWY D : retro-reflecting beacons.<br>Runway protection lights (Wig-Wag type) at holding points A and D.<br>Holding point C has only one mandatory sign on the left side of the TWY. |

**AD 2 LFBI.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFBI.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR POITIERS BIARD partie 1**<br>46°44'42"N , 000°19'55"E - arc horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°35'15"N , 000°18'24"E ( ARP ) - 46°38'54"N , 000°31'10"E - 46°26'19"N , 000°20'17"E - 46°25'23"N , 000°17'22"E - arc horaire de 9.5 NM de rayon centré sur 46°34'53"N , 000°17'53"E - 46°30'01"N , 000°06'02"E - 46°32'27"N , 000°06'20"E - 46°34'30"N , 000°13'30"E - 46°35'40"N , 000°15'30"E - 46°39'30"N , 000°17'00"E - 46°41'44"N , 000°15'20"E - 46°44'42"N , 000°19'55"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN)<br>TWR<br>POITIERS Tour (FR)<br>POITIERS Tower (EN) | HOR ATC : voir / see AD 2 LFBI.3.7<br>A l'exclusion des parties interférentes des zones LF-R 105 A et LF-R 105 B<br>Except for interfering parts of LF-R 105 A and LF-R 105 B areas |
| **CTR POITIERS BIARD partie 2**<br>46°41'44"N , 000°15'20"E - 46°39'30"N , 000°17'00"E - 46°35'40"N , 000°15'30"E - 46°34'30"N , 000°13'30"E - 46°32'27"N , 000°06'20"E - 46°41'44"N , 000°15'20"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br>POITIERS Approche (FR)<br>POITIERS Approach (EN)<br>TWR<br>POITIERS Tour (FR)<br>POITIERS Tower (EN) | HOR ATC : voir / see AD 2 LFBI.3.7<br>Déclassement en G pendant activité vélivole.<br>Déclassement réel annoncé sur l'ATIS POITIERS par déclassement CTR 2 en G en raison activité vélivole.<br>A l'exclusion des parties interférentes des zones LF-R 105 A et LF-R 105 B.<br>Downgrading to class G during gliding activity.<br>Actual downgrading announced on POITIERS ATIS by CTR 2 downgrading to class G due to gliding activity.<br>Except for interfering parts of LF-R 105 A and LF-R 105 B areas. |

**AD 2 LFBI.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | POITIERS Information (FR)<br>*POITIERS Information (EN)* | 124.000 MHz | HO | |
| APP | POITIERS Approche (FR)<br>*POITIERS Approach (EN)* | 134.100 MHz | HO | Secteur/Sector BI 1. |
| TWR | POITIERS Tour (FR)<br>*POITIERS Tower (EN)* | 118.505 MHz | HO | |
| | | | | |
| ATIS | POITIERS (FR)<br>*POITIERS (EN)* | 121.780 MHz | HO | TEL : 05 49 41 94 30 |
| A/A | POITIERS (FR) | 118.505 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFBI.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR | POI | 113.3 MHz | H24 | 46°34'51.6"N 000°17'53.5"E | 441 ft | 60NM FL500 | | 315°/213m THR 03 | |
| DME | PT | 110.95 MHz CH 46Y | H24 | 46°35'40.4"N 000°18'53.1"E | 461 ft | 75NM FL500 | | 190°/375m THR 21 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBI.20 Règlements de circulation locaux *Local aerodrome regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

L'APP POITIERS assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales du SIV POITIERS en fonction des classes d'espace en dessous du FL 145.

En dehors des HOR ATS de l'APP POITIERS :
- la TMA POITIERS est désactivée (espace aérien de classe G).
- l'ACC BORDEAUX assure dans les limites latérales du SIV POITIERS le service du contrôle de la circulation aérienne :
• dans l'espace aérien contrôlé situé entre le FL 115 et le FL 145.
• dans les AWY au-dessus du FL 065.
- l'ACC BORDEAUX assure, dans les limites latérales du SIV POITIERS, le service d'alerte.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES***

*POITIERS APP provides air traffic services within the lateral limits of POITIERS SIV according to airspace classes below FL 145.*

*Outside POITIERS APP ATS SKED :*
*- POITIERS TMA is desactivated (class G airsapce).*
*- BORDEAUX ACC provides within the lateral limits of POITIERS SIV air traffic control service :*
*• in the controlled airspace located between FL 115 and FL 145.*
*• in AWYs above FL 065.*
*- BORDEAUX ACC provides, within the lateral limits of POITIERS SIV, alert service.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

- 1013.2 hPa.
- Altitude de transition 5000 ft.
- Le niveau de transition de la TMA POITIERS est calculé par POITIERS APP.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*- 1013.2 hPa.*
*- The transition altitude is 5000 ft.*
*- The transition level of the TMA POITIERS is calculated by POITIERS APP.*

**20.3 FONCTIONS RADAR**

L'ACC BORDEAUX assure les services radar conformément à la Réglementation Nationale.

POITIERS APP utilise les fonctions guidage radar, surveillance radar et assistance radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***20.3 RADAR FUNCTIONS***

*BORDEAUX ACC provides the radar services defined in the National Regulation.*

*POITIERS APP uses radar guidance, radar surveillance and radar assistance to provide air-traffic control , traffic information and alert services.*

**20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES**

**20.4.1 Vols d'entraînement**

L'entraînement des aéronefs de MTOW > 5,7 t ou équipés de réacteurs est interdit :
- LUN-VEN : 2000-0700,
- DIM et JF.

Entraînement SAM 0800-1100 et 1300-1500 soumis à l'autorisation du responsable ATC (ETE : - 1HR). PN 2HR transmis pendant les heures ouvrables.

Circuit basse hauteur :
- réservé aux aéronefs basés,
- dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur uniquement,
- en évitant le survol des zones habitées.

Entraînement de jets MIL : circuit à l'Ouest, 1500 ft ASFC.

***20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS***

***20.4.1 Training flights***

*Training of ACFT with MTOW > 5.7 t or equipped with jet engines prohibited during following periods :*
*- MON-FRI : 2000-0700,*
*- SUN and public HOL.*

*Training flights SAT 0800-1100 and 1300-1500 subject to ATC manager authorization (SUM : - 1HR). PN 2HR within working hours.*

*Low height circuit :*
*- reserved for home-based aircraft,*
*- for training flights with instructor on board only,*
*- avoiding the overflight of populated areas.*

*MIL jets training : Westbound traffic circuit at 1500 ft ASFC.*

**20.4.2 Planeurs**

Service rendu aux vols de planeurs

Les conditions d'exercice de l'activité vélivole font l'objet d'un protocole signé entre les services de la circulation aérienne et le club de vol à voile de l'aéroclub du Poitou. Dans le cadre de ce protocole, les vols de planeurs, à l'intérieur de la CTR 2 déclassée en G, ne bénéficient pas du service de contrôle ni entre eux, ni vis à vis des autres usagers.

Service rendu aux autres usagers

L'information sur l'activité vélivole au profit des autres aéronefs est assurée par une information d'activité diffusée au moyen de l'ATIS et sur la fréquence de contrôle lorsque les trajectoires risquent d'interférer avec les activités vélivoles.

Les trajectoires des vols IFR n'interfèrent pas avec la CTR 2 déclassée en G pendant l'activité des planeurs.

Les aéronefs volant selon les règles VFR et dont la trajectoire interfère avec la CTR 2 déclassée en G sont informés de l'activité vélivole.

**Note** : l'activité vélivole peut se dérouler en dehors de la CTR de classe D, dans la TMA de classe E.

***20.4.2 Gliders***

*Service provided to gliders' flights*

*The conditions for carrying out gliding activities are the subject of protocol signed between air traffic services and the glider club : "aéroclub du Poitou". In the context of this protocol, gliders flights, within the CTR 2 downgraded to class G, do not benefit from control service neither with respect to each other nor with respect to other users.*

*Services provided to other users*

*The information about gliding activity for other users is notified with activity information on ATIS and on control frequency when trajectories interfere with gliding areas.*

*IFR trajectories do not interfere with CTR 2 downgraded to class G during gliding activity.*

*The ACFT operating with VFR and with a trajectory interfering with CTR 2 downgraded to class G, are notified about this gliding activity.*

***Note** : gliding activity is possible out of class D CTR, in class E TMA.*

**20.5 MANŒUVRES AU SOL**

L'utilisation simultanée de la piste revêtue et d'une piste non revêtue est interdite.

Pistes non revêtues utilisables par ACFT légers seulement.

Restrictions d'utilisations pistes non revêtues :
- piste non revêtue 03R/21L : information sur l'état de la piste ou conditions particulières d'utilisation disponibles auprès de l'exploitant d'aérodrome.
- piste non revêtue 03L/21R : réservée aux aéronefs basés. Sauf autorisation de l'exploitant. Procédure particulière d'utilisation.

Appareils code D et supérieur (envergure supérieure à 36 m ou largeur de train supérieure à 9 m) : autorisation préalable du gestionnaire de l'AD. PPR PN 3 mois.

Procédure particulière : roulage avec prudence à faible allure, parking

***20.5 GROUND MANOEUVERING***

*Simultaneous use of the paved RWY and unpaved RWY is prohibited.*

*Unpaved runways usable by light ACFT only.*

*Restrictions of use of unpaved RWY :*
*- unpaved RWY 03R/21L : RWY condition information or special operating conditions available from AD operator.*
*- unpaved RWY 03L/21R : for home-based aircraft and gliders. Unless authorised by the airport operator. Special operating procedure.*

*Code D ACFT and higher (wingspan greater than 36 m or outer main gear wheel span greater than 9 m) : prior authorization from AD operator. PPR PN 3 months.*

*Special procedure : taxiing with caution at low speed, PAPA 5 nose-out*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAPA 5 nose-out et assistance obligatoire.

Appareils code D : absence d'accotement revêtu piste principale et taxiway.

ACFT avec MTOW > 37 t : demi-tour uniquement sur les aires de retournement d'extrémité de piste.

TWY D : utilisation interdite sauf autorisation exploitant, PPR 24HR.

Points d'attente A3, C utilisables uniquement de jour et en VMC.

Hot Spot (point chaud) : sortie du TWY Alpha vers parking Sierra, vigilance en cas de croisement avec un aéronef venant en sens inverse vers point d'attente Alpha 2.

ROULAGE :

En raison de l'absence de barres d'arrêt, par RVR inférieure à 800 m, le roulage sera limité au déplacement d'un seul aéronef à la fois sur la plateforme.

Un avion ne sera autorisé à débuter son roulage que lorsque le précédent aura annoncé son arrivée au parking ou airborne.

*parking and mandatory assistance.*

*Code D ACFT : no paved shoulder on main runway and taxiway.*

*ACFT with MTOW > 37 t : half-turn only on turn-around areas at the end of RWY.*

*TWY D : prohibited use, unless authorised by the airport operator, PPR 24HR.*

*Holding points A3, C available daytime only and VMC.*

*Hot Spot : exit TWY Alpha towards apron Sierra, be careful in case of crossing with an aircraft coming in the opposite direction towards holding point Alpha 2.*

TAXI :

*Due to the absence of stopbars, when RVR is lower than 800 m, taxiing shall be limited to the movement of only one ACFT at a time on the platform.*

*An airplane will be cleared to start taxiing only when the previous one has announced its arrival at the parking stand or airborne.*

**20.6 GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

Aires de stationnement limitées.

**20.6.1 Parking commercial (P) réservé :**

- aux aéronefs commerciaux programmés,
- aux aéronefs assistés : PPR 12HR auprès du service d'assistance en escale.

Assistance en escale : opérations/trafic.
TEL : 05 49 30 04 45 - FAX : 05 49 58 81 72
E-mail : trafic@poitiers.aeroport.fr

Aire P : 4 emplacements :

- 1 place pour aéronefs type ATR72 / DH8,
- 2 places pour avions code C (longueur MAX 39.5 m),
- 1 place pour avions code C (envergure inférieure à 43 m et longueur inférieure à 45 m).

**20.6.2 Parking aviation générale (G) :**

Stationnement en autonome selon disponibilité. 4 emplacements avion ou 5 emplacements hélicoptère :

- 3 places pour avions de code B (longueur inférieure à 30 m),
- 1 place pour avions de code B (envergure inférieure à 19 m).

**20.6.3 Parking aviation générale (S) :**

Pour aéronef d'envergure MAX 12 m :

- 7 places pour avions d'envergure MAX 12 m,
- 2 places (S3, S4) pour avions d'une envergure MAX 12 m et longueur MAX 10.5 m.

**20.6.4 Parking ACB :**

Réservé aux aéronefs basés.

***20.6 APRON MANAGEMENT***

*Limited parking stands.*

***20.6.1 Commercial apron (P) reserved for :***

*- planned commercial ACFT,*
*- handled ACFT : PPR 12HR to ramp handling service.*

*Ramp handling service : operations/traffic.*
*TEL : 05 49 30 04 45 - FAX : 05 49 58 81 72*
*E-mail : trafic@poitiers.aeroport.fr*

*P area : 4 stands :*

*- 1 stand for ACFT type ATR72 / DH8,*
*- 2 stands for code C airplanes (MAX length 39.5 m),*
*- 1 stand for code C airplanes (wingspan lower than 43 m and length lower than 45 m).*

***20.6.2 General aviation apron (G) :***

*Autonomous parking depending on availability. 4 airplanes or 5 helicopters stands :*

*- 3 stands for code B airplanes (length lower than 30 m),*
*- 1 stand for code B airplane (wingspan lower than 19 m).*

***20.6.3 General aviation apron (S) :***

*For ACFT with MAX wingspan 12 m :*

*- 7 stands for airplanes with MAX wingspan 12 m,*
*- 2 stands (S3, S4) for airplanes with MAX wingspan 12 m and MAX length 10.5 m.*

***20.6.4 ACB apron :***

*Reserved for home-based ACFT.*

**20.7 EMPLACEMENTS HELICOPTERES**

Sur parking G :

H1, H2, H3 pour hélicoptères de longueur hors-tout 16,65 m MAX.
H4, H8 pour hélicoptères de longueur hors-tout 12,94 m MAX.

Lors du déplacement d'un hélicoptère stationné sur H1, aucun mouvement n'est autorisé sur la voie de circulation parallèle.

Pour les hélicoptères de longueur hors-tout supérieure à 16,65 m (SA330, EC225, S92, etc.), demande de parking obligatoire auprès du service d'assistance en escale. LUN-VEN 0800-1700, PPR 2HR. En dehors de ces HOR, PPR 12HR.

***20.7 HELICOPTERS' STANDS***

*On G apron :*

*H1, H2, H3 for helicopters with an overall length 16.65 m MAX.*
*H4, H8 for helicopters with an overall length 12.94 m MAX.*

*When a helicopter is moving to/from H1, no simultaneous use of neighbouring taxiway is allowed.*

*For helicopters with an overall length greater than 16.65 m (SA330, EC225, S92, etc.), request for stand mandatory from handling service. MON-FRI 0800-1700, PPR 2HR. Outside these SKED, PPR 12HR.*

**AD 2 LFBI.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 DECOLLAGE PISTE 21**

Monter 209° jusqu'à 1000 ft ASFC dans l'axe avant de virer.

***21.1 TAKEOFF RUNWAY 21***

*Climb 209° straight ahead up to 1000 ft ASFC before turning.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBI.22** **Procédures de vols *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Circuit de piste à l'Ouest.

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Généralités**

Décollage interdit lorsque RVR inférieure à 400 mètres.

**Départs omnidirectionnels**

**RWY 03 :** Monter 029° jusqu'à 923 ft (500 ft AAL), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 21 :** Monter 209° jusqu'à 923 ft (500 ft AAL), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.3 PERTE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.3.1 Vols au départ**

**En VMC :** Faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

**En IMC :** Appliquer la dernière clairance reçue puis le FPL en vigueur.

**22.3.2 Vols à l'arrivée**

Si l'approche est suivie d'une API : appliquer la procédure d'API publiée et effectuer une nouvelle procédure d'approche.

Si cette dernière échoue, suivre le R 269 POI pour rechercher les conditions VMC en montant à 3500 ft.

***22.1 GENERAL***

*Runway pattern West.*

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

***General***

*Take-off prohibited when RVR lower than 400 meters.*

***Omnidirectional departures***

***RWY 03 :*** *Climb to 923 ft (500 ft AAL) 029°, then direct route climbing up to en route safety altitude.*

***RWY 21 :*** *Climb to 923 ft (500 ft AAL) 209°, then direct route climbing up to en route safety altitude.*

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.3.1 Departure flights***

***In VMC :*** *Turn back to land on AD.*

***In IMC :*** *Apply the last copied clearance, then the FPL in force.*

***22.3.2 Arrival flights***

*If the approach is followed by a missed approach : apply the published missed approach procedure and performe a new approach procedure.*

*If the second attempt fails, follow R 269 POI to seek VMC, climbing to 3500 ft.*

**AD 2 LFBI.23** **Informations Complémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT D'AERODROME**

**Equipement de surveillance du trafic :**

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Permanent (de SR-30 à SS+30).

***23.1 AD EQUIPMENT***

***Traffic surveillance equipment :***

*AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Permanent (from SR-30 to SS+30).*

**AD 2 LFBI.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBI.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

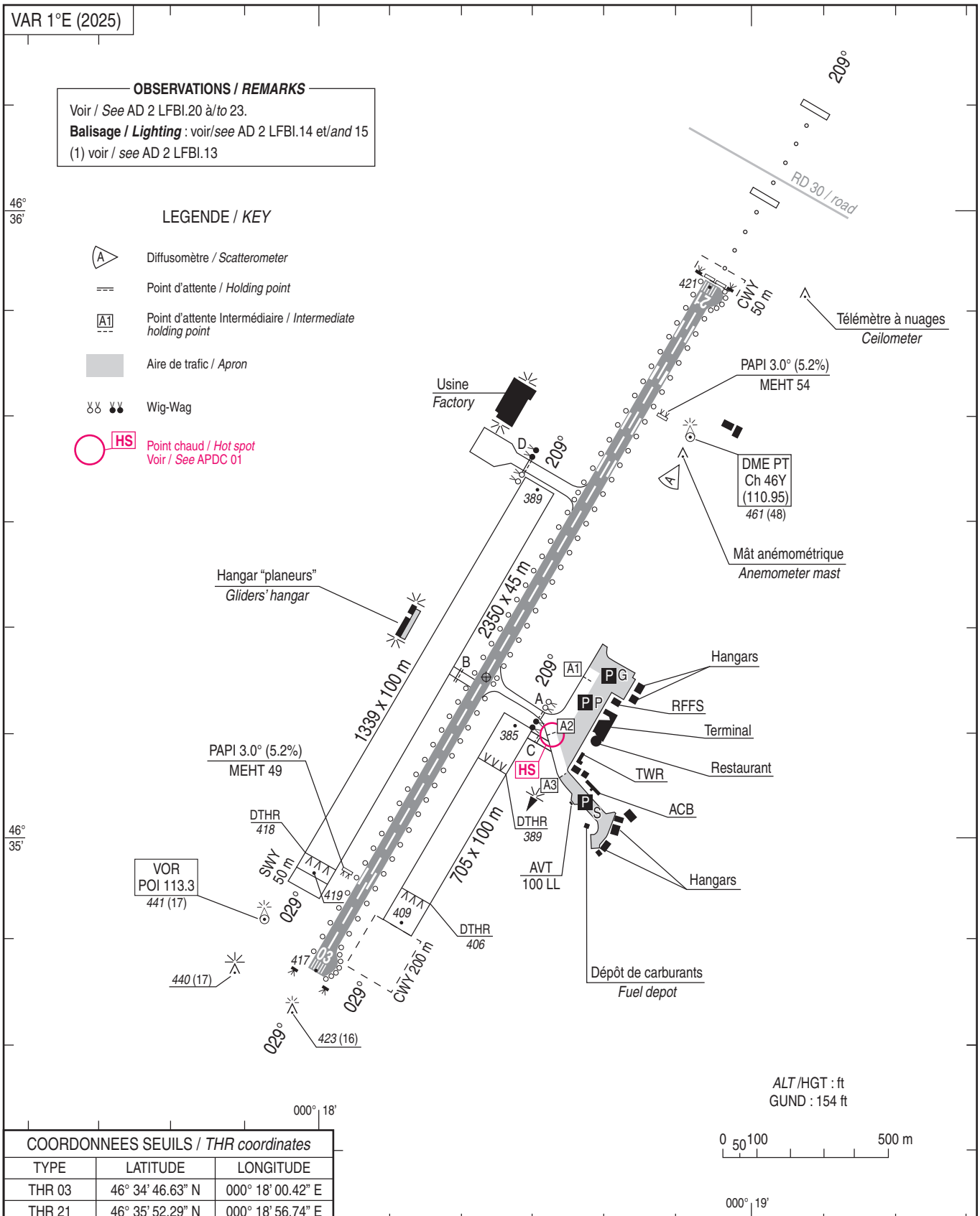
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / Not applicable | Sans objet / Not applicable |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 121.780 ☎ 05 49 41 94 30

## POITIERS BIARD
46 35 15 N - 000 18 24 E
*ALT AD : 423 (16 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 03 | 46° 34' 46.63" N | 000° 18' 00.42" E |
| THR 21 | 46° 35' 52.29" N | 000° 18' 56.74" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 03<br>21 | NIL<br>660 m - LIH | LIH<br>LIH | 2350<br>2345 (1) | 2400<br>2345 (1) | 2350<br>2345 (1) | 2350<br>2345 (1) | Revêtue<br>*Paved* | 46 F/C/W/T | 400<br>400 | 400<br>400 | 400<br>400 | 450<br>450 |



© SIA

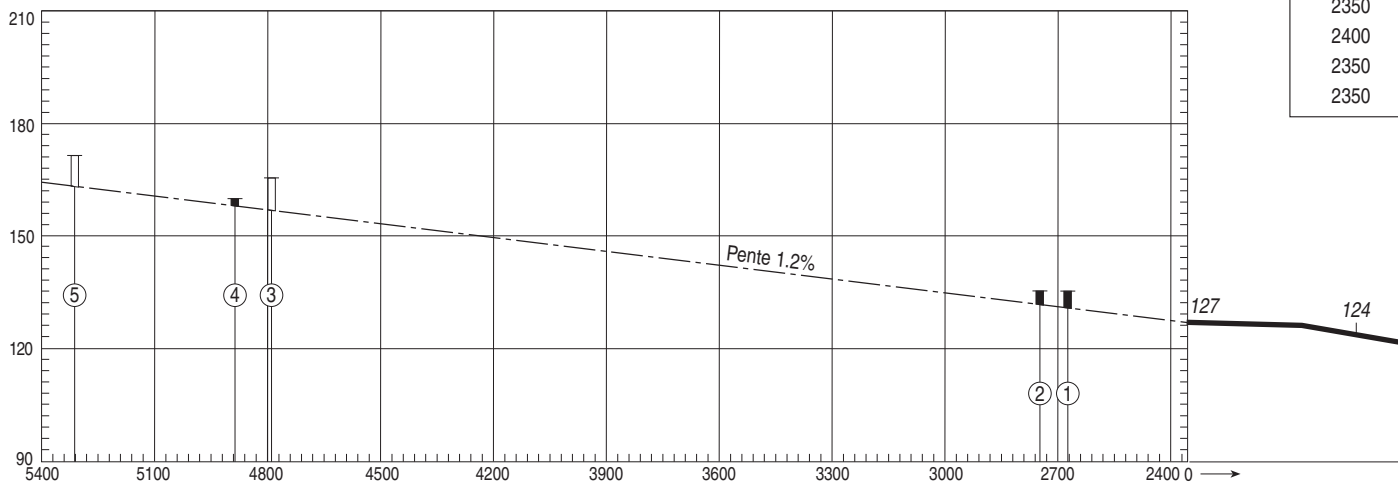
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

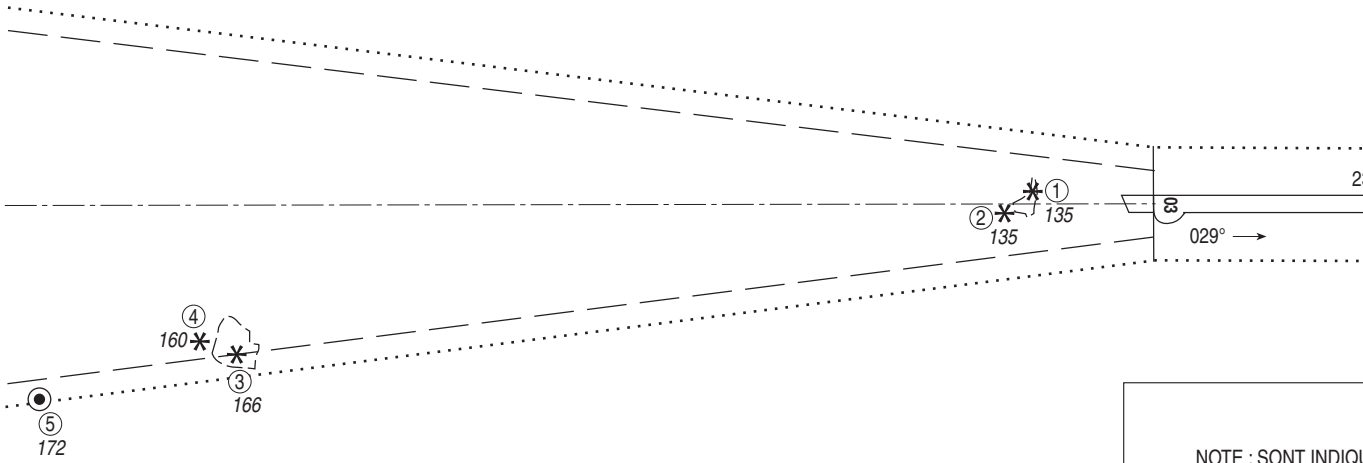
**POITIERS** BIARD
RWY 03/21

VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| RWY 03 |
|---|
| 2350 |
| 2400 |
| 2350 |
| 2350 |




Levé exécuté en décembre 2019
Nivellement rattaché au N.G.F.

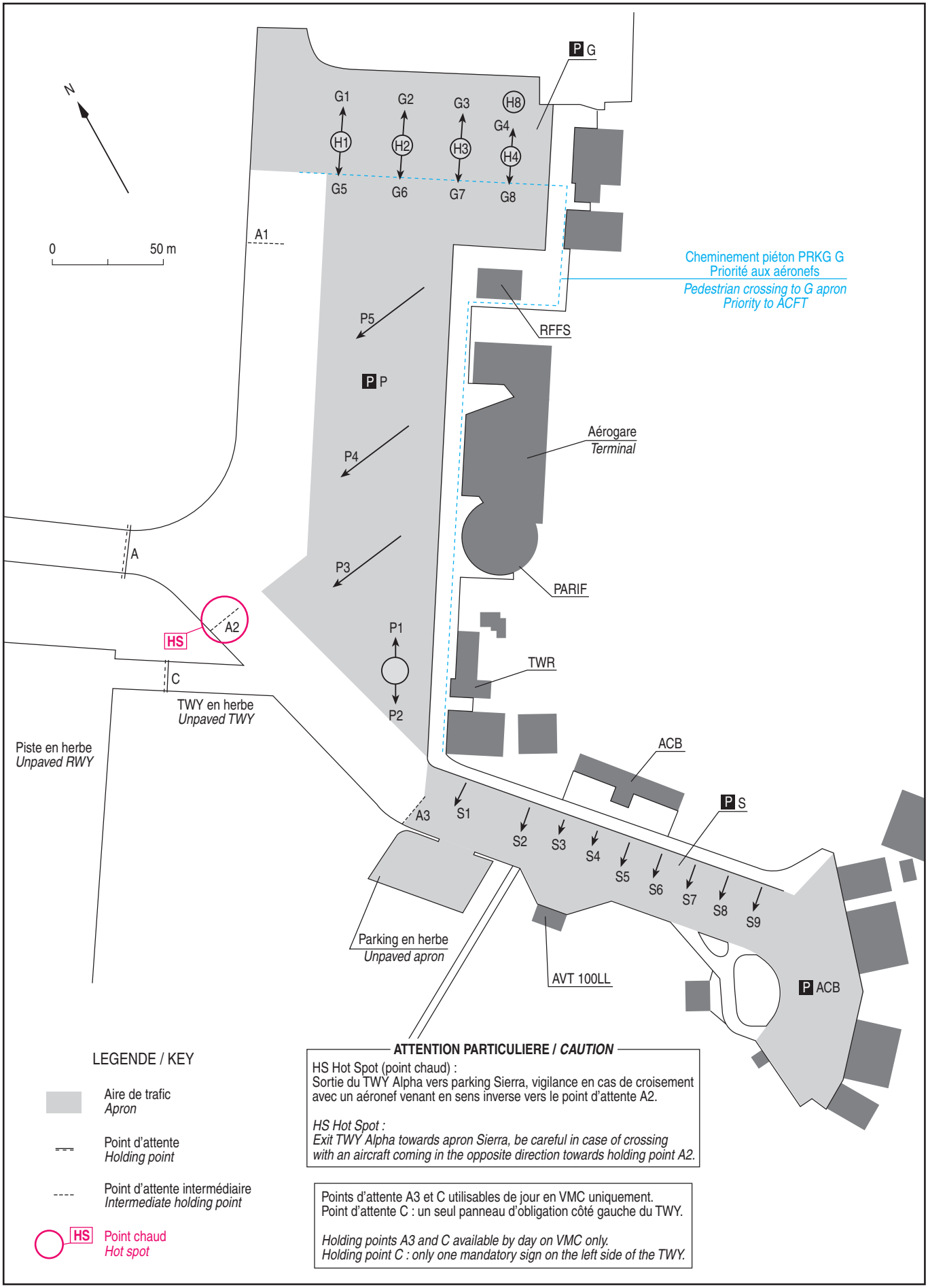
TOL



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## POITIERS BIARD






© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*PARKING AREAS*

## **POITIERS** BIARD

**UTILISATION PARKINGS**
Aires de stationnement limitées.

**Parking P** réservé :
- Aux aéronefs commerciaux programmés.
- Aux aéronefs assistés, avec un préavis de 12 HR auprès du service d'assistance en escale. Le stationnement sans autorisation préalable pourra être refusé.

Assistance en escale :
TEL : 05 49 30 04 45
E-mail : trafic@poitiers.aeroport.fr
FAX : 05 49 58 81 72
SITA : PISAMXH
Fréquence : 131.465 MHz

**P1/P2** : ATR72, DH8.
**P3** : avion code C (longueur max 39,5m).
**P4** : avion code C (longueur max 39,5m).
**P5** : avion code C (longueur 45m max, envergure 43m max).
Les parkings P3 et P4 sont équipés de barrières anti-souffle.
Parcage suivant les ordres du placeur.
Vigilance particulière au souffle généré sur P3 lors d'un départ de P2.

**Parking G** : Aviation Générale
Stationnement en autonome selon disponibilité.
**G1/G5** : 1 place pour avion code B (longueur 30m max.).
**G2/G6** : 1 place pour avion code B (longueur 30m max.).
**G3/G7** : 1 place pour avion code B (longueur 30m max.).
**G4/G8** : 1 place pour avion code B (envergure 19mmax.).
Lors du déplacement d'un aéronef sur le parking, aucun mouvement simultané n'est autorisé sur les postes voisins.

**Parking S** : Aviation Générale
Pour aéronef d'envergure maximale 12m.
- 7 places pour avion d'envergure 12m max.
- 2 places pour avion d'envergure 12m max et de longueur 10,5m max (S3, S4).

**Parking ACB** : réservé aux aéronefs basés.

Emplacements hélicoptères :
Sur parking G.
**H1, H2, H3** pour hélicoptères de longueur hors-tout 16,65m max.
**H4, H8** pour hélicoptères de longueur hors-tout 12,94m max.
Lors du déplacement d'un hélicoptère stationné sur H1, aucun mouvement n'est autorisé sur la voie de circulation parallèle.

Pour les hélicoptères de longueur hors-tout supérieure à 16,65m, demande de parking obligatoire auprès du service d'assistance en escale.
LUN-VEN 0800-1700, PPR PN 2HR.
En dehors de ces HOR, PPR PN 12 HR.

***APRON USE***
*Limited stands*

***Apron P** reserved :*
*- Scheduled commercial flight.*
*- Handled aircraft, PPR PN 12HR to handling service.*
*Parking without prior permission can be refused.*

*Handling :*
*TEL : 05 49 30 04 45*
*E-mail : trafic@poitiers.aeroport.fr*
*FAX : 05 49 58 81 72*
*SITA : PISAMXH*
*Frequency : 131.465 MHz*

***P1/P2**: ATR72, DH8.*
***P3**: ACFT code C (max length 39,5m).*
***P4**: ACFT code C (max length 39,5m).*
***P5**: ACFT code C (length less than 45m, wingspan less than 43m).*
*Stands P3 and P4 are equipped with blast fences.*
*Follow marshaller's instruction.*
*Beware of jet blast at stand P3 when aircraft are leaving stand P2.*

***Apron G** : General Aviation*
*Autonomous parking depending on availability.*
***G1/G5**: 1 stand for ACFT code B (max length 30m).*
***G2/G6**: 1 stand for ACFT code B (max length 30m).*
***G3:G7**: 1 stand for ACFT code B (max length 30m).*
***G4/G8**: 1 stand for ACFT code B (max wingspan 19m).*
*When a helicopter or plane is moving on apron, no simultaneous use of neighboring stands is allowed.*

***Apron S** : General Aviation*
*For aircraft with max wingspan 12m.*
*- 7 stands for aircraft with 12m wingspan max.*
*- 2 stands for aircraft with 12m wingspan max and 10,5m max length (S3, S4).*

***Apron ACB**: reserved for home based ACFT.*

*Helicopters stands :*
*On apron G.*
***H1, H2, H3** for helicopter with an overall length of 16,65m max.*
***H4, H8** for helicopter with an overall length of 12,94m max.*
*When a helicopter is moving to/from H1, no simultaneous use of neighboring taxiway is allowed.*

*For helicopter with an overall length up to 16,65m (SA330, EC225, S92…), mandatory request to handling service.*
*MON-FRI 0800-1700, PPR PN 2HR.*
*Outside these SKED, PPR PN 12HR.*

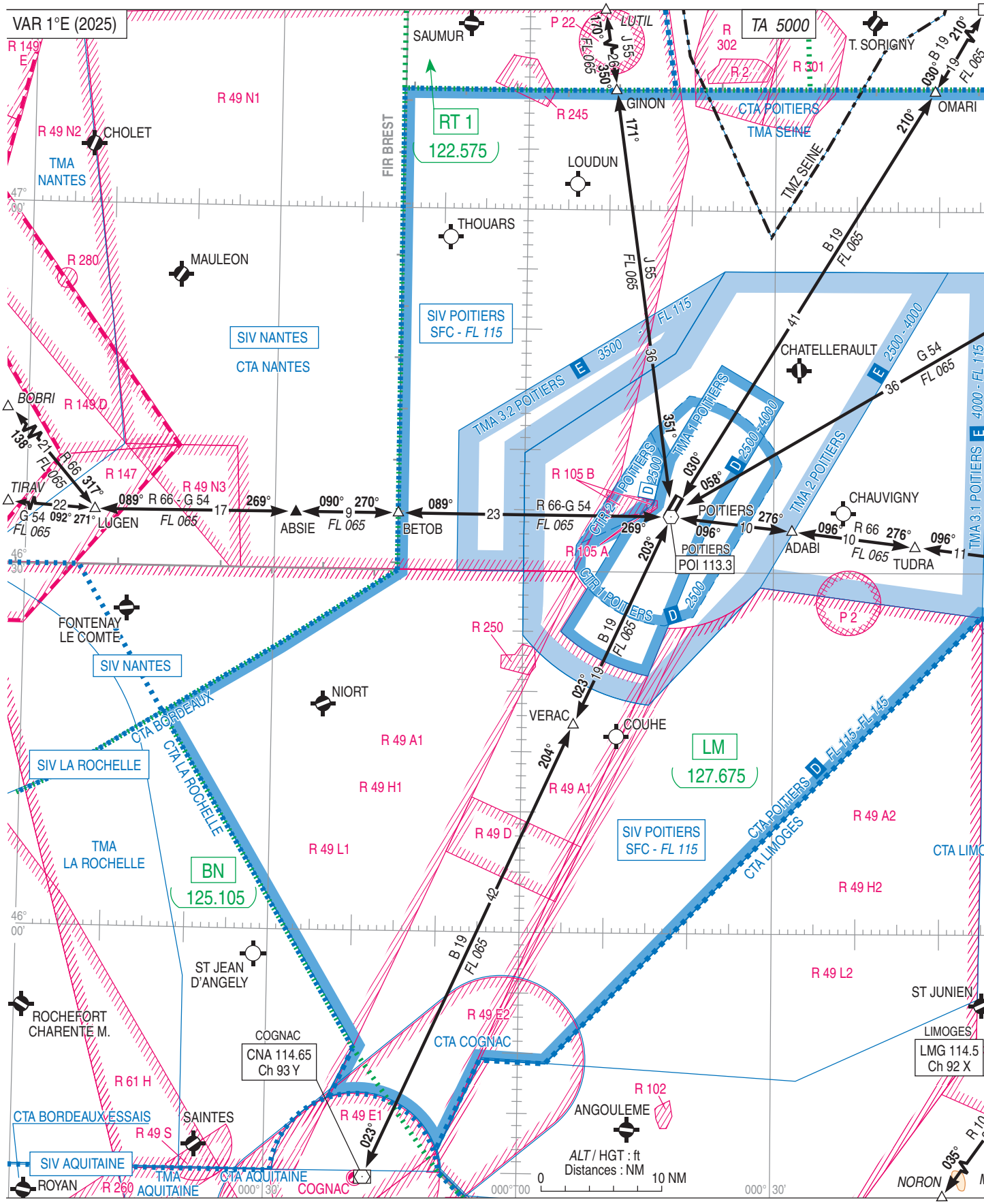

© SIA

# POITIERS BIARD
## Carte régionale
## *Area chart*

**FIS :** POITIERS Information 124.000
**ACC :** Fréquences des secteurs/*Sectors frequencies*
**ATIS :** POITIERS 121.780

**APP :** POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR :** POITIERS Tour/*Tower* 118.505
CHATEAUROUX Tour/*Tower* 125.880 - 133.805 (s)

Sur instruction
*On instruction*

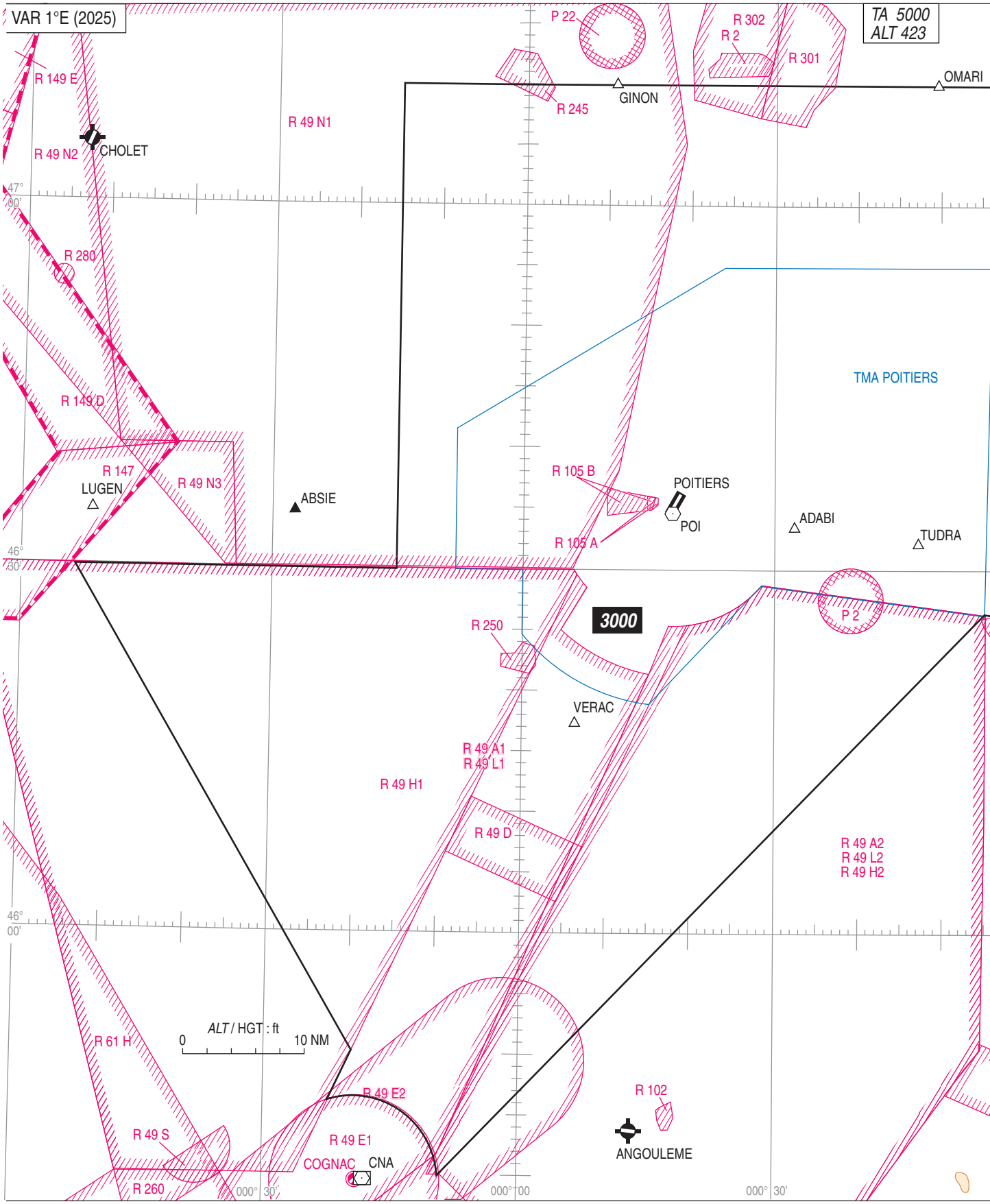





© SIA

# POITIERS BIARD
## Altitudes Minimales de Sécurité Radar
## *Minimum Radar Safety Altitude*

| | | |
|---|---|---|
| **APP** | POITIERS Approche/*Approach* | 134.100 |
| **TWR** | POITIERS Tour/*Tower* | 118.505 |
| TWR | CHATEAUROUX Tour/*Tower* | 125.880 - 133.805 (s) |






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| CNA | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| LMG | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| POI | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| ABSIE | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BALAN | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| GINON | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| OLINO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| OMARI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VERAC | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BI030 | 46°42'14.2" N 000°24'25.1" E | X | | X | X |
| BI031 | 46°33'48.5" N 000°30'01.0" E | X | | X | X |
| BI032 | 46°34'55.9" N 000°04'38.3" E | X | | X | X |
| BI033 | 46°22'52.9" N 000°14'33.5" E | X | | X | X |
| BI034 | 46°26'54.8" N 000°04'39.2" E | X | | X | X |
| BI210 | 46°55'01.2" N 000°35'49.7" E | X | | X | X |
| BI211 | 46°38'21.5" N 000°31'09.6" E | X | | | X |
| BI212 | 46°49'39.5" N 000°20'40.7" E | X | | X | X |
| BI213 | 46°41'53.5" N 000°36'17.6" E | X | | | X |
| BI214 | 46°38'47.6" N 000°06'11.5" E | X | | X | |
| BI215 | 46°47'09.0" N 000°34'23.4" E | X | | X | X |
| BI220 | 46°33'17.4" N 000°16'43.8" E | X | | | X |
| BI430 | 46°40'10.3" N 000°22'38.5" E | X | | X | |
| BI431 | 46°39'45.9" N 000°30'00.0" E | X | | X | |
| BI434 | 46°42'58.9" N 000°11'45.6" E | X | | X | |
| BI520 | 46°31'34.2" N 000°15'15.5" E | X | | X | |
| BI521 | 46°31'23.2" N 000°32'20.6" E | X | | X | |
| BI524 | 46°32'24.1" N 000°05'11.5" E | X | | X | |
| IBI03 | 46°24'54.7" N 000°09'34.7" E | X | | X | X |
| FBI03 | 46°27'55.6" N 000°12'08.9" E | X | | | X |
| RW03 | REF AD 2 LFBI.12 THR 03 | X | | | X |
| IBI21 | 46°45'42.8" N 000°27'25.3" E | X | | X | X |
| FBI21 | 46°42'42.3" N 000°24'49.4" E | X | | | X |
| RW21 | REF AD 2 LFBI.12 THR 21 | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**POITIERS** BIARD

**PRECODING RNP** RWY 03

**RNP RWY 03**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | BI030 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | BI032 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BI032 | IF | BI032 | - | - | - | - | - | 3000 | 4000 | 200 | - | - |
| | TF | BI034 | - | 179 | 179.9 | 8.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IBI03 | - | 119 | 120.4 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA BI034 | IF | BI034 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | IBI03 | - | 119 | 120.4 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA BI030 | IF | BI030 | - | - | - | - | - | 3000 | FL060 | 220 | - | - |
| | TF | BI031 | - | 154 | 155.4 | 9.3 | - | - | 4500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | BI033 | - | 223 | 224.4 | 15.3 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IBI03 | - | 299 | 300.5 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA BI033 | IF | BI033 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | IBI03 | - | 299 | 300.5 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBI03 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | FBI03 | - | 029 | 030.5 | 3.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW03 | Yes | 029 | 030.5 | 8.0 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | BI030 | Yes | 029 | 030.6 | 8.7 | - | - | 2000 | 200 | - | 1.0 |
| | DF | BI031 | - | - | - | - | R | - | 4500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | BI033 | - | 223 | 224.4 | 15.3 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFBI** |
| **Runway** | **03** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E03A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **463446.6260N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0001800.4195E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **174.2** |
| **FPAP Latitude** | **463552.2935N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **65.6675** |
| **FPAP Longitude** | **0001856.7365E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **56.3170** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 09 02 06 0C 03 00 00 01 33<br>30 05 C4 63 FD 13 C7 F8 20 00<br>CE 1A 07 01 02 FA B7 01 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 1D EC 32 BC** |
| **Calculated CRC Value** | **1DEC32BC** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **127.3** |



© SIA

**POITIERS** BIARD
**PRECODING RNP** RWY 21

**RNP RWY 21**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | BI030 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BI210 | IF | BI210 | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | 230 | - | - |
| | TF | IBI21 | - | 211 | 211.8 | 11.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA BI212 | IF | BI212 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 230 | - | - |
| | TF | IBI21 | - | 129 | 130.4 | 6.1 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA BI215 | IF | BI215 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 230 | - | - |
| | TF | IBI21 | - | 252 | 253.3 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA BI030 | IF | BI030 | Yes | - | - | - | - | 3000 | 6000 | 220 | - | - |
| | DF | BI211 | - | - | - | - | L | 3000 | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BI213 | - | 044 | 045.0 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BI215 | - | 345 | 346.0 | 5.4 | - | 3000 | 3000 | 230 | - | 1.0 |
| | TF | IBI21 | - | 252 | 253.3 | 5.0 | L | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBI21 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | FBI21 | - | 209 | 210.7 | 3.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW21 | Yes | 209 | 210.7 | 8.0 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | BI220 | Yes | 209 | 210.6 | 3.0 | - | - | 2000 | 185 | - | 1.0 |
| | DF | BI211 | - | - | - | - | L | 3000 | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BI213 | - | 044 | 045.0 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BI215 | - | 345 | 346.0 | 5.4 | - | 3000 | 3000 | 230 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFBI |
| Runway | 21 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E21A |
| LTP/FTP Latitude | 463552.2935N |
| LTP/FTP Longitude | 0001856.7365E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 175.2 |
| FPAP Latitude | 463446.6260N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -65.6675 |
| FPAP Longitude | 0001800.4195E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -56.3170 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 09 02 06 0C 15 00 00 01 31<br>32 05 CB 64 FF 13 C1 B0 22 00<br>D8 1A F9 FE FD 06 48 FE 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 70 8F F1 32 |
| Calculated CRC Value | 708FF132 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 128.3 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 128.3 |



© SIA

# POITIERS BIARD
## SID RNAV RWY 03
(Codage proposé / *Proposed coding)*

| SID RNAV RWY 03 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : POI | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VERAC 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI430 | - | 029 | 030.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI434 | - | 289 | 290.6 | 8.0 | L | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BI032 | - | 210 | 211.4 | 9.4 | - | 6900 | - | - | 1.0 |
| - | TF | VERAC | - | 175 | 176.3 | 17.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ABSIE 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI430 | - | 029 | 030.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI434 | - | 289 | 290.6 | 8.0 | L | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | ABSIE | - | 252 | 253.8 | 28.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **GINON 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI430 | - | 029 | 030.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | GINON | - | 344 | 344.9 | 30.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OMARI 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI430 | - | 029 | 030.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | OMARI | - | 030 | 031.5 | 35.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OLINO 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI430 | - | 029 | 030.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI431 | - | 093 | 094.5 | 5.1 | R | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | OLINO | - | 058 | 059.6 | 26.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BALAN 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI430 | - | 029 | 030.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI431 | - | 093 | 094.5 | 5.1 | R | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BALAN | - | 110 | 111.5 | 23.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# POITIERS BIARD
## SID RNAV RWY 21
(Codage proposé / *Proposed coding)*

| SID RNAV RWY 21 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : POI | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VERAC 6V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI520 | - | 209 | 210.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | VERAC | - | 202 | 203.7 | 15.5 | - | 7000 | - | - | 1.0 |
| **ABSIE 6V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI520 | - | 209 | 210.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI524 | - | 276 | 276.9 | 7.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | ABSIE | - | 275 | 276.8 | 22.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **GINON 6V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI520 | - | 209 | 210.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI524 | - | 276 | 276.9 | 7.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BI214 | - | 005 | 006.1 | 6.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GINON | - | 004 | 005.8 | 31.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OMARI 6V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI520 | - | 209 | 210.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI524 | - | 276 | 276.9 | 7.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BI214 | - | 005 | 006.1 | 6.4 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | OMARI | - | 042 | 043.3 | 43.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OLINO 6V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI520 | Yes | 209 | 210.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | DF | BI521 | - | - | - | - | L | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | OLINO | - | 043 | 044.1 | 30.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BALAN 6V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BI520 | Yes | 209 | 210.6 | - | - | - | 3500 | 230 | 1.0 |
| - | DF | BI521 | - | - | - | - | L | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BALAN | - | 090 | 091.0 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# POITIERS BIARD
## STAR RNAV RWY 03
(Codage proposé / *Proposed coding)*

| STAR RNAV RWY 03 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | BI030 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | BI032 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ABSIE 6G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABSIE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI032 | - | 089 | 090.0 | 22.2 | - | 3000 | 4000 | 200 | 1.0 |
| - | TF | BI034 | - | 179 | 179.9 | 8.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| - | TF | IBI03 | - | 119 | 120.4 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **GINON 6G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GINON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI032 | - | 186 | 186.9 | 35.3 | - | 3000 | 4000 | 200 | 1.0 |
| - | TF | BI034 | - | 179 | 179.9 | 8.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| - | TF | IBI03 | - | 119 | 120.4 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **OMARI 6G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OMARI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI031 | - | 199 | 200.4 | 38.6 | - | 3000 | 4500 | 200 | 1.0 |
| - | TF | BI033 | - | 223 | 224.4 | 15.3 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| - | TF | IBI03 | - | 299 | 300.5 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **OLINO 6G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OLINO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI031 | - | 229 | 230.0 | 29.6 | - | 3000 | 4500 | 200 | 1.0 |
| - | TF | BI033 | - | 223 | 224.4 | 15.3 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| - | TF | IBI03 | - | 299 | 300.5 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **BALAN 6G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BALAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI031 | - | 276 | 277.5 | 22.3 | - | 3000 | 4500 | 200 | 1.0 |
| - | TF | BI033 | - | 223 | 224.4 | 15.3 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| - | TF | IBI03 | - | 299 | 300.5 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **VERAC 6G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VERAC | - | - | - | - | - | - | 5000 | - | - |
| - | TF | IBI03 | - | 016 | 016.9 | 7.8 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |

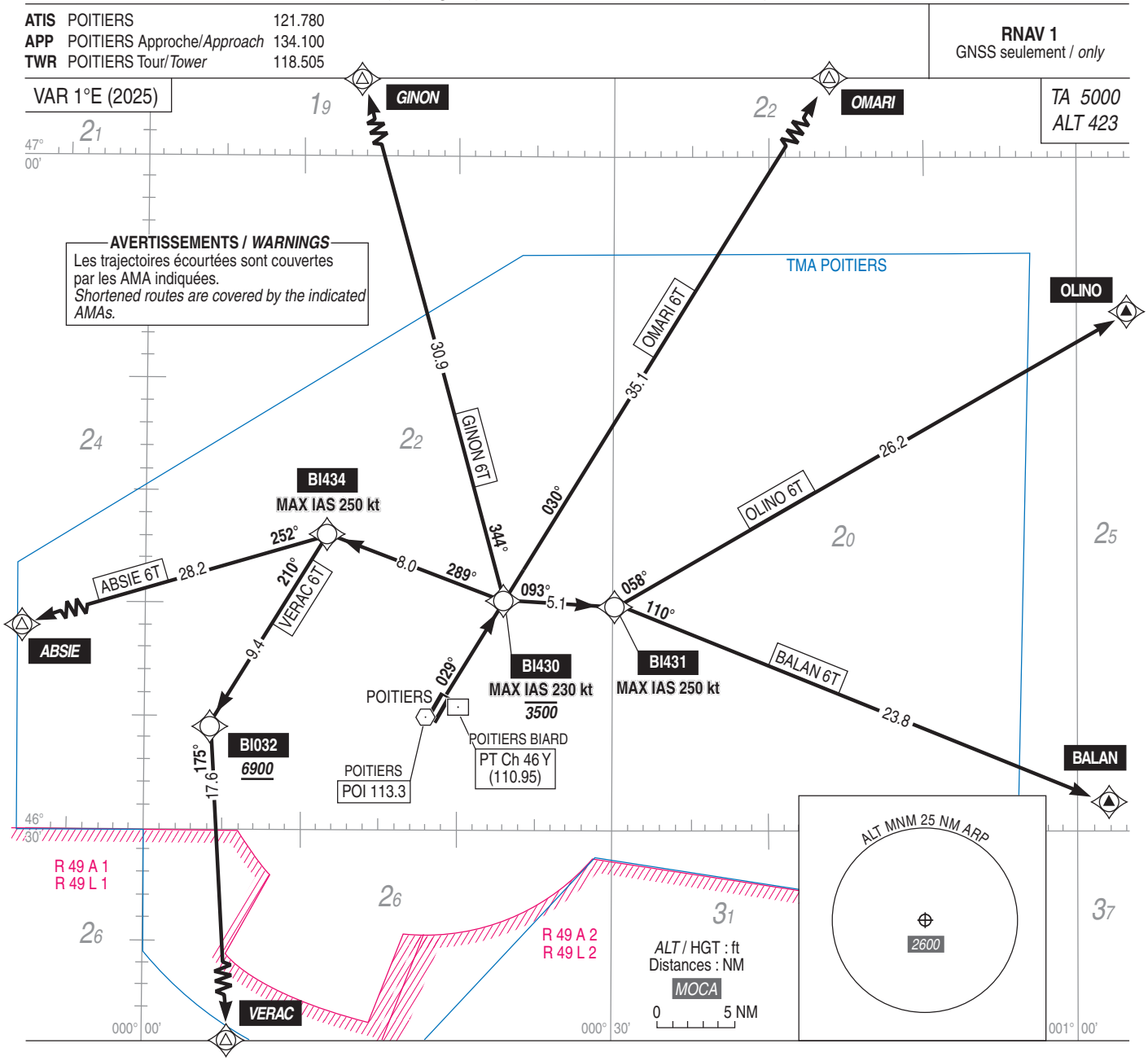
© Service de l'Information Aéronautique, France

# POITIERS BIARD
# STAR RNAV RWY 21
(Codage proposé / *Proposed coding)*

| STAR RNAV RWY 21 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | BI030 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **VERAC 6H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VERAC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI214 | - | 359 | 359.8 | 21.4 | - | 3000 | 5000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI212 | - | 041 | 042.4 | 14.7 | - | 3000 | 3000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | IBI21 | - | 129 | 130.4 | 6.1 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **ABSIE 6H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABSIE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI214 | - | 079 | 080.5 | 23.5 | - | 3000 | 5000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | BI212 | - | 041 | 042.4 | 14.7 | - | 3000 | 3000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | IBI21 | - | 129 | 130.4 | 6.1 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **GINON 6H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GINON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI212 | - | 160 | 161.6 | 21.4 | - | 3000 | 3000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | IBI21 | - | 129 | 130.4 | 6.1 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **OMARI 6H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OMARI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI210 | - | 211 | 212.0 | 17.7 | - | 3000 | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | IBI21 | - | 211 | 211.8 | 11.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **OLINO 6H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OLINO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI215 | - | 252 | 253.7 | 20.4 | - | 3000 | 3000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | IBI21 | - | 252 | 253.3 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| **BALAN 6H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BALAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BI215 | - | 309 | 310.6 | 25.0 | - | 3000 | 3000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | IBI21 | - | 252 | 253.3 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# POITIERS BIARD
## SID RNAV RWY 03
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)






© SIA

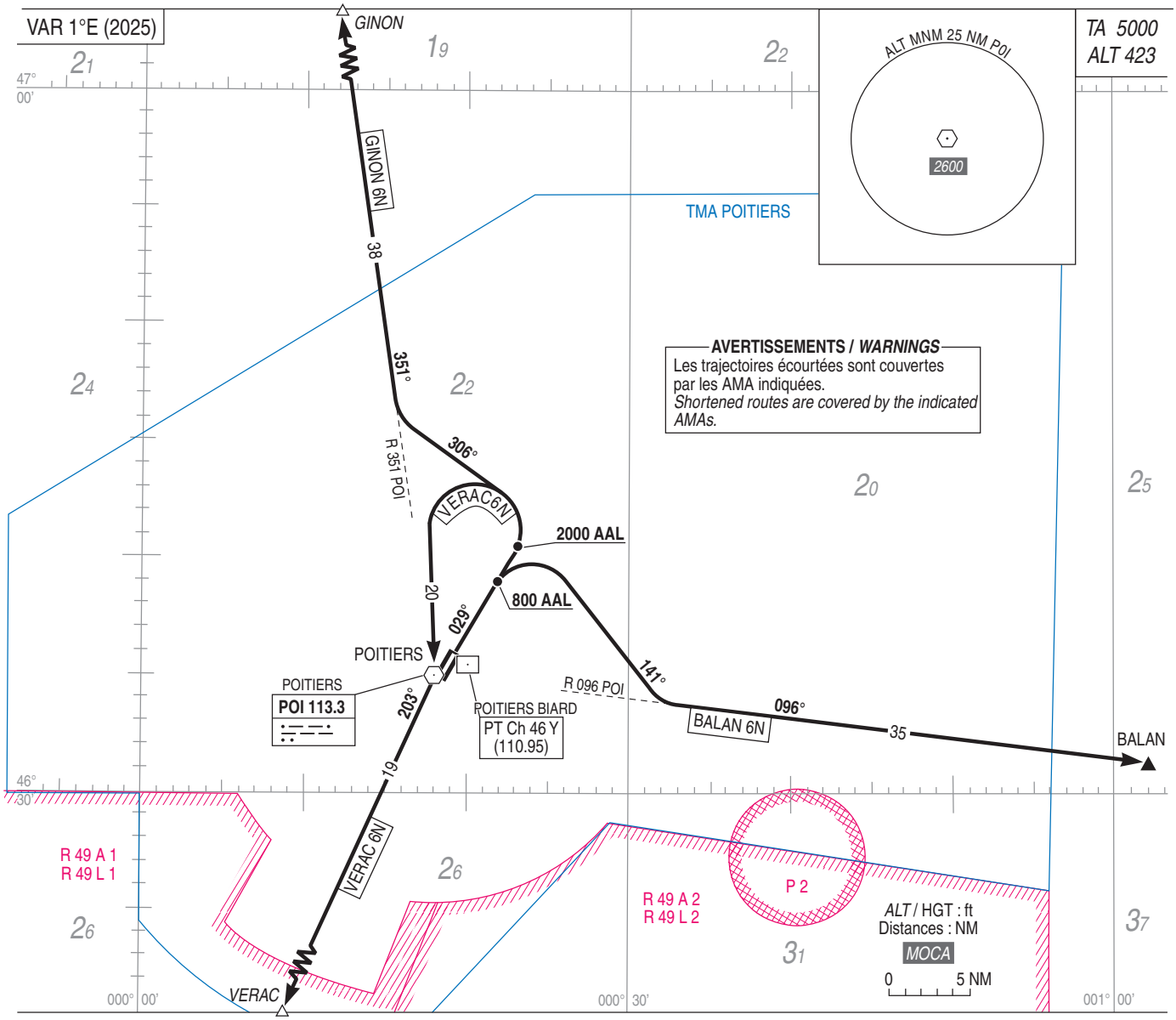
# POITIERS BIARD
# SID RNAV RWY 03
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 03 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS only) | | |
| Climb gradient | 3.3% MNM | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" */ Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| **SID** | **Itinéraires** */ Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **VERAC 6T** | Monter 029° vers BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis tourner à gauche vers BI434 (MAX 250 kt) puis vers BI032 (MIN 6900 ft) puis vers VERAC.<br>*Climb 029° to BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then turn left to BI434 (MAX 250 kt) then to BI032 (MIN 6900 ft) then to VERAC.* | FL070 | Pente ATS : 6.9 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6.9 % up to 3500 ft.* |
| **ABSIE 6T** | Monter 029° vers BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis tourner à gauche vers BI434 (MAX 250 kt) puis vers ABSIE.<br>*Climb 029° to BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then turn left to BI434 (MAX 250 kt) then to ABSIE.* | - | Pente ATS : 6.9 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6.9 % up to 3500 ft.* |
| **GINON 6T** | Monter 029° vers BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis vers GINON.<br>*Climb 029° to BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then to GINON.* | - | Pente ATS : 6.9 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6.9 % up to 3500 ft.* |
| **OMARI 6T** | Monter 029° vers BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis vers OMARI.<br>*Climb 029° to BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then to OMARI.* | - | Pente ATS : 5 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 5 % up to 3500 ft.* |
| **OLINO 6T** | Monter 029° vers BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis tourner à droite vers BI431 (MAX 250 kt) puis vers OLINO.<br>*Climb 029° to BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then turn right to BI431 (MAX 250 kt) then to OLINO.* | - | Pente ATS : 6 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6 % up to 3500 ft.* |
| **BALAN 6T** | Monter 029° vers BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis tourner à droite vers BI431 (MAX 250 kt) puis vers BALAN.<br>*Climb 029° to BI430 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then turn right to BI431 (MAX 250 kt) then to BALAN.* | - | Pente ATS : 6 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6 % up to 3500 ft.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# POITIERS BIARD
## SID CONV RWY 03
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | POITIERS | 121.780 |
| **APP** | POITIERS Approche/*Approach* | 134.100 |
| **TWR** | POITIERS Tour/*Tower* | 118.505 |





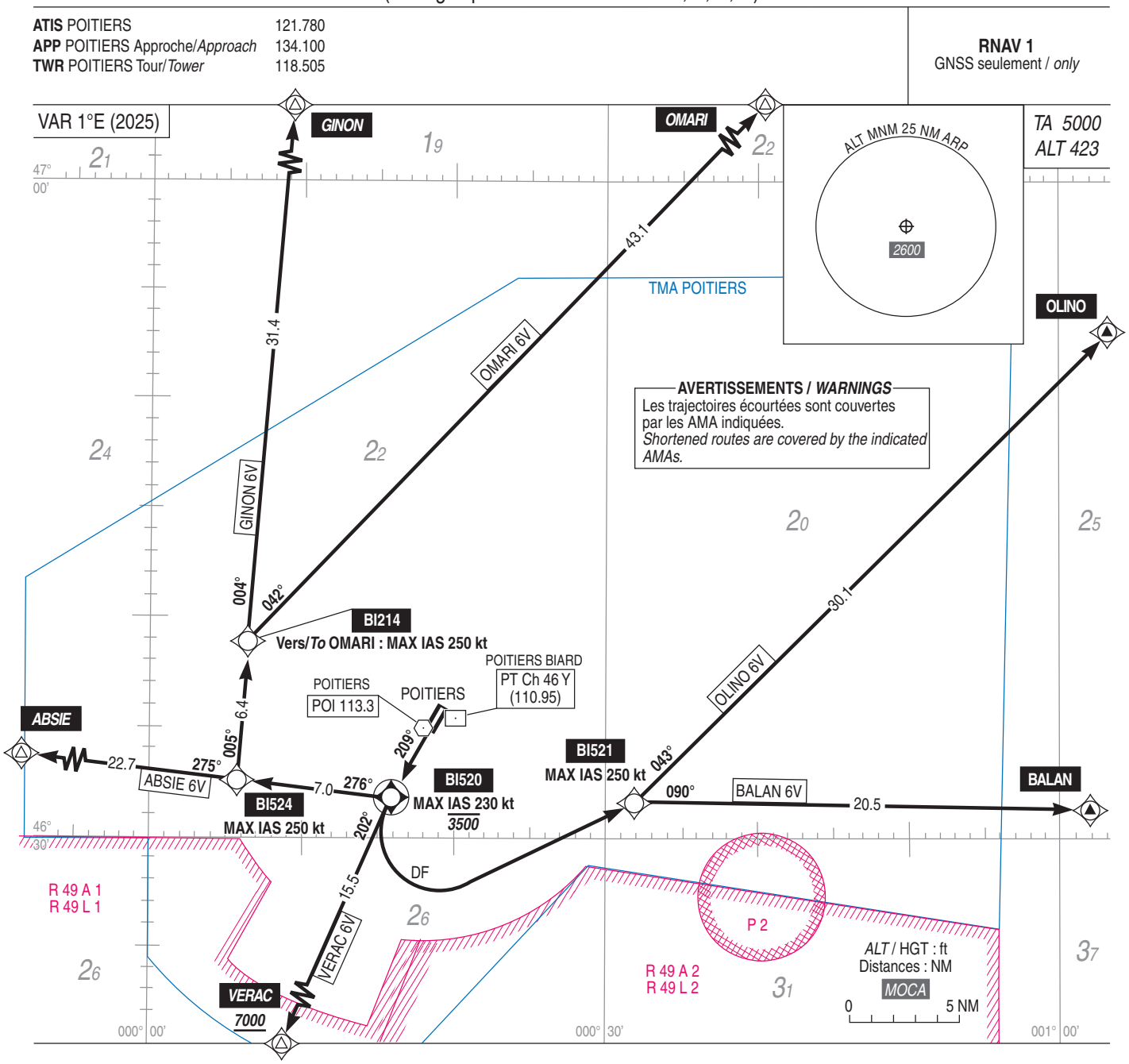

© SIA

# POITIERS BIARD
# SID CONV RWY 03
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 03 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| **SID** | **Itinéraires** */ Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **GINON 6N** | Monter 029°. A 2000 ft AAL, tourner à gauche 306° pour intercepter et suivre le R 351 POI (351°) vers GINON.<br><br>*Climb 029°. At 2000 ft AAL, turn left 306° to intercept and follow R 351 POI (351°) to GINON.* | - | En cas d'activité vélivole :<br>Pente ATS : 5 % jusqu'à 3000 ft.<br><br>*When gliding activity :*<br>*ATS slope : 5 % up to 3000 ft.* |
| **BALAN 6N** | Monter 029°. A 800 ft AAL, tourner à droite 141° pour intercepter et suivre le R 096 POI (096°) vers BALAN.<br><br>*Climb 029°. At 800 ft AAL, turn right 141° to intercept and follow R 096 POI (096°) to BALAN.* | - | Pente ATS : 6% jusqu'à 3000 ft.<br><br>*ATS slope : 6 % up to 3000 ft.* |
| **VERAC 6N** | Monter 029°. A 2000 ft AAL, tourner à gauche vers POI. A POI suivre le R 203 POI (203°) vers VERAC.<br><br>*Climb 029°. At 2000 ft AAL, turn left to POI. Over POI follow R 203 POI (203°) to VERAC.* | - | Pente ATS : 5 % jusqu'au FL070.<br><br>*ATS slope : 5 % up to FL070.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# POITIERS BIARD
## SID RNAV RWY 21
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)






© SIA

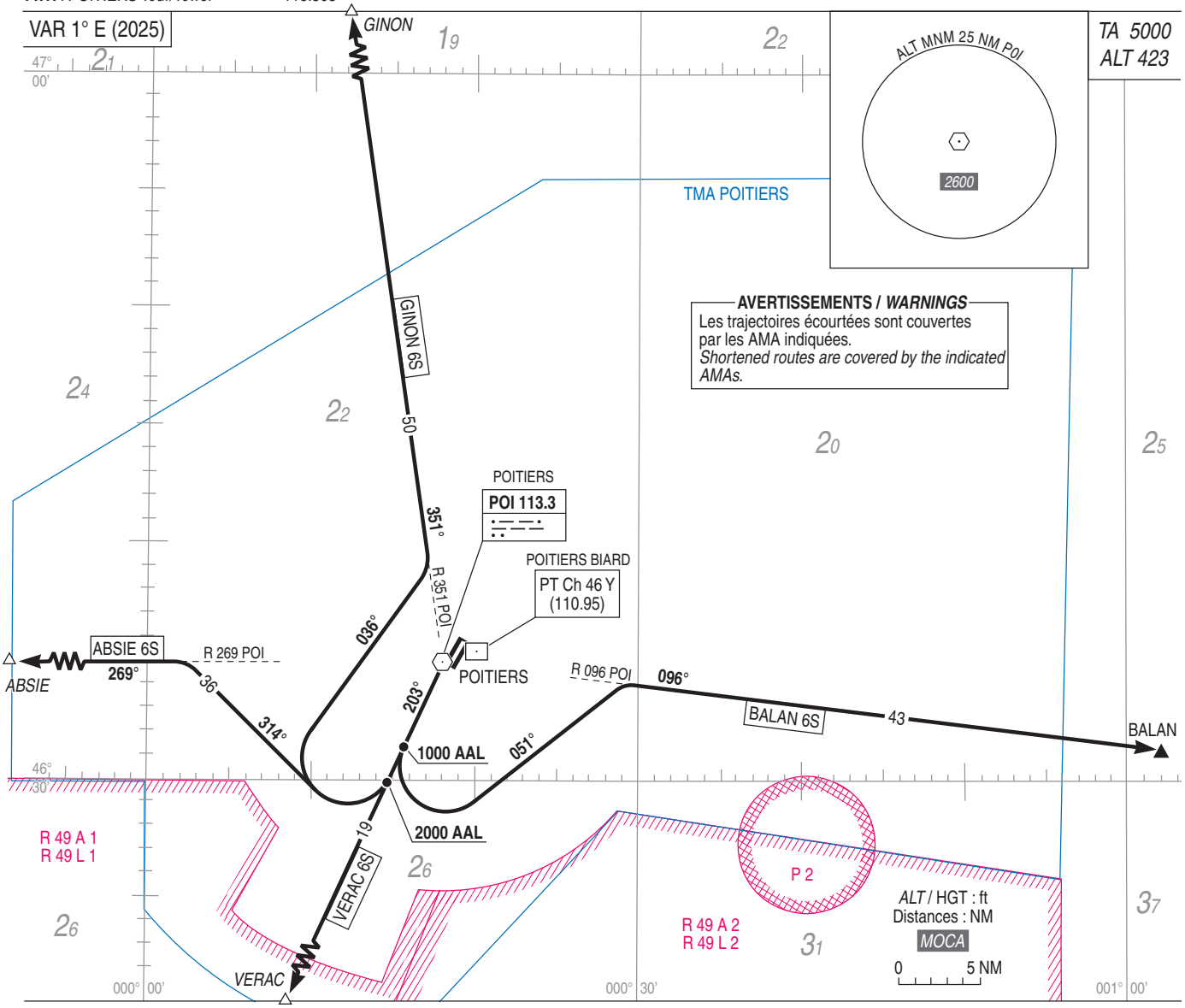
# POITIERS BIARD
# SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 21 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS only) | | |
| Climb gradient | 3.3% MNM | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" */ Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| **SID** | **Itinéraires** */ Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **VERAC 6V** | Monter 209° vers BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis vers VERAC (MIN 7000 ft).<br>*Climb 209° to BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then to VERAC (MIN 7000 ft).* | FL070 | Pente ATS : 7 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 7 % up to 3500 ft.* |
| **ABSIE 6V** | Monter 209° vers BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis vers BI524 (MAX 250 kt) puis vers ABSIE.<br>*Climb 209° to BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then to BI524 (MAX 250 kt) then to ABSIE.* | - | Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6.1 % up to 3500 ft.* |
| **GINON 6V** | Monter 209° vers BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis vers BI524 (MAX 250 kt) puis vers BI214 puis vers GINON.<br>*Climb 209° to BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then to BI524 (MAX 250 kt) then to BI214 then to GINON.* | - | Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6.1 % up to 3500 ft.* |
| **OMARI 6V** | Monter 209° vers BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis vers BI524 (MAX 250 kt) puis vers BI214 (MAX 250 kt) puis vers OMARI.<br>*Climb 209° to BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then to BI524 (MAX 250 kt) then to BI214 (MAX 250 kt) then to OMARI.* | - | Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 6.1 % up to 3500 ft.* |
| **OLINO 6V** | Monter 209° vers BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis tourner à gauche direct vers BI521 (MAX 250 kt) puis vers OLINO.<br>*Climb 209° to BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then turn left direct to BI521 (MAX 250 kt) then to OLINO.* | - | Pente ATS : 5.4 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 5.4 % up to 3500 ft.* |
| **BALAN 6V** | Monter 209° vers BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) puis tourner à gauche direct vers BI521 (MAX 250 kt) puis vers BALAN.<br>*Climb 209° to BI520 (MAX 230 kt, MAX 3500 ft) then turn left direct to BI521 (MAX 250 kt) then to BALAN.* | - | Pente ATS : 5.4 % jusqu'à 3500 ft.<br>*ATS slope : 5.4 % up to 3500 ft.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# POITIERS BIARD
## SID CONV RWY 21
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** POITIERS 121.780
**APP** : POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** : POITIERS Tour/*Tower* 118.505





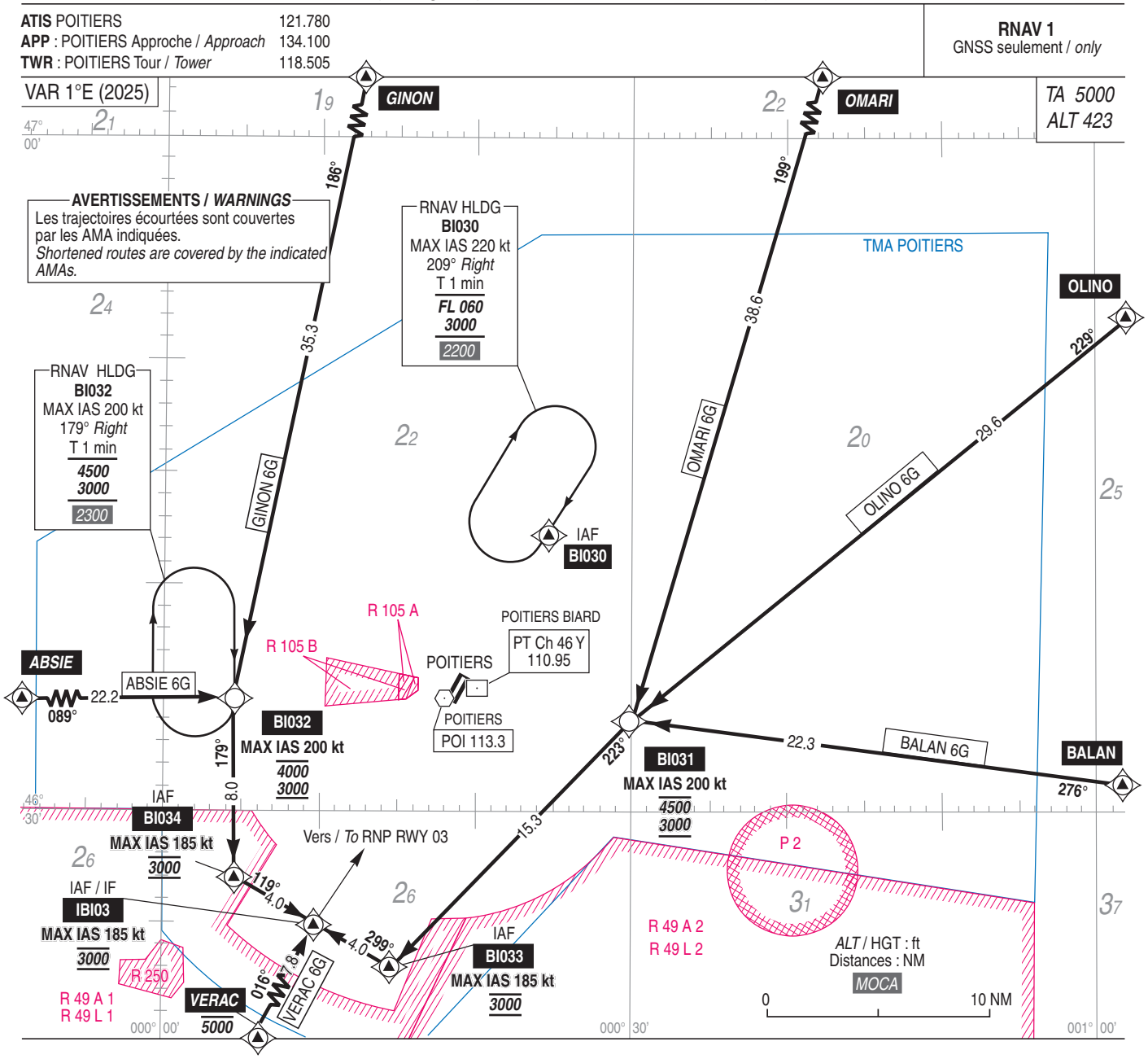

© SIA

# POITIERS BIARD
## SID CONV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 21 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| **SID** | **Itinéraires** */ Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ABSIE 6S** | Monter et suivre le R 203 POI (203°).<br>A 2000 ft AAL, tourner à droite 314° pour intercepter et suivre le R 269 POI (269°) vers ABSIE.<br><br>*Climb and follow R 203 POI (203°).*<br>*At 2000 ft AAL, turn right 314° to intercept and follow R 269 POI (269°) to ABSIE.* | - | En cas d'activité vélivole :<br>Pente ATS : 8 % jusqu'à 3000 ft.<br><br>*When gliding activity :*<br>*ATS slope : 8 % up to 3000 ft.* |
| **GINON 6S** | Monter et suivre le R 203 POI (203°).<br>A 2000 ft AAL, tourner à droite 036° pour intercepter et suivre le R 351 POI (351°) vers GINON.<br><br>*Climb and follow R 203 POI (203°).*<br>*At 2000 ft AAL, turn right 036° to intercept and follow R 351 POI (351°) to GINON.* | - | En cas d'activité vélivole :<br>Pente ATS : 8 % jusqu'à 3000 ft.<br><br>*When gliding activity :*<br>*ATS slope : 8 % up to 3000 ft.* |
| **BALAN 6S** | Monter et suivre le R 203 POI (203°).<br>A 1000 ft AAL, tourner à gauche 051° pour intercepter et suivre le R 096 POI (096°) vers BALAN.<br><br>*Climb and follow R 203 POI (203°).*<br>*At 1000 ft AAL, turn left 051° to intercept and follow R 096 POI (096°) to BALAN.* | - | Pente ATS : 6 % jusqu'à 3000 ft.<br><br>*ATS slope : 6 % up to 3000 ft.* |
| **VERAC 6S** | Monter et suivre le R 203 POI (203°) vers VERAC.<br><br>*Climb and follow R 203 POI (203°) to VERAC.* | - | Si R 49A active :<br>Pente ATS : 10 % jusqu'au FL070.<br><br>*If R 49A in activity :*<br>*ATS slope : 10 % up to FL070.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

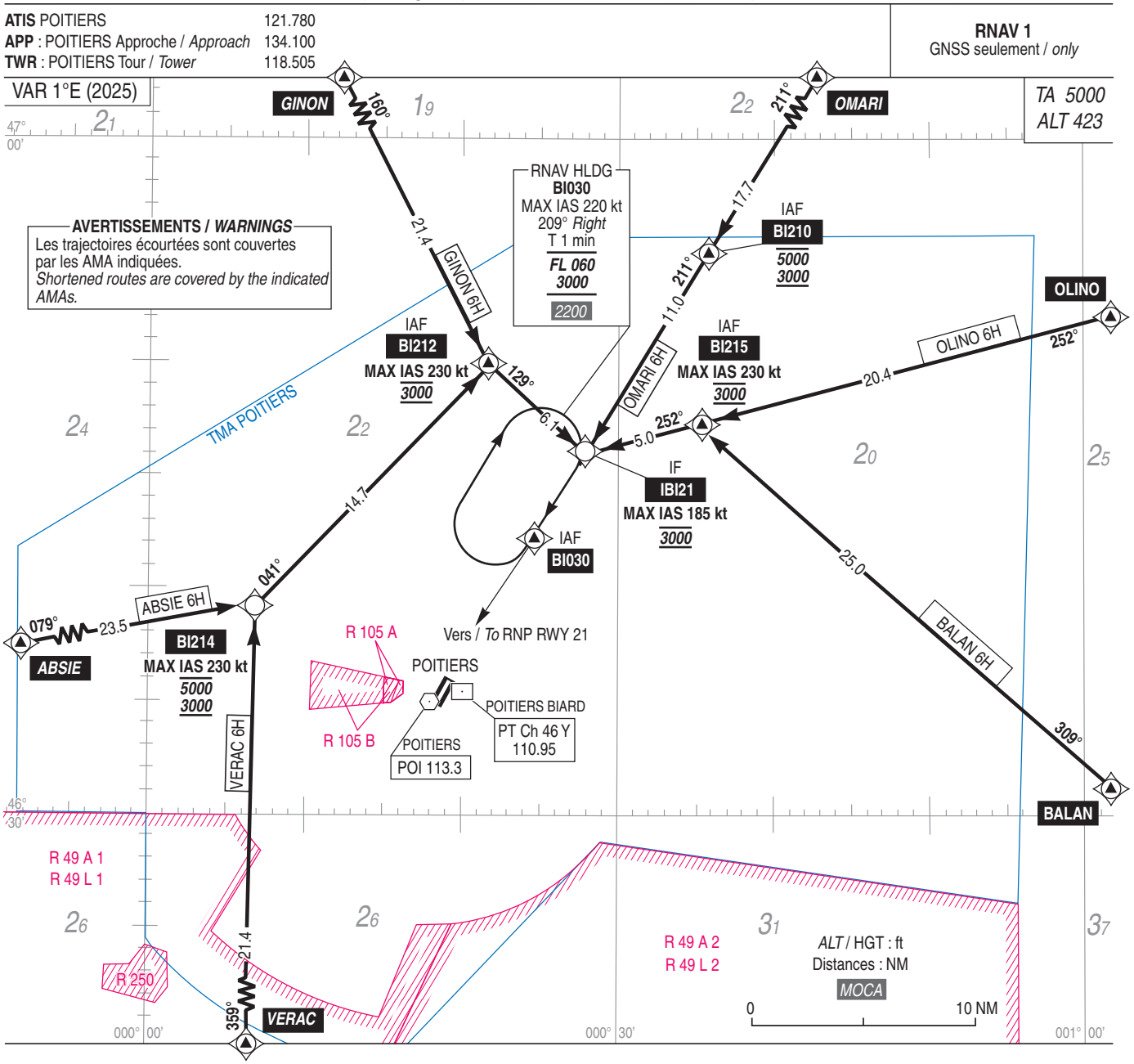
# POITIERS BIARD
# STAR RNAV RWY 03
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)






© SIA

# POITIERS BIARD
## STAR RNAV RWY 21
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

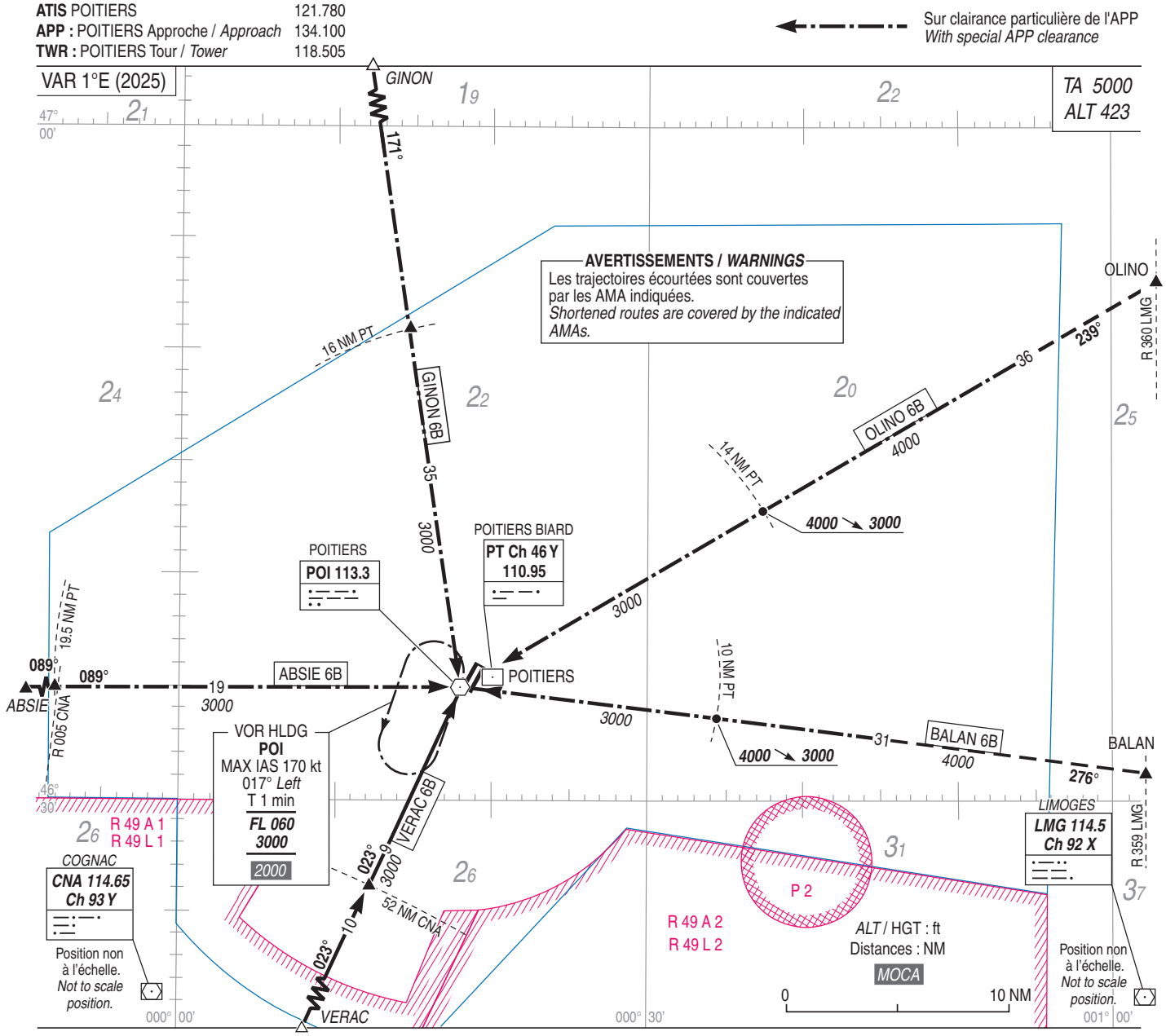





© SIA

# POITIERS BIARD
## STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** POITIERS 121.780
**APP :** POITIERS Approche / *Approach* 134.100
**TWR :** POITIERS Tour / *Tower* 118.505






© SIA

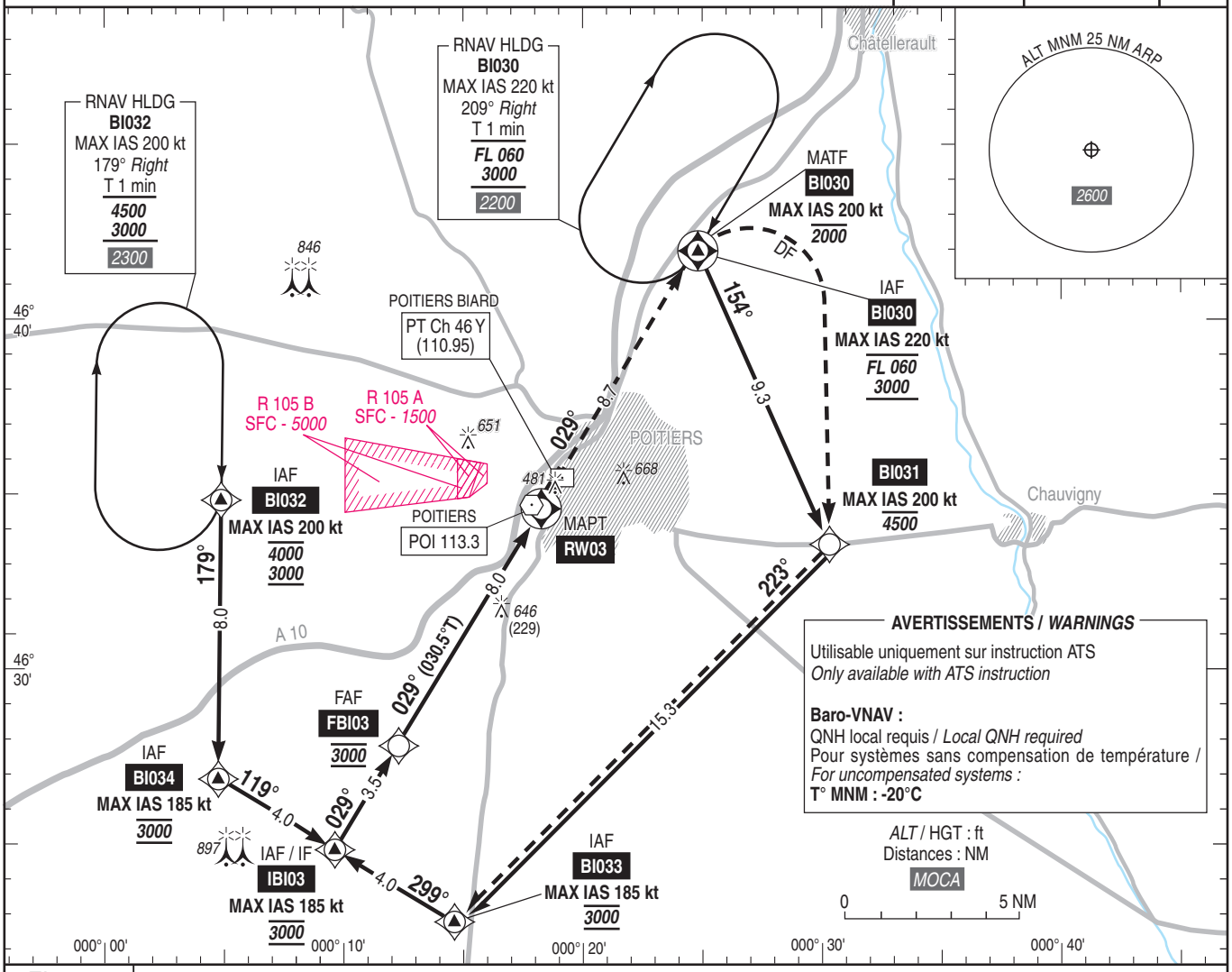
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 423,* ***THR : 417 (16 hPa)***

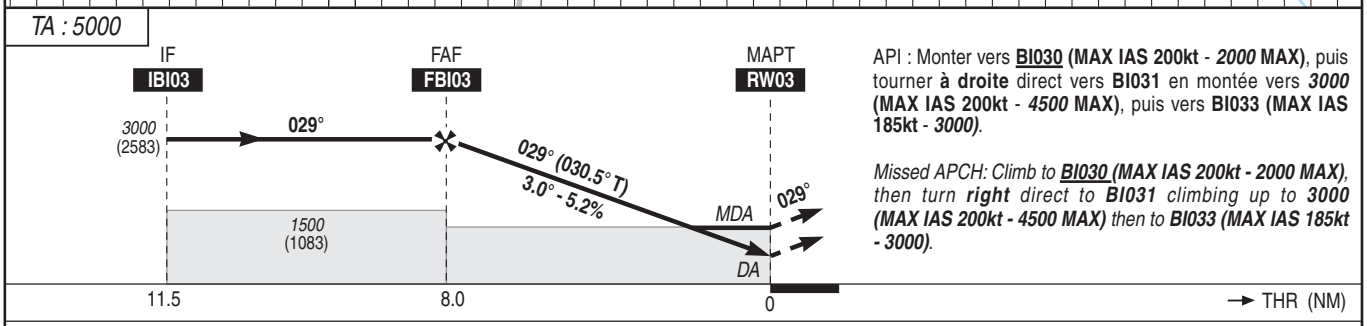
**POITIERS** BIARD

**RNP** RWY 03

**ATIS** POITIERS 121.780
**APP** : POITIERS Approche / *Approach* 134.100
**TWR** : POITIERS Tour / *Tower* 118.505

| RNP APCH | EGNOS Ch 61875 E03A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter vers **BI030 (MAX IAS 200kt - *2000* MAX)**, puis tourner **à droite** direct vers **BI031** en montée vers ***3000*** **(MAX IAS 200kt - *4500* MAX)**, puis vers **BI033 (MAX IAS 185kt - *3000*)**.

*Missed APCH: Climb to* ***BI030*** ***(MAX IAS 200kt - 2000 MAX),*** *then turn* ***right*** *direct to* ***BI031*** *climbing up to* ***3000 (MAX IAS 200kt - 4500 MAX)*** *then to* ***BI033 (MAX IAS 185kt - 3000)****.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***670*** (250) | 1300 | 163 | ***700*** (280) | 1300 | 174 | ***890*** (470) | 1500 | 467 | ***970*** (550) | 1500 |
| B | | | 173 | ***700*** (290) | 1400 | 181 | | 1500 | | ***970*** (550) | 1600 |
| C | | | 183 | ***720*** (300) | 1400 | 194 | | 2200 | | ***1140*** (720) | 2400 |
| D | | | 193 | ***740*** (320) | 1400 | 220 | | 2200 | | ***1140*** (720) | 3600 |

| DIST RW03 NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2700*** (2283) | ***2380*** (1963) | ***2060*** (1643) | ***1750*** (1333) | ***1430*** (1013) | ***1110*** (693) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste. / *Circling prohibited South-East of RWY.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.0 NM | 6 min 51 | 6 min 00 | 5 min 20 | 4 min 48 | 4 min 10 | 3 min 42 | 3 min 19 | 3 min 00 | 2 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 480 | 530 | 610 | 690 | 770 | 840 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**POITIERS** BIARD

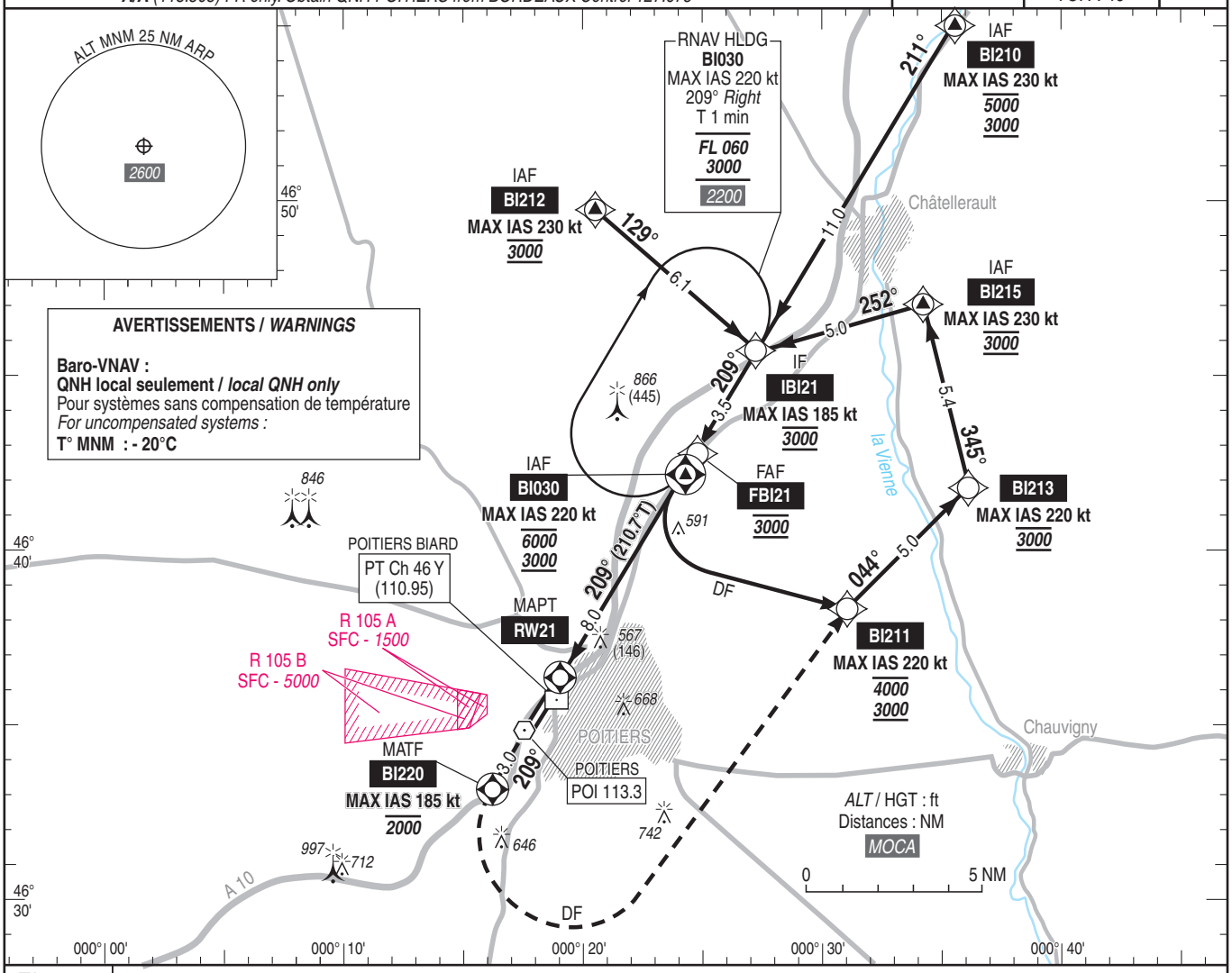
CAT A B C D

*ALT AD : 423,* ***THR : 421 (16 hPa)***

**RNP** RWY 21

**ATIS** POITIERS : 121.780
**APP** : POITIERS Approche / *Approach* 134.100
**TWR** : POITIERS Tour / *Tower* 118.505
Absence ATS : **A/A** (118.505) FR seulement. Obtenir le QNH de POITIERS auprès de BORDEAUX Contrôle 127.675
***A/A*** *(118.505) FR only. Obtain QNH POITIERS from BORDEAUX Control 127.675*

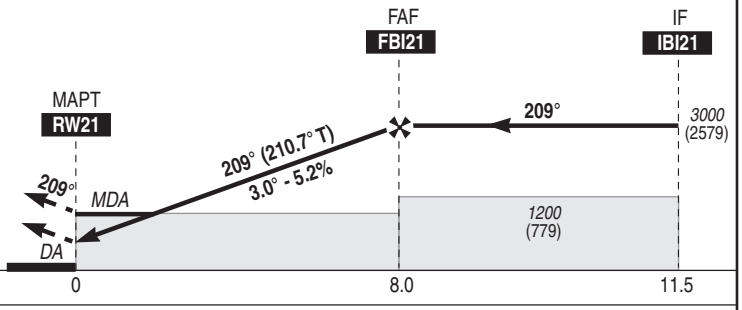
| RNP APCH | EGNOS Ch 70004 E21A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **BI220** (MAX IAS 185 kt) vers ***2000*** (1579), puis tourner **à gauche** direct vers **BI211** en montée vers ***4000*** (3579) (MAX IAS 220 kt), puis vers **BI213** en descente vers ***3000*** (2579), puis vers **BI215** (MAX IAS 230 kt).

*Missed APCH : Climb towards* ***BI220*** *(MAX IAS 185 kt) up to* ***2000*** *(1579), then turn* ***left*** *direct to* ***BI211*** *climbing up to* ***4000*** *(3579) (MAX IAS 220 kt), then to* ***BI213*** *descending down to* ***3000*** *(2579), then direct to* ***BI215*** *(MAX IAS 230 kt).*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***630*** (200) | 750 | 176 | ***800*** (380) | 1300 | 278 | ***820*** (400) | 1400 | 392 | ***970*** (550) | 1500 |
| B | ***630*** (200) | | 188 | ***810*** (390) | 1400 | 287 | | | | ***970*** (550) | 1600 |
| C | ***630*** (200) | | 196 | ***820*** (400) | 1400 | 297 | | | | ***1140*** (720) | 2400 |
| D | ***630*** (210) | | 206 | ***820*** (400) | 1400 | 307 | | | | ***1140*** (720) | 3600 |

**DIST RW21**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1110*** (689) | ***1420*** (999) | ***1740*** (1319) | ***2050*** (1629) | ***2370*** (1949) | ***2690*** (2269) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling prohibited South-East of RWY.*

| | | 70 kt | 90 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.0 NM | 6 min 51 | 5 min 20 | 4 min 22 | 3 min 42 | 3 min 12 | 2 min 49 | 2 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 470 | 580 | 690 | 790 | 900 | 980 |



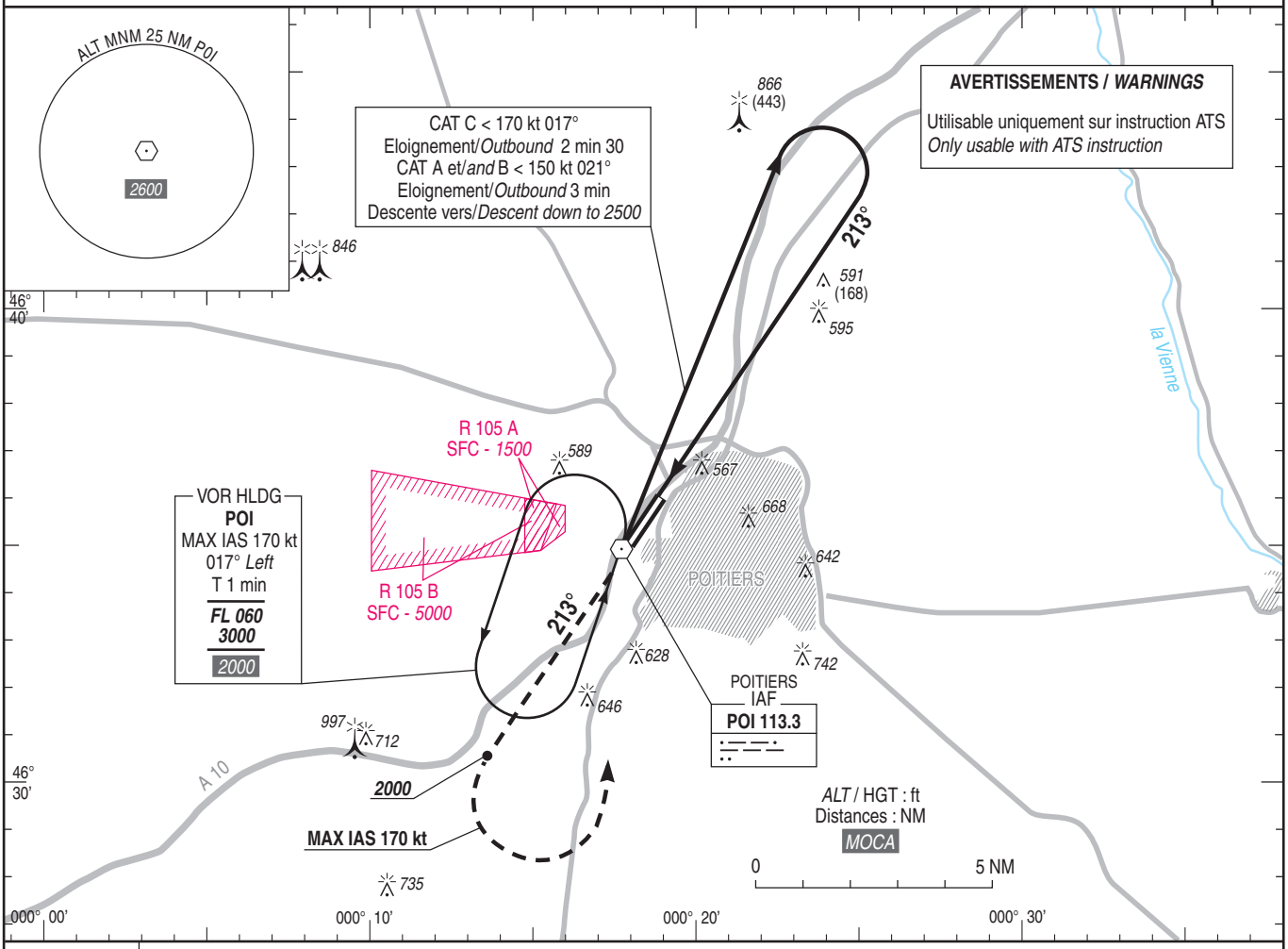
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 423 (16 hPa)**, THR : 421*

# POITIERS BIARD
VOR Y RWY 21

**ATIS** POITIERS : 121.780
**APP** : POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** : POITIERS Tour/*Tower* 118.505

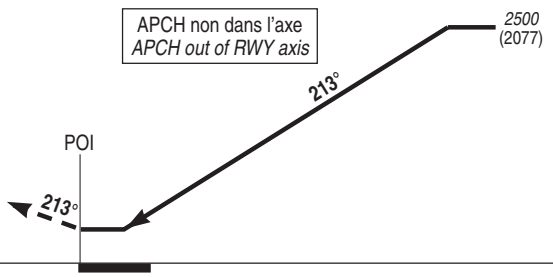
VAR
1°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter **213°** (R 033 POI) vers ***2000*** (1577). A **POI**, suivre **213°**.
A ***2000*** (1577), tourner à **gauche** vers **POI** en montée vers ***3000*** (2577).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**

*Missed APCH : Climb **213°** (R 033 POI) up to **2000** (1577).*
*At **POI**, follow **213°**. At **2000** (1577), turn **left** to **POI** up to **3000** (2577).*
***Do not turn before MAPT.***




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

| CAT | VOR Y | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***900*** (480) | 1800 | 472 | ***970*** (540) | 1500 |
| B | | | | ***970*** (540) | 1600 |
| C | | | | ***1140*** (720) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling is prohibited South-East of RWY.*



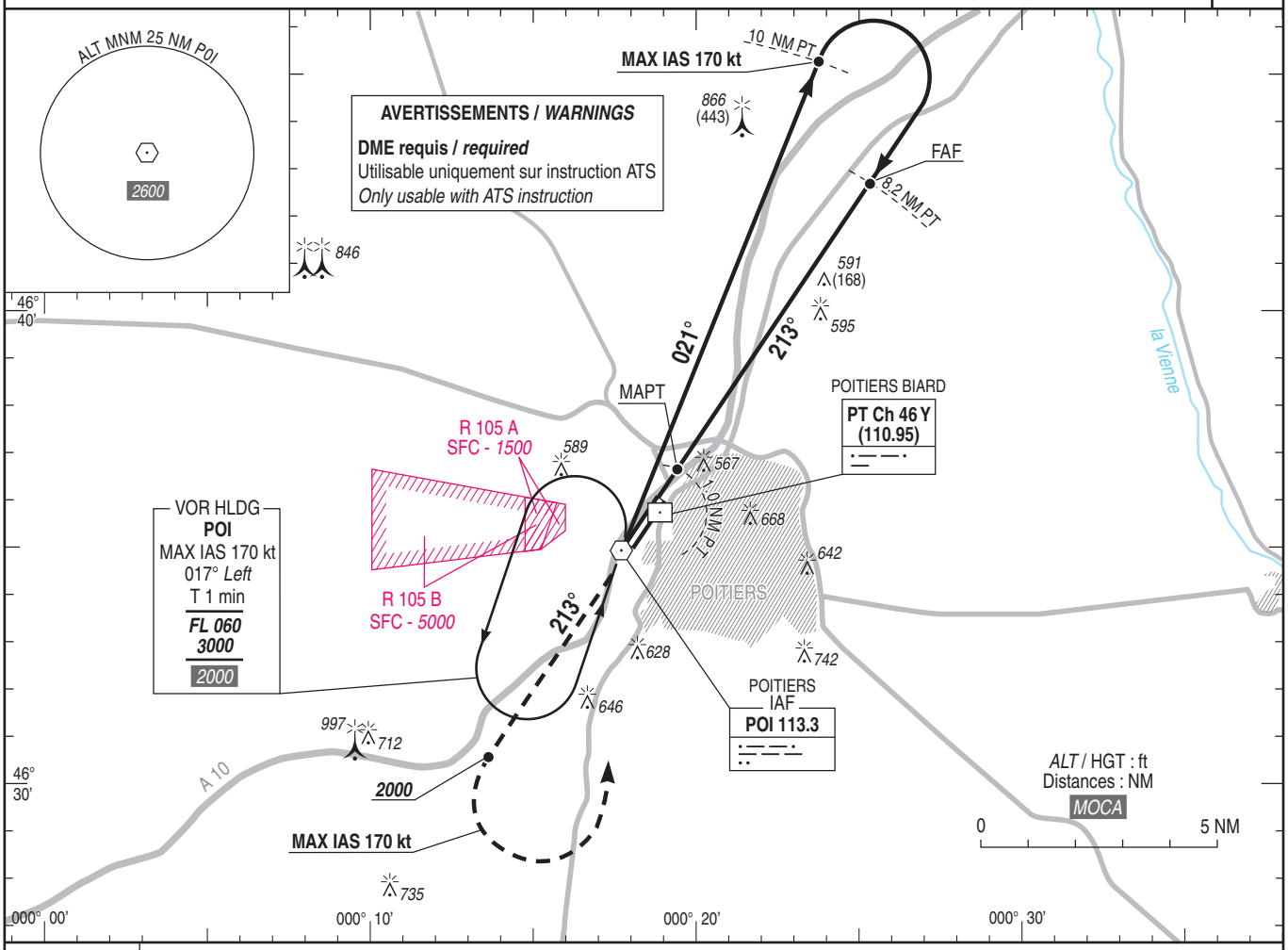
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 423 (16 hPa)**, THR : 421*

# POITIERS BIARD
VOR Z RWY 21

**ATIS** POITIERS : 121.780
**APP** : POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** : POITIERS Tour/*Tower* 118.505

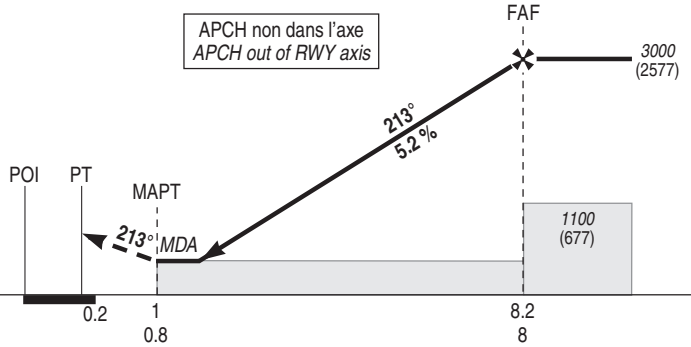
VAR
1°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter **213°** (R 033 POI).
A **POI**, suivre le **R 213** de POI en montée vers ***2000*** (1577).
A ***2000*** (1577), tourner à **gauche** vers **POI** en montée vers ***3000*** (2577).
**Ne pas tourner avant POI.**

*Missed APCH : Climb **213°** (R 033 POI).*
*At **POI**, follow **R 213** POI climbing up to **2000** (1577).*
*At **2000** (1577), turn **left** to **POI** climbing up to **3000** (2577).*
***Do not turn before POI.***




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

| CAT | VOR Z | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***850*** (420) | 1500 | 419 | ***970*** (540) | 1500 |
| B | | | | ***970*** (540) | 1600 |
| C | | | | ***1140*** (720) | 2400 |

| **DME PT** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** | ***1050*** | ***1360*** | ***1680*** | ***1990*** | ***2310*** | ***2630*** | ***2940*** |
| (HGT) | (623) | (937) | (1257) | (1567) | (1887) | (2207) | (2517) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling prohibited South-East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.2 NM | 6 min 10 | 5 min 04 | 4 min 19 | 3 min 45 | 3 min 19 | 2 min 58 | 2 min 42 |
| FAF - THR | 8 NM | 6 min 51 | 5 min 39 | 4 min 48 | 4 min 10 | 3 min 41 | 3 min 18 | 3 min 00 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 840 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBK - MONTLUCON GUERET

**AD 2 LFBK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°13'34"N 002°21'46"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 22,5 km SW Montluçon |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1367 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8738°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE DE GESTION DE L'AERODROME DE MONTLUCON GUERET |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de Montluçon-Guéret<br>2 La brande de Verriere 23170 Lépaud<br>E-mail : direction@gemilisaero.com |
| | Telephone | 05 55 65 73 30 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFBKZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBK.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0500-0200 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN :<br>0945-1230, 1330-1630 locale du 01 OCT au 31 MAR, 0915-1230, 1330-1800 locale du 01 APR au 30 SEP,<br>SAM, DIM et JF non assurés .<br>TEL : 05 55 65 73 30<br>Hors HOR publiés : PPR PN 72 HR<br>Adresse : Aérodrome MONTLUÇON GUERET 23170 Lépaud.<br>E-mail : afis-lfbk@gemilisaero.com | AFIS : MON-FRI :<br>0945-1230, 1330-1630 local time from 01 OCT to 31 MAR,<br>0915-1230, 1330-1800 local time from 01 APR to 30 SEP,<br>SAT, SUN and HOL not provided.<br>TEL : 05 55 65 73 30<br>Outside published SKED : PPR PN 72 HR<br>Address : Aérodrome MONTLUÇON GUERET 23170 Lépaud.<br>E-mail : afis-lfbk@gemilisaero.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : disponible uniquement si RFFS niveau 2 et AFIS présent. | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : available only if level 2 RFFS and present AFIS. |

**AD 2 LFBK.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL<br>Automate par carte TOTAL. | Fuel : 100 LL<br>Automatic dispenser by TOTAL card. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 20.000L | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBK.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | |
| 2 | Restaurants | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBK.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | TEL : 05 55 65 73 30 | |
| 4 | Observations / *Remarks* | LUN-VEN :<br>0945-1230, 1330-1630 locale du 01 OCT au 31 MAR,<br>0915-1230, 1330-1800 locale du 01 APR au 30 SEP :<br>Niveau 2<br>Hors HOR publiés, SAM, DIM et JF : Niveau 1<br>Ouverture pour vols commerciaux : PPR PN 72 HR.<br>E-mail : bureaudepisteLFBK@gemilisaero.com | MON-FRI:<br>0945-1230, 1330-1630 local time from 01 OCT to 31 MAR,<br>0915-1230, 1330-1800 local time from 01 APR to 30 SEP :<br>Level 2<br>Outside published SKED, SAT, SUN and public HOL :<br>Level 1<br>Opening for commercial flights: PPR PN 72 HR.<br>E-mail : bureaudepisteLFBK@gemilisaero.com |

**AD 2 LFBK.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBK.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Souple | Soft |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG Nord : 46 F/B/W/T<br>PRKG Sud : 5.7 t MAX | North apron : 46 F/B/W/T<br>South apron : 5.7 t MAX |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Souple | Soft |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 36 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBK.9** **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBK .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBK.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBK .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BORDEAUX MERIGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBK .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBK.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17 | 167.29 (166) | 1900 x 45 | 22 F/B/W/T revêtue / paved | 46°13'51.61"N 002°21'40.40"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1346ft |
| 35 | 347.29 (346) | 1900 x 45 | 22 F/B/W/T revêtue / paved | 46°12'51.58"N 002°21'59.94"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1367ft |
| 17R | 167.29 (166) | 1000 x 80 | non revêtue / not paved | 46°13'32.11"N 002°21'41.95"E<br>( 46°13'28.48"N 002°21'43.13"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 1317ft<br>DTHR : 1317ft |
| 35L | 347.29 (346) | 1000 x 80 | non revêtue / not paved | 46°13'00.41"N 002°21'52.25"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1364ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 17 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 17R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFBK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | |
| 35 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | |
| 17R | 1000 | 1000 | 1000 | 885 | |
| 35L | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | |

**AD 2 LFBK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | - 420 m - LIH | G | | | | | | | |
| 35 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 17 | 1900 m | 60 m | W | LIH-LIL | R | | | |
| 35 | 1900 m | 60 m | W | LIH-LIL | R | | | |

**AD 2 LFBK.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 3.12 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | PCL | |

**AD 2 LFBK.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFBK.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBK.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | MONTLUCON Information (FR)<br>*MONTLUCON Information (EN)* | 118.405 MHz | HO | |
| A/A | MONTLUCON (FR) | 118.405 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFBK.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFBK.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**AD 2 LFBK.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFBK.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

Ces consignes ne prennent pas en compte l'activation des zones réglementées.

**RWY 17**

Monter à 6.9% RM 166° jusqu'à 1430 (63) puis continuer à monter RM 166° jusqu'à 1867 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacles les plus pénalisants :

- Arbre de 20 ft de hauteur à 170 m dans le 237° de la DER 17.
- Arbre de 46 ft de hauteur à 256 m dans le 215° de la DER 17.
- Arbre de 57 ft de hauteur à 269 m dans le 210° de la DER 17.

**RWY 35**

Monter à 5.2% RM 346° jusqu'à 1640 (273) puis continuer à monter RM 346° jusqu'à 1867 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacles les plus pénalisants :

- Arbre de 26 ft de hauteur à 169 m dans le 037° de la DER 35.
- Arbre de 33 ft de hauteur à 316 m dans le 015° de la DER 35.
- Arbre de 28 ft de hauteur à 1638 m dans le 359° de la DER 35.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*These instructions do not take into account the activation of regulated areas.*

***RWY 17***

*Climb at 6.9% gradient MAG 166° up to 1430 (63) then keep climbing MAG 166° up to 1867 (500) then direct route up to enroute safety altitude.*

*Most penalizing obstacles :*

- *Tree of an height of 20 ft on the DER 17 237°/170 m.*
- *Tree of an height of 46 ft on the DER 17 215°/256 m.*
- *Tree of an height of 57 ft on the DER 17 210°/269 m.*

***RWY 35***

*Climb at 5.2% gradient MAG 346° up to 1640 (273) then keep climbing MAG 346° up to 1867 (500) then direct route up to enroute safety altitude.*

*Most penalizing obstacles :*

- *Tree of an height of 26 ft on the DER 35 037°/169 m.*
- *Tree of an height of 33 ft on the DER 35 015°/316 m.*
- *Tree of an height of 28 ft on the DER 35 359°/1638 m.*

**AD 2 LFBK.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |

**AD 2 LFBK.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBK.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

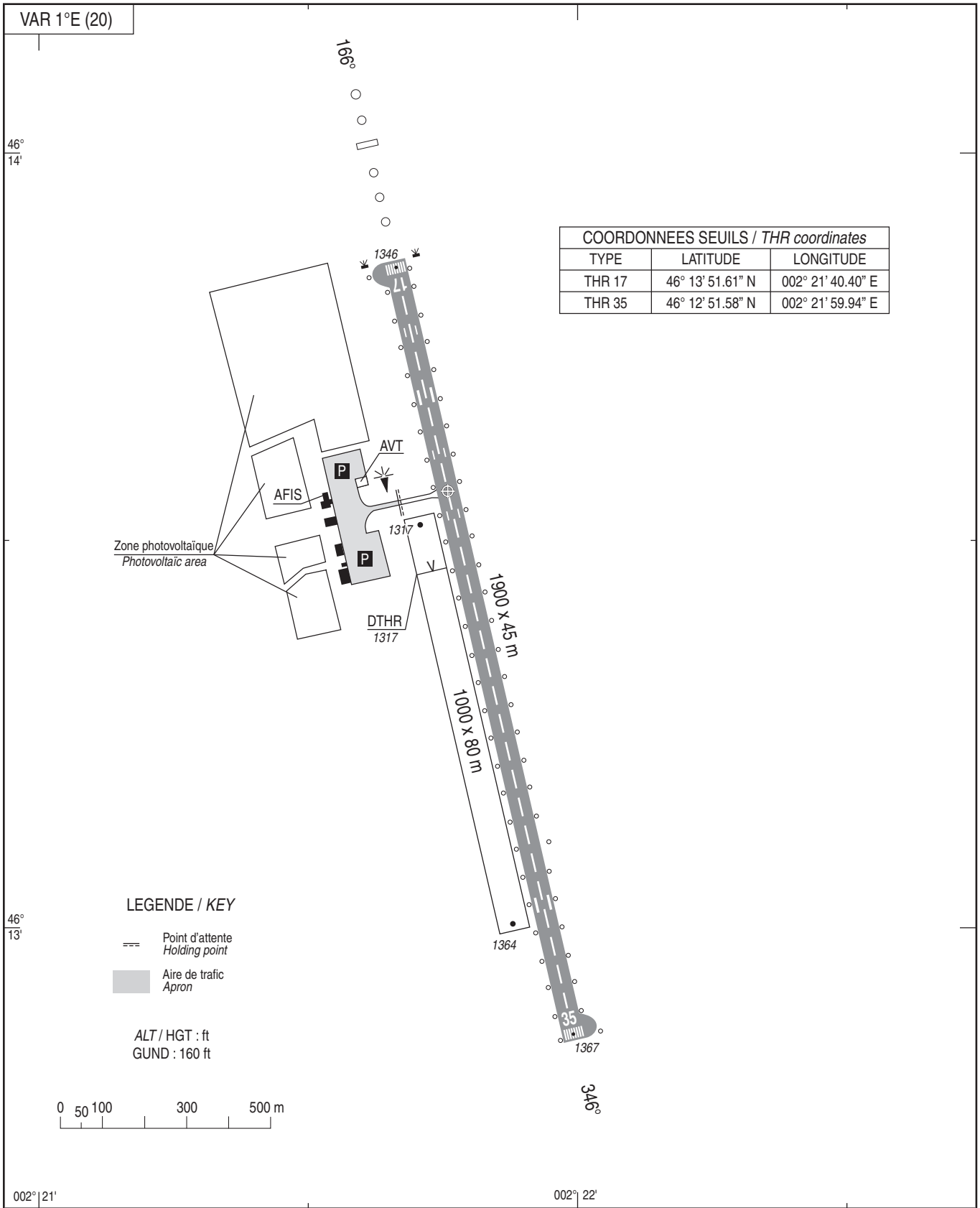
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFBK.18

## MONTLUCON GUERET
46 13 34 N - 002 21 46 E
*ALT AD : 1367 (49 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 17 | 46° 13' 51.61" N | 002° 21' 40.40" E |
| THR 35 | 46° 12' 51.58" N | 002° 21' 59.94" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 17 | 420 m LIH | LIH/LIL | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | Revêtue *Paved* | 22 F/B/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 35 | NIL | LIH/LIL | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | *HN ou/*or* absence ATS : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | BK404 | 46°22'32.4" N | 002°11'26.0" E | **X** | | | **X** |
| | BK410 | 46°11'54.6"N | 002°22'18.5"E | **X** | | | **X** |
| → | BK411 | 46°16'57.0" N | 002°28'04.5" E | **X** | | | X |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | BK416 | 46°24'45.0" N | 002°25'31.4" E | **X** | | | **X** |
| | FBK17 | 46°18'46.4"N | 002°20'04.3"E | **X** | | | **X** |
| | IBK17 | 46°23'38.9"N | 002°18'28.6"E | **X** | | | **X** |
| | RW17 | REF AD 2 LFBK.12 | | **X** | | | **X** |



© SIA

**MONTLUÇON** GUERET

**PRECODING RNP** RWY 17

**RNP RWY 17**

RMK : -

MAG VAR 2020 1.1°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | RNP value |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | BK416 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BK404 | IF | BK404 | - | - | - | - | - | 3300 | - | 220 | - | - |
| | TF | IBK17 | - | 076 | 77.1 | 5.0 | - | 3300 | - | 180 | - | 1.0 |
| INA BK416 | IF | BK416 | - | - | - | - | - | 3300 | - | 220 | - | - |
| | TF | IBK17 | - | 256 | 257.3 | 5.0 | | 3300 | - | 180 | - | 1.0 |
| INA IBK17 | IF | IBK17 | - | - | - | - | - | 3300 | - | 180 | - | - |
| APCH | IF | IBK17 | - | - | - | - | - | 3300 | - | 180 | - | - |
| | TF | FBK17 | - | 166 | 167.2 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17 | Yes | 166 | 167.3 | 5.0 | - | - | - | - | -3.0 /49 | 0.3 |
| | TF | BK410 | Yes | 166 | 167.3 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | BK411 | - | - | - | - | L | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | BK416 | - | 346 | 347.3 | 8.0 | - | 3300 | - | 220 | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBK |
| **Runway** | 17 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E17A |
| **LTP/FTP Latitude** | 461351.6110N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022140.3990E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 458.9 |
| **FPAP Latitude** | 461251.5810N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -60.0300 |
| **FPAP Longitude** | 0022159.9400E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 19.5410 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0B 02 06 0C 11 00 00 01 37<br>31 05 F6 16 D7 13 5E 69 03 01<br>ED 25 04 2B FE AA 98 00 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF C6 1F F4 E2 |
| **Calculated CRC Value** | C61FF4E2 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 410.2 |



© SIA

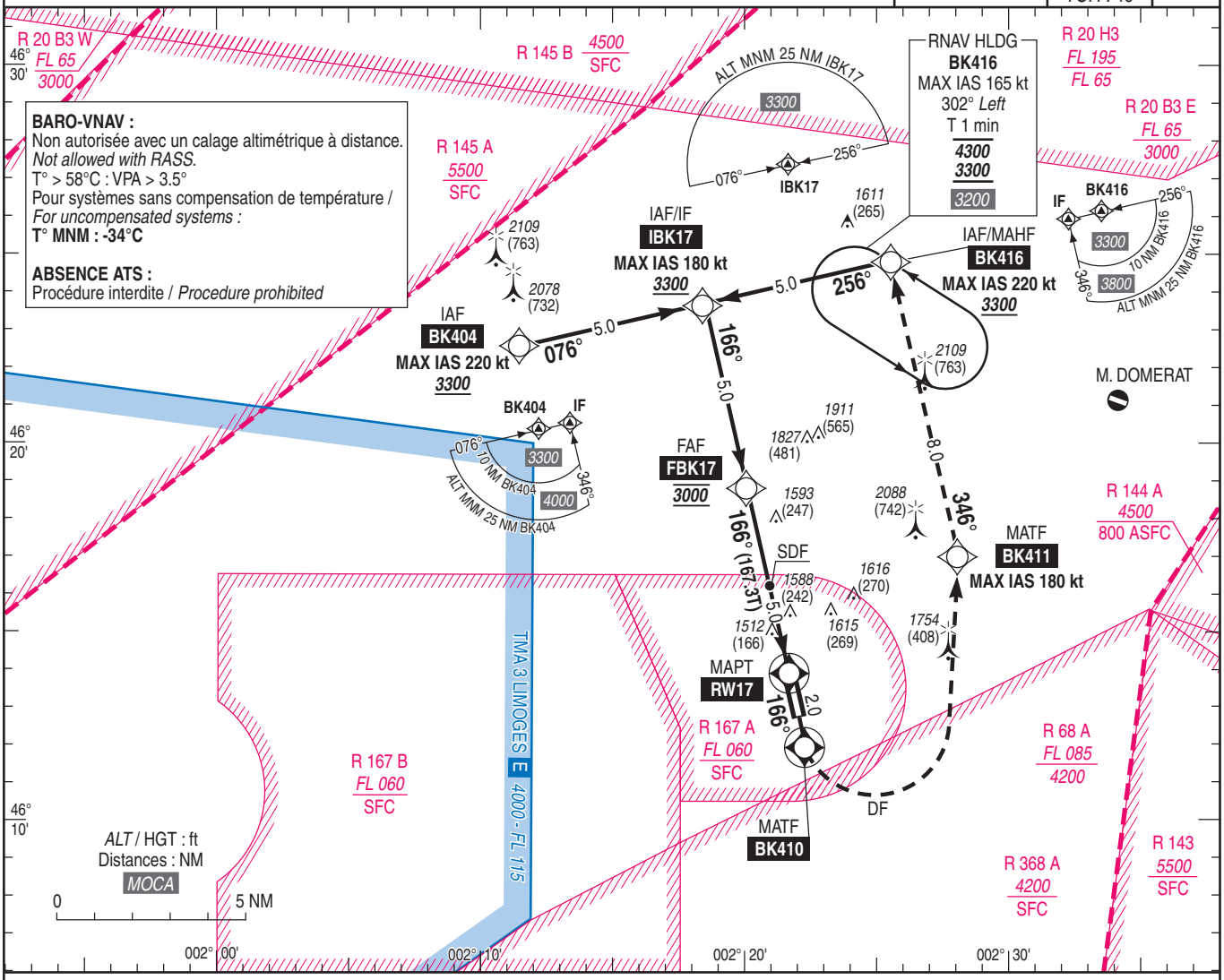
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1367,* ***THR : 1346 (49 hPa)***

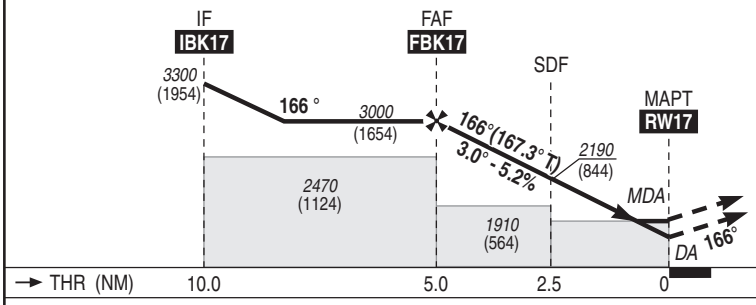
**MONTLUCON** GUERET

**RNP** RWY 17

APP : NIL
TWR : NIL (AD non contrôlé / *not controlled*)
**AFIS** : MONTLUCON Information 118.405

**RNP APCH** | **EGNOS CH 41013 E17A** TCH : 49 | VAR 1° E (2020)




API : Monter vers **BK410**, puis tourner à gauche direct vers **BK411** (MAX IAS 180 kt) en montée vers ***3300*** (1954) puis **BK416** pour intégrer l'attente.

*Missed APCH : Climb to* ***BK410****, then turn left direct to* ***BK411*** *(MAX IAS 180 kt) climbing to* ***3300*** *(1954) then* ***BK416*** *to enter holding.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1650*** (300) | 900 | 296 | ***1720*** (380) | 1300 | 371 | | 1500 | | ***1910*** (570) | 1500 |
| B | ***1660*** (310) | 1000 | 308 | ***1730*** (390) | 1400 | 384 | ***1840*** (490) | 1500 | 488 | ***1920*** (570) | 1600 |
| C | ***1670*** (320) | 1000 | 316 | ***1740*** (400) | 1400 | 392 | | 1800 | | ***2150*** (810) | 2400 |

| **DIST RW17** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2990*** (1644) | ***2670*** (1324) | ***2350*** (1004) | ***2030*** (684) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste. Circuit AD RWY 35 : droite / *Circling prohibited West of RWY. AD circuit RWY 35 : right hand.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - THR | 5.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 19 | 3 min 33 | 3 min 01 | 2 min 38 | 2 min 20 | 2 min 05 | 1 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBL.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBL - LIMOGES BELLEGARDE

**AD 2 LFBL.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°51'39"N 001°10'49"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY et TWY central. | RWY and central TWY intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km WNW de LIMOGES. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1300 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 158 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.5668°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.127°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE LIMOGES | |
| | Adresse / *Address* | Hôtel consulaire - 16 Place JOURDAN - 87000 LIMOGES | |
| | Telephone | 05 55 43 30 30 (AD) - 05 55 45 15 15 (En ville) | |
| | FAX | 05 55 43 30 40 (AD) - 05 55 32 24 46 (En ville) | |
| | TELEX | 58002 | |
| | AFS | LFBLYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | SITA : LIGKKXH | |

**AD 2 LFBL.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Escale commerciale - TELEX SITA LIGKKXH<br>FAX : 05 55 43 30 18 - TEL : 05 55 43 30 13.<br>E-mail : trafic@limoges.cci.fr<br>PPR PN 24 HR pour les vols internationaux. | Commercial stopover - TELEX SITA LIGKKXH<br>FAX : 05 55 43 30 18 - TEL : 05 55 43 30 13.<br>E-mail : trafic@limoges.cci.fr<br>PPR PN 24 HR for international flights. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | LUN-VEN : PN 24 HR déposé entre 0500-1500.<br>SAM, DIM et JF : PN déposé dernier jour ouvrable avant 1500.<br>E-mail : bsi-limoges@douane.finances.gouv.fr<br>codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr | MON-FRI : PN 24 HR between 0500-1500.<br>SAT, SUN and HOL : PN on last working day before 1500.<br>E-mail : bsi-limoges@douane.finances.gouv.fr<br>codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0450-0150 | |
| 7 | ATS | Du LUN 0515 au SAM 2200<br>DIM et JF : 0700-2200<br>En-dehors de ces HOR et pour vols commerciaux uniquement, PPR Poste Coordination Aéroport au 05 55 43 30 13.<br>En dehors des HOR programmés, le service du contrôle peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'aérodrome.<br>La présence réelle est connue sur la FREQ TWR ainsi que sur l'ATIS. | From MON 0515 to SAT 2200<br>SUN and HOL : 0700-2200<br>Outside these hours and for commercial flights only, PPR PCA (Poste Coordination Aéroport) 05 55 43 30 13.<br>Outside SKED, ATC may be provided within the aerodrome circuit, at any time without prior notice.<br>Actual presence known on TWR FREQ and ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR : voir NOTAM publié | SKED : see published NOTAM |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Se renseigner auprès du gestionnaire: au Poste Coordination Aéroport au 05 55 43 30 13. | Contact managing authority: Airport Coordination Office on 05 55 43 30 13. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 Prestataire de sûreté. | H24 security provider. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré du 15 Octobre au 15 Avril. Se renseigner auprès du gestionnaire au Poste de Coordination Aéroport au 05 55 43 30 13. | Provided from October 15 to April 15. Please contact the AD administrator at the Airport Coordination Office at 05 55 43 30 13. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) :<br>Du LUN 0500 au SAM 2200.<br>DIM et JF : 0700-2200. | GRF (Global Reporting Format) :<br>From MON 0500 to SAT 2200.<br>SUN and HOL : 0700-2200. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBL.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Escabeaux passagers et de servitudes techniques.<br>Tracteurs-chariots (manutention, bagages, porte-conteneurs).<br>Elévateur à bagages, plateformes de quai, de stockage, de palettes, élévatrices (3.5t MAX : 4.52 m).<br>Chargeurs, repousseurs, barres de tractage pour B737, CRJ100, BE90, DH8, EMB120. | Stepladders for passengers and handling.<br>Tugs-trolleys (handling, luggage, container-carriage).<br>Luggage elevators, platforms (quay, pallet stocking, elevators (3.5 t MAX : 4.52 m).<br>Loader, pushback, tow bar for B737, CRJ100, BE90, DH8, EMB120. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1 (CIV-MIL).<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel types : 100LL - JET A1 (CIV-MIL).<br>Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 1 cuve de 50 m3 ;<br>JET A1 : 3 cuves de 50 m3 ;<br>1 camion avitailleur 20 m3. | 100LL: 1 x 50 m3 tank ;<br>JET A1: 3 x 50 m3 tanks ;<br>1 bowser 20 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 dégivreuse, hauteur empennage max 12 m,<br>Type I : ABAX DE-950 en 50/50<br>Type II : ABAX Ecowing AD2 en 100 % | 1 de-icer, maximum tailplane height 12 m,<br>Type I ABAX DE-950 with 50/50 mix<br>Type II ABAX Ecowing AD2 with 100% mix. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL au niveau de l'exploitant. Atelier de maintenance au niveau de aéroclub de Limoges. | Manager: NIL. Maintenance with Limoges ACB. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Dégivreuse - vide toilettes et plein d'eau - liquide dégivrant - 1 GPU monotension 28 VDC - 4 GPU bi-tension 115 VAC 400 Hz/28 VDC 90kVA - 1 ASU (générateur d'air comprimé : 180 LBS/min). | Defroster - toilets emptier, water loader - defrosting liquid - 1 monotension GPU 28 VDC - 4 bi-tension GPU 115 VAC 400 Hz/28 VDC 90kVA - 1 ASU (compressed air generator: 180 LBS/min). |

**AD 2 LFBL.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur l'AD et en ville à 10 km. | At airport and in town (10 km from the airport). |
| 2 | Restaurants | Sur l'AD et en ville. | On AD and in town. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et voitures de location. | Taxis and car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hélicoptère gendarmerie équipé EVASAN. Hôpital à 10 km. Cliniques en ville. Centre de secours principal à 7 km. | Police helicopter equipped with emergency medical devices. Hospital 10 km from the airport. Private hospitals in town. Principal rescue centre 7 km from the airport. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur automatique de billets, boîte aux lettres. | Automatic cash dispenser, mailbox. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En centre-ville. | In downtown. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBL.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VIM 90 P2.5 : capacité 9150 L d'eau / 1290 L émulseur ; sphère poudre 250 kg ;<br>1 véhicule léger de commandement ;<br>1 véhicule léger pour la lutte animalière ;<br>1 véhicule de réserve : VIM 60 : capacité 6000 L d'eau / 800 L émulseur. | 2 VIM 90 P 2.5 : water capacity 9150 L / foaming agent 1290 L ; 250 kg sphere powder ;<br>1 light commander vehicle ;<br>1 light wildlife strike hazard vehicle ;<br>1 park reserve vehicle : VIM 60 : water capacity 6000 L / foaming agent 800 L. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD, se renseigner auprès du gestionnaire au Poste de Coordination Aéroport au 05 55 43 30 13.<br>Barre de tractage, élingues, crochets, manilles et projecteurs.<br>Tractage possible jusqu'à 50t, au-delà, intervention société extérieure. | AD administrator procedure, please contact the AD administrator at the Airport Coordination Office at 05 55 43 30 13.<br>Tow bar, slings, hooks, shackles and spotlights.<br>Towing capacity up to 50t, for heavier loads, an outside contractor will be required. |
| 4 | Observations / *Remarks* | HOR :<br>Niveau 2 assuré aux HOR ATS.<br>Niveau 5 et 7 assurés pour les vols commerciaux programmés suivant le type d'aéronef.<br>Niveau RFFS maintenu jusqu'à l'arrivée du dernier vol programmé.<br>Hors HOR ATS, RFFS non assuré sauf pour vol sanitaire urgent avec PN 2 HR au gestionnaire. | SKED :<br>Level 2 provided during ATS SKED.<br>Level 5 and 7 provided for scheduled commercial flights depending on the type of aircraft.<br>RFFS level maintained until the arrival of the last scheduled flight.<br>Outside ATS SKED, RFFS not provided except for urgent medical flights with PN 2 HR to AD administration. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBL.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | a) Neige et verglas<br>- 1 tracteur VALTRA équipé d'une lame de neige et d'un balai rotatif<br>- 1 tracteur KUBOTA équipé d'une lame de neige et d'un balai rotatif et/ou épandeur solide.<br>- 1 camion UNIMOG équipé d'une turbine latérale ROLBA.<br>- 1 camion IVECO équipé d'une lame à neige et/ou d'un épandeur liquide.<br>b) Glace et verglas<br>- 1 épandeur liquide tracté 20 m (capacité 2500 litres)<br>- 1 épandeur solide tracté 18 m. | a) Snow and black ice<br>- 1 tractor VALTRA with snow blade + rotating sweeper<br>- 1 tractor KUBOTA with snow blade + rotating sweeper and/or solid spreader.<br>- 1 truck UNIMOG equipped with lateral turbine ROLBA.<br>- 1 truck IVECO with snow blades and/or liquid spreader.<br>b) Surface ice and black ice<br>- 1 towed liquid spreader 20 m (capacity 2,500 liters)<br>- 1towed solid spreader 18 m. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | a) Secteurs prioritaires neige et verglas.<br>- la piste sur une largeur de 30 m minimum<br>- voie de circulation TWY central<br>- zone minimum de stationnement avions.<br>- zone de dégagement service SSLIA.<br>- zone héliport gendarmerie.<br>- zone dépôt carburant.<br>- zone hangar n°3.<br>b) Secteurs non prioritaires neige et verglas<br>- voirie publique.<br>- voirie de service.<br>- voie de circulation TWY 03.<br>- totalité du parking avions.<br>- totalité du parking aéroclubs. | a) Priority sectors snow and black ice<br>- the RWY over a width of 30 m minimum<br>- the central TWY<br>- minimum ACFT parking area.<br>- clearance SSLIA service area.<br>- gendarmerie helistation area.<br>- fuel storage area.<br>- n°3 hangar area<br>b) Non priority sectors snow and black ice.<br>- public roads.<br>- service roads.<br>- TWY 03.<br>- all ACFT parking.<br>- all ACB parking. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Formiate de potassium : SAFEGRIP | Potassium formate : SAFEGRIP |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>La fermeture de l'AD pendant les opérations de déblaiement et déverglaçage peut être envisagée (au minimum 3h30).<br>Bande gazonnée : piste drainée, inutilisable par fortes pluies. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>It may be necessary to close the aerodrome during the snow clearance operations (3h30 minimum).<br>Grass strip: drained RWY, unusable in case of heavy rain. |

**AD 2 LFBL.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | AST aviation commerciale :<br>Aires P : 31 F/B/W/T<br>Aires T : 50 F/B/W/T<br>Aires A : 50 F/B/W/T<br>AST aviation légère (ACB et ACFT basés) :<br>- aires L : 6 F/C/W/T. | Commercial aviation PRKG area :<br>P area : 31 F/B/W/T<br>T area : 50 F/B/W/T<br>A area : 50 F/B/W/T<br>Light aviation PRKG (ACB and based ACFT) :<br>- stands L : 6 F/C/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | Taxiway Charlie : 23 m<br>Taxiway Novembre : 22.5 m<br>Taxiway Golf : 22.5 m<br>Taxiway Sierra : 22.5 m. | Charlie taxiway : 23 m<br>November taxiway : 22.5 m<br>Golf taxiway : 22.5 m<br>Sierra taxiway : 22.5 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume.<br>Sauf TWY accolé à la bande gazonnée: herbe. | Asphalt.<br>Except for TWY along the grass strip: grass. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | Taxiway Charlie : 50 F/B/W/T<br>Taxiway Novembre : 50 F/B/W/T<br>Taxiway Golf : 50 F/B/W/T<br>Taxiway Sierra : 18 F/C/W/T. | Charlie taxiway : 50 F/B/W/T<br>November taxiway : 50 F/B/W/T<br>Golf taxiway : 50 F/B/W/T<br>Sierra taxiway : 18 F/C/W/T. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT AST aviation commerciale : 400 m. | ALT of commercial apron : 400 m. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBL.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See AD LFBL APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui. | Yes. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non. | No. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage type OACI CAT III au QFU 21, APP classique au QFU 03.<br>Marques de points d'attente. | ICAO type marks, CAT III on QFU 21, classical APP on QFU 03.<br>Holding points marks. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBL .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non. | No. |
| 4 | Observations / *Remarks* | La voie Sierra est limitée aux aéronefs d'une masse MAX de 7 t.<br>Les demi-tours sur piste sont interdits aux aéronefs de code C et supérieurs (envergure supérieure à 24 m) sauf sur les aires de demi-tour 03 et 21.<br>Interdiction de circuler en dehors des taxiways et des pistes.<br>Le marquage axial de retournement orange entre G2 et S4 est exclusivement réservé à l'usage du pélicandrome. | Sierra TWY limited to ACFT MAX 7 t.<br>Turn around on RWY is prohibited for aircraft code C or more (wingspan more than 24 m) except on turn around areas 03 and 21.<br>Taxiing prohibited except on TWY and RWY.<br>Orange centreline turn-around markings between G2 and S4 are strictly reserved for pelicandrome users. |

**AD 2 LFBL.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBL.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-BORDEAUX |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBL .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA-TOULOUSE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-BORDEAUX |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBL.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 03 | 033.25 (032) | 2350 x 45 | 50 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°51'08.96"N 001°10'21.14"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1273ft |
| 21 | 213.26 (212) | 2350 x 45 | 50 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°52'12.63"N 001°11'20.90"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1278ft |
| 03R | 033.26 (032) | 800 x 80 | gazon / grass | 45°51'10.64"N 001°10'31.02"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1255ft |
| 21L | 213.26 (212) | 800 x 80 | gazon / grass | 45°51'32.29"N 001°10'51.35"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1277ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 03 | NIL | NIL | 450 | 2470 x 280 | NIL | (1) |
| 21 | NIL | NIL | NIL | 2470 x 280 | NIL | (2) |
| 03R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 21L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 90 m.

(2) RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 90 m. RSE (Runway Starter Extension) : 150 m. (Voir/See AD 2 LFBL ADC 01).

**AD 2 LFBL.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 03 | 2350 | 2800 | 2350 | 2350 | |
| TWY C | 1258 | 1708 | 1258 | | |
| TWY S | 2207 | 2657 | 2207 | | |
| 21 | 2500 | 2500 | 2500 | 2350 | |
| TWY C | 1112 | 1112 | 1112 | | |
| 03R | 800 | 800 | 800 | | |
| 21L | 800 | 800 | 800 | | |

**AD 2 LFBL.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 03 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 69 ft | | 2350 m | 15 m | W / W-R / R | LIH - LED |
| 21 | CAT II-III - 720 m - LIH / LED | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 50 ft | 900 m | 2500 m | 15 m | W / W-R / R | LIH - LED |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 03 | 1750 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH - LED | R | | | (1) |
| 21 | 1750 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH - LED | R | | | (2) |

(1) Feux d'identification de piste / RWY identification lights.
Feux de balisage axial de la raquette 03 / Lighting of 03 turn-around area axis : LED.

(2) Renforcement d'approche CAT II sur les 300 derniers mètres / Approach CAT II reinforcement on the last 300 meters.
Balisage latéral Rouge sur les 150 m du RSE / Red lateral lighting on the RSE 150 meters.
Feux de balisage axial de la raquette 21 / Lighting of 21 turn-around area axis : LED.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBL.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY G et N : G - LIH - LED<br>TWY C : vers piste 03/21 : G - LIH - LED<br>TWY C depuis piste 03/21 jusqu'au point d'attente : G/Y - LIH - LED | TWY G and N : G - LIH - LED<br>TWY C : towards RWY 03/21 : G - LIH - LED<br>TWY C from RWY 03/21 to the holding point : G/Y - LIH - LED |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY S : B - LIL<br>TWY G, N et C : B - LIH - LED | TWY S : B - LIL<br>TWY G, N and C : B - LIH - LED |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène. | Generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 SEC présence ASI. | O SEC ASI presence. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBL.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instructions TWR. | On TWR clearance. |

**AD 2 LFBL.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LIMOGES BELLEGARDE**<br><br>cercle de 6.5 NM de rayon centré sur 45°51'39"N , 001°10'49"E | D | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LIMOGES Approche (FR)<br>LIMOGES Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>LIMOGES Tour (FR)<br>LIMOGES Tower (EN) | HOR ATC : voir / see AD 2.3<br>A l'exclusion de la LF-R 51 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 51 when active. |

**AD 2 LFBL.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | LIMOGES Information (FR)<br>*LIMOGES Information (EN)* | 124.050 MHz | HO | |
| APP | LIMOGES Approche (FR)<br>*LIMOGES Approach (EN)* | 118.080 MHz | HO | Secteur/Sector BL. |
| TWR | LIMOGES Tour (FR)<br>*LIMOGES Tower (EN)* | 119.555 MHz | HO | |
| VDF | LIMOGES Gonio (FR)<br>*LIMOGES Homer (EN)* | 118.080 MHz | HO | |
| VDF | LIMOGES Gonio (FR)<br>*LIMOGES Homer (EN)* | 119.555 MHz | HO | |
| VDF | LIMOGES Gonio (FR)<br>*LIMOGES Homer (EN)* | 124.050 MHz | HO | |
| ATIS | LIMOGES (FR)<br>*LIMOGES (EN)* | 128.080 MHz | HO | TEL : 05 55 48 40 37 |
| A/A | LIMOGES (FR) | 119.555 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFBL.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LOC 21 (III.E.4) | LG | 110.1 MHz | H24 | 45°51'03.5"N 001°10'16.1"E | 1271 ft | | | 212°/200 m THR 03 | |
| GP 21 | | 334.4 MHz | H24 | 45°52'07.0"N 001°11'09.0"E | 1292 ft | | 16.5 m/54 ft<br>( 3 °) | 234°/311 m THR 21 | |
| DME 21 | | CH 38X | H24 | 45°52'07.0"N 001°11'09.0"E | 1292 ft | 25NM | | 234°/311 m THR 21 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBL.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

LIMOGES APP assure les services de la circulation aérienne dans la TMA.

***20.1 AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES***

*LIMOGES APP assumes air traffic services within the TMA.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

**20.2.1** L'altitude de transition est fixée à 5000 ft.

**20.2.2** Le niveau de transition est calculé par l'approche de LIMOGES.

Il est communiqué aux commandes de bord par LIMOGES APP sur leur demande.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

***20.2.1*** *The transition altitude is 5000 ft.*

***20.2.2*** *The transition level is calculated by LIMOGES APP.*

*It is communicated by LIMOGES APP on request.*

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

**20.3.1 Généralités**

Bande gazonnée réservée aux planeurs et remorqueurs basés.

Activité vol à voile à l'Est de l'axe de la piste en herbe sauf DEP et ARR vols sur campagne.

***20.3 GROUND HANDLING***

***20.3.1 General***

*Grass RWY reserved for based gliders and towing aircraft.*

*Gliders activity Eastern of the grass RWY, except for DEP and ARR flights over the country.*

**20.3.2 Utilisation des postes de stationnement**

Aire de stationnement limitée.

Parking commercial (A, T et P) réservé :

- aux aéronefs commerciaux programmés ;
- aux aéronefs assistés : O/R PN 24 HR auprès du service d'assistance en escale ;
- aux aéronefs d'Etat et/ou aéronefs basés (après accord du service d'assistance en escale).

Parking commercial divisé en 3 aires :

- aire P = aire commerciale ou d'aviation d'affaire pour 2 places pour avion d'une envergure inférieure ou égale à 27,03 m et une longueur inférieure ou égale à 29.91 m ou ou 3 places pour avion d'une envergure inférieure ou égale à 17,67 m et une longueur inférieure ou égale à 29,91 m. ;
- aire A = aire commerciale comprenant 3 postes de stationnement , 2 postes pour un aéronef de catégorie D max A400M et 1 poste pour un aéronef de catégorie C .
- aire T : aire commerciale comprenant 1 poste de stationnement pour un aéronef de catégorie D max A40.

Parking de l'aviation légère :

- parking L : parking Aviation Générale : 3 places pour avion d'une envergure inférieure ou égale à 11 m et d'une longueur de fuselage inférieure ou égale à 8 m.
- parking ACB : réservé aux aéronefs des aéroclubs basés.

Assistance en escale :

Poste de Coordination Aéroport :

TEL : 05 55 43 30 13 - FAX : 05 55 43 30 18

SITA : LIGKKXH

E-mail : trafic@limoges.cci.fr

***20.3.2 Use of parking stands***

*Restricted parking area.*

*Commercial apron (A, T and P) reserved for :*

*- planned commercial ACFT ;*

*- handled ACFT : O/R PN 24 HR to handling service ;*

*- government ACFT and/or home based ACFT (prior agreement to handling service).*

*Commercial apron divided in 3 areas :*

*- area P = commercial or business aviation area 2 stands for ACFT whose wingspan is less than or equal to 27.03 m and length less than or equal to 29.91 m or 3 stands for ACFT whose wingspan is less than or equal to 17.67 m and length is less than or equal to 29.91 m. ;*

*- area A = Commercial area 3 stands for ACFT, 2 stands for an ACFT cat D max A400M and 1 stand for an ACFT cat C .*

*- area T = Commercial area 1 stand for ACFT cat D max A40.*

*Light aviation apron :*

*- apron L : General Aviation area : 3 stands for ACFT whose wingspan is less than or equal to 11 m and fuselage length less than or equal to 8 m.*

*- apron ACB : reserved for home-based flying clubs ACFT.*

*Ramp handling service :*

*Airport Coordination Post :*

*TEL : 05 55 43 30 13 - FAX : 05 55 43 30 18*

*SITA : LIGKKXH*

E-mail : trafic@limoges.cci.fr

**AD 2 LFBL.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFBL.22 Procédures de vol *Flight procedures*

### 22.1 GENERALITES / *GENERAL INFORMATION*

| | |
|---|---|
| Eviter le survol de la zone sensible "PRIMAGAZ LES BARDYS" à 1.6 NM NW du point E. | *Avoid overflying "PRIMAGAZ LES BARDYS" area located 1.6 NM NW from point E.* |
| VFR spécial : minima MET en présence d'IFR : | *SVFR: MET MNM when IFR traffic :* |
| Tronçon NW-WA : VIS> 2000 m, | *Segment NW-WA : VIS> 2000 m,* |
| Tronçon W-WA : VIS>1500 m, | *Segment W-WA : VIS>1500 m,* |
| Tronçon E-EA : VIS>2000 m, | *Segment E-EA : VIS>2000 m,* |
| Tronçon EA-LFBL : VIS>1500 m, | *Segment EA-LFBL : VIS>1500 m,* |
| Tronçon S-SA : VIS>1500 m, | *Segment S-SA : VIS>1500 m,* |
| Tronçon SA-LFBL : VIS>2500 m. | *Segment SA-LFBL : VIS>2500 m.* |

### 22.2 PROCEDURES / *PROCEDURES*

**22.2.1** Procédures radar / *Radar procedures*

LIMOGES APP assure les services de surveillance, d'assistance et de guidage radar.

*LIMOGES APP provides radar surveillance, radar assistance and radar vectoring services.*

**22.2.2** Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA / *IFR routes within the TMA*

Dans toute la mesure du possible, les arrivées seront acheminées en fonction de leur provenance :

*As far as possible, the incomings will be routed according to their provenance:*

- sur IBL21 pour les arrivées du Nord,
- sur MIGRA pour les arrivées du Sud.

*- to IBL21 for North incoming,*
*- to MIGRA for South incoming.*

Les arrivées pourront donc se terminer par des manoeuvres à vues libres en fonction de la piste en service.

*The incoming routes could be followed by Circling according to RWY in use.*

**22.2.2.1** Arrivées : voir Cartes. / *Arrivals: see charts.*

**22.2.2.2** Départs : voir Cartes. / *Departures: see charts.*

**22.2.2.3** Transit : voir Cartes. / *Transit: see charts.*

**22.2.3** Transfert de communication / *Transfer of communication*

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef.

*Frequency changes should only take place when instructed by the authority responsible for air traffic control.*

A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

*The aircraft must call immediately whenever the frequency is changed.*

En aucun cas, cet appel ne doit être fait plus d'une minute après réception de l'instruction de changement de fréquence.

*This call never can be made over than one minute after reception of the instruction for frequency change.*

### 22.3 PROCEDURES LVP / *LVP PROCEDURES*

**22.3.1 Installations et équipements disponibles / *Available installations and equipment***

22.3.1.1 Pistes / *Runways*

La piste 21 est homologuée pour des opérations CAT III E4.

*Runway 21 is approved for Cat III E4 operations.*

Cette piste 21 est équipée d'un ILS, d'une rampe d'approche de 720 m ainsi que d'une zone de toucher des roues constituée de feux blancs unidirectionnels, disposés en paires de barrettes placées symétriquement par rapport à l'axe de piste, commençant au seuil de la piste 21 sur 900 m.

*This runway 21 is equipped with an ILS, approach lights over 720 m as well as a touchdown area made up of unidirectional white lights, arranged in pairs of strips placed symmetrically with relation to the runway axis, starting at threshold of runway 21 over 900 m.*

Le balisage axial indiquant le dégagement de la piste 21 par la voie de circulation centrale est composé de feux alternés jaunes et verts entre l'axe de piste et le point d'attente C.

*The axial lighting indicating the clearing of runway 21 by center taxiway is made up of alternating yellow and green lights between the runway axis and the holding point C.*

Pour les aéronefs au départ, seul le point d'attente C est utilisable.

*For outbound aircraft, only holding point C is usable.*

En phase LVP :

*In LVP phase :*

- Les arrivées atterrissent sur la piste 21. Le dégagement des arrivées s'effectue à partir du taxiway central.

*- Inbound aircraft land on runway 21 and are cleared from center taxiway.*

- L'atterrissage d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 4 NM finale 21, l'arrivée précédente a dégagé les aires sensibles et critiques de l'ILS 21.

*- Aircraft landing is possible only if, when arriving at 4 NM from the threshold of runway 21, the previous inbound aircraft has cleared the ILS sensitive and critical areas of runway 21.*

- En cas de départ et arrivée simultanés, l'aéronef à l'arrivée peut débuter son approche que si, lorsqu'il arrive à IBL21 en finale 21, l'aéronef au départ décolle. L'autorisation d'atterrissage est délivrée à 4 NM finale 21.

*- In case of simultaneous departure and arrival, inbound aircraft can start is approach only if, when arriving at IBL21 in final approach for runway 21, the outbound aircraft takes off. The landing clearance is delivered at 4 NM in final approach for runway 21.*

22.3.1.2 Taxiways / *Taxiways*

Le roulage est restreint au taxiway central.

*Taxiing is limited to center taxiway.*

22.3.1.3 Communications / *Communications*

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en cours. Le message sur l'ATIS indique que :

*Pilots are informed by the ATIS when the LVP procedures are in progress. The message on the ATIS indicates that :*

- Les LVP sont en vigueur piste 21,

*The LVPs are effective on runway 21,*

- Les RVR seront données au premier contact sur la fréquence de contrôle,

*- The RVRs will be given on first contact on the control frequency,*

- L'équipage doit vérifier ses minima avant d'entamer l'approche.

*- The flight crew must check its minima before starting the approach.*

L'ATIS indique aussi les éventuelles défaillances d'équipements relatifs aux LVP.

*The ATIS also indicates the possible failures of equipment relating to the LVPs.*

Les RVR mesurées au toucher des roues, mi-piste et extrémité de la piste 21 seront transmises aux pilotes :

*The RVRs measured on touchdown, mid-runway and end of runway 21 will be transmitted to the pilots :*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- Au départ, au plus tard sur la piste 21 avant le décollage,
- À l'arrivée, au plus tard à 4 NM du toucher des roues sur la piste 21.

**22.3.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

La phase de LVP commence quand la RVR est égale ou inférieure à 550 m et / ou si le plafond est inférieur ou égal à 200 ft.

Les LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure ou égale à 550 m et / ou le plafond supérieur à 200 ft.

**22.3.3 Autres informations**

En raison de l'absence de barres d'arrêt, par conditions LVP, le roulage sera limité au déplacement d'un seul aéronef à la fois sur la plate-forme.

Un avion ne sera autorisé à débuter son roulage que lorsque le précédent aura annoncé son arrivée au parking ou son décollage.

**22.4 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

(Utilisables uniquement sur autorisation particulière de l'APP).

Ces consignes ne prennent pas en compte l'activation des zones réglementées.

**RWY 03 :**

Monter RM 032° jusqu'à 1800 ft AMSL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pente théorique de montée jusqu'à 1400 ft AMSL : 5.1 % MNM.

(Obstacle pénalisant: Arbres altitude 1326 ft à 243 m de la DER à gauche de l'axe de piste).

**RWY 21 :**

Monter RM 212° jusqu'à 1800 ft AMSL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pente théorique de montée jusqu'à 1400 ft AMSL : 6,7% MNM.

(Obstacle pénalisant : Arbres altitude 1299 ft à 47 m de la DER à gauche de l'axe de piste).

**22.5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.5.1 Panne de radiocommunication au départ**

Afficher 7600.

**VMC** : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

**IMC** : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière.

Si le dernier Fl assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

**22.5.2 Panne de radiocommunication à l'arrivée**

Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.

Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

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

- HAP,
- heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

Descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale d'attente.

Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

Si le pilote a connaissance du QFU en service : appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.

Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 212° est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 032° est en service).

**22.5.3 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

*- On departure, at the latest on runway 21 before take-off,*

*- On arrival, at the latest at 4 NM from touchdown on runway 21.*

***22.3.2 LVP implementation and end criteria***

*The LVP phase starts when the RVR is equal or less than 550 m and / or if the ceiling is less than or equal to 200 ft.*

*The LVPs end when the RVR becomes greater or equal to 550 m again and / or the ceiling greater than 200 ft.*

***22.3.3 Other information***

*Due to the absence of stop bars, under LVP conditions, taxiing will be limited to the movement of only one aircraft at a time on the platform.*

*An aircraft will be cleared for starting taxiing only when the previous one has announced its arrival at the parking stand or its take-off.*

***22.4 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*(Available only with particular APP clearance).*

*These instructions do not take into account the activation of regulated areas.*

***RWY 03 :***

*Climb MAG 032° up to 1800 ft AMSL, then straight route climbing up to the enroute safety altitude.*

*Theoretical climb gradient up to 1400 ft AMSL : 5.1 % MNM.*

*(Reference obstacle : Trees altitude 1326 ft at 243 m from DER on the left of the RWY center line).*

***RWY 21 :***

*Climb MAG 212° up to 1800 ft AMSL, then straight route climbing up to the enroute safety altitude.*

*Theoretical climb gradient up to 1400 ft AMSL: 6.7% MNM.*

*(Reference obstacle: Trees altitude 1299 ft at 47 m from DER on the left of the RWY center line).*

***22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.5.1 Radiocommunication failure on departure***

*Squawk 7600.*

***VMC** : turn back to land on the AD.*

***IMC** : continue the flight until the limits of the TMA complying with the departure trajectory to the last assigned FL and then start climbing up to the cruising level.*

*If the last assigned FL is incompatible with the minimal safety altitude, continue to climb towards the cruising FL.*

*If the failure occurs during a radar guided departure, join as soon as possible the assigned SID.*

***22.5.2 Radiocommunication failure on arrival***

*Follow or join the authorized STAR or failing this, the nearest.*

*Arrive at the IAF at the last collated assigned level if it is usable in holding, failing this at the highest level of holding.*

*Wait at this level until the latest of the two following hours :*

*- Expected approach time,*

*- time of arrival in holding plus 10 minutes.*

*Descend in the holding pattern to holding minimim altitude.*

*Leave the IAF to begin the approach procedure.*

*If the pilot knows of the QFU in service : apply the procedure described in the National Regulation.*

*If the pilot does not know of the QFU in service : consider that the QFU 212° is in service (circling is possible if the wind determined by the pilot indicates that the QFU 032° is in use).*

***22.5.3 Radiocommunication failure followed by missed approach***

*If the landing appears impossible within the prescribed times, divert to the alternate airfield planned in the FPL while following the adapted SID, cilimbing towards the minimal en route safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBL.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

Assistance obligatoire avec PPR 24 HR (Poste de Coordination Aéroport), pour tout ACFT en IFR ou pour tout ACFT stationnant sur le parking principal (A, T, P).

Aéronefs non équipés en 8,33 kHz :

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 kHz contacteront les services ATS sur la fréquence LIMOGES Tour.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 kHz contacteront les services ATS sur la fréquence LIMOGES Information.

***23.1 GENERAL***

*Mandatory handling with PPR 24 HR (Airport Coordination Post), for any IFR ACFT or any ACFT parked on main apron (A, T, P).*

*Aircraft not equipped with 8.33-kHz compatible equipment :*

*At departure, ACFT not equipped with 8.33-kHz spacing compatible radiocommunication equipment will contact the ATS services on LIMOGES TWR frequency.*

*On arrival, unless otherwise specified by the ATS services, ACFT not equipped with 8.33-kHz spacing compatible radio-communication equipment will contact the ATS services on LIMOGES Information frequency.*

**23.2 AERODROME VOISIN**

L'aérodrome d'ANGOULEME BRIE CHAMPNIER est situé à l'intérieur des limites latérales de la TMA de LIMOGES.

Les itinéraires IFR de départ figurent sur les cartes AD 2 LFBU ainsi que les procédures en cas de panne de communication.

***23.2 NEIGHBOURING AD***

*ANGOULEME BRIE CHAMPNIER AD is located within lateral boundaries of LIMOGES TMA.*

*IFR departure routes are represented in AD 2 LFBU charts as well as radio failure procedures.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

Equipement de surveillance du trafic : Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

***23.3 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Péril animalier pendant les vols commerciaux : SPPA actif de 30 min avant le lever du soleil jusqu'à 30 min après le coucher du soleil.

SPPA complémentaire entre les vols commerciaux.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Wildlife control service during commercial flights : service provided from 30 min before SR until 30 min after SS.*

*Additional wildlife control service provided outside of commercial flight hours.*

**AD 2 LFBL.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBL.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

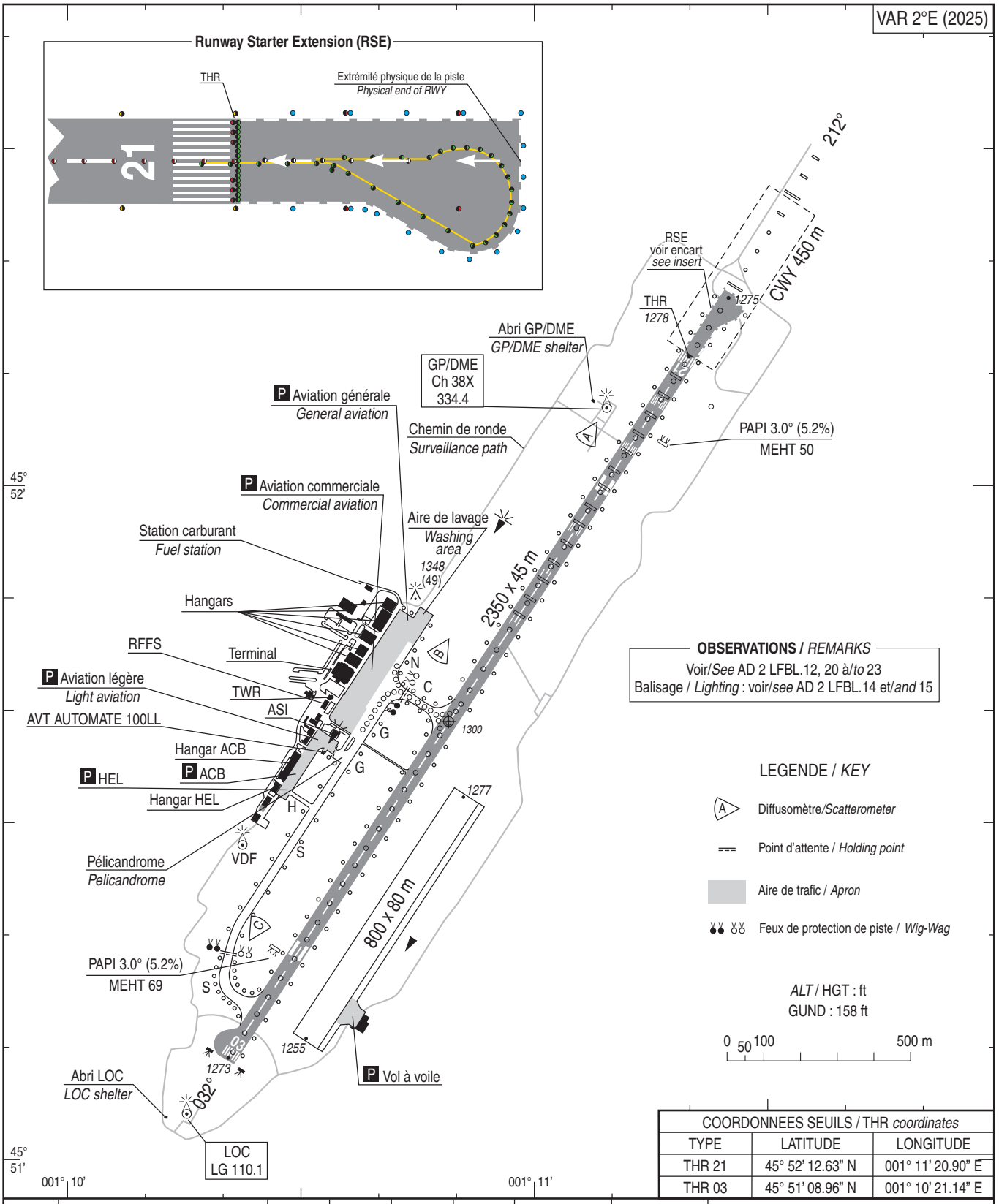
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 128.080 ☎ 05 55 48 40 37

# LIMOGES BELLEGARDE
45 51 39 N - 001 10 49 E
*ALT AD : 1300 (47 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / THR *coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 21 | 45° 52' 12.63" N | 001° 11' 20.90" E |
| THR 03 | 45° 51' 08.96" N | 001° 10' 21.14" E |

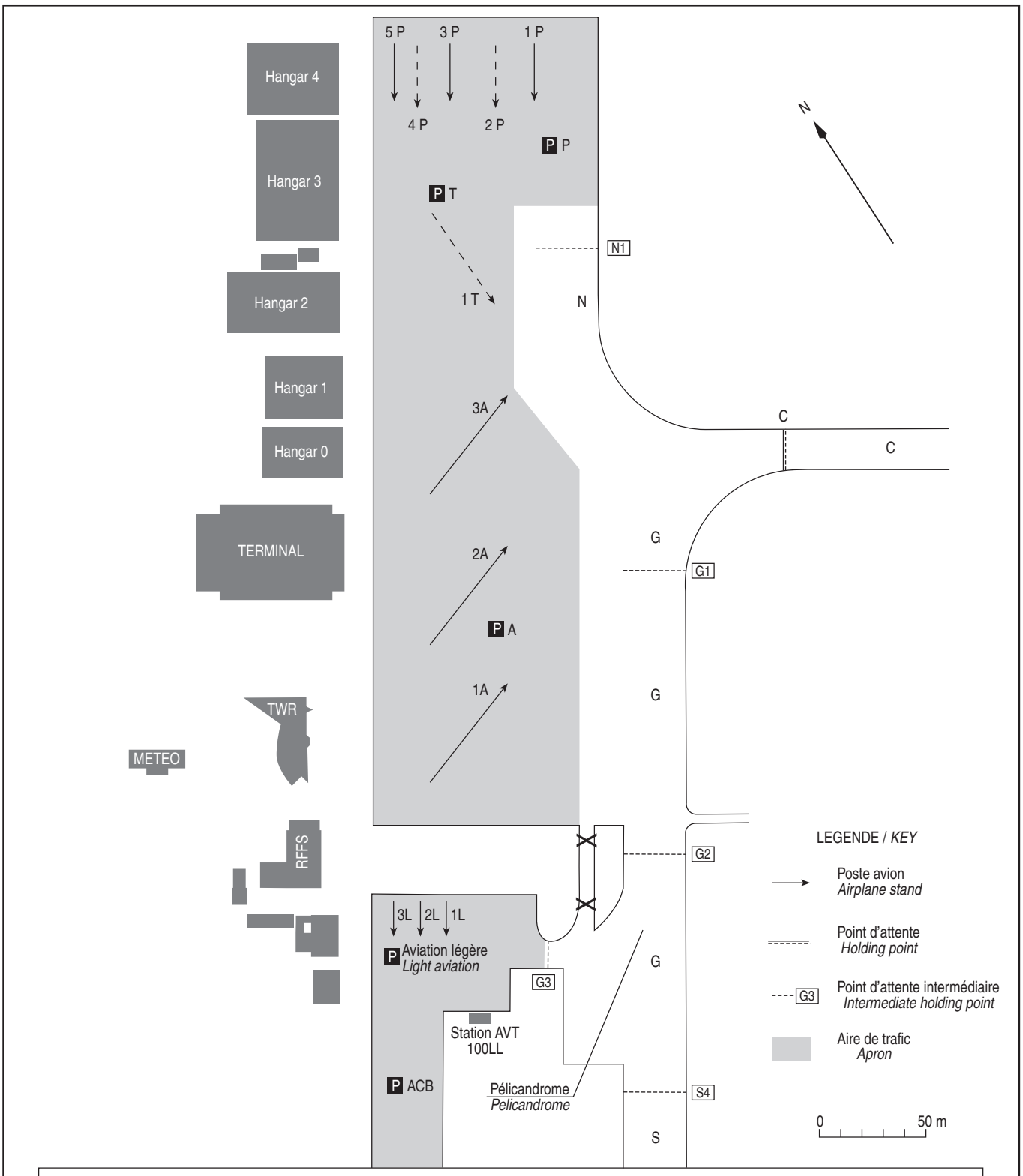
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 03 | NIL | LIH - LED | 2350 | 2800 | 2350 | 2350 | Revêtue | 50 F/B/W/T | 150* | 150* | 150* | 200* |
| 21 | 720 m LIH - LED | LIH - LED | 2500 | 2500 | 2500 | 2350 | *Paved* | | 150* | 150* | 150* | 200* |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : Pas de LVP / *No LVP* | | | |
| | | | | | | | | | RWY 21 : LVTO avec / *with* RVR<150/200m autorisés/*authorized*. | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**LIMOGES** BELLEGARDE




**POSTES DE STATIONNEMENT AERONEFS :**
**PRKG A, à gauche du TWY C :**
- Premier poste 1A (catégorie C) : poste le plus à gauche devant la TWR.
- Deuxième poste 2A (catégorie C) : poste devant l'aérogare.
- Troisième poste 3A (catégorie C) : devant les hangars 0 et 1.

**PRKG T, accès depuis la voie N :**
- Poste 1T : envergure max 42.4 m

**PRKG P, accès depuis la voie N :**
- Poste 1P, 3P et 5P : envergure max 17.6 m
- Poste 2P, 4P : envergure max 27.05 m, longueur max 29.87 m

**PRKG L, accès depuis la voie G ou S :**
- Poste 1L, 2L et 3L : envergure max 11 m, longueur max 8 m

**PRKG ACB, résevé aux aéronefs des aéroclubs basés**

***ACFT STANDS :***
***Apron A, left of TWY C :***
*- 1st stand 1A (category C) : stand located most to the left in front of TWR.*
*- 2nd stand 2A (category C) : in front of terminal.*
*- 3rd stand 3A (category C) : in front of hangars 0 and 1.*

***Apron T, access from TWY N :***
*- Stand 1T : max wingspan 42.4 m*

***Apron P, access from TWY N :***
*- Stand 1P, 3P and 5P : max wingspan 17.6 m*
*- Stand 2P, 4P : max wingspan 27.05 m, max length 29.87 m*

***Apron L access from TWY G or S :***
*- Stand 1L, 2L and 3L : max wingspan 11 m, max length 8 m*

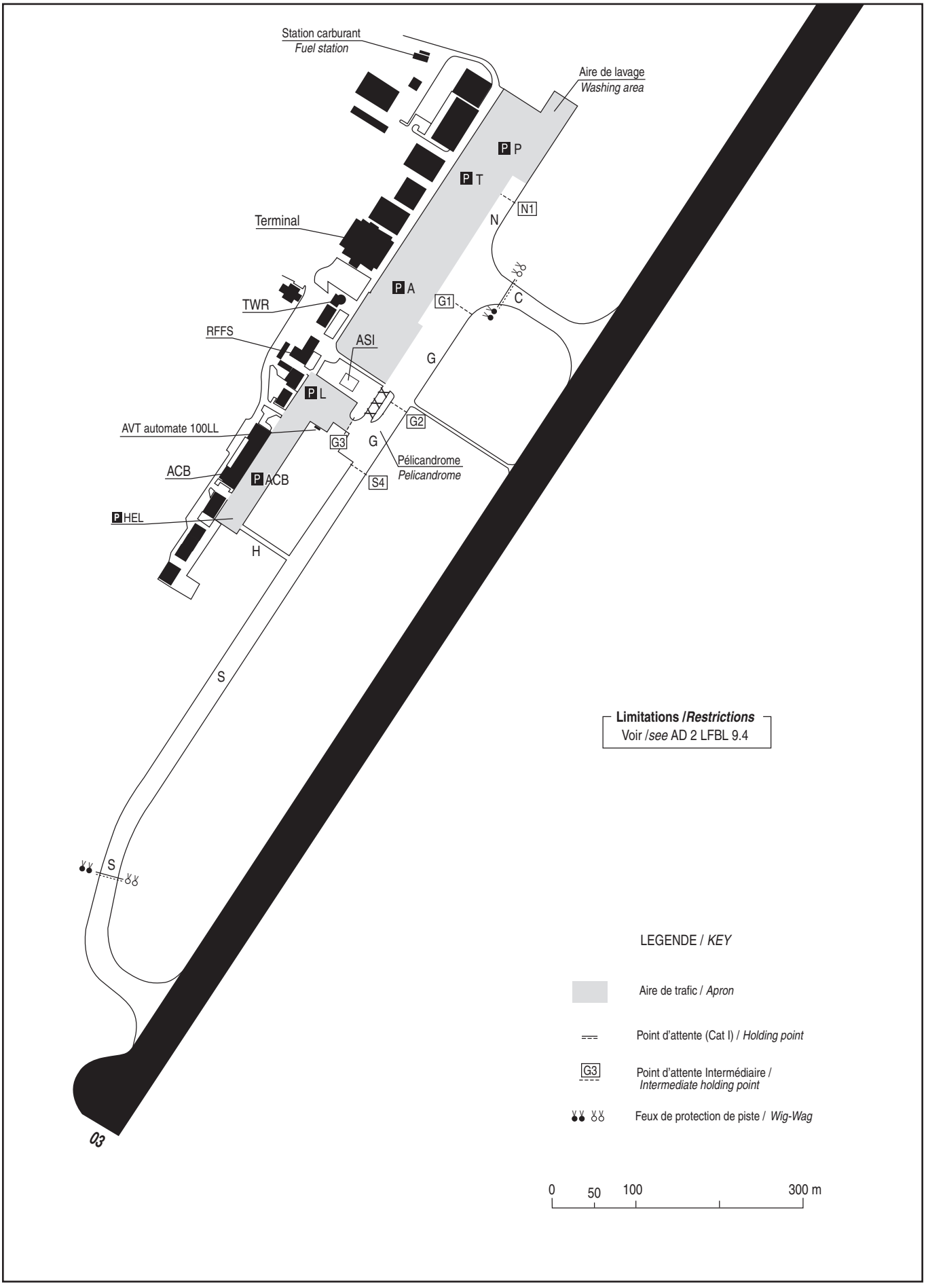
***Apron ACB, reserved for based ACB ACFT.***



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## LIMOGES BELLEGARDE






© SIA

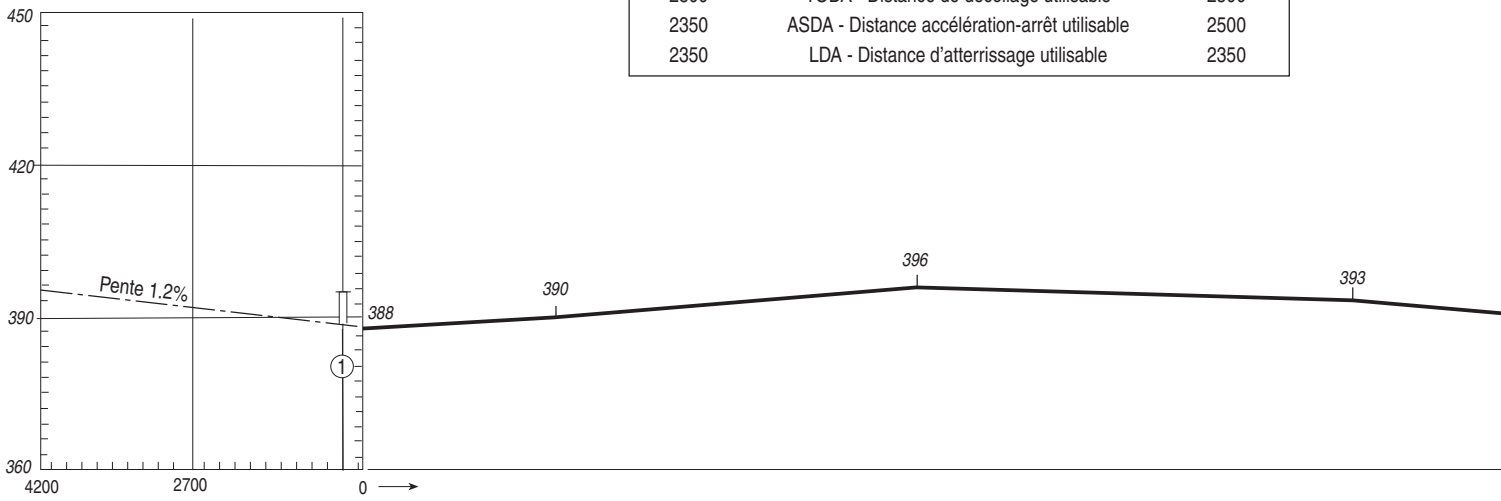
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

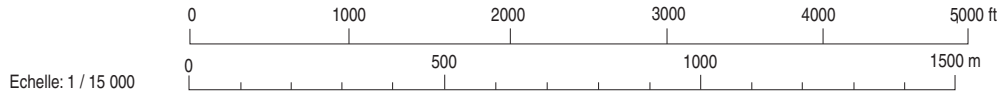
**LIMOGES** BELLEGARDE
RWY 03/21

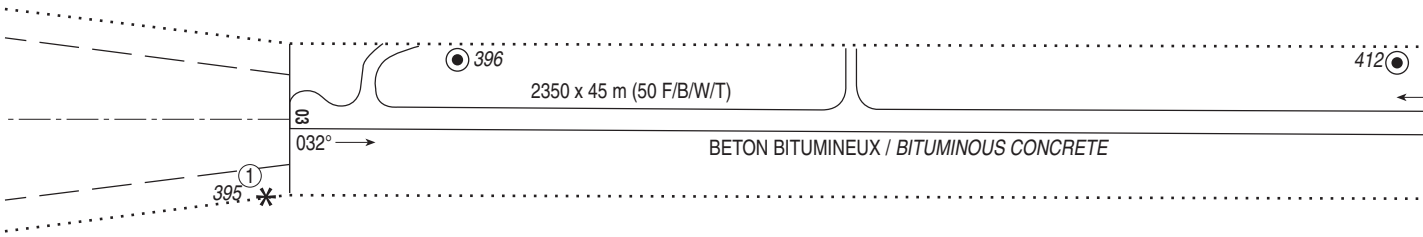
VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 03 | | RWY 21 |
| 2350 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 2500 |
| 2800 | TODA - Distance de décollage utilisable | 2500 |
| 2350 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 2500 |
| 2350 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable | 2350 |




### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en Décembre 2021
Nivellement rattaché au N.G.F.



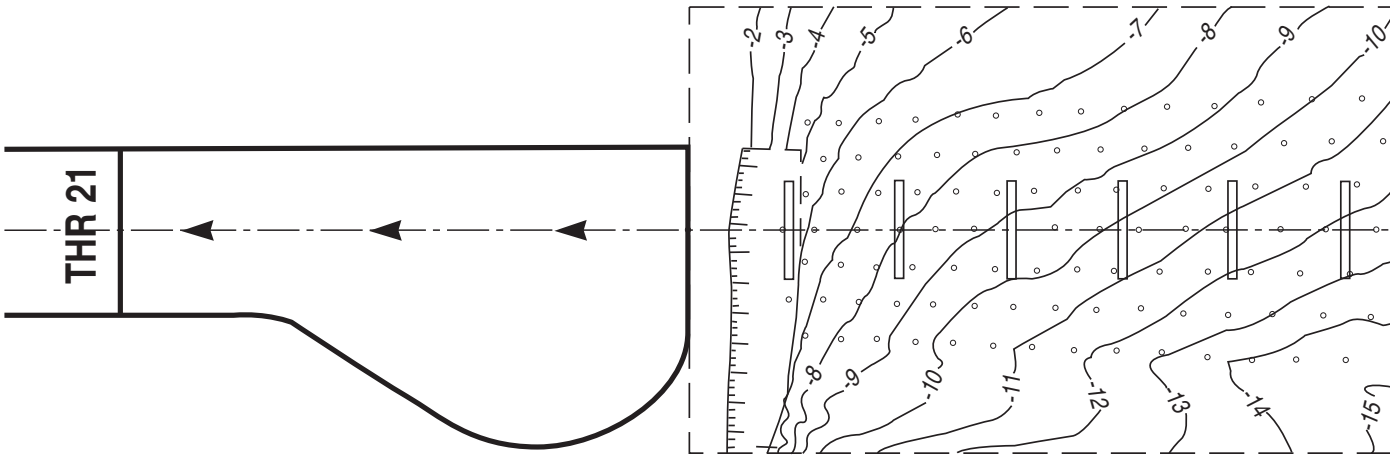
© SIA

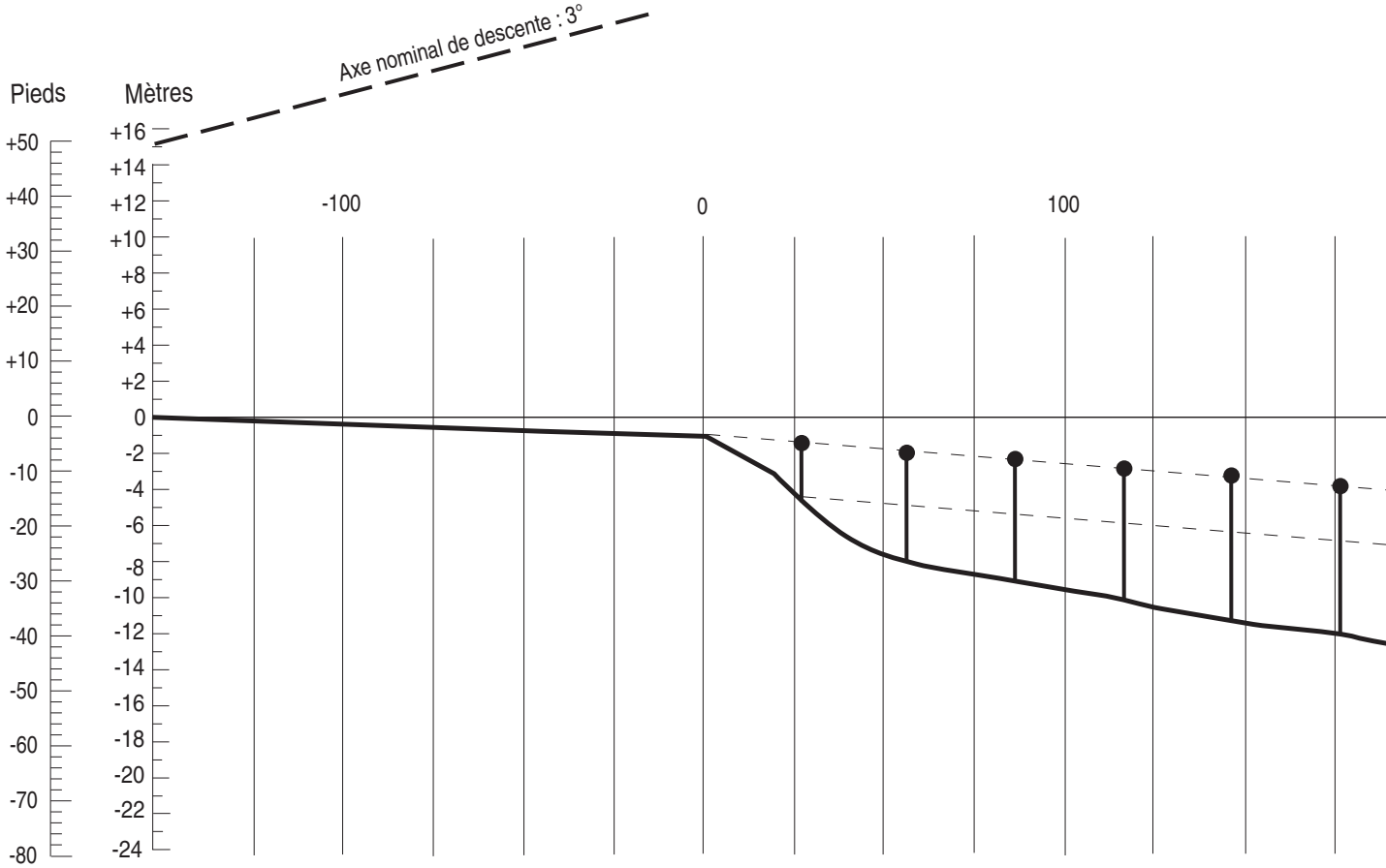
# CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

*Precision Approach Terrain Chart - ICAO*

VAR 1°E (2020)

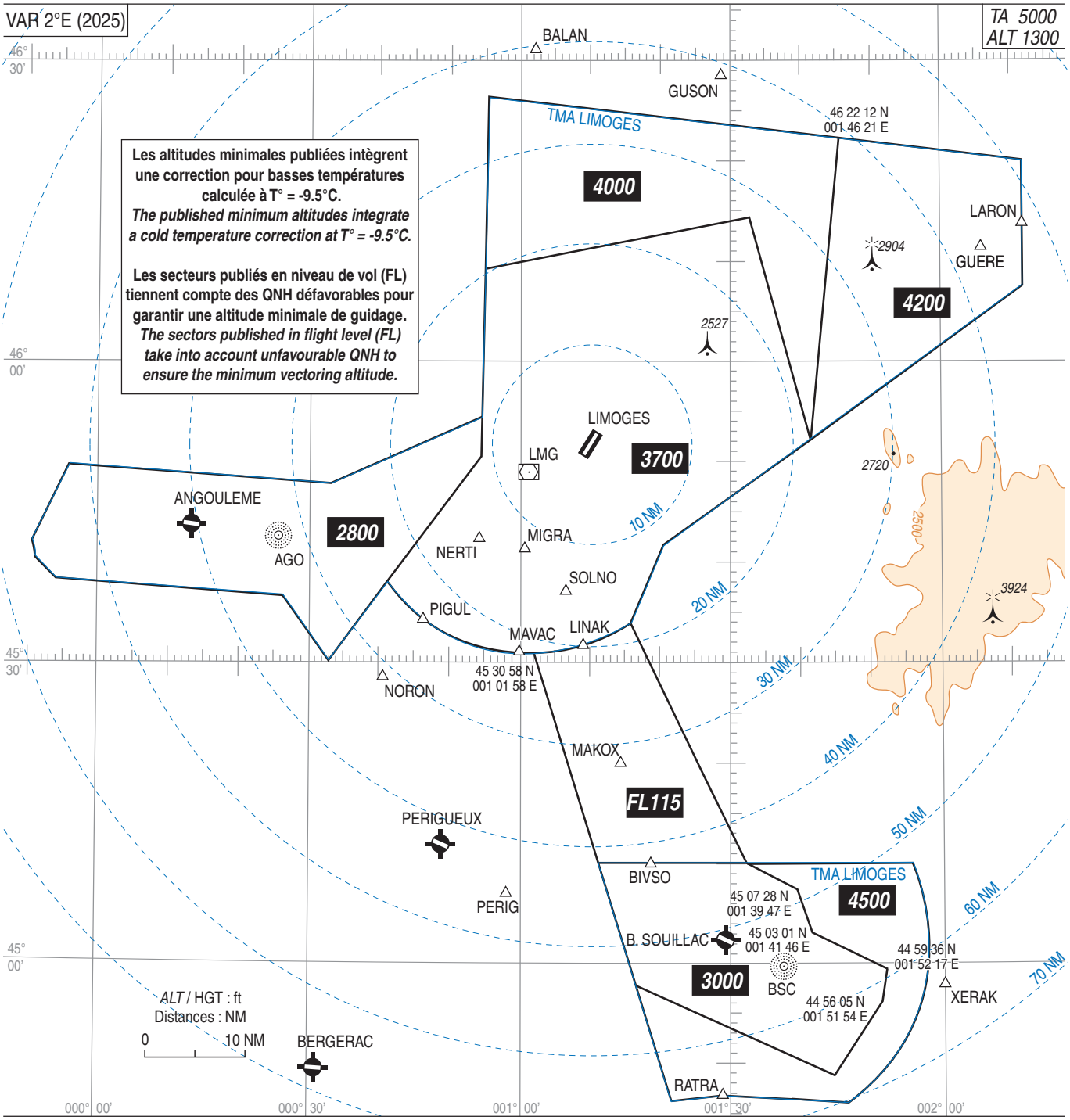
D



# LIMOGES BELLEGARDE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

**ATIS** LIMOGES 128.080
**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Afficher transpondeur 7600 :
1) Panne survenant avant l'approche initiale : rejoindre la STAR et appliquer la réglementation Nationale.
2) Panne survenant en cours d'approche : effectuer la procédure d'approche autorisée.
3) Panne suivie d'une API : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une seconde API dégager la TMA en appliquant la procédure prévue.
4) Panne survenant au cours d'un départ :
- En VMC : faire demi-tour pour regagner l'aérodrome de départ.
- En IMC : rejoindre au plus tôt le SID assigné et appliquer les consignes panne de COM associées.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Squawk 7600 :*
*1) If a failure occurs before the initial approach : join the STAR routeing according to the National legislation.*
*2) If a failure occurs during the approach procedure : go through with the approach procedure assigned.*
*3) Failure followed by a missed APCH : comply with the missed APCH procedure as defined in the IAC in order to perform a second attempt. If this last is followed by a new missed APCH, clear the TMA according to the specified procedure.*
*4) If a failure occurs during departure :*
- *VMC : turn back to join the aerodrome of departure.*
- *IMC : join the assigned SID as soon as possible and comply with the radio failure instructions.*


AMDT 07/26 **CHG** : VAR, remarques sur altitudes minimales, secteur 10 000 devient FL115 / *remarks about minimum altitudes, sector 10 000 becomes FL115.*
© SIA

**DATA** **LIMOGES BELLEGARDE**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| LMG | REF ENR 4.1 | | X | X | X | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| RW03 | REF THR03 LFBL AD 2.12 | | X | | | X |
| RW21 | REF THR21 LFBL AD 2.12 | | X | | | X |
| BALAN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| GUERE | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| GUSON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LARON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LINAK | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MAKOX | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MAVAC | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MIGRA | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| NERTI | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| NORON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| PERIG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| PIGUL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SOLNO | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| MAPT LOC RWY 21 | 45°52'54.9"N | 001°12'00.6"E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 21 | 45°59'12,6" N | 001°17'56,4" E | | X | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| FBL03 | 45°44'54,2" N | 001°04'30,4" E | X | | | X |
| FBL21 | 45°59'12,6" N | 001°17'56,3" E | X | | | X |
| IF ILS/LOC RWY 21 | 46°02'16,5" N | 001°20'50,1" E | | X | | X |
| IBL21 | 46°02'16,5" N | 001°20'50,1" E | X | | X | X |
| BL410 | 45°52'54,3" N | 001°12'00,0" E | X | | | X |
| BL502 | 46°05'01,0" N | 001°14'49,8" E | X | | X | X |
| BL504 | 45°59'32,1" N | 001°26'50,0" E | X | | X | X |
| BL512 | 45°50'27,3" N | 001°09'42,0" E | X | | | X |
| BL602 | 46°02'18,0" N | 001°01'40,9" E | X | | X | |
| BL604 | 45°52'51,1" N | 001°24'18,8" E | X | | X | |
| BL703 | 46°04'59,5" N | 001°33'54,4" E | X | | X | |
| BL705 | 45°51'02,5" N | 001°01'42,0" E | X | | X | |
| BL707 | 45°34'21,5" N | 001°11'51,5" E | X | | X | |
| BL905 | 45°57'19,4" N | 001°01'37,6" E | X | | X | |
| BL907 | 45°55'11,6" N | 001°37'23,1" E | X | | X | |
| BL909 | 45°32'26,5" N | 001°06'23,4" E | X | | X | |
| BL911 | 45°33'35,7" N | 000°48'15,7" E | X | | X | |
| BL913 | 45°31'33,9" N | 001°00'08,3" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LIMOGES** BELLEGARDE

**PRECODING RNP** RWY 03

**RNP RWY 03**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.6°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MIGRA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NERTI | IF | NERTI | - | - | - | - | - | 3700 | - | 210 | - | - |
| | TF | MIGRA | - | 102 | 103.2 | 4.7 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| INA SOLNO | IF | SOLNO | - | - | - | - | - | 3700 | - | 210 | - | - |
| | TF | MIGRA | - | 312 | 313.3 | 5.7 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | MIGRA | - | - | - | - | - | 3700 | - | 210 | - | - |
| | TF | FBL03 | - | 032 | 033.1 | 4.6 | - | 3700 | 3700 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW03 | Yes | 032 | 033.2 | 7.5 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | BL410 | Yes | 032 | 033.2 | 2.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MIGRA | - | - | - | - | L | - | 3700 | 185 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBL |
| **Runway** | 03 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E03A |
| **LTP/FTP Latitude** | 455108.9590N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0011021.1375E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 436.2 |
| **FPAP Latitude** | 455212.6250N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 63.6660 |
| **FPAP Longitude** | 0011120.8990E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 59.7615 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 02 06 0C 03 00 00 01 33<br>30 05 3E 81 AD 13 A3 D1 80 00<br>0A 25 64 F1 01 E3 D2 01 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 72 85 EE 1C |
| **Calculated CRC Value** | 7285EE1C |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 388.0 |



© SIA

**ILS Z CAT I ou / *or* ILS Z CAT II *et/and* CAT III ou/*or* LOC Z RWY 21**

MAG VAR 2025 1.6°E

REF NAVAID : -

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IBL21 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BL502 | IF | BL502 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IBL21 | - | 122 | 123.2 | 5 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA BL504 | IF | BL504 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IBL21 | - | 302 | 303.3 | 5 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | IF | IBL21 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 185 | - | - |
| APCH | See chart ILS Z CAT 1 2 3 LOC Z RWY 21 | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 212 | 213.3 | - | - | 1900 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | IBL21 | - | - | - | - | R | - | 4000 | 185 | - | 1.0 |

**RNP RWY 21**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.6°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IBL21 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BL502 | IF | BL502 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IBL21 | - | 122 | 123.2 | 5 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA BL504 | IF | BL504 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IBL21 | - | 302 | 303.3 | 5 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBL21 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 185 | - | - |
| | TF | FBL21 | - | 212 | 213.4 | 3.7 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW21 | Yes | 212 | 213.3 | 8.4 | - | - | - | - | -3.0 / 54 | 0.3 |
| | TF | BL512 | Yes | 212 | 213.3 | 2.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | IBL21 | - | - | - | - | R | - | 4000 | 185 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBL |
| **Runway** | 21 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E21A |
| **LTP/FTP Latitude** | 455212.6250N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0011120.8990E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 437.8 |
| **FPAP Latitude** | 455108.9590N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -63.6660 |
| **FPAP Longitude** | 0011021.1375E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -59.7615 |
| **Threshold Crossing Height** | 16.5 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 02 06 0C 15 00 00 01 31<br>32 05 A2 72 AF 13 86 A4 82 00<br>1A 25 9C 0E FE 1D 2D FE 4A 81<br>2C 01 64 00 C8 AF A7 CE 3B 29 |
| **Calculated CRC Value** | A7CE3B29 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 389.5 |



© SIA

**LIMOGES BELLEGARDE**
**SID RNAV RWY 03**
Codage proposé / *Proposed coding*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 03**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BALAN 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 032 | 33.3 | - | - | 1800 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BL602 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BALAN | - | 359 | 0.4 | 28.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LARON 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 032 | 33.3 | - | - | 1800 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BL604 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LARON | - | 056 | 5.6 | 39.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MAKOX 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 032 | 33.3 | - | - | 1800 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LMG | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LINAK | - | 161 | 162.6 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAKOX | - | 161 | 163.0 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NORON 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 032 | 33.3 | - | - | 1800 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LMG | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIGUL | - | 215 | 216.5 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NORON | - | 215 | 216.4 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PERIG 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 032 | 33.3 | - | - | 1800 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LMG | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAVAC | - | 182 | 183.2 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PERIG | - | 182 | 183.3 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LIMOGES BELLEGARDE**
**SID RNAV RWY 21**
Codage proposé / *Proposed coding*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 21**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BALAN 4B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 212 | 213.3 | - | - | 1800 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BL602 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BALAN | - | 359 | 0.004 | 28.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LARON 4B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 212 | 213.3 | - | - | 1800 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BL604 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LARON | - | 056 | 057.6 | 39.1 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LIMOGES BELLEGARDE**
**STAR RNAV RWY 03**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

## STAR RNAV RWY 03

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **MIGRA** | - | MIGRA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BALAN 3M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BALAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL905 | - | 179 | 180.4 | 33.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERTI | - | 197 | 198.6 | 16.0 | - | 3700 | - | 210 | 1.0 |
| **GUERE 3M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GUERE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL907 | - | 229 | 230.4 | 25.3 | - | 6000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | SOLNO | - | 229 | 230.1 | 28.0 | - | 3700 | - | 210 | 1.0 |
| **GUSON 3M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GUSON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL905 | - | 210 | 211.3 | 36.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERTI | - | 198 | 198.6 | 16.0 | - | 3700 | - | 210 | 1.0 |
| **MAKOX 3M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAKOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL909 | - | 334 | 336.0 | 13.7 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIGRA | - | 334 | 335.9 | 9.4 | - | 3700 | - | 210 | 1.0 |
| **NORON 3M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NORON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL911 | - | 048 | 049.8 | 7.0 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIGRA | - | 048 | 049.9 | 11.6 | - | 3700 | - | 210 | 1.0 |
| **PERIG 3M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PERIG | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL913 | - | 002 | 003.2 | 24.6 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIGRA | - | 002 | 003.3 | 9.5 | - | 3700 | - | 210 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LIMOGES BELLEGARDE
## STAR RNAV RWY 21
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 21

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.6° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | | | | | | | | | | | |
| IBL21 | - | IBL21 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BALAN 3R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BALAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | IBL21 | - | 154 | 155.4 | 31.5 | - | 4000 | - | 185 | 1.0 |
| GUERE 3R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GUERE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL703 | - | 252 | 253.9 | 22.8 | - | 6000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | IBL21 | - | 252 | 253.5 | 9.5 | - | 4000 | - | 185 | 1.0 |
| GUSON 3R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GUSON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | IBL21 | - | 190 | 191.8 | 26.7 | - | 4000 | - | 185 | 1.0 |
| MAKOX 3R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAKOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BL707 | - | 352 | 353.3 | 14.5 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BL504 | - | 021 | 022.5 | 27.3 | - | 4000 | - | 220 | 1.0 |
| NORON 3R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NORON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL705 | - | 032 | 033.8 | 26.5 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BL502 | - | 032 | 033.2 | 16.7 | - | 4000 | - | 220 | 1.0 |
| PERIG 3R | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PERIG | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BL705 | - | 002 | 003.2 | 44.1 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BL502 | - | 032 | 033.2 | 16.7 | - | 4000 | - | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LIMOGES BELLEGARDE
# SID RNAV RWY 03

| SID RNAV RWY 03 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 – GNSS seulement / *only* |
| Climb gradient | Pente théorique de montée jusqu'à 1400 ft AMSL : 5,1% MNM (Obstacle pénalisant : Arbres altitude 1326 ft à 243 m de la DER à gauche de l'axe de piste)<br>*Theoretical climb gradient up to 1400ft AMSL : 5.1% MNM (Reference obstacle : Trees altitude 1326 ft at 243 m from DER at left of runway center line)* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100 IAS MAX 250 kt<br>*Speed : FL < 100 IAS MAX 250 kt* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| BALAN 4A | Monter RM 032°. A 1800 ft AMSL tourner à gauche direct vers BL602 puis vers BALAN<br>*Climb MAG 032°. At 1800 ft AMSL turn left direct to BL602 then to BALAN* | ! | |
| LARON 4A | Monter RM 032°. A 1800 ft AMSL tourner à droite direct vers BL604 puis vers LARON<br>*Climb MAG 032°. At 1800 ft AMSL turn right direct to BL604 then to LARON* | ! | |
| NORON 4A | Monter RM 032°. A 1800 ft AMSL tourner à gauche direct vers LMG puis vers PIGUL puis vers NORON<br>*Climb MAG 032°. At 1800 ft AMSL turn left direct to LMG then to PIGUL then to NORON* | ! | |
| MAKOX 4A | Monter RM 032°. A 1800 ft AMSL tourner à gauche direct vers LMG puis vers LINAK puis vers MAKOX<br>*Climb MAG 032°. At 1800 ft AMSL turn left direct to LMG then to LINAK then to MAKOX* | ! | |
| PERIG 4A | Monter RM 032°. A 1800 ft AMSL tourner à gauche direct vers LMG puis vers MAVAC puis vers PERIG<br>*Climb MAG 032°. At 1800 ft AMSL turn left direct to LMG then to MAVAC then to PERIG* | ! | |

| Départs omnidirectionnels / *Multidirectional departures* RWY 03 |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBL 22.3 |

| Panne de radiocommunication / *Radiocommunication failure* |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBL 22.4 |

# LIMOGES BELLEGARDE
# SID RNAV RWY 21

| SID RNAV RWY 21 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 – GNSS seulement / *only* |
| Climb gradient | Pente théorique de montée jusqu'à 1400ft AMSL : 6,7% MNM. (Obstacle pénalisant : Arbres altitude 1299ft à 47m de la DER à gauche de l'axe de piste).<br>*Theoretical climb gradient up to 1400ft AMSL : 6.7% MNM. (Reference obstacle : Trees altitude 1299ft at 47m from DER on the left of the RWY center line).* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100 IAS MAX 250 kt<br>*Speed : FL < 100 IAS MAX 250 kt* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| BALAN 4B | Monter RM 212°. A 1800 ft AMSL tourner à droite direct vers BL602 puis vers BALAN<br>*Climb MAG 212°. At 1800 ft AMSL turn right to BL602 then to BALAN* | ! | |
| LARON 4B | Monter RM 212°. A 1800 ft AMSL tourner à gauche direct vers BL604 puis vers LARON<br>*Climb MAG 212°. At 1800 ft AMSL turn left to BL604 then to LARON* | ! | |

| Départs omnidirectionnels / *Multidirectional departures* RWY 21 |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBL 22.3 |

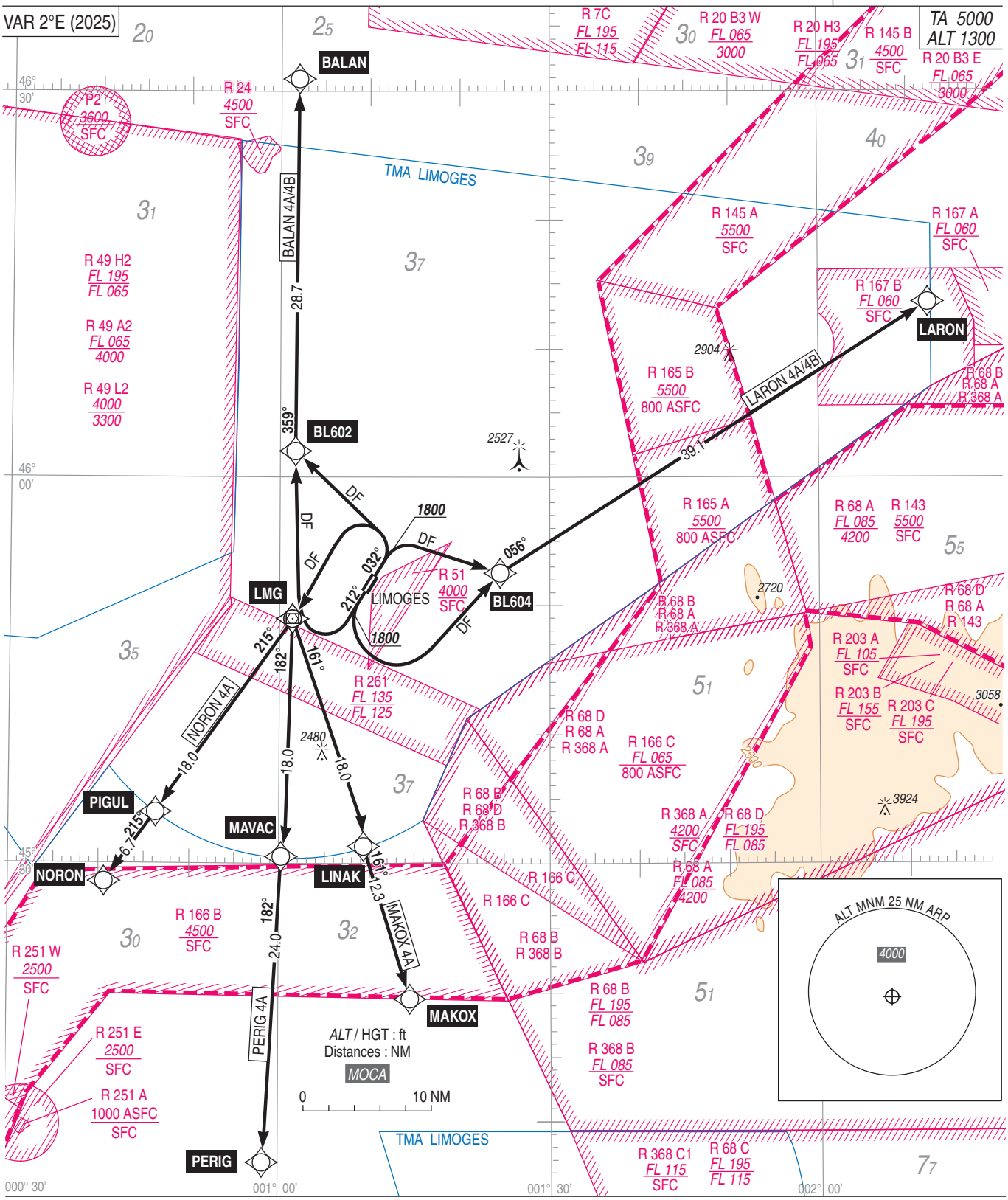
| Panne radiocommunication / *Radiocommunication Failure* |
|---|
| Voir / *See* AD 2 LFBL 22.4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LIMOGES BELLEGARDE
## SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**TWR** : LIMOGES Tour / *Tower* 119.555
**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*



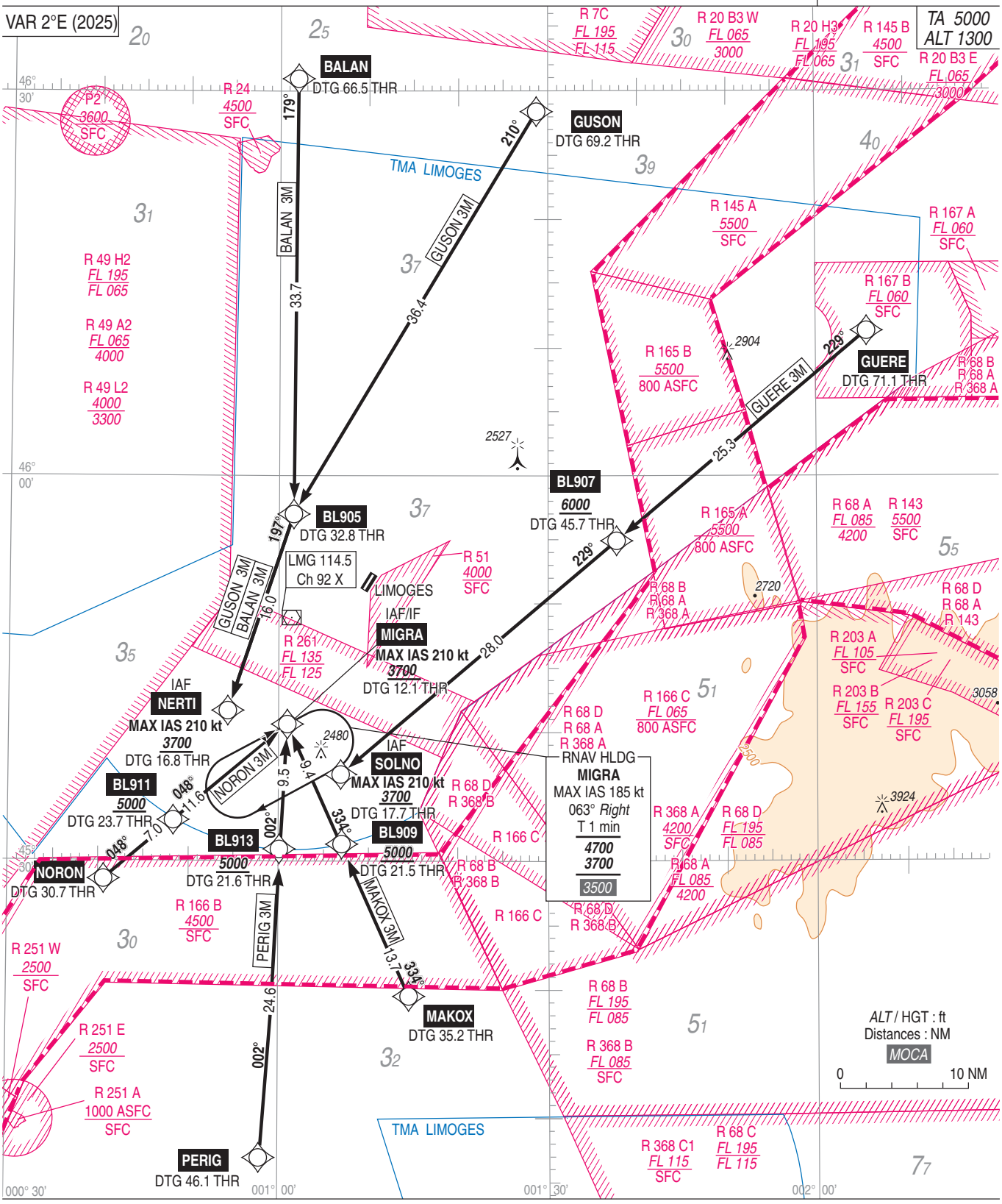



© SIA

# LIMOGES BELLEGARDE
## STAR RNAV RWY 03
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080
**TWR** : LIMOGES Tour / *Tower* 119.555

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*



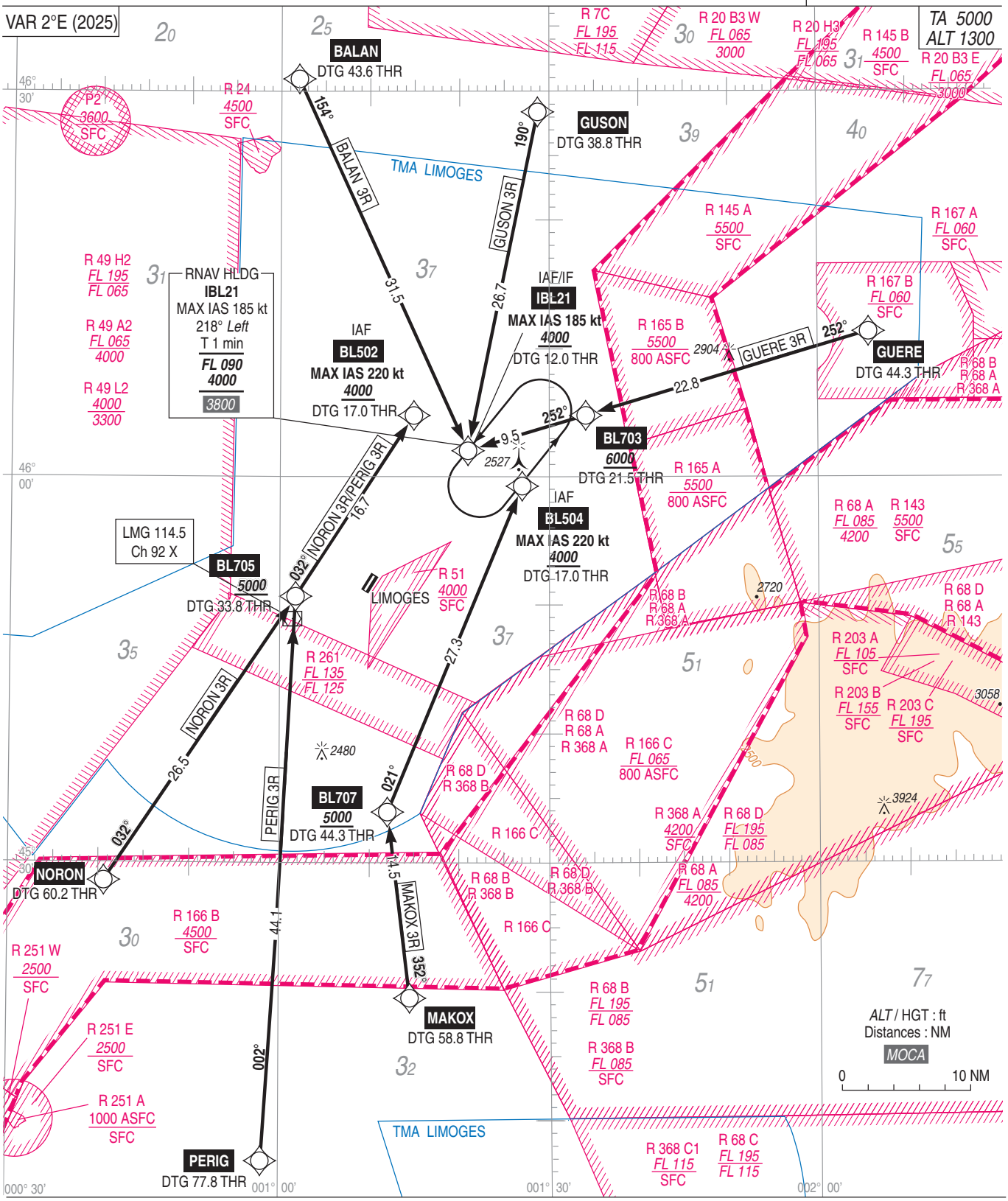



© SIA

# LIMOGES BELLEGARDE
## STAR RNAV RWY 21
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080
**TWR** : LIMOGES Tour / *Tower* 119.555

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*





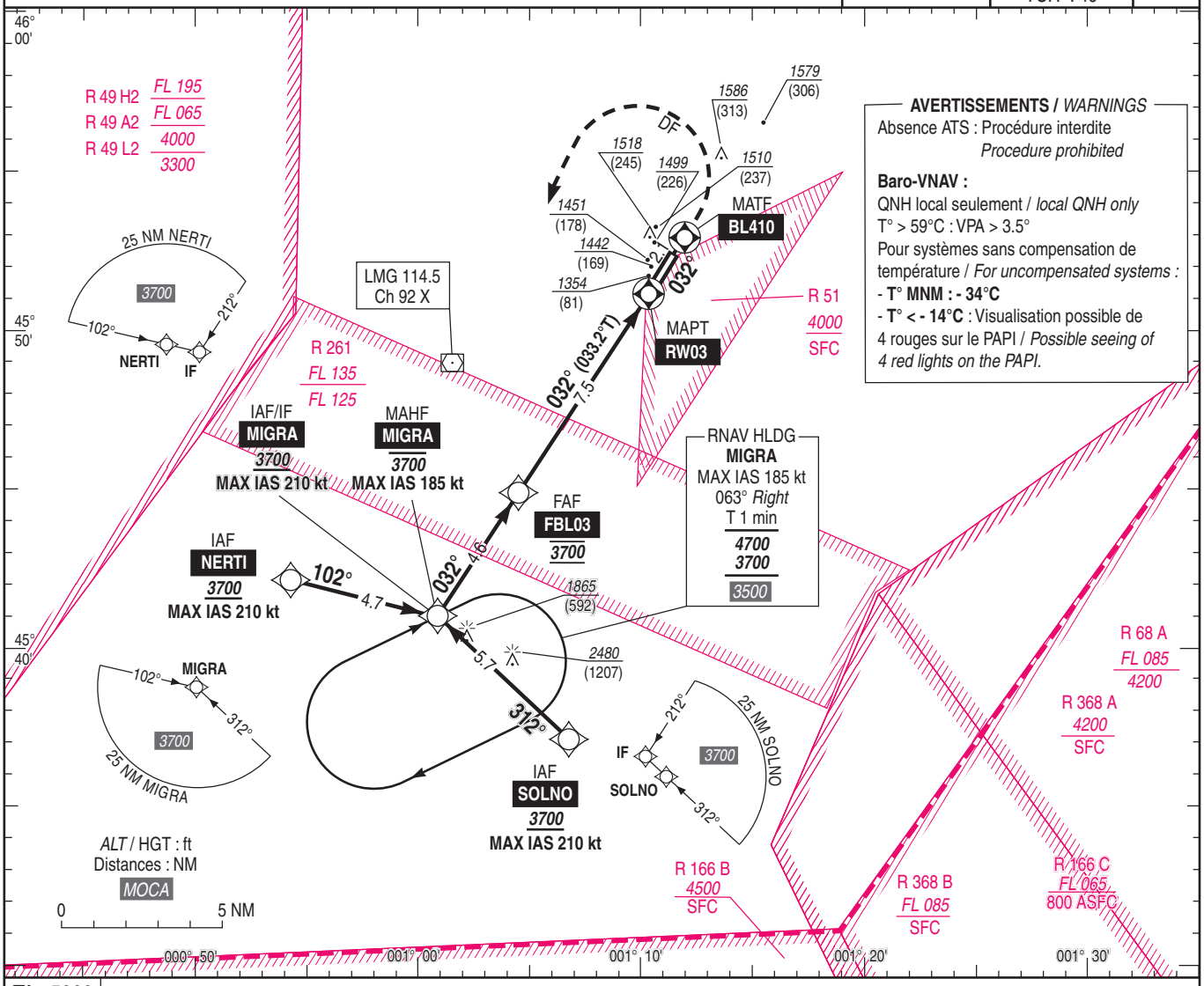

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1300,* ***THR : 1273 (46 hPa)***

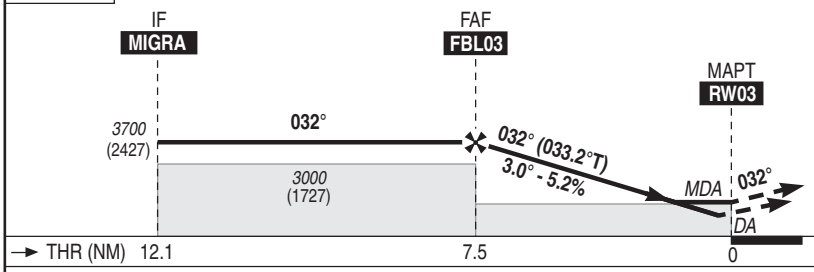
# LIMOGES BELLEGARDE
**RNP** RWY 03

**ATIS** LIMOGES 128.080 ☎ 05 55 48 40 37
**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080
**TWR** : LIMOGES Tour / *Tower* 119.555

| RNP APCH | EGNOS Ch 73178 E03A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




TA : 5000




API **:** Monter jusqu'à **BL410**, puis tourner à **gauche** direct vers **MIGRA** pour intégrer l'attente **(MAX IAS 185 kt)** en montée vers ***3700*** (2427), ou suivre l'instruction du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***BL410****, then turn* ***left*** *direct to* ***MIGRA*** *to enter holding* ***(MAX IAS 185 kt)****, climbing to* ***3700*** *(2427), or follow ATC instructions.*

MNM AD : voir/*see* AD 2 LFBL IAC RWY03 RNP MINIMA. REF HGT : *ALT THR*

| DIST RW03 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3550*** | ***3230*** | ***2910*** | ***2600*** | ***2280*** | ***1960*** |
| (HGT) | (2277) | (1957) | (1637) | (1327) | (1007) | (687) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT 7.5 NM | 70 kt 6 min 24 | 85 kt 5 min 16 | 100 kt 4 min 29 | 115 kt 3 min 54 | 130 kt 3 min 27 | 145 kt 3 min 05 | 160 kt 2 min 48 | 185 kt 2 min 25 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1300* ***THR : 1273 (46 hPa)***

**LIMOGES** BELLEGARDE

**RNP** RWY 03

**1. MINIMA LPV :**
Les Minima LPV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure ou égale à 2.5%.
*The standard LPV Minima below are determined for ACFT flying an LPV procedure which are able to maintain a climbing slope greater than or equal to 2.5% during a missed APCH.*

| **Pente en API** *Slope in missed APCH* | **CAT** | ***DA* (H)** | **RVR** | **OCH** |
|---|---|---|---|---|
| **2.5 %*** | A | ***1530*** (250) | 1300 | 234 |
| | B | ***1530*** (250) | 1300 | 247 |
| | C | ***1530*** (260) | 1300 | 255 |
| | D | ***1540*** (270) | 1300 | 265 |
| **3 %** | A | ***1530*** (250) | 1300 | 218 |
| | B | ***1530*** (250) | 1300 | 231 |
| | C | ***1530*** (250) | 1300 | 239 |
| | D | ***1530*** (250) | 1300 | 249 |

Distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*
***** Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
****** For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.*

**2. MINIMA LNAV/VNAV :**

| **Pente en API** *Slope in missed APCH* | **CAT** | ***DA* (H)** | **RVR** | **OCH** |
|---|---|---|---|---|
| **2.5 %** | A | ***1610*** (330) | 1500 | 302 |
| | B | ***1620*** (340) | 1500 | 314 |
| | C | ***1640*** (370) | 1700 | 333 |
| | D | ***1660*** (390) | 1800 | 360 |

Distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

**3. MINIMA LNAV :**

| **Pente en API** *Slope in missed APCH* | **CAT** | ***MDA* (H)** | **RVR** | **OCH** |
|---|---|---|---|---|
| **2.5 %** | A | ***1610*** (330) | 1500 | 328 |
| | B | ***1620*** (340) | 1500 | 340 |
| | C | ***1640*** (370) | 1700 | 364 |
| | D | ***1660*** (390) | 1800 | 384 |

Distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

**4. MINIMA MVL / Circling :**
MVL interdites au Sud-Est de la piste/*Circling prohibited South-East of RWY.*

| **Pente en API** *Slope in missed APCH* | **CAT** | ***MDA* (H)** | **VIS** | **OCH** |
|---|---|---|---|---|
| **2.5 %** | A | ***1820*** (550) | 1500 | 541 |
| | B | ***1830*** (560) | 1600 | 552 |
| | C | ***1980*** (710) | 2400 | 707 |
| | D | ***2080*** (800) | 3600 | 798 |

Distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*



© **SIA**

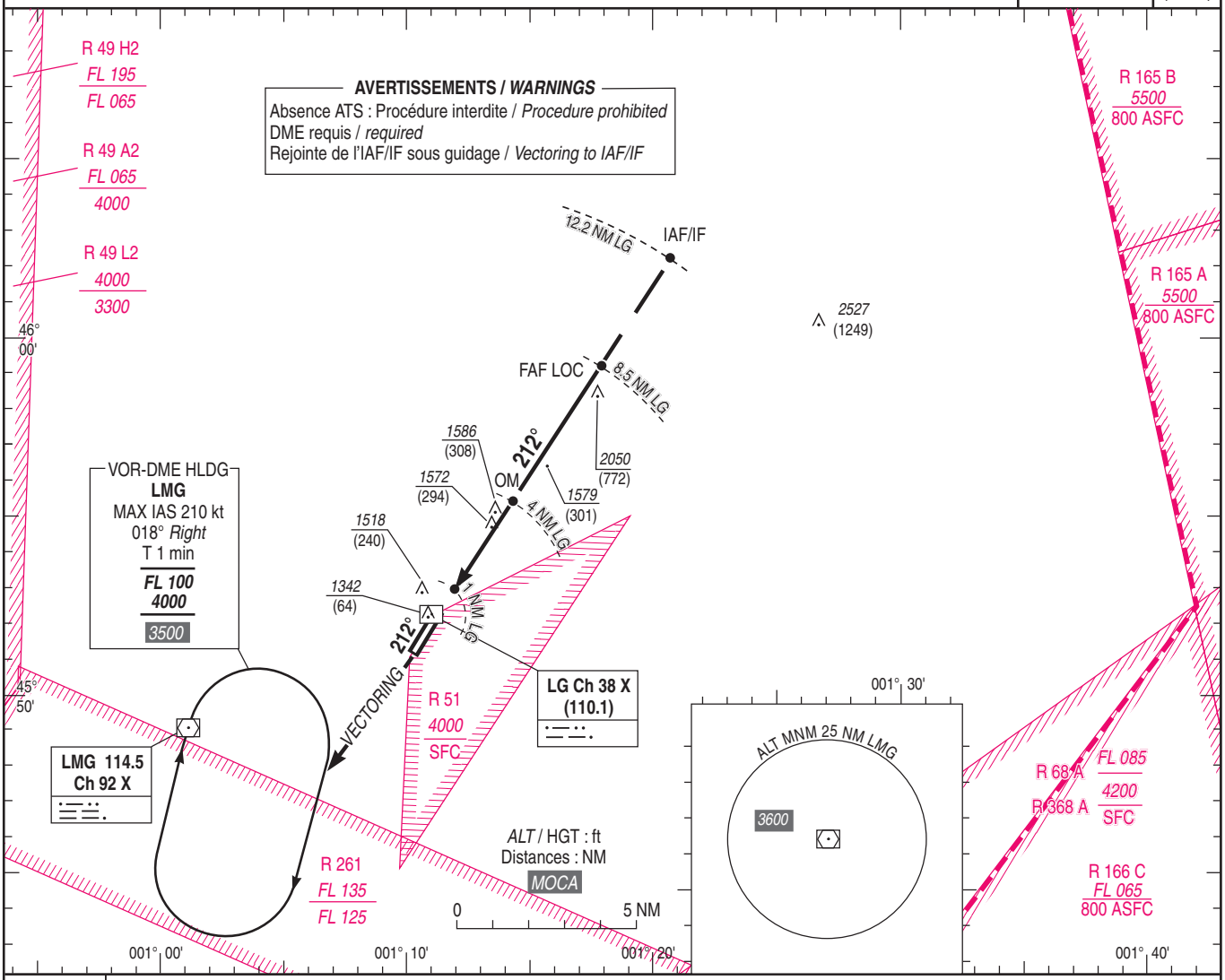
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1300,* ***THR : 1278 (46 hPa)***

**LIMOGES** BELLEGARDE

ILS Y CAT I ou/*or* ILS Y CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Y RWY 21

**ATIS** LIMOGES 128.080 ☎ 05 55 48 40 37
**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080
**TWR** : LIMOGES Tour / *Tower* 119.555

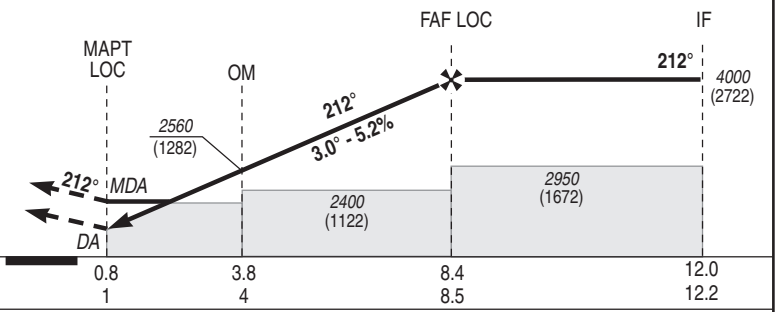
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **LG 110.1** | 2°E |
| RDH : 54 | (2025) |




*TA : 5000*

API **:** Monter **dans l'axe** (RM 212°) jusqu'à ***3700*** (2422) et suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(RM 212°) up to* ***3700*** *(2422) and follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | LOC Y + DME LG | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***1480*** (200) | 550 | 159 | 70 | ***1820*** (540) | 1500 | 540 | ***1820*** (540) | 1500 | 541 |
| B | | | 169 | 83 | | 1500 | | ***1830*** (550) | 1600 | 552 |
| C | | | 182 | 94 | | 1700 | | ***1980*** (710) | 2400 | 707 |
| D | | | 196 | 100 | | 1700 | | ***2080*** (800) | 3600 | 798 |

APP RWY 21 homologuée CAT 2 et 3 (2)(3) (RVR MNM 125 m)
*APCH RWY 21 approved CAT 2 and 3 (2)(3) (RVR MNM 125 m)*

| **DME LG** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** | ***1920*** | ***2240*** | ***2560*** | ***2870*** | ***3190*** | ***3510*** | ***3830*** |
| (HGT) | (642) | (962) | (1282) | (1592) | (1912) | (2232) | (2552) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste - (2) Base OCH ILS CAT 2 : plan sol - (3) CAT 2 et 3 : aéronef de CAT D : VAT < 142 kt.
*(1) Circling prohibited SE of RWY - (2) OCH base ILS CAT 2 : ground plan - (3) CAT 2 and 3 : CAT D ACFT : VAT < 142 kt.*

| FAF - THR 8.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 11 | 5 min 55 | 5 min 02 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 29 | 3 min 09 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 1300,* ***THR : 1278 (46 hPa)***

**LIMOGES** BELLEGARDE

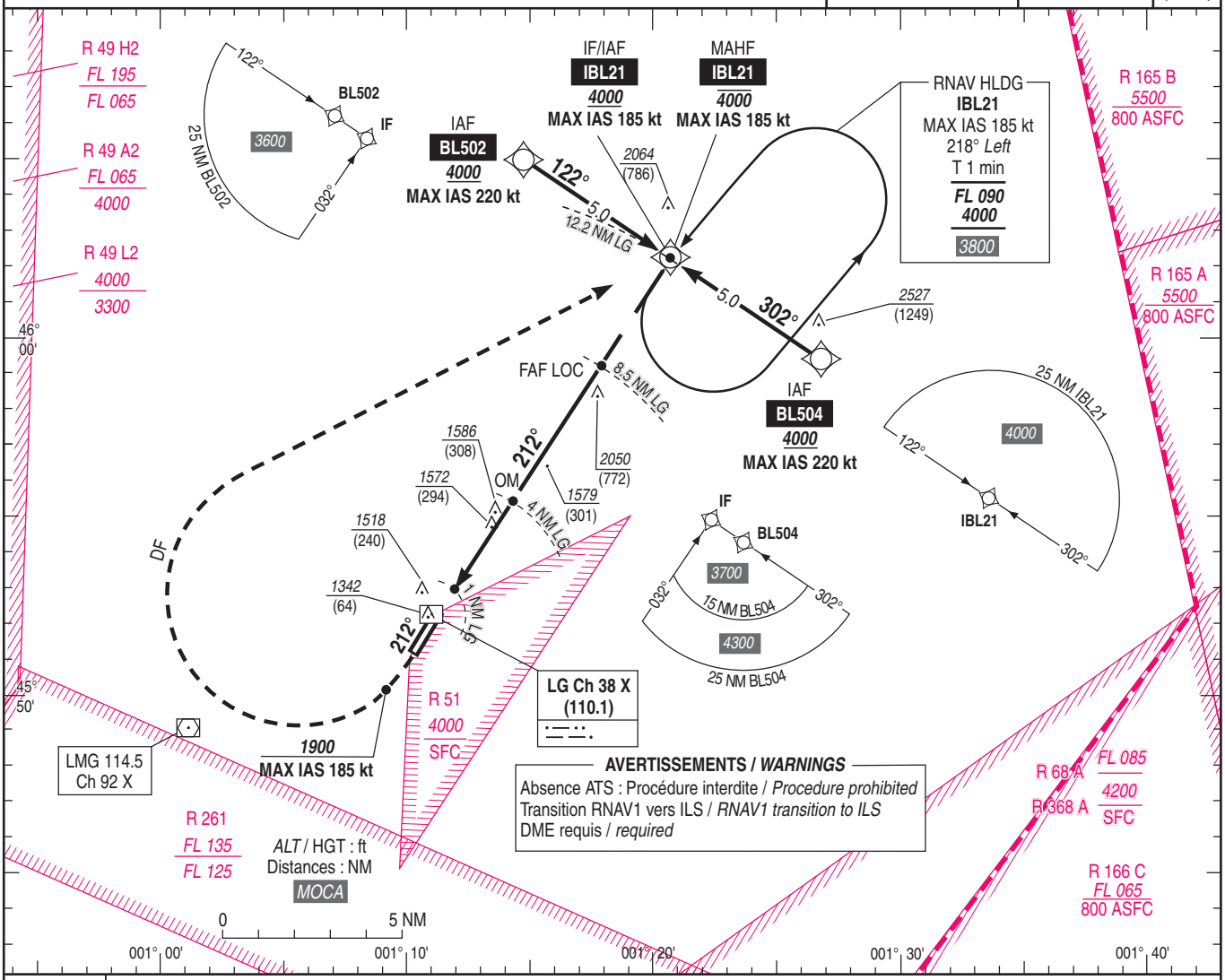
ILS Z CAT I ou/*or* ILS Z CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Z RWY 21

**ATIS** LIMOGES 128.080 ☎ 05 55 48 40 37
**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080
**TWR** : LIMOGES Tour / *Tower* 119.555

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*

**ILS - DME**
**LG 110.1**
RDH : 54

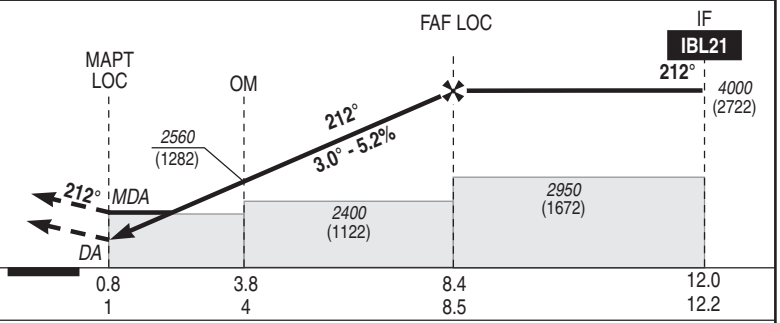
VAR
2°E
(2025)




*TA : 5000*

API **:** Monter **dans l'axe .** A ***1900*** (622), tourner **à droite vers IBL21 (MAX IAS 185 kt)** en montée vers ***4000*** (2722) pour intégrer l'attente **ou suivre les instructions du CTL.**
**Ne pas tourner avant le MAPT.**

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***1900*** *(622), turn* ***right direct to IBL21 (MAX IAS 185 kt)*** *climbing up to* ***4000*** *(2722) to enter the hoding* ***or follow ATC instructions****.*
***Do not turn before MAPT.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | LOC Z + DME LG | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***1480*** (200) | 550 | 159 | 70 | ***1820*** (540) | 1500 | 540 | ***1820*** (540) | 1500 | 536 |
| B | | | 169 | 83 | | 1500 | | ***1830*** (550) | 1600 | 547 |
| C | | | 182 | 94 | | 1700 | | ***1980*** (710) | 2400 | 702 |
| D | | | 196 | 100 | | 1700 | | ***2080*** (800) | 3600 | 793 |

APP RWY 21 homologuée CAT 2 et 3 (2)(3) (RVR MNM 125 m)
*APCH RWY 21 approved CAT 2 and 3 (2)(3) (RVR MNM 125 m)*

**DME LG**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1920*** | ***2240*** | ***2560*** | ***2870*** | ***3190*** | ***3510*** | ***3830*** |
| (HGT) | (642) | (962) | (1282) | (1592) | (1912) | (2232) | (2552) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste - (2) Base OCH ILS CAT 2 : plan sol - (3) CAT 2 et 3 : aéronef de CAT D : VAT < 142 kt.
*(1) Circling prohibited SE of RWY - (2) OCH base ILS CAT 2 : ground plan - (3) CAT 2 and 3 : CAT D ACFT : VAT < 142 kt.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - THR 8.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 11 | 5 min 55 | 5 min 02 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 29 | 3 min 09 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

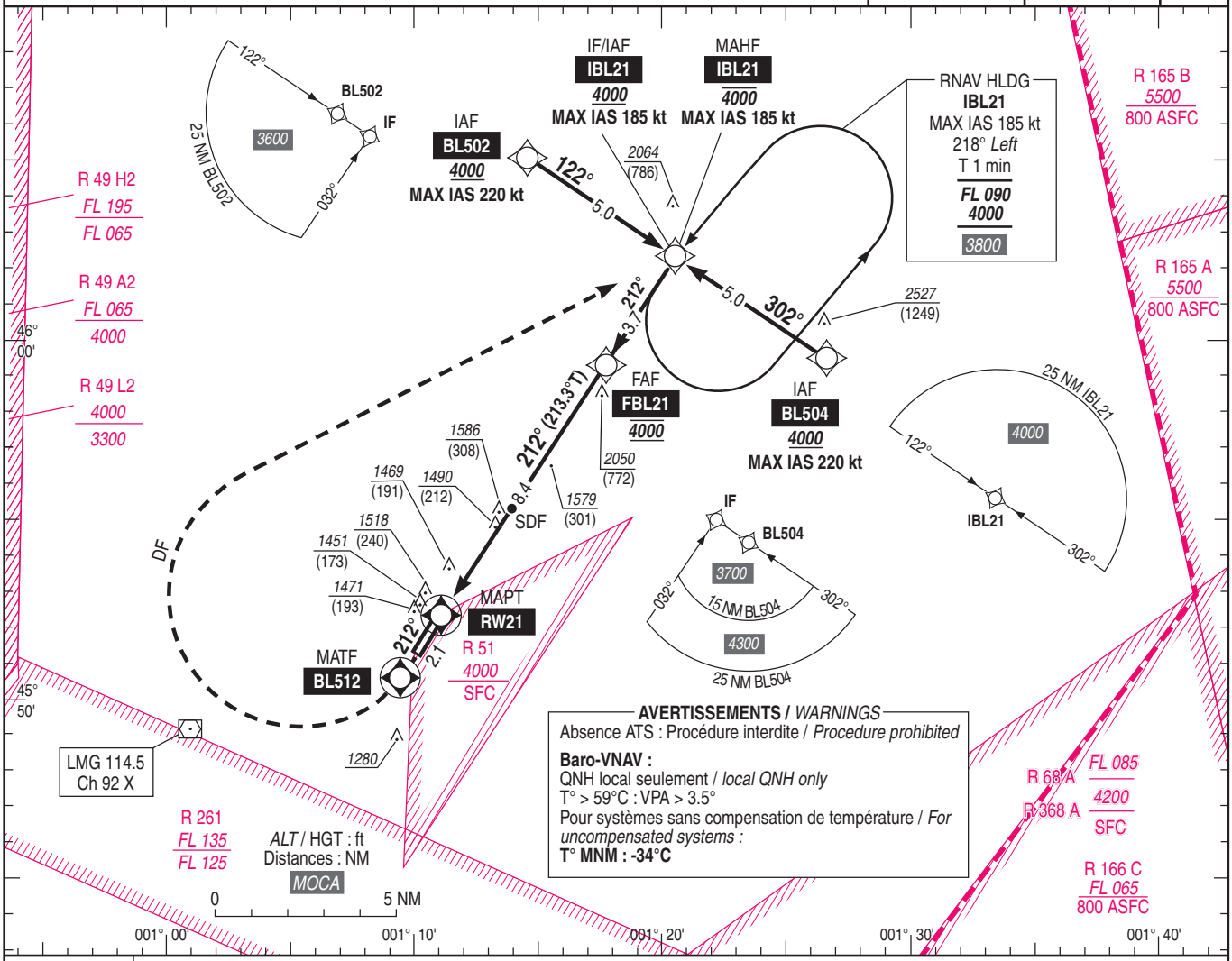
*ALT AD : 1300,* ***THR : 1278 (46 hPa)***

## LIMOGES BELLEGARDE

**RNP** RWY 21

**ATIS** LIMOGES 128.080 ☎ 05 55 48 40 37
**APP** : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080
**TWR** : LIMOGES Tour / *Tower* 119.555

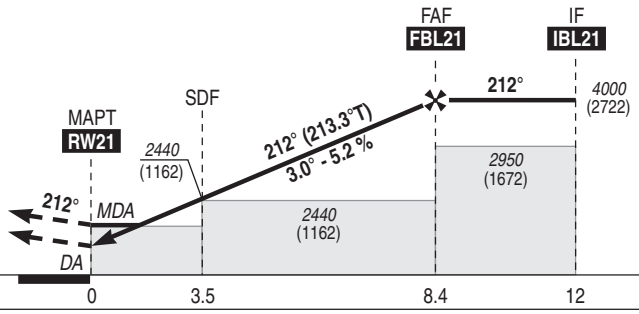
| RNP APCH | EGNOS Ch 73255 E21A TCH : 54 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **BL512**, puis tourner **à droite direct vers IBL21** pour intégrer l'attente **(MAX IAS 185 kt)** en montée vers ***4000*** (2722), ou suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb up to* ***BL512****, then turn* ***right direct to IBL21*** *to enter the holding* ***(MAX IAS 185 kt),*** *climbing up to* ***4000*** *(2722), or follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***1580*** (300) | 650 | 296 | ***1700*** (430) | 1300 | 321 | ***1740*** (460) | 1400 | 459 | ***1820*** (540) | 1500 | 536 |
| B | ***1590*** (310) | 700 | 308 | ***1720*** (440) | 1300 | 333 | | | | ***1830*** (550) | 1600 | 547 |
| C | ***1610*** (330) | 800 | 323 | ***1720*** (450) | 1400 | 342 | | | | ***1980*** (710) | 2400 | 702 |
| D | ***1620*** (340) | 800 | 333 | ***1740*** (460) | 1400 | 354 | | | | ***2080*** (800) | 3600 | 793 |

**DIST RW21**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3880*** | ***3560*** | ***3240*** | ***2920*** | ***2610*** | ***2290*** | ***1970*** |
| (HGT) | (2602) | (2282) | (1962) | (1642) | (1332) | (1012) | (692) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling prohibited South-East of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 8.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 11 | 5 min 55 | 5 min 02 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 28 | 3 min 09 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBM.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBM - MONT DE MARSAN

**AD 2 LFBM.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°54'41"N 000°30'36"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe de piste et ancienne route hippodrome | Runway axis and old racetrack road intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 Km N MONT DE MARSAN (40 - LANDES) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 203 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.9 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.1664°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.123°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENSE |
| | Adresse / *Address* | Base aérienne 118, 1061 avenue du Colonel Rozanoff, 40118 Mont de Marsan Cedex | |
| | Telephone | Standard : 05.33.94.02.00 - 865.118.02.00<br>CDT ESCA : 05.33.94.05.58 - 865.118.05.58<br>Section OPS (marqueurs) : 811.118.2536 - Chef OPS : 865.118.04.97<br>APP : 05.58.05.49.19 - 811.518.5001 - secours\\emergency : 05.58.46.28.41<br>OPC/DV : 05.33.94.05.57 - 865.118.05.57 (PPR) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFBMZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Email : ba118.esca-bia.fct@intradef.gouv.fr | |

**AD 2 LFBM.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | HOR ATS - Service douanes BAYONNE : H24 - 05.59.25.58.30 | ATS HOR - BAYONNE customs service: H24 - 05.59.25.58.30 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS HOR |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | Section opération : 811.118.25.36<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA de rattachement : BORDEAUX : 05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 | AIS office / ARO : 811.118.25.36<br>BIVC : H24 -Cinq Mars La Pile - PNIA :862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA briefing office: BORDEAUX 05.57.92.60.84 - FAX: 05.57.92.83.34 |
| 5 | BDP / *ARO* | BDP Mont de Marsan<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | Prévi OPS :<br>LUN-VEN : 0630-fin d'activité<br>SAM-DIM et JF : astreinte à 1H. | |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0730-1600 et O/R avant 1530<br>VEN : 0730-1430 et O/R avant 1330 | MON-THU: 0730-1600 and O/R before 1530<br>FRI : 0730-1430 and O/R before 1330 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0710-1600<br>HNO : préavis de 1 heure (astreinte) | 0710-1600<br>Outside working hours: 1 Hr advance notice (stand-by duty) |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | LUN-JEU : 0710-1600<br>VEN : 0710-1430 | MON-THU: 0710-1600<br>FRI: 0710-1430 |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBM .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling facilities |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F-35 / F-34 / F-63 / F-54<br>Divers huiles et solvants (plus de 30 références) | F-35 / F-34 / F-63 / F-54<br>Various oils and solvents (more than 30 references) |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 6 citernes de 30m3 et 1 de 12m3<br>6000m3 de F-35<br>3000m3 de F-34<br>50m3 de F-63<br>200m3 de F-54 | 6 30m3 and 1 12m3 tanks<br>6000m3 of F-35<br>3000m3 of F-34<br>50m3 of F-63<br>200m3 of F-54 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Hangarettes : 10 mirages (1800 m2), non chauffées - 26 pare-soleils RAFALE | Shelters : 10 mirages (1800 m2), not heated - 26 RAFALE sun- shades |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 1 : AJET - M2000 - RAF Remise en oeuvre pour M2000 - AJET - TBM700 - RAF (accueil possible pour tout autre ACFT) | NTI 1: AJET - M2000 - RAF<br>Turnaround for M2000 - AJET - TBM700 - RAF (reception possible for any other ACFT) |
| 7 | Observations / *Remarks* | H515 - H537<br>Oxygène liquide (O/R) et gazeux<br>Azote gazeux<br>Alcool éthylique et isopropylique<br>Liquide dégivrage et hydraulique<br>Antigel | H515 - H537<br>Liquid (O/R) or gaseous oxygen<br>Gaseous nitrogen<br>Ethyl or isopropyl alcohol<br>De-icing fluid and hydraulic fluid<br>Antifreeze liquid |

**AD 2 LFBM .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Ville : Plusieurs hôtels<br>AD : possibilités restreintes : 237 lits + 8 VIP<br>SSV/hôtellerie : 05 58 46 76 00 poste 26 664 (HO)<br>semaine base : poste 26 162 (HNO) | City : Several hotels<br>AD : restricted possibilities: 237 beds + 8 VIP<br>SSV/hotels and catering: 05 58 46 76 00 extension 26 664 (HO)<br>Duty officer: extension 26 162 (Outside working hours) |
| 2 | Restaurants | Ville : Plusieurs restaurants<br>AD : Mess (Préavis 30 min O/T HOR repas : 1000-1230) | City : Several restaurants<br>AD : Mess (30 min advance notice O/T meals HOR: 1000-1230) |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Ville : Taxis<br>AD : Véhicules MIL, cars MIL selon HOR de travail | City : Taxis<br>AD : MIL trucks, MIL buses per working hours |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie, ambulances<br>Hôpital civil "LAYNE" à 2 km | Health care unit, ambulances<br>"LAYNE" CIV hospital at 2 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBM .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 6 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule de secours aéronautique équipé d'1 lot de sauvetage + désincarcération + soutènement. | 1 aeronautic emergency vehicle equipped with 1 rescue kit + extrication + support kit. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NFPA OTAN : 5 (couvrant également OTAN : 6) et OACI : 7.<br>OTAN 7 - OACI : 8 selon préavis et disponibilité. | NFPA NATO : 5 (also covering NATO : 6) and ICAO 7.<br>NATO 7 - ICAO 8 according to prior notice and availability. |

**AD 2 LFBM .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 balayeuses P3000 de type IVECO<br>1 déverglaçeuse de piste type renault D19 Wide avec une capacité de 8000L de produit de déglaçage<br>2 déneigeuses de piste type Cleanway<br>1 rotofraise type Mercedes | 2 sweepers P3000 type IVECO<br>1 runway deicer type renault D19 Wide with a capacity of 8000L de-icing product<br>2 runway snowplows type Cleanway<br>1 snowblower type Mercedes |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste (minimum 1800x30m au seuil 27) > bretelle A + ZATAC EST > ZTO | Runway (minimum 1800x30m at thr 27) > ramp A + ZATAC EST > ZTO |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produit de déverglaçage : XS76 | Deicer product : XS76 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Utilisable toute l'année. | Available all year round. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PARKING INDIA (ESCALE) : Béton | PARKING INDIA (STOP-OVER) : Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PARKING INDIA (ESCALE) : 28 R/B/W/T | PARKING INDIA (STOP-OVER) : 28 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY1 : 20m (7+7m d'enrobé de part et d'autre)<br>TWY2 : 20m (7+7m d'enrobé de part et d'autre) | TWY1 : 20m (7+7m asphalt concrete and other)<br>TWY2 : 20m (7+7m asphalt concrete and other) |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | BRETELLE A : Bitume<br>BRETELLE B : Béton de ciment<br>BRETELLE C : Bitume<br>BRETELLE D : Bitume<br>BRETELLE E :<br>BRETELLE F :<br>BRETELLE G :<br>BRETELLE H :<br>BRETELLE L :<br>BRETELLE M :<br>BRETELLE N : | RAMP A : Asphalt<br>RAMP B : Cement concrete<br>RAMP C : Asphalt<br>RAMP D : Asphalt<br>RAMP E :<br>RAMP F :<br>RAMP G :<br>RAMP H :<br>RAMP L :<br>RAMP M :<br>RAMP N : |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY1 : 52/R/B/W/T<br>TWY2 : 9/R/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Sur PRKG | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 52 m (170.6 ft) | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | NIL | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : Balisage diurne : NR d'identification de piste, marques latérales et axiales blanches de piste, panneaux de distance tous les 300 m situés au bord de la piste, panneau de sortie de piste, pointe de flèches vers SDE, cercles de signalisation de BAR, marques de toucher des roues, ligne jaune pour raquette de retournement.<br>TWY : Balisage diurne : ligne axiale et points de manoeuvre jaunes + bande rouge le long TWY pour empattement maximum gros porteurs | RWY : Day marking : runway identification NR, lateral and axial white markings on runway, distance panels every 300 m located on the side of the runway, runway exit panel, arrow tips towards SDE, BAR indication circles, wheel touch-down marks, yellow line for turn-around pad.<br>TWY : Day marking: yellow axial line manoeuvring dashes + red strip along TWY for maximum wheelbase of wide-body aircraft. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBM .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFBM.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFBM | |

**AD 2 LFBM.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | MONT DE MARSAN | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBM .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA LYON MONT VERDUN tel : 04 78 14 32 59 / 811 942 3092 | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | MONT DE MARSAN | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24H | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TAF | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6H | |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - CR - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W - SWH - SWM - SWL | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | SYNPA - AEROWEB PRO - NOCTAMBULE | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | MONT DE MARSAN | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | PREVI : 05.33.94.02.00 poste 24839<br>PREVI 2 : 05.33.94.08.14 | FORECAST : 05.33.94.02.00 poste 24839<br>FORECAST 2 : 05.33.94.08.14 |

**AD 2 LFBM.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 087.20 (087) | 3605 x 45 | 32 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°54'38.58"N 000°31'54.40"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 164ft |
| 27 | 267.00 (267) | 3605 x 45 | 32 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°54'44.25"N 000°29'13.07"W<br>( 43°54'44.07"N 000°29'18.50"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 194ft<br>DTHR : 197ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | 3605 x 45 | NIL | (1) |
| 27 | NIL | NIL | NIL | 3605 x 45 | NIL | (2) |

(1) BAR F40 et Frein d'arrêt BLISS - BRA à 475m du seuil.
BAR F40 and Holding brake BLISS - Arrestor cable at 475m from THR

(2) BAR F40 et Frein d'arrêt BLISS - BRA à 400m du seuil.
BAR F40 and Holding brake BLISS - Arrestor cable at 400m from THR


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBM.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 3555 | 3605 | 3555 | 3555 | |
| 27 | 3555 | 3605 | 3555 | 3482 | SDE 27: 123m |

**AD 2 LFBM.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | | G | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 54 ft | | | | | |
| 27 | CAT I - 720 m | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 09 | 3605 | 60 m | W | 100 W | R | | | (1) |
| 27 | 3605 | 60 m | W | 100 W | R | | | (2) |

(1) 2 feux à éclats 3 intensités
- Feux verts de raquettes de retournement
- PAPI (intensité réglable)
- Panneaux de distances restantes (tous les 300m), d'obligation et d'indication.

2 flashing lights 3 intensity
- Green reversal racket lights
- PAPI (ajustable intensities)
- Remaining distance sign (every 300m), obligation and indication.

(2) 2 feux à éclats 3 intensités
- PAPI (intensité réglable)
- Panneaux de distances restantes (tous les 300m), d'obligation et d'indication.

2 flashing lights 3 intensity
- PAPI (ajustable intensities)
- Remaining distance sign (every 300m), obligation and indication.

**AD 2 LFBM.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à air lumineuse. | Lighted wind sock |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL. | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bandes rétro-réfléchissantes espacées de 60m. | Retro-reflective strips spaced 60m apart. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation auxiliaire statique, onduleurs. | Auxiliary static power supply, inverters. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | 112 feux ELAUL | 112 ELAUL lights |

**AD 2 LFBM.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur bretelle "B" mi-bande - 43°54'36.31"N 000°30'31.99"W - 53.10 m (175 ft) - Béton - 23/26/49<br>Utilisable après accord du contrôle. | On ramp "B" half-strip - 43°54'36.31"N 000°30'31.99"W - 53.10 m (175 ft) -Concrete - 23/26/49<br>Available after permission from the control |

**AD 2 LFBM.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR MARSAN**<br><br>cercle de 10.8 NM de rayon centré sur 43°54'40"N , 000°30'10"W | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>MARSAN Approche (FR)<br>MARSAN Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>MARSAN Tour (FR)<br>MARSAN Tower (EN) | Activable H24<br>Procédures CAM/CAG<br>La désactivation est annoncée par RAI 119.7 MHz<br>Activité connue de PYRENEES INFO 126.525, BORDEAUX INFO 120.575, BIARRITZ INFO 119.175<br>LF-P 35 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 119.7<br>Activity known on PYRENEES INFO 126.525, BORDEAUX INFO 120.575, BIARRITZ INFO 119.175<br>LF-P 35 : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBM .18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | MARSAN Approche (FR)<br>*MARSAN Approach (EN)* | 119.700 MHz | HO | RAI |
| APP | MARSAN Approche (FR)<br>*MARSAN Approach (EN)* | 142.450 MHz | HO | |
| APP | MARSAN Approche (FR)<br>*MARSAN Approach (EN)* | 243.000 MHz | HO | Détresse seulement / Distress only |
| APP | MARSAN Approche (FR)<br>*MARSAN Approach (EN)* | 344.175 MHz | HO | |
| APP | MARSAN Approche (FR)<br>*MARSAN Approach (EN)* | 362.300 MHz | HO | |
| APP | MARSAN Approche (FR)<br>*MARSAN Approach (EN)* | 375.100 MHz | HO | |
| PAR | MARSAN Precision (FR)<br>*MARSAN Precision (EN)* | 139.675 MHz | HO | |
| PAR | MARSAN Precision (FR)<br>*MARSAN Precision (EN)* | 142.525 MHz | HO | |
| PAR | MARSAN Precision (FR)<br>*MARSAN Precision (EN)* | 265.900 MHz | HO | |
| SRE | MARSAN Radar (FR)<br>*MARSAN Radar (EN)* | 139.675 MHz | HO | |
| SRE | MARSAN Radar (FR)<br>*MARSAN Radar (EN)* | 256.725 MHz | HO | |
| SRE | MARSAN Radar (FR)<br>*MARSAN Radar (EN)* | 336.100 MHz | HO | |
| SRE | MARSAN Radar (FR)<br>*MARSAN Radar (EN)* | 362.975 MHz | HO | |
| TWR | MARSAN Tour (FR)<br>*MARSAN Tower (EN)* | 122.100 MHz | HO | |
| TWR | MARSAN Tour (FR)<br>*MARSAN Tower (EN)* | 142.750 MHz | HO | |
| TWR | MARSAN Tour (FR)<br>*MARSAN Tower (EN)* | 257.800 MHz | HO | |
| TWR | MARSAN Tour (FR)<br>*MARSAN Tower (EN)* | 282.350 MHz | HO | |
| VDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 119.700 MHz | HO | |
| VDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 122.100 MHz | HO | |
| VDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 139.675 MHz | HO | |
| VDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 142.450 MHz | HO | |
| VDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 142.525 MHz | HO | |
| VDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 142.750 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 243.000 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 256.725 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 257.800 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 265.900 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 282.350 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 336.100 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 341.875 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 344.175 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 362.300 MHz | HO | |
| UDF | MARSAN Gonio (FR)<br>*MARSAN Homer (EN)* | 375.100 MHz | HO | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBM.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | MDM | CH 24X | H24 | 43°54'35.7"N 000°30'15.6"W | 184 ft | 200NM FL600 | | 259°/1424 m THR 27 | |
| VOR-DME | LGH | 111.65 MHz CH 53Y | H24 | 43°54'38.4"N 000°29'41.7"W | 197 ft | 60NM FL250 | | 256°/666 m THR 27 | |
| LOC 27 (II) | MDM | 110.5 MHz | H24 | 43°54'37.5"N 000°32'26.4"W | 158 ft | | | 267°/4320 m THR 27 | |
| GP 27 | | 329.6 MHz | H24 | 43°54'38.7"N 000°29'30.6"W | 194 ft | | 15.8 m/52 ft ( 3 °) | 246°/428 m THR 27 | |
| OM 27 | | 75 MHz | H24 | 43°54'59.9"N 000°22'50.0"W | 248 ft | | | 087°/4,6 NM THR 27 | |
| MM 27 | | 75 MHz | H24 | 43°54'45.7"N 000°28'31.1"W | 146 ft | | | 087°/938 m THR 27 | |

**AD 2 LFBM.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 RESTRICTIONS**

AD fermé à la CAP

ATT ACFT civils soumis à autorisation du ministère des armées.

AD interdit aux ACFT non munis de radio et de phare de roulage.

ATT interdit sans accord préalable du chef OPS ou DV (PPR) . Le PPR sera porté dans la case 18 du PLN.

Les descentes, remontées, procédures APP/APP et exercices utilisant les espaces aériens associés à Mont de Marsan par des appareils non basés sont soumis à accord du : chef OPS à J-x (05 33 94 04 97 ) ou chef de quart le jour J (811 518 50 01 ou 05 58 05 49 19 secours : 05 58 46 28 41)

Restriction sur AD : LUN-VEN : 1100-1300 LOC, 1800-1900 LOC entraînements des aéronefs extérieurs interdits

**20.2 ROULAGE**

TWY1 et TWY2 limités aux ACFT d'envergure inférieure ou égale à 15 m ( lettre de code A ) .

L'utilisation de la voie de circulation traversant l'aire de trafic chasse/ESTA (parking Delta, Echo et Fox) est limitée aux ACFT d'envergure inférieure ou égale à 15 m ( lettre de code A ) .

**20.1 RESTRICTIONS**

AD closed to public air traffic (CAP).

Landing of civilian ACFT subjected to permission from French ministry of defense.

AD prohibited to ACFT not equipped with radio and taxiing headlight.

LDG prohibited without former permission from the Chief of operations or Flight director (PPR). The permission NR will be entered in box 18 of the PLN.

The descent and climbing operations, the APP/APP procedures and exercises using the air spaces associated to Mont de Marsan by non-based aircraft are subjected to permission of the : chief of operations at Day-x (05 33 94 04 97 ) or AD watch supervisor D-day (811 518 50 01 or 05 58 05 49 19 emergency : 05 58 46 28 41)

AD limitations : MON-FRI : 1100-1300 LOC, 1800-1900 LOC non based ACFT training prohibited.

**20.2 TAXIING**

TWY1 and TWY2 limited to ACFT with wingspan equal or below 15m (letter code A).

Use of TWY crossing fighters/ESTA traffic area (aprons delta, echo and fox) is limited to ACFT with wingspan equal or below 15m (letter code A).

**AD 2 LFBM.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1** *Procédure moindre bruit au décollage en QFU 09* : après décollage, fin de bande, virer au cap 060 ° et suivre instruction du contrôle.

**21.2** *Procédures anti-bruit* : quand les procédures anti-bruit sont en vigueur (NAP : Noise Abatment Procedure), la hauteur des circuits (arrivées, circuits nord et départs) est relevée de 1000ft (le break reste à 1500 ft QFE).

**21.1** *Noise abatement procedure at take-off in QFU 09* : after take-off, end of strip, turn to heading 060 ° and follow the instructions from the control.

**21.2** *Noise abatement procedures* : when the Noise Abatement Procedures (NAP) are in force, the altitude of the circuits (arrivals, north circuits and departures) is increased by 1000ft (the break remains at 1500 ft QFE).

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBM .22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 CONSIGNES ARR et DEP A VUE**

Pour ACFT de combat et d'entraînement : Restriction de l'espace aérien voir AIP France ou carte de radionavigation à vue

**22.2 ARRIVEES**

Contacter MARSAN APP 3mn avant le point d'entrée. Présentation à 2000 ft QFE aux points :

*RWY 09*

- ER NW 294 °/10.8 NM TACAN MDM (43°58'32.59"N 000°44'16.14"W)
- ER SW 230 °/14.4 NM TACAN MDM (43°45'02.10"N 000°44'57.57"W)

*RWY 27*

- ER NE 055 °/10.5 NM TACAN MDM (44°01'06.75"N 000°18'39.19"W)
- ER SE 117 °/10.0 NM TACAN MDM (43°50'08.69"N 000°18'01.20"W)

Rejoindre IP09 (43°54'29.70"N - 000°36'03.10"W) ou IP27 (43°54'52.71"N - 000°25'09.77"W) à 2000ft QFE (les IP sont situés à 3NM entrée de piste dans l'axe).

Présentation au break à 1500ft QFE.

RWY09 : break à gauche - RWY27 : break à droite.

**22.3 CIRCUITS NORD**

CP (43°58'08.36"N - 000°31'53.00"W) : travers CERE / point de compte rendu obligatoire.

H : 1500ft QFE.

"G" (43°58'00.57"N - 000°37'03.95"W) / "L" (43°58'19.19"N - 000°24'13.13"W) : point de compte rendu sur ordre de la tour.

**22.4 DEPARTS**

Points identiques aux points d'entrée, à 1500ft QFE. Voir AD2.21 Procédures anti-bruit.

Pour les départs à vue, indiquer hauteur et point de sortie et rappeler en sortie de CTR/ LF-R34B.

**22.1 VISUAL ARR and DEP INSTRUCTIONS**

For combat and training ACFT : For airspace restrictions, see AIP France or visual radio-navigation chart.

**22.2 ARRIVALS**

Contact MARSAN APP 3min before entry point. Presentation at 2000 ft QFE at points :

*RWY 09*

- ER NW 294 °/10.8 NM TACAN MDM (43°58'32.59"N 000°44'16.14"W)
- ER SW 230 °/14.4 NM TACAN MDM (43°45'02.10"N 000°44'57.57"W)

*RWY 27*

- ER NE 055 °/10.5 NM TACAN MDM (44°01'06.75"N 000°18'39.19"W)
- ER SE 117 °/10.0 NM TACAN MDM (43°50'08.69"N 000°18'01.20"W)

Go to IP09 (43°54'29.70"N - 000°36'03.10"W) or IP27 (43°54'52.71"N - 000°25'09.77"W) at 2000ft QFE (the IPs located at 3NM from runway entry, in the axis).

Presentation at break at 1500ft QFE.

RWY09 : break at left - RWY27: break at right.

**22.3 NORTH CIRCUITS**

CP (43°58'08.36"N - 000°31'53.00"W) : abeam CERE / reporting point mandatory.

H : 1500ft QFE.

"G" (43°58'00.57"N - 000°37'03.95"W) / "L" (43°58'19.19"N - 000°24'13.13"W) : reporting point on order from the tower.

**22.4 DEPARTURES**

Same points as entry points, at 1500ft QFE. See AD2.21 Noise rebating procedures.

For visual departures, indicate the altitude and exit point and report at exit of CTR/ LF-R34B.

**AD 2 LFBM .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

1 cellule SPPA pour effarouchement (moyen acoustique + pyrotechnique) + péril animalier = procédure particulière.

1 SPPA unit for bird scaring (acoustic means + pyrotechnic) + wildlife hazard = special procedure.

**AD 2 LFBM .24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBM .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RWY 09 | sans objet / *not applicable* |
| RWY 27 | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

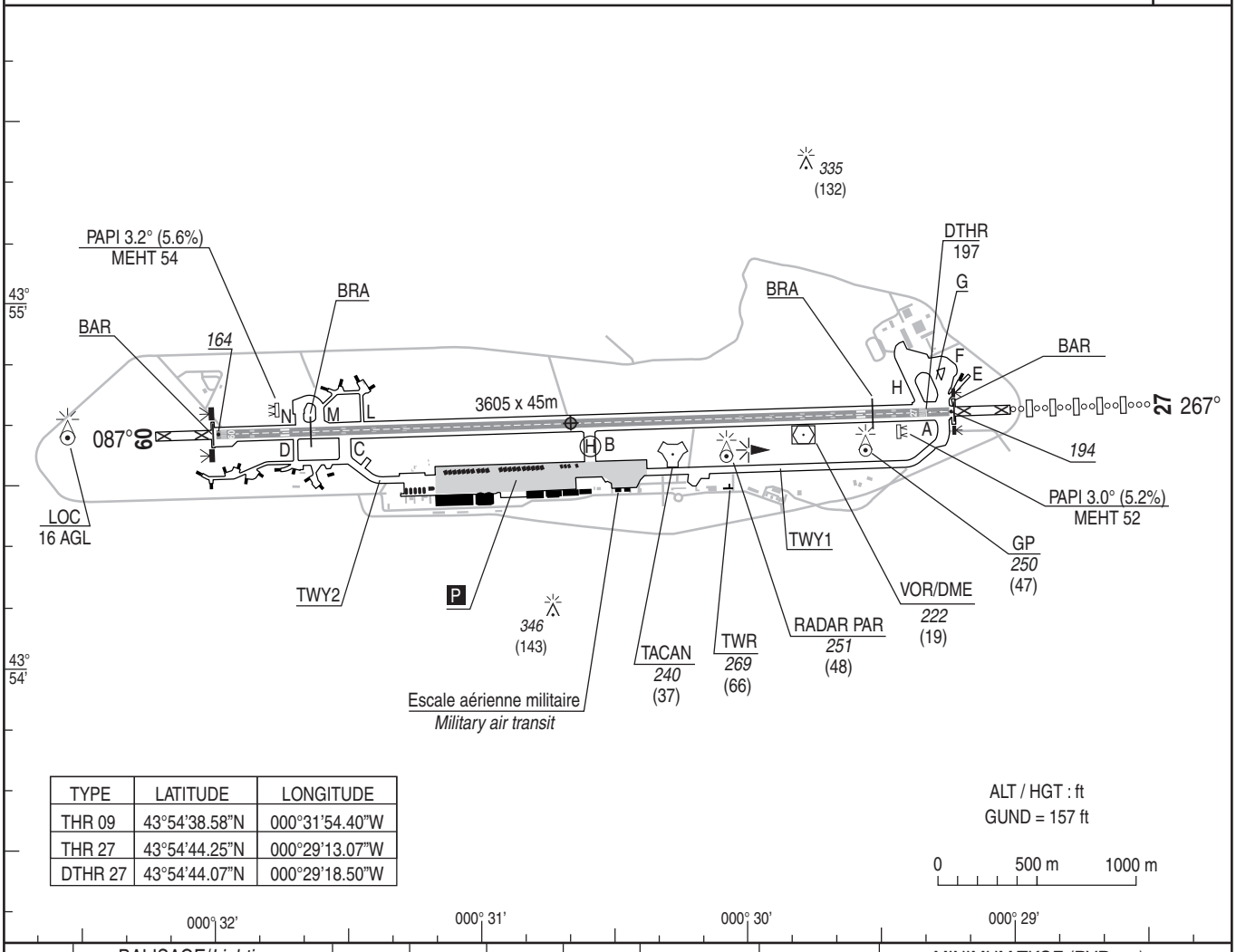
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Fermé à la CAP
*Closed to public air traffic*

MONT DE **MARSAN**
43 54 41 N - 000 30 36 W
*ALT AD : 203 (8 hPa)*

ATS : LUN-JEU : 0730-1600 et O/R avant 1530 - VEN : 0730-1430 et O/R avant 1330 (ETE : -1h)
*MON-THU :* 0730-1600 *and O/R before* 1530 - *FRI :* 0730-1430 *and O/R before* 1330 *(SUM : -1h)*
BDP-BIA/*ARO* : HORS ATS/*outside ATS* ☎ 05.33.94.02.00 poste/*extension number* 22536 - PNIA : 811.118.2536
BRIA : BORDEAUX MERIGNAC (Voir/*See* GEN)
AVT : 0710-1600 HNO: préavis de 1h (astreinte)/*outside operating hours : 1h notice requested (on call team)*
Carburants/*Fuel* : F 35 - F34 - F 63 - F 54
Lubrifiants/*Oil Grades* : divers huiles et solvants (plus de 30 références)/*different oils and solvents (more than 30 references)*

VAR
0°E
(2020)




| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 09 | 43°54'38.58"N | 000°31'54.40"W |
| THR 27 | 43°54'44.25"N | 000°29'13.07"W |
| DTHR 27 | 43°54'44.07"N | 000°29'18.50"W |

ALT / HGT : ft
GUND = 157 ft

0 500 m 1000 m

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | NIL | HI | 3555 | 3605 | 3555 | 3555 | Revêtue | 32 R/B/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 27 | HI 720m | HI | 3555 | 3605 | 3555 | 3482 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | 550 |

**CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR / *Recommended instructions for IFR departure***

RWY 09 : Monter RM 088° jusqu'à *1200* (997), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
RWY 27 : Monter à 4.1% RM 268° jusqu'à *260* (57) (1), puis monter vers *1200* (997), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Pente théorique de montée; obstacle le plus pénalisant : végétation de 240 ft située à 550 m de la DER à droite de l'axe.

*RWY 09 : Climb Mag track 088° up to 1200* (997)*, then direct route up to enroute safety altitude.*
*RWY 27 : Climb at 4.1% gradient Mag track 268° up to 260* (57) (1)*, then up to 1200* (997)*, then direct route up to enroute safety altitude.*
*(1) Theoretical slope of climbing; determining obstacle : vegetation ALT 240 ft at 550 m from DER right of track.*

**BALISAGE /*Lighting :***

RWY09 : BAR
: BRA
RWY27 : BAR-DTHR
: BRA
Seuil/*THR* : Vert/*Green*
Extrémités/*Ends* 09/27 : Rouge/*Red*
TWY : Bandes rétro-réfléchissantes espacées de 60m/*Retro-reflective strips spaced 60m apart*

**OBSERVATIONS / *Remarks :***

Atterrissage aéronef civil soumis à diverses autorisations : se renseigner auprès du GAA/DV.
*Civil ACFT landing subject to several permissions : ask for informations to GAA/DV flight director.*

Pénétration de la P35 interdite sans autorisation (AIP FRANCE ENR 5.1).
*Penetration P35 prohibited without authorization (AIP FRANCE ENR 5.1).*

RWY27 : rampe d'approche CAT I - 720m - 5 intensités - Stroboscope (lièvre) - 2 feux à éclats 3 intensités
*RWY27 : ALS CAT I - 720m - 5 intensities - strobe light - 2 flashing lights 3 intensities*



© DIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES

*Way-points / Conventional procedures main fixes*

| **IDENTIFICATION / FONCTION**<br>*Identification / Function* | **COORDONNEES**<br>*Coordinates* |
|---|---|
| POHKI - IAF RWY 09/27 | 43° 55' 18.4"N - 000° 11' 44.3"W |
| IF ILS RWY 27 | 43° 55' 11.5"N - 000° 15' 53.1"W |
| FAP ILS RWY 27 | 43° 55' 01.5"N - 000° 20' 50.5"W |
| FAF LOC RWY 27 | 43° 55' 01.7"N - 000° 20' 46.0"W |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

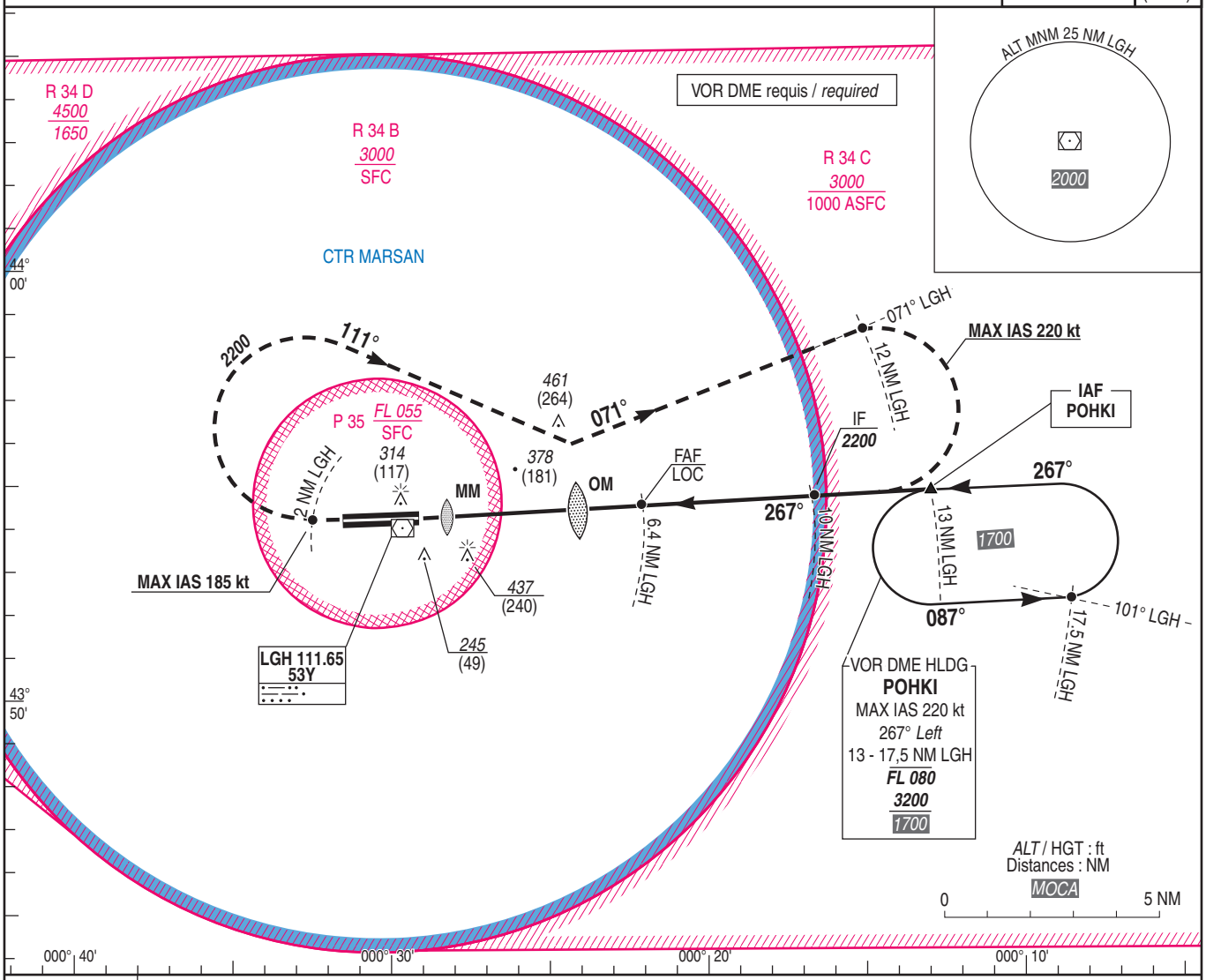
*ALT AD : 203,* ***DTHR : 197 (8 hPa)***

MONT DE **MARSAN**

*FNA* ILS Z ou/or LOC Z RWY27

**APP :** MARSAN Approche / *Approach* 119.700 142.450 344.175 (1)
**TWR :** MARSAN Tour / *Tower* 122.100 142.750 (1) 282.350 (1)
(1) Réservée MIL / *Reserved for MIL*

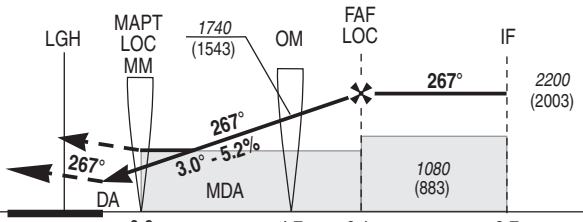
| **ILS** | VAR |
|---|---|
| **MDM 110.5** | 0°E |
| RDH : 52 | (2020) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***2200*** (2003).
**A 2 LGH**, tourner à **droite RM 111°** pour intercepter et suivre le **RDL 071° LGH** (RM 071°).
**A 12 LGH**, tourner **à droite** pour une nouvelle présentation.

*Missed APCH :* ***Climb straight ahead*** *up to* ***2200*** *(2003).*
*At* ***2NM LGH****, turn* ***right MAG 111°*** *to join and follow* ***RDL 071° LGH*** *(MAG 071°).*
*At* ***12NM LGH****, turn* ***right*** *for new APCH.*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | | | 0.6 | 4.7 | 6.1 | 9.7 |
| DME ← (NM) | | | 0.9 | 5.0 | 6.4 | 10 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distance in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS (1) | | | LOC | | | MVL (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***450*** (250) | 800 | 137 | ***630*** (430) | 1300 | 427 | ***740*** (540) | 1500 |
| B | | | 145 | | | | ***740*** (540) | 1600 |
| C | | | 155 | | | | ***870*** (670) | 2400 |
| D | | | 167 | | | | ***900*** (700) | 3600 |

**LOC-DME**

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2060*** (1863) | ***1740*** (1543) | ***1420*** (1223) | ***1100*** (903) | ***790*** (593) |

Observations/*Remarks* : (1) Minimums majorés / *Increased minima.* (2) Interdites au sud de la piste / *Prohibited south of runway.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - THR | 4.7 NM | 4 min 02 | 3 min 20 | 2 min 49 | 2 min 27 | 2 min 10 | 1 min 46 | 1 min 31 |
| OM - MM | 4.1 NM | 3 min 32 | 2 min 54 | 2 min 28 | 2 min 09 | 1 min 54 | 1 min 32 | 1 min 20 |



©

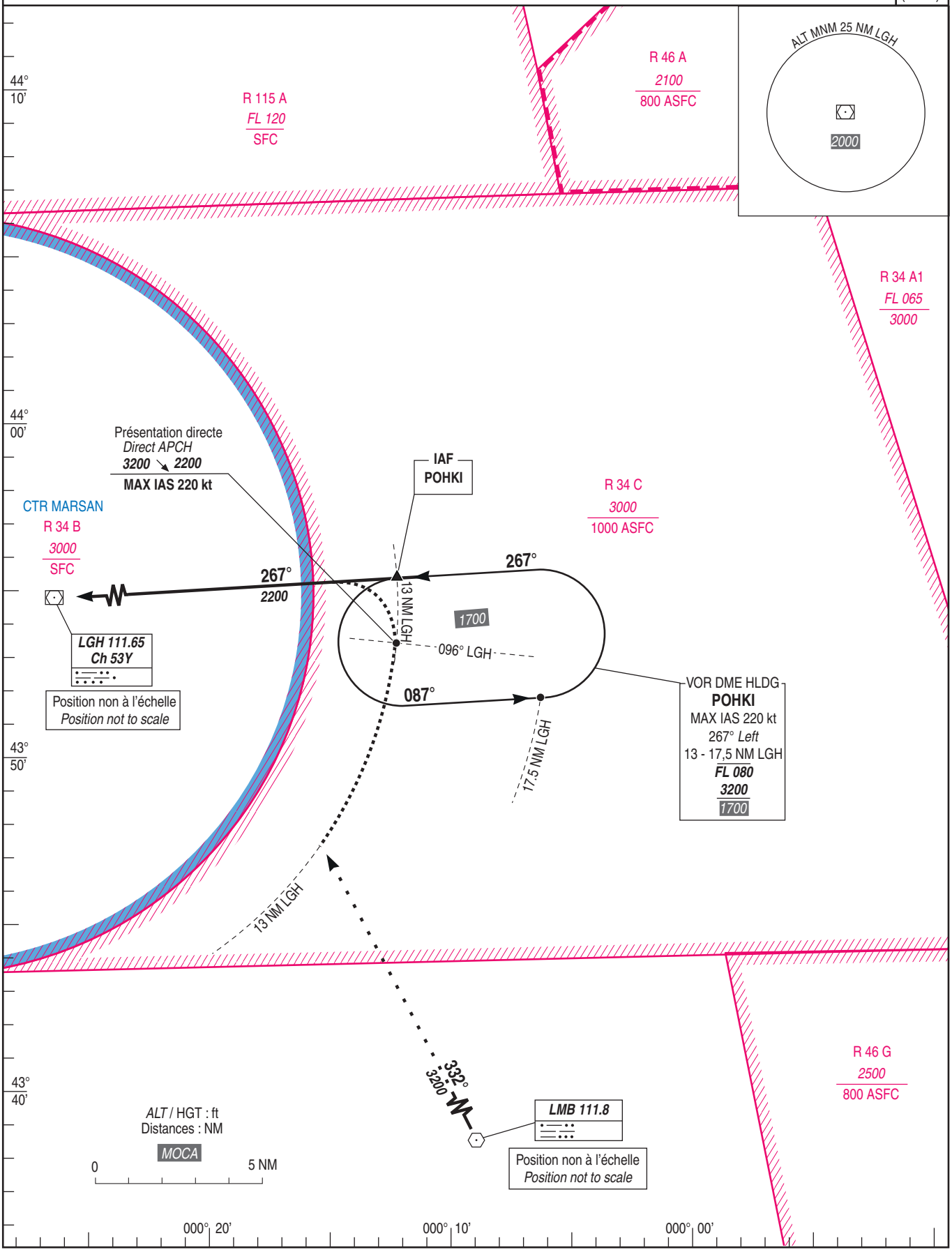
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 203,* ***DTHR : 197 (8 hPa)***

MONT DE **MARSAN**

*INA* POHKI RWY27

**APP** : MARSAN Approche / *Approach* 119.700 142.450 344.175 (1)
**TWR** : MARSAN Tour / *Tower* 122.100 142.750 (1) 282.350 (1)
(1) Réservée MIL / *Reserved for MIL*

VAR
0°E
(2020)






©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBN.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBN - NIORT MARAIS POITEVIN

**AD 2 LFBN.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°18'48"N 000°23'40"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km ESE Niort |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 201 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.1145°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.13°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MAIRIE DE LA VILLE DE NIORT |
| | Adresse / *Address* | place Martin Bastard<br>BP 516 - 79022 Niort CEDEX |
| | Telephone | Sur Aérodrome / On AD : 05 49 24 37 22<br>06 15 92 37 63 (astreinte / on-call n°1).<br>06 86 27 86 01 (astreinte / on-call n°2). |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | contact : olivier.dupont@mairie-niort.fr |

**AD 2 LFBN.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS:<br>ETE :<br>- LUN-VEN : 0800-1800<br>- SAM, DIM et JF : 0900-1200, 1400-1800<br>HIV : LUN-VEN, sauf JF : 0800-1630<br>En dehors de ces HOR, PPR 2 HR TEL permanence gestionnaire. | AFIS:<br>SUM :<br>- MON-FRI : 0800-1800<br>- SAT, SUN and public HOL : 0900-1200, 1400-1800<br>WIN : MON-FRI, except public HOL 0800-1630<br>Outside these SKED, PPR 2 HR AD operator on call TEL number. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24<br>Carte TOTAL et CB H24 et 7/7<br>Espèces, fuel release pendant HOR ATS ou sur PPR 2 HR TEL astreinte. | H24<br>TOTAL card and credit card H24 and 7/7d<br>Cash, fuel release during ATS SKED or with PPR 2 HR via on-call TEL. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBN.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1.<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100LL - JET A1.<br>Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Avgas : 20000 litres - disponible par gravité<br>Jet A1 : 40000 litres - disponible par gravité (sous-pression sur demande). | Avgas : 20000 liters - gravity refueling<br>Jet A1 : 40000 liters - gravity refueling (pressure refueling on request). |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | H24 O/R - GPU 28V disponible.<br>Assistance obligatoire pour ACFT MTOW > 1.9 T, PPR 2 HR TEL exploitant. | H24 O/R - GPU 28V available.<br>Handling mandatory for ACFT MTOW > 1.9 T, PPR 2 HR TEL operator. |

**AD 2 LFBN.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité | In the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | O/R Exploitant d'aérodrome - VL 9 places. | O/R AD operator - 9-seater light vehicle. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | H24 sur PPR - salon équipage. | 24/7 with PPR - crew lounge. |

**AD 2 LFBN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule léger - 250 kg de poudre. | 1 light vehicle - 250 kg powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | ETE : LUN-VEN sauf JF 0815-1615<br>HIV : LUN-VEN sauf JF 0815-1545<br>En dehors de ces HOR, niveau 1.<br>Extension possible PPR PN 12 HR à l'AFIS ou astreinte. | SUM : MON-FRI except public HOL 0815-1615.<br>WIN : MON-FRI except public HOL 0815-1545.<br>Outside these SKED, level 1.<br>Extension possible PPR PN 12 HR AFIS or on-call service. |

**AD 2 LFBN.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFBN.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue. | Paved. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 25 F/C/W/U | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 20 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtus. | Paved. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 25 F/C/W/U | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | point d'attente A1 : VFR jour uniquement. | Holding point A1 : daytime VFR only. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBN .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBN.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-Nantes |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBN .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 02 40 05 29 31 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBN.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 067.42 (066) | 1783 x 30 | 25 F/C/W/U revêtue / paved | 46°18'30.01"N 000°24'43.55"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 144ft |
| 25 | 247.42 (246) | 1783 x 30 | 25 F/C/W/U revêtue / paved | 46°18'52.17"N 000°23'26.62"W<br>( 46°18'50.30"N 000°23'33.12"W )<br>------<br>GUND 155 FT | THR : 201ft<br>DTHR : 200ft |
| 07L | 067.33 (066) | 682 x 80 | non revêtue / not paved | 46°18'43.88"N 000°24'13.58"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 186ft |
| 25R | 247.33 (246) | 682 x 80 | non revêtue / not paved | 46°18'52.44"N 000°23'44.15"W<br>( 46°18'50.99"N 000°23'49.61"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 195ft<br>DTHR : 196ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 25 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 07L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 25R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFBN.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | |
| TWY A | 283 | 283 | 283 | | |
| 25 | 1783 | 1783 | 1783 | 1632 | |
| TWY A | 1500 | 1500 | 1500 | | |
| 07L | 682 | 682 | 682 | 682 | |
| TWY C | 236 | 236 | 236 | | |
| 25R | 682 | 682 | 682 | 558 | |
| TWY C | 446 | 446 | 446 | | |

**AD 2 LFBN.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | | G | | | | | | | |
| 25 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 07 | 1783 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 25 | 1783 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFBN.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu. | Blue. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui. | Yes. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 15 secondes. | < 15 seconds. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBN.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Poste de stationnement hélicoptère : diamètre rotor 11 m MAX. LHT 13 m MAX, jour uniquement. | Helicopter stand : MAX 11 m rotor diameter. MAX 13 m overall length, daytime only. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBN.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFBN.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | NIORT Information (FR)<br>*NIORT Information (EN)* | 119.105 MHz | HO | |
| A/A | NIORT (FR) | 119.105 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFBN.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFBN.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Usage du TWY revêtu : ne pas traverser l'axe de la piste en herbe si un aéronef est en finale ou au décollage de la piste en herbe.

**20.1.2 Pistes**

QFU 246° préférentiel cause visibilité THR 07 au point d'attente.

Le seuil 07 n'étant pas visible au point d'attente, une extrême prudence est recommandée avant de pénétrer sur la piste.

L'usage simultané des pistes est possible dans les conditions suivantes :

- aéronefs monomoteurs,
- vol à vue (VFR),
- vol de jour,
- AFIS ouvert.

**20.1.3 Gestion de l'aire de trafic**

Parking en herbe équipé de points d'attache.

**20.1.4 Marquage**

Marquage au sol de l'aire d'avitaillement et des aires de demi-tour sur piste : avion de référence BEECH 1900 D.

**20.2 ACTIVITES SPECIFIQUES**

Forte activité de parachutisme en été. Le largueur para peut effectuer un circuit au sud pour la piste en herbe, ce qui interfère avec le circuit de la piste revétue.

***20.1 GROUND MOVEMENTS***

***20.1.1 Taxiing***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Use of paved TWY : do not cross the axis of the grass strip if an aircraft is on final or taking off from the grass strip.*

***20.1.2 Runways***

*Preferred QFU 246° due to THR 07 visibility at holding point.*

*Threshold 07 not visible from holding point, sharp attention recommended before entering the runway.*

*Simultaneous use of RWYs is possible under the following conditions :*

*- single-engine aircraft,*
*- visual flight (VFR),*
*- daytime flight,*
*- AFIS in service.*

***20.1.3 Apron management***

*Grass apron equipped with tie-down fittings.*

***20.1.4 Markings***

*Ground markings of refuelling and RWY turn-pads : reference ACFT BEECH 1900 D.*

***20.2 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS***

*Intense parachuting activity during summer. The paradropping ACFT may perform a circuit South of the grass strip, which interferes with the paved RWY circuit.*

**AD 2 LFBN.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Eviter le survol des villes de Niort et Vouillé.

Passage vertical de l'échangeur routier recommandé pour éviter le survol d'Aiffres pour les départs 25 et les arrivées 07.

En VFR de nuit, après décollage et dans la mesure du possible :

RWY 07 : prendre un cap 060°.

RWY 25 : prendre un cap 260°.

*Avoid flying over Niort and Vouillé.*

*Vertical passage over the road interchange recommended to avoid flying over Aiffres during RWY 25 departure and RWY 07 arrival.*

*VFR at night, after take-off and whenever posssible :*

*RWY 07 : take heading 060°.*

*RWY 25 : take heading 260°.*

**AD 2 LFBN.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Absence ATS : départs interdits.

Consignes recommandées pour un départ IFR :

- RWY 07 : Monter 066° jusqu'à *1200* (999), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

- RWY 25 : Monter 246° jusqu'à *1200* (999), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

*Absence ATS : departures prohibited.*

*Recommended instructions for IFR departures :*

*- RWY 07 : Climb 066° up to 1200 (999), then direct route up to en-route safety altitude.*

*- RWY 25 : Climb 246° up to 1200 (999), then direct route up to en-route safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBN .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 RADIOCOMMUNICATIONS**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 RADIOCOMMUNICATIONS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Par vent secteurs Nord à Nord-Est, possibilité turbulence forte à très forte en finale piste 07.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*If North/North-East sectors wind, possibile high to very high turbulence on final RWY 07.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

NIL

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL*

**AD 2 LFBN .24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBN .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

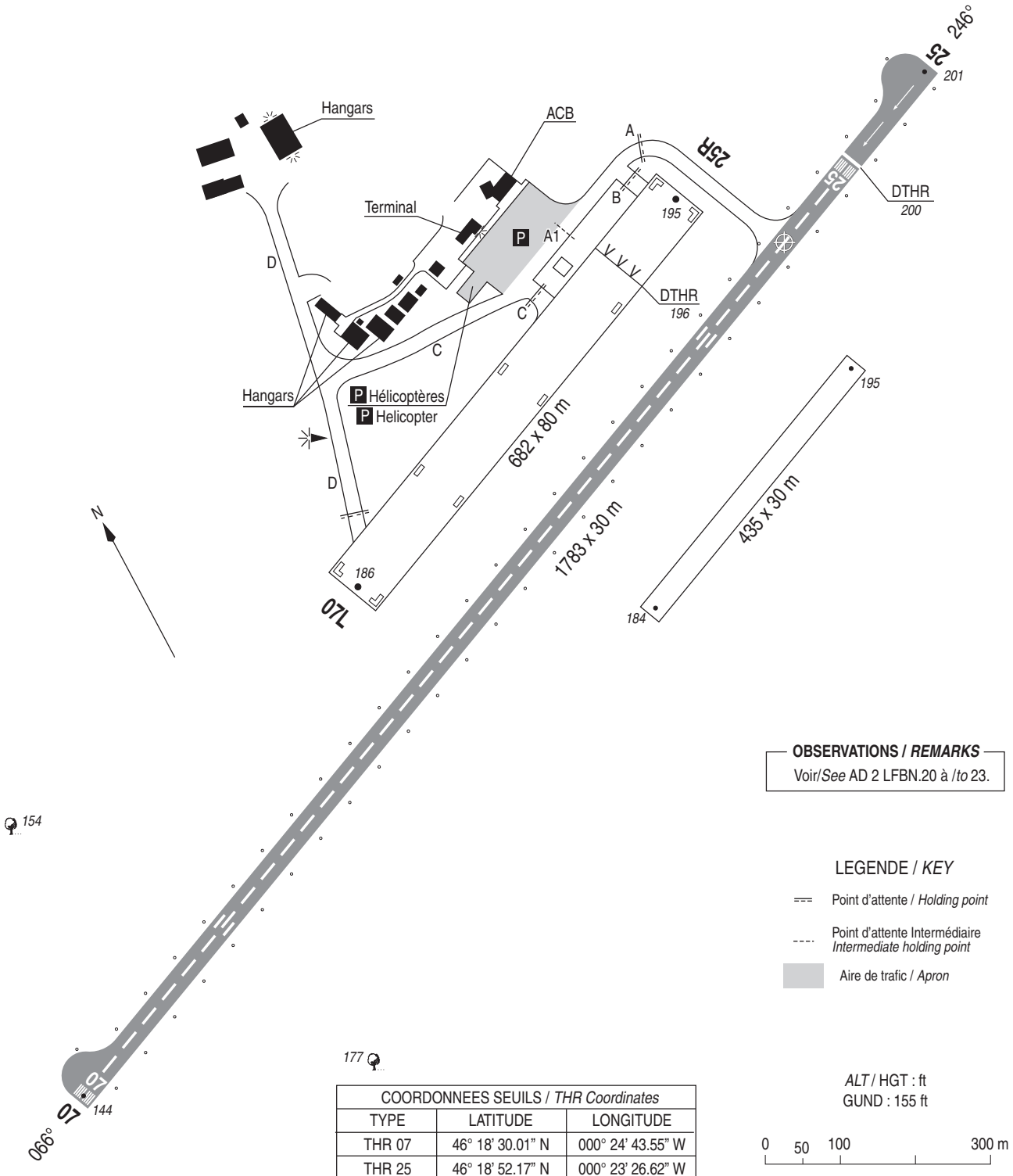

© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : NIORT Information 119.105

## **NIORT** MARAIS POITEVIN
46 18 48 N - 000 23 40 W
*ALT AD : 201 (8 hPa)*

VAR 1°E (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR Coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 07 | 46° 18' 30.01" N | 000° 24' 43.55" W |
| THR 25 | 46° 18' 52.17" N | 000° 23' 26.62" W |
| DTHR 25 | 46° 18' 50.30" N | 000° 23' 33.12" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | LIL | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | Revêtue | 25 F/C/W/U | 800 | 800 | 800 | - |
| 25 | NIL | LIL | 1783 | 1783 | 1783 | 1632 | *Paved* | | 800 | 800 | 800 | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| NIGAG | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NIPLO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NIRAP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | | | | | |
| IBN25 | 46°23'27.0"N 000°07'27.1"W | X | | | X |
| FBN25 | 46°21'32.6"N 000°14'07.7"W | X | | | X |
| RW25 | REF DTHR25 LFBN AD 2.12 | X | | | X |
| BN410 | 46°17'43.0"N 000°27'26.4"W | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 25**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.11E | | | REF NAV/AID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NIGAG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIRAP | IF | NIRAP | | | | | | | | 210 | | - |
| | TF | IBN25 | | 156 | 157.6 | 5.0 | | 2500 | | 190 | | 1.0 |
| INA NIPLO | IF | NIPLO | | | | | | | | 210 | | - |
| | TF | IBN25 | | 337 | 337.6 | 5.0 | | 2500 | | 190 | | 1.0 |
| INA NIGAG | IF | NIGAG | | | | | | | | | | - |
| | TF | NIPLO | | 066 | 067.5 | 9.0 | | | | 210 | | 1.0 |
| | TF | IBN25 | | 337 | 337.6 | 5.0 | | 2500 | | 190 | | 1.0 |
| APCH | IF | IBN25 | | | | | | 2500 | | 190 | | - |
| | TF | FBN25 | | 247 | 247.6 | 5.0 | | 2500 | 2500 | | | 1.0 |
| | TF | RW25 | Y | 246 | 247.5 | 7.1 | | 249 | 249 | | -3.00° / 49 | 0.3 |
| | TF | BN410 | Y | 246 | 247.4 | 2.9 | | | | | | 1.0 |
| | DF | NIGAG | | | | | L | 2500 | | 225 | | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFBN** |
| **Runway** | **25** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E25A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **461850.2980N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0002333.1160W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **108.2** |
| **FPAP Latitude** | **461829.2250N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-21.0730** |
| **FPAP Longitude** | **0002446.2640W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-73.1480** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **64** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0E 02 06 0C 19 00 00 01 35<br>32 05 74 34 E0 13 08 E0 D4 FF<br>3A 18 5E 5B FF 88 C4 FD EA 01<br>2C 01 64 08 C8 AF 2F E5 92 F4** |
| **Calculated CRC Value** | **2FE592F4** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **61.0** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

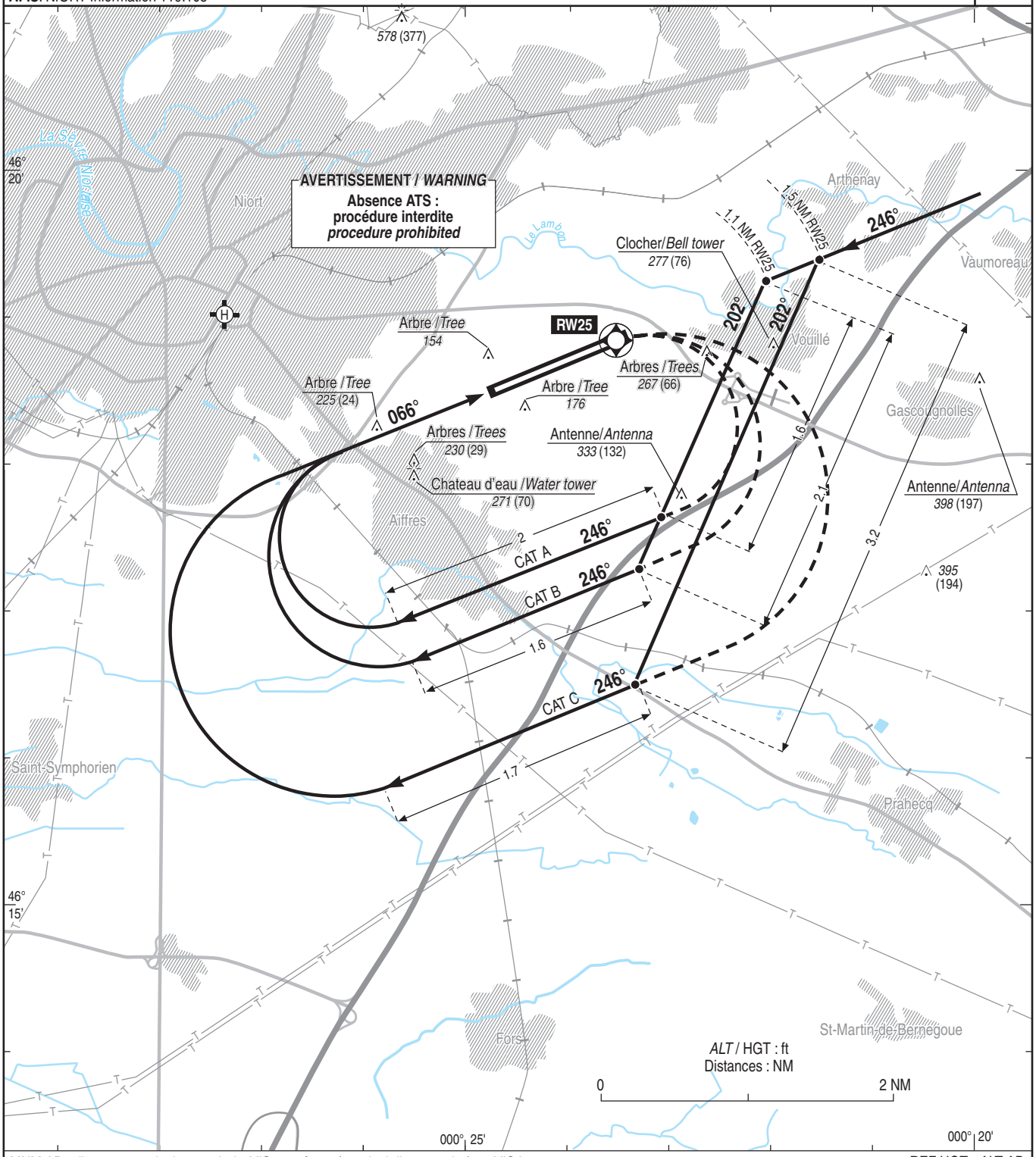
***ALT AD : 201 (8 hPa),*** *THR : 144*

**NIORT** MARAIS POITEVIN

**VPT** RWY 07

APP : POITIERS Approche / *Approach* 134.100
COGNAC Approche / *Approach* 132.450
TWR: NIL (AD non contrôlé / *uncontrolled AD*)
**AFIS**: NIORT Information 119.105

VAR
1°E
(2025)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***630*** (430) | 1500 |
| B | ***700*** (500) | 1600 |
| C | ***800*** (600) | 2400 |



© SIA

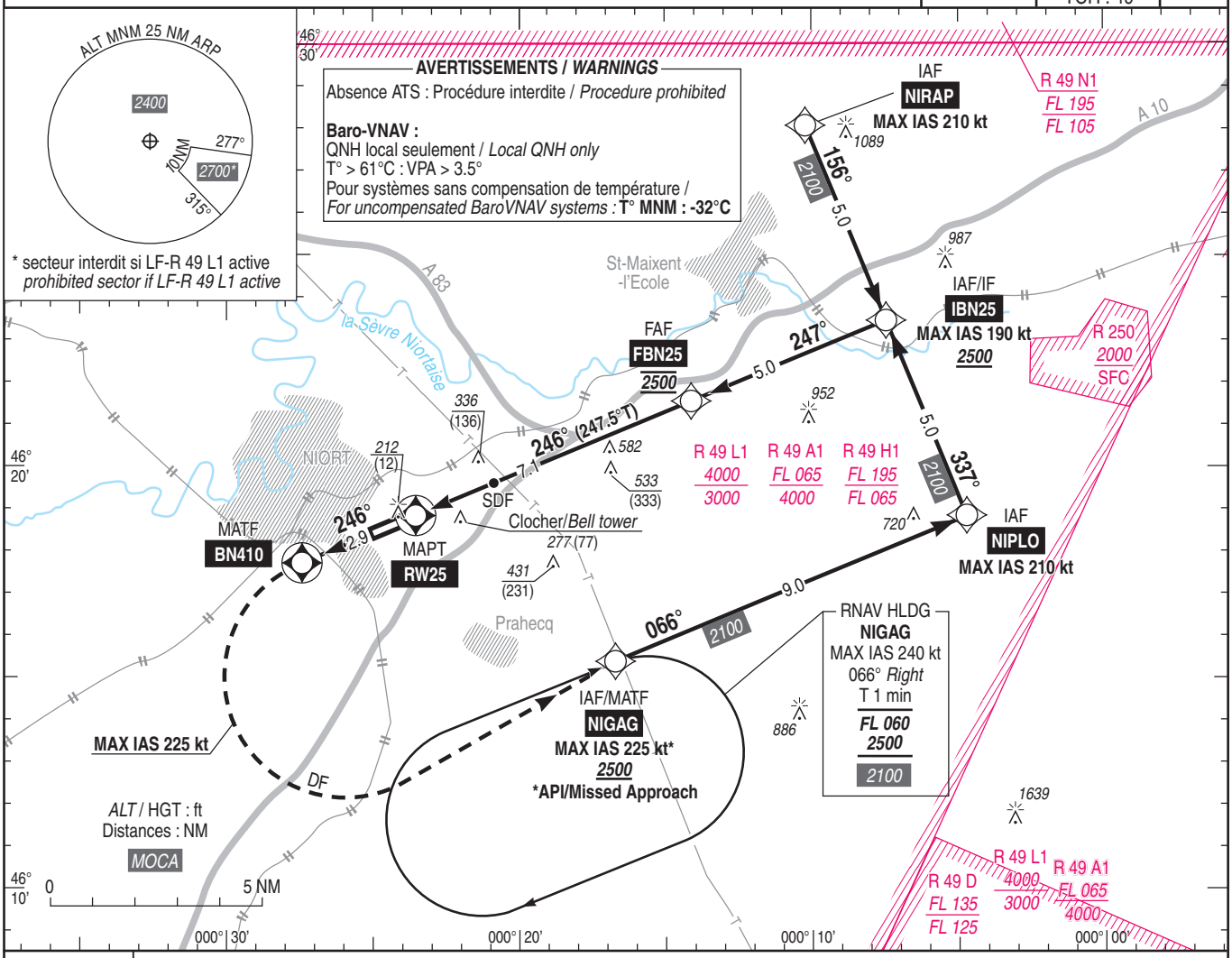
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 201,* ***DTHR : 200 (8 hPa)***

**NIORT** MARAIS POITEVIN

**RNP** RWY 25

APP : POITIERS Approche / *Approach* 134.100
COGNAC Approche / *Approach* 132.450
TWR : NIL (AD non contrôlé / *non-controlled AD*)
**AFIS** : NIORT Information 119.105

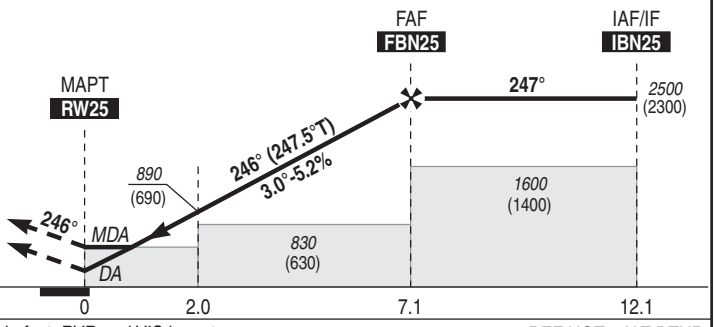
| RNP APCH | EGNOS Ch 70897 E25A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **BN410**, puis tourner **à gauche** direct jusqu'à **NIGAG,** en montée vers ***2500*** (2300) (MAX IAS 225 kt).
Monter à ***1200*** (1000) avant d'accélérer en palier.
Si impossible d'atteindre ***2500*** (2300) à **NIGAG,** poursuivre la montée dans l'attente.

*Missed APCH : Climb to* ***BN410****, then turn* ***left*** *direct to* ***NIGAG,*** *climbing up to* ***2500*** *(2300) (MAX IAS 225 kt).*
*Climb up to* ***1200*** *(1000) prior to level acceleration.*
*If unable to reach* ***2500*** *(2300) at* ***NIGAG****, continue climbing in the holding pattern.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 141 | | | 207 | | | | ***640*** (440) | 1500 |
| B | ***450*** (250) | 1300 | 154 | ***530*** (330) | 1500 | 219 | ***530*** (330) | 1500 | 323 | ***730*** (530) | 1600 |
| C | | | 162 | | | 228 | | | | ***930*** (730) | 2400 |

| DIST RW25 NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***570*** (370) | ***890*** (690) | ***1200*** (1000) | ***1520*** (1320) | ***1840*** (1640) | ***2160*** (1960) | ***2480*** (2280) |

Observations / *Remarks* : (1) Piste non homologuée CAT 1/*Non homogated CAT 1 RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - MAPT 7.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 04 | 4 min 59 | 4 min 14 | 3 min 41 | 3 min 16 | 2 min 55 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBO.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBO - TOULOUSE BLAGNAC

**AD 2 LFBO.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°38'06"N 001°22'04"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Tour. | Tower. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3,6 NM WNW de TOULOUSE. | 3.6 NM WNW from TOULOUSE. |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 499 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.6594°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.121°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | ATB | |
| | Adresse / *Address* | BP 103 31703 BLAGNAC | |
| | Telephone | 0 825 380 000 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | TLSAPXH et TLSCHXH | |
| | AFS | LFBOYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | ATB : Aéroport Toulouse-Blagnac | |

**AD 2 LFBO.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | SASCA<br>Horaires : H24<br>Paiement : cartes TOTAL et BP.<br>Pour un paiement comptant hors contrat, suivre procédure suivante :<br>- TOTAL : les avitaillements doivent systématiquement faire l'objet d'un accord de la part de la direction commerciale d'AIR TOTAL.<br>- BP : l'avitaillement ne peut se faire qu'après vérification que le client ne figure pas sur la "liste noire" BP.<br>WORLD FUEL SERVICES :<br>Horaires : 0400-2200 7/7. En dehors de ces horaires sur demande avec préavis 45 min.<br>Paiement : AVCARD, Carte WFS, UVAIR, COLT.<br>TEL : 06 59 75 11 77 | SASCA<br>Hours : H24<br>Payment : TOTAL and BP cards.<br>For out-of-contract cash payment follow the following procedure :<br>- TOTAL : refueling must be systematically approved by AIR TOTAL commercial management.<br>- BP : refueling can only be done after verification that the customer is not on the BP "blacklist".<br>WORLD FUEL SERVICES :<br>Hours : 0400-2200 7/7. Outside these SKED : on request 45 min before.<br>Payment : AVCARD, WFS card, UVAIR, COLT.<br>TEL : 06 59 75 11 77 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Non disponible. | Not available. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Horaire du contrôle de sûreté sur l'aérogare d'aviation générale :<br>LUN-VEN : 1230-1630<br>En dehors de ces horaires toute demande sera traitée entre le demandeur autre qu'ATB et l'opérateur de sureté et facturée au demandeur. | Security control SKED on general aviation terminal:<br>MON-FRI: 1230-1630<br>Outside these SKED, all request will be handled between the applicant other than ATB and the security operator and will be charged to the applicant. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | Pour plus d'informations contacter le Chef d'Escale de Permanence ATB : 05 61 42 45 05 / E-mail : cep@toulouse.aeroport.fr<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 0400-2100, astreinte en dehors de ces horaires : 7/7. | For more information contact stopover chief : 05 61 42 45 05 / E-mail : cep@toulouse.aeroport.fr<br>GRF (RWY surface condition assessment and report service) : 0400-2100, on-call outside these hours : 7/7. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Gare SNCF à Toulouse, gare de fret. | Railway station in Toulouse, freight station. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel : JET A1<br>Lubrifiants/Lubricants : Aero 80-80D-100-100D. Aero DM. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Camions avitailleurs/Fueling trucks<br>JET A1 : 2000 m3. | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 4 véhicules de dégivrage/antigivrage (FMC/SDMI). Produits de dégivrage/antigivrage : ABAX ECOWING 26, ABAX DE 950 (agents de surface non-ioniques), ABAX ECOWING AD 49 (propane -1,2-diol), ABAX SAFEGRIP FR (formiate de potassium). | 4 de-icing/anti-icing vehicles (FMC/SDMI). De-icing/anti-icing products : ABAX ECOWING 26, ABAX DE 950 (non-ionic surface agents), ABAX ECOWING AD 49 (propane-1,2-diol), ABAX SAFEGRIP FR (kalium formiat). |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Aerotec, hangar H27 chauffé : 2400 m2, 4 portes coulissantes de 10 x 8.5 m. | Aerotec, hangar H27 heated : 2400 m2, 4 sliding doors 10 x 8.5 m. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Aerotec 05 61 16 73 73 - FAX 05 61 30 05 49. Station service et labo radio agréés. Petites réparations électricité, hydraulique et mécanique. | Aerotec 05 61 16 73 73 - FAX 05 61 30 05 49. Service station and radio repair-shop agreed. Minor repairs electricity, hydraulic and mechanical. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Dans le cas d'un recours à un service entrant dans la nomenclature des opérations d'assistance, il y a obligation de recourir à un assistant ayant l'agrément requis.<br>Oxygène et services connexes : O/R Uni Air Entreprise (oxygène et azote). | If a service part of handling operations nomenclature is needed, request for an approved handling operator becomes mandatory.<br>Oxygen and related services: O/R Uni Air Entreprise (oxygen and nitrogen). |

**AD 2 LFBO.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Un hôtel sur et à proximité de l'aéroport. | A hotel at and near the airport. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport (restaurants et snacks). | At the airport (restaurants and snack bars). |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Navettes ville, taxis. | Town shuttle, taxis. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Agents SSIAP. Poste de premier secours sur l'AD.<br>Hôpital à 1.5 km. | SSIAP agents. Fisrt aid room at AD.<br>Hospital 1.5 km away. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boîte aux lettres: niveau arrivées hall B et niveau départs hall C, salle d'embarquement hall D<br>Distributeurs de billets et services bancaires. | Mailbox: at arrival floor hall B and at departure hall C, boarding room hall D<br>Cash dispenser and bank services available. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Moyens de secours aéronautiques :<br>1 VIM 110 (Véhicule Intervention Mousse) muni de 12000 L d'eau, 250 kg de poudre.<br>1 VIM 110 muni de 10700 L d'eau, 250 kg de poudre.<br>1 VIM 90 muni de 9150 L d'eau, 250 kg de poudre. | Aeronautical rescue equipment :<br>1 VIM 110 (foam intervention vehicle) equipped with 12000L of water, 250 kg of powder.<br>1 VIM 110 equipped with 10700 L of water, 250 kg of powder.<br>1 VIM 90 equipped with 9150 L of water, 250 kg of powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD | AD operator procedure |
| 4 | Observations / *Remarks* | Modulation au niveau 7 suivant horaire (voir NOTAM). Demande de niveau 9 possible avec PPR PN 7 jours au +33.(0)5.61.42.45.05 | Modulation to level 7 according to SKED (see NOTAM). Level 9 request possible with PPR PN 7 days to +33.(0)5.61.42.45.05 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Moyens internes :<br>3 tracteurs équipés de 3 lames.<br>1 mini tracteur + lame (utilisation sur les aires de trafic).<br>2 cuves d'épandage trainées de 3600 litres.<br>60 000 litres de déverglaçant liquide (pour l' aire de mouvement).<br>1 véhicule de déneigement des allées de parkings auto (côté public).<br>Plusieurs équipements manuels de salage (côté public).<br>Moyens externes supplémentaires :<br>Soit 2 niveleuses équipées en continu.<br>Soit 3 niveleuses avec lames caoutchoutées pendant 8h.<br>1 véhicule poids lourd de déneigement et de salage pour la voie publique.<br>Le déverglaçage de l'aire de mouvement est réalisé suivant les priorités de dégagement, en action curative uniquement.<br>Type de produit déverglaçant pour les pistes :<br>CLEARWAY F1 (formiate de potassium).<br>Provifrost KF ECO (formiate de potassium). | Internal materials :<br>3 tractors equipped with 3 skew blades.<br>1 mini tractor + 1 skew blade (use on apron).<br>2 mobile 3600 litres spreading tanks.<br>60 000 litres of deicing fluid (for movement area).<br>1 snow removal vehicle for drives of car parks (public side).<br>Several manual salting equipments (public side).<br>Additional external materials :<br>Either 2 permanently equipped levellers.<br>Or 3 levellers with rubber blades during 8 hours.<br>1 truck for snow removal and salting for public way.<br>Deicing of the movement area is carried out according to clearance priority, as a curative action only.<br>De-icing product for runway : CLEARWAY F1 (kalium formiat).<br>Provifrost KF ECO (kalium formiat). |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | - La piste 14R/32L dégagée sur une largeur de 30m et sur toute la longueur.<br>- Les voies de circulation reliant la piste 14R/32L aux aires de stationnement sont traitées immédiatement après la piste (les lignes de guidages au sol sont conservées visibles au fur et à mesure des chûtes de neige).<br>- Les voies de circulation restantes, ainsi que la bretelle conduisant au parking Aérospatiale et CEV.<br>- L'ordre des opérations décrites peut varier en fonction du trafic attendu,des conditions d'exploitation et des conditions météorologiques. | RWY 14R/32L over a width of 30m and all the length.<br>- The TWY connecting the RWY 14R/32L with the parking area will be cleared immediately after the RWY (the ground guidance marking will be cleared as the snowfalls go along).<br>- The remaining TWY and the strip leading to the Aérospatiale parking area and to the CEV (flying test center).<br>- The order in which the operations described above are carried out may vary depending on the anticipated traffic, operating conditions and meteorological conditions. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Les phénomènes d'une durée prévisible supérieure à 6 heures font l'objet d'une diffusion par NOTAM NEIGE.<br>Si la durée prévisible est inférieure à 6 heures, un avis d'enneigement est envoyé aux cinq ACC en FRANCE pour diffusion aux aéronefs en vol. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow conditions likely to last longer than 6 hours will be the subject of a SNOWTAM. If the anticipated time is less than 6 hours, a snowfall or ice warning will be sent to the 5 french ACC for transmission to ACFT in flight. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux ou béton. | Bituminous concrete or concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Non disponible | Not available |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY M2, M4, M8, M10, M11, N1, N2, N4, N6, N8, P10, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, S2, S3, S4, S6, S8, S10, S11,T40, T50, T55, T60, T100, T101,W20, W30, W35, W40, W50, W60, W80, W90, W100 : 25 m.<br>TWY T21, T22, T41, T51, T61, T65, T71, T81 : 23 m.<br>TWY T10, T11, T12 : 22.5 m.<br>TWY T20, T42, T43, T44 : 18 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Toutes les voies de circulation en béton bitumineux, sauf les voies M8, S2, S4, W60, W80, W90 et W100 en béton. | All TWY in bituminous concrete, except TWY M8, S2, S4, W60, W80, W90 and W100 in concrete. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | M4 : 54 F/C/W/T<br>N8 : 60 F/B/W/T<br>S4, S2 : 63 R/C/W/T<br>N6 : 54/F/B/W/T<br>N4, T40, T41 : 61/F/A/W/T<br>M8 : 60 F/C/W/U<br>P10 : 51 F/C/W/T<br>P40, N2, P20, P50, P55, P60, P65, P70, T50, T51 : 61 F/B/W/T<br>T55, T60, T65 : 60 F/C/W/T<br>S3, M2 : 63F/C/W/T<br>S6 : 64 F/C/W/T<br>S8, S10 : 69 F/B/W/T<br>W30, W35, W40, W50, S11, M11, P100, P101, T100, T101 : 53 F/C/W/U<br>W20 : 53 F/C/W/T<br>W60, W80, W90, W100 : 61 R/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aire passagers et aire de fret.<br>Roulette de nez sur TWY T50 (43°37'44.10"N - 001°22'18.25"E). | Passengers' and freight areas.<br>Nose wheel on TWY T50 (43°37'44.10"N - 001°22'18.25"E). |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | ALT moyenne aire passagers / aire de fret : 488 ft.<br>ALT roulette de nez sur TWY T50 : 487 ft. | Passengers' and freight areas mean ALT : 488 ft.<br>Nose wheel ALT on TWY T50 : 487 ft. |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A10 43°37'18.83"N 001°22'40.68"E<br>A12 43°37'19.66"N 001°22'42.18"E<br>A13 43°37'20.48"N 001°22'43.68"E<br>A14 43°37'21.30"N 001°22'44.92"E<br>A15 43°37'21.94"N 001°22'46.08"E<br>A16 43°37'22.01"N 001°22'45.84"E<br>A20 43°37'22.37"N 001°22'36.99"E<br>A22 43°37'23.20"N 001°22'38.49"E<br>A23 43°37'24.02"N 001°22'39.99"E<br>A24 43°37'24.67"N 001°22'41.41"E<br>A25 43°37'25.30"N 001°22'42.57"E<br>B10 43°37'25.99"N 001°22'33.23"E<br>B11 43°37'25.98"N 001°22'35.87"E<br>B12 43°37'26.88"N 001°22'34.86"E<br>B13 43°37'27.78"N 001°22'36.50"E<br>B14 43°37'28.67"N 001°22'38.13"E<br>B20 43°37'21.28"N 001°22'38.13"E<br>B21 43°37'26.12"N 001°22'33.51"E<br>B22 43°37'22.11"N 001°22'39.63"E<br>B24 43°37'23.75"N 001°22'42.37"E<br>B25 43°37'24.39"N 001°22'43.53"E<br>B31 43°37'27.32"N 001°22'35.69"E<br>B41 43°37'28.51"N 001°22'37.86"E<br>C1 43°37'16.83"N 001°22'48.53"E<br>C2 43°37'17.75"N 001°22'47.56"E<br>C3 43°37'18.68"N 001°22'46.59"E<br>C4 43°37'19.61"N 001°22'45.62"E<br>D10 43°37'27.17"N 001°22'31.75"E<br>D12 43°37'28.33"N 001°22'33.91"E<br>D20 43°37'31.36"N 001°22'27.63"E<br>D21 43°37'30.77"N 001°22'28.25"E<br>D22 43°37'32.55"N 001°22'29.12"E<br>D23 43°37'31.49"N 001°22'30.24"E<br>D31 43°37'32.43"N 001°22'29.05"E<br>D41 43°37'31.46"N 001°22'28.94"E<br>D51 43°37'29.74"N 001°22'30.73"E<br>E10 43°37'45.04"N 001°22'31.36"E<br>E20 43°37'43.96"N 001°22'29.69"E<br>E30 43°37'43.61"N 001°22'27.32"E<br>E40 43°37'45.04"N 001°22'26.52"E<br>E42 43°37'45.52"N 001°22'25.01"E<br>E50 43°37'47.60"N 001°22'23.83"E | E52 43°37'48.15"N 001°22'21.89"E<br>E60 43°37'49.59"N 001°22'20.39"E<br>E62 43°37'50.87"N 001°22'19.67"E<br>F10 43°37'43.51"N 001°22'33.87"E<br>F20 43°37'42.28"N 001°22'35.15"E<br>F30 43°37'41.05"N 001°22'36.43"E<br>F40 43°37'39.81"N 001°22'37.71"E<br>F50 43°37'38.58"N 001°22'38.99"E<br>F60 43°37'37.82"N 001°22'38.30"E<br>G10 43°37'12.83"N 001°22'52.97"E<br>G12 43°37'11.04"N 001°22'54.25"E<br>G20 43°37'14.65"N 001°22'54.90"E<br>G21 43°37'14.97"N 001°22'55.63"E<br>G22 43°37'15.31"N 001°22'56.43"E<br>G23 43°37'15.72"N 001°22'57.19"E<br>G24 43°37'16.02"N 001°22'57.93"E<br>G25 43°37'16.35"N 001°22'58.43"E<br>G26 43°37'17.01"N 001°22'59.12"E<br>G27 43°37'17.63"N 001°23'00.07"E<br>G30 43°37'17.53"N 001°22'53.75"E<br>G31 43°37'18.27"N 001°22'54.41"E<br>G32 43°37'18.97"N 001°22'55.57"E<br>G40 43°37'20.50"N 001°22'54.02"E<br>K11 43°37'39.60"N 001°22'31.36"E<br>K12 43°37'40.34"N 001°22'29.97"E<br>K22 43°37'39.23"N 001°22'31.41"E<br>K32 43°37'38.15"N 001°22'32.66"E<br>U10 43°37'53.17"N 001°22'17.80"E<br>U11 43°37'53.17"N 001°22'17.79"E<br>U12 43°37'52.77"N 001°22'16.22"E<br>U20 43°37'52.89"N 001°22'14.06"E<br>U21 43°37'52.90"N 001°22'14.60"E<br>U22 43°37'53.12"N 001°22'12.91"E<br>U30 43°37'54.02"N 001°22'11.29"E<br>U31 43°37'53.92"N 001°22'12.00"E<br>U32 43°37'54.80"N 001°22'10.34"E<br>U40 43°37'56.20"N 001°22'09.65"E<br>U41 43°37'56.00"N 001°22'09.77"E<br>U42 43°37'57.39"N 001°22'09.42"E<br>V10 43°37'58.55"N 001°22'11.23"E<br>V12 43°37'59.72"N 001°22'12.77"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See IAC TOULOUSE BLAGNAC APDC | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Aucun dispositif de guidage, placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement. | No type guidance system, mandatory marshallers on all ACFT PKG stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | OACI | ICAO |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBO .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Permanentes: TWY S3, S4, S6, S8, S10, M10, M8, M4, M2, ATE<br>Commandables: TWY M11, S2, W100<br>Voir carte AD2 - LFBO - OACI | Permanent: TWY S3, S4, S6, S8, S10, M10, M8, M4, M2, ATE<br>Controlled: TWY M11, S2, W100<br>See chart AD2 - LFBO - OACI |
| 4 | Observations / *Remarks* | TWY P101 : bande dégagée réduite à 84 m. | TWY P101 : Clear strip limited to 84 m. |

**AD 2 LFBO.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBO.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-TOULOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBO .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-TOULOUSE |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14L | 142.91 (141) | 3025 x 45 | 60 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°38'14.51"N 001°21'27.45"E<br>------<br>GUND 160 FT | THR : 489ft |
| 32R | 322.91 (321) | 3025 x 45 | 60 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°36'56.29"N 001°22'48.85"E<br>------<br>GUND 160 FT | THR : 497ft |
| 14R | 142.90 (141) | 3503 x 45 | 85 F/B/W/U<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°38'38.81"N 001°20'45.36"E<br>------<br>GUND 160 FT | THR : 488ft |
| 32L | 322.90 (321) | 3503 x 45 | 85 F/B/W/U<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°37'08.27"N 001°22'19.62"E<br>------<br>GUND 160 FT | THR : 497ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 14L | NIL | NIL | 100 | NIL | NIL | NIL |
| 32R | NIL | NIL | 100 | NIL | NIL | NIL |
| 14R | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | NIL |
| 32L | NIL | NIL | 90 | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFBO.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14L | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | |
| 32R | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | |
| TWY N2 | 2300 | 2400 | 2300 | | |
| 14R | 3503 | 3563 | 3503 | 3503 | |
| TWY M10 | 3011 | 3071 | 3011 | | |
| TWY M8 | 2333 | 2393 | 2333 | | |
| TWY S10 | 3018 | 3078 | 3018 | | |
| TWY S6 | 1694 | 1754 | 1694 | | |
| TWY S8 | 2341 | 2401 | 2341 | | |
| 32L | 3503 | 3593 | 3503 | 3503 | |
| TWY M4 | 2805 | 2895 | 2805 | | |
| TWY S4 | 2525 | 2615 | 2525 | | |

**AD 2 LFBO.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 14L | - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 75 ft | | | | | |
| 32R | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 75 ft | | | | | |
| 14R | - 870 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 68 ft | 900m | 3500 | 15m | W / W-R / R | LIH (LED) |
| 32L | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 68 ft | | 3500 | 15m | W / W-R / R | LIH (LED) |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 14L | 3000 | 60m | W / Y | LIH (LED) | R | | | (1) |
| 32R | 3000 | 60m | W / Y | LIH (LED) | R | | | (2) |
| 14R | 3500 | 60m | W / Y | LIH (LED) | R | | | (3) |
| 32L | 3500 | 60m | W / Y | LIH (LED) | R | | | (4) |

(1) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil et à l'extrémité
Runway lighting : presence of LED lights at THR and end

(2) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil et à l'extrémité
Runway lighting : presence of LED lights at THR and end

(3) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil, à la TDZ et à l'extrémité
Runway lighting : presence of LED lights at THR, TDZ and end

(4) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil et à l'extrémité
Runway lighting : presence of LED lights at THR and end


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY M2, M11, N2, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, S11, S60, S90, T40, T41, T50, T51, T55, T60, T65, T100, W60, W80, W90, W100. | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY W20, W30,W35, W40, W50, W60, W80, W90, W100, S2, S3, S4, S6, S8, S10, S11, M2, M4, M8, M10, M11, N1, N2, N4, N6, N8, P10, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, T10, T40, T50, T55, T60, T65, T100, T101. | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | 1 alimentation ENEDIS et 2 alimentations secours ENEDIS et groupe électrogène conformes aux approches de précision. | 1 ENEDIS power-unit and 2 ENEDIS emergency power-units and electricity generator in compliance with precision approach. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 1 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balisage latéral rétroréfléchissant vers parkings CEV et DSNA. Balisage axial de P90 vers T100 codé orange et vert. | Reflective marking edges towards parking CEV and DSNA. Centre line lighting P90 to T100 coded orange and green. |

**AD 2 LFBO.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO :<br>Pentes de surfaces de protection dans les trouées : 4.5%<br>Dimensions : 15 x 15 m<br>Revêtement : chaussée souple (résistance 10 t.)<br>Balisage diurne : oui<br>Balisage nocturne : non<br>Orientation MAG : 141° / 321°<br>TLOF :<br>Position : 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E<br>Altitude : 492 ft<br>Dimensions : 11.4 x 11.4 m<br>Revêtement : chaussée souple (résistance 10 t.)<br>Balisage diurne : oui<br>Balisage nocturne : non<br>Conditions d'utilisation : voir VAC HELISTATIONS. | FATO :<br>Funnels surfaces slope : 4.5%<br>Dimensions : 15 x 15 m<br>Surface : flexible surface (strength 10 t.)<br>Day lighting : yes<br>Night lighting : no<br>MAG orientation : 141° / 321°<br>TLOF :<br>Position : 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E<br>Altitude : 492 ft<br>Dimensions : 11.4 x 11.4 m<br>Surface : flexible surface (strength 10 t.)<br>Day lighting : yes<br>Night lighting : no<br>Operating conditions : see VAC HELISTATIONS. |

**AD 2 LFBO.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BLAGNAC**<br><br>43°50'10"N , 001°18'06"E - 43°47'00"N , 001°21'00"E - 43°42'13"N , 001°32'25"E - 43°38'06"N , 001°28'40"E - 43°36'05"N , 001°27'24"E - 43°33'29"N , 001°29'38"E - 43°32'43"N , 001°30'55"E - 43°29'59"N , 001°37'56"E - 43°25'41"N , 001°24'28"E - 43°26'58"N , 001°20'30"E - 43°30'16"N , 001°10'20"E - 43°46'57"N , 001°04'04"E - 43°50'10"N , 001°18'06"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>BLAGNAC Approche (FR)<br>BLAGNAC Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>BLAGNAC Tour (FR)<br>BLAGNAC Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFBO.AD 2.3<br>à l'exclusion de la LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL et de la LF-R 112 FONSORBES lorqu'elles sont actives.<br>except for LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL and LF-R 112 FONSORBES when they are active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | TOULOUSE Information (FR)<br>*TOULOUSE Information (EN)* | 121.250 MHz | H24 | Assistance au VFR dans le SIV TOULOUSE. |
| FIS | TOULOUSE Information (FR)<br>*TOULOUSE Information (EN)* | 123.930 MHz | H24 | VFR en espace D sur instruction CTL-POS 40/FL150.<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23.<br>VFR in class D airspace, with instruction CTL-POS 40/FL150.<br>Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| APP | BLAGNAC Approche (FR)<br>*BLAGNAC Approach (EN)* | 121.105 MHz | H24 | Jusqu'au FL100.<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23.<br>Up to FL100.<br>Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR)<br>*TOULOUSE Approach (EN)* | 120.355 MHz | H24 | APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Agen-Pamiers).<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23.<br>Secteur WB.<br>TOULOUSE APP (SFC/FL075 Agen-Pamiers sector).<br>Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.<br>Sector WB. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR)<br>*TOULOUSE Approach (EN)* | 123.850 MHz | H24 | APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Albi-Castres-Carcassonne).<br>Secteur/Sector EB. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR)<br>*TOULOUSE Approach (EN)* | 124.980 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR)<br>*TOULOUSE Approach (EN)* | 125.180 MHz | H24 | Secteur OUEST - Contrôle en TMA.<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23.<br>Secteurs AW 1 à 4.<br>West sector - Control within TMA.<br>Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.<br>Sectors AW 1 to 4. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR)<br>*TOULOUSE Approach (EN)* | 129.305 MHz | H24 | Secteur EST - Contrôle en TMA.<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23.<br>Secteurs AE 1 à 5<br>East Sector - Control within TMA.<br>Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.<br>Sectors AE 1 to 5. |
| TWR | BLAGNAC Prevol (FR)<br>*BLAGNAC Delivery (EN)* | 121.705 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23.<br>Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| TWR | BLAGNAC Sol (FR)<br>*BLAGNAC Ground (EN)* | 121.905 MHz | H24 | |
| TWR | BLAGNAC Tour (FR)<br>*BLAGNAC Tower (EN)* | 118.105 MHz | H24 | |
| AFIS | ST MARTIN Information (FR)<br>*ST MARTIN Information (EN)* | 121.830 MHz | 0630-1845 MON, TUE, WED, THU<br>0630-1645 FRI | Service non rendu en LVP, horaires indicatifs pouvant être modifiés sans préavis. / Service not provided under LVP, SKED are indicative and are subject to change without notice. |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR)<br>*TOULOUSE Homer (EN)* | 118.105 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR)<br>*TOULOUSE Homer (EN)* | 120.355 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR)<br>*TOULOUSE Homer (EN)* | 121.250 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR)<br>*TOULOUSE Homer (EN)* | 123.850 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR)<br>*TOULOUSE Homer (EN)* | 125.180 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR)<br>*TOULOUSE Homer (EN)* | 129.305 MHz | H24 | |
| ATIS | BLAGNAC (FR)<br>*BLAGNAC (EN)* | 123.130 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR.<br>DEP and ARR parameters broadcasting. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | TOU | 117.7 MHz CH 124X | H24 | 43°40'51.0"N 001°18'35.3"E | 574 ft | 120NM(195°..255°) 70NM FL500 | | | |
| LOC 32L (I.E.1) | TBN | 109.3 MHz | HX | 43°38'54.1"N 001°20'29.4"E | 487 ft | | | 321°/593 m THR 14R | |
| GP 32L | | 332 MHz | HX | 43°37'18.6"N 001°22'17.3"E | 495 ft | | 15.2 m/50 ft ( 3 °) | 349°/323 m THR 32L | |
| DME 32L | | CH 30X | HX | 43°37'18.6"N 001°22'17.3"E | 535 ft | 25NM FL250 | | 349°/323 m THR 32L | |
| LOC 14R (III.E.4) | TBS | 110.7 MHz | HX | 43°36'53.0"N 001°22'35.5"E | 497 ft | | | 141°/590 m THR 32L | |
| GP 14R | | 330.2 MHz | HX | 43°38'32.8"N 001°20'58.5"E | 485 ft | | 17.1 m/56 ft ( 3 °) | 120°/348 m THR 14R | |
| DME 14R | | CH 44X | HX | 43°38'32.8"N 001°20'58.5"E | 545 ft | 25NM FL250 | | 120°/347 m THR 14R | |
| LOC 32R (I.E.1) | TD | 108.35 MHz | H24 | 43°38'22.1"N 001°21'19.5"E | 486 ft | | | 321°/294 m THR 14L | |
| GP 32R | | 333.95 MHz | H24 | 43°37'01.1"N 001°22'36.5"E | 498 ft | | 15.2 m/50 ft ( 3 °) | 297°/314 m THR 32R | |
| DME 32R | | CH 20Y | H24 | 43°37'01.1"N 001°22'36.5"E | 554 ft | 25NM | | 297°/314 m THR 32R | |
| LOC 14L (I.E.1) | TG | 108.9 MHz | H24 | 43°36'50.0"N 001°22'55.4"E | 494 ft | | | 141°/244 m THR 32R | |
| GP 14L | | 329.3 MHz | H24 | 43°38'04.3"N 001°21'29.7"E | 489 ft | | 15.2 m/50 ft ( 3 °) | 169°/320 m THR 14L | |
| DME 14L | | CH 26X | H24 | 43°38'04.3"N 001°21'29.7"E | 528 ft | 25NM FL250 | | 169°/320 m THR 14L | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGÉS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

**20.1.1** TOULOUSE APP assure les services de la circulation aérienne dans les volumes de la TMA définis ci-après.

**20.1.2 Limites latérales**

Limites latérales des parties 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4 NORD, 4-4 SUD, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 et 6 de la TMA : voir ENR 2.1.

**20.1.3 Limites verticales**

Voir ENR 2.1.

**20.2 CALAGE ALTIMÉTRIQUE**

Les aérodromes de TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET et PAMIERS ont une altitude de transition commune de 5000 ft. Le niveau de transition, pour ces aérodromes est calculé par BLAGNAC APP.

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

**20.3.1 Généralités**

Demi-tours interdits sur la plateforme (taxiways et pistes) à tous les appareils turboréacteurs d'envergure supérieure à 24 m et tous les appareils à hélices d'envergure supérieure à 36 m, les demi-tours se font sous la reponsabilité du CDB en l'absence de marquages.

**20.3.2 Utilisation TWY P101**

Cause dégagement réduit à 84 m :

- roulage sous responsabilité du CDB pour les aéronefs d'envergure comprise entre 52 m et 65 m,
- cheminement interdit pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 65 m (sauf activité constructeur).

**20.3.3 Procédure PUSH AND HOLD**

Procédure autorisant une compagnie à utiliser une aire de stationnement éloignée en attente du créneau départ (CTOT). La compagnie sollicite l'Exploitant à l'adresse superviseur-APOC@toulouse.aeroport.fr en amont de la première opération avec un délai de 72 HR afin d'obtenir la procédure.

Le PUSH AND HOLD est réalisable après accord systématique de l'Exploitant et sous les conditions suivantes :

- n'est pas applicable en condition de nuit (SS+30 à SR-30), sauf avec l'assistance d'un placeur en raison de l'absence de barre d'arrêt équipée d'un balisage lumineux.
- n'est pas applicable en conditions LVP (RVR < 550 m et/ou plafond de la base des nuages < 200 ft).
- N'est pas applicable en cas de situation nécessitant la disponibilité des parkings (travaux, saturation, etc.).

Les postes avion attribués pour la réalisation du PUSH AND HOLD sont A20 / B20, A22 / B22 ou ROMEO. L'Exploitant peut également attribuer d'autres postes avions en fonction des disponibilités. Le stationnement se fait en autoguidage en l'absence d'une prestation d'assistance pour le placement.

Toute autorisation définitive de roulage et de stationnement dans le cadre de la procédure PUSH AND HOLD sera demandée par l'équipage au contrôleur sur la fréquence BLAGNAC PREVOL.

**20.3.4 Procédures LVP**

**20.3.4.1 Mise en configuration LVP et barres d'arrêt**

RVR inférieure ou égale à 550 m ou plafond inférieur ou égal à 200 ft.

Le dégagement de la piste 14R s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie M2.

La voie de circulation M4 ne doit être utilisée que sur consignes contrôle spécifiques.

**20.3.4.2 Cheminements LVP :** voir GMC 03.

**20.3.5 Informations spécifiques pour la circulation d'appareils de code F (envergure > 65 m)**

- Appareils concernés : AN124, B747-800, A380

- Cheminements :

Les voies de circulation autorisées aux codes F sont spécifiées sur la carte GMC 04.

→ Sur les TWY PAPA, circulation code F possible uniquement si aucun aéronef ou obstacle aux points d'attente intermédiaires des TWY NOVEMBRE.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

***20.1.1*** *TOULOUSE APP provides the air traffic control service within the following TMA areas.*

***20.1.2 Lateral limits***

*Lateral limits of the parts 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, NORTH, 4-4 SOUTH, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 and 6 of the TMA : see ENR 2.1.*

***20.1.3 Vertical limits***

*See ENR 2.1.*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The common transition altitude is 5000 ft for TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET and PAMIERS. The transition level is calculated by BLAGNAC APP.*

***20.3 GROUND MANOEUVRING***

***20.3.1 General***

*Half-turn prohibited on AD (taxiways and runways) for all turbofan aircraft with wingspan more than 24 m and all turboprop aircraft with wingspan more than 36 m, half-turn under responsibility of the pilot in command if no marking.*

***20.3.2 Use of TWY P101***

*Because of clearstrip limited to 84 m :*

- *taxiing under CDT's responsibility for aircraft with a wingspan between 52 m and 65 m,*
- *taxiing forbiden for aircraft with a wingspan equal to or greater than 65 m (except manufacturer activity).*

***20.3.3 PUSH AND HOLD procedure***

*Procedure authorising a company to use a remote parking area while waiting for the departure slot (CTOT). The company contacts the Operator at superviseur-APOC@toulouse.aeroport.fr before the first operation, with a 72 HR prior notice to obtain the procedure.*

*The PUSH AND HOLD is possible after systematic agreement from the Operator and under the following conditions :*

*- not applicable in night conditions (SS+30 to SR-30), except with the assistance of a marshaller, due to the absence of a stop bar equipped with lighting.*
*- not applicable in LVP conditions (RVR < 550 m and/or cloud base ceiling < 200 ft).*
*- not applicable in the event of situations requiring the availability of parking lots (roadworks, saturation, etc.).*

*The aircraft positions allocated for PUSH AND HOLD are A20 / B20, A22 / B22 or ROMEO. The operator may also allocate other aircraft positions depending on availability. Parking is self-guided in the absence of an assistance service*

*All final taxiing and parking authorizations under the PUSH AND HOLD procedure will be requested by the crew from the controller on the BLAGNAC DELIVERY frequency.*

***20.3.4 LVP procedures***

***20.3.4.1 LVP operation and stop bars***

*RVR lower than or equal to 550 m or ceiling lower than or equal to 200 ft.*

*RWY 14R must be vacated at its extremity via TWY M2.*

*TWY M4 can only be used on specific control clearances.*

***20.3.4.2 LVP routes :*** *see GMC 03.*

***20.3.5 Specific information for code F aircraft movements (wingspan > 65 m)***

*- Aircraft concerned : AN124, B747-800, A380*

*- Ground movements :*

*The TWYs authorized for code F aircraft are specified on the GMC 04 chart.*

*On TWYs PAPA, code F taxiing possible only if no aircraft or obstacle is present at TWYs NOVEMBER intermediate holding points.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

La voie de circulation P101 est autorisée aux appareils de type A380 uniquement pour l'activité du constructeur AIRBUS.

- Cheminements en condition LVP :

ARRIVEES : les atterrissages en conditions LVP sont autorisés et les cheminements seront spécifiées par le contrôleur.

DEPARTS : les départs en conditions LVP ne sont pas autorisés en raison de l'impossibilité de circuler sur la voie de circulation P101 (sauf activité constructeur).

- Stationnement :

poste de stationnement au large D51. Tout autre stationnement doit être coordonné avec l'Exploitant.

*Taxiway P101 is authorized for A380-type aircraft only for the activity of the manufacturer AIRBUS.*

*- Ground movements under LVP :*

*ARRIVALS : Landings in LVP conditions are authorized and the ground movement will be specified by the controller.*

*DEPARTURES : Departures in LVP conditions are not authorized due to the impossibility of using taxiway P101 (except for manufacturer's activity).*

*- Parking :*

*parking stand off D51. Any other parking must be coordinated with the AD Operator.*

**20.3.6 Distances déclarées**

Distances déclarées en fonction des voies d'accès aux pistes : l'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.

Pour l'intersection du TWY N2 et de la RWY 32R, l'origine de la distance déclarée au décollage est située à l'intersection de l'axial du TWY N2 avec la RWY 32R.

***20.3.6 Declared distances***

*Declared distances according to TWYs connecting to RWY : remaining distances are measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.*

*For the intersection of TWY N2 and RWY 32R, the origin of the declared distance at take-off is located at the intersection of the N2 TWY axis with RWY 32R.*

**20.3.7 AFIS Vigie-Airbus**

Les services d'information de vol et d'alerte sont rendus par l'AFIS Vigie-Airbus pendant les HOR ATS publiés de W20 à W50.

Pour les aéronefs circulant sur l'aire de manoeuvre, l'AFIS Vigie- Airbus (ST-MARTIN Information) est contacté uniquement sur instruction du CTL.

→ Hors horaire d'ouverture de la Vigie AIRBUS (voir HOR ATS publiés), l'équipage devra contacter au préalable le Poste de Sécurité AIRBUS :

→ - Site de St Martin / Colomiers 05-61-18-32-52

→ - AEROCONSTELLATION / Site Jean-Luc LAGARDÈRE 05-67-19-65-16

→ - Exception : les avions basés régulièrement sur l'aire privative Airbus ne sont pas concernés.

Pour les aéronefs en sortie des aires privatives Airbus, l'AFIS Vigie-Airbus (ST-MARTIN Information) est contacté selon les procédures Airbus en vigueur.

***20.3.7 Vigie-Airbus AFIS***

*Flight information and alerting services are provided by Vigie-Airbus AFIS during published ATS SKED from W20 to W50.*

*For ACFT taxiing on the manoeuvring area, the Vigie-Airbus AFIS (ST-MARTIN Information) is contacted only under ATC instructions.*

*Outside opening SKED of Vigie-Airbus (see ATS SKED), crew shall contact AIRBUS secutity post:*

*- St Martin site / Colomiers 05-61-18-32-52*

*- AEROCONSTELLATION / Jean-Luc LAGARDÈRE site 05-67-19-65-16*

*- Exception : aircraft regularly based at the Airbus private area are not concerned.*

*For ACFT coming out of Airbus private areas, the Vigie-Airbus AFIS (ST-MARTIN Information) is contacted in accordance with current procedures.*

**20.3.8 Utilisation des transpondeurs sur l'aire de mouvement**

L'aéroport de TOULOUSE BLAGNAC est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (SMGCS).

***20.3.8 Use of transponders on the movement area***

*TOULOUSE BLAGNAC airport is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data to improve the accuracy and reliability of the Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS).*

**20.3.8.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur mode-S**

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S

a) aéronef au départ, avant tout déplacement (repoussage, roulage) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur

• l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ…)

• ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR)

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle

b) aéronef à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

c) aéronef en déplacement (tractage, changement de poste de stationnement en autonome, vols constructeurs …) :

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A = 0000

d) aéronef au poste de stationnement

- sélectionner OFF ou STBY

***20.3.8.1 Aircraft equipped with a mode-S transponder***

The pilot applies the following procedure :

*During any movement on the movement area*

*- check the correct operation of the Mode-S transponder*

*a) outbound aircraft, before any movement (push-back, taxiing) :*

*- enter, using the FMS or the transponder control box*

*• the flight identifier as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g. : BAW362, DLH04T, AF651PQ...)*

*• or in the absence of a flight identifier, the aircraft registration (e.g. FHJCR)*

*- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)*

*- select AUTO mode, if available (do not select OFF or STBY)*

*- display the Mode-A code assigned by ATC*

*b) inbound aircraft, after landing and until stopping at the parking stand :*

*- keep the last Mode-A code assigned by ATC displayed*

*- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)*

*- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)*

*c) aircraft moving (towing, standalone change of parking stand, manufacturer flights ...) :*

*- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)*

*- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)*

*- display Mode-A code = 0000*

*d) aircraft at the parking stand*

*- select OFF or STBY*

**20.3.8.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur mode-S ou transpondeur mode-S indisponible**

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode-A assigné par le contrôle ou à défaut le code = 0000 en stoppant la diffusion du mode C tant que l'aéronef n'est pas sur la piste (décollage ou atterrissage), en plaçant le sélecteur de mode sur la position adéquate.

***20.3.8.2 Aircraft not equipped with mode-S transponder or mode-S transponder unavailable***

*The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with a transponder with an unavailable Mode-S function, moving on the movement area, displays the Mode-A code assigned by ATC or by default the code = 0000, stopping broadcasting of mode C as long as the aircraft is not on the runway (takeoff or landing), by setting the mode selector switch to the appropriate position.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21 PROCEDURES ANTIBRUIT (ET AUTRES DISPOSITIONS ENVIRONNEMENTALES)**

• Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.

• Arrêté du 28 mars 2011 (JO du 12 avril 2011) portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC.

• Arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC.

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

***21 NOISE ABATMENT PROCEDURES (AND OTHER ENVIRONMENTAL PROVISIONS)***

*• French ministerial order of December 14, 1993 regarding gradual withdrawal from operation of subsonic jet aircrafts not complying with the standards of chapter 3 of annex 16, volume 1, second edition (1988) of the international civil aviation organisation.*

*• The French ministerial order of March 28th, 2011 (published April 12th, 2011) defines the regulations for noise abatement at TOULOUSE BLAGNAC airfield.*

*• French ministerial order of July 28, 2023 (published August 25, 2023) regarding to the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at TOULOUSE BLAGNAC airport.*

*Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.*

**21.1 Restrictions acoustiques**

21.1.1 Définitions

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef ;

- « marge cumulée » d'un aéronef équipé de turboréacteurs : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC, doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs.

21.1.2 Restrictions applicables

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14, dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers, ne peut être exploité sur l'aérodrome.

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non conformes aux normes énoncées au chapitre 3, au chapitre 4 ou au chapitre 14 ne peut :
- atterrir entre 2200 et 0600, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peut :
- atterrir entre 2200 et 0000, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0000, heures locales.

Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :
- atterrir entre 0000 et 0600, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 0000 et 0600 locales.

21.1.3 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.1.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L6100-2 du code des Transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Des dérogations aux dispositions du 21.1.2 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

***21.1 Restrictions based on acoustic performance***

*21.1.1 Definitions*

*Referred as :*

*- "operators" : aircraft technical operators;*

*- "the cumulative margin of a turbofan engine" : the sum of the difference between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.*

*All operators with commercial flight arriving or departing from TOULOUSE BLAGNAC airfield must publish in their operating manuals the classification and the cumulative margin of their aircraft.*

*21.1.2 Applicable restrictions*

*No aircraft fitted with turbofan engines not complying with chapter 3, 4 or 14 standards, with MTOW equal or higher than 34 000 kg or with max certified passenger configuration higher than 19 may be operated on the airport.*

*No aircraft fitted with turbofan engines which do not comply with the standards set out in chapters 3, 4 or 14 is authorized :*
*- to land between 2200 and 0600, local time ;*
*- to leave its stand between 2200 and 0600, local time, in order to take off.*

*Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbofan engines which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 10 EPNdB is authorized :*
*- to land between 2200 and 0000, local time ;*
*- to leave its stand between 2200 and 0000, local time, in order to take off.*

*Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbofan engines which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 13 EPNdB is authorized :*
*- to land between 0000 and 0600, local time ;*
*- to leave its stand between 0000 and 0600, local time, in order to take off.*

*21.1.3 Exemptions/waivers*

*The provisions specified in paragraph 21.1.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :*
*- aircraft performing ambulance or humanitarian flights ;*
*- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons ;*
*- aircraft mentioned in article L6100-2 of the French Transport Code ;*
*- aircraft operating government missions.*

*Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.*

*Waivers to the regulations specified in paragraph 21.1.2 may be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.*

**21.2 Procédures opérationnelles au départ et à l'arrivée**

21.2.1 Procédures applicables

Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages. Ces consignes doivent être conformes

***21.2 Operational procedures on departure and on arrival***

*21.2.1 Applicable procedures*

*Aircraft operating IFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.*

*Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landings and take-offs. These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS provisions, volume 1.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Le survol de l'hôpital PURPAN est interdit en permanence.

21.2.1.1 Procédures au départ

Les vols doivent faire l'objet d'une procédure antibruit de montée au départ.

Pour les turboréacteurs en pistes 32R et 32L : départ OACI moindre bruit NADP1.

Sauf situation particulière, ou consigne contraire du service du contrôle, tous les décollages aux instruments doivent s'effectuer en conformité avec la clairance initiale délivrée par le service du contrôle de la circulation aérienne (AD 2 LFBO SID).

Pour les turboréacteurs, et sauf clairance contraire du contrôle aérien ou situation d'urgence :
- survol du premier point de virage du SID est obligatoire ;
- de plus, en piste 14, le respect des éventuelles altitudes planchers avant le premier virage du SID est obligatoire.

Sauf situation particulière ou consigne contraire du service du contrôle, les décollages des turboréacteurs de plus de 7 tonnes ne sont pas autorisés :
- en piste 14L depuis N6
- en piste 32R depuis N4
- en piste 32L depuis M4.

21.2.1.2 Procédures à l'arrivée

Il est recommandé d'éviter, dans toute la mesure du possible, des augmentations de puissance ou de poussée en cours d'approche finale.

Les approches à vue sont interdites, sauf :
- dans des conditions de vol où la sécurité des vols le justifie ;
- sur proposition du contrôle, pour optimiser la gestion du trafic. Dans ce cas, le survol de l'agglomération toulousaine doit être évité et l'interception de l'axe de piste se fait au minimum à 3000 ft AMSL.

- pour passage d'une piste à l'autre (baïonnette – side step), aux conditions suivantes :

de jour ou de nuit ;

sur proposition contrôle ou demande pilote ;

aéronef établi en finale entre 10 NM du seuil et le passage 1000ft AMSL.

En cas d'API lors d'une approche à vue :
- monter vers 4000 ft QNH dans l'axe de piste ;
- attendre les instructions du contrôle ;
- en cas de panne radio, rejoindre l'API de l'approche aux instruments initialement autorisée.

Pour diminuer les nuisances sonores générées par les aéronefs, les approches aux instruments doivent être effectuées, sauf impératif de sécurité, en respectant les consignes suivantes :
- les approches finales doivent s'effectuer selon un angle égal à l'angle de la trajectoire de descente définie par les ILS ;
- l'interception du glide doit s'effectuer à 3000 ft AMSL minimum ;
- la pente optimale recommandée en approche initiale est de 5,2%.

21.2.2 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.2.1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L6100-2 du code des Transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Des dérogations aux dispositions du 21.2.1.2 concernant l'interdiction des approches à vue peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

## 21.3 Restrictions APU

21.3.1 Définitions

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

« Heure programmée de départ du point de stationnement » : EOBT (Estimated Off Block Time), définie comme l'heure de départ bloc figurant dans le plan de vol, et régulièrement mise à jour en fonction de la situation opérationnelle.

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

*Aircraft operating VFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.*

*Flying over the hospital of PURPAN is prohibited at any time.*

*21.2.1.1 Departing procedures*

*Flights must be subject to a noise abatement procedure on departure.*

*Turbofan engines on RWY 32R and 32L : ICAO NADP1 noise abatement departures.*

*Except in specific situation or unless otherwise instructed by the air traffic control service, all instrument take-offs must comply with the initial clearance issued by the air traffic control service (AD 2 LFBO SID).*

*For turbofan engines, unless otherwise cleared by the air traffic control service or in an emergency :*
*- overflight of the first turn point of the SID is mandatory ;*
*- additionally, for runway 14, compliance with any specified minimum altitudes before the first turn point of the SID is mandatory.*

*Except in specific situation or unless otherwise instructed by ATC, take-offs by turbofan engines weighing more than 7 tons are forbidden :*
*- on RWY 14L from N6*
*- on RWY 32R from N4*
*- on RWY 32L from M4.*

*21.2.1.2 Arriving procedures*

*It is recommended to avoid, as far as possible, increases in power or thrust on final approach.*

*Visual approaches are prohibited, except :*
*- when required for flight safety ;*
*- when suggested by ATC, in order to optimize the traffic flow management. In this case, flying over the urban area of Toulouse must be avoided and the runway centreline must be intercepted at 3000 ft AMSL minimum.*

*- to change runway (side-step), under the following conditions :*

*by day or by night ;*

*on ATC or pilot request ;*

*aircraft established on final approach between 10 NM from threshold and passing 1000ft AMSL.*

*For a missed APCH during visual approach :*
*- Climb straight ahead of runway centreline up to 4000 ft QNH ;*
*- Wait for the ATC instructions ;*
*- If radio failure, join the missed APCH of instruments approach initially authorized.*

*In order to reduce the noise pollution caused by aircraft, and except for safety reasons, instrument approaches must be carried out in compliance with the following instructions :*
*- Final approaches must be flown at an angle equal to the glide path angle defined by the ILS ;*
*- The glide path must be intercepted at 3000 ft AMSL minimum ;*
*- The optimum slope recommended on initial approach is 5.2%.*

*21.2.2 Exemptions/waivers*

*The provisions specified in paragraph 21.2.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :*
*- aircraft performing ambulance or humanitarian flights ;*
*- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons ;*
*- aircraft mentioned in article L6100-2 of the French Transport Code ;*
*- aircraft operating government missions.*

*Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.*

*Waivers to the regulations specified in paragraph 21.2.1.2 concerning the prohibition of visual approaches may be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.*

## *21.3 APU restrictions*

*21.3.1 Definitions*

*« Alternative means »: fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

*"Planned departure from the parking stand" : EOBT (Estimated Off Block Time), defined as the off-block departure time in the flight plan, and regularly updated according to the operational situation.*

*21.3.2 Use of alternative devices*


© Service de l'Information Aéronautique, France

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.3.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :
- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;
- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;
- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :
- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;
- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;
- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.5 Exemptions/dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 21.3.2 à 21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :
- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ;
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

**21.4 Autres mesures environnementales**

21.4.1 Restrictions applicables

21.4.1.1 Inverseurs de poussée

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité (ex : vent arrière, piste contaminée, …).

21.4.1.2 Essais moteurs

On désigne par « essai moteur » toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle le(s) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.
Les essais de moteurs ne peuvent se faire que sur l'aire de point fixe « Bikini » et sur l'aire de point fixe protégée du site St Martin Lagardère.
Les essais de moteurs sont interdits entre 2200 et 0600, heures locales.

La demande d'essai moteur se fait à l'APOC au 05 61 42 44 44.

Pour les opérations de moins de 5 minutes, il est possible de les faire au point de parking uniquement en présence d'un assistant ou du mécanicien qui sécurise la zone et doit stopper la circulation à l'arrière de l'avion.

21.4.1.3 Vols de nuit

Pour tout aéronef : pas de départ du point de stationnement autorisé avant 0600 pour les vols programmés à compter de 0600, heures locales.

Pour des raisons environnementales et :

- hors impératif de sécurité identifié par le CdB ou par l'ATC ;
- hors situation d'urgence ;
- hors vols nécessitant une priorité ;
- lorsque l'état des moyens de radio navigation et des pistes le permettent ;
- hors vols VFR de nuit.

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.*

*21.3.3 Departing flights*

*For departing flights, APU use is limited to :*
*- 10 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands equipped with alternative devices ;*
*- 30 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For aircraft with a MTOW < 140 t ;*
*- 60 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For aircraft with a MTOW ≥ 140 t.*

*21.3.4 Arriving flights*

*For arriving flights, APU use is limited to :*
*- 10 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning ;*
*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;*
*- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW ≥ 140 t.*

*21.3.5 Exemptions/waivers*

*Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § .21.3.2 to 21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

*The provisions of § 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to :*
*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*
*- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*
*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*
*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

***21.4 Other environmental provisions***

*21.4.1 Applicable restrictions*

*21.4.1.1 Thrust reversers*

*On landing, thrust reversers or propeller pitch reversers should not be used beyond idle power other than for safety or operational reasons (for example: tailwind, contaminated runway, etc.).*

*21.4.1.2 Engine testing*

*"Engine test" means any operation carried out on stationary aircraft with its engine(s) running either for more than 5 minutes or with an engine power higher than that used for start-up or taxiing sequences.*
*These engine tests can only be carried out on the "Bikini" run-up area and on the protected run-up area located on St Martin Lagardère site.*
*Engine tests are prohibited between 2200 and 0600 local time.*

*Engine test request is made to the APOC telephone : 05 61 42 44 44.*

*Engine tests of less than 5 minutes can be carried out on the parking area only when an assistant or a mechanic is present to secure the area and stop traffic flow at the rear of the ACFT.*

*21.4.1.3 Night flights*

*For any ACFT : no stand leave in order to take off are allowed before 0600 for flights scheduled from 0600 local time.*

*For environmental reasons and :*

*- except for safety reasons identified by the pilot in command or the ATC ;*
*- except for emergency situations ;*
*- except flights requiring priority ;*
*- when radionavigation devices and runways are in a proper state ;*
*- except night VFR flights.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Tout vol réalisé durant la nuit, entre 2200 et 0600 heures locales, doit respecter les conditions suivantes :

En piste 14 :

- Les décollages s'effectuent uniquement en RWY 14R, depuis les taxiways M10, S10 ou le seuil entre 2200 et 0000 heures locales et depuis le seuil entre 0000 et 0600 heures locales ;

- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 14R ;

En piste 32 :

- Les décollages s'effectuent en RWY 32R ou RWY 32L depuis le seuil ;

- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 32L.

Les contraintes environnementales que l'ATC prend en compte dans le choix de la piste en service notamment sont :

- le gradient de vent en altitude,

- la composante de vent traversier,

- la composante de vent arrière inférieure à 5 kt y compris les rafales,

- les conditions météorologiques.

Enfin, avec une composante de vent traversier, l'occurrence occasionnelle de fortes turbulences en finale 32L peut augmenter les risques d'approches interrompues et peut conduire l'ATC au report de tous les mouvements sur la piste 32R.

Le choix de la piste en service y prend également compte de façon d'autres facteurs comme les servitudes de l'ILS CAT III, la disponibilité des aides de radionavigation, des contraintes opérationnelles, l'état de la piste. Ce choix est effectué par l'ATC après l'étude de l'ensemble de ces données.

Cependant, en configuration vent faible (vent établi de composante axiale inférieure à 5 kt), la piste 14 sera définie comme piste préférentielle entre 2200 et 0600 heures locales. Si les conditions météorologiques le permettent, la piste 32 sera rétablie avant 0600 heure locale.

*Any flight at night, between 2200 and 0600 local time, must comply with the following conditions:*

*Runway 14 in service :*

*- take-offs should only be performed on RWY 14R, from TWY M10, S10 or THR between 2200 and 0000 local time and from THR between 0000 and 0600 local time;*

*- landings shall only be performed on RWY 14R ;*

*Runway 32 in service :*

*- take-offs should only be performed on RWY 32R or RWY 32L from THR;*

*- landings shall only be performed RWY 32L.*

*ATC shall usually take the following environmental constraints into account when choosing the runway in use:*

*- the wind gradient at altitude,*

*- the cross-wind component,*

*- the tail-wind component of 5 kt, including gusts of wind,*

*- the weather conditions.*

*With a cross-wind component above 15 kt, there mey be high turbulence on short final 32L that could result in missed approaches; in this case the traffic may be carried on RWY 32R.*

*The choice of the active RWY also considers several other factors like ILS CAT III radio-electric constraints, availability of radionavigation aids, operational constraints, RWY conditions... The choice of the active RWY is determined by the ATC considering all the factors above.*

*However, in light wind configuration (established wind with axial component below 5 kt), RWY 14 will be set as the preferred RWY between 2200 and 0600 local time. Weather conditions permitting, RWY 32 will be re-established shortly before 0600 local time.*

21.4.1.4 Vols d'entraînement

Est considéré comme entraînement toute utilisation répétitive de procédures d'approche aux instruments et/ou tours de piste successifs.
Ce type de vol n'est pas autorisé hors des circuits spécifiques locaux.
L'utilisation de ces circuits est par ailleurs subordonnée à la signature préalable d'un protocole d'accord avec le SNA Sud dont la demande doit être exprimée avec un préavis d'un mois.
Les vols d'entraînement sont autorisés (après signature du protocole d'accord), du lundi au samedi de 0600 à 2000 heures locales.
Seules des dérogations peuvent être accordées pour des impératifs liés à la construction aéronautique :
- du lundi au samedi de 2000 à 2200 heures locales ;
- les dimanches et jours fériés de 0900 à 1800 heures locales.

*21.4.1.4 Training flights*

*Training flights mean all flights practicing repetitive instrument approach procedures and/or successive aerodrome circuit patterns.*
*This type of flight is not authorized outside specific local circuits.*
*The use of these circuits is subject to the prior signature of a memorandum of understanding with the SNA Sud, whose request must be made with one month's notice.*
*Training flights are authorized (after signature of the memorandum of understanding) from Monday to Saturday between 0600 and 2000 local time.*
*Waivers may be granted for aircraft manufacture reasons only :*
*- from Monday to Saturday between 2000 and 2200 local time ;*
*- on Sundays and public holidays between 0900 and 1800 local time.*

21.4.1.5 Circulation des quadriréacteurs

La circulation des quadrimoteurs sur les voies de circulation et voies de dessertes doit se faire moteurs extérieurs au ralenti ou éteints.

*21.4.1.5 Four-engine aircraft taxiing*

*Four-engine ACFT shall idle or switch their outer engines off to move along taxiways or service roads.*

21.4.2 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.4.1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L6100-2 du code des Transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

*21.4.2 Exemptions/waivers*

*The provisions specified in paragraph 21.4.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :*
*- aircraft performing ambulance or humanitarian flights ;*
*- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons ;*
*- aircraft mentioned in article L6100-2 of the French Transport Code ;*
*- aircraft operating government missions.*

*Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GÉNÉRALITÉS**

**22.1.1 Clairance anticipée d'atterrissage**

Lors des atterrissages sur les pistes 14R/32L ou 14L/32R, une clairance anticipée d'atterrissage pourra être délivrée aux pilotes dans les conditions fixées par la réglementation nationale.

Délivrance de clairance départ par DCL H24.

**22.1.2 Limitation de vitesse**

Dans la TMA TOULOUSE parties 2 et 3 , la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

**22.1.3 Installations et équipements disponibles**

**a) Pistes**

Les pistes 14L, 32R et 32L sont équipées d'un ILS et sont homologuées uniquement pour des opérations CAT I.

La piste 14R est homologuée pour des opérations Cat IIIB.

Cette piste 14R est équipée d'un ILS, d'une rampe d'approche de 870 m ainsi que d'une zone de toucher des roues constituée de feux blancs unidirectionnels, disposés en paires de barrettes placées symétriquement par rapport à l'axe de piste, commençant au seuil de la piste 14R sur 800 m.

Le balisage axial indiquant le dégagement de la piste 14R par la voie de circulation M2 est composé de feux alternés jaunes et verts entre l'axe de piste et le périmètre de l'aire sensible du localizer de la piste 14R.

Pour les aéronefs au départ les points d'attente M11, W100 ou S2, équipés de barres d'arrêt commandables, sont utilisés. Les départs des voies de circulation intermédiaires ne sont pas autorisés.

En phase de préparation (pré-LVP), seules les pistes 14 sont exploitées. L'ILS de la piste 14R et la rampe d'approche fonctionnent.

En phase LVP :

- Les arrivées atterrissent sur la piste 14R. Sauf instruction particulière, le dégagement des arrivées s'effectue en bout de piste 14R par M2 ou S2.

- L'atterrissage d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'arrivée précédente a dégagé les aires sensibles de l'ILS de la piste 14R. En cas de départ et arrivée simultanés, l'atterrissage d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'aéronef au départ qui le précède a survolé les antennes du localizer de la piste 14R.

**b) Taxiways**

Le roulage est restreint aux taxiways équipés de balisage axial.

Des routes et cheminements spécifiques en cas de LVP ont été définis, cf. AD 2 LFBO GMC 03.

Le taxiway M4, non équipé de balisage axial, ne peut être utilisé que sur consignes spécifiques de l'ATC. Les taxiways P10 et T10 non équipés de balisage axial sont interdits si la RVR est inférieure à 350 m.

**c) Communications**

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en cours. Le message sur l'ATIS indique que :

- Les LVP sont en vigueur piste 14R,

- Les RVR seront données au premier contact sur la fréquence de contrôle,

- L'équipage doit vérifier ses minima avant d'entamer l'approche,

L'ATIS indique aussi les éventuelles défaillances d'équipements relatifs aux LVP.

Les RVR mesurées au toucher des roues, mi-piste et extrémité de la piste 14R seront transmises aux pilotes :

- Au départ, au plus tard sur la piste 14R avant le décollage,

- À l'arrivée, au plus tard à 4 NM du toucher des roues sur la piste 14R.

**22.1.4 Critères de mise en place et de fin de LVP**

La phase de préparation dite pré-LVP commence quand la RVR est comprise entre 550m et 800m et que des opérations Cat III sont prévues.

La phase de LVP commence quand la RVR est inférieure ou égale à 550 m ou si le plafond est inférieur ou égal à 200 ft.

Les LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

**22.1.5 Autres informations**

En raison de contraintes taxiway (cf. AD 2 LFBO.20), le départ d'aéronefs de catégorie F stationnés côté aérogare n'est pas possible en conditions LVP.

***22.1 GENERAL***

***22.1.1 Anticipated landing clearance***

*When landing on RWY 14R/32L or 14L/32R, an anticipated landing clearance may be delivered to pilots according to conditions specified in national regulation.*

*Departure clearance data-link service H24.*

***22.1.2 Speed limitation***

*Within TOULOUSE TMA parts 2 and 3, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.*

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

***22.1.3 Available installations and equipment***

***a) Runway***

*Runways 14L, 32R and 32L are equipped with an ILS and are approved only for CAT I operations.*

*Runway 14R is approved for Cat IIIB operations.*

*This runway 14R is equipped with an ILS, approach lights over 870 m as well as a touchdown area made up of unidirectional white lights, arranged in pairs of strips placed symmetrically with relation to the runway axis, starting at threshold of runway 14R over 800 m.*

*The axial lighting indicating the clearing of runway 14R by taxiway M2 is made up of alternating yellow and green lights between the runway axis and the perimeter of the localizer sensitive area of runway 14R.*

*For outbound aircraft, holding points M11, W100 or S2, equipped with controllable stop bars, are used. Departures from intermediate taxiways are not allowed.*

*In preparation phase (pre-LVP), only runways 14 are operated. The ILS of runway 14R and the approach lights are operational.*

*In LVP phase:*

*- Inbound aircraft land on runway 14R. Unless specifically provided, inbound aircraft are cleared by the end of runway 14R through M2 or S2.*

*- Aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous inbound aircraft has cleared the ILS sensitive areas of runway 14R. In case of simultaneous departure and arrival, aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous outbound aircraft has flown over the ILS sensitive areas of runway 14R.*

***b) Taxiways***

*Taxiing is limited to the taxiways equipped with axial lighting.*

*Specific routes and roads in case of LVP have been defined, see AD 2 LFBO GMC 03.*

*Taxiway M4, not equipped with axial lighting, can be used only upon specific instructions from the ATC. Taxiways P10 and T10 not equipped with axial lighting are prohibited if the RVR is less than 350 m.*

***c) Communications***

*Pilots are informed by the ATIS when the LVP procedures are in progress. The message on the ATIS indicates that:*

*- The LVPs are effective on runway 14R,*

*- The RVRs will be given on first contact on the control frequency,*

*- The flight crew must check its minima before starting the approach,*

*The ATIS also indicates the possible failures of equipment relating to the LVPs.*

*The RVRs measured on touchdown, mid-runway and end of runway 14R will be transmitted to the pilots:*

*- On departure, at the latest on runway 14R before take-off,*

*- On arrival, at the latest at 4 NM from touchdown on runway 14R.*

***22.1.4 LVP implementation and end criteria***

*The preparation phase called pre-LVP starts when the RVR is comprised between 550 m and 800 m and Cat III operations are scheduled.*

*The LVP phase starts when the RVR is less than or equal to 550 m or if the ceiling is less than or equal to 200ft.*

*The LVPs end when the RVR becomes greater than 800 m again, the ceiling greater than 200 ft and improvement of these conditions is expected.*

***22.1.5 Other information***

*Due to taxiway constraints (see AD 2 LFBO.20), departure of category F aircraft parked on airport terminal side is not possible under LVP conditions.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Un aéronef à l'arrivée devra être aligné sur le localizer au plus tard à 12 NM du seuil de la piste 14R.

**22.1.6 Transfert de communications**

En principe, les changements de FREQ ne doivent avoir lieu que sur instruction de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne. A tout changement de FREQ, l'aéronef doit appeler sans délai.

**22.1.7 Procédures radar**

22.1.7.1 A l'intérieur de la TMA, TOULOUSE APP assure les services radar conformément à la réglementation nationale.

22.1.7.2 Assignation de vitesse

Afin de faciliter l'écoulement du trafic, le contrôle peut assigner des vitesses indiquées (IAS) auxquelles le pilote devra se conformer. En cas d'impossibilité, le contrôle devra en être informé immédiatement.

**22.1.8 Phraséologie utilisée pour les approches ILS Z et ILS Y**

Les APCH ILS Z sont préférentielles aux ILS Y. La terminologie Z ne sera pas utilisée dans les messages ATC. Tout pilote dans l'incapacité d'effectuer une ILS Z et souhaitant faire une ILS Y devra le signaler au premier contact avec TOULOUSE APP.

**22.2 VOLS A L'ARRIVÉE**

**22.2.1 Equipement**

L'équipement requis pour l'utilisation des procédures d'arrivées normalisées aux instruments (STAR) spécifique RNAV doit être un équipement RNAV approuvé en zone terminale et basé sur les senseurs suivants : VOR/DME, DME/DME, inertie recalé automatiquement DME, GPS (1).

(1) Pour l'emploi du GPS, la prédiction de la disponibilité de la fonction RAIM doit être confirmée pour le départ envisagé (trajectoire et durée) avant le décollage.

Le pilote doit se signaler "NON RNAV" immédiatement en cas de perte de capacité RNAV en cours de vol, l'APP assurant aux équipages une surveillance radar et un guidage radar si nécessaire.

**22.2.2 Interception d'une CDO après l'IAF**

Une CDO publiée peut être interceptée en aval de l'IAF par guidage radar ou par directe vers un point intermédiaire de la CDO.

Dans ces deux cas, les contraintes de niveau et de vitesse associées à la CDO interceptée s'appliquent aux DTG correspondants aux points de restriction publiés (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

**22.2.3 Approche RNP annoncée sur l'ATIS**

En cas de procédure RNP annoncée sur l'ATIS, il est important de s'y conformer et de ne demander une approche ILS que dans l'impossibilité d'effectuer la procédure RNP.

*Inbound aircraft shall be aligned on the localizer at the latest at 12 NM from the threshold of runway 14R.*

***22.1.6 Transfert of communication***

*FREQ changes should only take place when instructed by appropriate ATC service. ACFT must call immediately whenever the FREQ is changed.*

***22.1.7 Radar procedures***

*22.1.7.1 Within the TMA, TOULOUSE APP provides radar services according to national regulation.*

*22.1.7.2 Speed assignment*

*In order to facilitate traffic flow, ATC may assign indicated speeds (IAS) which pilot must adhere to. ATC must be informed immediately when this is impossible.*

***22.1.8 Phraseology for ILS Z and ILS Y APCH***

*ILS Z APCH are preferred over ILS Y APCH. The Z terminology will not be used in ATC messages. Any pilot unable to perform an ILS Z APCH and requesting an ILS Y APCH must advise TOULOUSE APP on initial contact.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.2.1 Equipment***

*The equipment required for using specific RNAV standard instrument arrivals (STAR) must be RNAV equipment approved for terminal areas and based on the following sensors: VOR/DME, DME/DME, automatically reset inertia DME, GPS (1).*

*(1) For the use of GPS, the predicted availability of the RAIM function must be confirmed for the departure envisaged (flight path and duration) before take-off.*

*The pilot must report "NON RNAV" immediately in the event of the loss of RNAV capability in flight, APP providing crews with radar surveillance and radar vectoring if necessary.*

***22.2.2 CDO interception after IAF***

*A published CDO may be intercepted afterwards the IAF with a radar guidance or a direct routing to an intermediate point of the CDO.*

*In both cases, level and speed constraints related to the intercepted CDO apply to DTGs related to published restriction points (advise ATC if not possible).*

***22.2.3 RNP approach announced on ATIS***

*If an RNP procedure is announced on ATIS, it is important to comply with it and to request an ILS approach only if unable to perform the RNP procedure.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.3 VOLS AU DÉPART**

**22.3.1 Procédure de départ**

Service de délivrance de clairance de départ par liaison de données : la demande de clairance de départ par liaison de données doit être initialisée par les équipages 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route.

L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service de contrôle au plus tard 3 minutes après l'émission de la clairance.

En cas d'absence de réponse 3 minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence prévol pour obtenir la clairance. Le service de délivrance de la clairance départ par liaison de données ne sera pas initialisé par l'équipage si le vol projeté ne respecte pas les itinéraires et les pentes publiées.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route.

L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence Sol.

**22.3.2 Départs omnidirectionnels**

22.3.2.1 Départs omnidirectionnels RWY 14

Les départs omnidirectionnels ne peuvent se substituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité ou condition particulière (avion non équipé RNAV pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...).

Utilisables uniquement pour les avions à hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

- Monter 141° jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacles : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070.

Utilisables pour les avions à hélices et jets, interdits aux avions à pistons :

- Monter 141° jusqu'à 4000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant 8 NM TOU.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.

- Pente ATS : 9% MNM jusqu'à 3000 ft puis 6% jusqu'au FL 070.

22.3.2.2 Départs omnidirectionnels RWY 32

Les départs omnidirectionnels ne peuvent se substituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité ou condition particulière (avion non équipé RNAV pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...).

Utilisables uniquement pour les avions à hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

- Monter 321° jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6% jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% jusqu'au FL 070.

Utilisables pour les avions à hélices et jets, interdits aux avions à pistons :

- Monter 321° jusqu'à 1000 ft, ou au-dessus, intercepter et suivre R 320 TOU (320°) jusqu'à 2.9 NM TOU (BO320), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6% jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% jusqu'au FL 070.

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.3.1 Departure procedure***

*Departure clearance data-link service : the data-link departure clearance request must be initiated by aircrews 10 minutes before scheduled start-up time.*

*The clearance echo-back message must be received by air traffic control at the latest 3 minutes after clearance has been issued.*

*In case of lack of response 3 minutes before the scheduled start-up time, the aircrew should contact the delivery frequency to obtain departure clearance. The departure clearance data-link service should not be initiated by the aircrew if their scheduled flight plan does not comply with the published SID and climb gradient.*

*Unless otherwise mentionned in the message, the data-link departure clearance means start-up clearance as well.*

*Push back and taxi clearance will be delivered on ground frequency.*

***22.3.2 Omnidirectional departures***

*22.3.2.1 Omnidirectional departures RWY 14*

*Omnidirectional departures cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for RNAV SIDs only, RNAV interference...).*

*Usable only for turboprops and piston ACFT (or for safety reasons for turbofans ACFT) :*

*- Climb 141° up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.*

*Theoretical minimum climb gradients :*

*- Obstacle : RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.*

*- ATS slope: 6% up to FL 070.*

*Usable for turboprops and turbofans ACFT, prohibited to piston ACFT :*

*- Climb 141° up to 4000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude. Do not turn before 8 NM TOU.*

*Theoretical minimum climb gradients :*

*- Obstacle : RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.*

*- ATS slope: 9% MNM up to 3000 ft then 6% up to FL 070.*

*22.3.2.2 Omnidirectional departures RWY 32*

*Omnidirectional departures cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for RNAV SIDs only, RNAV interference...).*

*Usable only for turboprops and piston ACFT (or for safety reasons for turbofans ACFT) :*

*- Climb 321° up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.*

*Theoretical minimum climb gradients :*

*- Obstacle : RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.*

*- ATS slope: 6% up to FL 070.*

*Usable for turboprops and turbofans ACFT, prohibited to piston ACFT :*

*- Climb 321° up to 1000 ft or above, intercept and follow R 320 TOU (320°) to 2.9 NM TOU (BO320), then proceed direct route climbing to en route safety altitude.*

*Theoretical minimum climb gradients :*

*- Obstacle : RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.*

*- ATS slope : 6% up to FL 070.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.4 TRANSITS**

**22.4.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA**

Un itinéraire RNAV contournant la TMA 2 Toulouse est défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI » pour permettre les transits entre les aérodromes d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne, Muret et Pamiers.

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

**22.4.2** CTA 1, 2 et 3 TOULOUSE actives : contournement par le Nord privilégié.

En dehors de ces itinéraires RNAV, les transits ne sont pas autorisés en-dessous du FL080 sauf instruction particulière du contrôle.

**22.4.3** Le contrôle peut indiquer d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.

***22.4 TRANSITS***

***22.4.1 IFR routes within TMA***

*An RNAV route avoiding TMA 2 Toulouse is defined in both directions by the points "GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI" to enable transits between the airfields of Agen, Albi, Castres, Carcassonne, Muret and Pamiers.*

*The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).*

***22.4.2*** *CTA TOULOUSE 1, 2 and 3 active : Northern by-pass preferred.*

*Outside these RNAV routes, transits are not allowed below FL080 except otherwise instructed by ATC.*

***22.4.3*** *ATC may instruct other routes to follow according to traffic requirements.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.5.1 Panne de radiocommunication au départ**

En VMC, si le pilote commandant de bord décide de continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7601, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

En IMC, mettre le transpondeur en mode A et sélectionner le code 7600, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

**22.5.2 Panne de radiocommunication à l'arrivée**

22.5.2.1 En IMC :

- Afficher 7600

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :

  - HAP

  - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

- Descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080.

- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 14 est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 32 est en service).

22.5.2.2 En VMC :

Si un vol IFR rencontre des conditions météorologiques de vol à vue et que le pilote commandant de bord décide de continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7601, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

**22.5.3 Panne de radiocommunication suivie d'une approche interrompue**

22.5.3.1 Procédures avec guidage ATS requis

Si une nouvelle approche est envisagée :

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y et LFBO IAC RWY 14L FNA ILS Y LOC Y, monter dans l'axe jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente FUZAP en montée vers 5000 ft.

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA VOR, monter sur R 143 TOU (RM 143°) jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente FUZAP en montée vers 5000 ft.

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA ILS Y LOC Y et LFBO IAC RWY 32R FNA ILS Y LOC Y, monter dans l'axe jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente SULIT en montée vers 5000 ft.

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA VOR, monter sur R 142 TOU (RM 322°) jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente SULIT en montée vers 5000 ft.

Débuter une nouvelle approche en autonome après l'heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

22.5.3.2 Procédures RNAV 1 et RNP APCH

Si une nouvelle approche est envisagée, se conformer à l'API de la procédure. Débuter une nouvelle approche après l'heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

**22.6 PAPI**

Les 4 PAPI à 3° situés respectivement à gauche des seuils sont réglés pour le passage au seuil d'avion de type B747.

Portée visuelle des PAPI de 12000 m.

***22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.5.1 Radiocommunication failure on departure***

*In VMC, if the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set transponder mode A squawk 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the quickest means to the appropriate air traffic services unit.*

*In IMC, squawk A 7600, proceed until the TMA limits complying with the departure routing at the latest assigned level, then climb to the cruising level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, climb up to the cruising level.*

*If the failure occurs when the ACFT is under radar vectoring, join the assigned SID as soon as possible.*

***22.5.2 Radiocommunication failure on arrival***

*22.5.2.1 In IMC :*

*- Squawk 7600*

*- Join or follow the STAR assigned or the very next one by default.*

*- Join the IAF at the latest FL assigned and read back if this level is usable in holding pattern or failing this at the highest level of this pattern.*

*- Perform this holding pattern till the latest time of :*

  *- EAT*

  *- 10 minutes after the time entering the pattern.*

*- Descend within the pattern to FL 080.*

*- Leave IAF in order to perform the approach procedure.*

*- If the pilot doesn't know which QFU is in use he should consider that QFU 14 is in use (eventually followed by a circling if the wind determinated by the pilot shows that QFU 32 is in use).*

*22.5.2.2 In VMC :*

*If an IFR flight encounters visual meteorological conditions and the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set transponder mode A squawk 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the quickest means to the appropriate air traffic services unit.*

***22.5.3 Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure***

*22.5.3.1 Procedures with ATS vectoring required*

*If a new approach is considered :*

*- For AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y and LFBO IAC RWY 14L FNA ILS Y LOC Y, climb straight ahead up to 4000 ft, turn left to join FUZAP holding climbing up to 5000 ft.*

*- For AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA VOR, climb R 143 TOU (MAG 143°) up to 4000 ft, turn left to join the FUZAP holding climbing up to 5000 ft.*

*- For AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA ILS Y LOC Y and LFBO IAC RWY 32R FNA ILS Y LOC Y, climb straight ahead up to 4000 ft, turn left to join SULIT holding climbing up to 5000 ft.*

*- For AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA VOR, climb R 142 TOU (MAG 322°) up to 4000 ft, turn left to join the SULIT holding climbing up to 5000 ft.*

*After 10 min in holding, start a new approach autonomously.*

*If it is impossible to land complying with the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the altemate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the omnidirectional departures, climbing to the minimal en route safety altitude, or to the FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.*

*22.5.3.2 RNAV 1 and RNP APCH procedures*

*If a new approach is considered, comply with the missed approach procedure. Initiate a new approach 10 minutes after the time entering in holding pattern.*

*If it is impossible to land complying with the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the altemate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the omnidirectional departures, climbing to the minimal en route safety altitude, or to FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.*

***22.6 PAPI***

*The four 3 degree (5,2%) PAPI respectively located left of threshold are calibrated for threshold overflight of type B747 planes.*

*PAPI: scope is 12000 m.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.7 RECAT-EU (application partielle)**

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronef en fonction de leur turbulence de sillage, est utilisé dans les espaces gérés par le Centre de Contrôle de Toulouse-Blagnac au profit de certains vols d'essais AIRBUS **(AIB)** en tant qu'aéronef suiveur.

Réduction des séparations à l'approche ou en vol :

| **Aéronef suiveur**<br>*Following ACFT* | **Aéronef leader**<br>*Leading ACFT* | **Norme RECAT (norme OACI)** |
|---|---|---|
| A330/A340/A350 **AIB** | A380 | **4 NM** (au lieu de 6 NM) / *(instead of 6 NM)* |
| A318/A319/A320/A321 **AIB** | A380 | **5 NM** (au lieu de 7 NM) / *(instead of 7 NM)* |
| | B757 ou aéronef de code H autre que A380<br>*B757 or ACFT with code H other than A380* | **4 NM** (au lieu de 5 NM) / *(instead of 5 NM)* |

Réduction des séparations au départ :

| **Aéronef suiveur**<br>*Following ACFT* | **Aéronef leader**<br>*Leading ACFT* | **Norme RECAT (norme OACI)** | |
|---|---|---|---|
| | | Même bretelle ou bretelle amont<br>*Same or upstream TWY* | Bretelle intermédiaire<br>*Intermediate TWY* |
| A330/A340/A350 **AIB** | A380 | **100s** (au lieu de 120s)<br>*(instead of 120s)* | **160s** (au lieu de 180s)<br>*(instead of 180s)* |
| A318/A319/A320/A321 **AIB** | A380 | **140s** (au lieu de 180s)<br>*(instead of 180s)* | **200s** (au lieu de 240s)<br>*(instead of 240s)* |
| | B757 ou aéronef de code H autre que A380B757<br>*B757 or ACFT with code H other than A380* | **100s** (au lieu de 120s)<br>*(instead of 120s)* | **160s** (au lieu de 180s)<br>*(instead of 180s)* |

Les aéronefs de code H et les B757 peuvent avoir ces séparations réduites avec des aéronefs d'essais AIRBUS les suivant.

***22.7 RECAT-EU (partial application)***

*The RECAT-EU system, distinguishing six ACFT categories according to wake vortex, is used in the airspaces controlled by Toulouse-Blagnac ATC for some AIRBUS test flights **(AIB)** as a following ACFT.*

*Spacing reduction on final approach or in flight:*

*Spacing reduction on departure*

*ACFT with code H and B757 may have this spacing reduction with AIRBUS ACFT test as following.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBO.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

Dans le cas du recours à un service entrant dans la nomenclature des opérations d'assistance en escale : obligation de recourir à un assistant ayant l'agrément requis.

Pour des raisons de sécurité, l'assistance est obligatoire pour tous les vols commerciaux ainsi que les vols de l'aviation d'affaire et générale non basés.

Il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire avant le départ de l'aéroport d'origine.

Prestataires d'assistance :

(1) Alyzia Province Toulouse

TEL +336 77 86 59 11 Opérations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Astreinte Nuit (00h00/04h00)

FAX N/A

SITA TLSKAXH

EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com

(2) AviaPartner

TEL : 05 34 60 52 60

FAX : 05 61 71 24 55

SITA : TLSATXH

EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero

Aviation générale : LFBO@aviavip.com

Service de piste : tls.ramp@aviapartner.aero

Entrepôt : tls.cargo@aviapartner.aero

(3) Air France / Hop

CONTACT CEP

TEL : 05 62 12 88 88

MOB : 06 89 10 15 65

FAX : 05 62 12 87 29

SITA : TLSKOAF - TLSKKAF

(4) JETEX

E-mail : fbo-tls@jetex.com

TEL : 05 61 26 07 73

**23.2 DOUANES ET POLICE**

Vols hors Schengen ou hors UE au départ :

- Départs : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières en salle d'attente de l'aérogare d'affaire Blagnac 1.

- Arrivées : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières à bord de l'aéronef.

En cas d'indisponibilité des autorités, ce contrôle s'effectuera aux aubettes Police de l'aérogare commerciale Blagnac 2 avec accompagnement de l'assistant en escale.

**23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

- Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) : Zone de traitement : La surveillance MSAW est effective dans les limites latérales du SIV TOULOUSE (partie 1, partie 2 et partie 3) à l'exclusion :

- d'une zone d'inhibition 0-2500ft autour d'Agen (LFBA) définie par un rectangle axé et centré sur la piste à l'intérieur de la CTR d'Agen
- d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Carcassonne (LFMK) définie par un rectangle axé et centré sur la piste, d'une zone d'inhibition 0-4000ft autour de Pamiers (LFDJ), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Muret (LFBR), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Toulouse Lasbordes (LFCL), d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Castres (LFCK), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour d'Albi (LFCI), d'une zone d'inhibition 0-1300ft autour de Montauban (LFDB) et d'une zone d'inhibition 0-2400ft autour de Cahors (LFCC)

- d'une zone d'inhibition 0-1500ft qui englobe la ZRT Francazal (LFBF).
Dans ces zones d'inhibition, zones où l'aéronef n'est en principe plus en fréquence avec Toulouse-Blagnac, le service MSAW n'est pas rendu.

Limites verticales : SFC - FL 150

Les approches finales aux instruments publiées pour le doublet de pistes 14/32 à LFBO seront surveillées dans MSAW par quatre plans de descente en QFU 14R, 14L, 32L et 32R.

- Aérodrome équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

Vigie Airbus : organisme en charge de l'AFIS sur les taxiways W20 à W50 inclus.

**23.4 RADIOCOMMUNICATION**

**Aéronefs non équipés en 8,33 KHz**

***23.1 GENERAL***

*In case of use of a handling service : compulsory service provided by approved company.*

*For safety reasons, ground handling is compulsory for all commercial flights, as well as for non-based business and general aviation flights.*

*It is imperative to contact an airport assistant before departure from the airport of origin.*

Assistance providers :

*(1) Alyzia Province Toulouse*

*TEL +336 77 86 59 11 Operations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Night Duty (00h00/04h00)*

*FAX N/A*

*SITA TLSKAXH*

*EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com*

*(2) AviaPartner*

*TEL : 05 34 60 52 60*

*FAX : 05 61 71 24 55*

SITA : TLSATXH

*EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero*

*General aviation : LFBO@aviavip.com*

*Ramp service : tls.ramp@aviapartner.aero*

*Warehouse : tls.cargo@aviapartner.aero*

*(3) Air France / Hop*

*CONTACT CEP*

*TEL : 05 62 12 88 88*

*MOB : 06 89 10 15 65*

*FAX : 05 62 12 87 29*

*SITA : TLSKOAF - TLSKKAF*

*(4) JETEX*

*E-mail : fbo-tls@jetex.com*

*TEL : 05 61 26 07 73*

***23.2 CUSTOMS AND POLICE***

Flights outside Schengen or outside EU on departure :

*- Departures : crews and passengers shall wait for Border Police control in the boarding room of Blagnac 1 business airport terminal.*

*- Arrivals : crews and passengers shall wait for Border Police control onboard the aircraft.*

*In case of unavailability of the authorities, this control will be performed in the Police shelters of Blagnac 2 commercial airport terminal accompanied by the ground handling agent.*

***23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*- Minimum Safe Altitude Warning system MSAW (see AD 1.0) : Processing area : The MSAW monitoring is effective within lateral limits of SIV TOULOUSE (part 1, part 2 and part 3), except for*

*- 0-2500ft inhibition area around Agen (LFBA) defined by a rectangle axed and centered on the runway within the CTR Agen*
*- 0-3500ft inhibition area around Carcassonne (LFMK) defined by a rectangle axed and centered on the runway, 0-4000ft inhibition area around Pamiers (LFDJ), 0-3000ft inhibition area around Muret (LFBR), 0--3000ft inhibition area around Toulouse Lasbordes (LFCL), 0-3500ft inhibition area around Castres (LFCK), 0-3000ft inhibition area around Albi (LFCI), 0-1300ft inhibition area around Montauban (LFDB) and 0-2400ft inhibition area around Cahors (LFCC)*

*- 0-1500ft inhibition area including the ZRT Francazal (LFBF)*
*Within these inhibition areas, where the aircraft is not in principle in radio-contact with Toulouse-Blagnac, MSAW service is not provided.*

*Vertical limits : SFC - FL 150*

*The published instrument approach procedures for twin--runways 14/32 at LFBO will be overlooked with MSAW on 4 paths of descent in QFU 14R, 14L, 32L and 32R.*

*- AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

*Vigie Airbus : organization responsible for the AFIS on the TWY W20 to W50 included.*

***23.4 RADIOCOMMUNICATION***

***Aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable***

© Service de l'Information Aéronautique, France

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ BLAGNAC Sol.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ TOULOUSE Information 121,250 MHz.

*On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on BLAGNAC Ground FREQ.*

*On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on TOULOUSE Information FREQ 121.250.*

**23.5 PERIL AVIAIRE**

Aéroport situé sur un axe migratoire important.

Sauf par situation d'urgence, vols de calibration, vols militaires et vols d'essais constructeurs qui en ont fait la demande auprès de l'exploitant, les contre QFU sont interdits pendant les HOR du SPRA « Service de Prévention du Risque Animalier » (SR-30 à SS+30 ou si différent, HOR indiqués par NOTAM ou à l'ATIS).

Conditions d'opérations en contre-QFU pour vols d'essais constructeurs « AIRBUS/ATR » :

- Les 2 pistes doivent être disponibles ;

- Absence de travaux sur des TWY imposant un roulage sur piste ou trop contraignants pour l'exploitation ;

- Interdit en cas de risque aviaire très important ;

- PPR obligatoire le dernier jour ouvré avant 1100 au chef d'escale de permanence ATB : CEP@TOULOUSE.AEROPORT.FR ;

- PPR 30 minutes obligatoire par TEL avec le chef de tour.

Mise en place d'une alerte Risque Aviaire Très Important (RATI) sur information ATIS.

Dans ce cas :

- Baïonnettes interdites ;

- Procédures contre QFU interdites pour tous les vols.

***23.5 BIRD STRIKE HAZARD***

*Airport located within a significant bird migration area.*

*Except for emergency situations, calibration flights, military flights and manufacturer test flights which have made a request to the operator, counter-QFU are prohibited during SPRA "Animal Risk Prevention Service" SKED (SR-30 to SS+30 or, if different, SKED indicated by NOTAM or ATIS).*

*Counter-QFU operations conditions for manufacturer "AIRBUS/ATR" test flights:*

*- Both RWYs must be available ;*

*- No works on TWYs forcing taxiing on RWY or too restrictive for operations*

*- Prohibited in case of very high bird hazard ;*

*- PPR compulsory on the last working day before 1100 from the ATB duty station manager: CEP@TOULOUSE.AEROPORT.FR ;*

*- PPR 30 minutes compulsory by TEL with TWR manager.*

*Implementation of a Very Important Bird strike Risk alert (RATI) on ATIS.*

*In this case :*

*- Side-steps procedures prohibited :*

*- Counter-QFU procedures prohibited for all flights.*

**23.6 OPERATIONS TRANSPLANTS**

Aéronefs en opération transplant affectés sur la zone aviation générale, poste G31 attribué par l'APOC (H24) TEL : 05 61 42 44 44.

***23.6 TRANSPLANT OPERATIONS***

*The ACFT operations for transplants are assigned on general aviation area, stand G31 allocated by the APOC (H24) TEL : 05 61 42 44 44.*

**23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)**

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées « Collaborative Aerodrome Safety Highlights » sont disponibles à l'adresse suivante : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash.

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP-AIP.

***23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)***

*Additional information for flights preparation, called « Collaborative Aerodrome Safety Highlights » are available at : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash.*

*Those data sets are published for information purposes only, and are not complete. They shall never replace the reference aeronautical information published through France AIP, NOTAMs and SUP-AIP.*

**AD 2 LFBO.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBO.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP RWY 32L | LNAV, LNAV/VNAV |
| VOR RWY 32L | VOR |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
# LFBO

**Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands***

| N° du Poste<br>*Stand* | Avion de référence<br>*Reference ACFT* | Utilisation<br>*Use* | Remarques<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| A10 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| A12 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| A13 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| A14 | CRJ1000 | Repoussé<br>*Pushed back* | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| A15 | CRJ1000 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Départ face au Sud derrière postes C.<br>*Departure facing South behind stands C.*<br>Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| A16 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Départ par virage et via T20. Postes A14 et A15 neutralisés.<br>*Exit via T20. Stands A14 and A15 not available.*<br>Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| A20 | A321 NEO | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T20.<br>*Entry via T20.* |
| A22 | A321 NEO | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T20.<br>*Entry via T20.* |
| A23 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | Entrée par T20. Repoussage sur T20 face aux pistes<br>*Entry via T20. Push back on T20 facing the runways* |
| A24 | CRJ1000 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T20. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Entry via T20. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| A25 | CRJ1000 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T20. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Entry via T20. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| B10 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| B11 | B747 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes B10, B12, B21 et B31 neutralisés<br>*Stands B10, B12, B20, B31 not available* |
| B12 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| B13 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| B14 | A321 | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage délicat, marge restreinte<br>*Push back difficult, not much space* |
| B20 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T21.<br>*Entry via T21.* |
| B21 | B763 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| B22 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T21.<br>*Entry via T21.* |
| B24 | CRJ1000 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T21. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Entry via T21. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| B25 | CRJ1000 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T21. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Entry via T21. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| B31 | B763 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes B12 et B13 neutralisés<br>*Stands B12 and B13 not available* |
| B41 | B763 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes B13 et B14 neutralisés<br>*Stands B13 and B14 not available* |
| C1 | ATR72 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| C2 | ATR72 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| C3 | ATR72 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| C4 | ATR72 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01<br>*Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01* |
| D10 | B737 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| D12 | B737 | Repoussé<br>*Pushed back* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
# LFBO

**Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands***

| N° du Poste<br>*Stand* | Avion de référence<br>*Reference ACFT* | Utilisation<br>*Use* | Remarques<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| D20 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T22.<br>*Entry via T22.* |
| D21 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T40 /*Entry via T40.*<br>Postes D20, D22, D31, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 / *Stands D20, D22, D31, D41 and D51 not available, be careful on departure about your blast on D10 and D12* |
| D22 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T22.<br>*Entry via T22.* |
| D23 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T40.<br>*Entry via T40.* |
| D31 | B747 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par P20 /*Entry via P20.*<br>Postes D20, D21, D22, D23, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 / *Stands D20, D21, D22, D23, D41 and D51 not available, be careful on departure about your blast on D10 and D12* |
| D41 | AN124 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T22 /*Entry via T22.*<br>Postes / *Stands* D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D51 neutralisés / *Not available* |
| D51 | AN124 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Entrée par T40 /*Entry via T40.*<br>Postes / *Stands* D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D41 neutralisés / *Not available* |
| G10 | ATR42 / HEL E145 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| G12 | ATR42 / HEL E145 | Repoussé<br>*Pushed back* | |
| G20, G24 | Bonanza E33 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | G24 Privatisé ASCAB<br>*G24 Private use by ASCAB* |
| G21, G22, G26 | F20 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | |
| G23 | C550 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Privatisé ASCAB<br>*Private use by ASCAB* |
| G25 | L31A | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | |
| G27 | HEL E145 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Privatisé SAF HELICOPTERE<br>*Private use by SAF HELICOPTERE* |
| G30 | EMB110 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Neutralisé si utilisation G31 avec ATR72 / *Not available if G31 is occupied by ATR72.*<br>Réservé aux vols spécifiques / *Reserved for specific flights.* |
| G31 | ATR42 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Parking réservé en priorité aux vols transplants, compatible ATR72 si G30 neutralisé<br>*Stand reserved for transplant flights, can receive ATR72 if G30 not occupied* |
| G32 | SF34 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Privatisé AIR TNB<br>*Private use by AIR TNB* |
| G40 | AT72 | Repoussé<br>*Pushed back* | Privatisé ARTS<br>*Private use by ARTS* |
| E10 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage sur T43 ou sur T44<br>*Push back on T43 or T44* |
| E20 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Arrivée interdite via T44. Repoussage sur T41, sens de repoussage donné par ATC<br>*Arrival prohibited via T44. Push back on T41, push back direction given by ATC.* |
| E30 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC<br>*Push back direction given by ATC* |
| E40 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC<br>*Push back direction given by ATC* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
# LFBO

**Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands***

| N° du Poste<br>*Stand* | Avion de référence<br>*Reference ACFT* | Utilisation<br>*Use* | Remarques<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| E42 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| E50 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| E52 | A320 | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| E60 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| E62 | ATR72 - E145 | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| F10 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage sur T43 ou sur T44 / *Pushback on T43 or T44* |
| F20 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage sur T44 face au Nord / *Pushback on T44 facing North* |
| F30 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage sur T44 face au Nord / *Pushback on T44 facing North* |
| F40 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage sur T42 ou sur T44 / *Pushback on T42 or T44* |
| F50 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Poste F60 neutralisé, repoussage sur T44 face au Sud / *Stand F60 neutralized, pushback on T44 facing South* |
| F60 | BCH1900 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Poste F50 neutralisé, départ autonome sur la gauche / *Stand F50 neutralized, self-manoeuvring departure to the left* |
| K12 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Départ par la droite / *Departure by the right* |
| K11 | B767 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes K10 et K20 neutralisés, repoussage sur T41 face au Sud / *Stands K10 and K20 neutralized, pushback on T41 facing South* |
| K22 | A321 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Attention au souffle sur K10 et K30 / *Caution to the blast on K10 and K30* |
| K32 | ATR72 | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Départ autonome sur la droite / *Self-manoeuvring departure to the right* |
| U10 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage cap au Sud / *Pushback heading South* |
| U11 | B773 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes U10 et U12 neutralisés, repoussage cap au Sud / *Stands U10 and U12 neutralized, pushback heading South* |
| U12 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| U20 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| U21 | B773 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes U20 et U22 neutralisés, repoussage cap au Sud / *Stands U20 and U22 neutralized, pushback heading South* |
| U22 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| U30 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| U31 | B773 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes U30 et U32 neutralisés, repoussage cap au Sud / *Stands U30 and U32 neutralized, pushback heading South* |
| U32 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| U40 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Sens de repoussage donné par ATC / *Direction of pushback given by ATC* |
| U41 | B773 | Repoussé<br>*Pushed back* | Postes U40 et U42 neutralisés / Aire ROMEO neutralisée / Repoussage cap au Nord / Repoussage non autorisé sur ROMEO / *Stands U40 and U42 neutralized / ROMEO apron neutralized / Pushback heading North / Pushback not authorized on ROMEO* |
| U42 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage cap face aux pistes ou sur ROMEO / *Pushback heading facing RWYs or on ROMEO* |
| V10 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage cap face aux pistes ou sur ROMEO / *Pushback heading facing RWYs or on ROMEO* |
| V12 | A321 NEO | Repoussé<br>*Pushed back* | Repoussage sur ROMEO / *Pushback on ROMEO* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

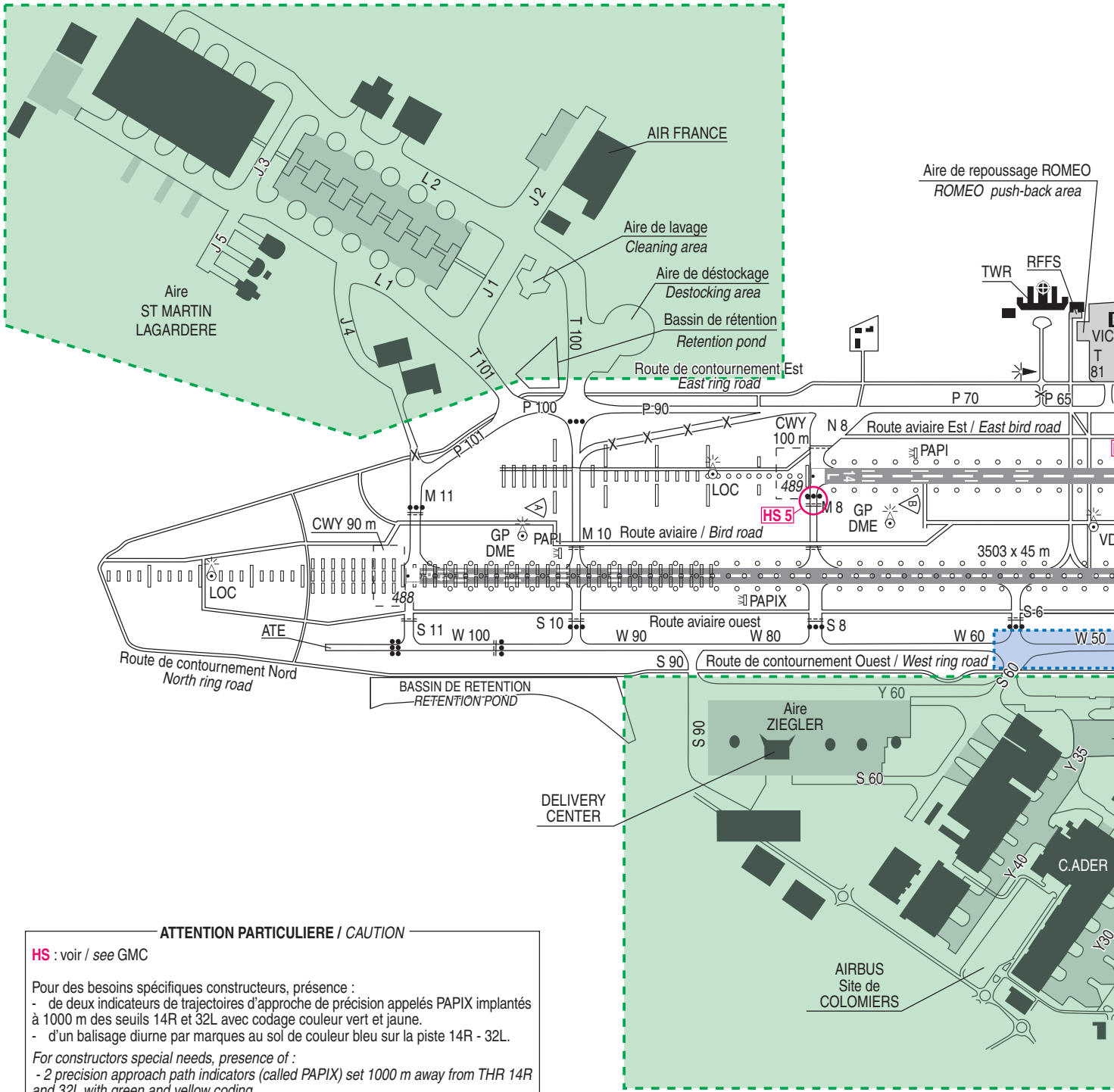
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 123.130 ☎ 05 67 22 94 34
**ATS** : H24 - **AFIS** : ST-MARTIN Information 121.830
**GND** (SOL) : 121.905
**DELIVERY** (PREVOL) : 121.705

## TOULOUSE **BLAGNAC**
43 38 06 N - 001 22 04 E
*ALT AD : 499 (18 hPa)*

VAR 2°E (2025)

GUND : 160 ft




**ATTENTION PARTICULIERE** / *CAUTION*

**HS** : voir / *see* GMC

Pour des besoins spécifiques constructeurs, présence :
- de deux indicateurs de trajectoires d'approche de précision appelés PAPIX implantés à 1000 m des seuils 14R et 32L avec codage couleur vert et jaune.
- d'un balisage diurne par marques au sol de couleur bleu sur la piste 14R - 32L.

*For constructors special needs, presence of :*
*- 2 precision approach path indicators (called PAPIX) set 1000 m away from THR 14R and 32L with green and yellow coding.*
*- a blue day ground marking on RWY 14R/32L.*

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 14R | 43° 38' 38.81" N | 001° 20' 45.36" E | 14R | 870 m LIH | LIH | 3503 | 3563 | 3503 | 3503 | Revêtue | 85 F/B/W/U |
| THR 32L | 43° 37' 08.27" N | 001° 22' 19.62" E | 32L | NIL | LIH | 3503 | 3593 | 3503 | 3503 | *Paved* | |
| THR 14L | 43° 38' 14.51" N | 001° 21' 27.45" E | 14L | 900 m LIH | LIH | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | Revêtue | 60 F/A/W/T |
| THR 32R | 43° 36' 56.29" N | 001° 22' 48.85" E | 32R | NIL | LIH | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | *Paved* | |

* RWY 14R : LVTO avec/*with* RVR
** RWY 14L/32R : RVR de 400 m à
limité par le contrôle / *authorized*



© SIA

**CONSIGNES**
*Instructions*

**TOULOUSE** BLAGNAC

## CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE
*Special instructions for arrivals procedures*

**1 - PROCEDURES MOINDRE BRUIT**
Le survol de l'hôpital de PURPAN est interdit en permanence.
Les tours de piste basse hauteur sont interdits.

**2 - APPROCHES A VUE**
Les approches à vue sont interdites, sauf :
- dans des situations où la sécurité du vol le justifie,
- sur proposition du contrôle pour optimiser la gestion du trafic.
Le survol de l'agglomération toulousaine doit être évitée et l'interception de l'axe de piste se fera au minimum à 3000 ft QNH.

**3 - CLAIRANCE ANTICIPEE D'ATTERRISSAGE**
Lors des atterrissages sur les pistes 14R/32L ou 14L/32R, une clairance anticipée d'atterrissage pourra être délivrée aux pilotes dans les conditions fixées par la réglementation nationale.

**4 - REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES**
La réduction des espacements est appliquée sur toutes les pistes de Toulouse-Blagnac dans les conditions prévues à la Réglementation.
La longueur de piste minimum qui doit être libérée par l'aéronef précédent est de 2400 m.

**5 - SPECIFICITES**
Pour des besoins spécifiques constructeurs ; présence :
- de deux indicateurs de trajectoires d'approche de précision appelés PAPIX implantés à 1000 m des seuils 14R et 32L avec codage couleur vert et jaune.
- d'un balisage diurne par marques au sol de couleur bleu sur la piste 14R-32L.

**6 - CHEMINEMENTS EN CONFIGURATION LVP**
Voir AD 2 LFBO GMC 03.

**7 - APPROCHE INTERROMPUE EN FINALE**
En cas d'approche interrompue l'organisme de contrôle pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiées. Des clairances pourront être délivrées de virage à ou au-dessus de 1000 ft AMSL, en montée initiale vers une altitude compatible avec la MVA.

**8 - GESTION TACTIQUE DES VITESSES**
Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément.
Si les circonstances nécessitent une modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef, les équipages doivent le signaler sans délai.

***1 - NOISE ABATEMENT PROCEDURES***
*Flying over the Hospital of Purpan is permanently prohibited.*
*Low circling patterns are prohibited.*

***2 - VISUAL APPROACHES***
*Visual approaches are prohibited, except :*
*- in the case when they are required in a purpose of flight safety,*
*- on proposal of air traffic control unit in order to optimize the air traffic control.*
*Flying over the urban area of Toulouse has to be avoided and the runway center line has to be intercepted at 3000 ft QNH minimum.*

***3 - ANTICIPATED LANDING CLEARANCE***
*When landing on runways 14R/32L or 14L/32R, an anticipated landing clearance may be delivered to pilots according to conditions specified in national regulations.*

***4 - RUNWAY SPACING REDUCTION***
*The reduction in Runway spacing is applied on all Toulouse-Blagnac RWY's under the conditions provided for the Regulations.*
*The minimum distance that has to be cleared by the preceding aircraft is 2400 m.*

***5 - SPECIFICITIES***
*For specific needs of ACFT manufacturers; presence :*
*- of two precision approach path indicators called PAPIX established at 1000 m*
*from RWY 14R and 32L thresholds with green and yellow colour coding.*
*- of day markings in blue colour on RWY 14R-32L.*

***6 - PROGRESSIONS IN LVP CONFIGURATION***
*See AD 2 LFBO GMC 03.*

***7 - MISSED APPROACH ON FINAL***
*In the event of missed approach, ATC may change standard missed approach instructions. Clearances may be given in order to turn at or above 1000 ft AMSL and initial climb up to an altitude compatible with MVA minimum.*

***8 - TACTICAL MANAGEMENT OF AIRSPEEDS***
*Airspeeds on approach are managed by ATC to insure traffic safety and fluidity, they thus are to be strictly followed.*
*If circumstances require a modification or airspeed for reasons of performance of aircraft crews have to say it immediately.*

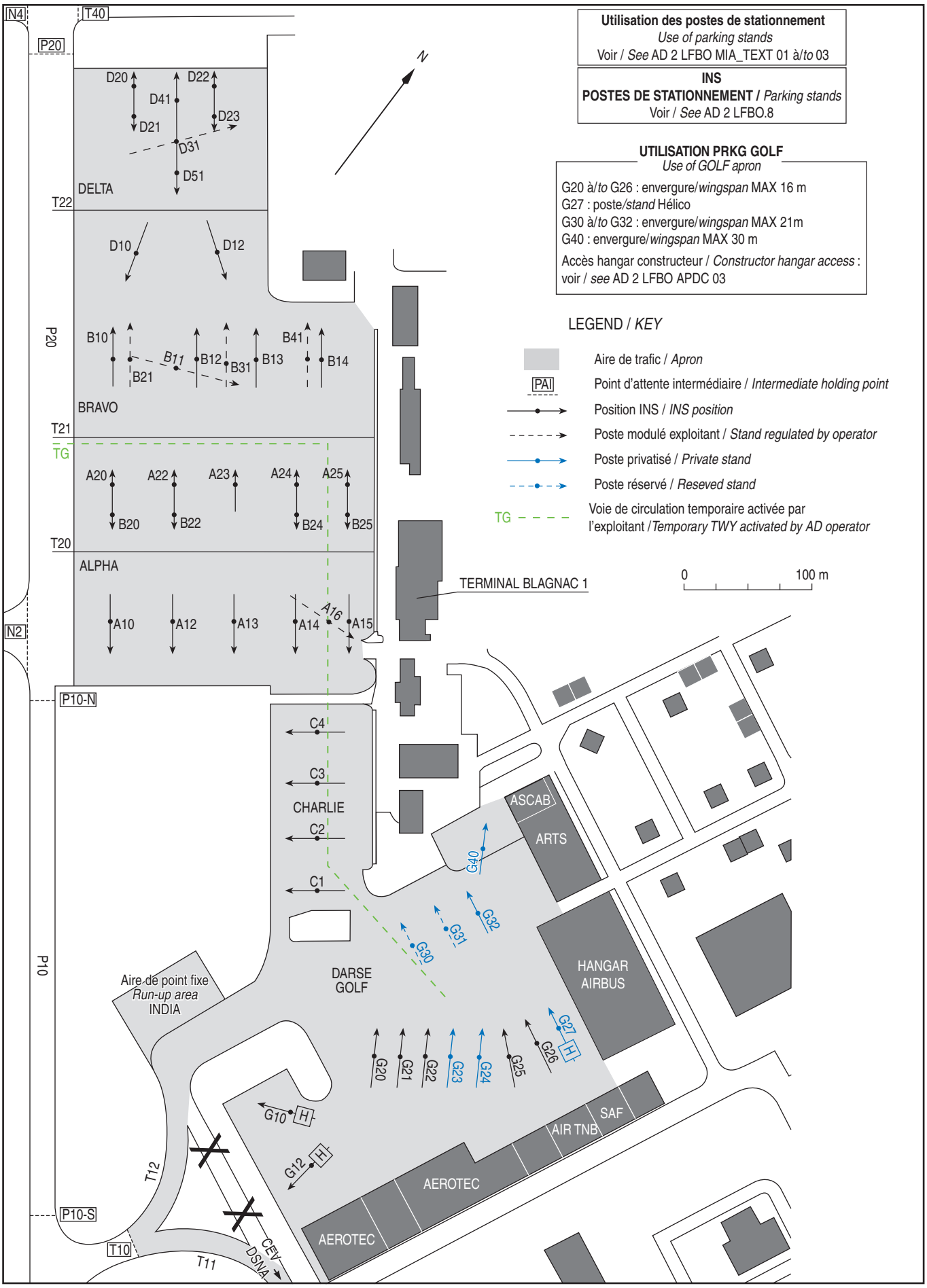
© Service de l'Information Aéronautique, France

## AIRE DE STATIONNEMENT

TOULOUSE **BLAGNAC**

*Parking areas*

PRKG ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, GOLF





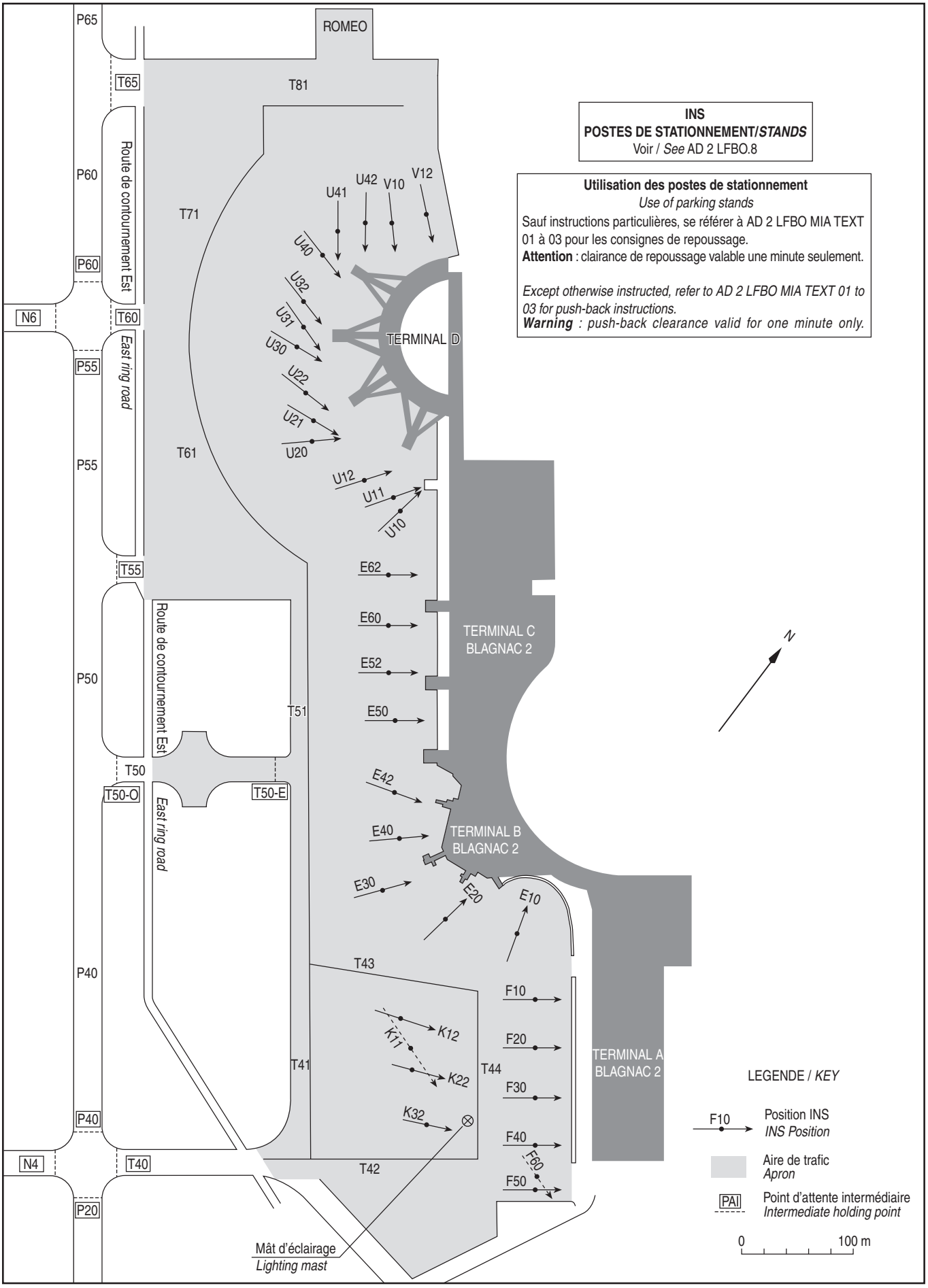

© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

TOULOUSE **BLAGNAC**

*Parking areas*

PRKG ECHO, FOX, KILO, UNIFORM, VICTOR






© SIA

**PARKINGS ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, ECHO, FOX, GOLF, KILO, UNIFORM, VICTOR**

← Poste de stationnement fourni par l'exploitant ATB, relayé par Blagnac Sol. Ce dernier assure en aire de trafic les services d'information et d'alerte sur la fréquence adéquate (sol). Le pilote assure sa propre sécurité avec cette éventuelle information sachant que les véhicules en mouvement au sol sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

Tout mouvement sur l'aire de trafic (repoussage, tractage, roulage au moteur) doit faire l'objet d'une demande sur la fréquence Blagnac Sol. Aucun mouvement n'est autorisé sans prise de contact préalable.

***ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, ECHO, FOX, GOLF, KILO, UNIFORM, VICTOR PARKING AREAS***

*Aircraft stand provided by operator ATB, relayed by Blagnac Ground. Blagnac Ground provides on the apron information and alert on the appropriate FREQ (Ground FREQ). With this information, the pilot is responsible for his own safety, in the knowledge that the vehicles moving on the ground are being driven by authorized persons, who are keeping a look out.*

*Any movement on the apron (push back, towing, taxiing with engine turned on) is subject to mandatory prior request on the Blagnac Ground FREQ. No movement allowed without prior contact.*

**AIRE DE REPOUSSAGE ROMEO**

Aire destinée aux repoussages des postes U42, V10 et V12. Aire non autorisée aux aéronefs d'envergure > 36 m.

***PUSH BACK AREA ROMEO***

*Area for push back from stands U42, V10 and V12. This area is prohibited for ACFT with a wingspan > 36 m.*

**DARSE D'AVIATION D'AFFAIRES PARKING CHARLIE, GOLF, AIRE INDIA**

Parking GOLF en autoguidage en l'absence d'une prestation d'assistance pour le placement. Manoeuvre autorisée uniquement pour l'aviation basée.

Accès par la voie T10.

Pour les PRKG C : respecter le sens giratoire.

Accès hangar constructeur : roulage des aéronefs d'envergure > 36 m interdit en autonome, risque de souffle et marges de sécurité réduites.

Aire INDIA : Aire de point fixe dédiée aux aéronefs légers dont l'envergure est inférieure à 24 m. Attention en cas de passage BELUGA, A350, A320, A321, A319, A318 tracté sur T12, l'aire doit être libérée.

***BUSINESS AVIATION DOCK CHARLIE, GOLF APRON, INDIA AREA***

*GOLF apron : Self guidance if no marshaller assistance. Operation authorized only for based ACFT.*

*Access via TWY T10.*

*PRKG C : respect roundabout.*

*Constructor hangar access : taxiing for ACFT with wingspan > 36 m forbidden in autonomous, risk of jet blast and safety margins reduced.*

*INDIA area : Fixed point area dedicated to light aircraft with a wingspan less than 24 m. Caution in case of BELUGA, A350, A320, A321, A319, A318 towed on T12, the area must be vacated.*

**PARKING CEV ET PARKING DSNA**

Parking privatif situé dans une aire privative. Rejointe sous la propre responsabilité du pilote. Seule l'information des trafics en mouvement, connus de la fréquence sol, peut être fournie par le service de contrôle.

***DSNA AND CEV PARKING AREA***

*Private parking area situated within a private area. Entry to it is the responsibility of the pilot. Only information concerning traffic in movement, known to the ground frequency, can be supplied by air traffic control.*

**AIRES SAINT-MARTIN, ZIEGLER ET SAINT-MARTIN LAGARDERE**

Aires faisant l'objet de protocoles de gestion. Utilisation soumise à l'accord de la vigie AIRBUS. Circulation des aéronefs et des véhicules sous la responsabilité de la Vigie AIRBUS (fréquence 121.830) durant ses heures ouvrables (HOR voir AD 2.18). Lors des fermetures de la Vigie AIRBUS, consignes diffusées sur répondeur (121.830).

***SAINT-MARTIN, ZIEGLER AND SAINT-MARTIN LAGARDERE APRONS***

*These aprons are the subject of management agreements. Their use is subject to the agreement of the AIRBUS Watch office. The movements of aircraft and vehicles take place under the responsibility of the AIRBUS Watch Office (frequency 121.830), during its working hours (SKED see AD 2.18). When the AIRBUS Watch Office is closed, instructions are issued by responder (121.830).*

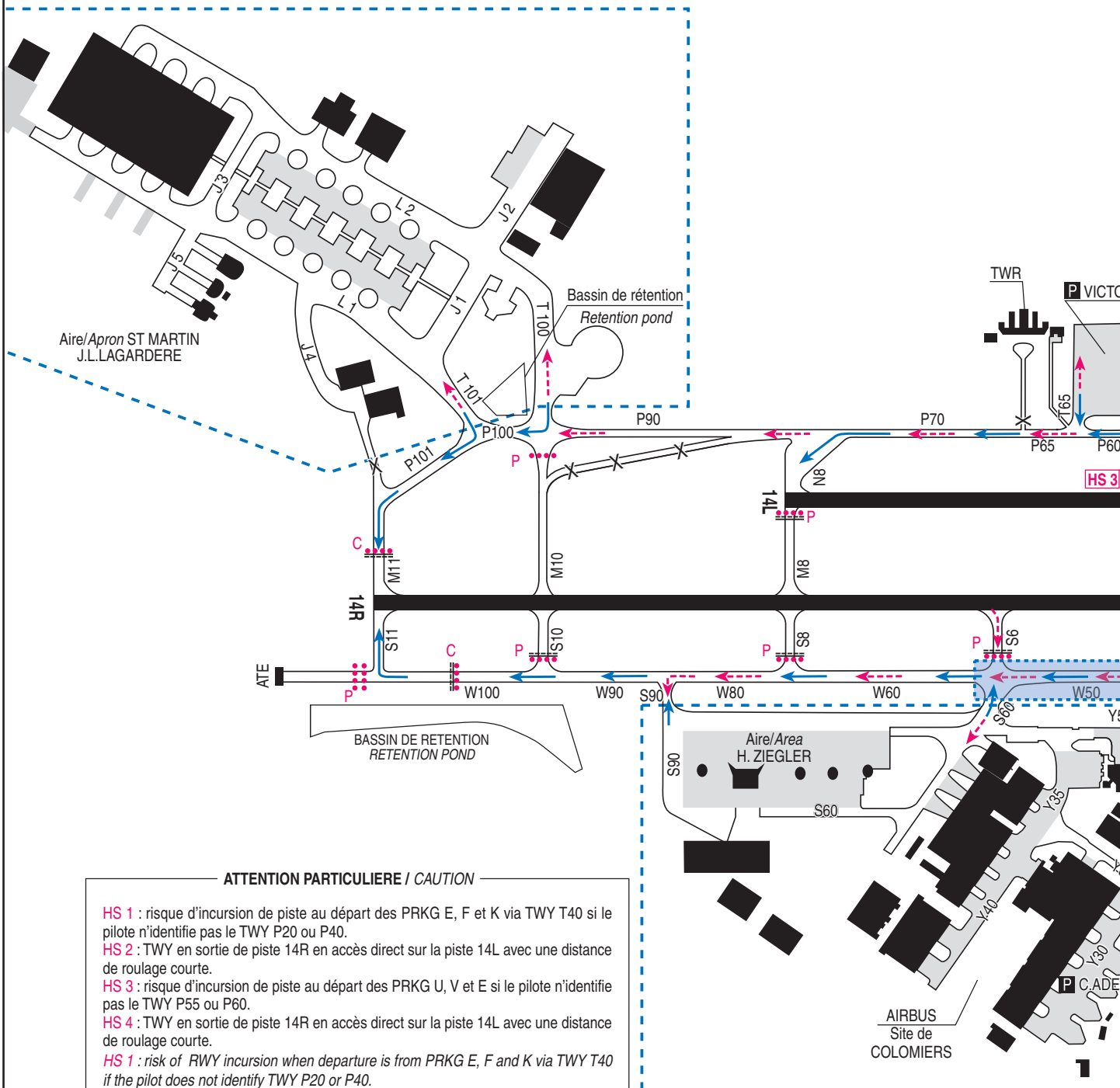
© Service de l'Information Aéronautique, France

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

TOULOUSE **BLAGNAC**

### CONFIGURATION RWY 14 HORS LVP
### *OUT OF LVP CONFIGURATION RWY 14*

En configuration LVP: voir GMC 03
*During LVP : see GMC 03*




**ATTENTION PARTICULIERE /** *CAUTION*

HS 1 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG E, F et K via TWY T40 si le pilote n'identifie pas le TWY P20 ou P40.
HS 2 : TWY en sortie de piste 14R en accès direct sur la piste 14L avec une distance de roulage courte.
HS 3 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG U, V et E si le pilote n'identifie pas le TWY P55 ou P60.
HS 4 : TWY en sortie de piste 14R en accès direct sur la piste 14L avec une distance de roulage courte.

*HS 1 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG E, F and K via TWY T40 if the pilot does not identify TWY P20 or P40.*
*HS 2 : the TWY on exit RWY 14R is on direct access to RWY 14L with short taxiing distance.*
*HS 3 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG U, V and E if the pilot does not identify TWY P55 or P60.*
*HS 4 : the TWY on exit RWY 14R is on direct access to RWY 14L with short taxiing distance.*

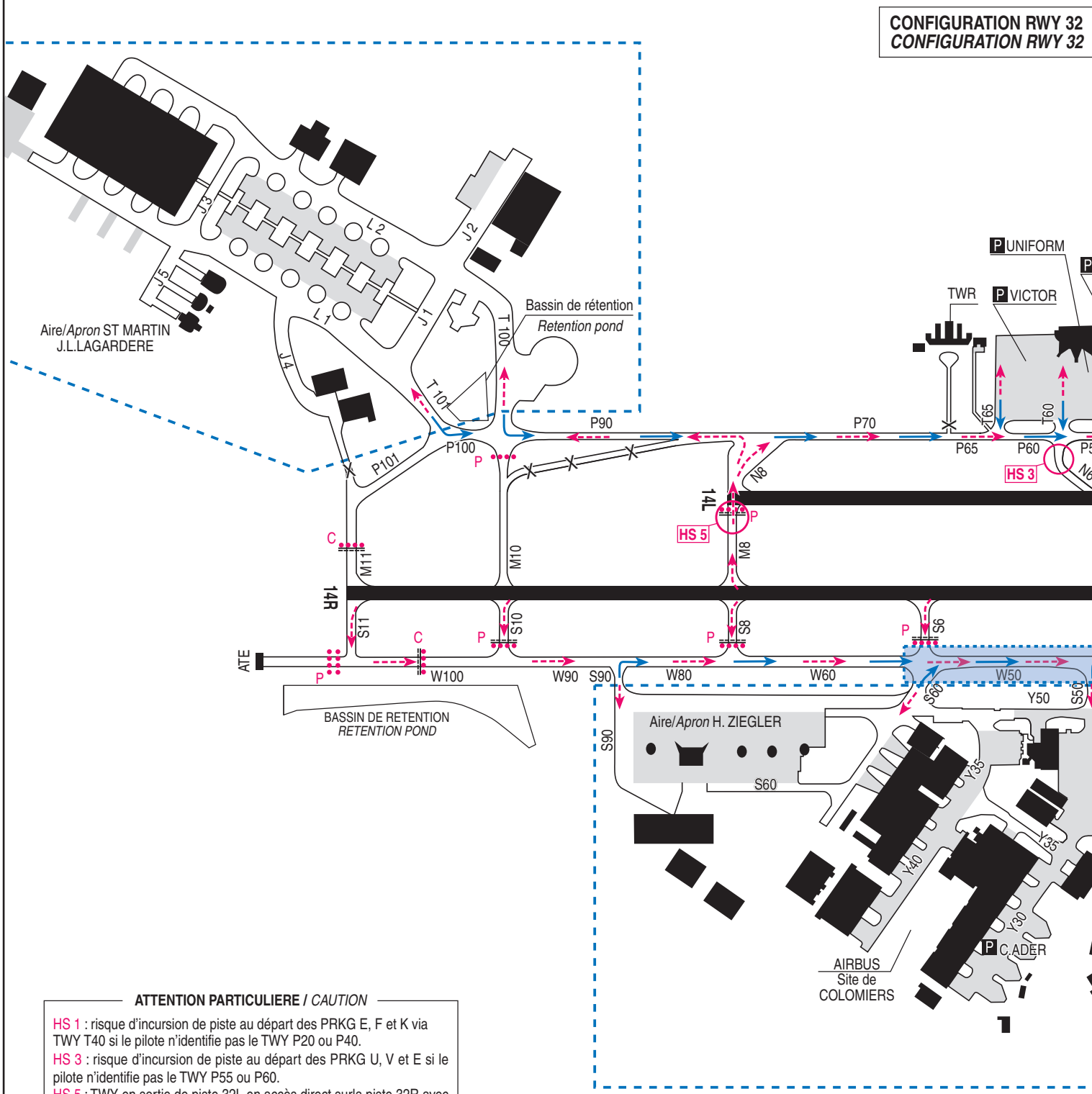


© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

TOULOUSE **BLAGNAC**

**CONFIGURATION RWY 32**
***CONFIGURATION RWY 32***




**ATTENTION PARTICULIERE** / *CAUTION*

HS 1 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG E, F et K via TWY T40 si le pilote n'identifie pas le TWY P20 ou P40.
HS 3 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG U, V et E si le pilote n'identifie pas le TWY P55 ou P60.
HS 5 : TWY en sortie de piste 32L en accès direct surla piste 32R avec une distance de roulage courte.
*HS 1 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG E, F and K via TWY T40 if the pilot does not identify TWY P20 or P40.*
*HS 3 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG U, V and E if the pilot does not identify TWY P55 or P60.*
*HS 5 : the TWY on exit RWY 32L is on direct access to RWY 32R with short taxiing distance.*



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

TOULOUSE **BLAGNAC**

### CONFIGURATION LVP RWY 14R

Le dégagement de la piste 14R s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie M2. Les voies M4 et M8 ne doivent être utilisées que sur consignes contrôle spécifiques.

*RWY 14R must be vacated at RWY end via TWY M2.*
*TWY M4 and M8 can be used only on specific ATC clearances.*

**CHEMINEMENTS**

**Pour les départs de / *For departures from* :**

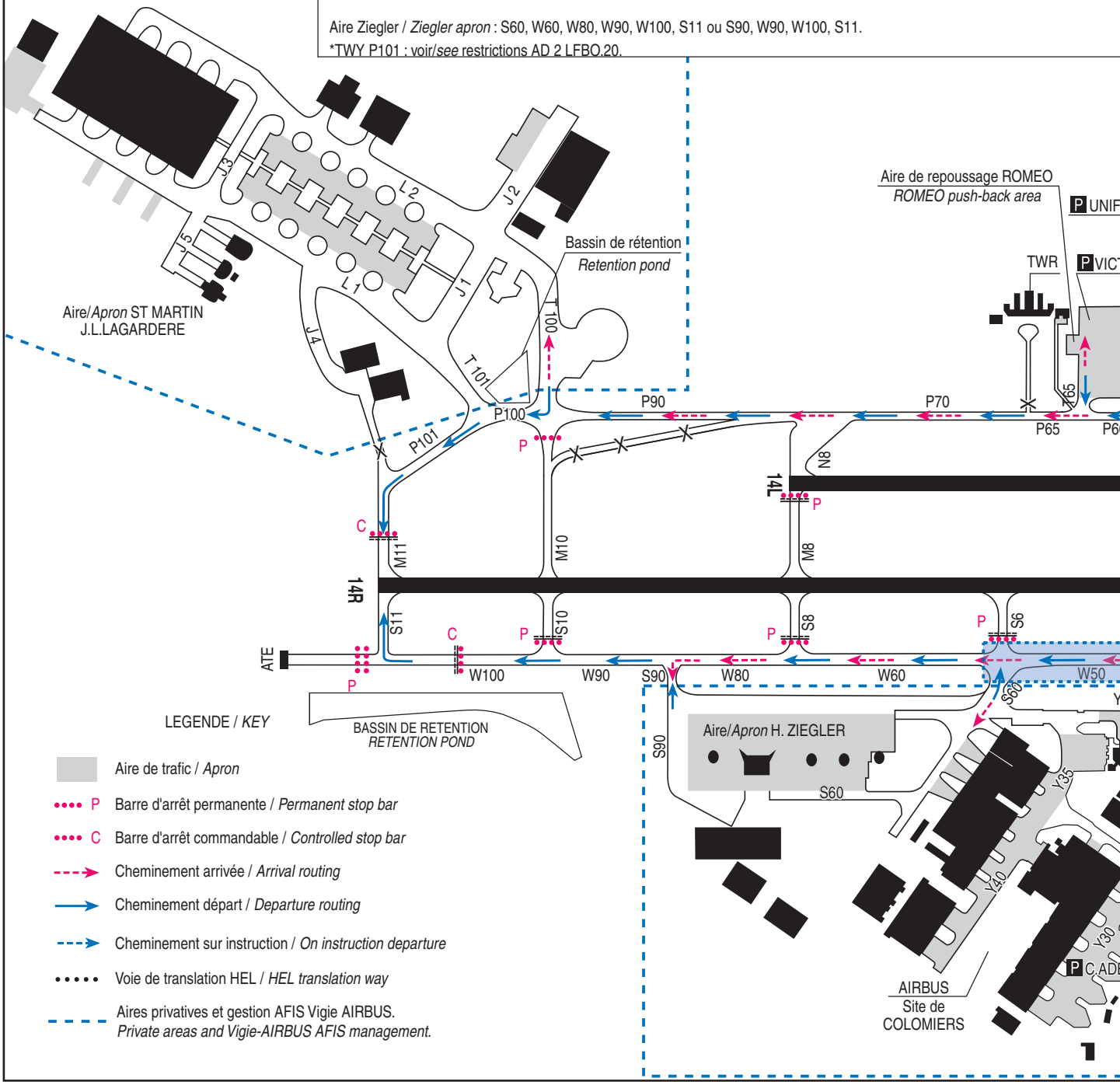
Blagnac 2 (parkings F et/*and* K, E10, E20, E30, E40, E42, E50, E52, E54) :T50, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (E60, E62) : T50 P50 ou/*or* T55 puis/*then* P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U10, U11, U12, U21): T55, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U20, U22) : T55, P55 ou/*or* T60 puis/*then* P60, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U30, U31) : T60, P60, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (U32, U40) : T60 P60 ou/*or* T65 puis/*then* P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (U41, U42, V10, V12) : T65, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 1 (parkings A, B, D) : P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.

Blagnac 1 (parkings C, G, M, CEV, DSNA) : P10, T10, T11 et T12 sans axial (inutilisable quand RVR < 350 m), P20, P40, P50, P55, P
P100, P101*, M11 / *P10, T10, T11 and T12 without centreline (unusable with RVR < 350 m), P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P9
M11.*

Aire Saint Martin : W20, W30, W35, W40, et W50 sans axial puis W60, W80, W90, W100, S11.
*Saint Martin apron : W20, W30, W35, W40, and W50 without centreline then W60, W80, W90, W100, S11.*

Aire Saint Martin Lagardère / *Saint Martin Lagardère apron* : T101 jusqu'à/*up to* RVR 350 m, P100, P101*, M11.

Aire Ziegler / *Ziegler apron* : S60, W60, W80, W90, W100, S11 ou S90, W90, W100, S11.
*TWY P101 : voir/*see* restrictions AD 2 LFBO.20.



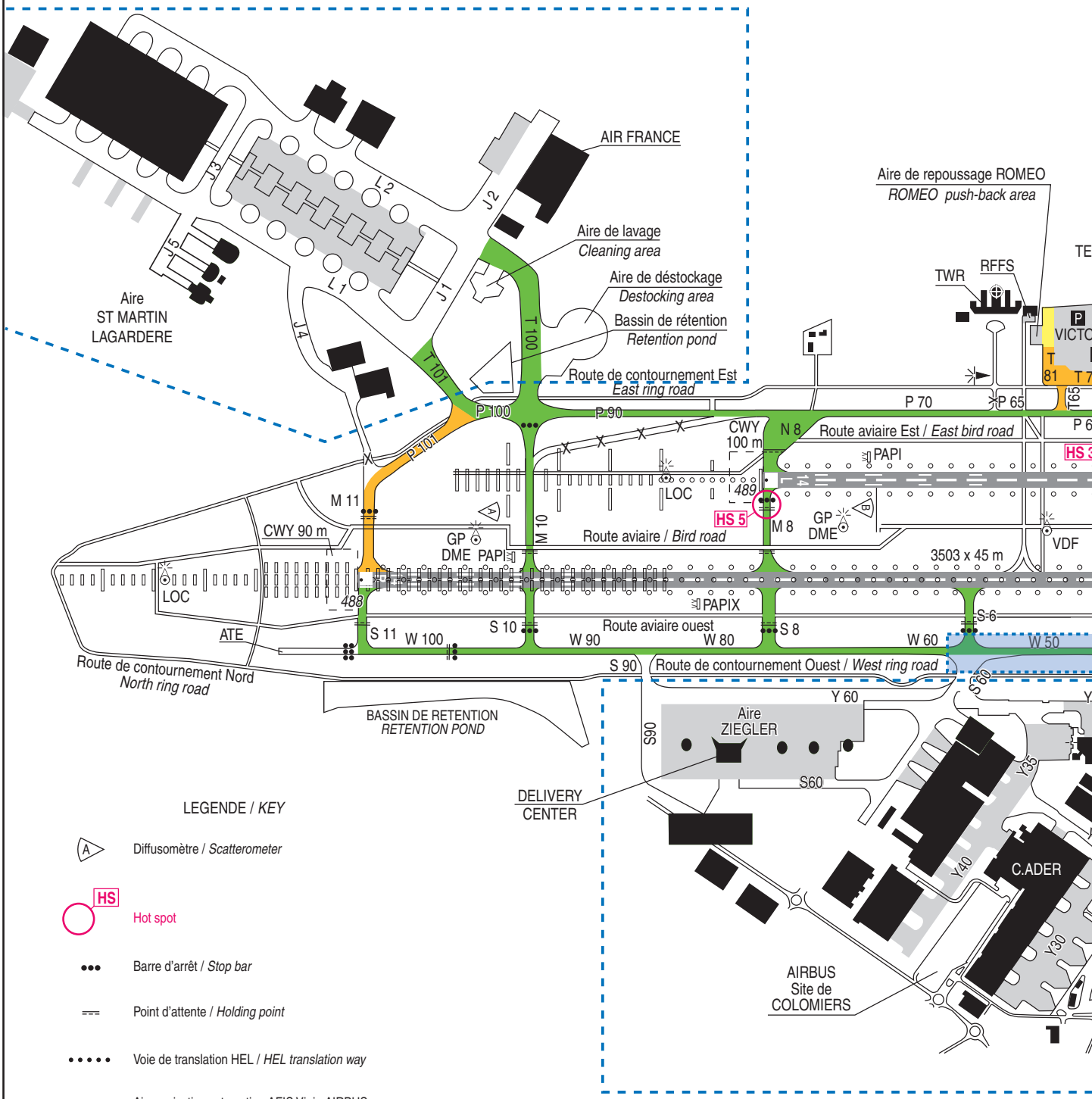



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

TOULOUSE **BLAGNAC**

### CLASSIFICATION DES TAXIWAYS ET TAXILANES PAR CODE AVION
### *CLASSIFICATION OF TAXIWAYS AND TAXILANES BY AIRCRAFT CODE*






© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

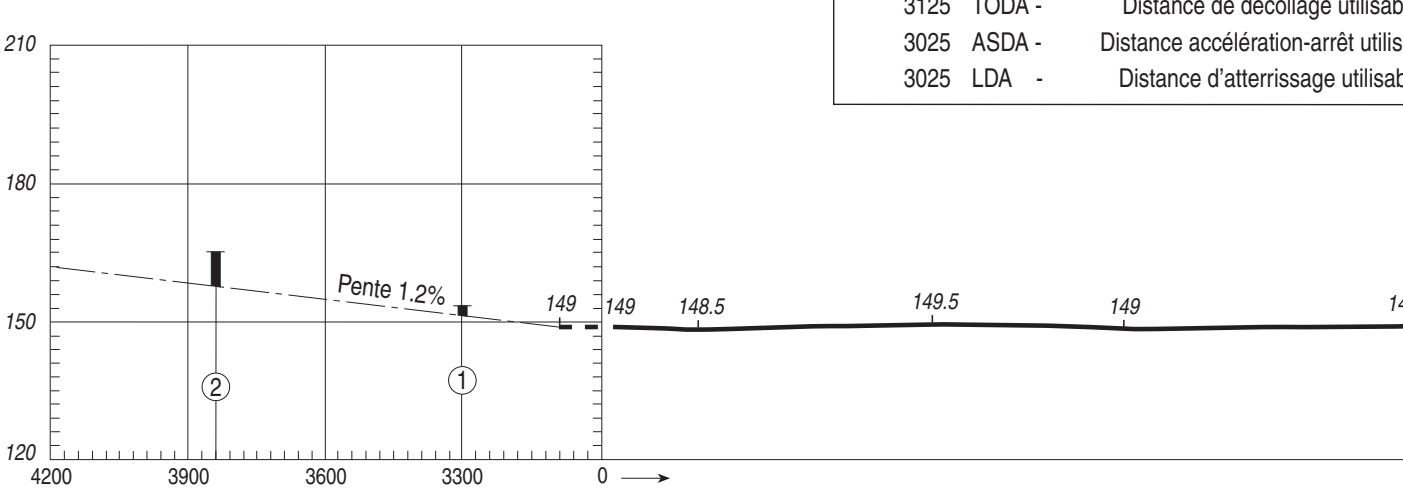
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

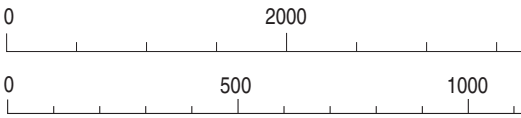
TOU

VAR 2°E (2025)

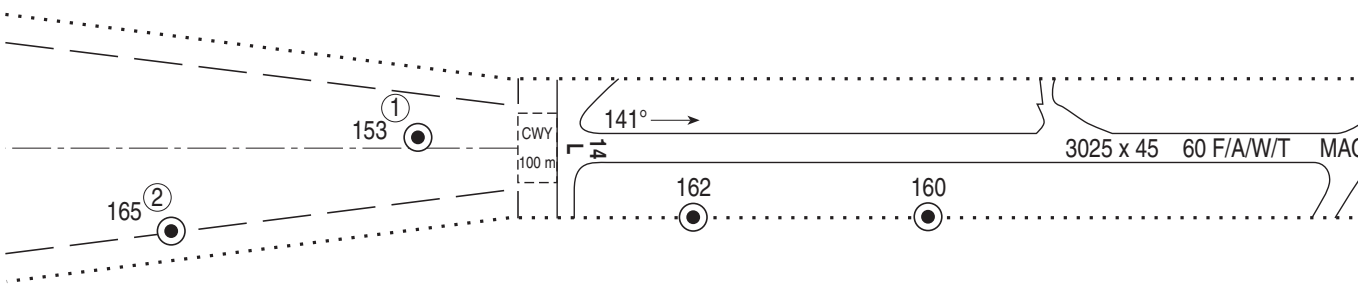
DIMENSION
EN

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 14L | | |
| 3025 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au d |
| 3125 | TODA - | Distance de décollage utilisab |
| 3025 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilis |
| 3025 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisab |




Echelle: 1 / 20 000




### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DE

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

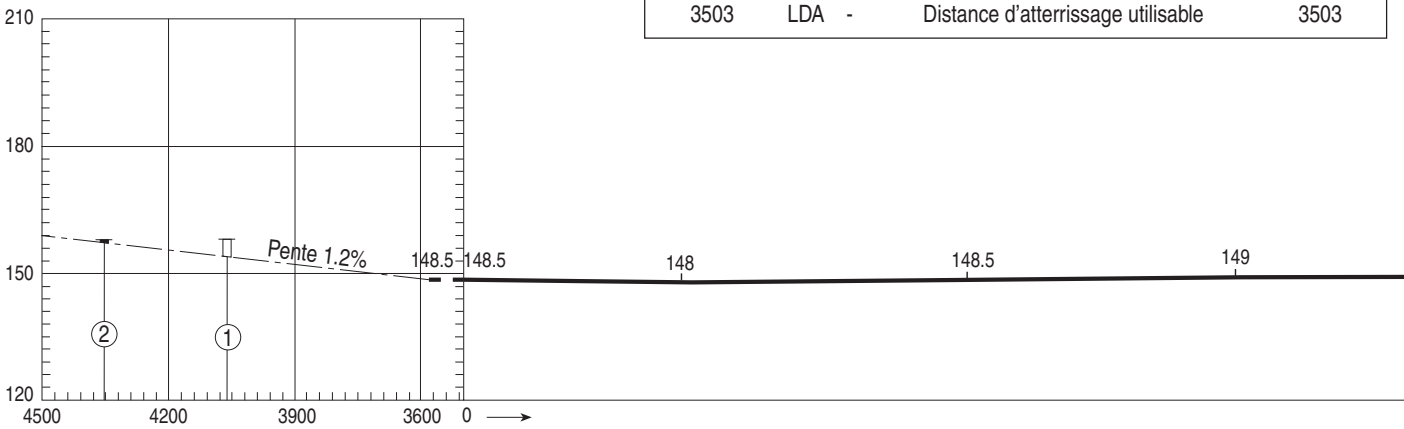
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

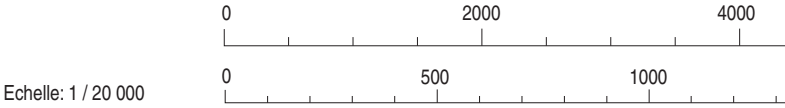
TOULOUSE **BL**
RWY

VAR 2°E (2025)

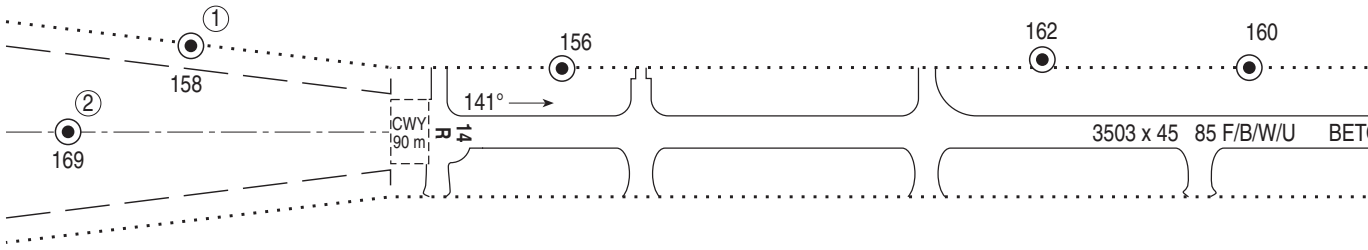
DIMENSIONS ET ALTI
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 14R | | | RWY 32L |
| 3503 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 3503 |
| 3563 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 3593 |
| 3503 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 3503 |
| 3503 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 3503 |




Echelle: 1 / 20 000




### LEGEND

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE P

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- * (*) ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- ◉ MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- ▬ BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L' DE LA TROUEE
- ⑤ OBSTACLE A L' DE LA TROUEE
- — — TROUEE D'ENV
- ····· ZONE DE RELE

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

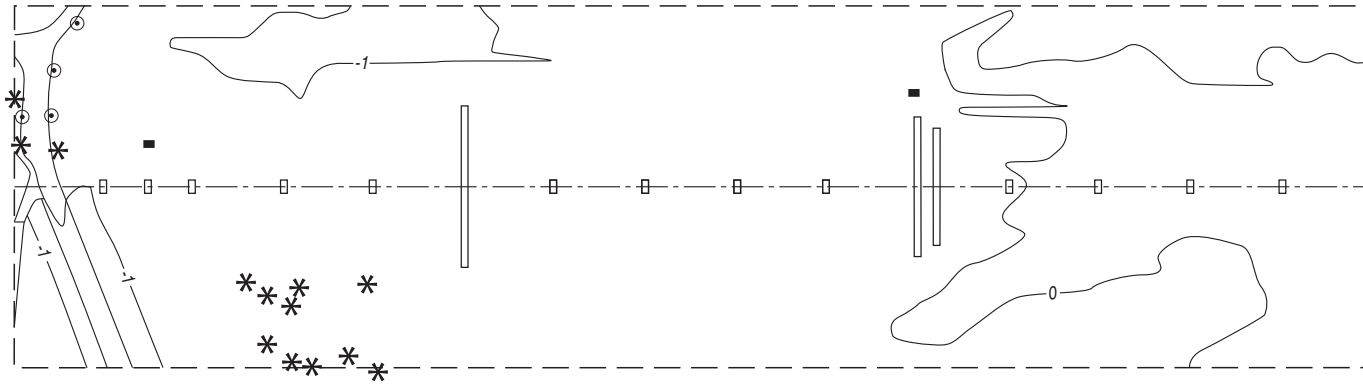
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

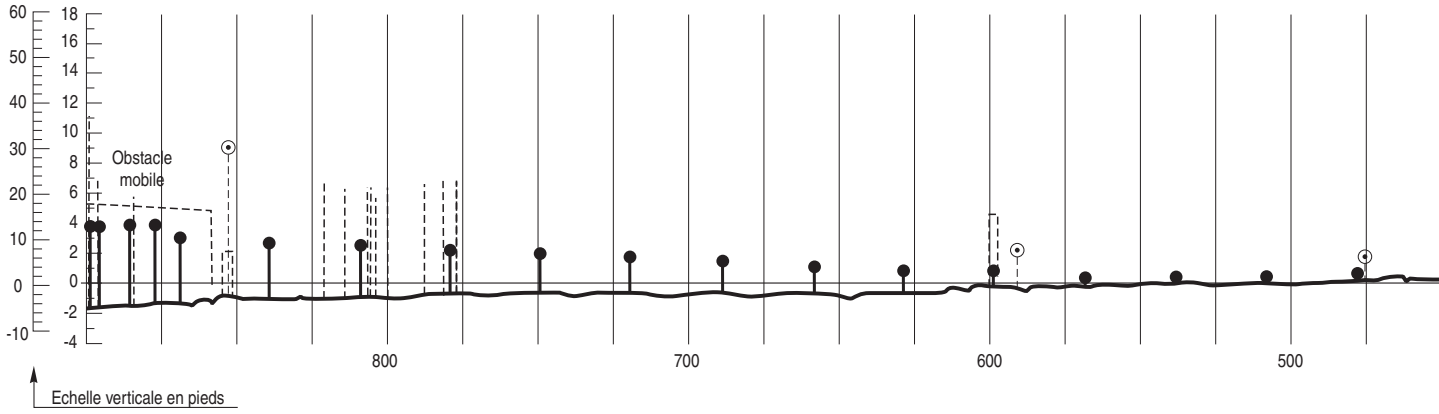
*Precision Approach Terrain Chart - ICAO*

TOULOUSE **BLAGNAC**
RWY 14R

VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500
ECHELLE VERTICALE : 1/500

LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTE
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE

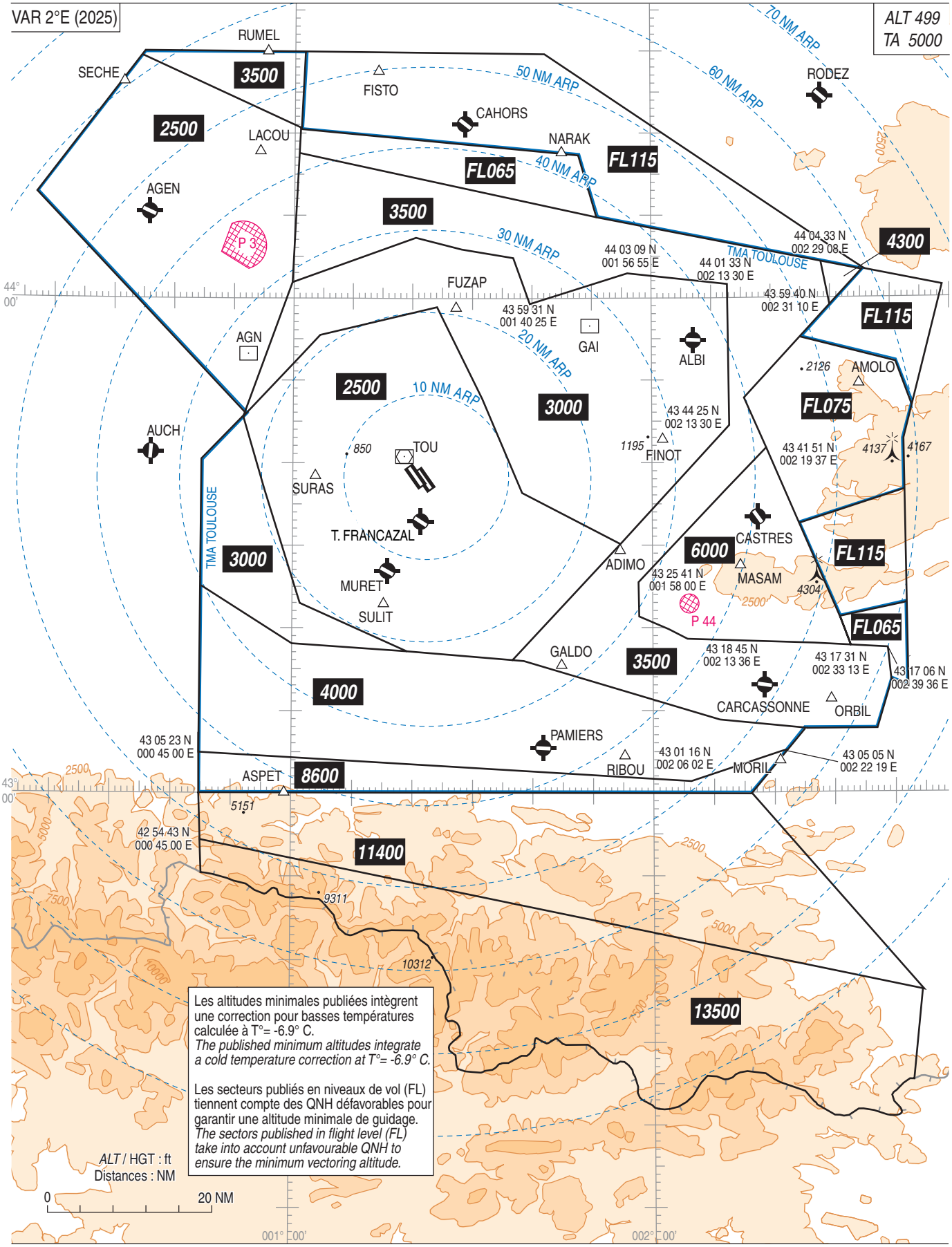
Levé exécuté en mars 2015
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180 - 129.305 - 123.850 - 120.355
BLAGNAC Approche/*Approach* 121.105






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AGN | REF ENR 4.1 | X | | X | X |
| LMB | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| MEN | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ← | | | | | |
| TOU | REF AD2 LFBO.19 | X | X | X | X |
| RW14L | REF THR14L AD2 LFBO.12 | X | | | X |
| RW14R | REF THR14R AD2 LFBO.12 | X | | | X |
| RW32L | REF THR32L AD2 LFBO.12 | X | | | X |
| RW32R | REF THR32R AD2 LFBO.12 | X | | | X |
| ADIMO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| AFRIC | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AGENO | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| AMOLO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ASPET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BOGRO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| FARCI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| FINOT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| FISTO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| FUZAP | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| GALDO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GAUDE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LACOU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LALGO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MEDAP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MORIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NARAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OGRIL | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| ORBIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RIBOU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SALSI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SECHE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SULIT | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| SURAS | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| TADAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TALOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TOPTU | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BO140 | 43°34'28.3" N | 001°25'14.3" E | X | | X | |
| BO141 | 43°41'20.9" N | 001°28'57.4" E | X | | X | |
| → BO142 | 43°30'26.2" N | 001°29'12.4" E | X | | X | |
| BO143 | 43°42'06.6" N | 001°42'15.3" E | X | | X | |
| BO144 | 43°18'08.0" N | 001°11'09.0" E | X | | X | |
| BO145 | 43°51'39.9" N | 001°52'03.0" E | X | | X | |
| BO320 | 43°43'07.2" N | 001°16'05.4" E | X | | X | |
| BO321 | 43°49'10.9" N | 001°32'58.9" E | X | | X | |
| BO322 | 43°46'16.5" N | 001°15'03.1" E | X | | X | |
| BO323 | 43°43'32.6" N | 001°39'10.4" E | X | | X | |
| BO324 | 44°13'17.9" N | 001°14'07.8" E | X | | X | |
| BO325 | 43°35'13.1" N | 001°24'26.9" E | X | | X | |
| BO506 | 43°44'42.4" N | 001°27'48.9" E | X | | | X |
| BO507 | 43°46'11.4" N | 001°04'44.3" E | X | | | X |
| BO508 | 43°52'11.2" N | 001°06'35.0" E | X | | | X |
| BO509 | 43°51'51.6" N | 001°15'05.2" E | X | | | X |
| BO512 | 43°33'37.4" N | 001°25'58.6" E | X | | | X |
| BO513 | 43°34'18.9" N | 001°31'55.6" E | X | | | X |
| BO514 | 43°40'23.3" N | 001°32'19.2" E | X | | | X |
| BO515 | 43°50'05.3" N | 001°25'07.9" E | X | | | X |
| BO602 | 43°23'42.3" N | 001°28'26.3" E | X | | | X |
| BO603 | 43°28'55.9" N | 001°36'46.2" E | X | | | X |
| BO604 | 43°33'12.1" N | 001°37'28.5" E | X | | | X |
| BO605 | 43°37'10.4" N | 001°38'08.0" E | X | | | X |
| BO606 | 43°29'09.9" N | 001°43'37.9" E | X | | | X |
| BO607 | 43°43'32.6" N | 001°31'17.9" E | X | | | X |
| BO608 | 43°49'36.8" N | 001°24'45.4" E | X | | | X |
| BO614 | 43°46'25.9" N | 001°07'08.8" E | X | | | X |
| BO616 | 43°43'07.6" N | 000°53'58.5" E | X | | | X |
| BO618 | 43°29'38.5" N | 000°58'28.2" E | X | | | X |
| BO850 | 43°35'33.5" N | 00°45'00.0" N | X | | X | |
| BO852 | 43°18'34.0" N | 00°56'24.0" N | X | | X | |
| FO14L | 43°44'24.3" N | 001°15'01.7" E | X | | | X |
| FO14R | 43°44'47.8" N | 001°14'20.2" E | X | | | X |
| FO32L | 43°30'59.3" N | 001°28'42.7" E | X | | | X |
| FO32R | 43°30'47.3" N | 001°29'11.8" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| IO14L | 43°47'16.5" N | 001°12'01.4" E | X | | | X |
| IO14R | 43°47'39.8" N | 001°11'20.0" E | X | | | X |
| IO32L | 43°28'06.5" N | 001°31'41.5" E | X | | | X |
| IO32R | 43°27'54.8" N | 001°32'10.3" E | X | | | X |
| ← | | | | | | |
| FAF VOR RWY 14R | 43°44'54.5" N | 001°14'34.7" E | | X | | X |
| FAF VOR RWY 32L | 43°30'55.0" N | 001°28'34.2" E | | X | | X |
| ← | | | | | | |
| FAF LOC RWY 14L | 43°44'24.1" N | 001°15'01.5" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 14R | 43°44'47.6" N | 001°14'19.9" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 32L | 43°30'59.2" N | 001°28'42.4" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 32R | 43°30'47.3" N | 001°29'11.8" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 14L | 43°47'16.5" N | 001°12'01.4" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 14R | 43°47'39.8" N | 001°11'20.0" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 32L | 43°28'06.5" N | 001°31'41.5" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 32R | 43°27'54.8" N | 001°32'10.3" E | | X | | X |
| ← | | | | | | |
| IF VOR RWY 14R | 43°47'21.2" N | 001°12'09.5" E | | X | | X |
| IF VOR RWY 32L | 43°28'29.4" N | 001°30'59.9" E | | X | | X |
| ← | | | | | | |
| → MAPT LOC RWY 14L | 43°38'54.9" N | 001°20'45.3" E | | X | | X |
| → MAPT LOC RWY 14R | 43°39'18.1" N | 001°20'04.2" E | | X | | X |
| → MAPT LOC RWY 32L | 43°36'27.9" N | 001°23'01.5" E | | X | | X |
| → MAPT LOC RWY 32R | 43°36'15.9" N | 001°23'30.8" E | | X | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**TOULOUSE** BLAGNAC
**PRECODING** FNA **ILS Z or LOC Z** RWY 14L

**FNA ILS Z or LOC Z RWY 14L**

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO14L | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | See chart FNA ILS Z or LOC Z RWY 14L | | | | | | | | | | | |
| | - | BO512 | - | 143 | 144.6 | 5.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO513 | - | 079 | 080.9 | 4.4 | - | 3000 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | BO514 | - | 001 | 002.7 | 6.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO515 | - | 330 | 331.8 | 11.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FUZAP | Yes | 007 | 008.6 | 8.9 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## INA RNAV (GNSS) RWY 14L

MAG VAR 2025 1.7°E

| RMK | GNSS *only - Linked to* FNA RNP RWY 14L et/ *and* FNA ILS Z ou/ *or* LOC Z RWY 14L *Procedure developped under CDO concept* | | | | | | | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | SURAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO506 | - | 307 | 308.2 | 24.6 | - | FL080 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO509 | - | 306 | 307.9 | 11.7 | L | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14L | - | 204 | 205.8 | 5.1 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA AGN | IF | AGN | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO508 | - | 094 | 096.0 | 10.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14L | - | 140 | 141.2 | 6.3 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA FUZAP | IF | FUZAP | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO509 | - | 229 | 230.8 | 11.1 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14L | - | 204 | 205.8 | 5.1 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA SURAS | IF | SURAS | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO507 | - | 004 | 005.2 | 7.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14L | - | 077 | 078.3 | 5.4 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA RNP RWY 14L**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO14L | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FO14L | - | 141 | 142.8 | 3.6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW14L | Yes | 141 | 142.8 | 7.7 | - | - | - | - | -3.00 / 50 | 0.3 |
| | TF | BO512 | - | 143 | 144.6 | 5.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO513 | - | 079 | 080.9 | 4.4 | - | 3000 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | BO514 | - | 001 | 002.7 | 6.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO515 | - | 330 | 331.8 | 11.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FUZAP | Yes | 007 | 008.6 | 8.9 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |

**TOULOUSE** BLAGNAC
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 14L

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBO |
| Runway | 14 |
| Runway Letter | 3 (Left) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E14B |
| LTP/FTP Latitude | 433814.5070N |
| LTP/FTP Longitude | 0012127.4505E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 197.9 |
| FPAP Latitude | 433656.2920N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -78.2150 |
| FPAP Longitude | 0012248.8515E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 81.4010 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0F 02 06 0C CE 00 00 02 34<br>31 05 D6 24 BA 12 35 27 95 00<br>BB 1B F2 9C FD F2 7B 02 F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 85 BB 54 ED |
| Calculated CRC Value | 85BB54ED |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 149.1 |


© SIA

**TOULOUSE** BLAGNAC
**PRECODING** FNA **ILS Z or LOC Z** RWY 14R

**FNA ILS Z or LOC Z RWY 14R**

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO14R | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | See chart FNA ILS Z CAT 123 LOC Z RWY 14R | | | | | | | | | | | |
| | - | BO512 | - | 141 | 142.9 | 6.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO513 | - | 079 | 080.9 | 4.4 | - | 3000 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | BO514 | - | 001 | 002.7 | 6.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO515 | - | 330 | 331.8 | 11.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FUZAP | Yes | 007 | 008.6 | 8.9 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## INA RNAV (GNSS) RWY 14R

| RMK | GNSS *only* - *Linked to* FNA RNP 14R et/*and* FNA ILS Z CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC Z RWY 14R *Procedure developped under CDO concept* | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | SURAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO506 | - | 307 | 308.2 | 24.6 | - | FL080 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO509 | - | 306 | 307.9 | 11.7 | L | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14R | - | 211 | 212.9 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA AGN | IF | AGN | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO508 | - | 094 | 096.0 | 10.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14R | - | 141 | 142.7 | 5.7 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA FUZAP | IF | FUZAP | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO509 | - | 229 | 230.8 | 11.1 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14R | - | 211 | 212.9 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA SURAS | IF | SURAS | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO507 | - | 004 | 005.2 | 7.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO14R | - | 071 | 072.8 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY 14R**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO14R | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FO14R | - | 141 | 142.8 | 3.6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW14R | Yes | 141 | 142.8 | 7.7 | - | - | - | - | -3.00 / 56 | 0.3 |
| | TF | BO512 | - | 141 | 142.9 | 6.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO513 | - | 079 | 080.9 | 4.4 | - | 3000 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | BO514 | - | 001 | 002.7 | 6.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO515 | - | 330 | 331.8 | 11.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FUZAP | Yes | 007 | 008.6 | 8.9 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |

**TOULOUSE** BLAGNAC
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 14R

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBO |
| Runway | 14 |
| Runway Letter | 1 (Right) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E14A |
| LTP/FTP Latitude | 433838.8100N |
| LTP/FTP Longitude | 0012045.3560E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 197.5 |
| FPAP Latitude | 433700.8900N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -97.9200 |
| FPAP Longitude | 0012227.2970E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 101.9410 |
| Threshold Crossing Height | 56.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 288 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0F 02 06 0C 4E 00 00 01 34<br>31 05 B4 E2 BA 12 58 DE 93 00<br>B7 1B 00 03 FD 6A 1C 03 30 02<br>2C 01 64 24 C8 AF 2D 10 1D 43 |
| Calculated CRC Value | 2D101D43 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 148.7 |


© SIA

**FNA ILS Z or LOC Z RWY 32L**

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO32L | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | See chart FNA ILS Z or LOC Z RWY 32L | | | | | | | | | | | |
| | - | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO614 | - | 302 | 304.0 | 10.0 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BO616 | - | 249 | 251.0 | 10.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO618 | - | 165 | 166.4 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SULIT | Yes | 117 | 118.5 | 13.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**INA RNAV(GNSS) RWY 32L**

| RMK | GNSS *only* - Linked to *FNA* RNP RWY 32L and *FNA* ILS Z *or* LOC Z RWY 32L *Procedure developped under CDO concept* | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO606 | - | 266 | 267.5 | 7.9 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | BO603 | - | 266 | 267.4 | 5.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32L | - | 256 | 257.5 | 3.8 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA AGENO | IF | AGENO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO602 | - | 121 | 123.0 | 10.4 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32L | - | 027 | 028.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA FUZAP | IF | FUZAP | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO608 | - | 188 | 189.8 | 9.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO607 | - | 140 | 142.0 | 7.7 | - | FL080 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO605 | | 140 | 142.0 | 8.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO604 | - | 185 | 186.9 | 4.0 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | BO603 | - | 185 | 186.9 | 4.3 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32L | - | 256 | 257.5 | 3.8 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA OGRIL | IF | OGRIL | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO602 | - | 058 | 059.4 | 12.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32L | - | 027 | 028.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA SULIT | IF | SULIT | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO602 | - | 084 | 085.9 | 9.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32L | - | 027 | 028.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA RNP RWY 32L**

RMK -

MAG VAR 2025 1.7°E

REF NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO32L | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FO32L | - | 321 | 323.0 | 3.6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW32L | Yes | 321 | 323.0 | 7.7 | - | - | - | - | -3.00 / 50 | 0.3 |
| | TF | TOU | Yes | 322 | 323.8 | 4.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO614 | - | 302 | 304.0 | 10.0 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BO616 | - | 249 | 251.0 | 10.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO618 | - | 165 | 166.4 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SULIT | Yes | 117 | 118.5 | 13.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBO |
| **Runway** | 32 |
| **Runway Letter** | 3 (Left) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E32A |
| **LTP/FTP Latitude** | 433708.2700N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012219.6200E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 200.4 |
| **FPAP Latitude** | 433846.2730N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 98.0030 |
| **FPAP Longitude** | 0012037.5810E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -102.0390 |
| **Threshold Crossing Height** | 50.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 288 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0F 02 06 0C E0 00 00 01 32<br>33 05 5C 1F B8 12 C8 BE 96 00<br>D4 1B A6 FD 02 D2 E2 FC F4 01<br>2C 01 64 24 C8 AF 09 2E FB AA |
| **Calculated CRC Value** | 092EFBAA |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 151.6 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS Z or LOC Z RWY 32R**

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO32R | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | See chart FNA ILS Z or LOC Z RWY 32R | | | | | | | | | | | |
| | - | TOU | Yes | 320 | 321.9 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO614 | - | 302 | 304.0 | 10.0 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BO616 | - | 249 | 251.0 | 10.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO618 | - | 165 | 166.4 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SULIT | Yes | 117 | 118.5 | 13.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**INA RNAV(GNSS) RWY 32R**

| RMK | GNSS *only - Linked to* FNA RNP RWY 32R *and* FNA ILS Z *or* LOC Z RWY 32R *Procedure developped under CDO concept* | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO606 | - | 266 | 267.5 | 7.9 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | BO603 | - | 266 | 267.4 | 5.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32R | - | 251 | 253.1 | 3.5 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA AGENO | IF | AGENO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO602 | - | 121 | 123.0 | 10.4 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32R | - | 031 | 032.9 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA FUZAP | IF | FUZAP | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO608 | - | 188 | 189.8 | 9.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO607 | - | 140 | 142.0 | 7.7 | - | FL080 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO605 | | 140 | 142.0 | 8.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO604 | - | 185 | 186.9 | 4.0 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | BO603 | - | 185 | 186.9 | 4.3 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32R | - | 251 | 253.1 | 3.5 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA OGRIL | IF | OGRIL | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO602 | - | 058 | 059.4 | 12.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32R | - | 031 | 032.9 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA SULIT | IF | SULIT | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | - |
| | TF | BO602 | - | 084 | 085.9 | 9.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IO32R | - | 031 | 032.9 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY 32R**

RMK -

MAG VAR 2025 1.7°E

REF NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IO32R | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FO32R | - | 321 | 323.0 | 3.6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW32R | Yes | 321 | 323.0 | 7.7 | - | - | - | - | -3.00 / 50 | 0.3 |
| | TF | TOU | Yes | 320 | 321.9 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO614 | - | 302 | 304.0 | 10.0 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | BO616 | - | 249 | 251.0 | 10.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BO618 | - | 165 | 166.4 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SULIT | Yes | 117 | 118.5 | 13.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**TOULOUSE** BLAGNAC
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 32R

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBO |
| Runway | 32 |
| Runway Letter | 1 (Right) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E32B |
| LTP/FTP Latitude | 433656.2920N |
| LTP/FTP Longitude | 0012248.8515E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 200.4 |
| FPAP Latitude | 433814.5070N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 78.2150 |
| FPAP Longitude | 0012127.4505E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -81.4010 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0F 02 06 0C 60 00 00 02 32<br>33 05 C8 C1 B7 12 27 A3 97 00<br>D4 1B 0E 63 02 0E 84 FD F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF A9 5E A1 49 |
| Calculated CRC Value | A95EA149 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 151.6 |


© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 14L/14R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AMOLO 7A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO140 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO143 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO145 | - | 035 | 036.5 | 11.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEDAP | - | 060 | 061.5 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMOLO | - | 101 | 102.9 | 24.8 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **FINOT 7A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO140 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO143 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FINOT | - | 085 | 086.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **GAUDE 7A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO142 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO144 | - | 225 | 227.0 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO852 | - | 271 | 272.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GAUDE | - | 214 | 215.8 | 22.8 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **LMB 7A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO142 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO144 | - | 225 | 227.0 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO852 | - | 271 | 272.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TALOL | - | 271 | 272.5 | 16.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LMB | - | 288 | 289.3 | 26.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MEN 7A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO140 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO143 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO145 | - | 035 | 036.5 | 11.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEDAP | - | 060 | 061.5 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 048 | 049.6 | 64.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MORIL 7A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO140 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GALDO | - | 141 | 142.9 | 23.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MORIL | - | 112 | 113.4 | 29.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RIBOU 7A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO140 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GALDO | - | 141 | 142.9 | 23.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RIBOU | - | 142 | 143.2 | 13.4 | - | FL 120 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 14L/14R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AMOLO 7H** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO141 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEDAP | - | 057 | 059.0 | 27.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMOLO | - | 101 | 102.9 | 24.8 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **FINOT 7H** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO141 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FINOT | - | 084 | 086.1 | 23.9 | R | - | - | - | 1.0 |
| **MEN 7H** | | | | | | | | | | | |
| **RWY14R** | CA | - | - | 141 | 142.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY14L** | | | | 141 | 142.9 | | | | | | |
| - | DF | BO141 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEDAP | - | 057 | 059.0 | 27.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 048 | 049.6 | 64.2 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 32L / 32R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 32L/32R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : TOU | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AMOLO 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32R** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32L** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO321 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEDAP | - | 072 | 073.2 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMOLO | - | 101 | 102.9 | 24.8 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **FINOT 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32R** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32L** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO323 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FINOT | - | 090 | 092.1 | 16.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **FISTO 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32L** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32R** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | BO320 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO322 | - | 345 | 346.6 | 3.2 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO324 | - | 357 | 358.6 | 27.0 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | FISTO | - | 357 | 358.6 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **GAUDE 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32L** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32R** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | FA | TOU | Yes | 306 | 307.5 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 169 | 171.1 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | BO852 | - | 214 | 216.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GAUDE | - | 214 | 215.8 | 22.8 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **LACOU 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32L** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32R** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | BO320 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BO322 | - | 345 | 346.6 | 3.2 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LACOU | - | 333 | 334.7 | 34.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LMB 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32L** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32R** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | FA | TOU | Yes | 306 | 307.5 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 211 | 213.0 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | BO850 | - | 256 | 258.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LMB | - | 256 | 257.6 | 34.4 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 32L / 32R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 32L/32R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : TOU | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MEN 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32R** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32L** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO321 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEDAP | - | 072 | 073.2 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 048 | 049.6 | 64.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MORIL 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32R** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32L** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO325 | - | - | - | - | R | FL 060 | - | - | 1.0 |
| - | TF | GALDO | - | 141 | 142.9 | 24.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MORIL | - | 112 | 113.4 | 29.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RIBOU 7B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY32R** | CA | - | - | 321 | 322.9 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| **RWY32L** | | | | 321 | 322.9 | | | | | | |
| - | DF | TOU | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BO325 | - | - | - | - | R | FL 060 | - | - | 1.0 |
| - | TF | GALDO | - | 141 | 142.9 | 24.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RIBOU | - | 142 | 143.2 | 13.4 | - | FL 120 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## STAR RNAV RWY 14
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY 14 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ADIMO** | - | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **FUZAP** | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **SURAS** | - | SURAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **AFRIC 8S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AFRIC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FARCI | - | 220 | 222.0 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADIMO | - | 263 | 264.9 | 29.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **ASPET 8S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ASPET | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | OGRIL | - | 031 | 32.5 | 20.8 | - | - | FL 160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 006 | 7.9 | 5.5 | - | - | FL 140 | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 330 | 332.0 | 17.6 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **LMB 8S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TADAN | - | 073 | 75.1 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 078 | 79.7 | 22.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **NARAK 8S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NARAK | - | - | - | - | - | - | FL 150 | - | 1.0 |
| - | TF | FUZAP | - | 213 | 214.6 | 22.9 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **ORBIL 8S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SALSI | - | 326 | 327.8 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADIMO | - | 292 | 294.0 | 21.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **SECHE 8S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SECHE | - | - | - | - | - | FL 150 | FL 190 | - | - |
| - | TF | AGN | - | 153 | 154.8 | 36.5 | - | FL 080 | FL 110 | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 149 | 150.7 | 16.9 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **TOPTU 8S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TOPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LALGO | - | 051 | 53.0 | 24.6 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOGRO | - | 052 | 53.3 | 27.2 | - | FL 150 | FL 190 | - | 1.0 |
| - | TF | OGRIL | - | 091 | 92.9 | 21.3 | - | - | FL 160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 006 | 7.9 | 5.5 | - | - | FL 140 | - | 1.0 |
| - | TF | SURAS | - | 330 | 332.0 | 17.6 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

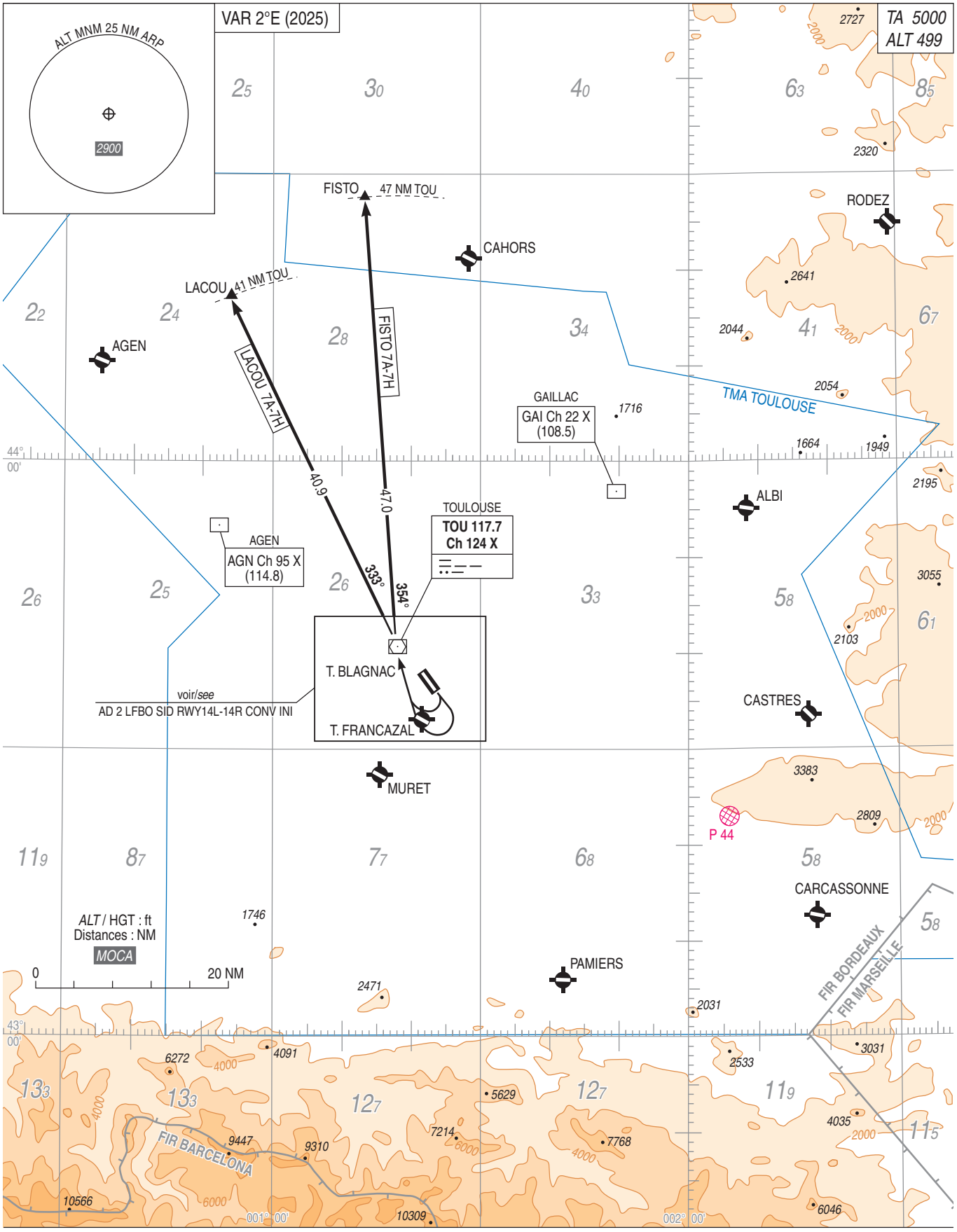
# TOULOUSE BLAGNAC
## STAR RNAV RWY 32
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY 32 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ADIMO** | - | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **FUZAP** | - | FUZAP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **SULIT** | - | SULIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **AFRIC 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AFRIC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FARCI | - | 220 | 222.0 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADIMO | - | 263 | 264.9 | 29.3 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **ASPET 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ASPET | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | OGRIL | - | 031 | 32.5 | 20.8 | - | FL 080 | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 006 | 7.9 | 5.5 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **LMB 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TALOL | - | 107 | 108.9 | 26.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOGRO | - | 092 | 93.9 | 8.4 | - | FL 150 | FL 170 | - | 1.0 |
| - | TF | OGRIL | - | 091 | 92.9 | 21.3 | - | FL 080 | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 006 | 7.9 | 5.5 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **NARAK 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NARAK | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | 1.0 |
| - | TF | FUZAP | - | 213 | 214.6 | 22.9 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **ORBIL 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SALSI | - | 326 | 327.8 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADIMO | - | 292 | 294.0 | 21.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **SECHE 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SECHE | - | - | - | - | - | FL 150 | FL 240 | - | - |
| - | TF | AGN | - | 153 | 154.8 | 36.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGENO | - | 142 | 143.7 | 29.6 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 187 | 188.6 | 6.4 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |
| **TOPTU 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TOPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LALGO | - | 051 | 53.0 | 24.6 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOGRO | - | 052 | 53.3 | 27.2 | - | FL 150 | FL 170 | - | 1.0 |
| - | TF | OGRIL | - | 091 | 92.9 | 21.3 | - | FL 080 | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | SULIT | - | 006 | 7.9 | 5.5 | - | FL 080 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID CONV RWY 14L / 14R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** BLAGNAC | 123.130 | **TWR :** BLAGNAC Tour/*Tower* | 118.105 | (1) Assistance VFR | |
| **FIS :** TOULOUSE | 121.250 (1) | BLAGNAC Sol/*Ground* | 121.905 | *(1) VFR assistance* | |
| **APP :** TOULOUSE Approche/*Approach* | 125.180 - 129.305 - 124.980 (s) | BLAGNAC Prévol/*Delivery* | 121.705 | | |
| BLAGNAC Approche/*Approach* | 121.105 | | | | |






© SIA

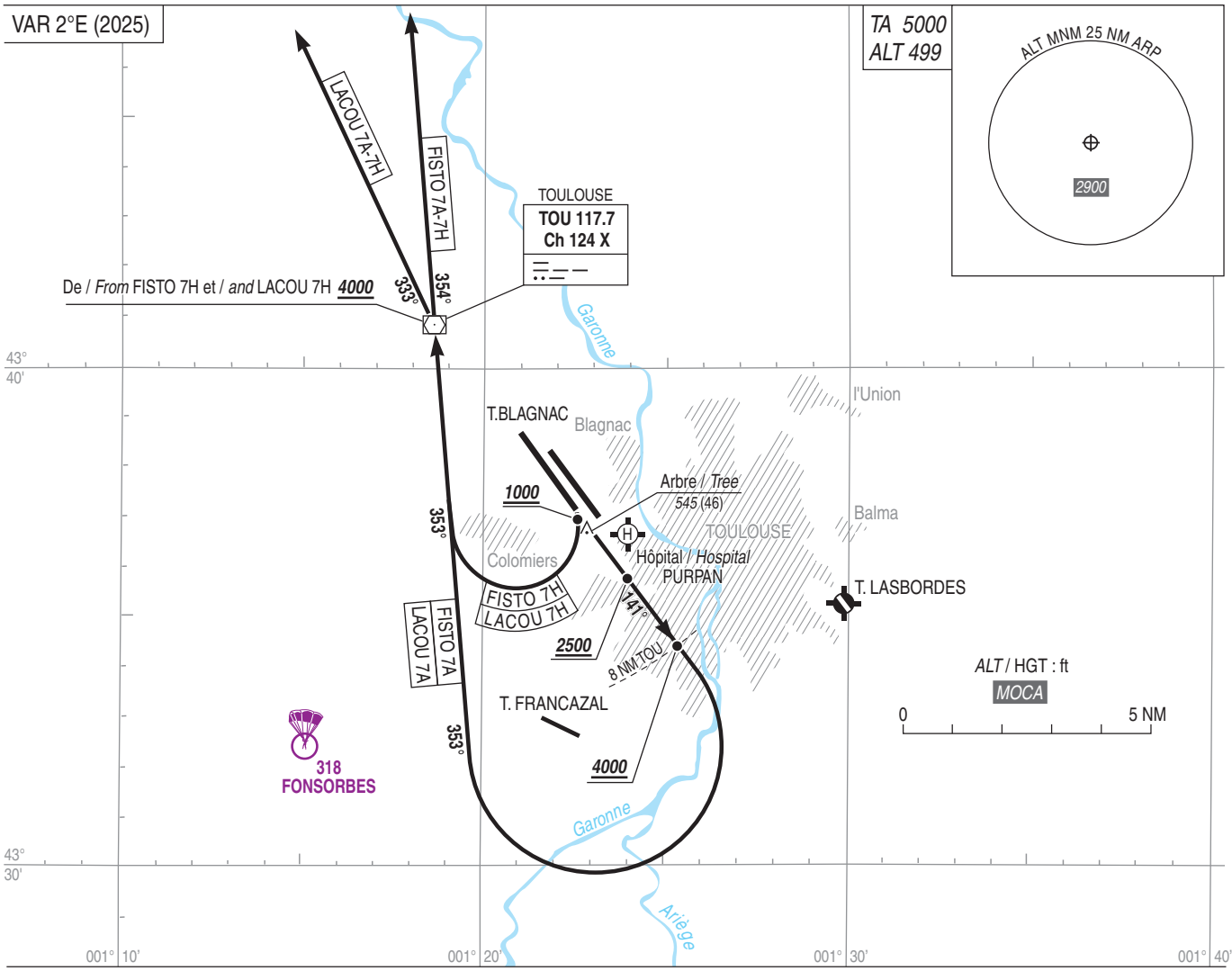
# TOULOUSE BLAGNAC

## Départs initiaux conventionnels RWY 14L / 14R

## *Conventionnal initial departures RWY 14L / 14R*

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

**TWR :** BLAGNAC Prévol/*Delivery* 121.705






© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID CONV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 14L / 14R | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée :<br>RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260 m de la DER et 115 m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4,6 % jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.<br><br>- *ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at start up request.*<br>- *Minimum Theorical climb gradient :*<br>*RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theorical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.* | | |
| General RMK | Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / *respect noise abatement procedures* (AD 2.21 LFBO).<br><br>Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250 kt.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **FISTO 7A**<br><br>UIR seulement.<br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères.<br><br>*UIR only.*<br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters.* | Monter dans l'axe.<br>A 2500 ft AMSL intercepter et suivre R 141 TOU (RM 141°).<br>A 4000 ft AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à droite pour intercepter R 173 TOU.<br>Suivre R 173 TOU (RM 353°) jusqu'à TOU.<br>A TOU, suivre R 354 TOU (RM 354°) jusqu'à FISTO (47 NM TOU).<br><br>*Climb on runway axis.*<br>*At 2500 ft AMSL intercept and follow R 141 TOU (RM 141°).*<br>*At 4000 ft AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn right to intercept R 173 TOU.*<br>*Follow R 173 TOU (RM 353°) to TOU.*<br>*At TOU, follow R 354 TOU (RM 354°) to FISTO (47 NM TOU).* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft AMSL.<br>6 % MNM jusqu'au FL 140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*11% MNM up to 3000 ft AMSL.*<br>*6% MNM up to FL 140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |
| **LACOU 7A**<br><br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères.<br><br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters.* | Monter dans l'axe.<br>A 2500 ft AMSL intercepter et suivre R 141 TOU (RM 141°).<br>A 4000 ft AMSL MNM et pas avant 8 NM TOU, tourner à droite pour intercepter R 173 TOU.<br>Suivre R 173 TOU (RM 353°) jusqu'à TOU.<br>A TOU tourner à gauche pour suivre R 333 TOU (RM 333°) jusqu'à LACOU (41 NM TOU).<br><br>*Climb on runway axis.*<br>*At 2500 ft AMSL intercept and follow R 141 TOU (RM 141°).*<br>*At 4000 ft AMSL MNM and not before 8 NM TOU, turn right to intercept R 173 TOU.*<br>*Follow R 173 TOU (RM 353°) to TOU.*<br>*At TOU turn left to follow R 333 TOU (RM 333°) to LACOU (41 NM TOU).* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft AMSL.<br>6 % MNM jusqu'au FL 070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*11 % MNM up to 3000 ft AMSL.*<br>*6 % MNM up to FL 070.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID CONV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

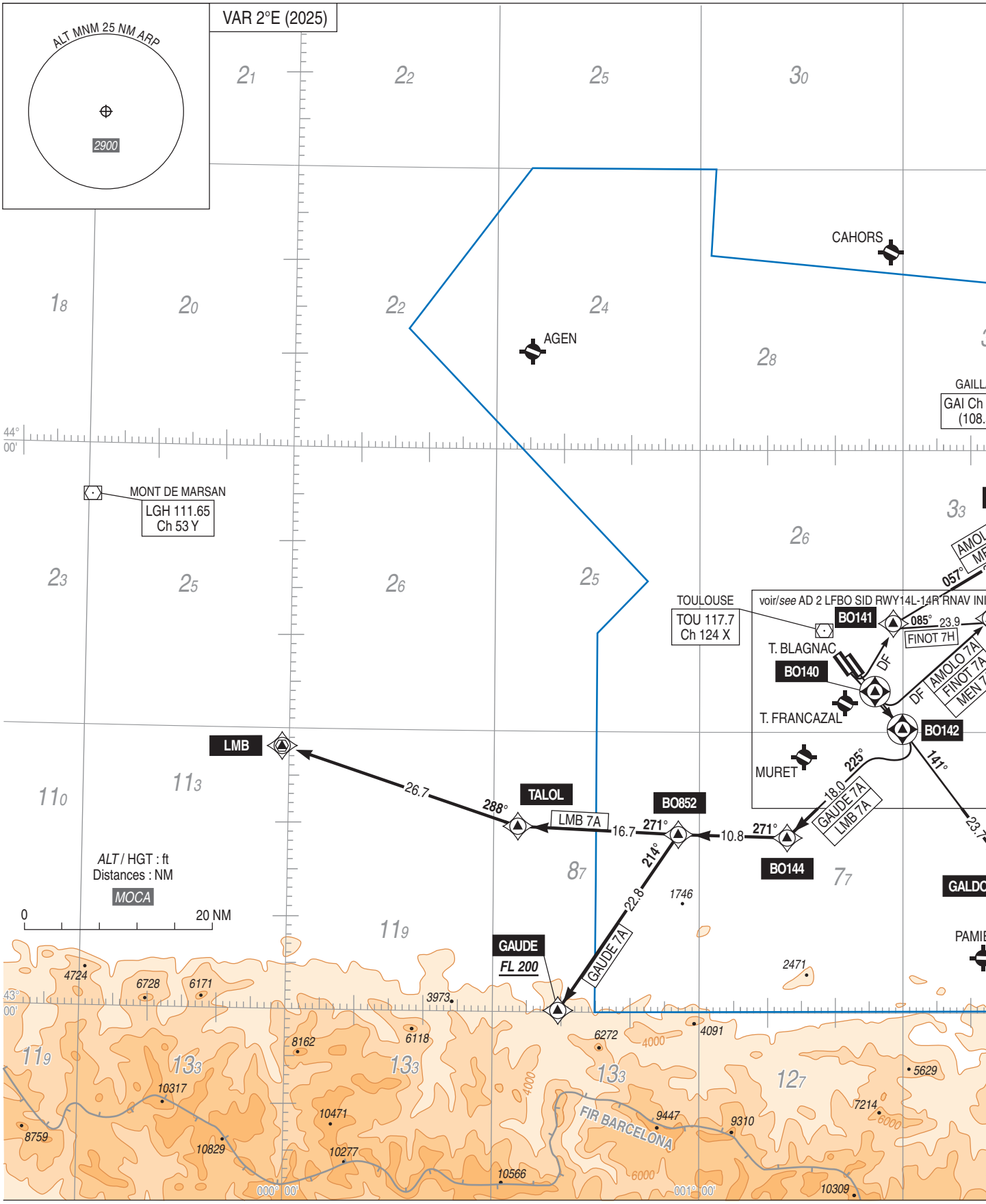
| SID CONV RWY 14L 14R | |
|---|---|
| SID réservés aux aéronefs à hélices / *SID reserved for turboprops aircraft :*<br>- obligatoires pour les ACFT à pistons et hélicoptères / *compulsory for piston aircraft and helicopters.*<br>- sur instruction particulière pour les ACFT à hélices / *on special instruction for turboprops aircraft*. | |
| CAT | A B C |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée :<br>RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.<br><br>*- ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at start up request.*<br>*- Minimum Theoretical climb gradient :*<br>*RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260m from DER and 115m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6% until an altitude of 600 ft AMSL.* |
| General RMK | Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / *comply with the noise abatement procedures* (AD 2.21 LFBO).<br><br>Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **FISTO 7H**<br>UIR seulement / *only.* | Monter dans l'axe.<br>A 1000 ft, tourner à droite pour intercepter le R 173 TOU.<br>Suivre le R 173 TOU (353°) jusqu'à TOU à 4000 ft MNM.<br>A TOU, suivre R 354 TOU (354°) jusqu'à FISTO (47 NM TOU).<br><br>*Climb straight ahead.*<br>*At 1000 ft, turn right to intercept R 173 TOU. Follow R 173 TOU (353°) to TOU at 4000 ft MNM.*<br>*At TOU, follow R 354 TOU (354°) to FISTO (47 NM TOU).* | FL 070 | Pente ATS :<br>7 % MNM pour passer TOU à 4000 ft AMSL MNM.<br>6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*7 % MNM to overfly TOU at 4000 ft AMSL MNM.*<br>*6 % MNM up to FL 070.*<br>*Next sector :*<br>*Expect TOULOUSE APP 125.180 MHz.* |
| **LACOU 7H** | Monter dans l'axe.<br>A 1000 ft, tourner à droite pour intercepter le R 173 TOU.<br>Suivre R 173 TOU (353°) jusqu'à TOU à 4000 ft MNM.<br>A TOU, suivre R 333 TOU (333°) jusqu'à LACOU (41 NM TOU).<br><br>*Climb straight ahead.*<br>*At 1000 ft, turn right to intercept R 173 TOU. Follow R 173 TOU (353°) to TOU at 4000 ft MNM.*<br>*At TOU, follow R 333 TOU (333°) to LACOU (41 NM TOU).* | FL 070 | Pente ATS :<br>7 % MNM pour passer TOU à 4000 ft AMSL MNM.<br>6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*7 % MNM to overfly TOU at 4000 ft AMSL MNM.*<br>*6 % MNM up to FL 070.*<br>*Next sector :*<br>*Expect TOULOUSE APP 125.180 MHz.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
# SID RNAV RWY 14L / 14R

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** BLAGNAC | 123.130 | **TWR :** BLAGNAC Tour/*Tower* | 118.105 | (1) Assistance VFR |
| **FIS :** TOULOUSE | 121.250 (1) | BLAGNAC Sol/*Ground* | 121.905 | *(1) VFR assistance* |
| **APP :** TOULOUSE Approche/*Approach* | 125.180 - 129.305 - 124.980 (s) | BLAGNAC Prévol/*Delivery* | 121.705 | |
| BLAGNAC Approche/*Approach* | 121.105 | | | |



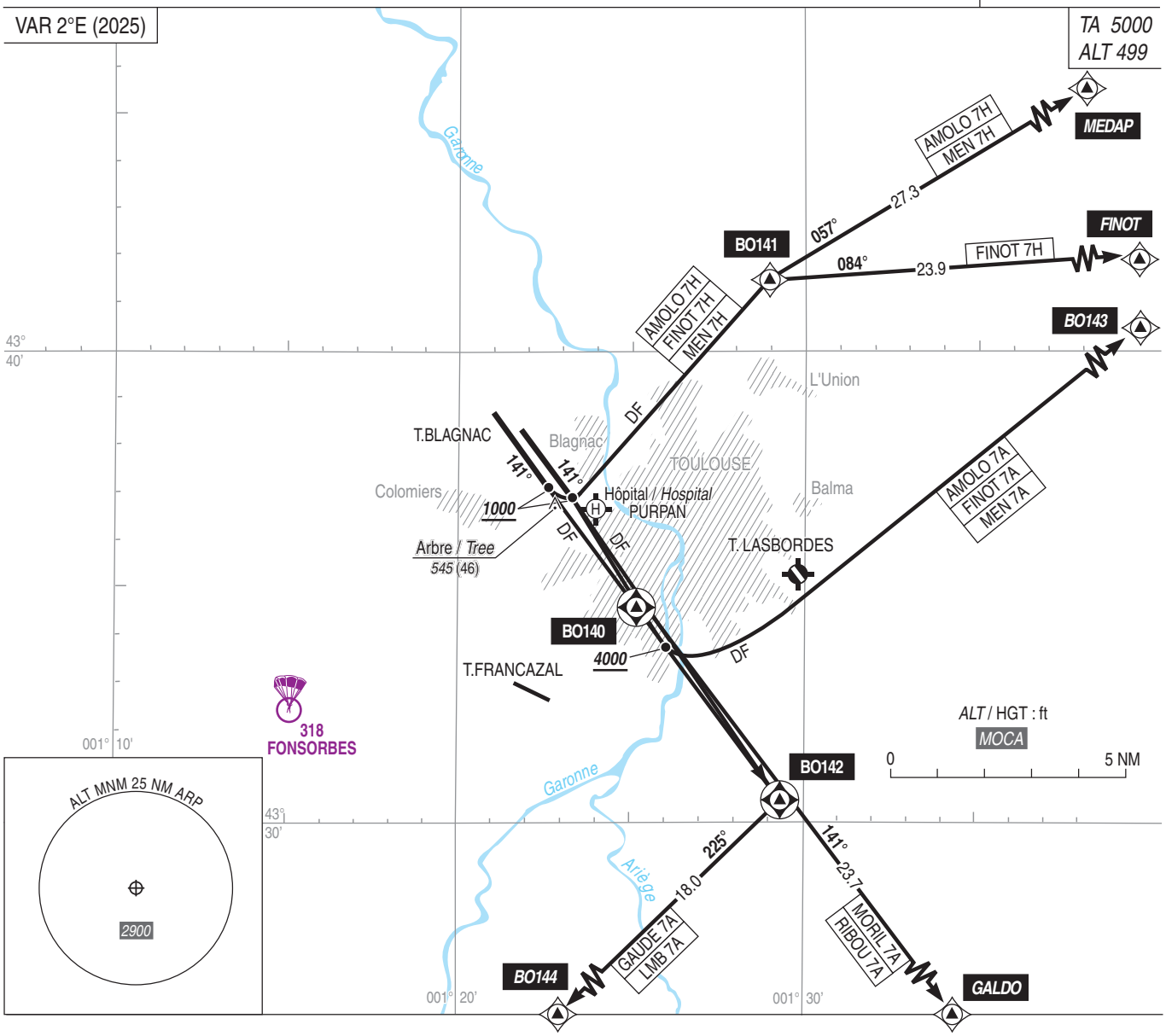



© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
## Départs initiaux RNAV RWY 14L / 14R
## *RNAV initial departures RWY 14L / 14R*

**TWR :** BLAGNAC Prévol/*Delivery* 121.705

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
# SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 14L / 14R | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only* |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée :<br>RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260 m de la DER et 115 m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4,6 % jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.<br><br>*- ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at start up request.*<br>*- Minimum Theoretical climb gradient :*<br>*RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br><br>Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / *respect noise abatement procedures* (AD 2.21 LFBO).<br><br>Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250 kt.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **AMOLO 7A**<br>UIR seulement.<br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères.<br><br>*UIR only.*<br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters* | Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers BO140, puis continuer à monter RM 141°, à 4000 ft tourner à gauche direct vers BO143, puis vers BO145, puis vers MEDAP, puis vers AMOLO à FL 200 MNM.<br><br>*Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then continue climbing MAG 141°, at 4000 ft turn left direct to BO143, then to BO145, then to MEDAP, then to AMOLO at FL 200 MNM.* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft,<br>6 % MNM jusqu'au FL 140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*11 % MNM up to 3000 ft,*<br>*6 % MNM up to FL 140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.* |
| **FINOT 7A**<br>FIR seulement.<br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères.<br><br>*FIR only.*<br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters* | Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers BO140, puis continuer à monter RM 141°, à 4000 ft tourner à gauche direct vers BO143, puis vers FINOT.<br><br>*Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then continue climbing MAG 141°, at 4000 ft turn left direct to BO143, then to FINOT.* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft,<br>6 % MNM jusqu'au FL 070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*11% MNM up to 3000 ft,*<br>*6 % MNM up to FL 070.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.* |
| **GAUDE 7A**<br><br>UIR seulement<br><br>*UIR only* | Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers BO142, puis vers BO144, puis vers BO852, puis vers GAUDE à FL 200 MNM.<br><br>*Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO142, then to BO144, then to BO852, then to GAUDE at FL 200 MNM.* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft,<br>6 % MNM jusqu'au FL 140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*11 % MNM up to 3000 ft,*<br>*6 % MNM up to FL 140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |
| **LMB 7A**<br><br>FIR seulement<br><br>*FIR only* | Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers BO142, puis vers BO144, puis vers BO852, puis vers TALOL, puis vers LMB.<br><br>*Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO142, then to BO144, then to BO852, then to TALOL, then to LMB.* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft,<br>6 % MNM jusqu'au FL 070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*11 % MNM up to 3000 ft,*<br>*6 % MNM up to FL 070.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 14L / 14R | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **MEN 7A**<br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères<br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters* | Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers BO140, puis continuer à monter RM 141°, à 4000 ft tourner à gauche direct vers BO143, puis vers BO145, puis vers MEDAP, puis vers MEN.<br>*Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then continue climbing MAG 141°, at 4000 ft turn left direct to BO143, then to BO145, then to MEDAP, then to MEN.* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft,<br>6 % MNM jusqu'au FL 140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br>*ATS slope :*<br>*11 % MNM up to 3000 ft,*<br>*6 % MNM up to FL 140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.* |
| **MORIL 7A**<br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères<br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters* | Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers BO140 , puis vers GALDO, puis vers MORIL.<br>*Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then to GALDO, then to MORIL.* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft,<br>6 % MNM jusqu'au FL 070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br>*ATS slope :*<br>*11% MNM up to 3000 ft,*<br>*6 % MNM up to FL 070.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.* |
| **RIBOU 7A**<br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères<br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters* | Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers BO140, puis vers GALDO, puis vers RIBOU.<br>*Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then to GALDO, then to RIBOU.* | FL 070 | Pente ATS :<br>11 % MNM jusqu'à 3000 ft,<br>6 % MNM jusqu'au FL 140.<br>FL 120 MNM à RIBOU.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br>*ATS slope :*<br>*11 % MNM up to 3000 ft,*<br>*6 % MNM up to FL 140.*<br>*FL 120 MNM at RIBOU.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

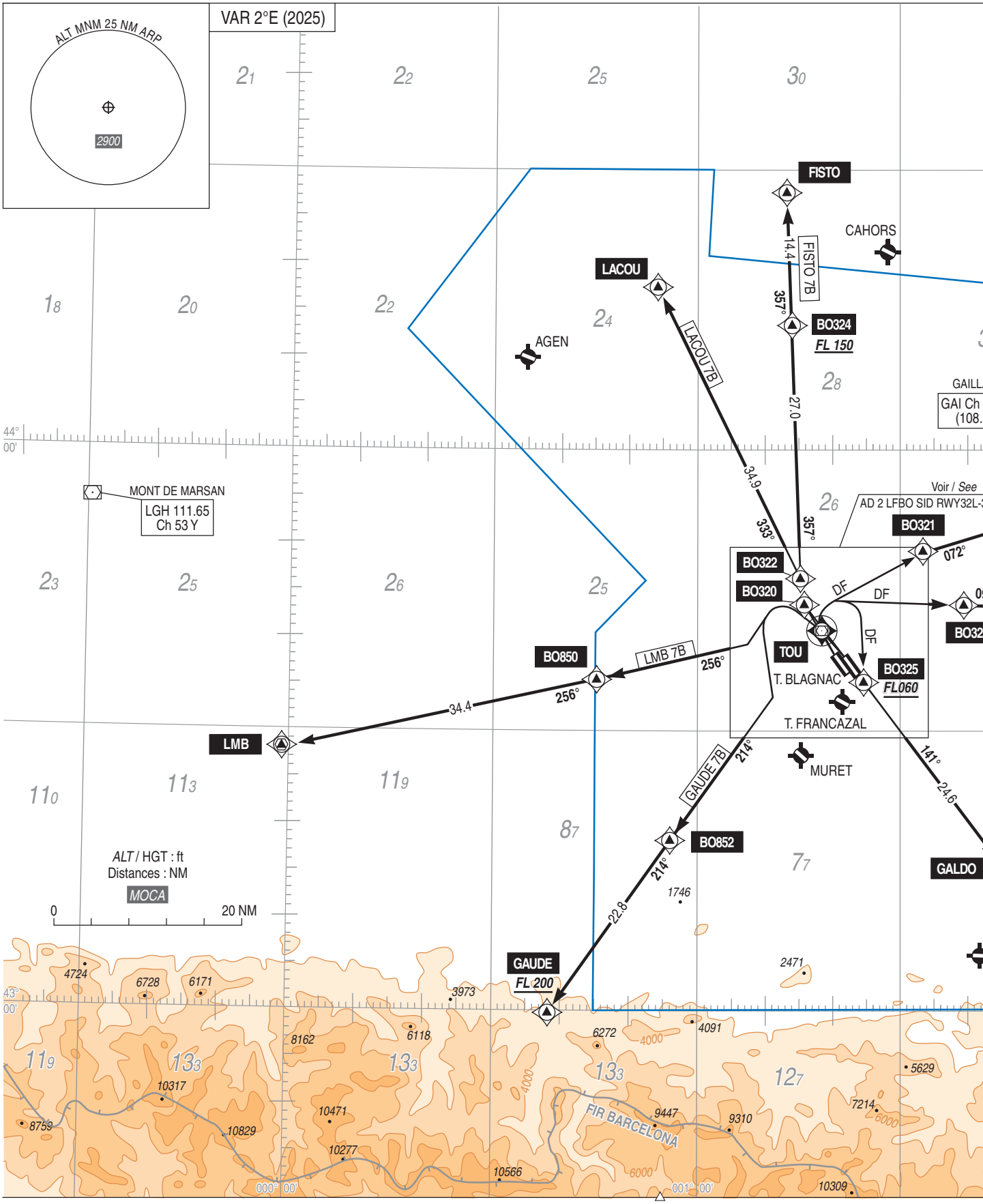
# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 14L 14R | | | |
|---|---|---|---|
| SID réservés aux aéronefs à hélices / *SID reserved for turboprops aircraft :*<br>- obligatoires pour les ACFT à pistons et hélicoptères / *compulsory for piston aircraft and helicopters.*<br>- sur instruction particulière pour les ACFT à hélices / *on special instruction for turboprops aircraft.* | | | |
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement/only | | |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée :<br>RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.<br><br>*- ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at start up request.*<br>*- Minimum Theoretical climb gradient :*<br>*RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260m from DER and 115m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6% until an altitude of 600 ft AMSL.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / *respect noise abatement procedures* (AD 2.21 LFBO).<br><br>Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt* | | |
| **AMOLO 7H**<br>UIR seulement / *only.* | Monter 141°, à 1000ft, tourner à gauche direct vers BO141, puis vers MEDAP, puis vers AMOLO à FL 200 MNM.<br><br>*Climb 141°, at 1000ft, turn left direct to BO141, then to MEDAP, then to AMOLO at FL 200 MNM.* | FL 070 | Pente ATS :<br>6% MNM jusqu'au FL 140.<br>Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 129.305 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*6% MNM until FL 140.*<br>*Next sector : Expect TOULOUSE APP 129.305 MHz.* |
| **FINOT 7H**<br>FIR seulement / *only.* | Monter 141°, à 1000ft, tourner à gauche direct vers BO141, puis tourner à droite vers FINOT.<br><br>*Climb 141°, at 1000ft, turn left direct to BO141, then turn right to FINOT.* | FL 070 | Pente ATS :<br>6% MNM jusqu'au FL 070<br>Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 129.305 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*6% MNM until FL 070.*<br>*Next sector : Expect TOULOUSE APP 129.305 MHz* |
| **MEN 7H** | Monter 141°, à 1000ft, tourner à gauche direct vers BO141, puis vers MEDAP, puis vers MEN.<br><br>*Climb 141°, at 1000ft, turn left direct to BO141, then to MEDAP, then to MEN.* | FL 070 | Pente ATS :<br>6% MNM jusqu'au FL 140<br>Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 129.305 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*6% MNM until FL 140.*<br>*Next sector : Expect TOULOUSE APP 129.305 MHz* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 32L / 32R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** BLAGNAC | 123.130 | **TWR :** BLAGNAC Tour/*Tower* | 118.105 | (1) Assistance VFR |
| **FIS :** TOULOUSE | 121.250 (1) | BLAGNAC Sol/*Ground* | 121.905 | *(1) VFR assistance* |
| **APP :** TOULOUSE Approche/*Approach* | 125.180 - 129.305 - 124.980 (s) | BLAGNAC Prévol/*Delivery* | 121.705 | |
| BLAGNAC Approche/*Approach* | 121.105 | | | |






© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC

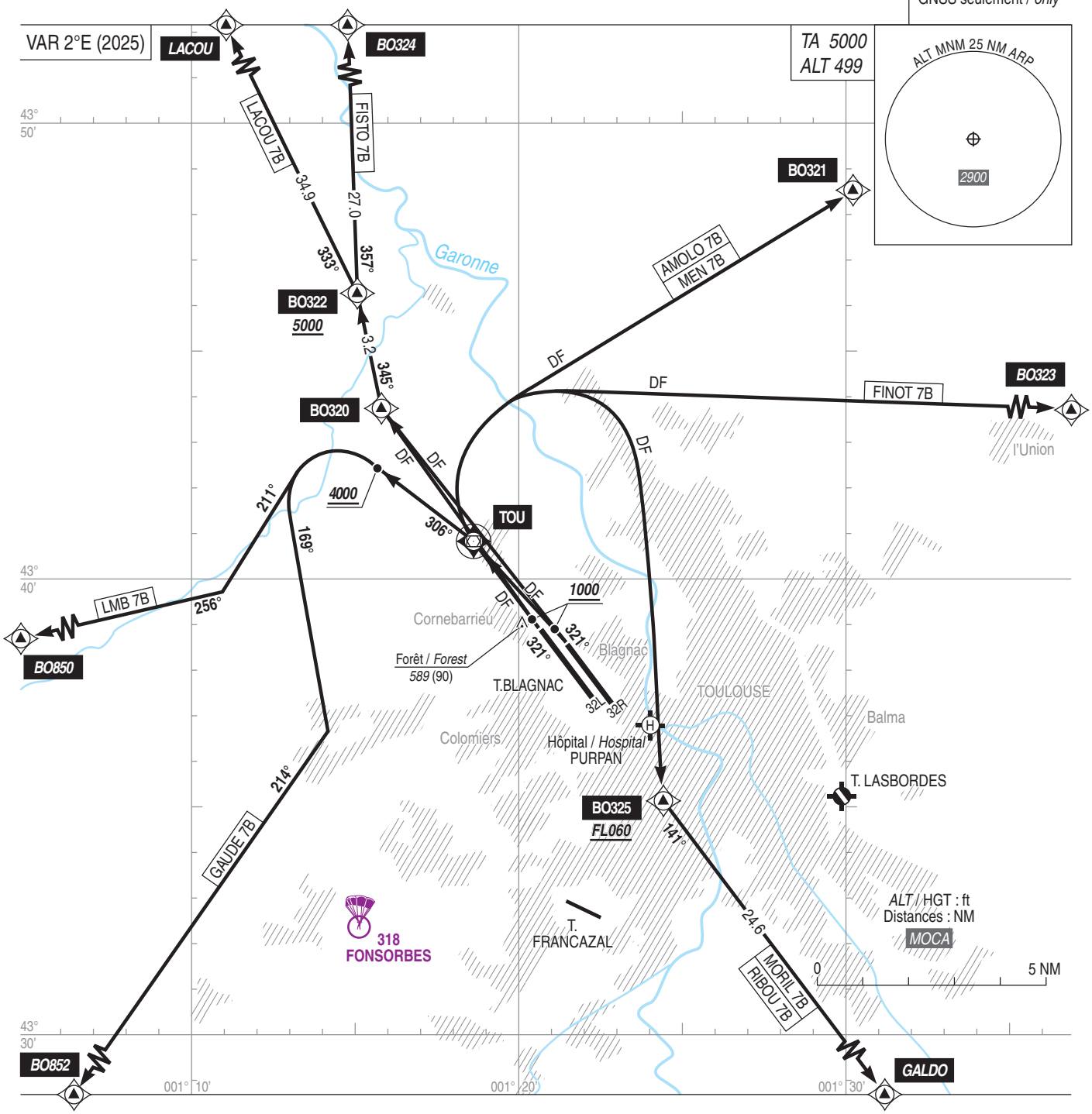
## Départs initiaux RNAV RWY 32L / 32R

## *RNAV initial departures RWY 32L / 32R*

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

**TWR :** BLAGNAC Prévol/*Delivery* 121.705

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 32L / 32R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 32L / 32R | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only* |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée :<br>RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6 % jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL.<br><br>*- ATS slopes : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at start up request.*<br>*- Minimum theoretical climb gradient :*<br>*RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br><br>Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / *respect noise abatement procedures* (AD 2.21 LFBO).<br>Pour les turboréacteurs en pistes 32R et 32L : départ OACI moindre bruit NADP1 / *Turbofan engines on RWY 32R and 32L: ICAO NADP1 noise abatement departures.*<br>Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **AMOLO 7B**<br>UIR seulement.<br>*UIR only.* | Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO321, puis vers MEDAP, puis vers AMOLO au FL200 MNM.<br>*Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to TOU, then turn right direct to BO321, then MEDAP, then AMOLO at FL200 MNM.* | FL 070 | Pente ATS : 6 % MNM jusqu'au FL140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br>*ATS slope : 6 % MNM up to FL140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.* |
| **FINOT 7B**<br>FIR seulement.<br>*FIR only.* | Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO323, puis vers FINOT.<br>*Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to TOU, then turn right direct to BO323, then FINOT.* | FL 070 | Pente ATS : 6 % MNM jusqu'au FL070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br>*ATS slope : 6 % MNM up to FL070.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.* |
| **FISTO 7B**<br>UIR seulement<br>*UIR only* | Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers BO320, puis BO322 à 5000 ft MNM, puis BO324 au FL150 MNM, puis FISTO.<br>*Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to BO320, then BO322 at 5000 ft MNM, then BO324 at FL150 MNM, then FISTO.* | FL 070 | Pentes ATS : 8 % MNM jusqu'à BO322. Puis 6% MNM jusqu'au FL140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz<br>*ATS slope : 8 % MNM up to BO322. Then 6% MNM up to FL140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz* |
| **GAUDE 7B**<br>UIR seulement<br>*UIR only* | Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers TOU. Depuis TOU monter RM 306°, à 4000 ft tourner à gauche cap 169° MAG, puis vers BO852 sur RM 214°, puis vers GAUDE au FL200 MNM.<br>*Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to TOU. From TOU climb MAG 306°, at 4000 ft, turn left heading 169° MAG, then to BO852 MAG 214°, then to GAUDE at FL200 MNM.* | FL 070 | Pente ATS : 6 % MNM jusqu'au FL140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP<br>125.180 MHz.<br>*ATS slope : 6 % MNM up to FL140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TOULOUSE BLAGNAC
## SID RNAV RWY 32L / 32R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

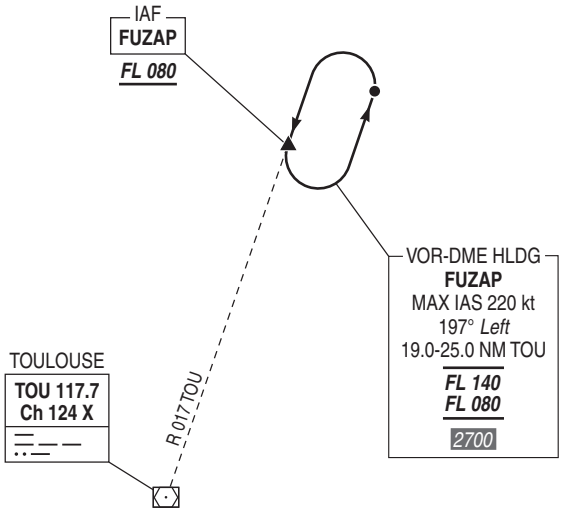
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **LACOU 7B** | Monter 321°, à 1000ft, direct vers BO320, puis BO322 à 5000ft MNM, puis LACOU.<br><br>*Climb 321°, at 1000ft, direct to BO320, then BO322 at 5000 ft MNM, then LACOU.* | FL070 | Pentes ATS :<br>8% MNM jusqu'à BO322. Puis 6% MNM jusqu'au FL 140<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>ATS slope :<br>*8% MNM until BO322.*<br>Then 6% MNM up to FL140.<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz* |
| **LMB 7B**<br>FIR seulement.<br><br>*FIR only* | Monter 321°, à 1000ft, direct vers TOU. Depuis TOU monter 306°, à 4000ft tourner à gauche 211°, puis vers BO850 256°, puis vers LMB.<br><br>*Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU. From TOU climb 306°, at 4000ft, turn left 211°, then to BO850 256°, then to LMB.* | FL 070 | Pente ATS :<br>6% MNM jusqu'au FL 070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*6% MNM until FL 070.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.* |
| **MEN 7B** | Monter 321°, à 1000ft , direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO321, puis vers MEDAP, puis vers MEN.<br><br>*Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU, then turn right direct to BO321, then MEDAP, then MEN.* | FL 070 | Pente ATS :<br>6% MNM jusqu'au FL 140.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*6% MNM until FL 140.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.* |
| **MORIL 7B**<br><br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères.<br><br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters* | Monter 321°, à 1000ft , direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO325 à FL 060 MNM, puis vers GALDO, puis vers MORIL.<br><br>*Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU, then turn right direct to BO325 at FL 060 MNM, then GALDO, then MORIL.* | FL 070 | Pente ATS :<br>6% MNM jusqu'au FL 070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br><br>*ATS slope :*<br>*6% MNM until FL 070.*<br>*Next sector : Expect Toulouse APP 129.05 MHz.* |
| **RIBOU 7B**<br>Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères.<br><br>*Forbidden to piston aircraft and helicopters* | Monter 321°, à 1000ft , direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO325 à FL 060 MNM, puis vers GALDO, puis vers RIBOU à FL 120 MNM.<br><br>*Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU, then turn right direct to BO325 at FL 060 MNM, then GALDO, then RIBOU at FL 120 MNM.* | FL 070 | Pente ATS :<br>6% MNM jusqu'au FL 070.<br>Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz.<br><br>ATS slope :<br>6% MNM until FL 070.<br>Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

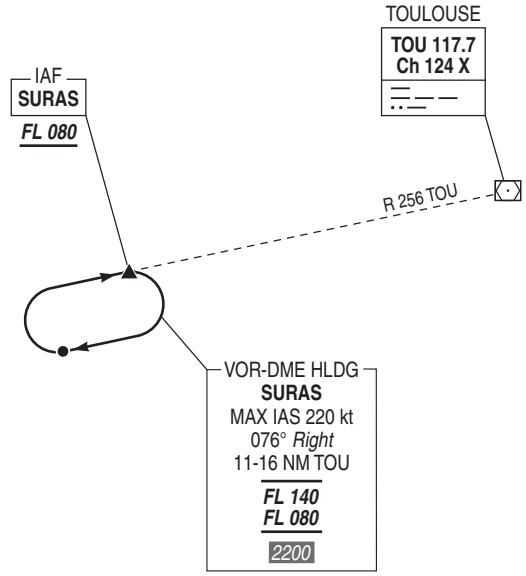
# ATTENTES CONVENTIONNELLES
## *Conventional holdings*
## STAR RWY 14

VAR 2°E (2025)

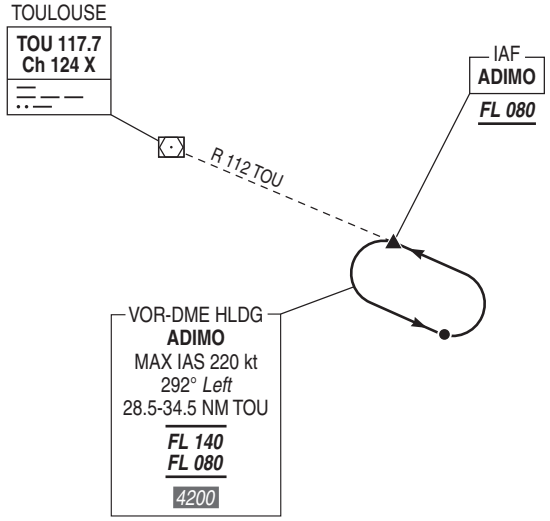
Secteur Nord-Est
*North-East sector*




Secteur Sud-Ouest
*South-West sector*




Secteur Sud-Est
*South-East sector*




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

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

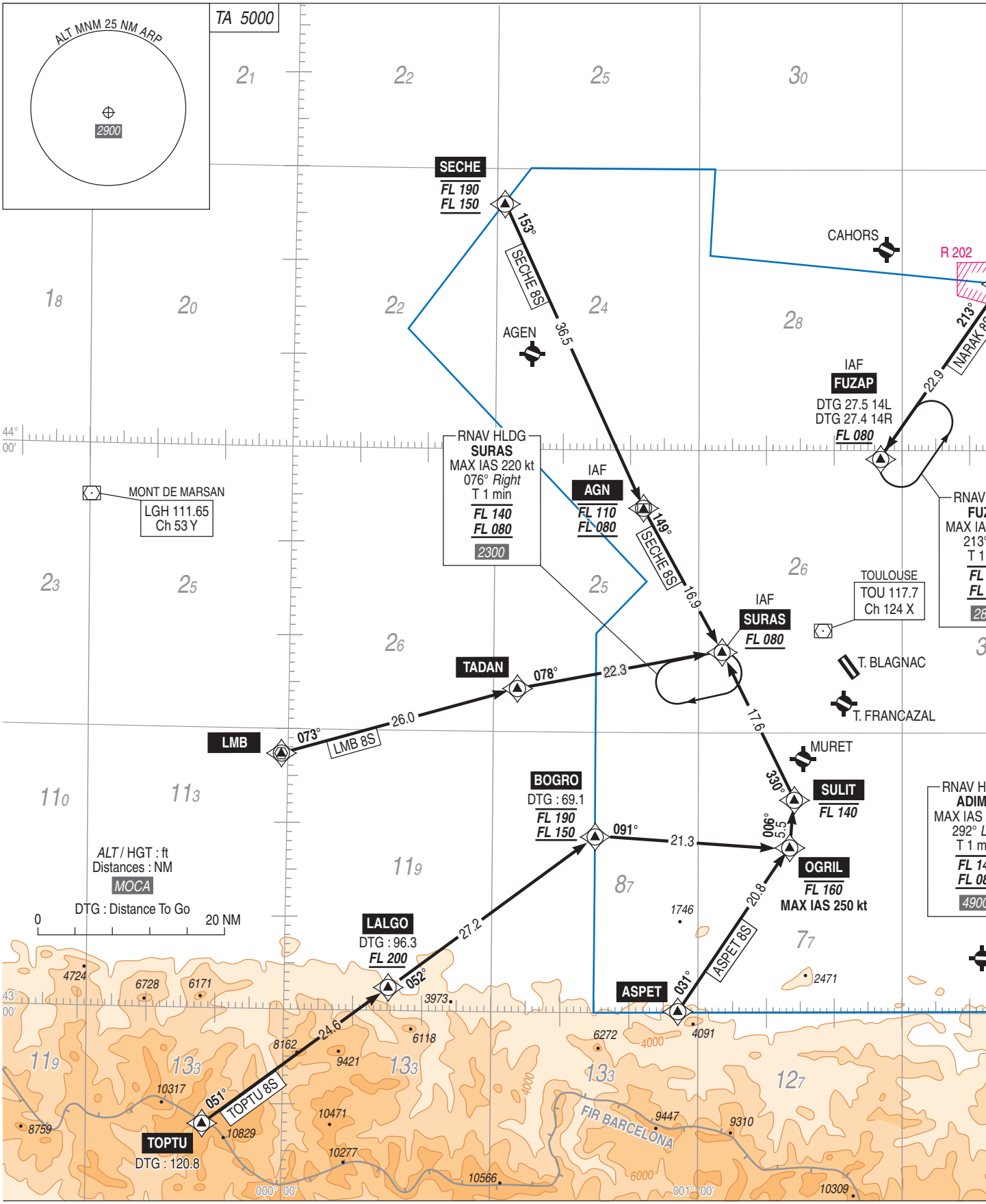


© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
# STAR RNAV RWY 14
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BLAGNAC 123.130
**FIS :** TOULOUSE Information 121.250 (Assistance VFR / *VFR assistance*)
**APP :** TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (arrivées vers/*arrivals to* ADIMO et/*and* FUZAP)
125.180 (arrivées vers/*arrivals to* SULIT et/*and* SURAS)
124.980 (s)
BLAGNAC Approche/*Approach* 121.105

**TWR :** BLAGNAC Tour/*Tower* 118.105
BLAGNAC Sol/*Ground* 121.905



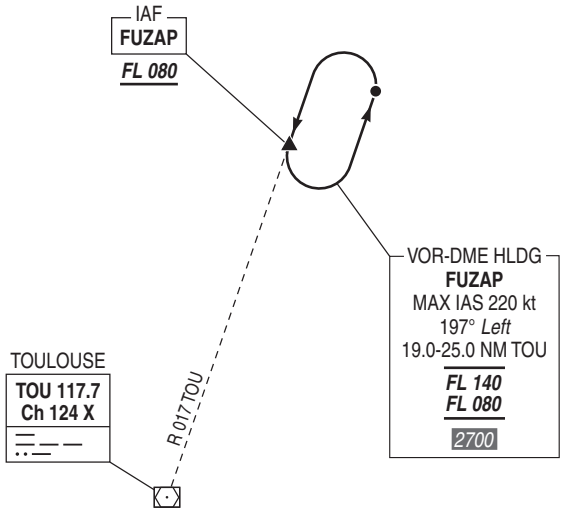



© SIA

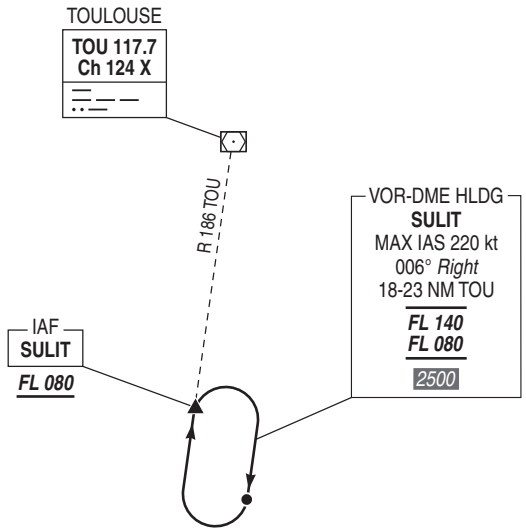
# ATTENTES CONVENTIONNELLES
## *Conventional holdings*
## STAR RWY 32

VAR 2°E (2025)

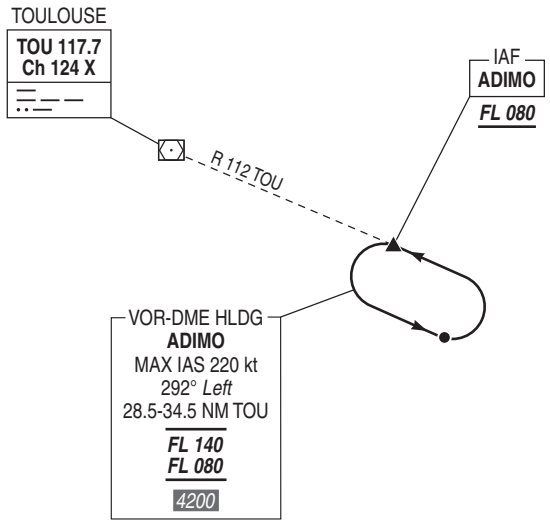
Secteur Nord-Est
*North-East sector*




Secteur Sud-Ouest
*South-West sector*




Secteur Sud-Est
*South-East sector*




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

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



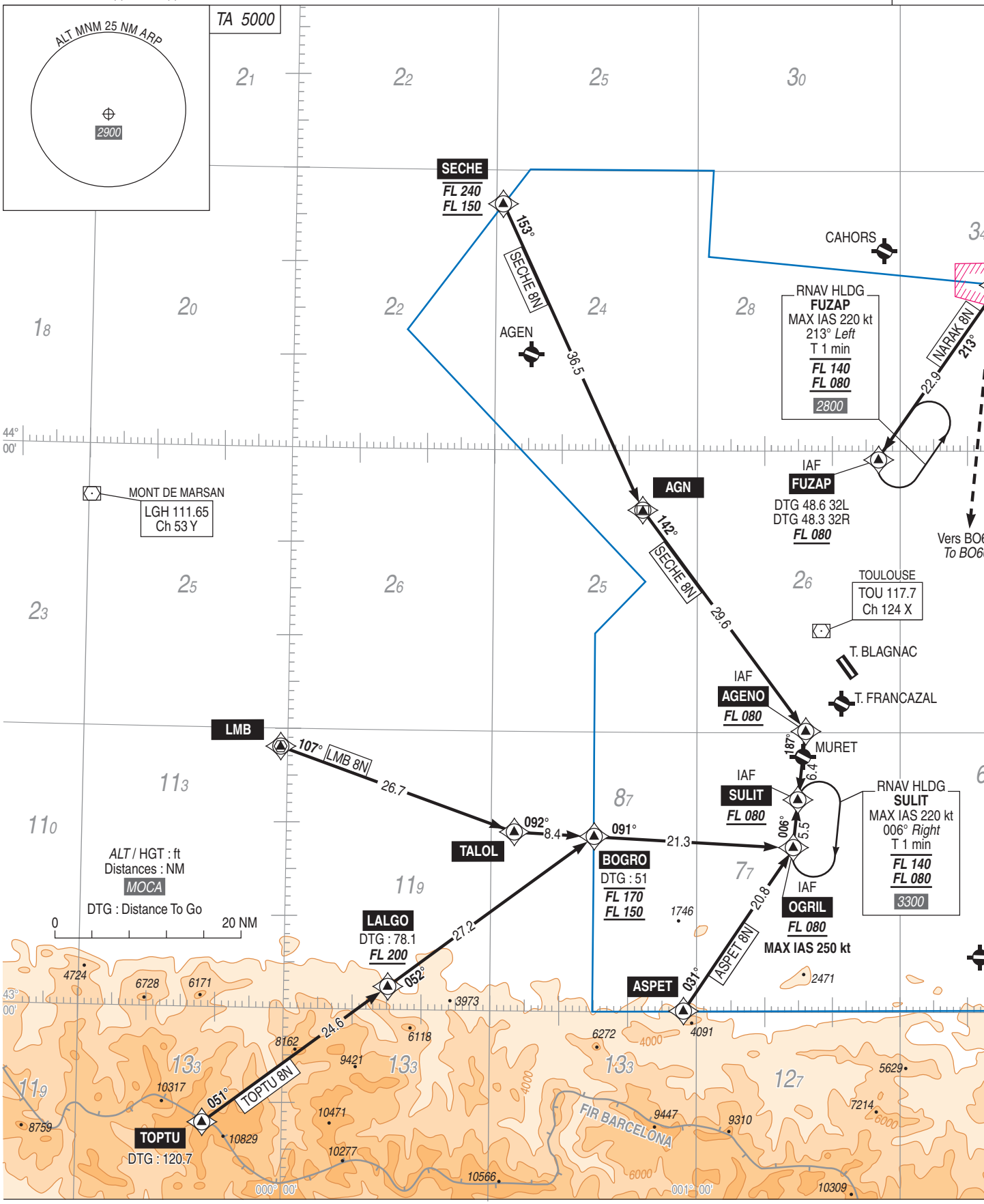
© SIA

# TOULOUSE BLAGNAC
# STAR RNAV RWY 32
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BLAGNAC 123.130
**FIS :** TOULOUSE Information 121.250 (Assistance VFR / *VFR assistance*)
**APP :** TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (arrivées vers/*arrivals to* ADIMO et/*and* FUZAP)
125.180 (arrivées vers/*arrivals to* SULIT et/*and* SURAS)
124.980 (s)
BLAGNAC Approche/*Approach* 121.105

**TWR :** BLAGNAC Tour/*Tower* 118.105
BLAGNAC Sol/*Ground* 121.905

**RNAV**
GNSS seuleme






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 499,* ***THR : 489 (18 hPa)***

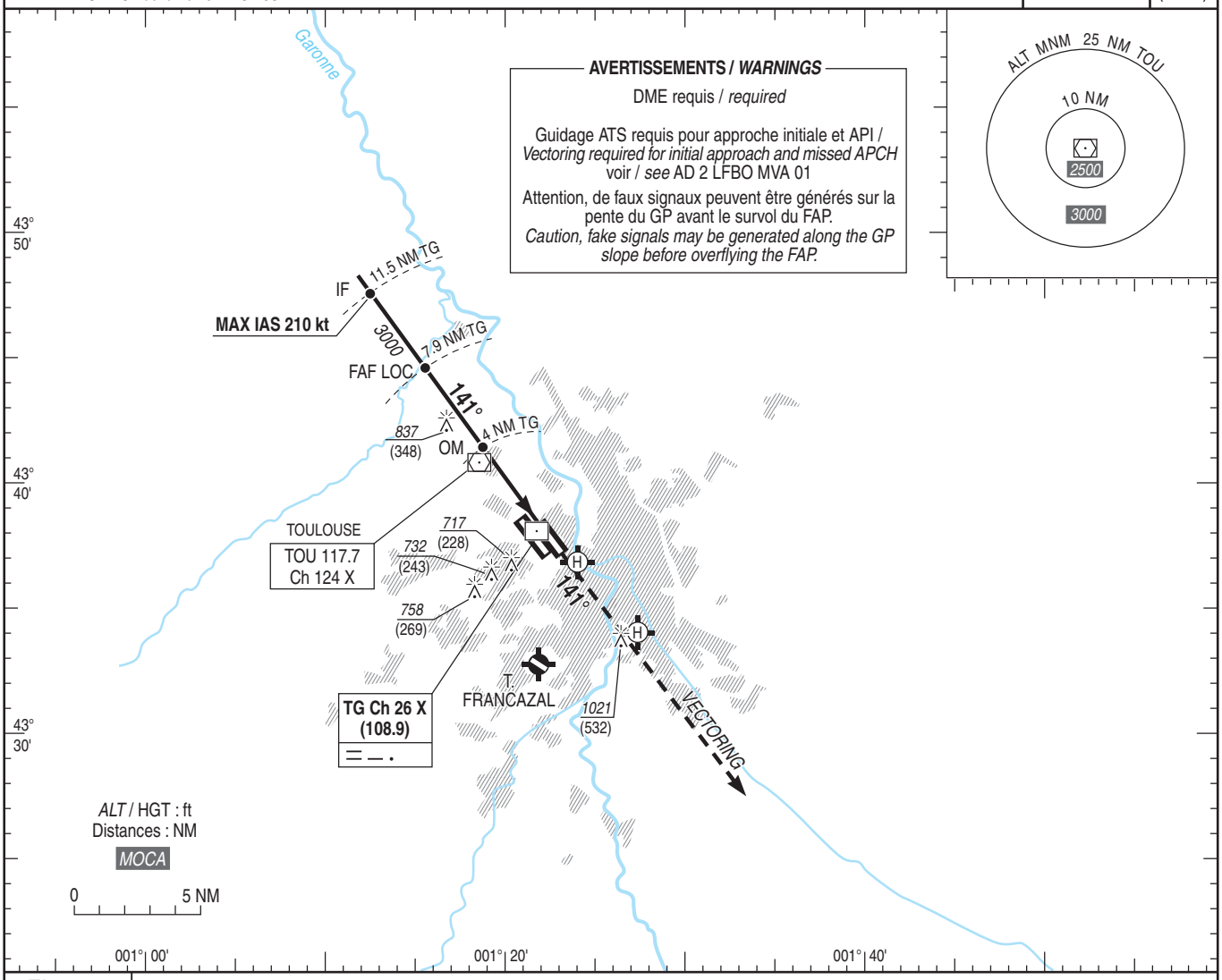
**TOULOUSE** BLAGNAC

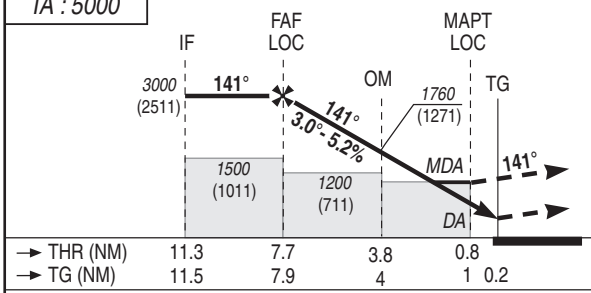
*FNA* ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 14L

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **TG 108.9** | 2°E |
| RDH : 50 | (2025) |




API : Monter **dans l'axe** (141°) jusqu'à ***4000*** (3511) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(141°) up to* ***4000*** *(3511) and follow ATC instructions.*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y + DME TG | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***690*** (200) | 550 | 157 | ***890*** (400) | 1100 | 397 | ***1030*** (540) | 1500 | 538 |
| B | | | 166 | | | | ***1060*** (570) | 1600 | 564 |
| C | | | 178 | | | | ***1420*** (930) | 2400 | 926 |
| D | | | 189 | | | | ***1420*** (930) | 3600 | 926 |
| DL | | | 193 | - | | | | | |

| **DME TG** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2720*** | ***2400*** | ***2080*** | ***1760*** | ***1450*** | ***1130*** |
| (HGT) | (2231) | (1911) | (1591) | (1271) | (961) | (641) |

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-Est of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 6 min 37 | 5 min 27 | 4 min 38 | 4 min 02 | 3 min 34 | 2 min 54 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 499,* ***THR : 489 (18 hPa)***

**TOULOUSE** BLAGNAC

*FNA* ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 14L

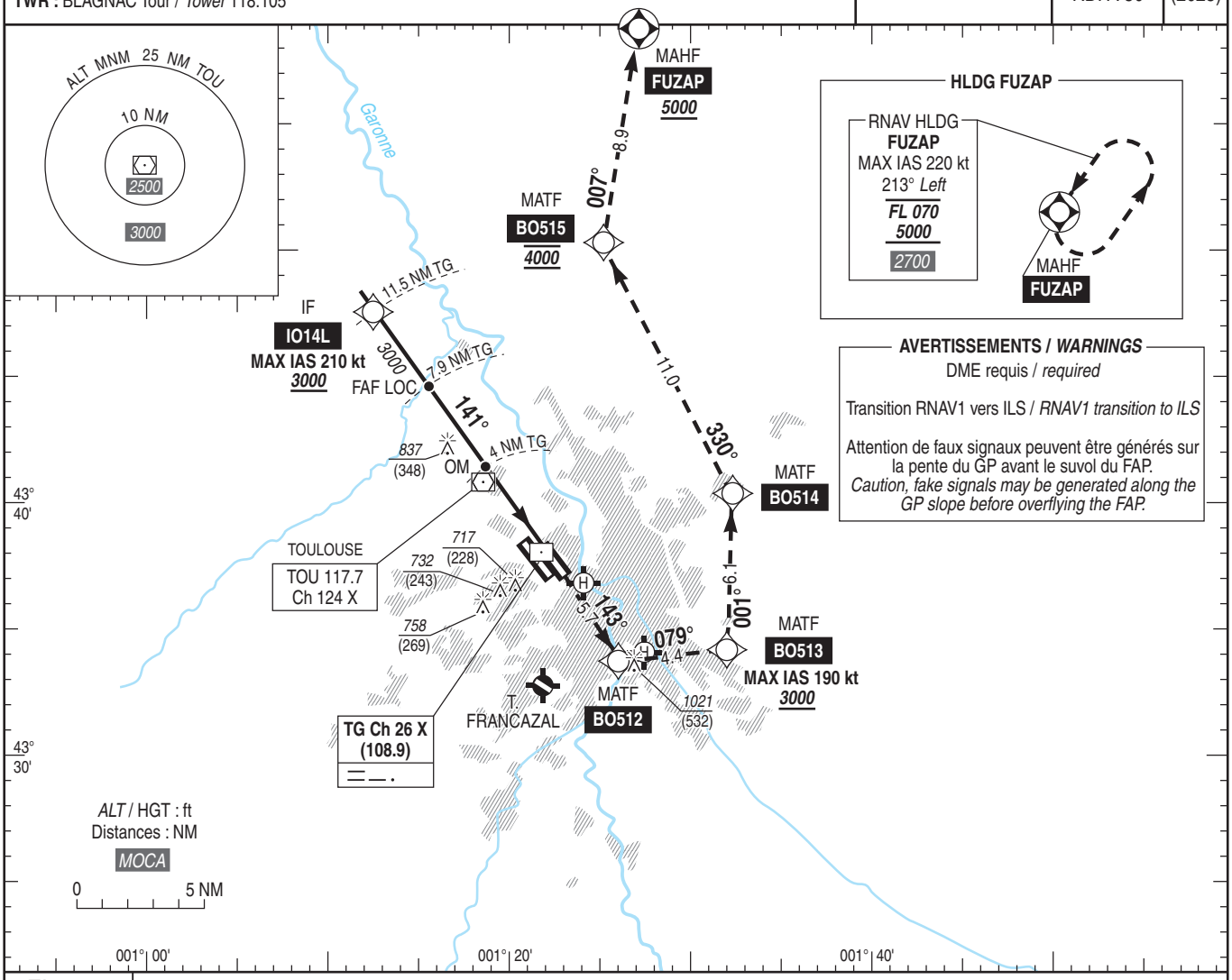
**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP :** TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR :** BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

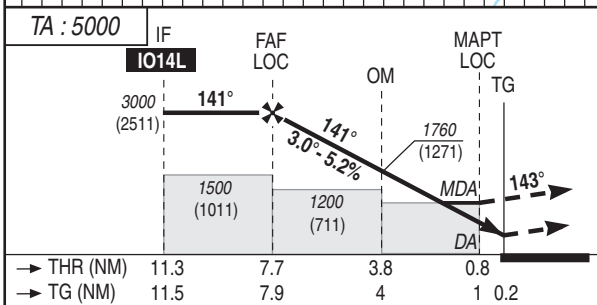
(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

**ILS - DME**
**TG 108.9**
RDH : 50

VAR
2°E
(2025)




API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2511) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3511), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4511) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2511) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3511), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4511) MNM or proceed according to ATC.*
*Acceleration level not studied.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z + DME TG | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***690*** (200) | 550 | 157 | ***910*** (420) | 1200 | 412 | ***1030*** (540) | 1500 | 538 |
| B | | | 166 | | | | ***1060*** (570) | 1600 | 564 |
| C | | | 178 | | | | ***1420*** (930) | 2400 | 926 |
| D | | | 189 | | | | ***1420*** (930) | 3600 | 926 |
| DL | | | 193 | - | | | | | |

**DME TG**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2720*** | ***2400*** | ***2080*** | ***1760*** | ***1450*** | ***1130*** |
| (HGT) | (2231) | (1911) | (1591) | (1271) | (961) | (641) |

Observations/*Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 6 min 37 | 5 min 27 | 4 min 38 | 4 min 02 | 3 min 34 | 2 min 54 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

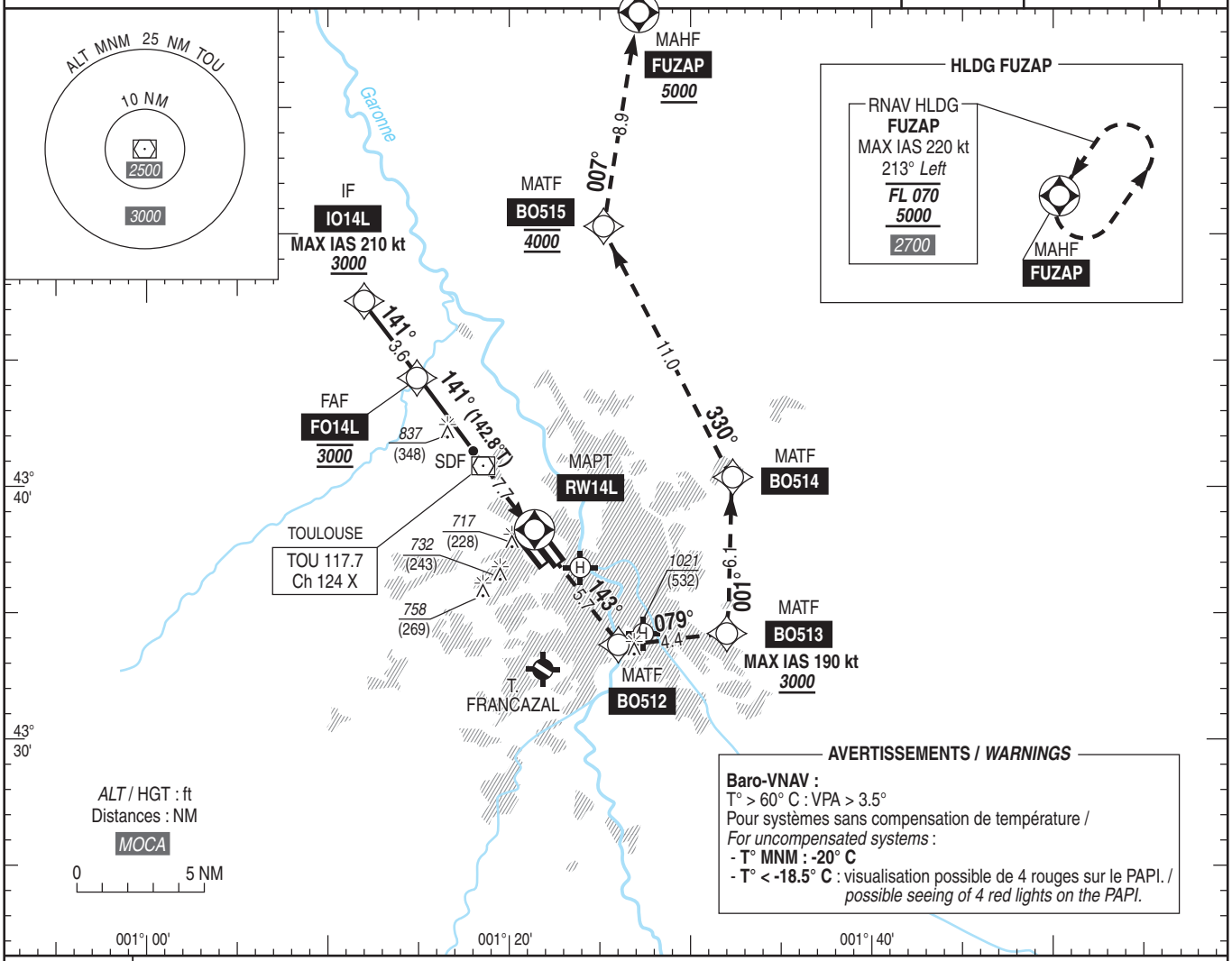
*ALT AD : 499,* ***THR : 489 (18 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 14L

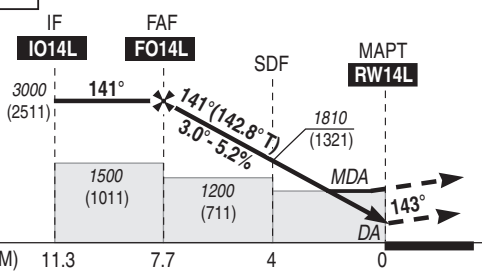
**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP :** TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR :** BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

| RNP APCH | EGNOS Ch 82818 E14B TCH : 50 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




TA : 5000




API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2511) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3511), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4511) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2511) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3511), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4511) MNM or proceed according to ATC.*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***690*** (200) | 550 | 157 | ***930*** (440) | 1300 | 334 | ***970*** (480) | 1500 | 474 | ***1030*** (550) | 1500 | 538 |
| B | | | 166 | ***940*** (450) | 1400 | 345 | | | | ***1060*** (570) | 1600 | 564 |
| C | | | 178 | ***940*** (460) | 1400 | 351 | | | | ***1420*** (930) | 2400 | 926 |
| D | | | 189 | ***950*** (460) | 1400 | 360 | | | | ***1420*** (930) | 3600 | 926 |
| DL | | | 193 | - | | | | | | | | |

**DIST RW14L**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2770*** (2281) | ***2450*** (1961) | ***2130*** (1641) | ***1810*** (1321) |
| | **3** | **2** | | |
| | ***1490*** (1001) | ***1180*** (691) | | |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.73 NM | 6 min 37 | 5 min 27 | 4 min 38 | 4 min 02 | 3 min 34 | 2 min 54 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 499,* ***THR : 488 (18 hPa)***

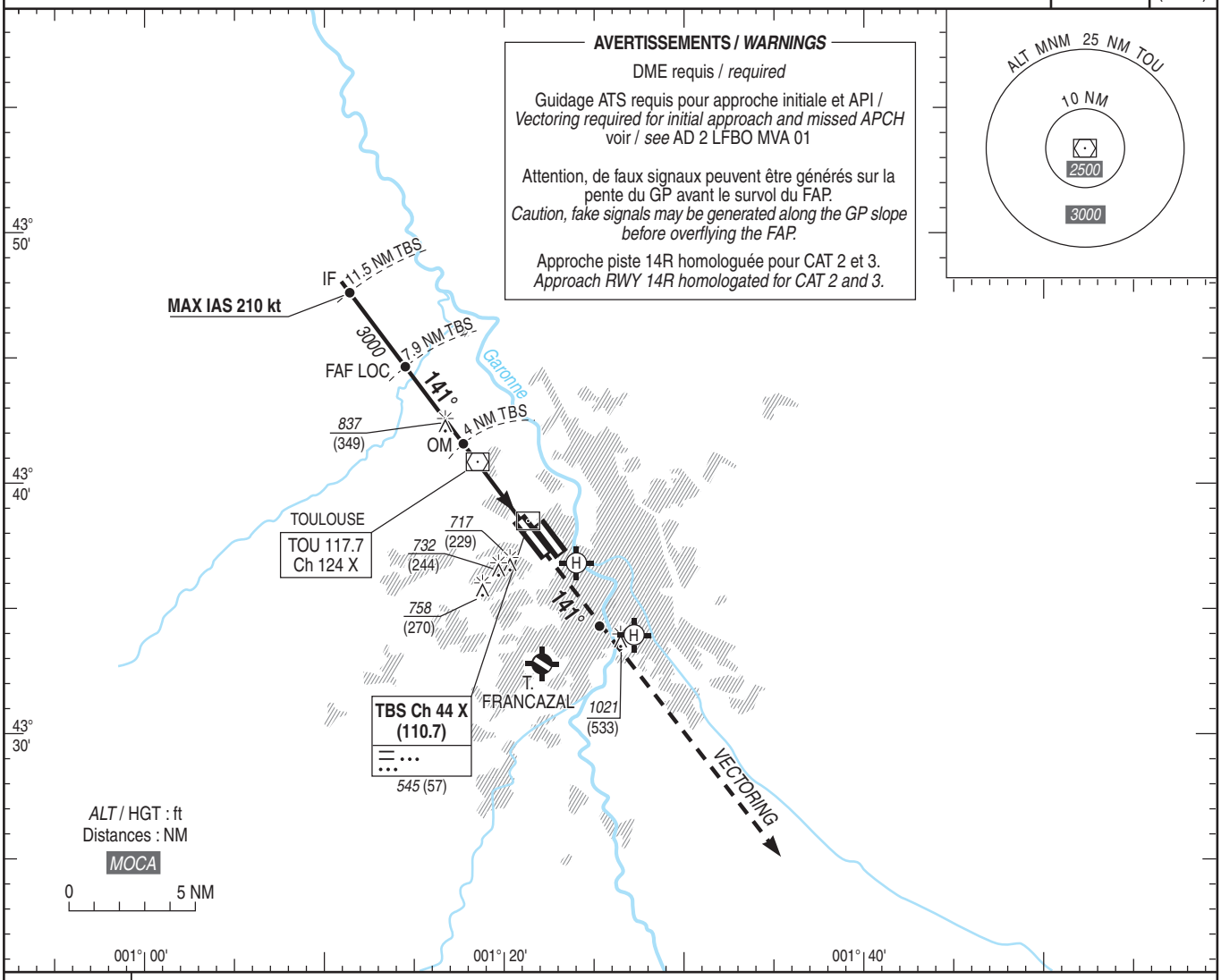
**TOULOUSE** BLAGNAC

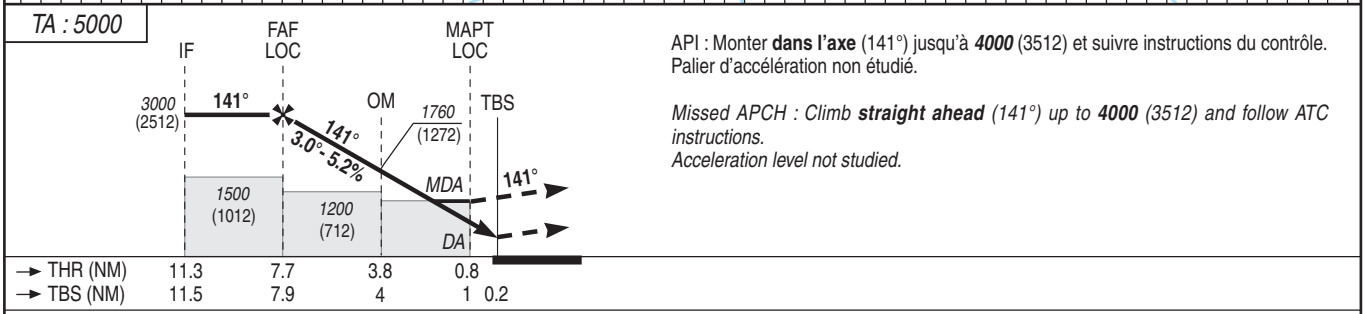
*FNA* ILS Y CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC Y RWY 14R

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **TBS 110.7** | 2°E |
| RDH : 56 | (2025) |




API : Monter **dans l'axe** (141°) jusqu'à ***4000*** (3512) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(141°) up to* ***4000*** *(3512) and follow ATC instructions.*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | | LOC Y + DME TBS | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***690*** (200) | 550 | 148 | 53 | ***890*** (400) | 1100 | 398 | ***1030*** (540) | 1500 | 539 |
| B | | | 160 | 65 | | | | ***1060*** (570) | 1600 | 565 |
| C | | | 173 | 80 | | | | ***1340*** (860) | 2400 | 851 |
| D | | | 187 | 97 | | | | ***1420*** (930) | 3600 | 926 |
| DL | | | 189 | 100 | - | | | | | |

| **DME TBS** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2720*** | ***2400*** | ***2080*** | ***1760*** | ***1440*** | ***1120*** |
| (HGT) | (2232) | (1912) | (1592) | (1272) | (952) | (632) |

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 6 min 37 | 5 min 27 | 4 min 38 | 4 min 01 | 3 min 34 | 2 min 54 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 499,* ***THR : 488 (18 hPa)***

**TOULOUSE** BLAGNAC

*FNA* ILS Z CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC Z RWY 14R

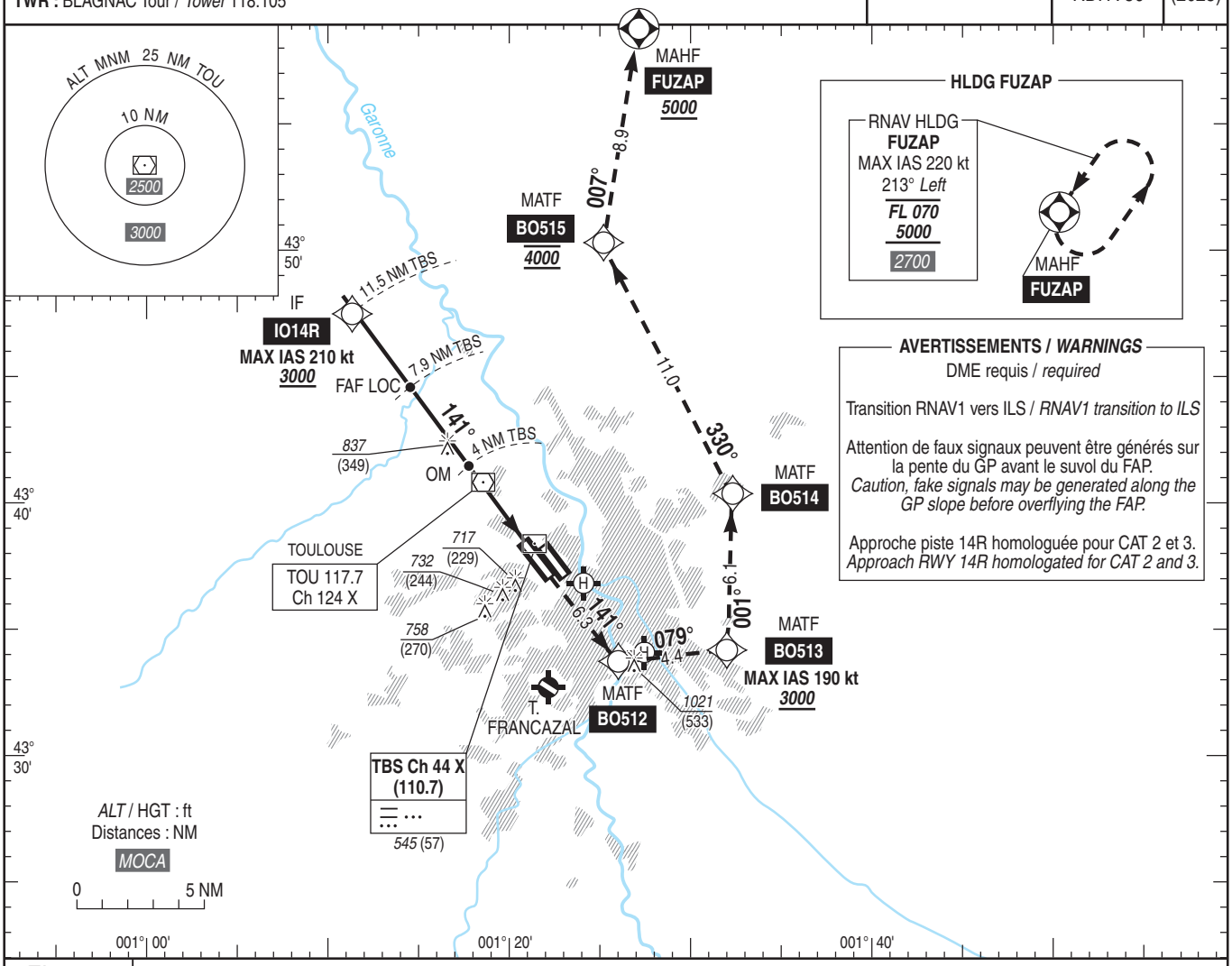
**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP :** TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR :** BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

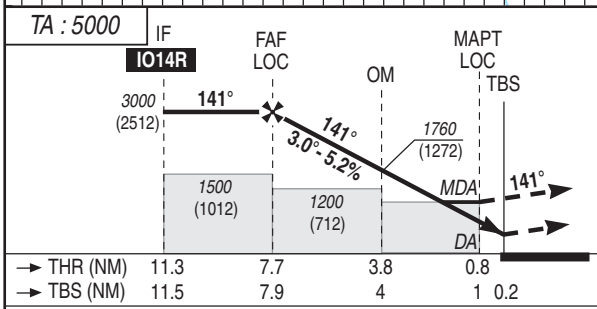
(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*

**ILS - DME**
**TBS 110.7**
RDH : 56

VAR
2°E
(2025)




API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2512) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3512), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4512) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2512) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3512), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4512) MNM or proceed according to ATC.*
*Acceleration level not studied.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | | | LOC Z + DME TBS | | | MVL / *Circling*(1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***690*** (200) | 550 | 148 | 53 | ***890*** (400) | 1100 | 398 | ***1030*** (540) | 1500 | 539 |
| B | | | 160 | 65 | | | | ***1060*** (570) | 1600 | 565 |
| C | | | 173 | 80 | | | | ***1340*** (860) | 2400 | 851 |
| D | | | 187 | 97 | | | | ***1420*** (930) | 3600 | 926 |
| DL | | | 189 | 100 | - | | | | | |

**DME TBS**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2720*** (2232) | ***2400*** (1912) | ***2080*** (1592) | ***1760*** (1272) | ***1440*** (952) | ***1120*** (632) |

Observations/*Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 37 | 5 min 27 | 4 min 38 | 4 min 01 | 3 min 34 | 2 min 54 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

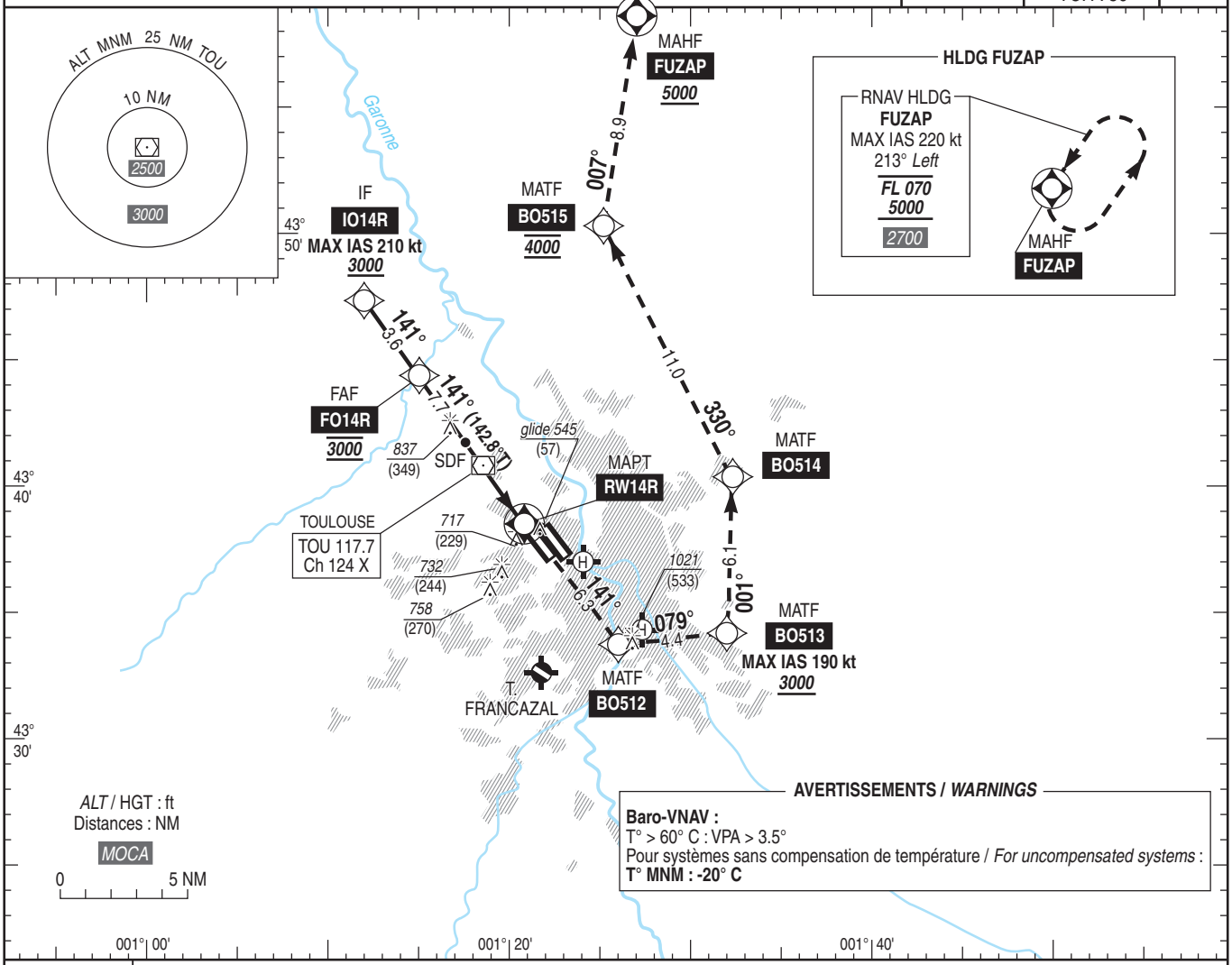
*ALT AD : 499,* ***THR : 488 (18 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 14R

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP :** TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR :** BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

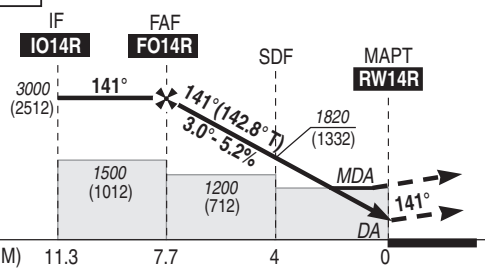
| RNP APCH | EGNOS Ch 57314 E14A TCH : 56 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Baro-VNAV :**
T° > 60° C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* :
**T° MNM : -20° C**

*TA : 5000*




API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2512) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3512), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4512) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2512) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3512), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4512) MNM or proceed according to ATC.*
*Acceleration level not studied.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***690*** (200) | 550 | 148 | ***900*** (420) | 1200 | 312 | ***970*** (480) | 1500 | 475 | ***1030*** (540) | 1500 | 539 |
| B | | | 160 | ***920*** (430) | 1300 | 324 | | | | ***1060*** (570) | 1600 | 565 |
| C | | | 173 | ***940*** (450) | 1400 | 344 | | | | ***1340*** (860) | 2400 | 851 |
| D | | | 187 | ***960*** (480) | 1500 | 371 | | | | ***1420*** (930) | 3600 | 926 |
| DL | | | 189 | - | | | | | | | | |

| DIST RW14R NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2770*** (2282) | ***2450*** (1962) | ***2140*** (1652) | ***1820*** (1332) | ***1500*** (1012) |
| | **2** ***1180*** (692) | | | | |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.71 NM | 6 min 37 | 5 min 27 | 4 min 38 | 4 min 01 | 3 min 34 | 2 min 54 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

## TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 14L

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP :** TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR :** BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR
2°E
(2025)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP
2900

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Procédures élaborées selon le concept CDO.
*Procedures developed under the CDO concept.*

Garonne

IAF
**AGN**
DTG : 28
***FL 080***

094° 10.3

**BO508**
DTG : 17.6

140° 6.3

IAF
**FUZAP**
DTG : 27.5
***FL 080***

229° 11.1

**BO509**
DTG : 16.4
***4000***

204° 5.1

IF
**IO14L**
**MAX IAS 210 kt**
DTG : 11.3
***3000***

Vers / *To FNA* ILS Z ou / *or* LOC Z RWY 14L
Vers / *To FNA* RNP RWY 14L

**BO507**
DTG : 16.7

077° 5.4

141°

004° 7.7

IAF
**SURAS**
DTG : 24.4
***FL 080***

RNAV HLDG
**SURAS**
MAX IAS 220 kt
076° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
2300

RNAV HLDG
**FUZAP**
MAX IAS 220 kt
213° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
2800

11.7 306° 24.6 307°

**BO506**
DTG : 28.1
***FL 080***

IAF
***ADIMO***
*DTG : 52.7*
***FL 080***

TOULOUSE
TOU 117.7
Ch 124 X

T. BLAGNAC

TG Ch 26 X
(108.9)

T. FRANCAZAL

RNAV HLDG
**ADIMO**
MAX IAS 220 kt
292° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
4900

***ALT*** / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
DTG : Distance To Go (to THR)
REF HGT : *ALT THR*

0 5 NM

991 (502)

991 (502)

44° 10'
44° 00'
43° 50'
43° 40'
43° 30'
001° 00'
001° 10'
001° 20'
001° 30'



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

## TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 14R

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP :** TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR :** BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR
2°E
(2025)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP
2900

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Procédures élaborées selon le concept CDO.
*Procedures developed under the CDO concept.*

Garonne

IAF
**FUZAP**
DTG : 27.4
***FL 080***

229°
11.1

RNAV HLDG
**FUZAP**
MAX IAS 220 kt
213° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
2800

IAF
**AGN**
DTG : 27.3
***FL 080***

094°
10.3

**BO508**
DTG : 17

141°
5.7

**BO509**
DTG : 16.3
***4000***

211°
5.0

IF
**IO14R**
**MAX IAS 210 kt**
DTG : 11.3
***3000***

**BO507**
DTG : 16.3

071°
5.0

141°

11.7
306°

**BO506**
DTG : 28
***FL 080***

Vers / *To FNA* ILS Z CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC Z RWY 14R
Vers / *To FNA* RNP RWY 14R

24.6
307°

RNAV HLDG
**SURAS**
MAX IAS 220 kt
076° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
2300

7.7
004°

IAF
**SURAS**
DTG : 24
***FL 080***

TOULOUSE
TOU 117.7
Ch 124 X

T. BLAGNAC
TBS Ch 44 X
(110.7)

IAF
***ADIMO***
*DTG : 52.6*
***FL 080***

T.
FRANCAZAL

RNAV HLDG
**ADIMO**
MAX IAS 220 kt
292° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
4900

**ADIMO**

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
DTG : Distance To Go (to THR)
REF HGT : *ALT THR*

0 5 NM

991 (503)
991 (503)

44° 00'
43° 50'
43° 40'
43° 30'
001° 00'
001° 10'
001° 20'
001° 30'



© SIA

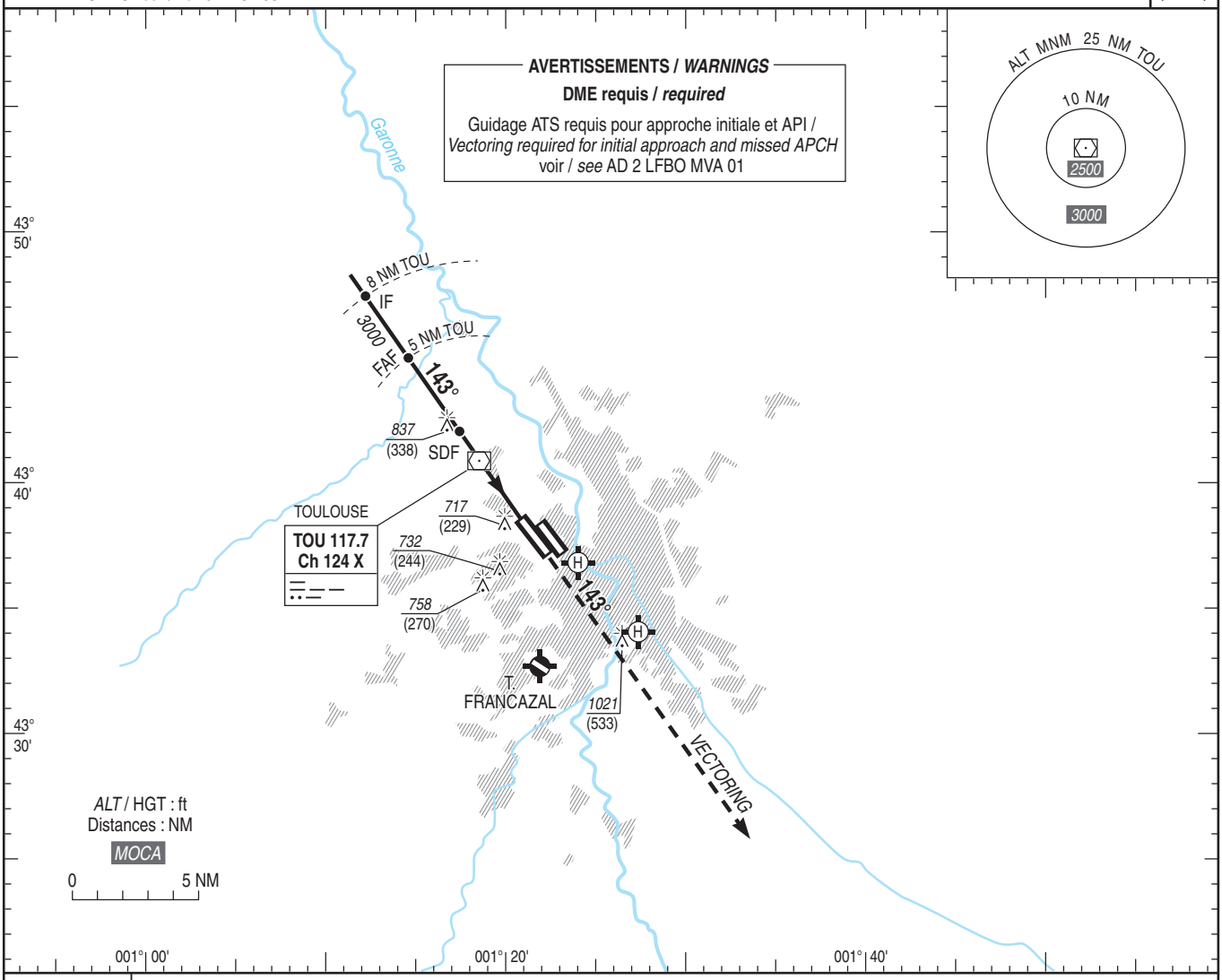
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
ALT AD : 499, ***THR : 488*** **(18 hPa)**

# TOULOUSE BLAGNAC
*FNA* VOR RWY 14R

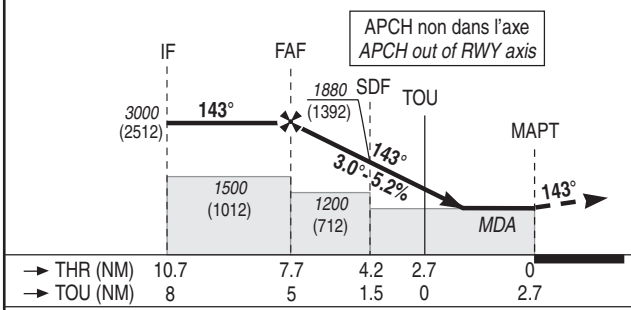
**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

VAR 2°E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter sur **R 143 TOU** (143°) jusqu'à ***4000*** (3512) et suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 143 TOU** (143°) up to **4000** (3512) and follow ATC instructions.*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR + DME TOU | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***970*** (480) | 1500 | 475 | ***1030*** (540) | 1500 | 539 |
| B | | | | ***1060*** (570) | 1600 | 565 |
| C | | | | ***1340*** (860) | 2400 | 851 |
| D | | | | ***1420*** (930) | 3600 | 926 |

| **DME TOU** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** | **0** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3000*** (2512) | ***2680*** (2192) | ***2360*** (1872) | ***2040*** (1552) | ***1720*** (1232) | ***1410*** (922) | ***1090*** (602) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TOU - MAPT | 2.7 NM | 2 min 19 | 1 min 55 | 1 min 37 | 1 min 25 | 1 min 15 | 1 min 01 | 0 min 53 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

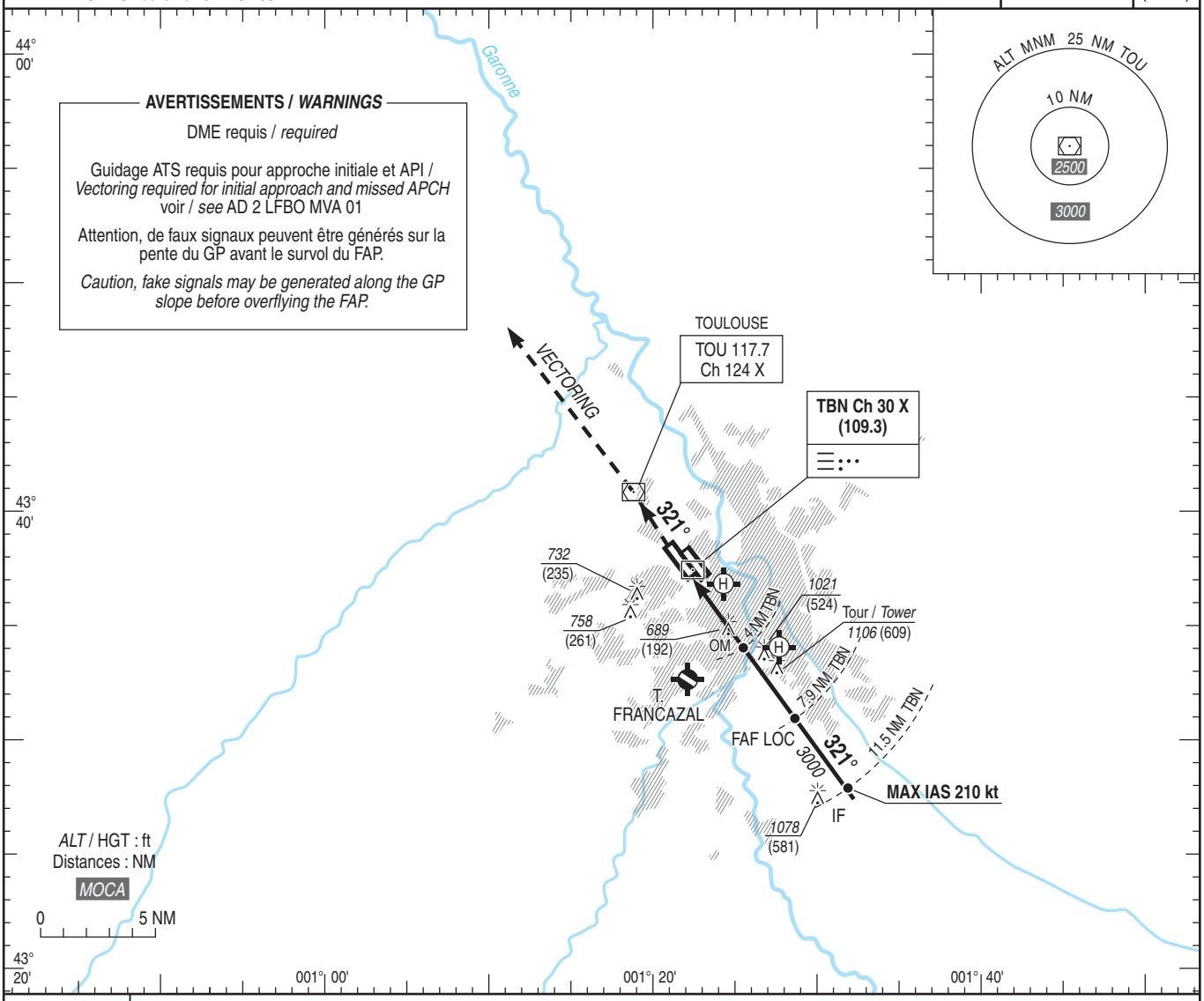
*ALT AD : 499,* ***THR : 497 (19 hPa)***

*FNA* ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 32L

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

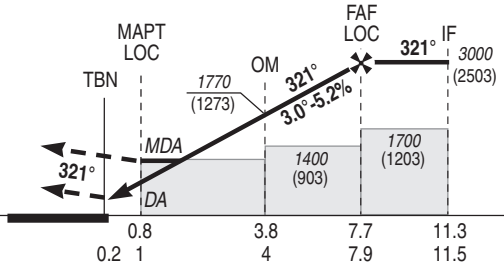
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **TBN 109.3** | 2°E |
| RDH : 50 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** (321°) jusqu'à ***4000*** (3503) et suivre instructions du contrôle. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(321°) up to* ***4000*** *(3503) and follow ATC instructions. Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y + DME TBN | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***750*** (250) | 1300 | 191 | ***940*** (440) | 1500 | 439 | ***1030*** (530) | 1500 | 530 |
| B | | | 203 | | 1500 | | ***1060*** (560) | 1600 | 556 |
| C | | | 211 | | 2000 | | ***1340*** (850) | 2400 | 842 |
| D | | | 222 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 3600 | 917 |
| DL | | | 222 | - | | | | | |

| **DME TBN** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** | ***1130*** | ***1450*** | ***1770*** | ***2090*** | ***2410*** | ***2730*** |
| (HGT) | (633) | (953) | (1273) | (1593) | (1913) | (2233) |

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 499,* ***THR : 497 (19 hPa)***

# TOULOUSE BLAGNAC
*FNA* ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 32L

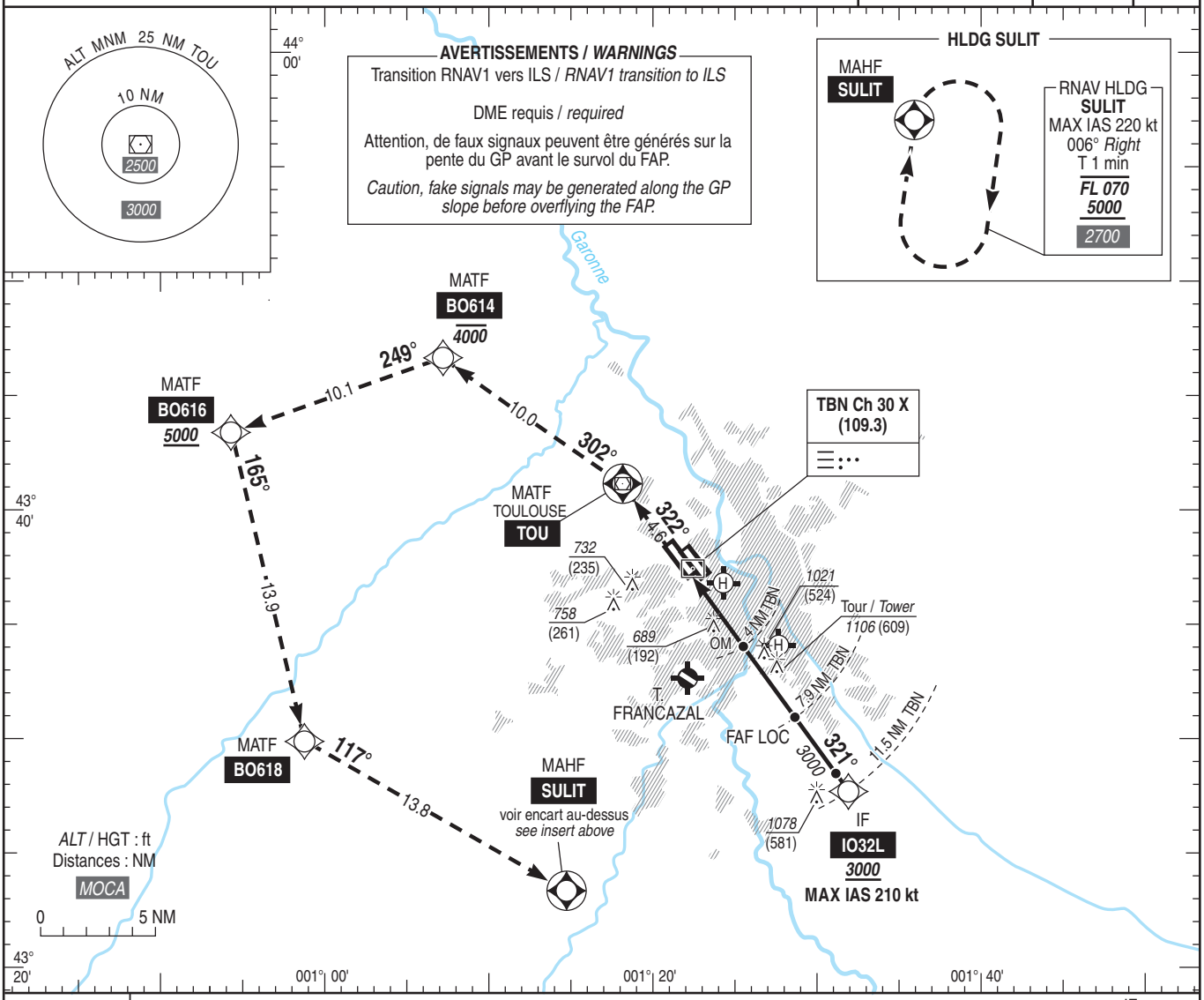
**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*

**ILS - DME**
**TBN 109.3**
RDH : 50

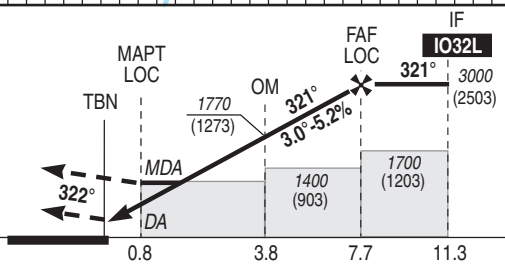
VAR
2°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions. Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z + DME TBN | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***750*** (250) | 1300 | 191 | ***940*** (440) | 1500 | 439 | ***1030*** (530) | 1500 | 530 |
| B | | | 203 | | 1500 | | ***1060*** (560) | 1600 | 556 |
| C | | | 211 | | 2000 | | ***1340*** (850) | 2400 | 842 |
| D | | | 222 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 3600 | 917 |
| DL | | | 222 | - | | | | | |

| **DME TBN** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** | ***1130*** | ***1450*** | ***1770*** | ***2090*** | ***2410*** | ***2730*** |
| (HGT) | (633) | (953) | (1273) | (1593) | (1913) | (2233) |

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see AIP ENR 1.5.*

| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

## TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

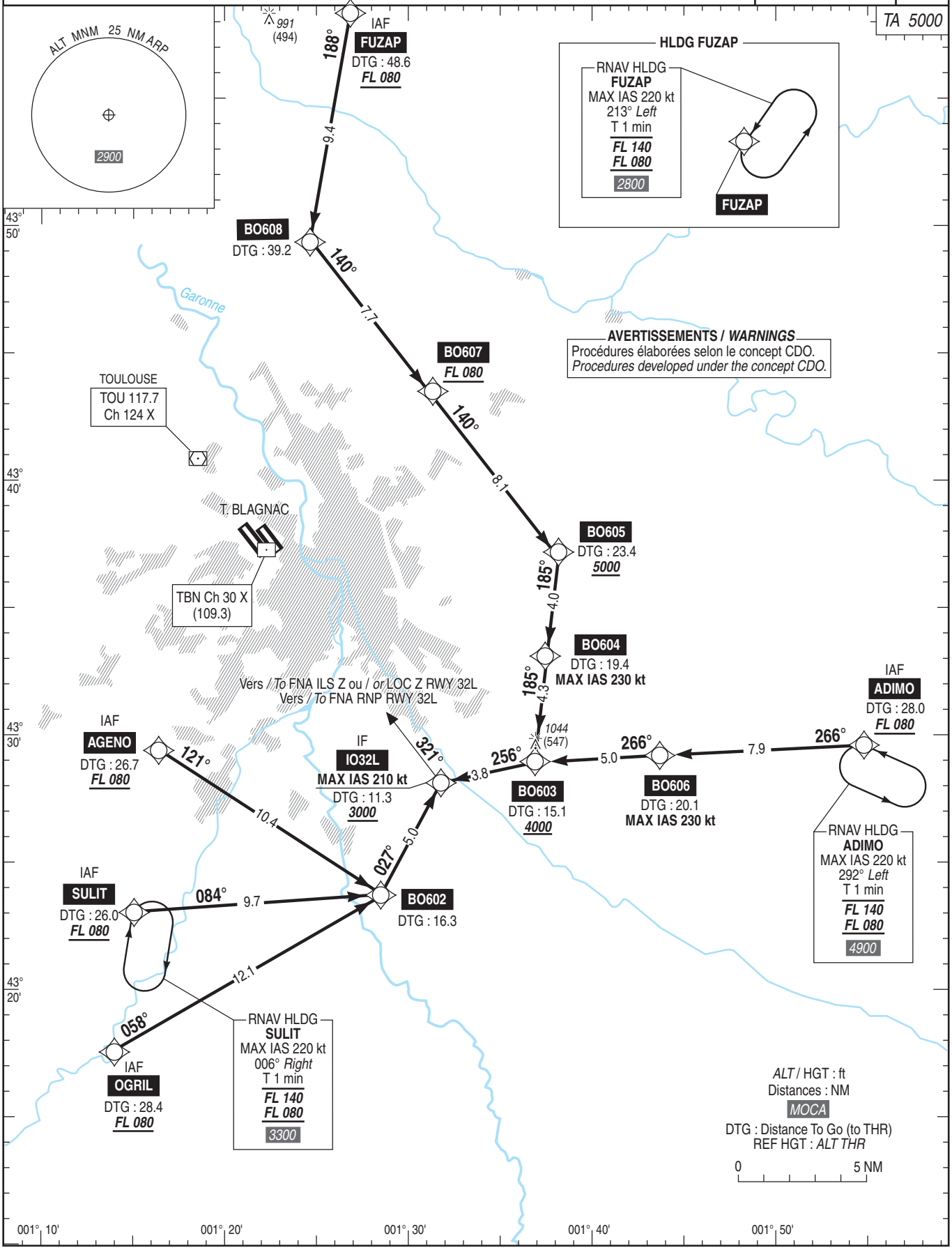
*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 32 L

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP :** TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR :** BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR
2°E
(2025)






© SIA

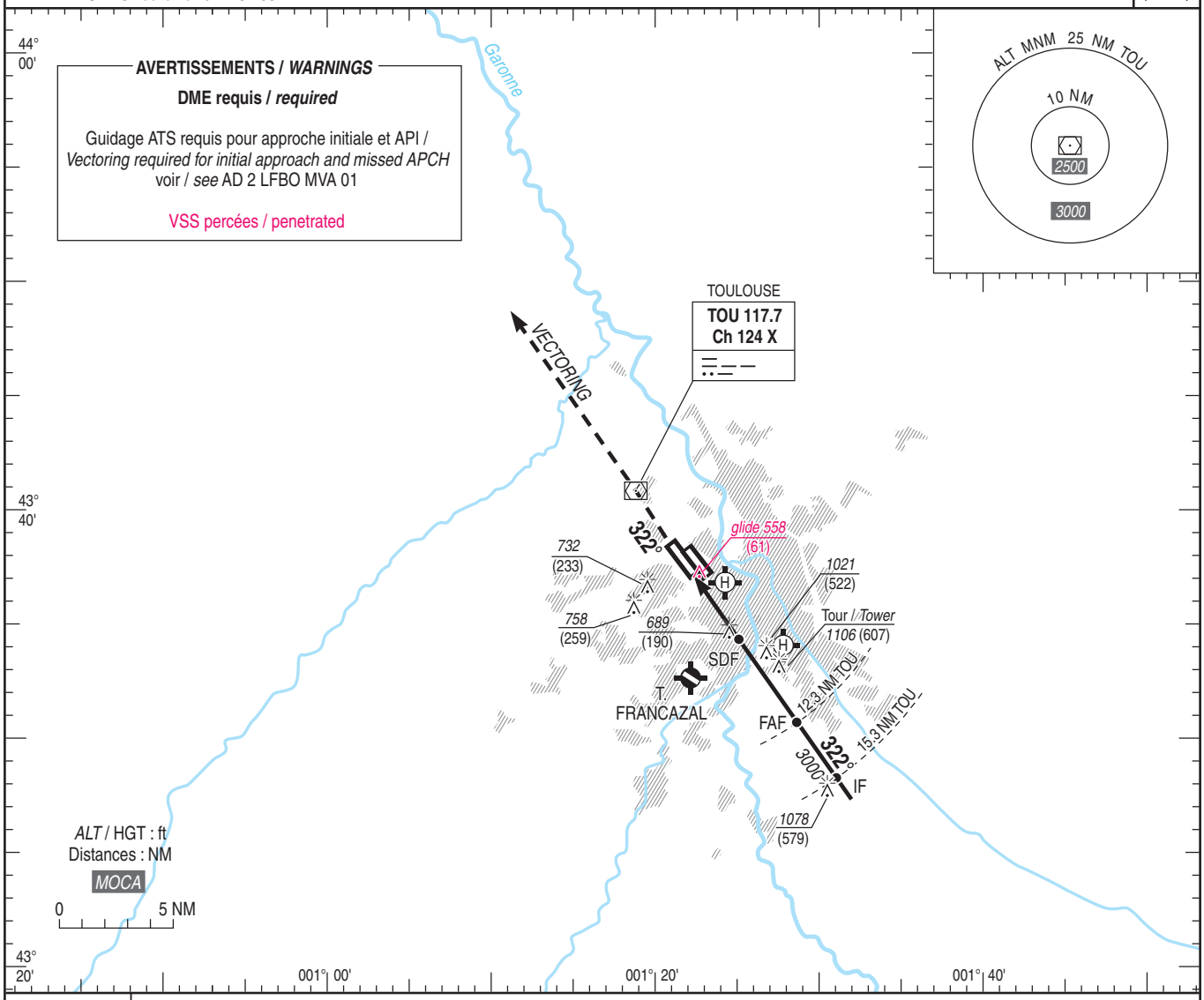
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 499 (18 hPa)**, THR : 497*

# **TOULOUSE** BLAGNAC
*FNA* VOR RWY 32L

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

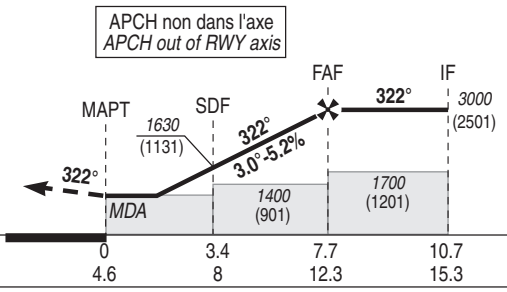
VAR
2°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter sur **R 142 TOU** (322°) jusqu'à ***4000*** (3501) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 142 TOU** (322°) up to **4000** (3501) and follow ATC instructions.*
*Acceleration level not studied.*




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

| CAT | VOR + DME TOU | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***940*** (440) | 1500 | 437 | ***1030*** (530) | 1500 | 528 |
| B | | 1500 | | ***1060*** (560) | 1600 | 554 |
| C | | 2000 | | ***1340*** (840) | 2400 | 840 |
| D | | 2000 | | ***1420*** (920) | 3600 | 915 |

| **DME TOU** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** |
| ***ALT*** | ***990*** | ***1310*** | ***1630*** | ***1950*** | ***2270*** | ***2590*** | ***2900*** |
| (HGT) | (491) | (811) | (1131) | (1451) | (1771) | (2091) | (2401) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAP - MAPT | 7.3 NM | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

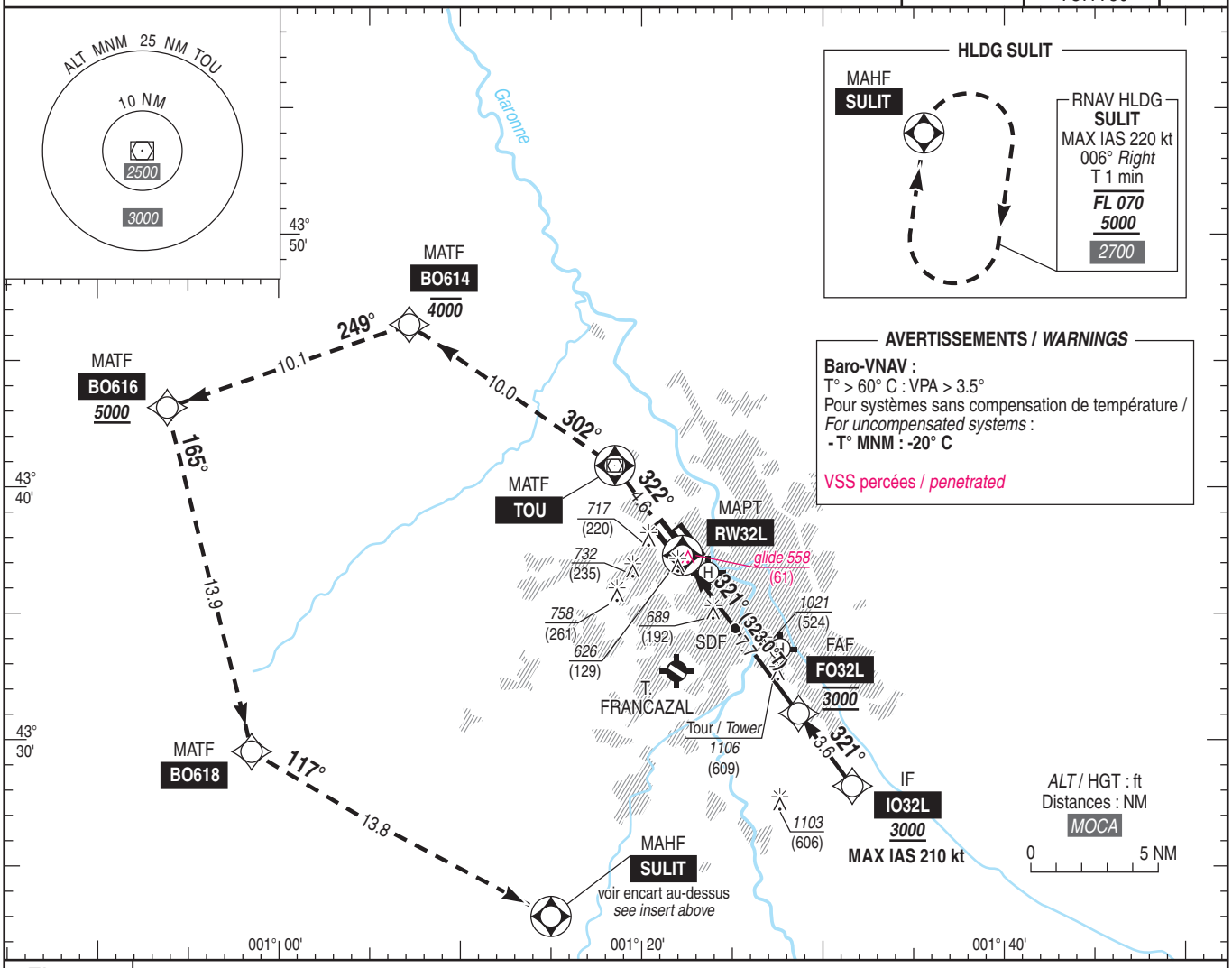
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 499,* ***THR : 497 (19 hPa)***

# TOULOUSE BLAGNAC
*FNA* **RNP** RWY 32L

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

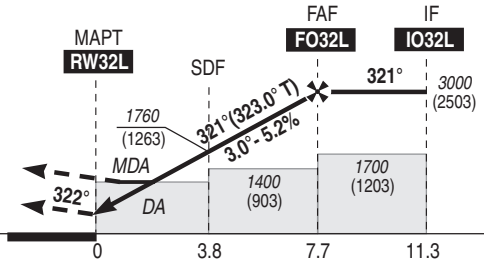
| RNP APCH | EGNOS Ch 57202 E32A TCH : 50 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions.*
*Acceleration level not studied.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***750*** (250) | 1300 | 191 | ***860*** (360) | 1500 | 259 | ***940*** (440) | 1500 | 439 | ***1030*** (530) | 1500 | 530 |
| B | | | 203 | ***870*** (380) | 1500 | 271 | | 1500 | | ***1060*** (560) | 1600 | 556 |
| C | | | 211 | ***880*** (380) | 1700 | 279 | | 2000 | | ***1340*** (850) | 2400 | 842 |
| D | | | 222 | ***890*** (390) | 1800 | 289 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 3600 | 917 |
| DL | | | 222 | - | | | | | | | | |

**DIST RW32L**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1180*** (683) | ***1500*** (1003) | ***1820*** (1323) | ***2140*** (1643) | ***2460*** (1963) | ***2780*** (2283) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.71 NM | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 499,* ***THR : 497 (19 hPa)***

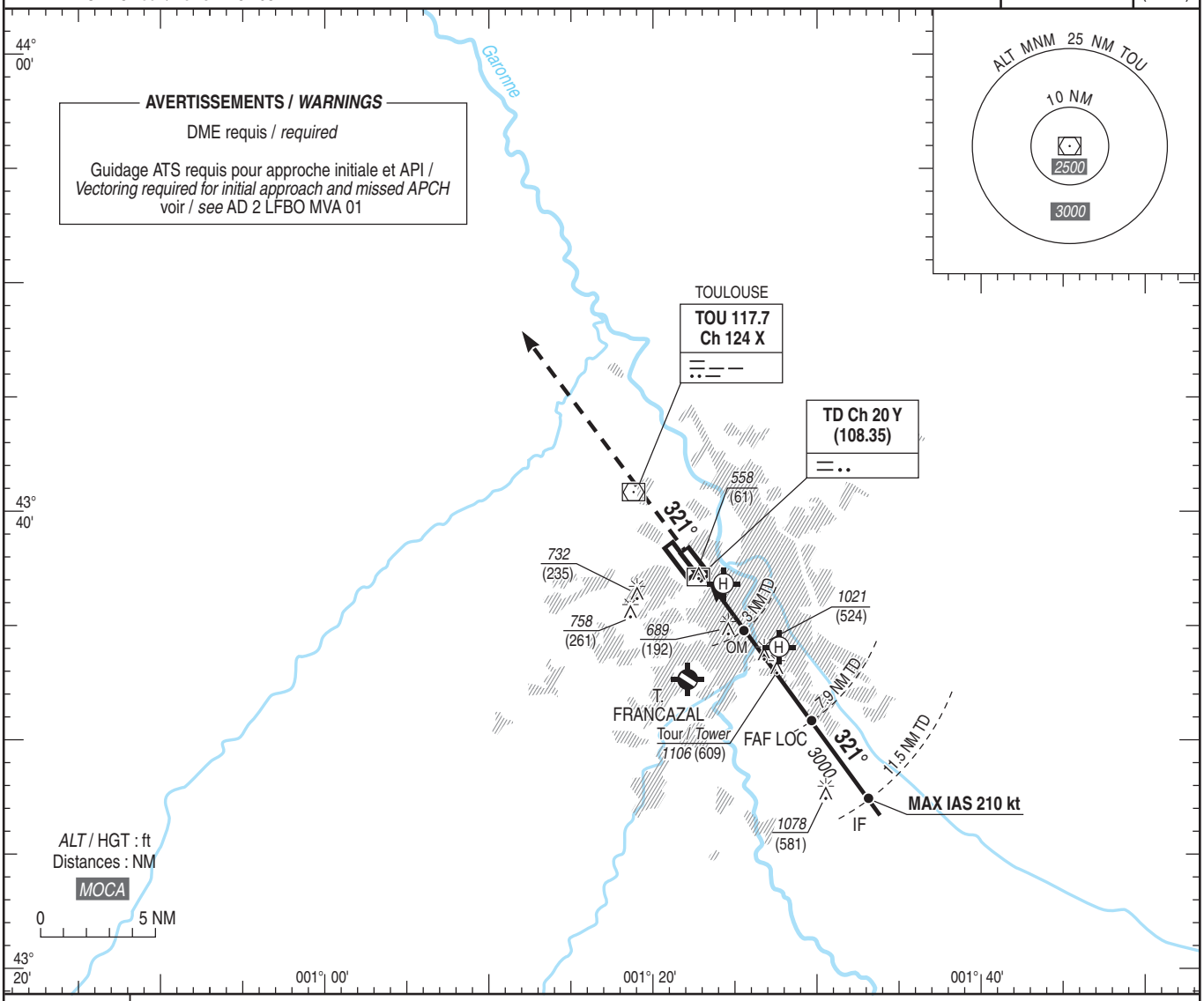
**TOULOUSE** BLAGNAC

*FNA* ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 32R

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

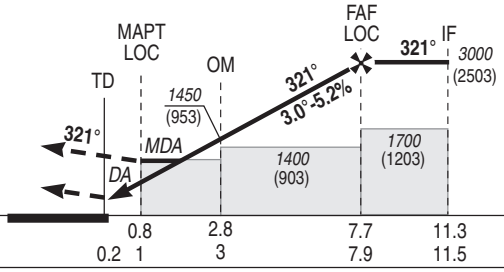
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **TD 108.35** | 2°E |
| RDH : 50 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** (RM 321°) jusqu'à ***4000*** (3503) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(MAG 321°) up to* ***4000*** *(3503) and follow ATC instructions.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y + DME TD | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***750*** (250) | 1300 | 191 | ***940*** (440) | 1500 | 439 | ***1030*** (530) | 1500 | 530 |
| B | | | 203 | | 1500 | | ***1060*** (560) | 1600 | 556 |
| C | | | 212 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 2400 | 917 |
| D | | | 222 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 3600 | 917 |
| DL | | | 222 | - | | | | | |

| **DME TD** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** | ***1130*** | ***1450*** | ***1770*** | ***2090*** | ***2410*** | ***2730*** |
| (HGT) | (633) | (953) | (1273) | (1593) | (1913) | (2233) |

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 499,* ***THR : 497 (19 hPa)***

## TOULOUSE BLAGNAC

*FNA* ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 32R

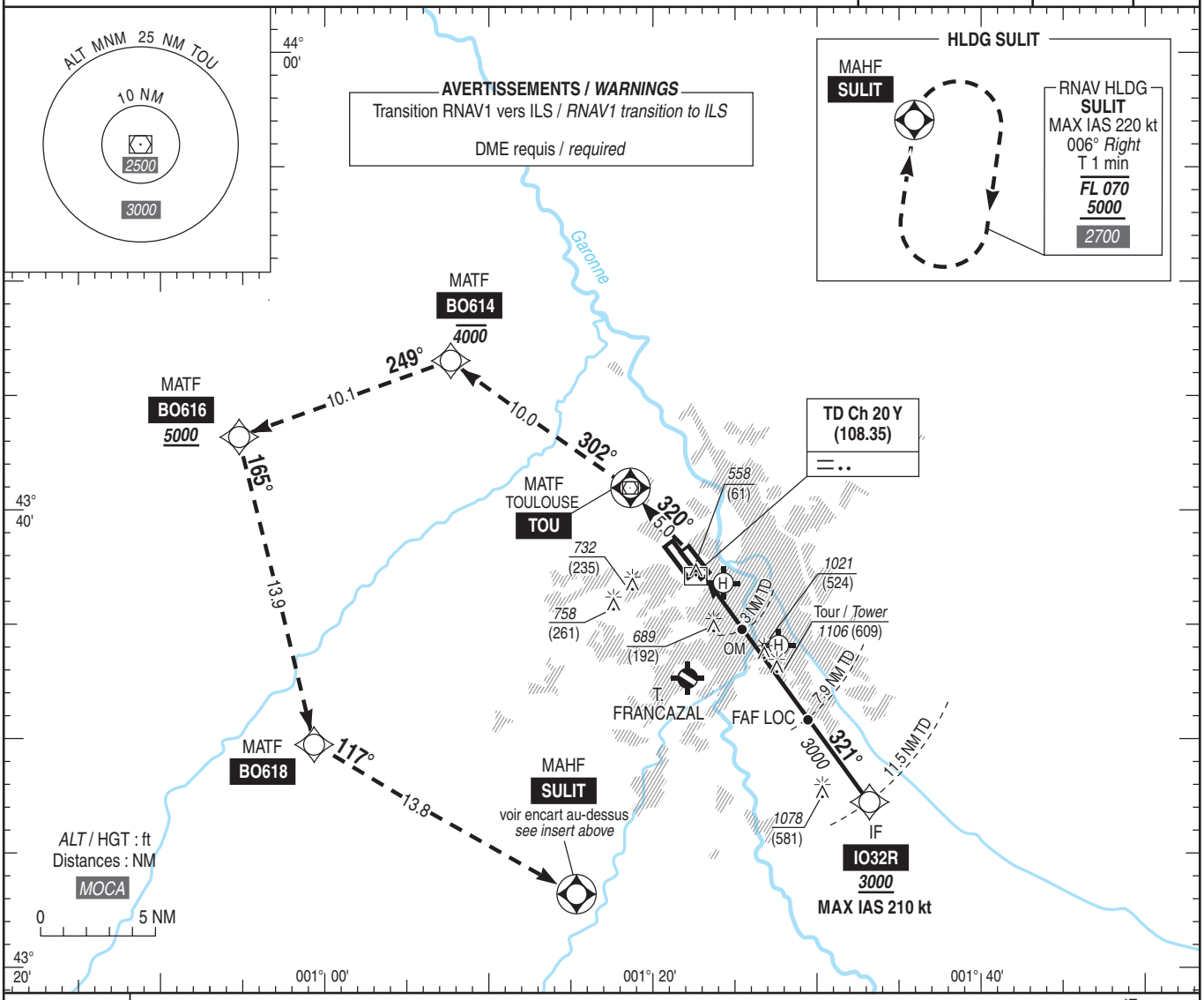
**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*

**ILS - DME**
**TD 108.35**
RDH : 50

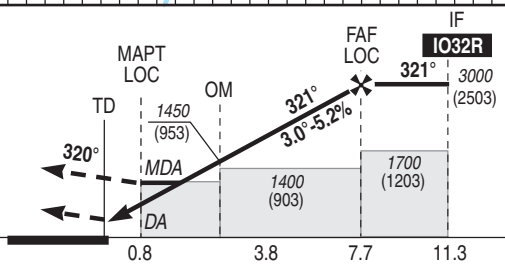
VAR
2°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions. Acceleration level not studied.*




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z + DME TD | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***750*** (250) | 1300 | 191 | ***940*** (440) | 1500 | 439 | ***1030*** (530) | 1500 | 530 |
| B | | | 203 | | 1500 | | ***1060*** (560) | 1600 | 556 |
| C | | | 212 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 2400 | 917 |
| D | | | 222 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 3600 | 917 |
| DL | | | 222 | | - | | | | |

| **DME TD** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1130*** (633) | ***1450*** (953) | ***1770*** (1273) | ***2090*** (1593) | ***2410*** (1913) | ***2730*** (2233) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see AIP ENR 1.5.*

| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

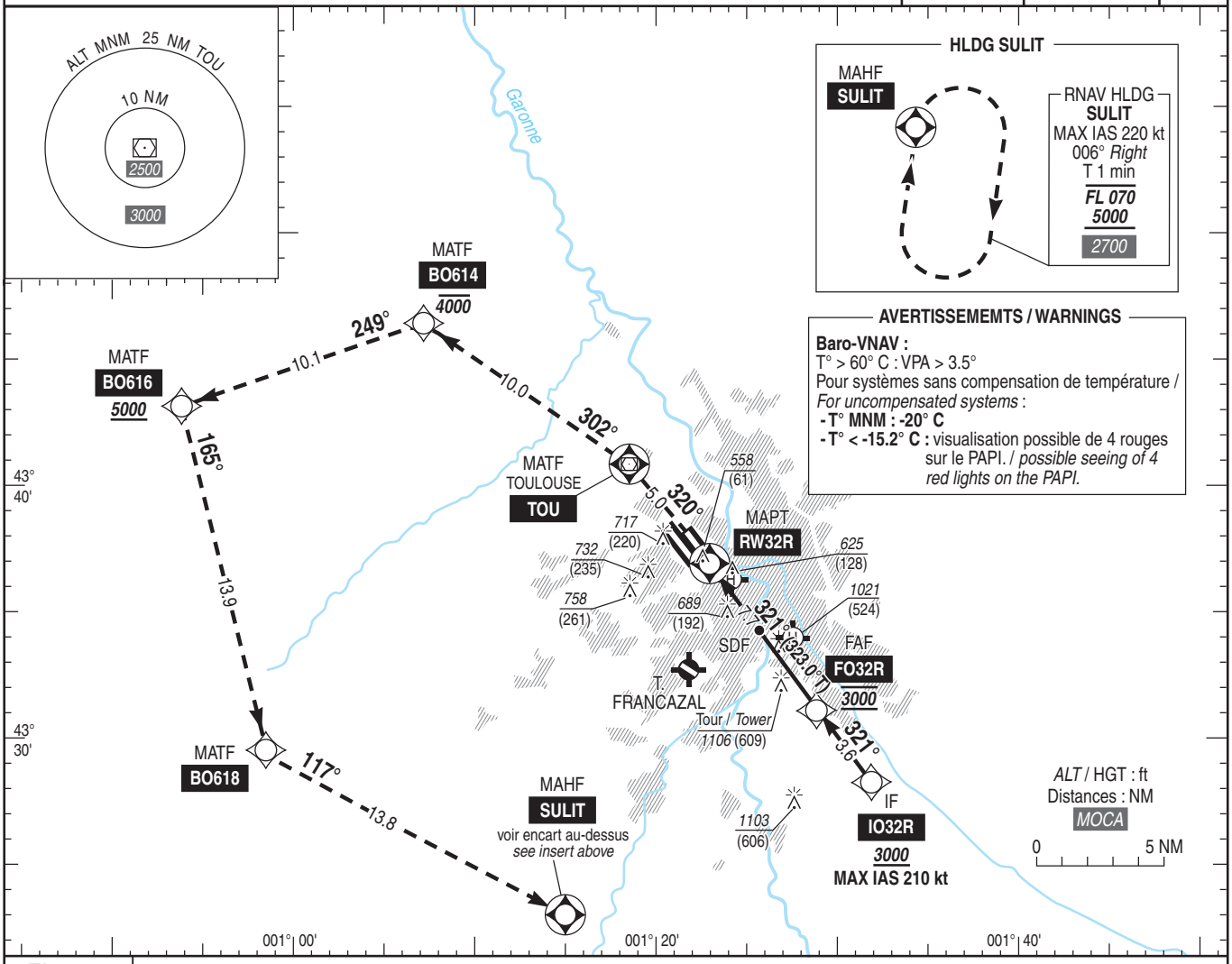
*ALT AD : 499,* ***THR : 497 (19 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 32R

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

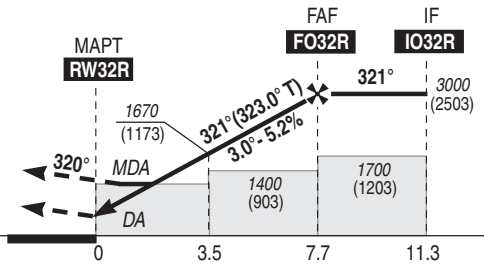
| RNP APCH | EGNOS Ch 77492 E32B TCH : 50 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions.*
*Acceleration level not studied.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | | | 191 | ***860*** (360) | 1500 | 258 | | 1500 | | ***1030*** (530) | 1500 | 530 |
| B | | | 203 | ***870*** (370) | 1500 | 270 | ***940*** (440) | 1500 | 439 | ***1060*** (560) | 1600 | 556 |
| C | ***750*** (250) | 1300 | 212 | ***880*** (380) | 1700 | 278 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 2400 | 917 |
| D | | | 222 | ***890*** (390) | 1800 | 289 | | 2000 | | ***1420*** (920) | 3600 | 917 |
| DL | | | 222 | - | | | | | | | | |

**DIST RW32R**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1180*** (683) | ***1500*** (1003) | ***1820*** (1323) | ***2140*** (1643) | ***2460*** (1963) | ***2780*** (2283) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW32R | 7.7 NM | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

## TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 32 R

**ATIS** BLAGNAC : 123.130
**APP** : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
**TWR** : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR
2°E
(2025)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP
2900

991
(494)

IAF
**FUZAP**
DTG : 48.3
***FL 080***

188°
9.4

**BO608**
DTG : 38.9

140°
7.7

**BO607**
***FL 080***

140°
8.1

**BO605**
DTG : 23.1
***5000***

185°
4.0

**BO604**
DTG : 19.1
**MAX IAS 230 kt**

185°
4.3

1044
(547)

251°
3.5

**BO603**
DTG : 14.8
***4000***

266°
5.0

**BO606**
DTG : 19.8
**MAX IAS 230 kt**

266°
7.9

IAF
**ADIMO**
DTG : 27.7
***FL 080***

321°

IF
**IO32R**
DTG : 11.3
***3000***
**MAX IAS 210 kt**

IAF
**AGENO**
DTG : 26.7
***FL 080***

121°
10.4

031°
5.0

**BO602**
DTG : 16.3

IAF
**SULIT**
DTG : 26
***FL 080***

084°
9.7

058°
12.1

IAF
**OGRIL**
DTG : 28.5
***FL 080***

**HLDG FUZAP**
RNAV HLDG
**FUZAP**
MAX IAS 220 kt
213° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
2800
FUZAP

RNAV HLDG
**ADIMO**
MAX IAS 220 kt
292° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
4900

RNAV HLDG
**SULIT**
MAX IAS 220 kt
006° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 080***
3300

Procédures élaborées selon le concept CDO.
*Procedures developed under the concept CDO.*

Vers / *To FNA* ILS Z ou / *or* LOC Z RWY 32R
Vers / *To FNA* RNP RWY 32R

TOULOUSE
TOU 117.7
Ch 124 X

T. BLAGNAC

TD Ch 20 Y
(108.35)

Garonne

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
DTG : Distance To Go (to THR)
REF HGT : *ALT THR*

0 5 NM

43° 50'
43° 40'
43° 30'
43° 20'
001° 10'
001° 20'
001° 30'
001° 40'
001° 50'



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBP.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBP - PAU PYRENEES

**AD 2 LFBP.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°22'48"N 000°25'07"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection piste et TWY central. | Intersection of RWY and central TWY. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km NW de Pau. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 616 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.204°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.122°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEA AIR'PY. | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport Pau-Pyrénées - 64230 UZEIN | |
| | Telephone | 05 59 33 33 00 | |
| | FAX | 05 59 33 33 05 | |
| | TELEX | PUFAPXH | |
| | AFS | LFBPYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBP.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN - DIM : 0400-2200.<br>JF : en fonction des vols commerciaux programmés. | MON - SUN : 0400-2200.<br>Public HOL : depending on scheduled commercial flights. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PPR 24 HR LUN-VEN et PPR 48 HR WE et jours fériés par :<br>TEL : 06 08 54 08 45 ou 07 72 39 38 31 ou 06 07 90 11 92 ou 09 70 27 56 00 (CODT Bordeaux) et<br>E-mail : bsi-pau@douane.finances.gouv.fr<br>Obligatoire pour tous les vols hors Schengen à l'arrivée et au départ. | PPR 24HR MON-FRI and PPR 48 HR WE and public HOL by:<br>TEL: 06 08 54 08 45 or 07 72 39 38 31 or 06 07 90 11 92 or 09 70 27 56 00 (CODT Bordeaux) and<br>E-mail : bsi-pau@douane.finances.gouv.fr<br>Compulsory for all flights out Schengen arriving at/departing from LFBP. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0145-2245 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0430-2000. En-dehors de ces HOR, O/R PN 1 HR par TEL : 05 59 33 33 36 ou E-mail : airbppuf@outlook.fr<br>Distributeur automatique 100LL<br>carte AIR BP Carte Bleue VISA AMEX MASTERCARD soumises au déplacement d'un opérateur ; délai éventuel à prévoir<br>Cash 750 euros maximum. | 0430-2000. Outside these SKED, O/R PN 1 HR by TEL : 05 59 33 33 36 or E-mail : airbppuf@outlook.fr<br>100LL automatic dispenser<br>Debit card AIRBP VISA AMEX MASTERCARD subject to the movement of an operator; possible delay to be expected.<br>cash 750 euros maximum. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | 0400-2200 O/R J-2 | 0400-2200 O/R D-2 |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Aérogare : 0400-2200<br>Accès des vols privés via PARIF H24. | Terminal : 0400-2200<br>Access private flights by security access H24. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | 0400-2200 | |
| 12 | Observations / *Remarks* | Assistance en escale : 0400-2200. H24 O/R J-2.<br>Aviation générale : PPR 48 HR obligatoire.<br>TEL : 05 59 33 33 53<br>E-mail : trafic@pau.aeroport.fr<br>FREQ : 131.540 MHz<br>GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.<br>TEL OPS : 05 59 33 33 53<br>TEL RFFS : 05 59 33 33 18 | Handling : 0400-2200. H24 O/R D-2.<br>General aviation: PPR 48 HR mandatory.<br>TEL : 05 59 33 33 53<br>E-mail : trafic@pau.aeroport.fr<br>FREQ : 131.540 MHz<br>GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.<br>TEL OPS : 05 59 33 33 53<br>TEL RFFS : 05 59 33 33 18 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention sur l'AD, sociétés de levage et manutention à proximité. | Modern handling facilities at airport, cranes, elevators and handling firms nearby. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants: 100LL - JET A1 (CIV-MIL)- F34 AG (MIL). | Fuels: 100LL - JET A1 (CIV-MIL) - F34 AG (MIL). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Cuves (300 m3) - TR 2 (24 et 44 m3) - distributeur automatique 100LL : 50 m3. | Tanks (300 m3) - TR 2 (24 and 44 m3) - 100LL automatic dispenser: 50 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 dégivreuse nacelle 7 m type I + 1 dégivreuse 13 m type I DE950 et IV AD49.<br>5000 l de dégivrant en stock. | 1 de-icing cradle 7 m type I + 1 de-icer 13 m type I DE950 and IV AD49.<br>5000 l of de-icing agent stored. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | HELI BEARN (PART 145), avion et hélicoptère, TEL : 05 59 33 21 35.<br>Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74. | HELI BEARN (PART 145), ACFT and HEL, TEL : 05 59 33 21 35.<br>Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74. |
| 7 | Observations / *Remarks* | TEL: 05 59 33 33 53 - FAX: 05 59 33 33 22 - SITA-PUFAPXH - Email: trafic@pau.aeroport.fr | TEL: 05 59 33 33 53 - FAX: 05 59 33 33 22 - SITA-PUFAPXH - Email: trafic@pau.aeroport.fr |

**AD 2 LFBP.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité ou à PAU. | In vicinity or in PAU. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location. Sur AD, bus vers Pau sauf dimanche et JF. | Taxis, car rental. At airport, busses to Pau except SUN and HOL. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux et cliniques à PAU. | Public and private hospitals in PAU. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boîte aux lettres. | Mail box. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A Pau | In Pau |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBP.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 8 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VIM 60, 1 VIM 90, 1 véhicule de commandement, 1 remorque levage/calage, 1 remorque pollution. | 2 VIM 60, 1 VIM 90, 1 commander vehicle, 1 trailer lifting/wedging, 1 trailer pollution. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aéronefs < 3 tonnes : SSLIA équipé d'une remorque de levage/calage.<br>Aeronefs > 3 tonnes : l'exploitant met à disposition de la compagnie propriétaire de l'avion une liste de sociétés compétentes.<br>Contacter le 05 59 33 33 18 ou 06 60 30 64 91. | ACFT < 3 tons : RFFS equipped with a trailer lifting/wedging.<br>ACFT > 3 tons : AD operator provides to the company owner of the aircraft a list of competent companies.<br>Contact 05 59 33 33 18 or 06 60 30 64 91. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau nominal 7 avec modulations (niveaux 6 ou 5) précisées par NOTAM.<br>Niveau 8 possible sous réserve et O/R PN 48HR auprès de Service TRAFIC TEL : 05 59 33 33 53 ou 06 70 09 99 40. | Nominal level 7 depending on schedule changes (levels 6 or 5) specified by NOTAM.<br>Level 8 available under conditions and O/R PN 48 HR to Service TRAFIC TEL: +33 (0)5 59 33 33 53 or 06 70 09 99 40. |

**AD 2 LFBP.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 camion équipé lame néoprène.<br>Epandage de déverglaçant agréé, éventuellement à titre préventif.<br>ECOWAY-F-35 : Formiate de potassium. | 1 truck equipped with rubber blade.<br>Spreading of approved de icing product, possible as a preventive measure.<br>ECOWAY-F-35 : Potassium formiate agent. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | - Piste sur une largeur de 30 m et une longueur de 2100 m<br>- TWY N3, C<br>- Aire de trafic commercial | - RWY over a width of 30 m and a length of 2100 m<br>- TWY N3, C<br>- The commercial apron |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Suspension du trafic durant les opérations de déblaiement. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Suspension of traffic during the snow clearance operations. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Parking CIV : béton enrobé<br>Parking MIL : enrobé | CIV apron: bituminous concrete<br>MIL apron: bituminous |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Alpha :<br>- 1,1B : 44 R/B/W/T<br>- 2, 2B : 44 R/C/W/T<br>- 3, 3B : 36 R/C/W/U<br>- 4 : 52 R/C/W/U<br>- 5, 5B : 36 R/C/W/U<br>- 6, 6B : 52 R/C/W/U<br>- 7 : 36 F/B/W/T<br>- 8A : 40 F/C/W/T<br>- 8B, 8C : 29 F/C/W/T<br>Golf : 49 R/B/W/T<br>Aérosite : 35 F/C/W/T. | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 1) TWY NW et N5 : 18 m<br>2) TWY NM, M et E : 23 m limité code C<br>3) TWY NE et N1 : 23 m limité code D avec envergure du train principal < 8,50 m<br>4) TWY N : 15 m limité code B<br>5) TWY NA : 23 m<br>6) TWY N3 : 23 m<br>7) TWY C : 23 m<br>8) TWY NG : 23 m<br>9) TWY G : 23 m<br>10) TWY Q : 15 m<br>11) TWY S, S0, S1, S2 : 15 m<br>12) TWY Y : 15 m du TWY S au portail militaire, puis 10,5 m du portail militaire aux installations militaires | 1) TWY NW and N5 : 18 m<br>2) TWY NM, M and E : 23 m restricted to code C<br>3) TWY NE and N1 : 23 m restricted to code D with main gear span < 8.50 m<br>4) TWY N : 15 m restricted to code B<br>5) TWY NA : 23 m<br>6) TWY N3 : 23 m<br>7) TWY C : 23 m<br>8) TWY NG : 23 m<br>9) TWY G : 23 m<br>10) TWY Q : 15 m<br>11) TWY S, S0, S1, S2 : 15 m<br>12) TWY Y : 15 m from TWY S to military gate, then 10.5 m from military gate to military installations |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Enrobé | Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 1) 45 F/C/W/T<br>2) 45 F/C/W/T<br>3) 45 F/C/W/T<br>4) 38 F/C/W/T<br>5) 41 F/C/W/T<br>6) 39 F/C/W/T<br>7) 36 F/C/W/T<br>8) 40 F/C/W/T<br>9) 38 F/C/W/T<br>10) 35 F/C/W/T<br>11) S : 31 F/C/W/T<br>S0 : 19 F/C/W/T<br>S1 : 27 F/C/W/T<br>S2 : 24 F/C/W/T<br>12) 19 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 604 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 1 43°22'52.02"N 000°24'48.01"W<br>1B 43°22'52.03"N 000°24'48.28"W<br>2 43°22'52.01"N 000°24'49.91"W<br>3 43°22'53.77"N 000°24'51.71"W<br>3B 43°22'52.59"N 000°24'50.79"W<br>4 43°22'55.12"N 000°24'53.79"W<br>5 43°22'55.93"N 000°24'55.32"W<br>5B 43°22'54.40"N 000°24'53.87"W<br>6 43°22'56.74"N 000°24'56.85"W<br>6B 43°22'56.34"N 000°24'56.10"W<br>7 43°22'56.76"N 000°24'59.82"W | A1 43°23'09.26"N 000°25'20.53"W<br>A2 43°23'08.17"N 000°25'18.42"W<br>A3 43°23'08.85"N 000°25'20.37"W<br>G1 43°23'00.21"N 000°25'06.31"W<br>G2 43°22'59.78"N 000°25'06.00"W<br>G3 43°22'59.88"N 000°25'07.83"W<br>G4 43°22'59.51"N 000°25'05.84"W<br>G5 43°22'59.86"N 000°25'06.51"W<br>G6 43°23'00.21"N 000°25'07.17"W<br>G7 43°23'00.56"N 000°25'07.84"W<br>G8 43°23'00.91"N 000°25'08.51"W |
| 6 | Observations / *Remarks* | Circulation interdite aux piétons depuis les postes de l'aviation légère vers les postes aviation commerciale et aérogare.<br>Utilisation TWY S, S0, S1 et S2 limitée aux appareils circulant en CAM, aéronefs d'état et aux aéronefs volant au profit des forces militaires.<br>Points d'attente intermédiaires M et E non utilisables par RVR < 800 m.<br>TWY Q utilisable de jour et de nuit. Interdit en LVP (RVR < 800 m). | Pedestrian traffic forbidden from general aviation towards commercial aviation stands and terminal.<br>Use of TWY S, S0, S1 and S2 reserved for military aircraft, state aircraft and aircraft flying for military forces.<br>Intermediate HLDG points M et E unavailable when RVR less than 800 m.<br>Use of TWY Q night and day. Forbidden if RVR < 800 m. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir carte AD 2 LFBP APDC 01. | See AD 2 LFBP APDC 01. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marques latérales de piste, d'axe de piste, de distance constante, d'identification de piste, de seuil de piste, lignes axiales. | RWY lateral marks, RWY centreline, threshold number and marks, distance marks, TWY centrelines. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBP .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Permanentes : TWY NW, S.<br>TWY N1, N3, S0, S1 : Feux de protection de piste (wigwag). | Permanent : TWY NW, S.<br>TWY N1, N3, S0, S1: Runway guard lights. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Activation du pelicandrome sur demande. Itinéraire DASH 8 / Canadair CL451 :<br>- sortie de piste par : N5, NW, NG vers parking G.<br>- sortie de piste par : N3, NG vers parking G.<br>Marquage au sol sur parking G : lignes discontinues de couleur bleue.<br>Roulage N5, NW non autorisé pour l'A400M. | Pelicandrome O/R. Route DASH 8 / Canadair CL451 :<br>- runway exit N5, NW, NG towards apron G.<br>- runway exit N3, NG towards apron G.<br>Ground marking apron G : blue dashed lines.<br>Taxiing N5, NW prohibited for A400M. |

**AD 2 LFBP.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBP.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | TOULOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBP .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | BORDEAUX MERIGNAC |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | TOULOUSE<br>BORDEAUX MERIGNAC |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

**AD 2 LFBP.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 125.85 (125) | 2500 x 45 | 52 F/C/W/T<br>asphalte / asphalt | 43°23'15.57"N 000°25'59.74"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 581ft |
| 31 | 305.85 (305) | 2500 x 45 | 52 F/C/W/T<br>asphalte / asphalt | 43°22'28.19"N 000°24'29.67"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 616ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | NIL | NIL | 2620 x 280 | NIL | (1) |
| 31 | NIL | NIL | 200 | 2620 x 280 | NIL | (2) |

(1) RESA (L x l) : 90 x 90

(2) RESA (L x l) : 180 x 90


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 | |
| TWY N3 | 1040 | 1040 | 1040 | | |
| TWY N5 | 2080 | 2080 | 2080 | | |
| 31 | 2500 | 2700 | 2500 | 2500 | |
| TWY N3 | 1480 | 1680 | 1480 | | |
| TWY S1 | 2120 | 2320 | 2120 | | |

**AD 2 LFBP.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 13 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 70 ft | | 2500 m | 15 m | W/R | LIH |
| 31 | CAT III - 900 m - LIH/LIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 53 ft | 900 m | 2500 m | 15 m | W/R | LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 13 | 1900 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | | |
| 31 | 1900 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | | (1) |

(1) Angle du PAPI calé sur la pente du glide pour aéronef de type A320, MFS (marge de franchissement du seuil) inférieure à 9 m (29 ft) pour les avions avec une HOR (hauteur oeil/roue) supérieure à 7,34 m (24 ft).
PAPI's angle calibrated on glide slope for A320 aircraft type, TCH (threshold crossing height) lower than 9 m (29 ft) for airplanes with a EWH (eye-to-wheel height) greater than 7.34 m (24 ft).

**AD 2 LFBP.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Feux LED : N3, M, C, N entre C et M, N1 et NE entre M et N1, S1. | LED lights : N3, M, C, N between C and M, N1 and NE between M and N1, S1. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Dispositif latéral rétroréfléchissant : NE, E, M, N entre C et M, N1, S0, S1, S2.<br>Feux LED : N3, N1, C, N5, NG, NW, G, Q. | Lateral reflective marking: NE, E, M, N between C and M, N1, S0, S1, S2.<br>LED lights : N3, N1, C, N5, NG, NW, G, Q. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Secours par groupe. | Auxilary power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Absence de marquage et de balisage axial raquette de retournement seuil 31.<br>Feux de barre d'arrêt et de protection de piste (wigwag) à LED. | Half-turn area THR 31 : no axial marking and lighting.<br>Stopbars and runway guard with LED lights. |

**AD 2 LFBP.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | 1) CIV :<br>HE entre TWY M et E<br>FATO :<br>-dimensions : 19.65 m x 19.65 m<br>TLOF :<br>-position : 43°22'43.98"N - 000°24'42.31"W<br>-altitude : 613 ft<br>-dimensions : 16.30 m x 16.30 m<br>2) MIL : hélistation du 5ème R.H.C.<br>FATO MIL :<br>-dimensions : 644.38 m x 20 m<br>TLOF : 16.60 m x 16.60 m<br>- position THR 31 : 43°22'20.46N" - 000°24'59.95"W , altitude : 608 ft<br>- position THR 13 : 43°22'32.68N" - 000°25'23.14"W, altitude : 599 ft<br>Observations : voir VAC HELISTATIONS. | 1) CIV:<br>HE between TWY M and E<br>FATO :<br>-dimensions: 19.65 m x 19.65 m<br>TLOF:<br>-position: 43°22'43.98"N - 000°24'42.31"W<br>-altitude: 613 ft<br>-dimensions: 16.30 m x 16.30 m<br>2)MIL: 5th R.H.C. helicopter area.<br>FATO MIL :<br>-dimensions : 644.38 m x 20 m<br>TLOF : 16.60 m x 16.60 m<br>- position THR 31: 43°22'20.46N" - 000°24'59.95"W, altitude : 608 ft<br>- position THR 13: 43°22'32.68N" - 000°25'23.14"W, altitude : 599 ft<br>Remarks: see VAC HELISTATIONS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PAU-PYRENEES**<br><br>43°28'56"N , 000°33'02"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W - 43°25'00"N , 000°14'32"W - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°22'48"N , 000°25'07"W ( ARP ) - 43°16'06"N , 000°19'06"W - 43°21'00"N , 000°37'00"W - 43°28'56"N , 000°33'02"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>PYRENEES Approche (FR)<br>PYRENEES Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>PAU Tour (FR)<br>PAU Tower (EN) | HOR/SKED ATC : voir/see AD 2 LFBP.3.7<br>A l'exclusion des parties interférentes de la LF-R 201A lorsqu'elle est active et de la LF-P4<br>LF-P 4 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>With the exception of the interfering parts of LF-R 201A when active and LF-P 4<br>LF-P 4: entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |

**AD 2 LFBP.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | PYRENEES Information (FR)<br>*PYRENEES Information (EN)* | 126.525 MHz | HO | |
| APP | PYRENEES Approche (FR)<br>*PYRENEES Approach (EN)* | 121.175 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | PYRENEES Approche (FR)<br>*PYRENEES Approach (EN)* | 128.800 MHz | HO | Jusqu'au FL200.<br>Secteur/Sector PY. |
| TWR | PAU Sol (FR)<br>*PAU Ground (EN)* | 121.755 MHz | HO | |
| TWR | PAU Tour (FR)<br>*PAU Tower (EN)* | 124.150 MHz | HO | |
| VDF | PAU Gonio (FR)<br>*PAU Homer (EN)* | 124.150 MHz | HO | |
| VDF | PAU Gonio (FR)<br>*PAU Homer (EN)* | 126.525 MHz | HO | |
| VDF | PAU Gonio (FR)<br>*PAU Homer (EN)* | 128.800 MHz | HO | |
| ATIS | PAU (FR)<br>*PAU (EN)* | 128.480 MHz | HO | |
| D-ATIS | PAU (FR)<br>*PAU (EN)* | NIL | HO | Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR-DEP parameters via DATA-link. |

**AD 2 LFBP.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | PO | 397 kHz | H24 | 43°18'50.8"N 000°09'58.4"W | 1182 ft | 25NM | | 108°/11,2NM THR 31 | |
| NDB | PU | 364 kHz | H24 | 43°19'13.9"N 000°18'18.4"W | 831 ft | 25NM | | 125°/5,6NM THR 31 | |
| LOC 31 (III.E.4) | PYR | 110.1 MHz | H24 | 43°23'20.3"N 000°26'08.8"W | 576 ft | | | 305°/272 m THR 13 | |
| GP 31 | | 334.4 MHz | H24 | 43°22'31.0"N 000°24'44.2"W | 608 ft | | 15.9 m/52 ft<br>( 3 °) | 285°/344 m THR 31 | |
| DME 31 | | CH 38X | H24 | 43°22'31.0"N 000°24'44.2"W | 676 ft | 25NM FL250 | | 285°/344m THR 31 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le CCA PYRENEES assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales du SIV PYRENEES en fonction des classes d'espaces en dessous du FL 145.

***20.1 UNITS RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICE PYRENEES***

*Approach Control Center ensures the air traffic services within the SIV PYRENEES according to airspaces classification below FL 145.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Le niveau de transition est calculé par PYRENEES APP en fonction de l'altitude de transition fixée à 5000 ft.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*Transition level is calculated by PYRENEES APP according to transition altitude fixed at 5000 ft.*

**20.3 FONCTIONS RADAR**

Le Centre de Contrôle d'approche de PAU PYRENEES est habilité à utiliser les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***20.3 RADAR FUNCTIONS***

*The PAU PYRENEES Approach Control Unit is entitled to use the functions of radar surveillance, monitoring and guidance to provide air traffic control, flight information and alert.*

**20.4 MANOEUVRES AU SOL**

***20.4 GROUND MANOEUVRING***

**20.4.1 Atterrissage de précision CAT II et III (RVR < 550m ou plafond < 200ft)**

1 seul mouvement d'aéronef sur l'aire de manœuvre.

***20.4.1 Precision landing CAT II and III (RVR < 550m or ceiling < 200ft)***

*Only one ACFT movement allowed on manoeuvring area.*

**20.4.2 Roulage en configuration LVP**

**RVR <= 350 m**

Les TWY N5, NW, NG et G ne sont pas utilisables.

**- ACFT de code A, B, C :**

Sortie de piste par N3 :

Le roulage après N3 s'effectue vers l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY C et N (entre C et M).

Entrée sur piste par N1 :

Le roulage vers N1 s'effectue depuis l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY N (entre C et M), M et NE.

**- ACFT de code D, E, F :**

Sortie de piste par N3 :

Le roulage après N3 s'effectue vers l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY C et N (entre C et M).

Entrée sur piste par N3 :

Le roulage vers N3 s'effectue depuis l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant le TWY C.

**RVR > 350m**

**- ACFT de code A, B, C :**

Sortie de piste par N3 ou N5

Entrée sur piste par N1 :

Le roulage vers N1 s'effectue depuis :

- l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY N (entre C et M), M et NE.

- l'aire de trafic Golf en empruntant les TWY G, NG, C, N (entre C et M), M et NE.

**- ACFT de code D, E, F :**

Les TWY N5, NW ne sont pas utilisables.

Sortie de piste par N3.

Entrée sur piste par N3 :

Le roulage vers N3 s'effectue depuis :

- l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant le TWY C.

- l'aire de trafic Golf en empruntant les TWY G et NG.

Circulation sur l'aire de trafic: réduite au strict nécessaire: traitement des vols sur les parking ALPHA et GOLF. Circulation de l'avitailleur autorisée uniquement sur ces parkings.

L'attention des pilotes est attirée, notamment en LVP, sur la route de service qui traverse et contourne l'aire de trafic A. Presence d'un HOT SPOT sur l'aire de trafic côté EST : l'extrémité de la route de service est à proximité de l'entrée du TWY NE (voir carte AD 2 LFBP ADC 01).

***20.4.2 Taxiing in LVP configuration***

***RVR <= 350 m***

*TWY N5, NW, NG et G cannot be used.*

***- Code A, B, C ACFT:***

*RWY exit via N3 :*

*Taxiing after N3 towards commercial apron Alpha via TWY C and N (between C and M).*

*RWY entrance via N1:*

*Taxiing towards N1 from commercial apron Alpha via TWY N (between C and M), M and NE.*

***- Code D, E, F ACFT:***

*RWY exit via N3 :*

*Taxiing after N3 towards commercial apron Alpha via TWY C and N (between C and M).*

*RWY entrance via N3 :*

*Taxiing towards N3 from commercial apron Alpha via TWY C.*

***RVR > 350m***

***- Code A, B, C ACFT:***

*RWY exit via N3 or N5*

*RWY entrance via N1 :*

*Taxiing towards N1:*

*- from commercial apron Alpha via TWY N (between C and M), M and NE.*

*- from apron Golf via TWY G, NG, C, N (between C and M), M and NE.*

***- Code D, E, F ACFT:***

*TWY N5, NW cannot be used.*

*RWY exit via N3.*

*RWY entrance via N3:*

*Taxiing towards N3:*

*- from commercial apron Alpha via TWY C.*

*- from apron Golf via TWY G, NG.*

*Traffic on the apron: reduced to the bare minimum: handling of flights on stands ALPHA and GOLF. Refueling truck movement restricted to the apron ALPHA and GOLF.*

*Pilots must be aware, specially during LVP, of the service road crossing and by-passing apron A. Hot spot on apron: end of service road on the East side apron next to TWY NE (see carte AD 2 LFBP ADC 01).*

**20.4.3 Divers**

Chemin de lutte animalière situé à 75 m au Sud de l'axe de piste utilisé en conditions VMC.

Aire de trafic A et G : poussée minimale.

Parking P7 : ACFT code E et F, roulage avec précaution puissance minimale.

Cheminement nominal pour arrivées ACFT code D, E et F : remonter piste et emprunter N3 et C ou N3, NG et G.

Aire de demi-tour seuil 13: suivre marquage au sol sur aire de demi-tour ; angle de virage roulette de nez > 45 °.

***20.4.3 Miscellaneous***

*Wildlife control way located 75 m South of RWY axis used in VMC only.*

*Apron A and G : minimum thrust.*

*Parking P7: ACFT code E and F, taxiing carefully with minimum power.*

*ACFT code D, E and F: backtrack RWY and taxi on N3 and C or N3, NG and G.*

*Turn pad THR 13: follow RWY turn pad marking; steering angle nose gear > 45 °.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Rouler vitesse réduite.

→ Entrée ou sortie de l'aire A par NM non autorisée si code E stationné sur le poste P1 ou P1B.

**20.4.4 Roulage par fortes chaleurs**

Si T° > 35°C rouler vitesse réduite sur l'aire de manœuvre et demi-tour obligatoire sur les aires de retournement aux seuils 13 et 31

*Taxi at slow speed.*

*Entry or exit from apron A via NM is not permitted if code E on stand P1 or P1B.*

***20.4.4 Taxiing in high heat***

*If T° > 35°C taxi at slow speed on manoeuvering area, and mandatory u-turn on turn pads THR 13 and 31*


© Service de l'Information Aéronautique, France

### 20.5 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

Stationnement soumis à PPR 48 HR obligatoire sauf vols commerciaux programmées , EVASAN et vols d'urgence.

Contact : trafic@pau.aeroport.fr - 06 70 09 99 40.

→ A l'arrivée : placeur obligatoire. Stationnement autonome interdit sauf vols d'urgence.

### *20.5 USE OF PARKING STANDS*

*PPR 48 HR mandatory except scheduled commercial flights, MEDEVAC and emergency flights.*

*Contact : trafic@pau.aeroport.fr - 06 70 09 99 40.*

*Arrival with mandatory guidance assistance. Aircraft self-parking forbidden except for emergency flights.*

| **Postes**<br>***Stands*** | **Départ autorisé**<br>***Authorised departure*** | **Types**<br>***Aircraft types*** | **Envergure max (m)**<br>***Aircraft max wingspan (m)*** | **Aviation commerciale**<br>***Commercial flights*** | **Aviation d'affaire**<br>***Private flights*** | **Aviation générale**<br>***General aviation*** | **Consignes**<br>***Instructions*** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | R | Maxi code C | 36 m | X | | | Poste passerelle / *Jetway stand* |
| 1B | R | Maxi code E | 65 m | X | | | Poste passerelle, poste interdit au B747 / *Jetway stand, prohibited for B747* |
| 2 | R | Maxi code C | 36 m | X | | | Poste passerelle / *Jetway stand* |
| 3 | A / R | Maxi code C | 36 m | X | | | Départ autonome avec guidage de l'assistance / *self-manoeuvring departure with handling company guidance* |
| 3B | A / R | Maxi code C | 36 m | X | | | Départ autonome avec guidage de l'assistance / *self-manoeuvring departure with handling company guidance* |
| 4 | R | Maxi code C | 36 m | X | | | |
| 5 | R | Maxi code C | 36 m | X | | | |
| 5B | A / R | Maxi code C | 36 m | X | | | Départ autonome avec guidage de l'assistance / *self-manoeuvring departure with handling company guidance* |
| 6 | R | Maxi code C | 36 m | X | | | |
| 6B | R | Maxi code E sauf/ *except* B747 | 65 m | X | | | Poste interdit au B747 / *Stand prohibited for B747* |
| 7 | A | Maxi code E et/ *and* AN124 | 65 m<br>73.3 m | X | X | X | Pour avion en entraînement/ *Training flights*<br>Aviation militaire/ *Military flights* |
| 8A, 8B, 8C | A | Maxi code B | 24 m | X | X | X | Prioritairement aviation d'affaires. Possibilité aviation générale / *Priority to private flights, general aviation flights possible* |
| G (Golf) 1 | A | Maxi code E et/ *and* AN124 | 73.3 m | | X | X | Aviation non commerciale / *Non commercial aviation*<br>Prioritairement avions gros porteur et Antonov dans le cadre de vols d'État, vols militaires ou des forces de l'ordre / *Priority to Antonov aircraft, military or law enforcement flights*<br>Arrivée avec placeur obligatoire / *Arrival with marshaller assistance mandatory* |
| G (Golf) 2 | A | Maxi code C | 36 m | | X | X | *Aviation non commerciale / Non commercial aviation*<br>Aviation générale sans assistance. PPR 48 HR obligatoire / *General aviation flights without handling PPR 48 HR mandatory* |
| G (Golf) 3 | A | Maxi code C | 36 m | | X | X | |
| G (Golf) 4 | A | Maxi code A | 15 m | | X | X | |
| G (Golf) 5 | A | Maxi code A | 15 m | | X | X | |
| G (Golf) 6 | A | Maxi code A | 15 m | | X | X | |
| G (Golf) 7 | A | Maxi code A | 15 m | | X | X | |
| G (Golf) 8 | A | Maxi code A | 15 m | | X | X | |

← 

A : Départ autonome / *Self-manoeuvring departure*
R : Repoussage / *Push-back*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.21 Procédures antibruit / Noise abatement procedures**

**21.1 VOLS D'ENTRAINEMENT ET DE CONTROLE**

Les vols VHL sont soumis à l'autorisation de l'exploitant (PPR à demander au service trafic@pau.aeroport.fr ou 06 70 09 99 40) selon les termes et limitations de la charte de gestion des nuisances sonores.

**21.2 UTILISATION GPU APU**

L'utilisation de groupes électrogènes mobiles (GPU) ou de convertisseurs électriques est recommandée pendant l'escale d'un aéronef. Les groupes auxiliaires de puissance (APU) ne seront mis en marche que lorsque la situation l'exige.

**21.3 POINTS FIXES**

Essais moteurs au-delà de la puissance de roulage uniquement sur piste entre 0500 et 2100.

→ Les points fixes sont interdits en conditions LVP.

***21.1 TRAINING AND CHECKED FLIGHTS***

*Training sessions are subject to AD operator's approval (PPR by tel 06 70 09 99 40 or email trafic@pau.aeroport.fr) and must comply with the terms and conditions outlined in the noise abatement charter.*

***21.2 GPU APU USE***

*Use of ground power unit (GPU) or electrical converter is recommended during stopovers. Auxiliary power units shall be turned on only when necessary.*

***21.3 ENGINE POWER CHECK POINTS***

*Engine tests beyond taxiing thrust only on RWY between 0500 and 2100.*

*Engine power check points prohibited during low visibility procedures.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBP.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Les départs RNAV sont protégés pour le senseur GNSS.

Les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV1.

Les départs RNAV sont attribués par défaut. Dans ce cas, les aéronefs ne pouvant utiliser les SID RNAV doivent s'annoncer "NON RNAV en zone terminale" afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

→ Départs omnidirectionnels :

→ - RWY 31 :

→ Monter dans l'axe 305°. A 2,5 NM DME PYR départ omnidirectionnel vers le premier point en route de la clairance. Survol de la P4 voir ENR 5.1-1, § 1.2.1.
Pente théorique de montée avant 2,5 NM DME PYR : 6,6 % MNM (cette pente fait cependant abstraction de la végétation altitude 609 ft à 230 m du seuil 13 et à gauche de l'axe de piste).
Pente théorique de montée après 2,5 NM DME PYR : 5,5 % MNM (obstacles pénalisants : végétation altitude 973 ft à 262°/1,3 NM du TP à 2,5 NM de PYR ; relief altitude 8869 ft à 165°/29 NM PYR).

→ - RWY 13 :

→ Monter dans l'axe 125°. A 2 NM DME PYR, virage à gauche vers le premier point en route de la clairance. Survol de la P4 voir ENR 5.1-1, § 1.2.1.
Pente théorique de montée avant 2 NM DME PYR : 4,7 % MNM (obstacle pénalisant : antenne altitude 659 ft à 200 m du seuil 31 à gauche de l'axe de piste).
Pente théorique de montée après 2 NM DME PYR : 4,7 % MNM (obstacle pénalisant : relief altitude 7760 ft à 320°/32 NM DME PYR)

**22.2 VOLS EN TRANSIT**

Voir AD 2 LFBP ARC 01.

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.3.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

La description des STAR se compose d'une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesses. Les clairances fournies par les services ATC peuvent faire référence à ces STAR.

Dans ce cas :

- la partie route de la STAR doit être considérée comme une clairance,

- les contraintes de niveau de vol et de vitesse ne sont que des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable,

- tout changement de niveau de vol doit faire l'objet d'une clairance explicite, délivrée sur demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme ATC,

- sauf clairance contraire, le pilote adapte son profil de descente afin de respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse indiquées dans la description STAR,

- en cas d'altération de cap en guidage radar pendant le suivi d'une STAR, le pilote doit respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse sur la nouvelle trajectoire, à des distances équivalentes de l'aérodrome de destination.

Les STAR RNAV sont protégées pour les senseurs GNSS et DME/DME.

Les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV1.

L'équipement requis pour l'utilisation des STAR RNAV est un équipement RNAV1 avec capteur GNSS et/ou DME/DME.

**22.3.2 Approches RNAV**

L'INA RNAV BAGRO RWY 31 est la procédure par défaut après l'IAF TEPTI sauf si une autre INA est explicitement annoncée à l'ATIS.

Au premier contact avec l'approche le pilote doit demander l'autorisation de réaliser une INA CONV.

**22.3.3 FPL**

Les plans de vol doivent être rédigés conformément aux itinéraires normalisés d'arrivée et de départ aux instruments.

**22.4 VOLS D'HELICOPTERES**

Vols d'hélicoptères en CTR :

Croisement des axes de piste par les hélicoptères du SAMU : l'hôpital de Pau se situe à 4,5 NM de l'axe de finale 31. Les contrôleurs aériens s'efforcent de minimiser l'impact de ces missions prioritaires sur le trafic aérien commercial. L'espace aérien concerné étant de la CTR de classe D, la séparation est assurée par des informations de trafic et le repérage visuel entre les aéronefs.

L'information d'une activité intense d'hélicoptères sur certains itinéraires VFR peut être fournie aux usagers sous forme "d'information globale d'activité" sur la fréquence ATIS et rappelée le cas échéant sur la fréquence de contrôle.

**22.5 PROCEDURES LVP**

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

*RNAV departures are protected for the GNSS sensor.*

*The navigation specification criteria used are those of RNAV 1.*

*RNAV departures are allocated by default. In this case, ACFT unable to use RNAV SID should inform "NON RNAV terminal Area" in order to get an attribution of a conventional departure.*

*Omnidirectional departures :*

*- RWY 31 :*

*Climb straight ahead 305°. At 2.5 NM DME PYR omnidirectional departure to the first en route reporting point of the clearance. Overflight P4 see ENR 5.1-1, § 1.2.1.*
*Theoretical gradient of climbing slope before 2.5 NM DME PYR : 6.6 % MNM (this slope doesn't take into account vegetation altitude 609 ft, 230 m from THR 13 left from RWY axis).*
*Theoretical gradient of climbing slope after 2.5 NM DME PYR : 5.5 % MNM (controlling obstacles : vegetation altitude 973 ft, at 262°/1.3 NM from TP, 2.5 NM from PYR ; relief altitude 8869 ft at 165°/29 NM PYR).*

*- RWY 13 :*

*Climb straight ahead 125°. At 2 NM DME PYR, turn left to the first en route reporting point of the clearance. Overflight of P4 see ENR 5.1-1, § 1.2.1.*
*Theoretical gradient of climbing slope before 2 NM DME PYR : 4.7 % MNM (controlling obstacle : antenna altitude 659 ft at 200 m from THR 31 on the left of RWY center line).*
*Theoretical gradient of climbing slope after 2 NM DME PYR : 4.7% MNM (controlling obstacle : relief altitude 7760 ft at 320°/32 NM DME PYR).*

***22.2 TRANSIT FLIGHTS***

*See AD 2 LFBP ARC 01.*

***22.3 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.3.1 Arrival standardized instrument route (STAR)***

*STAR description is composed of a route associated to a profile with flight level and speed constraints. ATC clearance could refer to these STAR.*

*In this case :*

*- route part of the STAR must be considered as a clearance,*

*- flight level and speed constraints are only information allowing pilot to plan a probable descent profile,*

*- any flight level change must be subject to a specific clearance delivered on pilot request or on ATC service initiative,*

*- unless opposite clearance pilot adapt his descent profile to respect flight level and speed constraint indicated in the STAR description,*

*- in case of heading change under radar vectoring during a STAR following, pilot must comply with flight level and speed constraints on the new trajectory, at equivalent distance from the aerodrome of destination.*

*RNAV STAR are protected for the GNSS and DME/DME sensors.*

*The navigation specification criteria used are those of RNAV1.*

*The equipment required to use RNAV STAR is a RNAV1 equipment fitted with GNSS and/or DME/DME sensor.*

***22.3.2 RNAV approaches***

*INA RNAV BAGRO RWY 31 is the procedure in force after TEPTI IAF except if another INA is specified on ATIS.*

*On first contact with the approach control centre, the pilot must request INA CONV authorization.*

***22.3.3 FPL***

*Flight plans are to be written in compliance with SIDs and STARs.*

***22.4 HELICOPTERS FLIGHTS***

*Helicopter flights in CTR :*

*Crossing of runway axes by EMS helicopters : Pau hospital is located 4.5 NM on final 31. ATC try to minimise the impact of these priority missions on commercial air traffic. The concerned airspace being the class-D CTR, the management of separation distances is done by traffic information and visual reference between aircraft.*

*Information of heavy helicopters activity on some VFR routes can be transmitted to users as "overall activity information" on the ATIS frequency and recalled on the air traffic control frequency as appropriate.*

***22.5 LVP PROCEDURES***

© Service de l'Information Aéronautique, France

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS. Le contrôleur transmet les RVR au premier contact sur la fréquence, et dès changement significatif.

*When LVP procedures are in progress, pilots will be informed via ATIS. ATC will give RVR on first contact, and as soon as there is a significant change.*

**22.5.1 Piste**

**22.5.1 *Runway***

La piste 31 est homologuée pour des procédures d'atterrissage CAT II et CAT III, ainsi que pour les décollages par faible visibilité.

*Runway 31 is certified for CAT II and CAT III precision approach and Low Visibility Take-Off.*

Tous les points d'attente disposent de feux de protection de piste.

*All the holding points have runway guard lights.*

**22.5.2 Critères de mise en place**

**22.5.2 *Criteria of implementation***

Les procédures de LVO sont mises en place dès que les RVR sont inférieures à 800 m ou le plafond inférieur à 300 ft (pré-LVP).

*LVO are in force when RVR are lower than 800 m or ceiling below 300 ft (pre LVP).*

Les procédures LVP sont mises en place dès que les RVR sont inférieures à 550 m ou le plafond inférieur à 200 ft.

*LVP are in force when RVR are lower than 550 m or ceiling below 200 ft.*

## AD 2 LFBP.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

**23.1 SURVEILLANCE DU TRAFIC**

***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE***

**23.1.1 Equipement**

***23.1.1 Equipment***

1) AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

*1) AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

2) Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0).

*2) MSAW ground warning system (see AD 1.0).*

**23.1.2 Zone de traitement**

***23.1.2 Processing area***

La surveillance est effective dans l'espace suivant :

*The MSAW monitoring is effective within the following airspace :*

- limites verticales : SFC-FL 145,

*- vertical limits : SFC-FL145,*

- limites latérales : contours SIV PYRENEES.

*- lateral limits : PYRENEES FIS outlines.*

Lorsque l'approche de PAU PYRENEES reprend les espaces de BIARRITZ, la zone de traitement MSAW est étendue au SIV BIARRITZ.

*When PAU PYRENEES Approach is resuming control for BIARRITZ airspaces, the MSAW processing area will be extended to BIARRITZ FIS.*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

Côté civil : adapté. De SR-30 à SS+30.

*Civil side : adapted. From SR-30 to SS+30.*

Côté militaire : automatique de 0700 à 1900.

*Military side : automatic from 0700 to 1900.*

## AD 2 LFBP.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

## AD 2 LFBP.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable.* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

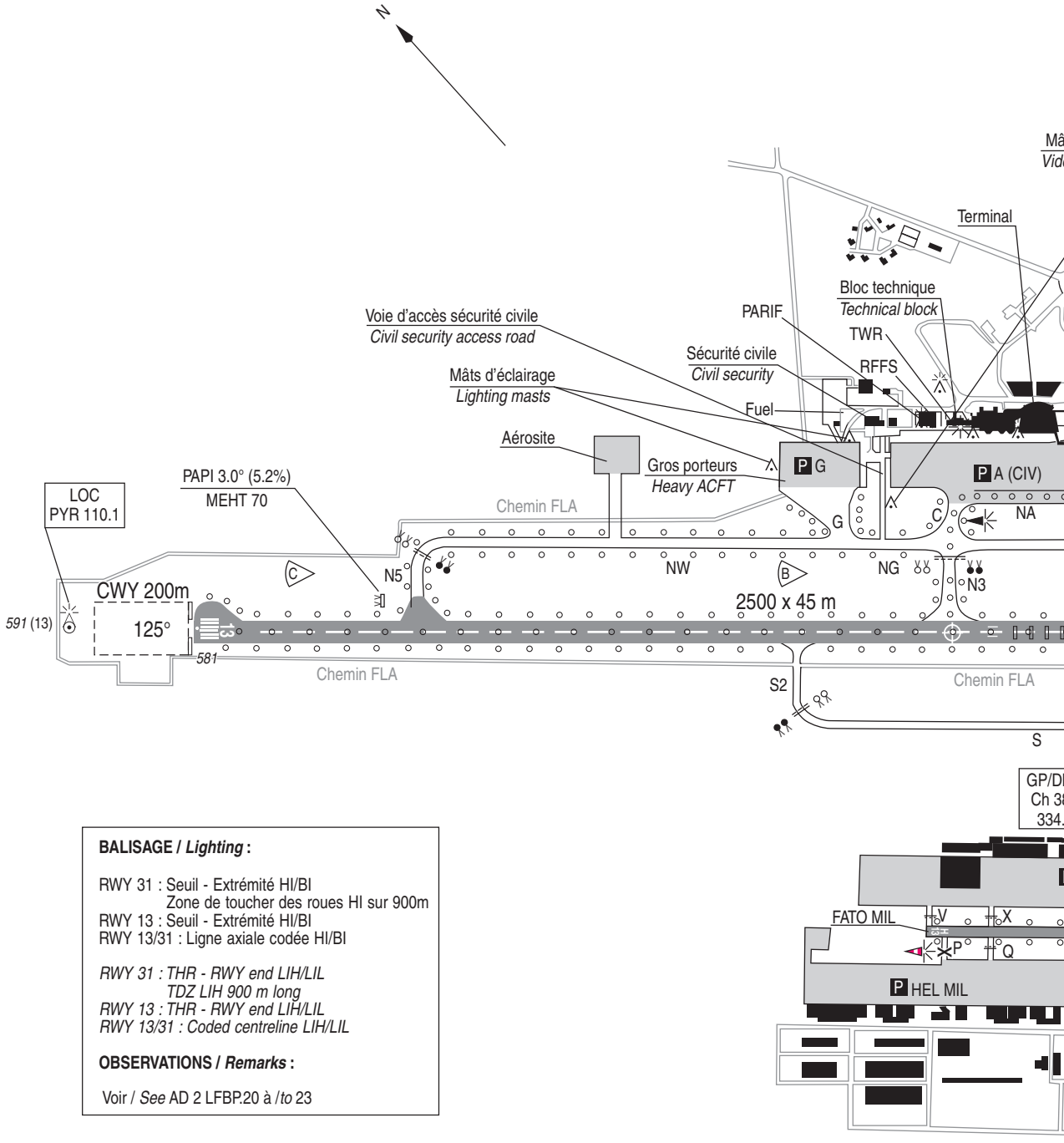
# CARTE D'AERODROME

*Aerodrome chart - ICAO*

**ATIS** 128.480
**GND** (SOL) : 121.755

**PAU** PYRENEES
43 22 48 N - 000 25 07 W
*ALT AD : 616 ft (22 hPa)*

VAR 0° (2020)




**BALISAGE / *Lighting* :**

RWY 31 : Seuil - Extrémité HI/BI
Zone de toucher des roues HI sur 900m
RWY 13 : Seuil - Extrémité HI/BI
RWY 13/31 : Ligne axiale codée HI/BI

*RWY 31 : THR - RWY end LIH/LIL*
*TDZ LIH 900 m long*
*RWY 13 : THR - RWY end LIH/LIL*
*RWY 13/31 : Coded centreline LIH/LIL*

**OBSERVATIONS / *Remarks* :**

Voir / *See* AD 2 LFBP.20 à / *to* 23

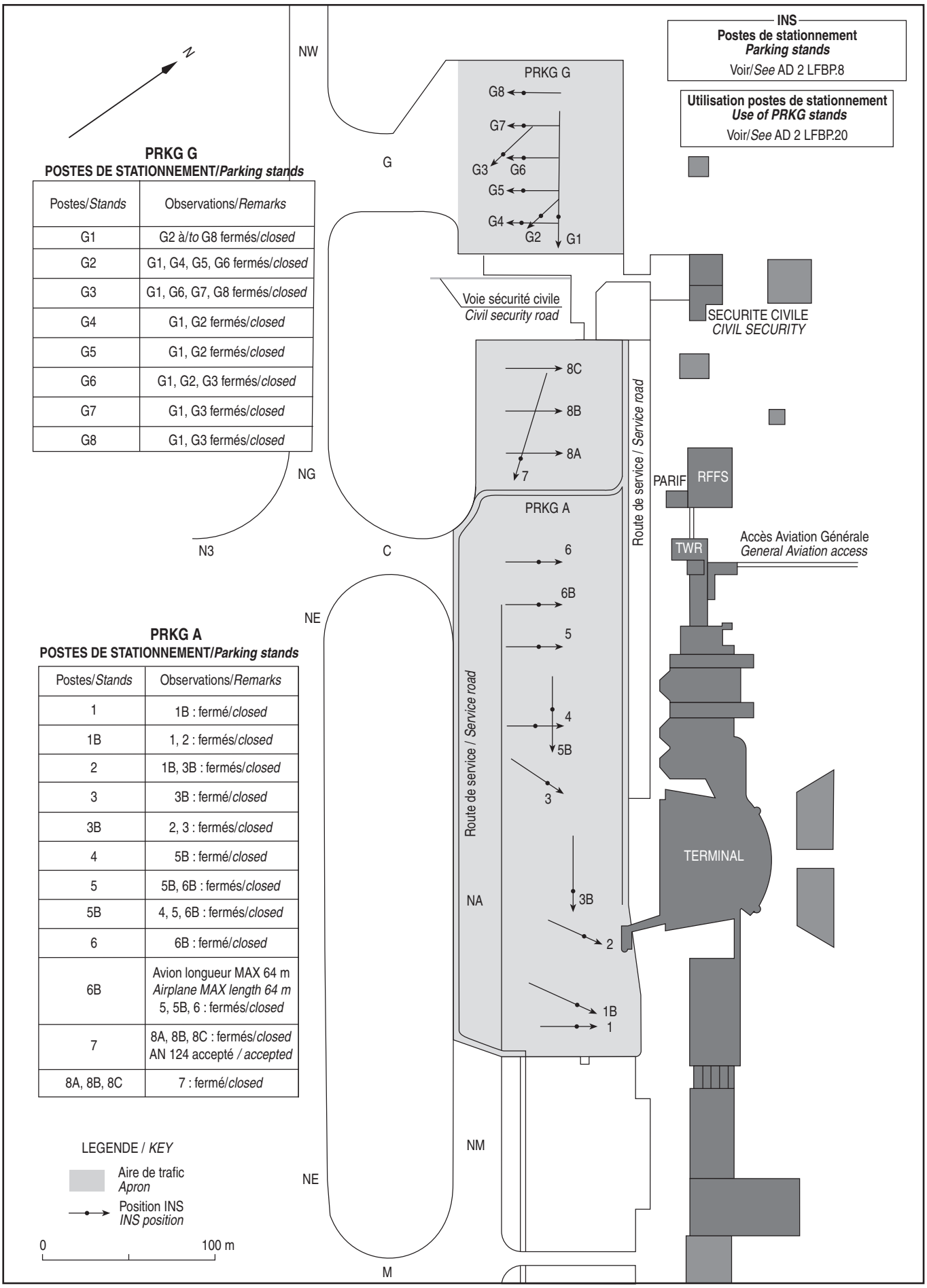
| COORDONNEES SEUIL / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 13 | 43° 23' 15.57" N | 000° 25' 59.74" W | 13 | NIL | LIH/LIL | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 | Revêtue | 52 F/C/W/T |
| THR 31 | 43° 22' 28.19" N | 000° 24' 29.67" W | 31 | 900 m LIH/LIL | LIH/LIL | 2500 | 2700 | 2500 | 2500 | *Paved* | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**PAU** PYRENEES




**PRKG G**
**POSTES DE STATIONNEMENT/*Parking stands***

| Postes/*Stands* | Observations/*Remarks* |
|---|---|
| G1 | G2 à/*to* G8 fermés/*closed* |
| G2 | G1, G4, G5, G6 fermés/*closed* |
| G3 | G1, G6, G7, G8 fermés/*closed* |
| G4 | G1, G2 fermés/*closed* |
| G5 | G1, G2 fermés/*closed* |
| G6 | G1, G2, G3 fermés/*closed* |
| G7 | G1, G3 fermés/*closed* |
| G8 | G1, G3 fermés/*closed* |

**PRKG A**
**POSTES DE STATIONNEMENT/*Parking stands***

| Postes/*Stands* | Observations/*Remarks* |
|---|---|
| 1 | 1B : fermé/*closed* |
| 1B | 1, 2 : fermés/*closed* |
| 2 | 1B, 3B : fermés/*closed* |
| 3 | 3B : fermé/*closed* |
| 3B | 2, 3 : fermés/*closed* |
| 4 | 5B : fermé/*closed* |
| 5 | 5B, 6B : fermés/*closed* |
| 5B | 4, 5, 6B : fermés/*closed* |
| 6 | 6B : fermé/*closed* |
| 6B | Avion longueur MAX 64 m<br>*Airplane MAX length 64 m*<br>5, 5B, 6 : fermés/*closed* |
| 7 | 8A, 8B, 8C : fermés/*closed*<br>AN 124 accepté / *accepted* |
| 8A, 8B, 8C | 7 : fermé/*closed* |



© SIA

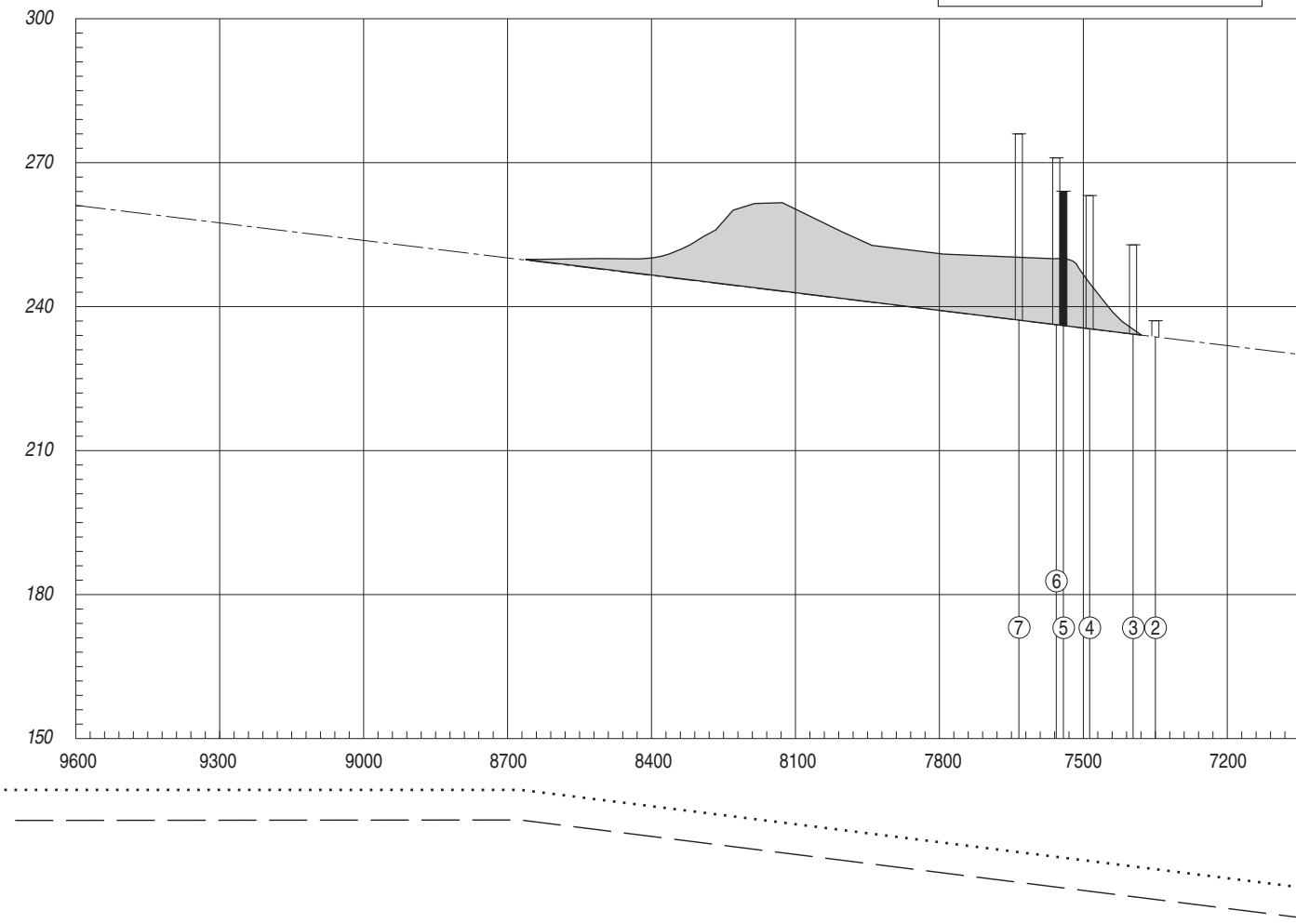
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

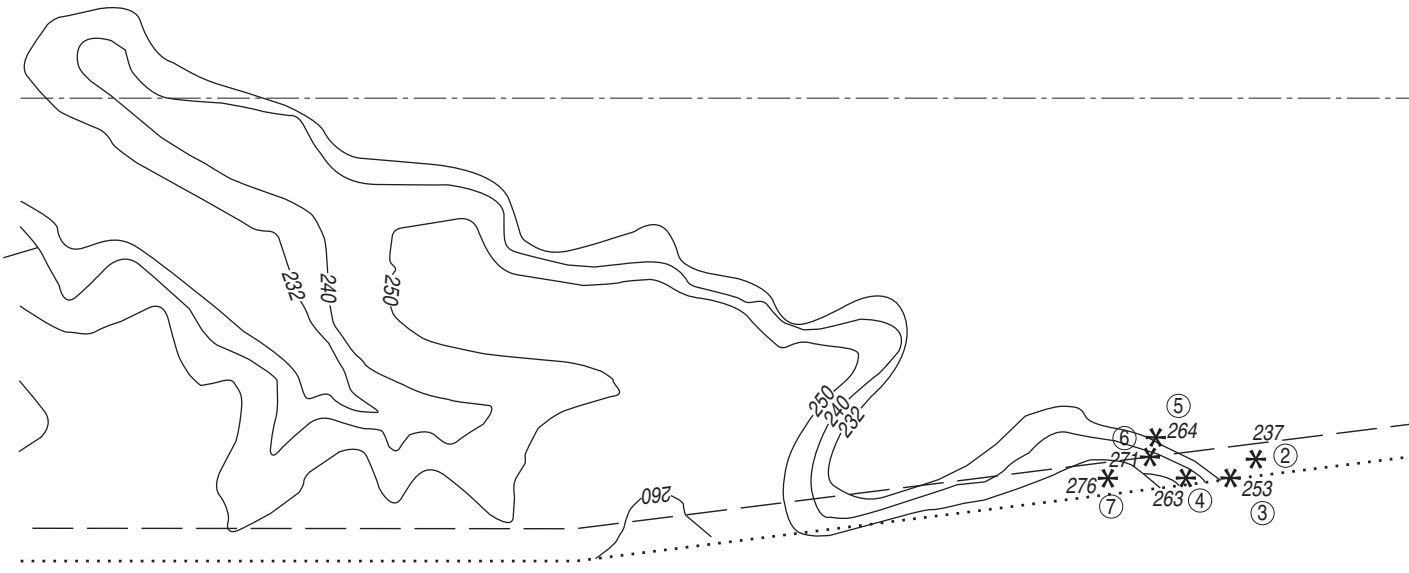
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A Type*

**PAU** PYRENEES
RWY 13/31

VAR 0° (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



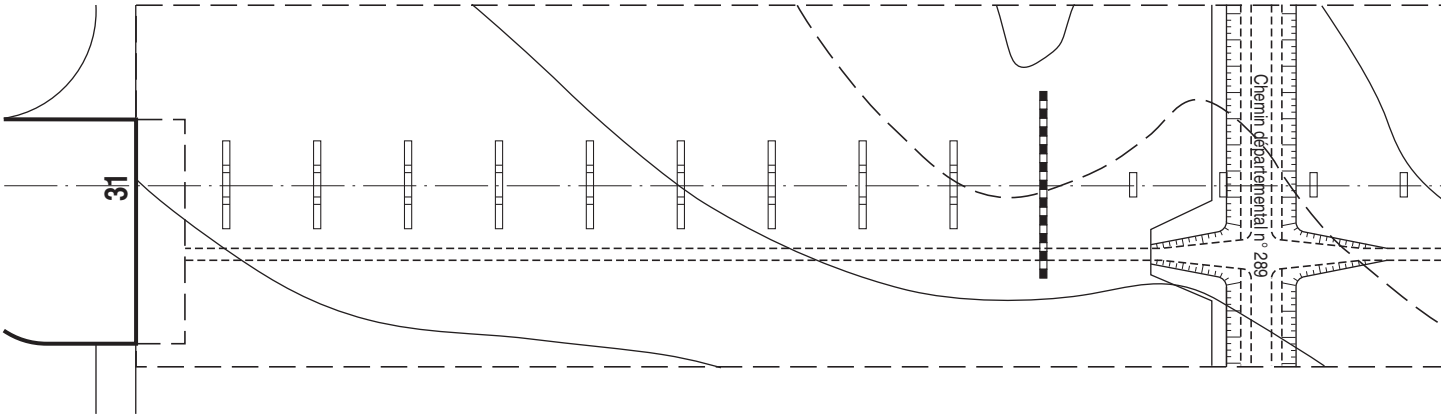

Levé exécuté en 2019
Nivellement rattaché au N.G.F.

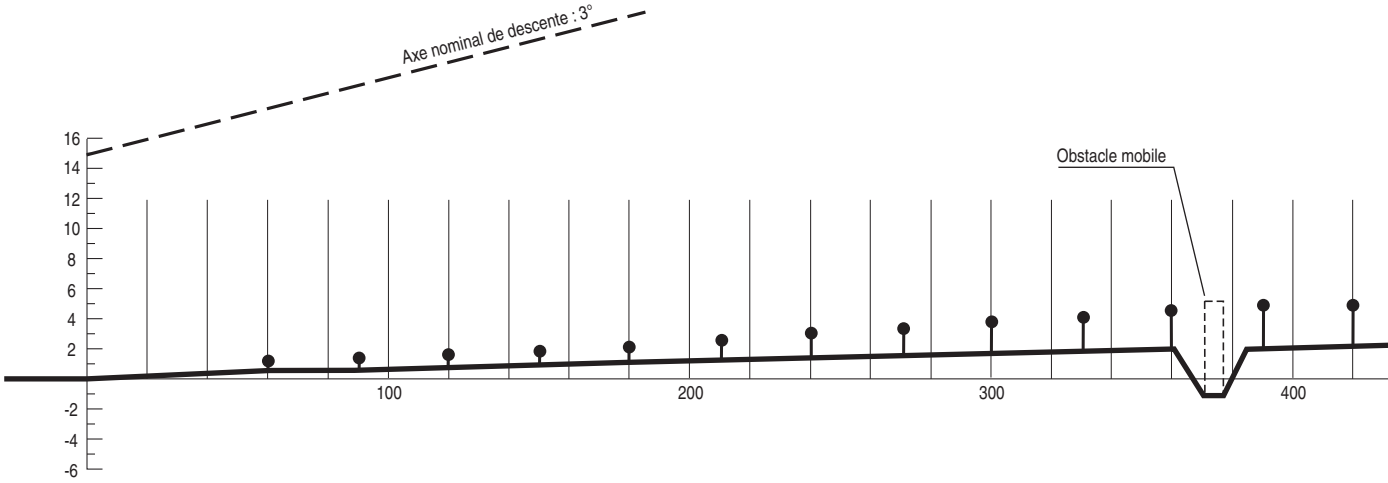
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
## *PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO*

**PAU** PYRENEES
RWY 31

VAR 0° (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Plan éxécuté pour la DAC SO en 1993, mise à jour 2020

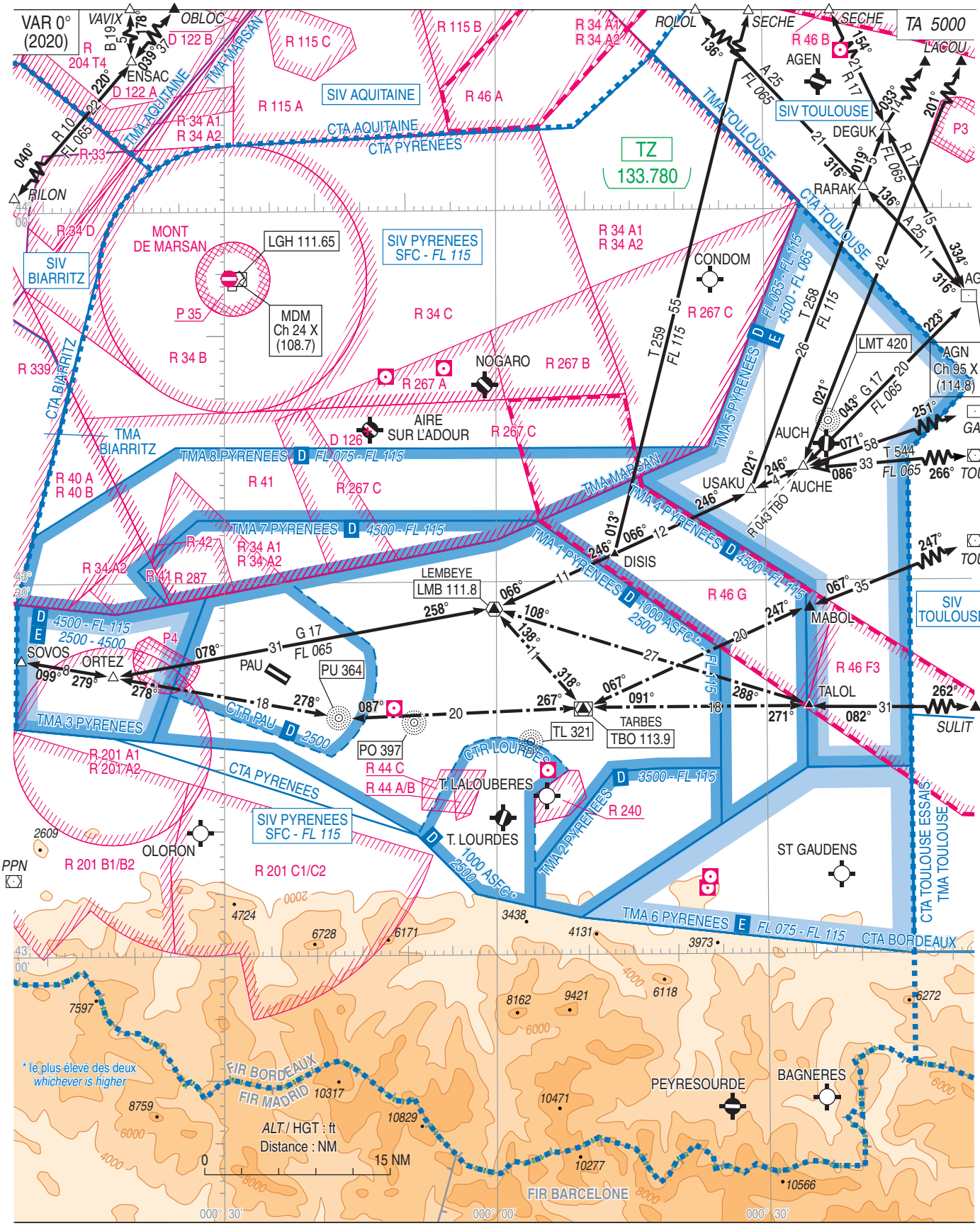


© SIA

# PAU PYRENEES
## Carte régionale
## *Area chart*

| | |
|---|---|
| **FIS :** PYRENEES Information | 126.525 |
| **APP :** PYRENEES Approche / *Approach* | 128.800 - 121.175(s) |
| **TWR :** PAU Tour / *Tower* | 124.150 |
| LOURDES Tour / *Tower* | 119.055 |

Sur clairance APP
*On APP clearance*





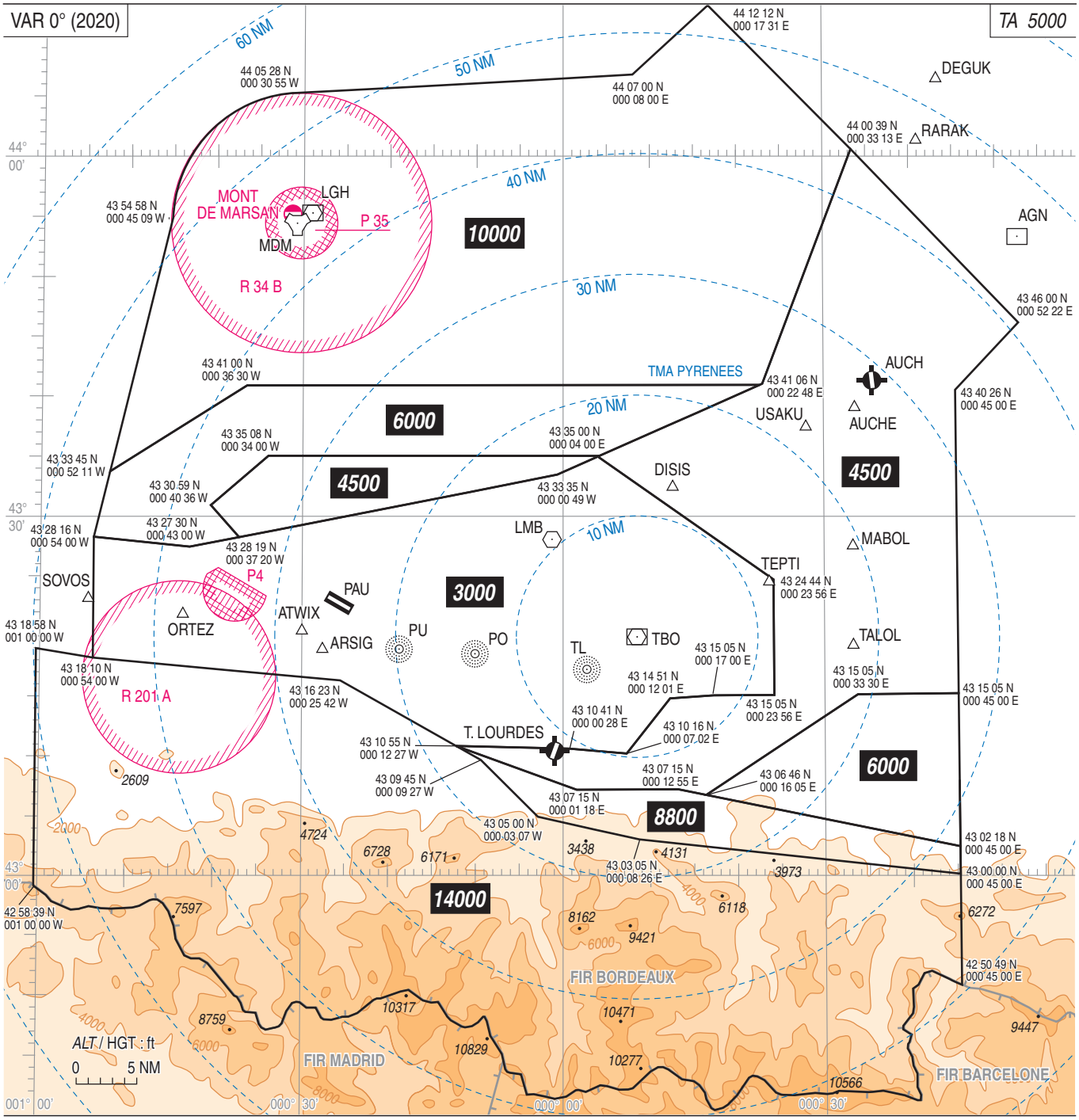

© SIA

# PAU PYRENEES

## Altitudes Minimales de Guidage

*Minimum Vectoring Altitudes*

**ATIS :** PAU 128.480
**APP :** PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)




### PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

1) Panne survenant avant l'approche initiale : rejoindre la STAR et appliquer la Réglementation Nationale.
2) Panne survenant en cours d'approche : effectuer la procédure d'approche autorisée.
3) Panne suivie d'une API : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une seconde API dégager la TMA en appliquant selon l'aérodrome de destination la procédure prévue.
4) Panne survenant au cours d'un départ :
En VMC : faire demi-tour pour regagner l'aérodrome de départ.
En IMC : rejoindre au plus tôt le SID assigné et appliquer les consignes panne de COM associées.

### *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*1) Failure occuring before INA : join STAR and comply with the National Regulation.*
*2) Failure occuring during APCH : follow the authorized APCH procedure.*
*3) Failure followed by a missed approach : apply the missed approach procedure described in IAC to perform a second attempt. If this last one is followed by a new missed approach, leave the TMA following the previous procedure according to the destination aerodrome.*
*4) Failure occuring during departure :*
*On VMC : make a half-turn to get back to the departure aerodrome.*
*On IMC : join as soon as possible assigned SID and apply the associated COM failure instructions.*



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BTZ | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| LMB | REF ENR 4.1 | | X | X | | |
| PO | REF AD 2 LFBP 19 | | | X | | X |
| PU | REF AD 2 LFBP 19 | | X | X | | |
| TBO | REF ENR 4.1 | | | X | | X |
| TOU | REF ENR 4.1 | | X | X | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ARSIG | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| → | ATWIX | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| | AUCHE | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | BAGRO | REF ENR 4.4 | | X | X | | X |
| | DISIS | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | LALTA | REF ENR 4.4 | | X | X | | X |
| | MABOL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | ORTEZ | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | OSVEG | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | SOVOS | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | SUDAD | REF ENR 4.4 | | X | X | | X |
| | TADAN | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | TEPTI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | USAKU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | BP913 | 43°20'17.1" N | 000°20'20.8" W | X | | X | |
| | BP914 | 43°21'12.6" N | 000°22'06.1" W | X | | X | |
| | BP915 | 43°26'25.0" N | 000°27'24.0" W | X | | X | |
| | BP931 | 43°25'21.2" N | 000°29'59.0" W | X | | X | |
| | BP933 | 43°22'45.9" N | 000°14'11.0" W | X | | X | |
| | BP935 | 43°28'28.9" N | 000°19'37.0" W | X | | X | |
| | IBP31 | **43°16'07.2" N** | **000°12'28.2" W** | X | | | X |
| | FBP31 | **43°18'10.8" N** | **000°16'21.7" W** | X | | | X |
| | BP410 | 43°23'45.4" N | 000°26'56.5" W | X | | | X |
| | BP412 | 43°28'59.0" N | 000°19'18.5" W | X | | | X |
| | BP414 | 43°29'30.9" N | 000°13'10.2" W | X | | | X |
| | BP416 | 43°22'49.0" N | 000°05'53.4" W | X | | | X |
| | RW31 | REF THR31 LFBP AD 2.12 | | X | | | X |
| → | IF ILS/LOC RWY 31 | 43°16'07.2" N | 000°12'28.2" W | | X | | X |
| | **FAF LOC RWY 31** | **43°18'10.8" N** | **000°16'21.7" W** | | X | | X |
| | IF NDB RWY 31 | **43°16'12.4" N** | **000°12'35.3" W** | | X | | X |
| | FAF NDB RWY 31 | **43°18'11.2" N** | **000°16'20.6" W** | | X | | X |



© SIA

| RNP RWY31 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 0.5°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | TEPTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | ATWIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | PU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA TEPTI (via BAGRO) | IF | TEPTI | - | - | - | - | - | FL070 | FL100 | - | - | - |
| | TF | LALTA | - | 215 | 215.6 | 16.6 | - | FL070 | FL100 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | SUDAD | - | 261 | 262.0 | 8.4 | - | FL070 | FL090 | - | - | 1.0 |
| | TF | BAGRO | - | 306 | 306.1 | 4.7 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IBP31 | - | 306 | 306.1 | 6.0 | - | 3000 | 3000 | 210 | - | 1.0 |
| INA TEPTI (via OSVEG) | IF | TEPTI | - | - | - | - | - | FL070 | FL100 | - | - | - |
| | TF | OSVEG | - | 254 | 254.5 | 23.1 | - | - | 5000 | 190 | - | 1.0 |
| | TF | IBP31 | - | 243 | 243,0 | 4,9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| INA BAGRO | IF | BAGRO | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | - |
| | TF | IBP31 | - | 306 | 306.1 | 6.0 | - | 3000 | 3000 | 210 | - | 1.0 |
| INA OSVEG | IF | OSVEG | - | - | - | - | - | - | 5000 | 190 | - | - |
| | TF | IBP31 | - | 243 | 243,0 | 4,9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBP31 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 190 | - | - |
| | TF | FBP31 | - | 305 | 305.9 | 3,5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW31 | Yes | 305 | 305.9 | 7.3 | - | - | - | - | -3.00°/ 52 | 0,3 |
| | TF | BP410 | Yes | 305 | 305.8 | 2.2 | - | - | 2000 | 185 | - | 1.0 |
| | DF | BP412 | - | - | - | - | R | - | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BP414 | | 083 | 083.2 | 4.5 | - | - | 4000 | 190 | - | 1.0 |
| | TF | BP416 | | 141 | 141.6 | 8.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OSVEG | | 186 | 186.0 | 4.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IBP31 | | 243 | 243,0 | 4,9 | - | 3000 (1) | 4000 | 190 | - | 1.0 |
| | TF | PU | Yes | 306 | 306.2 | **5,3** | - | 3000 | 4000 | 190 | - | 1.0 |
| | HM | PU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

(1) 3000 ft obligatoire si nouvelle approche en fin d'API / *3000 ft mandatory if new approach at the end of missed approach*



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBP |
| **Runway** | 31 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E31A |
| **LTP/FTP Latitude** | 432228.1915N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0002429.6650W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 236.9 |
| **FPAP Latitude** | 432315.5710N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 47.3795 |
| **FPAP Longitude** | 0002559.7400W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -90.0750 |
| **Threshold Crossing Height** | 52.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 10 02 06 0C 1F 00 00 01 31<br>33 05 BF 43 9D 12 3E 26 D3 FF<br>41 1D 27 72 01 4A 40 FD 08 02<br>2C 01 64 00 C8 AF DA 73 73 5E |
| **Calculated CRC Value** | DA73735E |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 187.6 |



© SIA

**PAU PYRENEES**
**SID RNAV RWY 13 (2D)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 13**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 0.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **USAKU 2D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BP913 | - | 125 | 125.8 | 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LMB | - | 061 | 061.1 | 16.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DISIS | - | 066 | 066.0 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | USAKU | - | 066 | 066.2 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOVOS 2D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BP914 | Yes | 125 | 125.8 | 2.2 | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | BP915 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SOVOS | - | 260 | 260.8 | 19.7 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PAU PYRENEES
## SID RNAV RWY 31 (2V - 2Y)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 31**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 0.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **USAKU 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 305 | 305.8 | - | - | 1281 | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | BP935 | - | - | - | - | R | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | DISIS | - | 080 | 080.1 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | USAKU | - | 066 | 066.2 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOVOS 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BP931 | Yes | 305 | 305.8 | 3.5 | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | SOVOS | - | 263 | 263.2 | 17.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **USAKU 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BP931 | Yes | 305 | 305.8 | 3.5 | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | ARSIG | - | - | - | - | L | 4000 | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BP933 | - | 067 | 067.4 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LMB | - | 061 | 061.2 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DISIS | - | 066 | 066.0 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | USAKU | - | 066 | 066.2 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PAU PYRENEES et / *and* TARBES - LOURDES - PYRENEES
## STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| LFBP - LFBT STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | FL140MAX 15,5NM avant / *before* TEPTI | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | TEPTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | ATWIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **AGN 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AGN | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | TEPTI | - | 215 | 215.9 | 35.4 | - | **FL070** | FL140 | 250 | 1.0 |
| **TOU 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TOU | - | - | - | - | - | - | FL220 | - | - |
| - | TF | MABOL | - | **247** | 248.1 | 35.4 | - | - | FL110 | - | 1.0 |
| - | TF | TEPTI | - | **246** | 247.3 | 7.6 | - | **FL070** | FL140 | 250 | 1.0 |
| **SOVOS 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SOVOS | - | - | - | - | - | - | FL140 | - | - |
| - | TF | ORTEZ | - | **098** | 099.0 | 8.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | ATWIX | - | **099** | 100.2 | 9.5 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |

# PAU PYRENEES
## SID RNAV RWY 13 (2D)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 13 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 - senseur GNSS requis / *GNSS sensor required.* |
| Climb gradient | Les pentes théoriques de montée sont applicables aux SID RNAV et conventionnels pour RWY13.<br>*The theoretical climb gradients apply to RNAV and conventional SID for RWY13.*<br>Pente théorique de montée 4,7 % MNM jusqu'au point de virage (BP913 ou BP914 en RNAV, 2 ou 3 NM DME PYR en conventionnel).<br>Obstacle pénalisant : antenne de 659 ft situé à 200 m du THR31, à gauche de l'axe de piste.<br>*Theoretical climb gradient 4.7 % MNM until turning point (BP913 ou BP914 in RNAV, 2 or 3 NM DME PYR in CONV).*<br>*Most penalizing obstruction : antenna 659 ft located at 200 m from THR31, left of RWY axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br>MAX IAS 250 kt en TMA si FL < 100 / *MAX IAS 250 kt in TMA if FL<100.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **USAKU 2D**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers BP913 puis tourner à gauche vers LMB, DISIS et USAKU.<br>*Climb up to BP913 then turn left to LMB, DISIS and USAKU.* | | |
| **SOVOS 2D**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter jusqu'à BP914 puis tourner à gauche direct vers BP915 et SOVOS.<br>*Climb up to BP914 then turn left direct to BP915 and SOVOS.* | | |

←

# PAU PYRENEES
## SID RNAV RWY 31 (2V - 2Y)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 31 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 - senseur GNSS requis / *GNSS sensor required.* |
| Climb gradient | Les pentes théoriques de montée sont applicables aux SID RNAV et conventionnels pour RWY31.<br>*The theoretical climb gradients apply to RNAV and conventional SID for RWY31.*<br>Pente théorique de montée 4,3 % MNM jusqu'à 700 IW AAL RX BP031. Obstacle pénalisant : arbres de plus de 900 ft situés à 2 NM du THR13 à gauche de l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 609 ft AMSL à 230 m du THR13 et à 135 m à gauche de l'axe.<br>*Theoretical climb gradient 4.3 % MNM until 700 IW AAL or BP931. Most penalizing obstruction : trees more than 900 ft located at 2 NM from THR13, left of RWY axis. This slope doesn't take into account the 609 ft AMSL vegetation located 230 m from the THR13, 135 m left of RWY axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br>MAX IAS 250 kt en TMA si FL < 100 / *MAX IAS 250 kt in TMA if FL<100.* |

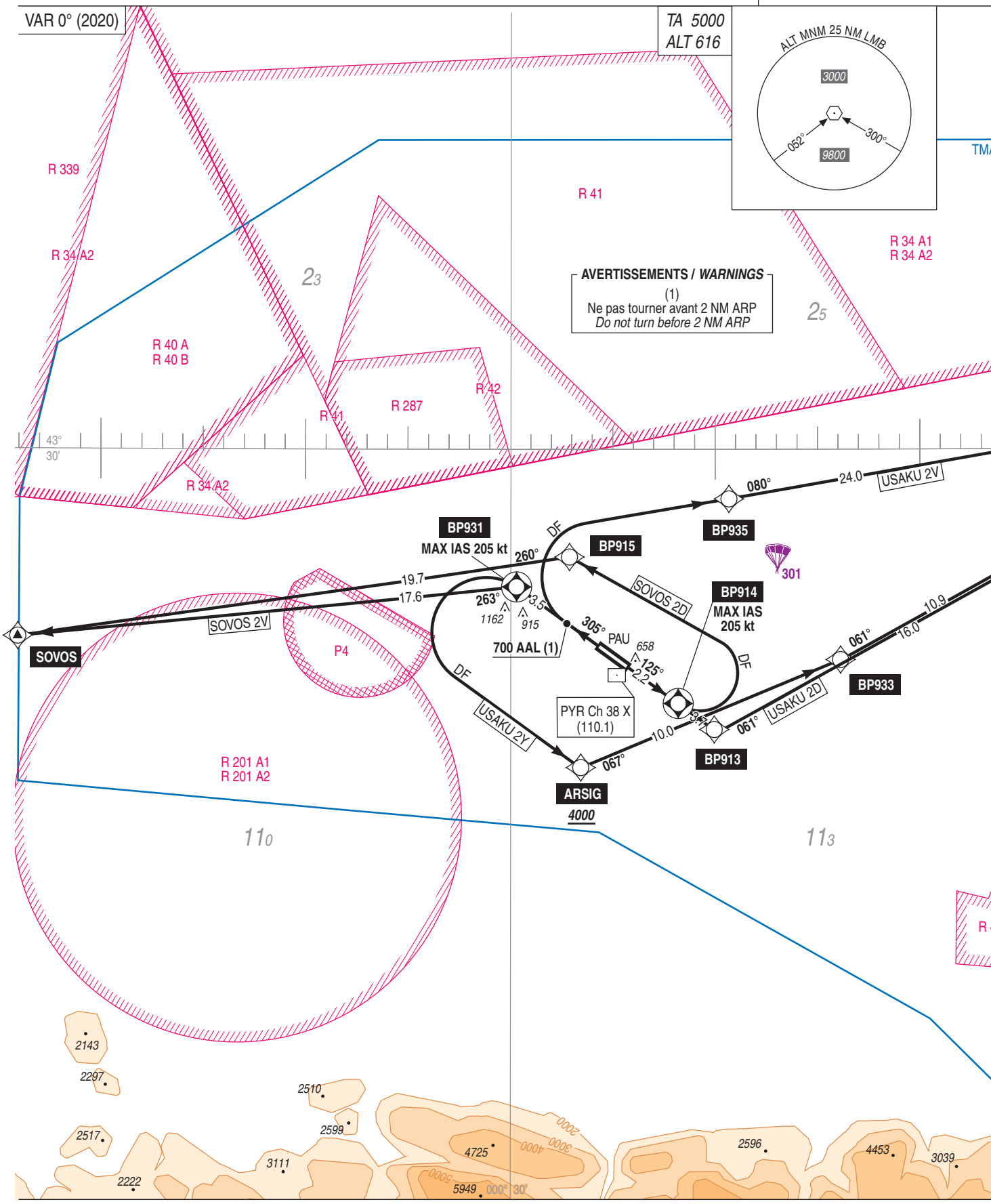
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **USAKU 2V**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe 305°. A 700 ft AAL, tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM ARP) direct vers BP935 puis DISIS et USAKU.<br>*Climb on RWY axis 305°. At 700 ft AAL, turn right (do not turn before 2 NM ARP) direct to BP935 then DISIS and USAKU.* | | Pente ATS jusqu'à 700 ft AAL : 9,5 %.<br>*ATS slope up to 700 ft AAL : 9.5 %.* |
| **SOVOS 2V**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter jusqu'à BP931 puis tourner à gauche vers SOVOS.<br>*Climb up to BP931 then turn left to SOVOS.* | | |
| **USAKU 2Y**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter jusqu'à BP931 puis tourner à gauche direct vers ARSIG puis vers BP933, LMB, DISIS et USAKU.<br>*Climb up to BP931 then turn left direct to ARSIG then to BP933, DISIS and USAKU.* | | ARSIG : MNM 4000 ft |

←

# PAU PYRENEES
## SID RNAV RWY 13 (2D) - 31 (2V-2Y)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS :** PAU | | 128.480 |
| **APP :** PYRENEES Approche / *Approach* | | 128.800 - 121.175(s) |
| **TWR :** PAU Tour / *Tower* | | 124.150 |
| PAU Sol / *Ground* | | 121.755 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*

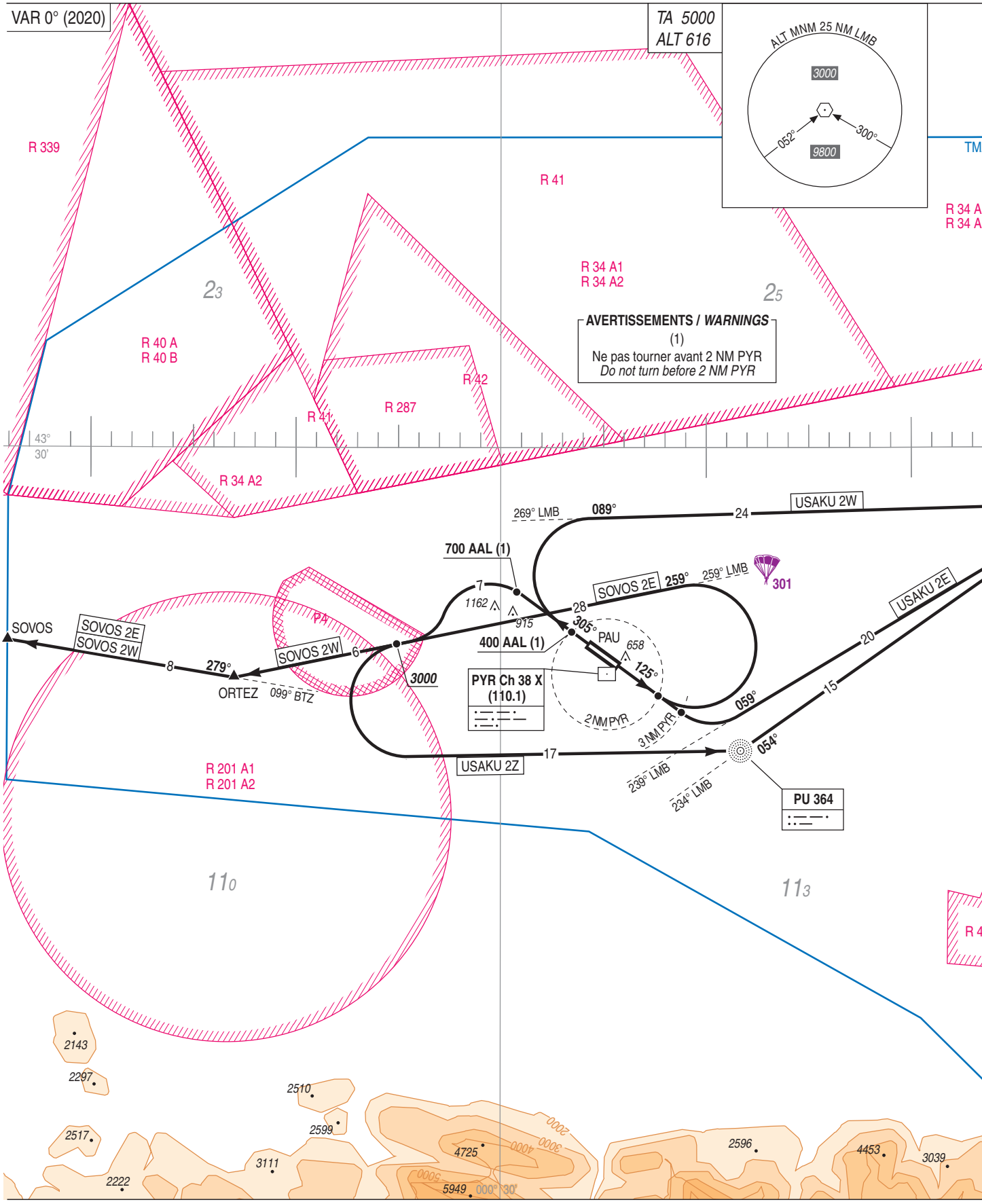





© SIA

# PAU PYRENEES
## SID CONV RWY 13 (2E) - 31 (2W-2Z)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : PAU | | 128.480 |
| **APP** : PYRENEES Approche / *Approach* | | 128.800 - 121.175(s) |
| **TWR** : PAU Tour / *Tower* | | 124.150 |
| PAU Sol / *Ground* | | 121.755 |






© SIA

# PAU PYRENEES
## SID CONV RWY 13 (2E) et / *and* RWY 31 (2W - 2Z)
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**
Voir AD 2.LFBP.22

**2 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS**
Les trajectoires APP/APP PAU, BIARRITZ et TOULOUSE seront limitées au FL 140.
MAX IAS 250 kt en TMA si FL < 100.

***1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***
*See AD 2.LFBP.22*

***2 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE ROUTES***
*Paths APP/APP PAU, BIARRITZ and TOULOUSE will be limited to FL 140.*
*MAX IAS 250 kt within TMA if FL < 100.*

| SID RWY 31 | | |
|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires / *Routes*** | **RMK** |
| **USAKU 2W** | Monter dans l'axe 305°. A 400 ft AAL, tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le R 269 LMB (089°) jusqu'à LMB puis le R 066 LMB (066°) via DISIS jusqu'à USAKU.<br>*Climb on RWY axis 305°. At 400 ft AAL, turn right (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow R 269 LMB (089°) till LMB then R 066 LMB (066°) via DISIS till USAKU.* | Pente ATS jusqu'à 400 ft : 5,7 %.<br>*ATS slope up to 400 ft : 5.7 %.* |
| **SOVOS 2W** | Monter dans l'axe 305°. A 700 ft AAL, tourner à gauche (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le R 259 LMB (259°) jusqu'à ORTEZ puis le R 099 BTZ (279°) jusqu'à SOVOS.<br>*Climb on RWY axis 305°. At 700 ft AAL, turn left (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow R 259 LMB (259°) till ORTEZ then R 099 BTZ (279°) till SOVOS.* | Pente obstacle jusqu'à 700 ft : 4,3 %.<br>*Obstacle slope up to 700 ft : 4.3 %.* |
| **USAKU 2Z** | Monter dans l'axe 305°. A 700 ft AAL, tourner à gauche (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le R 259 LMB (259°) jusqu'à 3000 ft AMSL puis tourner à gauche vers PU. A PU tourner à gauche vers LMB puis à LMB suivre le R 066 LMB (066°) via DISIS jusqu'à USAKU.<br>*Climb on RWY axis 305°. At 700 ft AAL, turn left (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow R 259 LMB (259°) up to 3000 ft AMSL then turn left to PU. At PU turn left to LMB then at LMB follow R 066 LMB (066°) via DISIS till USAKU.* | Pente ATS jusqu'à 3000 ft : 6 %.<br>*ATS slope up to 3000 ft : 6 %.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PAU PYRENEES
## SID CONV RWY 13 (2E) et / *and* RWY 31 (2W - 2Z)
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RWY 13 | | |
|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires / *Routes*** | **RMK** |
| **USAKU 2E** | Monter dans l'axe 125°. A 3 NM DME PYR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 239 vers LMB (059°) jusqu'à LMB puis le R 066 LMB (066°) via DISIS jusqu'à USAKU.<br>*Climb on RWY axis 125°. At 3 NM DME PYR, turn left to intercept and follow R 239 to LMB (059°) till LMB then R 066 LMB (066°) via DISIS till USAKU.* | Pente obstacle jusqu'à 3 NM PYR : 4,7 %.<br>*Obstacle slope till 3 NM PYR : 4.7 %.* |
| **SOVOS 2E** | Monter dans l'axe 125°. A 2 NM DME PYR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 259 LMB (259°) jusqu'à ORTEZ puis le R 099 BTZ (279°) jusqu'à SOVOS.<br>*Climb on RWY axis 125°. At 2 NM DME PYR, turn left to intercept and follow R 259 LMB (259°) till ORTEZ then R 099 BTZ (279°) till SOVOS.* | Pente obstacle jusqu'à 2 NM PYR : 4,7 %.<br>*Obstacle slope till 2 NM PYR : 4.7 %.* |

**3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- SSR : 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour regagner l'AD de départ ou continuer vers un AD approprié.

- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné, et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le plan de vol . Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

***3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*- SSR : 7600.*

*- In VMC : reverse the course to land on the departure AD or continue towards an appropriate AD.*

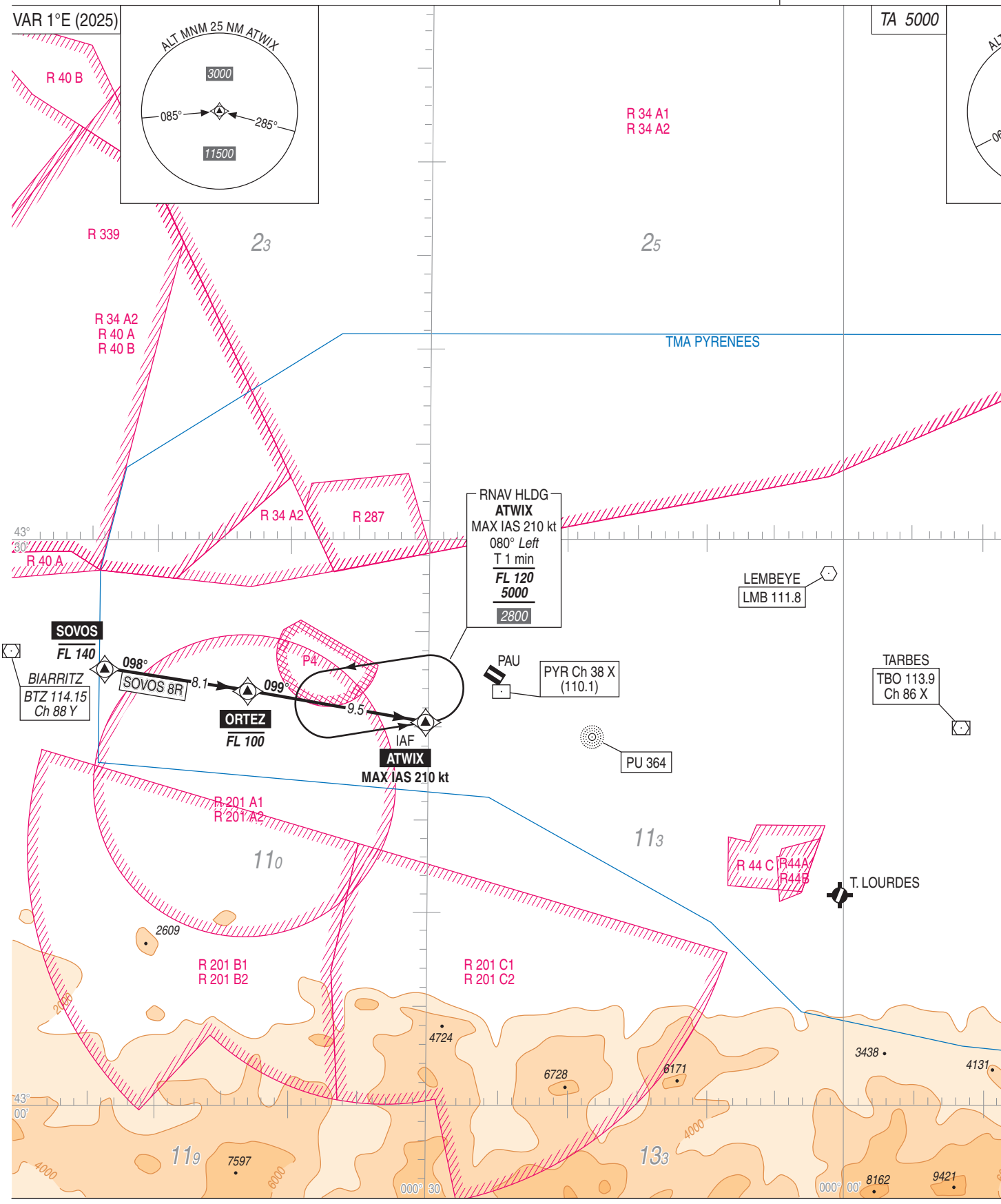
*- In IMC : continue the flight until reaching the TMA limits respecting the departure path at the last assigned FL then climb up the cruising FL indicated in the current flight plan. If the last assigned FL is incompatible with the minimal safe altitude, continue the climb up to the cruising FL.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PAU-PYRENEES
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** : PAU 128.480
**APP** : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150
PAU Sol / *Ground* 121.755

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME






© SIA

# PAU PYRENEES
## STAR RNAV (GNSS et / *and* DME/DME)
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**RESPECT DE FL MAX HORS STAR**

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distance équivalentes par les arrivées clairées hors STAR, en particulier le FL140 à 15.5 NM de TEPTI.

***FL MAX RESPECT OUT OF STAR***

*The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL 140 at 15.5 NM from TEPTI.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - EAT,
  - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

- *Squawk 7600.*
- *Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.*
- *Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.*
- *Perform holding pattern until the latest of the following times.*
  - *EAT,*
  - *Arrival time in the pattern plus 10 minutes.*
- *Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.*
- *Leave IAF and perform the approach procedure.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

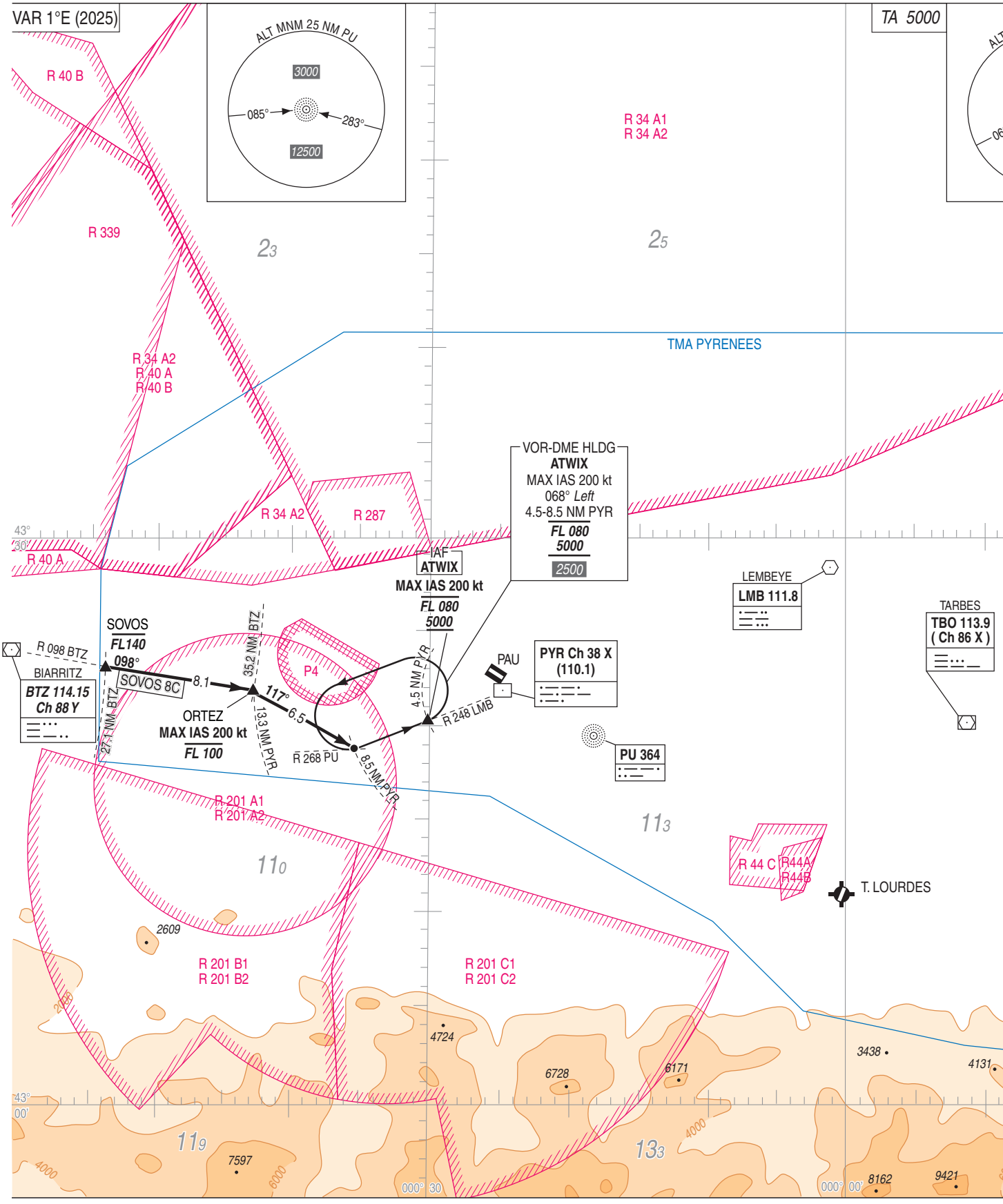
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE***

- *Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*
- *If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in PLN climbing up to minimum enroute safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PAU-PYRENEES
# STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** : PAU | 128.480 |
| **APP** : PYRENEES Approche / *Approach* | 128.800 - 121.175 (s) |
| **TWR** : PAU Tour / *Tower* | 124.150 |
| PAU Sol / *Ground* | 121.755 |






© SIA

# PAU PYRENEES
# STAR CONV RWY ALL
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**RESPECT DE FL MAX HORS STAR**

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distances équivalentes par les arrivées clairées hors STAR, en particulier le FL 140 à 26 NM DME TBO.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - EAT,
  - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

***FL MAX RESPECT OUT OF STAR***

*The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL 140 at 26 NM TBO DME.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

- *Squawk 7600.*
- *Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.*
- *Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.*

- *Perform holding pattern until the latest of the following times.*
  - *EAT,*
  - *Arrival time in the pattern plus 10 minutes.*
- *Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.*
- *Leave IAF and perform the approach procedure.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE***

- *Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*
- *If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL climbing up to minimum enroute safety altitude.*

| **STAR RWY ALL** | **Points caractéristiques / *Caracteristic points*** | **Coordonnées / *Coordinates*** | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **TOU 8C (Toulouse)**<br>Réacteurs / *Turbofans* UIR + FIR<br>Hélices / *Turboprops* UIR + FIR | TOU<br>29 NM TOU<br>MABOL<br>TEPTI | Voir / *See* ENR 4.1<br><br>Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4 | FL 220 MAX<br>FL 140 MAX<br>FL 110 MAX<br>FL070 |
| **SOVOS 8C**<br>Réacteurs / *Turbofans* UIR + FIR<br>Hélices / *Turboprops* UIR + FIR | SOVOS<br>ORTEZ<br>ATWIX | Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4 | FL 140 MAX<br>FL 100 MAX<br>FL 080 MAX – 5000 MIN |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

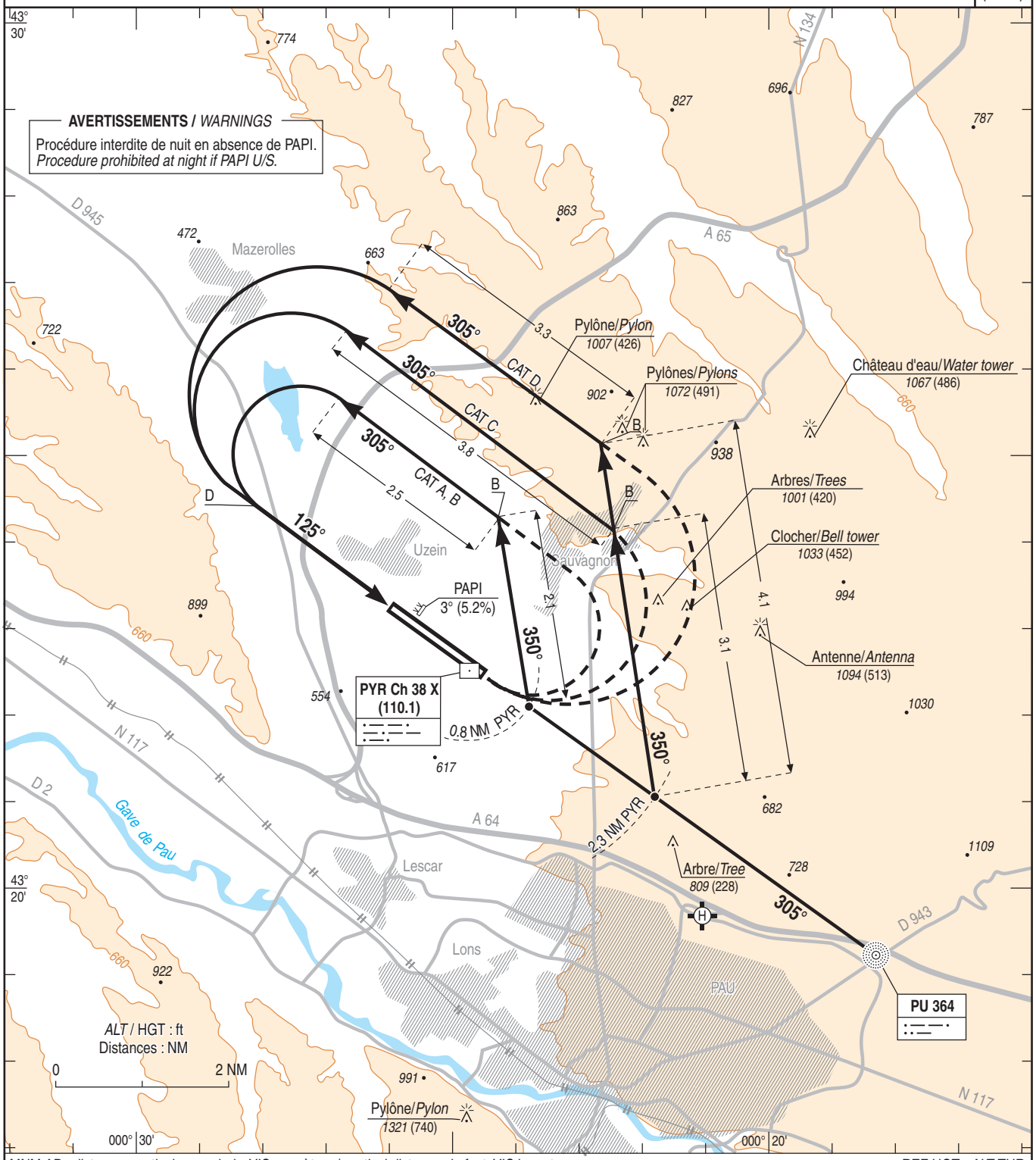
*ALT AD : 616,* ***THR : 581 (22 hPa)***

**PAU** PYRENEES

VPT A RWY 13

**ATIS** : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150

VAR 0° (2020)




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

| CAT | VPT A | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1300*** (720) | 1500 |
| B | ***1300*** (720) | 1600 |
| C | ***1470*** (890) | 2400 |
| D | ***1500*** (920) | 3600 |

Observations / *Remarks* : NIL.



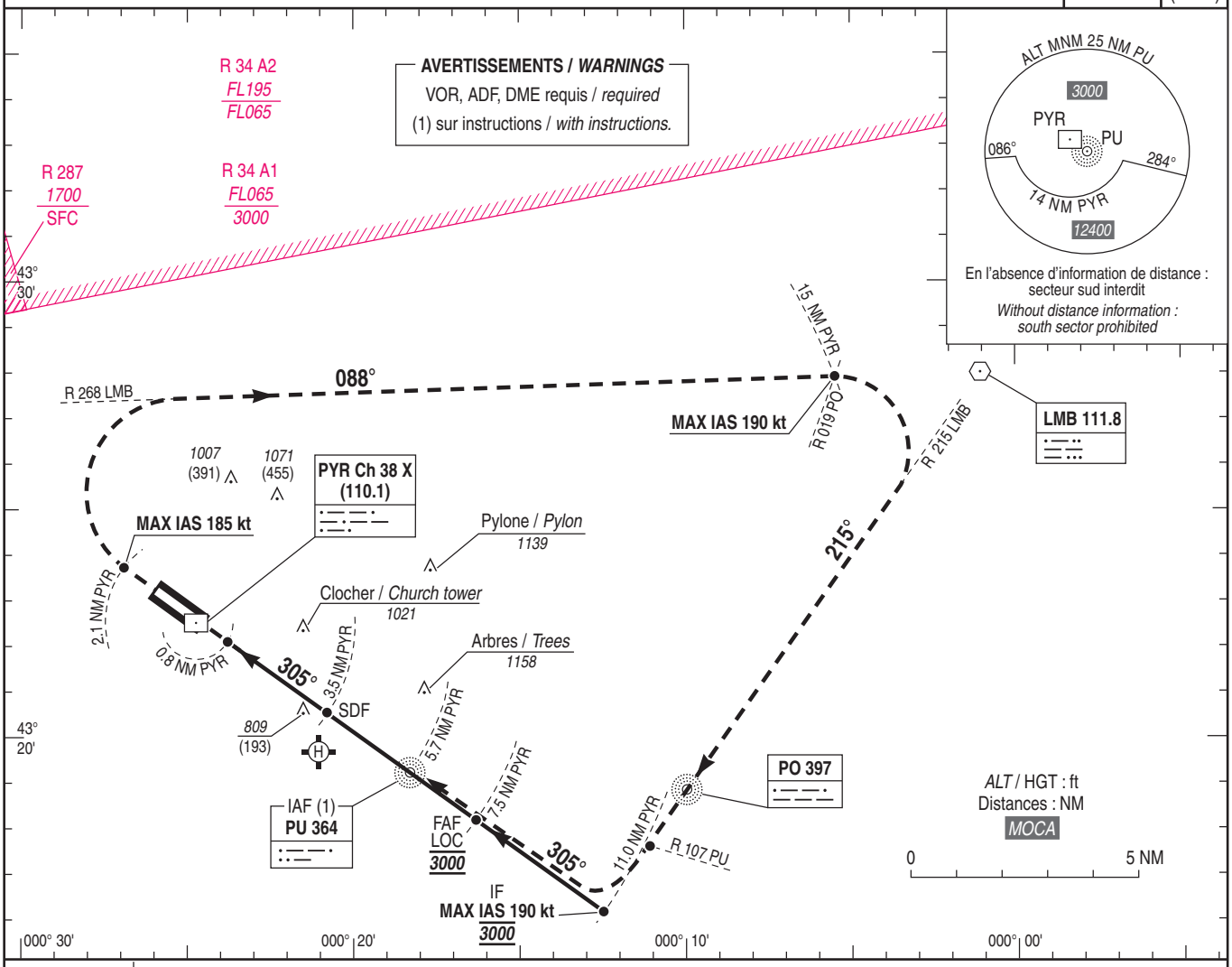
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 616,* ***THR : 616 (23 hPa)***

**PAU** PYRENEES
*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et /*and* CAT III RWY 31
*FNA* LOC RWY 31

**ATIS** : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150

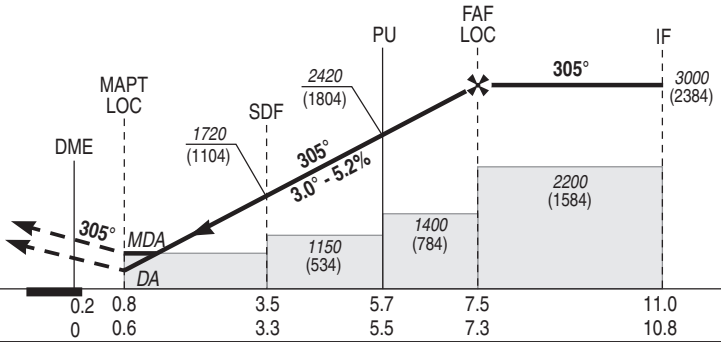
| **ILS-DME** | VAR |
|---|---|
| **PYR 110.1** | 0° |
| RDH : 52 | (2020) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. Sauf instructions du CTL, à **2.1 NM PYR**, tourner **à droite (MAX IAS 185 kt)** en montée vers ***4000*** (3384) pour intercepter et suivre **R 268 LMB** (088°). A **15 NM PYR**, tourner **à droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre **R 215 LMB** (215°) vers **PO** (QDM 215°). Croisant **R 107 PU**, tourner **à droite** vers **PU** (QDM 305°).
Monter à *1700* (1084) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. Except ATC instructions, at* ***2.1 NM PYR****, turn* ***right (MAX IAS 185 kt)*** *climbing up to* ***4000*** *(3384) to intercept and follow* ***R 268 LMB*** *(088°). At* ***15 NM PYR****, turn* ***right (MAX IAS 190 kt)*** *to intercept and follow* ***R 215 LMB*** *(215°) to* ***PO*** *(QDM 215°). Crossing* ***R 107 PU****, turn* ***right*** *to* ***PU*** *(QDM 305°).*
*Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT I | OCH ILS CAT II | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***820*** (200) | 550 | 162 | 52 | ***1060*** (450) | 1400 | 441 | ***1320*** (710) | 1500 |
| B | | | 175 | 60 | | | | ***1320*** (710) | 1600 |
| C | | | 183 | 73 | | | | ***1540*** (920) | 2400 |
| D | | | 193 | 86 | | | | ***1560*** (940) | 3600 |

**DIST PYR**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1250*** (634) | ***1560*** (944) | ***1880*** (1264) | ***2200*** (1584) | ***2510*** (1894) | ***2830*** (2214) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 7.3 NM | 6 min 17 | 5 min 30 | 4 min 53 | 4 min 24 | 4 min 00 | 3 min 40 | 3 min 23 | 3 min 02 | 2 min 45 | 2 min 31 | 2 min 23 |
| FAF - MAPT LOC | 6.7 NM | 5 min 44 | 5 min 01 | 4 min 28 | 4 min 01 | 3 min 39 | 3 min 21 | 3 min 05 | 2 min 46 | 2 min 31 | 2 min 18 | 2 min 10 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 580 | 635 | 685 | 765 | 845 | 925 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

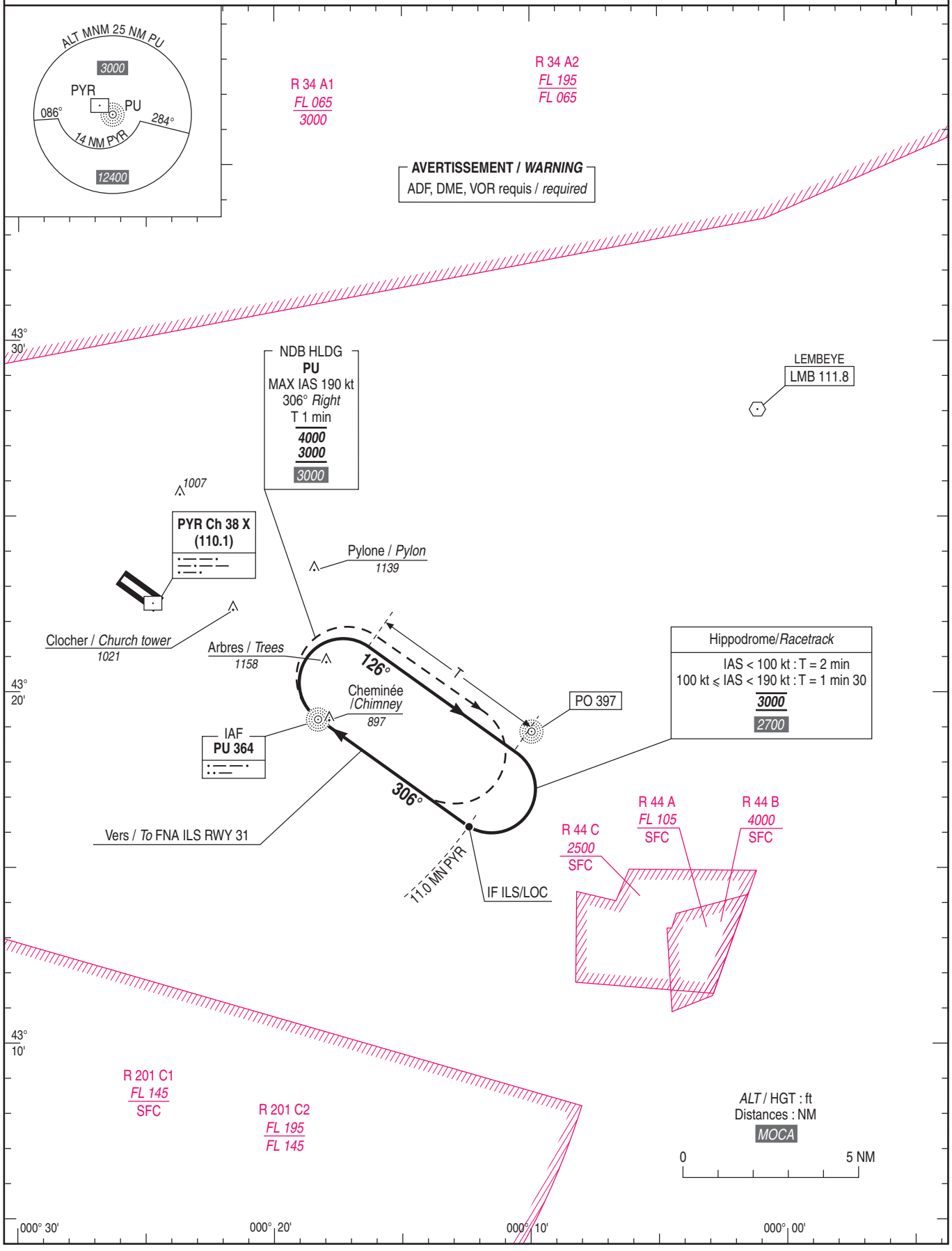
**PAU** PYRENEES

CAT A B C D

*INA* **CONV** PU RWY 31

**ATIS** : PAU 128.480
**APP** : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150

VAR
0°
(2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

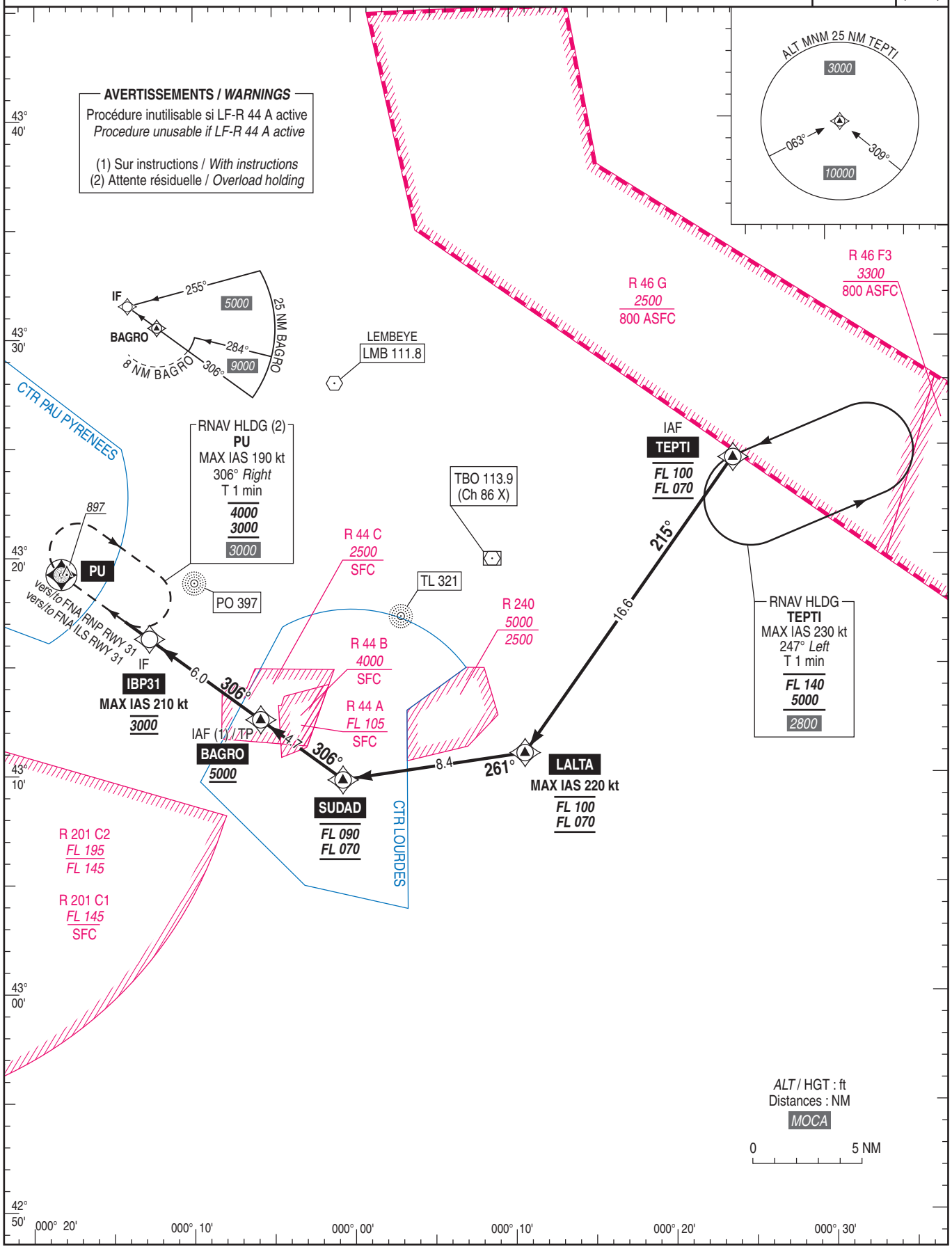
**PAU** PYRENEES

CAT A B C D

*INA* **RNAV** BAGRO RWY 31

**ATIS** : PAU 128.480
**APP** : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150

**RNP APCH** | VAR 0° (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

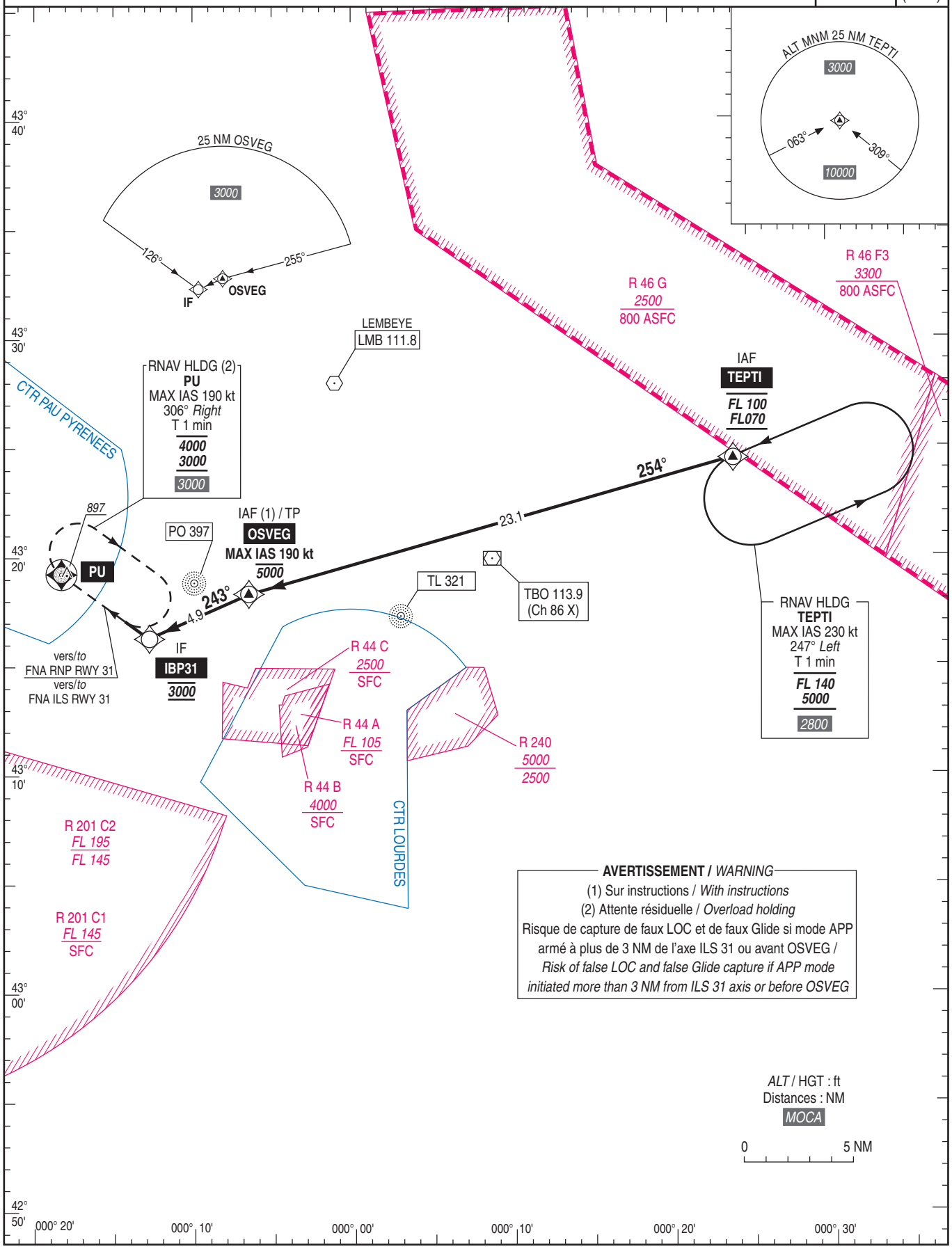
**PAU** PYRENEES

CAT A B C D

*INA* **RNAV** OSVEG RWY 31

**ATIS** : PAU 128.480
**APP** : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150

**RNP APCH** | VAR 0° (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

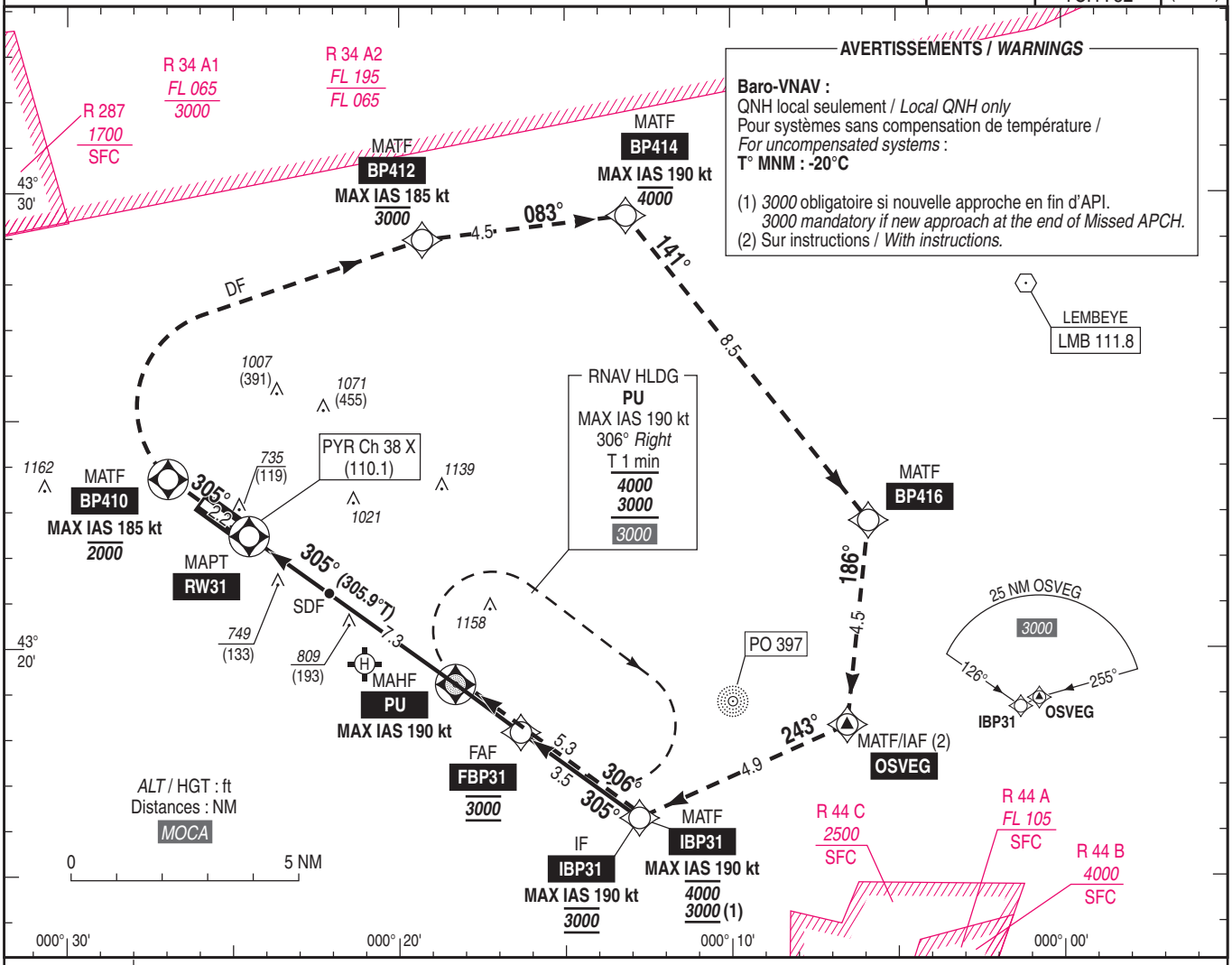
CAT A B C D

*ALT AD : 616,* ***THR : 616 (23 hPa)***

**PAU** PYRENEES

*FNA* **RNP** RWY 31

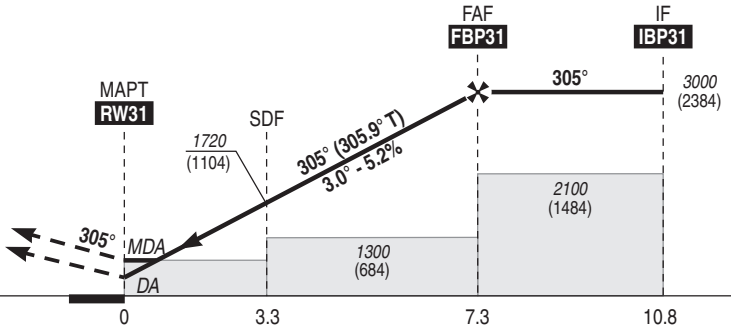
| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** : PAU 128.480<br>APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)<br>**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150 | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 48792**<br>**E31A**<br>TCH : 52 | VAR<br>0°<br>(2020) |




*TA : 5000*

API : Monter vers **BP410 (MAX IAS 185 kt - *2000* (1384) MAX)** puis tourner **à droite** direct vers **BP412 (MAX IAS 185 kt - *3000* (2384) MAX)** puis **BP414 (MAX IAS 190 kt - *4000* (3384) MAX)** et **BP416** en montée vers ***4000*** (3384) puis tourner vers **OSVEG** pour une nouvelle approche ou vers **IBP31** et **PU** pour intégrer l'attente. Monter à *1700* (1084) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***BP410 (MAX IAS 185 kt - 2000*** *(1384)* ***MAX)*** *then turn* ***right*** *direct to* ***BP412 (MAX IAS 185 kt - 3000*** *(2384)* ***MAX)*** *then* ***BP414 (MAX IAS 190 kt - 4000*** *(3384)* ***MAX)*** *and* ***BP416*** *climbing up to* ***4000*** *(3384) then turn to* ***OSVEG*** *for a new approach or to* ***IBP31*** *and* ***PU*** *to join holding.*
*Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***820*** (200) | 550 | 146 | ***980*** (360) | 900 | 260 | ***1060*** (450) | 1400 | 441 | ***1320*** (710) | 1500 |
| B | | | 158 | ***990*** (380) | 1000 | 272 | | | | ***1320*** (710) | 1600 |
| C | | | 167 | ***1010*** (390) | 1100 | 290 | | | | ***1540*** (920) | 2400 |
| D | | | 177 | ***1040*** (420) | 1200 | 317 | | | | ***1560*** (940) | 3600 |

**DIST RW31**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1300*** (684) | ***1620*** (1004) | ***1940*** (1324) | ***2260*** (1644) | ***2580*** (1964) | ***2900*** (2284) |

Observations / *Remarks* : (3) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW31 | 7.3 NM | 6 min 17 | 5 min 30 | 4 min 53 | 4 min 24 | 4 min 00 | 3 min 40 | 3 min 23 | 3 min 02 | 2 min 45 | 2 min 31 | 2 min 23 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 580 | 635 | 685 | 765 | 845 | 925 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

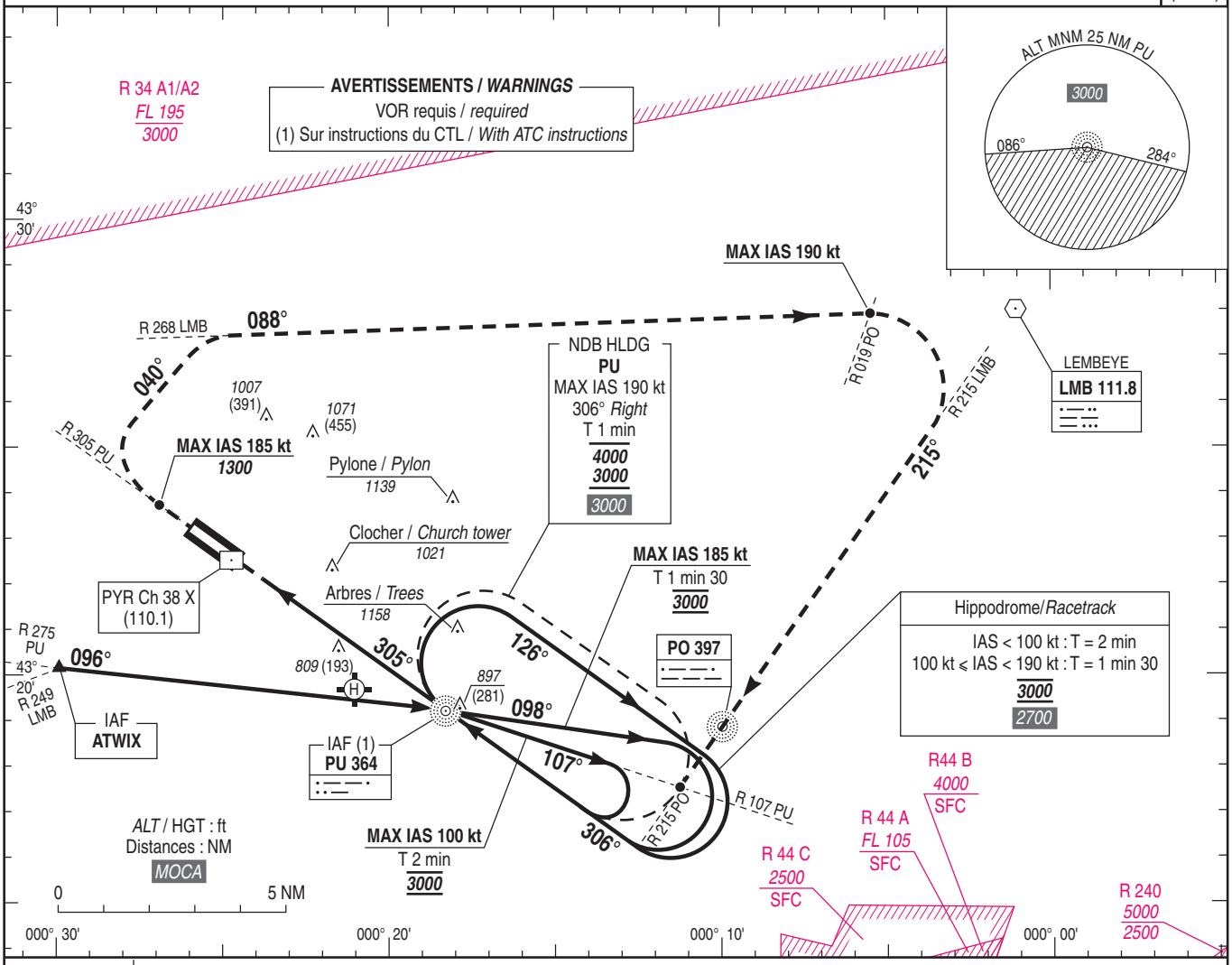
*ALT AD : 616,* ***THR : 616 (23 hPa)***

**PAU** PYRENEES

NDB Y RWY 31

**ATIS** : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150

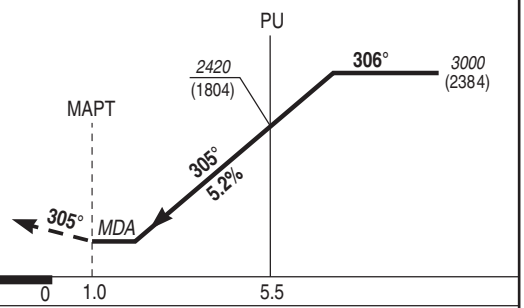
VAR
0°
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter au **R 305 PU** (305°) jusqu'à ***1300*** (684) **(MAX IAS 185 kt)**. Sauf instructions du CTL, tourner **à droite 040°** en montée vers ***4000*** (3384) pour intercepter et suivre le **R 268 LMB** (088°) puis à l'interception du **R 019 PO**, tourner **à droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre le **R 215 LMB** ( 215°) jusqu'à **PO** (QDM 215° PO). Après **PO**, continuer **R 215 PO** jusqu'à intercepter le **R 107 PU** pour tourner **à droite** et rejoindre le **QDM 306°** vers **PU**.
**Ne pas tourner avant le MAPT.** Monter à *1900* (1284) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 305 PU*** *(305°) to* ***1300*** *(684)* ***(MAX IAS 185 kt)****. Except ATC instructions, turn* ***right 040°*** *climbing to* ***4000*** *(3384) to intercept and follow* ***R 268 LMB*** *(088°) then at the interception with* ***R 019 PO,*** *turn* ***right (MAX IAS 190 kt)*** *to intercept and follow* ***R 215 LMB*** *(215°) to* ***PO*** *(QDM 215° PO). After* ***PO,*** *continue* ***R 215 PO*** *to intercept* ***R 107 PU*** *to turn* ***right*** *and join* ***QDM 306°*** *to* ***PU.***
***Do not turn before MAPT.*** *Climb up to 1900 (1284) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB Y | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1150*** (530) | 1500 | 528 | ***1320*** (710) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1320*** (710) | 1600 |
| C | | 1700 | | ***1540*** (920) | 2400 |
| D | | 1700 | | ***1560*** (940) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - MAPT | 4.5 NM | 3 min 51 | 3 min 23 | 3 min 00 | 2 min 42 | 2 min 27 | 2 min 15 | 2 min 05 | 1 min 52 | 1 min 41 | 1 min 33 | 1 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 470 | 530 | 580 | 630 | 680 | 760 | 840 | 920 | 970 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

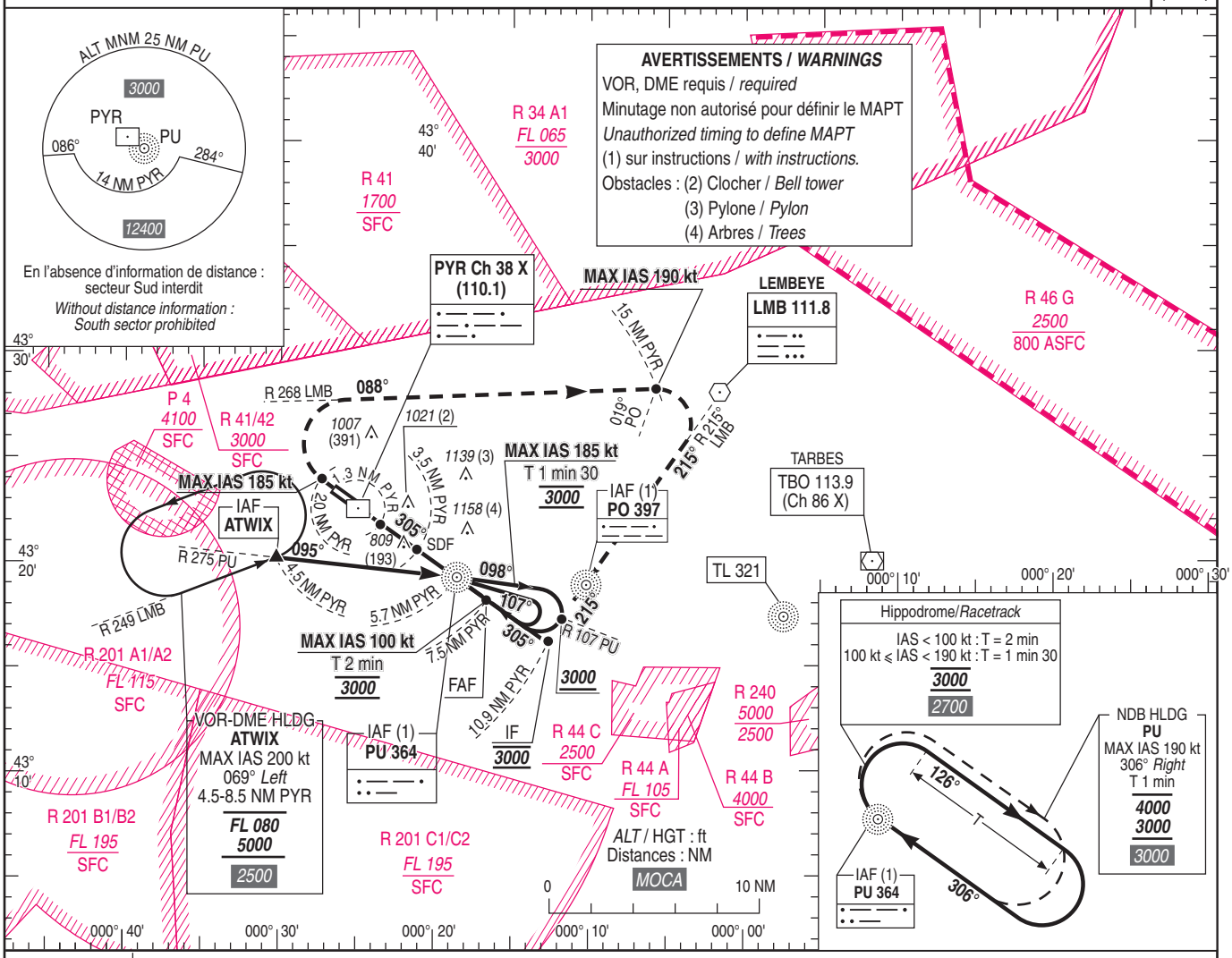
*ALT AD : 616,* ***THR : 616 (22 hPa)***

**PAU** PYRENEES

NDB Z RWY 31

**ATIS** PAU 128.480
**APP** : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.150

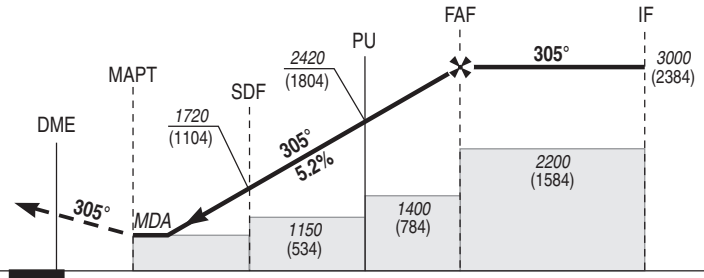
VAR 0° (2020)




*TA : 5000*

API : Monter au **R 305 PU** (305°). Sauf instructions contraires du CTL, à **2 NM PYR (MAX IAS 185 kt)** tourner **à droite** en montée vers ***4000*** (3384) pour intercepter et suivre le **R 268 LMB** (088°). A **15 NM PYR**, tourner **à droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre le **R 215 LMB** (215°) vers **PO** (QDM 215° de PO). Croisant **R 107 PU**, tourner **à droite** vers **PU** (QDM 305°).
Monter à *1700* (1084) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 305 PU*** (305°). *Except ATC instructions, at* ***2 NM PYR (MAX IAS 185 kt)****, turn* ***right*** *up to* ***4000*** *(3384) to intercept and follow* ***R 268 LMB*** *(088°). At* ***15 NM PYR****, turn* ***right (MAX IAS 190 kt)*** *to intercept and follow* ***R 215 LMB*** *(215°) to* ***PO*** *(QDM 215°). Crossing* ***R 107 PU****, turn* ***right*** *to* ***PU*** *(QDM 305°). Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB Z | | | MVL / *Circling* (5) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1060*** (450) | 1400 | 443 | ***1320*** (710) | 1500 |
| B | | | | ***1320*** (710) | 1600 |
| C | | | | ***1540*** (920) | 2400 |
| D | | | | ***1560*** (940) | 3600 |

**DIST PYR**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1250*** (634) | ***1560*** (944) | ***1880*** (1264) | ***2200*** (1584) | ***2510*** (1894) | ***2830*** (2214) |

Observations / *Remarks* : (5) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.2 NM | 5 min 19 | 4 min 39 | 4 min 08 | 3 min 43 | 3 min 23 | 3 min 06 | 2 min 52 | 2 min 34 | 2 min 20 | 2 min 08 | 2 min 01 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 470 | 530 | 580 | 630 | 680 | 760 | 840 | 920 | 970 |



AMDT 09/26 **CHG** : Nommage carte/*Chart naming*, IAF ATWIX, HLDG ATWIX, suppression/*removal* HLDG et/*and* IAF TEPTI, R 201, normalisation/*standardization*.

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBR.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBR - MURET LHERM

**AD 2 LFBR.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°26'57"N 001°15'49"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km WSW Muret |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 623 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.3 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 161 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.6354°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.12°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | VILLE DE MURET |
| | Adresse / *Address* | BP 207<br>31607 Muret |
| | Telephone | 05 61 51 95 95 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFBRZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBR.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HIV : LUN-JEU : 0800-1100/1230-1600, VEN : 0800-1100/1230-1500.<br>ETE : LUN-JEU : 0700-1000/1130-1500, VEN : 0700-1000/1130-1400. | WIN : MON-THU : 0800-1100/1230-1600, FRI : 0800-1100/1230-1500.<br>SUM : MON-THU : 0700-1000/1130-1500, FRI : 0700-1000/1130-1400. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0145-2245 TOULOUSE BLAGNAC | |
| 7 | ATS | Semaines 1 à 27 puis semaines 36 à 52 :<br>LUN, JEU : 0730-1900<br>MAR : 0730-2130<br>MER, VEN : 0730-1930<br>SAM : 0800-1900<br>Semaines 28 à 35 :<br>LUN-VEN : 0730-1900<br>SAM : 0800-1900<br>DIM et JF : service non rendu. | Weeks 1 to 27 then weeks 36 to 52 :<br>MON, THU : 0730-1900<br>TUE : 0730-2130<br>WED, FRI : 0730-1930<br>SAT : 0800-1900<br>Weeks 28 to 35 :<br>MON-FRI : 0730-1900<br>SAT : 0800-1900<br>SUN and Public HOL : service not provided. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HIV : 0730-1800, ETE : 0630-1700. | WIN : 0730-1800, SUM : 0630-1700. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBR.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100 LL. Lubrifiant 80 : (CIV-MIL)<br>Paiement : comptant, chèque, CB, espèces, automate carte TOTAL - (Assuré par ACB Clément ADER). | 100 LL. Lubricant 80 : (CIV-MIL)<br>Payment : cash,cheque, credit card, TOTAL card - (provided by ACB Clément ADER). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Midi Pyrénées Aviation. Atelier agréé TEL : 05 61 51 17 73 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBR.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A Muret. | In Muret. |
| 2 | Restaurants | Restaurant sur AD. | Restaurant at AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBR.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBR.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBR.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtues et non revêtues. | Paved and unpaved. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 12,5 m (revêtus) | 12,5 m (paved) |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtus et non revêtus. | Paved and unpaved. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBR.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBR .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBR.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBR.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | TOULOUSE BLAGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBR .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NIL |
| | Période de validité / *Validity period* | NIL |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | NIL |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBR.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 116.72 (115) | 1100 x 30 | 5.7 t revêtue / paved | 43°27'04.98"N 001°15'27.43"E ------ GUND 161 FT | THR : 619ft |
| 30 | 296.72 (295) | 1100 x 30 | 5.7 t revêtue / paved | 43°26'48.95"N 001°16'11.13"E ------ GUND 161 FT | THR : 621ft |
| 12L | 116.48 (115) | 300 x 40 | non revêtue / not paved | 43°27'08.86"N 001°15'45.20"E ------ GUND NIL | THR : 617ft |
| 30R | 296.48 (295) | 300 x 40 | non revêtue / not paved | 43°27'04.40"N 001°15'57.49"E ------ GUND NIL | THR : 617ft |
| 12R | 116.72 (115) | 825 x 50 | non revêtue / not paved | 43°27'02.06"N 001°15'31.25"E ------ GUND NIL | THR : 620ft |
| 30L | 296.72 (295) | 825 x 50 | non revêtue / not paved | 43°26'50.04"N 001°16'04.02"E ------ GUND NIL | THR : 620ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 12L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 12R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFBR.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |
| 30 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |
| 12L | 300 | 300 | 300 | 300 | |
| 30R | 300 | 300 | 300 | 300 | |
| 12R | 825 | 825 | 825 | 825 | |
| 30L | 825 | 825 | 825 | 825 | |

**AD 2 LFBR.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 30 ft | | | 60 m | | |
| 30 | | G | PAPI 3.1 ° 5.4 % | 30 ft | | | 60 m | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 12 | 1100 M | | W | LIH / LIL | R | | |
| 30 | 1100 M | | W | LIH / LIL | R | | |

**AD 2 LFBR.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Balises rétroréfléchissantes bleues. | Blue retroreflective lightings. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBR.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur piste. | On RWY. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBR.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ MURET 1**<br>43°26'32"N , 001°10'27"E - 43°29'31"N , 001°12'48"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°26'59"N , 001°20'30"E - 43°24'20"N , 001°20'14"E - 43°23'41"N , 001°18'15"E - 43°26'32"N , 001°10'27"E | G | 2400ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>MURET Tour (FR)<br>MURET Tower (EN) | HOR ATC : voir / see AD 2 LFBR.3.7 |
| **RMZ MURET 2**<br><br>43°26'32"N , 001°10'27"E - 43°29'31"N , 001°12'48"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°26'59"N , 001°20'30"E - 43°24'20"N , 001°20'14"E - 43°23'41"N , 001°18'15"E - 43°26'32"N , 001°10'27"E | E | 3000ft AMSL<br>----------<br>2400ft AMSL | TWR<br><br>MURET Tour (FR)<br>MURET Tower (EN) | HOR ATC : voir / see AD 2 LFBR.3.7<br>Lorsqu'elle est active, la RMZ MURET 2 coexiste avec la partie de la TMA TOULOUSE avec laquelle elle interfère.<br>When active, RMZ MURET 2 coexists with the TMA TOULOUSE part which it interferes with. |

**AD 2 LFBR.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | MURET Sol (FR)<br>*MURET Ground (EN)* | 121.755 MHz | HX | HOR ATS / ATS SKED |
| TWR | MURET Tour (FR)<br>*MURET Tower (EN)* | 123.205 MHz | HO | HOR ATS / ATS SKED |
| | | | | |
| ATIS | MURET (FR)<br>*MURET (EN)* | 124.580 MHz | HO | TEL : 05 34 46 08 36 |
| A/A | MURET (FR)<br>*MURET (EN)* | 123.205 MHz | OTHER | Hors HOR ATS / Outside ATS SKED |

**AD 2 LFBR.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFBR.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES DE LA CA**

Voir AD 2 LFBO.

***20.1 ATC***

*See AD 2 LFBO.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Voir AD 2 LFBO.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*See AD 2 LFBO.*

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

Pistes non revêtues potentiellement inutilisables après fortes pluies.

Aire de manoeuvre ULM partiellement visible du contrôle aérien.

De nuit, ou si RVR < 800 m :

- un seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre,
- le point d'attente est alors la ligne de sécurité blanche délimitant les aires de trafic et les voies de circulation.

***20.3 GROUND MANOEUVRING***

*Unpaved RWY may be not available after heavy rain.*

*ULM manoeuvring area only partly visible from ATC.*

*At night, or when RVR < 800 m :*

- *only one movement at a time on the manoeuvring area,*
- *the holding point is then the white safety line marking the border between aprons and taxiways.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBR.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFBR.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

Utilisation simultanée des pistes avion interdite.
Les attentes pour entraînement sont interdites.

*Simultaneous use of aircraft RWYs prohibited.*
*Holdings for training purposes are prohibited.*

**22.1 Vols au départ**

**Consignes recommandées pour un départ IFR :**

RWY 12 : Monter à 3,5% (1) RM 117° jusqu'à 1123 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
RWY 30 : Monter à 4,3% (2) RM 297° jusqu'à 1123 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Le pylône situé à 5500 m de la DER et à 766 m à droite de l'axe d'altitude 1103 ft impose la pente théorique de montée de 3,5%.
(2) Pente théorique de montée : 4,3 %, obstacle le plus pénalisant : zone de tirs, limites verticales : SFC/1300 AMSL à 7223 m de la DER à gauche de l'axe.

**Aéronefs à destination d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne et Pamiers.**

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne et Pamiers, prévoir de se raccorder à l'itinéraire de transit RNAV contournant la TMA 2 Toulouse défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

En cas d'impossibilité de suivre cet itinéraire, le signaler à la mise en route pour qu'un autre itinéraire puisse être alloué par l'ATC.

**22.2 LF-R 112**

Avions gros porteurs en opérations de largage dans la zone de parachutage N° 318 (SFC-3000 ft AMSL).
IFR : pénétration sur autorisation de TOULOUSE APP.
Activité connue de MURET TWR et de TOULOUSE APP.

**22.3 Vols à l'arrivée**

- MVL RWY 30 : attention à la RD43 à 160m du THR, gabarit routier de 634 ft AMSL.
-De nuit, PAPI obligatoire pour ARR MVL en RWY 30.

***22.1 Departing flights***

***Recommended instructions for IFR departures :***

*RWY 12 : Climb at 3.5% (1) MAG 117° until 1123 (500) then continue direct route climbing up to en-route safety altitude.*
*RWY 30 : Climb at 4.3% (2) MAG 297° until 1123 (500) then continue direct route climbing up to en-route safety altitude.*
*(1) A pylon, located at 5500 m from DER and at 766 m to the right side of the axis at an altitude of 1103 ft, requires a 3.5% theoretical climb rate.*
*(2) Theoretical climb rate : 4.3 %, most penalizing obstacle : firing range whose vertical limits are SFC/1300 AMSL, located at 7223 m from DER to the left side of the axis.*

***ACFT bound for Agen, Albi, Castres, Carcassonne and Pamiers.***

*For ACFT bound for Agen, Albi, Castres , Carcassonne and Pamiers, plan RNAV transit route avoiding TMA 2 Toulouse defined in both directions by the points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».*

*The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).*

*If you are unable to follow this itinerary, report it at start-up so that ATC can allocate an alternative route.*

***22.2 LF-R 112***

*Heavy ACFT performing airdropping operations within dropping area NR 318 (SFC-3000 ft AMSL).*
*IFR : entry upon authorization from TOULOUSE APP.*
*Activity known by MURET TWR and TOULOUSE APP.*

***22.3 Arrival flights***

*- RWY 30 circling : beware of secondary road RD43 at 160 m from THR, road height restriction barrier of 634 ft AMSL.*
*- At night, PAPI compulsory for RWY 30 circling arrival.*

**AD 2 LFBR.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL hors HOR ATS pour les vols de voyage uniquement.

STAP : paramètres disponibles : vent, VIS instrumentale, base de nuage instrumentale, T°, DP, QNH, QFE, QFE 12, QFE 30.

STAP hors HOR ATS : 124.580 MHz.

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'une visualisation radar.

**23.3 EQUIPEMENT 8.33 kHz**

Aéronefs non équipés en 8.33 kHz :

Sauf autre indication des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz et évoluant dans le SIV TOULOUSE contacteront les services ATS TOULOUSE Information 121.250 MHz.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Péril occasionnel.
Prévention péril : NIL

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL outside ATS SKED for travel flights only.*

*STAP : available data : wind, instrumental VIS, instrumental cloud base, T°, DP, QNH, QFE, QFE 12, QFE 30.*

*STAP outside ATS SKED : 124.580 MHz.*

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display.*

***23.3 8.33 kHz EQUIPMENT***

*ACFT not equipped with 8.33 kHz compatible equipment :*

*Unless otherwise specified by ATS, IFR aircraft not equipped with 8.33 kHz spacing compatible radio-communication equipment and operating within SIV TOULOUSE will contact ATS on TOULOUSE Information 121.250 MHz.*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Hazard : random.*
*Hazard prevention : NIL*

**AD 2 LFBR.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBR.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

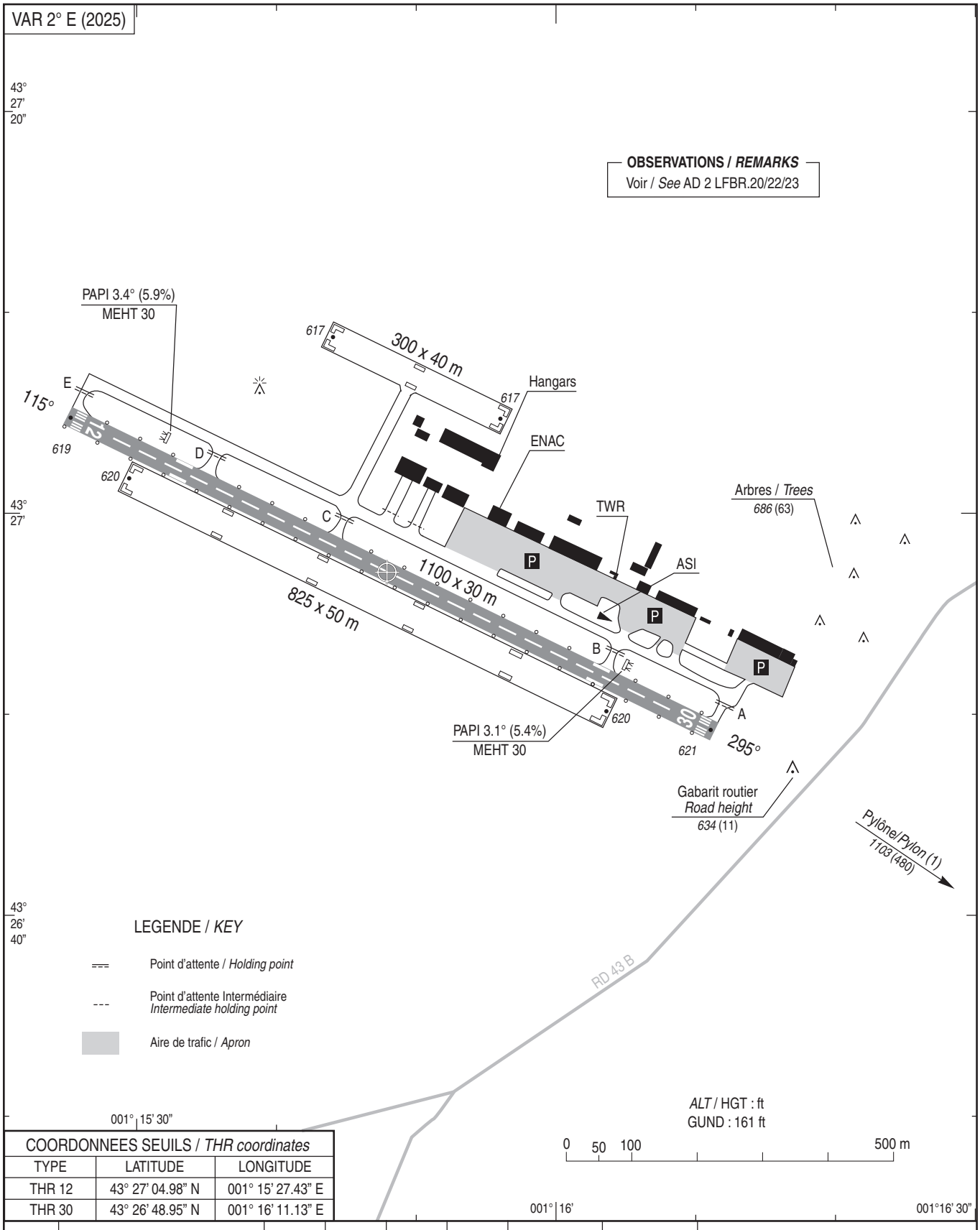
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable.* | Sans objet / *Not applicable.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 124.580 ☎ 05 34 46 08 36
**STAP** : 124.580 absence ATS
**GND** (SOL) : 121.755

# MURET LHERM
43 26 57 N - 001 15 49 E
*ALT AD : 623 (23 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 43° 27' 04.98" N | 001° 15' 27.43" E |
| THR 30 | 43° 26' 48.95" N | 001° 16' 11.13" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIH/LIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | Revêtue *Paved* | 5.7 t | 550* | 550* | - | - |
| 30 | NIL | LIH/LIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | | | 550* | 550* | - | - |
| | | | | | | | | | * 800 m : HN | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SURUD | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| XUREX | REF ENR 4.4 | | X | | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FBR12 | 43°29'21.8" N | 001°09'13.8" E | X | | | X |
| BR420 | 43°22'21.1" N | 001°12'38.8" E | X | | | X |
| RW12 | 43°27'04.98" N | 001°15'27.43" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MURET** LHERM

**PRECODING RNP** RWY 12

**RNP RWY 12**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | XUREX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SURUD | IF | SURUD | - | - | - | - | - | 3500 | - | - | - | - |
| | TF | XUREX | - | 022 | 023.9 | 5.3 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| INA XUREX | IF | XUREX | - | - | - | - | - | 2500 | - | - | - | - |
| APCH | IF | XUREX | - | - | - | - | - | 2500 | - | - | - | - |
| | TF | FBR12 | - | 115 | 116.6 | 6.1 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW12 | Yes | 115 | 116.6 | 5.1 | - | - | - | - | -3.4° / 49 | 0.3 |
| | DF | BR420 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SURUD | - | 294 | 295.9 | 11.3 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | XUREX | - | 022 | 023.9 | 5.3 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFBR |
| Runway | 12 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E12A |
| LTP/FTP Latitude | 432704.9800N |
| LTP/FTP Longitude | 0011527.4340E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 237.6 |
| FPAP Latitude | 432640.2795N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -24.7005 |
| FPAP Longitude | 0011634.7635E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 67.3295 |
| Threshold Crossing Height | 15.00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.40 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 592 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 12 02 06 0C 0C 00 00 01 32 31 05 28 B6 A5 12 94 2A 8A 00 48 1D 07 3F FF 03 0E 02 2C 81 54 01 64 4A C8 FA CE 64 AB 9E |
| Calculated CRC Value | CE64AB9E |

## Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records.

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 188.6 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 188.6 |

Reset | Edit | Text Report | File Download



© SIA

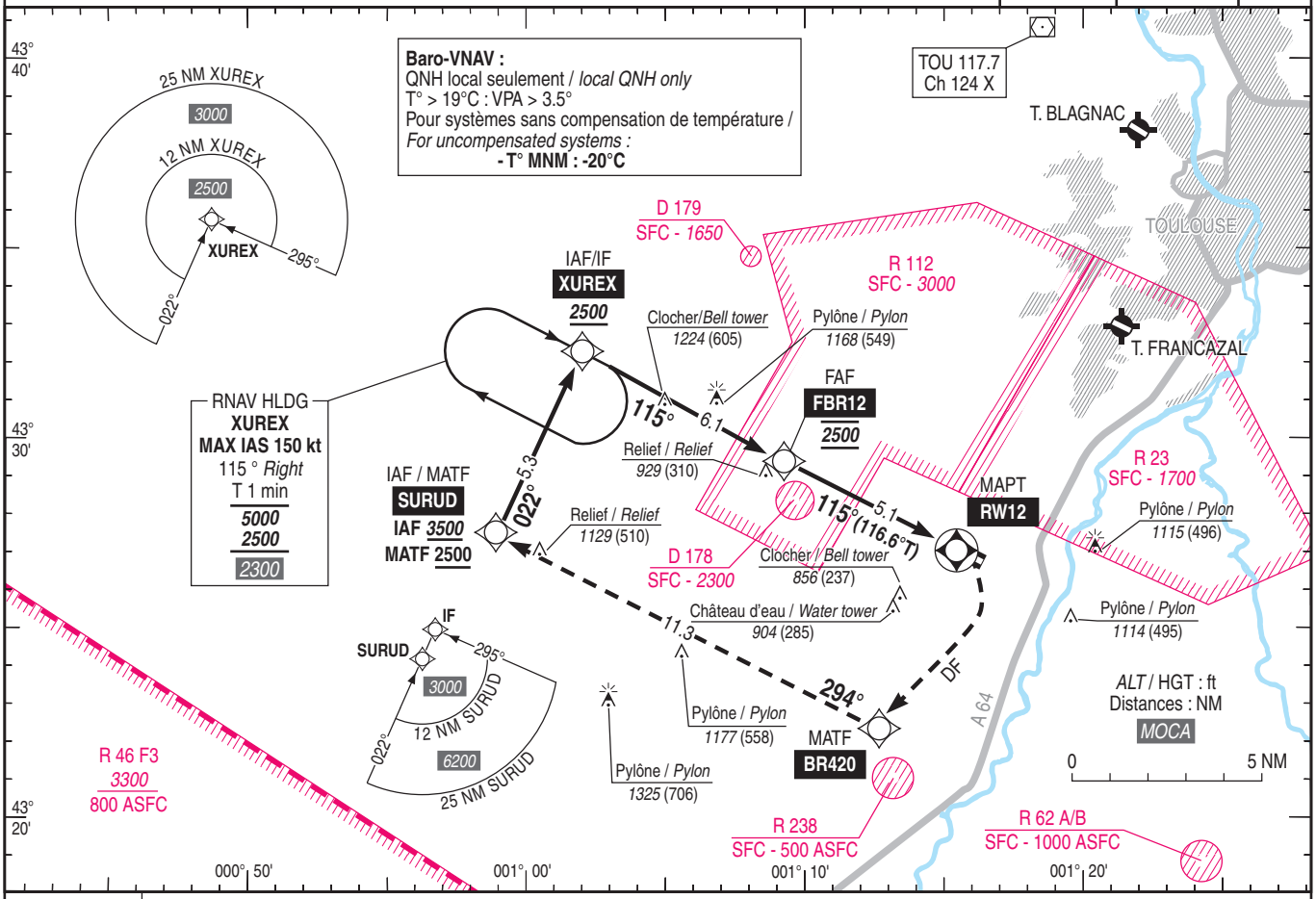
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 623,* ***THR : 619 (23 hPa)***

**MURET** LHERM

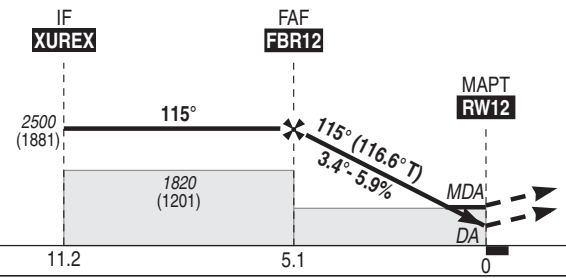
**RNP** RWY 12

**ATIS** MURET 124.580
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 125.180 (Secteur Ouest/*West Sector*) - 129.305 (Secteur Est/*East Sector*)
**TWR** : MURET Tour / *Tower* 123.205
**STAP** : 124.580 absence ATS.
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH de TOULOUSE BLAGNAC sur ATIS BLAGNAC, à défaut TOULOUSE Information.
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP or TOULOUSE BLAGNAC QNH on ATIS BLAGNAC or failing that TOULOUSE Information.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 61870 E12A TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




TA : 5000




API : **A RW12**, dès ACFT établi en montée, tourner **à droite direct** vers **BR420** en montée vers ***2500*** (1881) puis poursuivre vers **SURUD** puis **XUREX** ou suivre instruction du contrôle.

*Missed APCH :* ***At RW12****, as soon as ACFT is established, turn* ***right*** *direct to* ***BR420*** *climbing up to* ***2500*** *(1881), then proceed to* ***SURUD****, then* ***XUREX*** *or follow ATC clearance.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans QNH local *without local QNH* HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1140*** (530) | 1500 | 521 | ***1120*** (500) | 1500 | 397 | ***1180*** (560) | 1500 | 556 | ***1180*** (560) | 1500 | ***1280*** (660) | 1500 |
| B | ***1160*** (540) | 1600 | 535 | ***1180*** (560) | 1600 | 411 | ***1180*** (560) | 1600 | | ***1410*** (790) | 1600 | ***1510*** (890) | 1600 |

**DIST RW12**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2470*** (1851) | ***2110*** (1491) | ***1750*** (1131) | ***1390*** (771) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 21 | 3 min 35 | 3 min 03 | 2 min 39 | 2 min 20 |
| VSP (ft/min) | 420 | 510 | 600 | 690 | 780 |


© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBS.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBS - BISCARROSSE PARENTIS

**AD 2 LFBS.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°22'05"N 001°07'56"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY M. | Intersection between RWY and TWY M. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3,5 km S-E Biscarrosse | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 100 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.983°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.125°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | COMMUNAUTE DE COMMUNES DES GRANDS LACS | |
| | Adresse / *Address* | 29 avenue Léopold Darmuzey<br>BP 64<br>40161 PARENTIS en BORN Cedex | |
| | Telephone | 05 58 78 54 63 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aerodrome@ccgrandslacs.fr | |

**AD 2 LFBS.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN sauf JF :<br>- du 15/02 au 31/10 : 0800-1900 heure locale,<br>- du 01/11 au 14/02 : 0830-1800 heure locale.<br>TEL TWR : 05 58 78 18 74<br>Chef CA 05 58 82 86 28<br>Aérodrome de BISCARROSSE PARENTIS<br>150 rue Jean Chasac<br>40600 Biscarrosse. | MON-FRI except public HOL :<br>- from 15/02 to 31/10 : 0800-1900 local time,<br>- from 01/11 to 14/02 : 0830-1800 local time.<br>TEL TWR : 05 58 78 18 74<br>ATC manager 05 58 82 86 28<br>Aérodrome de BISCARROSSE PARENTIS<br>150 rue Jean Chasac<br>40600 Biscarrosse. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100 LL :automate H24 | 100 LL: automatic dispenser H24 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFBS.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - Carte TOTAL uniquement.<br>Lubrifiants : NIL | Fuel : 100 LL - TOTAL card only.<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | GT AERO SERVICES (Maintenance ULM) - TEL : 06 07 32 04 96 - E mail : gt.aeroservices@gmail.com - Site : www.gtaeroservices.com | GT AERO SERVICES (ULM maintenance) - TEL: 06 07 32 04 96 - E mail: gt.aeroservices@gmail.com - Website: www.gtaeroservices.com |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBS.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Sur AD. | On AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBS.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBS.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3. |

**AD 2 LFBS.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBS.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBS .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFBS.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBS.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-BORDEAUX |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBS .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO : 0600-1800 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBS.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 090.99 (090) | 800 x 20 | 5.7 t revêtue / paved | 44°22'05.66"N 001°08'14.51"W ------ GUND NIL | THR : 90ft |
| 27 | 270.99 (270) | 800 x 20 | 5.7 t revêtue / paved | 44°22'05.21"N 001°07'38.41"W ------ GUND NIL | THR : 99ft |
| 09R | 091.03 (090) | 1300 x 60 | non revêtue / not paved | 44°22'03.94"N 001°08'31.41"W ------ GUND NIL | THR : 86ft |
| 27L | 271.03 (270) | 1300 x 60 | non revêtue / not paved | 44°22'03.18"N 001°07'32.45"W ------ GUND NIL | THR : 100ft |
| 13 | 134.79 (134) | 700 x 60 | non revêtue / not paved | 44°22'00.79"N 001°08'03.11"W ------ GUND NIL | THR : 92ft |
| 31 | 314.79 (314) | 700 x 60 | non revêtue / not paved | 44°21'44.68"N 001°07'40.49"W ------ GUND NIL | THR : 92ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | 130 | NIL | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | 270 | NIL | NIL | NIL |
| 09R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 27L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 13 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 31 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFBS.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 800 | 930 | 800 | 800 | |
| 27 | 800 | 1070 | 800 | 800 | |
| 09R | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | |
| 27L | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | |
| 13 | 700 | 700 | 700 | 700 | |
| 31 | 700 | 700 | 700 | 700 | |

**AD 2 LFBS.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | | G | | | | | | | |
| 27 | | G | PAPI 3.3 ° 5.8 % | 16 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 09 | 800 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 27 | 800 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFBS.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Balises réfléchissantes. | Reflecting markers |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Non secouru. | No secondary power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBS.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBS.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ BISCARROSSE**<br><br>44°23'30"N , 001°04'45"W - 44°12'00"N , 000°55'20"W - 44°12'00"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°10'50"W - 44°23'30"N , 001°04'45"W | G | 4000ft AMSL<br>----------<br>1000ft AMSL | TWR<br>BISCARROSSE Tour (FR)<br>BISCARROSSE TWR (EN) | RMZ inactive :<br>- en dehors HOR ATS LFBS (voir AD2.3)<br>- lorsque LF-R31A6/TMA6 active (CAZAUX APP)<br>RMZ inactive :<br>- outside LFBS ATS SKED (see AD2.3)<br>- during LF-R31A6/TMA6 activity (CAZAUX APP) |

**AD 2 LFBS.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | BISCARROSSE Tour (FR)<br>*BISCARROSSE Tower (EN)* | 118.040 MHz | HO | |
| A/A | BISCARROSSE (FR)<br>*BISCARROSSE (EN)* | 118.040 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFBS.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | BRS | 358 kHz | H24 | 44°21'55.6"N 001°07'43.7"W | 43 ft | 25NM | | 201°/319 m THR 27 | |

**AD 2 LFBS.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CONDITIONS D'UTILISATION**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Piste non revêtue 13/31 réservée aux ACFT basés.

***20.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Unpaved RWY 13/31 reserved for home-based ACFT.*

**AD 2 LFBS.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFBS.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 09 : A la DER, monter dans l'axe à 6.4% (1) jusqu à *1000* (901) puis rejoindre et suivre le R 096 BRS en montée vers LAPOS.

(1) Pente théorique de montée ; obstacle le plus pénalisant : arbres de 160 ft situés à 240m de la DER à gauche de l'axe de piste.

RWY 27 : Monter dans l axe à 7.6% (2). Dès que possible, virer à gauche 066° puis intercepter et suivre le R 096 BRS en montée vers LAPOS.

Absence ATS : procédure non utilisable.

(2) Pente théorique de montée ; obstacle le plus pénalisant : arbres de 144 ft situés à 130m de la DER à gauche de l'axe de piste.

***22.1 OUTBOUND AIRCRAFT***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 09 : At DER, climb straight ahead at 6.4% (1) up to 1000 (901) then join and follow R 096 BRS climbing to LAPOS.*

*1) Theoretical climbing slope ; Controlling obstacle : trees of an altitude of 160 ft located at 240m from the DER at left of RWY axis.*

*RWY 27 : Climb straight ahead at 7,6% (2). As soon as possible, turn left 066° then intercept and follow R 096 BRS climbing to LAPOS.*

*Absence ATS : procedure unusable.*

*(2) Theoretical climbing slope ; Controlling obstacle : trees of an altitude of 144 ft located at 130m from the DER at left of RWY axis.*

**AD 2 LFBS.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD réservé aux ACFT munis de radio.

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**EQUIPEMENT AD**

***AD EQUIPMENT***

Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

**AD 2 LFBS.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBS.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

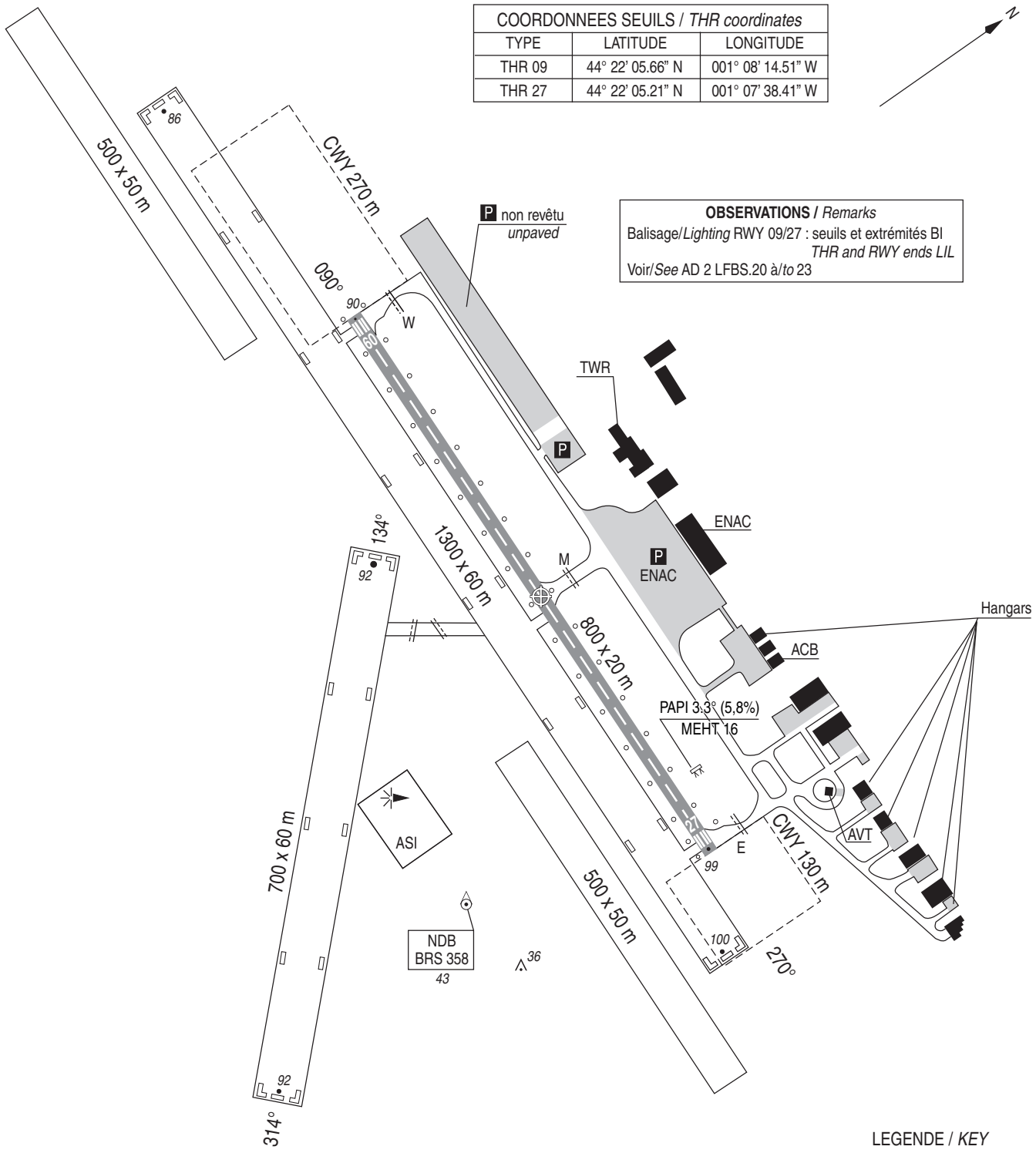
## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFBS.18

## BISCARROSSE PARENTIS
44 22 05 N - 001 07 56 W
*ALT AD : 100 (4 hPa)*

VAR 1°E (2025)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 44° 22' 05.66" N | 001° 08' 14.51" W |
| THR 27 | 44° 22' 05.21" N | 001° 07' 38.41" W |




| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | NIL | LIL | 800 | 930 | 800 | 800 | Revêtue | 5.7 t | 800 | 800 | - | - |
| 27 | NIL | LIL | 800 | 1070 | 800 | 800 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BRS | REF AD 2 LFBS.19 | | X | X | | X |
| RW27 | REF THR 27 LFBS AD 2.12 | | X | | | X |
| LAPOS | REF ENR 4.4 | | X | X | | X |
| FBS27 | 44°21'59.4" N | 001°00'16.8" W | X | | | X |
| IBS27 | 44°21'56.1" N | 000°56'05.9" W | X | | | X |
| MBS27 | 44°22'04.89" N | 001°07'13.32" W | X | | | X |
| BS270 | 44°17'04.9" N | 001°07'20.7" W | X | | | X |
| BS271 | 44°26'56.1" N | 000°55'57.8" W | X | | | X |
| BS272 | 44°16'56.2" N | 000°56'13.7" W | X | | | X |
| BS274 | 44°16'59.4" N | 001°00'24.2" W | X | | | X |
| BS27Z | 44°22'05.8" N | 001°08'26.0" W | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP X RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : BMC | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA BS272 | IF | BS272 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | **360** | 001.1 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA LAPOS | IF | LAPOS | - | - | - | - | - | - | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | **294** | 295.5 | 3.6 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA BS271 sur instruction CTL/ *on ATC instruction* | IF | BS271 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | **180** | 181.1 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA BRS | IF | BRS | - | - | - | - | - | - | - | 140 | - | - |
| | TF | BS274 | - | **132** | 133.1 | 7.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BS272 | - | **090** | 091.0 | 3.0 | - | 2000 | - | 140 | - | 1.0 |
| | TF | IBS27 | - | **360** | 001.1 | 5.0 | L | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBS27 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | 140 | - | - |
| | TF | FBS27 | - | **270** | 271.1 | 3.0 | - | 2000 | 2000 | 120 | - | 1.0 |
| | TF | MBS27 | Yes | **270** | 271.1 | 5.0 | - | - | - | 110 | **-3.3°/ 39** | 0.3 |
| | DF | BS270 | - | - | - | - | L | - | - | 140 | - | 1.0 |
| | TF | BS272 | - | **090** | 091.0 | 8.0 | L | 2000 | - | 140 | - | 1.0 |

**RNP Y RWY 27 (LNAV-VNAV seulement** */ only)*

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : BMC | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA BS272 | IF | BS272 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | **360** | 001.1 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA LAPOS | IF | LAPOS | - | - | - | - | - | - | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | **294** | 295.5 | 3.6 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA BS271 sur instruction CTL/ *on ATC instruction* | IF | BS271 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | **180** | 181.1 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA BRS | IF | BRS | - | - | - | - | - | - | - | 140 | - | - |
| | TF | BS274 | - | **132** | 133.1 | 7.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BS272 | - | **090** | 091.0 | 3.0 | - | 2000 | - | 140 | - | 1.0 |
| | TF | IBS27 | - | **360** | 001.1 | 5.0 | L | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBS27 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | 140 | - | - |
| | TF | FBS27 | - | **270** | 271.1 | 3.0 | - | 2000 | 2000 | 120 | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | **270** | 271.1 | 5.3 | - | - | - | 110 | **-3.3°/ 39** | 0.3 |
| | DF | BS270 | - | - | - | - | L | - | - | 140 | - | 1.0 |
| | TF | BS272 | - | **090** | 091.0 | 8.0 | L | 2000 | - | 140 | - | 1.0 |

**RNP Z RWY 27 (LPV seulement / *only*)**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : BMC | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA BS272 | IF | BS272 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | 360 | 001.1 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA LAPOS | IF | LAPOS | - | - | - | - | - | - | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | 294 | 295.5 | 3.6 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA BS271 sur instruction CTL/ *on ATC instruction* | IF | BS271 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 140 | - | - |
| | TF | IBS27 | - | 180 | 181.1 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| INA BRS | IF | BRS | - | - | - | - | - | - | - | 140 | - | - |
| | TF | BS274 | - | 132 | 133.1 | 7.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BS272 | - | 090 | 091.0 | 3.0 | - | 2000 | - | 140 | - | 1.0 |
| | TF | IBS27 | - | 360 | 001.1 | 5.0 | L | 2000 | 2000 | 140 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBS27 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | 140 | - | - |
| | TF | FBS27 | - | 270 | 271.1 | 3.0 | - | 2000 | 2000 | 120 | - | 1.0 |
| | TF | BS27Z | Yes | 270 | 271.1 | **5.8** | - | - | - | **120** | -3.3°/ 39 | 0.3 |
| | DF | BS270 | - | - | - | - | L | - | - | 140 | - | 1.0 |
| | TF | BS272 | - | 090 | 091.0 | 8.0 | L | 2000 | - | 140 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBS |
| **Runway** | 27 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E27A |
| **LTP/FTP Latitude** | 442205.2050N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0010738.4105W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 77.5 |
| **FPAP Latitude** | 442206.1750N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 0.9700 |
| **FPAP Longitude** | 0010854.9525W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -76.5420 |
| **Threshold Crossing Height** | 12.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.30 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 896 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 13 02 06 0C 1B D0 00 01 37<br>32 05 2A 6D 0A 13 AB 25 84 FF<br>07 17 94 07 00 04 AA FD F0 80<br>4A 01 64 70 C8 AF A6 D1 99 40 |
| **Calculated CRC Value** | A6D19940 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 30.3 |



© SIA

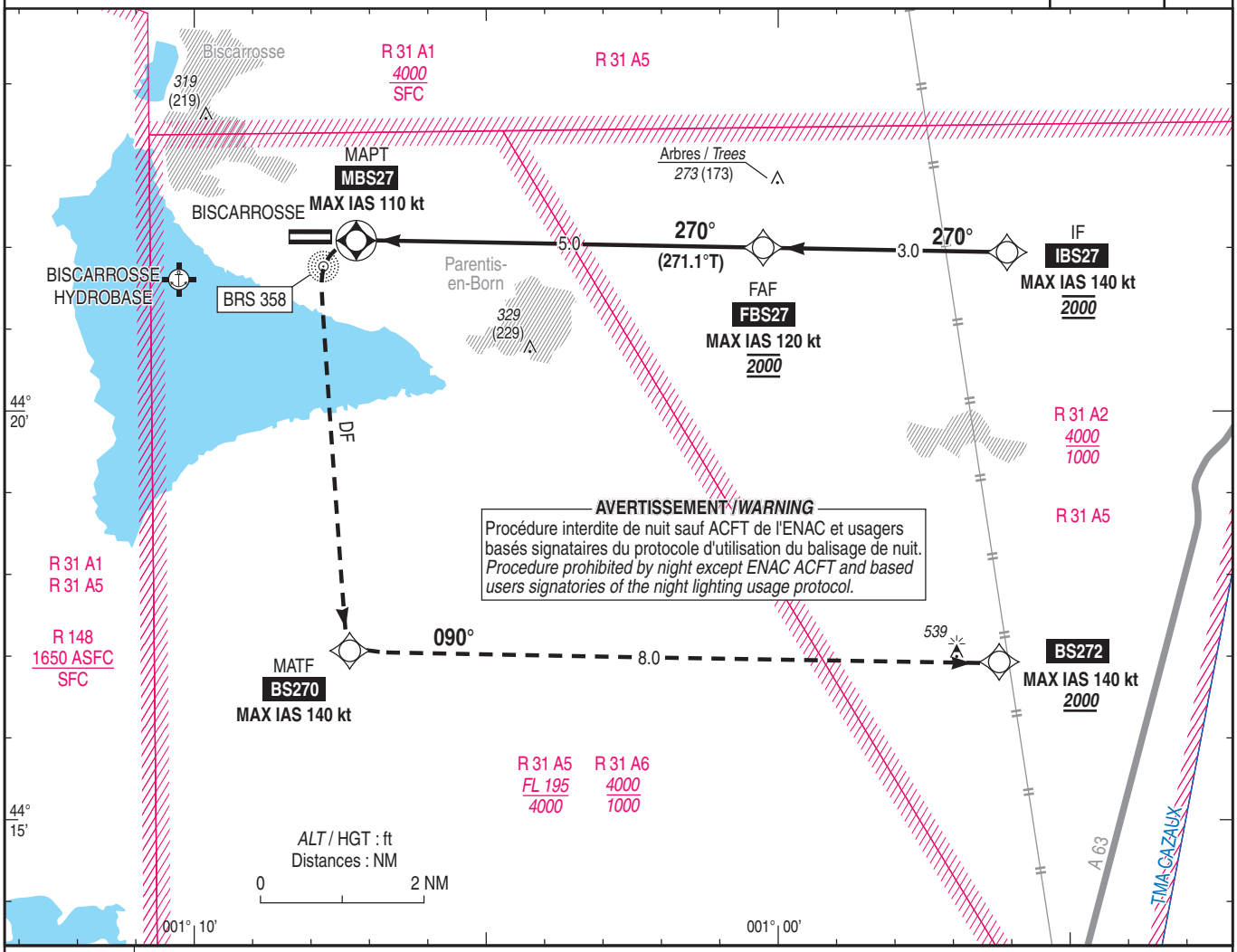
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 100 (4 hPa),*** *THR : 99*

# BISCARROSSE PARENTIS
*FNA* **RNP** X RWY 27

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880
CAZAUX Approche/*Approach* 119.600
**TWR** : BISCARROSSE Tour/*Tower* 118.040 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (118.040). Obtenir le QNH auprès de l'ATIS de MERIGNAC 131.155 ou à défaut AQUITAINE APP.
*Obtain QNH from MERIGNAC ATIS 131.155 or failing that AQUITAINE APP.*

**RNP APCH**

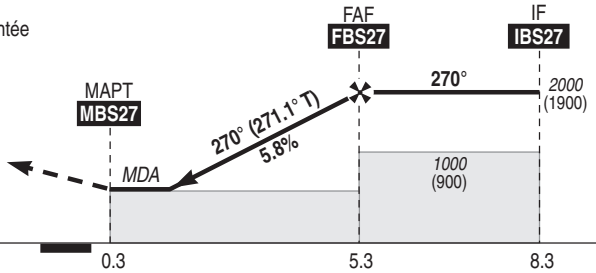
VAR 1°E (2025)




*TA : 5000*

API : **Au MAPT (MAX IAS 110 kt),** tourner à **gauche** direct vers **BS270** en montée vers ***2000*** (1900) puis vers **BS272** pour débuter une nouvelle approche.
Monter à *900* (800) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : **At MAPT (MAX IAS 110 kt),** turn **left** direct to **BS270** climbing up to **2000** (1900) then to **BS272** to start a new approach.*
*Climb up to 900 (800) prior to level acceleration.*




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

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* (2)(3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***520*** (420) | 1500 | 419 | ***620*** (520)<br>***630*** (530) | 1500<br>1600 |

| **DIST MBS27** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***600*** (500) | ***950*** (850) | ***1300*** (1200) | ***1650*** (1550) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.*
(3) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / *MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.*

| FAF - MAPT | 5.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 16 | 3 min 44 | 3 min 19 | 2 min 59 | 2 min 43 | 2 min 29 |
| VSP (ft/min) | | 410 | 465 | 525 | 580 | 640 | 700 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

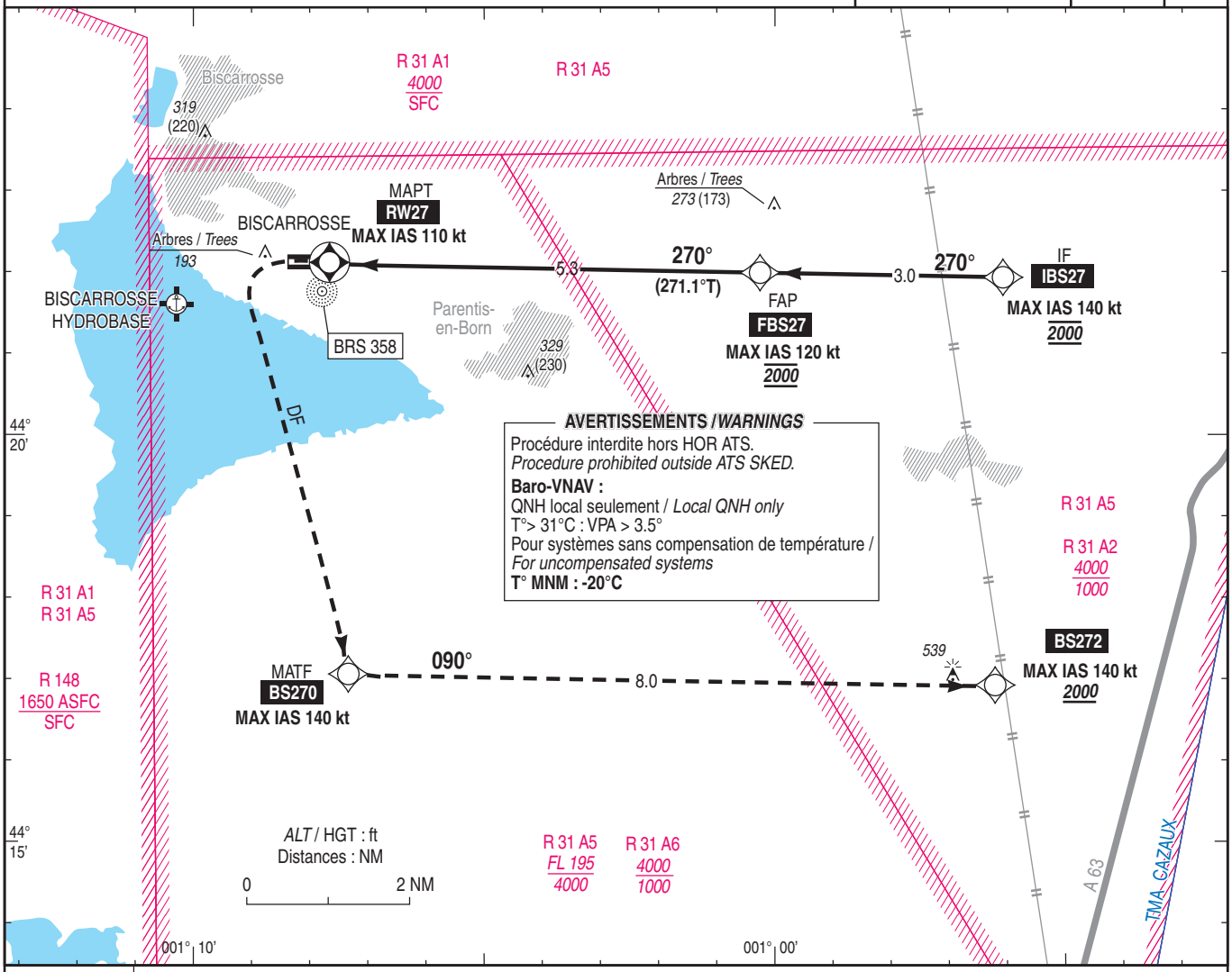
# BISCARROSSE PARENTIS

CAT A B
*ALT AD : 100,* ***THR : 99 (4 hPa)***

*FNA* **RNP** Y RWY 27 (LNAV-VNAV only)

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880
CAZAUX Approche/*Approach* 119.600
**TWR** : BISCARROSSE Tour/*Tower* 118.040(1)
(1) Absence ATS : **A/A** (118.040)

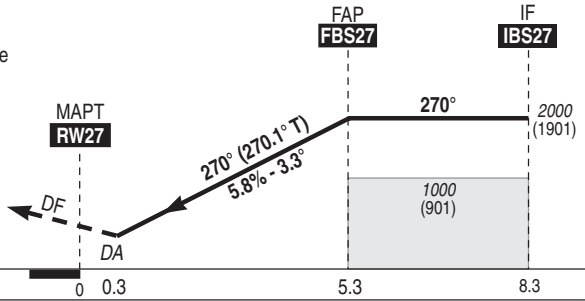
| **RNP APCH** LNAV-VNAV seulement / *only* | TCH : 39 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




TA : 5000

API : **A RW27 (MAX IAS 110 kt),** tourner à **gauche** direct vers **BS270** en montée vers ***2000*** (1901) puis vers **BS272** pour débuter une nouvelle approche.
Monter à *900* (801) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH :* ***At RW27 (MAX IAS 110 kt),*** *turn* ***left*** *direct to* ***BS270*** *climbing up to* ***2000*** *(1901) then to* ***BS272*** *to start a new approach.*
*Climb up to 900 (801) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | MVL/*Circling* (2)(3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (420) | 1500 | 387 | ***620*** (520) | 1500 |
| B | ***520*** (420) | 1500 | 400 | ***630*** (530) | 1600 |

| **DIST RW27** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***840*** (741) | ***1190*** (1091) | ***1540*** (1441) | ***1890*** (1791) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.*
(3) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / *MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.*

| FAF - THR 5.3 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 33 | 3 min 59 | 3 min 32 | 3 min 11 | 2 min 54 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | 410 | 465 | 525 | 580 | 640 | 700 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

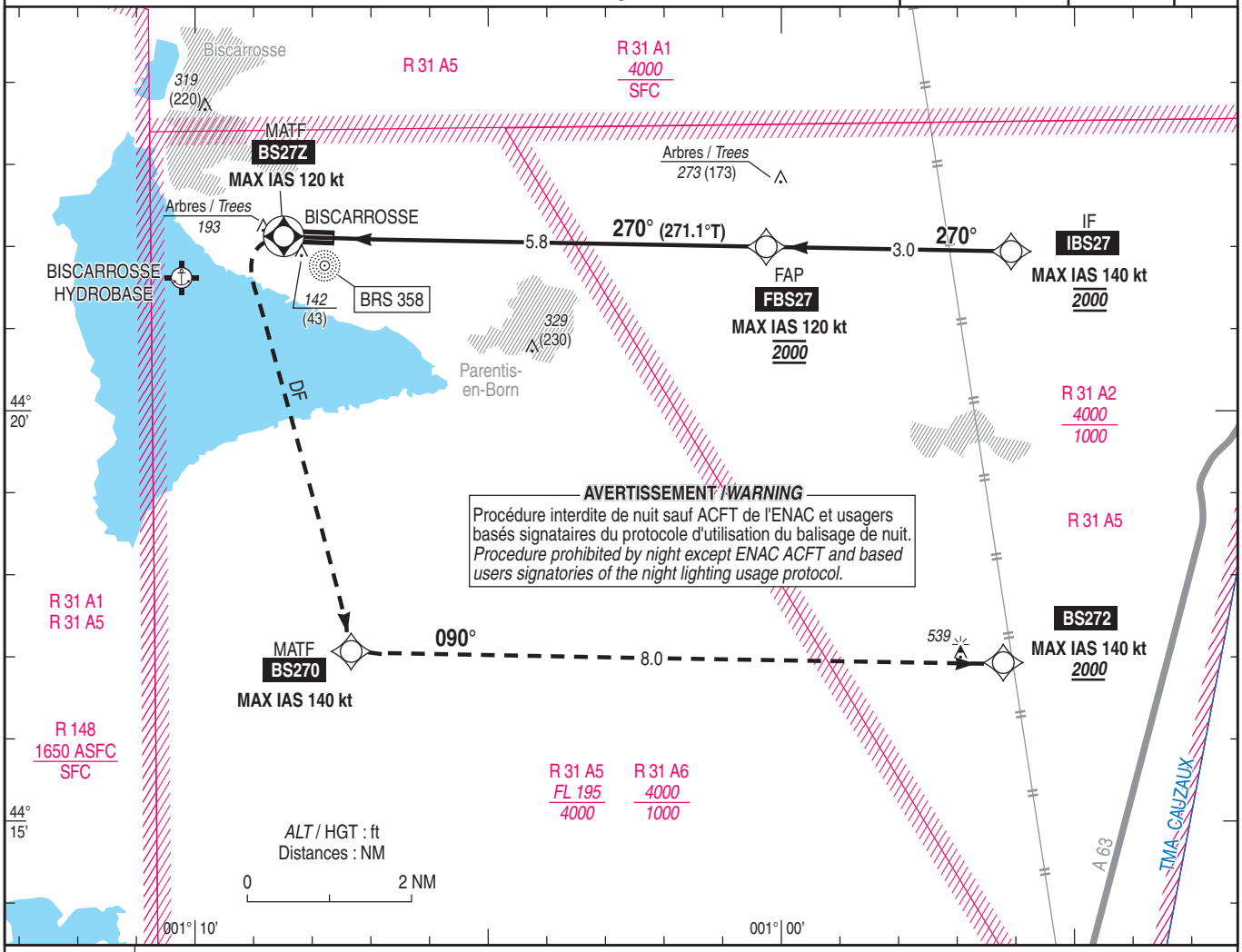
# BISCARROSSE PARENTIS

CAT A B
*ALT AD : 100,* ***THR : 99 (4 hPa)***

*FNA* **RNP** Z RWY 27 (LPV only)

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880
CAZAUX Approche/*Approach* 119.600
**TWR** : BISCARROSSE Tour/*Tower* 118.040 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (118.040). Obtenir le QNH auprès de l'ATIS de MERIGNAC 131.155 ou à défaut AQUITAINE APP.
*Obtain QNH from MERIGNAC ATIS 131.155 or failing that AQUITAINE APP.*

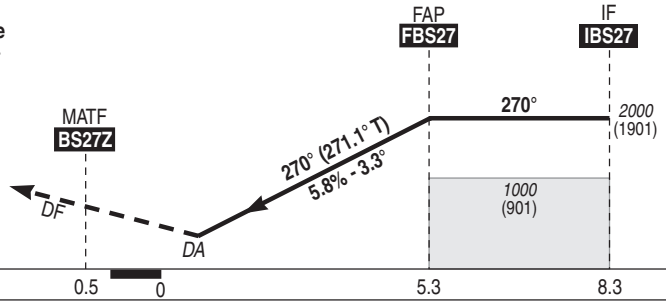
| **RNP APCH** LPV seulement / *only* | **EGNOS Ch 93150 E27A** TCH : 39 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **BS27Z (MAX IAS 120 kt),** puis tourner à **gauche** direct vers **BS270** en montée vers ***2000*** (1901) puis vers **BS272** pour débuter une nouvelle approche.
Monter à *900* (801) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up till* ***BS27Z (MAX IAS 120 kt),*** *then turn* ***left*** *direct to* ***BS270*** *climbing up to* ***2000*** *(1901) then to* ***BS272*** *to start a new approach.*
*Climb up to 900 (801) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres /*vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | MVL/*Circling* (2)(3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***390*** (290) | 1400 | 288 | ***620*** (520) | 1500 |
| B | ***410*** (310) | 1400 | 301 | ***630*** (530) | 1600 |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.*
(3) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / *MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.*

| FAF - THR | 5.3 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 33 | 3 min 59 | 3 min 32 | 3 min 11 | 2 min 54 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | | 410 | 465 | 525 | 580 | 640 | 700 |



© SIA

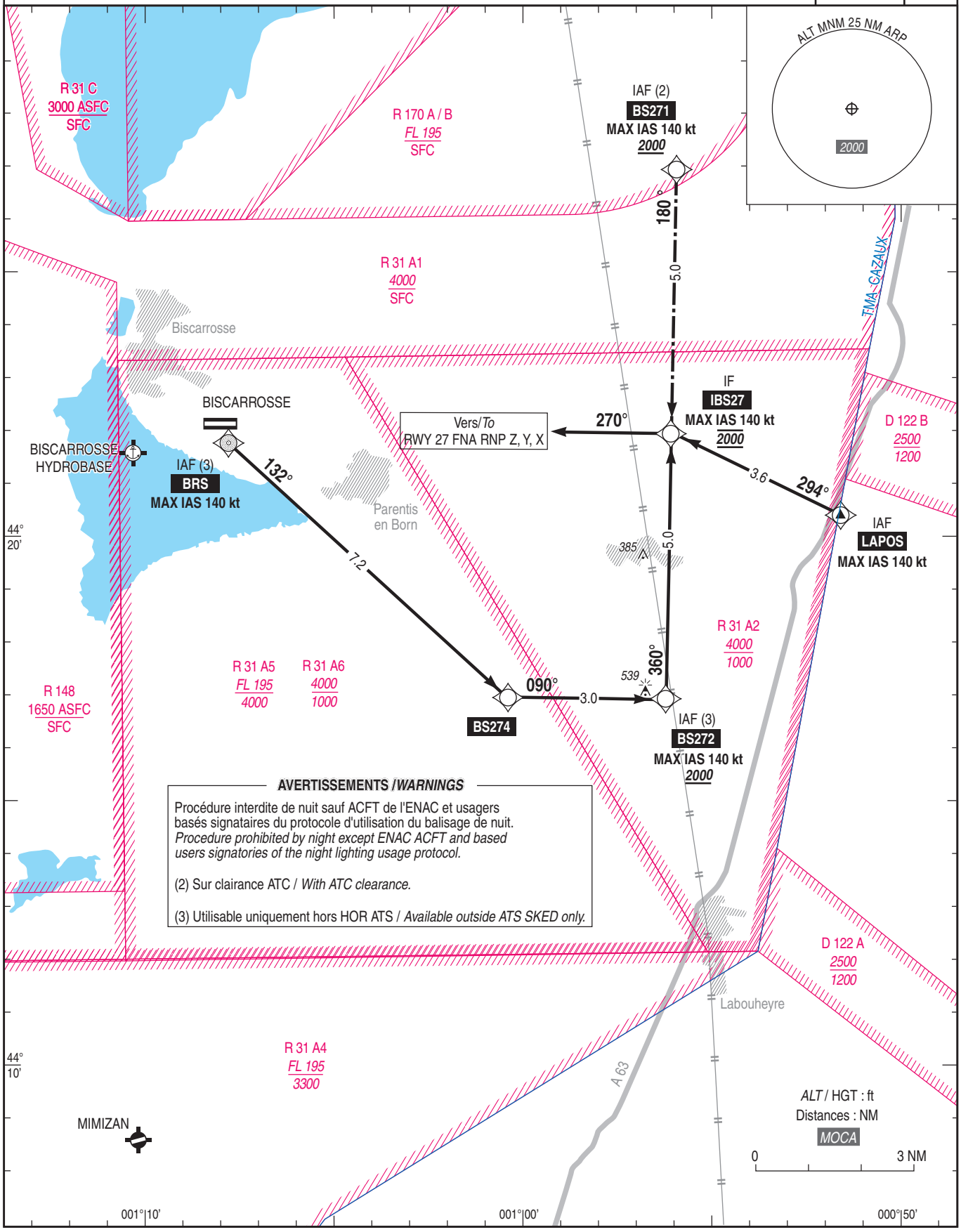
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 100 (4 hPa),*** *THR : 99*

# BISCARROSSE PARENTIS
*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 27

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880
CAZAUX Approche/*Approach* 119.600
**TWR** : BISCARROSSE Tour/*Tower* 118.040 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (118.040) Obtenir le QNH auprès de l'ATIS MERIGNAC 131.155 ou à défaut AQUITAINE APP.
*Obtain QNH from MERIGNAC ATIS 131.155 or failing that AQUITAINE APP.*

**RNP APCH**

VAR 1°E (2025)





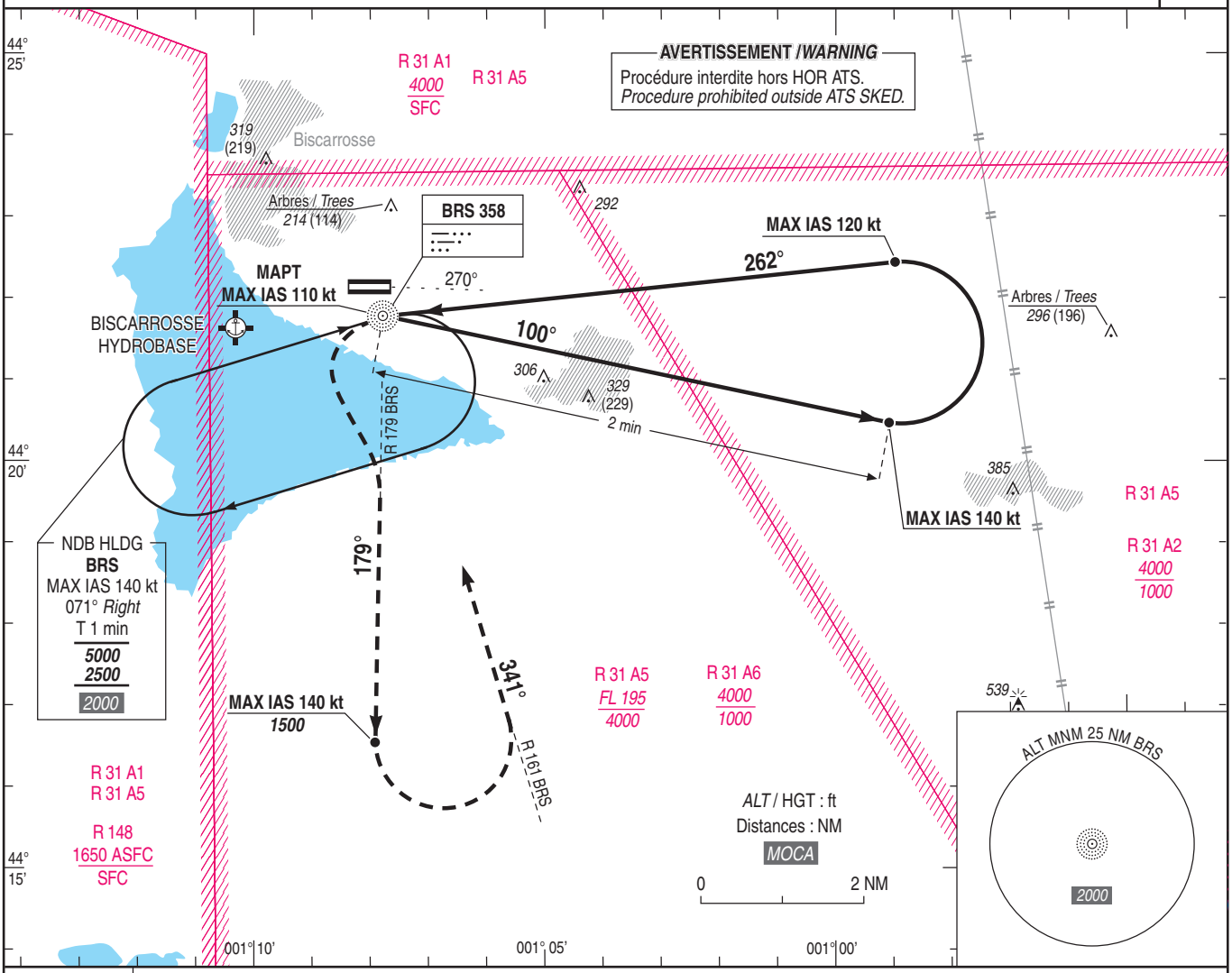

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 100 (4 hPa),*** *THR : 99*

# BISCARROSSE PARENTIS
NDB RWY 27

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880
CAZAUX Approche/*Approach* 119.600
**TWR** : BISCARROSSE Tour/*Tower* 118.040

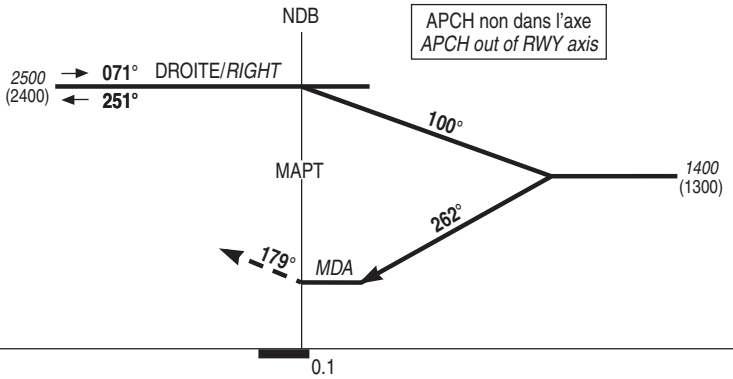
VAR
1°E
(2025)




TA : 5000

API : A **BRS,** tourner à **gauche** pour rejoindre **R 179 BRS** (179°) en montée vers ***1500*** (1400) ou suivre les instructions du CTL.
A ***1500*** (1400), tourner à **gauche** pour rejoindre **R 161 BRS** vers **BRS** (341°) en montée vers ***2500*** (2400).
Monter à *1500* (1400) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **BRS,** turn **left** to join **R 179 BRS** (179°) climbing up to **1500** (1400) or proceed according to ATC instructions. At 1500 (1400) turn **left** to join **R 161 BRS** (341°) climbing up to **2500** (2400). Climb up to 1500 (1400) prior to level acceleration.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* (1)(2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B | ***600*** (500) | 2300 | 492 | ***620*** (520)<br>***630*** (530) | 2300<br>2300 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. AD circuit RWY 09 : Right hand.*
(2) MVL réservée aux aéronefs basés et sur autorisation CTL / *MVL reserved for home-based ACFT and with ATC clearance.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBT - TARBES LOURDES PYRENEES

**AD 2 LFBT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°11'08"N 000°00'10"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection de l'axe de piste et de l'axe du TWY A. | Intersection of RWY centerline and of TWY A centerline. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4.8NM SSW de TARBES | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1260 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 166 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.3167°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.121°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SPLAR-TLP | |
| | Adresse / *Address* | BP 3 65290 JUILLAN | |
| | Telephone | +33 5 62 32 92 22 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | LDEAPXH | |
| | AFS | LFBTYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | SPLAR-TLP : SPL AEROPORTUAIRE REGIONALE TARBES LOURDES PYRENEES<br>E-mail : ops.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0500-2100<br>H24 O/R J-1 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Du 01/11 au 31/03 : 0700-1700<br>Du 01/04 au 31/10 : 0500-2000<br>PPR incluant détails des passagers et equipage (24 HR en semaine, 48 HR week-end et JF), auprès de :<br>- bse-tarbes@douane.finances.gouv.fr<br>- codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>En dehors de ces HOR : O/R PN selon modalités ci-dessus (sauf déroutement).<br>CUST PPR pour vols hors Union Européenne (Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse) selon modalités ci-dessus. | From 01/11 to 31/03 : 0700-1700<br>From 01/04 to 31/10 : 0500-2000<br>PPR including PAX and crews details (24 HR week days, 48 HR week-end and public HOL), by E-mail to :<br>- bse-tarbes@douane.finances.gouv.fr<br>- codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>Outside these SKED : O/R PN according to the above mentioned provisions (except for diverted flights).<br>CUST PPR for flights outside European Union (Iceland, Liechtenstein, Norway, Switzerland) according to the above mentioned provisions. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24<br>Hôpitaux à Tarbes et à Lourdes. | H24<br>Hospitals in Tarbes and Lourdes. |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | Voir BIA | See BIA |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0145-2245 | |
| 7 | ATS | 0400-2230, 2330-0200 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ouvrables :<br>- du 01/04 au 31/10 : 0300-1900 (selon trafic)<br>- du 01/11 au 31/03 : 0400-1800 (selon trafic)<br>En dehors de ces HOR : O/R PN 1 HR pour ACFT non programmés.<br>Station auto service H24 (Aviation Générale)<br>TEL : +33 (0)5 62 92 53 08 (Dépôt)<br>+33 (0)6 30 68 81 37 (portable avitailleur dépôt)<br>+33 (0)6 72 14 35 21 (responsable)<br>+33 (0)7 88 45 60 82 (astreinte en HOR non ouvrables)<br>E-mail dépôt : lde.gpo-a@wfscorp.com<br>E-mail responsable : ncabarrou@wfscorp.com | Working SKED :<br>- from 01/04 to 31/10 : 0300-1900 (depending on traffic)<br>- from 01/11 to 31/03 : 0400-1800 (depending on traffic)<br>Outside these SKED : O/R PN 1 HR for unscheduled ACFT.<br>Self-service dispenser (General Aviation)<br>TEL : +33 (0)5 62 92 53 08 (Depot)<br>+33 (0)6 30 68 81 37 (depot fuel attendant mobile)<br>+33 (0)6 72 14 35 21 (manager)<br>+33 (0)7 88 45 60 82 (on-call during non working SKED)<br>Depot E-mail : lde.gpo-a@wfscorp.com<br>Manager E-mail : ncabarrou@wfscorp.com |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | OUI SPLAR-TLP<br>HOR GESTIONNAIRE | YES SPLAR-TLP<br>SKED AD OPERATOR |
| 10 | Sûreté / *Safety* | OUI SPLAR-TLP<br>HOR GESTIONNAIRE | YES SPLAR-TLP<br>SKED AD OPERATOR |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | OUI SPLAR-TLP<br>HOR GESTIONNAIRE | YES SPLAR-TLP<br>SKED AD OPERATOR |
| 12 | Observations / *Remarks* | Assistance commerciale : 0500-2100<br>H24 O/R J-1<br>TEL : 05 62 32 96 00<br>E-mail : ops.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr<br>Aérogare d'affaire : PPR 48 HR parking et assistance<br>Automate carburant accessible sans PPR<br>TEL : 05 62 32 96 00<br>E-mail : vip.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr<br>FREQ : 131.465 MHz<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 0530-2100 + vols commerciaux programmés<br>Service GRF disponible PPR 1 HR pour tous vols hors commerciaux programmés<br>TEL RFFS : 05 62 32 67 14<br>TEL OPS : 05 62 32 96 00 (présence pendant les vols commerciaux) | Commercial handling : 0500-2100<br>H24 O/R D-1<br>TEL : 05 62 32 96 00<br>E-mail : ops.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr<br>Business terminal : PPR 48 HR parking and handling<br>Automatic fuel dispenser accessible without PPR<br>TEL : 05 62 32 96 00<br>E-mail : vip.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr<br>FREQ : 131.465 MHz<br>GRF (Global Reporting Format) : 0530-2100 + scheduled commercial flights<br>GRF service available with PPR 1 HR for all flights except for scheduled commercial flights<br>TEL RFFS : 05 62 32 67 14<br>TEL OPS : 05 62 32 96 00 (during commercial flights) |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention.<br>Embranchement ferroviaire : gare de Tarbes avec installations modernes (10 km). | Modern handling facilities.<br>Railways sidings: Tarbes station with modern facilities (10 km). |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - Jet A1 - SAF (Sustainable Aviation Fuel) | Fuel grades : 100LL - Jet A1 - SAF (Sustainable Aviation Fuel). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Avgas 100LL : 1 véhicule 6 m3 débit 12 m3/h, 1 cuve 50 m3<br>Jet A1 : 1 véhicule 20 m3 débit 84 m3/h, 1 véhicule 18 m3 débit 170 m3/h, 1 véhicule 40 m3 débit 100 m3/h, 1 cuve 50 m3, 2 cuves 100 m3.<br>SAF : 1 véhicule 2 m3 débit 7 m3/h, 1 remorque 35 m3.<br>Carte Bancaire, Carte WFS Fuel Contract, AVCARD, UVAIR.<br>Espèces (max 1500€)<br>Autres : Faire demande d'autorisation d'avitaillement à fuel24@wfscorp.com<br>Station auto service (Aviation Générale)<br>Carburants délivrés : AVGAS 100 LL : 10 m3 et JET A1 : 10 m3<br>Envergure aéronefs acceptés : 19.50 m<br>Cartes WFS, CB, paiements toutes taxes (cartes CB) | Avgas 100LL : 1 vehicle 6 m3 flow 12 m3/h, 1 tank 50 m3<br>JET A1 : 1 vehicle 20 m3 flow 84 m3/h, 1 vehicle 18 m3 flow 170 m3/h, 1 vehicle 40 m3 flow 100 m3/h, 1 tank 50 m3, 2 tanks 100 m3.<br>SAF : 1 vehicle 2 m3 flow 7 m3/h, 1 trailer 35 m3.<br>Debit cards, WFS Fuel Contract, AVCARD, UVAIR.<br>Cash payment (max 1500€).<br>Other : apply for a supply permit to fuel24@wfscorp.com<br>Self-service dispenser (General Aviation)<br>Fuel available : AVGAS 100 LL : 10 m3 and JET A1 : 10 m3<br>ACFT wingspan accepted : 19.50 m<br>WFS cards, credit cards, all tax payments (credit cards) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivreuse capacité 2700 litres avec produit Ecowing AD-2 type II premix 75/25 certifié DAQCP | 2700 liters de-icer with DAQCP approved Ecowing AD-2 type II premix 75/25 product |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | - DAHER : toutes réparations.<br>Laboratoire électronique DAHER : BP 930 - 65009 TARBES CEDEX (0)5 62 41 76 30 (agréé JAR 145).<br>- TARMAC TEL 06 32 71 51 09.<br>- AERO PYRENEES MAINTENANCE, agréé PART 66. TEL +33 6 09 44 29 14. | - DAHER: all repairs.<br>DAHER electronic lab: BP 930 - 65009 TARBES CEDEX (0)5 62 41 76 30 (approved JAR 145).<br>- TARMAC TEL 06 32 71 51 09.<br>- AERO PYRENEES MAINTENANCE approved PART 66.<br>TEL +33 6 09 44 29 14 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Aérogare d'affaire TEL : +33 6 84 90 21 81.<br>Mail : vip.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr<br>Salon équipage.<br>Points d'ancrage disponibles sur le parking Golf. | Business terminal TEL: +33 6 84 90 21 81.<br>Mail : vip.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr<br>Crew lounge.<br>Tie-down fittings available on apron Golf. |

**AD 2 LFBT.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A Tarbes et à Lourdes. | In Tarbes and Lourdes. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport. Dans l'aérogare. | At airport. In the terminal. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, cars affrêtés par compagnies aériennes, voitures de location, bus Tarbes Lourdes. | Taxis, buses chartered by airlines, car rental, buses Tarbes Lourdes. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Agents SSIAP (poste de premiers secours sur terminal), ambulance, salle d'accueil des malades (32 lits).<br>Hôpitaux à Tarbes et à Lourdes.<br>Plate-forme élévatrice pour embarquement et débarquement des malades. | Fire safety and personal assistance officers (first aid room in terminal), ambulance, sick accomodation room (32 beds).<br>Hospitals in Tarbes and Lourdes.<br>Lifting platform for sick embarking/disembarking. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boîte aux lettres. | Mailbox. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Duty free.<br>+33 6 03 16 16 79 | Duty free.<br>+33 6 03 16 16 79 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Moyens de secours aéronautiques :<br>- 1 VIM 90 muni de 9000L d'eau, 1080L d'émulseur, 250kg de poudre,<br>- 1 VIM 90 muni de 9150L d'eau, 1350L d'émulseur, 250kg de poudre,<br>- 1 VIM 90 muni de 9150L d'eau, 1290L d'émulseur, 250kg de poudre. | Aeronautic rescue means :<br>- 1 VIM 90 equipped with 9000L of water, 1080L of foam, 250kg of powder,<br>- 1 VIM 90 equipped with 9150L of water, 1350L of foam, 250kg of powder,<br>- 1 VIM 90 equipped with 9150L of water, 1290L of foam, 250kg of powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | SPLAR-TLP<br>Selon plan d'enlèvement aéronef en vigueur.<br>Enlèvement jusqu'à 350 t par société de levage sur demande.<br>Contacter : 06 98 70 27 83 | SPLAR-TLP<br>According to ACFT removal plan in force.<br>Removal up to 350 t by lifting company on request.<br>Contact : 06 98 70 27 83 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 : 0500-2130<br>Niveau 5 : 2130-0500<br>Vols commerciaux programmés : niveau 7<br>Niveaux 7 à 9 disponibles sur PPR 1 HR :<br>- en HOR d'ouverture AD : par TEL +33 (0)6 75 88 95 34.<br>- hors HOR : par TEL +33 (0)5 62 32 67 14 ou +33 (0)6 98 70 28 21.<br>- E-mail : ops.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr | Level 7 : 0500-2130<br>Level 5 : 2130-0500<br>Scheduled commercial flights : level 7<br>Level 7 to 9 available on PPR 1 HR :<br>- during AD opening hours : by Phone +33 (0)6 75 88 95 34.<br>- outside AD opening hours : by Phone +33 (0)5 62 32 67 14 or +33 (0)6 98 70 28 21.<br>E-mail : ops.tarbes-lourdes@aeroports-laregion.fr |

**AD 2 LFBT.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | - 1 camion équipé d'une lame biaise<br>- épandage de déverglaçant agréé, éventuellement à titre préventif. | - 1 truck equipped with a skew blade<br>- spreading of approved de-icing product, preventively if necessary. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | - la piste sur une largeur de 30 m et sur une longueur de 3000 m à partir du seuil 20<br>- la voie de circulation A<br>- les emplacements de l'aire de stationnement nécessaires au trafic attendu<br>- la raquette de retournement. | - the RWY over a width of 30 m and a length of 3000 m from THR 20<br>- TWY A<br>- those aircraft stands on the parking area required by the anticipated traffic<br>- the turnaround area. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Clearway F1 (formiate de potassium) | Clearway F1 (potassium formate) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Neige :<br>- épaisseur inférieure à 2 cm : aucun déblaiement,<br>- épaisseur supérieure à 2 cm : 1 camion équipé d'une lame biaise.<br>Traitement piste suivant conditions météorologiques. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow:<br>- depth less than 2 cm: no clearing,<br>- depth greater than 2 cm: 1 truck equipped with a skew blade.<br>Runway clearing according to meteorological conditions. |

**AD 2 LFBT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | 1) PRKG principal : Tarmac<br>2) PRKG aviation générale : Tarmac | 1) Main PRKG : Tarmac<br>2) General aviation PRKG : Tarmac. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG P1 à P7 : 80 R/B/W/T<br>PRKG P8 à P10 : 44 F/B/W/U<br>PRKG Sierra : 51 F/C/W/T | PRKG P1 to P7 : 80 R/B/W/T<br>PRKG P8 to P10 : 44 F/B/W/U<br>PRKG Sierra : 51 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A = 20 m<br>TWY B et C = 20 m<br>TWY M et D = 23 m<br>TWY N7 et N8 = 10,5 m<br>TWY T6 = 23 m<br>TWY T7 = 23 m | TWY A = 20 m<br>TWY B and C = 20 m<br>TWY M and D = 23 m<br>TWY N7 and N8 = 10.5 m<br>TWY T6 = 23 m<br>TWY T7 = 23 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Tarmac | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 44 F/B/W/U<br>Si ACN > PCN contacter SPLAR-TLP | 44 F/B/W/U<br>If ACN > PCN contact SPLAR-TLP |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT PRKG Nord : 362 m.<br>Exploitation PRKG Sierra, P9 et P10 exclusivement diurne.<br>TWY B : interdit aux appareils de largeur hors tout du train principal égale ou supérieure à 9 m.<br>TWY T6, T7 : TWY privés à usage industriel. | Northern PRKG ALT: 362 m.<br>Exclusively daytime PRKG Sierra, P9 and P10 operations.<br>TWY B : prohibited to aircraft with an overall main gear width greater than or equal to 9 m.<br>TWY T6, T7 : private TWY for industrial use. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See IAC TARBES LOURDES PYRENEES APDC | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Lignes de guidage PRKG<br>Placeurs - Follow me | Guide lines on PRKG<br>Marshallers - Follow me |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 02 : flèches d'axe de DTHR - marques d'identification - marques d'axe de piste - marques de distance constante.<br>RWY 20 : marques de seuil - marques d'identification - marques d'axe de piste - marques de distance constante - marques de point cible - marques de toucher des roues. | RWY 02: DTHR centre line arrows - numerals - RWY centre line - fixed distance markings.<br>RWY 20: THR markings - numerals - RWY centre line - fixed distance markings - aiming point markings - touch down markings. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBT .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Entrée et sortie usine DAHER à proximité PRKG aviation commerciale (Papa Sierra)<br>Priorité donnée aux ACFT commerciaux<br>Entrance and wayout of DAHER factory near commercial aviation PRKG (Papa Sierra)<br>Priority given to commercial ACFT | |

**AD 2 LFBT.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBT.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-TOULOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA-BORDEAUX |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-TOULOUSE |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 020.40 (019) | 3000 x 45 | 44 F/C/W/T macadam / macadam | 43°09'57.41"N 000°00'45.97"W ( 43°10'17.81"N 000°00'35.64"W ) ------ GUND NIL | THR : 1259ft DTHR : 1238ft |
| 20 | 200.40 (199) | 3000 x 45 | 44 F/C/W/T macadam / macadam | 43°11'28.68"N 000°00'00.25"E ------ GUND NIL | THR : 1171ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | NIL | 3120 x 280 | NIL | (1) |
| 20 | NIL | NIL | NIL | 3120 x 280 | NIL | (2) |

(1) Si ACN > PCN contacter SPLAR-TLP / If ACN > PCN contact SPLAR-TLP.
RESA = 240x90 m
Absence d'accotement de piste règlementaire pour l'accueil d'aéronefs quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m ou tout appareil d'envergure supérieure à 52 m (accotements stabilisés en herbe). / Absence of regulatory unpaved RWY shoulder for the reception of four-engine ACFT with wingspan > 36 m or for ACFT with wingspan > 52m (hard grass shoulders).

(2) Si ACN > PCN contacter SPLAR-TLP. / If ACN > PCN contact SPLAR-TLP.
RESA = 100x90 m
Absence d'accotement de piste règlementaire pour l'accueil d'aéronefs quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m ou tout appareil d'envergure supérieure à 52 m (accotements stabilisés en herbe). / Absence of regulatory unpaved RWY shoulder for the reception of four-engine ACFT with wingspan > 36 m or for ACFT with wingspan > 52m (hard grass shoulders).

**AD 2 LFBT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 3000 | 3000 | 3000 | 2330 | |
| TWY A | 700 | 700 | 700 | | |
| TWY B | 1300 | 1300 | 1300 | | |
| TWY C | 2400 | 2400 | 2400 | | |
| TWY D | 3000 | 3000 | 3000 | | |
| TWY T6 | 1360 | 1360 | 1360 | | |
| 20 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | Repoussage possible entre le TWY A et le THR 20.<br>Use of pusher tug possible between TWY A and THR 20. |
| TWY A | 2300 | 2300 | 2300 | | |
| TWY B | 1700 | 1700 | 1700 | | |
| TWY T6 | 1655 | 1655 | 1655 | | |
| TWY T7 | 2300 | 2300 | 2300 | | |

**AD 2 LFBT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | | G | PAPI 3.7 ° 6.5 % | 43 ft | | | | | |
| 20 | CAT I - 900 m - LIH | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 02 | 670 m<br>1730 m<br>600 m | 60 m | R<br>W<br>Y | LIL / LIH | R | | | (1) |
| 20 | 2400 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIL / LIH | R | | | (2) |

(1) DTHR et extrémité : BI
DTHR and RWY end : LIL

(2) THR et extrémité : BI
THR and RWY end : LIL


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY M, D | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B, C | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Secours par groupes électrogènes. | Power units. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 Sec. | Less than 1 Sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balises rétroréfléchissantes sur les TWY T6, T7, N7, M, D et N8. | Retro-reflective markers on TWY T6, T7, N7, M, D and N8. |

**AD 2 LFBT.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Longueur totale MAX HEL :<br>G1 : 19.56 m<br>G2, G3 et G4 : 13.04 m | MAX HEL overall length :<br>G1 : 19.56 m<br>G2, G3 and G4 : 13.04 m. |

**AD 2 LFBT.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LOURDES**<br>43°16'50"N , 000°04'27"W - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 43°11'08"N , 000°00'10"W - 43°14'57"N , 000°07'04"E - 43°13'00"N , 000°03'20"E - 43°03'55"N , 000°03'20"E - 43°05'00"N , 000°03'07"W - 43°09'45"N , 000°09'37"W - 43°16'50"N , 000°04'27"W | D | 2500ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>LOURDES Tour (FR)<br>LOURDES Tower (EN) | HOR/SKED ATC : voir/see AD 2 LFBT.2.3-7<br>A l'exclusion des parties interférentes des LF-R 44 A/B/C lorsqu'elles sont actives.<br>Except for interfering parts of LF-R 44 A/B/C when active. |

**AD 2 LFBT.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | LOURDES Sol (FR)<br>*LOURDES Ground (EN)* | 121.805 MHz | HX | |
| TWR | LOURDES Tour (FR)<br>*LOURDES Tower (EN)* | 119.055 MHz | HX | |
| ATIS | LOURDES (FR)<br>*LOURDES (EN)* | 125.955 MHz | HX | TEL : +33 5 62 32 62 68 |

**AD 2 LFBT.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | TL | 321 kHz | H24 | 43°17'18.2"N 000°02'58.7"E | 928 ft | 50NM | | 019°/6,22 NM THR 20 | |
| VOR-DME | TBO | 113.9 MHz<br>CH 86X | H24 | 43°19'56.0"N 000°08'44.7"E | 1039 ft | 80NM FL500 | | 036°/10,6 NM THR 20 | |
| LOC 20 (I.E.1) | OS | 109.5 MHz | H24 | 43°09'52.2"N 000°00'48.6"W | 1265 ft | | | 199°/844 m DTHR 02 | |
| GP 20 | | 332.6 MHz | H24 | 43°11'19.4"N 000°00'01.2"E | 1179 ft | | 15 m/49 ft<br>( 3 °) | 174°/289 m THR 20 | |
| DME 20 | | CH 32X | H24 | 43°11'19.4"N 000°00'01.2"E | 1235 ft | 25NM FL250 | | 174°/289 m THR 20 | (1) |

(1) Couverture DME limitée à 30° à l'Est de l'axe FNA jusqu'à 17 NM (15 NM DME OS) / DME coverage limited to 30° East of FNA axis up to 17 NM (15 NM DME OS).

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le CCA PYRENEES assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales du SIV PYRENEES en fonction des classes d'espaces en dessous du FL 145.

***20.1 UNITS RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICE***

*PYRENEES Approach Control Center ensures the air traffic services within the SIV PYRENEES according to airspaces classification below FL 145.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Le niveau de transition est calculé par PYRENEES APP en fonction de l'altitude de transition de ces aérodromes fixée à 5000 ft.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*Transition level is calculated by PYRENEES APP according to transition altitude of those aerodromes fixed at 5000 ft.*

**20.3 FONCTIONS RADAR**

Le Centre de Contrôle d'approche de PAU PYRENEES est habilité à utiliser les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***20.3 RADAR FUNCTIONS***

*The PAU PYRENEES Approach Control Unit is entitled to use the functions of radar monitoring, assistance and guidance to provide air traffic control, flight information and alert.*

**20.4 MANOEUVRES AU SOL**

***20.4 GROUND MOVEMENTS***

**20.4.1 ATS**

Visibilité sur 600 derniers m RWY 20 et TWY D mal assurée à partir de la TWR.

La TWR pouvant être dans l'impossibilité d'assurer l'INFO des équipages concernant d'éventuels obstacles, les CDB exerceront une surveillance particulière.

***20.4.1 ATS***

*Visibility over the last 600 m RWY 20 and TWY D poorly ensured from the TWR.*

*As the TWR may not be able to provide crew INFO on possible obstacles, the captains will exercise special surveillance.*

**20.4.2 Roulage**

TWY A : pour les appareils d'envergure supérieure à 36 m, l'utilisation du TWY A avec postes P9 et P10 occupés est possible après accord de l'exploitant.

TWY A, C : Pour les appareils de largeur hors tout du train principal égale ou supérieure à 12m et inférieure à 15m procédure de roulage spécifique, contacter l'exploitant.

Cheminement AN124 via M et D.

Lors du roulage de l'AN124 sur M, aucun autre mouvement d'aéronefs sur les aires de trafic P et S.

Pour les quadriréacteurs de largeur de train supérieure ou égale à 9 m, le roulage sur la plateforme se fait moteurs extérieurs au ralenti.

Pour les aéronefs de largeur hors tout du train principal supérieure ou égale à 12 m et inférieure à 15 m, roulage sur la plateforme avec procédure d'oversteering.

***20.4.2 Taxiing***

*TWY A : for aircraft with a wingspan greater than 36 m, the TWY A can be used with occupied stands P9 and P10 after agreement with the operator.*

*TWY A, C : For aircraft with an overall main gear width equal to or greater than 12 m and less than 15 m, specific taxiing procedure, contact AD operator.*

*Taxiing of AN124 via M and D.*

*When AN124 is taxiing on M, no other aircraft movement on aprons P and S.*

*For four-engine aircraft with an overall main gear width greater or equal to 9 m, taxiing on platform with external engines at idle.*

*For aircraft with an overall main gear width equal to or greater than 12 m and less than 15 m, taxiing on platform using oversteering procedure.*

**20.4.3 Parking aviation générale**

Dimensions maximales ACFT :

G1, G2, G3 : max span 24 m ; max length 24 m.

G4 : max span 19.5 m ; max length 24 m.

***20.4.3 General aviation apron***

*ACFT maximum dimensions :*

*G1, G2, G3 : max span 24 m ; max length 24 m.*

*G4 : max span 19.5 m ; max length 24 m.*

→ **20.4.4 Roulage en configuration LVP**

→ **20.4.4.1 Cheminements LVP**

→ T6 et T7 inutilisables.

→ Pour les aéronefs de largeur de train supérieure à 12 m, cheminement par M et D.

→ Balisage axial vert sur M et D.

→ Balisage latéral bleu sur A, B, C.

→ **20.4.4.2 Circulation des aéronefs**

→ Lorsque la RVR est inférieure à 550 m : un seul roulage est autorisé en simultané sur la plateforme.

→ Lorsque la RVR est supérieure à 550 m et inférieure à 800 m :

→ 1) Si au moins un aéronef à l'arrivée : seul cet avion est autorisé par le contrôleur à rouler sur l'aire de manœuvre en même temps. En cas de départ ou d'arrivée derrière une arrivée, il faut attendre que le n°1 à l'arrivée s'annonce au parking.
2) Si aéronefs au départ uniquement :

→ - les différents aéronefs roulent pour le même point d'attente.
- le roulage du n°2 est autorisé par le contrôleur lorsque le n°1 s'annonce arrivé au point d'attente.

→

***20.4.4 Taxiing in LVP configuration***

***20.4.4.1 LVP routes***

*T6 and T7 unusable.*

*For aircraft whose main gear width is greater than 12 m, taxiing via M and D.*

*Green axial lighting on M and D.*

*Blue lateral lighting on A, B, C.*

***20.4.4.2 Aircraft circulation***

*When RVR is less than 550 m : only one taxiing is simultaneously approved on the platform.*

*When RVR is more than 550 m and less than 800 m :*

*1) If at least one aircraft at arrival : only this aircraft is authorized by ATC to taxi on maneuvering area at the same time. In case of departure or arrival after an arrival, wait until the NR 1 at arrival is announced at the parking area.*
*2) If departing aircraft only :*

- *different aircraft taxi towards the same holding point.*
- *taxiing of NR 2 is authorized by ATC when the NR 1 is announced arrived at holding point.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 EXERCICES D'ENTRAINEMENT**

Les séances d'entrainement pour les aéronefs d'envergure supérieure à 24 m (code C) et pour les hélicoptères de tout type sont soumis à l'autorisation de l'exploitant.

Contact OPS (0500-2300 locales) :

- TEL : 05 62 32 96 00
- E-mail : voir AD 2 LFBT.2

***21.1 TRAINING EXERCICES***

*Training sessions for ACFT whose wingspan is greater than 24 m (code C) and helicopters of any types are subject to the operator's agreement.*

*Contact OPS (0500-2300 local time) :*

- *TEL : +33(0)5 62 32 96 00*
- *E-mail : see AD 2 LFBT.2*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBT.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**22.1.1 Départs RNAV**

Les départs RNAV sont protégés pour le senseur GNSS.

Les critères de spécification de navigation utilisés sont ceux de la RNAV 1.

Les départs RNAV sont attribués par défaut. Dans ce cas, les aéronefs ne pouvant utiliser les SID RNAV doivent s'annoncer "NON RNAV en zone terminale" afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

**22.1.2 Départs omnidirectionnels**

La présence du relief impoortant au Sud de l'aérodrome limite la validité de la procédure de départ omnidirectionnel à la piste 02 et au secteur situé au Nord du parallèle 43°14'00"N.

RWY 02 : Monter 019° jusqu'à 4 NM OS puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.

Pente obstacles 6,6% jusqu'à 4 NM OS.

**22.2 VOLS EN TRANSIT**

Voir AD 2 LFBP ARC 01.

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.3.1 Restrictions**

La VPT RWY 02 est interdite de nuit ou en cas d'activité des zones LF-R 44 ou en l'absence de PAPI.

Franchissement des obstacles non assuré par le PAPI au-delà du Sud de la ville de Lourdes, ou au-delà de 7 NM DME OS.

**22.3.2 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

La description des STAR se compose d'une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesses. Les clairances fournies par les services ATC peuvent faire référence à ces STAR.

Dans ce cas :

- la partie route de la STAR doit être considérée comme une clairance,

- les contraintes de niveau de vol et de vitesse ne sont que des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable,

- tout changement de niveau de vol doit faire l'objet d'une clairance explicite, délivrée sur demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme ATC,

- sauf clairance contraire, le pilote adapte son profil de descente afin de respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse indiquées dans la description STAR,

- en cas d'altération de cap en guidage radar pendant le suivi d'une STAR, le pilote doit respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse sur la nouvelle trajectoire, à des distances équivalentes de l'aérodrome de destination.

Les STAR RNAV sont protégées pour les senseurs GNSS et DME/DME.

Les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV 1.

L'équipement requis pour l'utilisation des STAR RNAV est un équipement RNAV 1 avec capteur GNSS et/ou DME/DME. Au premier contact avec l'approche le pilote doit demander l'autorisation de réaliser une STAR RNAV.

**22.3.3 Plans de vol**

Les plans de vols doivent être rédigés conformément aux itinéraires normalisés d'arrivée et de départ aux instruments.

**22.4 TRANSFERT DE COMMUNICATION**

Ces changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme transféreur. A tout changement de fréquence, le Commandant de Bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

**22.5 VOLS D'ENTRAINEMENT ET DE CONTROLE**

Ces vols ne peuvent être assurés qu'après accord de la Subdivision Contrôle qui pourra accorder, en cas de besoin, des dérogations aux restrictions d'utilisation publiées.

Contact Subdivision Contrôle : Email : sna-so-pyrenees-ctl-ld@aviation-civile.gouv.fr

Les entrainements locaux de nuit sont interdits de 2300 à 0600 locales.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

***22.1.1 RNAV departures***

*RNAV departures are protected for the GNSS sensor.*

*The navigation specification criteria used are those of RNAV 1.*

*RNAV departures are allocated by default. In this case, ACFT unable to use RNAV SID should inform "NON RNAV terminal Area" in order to get an attribution for a conventional departure.*

***22.1.2 Omnidirectional departures***

*Due to southern high relief of AD, the validity of the omnidirectional departure procedure is restricted to the RWY 02 and to the northern sector of the parallel 43°14'00"N.*

*RWY 02 : Climb 019° up to 4 NM OS then direct route up to the en route safety altitude.*

*Obstacles slope 6.6% up to 4 NM OS.*

***22.2 TRANSIT FLIGHTS***

*See AD 2 LFBP ARC 01.*

***22.3 INCOMING FLIGHTS***

***22.3.1 Limitations***

*VPT RWY 02 is forbidden by night or in case of activity of LF-R 44 areas or in the absence of PAPI.*

*Obstacles clearing not ensured with PAPI beyond South of Lourdes City, or beyond 7 NM DME OS.*

***22.3.2 Standard terminal arrival route (STAR)***

*STAR description is composed of a route associated to a profile with flight level and speed constraints.*
*ATC clearance could refer to these STARs.*

*In this case :*

*- route part of the STAR must be considered as a clearance,*

*- flight level and speed constraints are only information allowing pilot to plan a probable descent profile,*

*- any flight level change must be subject to a specific clearance delivered on pilot request or on ATC service initiative,*

*- unless opposite clearance pilot adapt his descent profile to respect flight level and speed constraint indicated in the STAR description,*

*- in case of heading change under radar vectoring during a STAR following, pilot must comply with flight level and speed constraints on the new trajectory, at equivalent distance from the aerodrome of destination.*

*RNAV STAR are protected for the GNSS and DME/DME sensors.*

*The navigation specification criteria used are those of RNAV 1.*

*The equipment required to use RNAV STAR is a RNAV 1 equipment fitted with GNSS and/or DME/DME sensor. On first contact with the approach control centre, the pilot must request RNAV STAR authorization.*

***22.3.3 Flight plans***

*Flight plans are to be filled on compliance with SIDs and STARs.*

***22.4 TRANSFER OF COMMUNICATION***

*Changes of frequency are to be made under instruction from transfering unit. Captain must call without delay on the new assigned frequency after all changes of frequency.*

***22.5 TRAINING AND CHECKED FLIGHTS***

*These flights shall be performed with the official agreement of ATC Subdivision which will provide, if needed, exemptions from published operating restrictions.*

*Contact ATC Subdivision : Email : sna-so-pyrenees-ctl-ld@aviation-civile.gouv.fr*

*Local training flights at night prohibited from 2300 to 0600 local time.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les séances d'entrainement pour les aéronefs d'envergure supérieure à 24 m (code C) et pour les hélicoptères de tout type sont soumises à l'autorisation de l'exploitant.

Contact OPS (0500-2300 locales) :

- TEL : 05 62 32 96 00
- E-mail : voir AD 2 LFBT.2

*Training sessions for aircraft with wingspan greater than 24 m (code C) and for helicopters of all types are subject to the operator's agreement.*

*Contact OPS (0500-2300 local time) :*

*- TEL : 05 62 32 96 00*

*- E-mail : see AD 2 LFBT.2*

**22.6 VOLS D'HELICOPTERES EN CTR**

L'information d'une activité intense d'hélicoptères sur certains itinéraires VFR peut être fournie aux usagers sous forme "d'information globale d'activité" sur la fréquence ATIS et rappelée le cas échéant sur la fréquence de contrôle.

***22.6 HELICOPTERS FLIGHTS IN CTR***

*Information of heavy helicopter activity on some VFR routes can be transmitted to users as "overall activity information" on the ATIS frequency and recalled on the air traffic control frequency as appropriate.*

**22.7 ALTITUDES MINIMALES DE GUIDAGE**

Voir AD 2 LFBP MVA 01.

***22.7 MINIMUM VECTORING ALTITUDES***

*See AD 2 LFBP MVA 01.*

**22.8 PROCEDURES LVP**

**22.8.1** Activation

Les procédures LVP sont mises en place dès que les RVR sont inférieures à 800 m ou le plafond inférieur à 200 ft.

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS.
Le contrôleur transmet les RVR au premier contact sur la fréquence, et dès changement significatif.

**22.8.2** Fin de LVP

Les procédures LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

***22.8 LVP PROCEDURES***

***22.8.1 Activation***

*LVP procedures are implemented as soon as RVRs are less than 800 m or ceiling is less than 200 ft.*

*When LVP procedures are in progress, pilots are informed via ATIS. ATC give the RVRs at first contact on frequency, and as soon as there is a significant change.*

***22.8.2 End of LVP***

*LVP procedures end when RVR returns to above 800 m, ceiling is more than 200 ft and an improvement of these conditions is expected.*

**AD 2 LFBT.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

Interdit aux aéronefs non munis de radio et de transpondeur.

Les aéronefs de l'ACB de Bigorre sont considérés comme aéronefs basés.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*Prohibited to ACFT not equipped with radio and squawk.*

*Bigorre ACB ACFT are considered as home-based ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

***23.2 TRAFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a secondary radar display (see AD 1.0).*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Continu de LS-30 à CS+30.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Continuous from SR-30 to SS+30.*

**AD 2 LFBT.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBT.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# TARBES LOURDES PYRENEES

**Utilisation des postes de stationnement /** *Use of parking stands*

| Liste des aéronefs | | Postes de stationnement | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | S1 | S2/S7 | S3/S6 | S4A | S4B | S5 | P1 | P2 | P3 | P4 | P5 | P6B | P6 | P7 | P8 | P9 | P10 |
| A300 | | | | | | | | | X | | | | X | | 1+3 | | |
| A300-600 | | | | | | | | | X | | | | X | | 1+3 | | |
| A300-600 ST (Beluga) | | | | | | | | | | | | | | | 1+3 | | |
| A310 | | | | | | 1 | | | X | | | | 3 | | | | |
| A318/A319/A320/A321 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| A220-100/300 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| A330-200/800 | | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| A330-300 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| A330 – MRTT (ravitailleur) | | | | 1 | | | | | | | | | | | 1+3 | | |
| A340-200 | | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| A340-300-500 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| A340-600 | | | | 1+4 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| A350-900 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| A350-1000 | | | | 1+4 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| A380 | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | |
| A400M | | | | | | 1 | | | | | | | | | 1+3 | | |
| An-124 100 | | | | | 1+4 | | | | | | | | | | | | |
| B737-300/500/700/800 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| B737-400 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| B747-400 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| B747-800 | | | | 4 | | | | | | | | | | | | | |
| B757-200/300 | | | | | | 1 | | | X | X | | | X | | 1+3 | | |
| B767-300 | | | | | 1 | | | | X | | | | 1+3 | | 1+3 | | |
| B767-400 | | | | 1 | | | | | X | | | | 1+3 | | 1+3 | | |
| B767-300ER | | | | | | | | | X | | | | 1+3 | | 1+3 | | |
| B777-200 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |



© SIA

# TARBES LOURDES PYRENEES

**Utilisation des postes de stationnement /** *Use of parking stands*

| Liste des aéronefs | Postes de stationnement | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B777-300-900 | | | | 1+4 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| B787-8 | | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| B787-9/10 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| BAE146-200/300 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| CRJ | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| C130 – C160 | | | | | | 1 | | | | | | | | | 1+3 | | |
| DC10-30 | | | | | | | | | X | | | | X | | 1+3 | | |
| DC10-40 | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | |
| DORNIER | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | X | X | X |
| EMB135/145/175/ 170/190/195 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| FK100 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | 1 | X | X |
| MD11 | | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1+3 | | |
| MD81/82/83/87 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | X | X | X | 1 | X | X |
| SAAB2000 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | X | X | X | 1 | X | X |
| SSJ-100 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | X | | X | X | | 1 | X | X | X | X | X |
| TRISTAR 100/200 | | | | | | | | | X | | | | X | | 1+3 | | |

**Nota :**

1- Utilisation dépendante de l'occupation des postes adjacents.

2- Restriction en cas de code E en P2 et P5.

3- Passage sur taxiways en respectant les lignes de sécurité des codes C, D et E.

4- Circulation Code F sur taxiway adjacent interdite lorsque avion stationné sur poste.

*1- Use in accordance with the adjacent stands occupation.*

*2- Restriction in case of code E on P2 and P5.*

*3- Switching TWY respecting code C, D and E safety lines.*

*4- Code F ACFT moving along nearby TWY prohibited when stand in use.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME - OACI
*Aerodrome chart - ICAO*

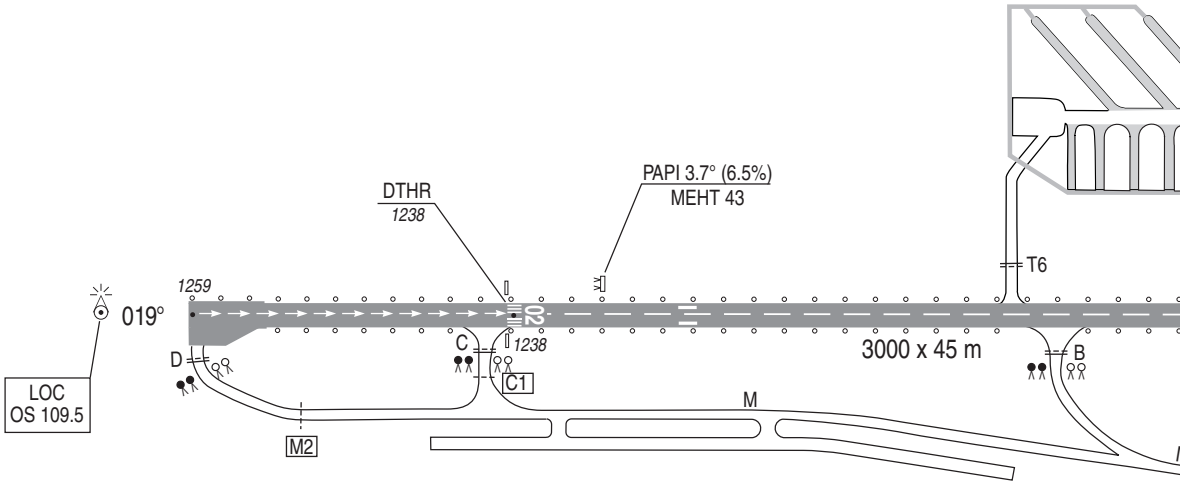
**ATIS** : 125.955 ☎ 05 62 32 62 68
**GND** (SOL) : 121.805

TARBES **LOURDES** PYRENEES
43 11 08 N - 000 00 10 W
*ALT AD : 1260 (46 hPa)*

VAR 1°E (2025)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Voir / *See* AD 2 LFBT.20 à /*to* 23
(1) voir /*see* AD 2 LFBT.14 et/*and* 15
(2) voir /*see* AD 2 LFBT.12

Han




RFFS

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 02<br>DTHR 02 | 43° 09' 57.41" N<br>43° 10' 17.81" N | 000° 00' 45.97" W<br>000° 00' 35.64" W |
| THR 20 | 43° 11' 28.68" N | 000° 00' 00.25" E |

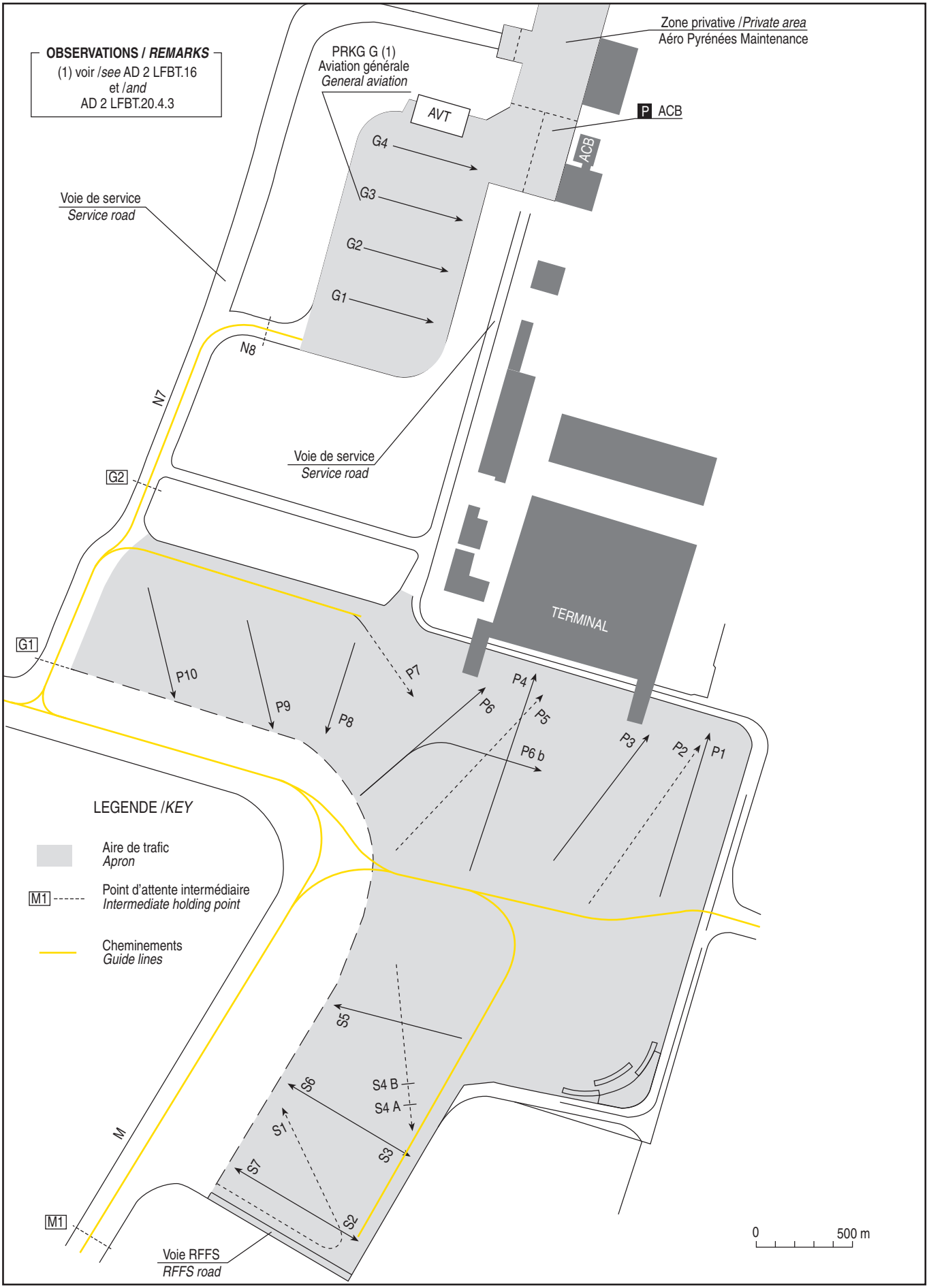
| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. (2) *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 02 | NIL | LIL / LIH | 3000 | 3000 | 3000 | 2330 | Revêtue *Paved* | 44 F/C/W/T | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 20 | 900 m LIH | LIL / LIH | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | | | 400 | 400 | 400 | 400 |



© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

TARBES **LOURDES** PYRENEES



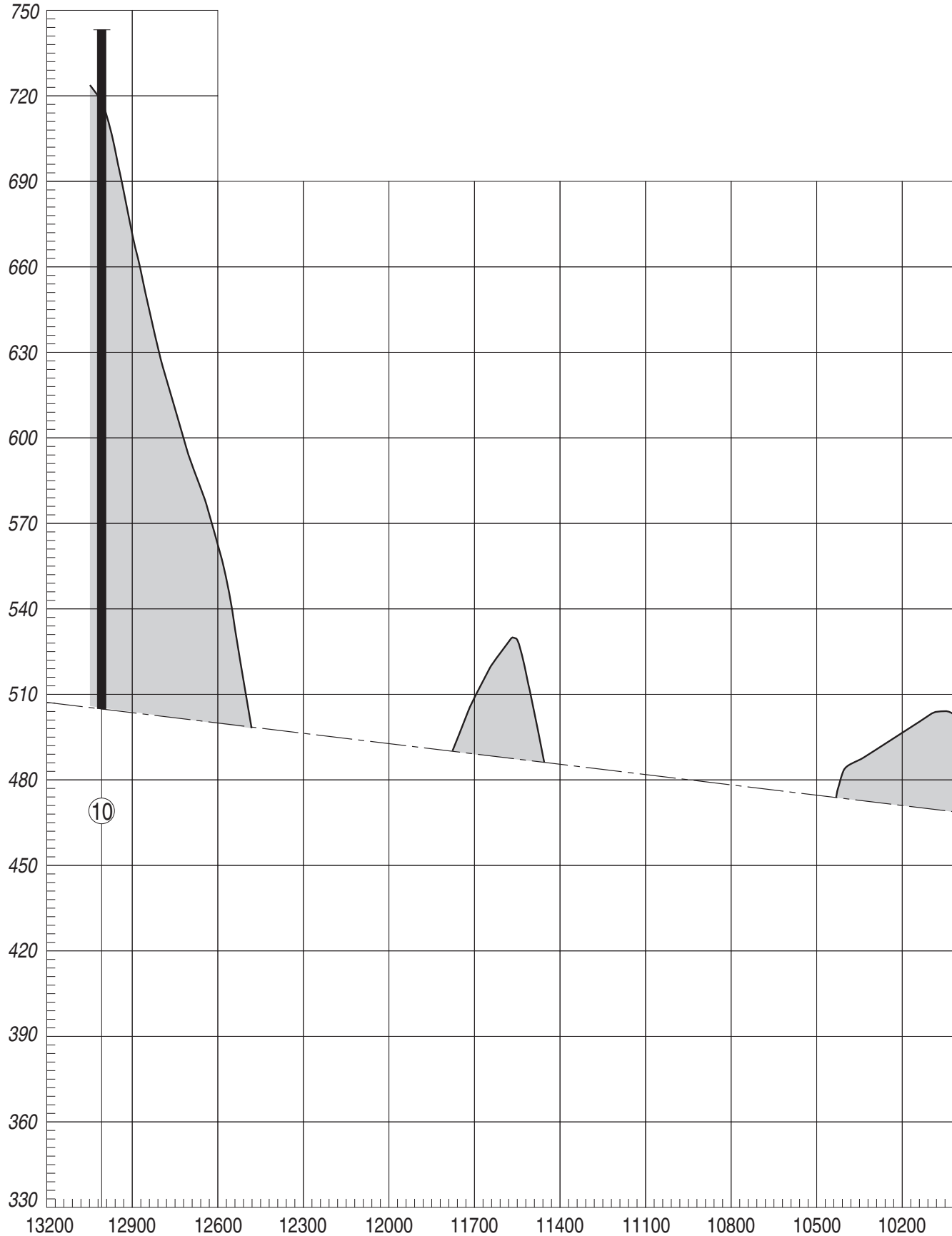



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

VAR 1°E (2025)



## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → | AGN | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| → | BTZ | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| | LMB | REF ENR 4.1 | | X | X | X | X |
| | TBO | REF ENR 4.1 | | X | X | X | X |
| | TOU | REF ENR 4.1 | | X | X | X | X |
| | PU | REF AD 2 LFBP.19 | | X | X | X | |
| | TL | REF AD 2 LFBT.19 | | | X | X | X |
| ← | | | | | | | |
| | ATWIX | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| ← | | | | | | | |
| | DISIS | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| → | MABOL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| → | ORTEZ | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| → | SOVOS | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | TEPTI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | USAKU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | VADSU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | VAKPI | REF ENR 4.4 | | | X | | X |
| | BT202 | 43°14'45.5" N | 000°01'40.6" E | X | | X | |
| | BT420 | 43°07'36.7" N | 000°01'57.1" W | X | | X | |
| | BT422 | 43°06'16.2" N | 000°08'01.4" E | X | | X | X |
| | BT404 | 43°22'16.1" N | 000°11'30.0" E | X | | | X |
| | IBT20 | 43°21'02.0" N | 000°04'51.5" E | X | | | X |
| | FBT20 | 43°16'43.2" N | 000°02'39.8" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| → | MBT20 | 43°12'02.5" N | 000°00'17.4" E | X | | | X |
| → | BT400 | 43°10'04.3" N | 000°00'42.5" W | X | | | X |
| ← | | | | | | | X |
| ← | | | | | | | |
| | RW20 | REF AD 2 LFBT.12 THR20 | | X | | | X |
| → | FAF LOC | 43°16'43.0" N | 000°02'39.7" E | | X | | X |
| → | IF ILS/LOC | 43°21'02.0"N | 000°04'51.5" E | | X | | X |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

TARBES **LOURDES** PYRENEES
**PRECODING RNP** RWY 20

**RNP RWY 20**

RMK: -

MAG VAR 2025 1.3°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | TEPTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | ATWIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | BT404 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ATWIX | IF | ATWIX | - | - | - | - | - | 070 | - | 210 | - | - |
| | TF | LMB | - | 068 | 069,7 | 22.5 | - | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IBT20 | - | 147 | 148.0 | 8.2 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| INA TEPTI | IF | TEPTI | - | - | - | - | - | 5000 | 070 | 230 | - | - |
| | TF | IBT20 | - | 255 | 255.9 | 14.3 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| INA TEPTI (via BT404) | IF | TEPTI | - | - | - | - | - | 5000 | 070 | 230 | - | - |
| | TF | BT404 | - | 255 | 255.9 | 9.3 | - | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IBT20 | - | 254 | 255.7 | 5.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| INA BT404 | IF | BT404 | - | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - |
| | TF | IBT20 | - | 254 | 255.7 | 5.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBT20 | - | - | - | - | - | 3000 | 4000 | 200 | - | - |
| | TF | FBT20 | - | 199 | 200.4 | 4.6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MBT20 | Yes | 199 | 200.4 | 5.0 | - | - | - | - | -3,00/50 | 0.3 |
| | TF | BT400 | Yes | 199 | 200.3 | 2.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | BT422 | - | - | - | - | L | 3000 | 4000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | VADSU | - | 062 | 063.4 | 7.3 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BT404 | - | 341 | 342.7 | 13.3 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBT |
| Runway | 20 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E20A |
| LTP/FTP Latitude | 431128.6845N |
| LTP/FTP Longitude | 0000000.2525E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 407.2 |
| FPAP Latitude | 430957.4135N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -91.2710 |
| FPAP Longitude | 0000045.9695W |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -46.2220 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 14 02 06 0C 14 00 00 01 30<br>32 05 59 23 89 12 F9 01 00 00<br>E8 23 F2 36 FD E4 96 FE F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 4E 14 F8 1D |
| Calculated CRC Value | 4E14F81D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 356.9 |



© SIA

**TARBES LOURDES PYRENEES**
**SID RNAV RWY 02**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 02**

| RMK | GNSS seulement/*only* | | | | | | MAG VAR 2025 01.3°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| LMB 3M | | | | | | | | | | | |
| | CF | BT202 | | 019 | 020.4 | | | 2500 | | 205 | 1.0 |
| | TF | LMB | | 350 | 351.3 | 13.4 | | | | | 1.0 |
| USAKU 3M | | | | | | | | | | | |
| | CF | BT202 | | 019 | 020.4 | | | 2500 | | | 1.0 |
| | TF | DISIS | | 023 | 024.7 | 19.5 | | | | | 1.0 |
| | TF | USAKU | | 065 | 066.2 | 12.3 | | | | | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**TARBES LOURDES PYRENEES**
**SID RNAV RWY 20**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 20**

| RMK | GNSS seulement/*only* | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| PU 3R | | | | | | | | | | | |
| | CF | BT420 | YES | 199 | 200.3 | | | | 5000 | 190 | 1.0 |
| | DF | PU | | | | | R | 4200 | | | 1.0 |
| TOU 3R | | | | | | | | | | | |
| | CF | BT420 | YES | 199 | 200.3 | | | | 5000 | 220 | 1.0 |
| | DF | BT422 | | | | | L | 4200 | | 220 | |
| | TF | VADSU | | 062 | 63.4 | 7.3 | | | | | 1.0 |
| | TF | TOU | | 053 | 054.8 | 54.8 | | | FL190 | | 1.0 |
| USAKU 3R | | | | | | | | | | | |
| | CF | BT420 | YES | 199 | 200.3 | | | | 5000 | 220 | 1.0 |
| | DF | BT422 | | | | | L | 4200 | | 220 | 1.0 |
| | TF | VADSU | | 062 | 063.4 | 7.3 | | | FL100 | 220 | 1.0 |
| | TF | TBO | | 329 | 330.1 | 12.0 | | | | | 1.0 |
| | TF | DISIS | | 012 | 013.5 | 12.9 | | | | | 1.0 |
| | TF | USAKU | | 065 | 066.2 | 12.3 | | | | | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TARBES LOURDES PYRENEES
## STAR RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | FL140MAX 15,5NM avant / *before* TEPTI<br>(1) sur instruction / *on instruction* | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | TEPTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | ATWIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **AGN 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AGN | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | TEPTI | - | 215 | 215.9 | 35.4 | - | FL070 / 5000 (1) | FL140 | 250 | 1.0 |
| **TOU 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TOU | - | - | - | - | - | - | FL220 | - | - |
| - | TF | MABOL | - | 247 | 248.1 | 35.4 | - | - | FL110 | - | 1.0 |
| - | TF | TEPTI | - | 246 | 247.3 | 7.6 | - | FL070 / 5000 (1) | FL140 | 250 | 1.0 |
| **SOVOS 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SOVOS | - | - | - | - | - | - | FL140 | - | - |
| - | TF | ORTEZ | - | 98 | 099.0 | 8.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | ATWIX | - | 99 | 100.2 | 9.5 | - | - | - | 210 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TARBES LOURDES PYRENEES
## SID RNAV RWY 02
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 02 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 - GNSS seulement / *only* | | |
| Climb gradient | 6,6% pente obstacles jusqu'à BT202 / *6.6% obstacles slope up to BT202* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
| LMB 3M<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (019°). A BT202, tourner à gauche vers LMB.<br>*Climb RWY heading (019°). At BT202, turn left to LMB.* | | |
| USAKU 3M<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (019°). A BT202, tourner à droite vers DISIS puis vers USAKU.<br>*Climb RWY heading (019°). At BT202, turn right to DISIS then to USAKU.* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TARBES LOURDES PYRENEES
## SID RNAV RWY 20
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

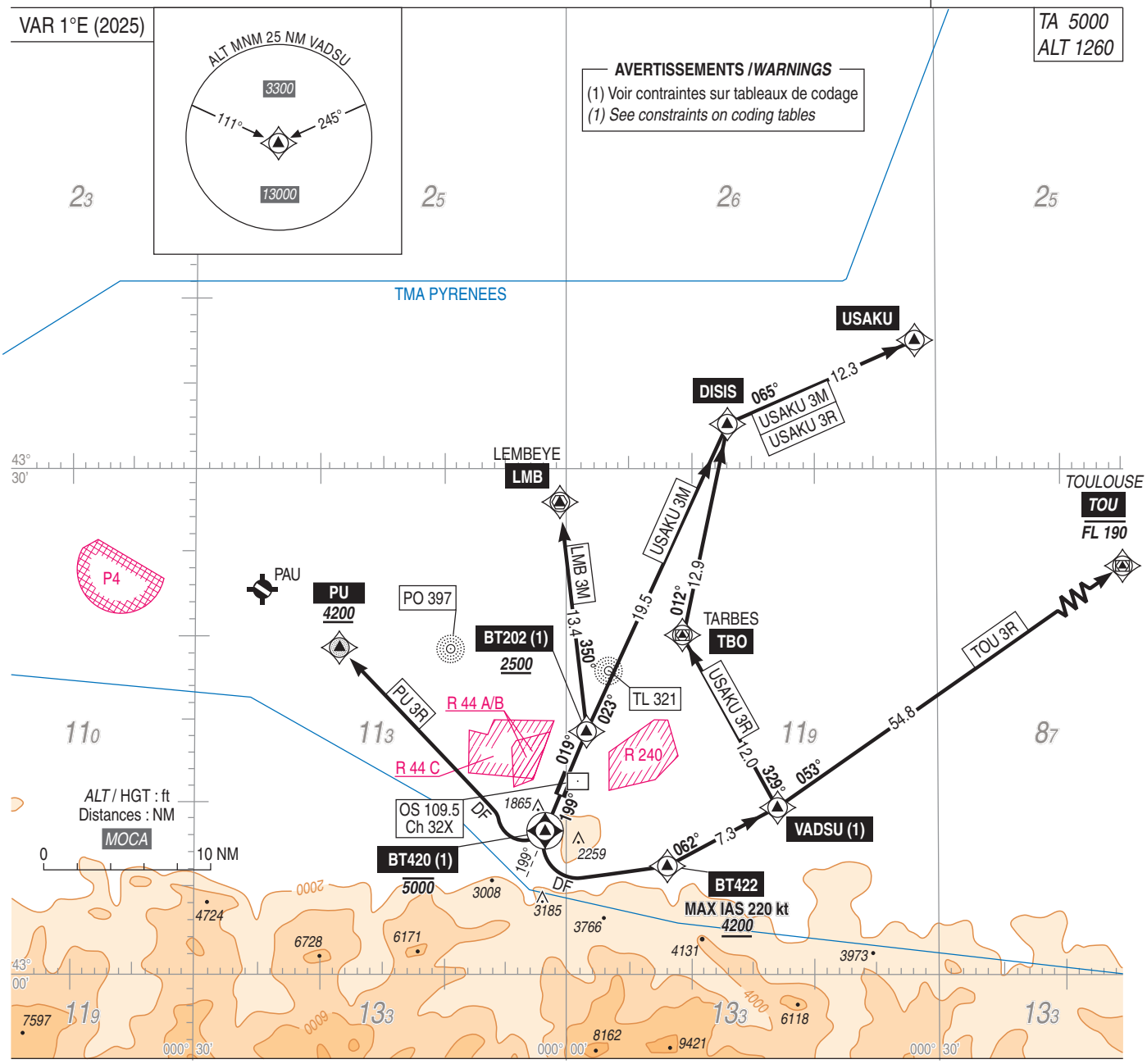
| SID RNAV RWY 20 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 - GNSS seulement / *only* | | |
| Climb gradient | 8,5% pente obstacles jusqu'à ALT 4200 / *8.5% obstacles slope up to ALT 4200* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
| PU 3R<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (199°). A BT420 (MAX IAS 190kt – MAX ALT 5000), tourner à droite direct vers PU en montée vers 4200 puis suivre instruction ATC.<br>*Climb RWY heading (199°). At BT420 (MAX IAS 190kt – MAX ALT 5000), turn right direct to PU, climbing up 4200 then follow ATC instruction.* | | |
| USAKU 3R<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (199°). A BT420 (MAX IAS 220kt – MAX ALT 5000), tourner à gauche route direct vers BT422, puis tourner vers VADSU (MAX IAS 220kt) puis TBO, DISIS et USAKU.<br>*Climb RWY heading (199°). At BT420* (MAX IAS 220kt – MAX ALT 5000) *turn left direct to BT422, then turn to VADSU (MAX IAS 220kt), then TBO, DISIS and USAKU.* | | |
| TOU 3R<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (199°). A BT420 (MAX IAS 220kt – MAX ALT 5000), tourner à gauche route direct vers BT422, puis tourner vers VADSU puis TOU.<br>*Climb RWY heading (199°). At BT420 (MAX IAS 220kt - MAX ALT 5000), turn left direct to BT422, then turn to VADSU, then TOU.* | | Only FIR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TARBES LOURDES PYRENEES
## SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** LOURDES 125.955
APP : PYRENEES Approche/*Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : LOURDES Tour/*Tower* 119.055

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

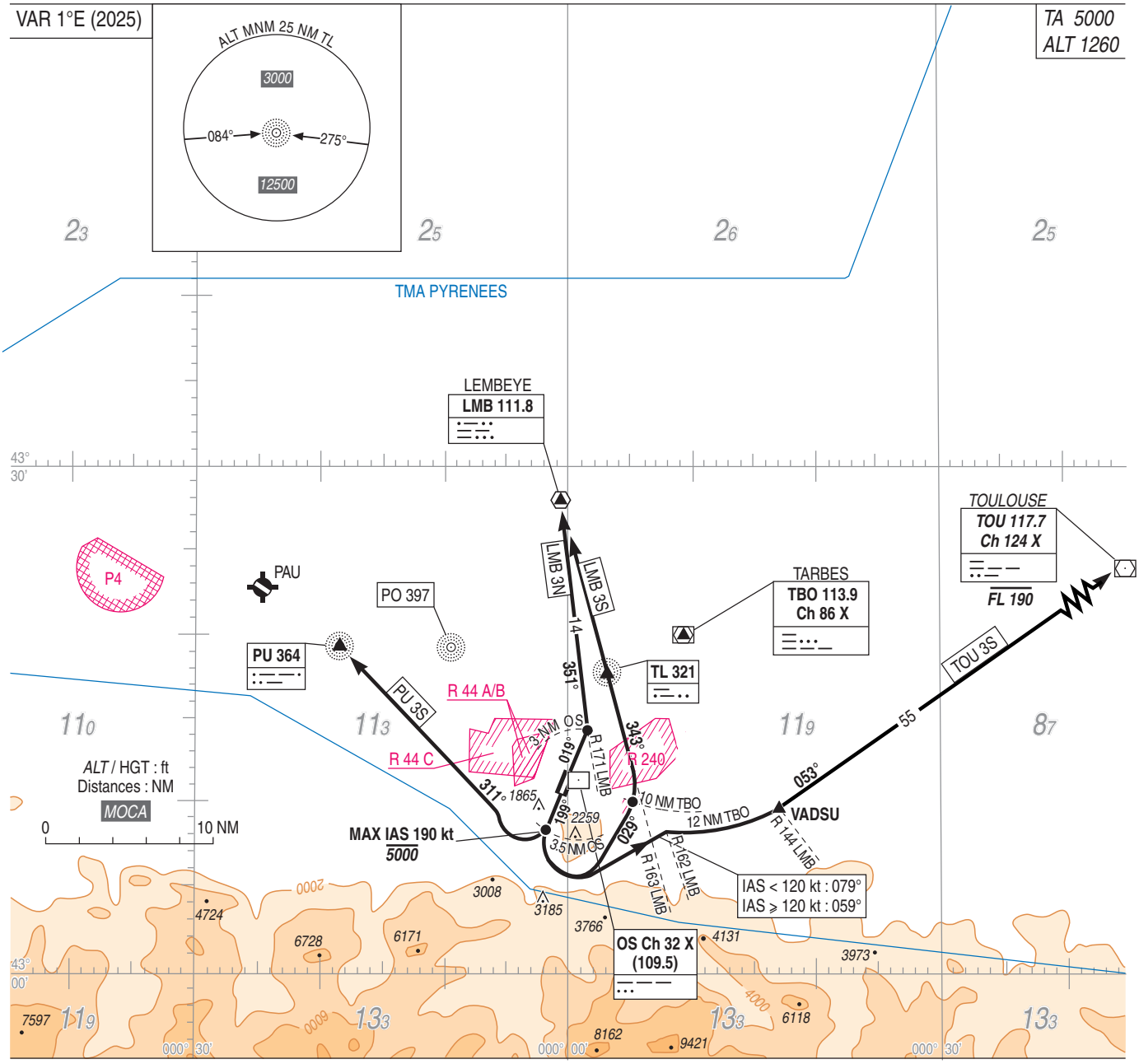





© SIA

# TARBES LOURDES PYRENEES
## SID CONV RWY ALL
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** LOURDES | | 125.955 |
| APP : PYRENEES | Approche/*Approach* | 128.800 - 121.175 (s) |
| **TWR** : LOURDES | Tour/*Tower* | 119.055 |






© SIA

# TARBES LOURDES PYRENEES
# SID CONV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

☛ Voir AD 2.LFBD.22

***1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*See AD 2.LFBD.22*

**2 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)**

***2 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)***

| SID RWY 02 | ROUTES | RMK |
|---|---|---|
| **LMB 3N** | Monter dans l'axe (019°), à 3 NM OS virer à gauche pour intercepter et suivre le R 171 LMB (351°) jusqu'à LMB.<br>*Climb RWY heading (019°), at 3 NM OS turn left to intercept and follow R 171 LMB (351°) up to LMB.* | Pente à 6.6 % jusqu'à 3 NM OS<br>*Gradient 6.6 % up to 3 NM OS* |
| | | |

| SID RWY 20 | ROUTES | RMK |
|---|---|---|
| **PU 3S** | Monter dans l'axe (199°), à 3.5 NM OS virer à droite pour intercepter et suivre le QDM 311° PU (311°) jusqu'à PU, puis suivre instruction ATC.<br>*Climb RWY heading (199°). At 3.5 NM OS turn right to intercept and follow QDM 311° PU (311°) up to PU, then follow ATC instruction.* | Pente à 8.5% MNM jusqu'à 3500 ft AMSL (voir § 2.1.1).<br>MAX IAS 190 kt et 5000 ft MAX jusqu'à 3.5 NM OS.<br>*Gradient 8.5% MNM up to 3500 ft AMSL (see § 2.1.1).*<br>*MAX IAS 190 kt and 5000 ft MAX until 3.5 NM OS.* |
| **TOU 3S** | Monter dans l'axe (199°), à 3.5 NM OS virer à gauche 059° (079° si Vi<120 kt) pour intercepter et suivre l'arc 12 NM TBO jusqu'à VADSU (R 144 LMB 12 NM TBO) puis tourner à droite pour intercepter le R 233 TOU (053°) jusqu'à TOU.<br>*Climb RWY heading (199°). At 3.5 NM OS turn left 059° (079° if IAS<120 kt) to intercept and follow DME arc 12 NM TBO up to VADSU (R 144 LMB 12 NM TBO), then turn right to intercept and follow R 233 TOU (053°) up to TOU.* | Pente à 8.5 % MNM jusqu'à 3500 ft AMSL (voir §2.1.1).<br>MAX IAS 190 kt et 5000 ft MAX jusqu'à 3.5 NM OS.<br>*Gradient 8.5 % MNM up to 3500 ft AMSL (see § 2.1.1).*<br>*MAX IAS 190 kt and 5000 ft MAX until 3.5 NM OS.* |
| | | |
| **LMB 3S** | Monter dans l'axe (199°), à 3.5 NM OS virer à gauche 029° pour intercepter et suivre le R 163 LMB (343°) jusqu'à LMB.<br>*Climb RWY heading (199°), at 3.5 NM OS turn left 029° to intercept and follow R 163 LMB (343°) up to LMB.* | Pente à 8.5 % MNM jusqu'à 3500 ft AMSL (voir § 2.1.1).<br>MAX IAS 190 kt et 5000 ft MAX jusqu'à 3.5 NM OS.<br>*Gradient 8.5 % MNM up to 3500 ft AMSL (see § 2.1.1).*<br>*MAX IAS 190 kt and 5000 ft MAX until 3.5 NM OS.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TARBES LOURDES PYRENEES
# SID CONV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**2.1 Obstacles**

**2.1.1** Pentes théoriques de montée

Ces départs impliquent une pente théorique de montée de 8,5% déterminée par des obstacles dans l'aire de mise en virage jusqu'à 3500 ft AMSL.

**2.1.2** Autres obstacles

En sus des obstacles mentionnés en 2.1.1 et sur la carte VPT, obstacle 3185 ft et pic 3008 ft situés respectivement aux R 187 / 5.2 NM THR 02 et R 215 / 5.7 NM THR 02.

***2.1 Obstacles***

***2.1.1*** *Theoretical climbing slopes*

*Theorical climb gradient 8.5% up to 3500 ft AMSL, due to relief around the turn area.*

***2.1.2*** *Other obstacles*

*In addition to the obstacles mentioned in 2.1.1 and on the VPT chart, presence of an obstacle 3185 ft and a 3008 ft peak, respectively R 187 / 5.2 NM THR 02 and R 215 / 5.7 NM THR 02.*

**3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, puis entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière indiqué dans le plan de vol. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

***3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

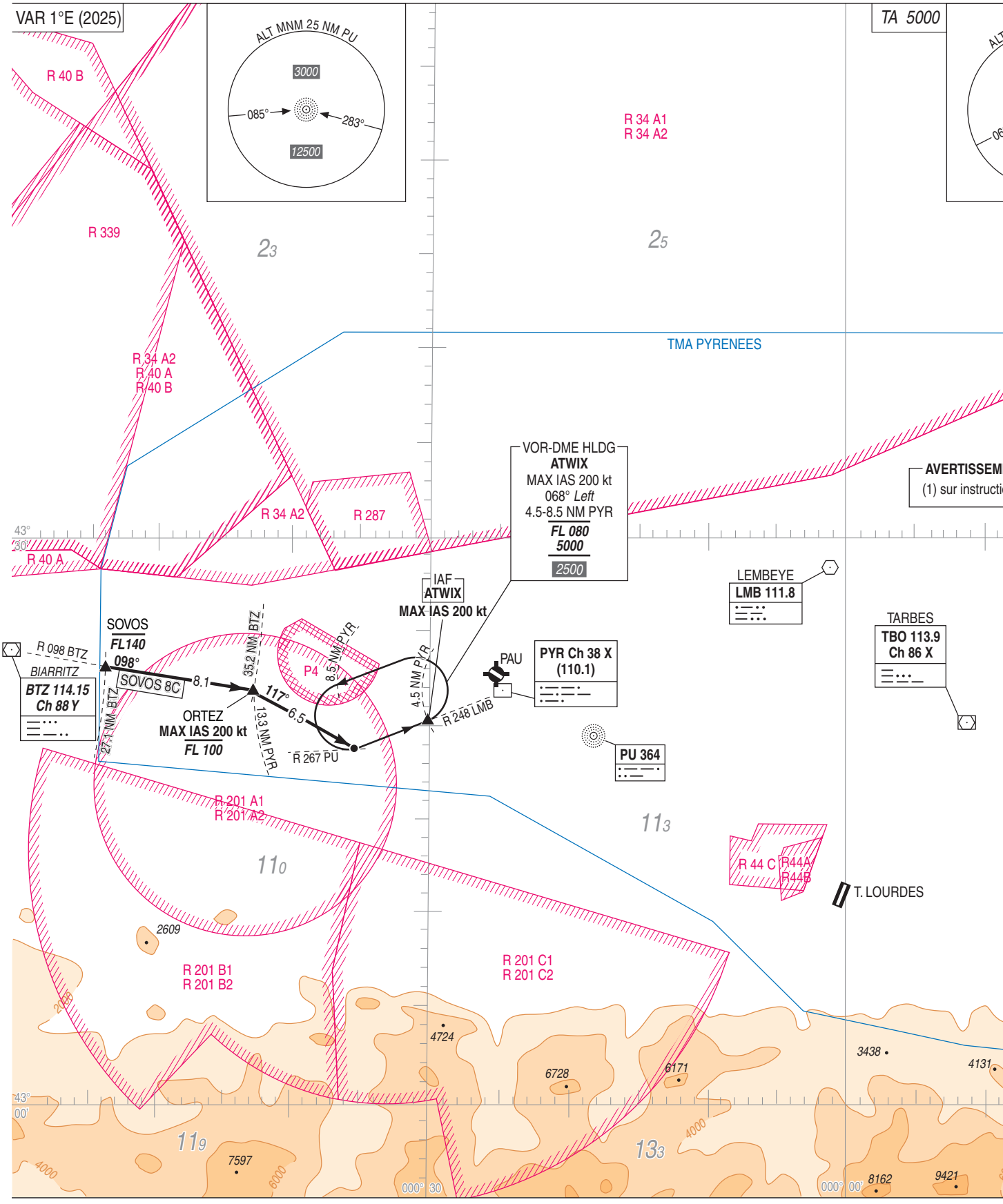
*In VMC, reverse your course to land on AD or keep on flying to an appropriate AD.*

*In IMC, continue flying to TMA limits at the last assigned FL, then carry out climbing up to cruise FL as stipulated in FPL. If the last assigned FL is incom-patible with the safety altitude, continue the climb up to the cruising level.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TARBES-LOURDES-PYRENEES
## STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : LOURDES | | 125.955 |
| APP : PYRENEES Approche / *Approach* | | 128.800 - 121.175 (s) |
| **TWR** : LOURDES Tour / *Tower* | | 119.055 |
| LOURDES Sol / *Ground* | | 121.805 |






© SIA

# TARBES - LOURDES - PYRENEES
# STAR CONV RWY ALL
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**RESPECT DE FL MAX HORS STAR**

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distances équivalentes par les arrivées clairées hors STAR, en particulier le FL140 à 26 NM DME TBO.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - EAT,
  - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

***FL MAX RESPECT OUT OF STAR***

*The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL140 at 26 NM TBO DME.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

- *Squawk 7600.*
- *Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.*
- *Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.*

- *Perform holding pattern until the latest of the following times :*
  - *EAT,*
  - *Arrival time in the pattern plus 10 minutes.*
- *Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.*
- *Leave IAF and perform the approach procedure.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE***

- *Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*
- *If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL climbing up to minimum enroute safety altitude.*

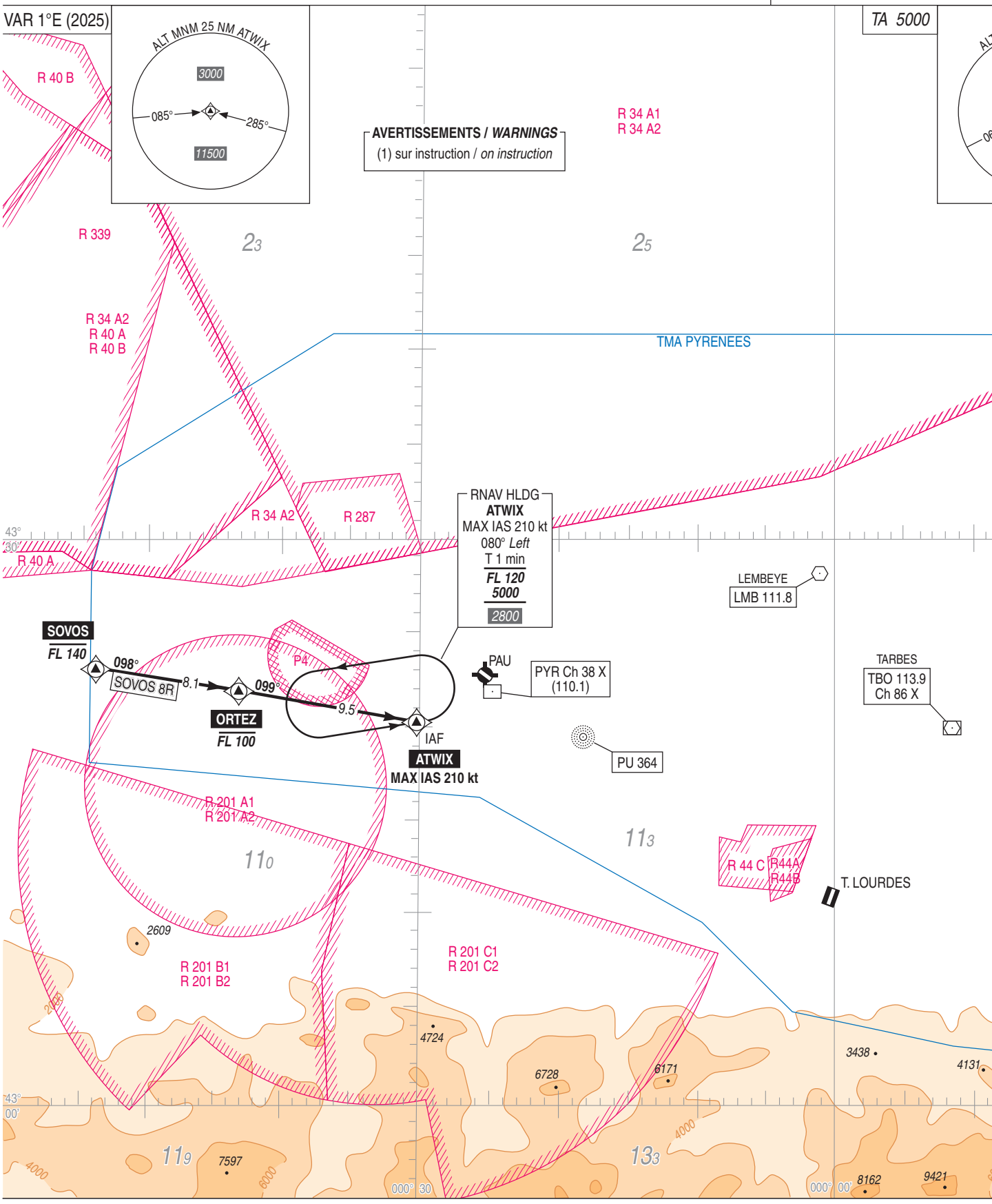
| **STAR RWY ALL** | **Points caractéristiques / *Caracteristic points*** | **Coordonnées / *Coordinates*** | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **TOU 8C (Toulouse)**<br>Réacteurs / *Turbofans* UIR + FIR<br>Hélices / *Turboprops* UIR + FIR | TOU<br>29 NM TBO<br>MABOL<br>TEPTI | Voir / *See* ENR 4.1<br><br>Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4 | FL 220 MAX<br>FL 140 MAX<br>FL 110 MAX<br>FL070 (5000 ft sur/*on* instructions) |
| **SOVOS 8C**<br>Réacteurs / *Turbofans* UIR + FIR<br>Hélices / *Turboprops* UIR + FIR | SOVOS<br>ORTEZ<br>ATWIX | Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4 | FL 140 MAX<br>FL 100 MAX |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# TARBES-LOURDES-PYRENEES
## STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** : LOURDES 125.955
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)
**TWR** : LOURDES Tour / *Tower* 119.055
LOURDES Sol / *Ground* 121.805

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME






© SIA

# TARBES - LOURDES - PYRENEES
## STAR RNAV (GNSS ou / *or* DME/DME)
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**RESPECT DE FL MAX HORS STAR**

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distances équivalentes par les arrivées clairées hors STAR, en particulier le FL140 à 15,5 NM TEPTI.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - EAT,
  - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

***FL MAX RESPECT OUT OF STAR***

*The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL140 at 15.5 NM from TEPTI.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

- *Squawk 7600.*
- *Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.*
- *Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.*

- *Perform holding pattern until the latest of the following times :*
  - *EAT,*
  - *Arrival time in the pattern plus 10 minutes.*
- *Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.*
- *Leave IAF and perform the approach procedure.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE***

- *Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*
- *If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL climbing up to minimum enroute safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 1260 (46 hPa),*** *THR : 1240*

TARBES **LOURDES** PYRENEES

VPT RWY 02

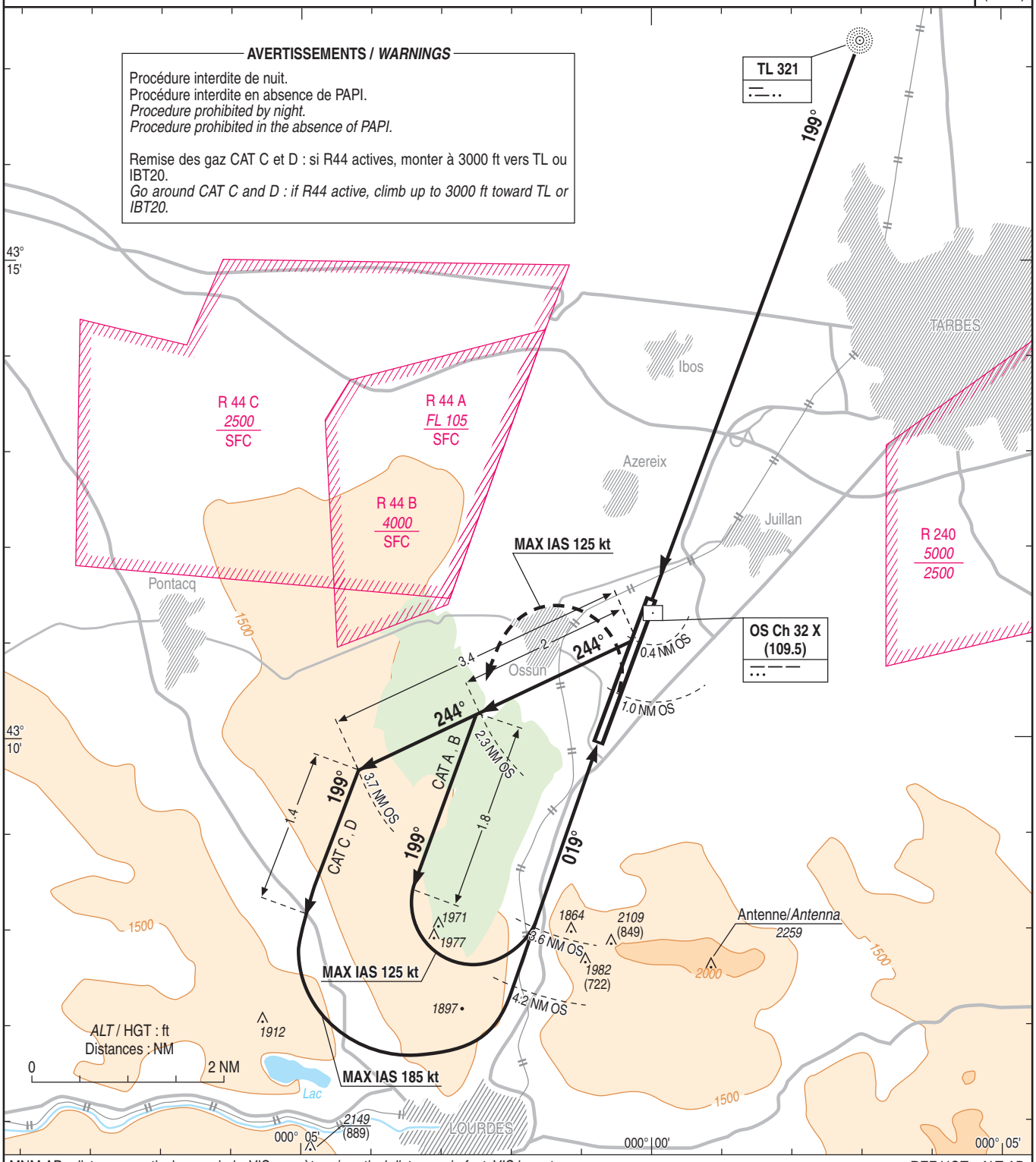
**ATIS** LOURDES : 125.955 ☎ 05 62 32 62 68
APP : PYRENEES Approche/*Approach* 128.800
**TWR** : LOURDES Tour/*Tower* 119.055

VAR
1°E
(2025)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Procédure interdite de nuit.
Procédure interdite en absence de PAPI.
*Procedure prohibited by night.*
*Procedure prohibited in the absence of PAPI.*

Remise des gaz CAT C et D : si R44 actives, monter à 3000 ft vers TL ou IBT20.
*Go around CAT C and D : if R44 active, climb up to 3000 ft toward TL or IBT20.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2280*** (1020) | 1500 |
| B | ***2280*** (1020) | 1600 |
| C | ***2510*** (1250) | 2400 |
| D | ***2550*** (1290) | 3600 |



© SIA

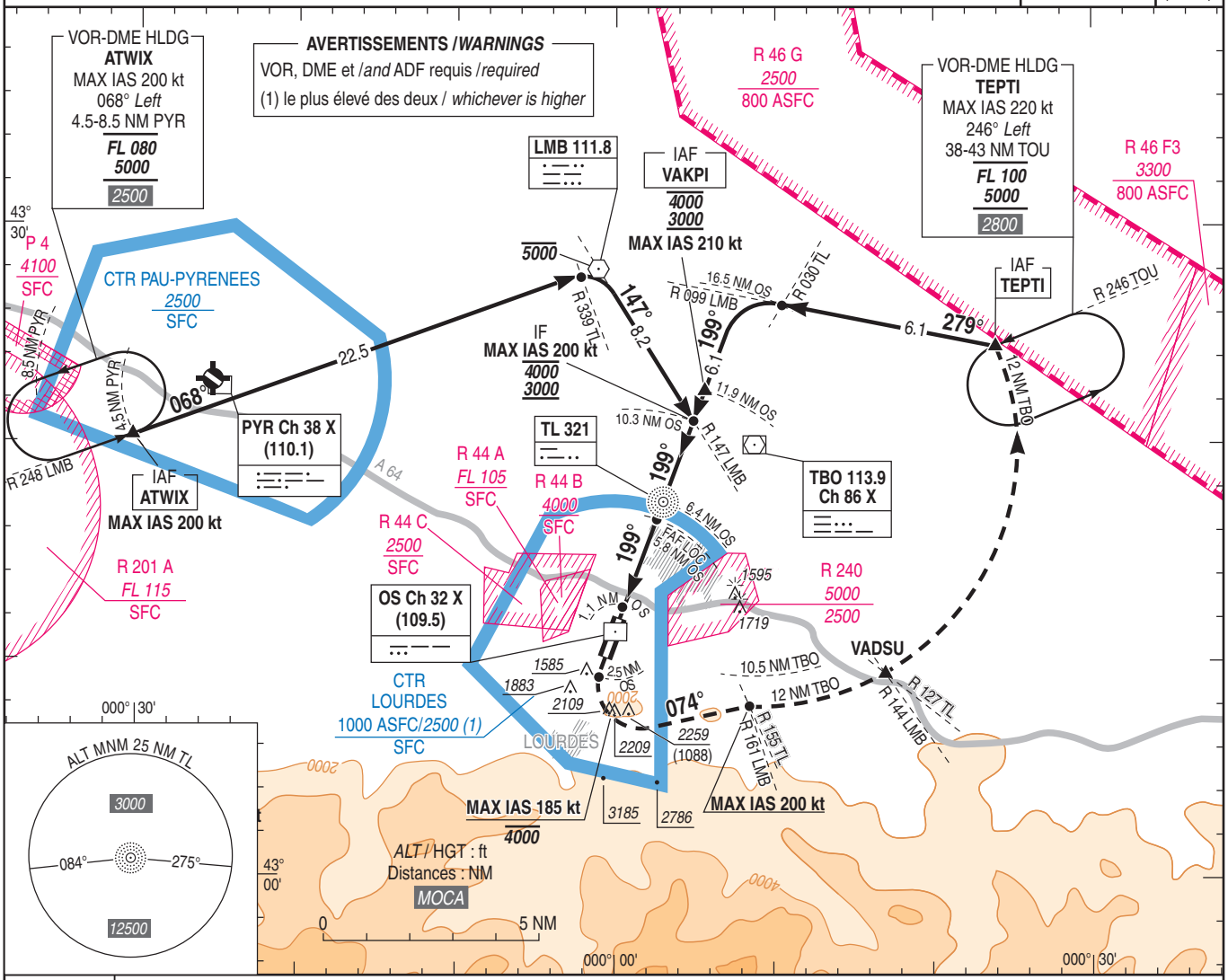
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1260,* ***THR : 1171 (42 hPa)***

TARBES **LOURDES** PYRENEES

ILS ou/*or* LOC RWY 20

**ATIS** LOURDES : 125.955 ☎ 05 62 32 62 68
APP : PYRENEES Approche/*Approach* 128.800
**TWR** : LOURDES Tour/*Tower* 119.055

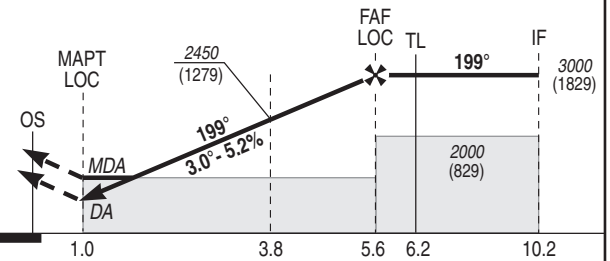
| **ILS** | VAR |
|---|---|
| **OS 109.5** | 1°E |
| RDH : 50 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **2.5 NM OS** (MAX IAS 185 kt - *4000* MAX) tourner à **gauche 074°** en montée vers ***4000*** (2829). Intercepter et suivre l'arc **12 NM TBO** (MAX IAS 200 kt) jusqu'à **TEPTI**. Passant **R 127 TL** (VADSU), monter à ***5000*** (3829) vers **TEPTI**.
Rester à plus de **10.5 NM TBO** jusqu'à interception du **R 155 TL**.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***2.5 NM OS*** *(MAX IAS 185 kt - 4000 MAX) turn* ***left 074°*** *climbing up to* ***4000*** *(2829). Intercept and follow* ***12 NM TBO*** *DME arc (MAX IAS 200 kt) until* ***TEPTI****. When crossing* ***R 127 TL*** *(VADSU), climb* ***5000*** *(3829) up to* ***TEPTI****. Maintain at least* ***10.5 NM out of TBO*** *until intercepting* ***R 155 TL****.*




| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | | | | | 1.0 | | 3.8 | 5.6 | 6.2 | 10.2 |
| DME OS ← (NM) | | | | 0 | 1.1 | | 4.0 | 5.8 | 6.4 | 10.3 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS (2) | | | LOC (2) | | | MVL / *Circling* HJ seulement /*only* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1820*** (650) | 1500 | 646 | ***1860*** (690) | 1500 | 687 | ***2390*** (1220) | 1500 |
| B | ***1830*** (660) | 1500 | 659 | ***1880*** (710) | 1500 | 707 | ***2560*** (1390) | 1600 |
| C | ***1840*** (670) | 2400 | 667 | ***1900*** (730) | 2400 | 727 | ***2770*** (1600) | 2400 |
| D | ***1850*** (680) | 2400 | 677 | ***1920*** (750) | 2400 | 744 | ***3580*** (2410) | 3600 |

**DME OS**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1810*** | ***2130*** | ***2450*** | ***2770*** |
| (HGT) | (639) | (959) | (1279) | (1599) |

Observations / *Remarks* : (2) Pour minima particuliers, voir / *For special minima, see* : AD 2 LFBT IAC RWY20 ILS LOC MINIMA
(3) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 5.6 NM | 4 min 47 | 3 min 57 | 3 min 21 | 2 min 55 | 2 min 35 | 2 min 19 | 2 min 06 | 1 min 49 |
| FAF - MAPT LOC | 4.6 NM | 3 min 58 | 3 min 16 | 2 min 47 | 2 min 25 | 2 min 08 | 1 min 55 | 1 min 44 | 1 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1260,* ***THR : 1171 (43 hPa)***

TARBES **LOURDES** PYRENEES

ILS ou/*or* LOC RWY 20

Les MINIMA standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure ILS/LOC et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5%.

*The standard MNM below are determined for ACFT performing an ILS/LOC procedure and which are able to carry out a missed approach climbing slope greater than 2.5%.*

| CAT | ILS 5% | | | LOC 5% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1420*** (250) | 550 | 248 | ***1530*** (360) | 900 | 353 |
| B | ***1440*** (260) | 600 | 260 | ***1530*** (360) | 900 | 353 |
| C | ***1440*** (270) | 600 | 268 | ***1530*** (360) | 900 | 353 |
| D | ***1450*** (280) | 600 | 279 | ***1530*** (360) | 900 | 353 |

| CAT | ILS 4% | | | LOC 4% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1560*** (390) | 1100 | 383 | ***1560*** (390) | 1100 | 383 |
| B | ***1570*** (400) | 1100 | 396 | ***1570*** (400) | 1100 | 396 |
| C | ***1580*** (410) | 1200 | 404 | ***1580*** (410) | 1200 | 404 |
| D | ***1590*** (420) | 1200 | 414 | ***1610*** (440) | 1300 | 436 |

| CAT | ILS 3% | | | LOC 3% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1720*** (550) | 1500 | 549 | ***1740*** (570) | 1500 | 569 |
| B | ***1740*** (570) | 1500 | 561 | ***1770*** (600) | 1500 | 594 |
| C | ***1740*** (570) | 1900 | 569 | ***1790*** (620) | 2100 | 618 |
| D | ***1760*** (580) | 1900 | 580 | ***1810*** (640) | 2200 | 638 |



© **SIA**

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

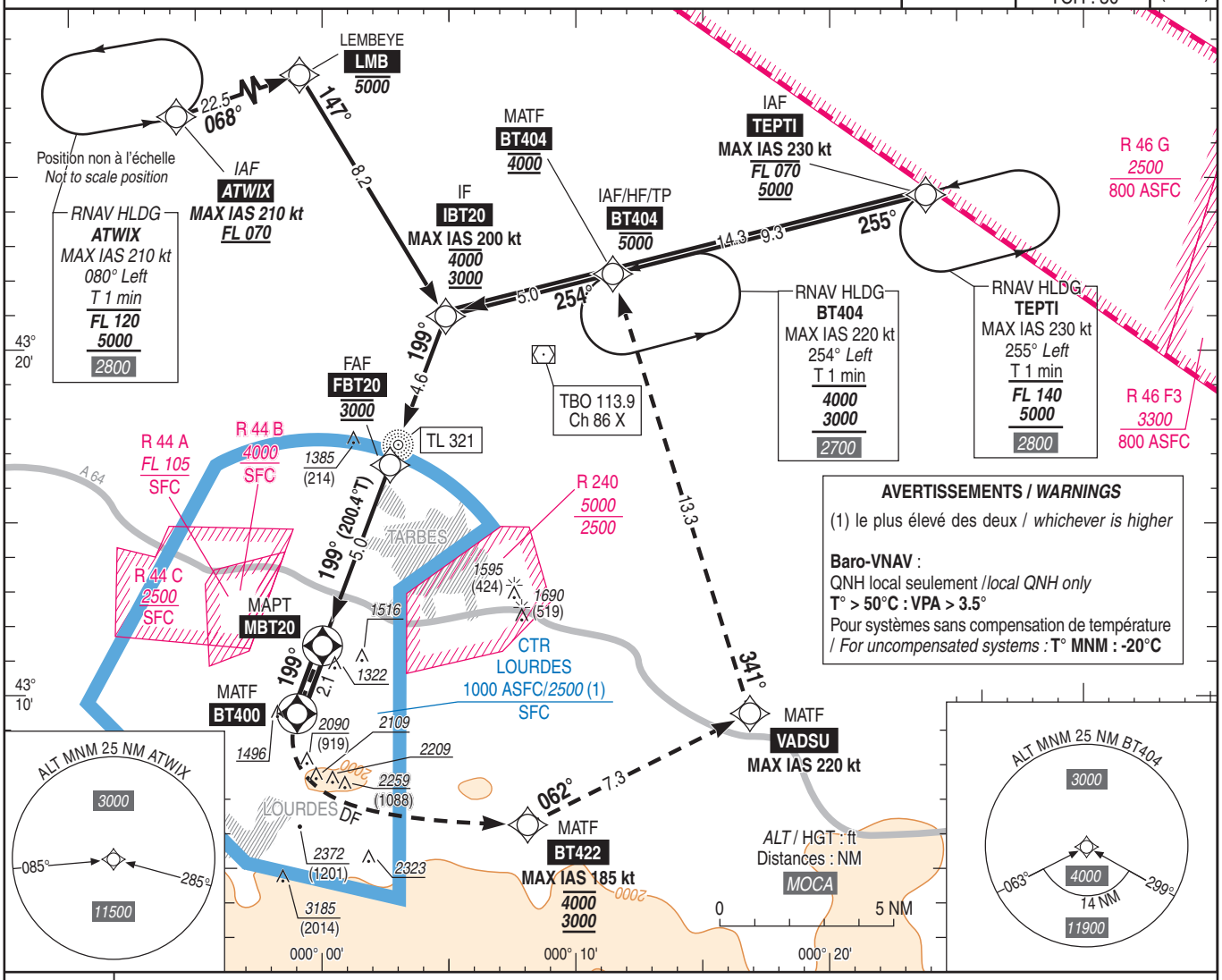
*ALT AD : 1260,* ***THR : 1171 (42 hPa)***

TARBES **LOURDES** PYRENEES

**RNP** RWY 20

**ATIS** LOURDES : 125.955 ☎ 05 62 32 62 68
APP : PYRENEES Approche/*Approach* 128.800
**TWR** : LOURDES Tour/*Tower* 119.055

| RNP APCH | EGNOS CH 41126 E20A TCH : 50 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

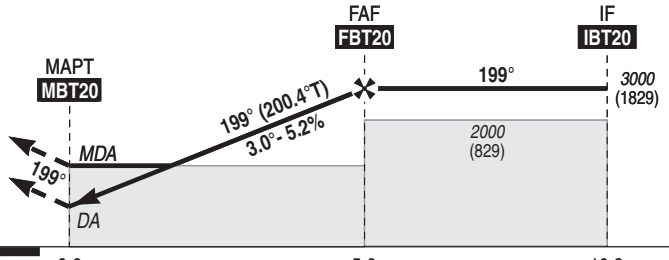
(1) le plus élevé des deux / *whichever is higher*

**Baro-VNAV** :
QNH local seulement /*local QNH only*
**T° > 50°C : VPA > 3.5°**
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* : **T° MNM : -20°C**

*TA : 5000*

API : Monter vers **BT400**. A **BT400** tourner à **gauche** en montée vers ***4000*** (2829) direct vers **BT422** (**MAX IAS 185 kt /*3000* MNM - *4000* MAX**). A **BT422** tourner vers **VADSU** (**MAX IAS 220 kt**) puis vers **BT404** (à ***4000***).

*Missed APCH : Climb up to* ***BT400*** *. At* ***BT400*** *turn* ***left*** *climbing up to* ***4000*** *(2829) direct to* ***BT422*** *(****MAX IAS 185 kt /3000 MNM - 4000 MAX****). At* ***BT422*** *turn towards* ***VADSU*** *(****MAX IAS 220 kt****) then to* ***BT404*** *(at* ***4000****).*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (2) | | | LNAV-VNAV (2) | | | LNAV (2) | | | MVL / *Circling* HJ seulement /*only* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR |
| A | ***1830*** (660) | 1500 | 651 | ***1930*** (760) | 1500 | 666 | ***1930*** (760) | 1500 | 751 | ***2390*** (1130) | 1500 |
| B | ***1840*** (670) | 1500 | 663 | ***1950*** (780) | 1500 | 679 | ***1950*** (780) | 1500 | 774 | ***2560*** (1300) | 1600 |
| C | ***1850*** (680) | 2400 | 671 | ***1970*** (800) | 2400 | 698 | ***1970*** (800) | 2400 | 798 | ***2770*** (1510) | 2400 |
| D | ***1860*** (690) | 2400 | 681 | ***1990*** (820) | 2400 | 725 | ***1990*** (820) | 2400 | 818 | ***3580*** (2320) | 3600 |

| DIST MBT20 NM | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2050*** (879) | ***2370*** (1199) | ***2690*** (1519) | ***3000*** (1829) |

Observations / *Remarks* : (2) Pour minima particuliers, voir / *For special minima, see* : AD 2 LFBT IAC RWY20 RNP MINIMA
(3) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 5.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 16 | 3 min 44 | 3 min 19 | 2 min 59 | 2 min 36 | 2 min 18 | 2 min 04 | 1 min 52 | 1 min 43 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 925 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1260,* ***THR : 1171 (42 hPa)***

TARBES **LOURDES** PYRENEES

**RNP** RWY 20

Les MINIMA standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

*The standard MNM below are determined for ACFT able to carry out a missed approach with a climbing slope greater than 2.5%.*

| CAT | LPV 5% | | | LNAV-VNAV 5% | | | LNAV 5% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1450*** (280) | 600 | 276 | ***1530*** (360) | 900 | 300 | ***1530*** (360) | 900 | 353 |
| B | ***1460*** (290) | 650 | 289 | ***1530*** (360) | 900 | 313 | ***1530*** (360) | 900 | 353 |
| C | ***1470*** (300) | 650 | 297 | ***1530*** (360) | 900 | 338 | ***1530*** (360) | 900 | 353 |
| D | ***1480*** (310) | 700 | 307 | ***1560*** (390) | 1100 | 373 | ***1560*** (390) | 1100 | 386 |

| CAT | LPV 4% | | | LNAV-VNAV 4% | | | LNAV 4% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1580*** (410) | 1200 | 402 | ***1630*** (450) | 1400 | 423 | ***1630*** (450) | 1400 | 450 |
| B | ***1590*** (420) | 1200 | 414 | ***1660*** (490) | 1500 | 435 | ***1660*** (490) | 1500 | 488 |
| C | ***1600*** (430) | 1300 | 422 | ***1700*** (530) | 1700 | 458 | ***1700*** (530) | 1700 | 526 |
| D | ***1610*** (440) | 1300 | 432 | ***1730*** (560) | 1800 | 491 | ***1730*** (560) | 1800 | 558 |

| CAT | LPV 3% | | | LNAV-VNAV 3% | | | LNAV 3% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1730*** (560) | 1500 | 558 | ***1830*** (650) | 1500 | 575 | ***1830*** (650) | 1500 | 650 |
| B | ***1750*** (570) | 1500 | 570 | ***1850*** (680) | 1500 | 588 | ***1850*** (680) | 1500 | 679 |
| C | ***1750*** (580) | 1900 | 578 | ***1880*** (710) | 2400 | 608 | ***1880*** (710) | 2400 | 707 |
| D | ***1760*** (590) | 2000 | 588 | ***1910*** (740) | 2400 | 637 | ***1910*** (740) | 2400 | 731 |



© **SIA**

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBU.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBU - ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS

**AD 2 LFBU.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°43'46"N 000°13'09"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY M. | RWY and TWY M intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 15 km NE ANGOULEME (16-CHARENTE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 436 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.3088°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.127°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DES AEROPORTS DE CHARENTE | |
| | Adresse / *Address* | Régie de l'aéroport Angoulême-Cognac<br>249 rue Jean Mermoz 16430 CHAMPNIERS | |
| | Telephone | 05 45 69 88 09 - opérations 05 45 69 47 12 | |
| | FAX | Opérations 05 45 69 47 01 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFBUZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : operations@angouleme.aeroport.fr | |

**AD 2 LFBU.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R douanes avec préavis 48 heures aux adresses suivantes : codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-poitiers@douane.finances.gouv.fr<br>FAX : 05 56 79 28 37 | O/R customs with PN 48 HR to the following addresses:<br>codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-poitiers@douane.finances.gouv.fr<br>FAX: 05 56 79 28 37 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX : H24 | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0500-0200 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0800-1130, 1230-1730.<br>JF et en dehors des HOR ATS, ouverture possible sur demande au service opérations. | AFIS : MON-FRI : 0800-1130, 1230-1730.<br>Public HOL and outside ATS SKED, possible opening O/R to operations service. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : 0800-1700.<br>JF et hors HOR ATS : Automate avec carte BP (envergure max 15 m). | MON-FRI : 0800-1700.<br>Public HOL and outside ATS SKED : Fuel dispenser with BP card (max wing span 15 m). |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | Utilisation de la borne d'appel d'urgence de la station d'avitaillement : uniquement HOR ATS. Hors ATS : appeler le 112 ou le 18.<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | Use of emergency call box of fuel station : only during ATS SKED. Outside ATS SKED : call 112 or 18.<br>GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBU.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL- Jet A1<br>Paiement comptant espèces, carte bancaire ou carte BP<br>Hors HOR ATS : Automate carte BP | Fuel: 100LL-Jet A1<br>Cash payment, bank card or BP card<br>Outside ATS HOR: Fuel dispenser with BP card |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL: 1 cuve 50 m3.<br>Jet A1: 1 cuve 50 m3 | 100LL: 1 tank 50 m3.<br>Jet A1: 1 tank 50 m3 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur demande pendant les HOR ATS au service opérations. | O/R during ATS SKED to operations service. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | AIRBUS FLIGHT ACADEMY | AIRBUS FLIGHT ACADEMY |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire pour tout ACFT d'un poids supérieur ou égal à 3 t<br>Demande d'assistance sur :<br>operations@angouleme.aeroport.fr | Handling assistance mandatory for all ACFT whose weight is more than 3 t<br>Handling request on:<br>operations@angouleme.aeroport.fr |

**AD 2 LFBU.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité (3 km) et en ville. | In the vicinity (3 km) and in town. |
| 2 | Restaurants | A proximité. | In the vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location en ville. | Taxis, car rental in town. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hopital à 20 km et clinique en ville | Hospital at 20 km and clinic in town. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité (1.5 km) | In the vicinity (1.5 km). |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville. | In town. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBU.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 60 + VIM 24 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 : LUN-VEN 0800-1130, 1230-1730<br>JF et en dehors de ces HOR : niveau 1.<br>Ouverture et extension niveau 4 ou 5 sur demande. | Level 4 : MON-FRI 0800-1130, 1230-1730<br>Public HOL and outside these SKED : level 1.<br>Opening and extension level 4 or 5 on request. |

**AD 2 LFBU.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 tracteur à lame biaise. | 1 tractor with skew blade. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>La fermeture de l'AD pendant les opérations de déblaiement peut être envisagée. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>The AD may be closed during clearing operations. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBU.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 38 F/C/W/T et pour la partie Ouest résistance avions légers : 11 F/C/W/T. | 38 F/C/W/T and for West part : light ACFT strength : 11F/C/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY M : 23 m<br>TWY E, F, G, W : 7.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY M : 39 F/C/W/T<br>TWY E, F, G, W : 11 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Intersection axes RWY et TWY M. | RWY and TWY M intersection. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Parking divisé en 5 aires :<br>Parking A : Aviation légère de courte durée<br>Parking B : Aviation légère<br>Parking C : Aviation commerciale<br>Parking D : Réservé aux aéronefs basés<br>Parking H : Hélico + aviation d'affaire | Apron divided into 5 parts :<br>Apron A : light aviation (short time)<br>Apron B : light aviation<br>Apron C : commercial aviation<br>Apron D : reserved for home based ACFT<br>Apron H : HEL + business aviation |

**AD 2 LFBU.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui | Yes |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Oui, ligne de guidage vers postes de stationnement. | Yes, guide lines toward ACFT stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage type OACI CAT 1 au QFU 276, approche à vue au QFU 096<br>Marques de points d'attente et points d'attente intermédiaires | QFU 276 : ICAO CAT 1 marking, QFU 096 : visual approach markings<br>Holding point marks and intermediate holding point marks. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBU .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Indication des AST au sol. | AST ground marks. |

**AD 2 LFBU.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBU.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BORDEAUX MERIGNAC | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBU .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BORDEAUX MERIGNAC | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18<br>CNL 21 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0600 et 2100 | TREND between 0600 and 2100 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL (IFR): 05 57 29 12 79 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBU.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 096.93 (096) | 1860 x 45 | 39 F/C/W/T revêtue / paved | 45°43'49.99"N 000°12'23.30"E ------ GUND NIL | THR : 430ft |
| 28 | 276.93 (276) | 1860 x 45 | 39 F/C/W/T revêtue / paved | 45°43'42.72"N 000°13'48.77"E ------ GUND NIL | THR : 414ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | 200 | NIL | NIL | (1) |
| 28 | NIL | NIL | 100 | NIL | NIL | (2) |

(1) Bande inférieure à 150 m / Strip less than 150 m
RESA : 90 x 90 m

(2) Bande inférieure à 150 m / Strip less than 150 m
RESA : 90 x 90 m

**AD 2 LFBU.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 1860 | 2060 | 1860 | 1860 | |
| 28 | 1860 | 1960 | 1860 | 1860 | |

**AD 2 LFBU.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | | | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | 1860 m | 60 m | W | HI-LIH |
| 28 | CAT I - 720 m - HI-LIH-LED | W | | | | 1860 m | 60 m | W | HI-LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 10 | 1860 m | 60 m | W/Y | HI-LIH | R | | | (1) |
| 28 | 1860 m | 60 m | W/Y | HI-LIH | R | | | (2) |

(1) Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres. / Edge lighting yellow on the last 600 metres.
Feux LED. / LED lights.

(2) Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres. / Edge lighting yellow on the last 600 metres.
Balisage latéral et axial : feux LED. / Edge and centerline lighting : LED lights.

**AD 2 LFBU.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Balisage TWY M et PRKG. | TWY M and PRKG lighting. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui, groupe électrogène. | Yes, generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 1 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | PCL (télécommande de balisage)<br>TWYs F, W, G et E utilisables de nuit (équipés de balises rétroréfléchissantes) | PCL (Pilot Controlled Lighting)<br>TWYs F, W, G and E usable at night (retro reflective beacons equipped) |

**AD 2 LFBU.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO :<br>Position : THR 10 : 45°43'46.23" N, 000°12'30.70" E<br>Position : THR 28 : 45°43'45.03" N, 000°12'44.46" E<br>ALT : THR 10 : 131.17 m<br>ALT : THR 28 : 130.68 m<br>En surface<br>Dimensions : 300 m x 21 m<br>Relèvement vrai : 096°/276°<br>Revêtement : herbe<br>Balisage : diurne<br>TLOF : identique à la FATO<br>Réservée aux hélicoptères basés | FATO :<br>Position : THR 10 : 45°43'46.23" N, 000°12'30.70" E<br>Position : THR 28 : 45°43'45.03" N, 000°12'44.46" E<br>ALT : THR 10 : 131.17 m<br>ALT : THR 28 : 130.68 m<br>Above ground<br>Dimensions : 300 m x 21 m<br>True bearing : 096°/276°<br>Surface : grass<br>Marking : day<br>TLOF : same as FATO<br>Reserved for home based helicopters |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBU.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ ANGOULEME**<br>45°48'38"N , 000°11'33"E - 45°47'37"N , 000°17'37"E - 45°43'58"N , 000°25'53"E - 45°41'37"N , 000°26'08"E - 45°39'40"N , 000°15'34"E - 45°41'31"N , 000°09'03"E - 45°44'01"N , 000°08'31"E - 45°48'38"N , 000°11'33"E | G | 2300ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>ANGOULEME Information (FR)<br>ANGOULEME Information (EN) | HOR ATS : voir/see AD 2.3.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 102 La Braconne qui conserve son statut lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 102 La Braconne which keeps its status when active. |

**AD 2 LFBU.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ANGOULEME Information (FR)<br>*ANGOULEME Information (EN)* | 123.155 MHz | HO | |
| VDF | ANGOULEME Gonio (FR)<br>*ANGOULEME Homer (EN)* | 123.155 MHz | HO | |
| ATIS | ANGOULEME (FR)<br>*ANGOULEME (EN)* | 130.090 MHz | HO | TEL / PHONE : 05 25 67 00 03 |
| A/A | ANGOULEME (FR) | 123.155 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFBU.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LOC 28 (I.E.2) | AM | 109.35 MHz | H24 | 45°43'50.6"N 000°12'16.6"E | 428 ft | 25 NM | | 276°/146 m THR 10 | |
| GP 28 | | 331.85 MHz | H24 | 45°43'47.5"N 000°13'34.8"E | 412 ft | 10 NM | 15 m/49 ft<br>( 3 °) | 296°/336 m THR 28 | |
| DME 28 | | CH 30Y | H24 | 45°43'47.5"N 000°13'34.7"E | 467 ft | 25NM FL250 | | 295°/338m THR 28 | |

**AD 2 LFBU.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MOUVEMENTS A LA SURFACE**

Circulation à sens unique sur le TWY GOLF, sur la partie Ouest du TWY FOX et sur la partie Sud du TWY WHISKY.

***20.1 GROUND MOVEMENTS***

*One way only on TWY GOLF, the westwern part of TWY FOX and the Southern part of TWY WHISKY.*

**20.2 ACCES A L'AIRE DE STATIONNEMENT ALPHA**

En suivant le TWY FOX, accès uniquement après contournement par l'Ouest de l'aire ALPHA et sortie par le Nord.

***20.2 ACCESS TO APRON ALPHA***

*Follow TWY FOX, access to stands ALPHA only after going around apron ALPHA via the West. Exit apron ALPHA via the North (TWY F then TWY W).*

**AD 2 LFBU.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 CONSIGNES GENERALES**

Eviter le survol des communes de Brie et Champniers.

***21.1 GENERAL INSTRUCTIONS***

*Avoid Brie and Champniers overflying.*

**AD 2 LFBU.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Hors HOR ATS, éviter le survol de la LF-R 102 après décollage.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

*Outside ATS SKED, avoid overflying LF-R 102 after take-off.*

**22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Utilisables uniquement sur autorisation particulière de l'approche, ne peuvent se subsituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité particulière (avion non épuipé RNAV pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...).

***22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Avalaible only with particular APP clearance, cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for SIDs RNAV only, RNAV interference...).*

**22.2.1 RWY 10**

Monter sur la route 096° MAG jusqu'à 850 ft AMSL puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. La pente (supérieure à 15%) induite par le gabarit routier de 438 ft d'altitude situé à 14 m de la DER n'est pas publiée.

***22.2.1 RWY 10***

*Climb on course 096° MAG up to 850 ft AMSL then direct route up to enroute safety altitude. The slope (more than 15%) due to the road gauge of an altitude of 438 ft located at 14 m from the DER is not published.*

**22.2.2 RWY 28**

Monter sur la route 276° MAG jusqu'à 850 ft AMSL puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité. en route.

***22.2.2 RWY 28***

*Climb on course 276° MAG up to 850 ft AMSL then direct route up to enroute safety altitude.*

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière.
Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.
Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*VMC : turn back and land on AD.*
*IMC : continue the flight until TMA limits, complying with departure route at last assigned FL and then climb up to cruising level.*
*If the last assigned FL is not compatible with the minimum safety altitude, continue climbing to cruising FL.*
*If the failure occurs during a radar guided departure, join as soon as possible the assigned SID.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBU.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 AERONEFS NON EQUIPES EN 8.33 KHZ**

Sauf indication autre des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 kHz et évoluant dans le SIV LIMOGES contacteront les services ATS sur FREQ LIMOGES Information 124,050 MHz.

***23.2 AIRCRAFT NOT EQUIPPED WITH 8.33 KHZ COMPATIBLE EQUIPMENT***

*Unless otherwise specified by the ATS services, IFR aircraft not equipped with 8.33-kHz spacing compatible ACFT radio-communication equipment, operating within the LIMOGES FIS, will contact the ATS services on LIMOGES Information FREQ : 124.050 MHz.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel HOR RFFS.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random RFFS SKED.*

**AD 2 LFBU.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBU.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RNP Z RWY 28. | LNAV, LNAV / VNAV. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS

| POSTES DE STATIONNEMENT / *PARKING STANDS* | | | |
|---|---|---|---|
| **AST** | **ACFT de référence et / ou envergure MAX (m)**<br>***Reference ACFT and / or MAX wingspan (m)*** | **ACFT de référence et / ou longueur MAX (m)**<br>***Reference ACFT and / or MAX length (m)*** | **Observations / *Remarks*** |
| B1 (Avion / *Plane*) | SR22 - 12 | SR22 - 12,20 | |
| B1 (Hélicoptère / *Helicopter*) | EC145 - 11,27 | EC145 - 15 | |
| B2 | SR22 - 12 | SR22 - 12,20 | Avion uniquement / *Plane only* |
| B3 (Avion / *Plane*) | SR22 - 12 | SR22 - 12,20 | |
| B3 (Hélicoptère / *Helicopter*) | EC145 - 11,27 | EC145 -15 | |
| B4 | DA42 - 13,50 | DA42 - 12,20 | Avion uniquement / *Plane only* |
| B5 (Avion / *Plane*) | DA42 - 13,50 | DA42 - 12,20 | |
| B5 (Hélicoptère / *Helicopter*) | EC145 - 11,27 | EC145 - 15 | |
| H6 (Avion / *Plane*) | H25B - 14,34 | H25B - 15,46 | |
| H6 (Hélicoptère / *Helicopter*) | AS65 - D Rotor 11,94 | AS65 - 13,75 | |
| H7/H8 (Hélicoptère / *Helicopter*) | EC135 - D Rotor 10,40 | EC135 - 12,25 | |
| H7/H8 (Avion / *Plane*) | H25B - 14,34 | H25B - 15,46 | |
| A1/A2/A3/A4 | BE58 - 11,70 | BE58 - 10 | Avion uniquement / *Plane only* |
| C1 | ATR42 – 24,60 | ATR42 – 22,70 | |
| C2 | CL350 - 21 | CL350 – 22,50 | |
| C3 | B738 - 36 | B738 – 39,50 | |



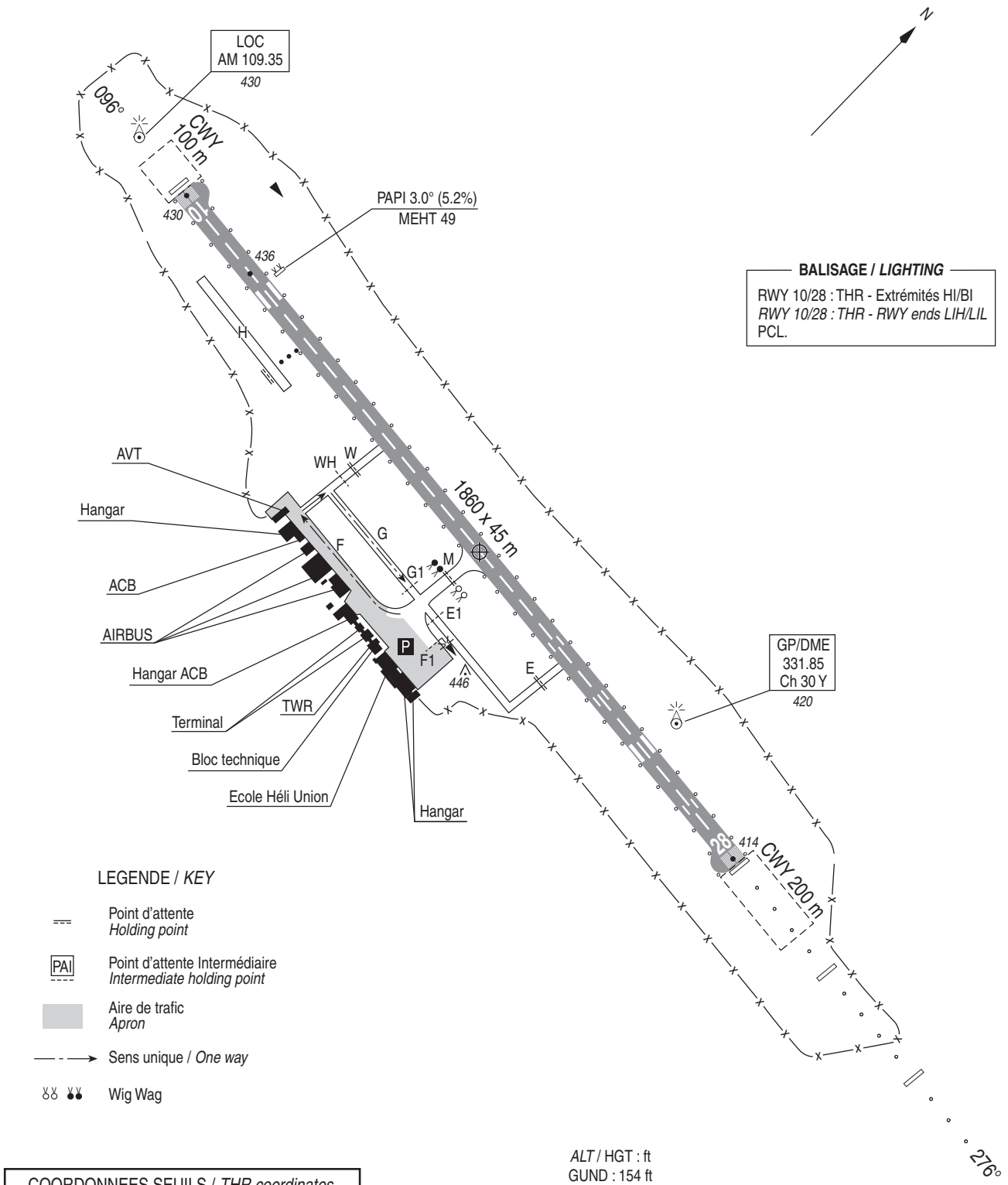
© SIA

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS :** 123.155

## **ANGOULEME** BRIE CHAMPNIERS
45 43 46 N - 000 13 09 E
*ALT AD : 436 (16 hPa)*

VAR 1° E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 45° 43' 49.99" N | 000° 12' 23.30" E |
| THR 28 | 45° 43' 42.72" N | 000° 13' 48.77" E |

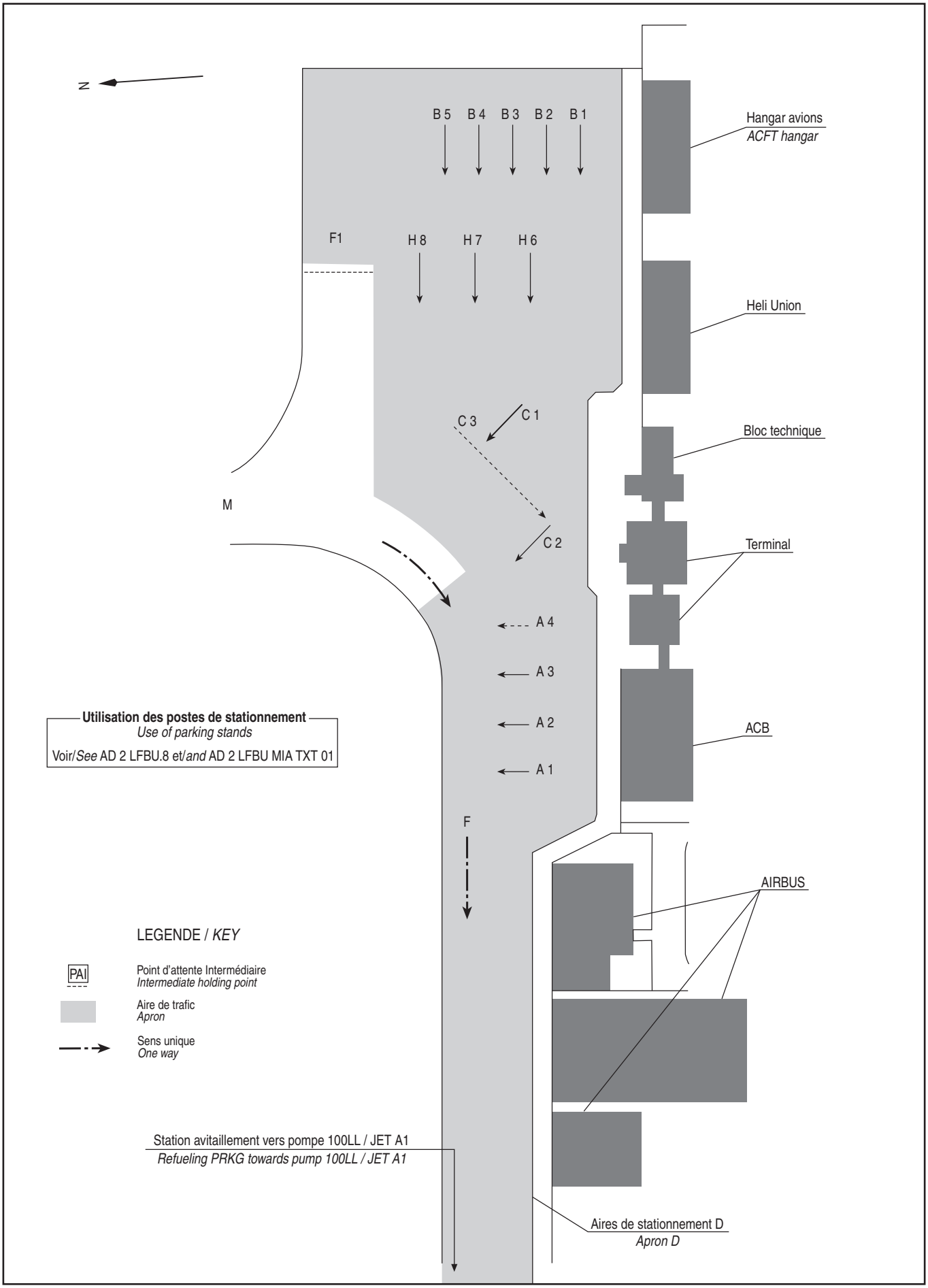
| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10<br>28 | NIL<br>720 m LIH | LIH/LIL<br>LIH/LIL | 1860<br>1860 | 2060<br>1960 | 1860<br>1860 | 1860<br>1860 | Revêtue<br>*Paved* | 39 F/C/W/T | 550<br>550 | 550<br>550 | 550<br>550 | -<br>- |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS

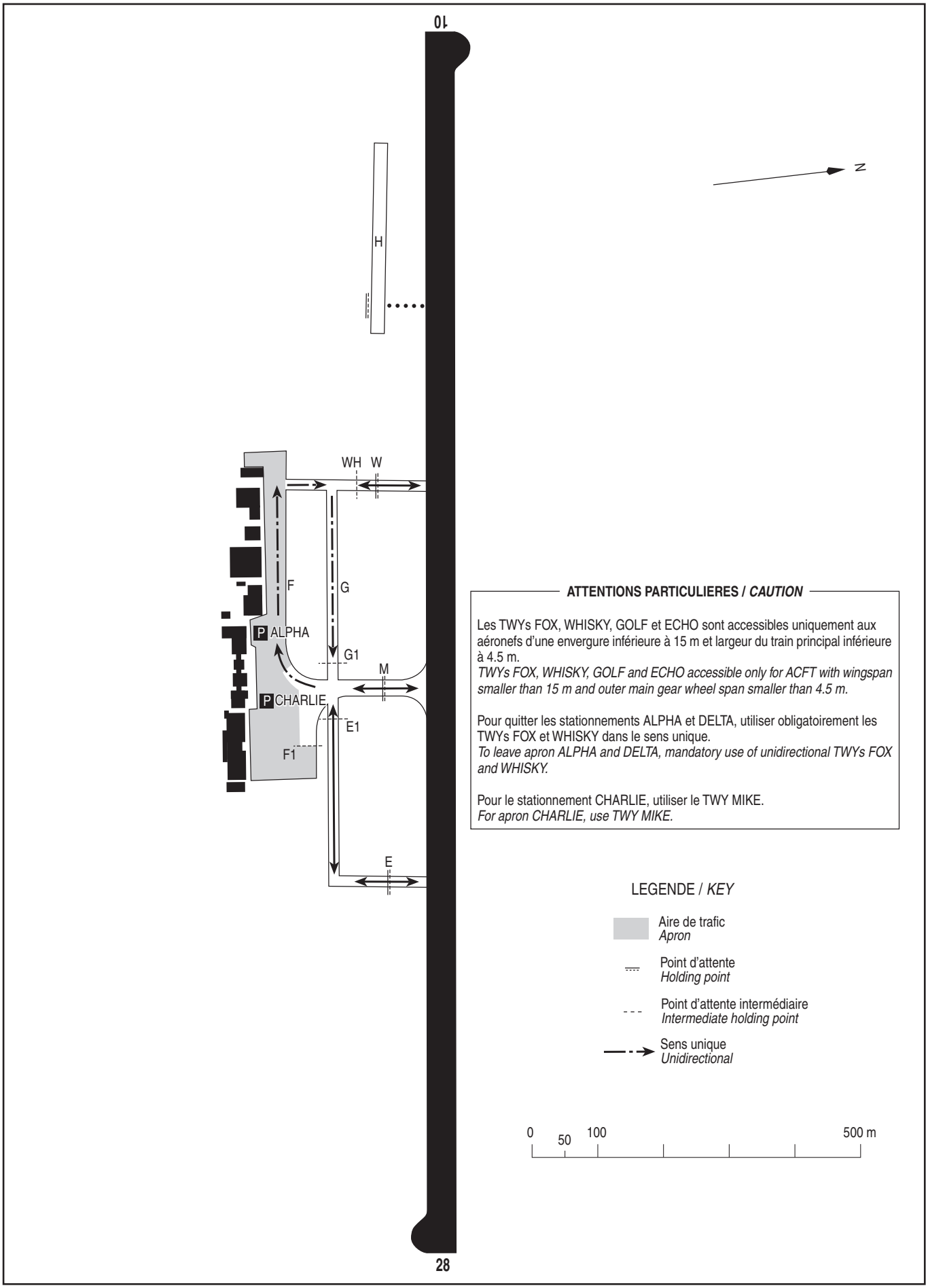





© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | LMG | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | RW28 | REF THR28 AD2 LFBU.12 | | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| | GONPO | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | OBUKO | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | NORON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| → | BU400 | 45°42'17.6"N | 000°19'55.6"E | X | | X | |
| → | BU401 | 45°42'38.6"N | 000°25'36.8"E | X | | X | |
| | BU412 | 45°43'58.6"N | 000°10'41.7"E | X | | | X |
| | BU414 | 45°47'15.1"N | 000°11'15.2"E | X | | | X |
| | BU415 | 45°47'34.3"N | 000°19'21.1"E | X | | | X |
| | BU416 | 45°45'26.7"N | 000°24'05.3"E | X | | | X |
| | FU28Y | 45°43'18.6"N | 000°18'30.4"E | X | | | X |
| | FU28Z | 45°42'49.1"N | 000°24'12.6"E | X | | | X |
| | FAF LOC RWY 28 | 45°42'48.9"N | 000°24'12.6"E | | X | | X |
| ← | | | | | | | |
| → | MAPT LOC RWY 28 | 45°43'38.2"N | 000°14'42.0"E | | X | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANGOULEME** BRIE CHAMPNIERS

**PRECODING ILS LOC** RWY 28

**ILS or LOC RWY 28**

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | GONPO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | GONPO | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | See chart ILS or LOC RWY 28 | | | | | | | | | | | |
| | - | BU412 | Yes | - | - | - | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | DF | GONPO | - | - | - | - | L | - | - | 180 | - | 1.0 |

**ANGOULEME** BRIE CHAMPNIERS

**PRECODING RNP Y** RWY 28

**RNP Y RWY 28**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | OBUKO | - | - | - | - | - | 2800 | - | - | - | - |
| | TF | FU28Y | - | 276 | 277.0 | 4.0 | - | 1800 | 1800 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | Yes | 276 | 277.0 | 3.3 | - | - | - | - | -3.8 / 49 | 0.3 |
| | TF | BU412 | - | 276 | 276.9 | 2.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BU414 | - | 005 | 006.8 | 3.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BU415 | - | 085 | 086.7 | 5.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BU416 | - | 121 | 122.7 | 3.9 | - | 2800 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OBUKO | - | 177 | 178.1 | 2.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |

↓

**ANGOULEME** BRIE CHAMPNIERS

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP Y** RWY 28

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBU |
| **Runway** | 28 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Y |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E28B |
| **LTP/FTP Latitude** | 454342.7200N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0001348.7700E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 173.2 |
| **FPAP Latitude** | 454349.9900N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 7.2700 |
| **FPAP Longitude** | 0001223.3000E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -85.4700 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.80 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 15 02 06 0C 1C C8 00 02 38<br>32 05 00 E3 9F 13 C4 4A 19 00<br>C4 1A CC 38 00 44 64 FD EA 01<br>7C 01 64 00 C8 AF 98 B3 20 07 |
| **Calculated CRC Value** | 98B32007 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 126.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANGOULEME** BRIE CHAMPNIERS

**PRECODING RNP Z** RWY 28

**RNP Z RWY 28**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | GONPO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | | | | |
| APCH | IF | GONPO | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | FU28Z | - | 276 | 277.1 | 5.0 | - | 2800 | 2800 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | Yes | 276 | 277.1 | 7.3 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | BU412 | Yes | 276 | 276.9 | 2.2 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | DF | GONPO | - | - | - | - | L | - | - | 180 | - | 1.0 |

↓

**ANGOULEME** BRIE CHAMPNIERS

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP Z** RWY 28

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBU |
| Runway | 28 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E28A |
| LTP/FTP Latitude | 454342.7190N |
| LTP/FTP Longitude | 0001348.7700E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 173.2 |
| FPAP Latitude | 454349.9910N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 7.2720 |
| FPAP Longitude | 0001223.2990E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -85.4710 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 15 02 06 0C 1C D0 00 01 38<br>32 05 FE E2 9F 13 C4 4A 19 00<br>C4 1A D0 38 00 42 64 FD EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF D5 58 D5 11 |
| Calculated CRC Value | D558D511 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 126.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS**
**SID RNAV RWY 10**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 10**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LMG 3E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 096 | 096.9 | - | - | 850 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BU400 | - | - | - | - | - | - | - | 240 | 1.0 |
| - | TF | BU401 | - | 084 | 084.9 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LMG | - | 074 | 075.7 | 25.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NORON 3E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 096 | 096.9 | - | - | 850 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BU400 | - | - | - | - | - | - | - | 240 | 1.0 |
| - | TF | BU401 | - | 084 | 084.9 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NORON | - | 141 | 142.0 | 17.2 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS
## SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 28**

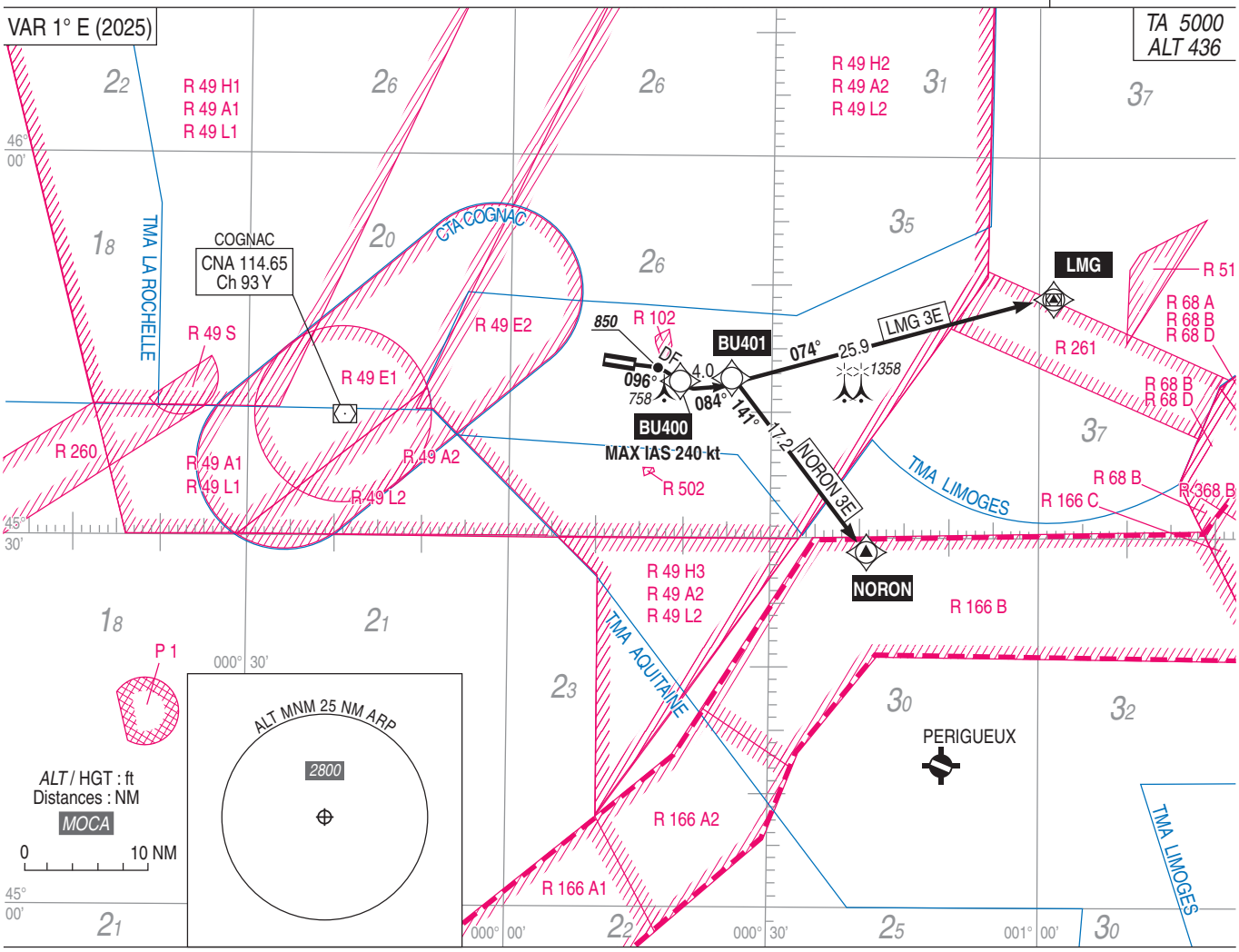
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.3°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LMG 3W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 276 | 276.9 | - | - | 850 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BU400 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | BU401 | - | 084 | 084.9 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LMG | - | 074 | 075.7 | 25.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NORON 3W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 276 | 276.9 | - | - | 850 | - | - | 1.0 |
| - | DF | BU400 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | BU401 | - | 084 | 084.9 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NORON | - | 141 | 142.0 | 17.2 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS
## SID RNAV RWY 10
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
**AFIS :** ANGOULEME Information 123.155

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS
## SID RNAV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 10 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement / *only.* |
| Climb gradient | - Pente ATS : voir description des SID<br>En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>La pente (supérieure à 15 %) induite par le gabarit routier d'altitude 438 ft situé à 14 m de la DER n'est pas publiée.<br><br>- *ATS slope : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at start up request.*<br>*The slope (more than 15 %) due to the road clearance of an altitude of 438 ft located at 14 m from the DER is not published.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | Vitesse : FL < 100 IAS MAX 250 Kt<br>*Speed : FL < 100 IAS MAX 250 Kt* |

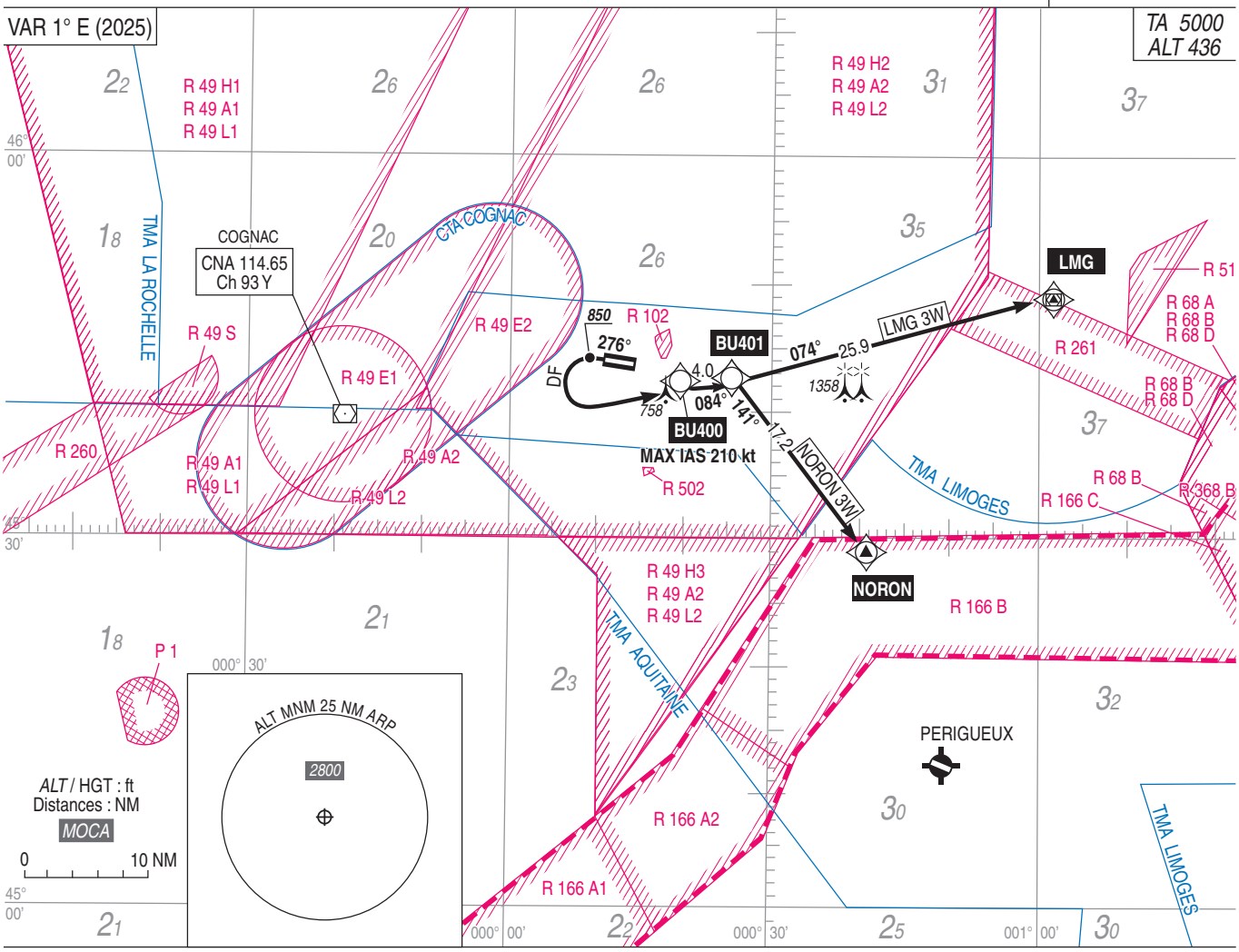
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LMG 3E | Monter sur la route 096° MAG, à 850 ft AMSL tourner à droite direct vers BU400 (MAX IAS 240 Kt) puis vers BU401, puis vers LMG.<br><br>*Climb on course 096° MAG at 850 ft AMSL turn right direct to BU400 (MAX IAS 240 Kt) then to BU401, then to LMG.* | | Pente ATS : 7 % jusqu'à 850 ft AMSL (cause zone LF-R102).<br><br>*ATS slope : 7 % until 850 ft AMSL (due to LF-R102).* |
| NORON 3E | Monter sur la route 096° MAG, à 850 ft AMSL tourner à droite direct vers BU400 (MAX IAS 240 Kt) puis vers NORON.<br><br>*Climb on course 096° MAG at 850 ft AMSL turn right direct to BU400 (MAX IAS 240 Kt) then to BU401, then to NORON.* | | Pente ATS : 7 % jusqu'à 850 ft AMSL (cause zone LF-R102).<br><br>*ATS slope : 7 % until 850 ft AMSL (due to LF-R102).* |

| Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 10 |
|---|
| Voir AD 2.22 / *See AD 2.22* |

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS
## SID RNAV RWY 28
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
**AFIS :** ANGOULEME Information 123.155

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS
## SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 28 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement / *only*. |
| Climb gradient | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | Vitesse : FL < 100 IAS MAX 250 Kt<br>*Speed : FL < 100 IAS MAX 250 Kt* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LMG 3W** | Monter sur la route 276° MAG, à 850 ft AMSL tourner à gauche direct vers BU400 (MAX IAS 210 Kt) puis vers BU401, puis vers LMG.<br><br>*Climb on course 276° MAG at 850 ft AMSL turn left direct to BU400 (MAX IAS 210 Kt) then to BU401, then to LMG.* | | |
| **NORON 3W** | Monter sur la route 276° MAG, à 850 ft AMSL tourner à gauche direct vers BU400 (MAX IAS 210 Kt) puis vers BU401, puis vers NORON.<br><br>*Climb on course 276° MAG at 850 ft AMSL turn left direct to BU400 (MAX IAS 210 Kt) then to BU401, then to NORON.* | | |

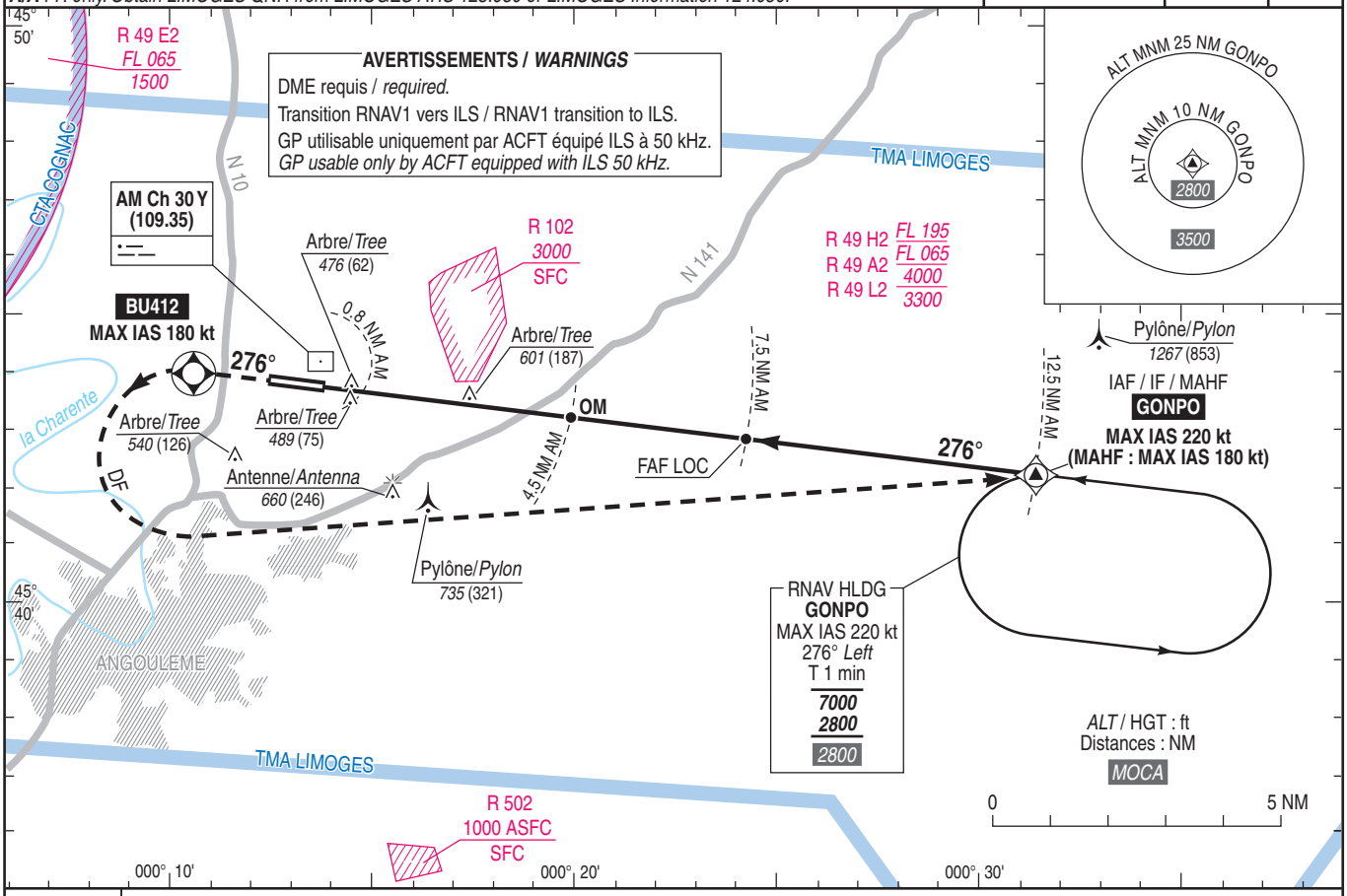
| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 28** |
|---|
| Voir AD 2.22 / *See AD 2.22* |

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 436,* ***THR : 414 (16 hPa)***

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS
ILS ou/*or* LOC RWY 28

**ATIS** ANGOULEME : 130.090 (HOR AFIS / *AFIS SKED*)
APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
TWR : NIL
**AFIS :** ANGOULEME Information 123.155
Absence ATS :
**A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de LIMOGES auprès de ATIS LIMOGES 128.080, à défaut LIMOGES Information 124.050.
***A/A*** *FR only. Obtain LIMOGES QNH from LIMOGES ATIS 128.080 or LIMOGES Information 124.050.*

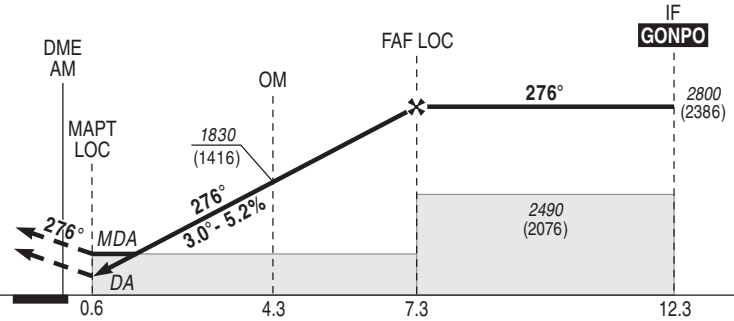
| **RNAV1** GNSS seulement/*only* | **ILS/DME** **AM 109.35** RDH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **BU412** (MAX IAS 180 kt), puis tourner à **gauche** direct vers **GONPO** (MAX IAS 180 kt) pour intégrer l'attente en montée vers ***2800*** (2386) ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***BU412*** *(MAX IAS 180 kt), then turn* ***left*** *direct to* ***GONPO*** *(MAX IAS 180 kt) to enter holding climbing to* ***2800*** *(2386) or proceed according to ATC.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC + DME AM | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans QNH local / *without local QNH* HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***630*** (220) | 550 | 214 | | | | ***960*** (550) | 1500 | ***1140*** (730) | 1500 |
| B | ***640*** (230) | 550 | 226 | ***890*** (480) | 1500 | 476 | ***1030*** (620) | 1600 | ***1210*** (800) | 1600 |
| C | ***650*** (240) | 550 | 234 | | | | ***1130*** (720) | 2400 | ***1310*** (900) | 2400 |

| **DME AM** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** | ***2640*** | ***2320*** | ***2000*** |
| (HGT) | (2226) | (1906) | (1586) |
| **NM** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1680*** | ***1360*** | ***1040*** |
| (HGT) | (1266) | (946) | (626) |

Observations / *Remarks* : (1) Si LF-R 102 active, MVL au Nord interdite / *If LF-R 102 active, circling North forbidden.*
Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - THR | 4.3 NM | 3 min 41 | 3 min 02 | 2 min 35 | 2 min 15 | 1 min 59 | 1 min 47 | 1 min 37 |
| OM - MAPT | 3.7 NM | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 32 | 1 min 23 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS

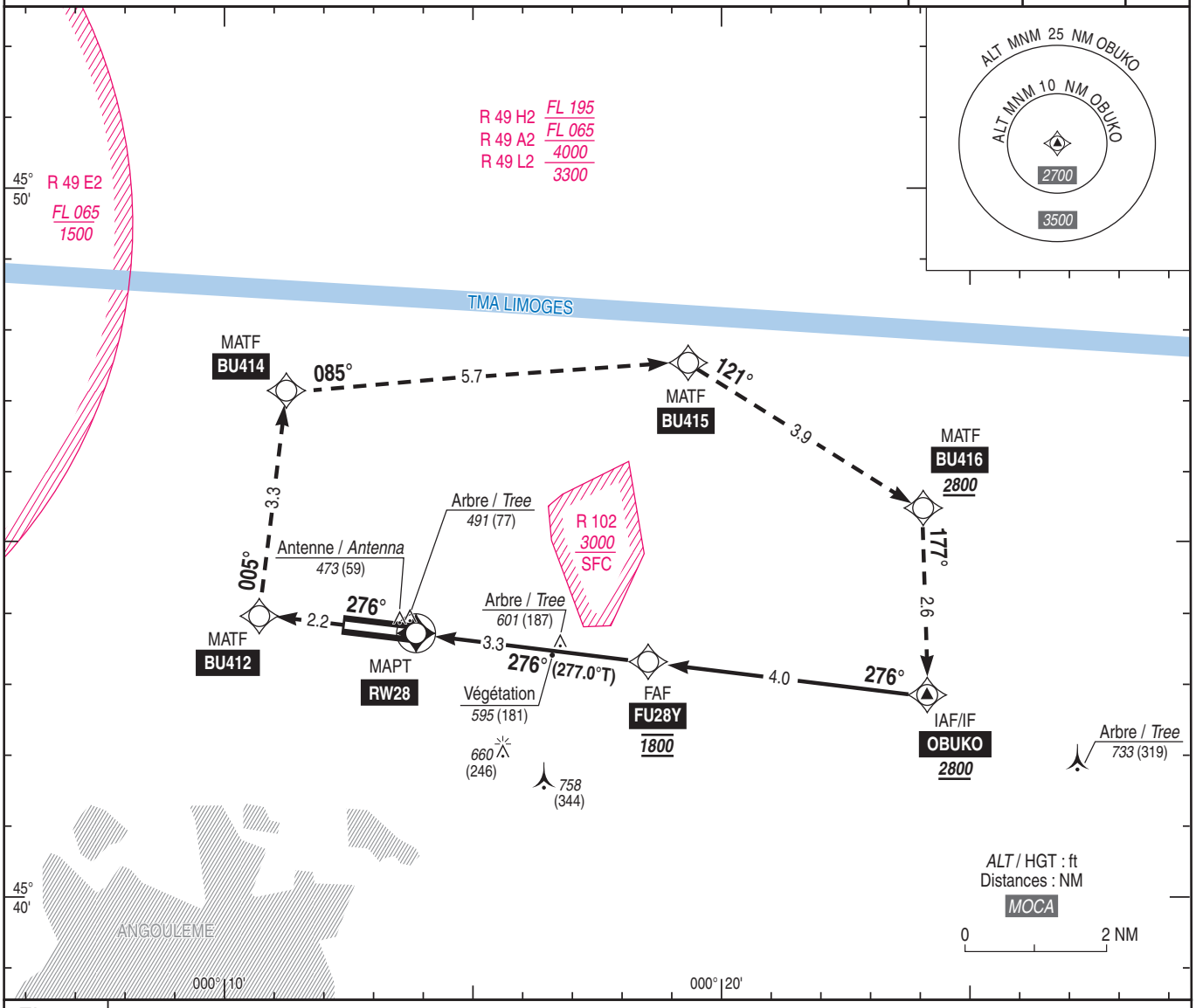
CAT H

*ALT AD : 436,* ***THR : 414 (16 hPa)***

**RNP** Y RWY 28

**ATIS** ANGOULEME : 130.090 (HOR AFIS / *AFIS SKED*)
APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
TWR : NIL
**AFIS :** ANGOULEME Information 123.155

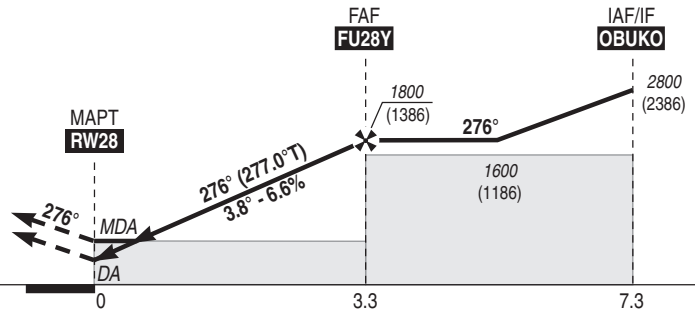
| RNP APCH | EGNOS Ch 96274 E28B TCH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **BU412**, puis vers **BU414**, puis vers **BU415**, puis vers **BU416** et vers **OBUKO** en montée vers ***2800*** (2386) ou suivre les instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: Climb to* ***BU412****, then to* ***BU414****, then to* ***BU415****, then to* ***BU416*** *and to* ***OBUKO*** *climbing up to* ***2800*** *(2386) or proceed according to ATC.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| H | ***620*** (200) | 550 | 182 | ***880*** (460) | 1000 | 459 |

**DIST RW28**

| NM | 2 | 3 |
|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1270*** (856) | ***1670*** (1256) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT 3.3 NM | 60 kt 3 min 19 | 65 kt 3 min 03 | 70 kt 2 min 50 | 75 kt 2 min 39 | 80 kt 2 min 29 | 85 kt 2 min 20 | 90 kt 2 min 13 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 400 | 435 | 470 | 500 | 535 | 570 | 605 |



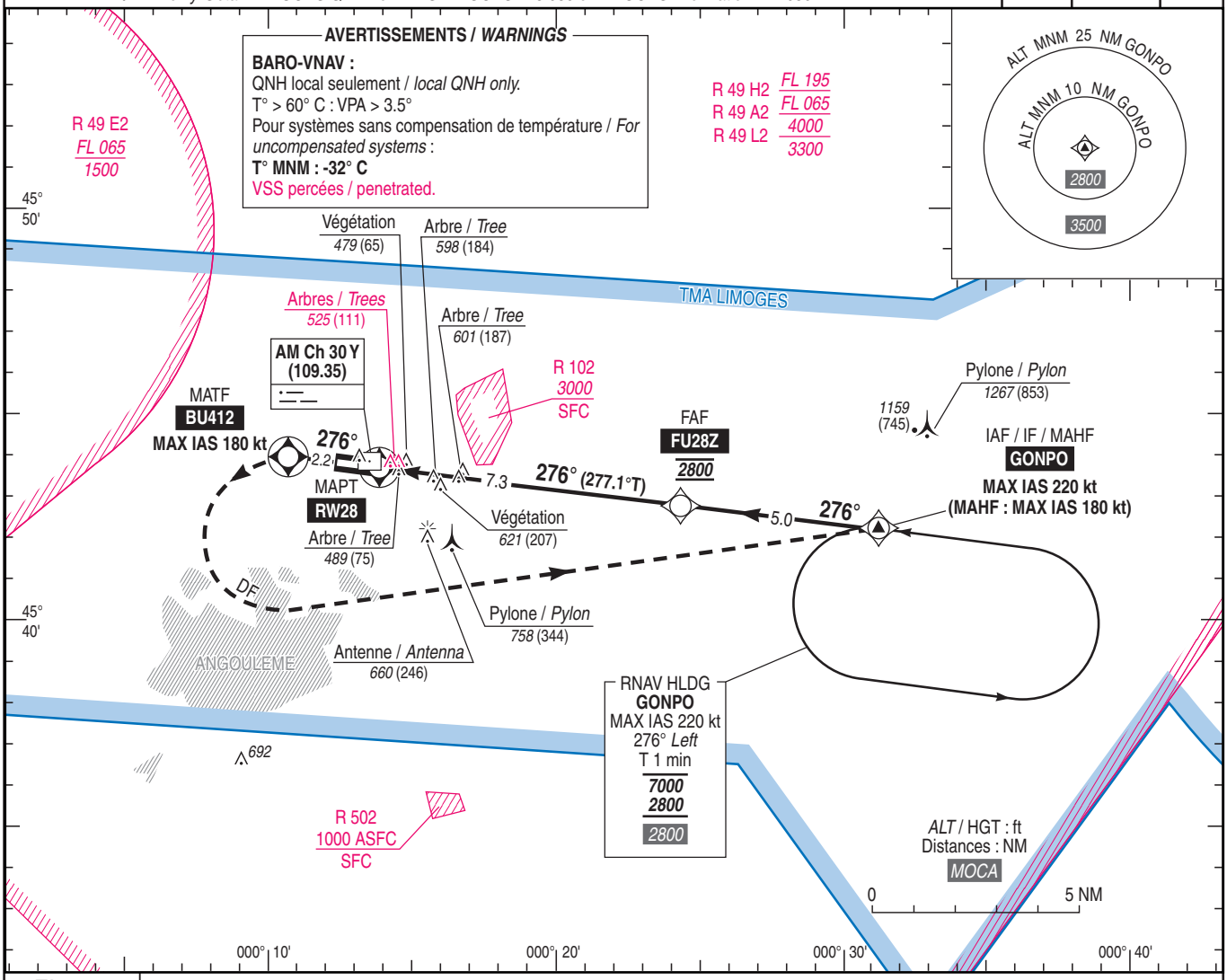
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 436,* ***THR : 414 (16 hPa)***

# ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS
**RNP** Z RWY 28

**ATIS** ANGOULEME : 130.090 (HOR AFIS / *AFIS SKED*)
APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
TWR : NIL
**AFIS** : ANGOULEME Information 123.155
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de LIMOGES auprès de ATIS LIMOGES 128.080, à défaut LIMOGES Information 124.050.
***A/A*** *FR only. Obtain LIMOGES QNH from ATIS LIMOGES 128.080 or LIMOGES Information 124.050.*

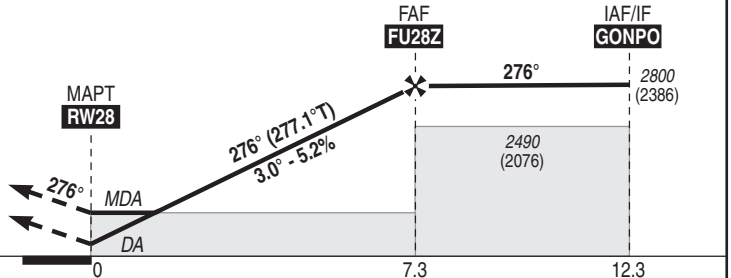
| RNP APCH | EGNOS Ch 96831 E28A TCH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **BU412** (MAX IAS 180 kt), puis tourner à **gauche** direct vers **GONPO** (MAX IAS 180 kt) pour intégrer l'attente en montée vers ***2800*** (2386) ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***BU412*** *(MAX IAS 180 kt), then turn* ***left*** *direct to* ***GONPO*** *(MAX IAS 180 kt) to enter holding climbing to* ***2800*** *(2386) or proceed according to ATC.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans QNH local / *without local QNH* HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***620*** (200) | | 188 | ***860*** (440) | 1300 | 336 | | | | ***960*** (550) | 1500 | ***1140*** (730) | 1500 |
| B | ***620*** (200) | 550 | 194 | ***870*** (450) | 1400 | 349 | ***880*** (460) | 1400 | 460 | ***1030*** (620) | 1600 | ***1210*** (800) | 1600 |
| C | ***630*** (220) | | 216 | ***880*** (460) | 1400 | 357 | | | | ***1130*** (720) | 2400 | ***1310*** (900) | 2400 |

**DIST RW28**

| NM | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2690*** (2276) | ***2370*** (1956) | ***2060*** (1646) |
| **NM** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1740*** (1326) | ***1420*** (1006) | ***1100*** (686) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) Si LF-R 102 active, MVL au Nord interdite. / *If LF-R 102 active, circling North forbidden.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.3 NM | 6 min 17 | 5 min 11 | 4 min 24 | 3 min 50 | 3 min 23 | 2 min 45 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBX.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBX - PERIGUEUX BASSILLAC

**AD 2 LFBX.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°11'51"N 000°48'55"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY central |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8 km ENE Périgueux |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 328 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29.1 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 156 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.4864°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.125°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SAS EDEIS AEROPORT DE PERIGUEUX-BASSILLAC |
| | Adresse / *Address* | D5 E1 24330 Bassillac et Auberoche |
| | Telephone | AFIS : +33 5 53 02 79 75<br>Exploitation HOR ATS : +33 7 86 62 00 62<br>Astreinte H24 : +33 6 08 82 98 68 |
| | FAX | NIL |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | LFBXZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail AFIS : perigueux.afis@edeis.com<br>E-mail Resp. Exploitation : carole.lehair@edeis.com |

**AD 2 LFBX.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS Aéroport de Périgueux | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0450-0150 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN sauf JF : 0700 - 1100, 1200 - 1600 (ÉTÉ: -1HR).<br>En dehors de ces HOR : PPR 48 HR par mail.<br>TEL : 05 53 02 79 75<br>TEL astreinte : 06 08 82 98 68 pour vols commerciaux, officiels et sanitaires.<br>E-mail : perigueux.afis@edeis.com | AFIS : MON-FRI except public HOL : 0700 - 1100, 1200 - 1600 (SUM : -1HR)<br>Outside these SKED, PPR 48 HR by mail .<br>TEL : 05 53 02 79 75<br>On call TEL: 06 08 82 98 68 for commercial, official and medical flights.<br>E-mail : perigueux.afis@edeis.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 : HOR ATS<br>AVGAS 100LL : H24 et 7/7J uniquement par carte bancaire. | JET A1 : ATS SKED<br>AVGAS 100LL : 24/7 only by credit card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS. | ATS SKED. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de la surface de piste) : HOR RFFS. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBX.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS 100LL - JET A1<br>Lubrifiants : NIL<br>AVGAS 100LL : paiement uniquement par carte bancaire à l'automate.<br>JET A1 : paiement par carte VISA, chèque, espèces et cartes brokers (WFS, AEGFUELS, JETEX, AVFUEL, G-OPS, TITAN AVIATION FUELS). | Fuel : AVGAS 100LL - JET A1<br>Lubricants : NIL<br>AVGAS 100LL : only by credit card at the automatic H24 dispenser.<br>JET A1 : by VISA card, cheque, cash or brokers card (WFS, AEGFUELS, JETEX, AVFUEL, G-OPS, TITAN AVIATION FUELS). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Station fixe - Pas de camion.<br>AVGAS 100LL : cuve de 30 m³ - Automate H24 carte bancaire seulement - Pistolet.<br>JET A1 : cuve de 30 m³ - Pistolet et coupling. | Fixed refuelling station - No truck.<br>AVGAS 100LL : tank 30 m³ - Automatic dispenser H24 credit card only.<br>JET A1 : tank 30 m³ - Dispenser and coupling. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire pour tout aéronef de MTOW > 1.9 t.<br>Demande sur le portail MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com).<br>FBO EDEIS : perigueux.afis@edeis.com<br>GPU 28V disponible sur demande. | Handling mandatory for all ACFT with MTOW > 1.9 t.<br>Request on portal MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com).<br>FBO EDEIS : perigueux.afis@edeis.com<br>GPU 28V available on request. |

**AD 2 LFBX.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité - 10 min à pied. | In the vicinity - 10 min walk. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R PN 20 min. | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Centre Hospitalier de Périgueux. | Périgueux hospital. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Office du tourisme de Périgueux. | Tourist office of Périgueux. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Voie verte (pédestre et cycliste) au départ de l'aéroport vers le centre-ville de Périgueux - 10km. | Greenway (walking and cycling) from the airport to the city center of Périgueux - 10 km. |

**AD 2 LFBX.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIM69 P2.5 - Lot de sauvetage disponible. | 1 VIM69 P2.5 - Rescue kit available. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | DOUMEN Transports : 05 53 03 34 22.<br>Masse MAX d'enlèvement : 50 t. | Transports DOUMEN : +33 (0)5 53 03 34 22.<br>Maximum removal mass : 50 t. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR ATS.<br>Niveau 1 : hors HOR ATS. | Level 5 : ATS SKED.<br>Level 1 : outside ATS SKED. |

**AD 2 LFBX.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2.<br>Les HOR GRF sont publiés en AD 2.3.<br>Piste non revêtue inutilisable pendant et après de fortes pluies. | Assessment and reporting of RWY surface condition in accordance with the "Global Reporting Format" (GRF) described in AD 1.2.2.<br>GRF operational hours are published in AD 2.3.<br>Unpaved RWY unusable during and after heavy rainfalls. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBX.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG commercial : 26 F/C/W/T<br>PRKG aviation légère : 5.7 T MAX | Commercial apron : 26 F/C/W/T<br>Light aviation apron : 5.7 T MAX |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 10 m - TWY B : 15 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtus. | Paved. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 26 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Seuil 11 : 300 ft<br>Seuil 29 : 324 ft | THR 11 : 300 ft<br>THR 29 : 324 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Restriction sur parking commercial : voir AD 2.20. | Commercial apron restriction : see AD 2.20. |

**AD 2 LFBX.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Placeur en cas d'assistance. | Marshaller if handling needed. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage de seuil, peignes et points cible, lignes axiales, points d'attente. | Thresholds markings, touchdown zone and aiming point, centerlines, holding points. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBX .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBX.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFBX.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BORDEAUX MERIGNAC | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBX .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | | |
| | Période de validité / *Validity period* | | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | | |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO H24 | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | Station météo automatique niveau N3 + RVR. | Automatic station level N3 + RVR. |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBX.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 113.62 (112) | 1750 x 30 | 31 F/C/W/T revêtue / paved | 45°12'01.48"N 000°48'20.77"E ( 45°11'57.60"N 000°48'33.33"E ) ------ GUND NIL | THR : 300ft DTHR : 303ft |
| 29 | 293.62 (292) | 1750 x 30 | 31 F/C/W/T revêtue / paved | 45°11'38.75"N 000°49'34.27"E ( 45°11'40.45"N 000°49'28.75"E ) ------ GUND NIL | THR : 324ft DTHR : 324ft |
| 11L | 113.68 (112) | 845 x 80 | non revêtue / not paved | 45°11'59.18"N 000°48'34.63"E ( 45°11'55.77"N 000°48'45.53"E ) ------ GUND NIL | THR : 303ft TDZ : 302ft DTHR : 310ft |
| 29R | 293.68 (292) | 845 x 80 | non revêtue / not paved | 45°11'48.18"N 000°49'10.10"E ( 45°11'50.76"N 000°49'01.69"E ) ------ GUND NIL | THR : 325ft TDZ : 326ft DTHR : 319ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 29 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 11L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 29R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 150 x 60 m

**AD 2 LFBX.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 1750 | 1750 | 1750 | 1450 | Décollage depuis B interdit jour et nuit.<br>TKOF from B is prohibited day and night. |
| TWY A | 1200 | 1200 | 1200 | | Décollage depuis A autorisé seulement de jour et en piste 11.<br>TKOF from A only permitted during the day and on RWY 11. |
| 29 | 1722 | 1750 | 1722 | 1592 | TORA, ASDA et LDA réduites cause RESA.<br>Décollage depuis B interdit de jour et de nuit.<br>TORA, ASDA and LDA reduced due to RESA.<br>TKOF from B is prohibited day and night. |
| 11L | 845 | 845 | 845 | 585 | |
| 29R | 845 | 845 | 845 | 645 | |

**AD 2 LFBX.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | | G | PAPI 4.5 ° 7.9 % | 27 ft | | | | | |
| 29 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 56 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 11 | 1750 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | (1) |
| 29 | 1750 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | (2) |

(1) PAPI : En service HOR ATS. / PAPI : in use during ATS SKED.

(2) PAPI : En service HOR ATS. / PAPI : in use during ATS SKED.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBX.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Oui | Yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Non | No |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui | Yes |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Onduleur et groupe | Inverter and generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBX.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFBX.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFBX.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | PERIGUEUX Information (FR) *PERIGUEUX Information (EN)* | 118.780 MHz | HO | |
| A/A | PERIGUEUX (FR) | 118.780 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFBX.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFBX.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Hors HOR ATS : le parking commercial au pied de la TWR doit rester libre.

**20.2 UTILISATION DE NUIT**

Vols VFR MTOW < 1.9 t : PPR 48HR.

Vols IFR et VFR MTOW > 1.9 t : PPR 48HR et présence ATS obligatoire.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Outside ATS SKED : commercial apron in front of the TWR must remain cleared.*

***20.2 NIGHT USE***

*VFR MTOW < 1.9 t : PPR 48HR.*

*IFR and VFR MTOW > 1.9 t : PPR 48HR and ATS presence mandatory.*

**AD 2 LFBX.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFBX.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Décollage piste 29 revêtue : de nuit, en raison de la trouée courbe, passant l'extrémité de piste, prendre 242°.

**22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

22.1.1.1 RWY 11 : Monter 112° jusqu'à 1050 (722) à 11% (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Obstacles constitués par des arbres :

- ALT 365 ft à 34 m de la DER et 122 m de l'axe,
- ALT 467 ft à 284 m de la DER et 204 m de l'axe,
- ALT 518 ft à 520 m de la DER et 272 m de l'axe

Ces obstacles déterminent des pentes de montée respectives de 23%, 14,4% et 12,4%.

22.1.1.2 RWY 29 : Monter 292° jusqu'à 1050 (722) à 9,6% (2) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Obstacles constitués par des arbres : ALT 378 ft à 170,6 m en amont de la DER et 139 m de l'axe, déterminant une pente de montée de 13,6%

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

*TKOF on paved RWY 29 : by night, due to curved funnel, overhead end of RWY, take 242°.*

***22.1.1 Recommended instructions for IFR departures***

*22.1.1.1 RWY 11 : Climb 112° up to 1050 (722) at 11% (1) then direct route climbing to en-route safety altitude.*

*(1) Obstacles made up of trees :*

- *ALT 365 ft, 34 m from DER and 122 m from RWY axis,*
- *ALT 467 ft, 284 m from DER and 204 m from RWY axis,*
- *ALT 518 ft, 520 m from DER and 272 m from RWY axis.*

*These obstacles imply respectively 23%, 14.4% and 12.4% climb slopes.*

*22.1.1.2 RWY 29 : Climb 292° up to 1050 (722) at 9.6% (2) then direct route climbing to en-route safety altitude.*

*(2) Obstacles made up of trees : ALT 378 ft, 170,6 m upstream DER and 139 m from RWY axis, implying a 13.6% climb slope.*

**AD 2 LFBX.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| **23.1 GENERALITES** | ***23.1 GENERAL*** |
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| Radiocommunications en langue anglaise possible uniquement si présence AFIS. | *English possible only in the presence of AFIS.* |
| Radiocommunications en langue française hors présence AFIS. | *Only French outside AFIS presence.* |
| **23.2 UTILISATION DES PISTES** | ***23.2 RUNWAY USAGE*** |
| Piste en herbe réservée aux aéronefs basés et pilotes de planeurs autorisés par la DSAC-SO. | *Unpaved runway only for based aircraft and gliders authorized by DSAC-SO.* |
| Utilisation simultanée des pistes interdite. | *Simultaneous use of RWY prohibited.* |
| Accès en zone côté piste règlementé par code. Contacter la TWR le dernier jour ouvrable de la semaine. | *Access to the airside area regulated by code. Contact TWR on the last working day of the week.* |
| **23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE** | ***23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS*** |
| Par fort vent de travers, turbulences modérées à fortes aux seuils 11 et 29. | *When strong crosswind, light to severe turbulence THR 11 and 29.* |
| Cause relief, le terrain se trouve dans la pénombre à CS+15 min. | *Due to reliefs, the airfield is in darkness at SS+15 min.* |
| Piste bombée : du point d'attente BRAVO, le seuil 29 est invisible. | *Convex runway : from BRAVO holding point, THR 29 is invisible.* |
| Décollage piste 29 revêtue : de nuit, en raison de la trouée courbe, passant l'extrémité de piste, prendre 242°. | *TKOF on paved RWY 29 : by night, due to curved funnel, overhead end of RWY, follow 242°.* |
| Une route se situant au Nord-Est de la piste revêtue se trouve dans les dégagements de celle-ci sur un linéaire de 370 m parallèle à la piste. | *A road is located in the strip of the paved RWY to the North-East, for a length of 370 m, parallel to the RWY.* |
| En HOR ATS, les redevances sont payables à la tour. Toute redevance impayée en HOR ATS sera majorée lors de l'envoi de la facture. | *During ATS SKED, fees are payable at the TWR. All unpaid fee during ATS SKED will be increased when the invoice will be sent.* |
| **23.4 EQUIPEMENT D'AERODROME** | ***23.4 AD EQUIPMENT*** |
| PCL : PPR 48HR, consignes fournies par l'exploitant lors de la demande. | *PCL : PPR 48HR, instructions provided by AD operator during the request.* |
| **23.5 PERIL ANIMALIER** | ***23.5 WILDLIFE STRIKE HAZARD*** |
| Occasionnel, HOR RFFS. | *Random, RFFS SKED.* |

**AD 2 LFBX.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBX.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

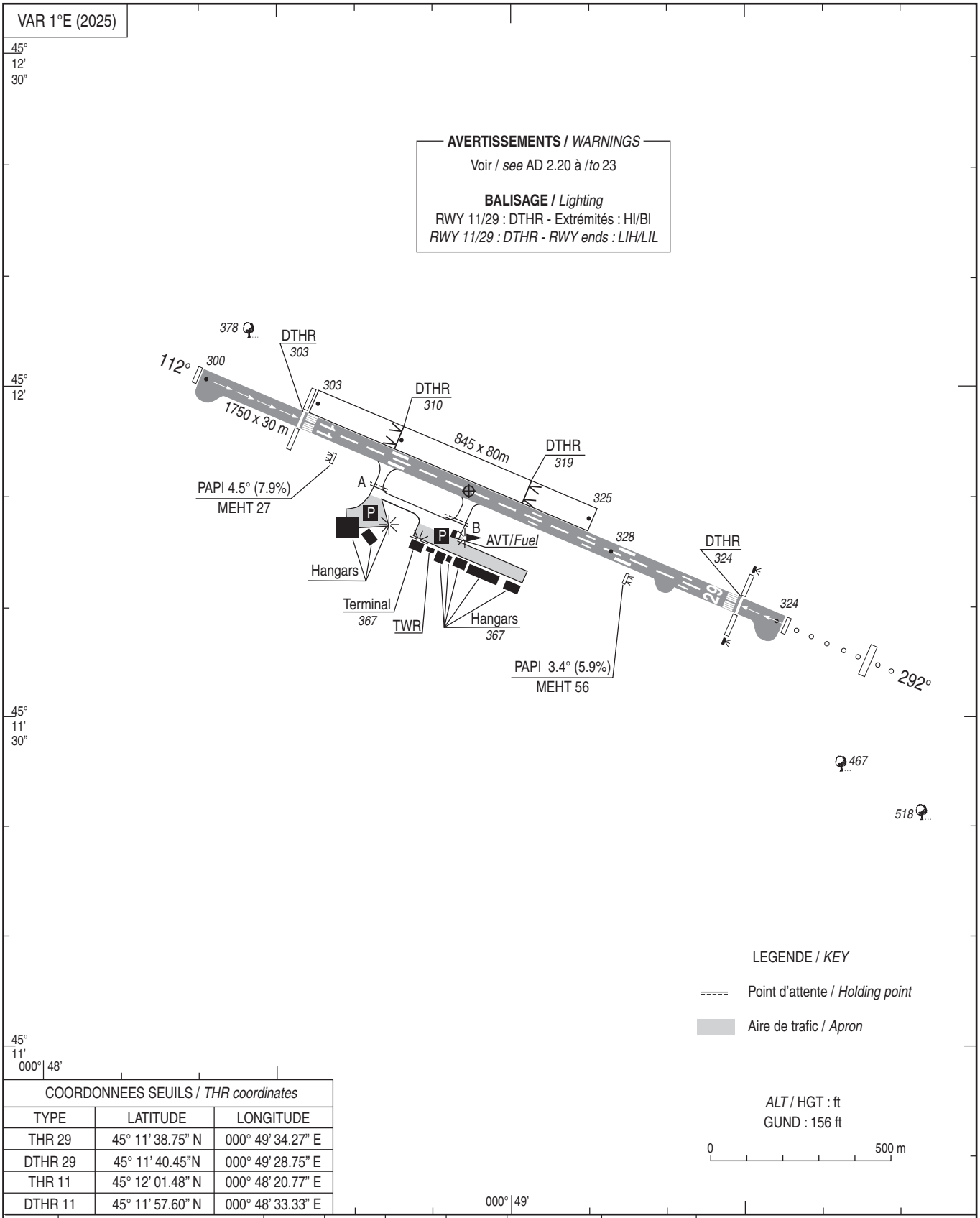
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : PERIGUEUX Information 118.780

## PERIGUEUX BASSILLAC
45 11 51 N - 000 48 55 E
*ALT AD : 328 (12 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 29 | 45° 11' 38.75" N | 000° 49' 34.27" E |
| DTHR 29 | 45° 11' 40.45"N | 000° 49' 28.75" E |
| THR 11 | 45° 12' 01.48" N | 000° 48' 20.77" E |
| DTHR 11 | 45° 11' 57.60" N | 000° 48' 33.33" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 11 | NIL | LIH/LIL | 1750 | 1750 | 1750 | 1450 | Revêtue *Paved* | 31 F/C/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 29 | 420 m | LIH/LIL | 1722 (1) | 1750 | 1722(1) | 1592(1) | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | (1) Voir / *see* AD 2.13 | | | | | | * Absence ATS : 800 m . | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BX290 | 45°13'04,5" N | 000°44'56,6" E | X | | | X |
| BX291 | 45°10'48,9" N | 001°05'27,9" E | X | | | X |
| BX292 | 45°04'43,0" N | 001°06'58,9" E | X | | | X |
| BX293 | 45°13'34,5" N | 001°01'22,3" E | X | | | X |
| BX294 | 45°09'58,7" N | 000°54'46,0" E | X | | | X |
| IBX29 | 45°07'55,3" N | 001°01'33,8" E | X | | | X |
| FBX29 | 45°09'31,9" N | 000°56'23,4" E | X | | | X |
| RWY29 | REF AD 2 LFBX.12 DTHR 29 | | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 29**

| RMK | NIL | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | | REF NAVAID : NIL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | BX294 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BX294 | IF | BX294 | Yes | - | - | - | - | - | 5000 | 220 | - | - |
| | DF | BX293 | - | - | - | - | R | 2300 | 2300 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BX291 | - | 132 | 133.6 | 4.0 | R | 2300 | 2300 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IBX29 | - | 222 | 223.7 | 4.0 | - | 2300 | 2300 | 185 | - | 1.0 |
| INA BX291 | IF | BX291 | - | - | - | - | - | - | 3500 | 185 | - | - |
| | TF | IBX29 | - | 222 | 223.7 | 4.0 | - | 2300 | 2300 | 185 | - | 1.0 |
| INA BX292 | IF | BX292 | - | - | - | - | - | - | 4000 | 220 | - | - |
| | FT | IBX29 | - | 308 | 309.9 | 5.0 | - | 2300 | 2300 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBX29 | - | - | - | - | - | 2300 | 2300 | 185 | - | - |
| | TF | FBX29 | - | 292 | 293.8 | 4.0 | - | 2300 | 2300 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW29 | Yes | 292 | 293.7 | 5.3 | - | - | - | - | -3.40 / 49 | 0.3 |
| | TF | BX290 | Yes | 292 | 293.6 | 3.5 | - | - | 2300 | 185 | - | 1.0 |
| | DF | BX293 | - | - | - | - | R | 2300 | 2300 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | BX291 | - | 132 | 133.6 | 4.0 | - | 2300 | 2300 | 185 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFBX |
| **Runway** | 29 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E29A |
| **LTP/FTP Latitude** | 451140.4480N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0004928.7510E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 146.5 |
| **FPAP Latitude** | 451202.4580N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 22.0100 |
| **FPAP Longitude** | 0004817.6060E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -71.1450 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.40 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 80 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 18 02 06 0C 1D 00 00 01 39<br>32 05 40 39 65 13 5E 99 5A 00<br>B9 19 F4 AB 00 2E D4 FD EA 01<br>54 01 64 0A C8 AF 19 03 3A 91 |
| **Calculated CRC Value** | 19033A91 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 98.9 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**PERIGUEUX** BASSILLAC

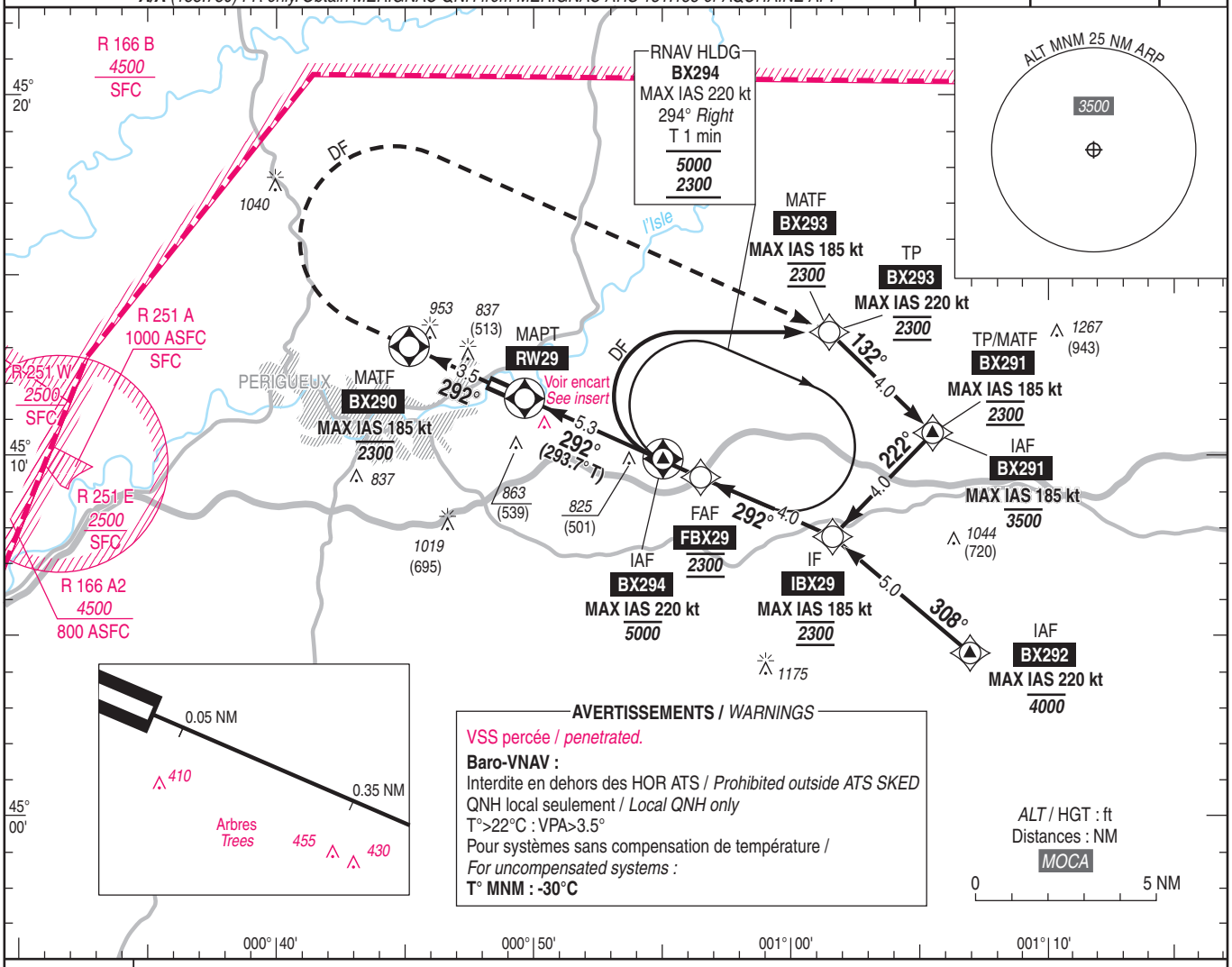
CAT A B C

*ALT AD : 328,* ***DTHR : 324 (12 hPa)***

**RNP** RWY 29

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 119.275
TWR : NIL (AD non contrôlé / *AD not controlled*)
**AFIS :** PERIGUEUX Information 118.780 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (118.780) FR seulement. Obtenir QNH de MERIGNAC sur ATIS MERIGNAC 131.155 ou AQUITAINE APP
***A/A*** *(188.780) FR only. Obtain MERIGNAC QNH from MERIGNAC ATIS 131.155 or AQUITAINE APP*

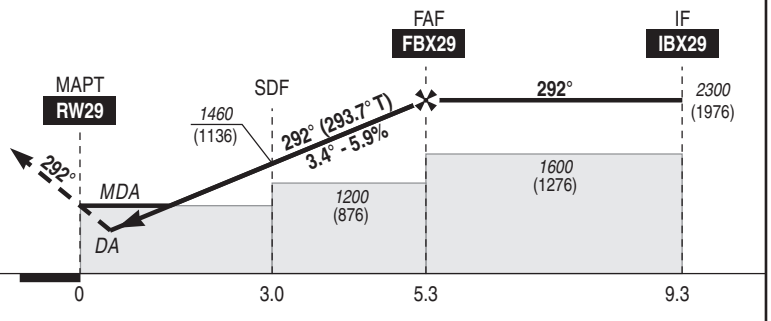
| RNP APCH | EGNOS Ch 53232 E29A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **direct** vers **BX290**, puis tourner à **droite** vers **BX293** en montée vers ***2300*** (1976).
A **BX293** poursuivre vers **BX291** pour une nouvelle présentation. Monter à *1300* (976) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***BX290****, then turn* ***right*** *to* ***BX293*** *climbing up to* ***2300*** *(1976). At* ***BX293****, continue to* ***BX291*** *for another approach. Climb up to 1300 (976) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***710*** (380) | 1300 | 378 | ***1010*** (690) | 1500 | 585 | | 1500 | | ***1160*** (840) | 1500 | ***1480*** (1160) | 1500 |
| B | ***720*** (390) | 1400 | 390 | ***1020*** (700) | 1500 | 597 | ***1020*** (700) | 1500 | 696 | ***1250*** (920) | 1600 | ***1570*** (1240) | 1600 |
| C | ***730*** (410) | 1500 | 401 | ***1020*** (700) | 2400 | 608 | | 2400 | | ***1420*** (1090) | 2400 | ***1740*** (1410) | 2400 |

| **DIST** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **RW29** | | | | | |
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1100*** (776) | ***1460*** (1136) | ***1820*** (1496) | ***2180*** (1856) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.3 NM | 4 min 35 | 4 min 00 | 3 min 34 | 3 min 12 | 2 min 55 | 2 min 40 | 2 min 28 | 2 min 17 | 2 min 08 | 2 min 00 |
| VSP (ft/min) | | 420 | 480 | 540 | 600 | 660 | 720 | 780 | 840 | 900 | 965 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFBY - DAX SEYRESSE

**AD 2 LFBY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°41'21"N 001°04'08"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur la piste travers TWR | On the runway, abeam TWR |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2.5Km SW DAX (40 - LANDES) | 2.5Km SW DAX (40 - LANDES) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 102 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 161 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.022°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.124°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (ALAT) | MINISTRY OF DEFENCE (ALAT) |
| | Adresse / *Address* | EALAT - Base Ecole Général Navelet<br>BP 70354 - 40108 DAX | |
| | Telephone | Cadre de permanence / Permanent Staff :<br>05.58.35.92.58 (H24) | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | - | |
| | AFS | LFBYZXXA | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | 05.58.35.93.31 (OPS) - 05.58.35.93.10 (CONDUITE)<br>05.58.35.95.50 (Chef CLA) / (CLA Chief)<br>05.58.35.95.56 (TWR)<br>05.58.35.95.53 (BIA/BDP) / (AIS/ATS office)<br>HOR ATS<br>05.58.74.14.20 (ACB) | |

**AD 2 LFBY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS HOR |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS HOR |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BNIA de rattachement :<br>BORDEAUX : 05.57.92.60.84<br>FAX : 05.57.92.83.34<br>bnia.bordeaux@aviation-civile.gouv.fr | BNIA briefing office:<br>BORDEAUX : 05.57.92.60.84<br>FAX : 05.57.92.83.34<br>bnia.bordeaux@aviation-civile.gouv.fr |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS HOR |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : 0545-1600<br>VEN : 0545-1400<br>Sauf jours fériés | MON-THU : 0545-1600<br>FRI : 0545-1400<br>Except public holidays |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1600<br>VEN : 0700-1400<br>Sauf jours fériés<br>AD activable H24 selon les besoins du gestionnaire.<br>O/T, activités réelles connues de BIARRITZ INFO<br>119.175 MHz ou RAIZ sur fréquence APP 122.050MHz | MON-THU : 0700-1600<br>FRI : 0700-1400<br>Except public holidays<br>AD can be activated H24 as required by managing organism. O/T, actual activites know by BIARRITZ INFO<br>119.175 MHZ or RAIZ at APP frequency 122.050 MHz. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | MIL : HOR ATS O/R<br>CIV : 0800-1800 | MIL : ATS HOR O/R<br>CIV : 0800-1800 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL/NIL. | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBY.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | MIL : F-34<br>CIV : 100 LL - UL 91 sur demande/on request | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | MIL : Carte SCALP<br>CIV : Espèces ou chèques bancaires | MIL : SCALP Card<br>CIV : Cash or banck check |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | MIL : en fonction du type d'appareil et des places disponibles<br>CIV : NIL. PRKG extérieur sur aire gazonnée face à l'ACB | MIL: depends on the TYP of ACFT and available space<br>CIV: NIL PRKG outdoors on grassy area opposite the ACB. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | MIL : NIL<br>CIV : NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | PRKG CIV : face ACB uniquement pour ACFT basés ou autorisés./In front of ACB only to based or authorized ACFT | |

**AD 2 LFBY.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hébergement MIL seulement : sur base<br>Hôtels à proximité | MIL lodging only : at the aerodrome<br>Nearby hotels |
| 2 | Restaurants | Restauration MIL seulement : sur base.<br>Restaurants à proximité. | Only MIL catering during working days.<br>Nearby restaurants. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Nil<br>Ville : Taxis - autobus | AD : Nil<br>City: Taxis - Buses |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : infirmerie, ambulance uniquement pour MIL.<br>LUN-JEU : 0700-1600<br>VEN : 0700-1500<br>sauf jours fériés<br>Ville : hôpital à 5km | AD : health care unit, ambulance for MIL only.<br>MON-THU : 0700-1600<br>FRI : 0700-1500<br>except public holidays<br>City : hospital at 5km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFBY.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 VIM 2800L<br>407L émulsifiant<br>250kg poudre | 3 VIM 2800L<br>407L emulsifying<br>250kg powder |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 4 - OTAN : 4<br>HOR ATS | ICAO: 4 - NATO: 4<br>HOR ATS |

**AD 2 LFBY.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Utilisable toute l'année | Available all year round |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBY.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Tarmac - dalle béton sur postes de stationnement HEL. | Macadam - concrete on HEL spots. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | MIL<br>PRKG Nord 48 F/C/W/T<br>PRKG M 5/F/C/W/T<br>PRKG Sud 9 F/C/W/T<br>CIV<br>Accès pompe 3 F/C/W/T<br>Devant ACB : herbe | MIL<br>North apron 48 F/C/W/T<br>M apron 5/F/C/W/T<br>South apron 9 F/C/W/T<br>CIV<br>Fuel pump acces 3 F/C/W/T<br>Facing ACB : grass |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | F=13.90m, T=14.75m, R=14.75m et M=15m | F=13.90m, T=14.75m, R=14.75m and M=15m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Tarmac | Macadam |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY F : 70 F/C/W/T<br>TWY R : 9 F/C/W/T<br>TWY M 5 F/C/W/T | TWY F : 70 F/C/W/T<br>TWY R : 9 F/C/W/T<br>TWY M 5 F/C/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Piste :<br>Extrémité Ouest : 103 ft<br>Extrémité Est : 106 ft<br>TLOF :<br>A : 098 ft ; B : 095 ft ; C : 109 ft ; D : 105 ft | Runway :<br>Western RWY end : 103 ft<br>Eastern RWY end : 106 ft<br>TLOF :<br>A : 098 ft ; B : 095 ft ; C : 109 ft ; D : 105 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | PRKG MIL Nord et Sud./MIL apron North and South. | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Axiale/axial strip. | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Axiale/axial strip. | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 07/25 bande axiale. QFU 07 : seuil décalé avec NR d'identification.QFU 25 : seuil décalé temporaire sans indication de relèvement magnétique | RWY 07/25 axial strip. QFU 07 : displaced threshold with identification number. QFU 25 temporary displaced threshold without magnetic bearing indication. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBY .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFBY.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBY.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Station météorologique de DAX Seyresse | DAX Seyresse meteorological station |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBY .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | BORDEAUX Mérignac | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | DAX Seyresse | |
| | Période de validité / *Validity period* | 09H00 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TAF | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 24H00 | |
| 5 | Briefing, consultation | P= consultation personnelle<br>T= téléphone<br>D= affichage pour auto-briefing | P= personal consultation<br>T= telephone<br>D= display for auto-briefing |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C= cartes<br>PL= textes abrégés en langage clair (METAR - TAF) | C= charts<br>PL= abbreviated texts in plain language (METAR - TAF) |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | CR= coupes transversales produits satellites<br>P= carte en altitude prévue (VENT)<br>W= carte du temps significatif | CR= cross sections Satellite products<br>P= scheduled altitude chart (WIND)<br>W= significant weather chart |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | WXR - APT - Système COBALT(METEO France)<br>Système SYNPA (interarmées)<br>METAR automatique. | WXR - APT - COBALT system (METEO France )<br>SYNPA system (Joint forces)<br>Automatic METAR. |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | Contrôle Local d'Aérodrome | Aerodrome Local Control |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | SWH= temps significatif à haute altitude<br>SWL= temps significatif en basses altitudes (cartes)<br>05.58.35.95.67/68 | SWH= significant weather at high altitude<br>SWL= significant weather at low altitudes (charts)<br>05.58.35.95.67/68 |

**AD 2 LFBY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 074.00 (073) | 800 x 40 | 11 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 43°41'18.15"N 001°04'21.33"W<br>( 43°41'18.93"N 001°04'17.49"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 103ft<br>DTHR : 101ft |
| 25 | 254.00 (253) | 800 x 40 | 11 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 43°41'25.16"N 001°03'46.86"W<br>( 43°41'22.48"N 001°04'00.01"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 106ft<br>DTHR : 105ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 25 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |

(1) Absence des marques d'identification de RWY./No RWY identification marking.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 800 | 800 | 800 | 710 | QFU 07 : DTHR 90 m<br>Pente en finale 5%.<br>QFU 07: DTHR 90 m<br>Final slope 5%. |
| 25 | 800 | 800 | 800 | 494 | QFU 25 : DTHR 306 m<br>Pente en finale 5%.<br>Absence de marques d'identification de RWY.<br>QFU 25: DTHR 306 m<br>Final slope 5%.<br>No RWY designation marking. |

**AD 2 LFBY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | | 5 feux vert / 5 green lights | | | | | | | |
| 25 | | NIL | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 07 | | 48m | W | BI | R | | | (1) |
| 25 | | 48m | W | BI | R | | | (2) |

(1) 6 feux rouge//6 red lights

(2) 6 feux rouge//6 red lights

**AD 2 LFBY.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | - | |
| | IBN | Phare d'identification : lettre "D" 9 sec<br>O/R 15min | Identification light: letter "D" 9 sec<br>O/R 15min |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Té lumineux | Lighted LDI. |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Emplacement : Aire à signaux, manche à vent lumineuse | Location : Signal area, lighted air sock |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu | Blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire | Secondary power unit |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | - | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Hangars balisés de nuit. | Hangars marked by night. |

**AD 2 LFBY.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Coordonnées :<br>A : 43°41'15.38"N 001°04'15.50"W<br>B : 43°41'17.20"N 001°04'04.34"W<br>C : 43°41'25.15"N 001°03'56.26"W<br>D : 43°41'22.94"N 001°04'07.14"W<br>Altitude :<br>A : 98ft / B : 95ft / C : 109ft / D : 105ft<br>Dimensions, type de surface, force portante :<br>- Plot A : 17 X 17 m - tarmac - 6 F/C/W/T<br>- Plot : B 19 X 19 m - tarmac - 7 F/C/W/T<br>- Plot C, D : 15 X 15 m - tarmac - Résistance TBD<br>Dispositif lumineux :<br>12 feux omnidirectionnels jaunes encastrés sur A, B | Coordinates :<br>A : 43°41'15.38"N 001°04'15.50"W<br>B : 43°41'17.20"N 001°04'04.34"W<br>C : 43°41'25.15"N 001°03'56.26"W<br>D : 43°41'22.94"N 001°04'07.14"W<br>Altitude :<br>A : 98ft / B : 95ft / C : 109ft / D : 105ft<br>Dimensions, surface type, bearing strength : :<br>- Plot A : 17 X 17 m -macadam - 6 F/C/W/T<br>- Plot : B 19 X 19 m - macadam - 7 F/C/W/T<br>- Plot C, D : 15 X 15 m - macadam - Strength TBD<br>Lighting system :<br>12 omnidirectional yellow lights embedded on A, B. |

**AD 2 LFBY.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBY.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | DAX Approche (FR)<br>*DAX Approach (EN)* | 122.050 MHz | HO | NIL |
| APP | DAX Approche (FR)<br>*DAX Approach (EN)* | 335.775 MHz | HO | O/R |
| PAR | DAX Precision (FR)<br>*DAX Precision (EN)* | 138.450 MHz | HO | Réservée ATT/SPAR - Reserved for ATT/SPAR |
| TWR | DAX Sol (FR)<br>*DAX Ground (EN)* | 121.775 MHz | HO | NIL |
| TWR | DAX Tour (FR)<br>*DAX Tower (EN)* | 336.550 MHz | HO | O/R |
| TWR | DAX Tour (FR)<br>*DAX Tower (EN)* | 040.800 MHz | HO | NIL |
| TWR | DAX Tour (FR)<br>*DAX Tower (EN)* | 118.325 MHz | HO | NIL |
| ATIS | DAX Information (FR)<br>*DAX Information (EN)* | 140.075 MHz | HO | NIL |

**AD 2 LFBY.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | DX | 334 kHz | H24 | 43°41'50.6"N 001°01'41.3"W | 99 ft | 25NM | | 073°/1,84 NM ARP | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBY.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

.

;

AD MIL (zone protégée)
AD agréé à usage restreint (liste 3) homologué à vue de jour.
Interdit aux ACFT non munis de radio,
Interdit aux planeurs et ULM (sauf multiaxe déjà basé)
ACFT MIL :
AD réservé :

- Prioritairement à l'accueil du trafic militaire et d'État (PPR obligatoire)
- Aux activités particulières autorisées
- Aux ACFT basés ou détachés

LDG soumis à PPR auprès des OPS PN 48 HR
FPL obligatoire pour tous vols MIL à destination de l'AD
Le NR de PPR obligatoire en case 18 du FPL
De nuit FPL CAM T uniquement (VFR de nuit et CAM V de nuit non agréés).
L'AD n'étant pas agréé IFR, le passage en CAM ou CAG/VFR se fait au plus tard à l'entrée des zones R 40 A/B
ACFT CIV
AD réservé :

- aux ACFT basés
- aux ACFT basés sur les AD voisins dans un rayon de 40 NM : accès possible après autorisation des OPS en VFR de jour uniquement (PPR et FPL obligatoires)
- Autres ACFT CIV : LDG soumis à PPR auprès des OPS PN 48 HR accès possible sous réserve compatibilité ACFT/AD

FPL obligatoire
Le NR de PPR obligatoire en case 18 du FPL
**Dangers à la navigation aérienne**
Site susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer, envisager l'éventualité d'un déroutement sur AD non côtier
L'attention des utilisateurs est spécialement attirée sur la présence du Bois de Seyresse dans l'axe de RWY E de l'AD, et sur la nécessité de vérifier que les performances de leur ACFT sont suffisantes pour survoler les arbres du bois de Seyresse dans le prolongement de la bande (trouée EST) avec les marges de sécurité requises
Une ligne d'arbres de 170 ft située à 410 m à l'ouest du DTHR 07 perce les dégagements aéronautiques
Une ligne d'arbres de 208 ft située à 690 m à l'est du DTHR 25 perce les dégagements aéronautiques
Présence route RD 6 dans l'axe de RWY à 120 m de l'extrémité RWY 07.
Gabarit routier de 124 ft AMSL
**Procédures et consignes particulières**
LUN-VEN : intense activité ACFT et HEL
(Entraînement VSV - École de pilotage)
Pénétration LF-R40 sur autorisation de DAX TWR au-dessous de 2000 ft AMSL et de DAX APP à et au-dessus de 2000 ft AMSL
Itinéraire VFR avec radio obligatoire 1500ft minimum
En cas de non réponse, contourner la zone
En dehors HOR activités des zones LF-R 40 :

- ❍ Inactivité des zones R 40 A et B annoncée par RAIZ 122.050.
- ❍ Procédures d'auto-information sur la fréquence DAX TOUR 118.325. Respecter les cheminements et procédures publiés.
- ❍ A/D interdit aux ACFT sans radio.

Procédures (ARR et DEP) le circuit de piste est obligatoirement effectué au SUD.
Axe préférentiel QFU 25
Vitesse de 100 kt à privilégier dans le circuit
**RESTRICTIONS**
La LDA publiée au DTHR 07 = pente en finale de 5 %
La LDA publiée au DTHR 25 = pente en finale de 5 %
QFU 25 : Touchés autorisés uniquement avec un instructeur à bord
QFU 07 : les touchés sont interdits
Environnement de l'AD très sensible au bruit
Circuits ACFT basse hauteur interdits
LDG et TKOF interdits en dehors RWY
Roulage interdit en dehors TWY
Les voies de service des véhicules avitailleurs chevauchent les aires de protection des postes de stationnement et celles des TWY pour HEL en translation DES : pas d'opérations simultanées

*MIL AD (protected area)*
*Restricted use AD (list 3) approved for daytime visual flight*
*AD forbidden to non-radio-equiped ACFT*
*AD forbidden to gliders and to non-multi-axis microlights (except already based multi-axis microlight)*
*ACFT MIL :*
*AD reserved :*

- *Priority to military and government traffic (PPR required)*
- *To authorized particular activities*
- *To based or detached ACFT*

*PPR for LDG to OPS, PN 48 HR*
*FPL mandatory to all incomming MIL flights with PPL NR in field 18 of FPL*
*By night, OAT-T FPL only (night VFR and night OAT-V not approved)*
*As AD is not IFR approved, change to GAT or OAT visual flight rules is to be done before entering LF-R40 A/B at the latest*
*CIV ACFT :*
*AD reserved*

- *To based ACFT*
- *To aircraft based at neighboring airfields within a radius of 40 nautical miles, submitted to OPS authorization and daytime only (PPR and FPLrequired)*
- *Other CIV ACFT : LDG submitted to OPS authorization (PN 48 HR) and regarding AD/ACFT compatibility*

*FPL mandatory to all incomming flights with PPL NR in field 18 of FPL*
***Air navigation hazards***
*AD likely to be covered by sea haze in a few minutes, plan on a possibility of diversion to a non-coastal AD*
*User's attention is drawn to the presence of Seyresse's Wood on RWY axis East of AD, and on the need to check that the performance levels of their ACFT are sufficient enough to fly over trees located in the extension of the strip (EAST funnel) with the required safety margins*
*Tree line of 170 ft located at 410 m W of DTHR 07*
*breaks down aeronautical releases*
*Tree line of 208 ft located at 690 m E of DTHR 25*
*breaks down aeronautical releases*
*Road RD 6 in RWY axis at 120 m from RWY 07 extremity. Road clearance : 124 ft AMSL*
***Procedures and special instructions***
*Heavy ACFT and HEL activity on MON/FRI (VSV training - flight training school).*
*LF-R40 penetration upon authorization from DAX TWR below 2000 ft AMSL and from DAX APP at and above 2000 ft AMSL.*
*Follow mandatory VFR track with radio, 1500ft minimum*
*Avoid the zone if no reply.*
*Outside activity hours of LF-R 40:*

- ❍ *Inactivity of R 40 A and B areas announced by RAIZ 122.050.*
- ❍ *Auto-information procedures on DAX TOWER frequency 118.325. Comply with published routes and procedures.*
- ❍ *A/D prohibited to ACFT non-radio equipped.*

*For (ARR and DEP) procedures, proceed SOUTH of RWY for runway pattern.*
*Preferred axis QFU 25*
*Preferred speed in RWY pattern : 100 kt*
***RESTRICTIONS***
*The published LDA at DTHR 07 = a final slope of 5 %*
*The published LDA at DTHR 25 = a final slope of 5 %*
*QFU 25 : Touch and go are only authorized with instruc-tor on board*
*QFU 07 : Touch and go prohibited*
*Noise-sensitive AD*
*Low height circuits are prohibited*
*LDG and TKOF on RWY only*
*Taxiing prohibited out of TWY limits*
*The protection areas of HEL parking pads and those of HEL in ground effect translation overlap and overlap the refueling trucks' lanes : No simultaneous operations*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBY.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**NIL**

**AD 2 LFBY.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

ARRIVEES :
Après autorisation de DAX TWR, suivre le cheminement VFR publié :

En provenance du Nord : Survoler le point N à 1000 ft AMSL, puis vent arrière via l verticale TWR.

En provenance du Sud :
Au QFU07, survoler le point S : à 1000 ft AMSL puis étape de base main droite .
Au QFU 25 , survoler E : à 1000 ft AMSL puis étape de base main gauche.

En cas de remise de gaz RWY 25 ou 07 maintenir 500ft dans l'axe jusqu'à la fin de bande.

*ARRIVALS:*
*After authorisation from DAX TWR , comply with the published visual track.*

*Coming from North : Fly over N point at 1000 ft AMSL, then south downwind leg by overhead TWR.*

*Coming from South :*
*- QFU 07, fly over S at 1000 ft AMSL, then l right base leg.*
*- QFU 25 fly over point E: at 1000 ft AMSL then left-hand base leg.*

*In case of go around runway 25 or 07, maintain 500ft on track until the end of RWY.*

DEPARTS :
Au QFU 25 :

DEP Sud : Monter à 1500 ft AMSL puis survoler S.

DEP Nord : Monter à 1500 ft AMSL et intégrer la vent-arrière pour effectuer une verticale TWR puis survoler N2 et N.

Au QFU 07 :

DEP Sud : Monter à 1500 ft AMSL puis survoler E.

DEP Nord : Monter à 1500 ft AMSL et intégrer la vent-arrière pour effectuer une verticale TWR puis survoler N2 et N.
Hors horaires du service du contrôle d'aérodrome, 2 possibilités :
- Si la RWY en service est connue, intégrer le début de vent arrière à 1000 ft AMSL dans le circuit d'AD.
- Si la piste en service n'est pas connue, survoler l'aérodrome à une hauteur qui n'interfère pas avec celle d'autres ACFT opérant dans le circuit de piste afin de déterminer la RWY en service à l'aide de l'aire à signaux. Puis, s'intégrer en début de vent arrière à 1000 ft AMSL.

*DEPARTURES :*

*QFU 25:*

*South DEP : Climb up at 1500 ft AMSL then fly over S.*

*North DEP : Climb up to 1500 ft AMSL and join downwind thein fly over TWR, N2 and N.*

*QFU 07:*

*South DEP : Climb up at 1500 ft AMSL, then fly over E.*

*North DEP : Climb up to 1500 ft AMSL and join downwind then fly over N2 and N.*
*Out of AD control hours, 2 possibilities :*
*- If the RWY in use is known, join beginning do downwind at 1000 ft AMSL.*
*- If the RWY is unknown fly overhead the airfield at a height that does not interfere with other ACFT operating in the RWY pattern to determine the RWY in use according to the signal area. Then, join the beginning of downwind at 1000 ft AMSL.*

**AD 2 LFBY.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voltige | : axes NR 6670 et 6680 (voir AIP France). | *Acrobatic flight* | *: NR 6670 and 6680 axes (see AIP France).* |
| Activité d'aéromodélisme | : NR 9113 (voir AIP France). | *Aeromodelling activity* | *: NR 9113 (see AIP France).* |

Existence de 6 hélistations ministérielles à usage réservé aux administrations d'Etat dans la zone LF R40A.

Intense activité d'hélicoptères en entraînement pilotage école et entraînements procédures pannes :

| | | | |
|---|---|---|---|
| - Hélistation DAX Azur | : 43°48'25"N 001°15'20"W | *- DAX Azur heliport* | *: 43°48'25"N 001°15'20"W* |
| - Hélistation DAX Castets | : 43°55'00"N 001°09'25"W | *- DAX Castets heliport* | *: 43°55'00"N 001°09'25"W* |
| - Hélistation DAX Herm | : 43°49'20"N 001°06'40"W | *- DAX Herm heliport* | *: 43°49'20"N 001°06'40"W* |
| - Hélistation DAX Pontonx | : 43°46'40"N 000°55'10"W | *- DAX Pontonx heliport* | *: 43°46'40"N 000°55'10"W* |
| - Hélistation DAX Tinon | : 43°44'00"N 001°10'40"W | *- DAX Tinon heliport* | *: 43°44'00"N 001°10'40"W* |
| - Hélistation DAX Came | : 43°30'28.70"N 001°04'44.80"W | *- DAX Came heliport* | *: 43°30'28.70"N 001°04'44.80"W* |

Utilisation réservée aux aéronefs défense de la base école de Dax.

Utilisation par aéronefs défense extérieurs possible après accord des OPS : 05.58.35.93. 31 ou 05.58.35. 93.87.

*Existence of 6 ministerial helipads reserved for Government administrations in the LF R40A zone.*

*Intense helicopter activity for flight school training and for breakdown procedure training:*

*Use reserved for defence aircraft of the Dax school base.*

*Use by external defence aircraft possible after permission from OPS : 05.58.35.93. 31 or 05.58.35. 93.87.*

DRONES : Pour toutes demandes d'autorisation de vol dans les zones LF-R 40, la rédaction d'une lettre d'accord est obligatoire.
begn-bops-drone.resp.fct@intradef.gouv.fr

Le délai de traitement est de 3 semaines minimum (à condition que le dossier soit complet).

*DRONES: For all applications for authorization to fly in LF-R 40 zones, the drafting of a letter of agreement is mandatory.*
*begn-bops-drone.resp.fct@intradef.gouv.fr*

*The processing time is at least 3 weeks (provided the file is complete).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFBZ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFBZ - BIARRITZ PAYS BASQUE

**AD 2 LFBZ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°28'06"N 001°31'52"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | intersection axe de piste et voie de circulation P | intersection of RWY centreline and TWY P |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 0,8 NM SE de BIARRITZ | 0,8 NM SE from BIARRITZ |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 245 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9029°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.124°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORT DE BIARRITZ - PAYS BASQUE | |
| | Adresse / *Address* | 7 Esplanade de l'Europe - 64600 ANGLET | |
| | Telephone | 05 59 43 83 83<br>Opérations aéronautiques / Aeronautical operations : voir /see AD 2 LFBZ.4 | |
| | FAX | Opérations aéronautiques / Aeronautical operations : voir /see AD 2 LFBZ.4 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFBZYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBZ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0430-2200<br>SAM, DIM, JF : fonction des vols commerciaux programmés | MON-FRI : 0430-2200<br>SAT, SUN, HOL: depending on scheduled commercial flights |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes : O/R par TEL : 09 70 27 59 20 ou par E-mail : bsi-bayonne@douane.finances.gouv.fr<br>PPR 24 HR<br>Police : H24. TEL : 05 59 23 93 83 | Customs : O/R by TEL : 09 70 27 59 20 or by E-mail : bsi-bayonne@douane.finances.gouv.fr<br>PPR 24 HR<br>Police : H24. TEL : 05 59 23 93 83 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (Voir/See GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0450-0150 | |
| 7 | ATS | 0515-2200, prolongation au-delà de 2200 pour tout vol régulier programmé, vol sanitaire et tout trafic ayant obtenu l'autorisation préalable de la DSAC-SO et du gestionnaire (TEL Gestionnaire pour l'autorisation préalable uniquement : 06 74 68 52 07 - E-mail : cep@biarritz.aeroport.fr). | 0515-2200, extension after 2200 for all scheduled flight, sanitary flight and for all traffic with PPR agreement from DSAC-SO and AD Administration (TEL AD administration for prior agreement only : 06 74 68 52 07 - E-mail : cep@biarritz.aeroport.fr). |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-DIM : 0500-2100<br>HN : O/R avant 2000.<br>TEL : 05 59 23 62 49 - FAX : 05 59 23 62 88 | MON-SUN : 0500-2100.<br>Night time : O/R before 2000.<br>TEL : 05 59 23 62 49 - FAX : 05 59 23 62 88 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Installations modernes de manutention desservies par le Syndicat Mixte. Embranchement ferroviaire à 2 km. | Modern facilities provided by the Syndicat Mixte. Railway siding 2 km away. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Selon les besoins de l'exploitation | According to operation needs |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré du 15 octobre au 15 avril | Provided from 15 October to 15 April. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 0515 - 2200. | Global Reporting Format : 0515-2200. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Non disponible | Not available |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants / Fuel grades : 100LL - JET A1.<br>Lubrifiants / Oil grades : NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Cuves pour JET A1 : 3 de 100 m³<br>Cuves pour 100LL : 1 de 50 m³<br>2 véhicules pour JET A1 : 20 m³<br>Pour la 100LL poste fixe, distribution par volucompteur.<br>Moyens de paiement : cartes de crédit (1500 euros MAX, au-delà avec demande préalable au 06 21 00 90 39) et espèces (1000 euros MAX).<br>Pour la 100LL, automate uniquement avec carte BP.<br>Autre moyen de paiement O/R au 06 21 00 90 39 ou à partir du téléphone disponible à la pompe. | JET A1 tanks : 3 x 100 m³<br>100LL tanks : 1 x 50 m³<br>2 JET A1 vehicles : 20 m³<br>100LL fixed post.<br>Payment : credit cards (1500 euros MAX, beyond this with prior request on 06 21 00 90 39) and cash (1000 euros MAX).<br>For 100LL automatic dispenser only with BP card.<br>Other means of payment O/R on 06 21 00 90 39 or from phone available at fuel pump. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Liquide de dégivrage Type II, 75/25, Ecowing AD2 | De-icing liquid type Type II, 75/25, Ecowing AD2 |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | 1-Service de l'aviation générale<br>HOR : 0700-1900 (ETE), 0800-1700 (HIV).<br>TEL : 05 59 43 83 49<br>FAX : 05 59 43 83 50<br>E-mail : aviationgenerale@biarritz.aeroport.fr<br>BIARRITZ HANDLING 131.780 MHz.<br>2-Service de l'aviation commerciale<br>Fréquences escale : TRAFIC SM 131.450 MHz | 1-General aviation service<br>HOR : 0700-1900 (SUM), 0800-1700 (WIN).<br>TEL : 05 59 43 83 49<br>FAX : 05 59 43 83 50<br>E-mail : aviationgenerale@biarritz.aeroport.fr<br>BIARRITZ HANDLING 131.780 MHz.<br>2-Commercial aviation service<br>Stopover Frequencies : TRAFFIC SM 131.450 MHz |

**AD 2 LFBZ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Nombreux hôtels dans un rayon de 5 kms. | Many hotels within a radius of 5 kms. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport | At airport |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus, autocars, taxis, voitures de location, VTC, vélos libre-service | Buses, coaches, taxis, car rental, VTC, self-service bicycles. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste central de sécurité et infirmerie.<br>Hôpital et clinique à Bayonne (6 km), clinique à Biarritz (3 km). | Safety and health care main station.<br>Hospital and clinic in Bayonne (6 km), clinic in Biarritz (3 km). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billets et boîte aux lettres dans l'aérogare | Cash point and letters box in the terminal. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Point d'information Tourisme | Tourism information office |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFBZ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Véhicules d'intervention eau / émulseur : 2 de 9000 litres, 1 de 7000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre.<br>1 véhicule de commandement (chef de manœuvre).<br>1 remorque épandage. | Intervention vehicles with water / foaming agent : 2 of 9000 litres, 1 of 7000 litres, each equipped with 250 kg powder.<br>1 commander vehicle (supervisor).<br>1 spreading trailer. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le gestionnaire TEL : 06 74 68 52 07<br>E-mail : cep@biarritz.aeroport.fr<br>Aéronefs avec MTOW inférieur à 100 tonnes. | Contact AD operator TEL : 06 74 68 52 07<br>E-mail : cep@biarritz.aeroport.fr<br>ACFT with MTOW less than 100 tons. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 : 0515-2200.<br>Niveau 8 : PPR Gestionnaire 48 HR.<br>Niveau indisponible : 2200-0515, sauf pour les vols programmés arrivant en retard. | Level 7 : 0515-2200.<br>Level 8 : PPR AD administration 48 HR.<br>Level not available : 2200-0515, except for scheduled late flights. |

**AD 2 LFBZ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Tracteur, épandage de déverglaçant. | Tractor, spreading of de-icing agents. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Accès RFFS, Aire CHARLIE, RWY, TWY, Aires ALPHA et KILO. | Fire fighting access, CHARLIE area, RWY, TWY, ALPHA and KILO areas. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | KFOR | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Suspension possible du trafic pendant les opérations de déverglaçage. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Clearing is likely to cause a temporary interruption of the flying activity. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Aires de stationnement : béton bitumineux, béton. | Parking areas : bituminous concrete, concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | C partie Est : 45 R/C/W/T<br>C partie Ouest : 52 F/A/W/T<br>A partie Est : 36 F/A/W/T<br>A partie Ouest : 56 F/A/W/T<br>B : 16 F/D/W/U<br>K : 45 R/C/W/U<br>Parking Sud : 5 F/D/W/T limité à 4 t. | C East part : 45 R/C/W/T<br>C West part : 52 F/A/W/T<br>A East part : 36 F/A/W/T<br>A West part : 56 F/A/W/T<br>B : 16 F/D/W/U<br>K : 45 R/C/W/U<br>South parking : 5 F/D/W/T limited to 4 t. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | N1 : 23 m, N2 : 23 m, N3 : 14,65 m, S1 : 7,50 m, S2 : 7,5 m, P : 23 m, D : 12,50 m | N1 : 23 m, N2 : 23 m, N3 : 14,65 m, S1 : 7,50 m, S2 : 7,5 m, P : 23 m, D : 12,50 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY P : 52 F/A/W/T<br>TWY N1 : 59 F/B/W/T<br>TWY N2 : 52 F/A/W/T<br>TWY N3 : 43 F/A/W/T<br>TWY S : 5 F/D/W/T limité à 4 t<br>TWY D : 40 F/B/W/T | TWY P : 52 F/A/W/T<br>TWY N1 : 59 F/B/W/T<br>TWY N2 : 52 F/A/W/T<br>TWY N3 : 43 F/A/W/T<br>TWY S : 5 F/D/W/T limited to 4 t<br>TWY D : 40 F/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | TWY N2, travers DWI | TWY N2, cross-wise DWI |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 232 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Restrictions d'utilisation des taxiways :<br>TWY N1 : envergure MAX 52 m.<br>TWY N3 : envergure MAX 29 m.<br>TWY S1 : exploitation de nuit ou par RVR < 800 m interdite.<br>TWY T1 : réservé aux HEL de LHT < ou = 13 m.<br>Parking Sud : envergure max 15 m.<br>Aires ALPHA, BRAVO et KILO :<br>assistance obligatoire pour tout aéronef.<br>Aires BRAVO et KILO :<br>exploitation de nuit ou par RVR < 800 m interdite.<br>Voie d'accès AVT 100 LL réservée exclusivement aux opérations d'avitaillement | Usage TWY restriction :<br>TWY N1 : wing span MAX 52 m.<br>TWY N3 : wing span MAX 29 m.<br>TWY S1 : night operation or RVR < 800 m prohibited.<br>TWY T1 : reserved for HEL of overall length < or = 13 m.<br>South apron : max wingspan 15 m.<br>ALPHA, BRAVO and KILO areas :<br>handling mandatory for all ACFT.<br>BRAVO and KILO areas :<br>night operation or RVR < 800 m prohibited.<br>100 LL access TWY reserved exclusively for refuelling operations. |

**AD 2 LFBZ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD 2 LFBZ APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Aucun dispositif de guidage, placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement. | No guidance device, marshaller required at all parking stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | oui | yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFBZ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | Aires de retournement sur pistes 09 et 27 : manœuvre de demi-tour nécessitant un steering supérieur à 45 degrés suivant le type d'avion.<br>ACFT avec MTOW > 20 t : demi-tour uniquement sur les aires de retournement d'extrémité de piste. | Half turn areas on runways 09 and 27 : turning manoeuver requiring steering greater than 45 degrees according to the type of aircraft.<br>ACFT with MTOW > 20 t : Half turn compulsory on RWY end turn-around areas. |

**AD 2 LFBZ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-BORDEAUX |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFBZ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA-TOULOUSE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-BORDEAUX |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79 |

**AD 2 LFBZ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 089.17 (088) | 2250 x 45 | 62 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°28'05.68"N 001°32'14.01"W<br>( 43°28'05.78"N 001°32'04.93"W )<br>------<br>GUND 160 FT | THR : 241ft<br>DTHR : 242ft |
| 27 | 269.17 (268) | 2250 x 45 | 62 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°28'06.73"N 001°30'33.92"W<br>------<br>GUND 160 FT | THR : 219ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | +1.12% | NIL | 60 | 2370 x 280 | Non | (1) |
| 27 | +1.12% | NIL | 80 | 2370 x 280 | Non | (2) |

(1) RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 90 m.
RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 90 m.

(2) RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 90 m.
RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 2250 | 2310 | 2250 | 2045 | RESA 90 x 90 m, à 60 m après la TORA.<br>RESA 90 x 90 m, 60 m after TORA. |
| TWY D | 1790 | 1850 | 1790 | | |
| TWY N1 | 1000 | 1060 | 1000 | | |
| TWY P | 1810 | 1870 | 1810 | | |
| 27 | 2230 | 2310 | 2230 | 2230 | RESA 90 x 90 m, à 60 m après la TORA.<br>Feux d'extrémité de piste situés à 20 m au-delà des distances déclarées.<br>RESA 90 x 90 m, 60 m after TORA.<br>Runway end lights located at 20 m beyond declared distances. |
| TWY N1 | 1240 | 1320 | 1240 | | |
| TWY S1 | 1240 | 1320 | 1240 | | |

**AD 2 LFBZ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | RTIL - 420 m - LIH | 17 G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | | | | |
| 27 | RTIL | 17 G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 09 | 1650 m<br>600 m | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH<br>LIH | R - LIH | | | (1) |
| 27 | 1650 m<br>600 m | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH<br>LIH | R - LIH | | | (2) |

(1) Balisage latéral seuil et extrémité de piste : feux LED.
Extrémité de piste : 9 feux rouges.
Seuil 09 sur 205 m (seuil décalé) : feux de bord de piste rouges.
Edge THR and RWY end lighting : LED lights.
RWY end : 9 red lights.
THR 09 over 205 m (DTHR) : red RWY edge lighting.

(2) Balisage latéral seuil et extrémité de piste : feux LED.
Extrémité de piste : 9 feux rouges.
Edge THR and RWY end lighting : LED lights.
RWY end : 9 red lights.

**AD 2 LFBZ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Non | No |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Dispositif latéral rétro-réfléchissant : D, S2, T1.<br>Lumineux : N1, N2, N3, P, V. | Lateral retro-reflecting device : D, S2, T1.<br>Lighting : N1, N2, N3, P, V. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Mode normal (ASI) : 0 SEC (pas de coupure feux).<br>Mode secours inversé : < 15 SEC. | Normal mode (REPS) : 0 SEC (no light switch-off).<br>Reverse emergency mode : < 15 SEC. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (Wig-Wag) aux points d'arrêt D, N, P et S. | RWY protection lights (Wig-Wag type) at holding points D, N, P and S. |

**AD 2 LFBZ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Position TLOF : 43°28'09.25"N - 001°32'06.23"W<br>Revêtement : béton bitumineux.<br>Dimensions : carré de 21 m x 21 m.<br>Force portante : 6 tRSI<br>Observations : Voir VAC HELISTATIONS. | Position TLOF : 43°28'09.25"N - 001°32'06.23"W<br>Surface : bituminous concrete.<br>Dimensions : square 21 m x 21 m.<br>Strenght : 6 tRSI<br>Remarks : See VAC HELISTATIONS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BIARRITZ**<br><br>43°35'14"N , 001°47'00"W - 43°37'30"N , 001°34'57"W - 43°30'07"N , 001°20'05"W - 43°27'07"N , 001°20'05"W - 43°22'30"N , 001°27'20"W - 43°22'59"N , 001°38'38"W - 43°24'06"N , 001°40'53"W - 43°28'37"N , 001°47'00"W - 43°35'14"N , 001°47'00"W | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>BIARRITZ Approche (FR)<br>BIARRITZ Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>BIARRITZ Tour (FR)<br>BIARRITZ Tower (EN) | HOR/SKED ATS : voir/see AD 2 LFBZ.3.7<br>Activation connue sur l'ATIS.<br>A l'exclusion de la zone LF-R248 TARNOS.<br>Activation on ATIS.<br>Except for LF- R248 TARNOS. |

**AD 2 LFBZ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | BIARRITZ Information (FR)<br>*BIARRITZ Information (EN)* | 119.180 MHz | HO | |
| APP | BIARRITZ Approche (FR)<br>*BIARRITZ Approach (EN)* | 125.605 MHz | HO | Secteur/Sector BZ. |
| TWR | BIARRITZ Sol (FR)<br>*BIARRITZ Ground (EN)* | 121.955 MHz | HO | |
| TWR | BIARRITZ Tour (FR)<br>*BIARRITZ Tower (EN)* | 118.705 MHz | HO | |
| ATIS | BIARRITZ (FR)<br>*BIARRITZ (EN)* | 128.230 MHz | HO | Tél. 05 59 22 43 72 |

**AD 2 LFBZ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | BTZ | 114.15 MHz<br>CH 88Y | H24 | 43°27'59.9"N 001°30'37.0"W | 262 ft | 100NM(315°..45°)<br>60NM FL500 | | 197°/223m THR 27 | |
| LOC 27 (I.E.1) | BZ | 111.35 MHz | H24 | 43°28'05.6"N 001°32'20.2"W | 243 ft | | | 268°/139 m THR 09 | |
| GP 27 | | 332.15 MHz | H24 | 43°28'02.7"N 001°30'46.9"W | 222 ft | | 15 m/49 ft<br>( 3 °) | 246°/317 m THR 27 | |
| DME 27 | | CH 50Y | H24 | 43°28'02.7"N 001°30'46.9"W | 280 ft | 25NM FL250 | | 246°/317m THR 27 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le CCA BIARRITZ assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales des CTA BIARRITZ et du SIV BIARRITZ en fonction des classes d'espace.

En dehors des HOR ATS CCA BIARRITZ, le CCA PYRENEES assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales de la CTA BIARRITZ et du SIV BIARRITZ en fonction des classes d'espaces (à l'exception des TMA 3, 7 et 8 et CTR qui sont déclassées en G).

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

*BIARRITZ CCA provides the air traffic services within lateral limits of BIARRITZ CTAs and BIARRITZ SIV according to airspace classes.*

*Outside BIARRITZ CCA ATS SKED, the CCA PYRENEES provides the air traffic services within lateral limits of BIARRITZ CTA and BIARRITZ SIV according to airspace classes (except for TMA 3, 7 and 8 and CTR which are downgraded to G).*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

- 1013,2 hPa,
- TA : 5000 ft.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*- 1013,2 hPa,*
*- TA : 5000 ft.*

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

**20.3.1 Roulage**

A400M :

- Circulation via TWY V, N1, N2, P uniquement.

A332 et A333, A342 et A343, B77W :

- Circulation uniquement via TWY V, N2, P.
- Circulation sur TWY V et N2 si postes C1 et B non occupés.
- Circulation via TWY N1 interdite.

B752 et B753 :

- Circulation uniquement via TWY P, V, N1, N2.

***20.3 GROUND HANDLING***

***20.3.1 Taxiing***

*A400M :*

*- Taxiing via TWY V, N1, N2, P only.*

*A332 and A333, A342 and A343, B77W :*

*- Taxiing via TWY V, N2, P only.*
*- Taxiing on TWY V and N2 if stands C1 and B are not occupied.*
*- Taxiing via TWY N1 forbidden.*

*B752 and B753 :*

*- Taxiing only via TWY P, V, N1, N2.*

**20.3.2 Gestion de l'aire de trafic**

Aire de stationnement limitée : stationnement soumis à autorisation préalable obligatoire avec préavis de 48 heures par FAX ou E-mail au Service d'Aviation Générale.

***20.3.2 Apron management***

*Parking area restricted : parking subject to PPR with a 48 hours notice by FAX or E-mail to General Aviation Service.*

**20.3.3 Utilisation des postes de stationnement**

A400M :

- Poste de Stationnement C67 uniquement.

A332 et A333, A342 et A343, B77W :

- Poste de stationnement C67.

B752 et B753 :

- Poste de stationnement C67.

***20.3.3 Use of parking stands***

*A400M :*

*- Stand C67 only.*

*A332 and A333, A342 and A343, B77W :*

*- Parking stand C67.*

*B752 and B753 :*

*- Parking stand C67.*

**20.3.4 Piste**

Limitation à 25 kt de vent moyen traversier Sud sur piste mouillée.

***20.3.4 Runway***

*25 kt South average crosswind limitation on wet RWY.*

**20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES**

**20.4.1 Vols d'entraînement**

ACFT MTOW > 5,7 t et réacteurs :

- limité LUN-VEN sauf 25 DEC et 01 JAN : 0700-1000 et 1130-1600.
- 6 mouvements MAX, alterner 1 procédure IFR et 1 tour de piste.
- hauteur tour de piste : 1500 ft AGL MINIMUM.
- soumis à PPR 2HR Chef de TWR 05 59 22 43 92.

***20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS***

***20.4.1 Training flights***

*ACFT MTOW > 5.7 t and Jet engines :*

*- limited MON-FR except 25 DEC and 01 JAN : 0700-1000 and 1130-1600.*
*- 6 movements MAX, alternate 1 IFR procedure and 1 training pattern.*
*- height of turning pattern : 1500 ft AGL MINIMUM.*
*- subject to PPR 2HR Head of TWR 05 59 22 43 92.*

**20.4.2 Activité ULM**

Activité ULM limitée ULM classe 3 multiaxes.

***20.4.2 ULM activity***

*ULM activity limited to multi-axis class 3 ULM.*

**20.5 FONCTIONS RADAR**

BIARRITZ Approche utilise les fonctions guidage radar, surveillance radar et assistance radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***20.5 BIARRITZ RADAR***

*BIARRITZ Approach uses radar guidance, radar surveillance and radar assitance to provide control, flight information and alert services.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Existence de procédures anti bruit pour VFR et IFR.

*Noise abatement procedures for VFR and IFR.*

**21.1 PROCEDURES AU DEPART**

Réacteurs :

- jusqu'à 1500 ft : puissance de décollage, vitesse V2 + 10
- à 1500 ft : puissance de montée selon les procédures de moindre bruit, en fonction des conditions du moment, vitesse V2 +10
- à partir de 3000 ft : plus de restriction.

***21.1 DEPARTURE PROCEDURES***

*Jet powered ACFT :*

*- Up to 1500 ft: TKOF power V2 + 10*
*- At 1500 ft : climb power set according to noise abatement procedures and conditions, V2 + 10*
*- At or above 3000 ft: no restriction.*

**21.2 PISTE PREFERENTIELLE**

Pour tous ACFT entre 2000-0700 :

Utiliser de manière préférentielle la piste 09 pour les décollages, chaque fois que les conditions le permettent.

***21.2 PREFERRED RUNWAY***

*For all ACFT between 2000-0700 :*

*RWY 09 must be preferred for TKOF, whenever conditions allow it.*

**21.3 ESSAIS MOTEURS**

Points fixes / essais moteurs interdits entre 2200 et 0530.

Points fixes / essais moteurs au-delà de la puissance de mise en roulage uniquement sur la piste entre 0700 et 2000.

Accord préalable du gestionnaire obligatoire (C.E.P TEL : 06 74 68 52 07 ou email : cep@biarritz.aeroport.fr).

***21.3 ENGINE TESTS***

*Engine power check points / engine tests prohibited between 2200 and 0530.*

*Engine power check points / engine tests beyond taxiing thrust only on runway between 0700 and 2000.*

*AD operator's prior agreement compulsory (C.E.P TEL : 06 74 68 52 07 or email : cep@biarritz.aeroport.fr).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFBZ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION**

Aéronefs civils et militaires d'envergure supérieure à 36 m, atterrissage et touch & go, accord préalable du gestionnaire obligatoire sauf pour approches interrompues.

***22.1 USAGE LIMITATIONS***

*Civil and military ACFT with wingspan greater than 36 m, landing and touch & go, AD operator's prior agreement compulsory except for missed approaches.*

→ **22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

→ La présence du relief important au Sud de l'aérodrome limite la validité des consignes recommandées de départ omnidirectionnel au secteur situé au Nord.
- RWY 09 : monter dans l'axe à 4,5 % jusqu'à 1,9 NM BTZ (2.0 NM BZ) puis suivre instruction de contrôle en montée vers FL070.
- RWY 27 : monter dans l'axe à 6 % (pente ATS) jusqu'à 2000 ft, puis monter jusqu'à FL070, à 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ) suivre instruction de contrôle.

***22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Due to Southern high relief of AD, the validity of recommended instructions for omnidirectional departure is restricted to the North.*
*- RWY 09 : climb straight ahead with a 4.5 % climb gradient until 1.9 NM BTZ (2.0 NM BZ) then follow ATC instruction climbing up to FL070.*
*- RWY 27 : climb straight ahead with 6 % (ATS slope) climb gradient until 2000 ft, then climbing up to FL070, at 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ) follow ATC instruction.*

**22.3 PROCEDURES**

***22.3 PROCEDURES***

**22.3.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA**

***22.3.1 IFR routes within the TMA***

22.3.1.1 Transits : cf carte.

*22.3.1.1 Transit : see chart.*

22.3.1.2 Arrivées :

*22.3.1.2 Incoming flights :*

- STAR RNAV 09 et 27 : critères de spécifications de navigation RNAV1 avec senseur GNSS seulement.

Ces arrivées permettent de poursuivre sur les trajectoires d'approches aux instruments conventionnelles et RNAV.

Procédures RNAV par défaut, le pilote doit annoncer son impossibilité de suivre ces trajectoires.

- STAR CONV 09 et 27 : procédures sur demande du pilote.

*- STAR RNAV 09 and 27 : navigation specifications criteria RNAV1 with GNSS sensor only.*

*These STAR RNAV permit to continue on RNAV and conventional instrument approach path.*

*Lack of RNAV capability : the pilot must report there is no possibility to carry out the RNAV instrument approach procedure.*

*- STAR CONV 09 and 27 : procedures at pilot's request.*

22.3.1.3 Départs : cf carte.

En cas d'impossibilité de respecter les pentes spécifiées, le pilote doit le signaler à l'approche lors de la demande d'autorisation de mise en route.

- SID RNAV 09 et 27 : critères de spécifications RNAV1 avec senseur GNSS uniquement.

*22.3.1.3 Outgoing flights : see chart.*

*In the event of a pilot cannot comply with specified slopes gradient, he must report it to the approach during the start up clearance.*

*- SID RNAV 09 and 27 : specification criteria RNAV1 with GNSS sensor only.*

22.3.1.4 Les plans de vol doivent être rédigés conformément aux itinéraires d'arrivée et de départ instaurés.

*22.3.1.4 Flight plans have to be filled in compliance with incoming and outgoing routes as stated.*

22.3.1.5 Le contrôle (ACC ou APP BIARRITZ) peut indiquer, notamment sous contrôle et surveillance radar, d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.

*22.3.1.5 The control authority (ACC or APP BIARRITZ) may stipulate, especially under radar control and radar surveillance other routes to follow in compliance with the global traffic situation.*

**22.3.2 Procédures radar**

L'ACC de BORDEAUX assure les services radar conformément à la réglementation nationale.

***22.3.2 Radar procedures***

*BORDEAUX ACC provides radar services in accordance with the national regulation.*

**22.3.3 Transfert de communication**

En principe, les changements de fréquence ne doivent avoir lieu que sur instruction de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée. En aucun cas, cet appel ne doit être fait plus d'une minute après la réception de l'instruction de changement de fréquence.

***22.3.3 Transfer of communication***

*In principle, frequency changes should only take place when instructed by the authority responsible for air traffic control.*

*The aircraft must call immediately whenever the assigned frequency change. In no case, this call must be made over one minute after having been instructed to do so.*

**22.4 PANNE DE COMMUNICATION**

***22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

**22.4.1 Arrivées**

***22.4.1 Arrivals***

22.4.1.1 Afficher le code 7600

*22.4.1.1 Squawk code 7600*

22.4.1.2 Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

*22.4.1.2 Comply with the procedure defined in the national regulations.*

22.4.1.3 Panne suivie d'une API :

Appliquer la procédure API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième et dernière tentative est suivie d'une nouvelle API, monter à 4500 ft AMSL, puis sortir de la TMA en suivant le R 038 BTZ et rechercher les conditions VMC.

*22.4.1.3 Failure followed by a missed approach :*

*Comply with the missed approach procedure as described on IAC to carry out a second presentation. If this second and last attempt is followed by a new missed approach, climb to 4500 ft AMSL, then leave the TMA following R 038 BTZ and seek VMC.*

**22.4.2 Départs**

***22.4.2 Departures***

22.4.2.1 Afficher le code 7600

*22.4.2.1 Squawk code 7600*

22.4.2.2 En VMC faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

*22.4.2.2 In VMC proceed a half turn to land on the AD or resume flight towards the appropriate AD.*

22.4.2.3 En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné et ensuite seulement, entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le plan de vol en vigueur.

*22.4.2.3 In IMC, keep on flying to clear the TMA at the last assigned FL and then climb to the cruise level stated in the current flight plan.*

**22.5 PROCEDURES LVP**

***22.5 LVP PROCEDURES***

Piste :

*RWY :*

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS.

*When LVP procedures are in progress, pilots will be informed via ATIS.*

La piste 27 est homologuée pour des procédures d'atterrissage CAT I.

*Runway 27 is certified for CAT I precision approach.*

Décollage par faible visibilité voir AD 2 LFBZ ADC 01.

*Low visibility TKOF see AD 2 LFBZ ADC 01.*

Critères de mise en place :

*Criteria of implementation :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les procédures LVP sont mises en place dès que les RVR sont inférieures à 800 m ou le plafond inférieur à 200 ft.

*LVP are in force when RVR are lower than 800 m or ceiling below 200 ft.*

**AD 2 LFBZ.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

Zone de traitement : la surveillance est effective à l'intérieur des limites latérales de la TMA BIARRITZ à l'exception de :

- la LF-R 266.

- l'approche intermédiaire et finale VOR DME RWY 22 à SAN SEBASTIAN (LESO) (AIP ESPAGNE AD2 LESO IAC 3).

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*MSAW ground warning system (see AD 1.0).*

*Processing area : the MSAW monitoring is effective within the lateral limits of the BIARRITZ TMA excluding :*

*- the LF-R 266.*

*- the intermediate and final approach VOR DME RWY 22 at SAN SEBASTIAN (LESO) (AIP SPAIN AD2 LESO IAC 3).*

*AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Intervention adaptée avec effarouchement de SR-30 à SS+30.

***23.2 WILDLIFE HAZARD***

*Appropriate intervention with scaring tactics from SR-30 to SS+30.*

**AD 2 LFBZ.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFBZ.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# BIARRITZ PAYS BASQUE
# LFBZ

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| | **POSTES** / *Stands* | * | **AERONEF CRITIQUE** / *Critical ACFT* **Envergure MAX /** *MAX wingspan* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | **AIRE Alpha /** *AREA* **"A"** | | | |
| ☛ | 1 | A | 29 m | Stationnement face à l'Ouest / *Parking facing West.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.* |
| ☛ | 2 | A | 22.05 m | Stationnement face à l'Ouest / *Parking facing West.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.* |
| ☛ | 3 | A | 22.05 m | Stationnement face à l'Ouest / *Parking facing West.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.* |
| ☛ | 4 | A | 22.05 m | Stationnement face à l'Ouest / *Parking facing West.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.* |
| ☛ | 5 | A | 17.20 m | Stationnement face à l'Ouest / *Parking facing West.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.* |
| ☛ | 6 | A | 17.20 m | Stationnement face à l'Ouest / *Parking facing West.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.* |
| ☛ | 7 | A | 17.20 m | Stationnement face à l'Ouest / *Parking facing West.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.* |
| | **AIRE Alpha Postes hélicoptère /** ***AREA "A" helicopter stands*** | | | |
| ☛ | H1 | | HEL LHT ≤ 13,73 m | Informer la TWR de la mise en route sur la fréquence sol.<br>*Advise TWR when starting up on GND frequency.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.*<br><br>Rotors tournant simultanés interdit entre postes adjacents.<br>*Simultaneous rotating rotors prohibited between adjacent stations.* |
| ☛ | H2 | | HEL LHT ≤ 13,73 m | Informer la TWR de la mise en route sur la fréquence sol.<br>*Inform the TWR of the start-up on the ground frequency.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.*<br><br>Rotors tournant simultanés interdit entre postes adjacents.<br>*Simultaneous rotating rotors prohibited between adjacent stations.* |
| ☛ | H3 | | HEL LHT ≤ 13,73 m | Informer la TWR de la mise en route sur la fréquence sol.<br>*Advise TWR when starting up on GND frequency.*<br><br>Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.*<br><br>Rotors tournant simultanés interdit entre postes adjacents.<br>*Simultaneous rotating rotors prohibited between adjacent stations.* |

* A = Autonome / *Autonomous*



© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
# LFBZ

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **POSTES** / *Stands* | * | **AERONEF CRITIQUE** / *Critical ACFT* **Envergure MAX** / *MAX wingspan* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE Bravo** / *AREA* **"B"** | | | |
| | A | C160-GLF V | Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sureté.<br>*Handling compulsory due to safety and security reasons.*<br><br>C160 : Accès au poste via la ligne continue.<br>*C160 : Stand access via the continuous line.*<br><br>GLF V : Accès au poste via la ligne en pointillés.<br>Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m.<br>*GLF V : Stand access via the dotted line.*<br>*Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |
| | | | |
| **AIRE Charlie** / *AREA* **"C"** | | | |
| 1 | A | E170/E190/BCS3/CRJ9/<br>CRJX/A321/A21N/B738/<br>B739/B712/F100 | Sortie de poste obligatoire via la ligne de guidage continue/C1A.<br>*Mandatory stand exit via the continuous guide line/C1A.*<br>Pourrait être éventuellement repoussé.<br>*Could possibly be pushed back.* |
| | | AT46/AT76/E135/E145/A318/<br>A319/A20N/B736/B737/BSC1<br>RJ85/RJ10/DH8D/SB20 | Sortie de poste obligatoire via la ligne de guidage en pointillés/C1B.<br>*Mandatory stand exit via the dotted guide line/C1B.*<br><br>Pourrait être éventuellement repoussé.<br>*Could possibly be pushed back.* |
| 2 | A | E170/E190/BCS3/CRJ9/<br>CRJX/A321/A21N/B738/<br>B739/B712/F100 | Accès au poste obligatoire via la ligne de guidage continue/C2A.<br>*Mandatory stand access via the continuous guide line/C2A.* |
| | | AT46/AT76/E135/E145/A318/<br>A319/A20N/B736/B737/BSC1<br>RJ85/RJ10/DH8D/SB20 | Accès au poste obligatoire via la ligne de guidage en pointillés/C2B.<br>*Mandatory stand access via the dotted guide line/C2B.* |
| 3 | R | A21N/B738 | |
| 4 | R | A21N/B738 | |
| 5 | R | A21N/B738 | |
| 6 | R | A21N/B738 | |
| 7 | R | A21N/B738 | Autonome autorisé pour aéronefs sans barre de repoussage disponible. Dans ce cas, il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage.<br>*Self-manoeuvring authorized for aircraft without an available pushback bar. In this case, it is recommended to use reduced thrust during startup and taxiing.* |
| 67 | R | B747 | |

* A = Autonome / *Self-manoeuvring* R = Repoussé / *Pushback*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BIARRITZ PAYS BASQUE
# LFBZ

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **POSTES** / *Stands* | * | **AERONEF CRITIQUE** / *Critical ACFT* **Envergure MAX /** *MAX wingspan* | **OBSERVATIONS** / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE Kilo /** *AREA* **"K"** | | | |
| 1 | A | 32 m | Assistance obligatoire pour raisons de sécurité et sûreté. Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m. *Handling compulsory due to safety and security reasons. Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |
| 2 | R | 32 m | Assistance obligatoire pour raisons de sécurité et sûreté. Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m. *Handling compulsory due to safety and security reasons. Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |
| 3 | A | 32 m | Assistance obligatoire pour raisons de sécurité et sûreté. Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m. *Handling compulsory due to safety and security reasons. Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |
| 4 | R | 15 m | Assistance obligatoire pour raisons de sécurité et sûreté. Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m. *Handling compulsory due to safety and security reasons. Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |
| 5 | R | 15 m | Assistance obligatoire pour raisons de sécurité et sûreté. Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m. *Handling compulsory due to safety and security reasons. Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |
| 6 | R | 15 m | Assistance obligatoire pour raisons de sécurité et sûreté. Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m. *Handling compulsory due to safety and security reasons. Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |
| 7 | R | 15 m | Assistance obligatoire pour raisons de sécurité et sûreté. Exploitation interdite de nuit ou par RVR < 800 m. *Handling compulsory due to safety and security reasons. Night-time operation or with RVR < 800 m prohibited.* |

* A = Autonome / *Self-manoeuvring* R = Repoussé / *Pushback*

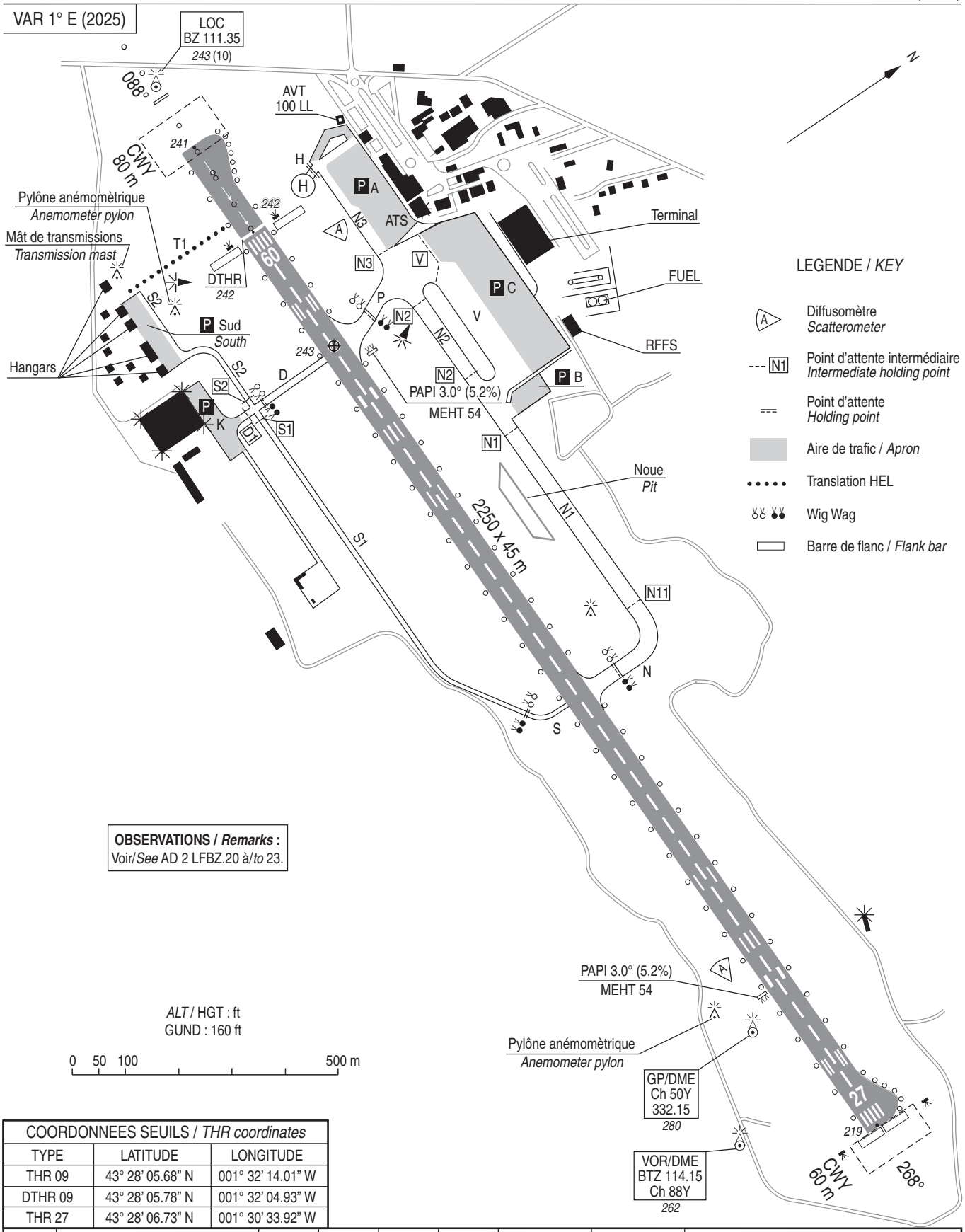


© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** BIARRITZ : 128.230 ☎ 05 59 22 43 72
**GND** (SOL) : 121.955

# BIARRITZ PAYS BASQUE
43 28 06 N - 001 31 52 W
*ALT AD : 245 (9 hPa)*




**OBSERVATIONS / *Remarks* :**
Voir/*See* AD 2 LFBZ.20 à/*to* 23.

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 43° 28' 05.68" N | 001° 32' 14.01" W |
| DTHR 09 | 43° 28' 05.78" N | 001° 32' 04.93" W |
| THR 27 | 43° 28' 06.73" N | 001° 30' 33.92" W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | RTIL - 420 m - LIH | LIH | 2250 | 2310 | 2250 | 2045 | Revêtue | 62 F/A/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 27 | NIL | LIH | 2230 | 2310 | 2230 | 2230 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | 550 |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**BIARRITZ** PAYS BASQUE

**OBSERVATIONS / *Remarks***

Accès au poste C2 :
- selon cheminement en pointillés,
- entrée via C1 interdite car risque de collision avec obstacles.

*Access to stand C2 :*
*- according to dotted path,*
*- entry via C1 prohibited due to risk of collision with obstacles.*

Utlisation APU limitée à 30 min sur le poste de stationnement.

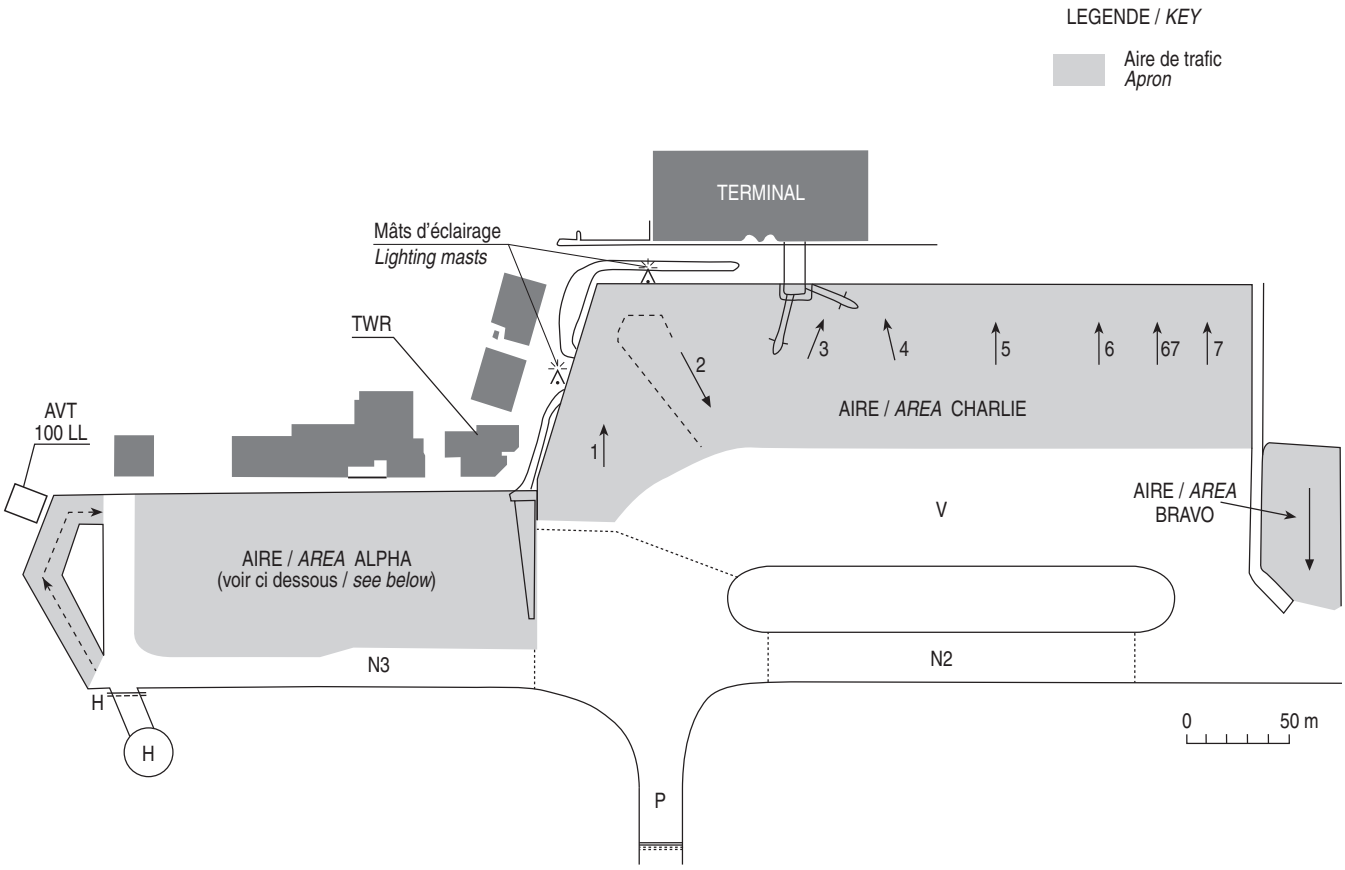
*Use of APU restricted to 30 min on apron.*

**Aires A, B et K / *A, B and K areas***

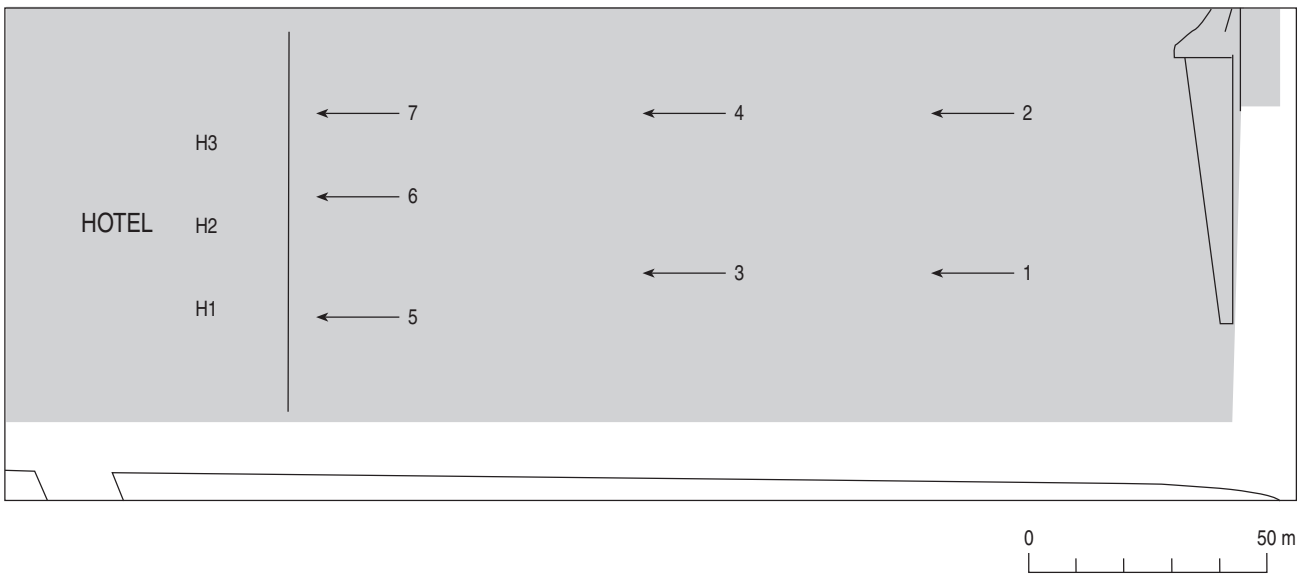
Voir / *See* AD 2 LFBZ.20.1
Des frais d'annulation sont applicables. Disponibles sur le site internet du gestionnaire.
*Cancellation fees apply. Available on operator's website.*

**Utilisation des postes de stationnement**
***Use of parking stands***

Voir/*See* AD 2 LFBZ MIA TEXT 01
AD 2 LFBZ MIA TEXT 02
AD 2 LFBZ MIA TEXT 03




AIRE / *AREA* ALPHA

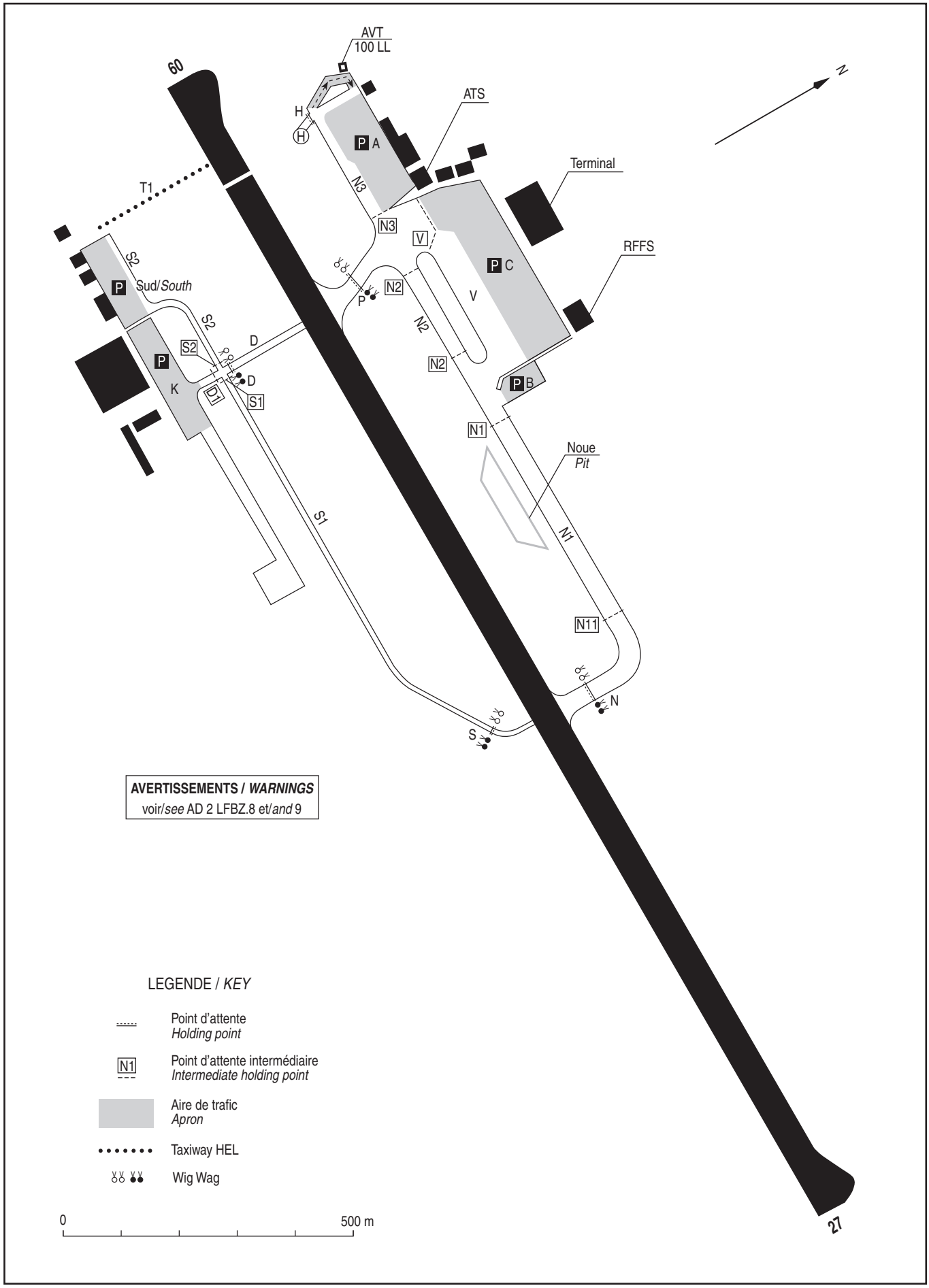





© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**BIARRITZ** PAYS BASQUE






© SIA

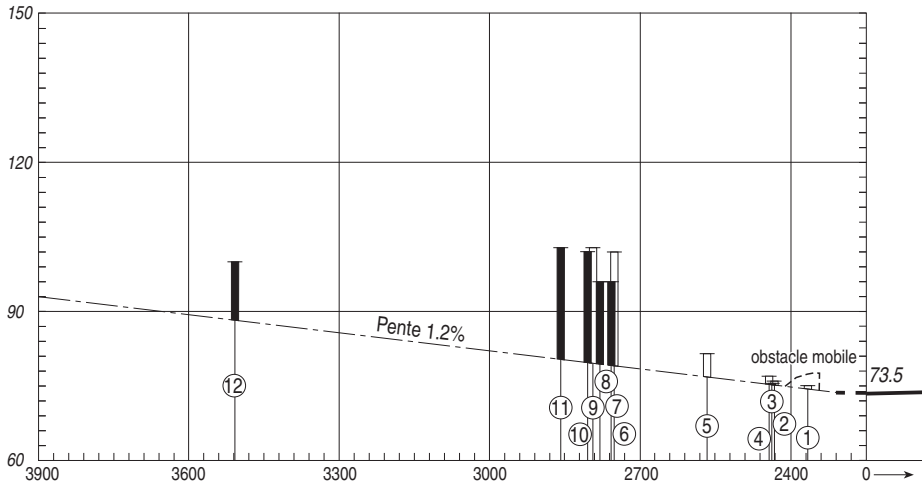
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aeodrome obstacles chart - ICAO - A type*

**BIARRITZ** PAYS BASQUE
RWY 09/27

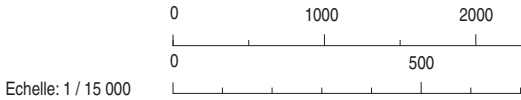
VAR 1° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

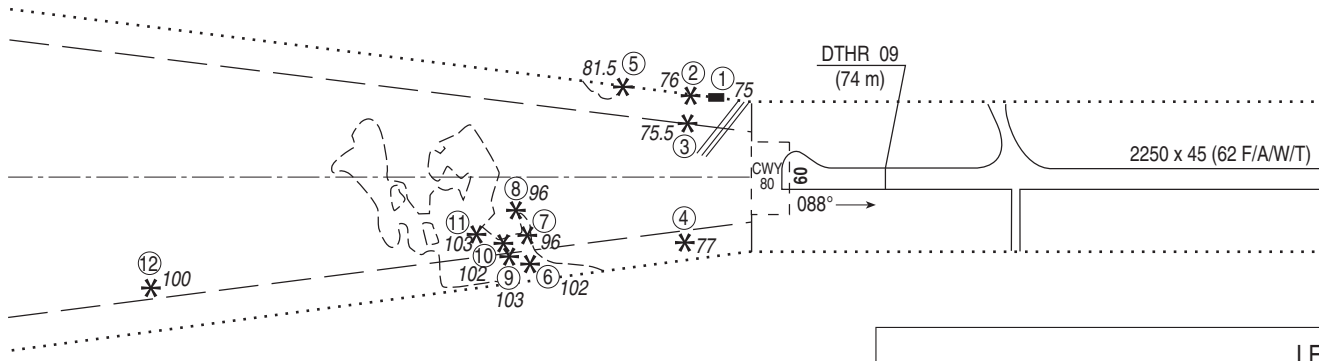
| DISTANC | | |
|---|---|---|
| RWY 09 | | |
| 2250 | TORA - | Longueur de roule |
| 2310 | TODA - | Distance d |
| 2250 | ASDA - | Distance acc |
| 2045 | LDA - | Distance d' |




RWY 09 : Premier quart de pis
*First quarter of RWY*




Echelle: 1 / 15 000




LE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SIT

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE

MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ..

BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTA

OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR
DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

TOLERANCES CONFORME

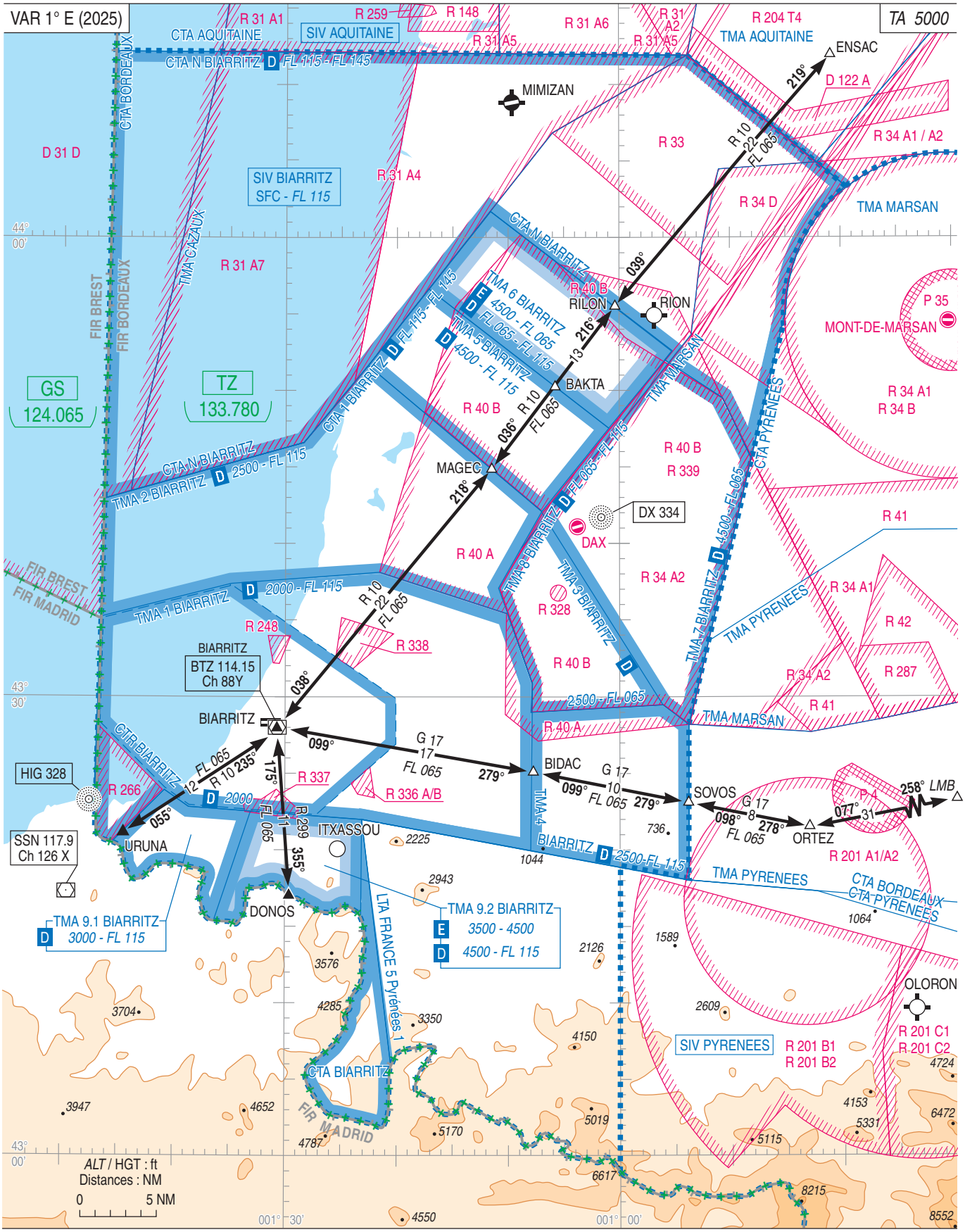
Levé exécuté en septembre 2010
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## Carte régionale
## *Area chart*

**ATIS** BIARRITZ 128.230
**FIS :** BIARRITZ Information 119.180
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705

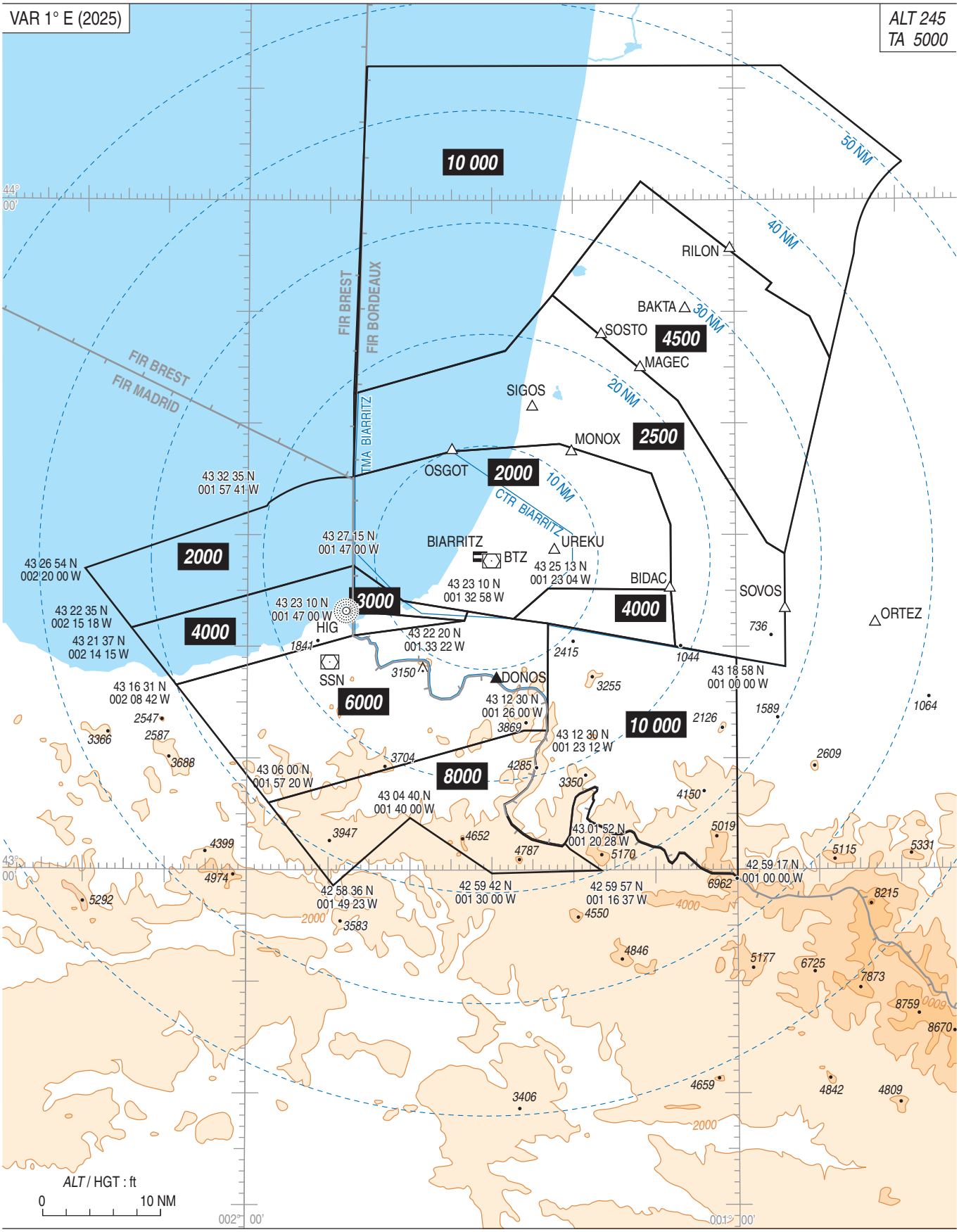





© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

**ATIS** BIARRITZ : 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche / *Approach* : 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour / *Tower* : 118.705






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| BTZ | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| SSN | 43°18'40.3" N 001°49'49.4" W | X | X | X | |
| BIDAC | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| DONOS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MAGEC | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MONOX | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| OSGOT | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| SIGOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOSTO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOVOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| UREKU | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| VAVIX | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BZ090 | 43°28'08.3" N 001°27'57.8" W | X | | X | X |
| BZ092 | 43°32'27.4" N 001°44'21.6" W | X | | X | X |
| BZ270 | 43°28'03.2" N 001°35'36.8" W | X | | X | X |
| BZ272 | 43°39'16.0" N 001°35'53.2" W | X | | | X |
| BZ274 | 43°36'36.7" N 001°13'45.3" W | X | | X | X |
| BZ275 | 43°32'43.9" N 001°24'19.2" W | X | | | X |
| BZ276 | 43°32'49.2" N 001°14'39.3" W | X | | X | X |
| BZ277 | 43°28'13.9" N 001°24'13.3" W | X | | X | X |
| BZ360 | 43°35'03.3" N 001°35'36.8" W | X | | X | |
| BZ501 | 43°23'44.9" N 001°15'43.3" W | X | | X | |
| BZ503 | 43°23'39.0" N 001°26'22.7" W | X | | X | |
| BZ504 | 43°22'03.1" N 001°27'15.2" W | X | | X | |
| BZ505 | 43°23'33.1" N 001°35'36.8" W | X | | X | |
| BZ506 | 43°21'03.1" N 001°33'59.3" W | X | | X | |
| BZ507 | 43°23'27.3" N 001°44'15.4" W | X | | X | X |
| FBZ09 | 43°28'00.9" N 001°39'27.1" W | X | | | X |
| FBZ27 | 43°28'12.3" N 001°20'56.4" W | X | | | X |
| IBZ09 | 43°27'57.4" N 001°44'15.4" W | X | | X | X |
| IBZ27 | 43°28'15.0" N 001°15'43.3" W | X | | X | X |
| RW09 | REF AD 2 LFBZ.12 DTHR 09 | X | | | X |
| RW27 | REF AD 2 LFBZ.12 THR 27 | X | | | X |
| FAF VOR RWY 09 | 43°28'12.0" N 001°37'20.4" W | | X | | X |
| FAF LOC RWY 27 | 43°28'12.1" N 001°20'56.4" W | | X | | X |
| FAF VOR RWY 27 | 43°28'44.0" N 001°20'55.1" W | | X | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 09**

RMK -

MAG VAR 2025 0.9°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | OSGOT | Yes | 161 | 161.6 | 3.3 | R | 3000 | FL070 | 200 | - | - |
| INA OSGOT | IF | OSGOT | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | - | - | - |
| | TF | BZ092 | - | 233 | 233.7 | 8.5 | - | 2000 | 3500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IBZ09 | - | 178 | 179.0 | 4.5 | - | 2000 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BZ092 | IF | BZ092 | - | - | - | - | - | 2000 | 3500 | 200 | - | - |
| | TF | IBZ09 | - | 178 | 179.0 | 4.5 | - | 2000 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA BZ507 | IF | BZ507 | - | - | - | - | - | 2500 | 3500 | 220 | - | - |
| | TF | IBZ09 | - | 359 | 000.0 | 4.5 | - | 2000 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBZ09 | - | - | - | - | - | 2000 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FBZ09 | - | 088 | 089.0 | 3.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | Yes | 088 | 089.1 | 5.4 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | BZ090 | Yes | 088 | 089.2 | 3.0 | - | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | DF | OSGOT | - | - | - | - | L | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFBZ |
| Runway | 09 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E09A |
| LTP/FTP Latitude | 432805.7775N |
| LTP/FTP Longitude | 0013204.9340W |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 122.5 |
| FPAP Latitude | 432806.7335N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 0.9560 |
| FPAP Longitude | 0013033.9215W |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 91.0125 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

# Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 1A 02 06 0C 09 00 00 01 39 30<br>05 23 91 A7 12 74 64 57 FF C9 18<br>78 07 00 09 C7 02 EA 01 2C 01 64<br>00 C8 AF 3C B8 80 AB |
| Calculated CRC Value | 3CB880AB |

# Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 73.7 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 73.7 |



© SIA

**ILS Z RWY 27**

RMK: -

MAG VAR 2025 0.9°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | BZ277 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BZ277 | IF | BZ277 | - | - | - | - | - | - | 3500 | 220 | - | - |
| | TF | BZ275 | - | 358 | 359.1 | 4.5 | - | 2500 | 3500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BZ276 | - | 088 | 089.2 | 7.0 | R | 2500 | 3500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBZ27 | - | 189 | 189.7 | 4.6 | R | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| INA BZ274 | IF | BZ274 | - | - | - | - | - | 2500 | 5000 | - | - | - |
| | TF | BZ276 | - | 189 | 189.8 | 3.8 | - | 2500 | 3500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBZ27 | - | 189 | 189.7 | 4.6 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| INA BIDAC | IF | BIDAC | - | - | - | - | - | 2500 | 5000 | - | - | - |
| | TF | IBZ27 | - | 299 | 300.2 | 6.4 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| INA BZ501 | IF | BZ501 | - | - | - | - | - | 2500 | 3500 | 220 | - | - |
| | TF | IBZ27 | - | 359 | 000.0 | 4.5 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBZ27 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 200 | - | - |

See chart ILS Z RWY 27

**RNP RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | BZ277 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BZ277 | IF | BZ277 | - | - | - | - | - | - | 3500 | 220 | - | - |
| | TF | BZ275 | - | 358 | 359.1 | 4.5 | - | 2500 | 3500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BZ276 | - | 088 | 089.2 | 7.0 | R | 2500 | 3500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBZ27 | - | 189 | 189.7 | 4.6 | R | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| INA BZ274 | IF | BZ274 | - | - | - | - | - | 2500 | 5000 | - | - | - |
| | TF | BZ276 | - | 189 | 189.8 | 3.8 | - | 2500 | 3500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IBZ27 | - | 189 | 189.7 | 4.6 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| INA BIDAC | IF | BIDAC | - | - | - | - | - | 2500 | 5000 | - | - | - |
| | TF | IBZ27 | - | 299 | 300.2 | 6.4 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| INA BZ501 | IF | BZ501 | - | - | - | - | - | 2500 | 3500 | 220 | - | - |
| | TF | IBZ27 | - | 359 | 000.0 | 4.5 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IBZ27 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 200 | - | - |
| | TF | FBZ27 | - | 268 | 269.4 | 3.8 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | 268 | 269.3 | 7.0 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | BZ270 | Yes | 268 | 269.1 | 3.7 | - | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | DF | BZ272 | - | - | - | - | R | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | BZ274 | - | 098 | 099.3 | 16.3 | R | - | 4000 | 220 | - | 1.0 |

# Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFBZ |
| Runway | 27 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E27A |
| LTP/FTP Latitude | 432806.7335N |
| LTP/FTP Longitude | 0013033.9215W |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 115.5 |
| FPAP Latitude | 432805.6800N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -1.0535 |
| FPAP Longitude | 0013214.0065W |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -100.0850 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

# Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 1A 02 06 0C 1B 00 00 01 37 32<br>05 9B 98 A7 12 7D 2B 5A FF 83 18<br>C5 F7 FF 16 F2 FC EA 01 2C 01 64<br>00 C8 AF D2 9F 9A F4 |
| Calculated CRC Value | D29F9AF4 |

# Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 66.7 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 66.7 |



© SIA

**BIARRITZ PAYS BASQUE**
**SID RNAV RWY 09**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : BTZ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **SOSTO 3D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ090 | Yes | 088 | 089.2 | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | SIGOS | - | 008 | 009.0 | 13.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SOSTO | - | 043 | 043.7 | 8.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAVIX | - | 040 | 040.9 | 38.3 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **VAVIX 3D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ090 | Yes | 088 | 089.2 | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | MAGEC | - | 034 | 035.0 | 20.5 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAVIX | - | 033 | 034.2 | 38.5 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **SOVOS 3D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ090 | Yes | 088 | 089.2 | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | BIDAC | - | 101 | 102.0 | 14.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SOVOS | - | 099 | 099.9 | 10.5 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **DONOS 3D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ090 | Yes | 088 | 089.2 | - | - | - | - | 185 | 1.0 |
| - | TF | BZ504 | - | 174 | 175.1 | 6.1 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DONOS | - | 197 | 198.0 | 5.3 | - | FL080 | - | - | 1.0 |
| **SSN 3D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ090 | Yes | 088 | 089.2 | - | - | - | - | 185 | 1.0 |
| - | TF | BZ504 | - | 174 | 175.1 | 6.1 | R | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | SSN | - | 258 | 258.5 | 16.8 | R | FL080 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BIARRITZ PAYS BASQUE**
**SID RNAV RWY 27**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 27**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : BTZ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VAVIX 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ270 | Yes | 268 | 269.1 | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | BZ360 | - | 359 | 000.0 | 7.0 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SOSTO | - | 046 | 047.1 | 18.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAVIX | - | 040 | 040.9 | 38.3 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **SSN 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ270 | Yes | 268 | 269.1 | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | BZ507 | - | 233 | 233.9 | 7.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SSN | - | 219 | 220.4 | 6.3 | - | FL080 | - | - | 1.0 |
| **DONOS 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ270 | Yes | 268 | 269.1 | - | - | - | - | 185 | 1.0 |
| - | TF | BZ506 | - | 169 | 170.3 | 7.1 | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | DONOS | - | 140 | 140.7 | 5.2 | - | FL080 | - | - | 1.0 |
| **SOVOS 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BZ270 | Yes | 268 | 269.1 | - | - | - | - | 185 | 1.0 |
| - | DF | BZ503 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | SOVOS | - | 090 | 090.9 | 23.6 | - | FL070 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BIARRITZ PAYS BASQUE**
**STAR RNAV RWY 09**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | HF | OSGOT | Yes | 161 | 161.6 | 3.3 | R | 3000 | FL070 | 200 | - |
| **MAGEC 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAGEC | - | - | - | - | - | - | FL080 | - | - |
| - | TF | SIGOS | - | 249 | 250.2 | 10.3 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | OSGOT | - | 241 | 241.5 | 8.2 | - | 3000 | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | BZ092 | - | 233 | 233.7 | 8.5 | - | 2500 | 3500 | 200 | 1.0 |
| **SSN 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SSN | - | - | - | - | - | 3500 | 6000 | - | - |
| - | TF | BZ507 | - | 039 | 040.3 | 6.3 | - | 2500 | 3500 | 220 | 1.0 |
| **DONOS 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | DONOS | - | - | - | - | - | 6000 | FL090 | - | - |
| - | TF | BZ506 | - | 320 | 320.7 | 5.2 | - | 3500 | 6000 | - | 1.0 |
| - | TF | BZ507 | - | 287 | 287.8 | 7.9 | - | 2500 | 3500 | 220 | 1.0 |
| **SOVOS 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SOVOS | - | - | - | - | - | - | FL100 | - | - |
| - | TF | BIDAC | - | 279 | 280.1 | 10.5 | - | 2500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BZ503 | - | 263 | 264.1 | 13.4 | - | 2500 | 6000 | - | 1.0 |
| - | TF | BZ505 | - | 268 | 269.2 | 6.7 | - | 2500 | 6000 | - | 1.0 |
| - | TF | BZ507 | - | 268 | 269.2 | 6.3 | - | 2500 | 3500 | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BIARRITZ PAYS BASQUE**
**STAR RNAV RWY 27**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY 27**

| RMK | GNSS only | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | BZ277 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MAGEC 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAGEC | - | - | - | - | - | - | FL080 | - | - |
| - | TF | BZ274 | - | 189 | 190.0 | 8.4 | - | - | 5000* | - | 1.0 |
| - | TF | BZ276 | - | 189 | 189.8 | 3.8 | - | 3000 | 3500* | - | 1.0 |
| - | TF | IBZ27 | - | 189 | 189.7 | 4.6 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BZ277 | - | 269 | 269.9 | 6.2 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **SOVOS 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SOVOS | - | - | - | - | - | - | FL100 | - | - |
| - | TF | BIDAC | - | 279 | 280.1 | 10.5 | - | 3000 | 5000* | - | 1.0 |
| - | TF | IBZ27 | - | 299 | 300.2 | 6.4 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BZ277 | - | 269 | 269.9 | 6.2 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **DONOS 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | DONOS | - | - | - | - | - | 6000 | FL090 | - | - |
| - | TF | BZ503 | - | 018 | 018.9 | 7.0 | - | 3500 | 6000 | 220 | 1.0 |
| - | TF | BZ501 | - | 088 | 089.2 | 7.8 | - | 3000 | 3500* | 220 | 1.0 |
| - | TF | IBZ27 | - | 359 | 000.0 | 4.5 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BZ277 | - | 269 | 269.9 | 6.2 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **SSN 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SSN | - | - | - | - | - | 6000 | FL090 | - | - |
| - | TF | BZ505 | - | 064 | 064.7 | 11.5 | - | 3500 | 6000 | - | 1.0 |
| - | TF | BZ503 | - | 088 | 089.1 | 6.7 | - | 3500 | 6000 | 220 | 1.0 |
| - | TF | BZ501 | - | 088 | 089.2 | 7.8 | - | 3000 | 3500* | 220 | 1.0 |
| - | TF | IBZ27 | - | 359 | 000.0 | 4.5 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BZ277 | - | 269 | 269.9 | 6.2 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |

* Restriction en cas d'arrivée directe autorisée

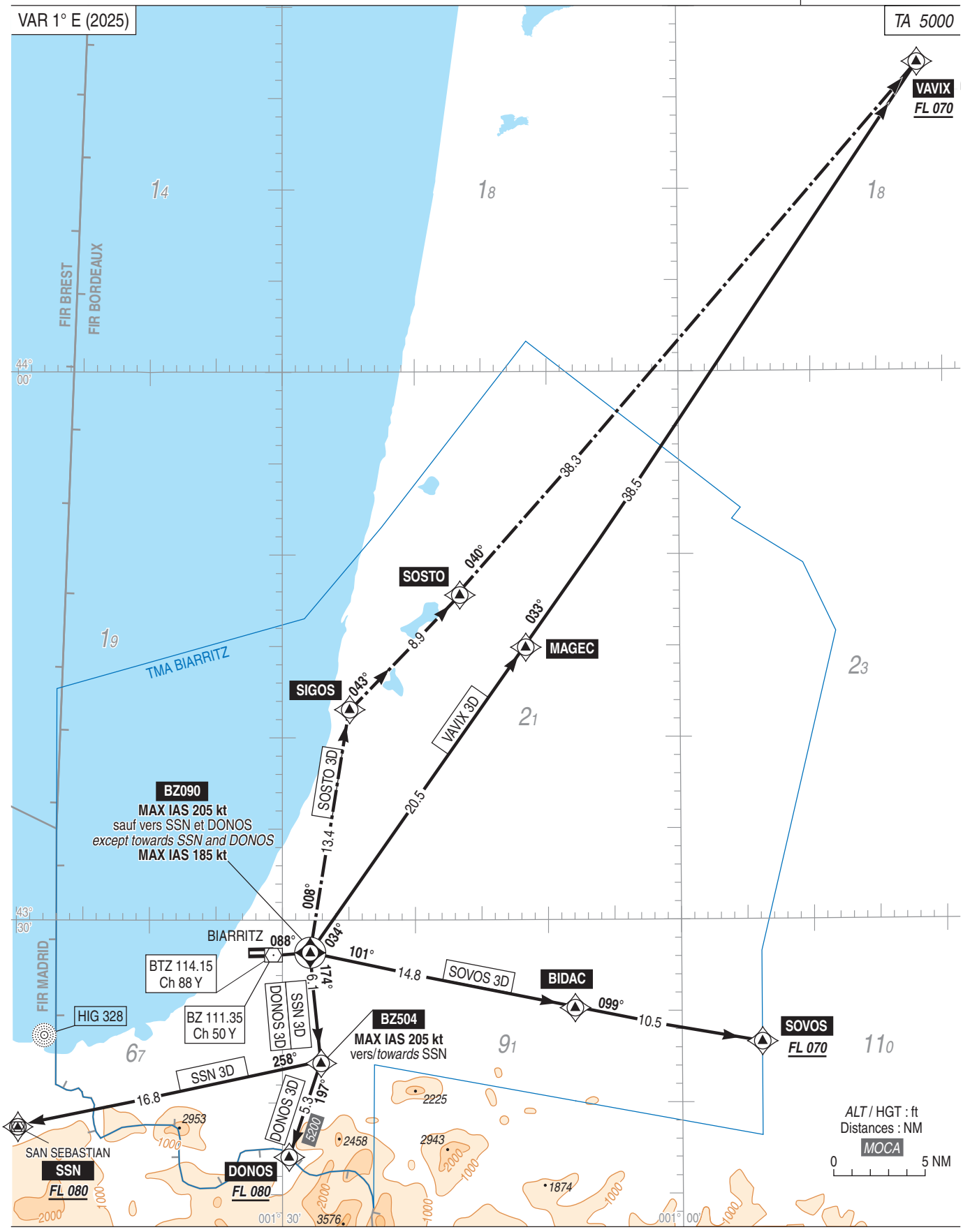
© Service de l'Information Aéronautique, France

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BIARRITZ 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705

Sur instruction CTL
*On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS seulement / *only*). |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY 09, la pente initiale théorique de montée est de 6,0 % pente ATS.<br>Pente obstacle après le virage initial pour les départs SSN et DONOS de 4,0 % s'applique et une pente ATS vers l'Espagne de 9,7 %.<br><br>*For all departures RWY 09, initial theoretical ATS climb gradient 6.0 %.*<br>*Obstacle slope 4.0 % after initial turn for SSN and DONOS departures and ATS slope to Spain of 9.7 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **SOSTO 3D** | Monter 088° vers BZ090 (MAX IAS 205 kt) puis tourner à gauche vers SIGOS, puis vers SOSTO, puis vers VAVIX.<br><br>*Climb 088° to BZ090 (MAX IAS 205 kt) then turn left to SIGOS, then to SOSTO, then to VAVIX.* | FL 070 | Sur instruction CTL.<br><br>*On CTL instruction.* |
| **VAVIX 3D** | Monter 088° vers BZ090 (MAX IAS 205 kt) puis tourner à gauche vers MAGEC, puis vers VAVIX.<br><br>*Climb 088° to BZ090 (MAX IAS 205 kt) then turn left to MAGEC, then to VAVIX.* | FL 070 | |
| **SOVOS 3D** | Monter 088° vers BZ090 (MAX IAS 205 kt) puis vers BIDAC, puis vers SOVOS.<br><br>*Climb 088° to BZ090 (MAX IAS 205 kt) then to BIDAC, then to SOVOS.* | FL 070 | |
| **DONOS 3D** | Monter 088° vers BZ090 (MAX IAS 185 kt) puis tourner à droite vers BZ504, puis vers DONOS.<br><br>*Climb 088° to BZ090 (MAX IAS 185 kt) then turn right to BZ504, then to DONOS.* | FL 080 | MOCA 5200<br>Pente ATS vers l'Espagne : 9,7 %.<br><br>*MOCA 5200*<br>*ATS slope to Spain : 9.7 %.* |
| **SSN 3D** | Monter 088° vers BZ090 (MAX IAS 185 kt) puis tourner à droite vers BZ504 (MAX IAS 205 kt), puis tourner à droite vers SSN.<br><br>*Climb 088° to BZ090 (MAX IAS 185 kt) then turn right to BZ504 (MAX IAS 205 kt), then turn right to SSN.* | FL 080 | Pente ATS vers l'Espagne : 9,7 %.<br><br>*ATS slope to Spain : 9.7 %.* |

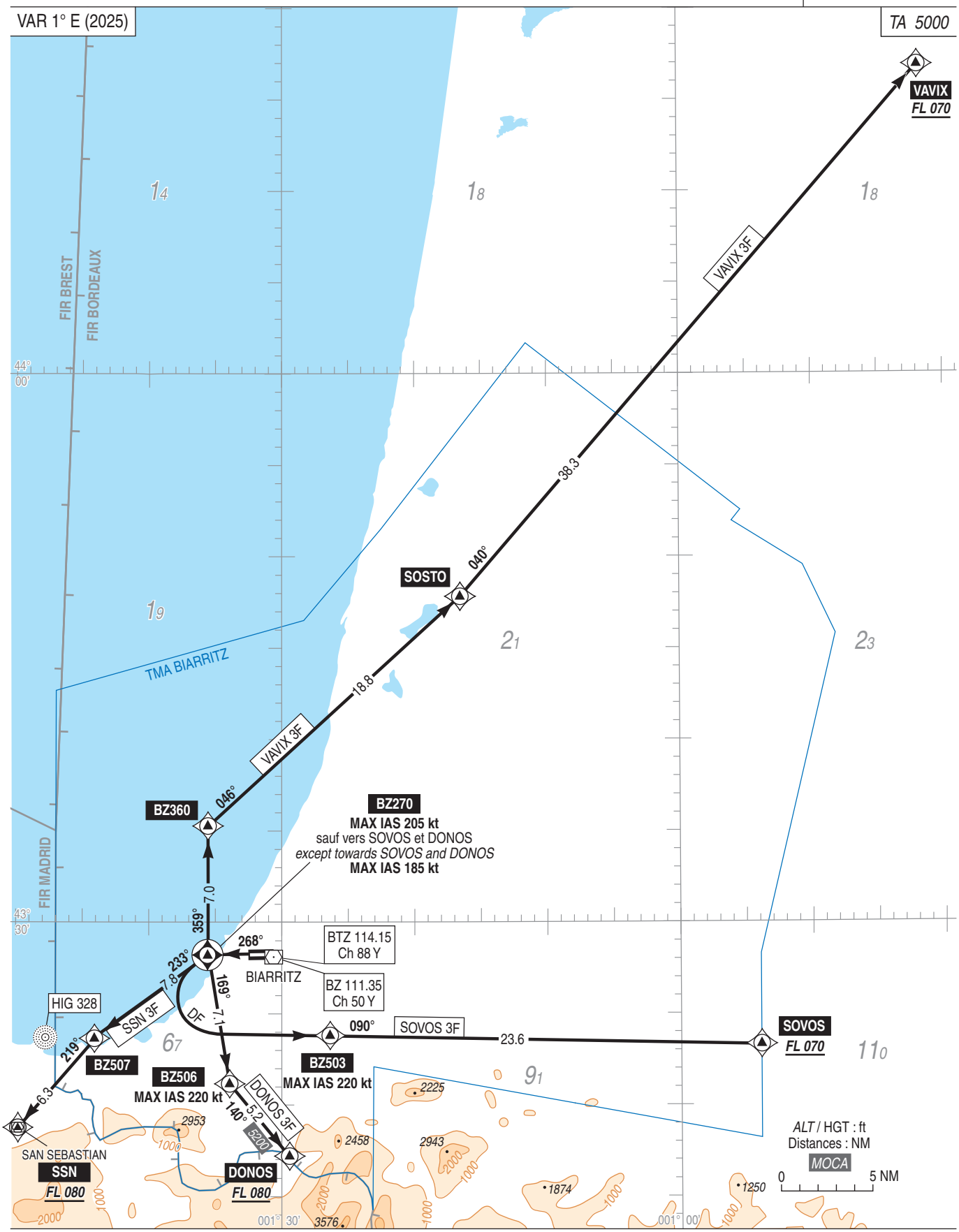
←

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BIARRITZ 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
# SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 27 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS seulement / *only*). |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY 27, la pente initiale théorique de montée est de 5,0 % pente ATS.<br>Pente obstacle après le virage initial pour les départs SSN et DONOS de 4,0 % s'applique et une pente ATS vers l'Espagne de 9,7 %.<br><br>*For all departures RWY 27, initial theoretical ATS climb gradient 5.0 %.*<br>*Obstacle slope 4.0 % after initial turn for SSN and DONOS departures and ATS slope to Spain of 9.7 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |

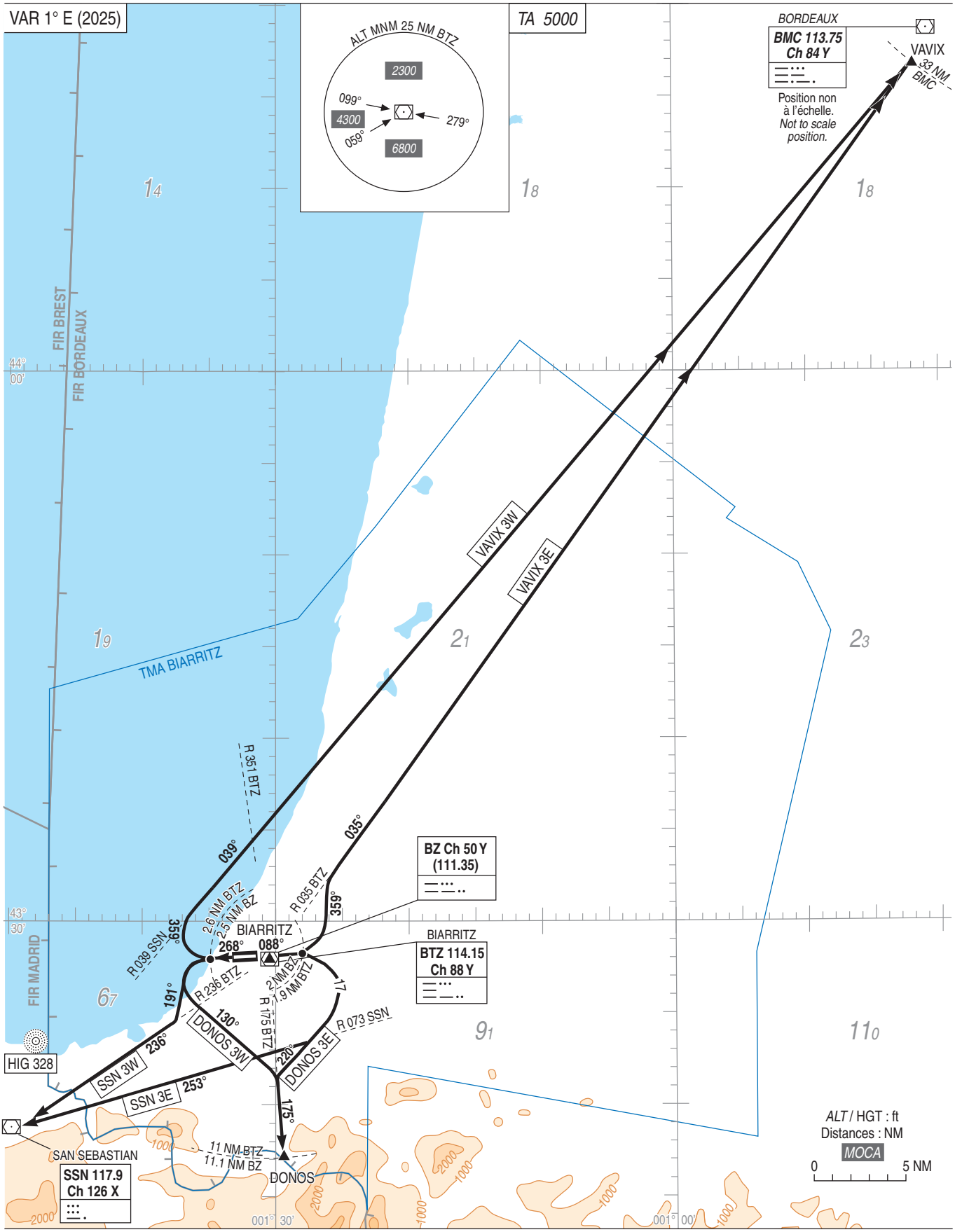
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **VAVIX 3F** | Monter 268° vers BZ270 (MAX IAS 205 kt), puis tourner à droite vers BZ360, puis vers SOSTO, puis vers VAVIX.<br><br>*Climb 268° to BZ270 (MAX IAS 205 kt), then turn right to BZ360, then to SOSTO, then to VAVIX.* | FL 070 | |
| **SSN 3F** | Monter 268° vers BZ270 (MAX IAS 205 kt), puis vers BZ507, puis vers SSN.<br><br>*Climb 268° to BZ270 (MAX IAS 205 kt), then to BZ507, then to SSN.* | FL 080 | Pente ATS vers l'Espagne : 9,7 %.<br><br>*ATS slope to Spain : 9.7 %.* |
| **DONOS 3F** | Monter 268° vers BZ270 (MAX IAS 185 kt), puis tourner à gauche vers BZ506 (MAX IAS 220 kt), puis vers DONOS.<br><br>*Climb 268° to BZ270 (MAX IAS 185 kt), then turn left to BZ506 (MAX IAS 220 kt), then to DONOS.* | FL 080 | MOCA 5200<br>Pente ATS vers l'Espagne : 9,7 %.<br><br>*MOCA 5200*<br>*ATS slope to Spain : 9.7 %.* |
| **SOVOS 3F** | Monter 268° vers BZ270 (MAX IAS 185 kt), puis tourner à gauche direct vers BZ503 (MAX IAS 220 kt), puis vers SOVOS.<br><br>*Climb 268° to BZ270 (MAX IAS 185 kt), then turn left to BZ503 (MAX IAS 220 kt), then to SOVOS.* | FL 070 | |

←

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## SID RWY ALL CONV
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BIARRITZ 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705






© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
# SID RWY ALL CONV
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1 PROCEDURES MOINDRE BRUIT**

**1.1 Réacteurs**
- Jusqu'à 1500 ft : puissance de décollage, vitesse V2 + 10.
- A 1500 ft : puissance de montée selon les procédures de moindre bruit, en fonction des conditions du moment, vitesse V2 + 10.
- A partir de 3000 ft : plus de restriction.

**1.2** Pour tous ACFT entre 2000-0700 (ETE : - 1 HR).
Utiliser de manière préférentielle la piste 09 pour les décollages, chaque fois que les conditions le permettent.

**2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Voir AD 2.LFBZ.22

**3 ITINERAIRES**

**Note :** Les trajectoires APP/APP **BIARRITZ** -> **MERIGNAC** et **BIARRITZ** -> **PAU** ou **TARBES**, seront limitées au FL 140.

**RWY 09**
**VAVIX 3E :** monter dans l'axe, jusqu'à 1,9 NM BTZ (2.0 NM BZ), tourner à gauche 359° pour intercepter et suivre le R 035 BTZ vers VAVIX.
**DONOS 3E :** monter dans l'axe, jusqu'à 1,9 NM BTZ (2.0 NM BZ), tourner à droite 220° pour intercepter et suivre le R 175 BTZ (175°) jusqu'à DONOS.
**SSN 3E :** monter dans l'axe, jusqu'à 1,9 NM BTZ (2,0 NM BZ), tourner à droite, intercepter le R 073 SSN (253°) jusqu'à SSN.

**RWY 27**
**VAVIX 3W :** monter dans l'axe, jusqu'à 2,6 NM BTZ (2.5 NM BZ), tourner à droite 359° pour intercepter et suivre le R 039 SSN jusqu'à VAVIX.
Altitude 2000 ft AMSL MNM avant de croiser R 351 BTZ.
**DONOS 3W :** monter dans l'axe, jusqu'à 2,6 NM BTZ (2.5 NM BZ), tourner à gauche 130° pour intercepter et suivre le R 175 BTZ (175°) jusqu'à DONOS.
**SSN 3W :** monter dans l'axe, jusqu'à 2,6 NM BTZ (2.5 NM BZ), tourner à gauche 191° puis intercepter le R 236 BTZ (236°) jusqu'à SSN.

**4 PENTES CIRCULATION AERIENNE IMPOSEES**

**RWY 27 :** pente ATS 6 % jusqu'à 2000 ft AMSL, puis 4 % pour les obstacles jusqu'à altitude de sécurité en route.

**RWY 09 :** pente ATS et obstacles 4.5 % jusqu'à altitude de sécurité en route.

Pour les départs vers DONOS et SSN pente ATS à 9.7 %, jusqu'au FL080. Pour tous les autres départs clairance initiale FL070.

**5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En VMC faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné et ensuite seulement, entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le FPL en vigueur.

**Note :** En toutes conditions de vol, les ACFT équipés de transpondeur doivent afficher le code 7600.

***1 NOISE ABATEMENT PROCEDURES***

***1.1 Jet powered ACFT***
*- Up to 1500 ft : TKOF power V2 + 10.*
*- At 1500 ft : climb power set according to noise abatement procedures and conditions, V2 +10.*
*- At or above 3000 ft : no restriction.*

***1.2*** *For all ACFT between 2000-0700 (SUM : - 1 HR).*
*RWY 09 must be used for TKOF, whenever conditions allow it.*

***2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*See AD 2.LFBZ.22*

***3 ROUTES***

***Note :*** *Approach routings **BIARRITZ** -> **MERIGNAC** and **BIARRITZ** -> **PAU** or **TARBES** are limited to FL 140.*

***RWY 09***
***VAVIX 3E :*** *climb straight ahead until 1.9 NM BTZ (2.0 NM BZ), turn left 359° to intercept and follow R 035 BTZ towards VAVIX.*
***DONOS 3E :*** *climb straight ahead until 1.9 NM BTZ (2.0 NM BZ), turn right 220° to intercept and follow R 175 BTZ (175°) to DONOS.*

***SSN 3E :*** *climb straight ahead until 1.9 NM BTZ (2.0 NM BZ), turn right, intercept R 073 SSN (253°) until SSN.*

***RWY 27***
***VAVIX 3W :*** *climb straight ahead until 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ), turn right 359° to intercept and follow R 039 SSN towards VAVIX.*

*Altitude 2000 ft AMSL MNM before crossing R 351 BTZ.*
***DONOS 3W :*** *climb straight ahead until 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ), turn left 130°, to intercept and follow R 175 BTZ (175°) until DONOS.*

***SSN 3W :*** *climb straight ahead until 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ), turn left 191° then intercept R 236 BTZ (236°) until SSN.*

***4 IMPOSED ATS CLIMB GRADIENTS***

***RWY 27 :*** *ATS climb gradient 6 % until 2000 ft AMSL, then 4 % for obstacles up to enroute safety altitude.*

***RWY 09 :*** *ATS climb gradient and obstacles 4.5 % up to enroute safety altitude.*

*For departures to DONOS and SSN ATS slope at 9.7 % up to FL080. For all others departures initial climb to FL070.*

***5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*In VMC reverse your course to land on the AD or keep on with your course to an appropriate AD.*

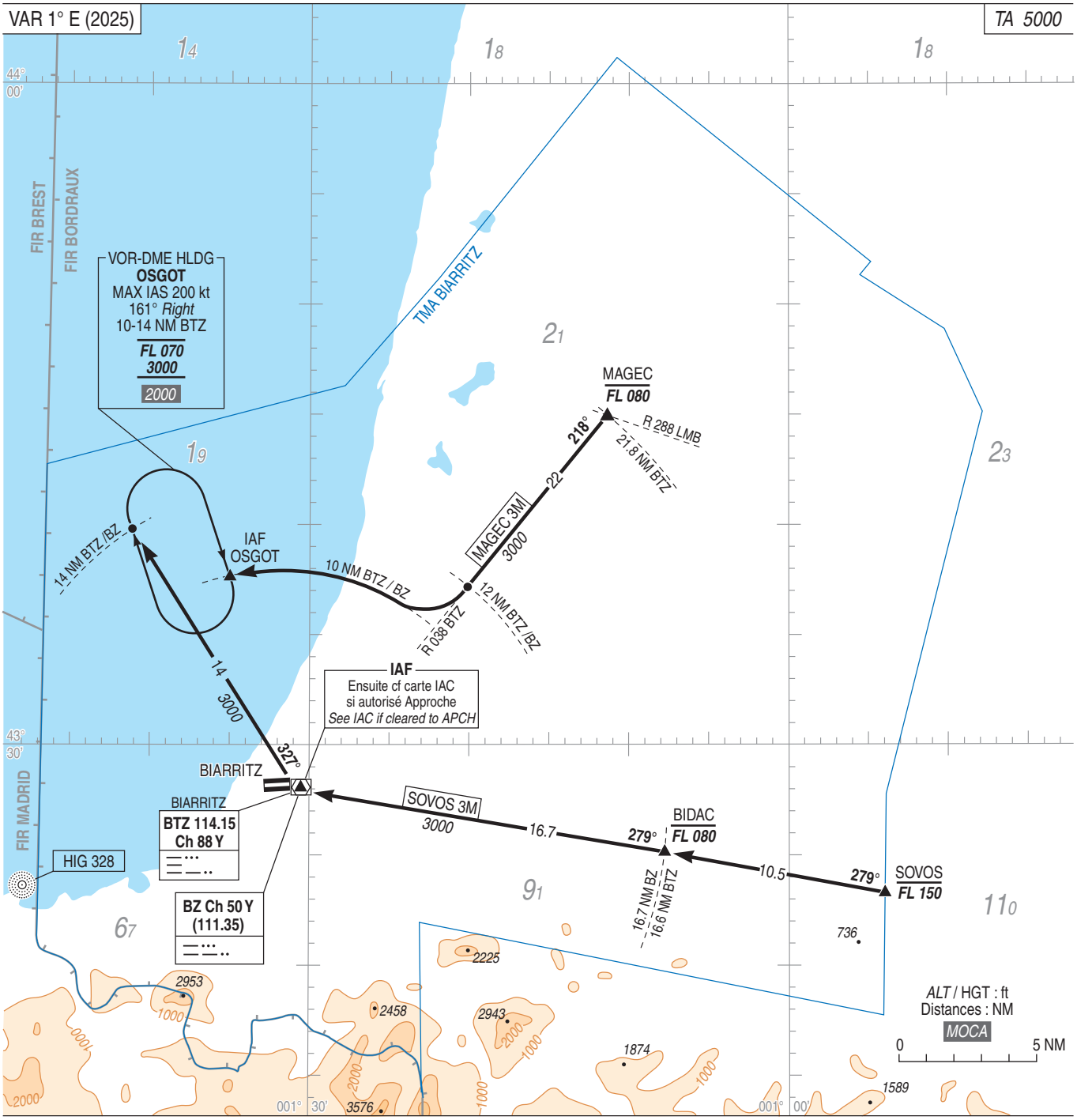
*In IMC continue your course until TMA limits at the last assigned FL, then carry out climbing up to the cruising level stated in the current flight plan.*

***Note :*** *In all flight conditions, ACFT equipped with transponder must squawk 7600.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## STAR CONV RWY 09
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BIARRITZ 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705




### PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Panne de radiocommunication suivie d'une API :
- description de la procédure d'API (voir IAC)
- effectuer une deuxième tentative. Si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.

Procédure de dégagement de la TMA : Monter à 4500 ft AMSL, puis sortir de la TMA en suivant le R 038 BTZ et rechercher les conditions VMC.

### APPROCHE A VUE

Pour l'exécution d'une approche à vue sur l'aérodrome de BIARRITZ PAYS BASQUE, les aéronefs doivent rejoindre l'axe de piste au plus tard :
- pour le QFU 088° à 3 NM du VOR/DME BTZ
- pour le QFU 268° à 2 NM du VOR/DME BTZ

Cette mesure a pour objet de diminuer les nuisances sur les zones urbaines.

### *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*Radiocommunication failure followed by a missed approach:*
- *missed approach procedure described on IAC*
- *carry out a second attempt. If this attempt fails, apply TMA clearing procedure.*

*TMA clearing procedure : Climb up to 4500 ft AMSL, then clear the TMA following R 038 BTZ and seek VMC.*

### *VISUAL APPROACH*

*To perform a visual approach at BIARRITZ PAYS BASQUE AD, ACFT must join the approach track at the furthest :*
- *for QFU 088° at 3 NM from VOR/DME BTZ*
- *for QFU 268° at 2 NM from VOR/DME BTZ*

*This measure is to reduce noise pollution over urban areas.*



© SIA

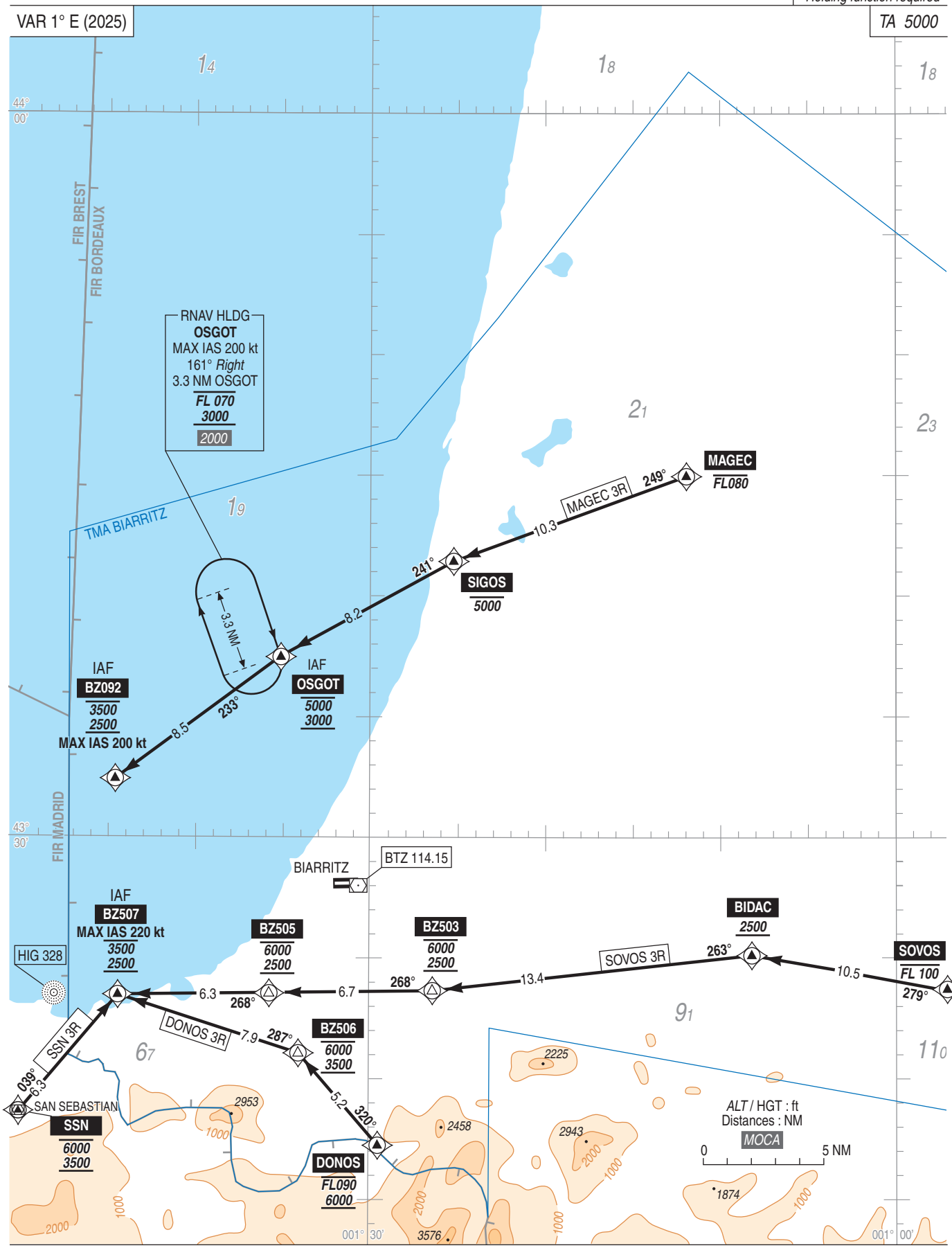
# BIARRITZ PAYS BASQUE
## STAR RNAV RWY 09
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BIARRITZ 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*
Fonction attente requise / *Holding function required*

VAR 1° E (2025)

TA 5000

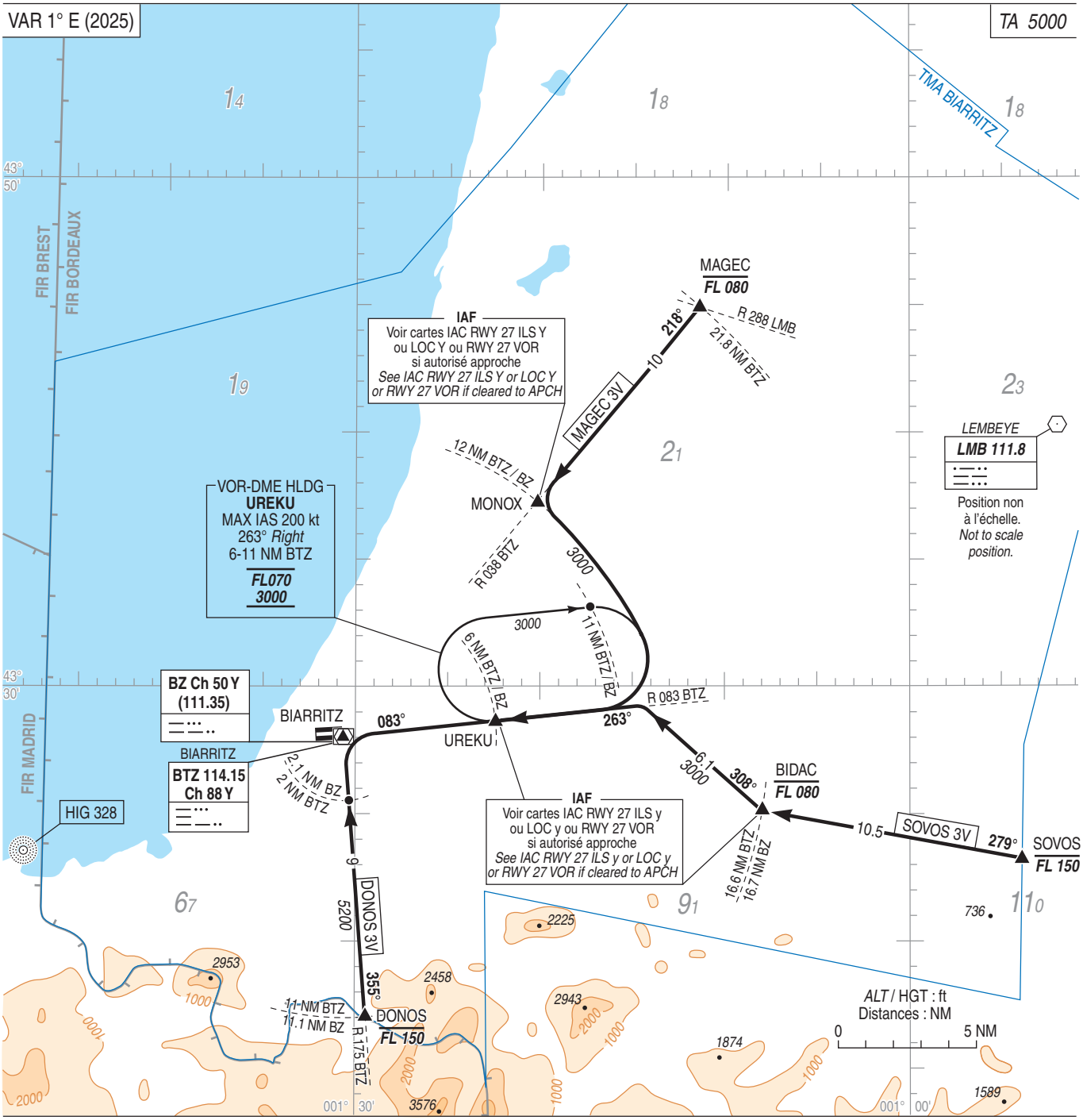





© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
# STAR CONV RWY 27
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BIARRITZ 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705




## PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Panne de radiocmmunication suivie d'une API :
- description de la procédure d'API (voir IAC)
- effectuer une deuxième tentative. Si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.

Procédure de dégagement de la TMA : Monter à 4500 ft AMSL, puis sortir de la TMA en suivant R 038 BTZ et rechercher les conditions VMC.

## APPROCHE A VUE

Pour l'exécution d'une approche à vue sur l'aérodrome de BIARRITZ PAYS BASQUE, les aéronefs doivent rejoindre l'axe de piste au plus tard :
- pour le QFU 088° à 3 NM du VOR/DME BTZ
- pour le QFU 268° à 2 NM du VOR/DME BTZ

Cette mesure a pour objet de diminuer les nuisances sur les zones urbaines.

## *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*Radiocommunication failure followed by a missed approach:*
- *missed approach procedure described on IAC*
- *carry out a second attempt. If this attempt fails, apply TMA clearing procedure.*

*TMA clearing procedure : Climb up to 4500 ft AMSL, then leave the TMA following R 038 BTZ and seek VMC.*

## *VISUAL APPROACH*

*To perform a visual approach at BIARRITZ PAYS BASQUE AD, ACFT must join the approach track at the furthest :*
- *for QFU 088° at 3 NM from VOR/DME BTZ*
- *for QFU 268° at 2 NM from VOR/DME BTZ*

*This measure is to reduce noise pollution over urban areas.*



© SIA

# BIARRITZ PAYS BASQUE
## STAR RNAV RWY 27
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

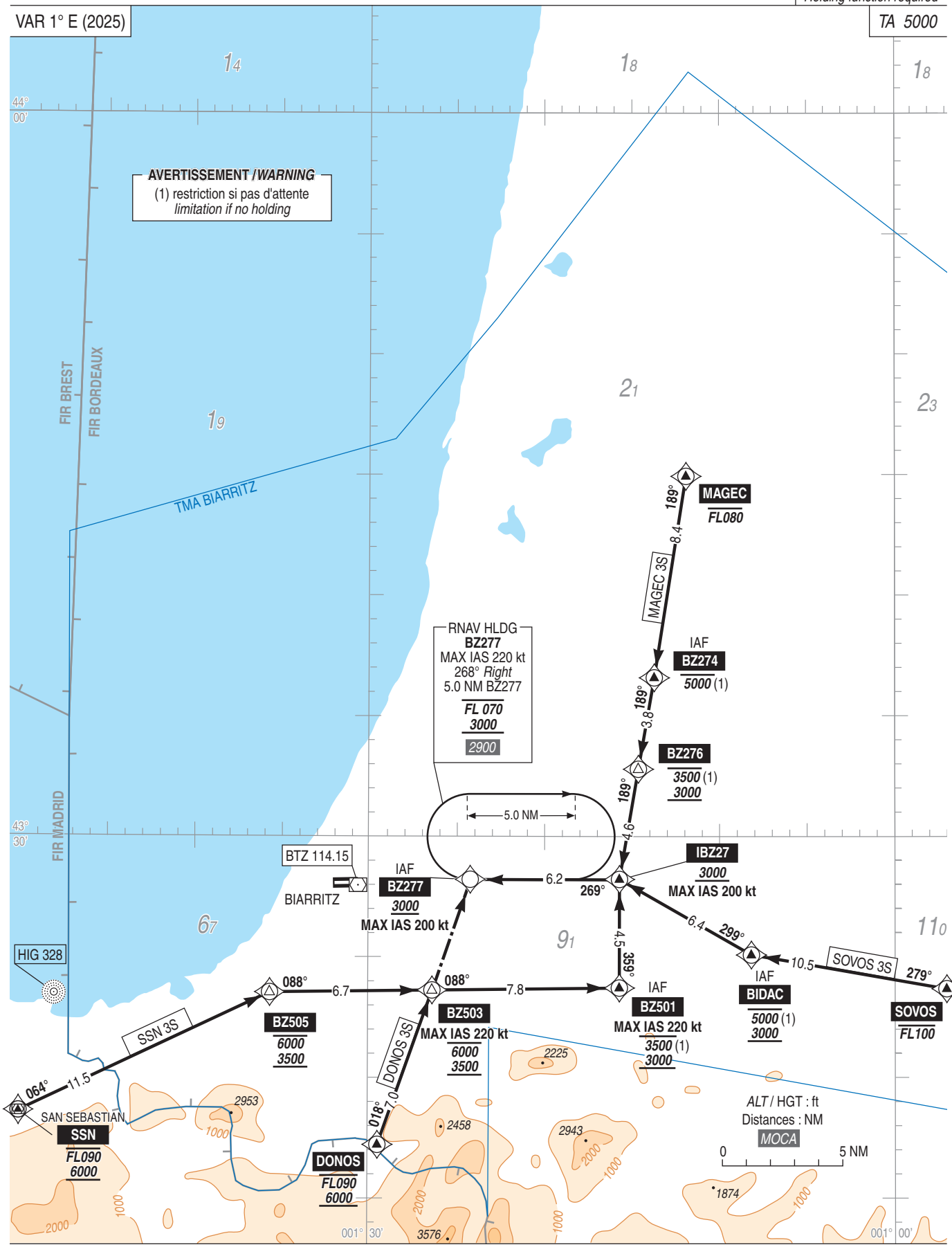
**ATIS** BIARRITZ 128.230
**APP :** BIARRITZ Approche/*Approach* 125.605
**TWR :** BIARRITZ Tour/*Tower* 118.705

Sur instruction CTL
*On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*
Fonction attente requise /
*Holding function required*

VAR 1° E (2025)

TA 5000






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 245,* ***DTHR : 242 (9 hPa)***

## BIARRITZ PAYS BASQUE

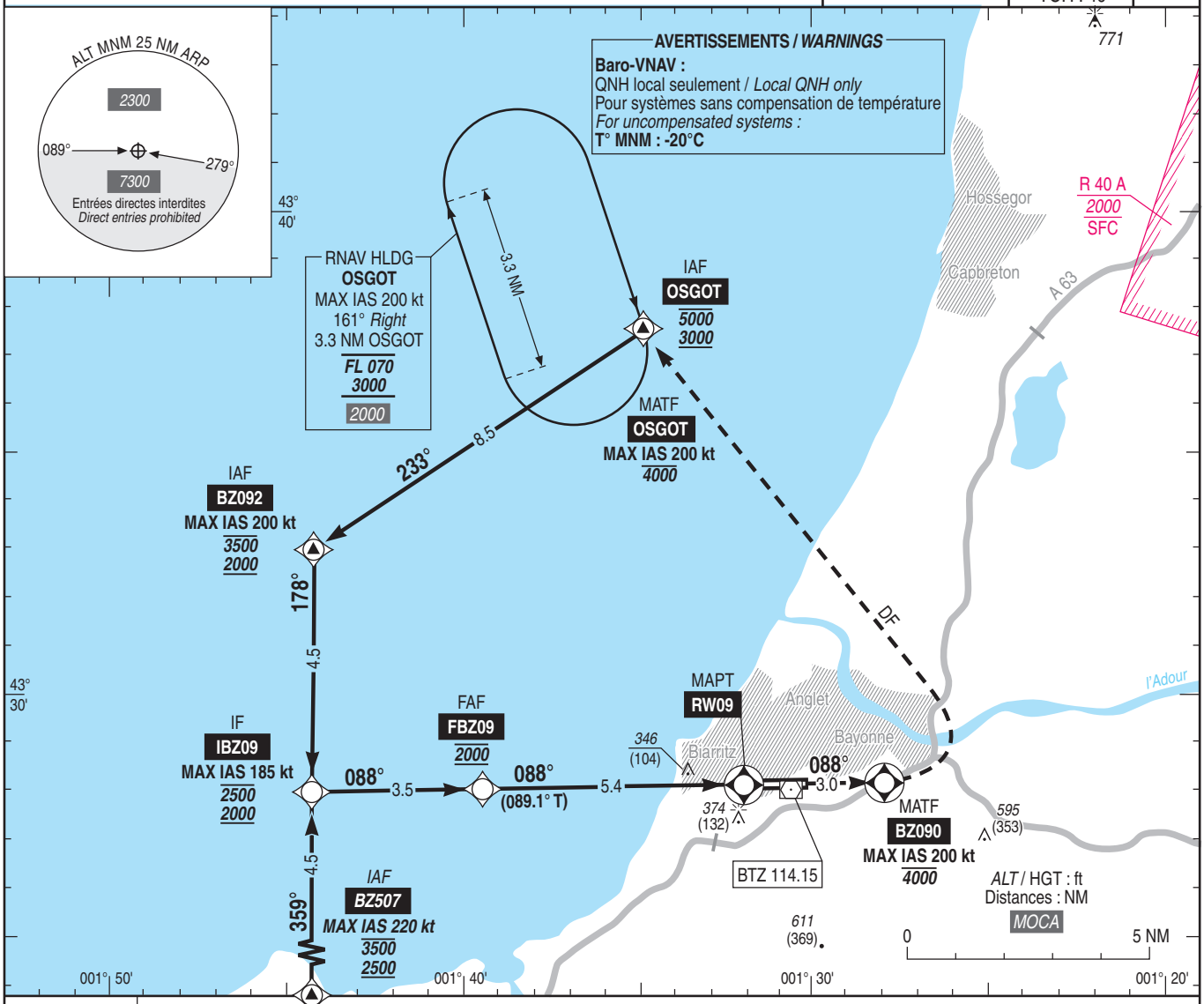
**RNP** RWY 09

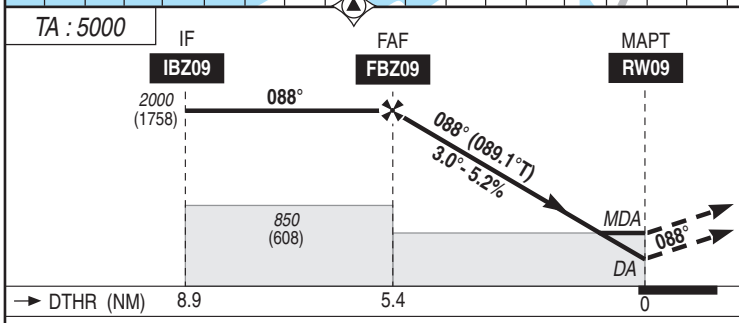
**ATIS** BIARRITZ : 128.230
**APP** : BIARRITZ Approche / *Approach* 125.605
**TWR** : BIARRITZ Tour / *Tower* 118.705

**RNP APCH**
Fonction attente requise / *Holding function required*

**EGNOS**
**Ch 81671**
**E09A**
TCH : 49

VAR
1° E
(2025)




API : Monter vers **BZ090**, puis tourner **à gauche** (MAX IAS 200 kt) **direct** vers **OSGOT** en montée vers ***4000*** (3758).
Monter à *1200* (958) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***BZ090****, then turn* ***left*** *(MAX IAS 200 kt)* ***direct*** *to* ***OSGOT****, climbing up to* ***4000*** *(3758).*
*Climb up to 1200 (958) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***500*** (250) | 800 | 181 | ***580*** (340) | 1100 | 236 | ***600*** (360) | 1200 | 351 | ***720*** (470) | 1500 |
| B | | | 191 | ***590*** (350) | 1200 | 246 | | | | ***900*** (650) | 1600 |
| C | | | 200 | ***600*** (360) | 1200 | 255 | | | | ***1000*** (750) | 2400 |
| D | | | 210 | ***600*** (360) | 1200 | 265 | | | | ***1070*** (820) | 3600 |

| DIST RW09 NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1880*** (1638) | ***1560*** (1318) | ***1240*** (998) | ***930*** (688) | ***610*** (368) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.4 NM | 4 min 38 | 3 min 49 | 3 min 15 | 2 min 49 | 2 min 30 | 2 min 02 | 1 min 45 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

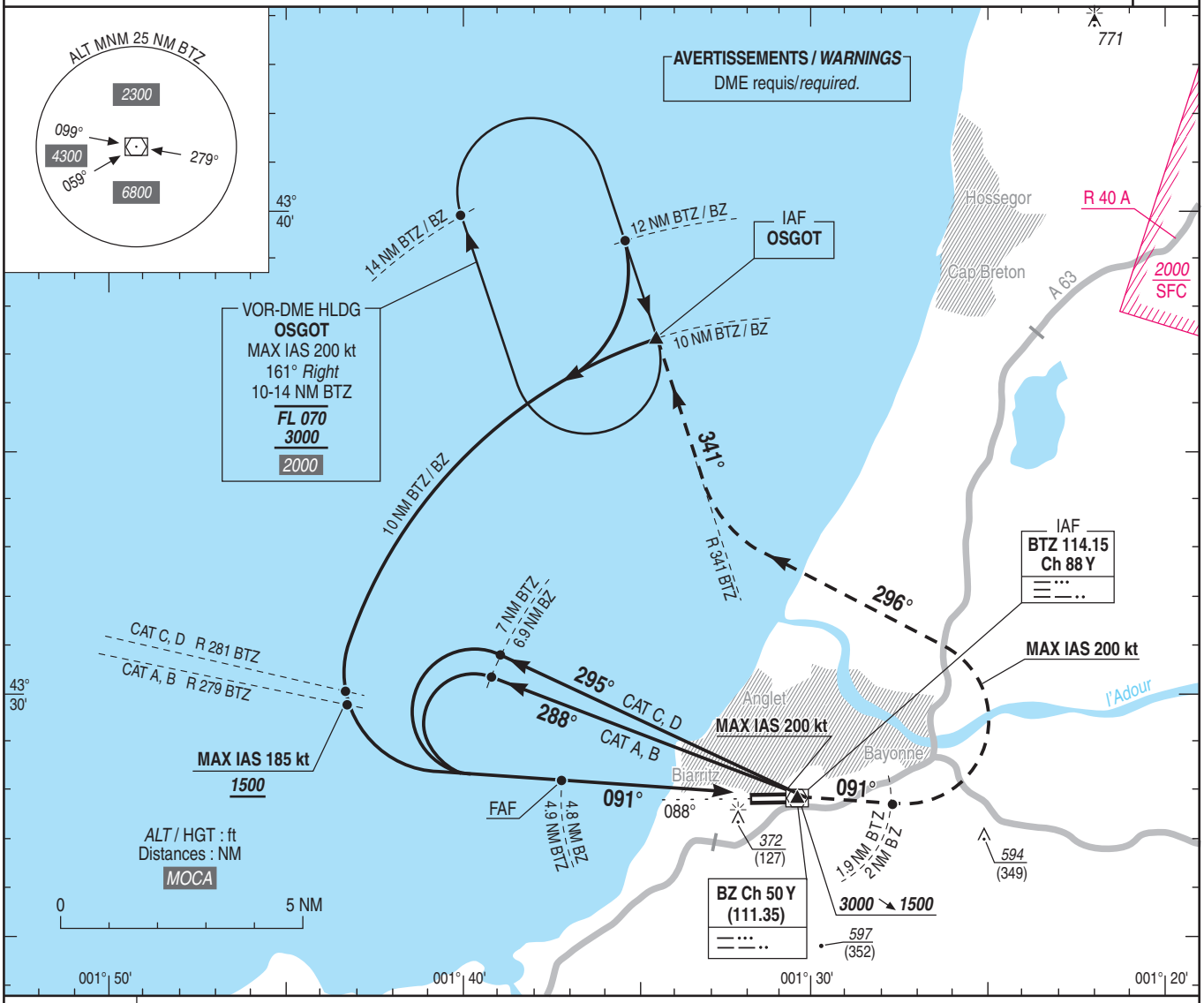
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 245 (9 hPa)**, DTHR : 242*

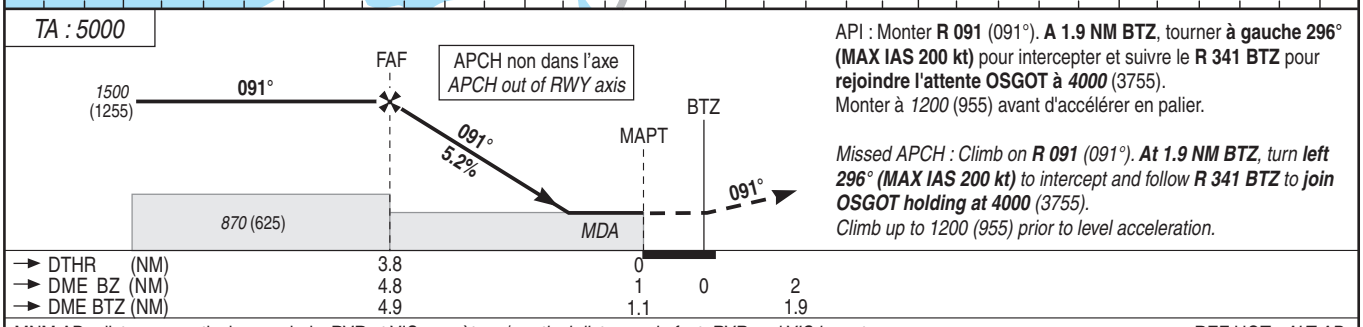
**BIARRITZ** PAYS BASQUE

VOR RWY 09

**ATIS** BIARRITZ : 128.230
**APP** : BIARRITZ Approche / *Approach* 125.605
**TWR** : BIARRITZ Tour / *Tower* 118.705

VAR
1° E
(2025)




API : Monter **R 091** (091°). **A 1.9 NM BTZ**, tourner **à gauche 296° (MAX IAS 200 kt)** pour intercepter et suivre le **R 341 BTZ** pour **rejoindre l'attente OSGOT** à ***4000*** (3755).
Monter à *1200* (955) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on **R 091** (091°). **At 1.9 NM BTZ**, turn **left 296° (MAX IAS 200 kt)** to intercept and follow **R 341 BTZ** to **join OSGOT holding at 4000** (3755).*
*Climb up to 1200 (955) prior to level acceleration.*

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

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***630*** (380) | 1300 | 377 | ***720*** (470)<br>***900*** (650)<br>***1000*** (750)<br>***1070*** (820) | 1500<br>1600<br>2400<br>3600 |

| **DME BTZ** | | |
|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1220*** (975) | ***910*** (665) |

| **DME BZ** | | |
|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1260*** (1015) | ***950*** (705) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - DTHR 3.8 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3 min 15 | 2 min 51 | 2 min 32 | 2 min 16 | 1 min 59 | 1 min 45 | 1 min 34 | 1 min 25 | 1 min 18 | 1 min 14 |
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 475 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 930 | 980 |



© SIA

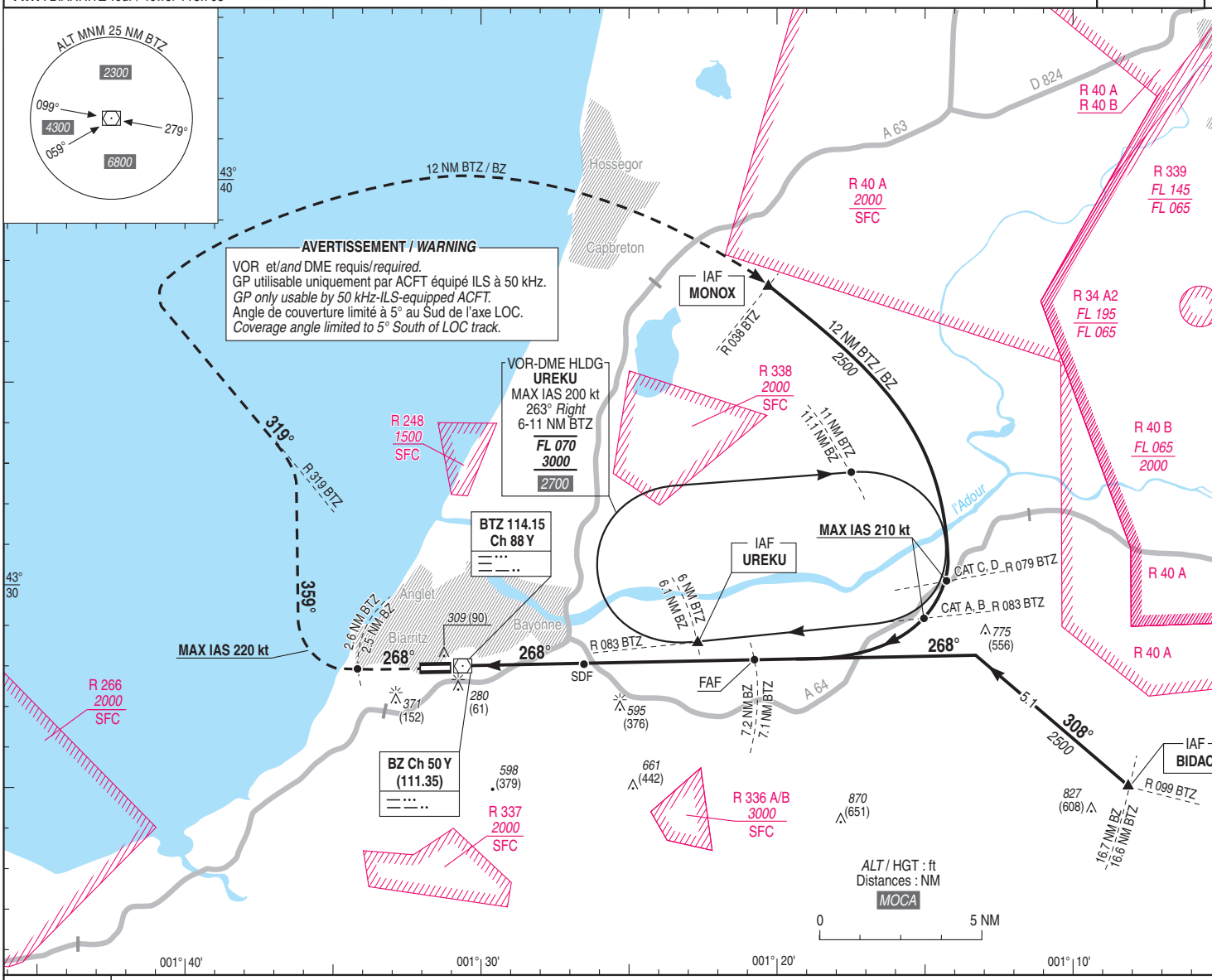
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 245,* ***THR : 219 (8 hPa)***

**BIARRITZ** PAYS BA

ILS Y ou/*or* LOC Y R

**ATIS** : BIARRITZ : 128.230
**APP** : BIARRITZ Approche / *Approach* 125.605
**TWR** : BIARRITZ Tour / *Tower* 118.705

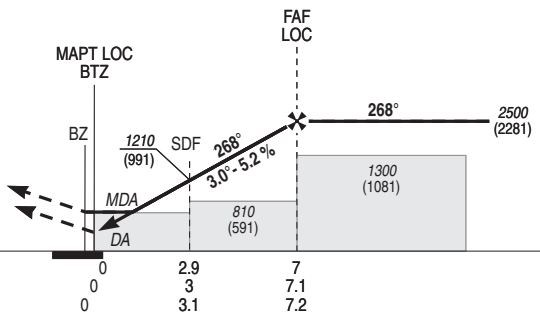
**ILS/DME**
**BZ 111.35**
RDH : 49




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**.
**A 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ)**, tourner **à droite 359°** jusqu'à intercepter et suivre le **R 319 BTZ** (319°), puis intercepter et suivre l'**arc 12 NM BTZ** jusqu'à **MONOX** en montée vers ***4000*** (3781).
Monter à *1200* (981) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****.*
***At 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ)****, turn* ***right 359°*** *to intercept and follow*
***R 319 BTZ*** *(319°), then intercept and follow* ***12 NM BTZ DME arc*** *until* ***MONOX*** *climbing up to* ***4000*** *(3781).*
*Climb up to 1200 (981) prior to level acceleration.*




THR ← (NM)
BTZ ← (NM)
BZ ← (NM)

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

REF HGT :

| CAT | ILS Y | | | LOC Y | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (200) | 1200 | 155 | ***560*** (340) | 1500 | 337 | ***720*** (500) | 1500 |
| B | ***420*** (200) | | 169 | | | | ***900*** (680) | 1600 |
| C | ***420*** (200) | | 185 | | | | ***1000*** (780) | 2400 |
| D | ***430*** (210) | | 203 | | | | ***1070*** (850) | 3600 |

| DME BTZ | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ***ALT*** | ***570*** | ***890*** | ***1210*** | ***1520*** | ***1840*** | ***2160*** |
| (HGT) | (351) | (671) | (991) | (1301) | (1621) | (1941) |

| DME BZ | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ***ALT*** | ***570*** | ***860*** | ***1170*** | ***1490*** | ***1800*** | ***2120*** |
| (HGT) | (351) | (641) | (951) | (1271) | (1581) | (1901) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. Aerodrome circuit RWY 09 : right hand.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 7 NM | 6 min 00 | 5 min 15 | 4 min 40 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 | 2 min 24 | 2 m |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 525 | 605 | 685 | 765 | 840 | 920 | |

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 245,* ***THR : 219 (8 hPa)***

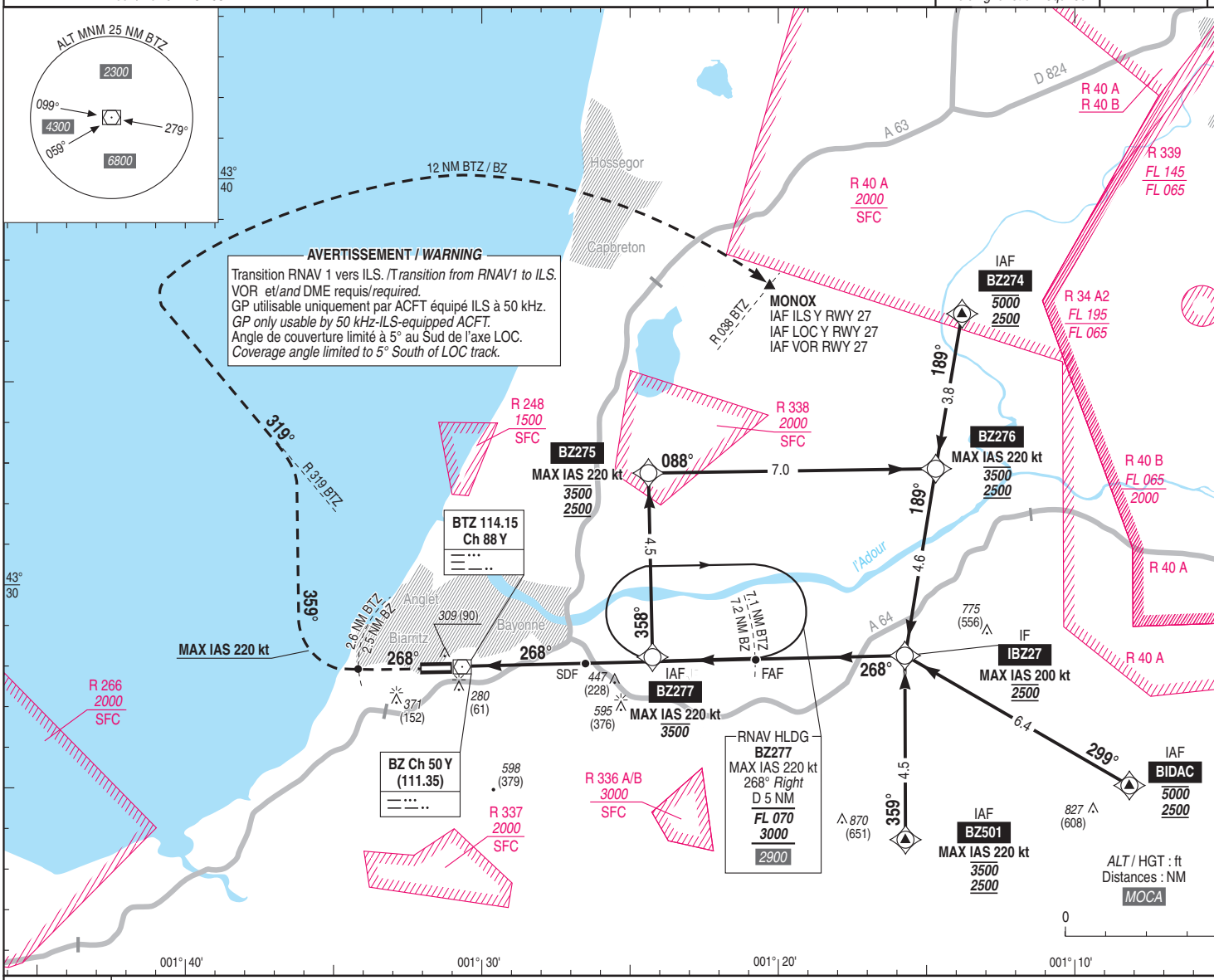
**BIARRITZ** PAYS BA

ILS Z ou/*or* LOC Z R

**ATIS** : BIARRITZ : 128.230
**APP** : BIARRITZ Approche / *Approach* 125.605
**TWR** : BIARRITZ Tour / *Tower* 118.705

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*
Fonction attente requise /
*Holding function required*

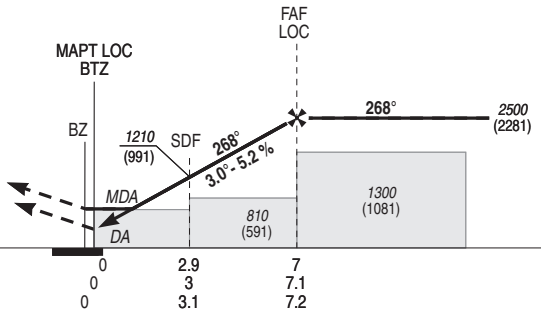
**ILS/DME**
**BZ 111.35**
RDH : 49




**TA : 5000**

API : Monter **dans l'axe**.
**A 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ)**, tourner **à droite 359°** jusqu'à intercepter et suivre le **R 319 BTZ** (319°), puis intercepter et suivre l'**arc 12 NM BTZ** jusqu'à **MONOX** en montée vers ***4000*** (3781). Monter à *1200* (981) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead***.
***At 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ)****, turn* ***right 359°*** *to intercept and follow*
***R 319 BTZ*** *(319°), then intercept and follow* ***12 NM BTZ DME arc*** *until* ***MONOX*** *climbing up to* ***4000*** *(3781).*
*Climb up to 1200 (981) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : A

| CAT | ILS Z | | | LOC Z | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (200) | 1200 | 155 | ***560*** (340) | 1500 | 337 | ***720*** (500) | 1500 |
| B | ***420*** (200) | | 169 | | | | ***900*** (680) | 1600 |
| C | ***420*** (200) | | 185 | | | | ***1000*** (780) | 2400 |
| D | ***430*** (210) | | 203 | | | | ***1070*** (850) | 3600 |

**DME BTZ**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***570*** (351) | ***890*** (671) | ***1210*** (991) | ***1520*** (1301) | ***1840*** (1621) | ***2160*** (1941) |

**DME BZ**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***570*** (351) | ***860*** (641) | ***1170*** (951) | ***1490*** (1271) | ***1800*** (1581) | ***2120*** (1901) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. Aerodrome circuit RWY 09 : right hand.*

| FAF - THR | 7 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 00 | 5 min 15 | 4 min 40 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 | 2 min 24 | 2 m |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 525 | 605 | 685 | 765 | 840 | 920 | |

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 245,* ***THR : 219 (8 hPa)***

**BIARRITZ** PAYS BASQUE

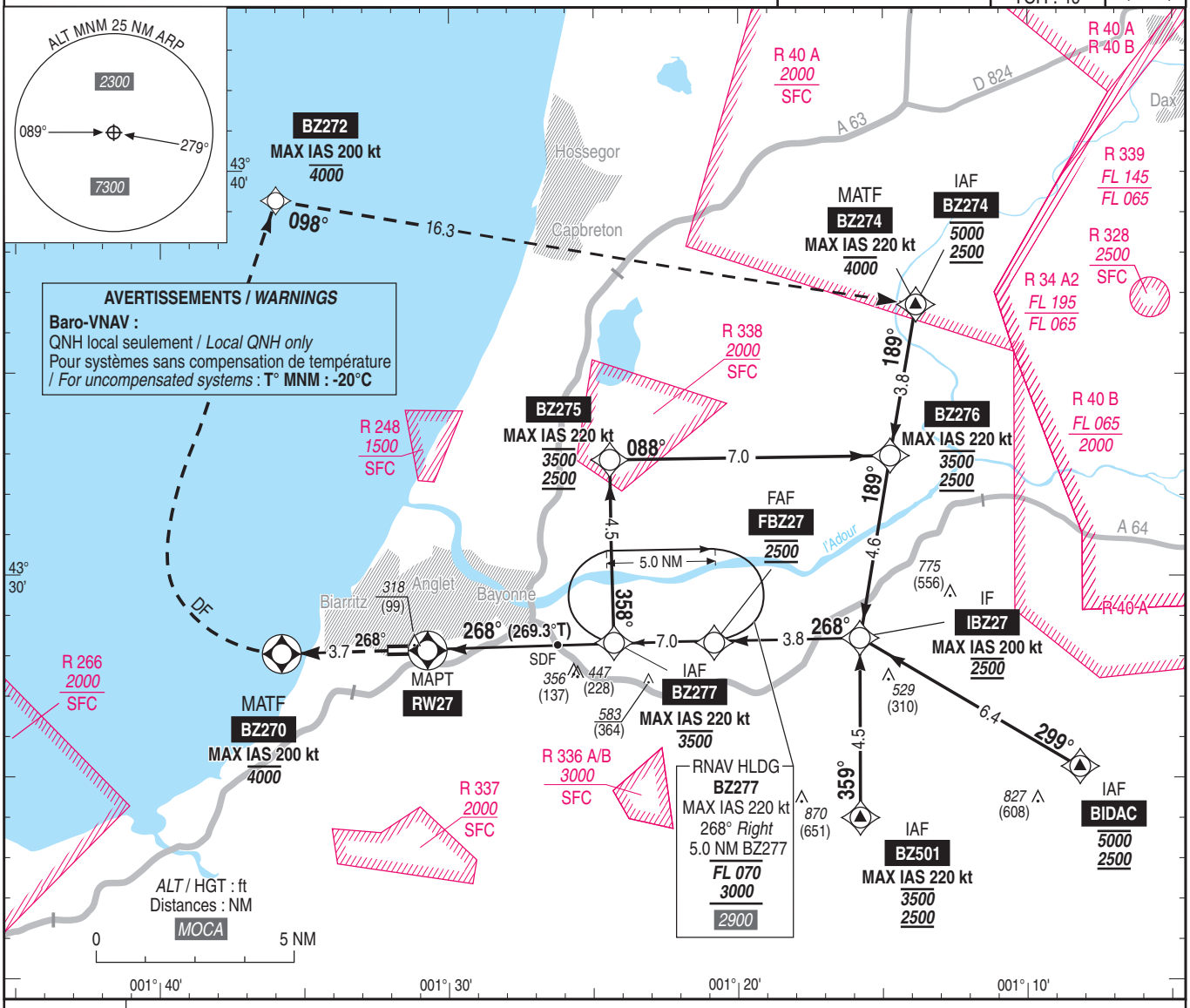
**RNP** RWY 27

**ATIS** BIARRITZ : 128.230
**APP** : BIARRITZ Approche / *Approach* 125.605
**TWR** : BIARRITZ Tour / *Tower* 118.705

**RNP APCH**
Fonction attente requise / *Holding function required*

**EGNOS**
**Ch 52742**
**E27A**
TCH : 49

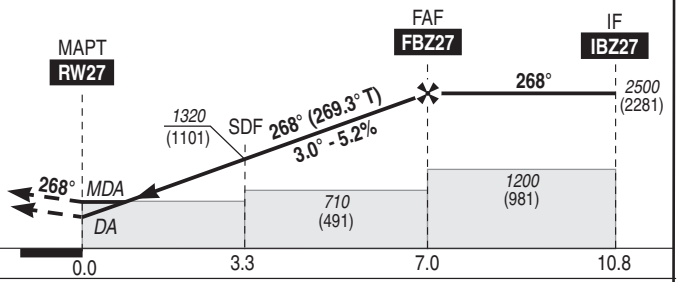
VAR
1° E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **BZ270** (MAX IAS 200 kt), puis tourner **à droite direct** jusqu'à **BZ272** (MAX IAS 200 kt), en montée vers ***4000*** (3781), puis tourner **à droite** jusqu'à **BZ274** (MAX IAS 220 kt).

*Missed APCH : Climb up to* ***BZ270*** *(MAX IAS 200 kt), then turn* ***right*** *direct to* ***BZ272*** *(MAX IAS 200 kt), climbing up to* ***4000*** *(3781), then turn* ***right to BZ274*** *(MAX IAS 220 kt).*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (200) | 1200 | 156 | ***550*** (330) | 1500 | 230 | ***580*** (360) | 1500 | 355 | ***720*** (500) | 1500 |
| B | ***420*** (200) | | 169 | ***560*** (340) | 1500 | 240 | | 1500 | | ***900*** (680) | 1600 |
| C | ***420*** (200) | | 185 | ***570*** (350) | 1600 | 250 | | 1600 | | ***1000*** (780) | 2400 |
| D | ***430*** (210) | | 202 | ***580*** (360) | 1600 | 260 | | 1600 | | ***1070*** (850) | 3600 |

**DIST RW27**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***590*** | ***910*** | ***1220*** | ***1540*** | ***1850*** | ***2170*** |
| (HGT) | (371) | (691) | (1001) | (1321) | (1631) | (1951) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. Aerodrome circuit RWY 09 : right hand.*

| | | 70 kt | 80 kt | 85 kt | 90 kt | 95 kt | 115 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.01 NM | 6 min 01 | 5 min 15 | 4 min 57 | 4 min 40 | 4 min 26 | 3 min 39 | 2 min 54 | 2 min 38 | 2 min 16 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 450 | 480 | 500 | 610 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

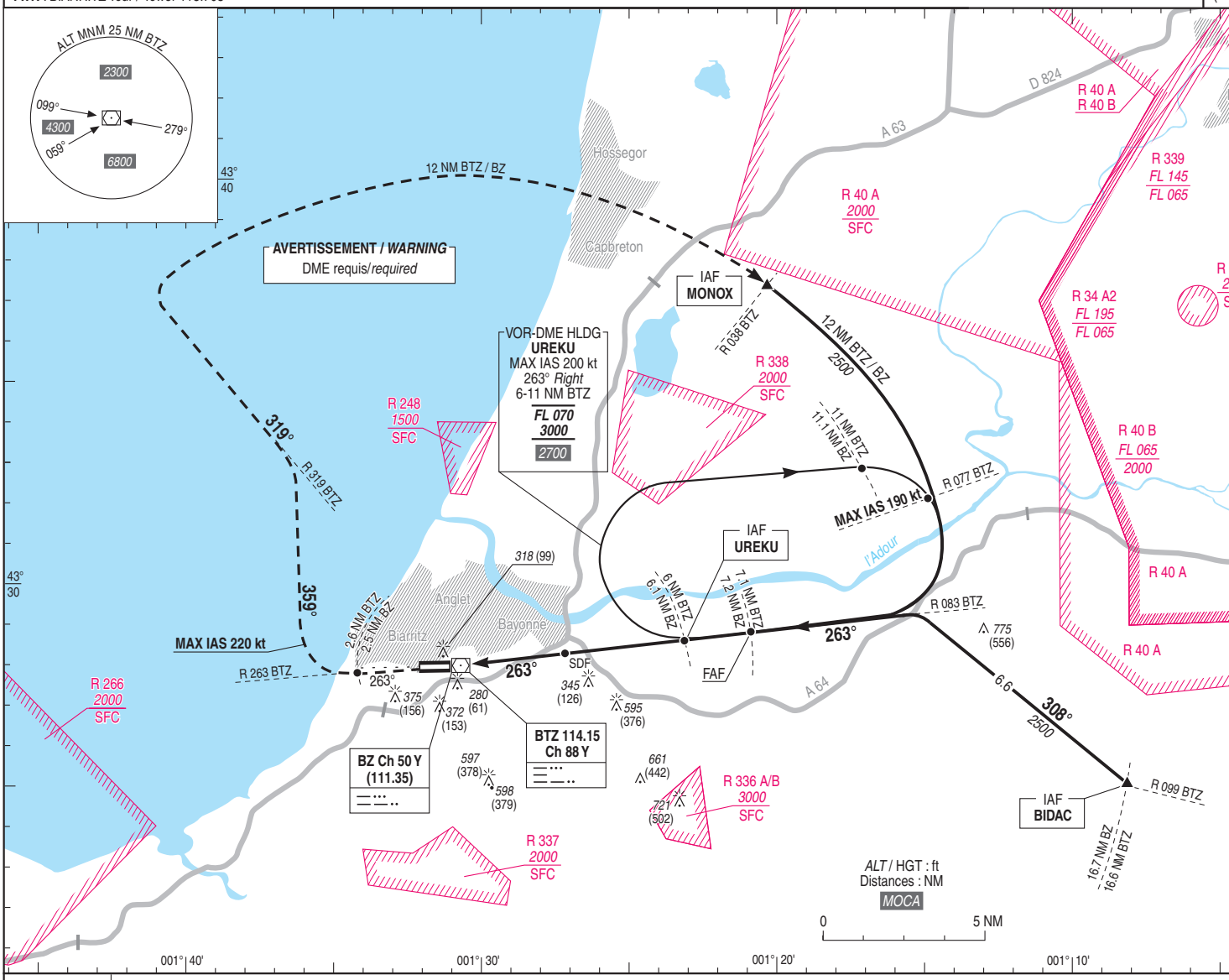
CAT A B C D

*ALT AD : 245,* ***THR : 219 (8 hPa)***

**BIARRITZ** PAYS BAS

VOR RW

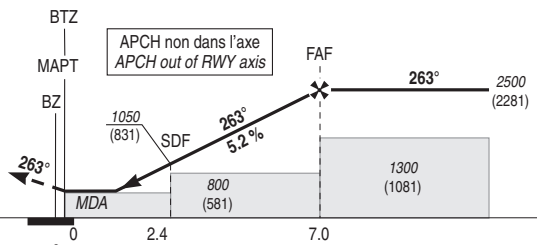
**ATIS** : BIARRITZ : 128.230
**APP** : BIARRITZ Approche / *Approach* 125.605
**TWR** : BIARRITZ Tour / *Tower* 118.705




*TA : 5000*

API : Monter sur **R 263 BTZ** (263°).
**A 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ)**, tourner **à droite 359°** jusqu'à intercepter et suivre le **R 319 BTZ** (319°), puis intercepter et suivre l'arc **12 NM BTZ** jusqu'à **MONOX** en montée vers ***4000*** *(3781)*. Monter à *1200* (981) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on* ***R 263 BTZ*** *(263°).*
***At 2.6 NM BTZ (2.5 NM BZ),*** *turn* ***right 359°*** *to intercept and follow* ***R 319 BTZ*** *(319°), then intercept and follow* ***12 NM BTZ DME arc*** *until* ***MONOX*** *climbing up to* ***4000*** *(3781). Climb up to 1200 (981) prior to level acceleration.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| THR | ← | (NM) | 0 |
| DME BZ | ← | (NM) | 0 |
| BTZ | ← | (NM) | 0 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2.4 | 7.0 | | |
| 2.6 | 7.2 | | |
| 2.5 | 7.1 | | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***570*** (350) | 1500 | 345 | ***720*** (500) | 1500 |
| B | ***600*** (380) | 1500 | | ***900*** (680) | 1600 |
| C | ***630*** (410) | 1900 | | ***1000*** (780) | 2400 |
| D | ***650*** (430) | 2000 | | ***1070*** (850) | 3600 |

**DME BTZ**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***580*** | ***890*** | ***1210*** | ***1520*** | ***1840*** | ***2150*** |
| (HGT) | (361) | (671) | (991) | (1301) | (1621) | (1931) |

**DME BZ**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***860*** | ***1170*** | ***1490*** | ***1800*** | ***2120*** |
| (HGT) | (641) | (951) | (1271) | (1581) | (1901) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 09 : Droite / *Circling prohibited North of RWY. Aerodrome circuit RWY 09 : right hand.*

| FAF - THR | 7 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 175 kt | 185 k |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 00 | 5 min 15 | 4 min 40 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 | 2 min 24 | 2 min |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 525 | 605 | 685 | 765 | 840 | 920 | 975 |

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFCC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFCC - CAHORS LALBENQUE

**AD 2 LFCC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°21'02"N 001°28'43"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 12 km S Cahors |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 912 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 161 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.6774°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.122°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE OUVERT DE CAHORS SUD (SMOCS) |
| | Adresse / *Address* | Syndicat Mixte Ouvert de Cahors Sud (SMOCS)<br>Aérodrome 46230 CIEURAC |
| | Telephone | 05 65 21 52 06 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFCCZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : afis@cahors-sud.fr |

**AD 2 LFCC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0800-1100 , 1300-1700.<br>Contact : exploitation@cahors-sud.fr | MON-FRI : 0800-1100 , 1300-1700<br>Contact : exploitation@cahors-sud.fr |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0145-2245 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0815-1100, 1300-1700.<br>En dehors de ces HOR O/R pour vols IFR à AFIS.<br>SAM, DIM et JF : assuré uniquement au profit des vols IFR avec PPR le jour ouvrable précédent avant 1600.<br>Aérodrome de CAHORS - 46230 CIEURAC<br>TEL : 05 65 21 00 48 (AFIS).<br>E-mail : afis@cahors-sud.fr | AFIS : MON-FRI : 0815-1100, 1300-1700.<br>Outside these SKED, O/R AFIS for IFR only.<br>SAT, SUN and HOL : possible only for IFR flights on PPR before 1600 on the previous working day.<br>Aérodrome de CAHORS - 46230 CIEURAC<br>TEL : 05 65 21 00 48 (AFIS).<br>E-mail : afis@cahors-sud.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS.<br>100 LL (pistolet) : automate H24 pour les détenteurs de la carte TOTAL, autres paiements acceptés uniquement pendant les HOR AVT.<br>JET A1 (pistolet ou coupling) : automate H24 pour les détenteurs de la carte TOTAL, autres paiements acceptés uniquement pendant les HOR AVT (CIV-MIL). | ATS SKED.<br>100 LL (nozzle) : automatic dispenser for TOTAL card holders, other payments only during fuelling SKED.<br>JET A1 (nozzle or connector) : automatic dispenser for TOTAL card holders, other payments only during fuelling SKED (CIV-MIL). |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCC.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100 LL, JET A1 - Lubrifiant : NIL | Fuel : 100 LL, JET A1 - Lubricant : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Station fixe.<br>JET A1 : pistolet et coupling disponibles. | Fixed gas station.<br>JET A1 : nozzle and connector available. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible O/R SCI FKairbase<br>TEL : 06 11 46 65 88.<br>www.fkairbase.com | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | AEROMAINTENANCE du Quercy :<br>TEL : 06 95 63 01 21<br>E-mail : stephane.chaussard@aeroscd.fr<br>ICARIUS<br>TEL : 05 65 24 75 28<br>E-mail : j.deidda@icarius.fr | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCC.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | |
| 2 | Restaurants | CAP180<br>TEL : 05 65 21 78 00<br>E-mail : restaurant.lecap180@orange.fr |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R AFIS. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Office de Tourisme de Cahors - Vallée du Lot<br>Place François Mitterand, 46000 Cahors<br>05 65 53 20 65 |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCC.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCC.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A = 15 m /Bitume<br>B = 15 m /Bitume | A = 15 m /Asphalt<br>B = 15 m /Asphalt |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFCC .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFCC.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | TOULOUSE BLAGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFCC .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 128.26 (127) | 1500 x 30 | 32 F/B/W/T revêtue / paved | 44°21'22.61"N 001°28'06.43"E ------ GUND NIL | THR : 884ft |
| 31 | 308.26 (307) | 1500 x 30 | 32 F/B/W/T revêtue / paved | 44°20'52.40"N 001°28'59.81"E ------ GUND NIL | THR : 911ft |
| 13L | 128.26 (127) | 1080 x 50 | non revêtue / not paved | 44°21'16.39"N 001°28'20.74"E ------ GUND NIL | THR : 884ft |
| 31R | 308.26 (307) | 1080 x 50 | non revêtue / not paved | 44°20'54.63"N 001°28'59.04"E ------ GUND NIL | THR : 907ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 31 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 13L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 31R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFCC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | |
| 31 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | |
| 13L | 1080 | 1080 | 1080 | 1080 | |
| 31R | 1080 | 1080 | 1080 | 1080 | |

**AD 2 LFCC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |

**AD 2 LFCC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Oui | Yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15 s. | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFCC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFCC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | CAHORS Information (FR) *CAHORS Information (EN)* | 119.230 MHz | HO | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFCC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

RWY 13L/13R inutilisables après fortes pluies. *RWY 13L/13R unusable after heavy rainfalls.*

**AD 2 LFCC.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFCC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

Départs omnidirectionnels établis selon les critères OACI.

RWY 13 : Monter RM 127° jusqu'à *1412* (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Les pentes (supérieures à 3,3% ) associées aux obstacles suivants proches de la DER ne sont pas publiées (critères OACI).

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.1.1 Recommended instructions for IFR departures***

*Multidirectional departures established with ICAO criteria.*

*RWY 13 : Climb MAG 127° up to 1412 (500) then direct route up to enroute safety altitude.*

*The slopes (above 3.3%) due to the following obstacles near the DER are not published (ICAO criteria).*

| Type d'obstacle *Obstacle type* | Distance à la DER (m) *Distance to DER (m)* | Distance latérale à l'axe de piste (m) *Lateral distance to runway axis (m)* | Position par rapport à l'axe de piste *Position in relation to runway axis* | Altitude obstacle (ft) *Obstacle altitude (ft)* | Hauteur / ARP (ft) *Height / ARP (ft)* |
|---|---|---|---|---|---|
| Arbre / *Tree* | 28 | 143 | Droite / *Right* | 933 | 21 |
| Arbre / *Tree* | 36 | 153 | Droite / *Right* | 947 | 35 |
| Arbre / *Tree* | 193 | 98 | Droite / *Right* | 953 | 41 |
| Arbre / *Tree* | 273 | 69 | Droite / *Right* | 955 | 43 |
| *Arbre /Tree* | 404 | 115 | Gauche /Left | 961 | 49 |

RWY 31 : Monter RM 307° jusqu'à *1412* (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Les pentes (supérieures à 3,3% ) associées aux obstacles suivants proches de la DER ne sont pas publiées (critères OACI).

*RWY 31 : Climb MAG 307° up to 1412 (500) then direct route up to enroute safety altitude.*

*The slopes (above 3.3%) due to the following obstacles near the DER are not published (ICAO criteria).*

| Type d'obstacle *Obstacle type* | Distance à la DER (m) *Distance to DER (m)* | Distance latérale à l'axe de piste (m) *Lateral distance to runway axis (m)* | Position par rapport à l'axe de piste *Position in relation to runway axis* | Altitude obstacle (ft) *Obstacle altitude (ft)* | Hauteur / ARP (ft) *Height / ARP (ft)* |
|---|---|---|---|---|---|
| Bâtiment / *building* | 278 | 199 | Gauche / *Left* | 942 | 30 |
| Arbre / *Tree* | 389 | 130 | Droite / *Right* | 943 | 31 |
| Bâtiment / *building* | 313 | 204 | Gauche / *Left* | 936 | 24 |
| Arbre / *Tree* | 467 | 208 | Gauche / *Left* | 944 | 32 |
| Arbre / *Tree* | 280 | 75 | Droite / *Right* | 928 | 16 |
| Arbre / *Tree* | 464 | 114 | Droite / *Right* | 943 | 31 |
| Arbre / *Tree* | 338 | 101 | Gauche / *Left* | 931 | 19 |
| Arbre / *Tree* | 263 | 86 | Gauche / *Left* | 924 | 12 |
| Arbre / *Tree* | 487 | 122 | Gauche / *Left* | 942 | 30 |
| Arbre / *Tree* | 188 | 82 | Droite / *Right* | 917 | 5 |

**AD 2 LFCC.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Opérations de nuit interdites (sauf opération militaire autorisée par l'exploitant).

Parking en pente. Cales de roues recommandées.

Lors du stationnement d'aéronefs, attention à ne pas obstruer l'accès du pélicandrome.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Night operations are forbidden (except for military operation authorized by the operator).*

*Sloping apron. Wheel chocks are recommended.*

*When parking aircraft, take care not to obstruct access to the pelicandrome.*

**23.2 DANGER A LA NAVIGATION AERIENNE**

Dans certaines conditions météorologiques, les attelages avions-planeurs du Centre de vol à voile Lotois peuvent être amenés à décoller depuis le QFU 31 alors que la piste 13 est en service (lors de cette configuration, les trafics utilisant la piste en service restent prioritaires).

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Under certain weather conditions, paired aeroplanes and gliders of the based gliding center (Centre de vol à voile Lotois) are likely to take-off RWY 31 while RWY 13 is in use (in that configuration ACFT using RWY 13 still have priority).*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

NIL

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCC.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFCC.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

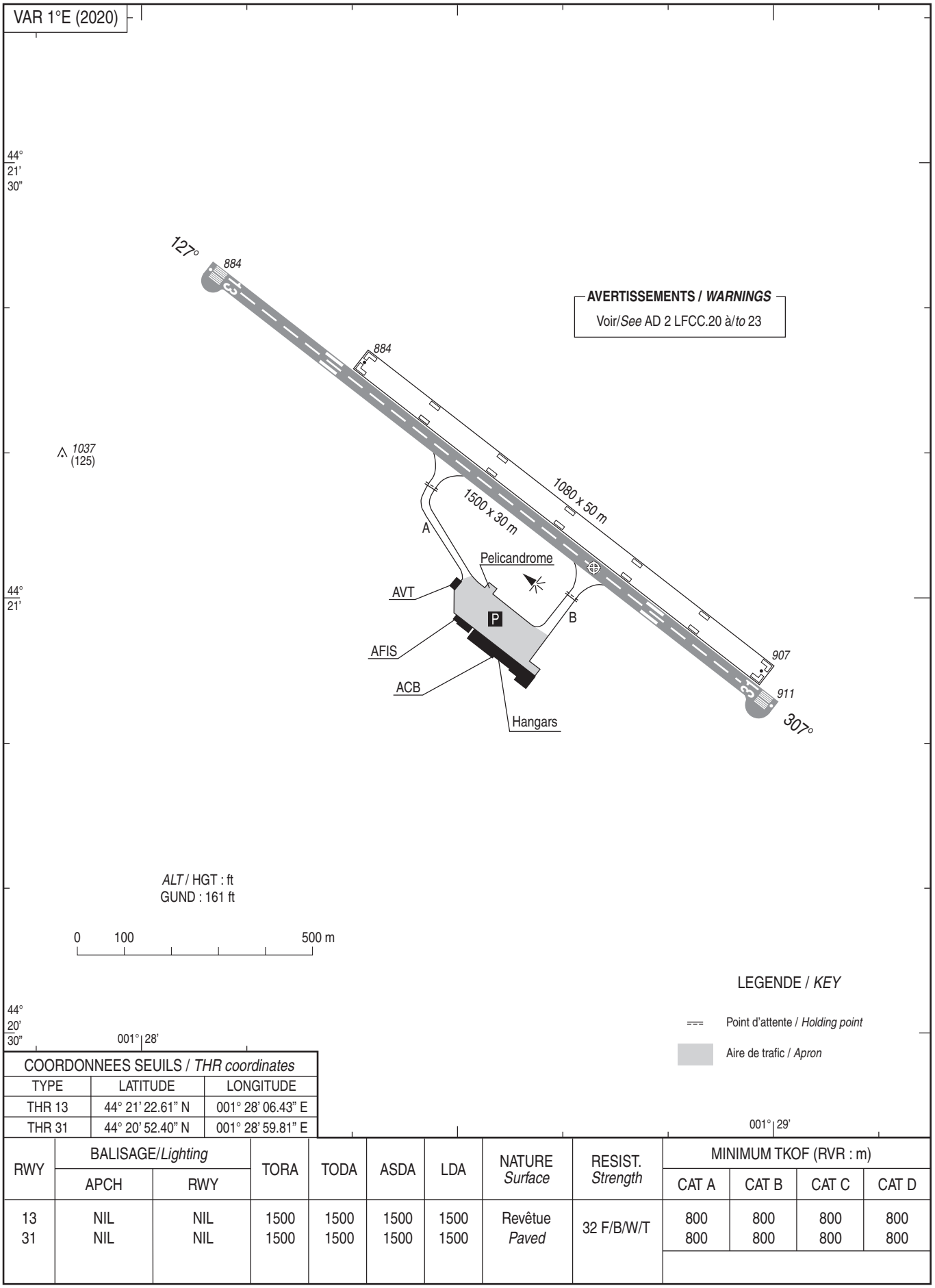
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| AD 2 LFCC IAC RWY 13 RNP | LNAV, LNAV/VNAV |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS :** CAHORS Information 119.230

## CAHORS LALBENQUE
44 21 02 N - 001 28 43 E
*ALT AD : 912 (33 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 13 | 44° 21' 22.61" N | 001° 28' 06.43" E |
| THR 31 | 44° 20' 52.40" N | 001° 28' 59.81" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 13 | NIL | NIL | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | Revêtue *Paved* | 32 F/B/W/T | 800 | 800 | 800 | 800 |
| 31 | NIL | NIL | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | | | 800 | 800 | 800 | 800 |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES

*Waypoints / Conventional procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CC402 | 44°32'24.6"N | 001°19'49.6"E | X | | | X |
| CC404 | 44°24'33.0"N | 001°11'11.6"E | X | | | X |
| ICC13 | 44°28'28.8"N | 001°15'30.3"E | X | | | X |
| FCC13 | 44°25'23.5"N | 001°20'59.7"E | X | | | X |
| RW13 | REF THR13 LFCC AD 2. 12 | | X | | | X |
| CC410 | 44°20'08.3"N | 001°30'17.7"E | X | | | X |
| CC412 | 44°27'53.3"N | 001°29'07.2"E | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 13**

RMK -

MAG VAR 2020 1.0°E

REF NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | ICC13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA CC402 | IF | CC402 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | ICC13 | - | 217 | 218.2 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1,0 |
| INA CC404 | IF | CC404 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | ICC13 | - | 037 | 038.1 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1,0 |
| INA ICC13 | IF | ICC13 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| APCH | IF | ICC13 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FCC13 | - | 127 | 128.1 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1,0 |
| | TF | RW13 | Yes | 127 | 128.2 | 6.5 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0,3 |
| | TF | CC410 | Yes | 127 | 128.3 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | DF | CC412 | - | - | - | - | L | - | - | 180 | - | 1,0 |
| | TF | CC402 | - | 303 | 304.3 | 8.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1,0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFCC |
| **Runway** | 13 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E13A |
| **LTP/FTP Latitude** | 442122.6055N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012806.4270E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 318.6 |
| **FPAP Latitude** | 442048.6020N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -34.0035 |
| **FPAP Longitude** | 0012906.5215E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 60.0945 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 192 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 03 03 06 0C 0D 00 00 01 33<br>31 05 5B 20 09 13 36 54 A1 00<br>72 20 59 F6 FE 7D D5 01 2C 81<br>2C 01 64 18 C8 AF 1D 5B B5 F9 |
| **Calculated CRC Value** | 1D5BB5F9 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 269.5 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 269.5 |

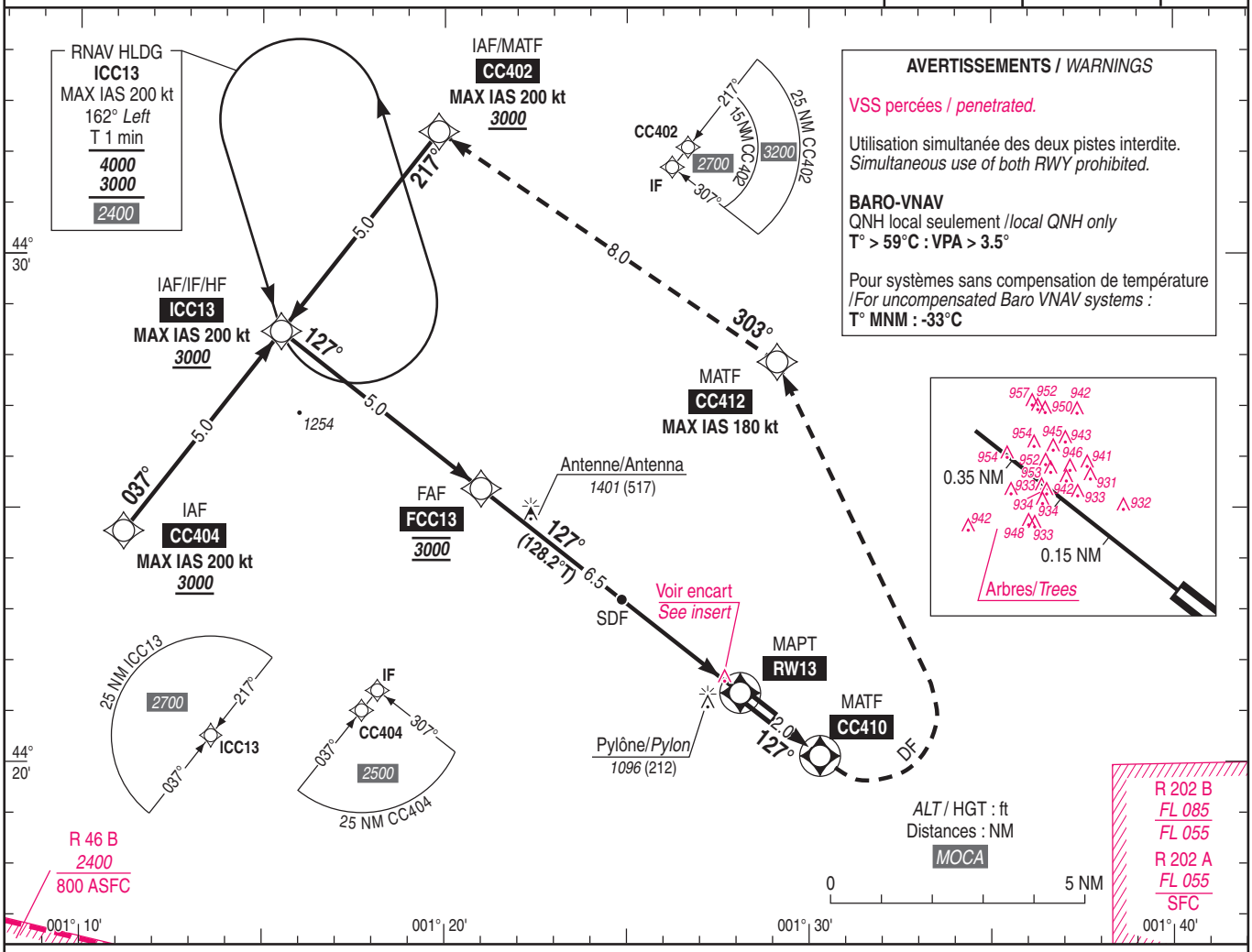


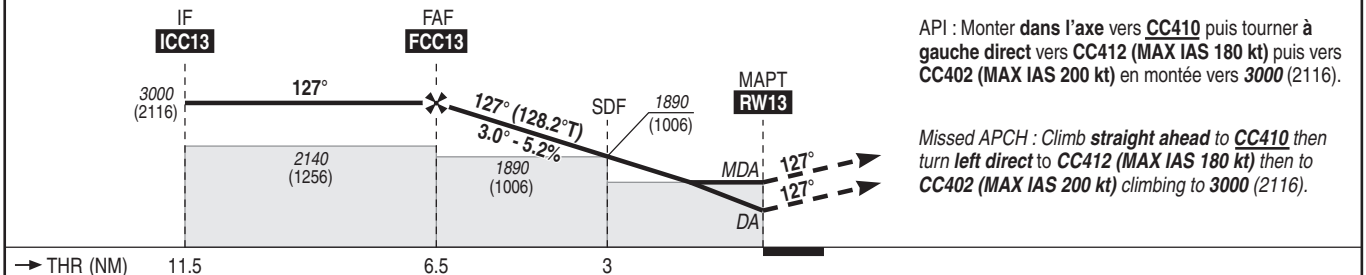
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 912,* ***THR : 884 (32 hPa)***

# CAHORS LALBENQUE
**RNP** RWY13

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled*)<br>**AFIS :** CAHORS Information 119.230<br>Absence ATS : **A/A** (119.230) FR seulement. Obtenir le QNH de Blagnac auprès de ATIS BLAGNAC ou à défaut TOULOUSE APP 129.305<br>***A/A*** *(119.230) FR only. Obtain Blagnac QNH from BLAGNAC ATIS 123.130 or TOULOUSE APP 129.305* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 71521**<br>**E13A**<br>TCH : 49 | VAR<br>1° E<br>(2020) |




API : Monter **dans l'axe** vers **CC410** puis tourner **à gauche direct** vers **CC412 (MAX IAS 180 kt)** puis vers **CC402 (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***3000*** (2116).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***CC410*** *then turn* ***left direct*** *to* ***CC412 (MAX IAS 180 kt)*** *then to* ***CC402 (MAX IAS 200 kt)*** *climbing to* ***3000*** *(2116).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* (1) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1180*** (300) | 1400 | 295 | ***1210*** (330) | 1500 | 325 | | 1500 | | ***1480*** (600) | 1500 | ***1720*** (830) | 1500 |
| B | ***1200*** (310) | 1400 | 307 | ***1230*** (340) | 1500 | 337 | ***1350*** (470) | 1500 | 462 | ***1480*** (600) | 1600 | ***1720*** (830) | 1600 |
| C | ***1220*** (330) | 1500 | 329 | ***1240*** (350) | 1600 | 348 | | 2200 | | ***1580*** (700) | 2400 | ***1820*** (930) | 2400 |

| DIST RW13 NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2840*** (1956) | ***2530*** (1646) | ***2210*** (1326) | ***1890*** (1006) | ***1570*** (686) |

Observations/*Remarks* : (1) HJ seulement / *Daytime only.*
Circuit AD RWY 31 : droite / *Right hand circuit RWY 31.*
En l'absence AFIS, procédure obligatoirement suivie de MVL / *In case of absence AFIS, procedure compulsory followed by circling.*
Panne ou perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss or failure of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - THR | 6.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 34 | 4 min 35 | 3 min 54 | 3 min 23 | 3 min | 2 min 41 | 2 min 26 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFCI.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFCI - ALBI LE SEQUESTRE

**AD 2 LFCI.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°54'48"N 002°07'00"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY - TWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2,5 km SW ALBI |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 565 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.3 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 164 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8432°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.12°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | VILLE D'ALBI |
| | Adresse / *Address* | 16 rue de l'hôtel de Ville 81 023 ALBI CEDEX 9 |
| | Telephone | 05 63 49 15 25 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFCIZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : twr@aerodrome-albi.fr |

**AD 2 LFCI.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/ see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0200-2300 | |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1700<br>VEN : 0700-1100, 1300-1700<br>SAM et DIM : 1300-1700 (HIV, JF : non assuré ).<br>En dehors de ces HOR : PPR PN 24 HR du LUN au VEN, PPR PN 48 HR SAM, DIM et JF.<br>TEL gestionnaire AD. | MON-THU : 0700-1700<br>FRI : 0700-1100, 1300-1700<br>SAT and SUN : 1300-1700 (WIN, public HOL : not provided).<br>Outside these SKED, PPR PN 24 HR from MON to FRI, PPR PN 48 HR SAT, SUN and public HOL.<br>TEL AD administration. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 (carte AIR TOTAL).<br>HOR ATS.<br>En dehors de ces HOR, PPR PN 24 HR. TEL : 05 63 49 15 27 (CIV - MIL). | H24 (AIR TOTAL card).<br>ATS SKED.<br>Outside these SKED, PPR PN 24 HR. TEL : 05 63 49 15 27 (CIV - MIL). |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : ATS SKED. |

**AD 2 LFCI.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - JET A1. Lubrifiant : NIL. | Fuel : 100 LL - JET A1. Lubricant : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Automate TOTAL.<br>Paiement par carte AIR TOTAL ou HOR ATS : espèces ou carte bancaire.<br>Jet A1 : 1 Cuve de 40000 l.<br>AVGAS : 1 Cuve de 20000 l. | TOTAL automaton.<br>Payment by AIR TOTAL card or ATS SKED : cash or credit card.<br>Jet A1 : one 40000 l tank.<br>AVGAS : one 20000 l tank. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R exploitant AD. | O/R AD operator. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCI.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD | At AD |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R ATS.Bus | Taxi O/R ATS.Buses. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital et cliniques d'Albi (3km) | Hospital and clinic in Albi (3km away from AD). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité | In the vicinity |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 05 63 36 36 00 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCI.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2<br>LUN-JEU : 0700 - 1100, 1300 - 1600. VEN : 0700 - 1100. SAM, DIM et JF : non assuré.<br>Hors HOR PPR idem ATS.<br>Niveau 4 PPR PN 48 HR. | Level 2<br>MON-THU : 0700 - 1100, 1300 - 1600. FRI : 0700 - 1100. SAT, SUN and public HOL: not provided.<br>Out HOR PPR idem ATS.<br>Level 4 PPR PN 48 HR. |

**AD 2 LFCI.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCI.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 12 F/A/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtu | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 30 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCI.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Emplacements PRKG | PRKG location |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Balisage diurne | Daytime marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Balisage diurne | Daytime marking |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFCI .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCI.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCI .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | TOULOUSE BLAGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFCI .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCI.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 089.32 (088) | 1560 x 30 | 63 F/A/W/T revêtue / paved | 43°54'47.31"N 002°06'03.40"E ( 43°54'47.34"N 002°06'06.51"E ) ------ GUND NIL | THR : 553ft DTHR : 553ft |
| 27 | 269.33 (268) | 1560 x 30 | 63 F/A/W/T revêtue / paved | 43°54'47.91"N 002°07'13.37"E ( 43°54'47.84"N 002°07'05.73"E ) ------ GUND NIL | THR : 564ft DTHR : 563ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFCI.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 1560 | 1560 | 1560 | 1490 | |
| 27 | 1560 | 1560 | 1560 | 1390 | |

**AD 2 LFCI.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | | G | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 50 ft | | | | | |
| 27 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 47 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 09 | 1560 m | 60 m | W | LIL / LIH | R | | |
| 27 | 1560 m | 60 m | W | LIL / LIH | R | | |

**AD 2 LFCI.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Oui | Yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui | Yes |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 4 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCI.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFCI.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFCI.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ALBI Information (FR) *ALBI Information (EN)* | 118.955 MHz | HO | Voir/See AD 2 LFCI.22 |
| A/A | ALBI (FR) | 118.955 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFCI.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCI.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| **20.1 MANOEUVRES AU SOL** | ***20.1 GROUND HANDLING*** |
| Après atterrissage RWY 27 remonter la piste sur l'axe. Ne pas s'engager sur le circuit automobile. | *After LDG RWY 27, back track the runway on the center line. Do not enter the racing circuit.* |
| Suivre la ligne de guidage à la station carburants TOTAL pour les aéronefs d'une envergure inférieure à 25 m, positionnement de préférence face au Nord pour ne pas souffler les hangars. | *Follow guideline to TOTAL fuel station for ACFT with a wingspan less than 25 m, preferably facing North in order not to blow the hangars.* |
| Coupling disponible pour le JET A1 sur demande seulement HOR ATS. | *JET A1 coupling available on request ATS SKED only.* |
| Ne pas rester stationné sur l'aire d'AVT. | *Do not stay parked in the refuelling area.* |
| Port du gilet haute visibilité obligatoire par arrêté préfectoral. | *Wearing a high visibility vest is mandatory by prefectoral decree.* |
| Ligne blanche parallèle au hangar à ne pas franchir moteur tournant. | *White line parallel to the hangar not to be crossed with engine running.* |
| RWY 09, les ACFT multi-moteurs doivent s'aligner en début de piste. | *RWY 09, multi-engine ACFT must line-up at the beginning of RWY.* |
| **20.2 AVITAILLEMENT** | ***20.2 REFUELLING*** |
| Coupling disponible pour le JET A1 sur demande seulement HOR ATS. | *JET A1 coupling available on request ATS SKED only.* |
| Ne pas rester stationné sur l'aire d'AVT. | *Do not stay parked in the refuelling area.* |

**AD 2 LFCI.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFCI .22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Activation du circuit automobile annoncée par NOTAM.

Circuit automobile actif : activité IFR interdite.

***22.1 GENERAL***

*Activation of racing circuit announced by NOTAM.*

*Racing circuit active : IFR operations prohibited.*

**22.2 VOLUME AFIS**

Volume AFIS : cylindre de rayon 3 NM, centré sur l'ARP et verticalement du sol à 2000 ASFC.

***22.2 AFIS VOLUME***

*AFIS volume : 3 NM radius cylinder, centered on the ARP and verticaly from the ground to 2000 ASFC.*

**22.3 VOLS AU DEPART**

Faire les essais moteur au point d'attente C1 situé en sortie de parking et indiqué par marque au sol, plus panneau à droite, avant de pénétrer sur le TWY.

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

*Perform engine tests at holding point C1 located on apron exit marked on the ground and with a panel on the right side before penetrating on TWY.*

**22.3.1 Départs omnidirectionnels piste 09**

Départs omnidirectionnels établis selon les critères OACI. Monter dans l'axe à 4.8% jusqu'à 1565 ft AMSL (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 886 ft à 2350m de la DER et 540m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.8%.
Les pentes (supérieures à 4.8%) associées aux obstacles suivants proches de la DER ne sont pas publiées (critères OACI).

***22.3.1 Omnidirectionnal departure runway 09***

*Omnidirectionnal departure established with ICAO criteria. Climb straight ahead at 4.8% gradient to 1565ft AMSL (1), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*(1) Tree of 886 ft located at 2350m from the DER and 540 to the left of RWY axis settles a 4.8% theoretical slope of climbing.*
*The slopes (above 4.8%) due to the following obstacles near the DER are not published (ICAO criteria).*

| Type d'obstacle / *Type of obstacle* | Distance sur l'axe depuis la DER (m) / *Axis distance from DER (m)* | Distance latérale (m) / *Lateral distance (m)* | Position par rapport à l'axe / *Position related to RWY axis* | ALT obstacle (ft) | HGT / ARP (ft) |
|---|---|---|---|---|---|
| Lampadaire / *Street light* | 40 | 140 | Droite / *Right* | 588 | 23 |
| Arbre / *Tree* | 60 | 110 | Droite / *Right* | 596 | 31 |
| Arbre / *Tree* | 90 | 160 | Droite / *Right* | 608 | 43 |
| Arbre / *Tree* | 90 | 160 | Droite / *Right* | 601 | 36 |
| Arbre / *Tree* | 110 | 150 | Droite / *Right* | 610 | 45 |
| Arbre / *Tree* | 140 | 170 | Droite / *Right* | 621 | 56 |
| Panneau / *Sign* | 160 | 190 | Gauche / *Left* | 604 | 39 |
| Arbre / *Tree* | 210 | 130 | Droite / *Right* | 619 | 54 |
| Arbre / *Tree* | 230 | 70 | Gauche / *Left* | 613 | 48 |
| Haie / *Hedge* | 270 | 190 | Droite / *Right* | 623 | 58 |
| Haie / *Hedge* | 310 | 180 | Gauche / *Left* | 639 | 74 |
| Cime / *Peak* | 320 | 120 | Gauche / *Left* | 633 | 68 |
| Cime / *Peak* | 330 | 130 | Gauche / *Left* | 639 | 74 |
| Arbre / *Tree* | 380 | 190 | Droite / *Right* | 643 | 78 |
| Arbre / *Tree* | 440 | 180 | Droite / *Right* | 638 | 73 |
| Arbre / *Tree* | 460 | 90 | Gauche / *Left* | 653 | 88 |
| Arbre / *Tree* | 490 | 280 | Droite / *Right* | 656 | 91 |
| Arbre / *Tree* | 530 | 270 | Droite / *Right* | 661 | 96 |
| Cime / *Peak* | 610 | 290 | Droite / *Right* | 689 | 124 |
| Haie / *Hedge* | 740 | 340 | Droite / *Right* | 680 | 115 |

Le franchissement des zones LF-R46 C (au Nord) et LF-R46 D (à l'Est) peuvent imposer pendant leurs HOR d'activité les pentes suivantes :
- LF-R46 C pente de 5.4% jusqu'à l'altitude de 3400 ft AMSL,
- LF-R46 D pente de 5.2% jusqu'à l'altitude de 5400 ft AMSL.

*Crossing areas LF-R46 C (North) and LF-R46 D (East) can assign during activity SKED the following slopes :*
*- LF-R46 C slope of 5.4% up to the altitude of 3400 ft AMSL,*
*- LF-R46 D slope of 5.2% up to the altitude of 5400 ft AMSL.*

**22.3.2 Départs omnidirectionnels piste 27**

Départs omnidirectionnels établis selon les critères OACI. Monter dans l'axe à 3.3% jusqu'à 1065 ft AMSL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Les pentes (supérieures à 3.3%) associés aux obstacles suivant proches de la DER ne sont pas publiées (critères OACI).

***22.3.2 Omnidirectionnal departure runway 27***

*Omnidirectionnal departure established with ICAO criteria. Climb straight ahead at 3.3% gradient to 1065 ft AMSL, then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*The slopes (above 3.3%) due to the following obstacles near the DER are not published (ICAO criteria).*

| Type d'obstacle / *Type of obstacle* | Distance sur l'axe depuis la DER (m) / *Axis distance from DER (m)* | Distance latérale (m) / *Lateral distance (m)* | Position par rapport à l'axe / *Position related to RWY axis* | ALT obstacle (ft) | HGT / ARP (ft) |
|---|---|---|---|---|---|
| Haie / *Hedge* | 90 | 140 | Droite / *Right* | 605 | 40 |
| Cime / *Peak* | 200 | 200 | Gauche / *Left* | 610 | 45 |
| Cime / *Peak* | 210 | 180 | Gauche / *Left* | 625 | 60 |
| Cime / *Peak* | 210 | 180 | Gauche / *Left* | 625 | 60 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Cime / *Peak* | 230 | 160 | Gauche / *Left* | 592 | 27 |
| Arbre / *Tree* | 270 | 210 | Gauche / *Left* | 600 | 35 |
| Arbre / *Tree* | 280 | 170 | Gauche / *Left* | 598 | 33 |
| Haie / *Hedge* | 360 | 160 | Gauche / *Left* | 602 | 37 |
| Haie / *Hedge* | 370 | 140 | Gauche / *Left* | 606 | 41 |
| Cime / *Peak* | 410 | 90 | Gauche / *Left* | 606 | 41 |
| Cime / *Peak* | 430 | 80 | Gauche / *Left* | 610 | 45 |
| Cime / *Peak* | 450 | 80 | Gauche / *Left* | 607 | 42 |

Le franchissement des zones LF-R46 C (au Nord) et LF-R46 D (à l'Est) peuvent imposer pendant leurs horaires d'activité les pentes suivantes :
- LF-R46 C pente de 5.0% jusqu'à l'altitude de 3400 ft AMSL,
- LF-R46 D pente de 4.4% jusqu'à l'altitude de 5400 ft AMSL.

*Crossing areas LF-R46 C (North) and LF-R46 D (East) can assign during activity SKED the following slopes :*
*- LF-R46 C slope of 5.0% up to the altitude of 3400 ft AMSL,*
*- LF-R46 D slope of 4.4% up to the altitude of 5400 ft AMSL.*

**22.3.3 Aéronefs à destination d'AGEN, CARCASSONNE, CASTRES, PAMIERS et MURET**

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Carcassonne, Castres, Pamiers et Muret, prévoir de se raccorder à l'itinéraire de transit RNAV contournant la TMA 2 TOULOUSE défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

En cas d'impossibilité de suivre cet itinéraire, le signaler à la mise en route pour qu'un autre itinéraire puisse être alloué par l'ATC.

***22.3.3 Aircraft bound for AGEN, CARCASSONNE, CASTRES, PAMIERS and MURET***

*For ACFT bound for Agen, Carcassonne, Castres, Pamiers and Muret, plan RNAV transit route avoiding TMA 2 TOULOUSE defined in both directions by the points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU- GOSAD-GAI ».*

*The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).*

*If you are unable to follow this itinerary, report it at start-up so that ATC can allocate an alternative route.*

**AD 2 LFCI .23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Piste limitée aux ACFT dont la longueur pour le décollage en conditions standard est inférieure ou égale à 1200 m. Demande de dérogation sur PPR AFIS.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*RWY limited to ACFT needing take-off distance inferior or equal at 1200 m with standard conditions. Derogation must be with PPR AFIS.*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

NIL

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL*

**AD 2 LFCI .24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFCI .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| AD 2 LFCI IAC RWY09 RNP | LNAV/VNAV, LNAV |
| AD 2 LFCI IAC RWY27 RNP | LNAV/VNAV, LNAV |

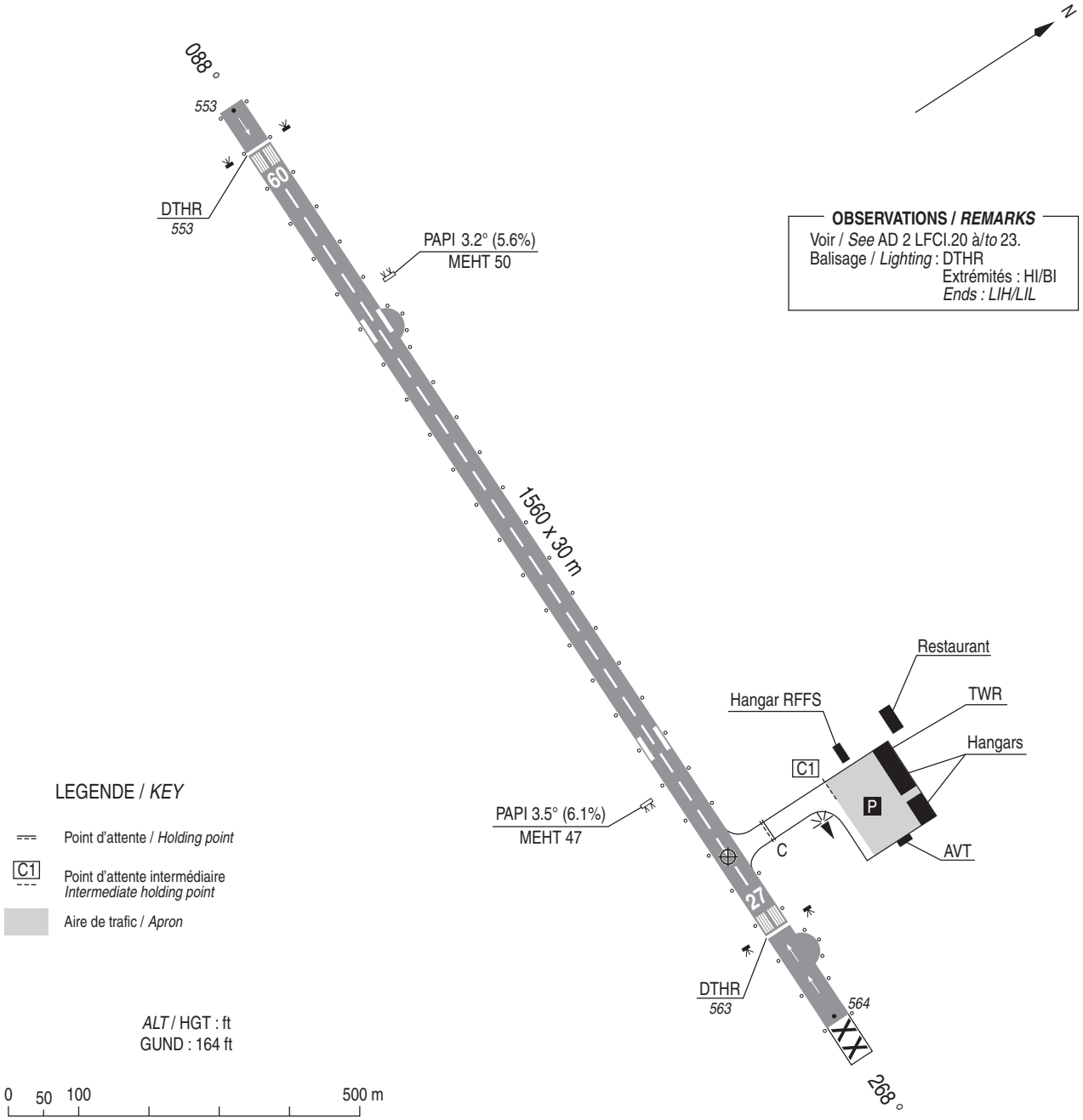
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFCI.18

**ALBI** LE SEQUESTRE
43 54 48 N - 002 07 00 E
*ALT AD : 565 (21 hPa)*

VAR 1° E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 43° 54' 47.31" N | 002° 06' 03.40" E |
| DTHR 09 | 43° 54' 47.34" N | 002° 06' 06.51" E |
| THR 27 | 43° 54' 47.91" N | 002° 07' 13.37" E |
| DTHR 27 | 43° 54' 47.84" N | 002° 07' 05.73" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | NIL | LIH/LIL | 1560 | 1560 | 1560 | 1490 | Revêtue | 63 F/A/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 27 | NIL | LIH/LIL | 1560 | 1560 | 1560 | 1390 | *Paved* | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | *HN : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CI402 | 43°59'37.5"N | 001°49'19.4"E | X | | | X |
| CI404 | 43°49'37.5"N | 001°49'32.1"E | X | | | X |
| ICI09 | 43°54'37.5"N | 001°49'25.7"E | X | | | X |
| FCI09 | 43°54'41.9"N | 001°56'20.7"E | X | | | X |
| CI410 | 43°54'51.2"N | 002°14'07.9"E | X | | | X |
| CI414 | 43°58'51.2"N | 002°14'04.5"E | X | | | X |
| RW09 | 43°54'47.34"N | 002°06'06.51"E | X | | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CI602 | 43°59'54.8"N | 002°22'49.0"E | X | | | X |
| CI604 | 43°49'51.4"N | 002°16'04.7"E | X | | | X |
| CI605 | 43°49'54.8"N | 002°22'59.1"E | X | | | X |
| ICI27 | 43°54'54.8"N | 002°22'54.0"E | X | | | X |
| FCI27 | 43°54'52.0"N | 002°15'59.0"E | X | | | X |
| CI610 | 43°54'44.3"N | 002°00'27.3"E | X | | | X |
| CI612 | 43°59'44.3"N | 002°00'22.3"E | X | | | X |
| CI614 | 43°59'49.4"N | 002°10'04.1"E | X | | | X |
| RW27 | 43°54'47.84"N | 002°07'05.73"E | X | | | X |



© SIA

| RNP RWY 09 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | MAG VAR 2020 1.2°E | | | | | | | | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | RWY09 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RW09 | IF | RWY09 | - | - | - | - | - | 4000 | 4000 | 200 | - | - |
| | TF | CI410 | - | 088 | 089.3 | 5.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CI414 | - | 358 | 359.4 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CI402 | - | 271 | 272.6 | 17.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ICI09 | - | 178 | 179.1 | 5.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| INA CI402 | IF | CI402 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 200 | - | - |
| | TF | ICI09 | - | 178 | 179.1 | 5.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| INA CI404 | IF | CI404 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 200 | - | - |
| | TF | ICI09 | - | 358 | 359.1 | 5.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| INA ICI09 | IF | ICI09 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 200 | - | - |
| APCH | IF | ICI09 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 200 | - | - |
| | TF | FCI09 | - | 088 | 089.1 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | YES | 088 | 089.2 | 7.1 | - | - | - | - | -3.20/49 | 0.3 |
| | TF | CI410 | - | 088 | 089.3 | 5.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CI414 | - | 358 | 359.4 | 4.0 | - | - | 4000 | 160 | - | 1.0 |
| | TF | CI402 | - | 271 | 272.6 | 17.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFCI |
| Runway | 09 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E09A |
| LTP/FTP Latitude | 435447.3375N |
| LTP/FTP Longitude | 0020606.5120E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 218.5 |
| FPAP Latitude | 435447.9825N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 0.6450 |
| FPAP Longitude | 0020722.4750E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 75.9630 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.20 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 200 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 09 03 06 0C 09 00 00 01 39<br>30 05 53 71 D8 12 60 E9 E6 00<br>89 1C 0A 05 00 76 51 02 2C 81<br>40 01 64 19 C8 AF 01 53 A8 FB |
| Calculated CRC Value | 0153A8FB |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 168.5 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 168.5 |



© SIA

| RNP RWY 27 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | MAG VAR 2020 1.2°E | | | | | | | | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | RWY27 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RW27 | IF | RWY27 | - | - | - | - | - | 4000 | 4000 | 210 | - | - |
| | TF | CI610 | - | 268 | 269.3 | 4.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | C612 | - | 358 | 359.3 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CI614 | - | 88 | 089.3 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CI602 | - | 88 | 089.4 | 9.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ICI27 | - | 178 | 179.3 | 5.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| INA CI602 | IF | CI602 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 210 | - | - |
| | TF | ICI27 | - | 178 | 179.3 | 5.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| INA CI604 | IF | CI604 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 210 | - | - |
| | TF | CI605 | - | 088 | 089.3 | 5.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ICI27 | - | 358 | 359.3 | 5.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| INA ICI27 | IF | ICI27 | - | - | - | - | - | 3900 | - | 210 | - | - |
| APCH | IF | ICI27 | - | - | - | - | - | 3500 | - | - | - | - |
| | TF | FCI27 | - | 268 | 269.5 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | YES | 268 | 269.4 | 6.4 | - | - | - | - | -3.50/50 | 0.3 |
| | TF | CI610 | - | 268 | 269.3 | 4.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CI612 | - | 358 | 359.3 | 5.0 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | CI614 | - | 088 | 089.3 | 7.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CI602 | - | 088 | 089.4 | 9.2 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFCI |
| Runway | 27 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E27A |
| LTP/FTP Latitude | 435447.8425N |
| LTP/FTP Longitude | 0020705.7260E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 221.6 |
| FPAP Latitude | 435447.1930N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -0.6495 |
| FPAP Longitude | 0020549.7630E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -75.9630 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.50 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 304 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 09 03 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 45 75 D8 12 FC B7 E8 00<br>A8 1C ED FA FF 8A AE FD F4 01<br>5E 01 64 26 C8 AF 07 2D DD 73 |
| Calculated CRC Value | 072DDD73 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 171.6 |



© SIA

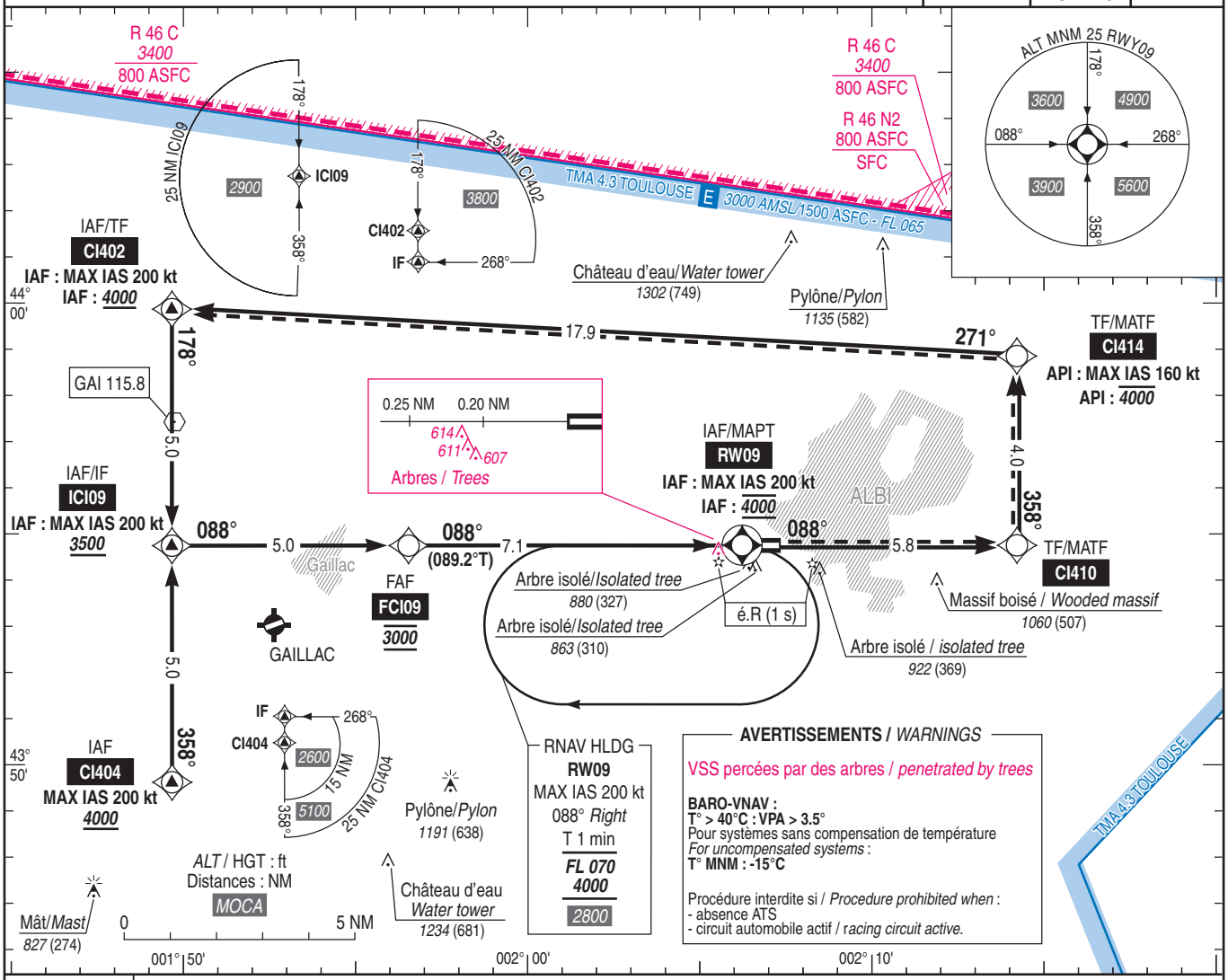
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 565,* ***DTHR : 553 (20 hPa)***

**ALBI** LE SEQUESTRE

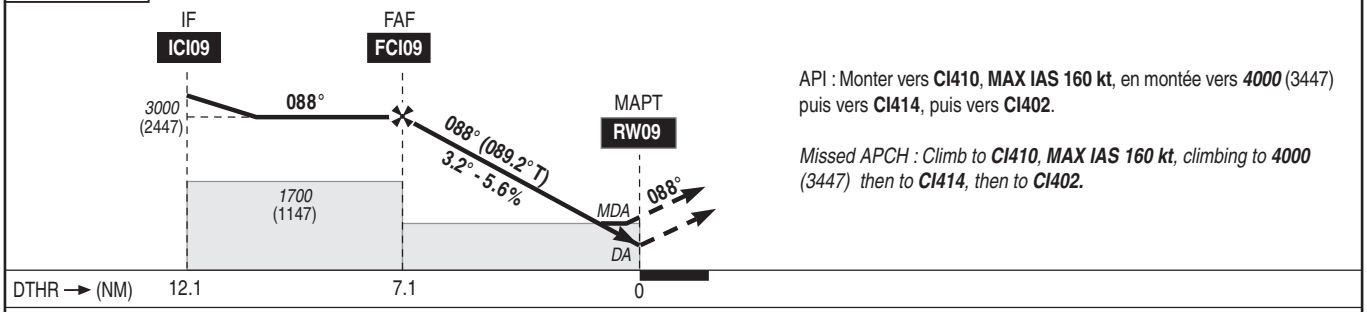
**RNP** RWY 09

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 123.850
TWR : NIL
**AFIS** : ALBI Information 118.955

| RNP APCH | EGNOS Ch 62585 E09A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **CI410**, **MAX IAS 160 kt**, en montée vers ***4000*** (3447) puis vers **CI414**, puis vers **CI402**.

*Missed APCH : Climb to* ***CI410***, ***MAX IAS 160 kt****, climbing to* ***4000*** *(3447) then to* ***CI414****, then to* ***CI402.***

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | **MDA** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***840*** (290) | | 282 | ***930*** (380) | 1500 | 378 | | 1500 | | ***1430*** (880) | 1500 |
| B | ***850*** (300) | 1400 | 294 | ***950*** (390) | 1500 | 390 | ***1130*** (580) | 1500 | 573 | ***1460*** (900) | 1600 |
| C | ***860*** (310) | | 302 | ***960*** (410) | 1900 | 404 | | 2400 | | ***1630*** (1070) | 2400 |

| DIST RW09 NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2980*** (2427) | ***2640*** (2087) | ***2300*** (1747) | ***1960*** (1407) | ***1620*** (1067) | ***1280*** (727) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW09 | 7.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 03 | 4 min 59 | 4 min 14 | 3 min 41 | 3 min 15 | 2 min 55 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 | 820 | 905 |



© SIA

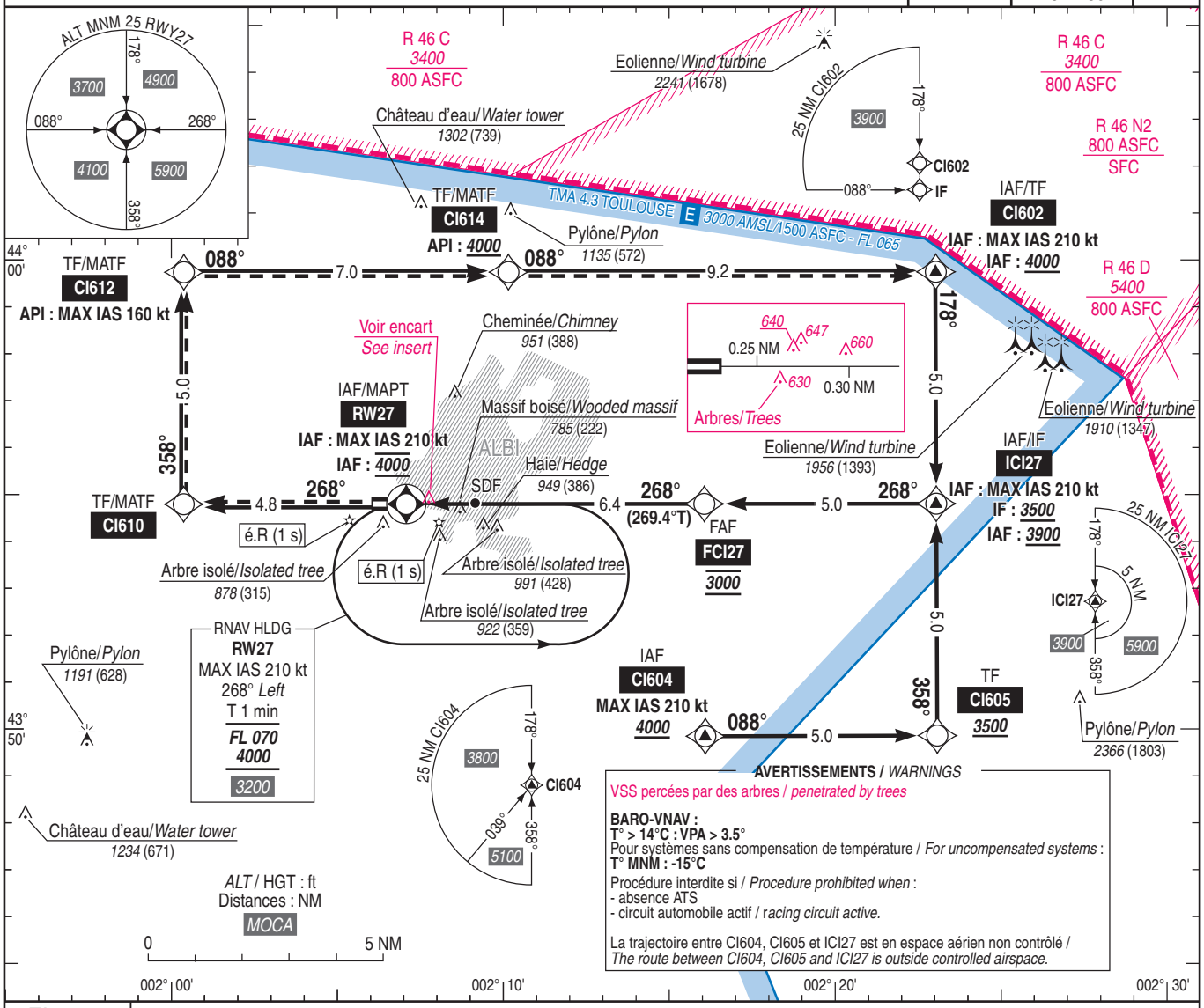
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 565,* ***DTHR : 563 (21 hPa)***

**ALBI** LE SEQUESTRE

**RNP** RWY 27

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 123.850
TWR : NIL
**AFIS** : ALBI Information 118.955

| RNP APCH | EGNOS Ch 70893 E27A TCH : 50 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

VSS percées par des arbres / *penetrated by trees*

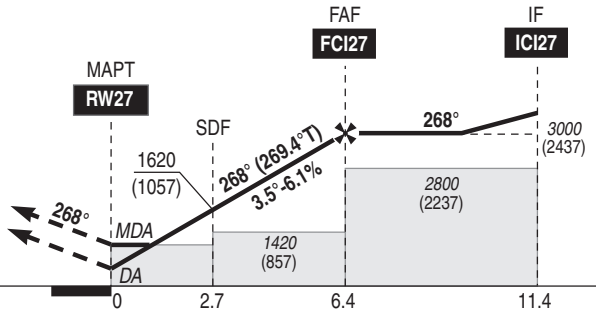
**BARO-VNAV :**
**T° > 14°C : VPA > 3.5°**
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* :
**T° MNM : -15°C**
Procédure interdite si / *Procedure prohibited when* :
- absence ATS
- circuit automobile actif / *racing circuit active.*

La trajectoire entre CI604, CI605 et ICI27 est en espace aérien non contrôlé /
*The route between CI604, CI605 and ICI27 is outside controlled airspace.*

*TA : 5000*

API : Monter vers **CI610**, **MAX IAS 160 kt**, puis vers **CI612** en montée vers ***4000*** (3437) **MAX IAS 160 kt** puis vers **CI614** et poursuivre vers **CI602**.

*Missed APCH : Climb to* ***CI610***, ***MAX IAS 160 kt****, then to* ***CI612*** *climbing to* ***4000*** *(3437)* ***MAX IAS 160 kt*** *then to* ***CI614*** *and follow to* ***CI602.***




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | **MDA** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***930*** (360) | | 358 | ***1080*** (510) | 1500 | 510 | | 1500 | | ***1430*** (870) | 1500 |
| B | ***940*** (380) | 1500 | 373 | ***1090*** (530) | 1500 | 524 | ***1210*** (650) | 1500 | 645 | ***1460*** (890) | 1600 |
| C | ***950*** (390) | | 383 | ***1100*** (540) | 2400 | 533 | | 2400 | | ***1660*** (1090) | 2400 |

**DIST RW27**

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2840*** (2277) | ***2470*** (1907) | ***2100*** (1537) | ***1730*** (1167) | ***1360*** (797) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW27 6.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 30 | 4 min 32 | 3 min 51 | 3 min 21 | 2 min 58 | 2 min 39 | 2 min 24 |
| VSP (ft/min) | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFCK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFCK - CASTRES MAZAMET

**AD 2 LFCK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°33'18"N 002°17'26"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY - TWY | RWY -TWY axis intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km SSE Castres | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 785 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 163 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8884°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.12°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DU TARN | |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de CASTRES-MAZAMET<br>595 rue Jacques Monod<br>81290 Labruguière | |
| | Telephone | Représentant gestionnaire sur AD/Administrator agent on AD : 05 63 70 34 77 | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | SITA : DCMAMXH | |
| | AFS | LFCKZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCK.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0200-2300 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>- LUN-VEN : 0500-2045<br>-SAM-DIM : Non assuré<br>En dehors de ces horaires, ouverture pour vols commerciaux programmés et EVASAN uniquement sur PPR 05 HR, TEL : 05 63 70 82 54.<br>TEL : 05 63 70 82 55<br>TEL secours en cas de panne : 06 25 87 09 79.<br>E-mail : tour@aeroport81.fr | AFIS :<br>-MON-FRI: 0500-2045<br>-SAT-SUN: Not provided<br>Outside these SKED, only for scheduled commercial flights and MEDEVAC upon PPR 05 HR, TEL: 05 63 70 82 54.<br>TEL : 05 63 70 82 55<br>Spare phone in case of failure : 06 25 87 09 79.<br>E-mail : tour@aeroport81.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR RFFS uniquement | RFFS SKED only. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR RFFS | RFFS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Aux horaires des vols réguliers programmés | At regular scheduled flights hours |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | O/R | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS<br>En cas d'évènement sur l'AD hors HOR ATS contacter le 05 63 70 82 54. | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : RFFS SKED<br>In case of safety event on AD outside ATS SKED contact 05 63 70 82 54. |

**AD 2 LFCK.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL, JET A1 - Lubrifiants : NIL<br>Paiement : CB, Carte BP. | Fuel : 100 LL, JET A1 - Lubricants : NIL<br>Payment : credit Card, BP card. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 1 poste fixe JET A1 avec 1 coupling et 1 pistolet automatique - sans restriction de débit.<br>1 poste fixe 100 LL avec 1 pistolet automatique - sans restriction de débit.<br>1 camion avitailleur JET A1. | 1 fixed stand JET A1 with 1 coupling and 1 automatic nozzle - without flow restriction.<br>1 fixed stand 100 LL with 1 automatic nozzle - without flow restriction.<br>1 fuel truck JET A1. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 chariot de dégivrage d'une capacité de 200 l en type 1 (DE950) uniquement | 1 de-icing cart with a capacity of 200 l type 1 (DE950) only |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible, non chauffé, disponibilité sur demande | Possible, unheated, available on request. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCK.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A Labruguière et Castres | At Labruguiere and Castres |
| 2 | Restaurants | A Labruguière et Castres | At Labruguiere and Castres |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis - voitures de location | Taxis - car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital du Pays d'Autan à 2,7 km | Hospital Pays d'Auban at 2.7 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A Labruguière et Castres | At Labruguiere and Castres |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A Labruguière et Castres | At Labruguiere and Castres |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCK.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule lourd VIMP 60 P2.5 conforme aux niveaux 2 et 5<br>1 véhicule lourd VIMP 90 P2.5 conforme aux niveaux 2 et 5 | 1 vehicule VIMP 60 P2.5 consistent with levels 2 and 5<br>1 vehicule VIMP 90 P2.5 consistent with levels 2 and 5 |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aucun moyen sur place.<br>Contacter l'exploitant au 05 63 70 82 54. | No means on site.<br>Contact AD operator on 05 63 70 82 54. |
| 4 | Observations / *Remarks* | HOR ATS | ATS SKED |

**AD 2 LFCK.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Aérodrome utilisable pendant toute l'année.<br>Aucun équipement. | Usable airport throughout the year.<br>No snow removal equipment. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Sans objet | Not applicable |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Sans objet | Not applicable |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Sans objet | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFCK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking commercial : 15/R/B/W/T<br>Parking militaire : 17/R/B/W/T | Commercial parking: 15/R/B/W/T<br>Military parking: 17/R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY C : 18/R/B/W/T<br>TWY Militaire : 11/R/B/W/T | TWY C : 18/R/B/W/T<br>TWY Military : 11/R/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | La pente maximale relevée du TWY C est de + 3 %. | The maximum slope of the TWY C is + 3 %. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD 2 LFCK APDC 01 | See AD 2 LFCK APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : balisage diurne<br>Lignes de guidage de couleur jaune. | Yes: day marking<br>Yellow guide lines. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Aucun dispositif de guidage, placeurs pendant HOR ATS pour l'aviation commerciale. | No parking guidance system, marshallers during ATS SKED for commercial aviation. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | OACI | ICAO |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFCK .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCK.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFCK.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | TOULOUSE BLAGNAC | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFCK .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | TOULOUSE BLAGNAC | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>ETE/SUM :<br>06-09-12-15-18<br>CNL 21<br>HIV/WIN :<br>06-09-12-15-18<br>CNL 22 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0600 et 2200<br>ETE : TREND entre 0600 et 2100 | WIN : TREND between 0600 and 2200<br>SUM : TREND between 0600 and 2100 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. | |

**AD 2 LFCK.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14 | 141.17 (140) | 1820 x 30 | 25 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 43°33'45.48"N 002°16'55.57"E<br>( 43°33'41.64"N 002°16'59.82"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 695ft<br>DTHR : 703ft |
| 32 | 321.17 (320) | 1820 x 30 | 25 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 43°32'59.42"N 002°17'46.54"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 785ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 14 | NIL | NIL | 200 x 110 | 1945 x 150 | NIL | (1) |
| 32 | NIL | NIL | NIL | 1945 x 150 | NIL | (2) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 60 m avant seuil RWY 14.
RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 60 m before THR RWY 14.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 120 x 60 m avant seuil RWY 32.
RESA (Runway End Safety Area) : 120 x 60 m before THR RWY 32.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | 1820 | 2020 | 1820 | 1670 | |
| TWY C | 739 | 939 | 739 | | Le point de départ est situé au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY. The beginning is from the upstream edge of the TWY and RWY intersection. |
| 32 | 1820 | 1820 | 1820 | 1820 | |
| TWY C | 1095 | 1095 | 1095 | | Le point de départ est situé au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY. The beginning is from the upstream edge of the TWY and RWY intersection. |

**AD 2 LFCK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 14 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 63 ft | | | | | |
| 32 | | G | PAPI 3.7 ° 6.5 % | 62 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 14 | 150 m<br>1070 m<br>600 m | 50 m | R<br>W<br>Y | LIH | R | | | (1) |
| 32 | 1220 m<br>600 m | 50 m | W<br>Y | LIH | R | | | (2) |

(1) Feux à éclats d'identification de seuil de piste.
Absence de rampe d'approche.
Feux d'extrémité LED.
THR identification flashing lights.
No approach lighting system.
Runway end lighting LED.

(2) Feux à éclats d'identification de seuil de piste.
Feux d'extrémité LED.
Feux de seuil LED.
Franchissement des obstacles non assuré par le PAPI au-delà de la ville de Mazamet.
Absence de feux de zone de toucher des roues.
THR identification flashing lights.
Runway end lighting LED.
Runway threshold lighting LED.
Obstacles clearing not ensured by the PAPI beyond Mazamet town.
Absence of touchdown zone lights.

**AD 2 LFCK.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Voir AD 2 LFCK ADC 01 | See AD 2 LFCK ADC 01 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY C<br>Balisage latéral rétroréfléchissant sur TWY M | TWY C<br>Retro-reflective edge markers on TWY M |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins de 15 secondes | Less than 15 secondes |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCK.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFCK.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ CASTRES**<br>43°33'50"N , 002°17'55"E - 43°32'24"N , 002°21'00"E - 43°34'05"N , 002°20'05"E - 43°37'37"N , 002°15'32"E ( Complexe sportif lac de la Borde Basse ; RDL 342°/4.5 NM AD ) - 43°39'04"N , 002°13'40"E - arc anti-horaire de 6 NM de rayon centré sur 43°33'38"N , 002°17'10"E ( DME EN ) - 43°37'27"N , 002°10'48"E - 43°35'28"N , 002°12'21"E ( ZI de Mélou ; RDL300°/4.3 NM AD ) - 43°32'18"N , 002°15'48"E ( Ville de Labruguière ) - 43°31'16"N , 002°18'00"E - 43°31'25"N , 002°20'50"E - 43°33'30"N , 002°17'25"E - 43°33'50"N , 002°17'55"E | G | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>CASTRES Information (FR)<br>CASTRES Information (EN) | HOR ATS : voir/see AD 2.3<br>L'attention des pilotes est attirée sur le fait que le service AFIS peut être rendu sans préavis en dehors des horaires publiés.<br>Pilots must be aware that AFIS service can be provided without prior notice outside the published SKED. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCK.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | CASTRES Information (FR)<br>*CASTRES Information (EN)* | 118.505 MHz | HO | |
| A/A | CASTRES (FR) | 118.505 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFCK.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFCK.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Les exploitants aériens doivent vérifier que la largeur des Taxiway C et M est conforme à l'utilisation opérationnelle des appareils dont OMWGS est supérieur à 6 m et inférieur à 9 m.

Pendant HOR AFIS usage obligatoire des points d'attente intermédiaire S ou N avant le roulage vers la piste sauf autre indication de l'AFIS.

Une vigilance accrue est recommandée lors du roulage sur le PRKG commercial ainsi qu'une vitesse réduite de nuit ou en cas de mauvaise visibilité.

**20.1.2 Gestion de l'aire de trafic**

Le stationnement des aéronefs hors horaires AFIS est soumis à l'approbation de l'exploitant, PPR PN 48 HR obligatoire.

Utilisation aire de trafic M de nuit soumise à accord exploitant.

**20.1.3 Piste**

L'exploitation de la piste est strictement limitée aux aéronefs dont :

1. La distance nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage au niveau de la mer, dans des conditions correspondant à l'atmosphère standard, en air calme et avec une piste de pente nulle comme l'indique le manuel de vol de l'aéronef, est inférieure à 1200 m,

2. La largeur hors tout (OMGWS) du train principal est inférieure à 9 m.

Les appareils ne répondant pas aux critères énoncés ci-dessus, mais figurant dans la liste disponible à l'adresse : www.aeroport81.fr/FR/Liste_Aéronefs_Code3_fr.html sont autorisés à exploiter l'aérodrome en présence du service AFIS exclusivement. Cette autorisation est soumise à la consultation et à la validation, par la compagnie du briefing aéroport : www.aeroport81.fr/FR/airportBriefing_fr.html

Pour tout exploitant d'un aéronef ne correspondant pas aux critères 1. et 2. énoncés ci-dessus et ne figurant dans la liste des appareils autorisés, un dossier complet permettant d'étudier les contraintes de cet aéronef pour sa venue sur l'aéroport de Castres-Mazamet devra être envoyé à l'exploitant de l'aéroport, 3 mois au préalable avant la mise en exploitation. Ce délai permettra à l'exploitant d'étudier et de décider ou non d'autoriser l'exploitation de ce nouvel aéronef sur la plateforme.

***20.1 GROUND HANDLING***

***20.1.1 Taxi regulations***

*Air operators must verify that the width of Taxiway C and M is in accordance with the operational use of aircraft whose OMWGS is greater than 6 m and less than 9 m.*

*During AFIS SKED, mandatory use of intermediate holding points S or N before taxiing towards the runway, unless otherwise indicated by the AFIS.*

*Increased vigilance is recommended when taxiing on the commercial apron and a reduced speed at night or in poor visibility.*

***20.1.2 Apron management***

*Parking of aircraft outside ATS SKED is subject to the approval of the operator, PPR PN 48 HR mandatory.*

*Use of apron M at night subject to agreement from AD operator.*

***20.1.3 Runway***

*Runway operating is strictly reserved for aircraft with :*

*1. The necessary distance for take-off at maximum certified take-off weight at sea level, within conditions corresponding to standard atmosphere, in still air and with a zero slope runway as indicated in the flight manual, is less than 1200 m,*

*2. Outer Main Gear Wheel Span (OMGWS) is less than 9 m.*

*Aircraft not meeting the above criteria, but included in the list available at : www.aeroport81.fr/FR/Liste_Aéronefs_Code3_fr.html are allowed to operate the aerodrome in the presence of the AFIS service only. This authorization is subject to consultation and validation by the airline of the airport briefing : www.aeroport81.fr/FR/airportBriefing_fr.html*

*For all aircraft operators not meeting above criteria 1. and 2. and not part of the list of authorized aircraft, a complete file enabling the constraints of this aircraft to be studied for its arrival at Castres-Mazamet airport, must be sent 3 months in advance of the start of operations to the airport operator. This period will allow the operator to study and decide whether to authorize the operation of this new aircraft on the airport.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCK.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFCK.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS A L'ARRIVEE**

Absence du dispositif lumineux d'approche, présence de feux d'identification de seuil de piste 14 et 32.

**22.2 VOLS AU DEPART**

Décollage interdit depuis l'intersection M.

Consignes recommandées pour un départ IFR :

Absence ATS : procédure interdite.

RWY 14 : Après coordination avec l'AFIS. Monter dans l'axe à 5.8% jusqu'à 1300 ft AMSL. A 1300 ft AMSL tourner à gauche en montée à 5.8% direct vers CK450 , puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle pénalisant : pylône de 1946 ft AMSL à 3.0 NM dans le 063° MAG de la DER 14.

RWY 32 : Après coordination avec l'AFIS. Monter dans l'axe à 4.1% direct vers CK450 , puis route directe en montée à 4.1% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle pénalisant : parc éolien 3543 ft AMSL à 6.4 NM dans le 177° MAG de la DER 32.

**22.3 AERONEFS A DESTINATION D'AGEN, ALBI, CARCASSONNE, PAMIERS ET MURET**

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Albi, Carcassonne, Pamiers et Muret, prévoir de se raccorder à l'itinéraire de transit RNAV contournant la TMA 2 Toulouse défini dans les 2 sens par les points "GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI".

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

En cas d'impossibilité de suivre cet itinéraire, le signaler à la mise en route pour qu'un autre itinéraire puisse être alloué par l'ATC.

**22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.4.1 Panne de radiocommunication au départ**

Afficher code 7600.

Poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière.

Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

**22.4.2 Panne de radiocommunication à l'arrivée**

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :

  - HAP

  - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

- Descendre dans le circuit d'attente.

- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

- Si le pilote a connaissance du QFU en service : appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.

- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : suivre la procédure d'atterrissage publiée (suivie éventuellement d'une MVL en fonction du vent).

**22.4.3 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

***22.1 ARRIVAL FLIGHTS***

*Absence of the approach lighting system, presence of identification lights at THR 14 and 32.*

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*TKOF prohibited from M intersection.*

*Recommended instructions for IFR departure :*

*Absence ATS : procedure prohibited.*

*RWY 14 : After coordination with AFIS. Climb on axis at 5.8% up to 1300 ft AMSL. At 1300 ft AMSL turn left climbing up at 5.8% direct to CK450 , then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*Penalizing obstacle : pylon with an altitude of 1946 ft AMSL located at 3.0 NM in the 063° MAG of DER 14.*

*RWY 32 : After coordination with AFIS. Climb on axis at 4.1% direct to CK450 , then direct route climbing up at 4.1% to enroute safety altitude.*

*Penalizing obstacle : Windmill with an altitude of 3543 ft AMSL located at 6.4 NM in the 177° MAG of DER 32.*

***22.3 ACFT BOUND FOR AGEN, ALBI, CARCASSONNE, PAMIERS AND MURET***

*For ACFT bound for Agen, Albi, Carcassonne, Pamiers and Muret, plan RNAV transit route avoiding TMA 2 Toulouse defined in both directions by the points "GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI".*

*The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).*

*If you are unable to follow this itinerary, report it at start-up so that ATC can allocate an alternative route.*

***22.4 RADIOCOMMUNICATIONS FAILURE***

***22.4.1 Radiocommunication failure on departure***

*Squawk 7600.*

*Continue the flight up to TMA limits, complying with departure route at the last assigned FL then undertake to climb up to the cruising FL.*

*If the last assigned FL is not compatible with the minimum safety altitude, continue to climb up to the cruising FL.*

***22.4.2 Radiocommunication failure on arrival***

*- Join or follow the assigned STAR or the very next one by default.*

*- Fly over the IAF at the latest assigned read back FL, if level is usable in holding pattern, or failing this at the highest level of this pattern.*

*- Perform this holding pattern till the latest time of :*

  *- EAT*

  *- 10 minutes after entering in holding pattern time.*

*- Descend within the holding pattern.*

*- Leave IAF in order to perform the approach procedure.*

*- If the pilot knows about which QFU is in use : comply with the procedure described in National Regulations.*

*- If the pilot doesn't know about which QFU is in use : comply with the published procedure (possibly followed by circling, depending on the wind direction).*

***22.4.3 Radiocommunication failure followed by a missed approach***

*If it is impossible to land within the time limit defined in regulation, the pilot must divert to the alternate airfield as mentioned in the FPL in compliance with suitable SID or multidirectional departures, climbing to the minimum en-route safety altitude, or to FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.*

**AD 2 LFCK.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 RADIOCOMMUNICATION**

**Aéronefs non équipés en 8,33 KHz**

Sauf indication autre des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz et évoluant dans le SIV TOULOUSE, contacteront les services ATS sur la FREQ TOULOUSE Information 121.250 MHz.

**23.2 PERIL ANIMALIER**

HOR RFFS.

***23.1 RADIOCOMMUNICATION***

***Aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable***

*Except otherwise instructed by ATS, IFR aircraft not equipped with a radio device compatible with 8.33 KHz channel spacing, and operating within TOULOUSE FIS, shall contact ATS on TOULOUSE Information FREQ 121.250 MHz.*

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*RFFS SKED.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCK.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFCK.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - A Type*

**CASTRES** MAZAMET
RWY 14/32

VAR 1°E (20)

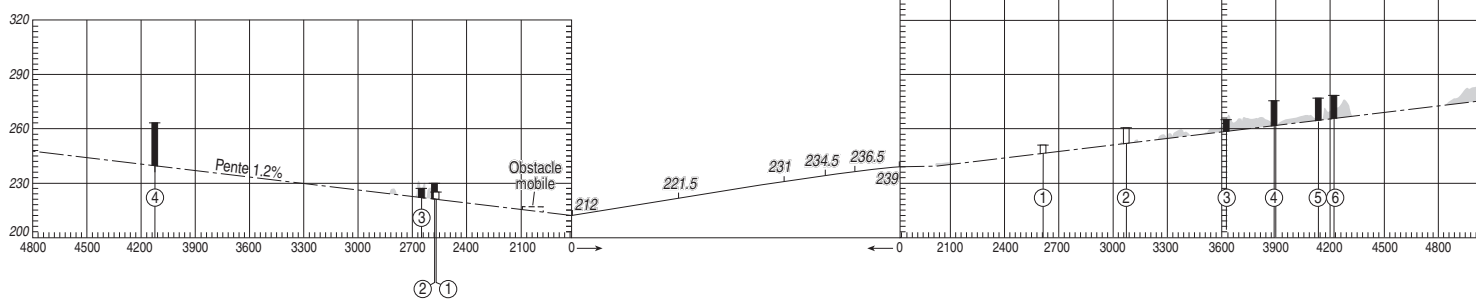
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

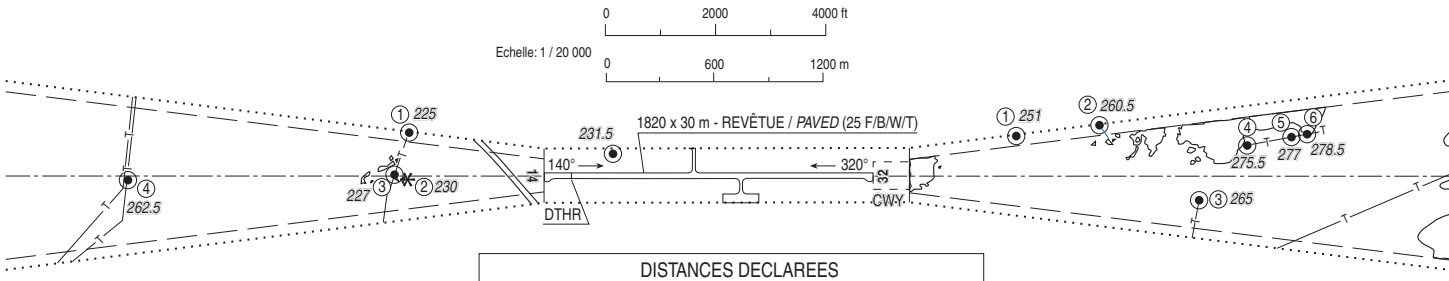
LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES
- LIGNE HAUTE TENSION

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI




| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 14 | | | RWY 32 |
| 1820 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 1820 |
| 2020 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 1820 |
| 1820 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 1820 |
| 1670 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 1820 |

Levé exécuté en Juillet 2020.
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

AIP

FRANCE

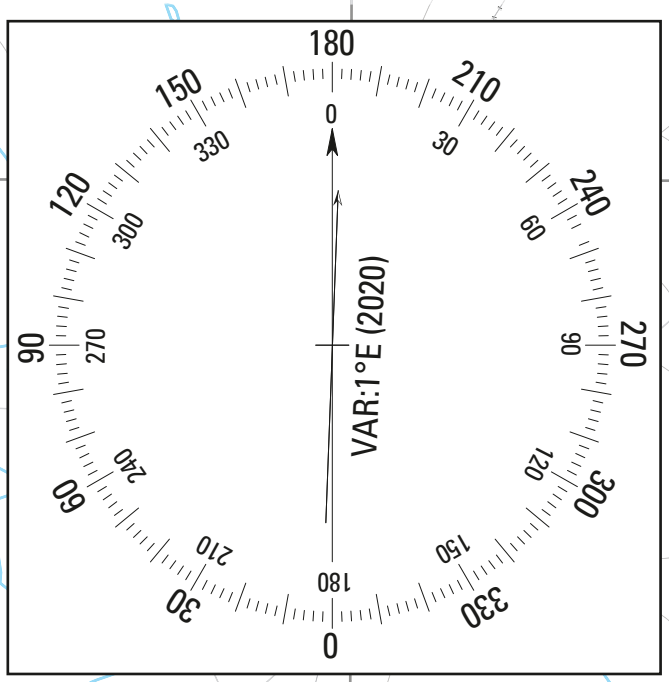
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - T

## *AERODROME OBSTACLES CHART - ICAO - B TYP*

VAR: 1°E (2020)

DISTANCES ET ALTITUDES EN METRES
ALTITUDES PAR RAPPORT AU NIVEAU MOYEN DES MERS.
SYSTEME DE COORDONNEES WGS-84 - PROJECTION CONIQU

ALTITUDE AERODROME 239 METRES




43° 36' 00" N

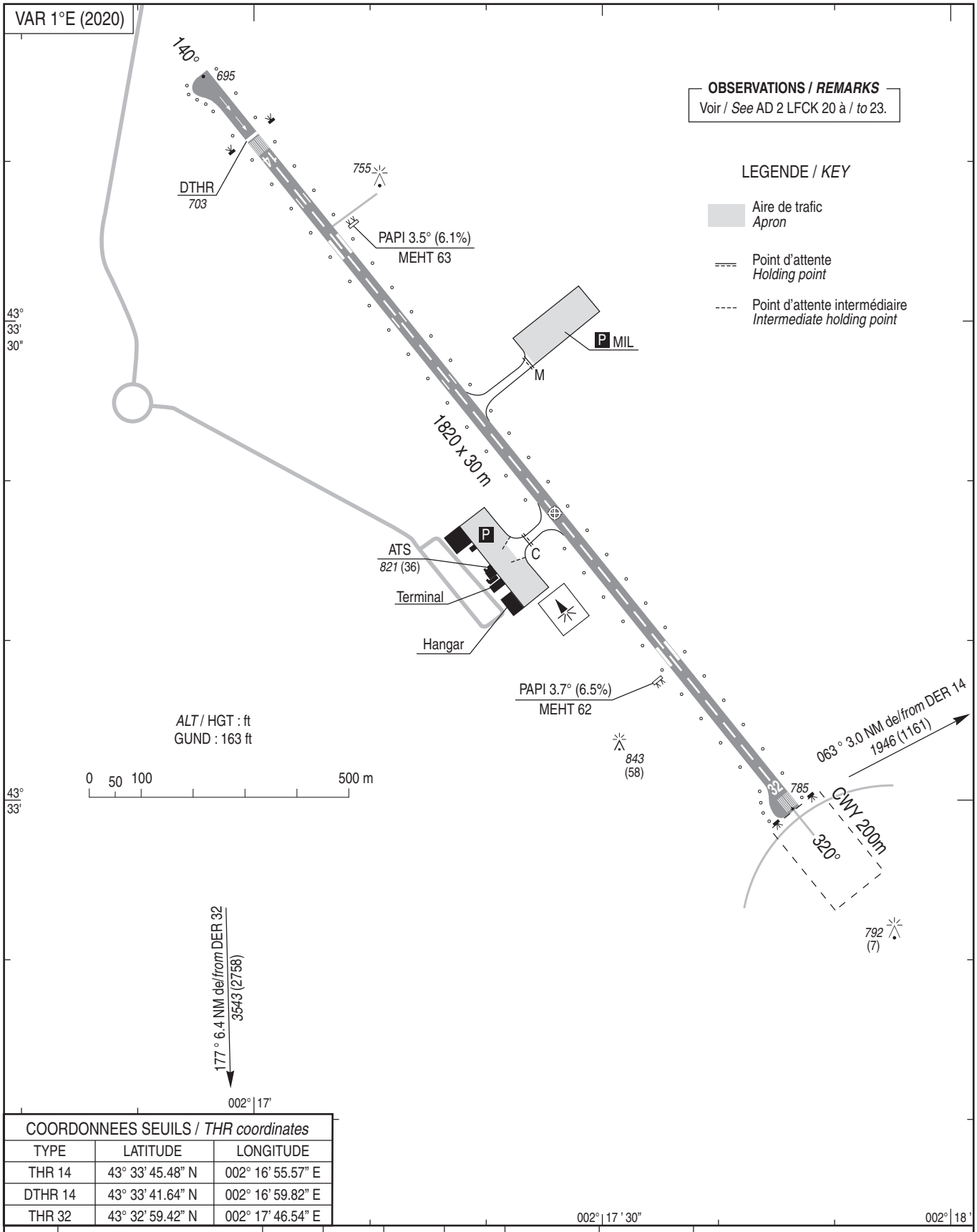
43° 35' 00" N

43° 34' 00" N

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFCK.18

## CASTRES MAZAMET
43 33 18 N - 002 17 26 E
*ALT AD : 785 (29 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 14 | 43° 33' 45.48" N | 002° 16' 55.57" E |
| DTHR 14 | 43° 33' 41.64" N | 002° 16' 59.82" E |
| THR 32 | 43° 32' 59.42" N | 002° 17' 46.54" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 14 | NIL | LIH | 1820 | 2020 | 1820 | 1670 | Revêtue | 25 F/B/W/T | 800 | 800 | 800 | - |
| 32 | NIL | LIH | 1820 | 1820 | 1820 | 1820 | *Paved* | | 800 | 800 | 800 | - |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## CASTRES MAZAMET

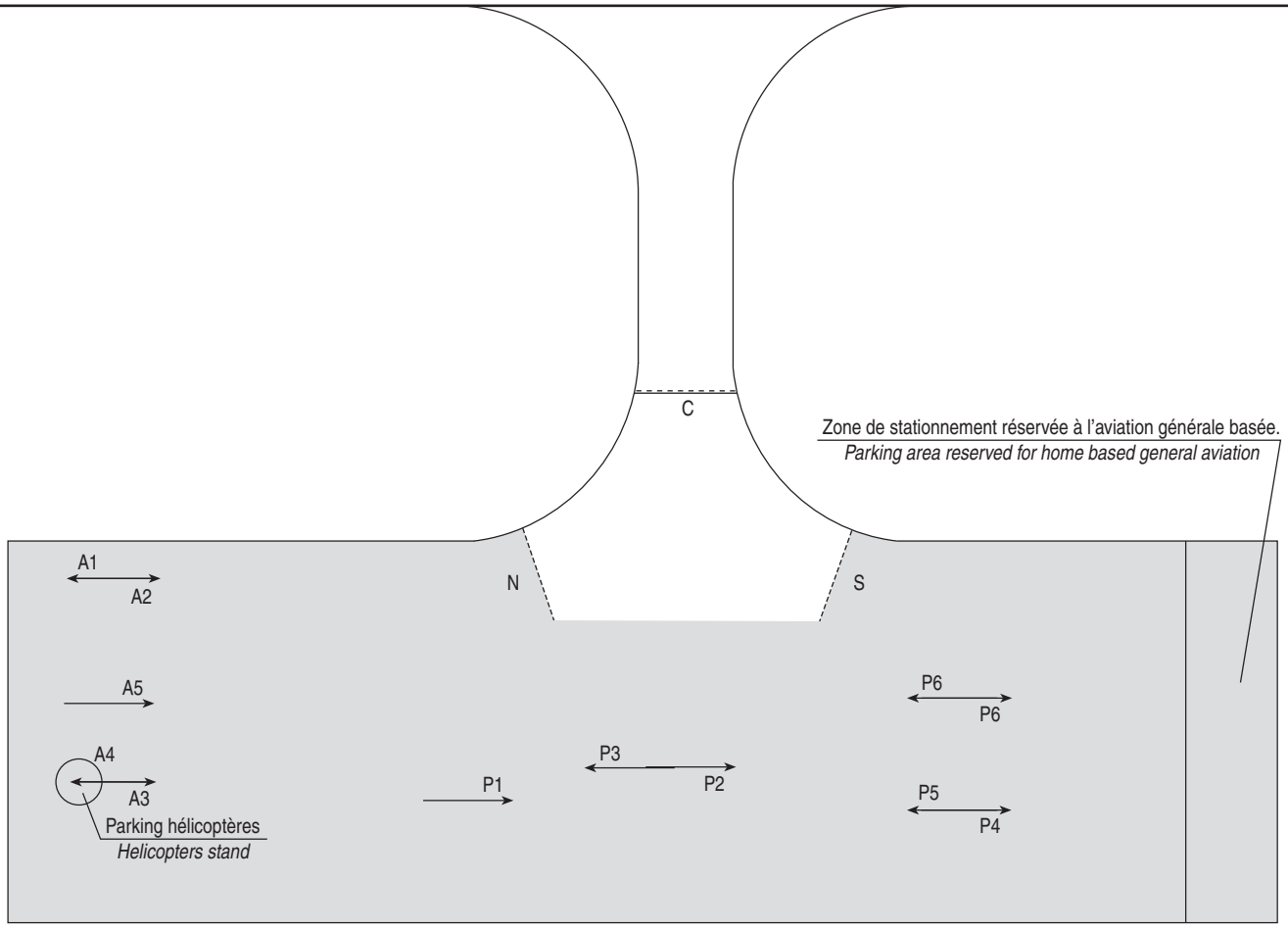



**Tableau d'affectation des places en fonction des envergures**
***Table of PRKG stands***

| **Poste / *Stand*** | **A1 / A2** | **A3 / A4** | **A5** |
|---|---|---|---|
| Envergure MAX<br>*MAX wingspan* | 14.60 m | 19 m | Réservé<br>*Reserved* ATR 72 |
| Longueur MAX<br>*MAX length* | - | 19 m | - |
| Exceptions<br>(aéronefs non admissibles)<br>*Exceptions*<br>*(ineligible aircrafts)* | - | Pilatus PC-6 sur/*on* A3<br>Beech 1900 sur/*on* A3 et /*and* A4 | - |

| **Poste**<br>***Stand*** | **P1** | **(poste avitaillement)**<br>***(refuelling stand)*** | **P2 / P3*** | **P4 / P5** | **P6** |
|---|---|---|---|---|---|
| Envergure MAX<br>*MAX wingspan* | 28 m | | 28 m | 18 m | 11 m |
| Longueur MAX<br>*MAX length* | 30 m | | 30 m | - | 9 m |

* Réservé sur PPR exploitant / *reserved on PPR AD operator*

LEGENDE / *KEY*

Aire de trafic
*Apron*

Point d'attente
*Holding point*

Point d'attente intermédiaire
*Intermediate holding point*

0 — 50 m



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | GAI | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | AFRIC | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | CK400 | 43°49'44,4" N | 001°58'33,4" E | X | | X | |
| | CK410 | 43°40'11,7" N | 002°00'55,5" E | X | | | X |
| | CK411 | 43°46'29,1" N | 002°11'38,7" E | X | | | X |
| | CK420 | 43°34'43,5" N | 002°07'02,0" E | X | | | X |
| → | CK450 | 43°37'56,9" N | 002°12'33,0" E | X | | X | |
| | ICK14 | 43°43'20,5" N | 002°06'16,8" E | X | | X | X |
| | FCK14 | 43°39'27,1" N | 002°10'36,6" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| | MK14Y | 43°34'37,7" N | 002°15'57,7" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| → | MK14Z | 43°33'55,7" N | 002°16'44,3" E | X | | | X |



© SIA

**RNP Y RWY 14 (LNAV)**

MAG VAR 2020 1.2°E — REF NAVAID : -

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ICK14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA CK411 | IF | CK411 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | ICK14 | - | 230 | 231.1 | 5.0 | - | 3600 | - | - | - | 1.0 |
| INA CK410 | IF | CK410 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | ICK14 | - | 050 | 051.0 | 5.0 | - | 3600 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | ICK14 | - | - | - | - | - | 3600 | - | - | - | - |
| | TF | FCK14 | - | 140 | 141.0 | 5.0 | - | 3500 | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | MK14Y | YES | 140 | 141.1 | 6.2 | - | - | - | - | -3.5 / - | 0.3 |
| | DF | CK420 | - | - | - | - | R | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | CK410 | - | 320 | 321.0 | 7.0 | - | 3600 | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**RNP Z RWY 14 (LPV, LNAV/VNAV ONLY)**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.2°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ICK14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA CK411 | IF | CK411 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | ICK14 | - | 230 | 231.1 | 5.0 | - | 3600 | - | - | - | 1.0 |
| INA CK410 | IF | CK410 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | ICK14 | - | 050 | 051.0 | 5.0 | - | 3600 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | ICK14 | - | - | - | - | - | 3600 | - | - | - | - |
| | TF | FCK14 | - | 140 | 141.0 | 5.0 | - | 3500 | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | MK14Z | YES | 140 | 141.1 | 7.1 | - | - | - | - | -3.5 / 49 | 0.3 |
| | DF | CK420 | - | - | - | - | R | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | CK410 | - | 320 | 321.0 | 7.0 | - | 3600 | - | - | - | 1.0 |



© SIA

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Z RWY 14 (LPV ONLY, LNAV/VNAV ONLY)

### Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFCK |
| Runway | 14 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E14A |
| LTP/FTP Latitude | 433341.6410N |
| LTP/FTP Longitude | 0021659.8190E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 264.0 |
| FPAP Latitude | 433258.8540N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -42.7870 |
| FPAP Longitude | 0021747.1660E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 47.3470 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.50 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 24 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0B 03 06 0C 0E D0 00 01 34 31 05 12 D1 B1 12 56 D9 FA 00 50 1E BA B1 FE E6 71 01 EA 01 5E 01 64 03 C8 AF C6 9B FF DF |
| Calculated CRC Value | C69BFFDF |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 214.4 |



© SIA

**CASTRES MAZAMET**
**SID RNAV RWY 14**
(Protégé pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 14**

| RMK | GNSS only | | | | MAG VAR 2020 1.2°E | | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AFRIC 4M** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 140 | 141.2 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | AFRIC | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**CASTRES MAZAMET**
**STAR RNAV RWY 14**
(Protégée pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 14**

| Procedure Identifcation | RMK | GNSS *required* Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | MAG VAR 2020 1.2°E Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | REF NAVAID : MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **GAI3V** | | | | | | | | | | | | |
| - | - | IF | GAI | - | | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | TF | CK400 | - | 137 | 138.7 | 10.0 | - | 6000 | - | - | 1.0 |
| - | - | TF | ICK14 | - | 137 | 138.8 | 8.5 | - | 3600 | - | - | 1.0 |

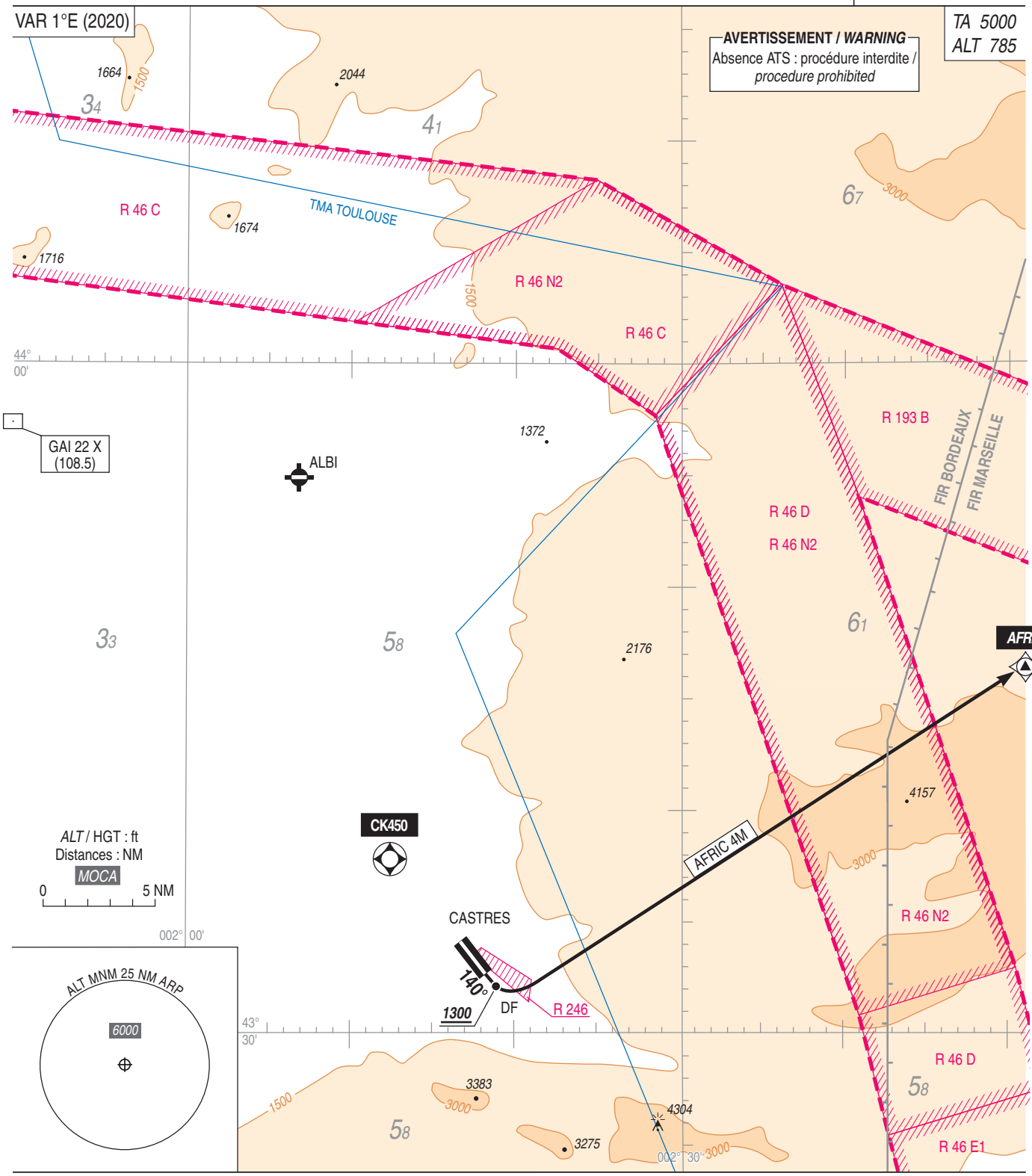


© SIA

# CASTRES MAZAMET
## SID RNAV RWY 14
(Protégé pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**AFIS** : CASTRES Information 118.505
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 - 123.850

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# CASTRES MAZAMET
## SID RNAV RWY 14
(Protégé pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 14 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV 1<br>GNSS seulement / *only* | | |
| Climb gradient | - Pente minimale théorique de montée : 5.8 % MNM jusqu'à l'altitude de 3000 ft<br>- Obstacle pénalisant : Pylône de 1946 ft d'altitude à 3.0 NM dans le 063°MAG de la DER<br><br>*- Minimum theoretical climb gradient : 5.8 % MNM up to 3000 ft AMSL*<br>*- Penalizing obstacle : Pylon with an altitude of 1946 ft located at 3.0 NM in the 063° MAG of the DER* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | FL < 100 MAX IAS 250 kt | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **AFRIC 4M** | Après coordination avec l'AFIS. Monter sur route 140°MAG, à 1300 ft AMSL tourner à gauche direct vers AFRIC.<br><br>*After coordination with AFIS. Climb on track 140°MAG, at 1300 ft AMSL turn left direct to AFRIC.* | - | - |

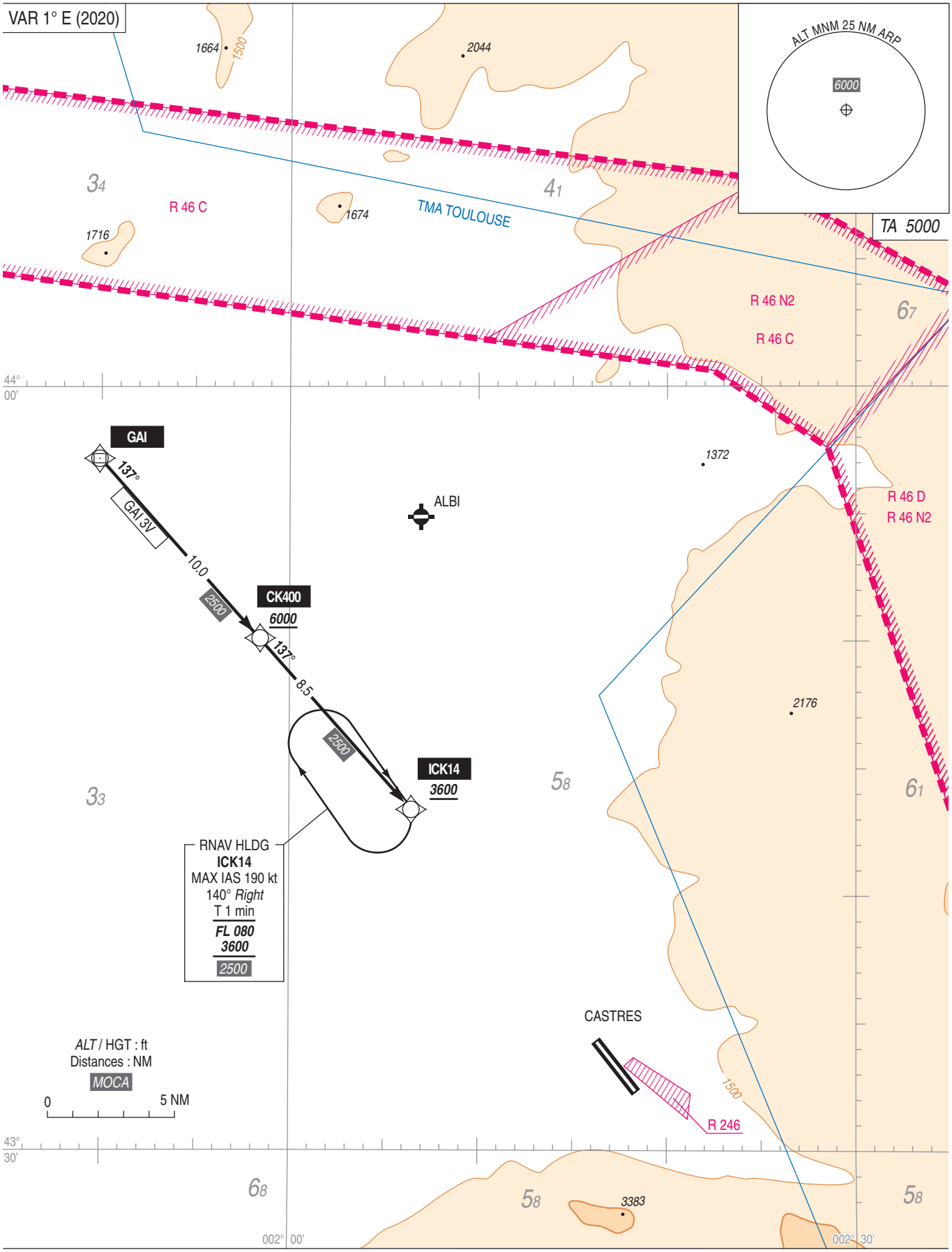
| **Départs omnidirectionnels RWY 14 et 32 / *Multidirectional departures RWY 14 and RWY 32*** |
|---|
| Voir/*See :* AD – LFCK.22.2 – Consignes recommandées pour un depart IFR / *Recommended instructions for IFR departures* |



© SIA

# CASTRES MAZAMET
## STAR RNAV RWY 14
(Protégée pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**AFIS** : CASTRES Information 118.505
APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 - 123.850






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

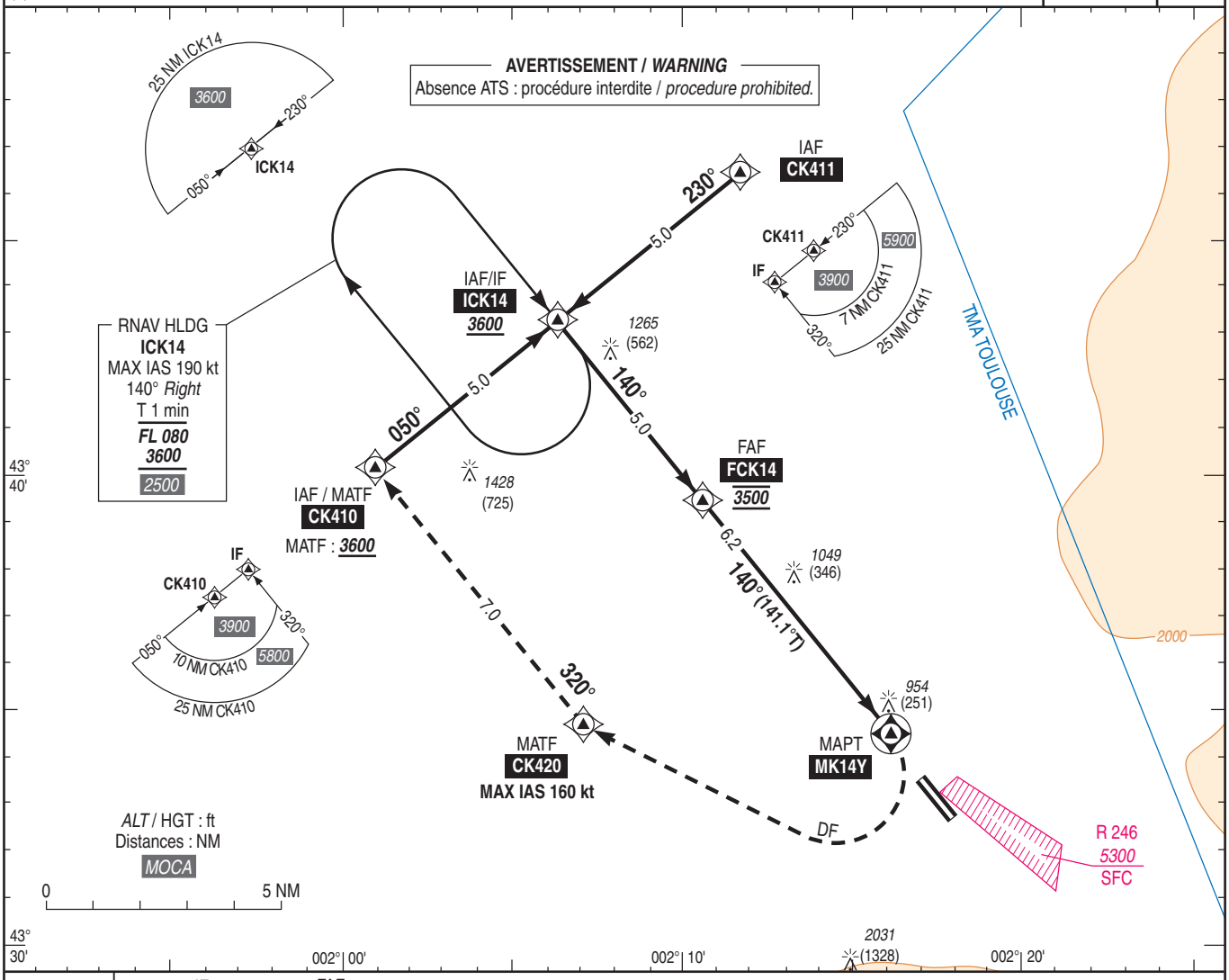
*ALT AD : 785,* ***DTHR : 703 (26 hPa)***

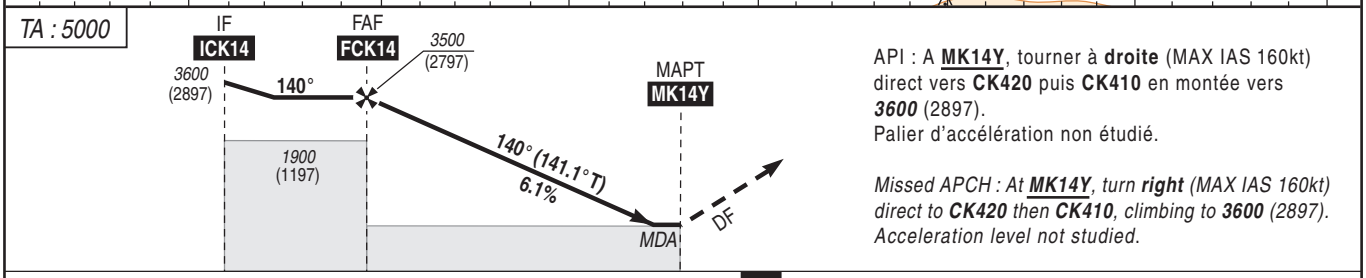
**CASTRES** MAZAMET

**RNP Y** RWY 14

APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (1) - 123.850 (2)
TWR : NIL
**AFIS :** CASTRES Information 118.505
(1) Au dessus de / *Above FL 075*
(2) Entre/*Between* 1500 ASFC ou/*or 3000 AMSL* et/*and FL 075*

| RNP APCH | VAR 1°E (2020) |
|---|---|




API : A **MK14Y**, tourner à **droite** (MAX IAS 160kt) direct vers **CK420** puis **CK410** en montée vers ***3600*** (2897).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At* ***MK14Y****, turn* ***right*** *(MAX IAS 160kt) direct to* ***CK420*** *then* ***CK410****, climbing to* ***3600*** *(2897). Acceleration level not studied.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → MK14Y (NM) | 11.2 | 6.2 | 0 | |
| → DTHR (NM) | 12.4 | 7.4 | 1.2 | 0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV (3) API : 2.5 % | | | MVL Sud (4) *Circling South* | | MVL Nord (4) *Circling North* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1300*** (600) | 1500 | 592 | ***1440*** (730) | 1500 | - | - |
| B | ***1500*** (790) | 1500 | 613 | ***2150*** (1450) | 1600 | - | - |
| C | ***1670*** (970) | 2400 | 960 | - | - | ***2570*** (1870) | 2400 |

**DIST MAPT**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3430*** (2727) | ***3060*** (2357) | ***2680*** (1977) | ***2310*** (1607) | ***1940*** (1237) |

Observations / *Remarks* : (3) Pour minima particuliers, voir / *For special minima, see* : AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Y MINIMA.
(4) MVL interdites au Nord de la piste pour les CAT A, B et au Sud pour les CAT C / *Circling prohibited North of RWY for CAT A, B and South for CAT C.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 6.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 19 | 4 min 22 | 3 min 43 | 3 min 14 | 2 min 52 | 2 min 34 | 2 min 19 |
| VSP (ft/min) | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 785,* ***DTHR : 703 (26 hPa)***

**CASTRES** MAZAMET

**RNP** Y RWY 14

Les MINIMA standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

*The standard MNM below are determined for ACFT able to carry out a missed approach with a climbing slope greater than 2.5%.*

| CAT | LNAV 5% | | | LNAV 4% | | | LNAV 3% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1300*** (600) | 1500 | 592 | ***1300*** (600) | 1500 | 592 | ***1300*** (600) | 1500 | 592 |
| B | | 1500 | | ***1300*** (600) | 1500 | 592 | ***1410*** (700) | 1500 | 592 |
| C | | 2400 | | ***1390*** (680) | 2400 | 639 | ***1570*** (860) | 2400 | 853 |



© SIA

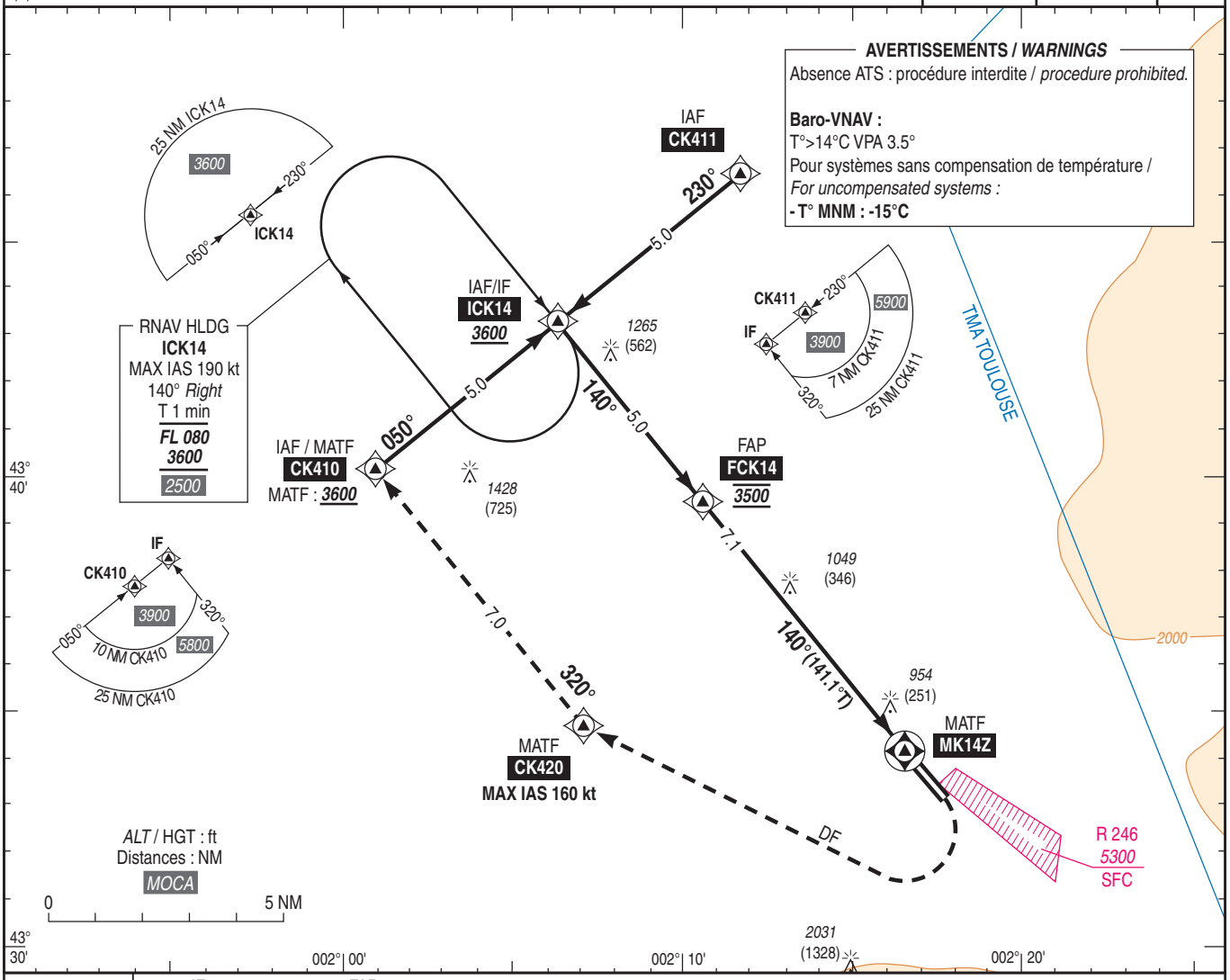
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

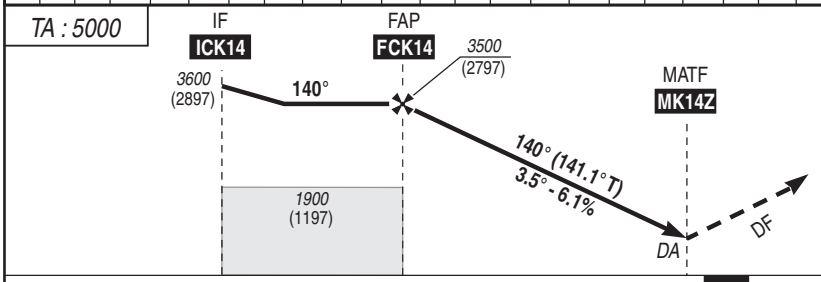
# CASTRES MAZAMET

CAT A B C
*ALT AD : 785,* ***DTHR : 703 (26 hPa)***

## RNP Z RWY 14 (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (1) - 123.850 (2)<br>TWR : NIL<br>**AFIS :** CASTRES Information 118.505<br>(1) Au dessus de / *Above FL 075*<br>(2) Entre/*Between* 1500 ASFC ou/*or 3000 AMSL* et/*and FL 075* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**CH86097**<br>**E14A**<br>TCH : 49 | VAR<br>1°E<br>(2020) |




API : A **MK14Z**, tourner à **droite** (MAX IAS 160kt) direct vers **CK420** puis **CK410** en montée vers ***3600*** (2897).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At* ***MK14Z****, turn* ***right*** *(MAX IAS 160kt) direct to* ***CK420*** *then* ***CK410****, climbing to* ***3600*** *(2897)*
*Acceleration level not studied.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| → MK14Z (NM) | 12.1 | 7.1 | 0 |
| → DTHR (NM) | 12.4 | 7.4 | 0.3 0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (3) | | | LNAV- VNAV (3) | | | MVL Sud (4) *Circling South* | | MVL Nord (4) *Circling North* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1230*** (520) | 1500 | 518 | ***1230*** (520) | 1500 | 518 | ***1440*** (730) | 1500 | - | - |
| B | ***1350*** (640) | 1500 | 640 | ***1500*** (790) | 1500 | 790 | ***2150*** (1450) | 1600 | - | - |
| C | ***1540*** (840) | 2400 | 831 | ***1670*** (970) | 2400 | 965 | - | - | ***2570*** (1870) | 2400 |

Observations / *Remarks* : (3) Pour minima particuliers, voir / *For special minima, see* : AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Z MINIMA.
(4) MVL interdites au Nord de la piste pour les CAT A, B et au Sud pour les CAT C / *Circling prohibited North of RWY for CAT A, B and South for CAT C.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 7.4 NM | 6 min 20 | 5 min 13 | 4 min 26 | 3 min 51 | 3 min 25 | 3 min 04 | 2 min 46 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 785,* ***DTHR : 703 (26 hPa)***

**CASTRES** MAZAMET

**RNP** Z RWY 14 (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

Les MINIMA standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

*The standard MNM below are determined for ACFT able to carry out a missed approach with a climbing slope greater than 2.5%.*

| CAT | LPV 5% | | | LNAV-VNAV 5% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1230*** (520) | 1500 | 518 | ***1230*** (520) | 1500 | 518 |
| B | ***1240*** (540) | 1500 | 533 | ***1240*** (540) | 1500 | 533 |
| C | ***1250*** (550) | 2400 | 543 | ***1290*** (590) | 2400 | 583 |

| CAT | LPV 4% | | | LNAV-VNAV 4% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1230*** (520) | 1500 | 518 | ***1230*** (520) | 1500 | 518 |
| B | ***1240*** (540) | 1500 | 533 | ***1240*** (550) | 1500 | 542 |
| C | ***1290*** (590) | 2400 | 583 | ***1390*** (680) | 2400 | 679 |

| CAT | LPV 3% | | | LNAV-VNAV 3% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1230*** (520) | 1500 | 518 | ***1230*** (520) | 1500 | 518 |
| B | ***1270*** (570) | 1500 | 564 | ***1410*** (700) | 1500 | 698 |
| C | ***1450*** (740) | 2400 | 739 | ***1570*** (860) | 2400 | 859 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

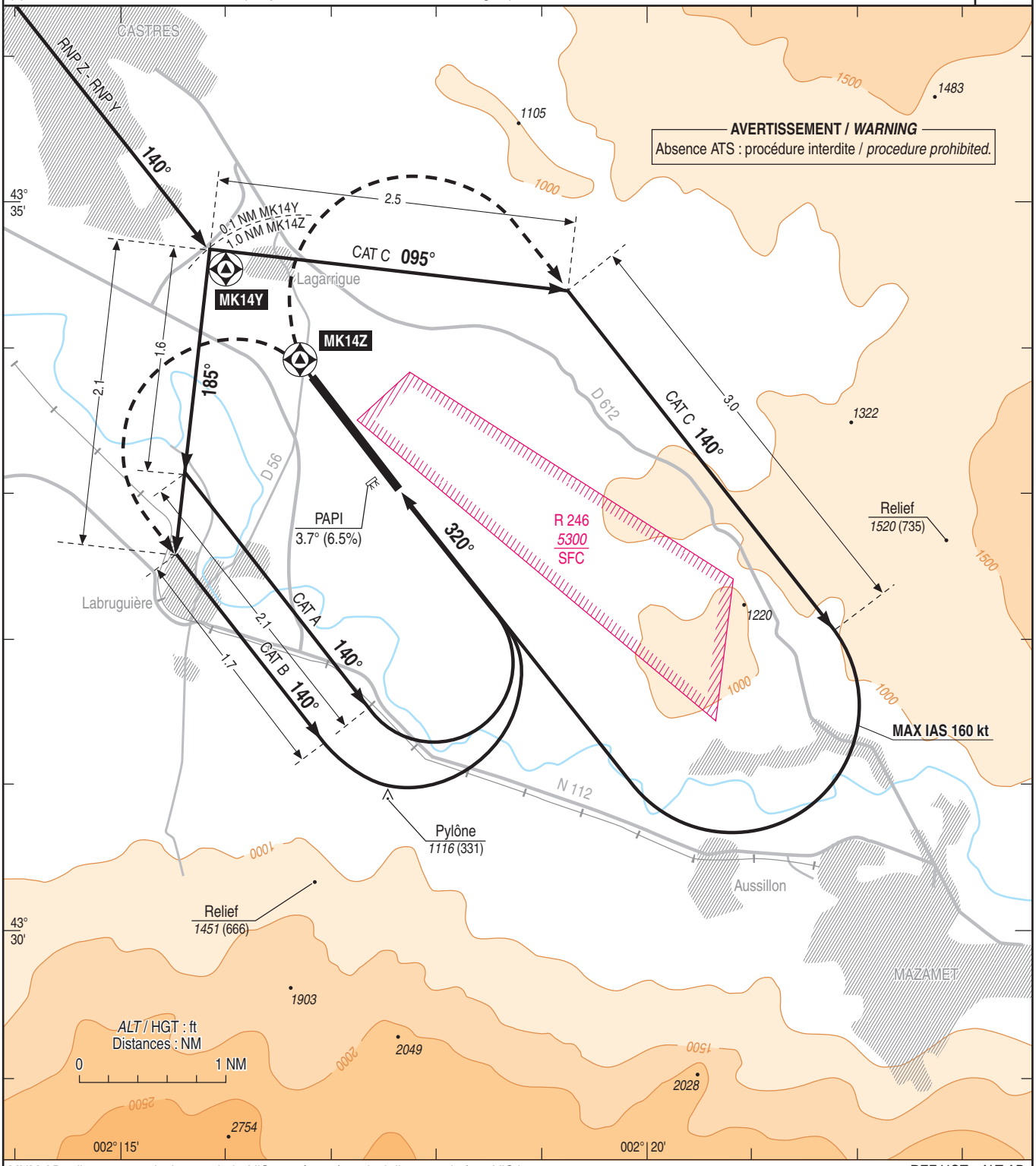
***ALT AD : 785 (29 hPa)**, THR : 785*

**CASTRES** MAZAMET

VPT RWY 32

APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 123.850 (2)
TWR : NIL
**AFIS :** CASTRES Information 118.505
(1) Au-dessus de / *Above FL 075*
(2) 1500 ASFC / *3000 AMSL* * - *FL 075* (* le plus élevé des deux / *whichever is higher)*

VAR
1° E
(2020)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT Sud/*South*(1) RNP Z - RNP Y | | VPT Nord/North(1) RNP Z - RNP Y | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1420*** (630) | 1500 | - | - |
| B | **1850** (1060) | 1600 | - | - |
| C | - | - | ***2020*** (1230) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (1) VPT interdites au Nord de la piste pour les CAT A, B et au Sud pour les CAT C / *Circling prohibited North of RWY for CAT A, B and South for CAT C.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFCR.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFCR - RODEZ AVEYRON

**AD 2 LFCR.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°24'27"N 002°29'00"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | 902 m aprés DTHR RWY31 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8 KM NW RODEZ |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1910 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.7 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 166 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.9299°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.121°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | REGIE D'EXPLOITATION DE L'AEROPORT DE RODEZ AVEYRON |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de RODEZ AVEYRON<br>246 route de Decazeville<br>12330 Salles la Source |
| | Telephone | 05 65 76 02 00 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFCRZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | e-mail : contact@aeroport-rodez.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCR.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0730-1100/1300-1630.<br>TEL : 05 65 76 02 00.<br>Email : contact@aeroport-rodez.fr | MON-FRI : 0730-1100/1300-1630.<br>TEL : 05 65 76 02 00.<br>Email : contact@aeroport-rodez.fr |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | LUN-VEN: O/R Douanes, préavis de 24 HR<br>SAM-DIM et JF: O/R Douanes, préavis de 48 HR<br>Envoyé par email :<br>bsi-millau@douane.finances.gouv.fr<br>codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>div-toulouse2@douane.finances.gouv.fr<br>Copie à l'exploitant envoyée par email :<br>handling@aeroport-rodez.fr | MON-FRI: O/R Customs, PN 24 HR<br>SAT-SUN and holidays : O/R Customs, PN 48 HR<br>Sent by email :<br>bsi-millau@douane.finances.gouv.fr<br>codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>div-toulouse2@douane.finances.gouv.fr<br>Copy to AD operator sent by email :<br>handling@aeroport-rodez.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX. | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0200-2300 | |
| 7 | ATS | Voir NOTAM.<br>Prolongation ou modification des HOR ATS au bénéfice des vols commerciaux ou vols EVASAN uniquement annnoncées sur demande sur la fréquence. | See NOTAM.<br>ATS SKED extension or modification for commercial or medical flights only announced on request on frequency. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Horaires d'ouverture : voir NOTAM.<br>- JET A1 : disponible durant les heures d'ouverture du service avitaillement. En dehors de ces heures, l'avitaillement peut être fourni sur PPR PN 48HR par E-mail : handling@aeroport-rodez.fr<br>- AVGAS : automate disponible avec carte TOTAL seulement.<br>Durant les heures d'ouverture du service avitaillement : paiement en carte de crédit disponible.<br>En dehors des heures d'ouverture : automate carte TOTAL seulement.<br>TEL : 05 65 76 02 07. | Opening SKED : see NOTAM.<br>- JET A1 available during refueling service opening SKED. Outside these SKED, refueling may be provided on PPR PN 48HR by E-mail : handling@aeroport-rodez.fr<br>- AVGAS : automatic dispenser available with TOTAL card only.<br>During refueling service opening SKED : payment with credit card available.<br>Outside these opening SKED : automatic dispenser with TOTAL card only.<br>Phone : 05 65 76 02 07. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Horaires d'ouverture : voir NOTAM.<br>Pour les aéronefs civils entre 1.5 t et 3.5 t (MTOW) : PPR 48HR obligatoire à : handling@aeroport-rodez.fr<br>TEL : 05 65 42 20 30. | Opening SKED : see NOTAM.<br>For civil aircraft between 1.5 t and 3.5 t (MTOW) : PPR 48HR mandatory to : handling@aeroport-rodez.fr<br>Phone : 05 65 42 20 30. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | En fonction des HOR des vols commerciaux réguliers et O/R.<br>HOR accès zone côté piste : LUN-VEN : 0500-2100, SAM : 0600-1800, DIM : 0800-2100, JF : voir NOTAM. | Depending on SKED of commercial flights and O/R.<br>Airside area access SKED : MON-FRI : 0500-2100, SAT : 0600-1800, SUN : 0800-2100, public HOL : see NOTAM. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS et demande d'ouverture exceptionnelle. | GRF (Runway surface condition evaluation and report service) : ATS SKED and request for exceptional opening. |

**AD 2 LFCR.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | CARBURANT : JET A1, 100LL (CIV-MIL).<br>LUBRIFIANT : NIL. | FUEL : JET A1, 100LL (CIV-MIL).<br>LUBRICANT : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 2 cuves de 60 m3, 1 camion 11 m3.<br>AVGAS 100LL : 1 cuve de 15 m3.<br>JETA1 : Avitaillement uniquement durant les horaires publiés.<br>100LL : Automate 100LL H24 avec carte TOTAL uniquement.<br>Paiement carburant en espèces, CB (VISA, MasterCard, Amex) possible durant les horaires publiés. | JET A1 : 2 tanks of 60 m3, 1 truck of 11 m3.<br>AVGAS 100LL : 1 tank of 15 m3.<br>JETA1 : refuelling only on published SKED.<br>100LL : automatic dispenser 100LL H24 with TOTAL card only.<br>Fuel payment in cash, credit card (VISA, MasterCard, Amex) possible during published SKED. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Camion à nacelle sur bras élévateur, liquide dégrivrant type 1 et antigivrant type 2 de octobre à avril. | Elevating platform truck, type 1 de-icing and type 2 anti-icing liquid from October to April. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Oui, sous réserve d'autorisation précaire d'occupation du domaine public. | Yes, subject to temporary authorisation for occupying public domain. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | 3 GPU bi-tension, ASU, vide-toilette, 2 escaliers passagers.<br>1 rampe d'embarquement. | 3 dual-voltage GPU, ASU, lavatory service equipment, 2 passenger staircases.<br>1 boarding ramp (AVIRAMP) |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCR.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville | In town |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location | Taxis, car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital à Rodez 8 km. | Hospital in Rodez, 8 km. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boîte aux lettres et distributeur de billets. | Mail box and cash dispenser. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Parking voitures payants 560 places, P1 courte durée, P2 longue durée. | Paying car parks: 560 parking places P1 short-stay, P2 long-stay. |

**AD 2 LFCR.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 7 pour ACFT programmé classe 6,7. | Level 7 for class 6 and 7 ACFT. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Appel prestataire extérieur. | Call external service. |
| 4 | Observations / *Remarks* | HOR annoncés par NOTAM | SKED announced by NOTAM. |

**AD 2 LFCR.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 camion équipé d'une lame orientable de 4.80 m.<br>1 tracteur agricole équipé d'une lame orientable de 3.20 m et épandeur. | 1 truck equipped with a 4.80 m wide pivoting blade.<br>1 tractor equipped with a 3.20 m pivoting blade and a spreader. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1. RWY 31/13 sur 30 m et raquettes.<br>2. TWY<br>3. PRKG commercial L. | 1. RWY 31/13 on 30 m and turn around pads.<br>2. TWY<br>3. Commercial apron L. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Urée. | Urea. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Plan neige 15 novembre - 15 mars. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow plan 15th of November - 15th of March. |

**AD 2 LFCR.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux aéronautique. | Aeronautical bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 45 F/A/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 23 m (voies de circulation) et 12 m : voie de liaison vers PRKG P. | 23 m (taxiing ways) and 12 m : way linking to apron P. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux aéronautique | Aeronautical bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 48 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Point d'attente intermédiaire A1. | Intermediate holding point A1. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 1886 ft. | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 1 44°24'34.25"N 002°29'01.30"E<br>2 44°24'33.06"N 002°29'04.31"E<br>3 44°24'31.23"N 002°29'06.50"E<br>3A 44°24'31.37"N 002°29'06.66"E<br>3B 44°24'32.15"N 002°29'07.53"E<br>4 44°24'31.76"N 002°29'07.09"E<br>5 44°24'32.30"N 002°29'07.69"E | 6 44°24'31.76"N 002°29'05.67"E<br>7 44°24'31.23"N 002°29'06.50"E<br>7A 44°24'31.37"N 002°29'06.66"E<br>7B 44°24'32.15"N 002°29'07.53"E<br>8 44°24'29.26"N 002°29'08.26"E<br>9 44°24'32.30"N 002°29'07.69"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCR.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See VAC/AIP AD 2 LFCR APDC | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui (entre A1 et A3) | Yes (between A1 and A3) |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Lignes de guidage vers postes de stationnement. | Guidance lines towards ACFT stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Standard | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFCR .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCR.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFCR.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | TOULOUSE BLAGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFCR .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | BORDEAUX MERIGNAC |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BORDEAUX MERIGNAC |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

**AD 2 LFCR.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 128.92 (127) | 2045 x 45 | 47 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 44°24'49.17"N 002°28'21.58"E<br>------<br>GUND 166 FT | THR : 1910ft |
| 31 | 308.93 (307) | 2045 x 45 | 47 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 44°24'07.54"N 002°29'33.49"E<br>( 44°24'08.60"N 002°29'31.66"E )<br>------<br>GUND 166 FT | THR : 1896ft<br>DTHR : 1895ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | NIL | NIL | 2165 x 300 | Oui<br>Yes | (1) |
| 31 | NIL | NIL | 60 | 2165 x 300 | Oui<br>Yes | (2) |

(1) RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (seuil 13). / RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m (THR 13).

(2) RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (seuil 31). / RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m (THR 31).


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCR.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 2045 | 2045 | 2045 | 2045 | |
| TWY C | 965 | 965 | 965 | | |
| 31 | 2045 | 2105 | 2045 | 1995 | |
| TWY C | 1105 | 1165 | 1105 | | |

**AD 2 LFCR.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 13 | | G - LIH / LIL | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 64 ft | nil | NIL | | | |
| 31 | CAT I - 720 m - LIH / LIL | G - LIH / LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52.5 ft | nil | NIL | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 13 | 1445 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH / LIL | R - LIH / LIL | NIL | NIL | |
| 31 | 1445 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH / LIL | R - LIH / LIL | NIL | NIL | (1) |

(1) Balisage d'approche :
- Espacement de 60 m entre les feux sur l'axe.
- Absence des barres transversales de feux à 150 m et 450 m.

Approach lighting :
- Spacing 60 m between lights on the axis.
- Absence of crossbars of lights at 150 m and 450 m.

**AD 2 LFCR.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | OUI | YES |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | OUI-BI-BLEU(ainsi que l'aire de trafic) | YES-LIL-BLUE(as the APRON) |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Disponible. | Available. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins de 15 secondes. | Less than 15 seconds. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (Wig-Wag) au point d'attente.<br>Feux "LED" : feux de bord de piste 13/31, raquettes 13/31, taxiways, manche à air et wig-wag. | Runway guard lights (Wig-Wag type) at holding point.<br>"LED" lights : 13/31 RWY edge lights, 13/31 RWY turn pads, taxiways, windsock and wig-wag. |

**AD 2 LFCR.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instruction TWR. | On TWR clearance. |

**AD 2 LFCR.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR RODEZ**<br>44°22'19"N , 002°39'41"E - arc horaire de 7.7 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E - 44°16'33"N , 002°28'13"E - 44°22'50"N , 002°17'17"E - arc horaire de 8.7 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E - 44°31'48"N , 002°23'20"E - 44°22'19"N , 002°39'41"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>RODEZ Tour (FR)<br>RODEZ Tower (EN) | HOR ATC/ATC SKED : Voir/See AD 2 LFCR.3.7 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCR.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | RODEZ Tour (FR)<br>*RODEZ Tower (EN)* | 118.130 MHz | HO | |
| VDF | RODEZ Gonio (FR)<br>*RODEZ Homer (EN)* | 118.130 MHz | HO | |
| VDF | RODEZ Gonio (FR)<br>*RODEZ Homer (EN)* | 133.725 MHz | HO | |
| ATIS | RODEZ (FR)<br>*RODEZ (EN)* | 129.780 MHz | HO | TEL : 05 65 77 17 49<br>Diffusion des paramètres de DEP et ARR. / DEP and ARR parameters broadcasting. |
| A/A | RODEZ (FR) | 118.130 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFCR.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LOC 31 (I.E.2) | RDE | 110.75 MHz | H24 | 44°24'51.9"N 002°28'16.9"E | 1914 ft | 25 | | 307°/132 m THR 13 |
| GP 31 | | 330.05 MHz | H24 | 44°24'12.5"N 002°29'16.2"E | 1880 ft | 10 | 14.8 m/49 ft<br>( 3 °) | 288°/362 m DTHR 31 |
| DME 31 | | CH 44Y | H24 | 44°24'12.5"N 002°29'16.2"E | 1943 ft | 25NM FL250 | | 288°/362m DTHR 31 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCR.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISME EN CHARGE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

CLERMONT APP assure les services de la circulation aérienne dans la TMA.

RODEZ TWR assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTR .

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

*CLERMONT APP provides air traffic control services within the TMA.*

*RODEZ TWR provides air traffic control services within CTR.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition est fixée à 6000 ft.

Le niveau de transition est calculé par l'approche de CLERMONT. Il est communiqué aux Commandants de bord sur leur demande par CLERMONT APP.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude (TA) is 6000 ft.*

*The transition level (TL) is calculated by CLERMONT Approach. The transition level is transmitted on captain's request by CLERMONT APP.*

**20.3 PROCEDURES**

**20.3.1 Procédures radar**

RODEZ TWR assure les services de surveillance et d'assistance radar.

CLERMONT APP assure les services de surveillance, assistance et guidage radar.

Les altitudes minimales de sécurité sont définies sur la carte AD 2 LFLC MVA 02.

**20.3.2 Itinéraires à l'intérieur de la TMA**

**20.3.2.1** Transits : voir cartes.

**20.3.2.2** Arrivées : voir cartes.

**20.3.2.3** Départs : voir cartes.

En cas d'impossibilité de respecter les pentes spécifiées, le pilote doit le signaler à l'Approche lors de la demande d'autorisation de mise en route.

**20.3.3 Transfert de communication**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée. En aucun cas, cet appel ne doit être fait plus d'une minute après la réception de l'instruction de changement de fréquence.

***20.3 PROCEDURES***

***20.3.1 Radar procedures***

*RODEZ TWR provides surveillance and radar assistance services.*

*CLERMONT APP provides surveillance, radar assistance and guidance services.*

*Minimum safety altitudes are described on chart AD 2 LFLC MVA 02.*

***20.3.2 Routes within the TMA***

***20.3.2.1*** *Transits : see charts.*

***20.3.2.2*** *Arrivals : see charts.*

***20.3.2.3*** *Departures : see charts.*

*When impossible to comply with the specified slopes, pilots must transmit it to the Approach when requesting to start up.*

***20.3.3 Transfer of communication***

*Frequencies changes should not only take place when instructed by the ATC organism in charge of the ACFT. The ACFT must all immediately whenever the assigned frequency change. In no case, this call must be made over one minute after been instructed to do so.*

**20.4 ALIGNEMENT SUR PISTE**

Pour les aéronefs au décollage dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 45 t, le demi-tour sur la piste se fait obligatoirement sur les raquettes situées aux extrémités des pistes 13 et 31.

Pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 5,7 t, interdiction de s'aligner à partir du TWY C.

***20.4 LINE-UP ON RUNWAY***

*For ACFT whose MTOW is greater than or equal to 45 t, half- turn must be carried out on turn-around areas located at RWY ends 13 and 31.*

*For ACFT whose MTOW is greater than or equal to 5.7 t, line-up from TWY C prohibited.*

**20.5 AIRE DE STATIONNEMENT**

Absence ATS : de nuit, activité IFR possible uniquement pour usagers autorisés.

Parking T :

- aire avion lourd, aviation d'affaire et avion d'une envergure supérieure à 13,60 m et inférieure ou égale à 42,40 m,
- stationnement sous réserve d'autorisation, avec un préavis de 48 HR, auprès du service d'assistance en escale. Le stationnement sans autorisation préalable pourra être refusé,
- aire aviation générale, avion d'une envergure inférieure ou égale à 13,60 m.

Parking L :

- aire commerciale comprenant 2 postes de stationnement avec 2 barrieres anti-souffle pour aéronefs commerciaux réguliers de catégorie C,
- strictement réservé aux aéronefs commerciaux programmés.

Parking P : AUTORISE AUX AERONEFS CAT B MAX :

- aire réservée aux aéronefs des privés et aéroclubs basés. Emplacements non définis.

La sortie de l'aéroport pour accéder au côté ville se fera par le SAS équipages et piétons.

Pour accéder en zone côté piste, appeler l'agent de sureté de permanence en actionnant le bouton situé sur l'interphone.

***20.5 APRON***

*ATS absence : at night, possible IFR operations only for authorized users.*

*Apron T :*

- *for heavy ACFT, business aviation and ACFT with wingspan greater than 13.60 m and smaller than or equal to 42.40 m,*
- *parking can be used with PPR from handling service PN 48 HR. PRKG without prior permission can be refused,*
- *general aviation area, ACFT with wingspan less than or equal to 13.60 m.*

*Apron L :*

- *commercial area including 2 stands with 2 blast fences for regular commercial ACFT CAT C,*
- *for scheduled commercial flights only.*

*Apron P : AUTHORIZED FOR MAX CAT B AIRCRAFT :*

*- reserved for home-based private and aeroclubs ACFT. The stands are not marked.*

*The exit from the airport to access the landside will be done by the SAS for crews and pedestrians.*

*To access the airside area, call the security officer on duty by pressing the button on the intercom.*

**20.6 ROULAGE**

DASH8-400, limitation de la vitesse 10 kt :

- sur la raquette de retournement
- entre le taxiway et le poste T10.

DASH8-400 demi-tours :

***20.6 TAXIING***

*DASH8-400 speed limitation 10 kt :*

- *on the turn pad*
- *between taxiway and stand T10.*

*DASH8-400 U-turns :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les marques de guidage axial sur les aires de demi-tour sur piste n'assurent pas la marge de protection pour le DASH8-400.

Les demi-tours des DASH8-400 seront réalisés uniquement sur les aires de retournements.

*DASH8-400 crews are advised that centreline guidance markings on runway tum pads do not guarantee wingtip clearance.*

*The DASH8-400 aircraft will only perform U-turns on the turn pads.*

**AD 2 LFCR.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFCR.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Ces consignes ne prennent pas en compte l'activation des zones réglementées.

**RWY 13 :**

Monter 127° à 6.8% jusqu'à 2000 (90) (1) puis monter toujours 127° jusqu'à 2400 (490) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route

**RWY 31 :**

Monter 307° à 4.9% jusqu'à 2000 (90) (2) puis monter toujours 307° jusqu'à 2410 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacles les plus pénalisants :

(1) Arbre de 1982 ft d'altitude à 357 m de la DER et à 243 m à droite de l'axe de piste.

(2) Panneau de 1935 ft d'altitude à 75 m de la DER et à 103 m à gauche de l'axe de piste.

***22.1 MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*These instructions do not take into account the activation of regulated areas.*

***RWY 13 :***

*Climb 127° at 6.8% gradient to 2000 (90) (1) then climb 127° to 2400 (490) then direct route climbing up to enroute safety altitude*

***RWY 31 :***

*Climb 307° at 4.9% gradient to 2000 (90) (2) then climb 307° to 2410 (500) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*Controlling obstacles :*

*(1) Tree of an altitude of 1982 ft located at 357 m from the DER and 243 m to the right of RWY axis.*

*(2) Sign of an altitude of 1935 ft located at 75 m from the DER and 103 m to the left of RWY axis.*

**22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.2.1 Au départ**

Afficher transpondeur code 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome

- En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière. Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

**22.2.2 A l'arrivée**

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :

(1) HAP

(2) Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

- Descendre dans le circuit d'attente.

- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

- Si le pilote a connaissance du QFU en service : appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale.

- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 307° est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 127° est en service).

***22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.2.1 On departure***

*Squawk code 7600.*

*- On VMC : turn back to land at AD.*

*- On IMC : continue the flight to the TMA limits complying with outgoing route at the last assigned FL, then climb to cruising FL. If the last assigned FL is not compatible with minimum safety altitude, continue climb up to cruising FL. If the failure occurs during a radar vectoring departure, join as soon as possible the assigned SID.*

***22.2.2 On arrival***

*- Join or follow the assigned STAR or the very next one by default.*

*- Overflight the IAF at latest assigned FL and read back, if this level is usable in holding pattern, or failing this at the highest level of this pattern.*

*- Maintain this level and hold until the latest of the following two times :*

*(1) EAT*

*(2) 10 minutes after the time entering this pattern.*

*- Descend within the pattern.*

*- Leave IAF in order to perform the approach procedure.*

*- If the pilot knows the QFU in use : comply with the procedure described in national regulation.*

*- If the pilot doesn't know the QFU in use : QFU 307° is considered in use (possibly circling procedure if the wind calculated by the pilot shows that QFU 127° is in use).*

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH***

*If it is impossible to land complying with the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the alternate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the multidirectional departures, climbing to the minimum en-route safety altitude.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCR.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 AIDES LUMINEUSES**

Voies de circulation équipées d'une signalisation avec panneaux lumineux et d'un balisage lumineux hors sol.

ASI : manche à vent lumineuse.

***23.1 LIGHTING AIDS***

*Taxiways equipped with lighted panels and off-ground lighting system.*

*ASI : lighted wind-sock.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Fortes turbulences au THR 13 par vent secteur 100°/180° supérieur à 10 kt.

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Heavy turbulences or windshear THR 13 with wind 100°/180° greater than 10 kt.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

Equipement de surveillance du trafic : Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

PAPI : disponible hors HOR ATS par PCL.

PCL :

- disponible hors HOR ATS sur FREQ TWR, sur PPR PN 48HR à handling@aeroport-rodez.fr,
- commande PAPI et STAP.

STAP :

- Paramètres disponibles : vent, RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE,
- TEL : 05 65 77 17 67
- couplé avec PCL en absence ATS

Fonctionnement PCL : activation sur demande à handling@aeroport-rodez.fr

- 3 coups d'alternat en moins de 5 sec : diffusion STAP, allumage balisage BI, allumage PAPI,
- 5 coups d'alternat en moins de 5 sec : diffusion STAP, allumage balisage HI, allumage PAPI,
- extinction balisage et PAPI après 15 min.

Le système PCL ne permet pas d'allumer la rampe d'approche CAT 1.

***23.3 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

*PAPI : available outside ATS SKED by PCL.*

*PCL :*

- *available outside ATS SKED on TWR FREQ, on PPR PN 48HR to handling@aeroport-rodez.fr,*
- *controls PAPI and STAP.*

*STAP :*

- *Available data : wind, RVR, cloud base, T, DP, QNH, QFE.*
- *TEL : 05 65 77 17 67*
- *paired with PCL absence ATS*

*Operating PCL : activation on request to handling@aeroport-rodez.fr*

- *3 clicks on mic in less than 5 seconds : STAP broadcasting, lighting ignition LIL and PAPI ignition,*
- *5 clicks on mic in less than 5 seconds : STAP broadcasting, lighting ignition LIH and PAPI ignition,*
- *lights and PAPI automatically off after 15 min.*

*CAT 1 approach ramp not lit by PCL.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

HOR RFFS

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*RFFS SKED*

**AD 2 LFCR.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFCR.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

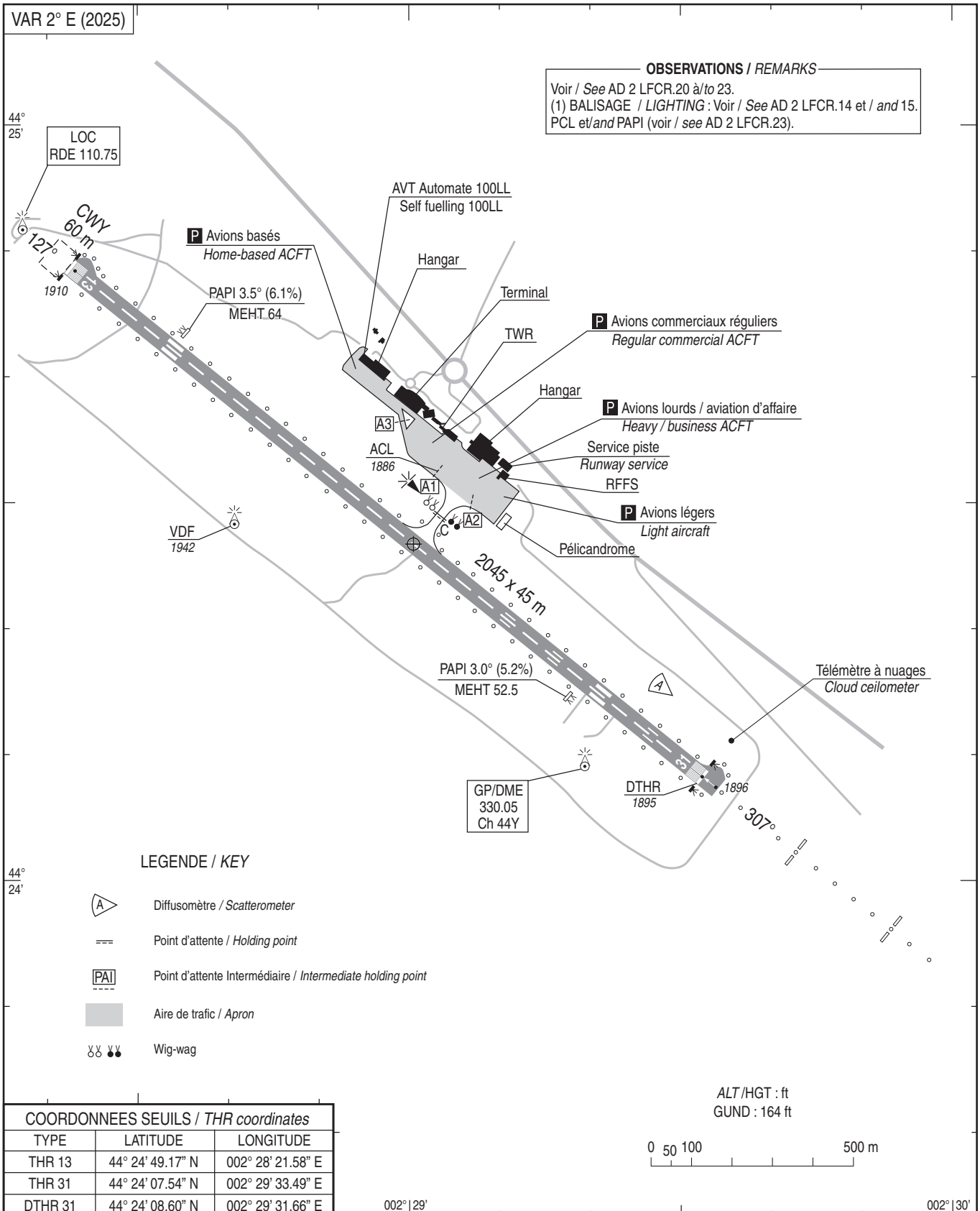
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS :** 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
**STAP :** voir/*see* AD 2 LFCR.23

# RODEZ AVEYRON
44 24 27 N - 002 29 00 E
*ALT AD : 1910 (69 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 13 | 44° 24' 49.17" N | 002° 28' 21.58" E |
| THR 31 | 44° 24' 07.54" N | 002° 29' 33.49" E |
| DTHR 31 | 44° 24' 08.60" N | 002° 29' 31.66" E |

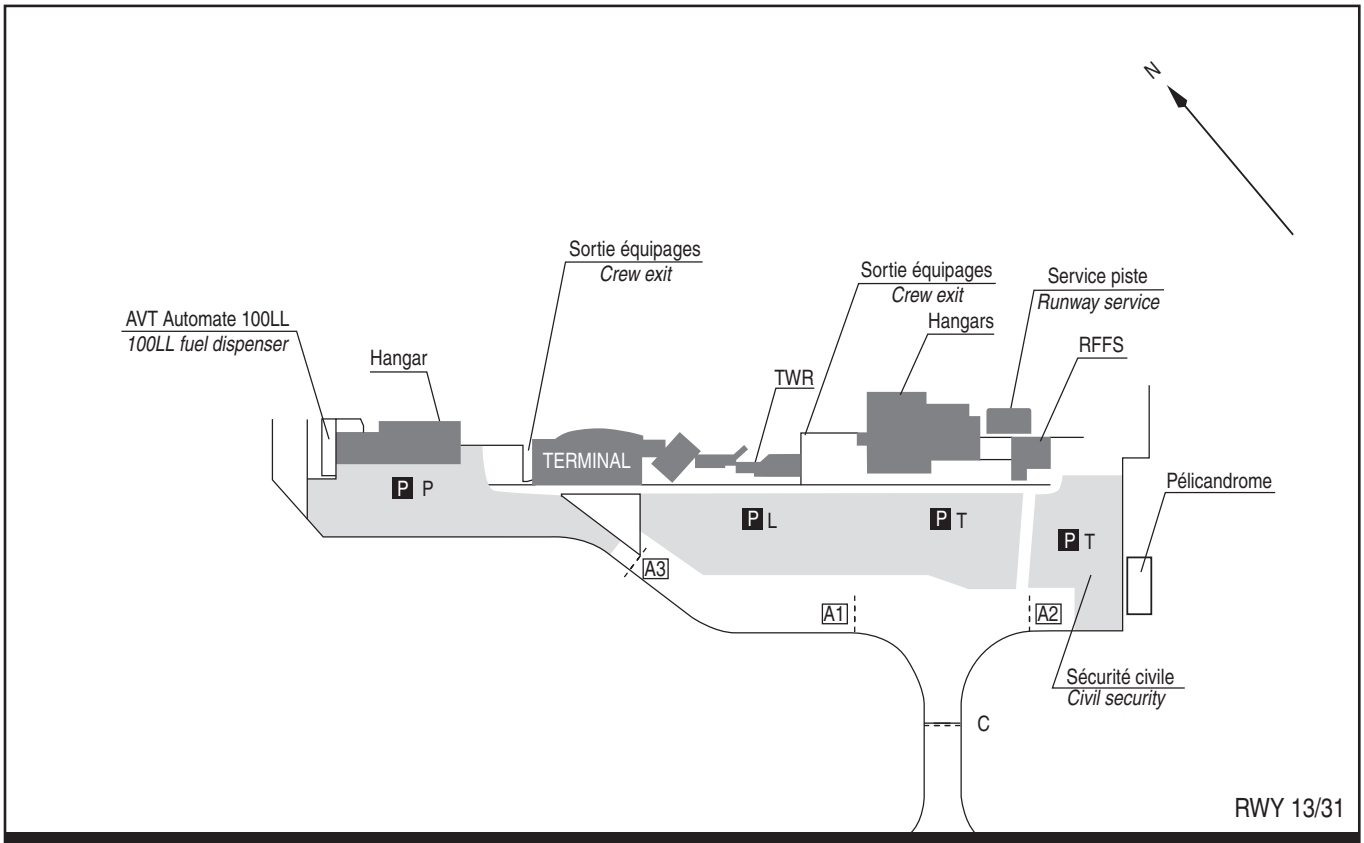
| RWY | BALISAGE/*Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 13 | NIL | LIH/LIL | 2045 | 2045 | 2045 | 2045 | Revêtue | 47 F/A/W/T | 800 | 800 | 800 | - |
| 31 | LIH/LIL 720 m | LIH/LIL | 2045 | 2105 | 2045 | 1995 | *Paved* | | 800 | 800 | 800 | - |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**RODEZ** AVEYRON




LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

PAI Point d'attente Intermédiaire / *Intermediate holding point*

Aire de trafic / *Apron*

**UTILISATION DES AIRES DE STATIONNEMENT**
*USE OF PRKG AREAS*

Voir / *See* AD 2 LFCR.20

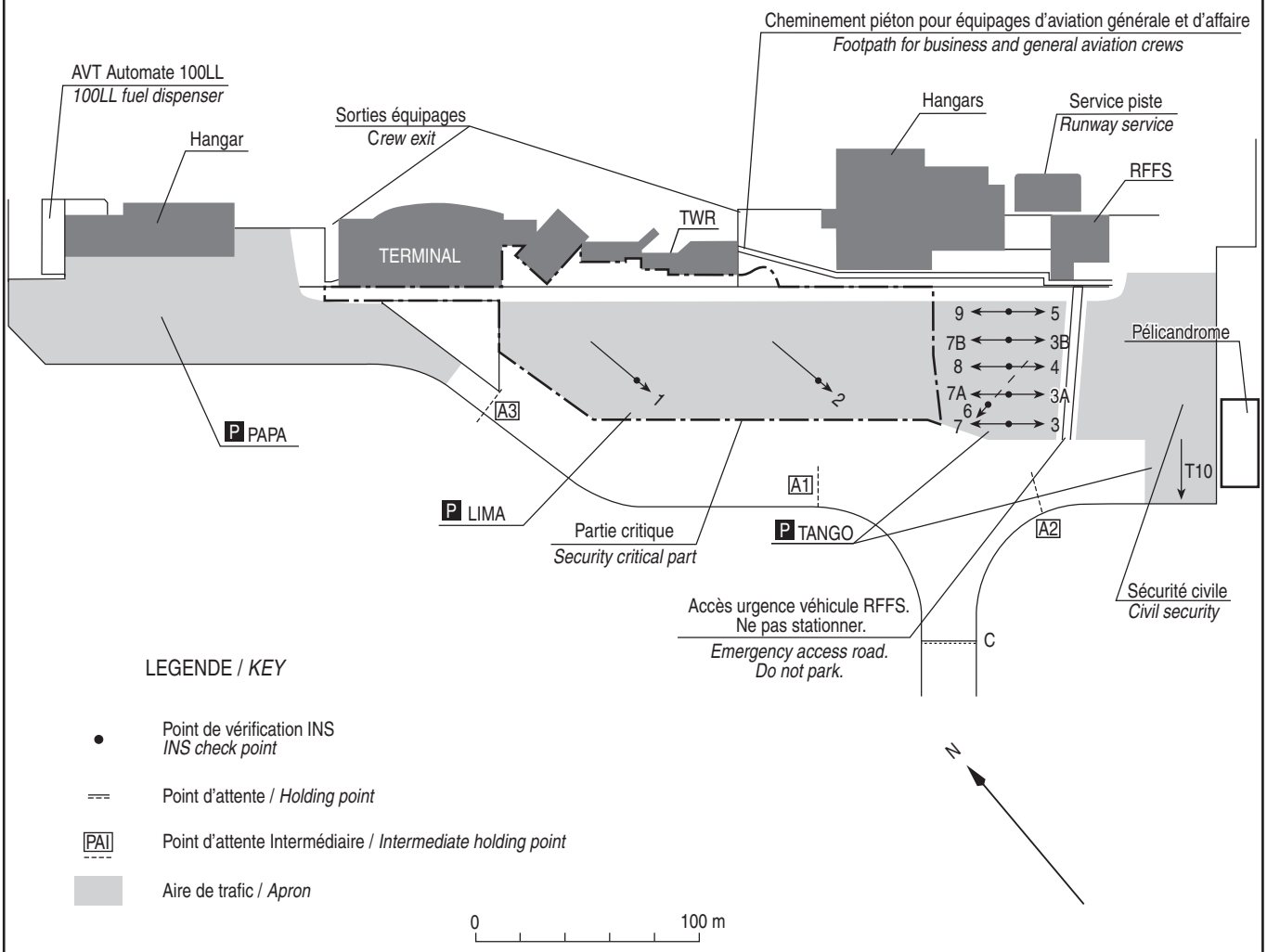
0 100 m



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**RODEZ** AVEYRON




| Parking / *Apron* **LIMA** | **Strictement réservé aux aéronefs commerciaux programmés** *Strictly reserved for scheduled commercial aircraft* | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Postes de stationnement /** *Stands* N° | **Points de vérification INS /** *INS check point* | **Types d'avion** *Aircraft types* | **Arrivée** *Arrival* | **Départ** *Departure* |
| 1 | Voir / *See* AD 2 LFCR.2.8 | ATR - B1900 - A320 - B73B - DH8 - A319 | Avec placeur *With marshaller* | Autonome *Self-manoeuvring* |
| 2 | | ATR - B1900 - A321 - B73B - A319 | | |

| Parking / *Apron* **TANGO** | **13.60 m < Envergure ⩽ 42.40 m** *13.60 m < Wingspan ⩽ 42.40 m* | | |
|---|---|---|---|
| **Postes de stationnement /** *Stands* N° | **Points de vérification INS /** *INS check point* | **Envergure max** *Max wingspan* | **Observations** *Remarks* | **Arrivée /** *Arrival* Avec placeur *With marshaller* / **Départ** / *Departure* Autonome / *Self-manoeuvring* |
| 3 / 7 | Voir / *See* AD 2 LFCR.2.8 | 16.60 m | Accessible si 3A/7A - 3B/7B - 6 sont libres *Accessible if 3A/7A - 3B/7B - 6 - are available* | |
| 4 / 8 | | | | |
| 5 / 9 | | | | |
| 3A / 7A | | 20 m | Accessible si / *if* 3/7 - 4/8 - 5/9 - 6 - T10 libres / *available* | |
| 3B / 7B | | 25 m | Accessible si / *if* T10 libre / *available* | |
| 6 | | 42.40 m | Accessible si 3/7 - 4/8 - 5/9 - 3A/7A - 3B/7B sont libres *Accessible if 3/7 - 4/8 - 5/9 - 3A/7A - 3B/7B are available* | |
| T10 | | 28.40 m | Type Avion / *Aircraft type* DASH8-400 / CL415 | |

| Parking / *Apron* **PAPA** | **Envergure < 15.32 m** *Wingspan < 15.32 m* | | |
|---|---|---|---|
| **Postes de stationnement** *Stands* | **Envergure max** *Max wingspan* | **Observations** *Remarks* | **Arrivée/Départ** *Arrival/Departure* |
| - | 15.32 m | Aire réservée aux ACFT privés et ACB basés. Emplacements non définis. *Area reserved for private ACFT and home-based ACB. Undefined PRKG positions* | Autonome *Self-manoeuvring* |



AMDT 10/26 **CHG :** Ajout type ACFT A319 parking LIMA, poste T10, pelicandrome et service piste / *ACFT type A319 apron LIMA, T10 stand, pelicandrome and runway service added,* suppression postes 11 à 19 / *removal stands 11 to 19,* envergure max postes 3A/7A / *stands 3A/7A max wingspan,* observation parking PAPA / *remarks PAPA apron.*

© SIA

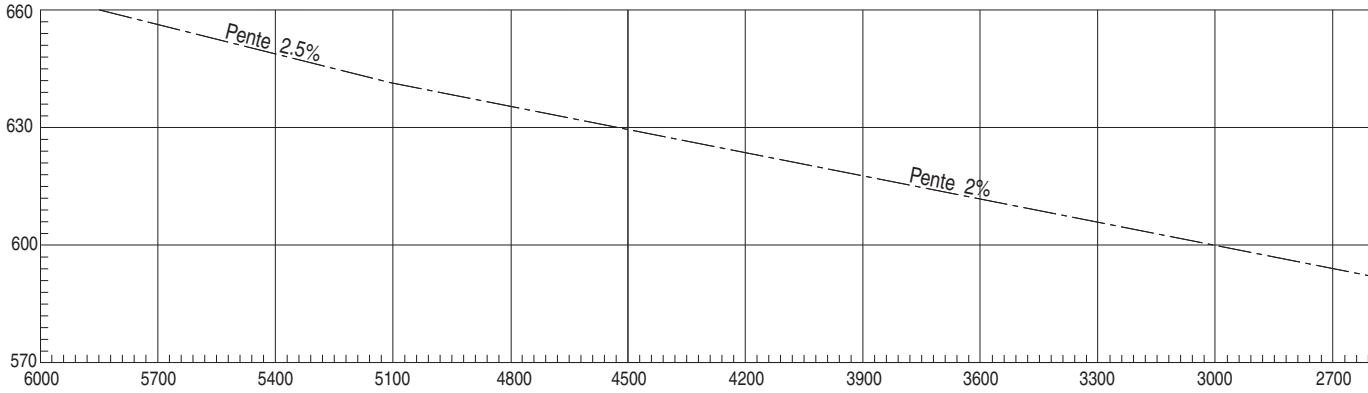
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

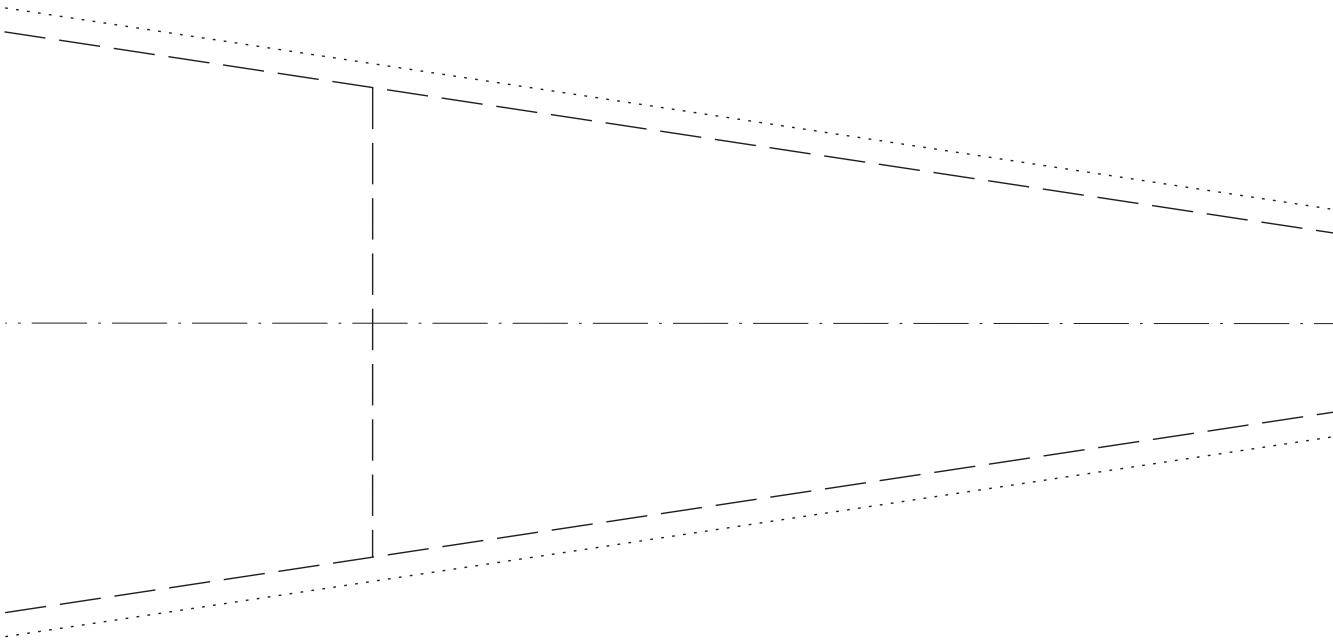
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**RODEZ** AVEYRON
RWY 13/31

VAR 2° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



Levé exécuté en juin 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GAI | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| MEN | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| BASLI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ESISI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MINPA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| OGALO | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| RATRA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| CR202 | 44°12'11,8" N | 002°39'00,9" E | X | | X | X |
| CR204 | 44°19'57,5" N | 002°47'47,4" E | X | | X | X |
| CR210 | 44°26'01,7" N | 002°26'16,2" E | X | | | X |
| CR212 | 44°17'51,9" N | 002°29'17,3" E | X | | | X |
| CR215 | 44°27'48.7" N | 002°58'10.5" E | X | | X | |
| CR216 | 44°33'39.3" N | 002°54'26.2" E | X | | X | |
| CR217 | 44°21'06.0" N | 002°19'06.5" E | X | | X | |
| CR218 | 44°01'29.6" N | 002°03'22.6" E | X | | X | |
| CR400 | 44°36'19,2" N | 002°19'33,1" E | X | | X | X |
| CR404 | 44°28'31,4" N | 002°10'47,9" E | X | | X | X |
| CR410 | 44°21'40,6" N | 002°33'46,9" E | X | | | X |
| CR412 | 44°17'47,3" N | 002°29'24,1" E | X | | | X |
| CR415 | 44°36'26.7"N | 002°41'45.0"E | X | | X | |
| CR416 | 44°46'29.5" N | 002°37'01.1" E | X | | X | |
| CR417 | 44°32'20.6" N | 002°32'43.5" E | X | | X | |
| CR418 | 44°07'50.6" N | 001°56'38.3" E | X | | X | |
| CR420 | 44°21'44.7" N | 002°33'39.9" E | X | | X | |
| CR421 | 44°26'47.4" N | 002°24'57.1" E | X | | X | |
| CR422 | 44°20'02.9" N | 002°36'35.2" E | X | | X | |
| CR423 | 44°48'04.8" N | 002°44'43.4" E | X | | X | |
| CR424 | 44°24'54.1" N | 002°13'36.0" E | X | | X | |
| CR425 | 44°36'23.4" N | 001°58'12.3" E | X | | X | |
| CR426 | 44°11'17.4" N | 002°51'41.8" E | X | | X | |
| FCR13 | 44°29'16,7" N | 002°20'38,2" E | X | | | X |
| FCR31 | 44°18'53,8" N | 002°38'33,8" E | X | | | X |
| ICR13 | 44°32'24,7" N | 002°15'11,4" E | X | | X | X |
| RW13 | REF THR13 AD 2 LFCR.12 | | X | | | X |
| RW31 | REF DTHR31 AD 2 LFCR.12 | | X | | | X |
| FAF LOC RWY 31 | 44°18'53.8"N | 002°38'33.5"E | | X | | X |



© SIA

## **PRECODING RNP** RWY 13

**RNP RWY13**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ICR13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA CR400 | IF | CR400 | - | - | - | - | | 4600 | - | 200 | | - |
| | TF | ICR13 | - | 217 | 218.6 | 5.0 | - | 4600 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA CR404 | IF | CR404 | - | - | - | - | - | 4600 | - | 200 | - | - |
| | TF | ICR13 | - | 037 | 038.9 | 5.0 | - | 4600 | - | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ICR13 | - | - | - | - | - | 4600 | - | - | - | - |
| | TF | FCR13 | - | 127 | 128.8 | 5.0 | - | 4600 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW13 | Yes | 127 | 128.8 | 7.1 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | CR410 | - | 127 | 128.9 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CR412 | - | 217 | 219.0 | 5.0 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | CR404 | - | 307 | 308.9 | 17.1 | - | 4600 | - | 200 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFCR |
| **Runway** | 13 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E13A |
| **LTP/FTP Latitude** | 442449.1695N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022821.5775E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 633.0 |
| **FPAP Latitude** | 442407.5395N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -41.6300 |
| **FPAP Longitude** | 0022933.4895E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 71.9120 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 12 03 06 0C 0D 00 00 01 33<br>31 05 23 6E 0F 13 93 A7 0F 01<br>BA 2C C4 BA FE D0 31 02 EA 01<br>5E 01 64 00 C8 AF 62 5A 77 8E |
| **Calculated CRC Value** | 625A778E |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 582.3 |



© SIA

**RNP RWY31**

RMK -

MAG VAR 2025 1.9°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | OGALO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA CR202 | IF | CR202 | - | - | - | - | - | 4700 | - | 220 | | - |
| | TF | OGALO | - | 037 | 039.1 | 5.0 | - | 4600 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA CR204 | IF | CR204 | - | - | - | - | - | 4900 | - | 220 | - | - |
| | TF | OGALO | - | 217 | 219.1 | 5.0 | - | 4600 | - | 210 | - | 1.0 |
| APCH | IF | OGALO | - | - | - | - | - | 4600 | - | - | - | - |
| | TF | FCR31 | - | 307 | 309.1 | 4.5 | - | 4600 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW31 | Yes | 307 | 309.0 | 8.3 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | CR210 | Yes | 307 | 308.9 | 3.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CR212 | - | - | - | - | L | - | 4600 | 210 | - | 1.0 |
| | TF | CR202 | - | 127 | 129.0 | 9.0 | - | 4600 | - | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFCR |
| **Runway** | 31 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E31A |
| **LTP/FTP Latitude** | 442408.5960N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022931.6645E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 628.3 |
| **FPAP Latitude** | 442449.1695N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 40.5735 |
| **FPAP Longitude** | 0022821.5775E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -70.0870 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 12 03 06 0C 1F 00 00 01 31<br>33 05 28 31 0E 13 21 CB 11 01<br>8B 2C FB 3C 01 72 DC FD EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 97 A6 22 3D |
| **Calculated CRC Value** | 97A6223D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 577.5 |



© SIA

**RODEZ AVEYRON**
**SID RNAV RWY 13**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 13**

| RMK | GNSS seulement / only | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : MEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BASLI 6E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR422 | Yes | 127 | 128.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BASLI | - | 127 | 128.8 | 21.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ESISI 6E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR420 | Yes | 127 | 128.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | CR421 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CR425 | - | 295 | 296.8 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RATRA | - | 295 | 296.5 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ESISI | - | 341 | 342.7 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **GAI 6E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR422 | Yes | 127 | 128.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GAI | - | 234 | 236.4 | 40.9 | R | - | - | - | 1.0 |
| **MEN 6E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR422 | Yes | 127 | 128.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 053 | 055.1 | 28.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MINPA 6E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR422 | Yes | 127 | 128.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CR423 | - | 010 | 011.7 | 28.6 | L | FL 090 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MINPA | - | 043 | 045.0 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RODEZ AVEYRON**
**SID RNAV RWY 31**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 31**

| RMK | GNSS seulement / only | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : MEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BASLI 6W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR421 | Yes | 307 | 308.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | CR422 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CR426 | - | 127 | 128.8 | 14.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BASLI | - | 127 | 129.0 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ESISI 6W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR421 | Yes | 307 | 308.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RATRA | - | 295 | 296.8 | 44.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ESISI | - | 341 | 342.7 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **GAI 6W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR421 | Yes | 307 | 308.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CR424 | - | 255 | 257.0 | 8.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GAI | - | 210 | 212.3 | 32.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MEN 6W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR421 | Yes | 307 | 308.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MEN | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **MINPA 6W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CR421 | Yes | 307 | 308.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CR423 | - | 032 | 033.4 | 25.6 | - | FL 090 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MINPA | - | 043 | 045.0 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RODEZ AVEYRON**
**STAR RNAV RWY 13**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 13**

| RMK | GNSS seulement / only | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ICR13** | - | ICR13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BASLI 7Z** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BASLI | - | - | - | - | - | FL 150 | FL 240 | - | - |
| - | TF | CR417 | - | 321 | 323.4 | 31.8 | - | FL 080 | FL 120 | - | 1.0 |
| - | TF | CR400 | - | 291 | 293.0 | 10.2 | - | 4600 | - | 200 | 1.0 |
| **ESISI 7Z** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ESISI | - | - | - | - | - | FL 140 | FL 220 | - | - |
| - | TF | RATRA | - | 161 | 162.7 | 7.1 | - | FL 130 | FL 200 | - | 1.0 |
| - | TF | ICR13 | - | 111 | 113.2 | 36.2 | - | 4600 | - | 185 | 1.0 |
| **GAI 7Z** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GAI | - | - | - | - | - | FL 140 | FL 210 | - | - |
| - | TF | CR418 | - | 024 | 026.0 | 11.8 | - | FL 110 | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | CR404 | - | 024 | 026.1 | 23.0 | - | 4600 | - | 200 | 1.0 |
| **MEN 7Z** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MEN | - | - | - | - | - | FL 140 | FL 210 | - | - |
| - | TF | CR415 | - | 268 | 270.0 | 20.0 | - | FL 100 | FL 140 | - | 1.0 |
| - | TF | CR400 | - | 268 | 269.7 | 15.9 | - | 4600 | - | 200 | 1.0 |
| **MINPA 7Z** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MINPA | - | - | - | - | - | FL 160 | FL 250 | - | - |
| - | TF | CR416 | - | 229 | 230.4 | 30.9 | - | FL 100 | FL 140 | - | 1.0 |
| - | TF | CR400 | - | 229 | 230.9 | 16.1 | - | 4600 | - | 200 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RODEZ AVEYRON**
**STAR RNAV RWY 31**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 31**

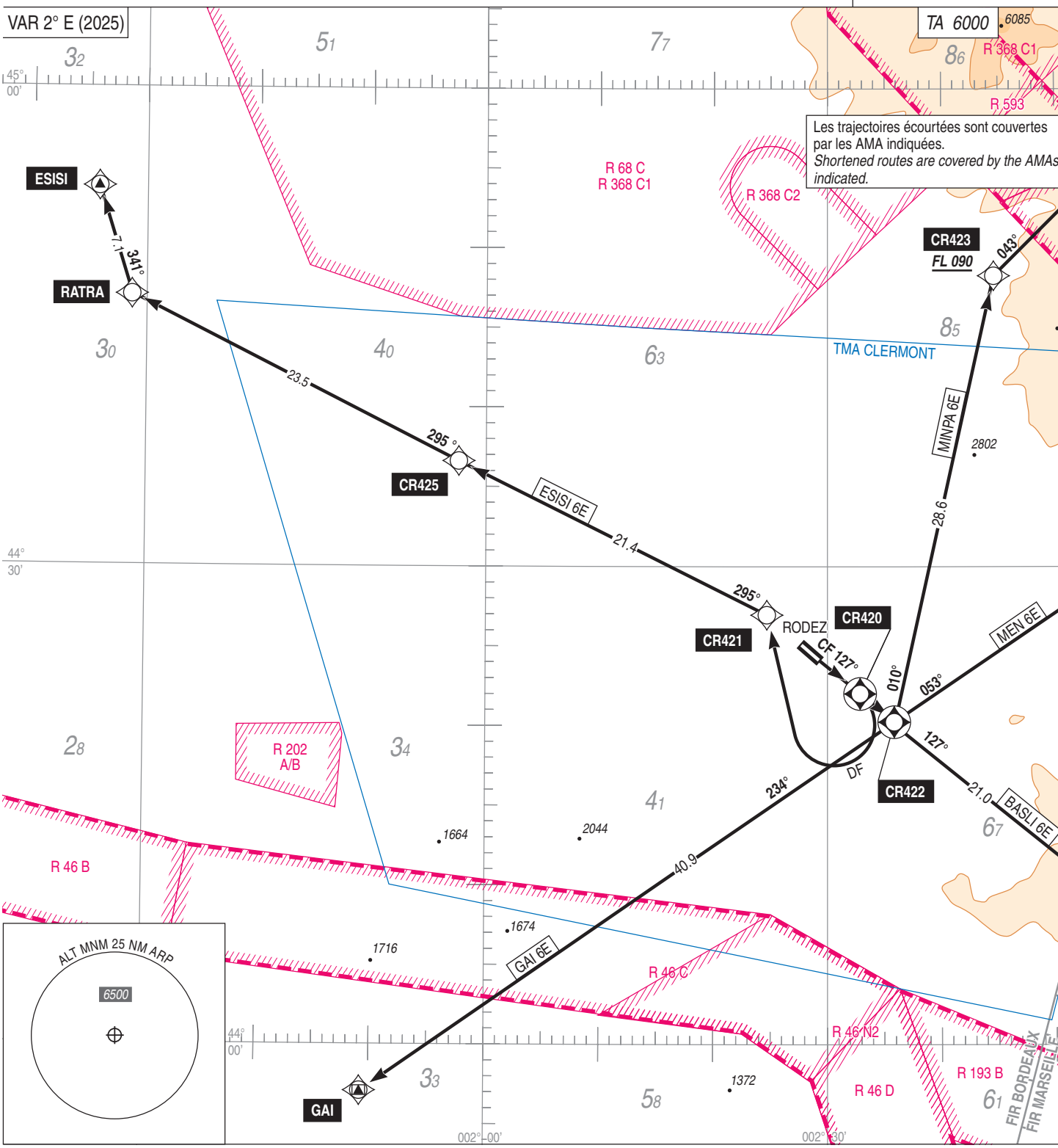
| RMK | GNSS seulement / only | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **OGALO** | - | OGALO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BASLI 7M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BASLI | - | - | - | - | - | FL 080 | FL 100 | - | - |
| - | TF | OGALO | - | 307 | 309.0 | 14.6 | - | 5200 | - | 210 | 1.0 |
| **ESISI 7M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ESISI | - | - | - | - | - | FL 210 | FL 290 | - | - |
| - | TF | RATRA | - | 161 | 162.7 | 7.1 | - | FL 190 | FL 270 | - | 1.0 |
| - | TF | CR217 | - | 123 | 125.2 | 44.3 | - | FL 100 | FL 130 | - | 1.0 |
| - | TF | CR202 | - | 120 | 121.8 | 16.8 | - | 4700 | - | 220 | 1.0 |
| **GAI 7M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GAI | - | - | - | - | - | FL 140 | FL 200 | - | - |
| - | TF | CR218 | - | 065 | 067.0 | 10.9 | - | FL 120 | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | CR202 | - | 065 | 067.2 | 27.8 | - | 4700 | - | 220 | 1.0 |
| **MEN 7M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MEN | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 140 | - | - |
| - | TF | CR215 | - | 222 | 223.7 | 12.0 | - | FL 080 | FL 110 | - | 1.0 |
| - | TF | CR204 | - | 222 | 223.5 | 10.8 | - | 4900 | - | 220 | 1.0 |
| **MINPA 7M** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MINPA | - | - | - | - | - | FL 170 | FL 230 | - | - |
| - | TF | CR216 | - | 197 | 199.4 | 34.6 | - | FL 090 | FL 120 | - | 1.0 |
| - | TF | CR204 | - | 197 | 199.2 | 14.5 | - | 4900 | - | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# RODEZ AVEYRON
# SID RNAV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
**TWR** : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 — 10 NM



© SIA

# RODEZ AVEYRON
# SID RNAV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 13 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1<br>Senseur GNSS seulement / *GNSS Sensor only* |
| Climb gradient | - Pente minimale théorique de montée : 6.8% MNM jusqu'à l'altitude de 2000 ft.<br>Arbre de 1982 ft d'altitude à 357 m de la DER et à 243 m à droite de l'axe de piste<br><br>*- Minimum theoritical climb gradient : 6.8% MNM to 2000 ft.*<br>*Tree of an altitude of 1982 ft located at 357 m from the DER and 243 m to the right of RWY axis* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt* |

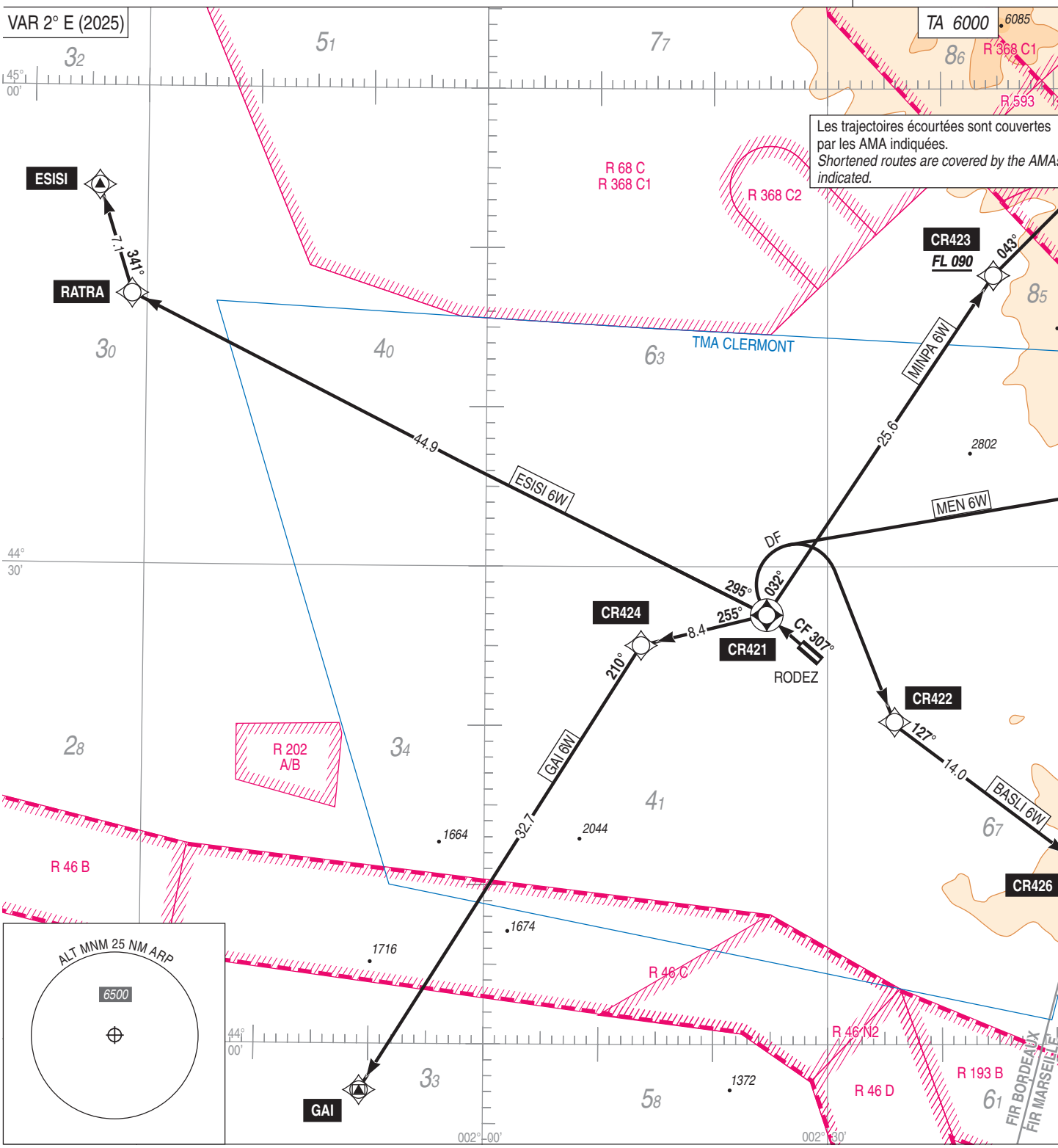
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **BASLI 6E** | Monter vers CR422 sur la route 127° puis vers BASLI<br><br>*Climb to CR422 on course 127° then to BASLI* | | |
| **ESISI 6E** | Monter vers CR420 sur la route 127° puis tourner à droite direct vers CR421 puis vers CR425 puis vers RATRA puis vers ESISI<br><br>*Climb to CR420 on course 127° then turn right direct to CR421 then to CR425 then to RATRA then to ESISI* | | |
| **GAI 6E** | Monter vers CR422 sur la route 127° puis tourner à droite vers GAI<br><br>*Climb to CR422 on course 127° then turn right to GAI* | | |
| **MEN 6E** | Monter vers CR422 sur la route 127° puis vers MEN<br><br>*Climb to CR422 on course 127° then to MEN* | | |
| **MINPA 6E** | Monter vers CR422 sur la route 127° puis tourner à gauche vers CR423 puis vers MINPA<br><br>*Climb to CR422 on course 127° then turn left to CR423 then to MINPA* | | FL 090 MNM à / *at* CR423 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# RODEZ AVEYRON
# SID RNAV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
**TWR** : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 — 10 NM



© SIA

# RODEZ AVEYRON
# SID RNAV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 31 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1<br>Senseur GNSS seulement / *GNSS Sensor only* |
| Climb gradient | - Pente minimale théorique de montée : 4.9% MNM jusqu'à l'altitude de 2000 ft.<br>Panneau de 1935 ft d'altitude à 75 m de la DER et à 103 m à gauche de l'axe de piste<br><br>*- Minimum theoritical climb gradient : 4.9% MNM to 2000 ft.*<br>*Sign of an altitude of 1935 ft located at 75 m from the DER and 103 m to the left of RWY axis* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt* |

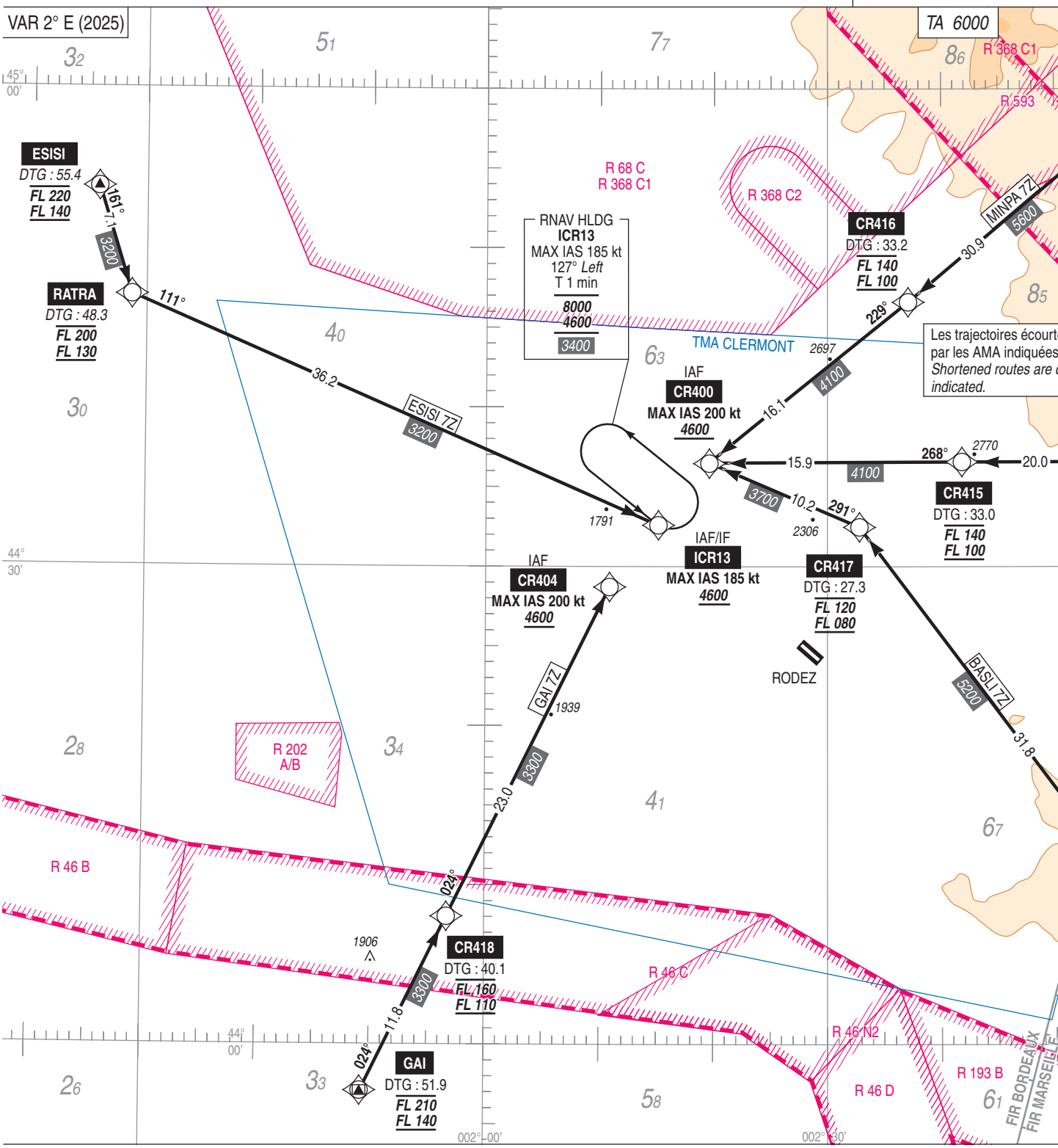
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **BASLI 6W** | Monter vers CR421 sur la route 307° puis tourner à droite direct vers CR422 puis vers CR426 puis vers BASLI<br><br>*Climb to CR421 on course 307° then turn right direct to CR422 then to CR426 then to BASLI* | | |
| **ESISI 6W** | Monter vers CR421 sur la route 307° puis vers RATRA puis vers ESISI<br><br>*Climb to CR421 on course 307° then to RATRA then to ESISI* | | |
| **GAI 6W** | Monter vers CR421 sur la route 307° puis vers CR424 puis vers GAI<br><br>*Climb to CR421 on course 307° then to CR424 then to GAI* | | |
| **MEN 6W** | Monter vers CR421 sur la route 307° puis tourner à droite direct vers MEN<br><br>*Climb to CR421 on course 307° then turn right direct to MEN* | | |
| **MINPA 6W** | Monter vers CR421 sur la route 307° puis vers CR423 puis vers MINPA<br><br>*Climb to CR421 on course 307° then to CR423 then to MINPA* | | FL 090 MNM à / *at* CR423 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# RODEZ AVEYRON
# STAR RNAV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
**TWR** : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 — 10 NM

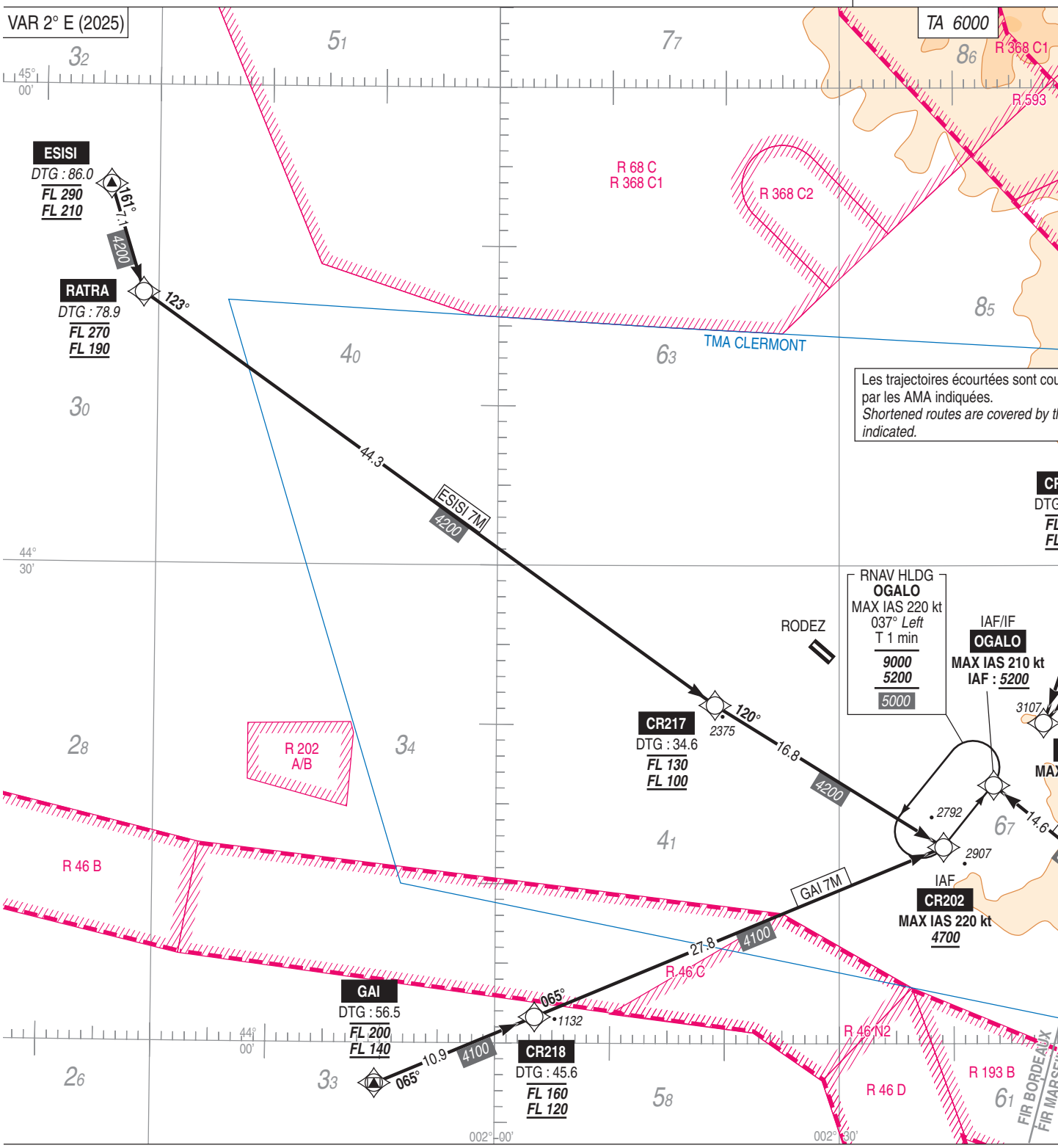


© SIA

# RODEZ AVEYRON
# STAR RNAV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
**TWR** : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 — 10 NM



© SIA

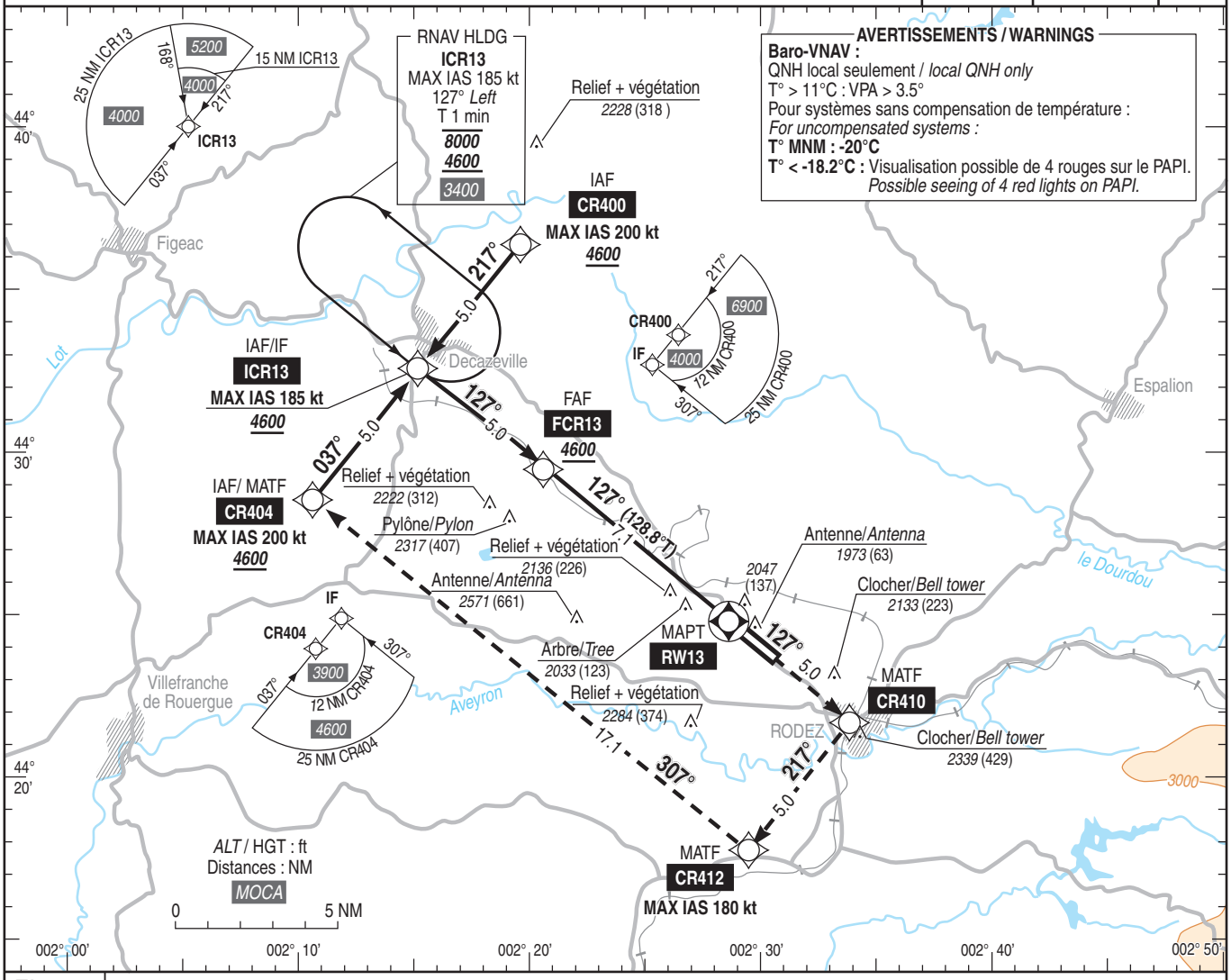
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1910,* ***THR : 1910 (69 hPa)***

**RODEZ** AVEYRON

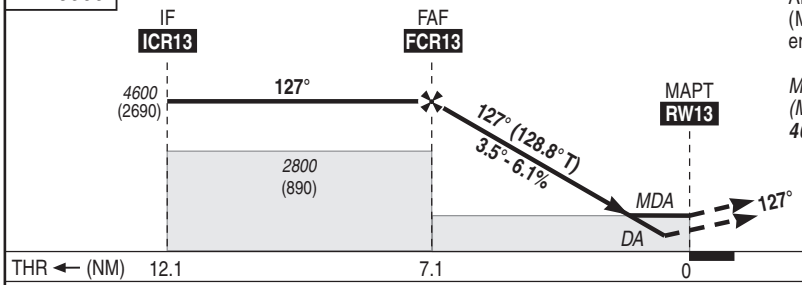
**RNP** RWY 13

**ATIS** RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
**TWR** : RODEZ Tour/*Tower* 118.130
Absence ATS : **A/A** (118.130) FR uniquement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP.
**STAP** : voir/*see* AD 2 LFCR.23

| RNP APCH | EGNOS CH 51010 E13A TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




TA : 6000




API : Monter vers **CR410** puis vers **CR412** (MAX IAS 180 kt) puis vers **CR404** (MAX IAS 200 kt) en montée vers ***4600*** (2690) ou suivre instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***CR410*** *then to* ***CR412*** *(MAX IAS 180kt) then to* ***CR404*** *(MAX IAS 200 kt) climbing to* ***4600*** *(2690) or proceed according to ATC instructions.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 211 | ***2280*** (370) | 1500 | 264 | | 1500 | | ***2490*** (580) | 1500 |
| B | ***2160*** (250) | 1300 | 226 | ***2290*** (380) | 1500 | 279 | ***2390*** (480) | 1500 | 472 | ***2580*** (670) | 1600 |
| C | | | 236 | ***2300*** (390) | 1800 | 289 | | 2200 | | ***2970*** (1060) | 2400 |

| RW13 NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***4560*** (2650) | ***4190*** (2280) | ***3820*** (1910) | ***3450*** (1540) | ***3070*** (1160) | ***2700*** (790) |

Observations / *Remarks* : Absence ATS : procédure obligatoirement suivie de MVL / *procedure must be followed by circling* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
Fortes turbulences THR 13 par vent secteur 100°/180° supérieur à 10 kt / *Heavy turbulences THR 13 when wind 100°/180° greater than 10 kt.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT 7.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 05 | 5 min 01 | 4 min 16 | 3 min 42 | 3 min 17 | 2 min 56 | 2 min 40 |
| VSP (ft/min) | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

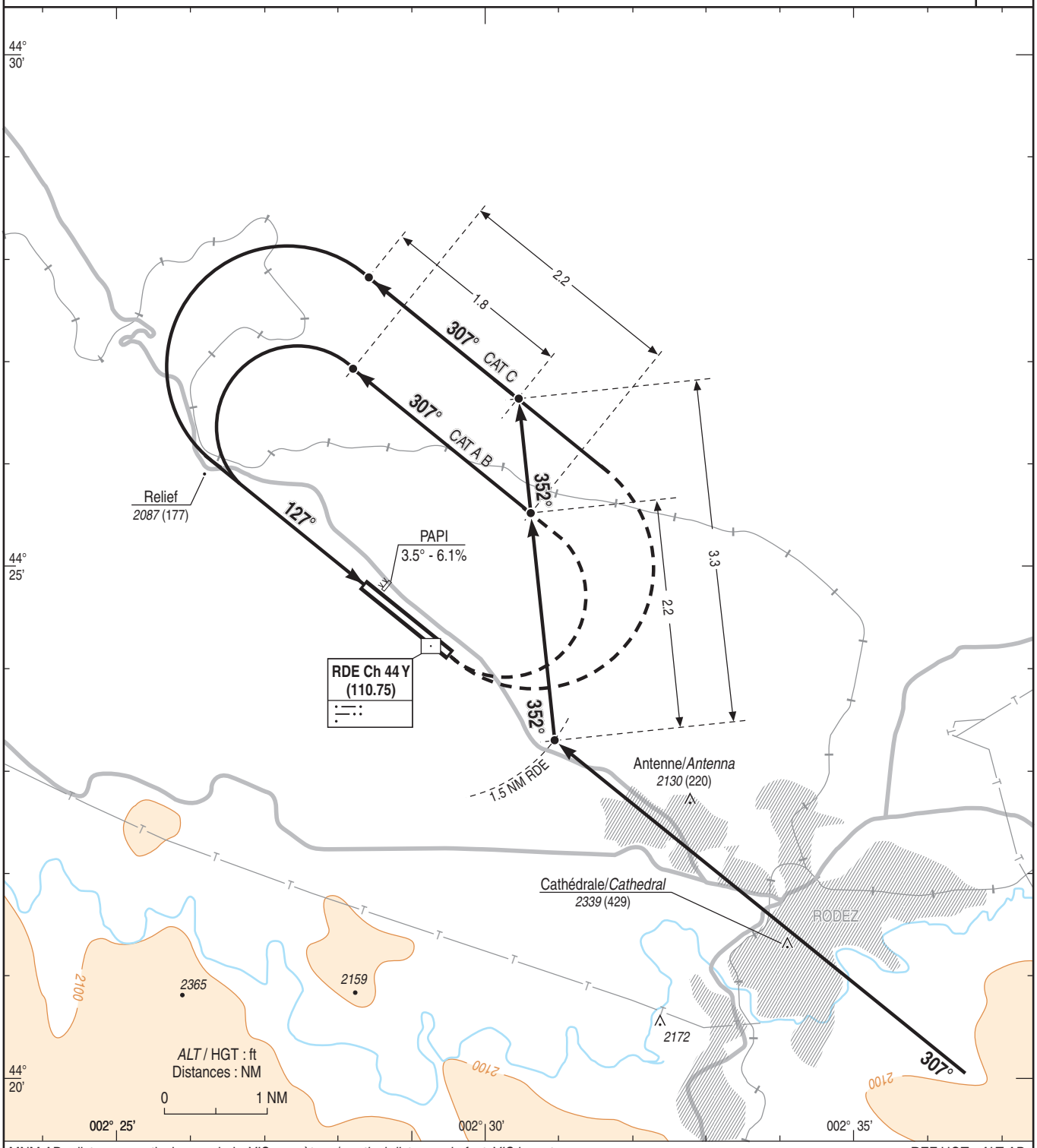
***ALT AD : 1910 (69 hPa)**, THR : 1910*

**RODEZ** AVEYRON

VPT RWY 13

**ATIS** RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
**TWR** : RODEZ Tour/*Tower* 118.130

VAR
2° E
(2025)




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

| CAT | VPT ILS ou / *or* LOC | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2490*** (580) | 1500 |
| B | ***2490*** (580) | 1600 |
| C | ***2580*** (670) | 2400 |

Observations / *Remarks* : Circuit AD RWY 13 : main droite / *AD circuit RWY 13 : right hand.*
Fortes turbulences THR 13 par vent secteur 100°/180° supérieur à 10 kt / *Heavy turbulences THR 13 when wind 100°/180° greater than 10 kt.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1910,* ***DTHR : 1895 (68 hPa)***

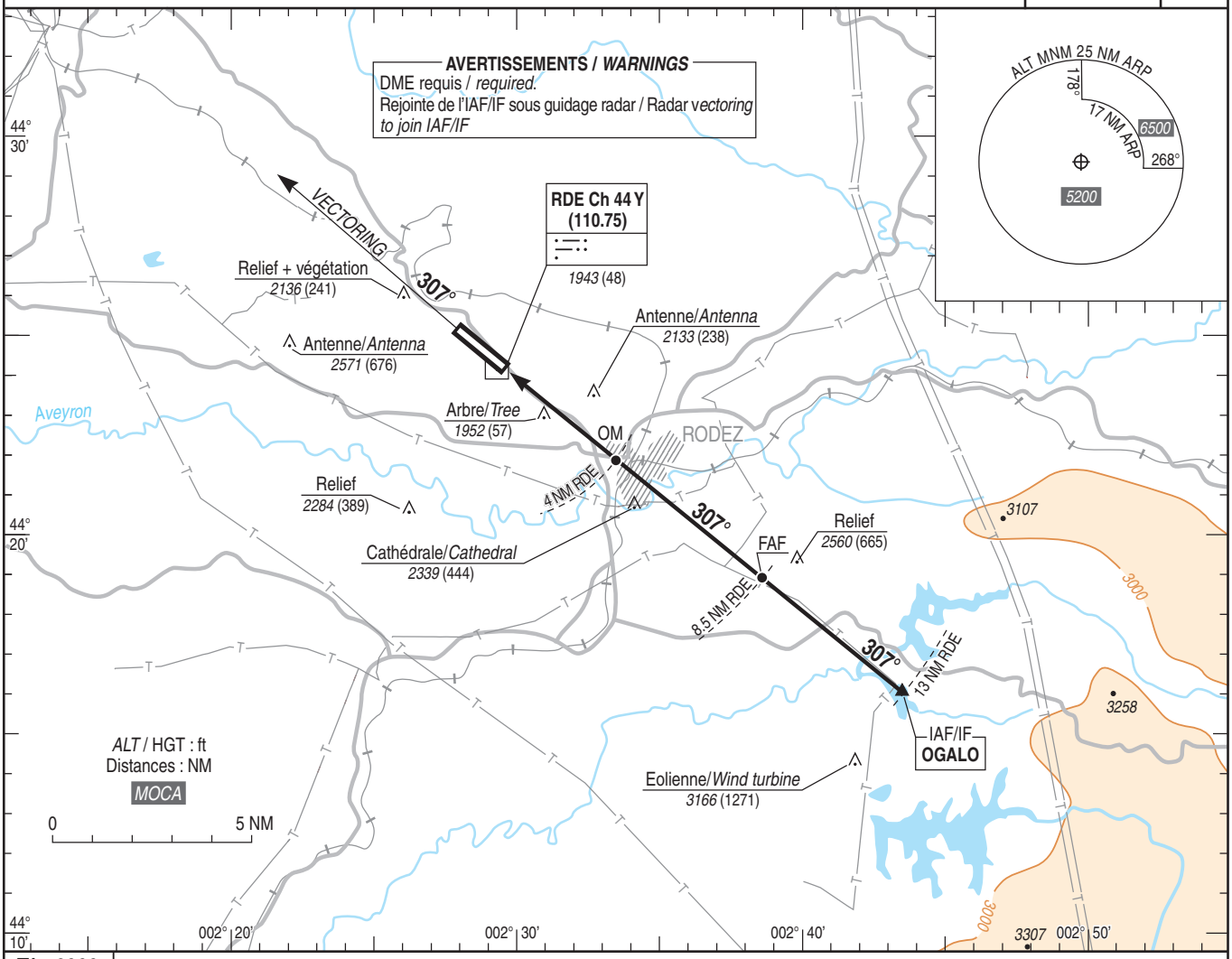
**RODEZ** AVEYRON

ILS ou / *or* LOC RWY 31

**ATIS** RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
**TWR** : RODEZ Tour/*Tower* 118.130
Absence ATS : **A/A** (118.130) FR uniquement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP.
**STAP** : voir/*see* AD 2 LFCR.23

**ILS - DME**
**RDE 110.75**
RDH : 49

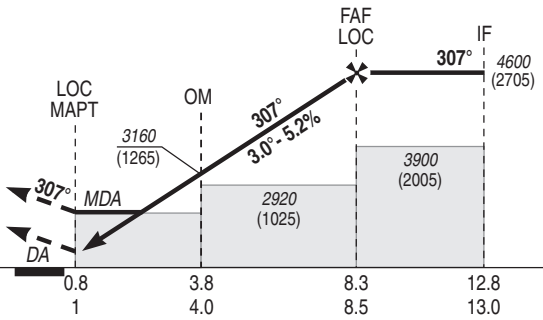
VAR
2° E
(2025)




TA : 6000

API : Monter **dans l'axe** (307°) jusqu'à ***4600*** (2705) et prévoir guidage radar.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(307°) up to* ***4600*** *(2705) and expect radar vectoring.*




| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | | | | 0.8 | 3.8 | 8.3 | 12.8 |
| DME RDE ← (NM) | | | | 1 | 4.0 | 8.5 | 13.0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2100*** (200) | | 182 | | | | ***2490*** (590) | 1500 |
| B | ***2100*** (200) | 750 | 194 | ***2380*** (490) | 1500 | 481 | ***2580*** (690) | 1600 |
| C | ***2110*** (210) | | 207 | | | | ***2970*** (1070) | 2400 |

| **DME RDE** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***4430*** (2535) | ***4110*** (2215) | ***3800*** (1905) | ***3480*** (1585) | ***3160*** (1265) | ***2840*** (945) | ***2520*** (625) |

Observations/*Remarks* : Circuit AD RWY 13 Droite / *AD circuit RWY 13 : right hand.*
Absence ATS : procédure obligatoirement suivie de MVL / *procedure must be followed by Circling :* voir / *see* AIP ENR 1.5

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 8.3 NM | 70 kt<br>7 min 09 | 85 kt<br>5 min 53 | 100 kt<br>5 min 00 | 115 kt<br>4 min 21 | 130 kt<br>3 min 51 | 145 kt<br>3 min 27 | 160 kt<br>3 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

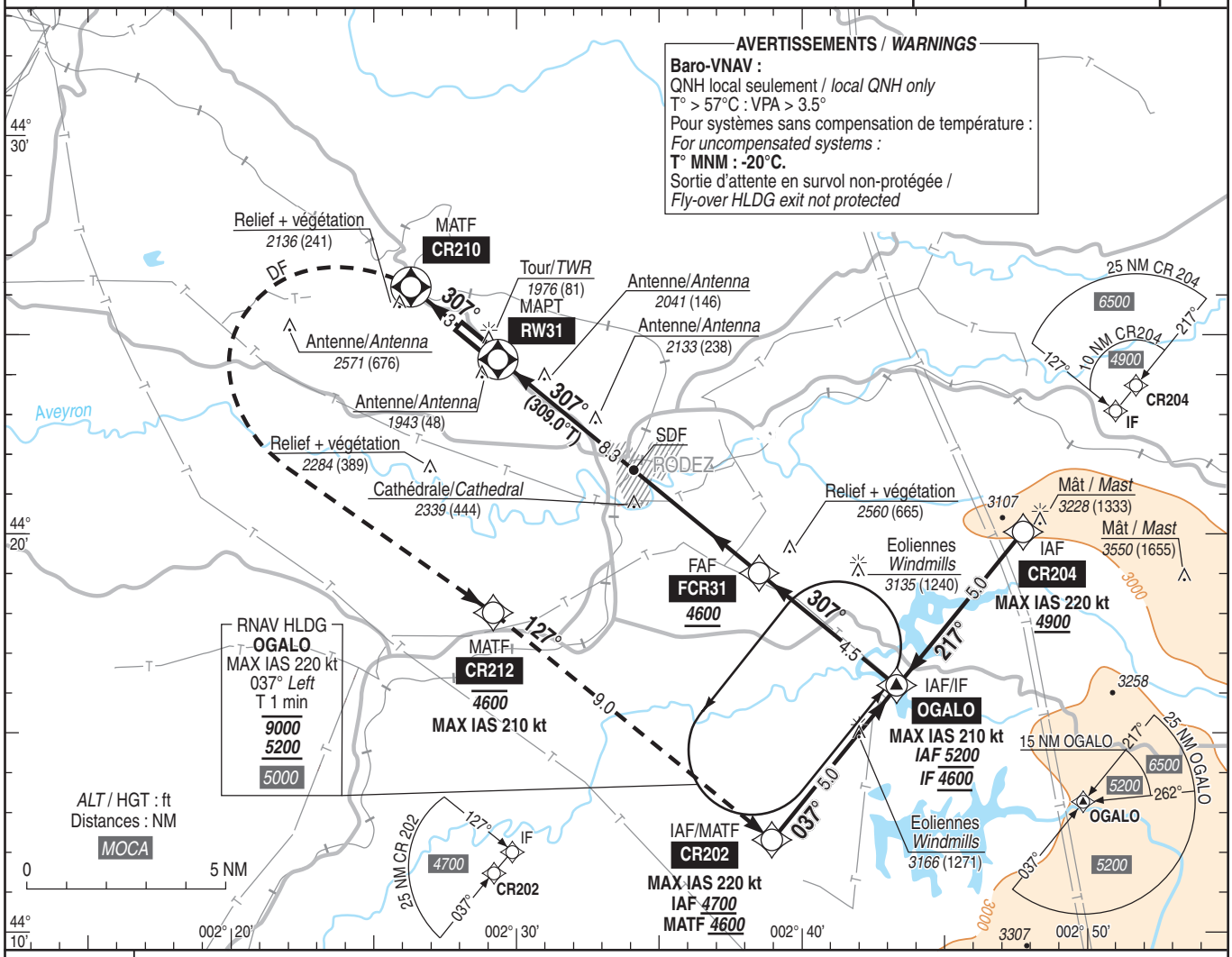
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1910,* ***DTHR : 1895 (68 hPa)***

**RODEZ** AVEYRON

**RNP** RWY31

**ATIS** RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
**TWR** : RODEZ Tour/*Tower* 118.130
Absence ATS : **A/A** (118.130) FR uniquement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP.
**STAP** : voir/*see* AD 2 LFCR.23

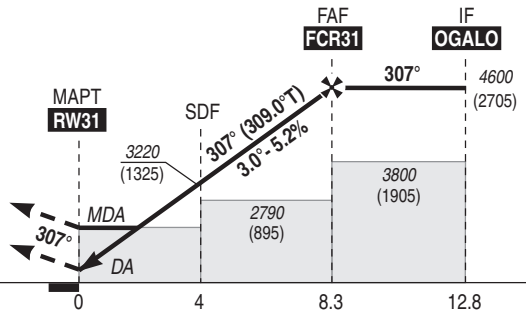
| RNP APCH | EGNOS Ch 50047 E31A TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 6000*

API : Monter **dans l'axe** vers **CR210**, puis tourner à **gauche direct vers CR212** (MAX IAS 210 kt) en montée vers ***4600*** (2705) puis vers **CR202** (MAX IAS 220 kt) ou suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***CR210****, then turn* ***left direct*** *to* ***CR212*** *(MAX IAS 210 kt) climbing to* ***4600*** *(2705) then to* ***CR202*** *(MAX IAS 220 kt) or follow ATC instructions.*




DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2100*** (210) | | 204 | ***2310*** (410) | 1200 | 309 | | | | ***2490*** (590) | 1500 |
| B | ***2120*** (220) | 750 | 216 | ***2320*** (430) | 1300 | 321 | ***2380*** (490) | 1500 | 484 | ***2580*** (690) | 1600 |
| C | ***2120*** (230) | | 224 | ***2330*** (430) | 1300 | 329 | | | | ***2970*** (1070) | 2400 |

**DIST RWY31**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***4490*** (2595) | ***4170*** (2275) | ***3850*** (1955) | ***3540*** (1645) | ***3220*** (1325) | ***2900*** (1005) | ***2580*** (685) |

Observations / *Remarks* : Circuit AD piste 13 : main droite / *AD circuit RWY 13 : right hand.*
Absence ATS : procédure obligatoirement suivie de MVL / *procedure must be followed by circling* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FCR31 - MAPT 8.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 09 | 5 min 53 | 5 min 00 | 4 min 21 | 3 min 51 | 3 min 27 | 3 min 08 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFCY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFCY - ROYAN MEDIS

**AD 2 LFCY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°37'52"N 000°58'32"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY A |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km ENE Royan |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 72 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 152 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9782°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.129°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | VILLE DE ROYAN |
| | Adresse / *Address* | 80 avenue de Pontaillac CS n°80218 - 17205 ROYAN CEDEX |
| | Telephone | 05 46 39 56 56. |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | HIV : LUN-VEN 0800-1100, 1300-1700.<br>ETE :<br>LUN-VEN 0800-1100, 1300-1700<br>SAM-DIM et JF 0900-1100, 1330-1700.<br>En dehors de ces HOR, PPR 48 HR, jours ouvrés - TEL 05 46 05 08 22<br>- E-mail : aerodrome.royan@mairie-royan.fr | WIN : MON-FRI 0800-1100, 1300-1700.<br>SUM :<br>MON-FRI 0800-1100, 1300-1700<br>SAT-SUN and public HOL 0900-1100, 1330-1700.<br>Outside these SKED, PPR 48 HR, on working days - TEL 05 46 05 08 22<br>- E-mail : aerodrome.royan@mairie-royan.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Automate 100LL : carte TOTAL et CB H24.<br>Automate Jet A1 : carte TOTAL H24, ou CB pendant HOR ATS.<br>Borne de recharge électrique. | 100 LL automatic dispenser: TOTAL card and credit card H24.<br>Jet A1 automatic dispenser: TOTAL card H24, or credit card accepted ATS SKED only.<br>Electric charging station. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFCY.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100LL - JET A1<br>Lubrifiants : NIL | 100LL - JET A1<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Sur demande : Royan Aircraft, TEL 05 46 39 16 18. | On request : Royan Aircraft, TEL 05 46 39 16 18. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCY.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A Royan | In Royan |
| 2 | Restaurants | Sur AD | On AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autobus vers gare multimodale et centre ville - Taxi | Bus to multimodal station - Taxi |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A Royan | In Royan |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A Royan. | In Royan. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCY.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | NIL |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCY.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Sans objet | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et communication de l'état de surface de piste HOR ATS. | RWY surface condition assessment and reporting available ATS SKED only. |

**AD 2 LFCY.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 15 m<br>TWY B : 7.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtus | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 40 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFCY .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFCY.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCY.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BORDEAUX MERIGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFCY .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 101.27 (100) | 1208 x 30 | 40 F/B/W/T revêtue / paved | 45°37'54.49"N 000°58'48.35"W ( 45°37'53.61"N 000°58'42.03"W ) ------ GUND 152 FT | THR : 33ft DTHR : 35ft |
| 28 | 281.27 (280) | 1208 x 30 | 40 F/B/W/T revêtue / paved | 45°37'46.85"N 000°57'53.66"W ( 45°37'48.10"N 000°58'02.64"W ) ------ GUND 152 FT | THR : 73ft DTHR : 71ft |
| 10R | 101.27 (100) | 1000 x 60 | non revêtue / not paved | 45°37'49.85"N 000°58'37.62"W ------ GUND 152 FT | THR : 41ft |
| 28L | 281.27 (280) | 1000 x 60 | non revêtue / not paved | 45°37'43.52"N 000°57'52.32"W ( 45°37'45.02"N 000°58'02.84"W ) ------ GUND 152 FT | THR : 71ft DTHR : 68ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 28 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 10R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 28L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFCY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 1108 | 1108 | 1208 | 1065 | Extrémité de piste 10 située 47 m avant l'extrémité physique de piste, afin de disposer d'une bande aménagée de 60 m au seuil 28.<br>Departure end of runway 10 located 47 m before the physical end of the runway, in order to have a 60 m clear strip at THR 28. |
| → TWY A | 630 | 630 | 876 | | |
| 28 | 1208 | 1208 | 1208 | 1009 | Seuil de piste 28 situé 47 m après le seuil physique de piste, afin de disposer d'une bande aménagée de 60 m au seuil 28.<br>THR 28 located 47 m after the physical start of the runway, in order to have a 60 m clear strip at THR 28. |
| → TWY B | 600 | 600 | 600 | | |
| 10R | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | |
| 28L | 1000 | 1000 | 1000 | 768 | |

**AD 2 LFCY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | | G | | | | | | | |
| 28 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 10 | 1255 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 28 | 1255 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFCY.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFCY.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCY.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFCY.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ROYAN Information (FR) | 118.805 MHz | HO | exploitant : ville de ROYAN |
| A/A | ROYAN (FR) | 118.805 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFCY.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFCY.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Roulage interdit hors RWY et TWY

Le seuil RWY 28 n'étant pas visible des points d'attente A et B, une extrême prudence est recommandée avant de pénétrer sur la piste.

**20.1.2 Gestion de l'aire de trafic**

Stationnement devant hangar para interdit sauf accord AFIS.

Stationnement dans l'herbe au pied de la tour interdit.

Pendant l'activité largage parachutage ou de fort trafic, dans la mesure du possible, faire les essais moteur sur le PRKG afin de diminuer le temps d'occupation du TWY.

**20.1.3 Pistes**

Mouvements simultanés sur pistes revêtue et non revêtue interdit.

→ QFU 10 : limitation d'exploitation piste revêtue mouillée par vent de 20 kts établi venant du 180°.

Décollage RWY 28 : adapter une vitesse minimale lors de la manoeuvre sur l'aire de retournement et avancer au minimum jusqu'à la deuxième flèche blanche.

***20.1 GROUD HANDLING***

***20.1.1 Taxi regulations***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY*

*THR 28 not visible from holding points A and B, therefore caution advised before entering on RWY.*

***20.1.2 Apron management***

*Apron in front of para hangar forbidden except with agreement of AFIS.*

*Apron in front of the TWR forbidden.*

*During skydiving activity, or in case of high traffic, carry out engine tests at apron, as far as possible, in order to limit TWY occupation time.*

***20.1.3 RWYs***

*Simultaneous movements on paved and unpaved RWYs prohibited.*

*QFU 10 : wet paved RWY operating limitation when windspeed is 20 kts coming from 180°.*

*TKOF RWY 28: adapt minimum speed when manoeuvring on the turnaround area and move forward at least as far as the second white arrow.*

**AD 2 LFCY.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFCY.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 10 : monter 100° jusqu'à 572 (500) à 5% puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Présence d'un gabarit routier à 30m du seuil 28 occasionnant une pente de 9.1%

RWY 28 : monter 280° jusqu'à 672 (600) à 6.5% puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Présence d'un espace boisé d'altitude 116ft MAX au sud du seuil 10, à 100m de l'axe de piste occasionnant une pente supérieure à 15.0% .

Pour les départs au sud, éviter le survol de l'agglomération de Royan.

***22.1 OUTBOUND AIRCRAFT***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 10 : climb 100° to 572 (500) at 5% then direct route up to enroute safety altitude.*

*Presence of a road clearance 30m from THR 28 resulting in a 9.1% gradient.*

*RWY 28 : climb 280° to 672 (600) at 6.5% then direct route up to enroute safety altitude.*

*Wooded area at 116ft AMSL MAX in the south of threshold 10, 100 m from the RWY axis leading to a slope of over 15.0% .*

*For south departures, avoid flying over Royan.*

**AD 2 LFCY.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Par vent de secteur SE à S supérieur à 20 kt, risque de turbulences en finale au QFU 100° .

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

NIL.

***23.1 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*If wind SE to S more than 20 kt, risk of turbulence on final QFU 100° .*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL.*

**AD 2 LFCY.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFCY.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

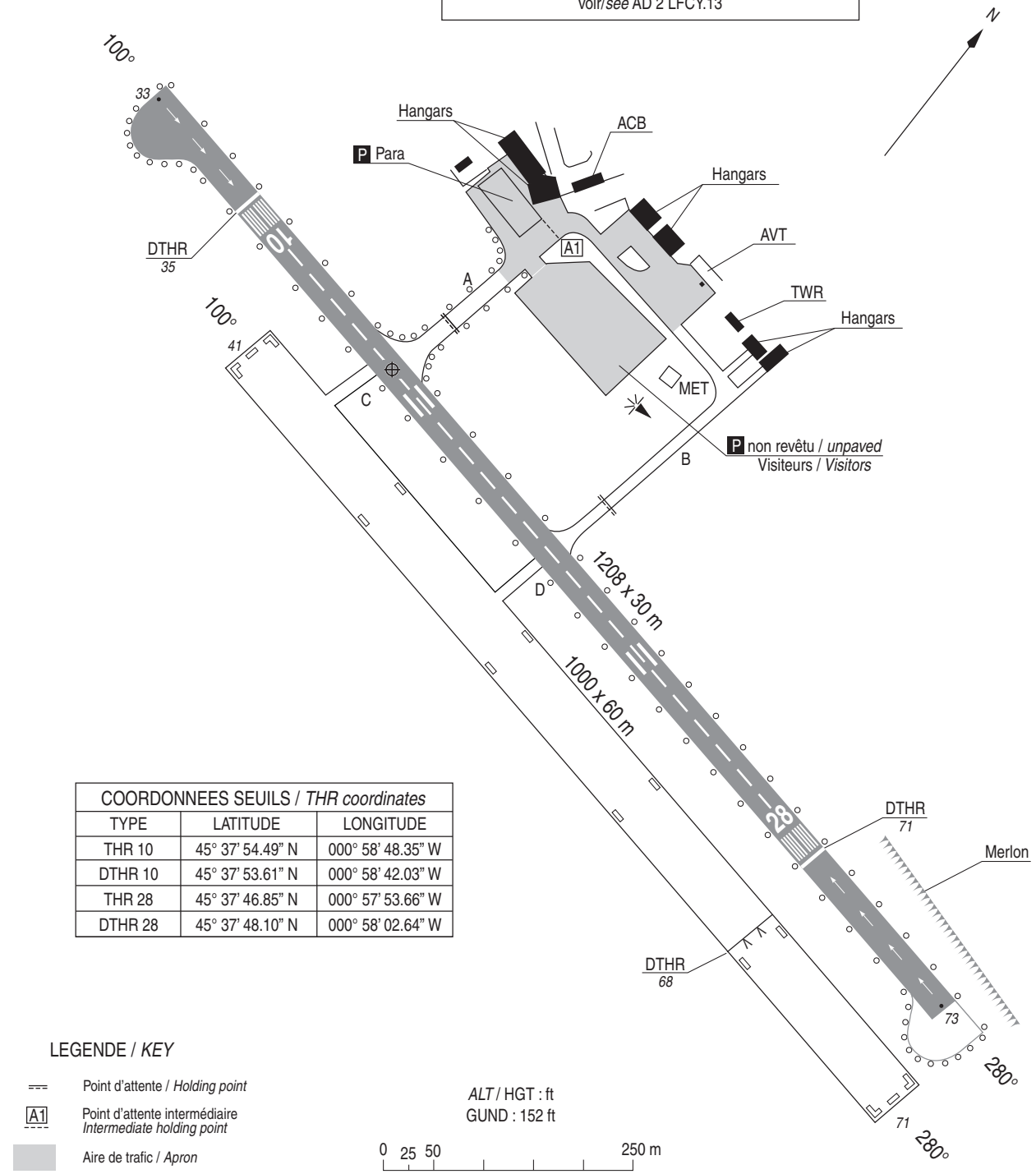
**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFCY.18

**ROYAN** MEDIS
45 37 52 N - 000 58 32 W
*ALT AD : 72 (3 hPa)*

VAR 1°E (2025)

59

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
(1) Distances déclarées réduites / *Reduced declared distances* : voir/*see* AD 2 LFCY.13




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 45° 37' 54.49" N | 000° 58' 48.35" W |
| DTHR 10 | 45° 37' 53.61" N | 000° 58' 42.03" W |
| THR 28 | 45° 37' 46.85" N | 000° 57' 53.66" W |
| DTHR 28 | 45° 37' 48.10" N | 000° 58' 02.64" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10 | NIL | LIL | 1108 (1) | 1108 (1) | 1208 (1) | 1065 (1) | Revêtue *Paved* | 40 F/B/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 28 | NIL | LIL | 1208 (1) | 1208 (1) | 1208 (1) | 1009 | | | 800 | 800 | - | - |



AMDT 07/26 **CHG** : TORA et/*and* TODA RWY 10, MNM TKOF, manche à vent déplacée/*windsock moved*, merlon.

© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures mains fixes*

| | Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | | |
| → | **CY286** | 45°36'57,2" N | 000°52'00,4" W | **X** | | | **X** |
| | **CY284** | 45°32'21,0" N | 000°50'51,5" W | **X** | | | **X** |
| | **CY282** | 45°32'01,7" N | 000°46'01,9" W | **X** | | | **X** |
| | **CY281** | 45°39'52,0" N | 000°43'46,3" W | **X** | | | **X** |
| | **ICY28** | 45°35'56,9" N | 000°44'54,2" W | **X** | | | **X** |
| | **FCY28** | 45°36'38,4" N | **000°49'47,4" W** | **X** | | | **X** |
| | **RWY28** | **Ref DTHR28 LFCY AD 2.12** | | **X** | | | **X** |



© SIA

**ROYAN** MEDIS
**PRECODING RNP** RWY 28

**RNP RWY 28**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | CY286 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA CY286 | IF | CY286 | yes | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | DF | CY284 | - | - | - | - | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CY282 | - | 094 | 095.4 | 3.4 | - | 2000 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | ICY28 | - | 010 | 011.4 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| INA CY282 | IF | CY282 | - | - | - | - | - | 2000 | 2500 | - | - | - |
| | TF | ICY28 | - | 010 | 011.4 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| INA CY281 | IF | CY281 | - | - | - | - | - | 2000 | 2500 | - | - | - |
| | TF | ICY28 | - | 190 | 191.5 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| INA ICY28 | IF | ICY28 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | - |
| APCH | IF | ICY28 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | - |
| | TF | FCY28 | - | 280 | 281.4 | 3.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | yes | 280 | 281.4 | 5.9 | - | - | - | - | - 3.00 / 50 | 0.3 |
| | DF | CY286 | yes | - | - | - | R | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | - | CY286 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

↑

**ROYAN** MEDIS
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 28

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFCY |
| **Runway** | 28 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E28A |
| **LTP/FTP Latitude** | 453748.1000N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0005802.6400W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 68.1 |
| **FPAP Latitude** | 453758.8200N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 10.7200 |
| **FPAP Longitude** | 0005919.3900W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -76.7500 |
| **Threshold Crossing Height** | 50.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 688 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 19 03 06 0C 1C 00 00 01 38<br>32 05 88 10 95 13 E0 B7 95 FF<br>A9 16 C0 53 00 64 A8 FD F4 01<br>2C 01 64 56 C8 AF 4F EF 07 53 |
| **Calculated CRC Value** | 4FEF0753 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 21.7 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

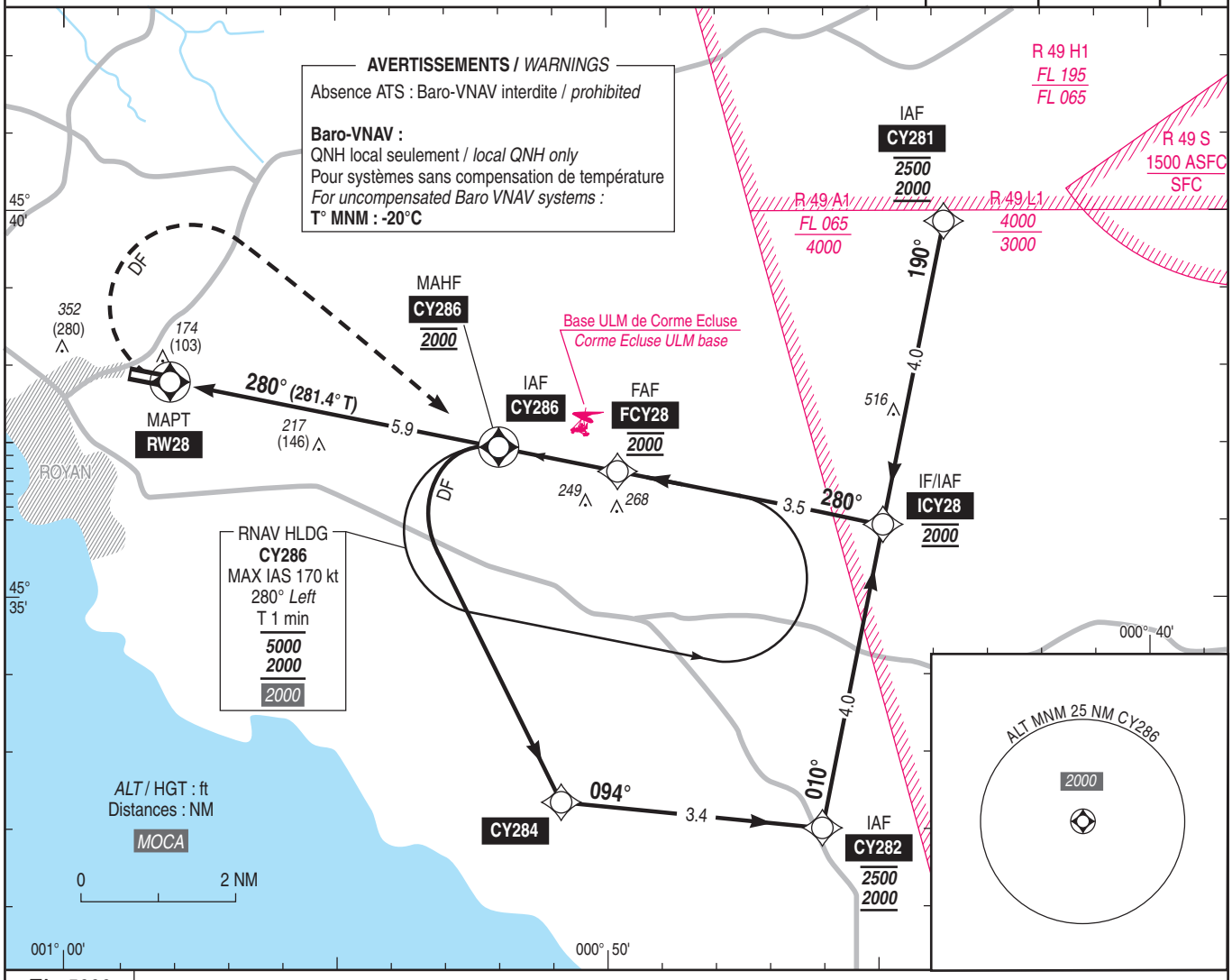
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 72,* ***DTHR : 71 (3 hPa)***

**ROYAN** MEDIS

**RNP** RWY 28

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.875 (au-dessus de/*above 4500*)
TWR : NIL
**AFIS** : ROYAN Information 118.805 (FR seulement / *only)*
Absence ATS : **A/A** (118.805) FR seulement. Obtenir le QNH de MERIGNAC auprès de ATIS MERIGNAC ou AQUITAINE Approche.
***A/A*** *(118.805) FR only. Obtain MERIGNAC QNH from ATIS MERIGNAC or AQUITAINE Approach.*

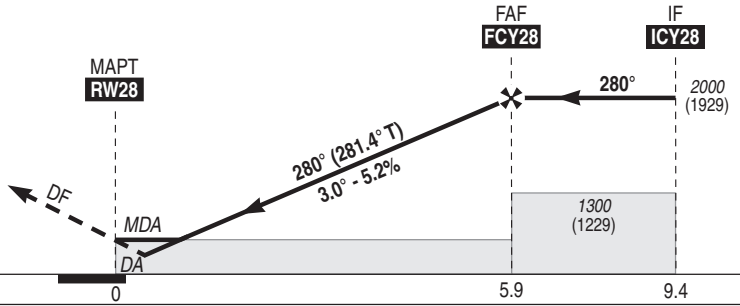
| RNP APCH | EGNOS Ch 50048 E28A TCH : 50 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




TA : 5000

API : **A RW28**, tourner **à droite** direct vers **CY286** en montée vers ***2000*** (1929) pour intégrer l'attente.
Monter à *1400* (1329) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH :* ***At RW28****, turn* ***right*** *direct to* ***CY286*** *climbing to* ***2000*** *(1929) to enter holding.*
*Climb to 1400 (1329) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | **460** (390) | 1500 | 381 | **480** (410) | 1500 | 381 | ***480*** (410) | 1500 | 403 | ***650*** (580) | 1500 | ***880*** (810) | 1500 |
| B | **470** (400) | | 393 | | | 393 | | | | | 1600 | | 1600 |

| DIST RW28 NM | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***760*** (689) | ***1080*** (1009) | ***1390*** (1319) | ***1710*** (1639) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste. / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT | 5.9 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 03 | 4 min 26 | 3 min 56 | 3 min 32 | 3 min 13 | 2 min 57 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 580 | 635 | 685 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFDH.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFDH - AUCH GERS

**AD 2 LFDH.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°41'13"N 000°36'00"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km N Auch |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 411 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.4632°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.122°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE GESTION DE L'AEROPORT AUCH - GERS |
| | Adresse / *Address* | Route d'Agen<br>32000 Auch |
| | Telephone | 05 62 63 06 07 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Email : contact@aeroportauch.com |

**AD 2 LFDH.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0145-2245 | |
| 7 | ATS | AFIS - LUN-VEN : 0830 - 1100 , 1300 - 1630 sauf JF.<br>En dehors de ces horaires : PPR PN 24 HR auprès de l'AFIS.<br>En dehors de ces HOR O/R AFIS.<br>SAM, DIM et JF : assuré uniquement avec PPR le jour ouvrable précédent avant 1500.<br>TEL : 05 62 63 06 07 - FAX : 05 62 63 17 03.<br>E-mail : contact@aeroportauch.com<br>Route d'Agen - 32000 Auch. | AFIS - MON-FRI : 0830 - 1100 , 1300 - 1630 except public HOL.<br>Outside these SKED : PPR PN 24 HR to AFIS.<br>Outside these SKED O/R AFIS.<br>SAT, SUN and HOL : provided only with PPR the previous working day before 1500.<br>TEL : 05 62 63 06 07 - FAX : 05 62 63 17 03.<br>E-mail : contact@aeroportauch.com<br>Route d'Agen - 32000 Auch. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AFIS. PPR en dehors de ces HOR<br>Automate H24 | AFIS SKED. PPR outside these SKED<br>Automatic dispenser H24 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | Global Reporting Format : ATS SKED. |

**AD 2 LFDH.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant 100 LL - JET A1 (CIV-MIL) - Lubrifiants : NIL.<br>Station automatique TPV carte TOTAL.<br>HOR ATS : VISA, MASTER CARD, paiement comptant.<br>PPR en dehors de ces HOR. | Fuel 100 LL - JET A1 (CIV-MIL) -Lubricants: NIL.<br>Automatic station TPV TOTAL card.<br>ATS SKED : VISA, MASTER CARD, cash payment.<br>PPR outside these SKED. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Station automatique TOTAL : AVGAS : 50000 l - JET A1 : 50000 l | Automatic station TOTAL : AVGAS : 50000 l - JET A1 : 50000 l |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R exploitant AD. | O/R AD operator. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDH.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Restaurant sur AD. | Restaurant at AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital AUCH (3 km) | AUCH hospital (3 km) |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité (services bancaires).<br>Postaux : boite à lettres dans aérogare. | In the vicinity (bank).<br>Post office : letter box in terminal. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | TEL : 05 62 05 22 89 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFDH.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 24 et VIM 90 | VIM 24 and VIM 90 |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Appel prestataire extérieur. | External service provider call. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 pendant HOR ATS.<br>Niveau 2 en dehors HOR ATS : sur PPR AFIS PN 96HR.<br>Niveau 3, 4 ou 5 : sur PPR AFIS PN 96HR. | Level 2 : during ATS SKED.<br>Level 2 outside ATS SKED : with PPR AFIS PN 96HR.<br>Level 3, 4 or 5 : with PPR AFIS PN 96HR. |

**AD 2 LFDH.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFDH.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 16 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 15 m<br>TWY B : 12 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtus | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 22 F/B/W/T<br>TWY B : 12 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFDH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Emplacement PRKG | PRKG location |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Balisage diurne | Daytime marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Lignes de guidage PRKG valides pour envergure MAX 12m. | PRKG guidance lines are available for MAX 12 m wingspan ACFT. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFDH .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Restriction d'utilisation TWY B : envergure max 27 m (sauf ailes hautes). Si envergure supérieure à 27 m, prendre TWY A. | TWY B restriction of use : maximum wingspan 27 m (except high wings). If wingspan greater than 27 m, take the TWY A. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDH.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFDH.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-TOULOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFDH .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | Aeroweb |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12 |

**AD 2 LFDH.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | 183.58 (183) | 1899 x 30 | 23 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 43°41'31.71"N 000°36'01.82"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 401ft |
| 36 | 003.58 (003) | 1899 x 30 | 23 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 43°40'30.31"N 000°35'56.52"E<br>( 43°40'37.07"N 000°35'57.11"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 411ft<br>DTHR : 411ft |
| 18L | 184.61 (184) | 836 x 55 | non revêtue / not paved | 43°41'07.00"N 000°36'04.00"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 401ft |
| 36R | 004.61 (004) | 836 x 55 | non revêtue / not paved | 43°40'40.00"N 000°36'01.00"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 405ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 18 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 36 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 18L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 36R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 60 m.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 60 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDH.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 1899 | 1899 | 1899 | 1899 | |
| 36 | 1899 | 1899 | 1899 | 1689 | |
| 18L | 836 | 836 | 836 | 836 | |
| 36R | 836 | 836 | 836 | 836 | |

**AD 2 LFDH.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 18 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 49 ft | | | | | |
| 36 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 46 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 18 | 1899 m | 60 m | W | LIH | R | | |
| 36 | 1899 m | 60 m | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFDH.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Oui | Yes |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui | Yes |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 13 secondes | 13 seconds |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFDH.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFDH.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFDH.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | AUCH Information (FR) *AUCH Information (EN)* | 123.005 MHz | HO | |
| A/A | AUCH (FR) | 123.005 MHz | HX | Absence AFIS. |

**AD 2 LFDH.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | LMT | 420 kHz | H24 | 43°43'03.0"N 000°36'10.7"E | 558 ft | 25NM | | 003°/1.52NM THR 18 |

**AD 2 LFDH.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY* |

**AD 2 LFDH.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFDH.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 18 : Monter RM 183° jusqu'à 1011 (600) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 36 : Monter RM 003° jusqu'à 1011 (600) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.1 OUTBOUND AIRCRAFT***

***22.1.1 Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 18 : Climb MAG 183° up to 1011 (600) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*RWY 36 : Climb MAG 003° up to 1011 (600) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDH .23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| Equipement AD : PCL sur PPR AFIS. | *AD equipment : PCL on PPR through AFIS.* |
| Fonctionnement STAP expérimental : paramètres disponibles : vent, T, DP, QNH, QFE, obtenus automatiquement avec 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes, et aides lumineuses (PCL) : 3 coups d'alternat pour basse intensité, 5 coups d'alternat pour haute intensité. | *Experimental operating of STAP : available data : wind, T, DP, QNH, QFE, furnished by operating the trigger 7 times in less than 5 seconds, and PCL by operating the trigger 3 times for low intensity, 5 times for high intensity.* |
| Informations du STAP sur TEL : 05 62 63 07 99. | *STAP information on TEL : 05 62 63 07 99.* |
| Utilisation simultanée des deux pistes interdite. | *Simultaneous use of two RWY prohibited.* |
| Obstacle hangar, décollage RWY 18. | *TKOF RWY 18, obstacle : hangar.* |
| Péril animalier : NIL. | *Wildlife strike hazard : NIL.* |

**AD 2 LFDH .24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

| | |
|---|---|
| Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. | *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.* |

**AD 2 LFDH .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

| | |
|---|---|
| Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. | *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.* |

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / Not applicable | Sans objet / Not applicable |

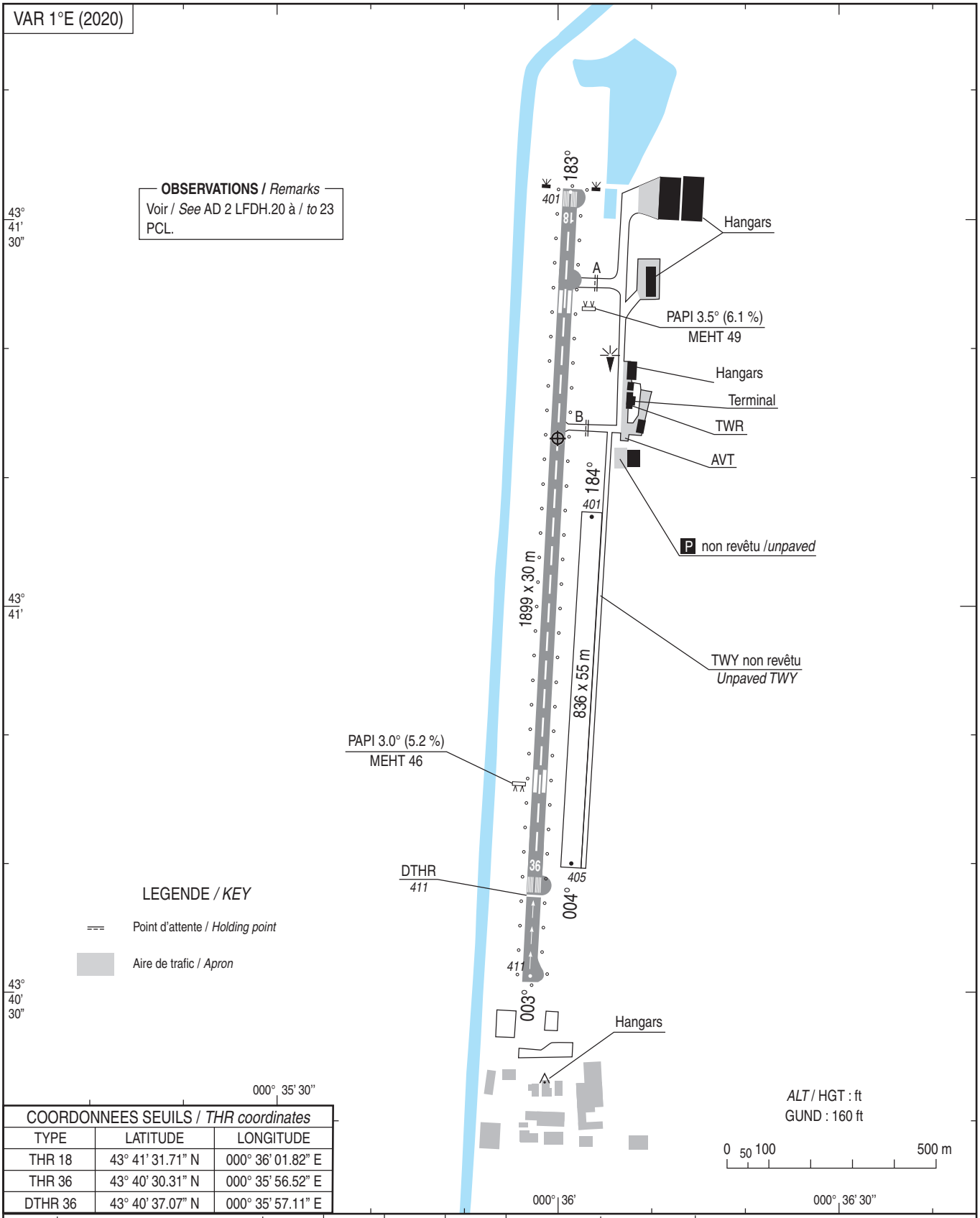
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : ☎ 05 62 63 07 99 (123.005 absence ATS)

**AUCH** GERS
43 41 13 N - 000 36 00 E
*ALT AD : 411 (15 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 18 | 43° 41' 31.71" N | 000° 36' 01.82" E |
| THR 36 | 43° 40' 30.31" N | 000° 35' 56.52" E |
| DTHR 36 | 43° 40' 37.07" N | 000° 35' 57.11" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 18 | NIL | LIH | 1899 | 1899 | 1899 | 1899 | Revêtue *Paved* | 23 F/B/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 36 | NIL | LIH | 1899 | 1899 | 1899 | 1689 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | *800 m HN | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| LMT | REF LFDH AD 2.19 | X | X | | X |
| DH182 | 43°56'07.9" N 000°36'34.7" E | X | | | X |
| DH184 | 43°50'53.5" N 000°41'00.0" E | X | | | X |
| IDH18 | 43°51'06.3" N 000°36'51.5" E | X | | | X |
| FDH18 | 43°47'06.8" N 000°36'30.7" E | X | | | X |
| DH190 | 43°37'32.1" N 000°35'41.2" E | X | | | X |
| DH192 | 43°47'12.6" N 000°43'09.7" E | X | | | X |
| RW18 | REF LFDH AD 2.12 THR 18 | X | | | X |
| DH362 | 43°36'34.5" N 000°41'15.8" E | X | | | X |
| DH364 | 43°31'22.5" N 000°40'41.7" E | X | | | X |
| IDH36 | 43°31'36.7" N 000°35'10.7" E | X | | | X |
| FDH36 | 43°35'47.4" N 000°35'32.2" E | X | | | X |
| RW36 | REF LFDH AD 2.12 DTHR 36 | X | | | X |



© SIA

| **RNP RWY 18** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 0.8°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LMT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LMT | IF | LMT | Yes | - | - | - | - | 2500 | 5000 | 220 | - | - |
| | DF | DH192 | - | - | - | - | L | 2500 | 2500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | DH184 | - | 336 | 337.0 | 4.0 | - | 2500 | 2500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IDH18 | - | 273 | 274.1 | 3.0 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA DH182 | IF | DH182 | - | - | - | - | - | 2500 | 5000 | - | - | - |
| | TF | IDH18 | - | 177 | 177.7 | 5.0 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IDH18 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FDH18 | - | 183 | 183.6 | 4.0 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW18 | Yes | 183 | 183.6 | 5.6 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | DH190 | Yes | 183 | 183.6 | 4.0 | - | - | 2500 | 220 | - | 1.0 |
| | DF | LMT | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | DH192 | - | 050 | 050.6 | 6.5 | - | 2500 | 2500 | 220 | - | 1.0 |



© SIA

## Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFDH |
| Runway | 18 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E18A |
| LTP/FTP Latitude | 434131.7110N |
| LTP/FTP Longitude | 0003601.8190E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 170.6 |
| FPAP Latitude | 434030.3065N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -61.4045 |
| FPAP Longitude | 0003556.5240E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -5.2950 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.50 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 08 04 06 0C 12 00 00 01 38<br>31 05 7E 29 C0 12 36 F9 41 00<br>AA 1A 47 20 FE A2 D6 FF EA 01<br>5E 01 64 00 C8 FA DC 59 EF 53 |
| Calculated CRC Value | DC59EF53 |

## Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records.

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 121.9 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 121.9 |



© SIA

| **RNP RWY 36** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 0.8°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LMT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LMT | IF | LMT | Yes | - | - | - | - | 2500 | 5000 | 220 | - | - |
| | TF | DH362 | - | 150 | 150.3 | 7.5 | - | 2500 | 2500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | DH364 | - | 184 | 184.6 | 5.2 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IDH36 | - | 273 | 273.4 | 4.0 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IDH36 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FDH36 | - | 003 | 003.6 | 4.1 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW36 | Yes | 003 | 003.6 | 4.8 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | LMT | Yes | 003 | 003.9 | 2.4 | - | - | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| | DF | DH362 | - | - | - | - | R | - | 2500 | 185 | - | 1.0 |



© SIA

## Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFDH |
| Runway | 36 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E36A |
| LTP/FTP Latitude | 434037.0690N |
| LTP/FTP Longitude | 0003557.1080E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 174.1 |
| FPAP Latitude | 434131.8820N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 54.8130 |
| FPAP Longitude | 0003601.8340E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 4.7260 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 8 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 08 04 06 0C 24 00 00 01 36<br>33 05 9A 7E BE 12 68 D4 41 00<br>CD 1A 3A AC 01 EC 24 00 EA 01<br>2C 01 64 01 C8 FA D2 39 E6 FD |
| Calculated CRC Value | D239E6FD |

## Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records.

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 125.4 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 125.4 |



© SIA

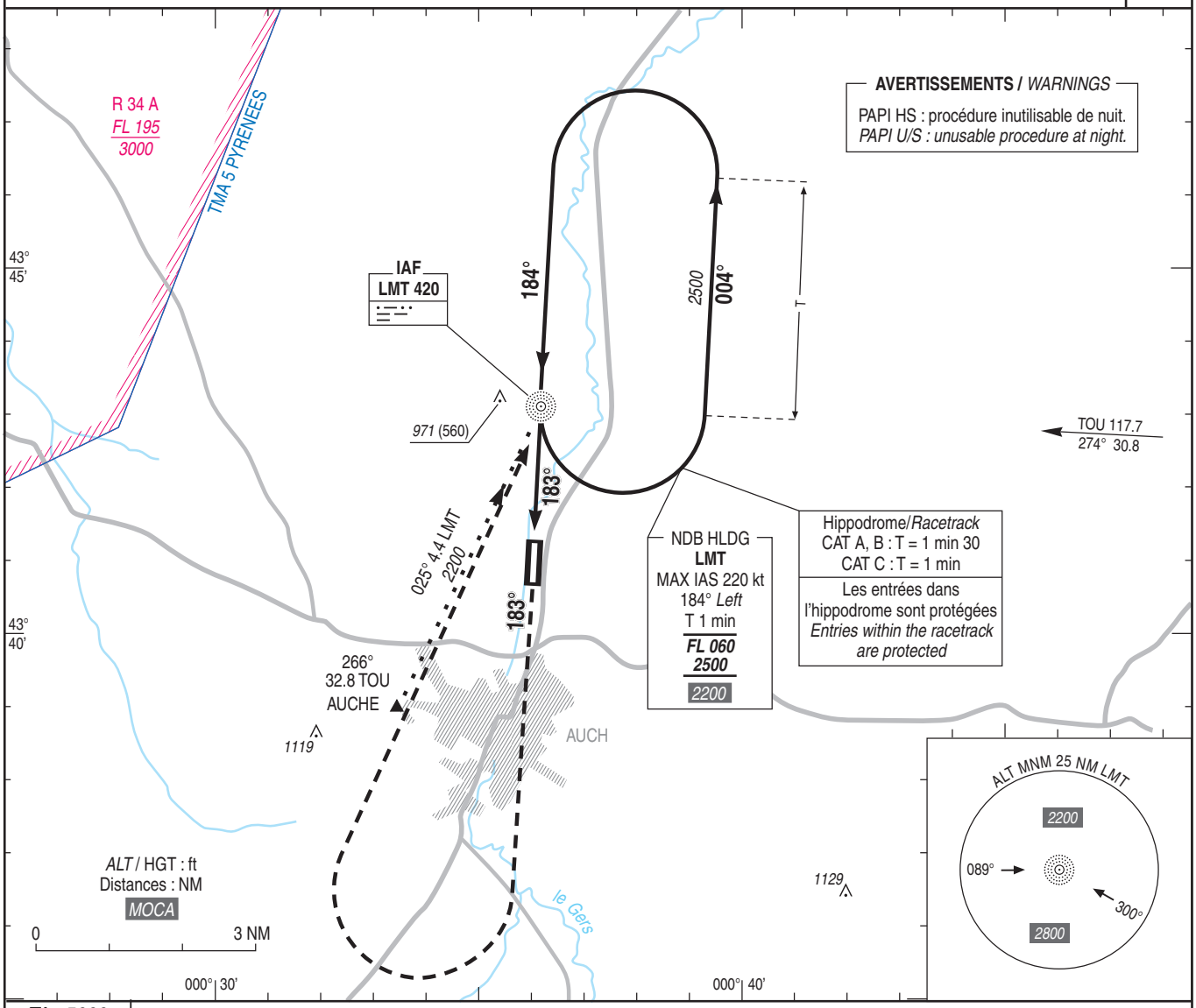
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 411 (15 hPa)**, THR : 401*

**AUCH** GERS

NDB RWY 18

APP : PYRENEES Approche/*Approach* 128.800 au-dessus de / *above 4500*
TWR : NIL
**AFIS** : AUCH Information 123.005 (STAP absence ATS)
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH de PAU sur ATIS PAU 128.480 ou à défaut PYRENEES Approche.
***A/A** FR only. Obtain local QNH on STAP or PAU QNH on PAU ATIS 128.480 or PYRENEES Approach.*

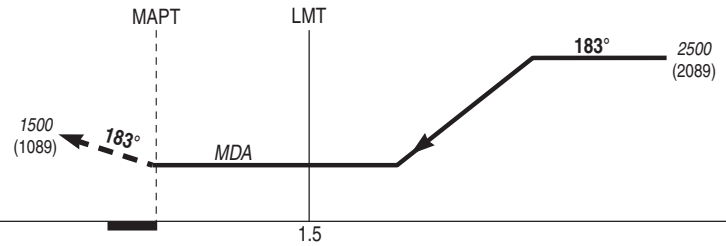
VAR
1°E
(20)




TA : 5000

API : Monter au **QDR 183° de LMT** (RM 183°).
A ***1500*** (1089), tourner **à droite** vers LMT.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *2000* (1589) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : climb **QDR 183° LMT** (MAG 183°).*
*At **1500** (1089), turn **right** to LMT.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 2000 (1589) prior to level acceleration*




THR ← (NM)

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

| CAT | NDB | | MVL / *Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1280*** (870) | 1500 | ***1280*** (870) | 1500 | ***1500*** (1090) | 1500 |
| B | ***1360*** (970) | 1600 | ***1360*** (970) | 1600 | ***1580*** (1170) | 1600 |
| C | ***1520*** (1110) | 2400 | ***1520*** (1110) | 2400 | ***1740*** (1330) | 2400 |

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - MAPT | 1.5 NM | 1 min 18 | 1 min 04 | 0 min 54 | 0 min 47 | 0 min 42 | 0 min 37 | 0 min 34 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

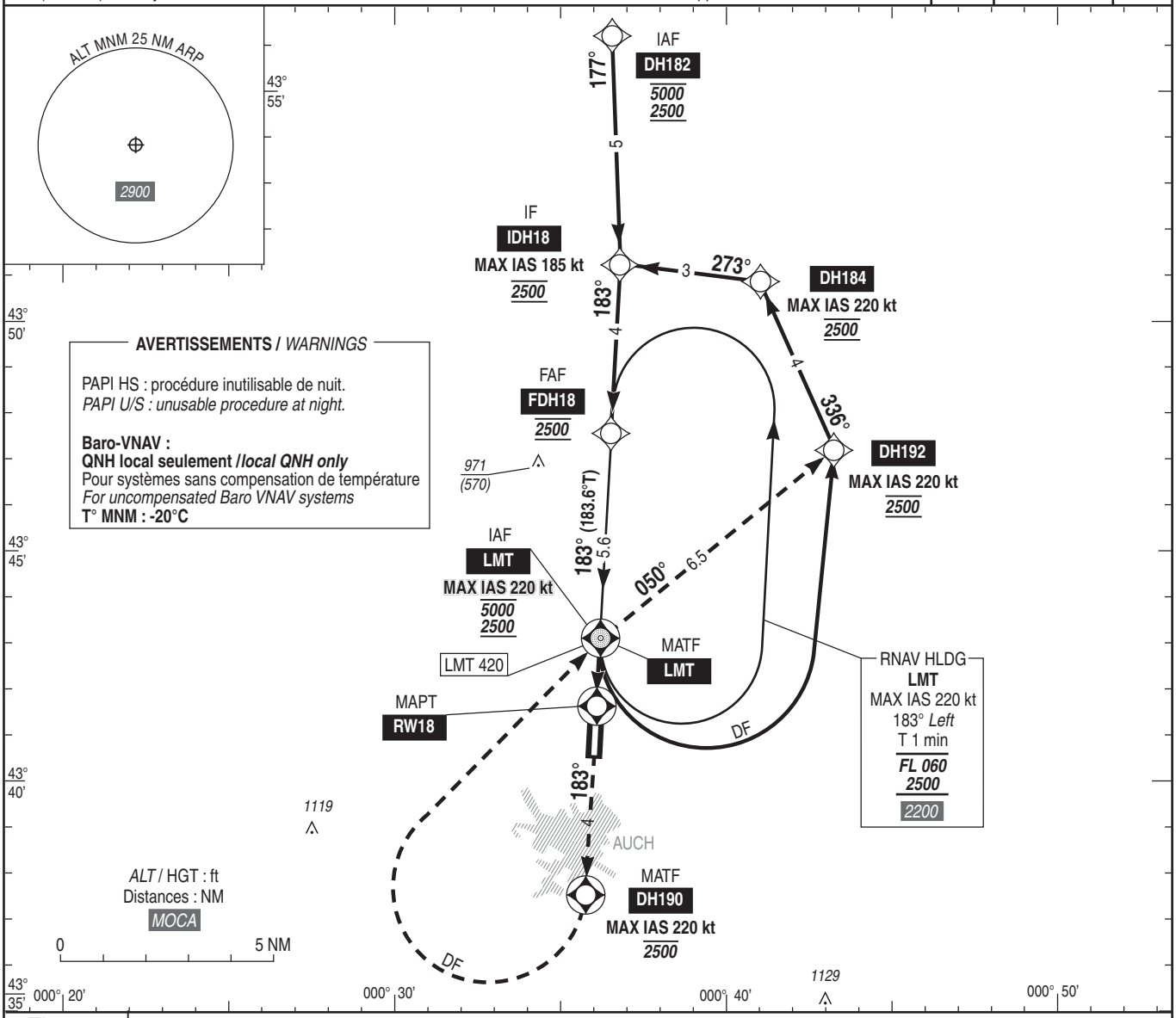
CAT A B C

*ALT AD : 411,* ***THR : 401 (15 hPa)***

**AUCH** GERS

**RNP** RWY 18

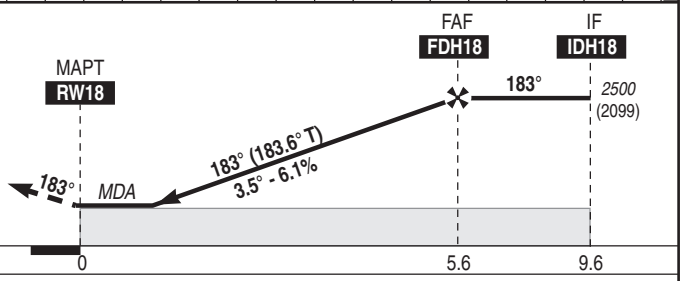
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : PYRENEES Approche/*Approach* 128.800 au-dessus de / *above 4500*<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : AUCH Information 123.005 (STAP absence ATS)<br>Absence ATS :<br>**A/A** (123.005) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH de PAU sur ATIS PAU 128.480 ou à défaut PYRENEES Approche.<br>***A/A*** *(123.005) FR only. Obtain local QNH on STAP or PAU QNH on PAU ATIS 128.480 or PYRENEES Approach.* | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 41133 E18A**<br>RDH/TCH : 49 | VAR 1°E (2020) |




TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **DH190** puis tourner **à droite** vers **LMT**, en montée vers ***2500*** (2099).
Monter à ***2000*** (1599) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : Climb* ***straight ahead*** *to* ***DH190*** *then turn* ***right*** *to* ***LMT****, up to* ***2500*** (2099).
*Climb up to* ***2000*** *(1599) prior to level acceleration*




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

| CAT | LNAV LNAV-VNAV LPV | | MVL / *Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1280*** (880) | 1500 | ***1280*** (880) | 1500 | ***1500*** (1100) | 1500 |
| B | ***1360*** (960) | 1600 | ***1360*** (960) | 1600 | ***1580*** (1180) | 1600 |
| C | ***1520*** (1120) | 2400 | ***1520*** (1120) | 2400 | ***1740*** (1340) | 2400 |

**DIST RW18**

| **NM** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1550*** (1139) | ***1910*** (1499) | ***2280*** (1869) |

| FDH18 - RW18 5.6 NM | 70 kt<br>4 min 48 | 85 kt<br>3 min 57 | 100 kt<br>3 min 22 | 115 kt<br>2 min 55 | 130 kt<br>2 min 35 | 145 kt<br>2 min 19 | 160 kt<br>2 min 06 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 430 | 520 | 610 | 700 | 790 | 880 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

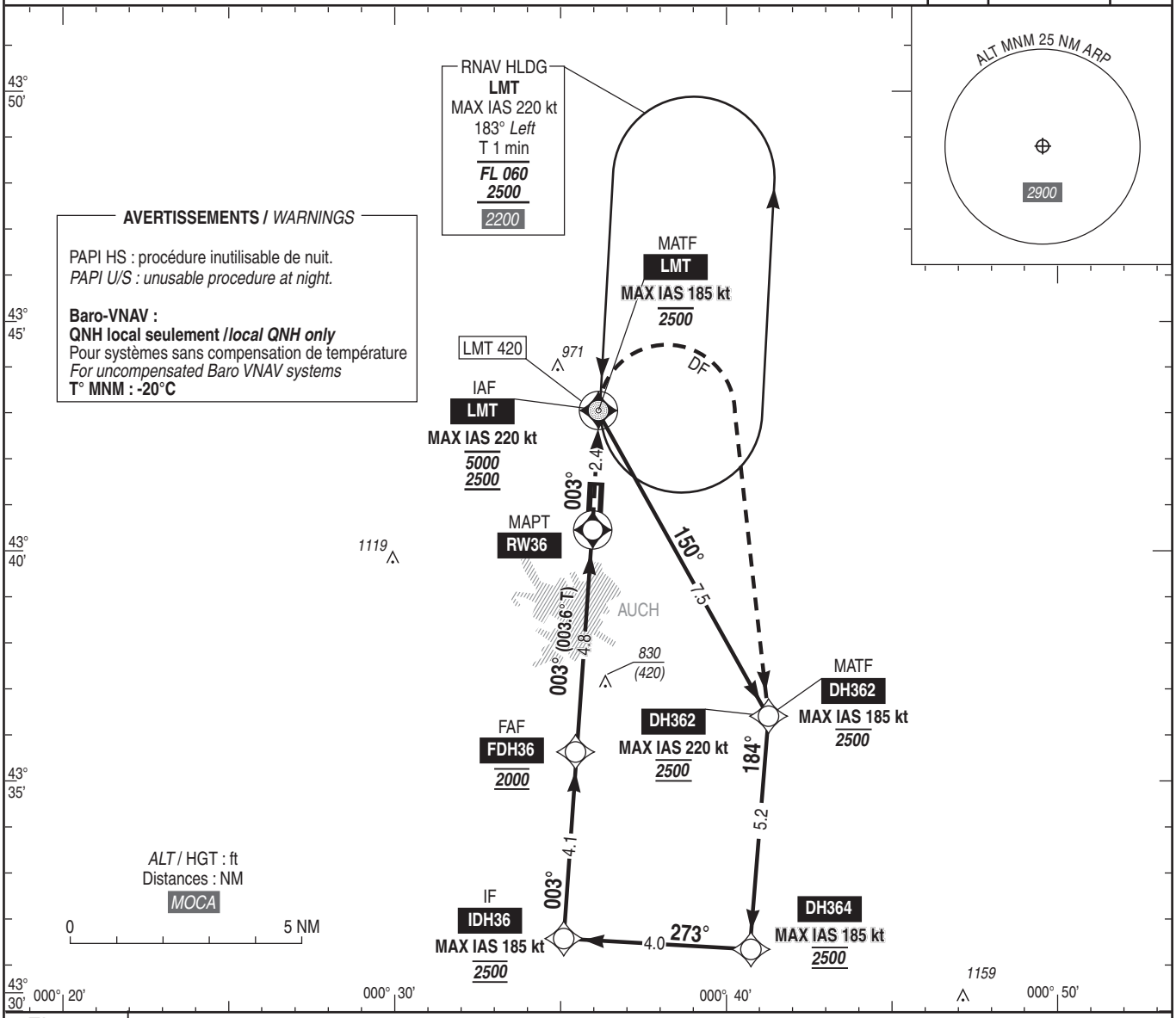
*ALT AD : 411,* ***DTHR : 411 (15 hPa)***

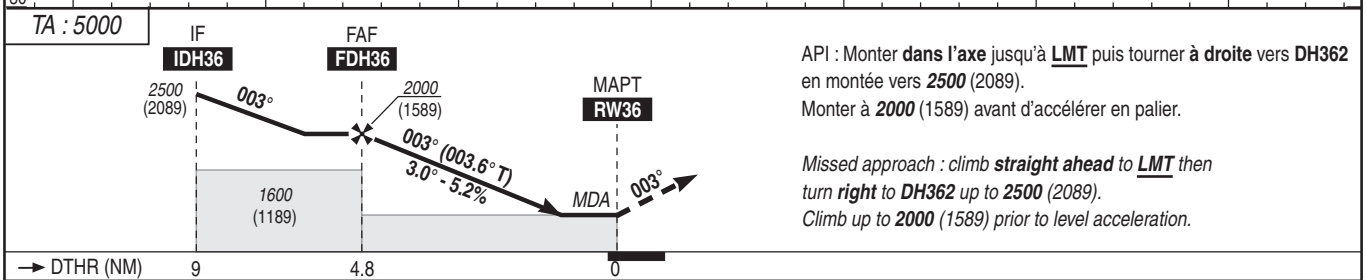
**AUCH** GERS

**RNP** RWY 36

APP : PYRENEES Approche/*Approach* 128.800 au-dessus de / *above 4500*
TWR : NIL
**AFIS** : AUCH Information 123.005 (STAP absence ATS)
Absence ATS :
**A/A** (123.005) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH de PAU sur ATIS PAU 128.480 ou à défaut PYRENEES Approche.
***A/A*** *(123.005) FR only. Obtain local QNH on STAP or PAU QNH on PAU ATIS 128.480 or PYRENEES Approach.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 50041 E36A RDH/TCH : 49 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **LMT** puis tourner **à droite** vers **DH362** en montée vers ***2500*** (2089).
Monter à ***2000*** (1589) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : climb* ***straight ahead*** *to* ***LMT*** *then turn* ***right*** *to* ***DH362*** *up to* ***2500*** *(2089).*
*Climb up to* ***2000*** *(1589) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV / LNAV - VNAV / LPV | | MVL / *Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1280*** (870) | 1500 | ***1280*** (870) | 1500 | ***1500*** (1090) | 1500 |
| B | ***1360*** (950) | 1600 | ***1360*** (950) | 1600 | ***1580*** (1170) | 1600 |
| C | ***1520*** (1110) | 2400 | ***1520*** (1110) | 2400 | ***1740*** (1330) | 2400 |

**DIST RW36**

| NM | 4 | 3 |
|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1740*** (1329) | ***1420*** (1009) |

| FDH36 - RW36 | 4.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 09 | 3 min 25 | 2 min 54 | 2 min 32 | 2 min 14 | 2 min 00 | 1 min 49 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFDJ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFDJ - PAMIERS LES PUJOLS

**AD 2 LFDJ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°05'26"N 001°41'45"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY central |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8 km ESE Pamiers |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1114 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 163 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.7459°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.119°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AERODROME DE PAMIERS LES PUJOLS |
| | Adresse / *Address* | Syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome d'intérêt départemental de PAMIERS LES PUJOLS<br>Hôtel du Département - BP 23<br>09001 FOIX CEDEX |
| | Telephone | 05 61 02 09 09 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFDJZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFDJ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0200-2300 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>Du 01 MAY au 30 SEP : LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1700 / SAM, DIM, JF : 0700-1100, 1300-1600.<br>Du 01 OCT au 30 APR : LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1600.<br>En dehors de ces HOR, SAM, DIM et JF : PPR PN 48 HR.<br>Aérodrome 09100 LES PUJOLS.<br>TEL : 05 61 68 71 43 - FAX : 05 61 68 74 48. | AFIS :<br>From 01 MAY to 30 SEP : MON-FRI : 0700-1100, 1300-1700 / SAT, SUN, public HOL : 0700-1100, 1300-1600.<br>From 01 OCT to 30 APR : MON-FRI : 0700-1100, 1300-1600.<br>Outside these SKED, SAT, SUN and public HOL : PPR PN 48 HR.<br>Aérodrome 09100 LES PUJOLS.<br>TEL : 05 61 68 71 43 - FAX : 05 61 68 74 48. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AFIS.<br>H24 station automatisée carte TOTAL. | AFIS SKED.<br>Automatic station H24 TOTAL card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : ATS SKED |

**AD 2 LFDJ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL. AVGAS, JET A1.<br>Lubrifiant : NIL.<br>Paiement carte TOTAL, chèques français, paiement en espèces accepté. | Fuel : 100 LL. AVGAS, JET A1.<br>Lubricant : NIL.<br>Payment: TOTAL card, French cheque, cash. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible. O/R AFIS. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDJ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Restaurant à proximité | Restaurant in the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R | Taxi O/R |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFDJ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFDJ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFDJ.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFDJ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFDJ .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFDJ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDJ .11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | TOULOUSE BLAGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFDJ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDJ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 092.15 (091) | 1300 x 30 | 14 F/B/W/T revêtue / paved | 43°05'27.04"N 001°41'23.88"E ------ GUND NIL | THR : 1111ft |
| 27 | 272.15 (271) | 1300 x 30 | 14 F/B/W/T revêtue / paved | 43°05'25.46"N 001°42'21.31"E ------ GUND NIL | THR : 1099ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFDJ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | |
| 27 | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | |

**AD 2 LFDJ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | | G | | | | | | | |
| 27 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 09 | 1300 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 27 | 1300 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFDJ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFDJ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFDJ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFDJ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | PAMIERS Information (FR) *PAMIERS Information (EN)* | 118.180 MHz | HO | |
| A/A | PAMIERS (FR) | 118.180 MHz | HX | Absence AFIS. |

**AD 2 LFDJ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | PMR | 384 kHz | H24 | 43°05'34.5"N 001°35'46.2"E | 1488 ft | 25NM | | 271°/4.13NM THR 09 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDJ .20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY* |

**AD 2 LFDJ .21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFDJ .22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART** ***22.1 OUTBOUND AIRCRAFT***

**Consignes recommandées pour un départ IFR.**

Ces consignes ne prennent pas en compte l'activation des zones réglementées.

***Recommended instructions for IFR departures.***

*These instructions do not take into account the activation of regulated areas.*

**Secteur Sud :**

**RWY 09** : Monter dans l'axe à 7.9% jusqu'à *2200* (1086) puis route directe en montée en maintenant une pente de 7.9% jusqu'à *9700* (1) puis une pente de 3.5% jusqu'à *12500* (2) puis continuer en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 27** : Monter dans l'axe à 11% jusqu'à *1150* (36) (3) puis monter toujours dans l'axe à 7.3% jusqu'à *2200* (1086) puis route directe en montée pente 7.3% jusqu'à *9600* (1) puis avec une pente de 4.6% jusqu'à *12500* (2) puis continuer en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***South sector :***

***RWY 09** : Climb straight ahead at 7.9% gradient to 2200 (1086), then direct route maintaining 7.9% gradient to 9700 (1) then 3.5% gradient to 12500 (2) then climb to enroute safety altitude.*

***RWY 27** : Climb straight ahead at 11% gradient to 1150 (36) (3) then climb straight ahead at 7.3% gradient to 2200 (1086), then direct route climbing up at 7.3% gradient to 9600 (1) then climbing up at 4.6% gradient to 12500 (2) then climb to enroute safety altitude.*

**Secteur Nord :**

**RWY 09** : Monter dans l'axe à 3.4% jusqu'à *2200* (1086) (4) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 27** : Monter dans l'axe à 11% jusqu'à *1150* (36) (3) puis monter toujours dans l'axe à 4.1% jusqu'à *2200* (1086) puis route directe en montée pente 4.1% jusqu'à *2780* (5), puis en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***North sector :***

***RWY 09** : Climb straight ahead at 3.4% gradient to 2200 (1086) (4), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

***RWY 27** : Climb straight ahead at 11% gradient to 1150 (36) (3), then climb straight ahead at 4.1% gradient to 2200 (1086), then direct route climbing up at 4.1% gradient to 2780 (5), then climbing up to enroute safety altitude.*

**Obstacles les plus pénalisants :**

(1) Relief de 7760 ft d'altitude (Pic de Soularac) à 16.8 NM dans le 166° de l'ARP.

(2) Relief de 10302 ft d'altitude (Massif du Montcalm) à 28.6 NM dans le 206° de l'ARP.

(3) Poteau de 1148 ft d'altitude à 59 m de la DER et 165 m à gauche de l'axe de piste.

(4) Arbre de 1130 ft d'altitude à 183 m de la DER dans l'axe de piste.

(5) Pylône de 2450 ft d'altitude à 6.29 NM de la DER et 2.33 NM à gauche de l'axe de piste.

***Controlling obstacles :***

*(1) Relief of an altitude of 7760 ft (Pic Soularac) on the ARP 166°/16.8 NM.*

*(2) Relief of an altitude of 10302 ft (Massif du Montcalm) on the ARP 206°/28.6 NM.*

*(3) Pole of an altitude of 1148 ft located at 59 m from the DER and 165 m to the left of RWY axis.*

*(4) Tree of an altitude of 1130 ft located at 183 m from the DER in the RWY axis.*

*(5) Pylon of an altitude of 2450 ft located at 6.29 NM from the DER and 2.33 NM to the left of RWY axis.*

**Aéronefs à destination d'AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE et MURET**

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne et Pamiers, prévoir de se raccorder à l'itinéraire de transit RNAV contournant la TMA 2 Toulouse défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

En cas d'impossibilité de suivre cet itinéraire, le signaler à la mise en route pour qu'un autre itinéraire puisse être alloué par l'ATC.

***Aircraft bound for AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE and MURET***

*For ACFT bound for Agen, Albi, Castres , Carcassonne and Muret, plan RNAV transit route avoiding TMA 2 Toulouse defined in both directions by the points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».*

*The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).*

*If you are unable to follow this itinerary, report it at start-up so that ATC can allocate an alternative route.*

**AD 2 LFDJ .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio.<br><br>Aérodrome non équipés en 8.33 kHz :<br>Sauf indication autre des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz et évoluant dans le SIV TOULOUSE contacteront les services ATS sur la fréquence TOULOUSE Information 121.250 MHz. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.*<br><br>*Aircraft not equipped with 8.33 kHz compatible equipment :*<br>*Unless otherwise specified by the ATS services, IFR aircraft not equipped with 8.33 kHz spacing compatible radio-communication equipment, operating within the TOULOUSE SIV, will contact the ATS services on the TOULOUSE Information frequency 121.250 MHz.* |

**AD 2 LFDJ .24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDJ .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

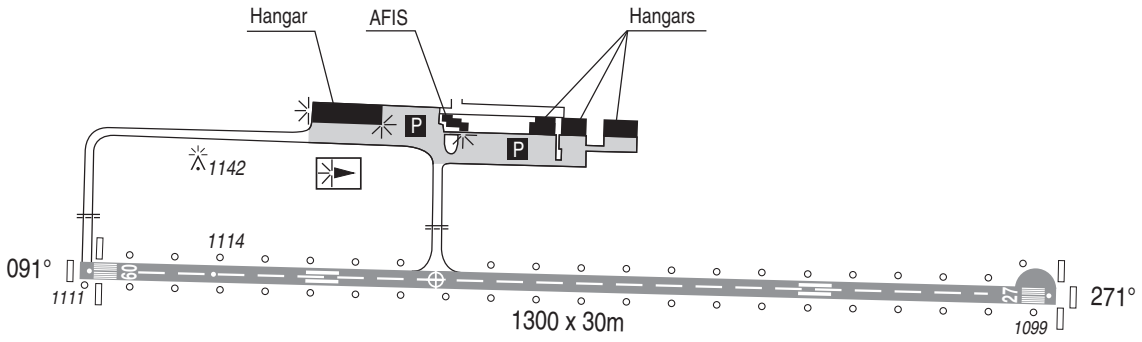

© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : 118.180

## **PAMIERS** LES PUJOLS
43 05 26 N - 001 41 45 E
*ALT AD : 1114 (40 hPa)*

VAR 1° E (2020)




43° 05' 30"

43° 05'

LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 163 ft

0 50 100 200 300 400 500 m

001° 41' 30"

001° 42'

001° 42' 30"

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 43° 05'27.04" N | 001° 41' 23.88" E |
| THR 27 | 43° 05' 25.46" N | 001° 42' 21.31" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | NIL | BI/LIL | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | Revêtue *Paved* | 14 F/B/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 27 | NIL | BI/LIL | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS et/*and* HN : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Way-points / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PMR | See AD 2 LFDJ. 19 | | | X | | X |
| → | DJ902 | 43°06'04.4" N | 001°18'09.8" E | X | | | X |
| → | DJ904 | 43°10'51.1" N | 001°26'36.2" E | X | | | X |
| → | IDJ09 | 43°05'50.7" N | 001°26'20.8" E | X | | | X |
| → | FDJ09 | 43°05'42.4" N | 001°31'48.3" E | X | | | X |
| → | RW09 | 43°05'27.04" N | 001°41'23.88" E | X | | | X |
| → | DJ910 | 43°05'20.3" N | 001°45'29.4" E | X | | | X |
| → | DJ912 | 43°03'09.8" N | 001°57'33.4" E | X | | | X |
| → | DJ914 | 43°10'26.9" N | 001°41'39.2" E | X | | | X |



© SIA

**RNP Y RWY 09**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | DJ902 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA DJ902 | IF | DJ902 | - | - | - | - | - | 5500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IDJ09 | - | 091 | 092.1 | 6.0 | - | 3400 | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA DJ904 | IF | DJ904 | - | - | - | - | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IDJ09 | - | 181 | 182.1 | 5.0 | - | 3400 | - | 210 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IDJ09 | - | - | - | - | - | 3400 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | FDJ09 | - | 091 | 092.0 | 4.0 | - | 3400 | 3400 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW09 | Yes | 091 | 092.0 | 7.0 | - | - | - | - | -3.0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | DJ910 | Yes | 091 | 092.1 | 3.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | DJ914 | - | - | - | - | L | - | - | 160 | - | RNP APCH |
| | TF | DJ904 | - | 271 | 272.2 | 11.0 | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFDJ |
| **Runway** | 09 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Y |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E09B |
| **LTP/FTP Latitude** | 430527.0395N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0014123.8770E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 388.1 |
| **FPAP Latitude** | 430524.9845N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -2.0550 |
| **FPAP Longitude** | 0014238.7685E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 74.8915 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 392 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0A 04 06 0C 09 C8 00 02 39<br>30 05 FF 19 7E 12 4A AA B9 00<br>29 23 F2 EF FF 17 49 02 2C 81<br>2C 01 64 31 C8 AF F8 64 CD 4D |
| **Calculated CRC Value** | F864CD4D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 338.6 |



© SIA

**RNP Z RWY 09**

MAG VAR 2020 1.1°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | DJ902 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA DJ902 | IF | DJ902 | - | - | - | - | - | 5500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IDJ09 | - | 091 | 092.1 | 6.0 | - | 3400 | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA DJ904 | IF | DJ904 | - | - | - | - | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IDJ09 | - | 181 | 182.1 | 5.0 | - | 3400 | - | 210 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IDJ09 | - | - | - | - | - | 3400 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | FDJ09 | - | 091 | 092.0 | 4.0 | - | 3400 | 3400 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW09 | Yes | 091 | 092.0 | 7.0 | - | - | - | - | -3.0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | DJ910 | Yes | 091 | 092.1 | 3.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | DJ912 | Yes | 103 | 103.7 | 9.1 | - | 3400 | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | DJ914 | - | - | - | - | L | - | - | 160 | - | RNP APCH |
| | TF | DJ904 | - | 271 | 272.2 | 11.0 | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFDJ |
| **Runway** | 09 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E09A |
| **LTP/FTP Latitude** | 430527.0395N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0014123.8770E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 388.1 |
| **FPAP Latitude** | 430524.9845N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -2.0550 |
| **FPAP Longitude** | 0014238.7685E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 74.8915 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 392 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0A 04 06 0C 09 D0 00 01 39<br>30 05 FF 19 7E 12 4A AA B9 00<br>29 23 F2 EF FF 17 49 02 2C 81<br>2C 01 64 31 C8 AF A0 54 71 0A |
| **Calculated CRC Value** | A054710A |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 338.6 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 1114 (40 hPa)**, THR : 1111*

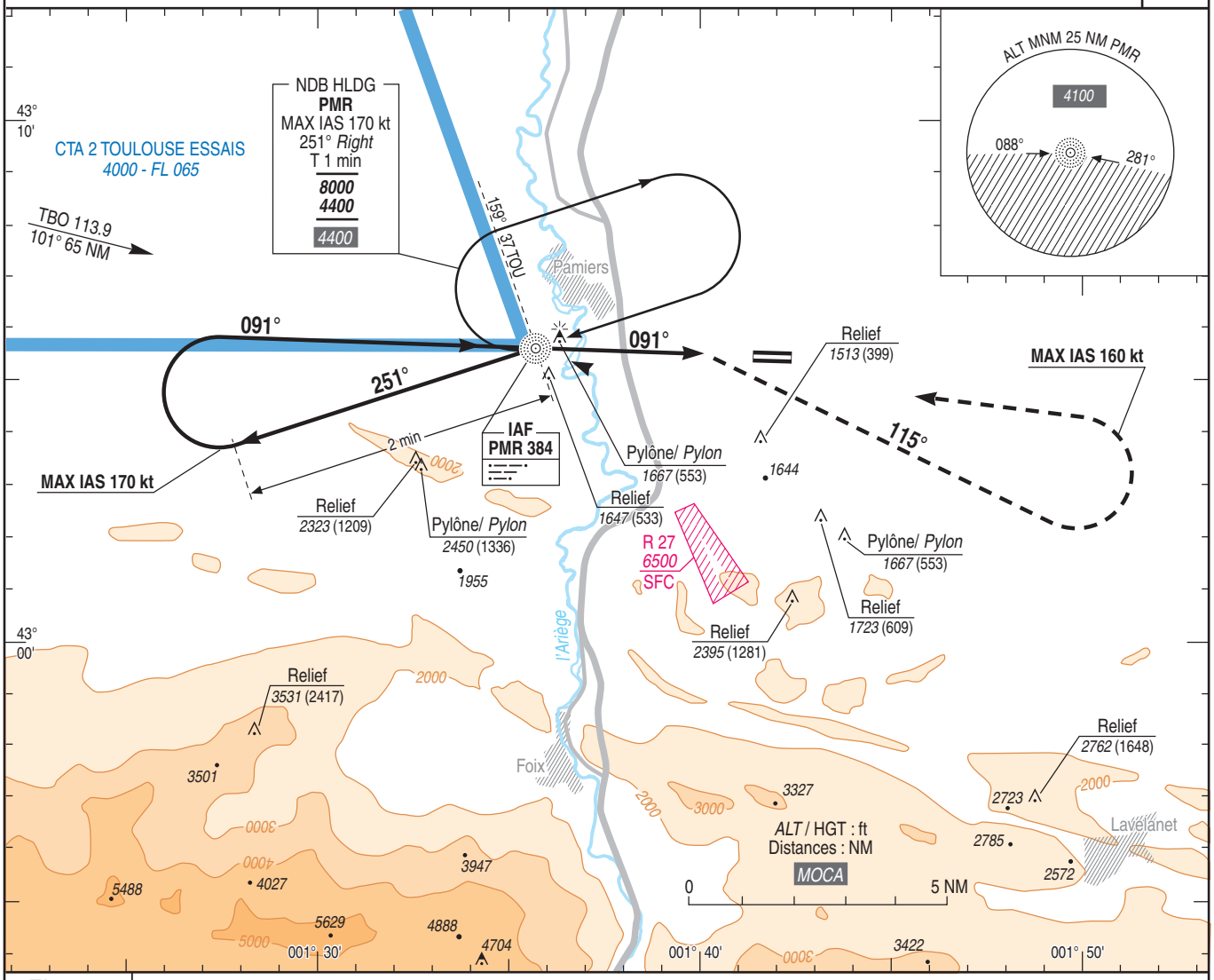
**R 46 NON ACTIVE**

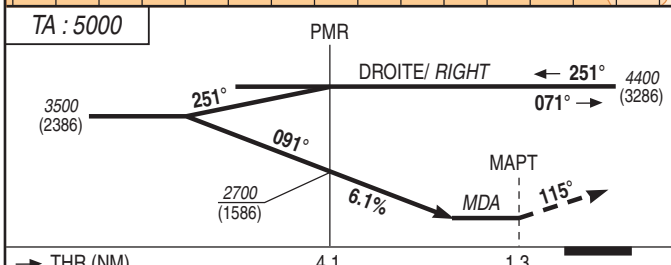
**PAMIERS** LES PUJOLS

NDB RWY 09

**APP** : TOULOUSE Approche/*Approach* 120.355 (au-dessus de/*above 4000* ft *AMSL*)
TWR : NIL (AD non contrôlé/ *AD not controlled*)
**AFIS** : PAMIERS Information 118.180. Absence ATS : **A/A** (118.180) FR seulement / *only*
Absence ATS : obtenir QNH BLAGNAC auprès de *:* ATIS BLAGNAC 123.130 ou à défaut TOULOUSE Approche.
*obtain BLAGNAC QNH on : BLAGNAC ATIS 123.130 or TOULOUSE Approach.*

VAR
1° E
(2020)




API : Dès l'appareil établi en montée, tourner à **droite RM 115°** en montée vers ***3200*** (2086), puis à **gauche** vers **PMR** en montée vers ***4400*** (3286).
**MAX IAS 160kt.**
**Ne pas tourner avant le MAPT.**

*Missed APCH : As soon as the ACFT is steady climbing, turn **right MAG 115°** climbing up to **3200** (2086), then **left** to **PMR** climbing up to **4400** (3286).*
***MAX IAS 160kt.***
***Do not turn before MAPT.***

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

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement /*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2100*** (990) | 1500 | 981 | ***2100*** (990) | 1500 | ***2320*** (1200) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***2100*** (990) | 1600 | ***2320*** (1200) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***2930*** (1820) | 2400 | ***3150*** (2040) | 2400 |

Observations /*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste. / *Circling prohibited N of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PMR - THR | 4.1 NM | 3 min 33 | 2 min 55 | 2 min 29 | 2 min 10 | 1 min 55 | 1 min 43 | 1 min 33 |
| PMR - MAPT | 2.8 NM | 2 min 24 | 1 min 59 | 1 min 41 | 1 min 28 | 1 min 18 | 1 min 10 | 1 min 03 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

*ALT AD : 1114 ,* ***THR : 1111 (40 hPa)***

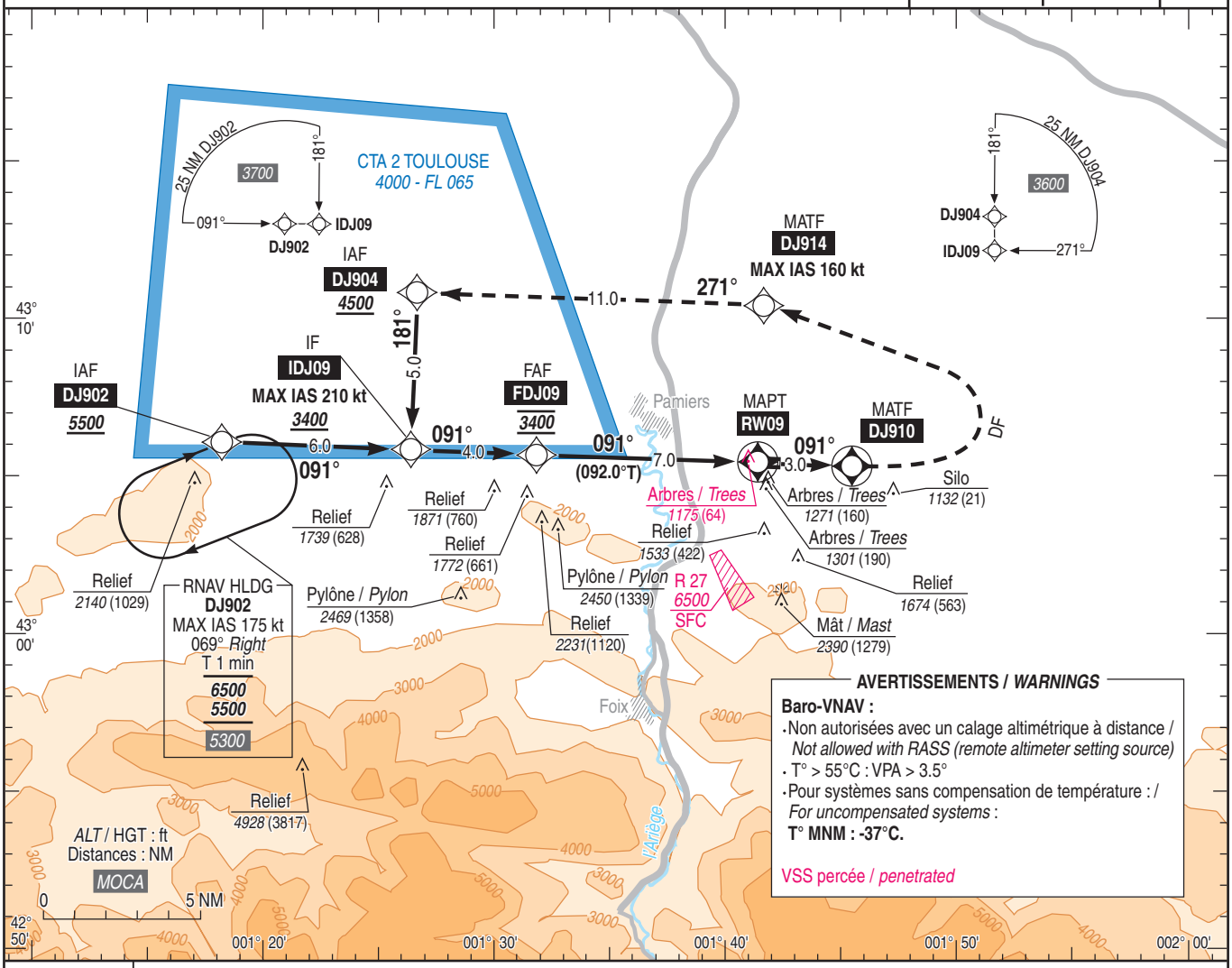
**PAMIERS** LES PUJOLS

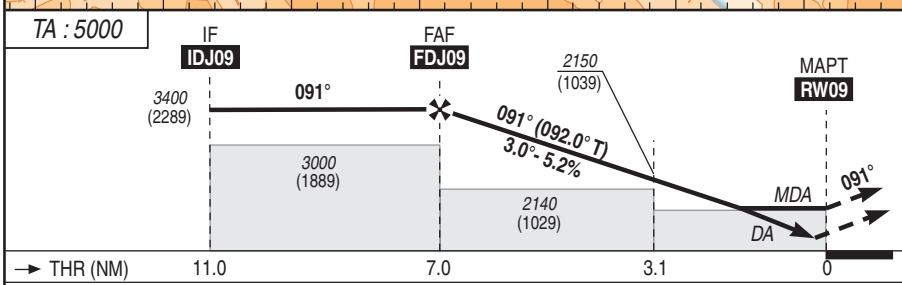
**R 46 NON ACTIVE**

**RNP** Y RWY 09

**APP** : TOULOUSE Approche/*Approach* 120.355 (au-dessus de/*above 4000 AMSL*)
TWR : NIL (AD non contrôlé/ *AD not controlled*)
**AFIS** : PAMIERS Information 118.180. Absence ATS : **A/A** (118.180) FR seulement / *only*
Absence ATS : obtenir QNH BLAGNAC auprès de : ATIS BLAGNAC 123.130 ou à défaut TOULOUSE Approche.
*obtain BLAGNAC QNH on : BLAGNAC ATIS 123.130 or TOULOUSE Approach.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 48178 E09B TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter dans l'axe vers **DJ910** (MAX IAS 160 kt), puis tourner à **gauche direct** vers **DJ914** (MAX IAS 160 kt) en montée vers ***4500*** (3389), puis vers **DJ904**.

*Missed APCH : Climb straight ahead to* ***DJ910*** *(MAX IAS 160 kt), then turn* ***left direct*** *to* ***DJ914*** *(MAX IAS 160 kt) climbing up to* ***4500*** *(3389), then to* ***DJ904****.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1370*** (250) | 1300 | 203 | ***1370*** (260) | 1300 | 257 | ***1500*** (390) | 1500 | 386 | ***1930*** (820) | 1500 | ***2150*** (1040) | 1500 |
| B | | | 216 | ***1380*** (270) | 1300 | 269 | ***1510*** (400) | 1500 | 397 | ***2070*** (960) | 1600 | ***2290*** (1180) | 1600 |
| C | | | 224 | ***1400*** (290) | 1400 | 288 | ***1520*** (400) | 1800 | 400 | ***2930*** (1820) | 2400 | ***3150*** (2040) | 2400 |

| **DIST RW09** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3390*** (2279) | ***3070*** (1959) | ***2750*** (1639) |
| | **4** | **3** | **2** |
| | ***2430*** (1319) | ***2120*** (1009) | ***1800*** (689) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - RW09 | 7.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 00 | 4 min 56 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

*ALT AD : 1114 ,* ***THR : 1111 (40 hPa)***

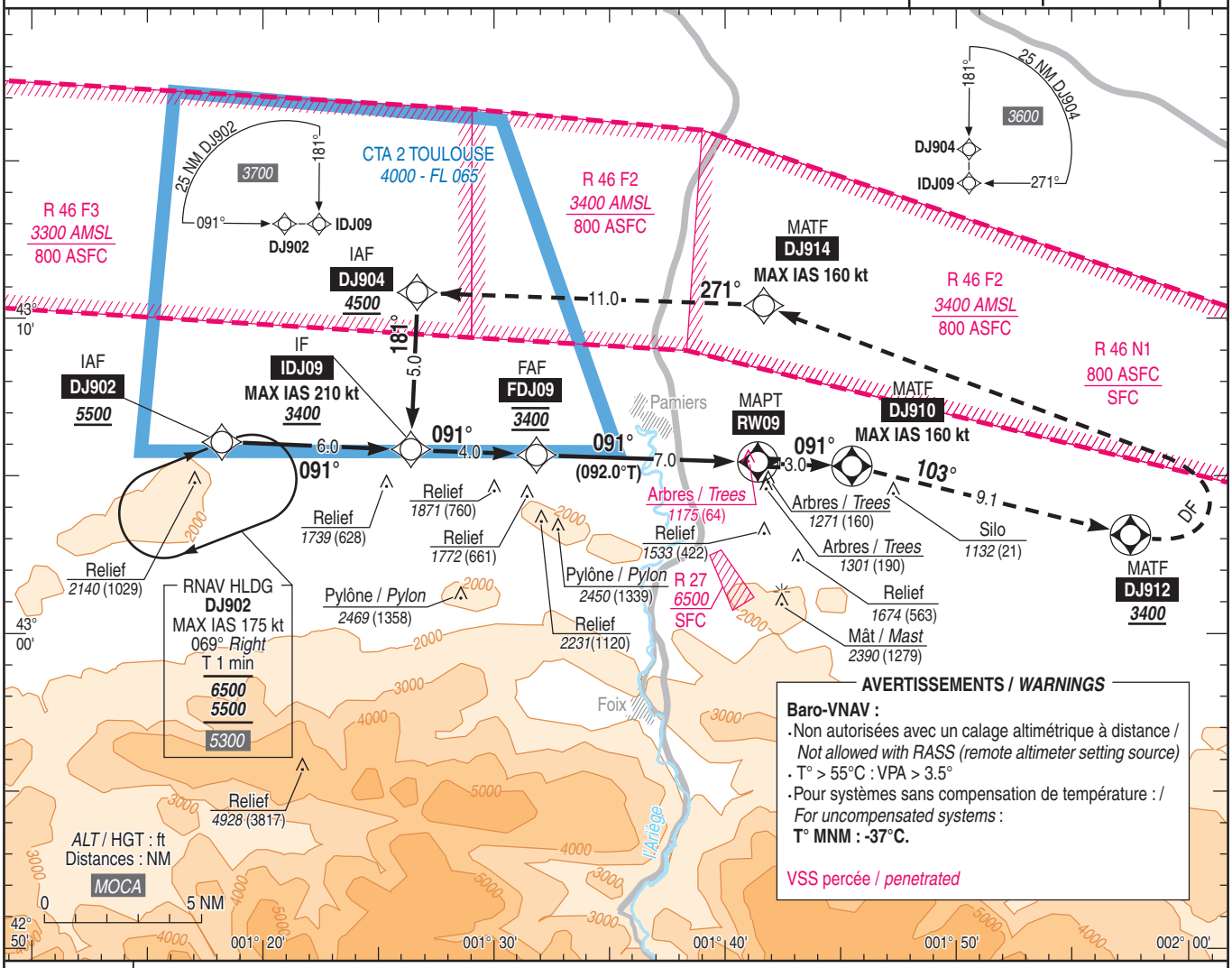
**PAMIERS** LES PUJOLS

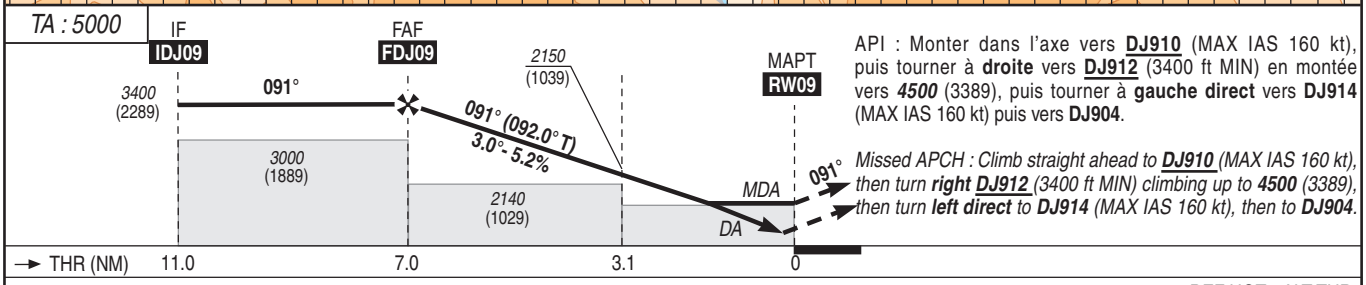
**R 46 ACTIVE**

**RNP** Z RWY 09

**APP** : TOULOUSE Approche/*Approach* 120.355 (au-dessus de/*above 4000 AMSL*)
TWR : NIL (AD non contrôlé/ *AD not controlled*)
**AFIS** : PAMIERS Information 118.180. Absence ATS : **A/A** (118.180) FR seulement / *only*
Absence ATS : obtenir QNH BLAGNAC auprès de : ATIS BLAGNAC 123.130 ou à défaut TOULOUSE Approche.
*obtain BLAGNAC QNH on : BLAGNAC ATIS 123.130 or TOULOUSE Approach.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 81675 E09A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter dans l'axe vers **DJ910** (MAX IAS 160 kt), puis tourner à **droite** vers **DJ912** (3400 ft MIN) en montée vers ***4500*** (3389), puis tourner à **gauche direct** vers **DJ914** (MAX IAS 160 kt) puis vers **DJ904**.

*Missed APCH : Climb straight ahead to* ***DJ910*** *(MAX IAS 160 kt), then turn* ***right DJ912*** *(3400 ft MIN) climbing up to* ***4500*** *(3389), then turn* ***left direct*** *to* ***DJ914*** *(MAX IAS 160 kt), then to* ***DJ904****.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1370*** (250) | 1300 | 203 | ***1370*** (260) | 1300 | 257 | ***1500*** (390) | 1500 | 386 | ***1930*** (820) | 1500 | ***2150*** (1040) | 1500 |
| B | | | 216 | ***1380*** (270) | 1300 | 269 | ***1510*** (400) | 1500 | 397 | ***2070*** (960) | 1600 | ***2290*** (1180) | 1600 |
| C | | | 224 | ***1400*** (290) | 1400 | 288 | ***1520*** (400) | 1800 | 400 | ***2930*** (1820) | 2400 | ***3150*** (2040) | 2400 |

**DIST RW09**

| NM | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3390*** (2279) | ***3070*** (1959) | ***2750*** (1639) |
| | **4** | **3** | **2** |
| | ***2430*** (1319) | ***2120*** (1009) | ***1800*** (689) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - RW09 | 7.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 00 | 4 min 56 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFDN.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFDN - ROCHEFORT CHARENTE MARITIME

**AD 2 LFDN.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°53'22"N 000°58'56"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY C |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2,7 km NNW St Agnant |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 60 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 153 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9651°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.129°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DES AEROPORTS DE LA ROCHELLE ET ROCHEFORT |
| | Adresse / *Address* | RUE DU JURA<br>17000 LA ROCHELLE<br>Sur AD / at AD : La Sauzaie 17620 Saint Agnant |
| | Telephone | 05 46 83 05 20 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : rochefort@rochefort.aeroport.fr |

**AD 2 LFDN.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0500-0200 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>LUN-VEN : 0800-1100, 1200-1600<br>SAM, DIM et JF : PPR la veille avant 1100 ou dernier jour ouvrable, TEL exploitant. | AFIS :<br>MON-FRI : 0800-1100, 1200-1600<br>SAT, SUN and HOL : PPR the day before, before 1100 or the last working day, TEL AD operator. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100 LL - JET A1.<br>LUN-DIM : 0800-1600.<br>Paiement : CB / AVCARD.<br>Libre-service. | 100 LL - JET A1.<br>MON-SUN : 0800-1600.<br>Payment : CB / AVCARD.<br>Self-service. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | Global Reporting Format : ATS SKED. |

**AD 2 LFDN.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - JET A1 (CIV).<br>Lubrifiants : NIL | Fuel : 100 LL - JET A1 (CIV).<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Air Projet : TEL 09 62 08 32 81. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDN.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi, bus à la demande TEL : 05 46 99 22 66. | Taxi, bus on request TEL : 05 46 99 22 66. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 05 46 99 08 60 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFDN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFDN.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3. |

**AD 2 LFDN.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | S1 : revêtue, S2 : non revêtue. | S1 : paved, S2 : unpaved. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | S1 : 42 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, B : 15 m.<br>C : 24 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtue. | Paved. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | 45°53'14.83"N - 000°58'59.78"W (PRKG TWR) | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 64.17 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFDN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFDN .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Voies de circulation A et E inutilisables la nuit. | TWY A and E unusable at night. |

**AD 2 LFDN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDN .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BORDEAUX MERIGNAC |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFDN .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDN.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 122.62 (122) | 2280 x 45 | 42 F/C/W/T revêtue / paved | 45°53'46.22"N 000°59'50.14"W ------ GUND NIL | THR : 60ft |
| 30 | 302.62 (302) | 2280 x 45 | 42 F/C/W/T revêtue / paved | 45°53'06.41"N 000°58'21.07"W ------ GUND NIL | THR : 53ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFDN.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 2280 | 2280 | 2280 | 2280 | |
| 30 | 2280 | 2280 | 2280 | 2280 | |
| TWY B | 1841 | 1841 | 1841 | | |
| TWY E | 1845 | 1845 | 1845 | | |

**AD 2 LFDN.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 35 ft | | | | | |
| 30 | - 720 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 31 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 12 | 2280 m | 60 m | W/Y | LIH/LIL | R | | |
| 30 | 2280 m | 60 m | W/Y | LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFDN.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Parking, TWY B et C | Apron, TWY B and C |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène conforme aux spécifications. | Power generator in accordance with specifications. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Entre 1 et 15 secondes. | Beetween 1 and 15 seconds. |
| 5 | Observations / *Remarks* | PCL | |

**AD 2 LFDN.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFDN.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ ROCHEFORT**<br>45°52'34"N , 001°05'09"W - 45°49'05"N , 000°56'45"W - 45°52'58"N , 000°53'51"W - 45°55'58"N , 001°01'48"W - 45°52'34"N , 001°05'09"W | G | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>ROCHEFORT Information (FR)<br>ROCHEFORT Information (EN) | ROCHEFORT AFIS SKED |

**AD 2 LFDN.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ROCHEFORT Information (FR)<br>*ROCHEFORT Information (EN)* | 119.305 MHz | HO | |
| A/A | ROCHEFORT (FR) | 119.305 MHz | HX | Absence ATS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFDN.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFDN.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**20.2 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Voies de circulation A et E non utilisables de nuit.

Ligne axiale d'aire de demi-tour sur piste, ainsi que les TWY A et B conçus pour les aéronefs disposants d'une envergure de moins de 36 m et d'une largeur hors tout du train principal de moins de 9 m.

***20.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***20.2 GROUND TAXIING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*TWY A and E not usable by night.*

*Axial line of the RWY turn-around area, and TWY A and B are designed for ACFT whose wingspan is lower than 36 m and overall width of the main gear is lower than 9 m.*

**AD 2 LFDN.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFDN.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 CARTE REGIONALE**

Voir AD 2 LFBH ARC 01.

**22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Au départ en VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

Au départ en IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, puis entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière indiqué dans le plan de vol.

A l'arrivée en cas d'API : effectuer une nouvelle tentative. Si cette dernière échoue, monter à 2500 ft et dégager la TMA en suivant le R 345 de BMC (165°) pour rechercher les conditions VMC.

**22.3 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

RWY 12 : Monter 122° jusqu'à 460 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 30 : Monter 302° à 3,5% MNM jusqu'à 460 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pente déterminée par la forêt de 89 ft AMSL située à 144 m du THR 12 à gauche de l'axe de piste.

***22.1 REGIONAL CHART***

*See AD 2 LFBH ARC 01.*

***22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*At VMC departure : perform a half-turn to land on the AD or continue flight to an appropriate AD.*

*At IMC departure : carry on the flight till the TMA limits at last assigned FL, then start climb up to cruising FL indicated in the flight plan.*

*At arrival in case of missed APCH : perform a new APCH. If unsuccessful, climb up to 2500 ft and clear the TMA following R 345 BMC (165°) to seek VMC conditions.*

***22.3 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*RWY 12 : Climb 122° up to 460 ft then direct track climbing up to the en-route safety altitude.*

*RWY 30 : Climb 302° at 3.5% MNM up to 460 ft then direct track climbing up to the en-route safety altitude.*

*Gradient determined by the 89 ft AMSL forest located left from runway axis, 144 m away from THR 12.*

**AD 2 LFDN.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 PERIL ANIMALIER**

Péril animalier : NIL.

***23.1 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Wildlife stike hazard : NIL.*

**AD 2 LFDN.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFDN.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

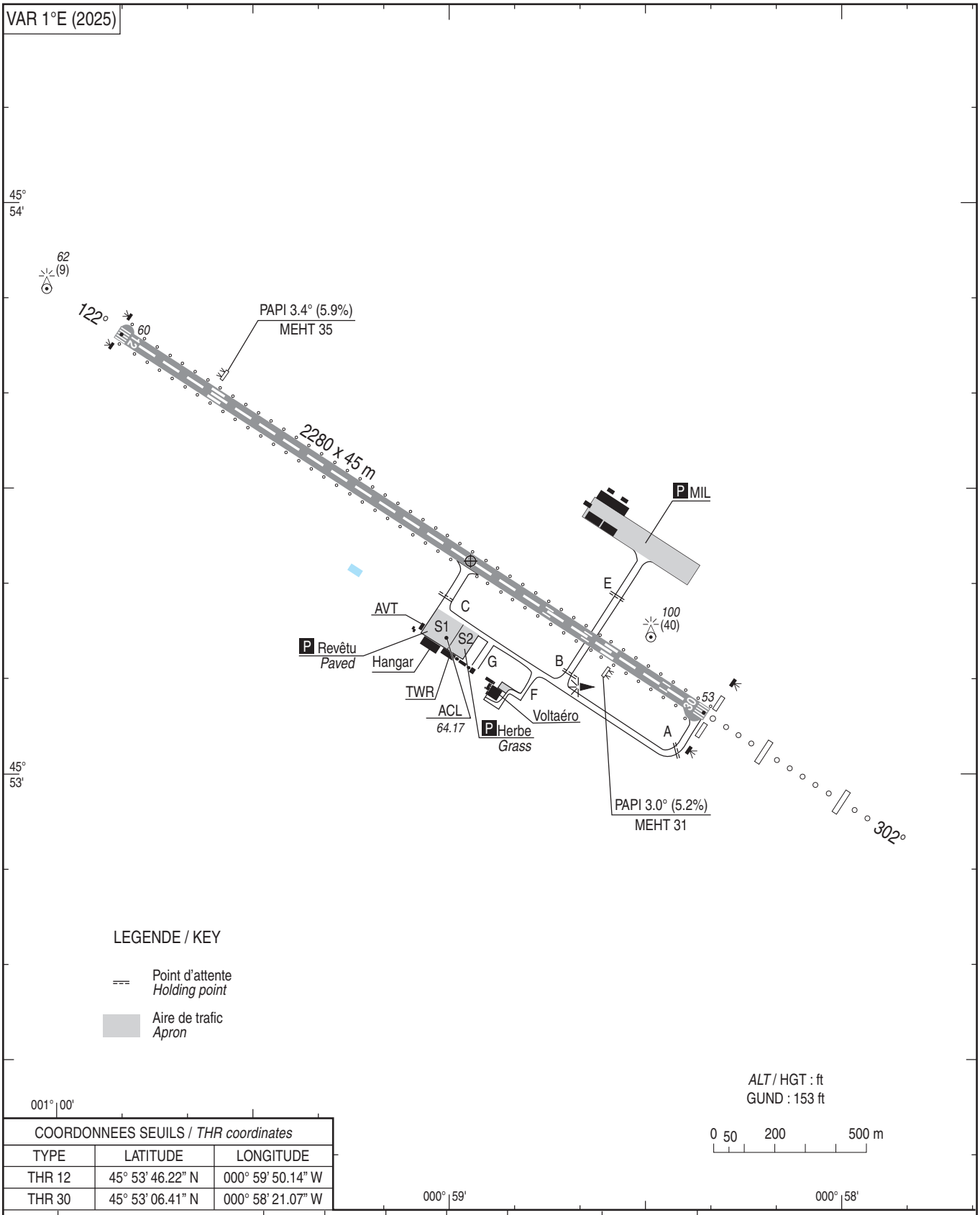
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : ROCHEFORT Information 119.305

## **ROCHEFORT** CHARENTE-MARITIME
45 53 22 N - 000 58 56 W
*ALT AD : 60 (3 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 45° 53' 46.22" N | 000° 59' 50.14" W |
| THR 30 | 45° 53' 06.41" N | 000° 58' 21.07" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIH/LIL | 2280 | 2280 | 2280 | 2280 | Revêtue | 42 F/C/W/T | 800 | 800 | 800 | - |
| 30 | 720 m LIH | LIH/LIL | 2280 | 2280 | 2280 | 2280 | *Paved* | | 800 | 800 | 800 | - |



© SIA

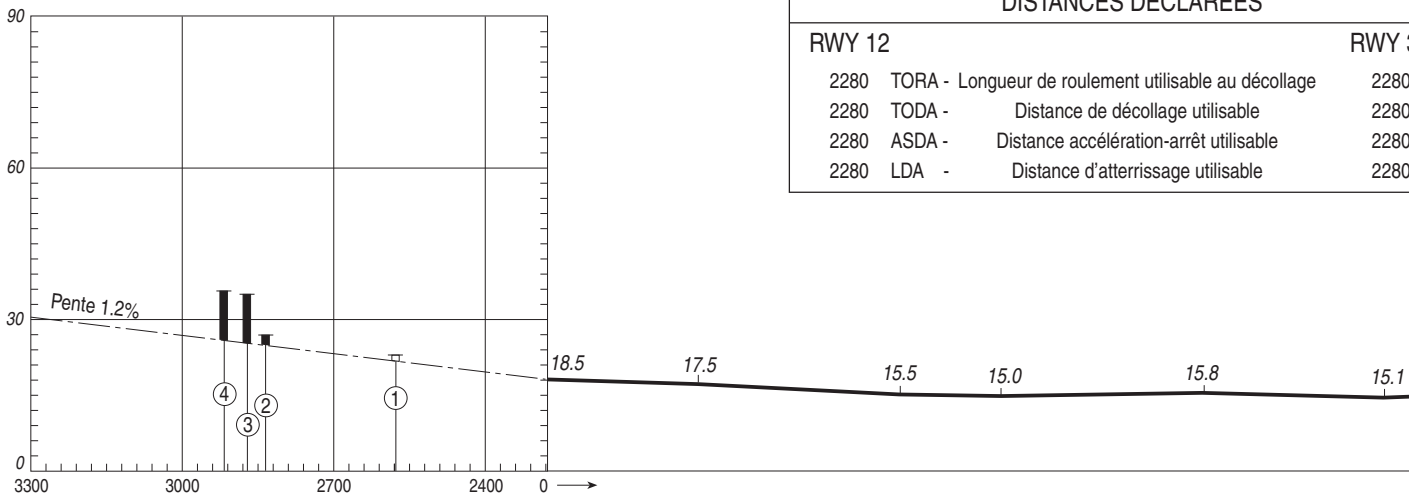
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - TYPE A*

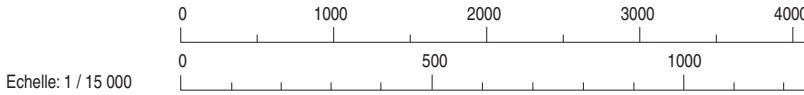
**ROCHEFORT** CHARENTE-MARITIME
RWY 12/30

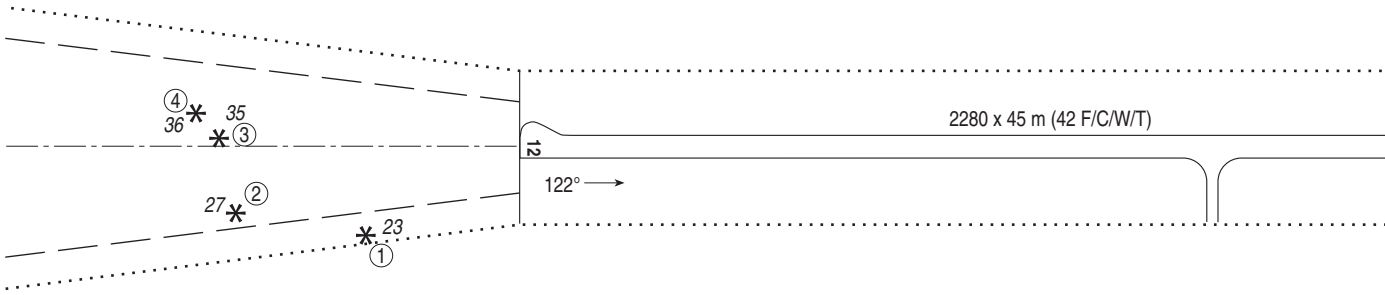
VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 12 | | | RWY |
| 2280 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2280 |
| 2280 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2280 |
| 2280 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2280 |
| 2280 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2280 |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L DE LA TROUE
- OBSTACLE A L DE LA TROUE
- TROUEE D'EN
- ZONE DE REL

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en octobre 2004
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| CNA | REF ENR 4.1 | X | | X | - |
| ← | | | | | |
| RW12 | REF AD 2 LFDN.12 THR 12 | X | | - | X |
| RW30 | REF AD 2 LFDN.12 THR 30 | X | | - | X |
| LUSON | REF ENR 4.4 | X | | X | - |
| MAREN | REF ENR 4.4 | X | | X | - |
| OLERO | REF ENR 4.4 | X | | X | - |
| ROYAN | REF ENR 4.4 | X | | X | - |
| IDN12 | 45°59'12.8" N 001°12'03.9" W | X | | - | X |
| FDN12 | 45°57'20.0" N 001°07'49.9" W | X | | - | X |
| IDN30 | 45°46'57.7" N 000°44'39.9" W | X | | - | X |
| FDN30 | 45°49'01.1" N 000°49'13.9" W | X | | - | X |
| DN305 | 45°53'18.3" N 000°59'10.5" W | X | | X | X |
| DN303 | 45°52'58.2" N 000°45'35.6" W | X | | - | X |
| DN302 | 45°45'38.7" N 000°40'00.0" W | X | | X | X |
| DN301 | 45°50'54.7" N 000°41'01.3" W | X | | - | X |
| DN300 | 45°55'31.8" N 001°03'46.8" W | X | | - | X |
| DN121 | 46°03'30.0" N 001°10'54.9" W | X | | X | X |
| DN122 | 45°55'50.4" N 001°15'08.7" W | X | | X | X |
| DN120 | 45°52'28.6" N 000°56'56.5" W | X | | - | X |
| DN124 | 45°52'02.0" N 001°07'04.6" W | X | | - | X |



© SIA

**RNP RWY 12**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | DN305 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA DN121 | IF | DN121 | - | - | - | - | - | 2500 | 4100 | 185 | - | - |
| | TF | IDN12 | - | 190 | 190.6 | 4.4 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA DN122 | IF | DN122 | - | | | | - | 2500 | 3800 | 185 | - | - |
| | TF | IDN12 | - | 032 | 032.5 | 4.0 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA DN305 | IF | DN305 | - | - | - | - | - | 2500 | 3800 | 220 | - | - |
| | DF | DN124 | - | - | - | - | - | 2500 | 3800 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | DN122 | - | 304 | 304.1 | 6.8 | - | 2500 | 3800 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IDN12 | - | 032 | 032.5 | 4.0 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IDN12 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FDN12 | - | 122 | 122.5 | 3.5 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW12 | Yes | 122 | 122.5 | 6.6 | - | - | - | - | -3.40 / 49 | 0.3 |
| | TF | DN120 | Yes | 122 | 122.6 | 2.4 | - | - | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| | DF | DN124 | - | - | - | - | R | 2500 | 3800 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | DN122 | - | 304 | 304.1 | 6.8 | - | 2500 | 3800 | 185 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFDN |
| **Runway** | 12 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E12A |
| **LTP/FTP Latitude** | 455346.2180N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0005950.1350W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 65.0 |
| **FPAP Latitude** | 455306.4070N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -39.8110 |
| **FPAP Longitude** | 0005821.0680W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 89.0670 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.40 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0E 04 06 0C 0C 00 00 01 32<br>31 05 D4 4D B2 13 12 70 92 FF<br>8A 16 FA C8 FE D6 B7 02 2C 81<br>54 01 64 00 C8 AF 10 F2 72 9F |
| **Calculated CRC Value** | 10F2729F |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 18.3 |



© SIA

**RNP RWY 30**

| RMK | NIL | | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : NIL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | DN305 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA DN302 | IF | DN302 | - | - | - | - | - | 2500 | 4200 | 200 | - | - |
| | TF | IDN30 | - | 291 | 292.0 | 3.5 | - | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| INA DN305 | IF | DN305 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 220 | - | - |
| | TF | DN303 | - | 091 | 091.9 | 9.5 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | DN301 | - | 122 | 122.8 | 3.8 | - | 2500 | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IDN30 | - | 212 | 212.8 | 4.7 | R | 2500 | 2500 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IDN30 | - | - | - | - | - | 2500 | 2500 | 185 | - | - |
| | TF | FDN30 | - | 302 | 302.8 | 3.8 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW30 | Yes | 302 | 302.7 | 7.6 | - | - | - | - | -3.00 / 54 | 0.3 |
| | TF | DN300 | Yes | 302 | 302.6 | 4.5 | - | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | DF | DN305 | - | - | - | - | L | 2500 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFDN |
| **Runway** | 30 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E30A |
| **LTP/FTP Latitude** | 455306.4070N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0005821.0680W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 62.9 |
| **FPAP Latitude** | 455346.2180N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 39.8110 |
| **FPAP Longitude** | 0005950.1350W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -89.0670 |
| **Threshold Crossing Height** | 16.5 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0E 04 06 0C 1E 00 00 01 30<br>33 05 CE 16 B1 13 E8 27 95 FF<br>75 16 06 37 01 2A 48 FD 4A 81<br>2C 01 64 00 C8 AF B8 AC 1D 2B |
| **Calculated CRC Value** | B8AC1D2B |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 16.2 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 16.2 |



© SIA

# ROCHEFORT CHARENTE MARITIME
## SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 12**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MAREN 4J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 122 | 122.6 | - | - | 460 | - | - | - |
| - | DF | MAREN | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **OLERO 4J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 122 | 122.6 | - | - | 460 | - | - | - |
| - | DF | DN124 | - | - | - | - | R | - | 8000 | 185 | 1.0 |
| - | TF | OLERO | - | 347 | 347.6 | 6.3 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ROCHEFORT CHARENTE MARITIME**
**SID RNAV RWY 30**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 30**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MAREN 4V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 302 | 302.6 | - | - | 460 | - | - | - |
| - | DF | MAREN | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| **OLERO 4V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 302 | 302.6 | - | - | 460 | - | - | - |
| - | DF | OLERO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |

**ROCHEFORT CHARENTE MARITIME**
**STAR RNAV RWY 12**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 12**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | DN305 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUSON 4T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUSON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | DN121 | - | 165 | 165.1 | 27.4 | - | 2500 | 4100 | 185 | 1.0 |
| **MAREN 4T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAREN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | DN122 | - | 326 | 326.0 | 14.3 | - | 2500 | 3800 | 185 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ROCHEFORT CHARENTE MARITIME**
**STAR RNAV RWY 30**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 30**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | DN305 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUSON 4H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUSON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | DN121 | - | 165 | 165.1 | 27.4 | - | 2500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DN305 | - | 141 | 141.2 | 13.1 | - | 2500 | - | 220 | 1.0 |
| **MAREN 4H** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAREN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | DN305 | - | 019 | 018.8 | 9.8 | - | 2500 | - | 220 | 1.0 |
| **CNA 4T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CNA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | DN302 | - | 291 | 292.3 | 16.1 | - | 2500 | 4200 | 200 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

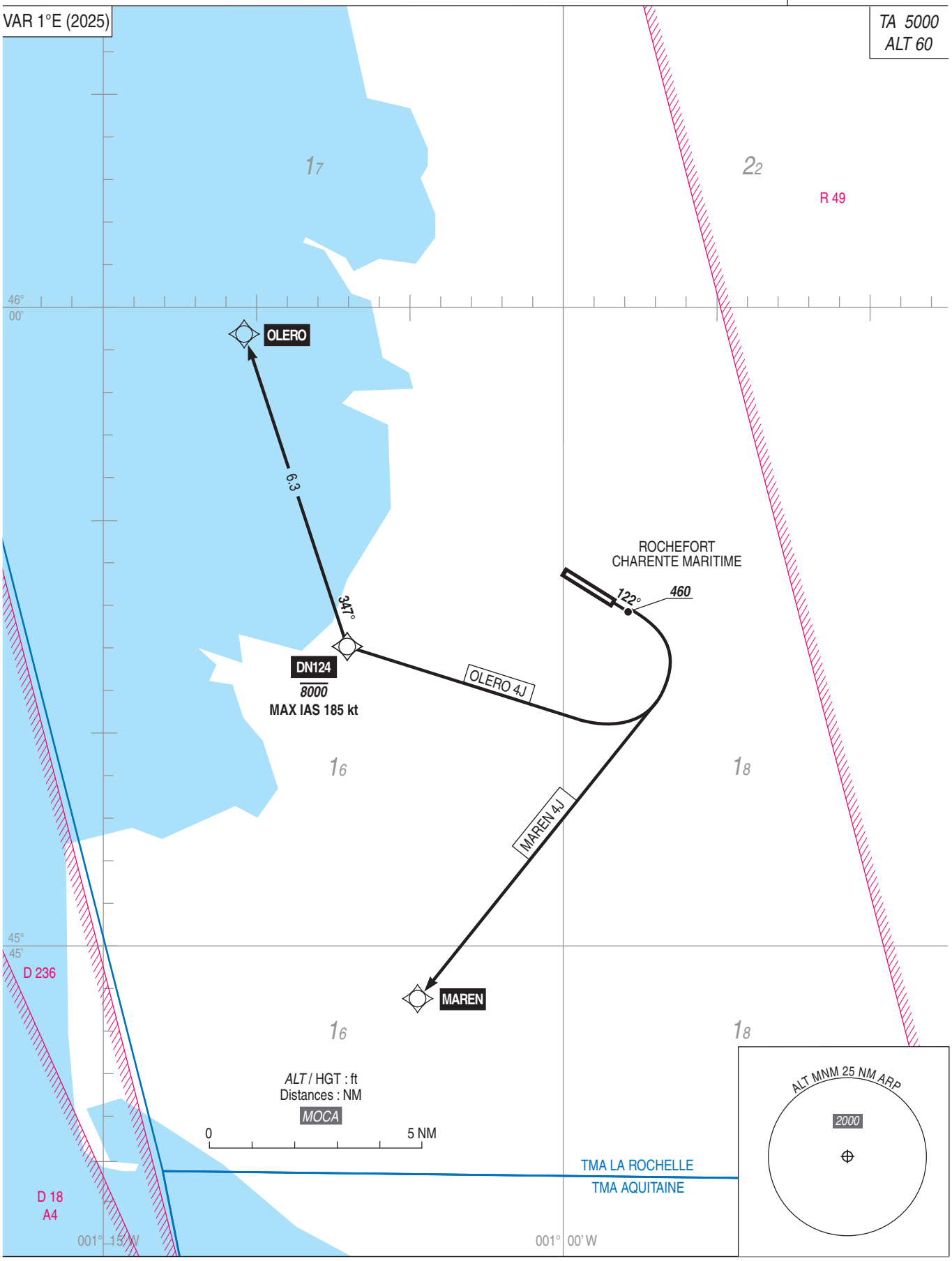
# ROCHEFORT CHARENTE-MARITIME
## SID RNAV RWY12
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.875
LA ROCHELLE Approche / *Approach* 124.205
**AFIS** : ROCHEFORT Information 119.305

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 60*






© SIA

# ROCHEFORT CHARENTE MARITIME
## SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 12 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* | | |
| Climb gradient | 3.3 % MNM | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| | ACFT à destination de BORDEAUX MERIGNAC : MAX FL090.<br>*ACFT to BORDEAUX MERIGNAC : MAX FL090.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **MAREN 4J** | Monter 122° jusqu'à 460 ft puis tourner à droite direct vers MAREN.<br>*Climb 122° up to 460 ft then turn right direct to MAREN.* | - | - |
| **OLERO 4J** | Monter 122° jusqu'à 460 ft puis tourner à droite direct vers DN124 (MAX 8000 ft, 185 kt), puis vers OLERO.<br>*Climb 122° up to 460 ft then turn right direct to DN124 (MAX 8000 ft, 185 kt), then to OLERO.* | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

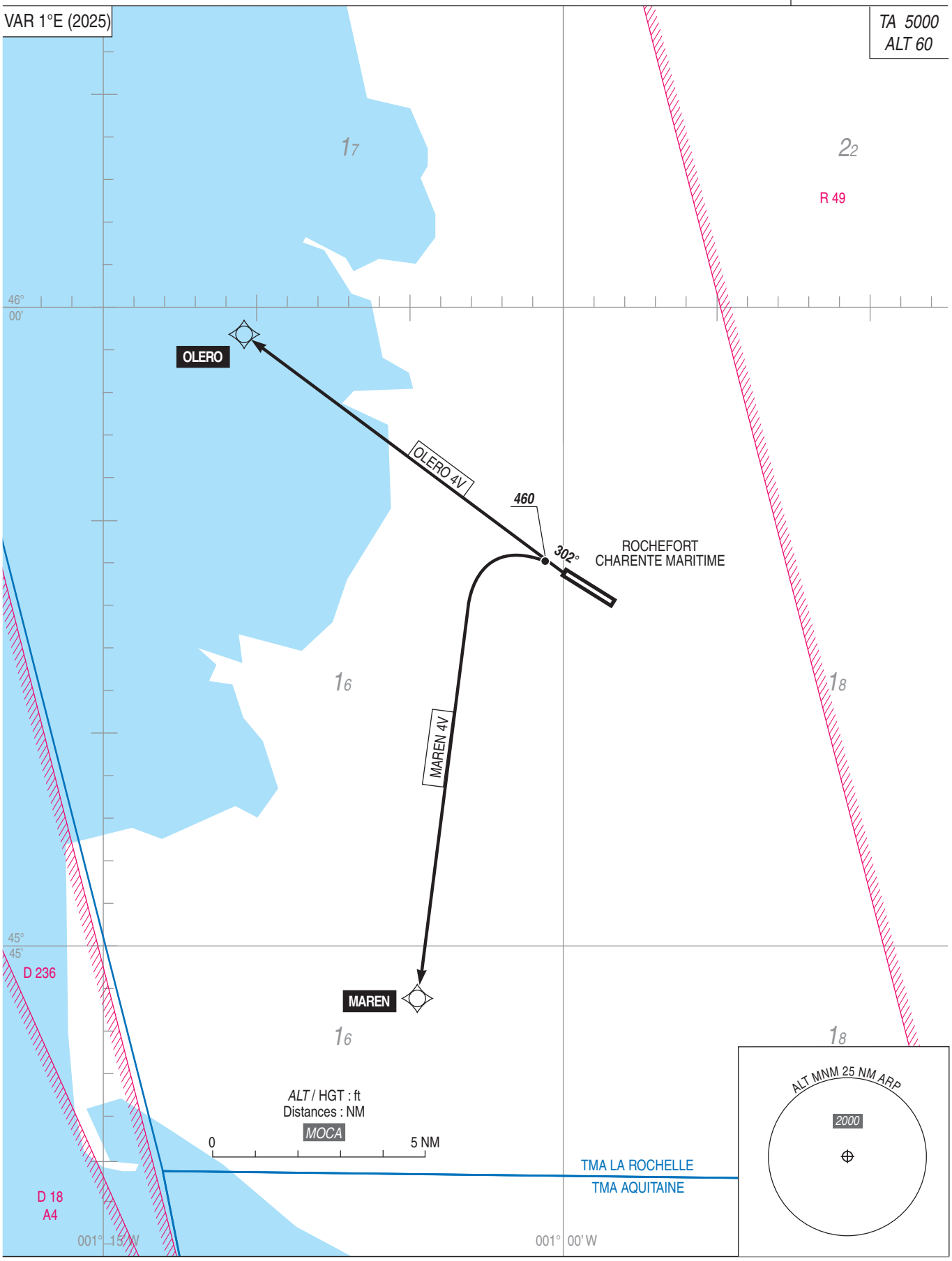
# ROCHEFORT CHARENTE-MARITIME
## SID RNAV RWY30
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.875
LA ROCHELLE Approche / *Approach* 124.205
**AFIS** : ROCHEFORT Information 119.305

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 60*






© SIA

# ROCHEFORT CHARENTE MARITIME
## SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 30** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* | | |
| Climb gradient | 3.5 % MNM jusqu'à 460 ft, 3.3% ensuite. / *3.5 % MNM up to 460 ft, then 3.3 %.*<br>Pente déterminée par la forêt de 89 ft AMSL située à 144 m du THR 12 à gauche de l'axe de piste.<br>*Gradient determined by the 89 ft AMSL forest located left from runway axis, 144 m away from THR 12.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| | ACFT à destination de BORDEAUX MERIGNAC : MAX FL090.<br>*ACFT to BORDEAUX MERIGNAC : MAX FL090.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **MAREN 4V** | Monter 302° jusqu'à 460 ft puis tourner à gauche direct vers MAREN.<br>*Climb 302° up to 460 ft then direct turn left to MAREN.* | - | - |
| **OLERO 4V** | Monter 302° jusqu'à 460 ft puis route directe vers OLERO.<br>*Climb 302° up to 460 ft then direct to OLERO.* | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

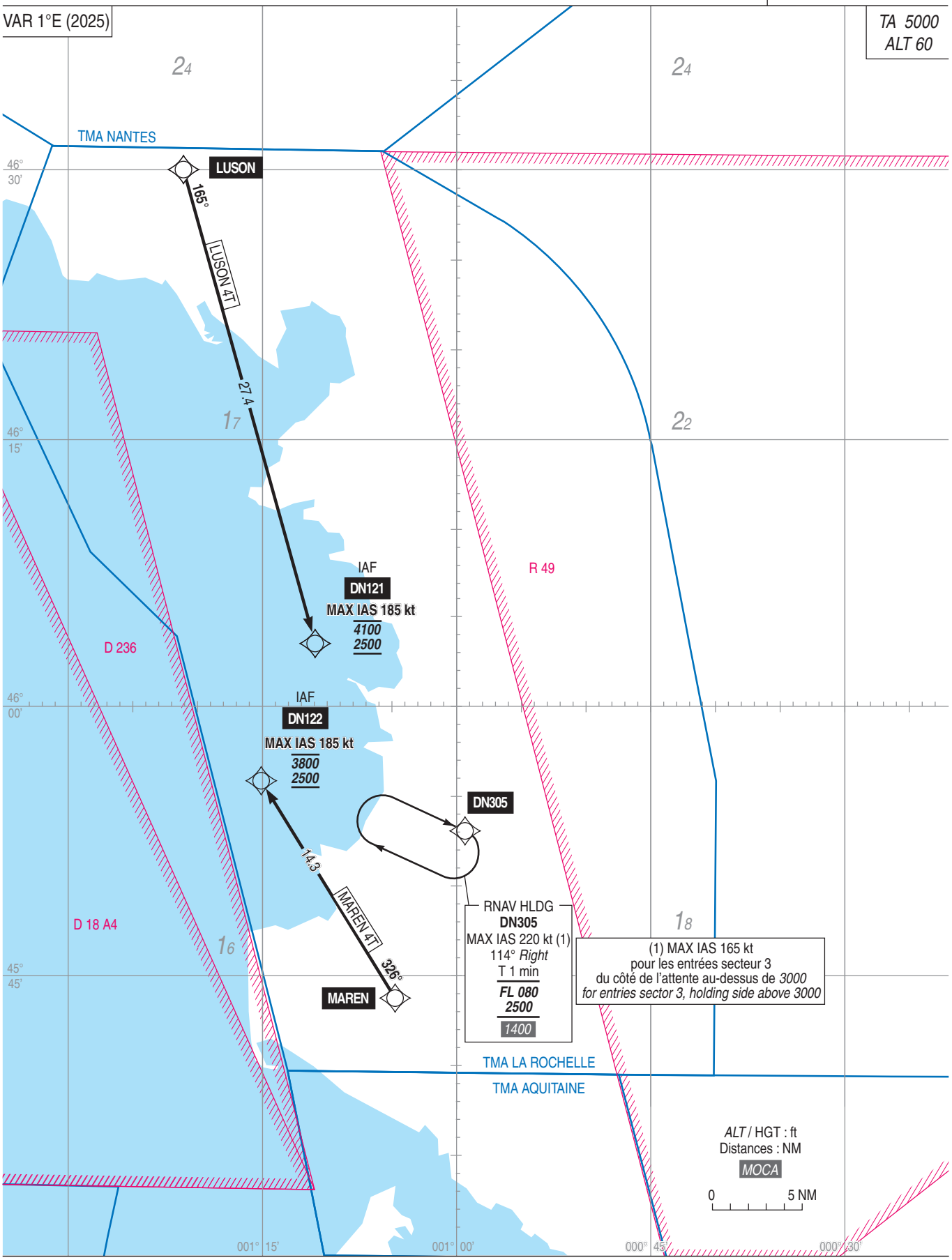
# ROCHEFORT CHARENTE-MARITIME
## STAR RNAV RWY12
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.875
LA ROCHELLE Approche / *Approach* 124.205
**AFIS** : ROCHEFORT Information 119.305

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 60*






© SIA

# ROCHEFORT CHARENTE-MARITIME
## STAR RNAV RWY30
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.875
LA ROCHELLE Approche / *Approach* 124.205
**AFIS** : ROCHEFORT Information 119.305

Sur instruction CTL
*On CTL instruction*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 60*

TMA NANTES

LUSON

165°

LUSON 4H

27.4

IAF
DN121
2500

141°

LUSON 4H

13.1

IAF
DN305
MAX IAS 220 kt
2500

RNAV HLDG
DN305
MAX IAS 220 kt (1)
114° *Right*
T 1 min
FL 080
2500
1400

9.8

019°

MAREN 4H

MAREN

(1) MAX IAS 165 kt
pour les entrées secteur 3
du côté de l'attente au-dessus de *3000*
*for entries sector 3, holding side above 3000*

IAF
DN302
MAX IAS 200 kt
4200
2500

16.1

CNA 4T

291°

Position non à l'échelle.
*Not to scale position.*

COGNAC
CNA

R 49

D 236

D 18 A4

TMA LA ROCHELLE

TMA AQUITAINE

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
MOCA

0 5 NM

46° 30'
46° 15'
46° 00'
45° 45'
001° 15'
001° 00'
000° 45'
000° 30'



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

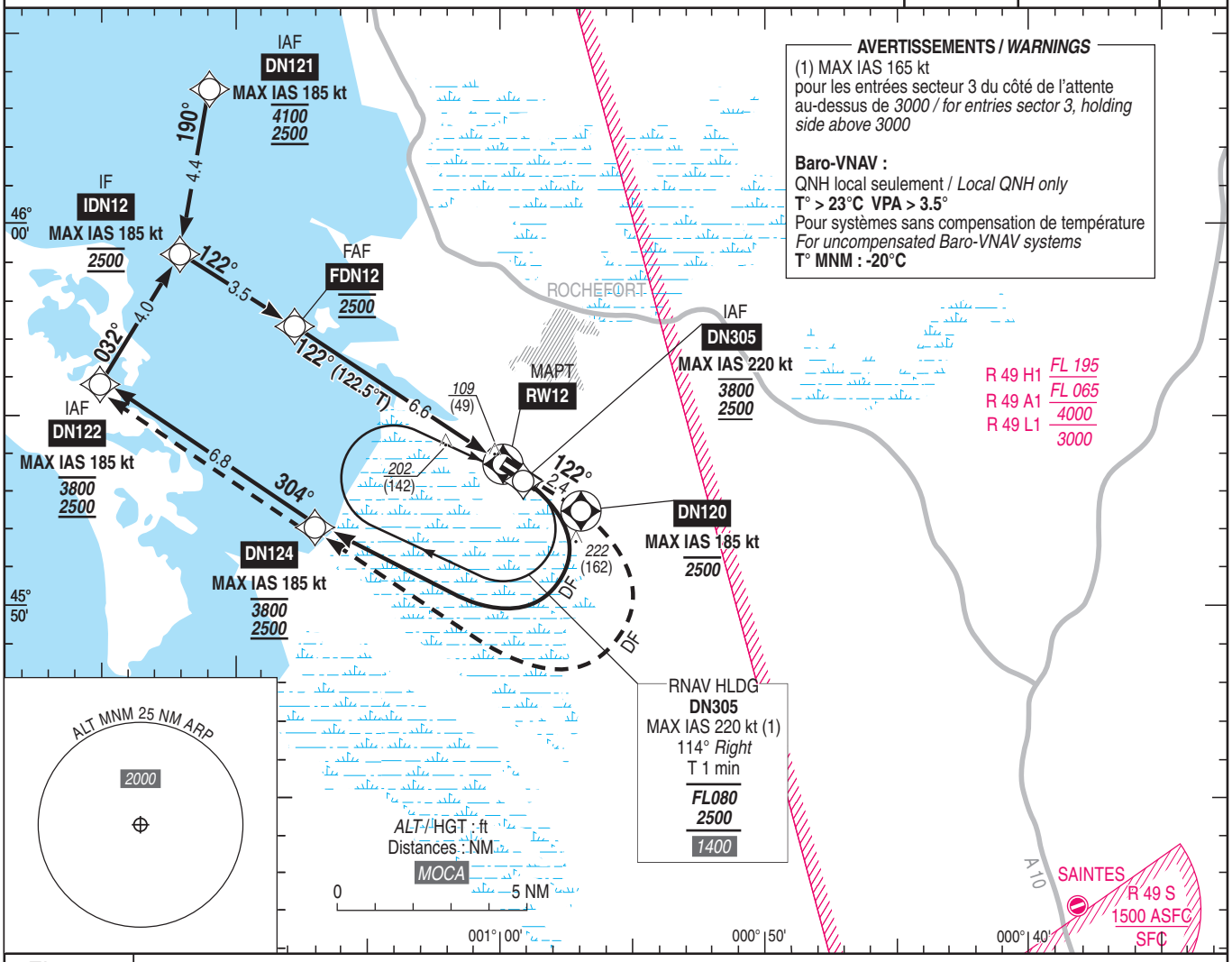
**ROCHEFORT** CHARENTE-MARITIME

CAT A B C
*ALT AD : 60,* ***THR : 60 (3 hPa)***

**RNP** RWY 12

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.875
LA ROCHELLE Approche / *Approach* 124.205
**AFIS** : ROCHEFORT Information 119.305
Absence ATS : **A/A** (119.305) FR uniquement / *only.* Obtenir QNH Mérignac de AQUITAINE Approche / *Obtain Mérignac QNH from AQUITAINE Approach.*

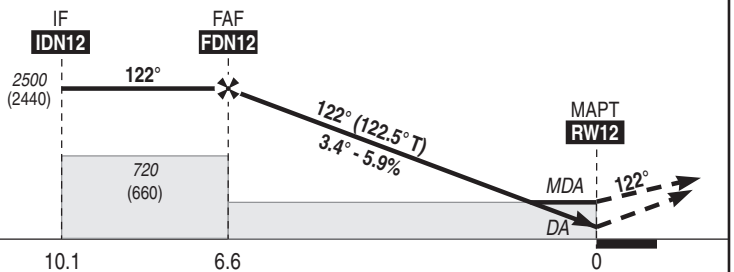
| RNP APCH | EGNOS Ch 65221 E12A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter à ***2500*** (2440) jusqu'à **DN120** (MAX IAS 185 kt), puis tourner **à droite direct vers DN124,** puis **vers DN122**.
Monter à *900* (840) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***2500*** *(2440) till* ***DN120*** *(MAX IAS 185 kt), then turn* ***right direct to DN124,*** *then* ***to DN122****.*
*Climb to 900 (840) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* Absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***310*** (250) | 1300 | 183 | ***350*** (290) | 1400 | 183 | ***450*** (390) | 1500 | 388 | ***520*** (460) | 1500 | ***820*** (760) | 1500 |
| B | | | 197 | ***360*** (300) | | 197 | | 1500 | | ***560*** (500) | 1600 | ***820*** (760) | 1600 |
| C | | | 207 | ***370*** (310) | | 207 | | 1800 | | ***660*** (600) | 2400 | ***920*** (860) | 2400 |

| RW12 NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2280*** (2220) | ***1910*** (1850) | ***1550*** (1490) | ***1190*** (1130) | ***830*** (770) | ***470*** (410) |

Observations / *Remarks* : Circuit AD RWY 30 : main gauche / *AD circuit RWY 30 : left hand.*
(2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - MAPT | 6.6 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 41 | 4 min 58 | 4 min 25 | 3 min 58 | 3 min 37 | 3 min 19 | 3 min 03 | 2 min 50 | 2 min 39 | 2 min 29 |
| VSP (ft/min) | | 420 | 480 | 540 | 600 | 660 | 720 | 780 | 840 | 900 | 965 |



AMDT 07/26 **CHG :** VAR, FREQ LA ROCHELLE Approche/*Approach*, orientation RNAV HLDG DN305, MNM LNAV-VNAV, normalisation/*standardization.*

© SIA

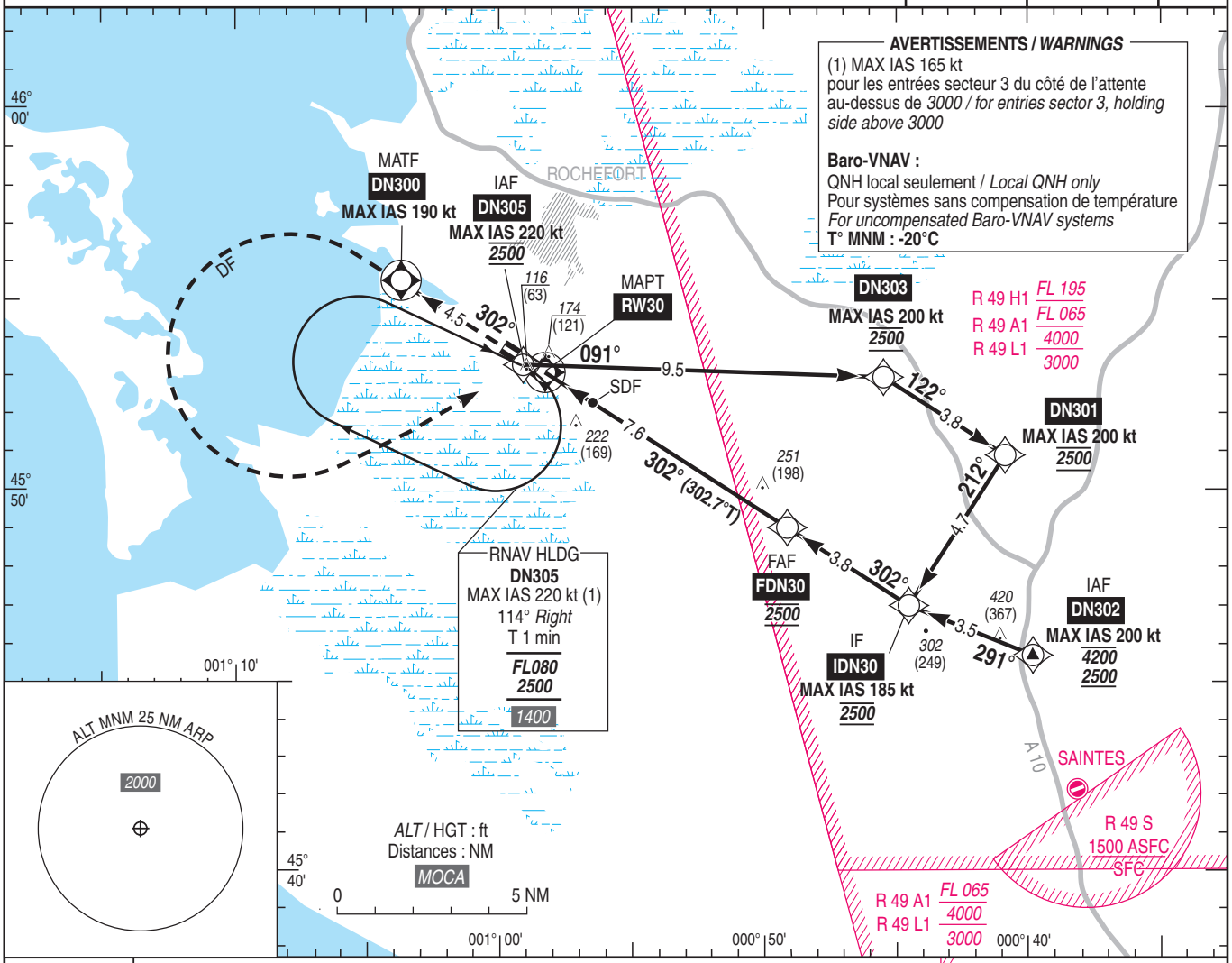
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 60,* ***THR : 53 (2 hPa)***

**ROCHEFORT** CHARENTE-MARITIME

**RNP** RWY 30

APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.875
LA ROCHELLE Approche / *Approach* 124.205
**AFIS** : ROCHEFORT Information 119.305
Absence ATS : **A/A** (119.305) FR uniquement / *only.* Obtenir QNH Mérignac de AQUITAINE Approche / *Obtain Mérignac QNH from AQUITAINE Approach.*

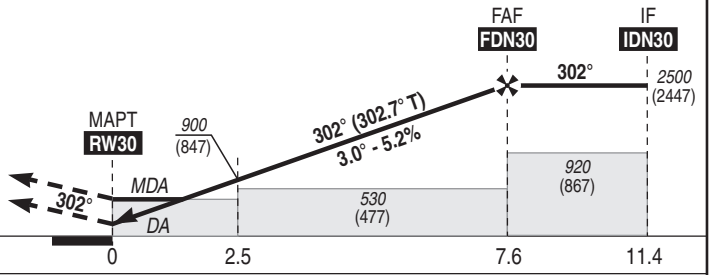
| RNP APCH | EGNOS Ch 71518 E30A TCH : 54 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **DN300**, puis tourner **à gauche direct vers DN305** en montée vers ***2500*** (2447).
Ne pas tourner avant DN300.
Monter à *900* (847) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***DN300****, then turn* ***left direct to DN305*** *climbing up to* ***2500*** *(2447).*
*Do not turn before DN300.*
*Climb to 900 (847) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* Absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | | ***410*** (360) | 900 | 252 | | | | ***520*** (470) | 1500 | ***820*** (770) | 1500 |
| B | ***260*** (200) | 800 | 189 | ***420*** (370) | 1000 | 262 | ***420*** (370) | 1000 | 367 | ***560*** (510) | 1600 | ***820*** (770) | 1600 |
| C | | | 199 | ***420*** (370) | 1000 | 272 | | | | ***660*** (610) | 2400 | ***920*** (870) | 2400 |

| RW30 NM | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***430*** (377) | ***740*** (687) | ***1060*** (1007) |
| **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***1380*** (1327) | ***1690*** (1637) | ***2010*** (1957) | ***2320*** (2267) |

Observations / *Remarks* : Circuit AD RWY 12 : main droite / *AD circuit RWY 12 : right hand.*
(2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - MAPT | 7.6 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 29 | 5 min 41 | 5 min 03 | 4 min 33 | 4 min 08 | 3 min 47 | 3 min 30 | 3 min 15 | 3 min 02 | 2 min 50 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 525 | 580 | 630 | 685 | 735 | 790 | 845 |


© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFEC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFEC - OUESSANT

**AD 2 LFEC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°27'48"N 005°03'49"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 km E Lampaul |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 142 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 167 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.4824°W |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.143°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | COMMUNE D'OUESSANT |
| | Adresse / *Address* | Bourg LAMPAUL<br>29242 OUESSANT |
| | Telephone | 02 98 48 80 06 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : mairie@ouessant.bzh |

**AD 2 LFEC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1100, 1230-1630<br>(Fermeture VEN à 1530) | MON-FRI : 0700-1100, 1230-1630<br>(Closed on FRI at 1530) |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>LUN - VEN : 0615-1030, 1400-1645<br>SAM : 0615-1000<br>DIM - JF : fermé<br>PPR la veille, exclusivement pour vols commerciaux non programmés.<br>Aérodrome d'OUESSANT - TEL : 02 98 48 82 09.<br>E-mail : aerodrome@ouessant.bzh | AFIS :<br>MON - FRI : 0615-1030, 1400-1645<br>SAT : 0615-1000<br>SUN - HOL : closed<br>PPR the day before, only for non scheduled commercial flights.<br>Aérodrome d'OUESSANT - TEL : 02 98 48 82 09.<br>E-mail : aerodrome@ouessant.bzh |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS. | GRF (Global Reporting Format) : AFIS SKED. |

**AD 2 LFEC.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEC.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | à 2 km de l'AD | 2 km from AD |
| 2 | Restaurants | à 2 km de l'AD | 2 km from AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | TAXI sur l'AD<br>Renseignements possibles auprès de l'Office du Tourisme | TAXI at AD<br>Information from Office du Tourisme |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Cabinet médical Bourg LAMPAUL<br>TEL : 02 98 48 83 22 | Medical office at Bourg LAMPAUL<br>TEL : 02 98 48 83 22 |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | à 2 km de l'AD | 2 km from AD |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Place de l'Eglise, 29242 Ile d'Ouessant<br>TEL : 02 98 48 85 83 - E-mail : contact@ot-ouessant.fr | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEC.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2.5 + extincteur 50 kg sur parking. | VIP 2.5 + extinguisher 50 kg on parking. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : 0730-0830, 1530-1630.<br>En dehors de ces HOR, niveau 1 assuré, niveau 2 sur demande PPR PN 4 HR avant le vol du LUN au SAM midi et pendant les HOR AFIS. | Level 2 : 0730-0830, 1530-1630.<br>Outside these SKED, level 1 provided, level 2 on request PPR PN 4 HR before the flight from MON to SAT midday and during AFIS SKED. |

**AD 2 LFEC.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFEC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 5.7 t | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 9.70 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 5.7 t | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking avions | ACFT parking |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 40 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Hors HOR ATS veiller à optimiser avec précaution le stationnement entre aéronefs, cause parking de petite taille. | Outside ATS SKED optimise with care parking between aircraft, because of the small size of the apron. |

**AD 2 LFEC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFEC .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFEC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEC .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFEC .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB<br>AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 22 51 54 16 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 051.00 (053) | 833 x 24 | 5.7 t revêtue / paved | 48°27'38.05"N 005°04'06.71"W ( 48°27'39.77"N 005°04'03.50"W ) ------ GUND NIL | THR : 119ft DTHR : 120ft |
| 23 | 231.00 (233) | 833 x 24 | 5.7 t revêtue / paved | 48°27'54.94"N 005°03'35.11"W ( 48°27'52.87"N 005°03'38.99"W ) ------ GUND NIL | THR : 142ft DTHR : 139ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | 50 | 30 | 1003 x 150 | NIL | NIL |
| 23 | NIL | NIL | 30 | 1003 x 150 | NIL | NIL |

**AD 2 LFEC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 833 | 863 | 883 | 748 | |
| 23 | 833 | 863 | 833 | 730 | |

**AD 2 LFEC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | | G | | | | | | | |
| 23 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 23 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 05 | 833 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 23 | 833 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFEC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 8.7 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFEC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFEC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | OUESSANT Information (FR) | 118.105 MHz | HO | Exploitant : Ville d'Ouessant. - O/R pour transport et EVASAN. |
| A/A | OUESSANT (FR) | 118.105 MHz | HO | Absence ATS. |

**AD 2 LFEC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | OSA | 351 kHz | H24 | 48°27'54.8"N 005°03'48.6"W | 174 ft | 25NM | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEC.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY* |

**AD 2 LFEC.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFEC.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

En raison de la présence de la zone D 18, en cas de départ IFR en l'absence de service ATS, demander la clairance à IROISE APP/INFO ou TEL : 02 98 32 02 32.

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 05 : Monter dans l'axe (RM 053°) jusqu'à *800* (658) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant d'atteindre *800* (658).

(1) Obstacle Tour du Stiff situé à 1084 m de la DER à gauche de l'axe.

RWY 23 : Monter dans l'axe (RM 233°) jusqu'à *1000* (858), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER. Eviter le survol de l'agglomération de Lampaul.

***22.1 DEPARTING FLIGHT***

*Due to D 18 area, in case of IFR departure without ATS, request clearance from IROISE APP/INFO or TEL : 02 98 32 02 32.*

***Recommanded instructions for IFR departures***

*RWY 05 : Climb straight ahead (MAG 053°) up to 800 (658) (1), then direct route up to enroute safety altitude. Do not turn before passing 800 (658).*

*(1) Obstacle Tour du Stiff located at 1084 m from DER to the left from axis.*

*RWY 23 : Climb straight ahead (MAG 233°) up to 1000 (858), then direct route up to enroute safety altitude. Do not turn before the DER. Avoid flying over Lampaul locality.*

**AD 2 LFEC.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| Péril animalier : occasionnel | *Wildlife strike hazard : random* |

**AD 2 LFEC.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFEC.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

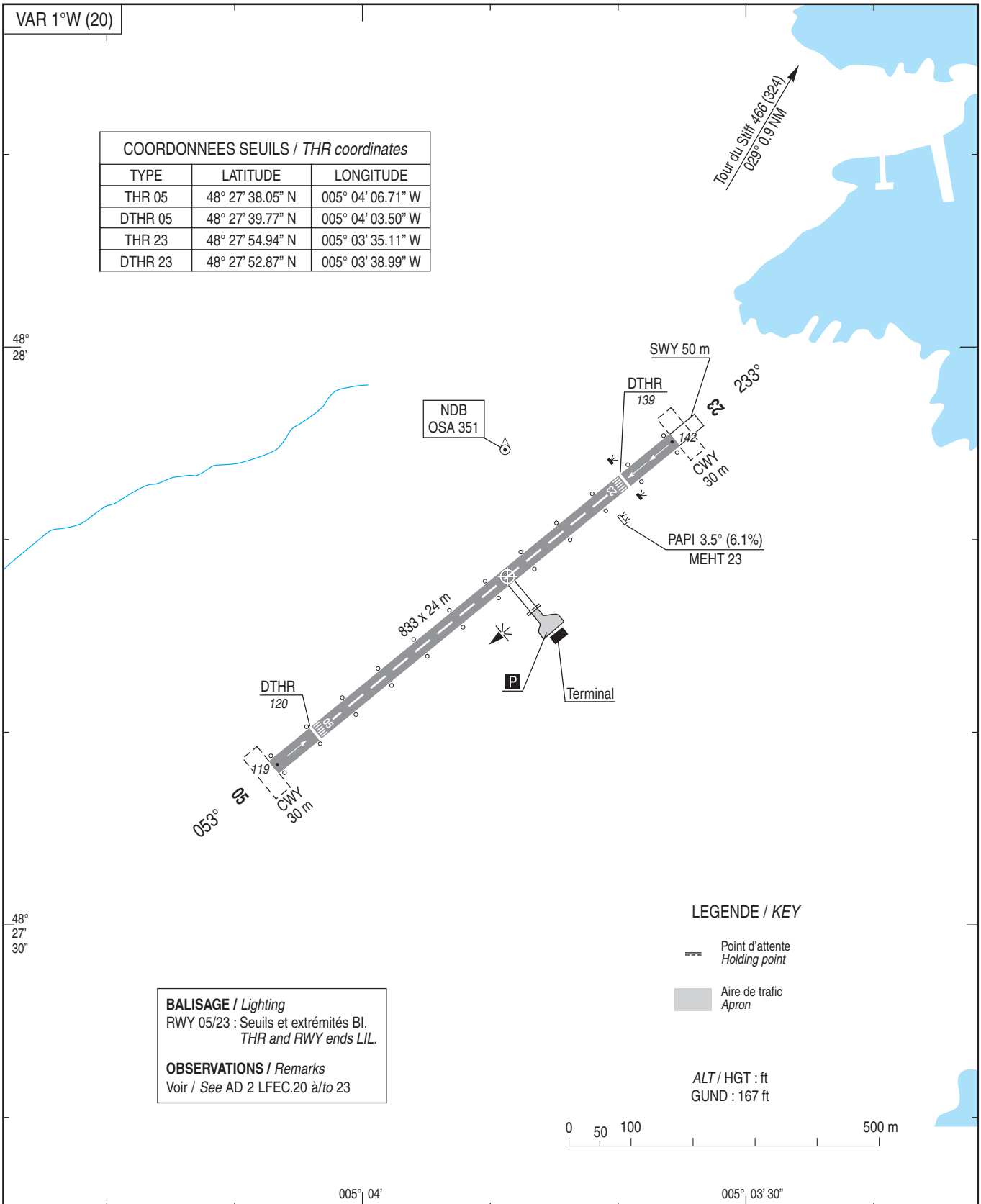
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATS** : AFIS 118.105 (FR uniquement/*only*)

# OUESSANT
48 27 48 N - 005 03 49 W
*ALT AD : 142 (5 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 05 | 48° 27' 38.05" N | 005° 04' 06.71" W |
| DTHR 05 | 48° 27' 39.77" N | 005° 04' 03.50" W |
| THR 23 | 48° 27' 54.94" N | 005° 03' 35.11" W |
| DTHR 23 | 48° 27' 52.87" N | 005° 03' 38.99" W |

**BALISAGE /** *Lighting*
RWY 05/23 : Seuils et extrémités BI.
*THR and RWY ends LIL.*

**OBSERVATIONS /** *Remarks*
Voir / *See* AD 2 LFEC.20 à/*to* 23

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B |
| 05 | NIL | LIL | 833 | 863 | 883 | 748 | Revêtue *Paved* | 5.7 t | 600* | 600* |
| 23 | NIL | LIL | 833 | 863 | 833 | 730 | | | 600* | 600* |
| | | | | | | | | | * 800 m : HN ou/*or* absence ATS | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| IAF NDB OSA | **REF LFEC AD 2.19** | | | x | | x |
| RW05 | 48°27'39.77" N | 005°04'03.50" W | x | | | x |
| RW23 | 48°27'52.87" N | 005°03'38.99" W | x | | | x |
| MATER | **REF ENR 4.4** | | x | | | x |
| IEC23 | 48°32'33.0" N | 004°54'53.4" W | x | | | x |
| FEC23 | 48°30'25.6" N | 004°58'52.9" W | x | | | x |
| IEC05 | 48°22'57.0" N | 005°12'51.0" W | x | | | x |
| FEC05 | 48°25'04.9" N | 005°08'52.7" W | x | | | x |
| EC401 | 48°30'06.5" N | 005°06'40.8" W | x | | | x |
| EC404 | 48°34'53.4" N | 004°57'42.8" W | x | | | x |
| EC410 | 48°26'00.1" N | 005°07'09.7" W | x | | | x |
| EC504 | 48°25'17.1" N | 005°15'40.9" W | x | | | x |
| EC510 | 48°29'32.4" N | 005°00'32.6" W | x | | | x |



© SIA

**RNP RWY05**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.3°W | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | EC401 | | | | | | | | | | |
| INA EC401 | IF | EC401 | | | | | | 2700 | | | | RNP APCH |
| | TF | EC504 | | 233 | 231.2 | 7.7 | L | 2700 | | 150 | | RNP APCH |
| | TF | **IEC05** | | 142 | 141.1 | 3.0 | L | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| INA EC504 | IF | EC504 | | 233 | 231.2 | 7.7 | L | 2700 | | 150 | | RNP APCH |
| | TF | **IEC05** | | 142 | 141.1 | 3.0 | L | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| APCH | IF | **IEC05** | | | | | | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| | TF | **FEC05** | | 052 | 051.1 | 3.4 | | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| | TF | RW05 | Yes | 053 | 051.1 | 4.1 | | | | | **-3.5° / 15,0** | RNP APCH |
| | TF | EC510 | Yes | 053 | 051.2 | 3.0 | L | | | | | RNP APCH |
| | DF | EC401 | | | | | | 1700 | | 150 | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFEC |
| **Runway** | 5 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E05A |
| **LTP/FTP Latitude** | 482739.7690N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0050403.5000W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 87.5 |
| **FPAP Latitude** | 482814.1410N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 34.3720 |
| **FPAP Longitude** | 0050259.1780W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 64.3220 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 952 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 03 05 06 0C 05 00 00 01 35<br>30 05 F2 16 CC 14 A8 40 D3 FD<br>6B 17 88 0C 01 84 F6 01 2C 81<br>5E 01 64 77 C8 FA 7E 46 D4 D9 |
| **Calculated CRC Value** | 7E46D4D9 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | EC |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 36.6 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 36.6 |



© SIA

## OUESSANT

## **PRECODING RNP** RWY 23

**RNP RWY23**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.3°W | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | EC401 | | | | | | | | | | RNP APCH |
| INA MATER | IF | MATER | | | | | | | | | | RNP APCH |
| | TF | **IEC23** | | 319 | 317.2 | 7.7 | L | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| INA EC401 | IF | EC401 | | | | | | 2700 | | | | RNP APCH |
| | TF | EC404 | | 053 | 051.2 | 7.6 | R | 2700 | | 150 | | RNP APCH |
| | TF | **IEC23** | | 143 | 141.3 | 3.0 | R | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| INA EC404 | IF | EC404 | | | | | | | | | | RNP APCH |
| | TF | **IEC23** | | 143 | 141.3 | 3.0 | R | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| APCH | IF | **IEC23** | | | | | | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| | TF | **FEC23** | | 233 | 231.3 | 3.4 | | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| | TF | RW23 | Yes | 233 | 231.3 | 4.1 | | | | | **-3.5° / 15,0** | RNP APCH |
| | TF | EC410 | Yes | 233 | 231.2 | 3.0 | R | | | | | RNP APCH |
| | DF | EC401 | | | | | | 1700 | | 150 | | RNP APCH |



© SIA

## Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFEC |
| Runway | 23 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E23A |
| LTP/FTP Latitude | 482752.8670N |
| LTP/FTP Longitude | 0050338.9885W |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 93.3 |
| FPAP Latitude | 482718.4870N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -34.3800 |
| FPAP Longitude | 0050443.2940W |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -64.3055 |
| Threshold Crossing Height | 15.00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.50 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 968 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 03 05 06 0C 17 00 00 01 33 32<br>05 46 7D CC 14 27 00 D4 FD A5 17<br>68 F3 FE 9D 09 FE 2C 81 5E 01 64<br>79 C8 FA 39 70 E6 10 |
| Calculated CRC Value | 3970E610 |

## Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records.

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | EC |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 42.4 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 42.4 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

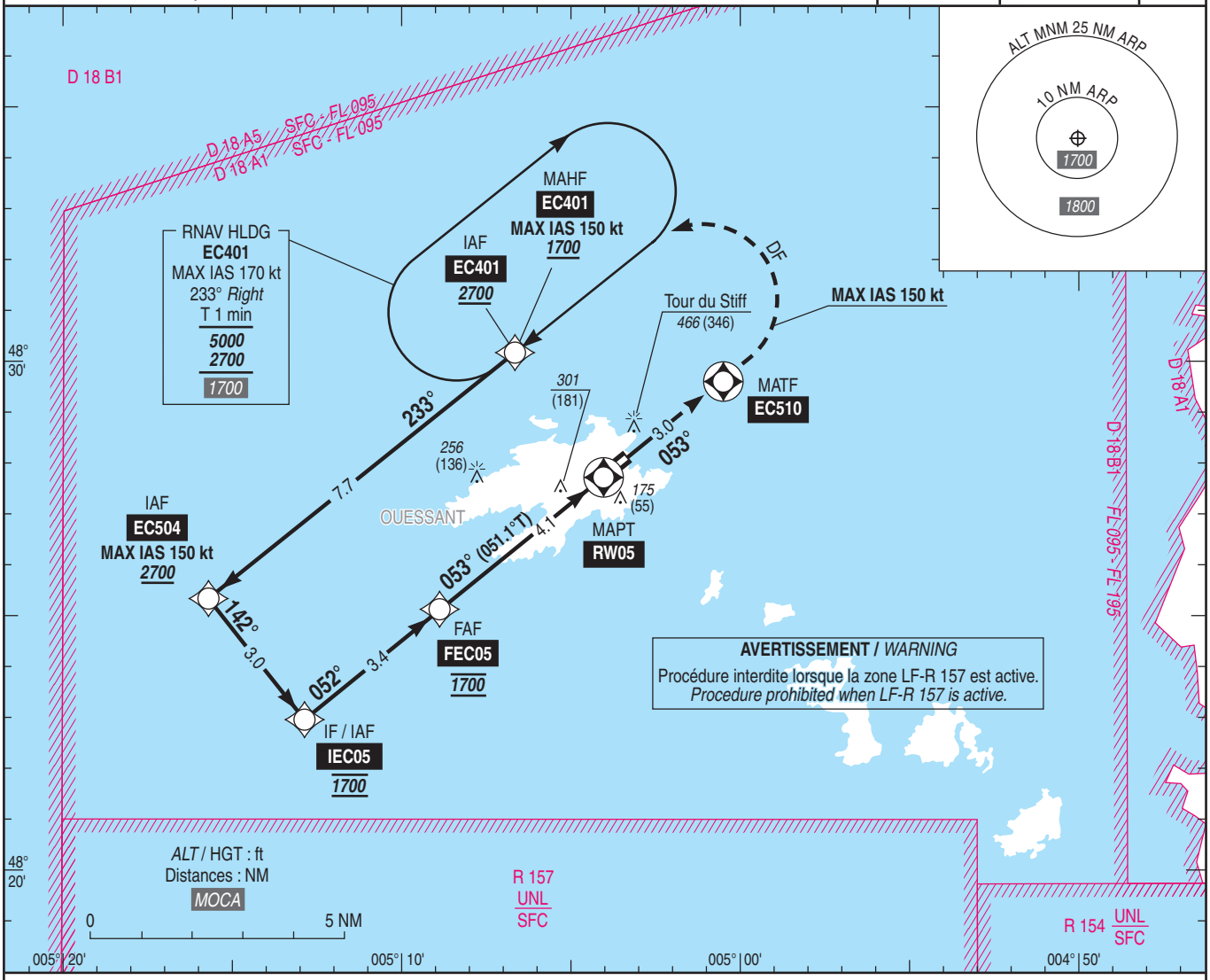
CAT A B

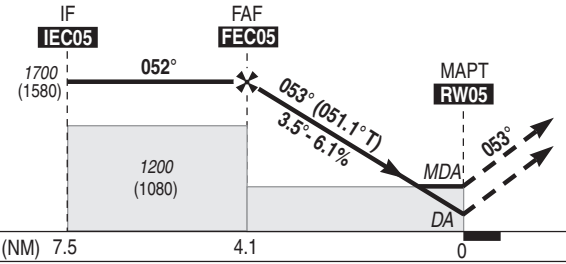
*ALT AD : 142,* ***DTHR : 120 (5 hPa)***

## OUESSANT

**RNP** RWY 05

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : OUESSANT Information 118.105 (FR seulement /*only*)<br>Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de BREST auprès de IROISE Information 119.575.<br>***A/A*** *FR only. Obtain BREST QNH from IROISE Information 119.575.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 53234**<br>**E05A**<br>RDH / TCH : 49 | VAR<br>1° W<br>(20) |




API : Monter **dans l'axe**. A **EC510**, **tourner à gauche** en montée vers ***1700*** (1580) pour rejoindre directement **EC401**.
Monter à *1000* (880) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH :* Climb ***straigth ahead***. *At* ***EC510***, ***turn left*** *climbing up to* ***1700*** *(1580) to join directly* ***EC401***.
*Climb up to 1000 (880) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans QNH local / *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (360) | 1500 | 360 | ***560*** (440) | 1500 | 555 | ***770*** (650) | 1500 | ***870*** (750) | 1500 |
| B | ***500*** (380) | | 375 | | | | | 1600 | | 1600 |

| **DIST RW05** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***541*** (421) | ***913*** (793) | ***1285*** (1165) | ***1656*** (1536) |

Observations / *Remarks* : (1) Circuits AD RWY 05 et 23 : interdits au Nord de la piste. / *AD circuits RWY 05 and 23 prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach : voir / see* AIP ENR 1.5

| FAF - RWY05 | 4.1 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 32 | 3 min 05 | 2 min 45 | 2 min 28 | 2 min 15 | 2 min 04 | 1 min 54 | 1 min 46 | 1 min 39 | 1 min 33 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 500 | 560 | 620 | 680 | 740 | 810 | 870 | 930 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# OUESSANT

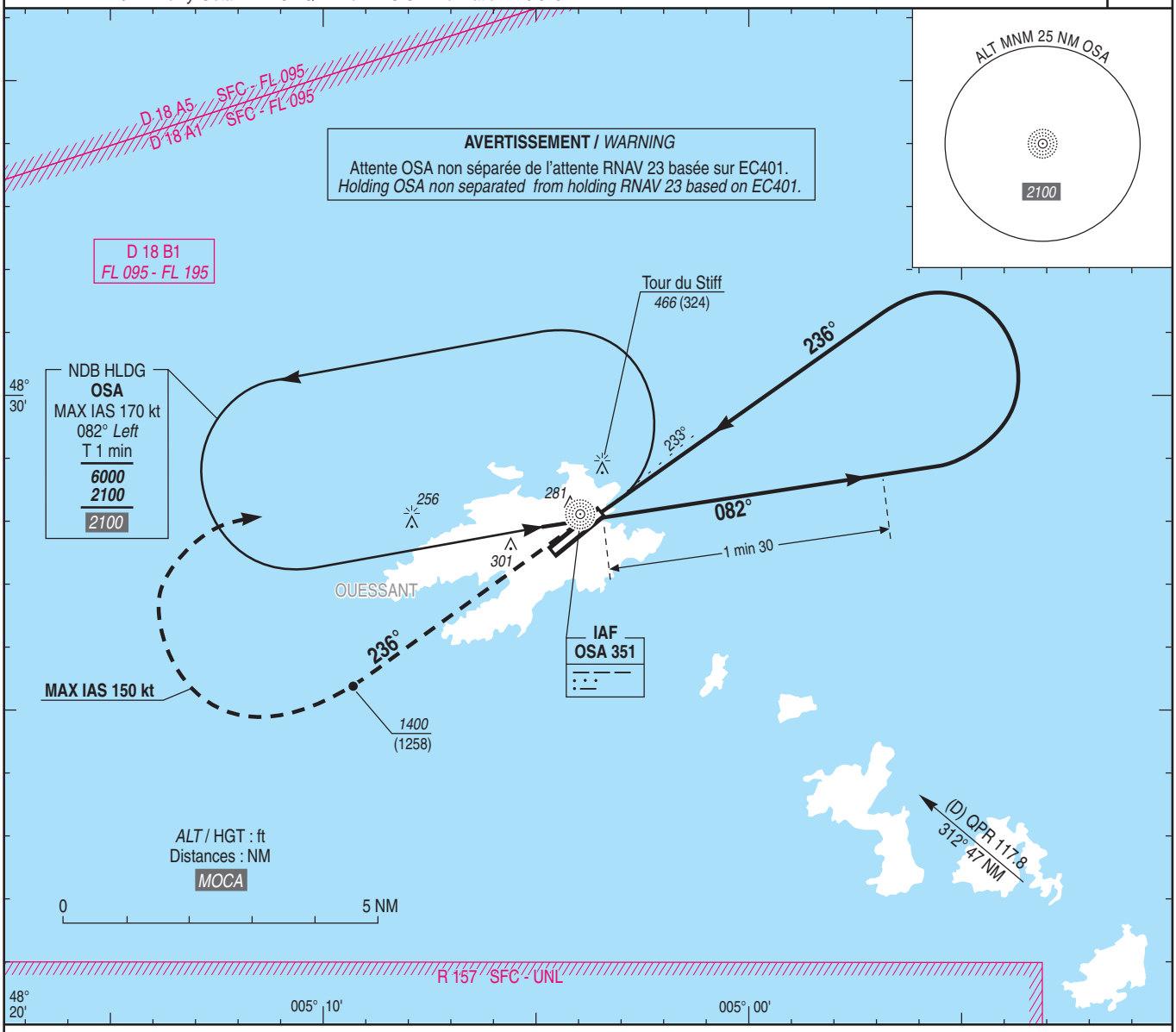
CAT A B

***ALT AD : 142 (6 hPa)**, DTHR : 139*

NDB RWY 23

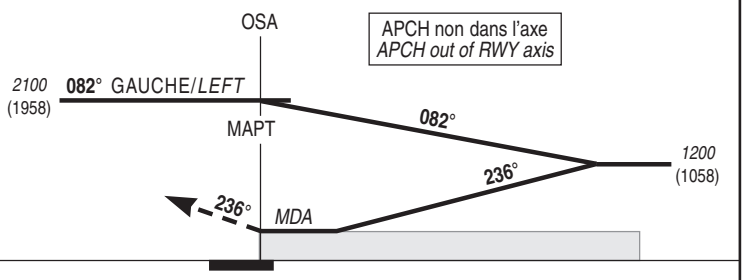
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : OUESSANT Information 118.105 (FR seulement / *only*)
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de BREST auprès de IROISE Information 119.575.
***A/A** FR only. Obtain BREST QNH from IROISE Information 119.575.*

VAR
1° W
(20)




API : Monter au **QDR 236°** de OSA (RM 236°). A ***1400*** (1258) tourner à **droite** vers **OSA** en montée vers ***2100***.
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1400* (1258) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **QDR 236°** OSA (MAG 236°). At **1400** (1258) turn **right** to **OSA** up to **2100**.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1400 (1258) prior to level acceleration.*




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

| CAT | NDB (1) | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement /*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***770*** (630) | 2900 | 623 | ***770*** (630) | 2900 | ***870*** (730) | 2900 |

Observations / *Remarks* : (1) Circuits AD RWY 05 et 23 : interdits au Nord de la piste / *AD circuits RWY 05 and 23 prohibited North of RWY.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

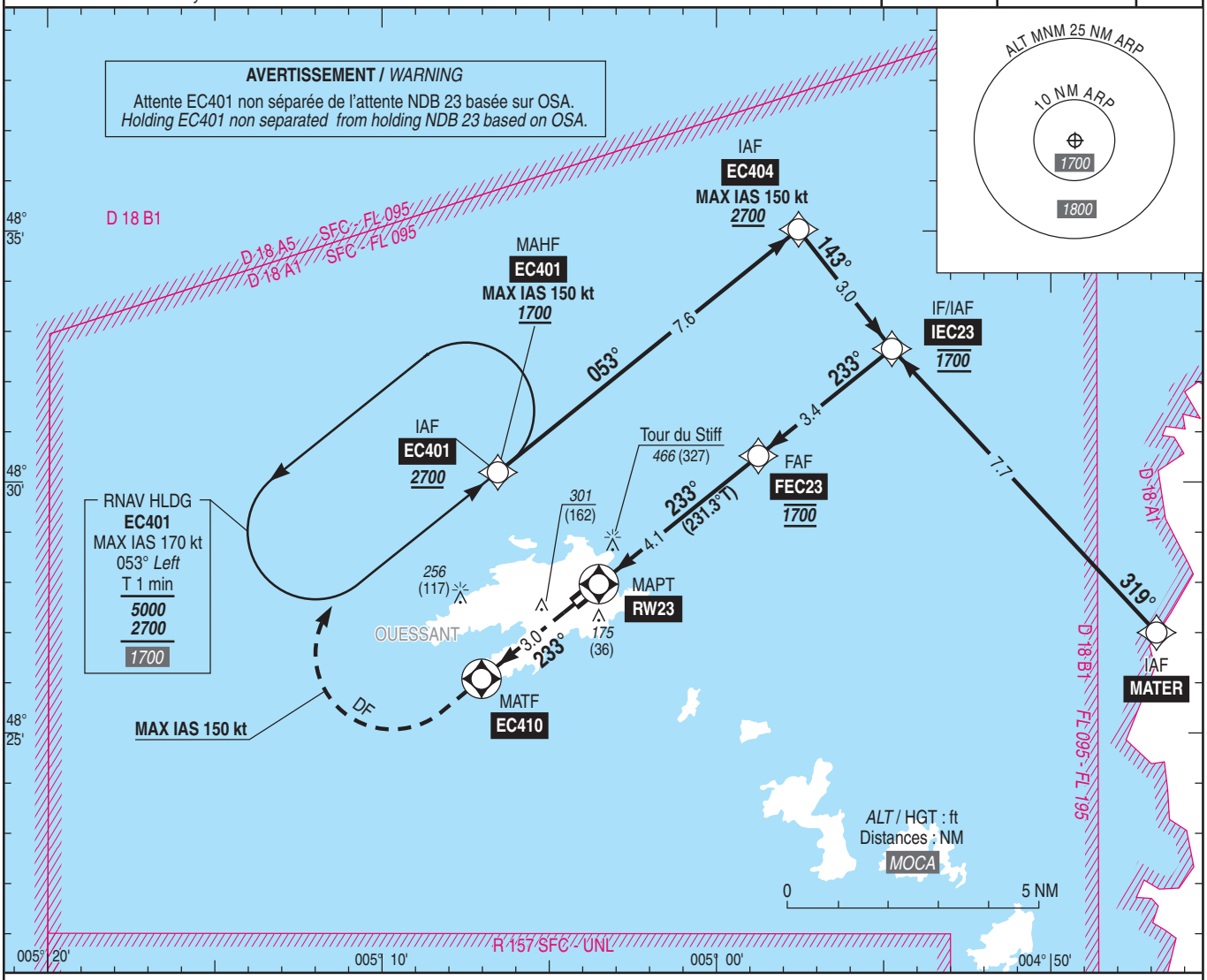
# OUESSANT

CAT A B
*ALT AD : 142,* ***DTHR : 139 (5 hPa)***

**RNP** RWY 23

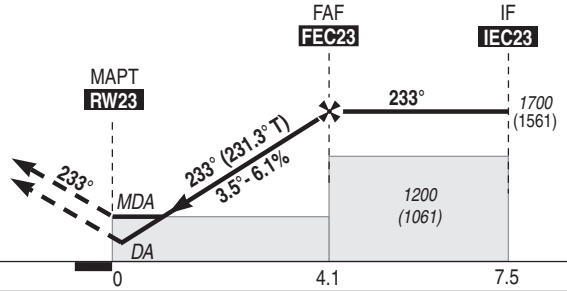
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : OUESSANT Information 118.105 (FR seulement */only*)
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de BREST auprès de IROISE Information 119.575.
***A/A*** *FR only. Obtain BREST QNH from IROISE Information 119.575.*

| RNP APCH | EGNOS CH 53861 E23A RDH / TCH : 49 | VAR 1° W (20) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe**. A **EC410**, **tourner à droite** en montée vers ***1700*** (1561) pour rejoindre directement **EC401**.
Monter à *1000* (861) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***EC410****,* ***turn right*** *climbing up to* ***1700*** *(1561) to join directly* ***EC401****.*
*Climb up to 1000 (861) prior to level acceleration.*




DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans QNH local / *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***440*** (300) | 1400 | 279 | ***720*** (580) | 1500 | 573 | ***770*** (630) | 1500 | ***870*** (730) | 1500 |
| B | | | 294 | | | | | 1600 | | 1600 |

| DIST RW23 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***560*** (421) | ***932*** (793) | ***1304*** (1165) | ***1675*** (1536) |

Observations / *Remarks* : (1) Circuits AD RWY 05 et 23 : interdits au Nord de la piste. / *AD Circuits RWY 05 and 23 prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach : voir / see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW23 | 4.07 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 29 | 3 min 03 | 2 min 43 | 2 min 27 | 2 min 13 | 2 min 02 | 1 min 53 | 1 min 45 | 1 min 38 | 1 min 32 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 500 | 560 | 620 | 680 | 740 | 810 | 870 | 930 | 990 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFEV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFEV - GRAY SAINT ADRIEN

**AD 2 LFEV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°25'56"N 005°37'17"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 km SE GRAY |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 689 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 156 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.7059°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.127°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROCLUB DE GRAY ET DE SA REGION |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome 70100 GRAY |
| | Telephone | 03 84 65 00 84 ou/or 06 43 36 64 57 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aero.gray@free.fr<br>Site internet : http://gray-aeroclub.fr |

**AD 2 LFEV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HX | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | NIL | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100 LL et JET A1 : H24, 7j / 7<br>Paiements carte TOTAL sur automate. | 100LL and JET A1 : H24, 7 days on 7<br>Payments TOTAL card with automaton. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEV.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100 LL - JET A1 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Automate | Automaton |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Prendre contact avec les clubs et/ou les entreprises basés. | Contact the based flying clubs and/or enterprises. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | JG Aviation<br>TEL : 03 84 65 51 11<br>E-mail : gilbert.salfati@jgaviation.eu | Gray Light Aviation<br>TEL : 03 84 65 51 11<br>E-mail : info@gray-lightaviation.com |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEV.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels et gîtes à proximité | Hotels and lodges nearby |
| 2 | Restaurants | Restaurants à proximité | Restaurants nearby |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et véhicules de location à proximité | Taxis and rental vehicles nearby |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFEV.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFEV.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobé et herbe | Asphalt and grass |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 12 F/D/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 7,5 m ; TWY B : 10,5 m et/and C : 10,5 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Enrobé | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 20 F/C/W/T, TWY B et/and C : 18 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aire de trafic aviation générale<br>Aire de trafic J.G.Aviation | Apron general aviation<br>Apron J.G.Aviation |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Aviation générale : 207,33 m (679 ft)<br>J.G.Aviation : 209,483 m (686 ft) | General aviation : 207,33 m (679 ft)<br>J.G.Aviation : 209,483 m (686 ft) |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | TWY A réservé aux aéronefs dont l'envergure est inférieure à 15 m.<br>TWY C réservé aux aéronefs dont l'envergure est inférieure à 12 m. | TWY A reserved for aircraft whose wingspan is smaller than 15 m.<br>TWY C reserved for aircraft whose wingspan is smaller than 12 m. |

**AD 2 LFEV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Non | No |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marques de seuils et d'identification de piste, marques de point cible, lignes axiales de piste et de voies de circulation, points d'attente. | RWY thresholds and designation markings, aiming point markings, RWY and TWY center lines, holding points. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFEV .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEV.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | voir / see AIP GEN 3.5 |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFEV .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | |

**AD 2 LFEV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 075.10 (072) | 1265 x 30 | 18 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 47°25'48.91"N 005°36'35.89"E<br>( 47°25'49.41"N 005°36'38.66"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 666ft<br>DTHR : 668ft |
| 25 | 255.10 (252) | 1265 x 30 | 18 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 47°25'59.44"N 005°37'34.23"E<br>( 47°25'58.77"N 005°37'30.54"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 695ft<br>DTHR : 690ft |
| 07L | 075.10 (072) | 860 x 50 | non revêtue / not paved | 47°25'51.37"N 005°36'39.37"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 663ft |
| 25R | 255.10 (252) | 860 x 50 | non revêtue / not paved | 47°25'58.53"N 005°37'19.03"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 673ft |
| 07R | 075.12 (072) | 350 x 20 | non revêtue / not paved | 47°25'51.85"N 005°36'57.76"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 671ft |
| 25L | 255.12 (252) | 350 x 20 | non revêtue / not paved | 47°25'54.76"N 005°37'13.91"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 675ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | 1385 x 80 | NIL | (1) |
| 25 | NIL | NIL | NIL | 1385 x 80 | NIL | (2) |
| 07L | NIL | NIL | NIL | 860 x 60 | NIL | NIL |
| 25R | NIL | NIL | NIL | 860 x 60 | NIL | NIL |
| 07R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 25L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA 90m x 60m

(2) RESA 90m x 60m

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEV.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 1185 | 1185 | 1265 | 1125 | RWY 07 : Fins de TORA, de TODA et de LDA situées au seuil décalé opposé (DTHR 25) |
| 25 | 1205 | 1205 | 1265 | 1125 | RWY 25 : Fins de TORA, de TODA et de LDA situées au seuil décalé opposé (DTHR 07) |
| 07L | 860 | 860 | 860 | 860 | Réservée aux avions basés<br>Reserved for home-based ACFT |
| 25R | 860 | 860 | 860 | 860 | Réservée aux avions basés<br>Reserved for home-based ACFT |
| 07R | 350 | 350 | 350 | 350 | Réservée aux ULM basés<br>Reserved for home-based microlights |
| 25L | 350 | 350 | 350 | 350 | Réservée aux ULM basés<br>Reserved for home-based microlights |

**AD 2 LFEV.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 40 ft | | | | | |
| 25 | | G | PAPI 3.6 ° 6.3 % | 41 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 07 | 1265 | 60 | W | LIL | R | | | (1) |
| 25 | 1265 | 60 | W | LIL | R | | | (2) |

(1) Surface de protection obstacle PAPI limitée à 9 km. / PAPI obstacle protection surface limited to 9 km.
Balisage latéral de couleur rouge sur les 60 derniers mètres. / Edge lighting red on the last 60 metres.

(2) Balisage latéral de couleur rouge sur les 80 derniers mètres. / Edge lighting red on the last 80 metres.

**AD 2 LFEV.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A : balises réfléchissantes.<br>TWY B et C : lampes bleues. | TWY A : retroreflecting lights.<br>TWY B and C : blue lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Conforme aux prescriptions : groupe + onduleur | Compliant with prescriptions : power unit + inverter |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 15 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEV.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFEV.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFEV.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | GRAY (FR) | 118.840 MHz | HX | |

**AD 2 LFEV.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEV .20 Règlements de circulation locaux *Local trafficregulations***

**20.1 VOLS IFR**

En IFR, accès uniquement à la piste par le point d'attente B.

***20.1 IFR FLIGHTS***

*On IFR, access to the RWY only by holding point B.*

**20.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION**

Seule la voie de circulation B est utilisable en vol aux instruments de nuit.

Utilisation du PAPI obligatoire de jour et de nuit sur piste revêtue.

L'utilisation simultanée des pistes est interdite.

Décollage obligatoire depuis les extrémités de piste.

***20.2 USE RESTRICTIONS***

*Only TWY B is available for VFR flights by night.*

*Mandatory use of PAPI on paved RWY, day and night.*

*Simultaneous use of RWYs is prohibited.*

*TKOF from RWYs ends is mandatory.*

**AD 2 LFEV .22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 07 : Monter à 6% (1)(2) Rm 074°.A 1178 (500) route directe en montée à 6% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 25 : Monter à 6,5% (3)(4) Rm 254°.A 1178 (500) route directe en montée à 6,5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Le relief d'altitude 817 (139) dans le 080° de l'ARP à 750 m impose une pente théorique de 6 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) La pente au décollage fait abstraction de l'obstacle d'altitude 696 (18) à 146 m dans le 160° de l'ARP et de la végétation d'altitude 700 (22) à 155 m dans le 153° de l'ARP.

(3) Le relief d'altitude 851 (173) dans le 247° à 1700 m de l'ARP impose une pente théorique de montée de 6,5 %jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(4) La pente au décollage fait abstraction de la végétation d'altitude 771 (93) à 1030 m dans le 250° de l'ARP.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

*Recommended instructions for IFR departures*

*RWY 07 : Climb 6% (1)(2) MAG 074° to 1178 (500) then route direct climbing 6% to enroute safety altitude.*

*RWY 25 : Climb 6,5% (3)(4) MAG 254° to 1178 (500) then route direct climbing 6,5% to enroute safety altitude.*

*(1) The 817 (139) relief 080° ARP at 750 m, forces a 6% theoretical climb slope up to the en-route safety altitude.*

*(2) Takeoff slope doesn't take into account the 696 (18) obstacle 160° ARP at 146 m, and the 700 (22) vegetation 153° ARP at 155 m.*

*(3) The 851 (173) relief 247° 1700 m away from the ARP forces a 6.5% theoretical climb slope up to the en-route safety altitude.*

*(4) Takeoff slope doesn't take into account the 771 (93) vegetation 250° ARP at 1030 m.*

**AD 2 LFEV .23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

PCL sur FREQ A/A :

- 3 coups pour allumer le balisage,
- 5 coups pour couper le balisage.

***23.1 AD EQUIPMENT***

*PCL on A/A FREQ :*

- *3 strokes to switch lighting on,*
- *5 strokes to switch lighting off.*

**AD 2 LFEV .24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFEV .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

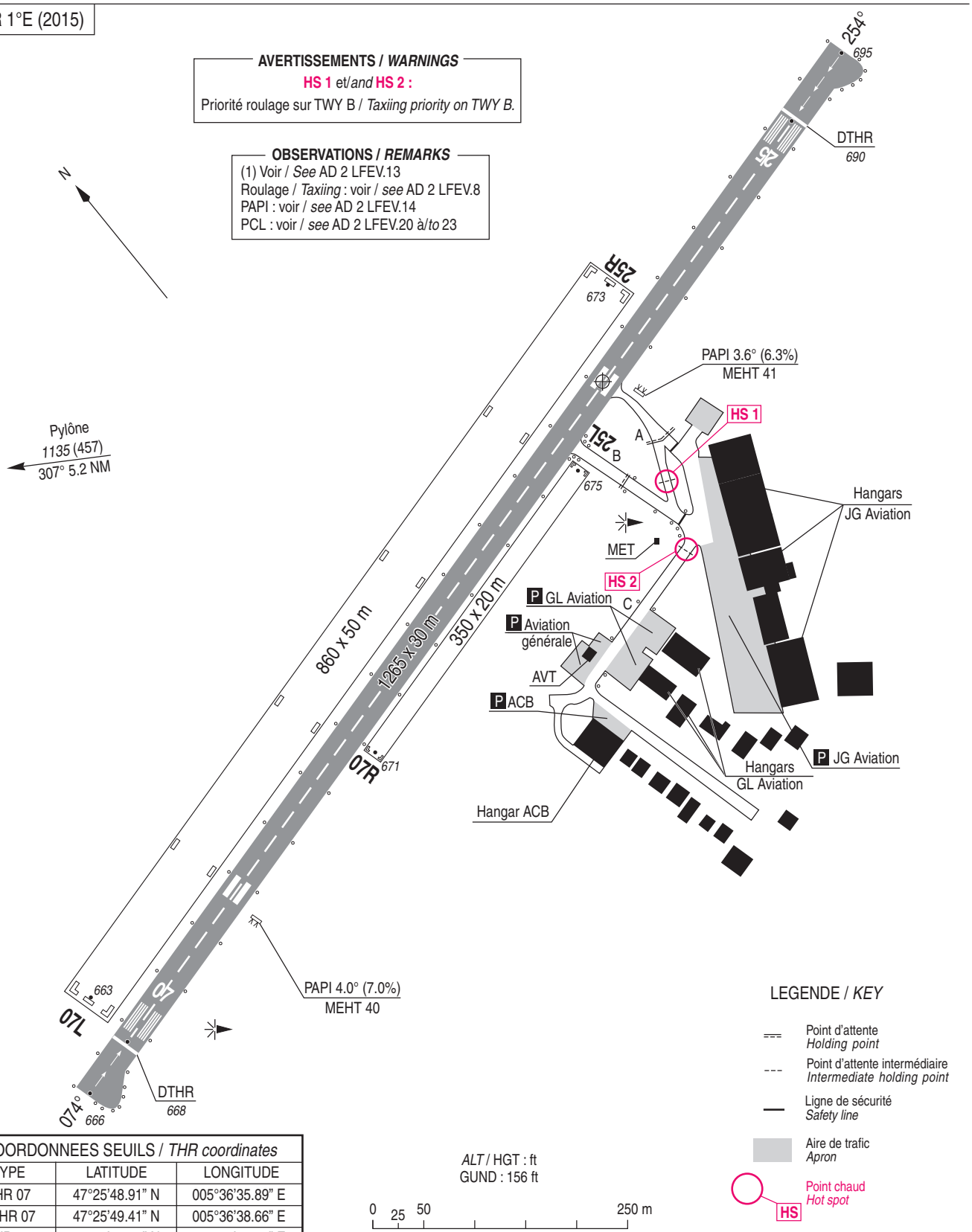
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**A/A** : 118.840 (FR seulement/*only*)

## GRAY SAINT ADRIEN
47 25 56 N - 005 37 17 E
*ALT AD : 689 (25 hPa)*

VAR 1°E (2015)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 07 | 47°25'48.91" N | 005°36'35.89" E |
| DTHR 07 | 47°25'49.41" N | 005°36'38.66" E |
| THR 25 | 47°25'59.44" N | 005°37'34.23" E |
| DTHR 25 | 47°25'58.77" N | 005°37'30.54" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA (1) | TODA (1) | ASDA | LDA (1) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | BI | 1185 | 1185 | 1265 | 1125 | Revêtue | 18 F/C/W/T | 800 | 800 | - | - |
| 25 | NIL | BI | 1205 | 1205 | 1265 | 1125 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| EV401 | 47°28'27.8"N | 005°22'41.4"E | X | |
| EV402 | 47°18'48.3"N | 005°26'28.4"E | X | |
| IEV07 | 47°23'38.1"N | 005°24'35.1"E | X | |
| FEV07 | 47°24'33"N | 005°29'42.2"E | X | |
| EV405 | 47°28'32.9"N | 005°35'36.5"E | X | |
| RW07 | 47°25'49.74"N | 005°36'40.50"E | X | |



© SIA

**RNP A RWY 07**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2015 1.1°E | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | EV 401 | Yes | 209 | 210.1 | T 1 min | L | 2500 | 3500 | 150 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA EV401 | IF | EV401 | - | | | | | 2500 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IEV07 | - | 164 | 165.1 | 5,0 | | 2500 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA EV402 | IF | EV402 | - | | | | | 2500 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IEV07 | - | 344 | 345.1 | 5,0 | - | 2500 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA IEV07 | IF | IEV07 | - | | | | | 2500 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IEV07 | | | | | | 2500 | | | | RNP APCH |
| | TF | FEV07 | - | 074 | 075.0 | 3,7 | | 2500 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW07 | Yes | 074 | 075.0 | 4,8 | - | | - | - | -3.5 /12 | RNP APCH |
| | DF | EV405 | | | | | L | - | 2000 | - | | RNP APCH |
| | TF | EV 401 | | 268 | 269.5 | 8,8 | - | 2500 | - | - | | RNP APCH |



© SIA

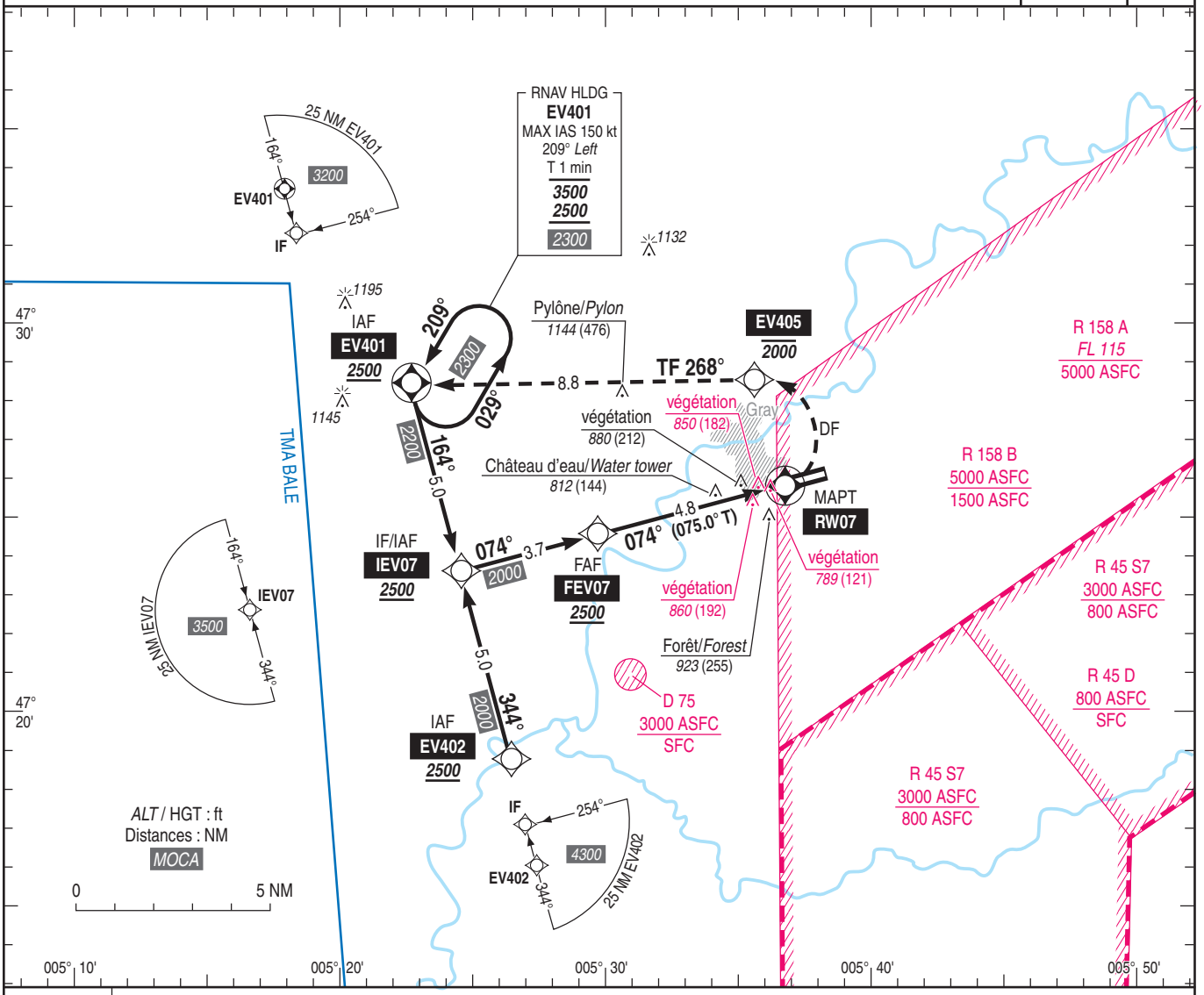
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 685,* ***THR : 668 (25 hPa)***

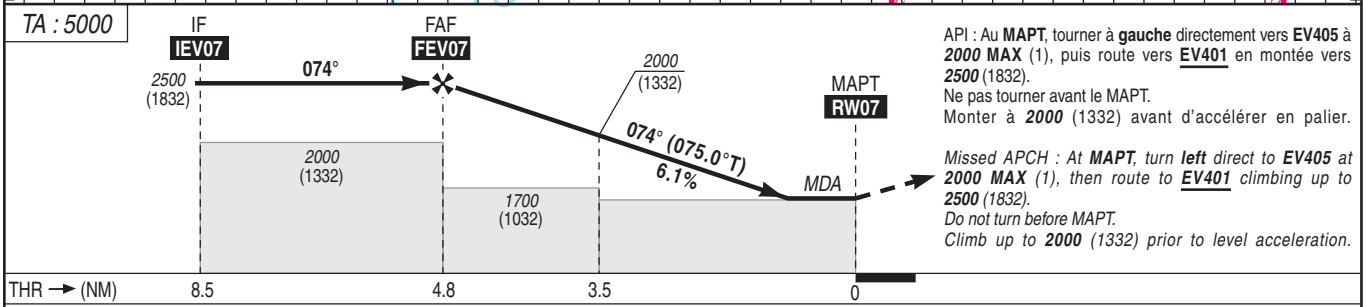
**GRAY** SAINT ADRIEN

**RNP** A RWY 07

ATIS : NIL
TWR : NIL
**A/A** : 118.840 MHz (FR seulement/*only*).
Obtenir / *Obtain* QNH auprès de / *from* ATIS BALE 127.880 ou / *or* BALE Information 135.850

**RNP APCH** | VAR 1° E (15)




API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** directement vers **EV405** à ***2000 MAX*** (1), puis route vers **EV401** en montée vers ***2500*** (1832).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à ***2000*** (1332) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***MAPT****, turn* ***left*** *direct to* ***EV405*** *at* ***2000 MAX*** *(1), then route to* ***EV401*** *climbing up to* ***2500*** *(1832).*
*Do not turn before MAPT.*
*Climb up to* ***2000*** *(1332) prior to level acceleration.*

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

| CAT | MVL / *Circling* (2) HJ seulement / *only* (3) | | MVL / *Circling* (2) HJ seulement / *only* (3) Sans/*Without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1180*** (520) | 1500 | ***1530*** (860) | 1500 |
| B | | 1600 | | 1600 |

**DIST RW07**

| NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2200*** (1522) | ***1820*** (1152) | ***1450*** (781) |

Observations / *Remarks* : (1) La contrainte à *2000* MAX peut être levée si LF-R 158 B inactive / *The constraint at 2000 MAX can be lifted if LF-R 158 B inactive.*
(2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.* (3) Absence ATS

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW07 | 4.8 NM | 4 min 07 | 3 min 23 | 2 min 53 | 2 min 30 | 2 min 13 |
| VSP (ft/min) | | Non disponibles / *Not available* | | | | |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFEY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFEY - ILE D'YEU

**AD 2 LFEY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°43'03"N 002°23'33"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des pistes |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3.5 km Port-Joinville |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 79 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.5063°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE LA VENDEE |
| | Adresse / *Address* | 16 rue Olivier de Clisson<br>85002 La Roche sur Yon |
| | Telephone | 02 51 45 32 84 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFEY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | JAN-FEB, NOV-DEC : LUN-VEN : 0615-1100, 1330-1700<br>MAR, OCT : MER-SAM : 0615-1100, 1330-1700 ; DIM : 0815-1100, 1330-1700<br>APR-JUN, SEP : MER-DIM et JF : 0745-1130, 1330-1730<br>JUL-AUG : LUN-DIM 0745-1130, 1330-1800.<br>AFIS fermé le 25 décembre et le 01 janvier.<br>Le service est susceptible d'être rendu en dehors des HOR publiés sans préavis.<br>En dehors de ces HOR et JF : PPR AFIS, la veille avant 1100 ou dernier jour ouvrable avant le vol.<br>Aérodrome du Grand Phare - 85350 l'Ile d'Yeu<br>TEL. : 02 51 58 38 22<br>E-mail : yeu.aero@orange.fr | JAN-FEB, NOV-DEC : MON-FRI : 0615-1100, 1330-1700<br>MAR, OCT : WED-SAT : 0615-1100, 1330-1700 ; SUN : 0815-1100, 1330-1700<br>APR-JUN, SEP : WED-SUN and public HOL : 0745-1130, 1330-1730<br>JUL-AUG : MON-SUN 0745-1130, 1330-1800.<br>AFIS closed on 25 december and 01 january.<br>The service is likely to be provided outside the published SKED without notice.<br>Outside these SKED and public HOL, PPR AFIS on previous day before 1100 or on the last working day preceding flight.<br>Aérodrome du Grand Phare - 85350 l'Ile d'Yeu<br>TEL. : 02 51 58 38 22<br>E-mail : yeu.aero@orange.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | NIL | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Sur PPR AFIS | On PPR AFIS |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS | GRF (Global Reporting Format) : AFIS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEY .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance sur PPR AFIS, PN la veille avant 1100. | Handling on PPR AFIS, PN the previous day before 1100. |

**AD 2 LFEY .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | en ville | in town |
| 2 | Restaurants | en ville | in town |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi - Location vélos - Location voitures. | Taxi - Bike rental - Car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEY .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : jours d'activation consulter NOTAM et sur demande PPR PN 48HR avant le vol.<br>Niveau 1 :<br>En dehors de ces HOR. Extincteur sur roues à disposition sur aire de trafic (sous la vigie AFIS).<br>RFFS fermé le 25 décembre et le 01 janvier.<br>Le service est succeptible d'être rendu en dehors des horaires publiés sans préavis.<br>TEL : 02 51 58 38 22<br>E-mail: yeu.aero@orange.fr | Level 2 : activation schedule consult NOTAM and on request PPR PN 48HR before the flight.<br>Level 1 :<br>Outside these SKED. Wheeled extinguisher available on apron (under the ATS tower).<br>RFFS closed on 25 december and 01 january.<br>The service is likely to be provided outside the published SKED without notice.<br>TEL : 02 51 58 38 22<br>E-mail: yeu.aero@orange.fr |

**AD 2 LFEY .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige** ***Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFEY .8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 5.7 T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 12 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A / B : revêtu. | TWY A / B : paved. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 5.7 T. | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | P1 : aéronefs avec MTOW > 2 T.<br>P2 : aéronefs avec MTOW > 800kg ou trains rentrants.<br>P3 : aéronefs avec MTOW < 3 T. | P1 : aircraft with MTOW > 2 T.<br>P2 : aircraft with MTOW > 800kg or retracted gear.<br>P3 : aircraft with MTOW < 3 T. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFEY .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Deux points d'attente : A et B. | Two holding points : A and B. |

**AD 2 LFEY.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFEY.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFEY .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | Nantes |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | Nantes |
| | Période de validité / *Validity period* | H 24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 034.68 (035) | 575 x 50 | non revêtue / not paved | 46°42'54.83"N 002°23'41.75"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 44ft |
| 22 | 214.68 (215) | 575 x 50 | non revêtue / not paved | 46°43'10.19"N 002°23'26.30"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 65ft |
| 14 | 141.71 (142) | 1220 x 25 | 5.7 t<br>revêtue / paved | 46°43'16.76"N 002°23'48.53"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 42ft |
| 32 | 321.72 (322) | 1220 x 25 | 5.7 t<br>revêtue / paved | 46°42'45.67"N 002°23'12.85"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 79ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 14 | NIL | NIL | 35 | NIL | NIL | NIL |
| 32 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFEY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 575 | 575 | 575 | 500 | |
| 22 | 575 | 575 | 575 | 575 | |
| 14 | 1220 | 1255 | 1220 | 1220 | |
| 32 | 1220 | 1280 | 1220 | 1220 | |

**AD 2 LFEY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 14 | | G | | | | | | | |
| 32 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 14 | 1220 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 32 | 1220 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFEY.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A : oui | TWY A : yes |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | GE 21.5 kVa | EP 21.5 kVa |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFEY.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFEY.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFEY.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ILE D'YEU Information (FR) | 118.905 MHz | HO | |

**AD 2 LFEY.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFEY.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY* |

**AD 2 LFEY.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFEY.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 14 : monter dans l'axe à 3.7%(1) (RM 142°) jusqu'à *2000* (1921), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) La pente théorique de montée de 3.7% est déterminée par un arbre de 115ft situé à 385m de la DER, 140m à gauche de l'axe.

RWY 32 : monter dans l'axe (RM 322°) jusqu'à *1000* (958), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

MVL interdites RWY 04, 22

***22.1 OUTBOUND AIRCRAFT***

*Recommended instructions for IFR departures*

*RWY 14 : climb straight ahead at 3.7%(1) (MAG 142°) up to 2000 (1921), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) The theoretical departure climb of 3.7% is determined by a 115ft tree situated at 385m from the DER, 140m at the left of the axis.*

*RWY 32 : climb straight ahead (MAG 322°) up to 1000 (958), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

***22.2 INBOUND AIRCRAFT***

*circling prohibited RWY 04, 22*

**AD 2 LFEY.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Les informations concernant les activités dangereuses aux abords de l'ILE D'YEU et sur le continent dans les limites de la LF-D18 sont disponibles auprès du CCMAR ATLANTIQUE (indicatif ARMOR) fréquence 124.725.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. Pendant les horaires niveau 2 du RFFS.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*For information about dangerous activities, in the vicinity of ILE D'YEU and over the continent within the limits of LF-D18, contact CCMAR ATLANTIQUE (call sign ARMOR) FREQ 124.725.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. During RFFS level 2 SKED*

**AD 2 LFEY.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFEY.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

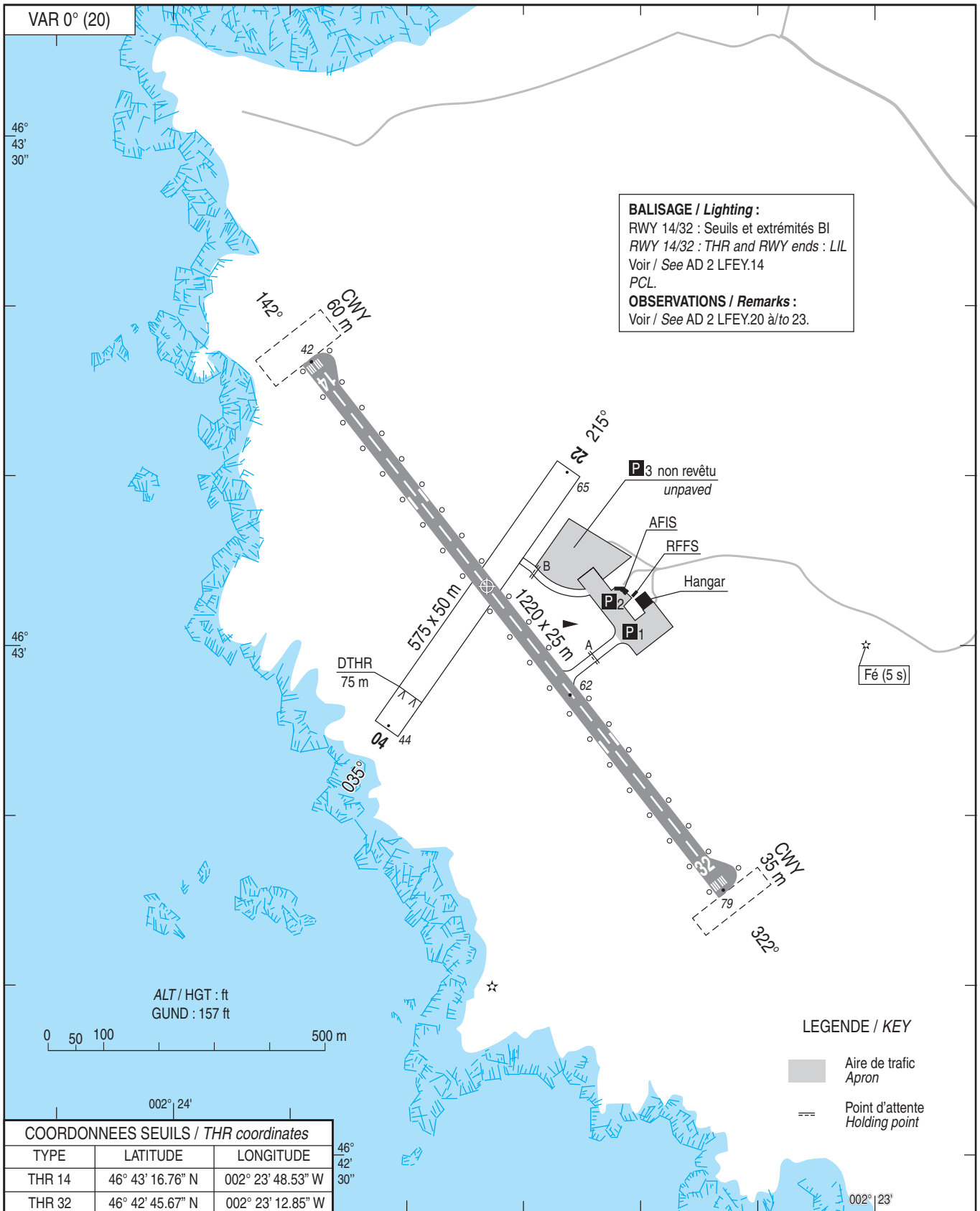
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : 118.905 (FR uniquement/*only*)

## ILE D'YEU
46 43 03 N - 002 23 33 W
*ALT AD : 79 (3 hPa)*




**BALISAGE / *Lighting* :**
RWY 14/32 : Seuils et extrémités BI
*RWY 14/32 : THR and RWY ends : LIL*
Voir / *See* AD 2 LFEY.14
*PCL.*
**OBSERVATIONS / *Remarks* :**
Voir / *See* AD 2 LFEY.20 à/*to* 23.

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 14 | 46° 43' 16.76" N | 002° 23' 48.53" W |
| THR 32 | 46° 42' 45.67" N | 002° 23' 12.85" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 14 | NIL | LIL | 1220 | 1255 | 1220 | 1220 | Revêtue *Paved* | 5.7 t | 550* | 550* | - | - |
| 32 | NIL | LIL | 1220 | 1280 | 1220 | 1220 | | | 550* | 550* | - | - |
| | | | | | | | | | * HN: 800 | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| BABAT | REF ENR 4.4 | | x | |
| ABADU | REF ENR 4.4 | | x | |
| GAGSO | REF ENR 4.4 | | x | |
| IEY14 | 46°51'02.2"N | 002°32'44.5"W | x | |
| FEY14 | 46°47'58.8"N | 002°29'12.9"W | x | |
| RWY14 | 46°43'16.76"N | 002°23'48.53"W | x | |
| ← | | | | |
| EY710 | 46°41'42.6"N | 002°22'00.5"W | x | |
| ABIXI | REF ENR 4.4 | | x | |
| BAGIB | REF ENR 4.4 | | x | |
| GIGEX | REF ENR 4.4 | | x | |
| IEY32 | 46°35'00.3"N | 002°14'20.5"W | x | |
| FEY32 | 46°38'08.8"N | 002°17'55.8"W | x | |
| RWY32 | 46°42'45.67"N | 002°23'12.85"W | x | |
| ← | | | | |
| EY510 | 46°44'19.8"N | 002°25'00.9"W | x | |



© SIA

**ILE D'YEU**
**PRECODING RNP** RWY 14

**RNP RWY14**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 0,3°W | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | GAGSO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA GAGSO | IF | GAGSO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IEY14 | - | 052 | 051.9 | 5.1 | - | **2000** | - | - | - | RNP APCH |
| INA ABADU | IF | ABADU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IEY14 | - | 231 | 230.4 | 4.9 | - | **2000** | - | - | - | RNP APCH |
| INA BABAT | IF | BABAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IEY14 | - | 141 | 140.5 | 5.1 | - | **2000** | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IEY14 | - | - | - | - | - | **2000** | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FEY14 | - | 142 | 141.6 | 3.9 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW14 | Yes | 142 | 141.6 | 6.0 | - | - | - | - | -3.0 / 15.0 | RNP APCH |
| | DF | EY610 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | EY710 | Yes | 142 | 141.7 | 2.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | GAGSO | - | - | - | - | R | - | 2000 | - | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFEY |
| **Runway** | 14 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E14A |
| **LTP/FTP Latitude** | 464316,7590N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022348,5300W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 60,6 |
| **FPAP Latitude** | 464233,6720N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -43,0870 |
| **FPAP Longitude** | 0022259,0850W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 49,4450 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 472 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 19 05 06 0C 0E 00 00 01 34<br>31 05 2E F5 0C 14 9C AD F8 FE<br>5E 16 62 AF FE 4A 82 01 2C 81<br>2C 01 64 3B C8 AF C0 34 3A EE |
| **Calculated CRC Value** | C0 34 3A EE |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 12,7 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 12,7 |



© SIA

**ILE D'YEU**
**PRECODING RNP** RWY 32

**RNP RWY32**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 0,3°W | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | ABIXI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ABIXI | IF | ABIXI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IEY32 | - | 051 | 051.1 | 004.9 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA GIGEX | IF | GIGEX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IEY32 | - | 232.0 | 231.9 | 5.1 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA BAGIB | IF | BAGIB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IEY32 | - | 321.0 | 320.9 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IEY32 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FEY32 | - | 322.0 | 321.8 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW32 | Yes | 322.0 | 321.8 | 5.9 | - | - | - | - | -3.0 / 15.0 | RNP APCH |
| | DF | EY410 | - | - | - | - | L | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | EY510 | Yes | 322 | 321.7 | 2.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | ABIXI | - | - | - | - | L | - | 2000 | - | - | RNP APCH |



© SIA

**ILE D'YEU**
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 32

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFEY |
| **Runway** | 32 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E32A |
| **LTP/FTP Latitude** | 464245,6700N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022312,8510W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 72,1 |
| **FPAP Latitude** | 464328,7560N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 43,0860 |
| **FPAP Longitude** | 0022402,3020W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -49,4510 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 472 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 19 05 06 0C 20 00 00 01 32<br>33 05 4C 02 0C 14 5A C4 F9 FE<br>D1 16 9C 50 01 AA 7D FE 2C 81<br>2C 01 64 3B C8 AF BB D9 D4 CE |
| **Calculated CRC Value** | BB D9 D4 CE |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 24,2 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 24,2 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

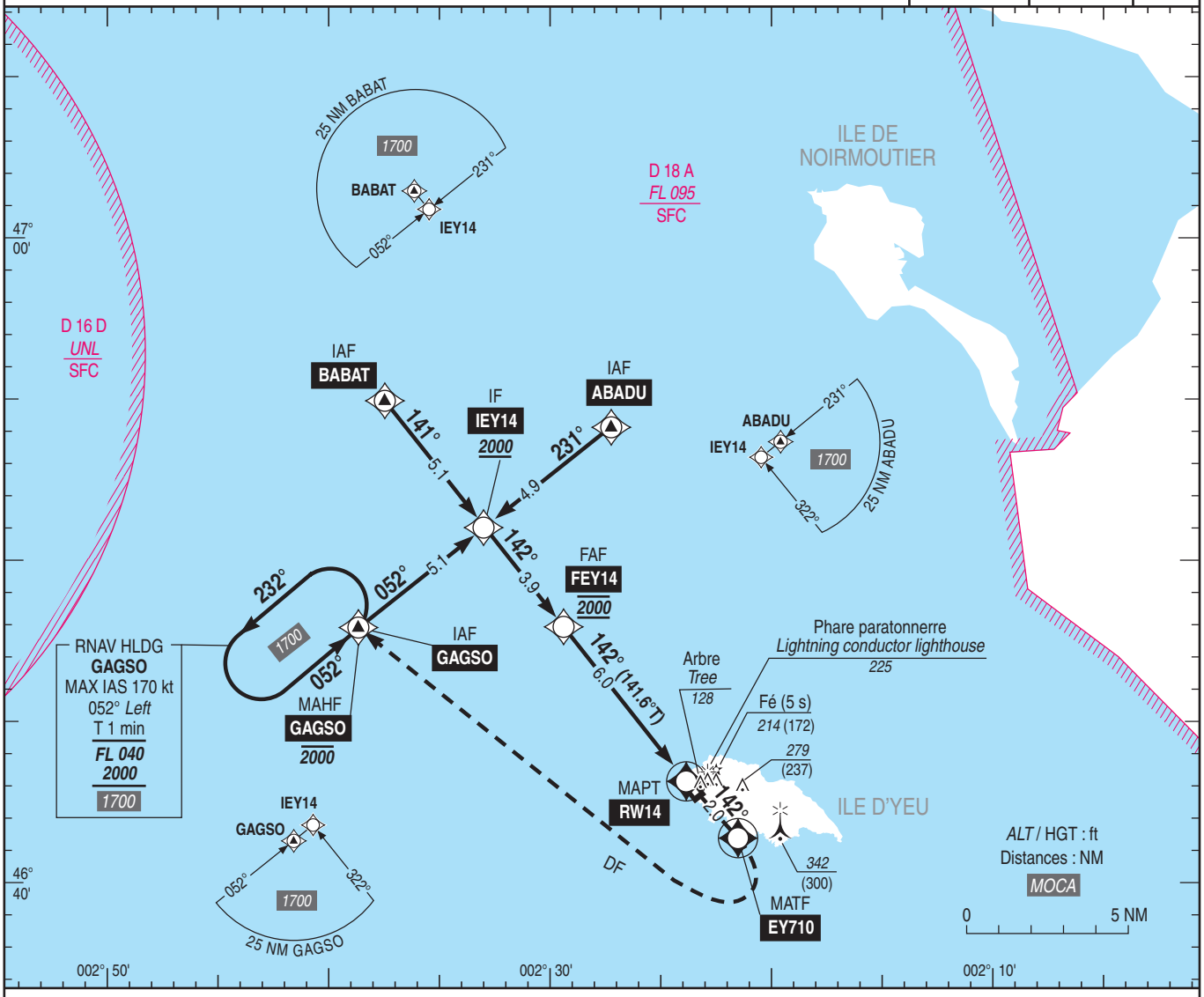
# ILE D'YEU

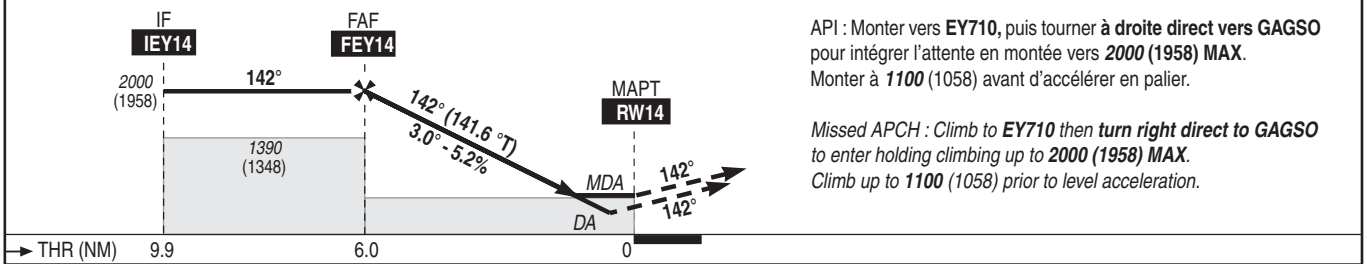
CAT A B

*ALT AD : 79,* ***THR : 42 (2 hPa)***

**RNP** RWY 14

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : ILE D'YEU Information 118.905 (FR uniquement/*only*).<br>Absence ATS : **A/A** (118.905) FR uniquement/*only*.<br>Obtenir/*Obtain* QNH sur/*from* ATIS NANTES 126.930 ou/*or* NANTES Information 122.800. | **RNP APCH** | **EGNOS<br>Ch 90855<br>E14A**<br>RDH : 49 | VAR<br>0°<br>(20) |




API : Monter vers **EY710,** puis tourner **à droite direct vers GAGSO** pour intégrer l'attente en montée vers ***2000*** **(1958) MAX**.
Monter à ***1100*** (1058) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***EY710*** *then* ***turn right direct to GAGSO*** *to enter holding climbing up to* ***2000 (1958) MAX***.
*Climb up to* ***1100*** *(1058) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***430*** (390) | 1500 | 384 | ***580*** (540) | 1500 | 537 | ***710*** (670) | **1500** | ***710*** (670) | 1500 |
| B | ***440*** (400) | 1500 | 396 | | | | ***770*** (730) | **1600** | ***770*** (730) | 1600 |

**DIST RW14**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***730*** (688) | ***1050*** (1008) | ***1360*** (1318) | ***1680*** (1638) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL uniquement sur la piste 14/32. Interdites à l'Est de la piste. Circuit RWY 32 : Gauche.
*(1) Circling only on RWY 14/32. Circling prohibited East of RWY. Left hand circuit RWY 32.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW14 | 6.0 NM | 5 min 08 | 4 min 14 | 3 min 36 | 3 min 08 | 2 min 46 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

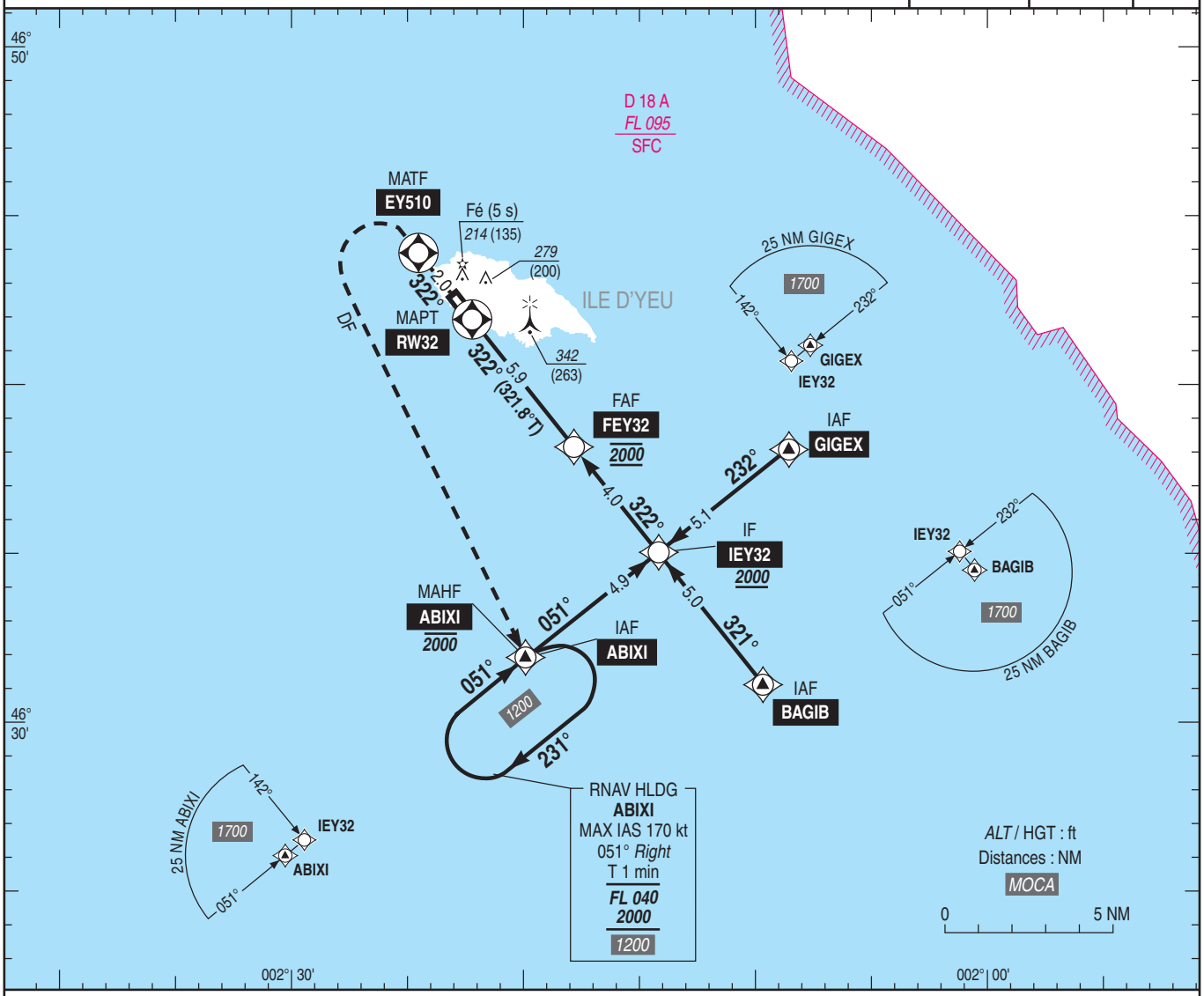
CAT A B

ALT AD : 79, ***THR : 79 (3 hPa)***

## ILE D'YEU

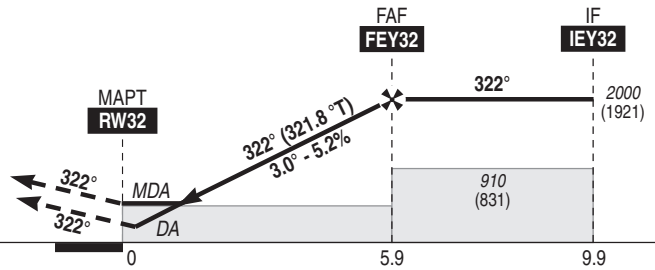
**RNP** RWY 32

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : ILE D'YEU Information 118.905 (FR uniquement/*only*).<br>Absence ATS : **A/A** (118.905 ) FR uniquement/*only*.<br>Obtenir/*Obtain* QNH sur/*from* ATIS NANTES 126.930 ou/*or* NANTES Information 122.800. | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 93113**<br>**E32A**<br>RDH : 49 | VAR<br>0°<br>(20) |




API : Monter vers **EY510,** puis tourner **à gauche direct vers ABIXI** pour intégrer l'attente en montée vers ***2000*** **(1921) MAX**. Monter à ***900*** (821) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***EY510*** *then* ***turn left direct to ABIXI*** *to enter holding climbing up to* ***2000 (1921) MAX****. Climb up to* ***900*** *(821) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (340) | 1500 | 338 | ***660*** (580) | 1500 | 577 | ***710*** (630) | **1500** | ***710*** (630) | 1500 |
| B | ***430*** (350) | 1500 | 350 | | | | ***770*** (690) | **1600** | ***770*** (690) | 1600 |

**DIST RW32**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***770*** (691) | ***1080*** (1001) | ***1400*** (1321) | ***1720*** (1641) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL uniquement sur la piste 14/32. Interdites à l'Est de la piste. Circuit à droite RWY 14.
*(1) Circling only on RWY 14/32. Circling prohibited East of RWY. Right hand circuit RWY 14.*

| FAF - RW32 | 5.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 02 | 4 min 09 | 3 min 32 | 3 min 04 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFFK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFFK - FONTENAY LE COMTE

**AD 2 LFFK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°26'27"N 000°47'38"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Milieu de la piste revêtue | Middle of the paved RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SSE FONTENAY-LE-COMTE (85 - Vendée) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 80 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9942°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.131°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MUNICIPALITE DE FONTENAY-LE-COMTE | |
| | Adresse / *Address* | Hôtel de Ville<br>9 rue Georges Clémenceau<br>85200 Fontenay-Le-Comte | |
| | Telephone | 02 51 53 41 33 / 06 48 18 35 90 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : c.cochard@ville-fontenaylecomte.fr | |

**AD 2 LFFK.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0600-1500 O/R gestionnaire AD | MON-FRI: 0600-1500 O/R AD operator |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0400-0100 | 0400-0100 |
| 7 | ATS | | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFFK.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Aéroclub TEL : 06 52 52 06 47. E-mail : aeroclubflc@gmail.com<br>Planeur club TEL : 02 51 69 73 02. E-mail : planeurclubsudvendee@orange.fr |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | VENDEE AVIA MAINTENANCE<br>TEL : 06 12 71 07 89 / 02 51 52 12 07. E-mail : contact@v-a-m.fr |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFFK.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels et gites à proximité. | Hotels and lodges nearby. |
| 2 | Restaurants | A proximité. | In the vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFFK.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFFK.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFFK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue. | Paved. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 5.7 T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 10 m<br>TWY B : 8 m<br>TWY C : 10 m<br>TWY D : 7.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A : non revêtu<br>TWY B : revêtu<br>TWY C : non revêtu<br>TWY D : revêtu | TWY A: unpaved<br>TWY B: paved<br>TWY C: unpaved<br>TWY D: paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 5.7 T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | B : 46°26'30.7"N - 0°47'27.8"W | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 82 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFFK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir AD 2 LFFK ADC 01 | See AD 2 LFFK ADC 01 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFFK .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFFK.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFFK.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Nantes Atlantique |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFFK .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET : (IFR) 02 40 05 29 31 |

**AD 2 LFFK.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 084.48 (083) | 970 x 23 | 5.7 T<br>revêtue / paved | 46°26'25.90"N 000°48'00.43"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 73ft |
| 26 | 264.48 (263) | 970 x 23 | 5.7 T<br>revêtue / paved | 46°26'28.92"N 000°47'15.20"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 78ft |
| 08R | 084.53 (084) | 960 x 80 | non revêtue / not paved | 46°26'24.22"N 000°48'00.26"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 75ft |
| 26L | 264.53 (264) | 960 x 80 | non revêtue / not paved | 46°26'27.18"N 000°47'15.56"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 80ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08 | NIL | NIL | NIL | 1030 x 60 | NIL | NIL |
| 26 | NIL | NIL | NIL | 1030 x 60 | NIL | NIL |
| 08R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 26L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFFK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 970 | 970 | 970 | 970 | |
| 26 | 970 | 970 | 970 | 970 | |
| 08R | 960 | 960 | 960 | 960 | |
| 26L | 960 | 960 | 960 | 960 | |

**AD 2 LFFK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFFK.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFFK.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFFK.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFFK.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | FONTENAY (FR) | 119.765 MHz | HX | |

**AD 2 LFFK.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFFK.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

AD réservé aux ACFT munis de radio
Utilisation simultanée des 2 pistes interdite
Inutilisable hors RWY et TWY
TWY A et C réservés aux vols VFR

AD reserved for radio-equipped ACFT
Simultaneous use of RWY prohibited
Unusable out of RWY and TWY
TWY A and C reserved for VFR flights

**AD 2 LFFK.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFFK.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1** Procédure IFR réservée aux aéronefs basés, aux vols sanitaires et aux aéronefs autorisés par l'exploitant PN 12HR avant le vol ou avant 1500 le dernier jour ouvrable avant le vol par TEL : 06 48 18 35 90 ou E-mail : LFFK@ville-fontenaylecomte.fr

**22.1** IFR procedure reserved for home-based ACFT, sanitary flights and ACFT authorized by AD operator PN 12HR before flight or before 1500 the last working day before flight by TEL: 06 48 18 35 90 or E-mail: LFFK@ville-fontenaylecomte.fr

**AD 2 LFFK.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**AD 2 LFFK.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFFK.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

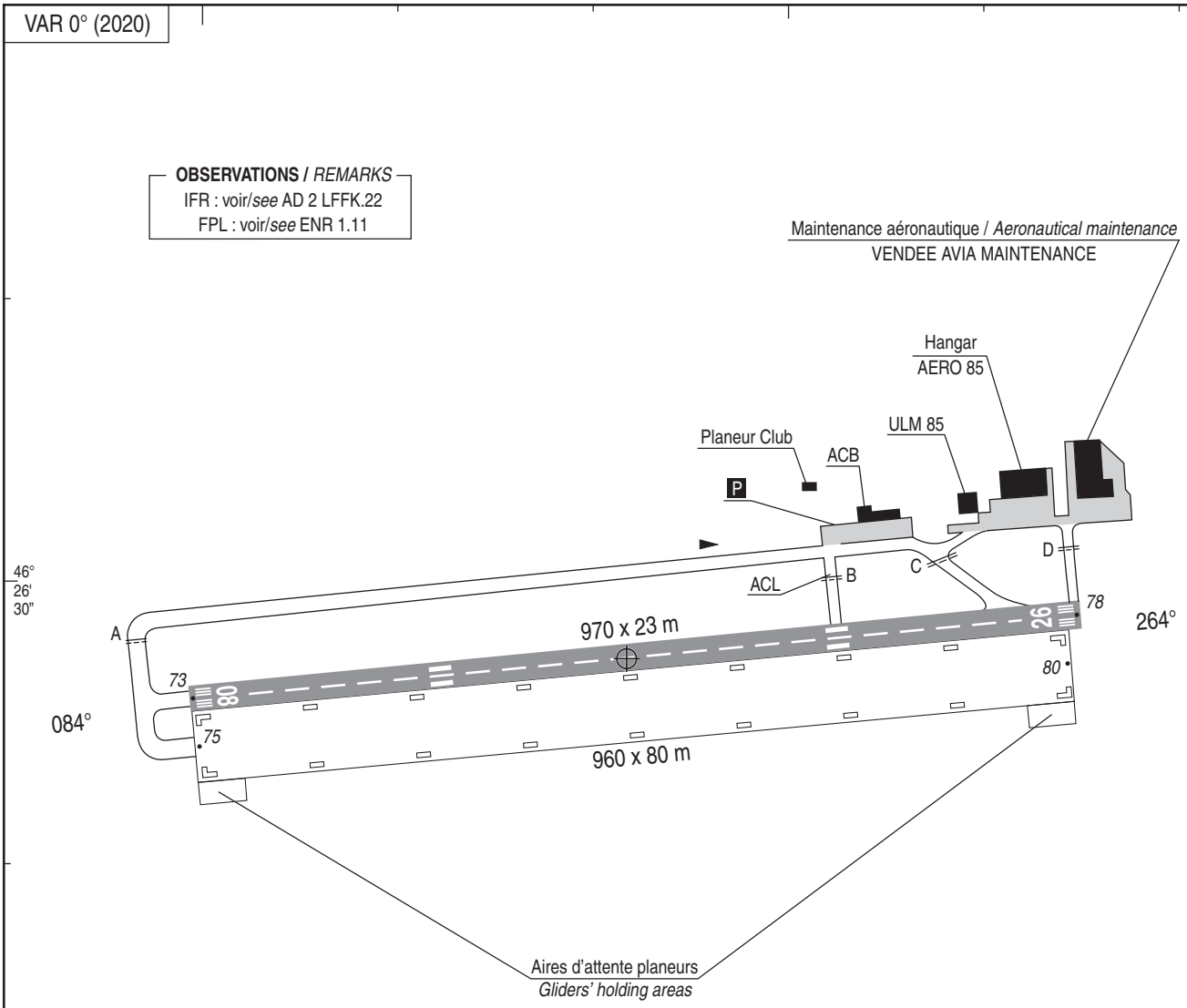
## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** LA ROCHELLE : voir/*see* AD 2 LFBH.18
**A/A** 119.765 (FR seulement/*only*)

## FONTENAY LE COMTE
46 26 27 N - 000 47 38 W
*ALT AD : 80 (3 hPa)*

VAR 0° (2020)

**OBSERVATIONS /** *REMARKS*
IFR : voir/*see* AD 2 LFFK.22
FPL : voir/*see* ENR 1.11




LEGENDE / *KEY*
Aire de trafic / *Apron*
Point d'attente / *Holding point*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 155 ft

0 50 m 250 m

46° 26' 000° 48'

000° 47' 30"

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 08 | 46° 26' 25.90" N | 000° 48' 00.43" W |
| THR 26 | 46° 26' 28.92" N | 000° 47' 15.20" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 08 | NIL | NIL | 970 | 970 | 970 | 970 | Revêtue | 5.7 t | - | - | - | - |
| 26 | NIL | NIL | 970 | 970 | 970 | 970 | *Paved* | | - | - | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|---|
| | IAF FK400 | 46°31'20.7"N | 000°34'23.1"W | X | |
| | IAF FK402 | 46°23'22.9"N | 000°33'18.2"W | X | |
| → | IAF/IF IFK26 | 46°27'21.8"N | 000°33'50.6"W | X | |
| → | FAF FFK26 | 46°26'59.3"N | 000°39'36.2"W | X | |
| → | MFK26 | 46°26'35.8"N | 000°45'31.6"W | X | |
| | MATF FK404 | 46°26'25.6"N | 000°48'04.3"W | X | |
| | FK406 | 46°31'00.5"N | 000°44'30.6"W | X | |
| | FK408 | 46°31'10.7"N | 000°39'26.8"W | X | |



© SIA

RNP A RWY 26 — MAG VAR 2020 0.0°E

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | HM | IFK26 | Yes | 250 | 250 | | R | 2400 | 3400 | 170 | R | RNP APCH |
| INA FK400 | IF | FK400 | | | | | | | | 180 | | RNP APCH |
| | TF | IFK26 | | 175 | 174.6 | 4.0 | | 2400 | | 170 | | RNP APCH |
| INA FK402 | IF | FK402 | | | | | | | | 180 | | RNP APCH |
| | TF | IFK26 | | 355 | 354.6 | 4.0 | | 2400 | | 170 | | RNP APCH |
| APCH | IF | IFK26 | | | | | | 2400 | | 170 | | RNP APCH |
| | TF | FFK26 | | 265 | 264.7 | 4.0 | | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |
| | TF | MFK26 | Yes | 265 | 264.6 | 4.1 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | FK404 | Yes | 265 | 264.5 | 1.8 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | FK406 | | | | | R | | | | | RNP APCH |
| | TF | FK408 | | 087 | 87.2 | 3.5 | | | 1500 | | | RNP APCH |
| | TF | FK400 | | 087 | 87.2 | 3.5 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | IFK26 | | 175 | 174.6 | 4.0 | | 2400 | | | | RNP APCH |



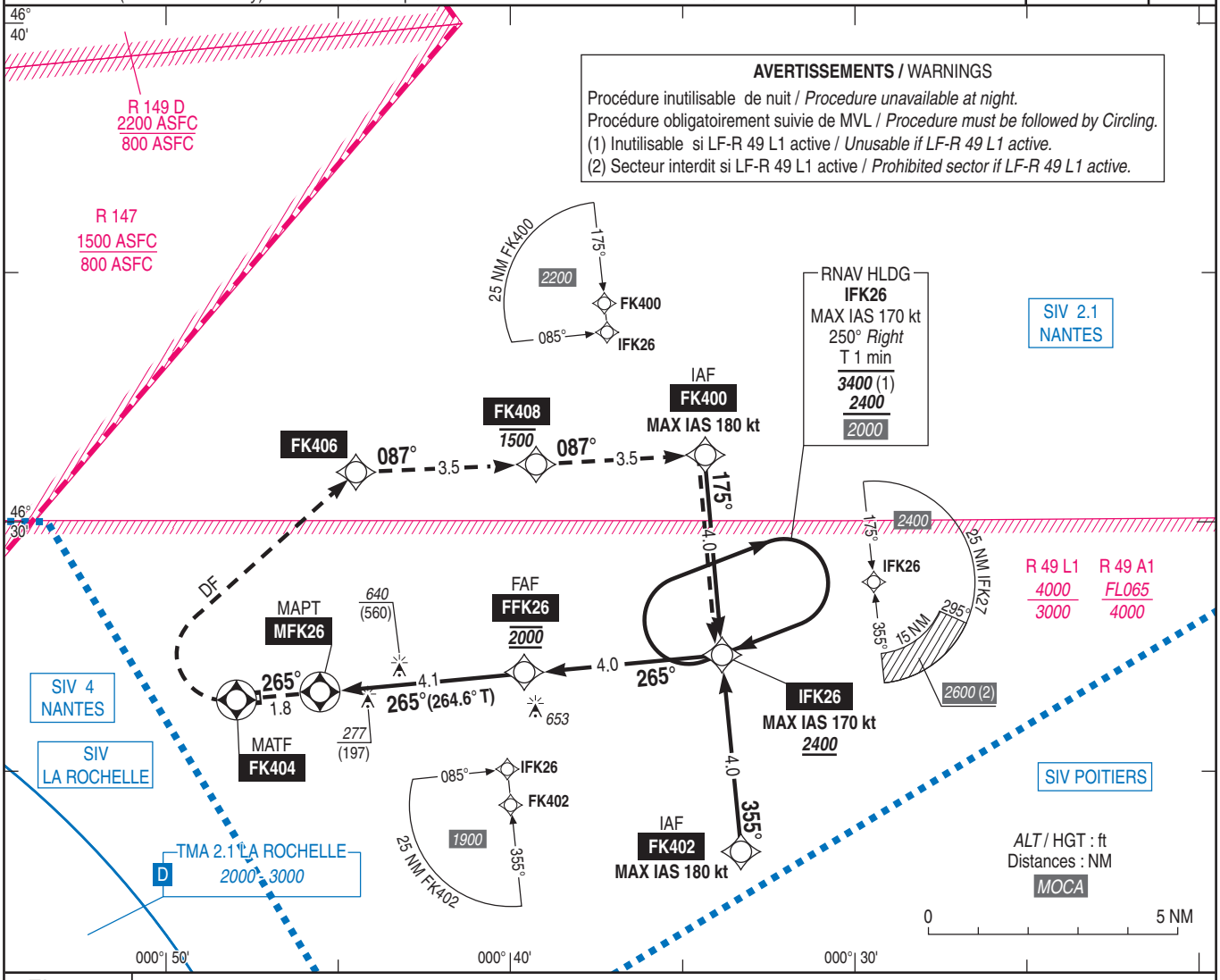
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 80 (3 hPa)**, THR : 78*

# FONTENAY LE COMTE
**RNP A** RWY 26

ATIS LA ROCHELLE : 126.880 ☎ 05 46 00 13 92
APP : NANTES Approche /*Approach* 124.250 POITIERS Approche / *Approach* 134.100
COGNAC Approche /*Approach* 132.450 LA ROCHELLE Approche / *Approach* 124.200
TWR : NIL (AD non contrôlé / *AD without ATC*)
**A/A** : 119.765 (FR seulement /*only*). Obtenir le QNH auprès de LA ROCHELLE ATIS / *Obtain local QNH from LA ROCHELLE ATIS.*

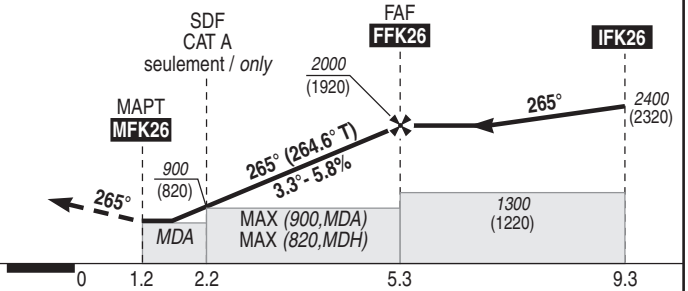
| RNP APCH | VAR 0° (20) |
|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **FK404** (RM 265°), puis tourner **à droite** direct vers **FK406**, puis vers **FK408** en montée vers ***1500*** (1420) ou en dessous, puis vers **FK400**, puis vers **IFK26** en montée vers ***2400*** (2320).
Monter à ***1100*** (1020) avant d'accélérer en palier.
Si impossible d'atteindre ***2400*** (2320) à **IFK26**, poursuivre la montée dans l'attente.

*Missed APCH : Climb to **FK404** (MAG 265°), then turn **right** direct to **FK406**, then to **FK408** climbing to **1500** (1420) or below, then to **FK400**, then to **IFK26** climbing to **2400** (2320).*
*Climb to **1100** (1020) prior to level acceleration.*
*If unable to reach **2400** (2320) at **IFK26**, continue climbing in the holding pattern.*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | | 0 | 1.2 | 2.2 | 5.3 | 9.3 |
| MAPT ← (NM) | | 1.2 | 0 | 1.0 | 4.1 | 8.1 |

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

| CAT | MVL / *Circling* sans QNH local / *without local QNH* (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***670*** (590) | 1500 |
| B | ***1030*** (950) | 1600 |

**DIST MFK26**

| **NM** | **2** | **3** | **4** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1260*** | ***1610*** | ***1960*** |
| (HGT) | (1180) | (1530) | (1880) |

Observations / *Remarks* : Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(1) MVL interdite au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FFK26 - MFK26 4.1 NM | 70 kt<br>3 min 31 | 85 kt<br>2 min 54 | 100 kt<br>2 min 28 | 115 kt<br>2 min 08 | 130 kt<br>1 min 54 |
|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 410 | 500 | 585 | 675 | 765 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFGA.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFGA - COLMAR HOUSSEN

**AD 2 LFGA.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°06'37"N 007°21'33"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY EC |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 1 km N Colmar |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 627 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.4 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 158 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.1504°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.127°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE DE L'AEROPORT DE COLMAR SAS (ADC) |
| | Adresse / *Address* | 43 Avenue de la foire aux vins<br>68000 Colmar |
| | Telephone | 03 89 20 22 90 |
| | FAX | |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | LFGAZPST LFGAZPZX LFGAZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Site Internet / Website : www.colmar.aeroport.fr<br>E-mail : contact@colmar.aeroport.fr |

**AD 2 LFGA.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1600 | MON-FRI: 0700-1100, 1300-1600 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols en provenance ou à destination d'un pays hors espace Schengen ou hors Union Européenne :<br>- PPR minimum 24 HR par E-mail à :<br>codt-metz@douane.finances.gouv.fr :<br>- LUN-VEN : au plus tard la veille avant 1700<br>- SAM et DIM : au plus tard le vendredi avant 1100<br>- JF : au plus tard la veille avant 1100<br>- Formulaire disponible sur le site de l'exploitant AD.<br>Vols en provenance ou à destination de la Suisse :<br>- PPR 12 HR par E-mail à :<br>codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>- Formulaire disponible sur le site du gestionnaire d'AD. | Flights from / to a country outside Schengen Area or outside European Union :<br>- PPR 24 HR minimum by E-mail to :<br>codt-metz@douane.finances.gouv.fr :<br>- MON-FRI : at the latest on previous day, before 1700<br>- SAT and SUN : at the latest on Friday before 1100<br>- public HOL : at the latest on previous day, before 1100<br>- Form available at AD operator's Website.<br>Flights from / to Switzerland :<br>- PPR 12 HR by E-mail to :<br>codt-metz@douane.finances.gouv.fr :<br>- Form available at AD administrator's website. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | TWR :<br>De Novembre à Mars :<br>- LUN-VEN : 0630-1900<br>- SAM, DIM et JF: 0730 - SS+30 (MAX 1830)<br>De Avril à Octobre :<br>- LUN-VEN : 0630-2000<br>- SAM, DIM et JF : 0730 - SS+30 (MAX 1730)<br>AFIS :<br>En dehors des HOR TWR, service AFIS PPR 18 HR exploitant AD disponible uniquement entre SS+30 et SR-30. | TWR :<br>From November to March :<br>- MON-FRI : 0630-1900<br>- SAT, SUN and public HOL : 0730 - SS+30 (MAX 1830)<br>From April to October :<br>- MON-FRI : 0630-2000<br>- SAT, SUN and public HOL : 0730 - SS+30 (MAX 1730)<br>AFIS :<br>Outside TWR SKED, AFIS service PPR 18 HR from AD operator only available between SS+30 and SR-30. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1600<br>LUN-VEN : 1100-1300 PPR 24 HR exploitant AD<br>En dehors de ces HOR : PPR 72 HR exploitant AD | MON-FRI: 0700-1100, 1300-1600<br>MON-FRI: 1100-1300 PPR 24 HR AD operator<br>Outside these SKED : PPR 72 HR AD operator |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Sur demande. | On request. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | O/R PN 96 HR à gestionnaire AD | O/R PN 96 HR to AD administration |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) :<br>- LUN-VEN : 0630-1100, 1300-1600.<br>- SAM, DIM et JF : 0730-1030.<br>En dehors de ces HOR, disponible sur demande pour vols commerciaux :<br>- LUN-VEN : 1100-1300 PPR 24 HR exploitant AD.<br>- SAM-DIM : PPR 72 HR exploitant AD. | GRF (Global Reporting Format) :<br>- MON-FRI : 0630-1100, 1300-1600.<br>- SAT, SUN and public HOL : 0730-1030.<br>Outside these SKED, available on request for commercial flights :<br>- MON-FRI : 1100-1300 PPR 24 HR AD operator.<br>- SAT-SUN : PPR 72 HR AD operator. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGA.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Chariot élévateur (1600kg à 3.2m) | Forklift truck (1600kg to 3.2m) |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100LL, JET A1.<br>Lubrifiants : NIL<br>Paiement comptant, chèque, carte de crédit ou carte AIR BP. | Fuel : 100LL, JET A1.<br>Lubricants : NIL<br>Cash payment, cheque, credit card or AIR BP card. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS : 18000L<br>JET : 54000L | AVGAS : 18000L<br>JET : 54000L |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | ALSACE AIR MAINTENANCE<br>- TEL : 03 89 24 51 71 - FAX : 03 89 24 53 94<br>E-mail : alsace.airmaintenance@orange.fr | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGA.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD | At AD |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis sur demande, bus à proximité, location de voiture. | Taxis on request, bus in the vicinity, car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Office de tourisme de Colmar : 03 89 20 68 92 ou info@tourisme-colmar.com | Tourist office of Colmar: 03 89 20 68 92 or info@tourisme-colmar.com |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM61 P 2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le : 03 89 20 22 90<br>Pas de moyen interne pour l'enlèvement d'aéronefs.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport.<br>Capacité de levage aéronef MTOW 50 t MAX. | Contact : 03 89 20 22 90<br>No internal capability for removal of ACFT.<br>Disabled ACFT removed using external means.<br>Lift capacity ACFT MTOW MAX 50 t. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 :<br>LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1600.<br>En dehors de ces HOR : niveau 1<br>Extension possible niveau 2 ou 5 :<br>LUN-VEN : 1100-1300 PPR 2 HR exploitant AD<br>Extension possible en dehors de ces HOR niveau 2 ou 5 :<br>LUN-DIM PPR 18 HR exploitant AD. | Level 5 :<br>MON-FRI : 0700-1100, 1300-1600<br>Outside these SKED : level 1<br>Possible extension level 2 or 5 :<br>MON-FRI : 1100-1300 PPR 2 HR AD operator<br>Possible extension outside these SKED level 2 or 5 :<br>MON-SUN PPR 18 HR AD operator. |

**AD 2 LFGA.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | NIL |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | NIL |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG commercial : revêtu<br>PRKG aviation légère : caillebotis | Commercial PRKG : paved<br>Light aviation PRKG : slatted |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG commercial : 14 F/B/W/T | Commercial PRKG: 14 F/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | EN, EC, ES : 15 m | EN, EC, ES : 15 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | EN, EC, ES : revêtus | EN, EC, ES: paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | ES, EN : 12 /F/B/W/T - EC : 13 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Postes de stationnement aire PAPA A à D.<br>Postes de stationnement aire CHARLIE C1 à C9. | Stands PAPA A to D area.<br>Stands CHARLIE C1 to C9 area. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Aire PAPA 619 ft.<br>Aire CHARLIE 620 ft. | PAPA area 619 ft.<br>CHARLIE area 620 ft. |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Postes A à D réservés à l'aviation commerciale et d'affaires, stationnement nez vers l'est. PPR 18 HR exploitant AD<br>Poste A1 pour ACFT de catégorie C avec assistance au guidage.<br>Postes 1 à 9 pour l'aviation légère, stationnement nez vers l'ouest. | Stands A to D reserved for commercial and business aviation, parking nose eastward. PPR 18 HR AD operator.<br>Stand A1 for CAT C ACFT with guidance aid.<br>Stands 1 to 9 reserved for light aviation, parking nose westward. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Sur les voies de circulation revêtues. | On paved taxiways. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | TWY EN et ES balisés diurne et lumineux (balises rétroréfléchissantes tous les 60 m).<br>TWY EC balisé diurne et nocturne (balisage lumineux). | TWY EN and ES day lighting (retro-reflecting beacons every 60 m).<br>TWY EC day and night lighting (lighting system). |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFGA .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFGA.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFGA .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | Lille |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO<br>HIV/WIN : 0500-2300<br>ETE/SUM : 0400-2200 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGA.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 010.82 (009) | 1610 x 30 | 13 F/B/W/T revêtue / paved | 48°06'09.31"N 007°21'24.81"E ( 48°06'15.97"N 007°21'26.74"E ) ------ GUND 159.05 FT | THR : 627ft DTHR : 626ft |
| 19 | 190.82 (189) | 1610 x 30 | 13 F/B/W/T revêtue / paved | 48°07'00.47"N 007°21'39.68"E ------ GUND 159.05 FT | THR : 611ft |
| 01L | 011.03 (009) | 950 x 80 | non revêtue / not paved | 48°06'22.53"N 007°21'25.67"E ( 48°06'28.84"N 007°21'27.51"E ) ------ GUND NIL | THR : 622ft DTHR : 620ft |
| 19R | 191.03 (189) | 950 x 80 | non revêtue / not paved | 48°06'52.72"N 007°21'34.46"E ( 48°06'46.41"N 007°21'32.62"E ) ------ GUND NIL | THR : 612ft DTHR : 615ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | -0.32% | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 19 | +0.32% | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 01L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 19R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA : 90 x 60 m.
(2) Pas de RESA / No RESA

**AD 2 LFGA.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 1610 | 1610 | 1610 | 1400 | |
| 19 | 1610 | 1610 | 1610 | 1610 | |
| TWY EN | 1350 | 1350 | 1350 | | |
| 01L | 950 | 950 | 950 | 750 | |
| 19R | 950 | 950 | 950 | 750 | |

**AD 2 LFGA.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 01 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |
| 19 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.8 ° 6.6 % | 52 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 01 | 1610 m | 60 m | W | LIH | R | | | (1) |
| 19 | 1610 m | 60 m | W | LIH | R | | | (2) |

(1) DTHR - Extrémité HI / end LIH.
(2) THR - Extrémité HI / end LIH.

**AD 2 LFGA.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène d'une puissance de 90kVA | 90kVA generator set |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Réseau vers GE<15s, GE vers Réseau<1s | Network to generator<15s, generator to Network<1s |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGA.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGA.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFGA.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | COLMAR Sol (FR) *COLMAR Ground (EN)* | 121.880 MHz | HO | Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFGA.23<br>Non-8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFGA.23 |
| TWR | COLMAR Tour (FR) *COLMAR Tower (EN)* | 119.000 MHz | HO | |
| AFIS | COLMAR Information (FR) *COLMAR Information (EN)* | 119.000 MHz | HO | |
| ATIS | COLMAR (FR) *COLMAR (EN)* | 126.135 MHz | HO | ATIS/S |
| A/A | COLMAR (FR) | 119.000 MHz | OTHER | Absence ATS. |

**AD 2 LFGA.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | HO | 380 kHz | H24 | 48°08'01.5"N 007°21'58.0"E | 655 ft | 25NM | | 010°/1NM THR 19 | |

**AD 2 LFGA.20** **REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX *LOCAL TRAFFIC REGULATIONS***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Cheminement pour décollage avec RVR < 550 m : emprunter TWY "EC" seulement.

De nuit et par RVR < 800 m, utilisation obligatoire de la voie EC par les aéronefs dont la distance de référence au décollage est supérieure ou égale à 1200 m (arrivées et départs).

RWY 01/19 : Décollage à partir d'une partie intermédiaire de la piste interdit. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs basés dont la distance de référence est inférieure à 800 mètres pour un décollage en QFU 189° depuis l'intersection avec le TWY EN.

TWY ES et EN réservés aux ACFT de code 1 ou 2 pour les modes d'exploitation nécessitant du balisage lumineux.

TWY E4/E5 réservés au vol à voile.

TWY E3 réservé aux aéronefs stationnés aux hangars H14-H15.

Contact radio avec COLMAR TWR obligatoire aux points E1, E2 et E3.

**20.2 GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

Parking revêtu PAPA réservé à l'aviation commerciale, PPR 18 HR. Stationnement obligatoire face à l'Est. Voie de desserte EST fermée par des cônes quand poste A1 occupé.

Parking stabilisé CHARLIE réservé à l'aviation générale. Stationnement obligatoire face à l'Ouest. Postes délimités aux quatre coins par des cônes jaunes.

Parking revêtu ACB réservé aux aéronefs de l'aéroclub de COLMAR et aux aéronefs ALSAFLY et AUL FORMATION. Pas de marques de postes. Utilisation sous la responsabilité des pilotes.

Parking non revêtu SIERRA : postes délimités aux quatre coins par des cônes oranges. Voie de desserte de ce parking délimitée par des balises coniques jaunes.

Parking Nord-Est réservé aux avions basés.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Taxiing to TKOF with RVR < 550 m : only via TWY "EC".*

*By night and RVR < 800 m, TWY EC must be used by ACFT whose reference TKOF distance is greater than or equal to 1200 m (arrivals and departures).*

*RWY 01/19 : TKOF from intermediate part of the RWY is prohibited. This provision doesn't apply to home-based ACFT whose reference TKOF distance is smaller than 800 meters for a TKOF in QFU 189° from intersection with TWY EN.*

*ES and EN TWY's reserved for code 1 or 2 ACFT for operating modes requiring lighting.*

*TWY E4/E5 reserved for gliders.*

*TWY E3 reserved for ACFT parked in hangars H14-H15.*

*Radio contact mandatory with COLMAR TWR at E1, E2 and E3 points.*

***20.2 APRON MANAGEMENT***

*Paved apron PAPA reserved for commercial aviation, PPR 18 HR. Parking facing East mandatory. Service road closed with cones when A1 stand is occupied.*

*CHARLIE stablilized apron reserved for general aviation. Parking facing West mandatory. Stands delimited at the four corners by reflective yellow cones.*

*ACB paved apron reserved for COLMAR aeroclub ACFT and ALSAFLY and AUL FORMATION ACFT. No stands markings. Use under pilots responsibility.*

*SIERRA unpaved apron : stands delimited at the four corners by reflective orange cones. Service road delimited by yellow conical markers.*

*North-East stands reserved for home based ACFT.*

**AD 2 LFGA.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Les mesures de réduction de bruit sont détaillées dans la charte de l'environnement consultable sur le site internet de l'exploitant . | *Noise reduction measures are detailed in the environment charter available on AD operator's website .* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGA.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Entraînement IFR interdit en dehors des HOR ATS.

En cas d'activité vélivole, entrainement IFR réalisable uniquement jusqu'aux minima VPT/MVL.

***22.1 TRAINING FLIGHTS***

*IFR training prohibited outside ATS SKED.*

*In case of glider activity, IFR training must comply with VPT/Circling MNM.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

***22.2 OUTBOUND ACFT***

**22.2.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

***22.2.1 Recommended instructions for IFR departures***

RWY 01 : Monter à 4.8% 009°. A 2200 ft (1572 ft) (1), tourner à droite vers HO en montée à 4.8% vers 3200 ft (2572 ft) MNM à HO, puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.

*RWY 01 : Climb at 4.8% 009°. At 2200 ft (1572 ft) (1), turn right to HO climbing at 4.8% to 3200 ft (2572 ft) MNM at HO, then direct route climbing to enroute safety altitude.*

(1) Pente théorique de montée : obstacle le plus pénalisant : "château du Haut-Koenigsbourg" de 2481 ft à 8.3 NM dans le 355° de l'ARP.

*(1) Theoretical climbing slope : most penalizing obstacle : "château du Haut-Koenigsbourg" ALT 2481 ft at 8.3 NM from ARP/355°.*

RWY 19 : Monter à 5.4 % 189°. A 2100 ft (1472 ft) (2), tourner à gauche vers HO en montée vers 3200 ft (2572 ft) MNM à HO, puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.

*RWY 19 : Climb at 5.4 % 189°. At 2100 ft (1472 ft) (2), turn left to HO climbing at 3200 ft (2572 ft) MNM at HO, then direct route climbing to enroute safety altitude.*

(2) Pente théorique de montée : obstacle le plus pénalisant : végétation ALT 662 ft, R 194/1050 m ARP.

*(2) Theoretical climbing slope : most penalizing obstacle : vegetation ALT 662 ft, R 194/1050 m ARP.*

**AD 2 LFGA.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

Equipement AD : STAP et PCL disponibles sur PPR exploitant AD par E-mail avant 1500. Formulaires de demandes à télécharger sur : www.colmar.aeroport.fr

STAP : paramètres disponibles (FR) : vent, T, DP, QNH, QFE.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*AD equipment : STAP and PCL available PPR from AD operator by E-mail before 1500. Download request forms on : www.colmar.aeroport.fr*

*STAP : available data (FR) : wind, T, DP, QNH, QFE.*

Commande de 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes : diffusion des informations et télécommande du balisage BI :

- Feux de seuil 19, feux de bord et d'extrémité de piste 01/19, feux de seuil 01, PAPI seuil 19, PAPI seuil 01 : intensité 1.

- Eclairage de l'indicateur de direction du vent, balisage lumineux de l'aire de trafic et du TWY C, mâts d'éclairage du PRKG principal P1 à P5 : intensité nominale.

Commande de 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes : diffusion des informations et télécommande du balisage HI :

- Feux de seuil 19, feux de rampe d'approche 01, feux de rampe d'approche 19 : intensité 2.

- Feux de bord et d'extrémité de piste 01/19, feux de seuil 01, PAPI seuil 19, PAPI seuil 01 : intensité 3.

- Eclairage de l'indicateur de direction du vent, balisage lumineux de l'aire de trafic et du TWY C, mâts d'éclairage du PRKG principal P1 à P5 : intensité nominale.

Commande de 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes : extinction du balisage.

*3 clicks on mic in less than 5 seconds : diffusion of information and remote control of LIL lighting :*

*- THR 19 lights, edge and RWY 01/19 end lights, THR 01 lights, PAPI THR 19 and PAPI THR 01 : intensity 1.*

*- Wind direction indicator lighting, traffic area and TWY C lighting, lighting masts on main apron P1 to P5 : nominal intensity.*

*5 clicks on mic in less than 5 seconds : diffusion of information and remote control of LIH lighting :*

*- THR 19 lights, approach lights RWY 01 and RWY 19 : intensity 2.*

*- Edge and RWY 01/19 end lights, THR 01 lights, PAPI THR 19, PAPI THR 01 : intensity 3.*

*- Wind direction indicator lighting, traffic area and TWY C lighting, lighting masts on main apron P1 to P5 : nominal intensity.*

*7 clicks on the mic in less than 5 seconds : lights turned off.*

**23.3 RADIOCOMMUNICATIONS**

Aéronefs non-équipés en 8,33 kHz :

- Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ COLMAR Tour.

- A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ COLMAR Tour.

***23.3 RADIOCOMMUNICATIONS***

*Non-8.33 kHz ACFT :*

*- On departure, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing will contact ATS on COLMAR Tower FREQ.*

*- On arrival, unless otherwise instructed by ATS, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing will contact ATS on COLMAR Tower FREQ.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Péril animalier : occasionnel HOR RFFS.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Wildlife strike hazard : random RFFS SKED.*

**AD 2 LFGA.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGA.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

**COLMAR HOUSSEN**

**Utilisation des postes de stationnement /** *Use of parking stands*

| **POSTES** *Stands* | **SORTIES** *Exits* | **AERONEF DE REFERENCE** *Reference ACFT* | **ENVERGURE** *Wingspan* MAX | **LONGUEUR** *Length* MAX | **OBSERVATIONS** *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| A | AUTO | HAWKER 800/PHENOM 100/PHENOM300/CJ4/BE200 | 17 m | 20 m | Réservé / *Reserved for* CAT B PPR PN 18 HR exploitant/*operator* |
| B | AUTO | HAWKER 800/PHENOM 100/PHENOM300/CJ4/BE200 | 17 m | 20 m | Réservé / *Reserved for* CAT B PPR PN 18 HR exploitant/*operator* |
| C | AUTO | HAWKER 800/PHENOM 100/PHENOM300/CJ4/BE200 | 17 m | 20 m | Réservé / *Reserved for* CAT B PPR PN 18 HR exploitant/*operator* |
| D | AUTO | HAWKER 800/PHENOM 100/PHENOM300/CJ4/BE200 | 17 m | 20 m | Réservé / *Reserved for* CAT B PPR PN 18 HR exploitant/*operator* |
| A1 | ASSIST | ATR42/ATR72/SAAB340 FALCON7X/GLOBAL EXPRESS | 30 m | 30 m | Réservé / *Reserved for* CAT C PPR PN 18 HR exploitant/*operator*<br><br>Neutralise A et B / *Neutralizes A and B* Neutralise voie de desserte Est entre hangar H4 et PRKG *Neutralizes East taxilane between hangar H4 and apron* |
| C1 | AUTO | PC12/PC24/C208 | 21 m | 20 m | Réservé / *Reserved for* CAT B |
| C2 | AUTO | PC12/PC24/C208 | 21 m | 20 m | Réservé / *Reserved for* CAT B |
| C3 à/*to* C9 | AUTO | Aviation légère *General aviation* | 15 m | 20 m | Réservé / *Reserved for* CAT A |
| S1 à/*to* S13 | AUTO | Aviation légère *General aviation* | 15 m | 10 m | Réservé / *Reserved for* CAT A |

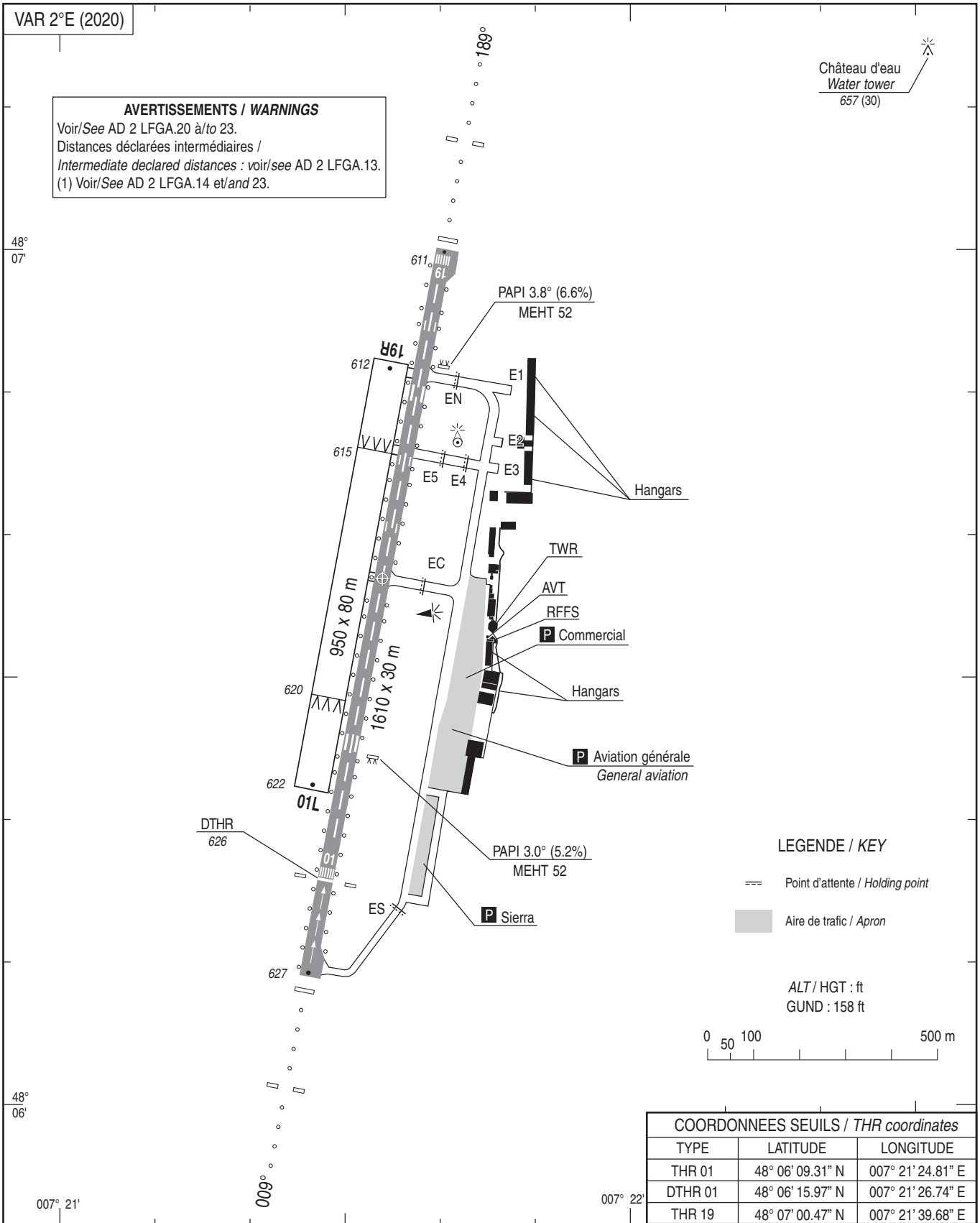


© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : 119.000 absence ATS (FR) ☎ 03 89 20 22 98
**ATIS/S** : 126.135
**GND** (SOL) : 121.880

# COLMAR HOUSSEN
48 06 37 N - 007 21 33 E
*ALT AD : 627 (23 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 01 | 48° 06' 09.31" N | 007° 21' 24.81" E |
| DTHR 01 | 48° 06' 15.97" N | 007° 21' 26.74" E |
| THR 19 | 48° 07' 00.47" N | 007° 21' 39.68" E |

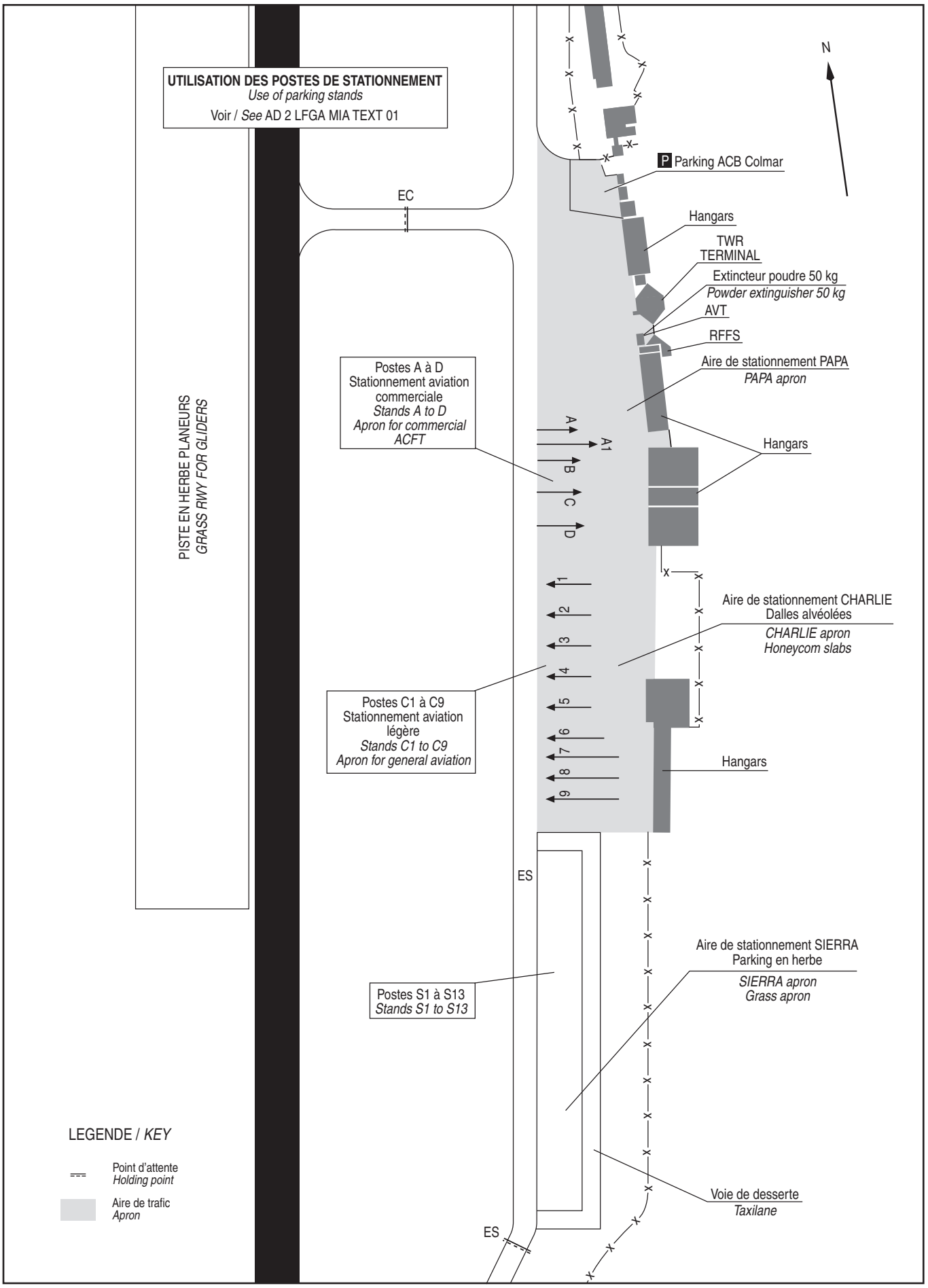
| RWY | BALISAGE/*Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 01 | LIH - 420 m | LIH | 1610 | 1610 | 1610 | 1400 | Revêtue | 13 F/B/W/T | 550 | 550 | 550 | - |
| 19 | LIH - 420 m | LIH | 1610 | 1610 | 1610 | 1610 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**COLMAR** HOUSSEN






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNP | CONV |
|---|---|---|---|---|
| IAF HO | Voir/see AD.LFGA.19 | | X | X |
| IAF ALTIK | Voir/see ENR4.4 | | X | |
| GA502 | 48°07'04.1" N | 007°29'17.5" E | X | |
| GA503 | 47°55'45.7" N | 007°25'58.7" E | X | |
| GA505 | 47°49'51.1" N | 007°16'41.9" E | X | |
| IGA01 | 47°56'43.2" N | 007°18'40.8" E | X | |
| FGA01 | 48°00'38.6" N | 007°19'48.9" E | X | |
| RW01 | 48°06'15.97" N | 007°21'26.75" E | X | |
| GA511 | 48°10'11.4" N | 007°22'35.2" E | X | |
| GA405 | 48°17'38.2" N | 007°34'16.9" E | X | |
| IGA19 | 48°18'46.7" N | 007°25'05.8" E | X | |
| FGA19 | 48°15'08.4" N | 007°24'02.0" E | X | |
| RW19 | 48°07'00.47" N | 007°21'39.68" E | X | |
| GA409 | 48°02'06.2" N | 007°20'14.4" E | X | |



© SIA

**FNA RNP RWY01**

RMK : -

MAG VAR 2020 02.5°E

REF NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| APCH | IF | IGA01 | - | | | | | 2500 | 3000 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | FGA01 | - | 009 | 011.0 | 4.0 | - | 2500 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW01 | Y | 009 | 011.0 | 5.7 | - | - | - | - | -3/15 | RNP APCH |
| | TF | GA511 | Y | 009 | 011.0 | 4.0 | - | - | | 200 | | RNP APCH |
| | DF | GA503 | - | | | | R | 2500 | 2500 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | IGA01 | - | 279 | 281.0 | 5.0 | - | 2500 | 3000 | 200 | | RNP APCH |



© SIA

**INA RNAV (GNSS) RWY01**

MAG VAR 2020 02.5°E

REF NAVAID :

| RMK | Linked to FNA RNAV RWY01 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| INA HO | IF | HO | - | | | | | 6000 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | GA502 | - | 099 | 101.0 | 5.0 | - | 2500 | - | 200 | | RNP APCH |
| | TF | GA503 | - | 189 | 191.1 | 11.5 | - | 2500 | 2500 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | IGA01 | - | 279 | 281.0 | 5.0 | - | 2500 | - | 200 | | RNP APCH |
| INA ALTIK | IF | ALTIK | - | | | | | 6500 | - | 220 | | RNP APCH |
| | TF | GA505 | - | 26 | 028.7 | 12.4 | - | 3500 | 5900 | - | | RNP APCH |
| | TF | IGA01 | - | 009 | 011.0 | 7.0 | - | 2500 | 3000 | - | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFGA |
| **Runway** | 01 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E01A |
| **LTP/FTP Latitude** | 480615.9705N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0072126.7440E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 239.4 |
| **FPAP Latitude** | 480709.8355N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 53.8650 |
| **FPAP Longitude** | 0072142.4035E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 15.6595 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 296 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 01 07 06 0C 01 00 00 01 31<br>30 05 45 E9 A4 14 B0 4F 28 03<br>5A 1D D2 A4 01 57 7A 00 2C 81<br>2C 01 64 25 C8 AF FD A7 A2 FF |
| **Calculated CRC Value** | FDA7A2FF |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 190.9 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 190.9 |



© SIA

**RNP RWY19**

RMK : -

MAG VAR 2020 02.5°E

REF NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INA HO | IF | HO | - | | | | | - | - | - | | RNP APCH |
| | TF | GA405 | - | 38 | 040.5 | 12.7 | - | - | - | 180 | | RNP APCH |
| | TF | IGA19 | - | 279 | 280.6 | 6.2 | - | 3300 | - | 180 | | RNP APCH |
| INA GA405 | IF | GA405 | - | | | | | - | - | 180 | | RNP APCH |
| | TF | IGA19 | - | 279 | 280.6 | 6.2 | - | 3300 | - | 180 | | RNP APCH |
| APCH | IF | IGA19 | - | | | | | 3300 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | FGA19 | - | 189 | 191.1 | 3.7 | - | 3300 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW19 | Y | 189 | 191.1 | 8.3 | - | - | - | - | -3.0/15 | RNP APCH |
| | TF | GA409 | Y | 189 | 191.0 | 5.0 | - | - | - | - | | RNP APCH |
| | DF | HO | - | | | | L | 4700 | - | 200 | | RNP APCH |

↓



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFGA |
| **Runway** | 19 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E19A |
| **LTP/FTP Latitude** | 480700.4725N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0072139.6830E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 234.9 |
| **FPAP Latitude** | 480606.6030N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -53.8695 |
| **FPAP Longitude** | 0072124.0250E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -15.6580 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 88 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 01 07 06 0C 13 00 00 01 39<br>31 05 F1 44 A6 14 C6 B4 28 03<br>2D 1D 25 5B FE AC 85 FF EA 01<br>2C 01 64 0B C8 AF EB CF 57 C8 |
| **Calculated CRC Value** | EBCF57C8 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 186.3 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 186.3 |



© SIA

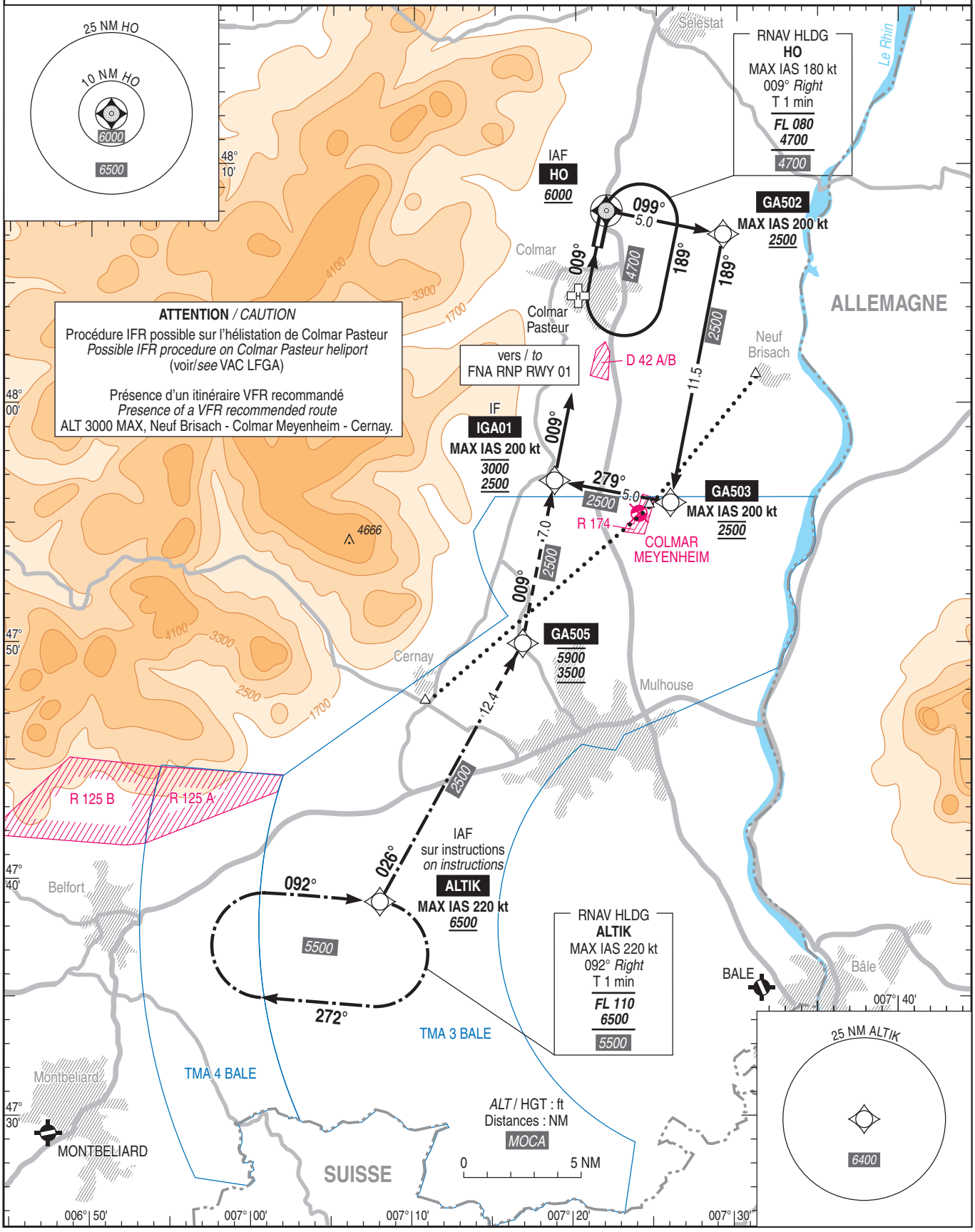
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

## COLMAR HOUSSEN

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 01

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFGA COM 01

VAR
2° E
(20)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

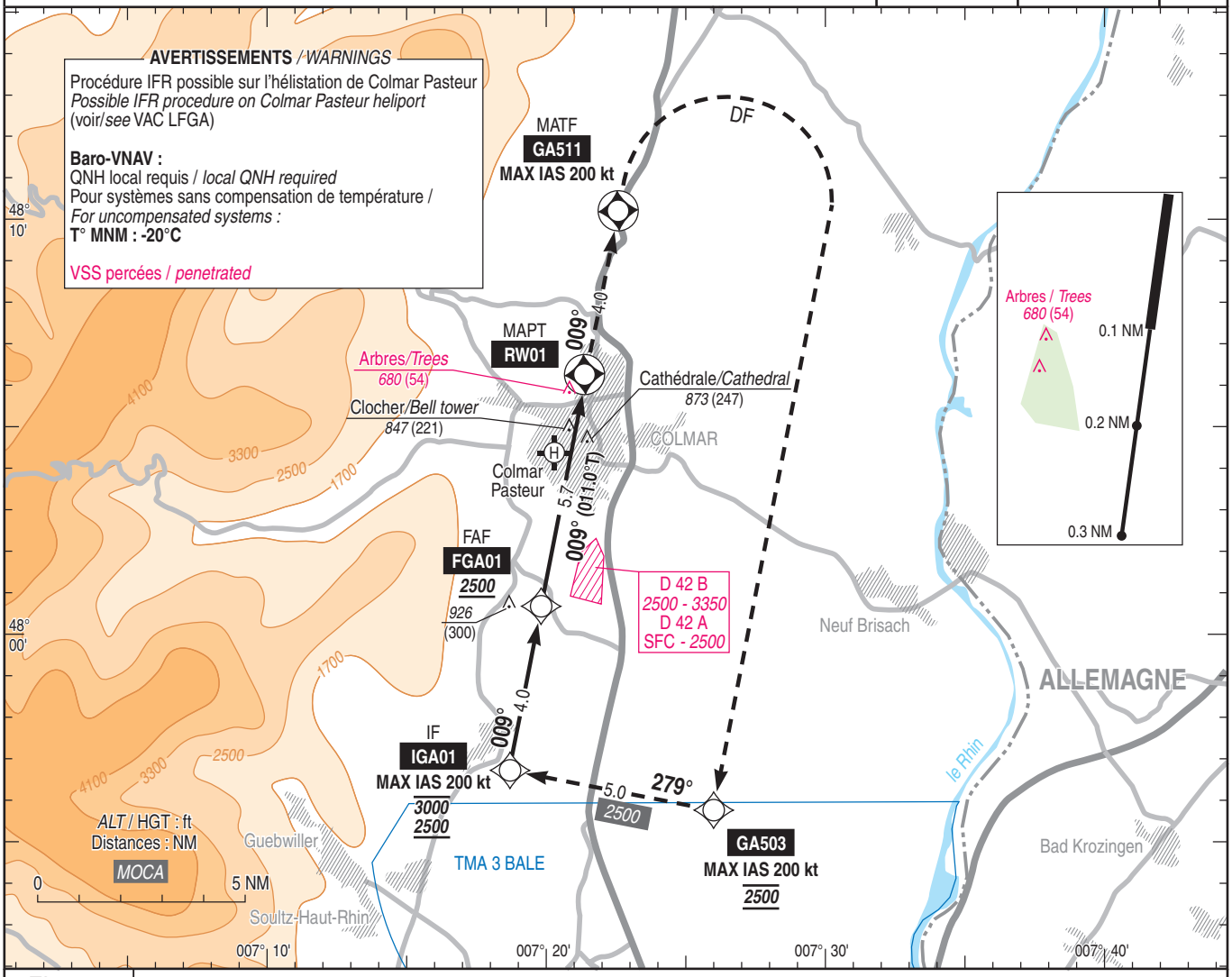
CAT A B C

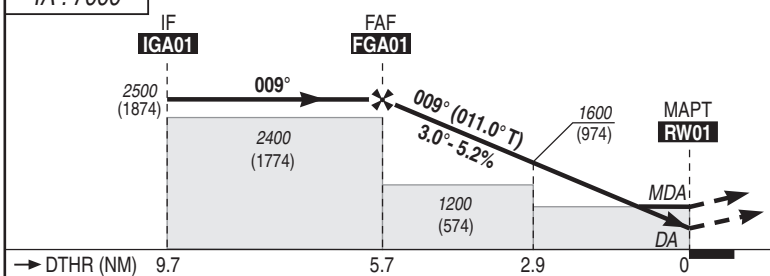
*ALT AD : 627,* ***DTHR : 626 (22 hPa)***

**COLMAR** HOUSSEN

*FNA* **RNP** RWY 01

| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFGA COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 53233 E01A** TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **GA511** puis tourner **à droite** pour rejoindre directement **GA503**, en montée vers ***2500*** (1874).
A **GA503** tourner à droite pour rejoindre **IGA01**.
Monter à *2000* (1374) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***GA511*** *and turn* ***right*** *to join directly* ***GA503****, climbing up to* ***2500*** *(1874).*
*At* ***GA503****, turn right to join* ***IGA01.***
*Climb up to 2000 (1374) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling*(1) | | MVL/*Circling*(1) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 186 | ***1100*** (480) | 1500 | 374 | | 1500 | | ***1170*** (540) | 1500 | **1310** (680) | 1500 |
| B | ***870*** (250) | 800 | 196 | ***1110*** (490) | 1500 | 384 | ***1120*** (500) | 1500 | 493 | ***1170*** (540) | 1600 | **1310** (680) | 1600 |
| C | | | 206 | ***1120*** (500) | 1800 | 394 | | 1800 | | ***1270*** (640) | 2400 | **1410** (780) | 2400 |

| DIST RW01 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2270*** (1644) | ***1950*** (1324) | ***1630*** (1004) | ***1320*** (694) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| FAF - MAPT | 5.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 53 | 4 min 01 | 3 min 25 | 2 min 58 | 2 min 38 | 2 min 22 | 2 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



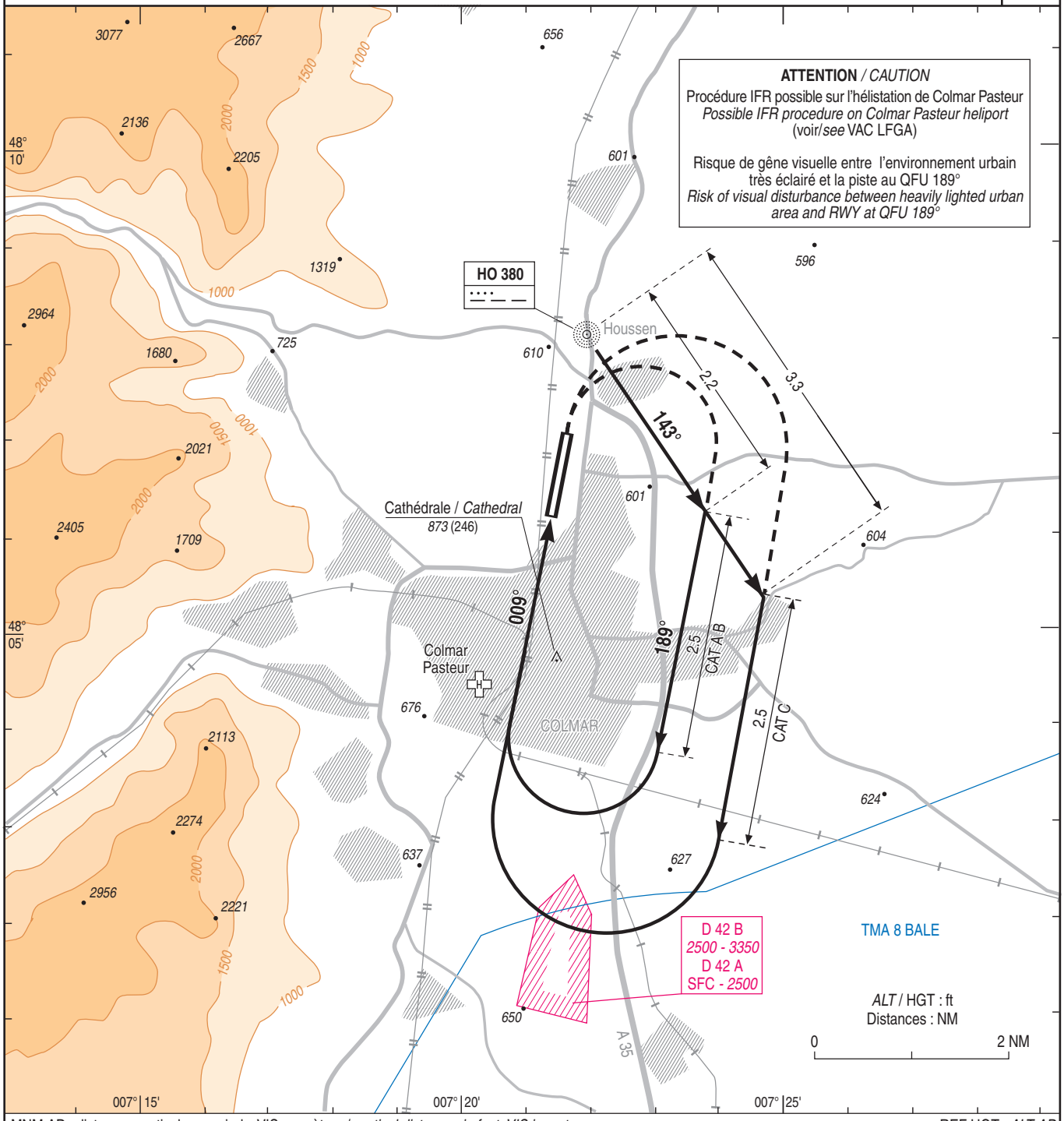
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 627 (23 hPa),*** *DTHR : 626*

# COLMAR HOUSSEN
VPT RWY 01

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFGA COM 01

VAR
2° E
(20)




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

| CAT | VPT (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS (1) (2) | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1180*** (550) | 1500 | ***1310*** (690) | 1500 |
| B | ***1180*** (550) | 1600 | ***1310*** (690) | 1600 |
| C | ***1300*** (670) | 2400 | ***1410*** (790) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (1) En l'absence d'information DME STR : ***MDA*** (H) : ***1980*** (1350). (2) MVL CAT A, B et C interdites à l'Ouest de la piste.
*(1) Without DME STR information :* ***MDA*** *(H) :* ***1980*** *(1350). (2) Circling CAT A, B and C prohibited West of RWY.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**COLMAR** HOUSSEN

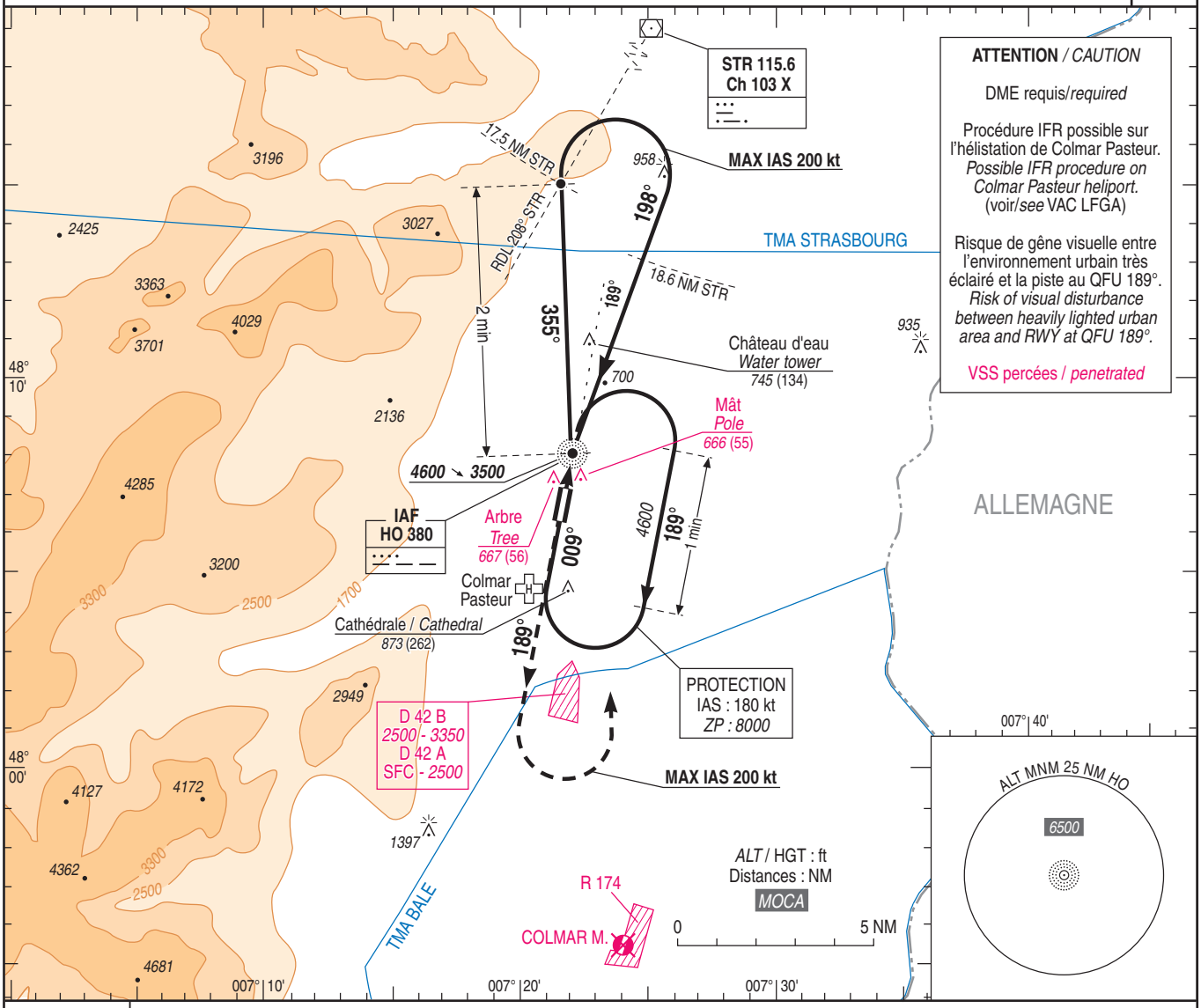
CAT C

*ALT AD : 627,* ***THR : 611 (22 hPa)***

NDB Y RWY 19

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFGA COM 01

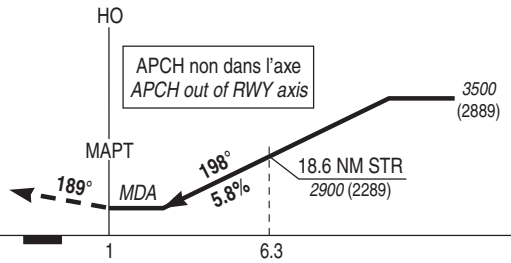
VAR
2° E
(20)




*TA : 7000*

API : Monter **QDR 189° HO** (RM 189°).
A ***2000*** (1389), tourner à **gauche vers HO** en montée vers ***4600*** (3989).
**Ne pas tourner avant HO.**
Monter à *4600* (3989) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***QDR 189° HO*** *(MAG 189°).*
*At* ***2000*** *(1389), turn* ***left to HO*** *climbing up to* ***4600*** *(3989).*
***Do not turn before HO.***
*Climb up to 4600 (3989) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB+DME STR API 3% (1) | | | NDB+DME STR API 2.5% | | | MVL *Circling* (2) | | MVL / *Circling* Absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| C | ***1060*** (450) | 1700 | 447 | ***1210*** (600) | 2300 | 596 | ***1280*** (670) | 2300 | ***1410*** (800) | 2300 |

Observations/*Remarks* : (1) En l'absence d'information DME STR : MAX IAS en finale : 120 kt. / *Without DME STR information : MAX IAS in final : 120 kt.*
NDB et/*and* MVL/*Circling* OCH : 797. ***MDA*** (H) ***1410*** (800).
(2) MVL CAT C interdites à l'Ouest de la piste. / *Circling CAT C prohibited West of RWY.*

| HO - THR | 1.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 00 min 51 | 00 min 42 | 00 min 36 | 00 min 31 | 00 min 28 | 00 min 25 | 00 min 22 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**COLMAR** HOUSSEN

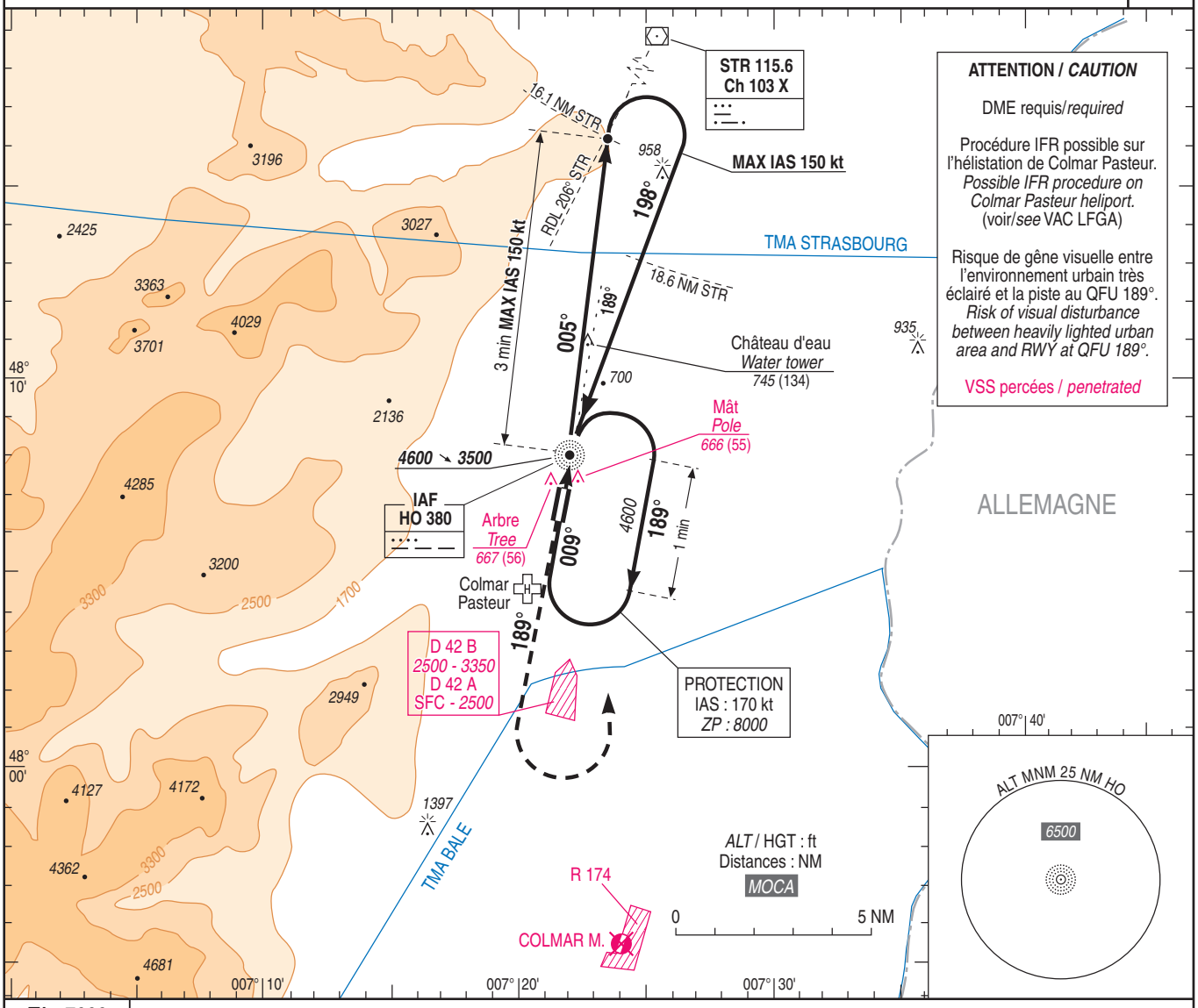
CAT A B

*ALT AD : 627,* ***THR : 611 (22 hPa)***

NDB Z RWY 19

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFGA COM 01

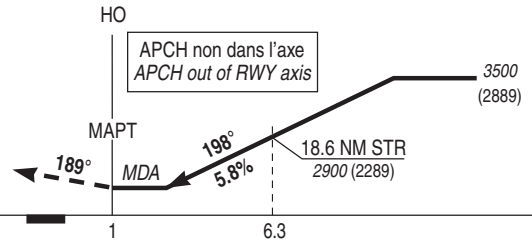
VAR
2° E
(20)




*TA : 7000*

API : Monter **QDR 189° HO** (RM 189°).
A ***2000*** (1389), tourner à **gauche vers HO** en montée vers ***4600*** (3989).
**Ne pas tourner avant HO.**
Monter à *4600* (3989) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***QDR 189° HO*** *(MAG 189°).*
*At* ***2000*** *(1389), turn* ***left to HO*** *climbing up to* ***4600*** *(3989).*
***Do not turn before HO.***
*Climb to 4600 (3989) prior to level acceleration.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB+DME STR API 3% (1) | | | NDB+DME STR API 2.5% (1) | | | MVL *Circling* (1) (2) | | MVL / *Circling* Absence ATS (1)(2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***1030*** (420) | 1500 | 417 | ***1180*** (570)<br>***1190*** (580) | 1500 | 562<br>576 | ***1180*** (570) | 1500<br>1600 | ***1310*** (700) | 1500<br>1600 |

Observations/*Remarks* : (1) En l'absence d'information DME STR : MAX IAS en finale : 120 kt / *Without DME STR information : MAX IAS in final : 120 kt.*
NDB et / *and* MVL / *Circling* OCH : 697. ***MDA*** (H) : ***1310*** (700).
(2) MVL CAT A et B interdites à l'Ouest de la piste. / *Circling CAT A and B prohibited West of RWY.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HO - THR | 1.0 NM | 00 min 51 | 00 min 45 | 00 min 40 | 00 min 36 | 00 min 33 | 00 min 30 | 00 min 28 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

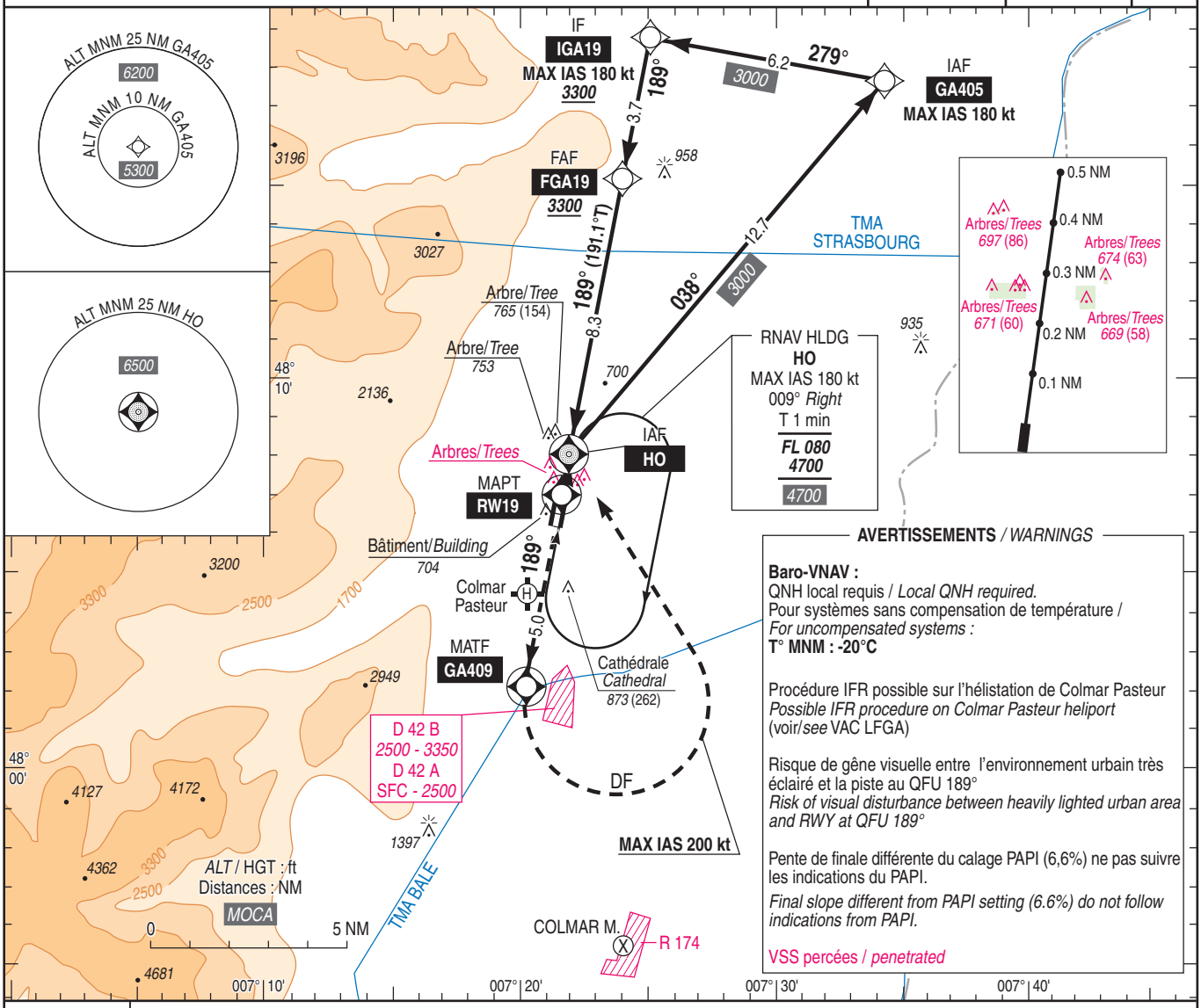
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**COLMAR** HOUSSEN

CAT A B C
*ALT AD : 627,* ***THR : 611 (22 hPa)***

**RNP** RWY 19

| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFGA COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 72264 E19A** TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

**Baro-VNAV :**
QNH local requis / *Local QNH required.*
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**T° MNM : -20°C**

Procédure IFR possible sur l'hélistation de Colmar Pasteur
*Possible IFR procedure on Colmar Pasteur heliport*
(voir/*see* VAC LFGA)

Risque de gêne visuelle entre l'environnement urbain très éclairé et la piste au QFU 189°
*Risk of visual disturbance between heavily lighted urban area and RWY at QFU 189°*

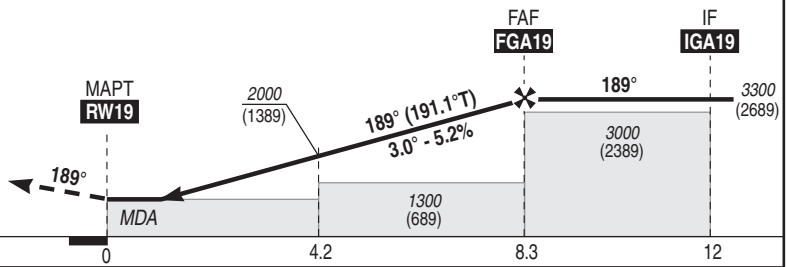
Pente de finale différente du calage PAPI (6,6%) ne pas suivre les indications du PAPI.
*Final slope different from PAPI setting (6.6%) do not follow indications from PAPI.*

VSS percées / *penetrated*

*TA : 7000*

API : Monter vers **GA409**.
A **GA409**, tourner à **gauche direct vers HO** en montée vers ***4700*** (4089) pour intégrer l'attente ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *3300* (2689) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***GA409****.*
*At* ***GA409****, turn* ***left direct to HO*** *climbing up to* ***4700*** *(4089) to enter holding pattern or follow ATC instructions.*
*Climb up to 3300 (2689) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 800 | 224 | ***990*** (380) | | 273 | | 1400 | | ***1170*** (560) | 1500 | **1310** (700) | 1500 |
| B | ***870*** (250) | 800 | 234 | ***1000*** (390) | 1400 | 282 | ***1020*** (400) | 1400 | 400 | ***1170*** (560) | 1600 | **1310** (700) | 1600 |
| C | | 800 | 244 | ***1010*** (400) | | 294 | | 1400 | | ***1270*** (660) | 2400 | **1410** (800) | 2400 |

| **DIST RW19** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1300*** (689) | ***1620*** (1009) | ***1940*** (1329) | ***2260*** (1649) |
| | **6** | **7** | **8** | |
| | ***2580*** (1969) | ***2890*** (2279) | ***3210*** (2599) | |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdite à l'Ouest de la piste. / *Circling prohibited West of RWY*

| FAF - MAPT 8.3 NM | 70 kt 07 min 07 | 85 kt 05 min 52 | 100 kt 04 min 59 | 115 kt 04 min 20 | 130 kt 03 min 50 | 145 kt 03 min 26 | 160 kt 03 min 07 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# **COLMAR** HOUSSEN
## **Fréquences** / *Frequencies*

**AVERTISSEMENT**

Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***WARNING***

*The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** COLMAR | | 126.135 |
| **TWR** | COLMAR Tour / *Tower* | 119.000 (1) |
| | COLMAR Sol / *Ground* | 121.880 |
| **AFIS** | COLMAR Information | 119.000 (1) |

| | | |
|---|---|---|
| **APP** | BALE Approche / *Approach* | **133.510** |
| **ATIS** BALE | | 127.880 |
| **ATIS** STRASBOURG | | 126.930 |

(1) Absence ATS : A/A FR seulement/*only*.
Obtenir QNH local sur STAP ou QNH auprès de ATIS STRASBOURG ou ATIS BALE.
*Obtain local QNH on STAP or QNH from STRASBOURG ATIS or BASEL ATIS.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFGJ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFGJ - DOLE TAVAUX

**AD 2 LFGJ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°02'34"N 005°26'06"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe RWY et axe TWY C | RWY centreline and TWY C centreline intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km SW de DOLE | 7 km SW of DOLE |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 645 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.657°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT DOLE JURA | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport - 39500 TAVAUX | |
| | Telephone | 03 84 72 18 53 - 03 84 72 04 26 - AVA: 03 84 71 97 15 | |
| | FAX | 03 84 82 79 54 - AVA: 03 84 71 98 99 | |
| | TELEX | SITA DLEAMXH | |
| | AFS | LFGJZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Affectataire principal : AVA | Main assignee : CAA |

**AD 2 LFGJ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN sauf JF : 0800-1800.<br>SAM-DIM sauf JF : 0800-1600.<br>Extensions possibles sur PPR auprès de l'exploitant le dernier jour ouvrable avant 1200. | MON-FRI except public HOL : 0800-1800.<br>SAT-SUN except public HOL : 0800-1600.<br>Possible extension on PPR from AD operator, the last working day before 1200. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | LUN-VEN :<br>- PPR 4 HR pour les vols entre 0700 et 1900,<br>- PPR avant 1100 pour les vols après 1900.<br>SAM, DIM et JF : PPR 24 HR.<br>TEL : 09 70 27 74 01 - FAX : 03 87 36 00 84<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr | MON-FRI :<br>- PPR 4 HR for flights between 0700 and 1900,<br>- PPR before 1100 for flights after 1900.<br>SAT, SUN and public HOL : PPR 24 HR.<br>TEL : 09 70 27 74 01 - FAX : 03 87 36 00 84<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Centre Hospitalier Louis Pasteur, Dole (9 km) | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | TWR : LUN-VEN sauf JF : 0800-1800,<br>SAM-DIM sauf JF : 0800-1130 1230-1600.<br>Extensions possibles sur PPR auprès de l'exploitant, le dernier jour ouvrable avant 1200.<br>E-mail : operations.dole@edeis.com, TEL : 03 84 72 87 25.<br>HOR AFIS : En dehors des HOR ATC PPR exploitant 3 jours ouvrés. | TWR : MON-FRI except public HOL : 0800-1800,<br>SAT-SUN except public HOL : 0800-1130 1230-1600.<br>Possible extension on PPR from AD operator on the last working day before 1200.<br>E-mail : operations.dole@edeis.com, TEL : 03 84 72 87 25.<br>AFIS SKED : Outside ATC SKED PPR 3 working days from AD operator. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | O/R PN 24 HR<br>03 84 72 87 25 ou/or TELEX | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Selon les besoins de l'exploitation | According to operations needs. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGJ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | O/R PN 24 HR<br>03 84 72 87 25 ou/or TELEX | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel grades : 100 LL - JET A1 (CIV-MIL)<br>Lubrifiants/Oil grades : NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 90m3, 100LL : 50m3<br>Avitaillement sous pression par camion pour JET A1 seulement.<br>Paiement carte BP et toutes cartes bancaires. | JET A1 : 90m3, 100LL : 50m3<br>Pressure delivery by tanker truck for JET A1 only.<br>Payment with BP credit card and any credit card. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivreuse/antigivreuse type PREISTMAN équipée d'une cuve chauffante de 1000 litres<br>Lieu de dégivrage : parking avion. | PREISTMAN type de-icer/anti-icing machine equipped with a 1000 l heating tank.<br>De-icing location : ACFT parking stand. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible, exceptionnellement à l'aéroclub.<br>Hangars club: a) 58 x 15 m, b) 20 x 16 m hauteur 4 m | Exceptionally in flying club.<br>Flying club hangars: a) 58 x 15 m,<br>b) 20 x 16 m height 4 m |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGJ.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville | In town |
| 2 | Restaurants | En ville, Snack sur AD/In town, Snack on AD | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Voitures de location 03 84 72 18 53 - 03 84 72 04 26<br>Taxis, bus O/R gestionnaire | Car rental 03 84 72 18 53 - 03 84 72 04 26<br>Taxis, buses O/R to administrator. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | En ville, hôpitaux à 7 km | In town, hospitals 7 km away |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billets en ville. | Cash machine in town. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Dole | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGJ.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VIM 90 P 2,5 : 9500 litres d'eau 1350 litres d'émulseur 250 kg d'agent complémentaire (poudre), 1 extincteur poudre 9 kg type BC, 1 extincteur poudre 9 kg type D<br>1 VIM 60 P 2,5 : 6000 litres d'eau 720 litres d'émulseur 250 kg d'agent complémentaire (poudre), 1 extincteur poudre 9 kg type BC, 1 extincteur poudre 9 kg type D. | 2 VIM 90 P 2.5: 9500 liters of water 1350 liters of emulsifier 250 kg of complementary agent (powder), 1 extinguisher of 9 kg type BC powder, 1 extinguisher of 9 kg type D powder<br>1 VIM 60 P 2.5: 6000 liters of water 720 liters of emulsifier 250 kg of complementary agent (powder), 1 extinguisher of 9 kg type BC powder, 1 extinguisher of 9 kg type D powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD ; contact AD.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport.<br>Tractage aéronefs roulants avec MTOW < à 5.7 t.<br>Tonnage supérieur, contact entreprises extérieures. | AD operator procedure ; contact AD.<br>Damaged ACFT removed with means outside the airport.<br>Rolling ACFT towing with MTOW < 5.7 t.<br>Higher tonnage, contact with external companies. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 :<br>- Pour tout ACFT commercial programmé de classe 6 et supérieure transportant des passagers.<br>- Pour tout ACFT non programmé de classe 6 et supérieure transportant des passagers : PPR gestionnaire la veille avant 16h00.<br>Niveau 5 :<br>- HOR ATS. Pour tout aéronef de classe 3 et supérieure transportant des passagers.<br>- Hors HOR ATS : PPR gestionnaire la veille avant 1600.<br>E-mail : operations.dole@edeis.com<br>TEL : 03 84 72 87 25<br>Absence de niveau en dehors de ces HOR et demandes. | Level 7 :<br>- For any scheduled commercial ACFT class 6 or higher with passengers onboard.<br>- For any unscheduled ACFT class 6 or higher with passengers onboard : PPR AD administration on previous day before 1600.<br>Level 5 :<br>- ATS SKED. For any ACFT class 3 or higher with passengers onboard.<br>- Outside ATS SKED, PPR AD administration on previous day before 1600.<br>E-mail : operations.dole@edeis.com<br>TEL : 03 84 72 87 25<br>Outside these SKED and requests, no level insured. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGJ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige: Equipements appropriés et personnels compétents fournis par le CD39 dans l'heure qui suit le déclenchement.<br>Dégagement des bourrelets à la turbine, éventuellement balayage.<br>Epandage déverglaçant en liquide par l'exploitant.<br>Neige fondante: Déblayage par lame, éventuellement balayage.<br>Glace et verglas: Epandage déverglaçant. | Snow : Appropriate equipment and qualified staff provided by CD39 within an hour of activation.<br>Snow flange clearing by a snow blower, eventually sweeping.<br>Liquid de-icing agent being sprayed by AD operator.<br>Slush : clearance by blade, or sweeping.<br>Surface ice-black ice : de-icing agent spreading. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1.La piste sur une largeur de 45 m sur l'axe<br>2.TWY C<br>3.Aire de trafic | 1.RWY over a width of 45 m on axis<br>2.TWY C<br>3.Apron |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFGJ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Principale : enrobé dense | Main: dense bituminous mix |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 40 F/B/X/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A, B : 15 m<br>TWY C : 18 m<br>TWY D : 7,5 m<br>TWY J : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | PCN A, B, D, J : 31 F/B/X/T<br>TWY C : 46 F/B/X/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Postes 1, 2 et AVT. | Stand 1, 2 and AVT. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Spot 1 et 2 nose : 638 ft<br>Spot emplacement AVT : 638 ft | Spot 1 and 2 nose : 638 ft<br>Spot stand AVT : 638 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGJ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marques de seuil, N° d'identification, lignes axiales, points d'arrêt, distances constantes | THR marks, ID number, axis line, holding points, constant range marks. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFGJ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFGJ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGJ.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFGJ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BALE MULHOUSE |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 18 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND. |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND 0600-1800 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>0800-1800<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 03. |

**AD 2 LFGJ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 054.00 (052) | 2230 x 45 | 51 F/B/X/T<br>macadam / macadam | 47°01'59.12"N 005°24'55.22"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 639ft |
| 23 | 234.00 (232) | 2230 x 45 | 51 F/B/X/T<br>macadam / macadam | 47°02'41.21"N 005°26'21.08"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 645ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | 2350 x 280 | NIL | (1) |
| 23 | NIL | NIL | NIL | 2350 x 280 | NIL | (2) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 370 x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) : 370 x 150 m.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 90 m.
RESA (Runway End Safety Area) : 90 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGJ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 2230 | 2230 | 2230 | 2230 | |
| TWY A | 1788 | 1788 | 1788 | | |
| TWY B | 1095 | 1095 | 1095 | | |
| TWY J | 561 | 561 | 561 | | |
| 23 | 2230 | 2230 | 2230 | 2230 | |
| TWY B | 1150 | 1150 | 1150 | | |
| TWY C | 1848 | 1848 | 1848 | | |
| TWY J | 1680 | 1680 | 1680 | | |

**AD 2 LFGJ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | - 600 m - LIH | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 57 ft | | | | | |
| 23 | | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 05 | 2230 | 60 m | W | LIH-LIL | R -LIH | | |
| 23 | 2230 | 60 m | W | LIH-LIL | R -LIH | | |

**AD 2 LFGJ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Balisage TWY B, C et J : Feux LED. | Lighting TWY B, C and J : LED lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | ASI<br>Groupe électrogène. | Signal area.<br>Power generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | 2 feux à éclats W à décharge condensée de part et d'autre du THR 05 et du THR 23<br>WIG-WAG TWY A, B, C et J | 2 W flashing compacitor discharge either side of THR 05 and THR 23<br>WIG-WAG TWY A, B, C and J |

**AD 2 LFGJ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFGJ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR DOLE**<br>47°07'29"N , 005°29'12"E - 47°05'58"N , 005°34'44"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E - 47°01'07"N , 005°39'41"E - 46°54'25"N , 005°36'13"E - 46°51'47"N , 005°25'46"E - 46°54'31"N , 005°15'47"E - 46°57'40"N , 005°12'26"E - 47°07'29"N , 005°29'12"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>DOLE Tour (FR)<br>DOLE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFGJ.3.7<br>Activité connue de :<br>BALE INFO<br>Activity known by:<br>BASEL INFO |

**AD 2 LFGJ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | DOLE Tour (FR)<br>*DOLE Tower (EN)* | 130.775 MHz | HO | |
| AFIS | DOLE Information (FR)<br>*DOLE Information (EN)* | 130.775 MHz | HX | |
| ATIS | DOLE (FR)<br>*DOLE (EN)* | 121.605 MHz | HO | |
| A/A | DOLE (FR) | 130.775 MHz | HX | Absence ATS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGJ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | DO | 309 kHz | H24 | 46°58'46.6"N 005°18'18.6"E | 652 ft | 25NM | | 235°/5,55NM THR 05 | |
| LOC 05 (I.E.1) | DO | 109.35 MHz | H24 | 47°02'48.7"N 005°26'36.5"E | 646 ft | | | 054°/400 m THR 23 | |
| GP 05 | | 331.85 MHz | H24 | 47°02'01.7"N 005°25'10.2"E | 634 ft | | 15.4 m/51 ft ( 3 °) | 076°/326 m THR 05 | |
| DME 05 | | CH 30Y | H24 | 47°02'01.7"N 005°25'10.2"E | 673 ft | 25NM FL250 | | 076°/326 m THR 05 | |

**AD 2 LFGJ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ROULAGE** ***20.1 GROUND TAXIING***

TWY A interdit aux ACFT de code C, et réservé aux ACFT basés ou autorisés.

*TWY A prohibited to code C ACFT, and reserved for home-based or authorized ACFT.*

TWY B interdit aux ACFT de code C.

*TWY B prohibited to code C ACFT.*

TWY D :

- réservé uniquement aux ACFT basés de code A ou autorisés.
- utilisable de jour,
- vitesse limitée à 10 kts.

*TWY D :*

- *reserved for code A home-based ACFT only or authorized ACFT,*
- *daytime only,*
- *speed limited to 10 kts.*

TWY J réservé aux ACFT de code A et B .

*TWY J reserved for code A and B ACFT.*

**20.2 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT** ***20.2 USE OF PARKING STANDS***

| **Postes** ***Stands*** | **Sorties** ***Exits*** | **Envergure/ *Wing span*** **Max (m) - Ar** | **Longueur/ *Length*** **Max (m) - Ar** | **Observations** ***Remarks*** |
|---|---|---|---|---|
| 1 | AG | 35.8m - A321-200/B738/E195/ATR72-600 | 44.51 | |
| 2 | AG | 39.5m - B738/A320/E195 | 39.50 | Neutralise/ *Neutralizes* 2E et / *and* 2W |
| 2E | AG | 27.5m - ATR72-600/DASH-8-SERIES300/ATR42-600/CN235 | 27.20 | Neutralise/ *Neutralizes* 2 |
| W | AG | 27.5m - ATR72-600/DASH-8-SERIES300/ATR42-600/CN235 | 27.20 | Neutralise/ *Neutralizes* 2 |
| 3 | A | 29m - ATR42/F27-MK500/FALCON7X | 25.10 | |
| 41 | A | 14.5m - CITATION JET/HAWKER700 | 16.00 | Neutralise/ *Neutralizes* 42 |
| 42 | A | 19.5m - CHALLENGER 300/FALCON900B | 21.20 | Neutralise/ *Neutralizes* 41 et / *and* 43 |
| 43 | A | 17.5m - METROIII/BCH1900C/FALCON20 | 18.50 | Neutralise/ *Neutralizes* 42 |
| 44 | A | 19.5m - CHALLENGER 300/FALCON900B | 21.20 | Neutralise/ *Neutralizes* 43 et / *and* 45 |
| 45 | A | 17.5m - METROIII/BCH1900C/FALCON20 | 18.50 | Neutralise/ *Neutralizes* 44 |
| 51 à 53 | A | 13.5m - CESSNA 402UTILINER/PA34-200 | 14.50 | Cessna 402 Utiliner autorisé/ *approved* |
| 61 à 63 | A | 13.5m - CESSNA 402UTILINER/PA34-200 | 14.50 | Cessna 402 Utiliner autorisé/ *approved* |

→ **20.3 PROCEDURE PARTICULIERE DASH 8 Q-400** ***20.3 SPECIFIC PROCEDURE DASH 8 Q-400***

→ Cheminement obligatoire via le TWY C.

*Mandatory route via TWY C.*

→ Poste de stationnement : Poste 44 déclaré disponible et autorisé à l'accueil de l'aéronef.

*Parking stand: stand 44 has been reported as available and cleared to receive an ACFT.*

→ Les postes adjacents 42, 43 et 45 sont neutralisés en présence de l'aéronef.

*Adjacent positions 42,43 and 45 are unavailable when an ACFT is present.*

**AD 2 LFGJ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGJ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Utilisation des pistes 05 et 23 interdite avec composante de vent traversier secteur Nord supérieure ou égale à 25 kt.

**22.2 VOLS AU DEPART**

Départs omnidirectionnels.

RWY 05 : monter RM 052° à 4,1% (1) jusqu'à *1145* (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) pente ATS 7,1%. En cas d'impossibilité, informer la TWR à la mise en route.

RWY 23 : monter RM 232° à 4,3% (2) jusqu'à *1145* (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) pente ATS 5%. En cas d'impossibilité, informer la TWR à la mise en route.

**22.3 DISPOSITIF D'ECLAIRAGE**

**Marques au sol/dispositifs d'éclairage à utiliser :**

Wig-wag en fonctionnement.

Rampe d'approche puissance 3.

**22.4 PROCEDURES LVP**

**22.4.1 Piste(s) et équipement associé dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures par faible visibilité.**

Piste 05 et 23 : Décollages uniquement.

**22.4.2 Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées.**

Phase de préparation aux LVP : RVR < 800 m.

LVP décollage en vigueur si : RVR inférieure ou égale à 550 m.

Fin des LVP : RVR > 550 m pendant au moins 30 minutes consécutives.

**22.4.3 Marques au sol/dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures par faible visibilité .**

→ Balisage latéral piste et voie de circulation B, C et J.

→ Feux de protection de piste.

**22.4.4 Observations**

TWY B, C et J utilisables à la circulation.

Limitation de la circulation au sol, un seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre (aéronef ou véhicule).

Les décollages depuis les intersections TWY/PISTE sont interdits en LVP.

HOR AFIS : Pas de LVP (RVR minimum décollage remontée à 550 m).

***22.1 GENERAL***

*Use of RWYs 05/23 prohibited with crosswind North sector greater than or equal to 25 kt.*

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*Omnidirectional departures.*

*RWY 05 : climb MAG 052° at 4.1% (1) up to 1145 (500) then direct route climbing to en-route safety altitude.*

*(1) ATS slope 7.1%. If that is not possible, advise TWR at startup.*

*RWY 23 : climb MAG 232° at 4.3% (2) up to 1145 (500) then direct route climbing to en-route safety altitude.*

*(2) ATS slope 5%. If that is not possible, advise TWR at startup.*

***22.3 LIGHTING DEVICE***

***Ground markings/lighting to use :***

*Wig-wag running.*

*Approach lights power 3.*

***22.4 LVP PROCEDURES***

***22.4.1 Runway(s) and associated equipment allowed in the context of low visibility procedures.***

*RWY 05 and 23 : Take-off only.*

***22.4.2 Specific meteorological conditions in which the low visibility procedures shall be initiated, executed and ended.***

*Preparation phase to LVP : RVR < 800 m.*

*LVP TKOF applied if : RVR lower or equal to 550 m.*

*End of LVP : RVR > 550 m during 30 consecutive minutes.*

***22.4.3 Ground markings/lighting aids to use in the context of low visibility procedures.***

*Edge lighting for TWY B, C and J and RWY.*

*RWY guard lights.*

***22.4.4 Remarks***

*TWY B, C and J usable for traffic.*

*Only one movement at a time while taxiing on the whole manoeuvring area (ACFT or vehicle).*

*Direct take-off from intersections TWY/RWY are prohibited in LVP.*

*AFIS SKED : No LVP (minimum RVR for take-off upped to 550 m).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFGJ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT équipés de radio.

En dehors des HOR ATS : AD réservé aux aéronefs basés ou autorisés.

Les vols commerciaux sont prioritaires pour l'avitaillement.

L'attention des équipages est attirée sur la présence d'un hangar d'une hauteur de 35,1 ft (10,71 m) ASFC, dans les servitudes latérales, situé à 156 m de l'axe de piste en bout du taxiway Juliet.

Décollage : les opérations à crédits opérationnels (dont EFVS) sont interdites lorsque la RVR est inférieure à 550 m.

Atterrissage : les opérations à crédits opérationnels (dont EFVS) sont interdites lorsque la RVR est inférieure à 750 m (cause hangar perçant les servitudes latérales, situé à 156 m de l'axe de piste en bout de TWY J).

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Outside ATS SKED : AD reserved for home-based or authorized ACFT.*

*Commercial flights have priority for refuelling.*

*Crews must be aware of the presence of a 35.1 foot-high (10.71 m) ASFC hangar in the sides servitudes located 156 m of runway axis at the end of TWY Juliet.*

*Take-off: operations with operational credits (including EFVS) are forbidden when the RVR is less than 550 m.*

*Landing: operations with operational credits (including EFVS) are forbidden when the RVR is less than 750 m (because of the hangar penetrating the side servitudes, located 156 m from the runway axis at the end of TWY J).*

**23.2 STATIONNEMENT HELICOPTERES**

Les manoeuvres de rotation sont interdites sur les postes. Les hélicoptères doivent suivre les lignes de roulage et les instructions du placeur.

Le poste 45 est interdit aux hélicoptères dont la LHT est supérieure à 13,30 m.

Le poste 41 est interdit aux hélicoptères dont la LHT est supérieure à 12 m.

Les postes 42 à 44 sont interdits aux hélicoptères dont la LHT est supérieure à 17,75 m.

Les postes 51, 53, 61 et 63 sont interdits aux hélicoptères dont la LHT est supérieure à 10,8 m.

***23.2 HELICOPTERS PARKING***

*Rotation maneuvers are prohibited on parking stands. Helicopters must follow the taxiing lines and the marshaller instructions.*

*Stand 45 is prohibited for helicopters whose overall length is greater than 13.30 m.*

*Stand 41 is prohibited for helicopters whose overall length is greater than 12 m.*

*Stands 42 to 44 are prohibited for helicopters whose overall length is greater than 17.75 m.*

*Stands 51, 53, 61 and 63 are prohibited for helicopters whose overall length is greater than 10.8 m.*

**23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

***23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. HOR RFFS.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. RFFS SKED.*

**AD 2 LFGJ.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFGJ.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

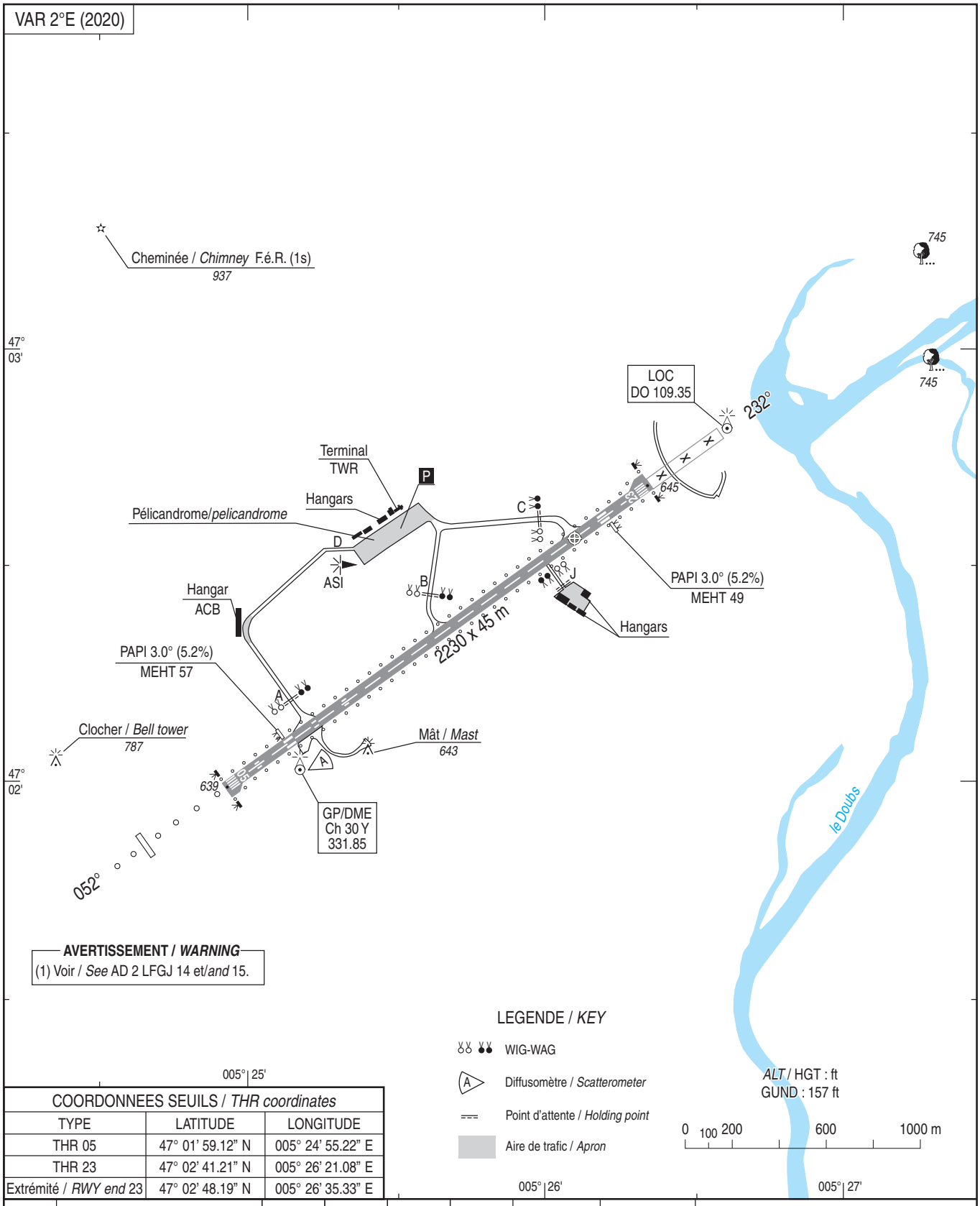
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** DOLE 121.605

# **DOLE** TAVAUX
47 02 34 N - 005 26 06 E
*ALT AD : 645 (24 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 05 | 47° 01' 59.12" N | 005° 24' 55.22" E |
| THR 23 | 47° 02' 41.21" N | 005° 26' 21.08" E |
| Extrémité / *RWY end* 23 | 47° 02' 48.19" N | 005° 26' 35.33" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05 | LIH 600 m | LIH/LIL | 2230 | 2230 | 2230 | 2230 | Revêtue *Paved* | 51 F/B/X/T | 400* | 400* | 400* | 400* |
| 23 | NIL | LIH/LIL | 2230 | 2230 | 2230 | 2230 | | | 400* | 400* | 400* | 400* |

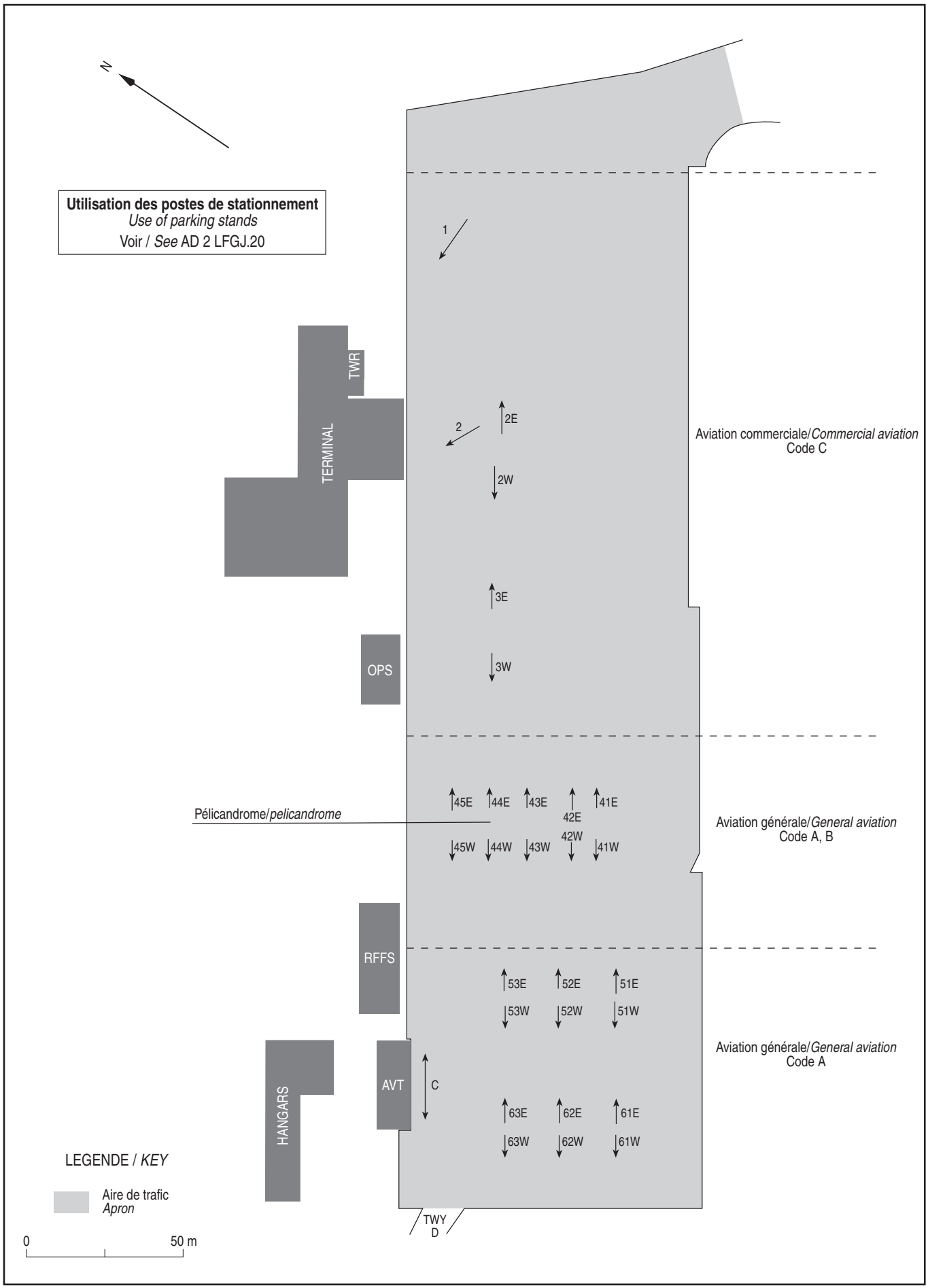
*Absence ATS : 800 m HOR AFIS : 550 m
HJ seulement / *only*



© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**DOLE** TAVAUX






© SIA

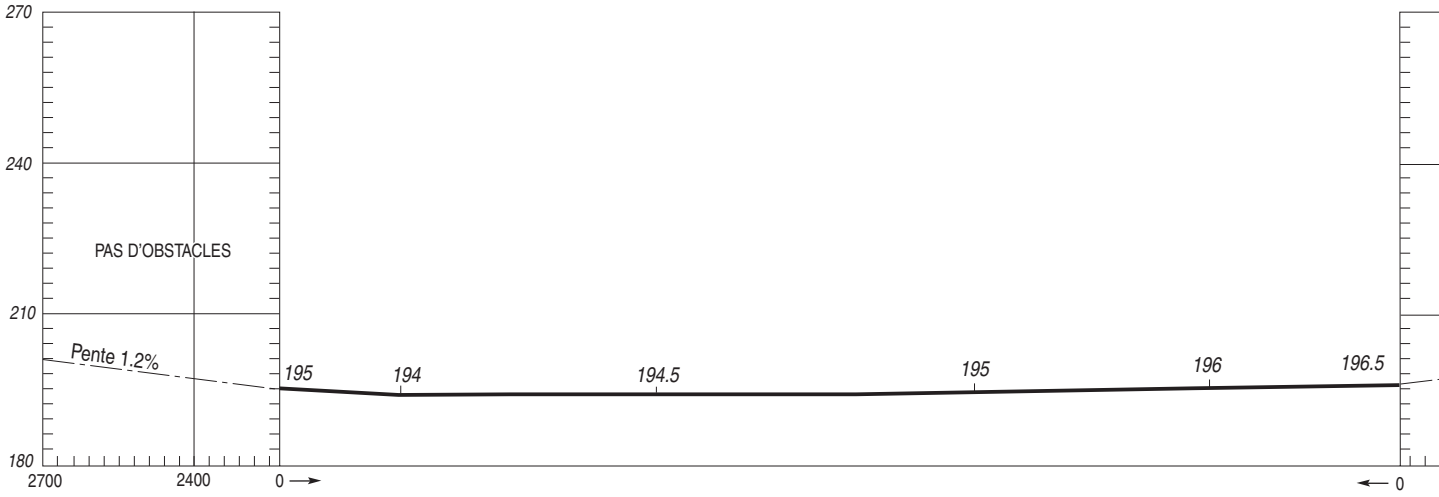
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - type A*

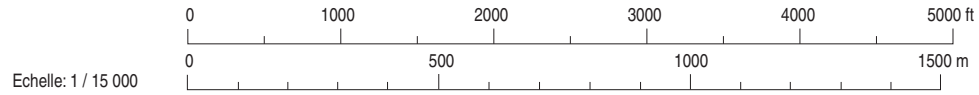
**DOLE** TAVAUX
RWY 05/23

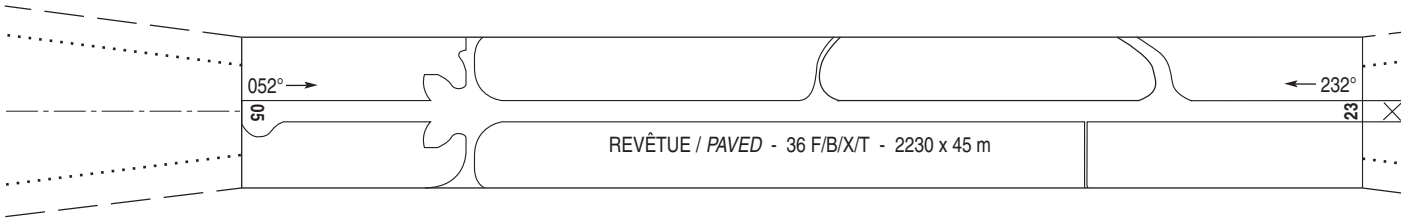
VAR 2° E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 05 | | | RWY 23 |
| 2230 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2175 |
| 2230 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2175 |
| 2230 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2175 |
| 2230 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2175 |




### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en mai 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.



© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNP | CONV |
|---|---|---|---|---|
| GJ401 | 46°57'55.1" N | 005°06'10.7" E | X | |
| GJ402 | 46°50'46.3" N | 005°13'39.6" E | X | |
| IGJ05 | 46°54'30.5" N | 005°09'45.2" E | X | |
| FJ05Y | 46°57'45.0" N | 005°16'18.6" E | X | |
| FJ05Z | 46°57'49.9" N | 005°16'28.7" E | X | |
| GJ501 | 47°03'37.0" N | 005°28'14.9" E | X | |
| GJ502 | 46°55'29.1" N | 005°31'43.6" E | X | |
| RW05 | 47°01'59.11" N | 005°24'55.23" E | X | |
| IAF | 46°58'46.6" N | 005°18'18.6" E | | X |
| FAP | 46°57'49.9" N | 005°16'28.6" E | | X |
| FAF LOC | 46°57'45.0" N | 005°16'18.6" E | | X |
| FAF NDB | 46°58'46.6" N | 005°18'18.6" E | | X |



© SIA

**DOLE** TAVAUX

**PRECODING RNP** Y RWY 05

**RNP Y RWY 05**

MAG VAR 2020 1.96°E

Ref NAVAID : -

RMK : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | GJ402 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA GJ401 | IF | GJ401 | - | | | | | 4000 | - | 220 | | RNP APCH |
| | TF | IGJ05 | - | 142 | 144.3 | 4.2 | - | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |
| INA GJ402 | IF | GJ402 | - | | | | | 4000 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | IGJ05 | - | 322 | 324.3 | 4.6 | - | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |
| INA IGJ05 | IF | IGJ05 | - | | | | | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |
| APCH | IF | IGJ05 | - | | | | | - | - | - | | RNP APCH |
| | TF | FJ05Y | - | 052 | 054.3 | 5.5 | - | 3000 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW05 | Yes | 052 | 054.3 | 7.3 | - | - | - | - | -3.0 /15 | RNP APCH |
| | DF | GJ502 | | | | | R | - | - | 210 | | RNP APCH |
| | TF | GJ402 | | 247 | 249.3 | 13.3 | R | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |



© SIA

**RNP Z RWY 05**

MAG VAR 2020 1.96°E

Ref NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | - | GJ402 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA GJ401 | IF | GJ401 | - | | | | | 4000 | - | 220 | | RNP APCH |
| | TF | IGJ05 | - | 142 | 144.3 | 4.2 | - | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |
| INA GJ402 | IF | GJ402 | - | | | | | 4000 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | IGJ05 | - | 322 | 324.3 | 4.6 | - | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |
| INA IGJ05 | IF | IGJ05 | - | | | | | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |
| APCH | IF | IGJ05 | - | | | | | - | - | - | | RNP APCH |
| | TF | FJ05Z | - | 052 | 054.3 | 5.7 | - | 3000 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW05 | - | 052 | 054.3 | 7.1 | - | - | - | - | -3.0 /15 | RNP APCH |
| | TF | GJ501 | Yes | 052 | 054.3 | 2.8 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | GJ502 | - | | | | R | - | - | 210 | | RNP APCH |
| | TF | GJ402 | - | 247 | 249.3 | 13.3 | - | 3000 | - | 220 | | RNP APCH |



© SIA

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Z RWY 05

### Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFGJ |
| Runway | 05 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E05A |
| LTP/FTP Latitude | 470159.1060N |
| LTP/FTP Longitude | 0052455.2325E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 242.8 |
| FPAP Latitude | 470242.9915N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 43.8855 |
| FPAP Longitude | 0052624.7095E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 89.4770 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 96 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0A 07 06 0C 05 D0 00 01 35<br>30 05 84 35 2F 14 81 F2 52 02<br>7C 1D DB 56 01 0A BB 02 2C 81<br>2C 01 64 0C C8 AF A6 CB 6F 4A |
| Calculated CRC Value | A6CB6F4A |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 194.9 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 194.9 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

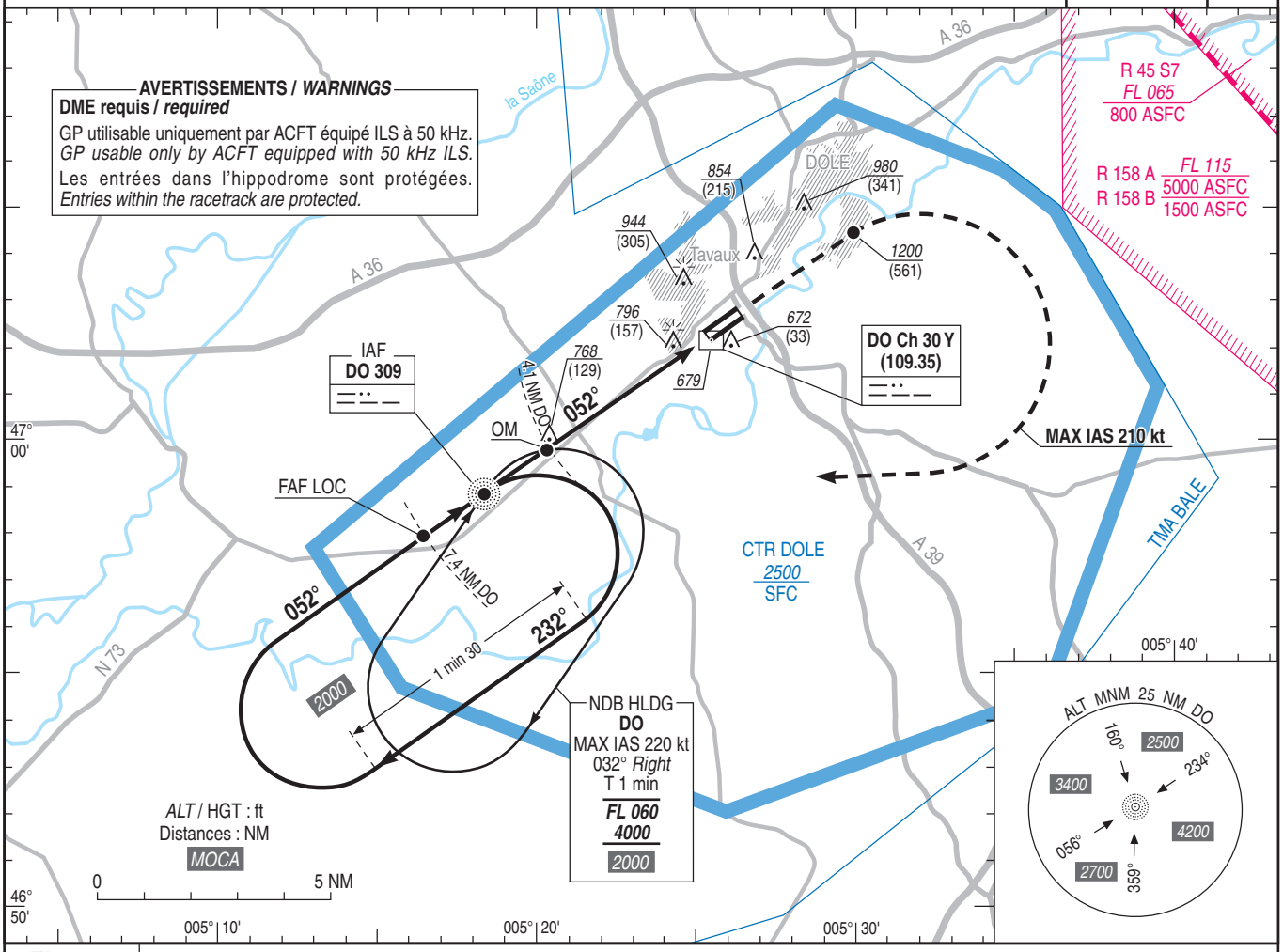
*ALT AD : 645,* ***THR : 639 (23 hPa)***

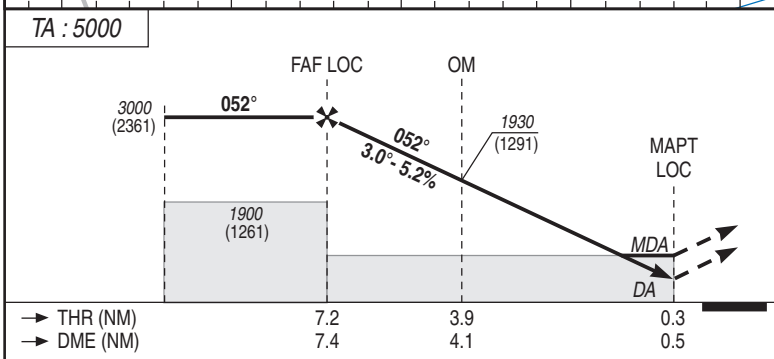
**DOLE** TAVAUX

ILS ou/*or* LOC RWY 05

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFGJ COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **DO 109.35** | 2°E |
| RDH : 49 | (2020) |




API : Monter **dans l'axe**. A ***1200*** (561) tourner **à droite vers DO** pour rejoindre l'hippodrome, puis poursuivre la montée jusqu'à ***3000*** (2361).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1500* (861) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on runway* ***heading****. At* ***1200*** *(561), turn* ***right to DO*** *to join racetrack, then continue climbing up to* ***3000*** *(2361).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1500 (861) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***840*** (200) | 750 | 164 | ***1020*** (380) | 1300 | 375 | ***1180*** (540) | 1500 | ***1620*** (980) | 1500 |
| B | | | 174 | | | | ***1210*** (570) | 1600 | ***1650*** (1010) | 1600 |
| C | | | 184 | | | | ***1350*** (710) | 2400 | ***1780*** (1150) | 2400 |
| D | | | 194 | | | | ***1360*** (720) | 3600 | ***1800*** (1160) | 3600 |

| **DME DO** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2870*** (2231) | ***2550*** (1911) | ***2230*** (1591) | ***1910*** (1271) | ***1590*** (951) | ***1270*** (631) | ***960*** (321) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.9 NM | 5 min 55 | 4 min 52 | 4 min 08 | 3 min 36 | 3 min 11 | 2 min 35 | 2 min 14 |
| OM - THR | 3.9 NM | 3 min 21 | 2 min 45 | 2 min 20 | 2 min 02 | 1 min 48 | 1 min 28 | 1 min 16 |
| VSP (ft/min) | | 372 | 452 | 531 | 611 | 690 | 850 | 982 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

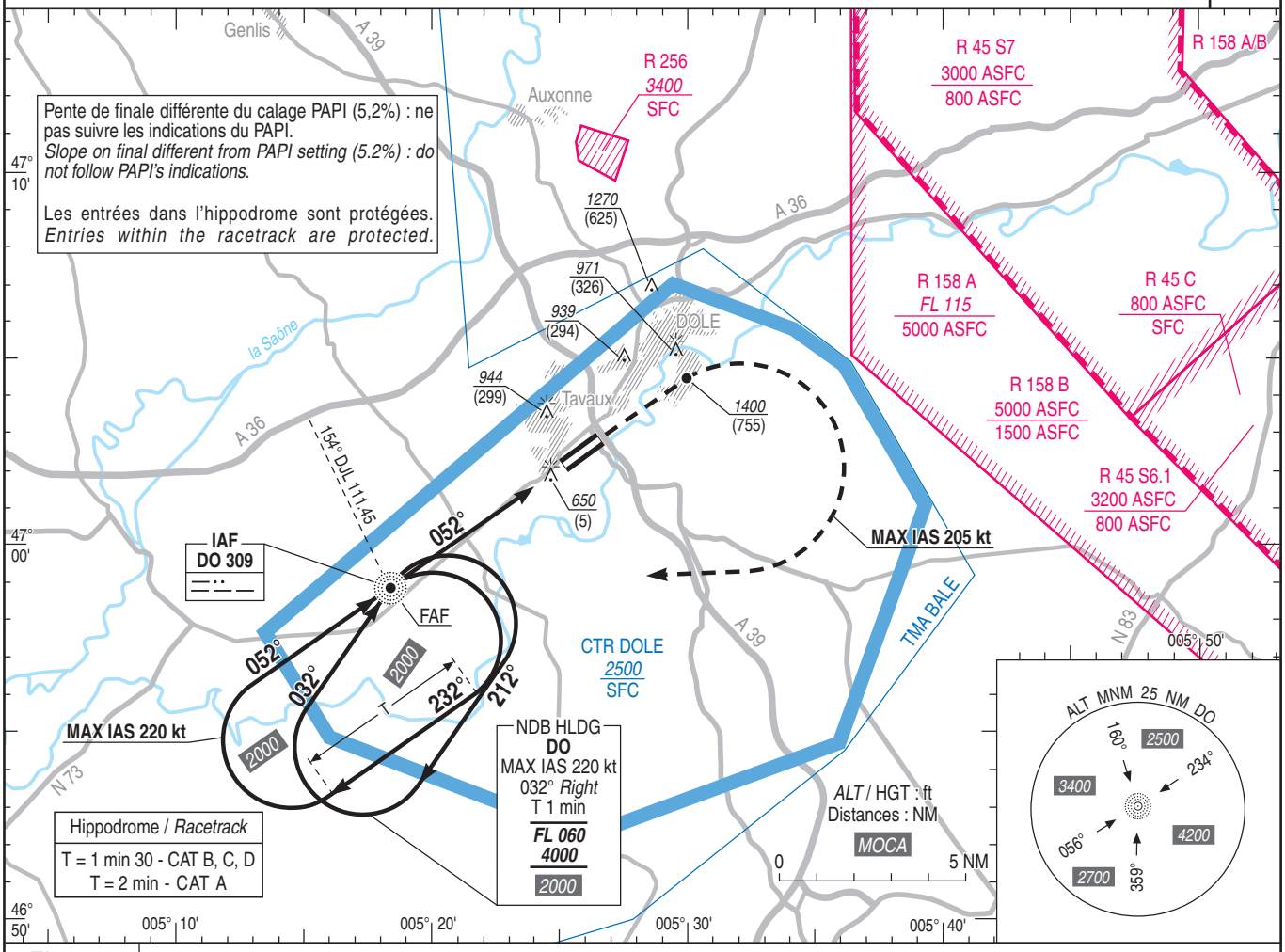
# DOLE TAVAUX

CAT A B C D
***ALT AD : 645 (24 hPa)**, THR : 639*

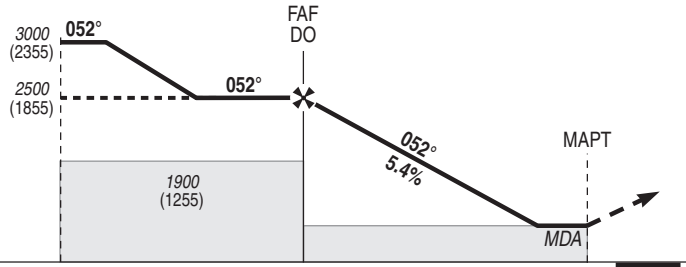
NDB RWY 05

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFGJ COM 01

VAR
2°E
(20)




*TA : 5000*




API : Monter au QDR **052°**. A ***1400*** (755) tourner **à droite vers DO** pour rejoindre l'hippodrome, puis poursuivre la montée jusqu'à ***3000*** (2355).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1600* (955) avant d'accélérer en palier.
Pente ATS pour évoluer dans les limites de la TMA : 7%.

*Missed APCH : Climb QDR **052°**. At **1400** (755), turn **right to DO** to join racetrack, then continue climbing up to **3000** (2355).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1600 (955) prior to level acceleration.*
*ATS slope to manoeuvre within TMA limits : 7%.*

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

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement /*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1190*** (550) | 1500 | 543 | ***1240*** (600) | 1500 | ***1670*** (1030) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1240*** (600) | 1600 | ***1670*** (1030) | 1600 |
| C | | 2100 | | ***1390*** (750) | 2400 | ***1830*** (1180) | 2400 |
| D | | 2100 | | ***1390*** (750) | 3600 | ***1830*** (1180) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - THR | 5.5 NM | 4 min 42 | 3 min 52 | 3 min 18 | 2 min 52 | 2 min 32 | 2 min 03 | 1 min 47 |
| NDB - MAPT | 5.2 NM | 4 min 27 | 3 min 40 | 3 min 07 | 2 min 42 | 2 min 24 | 1 min 57 | 1 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 383 | 465 | 547 | 629 | 711 | 875 | 1012 |



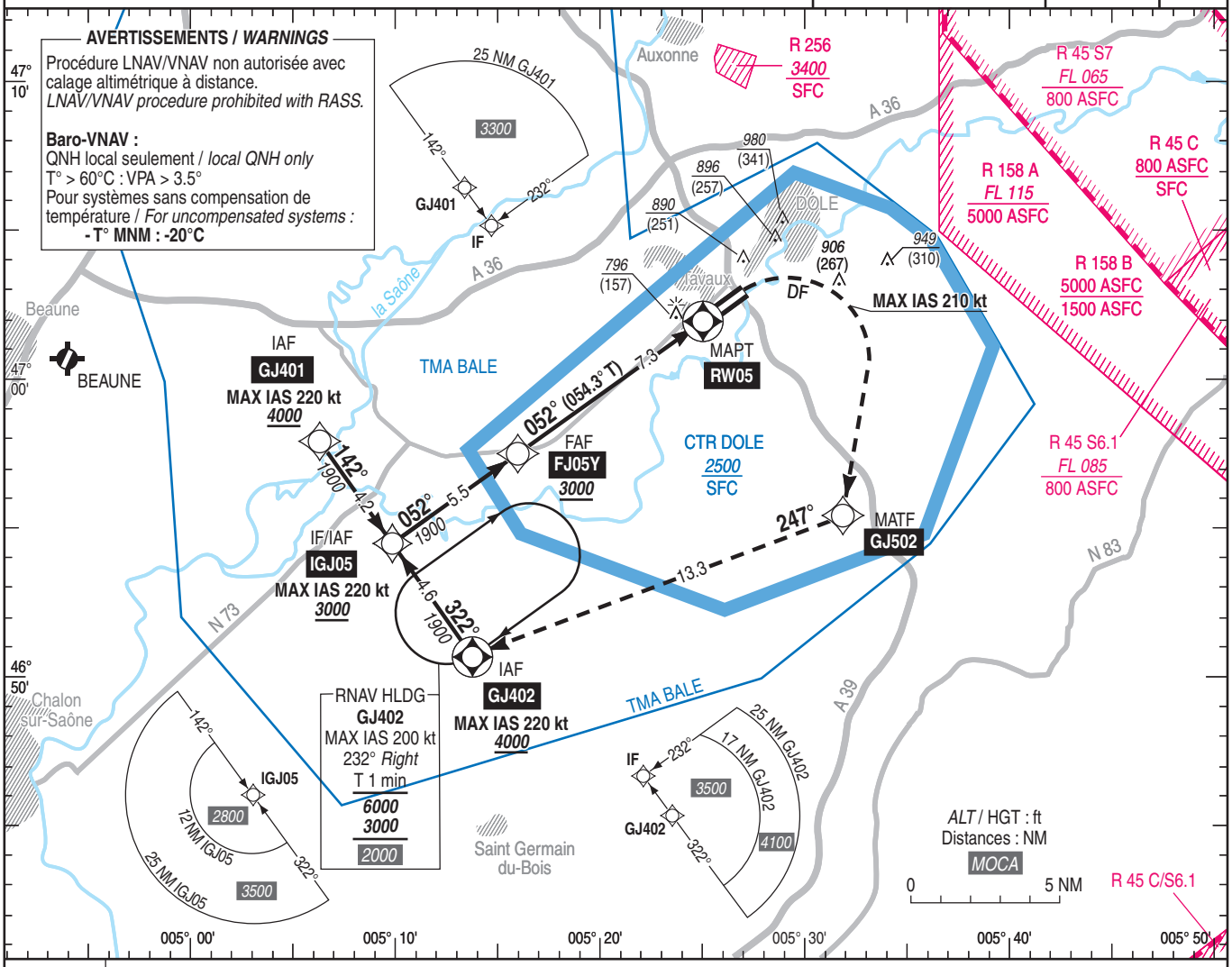
© SIA

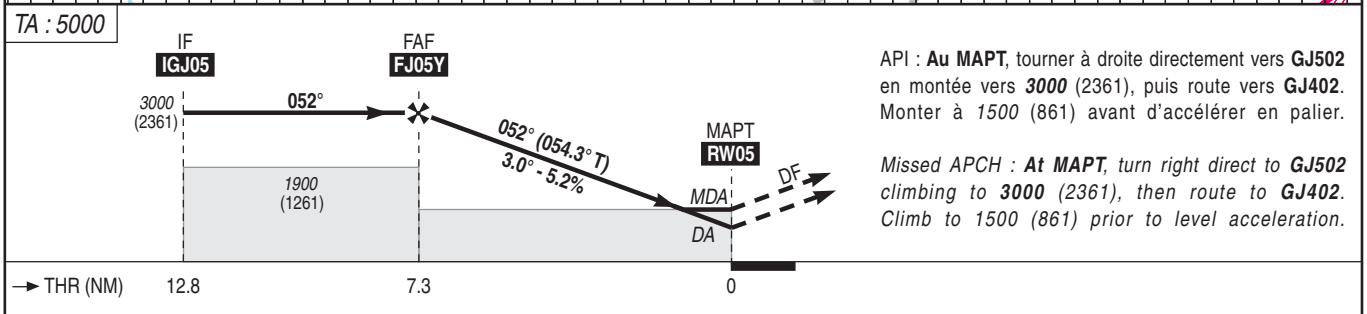
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D*
*ALT AD : 645,* ***THR : 639 (23 hPa)***

**DOLE** TAVAUX

**RNP** Y RWY 05

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFGJ COM 01 | * LNAV/VNAV CAT D : non autorisées / *prohibited.* | **RNP APCH** | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|---|




API : **Au MAPT**, tourner à droite directement vers **GJ502** en montée vers ***3000*** (2361), puis route vers **GJ402**. Monter à *1500* (861) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : **At MAPT**, turn right direct to **GJ502** climbing to **3000** (2361), then route to **GJ402**. Climb to 1500 (861) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV API 2.5% | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1060*** (420) | 1500 | 363 | ***1060*** (420) | 1500 | 417 | ***1200*** (560) | 1500 | ***1630*** (990) | 1500 |
| B | | | 373 | | | | ***1210*** (570) | 1600 | ***1650*** (1010) | 1600 |
| C | | | 417 | | | | ***1350*** (710) | 2400 | ***1790*** (1150) | 2400 |
| D | - | | | | | | ***1380*** (740) | 3600 | ***1820*** (1180) | 3600 |

| **DIST RW05** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2920*** (2281) | ***2600*** (1961) | ***2290*** (1651) | ***1970*** (1331) | ***1650*** (1011) | ***1330*** (691) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 7.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 16 | 5 min 10 | 4 min 23 | 3 min 49 | 3 min 23 | 2 min 45 | 2 min 23 |
| VSP (ft/min) | | 372 | 451 | 531 | 610 | 690 | 850 | 982 |



© SIA

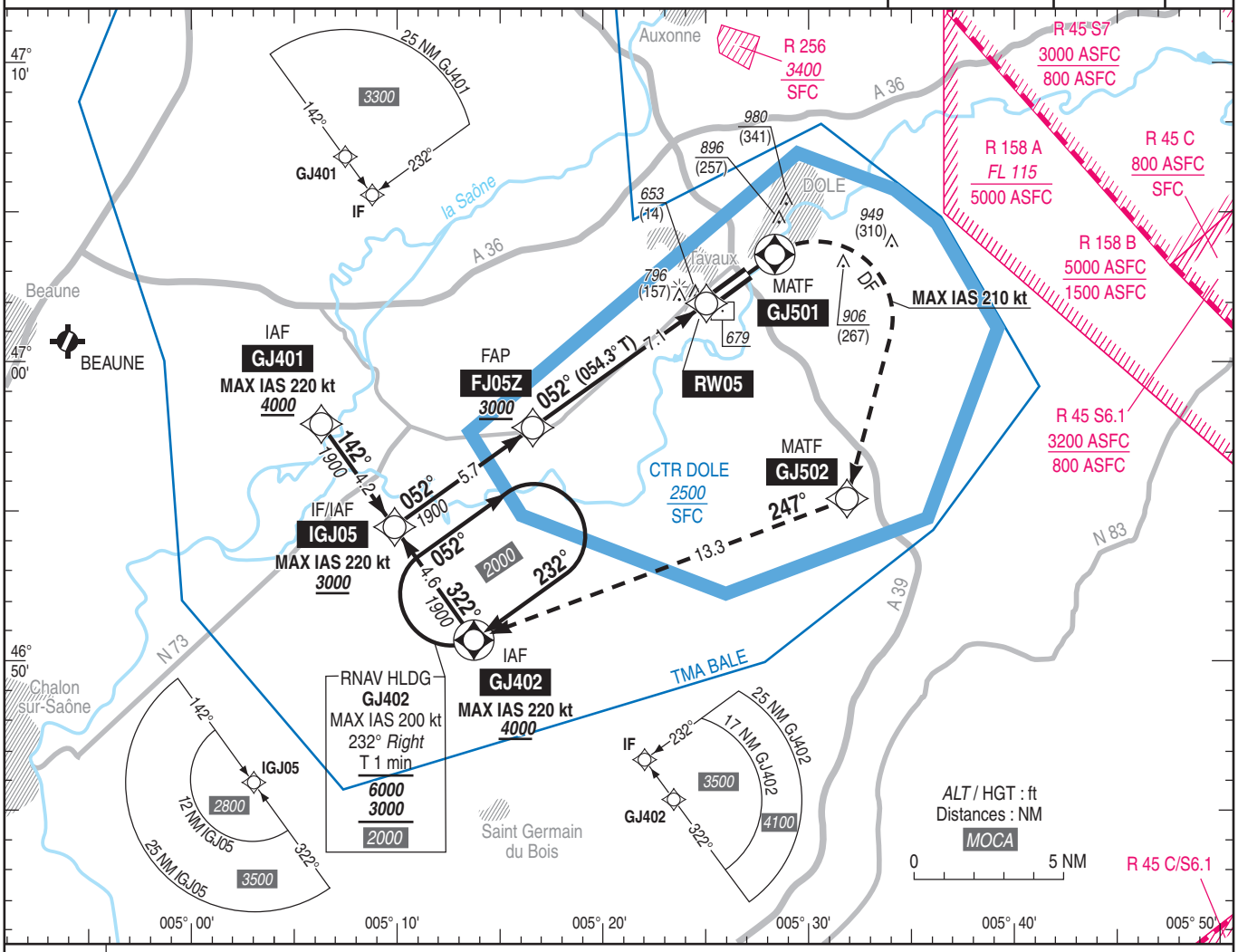
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

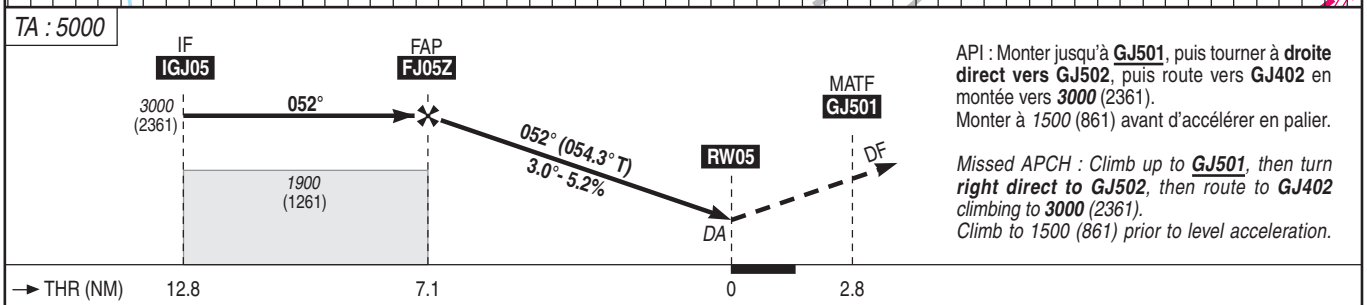
# DOLE TAVAUX

CAT A B C D
*ALT AD : 645,* ***THR : 639 (23 hPa)***

**RNP** Z RWY 05 (LPV only)

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFGJ COM 01 | **RNP APCH** LPV seulement/*only* | **EGNOS Ch 41018 E05A** RDH : 49 | VAR 2°E (20) |
|---|---|---|---|




API : Monter jusqu'à **GJ501**, puis tourner à **droite direct vers GJ502**, puis route vers **GJ402** en montée vers ***3000*** (2361).
Monter à *1500* (861) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***GJ501****, then turn* ***right direct to GJ502****, then route to* ***GJ402*** *climbing to* ***3000*** *(2361).*
*Climb to 1500 (861) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***850*** (210) | 750 | 201 | ***1200*** (560) | 1500 | ***1630*** (990) | 1500 |
| B | ***850*** (210) | 750 | 210 | ***1210*** (570) | 1600 | ***1650*** (1010) | 1600 |
| C | ***860*** (220) | 800 | 220 | ***1350*** (710) | 2400 | ***1790*** (1150) | 2400 |
| D | ***870*** (230) | 800 | 230 | ***1380*** (740) | 3600 | ***1820*** (1180) | 3600 |

**DIST RW05**

| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2970*** (2331) | ***2640*** (2001) | ***2310*** (1671) | ***1980*** (1341) | ***1660*** (1021) | ***1330*** (691) | ***1010*** (371) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

| FAP - THR | 7.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 06 | 5 min 01 | 4 min 16 | 3 min 43 | 3 min 17 | 2 min 40 | 2 min 19 |



© SIA

## DOLE TAVAUX
## Fréquences / *Frequencies*

**Avertissement** : Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning:*** *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| ATIS DOLE | | 121.605 |
| TWR DOLE | Tour / *Tower* | 130.775 (1) |
| AFIS DOLE | DOLE Information | 130.775 |
| APP BALE | BALE Contrôle / *Control* | 125.415 |
| SIV BALE | SIV 2.1/2.2/2.3 | 135.855 |

(1) Absence ATS : A/A FR uniquement / *A/A FR only.*
Obtenir QNH régional auprès de BALE INFO
*Obtain regional QNH from BALE INFO*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFHP.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFHP - LE PUY LOUDES

**AD 2 LFHP.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°04'47"N 003°45'48"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km WNW Le Puy |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 2731 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 171 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.2417°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.122°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SMGAD LE PUY EN VELAY |
| | Adresse / *Address* | 5 rue du vol à voile 43320 CHASPUZAC |
| | Telephone | 04 71 08 61 87 |
| | FAX | 04 71 08 66 40 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFHPZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : exploitation@aerolepuy.fr |

**AD 2 LFHP.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN 1000-1400 | MON-FRI 1000-1400 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Hôpital à 12 km (CH Emile Roux, Le Puy) | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 1000-1400 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0530-0900, 1000-1300, 1530-1900, SAM-DIM et JF : non assuré.<br>En dehors de ces HOR, ouverture possible PPR PN 48 HR hors WE et JF pour ACFT civils commerciaux, sanitaires et officiels.<br>TEL : 04 71 08 61 87<br>E-mail : afis@aerolepuy.fr | AFIS : MON-FRI : 0530-0900, 1000-1300, 1530-1900, SAT-SUN and HOL: not provided.<br>Outside these SKED, possible opening PPR PN 48 HR outside WE and HOL for commercial civilian, sanitary and official ACFT.<br>TEL : 04 71 08 61 87<br>E-mail : afis@aerolepuy.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Automate H24 CB<br>Contact : exploitation@aerolepuy.fr | 24HR Automatic dispenser (credit card)<br>Contact : exploitation@aerolepuy.fr |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Possible PPR 7 jours hors WE et JF | PPR 7 days possible outside WE and public HOL |
| 10 | Sûreté / *Safety* | En fonction des HOR des vols commerciaux réguliers et avec des PPR de 7 jours pour mise en place de mesures de sûreté exceptionnelles | According to commercial flights SKED and with PPR 7 days before in order to set up exceptional safety facilities |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.<br>Douane sur demande (Police BGTA Clermont-Ferrand) | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.<br>Customs on request (Police BGTA Clermont-Ferrand). |

**AD 2 LFHP.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL, JET A1<br>Lubrifiants : NIL<br>Automate H24 (CB) | Fuel: 100LL, JET A1<br>Lubricants: NIL<br>24HR Automatic dispenser (credit card) |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 20m3<br>JET A1 : 40m3 | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur demande | On request |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHP .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD | at AD |
| 2 | Restaurants | Sur AD | at AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et locations de voitures sur AD<br>Contacter au préalable les professionnels ou l'exploitant d'aérodrome. | Taxi and car rental at AD.<br>Contact taxi drivers or AD operator beforehand. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital à 12km, cabinet médical certificat pilote | Hospital at 12km, medical practice pilot certificate |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | DAB à 300m, boite aux lettres | ATM at 300m, mailbox |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville (12km), infos dans l'aérogare | In town (12km), information in terminal |
| 7 | Observations / *Remarks* | PRKG gratuit avec bornes de recharge | Free Apron with charging stations |

**AD 2 LFHP .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | S'adresser à l'exploitant | Contact AD operator |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : LUN-VEN : 0500-0900, 1600-1700, 1815-1915<br>SAM-DIM et JF : non assuré<br>PPR PN 48HR hors WE et JFpour ACFT civils, commerciaux, sanitaires et officiels | Level 2: MON-FRI: 0500-0900, 1600-1700, 1815-1915<br>SAT-SUN and HOL: not provided<br>PPR PN 48HR outside WE and HOL for civil, commercial, sanitary and official ACFT |

**AD 2 LFHP .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Procédés et moyens utilisés pour le déblaiement<br>a) Neige, épaisseur supérieure à 2 cm<br>- 1 lame biaise et balayeuse montées sur camion engin.<br>b) Glace et verglas<br>- Matériels d'épandage pour produit déverglaçant. | Methods and equipment used for clearing<br>a) Snow, depth greater than 2 cm<br>- truck vehicule equipped with an angle dozer blade and road sweeper.<br>b) Ice and black ice<br>- De-icing agent spreaders |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayées :<br>1 - la piste 20 m x 1400 m.<br>2 - les voies de circulation.<br>3 - les aires de trafic. | The following areas will be cleared:<br>1 - the runway 20 m x 1 400 m.<br>2 - the taxiways.<br>3 - the aprons. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Dérogations apportées au plan neige<br>- Aucune opération en l'absence de ligne régulière au cours du week-end ou des jours fériés.<br>- La piste en herbe et les voies de circulation en herbe ne seront pas déblayées. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Exemptions to the snow plan<br>- No operation will be performed if there is no commercial air traffic on week ends and holidays.<br>- The grass strip and the grass taxiways will not be cleared. |

**AD 2 LFHP .8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PKG commercial : 20 F/B/W/T<br>PKG aeroclub : 9 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 10,50 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A1 : 20 F/B/W/T<br>A2 : 11 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHP.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/see AD 2 LFHP APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFHP .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHP.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFHP.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFHP .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO<br>0700-1900 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHP.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 150.99 (149) | 1393 x 30 | 20 F/B/W/T revêtue / paved | 45°05'09.85"N 003°45'30.32"E ------ GUND NIL | THR : 2708ft |
| 33 | 330.99 (329) | 1393 x 30 | 20 F/B/W/T revêtue / paved | 45°04'30.37"N 003°46'01.22"E ------ GUND NIL | THR : 2728ft |
| 15R | 150.99 (149) | 940 x 80 | non revêtue / not paved | 45°05'01.23"N 003°45'32.15"E ------ GUND NIL | THR : 2719ft |
| 33L | 330.99 (329) | 940 x 80 | non revêtue / not paved | 45°04'34.63"N 003°45'52.97"E ( 45°04'38.99"N 003°45'49.56"E ) ------ GUND NIL | THR : 2728ft DTHR : 2727ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 15 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 33 | NIL | NIL | 30 | NIL | NIL | NIL |
| 15R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 33L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFHP.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 15 | 1393 | 1393 | 1393 | 1393 | |
| 33 | 1393 | 1423 | 1393 | 1393 | |
| 15R | 940 | 940 | 940 | 940 | |
| 33L | 940 | 940 | 940 | 785 | |

**AD 2 LFHP.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 15 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 30 ft | | | | | |
| 33 | - 420 m - LIH | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 15 | 1393 m | 60 m | Y | LIH/LIL | R | | |
| 33 | 1393 m | 60 m | Y | LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFHP.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A1, A2 | TWY A1, A2 |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | <1s | <1s |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFHP.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFHP.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHP.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LE PUY Information (FR) | 118.005 MHz | HO | |
| A/A | LE PUY (FR) | 118.005 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFHP.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFHP.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulationS***

**20.1 MANŒUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

**20.2 AIRES DE STATIONNEMENT**

20.2.1 Parking C

Parking réservé aux ACFT dont la MTOW > 2 t.

Tous les postes ont une entrée et sortie autonome.

Poste S1 face au Sud.

Poste N1 face au Nord.

Aéronefs catégorie B, envergure max 20 m, longueur max 20 m.

Poste préférentiel pour aéronefs commerciaux de la ligne LE PUY-PARIS.

Poste S2 face au Sud.

Poste N2 face au Nord.

Aéronefs catégorie B, envergure max 24 m, longueur max 20 m.

Poste S3 face au Sud.

Poste N3 face au Nord.

Aéronefs catégorie C, envergure max 27,05 m, longueur max 27,16 m

L'utilisation des postes S3, N3 condamne les postes S1, N1 et S2, N2.

***20.2 PARKING AREAS***

*20.2.1 C apron*

*Apron reserved for ACFT whose MTOW > 2 t.*

*All stands have autonomous entry and exit.*

*Stand S1 facing South.*

*Stand N1 facing North.*

*ACFT cat. B, max wingspan 20 m, max length 20 m.*

*Preferential stand for commercial ACFT of LE PUY-PARIS line.*

*Stand S2 facing South.*

*Stand N2 facing North.*

*ACFT cat. B, max wingspan 24 m, max length 20 m.*

*Stand S3 facing South.*

*Stand N3 facing North.*

*ACFT cat. C, max wingspan 27.05 m, max length 27.16 m.*

*Use of stands S3, N3 closes stands S1, N1 and S2, N2.*

20.2.2 Parking B

Parking réservé aux avions basés monomoteurs ou bimoteurs de l'aviation générale dont la MTOW < 3.5 t.

Positionnement face au Nord ou face au Sud.

*20.2.2 B apron*

*Apron reserved for home-based single-engined or twin-engined airplanes whose MTOW < 3,5 t.*

*Standing to the North or to the South.*

20.2.3 Parking G

Parking en herbe réservé aux avions monomoteurs ou bimoteurs légers de l'aviation générale.

Inutilisable après de fortes intempéries.

Positionnement face au Nord ou face au Sud

*20.2.3 G apron*

*Grass apron reserved for light single-engined or twin-engined general aviation airplanes.*

*Unavailable after heavy rains.*

*Standing to the North or to the South*

**AD 2 LFHP.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHP.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 Vols au départ** / ***22.1 Departure flights***

Consignes recommandées pour un départ IFR / *Recommended instructions for IFR departures*

**RWY 15** / ***RWY 15***

Secteur Est / *East area*

Monter à 5,6 % RM 150 jusqu'à 3500 (770) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Obstacle le plus pénalisant :

*Climb at 5.6 % gradient MAG 150 up to 3500 (770) (1), then direct route up to enroute safety altitude. Most penalizing obstacle :*

(1) Relief 2772 ft à 570 m de la DER à 280 m à droite de l'axe.

*(1) Relief 2772 ft located at 570 m from DER at 280 m on the right of the RWY axis.*

Pylône 4281 ft à 4 NM dans le 292 de l'ARP.

*Pylon 4281 ft at 292/4 NM from ARP*

Secteur Ouest / *West area*

Monter à 5,6 % RM 150 jusqu'à 4800 (2070) (2), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Obstacle le plus pénalisant :

*Climb at 5.6 % gradient MAG 150 up to 4800 (2070) (2), then direct route up to enroute safety altitude. Most penalizing obstacle :*

(2) Relief 2772 ft à 570 m de la DER à 280 m à droite de l'axe.

*(2) Relief 2772 ft located at 570 m from DER at 280 m on the right of the RWY axis.*

Pylône 4839 ft à 8,4 NM dans le 178 de l'ARP.

*Pylon 4839 ft at 178/8.4 NM from ARP.*

**RWY 33** / ***RWY 33***

Secteur Est / *East area*

Monter à 5,4 % RM 330 jusqu'à 4000 (1270) (3), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Obstacle le plus pénalisant :

*Climb at 5.4 % gradient MAG 330 up to 4000 (1270) (3), then direct route up to enroute safety altitude. Most penalizing obstacle :*

(3) Végétation 3381 ft à 4500 m de la DER à 1000 m à gauche de l'axe.

*(3) Vegetation 3381 ft located at 4500 m from DER at 1000 m on the left of the RWY axis.*

Relief 3789 ft à 5,3 NM dans le 318 de l'ARP.

*Relief 3789 ft at 318/5.3 NM from ARP*

Secteur Ouest / *West area*

Monter à 5,4 % RM 330 jusqu'à 4300 (1570) (4), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Obstacle le plus pénalisant :

*Climb at 5.4 % gradient MAG 330 up to 4300(1570) (4), then direct route up to enroute safety altitude. Most penalizing obstacle :*

(4) Végétation 3381 ft à 4500 m de la DER à 1000 m à gauche de l'axe.

*(4) Vegetation 3381 ft located at 4500 m from DER at 1000 m on the left of the RWY axis.*

Pylône 4281 ft à 4 NM dans le 292 de l'ARP.

*Pylon 4281 ft at 292/4 NM from ARP.*

Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier les points de sortie suivant : LERGA, MEN, MEZIN, MINDI, PIMAK.

*After a multidirectional departure procedure, schedule exit points as following : LERGA, MEN, MEZIN, MINDI, PIMAK.*

**22.2 Vols à l'arrivée** / ***22.2 Arriving flights***

Pour les aéronefs à l'arrivée, le dernier point du champ 15 (route) du FPL doit être un des points suivants : LERGA, MEN, MEZIN, MINDI.

*For arriving ACFT, the last waypoint in FPL item 15 (route) must be one of the following: LERGA, MEN, MEZIN, MINDI.*

**AD 2 LFHP.23 RENSEIGNEMENTS SUPPLéMENTAIRES *ADDITIONAL INFORMATION***

**23.1 GENERALITES** / ***23.1 GENERAL INFORMATION***

AD réservé aux ACFT munis de radio. / *AD reserved for radio-equipped ACFT.*

Tractage planeur possible sur piste revêtue. / *Possiblity of glider towing on paved runway.*

**23.2 EQUIPEMENT AD** / ***23.2 AD EQUIPMENT***

Le PCL n'allume pas le PAPI. / *PAPI not turned on by PCL.*

Piste rainurée sur une largeur de 20 m, centrée sur l'axe. / *RWY grooved on a width of 20 m, centered on the axis.*

**AD 2 LFHP.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. / *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFHP.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. / *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

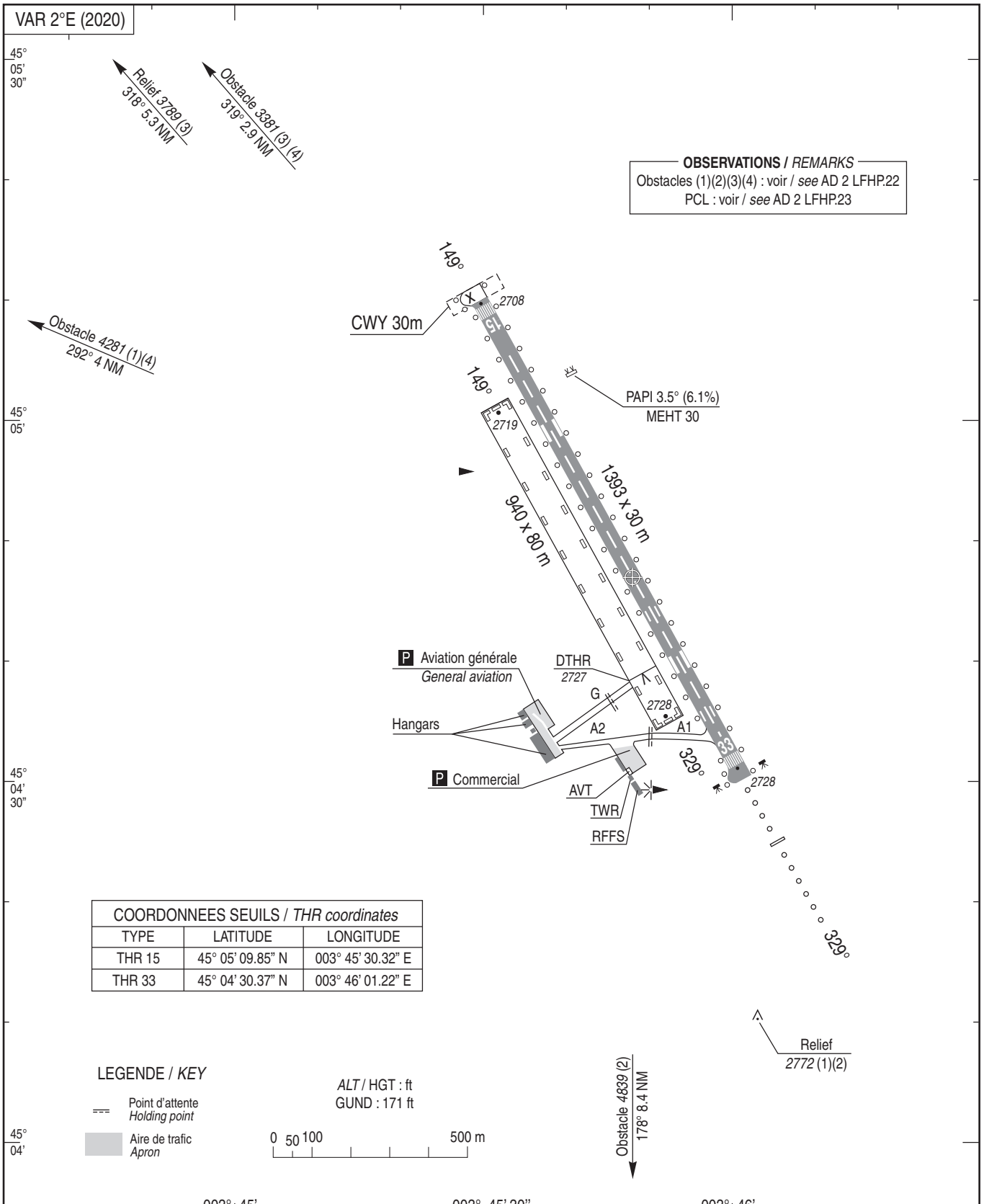
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS :** 118.005 (FR uniquement / *only*)

## LE PUY LOUDES
45 04 47 N - 003 45 48 E
*ALT AD : 2731 (98 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 15 | 45° 05' 09.85" N | 003° 45' 30.32" E |
| THR 33 | 45° 04' 30.37" N | 003° 46' 01.22" E |

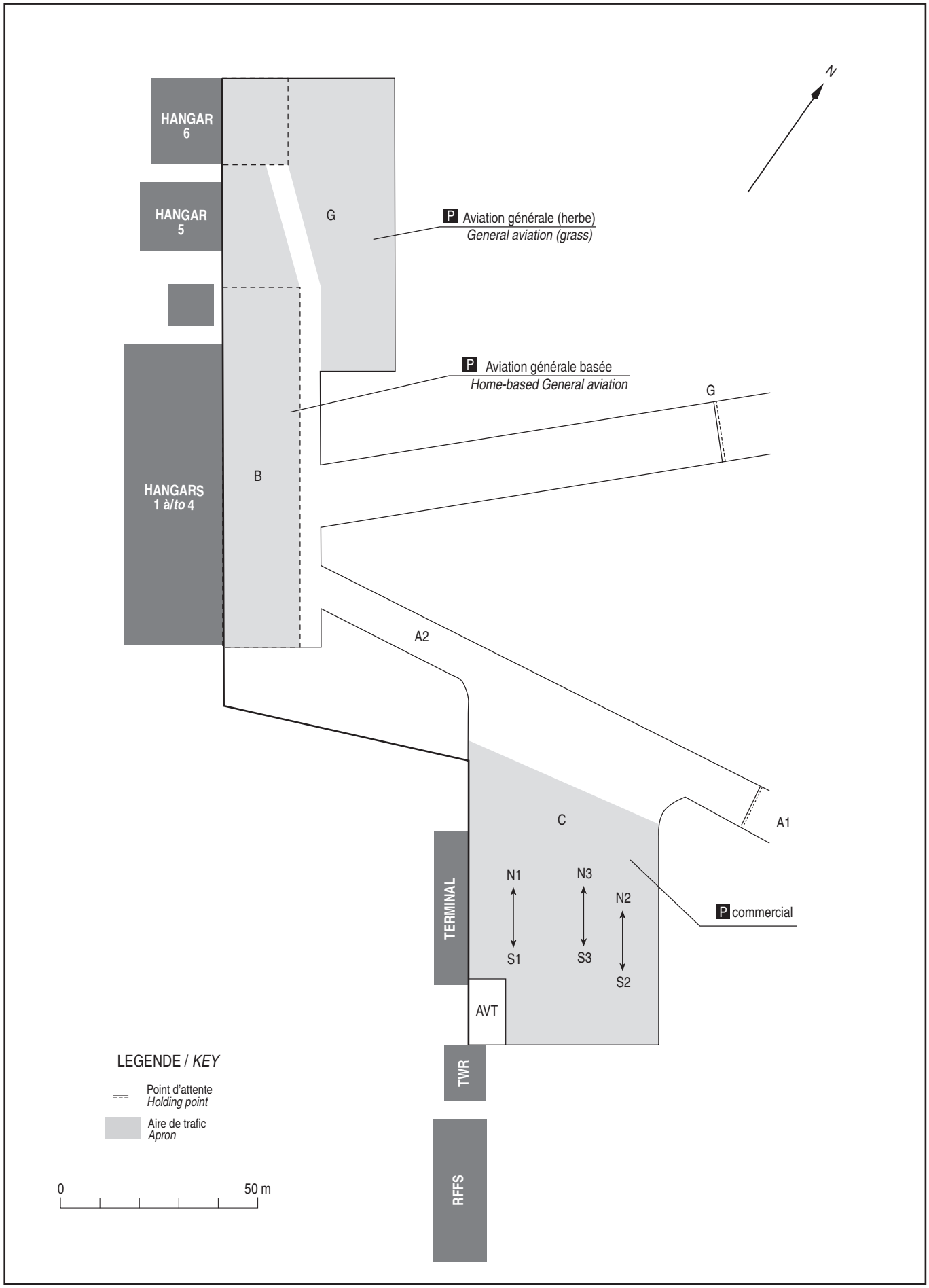
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 15 | NIL | LIH/LIL | 1393 | 1393 | 1393 | 1393 | Revêtue | 20 F/B/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 33 | 420 m LIH | LIH/LIL | 1393 | 1423 | 1393 | 1393 | *Paved* | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | *Absence ATS : HN 800 m | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**LE PUY** LOUDES






© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | IF/IAF/MAHF LAPUB | REF ENR 4.3 | | X | | | X |
| | IAF TP ERUDO | REF ENR 4.3 | | X | | | X |
| | IAF URUXI | REF ENR 4.3 | | X | | | X |
| | IAF MAHF LEKSO | REF ENR 4.3 | | X | | | X |
| | IF IHP33 | 44°54'08.4" N | 003°54'06.3" E | x | | | X |
| | FAF FHP15 | 45°11'22.8" N | 003°40'37.7" E | X | | | X |
| | FAF FHP33 | 44°58'34.1" N | 003°50'39.5" E | X | | | X |
| | MAPT RW33 | 45°04'30.37" N | 003°46'01.22" E | X | | | X |
| → | MAPT RW15 | 45°05'09.85"N | 003°45'30.32"E | X | | | X |
| | MATF HP410 | 45°08'26.4" N | 003°42'56.2" E | X | | | X |
| | MATF HP520 | 45°02'04.3" N | 003°47'55.4" E | X | | | X |
| | MATF HP522 | 45°11'37.6" N | 003°50'07.9" E | X | | | X |
| | MATF HP524 | 45°18'37.5" N | 003°44'38.8" E | X | | | X |
| | PY | REF AD 1.5 | | | X | | X |



© SIA

**LE PUY** LOUDES

**PRECODING RNP** RWY 15

**RNP RWY 15** — MAG VAR 2020 1.6°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | LAPUB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | LAPUB | - | - | - | - | - | 5600 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FHP15 | - | 149 | 150.9 | 5.0 | - | 5400 | 5400 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW15 | Yes | 149 | 150.9 | 7.1 | - | - | - | - | -3.5° / 15 | RNP APCH |
| | TF | HP520 | Yes | 149 | 151.0 | 3.5 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | HP522 | - | - | - | - | L | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | HP524 | - | 330 | 331.1 | 8.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | LAPUB | - | 239 | 241.0 | 6.0 | L | 5600 | 5600 | 210 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFHP |
| **Runway** | 15 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E15A |
| **LTP/FTP Latitude** | 450509,8480N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0034530,3190E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 877,4 |
| **FPAP Latitude** | 450421,8310N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -48,0170 |
| **FPAP Longitude** | 0034607,9050E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 37,5860 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,50 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 304 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 10 08 06 0C 0F 00 00 01 35<br>31 05 B0 4D 59 13 9E E9 9C 01<br>46 36 DE 88 FE A4 25 01 2C 81<br>5E 01 64 26 C8 AF D2 0F BF 27 |
| **Calculated CRC Value** | D2 0F BF 27 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 825,3 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 825,3 |



© SIA

**RNP RWY 33**

MAG VAR 2020 1.6°E

REF NAVAID :-

| RMK | - | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | LEKSO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LEKSO | IF | LEKSO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ERUDO | - | 170 | 171.1 | 7.0 | - | 6400 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IHP33 | - | 240 | 241.2 | 6.0 | - | 6100 | - | - | - | RNP APCH |
| INA ERUDO | IF | ERUDO | - | - | - | - | - | 6400 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IHP33 | - | 240 | 241.2 | 6.0 | - | 6100 | - | - | - | RNP APCH |
| INA URUXI | IF | URUXI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IHP33 | - | 059 | 061.0 | 6.0 | - | 6100 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IHP33 | - | - | - | - | - | 6100 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FHP33 | - | 330 | 331.1 | 5.1 | - | 5300 | 5300 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW33 | Yes | 329 | 331.0 | 6.8 | - | - | - | - | -3.5° / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | HP410 | Yes | 329 | 331.0 | 4.5 | - | - | - | - | | RNP APCH |
| | DF | LEKSO | - | - | - | - | R | 6400 | 6400 | 230 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFHP |
| Runway | 33 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E33A |
| LTP/FTP Latitude | 450430,3710N |
| LTP/FTP Longitude | 0034601,2220E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 883,4 |
| FPAP Latitude | 450518,3870N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 48,0160 |
| FPAP Longitude | 0034523,6330E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -37,5890 |
| Threshold Crossing Height | 15,00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,50 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 304 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 10 08 06 0C 21 00 00 01 33<br>33 05 46 19 58 13 0C DB 9D 01<br>82 36 20 77 01 56 DA FE 2C 81<br>5E 01 64 26 C8 AF C0 16 B4 F8 |
| Calculated CRC Value | C0 16 B4 F8 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 831,4 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 831,4 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

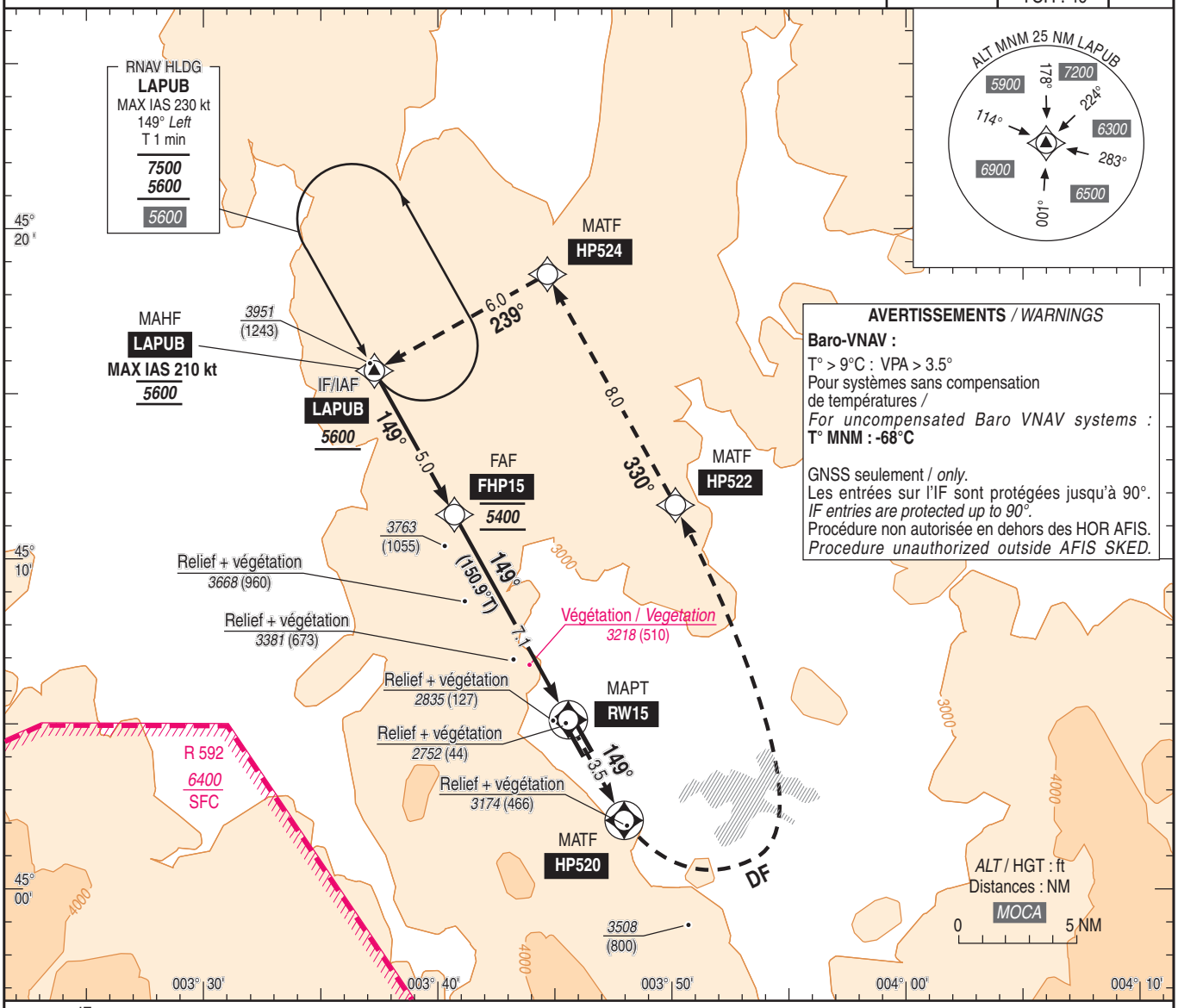
# LE PUY LOUDES

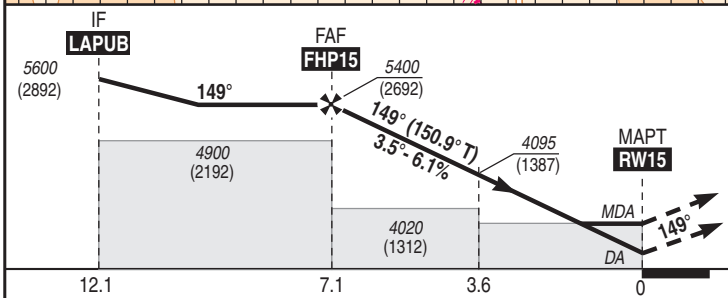
CAT A B C
*ALT AD : 2731,* ***THR : 2708 (97 hPa)***

**RNP** RWY 15

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : LE PUY Info 118.005 (FR seulement/*only*)

| RNP APCH | EGNOS Ch 61883 E15A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers **HP520**, puis tourner **à gauche direct** vers **HP522**, puis vers **HP524** puis vers **LAPUB** (MAX IAS 210 kt), pour intégrer l'attente **en montée** vers ***5600*** (2892).
Monter à *4600* (1892) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***HP520****, then turn* ***left direct*** *to* ***HP522****, then to* ***HP524*** *then* ***LAPUB*** *(MAX IAS 210 kt), to join holding* ***climbing*** *to* ***5600*** *(2892).*
*Climb to 4600 (1892) prior to level accceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV/VNAV (1) | | | LNAV (1) | | | MVL/*Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***3000*** (290) | 1500 | 286 | | 1500 | | | 1500 | | ***3790*** (1070) | 1500 |
| B | ***3010*** (300) | 1600 | 298 | ***3480*** (772) | 1600 | 767 | ***3480*** (772) | 1600 | 767 | ***3990*** (1270) | 1600 |
| C | ***3020*** (310) | 2400 | 309 | | 2300 | | | 2400 | | ***4310*** (1580) | 2400 |

| DIST RW15 NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***5360*** (2652) | ***4990*** (2282) | ***4620*** (1912) | ***4240*** (1532) | ***3870*** (1162) |

Observations/*Remarks* : (1) PAPI obligatoire de nuit / *PAPI mandatory at night.* (2) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| FAF - THR | 7.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 06 | 5 min 01 | 4 min 16 | 3 min 43 | 3 min 17 | 2 min 40 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

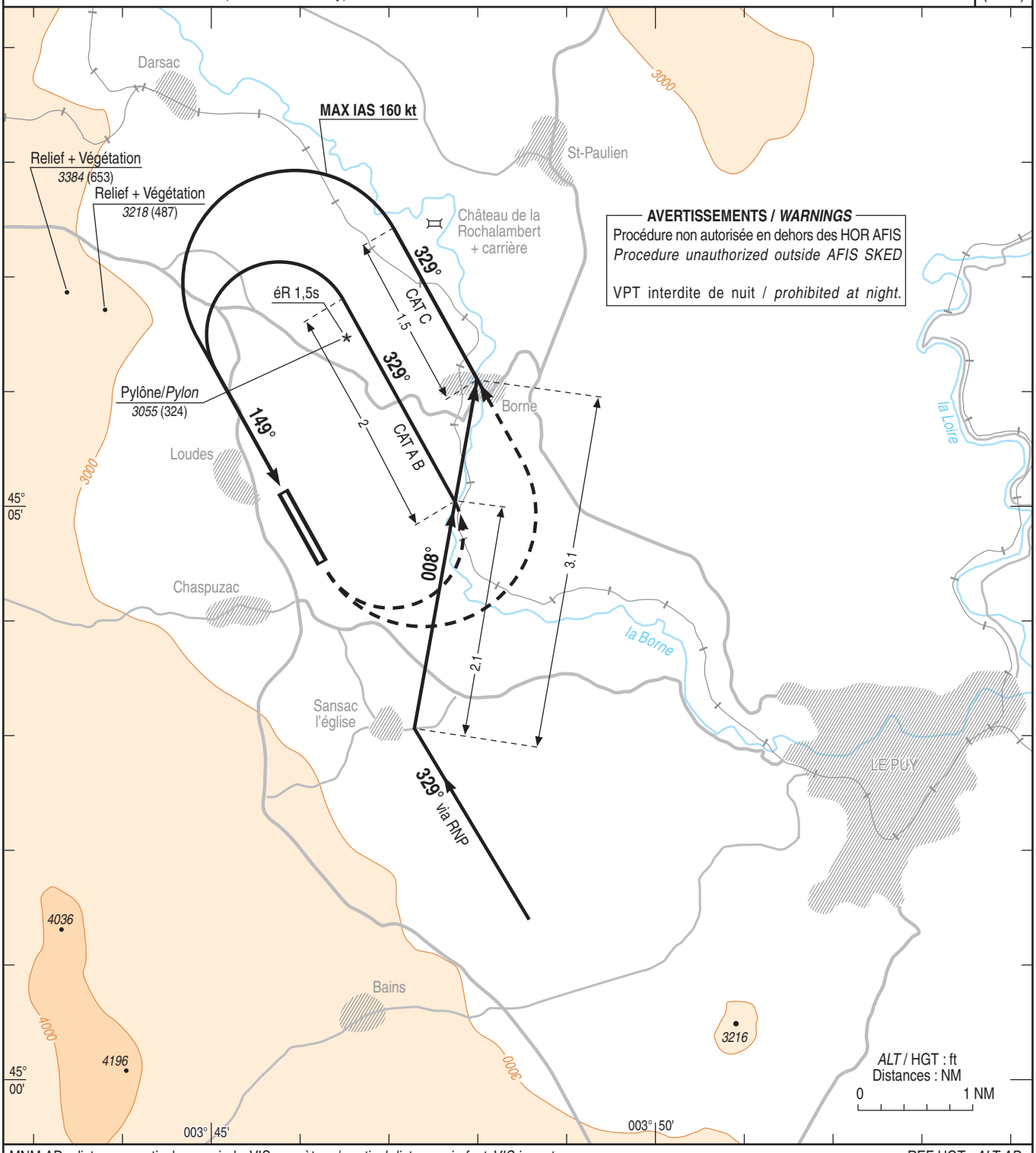
***ALT AD : 2731 (98 hPa)**, THR : 2708*

**LE PUY** LOUDES

VPT RWY 15

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : LE PUY Information 118.005 (FR seulement */only*)

VAR
2°E
(2020)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***3530*** (820) | 1500 |
| B | ***3530*** (820) | 1600 |
| C | ***3790*** (1080) | 2400 |



© SIA

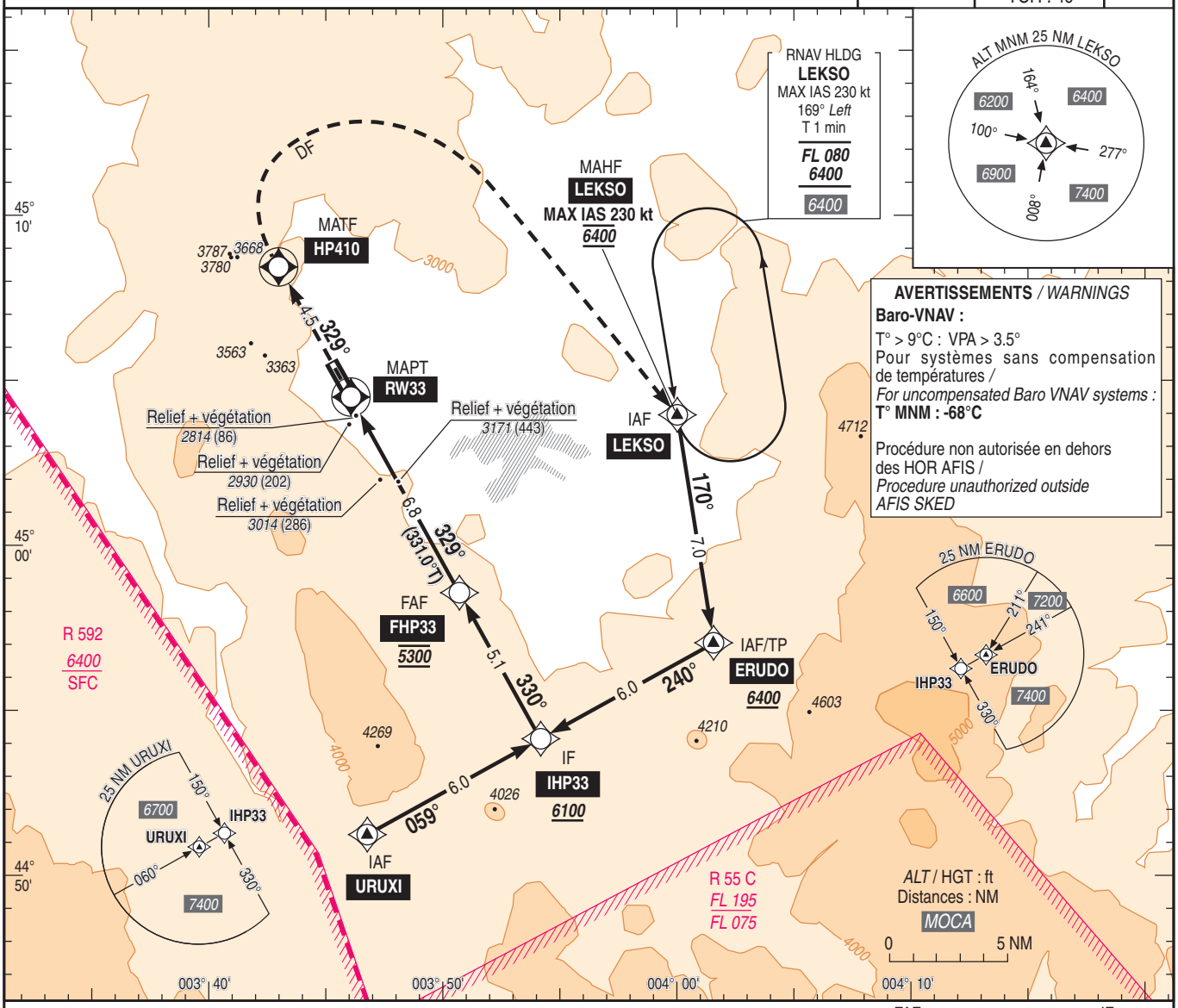
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# LE PUY LOUDES

CAT A B C
*ALT AD : 2731,* ***THR : 2728 (98 hPa)***

**RNP** RWY 33

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : LE PUY Info 118.005 (FR seulement/*only)* | RNP APCH | **EGNOS**<br>**Ch 85147**<br>**E33A**<br>TCH : 49 | VAR<br>2°E<br>(2020) |

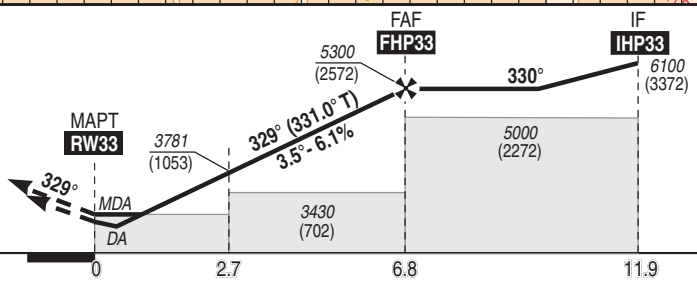



**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*
**Baro-VNAV :**
T° > 9°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de températures /
*For uncompensated Baro VNAV systems :*
**T° MNM : -68°C**

Procédure non autorisée en dehors des HOR AFIS /
*Procedure unauthorized outside AFIS SKED*

API : Monter vers **HP410**, puis tourner **à droite direct** vers **LEKSO** (MAX IAS 230 kt) pour intégrer l'attente **en montée** vers ***6400*** (3672). Monter à *5200* (2472) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***HP410****, then turn* ***right direct*** *to* ***LEKSO*** *(MAX IAS 230 kt) to join the holding* ***climbing*** *to* ***6400*** *(3672). Climb to 5200 (2472) prior to level accceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV-VNAV (1) | | | LNAV (1) | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***3230*** (500) | 1500 | 497 | ***3270*** (540) | 1500 | 540 | ***3390*** (660) | 1500 | 658 | ***3790*** (1070) | 1500 |
| B | ***3240*** (510) | 1500 | 508 | ***3290*** (560) | 1500 | 552 | ***3420*** (690) | 1500 | 683 | ***3990*** (1270) | 1600 |
| C | ***3250*** (520) | 1900 | 519 | ***3310*** (580) | 2300 | 578 | ***3440*** (710) | 2400 | 707 | ***4310*** (1580) | 2400 |

| **DIST RW33** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***5010*** (2282) | ***4640*** (1912) | ***4260*** (1532) | ***3890*** (1162) | ***3520*** (792) |

Observations/*Remarks* : (1) Pour MNM particuliers, voir / *For special MNM, see* : AD 2 LFHP IAC RWY33 RNP MINIMA.
(2) MVL interdites à l'ouest de la piste / *Circling prohibited West of runway.*

| FAF - THR | 6.8 NM | 70 kt<br>5 min 49 | 85 kt<br>4 min 47 | 100 kt<br>4 min 04 | 115 kt<br>3 min 32 | 130 kt<br>3 min 08 | 145 kt<br>2 min 48 | 160 kt<br>2 min 33 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

## CONSIGNES
*Instructions*

## **LE PUY** LOUDES

**1 MINIMA LPV**

Les minima LPV standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

***1 MINIMA LPV***

*Standard LPV MNM below are determined for ACFT using a LPV procedure and being able to do a missed approach with a slope greater than 2.5 %.*

| PENTE en API<br>*Slope in missed APCH* | CAT | DA (H) | RVR | OCH |
|---|---|---|---|---|
| 3% | A | **3110** (380) | 1300 | 371 |
| | B | **3120** (390) | 1400 | 383 |
| | C | **3130** (400) | 1400 | 394 |
| 3.5% | A | **3020** (290) | 900 | 290 |
| | B | **3040** (310) | 900 | 302 |
| | C | **3050** (320) | 900 | 313 |
| 4% | A | **3000** (270) | 800 | 261 |
| | B | **3010** (280) | 800 | 272 |
| | C | **3020** (290) | 800 | 283 |

Pour les opérations de transport public, l'utilisation des ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

*For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.*

**2 MINIMA LNAV/VNAV**

Les minima LNAV/VNAV standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LNAV/VNAV pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

***2 MINIMA LNAV/VNAV***

*Standard LNAV/VNAV MNM below are determined for ACFT using a LNAV/VNAV procedure and being able to do a missed approach with a slope greater than 2.5 %.*

| PENTE en API<br>*Slope in missed APCH* | CAT | DA (H) | RVR | OCH |
|---|---|---|---|---|
| 3% | A | **3160** (430) | 1500 | 421 |
| | B | **3170** (440) | 1500 | 433 |
| | C | **3200** (470) | 1800 | 461 |
| 3.5% | A | **3060** (330) | 1200 | 322 |
| | B | **3070** (340) | 1300 | 333 |
| | C | **3100** (370) | 1300 | 363 |

Pour les opérations de transport public, l'utilisation des ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

*For public transport operations, the use of these minima must take into account the faillure of one engine during a missed APCH.*

**3 MINIMA LNAV**

***3 MINIMA LNAV***

| PENTE en API<br>*Slope in missed APCH* | CAT | MDA (H) | RVR | OCH |
|---|---|---|---|---|
| 3% | A | **3250** (520) | 1500 | 516 |
| | B | **3280** (550) | 1500 | 545 |
| | C | **3310** (580) | 2100 | 574 |

Pour les opérations de transport public, l'utilisation des ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

*For public transport operations, the use of these minima must take into account the faillure of one engine during a missed APCH.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFHV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFHV - VILLEFRANCHE TARARE

**AD 2 LFHV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°55'12"N 004°38'06"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY et TWY Sud | RWY and South TWY axis intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km SW Villefranche sur Saône | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1076 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 163 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.4551°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.123°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DU BEAUJOLAIS DE LA REGION AUVERGNE RHONE ALPES | |
| | Adresse / *Address* | 23 chemin du Martelet<br>CS 70427<br>69400 LIMAS | |
| | Telephone | 04 74 62 73 17 / 04 74 62 73 00 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFHVZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aerodrome@beaujolais.cci.fr | |

**AD 2 LFHV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN) | BORDEAUX (see GEN) |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFHV.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Lubrifiants : NIL<br>Carburant : AVGAS 100LL - JET A1.<br>Paiement par automate carte bancaire.<br>MIL : carte AEG acceptée sur demande auprès de l'exploitant. | Lubricants : NIL<br>Fuel : AVGAS 100LL - JET A1.<br>Payment by automatic dispenser.<br>MIL : AEG card granted on request from operator. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Séram Aeromat (atelier de mécanique et radio) TEL : 04 74 71 65 18.<br>Horus Aerotech (mécanique, travaux spécifiques) TEL : 04 74 72 49 48.<br>Héli Calade (mécanique réparations hélicoptères) TEL : 04 74 72 42 60.<br>DUC HELICES (fabrication hélices) TEL : 04 74 72 12 69.<br>MECASKY (atelier de maintenance) TEL : 06 28 66 46 44. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHV.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFHV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHV.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHV.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFHV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFHV .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHV .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFHV .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | 180.80 (179) | 1040 x 30 | 5.7 t revêtue / paved | 45°55'23.88"N 004°38'06.00"E ( 45°55'20.56"N 004°38'05.93"E ) ------ GUND NIL | THR : 1075ft DTHR : 1075ft |
| 36 | 000.80 (359) | 1040 x 30 | 5.7 t revêtue / paved | 45°54'50.15"N 004°38'05.32"E ( 45°54'51.51"N 004°38'05.35"E ) ------ GUND NIL | THR : 1043ft DTHR : 1044ft |
| 18L | 180.77 (179) | 880 x 60 | non revêtue / not paved | 45°55'20.50"N 004°38'08.87"E ------ GUND NIL | THR : 1070ft |
| 36R | 000.77 (359) | 880 x 60 | non revêtue / not paved | 45°54'51.99"N 004°38'08.32"E ------ GUND NIL | THR : 1040ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 18 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 36 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 18L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 36R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFHV.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 1040 | 1040 | 1040 | 937 | |
| 36 | 1040 | 1040 | 1040 | 998 | |
| 18L | 880 | 880 | 880 | 880 | |
| 36R | 880 | 880 | 880 | 880 | |

**AD 2 LFHV.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 18 | | G | PAPI 3.7 ° 6.5 % | 16 ft | | | | | |
| 36 | | G | APAPI 3.0 ° 5.2 % | 27 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 18 | 1040 m | 60 m | W | LIL | R | | | |
| 36 | 1040 m | 60 m | W | LIL | R | | | |

**AD 2 LFHV.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHV.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFHV.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHV.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | TARARE (FR) | 118.255 MHz | HX | |

**AD 2 LFHV.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFHV.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY.

*Roulage interdit hors RWY et TWY.*

Circulation au sol : sens RWY/AST utiliser le TWY S, sens AST/RWY utiliser le TWY N.

*Taxiing from RWY to PRKG use TWY S, from PRKG to RWY use TWY N.*

Utilisation du TWY N limitée aux aéronefs dont la largeur hors-tout du train principal est inférieure à 3,5 m.

*Use of TWY N restricted to ACFT whose main landing gear overall width is below 3,5 m.*

PRKG C réservé aux ACFT de passage.

*PRKG C reserved for visiting ACFT.*

**AD 2 LFHV.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFHV.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

L'attention des équipages est attirée sur le fait que les dimensions des dégagements des abords de la piste ne permettent qu'une utilisation à vue.

AD situé sous la TMA de LYON. Les messages des services de la circulation aérienne relatifs aux PLN des ACFT en régime IFR doivent être transmis à LFLLZPZX.

***22.1 GENERAL***

*Pilots should be aware of RWY edges dimensions which permit only visual use.*

*AD located below LYON TMA. Aeronautical messages related to ACFT with IFR FPL must be adressed to LFLLZPZX.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

- RWY 18: Monter à 5.0% (1) RM 181° jusqu'à *2500* (1424), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en-route.

(1) Cette consigne fait abstraction du bosquet d'arbres de *1105* ft situé à 180 m de la DER et 80 m à droite de l'axe ainsi que d'une antenne située à 17 m de la DER à 150 m à gauche de l'axe.

Pente théorique de montée déterminée par une antenne d'altitude 2810 ft située à 7.4 NM au Sud-Ouest de la DER.

- RWY 36: Monter à 5.6% (1) RM 001° jusqu'à *2800* (1724), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en-route.

(1) Cette consigne fait abstraction de deux bosquets d'arbres de *1151* ft et *1162* ft respectivement situés à 110 m de la DER / 140 m à droite de l'axe et 230 m de la DER / 60 m à gauche de l'axe.

Pente théorique de montée déterminée par une antenne d'altitude *2810* ft située à 7.4 NM au Sud-Ouest de la DER.

Pente théorique de montée déterminée par du relief d'altitude *2897* ft situé à 6.6 NM au Nord-Est de la DER.

Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier les points de sortie de la TMA LYON comme suit :

- Départ vers le Nord Ouest : BUSIL ;
- Départs vers le Nord et le Nord Est : BOBSI ;
- Départs vers le Sud et l'Ouest : MADOT.

***22.2 DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*- RWY 18: Climb slope rate 5.0% (1) MAG 181° up to 2500 (1424), then direct routing climbing up to en-route safety altitude.*

*(1) Disregard trees top elevation 1105 ft located at 180 m from the DER and 80 m on the right side of the RWY axis and an antenna located at 17 m from the DER and 150 m on the left side of the RWY axis.*

*Theorotical gradient determined by antenna elevation of 2810 ft located at 7.4 NM on South-West of the DER.*

*- RWY 36: Climb slope rate 5.6% (1) MAG 001° up to 2800 (1724), then direct routing climbing up to en-route safety altitude.*

*(1) Disregard trees top elevation 1151 ft / 1162 ft located at 110 m from the DER / 140 m on the right side of the RWY axis and 230 m from the DER / 60 m on the left side of the RWY axis.*

*Theorotical gradient determined by antenna elevation of 2810 ft located at 7.4 NM on South-West of the DER.*

*Theorotical gradient determined by relief elevation of 2897 ft located at 6.6 NM on North-East of the DER.*

*After a multidirectional departure procedure, schedule LYON TMA exit points as following:*

*- Departure heading North West: BUSIL;*
*- Departures heading North and North East: BOBSI;*
*- Departures heading South and West: MADOT.*

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

Pour les aéronefs à l'arrivée, le dernier point du champ 15 (route) du PLN doit être un des points suivants : MILPA, AMVAR, PINED, MTL, MEZIN, LESPI et FEDZI

La carte d'altitudes minimales de sécurité radar (AMSR) est disponible dans AD 2 LFLL.

***22.3 ARRIVING FLIGHTS***

*For arriving aircraft, the last waypoint in PLN item 15 (route) must be one of the following : MILPA, AMVAR, PINED, MTL, MEZIN, LESPI and FEDZI.*

*The minimum radar safety altitudes chart is available in AD 2 LFLL.*

**AD 2 LFHV.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Présence de dénivellations et de saillies du terrain en accotement.

Equipement AD : PCL.

Péril animalier : NIL.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Uneven ground and bumps on airfield shoulders.*

*AD equipment : PCL.*

*Wildlife strike hazard : NIL.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHV.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFHV.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

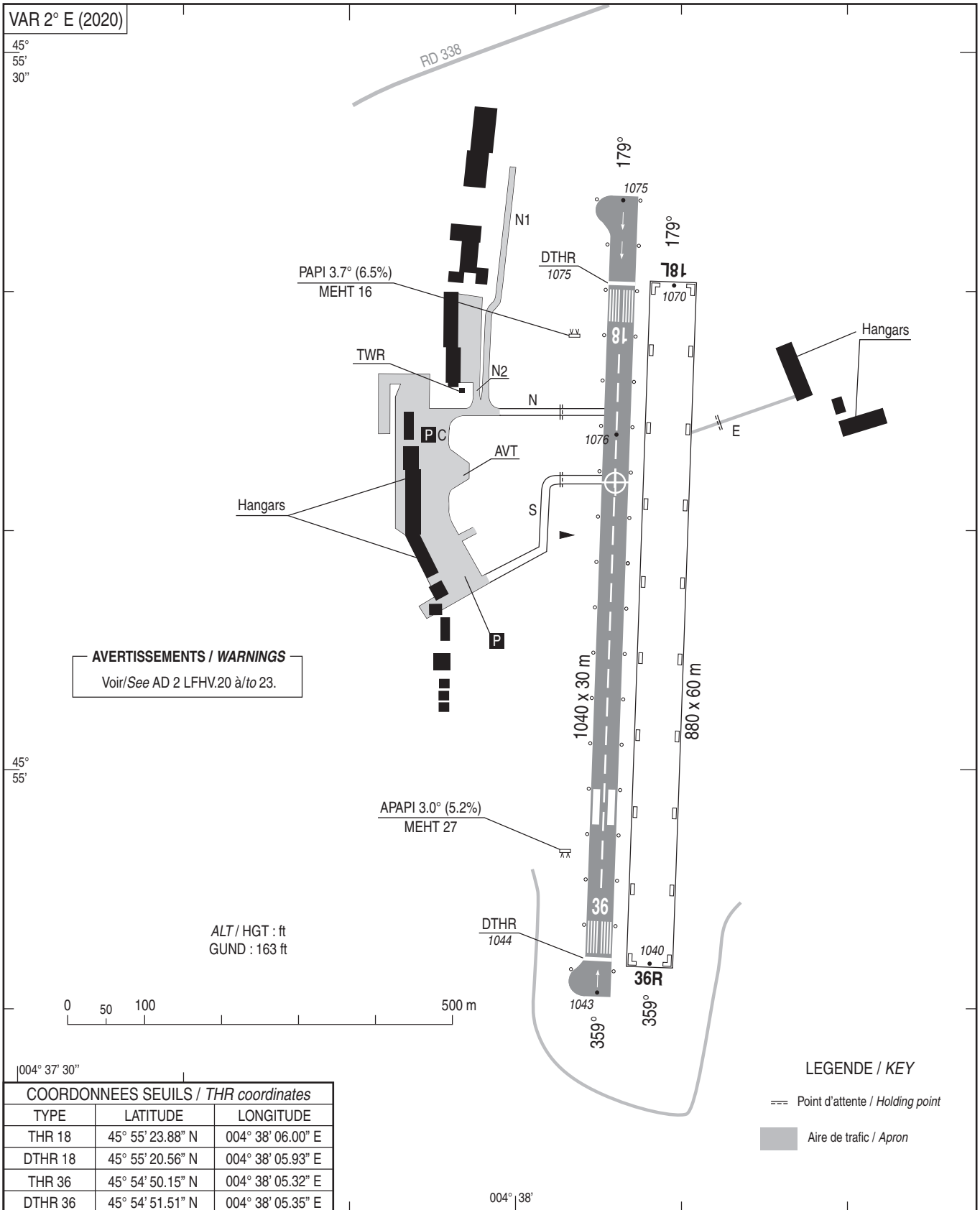
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**A/A** : 118.255 (FR uniquement / *only*)

VILLEFRANCHE **TARARE**
45 55 12 N - 004 38 06 E
*ALT AD : 1076 (39 hPa)*




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Voir/*See* AD 2 LFHV.20 à/*to* 23.

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 18 | 45° 55' 23.88" N | 004° 38' 06.00" E |
| DTHR 18 | 45° 55' 20.56" N | 004° 38' 05.93" E |
| THR 36 | 45° 54' 50.15" N | 004° 38' 05.32" E |
| DTHR 36 | 45° 54' 51.51" N | 004° 38' 05.35" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 18 | NIL | LIL | 1040 | 1040 | 1040 | 937 | Revêtue | 5.7 t | 800 | 800 | - | - |
| 36 | NIL | LIL | 1040 | 1040 | 1040 | 998 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TALAR | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| FHV18 | 46°02'39.3"N | 004°38'14.8"E | x | | | x |
| HV401 | 46°07'34.7"N | 004°45'32.2"E | x | | | x |
| HV402 | 46°07'43.2"N | 004°31'09.6"E | x | | | x |
| HV410 | 45°52'28.0"N | 004°38'02.5"E | x | | | x |
| IHV18 | 46°07'39.2"N | 004°38'20.9"E | x | | | x |
| RW18 | 45°55'20.56"N | 004°38'05.93"E | x | | | x |



© SIA

| **RNP A RWY 18** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | Dec MAG 2020 1.76°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | TALAR | - | - | - | - | - | - | - | - | | - |
| INA HV401 | IF | HV401 | - | - | - | - | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IHV18 | - | 269 | 270.9 | 5.0 | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| INA HV402 | IF | HV402 | - | - | - | - | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IHV18 | - | 089 | 090.7 | 5.0 | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| | IF | IHV18 | - | - | - | - | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | TF | FHV18 | | 179 | 180.8 | 5 | - | 4000 | 4000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW18 | Y | 179 | 180.8 | 7.3 | - | - | - | - | *-3.7 / 15.0* | RNP APCH |
| | TF | HV410 | Y | 179 | 180.8 | 2.9 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | TALAR | Y | - | - | - | R | 4500 | - | 150 | - | RNP APCH |



© SIA

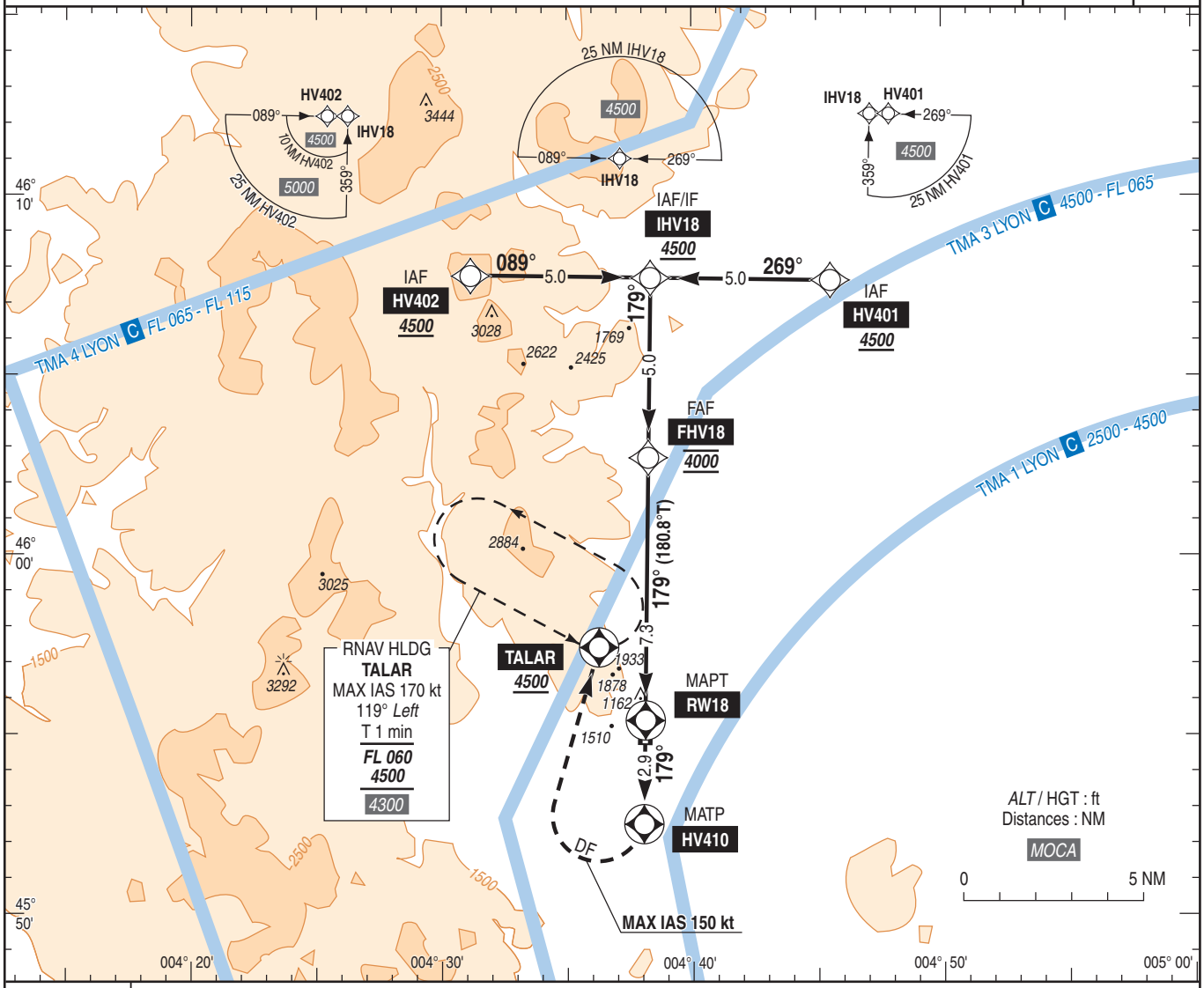
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 1076 (39 hPa)**, DTHR : 1075*

VILLEFRANCHE **TARARE**

**RNP A** RWY 18

APP : LYON Approche/*Approach* : 136.075
TWR : NIL (AD non contrôlé / *not controlled*)
**A/A** : 118.255 (FR seulement/*only*). Obtenir QNH sur ATIS SAINT EXUPERY 126.180 / *Obtain QNH on ATIS SAINT EXUPERY 126.180*

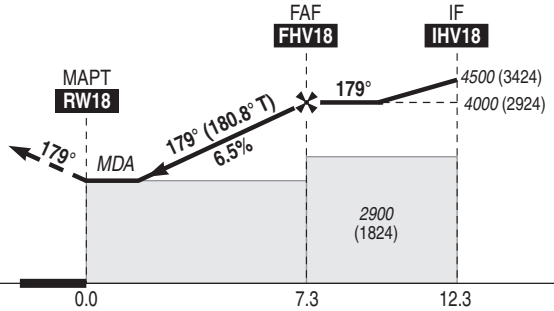
**RNP APCH** | VAR 2°E (2020)




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **HV410** (179°) puis tourner à **droite** direct vers **TALAR** en montée vers ***4500*** (3424), **contacter LYON APP** et intégrer l'**attente TALAR**.
Si impossible d'atteindre ***4500*** (3424) à TALAR, poursuivez la montée dans l'attente.
Monter à ***3400*** (2324) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to **HV410** (179°) then turn **right** direct to **TALAR** climbing up to **4500** (3424), **contact LYON APP** and enter **TALAR holding**.*
*If unable to reach **4500** (3424) at TALAR, continue climbing in the holding pattern.*
*Climb up to **3400** (2324) prior to level acceleration.*




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

| CAT | MVL / *Circling* (1)(2) absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2330*** (1260) | 1500 |
| B | | 1600 |

| **DIST RW18** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2300*** (1224) | ***2700*** (1624 | ***3090*** (2014) | ***3480*** (2404) | ***3880*** (2804) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.* (2) HJ seulement / *only.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.3 NM | 70 kt<br>6 min 16 | 85 kt<br>5 min 10 | 100 kt<br>4 min 23 | 115 kt<br>3 min 49 | 130 kt<br>3 min 23 |
| VSP (ft/min) | | 460 | 560 | 660 | 760 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFHY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFHY - MOULINS MONTBEUGNY

**AD 2 LFHY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°32'04"N 003°25'18"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km SE Moulins |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 915 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.1461°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE L'ALLIER |
| | Adresse / *Address* | 17 cours Jean Jaurès<br>03000 Moulins |
| | Telephone | 04 70 35 40 00 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aerodrome.moulins@wanadoo.fr |

**AD 2 LFHY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0800-1100, 1300-1700 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0500-1630 | |
| 7 | ATS | AFIS : MAR-VEN, sauf JF : 0800-1100, 1230-1630.<br>En dehors de ces HOR, ouverture possible pour vols IFR ou commerciaux avec préavis le dernier jour ouvrable avant 1500 auprès de l'AFIS.<br>TEL : 04 70 20 03 79 - FAX : 04 70 20 82 62. | AFIS : TUE-FRI, except public HOL : 0800-1100, 1230-1630.<br>Outside these SKED, possible opening for IFR or commercial flights on request from AFIS on the last working day before 1500.<br>TEL : 04 70 20 03 79 - FAX : 04 70 20 82 62. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AFIS : paiement comptant, carte VISA<br>Automate avec carte TOTAL H24 | AFIS SKED : cash payment, VISA card.<br>Fuel dispenser with TOTAL card : H24 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

**AD 2 LFHY.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100LL, JET A1<br>Possibilité d'avitaillement sous pression.<br>Lubrifiant : NIL | Fuel : 100LL, JET A1<br>Coopling available.<br>Lubricant : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 15 m3/h ; AVGAS : 5 m3/h | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible O/R | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | AERO MAINTENANCE AUVERGNE - TEL : 04 70 49 08 15 - E-mail : info@ama.aero | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHY.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | |
| 2 | Restaurants | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHY.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHY.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFHY.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Mélange bitumineux / Revêtue | Bituminous mixes / Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 11.8 F/D/W/U | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Mélange bitumineux / Revêtue | Bituminous mixes / Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 11.8 F/D/W/U | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFHY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFHY .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFHY.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHY.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFHY .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | |

**AD 2 LFHY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 082.00 (081) | 1300 x 30 | 11.8 F/D/W/U<br>revêtue / paved | 46°32'01.65"N 003°24'55.19"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 890ft |
| 26 | 262.00 (261) | 1300 x 30 | 11.8 F/D/W/U<br>revêtue / paved | 46°32'07.35"N 003°25'55.63"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 910ft |
| 08R | 082.00 (081) | 843 x 80 | non revêtue / not paved | 46°32'00.20"N 003°25'07.23"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 902ft |
| 26L | 262.00 (261) | 843 x 80 | non revêtue / not paved | 46°32'03.92"N 003°25'46.44"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 911ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08 | NIL | NIL | NIL | 1420 x 150 | NIL | NIL |
| 26 | NIL | NIL | NIL | 1420 x 150 | NIL | NIL |
| 08R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 26L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFHY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | |
| 26 | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | |
| 08R | 843 | 843 | 843 | 843 | |
| 26L | 843 | 843 | 843 | 843 | |

**AD 2 LFHY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08 | | G - LIL | | | | | | | |
| 26 | | G - LIL | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 08 | 1300 | | | LIL | | | | (1) |
| 26 | 1300 | | | LIL | | | | (2) |

(1) Extrémité de piste : BI / RWY end : LIL

(2) Extrémité de piste : BI / RWY end : LIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHY.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Non | No |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu | Blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 15 s | Less than 15 s |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFHY.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFHY.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFHY.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | MOULINS Information (FR)<br>*MOULINS Information (EN)* | 125.205 MHz | HO | |
| A/A | MOULINS (FR) | 125.205 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFHY.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFHY.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**AD 2 LFHY.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFHY.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 08 : monter RM 081° jusqu'à 1400 (490) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 26 : monter RM 261° à 3,6% jusqu'à 1300 (410) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) : Pente déterminée par la forêt d'altitude 1013 ft située à 1200 m de la DER à gauche de l'axe.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.1.1 Recommended instructions for IFR departure***

*RWY 08 : climb MAG 081° up to 1400 (490) then direct route climbing up to en-route safety altitude.*

*RWY 26 : climb MAG 261° at 3.6% up to 1300 (410) (1), then direct route climbing up to en-route safety altitude.*

*(1) : Climb gradient required by a forest ALT 1013 ft located at 1200 m from DER left side of the axis.*

**AD 2 LFHY.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT équipés de radio.

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL :

Fonctionnement 3-7 :

- 3 : allumage balisage pendant 15 min
- 7 : extinction des feux

**23.3 ESPACES ADJACENTS**

AD situé sous la TMA SAINT-YAN.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

NIL.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL :*

*Clicks on mic 3-7:*

*- 3 : lighting ignition for 15 min*
*- 7 : extinction*

***23.3 ADJACENT AIRSPACES***

*AD located under SAINT-YAN TMA.*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL.*

**AD 2 LFHY.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFHY.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

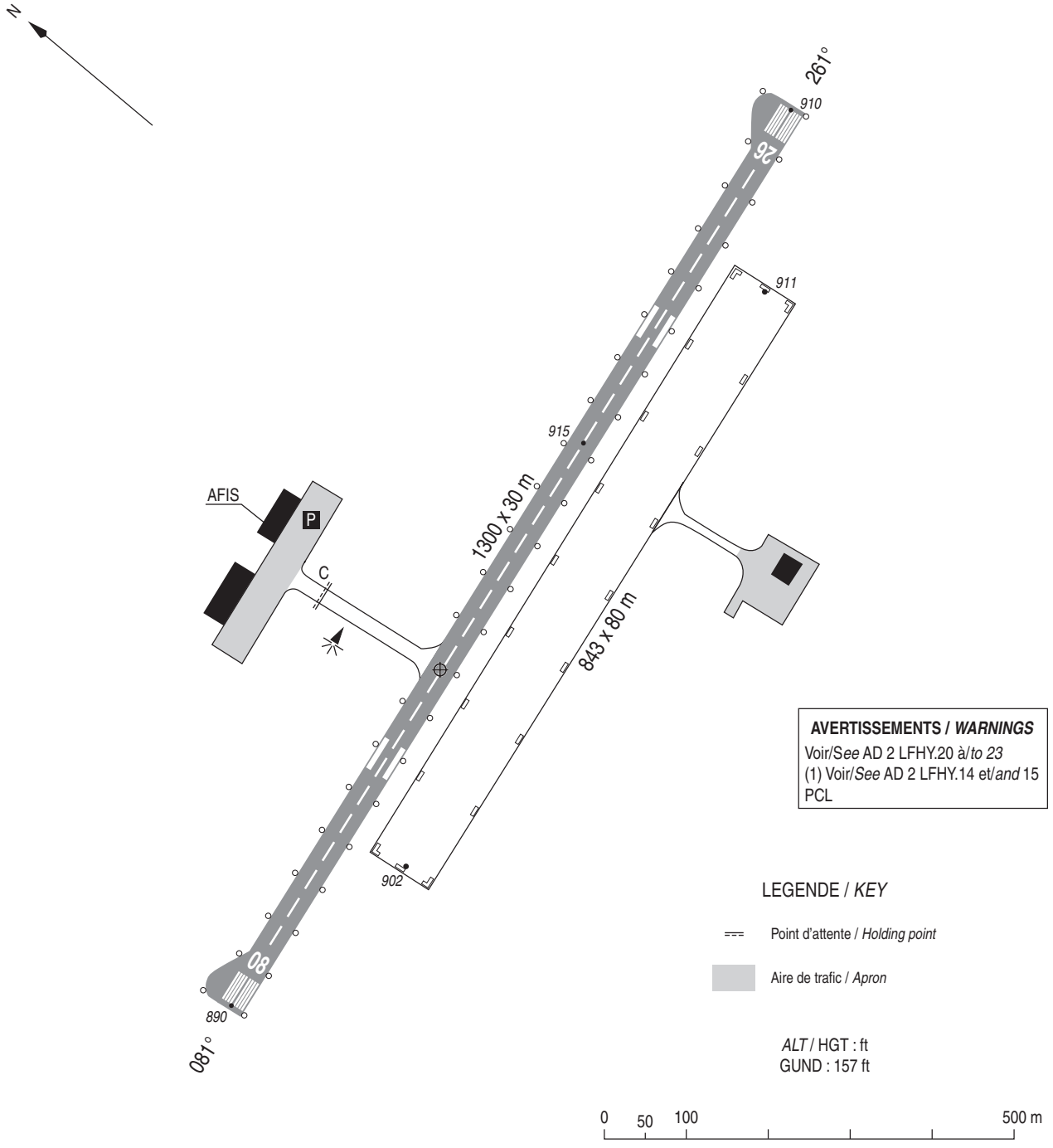
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFHY.18

**MOULINS** MONTBEUGNY
46 32 04 N - 003 25 18 E
*ALT AD : 915 (33 hPa)*

VAR 1°E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 08 | 46° 32' 01.65" N | 003° 24' 55.19" E |
| THR 26 | 46° 32' 07.35" N | 003° 25' 55.63" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 08 | NIL | LIL | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | Revêtue *Paved* | 11.8 F/D/W/U | 800 | 800 | 800 | - |
| 26 | NIL | LIL | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | | | 800 | 800 | 800 | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures mains fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| MOU | REF ENR 4.1 | X | | | X |
| RW26 | 46°32'07.35" N 003°25'55.63" E | X | | | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| HY410 | 46°38'53.3" N 003°44'31.0" E | X | | | X |
| HY411 | 46°30'44.4" N 003°51'34.1" E | X | | | X |
| IHY26 | 46°33'56.1" N 003°45'28.0" E | X | | | X |
| FHY26 | 46°33'16.5" N 003°38'17.1" E | X | | | X |
| HY430 | 46°31'51.4" N 003°23'03.3" E | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 26**

MAG VAR 2020 1.4°E

REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA HY410 | IF | HY410 | - | - | - | - | - | 3700 | - | 170 | - | RNP APCH |
| | TF | IHY26 | - | 171 | 172.5 | 5.0 | - | 3700 | - | 170 | - | RNP APCH |
| INA MOU | IF | MOU | - | - | - | - | - | 3700 | - | 170 | - | RNP APCH |
| | TF | HY410 | - | 126 | 127.6 | 5.8 | - | 3700 | - | 170 | - | RNP APCH |
| | TF | IHY26 | - | 171 | 172.5 | 5.0 | - | 3700 | - | 170 | - | RNP APCH |
| INA HY411 | IF | HY411 | - | - | - | - | - | FL070 | - | 230 | - | RNP APCH |
| | TF | IHY26 | - | 306 | 307.2 | 5.3 | - | 3700 | - | 170 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IHY26 | - | - | - | - | - | 3700 | - | 170 | - | RNP APCH |
| | TF | FHY26 | - | 261 | 262.5 | 5.0 | - | 3700 | 3700 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW26 | Yes | 261 | 262.4 | 8.6 | - | - | - | - | -3.0° / 15 | RNP APCH |
| | TF | HY430 | Yes | 261 | 262.4 | 2.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | MOU | Yes | - | - | - | L | 3000 | - | 170 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFHY |
| **Runway** | 26 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E26A |
| **LTP/FTP Latitude** | 463207.3500N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032555.6280E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 325.2 |
| **FPAP Latitude** | 463159.9170N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -7.4330 |
| **FPAP Longitude** | 0032436.8190E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -78.8090 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.2 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 392 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 19 08 06 0C 1A 00 00 01 36<br>32 05 6C 87 F8 13 58 10 79 01<br>B4 20 EE C5 FF 4E 98 FD EC 01<br>2C 01 64 31 C8 AF 47 28 4E 30 |
| **Calculated CRC Value** | 47284E30 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 277.4 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**MOULINS** MONTBEUGNY

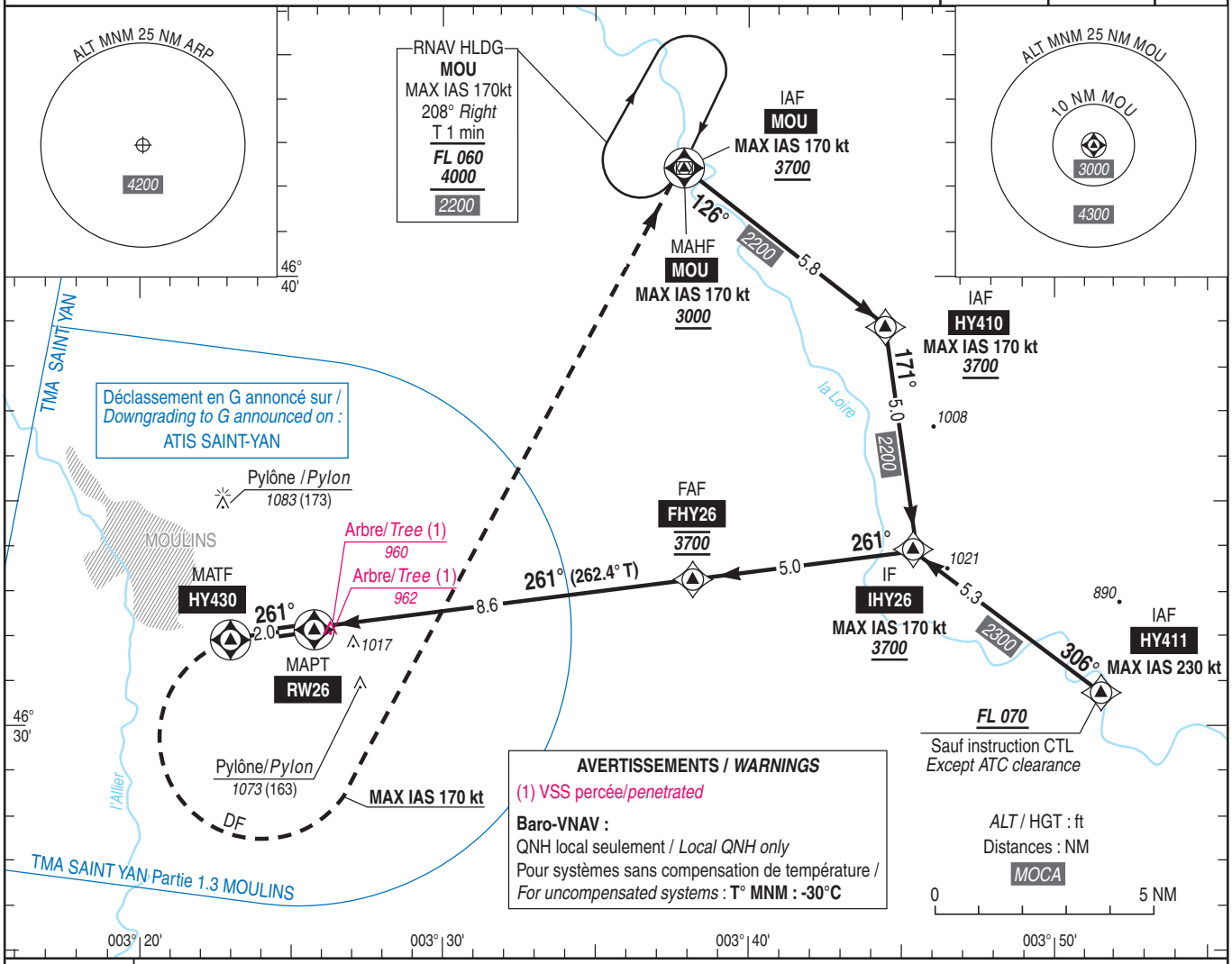
CAT A B C

*ALT AD : 915,* ***THR : 910 (33 hPa)***

**RNP** RWY 26

ATIS SAINT-YAN : 132.480
APP : SAINT-YAN Approche / *Approach* 123.405 - 119.505 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** MOULINS Information 125.205 - CLERMONT Information 120.675 lorsque SAINT-YAN est fermé / *when SAINT-YAN is closed.*
Absence ATS : **A/A** (125.205) FR seulement/*only.* Obtenir le QNH de CLERMONT auprès de l'ATIS de CLERMONT / *Obtain CLERMONT QNH from CLERMONT ATIS.*

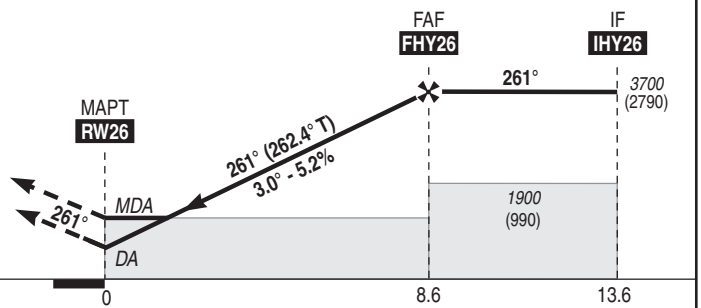
| RNP APCH | EGNOS Ch 41017 E26A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




TA : 5000

API : Monter vers **HY430** (261°), puis tourner **à gauche** **(MAX IAS 170 kt)** direct vers **MOU** en montée vers ***3000*** (2090).
Monter à ***1800*** (890) avant d'accélérer en palier.
Contacter SAINT-YAN APP si actif.

*Missed APCH: Climb to* ***HY430*** *(261°), then turn* ***left*** *(**MAX IAS 170 kt**) direct to* ***MOU*** *climbing to* ***3000*** *(2090).*
*Climb to* ***1800*** *(890) prior to level acceleration.*
*Contact SAINT-YAN APP if active.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1160*** (250) | 1300 | 180 | ***1260*** (350) | 1500 | 237 | ***1270*** (360) | 1600 | 353 | ***1370*** (460) | 1500 | ***1580*** (670) | 1500 |
| B | | | 192 | ***1260*** (350) | 1500 | 249 | | | | ***1420*** (510) | 1600 | ***1620*** (710) | 1600 |
| C | | | 200 | ***1270*** (360) | 1600 | 257 | | | | ***1520*** (610) | 2400 | ***1720*** (810) | 2400 |

| **DIST RW26** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1278*** (368) | ***1596*** (586) | ***1914*** (1004) | ***2233*** (1223) |
| | **5** | **6** | **7** | **8** |
| | ***2551*** (1641) | ***2870*** (1960) | ***3188*** (2278) | ***3507*** (2597) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 8.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 23 | 6 min 05 | 5 min 10 | 4 min 29 | 3 min 58 | 3 min 41 | 3 min 27 | 3 min 14 |
| VSP (ft/min) | | 372 | 451 | 531 | 610 | 690 | 743 | 796 | 849 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFJL.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFJL - METZ NANCY LORRAINE

**AD 2 LFJL.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°58'42"N 006°14'48"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des axes de la piste et du TWY situé face à la TWR. | RWY center line and TWY intersection located in front of the control TWR. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 16,5 km SSE METZ<br>33,5 km NNE NANCY | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 870 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23.7 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8775°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.131°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EPMNL | |
| | Adresse / *Address* | EPMNL (Etablissement Public aéroport Metz-Nancy-Lorraine)<br>Route de Vigny 57420 GOIN<br>BP 50178 Goin 57157 MARLY Cedex | |
| | Telephone | 03 87 56 70 11 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | SITA : ETZKOXH | |
| | AFS | LFJLYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Affectataire principal : CAA<br>E-mail gestionnaire : ops@lorraineaeroport.com | Main assignee: CAA<br>AD administration E-mail : ops@lorraineaeroport.com |

**AD 2 LFJL.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Opérations :<br>LUN-DIM : en fonction des vols commerciaux programmés. | Operations :<br>MON-SUN : according to scheduled commercial flights. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R PN 24 HR TEL : 03 87 56 70 11 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | NIL |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0445-2100<br>SAM : 0445-1900<br>DIM : 0800-2100<br>Demandes de dérogations possibles auprès de l'exploitant par TEL. PN 24h. | MON-FRI : 0445-2100<br>SAT : 0445-1900<br>SUN : 0800-2100<br>Possible derogation from AD operator by TEL. PN 24h. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-DIM : pour tout ACFT commercial programmé. En dehors de ces créneaux, renseignements auprès de l'exploitant avec possibilité sur demande via astreinte<br>E-mail : ops@lorraineaeroport.com<br>TEL : 03 87 56 70 11 | MON-SUN : for any scheduled commercial ACFT. Outside these SKED, information from AD operator with possible O/R via fuel tender permanence.<br>E-mail : ops@lorraineaeroport.com<br>TEL : 03 87 56 70 11 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Se renseigner auprès de l'exploitant | Contact AD operator |
| 10 | Sûreté / *Safety* | SAS GAEA SECURITE<br>TEL : 03 87 56 70 06 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS. | GRF (Global Reporting Format) : SKED RFFS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJL.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel grades: JET A1 (CIV-MIL) | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 1 camion 20000 l pour JET A1 : 80 m3/HR 1 camion 20000 l pour JET A1 : 160 m3/HR 2 passerelles 2 cuves 100000 l, 1 stockage JET A1 1 remorque 35000 l pour JET A1 | 1 20000 l JET A1 truck : 80 m3/HR 1 20000 l JET A1 truck : 160 m3/HR 2 gangways 2 tanks 100000 l, STO JET A1 1 trailer 35000 l for JET A1 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 camion de type Vestergaard | 1 Vestergaard type truck |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Non | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Non | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJL.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Aéroport : NIL<br>Nombreux hôtels à METZ, NANCY et PONT A MOUSSON | Airport: NIL<br>Several hotels in METZ, NANCY and PONT A MOUSSON |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport : Brasserie en fonction des vols programmés | At airport : Brasserie according to planned flights |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location, cars navettes vers SNCF de METZ et NANCY et vers centres villes de METZ et NANCY. | Taxis, car rental and buses to railway station of METZ and NANCY and to METZ and NANCY city center. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux à METZ et NANCY | Hospitals in METZ and NANCY |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distribution automatique Bancomat | Bancomat cash dispenser |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJL.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 7 :<br>Pour tout ACFT commercial programmé de classe 6 transportant des passagers.<br>Pour tout ACFT commercial non programmé de classe 6 transportant des passagers, possibilité de niveau 7 de 0800-2300, PPR PN 72HR par TEL/E-MAIL.<br>Niveau 5 :<br>LUN-VEN : 0800-1800 sauf jour férié et veille de jour férié.<br>En dehors de ces HOR, extensions possibles jusqu'à 23HR, demande par TEL/E-MAIL PPR PN 72HR, sauf EVASAN et dons d'organes : PPR avant 1800.<br>En dehors de ces HOR : RFFS non assuré.<br>E-mail : ops@lorraineaeroport.com<br>TEL : 03 87 56 70 11 | Level 7 :<br>For any scheduled commercial ACFT Class 6 carrying passengers.<br>For any unscheduled commercial ACFT Class 6 carrying passengers, level 7 possible 0800-2300, PPR PN 72HR by TEL/E-MAIL.<br>Level 5 :<br>MON-FRI : 0800-1800 except HOL and the day before HOL.<br>Outside these SKED, possible extension until 23HR, request by TEL/E-MAIL PPR PN 72HR, except MEDEVAC and organ donation : PPR before 1800.<br>Outside these SKED : RFFS not provided.<br>E-mail : ops@lorraineaeroport.com<br>TEL : 03 87 56 70 11 |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Pas de moyens disponibles sur l'aérodrome.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec des moyens extérieurs à l'aéroport. | No means available at the AD.<br>Accidented ACFT removed using means outside the AD. |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJL .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1. Aire de manoeuvre<br>- Neige<br>2 engins de type compact Jet Sweeper équipés d'une lame de 5,70 m, d'un balai inter-essieux de 4,20 m, d'une soufflante. 1 épandeur sur châssis MAN permettant d'épandre du produit solide, liquide ou mixte. Acétate de formiate sous forme de granulés blancs (Povifrost NF), acétate de potassium sous forme liquide (Povifrost KA ECO). Un tracteur 4x4 équipé d'un épandeur de produit solide de 8 tonnes.<br>- Verglas<br>Acétate de potassium sous forme liquide.<br>2. Aire de trafic<br>Engins déjà cités. | 1. Movement area<br>- Snow<br>2 vehicles type compact Jet sweeper equipped with a 5.70 m blade, a 4.20 m snow sweeper between the axles, a fan. 1 sprayer on MAN chassis for spraying solid, liquid and mixed product. Formate acetate in the form of white granules (Povifrost NF), Potassium acetate in liquid form (Povifrost KA ECO). A 4x4 tractor equipped with an 8 tons urea agent sprayer.<br>- Black ice<br>Potassium acetate in liquid form.<br>2. Traffic area<br>Vehicles already cited. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | En dehors des périodes d'accueil des vols commerciaux programmés, les actions de déneigement se feront à l'initiative de l'exploitant de l'aéroport en fonction des conditions météorologiques et des priorités<br>1. Piste sur une largeur de 30 m et les deux raquettes de retournement.<br>2. Bretelle centrale de raccordement au PRKG (bretelle C)<br>3. PRKG avions (PRKG passagers); les surfaces traitées sont adaptées aux besoins réels.<br>4. Totalité de la piste dés que l'écoulement du trafic le permet<br>5. TWY T1, T2 jusqu'à la bretelle RFFS déneigés sur leur totalité.<br>Durée moyenne des opérations :<br>- Piste :<br>Déneigement par lame biaise et balayage (2 engins) : 1 h 15<br>Epandage de déverglaçant (1 engin) : 0 h 45<br>Temps de prise du déverglaçant : 0 h 30<br>Procédure GRF : 0 h 20<br>- PRKG avions passagers:<br>Déneigement : 2 h 30<br>Epandage de déverglaçant : 0 h 30. | Outside of scheduled flight hours, the snow clearing actions will be conducted on the airport manager's initiative according to weather conditions and clearance priority.<br>1. RWY over a width of at least 30 m and the two turn-around pads.<br>2. The mid-TWY leading to the PRKG area (TWY C)<br>3. The ACFT PRKG area (passenger PRKG area) ; surfaces are treated depending on the real need.<br>4. The entire RWY as soon as traffic movements permit it<br>5. TWY T1, T2 up to RFFS TWY completely cleared of snow.<br>Average length of time for the operations :<br>- RWY:<br>Snow clearance with skew blades and sweeping (2 units): 1 h 15<br>Spreading of deicer (1 unit): 0 h 45<br>Time taken for the deicer to react: 0 h 30<br>GRF procedure : 0 h 20<br>- Passenger ACFT PRKG areas:<br>Snow clearance: 2 h 30<br>Deicer spreading: 0 h 30. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFJL .8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG P : 59 R/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY T1 : 21.77 m<br>TWY T2 : 21.84 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY T1 : 77 F/C/W/T<br>TWY T2 : 77 F/C/W/T<br>TWY B : 77 F/C/W/T<br>TWY C : 69 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aero 1 : 48° 58' 54.16" N - 006° 14' 51.24"E<br>Aero 2 : 48° 58' 44.94" N - 006° 14' 41.67" E"<br>Aero 3 : 48° 58' 32.21" N - 006° 14' 24.03" E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Aero1: 855 ft<br>Aero2 : 861 ft<br>Aero3 : 859 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJL.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | TWY C : associée à la barre d'arrêt commandable | TWY C : associated with the controlled stop bar. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Toutes RWY : seuils, points cibles, axe.<br>RWY 22 : toucher des roues.<br>Tous TWY : axe.<br>TWY A, B, C : point d'attente. | All RWY : THR, aimings points markings, center line.<br>RWY 22 : TDZ.<br>All TWY : centre line.<br>TWY A, B, C : holding point. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFJL .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | TWY C : commandable.<br>TWY T2 : permanente. | TWY C : controlled.<br>TWY T2 : steady. |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJL.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFJL.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFJL .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BALE MULHOUSE |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08. |

**AD 2 LFJL.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 039.35 (037) | 3050 x 45 | 69 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°58'10.49"N 006°14'08.72"E<br>( 48°58'15.60"N 006°14'15.04"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 858ft<br>DTHR : 860ft |
| 22 | 219.35 (217) | 3050 x 45 | 69 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°59'27.03"N 006°15'43.57"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 861ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) RESA = 204 m x 90 m. Pente dans la bande aménagée / Slope in prepared strip.

(2) RESA = 204 m x 90 m. Pente dans la bande aménagée / Slope in prepared strip.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJL.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 3050 | 3050 | 3050 | 2847 | |
| TWY C | 1820 | 1820 | 1820 | | |
| 22 | 3050 | 3050 | 3050 | 3050 | |
| TWY B | 2470 | 2470 | 2470 | | |
| TWY C | 1270 | 1270 | 1270 | | |

**AD 2 LFJL.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | G - LIH-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 75 ft | | 2150 m<br>600 m<br>suivants<br>derniers 300 m | 15 m<br>15 m<br>15 m | W<br>W - R alternés<br>R | LIH<br>LIH<br>LIH |
| 22 | CAT I - 900 m - LIH<br>CAT II-300m-LIH | G - LIH-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | 900 m | 2150 m<br>600 m<br>suivants<br>derniers 300 m | 15 m<br>15 m<br>15 m | W<br>W - R alternés<br>R | LIH<br>LIH<br>LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 04 | 3050 m | 60 m | W | LIH-LIL | R - LIH-LIL | | | |
| 22 | 3050 m | 60 m | W | LIH-LIL | R - LIH-LIL | | | (1) |

(1) Zone de toucher des roues balisée avec des éclairages blancs de haute intensité

**AD 2 LFJL.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY A, B, T1 , T2 : NIL<br>TWY C : G.<br>La partie du TWY C exploitée par RVR inférieure à 350 mètres, s'étendant sur une distance de 60 mètres avant le virage pour pénétrer sur la piste, dispose de feux axiaux de voie de circulation dont l'espacement est de 15 mètres au lieu de 7,5 mètres. | TWY A, B, T1 , T2 : NIL<br>TWY C : G.<br>The part of TWY C used when RVR is lower than 350 meters, spanning on a distance of 60 meters before the turn to enter runway, has TWY centreline lights with a spacing of 15 meters instead of 7.5 meters. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Tous TWY : B. | All TWY : B. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire conforme aux spécifications de l'OACI | Auxiliary power supply in accordance with ICAO specifications |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJL.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFJL.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LORRAINE**<br><br>49°07'09"N , 006°12'40"E - 49°06'54"N , 006°27'18"E - 48°55'32"N , 006°30'06"E - 48°44'48"N , 006°19'42"E - 48°45'12"N , 006°15'26"E - 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°54'38"N , 005°59'17"E - 49°07'09"N , 006°12'40"E | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>LORRAINE Tour (FR)<br>LORRAINE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFJL.3.7<br>Activité réelle connue sur :<br>- Lorraine TWR<br>- Lorraine ATIS<br>- Strasbourg INFO<br>Real activity known on:<br>- Lorraine TWR<br>- Lorraine ATIS<br>- Strasbourg INFO |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJL.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | LORRAINE Approche (FR)<br>*LORRAINE Approach (EN)* | 119.125 MHz | HX | ACFT à l'ARR ou au DEP de METZ NANCY LORRAINE<br>ACFT inbound or outbound METZ NANCY LORRAINE |
| APP | LORRAINE Approche (FR)<br>*LORRAINE Approach (EN)* | 127.250 MHz | HX | ACFT à l'ARR ou au DEP d'EPINAL MIRECOURT et NANCY ESSEY<br>ACFT inbound or outbound EPINAL MIRECOURT and NANCY ESSEY |
| TWR | LORRAINE Sol (FR)<br>*LORRAINE Ground (EN)* | 121.705 MHz | HO | Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFJL.23<br>Non-8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFJL.23 |
| TWR | LORRAINE Tour (FR)<br>*LORRAINE Tower (EN)* | 122.075 MHz | HO | |
| VDF | LORRAINE Gonio (FR)<br>*LORRAINE Homer (EN)* | 119.125 MHz | HX | |
| VDF | LORRAINE Gonio (FR)<br>*LORRAINE Homer (EN)* | 122.075 MHz | HO | |
| VDF | LORRAINE Gonio (FR)<br>*LORRAINE Homer (EN)* | 127.250 MHz | HX | Hors HOR MIL Nancy Ochey./Outside Nancy Ochey MIL SKED. |
| ATIS | LORRAINE (FR)<br>*LORRAINE (EN)* | 136.580 MHz | HO | |
| A/A | LORRAINE (FR) | 122.075 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFJL.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | LOU | 388 kHz | H24 | 48°59'54.0"N 006°16'17.0"E | 913 ft | 25NM | | 037°/0.6 NM THR 22 | |
| NDB | MTZ | 354 kHz | H24 | 49°16'34.1"N 006°12'31.0"E | 645 ft | 25NM | | | |
| LOC 22 (III.E.4) | MLY | 111.75 MHz | H24 | 48°58'03.8"N 006°14'00.5"E | 871 ft | | | 217°/470 m DTHR 04 | |
| GP 22 | | 333.35 MHz | H24 | 48°59'17.7"N 006°15'39.6"E | 870 ft | | 15.7 m/52 ft<br>( 3 °) | 193°/300 m THR 22 | |
| DME 22 | | CH 54Y | H24 | 48°59'17.7"N 006°15'39.6"E | 919 ft | 25NM FL250 | | 193°/300m THR 22 | |

**AD 2 LFJL.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

**20.1.1 Sûreté**

Utilisation de l'aire de trafic par l'aviation générale limitée :

- accès à l'aire de trafic depuis l'aire de manoeuvre (aéronefs) et accès à l'aire de trafic depuis l'aérogare (pilotes), sous conditions : PPR PN 48 HR obligatoire auprés du gestionnaire avant l'heure estimée d'arrivée ou de départ.

Contact gestionnaire de l'AD par TEL

**20.1.2 Stationnement**

Stationnement sur parking P limité :

- PPR avant décollage TEL gestionnaire,
- sauf vols commerciaux programmés.

**20.2 ROULAGE**

**20.2.1 Aire de retournement 22**

Aéronef supérieur code C : procédure particulière d'utilisation de la raquette 22.

Contact gestionnaire de l'AD par TEL

**20.2.2 TWY T1 et T2**

TWY T1 et T2 limités aux ACFT de CAT E dont la largeur hors tout du train principal est inférieure ou égale à 13,77 m.

***20.1* APRON MANAGEMENT**

***20.1.1 Safety***

*Restricted use of apron by general aviation:*

*- access to apron from manoeuvring area (ACFT) and access to apron from terminal (pilots), under conditions : PPR PN 48 HR mandatory from AD administration before estimated time of arrival or departure.*

*Contact AD administration by TEL*

***20.1.2 Parking***

*Parking on apron P limited :*

- *PPR before take-off from AD administration by TEL,*
- *except for commercial scheduled flights.*

***20.2 TAXIING***

***20.2.1 Turn-around area 22***

*Aircraft above code C : special procedure for use of turn-around area 22.*

*Contact AD administration by TEL*

***20.2.2 TWY T1 and T2***

*TWY T1 and T2 limited to ACFT CAT E with overall width main gear is less than or equal to 13.77 m.*

**AD 2 LFJL.21** **Procédures à moindre bruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJL.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Aérodrome interdit aux planeurs et aux ULM de classe 1, 2, 4 et 5.

***22.1 GENERAL***

*AD prohibited for gliders and ULM class 1, 2, 4 and 5.*

**22.2 PROCEDURES LVP**

**22.2.1 Piste (s) et équipement associé dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures par faible visibilité**

RWY 04 et RWY 22. ILS en RWY 22 uniquement.

***22.2 LVP PROCEDURES***

***22.2.1 RWY and associated equipment whose use is authorized in the low visibility procedures***

*RWY 04 and RWY 22.*
*ILS only at RWY 22.*

**22.2.2 Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées**

LVP : RVR ≤ 800 m ou plafond ≤ 200 ft.

Présence RFFS systématique

***22.2.2 Accurate weather conditions in which the low visibility procedures are initiated, executed and terminated***

*LVP: RVR ≤ 800 m or ceiling ≤ 200 ft.*

*Systematic RFFS presence*

| MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|
| CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 150* | 150* | 150* | 200* |
| 150* | 150* | 150* | 200* |
| *Absence ATS : 800 m. | | | |

RWY 22 : LVTO avec RVR < 150 m autorisée.

*RWY 22: LVTO with RVR < 150 m approved.*

**22.2.3 Marques au sol/dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures par faible visibilité**

Les barres d'arrêt sont utilisées dans le cadre des LVP. (pas de franchissement même sur autorisation du contrôle).

***22.2.3 Ground markings/lighting for use in low visibility procedures***

*Stop bars are used within LVP procedures. (No crossing even on ATC instruction).*

**22.2.4 Observations**

ATT de précision CAT II et III : le dégagement de la piste se fait obligatoirement par la bretelle C située à 1200 m du seuil 22.

***22.2.4 Remarks***

*Precision LDG CAT II and III : RWY vacating mandatory via TWY C located at 1200 m from THR 22.*

**22.2.5 Exploitation RWY en cas de vent traversier**

Exploitation RWY04 et RWY 22 interdite en cas de vent traversier supérieur à 20 kt sur piste mouillée et 25 kt sur piste sèche.

***22.2.5 Use of RWY in case of crosswind***

*RWY04 and RWY22 use prohibited when crosswind is greater than 20 kt on wet RWY and 25 kt on dry RWY.*

**22.3 DEPARTS AERODROME DE METZ NANCY LORRAINE**

**22.3.1 <u>Départs omnidirectionnels</u>**

**22.3.1.1 RWY 04 :**

Utilisables uniquement sur clairance APP.

Monter RM 037° à 6.5 % (1) (2). A 2000 ft (1130 ft) route directe en montée à 6.5 % jusqu'au premier FL assigné.

(1) Pente imposée pour assurer le franchissement de la LF R 45.

(2) Si pente < 6.5 %, le signaler à l'organisme de contrôle ; monter RM 037° à 3.5 % (3). A 4.5 NM MLY, tourner à droite vers LOU en montée vers 2700 ft (1830 ft). A LOU route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route ou le premier FL assigné.

(3) Pente théorique de montée : les arbres à 1300 m de la DER dans le 037° déterminent une pente minimale théorique de montée de 3.5 %.

***22.3 DEPARTURES FROM METZ NANCY LORRAINE AERODROME***

***22.3.1 <u>Multidirectional departures</u>***

***22.3.1.1 RWY 04 :***

*Usable only with APP clearance.*

*Climb MAG 037° at 6.5 % (1) (2). At 2000 ft (1130 ft) direct course climbing at 6.5 % to the first assigned FL.*

*(1) Compulsory slope to provide the clearing of LF R 45.*

*(2) If slope < 6.5 %, advise ATC, climb MAG 037° at 3.5 % (3). At 4.5 NM MLY, turn right to LOU climbing up to 2700 ft (1830 ft). At LOU direct course climbing up to en route safety altitude or first assigned FL.*

*(3) Theoretical slope gradient 3.5 % due to the trees at 1300 m from DER QDR 037°.*

**22.3.1.2 RWY 22 :**

Utilisables uniquement sur clairance APP. Ne pas virer avant la DER.

Secteur Ouest : Monter RM 217° jusqu'à 2000 ft (1130 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route ou le premier FL assigné.

Secteur Est : Monter RM 217° à 5% (1) (2). A 2000 ft (1130 ft) route directe en montée à 5% jusqu'au premier FL assigné.

(1) Pente imposée pour assurer le franchissement de la LF R45.

(2) Si pente < 5%, le signaler à l'organisme de contrôle ; monter RM 217°. A 5.4 NM MLY, tourner à gauche vers LOU en montée vers 2700 ft (1830 ft). A LOU route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route ou le premier FL assigné.

***22.3.1.2 RWY 22 :***

*Usable only with APP clearance. Do not turn before DER.*

*West sector : Climb MAG 217° up to 2000 ft (1130 ft) then direct course climbing up to en route safety altitude or first FL assigned.*

*East sector : Climb MAG 217° at 5% (1) (2). At 2000 ft (1130 ft) direct course climbing at 5% to the first FL assigned.*

*(1) Compulsory slope to provide the clearing of LF R 45.*

*(2) If slope < 5% advise ATC ; climb MAG 217°. At 5.4 NM MLY, turn left to LOU climbing up to 2700 ft (1830 ft). At LOU direct course to en route safety altitude or first assigned FL.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJL.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Aérodrome équipé d'une visualisation radar secondaire (voir AD 1.0).

***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a secondary radar display (see AD 1.0).*

**23.2 DIVERS**

La partie de la bande de piste située à l'ouest du seuil de la piste 04, comprise entre 75 mètres et 150 mètres de l'axe de piste présente des valeurs de pentes transverses négatives comprises entre 7,3% et 15,8% pour une différence d'altitude d'environ 7 mètres ; les pentes transversales de la partie nivelée de la bande de cette même portion, présentent par endroits des pentes négatives de l'ordre de 4%.

Présence de l'antenne du radiophare d'alignement de descente de l'ILS de la piste 22 à 119 mètres de l'axe de piste.

Présence de bassin, fossés et talus dans les bandes de voies de circulation A, B, C, T1 et T2.

Présence de fossés de drainage dans la bande de piste, situés tout le long de la piste et à une distance d'environ 75 mètres de part et d'autre de l'axe de piste.

***23.2 MISCELLANEOUS***

*The part of the strip located west from the RWY04 threshold between 75 meters and 150 meters from runway axis has transverse slope values negative ranging from 7.3% and 15.8% for an altitude difference of about 7 meters ; the transverse slopes of the leveled part of the strip of the same section, have at some points negative values in the order of 4%.*

*Presence of the antenna of RWY 22 ILS descent alignment radiobeacon at 119 meters from runway axis.*

*Presence of pool, ditches and banks in the TWY A,B,C,T1 and T2 strips.*

*Presence of drain ditches in the runway strip, located all along the runway and at a distance of about 75 meters on both sides of runway axis.*

**23.3 RADIOCOMMUNICATIONS**

ACFT non-équipés en 8.33 kHz :

Au départ, les ACFT ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ LORRAINE Tour 122.075 MHz.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les ACFT ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz contacteront les services ATS sur FREQ LORRAINE Approche 119.125 MHz.

***23.3 RADIOCOMMUNICATIONS***

*Non-8.33 kHz ACFT :*

*On departure, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on LORRAINE TWR FREQ 122.075 MHz.*

*On arrival, unless otherwise instructed by ATS, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on LORRAINE APP FREQ 119.125 MHz.*

**AD 2 LFJL.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFJL.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

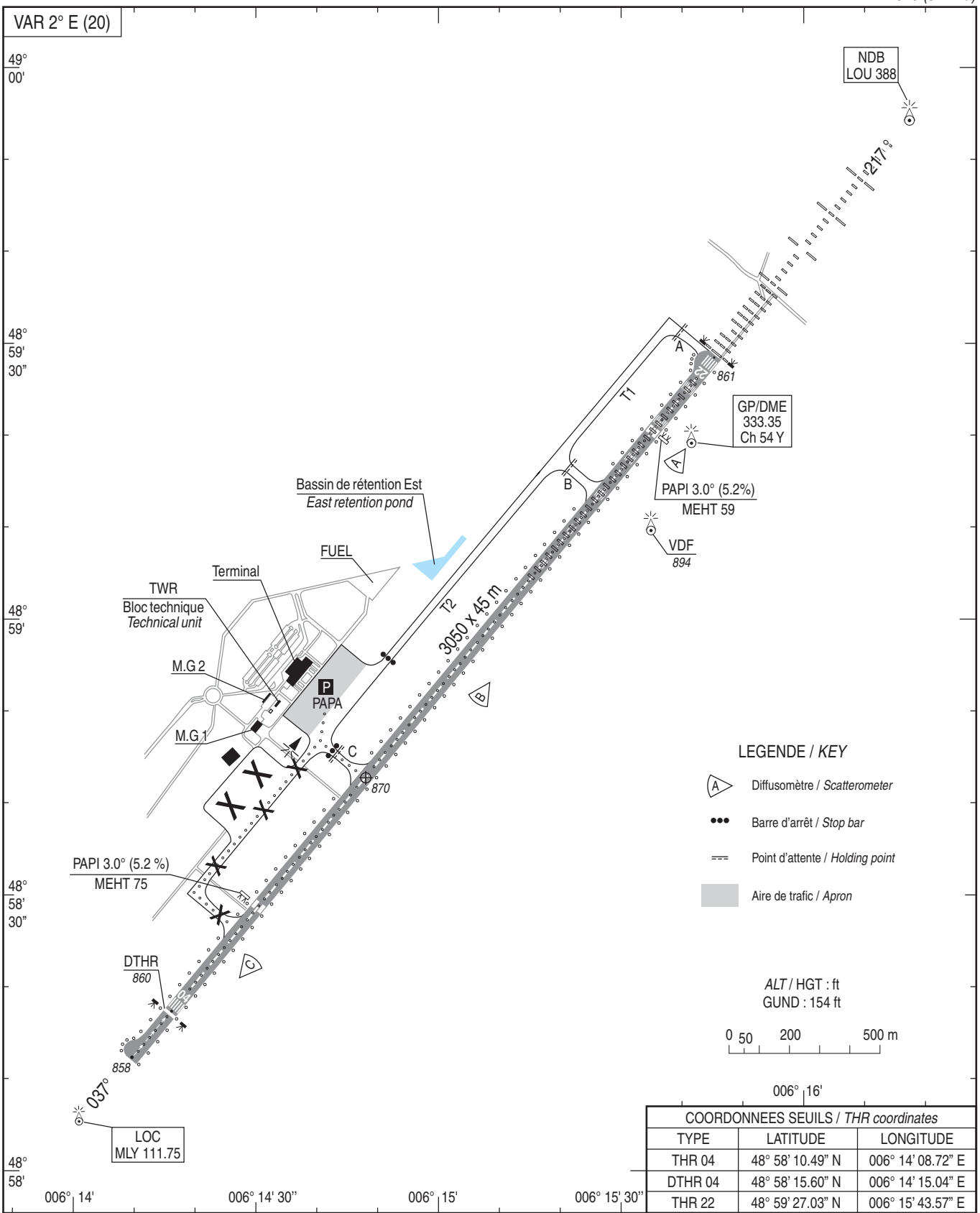
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFJL COM 01

## METZ NANCY **LORRAINE**
48 58 42 N - 006 14 48 E
*ALT AD : 870 (32 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 48° 58' 10.49" N | 006° 14' 08.72" E |
| DTHR 04 | 48° 58' 15.60" N | 006° 14' 15.04" E |
| THR 22 | 48° 59' 27.03" N | 006° 15' 43.57" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIH/LIL | 3050 | 3050 | 3050 | 2847 | Revêtue *Paved* | 69 F/C/W/T | 150* | 150* | 150* | 200* |
| 22 | 900 m | LIH/LIL | 3050 | 3050 | 3050 | 3050 | | | 150* | 150* | 150* | 200* |
| | | | | | | | | | *Absence ATS : 800 m. | | | |



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

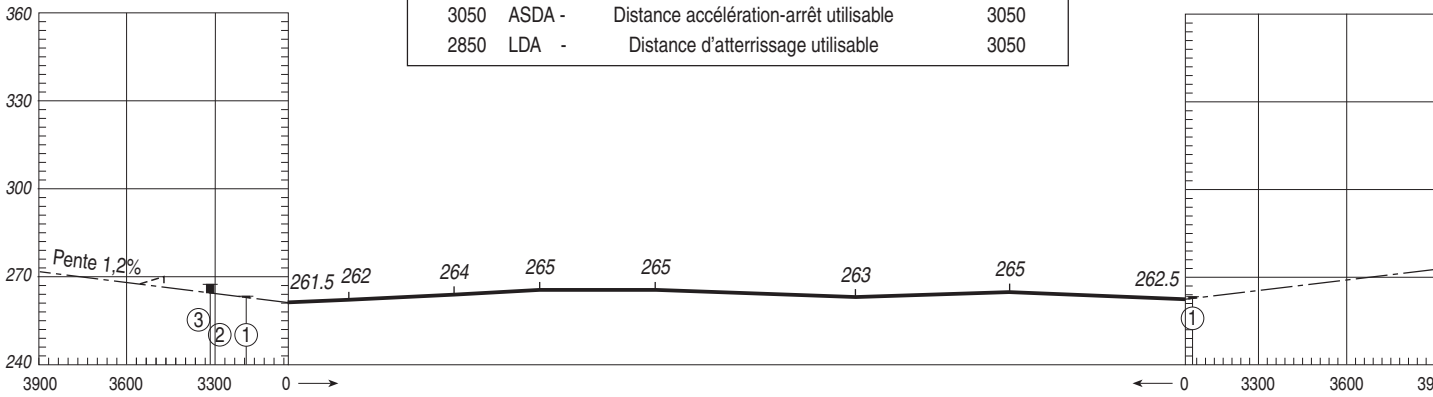
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

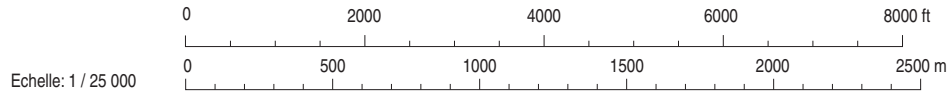
METZ NANCY **LORRAINE**
RWY 04/22

VAR 2°E (20)

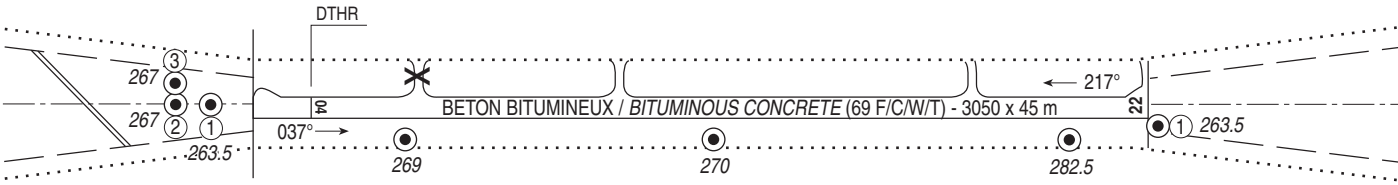
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 04 | | | RWY 22 |
| 3050 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 3050 |
| 3050 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 3050 |
| 3050 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 3050 |
| 2850 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 3050 |




Echelle: 1 / 25 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en septembre 2013
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

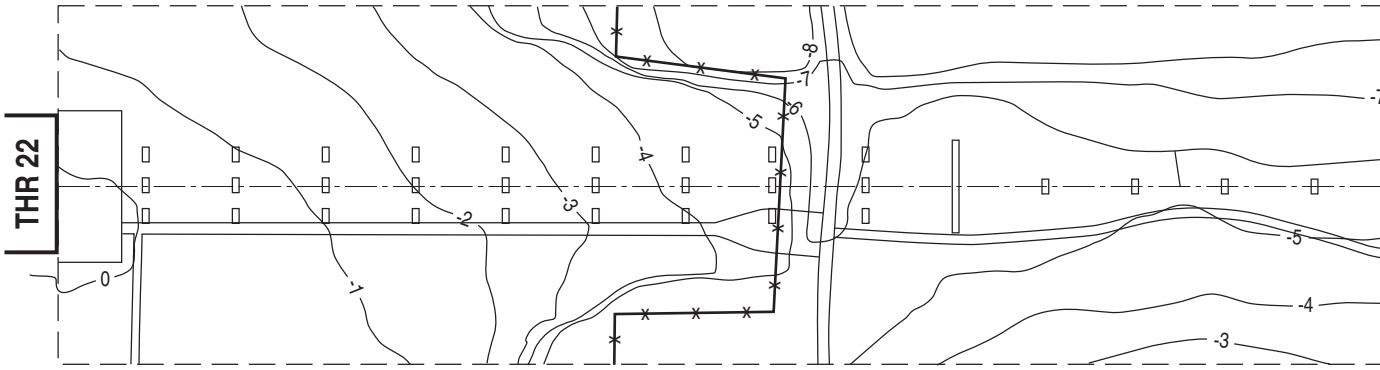
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

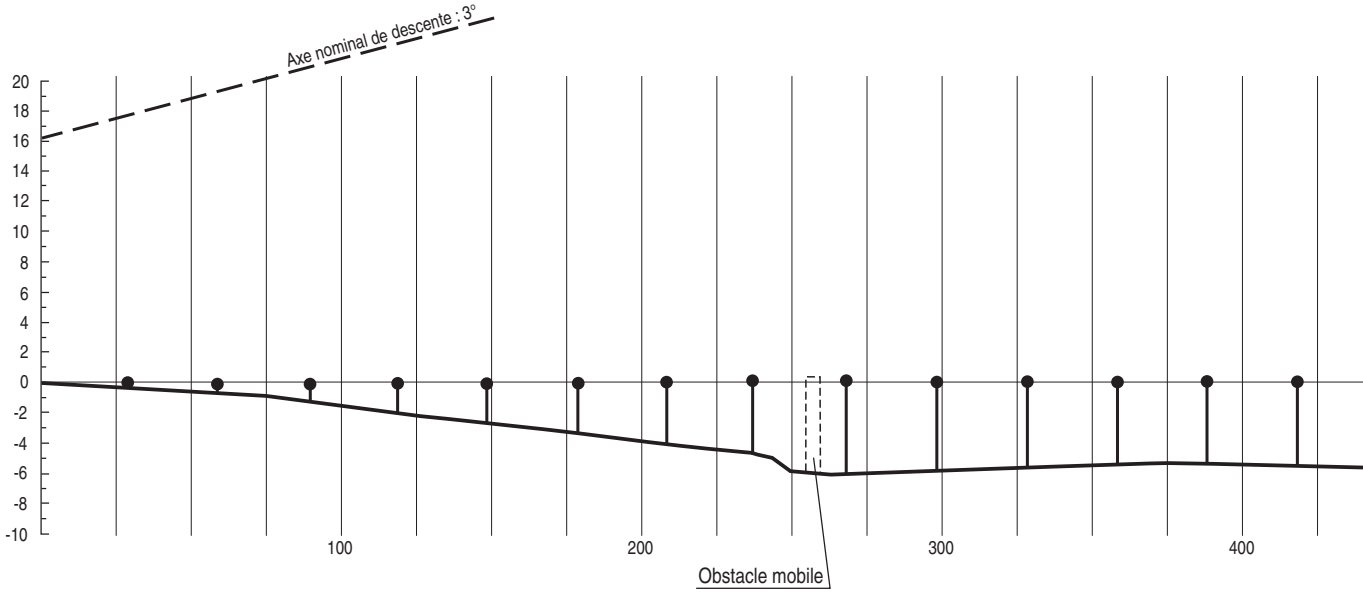
*Precision approach terrain chart - ICAO*

METZ NANCY **LORRAINE**
RWY 22

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

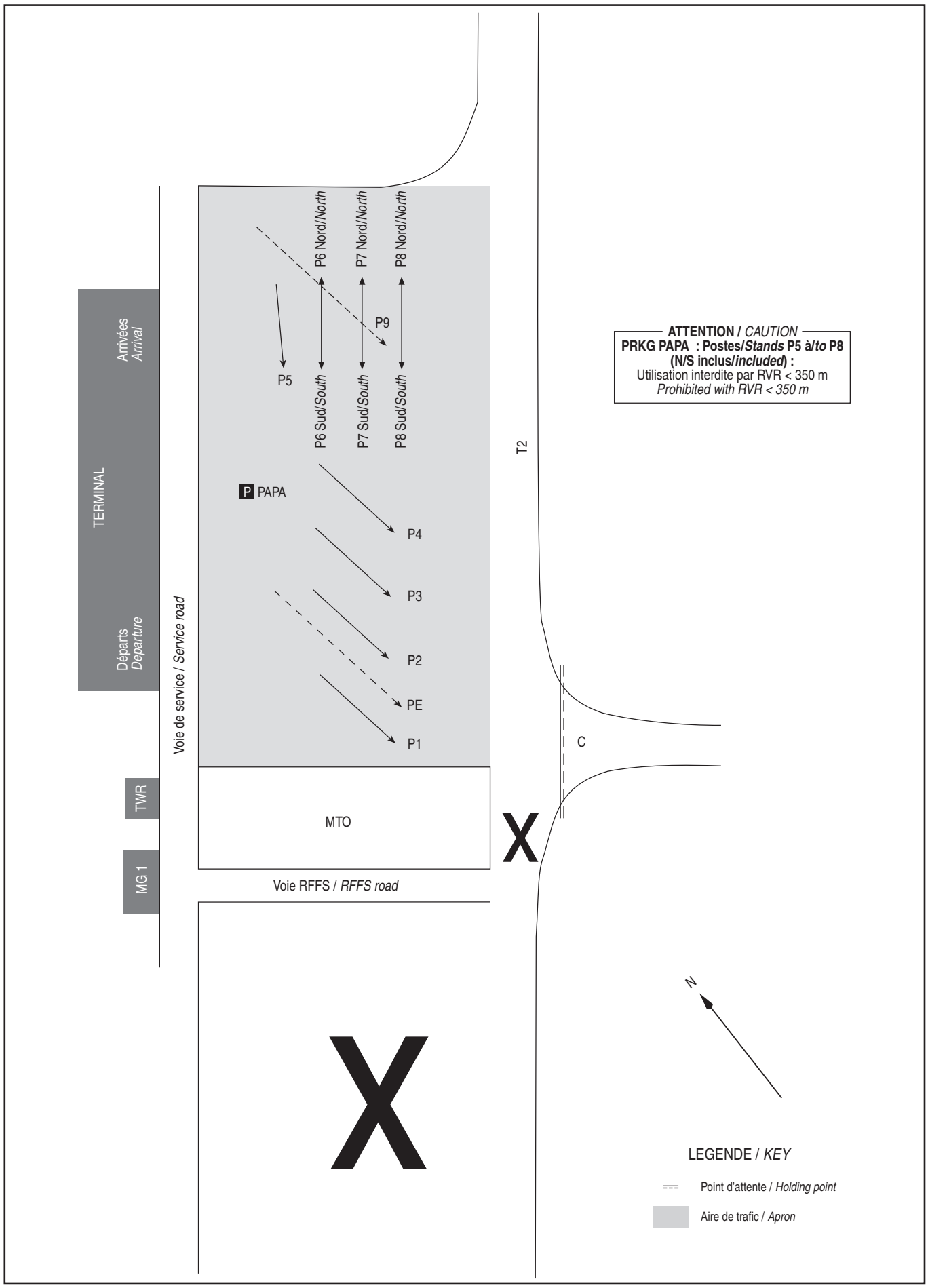
Levé exécuté en 2006
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

**AIRE DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*

METZ NANCY **LORRAINE**






© **SIA**

# METZ NANCY LORRAINE

## Consignes générales / *General rules*

ESPACES AERIENS, LFJL, LFSO
*AIRSPACES, LFJL, LFSO*

☛ **1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

- LORRAINE APP assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur des TMA 1, 2, 3, 4, 5 et 5.1 LORRAINE.
- LORRAINE TWR assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTR LORRAINE.
- OCHEY APP assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur des TMA 1.1, 1.2, 1.3, 2 et 3 NANCY.
- En dehors des horaires de fonctionnement de OCHEY APP, LORRAINE APP assure pendant ses horaires de fonctionnement les services de la circulation aérienne à l'intérieur des TMA 1.1, 1.2 et 2 NANCY du lundi 1600 au vendredi 0700 hors JF (ETE : -1HR).

**2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition dans la TMA LORRAINE et TMA NANCY est de 5000 ft.
Le niveau de transition est calculé par : LORRAINE APP ou OCHEY APP pendant leurs horaires de fonctionnement.

**3 PROCEDURES**

Itinéraires de départ et d'arrivée : voir pages ci-après.
Les approches à vue par l'ouest en piste 22 sont autorisées uniquement sous réserve d'un alignement en finale à plus de 8 NM DME MLY.
Les approches à vue en piste 04 sont autorisées uniquement sous réserve d'alignement en finale à plus de 6 NM DME MLY.

**4 FONCTIONS RADAR**

LORRAINE APP utilise les fonctions, de surveillance, d'assistance et de guidage dans les espaces placés sous sa responsabilité.
OCHEY APP utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage dans les espaces placés sous sa responsablité.

**5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher le code transpondeur 7600.

**6 TRANSFERT DE COMMUNICATION**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A tout changement, le commandant de bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence indiquée.

☛ **7 ACTIVITES D'AVIATION GENERALE (cf carte régionale AD 2 LFJL ARC 01)**

Certaines activités d'aviation générale, parmi lesquelles des activités vélivoles, peuvent s'exercer :
- dans la sous-partie 5.1 Sarre de la TMA LORRAINE,
- dans la zone réglementée LF-R 97 Monce.
- dans la sous partie 1.3 de la TMA NANCY.

Tous les jours entre SR - 30 et SS + 30, en gestion flexible et selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées :
- la zone réglementée LF-R 97 Monce peut être activée.

Du lundi au vendredi sauf jour férié, entre SR-30 et SS+30, en gestion flexible et selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées, la sous partie 1.3 de la TMA NANCY peut-être déclassée en G.
Les samedis, dimanches et jours fériés entre SR-30 et SS + 30 ; la sous-partie TMA 5.1 Sarre de la TMA 5 LORRAINE est déclassée en G.

***1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS***

- *LORRAINE APP provides the air traffic services within the TMA 1, 2, 3, 4, 5 and 5.1 LORRAINE.*
- *LORRAINE TWR provides the air traffic services within LORRAINE CTR.*

- *OCHEY APP provides the air traffic services within NANCY TMA 1.1,1.2, 1.3, 2 and 3 NANCY.*
- *Out of the OCHEY APP operating hours, LORRAINE APP provides during operating SKED the air traffic services within the NANCY TMA 1.1, 1.2, and 2 NANCY from MON 1600 to FRI 0700 except HOL (SUM : -1HR).*

***2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude in LORRAINE TMA and NANCY TMA is 5000 ft.*
*The transition level is calculated by: LORRAINE APP or OCHEY APP during their operating hours.*

***3 PROCEDURES***

*Departure and Arrival flight routes: See pages here after.*
*Visual approaches from West on RWY 22 are allowed only under condition of being on RWY axis at more than 8 NM DME MLY.*
*Visual approaches on RWY 04 are allowed only under condition of being on RWY axis at more than 6 NM DME MLY.*

***4 RADAR FUNCTION***

*LORRAINE APP provides air surveillance, assistance and guidance functions within the airspaces which it is responsible for.*
*OCHEY APP provides air surveillance, assistance and guidance functions within the airspaces which it is responsible for.*

***5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk code 7600.*

***6 COMMUNICATION TRANSFER***

*Frequency changes take place on instruction of the air traffic unit controlling the aircraft. For any frequency change, aircraft captain must immediately call on the new specified frequency.*

***7 GENERAL AVIATION ACTIVITIES (see regional chart AD 2 LFJL ARC 01)***

*Some general aviation activities, among which gliding activities, may occur:*
- *In the part 5.1 Sarre of LORRAINE TMA,*
- *In the restricted area L –R 97 Monce.*
- *In the part 1.3 of TMA NANCY.*

*Every day between SR - 30 and SS + 30, in flexible management and according to clauses described in a protocol signed by Air Traffic Services and concerned associations:*
- *The restricted area LF-R 97 can be activated.*

*From Monday to Friday except HOL, between SR-30 and SS+30, in flexible management and according to clauses described in a protocol signed by Air Traffic Services and the concerned associations, part 1.3 of TMA NANCY can be downgraded to G.*
*On Saturdays, Sundays and holidays between SR - 30 and SS + 30; the part TMA 5.1 Sarre of TMA 5 LORRAINE is downgraded to G,*


© SIA

Du samedi SR-30 au dimanche SS+30, ainsi que les jours fériés entre SR-30 et SS+30, le volume d'espace aérien correspondant à la sous-partie 1.3 de la TMA NANCY est en permanence de l'espace aérien non contrôlé de classe G.
Les activités d'aviation générale précitées dans la sous-partie TMA LORRAINE 5.1 Sarre et de la sous-partie 1.3 de la TMA NANCY sont connues des autres usagers par une information de déclassement en G de la ou des sous-parties concernées diffusée au moyen de l'ATIS.
Les activités d'aviation générale précitées dans la zone réglementée LF-R 97 Monce sont connues des autres usagers par une information d'activation de la ou des zones réglementées concernées diffusée au moyen de l'ATIS.

*From Saturday SR-30 to Sunday SS+30, and on HOL between SR-30 and SS+30, the airspace volume coinciding with part 1.3 of TMA NANCY is permanently a non-controlled class G airspace.*

*The general aviation activities aforesaid in part 5.1 Sarre, part of TMA LORRAINE, and part 1.3 of TMA NANCY are indicated to the other users by the ATIS information of downgrading to G of the concerned area(s).*

*The general aviation activities aforesaid in restricted area LF-R 97 Monce are indicated to the other users by the ATIS information of the downgrading to G of the concerned area(s).*

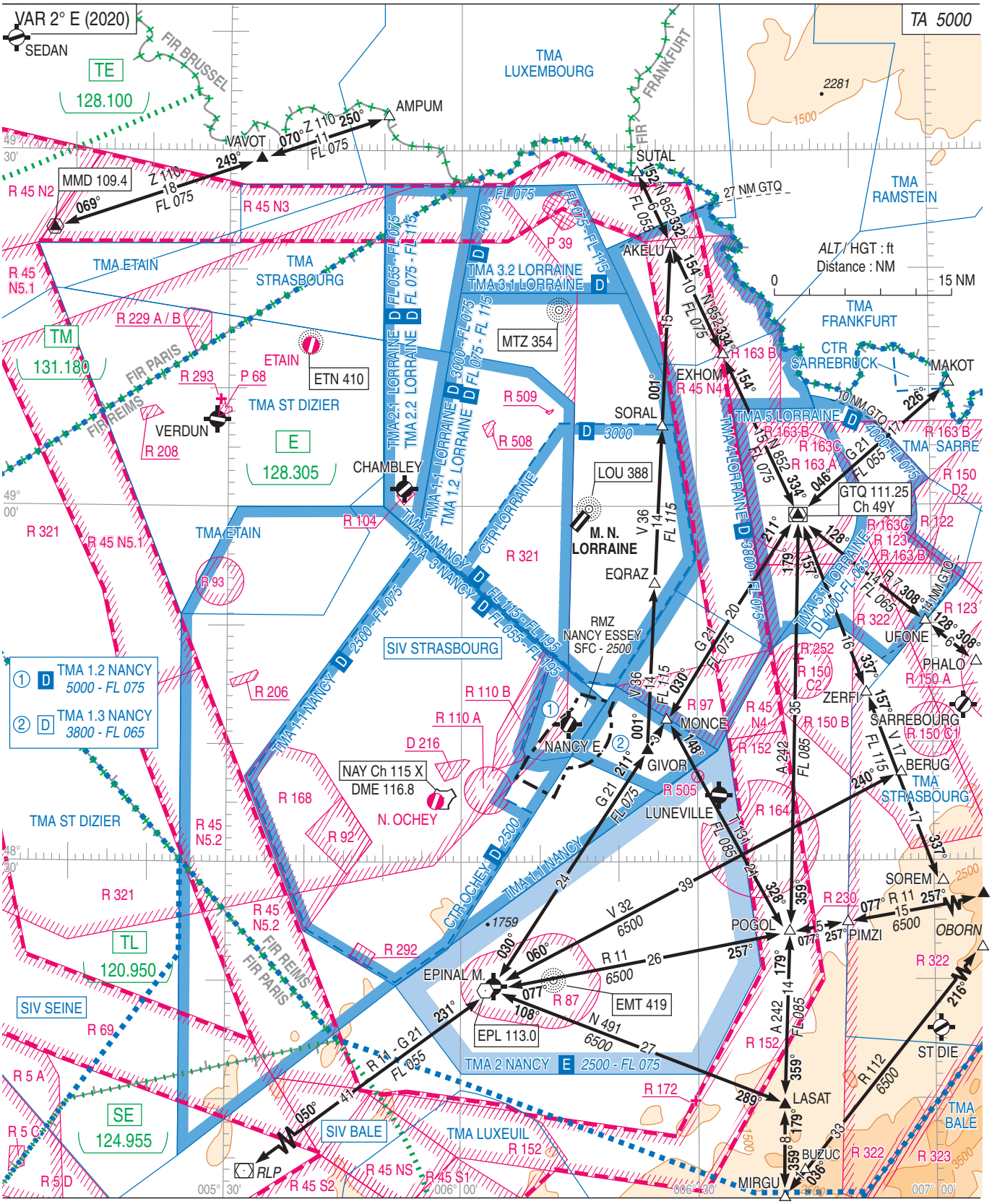


© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
## Carte régionale
## *Area chart*

**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFJL COM 01

| | | |
|---|---|---|
| PARIS | Contrôle/*Control* | Fréquences des secteurs / *Sectors' frequencies* |
| REIMS | Contrôle/*Control* | Fréquences des secteurs / *Sectors' frequencies* |



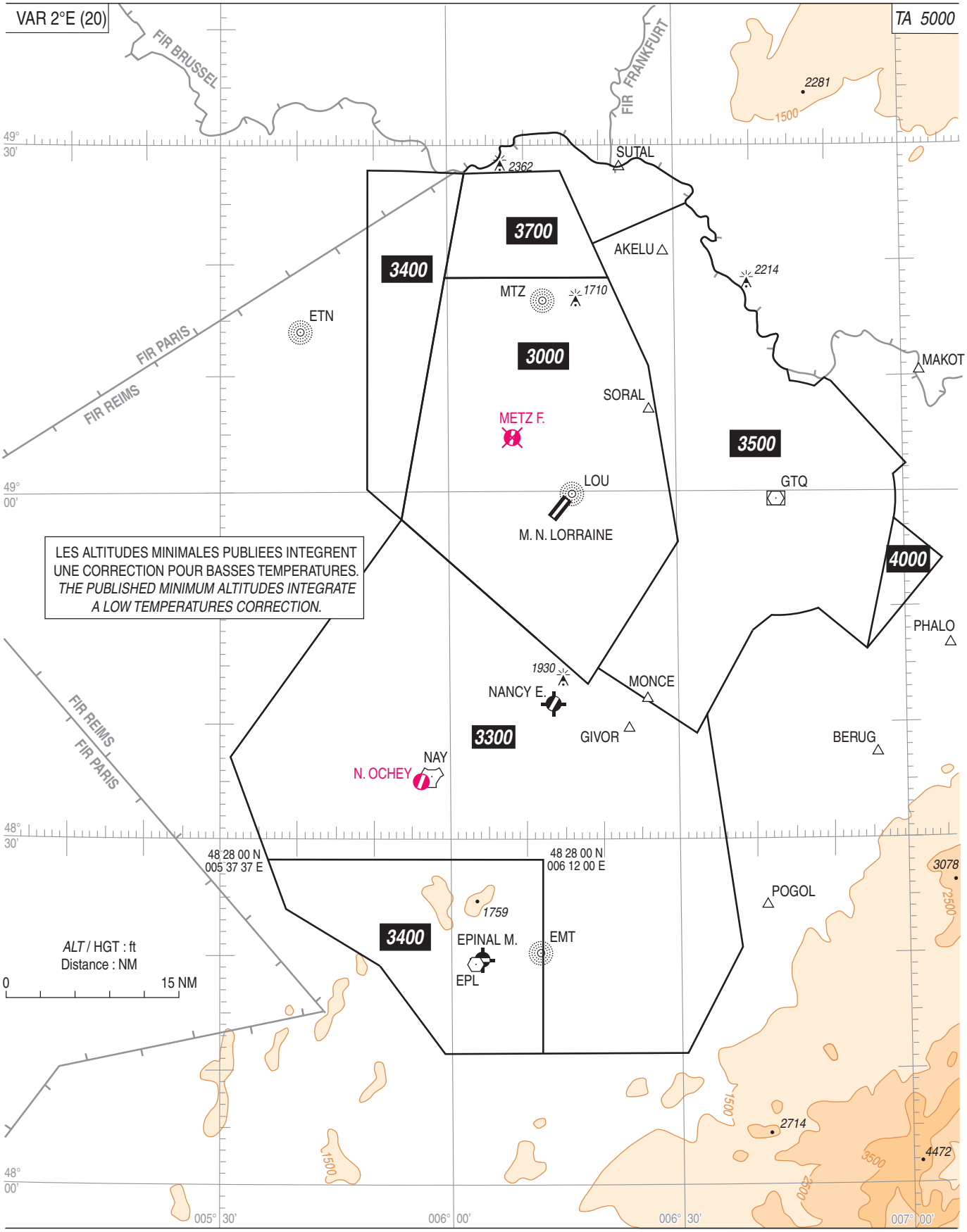

1 D TMA 1.2 NANCY 5000 - FL 075
2 D TMA 1.3 NANCY 3800 - FL 065



© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
## Altitudes Minimales de Sécurité Radar
## *Minimum Radar Safety Altitudes*

**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFJL COM 01






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées / *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| IAF EPL | Voir / *see* ENR 4.1 | | X | X |
| IAF MONCE | Voir / *see* ENR 4.4 | | X | X |
| IAF MTZ | Voir / *see* AD 2 LFJL 19 | | X | X |
| IAF GTQ | Voir / *see* ENR 4.1 | | X | X |
| FAP ILSz / ILSy RWY 22 | 49°07'42.4"N | 006°25'55.4"E | | X |
| FAF LOCz / LOCy RWY 22 | 49°07'05.5"N | 006°25'09.7"E | | X |
| FAF NDB RWY 04 | 48°50'44.8"N | 006°04'57.2"E | | X |
| FAF NDBz / NDBx RWY 22 | 49°08'01.0"N | 006°23'08"E | | X |
| FAF NDBy RWY 22 | 49°07'30.0"N | 006°22'39"E | | X |
| JL401 | 49°08'41.3"N | 006°38'16.0'E | X | |
| JL403 | 49°18'18.0"N | 006°25'05.0"E | X | |
| IJL22 | 49°11'40.0"N | 006°30'57.2"E | X | |
| FJL22 | 49°07'41.0"N | 006°25'58.4"E | X | |
| RW22 | 48°59'27.03"N | 006°15'43.57E | X | |
| JL409 | 48°56'21.1'N | 006°11'53.5'E | X | |
| JL501 | 48°49'59.9"N | 005°54'19.0"E | X | |
| JL502 | 48°30'49.0"N | 005°59'29.0"E | X | |
| JL503 | 48°42'50.0"N | 005°55'16.0"E | X | |
| IJL04 | 48°46'51.4"N | 006°00'11.9"E | X | |
| FJL04 | 48°50'44.2"N | 006°04'57.9"E | X | |
| RW04 | 48°58'15.60"N | 006°14'15.05"E | X | |
| LOU | Voir / *see* AD 2 LFJL 19 | | X | X |



© SIA

| RNP RWY 04 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 2.15°E | | | Ref NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | EPL | | | | | | | | | | |
| | | JL503 | | | | | | | | | | |
| | | MTZ | | | | | | | | | | |
| INA EPL | IF | EPL | - | | | | | - | - | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | JL502 | - | 345 | 347.0 | 12.1 | - | FL070 | - | 230 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | JL503 | - | 345 | 346.9 | 12.3 | - | 5600 | - | 230 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IJL04 | - | 037 | 039.0 | 5.2 | - | 4000 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA JL503 | IF | JL503 | - | | | | | 5600 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IJL04 | - | 037 | 039.0 | 5.2 | - | 4000 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA MONCE | IF | MONCE | - | | | | | FL070 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | JL502 | - | 236 | 237.8 | 20.9 | - | FL070 | - | 230 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | JL503 | - | 345 | 346.9 | 12.3 | - | 5600 | - | 230 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IJL04 | - | 037 | 039.0 | 5.2 | - | 4000 | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA MTZ | IF | MTZ | - | | | | | - | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | JL501 | - | 202 | 204.4 | 29.2 | - | 4000 | - | 230 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IJL04 | - | 127 | 129.0 | 5.0 | - | 4000 | - | 230 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IJL04 | - | | | | | 4000 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | FJL04 | - | 037 | 039.0 | 5.0 | - | 4000 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW04 | Yes | 037 | 039.1 | 9.7 | - | - | - | - | -3.0 /15 | RNP APCH |
| | TF | LOU | Yes | 037 | 039.2 | 2.1 | - | - | - | 210 | | RNP APCH |
| | DF | MONCE | - | | | | R | FL070 | - | - | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFJL |
| **Runway** | 4 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E04A |
| **LTP/FTP Latitude** | 485815.5975N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0061415.0300E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 309.0 |
| **FPAP Latitude** | 485927.0315N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 71.4340 |
| **FPAP Longitude** | 0061543.5710E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 88.5410 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 0A 06 0C 04 00 00 01 34<br>30 05 5B 1D 04 15 EC 45 AD 02<br>12 20 14 2E 02 BA B3 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 FA 1B 54 B2 06 |
| **Calculated CRC Value** | 1B54B206 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | JL |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 262.2 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 262.2 |



© SIA

**RNP RWY 22**

MAG VAR 2020 2.15°E

Ref NAVAID : -

RMK -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | | GTQ | | | | | | | | | | |
| HLDG | | MTZ | | | | | | | | | | |
| INA GTQ | IF | GTQ | - | | | | | - | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | JL401 | - | 340.0 | 342.0 | 10.0 | - | 4500 | FL070 | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IJL22 | - | 300 | 301.9 | 5.7 | - | 4300 | - | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA MTZ | IF | MTZ | - | | | | | - | - | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | JL403 | - | 076 | 078.0 | 8.4 | - | 4500 | FL070 | - | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IJL22 | - | 148 | 149.9 | 7.7 | - | 4300 | - | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IJL22 | - | | | | | 4300 | - | 210 | | RNP APCH |
| | TF | FJL22 | - | 217 | 219.4 | 5.2 | - | 4300 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW22 | Yes | 217 | 219.3 | 10.6 | - | - | - | - | -3.0 /16.5 | RNP APCH |
| | TF | JL409 | Yes | 217 | 219.2 | 4.0 | - | - | - | - | | RNP APCH |
| | DF | MTZ | - | | | | R | FL060 | - | 230 | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFJL |
| **Runway** | 22 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E22A |
| **LTP/FTP Latitude** | 485927.0320N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0061543.5710E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 309.2 |
| **FPAP Latitude** | 485810.4910N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -76.5410 |
| **FPAP Longitude** | 0061408.7170E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -94.8540 |
| **Threshold Crossing Height** | 16.5 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 0A 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 70 4B 06 15 A6 F9 AF 02<br>14 20 06 AA FD F4 1A FD 4A 81<br>2C 01 64 00 C8 AF C1 41 3F 4A |
| **Calculated CRC Value** | C1413F4A |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 262.4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 262.4 |



© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
## Fréquences / *Frequencies*

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning:*** *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS LORRAINE** | | 136.580 |
| **TWR LORRAINE** | Sol / *Ground* | 121.705 |
| ☛ | Tour / *Tower* | 122.075 (3) |
| **APP LORRAINE** | Approche / *Approach* | 119.125 (1) |
| | Approche / *Approach* | 127.250 (2) |
| **GONIO LORRAINE** | Gonio / VDF | 119.125 – 122.075 – 127.250 |
| **APP OCHEY** | Approche / *Approach* | 127.250 (2) |

(1) ACFT à l'ARR ou au DEP de METZ NANCY LORRAINE
*ACFT inbound or outbound METZ NANCY LORRAINE*

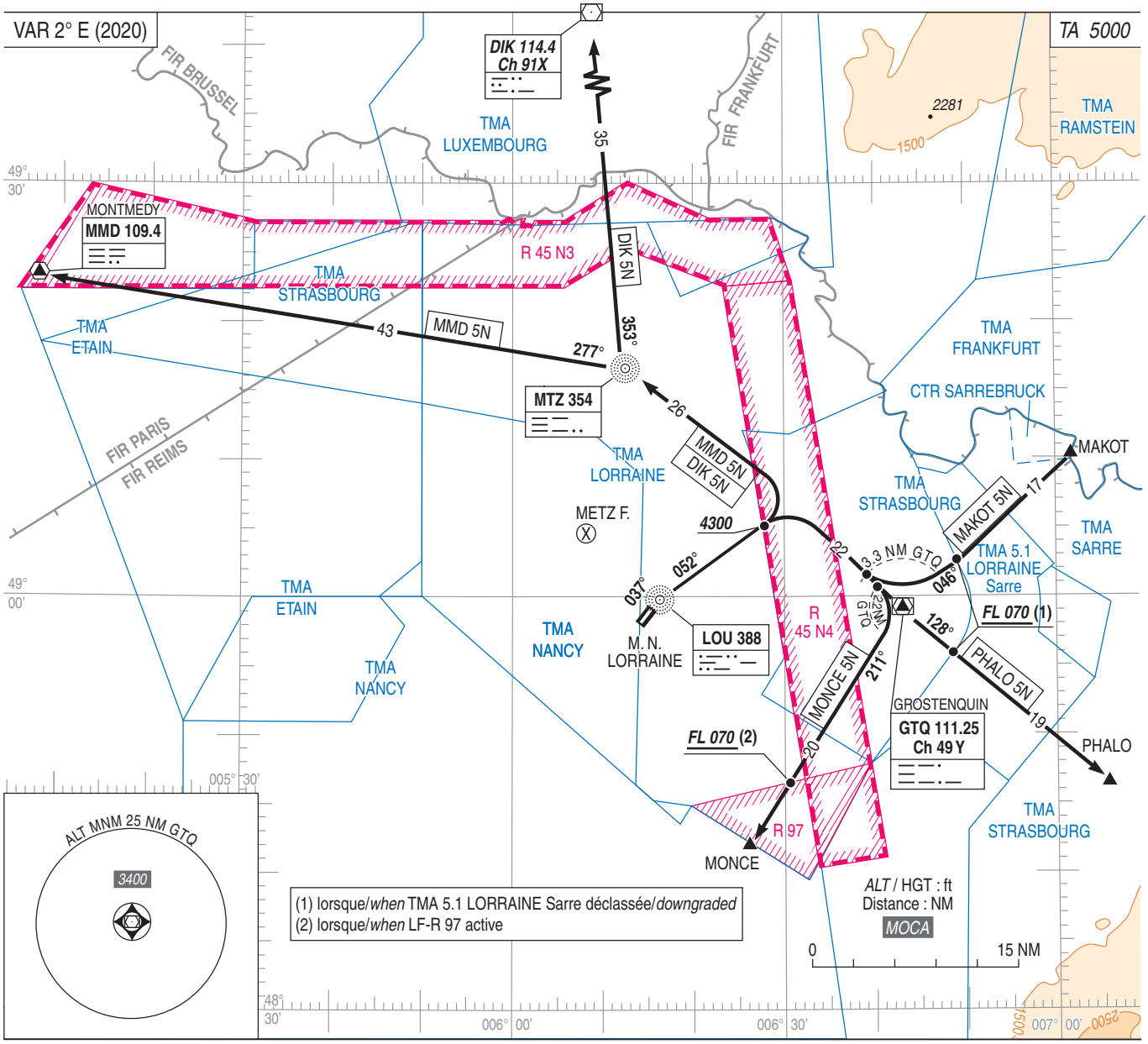
(2) ACFT à l'ARR ou au DEP d'EPINAL MIRECOURT et NANCY ESSEY
*ACFT inbound or outbound EPINAL MIRECOURT and NANCY ESSEY*

☛ (3) Absence ATS : A/A (122.075) FR seulement / *only.*
Obtenir QNH local auprès de / *Get local QNH from* STRASBOURG INFO.


© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
## SID CONV RWY 04
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C , D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFJL COM 01






© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
# SID CONV RWY 04

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

← 

☛ **1 SID RWY 04**

Itinéraires définis pour les ACFT dont les performances en montée permettent d'adopter une pente minimale de 6.7 %. Dans le cas contraire les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route (3).

**MONCE 5N :** Monter RM 037° (QDM 037° LOU) à 6.7 % (1). A LOU, suivre la RM 052° en montée à 6.7 % vers 4300 (3430) puis tourner à droite vers GTQ. A 2.2 NM GTQ, tourner à droite vers MONCE (RDL 211° GTQ).

**MAKOT 5N :** Monter RM 037° (QDM 037° LOU) à 6.7 % (1). A LOU, suivre la RM 052° en montée à 6.7 % vers 4300 (3430) puis tourner à droite vers GTQ. A 3.3 NM GTQ, tourner à gauche vers MAKOT (RDL 046° GTQ, RM 046°).
Pente ATS 6.9 % de 4300 (3430) au FL 070 en cas de déclassement en G de la TMA LORRAINE 5.1 Sarre.
En cas d'impossibilité en informer le contrôle.

**PHALO 5N :** Monter RM 037° (QDM 037° LOU) à 6.7 % (1). A LOU, suivre la RM 052° en montée à 6.7 % vers 4300 (3430) puis tourner à droite vers GTQ, PHALO ensuite (QDR 128° GTQ, RM 128°).
Pente ATS 3.9 % de 4300 (3430) au FL 070 en cas de déclassement en G de la TMA LORRAINE 5.1 Sarre ;
En cas d'impossibilité en informer le contrôle.

**DIK 5N :** Monter RM 037° (QDM 037° LOU) à 6.7 % (1). A LOU, suivre la RM 052° en montée à 6.7 % vers 4300 (3430) puis tourner à gauche vers MTZ. A MTZ tourner à droite et suivre QDR 353° MTZ (RM 353°) vers DIK.

**MMD 5N :** Monter RM 037° (QDM 037° LOU) à 6.7 % (1). A LOU, suivre la RM 052° en montée à 6.7 % vers 4300 (3430) puis tourner à gauche vers MTZ. A MTZ suivre le QDR 277° MTZ (RM 277°) vers MMD.

(1) Pente imposée pour assurer le franchissement de la LF R45.
(3) Pente théorique de montée : les arbres à 1300 m de la DER dans le 037° déterminent une pente minimale théorique de montée de 3.5 %.

☛ **2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC : appliquer la dernière clairance reçue puis le FPL en vigueur.

***1 SID RWY 04***

*Routings defined for ACFT able to adopt a minimal climb gradient of 6.7 %. If unable to do so, pilots must inform air traffic control when requesting start up (3).*

***MONCE 5N :*** *Climb MAG 037° (QDM 037° LOU) at 6.7 % (1). At LOU follow MAG 052° climbing at 6.7 % up to 4300 (3430) then turn right to GTQ. At 2.2 NM GTQ turn right to MONCE (RDL 211° GTQ).*

***MAKOT 5N :*** *Climb MAG 037° (QDM 037° LOU) at 6.7 % (1). At LOU follow MAG 052° climbing at 6.7 % up to 4300 (3430) then turn right to GTQ. At 3.3 NM GTQ, turn left to MAKOT (RDL 046° GTQ, MAG 046°).*
*ATS slope 6.9 % from 4300 (3430) to FL 070 in case of down grading to G of TMA LORRAINE 5.1 Sarre.*
*If unable to do so, pilots must inform air traffic control.*

***PHALO 5N :*** *Climb MAG 037° (QDM 037° LOU) at 6.7 % (1). At LOU follow MAG 052° climbing at 6.7 % up to 4300 (3430) then turn right to GTQ. Then PHALO (QDR 128° GTQ, MAG 128°).*
*ATS slope 3.9 % from 4300 (3430) to FL 070 in case of down grading to G of TMA LORRAINE 5.1 Sarre.*
*If unable to do so, pilots must inform air traffic control.*

***DIK 5N :*** *Climb MAG 037° (QDM 037° LOU) at 6.7 % (1) At LOU, follow MAG 052° climbing at 6.7 % up to 4300 (3430) then turn left to MTZ. At MTZ turn right and follow QDR 353° MTZ (MAG 353°) to DIK.*

***MMD 5N :*** *Climb MAG 037° (QDM 037° LOU) at 6.7 % (1). At LOU follow MAG 052° climbing at 6.7 % up to 4300 (3430) then turn left to MTZ. At MTZ follow QDR 277° MTZ (MAG 277°) to MMD.*

*(1) Compulsory slope to provide the clearing of LF R45.*
*(3) Theoretical slope gradient 3.5 % due to the trees at 1300 m from DER QDR 037°.*

***2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*VMC : turn around to land at aerodrome.*
*IMC : comply with the latest received clearance then with the FPL in force.*

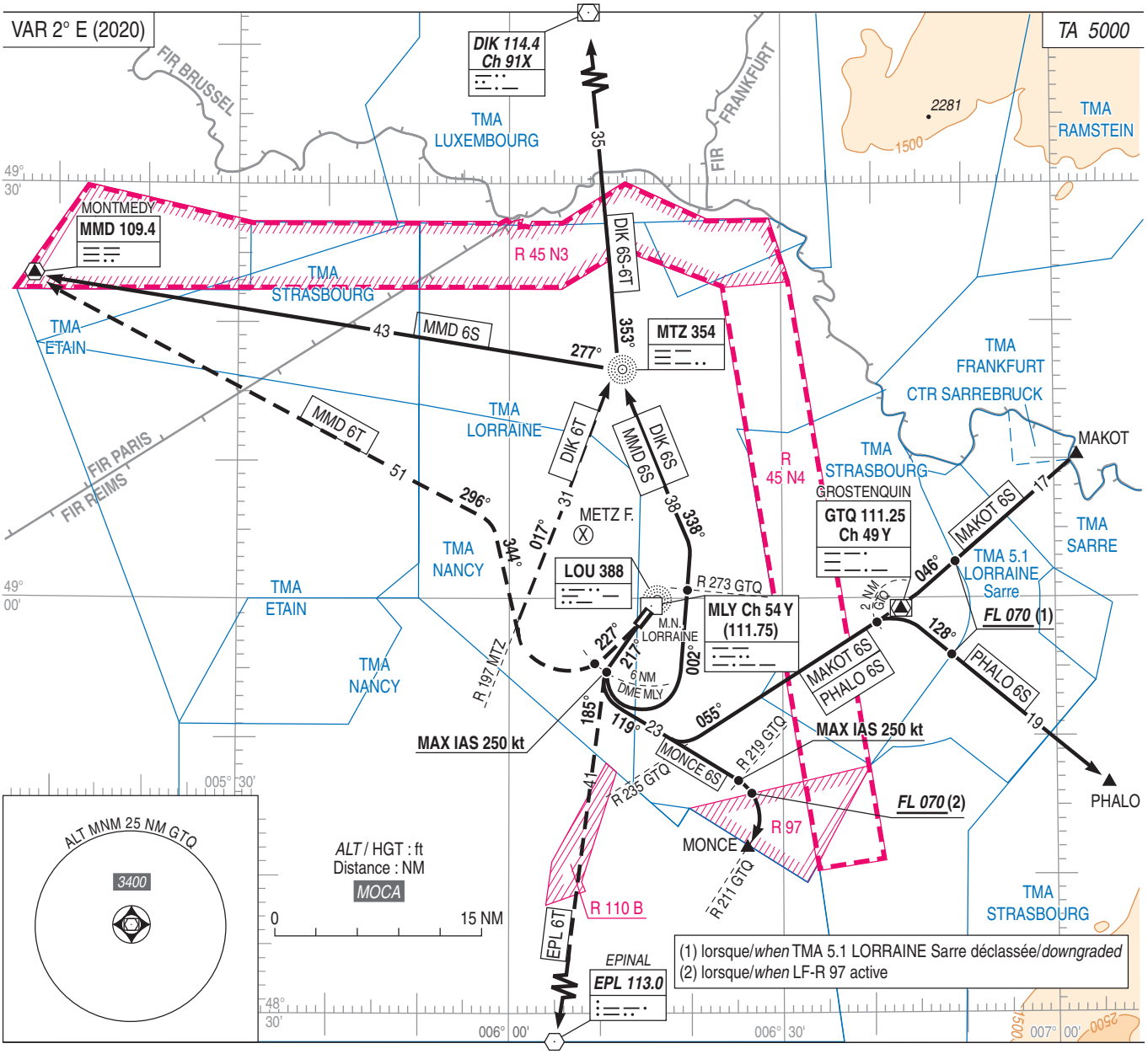


© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
## SID CONV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C , D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFJL COM 01

Sur clairance particulière de l'APP
*With special APP clearance*






© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
## SID CONV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

☛ **1 SID RWY 22**

Itinéraires définis pour les ACFT dont les performances en montée permettent d'adopter une pente minimale de 5 %. Dans le cas contraire les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

**MONCE 6S :** Monter RM 217° (QDR 217° LOU), à 6 NM DME MLY tourner à gauche RM 119°. Au RDL 219° GTQ tourner à droite pour intercepter et suivre RDL 211° GTQ (RM 211°) vers MONCE.
Pente ATS 7.3 % jusqu'au FL 070 en cas d'activation de la zone réglementée LF-R97 Monce.
En cas d'impossibilité en informer le contrôle.

**MAKOT 6S :** Monter RM 217° (QDR 217° LOU), à 6 NM DME MLY tourner à gauche RM 119° pour intercepter et suivre RDL 235° GTQ (RM 055°) vers GTQ. A GTQ suivre RDL 046° GTQ (RM 046°) vers MAKOT.

**PHALO 6S :** Monter RM 217° (QDR 217° LOU), à 6 NM DME MLY tourner à gauche RM 119° pour intercepter et suivre RDL 235° GTQ (RM 055°) vers GTQ. A 2 NM GTQ tourner à droite pour intercepter et suivre QDR 128° GTQ (RM 128°) vers PHALO.

**DIK 6S :** Monter RM 217° (QDR 217° LOU), à 6 NM DME MLY tourner à gauche RM 002° pour intercepter et suivre le QDR 158° MTZ (RM 338°). A MTZ, tourner à droite, intercepter et suivre QDR 353° MTZ (RM 353°) vers DIK.

**MMD 6S :** Monter RM 217° (QDR 217° LOU), à 6 NM DME MLY tourner à gauche RM 002° pour intercepter et suivre QDR 158° MTZ (RM 338°). A MTZ tourner à gauche et suivre QDR 277° MTZ (RM 277°) vers MMD.

☛ **2 DEPARTS COMPLEMENTAIRES RWY 22**

Itinéraires utilisables sur instruction particulière du contrôle et définis pour les ACFT dont les performances en montée permettent d'adopter une pente minimale de 5%. Dans le cas contraire les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

**EPL 6T :** Monter RM 217° (QDR 217° LOU), à 6 NM DME MLY tourner à gauche pour intercepter et suivre RDL 005° EPL (RM 185°) vers EPL.

**DIK 6T :** Monter RM 227° à 6 NM DME MLY tourner à droite pour intercepter et suivre QDR 197° MTZ (RM 017°). A MTZ tourner à gauche intercepter et suivre QDR 353° MTZ (RM 353°) vers DIK.

**MMD 6T :** Monter RM 227° à 6 NM DME MLY tourner à droite RM 344° pour intercepter et suivre QDR 296° LOU (RM 296°) vers MMD.

☛ **3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome
En IMC : appliquer la dernière clairance reçue puis le FPL en vigueur.

***1 SID RWY 22***

*Routings defined for ACFT able to adopt a minimal climb gradient of 5 %. If unable to do so, pilots must inform air traffic control when requesting start up.*

***MONCE 6S :*** *Climb MAG 217° (QDR 217° LOU), at 6 NM DME MLY turn left MAG 119°. Reaching RDL 219° GTQ turn right to intercept and follow RDL 211° GTQ (MAG 211°) to MONCE.*
*ATS slope 7.3 % up to FL 070 if restricted area LF-R97 Monce is activated.*
*If unable to do so, pilots must inform air traffic control.*

***MAKOT 6S:*** *Climb MAG 217° (QDR 217° LOU), at 6 NM DME MLY turn left MAG 119° to intercept and follow RDL 235° GTQ (MAG 055°) to GTQ. At GTQ follow RDL 046° GTQ (MAG 046°) to MAKOT.*

***PHALO 6S :*** *Climb MAG 217° (QDR 217° LOU), at 6 NM DME MLY turn left MAG 119° to intercept and follow RDL 235° GTQ (MAG 055°) to GTQ. At 2 NM GTQ turn right to intercept and follow QDR 128° GTQ (MAG 128°) to PHALO.*

***DIK 6S :*** *Climb MAG 217° (QDR 217° LOU), at 6 NM DME MLY, turn left MAG 002° to intercept and follow QDR 158° MTZ (MAG 338°). At MTZ turn right, intercept and follow QDR 353° MTZ (MAG 353°) to DIK.*

***MMD 6S :*** *Climb MAG 217° (QDR 217° LOU), at 6 NM DME MLY, turn left MAG 002° to intercept and follow QDR 158° MTZ (MAG 338°). At MTZ turn left and follow QDR 277° MTZ (MAG 277°) to MMD.*

***2 COMPLEMENTARY DEPARTURES RWY 22***

*Routings usable on particular instruction from air traffic control and defined for ACFT able to adopt a minimal climb gradient of 5%. If unable to do so, pilots must inform air traffic control when requesting start up.*

***EPL 6T :*** *Climb MAG 217° (QDR 217° LOU), at 6 NM DME MLY turn left to intercept and follow RDL 005° EPL (MAG 185°) to EPL.*

***DIK 6T :*** *Climb (MAG 227°) at 6 NM DME MLY turn right to intercept and follow QDR 197° MTZ (MAG 017°). At MTZ turn left to intercept and follow QDR 353° MTZ (MAG 353°) to DIK.*

***MMD 6T :*** *Climb MAG 227°, at 6 NM DME MLY turn right MAG 344° to intercept and follow QDR 296° LOU (MAG 296°) to MMD.*

***3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*VMC : turn around to land at aerodrome*
*IMC : comply with the latest received clearance then with the flight plan.*

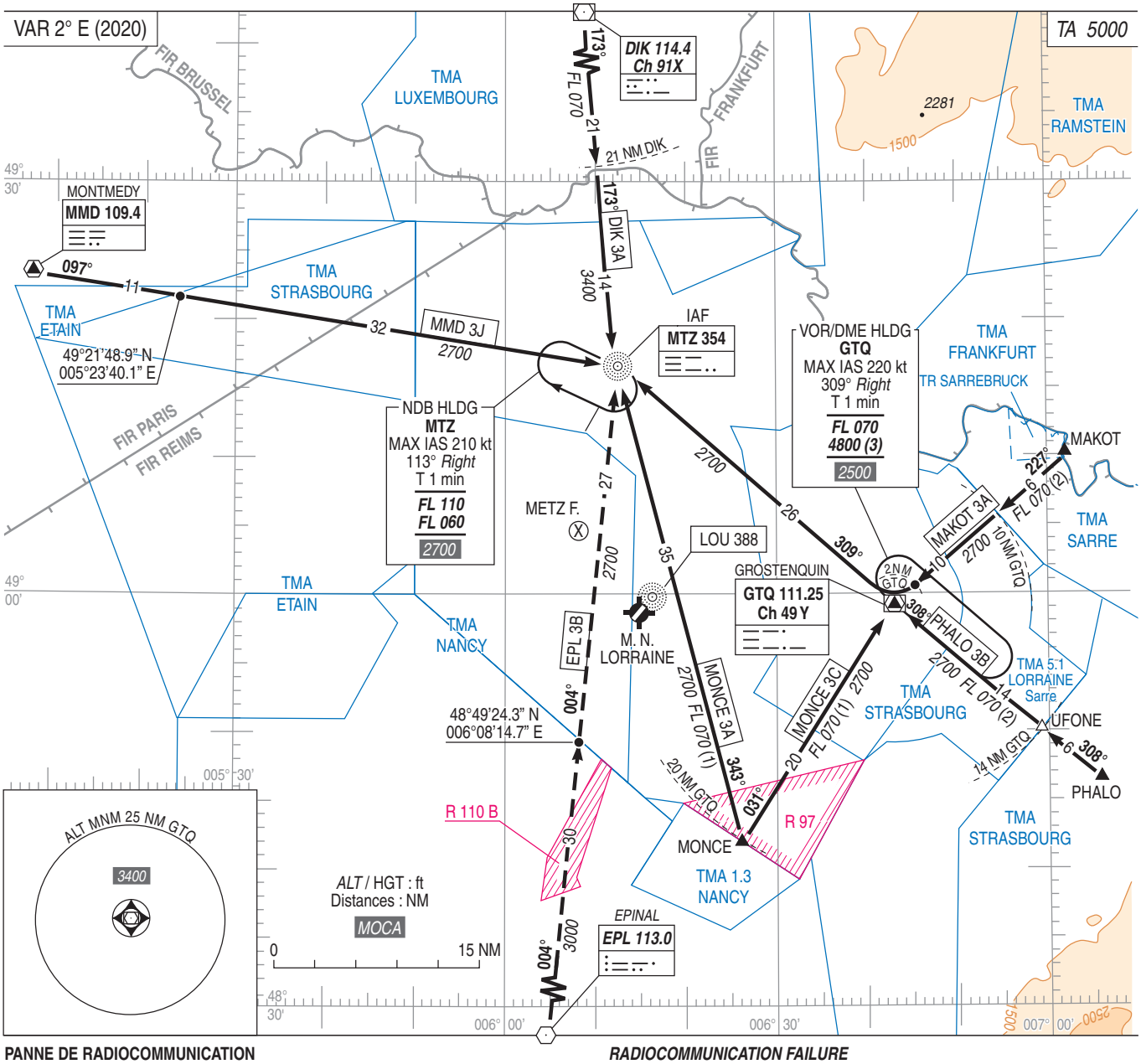


© SIA

# METZ NANCY LORRAINE
# STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFJL COM 01

Sur clairance particulière de l'APP
*With special APP clearance*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Appliquer la procédure spécifiée dans la réglementation nationale.
- Panne suivie d'une API : appliquer la procédure décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.

**MAKOT 3A :** pour les ACFT à destination de METZ NANCY LORRAINE, début de virage à droite à 3,3 NM GTQ pour rejoindre le RDL R 340 GTQ (RM 340°), et poursuite de l'approche selon procédure autorisée.

**PHALO 3B :** pour les ACFT à destination de METZ NANCY LORRAINE, à GTQ rejoindre le RDL R 340 GTQ (RM 340°), et poursuite de l'approche selon procédure autorisée.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*- Comply with the procedure as described in the national regulation.*
*- Failure followed by a missed approach : comply with the procedure as described on IAC and perform a second approach.*

***MAKOT 3A :*** *for ACFT bound for METZ NANCY LORRAINE, turn right at 3.3 NM GTQ to join RDL R 340 GTQ (MAG 340°), and continue the approach complying with authorized procedure.*

***PHALO 3B :*** *for ACFT bound for METZ NANCY LORRAINE, at GTQ join RDL R 340 GTQ (MAG 340°), and continue the approach complying with authorized procedure.*

(1) Lorsque TMA 1.3 NANCY déclassée ou LF-R 97 active.
(2) Lorsque TMA 5.1 LORRAINE Sarre déclassée.
(3) En cas de déclassement en G de la TMA 5.1 LORRAINE Sarre, l'altitude minimale de l'attente GTQ est relevée au FL 070.

*(1) When TMA 1.3 NANCY downgraded or LF-R 97 active.*
*(2) When TMA 5.1 LORRAINE Sarre downgraded.*
*(3) When TMA 5.1 LORRAINE Sarre is downgraded to G, the minimum altitude of HLDG GTQ is raised to FL 070.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

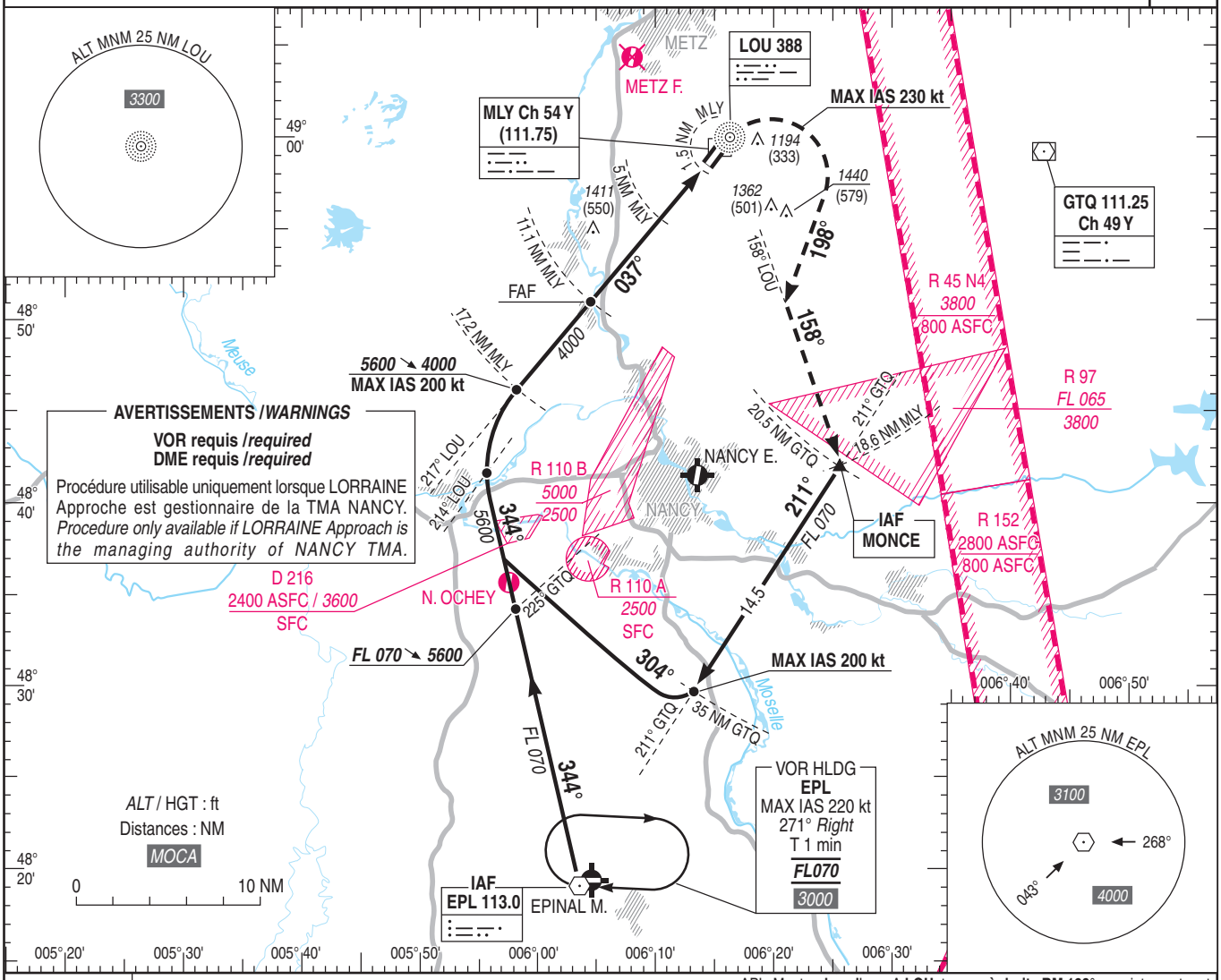
*ALT AD : 870,* ***DTHR : 860 (31 hPa)***

METZ NANCY **LORRAINE**

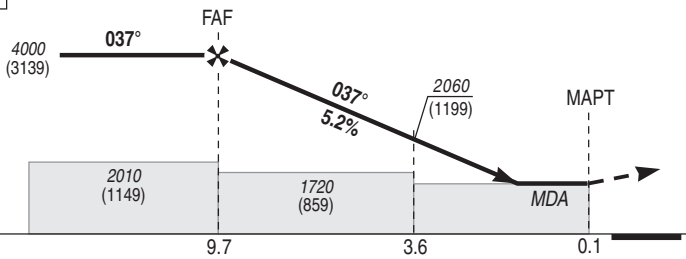
NDB RWY 04

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFJL COM 01

VAR 2° E (2020)




*TA : 5000*




API : Monter **dans l'axe**. A **LOU**, tourner **à droite RM 198°** pour intercepter et suivre le **QDR 158° LOU** (RM 158°) en montée vers FL 070, tourner **à droite** pour intercepter et suivre le **QDR 211° GTQ** (RM 211°). A **35 NM GTQ**, tourner **à droite** pour suivre la **RM 304°**, puis intercepter et suivre le **QDR 344° EPL** (RM 344°). Poursuivre l'approche. **PENTE ATS 6.5%*.** En cas d'impossibilité, en informer l'organisme ATS. Monter à *4300* (3439) avant d'accélérer en palier.
*** Si LF-R 97 non active, pente ATS 5.2%.**

*Missed APCH : Climb on* ***RWY heading.*** *At* ***LOU****, turn* ***right MAG 198°*** *to intercept and follow* ***QDR 158° LOU*** *(MAG 158°) up to FL 070, turn* ***right*** *to intercept and follow* ***QDR 211° GTQ*** *(MAG 211°). At* ***35 NM GTQ****, turn* ***right*** *to follow* ***MAG 304°****, then intercept and follow* ***QDR 344° EPL*** *(MAG 344°). Continue approach.* ***ATS SLOPE 6.5%*.*** *If not possible, inform ATS. Climb up to 4300 (3439) prior to level acceleration.*
**** If LF-R 97 not activated, ATS slope 5.2%.***

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → DTHR (NM) | | 9.7 | 3.6 | 0.1 |
| → DME MLY (NM) | | 11.1 | 5 | 1.5 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | NDB + DME MLY | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1510*** (650) | 1500 | 645 | ***1520*** (660) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1520*** (660) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***1760*** (900) | 2400 |
| D | | 2400 | | ***1840*** (980) | 3600 |

**DME MLY** (pour une pente de 5.2% / *for a 5.2% slope)*

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3025*** | ***2705*** | ***2385*** | ***2070*** | ***1750*** | ***1430*** |
| (HGT) | (2164) | (1844) | (1524) | (1209) | (889) | (569) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| FAF - DTHR | 9.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 8 min 19 | 6 min 51 | 5 min 49 | 5 min 04 | 4 min 29 | 3 min 38 | 3 min 09 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

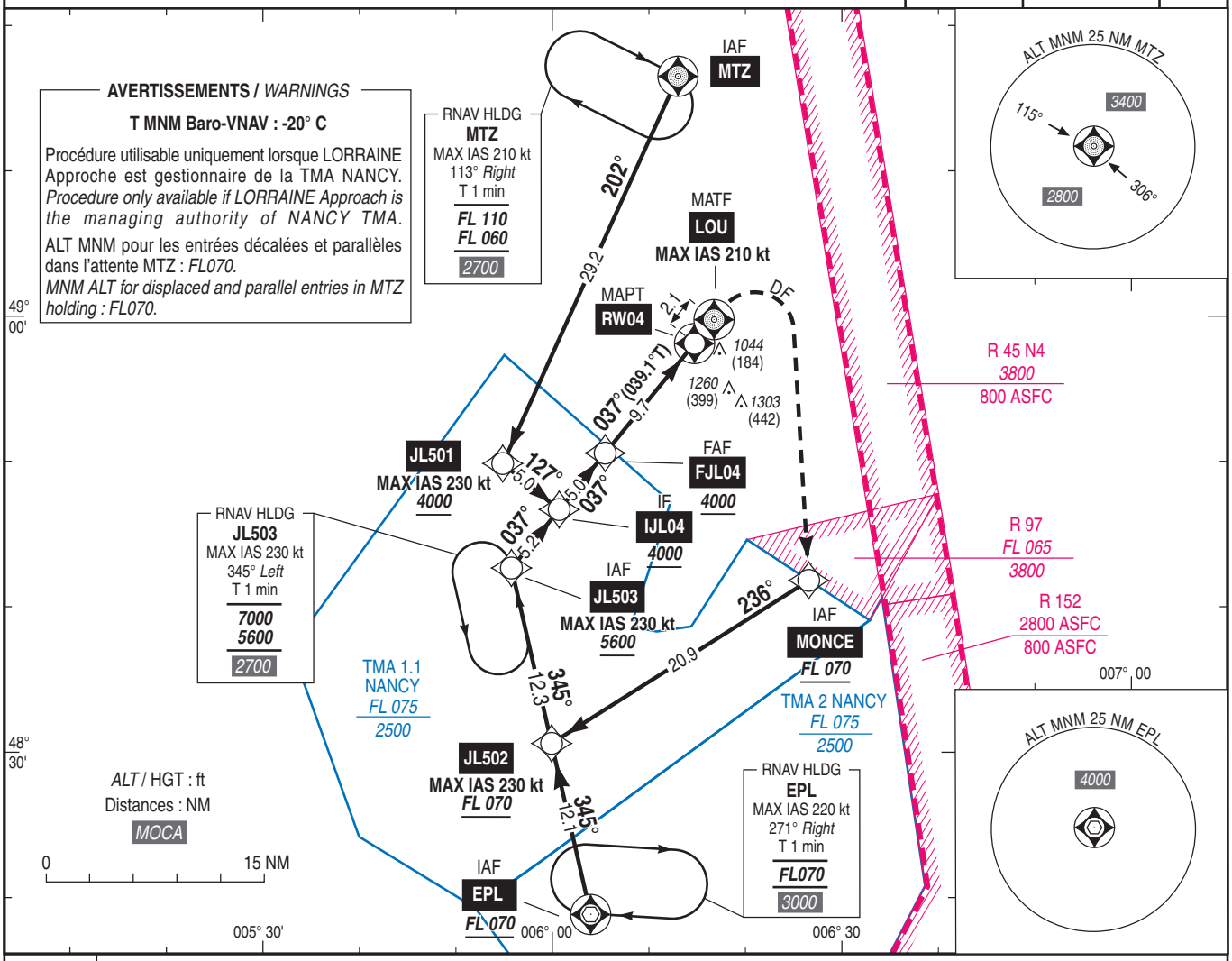
CAT A B C D

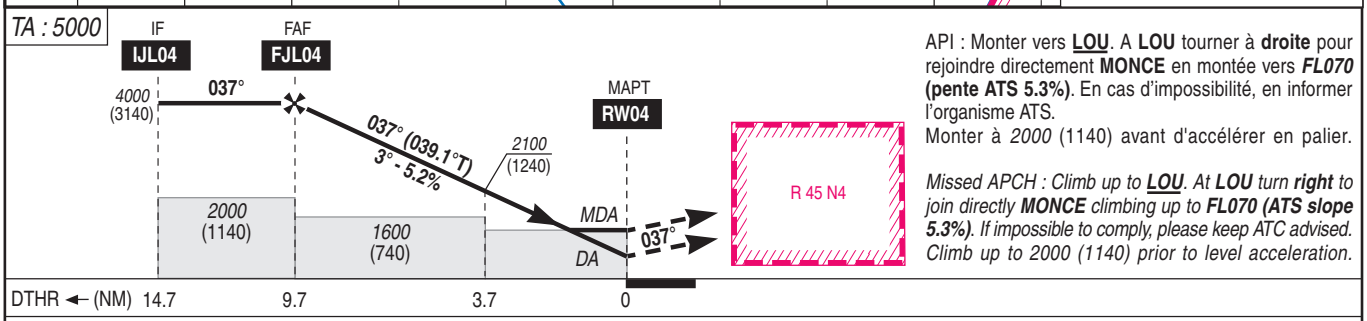
*ALT AD : 870,* ***DTHR : 860 (31 hPa)***

METZ NANCY **LORRAINE**

**RNP** RWY 04

| **FREQ** : voir/*see* AD 2 LFJL COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 41011 E04A** TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **LOU**. A **LOU** tourner à **droite** pour rejoindre directement **MONCE** en montée vers ***FL070*** **(pente ATS 5.3%)**. En cas d'impossibilité, en informer l'organisme ATS.
Monter à *2000* (1140) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***LOU****. At* ***LOU*** *turn* ***right*** *to join directly* ***MONCE*** *climbing up to* ***FL070 (ATS slope 5.3%)****. If impossible to comply, please keep ATC advised. Climb up to 2000 (1140) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1160*** (300) | 1400 | 270 | ***1160*** (300) | 1400 | 270 | ***1250*** (390) | 1500 | 390 | ***1410*** (550) | 1500 |
| B | | | 280 | ***1160*** (300) | 1400 | 280 | ***1250*** (390) | 1500 | 390 | ***1410*** (550) | 1600 |
| C | | | 290 | ***1160*** (300) | 1400 | 295 | ***1260*** (400) | 1800 | 394 | ***1660*** (800) | 2400 |
| D | | | 300 | ***1190*** (330) | 1500 | 322 | ***1290*** (430) | 2000 | 430 | ***1710*** (850) | 3600 |

| **DIST RW04** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3780*** (2920) | ***3460*** (2600) | ***3140*** (2280) | ***2820*** (1960) |
| | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***2510*** (1640) | ***2190*** (1330) | ***1870*** (1010) | ***1550*** (690) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| FAF - MAPT 9.7 NM | 70 kt 8 min 19 | 85 kt 6 min 51 | 100 kt 5 min 49 | 115 kt 5 min 04 | 130 kt 4 min 29 | 160 kt 3 min 38 | 185 kt 3 min 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

METZ NANCY **LORRAINE**

*INA* MTZ/GTQ RWY 22

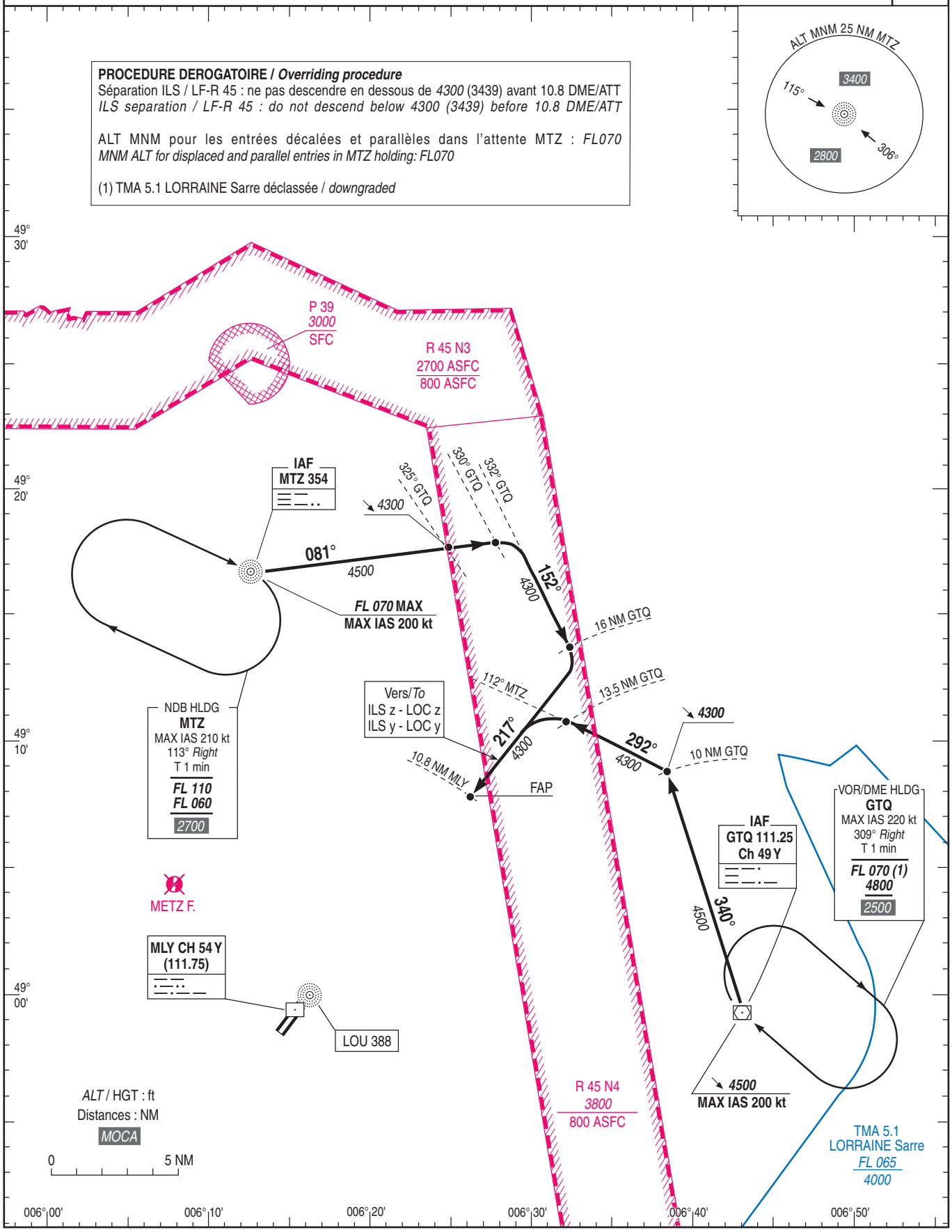
**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFJL COM 01

VAR
2°E
(2020)

**PROCEDURE DEROGATOIRE / *Overriding procedure***
Séparation ILS / LF-R 45 : ne pas descendre en dessous de *4300* (3439) avant 10.8 DME/ATT
*ILS separation / LF-R 45 : do not descend below 4300 (3439) before 10.8 DME/ATT*

ALT MNM pour les entrées décalées et parallèles dans l'attente MTZ : *FL070*
*MNM ALT for displaced and parallel entries in MTZ holding: FL070*

(1) TMA 5.1 LORRAINE Sarre déclassée / *downgraded*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

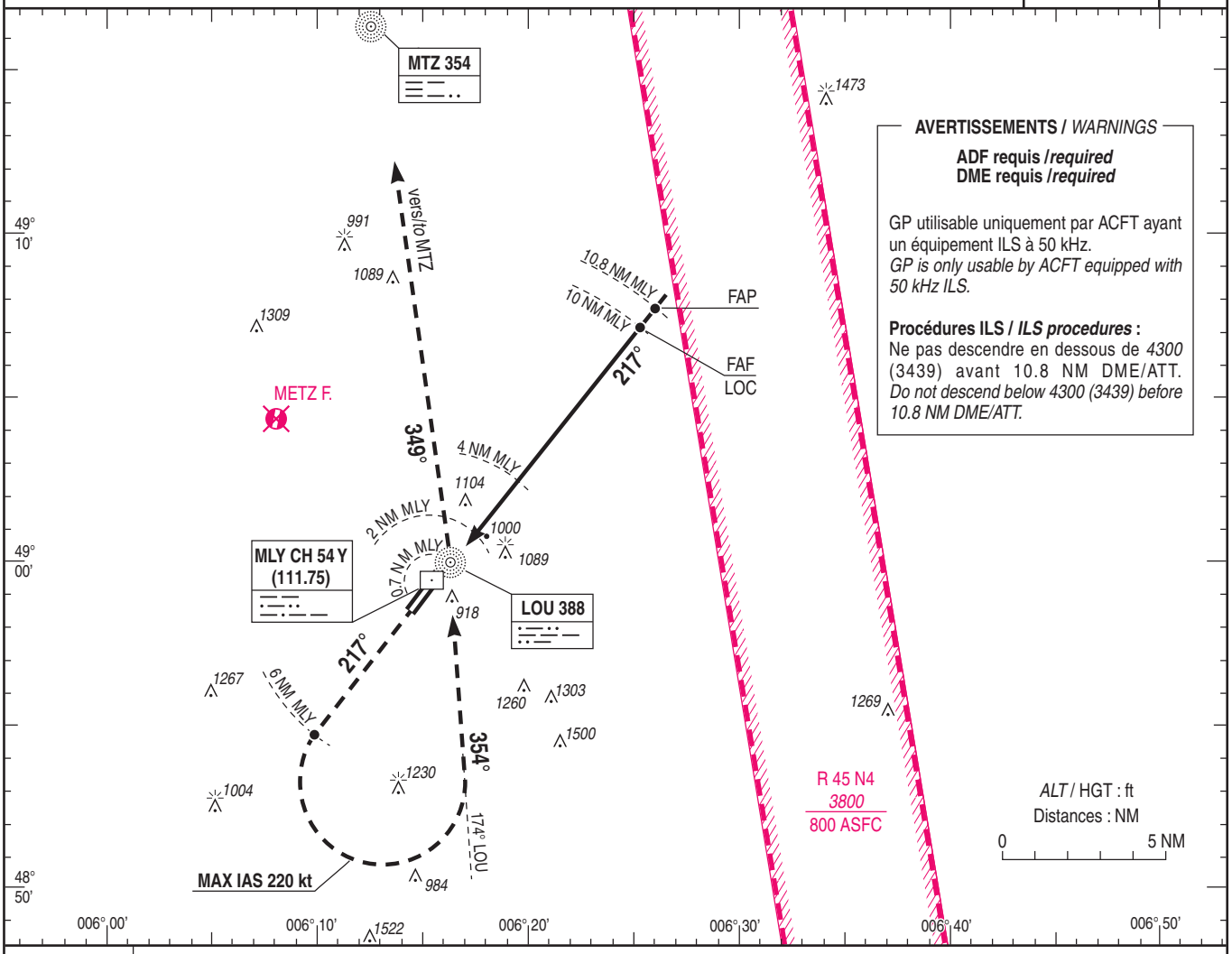
METZ NANCY **LORRAINE**

CAT A B C D
*ALT AD : 870,* ***THR : 861 (31 hPa)***

*FNA* ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 22

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFJL COM 01

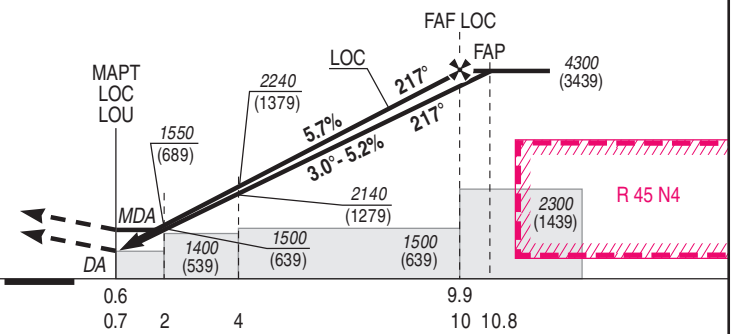
| **ILS/DME** | VAR |
|---|---|
| **MLY 111.75** | 2° E |
| RDH : 52 | (2020) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **6 NM MLY** tourner **à gauche** pour suivre la **RM 354° (QDR 174° LOU)** vers **LOU** à ***3500*** **(2639)**. Poursuivre vers **MTZ**. Intégrer l'attente **MTZ** en montée vers ***FL 060*** ou suivre les instructions du CTL. Monter à *4300* (3439) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on* ***RWY heading.*** *At* ***6 NM MLY*** *turn* ***left*** *to follow* ***MAG 354° (QDR 174° LOU)*** *to* ***LOU*** *at* ***3500 (2639).*** *Continue to* ***MTZ****. Integrate holding* ***MTZ*** *climbing up to* ***FL 060*** *or follow ATC instructions. Climb up to 4300 (3439) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | OCH ILS Y CAT 1 | OCH ILS Y CAT 2 | LOC Y + DME MLY | | | MVL / *Circling* (1) (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 152 | 60 | | | | ***1410*** (550) | 1500 |
| B | | | 163 | 73 | | | | ***1410*** (550) | 1600 |
| C | ***1060*** (200) | 550 | 176 | 86 | ***1300*** (440) | 1300 | 435 | ***1660*** (800) | 2400 |
| D | | | 190 | 100 | | | | ***1710*** (850) | 3600 |
| DL | | | 192 | 100 | - | | | | |

CAT 2 et/*and* 3 : ACFT CAT D $V_{REF} \leqslant$ 159 kt
ACFT CAT DL $V_{REF} \leqslant$ 154 kt

**DME MLY** (pour une pente de 5.7% / *for a 5.7% slope)*

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2930*** | ***2590*** | ***2240*** | ***1900*** | ***1550*** |
| (HGT) | (2069) | (1729) | (1379) | (1039) | (689) |

Observations / *Remarks* : (1) circuit RWY 04 : droite /*right hand.* (2) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.9 NM | 8 min 29 | 6 min 59 | 5 min 56 | 5 min 10 | 4 min 34 | 3 min 43 | 3 min 13 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

METZ NANCY **LORRAINE**

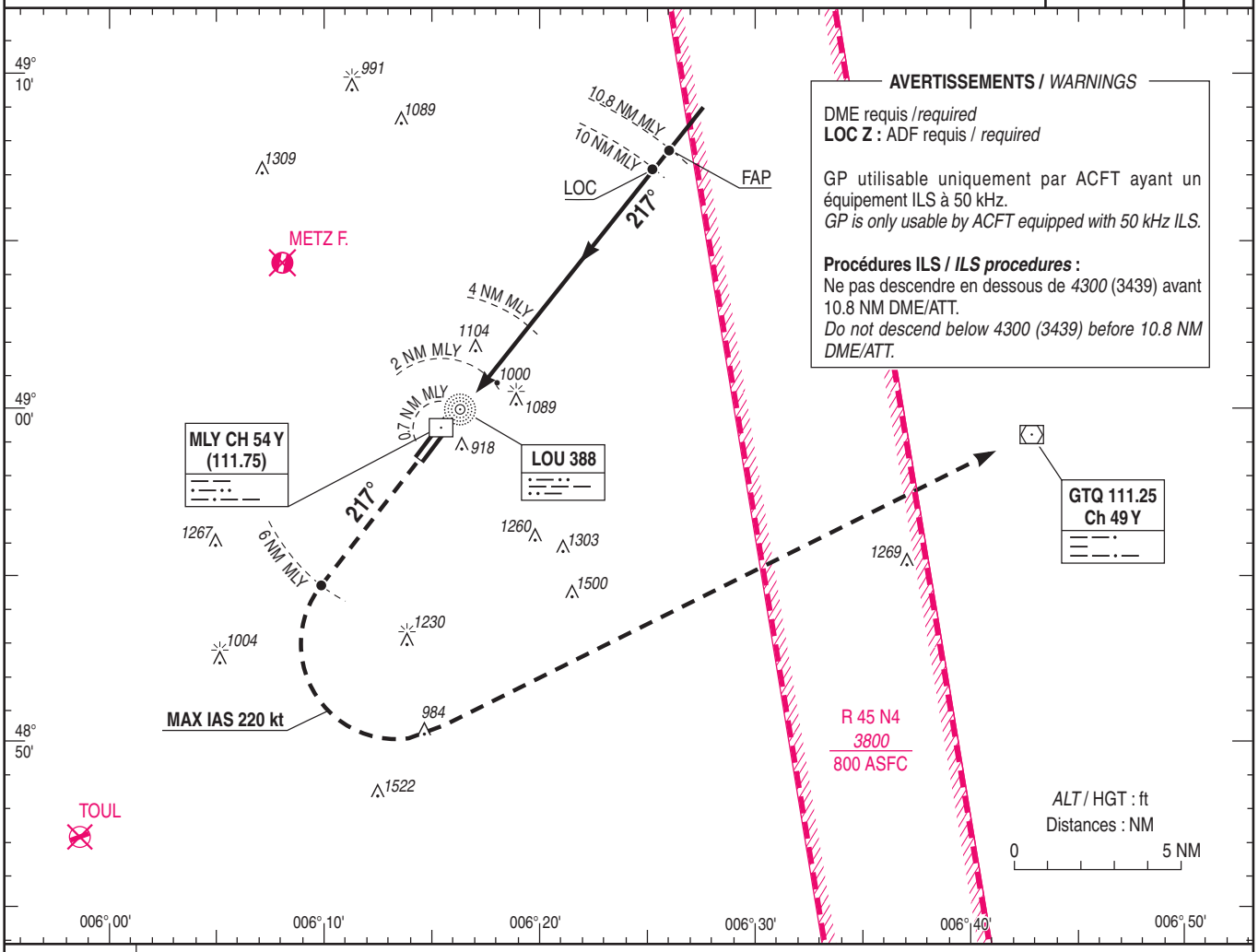
*ALT AD : 870,* ***THR : 861 (31 hPa)***

*FNA* ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 22

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFJL COM 01

**ILS/DME**
**MLY 111.75**
RDH : 52

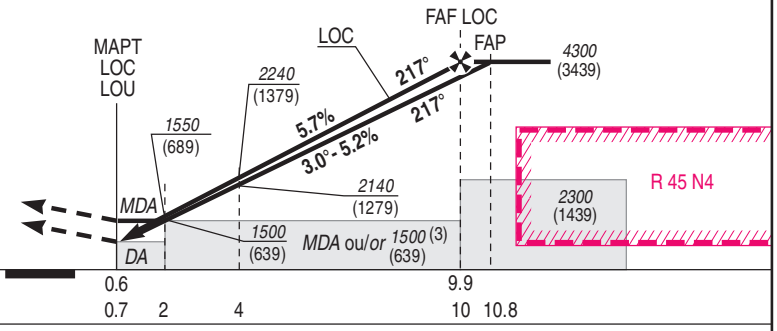
VAR
2° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **6 NM MLY** tourner **à gauche** vers **GTQ** en montée vers ***4800*** **(3939)***.
Monter à *4300* (3439) avant d'accélérer en palier.
**** FL 070* lorsque TMA 5.1 déclassée : pente ATS 4%.**

*Missed APCH : Climb on* ***RWY heading.*** *At* ***6 NM MLY*** *turn* ***left*** *to* ***GTQ*** *climbing to* ***4800*** **(3939)***.
*Climb to 4300 (3439) prior to level acceleration.*
**** FL 070 when TMA 5.1 is downgraded : ATS slope 4%.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z API 2.5% (1) | | OCH ILS Z CAT 1 | LOC Z + DME MLY API 2.5% | | OCH LOC Z | MVL après ILS (2) (4) *Circling after ILS* | | MVL après LOC (2) (4) *Circling after LOC* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | ***MDA*** (H) | RVR | | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1600*** (740) | 1500 | 731 | ***1740*** (880) | 1500 | 872 | ***1600*** (740) | 1500 | ***1740*** (880) | 1500 |
| B | ***1610*** (750) | 1500 | 742 | ***1750*** (890) | 1500 | 888 | ***1610*** (750) | 1600 | ***1750*** (890) | 1600 |
| C | ***1620*** (760) | 2400 | 735 | ***1780*** (920) | 2400 | 912 | ***1660*** (800) | 2400 | ***1780*** (920) | 2400 |
| D | ***1640*** (780) | 2400 | 771 | ***1800*** (940) | 2400 | 932 | ***1710*** (850) | 3600 | ***1800*** (940) | 3600 |

CAT 2 et/*and* 3 :
ACFT CAT D $V_{REF} \leqslant$ 159 kt
ACFT CAT DL $V_{REF} \leqslant$ 154 kt

**DME MLY** (pour une pente de 5.7% / *for a 5.7% slope*)

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2930*** (2069) | ***2590*** (1729) | ***2240*** (1379) | ***1900*** (1039) | ***1550*** (689) |

Observations / *Remarks* : (1) MNM particuliers / *Special MNM* : voir/*see* AD 2 LFLJ IAC RWY22 MINIMA.
(2) Circuit RWY 04 : droite / *Circuit RWY 04 : right hand.* (3) En fonction de la procédure utilisée / *According to the performed procedure.*
(4) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| FAF - THR | 9.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 8 min 29 | 6 min 59 | 5 min 56 | 5 min 10 | 4 min 34 | 3 min 43 | 3 min 13 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

METZ NANCY **LORRAINE**

## MNM AD : Distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres

*MNM AD : Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres*

Les MNM AD ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente ≥ 3,3 %.
*The MNM AD below are determined for ACFT able to ensure a slope ≥ 3.3 % in a missed APCH.*

| **CAT** | **ILS z API 3,3 %** | | **LOC z + DME MLY API 3,3 % OCH : 435** | | **MVL après / *Circling after* ILS (1) API 3,3 % et / *and* LOC API 3,3 %** | | **OCH ILS z CAT 1 API 3,3 %** | **OCH ILS z CAT 2 API 3,3 %** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA* (H)** | **RVR** | ***MDA* (H)** | **RVR** | ***MDA* (H)** | **VIS** | | |
| **A** | ***1060*** (200) | 550 | ***1300*** (440) | 1300 | ***1410*** (550) | 1500 | 152 | 60 |
| **B** | | | | | ***1410*** (550) | 1600 | 163 | 73 |
| **C** | | | | | ***1660*** (800) | 2400 | 176 | 86 |
| **D** | | | | | ***1710*** (850) | 3600 | 190 | 100 |
| **DL** | | | – | – | – | – | 192 | 100 |

☛ (1) Circuit AD RWY 04 - Droite.

Observations :

APPR RWY 22 homologuée CAT 2 et 3.

CAT 2 et 3 : ACFT de CAT D V REF ≤ 159 kt.
ACFT de CAT DL VREF ≤ 154 kt.

*(1) Right hand circuit RWY 04.*

*Remarks :*

*APPR RWY 22 homologated CAT 2 and 3.*

*CAT 2 and 3 : ACFT CAT D V REF ≤ 159 kt.*
*ACFT CAT DL VREF ≤ 154 kt.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

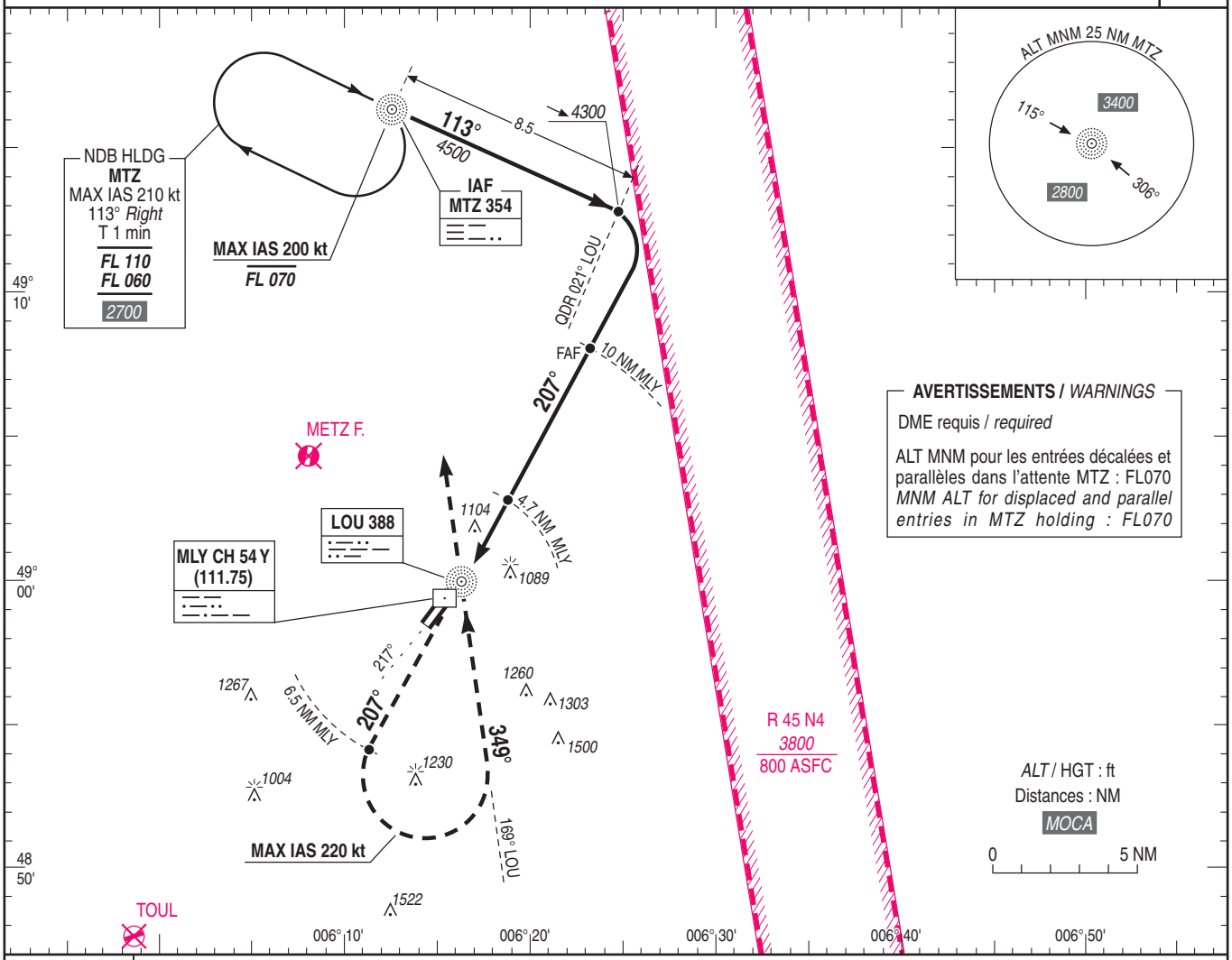
METZ NANCY **LORRAINE**

***ALT AD : 870 (32 hPa)**, THR : 861*

NDB X RWY 22

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFJL COM 01

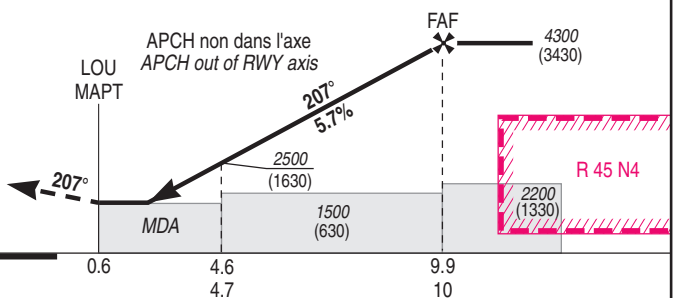
VAR
2° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter **au QDR 207° LOU**. A **6.5 NM MLY** tourner **à gauche** pour suivre la **RM 349° (QDR 169° LOU)** vers **LOU** à ***3500* (2630).** Poursuivre vers **MTZ**. Intégrer l'attente **MTZ** en montée vers **FL 060** ou suivre les instructions du CTL.
Monter à *4300* (3430) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **QDR 207° LOU.** At **6.5 NM MLY** turn **left** to follow **MAG 349° (QDR 169° LOU)** to **LOU** at **3500 (2630)**. Continue to **MTZ**. Integrate holding **MTZ** climbing up to **FL 060** or follow ATC instructions.*
*Climb up to 4300 (3430) prior to level acceleration.*




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

| CAT | NDB X + DME MLY | | | MVL / *Circling* (1) (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1330*** (460) | 1400 | 457 | ***1410*** (540) | 1500 |
| B | | | | ***1410*** (540) | 1600 |
| C | | | | ***1660*** (790) | 2400 |
| D | | | | ***1710*** (840) | 3600 |

**DME MLY** (pour une pente de 5.7% / *for a 5.7% slope*)

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3590*** (2720) | ***3250*** (2380) | ***2930*** (2060) | ***2590*** (1720) | ***2240*** (1370) | ***1900*** (1030) | ***1550*** (680) |

Observations / *Remarks* : (1) circuit RWY 04 : droite / *right hand.* (2) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.9 NM | 8 min 29 | 6 min 59 | 5 min 56 | 5 min 10 | 4 min 34 | 3 min 43 | 3 min 13 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

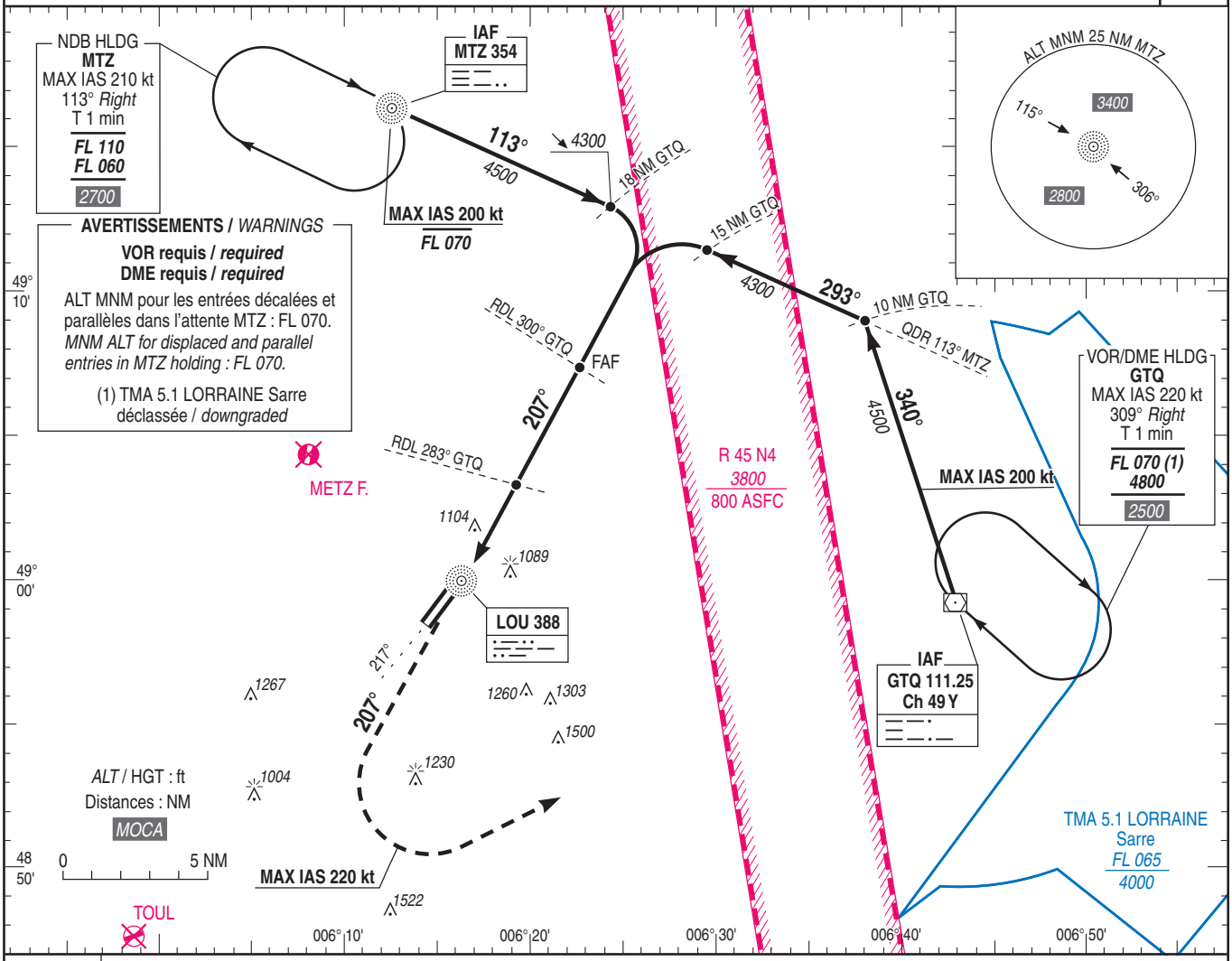
METZ NANCY **LORRAINE**

***ALT AD : 870 (32 hPa)**, THR : 861*

NDB Y RWY 22

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFJL COM 01

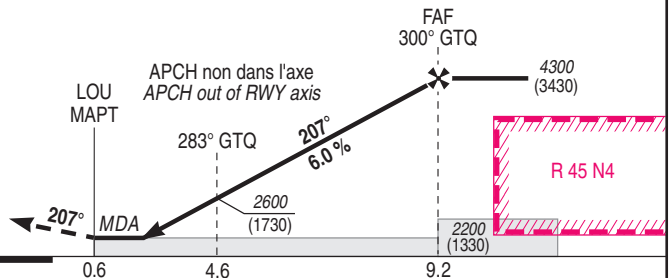
VAR
2° E
(2020)




*TA : 5000*

API 2.5% : **Ne pas tourner avant le MAPT.** Monter au **QDR 207° LOU** à ***3200* (2330)**, puis tourner **à gauche** vers **GTQ** en montée vers ***4800* (3930)***. Monter à *4300* (3430) avant d'accélérer en palier.
API 3.3% : **Ne pas tourner avant le MAPT.** Monter au **QDR 207° LOU** à ***2800* (1930)**, puis tourner **à gauche** vers **GTQ** en montée vers ***4800* (3930)***. Monter à *4300* (3430) avant d'accélérer en palier.
*** FL 070 lorsque TMA 5.1 LORRAINE déclassée, pente ATS 4%.**

*Missed APCH 2.5% : **Do not turn before MAPT.** Climb **QDR 207° LOU** to **3200 (2330)**, then turn **left** to **GTQ** climbing up to **4800 (3930)***. Climb up to 4300 (3430) prior to level acceleration.*
*Missed APCH 3.3% : **Do not turn before MAPT.** Climb **QDR 207° LOU** to **2800 (1930)**,then turn **left** to **GTQ** climbing up to **4800 (3930)***. Climb up to 4300 (3430) prior to level acceleration.*
**** FL 070 when TMA 5.1 LORRAINE downgraded, ATS slope 4%.***




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

| CAT | NDB Y API 2.5% | | | NDB Y API 3.3% | | | MVL / *Circling* (1) (2) API 2.5% | | MVL / *Circling* (1) (2) API 3.3% | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2300*** (1430) | 5000 | 1427 | ***1650*** (780) | 1500 | 777 | ***2300*** (1430) | 5000 | ***1650*** (780) | 1500 |
| B | | | | | 1500 | | | | ***1650*** (780) | 1600 |
| C | | | | | 2900 | | | | ***1660*** (790) | 2900 |
| D | | | | | 2900 | | | | ***1710*** (840) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) circuit RWY 04 : droite /*right hand.* (2) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| FAF - THR | 9.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 8 min 29 | 6 min 59 | 5 min 56 | 5 min 10 | 4 min 34 | 3 min 43 | 3 min 13 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

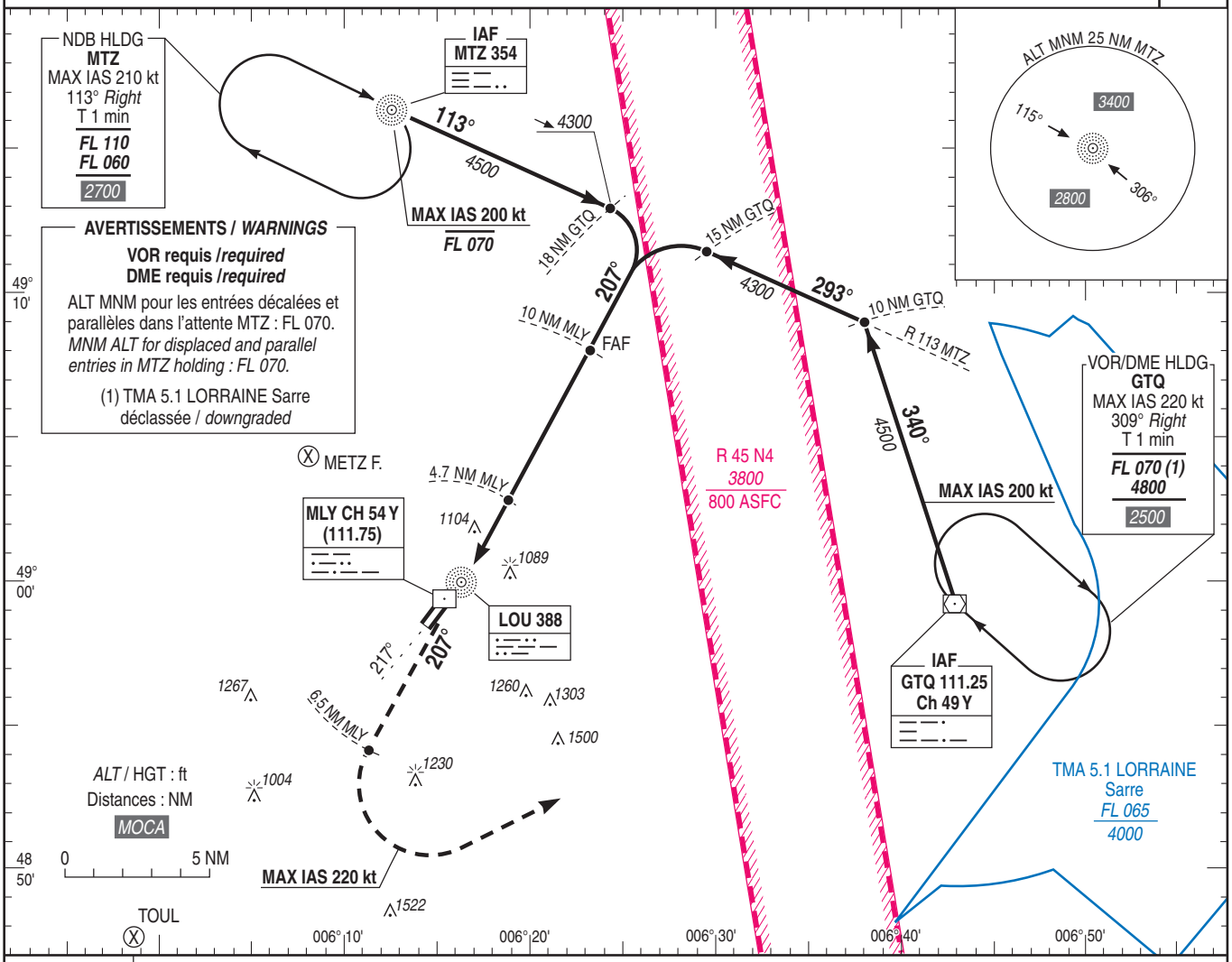
METZ NANCY **LORRAINE**

***ALT AD : 870 (32 hPa)**, THR : 861*

NDB Z RWY 22

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFJL COM 01

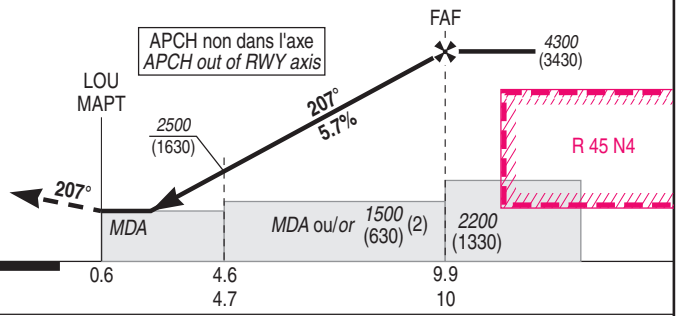
VAR
2° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter au **QDR 207° LOU**. A **6.5 NM MLY**, tourner **à gauche** vers **GTQ** en montée vers ***4800* (3930)***.
Monter à *4300* (3430) avant d'accélérer en palier.
**** FL 070* lorsque TMA 5.1 LORRAINE déclassée, pente ATS 4%.**

*Missed APCH : Climb **QDR 207° LOU.** At **6.5 NM MLY**, turn **left** to **GTQ** climbing up to **4800 (3930)***.*
*Climb up to 4300 (3430) prior to level acceleration.*
**** FL 070 when TMA 5.1 LORRAINE downgraded, ATS slope 4%.***




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

| CAT | NDB Z API 2.5% | | | NDB Z + DME MLY API 3.3% | | | MVL / *Circling* (3) (4) API 2.5% | | MVL / *Circling* (3) (4) API 3.3% | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1650*** (780) | 1500 | 771 | ***1330*** (460) | 1400 | 456 | ***1650*** (780) | 1500 | ***1410*** (540) | 1500 |
| B | ***1660*** (790) | 1500 | 787 | | | | ***1660*** (790) | 1600 | ***1410*** (540) | 1600 |
| C | ***1680*** (810) | 3100 | 808 | | | | ***1680*** (810) | 3100 | ***1660*** (790) | 2400 |
| D | ***1740*** (870) | 3300 | 864 | | | | ***1740*** (870) | 3600 | ***1710*** (840) | 3600 |

**DME MLY** (pour une pente de 5.7% / *for a 5.7% slope*)

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3590*** | ***3250*** | ***2930*** | ***2590*** | ***2240*** | ***1900*** | ***1550*** |
| (HGT) | (2720) | (2380) | (2060) | (1720) | (1370) | (1030) | (680) |

Observations / *Remarks* : (2) En fonction de la procédure utilisée / *According to performed procedure.*
(3) Circuit RWY 04 : droite / *Right hand* : voir / *see* AD 2 LFLJ IAC RWY22 MINIMA.
(4) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.9 NM | 8 min 29 | 6 min 59 | 5 min 56 | 5 min 10 | 4 min 34 | 3 min 43 | 3 min 13 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

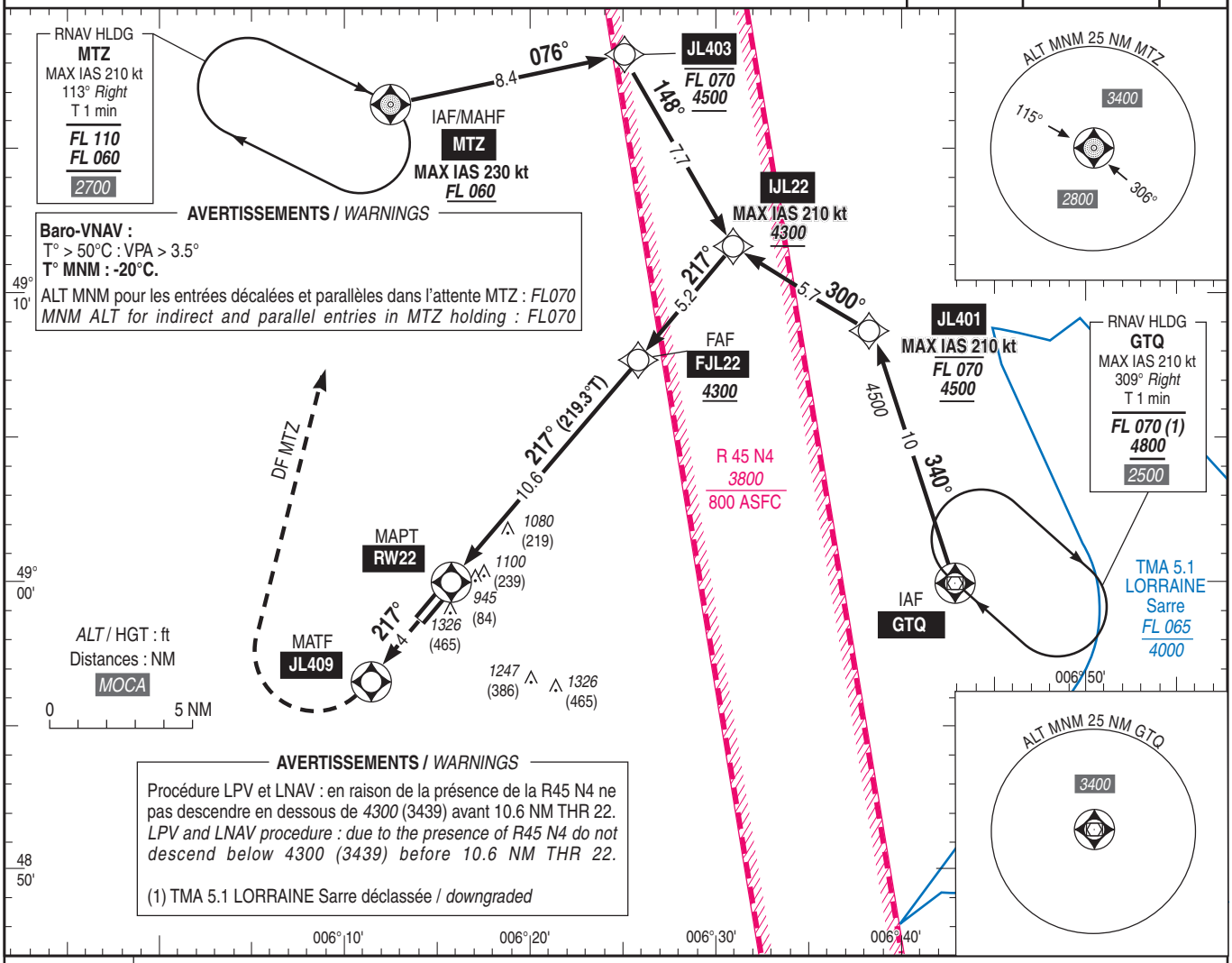
METZ NANCY **LORRAINE**

CAT A B C D

ALT AD : 870 , **THR : 861** ***(31 hPa)***

**RNP** RWY 22

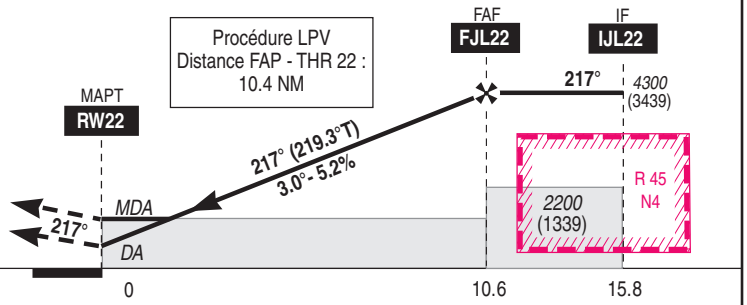
**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFJL COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 42332 E22A** TCH : 54 | VAR 2°E (2020)




*TA : 5000*

API : Monter vers **JL409**. A **JL409**, tourner à **droite** pour rejoindre directement **MTZ** (pente ATS : 4%). Intégrer l'attente **MTZ** en montée vers ***FL 060*** ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *1800* (939) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to **JL409**. At **JL409** turn **right** to join directly **MTZ** (ATS glide slope : 4%). Integrate holding **MTZ** climbing up to **FL 060** or follow ATC instructions.*
*Climb up to 1800 (939) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | LNAV / VNAV | | | MVL / *Circling* (1) (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1060*** (200) | 550 | 191 | ***1330*** (470) | 1500 | 465 | ***1120*** (250) | 750 | 216 | ***1400*** (540) | 1500 |
| B | ***1070*** (210) | | 201 | | | | | | 226 | ***1400*** (540) | 1600 |
| C | ***1080*** (220) | | 211 | | | | | | 236 | ***1650*** (780) | 2400 |
| D | ***1090*** (230) | | 221 | | | | | | 246 | ***1720*** (860) | 3600 |

| **DIST RW22** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **10** | **9** | **8** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***4100*** (3239) | ***3780*** (2919) | ***3460*** (2599) | ***3140*** (2279) |
| **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***2820*** (1959) | ***2500*** (1639) | ***2190*** (1329) | ***1870*** (1009) | ***1550*** (689) |

Observations / *Remarks* : (1) circuit RWY 04 : droite /*right hand.* (2) MVL à l'Est sauf autorisation contraire de l'ATC / *Circling to the East unless otherwise authorized by ATC.*

| FAF - MAPT | 10.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9 min 05 | 7 min 29 | 6 min 22 | 5 min 32 | 4 min 54 | 3 min 59 | 3 min 26 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFJR.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFJR - ANGERS MARCE

**AD 2 LFJR.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°33'37"N 000°18'44"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY et TWY B | RWY and TWY B intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 20 Km NNE ANGERS(49-MAINE ET LOIRE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 194 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 153 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.0808°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.133°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT ANGERS | |
| | Adresse / *Address* | ANGERS LOIRE AEROPORT<br>49140 MARCE | |
| | Telephone | +33(0)2 41 33 50 20 (comptoir/helpdesk) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFJRZPZX LFJRZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : angers.aeroport@edeis.com | |

**AD 2 LFJR.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1700 | MON-FRI : 0700-1700 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Point de passage frontalier ouvert à la demande en journée de 0700 à 1900.<br>Fermé la nuit de 1900 à 0700.<br>LUN-VEN PPR 24HR.<br>SAM-DIM PPR 48HR.<br>La demande d'ouverture sera transmise par e-mail aux deux adresses suivantes:<br>bsi-angers@douane.finances.gouv.fr<br>operations.angers@edeis.com (en copie)<br>BSI ANGERS: 4 avenue Joxé 49106 ANGERS CEDEX 02 TEL 09 70 27 51 33<br>En cas de nécessité: CODT Ile de France TEL 09 70 27 18 33 (H24) | Border post open on request daytime from 0700 to 1900.<br>Closed nightime from 1900 to 0700.<br>MON-FRI PPR 24HR<br>SAT-SUN PPR 48HR<br>Opening request must be sent by e-mail to the following two organizations:<br>bsi-angers@douane.finances.gouv.fr<br>operations.angers@edeis.com (carbon copy)<br>BSI ANGERS: 4 avenue Joxé 49106 ANGERS CEDEX 02 TEL 09 70 27 51 33<br>In case of imperative requirement: CODT Ile de France TEL 09 70 27 18 33 (H24) |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NEANT | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>- LUN-SAM : 0730-1645<br>- DIM : non assuré.<br>La présence réelle de ce service est connue sur FREQ AFIS.<br>Extension ou réouverture possible sur demande auprès du gestionnaire le dernier jour ouvrable avant 1530 (E-mail exploitant ou MyHandling). | AFIS :<br>- MON-SAT : 0730-1645<br>- SUN : not provided.<br>Actual presence of AFIS is known on AFIS FREQ.<br>Possible extension or re-opening with request to AD operator on the last working day before 1530 (E-mail operator or MyHandling). |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 et Avgas 100LL : automate H24. | JET A1 and AVGAS 100LL : automatic dispenser H24. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | voir HOR SSLIA et O/R | see RFFS SKED and O/R |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Pour vols réguliers et O/R | For scheduled flight and O/R. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | E-mail ATS : afis.angers@edeis.com.<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | ATS E-mail : afis.angers@edeis.com.<br>GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJR.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Chariots élévateurs | Forklift |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants: 100LL, JET A1 / Lubrifiant: NIL | Fuel: 100LL, JET A1 / Lubricant: NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 1 cuve de 50 m3.<br>JET A1 : 1 cuve de 50 m3 et 1 camion de 13 m3.<br>Automate H24 par cartes bancaires et badge EDEIS.<br>Paiement comptant, cartes acceptées: WFS, AEG, AVCARD, COLT Intl pendant les horaires d'ouverture.<br>Avitaillement à crédit avec World Fuel Service et AEG.<br>Réouverture possible sur demande auprès de l'exploitant. | 100LL : 1 tank of 50 m3.<br>JET A1 : 1 tank of 50 m3 and 1 truck of 13 m3.<br>24H automatic dispenser with credit card or EDEIS Token.<br>Cash payment, cards accepted : WFS, AEG, AVCARD, COLT Intl during opening hours.<br>Fuel release via World Fuel Service and AEG.<br>Reopening possible on request to AD operator. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | RJ AVIATION : 06 42 85 68 24 - contact@rjaviation.com | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | PIXAIR Survey Atelier de maintenance PART CAO.0049 : maintenance@pixair-survey.com | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire sur le portail MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com) pour tout aéronef de 3t ou plus. | Handling mandatory for ACFT whose MTOW >= 3 tons via internet on MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com). |

**AD 2 LFJR.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels en ville. | Hotels in town. |
| 2 | Restaurants | Sur AD et en ville | At AD and in town. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et voiture de location sur demande (E-mail exploitant ou via MyHandling) | Taxis and car rental on request (E-mail operator or MyHandling) |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Médecins à 5 km, hopitaux à 20km | Doctors at 5km and hospital at 20km. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | En ville | In town |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In town |
| 7 | Observations / *Remarks* | www.angers.aeroport.fr | |

**AD 2 LFJR.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 60 P2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le : 02 41 43 99 88<br>Pas de moyen interne pour l'enlèvement d'aéronefs.<br>Aéronefs accidentés avec moyens extérieurs à l'aéroport.<br>Capacité de levage aéronef MTOW 50 t MAX. | Contact : 02 41 43 99 88<br>No internal capability for removal of ACFT.<br>Disabled ACFT removed using external means.<br>Lift capacity ACFT MTOW MAX 50 t. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : LUN-VEN 0800-1645<br>La semaine en dehors de ces HOR extension ou réouverture possible en niveau 2 sur demande avant 1530 sur le site Myhandling.<br>Niveau 2 : SAM 0800-1645<br>Niveau 1 : SAM 2300-2359, DIM 0000-2259<br>Le weekend en dehors de ces HOR extension ou réouverture possible en niveau 2 ou 5 sur demande le dernier jour ouvrable avant 1530 sur le site Myhandling.<br>Site internet : https://cy.myhandlingsoftware.com | Level 5 : MON-FRI 0800-1645<br>On weekdays outside these SKED possible extension or reopening for level 2 O/R before 1530 on Myhandling website.<br>Level 2 : SAT 0800-1645<br>Level 1 : SAT 2300-2359, SUN 0000-2259<br>On weekends outside these SKED possible extension or reopening for level 2 or 5 on request on the last working day before 1530 on Myhandling website.<br>Website : https://cy.myhandlingsoftware.com |

**AD 2 LFJR.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJR.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Macadam | Macadam |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG commercial: 24 F/B/W/T.<br>PRKG général: non disponible. | Commercial apron: 24 F/B/W/T.<br>General aviation apron: not available |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A: 21 m.<br>TWY B, C, S: 15m | TWY A: 21 m.<br>TWY B, C, S: 15m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY B : revêtu.<br>TWY A, C, S: non revêtu. | TWY B: paved.<br>TWY A, C, S: unpaved. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY B: 34 F/B/W/T. | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Point d'attente Bravo, THR26, THR08 . | Holding point Bravo, THR26, THR08. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Bravo: 171ft<br>THR26: 191ft<br>THR08: 165ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Aucun point d'amarrage aéronef n'est prévu sur la plateforme. | No aircraft mooring point is provided on the platform. |

**AD 2 LFJR.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | TWY B | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir AD2 LFJR OACI. | see AD2 LFJR OACI. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFJR .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJR.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFJR.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES ATLANTIQUE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFJR .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NANTES ATLANTIQUE |
| | Période de validité / *Validity period* | Néant |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | Néant |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO. |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJR.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 081.13 (080) | 1800 x 45 | 28 F/B/W/T revêtue / paved | 47°33'31.99"N 000°19'28.83"W ------ GUND NIL | THR : 165ft |
| 26 | 261.13 (260) | 1800 x 45 | 28 F/B/W/T revêtue / paved | 47°33'40.98"N 000°18'03.69"W ( 47°33'40.23"N 000°18'10.81"W ) ------ GUND NIL | THR : 191ft DTHR : 191ft |
| 08L | 081.14 (080) | 720 x 50 | non revêtue / not paved | 47°33'34.52"N 000°19'20.78"W ------ GUND NIL | THR : 161ft |
| 26R | 261.14 (260) | 720 x 50 | non revêtue / not paved | 47°33'38.11"N 000°18'46.76"W ------ GUND NIL | THR : 174ft |
| 08R | 081.13 (080) | 1100 x 100 | non revêtue / not paved | 47°33'29.07"N 000°18'51.33"W ------ GUND NIL | THR : 171ft |
| 26L | 261.13 (260) | 1100 x 100 | non revêtue / not paved | 47°33'34.56"N 000°17'59.34"W ------ GUND NIL | THR : 184ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08 | NIL | NIL | NIL | 1920 x 300 | NIL | NIL |
| 26 | NIL | NIL | NIL | 1920 x 300 | NIL | NIL |
| 08L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 26R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 08R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 26L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFJR.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 1800 | 1800 | 1800 | 1800 | |
| 26 | 1800 | 1800 | 1800 | 1650 | |
| 08L | 720 | 720 | 720 | 720 | |
| 26R | 720 | 720 | 720 | 720 | |
| 08R | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |
| 26L | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |

**AD 2 LFJR.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 58 ft | | | | | |
| 26 | Fé / *RWY FLG* | THR R DTHR G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 46 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 08 | 1800 m | 60 m | W | LIH-LIL | R | | | (1) |
| 26 | 1800 m | 60 m | W | LIH-LIL | R | | | (2) |

(1) Balisage axial et latéral RWY / RWY centerline lighting and Edge lighting - PAPI : 4 intensités / intensities

(2) Fé/FLG : 3 intensités / intensities
RWY Edge lighting and DTHR : 4 intensités / intensities


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJR.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | A proximité de la manche à air | By wind-sock |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 10.87 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJR.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFJR.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ ANGERS**<br>47°36'04"N , 000°25'56"W - 47°29'55"N , 000°24'45"W - 47°31'46"N , 000°07'39"W - 47°37'29"N , 000°09'09"W - 47°36'04"N , 000°25'56"W | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>ANGERS Information (FR)<br>ANGERS Information (EN) | HOR AFIS ANGERS<br>ANGERS AFIS SKED |

**AD 2 LFJR.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ANGERS Information (FR)<br>*ANGERS Information (EN)* | 124.705 MHz | HO | |
| A/A | ANGERS (FR) | 124.705 MHz | HX | Absence AFIS. |

**AD 2 LFJR.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFJR.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***20.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**20.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION**

Utilisation de l'APU limitée à 30 min avant le départ ou après l'arrivée des ACFT.

Par RVR inférieure à 800 m , seul le TWY B est utilisable.

1 seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre.

La largeur du portail d'accès à la zone du Musée ne permet pas l'entrée et la sortie autonomes des aéronefs.

***20.2 USAGE RESTRICTIONS***

*APU use limited to 30 min before departure or after arrival of the ACFT.*

*When RVR less than 800 m , only the TWY B is usable.*

*1 movement at a time on the maneuvering area.*

*The width of the gate leading to the Museum area does not allow self-manoeuvring entry and exit of ACFT.*

**AD 2 LFJR.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Pour raisons environnementales, les circuits avions doivent impérativement éviter le survol de Marcé et de Seiches.

*ACFT circuits must avoid overflying Marcé and Seiches sur le Loir due to environmental reasons.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJR.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

PAPI RWY 08 et RWY 26 obligatoire pour IFR et VFR en atterrissage de nuit.

MVL interdites pistes 08L, 26R, 08R, 26L et au sud du terrain .

**22.1 *GENERAL INFORMATION***

*PAPI RWY 08 mandatory for IFR and VFR for night landings.*

*Circling prohibited RWY 08L, 26R, 08R, 26L and South of the airfield .*

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 08 : Monter dans l'axe à 3,7% MNM (1) jusqu'à *700* (506), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) la pente initiale théorique de montée est déterminée par un arbre de 300 ft d'altitude situé à 991 m de la DER et à 249 m à gauche de l'axe de piste.

RWY 26 : Monter dans l'axe à 4,2% MNM (2) jusqu'à *600* (406), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) la pente initiale théorique de montée est déterminée par un arbre de 233 ft d'altitude situé à 473 m de la DER et à 259 m à droite de l'axe de piste.

**22.2 *DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 08 : Climb RWY heading gradient 3.7% MNM (1) up to 700 (506), then direct route up to en-route safety altitude.*

*(1) the initial climb gradient is calculated from a tree of altitude 300 ft located 991 m from the DER and 249 m on the left of RWY axis.*

*RWY26 : Climb RWY heading gradient 4.2% MNM (2) up to 600 (406), then direct route up to en-route safety altitude.*

*(2) the initial climb gradient is calculated from a tree of altitude 233 ft located 473 m from the DER and 259 m on the right of RWY axis.*

**AD 2 LFJR.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 BALISAGE**

PCL : PPR 1HR

- 3 coups d'alternat : basse intensité,
- 5 coups d'alternat : haute intensité,
- 7 coups d'alternat : coupure PCL.

Balisage : HI-BI sauf PAPI : BI

**23.1 *RWY LIGHTING***

*PCL : PPR 1HR*

*- 3 clicks on mic : low intensity,*
*- 5 clicks on mic : high intensity,*
*- 7 clicks on mic : PCL shutdown.*

*Lighting: LIH-LIL except PAPI : LIL*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel, Service de péril animalier : HOR ATS

**23.2 *WILDLIFE HAZARD CONTROL***

*Random wildlife control service : ATS SKED*

**AD 2 LFJR.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFJR.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

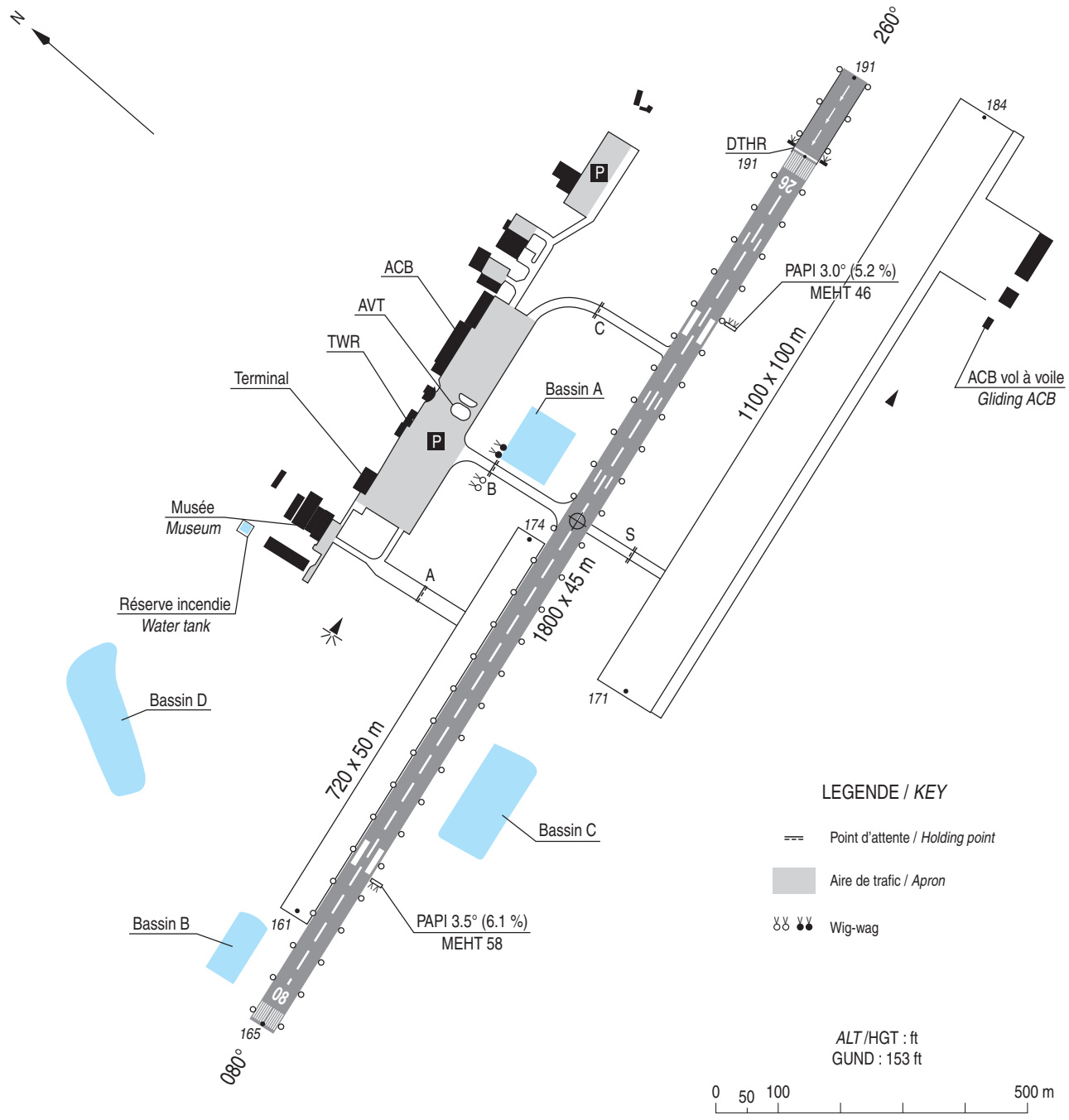

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFJR.18

## ANGERS MARCE
47 33 37 N - 000 18 44 W
*ALT AD : 194 (7 hPa)*

VAR 1°E (2025)




**OBSERVATIONS** / *REMARKS*
voir/*see* AD 2 LFJR.20 à/*to* 23

**BALISAGE** / *LIGHTING*
PCL : voir/*see* AD 2 LFJR.23

| COORDONNEES DE SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 08 | 47° 33' 31.99" N | 000° 19' 28.83" W |
| THR 26 | 47° 33' 40.98" N | 000° 18' 03.69" W |
| DTHR 26 | 47° 33' 40.23" N | 000° 18' 10.81" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 08 | NIL | LIH-LIL | 1800 | 1800 | 1800 | 1800 | Revêtue *Paved* | 28 F/B/W/T | 550 | 550 | 550 | - |
| 26 | Fé / RWY FLG | LIH-LIL | 1800 | 1800 | 1800 | 1650 | | | 550 | 550 | 550 | - |
| | | | | | | | | | Absence ATS : 800 m HN | | | |

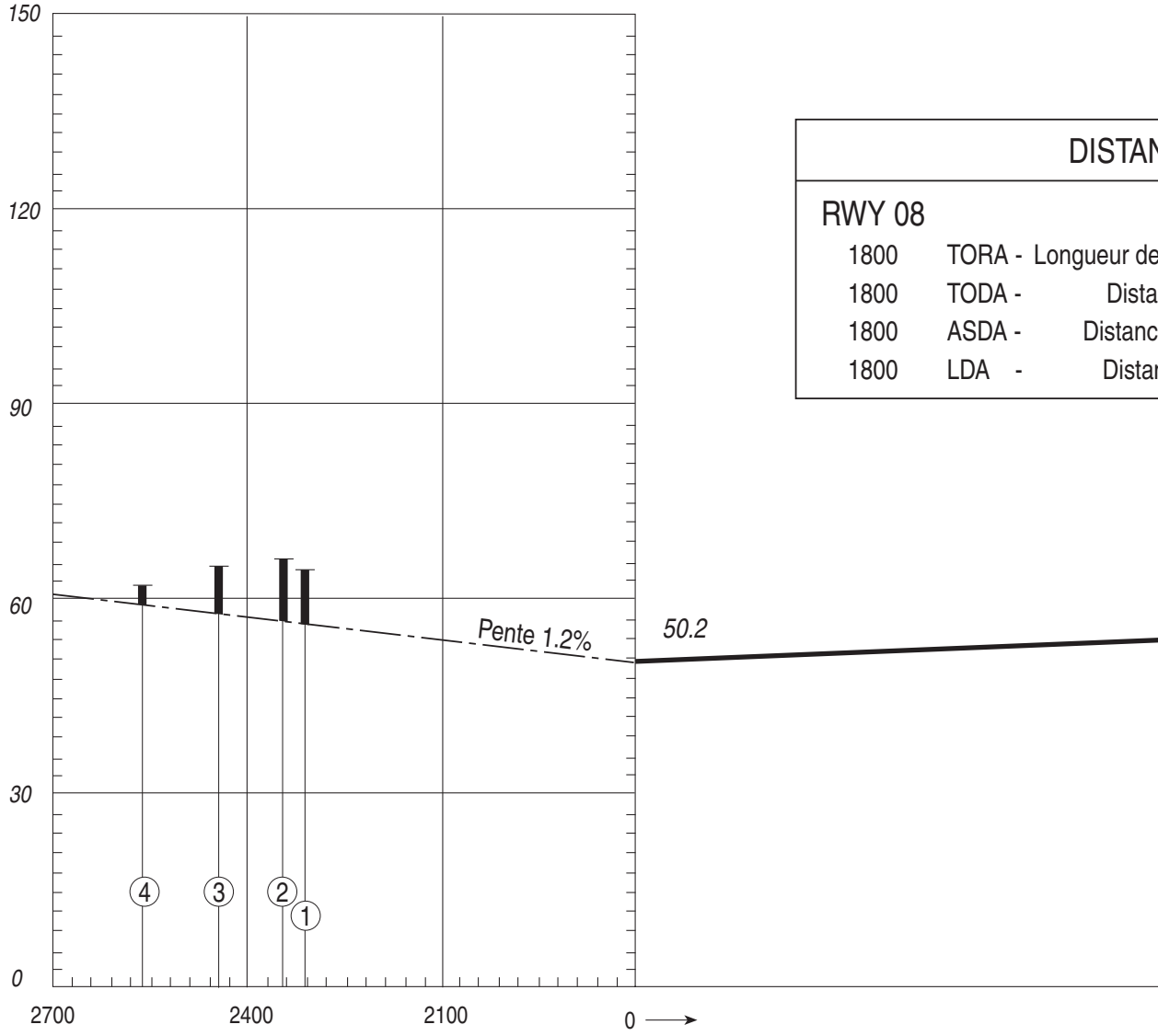


© SIA

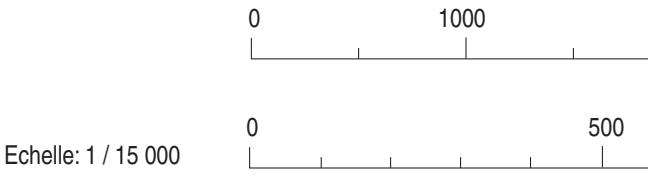
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacle chart - ICAO - Type A*

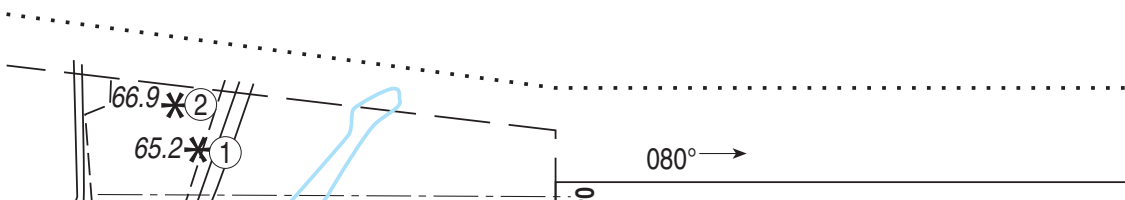
VAR 1°E (2025)




| DISTAN | | |
|---|---|---|
| RWY 08 | | |
| 1800 | TORA - | Longueur de |
| 1800 | TODA - | Dista |
| 1800 | ASDA - | Distanc |
| 1800 | LDA - | Distar |




Echelle: 1 / 15 000



## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LUTIL | VOIR ENR 4.4 | | X | | | X |
| JR401 | 47°31'38.7" N | 000°01'13.3" E | X | | | X |
| JR404 | 47°39'32.8" N | 000°00'34.5" W | X | | | X |
| JR410 | 47°32'57.5" N | 000°24'53.4" W | X | | | X |
| JR412 | 47°37'35.9" N | 000°19'18.4" W | X | | | X |
| JR500 | 47°34'08.8" N | 000°13'38.6" W | X | | | X |
| JR502 | 47°36'16.1" N | 000°31'42.2" W | X | | | X |
| JR504 | 47°35'29.4" N | 000°39'00.1" W | X | | | X |
| JR506 | 47°27'35.7" N | 000°37'08.0" W | X | | | X |
| IJR08 | 47°31'32.5" N | 000°38'04.0" W | X | | | X |
| IJR26 | 47°35'35.7" N | 000°00'18.7" E | X | | | X |
| FJR08 | 47°32'10.3" N | 000°32'14.2" W | X | | | X |
| FJR26 | 47°34'59.6" N | 000°05'31.8" W | X | | | X |
| RW08 | REF THR08 LFJR AD 2.12 | | X | | | X |
| RW26 | REF DTHR26 LFJR AD 2.12 | | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING RNP** RWY 08

**RNP RWY08**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | JR502 | - | - | - | - | R | 3000 | - | 210 | - | - |
| INA JR502 | IF | JR502 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | JR504 | - | 260 | 261.1 | 5.0 | - | 3000 | | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IJR08 | - | 170 | 170.9 | 4.0 | - | 3000 | | 180 | - | 1.0 |
| INA JR504 | IF | JR504 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | IJR08 | - | 170 | 170.9 | 4.0 | - | 3000 | | 180 | - | 1.0 |
| INA JR506 | IF | JR506 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | IJR08 | - | 350 | 350.9 | 4.0 | - | 3000 | | 180 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IJR08 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 180 | - | - |
| | TF | FJR08 | - | 080 | 080.9 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW08 | Yes | 080 | 081.0 | 8.7 | - | 214 | 214 | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | JR500 | Yes | 080 | 081.1 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | JR502 | - | - | - | - | L | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

ANGERS **MARCE**

**FAS DATA BLOCK RNP** RWY 08

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFJR** |
| **Runway** | **08** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E08A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **473331.9900N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0001928.8300W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **96.9** |
| **FPAP Latitude** | **473340.9790N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **8.9890** |
| **FPAP Longitude** | **0001803.6900W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **85.1400** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 12 0A 06 0C 08 00 00 01 38<br>30 05 AC F9 68 14 84 54 DC FF<br>C9 17 3A 46 00 28 99 02 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 8C 27 9F 55** |
| **Calculated CRC Value** | **8C279F55** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **50.3** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING RNP** RWY 26

**RNP RWY 26**

RMK : -

MAG VAR 2025 1.1°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | JR401 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA JR401 | IF | JR401 | - | - | - | - | - | - | - | 200 | - | - |
| | TF | IJR26 | - | 350 | 351.1 | 4.0 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| INA JR404 | IF | JR404 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | IJR26 | - | 170 | 171.4 | 4.0 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| INA LUTIL | IF | LUTIL | - | - | - | - | - | - | - | 200 | - | - |
| | TF | IJR26 | - | 266 | 266.7 | 3.3 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IJR26 | - | - | - | - | - | - | - | 180 | - | - |
| | TF | FJR26 | - | 260 | 261.4 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW26 | Yes | 260 | 261.3 | 8.7 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | JR410 | Yes | 260 | 261.1 | 4.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | JR412 | - | - | - | - | R | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | JR404 | - | 080 | 081.1 | 12.8 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFJR** |
| **Runway** | **26** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E26A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **473340.2300N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0001810.8100W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **104.9** |
| **FPAP Latitude** | **473331.7700N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-8.4600** |
| **FPAP Longitude** | **0001930.9200W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-80.1100** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **48** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 12 0A 06 0C 1A 00 00 01 36<br>32 05 0C 3A 69 14 0C B6 DE FF<br>19 18 E8 BD FF 24 8E FD EA 01<br>2C 01 64 06 C8 AF 18 B6 86 26** |
| **Calculated CRC Value** | **18B68626** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **58.2** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# ANGERS MARCE

CAT A B C
*ALT AD : 194,* ***THR : 165 (6 hPa)***

**RNP** RWY 08

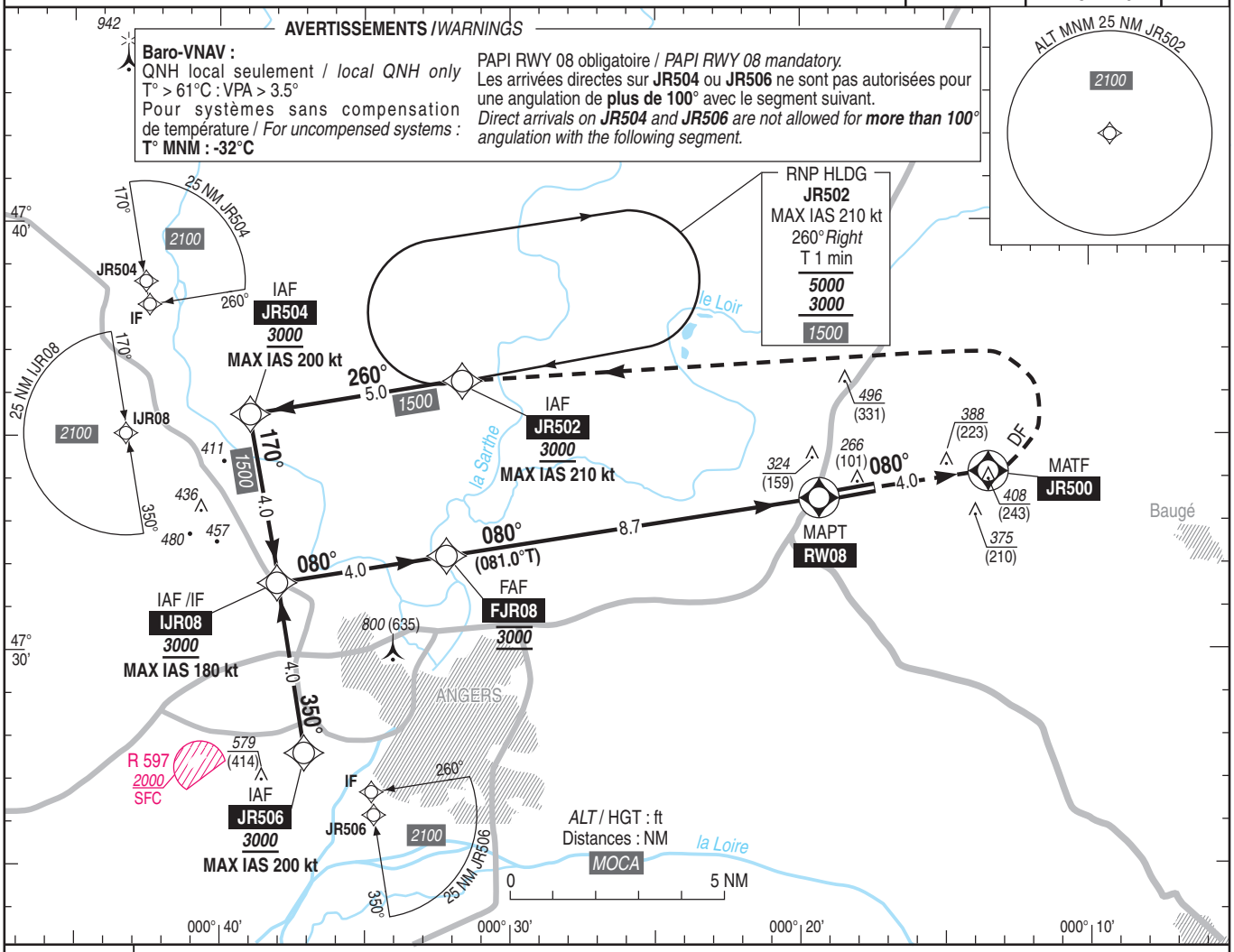
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : ANGERS Information 124.705
Absence ATS : **A/A** (124.705) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH NANTES auprès de/*from* NANTES Information 130.275.

| RNP APCH | EGNOS Ch 81271 E08A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|

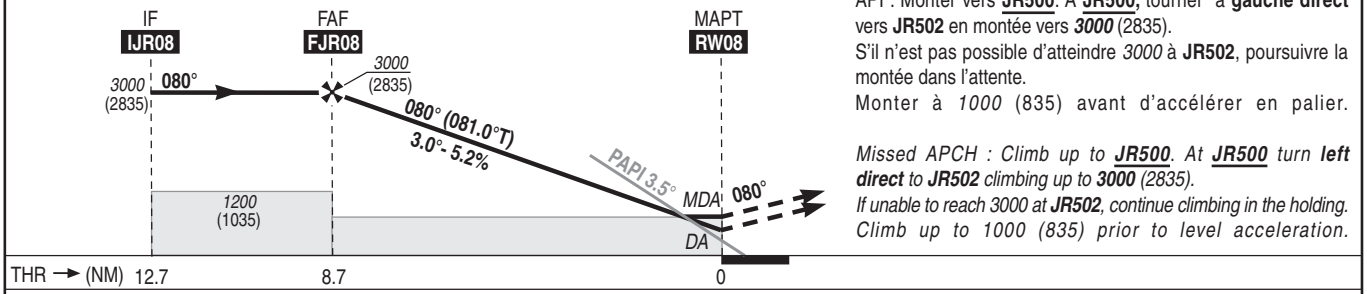
**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*

**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 61°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensed systems :*
**T° MNM : -32°C**

PAPI RWY 08 obligatoire / *PAPI RWY 08 mandatory.*
Les arrivées directes sur **JR504** ou **JR506** ne sont pas autorisées pour une angulation de **plus de 100°** avec le segment suivant.
*Direct arrivals on* ***JR504*** *and* ***JR506*** *are not allowed for* ***more than 100°*** *angulation with the following segment.*




*TA : 5000*




API : Monter vers **JR500**. A **JR500,** tourner à **gauche direct** vers **JR502** en montée vers ***3000*** (2835).
S'il n'est pas possible d'atteindre *3000* à **JR502**, poursuivre la montée dans l'attente.
Monter à *1000* (835) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***JR500****. At* ***JR500*** *turn* ***left direct*** *to* ***JR502*** *climbing up to* ***3000*** *(2835).*
*If unable to reach 3000 at* ***JR502****, continue climbing in the holding.*
*Climb up to 1000 (835) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 195 | ***560*** (390) | 1500 | 289 | | 1500 | | ***690*** (520) | 1500 | ***950*** (790) | 1500 |
| B | ***420*** (250) | 1300 | 208 | ***570*** (410) | 1500 | 302 | ***580*** (410) | 1500 | 406 | ***790*** (630) | 1600 | ***1060*** (890) | 1600 |
| C | | | 216 | ***580*** (410) | 1900 | 310 | | 1900 | | ***890*** (730) | 2400 | ***1160*** (1000) | 2400 |

**DIST RW08**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2760*** | ***2440*** | ***2120*** | ***1810*** | ***1490*** | ***1170*** | ***850*** |
| (HGT) | (2595) | (2275) | (1955) | (1645) | (1325) | (1005) | (685) |

Observations / *Remarks* : (1) DH majorée / *increased DH.* (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - THR | 8.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 30 | 6 min 11 | 5 min 15 | 4 min 34 | 4 min 02 | 3 min 37 | 3 min 17 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**ANGERS** MARCE

CAT A B C

*ALT AD : 194,* ***DTHR : 191 (7 hPa)***

**RNP** RWY 26

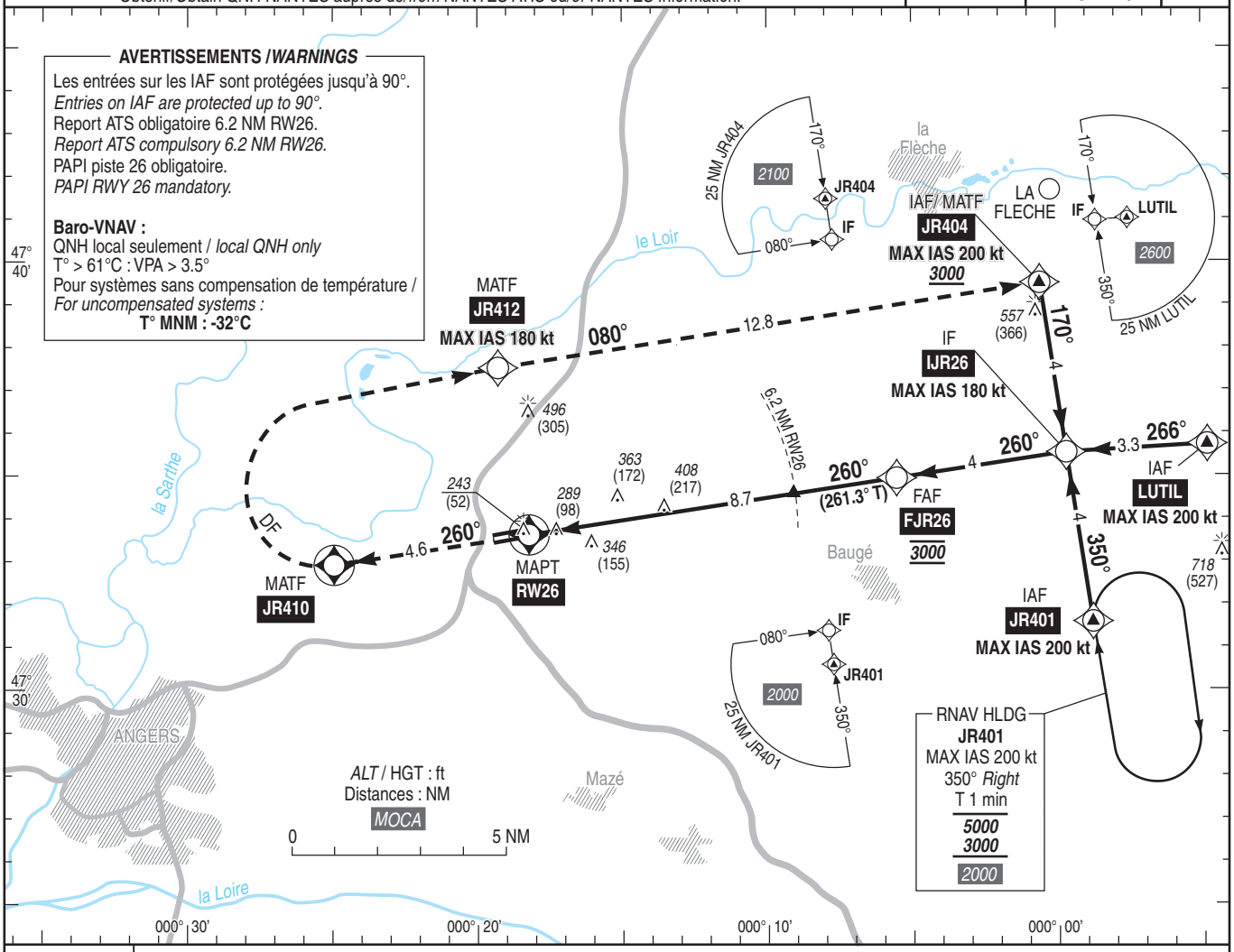
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : ANGERS Information 124.705
Absence ATS : **A/A** (124.705) FR seulement.
Obtenir/*Obtain* QNH NANTES auprès de/*from* NANTES ATIS ou/*or* NANTES Information.

| RNP APCH | EGNOS Ch70002 E26A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS /*WARNINGS***

Les entrées sur les IAF sont protégées jusqu'à 90°.
*Entries on IAF are protected up to 90°.*
Report ATS obligatoire 6.2 NM RW26.
*Report ATS compulsory 6.2 NM RW26.*
PAPI piste 26 obligatoire.
*PAPI RWY 26 mandatory.*

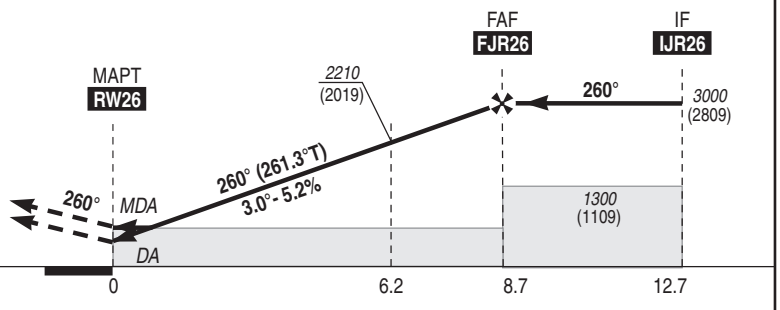
**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 61°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**T° MNM : -32°C**




*TA : 5000*

API : Monter vers **JR410**. A **JR410,** tourner à **droite direct** vers **JR412** (MAX IAS 180 kt) puis **JR404** (MAX IAS 200 kt) en montée vers ***3000*** (2809).
Monter à *1800* (1609) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***JR410****. At* ***JR410,*** *turn* ***right direct*** *to* ***JR412*** *(MAX IAS 180 kt) then to* ***JR404*** *(MAX IAS 200 kt) climbing up to* ***3000*** *(2809).*
*Climb up to 1800 (1609) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | (1) MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***400*** (200) | 1200 | 182 | ***580*** (380) | 1500 | 272 | ***660*** (470) | 1500 | 463 | ***660*** (470) | 1500 | ***930*** (740) | 1500 |
| B | | | 194 | ***590*** (390) | 1500 | 283 | | 1500 | | ***800*** (610) | 1600 | ***1060*** (870) | 1600 |
| C | | | 194 | ***590*** (390) | 1800 | 290 | | 2200 | | ***890*** (700) | 2400 | ***1160*** (970) | 2400 |

| **DIST RW26** NM | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***560*** (369) | ***880*** (689) | ***1200*** (1009) | ***1510*** (1319) |
| | **5** | **6** | **7** | **8** |
| | ***1830*** (1639) | ***2150*** (1959) | ***2470*** (2279) | ***2790*** (2599) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT | 8.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 26 | 6 min 07 | 5 min 12 | 4 min 31 | 4 min 00 | 3 min 35 | 3 min 15 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



AMDT 10/26 **CHG :** VAR, orientations, obstacles, baro-VNAV warnings, HLDG JR401, entrées/*entries* IAF LUTIL, JR401, TAA LUTIL, *intermediate* MOCA intermédiaire, MATF JR404, JR410 et/*and* JR412, API, MNM AD, distances/ALT finale/*final*, minutage finale/*final timing.*

© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFJY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFJY - CHAMBLEY

**AD 2 LFJY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°01'32"N 005°52'34"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SW Chambley-Bussières |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 866 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.7793°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.131°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SPL CHAMBLEY MADINE |
| | Adresse / *Address* | Siège/Headquarters : Maison de Madine 55210 Nonsard-Lamarche<br>AD : aérodrome de Chambley - Tour de contrôle - 54470 Hageville |
| | Telephone | 03 76 08 06 91 |
| | FAX | 03 87 61 66 74 |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : e.mockels@lacmadine.com<br>Web : https://chambleyplanetair.com |

**AD 2 LFJY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0600-1600 O/R gestionnaire de l'aérodrome | MON-FRI : 0600-1600 O/R AD administration |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100 LL : Paiements cartes TOTAL H24.<br>100 LL, UL91 : O/R paiements par CB, cash, chèque.<br>JET A1 : Paiements CB H24.<br>O/R paiements par cash, chèque.<br>TEL : 03 29 89 30 10 ou 06 07 85 15 39.<br>Propane : O/R TEL : 03 82 33 77 77. | 100 LL : Payment TOTAL card H24.<br>100 LL, UL91 : O/R payments by credit card, cash, cheque.<br>JET A1 : Payment via credit card H24.<br>O/R payments by cash, cheque.<br>TEL : 03 29 89 30 10 or 06 07 85 15 39.<br>Propane : O/R TEL : 03 82 33 77 77. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | AD ouvert en A/A | AD opened to A/A |

**AD 2 LFJY.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | O/R gestionnaire de l'aérodrome | O/R AD administration |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100LL, UL91, JET A1, PROPANE | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : automate 10 m3<br>UL91 : automate 10 m3<br>JET A1: automate 50 m3, pistolet à buse large + buse étroite + accrocheur rapide | 100LL : automatic dispenser 10 m3<br>UL91 : automatic dispenser 10 m3<br>JET A1: automatic dispenser 50 m3, wide nozzle pistol + narrow nozzle + quick coupling |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Prendre contact avec les clubs et/ou les entreprises basés | Contact the based flying clubs and/or enterprises. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Avions : LD Maintenance TEL : 03 82 22 23 32<br>E-mail : ld.maintenance.aviation@gmail.com<br>Hélicoptères : Héli Méca TEL : 06 63 89 28 39<br>E-mail : helimeca@free.fr | ACFT : LD Maintenance TEL : 03 82 22 23 32<br>E-mail : ld.maintenance.aviation@gmail.com<br>Helicopters : Héli Méca TEL : 06 63 89 28 39<br>E-mail : helimeca@free.fr |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJY.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels et gîtes à proximité | Hotels and lodges nearby |
| 2 | Restaurants | Restaurant sur l'AD. TEL : 03 82 21 28 07 | Restaurant at AD. TEL : 03 82 21 28 07 |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et véhicules de location O/R gestionnaire de l'aérodrome | Taxis and rental vehicles O/R AD administration |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJY.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFJY.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFJY.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobés, béton, herbe | Asphalt, concrete, grass |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 05L/23R : 20 F/A/W/T<br>05R/23L : enrobé | 05L/23R : 20 F/A/W/T<br>05R/23L : asphalt |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, K, M, G, J, C, D, E : 15 m<br>T1, T2, T3, T4, B : 20 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Enrobé, béton | Asphalt, concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 20 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | M : N49° 01' 26" - E005° 52' 15"<br>B : N49° 01' 21" - E005° 52' 21"<br>C : N49° 01' 38" - E005° 52' 53" | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | M : 824 ft<br>B : 836 ft<br>C : 859 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Voies de circulation A, K, M, G, J, C et D limitées aux aéronefs dont l'empattement est inférieur à 18 m.<br>Voie de circulation E limitée aux aéronefs d'envergure maximale de 15 m.<br>Points d'ancrages disponibles sur le parking P4. | Taxiways A, K, M, G, J, C and D restricted to aircraft whose wheelbase is smaller than 18 m.<br>Taxiway E restricted to aircraft with a maximum wingspan of 15 m.<br>Tie-down fittings available on apron P4. |

**AD 2 LFJY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | 3 postes de stationnement sur P4 : P1, P2, P3. | 3 parking stands on P4 : P1, P2, P3. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquages de seuil, peignes et point cible, lignes axiales, point d'attente. | Threshold markings, touchdown zone and aiming point, centerlines, holding point. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFJY .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Postes de stationnement P1 et P2 limités aux ACFT d'envergure inférieure à 30 m, poste de stationnement P3 limité aux ACFT d'envergure inférieure à 36 m. | P1 and P2 parking stands restricted to ACFT with a wingspan smaller than 30 m, P3 parking stand restricted to ACFT with a wingspan smaller than 36 m. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJY.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFJY.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFJY .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | Néant |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | Néant |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | STAP |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | Néant |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05C | 050.00 (048) | 758 x 80 | gazon / grass | 49°01'12.54"N 005°51'42.32"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 818ft |
| 23C | 230.00 (228) | 758 x 80 | gazon / grass | 49°01'28.19"N 005°52'11.11"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 816ft |
| 05L | 050.00 (048) | 658 x 18 | revêtue / paved | 49°01'16.33"N 005°51'40.01"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 813ft |
| 23R | 230.00 (228) | 658 x 18 | revêtue / paved | 49°01'29.91"N 005°52'05.00"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 813ft |
| 05R | 050.00 (048) | 2095 x 45 | 111 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 49°01'10.03"N 005°51'54.10"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 830ft |
| 23L | 230.00 (228) | 2095 x 45 | 111 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 49°01'53.27"N 005°53'13.60"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 863ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05C | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 23C | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 05L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 23R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 05R | NIL | NIL | 300 | NIL | NIL | NIL |
| 23L | NIL | NIL | 300 | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFJY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05C | 758 | 758 | 758 | 758 | |
| 23C | 758 | 758 | 758 | 758 | |
| 05L | 658 | 658 | 658 | 658 | |
| 23R | 658 | 658 | 658 | 658 | |
| 05R | 2095 | 2395 | 2095 | 2095 | |
| TWY B | 1450 | 1750 | 1450 | | |
| TWY C | 600 | 900 | 600 | | |
| 23L | 2095 | 2395 | 2095 | 2095 | |
| TWY B | 600 | 900 | 600 | | |
| TWY C | 1450 | 1750 | 1450 | | |

**AD 2 LFJY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05R | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 42 ft | | | | | |
| 23L | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 42 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05R | 2095 m | 60 m | W+Y | LIL/LIH | R | | | (1) |
| 23L | 2095 m | 60 m | W+Y | LIL/LIH | R | | | (2) |

(1) Jaunes sur les 600 derniers mètres / Yellow over the last 600 meters

(2) Jaunes sur les 600 derniers mètres / Yellow over the last 600 meters


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJY.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux de protection de piste (Wig-Wags) aux points d'attente B et C. | Runway guard lights (Wig-Wags) at holding points B and C. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Conforme aux prescriptions - groupe + onduleur | Compliant with prescriptions - power unit + inverter |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFJY.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFJY.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFJY.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A/A | CHAMBLEY (FR) | 120.405 MHz | HX | |

**AD 2 LFJY.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFJY.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| En IFR, accès à la piste uniquement par les points d'attente B et C. | *On IFR, access to the runway only by holding points B and C.* |

**AD 2 LFJY.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFJY.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| 22.1 - Procédure IFR réservée aux usagers basés, aux vols sanitaires et aux aéronefs autorisés par l'exploitant PPR 12HR par TEL : 03 87 61 66 42 ou E-mail : infos.usagers@lorraine.eu. | *22.1 - IFR procedure reserved for home-based users, sanitary flights and ACFT authorized by AD operator PPR 12HR by TEL :03 87 61 66 42 or E-mail : infos.usagers@lorraine.eu.* |
| 22.2 - Vols au départ | *22.2 - Departing flights* |
| - Consignes recommandées pour un départ IFR | *- Recommended instructions for IFR departures* |
| RWY 05 : Monter RM 050° jusqu'à 1400 (534) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. | *RWY 05 : Climb MAG 050° up to 1400 (534) then direct route climbing up to enroute safety altitude.* |
| RWY 23 : Monter RM 230° jusqu'à 1400 (534) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. | *RWY 23 : Climb MAG 230° up to 1400 (534) then direct route climbing up to enroute safety altitude.* |
| - Obtenir une clairance de départ IFR auprès du SIV par TEL : 03 90 29 50 31. | *- Obtain an IFR departure clearance by TEL :03 90 29 50 31 from SIV.* |

**AD 2 LFJY.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| **EQUIPEMENT AD** | ***AD EQUIPMENT*** |
| **PCL** | ***PCL*** |
| **STAP** | ***STAP*** |
| Paramètres disponibles : vent, QFE 05R et 23L, QNH , température. | *Available parameters : wind, QFE 05R et 23L, QNH , temperature.* |
| Informations météorologiques disponibles par STAP sur la fréquence AD. | *MET information available by STAP on AD FREQ.* |
| 7 coups d'alternat ou TEL : 03 82 20 56 40. | *7 clicks on switch or TEL : 03 82 20 56 40.* |

**AD 2 LFJY.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFJY .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

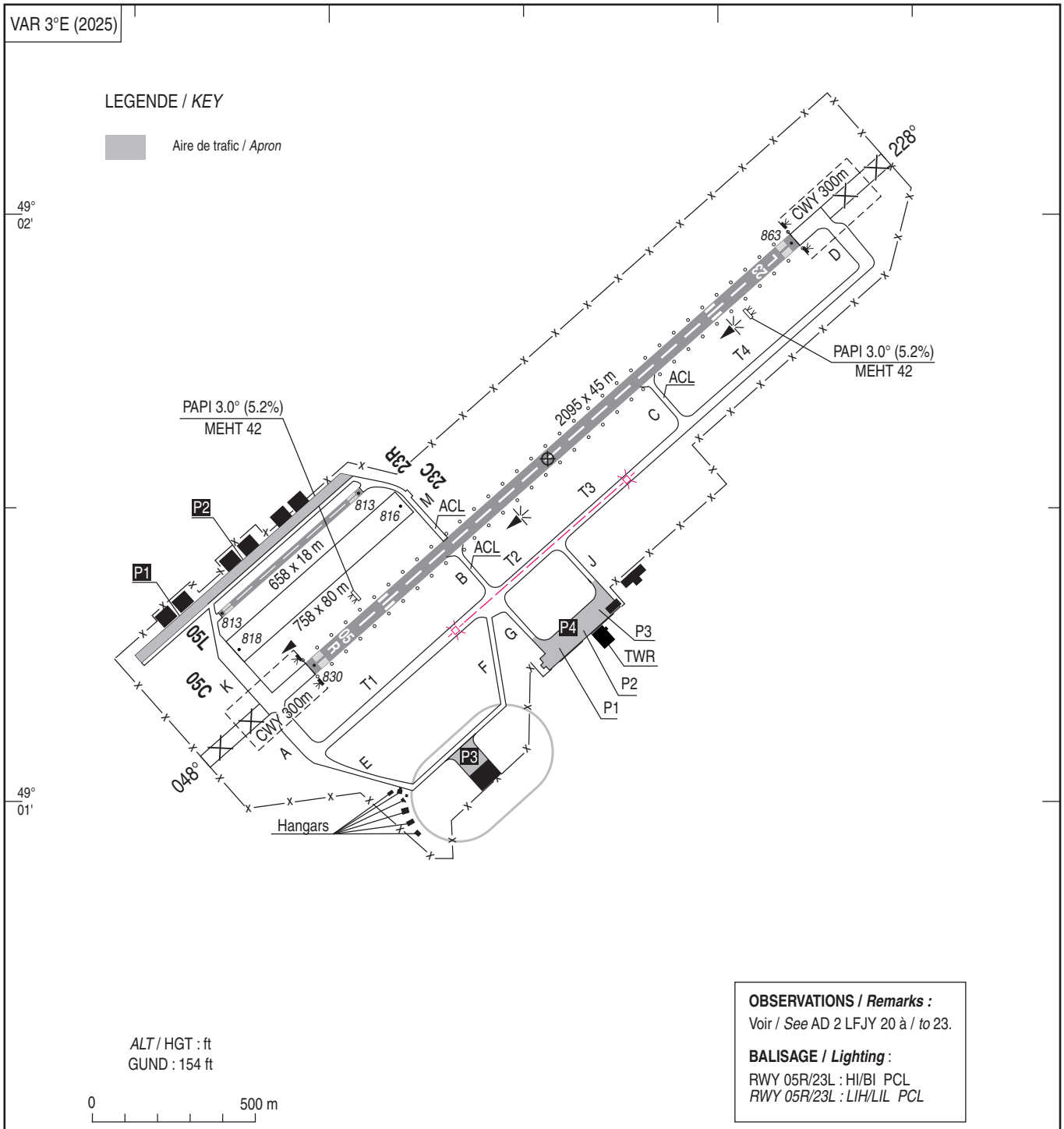
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** 120.405 (FR)
**ATIS** LORRAINE : 136.580

## CHAMBLEY
49 01 32 N - 005 52 34 E
*ALT AD : 866 (32 hPa)*




**OBSERVATIONS / *Remarks :***
Voir / *See* AD 2 LFJY 20 à / *to* 23.

**BALISAGE / *Lighting*** :
RWY 05R/23L : HI/BI PCL
*RWY 05R/23L : LIH/LIL PCL*

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 05 | 49° 01' 10.03" N | 005° 51' 54.10" E |
| THR 23 | 49° 01' 53.27" N | 005° 53' 13.60" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05R | NIL | LIH/LIL | 2095 | 2395 | 2095 | 2095 | Revêtue *Paved* | 111 F/A/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 23L | NIL | LIH/LIL | 2095 | 2395 | 2095 | 2095 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * HN : 800 m | | | |


© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNP | CONV | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| IAF MTZ | 49°16'34.1"N | 006°12'31.0"E | | X | X |
| IAF JY400 | 49°12'55.1"N | 005°40'24.2"E | X | | X |
| JY402 | 49°12'25.5"N | 005°50'00.0"E | X | | X |
| JY404 | 49°11'43.9"N | 006°03'05.0"E | X | | X |
| IF IJY23 | 49°07'48.1"N | 006°04'08.4"E | X | | X |
| FAF FJY23 | 49°05'15.6"N | 005°59'26.5"E | X | | X |
| MATF JY420 | 49°00'17.7"N | 005°50'18.0"E | X | | X |
| THR RW23L | 49°01'53.27"N | 005°53'13.60"E | X | | X |



© SIA

## **PRECODING DATA RNP A** RWY 23

**RNP A RWY 23**

| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2015 1.0°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA JY400 | IF | JY400 | | | | | | 2600 | | | | RNP APCH |
| | TF | JY402 | N | 093 | 094.4 | 6.3 | | | FL055 | | | RNP APCH |
| | TF | JY404 | N | 093 | 094.5 | 8.6 | | 2600 | 3000 | 220 MAX | | RNP APCH |
| INA MTZ | IF | MTZ | | | | | | 5000 | | | | RNP APCH |
| | TF | JY404 | N | 231 | 232.0 | 7.9 | | 2600 | 3000 | 220 MAX | | RNP APCH |
| APCH | IF | JY404 | | | | | | 2600 | 3000 | 220 MAX | | RNP APCH |
| | TF | IJY23 | N | 169 | 170.0 | 4.0 | | | | 220 MAX | | RNP APCH |
| | TF | FJY23 | N | 229 | 230.6 | 4.0 | | 2600 | | 160 MAX | | RNP APCH |
| | TF | RW23L | Y | 229 | 230.5 | 5.3 | | 912 | 912 | | -3 / 15 | RNP APCH |
| | TF | JY420 | Y | 229 | 230.4 | 2.5 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | JY400 | N | | | | R | 2600 | | | | RNP APCH |



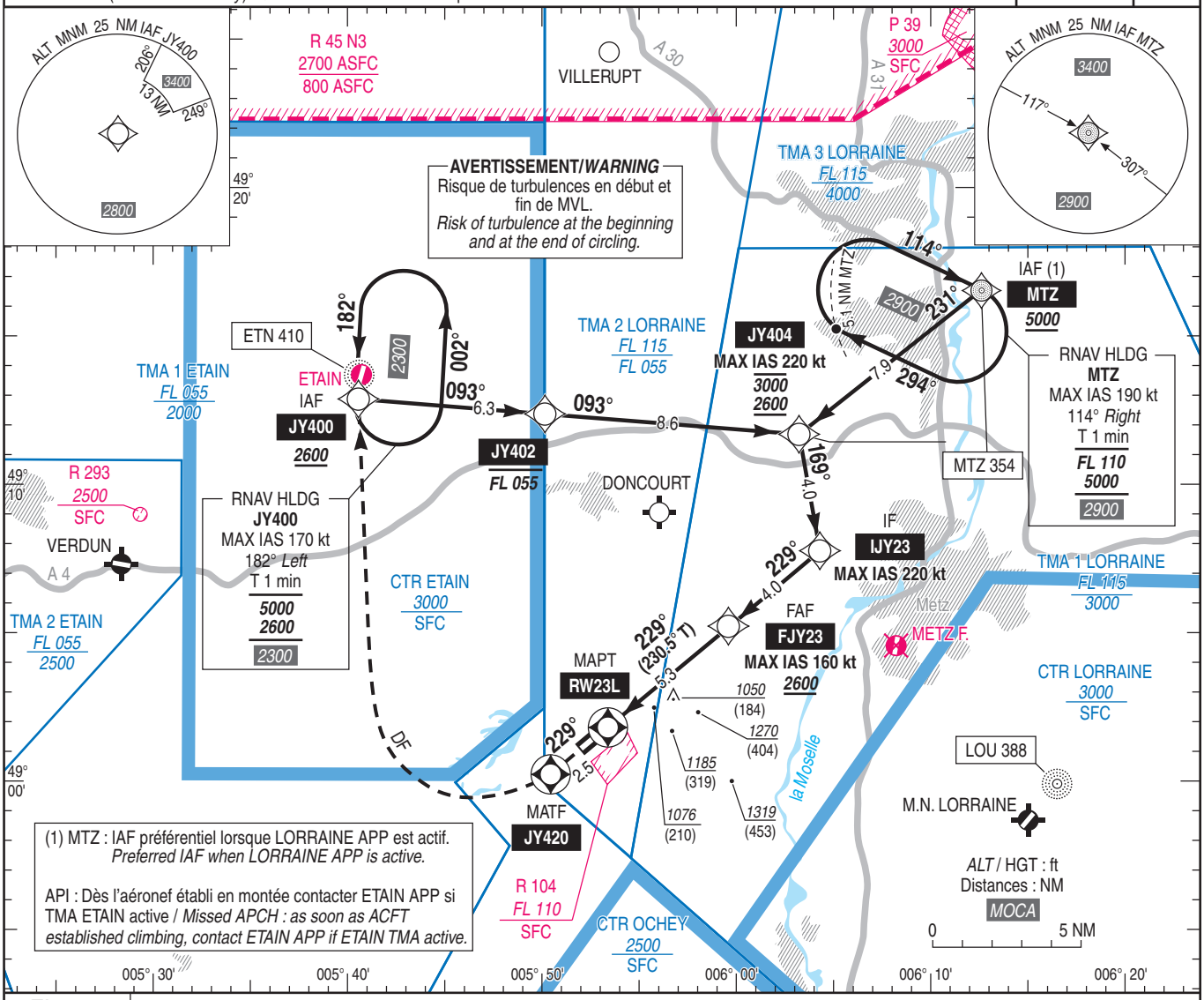
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 866 (31 hPa),*** *THR : 863*

# CHAMBLEY
**RNP** A RWY 23

**ATIS** LORRAINE : 136.580.
**APP** : ETAIN Approche/*Approach* O/R ou/*or* RAI 120.125.
LORRAINE Approche/*Approach* 119.125.
TWR : NIL.
**A/A** : 120.405 (FR seulement/*only*). QNH local sur/*on* STAP ou auprès de/*or from* METZ NANCY LORRAINE sur/*on* ATIS LORRAINE.

**RNP APCH** | VAR 1°E (15)



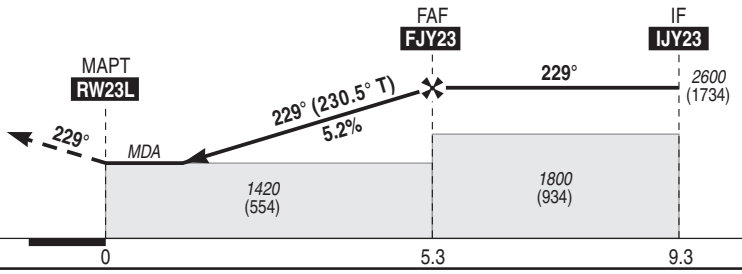

(1) MTZ : IAF préférentiel lorsque LORRAINE APP est actif.
*Preferred IAF when LORRAINE APP is active.*

API : Dès l'aéronef établi en montée contacter ETAIN APP si TMA ETAIN active / *Missed APCH : as soon as ACFT established climbing, contact ETAIN APP if ETAIN TMA active.*

*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **JY420** (**RM 229°**) puis tourner **à droite** direct vers **JY400** en montée vers ***2600*** (1734).
Monter à *2000* (1134) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to **JY420** **(MAG 229°)** then turn **right** direct to **JY400** climbing up to **2600** (1734).*
*Climb up to 2000 (1134) prior to level acceleration.*




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

| CAT | MVL / *Circling* (2)(3) | | MVL / *Circling* absence ATS sans/*without* QNH (2)(3) | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1490*** (630) | 1500 | ***1540*** (680) | 1500 |
| B | ***1590*** (730) | 1600 | ***1640*** (780) | 1600 |
| C | ***1790*** (930) | 2400 | ***1840*** (980) | 2400 |

| **DIST RW23L** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **FJY23** |
| ***ALT*** | ***1550*** | ***1870*** | ***2190*** | ***2510*** | ***2600*** |
| (HGT) | (684) | (1004) | (1324) | (1644) | (1734) |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
(3) Voir avertissement sur vue en plan / *See warning on plan view.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FJY23 - RW23L 5.3 NM | 70 kt<br>4 min 33 | 85 kt<br>3 min 44 | 100 kt<br>3 min 11 | 115 kt<br>2 min 46 | 130 kt<br>2 min 27 | 145 kt<br>2 min 12 | 160 kt<br>1 min 59 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 372 | 452 | 531 | 611 | 690 | 770 | 845 |


© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFKB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFKB - BASTIA PORETTA

**AD 2 LFKB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 42°33'00"N 009°29'05"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection pistes et voie de circulation centrale | Centre TWY and RWY intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 16,5 km SSE de BASTIA | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 26 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.4099°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.112°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE CORSE | |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de BASTIA Poretta<br>20290 BORGO | |
| | Telephone | (0)4 95 54 54 54 | |
| | FAX | (0)4 95 54 54 56 | |
| | TELEX | BIACIXH | |
| | AFS | LFKBYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | ATS HOR Bureau (0)4 95 59 19 09 | |

**AD 2 LFKB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Police H24<br>Douanes : du 01/04 au 30/09 H24<br>du 01/10 au 31/03 HJ (HN O/R avant 17 H) | Police H24<br>Customs : from 01/04 to 30/09 H24<br>from 01/10 to 31/03 HJ (HN O/R before 17 H) |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BRIA de rattachement AJACCIO H24<br>TEL (0)4 95 22 61 85 | Attaching BRIA : AJACCIO H24<br>TEL (0)4 95 22 61 85 |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 100LL/JET A1 - 0600-1800. Hors heures de service O/R avant 1500 pour JET A1.<br>Moyens de paiement : cartes BP (ou CB). | 100LL/JET A1 - 0600-1800. Other times O/R before 1500 for JET A1.<br>Payment methods : BP cards (or CB). |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | SATAB (0)4 95 54 54 11 - AIR FRANCE (0)4 95 85 54 40. | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Pour vols commerciaux réguliers.<br>Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol. | For scheduled commercial flights.<br>According to prior agreement with a ground handling agency. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24 | GRF (Global Reporting Format) : H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKB.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | AIR FRANCE : (0)4 95 58 54 40<br>SATAB : (0)4 95 54 54 11<br>CASINC'AIR FRET : (0)4 95 36 03 63 | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants / Fuel grades: 100LL-JET A1<br>Lubrifiants /Oil grades : NIL<br>BP (0)4 95 54 54 74 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL: cuve 50m3 EUROBOX<br>Libre service sans surveillance.<br>JET A1: 350 m3 (3 cuves de 100 m3 et 1 cuve de 50 m3) + 1 camion 35 m3 + 2 camions 20 m3 (+1 camion 20 m3 pendant la saison IATA été). | 100LL: tank 50m3 EUROBOX<br>Unmonitored self-service.<br>JET A1: 350 m3 (3 tanks 100 m3 and 1 tank 50 m3) + 1 truck 35 m3 + 2 trucks 20 m3 (+ 1 truck 20 m3 during IATA SUM). |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol. | According to prior agreement with a ground handling agency. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | CORSAVIA Unité d'entretien agréée (0)4 95 36 06 14 | CORSAVIA Approved maintenance unit<br>(0)4 95 36 06 14 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Le service d'assistance aux usagers de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires entre les postes de stationnement et l'aérogare est assuré par la société d'assistance en escale "SATAB" avec navette obligatoire.<br>L'assistance est obligatoire pour tous les aéronefs sur l'aviation générale et l'aviation d'affaires.<br>PPR obligatoire PN 48HR pour tous les vols de l'aviation générale et d'affaires par e-mail : ppr@satab.aero | Handling for general and business aviation between PRKG stands and the terminal is provided by the handling agent "SATAB" with compulsory shuttle.<br>Handling is mandatory for all aircraft in general aviation and business aviation.<br>Mandatory PPR with PN 48HR for all general aviation and business flights by e-mail : ppr@satab.aero |

**AD 2 LFKB.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | 5 hôtels - 150 chambres | 5 hotels - 150 rooms |
| 2 | Restaurants | Saisonnier | Seasonal |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autocars, taxis, voitures de louage sans chauffeur (hors des mouvements des lignes régulières). | Buses, taxis, car rental (outside scheduled movements) |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux, SAMU et cliniques de BASTIA.<br>Ambulances sur AD à la disposition des compagnies.<br>Ensemble d'oxygénothérapie 2 litres. | Public / private hospitals, SAMU in BASTIA.<br>Ambulances at airport for airlines uses.<br>Oxygenotherapy group (2 litres). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billets et boîte aux lettres | Cashpoint and mail box |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | LUCCIANA - BASTIA | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance aux PMR, TEL : (0)4 95 54 54 54. | Assistance to PRM, TEL : (0)4 95 54 54 54. |

**AD 2 LFKB.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 7: H24<br>Niveau 9 : vols programmés | Level 7: H24<br>Level 9: scheduled flights |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le PCES par TEL : 04 95 54 54 65 ou par E-mail : exploitation.bia@bastia.aeroport.fr<br>L'exploitant fait intervenir une société de levage en fonction des disponibilités. | Contact operations and safety HQ by TEL : 04 95 54 54 65 or by E-mail : exploitation.bia@bastia.aeroport.fr<br>The operator involves a lifting company depending on availability. |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | NIL |

**AD 2 LFKB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | A1 et A2 : 80 R/B/W/T | A1 and A2 : 80 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A : 24 m<br>C: 12.2 m<br>D: 15.5 m<br>E : 26 m<br>G : 26 m<br>M : 21.5 m<br>N1 : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY C : 30 F/B/W/T<br>TWY D : 29 F/B/W/T<br>TWY M : 68 F/B/W/T<br>TWY E : 60 F/B/W/T<br>TWY G : 50 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | 42°33'48.85"N 009°28'44.96"E - 42°32'30.60"N 009°29'17.78"E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 13 ft - 26 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A1-C 42°32'39.00"N 009°28'59.33"E<br>A1-E 42°32'41.22"N 009°28'59.34"E<br>A2 42°32'40.89"N 009°28'58.56"E<br>A3-C 42°32'43.01"N 009°28'58.48"E | A3-E 42°32'44.39"N 009°28'58.16"E<br>A4 42°32'44.81"N 009°28'57.18"E<br>A5 42°32'46.62"N 009°28'56.57"E<br>S1 42°32'35.23"N 009°29'02.00"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Altitude moyenne des PRKG: 27 ft/ Mean PRKG altitude: 27 ft.<br>PRKG A : 83 000m2, PRKG B : 10 000m2, PRKG C : 6 000m2, PRKG D : 5 000m2. | |

**AD 2 LFKB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/see AD 2 LFKB APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Balisage diurne | Day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFKB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFKB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFKB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-BASTIA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFKB .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-BASTIA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15-21 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S-U-P-W<br>AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | VISU<br>AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16 | 162.77 (160) | 2520 x 45 | 68 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 42°33'48.85"N 009°28'44.96"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 13ft |
| 34 | 342.77 (340) | 2520 x 45 | 68 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 42°32'30.60"N 009°29'17.78"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 26ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 16 | NIL | NIL | 100 | NIL | NIL | NIL |
| 34 | NIL | NIL | 390 | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFKB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 | 2520 | 2620 | 2520 | 2520 | RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90 x 90 m, à 60 m de l'extrémité de piste.<br>RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90, 60 m from the runway entry. |
| TWY E | 2095 | 2195 | 2095 | | |
| TWY M | 953 | 1053 | 953 | | |
| 34 | 2520 | 2910 | 2520 | 2520 | RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90 X 90 m, à 60 m de l'extrémité de piste.<br>RESA (Runway End Safety Area) 90 X 90 m, 60 m from the runway entry. |
| TWY M | 1588 | 1978 | 1588 | | |

**AD 2 LFKB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 16 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 67 ft | | | | | |
| 34 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 16 | 1920<br>600 | 60 | W<br>Y | LIH - LIL<br>LIH | R | | | (1) |
| 34 | 1920<br>600 | 60 | W<br>Y | LIH - LIL<br>LIH | R | | | (2) |

(1) PAPI RWY 16 : Franchissement obstacles non assuré par PAPI à l'extérieur du volume VPT. / Clearing of obstacles not ensured by PAPI outside the VPT volume.
Décalage à l'Est des feux par rapport à l'axe de piste 5°. / The lights are offset 5° to the East of the RWY axis.
Feux à éclats RWY 16. / Flashing lights RWY 16.
Absence de rampe d'approche. / No approach lighting systems.

(2) PAPI RWY 34 : obligatoire de jour et de nuit / mandatory on day and night.
Feux à éclats RWY 34 / Flashing lights RWY 34.
Absence de rampe d'approche / No approach lighting systems.

**AD 2 LFKB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | A, B, D, E, G, M | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Immédiat | Immediate |
| 5 | Observations / *Remarks* | Raquette nord: 6 feux BPE LIL, feux à éclats RWY 16 et RWY 34 avec 3 brillances 3%, 10%, 100% type FAE1, PRKG et TWY: feux B. | North turn-around area: 6 LIL BPE lights, flashing lights RWY 16 and RWY 34 with 3 different brightness 3%, 10%, 100% type FAE1, PRKG and TWY: B lights. |

**AD 2 LFKB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO à usage exclusif Sécurité Civile - Utilisable H24 | FATO for Civil Security only - Usable H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BASTIA**<br><br>42°41'11"N , 009°24'00"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 42°33'00"N , 009°29'05"E - 42°24'49"N , 009°24'00"E - 42°41'11"N , 009°24'00"E | D | 1500ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>BASTIA Approche (FR)<br>BASTIA Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>BASTIA Tour (FR)<br>BASTIA Tower (EN) | H24 |

**AD 2 LFKB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | BASTIA Information (FR)<br>*BASTIA Information (EN)* | 124.725 MHz | H24 | Nord/North. RAIZ 124.725 MHz en cas de fermeture du FIS/when FIS closed |
| FIS | BASTIA Information (FR)<br>*BASTIA Information (EN)* | 135.135 MHz | H24 | Sud/South. RAIZ 124.725 MHz en cas de fermeture du FIS/when FIS closed |
| APP | BASTIA Approche (FR)<br>*BASTIA Approach (EN)* | 123.825 MHz | H24 | jusqu'au FL200/up to FL200.<br>Secteur/Sector KB. |
| APP | BASTIA Approche (FR)<br>*BASTIA Approach (EN)* | 127.255 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Jusqu'au FL200/Up to FL200.<br>Secteur/Sector KC. |
| TWR | BASTIA Sol (FR)<br>*BASTIA Ground (EN)* | 121.830 MHz | H24 | |
| TWR | BASTIA Tour (FR)<br>*BASTIA Tower (EN)* | 118.000 MHz | H24 | |
| VDF | BASTIA Gonio (FR)<br>*BASTIA Homer (EN)* | 118.000 MHz | H24 | |
| VDF | BASTIA Gonio (FR)<br>*BASTIA Homer (EN)* | 123.825 MHz | H24 | |
| ATIS | BASTIA (FR)<br>*BASTIA (EN)* | 125.930 MHz | H24 | |

**AD 2 LFKB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | BTA | 114.15 MHz<br>CH 88Y | H24 | 42°34'24.9"N 009°28'29.4"E | 36 ft | 80NM FL500 | | 340°/1170m THR 16 | (1) |
| LOC 34 (I.E.1) | BAS | 111.35 MHz | H24 | 42°34'05.4"N 009°28'38.0"E | 11 ft | | | 340°/560m THR 16 | |
| GP 34 | | 332.15 MHz | H24 | 42°32'41.6"N 009°29'18.9"E | 20 ft | | 15.5 m/51 ft<br>( 3 °) | 002°/330m THR 34 | |
| DME 34 | | CH 50Y | H24 | 42°32'41.5"N 009°29'18.9"E | 69 ft | 25NM FL250 | | | |

(1) Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans les secteurs Sud, Sud-Ouest, Ouest et Nord-Ouest du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the southern, south-western, western and north-western sectors of the navaid.

**AD 2 LFKB.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

BASTIA APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA BASTIA et de la TMA BASTIA (cf. ENR 2.1).

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition pour les TMA 1, 2, 3, 4 et 7 est de 6200 ft.

L'altitude de transition pour la TMA 5 est de 5000 ft.

Les niveaux de transition sont calculés par BASTIA Approche.

**20.3 OBSERVATIONS**

TWY M limité aux ACFT de code C.

TWY C limité aux ACFT de code B et interdit la nuit.

**20.4 PROCEDURES DE SURVEILLANCE AIR**

BASTIA utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage sur l'image de surveillance Air pour rendre les services de contrôle, d'information et d'alerte.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

*BASTIA APP provides air traffic services in BASTIA CTA and BASTIA TMA (ref. ENR 2.1).*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude within TMA parts 1, 2, 3, 4 and 7 is 6200 ft.*

*The transition altitude within TMA 5 is 5000 ft.*

*Transition levels are calculated by BASTIA APP.*

***20.3 REMARKS***

*TWY M limited to C code ACFT.*

*TWY C limited to B code ACFT and prohibited at night.*

***20.4 AIR SURVEILLANCE PROCEDURES***

*BASTIA uses monitoring, assistance and guiding functions on its airsurveillance image for providing alert, information and control services.*

**AD 2 LFKB.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFKB.22 Procédures de vol *Flight procedures*

**22.1 PROCEDURES**

**22.1.1 Décollages par faible visibilité**

Décollages interdits lorsque RVR<550 m.

**22.1.2 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA**

Voir cartes.

**22.1.3 Procédures RNAV**

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services de contrôle. En l'absence de la capacité ''RNAV'' requise, le pilote doit s'annoncer ''Non RNAV'' à la demande de mise en route.

Pour les non-RNAV au départ en sortie BREMO : écrire DCT BREMO en case 15 du FPL.

Vols VFR RWY 34 circuit à droite.

**22.1.4 Service radar**

BASTIA APP utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

**22.1.5 Transfert de communication**

22.1.5.1 Les aéronefs en IFR traversant la zone de délégation de BASTIA (cf. AD 2 LFKB.20 § 1.2) seront transférés en communication à BASTIA APP.

22.1.5.2 Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef, au plus tard une minute après l'instruction de changement de fréquence.

**22.2 PANNE DE COMMUNICATION**

Voir cartes.

**22.3 ADS-B**

Couverture ADS-B basse altitude dans la partie Sud de la TMA Bastia et du SIV Bastia (Côte Est de la Corse) où la détection radar est difficile. Pour les aéronefs équipés, l'utilisation de l'ADS-B pour les services d'information de vol et d'alerte permet l'amélioration de la surveillance dans les basses couches ou lors de l'arrêt d'un des radars couvrant la TMA Bastia, la détection de toute erreur de route, de niveau, de coordination, et un suivi des trajectoires dans le cadre du service d'alerte. Les séparations des aéronefs restent basées sur le contrôle radar ou le contrôle aux procédures. Les exploitants d'aéronefs désirant pénétrer dans cet espace ne sont soumis à aucune exigence spécifique à cet espace vis-à-vis de l'ADS-B. L'organisme ATS de Bastia PORETTA est susceptible de demander aux usagers équipés, des compte-rendus de position spécifiques, des indications de distance à des points stratégiques de l'espace aérien, l'utilisation des diverses fonctionnalités de l'émetteur ADS-B (Ident, codes d'urgence, modification d'identifiant).

***22.1 PROCEDURES***

***22.1.1 Low visibility TKOF***

*Takeoffs are prohibited if RVR<550 m.*

***22.1.2 FR routes within the TMA***

*See charts.*

***22.1.3 RNAV procedures***

*RNAV departures are preferred and will be declared in service by ATC services. In the absence of the required "RNAV" capability the pilot must announce his flight as "Non-RNAV" at engine startup request.*

*For non-RNAV ACFT departing towards exit BREMO : write DCT BREMO in item 15 of FPL.*

*VFR flights RWY 34 : right hand pattern.*

***22.1.4 Radar service***

*BASTIA APP use radar services and vectoring to provide the air traffic control, flight information and alert.*

***22.1.5 Communication transfer***

*22.1.5.1 ACFT in IFR crossing BASTIA APP area (cf AD 2 LFKB.20 § 1.2) will be transfered to BASTIA APP.*

*22.1.5.2 Frequency changes take place when instructed by the authority responsible for air traffic control, one minute at the latest after the instruction to change frequency.*

***22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See charts.*

***22.3 ADS-B***

*Low altitude ADS-B coverage in the South of TMA Bastia and SIV Bastia (East coast of Corsica) where radar detection is difficult. For equipped ACFT, the use of ADS-B for flight information and alert services upgrades the surveillance in the lower layers or when one of the radars covering TMA Bastia stops, the detection of route, level, coordination mistakes, and a trajectory follow-up as part of the alert service. ACFT separations are still based on radar control or procedural control. ACFT operators wishing to enter this airspace aren't subjected to any specific requirement concerning this airspace and ADS-B. Bastia PORETTA ATS unit may ask equipped users for specific position reports, distance indications at strategic points of the airspace, the use of various functions of ADS-B (Ident, emergency codes, ID modification).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKB.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

***23.1 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

Présence d'oiseaux de type de "Milans Royaux" d'un poids moyen de 1,1 kg pour une période allant du printemps et jusqu'à début juillet.

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

*Red kite birds presence from spring to early July, average weight 1.1 kg.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**COORDONNEES WGS84 DES LIGNES DE MARQUAGES**

***MARKING LINES WGS 84 COORDINATES***

| Désignation | Matricule | Longitude (E) | Latitude (N) | Hauteur/Height |
|---|---|---|---|---|
| TAXIWAY ECHO | 1000 | 9.479547 | 42.559517 | 5.3 |
| | 1001 | 9.479358 | 42.559475 | 5.34 |
| | 1002 | 9.479173 | 42.559433 | 5.42 |
| | 1003 | 9.478708 | 42.559153 | 5.68 |
| | 1004 | 9.478644 | 42.558722 | 5.92 |
| | 1005 | 9.478729 | 42.55852 | 6.01 |
| | 1137 | 9.479559 | 42.556539 | 6.74 |
| | 2063 | 9.480761 | 42.553672 | 7.57 |
| | 2085 | 9.481268 | 42.552462 | 7.84 |
| | 1153 | 9.482301 | 42.549996 | 8.09 |
| PELICANDROME | 2056 | 9.480726 | 42.553756 | 7.57 |
| | 2067 | 9.480598 | 42.553557 | 7.78 |
| | 2068 | 9.480386 | 42.55351 | 8.1 |
| | 2069 | 9.480174 | 42.553458 | 8.38 |
| | 2071 | 9.480059 | 42.553373 | 8.5 |
| | 2072 | 9.480052 | 42.553232 | 8.6 |
| | 2073 | 9.480131 | 42.553041 | 8.7 |
| | 2074 | 9.480231 | 42.552803 | 8.68 |
| | 2075 | 9.480356 | 42.552507 | 8.52 |
| | 2076 | 9.480443 | 42.55242 | 8.4 |
| | 2078 | 9.48061 | 42.552388 | 8.27 |
| | 2079 | 9.480665 | 42.552394 | 8.23 |
| | 2080 | 9.480745 | 42.55241 | 8.2 |
| | 2081 | 9.480923 | 42.552454 | 8.12 |
| | 2082 | 9.481108 | 42.5525 | 7.95 |
| | 2084 | 9.481214 | 42.552496 | 7.85 |
| | 2085 | 9.481268 | 42.552462 | 7.84 |
| TAXIWAY MIKE | 2014 | 9.482804 | 42.549539 | 8.22 |
| | 2015 | 9.482946 | 42.549571 | 8.13 |
| | 2016 | 9.48302 | 42.549587 | 8.08 |
| | 2017 | 9.4833 | 42.54965 | 7.98 |
| | 2018 | 9.483691 | 42.549739 | 7.88 |
| | 2033 | 9.482329 | 42.549466 | 8.42 |
| | 2035 | 9.482069 | 42.54946 | 8.61 |
| | 2036 | 9.481881 | 42.549455 | 8.74 |
| | 2274 | 9.479453 | 42.549621 | 9.17 |
| | 2275 | 9.47954 | 42.549471 | 9.21 |
| | 2276 | 9.479781 | 42.549405 | 9.03 |
| | 2027 | 9.482081 | 42.549641 | 8.44 |
| | 2028 | 9.482266 | 42.549553 | 8.41 |
| | 2029 | 9.482402 | 42.549507 | 8.35 |
| | 2031 | 9.482568 | 42.549495 | 8.28 |
| | 2091 | 9.481821 | 42.549761 | 8.53 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Désignation | Matricule | Longitude (E) | Latitude (N) | Hauteur/Height |
|---|---|---|---|---|
| TAXIWAY MIKE | 2094 | 9.481048 | 42.550115 | 8.26 |
| | 2148 | 9.480882 | 42.550191 | 8.31 |
| | 2149 | 9.480806 | 42.550214 | 8.37 |
| | 2150 | 9.480715 | 42.550216 | 8.46 |
| | 2151 | 9.480526 | 42.550207 | 8.59 |
| | 2152 | 9.4802 | 42.550192 | 8.82 |
| | 2153 | 9.479866 | 42.550175 | 8.95 |
| | 2154 | 9.479822 | 42.55018 | 8.96 |
| | 2155 | 9.479786 | 42.550194 | 8.99 |
| | 2156 | 9.479657 | 42.550259 | 9.08 |
| | 2157 | 9.479343 | 42.550398 | 9.21 |
| | 2158 | 9.479691 | 42.550167 | 9.01 |
| | 2159 | 9.479566 | 42.550142 | 9.05 |
| | 2162 | 9.479494 | 42.550096 | 9.04 |
| | 2163 | 9.479432 | 42.549958 | 8.93 |
| TAXIWAY ALPHA | 1064 | 9.484174 | 42.544998 | 8.99 |
| | 1066 | 9.48396 | 42.545511 | 9.05 |
| | 1068 | 9.483741 | 42.54603 | 8.98 |
| | 1070 | 9.483519 | 42.546559 | 8.92 |
| | 1072 | 9.483315 | 42.547047 | 8.83 |
| | 1104 | 9.483855 | 42.54576 | 9.02 |
| | 1111 | 9.483643 | 42.546265 | 8.96 |
| | 1118 | 9.48343 | 42.546771 | 8.87 |
| | 1131 | 9.483003 | 42.547788 | 8.72 |
| | 1165 | 9.48278 | 42.548321 | 8.62 |
| | 2011 | 9.482562 | 42.548839 | 8.54 |
| | 2012 | 9.482459 | 42.549084 | 8.51 |
| | 2025 | 9.482363 | 42.549315 | 8.51 |
| | L.28 | 9.48419 | 42.543935 | 9.18 |
| | L.38 | 9.484138 | 42.544161 | 9.26 |
| | L.47 | 9.48416 | 42.544345 | 9.15 |
| | L.48 | 9.484191 | 42.544495 | 9.11 |
| | L.56 | 9.484217 | 42.544631 | 9.05 |
| | L.57 | 9.484228 | 42.544721 | 9.03 |
| | L.58 | 9.484232 | 42.544827 | 9 |
| | L.59 | 9.48421 | 42.544913 | 8.99 |
| | L.60 | 9.484195 | 42.544947 | 8.99 |
| | L.77 | 9.484082 | 42.545216 | 8.96 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Désignation | Matricule | Longitude (E) | Latitude (N) | Hauteur/Height |
|---|---|---|---|---|
| TAXIWAY GOLF | L.1 | 9.487247 | 42.541435 | 8.3 |
| | L.2 | 9.486603 | 42.541272 | 8.56 |
| | L.3 | 9.486438 | 42.541264 | 8.61 |
| | L.4 | 9.485651 | 42.541415 | 8.84 |
| | L.5 | 9.484961 | 42.542003 | 9.1 |
| | L.6 | 9.484881 | 42.542205 | 9.1 |
| | L.7 | 9.484822 | 42.542404 | 9.08 |
| | L.8 | 9.484794 | 42.542495 | 9.07 |
| | L.9 | 9.484741 | 42.542618 | 9.09 |
| | L.11 | 9.484576 | 42.543013 | 9.08 |
| | L.23 | 9.484442 | 42.543334 | 9.08 |
| | L.26 | 9.484262 | 42.543764 | 9.13 |
| | L.28 | 9.48419 | 42.543935 | 9.18 |
| | L.38 | 9.484138 | 42.544161 | 9.26 |
| | L.47 | 9.48416 | 42.544345 | 9.15 |
| TAXIWAY SIERRA | L.11 | 9.484576 | 42.543013 | 9.08 |
| | L.12 | 9.484359 | 42.543151 | 9.22 |
| | L.13 | 9.484087 | 42.543163 | 9.43 |
| | L.14 | 9.483832 | 42.543105 | 9.63 |
| | L.14 | 9.483622 | 42.543057 | 9.77 |
| | L.15 | 9.483466 | 42.543021 | 9.9 |
| | L.16 | 9.483319 | 42.542988 | 10 |
| | L.17 | 9.483178 | 42.542956 | 10.02 |
| | L.18 | 9.483026 | 42.542921 | 9.98 |
| | L.19 | 9.482874 | 42.542886 | 9.95 |
| | L.20 | 9.482804 | 42.54287 | 10.01 |
| | L.24 | 9.484376 | 42.543491 | 9.1 |

**AD 2 LFKB.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFKB.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

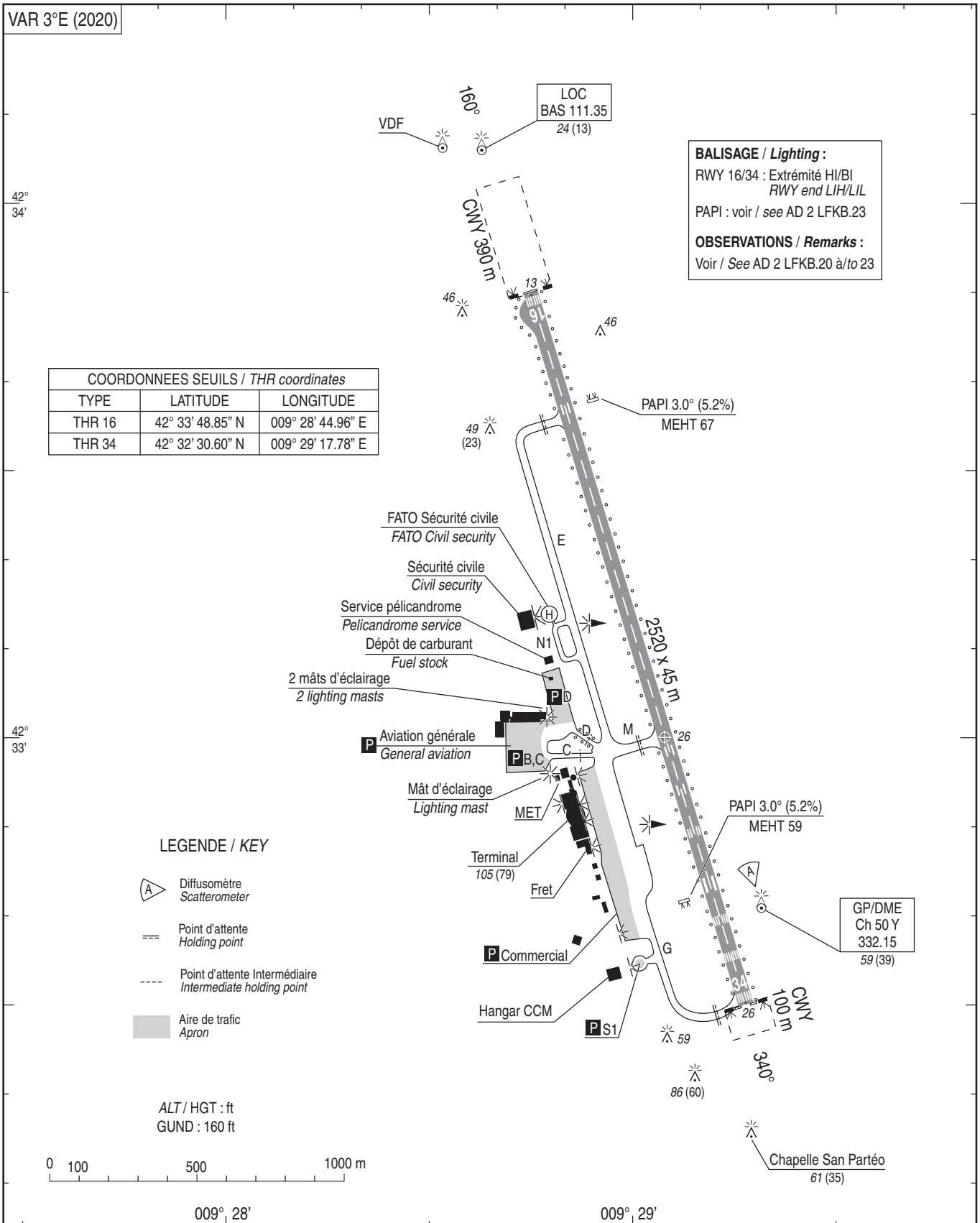
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Toutes procédures / *all procedures* | Sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** BASTIA 125.930 ☎ 04 95 59 19 40
**GND** (SOL) : 121.830

# BASTIA PORETTA
42 33 00 N - 009 29 05 E
*ALT AD : 26 (1 hPa)*



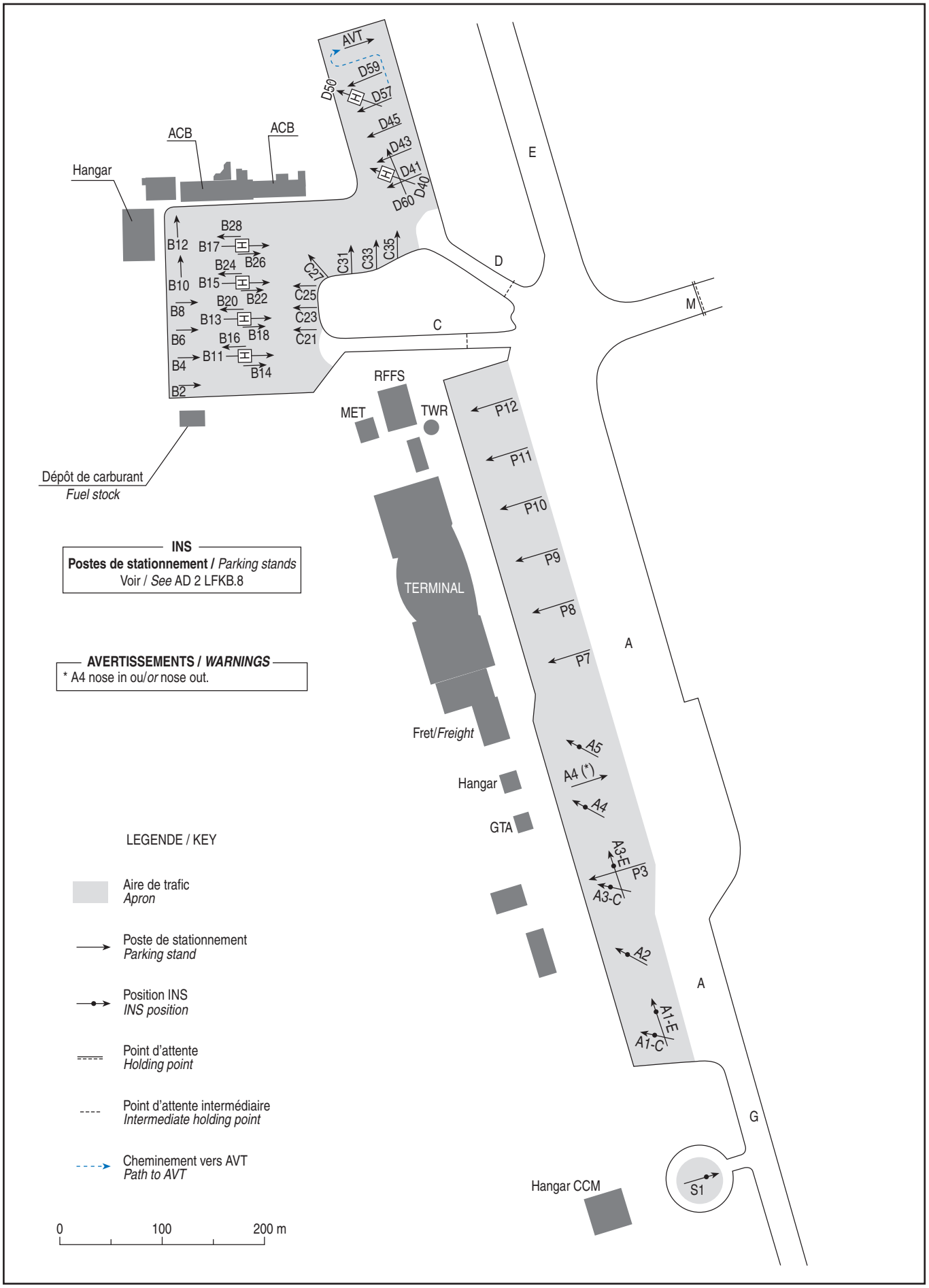

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 16 | NIL | LIH/LIL | 2520 | 2620 | 2520 | 2520 | Revêtue | 68 F/B/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 34 | NIL | LIH/LIL | 2520 | 2910 | 2520 | 2520 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | 550 |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**BASTIA** PORETTA





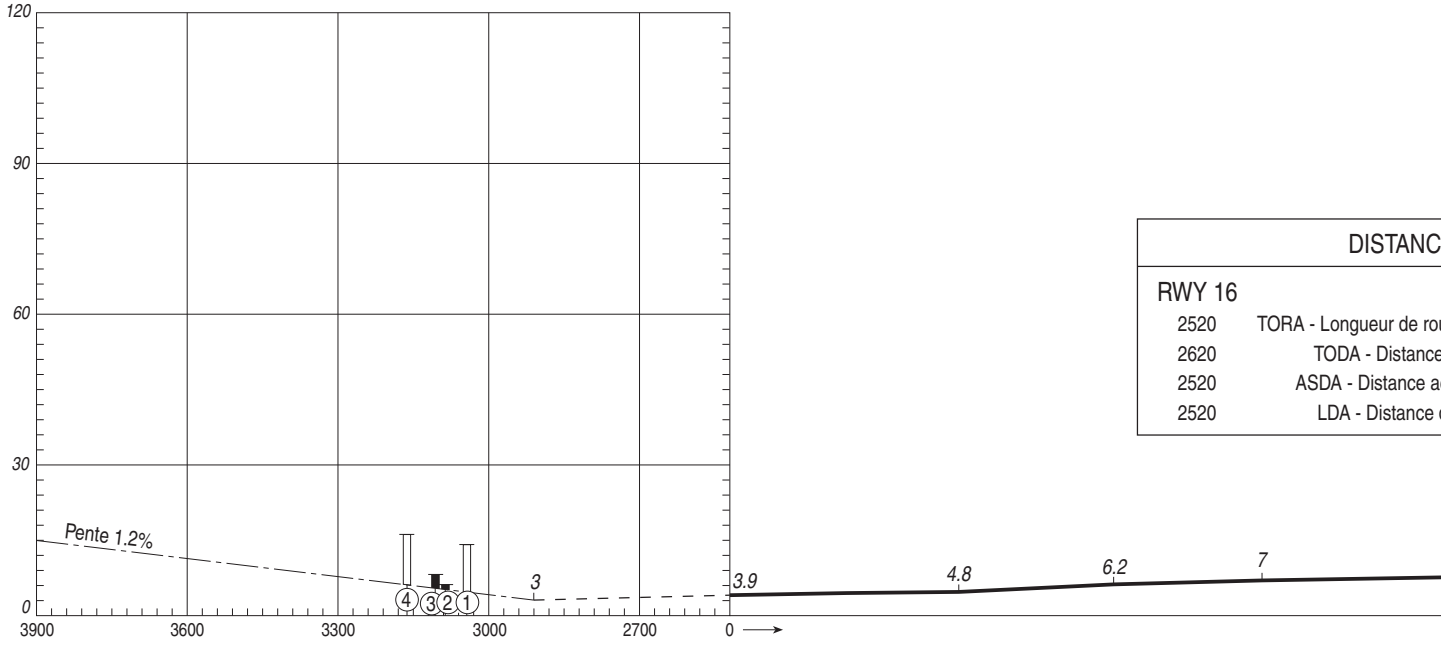

© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

**BASTIA** PORETTA
RWY 16/34

VAR 3°E (20)

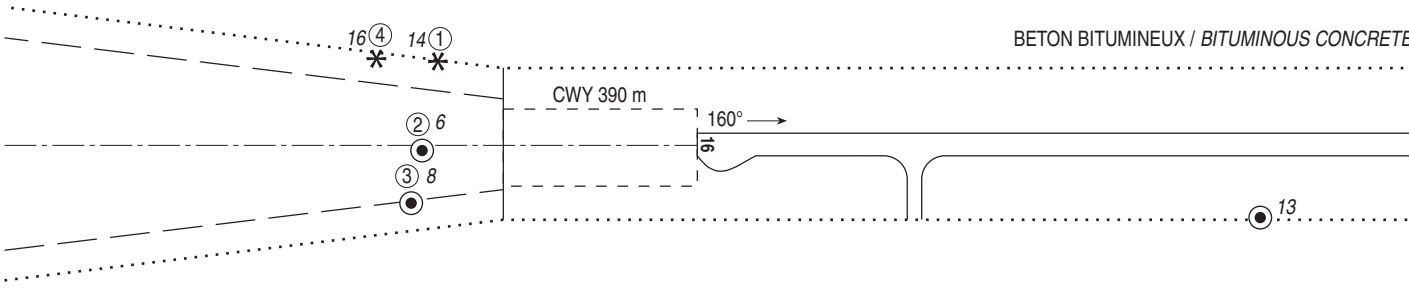
DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| DISTANC | |
|---|---|
| RWY 16 | |
| 2520 | TORA - Longueur de rou |
| 2620 | TODA - Distance |
| 2520 | ASDA - Distance a |
| 2520 | LDA - Distance |




Echelle: 1 / 15 000




BETON BITUMINEUX / *BITUMINOUS CONCRETE*

LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

Levé exécuté en Décembre 2021
Nivellement rattaché au N.G.F.

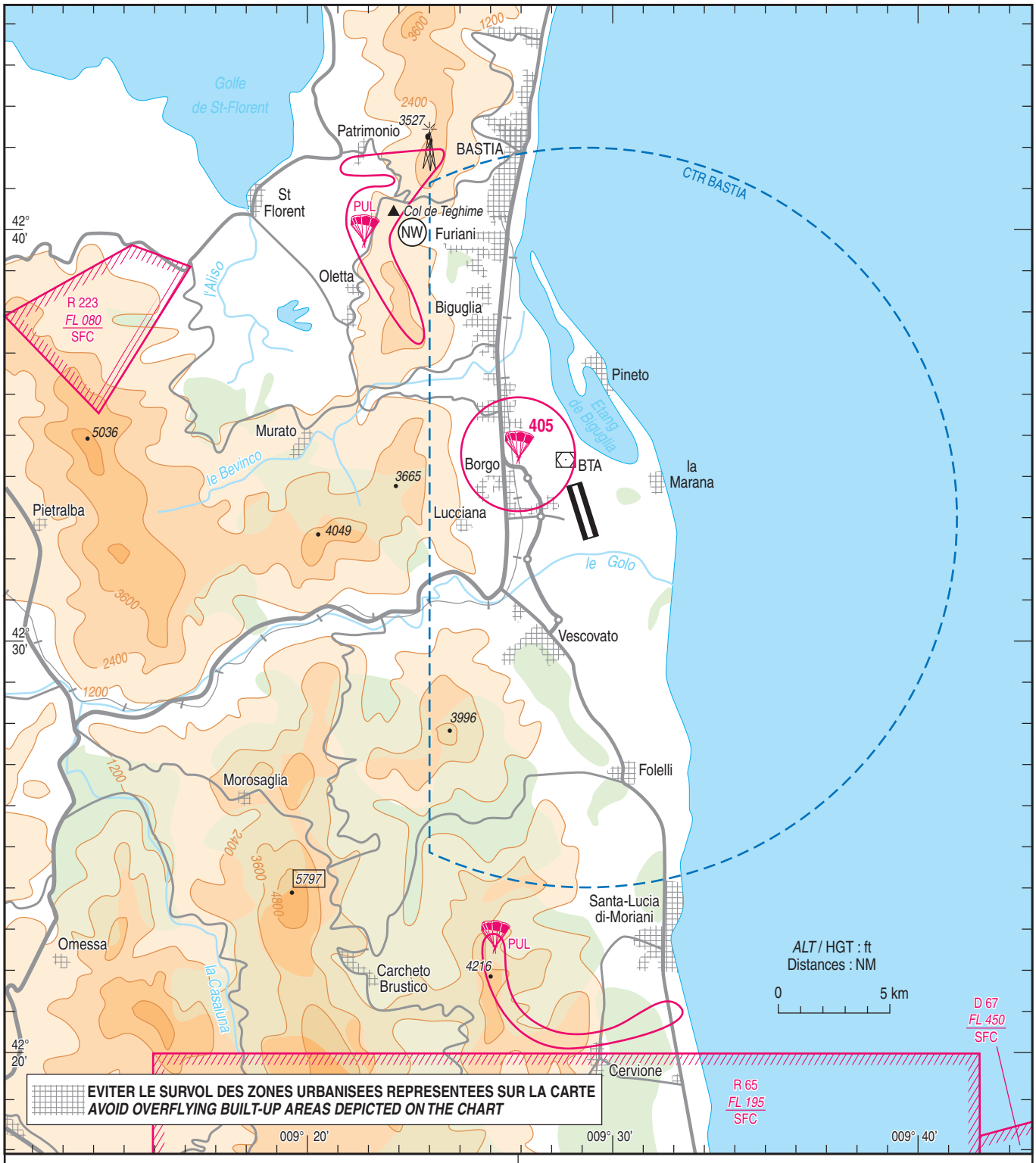
TOLERANCES CONFORMES AUX PF



© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

**BASTIA** PORETTA




**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

Attention en dehors de la CTR, espaces aériens de classe E, présence possible de VFR inconnus :
- en dehors de la CTR à l'Ouest de la CTR : E sous le FL 115.
- en dehors de la CTR ailleurs : E sous 1000 AGL ou sous 1500 ASFC.

De jour, une attention accrue est recommandée en cas d'approche à vue par le Nord-Ouest, activité fréquente de parapentes à proximité du point NW/col de Teghime-antenne de Pigno, en limite NW de CTR de BASTIA, régulièrement de 2000 ft à 4500 ft, exceptionnellement jusqu'à 8000 ft.

***INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :***

*Beware outside the CTR, class E airspace, beware of unknow VFR traffic :*
*- outside CTR and West : E under FL 115.*
*- outside CTR elsewhere : E under 1000 AGL or under 1500 ASFC.*

*In the daytime, sharp additionnal caution is advised for visual approaches from the North-West, many paragliding activity operations in the whereabouts of NW point/Teghime pass- Pigno antenna, at NW limit of BASTIA CTR, regurlaly from 2000 ft to 4500 ft, exceptionally up to 8000 ft.*

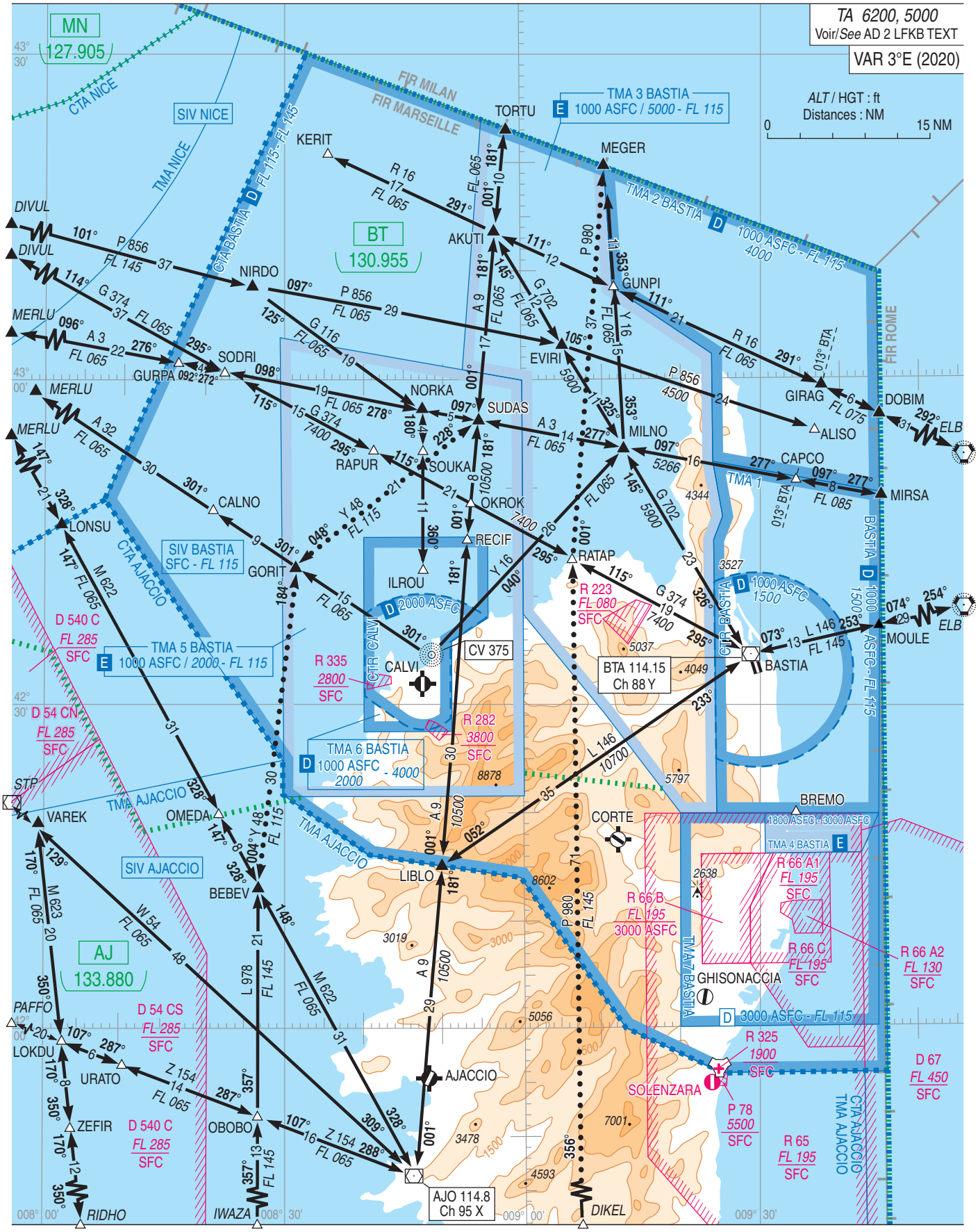


© SIA

# BASTIA PORETTA
## Carte régionale
## *Area chart*

**APP :** BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255 (s)
**TWR :** BASTIA Tour / *Tower* 118.000
**FIS :** BASTIA Information 124.725

◄••••• AWY RNAV

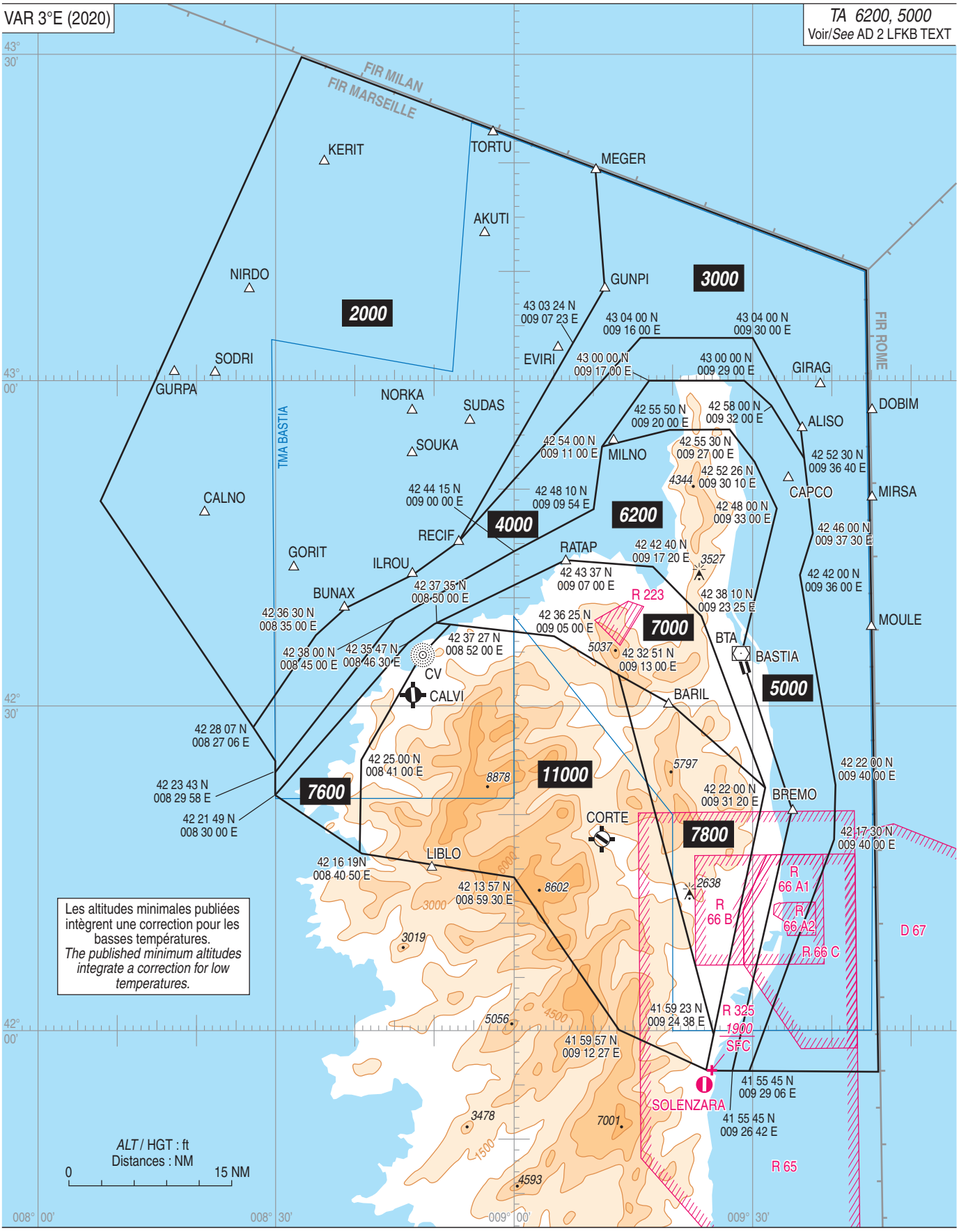





© SIA

# BASTIA PORETTA
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**APP :** BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255 (s)
**FIS :** BASTIA Information 124.725






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| AJO | REF Enr 4.1 | | X | X | X | |
| ← | | | | | | |
| BTA IAF | REF Enr 4.1 | | X | X | X | X |
| RW16 | 42°33'48.85" N | 009°28'44.96" E | X | | | X |
| RW34 | 42°32'30.59" N | 009°29'17.78" E | X | | | X |
| ABSIN | REF Enr 4.4 | | X | | X | X |
| AKUTI | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| ALISO | REF Enr 4.4 | | X | X | X | X |
| BARIL | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| BREMO | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| CAPCO IAF | REF Enr 4.4 | | X | X | X | X |
| DOBIM | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| EVIRI | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| EXUGA | REF Enr 4.4 | | X | | X | |
| GIRAG | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| GUNPI | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| INVAK | REF Enr 4.4 | | X | | X | X |
| KERIT | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| KOPPA | REF Enr 4.4 | | X | | | X |
| LIBLO | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| LIGUR | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| MEGER | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| MERLU | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| MILNO | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| MOULE | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| NIRDO | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| NORKA | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| SODRI | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| TORTU | REF Enr 4.4 | | X | X | X | |
| VIVOH IAF/IF ILS X ou/*or* LOC X | REF Enr 4.4 | | | X | | X |
| FAF ILS Z ou/*or* LOC Z RWY34 | 42°25'40.1" N | 009°32'09.4" E | | X | | X |
| FAF VOR RWY 34 | 42°25'32.4" N | 009°32'14.8" E | | X | | X |
| FAF VOR A RWY 16 (+VPT A RWY16) | 42°50'50.3" N | 009°34'28.2" E | | X | | X |
| FAF ILS X ou/*or* LOC X RWY34 | 42°17'44,1"N | 009°35'27,8"E | | X | | X |
| IF IKB34 | 42°20'45.3" N | 009°34'12.5" E | X | | | X |
| FAF FKB34 | 42°25'31.9" N | 009°32'12.9" E | X | | | X |
| IF IKB16 | 42°43'44.6" N | 009°29'42.2" E | X | | | X |
| FAF FKB16 | 42°41'03.2" N | 009°27'54.1" E | X | | | X |
| MAPT MKB16 | 42°34'46.2" N | 009°28'20.9" E | X | | | X |
| KB404 | 42°22'13.9" N | 009°40'39.1" E | X | | | X |
| KB410 | 42°34'34.4" N | 009°28'25.8" E | X | | | X |
| KB412 | 42°41'32.2" N | 009°29'25.3" E | X | | | X |
| KB510 | 42°43'06.0" N | 009°31'39.0" E | X | | X | |
| KB530 | 42°41'13.0" N | 009°30'43.0" E | X | | X | |
| KB550 | 42°37'44.5" N | 009°27'06.1" E | X | | X | |
| KB600 | 42°48'32.7" N | 009°40'50.0" E | X | | X | |
| KB610 | 42°30'16.8" N | 009°30'14.3" E | X | | | X |
| KB700 | 42°26'27.8" N | 009°34'11.7" E | X | | X | |
| KB720 | 42°25'01.4" N | 009°32'25.7" E | X | | X | |
| KB740 | 42°32'05.1" N | 009°34'03.4" E | X | | X | |



© SIA

**BASTIA** PORETTA
**PRECODING RNP** RWY 16

**RNP RWY 16**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.8°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | CAPCO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA | IF | CAPCO | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IKB16 | - | 204 | 206.3 | 7.9 | - | 2500 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IKB16 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FKB16 | - | 204 | 206.3 | 3.0 | - | 2500 | 2500 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MKB16 | Yes | 174 | 177.0 | 6.3 | - | - | - | - | -3.15 / - | RNP APCH |
| | TF | KB610 | Yes | 160 | 162.7 | 4.7 | - | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | DF | ABSIN | - | - | - | - | L | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | INVAK | - | 010 | 012.6 | 18.8 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ALISO | - | 282 | 285.1 | 5.1 | - | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | L | 5000 | - | - | - | RNP APCH |



© SIA

**BASTIA** PORETTA
**PRECODING RNP** RWY 34

**RNP RWY 34**

MAG VAR 2020 2.8°E

| RMK | GNSS required | | | | | | | | | | REF NAVAID : BTA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | BTA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOULE | IF | MOULE | - | - | - | - | - | - | 130 | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ABSIN | - | 254 | 256.9 | 5.8 | - | - | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | KOPPA | - | 173 | 175.3 | 8.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | KB404 | - | 160 | 162.8 | 6.0 | - | - | - | 220 | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IKB34 | - | 250 | 252.9 | 5.0 | R | 2400 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA BTA | IF | BTA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | KOPPA | - | 129 | 131.7 | 9.7 | - | 3600 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | KB404 | - | 160 | 162.8 | 6.0 | - | - | - | 220 | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IKB34 | - | 250 | 252.9 | 5.0 | R | 2400 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA KOPPA | IF | KOPPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | KB404 | - | 160 | 162.8 | 6.0 | - | - | - | 220 | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IKB34 | - | 250 | 252.9 | 5.0 | R | 2400 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IKB34 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FKB34 | - | 340 | 342.8 | 5.0 | - | 2400 | 2400 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW34 | Yes | 340 | 342.8 | 7.3 | - | - | - | - | -3.0 /15.5 | RNP APCH |
| | TF | KB410 | Yes | 340 | 342.8 | 2.2 | - | - | 2400 | - | - | RNP APCH |
| | TF | KB412 | Yes | 003 | 006.0 | 7.0 | - | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | CF | BTA | Yes | 218 | 221.0 | - | R | - | - | 200 | - | RNP APCH |



© SIA

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 34

### Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFKB |
| Runway | 34 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E34A |
| LTP/FTP Latitude | 423230.5990N |
| LTP/FTP Longitude | 0092917.7760E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 56.6 |
| FPAP Latitude | 423355.9305N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 85.3315 |
| FPAP Longitude | 0092841.9840E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -35.7920 |
| Threshold Crossing Height | 15.5 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 232 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 02 0B 06 0C 22 00 00 01 34<br>33 05 0E C9 41 12 A0 69 12 04<br>36 16 A7 9A 02 60 E8 FE 36 81<br>2C 01 64 1D C8 AF F7 8A 6E 42 |
| Calculated CRC Value | F78A6E42 |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 8.0 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 8.0 |



© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID RNAV RWY 16

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

**SID RNAV RWY 16**

| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2,8 °E | | | REF NAVAID : BTA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **AJO 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KB720 | - | 160 | 162.8 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 219 | 221.7 | 51.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **AJO 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB700 | Yes | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | Yes | - | - | - | L | 6200 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 210 | 213.2 | 57.4 | L | - | - | - | RNAV 1 |
| **AKUTI 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB700 | Yes | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MILNO | - | 326 | 329.2 | 22.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AKUTI | - | 326 | 329.0 | 23.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BREMO 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BREMO | - | 160 | 162.5 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **KERIT 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB700 | Yes | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KERIT | - | 317 | 320.2 | 60.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LIBLO 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB700 | Yes | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | - | - | - | - | L | 6200 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BARIL | - | 233 | 236.3 | 8.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LIBLO | - | 233 | 236.2 | 26.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **MEGER 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB700 | Yes | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MILNO | - | 326 | 329.2 | 22.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GUNPI | - | 354 | 356.6 | 14.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MEGER | - | 354 | 356.5 | 11.3 | - | - | 140 | - | RNAV 1 |
| **MOULE 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | MOULE | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| **SODRI 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB700 | Yes | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | SODRI | - | 296 | 298.8 | 55.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| → **KERIT 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 1526 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB740 | Yes | - | - | - | L | 3500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | EXUGA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KERIT | - | 316 | 318.7 | 49.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| → **SODRI 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 1526 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB740 | Yes | - | - | - | L | 3500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | EXUGA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | SODRI | - | 290 | 292.5 | 46.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| → **AKUTI 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 1526 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB740 | Yes | - | - | - | L | 3500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | EXUGA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MILNO | - | 329 | 331.6 | 11.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AKUTI | - | 326 | 329.0 | 23.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| → **MEGER 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 160 | 162.8 | - | - | 1526 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KB740 | Yes | - | - | - | L | 3500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | EXUGA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MILNO | - | 329 | 331.6 | 11.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GUNPI | - | 354 | 356.6 | 14.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MEGER | - | 354 | 356.5 | 11.3 | - | - | 140 | - | RNAV 1 |



© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID RNAV RWY 34

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

| SID RNAV RWY 34 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2,8° E | | | REF NAVAID : BTA | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **AJO 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KB530 | Yes | 017 | 020.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | - | - | - | - | R | 6200 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 210 | 213.2 | 57.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **AKUTI 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KB510 | - | 017 | 020.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GIRAG | - | 012 | 15.2 | 17.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AKUTI | - | 292 | 294.9 | 33.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BREMO 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KOPPA | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BREMO | - | 196 | 198.7 | 8.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **KERIT 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KB510 | - | 017 | 020.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KERIT | - | 310 | 312.6 | 55.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LIBLO 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KB530 | Yes | 017 | 020.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BTA | - | - | - | - | R | 6200 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BARIL | - | 233 | 236.3 | 8.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LIBLO | - | 233 | 236.2 | 26.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **MEGER 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KB510 | - | 017 | 020.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GIRAG | - | 012 | 15.2 | 17.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MEGER | - | 313 | 315.5 | 28.4 | - | - | 140 | - | RNAV 1 |
| **MOULE 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | MOULE | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| **NORKA 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KB510 | - | 017 | 020.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | NORKA | - | 291 | 293.7 | 35.4 | L | - | - | - | RNAV 1 |
| **SODRI 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 340 | 342.8 | - | - | 426 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KB510 | - | 017 | 020.0 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | SODRI | - | 287 | 289.5 | 54.0 | L | - | - | - | RNAV 1 |
| **AKUTI 2Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KB550 | Yes | 340 | 342.8 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EXUGA | - | 316 | 318.8 | 7.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AKUTI | - | 327 | 329.9 | 35.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **KERIT 2Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KB550 | Yes | 340 | 342.8 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EXUGA | - | 316 | 318.8 | 7.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KERIT | - | 316 | 318.7 | 49.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **NORKA 2Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KB550 | Yes | 340 | 342.8 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EXUGA | - | 316 | 318.8 | 7.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | NORKA | - | 297 | 299.9 | 27.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# BASTIA PORETTA
# STAR RNAV RWY 16

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

| STAR RNAV RWY 16 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2,8°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | CAPCO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BREMO 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BREMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 340 | 342.6 | 15.1 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KB600 | - | 030 | 032.7 | 16.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | INVAK | - | 012 | 015.0 | 6.0 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | ALISO | - | 282 | 285.1 | 5.1 | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | L | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **DOBIM 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | DOBIM | - | - | - | - | - | - | 130 | - | RNAV 1 |
| - | TF | GIRAG | | 292 | 295.1 | 5.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ALISO | | 193 | 195.9 | 4.2 | L | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **LIBLO 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LIBLO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BARIL | - | 053 | 055.8 | 26.6 | - | 10500 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 053 | 056.2 | 8.0 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KB600 | - | 030 | 032.7 | 16.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | INVAK | - | 012 | 015.0 | 6.0 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | ALISO | - | 282 | 285.1 | 5.1 | L | - | - | | RNAV 1 |
| - | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | L | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **LIGUR 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LIGUR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | TORTU | - | 182 | 184.9 | 9.3 | - | - | 140 | - | RNAV 1 |
| - | TF | AKUTI | - | 182 | 184.7 | 9.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ALISO | | 119 | 121.4 | 34.3 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | L | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **MOULE 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOULE | - | - | - | - | - | - | 130 | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | INVAK | - | 352 | 354.9 | 17.1 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | ALISO | - | 282 | 285.1 | 5.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | L | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **NIRDO 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NIRDO | - | - | - | - | - | - | 240 | - | RNAV 1 |
| - | TF | EVIRI | - | 098 | 100.7 | 29.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ALISO | - | 105 | 108.1 | 24.1 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **NORKA 1V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NORKA | - | - | - | - | - | - | 140 | - | RNAV 1 |
| - | TF | ALISO | - | 089 | 092.1 | 35.8 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | CAPCO | - | 192 | 195.1 | 5.0 | R | 5000 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# BASTIA PORETTA
## STAR RNAV RWY 34

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

| STAR RNAV RWY 34 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2,8°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | BTA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BREMO 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BREMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 340 | 342.6 | 15.1 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| **LIBLO 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LIBLO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BARIL | - | 053 | 055.8 | 26.6 | - | 10500 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 053 | 056.2 | 8.0 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| **LIGUR 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LIGUR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | TORTU | - | 182 | 184.9 | 9.3 | - | - | 140 | - | RNAV 1 |
| - | TF | AKUTI | - | 182 | 184.7 | 9.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EVIRI | - | 146 | 148.8 | 12.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MILNO | - | 146 | 148.9 | 11.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 146 | 148.9 | 22.6 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| **MERLU 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MERLU | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 109 | 111.7 | 80.2 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| **MOULE 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOULE | - | - | - | - | - | - | 130 | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABSIN | - | 254 | 256.9 | 5.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 254 | 256.7 | 6.7 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| **NIRDO 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NIRDO | - | - | - | - | - | - | 240 | - | RNAV 1 |
| - | TF | EVIRI | - | 098 | 100.7 | 29.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MILNO | - | 146 | 148.9 | 11.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 146 | 148.9 | 22.6 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |
| **NORKA 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NORKA | - | - | - | - | - | - | 140 | - | RNAV 1 |
| - | TF | BTA | - | 124 | 126.8 | 37.8 | - | 5200 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID RNAV RWY 16

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

| SID RNAV RWY 16 | |
|---|---|
| Cat | A B C D |
| NAV Box | RNAV 1 , GNSS requis/*required* |
| Climb gradient | Départ AJO 2V : pente théorique de montée de 5.3% jusqu'à 7600 ft déterminée par le Monte San Petrone 5797 ft dans le QDR 214° de l'ARP pour 11.6 NM.<br>Une altitude minimale de 6200 ft sur BTA (pente théorique de 6% jusqu'à BTA) permet de franchir ensuite les obstacles avec une pente de 3.3%. Départ AKUTI 2V : pente théorique de montée de 3.7% jusqu'à 4700 ft déterminée par la Cime de Taffoni 3665 ft dans le QDR 275° de l'ARP pour 4.6 NM.<br>Départ KERIT 2V : pente théorique de montée de 3.6% jusqu'à 4200 ft déterminée par le Serrale 3455 ft dans le QDR 280° de l'ARP pour 4.7 NM. Départ LIBLO 2V : pente théorique de montée de 4.8% jusqu'à 10000 ft déterminée par la Cima A Spazzolu 4049 ft dans le QDR 265° de l'ARP pour 6 NM et par la Pointe de Cricche 6747 ft dans le QDR 239° de l'ARP pour 31.6 NM.<br>Une altitude minimale de 6200 ft sur BTA (pente théorique de 6% jusqu'à BTA) permet de franchir ensuite les obstacles avec une pente de 3.3%. Départ MEGER 2V : Pente théorique de montée de 3.7% jusqu'à 4700 ft déterminée par la Cime de Taffoni 3665 ft dans le QDR 275° de l'ARP pour 4.6 Nm.<br>Départ SODRI 2V : Pente théorique de montée de 3.9% jusqu'à 4200 ft déterminée par la Cime de Taffoni 3665 ft dans le QDR 275° de l'ARP pour 4.6 Nm.<br>Le franchissement de la zone LF-R223, si active jusqu'au FL060, avec une marge de franchissement verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS 5% jusqu'au FL065.<br>Le franchissement de la zone LF-R223, si active jusqu'au FL080, avec une marge de franchissement verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS 6.4% jusqu'au FL085.<br>Départs AJO 2W : Pente théorique de montée de 6.6% jusqu'à 5100 ft déterminée par la Pointe San Giovanni 4108 ft dans le QDR 187° de l'ARP pour 12.4 NM et puis 4.9% jusqu'à 10300 ft déterminée le Monte Renoso 7717 ft dans le QDR 205° de l'ARP pour 33.3 NM.<br><br>*AJO 2V departure: theoretical climb gradient 5.3% up to 7600 ft determined by Monte San Petrone 5797 ft at 11.6 NM QDR 214° of the ARP. A minimum altitude 6200 ft over BTA (theoretical climb gradient 6% until BTA) will allow then overfly obstacles with a slope of 3.3%*<br>*AKUTI 2V departure: theoretical climb gradient 3.7% up to 4700 ft determined by Cime de Taffoni 3665 ft at 4.6 NM QDR 275° of the ARP.*<br>*KERIT 2V departure: theoretical climb gradient 3.6% up to 4200 ft determined by Serrale 3455 ft at 4.7 NM QDR 280° of the ARP.*<br>*LIBLO 2V departure: theoretical climb gradient 4.8% up to 10000 ft determined by Cima A Spazzolu 4049 ft at 6 NM QDR 265° of the ARP and Pointe de Cricche 6747 ft at 31.6 NM QDR 239° of the ARP. A minimum altitude 6200 ft over BTA (theoretical climb gradient 6% until BTA) will allow then overfly obstacles with a slope of 3.3%*<br>*MEGER 2V departure: theoretical climb gradient 3.7% up to 4700 ft determined by Cime de Taffoni 3665 ft at 4.6 NM QDR 275° of the ARP.*<br>*SODRI 2V departure: theoretical climb gradient 3.9% up to 4200 ft determined by Cime de Taffoni 3665 ft at 4.6 NM QDR 275° of the ARP.*<br>*The clearing of restricted area LF-R223 when active up to FL060, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climg gradient of 5% climbing up to FL065.*<br>*The clearing of restricted area LF-R223 when active up to FL080, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climg gradient of 6.4% climbing up to FL085.*<br>*AJO 2W departure: theoretical climb gradient 6.6% up to 5100 ft determined by la Pointe San Giovanni 4108 ft at 12.4 NM QDR 187° of the ARP then a climb gradient 4.9% up to 10300ft determined by Monte Renoso 7717ft at 33.3NM QDR 205° of the ARP.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| Critical DME: | | | |
| **AJO 2W** | Monter vers KB720 sur la route 160°MAG, puis virer vers AJO. | ATC | |
| | Climb to KB720 on track 160° MAG, then turn to AJO. | ATC | |
| **AJO 2V** | Monter sur la route 160° MAG, à 400 ft AAL, virer à gauche direct jusqu'à KB700 puis virer à gauche direct jusqu'à BTA, puis à gauche vers AJO. | ATC | *6200 MNM BTA* |
| | *Climb on track 160° MAG, at 400 ft AAL, turn left direct to KB700 then turn left to BTA , then turn left to AJO.* | *ATC* | |
| **AKUTI 2V** | Monter sur la route 160° MAG, à 400 ft AAL, virer à gauche direct jusqu'à KB700 puis virer à gauche direct vers BTA puis vers MILNO et AKUTI. | ATC | |
| | *Climb on track 160° MAG, at 400ft AAL, turn left direct to KB700 then turn left to BTA, then to MILNO et AKUTI.* | *ATC* | |
| **BREMO 2V** | Monter vers BREMO sur la route 160°MAG. | ATC | |
| | *Climb to BREMO on track 160° MAG,* | *ATC* | |
| **KERIT 2V** | Monter sur la route 160° MAG, à 400 ft AAL, virer à gauche direct jusqu'à KB700 puis virer à gauche direct vers BTA puis vers KERIT. | ATC | |
| | *Climb on track 160° MAG, at 400 ft AAL, turn left direct to KB700 then turn left to BTA, then to KERIT.* | *ATC* | |
| **LIBLO 2V** | Monter sur la route 160° MAG, à 400 ft AAL, virer à gauche direct jusqu'à KB700 puis virer à gauche direct vers BTA puis vers BARIL et LIBLO. | ATC | *6200 MNM BTA* |
| | *Climb on track 160° MAG, at 400 ft AAL, turn left direct to KB700 then turn left to BTA, then to BARIL et LIBLO.* | *ATC* | |
| **MEGER 2V** | Monter sur la route 160° MAG, à 400 ft AAL, virer à gauche direct jusqu'à KB700 puis virer à gauche direct vers BTA puis vers MILNO, GUNPI et MEGER. | ATC | *FL140 MAX* |
| | *Climb on track 160° MAG, at 400 ft AAL, turn left direct to KB700 then turn left to BTA, then to MILNO ,GUNPI et MEGER.* | *ATC* | |
| **MOULE 2V** | Monter sur la route 160° MAG, à 400 ft AAL, virer à gauche direct vers MOULE. | ATC | |
| | *Climb on track 160° MAG, at 400 ft AAL, turn left direct to MOULE.* | *ATC* | |
| **SODRI 2V** | Monter sur la route 160° MAG, à 400 ft AAL, virer à gauche direct jusqu'à KB700 puis virer à gauche direct vers BTA puis vers SODRI. | ATC | |
| | *Climb on track 160° MAG, at 400 ft AAL, turn left direct to KB700 then turn left to BTA, then to SODRI.* | *ATC* | |
| **KERIT 2W** | Monter sur la route 160° MAG, à 1500 ft AAL, virer à gauche direct vers KB740 puis virer direct vers EXUGA ,puis vers KERIT | ATC | 3500 MNM KB740 |
| | *Climb on track 160° MAG, at 1500 ft AAL, turn left direct to KB740 then turn left direct to EXUGA,then to KERIT* | *ATC* | *3500 MNM KB740* |
| **AKUTI 2W** | Monter sur la route 160° MAG, à 1500 ft AAL, virer à gauche direct vers KB740 puis virer direct vers EXUGA puis vers MILNO ,puis vers AKUTI | ATC | 3500 MNM KB740 |
| | *Climb on track 160° MAG, at 1500 ft AAL, turn left direct to KB740 then turn left direct to EXUGA,then to MILNO ,then to AKUTI* | *ATC* | *3500 MNM KB740* |
| **SODRI 2W** | Monter sur la route 160° MAG, à 1500 ft AAL, virer à gauche direct vers KB740 puis virer direct vers EXUGA ,puis vers SODRI | ATC | 3500 MNM KB740 |
| | *Climb on track 160° MAG, at 1500 ft AAL, turn left direct to KB740 then turn left direct to EXUGA,then to SODRI* | *ATC* | *3500 MNM KB740* |
| **MEGER 2W** | Monter sur la route 160° MAG, à 1500 ft AAL, virer à gauche direct vers KB740 puis virer direct vers EXUGA ,puis vers GUNPI ,puis vers MILNO ,puis vers MEGER. | *ATC* | *3500 MNM KB740* |
| | *Climb on track 160° MAG, at 1500 ft AAL, turn left direct to KB740 then turn left direct to EXUGA,then to MILNO ,then to GUNPI,then to MEGER.* | *ATC* | *3500 MNM KB740* |

**Multidirectionnel departures RWY 16**

« Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel sectorisé utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné. »
La proximité et l'importance du relief limitent le secteur défini de départ à l'Est entre les caps magnétiques 019° et 147°.
- Clairance avant décollage : Monter sur la route 160° MAG, à 400ft AAL tourner à gauche au cap « spécifié » en montée vers le niveau « assigné ».

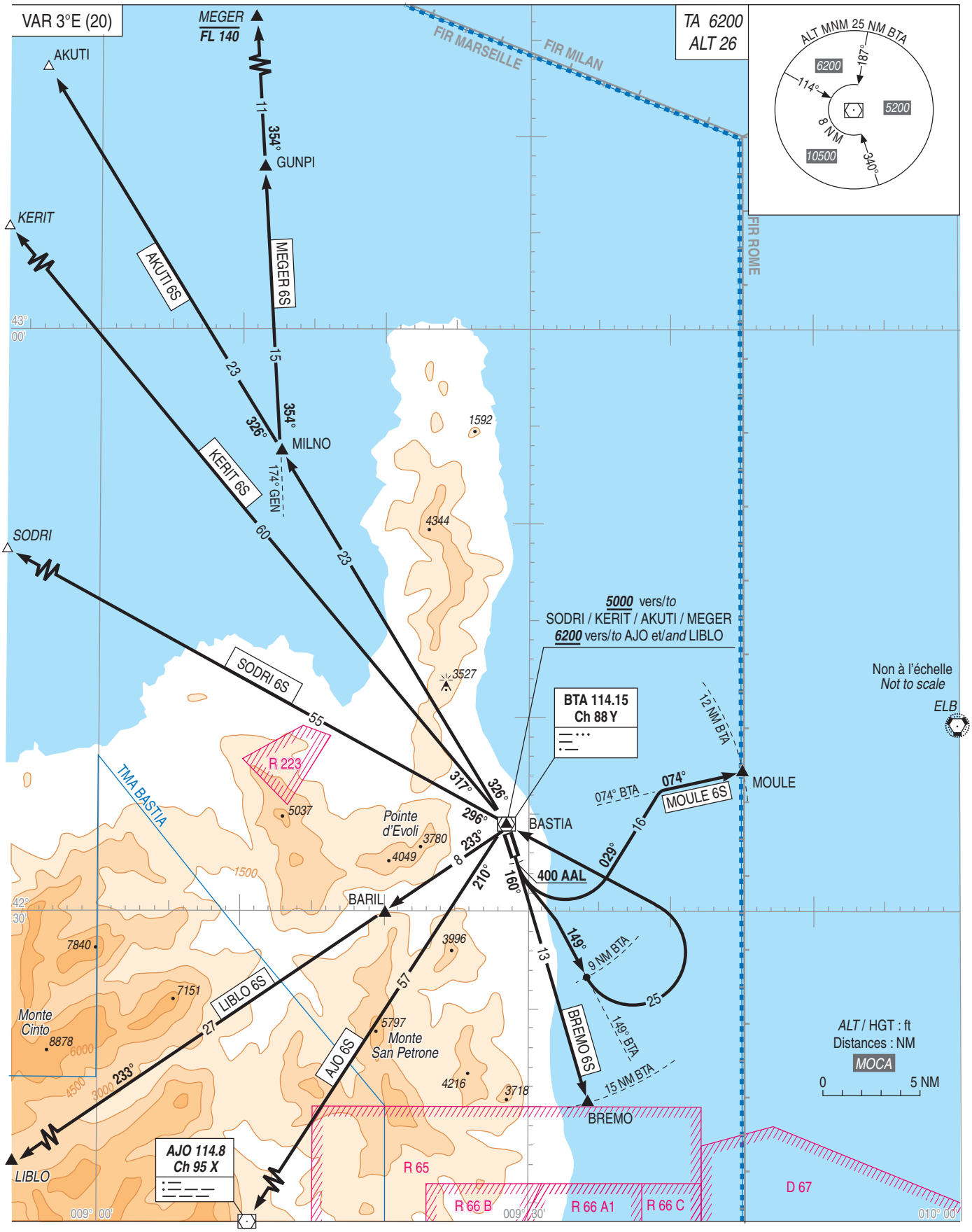
*« To optimize the management of the departures, there is a published multidirectionnel departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID. »*
*The vicinity and height of the terrain limit the east departure sector between MAG 019 ° and MAG 147°.*
*- Clearance before take-off: Climb on track 160° MAG, at 400ft AAL turn left on the given heading and climb to the assigned FL.*



© SIA

# BASTIA PORETTA
## SID CONV RWY 16
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | BASTIA | 125.930 |
| **TWR** : | BASTIA Sol/*Ground* | 121.830 |
| | BASTIA Tour/*Tower* | 118.000 |
| **APP** : | BASTIA Approche/*Approach* | 123.825 - 127.255 (s) |
| **FIS** : | BASTIA Information | 124.725 |






© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID CONV RWY 16

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

**CONSIGNES GENERALES**

Sauf clairance contraire de l'APP, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire de départ.
Vitesse : < FL 100 MAX IAS 250 kt.

***GENERAL INSTRUCTIONS***

*Except otherwise instructed by APP, ACFT must conform to specifications stated for each SID.*
*Speed: BLW FL 100 MAX IAS 250 kt.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher le code 7600.
En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. Sinon appliquer la procédure IMC ci-dessous.
En IMC : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.
Note : Dans le cas où le dernier FL assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk code 7600.*
*VMC: inside the TMA, carry out a half-turn to land on AD. Otherwise apply the IMC procedure below.*
*IMC: respect normalised route instruments departure to comply with set specifications and keeping assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight according to the current flight plan.*
*NOTA: In case of the last assigned FL is not compatible with minimal safe altitude, the climb will be maintained to the cruising level.*

☛ **DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel sectorisé utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné.
La proximité et l'importance du relief limitent le secteur défini de départ à l'est entre les caps magnétiques 019° et 147°.
**Clairance avant décollage :**
Monter sur la route 160° mag à 400 ft AAL tourner à gauche au cap «spécifié» en montée vers le niveau «assigné».

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*To optimize the management of the departures, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID.*
*The vicinity and height of the terrain limit the east departure sector between headings MAG 019° and MAG 147°.*
***Clearance before take-off :***
*Climb on track 160° MAG, at 400 ft AAL turn left on the given heading and climb to the assigned FL.*

| SID RWY 16 | ROUTES | CLR initiales *Initial CLR* | RMK |
|---|---|---|---|
| ☛ **MEGER 6S** (2) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 149° BTA (RM 149°). A 9 NM BTA tourner à gauche vers BTA. A BTA suivre le RDL 326° BTA (RM 326° ) vers MILNO. A MILNO tourner à droite et suivre le RDL 174° GEN (RM 354° ) vers GUNPI puis MEGER.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn left climbing to join and follow RDL 149° BTA (track 149° MAG). At 9 NM BTA turn left to BTA. At BTA follow RDL 326° BTA (track 326° MAG) to MILNO. At MILNO turn right and follow RDL 174° GEN (track 354° MAG) to GUNPI then MEGER.* | ATC | FL 140 MAX jusquà/*till* MEGER 5000 MNM BTA |
| ☛ **AKUTI 6S** (2) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 149° BTA (RM 149°). A 9 NM BTA tourner à gauche vers BTA. A BTA suivre le RDL 326° BTA (RM 326°) vers MILNO puis AKUTI.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn left climbing to join and follow RDL 149° BTA (track 149° MAG). 9 NM BTA turn left, to BTA. At BTA follow RDL 326 BTA (track 326°MAG) to MILNO then AKUTI.* | ATC | 5000 MNM BTA |
| ☛ **KERIT 6S**<br>obligatoire et réservé/ *mandatory and reserved*<br>destination LFMN,LFMD LFTZ.<br>(2) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 149° BTA (RM 149°). A 9 NM BTA tourner à gauche vers BTA. A BTA, suivre RDL 317° BTA (RM 317°) vers KERIT.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn left climbing to join and follow RDL 149° BTA (track 149° MAG). 9 NM BTA turn left to BTA. At BTA, follow RDL 317° BTA (track 317° MAG) to KERIT.* | ATC | 5000 MNM BTA |
| ☛ **SODRI 6S** (2,5,6) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 149° BTA (RM 149°). A 9 NM BTA tourner à gauche vers BTA. A BTA, suivre RDL 297 BTA (RM 297) vers SODRI.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn left climbing to join and follow RDL 149° BTA (track 149° MAG). 9 NM BTA turn left to BTA. At BTA, follow RDL 296° BTA (track 296° MAG) to SODRI.* | ATC | 5000 MNM BTA |
| ☛ **LIBLO 6S** (3)<br>réservé/ *reserved*<br>destination LFKJ | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 149° BTA (RM149°). À 9NM BTA tourner à gauche vers BTA. A BTA suivre le RDL 233° BTA (RM 233°) vers BARIL et LIBLO<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL turn left climbing to join and follow RDL 149° BTA (track 149° MAG). 9 NM BTA turn left to BTA. At BTA follow RDL 233° BTA (track 233° MAG) to BARIL then LIBLO.* | ATC | 6200 MNM BTA |



© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID CONV RWY 16

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

| SID RWY 16 | ROUTES | CLR initiales *Initial CLR* | RMK |
|---|---|---|---|
| ☛ **AJO 6S** (4) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 149° BTA (RM 149°). A 9 NM BTA tourner à gauche vers BTA. A BTA suivre le RDL 210° BTA (RM 210°) vers AJO.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL turn left climbing to join and follow RDL 149° BTA (track 149° MAG). At 9 NM BTA turn left to BTA. At BTA follow RDL 210° BTA (track 210°MAG) to AJO.* | ATC | 6200 MNM BTA |
| ☛ **BREMO 6S** (1) | Rejoindre et suivre le RDL 160° BTA (RM 160°) VERS BREMO.<br>*Join and follow RDL 160° BTA (track 160° MAG) to BREMO.* | ATC | |
| ☛ **MOULE 6S** (1) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à gauche RM 029° en montée pour rejoindre et suivre le RDL 074° BTA (RM 074°) vers MOULE.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL turn left (track 029°MAG) climbing to join and follow RDL 074° BTA (track 074°MAG) to MOULE.* | ATC | |

**Pentes :**

(1) Pente théorique de calcul 3.7% jusqu'à 400 ft AAL déterminée par des mâts (66 ft) très proches de la DER 16.
*Theoritical climb gradient 3.7 % up to 400 ft AAL determined by mast (66 ft) very close to DER 16.*

☛ (2) Pente théorique de calcul 4% jusqu'à 4400 ft déterminée par obstacle Pointe d'Evoli 3780 ft dans le QDR 271°de l'ARP à 4.9NM. Altitude minimale recommandée de 5000 ft sur BTA (pente théorique de 5.6% jusqu'à BTA ) permettant ensuite de franchir les obstacles avec une pente à 3.3%.
*Theoretical climb gradient 4% up to 4400 ft determined by Pointe d'Evoli 3780 ft at 4.9NM QDR 271°of the ARP. Recommended minimum altitude 5000 ft over BTA (theoretical climb gradient 5.6% until BTA ). This willl allow then to overfly obstacles with a slope of 3.3%.*

.

☛ (3) Pente théorique de calcul 5% jusqu'à 11200 ft déterminée par obstacle Monte Cinto 8878 ft dans le QDR 244° de l'ARP à 26NM. Altitude minimale recommandée de 7000 ft sur BTA (pente théorique de 7.9% jusqu'à BTA ) permettant ensuite de franchir les obstacles avec une pente à 3.3%.
*Theoretical climb gradient 5% up to 11200 ft determined by Monte Cinto obstacle 8878 ft at 26NM QDR 244°of the ARP. Recommended minimum altitude 7000 ft over BTA (theoretical climb gradient 7.9% until BTA ). This willl allow then to overfly obstacles with a slope of 3.3%.*

☛ (4) Pente théorique de calcul 5.4% jusqu'à 7600 ft déterminée par obstacle Monte San Petrone 5797 ft dans le QDR 214°de l'ARP à 11.6NM. Altitude minimale recommandée de 6200 ft sur BTA (pente théorique de 7% jusqu'à BTA ) permettant ensuite de franchir les obstacles avec une pente à 3.3%.
*Theoretical climb gradient 5.4% up to 7600 ft determined by Monte San Petrone 5797 ft at 11.6NM QDR 214°of the ARP. Recommended minimum altitude 6200 ft over BTA (theoretical climb gradient 7% until BTA ). This willl allow then to overfly obstacles with a slope of 3.3%.*

(5) Le franchissement de la zone LF-R223, lorsque active jusqu'au FL060, avec une marge de franchissement verticale de 500 ft , nécessite le maintien d'une pente ATS 4.8% jusqu'au FL065.
*The clearing of restricted area LF-R223 when active up FL060 , with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 4.8% up to FL065.*

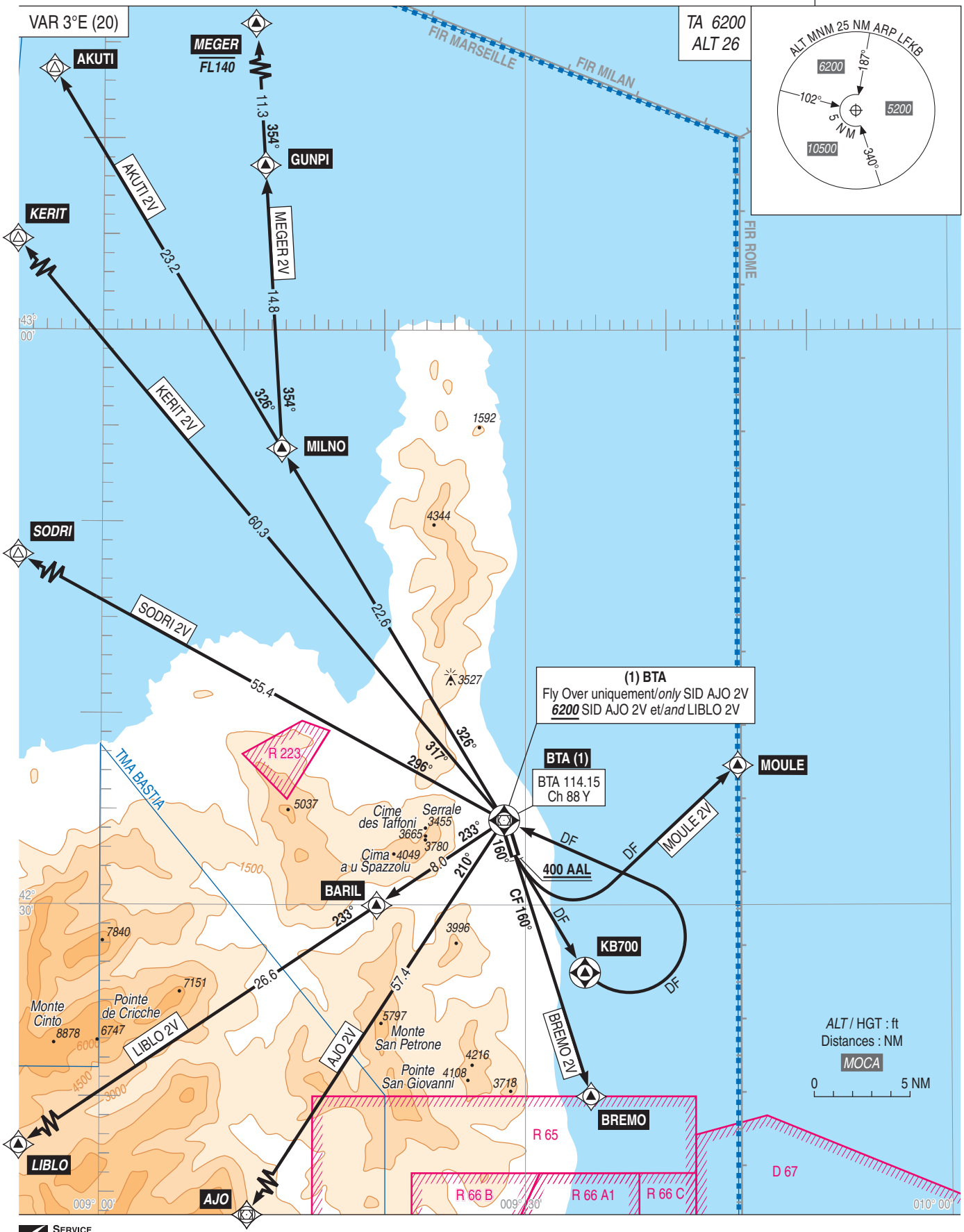
(6) Le franchissement de la zone LF-R223, lorsque active jusqu'au FL080, avec une marge de franchissement verticale de 500 ft , nécessite le maintien d'une pente ATS 6.2% jusqu'au FL085.
*The clearing of restricted area LF-R223 when active up FL080 , with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 6.2% up to FL085.*


© SIA

# BASTIA PORETTA
## SID RNAV V RWY 16
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BASTIA | | 125.930 |
| **TWR** : BASTIA Sol/*Ground* | | 121.830 |
| BASTIA Tour/*Tower* | | 118.000 |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | | 123.825 - 127.255 (s) |
| **FIS** : BASTIA Information | | 124.725 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*



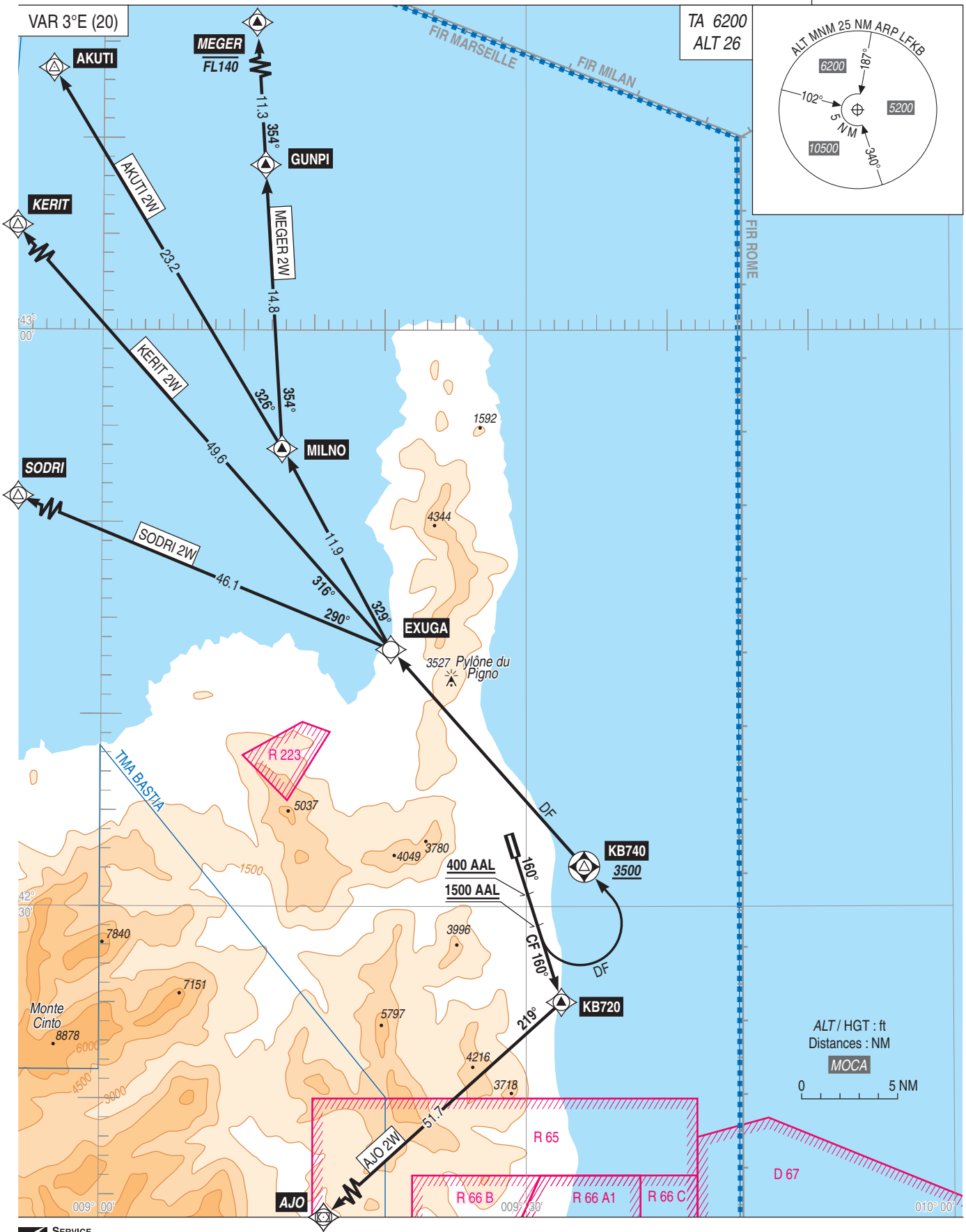



© SIA

# BASTIA PORETTA
## SID RNAV W RWY 16
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BASTIA | | 125.930 |
| **TWR** : BASTIA Sol/*Ground* | | 121.830 |
| BASTIA Tour/*Tower* | | 118.000 |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | | 123.825 - 127.255 (s) |
| **FIS** : BASTIA Information | | 124.725 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID RNAV RWY 34

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

| SID RNAV RWY 34 | |
|---|---|
| Cat | A B C D |
| NAV Box | RNAV 1 , GNSS requis / *required* |
| Climb gradient | Départ AJO : pente théorique de montée de 5% jusqu'à 7700 ft déterminée par le Monte San Petrone 5797 ft dans le QDR 214° de l'ARP pour 11.6 NM.<br>Une altitude minimale de 6200 ft sur BTA (pente théorique de 6% jusqu'à BTA) permet de franchir ensuite les obstacles avec une pente de 3.3%.<br>Départ KERIT : pente théorique de montée de 5.9% jusqu'à 5100 ft déterminée par l'antenne du Monte Stello 4315 ft dans le QDR 346° de l'ARP pour 14.6 NM.<br>Départ LIBLO : pente théorique de montée de 5% jusqu'à 8200 ft déterminée par le Pointe d'Evoli 3780 ft dans le QDR 271° de l'ARP pour 4.9 NM et la Cime Al I Mori 7151 ft dans le QDR 245° de l'ARP pour 19.5 NM.<br>Une altitude minimale de 6200 ft sur BTA (pente théorique de 6% jusqu'à BTA) permet de franchir ensuite les obstacles avec une pente de 3.3%.<br>Départ NORKA : pente théorique de montée de 6% jusqu'à 4700 ft déterminée par le Monte Capra 3947 ft dans le QDR 344° de l'ARP pour 13.8 NM et le Guadalone 3931 ft dans le QDR 339° de l'ARP pour 12.9 NM.<br>Départ SODRI : pente théorique de montée de 6% jusqu'à 4700 ft déterminée par l'antenne du Monte Stello Antenna 4315 ft dans le QDR 346° de l'ARP pour 14.6 NM et le Guadalone 3931 ft dans le QDR 339°de l'ARP pour 12.9 NM.<br>Départs Q vers AKUTI/KERIT/NORKA : pente théorique de calcul de 8.2% jusqu'à 4200 ft déterminée par le pylône du PIGNO 3527 ft dans le QDR 334°de l'ARP pour 9.5 NM.<br><br>*AJO departure: theoretical climb gradient 5% up to 7700 ft determined by Monte San Petrone 5797 ft at 11.6 NM QDR 214° of the ARP. A minimum altitude 6200 ft over BTA (theoretical climb gradient 6% until BTA) will allow then overfly obstacles with a slope of 3.3%*<br>*KERIT departure: theoretical climb gradient 5.9% up to 5100 ft determined by Monte Stello Antenna 4315 ft at 14.6 NM QDR 346° of the ARP.*<br>*LIBLO departure: theoretical climb gradient 5% up to 8200 ft determined by Pointe d'Evoli 3780 ft at 4.9 NM QDR 271° of the ARP and Cime Al I Mori 7151 ft at 19.5 NM QDR 245° of the ARP. A minimum altitude 6200 ft over BTA (theoretical climb gradient 6% until BTA) will allow then overfly obstacles with a slope of 3.3%*<br>*NORKA departure: theoretical climb gradient 6% up to 4700 ft determined by Monte Capra 3947 ft at 13.8 NM QDR 344° of the ARP and Guadalone 3931 ft at 12.9 NM QDR 339°of the ARP.*<br>*SODRI departure: theoretical climb gradient 6% up to 4700 ft determined by Monte Stello Antenna 4315 ft at 14.6 NM QDR 346° of the ARP and Guadalone 3931 ft at 12.9 NM QDR 339°of the ARP.*<br>*Departure Q to AKUTI/KERIT/NORKA: theoretical climb gradient 8.2% up to 4200 ft determined by pylon of PIGNO 3527 ft at 9.5 NM QDR 334° of the ARP.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| Critical DME: | | | |
| AJO 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite jusqu'à KB530 sur la route 017° MAG, à KB530 virer à droite direct vers BTA, puis vers AJO.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KB530 on course 017° MAG, at KB530 turn right direct to BTA, then to AJO.* | ATC | 6200 MNM BTA |
| AKUTI 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite vers KB510 sur la route 017° MAG ° puis vers GIRAG et AKUTI.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KB510 on course 017° MAG, then to GIRAG et AKUTI.* | ATC | |
| BREMO 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite vers KOPPA puis vers BREMO.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KOPPA then to BREMO* | ATC | |
| KERIT 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite vers KB510 sur la route 017° MAG ° puis vers KERIT.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KB510 on course 017° MAG, then to KERIT.* | ATC | |
| LIBLO 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite jusqu'à KB530 sur la route 017° MAG, à KB530 virer à droite direct vers BTA, puis vers BARIL et LIBLO.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KB530 on course 017° MAG, at KB530 turn right direct to BTA, then to BARIL and to LIBLO.* | ATC | 6200 MNM BTA |
| MEGER 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite vers KB510 sur la route 017° MAG ° puis vers GIRAG et MEGER.<br>*Climb on track 341° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KB510 on course 018° MAG, then to GIRAG et MEGER* | ATC | FL140 MAX |
| MOULE 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite direct vers MOULE.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right direct to MOULE.* | ATC | |
| NORKA 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite vers KB510 sur la route 017° MAG ° puis virer à gauche vers NORKA.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KB510 on course 017° MAG, then turn left to NORKA.* | ATC | |
| SODRI 2R | Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL, virer à droite vers KB510 sur la route 017° MAG ° puis virer à gauche vers SODRI.<br>*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL, turn right to KB510 on course 017° MAG, then turn left to SODRI.* | ATC | |
| AKUTI 2Q | Monter jusqu'à KB550 sur la route 340° MAG, puis vers EXUGA et vers AKUTI.<br>*Climb to KB550 on course 340° MAG then to EXUGA and to AKUTI.* | ATC | |
| KERIT 2Q | Monter jusqu'à KB550 sur la route 340° MAG , puis vers EXUGA et vers KERIT.<br>*Climb to KB550 on course 340° MAG then to EXUGA and to KERIT.* | ATC | |
| NORKA 2Q | Monter jusqu'à KB550 sur la route 340° MAG , puis vers EXUGA et vers NORKA.<br>*Climb to KB550 on course 340° MAG then to EXUGA and to NORKA.* | ATC | |

**Multidirectionnel departures RWY 34**

« Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel sectorisé utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné. »
La proximité et l'importance du relief limitent le secteur défini de départ à l'Est entre les caps magnétiques 019° et 147°.
- Clairance avant décollage : Monter sur la route 340° MAG, à 400 ft AAL tourner à droite au cap « spécifié » en montée vers le niveau « assigné ».

*« To optimize the management of the departures, there is a published multidirectionnel departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID. »*
*The vicinity and height of the terrain limit the east departure sector between MAG 019° and MAG 147°.*
*- Clearance before take-off: Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL turn right on the given heading and climb to the assigned FL.*

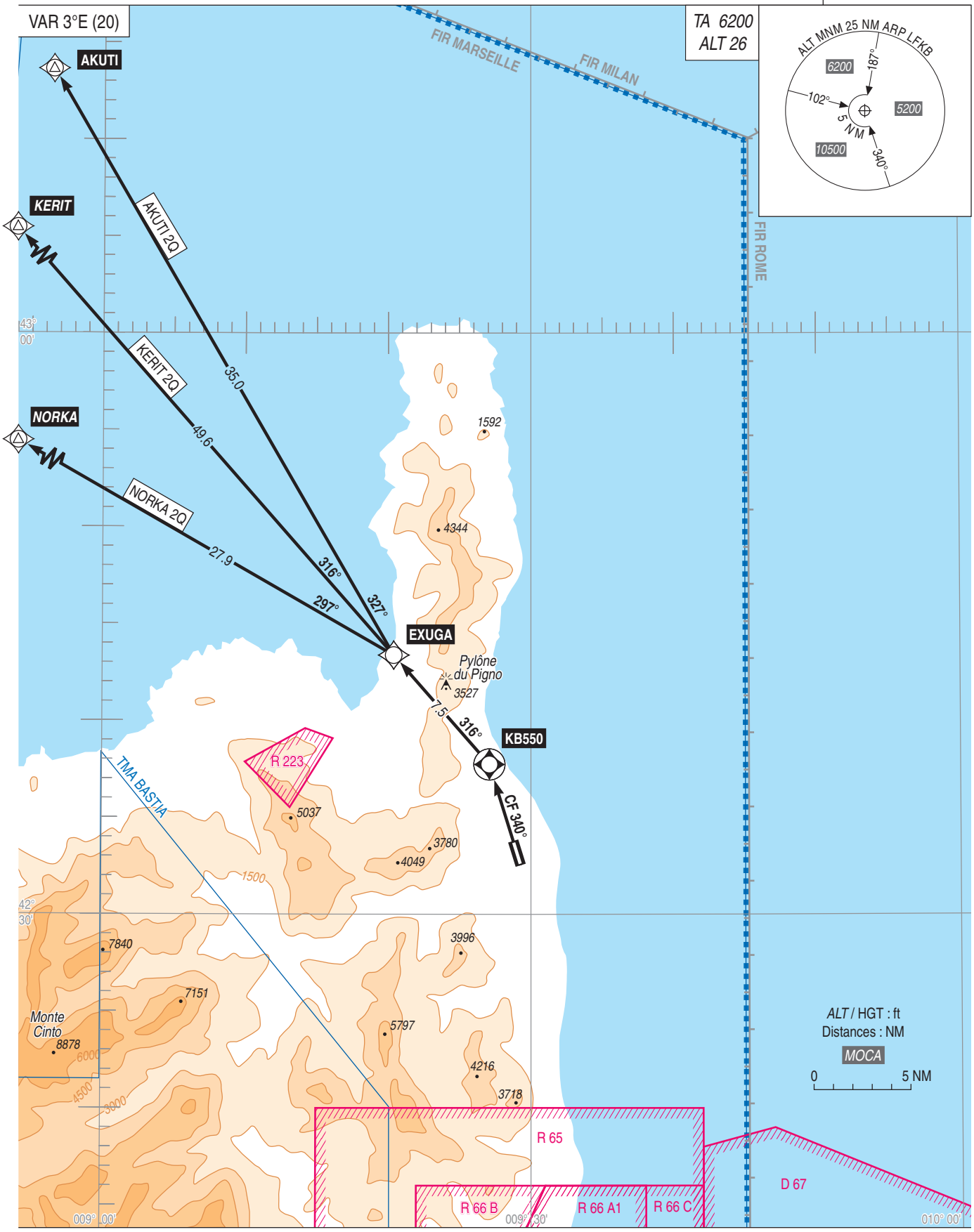


© SIA

# BASTIA PORETTA
## SID RNAV Q via "EXUGA" RWY 34
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BASTIA | | 125.930 |
| **TWR** : BASTIA Sol/*Ground* | | 121.830 |
| BASTIA Tour/*Tower* | | 118.000 |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | | 123.825 - 127.255 (s) |
| **FIS** : BASTIA Information | | 124.725 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*



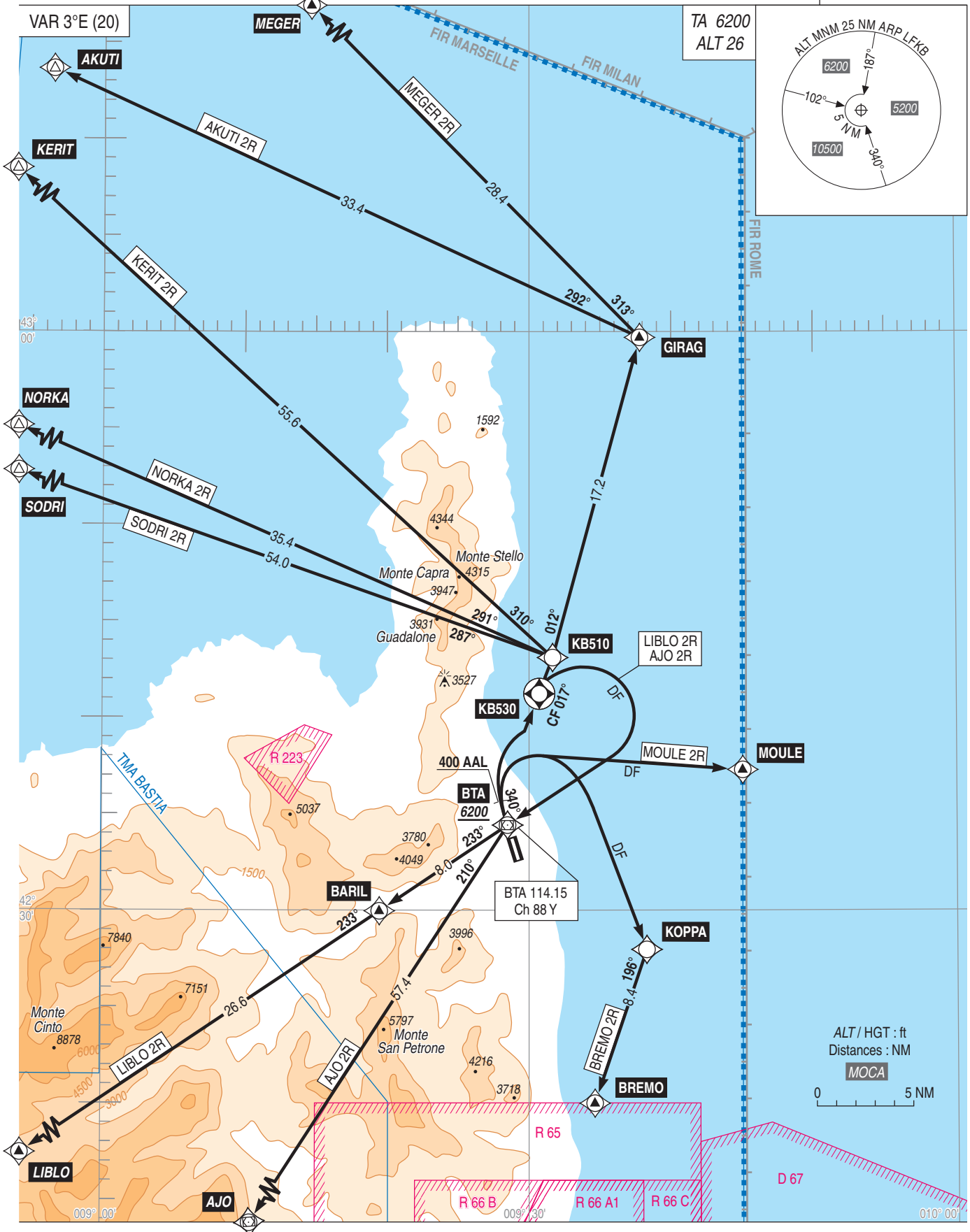



© SIA

# BASTIA PORETTA
## SID RNAV R RWY 34
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BASTIA | | 125.930 |
| **TWR** : BASTIA Sol/*Ground* | | 121.830 |
| BASTIA Tour/*Tower* | | 118.000 |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | | 123.825 - 127.255 (s) |
| **FIS** : BASTIA Information | | 124.725 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*

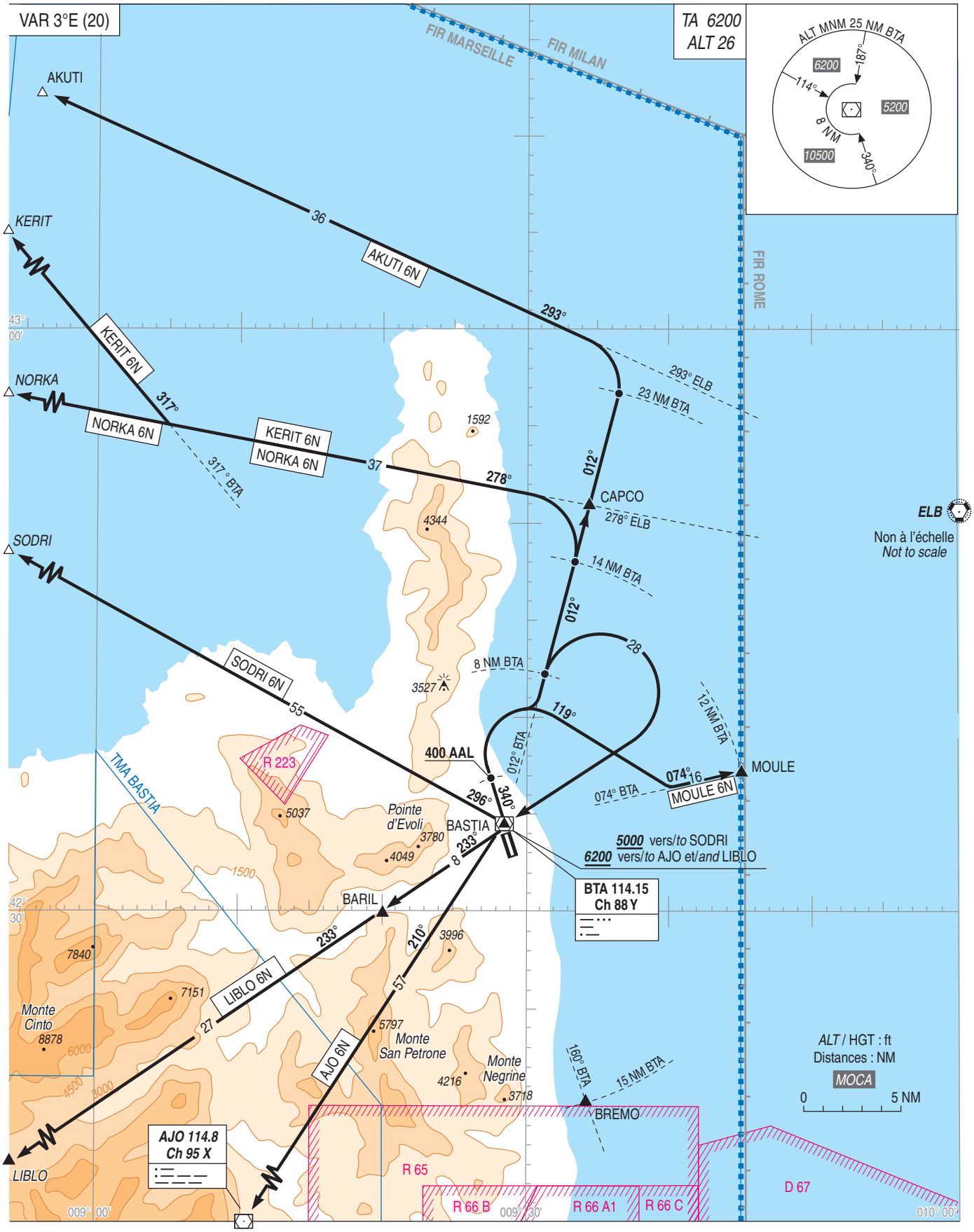





© SIA

# BASTIA PORETTA
## SID CONV RWY 34
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | BASTIA | 125.930 |
| **TWR** : | BASTIA Sol/*Ground* | 121.830 |
| | BASTIA Tour/*Tower* | 118.000 |
| **APP** : | BASTIA Approche/*Approach* | 123.825 - 127.255 (s) |
| **FIS** : | BASTIA Information | 124.725 |






© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID CONV RWY 34

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

**CONSIGNES GENERALES**

Sauf clairance contraire de l'APP, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire de départ.

Vitesse : < FL 100 MAX IAS 250 kt.

***GENERAL INSTRUCTIONS***

*Except otherwise instructed by APP, ACFT must conform to fixed specifications for each SID.*

*Speed: BLW FL 100 MAX IAS 250 kt.*

**PANNE DE COM**

Afficher le code 7600.

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. Sinon appliquer la procédure IMC ci-dessous.

En IMC : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.

Note : Dans le cas où le dernier FL assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk code 7600.*

*VMC: inside the TMA, carry out a half-turn to land on AD. Otherwise apply the IMC procedure below.*

*IMC: respect normalised route instruments departure to comply with set specifications and keeping assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight according the current flight plan.*

*NOTA: In case of the last assigned FL is not compatible with minimal safe altitude, the climb will be maintained to the cruising level.*

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné.

La proximité et l'importance du relief limitent le secteur défini de départ à l'Est entre les caps magnétiques 019° et 147°.

**Clairance avant décollage :**

Monter sur la route 340° MAG à 400 ft AAL tourner à droite au cap «spécifié» en montée vers le niveau «assigné».

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*To optimize the management of the departures, there is a published multidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID.*

*The vicinity and height of the terrain limit the East departure sector between MAG 019° and MAG 147°.*

***Clearance before take-off :***

*Climb on track 340° MAG, at 400 ft AAL turn right on the given heading and climb to the assigned FL.*

| SID RWY 34 | ROUTES | CLR initiales *Initial CLR* | RMK |
|---|---|---|---|
| **AKUTI 6N** | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 012° BTA (RM 012°). A 23 NM BTA tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 293° ELB (RM 293°) vers AKUTI.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn right climbing to join and follow RDL 012° BTA (MAG 012°). At 23 NM BTA turn left, to intercept and follow RDL 293° ELB (MAG 293°) to AKUTI.* | ATC | |
| **NORKA 6N**<br>(1) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 012° BTA (RM 012°). A 14 NM BTA tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 278° ELB (RM 278°) vers NORKA.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn right climbing to join and follow RDL 012° BTA (MAG 012°). At 14 NM BTA turn left to intercept and follow RDL 278° ELB (MAG 278°) to NORKA.* | ATC | |
| **KERIT 6N**<br><br>obligatoire et réservé/ *mandatory and reserved*<br>destination LFMN,LFMD,LFTZ.<br>(1) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 012° BTA (RM 012°). A 14 NM BTA tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 278° ELB (RM 278°). A droite, intercepter et suivre RDL 317° BTA (RM 317°) vers KERIT.<br><br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn right climbing to join and follow RDL 012° BTA (MAG 012°). At 14 NM BTA turn left to intercept and follow RDL 278° ELB (MAG 278°). At right, intercept and follow RDL 317° BTA (MAG 317°) to KERIT.* | ATC | |
| ☛ **SODRI 6N**<br>(2, 5, 6) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 012° BTA (RM 012°). A 8 NM BTA tourner à droite vers BTA. A BTA, suivre RDL 296° BTA (RM 296°) vers SODRI.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL, turn right climbing to join and follow RDL 012° BTA (MAG 012°). At 8 NM BTA turn right to BTA. At BTA, follow RDL 296° BTA (MAG 296°) to SODRI.* | ATC | 5000 MNM BTA |
| **LIBLO 6N**<br>réservé/ *reserved*<br>destination LFKJ<br>(3) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 012° BTA (RM 012°). À 8 NM BTA tourner à droite vers BTA A BTA suivre le RDL 233° BTA (RM 233°) vers BARIL puis LIBLO<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL turn right climbing to join and follow RDL 012° BTA (MAG 012°). 8 NM BTA turn right to BTA. At BTA follow RDL 233° BTA (MAG 233°) to BARIL then LIBLO.* | ATC | 6200 MNM BTA |



© SIA

# BASTIA PORETTA
# SID CONV RWY 34

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

| SID RWY 16 | ROUTES | CLR initiales | RMK |
|---|---|---|---|
| **AJO 6N**<br>(4) | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 012° BTA (RM 012°). A 8 NM BTA tourner à droite vers BTA. A BTA suivre le RDL 210° BTA (RM 210°) vers AJO.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL turn right climbing to join and follow RDL 012° BTA (track 012° MAG). 8 NM BTA turn right to BTA. At BTA follow RDL 210° BTA (track 210° MAG) to AJO.* | ATC | 6200 MNM BTA |
| **MOULE 6N** | Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite RM 119° en montée pour rejoindre et suivre le RDL 074° BTA (RM 074°) vers MOULE.<br>*Climb straight ahead. At 400 ft AAL turn right MAG 119° climbing to join and follow RDL 074° BTA (MAG 074°) to MOULE.* | ATC | |

**Pentes :**

(1) Pente théorique de calcul 5,8 % jusqu'à 5000 ft minimum déterminée par obstacle Cima di e Follicie 4344 ft dans le QDR 342° de l'ARP à 17,2 NM.
*Theoritical climb gradient 5.8 % up to 5000 ft minimum determined by Cima di e Follicie obstacle 4344 ft at 17.2 NM QDR 342° of the ARP.*

(2) Pente théorique de calcul 5,8 % jusqu'à 7000 ft déterminée par obstacle Monte Astu 5037 ft dans le QDR 276° de l'ARP à 12,3 NM. Altitude minimale recommandée de 5000 ft sur BTA (pente théorique de 5,8 % jusqu'à BTA ) permettant ensuite de franchir les obstacles avec une pente à 3,3 %.
*Theoretical climb gradient 5.8 % up to 7000 ft determined by Monte Astu obstacle 5037 ft at 12.3 NM QDR 276° of the ARP. Recommended minimum altitude 5000 ft over BTA (theoretical climb gradient 5.8 % until BTA ). This willl allow then to overfly obstacles with a slope of 3.3 %.*

(3) Pente théorique de calcul 5,8 % jusqu'à 11200 ft déterminée par obstacle Monte Cinto 8878 ft dans le QDR 244° de l'ARP à 26 NM. Altitude minimale recommandée de 7000 ft sur BTA (pente théorique de 7,7 % jusqu'à BTA) permettant ensuite de franchir les obstacles avec une pente à 3,3 %.
*Theoretical climb gradient 5.8 % up to 11200 ft determined by Monte Cinto obstacle 8878 ft at 26 NM QDR 244° of the ARP. Recommended minimum altitude 7000 ft over BTA (theoretical climb gradient 7.7 % until BTA). This willl allow then to overfly obstacles with a slope of 3.3 %.*

(4) Pente théorique de calcul 5,8 % jusqu'à 8000 ft déterminée par obstacle Monte San Petrone 5797 ft dans le QDR 214° de l'ARP à 11,6 NM. Altitude minimale recommandée de 6200 ft sur BTA (pente théorique de 6,8 % jusqu'à BTA) permettant ensuite de franchir les obstacles avec une pente à 3,3 %.
*Theoretical climb gradient 5.8 % up to 8000 ft determined by Monte San Petrone 5797 ft at 11.6 NM QDR 214°of the ARP. Recommended minimum altitude 6200 ft over BTA (theoretical climb gradient 6.8 % until BTA). This willl allow then to overfly obstacles with a slope of 3.3 %.*

(5) Le franchissement de la zone LF-R223, lorsque active jusqu'au FL060, avec une marge de franchissement verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS 5,8 % jusqu'au FL 065.
*The clearing of restricted area LF-R223 when active up to FL060, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 5.8 % climbing up to FL065.*

(6) Le franchissement de la zone LF-R223, lorsque active jusqu'au FL080, avec une marge de franchissement verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS 6,2 % jusqu'au FL085.
*The clearing of restricted area LF-R223 when active up to FL080, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 6.2 % up to FL085.*

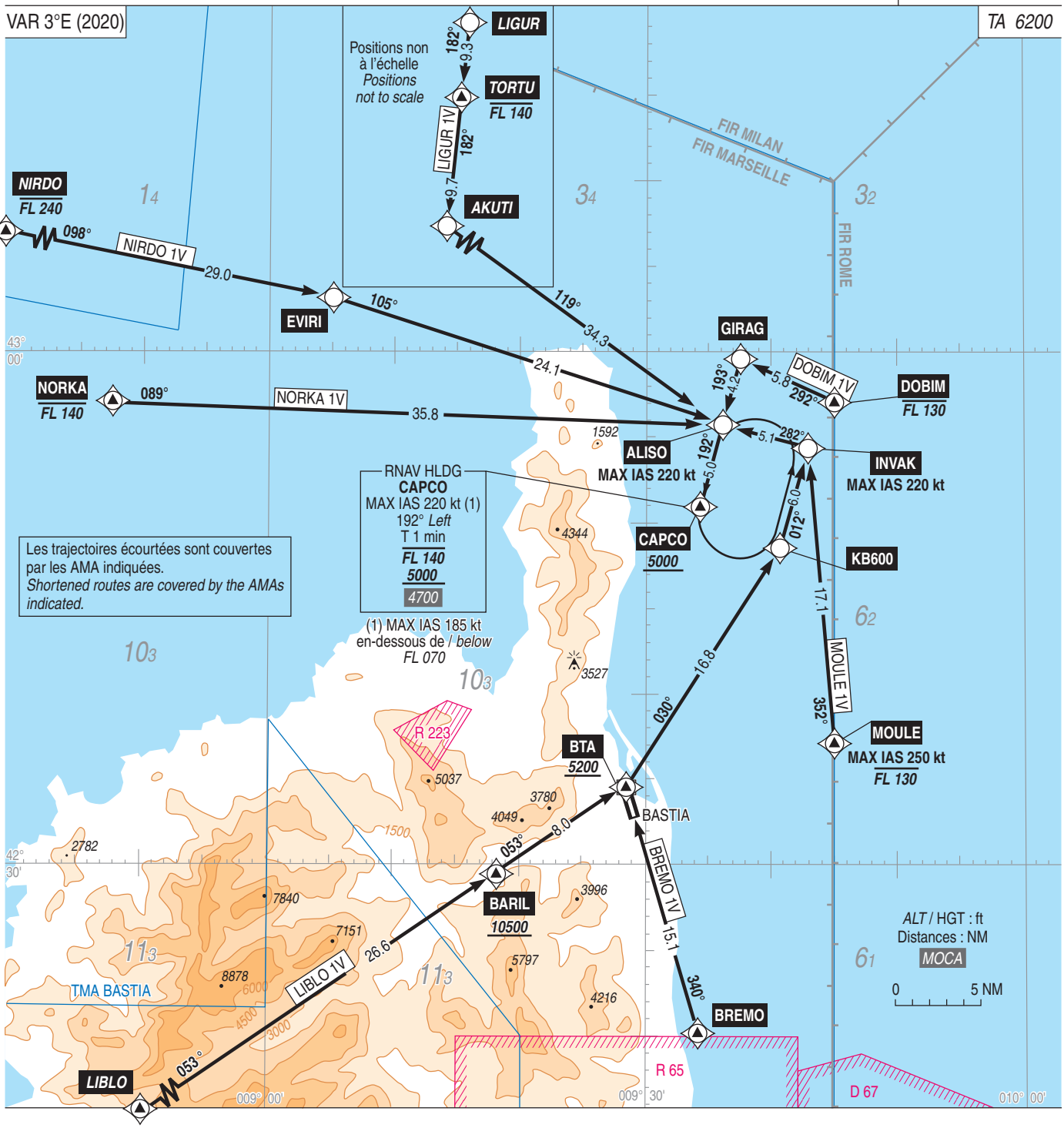

© SIA

# BASTIA PORETTA
## STAR RNAV (GNSS) RWY 16
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF CAPCO**

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BASTIA | 125.930 | |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | 123.825 - 127.255 (s) | |
| **TWR** : BASTIA Tour/*Tower* | 118.000 | |
| **FIS** : BASTIA Information | 124.725 | |

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




### PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Le pilote a connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.
- Le pilote n'a pas connaissance de la piste en service : considérer que la piste 34 est en service. Appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la piste 16 est en service).
- Panne suivie d'une approche interrompue : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant le R 027 BTA (RM 027°) pour rechercher les conditions VMC.

### *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*- The pilot knows the RWY in use : comply with the procedure described in the National Regulation.*
*- The pilot does not know the RWY in use : consider that RWY 34 is in use. Comply with the procedure described in the National Regulations (Visual manoeuvring procedure without prescribed track may be proceeded if the wind determined by the pilot indicates that RWY 16 is in use).*
*- Failure followed by a missed approach : comply with the missed approach procedure described on the IAC page in order to make a second presentation. If this second landing attempt is followed by a new missed approach, clear the TMA following R 027 BTA (MAG 027°) in order to seek VMC again.*



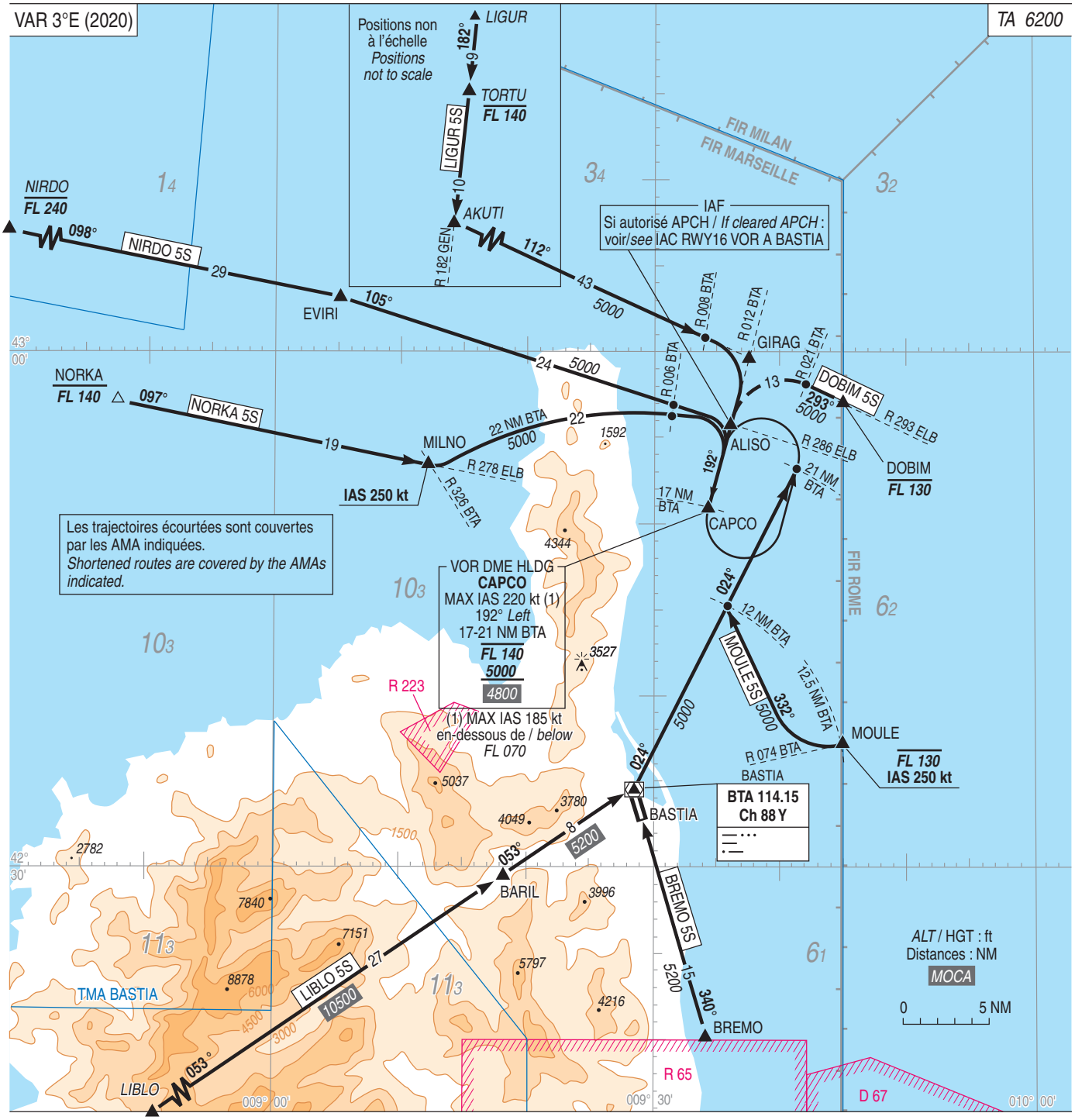
© SIA

# BASTIA PORETTA
# STAR CONV RWY 16

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

**IAF CAPCO**

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BASTIA | | 125.930 |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | | 123.825 - 127.255 (s) |
| **TWR** : BASTIA Tour/*Tower* | | 118.000 |
| **FIS** : BASTIA Information | | 124.725 |




## PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Le pilote a connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.
- Le pilote n'a pas connaissance de la piste en service : considérer que la piste 34 est en service. Appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la piste 16 est en service).
- Panne suivie d'une approche interrompue : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant le R 027 BTA (RM 027°) pour rechercher les conditions VMC.

## *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*- The pilot knows the RWY in use : comply with the procedure described in the National Regulation.*
*- The pilot does not know the RWY in use : consider that RWY 34 is in use. Comply with the procedure described in the National Regulations (Visual manoeuvring procedure without prescribed track may be proceeded if the wind determined by the pilot indicates that RWY 16 is in use).*
*- Failure followed by a missed approach : comply with the missed approach procedure described on the IAC page in order to make a second presentation. If this second landing attempt is followed by a new missed approach, clear the TMA following R 027 BTA (MAG 027°) in order to seek VMC again.*



© SIA

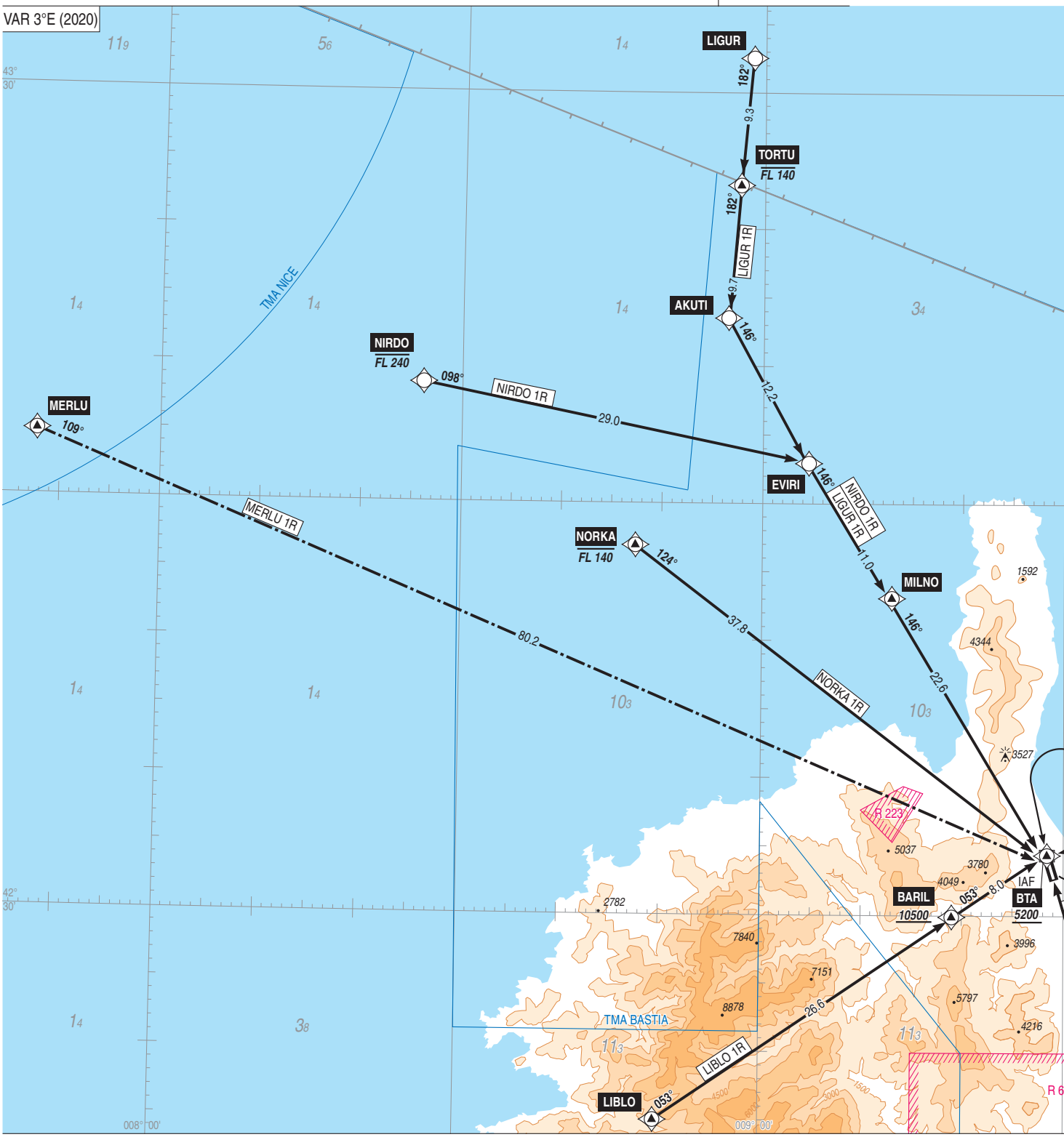
# BASTIA PORETTA
## STAR RNAV (GNSS) RWY 34
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF BTA**

| | |
|---|---|
| **ATIS** BASTIA | 125.930 |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | 123.825 - 127.255 (s) |
| **TWR** : BASTIA Tour/*Tower* | 118.000 |
| **FIS** : BASTIA Information | 124.725 |

Sur clairance CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Le pilote a connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.
- Le pilote n'a pas connaissance de la piste en service : considérer que la piste 34 est en service. Appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la piste 16 est en service).
- Panne suivie d'une approche interrompue : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant le R 027 BTA (RM 027°) pour rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*- The pilot knows the RWY in use : comply with the procedure described in the National Regulation.*
*- The pilot does not know the RWY in use : consider that RWY 34 is in use. Comply with the procedure described in the National Regulations (Visual manoeuvring procedure without prescribed track may be proceeded if the wind determined by the pilot indicates that RWY 16 is in use).*
*- Failure followed by a missed approach : comply with the missed approach procedure described on the IAC page in order to make a second presentation. If this second landing attempt is followed by a new missed approach, clear the TMA following R 027 BTA (MAG 027°) in order to seek VMC again.*



© SIA

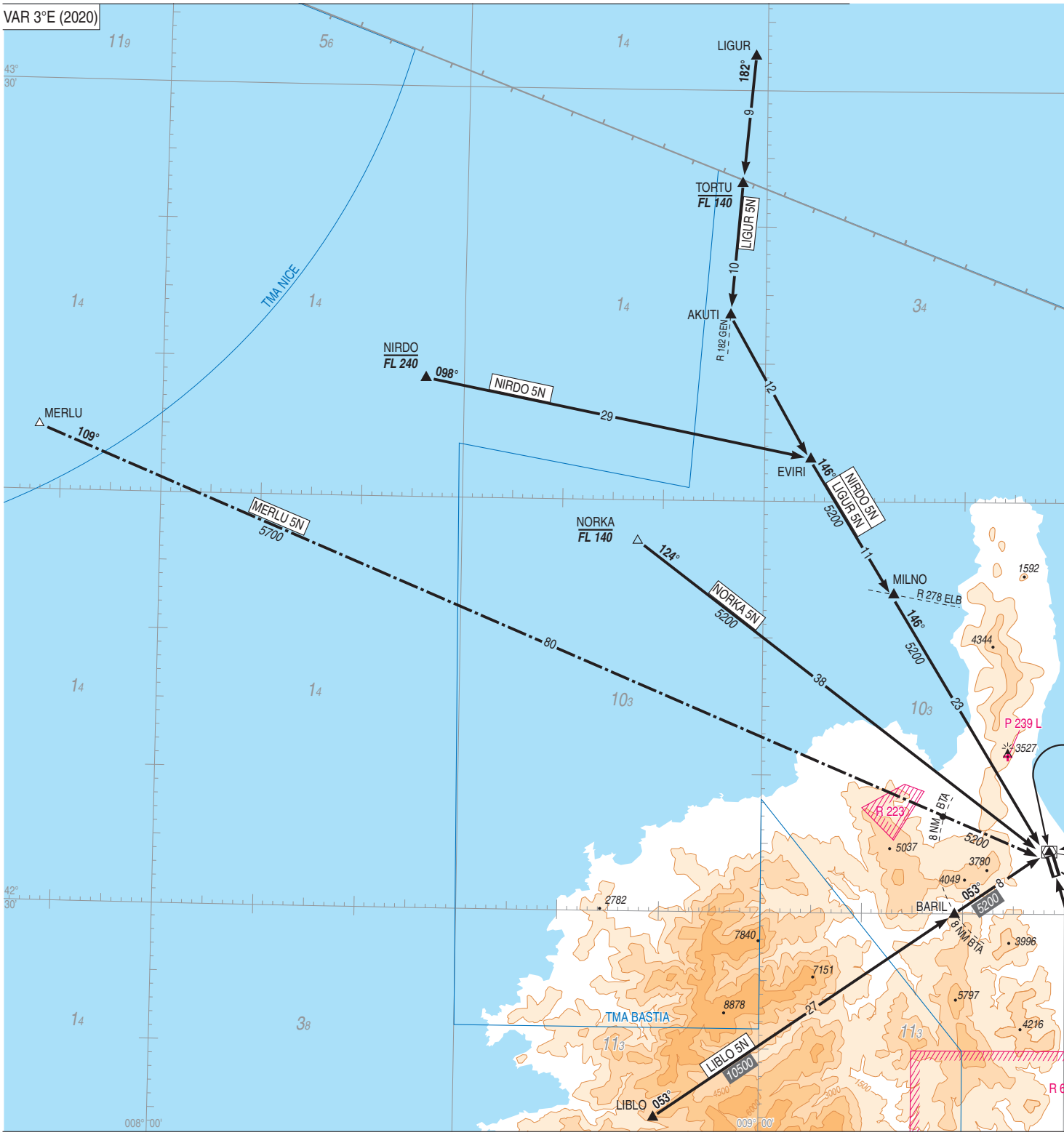
# BASTIA PORETTA
# STAR CONV RWY 34

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

**IAF BTA**

| | |
|---|---|
| **ATIS** BASTIA | 125.930 |
| **APP** : BASTIA Approche/*Approach* | 123.825 - 127.255 (s) |
| **TWR** : BASTIA Tour/*Tower* | 118.000 |
| **FIS** : BASTIA Information | 124.725 |

Sur clairance CTL
*On ATC clearance*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Le pilote a connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.
- Le pilote n'a pas connaissance de la piste en service : considérer que la piste 34 est en service. Appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la piste 16 est en service).
- Panne suivie d'une approche interrompue : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant le R 027 BTA (RM 027°) pour rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*- The pilot knows the RWY in use : comply with the procedure described in the National Regulation.*
*- The pilot does not know the RWY in use : consider that RWY 34 is in use. Comply with the procedure described in the National Regulations (Visual manoeuvring procedure without prescribed track may be proceeded if the wind determined by the pilot indicates that RWY 16 is in use).*
*- Failure followed by a missed approach : comply with the missed approach procedure described on the IAC page in order to make a second presentation. If this second landing attempt is followed by a new missed approach, clear the TMA following R 027 BTA (MAG 027°) in order to seek VMC again.*



© SIA

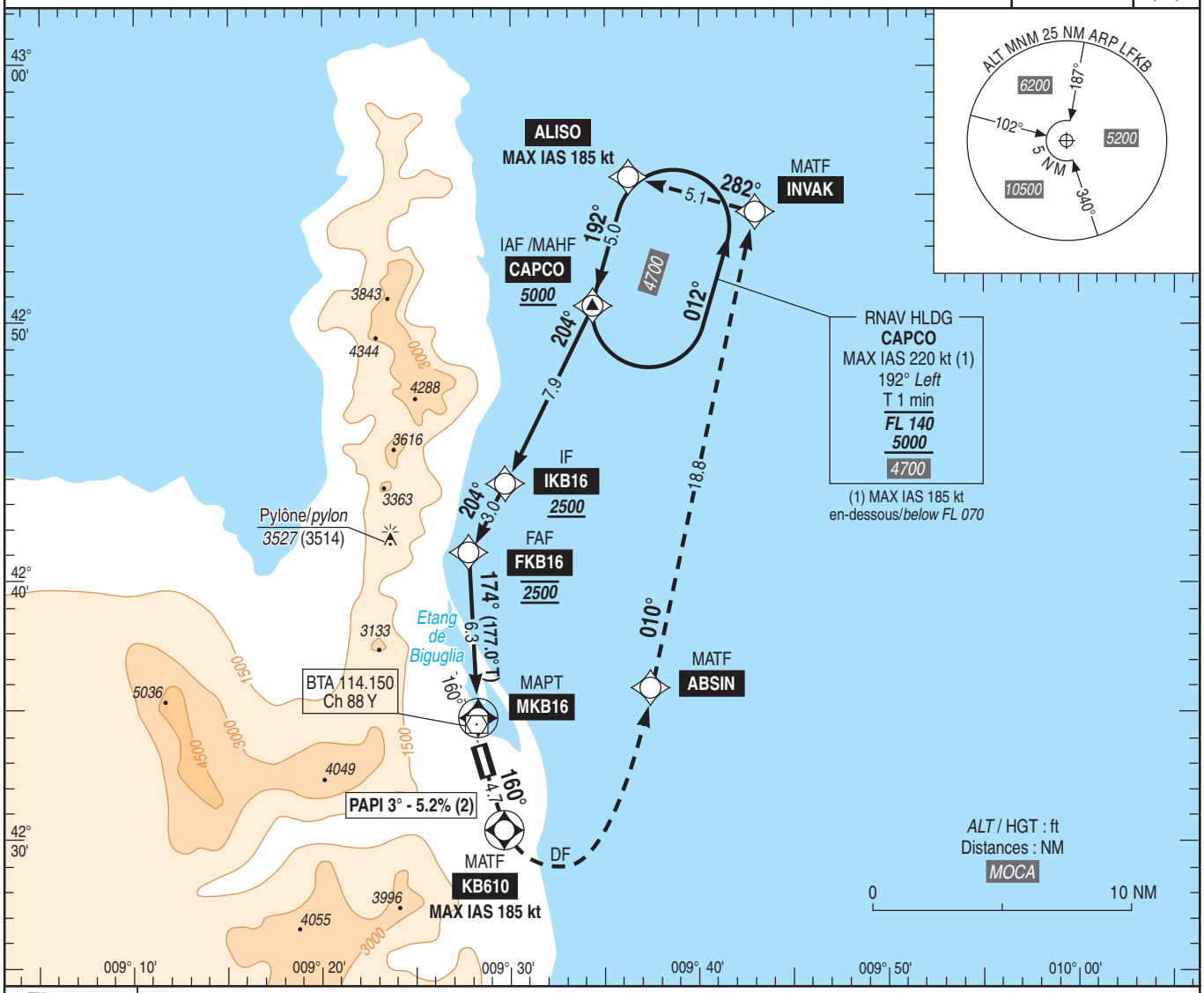
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 26,* ***THR : 13 (1 hPa)***

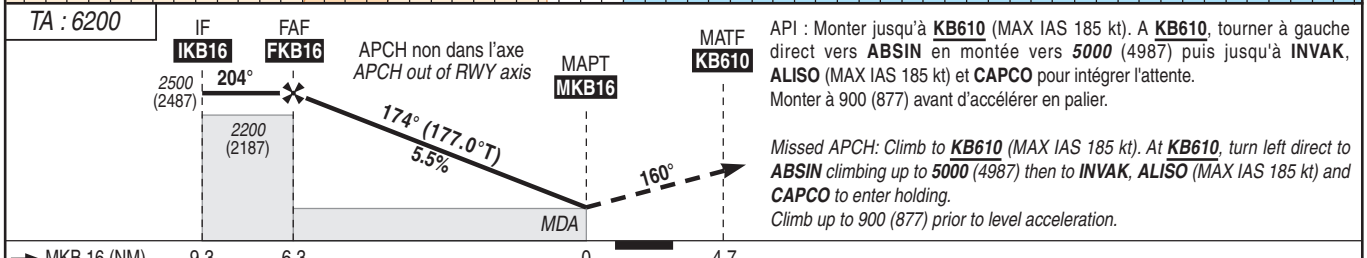
**BASTIA** PORETTA

**RNP** RWY 16

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

**RNP APCH** | VAR 3°E (20)




API : Monter jusqu'à **KB610** (MAX IAS 185 kt). A **KB610**, tourner à gauche direct vers **ABSIN** en montée vers ***5000*** (4987) puis jusqu'à **INVAK**, **ALISO** (MAX IAS 185 kt) et **CAPCO** pour intégrer l'attente.
Monter à 900 (877) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb to* ***KB610*** *(MAX IAS 185 kt). At* ***KB610****, turn left direct to* ***ABSIN*** *climbing up to* ***5000*** *(4987) then to* ***INVAK****,* ***ALISO*** *(MAX IAS 185 kt) and* ***CAPCO*** *to enter holding.*
*Climb up to 900 (877) prior to level acceleration.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → MKB 16 (NM) | 9.3 | 6.3 | 0 | 4.7 |
| → THR 16 (NM) | 10.3 | 7.3 | 1 0 | 3.7 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (470) | 2200 | 470 | ***490*** (470) | 2200 |
| B | ***500*** (490) | 2300 | 484 | ***520*** (500) | 2300 |
| C | ***520*** (510) | 2400 | 506 | ***660*** (650) | 2400 |
| D | ***550*** (540) | 2400 | 532 | ***1060*** (1050) | 3600 |

**DIST MKB16**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2410*** (2397) | ***2070*** (2057) | ***1740*** (1727) | ***1400*** (1387) | ***1070*** (1057) | ***740*** (727) |

Observations/*Remarks* : (2) Trajectoire basée sur une pente (5,5%) non calée sur le PAPI (5,2%) / *Trajectory based on a slope (5.5%) not based on PAPI slope (5.2%).3*
(3) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 390 | 470 | 560 | 640 | 720 | 890 | 1030 |



© SIA

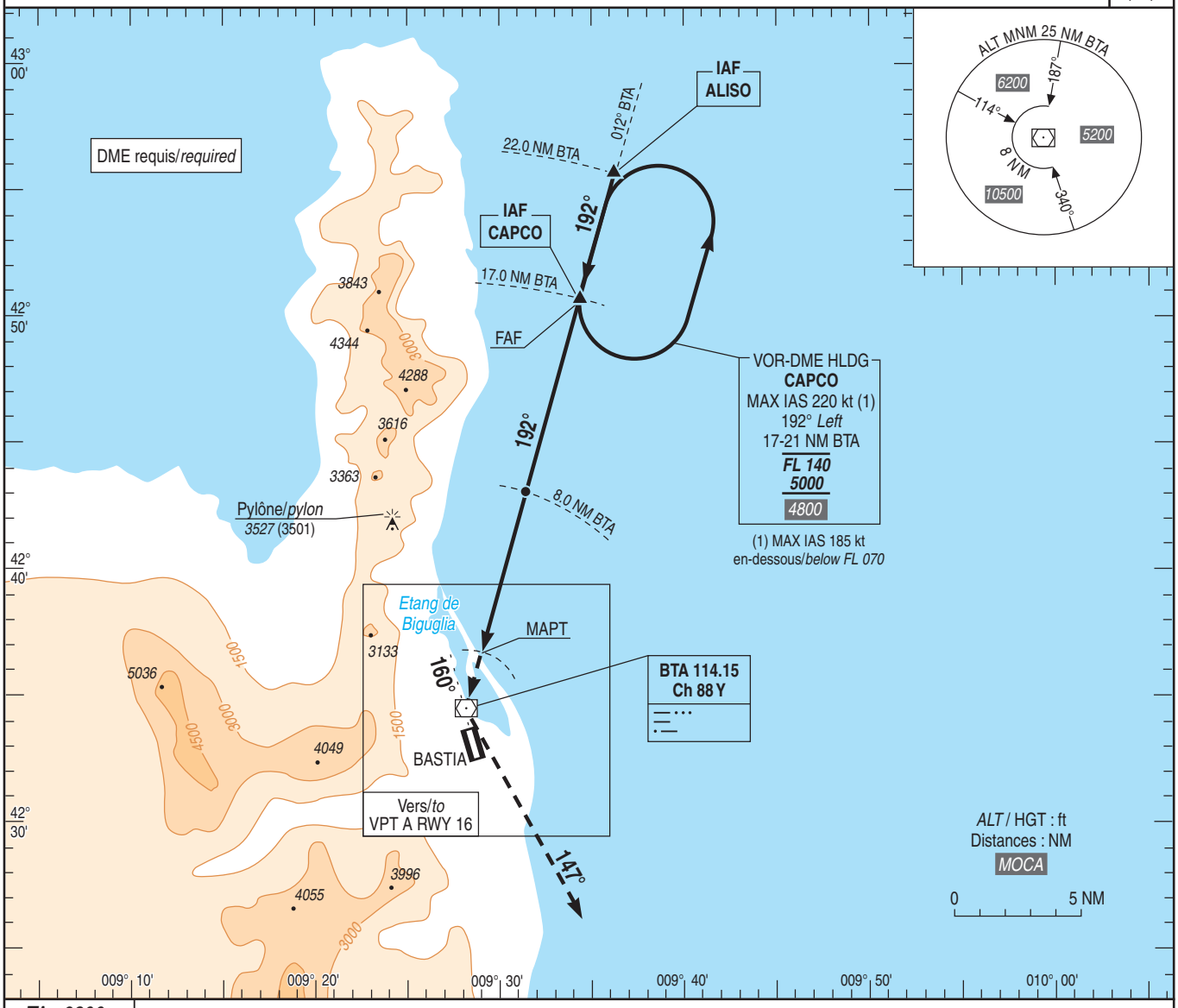
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 26 (1 hPa)**, THR : 13*

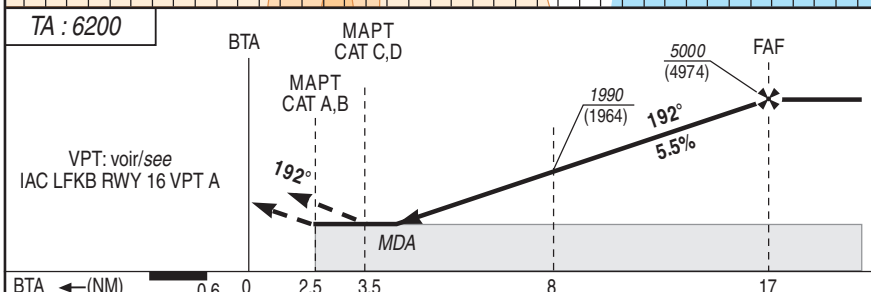
**BASTIA** PORETTA

VOR A RWY 16

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

VAR
3°E
(20)




API : Monter sur le **RDL 012° BTA** (RM 192°). A **BTA**, tourner à **gauche** en montée pour rejoindre et suivre le **RDL 147° BTA** (RM 147°) puis procéder selon **clairance du CTL.** Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb on **RDL 012° BTA** (MAG 192°). At **BTA**, turn **left** climbing to intercept and follow **RDL 147° BTA** (MAG 147°) then comply with **ATC clearance.***
*Acceleration segment not calculated.*

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

| CAT | VPT A | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (460) | 1500 |
| B | ***530*** (500) | 1600 |
| C | ***630*** (600) | 2400 |
| D | ***730*** (700) | 3600 |

| **DME BTA** | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **16** | **15** | **14** | **13** | **12** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***4670*** (4646) | ***4330*** (4304) | ***4000*** (3974) | ***3660*** (3634) | ***3330*** (3304) | ***3000*** (2974) | ***2660*** (2634) | ***2330*** (2304) | ***1990*** (1964) | ***1660*** (1634) | ***1330*** (1304) | ***990*** (964) | ***660*** (634) |

Observations / *Remarks* : NIL

| | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 390 | 470 | 560 | 640 | 720 | 890 | 1030 |



© SIA

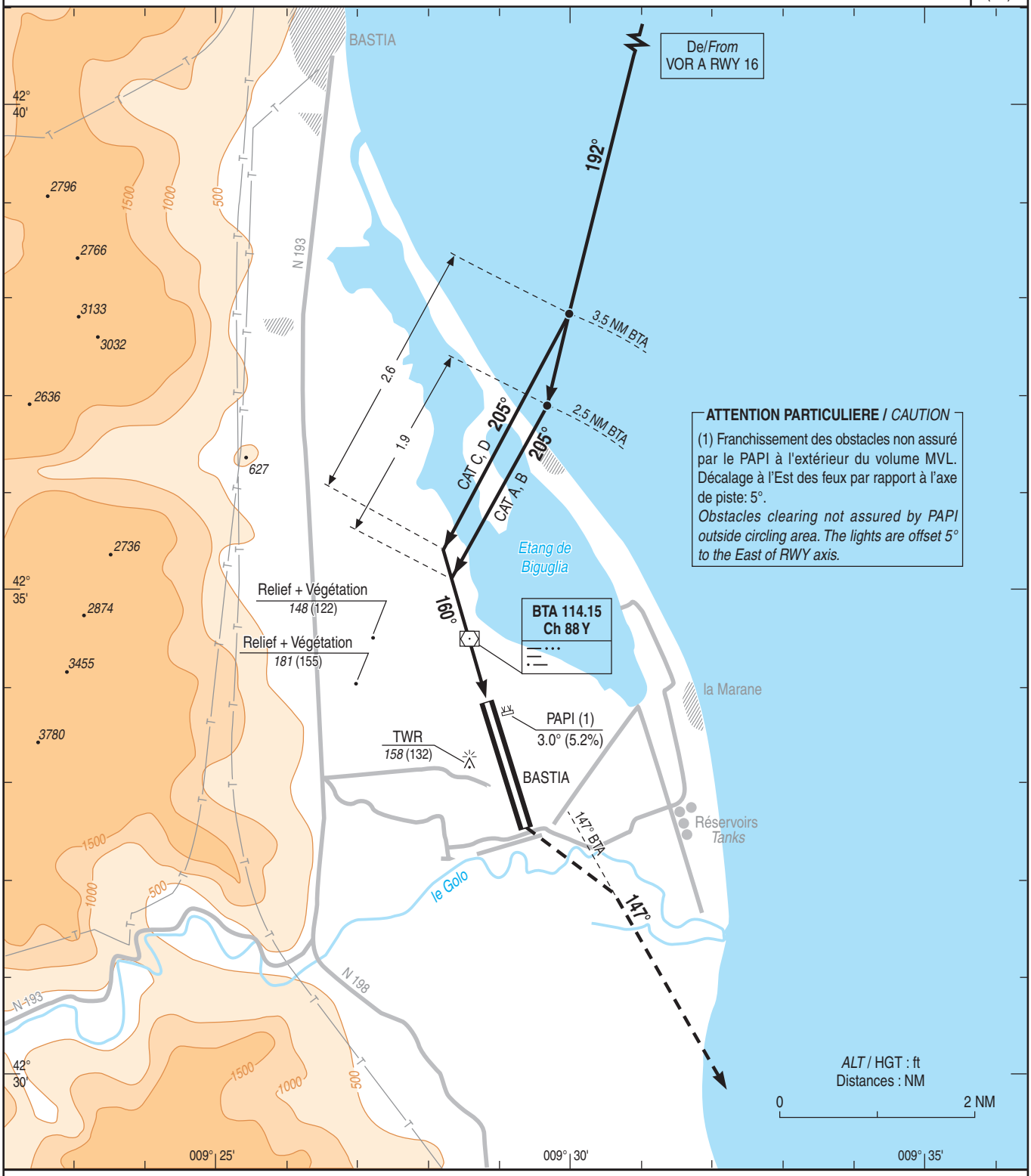
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 26 (1 hPa)**, THR : 13*

**BASTIA** PORETTA

VPT A RWY 16

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

VAR
3°E
(20)




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

| CAT | VPT A | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (460) | 1500 |
| B | ***530*** (500) | 1600 |
| C | ***630*** (600) | 2400 |
| D | ***730*** (700) | 3600 |



© SIA

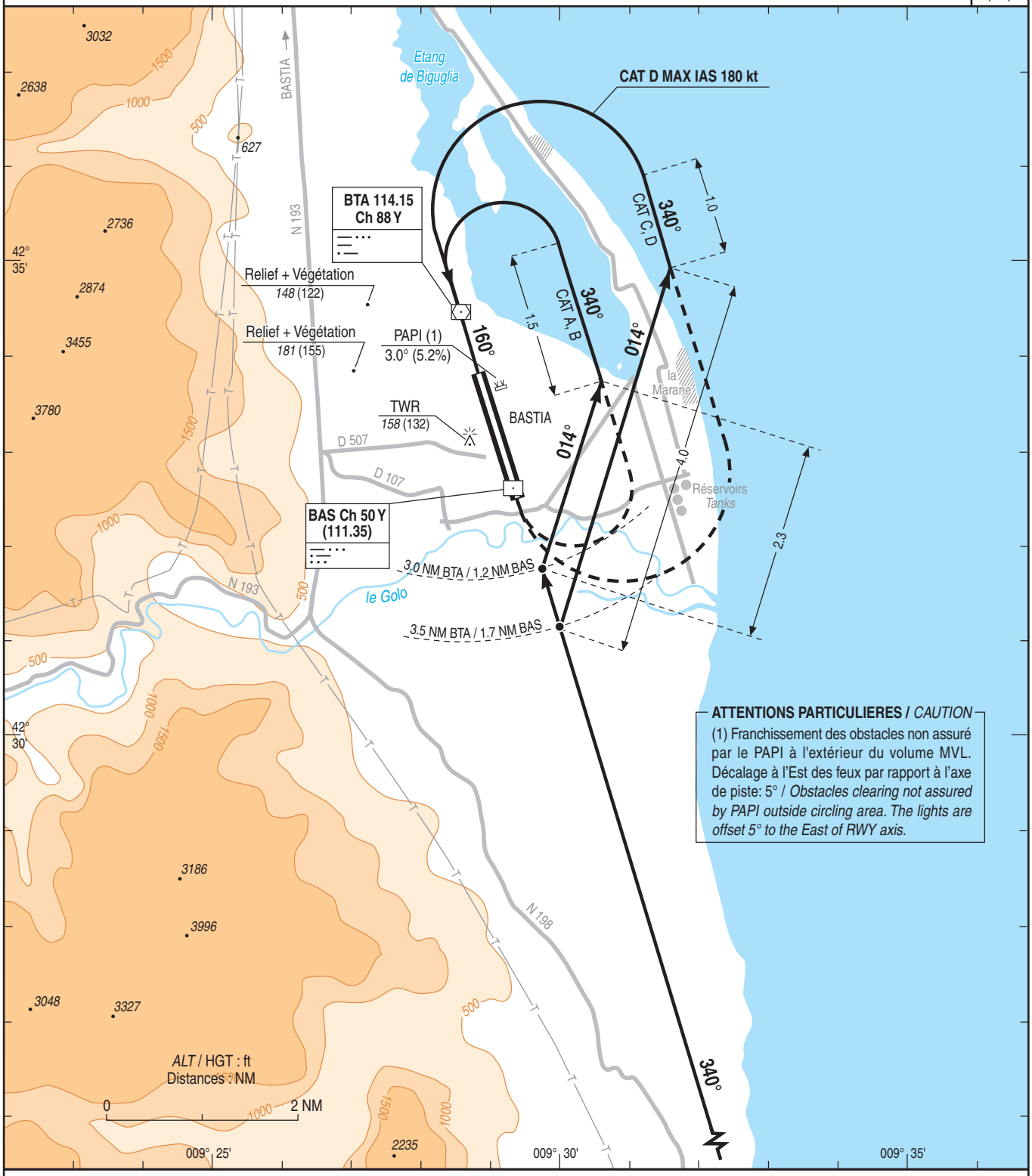
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 26 (1 hPa)**, THR : 13*

**BASTIA** PORETTA

VPT B RWY 16

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

VAR
3°E
(20)




**ATTENTIONS PARTICULIERES** / *CAUTION*
(1) Franchissement des obstacles non assuré par le PAPI à l'extérieur du volume MVL. Décalage à l'Est des feux par rapport à l'axe de piste: 5° / *Obstacles clearing not assured by PAPI outside circling area. The lights are offset 5° to the East of RWY axis.*

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT B | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (460) | 1500 |
| B | ***530*** (500) | 1600 |
| C | ***630*** (600) | 2400 |
| D | ***730*** (700) | 3600 |



© SIA

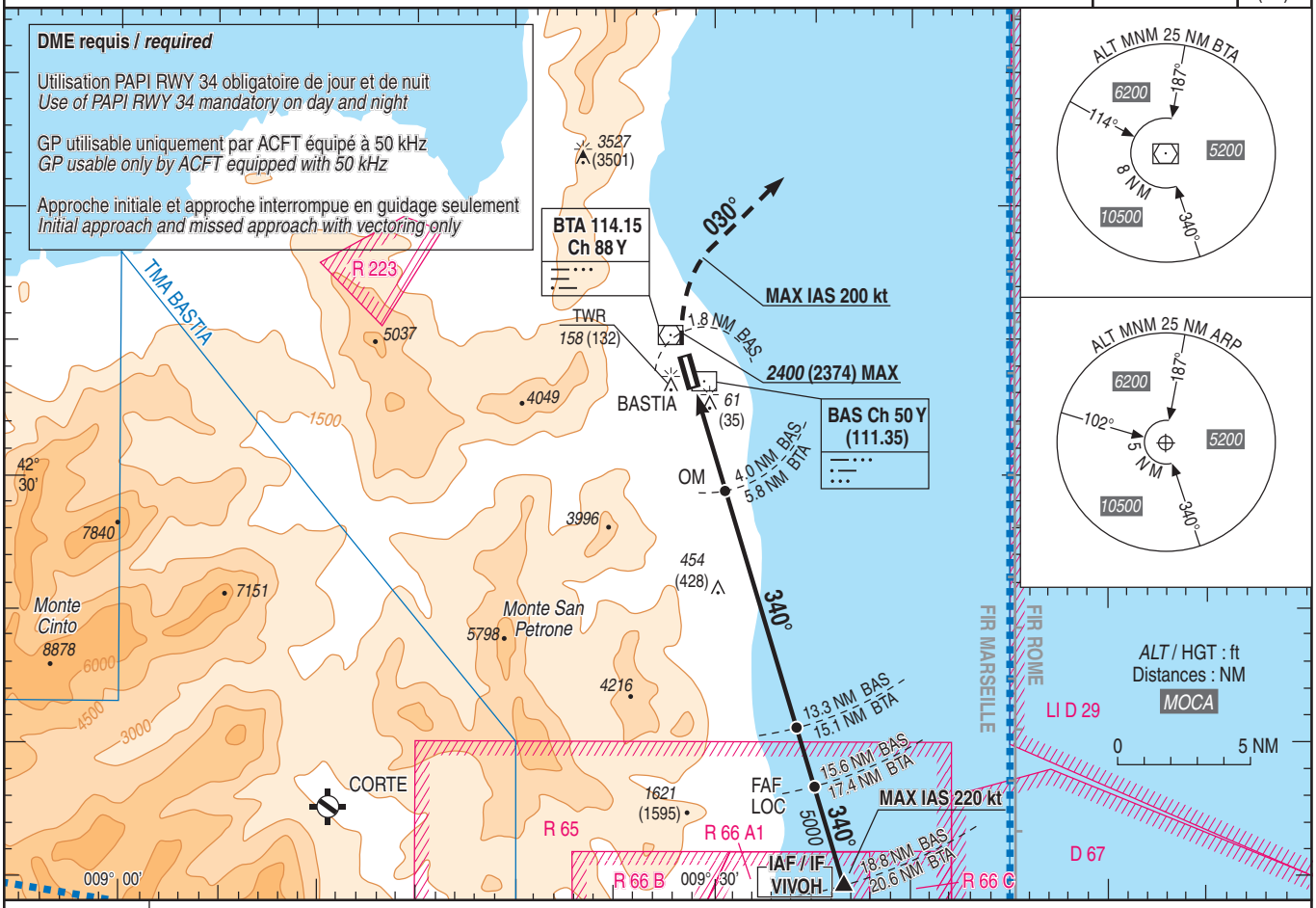
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 26,* ***THR : 26 (1 hPa)***

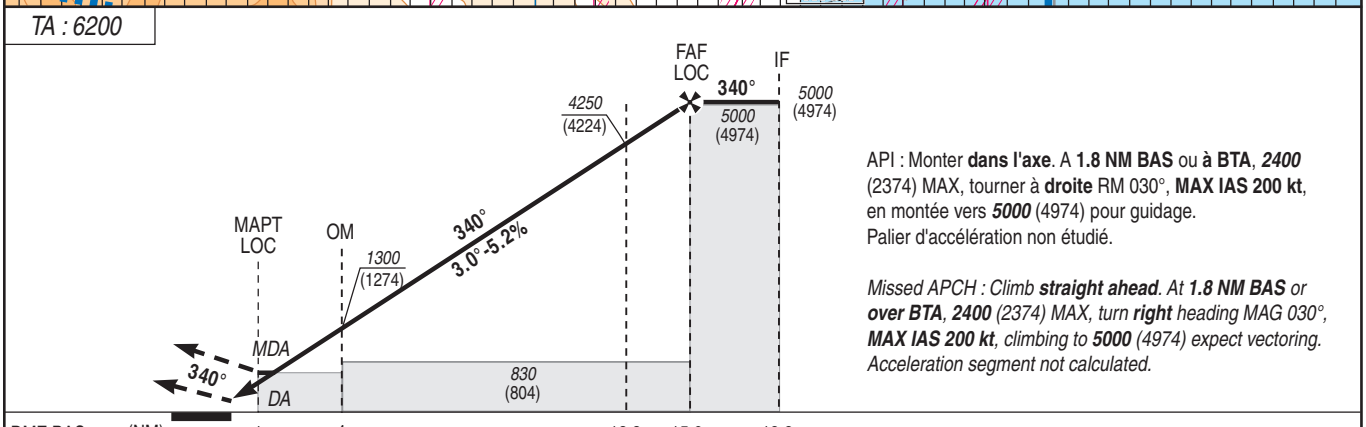
**BASTIA** PORETTA

ILS X ou/*or* LOC X RWY 34

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **BAS 111.35** | 3°E |
| RDH : 51 | (20) |




API : Monter **dans l'axe**. A **1.8 NM BAS** ou **à BTA**, ***2400*** (2374) MAX, tourner à **droite** RM 030°, **MAX IAS 200 kt**, en montée vers ***5000*** (4974) pour guidage.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***1.8 NM BAS*** *or* ***over BTA****,* ***2400*** *(2374) MAX, turn* ***right*** *heading MAG 030°,* ***MAX IAS 200 kt****, climbing to* ***5000*** *(4974) expect vectoring. Acceleration segment not calculated.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DME BAS ← (NM) | 1 | 4 | 13.3 | 15.6 | 18.8 |
| DME BTA ← (NM) | 2.8 | 5.8 | 15.1 | 17.4 | 20.6 |
| THR 34 ← (NM) | 0.8 | 3.8 | 13.1 | 15.5 | 18.6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS API 2.5% | | | ILS API 4% | | | ILS API 5% | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***250*** (220) | 1200 | 218 | ***230*** (210) | 1200 | 203 | ***230*** (200) | 1200 | 196 | ***350*** (320) | 1400 | 320 | ***510*** (480) | 1500 |
| B | ***260*** (230) | 1200 | 230 | ***250*** (220) | | 216 | ***240*** (210) | | 208 | | | | ***530*** (500) | 1600 |
| C | ***270*** (240) | 1200 | 239 | ***250*** (230) | | 224 | ***250*** (220) | | 216 | | | | ***970*** (950) | 2400 |
| D | ***280*** (250) | 1300 | 249 | ***260*** (240) | | 234 | ***260*** (230) | | 227 | | | | ***1140*** (1110) | 3600 |
| DL | ***280*** (250) | 1300 | 249 | ***260*** (240) | | 234 | ***260*** (230) | | 227 | - | - | | - | - |

| **DME BAS** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **15** | **14** | **13** | **12** | **11** | **10** | **9** |
| ***ALT*** | ***4800*** | ***4480*** | ***4160*** | ***3840*** | ***3530*** | ***3210*** | ***2890*** |
| (HGT) | (4774) | (4454) | (4134) | (3814) | (3504) | (3184) | (2864) |
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2570*** | ***2250*** | ***1930*** | ***1620*** | ***1300*** | ***980*** | ***660*** |
| (HGT) | (2544) | (2224) | (1904) | (1594) | (1274) | (954) | (634) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| OM - THR 34 3.8 NM | 70 kt<br>3 min 15 | 85 kt<br>2 min 41 | 100 kt<br>2 min 17 | 115 kt<br>1 min 59 | 130 kt<br>1 min 45 | 145 kt<br>1 min 34 | 160 kt<br>1 min 26 | 185 kt<br>1 min 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

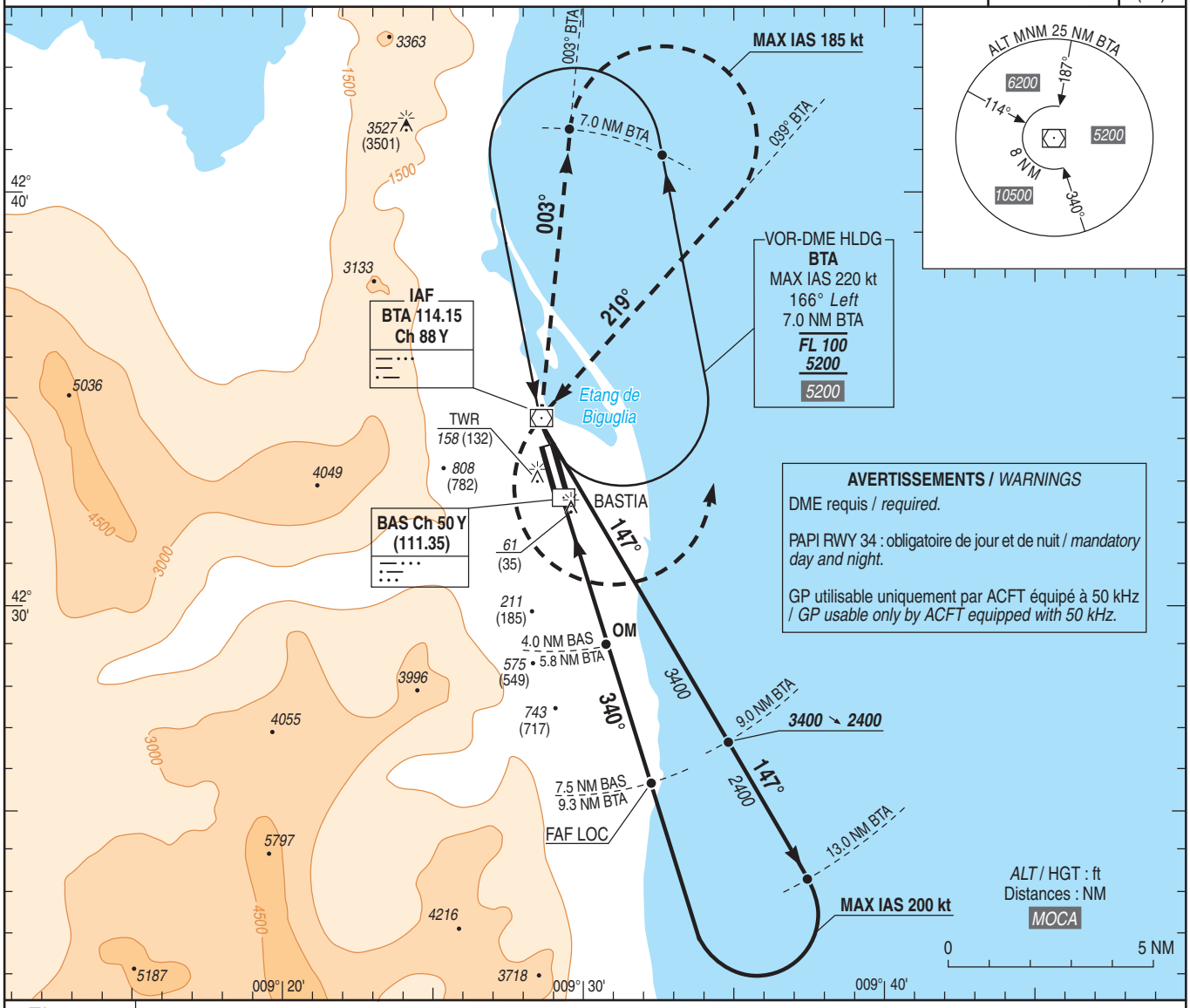
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 26,* ***THR : 26 (1 hPa)***

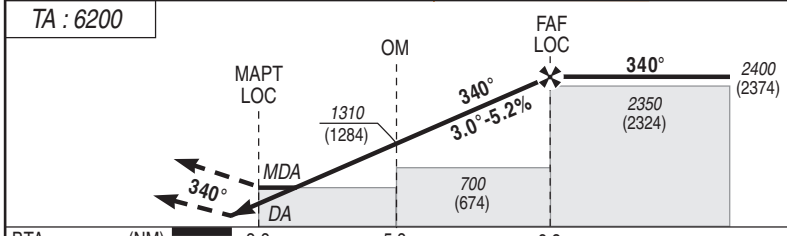
**BASTIA** PORETTA

ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 34

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

| ILS - DME | VAR |
|---|---|
| **BAS 111.35** | 3°E |
| RDH : 51 | (20) |




API : Monter **dans l'axe**. A **BTA,** ***2400*** (2374) MAX, tourner à **droite** pour rejoindre et suivre le **RDL 003° BTA** (RM 003°) en montée vers ***5200*** (5174). A **7.0 NM BTA**, tourner à **droite** pour rejoindre et suivre le **RDL 039° BTA** (RM 219°) vers **BTA**. A **BTA**, tourner à **gauche** pour intégrer l'attente à ***5200*** (5174).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***BTA 2400*** *(2374) MAX, turn* ***right*** *to intercept and follow* ***RDL 003° BTA*** *(MAG 003°) climbing to* ***5200*** *(5174). At* ***7.0 NM BTA****, turn* ***right*** *to intercept and follow* ***RDL 039° BTA*** *(MAG 219°) to* ***BTA****. At* ***BTA****, turn* ***left*** *and join holding at* ***5200*** *(5174).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***250*** (220) | 1200 | 220 | ***350*** (320) | 1400 | 320 | ***510*** (480) | 1500 |
| B | ***260*** (230) | 1200 | 229 | | | | ***530*** (500) | 1600 |
| C | ***270*** (240) | 1200 | 239 | | | | ***970*** (950) | 2400 |
| D | ***280*** (250) | 1300 | 249 | | | | ***1140*** (1110) | 3600 |
| DL | ***280*** (250) | 1300 | 249 | - | - | | - | - |

**DME BAS**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2300*** (2274) | ***1970*** (1944) | ***1640*** (1614) | ***1310*** (1284) | ***990*** (964) | ***670*** (644) | ***345*** (319) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| FAF - THR | 7.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 06 | 5 min 01 | 4 min 16 | 3 min 43 | 3 min 17 | 2 min 40 | 2 min 18 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

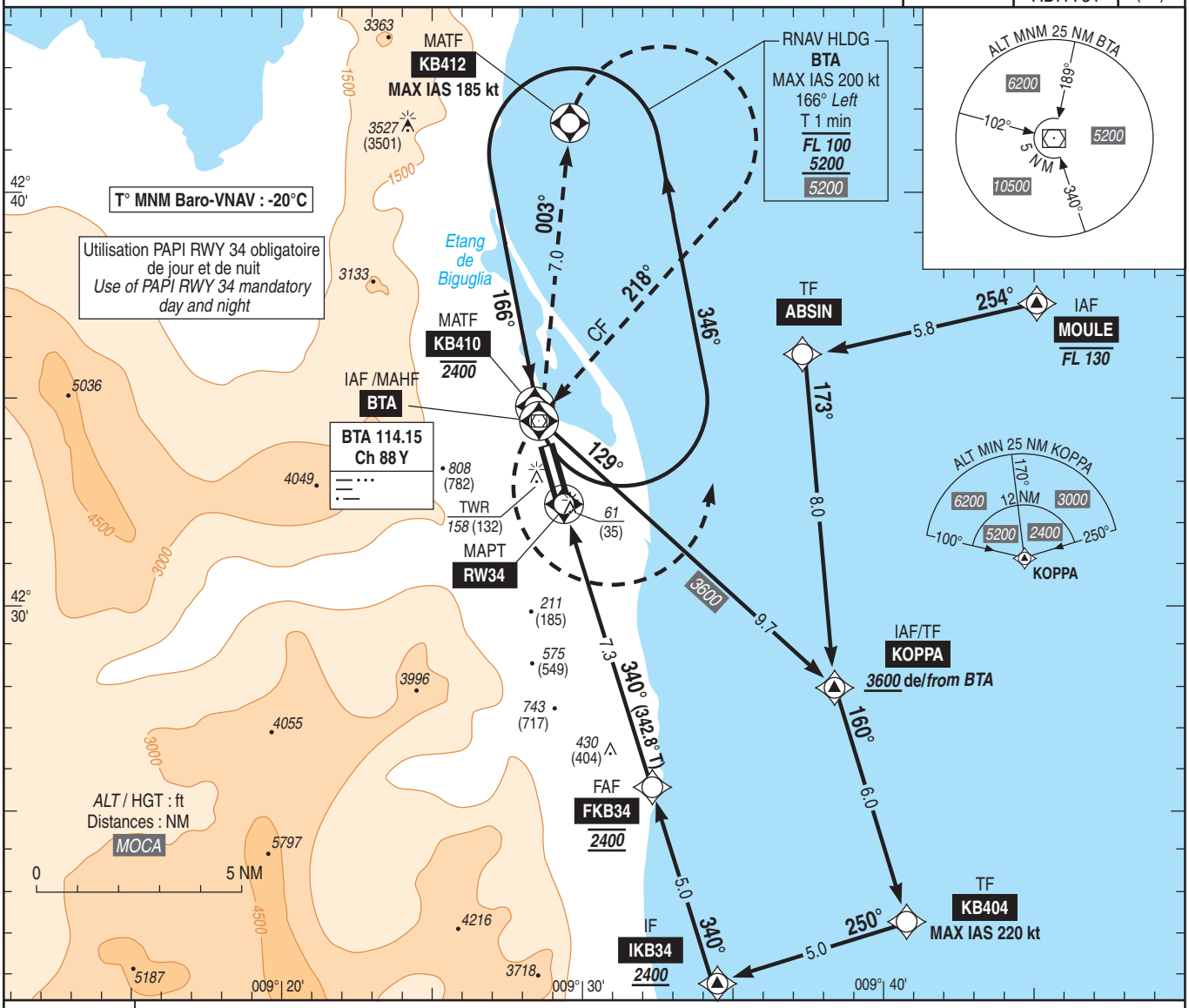
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 26,* ***THR : 26 (1 hPa)***

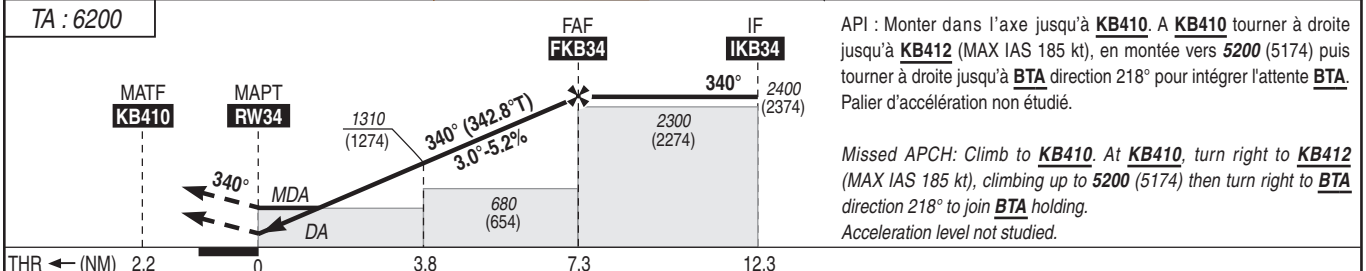
**BASTIA** PORETTA

**RNP** RWY 34

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

| RNP APCH | EGNOS 71520 E34A RDH : 51 | VAR 3°E (20) |
|---|---|---|




API : Monter dans l'axe jusqu'à **KB410**. A **KB410** tourner à droite jusqu'à **KB412** (MAX IAS 185 kt), en montée vers ***5200*** (5174) puis tourner à droite jusqu'à **BTA** direction 218° pour intégrer l'attente **BTA**. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: Climb to* ***KB410****. At* ***KB410****, turn right to* ***KB412*** *(MAX IAS 185 kt), climbing up to* ***5200*** *(5174) then turn right to* ***BTA*** *direction 218° to join* ***BTA*** *holding.*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | LNAV-VNAV API 2.5% | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***250*** (220) | 1200 | 218 | ***280*** (250) | 1300 | 220 | ***410*** (380) | 1700 | 378 | ***460*** (430) | 1500 |
| B | ***260*** (230) | 1200 | 230 | ***300*** (270) | 1300 | 269 | | | | ***530*** (500) | 1600 |
| C | ***270*** (240) | 1200 | 239 | ***320*** (290) | 1400 | 290 | | | | ***660*** (630) | 2400 |
| D | ***280*** (250) | 1300 | 249 | ***350*** (320) | 1400 | 318 | | | | ***1060*** (1030) | 3600 |
| DL | ***280*** (250) | 1300 | 249 | - | | | | | | | |

**DIST RW34**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2305*** (2279) | ***1990*** (1964) | ***1670*** (1644) | ***1350*** (1324) |
| | **3** | **2** | **1** | |
| | ***1035*** (1009) | ***715*** (689) | ***396*** (370) | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| FAF - RW34 | 7.3 NM | 70 kt 6 min 15 | 85 kt 5 min 09 | 100 kt 4 min 23 | 115 kt 3 min 49 | 130 kt 3 min 22 | 160 kt 2 min 44 | 185 kt 2 min 22 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

## CONSIGNES
*Instructions*

## **BASTIA** PORETTA

**MINIMUMS LPV et LNAV-VNAV**
Les MNM standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV ou LNAV-VNAV et pouvant assurer en approche interrompue une pente supérieure à 2.5%.

Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minimums impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

***LPV and LNAV-VNAV MNM***
*Standard MNM below are determinated for ACFT using an LPV or LNAV-VNAV procedure and being able to do a missed approach with a slope greater than 2.5%.*

*For public transport operation, the use of these MNM imposes the consideration of an engine breakdown during a missed approach.*

**MINIMUMS LPV:**

| **Pente en API** ***Missed APCH slope*** | **CAT** | **DA** | **DH** | **RVR** | **LPV OCH** |
|---|---|---|---|---|---|
| 3% | A | ***250*** | (220) | 1200 | 213 |
| | B | ***260*** | (230) | 1200 | 225 |
| | C | ***270*** | (240) | 1200 | 233 |
| | D/DL | ***280*** | (250) | 1300 | 243 |
| 4% | A | ***240*** | (210) | 1200 | 203 |
| | B | ***250*** | (220) | 1200 | 216 |
| | C | ***260*** | (230) | 1200 | 224 |
| | D/DL | ***270*** | (240) | 1200 | 234 |
| 5% | A | ***230*** | (200) | 1200 | 162 |
| | B | ***230*** | (200) | 1200 | 174 |
| | C | ***230*** | (200) | 1200 | 182 |
| | D | ***230*** | (200) | 1200 | 192 |
| | DL | ***260*** | (230) | 1200 | 214 |

**MINIMUMS LNAV-VNAV :**

| **Pente en API** ***Missed APCH slope*** | **CAT** | **DA** | **DH** | **RVR** | **LPV OCH** |
|---|---|---|---|---|---|
| 3% | A | ***280*** | (250) | 1300 | 213 |
| | B | ***280*** | (250) | 1300 | 229 |
| | C | ***280*** | (250) | 1300 | 250 |
| | D | ***310*** | (280) | 1300 | 275 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

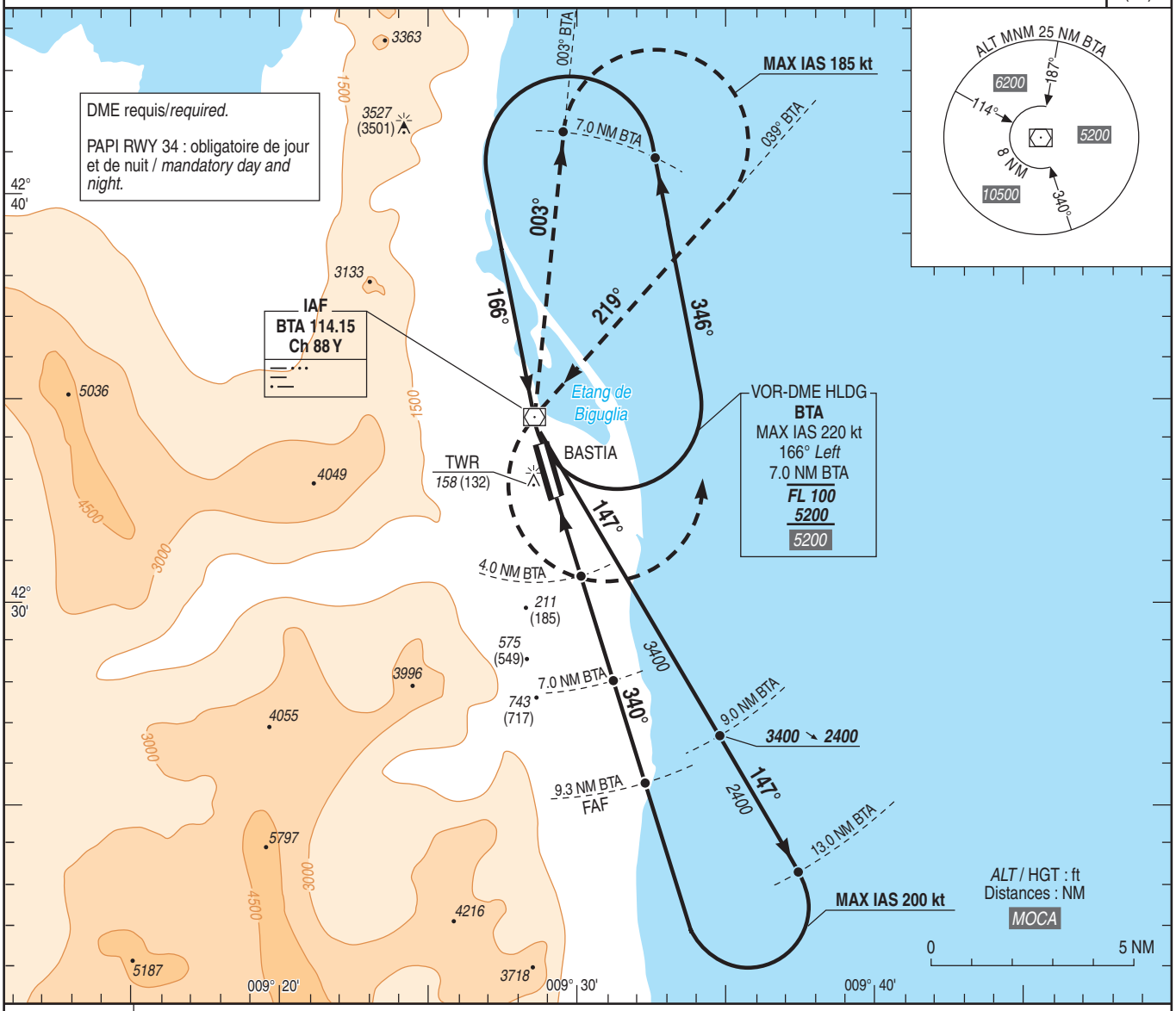
***ALT AD : 26,*** *THR : 26 (1 hPa)*

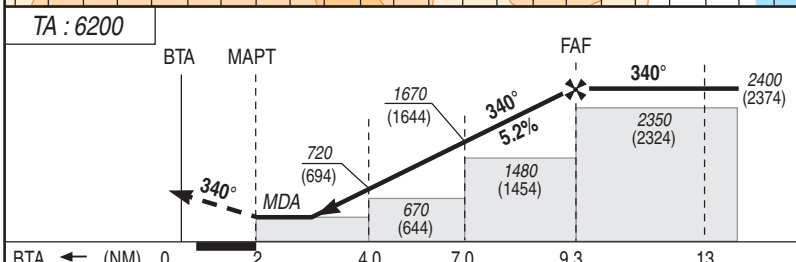
**BASTIA** PORETTA

VOR RWY 34

**ATIS** BASTIA : 125.930
**APP** : BASTIA Approche / *Approach* 123.825 - 127.255(s) - 340.775
**TWR** : BASTIA Tour / *Tower* 118.000

VAR 3°E (20)




API : Monter sur **RDL 160° BTA** (RM 340°). A **BTA, *2400*** (2374) MAX tourner à **droite** pour rejoindre et suivre le **RDL 003° BTA** (RM 003°) en montée vers ***5200*** (5174). A **7 NM BTA**, tourner à **droite** pour rejoindre et suivre le **RDL 039° BTA** (RM 219°) vers **BTA**.
A **BTA**, tourner à **gauche** pour intégrer l'attente à ***5200*** (5174). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb on **RDL 160° BTA** (MAG 340°). At **BTA**, **2400** (2374) MAX, turn **right** to intercept and follow **RDL 003° BTA** (MAG 003°) climbing to **5200** (5174). At **7 NM BTA**, turn **right** to intercept and follow **RDL 039° BTA** (MAG 219°) to **BTA**.*
*At **BTA**, turn **left** and join holding at **5200** (5174).*
*Acceleration segment not calculated.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***410*** (380) | 1700 | 378 | ***510*** (480) | 1500 |
| B | | | | ***530*** (500) | 1600 |
| C | | | | ***1020*** (1000) | 2400 |
| D | | | | ***1140*** (1110) | 3600 |

| DIST DME BTA | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
| ***ALT*** (HGT) | ***2310*** (2284) | ***1990*** (1964) | ***1670*** (1644) | ***1350*** (1324) | ***1040*** (1014) | ***720*** (694) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| FAF - THR | 7.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 15 | 5 min 09 | 4 min 23 | 3 min 49 | 3 min 22 | 2 min 44 | 2 min 22 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFKC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFKC - CALVI SAINTE CATHERINE

**AD 2 LFKC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 42°31'28"N 008°47'35"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection TWY B et piste. | RWY and TWY B intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km SE CALVI | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 210 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.9 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.2771°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.112°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE CORSE | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de CALVI SAINTE-CATHERINE - 20260 CALVI. | |
| | Telephone | 04 95 65 88 88 | |
| | FAX | 04 95 65 88 99 | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFKCYDYX LFKCZPST LFKCZPZX LFKCZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFKC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse<br>Aéroport de Calvi-Sainte Catherine | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | DOUANES : HJ du 01/05 au 30/09, HJ PN 6HR du 01/10 au 30/04.<br>POLICE : HIV: 0600-1700, ETE : 0500-1600. | CUSTOMS : HJ from 01/05 to 30/09, HJ PN 6HR from 01/10 to 30/04.<br>IMMIGRATION : WIN : 0600-1700, SUM : 0500-1600. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | AJACCIO (H24) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | Voir / see AD2 LFKB.3.6 | |
| 7 | ATS | ETE : 0445-SS+30<br>HIV : 0545-SS+30.<br>Voir Observations | SUM : 0445-SS+30<br>WIN : 0545-SS+30.<br>See remarks |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | ETE : 0600-1000, 1200-1600<br>HIV : 0800-1100, 1400-1700.<br>En dehors de ces HOR : PN 1HR sauf vols commerciaux programmés.<br>Moyens de paiement: CB, Visa, Eurocard, Mastercard, Amex, Eurochèques, Chèques, Euros, carte BP, carte UVAIR World Fuel Service.<br>TEL : 04 95 65 05 45 / 06 11 69 20 54<br>FAX : 04 95 65 31 46. | SUM : 0600-1000, 1200-1600<br>WIN : 0800-1100, 1400-1700.<br>Outside these SKED : PN 1HR except for scheduled commercial flights.<br>Payment means : CB, Visa, Eurocard, Mastercard, Amex, Eurocheques in euros, cheques, Euros (cash), BP card, UVAIR World Fuel Service card.<br>TEL: 04 95 65 05 45 / 06 11 69 20 54<br>FAX: 04 95 65 31 46. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | SR-SS<br>CASAVIA : TEL: 04 20 13 01 36, FAX : 04 95 65 88 05.<br>SITA : CLYKKXH<br>RSFTA/AFTN : LFKCXHAF<br>E-mail : casavia@casavia.fr<br>FREQ 131.475 Casavia Calvi. | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Disponible en fonction des horaires des vols réguliers programmés. Pour les vols supplémentaires, contacter l'aéroport à J-7. | Available according to scheduled flights SKED. For additional flights, contact AD on D-7. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | H24 | |
| 12 | Observations / *Remarks* | Extension HOR possible annoncée sur FREQ TWR ou ATIS. Demande d'extension HOR par E-mail : exploitation@calvi.aeroport.fr ou TEL : 04 95 65 88 88 PPR obligatoire PN 72 HR (PN 24 HR saison IATA ETE) pour les vols de l'aviation générale par e-mail : agcly.casavia@casavia.fr ou TEL : 04 95 65 88 40.<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) :<br>- IATA HIV : 0530-SS+30<br>- IATA ETE : 0430-SS+30<br>En dehors de ces HOR, astreinte 7/7 suivant HOR ATS. | Possible SKED extension announced on FREQ TWR or ATIS. SKED extension request by E-mail : exploitation@calvi.aeroport.fr or TEL : 04 95 65 88 88 Mandatory PPR PN 72 HR (PN 24 HR SUM IATA season) for general aviation flights by e-mail : agcly.casavia@casavia.fr or TEL : 04 95 65 88 40.<br>GRF (Global Reporting Format) :<br>- WIN IATA season : 0530-SS+30<br>- SUM IATA season : 0430-SS+30<br>Outside these SKED, on-call duty 7/7 according to ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKC.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | CASAVIA 04 20 13 01 36. | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants / Fuel grades : 100LL - JET A1. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Société BP<br>100LL : cuve de 50 m3, camion 6m3<br>JET A1 : cuve de 150 m3 + 2 camions de 20 m3 | BP company<br>100LL : tank of 50 m3, fuel truck 6m3<br>JET A1 : tank of 150 m3 + 2 fuel trucks of 20 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivreuse contacter 04 20 13 01 36. | De-icer contact 04 20 13 01 36. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Air Corsica ATR42-72 - A320 : 04 95 65 88 25. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Pour des raisons de sécurité d'exploitation et de sûreté, l'assistance en escale est obligatoire toute l'année pour les vols d'aviation générale et d'affaires.<br>E-mail : agcly.casavia@casavia.fr<br>TEL. : 04 95 65 88 40 ou 04 95 65 88 00<br>FREQ : CASAVIA 131.475 MHz | For safety and security reasons, ground handling is mandatory all year round for general aviation and commercial flights.<br>E-mail : agcly.casavia@casavia.fr<br>TEL : 04 95 65 88 40 or 04 95 65 88 00<br>FREQ. : CASAVIA 131.475 MHz |

**AD 2 LFKC.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville. | In town. |
| 2 | Restaurants | Sur AD. | At AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Voitures de location - Taxis. | Car rental - Taxis. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | SAMU de CALVI. | Emergency services of CALVI. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A l'extérieur de l'aérogare | Outside of terminal |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A CALVI. | In CALVI. |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | NIL |

**AD 2 LFKC.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Dispositif aéronautique :<br>- 1 VIM (Véhicule Intervention Mousse) munis chacun de 9000 L eau / 250kg de poudre.<br>- 1 VIM (Véhicule Intervention Mousse) munis chacun de 6000 L eau / 250kg de poudre.<br>- 1 VCS (Véhicule de Commandement et de Soutien). | Aeronautical device :<br>- 1 VIM (foam intervention vehicle) each provided with 9000 liters of water / 250 kg of powder.<br>- 1 VIM (foam intervention vehicle) each provided with 6000 liters of water / 250 kg of powder.<br>- 1 VCS (command and support vehicle). |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter l'exploitant AD : 04 95 65 88 88<br>exploitation@calvi.aeroport.fr<br>L'exploitant fait intervenir une société de levage en fonction des disponibilités. | Contact AD operator : 04 95 65 88 88<br>exploitation@calvi.aeroport.fr<br>AD operator calls in an ACFT lifting company depending on availabilities. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 : assuré pour les vols programmés.<br>Niveau 5 en dehors des horaires de niveau 7 :<br>- ETE : 0430 - SS + 30<br>- HIV : 0530 - SS + 30 | Level 7 : scheduled flights.<br>Level 5 outside level 7 operating hours :<br>- SUM : 0430 - SS + 30<br>- WIN : 0530 - SS + 30 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKC.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | a) Neige<br>- 1 camion à lame<br>- 2 balayeuses dotées d'une lame<br>- 1 chargeur<br>- 1 camion<br>b) Glace, verglas<br>- 1 épandeuse<br>- réserve totale de déverglaçant : 1000 litres. | a) Snow<br>- 1 truck mounted clearance blade<br>- 2 sweepers equipped with a blade<br>- 1 loader<br>- 1 truck<br>b) Surface ice, black ice<br>- 1 spreader<br>- total de-icing agent reserves : 1000 litres. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayées dans l'ordre suivant :<br>(1) la piste 18/36 en totalité sur 2300 m de longueur et 45 m de largeur, les raquettes et les RESA.<br>(2) la voie de circulation B associée à la piste 18/36.<br>(3) la voie de circulation A associée à la piste 18/36.<br>(4) l'aire de stationnement P.<br>(5) les aires de stationnement A, B et C. | The following will be cleared :<br>(1) RWY 18/36 over its entire length of 2300 m and width of 45 m, the turn-around areas and RESA.<br>(2) TWY B associated to RWY 18/36.<br>(3) TWY A associated to RWY 18/36.<br>(4) parking apron P.<br>(5) parking aprons A, B and C. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3.<br>Sous-traitants occasionnels : TERRACO | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3.<br>Occasional subcontractors : TERRACO |

**AD 2 LFKC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Aire de trafic (P1 à P8) commercial : béton bitumineux<br>Aire de trafic A (aviation générale) : enrobé<br>Aire de trafic B (aviation générale) : enrobé<br>Aire de trafic C (aviation générale) : enrobé<br>Aire de trafic D (aviation générale code A avec envergure < 12 m) : béton bitumeux<br>Aire de trafic G (aviation générale) : enrobé. | Apron (P1 to P8) commercial : bituminous concrete<br>Apron A (general aviation) : asphalt<br>Apron B (general aviation) : asphalt<br>Apron C (general aviation) : asphalt<br>Apron D (general aviation code A with span < 12 m) : bituminous concrete<br>Apron G (general aviation) : asphalt. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | P1, P2A, P2B, P8 : 19 F/B/W/T<br>P3, P4 : 23 F/B/W/T<br>P5, P6 : 28 F/B/W/T<br>Aire de trafic (aviation d'affaires) : 15 F/B/W/T<br>Aire de trafic C (aviation générale) : 21 F/B/W/T | P1, P2A, P2B, P8 : 19 F/B/W/T<br>P3, P4 : 23 F/B/W/T<br>P5, P6 : 28 F/B/W/T<br>Apron (business aviation) : 15 F/B/W/T<br>Apron C (general aviation) : 21 F/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 13.50 m<br>TWY B : 23 m<br>TWY C : 11 m<br>TWY S1 : 23 m (PELICANDROME)<br>TWY S2 : 23 m (PELICANDROME) | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A, B, S1 et S2 : béton bitumineux - TWY C : enrobé. | TWY A, B, S1 and S2 : bituminous concrete - TWY C : asphalt. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 11 F/B/W/T - TWY B : 27 F/B/W/T - TWY S1 et/and S2 : 28 F/B/W/T - TWY C : 21 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | THR 36 : 42°31'13.51"N-008°47'34.90"E<br>DTHR 36 : 42°31'19.80"N-008°47'34.87"E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | THR 36 : 210 ft - DTHR 36 : 199 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A1 42°31'23.73"N 008°47'29.79"E<br>A2 42°31'23.74"N 008°47'29.29"E<br>A3 42°31'23.73"N 008°47'28.88"E<br>A4 42°31'23.74"N 008°47'28.11"E<br>A5 42°31'23.73"N 008°47'27.97"E<br>B1 42°31'21.59"N 008°47'29.79"E<br>B2 42°31'21.60"N 008°47'29.30"E<br>B3 42°31'21.59"N 008°47'28.89"E<br>B4 42°31'21.59"N 008°47'28.12"E<br>B5 42°31'21.59"N 008°47'27.98"E<br>C1 42°31'19.44"N 008°47'29.80"E<br>C2 42°31'19.46"N 008°47'29.23"E<br>C3 42°31'19.44"N 008°47'28.90"E | C4 42°31'19.44"N 008°47'27.99"E<br>C5 42°31'19.46"N 008°47'27.85"E<br>C6 42°31'19.44"N 008°47'27.08"E<br>P2A 42°31'25.88"N 008°47'26.06"E<br>P2B 42°31'27.17"N 008°47'27.03"E<br>P3 42°31'28.99"N 008°47'26.73"E<br>P4 42°31'30.76"N 008°47'26.71"E<br>P5 42°31'32.48"N 008°47'26.83"E<br>P6 42°31'34.50"N 008°47'26.68"E<br>P7 42°31'34.17"N 008°47'27.93"E<br>P8 42°31'34.16"N 008°47'28.89"E<br>SIERRA 42°31'15.74"N 008°47'29.92"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Interdiction d'exploitation de nuit et/ou par RVR < 800 m des voies de circulation Alpha, Charlie, S1 et S2.<br>1) Une attention particulière est portée à l'utilisation d'hélicoptères : les translations doivent suivre rigoureusement les lignes de guidage au sol.<br>2) Vigilance en cas de non-application du point 1 de risque de collision. | By night and/or with RVR < 800 m, it's prohibited to use TWY Alpha, Charlie, S1 and S2.<br>1) Special attention is paid to the use of helicopters : translations must strictly follow ground guidelines.<br>2) Vigilance in case of non-application of Point one : collision risk |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | AVIATION COMMERCIALE : P1 à P8.<br>Voir AD 2 LFKC APDC 01 | COMMERCIAL AVIATION : P1 to P8.<br>See AD 2 LFKC APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui, P1 à P8 | Yes, P1 to P8 |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Oui | Yes |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : identification, axial, amont des seuils, seuils, toucher des roues, extrémités.<br>TWY A, B, C et S : ligne axiale et double ligne latérale délimitation des accotements revêtus.<br>TWY A et B : point d'attente à 75 m suivant condition spéciale avec la position des TWY A et B (cf. AD 2 LFKC.20 Règlements de circulation locaux).<br>TWY C : point d'attente à 90 m suivant condition spéciale avec la position du TWY C (cf. AD 2 LFKC.20 Règlements de circulation locaux).<br>TWY S1 et S2 : Point d'attente à 75 m suivant condition spéciale avec la position des TWY S1 et S2 (cf. AD 2 LFKC.20 Règlements de circulation locaux et uniquement réservé aux aéronefs d'état et de secours). | RWY : designation, centreline, THR upstreams, THR, TDZ, RWY ends.<br>TWY A, B, C and S : centreline and double edge marking of paved shoulders.<br>TWY A and B : Holding point at 75 m according to special condition with the position of TWY A and B (cf. AD 2 LFKC.20 Local traffic regulations).<br>TWY C : Holding point at 90 m according to special condition with the position of TWY C (cf. AD 2 LFKC.20 Local traffic regulations).<br>TWY S1 and S2 : Holding point at 75 m according to special condition with the position of TWY S1 and S2 (cf. AD 2 LFKC.20 Local traffic regulations and reserved for state and rescue aircrafts only). |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFKC .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | Renforcements des marques aux points d'attente :<br>TWY A renforcé par l'indication "18-36".<br>TWY B renforcé par l'indication "18-36".<br>Points d'attente TWY A et B : renforcement des points d'attente par feu Wig-Wag. | Holding points marks intensified :<br>TWY A reinforced by the "18-36" notice.<br>TWY B reinforced by the "18-36" notice.<br>Holding points TWY A and B : holding points intensified by Wig-Wag lights. |

**AD 2 LFKC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFKC.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BASTIA PORETTA | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFKC .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BASTIA PORETTA | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>HIV/WIN : CNL 1900<br>ETE/SUM : CNL 2030 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0300 et 1900<br>ETE : TREND entre 0300 et 2030 | WIN : TREND between 0300 and 1900<br>SUM : TREND between 0300 and 2030 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P-W<br>AD WARNING<br>HIV/WIN : 0300-1900<br>ETE/SUM : 0300-2030<br>METAR AUTO H24 | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | 179.82 (177) | 2310 x 45 | 26 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 42°32'28.24"N 008°47'34.59"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 65ft |
| 36 | 359.82 (357) | 2310 x 45 | 26 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 42°31'13.51"N 008°47'34.90"E<br>( 42°31'19.80"N 008°47'34.87"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 210ft<br>DTHR : 199ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 18 | NIL | NIL | NIL | 2430 x 150 | NIL | (1) |
| 36 | NIL | NIL | NIL | 2430 x 150 | NIL | (2) |

(1) Largeur restreinte de la bande de piste 75 m de part et d'autre de l'axe de piste.
Restricted width of the RWY strip 75 m on either side of RWY centerline.

(2) Largeur restreinte de la bande de piste 75 m de part et d'autre de l'axe de piste.
Restricted width of the RWY strip 75 m on either side of RWY centerline.

**AD 2 LFKC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 2310 | 2310 | 2310 | 2310 | Absence de RESA au seuil 18.<br>Absence of RESA at THR 18. |
| TWY C | 950 | 950 | 950 | | |
| 36 | 2310 | 2310 | 2310 | 2110 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.<br>RESA 90 x 90 au seuil 36, 60 m après la TORA 18.<br>Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.<br>RESA 90 x 90 at THR 36, 60 m after TORA 18. |
| TWY A | 2000 | 2000 | 2000 | | |
| TWY B | 1860 | 1860 | 1860 | | |
| TWY C | 1360 | 1360 | 1360 | | |
| TWY S1 | 2180 | 2180 | 2180 | | |
| TWY S2 | 2300 | 2300 | 2300 | | |

**AD 2 LFKC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 18 | | G-LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 70 ft | | | | | |
| 36 | | G-LIH | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 40 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 18 | 1710<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH | R | | | (1) |
| 36 | 1710<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH | R | | | (2) |

(1) Feux à éclats d'identification de seuil de piste : HI-W. Absence de rampe d'approche.
Runway threshold identification flashing lights : LIH-W. No approach lighting system.

(2) Feux d'identification de seuil de piste : HI. Absence de rampe d'approche.
Runway threshold identification lights : LIH. No approach lighting system.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Latéral hors sol bleu, panneaux d'indications et d'obligations. | Blue elevated edge lighting, information and obligation signs. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation auxiliaire. | Auxiliary power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Temps de commutation 15 s MAX Groupe Electrogène.<br>Temps de commutation onduleur inférieur à 1 s.<br>(RVR TO < 800 m) | Switching time 15 s MAX Generator Set.<br>Inverter switching time less than 1 s.<br>(RVR TO < 800 m) |
| 5 | Observations / *Remarks* | Secours inversé en cas d'orage.<br>Feux B, y compris entre les postes de stationnement P1 à P8.<br>La voie de circulation C ne possède pas de feux lumineux latéraux. | Reverse auxiliary power supply in case of storm.<br>B lights, including between ACFT stands P1 to P8.<br>TWY C without edge lights. |

**AD 2 LFKC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFKC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CALVI**<br><br>42°37'49"N , 008°39'18"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 42°31'13"N , 008°47'35"E - 42°38'00"N , 008°55'35"E - 42°35'51"N , 008°51'00"E - 42°28'39"N , 008°51'00"E - arc horaire de 3.6 NM de rayon centré sur 42°31'13"N , 008°47'35"E - 42°28'04"N , 008°45'14"E - 42°30'30"N , 008°39'18"E - 42°37'49"N , 008°39'18"E | D | 2000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CALVI Tour (FR)<br>CALVI Tower (EN) | SUM: 0445-SS+30<br>WIN: 0545-SS+30.<br>Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la LF-R282 CAMPANELLA et de la LF-R335 PUNTA BIANCA lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined except for the interfering parts of LF-R282 CAMPANELLA and LF-R335 PUNTA BIANCA when active. |

**AD 2 LFKC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | CALVI Sol (FR)<br>*CALVI Ground (EN)* | 121.705 MHz | HO | |
| TWR | CALVI Tour (FR)<br>*CALVI Tower (EN)* | 123.200 MHz | HO | |
| ATIS | CALVI (FR)<br>*CALVI (EN)* | 131.180 MHz | H24 | TEL: 04 95 65 82 49 |

**AD 2 LFKC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | CV | 375 kHz | H24 | 42°34'37.1"N 008°48'23.7"E | 71 ft | 25NM | | 016°/2,2 NM THR 18 | |
| LOC 18 (NOCAT) | CLI | 109.5 MHz | H24 | 42°31'05.6"N 008°47'34.9"E | 217 ft | 17 NM | | 181°/440 m DTHR 36 | (1) |
| DME 18 | | CH 32X | H24 | 42°31'05.3"N 008°47'34.9"E | 235 ft | 17NM FL250 | | 176°/442 m DTHR 36 | (2) |

(1) LOC.
Couverture limitée à 30° à gauche de l'axe dans le sens de l'atterrissage.
Coverage limited to 30° left side of the axis, in landing direction.

(2) Sec. util. : LOC. O NM DME: point d'impact à 2295 m du DME / target point 2295 m away from DME.
Couverture limitée à 30° à gauche de l'axe et à 25° à droite de l'axe.
Coverage limited to 30° left side of the axis, and 25° right side of the axis.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CONTROLE DE LA CA**

En dehors des HOR programmés :

- le service ATC peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'AD. Présence réelle de ce service connue sur la FREQ TWR et ATIS,

- la CTR est susceptible d'être maintenue active sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des HOR programmés. L'activité réelle est connue sur la FREQ TWR et ATIS.

***20.1 ATC***

*Outside SKED :*

*- ATC service can be provided for AD traffic anytime without prior notice. This service is known on TWR FREQ (as well as ATIS FREQ),*

*- CTR may remain active up to one hour past SKED without NOTAM. Actual activity is known on TWR (as well as ATIS FREQ).*

**20.2 MANOEUVRES AU SOL**

**20.2.1 Point chaud HS1**

Afin de prévenir les incursions de piste, un point chaud HS1 a été identifié sur la carte AD 2 LFKC ADC 01. Il est recommandé la plus grande vigilance et le respect strict des instructions de roulage. En cas de doute, ne pas hésiter à interroger l'ATC.

***20.2 GROUND HANDLING***

***20.2.1 Hotspot HS1***

*In order to prevent runway incursions, hotspot HS1 is identified on AD 2 LFKC ADC 01. Careful vigilance is recommended and a strict compliance to taxi instructions. In case of any doubt, do not hesitate to contact ATC.*

**20.2.2 Limitations voies de circulation**

TWY A limité aux appareils de code B dont la hauteur de dérive est limitée à 11 m.

TWY B limité aux appareils de code D dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m.

TWY C limité aux appareils de code A et d'envergure 12 m.

***20.2.2 Taxiway limitations***

*TWY A restricted to code B ACFT whose tail fin height is limited to 11 m.*

*TWY B restricted to code D ACFT whose overall width of the main gear is lower than 9 m.*

*TWY C restricted to code A ACFT with span 12 m.*

**AD 2 LFKC.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 CONSIGNES PARTICULIERES**

Pas d'atterrissage de nuit.

Prorogation HOR, après accord préalable de l'exploitant de l'AD, pour décollages de nuit RWY 36 annoncée sur fréquence TWR ou ATIS.

Les décollages et les atterrissages de jour et de nuit par conditions de faible visibilité (LVP) sont interdits.

Décollages interdits si RVR<550m.

La piste 18/36 n'est pas exploitée par vents traversiers supérieurs ou égaux à 20 kt si la piste est mouillée.

La gestion et le traitement des aéronefs sont placés sous la responsabilité de l'assistant d'escale.

**22.1.1 Parking D**

Les aéronefs évoluant sur le parking D sont placés sous la responsabilité de l'Assistant en escale.

La circulation sur le parking D s'effectue dans le sens horaire.

Les cheminements piétons sont interdits, les déplacements sont assurés uniquement avec le véhicule de l'assistant en escale.

**22.1.2 Décollage**

RWY 36 : à retenir jusqu'à la composante limite vent arrière de l'avion.

RWY 18 : plafond 1500 ft, visibilité 8 km.

**22.1.3 Atterrissage**

A l'arrivée, les STAR RNAV seront utilisées de manière préférentielle. En cas d'incapacité à les suivre, le pilote doit en informer l'ATC pour obtenir une clairance sur une STAR conventionnelle ou un guidage radar.

- RWY 18 et 36 :

Dans les cas d'avions multimoteurs, ne pas entreprendre d'approche, un moteur en panne, sauf cas d'urgence justifiant une décision contraire du pilote.

- RWY 18 :

Avant d'entreprendre l'approche, les équipages doivent s'assurer auprès de l'ATC que la trajectoire finale à l'intérieur de la CTR et la piste sont dégagées de tout trafic.

L'attention des équipages est spécialement attirée sur la durée importante des évolutions à vue dans la dernière phase d'approche : la probabilité d'atterrissage manqué en est accrue et son exécution est par ailleurs très délicate du fait des nombreux reliefs aux abords de l'aérodrome.

- RWY 36 :

MVL suivant consignes particulières : MDA/H 1700 ft / 1500 ft, plafond 2500 ft, visibilité horizontale 8000 m, vent arrière à 1700 ft QNH à l'Ouest de la piste.

Atterrissage manqué : en fin de piste rejoindre QDR 302° CV (RM 302°) vers CALNO en montée vers 3000 ft et suivre instructions du contrôle.

PAPI 36 :

Décalage à l'Ouest des feux par rapport à l'axe de piste : 3°.

Interdiction d'utiliser le PAPI à une distance de plus de 4 km du seuil décalé de la piste 36 (franchissement des obstacles non assuré).

Le PAPI est réglé pour le passage au seuil d'avions de type A320.

**22.2 EXIGENCES OPERATIONNELLES POUR TOUT EXPLOITANT DE TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS OU ETRANGER**

Dépôt de dossier préalable pour les exploitants utilisant des avions de plus de 30 sièges passagers auprès de la DSAC/SE comportant les consignes générales d'utilisation.

Une procédure d'atterrissage manquée au QFU 177° avec définition éventuelle d'un point de décision au-delà duquel l'atterrissage est obligatoire devra être définie. Cette procédure exécutée à vue sera étudiée dans les deux cas, tous moteurs en fonctionnement et un moteur en panne.

Décollage RWY 18 : pour tout avion multimoteur de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700 kg ou équipé de 10 sièges passagers ou plus, une autorisation préalable est nécessaire. Le dossier de demande comprendra la démonstration des limitations opérationnelles, la définition de la trajectoire de décollage.

Tous les exploitants doivent établir des consignes précises d'évolution dans le site.

La reconnaissance de site ou l'entraînement sur un simulateur pourvu d'un visuel spécifique approuvé à cet effet est obligatoire par les

***22.1 SPECIAL INSTRUCTIONS***

*No landing at night.*

*Continuation SKED, with prior authorization from AD operator, for take-off at night RWY 36 announced on frequency TWR or ATIS.*

*Takeoffs and landings by day and night upon LVP are prohibited.*

*Takeoffs prohibited if RVR<550m.*

*RWY 18/36 is not operated by crosswinds greater than or equal to 20 kt if the RWY is wet.*

The management and processing of aircraft is the responsibility of the ground handling assistant.

***22.1.1 D Apron***

*ACFT operating on D apron are under the responsibility of the Coordinating Ground Handling Agent.*

*ACFT movements on D apron are carried out clockwise.*

*Access to pedestrian paths are prohibited, ground mouvements are provided by Ground Handling Agents vehicle only.*

***22.1.2 Take-off***

*RWY 36 : use it up to maximum downwind component for the aircraft.*

*RWY 18 : ceiling 1500 ft, visibility 8 km.*

***22.1.3 Landing***

*On arrival, STAR NAVs will be used preferentially. If unable to follow them, the pilot must inform ATC to obtain clearance on a conventional STAR or radar vectoring.*

*- RWY 18 and 36 :*

*One engine out approaches must not be executed except in case of emergency justifying opposite decision.*

*- RWY 18 :*

*Prior starting an approach, it must be confirmed by ATC, that the final approach path in CTR and the runway have been vacated by other traffic.*

*Special attention must be paid to the long duration of visual manoeuvring during the final phase of approach. That increases the probability of a balked landing, which is difficult to execute due to the high terrain surrounding the airport.*

*- RWY 36 :*

*Circling special instructions : MDA/H 1700 ft / 1500 ft, ceiling 2500 ft, visibility 8000 m, downwind at 1700 ft QNH West of RWY.*

*Balked landing : at runway end, intercept and follow QDR 302° CV (MAG 302°) to CALNO climbing to 3000 ft and as directed by ATC.*

*PAPI 36 :*

*The lights are offset 3° to the West of the RWY axis.*

*It is forbidden to use PAPI beyond the 4 km from the displaced threshold of RWY 36 (clearing of obstacles not ensured).*

*PAPI is calibrated for threshold overflight of type A320 planes.*

***22.2 OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR ANY FRENCH OR FOREIGN AERIAL TRANSPORT MANAGER***

*A prior deposit of the file with general use instructions at the DSAC/SE for company using aircraft over 30 passengers seats is required.*

*A missed landing procedure on QFU 177° with an eventual definition of decision point beyond which the landing is compulsory must be defined. This procedure performed in visual conditions will be studied in the two cases, all engines functionning and with one engine breakdown.*

*Take-off RWY 18 : for any multi-engine aircraft with a MTOW over 5700 kg or equipped with 10 seats or more, a prior authorization is mandatory. Application form will comprise the demonstration of operational limitations and the definition of the take-off trajectory.*

*Any manager must establish precise manoeuvre instructions on site.*

*The site reconnaissance or the training on a simulator with an approved specific visual is mandatory for any captain of ACFT with MTOW over*


© Service de l'Information Aéronautique, France

commandants de bord de tout avion de masse maximale supérieure à 5700 kg ou de plus de 10 sièges passagers. La reconnaissance doit couvrir toutes les procédures d'utilisation de l'aérodrome prévues par l'exploitant.

L'existence et l'application de ces consignes sont susceptibles de vérifications lors des contrôles d'exploitations effectués par la DGAC.

*5700 kg or more than 10 passengers seats. The reconnaissance must cover all the AD using procedures provided by the manager.*

*Existence and application of these instructions are likely of checkout during exploitation controls done by the DGAC.*

**DSAC/SE : DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE SUD-EST**

1, Rue Vincent Auriol

13617 AIX EN PROVENCE CEDEX 1

E-mail : dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr - FAX : 04 42 33 76 04

**22.3 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS ET PANNE DE COMMUNICATION**

Voir AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV INSTR 01

***22.3 OMNIDIRECTIONNAL DEPARTURES AND RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV INSTR 01*

**AD 2 LFKC.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD réservé aux ACFT munis de radio.
Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*
*Traffic surveillance equipment: AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

**1 Obstacles perçant les servitudes aéronautiques des trouées suivantes :**

- Trouées d'atterrissage piste 18 + décollage piste 36 :
Faîtage hangar, ALT 25.05 m, 42°32'35"N - 008°47'40"E
- Trouées d'atterrissage piste 36 :
Mât caméra, ALT 67.6 m, 42°31'16"N - 008°47'28"E
Antenne radio, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'29"E
Poteau, ALT 77.72 m, 42°31'07"N - 008°47'26"E
Poteau, ALT 78.54 m, 42°31'06"N - 008°47'27"E
Poteau, ALT 80.16 m, 42°31'05"N - 008°47'29"E
Poteau, ALT 80.17 m, 42°31'04"N - 008°47'29"E
Poteau, ALT 78.94 m, 42°31'06"N - 008°47'28"E

***1 Obstacles penetrating the aeronautical easements of the following funnels :***

*- LDG funnel RWY 18 + TKOF funnel RWY 36 :*
*Hangar ridgepole, ALT 25.05 m, 42°32'35"N - 008°47'40"E*
*- LDG funnel RWY 36 :*
*Camera mast, ALT 67.6 m, 42°31'16"N - 008°47'28"E*
*Radio antenna, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'29"E*
*Pole, ALT 77.72 m, 42°31'07"N - 008°47'26"E*
*Pole, ALT 78.54 m, 42°31'06"N - 008°47'27"E*
*Pole, ALT 80.16 m, 42°31'05"N - 008°47'29"E*
*Pole, ALT 80.17 m, 42°31'04"N - 008°47'29"E*
*Pole, ALT 78.94 m, 42°31'06"N - 008°47'28"E*

**2 Obstacles à moins de 150 m de l'axe de piste perçant les servitudes aéronautiques :**

- Bande de piste
Antenne, ALT 35.51 m, 42°32'25.3"N - 008°47'27.6"E
Antenne, ALT 38.68 m, 42°32'23.8"N - 008°47'27.6"E
Antenne, ALT 42.7 m, 42°32'22.4"N - 008°47'27.6"E
- Surfaces latérales de piste 18/36
Bâtiment, ALT 49.15 m, 42°31'53"N - 008°47'26.1"E
Bâtiment, ALT 49.14 m, 42°31'54"N - 008°47'26"E
Bâtiment, ALT 46.53 m, 42°31'52"N - 008°47'26.8"E
Bâtiment, ALT 64.06 m, 42°31'14.8"N - 008°47'28.8"E
Bâtiment, ALT 65.49 m, 42°31'18.6"N - 008°47'27.5"E
Hangar, ALT 65.71 m, 42°31'17.9"N - 008°47'27.8"E
Bâtiment, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'28.8"E
Bâtiment, ALT 63.9 m, 42°31'24"N - 008°47'26.9"E
Tour de contrôle, ALT 74.98 m, 42°31'38.3"N - 008°47'25.3"E

***2 Obstacles less than 150 m from RWY axis penetrating the aeronautical easements :***

*- RWY strip*
*Antenna, ALT 35.51 m, 42°32'25.3"N - 008°47'27.6"E*
*Antenna, ALT 38.68 m, 42°32'23.8"N - 008°47'27.6"E*
*Antenna, ALT 42.7 m, 42°32'22.4"N - 008°47'27.6"E*
*- Lateral surface RWY 18/36*
*Building, ALT 49.15 m, 42°31'53"N - 008°47'26.1"E*
*Building, ALT 49.14 m, 42°31'54"N - 008°47'26"E*
*Building, ALT 46.53 m, 42°31'52"N - 008°47'26.8"E*
*Building, ALT 64.06 m, 42°31'14.8"N - 008°47'28.8"E*
*Building, ALT 65.49 m, 42°31'18.6"N - 008°47'27.5"E*
*Hangar, ALT 65.71 m, 42°31'17.9"N - 008°47'27.8"E*
*Building, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'28.8"E*
*Building, ALT 63.9 m, 42°31'24"N - 008°47'26.9"E*
*TWR, ALT 74.98 m, 42°31'38.3"N - 008°47'25.3"E*

**3 Autres obstacles :**

Portions de clôture non frangibles (obstacles) dans la bande et les surfaces OLS de piste 18/36.

***3 Other obstacles :***

*Non frangible fence portions (obstacles) in the strip and RWY 18/36 OLS surfaces.*

**AD 2 LFKC.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFKC.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Toutes procédures / *All procedures.* | Sans objet / *Not applicable.* |

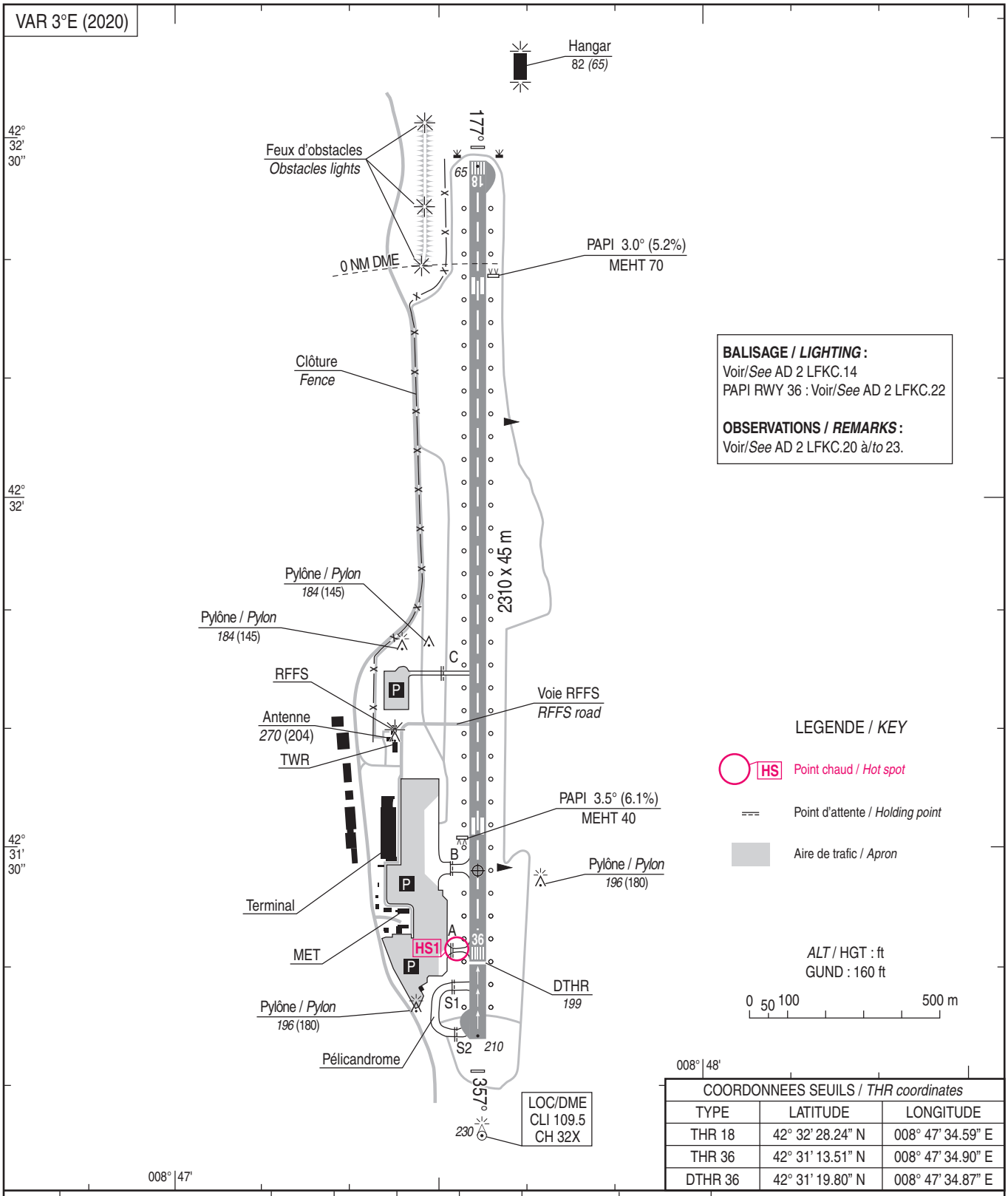
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS :** 131.180 ☎ 04 95 65 82 49
**GND** (SOL) : 121.705

## CALVI SAINTE CATHERINE
42 31 28 N - 008 47 35 E
*ALT AD : 210 (8 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 18 | 42° 32' 28.24" N | 008° 47' 34.59" E |
| THR 36 | 42° 31' 13.51" N | 008° 47' 34.90" E |
| DTHR 36 | 42° 31' 19.80" N | 008° 47' 34.87" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 18 | NIL | LIH | 2310 | 2310 | 2310 | 2310 | Revêtue *Paved* | 26 F/B/W/T | - | - | - | - |
| 36 | NIL | LIH | 2310 | 2310 | 2310 | 2110 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | *HN : 800 (voir/*see* AD 2 LFKC.22)<br>* Absence ATS : 800 | | | |

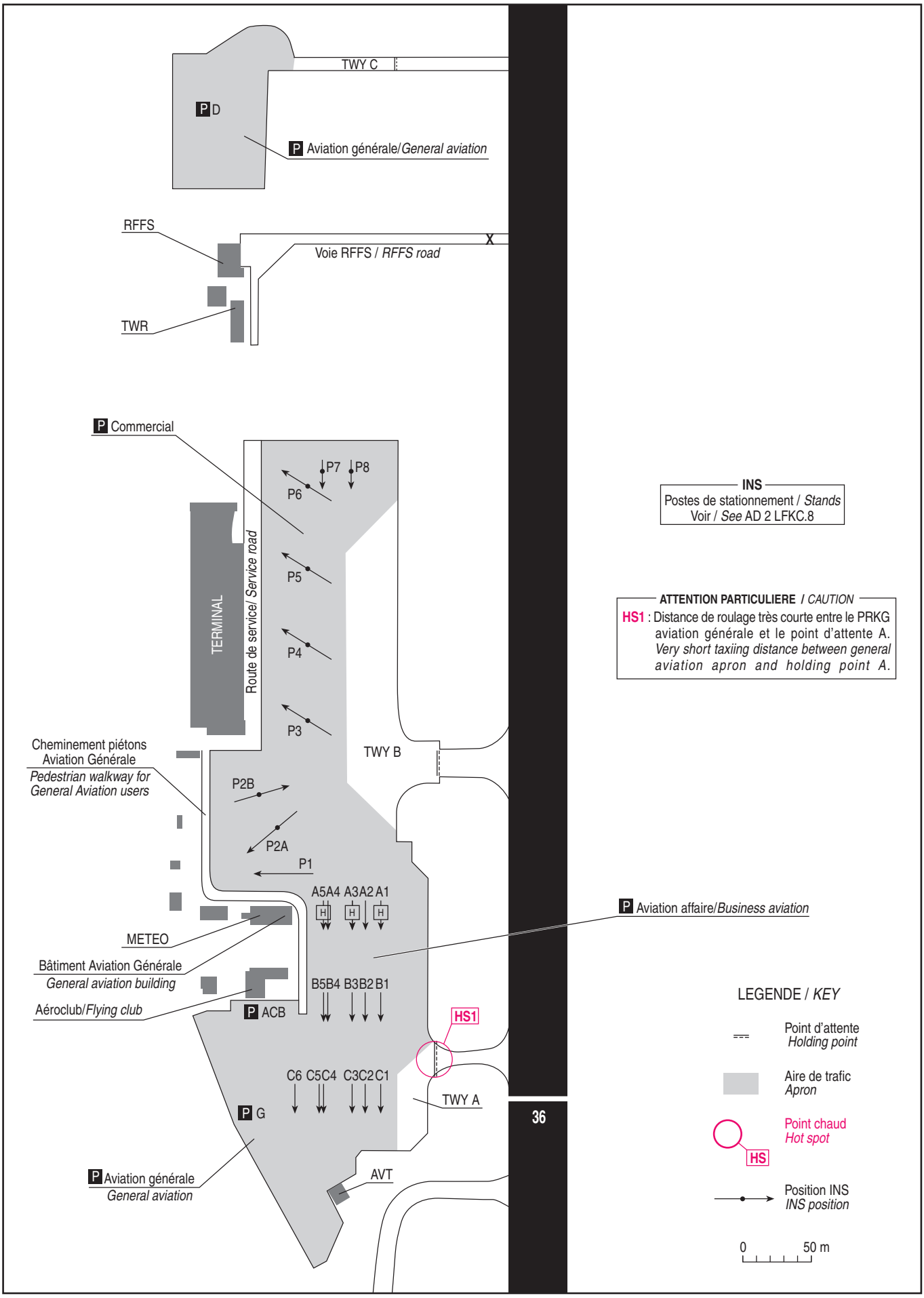
**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION* :**
HS1 : voir/*see* AD 2 LFKC APDC 01



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## CALVI SAINTE CATHERINE





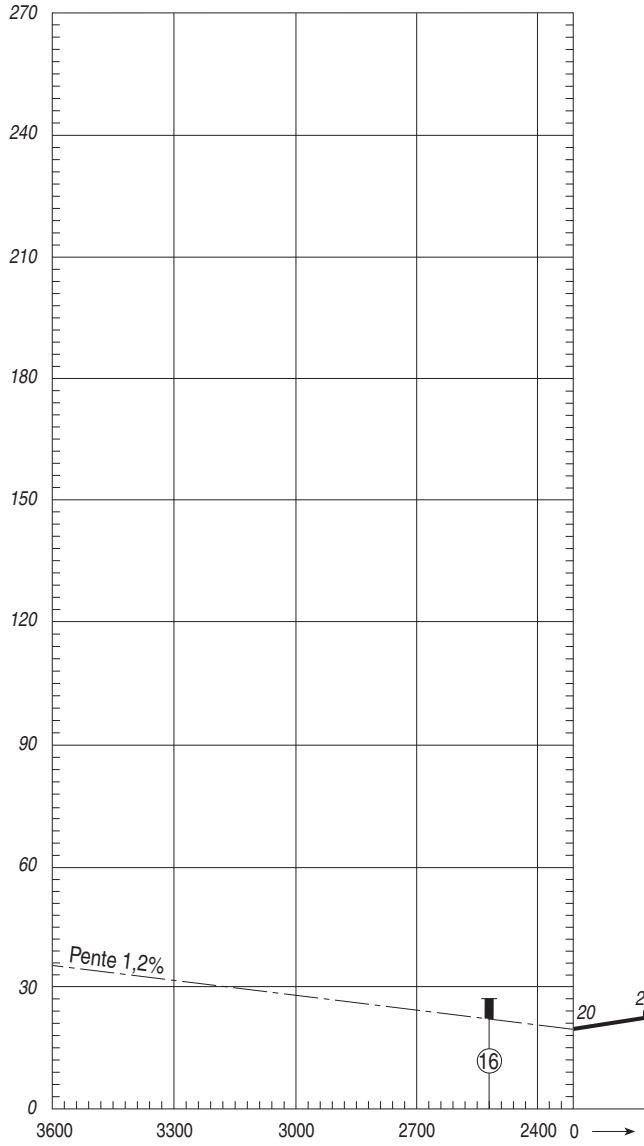

© SIA

**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI -TYPE A**
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

**CALVI** SAINTE CATHERI
RWY 18/

VAR 3° E (20)

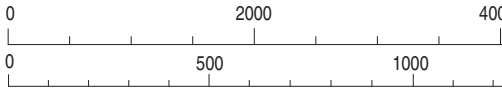
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



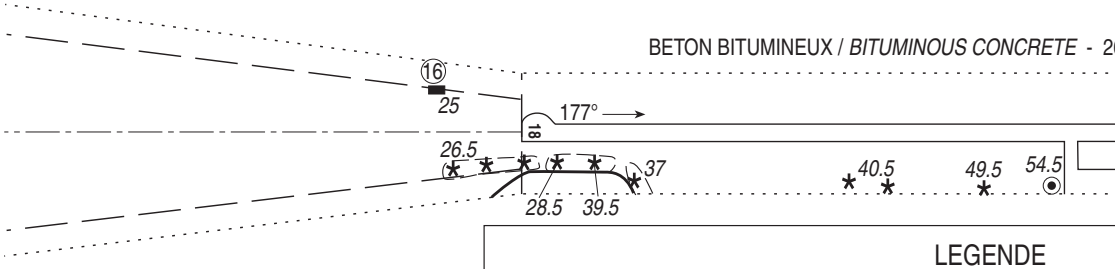

DISTANCES DECLAREE

RWY 18

| | | |
|---|---|---|
| 2310 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au |
| 2310 | TODA - | Distance de décollage utilisa |
| 2310 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utili |
| 2310 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisa |




Echelle: 1 / 20 000




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

* ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE

MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...

BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE

OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR
DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

Levé éxécuté en septembre 1989
Nivellement rattaché au N.G.F.

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| CV | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| AJO | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| AKUTI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BEBEV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| IAF/IF BISKI | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| BUNAX | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| CALNO | REF ENR 4.4 | | X | X | X |
| CAPCO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| GORIT | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| GUNPI | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ILROU | REF ENR 4.4 | | X | X | X |
| LIBLO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LIGUR | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MEGER | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MERLU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MILNO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| NIRDO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| NORKA | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SODRI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SOUKA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| TORTU | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| VAVIT | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| MAPT MC18Z | 42°36'34.3" N 008°47'33.6" E | X | | | X |
| MAPT MC18Y | 42°35'46.3" N 008°47'33.8" E | X | | | X |
| FC18Y,FC 18Z | 42°41'32.2" N 008°47'32.3" E | X | | | X |
| FC18X, FC18W | 42°41'19.1" N 008°47'32.3" E | X | | | X |
| MATF KC510 | 42°34'40.3" N 008°47'34.0" E | X | | | X |
| MATF KC512 | 42°35'22.3" N 008°47'33.9" E | X | | | X |
| MATF KC514 | 42°43'20.0" N 008°35'59.9" E | X | | | X |
| MATF KC516 | 42°53'20.8" N 008°35'57.3" E | X | | | X |
| | | | | | |
| KC502 | 42°34'18.0" N 008°47'34.0" E | X | | X | |
| KC504 | 42°36'18.0" N 008°47'34.0" E | X | | X | |
| KC506 | 42°57'00.0" N 008°32'00.0" E | X | | X | |
| → KC520 | 42°27'28.3" N 008°49'42.0" E | X | | X | |
| → KC522 | 42°33'53.5" N 008°53'28.7" E | X | | X | |
| → KC524 | 42°38'10.9" N 008°56'00.7" E | X | | X | |
| → KC526 | 42°43'24.4" N 008°59'06.3" E | X | | X | |
| → KC528 | 42°53'35.6" N 008°59'04.2" E | X | | X | |



© SIA

**RNP W RWY18**

MAG VAR 2020 2,7°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SOUKA | IF | SOUKA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | | - | - | RNP APCH |
| INA VAVIT | IF | VAVIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 247 | 249.9 | 6.0 | | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA BISKI | IF | BISKI | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FC18W | - | 177 | 179.8 | 5,3 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC510 | Yes | 177 | 179.8 | 6,6 | - | - | - | - | -3,0° / 15 | RNP APCH |
| | DF | BUNAX | - | - | - | - | R | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC514 | - | 327 | 330.0 | 4.7 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC516 | - | 357 | 359.8 | 10,0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | SOUKA | - | 87 | 089.7 | 8,5 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180.0 | 6.8 | R | - | 3000 | - | - | RNP APCH |

↓ ↑ ↑ ↑



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFKC |
| **Runway** | 18 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | W |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E18B |
| **LTP/FTP Latitude** | 423228.2410N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0084734.5910E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 68.5 |
| **FPAP Latitude** | 423113.5080N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -74.7330 |
| **FPAP Longitude** | 0084734.9010E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 0.3100 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 03 0B 06 0C 12 B8 00 02 38<br>31 05 A2 B6 41 12 7E 05 C6 03<br>AD 16 26 B8 FD 6C 02 00 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF B1 A9 19 6C |
| **Calculated CRC Value** | B1A9196C |



© SIA

**RNP X RWY18**

MAG VAR 2020 2,7°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SOUKA | IF | SOUKA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | | - | - | RNP APCH |
| INA VAVIT | IF | VAVIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 247 | 249.9 | 6.0 | | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA BISKI | IF | BISKI | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FC18X | - | 177 | 179.8 | 5.3 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC512 | Yes | 177 | 179.8 | 5.9 | - | - | - | - | -3.0° / 15 | RNP APCH |
| | DF | BUNAX | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | KC514 | - | 327 | 330.0 | 4.7 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC516 | - | 357 | 359.8 | 10,0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | SOUKA | - | 87 | 089.7 | 8.5 | - | - | - | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180,0 | 6.8 | R | - | 3000 | - | - | RNP APCH |

↓ ↑ ↑ ↑



© SIA

| | |
|---|---|
| **Airport Identifier** | LFKC |
| **Runway** | 18 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | X |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E18A |
| **LTP/FTP Latitude** | 423228.2410N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0084734.5910E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 68.5 |
| **FPAP Latitude** | 423113.5080N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -74.7330 |
| **FPAP Longitude** | 0084734.9010E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 0.3100 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 03 0B 06 0C 12 C0 00 01 38<br>31 05 A2 B6 41 12 7E 05 C6 03<br>AD 16 26 B8 FD 6C 02 00 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 71 70 0F B1 |
| **Calculated CRC Value** | 71700FB1 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | KC |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 19.8 |

*EUROCONTROL FAS DB tool Ve*



© SIA

**RNP Y RWY18**

MAG VAR 2020 2,7°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SOUKA | IF | SOUKA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | | - | - | RNP APCH |
| INA VAVIT | IF | VAVIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 247 | 249.9 | 6.0 | | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA BISKI | IF | BISKI | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FC18Y | - | 177 | 179.8 | 5,0 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MC18Y | Yes | 177 | 179.8 | 5,8 | - | - | - | - | -3,0° / 15 | RNP APCH |
| | DF | BUNAX | - | - | - | - | R | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC514 | - | 327 | 330.0 | 4.7 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC516 | - | 357 | 359.8 | 10,0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | SOUKA | - | 87 | 089.7 | 8,5 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180.0 | 6.8 | R | - | 3000 | - | - | RNP APCH |

↓ ↑ ↑ ↑



© SIA

**RNP Z RWY18**

MAG VAR 2020 2,7°E

REF NAVAID : -

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SOUKA | IF | SOUKA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | | - | - | RNP APCH |
| INA VAVIT | IF | VAVIT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 247 | 249.9 | 6.0 | | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| INA BISKI | IF | BISKI | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | BISKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FC18Z | - | 177 | 179.8 | 5,0 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MC18Z | Yes | 177 | 179.8 | 5,0 | - | - | - | - | -3,0° / 15 | RNP APCH |
| | DF | BUNAX | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | KC514 | - | 327 | 330.0 | 4.7 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | KC516 | - | 357 | 359.8 | 10,0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | SOUKA | - | 87 | 089.7 | 8,5 | - | - | - | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | BISKI | - | 177 | 180.0 | 6.8 | R | - | 3000 | - | - | RNP APCH |

↓ ↑ ↑ ↑



© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
# SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 36 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2,7°E | | | Ref NAVAID : CV | |
| Procedure identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **AJO 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KC502 | Yes | 357 | 359.8 | - | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | CF | BUNAX | Yes | 301 | 304.0 | - | | - | - | - | RNAV1 |
| - | CF | BEBEV | - | 184 | 187.0 | - | L | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | AJO | - | 148 | 151.1 | 30.6 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **MERLU 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KC502 | Yes | 357 | 359.8 | - | - | 470 | - | - | RNAV1 |
| - | CF | BUNAX | - | 301 | 304.0 | - | | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | MERLU | - | 302 | 304.2 | 45.7 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **SODRI 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KC502 | Yes | 357 | 359.8 | - | - | 470 | - | - | RNAV1 |
| - | CF | BUNAX | - | 301 | 304.0 | - | | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | GORIT | - | 302 | 304.2 | 6.7 | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | SODRI | - | 336 | 338.9 | 19.1 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **TORTU 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KC502 | Yes | 357 | 359.8 | - | - | 470 | - | - | RNAV1 |
| - | CF | BUNAX | - | 301 | 304.0 | - | | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | GORIT | - | 302 | 304.2 | 6.7 | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | SODRI | - | 336 | 338.9 | 19.1 | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | TORTU | - | 046 | 048.6 | 34.2 | - | - | FL 140 | - | RNAV1 |
| **NORKA 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KC502 | Yes | 357 | 359.8 | - | - | 470 | - | - | RNAV1 |
| - | CF | BUNAX | - | 301 | 304.0 | - | | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | GORIT | - | 302 | 304.2 | 6.7 | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | KC506 | - | 358 | 001.0 | 14,0 | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | NORKA | - | 086 | 089.0 | 11.4 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **MEGER 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KC504 | Yes | 357 | 359.8 | - | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | CF | MILNO | - | 044 | 047.0 | - | | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | MEGER | - | 354 | 356.5 | 26.2 | - | - | FL 140 | - | RNAV1 |
| **CAPCO 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KC504 | Yes | 357 | 359.8 | - | - | - | - | - | RNAV1 |
| - | CF | MILNO | - | 044 | 047.0 | - | | - | - | - | RNAV1 |
| - | TF | CAPCO | - | 098 | 100.4 | 16.3 | - | - | - | - | RNAV1 |



© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
# STAR RNAV RWY 18

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

| STAR RNAV RWY 18 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LIGUR 2K** | | | | | | | | | | | |
| **LIGUR** | IF | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **TORTU** | TF | - | - | 182 | 185.1 | 9.4 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| **AKUTI** | TF | - | - | 182 | 184.7 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NORKA** | TF | - | - | 199 | 201.8 | 17.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOUKA** | TF | - | - | 177 | 179.6 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BISKI** | TF | - | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **CAPCO 2K** | | | | | | | | | | | |
| **CAPCO** | IF | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **MILNO** | TF | - | - | 278 | 280.7 | 16.3 | - | 6000 | - | - | 1.0 |
| **KC528** | TF | - | - | 266 | 268.8 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOUKA** | TF | - | - | 266 | 268.7 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BISKI** | TF | - | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **SODRI 2K** | | | | | | | | | | | |
| **SODRI** | IF | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **NORKA** | TF | - | - | 098 | 100.9 | 18.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOUKA** | TF | - | - | 177 | 179.6 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BISKI** | TF | - | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **NIRDO 2K** | | | | | | | | | | | |
| **NIRDO** | IF | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **NORKA** | TF | - | - | 124 | 126.2 | 19.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOUKA** | TF | - | - | 177 | 179.6 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BISKI** | TF | - | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **LIBLO 2K** | | | | | | | | | | | |
| **LIBLO** | IF | - | - | - | - | - | - | 10500 | - | - | 1.0 |
| **KC520** | TF | - | - | 357 | 360.0 | 12.4 | - | 9100 | - | - | 1.0 |
| **KC522** | TF | - | - | 021 | 023.5 | 7.0 | - | 6700 | - | - | 1.0 |
| **KC524** | TF | - | - | 021 | 023.6 | 4.7 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| **KC526** | TF | - | - | 021 | 023.6 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **KC528** | TF | - | - | 357 | 359.9 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOUKA** | TF | - | - | 266 | 268.7 | 8.5 | L | - | - | - | 1.0 |
| **BISKI** | TF | - | - | 177 | 180.0 | 6.8 | - | 3000 | - | - | 1.0 |

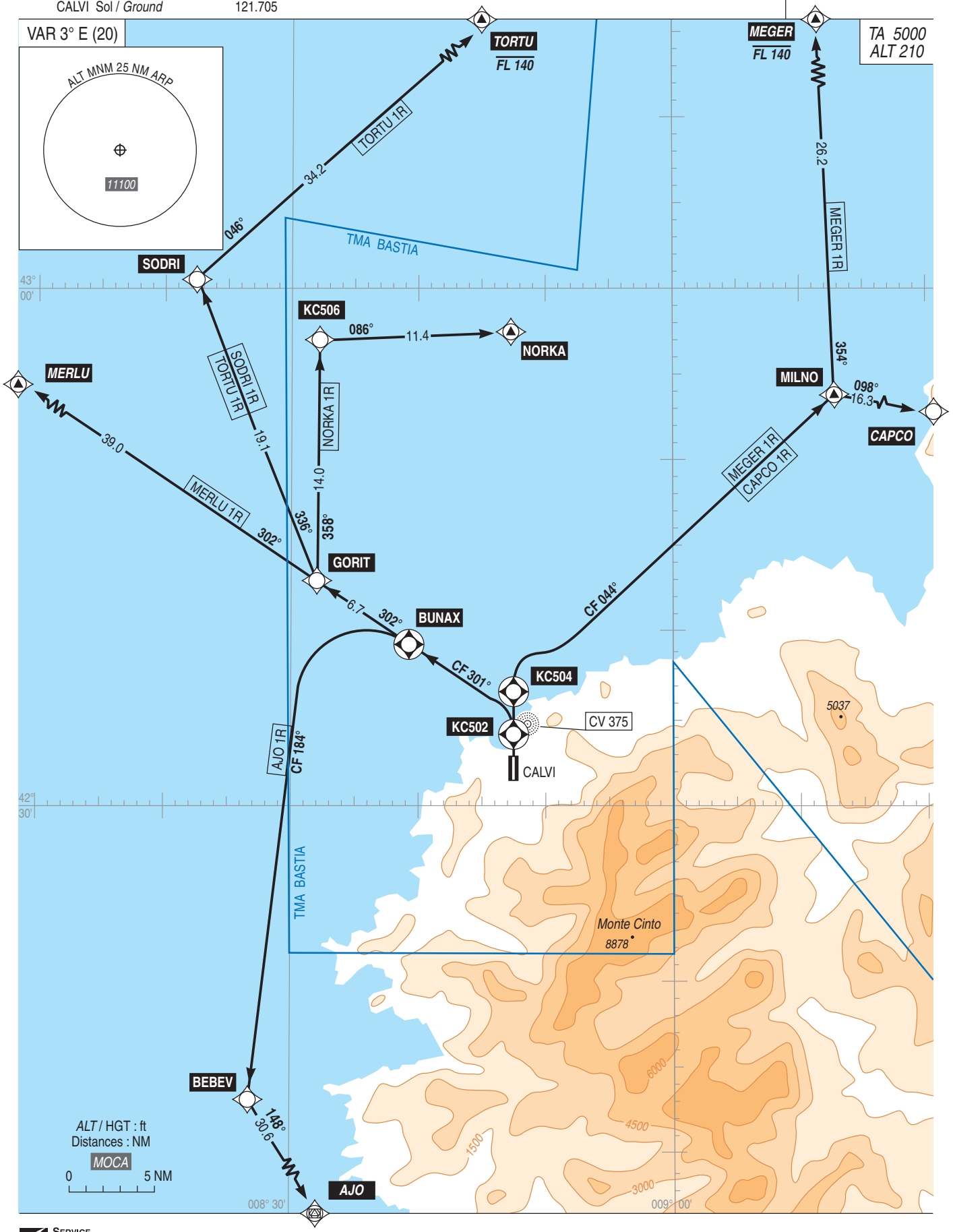


© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
## SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : CALVI | | 131.180 |
| **APP** : BASTIA Approche / *Approach* | | 123.825 - 127.255 (s) |
| **TWR** : CALVI Tour / *Tower* | | 123.200 |
| CALVI Sol / *Ground* | | 121.705 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
# SID RNAV RWY 36
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**Consignes générales**

Sauf clairance contraire de l'APP, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire de départ.

En cas d'impossibilité de se conformer à la pente ATS précisée dans la descriptions des SID, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route

**Départs omnidirectionnels**

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel sectorisé utilisable sur clairance ATC en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné.

La proximité et l'importance du relief limitent la procédure au secteur nord-ouest pour des routes magnétiques comprises entre l'axe de piste et le 290°.

Clairance avant décollage :

Monter jusqu'à KC502 (point à survoler obligatoirement) dans l'axe, à KC502, tourner à gauche à la route spécifié en montée vers le niveau assigné. (1)

Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 2000 ft.

***General instructions***

*Unless told otherwise by APP, ACFT must comply with set specifications for each departure route*

*In it is not possible to maintain ATS climb gradient (see SID description), the pilot must inform ATC when requesting start up clearance.*

***Omnidirectional departures***

*To optimize the management of departures, a sectorized multidirectional departure procedure is published which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initialy assigned SID.*

*The presence of high terrain in the vicinity restricts the procédure to the north west sector with magnetic tracks between RWY axis and 290°.*

*Clearance before take off :*

*Climb to KC502 (mandatory Fly Over waypoint) straight ahead, and at KC502, turn left on the given track and climb to the assigned level. (1)*

*ATS Climb gradient : 6.1 % up to 2000 ft.*

| SID | ITINERAIRES | CLR initiale | RMK |
|---|---|---|---|
| **AJO 1R** | Monter jusqu'à KC 502 dans l'axe.<br>A KC 502, tourner à gauche jusqu'à BUNAX sur la route 301° M. A BUNAX tourner à gauche vers BEBEV sur la route 184° M, puis à gauche vers AJO. (1)<br>*Climb to KC 502 straight ahead.*<br>*At KC 502 turn left to BUNAX on course 301° M. At BUNAX, turn left to BEBEV on course 184° M, then left to AJO. (1)* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS :<br>6.1 % jusqu'à 3000 ft<br>ATS climb gradient :<br>6.1 % up to 3000 ft |
| **MERLU 1R**<br>RFL< 115 | Monter jusqu'à KC 502 dans l'axe.<br>A KC 502, tourner à gauche vers BUNAX sur la route 301° M, puis vers MERLU. (1)<br>*Climb to KC 502 straight ahead.*<br>*At KC 502, turn left to BUNAX on course 301° M, then to MERLU. (1)* | Par CTL<br>*By ATC* | *Pente ATS :*<br>*6.1 % jusqu'à 3000 ft*<br>*ATS climb gradient :*<br>*6.1 % up to 3000 ft* |
| **SODRI 1R**<br>RFL < 125<br>SID réservé / *reserved*<br>destination LFMN, LFMD, LFTZ<br>RFL > 145 o*ther destinations* | Monter jusqu'à KC 502 dans l'axe.<br>A KC 502, tourner à gauche vers BUNAX sur la route 301° M, puis vers GORIT.<br>A GORIT, tourner à droite vers SODRI. (1)<br>*Climb to KC 502 straight ahead.*<br>*At KC 502, turn left to BUNAX on course 301° M, then to GORIT*<br>*At GORIT, turn right to SODRI. (1)* | Par CTL<br>By ATC | Pente ATS :<br>- RFL < 125 : 6.1 %<br>jusqu'à 3000 ft<br>- RFL > 145 : 8 % jusqu'à FL150<br>*ATS climb gradient*<br>*-RFL < 125 : 6.1% up to 3000 ft*<br>*-RFL > 145 : 8 % up to FL150* |
| **TORTU 1R** | Monter jusqu'à KC 502 dans l'axe.<br>A KC 502, tourner à gauche vers BUNAX sur la route 301° M, puis vers GORIT.<br>A GORIT, tourner à droite vers SODRI puis à droite vers TORTU. (1)<br>*Climb to KC 502 straight ahead.*<br>*At KC 502, turn left to BUNAX on course 301° M, then to GORIT.*<br>*At GORIT, turn right to SODRI, then right toTORTU. (1)* | Par CTL<br>*By ATC* | FL 140 MAX jusqu'à TORTU<br>*FL 140 MAX toTORTU* |
| **NORKA 1R** | Monter jusqu'à KC 502 dans l'axe.<br>A KC 502, tourner à gauche vers BUNAX sur la route 301° M, puis vers GORIT.<br>A GORIT, tourner à droite vers KC 506, puis à droite vers NORKA. (1)<br>*Climb to KC 502 straight ahead.*<br>*At KC 502, turn left to BUNAX on course 301°M, then to GORIT.*<br>*At GORIT, turn right to KC 506 then right to NORKA (1)* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS :<br>7 % jusqu'à KC 506<br>*ATS climb gradient :*<br>*7 % to KC 506* |
| **CAPCO 1R** | Monter jusqu'à KC 504 dans l'axe.<br>A KC 504, tourner à droite vers MILNO sur la route 044° M, puis à droite vers CAPCO.<br>*Climb to KC 504 straight ahead.*<br>*At KC 504, turn right to MILNO on course 044° M, then right to CAPCO.* | Par CTL<br>*By ATC* | |
| **MEGER 1R** | Monter jusqu'à KC 504 dans l'axe.<br>A KC 504, tourner à droite vers MILNO sur la route 044° M, puis vers MEGER.<br>*Climb to KC 504 straight ahead.*<br>*At KC 504, turn right to MILNO on course 044° M, then left to MEGER.* | Par CTL<br>By ATC | FL 140 MAX jusqu'à MEGER<br>*FL 140 MAX to MEGER* |

(1) Pente théorique de montée : 6.1 % requise jusqu'à 470 ft AMSL pour atteindre une hauteur règlementaire minimale de 120 m (référencée au-dessus de l'extrémité de piste 36) pour virer à KC 502.

*(1) Theoretical climb gradient : 6.1% required to 470 ft AMSL to reach a mandatory minimum height of 120 m (referenced above the end of RWY 36) to turn at KC 502.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher code 7600.

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. Sinon appliquer la procédure IMC ci-dessous.

En IMC : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.

Note : dans le cas où le dernier niveau assigné ne serait pas compatible avec l'altitu- de minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk code 7600.*

*VMC : inside the TMA, make a U-turn to land on AD. Otherwise apply the IMC procedure below.*

*IMC : respect normalised route instruments departure to comply with set specifica- tions and keep assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight according to the flight plan in force.*

*Note : in case the last assigned level is not compatible with minimal safety altitude, the climb will be maintained until the cruising level.*

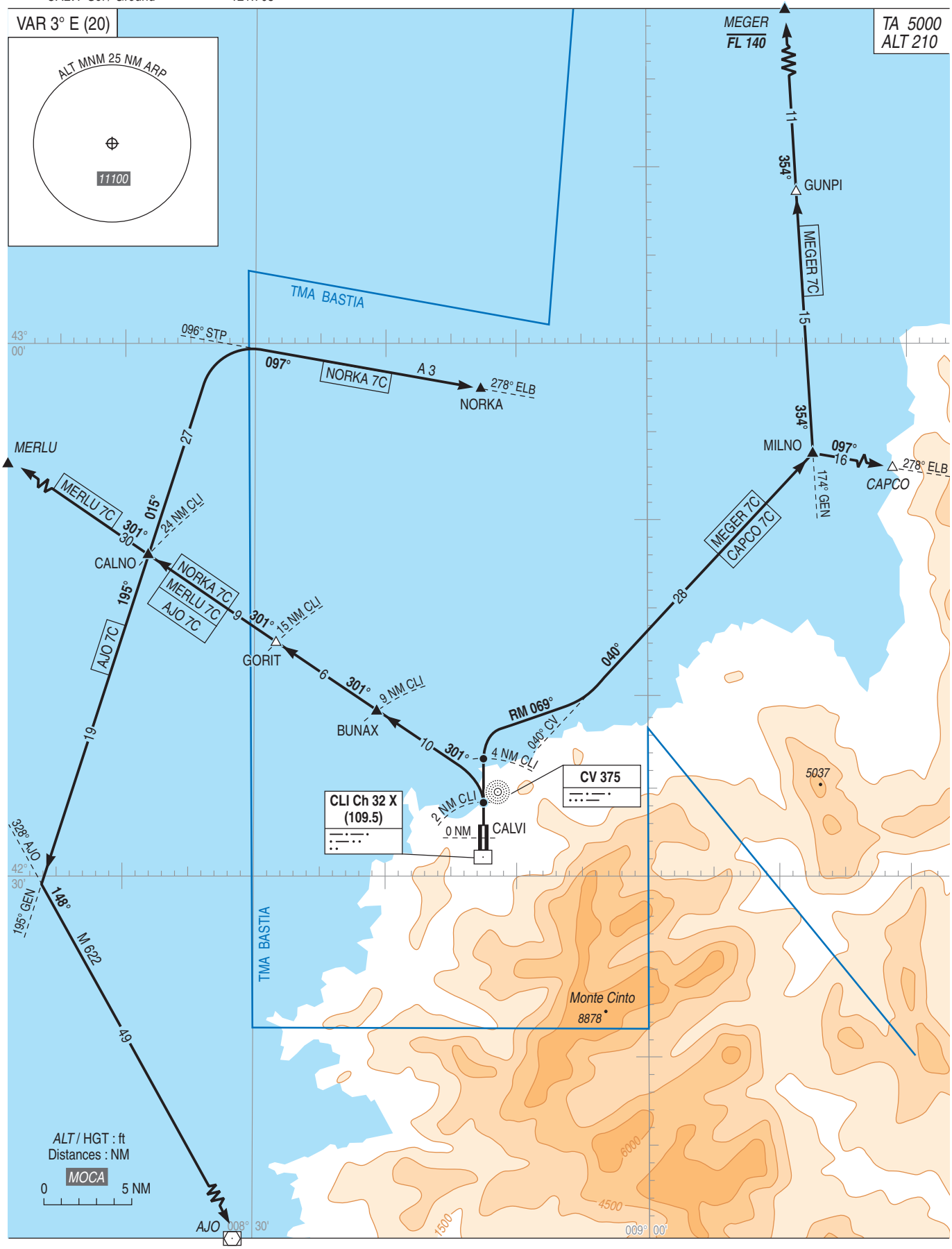


© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
# SID CONV RWY 36

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : CALVI | | 131.180 |
| **APP** : BASTIA Approche / *Approach* | | 123.825 - 127.255 (s) |
| **TWR** : CALVI Tour / *Tower* | | 123.200 |
| CALVI Sol / *Ground* | | 121.705 |






© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
# SID CONV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**Consignes générales**
Sauf clairance contraire de l'APP, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire de départ.
En cas d'impossibilité de se conformer à la pente ATS précisée dans la description des SID, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.

**Départ omnidirectionnel**
Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel sectorisé utilisable sur clairance ATC en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné.

☛ La proximité et l'importance du relief limitent la procédure au secteur nord-ouest pour des routes magnétiques comprises entre l'axe de piste et le 289°.

Clairance avant décollage :

Monter dans l'axe jusqu'à 2 NM CLI, à 2 NM CLI et à 500 ft AMSL minimum, tourner à gauche à la route spécifiée en montée vers le niveau assigné.

Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 2000 ft.

***General instructions***
*Unless told otherwise by APP, ACFT must comply with set specifications for each departure route.*

*In it is not possible to maintain ATS climb gradient (see SID description), the pilot must inform ATC when requesting start up clearance.*

***Omnidirectional departures***
*To optimize the management of departures, a sectorized multidirectional departure procedure is published which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initialy assigned SID.*
*The presence of high terrain in the vicinity restricts the procédure to the north west sector with magnetic tracks between RWY axis and 289°.*

*Clearance before take off :*

*Climb to 2 NM CLI straight ahead, and at 500 ft AMSL minimum,turn left on the given track and climb to the assigned level.*

| SID | ITINERAIRES | CLR initiale | RMK |
|---|---|---|---|
| ☛ **AJO 7C** | Monter dans l'axe.<br>A 2 NM DME CLI et à 500 ft AMSL minimum tourner à gauche pour rejoindre et suivre le QDR 301° du NDB CV vers BUNAX puis CALNO.<br>A CALNO tourner à gauche pour suivre le RDL 195° VOR GEN (RM 195°) pour rejoindre et suivre l'AWY M622 vers AJO.<br>*Climb straight ahead.*<br>*At 2 NM DME CLI and at 500 ft AMSL minimum turn left to intercept and follow QDR 301° from NDB CV inbound to BUNAX then CALNO.*<br>*At CALNO turn left and follow RDL 195° VOR GEN (MAG 195°) to join and follow AWY M622 to AJO.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS :<br>6.1 % jusqu'à 3000 ft<br>*ATS climb gradient :*<br>*6.1% up to 3000 ft* |
| ☛ **MERLU 7C**<br>RFL< 115 | Monter dans l'axe.<br>A 2 NM DME CLI et à 500 ft AMSL minimum, tourner à gauche pour rejoindre et suivre le QDR 301° du NDB CV vers BUNAX, CALNO puis MERLU.<br>*Climb straight ahead.*<br>*At 2 NM DME CLI and at 500 ft AMSL minimum turn left to intercept and follow QDR 301° from NDB CV to BUNAX, CALNO then MERLU.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS :<br>6.1 % jusqu'à 3000 ft<br>*ATS climb gradient :*<br>*6.1% up to 3000 ft* |
| ☛ **NORKA 7C** | Monter dans l'axe.<br>A 2 NM DME CLI et à 500 ft AMSL minimum tourner à gauche pour rejoindre et suivre le QDR 301° du NDB CV vers BUNAX puis CALNO.<br>A CALNO, tourner à droite pour suivre le RDL 195° VOR GEN (RM 015°) pour rejoindre et suivre l'AWY A3 vers NORKA.<br>*Climb straight ahead.*<br>*At 2 NM DME CLI and at 500 ft AMSL minimum turn left to intercept and follow QDR 301° from NDB CV inbound to BUNAX then CALNO.*<br>*At CALNO, turn right and follow RDL 195° VOR GEN (MAG 015°) to join and follow AWY A3 to NORKA.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS :<br>6.1% jusqu'à 3000 ft<br><br>*ATS climb gradient :*<br>*6.1 % up to 3000 ft* |
| ☛ **MEGER 7C** | Monter dans l'axe.<br>A 4 NM DME CLI tourner à droite RM 069° pour rejoindre et suivre le QDR 040° du NDB CV (RM 040°).<br>A MILNO, tourner à gauche pour suivre le RDL 174° VOR GEN (RM 354°) vers GUNPI puis MEGER.<br>*Climb straight ahead.*<br>*At 4 NM DME CLI turn right, MAG 069° to intercept and follow QDR 040° NDB CV (MAG 040°).*<br>*At MILNO, turn left and follow RDL 174° VOR GEN (MAG 354°) to GUNPI then MEGER.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | FL 140 MAX jusqu'à TORTU<br><br>*FL 140 MAX to TORTU* |
| ☛ **CAPCO 7C** | Monter dans l'axe.<br>A 4 NM DME CLI tourner à droite RM 069° pour rejoindre et suivre le QDR 040° du NDB CV (RM 040°).<br>A MILNO, tourner à droite pour suivre le RDL 278° VOR ELB (RM 097°) vers CAPCO.<br>*Climb straight ahead.*<br>*At 4 NM DME CLI turn right, MAG 069° to intercept and follow QDR 040° NDB CV (MAG 040°).*<br>*At MILNO, turn right and follow RDL 278° VOR ELB( MAG 097°) to CAPCO.* | Par CTL<br><br>By ATC | |

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Afficher code 7600.
En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. Sinon appliquer la procédure IMC ci-dessous.
En IMC : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.
Note : dans le cas où le dernier niveau assigné ne serait pas compatible avec l'altitu de minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

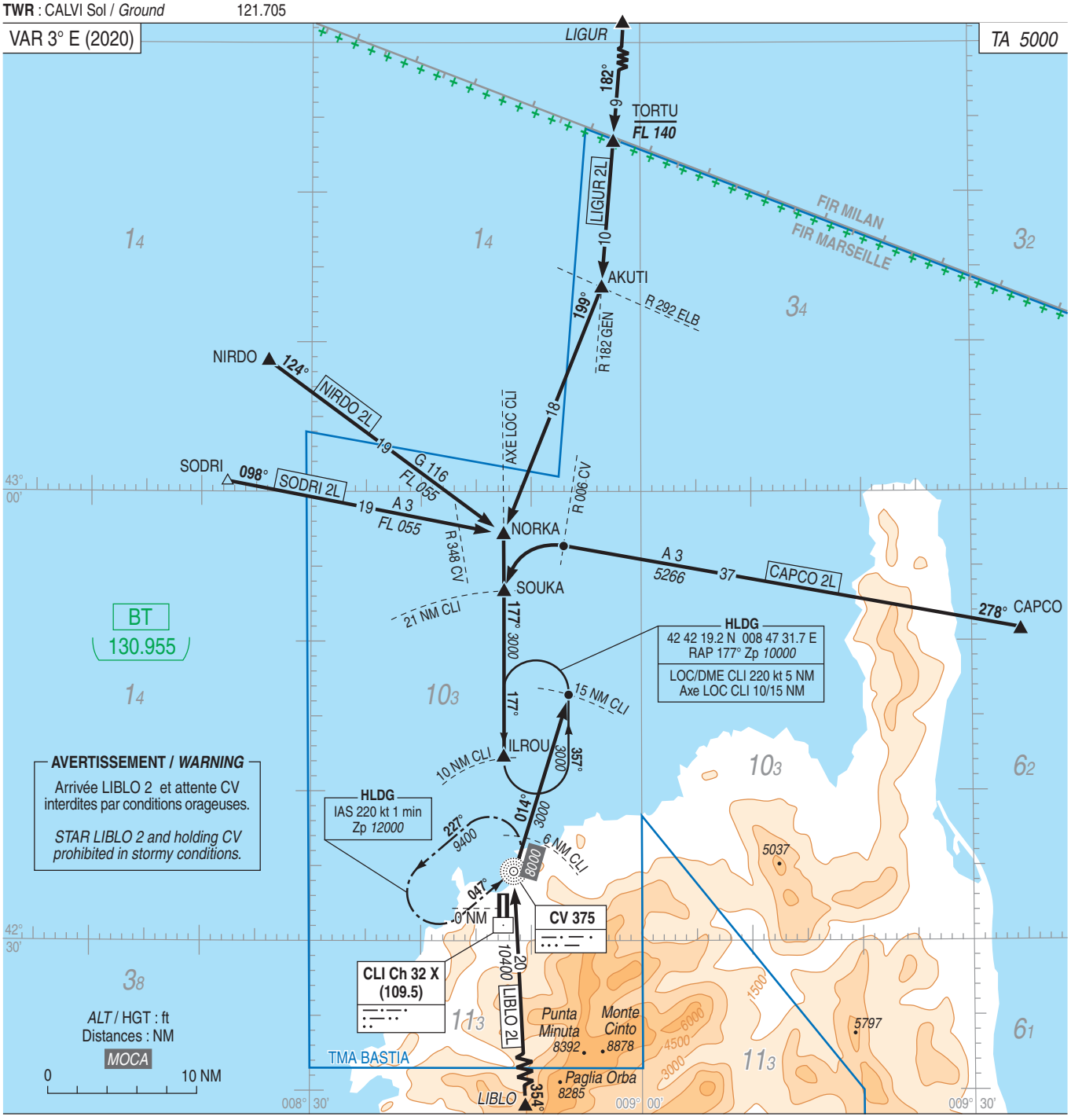
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*Squawk code 7600.*
*VMC : inside the TMA, make a U-turn to land on AD. Otherwise apply the IMC procedure below.*
*IMC : respect normalised route instruments departure to comply with set specifica tions and keep assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight accor ding to the flight plan in force.*
*Note : in case the last assigned level is not compatible with minimal safety altitude, the climb will be maintained until the cruising level.*


© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
# STAR CONV RWY 18
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | |
|---|---|
| **ATIS** CALVI | 131.180 |
| APP : BASTIA Approche / *Approach* | 123.825 - 127.255 (s) |
| **TWR** : CALVI Tour / *Tower* | 123.200 |
| **TWR** : CALVI Sol / *Ground* | 121.705 |

Sur clairance CTL
*On CTL clearance*




## PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : appliquer la procédure définie par la Réglementation Nationale.
En IMC ou lorsque les conditions MET sont telles qu'il est impossible de poursuivre son vol conformément aux conditions de l'alinéa ci-dessus :
- Prendre en référence le niveau de vol indiqué dans le FPL en vigueur ou accompagnant une clairance du contrôle sur ILROU.
- Jusqu'au *FL100*, procéder vers ILROU et appliquer la Réglementation Nationale.
- A partir du *FL100*, en cas de météo orageuse, procéder vers le terrain de dégagement, sinon procéder vers NDB CV et appliquer la Réglementation Nationale en se mettant en attente sur CV si nécessaire (ALT MNM de l'attente sur le NDB CV : *9400 ft*).

En cas d'API, ne pas tenter une deuxième approche, procéder au dégagement de la TMA en suivant 331° pour rejoindre R 301 CV vers CALNO et chercher les conditions VMC.

## *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*In VMC : apply the procedure defined in the National Regulation.*
*In IMC or when the MET conditions are such that it is impossible to continue the flight in accordance with the conditions given in the above paragraph :*
- *Take as reference the flight level shown in the current FPL or accompanying a control clearance over ILROU.*
- *Up to FL 100, proceed to ILROU and apply National Regulation.*
- *Starting from FL 100, in stormy meteorological conditions, proceed to the alternate airfield, otherwise proceed to NDB CV and apply the National Regulation whilst holding on CV if necessary (MNM altitude of holding at NDB CV : 9400 ft).*

*In the event of a missed approach procedure, do not attempt a second approach, leave TMA following 331° to join R 301 CV to CALNO and seek VMC.*

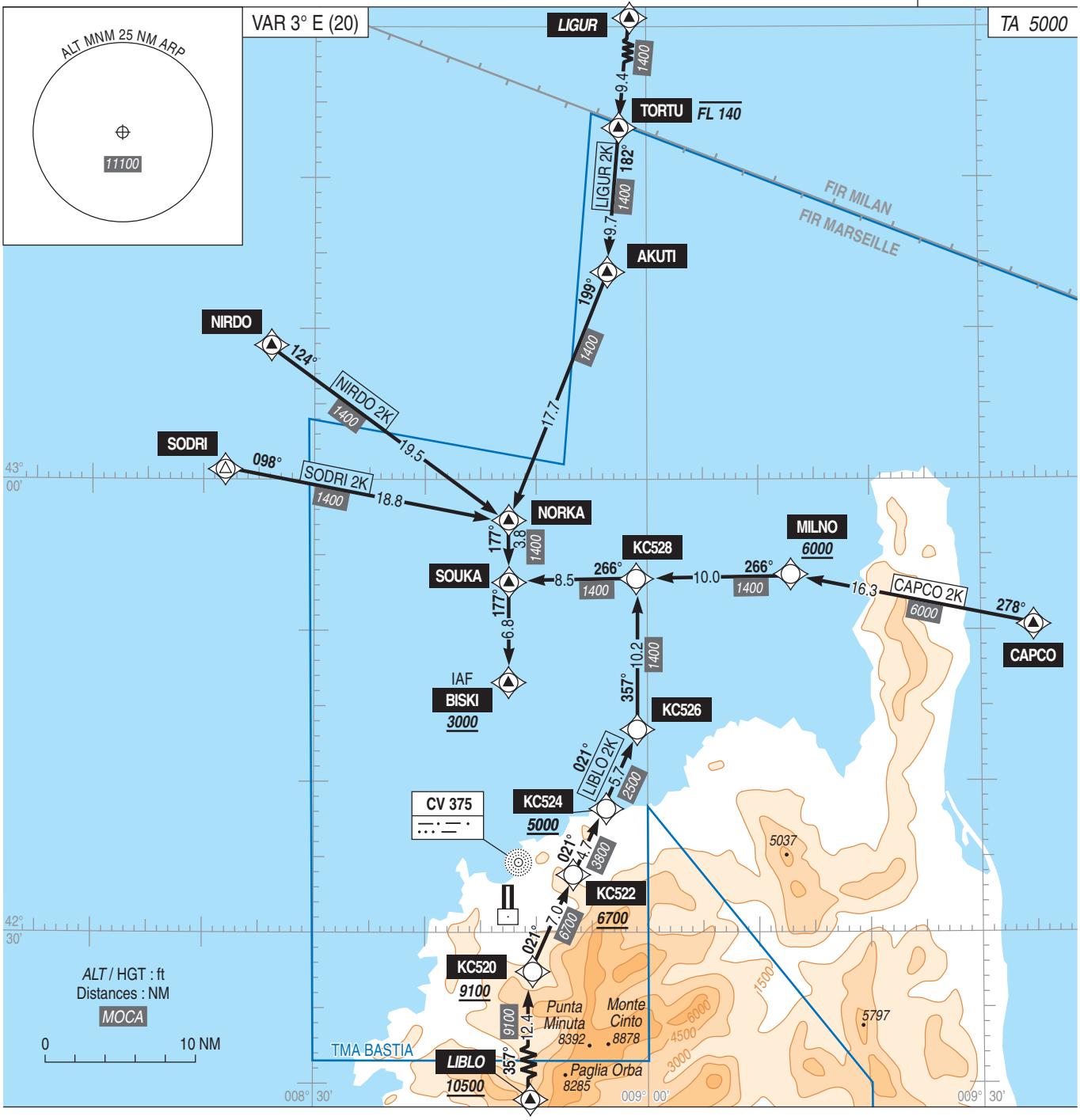


© SIA

# CALVI SAINTE CATHERINE
# STAR RNAV RWY 18
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | |
|---|---|
| **ATIS** CALVI | 131.180 |
| APP : BASTIA Approche / *Approach* | 123.825 - 127.255 (s) |
| **TWR** : CALVI Tour / *Tower* | 123.200 |
| **TWR** : CALVI Sol / *Ground* | 121.705 |

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En cas de panne radio, après SOUKA, poursuivre selon la carte STAR CONV RWY 18 et suivre les instructions panne radio.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*In the event of a radio failure, after SOUKA, continue according to the STAR CONV RWY 18 chart and follow the radio failure instructions.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

*ALT AD : 210,* ***THR : 65 (3 hPa)***

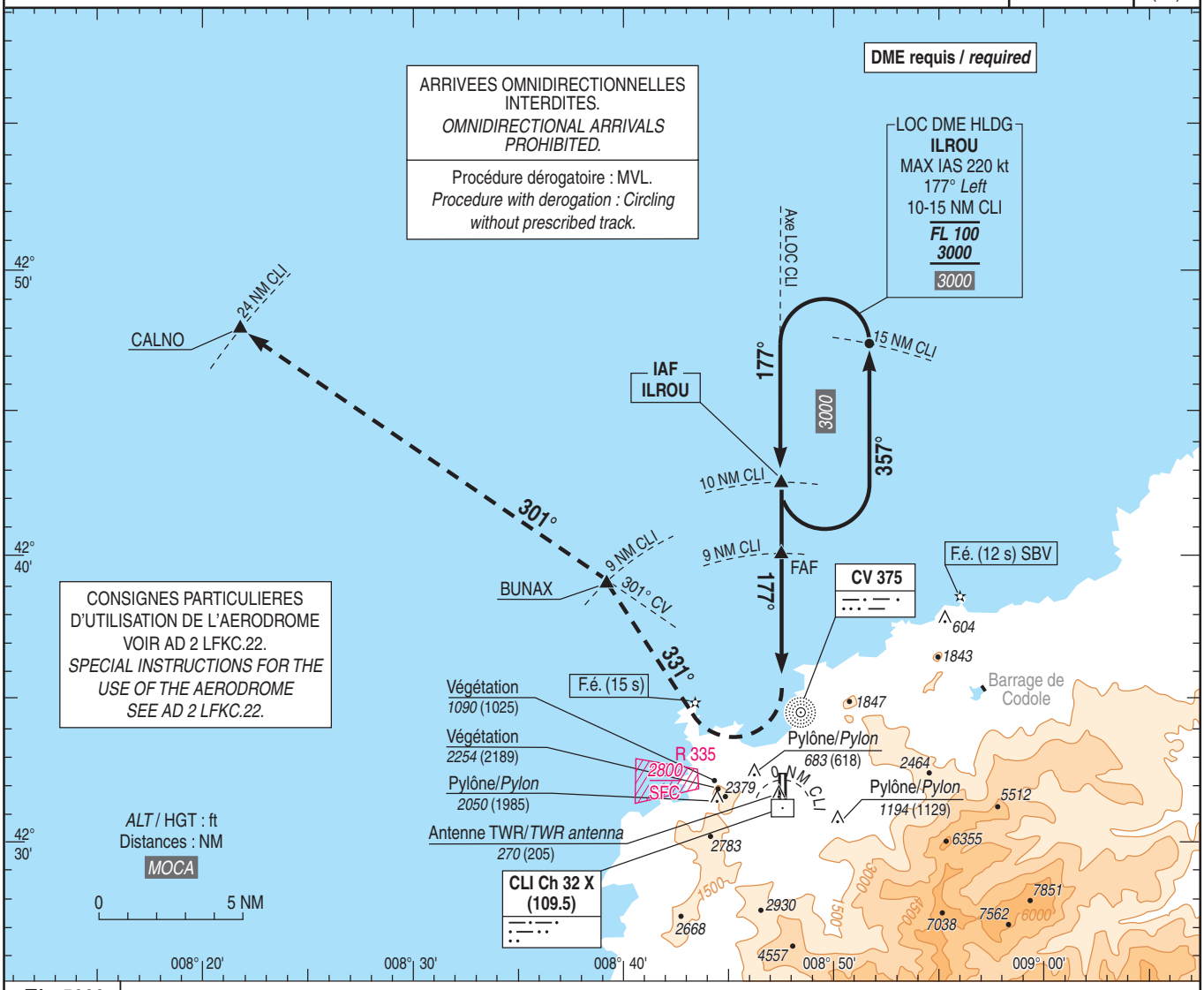
**CALVI** SAINTE CATHERINE

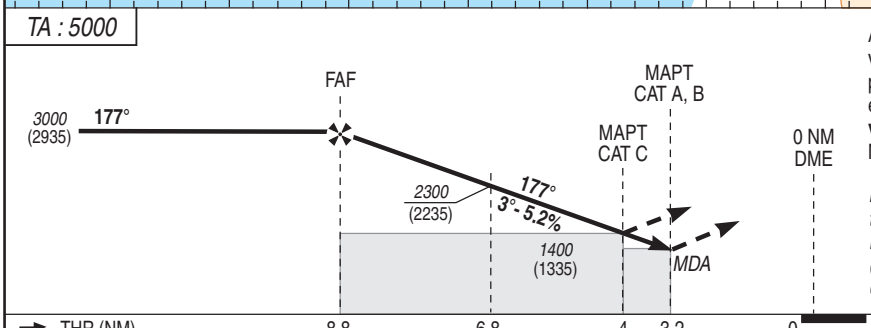
LOC RWY 18

**ATIS** CALVI : 131.180
**APP** : BASTIA Approche/*Approach* : 123.825 - 127.255 (s)
**TWR** : CALVI Tour/*Tower* : 123.200

**LOC/DME**
**CLI 109.5**

VAR
3° E
(20)




API : Dès l'appareil établi **en montée**, tourner à **droite** virage à 20° d'inclinaison et MAX IAS 200 kt préconisés pour éviter la zone R 335 en cas d'activation,s'établir **RM 331°** en montée vers ***3000*** (2935), pour rejoindre **QDR 301° CV vers CALNO** et suivre intructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1935) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : As soon as the ACFT is steady* ***climbing****, turn* ***right*** *with 20° bank angle at MAX IAS 200 kt to avoid R 335 when active to* ***MAG track 331°*** *climbing up to* ***3000*** *(2935) to join* ***QDR 301° CV to CALNO*** *and follow ATC instructions. Climb up to* ***2000*** *(1935) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *Vertical distances in feet, RVR in meters.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LOC | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1150*** (1090) | | 1083 |
| B | ***1150*** (1090) | 5500 | 1083 |
| C | ***1400*** (1340) | | 1332 |

| **DME CLI** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2970*** (2905) | ***2620*** (2555) | ***2300*** (2235) | ***1980*** (1915) | ***1660*** (1595) |

Observations / *Remarks* : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / *Circling without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF -THR | 8.8 NM | 7 min 35 | 6 min 15 | 5 min 18 | 4 min 37 | 4 min 05 | 3 min 40 | 3 min 19 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

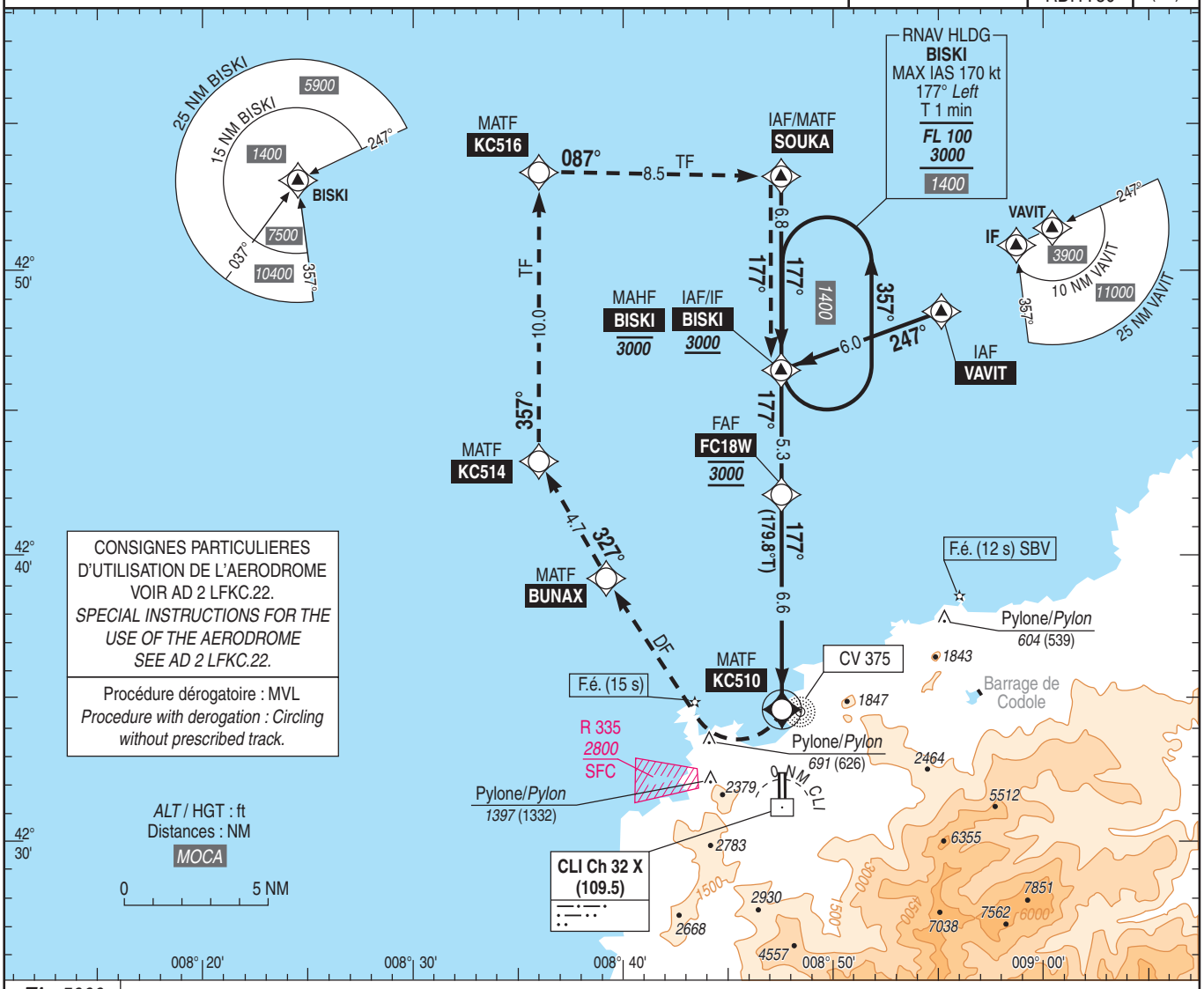
*ALT AD : 210,* ***THR : 65 (3 hPa)***

## CALVI SAINTE CATHERINE

**RNP** W RWY 18 (LPV seulement/*only*)

**ATIS** CALVI : 131.180
**APP** : BASTIA Approche/*Approach* : 123.825 - 127.255 (s)
**TWR** : CALVI Tour/*Tower* : 123.200

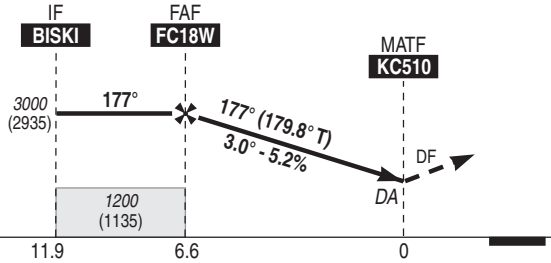
| **RNP APCH** SBAS requis / *required* | **EGNOS CH 42336 E18B** RDH : 50 | VAR 3° E (20) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : A **KC510**, tourner **à droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone R 335 en cas d'activation, puis vers **KC514**, puis vers **KC516**, puis vers **SOUKA**, puis à **droite** vers **BISKI** en montée vers ***3000*** (2935) pour intégrer l'attente, ou suivre les instructions du contrôle. Monter à *1700* (1635) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***KC510****, turn* ***right*** *direct to* ***BUNAX*** *turn with 20° bank angle to avoid R 335 when active, then turn to* ***KC514****, then turn to* ***KC516****, then turn to* ***SOUKA****, then turn* ***right*** *to* ***BISKI*** *climbing up to* ***3000*** *(2935) to enter holding track, or proceed according to ATC instructions.*
*Climb up to 1700 (1635) prior to level acceleration.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → KC510 (NM) | 11.9 | 6.6 | 0 | |
| → THR 18 (NM) | 14.1 | 8.8 | 2.2 | 0 |
| → DME CLI (NM) | 14.3 | 9.0 | 2.4 | 0.2 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *Vertical distances in ft, RVR in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1130*** (1070) | 1500 | 1062 |
| B | ***1140*** (1080) | 1600 | 1074 |

Observations / *Remarks* : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / *Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / *Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR18 | 8.8 NM | 7 min 35 | 6 min 15 | 5 min 18 | 4 min 37 | 3 min 40 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT C

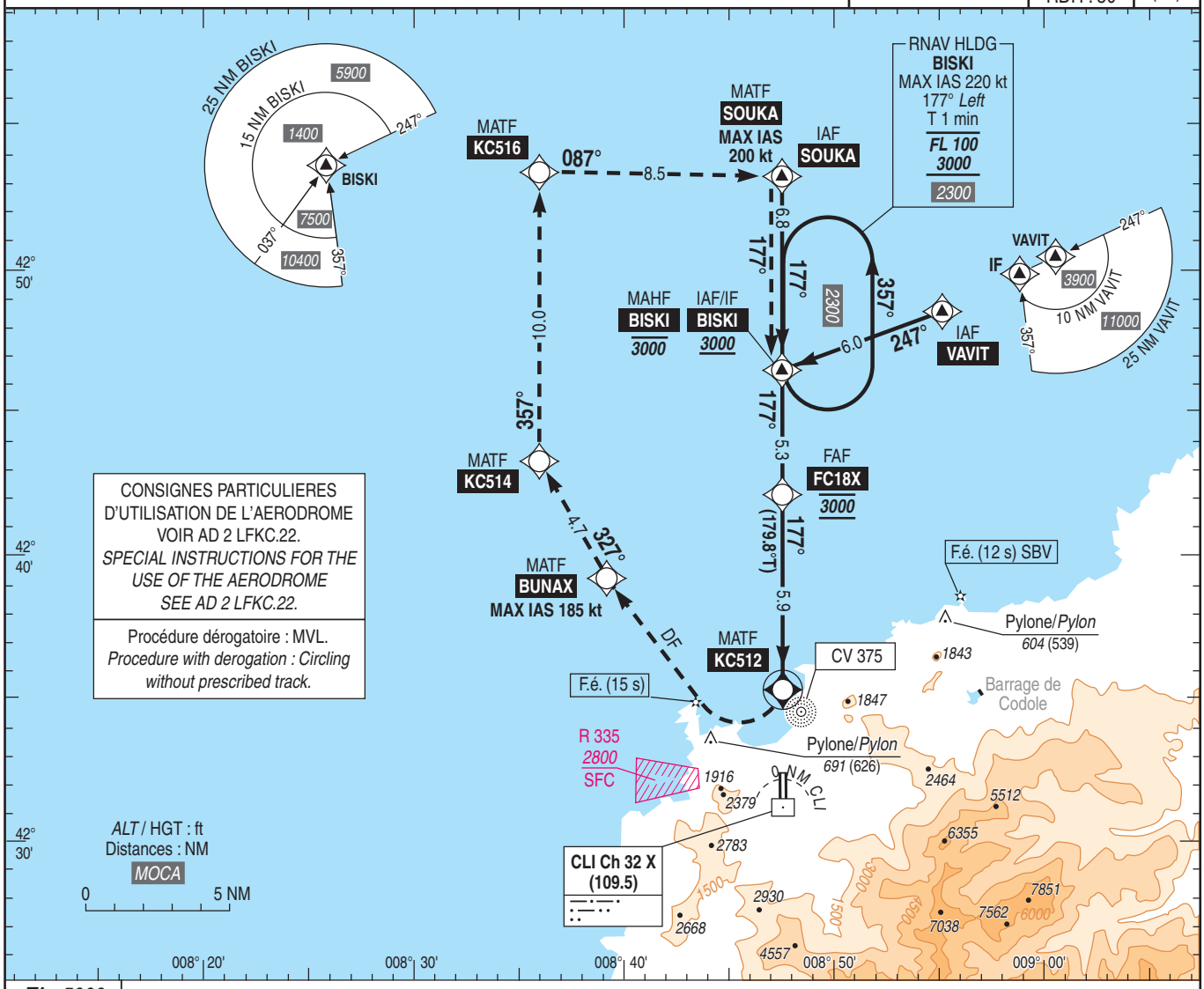
*ALT AD : 210,* ***THR : 65 (3 hPa)***

**CALVI** SAINTE CATHERINE

**RNP** X RWY 18 (LPV seulement/*only*)

**ATIS** CALVI : 131.180
**APP** : BASTIA Approche/*Approach* : 123.825 - 127.255 (s)
**TWR** : CALVI Tour/*Tower* : 123.200

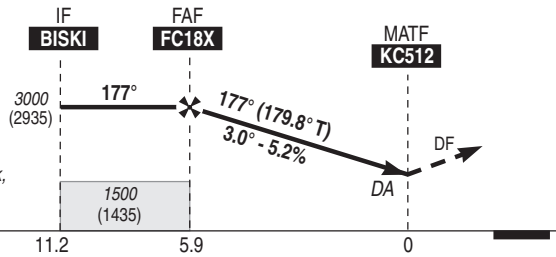
| **RNP APCH** SBAS requis / *required* | **EGNOS CH 41128 E18A** RDH : 50 | VAR 3° E (20) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : A **KC512**, tourner **à droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone R 335 en cas d'activation **(MAX IAS 185 kt)**, puis vers **KC514**, puis vers **KC516**, puis vers **SOUKA (MAX IAS 200 kt)**, puis à **droite** vers **BISKI** en montée vers ***3000*** (2935) pour intégrer l'attente, ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *2200* (2135) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***KC512****, turn* ***right*** *direct to* ***BUNAX*** *turn with 20° bank angle to avoid R 335 when active* ***(MAX IAS 185 kt)****, then turn to* ***KC514****, then turn to* ***KC516****, then turn to* ***SOUKA*** *(****MAX IAS 200 kt****), then turn* ***right*** *to* ***BISKI*** *climbing up to* ***3000*** *(2935) to enter holding track, or proceed according to ATC instructions.*
*Climb up to 2200 (2135) prior to level acceleration.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| → KC512 (NM) | 11.2 | 5.9 | 0 |
| → THR 18 (NM) | 14.1 | 8.8 | 2.9 0 |
| → DME CLI (NM) | 14.3 | 9.0 | 3.1 0.2 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *Vertical distances in ft, RVR in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| C | ***1490*** (1420) | 2400 | 1417 |

Observations / *Remarks* : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / *Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / *Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FC18X - THR18 | 8.8 NM | 7 min 35 | 6 min 15 | 5 min 18 | 4 min 37 | 4 min 05 | 3 min 40 | 3 min 19 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

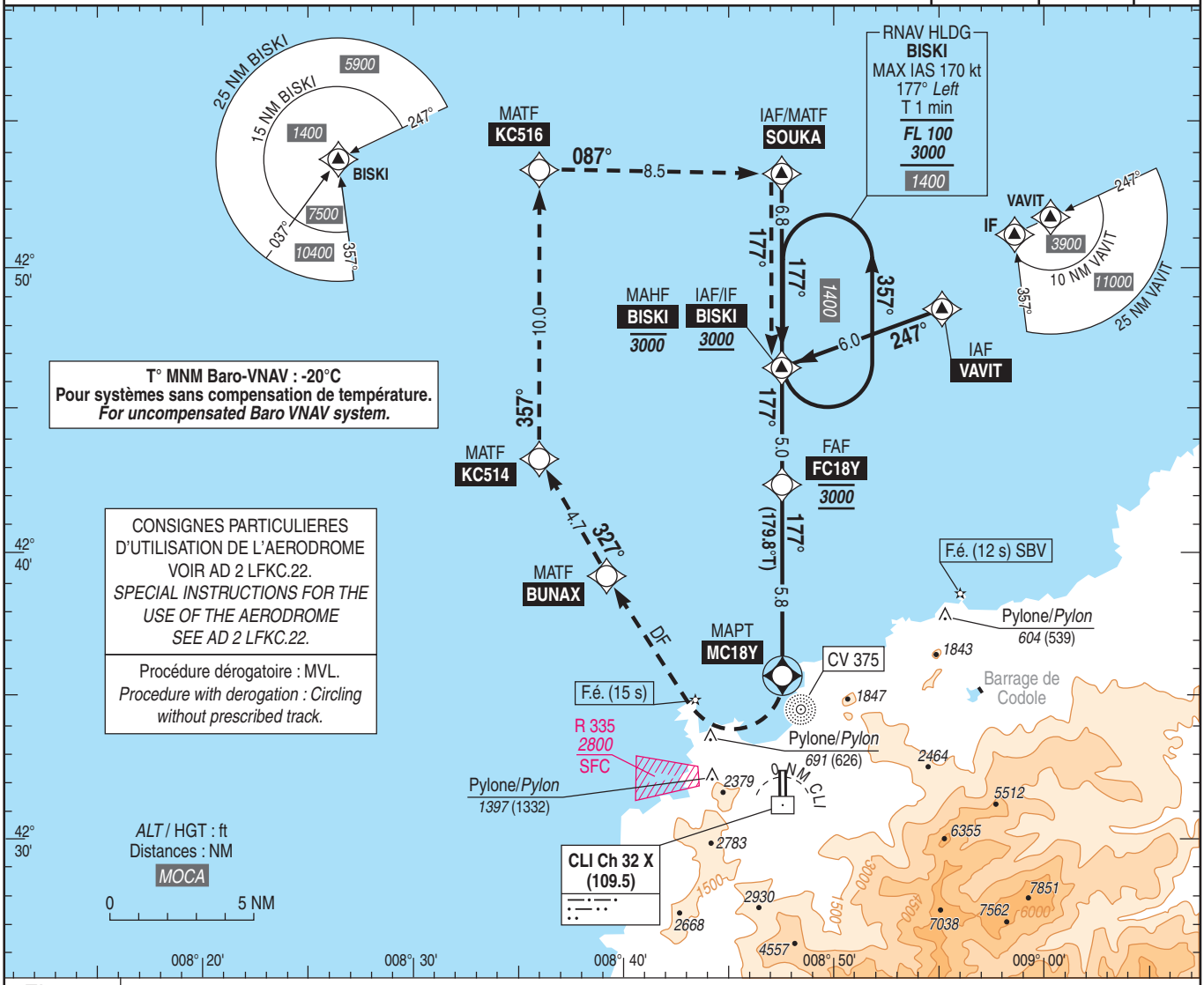
*ALT AD : 210,* ***THR : 65 (3 hPa)***

**CALVI** SAINTE CATHERINE

**RNP** Y RWY 18

**ATIS** CALVI : 131.180
**APP** : BASTIA Approche/*Approach* : 123.825 - 127.255 (s)
**TWR** : CALVI Tour/*Tower* : 123.200

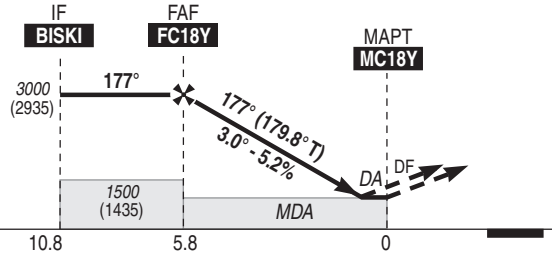
| **RNP APCH** | RDH : 50 | VAR 3° E (20) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner **à droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone R 335 en cas d'activation, puis vers **KC514**, puis vers **KC516**, puis vers **SOUKA**, puis à **droite** vers **BISKI** en montée vers ***3000*** (2935) pour intégrer l'attente, ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *1500* (1435) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***MAPT****, turn* ***right*** *direct to* ***BUNAX*** *turn with 20° bank angle to avoid R 335 when active, then turn to* ***KC514****, then turn to* ***KC516****, then turn to* ***SOUKA****, then turn* ***right*** *to* ***BISKI*** *climbing up to* ***3000*** *(2935) to enter holding track, or proceed according to ATC instructions.*
*Climb up to 1500 (1435) prior to level acceleration.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → MC18Y (NM) | 10.8 | 5.8 | 0 | |
| → THR 18 (NM) | 14.1 | 9.1 | 3.3 | 0 |
| → DME CLI (NM) | 14.3 | 9.3 | 3.5 | 0.2 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *Vertical distances in ft, RVR in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV/VNAV | | | LNAV | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1480*** (1420) | 1500 | 1412 | ***1480*** (1420) | 5000 | 1412 |
| B | ***1490*** (1430) | 1600 | 1425 | ***1490*** (1430) | 5000 | 1425 |

| **DIST MC18Y** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2760*** (2695) | ***2440*** (2375) | ***2120*** (2055) | ***1800*** (1735) | ***1480*** (1415) |

Observations / *Remarks* : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / *Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / *Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.1 NM | 7 min 46 | 6 min 24 | 5 min 26 | 4 min 44 | 4 min 11 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

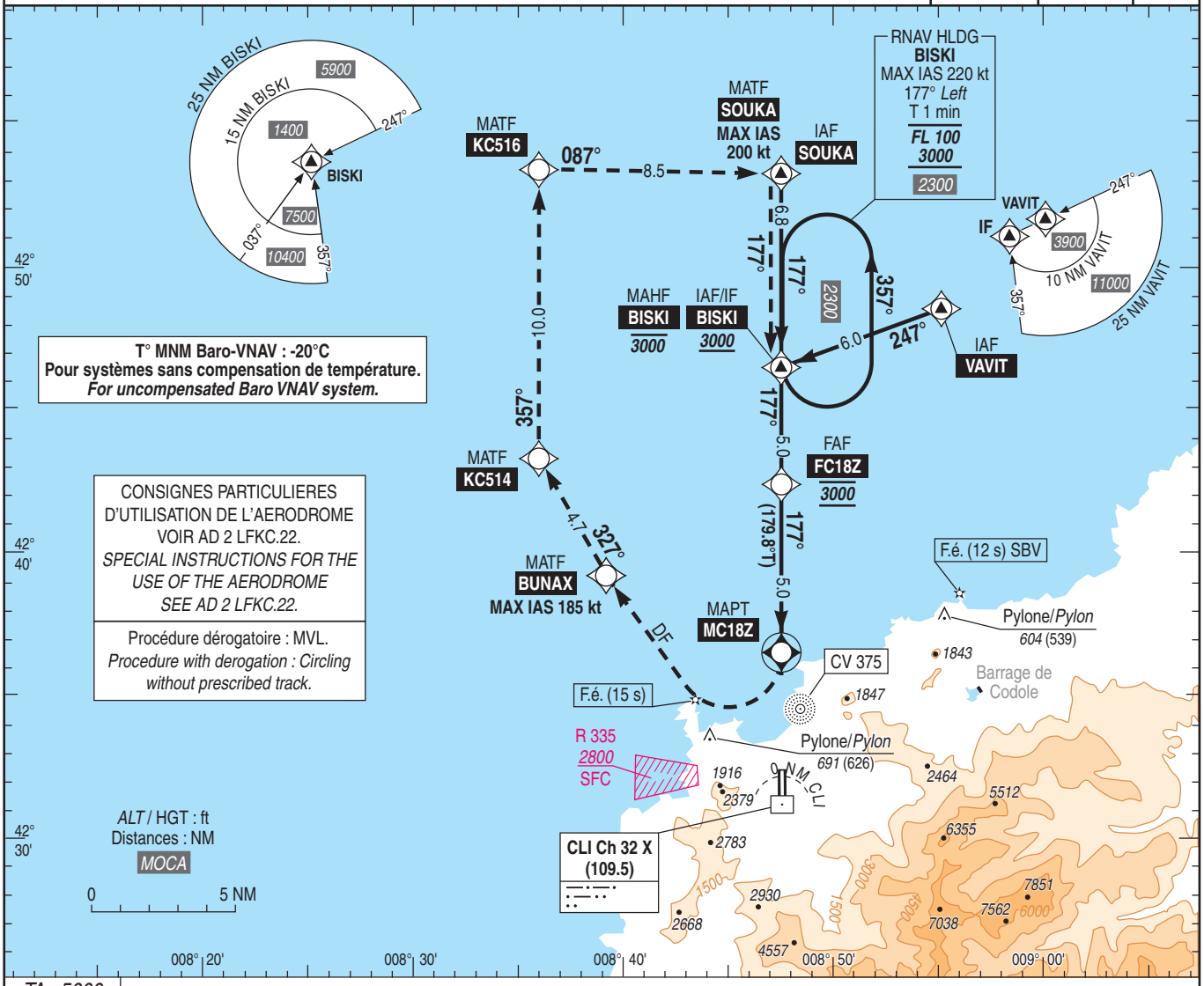
CAT C

*ALT AD : 210,* ***THR : 65 (3 hPa)***

**CALVI** SAINTE CATHERINE

**RNP** Z RWY 18

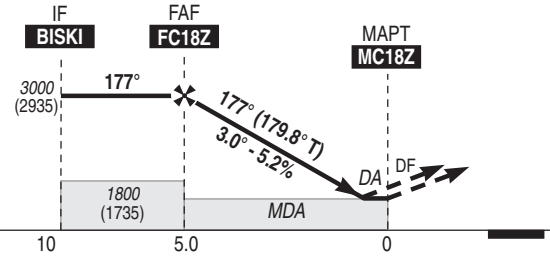
| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** CALVI : 131.180<br>**APP** : BASTIA Approche/*Approach* : 123.825 - 127.255 (s)<br>**TWR** : CALVI Tour/*Tower* : 123.200 | **RNP APCH** | RDH : 50 | VAR 3° E (20) |




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner **à droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone R 335 en cas d'activation **(MAX IAS 185 kt)**, puis vers **KC514**, puis vers **KC516**, puis vers **SOUKA (MAX IAS 200 kt)**, puis à **droite** vers **BISKI** en montée vers ***3000*** (2935) pour intégrer l'attente, ou suivre les instructions du contrôle. Monter à *2100* (2035) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***MAPT****, turn* ***right*** *direct to* ***BUNAX*** *turn with 20° bank angle to avoid R 335 when active* ***(MAX IAS 185 kt)****, then turn to* ***KC514****, then turn to* ***KC516****, then turn to* ***SOUKA (MAX IAS 200 kt)****, then turn* ***right*** *to* ***BISKI*** *climbing up to* ***3000*** *(2935) to enter holding track, or proceed according to ATC instructions.*
*Climb up to 2100 (2035) prior to level acceleration.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| → MC18Z (NM) | 10 | 5.0 | 0 |
| → THR 18 (NM) | 14.1 | 9.1 | 4.1 |
| → DME CLI (NM) | 14.3 | 9.3 | 4.3 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *Vertical distances in ft, RVR in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV/VNAV | | | LNAV | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| C | ***1790*** (1730) | 2400 | 1722 | ***1790*** (1730) | 5000 | 1722 |

| **DIST MC18Z** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2690*** (2625) | ***2380*** (2315) | ***2060*** (1995) |

Observations / *Remarks* : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / *Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / *Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.1 NM | 7 min 46 | 6 min 24 | 5 min 26 | 4 min 44 | 4 min 11 | 3 min 24 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFKF.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFKF - FIGARI SUD CORSE

**AD 2 LFKF.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 41°30'08"N 009°05'48"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY | Intersection of RWY and TWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 1,6 NM NW FIGARI | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 85 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.3 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.2852°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.109°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE CORSE | |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome FIGARI SUD-CORSE, 20114 FIGARI | |
| | Telephone | 04 95 71 10 10 | |
| | FAX | 04 95 71 10 00 | |
| | TELEX | SITA - FSCCFXH | |
| | AFS | LFKFZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Affectataire principal : CAA | Main assignee: CAA |

**AD 2 LFKF.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes (Contrôle des marchandises) : 0400-1600<br>PPR 48 HR<br>TEL : 09 70 27 89 77 - 06 07 77 90 95<br>Police / Immigration : vols Internationaux 0400-1500<br>PPR 48 HR PAF FIGARI<br>TEL : 04 84 52 05 15 - 07 85 84 35 57.<br>PAF LFKJ : H24<br>TEL : 04 84 52 07 50 - FAX : 04 95 20 47 04. | Customs (goods inspection) : 0400-1600<br>PPR 48 HR<br>TEL : 09 70 27 89 77 - 06 07 77 90 95<br>Police / Immigration : international flights 0400-1500<br>PPR 48 HR to PAF FIGARI<br>TEL : 04 84 52 05 15 - 07 85 84 35 57.<br>PAF LFKJ : H24<br>TEL : 04 84 52 07 50 - FAX : 04 95 20 47 04. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | AJACCIO : 0600-2100 (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | Voir/See AD 2 LFKB.3.6 | |
| 7 | ATS | HOR annoncés par NOTAM | SKED anounced by NOTAM |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR : 0400 - 2000<br>Extension si départ planifié après 2000. | SKED : 0400 - 2000<br>Extension if planned departure after 2000. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | SCALA Handling, TEL : 06 65 34 91 48 | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | CCI de Corse, TEL : 04 95 71 10 10. | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Pour vols commerciaux réguliers.<br>Selon accord préalable avec le prestataire d'assistance en escale. | For scheduled commercial flights.<br>According to prior agreement with the ground handling service provider. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel grades : JET A1 - AVGAS 100LL : SEA, CIV, SFACT (CIV-MIL).<br>Lubrifiants/Oil grades: NIL. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 1/ JET A1 : cuve 300 m3 + 2 camions de 20 m3 (débit 70 m3/HR)<br>2/ AVGAS 100LL : cuve 15 m3 - pompe fixe - poste d'avitaillement dédié (poste 55) | 1/ JET A1 : tank 300 m3 + 2 trucks 20 m3 (70 m3/HR dish)<br>2/ AVGAS 100LL : tank 15 m3 - fix pomp - special refueling stand (stand 55) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Selon accord préalable avec le prestataire d'assistance en escale. | According to prior agreement with the ground handling service provider. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | 1/ Aviation générale PPR auprès de l'exploitant par e-mail : fsc.ppr@cci.corsica<br>2/ AVT Aviation Générale : PPR obligatoire auprès de l'exploitant.<br>3/ Avitaillement 100 LL impossible pour les hélicoptères.<br>4/ Pour les aéronefs non assistés, prévoir moyens de lestage et de calage. | 1/ General Aviation on PPR from AD operator by e-mail : fsc.ppr@cci.corsica<br>2/ General Aviation refuelling : only on PPR from AD operator.<br>3/ Refueling 100 LL : impossible for helicopters.<br>4/ For ACFT without facilities, expected means of ballasting and blocking. |

**AD 2 LFKF.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels à Pianottoli, Porto-Vecchio, Bonifacio | Hotels in Pianottoli, Porto-Vecchio, Bonifacio |
| 2 | Restaurants | A Figari | In Figari |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et location de voitures - Services réguliers d'autocars en période estivale sur Porto-Vecchio | Taxis and car rental - Regular bus services during summer period to Porto-Vecchio. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste de secours RFFS sur AD - Médecins à Figari (4 km) et Pianottoli (13 km) - Clinique à Porto-Vecchio (23 km) - Hôpital à Bonifacio (22 km). | RFFS first aid room at AD - Doctors in Figari (4 km) and Pianottoli (13 km) - Hospital in Porto-Vecchio (23 km) - Hospital in Bonifacio (22 km). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur automatique de billets sur AD.<br>La Poste à Figari. | Automatic cash dispenser on AD.<br>La Poste in Figari. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Porto-Vecchio 04 95 70 09 58<br>Bonifacio 04 95 73 11 88 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFKF.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VIM 90 P2.5 + 1 VIM 60 (Véhicules d'Intervention Mousse)<br>1 VCS (Véhicule de Commandement et de Soutien) | 2 VIM 90 P2.5 + 1 VIM 60 (foam intervention vehicles)<br>1 VCS (command and support vehicle) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le Cadre de Permanence Opérationnelle (CPO) de l'exploitant - TEL : 07 64 87 06 27.<br>L'exploitant d'aérodrome possède des moyens pour des aéronefs légers.<br>Autres : intervention d'une société de levage en fonction des disponibilités. | Contact the operator's duty officer - TEL : 07 64 87 06 27.<br>The airfield operator has means for ligh aircraft.<br>Other : intervention of a lifting company depending on availability. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau SSLIA assuré pendant les horaires d'activation CTR. | RFFS level guaranteed during CTR activation SKED. |

**AD 2 LFKF.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | NIL | |
| 5 | Observations / *Remarks* | En cas de contamination de piste, l'état de surface sera communiqué aux équipages par la diffusion de la nature des contaminants constatés (type, profondeur et pourcentage de couverture), par tiers de piste, par le biais de message ATIS et/ou d'information aéronautique.<br>Pour les généralités relatives à l'évaluation et la transmission de l'état de surface des pistes, voir AD 1.2.2.1. | In the event of RWY contamination, the state of the surface will be communicated to the crew by broadcasting the nature of contaminants observed (type, depth and percentage of coverage) by third of the RWY by means of an ATS message and/or aeronautical information.<br>For general information on the assessment and transmission of RWY surface conditions, see AD 1.2.2.1. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | 1) Aire commerciale : enrobé / béton<br>2) Aviation générale : enrobé / béton<br>3) Pélicandrome : enrobé | 1) Commercial apron : asphalt / concrete<br>2) General apron : asphalt / concrete<br>3) Trackers area : asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 1) Postes/Stands 7/8 : 54 R/B/W/T<br>Postes/Stands 9/10/11 : 63 R/B/W/T<br>Poste/Stand 12 : 54 R/B/W/T<br>Poste/Stand 13 : 54 R/B/W/T<br>Poste/Stand 14 : 32 F/B/W/T<br>2) Poste/Stand 21 : 52 R/B/W/T<br>Postes/Stands 22/23/24 : 52 R/B/W/T<br>3) Autres Postes/Other Stands : 15 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | Charlie : 23 m<br>Oscar : 15 m<br>Kilo : 10,50 m<br>Papa : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Charlie : enrobé<br>Oscar : enrobé<br>Kilo : enrobé<br>Papa : enrobé | Charlie : asphalt<br>Oscar : asphalt<br>Kilo : asphalt<br>Papa : asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | Charlie : 58 F/C/W/T<br>Oscar : 15 F/C/W/T<br>Kilo : 26 F/C/W/T<br>Papa :15 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Restrictions des TWY :<br>TWY C : envergure < 36 m,<br>TWY K, O et P : envergure < 24 m et OMGWS < 6 m.<br>Surlargeur de chaussée dans le virage du TWY K. | TWY limitations :<br>TWY C : span < 36 m,<br>TWY K, O and P : span < 24 m and OMGWS < 6 m.<br>Pavement widening at TWY K curve. |

**AD 2 LFKF.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | 1/ Parking aviation commerciale :<br>7-8-9-10-11-12-12B-13-14<br>2/ Parking aviation générale :<br>21-21A-21B<br>22-23-24<br>31 à 38<br>51 à 55<br>3/ Postes hélicoptères : H1, H2, H3, H4, 21<br>Voir carte AD 2 LFKF APDC 01 | 1/ Commercial aviation apron :<br>7-8-9-10-11-12-12B-13-14<br>2/ General aviation apron :<br>21-21A-21B<br>22-23-24<br>31 to 38<br>51 to 55<br>3/ Helicopter Apron : H1, H2, H3, H4, 21<br>See chart AD 2 LFKF APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Guidages vers PRKG | Guide lines to PRKG |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : identification de piste, marques d'axe et de seuil, bandes latérales de piste, marques de point cible et de zone de toucher des roues.<br>TWY : axe, points d'attente de circulation. | RWY : RWY designation, axis and THR marks, track side strips, target point and touchdown zone markings.<br>TWY: center line, holding points. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFKF .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | La barre d'arrêt du poste 12B est exceptionnellement positionnée à droite pour ne pas complexifier le marquage existant. | The stopbar at stand 12B is exceptionally located to the right in order to avoid confusion with existing markings. |

**AD 2 LFKF.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BASTIA PORETTA | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFKF .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BASTIA PORETTA | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 2130 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0300 et 2130. | TREND between 0300 and 2130. |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P-W<br>AD WARNING<br>0300-2130<br>METAR AUTO H24 | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB<br>AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44. | |

**AD 2 LFKF.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 047.53 (045) | 2480 x 45 | 69 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 41°29'41.00"N 009°05'09.64"E<br>( 41°29'42.32"N 009°05'11.55"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 40ft<br>DTHR : 41ft |
| 23 | 227.55 (225) | 2480 x 45 | 69 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 41°30'35.29"N 009°06'28.55"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 85ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 23 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | NIL |

(1) Mise en place d'une Runway Starter Extension de 60 x 45 m en amont du seuil décalé 05.
Installation of a 60 x 45 m Runway Starter Extension upstream of the DTHR 05.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 2480 | 2480 | 2480 | 2420 | 1 raquette en fin de piste 05.<br>1 raquette intermédiaire située entre le TWY et le seuil 05.<br>RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90 x 90 m à l'extrémité de piste.<br>1 turn around area at the end of the RWY 05.<br>1 intermediate turn around area located between TWY and THR 05.<br>RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m at the end of the RWY. |
| TWY C | 1277 | 1277 | 1277 | | |
| TWY K | 981 | 981 | 981 | | |
| 23 | 2420 | 2480 | 2420 | 2420 | 1 raquette en fin de piste 23.<br>1 raquette intermédiaire située entre le TWY et le seuil 23.<br>RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 90 x 90 m à l'extrémité de piste.<br>1 turn around area at the end of RWY 23.<br>1 intermediate turn around area located between TWY and THR 23.<br>RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m at the end of the RWY. |
| TWY C | 1167 | 1227 | 1167 | | |
| TWY K | 1451 | 1451 | 1451 | | |

**AD 2 LFKF.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | Fé / *RWY FLG*<br>Feux à éclats d'identification de seuil de piste - W - 300 m - LIH | G -LIH | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 51 ft | | | | | |
| 23 | CAT I<br>Feux à éclats d'identification de seuil de piste - W | G -LIH | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 51 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 60 m<br>1820 m<br>600 m | 60 m | R<br>W<br>Y | HI | R-HI | | | (1) |
| 23 | 1820 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | HI | R-HI | | | (2) |

(1) Balisage d'approche :
- absence de rampe d'approche,
- ligne de 5 feux à éclats séquentiels espacés de 60 m sur une longueur totale de 300 m, dans le prolongement de l'axe de piste.

PAPI 05 : décalé 5° à droite.
PAPI 05 obligatoire de jour comme de nuit si la piste 05 est en service.
Approach lighting :
- no approach lighting system,
- row of 5 sequenced flashing lights with 60 m spacing over a total length of 300 m, along runway axis.

PAPI 05 : offset by 5° to the right.
PAPI 05 mandatory day and night if RWY 05 in service.

(2) Absence de rampe d'approche.
PAPI 23 : décalé 1.5° à gauche.
No approach lighting system.
PAPI 23 : offset by 1.5° to the left.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Feux d'obstacles fixes | Obstacles fixed lights |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux B LIL | B LIL lighting |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Onduleur + groupe électrogène | UPS + generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 s | 0 s |
| 5 | Observations / *Remarks* | Raquettes, PRKG : feux B BI. | Turn-around areas, aprons : B lights LIL |

**AD 2 LFKF.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Coordonnées FATO : 41° 30' 09.04" N - 009° 05' 58.46" E<br>Axes de trajectoires d'approche et de décollage : 045°/225° (MAG)<br>Emplacement : au NE des aires de stationnement de l'aviation générale<br>ALT : 69 ft<br>Revêtement : enrobé bitumineux<br>Dimensions : 15x15 m<br>Aire de sécurité : 26,1x26,1 m<br>HEL critique : EC 145<br>LHT max : 13,03 m<br>Diamètre rotor max : 11 m<br>Masse max autorisée : 3585 kg<br>Balisage nocturne : NIL<br>FATO utilisable de jour uniquement (SR-30 à SS+30) sauf EVASAN<br>Observations : voir VAC AD 2 LFKF TXT 02 et AD 2 2.20. | FATO coordinates : 41° 30' 09.04" N - 009° 05' 58.46" E<br>Approach and TKOF path axes : 045°/225° (MAG)<br>Location : NE from general aviation parking stands<br>ALT : 69 ft<br>Surface : bituminous concrete<br>Sizes : 15x15 m<br>Security area : 26.1x26.1 m<br>Critical HEL : EC 145<br>LHT max : 13.03 m<br>Rotor diameter : 11 m<br>Max allowed mass : 3585 kg<br>Night lighting : NIL<br>FATO can only be used by day (SR-30 to SS+30) except for EVASAN<br>Remarks : see VAC AD 2 LFKF TXT 02 and AD 2 2.20. |

**AD 2 LFKF.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR FIGARI**<br>41°40'00"N , 009°12'30"E - 41°43'22"N , 009°17'57"E - 41°36'00"N , 009°20'00"E - 41°28'00"N , 009°14'00"E - 41°20'00"N , 009°05'00"E - 41°20'00"N , 008°50'00"E - 41°26'00"N , 008°50'00"E - 41°40'00"N , 009°12'30"E | D | 3500ft AMSL<br>2000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>FIGARI Tour (FR)<br>FIGARI Tower (EN) | HX<br>A l'exclusion de la zone LF-D 580 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF- D 580 when active. |

**AD 2 LFKF.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | FIGARI Sol (FR)<br>*FIGARI Ground (EN)* | 121.805 MHz | HX | |
| TWR | FIGARI Tour (FR)<br>*FIGARI Tower (EN)* | 120.300 MHz | HX | |
| ATIS | FIGARI (FR)<br>*FIGARI (EN)* | 118.730 MHz | HX | TEL : 04 95 71 10 99 |

**AD 2 LFKF.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | FGI | 116.7 MHz<br>CH 114X | H24 | 41°30'07.9"N 009°05'00.3"E | 144 ft | 40NM FL500 | | 343°/857m THR 05 | (1) |
| LOC 23 (I) | GR | 110.5 MHz | H24 | 41°29'42.1"N 009°05'05.5"E | 34 ft | | | 287°/102m THR 05 | |
| GP 23 | | 329.6 MHz | H24 | 41°30'32.2"N 009°06'16.4"E | 75 ft | | 14.9 m/49 ft<br>( 3.5 °) | 249°/301m THR 23 | |
| DME 23 | | CH 42X | H24 | 41°30'32.2"N 009°06'16.4"E | 131 ft | 25NM FL250 | | 249°/301m THR 23 | |

(1) Fluctuation occasionnellle du signal VOR dans les secteurs Est et Ouest du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the Eastern and Western sectors of the navaid.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

AJACCIO APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA AJACCIO et de la TMA AJACCIO (cf. ENR 2.1).

***20.1 AIR TRAFFIC CONTROL UNITS***

*AJACCIO APP provides air traffic services in AJACCIO CTA and AJACCIO TMA (ref. ENR 2.1).*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition en TMA AJACCIO est de 5000ft.

Le niveau de transition en TMA AJACCIO est calculé par AJACCIO APP.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude within AJACCIO TMA is 5000ft.*

*The transition level within AJACCIO TMA is calculated by AJACCIO APP.*

**20.3 DEMI-TOUR SUR PISTE**

Utilisation obligatoire des raquettes intermédiaires ou de fin de piste pour demi-tour sur piste.

***20.3 HALF-TURN ON RUNWAY***

*Intermediate or end of the RWY turnaround areas compulsory for half-turn on runway.*

**20.4 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

Voir tableau AD 2 LFKF MIA_TEXT 01

1- PRKG aviation commerciale :

La demande de mise en route et le repoussage s'effectuent sur la FREQ SOL.

2- PRKG aviation générale :

Les postes 22-23-24 et 31 à 38 possèdent un double sens de stationnement pour permettre une orientation de l'aéronef face au vent.

3- Postes hélicoptères :

H1, H2, H3, H4 : uniquement accessible par translation par effet de sol depuis la FATO.

21 : uniquement accessible par roulage depuis la piste via le TWY C.

***20.4 USE OF PARKING STANDS***

*See table AD 2 LFKF MIA_TEXT 01*

*1- Commercial aviation apron :*

*Request for engine start-up and push-back on GROUND FREQ.*

*2- General aviation apron :*

*The stands 22-23-24 and 31 to 38 are two-way to allow orientation of the ACFT into the wind.*

*3- Helicopter stands :*

*H1, H2, H3, H4 : use only by ground translation from the FATO.*

*21 : reachable only by taxiing via TWY C.*

**20.5 CONSIGNES PARTICULIERES**

Limitation à 20 kt de vent traversier sur piste mouillée.

En cas d'activation de la procédure LVTO (400 m < RVR ≤ 550 m), la circulation sera restreinte à un seul mobile sur l'aire de manoeuvre (aéronef ou véhicule). La circulation sur l'aire de trafic sera réduite au minimum opérationnel.

Utilisation des TWY O et P par DASH-8-Q400 uniquement dans les conditions suivantes :

- présence d'un placeur lors des opérations de roulage,
- pratique du survirage si nécessaire,
- vitesse adaptée : 5 km/h MAX.

***20.5 SPECIAL INSTRUCTIONS***

*Crosswind limitation : 20 kt on wet RWY.*

If you activate the procedure LVTO (400 m < RVR ≤ 550 m), the traffic will be restricted to a single mobile on the manoeuvring area (ACFT or vehicle). Traffic on the apron will be reduced to an operational minimum.

*Use of TWY O and P by DASH-8-Q400 only under the following conditions :*

*- a marshaller is mandatory for taxiing operations,*
*- use oversteering technic if needed,*
*- adapted speed : 5 km/h MAX.*

**20.6 ESSAIS MOTEUR**

Les essais de moteurs ne sont pas autorisés sur la plateforme.

Cependant, en cas de nécessité absolue, des essais moteurs peuvent être réalisés sur l'aire de manoeuvre après accord TWR :

- Au niveau du PAI K1 pour les aéronefs stationnés sur les postes 22 à 55.

- Sur la piste pour les autres aéronefs.

En tout état de cause les essais moteurs seront réalisés dans le respect des règles de sécurité en vigueur sur la plateforme et avec une protection incendie assurée par le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie de la plateforme (RFFS) durant la durée des essais.

***20.6 ENGINE TESTS***

*The engine tests are forbiden on the plaform.*

*However, if absolutely necessary, engine test may be carried out on the manoeuvring aerea with the agreement of TWR :*

*- At PAI K1 for ACFT parked on stands 22 to 55*

*- On the RWY for other ACFT.*

*In all cases, engine tests will be carried out in compliance with safety rules, in force on the platform, and with fire protection provided by the platform rescue and fire-fighting service {RFFS) during the test.*

**AD 2 LFKF.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 CIRCUIT D'AERODROME**

Circuit d'aérodrome côté Nord déconseillé.

Altitude circuit d'aérodrome recommandée : 300 m (1100 ft).

**22.2 VOLS INTERNATIONAUX**

Vols internationaux dans la période horaire 0400-1500 : préavis douanier et policier de 48 HR.

**22.3 FRANCHISSEMENT MONT CALDARELLO**

Franchissement Mt Caldarello (altitude 388 ft, QDR 232° 1.7 NM AD, balisé de nuit) assuré par PAPI.

**22.4 PROCEDURES**

**22.4.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA**

**22.4.1.1 Départs**

Les itinéraires de départ RNAV sont préférentiels.

Départs omnidirectionnels :

Pour optimiser la gestion des départs, est publié un départ omnidirectionnel RNAV de type B vers GIMSI en RWY 23 utilisable sur clairance ATC, pour rejoindre la route planifiée.

La spécification de navigation requise est RNAV1 avec senseur GNSS seulement.

Traitement des plans de vol : un départ omnidirectionnel n'étant pas un SID planifiable, le plan de vol sera déposé suivant un SID existant, même si le VOR-DME FGI est indisponible.

**22.4.1.2 Arrivées**

Les STAR en mode de navigation conventionnel ont pour indicateur d'itinéraire les lettres "G" (à destination de l'IAF GALDA), "M" (MASAL) et "P" (PINAL).

De même, pour les STAR en mode de navigation RNAV les indicateurs d'itinéraires sont "R" (à destination de l'IAF GALDA), "V" (MASAL) et "F" (PINAL).

Les itinéraires d'arrivées RNAV sont préférentiels.

En l'absence de la capacité RNAV requise, le pilote doit s'annoncer "non RNAV" afin, soit de bénéficier d'un guidage radar, soit de se voir attribuer une arrivée conventionnelle.

En cas de perte de la capacité RNAV en cours de procédure le pilote doit l'annoncer et suivre ou rejoindre l'arrivée conventionnelle correspondante.

**22.4.2 Procédures RADAR**

AJACCIO APP utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information et d'alerte.

**22.5 PANNE DE COMMUNICATION**

**22.5.1 Départ**

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec le relief, au premier FL de sécurité, puis entreprendre la montée vers le FL de croisière.

**22.5.2 Arrivée**

**22.5.2.1 Le pilote a connaissance de la piste en service**

- RWY 23 : appliquer la réglementation nationale en retenant l'attente MASAL ou l'attente PINAL sur autorisation obtenue du contrôle.

- RWY 05 : appliquer la réglementation nationale en retenant l'attente GALDA.

**22.5.2.2 Le pilote n'a pas connaissance de la piste en service**

Considérer que la RWY 05 est en service et appliquer la réglementation nationale en retenant l'attente GALDA (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la RWY 23 est en service).

***22.1 AERODROME CIRCUIT***

*North aerodrome circuit not recommended.*

*Recommended circuit altitude : 300 m (1100 ft).*

***22.2 INTERNATIONAL FLIGHTS***

*International flights during 0400-1500 time period : PN 48 HR to customs and police.*

***22.3 CLEARING OF MONT CALDARELLO***

*Clearing of Mt Caldarello (altitude 388 ft, QDR 232° 1.7 NM AD, marked at night) provided by PAPI.*

***22.4 PROCEDURES***

***22.4.1 IFR routes within the TMA***

***22.4.1.1 Departures***

*The RNAV departure routes are preferred.*

*Omnidirectional departures :*

*To optimise management departures, one type B RNAV omnidirectional departure is published to GIMSI RWY 23 usable on ATC clearance, to join planned route.*

*Required navigation specification is RNAV1 with GNSS sensor only.*

*Processing of flight plans : omnidirectional departure is not a scheduled SID, FPL shall be filed according to an existing SID, even if VOR–DME FGI is not available.*

***22.4.1.2 Arrivals***

*STARs in conventional navigation mode have as a route indicator the letters "G" (inbound for GALDA IAF), "M" (MASAL) and "P" (PINAL).*

*Similarly, for the STARs in RNAV navigation mode, the route indicators are "R" (inbound for GALDA IAF), "V" (MASAL) and "F" (PINAL).*

*The RNAV arrival routes are preferred.*

*In the absence of the required RNAV capability, the pilot must announce his flight as "non-RNAV" in order to either benefit from radar guidance, or to be assigned a conventional arrival.*

*In case of loss of the RNAV capability during the procedure, the pilot must announce it and follow or join the corresponding conventional arrival.*

***22.4.2 RADAR procedures***

*AJACCIO APP use radar monitoring, assistance and guiding functions for providing alert, information and control services.*

***22.5 COMMUNICATION FAILURE***

***22.5.1 Departure***

*In VMC: turn back to land on the AD.*

*In IMC : continue flight at the last assigned FL to the TMA limits or, if unable to fly at the last assigned FL due to relief, fly at the first safe FL, then begin climbing to the cruising FL.*

***22.5.2 Arrival***

***22.5.2.1 The pilot knows the runway in service***

*- RWY 23: apply the national regulation selecting MASAL holding or PINAL holding upon authorization from the control unit.*

*- RWY 05: apply the national regulation selecting GALDA holding.*

***22.5.2.2 The pilot does not know the runway in service***

*Consider that RWY 05 is in service and apply the national regulation selecting GALDA holding (possibly the MVL procedure (visual maneuvers without prescribed track) if the wind determined by the pilot indicates that RWY 23 is in use).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKF.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 DIVERS**

Pendant les saisons aéronautiques d'été, l'aéroport FIGARI SUD CORSE est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire N°95/93 du 18 janvier 1993 modifié, désigné comme tel par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Ainsi, tout vol IFR sur cet aéroport doit faire l'objet d'une attribution préalable de créneaux d'horaires par l'association COHOR.

COHOR est responsable du contrôle de l'existence de creneaux aéroportuaires pour les plans de vol déposés et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux aéroportuaires attribués et, le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol IFR sans créneau horaire sur FIGARI SUD CORSE.

Point particulier : sauf habilitation pour un vol IFR d'aviation d'affaires et d'aviation générale sur FIGARI SUD CORSE, la demande d'attribution préalable de créneaux horaires est réalisée par l'exploitant. Le numéro d'identification est alors transmis à l'opérateur lors de la validation du PPR, afin qu'il renseigne le champ 18 du plan de vol, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 (paragraphe 1.10.4).

Coordonnées de COHOR : site web : www.cohor.org

***23.1 MISCELLANEOUS***

*During the summer aeronautical seasons, FIGARI SUD CORSE airport is a coordinated airport in the sense of modified Community regulation No 95/93 of 18 January 1993, designated as such by order of the minister in charge of civil aviation.*

*Thus, any IFR flight at this airport must be subject to a prior allocation of schedule slots by the COHOR association.*

*COHOR is responsible for checking the existence of airport slots for the flight plans submitted and the consistency of the flight plan schedules with the airport slots allocated and, if necessary, for requesting EUROCONTROL to suspend an IFR flight plan without a slot at FIGARI SUD CORSE.*

*Particular point : except authorisation for an IFR business and general aviation flight at FIGARI SUD CORSE, the request for prior allocation of a time slot is made by the operator. The identification number is then transmitted to the operator during the validation of the PPR in order to fill in the field 18 of the flight plan, in accordance with the instructions contained in the AIP France ENR 1.10 (paragraph 1.10.4).*

*COHOR contact details : website : www.cohor.org*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

Equipement de surveillance du trafic :

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

***23.2 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment :*

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

**23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

**23.3.1 Turbulences en approche**

- RWY 05 : la trajectoire d'approche est soumise à des turbulences, quelle que soit la direction du vent.

- RWY 23 : par vent moyen et fort, plus particulièrement de secteur W-NW, de fortes à très fortes turbulences sont susceptibles d'être rencontrées aux abords de l'AD. Il est recommandé de ne pas initier l'approche par vent fort > 25G35 kt.

***23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS***

***23.3.1 Turbulences during approach***

*- RWY 05 : the approach path is subject to turbulence whatever the wind direction.*

*- RWY 23 : with medium and strong wind, particularly from W-NW sector, strong to very strong turbulence is likely to be encountered in the vicinity of the AD. It is not recommended to start the approach if wind > 25G35 kt.*

**23.3.2 Turbulences en finale**

Attention, possibilité de cisaillement en finale RWY 23.

***23.3.2 Turbulences during final***

*Caution, wind shear possibility during final RWY 23.*

**23.3.3 Risque d'éblouissement**

En approche piste 05, la présence d'une toiture photovoltaïque sur un hangar agricole, à environ 900 mètres avant le seuil 05 et 70 mètres sur la droite de l'axe de piste, est susceptible d'entraîner un éblouissement peu avant le passage travers hangar.

***23.3.3 Risk of dazzle***

*During approach runway 05, the presence of a photovoltaïc roof on an agricultural hangar, about 900 metres ahead of THR 05 and 70 metres to the right of runway axis, is likely to cause a dazzle just before passing abeam the hangar.*

**23.3.4 Limites opérationnelles en cas de panne de feu d'obstacle de nuit.**

***23.3.4 Operational limits in case of unserviceable lighting aid at night.***

| Moyen en panne *Unserviceable device* | Procédure autorisée / *procedure authorized* | | | |
|---|---|---|---|---|
| | QFU 05 | | QFU 23 | |
| De nuit *At night* | APP/LDG | TKOF | APP/LDG | TKOF |
| **PISCIA** | | | | |
| Feu d'obstacle clignotant *Obstacle flashing light* | NO | NO | NO | YES |
| Feu d'obstacle fixe *Obstacle fixed light* | NO | NO | NO | YES |
| Feu clignotant + fixe *Flashing + fixed light* | NO | NO | NO | YES |
| **CALDARELLO** | | | | |
| Feu d'obstacle clignotant *Obstacle flashing light* | NO | YES | NO | NO |
| Feu d'obstacle fixe *Obstacle fixed light* | NO | YES | NO | NO |
| Feu clignotant + fixe *Flashing + fixed light* | NO | YES | NO | NO |
| **U MONTE** | YES | YES | NO | YES |
| **BUFFUA** | NO | YES | YES | YES |

**23.4 PERIL ANIMALIER**

LS - 30 / CS + 30.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*SR - 30 / SS + 30.*

**23.5 OBSTACLES**

**23.5.1 Obstacles dans la bande piste :**

- présence d'un ouvrage hydraulique à 420 m du seuil 23 et à 70 m de part et d'autre de l'axe de piste.

- présence au sud de la piste, à la largeur de la bande de piste sur les 400 premiers mètres de la piste 05 d'une forte déclivité du relief et de la clôture de l'emprise aéroportuaire en pied de talus.

- présence au nord de la piste (à 90 m environ de l'axe de piste), en amont du début de la piste 05 de l' abri du LOCALISER.

***23.5 OBSTACLES***

***23.5.1 Obstacles in RWY strip :***

*- presence of hydraulic structure at 420 m from THR 23 and 70 m on both sides of RWY axis.*

*- presence at the south of the RWY, at the width of RWY strip on the first 400 meters of RWY 05, of high relief gradient and the fence of airport site at the foot of embankment.*

*- presence at the north of the RWY (around 90 m to the RWY axis), upstream on the beggining of RWY 05 of LOCALIZER shelter.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

- présence au nord de la piste (à 120 m environ de l'axe de piste) en aval du seuil 23 de l'abri du GLIDE.

- présence au nord de la piste, côté 05, à une distance de 105 m de l'axe de piste, d'un fossé d'une longueur de 105 m présentant une forte déclivité négative puis positive.

- présence au sud de la piste, côté 05, à une distance de 105 m de l'axe de piste, d'un fossé d'une longueur de 330 m présentant une forte déclivité négative puis positive.

*- presence at the north of the RWY (around 120 m to the RXY axis) downstream on THR 23 of glide shelter.*

*- presence at the north of the RWY, side 05, at a distance of 105 m from the RWY axis, of a ditch 105 m long with a high negative then positive high gradient.*

*- presence at the south of the RWY, side 05, at a distance of 105 m from the RWY axis, of a ditch 330 m long with a high negative then positive high gradient.*

**AD 2 LFKF.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFKF.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| VOR RWY 05 | VOR |
| RNP RWY 05 | LNAV |
| Autres procédures / *Other procedures* | Sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## FIGARI SUD CORSE

| POSTES DE STATIONNEMENT AVIATION GENERALE ET COMMERCIALE / *GENERAL AND COMMERCIAL STANDS* | | |
|---|---|---|
| **AST** | **Contraintes / *Restrictions*** | **AVIONS CONTRAIGNANTS / *Restricting ACFT*** |
| 7 | Comdamne 8 / *8 not available*<br>Autonome / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | ATR 42/72, DASH 8-300, D328, ERJ 135/145 |
| 8 | Comdamne 7 / *7 not available*<br>*Nose-in*<br>DEP avec repoussage obligatoire / *DEP with mandatory push*<br>ARR autonome / *autonomous ARR* | A318/319/320, A321, B712, B733/734, B738/739, BAE146, AVRO RJ100, CRJ200/700, CRJ900, CRJ1000, ERJ135/145, ERJ170/175/190/195, F70/100, MD83/90, SAAB2000 |
| 9 / 10 / 11 | *Nose-in*<br>DEP avec repoussage obligatoire / *DEP with mandatory push*<br>ARR autonome / *autonomous ARR* | |
| 12 | Condamne 12B et 13 / *12B and 13 not available*<br>Autonome / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | ATR 42/72, DASH 8-300, D328, ERJ 135/145 |
| 12B | Condamne 12 et 13 / *12 and 13 not available*<br>Autonome / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | CRJ 200 / DORNER 328 |
| 13 | Condamne 12 et 12B / *12 and 12B not available*<br>*Nose-in*<br>ARR autonome / *autonomous ARR*<br>DEP avec repoussage obligatoire / *DEP with mandatory push* | A318/319/320, A321, B712, B733/734, B738/739, BAE146, AVRO RJ100, CRJ200/700, CRJ900, CRJ1000, ERJ135/145, ERJ170/175/190/195 |
| 14 | Autonome / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | ATR 42/72, DASH 8-300, D328, ERJ 135/145 |
| 21 | Comdamne 21A et 21B / *21A and 21B not available*<br>Double marquage pour positionnement hélicoptère suite roulage par TWY C<br>*Double marking for HEL parking after taxiing by TWY C*<br>Autonome / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | Gulfstream 650 / Agusta A109 |
| 21A | Comdamne 21 / *21 not available*<br>Autonome / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | Cessna 525 |
| 21B | Comdamne 21 / *21 not available* | Cessna 525 |
| 22/23/24 | Autonomes / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | Gulfstream IV |
| 31 / 32 / 33 / 34<br>35 / 36 / 37 / 38 | Autonomes / *Autonomous* (ARR et / *and* DEP) | Embraer Phenom 300 / Beech King Air 200 |
| 51 / 52 / 53 / 54 | ARR autonomes / *autonomous ARR*<br>DEP après repoussage manuel de 90° / *DEP with manual push 90°* | Embraer Phenom 100 / Cessna 402 |
| 55 | Exclusivement dédié à l'avitaillement AVGAS 100L / *only for 100LL refuelling*<br>ARR autonome / *autonomous ARR*<br>DEP après repoussage manuel de 90° / *DEP with manual push 90°* | Embraer Phenom 100 / Cessna 402 |
| H1 / H2 / H3 | Autonomes / *Autonomous* | AS 355 |
| H4 | Autonome / *Autonomous* | ECl145 |

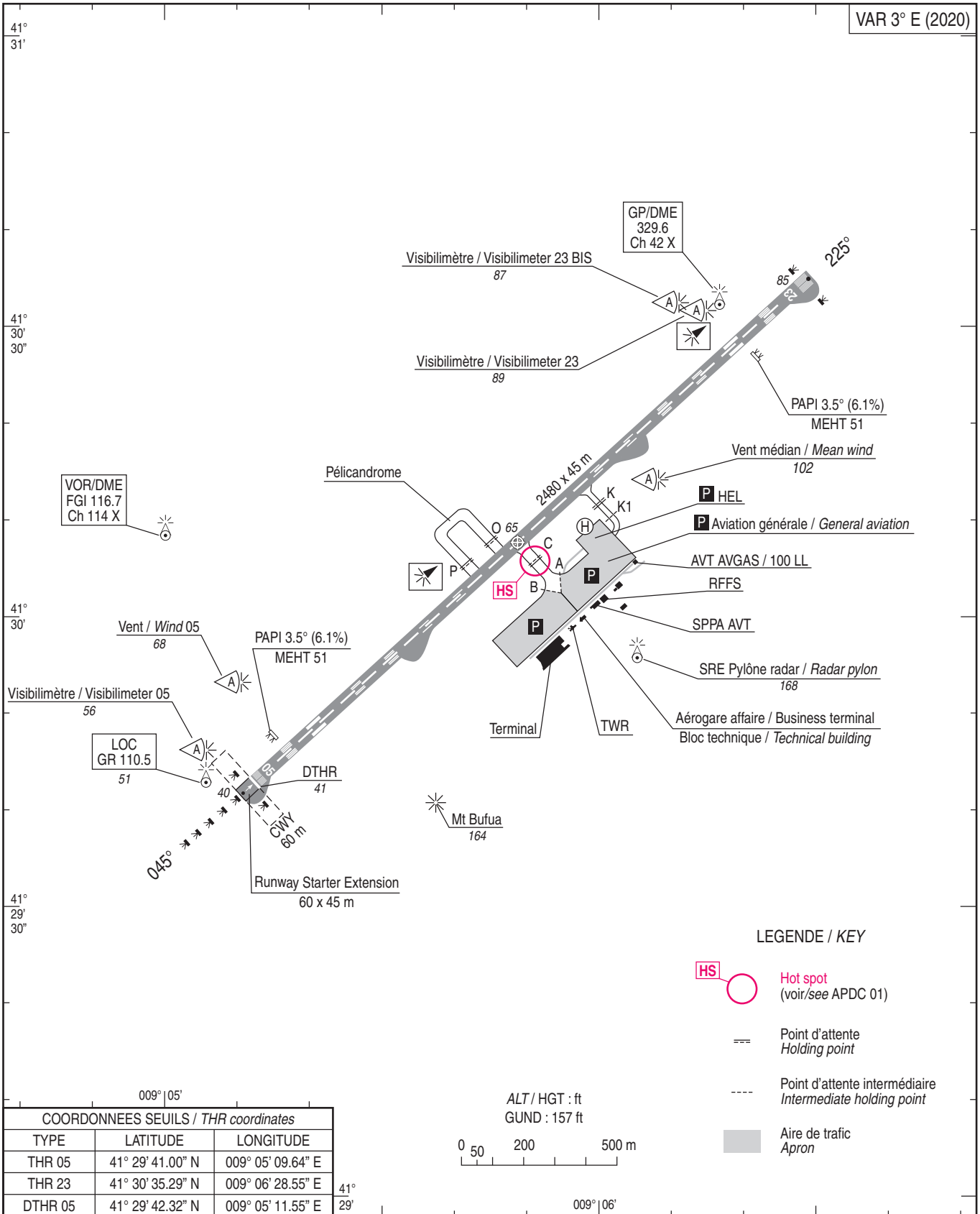


© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** 118.730 ☎ 04 95 71 10 99
**GND** (SOL) : 121.805

# FIGARI SUD CORSE
41 30 08 N - 009 05 48 E
*ALT AD : 85 (4 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 05 | 41° 29' 41.00" N | 009° 05' 09.64" E |
| THR 23 | 41° 30' 35.29" N | 009° 06' 28.55" E |
| DTHR 05 | 41° 29' 42.32" N | 009° 05' 11.55" E |

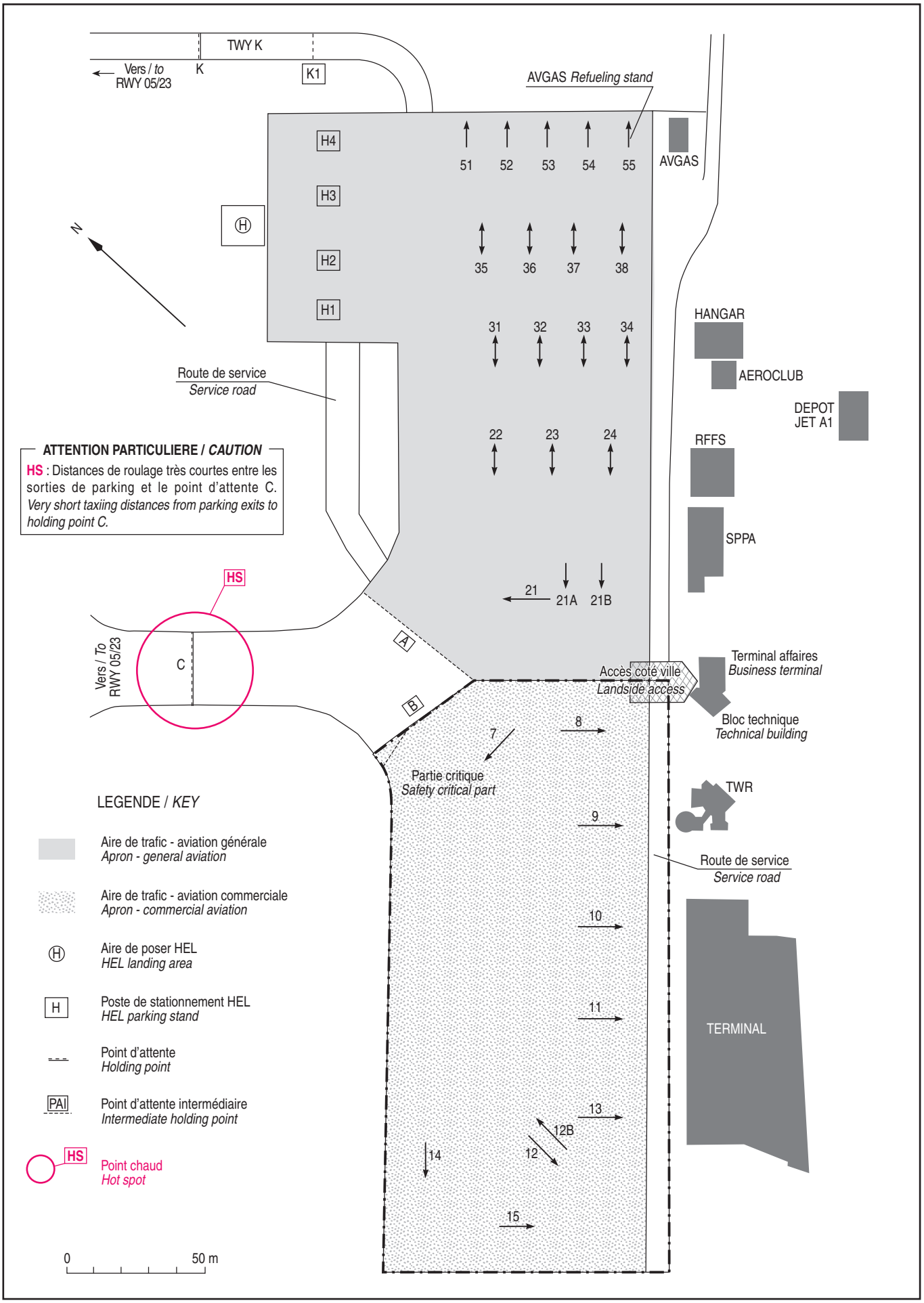
| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05 | NIL | LIH | 2480 | 2480 | 2480 | 2420 | Revêtue *Paved* | 69 F/C/W/T | 400 | 400 | 400 | - |
| 23 | NIL | LIH | 2420 | 2480 | 2420 | 2420 | | | 400 | 400 | 400 | - |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## FIGARI SUD CORSE






© SIA

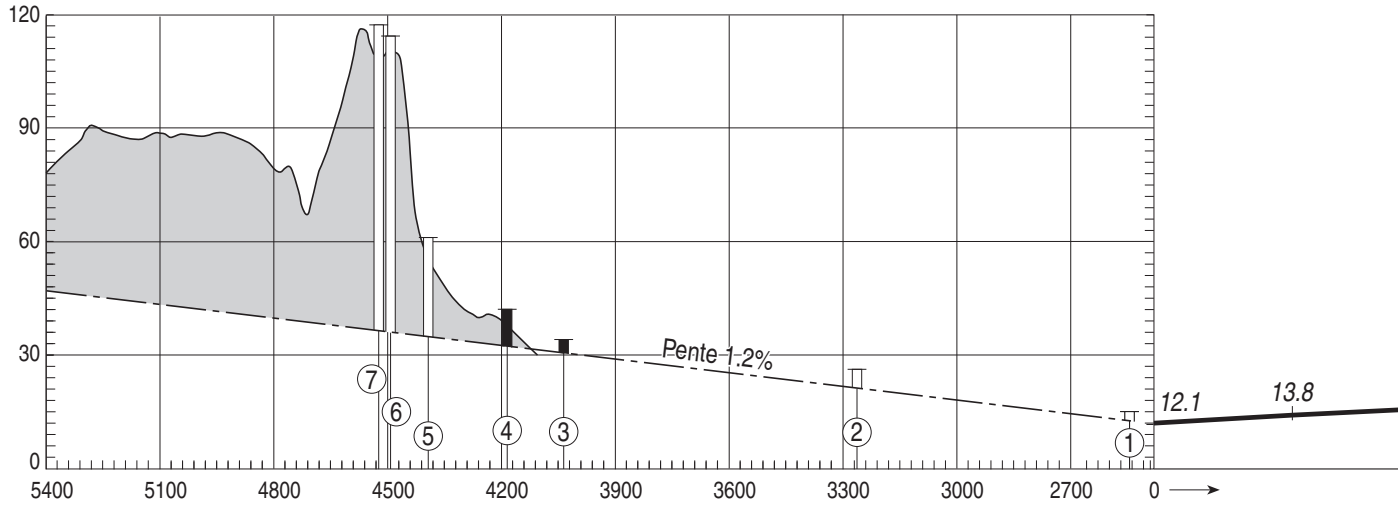
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

VAR 3°E (20)

DIMEN

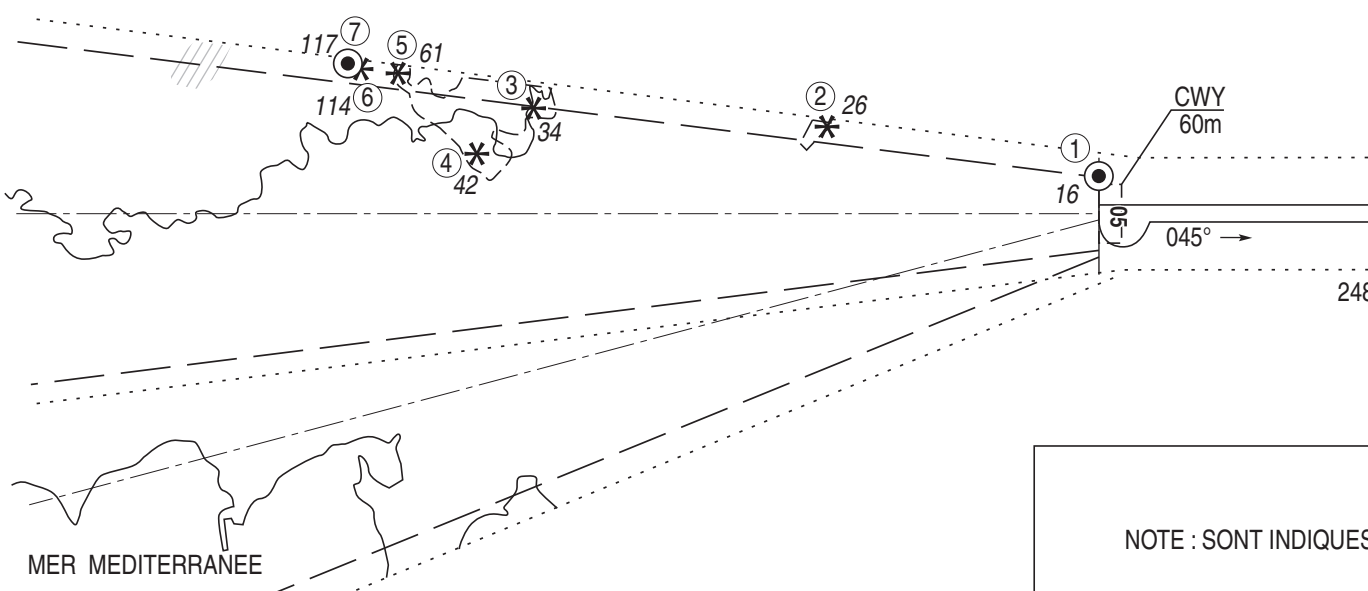
| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 05 | | | RWY 23 |
| 2480 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2420 |
| 2480 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2480 |
| 2480 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2420 |
| 2420 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2420 |




0

0

Echelle: 1 / 25 000




NOTE : SONT INDIQUES

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| AJO | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| BTA | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| FGI | REF AD 2 LFKF.19 | | | X | X | X |
| RW23 | REF THR23 LFKF AD 2.12 | | X | | | X |
| ASKAG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| BEBEV | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| CORSI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| GALDA | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| GIMSI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LIBLO | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| LONSU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| MASAL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| NEGAT | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| PAFFO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| PINAL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| POULP | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| RUBAS | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| SIRSA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TEREZ | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| TINOT | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TORTU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| VAREK | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| VICCO | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| KF400 | 41°24'35,0"N | 009°02'19,4"E | X | | X | |
| KF410 | 41°24'34,4"N | 008°50'53,2"E | X | | X | |
| KF600 | 41°30'00,0" N | 008°49'16,0" E | X | | X | |
| KF610 | 41°40'57,0" N | 008°55'50,0" E | X | | X | |
| KF620 | 41°51'53,0" N | 009°02'26,0" E | X | | X | |
| KF630 | 41°32'54,0" N | 008°55'28,0" E | X | | X | |
| KF640 | 41°30'07,0" N | 009°01'48,0" E | X | | X | |
| KF680 | 41°29'18,0" N | 008°41'19,0" E | X | | X | |
| KF700 | 41°28'52,5" N | 009°15'29,0" E | X | | X | |
| KF710 | 41°35'10,0" N | 009°13'00,0" E | X | | X | |
| KF730 | 41°45'31,0" N | 009°29'34,5" E | X | | X | |
| KF750 | 41°33'14,9" N | 009°08'12,3" E | X | | X | |
| KF501 | 41°33'21,8" N | 009°26'40,9" E | X | | | X |
| KF502 | 41°34'27,5" N | 009°25'27,5" E | X | | | X |
| KF520 | 41°27'12,6" N | 009°01'34,2" E | X | | | X |
| KF522 | 41°28'47,2" N | 009°03'51,5" E | X | | | X |
| KF800 | 41°39'29,4" N | 009°19'28,1" E | X | | X | |
| KF810 | 41°44'01,9" N | 009°14'14,0" E | X | | X | |
| KF820 | 41°43'23,7" N | 009°28'29,4" E | X | | X | |
| KF830 | 41°33'11,9" N | 009°11'21,4" E | X | | X | |
| KF831 | 41°28'19,0" N | 009°05'34,0" E | X | | X | |
| IF IKF05 | 41°22'56,5" N | 008°55'03,2" E | X | | | X |
| FAF FKF05 | 41°25'21,8" N | 009°01'13,1" E | X | | | X |
| MAPT MKF05 | 41°29'14,0" N | 009°04'30,3" E | X | | | X |
| IF IF23Z | 41°39'23,5" N | 009°19'19,5" E | X | | | X |
| FAF FF23Z | 41°36'41,8" N | 009°15'22,9" E | X | | | X |
| IF IF23Y | 41°34'00,6" N | 009°18'28,4" E | X | | | X |
| FAF FF23Y | 41°33'34,5" N | 009°11'50,3" E | X | | | X |
| MAPT MF23Y | 41°31'29,3" N | 009°07'47,1" E | X | | | X |
| IF ILS RWY 23 | 41°39'38.5" N | 009°20'27.9" E | | X | | X |
| FAP 4000ft ILS RWY23 | 41°37'13,7" N | 009°16'43,2"E | | X | | X |
| FAF VOR RWY 05 | 41°26'08,6" N | 009°01'41,6" E | | X | | X |



© SIA

**FIGARI** SUD CORSE
**PRECODING RNP** RWY 05

**RNP RWY 05**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | GALDA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA | IF | GALDA | - | - | - | - | - | 4000 | - | 200 | - | - |
| | TF | IKF05 | - | 146 | 148.4 | 3.3 | - | 2000 | - | 180 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IKF05 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 180 | - | - |
| | TF | FKF05 | - | 060 | 062.4 | 5.2 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MKF05 | Yes | 030 | 032.6 | 4.6 | - | - | - | - | - 3.4°/ - | 0.3 |
| | DF | MASAL | - | - | - | - | R | - | 4000 | 180 | - | 1.0 |
| HLDG | - | MASAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

**FIGARI** SUD CORSE
**PRECODING RNP Y** RWY 23

**RNP Y RWY 23**

RMK : -

MAG VAR 2020 2.7°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | PINAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | MASAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA PINAL | IF | PINAL | - | - | - | - | - | 6000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IF23Y | - | 208 | 210.5 | 10.4 | - | 3000 | - | 180 | - | RNP APCH |
| INA MASAL | IF | MASAL | - | - | - | - | - | 5000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | KF502 | - | 019 | 021.9 | 6.9 | - | - | - | 180 | - | RNP APCH |
| | TF | IF23Y | - | 262 | 265.1 | 5.3 | L | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IF23Y | - | - | - | - | - | 3000 | - | 180 | - | RNP APCH |
| | TF | FF23Y | - | 262 | 265.1 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MF23Y | Yes | 233 | 235.6 | 3.7 | - | - | - | - | -3.5 | RNP APCH |
| | TF | KF522 | Yes | 225 | 227.6 | 4.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | MASAL | Yes | - | - | - | L | - | 4000 | 185 | - | RNP APCH |



© SIA

**FIGARI** SUD CORSE
**PRECODING RNP Z** RWY 23

**RNP Z RWY 23** — MAG VAR 2020 2.7°E — REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | | | | | |
| HLDG | - | PINAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | MASAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA PINAL | IF | PINAL | - | - | - | - | - | 6000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IF23Z | - | 230 | 232.4 | 5.8 | - | 3500 | - | - | - | RNP APCH |
| INA MASAL | IF | MASAL | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | KF501 | - | 031 | 033.4 | 6.3 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IF23Z | - | 315 | 317.6 | 8.2 | - | 3500 | - | 180 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IF23Z | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FF23Z | - | 225 | 227.7 | 4.0 | - | 3500 | 3500 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW23 | Yes | 225 | 227.6 | 9.1 | - | - | - | - | -3.5 /15 | RNP APCH |
| | TF | KF520 | Yes | 225 | 227.5 | 5.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | MASAL | Yes | - | - | - | L | - | 4000 | 185 | - | RNP APCH |



© SIA

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFKF |
| Runway | 23 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E23A |
| LTP/FTP Latitude | 413035.2920N |
| LTP/FTP Longitude | 0090628.5490E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 73.7 |
| FPAP Latitude | 412941.0045N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -54.2875 |
| FPAP Longitude | 0090509.6405E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -78.9085 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 (meters) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.50 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 06 0B 06 0C 17 D0 00 01 33<br>32 05 38 67 D0 11 8A A0 E8 03<br>E1 16 E1 57 FE 87 97 FD 2C 81<br>5E 01 64 00 C8 AF EB 8E B6 44 |
| Calculated CRC Value | EB8EB644 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 25.9 |


© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID RNAV RWY 05

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 05 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : FGI | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **CORSI 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KF830 | Yes | 052 | 054.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF831 | - | - | - | - | R | 5000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | CORSI | - | 234 | 236.9 | 15.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NEGAT 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KF830 | Yes | 052 | 054.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF831 | - | - | - | - | R | 5000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | NEGAT | - | 264 | 266.7 | 55.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TINOT 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KF830 | Yes | 052 | 054.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF831 | - | - | - | - | R | 5000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | PAFFO | - | 297 | 299.9 | 76.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TINOT | - | 287 | 290.2 | 108.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KF830 | Yes | 052 | 054.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF831 | - | - | - | - | R | 5000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 313 | 315.7 | 70.9 | R | - | - | - | 1.0 |
| **LONSU 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KF830 | Yes | 052 | 054.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF831 | - | - | - | - | R | 5000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AJO | - | 319 | 321.4 | 22.9 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEBEV | - | 329 | 331.4 | 30.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 328 | 331.0 | 38.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TORTU 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KF830 | Yes | 052 | 054.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF831 | - | - | - | - | R | 5000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AJO | - | 319 | 321.4 | 22.9 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TORTU | - | 002 | 004.7 | 97.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BTA 1L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 045 | 047.5 | - | - | 500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF800 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KF820 | - | 057 | 059.9 | 7.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BTA | - | 357 | 360.0 | 51.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LONSU 1L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 045 | 047.5 | - | - | 500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF800 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KF810 | - | 316 | 319.2 | 6.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEBEV | - | 307 | 309.6 | 45.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 328 | 331 | 38.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 1L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 045 | 047.5 | - | - | 500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF800 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KF810 | - | 316 | 319.2 | 6.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 299 | 302.1 | 66.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TINOT 1L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 045 | 047.5 | - | - | 500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KF800 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KF810 | - | 316 | 319.2 | 6.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AJO | - | 273 | 276.1 | 20.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PAFFO | - | 288 | 291.0 | 55.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TINOT | - | 287 | 290.2 | 108.3 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
## SID RNAV RWY 23
Codage proposé / *Proposed coding*

| SID RNAV RWY 23 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : FGI | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LONSU 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 225 | 227.5 | - | - | 440 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KF 400 | - | 197 | 200.0 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF 410 | - | 267 | 270.0 | 8.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | SIRSA | - | 304 | 307.2 | 20.6 | - | - | - | - | RANV 1 |
| - | TF | BEBEV | - | 355 | 357.4 | 36.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LONSU | - | 328 | 331.0 | 38.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **VAREK 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 225 | 227.5 | - | - | 440 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KF 400 | - | 197 | 200.0 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF 410 | - | 267 | 270.0 | 8.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | SIRSA | - | 304 | 307.2 | 20.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | VAREK | - | 329 | 331.9 | 47.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **TINOT 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 225 | 227.5 | - | - | 440 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KF 400 | - | 197 | 200.0 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF 410 | - | 267 | 270.0 | 8.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | SIRSA | - | 304 | 307.2 | 20.6 | - | - | - | - | RANV 1 |
| - | TF | PAFFO | - | 304 | 306.7 | 48.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | TINOT | - | 287 | 290.2 | 108.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **NEGAT 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 225 | 227.5 | - | - | 440 | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | KF 400 | - | 197 | 200.0 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | NEGAT | - | 268 | 270.5 | 53.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
## SID RNAV OMNI RWY 23
Codage proposé / *Proposed coding*

**SID RNAV OMNI RWY 23**

| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : - | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | |
| **SID OMNI GIMSI** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 225 | 227.5 | - | - | 485 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | GIMSI | Yes | - | - | - | L | - | - | 210 | RNAV 1 |



© SIA

# **FIGARI** SUD CORSE
## **PRECODING STAR RNAV** (GNSS) RWY 05
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 05 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2.7 °E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **GALDA** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BTA 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BTA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF620 | - | 202 | 204.6 | 46.7 | - | 9800 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF610 | - | 202 | 204.4 | 12.0 | - | 6200 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 202 | 204.3 | 12.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **TORTU 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TORTU | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LIBLO | - | 182 | 184.8 | 68.5 | - | 10700 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | VICCO | - | 182 | 184.8 | 6.7 | - | 8600 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 182 | 184.8 | 22.2 | - | 6500 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 170 | 172.6 | 16.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **LONSU 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 148 | 150.8 | 69.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 170 | 172.6 | 16.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **VAREK 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VAREK | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 130 | 132.3 | 48.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 170 | 172.6 | 16.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **RUBAS 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RUBAS | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 107 | 109.5 | 105 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 170 | 172.6 | 16.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **NEGAT 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NEGAT | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF680 | - | 080 | 082.7 | 37.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 081 | 083.3 | 6.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **POULP 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | POULP | - | - | - | - | - | - | FL 120 | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF680 | - | 027 | 029.9 | 10.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 081 | 083.3 | 6.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **TEREZ 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TEREZ | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF640 | - | 356 | 358.2 | 10.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF630 | - | 298 | 300.4 | 5.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 235 | 238.1 | 5.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| **ASKAG 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ASKAG | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF630 | - | 246 | 248.9 | 39.9 | - | 6100 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF600 | - | 235 | 238.1 | 5.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GALDA | - | 146 | 148.3 | 5.0 | L | 4000 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# **FIGARI** SUD CORSE
## **PRECODING STAR RNAV** (GNSS) RWY 23
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 23 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **PINAL** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MASAL** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BTA 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BTA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF730 | - | 176 | 179.1 | 48.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PINAL | - | 227 | 230.1 | 4.0 | - | 6000 | - | - | RNAV 1 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **TORTU 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TORTU | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LIBLO | - | 182 | 184.8 | 68.5 | - | 10700 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | VICCO | - | 182 | 184.8 | 6.7 | - | 8600 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 182 | 184.8 | 22.2 | - | 6500 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF750 | - | 126 | 128.4 | 20.8 | - | 6100 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF700 | - | 126 | 128.6 | 7.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MASAL | - | 096 | 099.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **LONSU 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 148 | 150.8 | 69.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF750 | - | 126 | 128.4 | 20.8 | - | 6100 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF700 | - | 126 | 128.6 | 7.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MASAL | - | 096 | 099.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **VAREK 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VAREK | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 130 | 132.3 | 48.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF750 | - | 126 | 128.4 | 20.8 | - | 6100 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF700 | - | 126 | 128.6 | 7.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MASAL | - | 096 | 099.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **RUBAS 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RUBAS | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AJO | - | 107 | 109.5 | 105.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF750 | - | 126 | 128.4 | 20.8 | - | 6100 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF700 | - | 126 | 128.6 | 7.0 | - | | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MASAL | - | 096 | 099.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **NEGAT 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NEGAT | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF700 | - | 083 | 085.7 | 63.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MASAL | - | 096 | 099.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **POULP 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | POULP | - | - | - | - | - | - | FL 120 | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF700 | - | 071 | 073.8 | 32.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MASAL | - | 096 | 099.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **TEREZ 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TEREZ | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF700 | - | 046 | 048.3 | 13.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MASAL | - | 096 | 099.1 | 5.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 |
| **ASKAG 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ASKAG | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | RNAV 1 |
| - | TF | KF 730 | - | 258 | 260.7 | 11.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PINAL | - | 227 | 230.1 | 4.0 | - | 6000 | - | - | RNAV 1 |
| ← | | | | | | | | | | | |



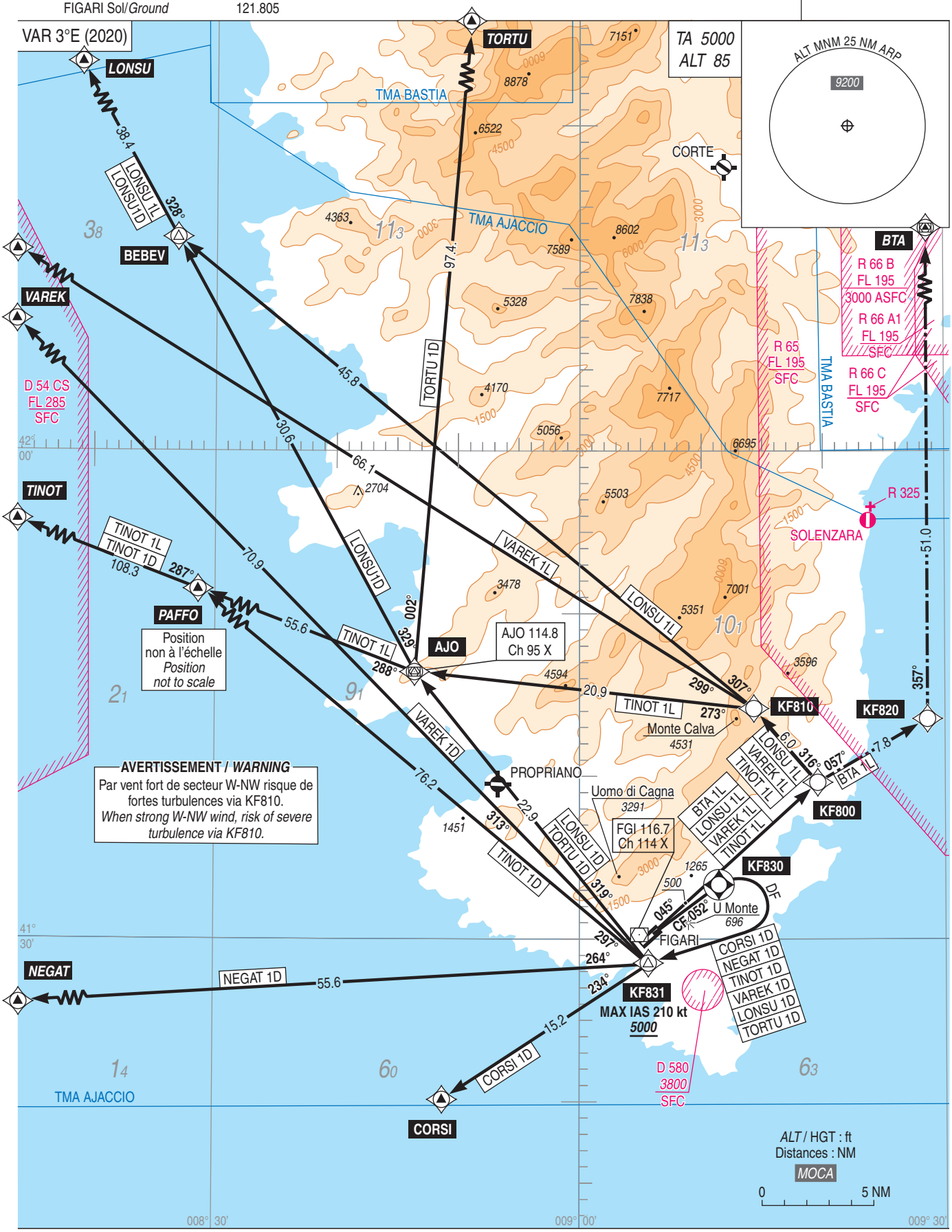
© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID RNAV RWY05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | FIGARI | 118.730 |
| APP : | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR** : | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

Sur autorisaton CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*





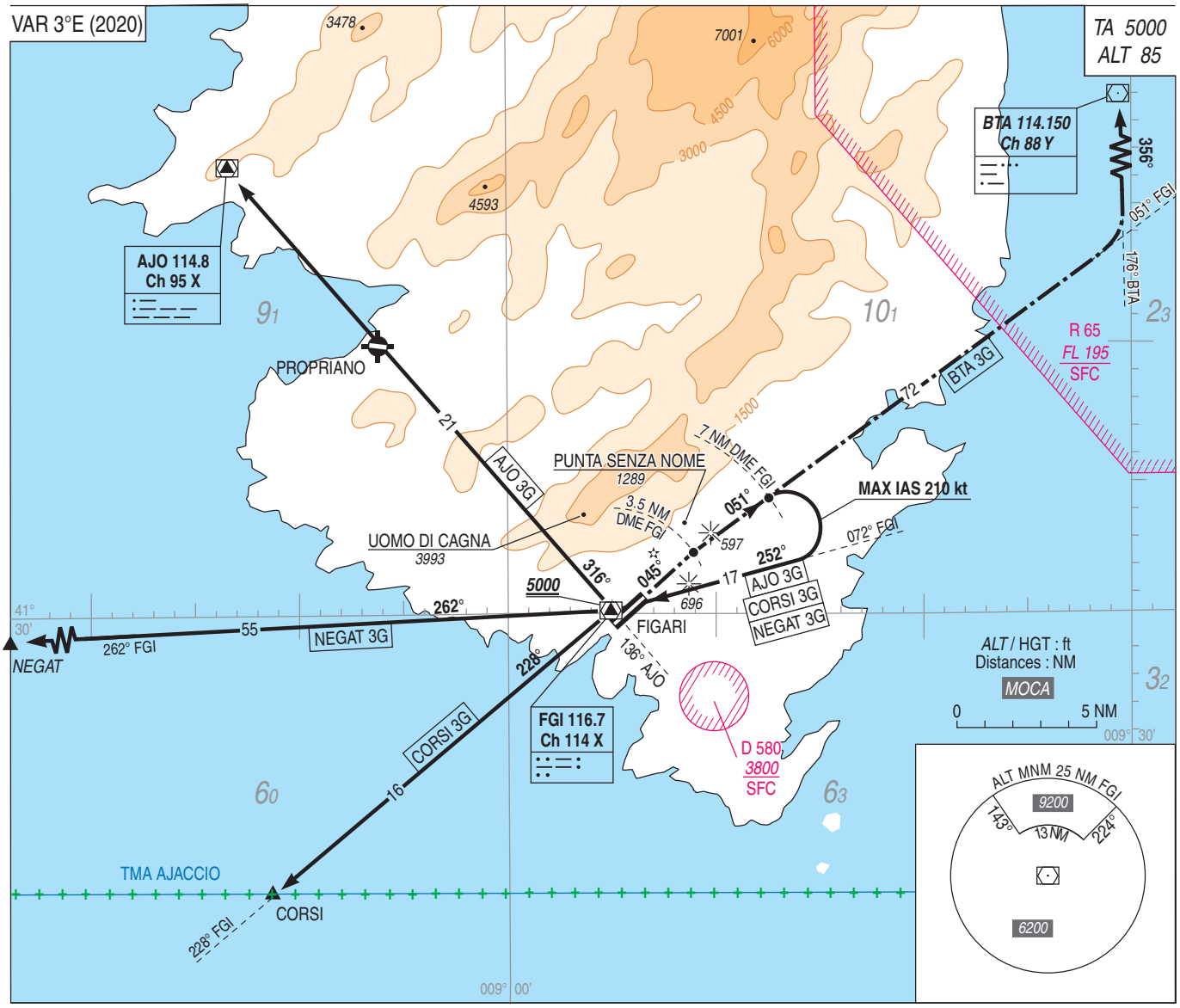

© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID CONV RWY 05

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : | FIGARI | 118.730 |
| APP : | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR** : | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

Sur autorisaton CTL
*On ATC clearance*






© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID CONV RWY 05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID CONV RWY 05** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | | |
| Climb gradient | BTA 3G<br>CORSI 3G<br>NEGAT 3G | Pentes théoriques minimales de montée :<br>La pente théorique minimale de montée est de 6,8 % jusqu'à 1500 ft, déterminée par la Punta senza Nome (1289 ft QDR 033° - 3.7 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3 % s'applique.<br><br>*Minimum theoretical climb gradients :*<br>*The minimum theoretical climb gradient is 6.8 % up to 1500 ft, determined by Punta senza Nome (1289 ft QDR 033° - 3.7 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.* | | |
| | AJO 3G | Pentes théoriques minimales de montée :<br>La pente théorique minimale de montée est de 6,8 % jusqu'à 4800 ft, déterminée par la Punta senza Nome (1289 ft QDR 033°- 3.7 NM ARP) et le relief Uomo di Cagna, 3993 ft. Puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3 % s'applique.<br><br>*Minimum theoretical climb gradients :*<br>*The minimum theoretical climb gradient is 6.8 % up to 4800 ft, determined by Punta senza Nome (1289 ft ft QDR 033°- 3.7 NM ARP) and mountain "Uomo di Cagna," 3993 ft. Then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.* | | |
| General RMK | NIL | | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BTA 3G** | Monter RM 045°. A 3,5 NM DME FGI intercepter et suivre le radial 051° FGI (RM 051°). Ensuite intercepter et suivre le radial 176° BTA (RM 356°) vers BTA.<br><br>*Climb MAG 045°. At 3.5 NM DME FGI intercept and follow RDL 051° FGI (MAG 051°). Then intercept and follow RDL 176° BTA (MAG 356°) to BTA.* | | FL80 | Ce départ pénétrant dans la zone R65 pourra ne pas être autorisé pendant l'activité de cette zone.<br>*As this SID is passing through area R65, pilots can be unauthorized to use it during the activity of this area.* |
| **AJO 3G** | Monter RM 045°. A 3,5 NM DME FGI intercepter et suivre le radial 051° FGI (RM 051°). A 7 NM DME FGI tourner à droite (MAX IAS 210 kt) pour rejoindre et suivre le radial 072° FGI (RM 252°) vers FGI. A FGI intercepter et suivre le QDR 136°AJO (RM 316°) vers AJO.<br><br>*Climb MAG 045°. At 3.5 NM DME FGI intercept and follow RDL 051° FGI (MAG 051°). At 7 NM DME FGI turn right (MAX IAS 210 kt) to join and follow RDL 072° FGI (MAG 252°) to FGI. At FGI intercept and follow QDR 136° AJO (MAG 316°) to AJO.* | | FL70 | 5000 ft MNM verticale FGI pour raison ATS.<br><br>*5000 ft MNM over FGI due to ATS.* |
| **CORSI 3G** | Monter RM 045°. A 3,5 NM DME FGI intercepter et suivre le radial 051° FGI (RM 051°). A 7 NM DME FGI tourner à droite (MAX IAS 210 kt) pour rejoindre et suivre le radial 072° FGI (RM 252°) vers FGI. A FGI suivre le radial 228° FGI (RM 228°) vers CORSI.<br><br>*Climb MAG 045°. At 3.5 NM DME FGI intercept and follow RDL 051° FGI (MAG 051°). At 7 NM DME FGI turn right (MAX IAS 210 kt) to join and follow RDL 072° FGI (MAG 252°) to FGI. At FGI follow RDL 228° FGI (MAG 228°) to CORSI.* | | Niveau de transition<br>*Transition level* | 5000 ft MNM verticale FGI pour raison ATS.<br><br>*5000 ft MNM over FGI due to ATS.* |
| **NEGAT 3G** | Monter RM 045°. A 3,5 NM DME FGI intercepter et suivre le radial 051° FGI (RM 051°). A 7 NM DME FGI tourner à droite (MAX IAS 210 kt) pour rejoindre et suivre le radial 072° FGI (RM 252°) vers FGI. A FGI suivre le radial 262° FGI (RM 262°) vers NEGAT.<br><br>*Climb MAG 045°. At 3.5 NM DME FGI intercept and follow RDL 051° FGI (MAG 051°). At 7 NM DME FGI turn right (MAX IAS 210 kt) to join and follow RDL 072° FGI (MAG 252°) to FGI. At FGI follow RDL 262° FGI (MAG 262°) to NEGAT.* | | Niveau de transition<br>*Transition level* | 5000 ft MNM verticale FGI pour raison ATS.<br><br>*5000 ft MNM over FGI due to ATS.* |

| **Conventional Multidirectional departures RWY 05** |
|---|
| NIL |



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID RNAV RWY 05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| ☛ | SID RNAV RWY05 | |
|---|---|---|
| CAT | A B C | |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only.* | |
| Climb gradient | Au-delà des pentes minimales théoriques de montée indiquées, la pente minimale théorique réglementaire de 3,3 % s'applique.<br>*Beyond minimum theoretical climb gradient indicated, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.* | |
| | Pentes ATS : voir **RMK.**<br>*ATS climb gradient : see* **RMK.** | |
| | CORSI 1D<br>NEGAT 1D<br>TINOT 1D | La pente minimale théorique est 6,7 % à maintenir jusqu'à 1500 ft, déterminée par le relief U Monte 696 ft, QDR 064°, 2,4 NM de l'ARP.<br>*The minimum theoretical climb gradient is 6.7 % up to 1500 ft determined by mountain U Monte 696 ft QDR 064°, 2.4 NM from ARP.* |
| | VAREK 1D<br>LONSU 1D<br>TORTU 1D | La pente minimale théorique est 6,7 % à maintenir jusqu'à 3000 ft, déterminée par le relief U Monte 696 ft, QDR 064°, 2,4 NM de l'ARP et par le relief 3291 ft de l'Uomu di Cagna QDR 329° 4 NM de l'ARP.<br>*The minimum theoretical climb gradient is 6.7 % up to 3000 ft, determined by mountain U Monte 696 ft QDR 064°, 2.4 NM from ARP, and by mountain "Uomu di Cagna" 3291 ft , QDR 329° 4 NM from l'ARP.* |
| | BTA 1L | La pente minimale théorique est 6,2 % à maintenir jusqu'à 1500 ft, déterminée par le relief 1265 ft QDR 031°, 4,4 NM de l'ARP.<br>*The minimum theoretical climb gradient is 6.2 % up to 1500 ft, determined by mountain 1265 ft QDR 031°, 4.4 NM from ARP.* |
| | LONSU 1L | La pente minimale théorique est 6,5 % à maintenir jusqu'à 6200 ft, déterminée par le relief Monte Calva 4531 ft et le sommet 5351 ft à 39 NM en amont de BEBEV .<br>*The minimum theoretical climb gradient is 6.5 % up to 6200 ft, determined by mountain Monte Calva 4531 ft and peak 5351 ft 39 NM before BEBEV.* |
| | VAREK 1L<br>TINOT 1L | La pente minimale théorique est 6,5 % à maintenir jusqu'à 6000 ft, déterminée par le relief Monte Calva 4531 ft.<br>*The minimum theoretical climb gradient is 6.5 % up to 6000 ft, determined by mountain Monte Calva 4531 ft.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **CORSI 1D** | Monter RM 052° vers KF830, puis tourner à droite direct vers KF831, MAX IAS 210 kt, puis vers CORSI.<br>*Climb MAG 052° to KF830, then turn right direct to KF831, MAX IAS 210 kt, then to CORSI.* | Niveau de transition *Transition level* | 5000 ft MNM à / *at* KF831 pour ATS / *for ATS.* |
| **NEGAT 1D** | Monter RM 052° vers KF830, puis tourner à droite direct vers KF831, MAX IAS 210 kt, puis vers NEGAT.<br>*Climb MAG 052° to KF830, then turn right direct to KF831, MAX IAS 210 kt, then to NEGAT.* | Niveau de transition *Transition level* | 5000 ft MNM à / *at* KF831 pour ATS / *for ATS.* |
| **TINOT 1D** | Monter RM 052° vers KF830, puis tourner à droite direct vers KF831, MAX IAS 210 kt, puis vers PAFFO et TINOT.<br>*Climb MAG 052° to KF830, then turn right direct to KF831, MAX IAS 210 kt, then to PAFFO and TINOT.* | Niveau de transition *Transition level* | 5000 ft MNM à / *at* KF831 pour ATS / *for ATS.* |
| **VAREK 1D** | Monter RM 052° vers KF830, puis tourner à droite direct vers KF831, MAX IAS 210 kt, puis vers VAREK.<br>*Climb MAG 052° to KF830, then turn right direct to KF831, MAX IAS 210 kt, then to VAREK.* | Niveau de transition *Transition level* | 5000 ft MNM à / *at* KF831 pour ATS / *for ATS.* |



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
## SID RNAV RWY 05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY05 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **LONSU 1D** | Monter RM 052° vers KF830, puis tourner à droite direct vers KF831, MAX IAS 210 kt, puis vers AJO, BEBEV et LONSU.<br>*Climb MAG 052° to KF830, then turn right direct to KF831, MAX IAS 210 kt, then to AJO, BEBEV and LONSU.* | Niveau de transition *Transition level* | 5000 ft MNM à */ at* KF831 pour ATS / *for ATS.* |
| **TORTU 1D** | Monter RM 052° vers KF830, puis tourner à droite direct vers KF831, MAX IAS 210 kt, puis vers AJO et TORTU.<br>*Climb MAG 052° to KF830, then turn right direct to KF831, MAX IAS 210 kt, then to AJO and TORTU.* | FL120 | 5000 ft MNM à / *at* KF831 pour ATS / *for ATS.* |
| **BTA 1L**<br>Sur autorisation CTL / *On ATC clearance* | Monter RM 045°, à 500 ft ou au-dessus, direct vers KF800, puis vers KF820 et BTA.<br>*Climb MAG 045°, at 500 ft or above, direct to KF800, then to KF820 and BTA.* | FL80 | Pente ATS 6,2 % à maintenir jusqu'à 3000 ft puis 3,3 % pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*ATS climb gradient 6.2 % up to 3000 ft then 3.3 % to remain in ATC airspace.* |
| **LONSU 1L** | Monter RM 045°, à 500 ft ou au-dessus, direct vers KF800, puis tourner à gauche vers KF810, BEBEV et LONSU.<br>*Climb MAG 045°, at 500 ft or above, direct to KF800, then turn left to KF810, BEBEV and LONSU.* | FL90 | Pente ATS à maintenir jusqu'au FL 90 pour rester en espace aérien contrôlé :<br>9,4 % si QNH >1013<br>8,6 % si QNH ≤1013<br>*ATS climb gradient up to FL90 to remain in ATC airspace :*<br>*9.4 % if QNH >1013*<br>*8.6 % if QNH ≤1013* |
| **VAREK 1L** | Monter RM 045°, à 500 ft ou au-dessus, direct vers KF800, puis tourner à gauche vers KF810 et VAREK.<br>*Climb MAG 045°, at 500 ft or above, direct to KF800, then turn left to KF810 and VAREK.* | FL80 | |
| **TINOT 1L** | Monter RM 045°, à 500 ft ou au-dessus, direct vers KF800, puis tourner à gauche vers KF810, AJO, PAFFO et TINOT.<br>*Climb MAG 045°, at 500 ft or above, direct to KF800, then turn left to KF810, AJO, PAFFO and TINOT.* | FL80 | |

| Multidirectional departures RWY 05 |
|---|
| **NIL** |

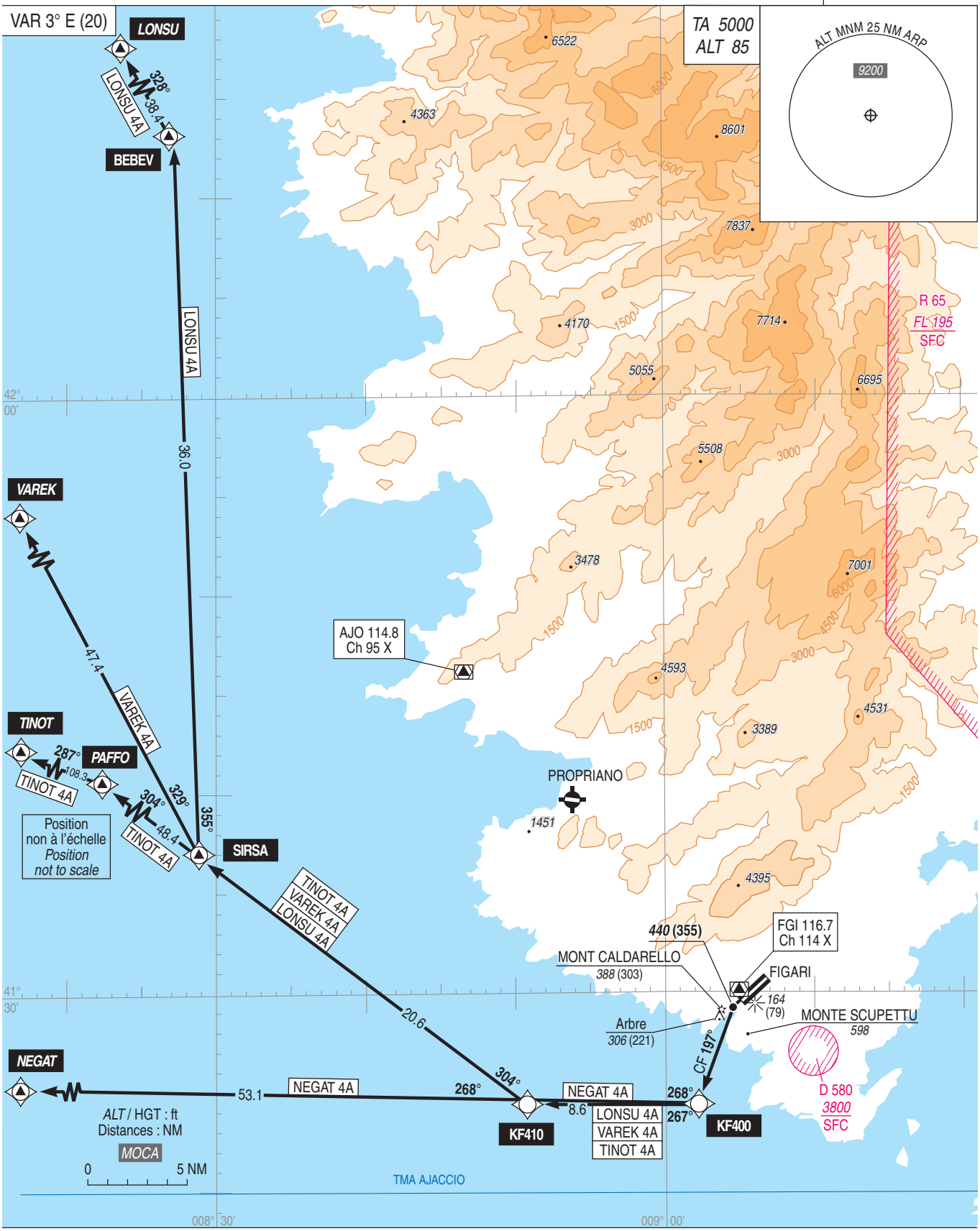


© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID RNAV RWY23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : | FIGARI | 118.730 |
| APP : | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR** : | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

**RNAV 1**
GNSS requis /*required*






© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID RNAV RWY 23

| SID RNAV RWY 23 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS requis / *required.* |
| Climb gradient | Pentes minimales théoriques de montée :<br>La pente minimale théorique de montée est de 8,7 % jusqu'à 1000 ft, déterminée par le MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1,8 NM ARP). Puis, une pente minimale théorique de montée de 3,3 % s'applique.<br><br>Si on fait abstraction du MONT CALDARELLO la pente théorique minimale de montée est de 6,6 % jusqu'à 600 ft, déterminée par un arbre (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP), puis la pente théorique minimale de 3,3 % s'applique.<br><br>*Minimum theoretical climb gradients :*<br>*The minimum theoretical climb gradient is 8.7 % up to 1000 ft, determined by MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1.8 NM ARP). Then, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.*<br><br>*If MONT CALDARELLO is disregarded the minimum theoretical climb gradient is 6.6 % up to 600 ft, determined by a tree (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LONSU 4A** | Monter sur la route 225° MAG. Ne pas virer avant la DER. A 440 ft (355 ft) tourner à gauche vers KF400 sur la route 197° MAG, puis vers KF410, puis vers SIRSA, puis vers BEBEV, puis vers LONSU.<br><br>*Climb on track 225° MAG. Do not turn before DER. At 440 ft (355 ft) turn left to KF400 MAG 197°, then to KF410, then to SIRSA, then to BEBEV, then to LONSU.* | 3000 ft | NIL |
| **VAREK 4A** | Monter sur la route 225° MAG. Ne pas virer avant la DER. A 440 ft (355 ft) tourner à gauche vers KF400 sur la route 197° MAG, puis vers KF410, puis vers SIRSA, puis VAREK.<br><br>*Climb on track 225° MAG. Do not turn before DER. At 440 ft (355 ft) turn left to KF400 MAG 197°, then to KF410, then to SIRSA, then to VAREK.* | 3000 ft | NIL |
| **TINOT 4A** | Monter sur la route 225° MAG. Ne pas virer avant la DER. A 440 ft (355 ft) tourner à gauche vers KF400 sur la route 197° MAG, puis vers KF410, puis vers SIRSA, puis vers PAFFO, puis vers TINOT.<br><br>*Climb on track 225° MAG. Do not turn before DER. At 440 ft (355 ft) turn left to KF400 MAG 197°, then to KF410, then to SIRSA, then to PAFFO, then to TINOT.* | 3000 ft | NIL |
| **NEGAT 4A** | Monter sur la route 225° MAG. Ne pas virer avant la DER. A 440 ft (355 ft) tourner à gauche vers KF400 sur la route 197° MAG, puis vers NEGAT.<br><br>*Climb on track 225° MAG. Do not turn before DER. At 440 ft (355 ft) turn left to KF400 MAG 197°, then to NEGAT.* | 3000 ft | NIL |

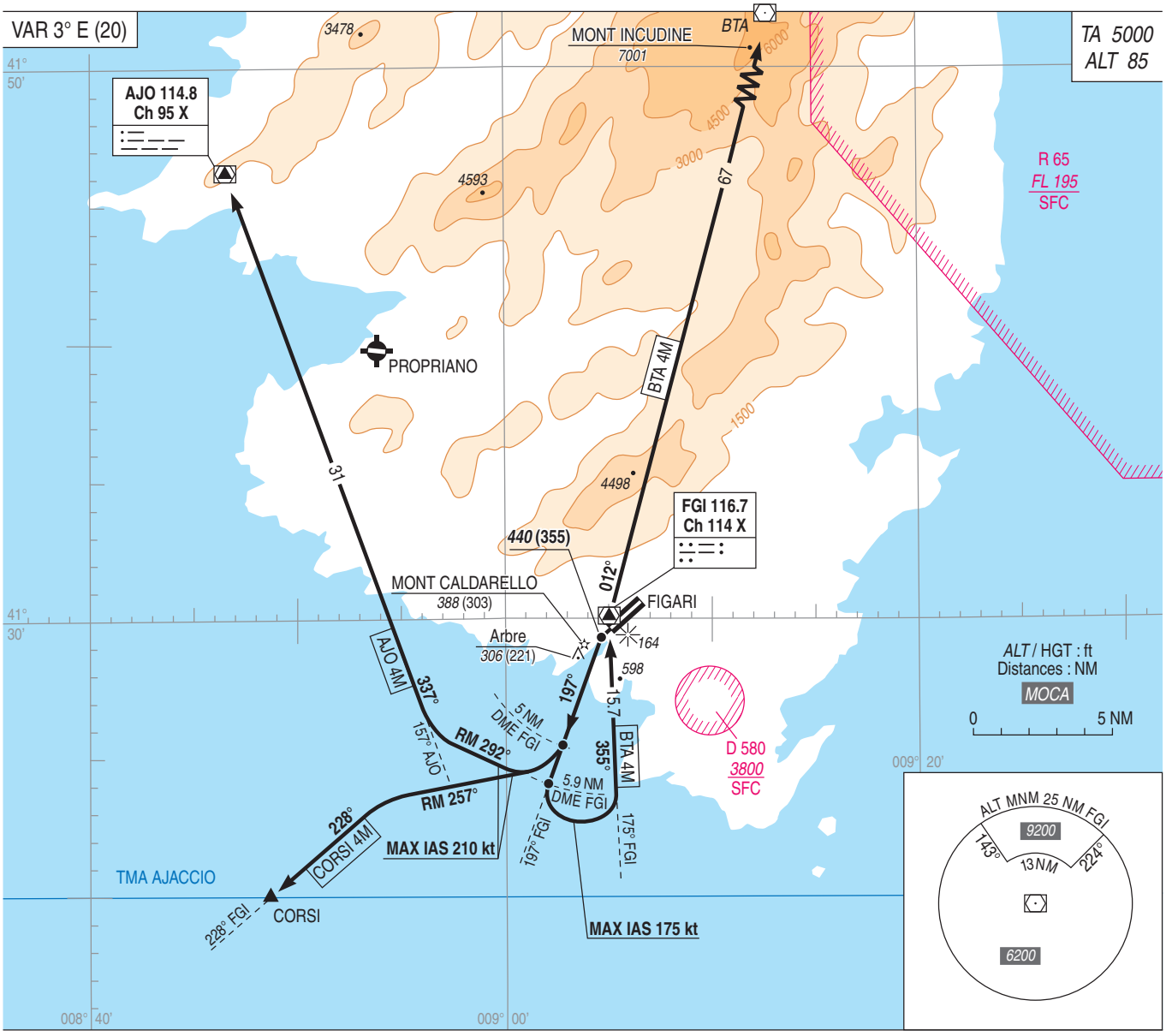
| **Omnidirectional departures RWY 23** |
|---|
| Voir AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV OMNI : départ RNAV GIMSI omnidirectionnel type B RWY23.<br><br>*See AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV OMNI : type B RWY23 GIMSI RNAV omnidirectional departure.* |



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
## SID CONV RWY 23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | FIGARI | 118.730 |
| APP : | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR** : | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |






© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# SID CONV RWY 23

| SID CONV RWY 23 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| ☛ Climb gradient | BTA 4M - Pentes théoriques minimales de montée - La pente théorique minimale de montée est de 8,7 % jusqu'à 4600 ft déterminée par le MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1,8 NM ARP) et le MONT INCUDINE (7001 ft), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3 % s'applique - Si on fait abstraction du MONT CALDARELLO la pente théorique minimale de montée est de 6,6 % jusqu'à 5700 ft, déterminée par un arbre (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP) et le MONT INCUDINE (7001 ft), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3 % s'applique.<br>*Minimum theoretical climb gradients - The minimum theoretical climb gradient is 8.7 % up to 4600 ft, determined by MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1,8 NM ARP). And by MONT INCUDINE (7001 ft), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies - If MONT CALDARELLO is disregarded the minimum theoretical climb gradient is 6.6 % up to 6000 ft, determined by a tree (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP) and MONT INCUDINE (7001 ft), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.*<br><br>AJO 4M et CORSI 4M - Pentes théoriques minimales de montée - La pente théorique minimale de montée est de 8,7 % jusqu'à 1000 ft, déterminée par le MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1.8 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3 % s'applique - Si on fait abstraction du MONT CALDARELLO la pente théorique minimale de montée est de 6,6 % jusqu'à 600 ft, déterminée par un arbre (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3% s'applique.<br>*Minimum theoretical climb gradients - The minimum theoretical climb gradient is 8.7 % up to 1000 ft, determined by MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1.8 NM ARP). Then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies - If MONT CALDARELLO is disregarded the minimum theoretical climb gradient is 6.6 % up to 600 ft, determined by a tree (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.* |
| General RMK | NIL |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ☛ **BTA 4M** | Monter sur la route 225° MAG. Ne pas virer avant la DER. A 440 ft (355 ft) intercepter et suivre le radial 197° FGI (RM 197°). A 5.9 NM DME FGI tourner à gauche (MAX IAS 175 kt) pour rejoindre et suivre le radial 175° FGI (RM 355°) vers FGI. A FGI, suivre le radial 012° FGI (RM 012°) vers BTA (ce départ pénétrant dans les zones R65 et R66 B pourra ne pas être autorisé pendant l'activité de ces zones).<br><br>*Climb on track 225° MAG. Do not turn before DER. At 440 ft (355 ft) intercept and follow RDL 197° FGI (MAG 197°). At 5.9 NM DME FGI turn left (MAX IAS 175 kt) to join and follow RDL 175° FGI (MAG 355°) to FGI. At FGI, follow RDL 012° FGI (MAG 012°) to BTA (as this SID is passing through areas R65 and R66B, pilots can be unauthorized to use it during the activity of these areas).* | FL110 | NIL |
| ☛ **AJO 4M** | Monter sur la route 225° MAG. Ne pas virer avant la DER. A 440 ft (355 ft) intercepter et suivre le radial 197° FGI (RM 197°). A 5 NM DME FGI tourner à droite (MAX IAS 210 kt) RM 292° pour intercepter et suivre le radial 157° AJO (RM 337°) vers AJO.<br><br>*Climb on track 225° MAG. Do not turn before DER. At 440 ft (355 ft) intercept and follow RDL 197° FGI (MAG 197°). At 5 NM DME FGI turn right (MAX IAS 210kt) MAG 292° to intercept and follow RDL 157° AJO (MAG 337°) to AJO.* | FL60 | NIL |
| ☛ **CORSI 4M** | Monter sur la route 225° MAG. Ne pas virer avant la DER. A 440 ft (355 ft) intercepter et suivre le radial 197° FGI (RM 197°). A 5 NM DME FGI tourner à droite (MAX IAS 210 kt) RM 257° pour intercepter et suivre le radial 228° FGI (RM 228°) vers CORSI.<br><br>*Climb on track 225° MAG. Do not turn before DER. At 440 ft (355 ft) intercept and follow RDL 197° FGI (MAG 197°). At 5 NM DME FGI turn right (MAX IAS 210kt) MAG 257° to intercept and follow RDL 228° FGI (MAG 228°) to CORSI.* | 3000 ft | NIL |

| **Omnidirectional departures RWY 23** |
|---|
| NIL |

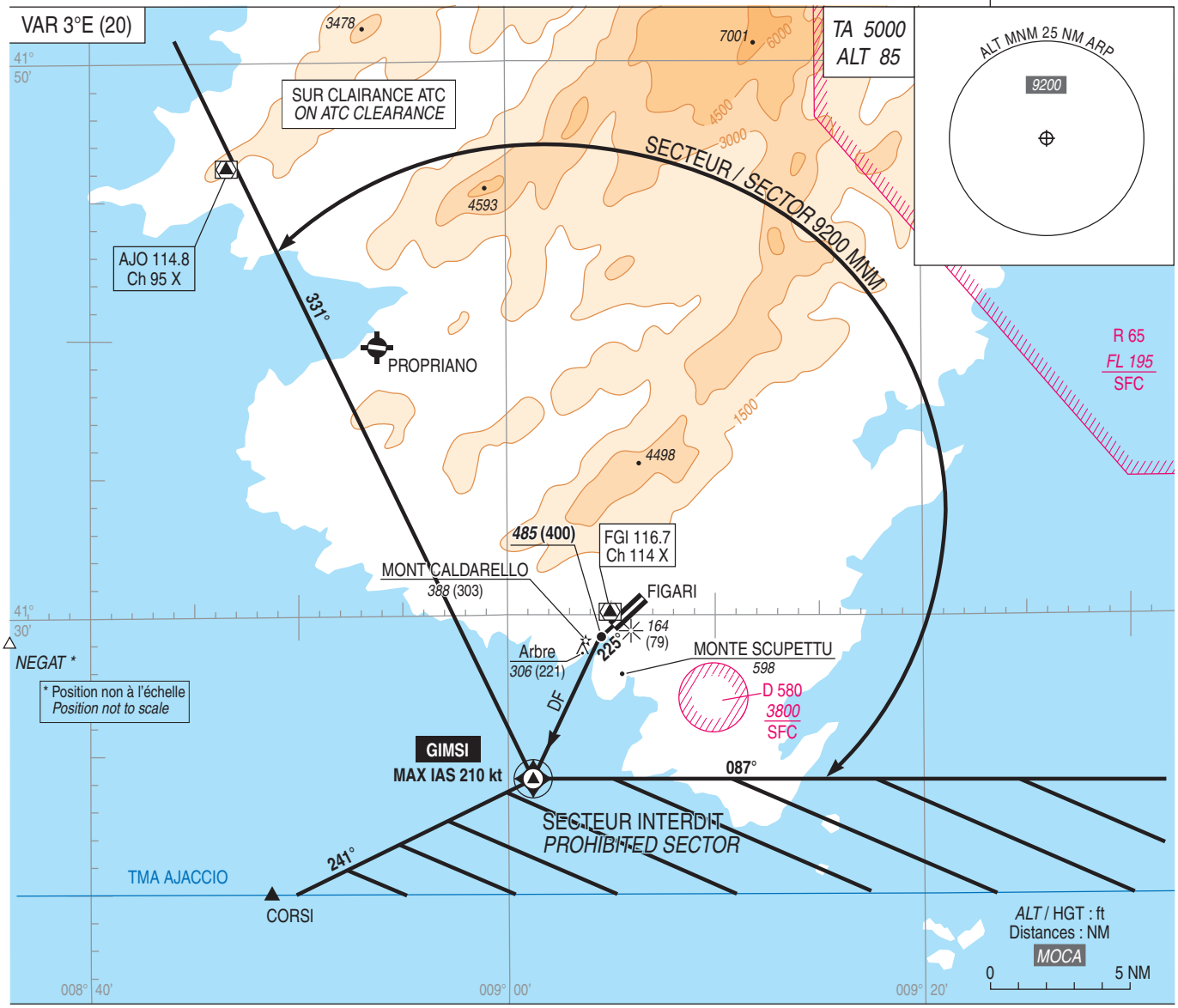


© SIA

# FIGARI SUD CORSE
## DEPART RNAV GIMSI OMNIDIRECTIONNEL TYPE B RWY23
*TYPE B RWY23 GIMSI RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : | FIGARI | 118.730 |
| APP : | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR** : | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

**RNAV 1**
GNSS requis /*required*




Monter sur la route **225° MAG**. A *485 ft* (400 ft), tourner **à gauche** direct vers **GIMSI**.
A **GIMSI** (MAX IAS 210 kt), tourner **à droite** route spécifiée en montée vers le niveau assigné.

**Pentes théoriques minimales de montée**
La pente théorique minimale de montée est 8.7% jusqu'à 1000 ft, déterminée par le MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1.8 NM ARP) puis la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique.
Si on fait abstraction du MONT CALDARELLO , la pente théorique minimale de montée est 6.6% jusqu'à 600 ft, déterminée par un arbre (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP) et le MONTE SCUPETTU (598 ft), puis la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique.

**Hors guidage radar**
Secteur sud GIMSI interdit.
Altitude minimale à l'Est du radial 331° jusqu'à 25 NM de GIMSI : *9200 ft.*

**Panne de radiocommunication**
En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec le relief, au premier FL de sécurilté, puis reprendre la montée vers le FL de croisière.

*Climb **MAG 225°**. At 485 ft (400 ft), turn **left** direct to **GIMSI**.*
*At **GIMSI** (MAX IAS 210 kt), turn **right** specified route climbing to the assigned FL.*

***Minimum theoretical climb gradient***
*The minimum theoretical climb gradient is 8.7% untill 1000 ft, determined by MONT CALDARELLO (388 ft QDR 232° - 1.8 NM ARP), then, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies*
*If MONT CALDARELLO is disregarded, the minimum theoretical climb gradient is 6.6% untill 600 ft, determined by a tree (306 ft QDR 231° - 2 NM ARP) and MONTE SCUPETTU (598 ft) then, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*

***Without radar vectoring***
*South sector of GIMSI prohibited.*
*MNM ALT East of 331° radial up to 25 NM of GIMSI : 9200 ft.*

***Radio communication failure***
*On VMC : turn back and land at aerodrome.*
*On IMC : proceed at the last assigned FL to the TMA limits or, if unable to fly at the last assigned FL due to relief, fly at the first safe FL, then begin climbing to the cruising FL.*



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# STAR RNAV RWY 05

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

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS :** | FIGARI | 118.730 |
| APP : | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR :** | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

sur autorisation du CTL
*on ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 3°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP
9200

TMA NICE

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
***FL 230*** à 50 NM d'AJO
sur STAR et hors STAR.
***FL 230*** *at 50 NM AJO*
*on STAR and out of STAR.*

**LONSU**
148°
LONSU 2R
89

**RUBAS**
107°
RUBAS 2R
105

**VAREK**
130°
VAREK 2R
49.2

RNAV HLDG
**GALDA**
MAX IAS 200 kt
146° *Right*
T 1 min
***FL080***
***4000***
3900

**KF680**
081°

37.6

**NEGAT**
080°
NEGAT 2R

10.7
027°
POULP 2R

**POULP**
***FL 120***

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 — 10 NM

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFKF.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See special instructions AD 2 LFKF.22*



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
## STAR CONV RWY 05
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS :** | FIGARI | 118.730 |
| **APP :** | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR :** | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

sur autorisation du CTL
*on ATC clearance*

VAR 3°E (2020)




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFKF.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See special instructions AD 2 LFKF.22*



© SIA

# FIGARI SUD CORSE
# STAR RNAV RWY 23

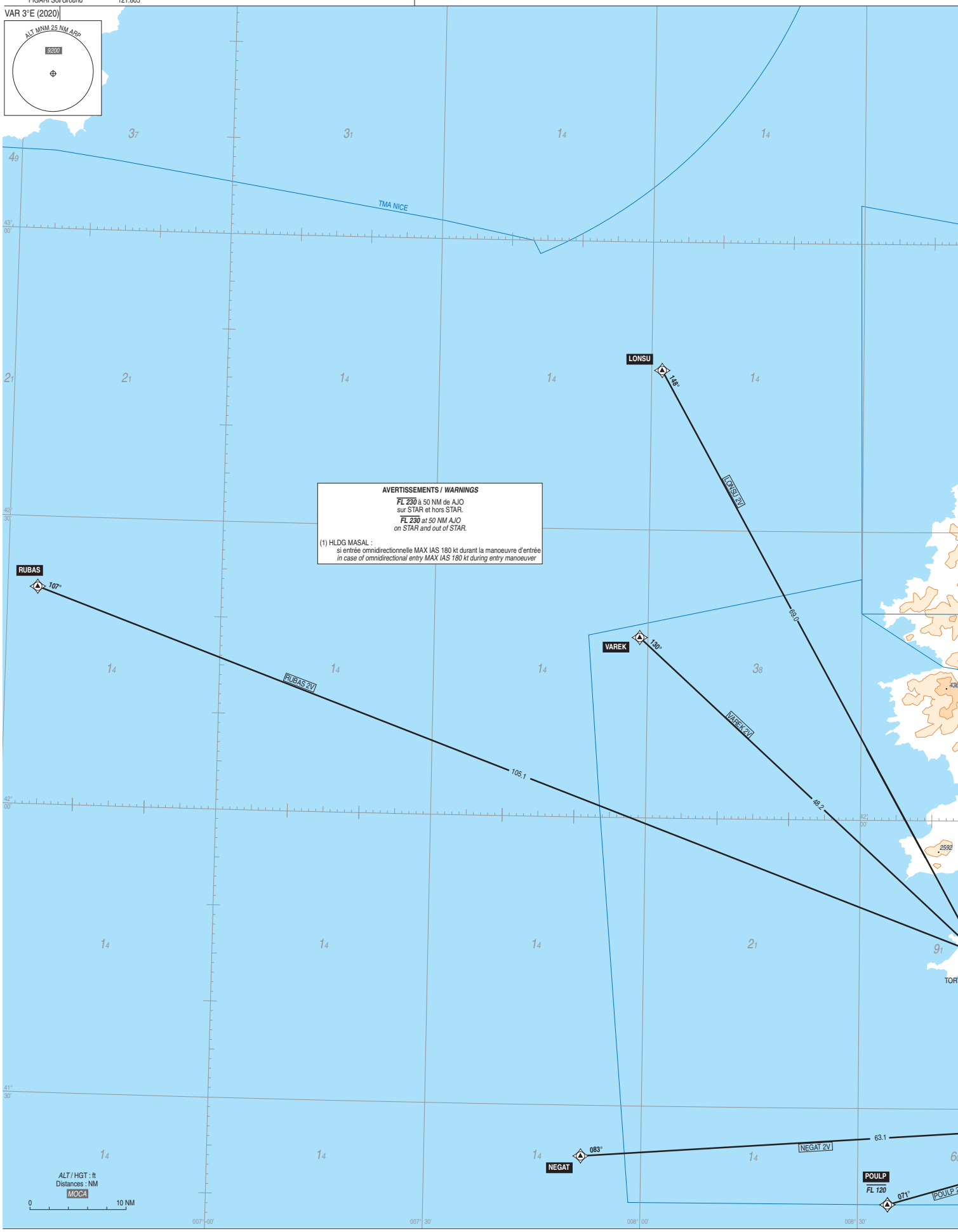
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS :** | FIGARI | 118.730 |
| **APP :** | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR :** | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

sur autorisation du CTL
*on CTL clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 3°E (2020)




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFKF.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See special instructions AD 2 LFKF.22*



© SIA

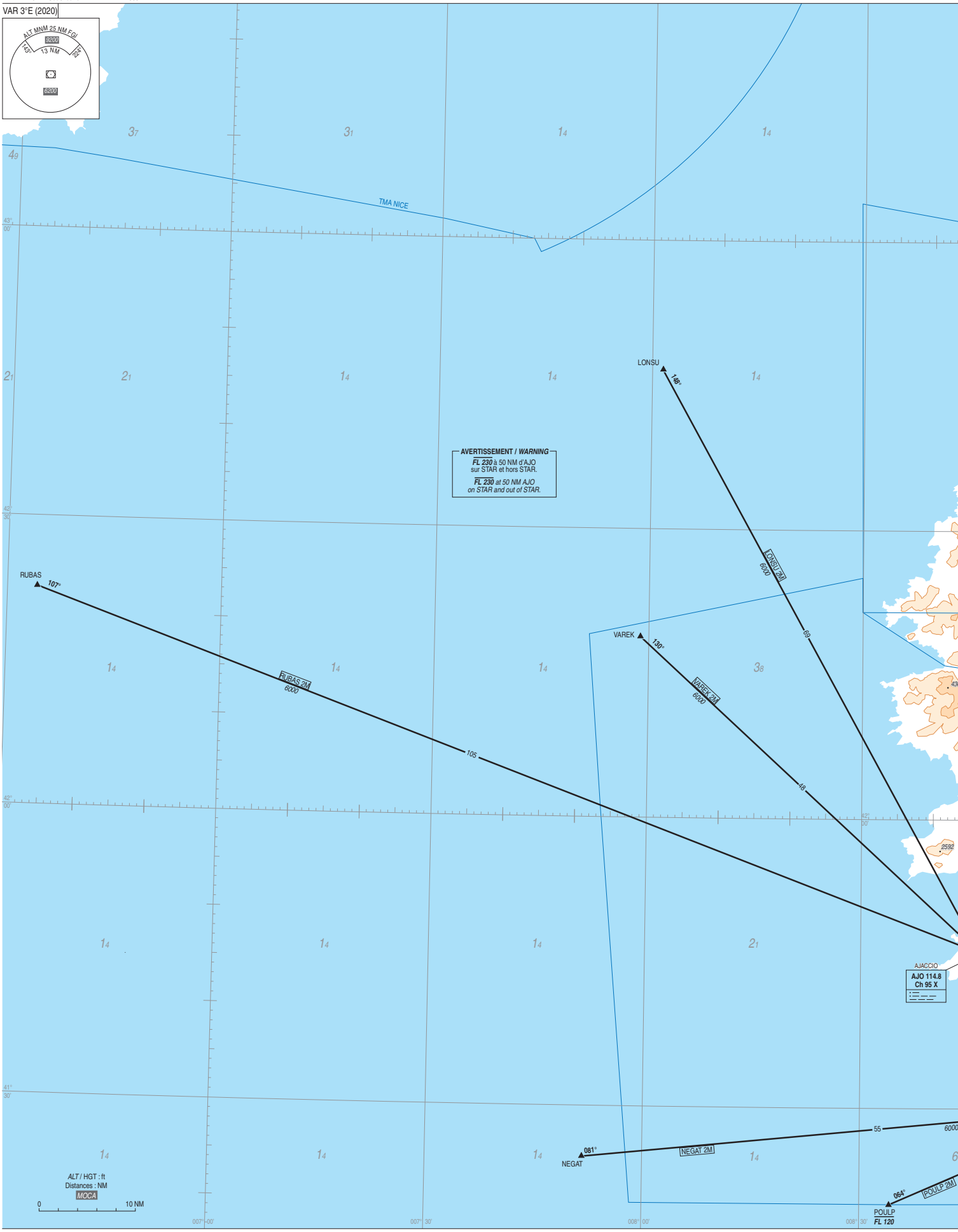
# FIGARI SUD CORSE
# STAR CONV RWY 23

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

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS :** | FIGARI | 118.730 |
| **APP :** | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 |
| **TWR :** | FIGARI Tour/*Tower* | 120.300 |
| | FIGARI Sol/*Ground* | 121.805 |

sur autorisation du CTL
*on ATC clearance*

VAR 3°E (2020)




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFKF.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See special instructions AD 2 LFKF.22*



© SIA

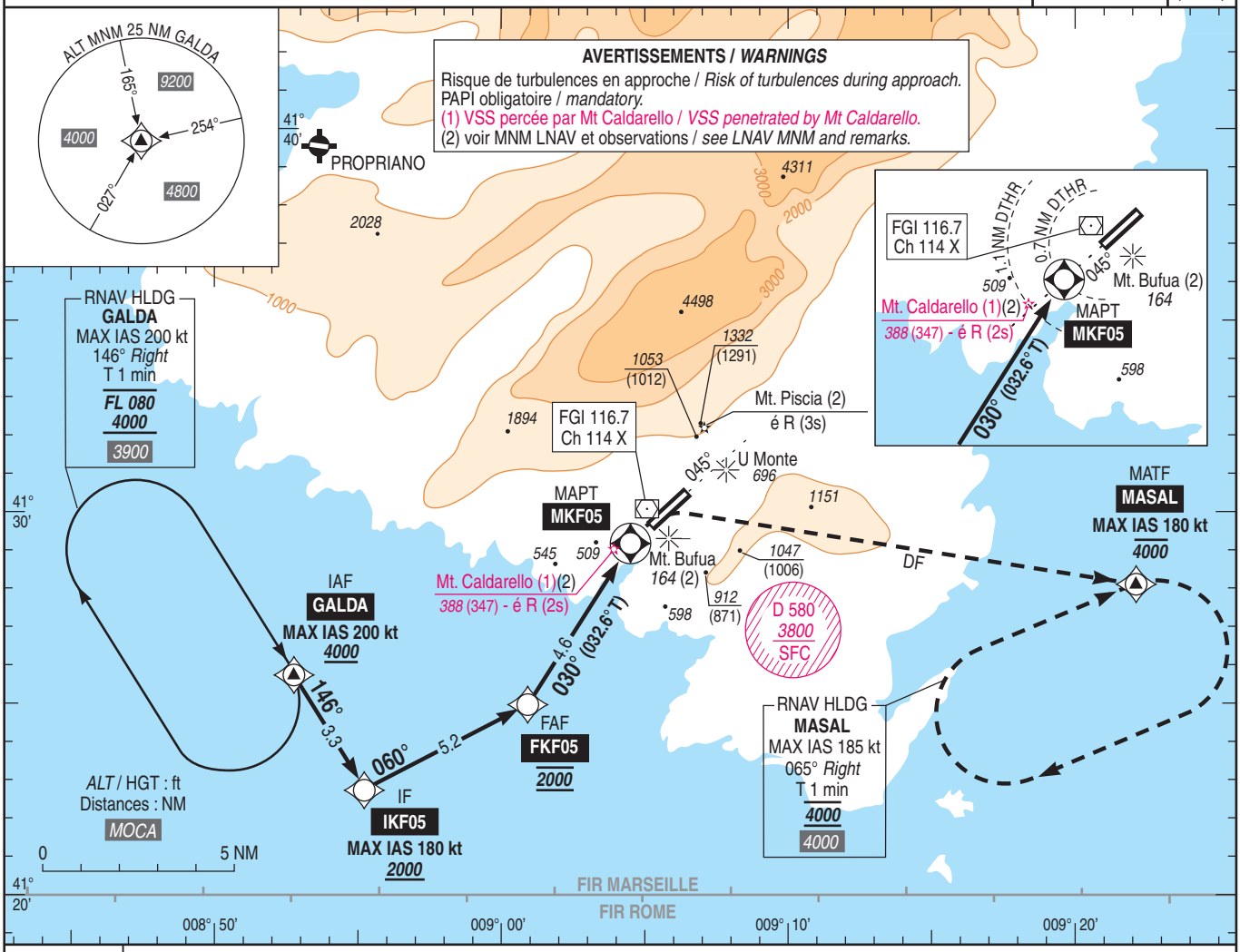
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 85,* ***DTHR : 41 (2 hPa)***

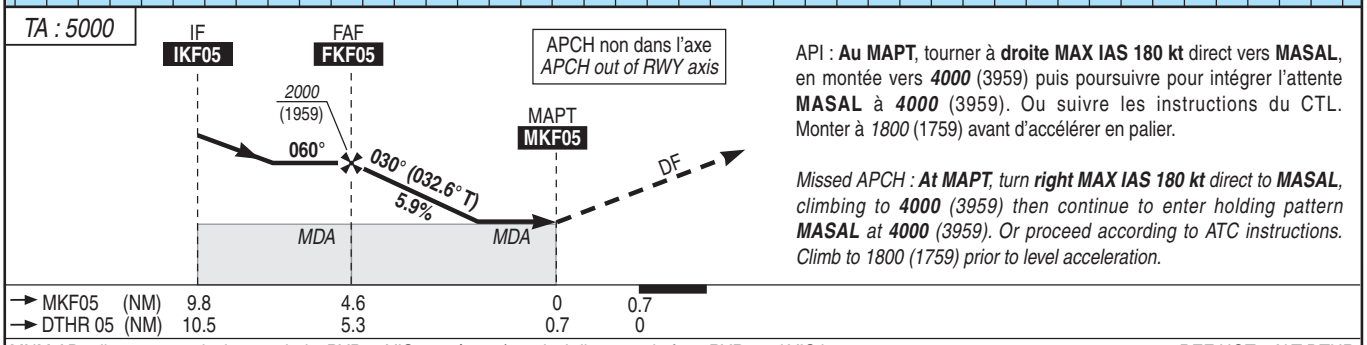
**FIGARI** SUD CORSE

**RNP** RWY 05

**ATIS** : FIGARI 118.730
APP : AJACCIO Approche / *Approach* 121.050
**TWR** : FIGARI Tour / *Tower* 120.300

**RNP APCH** | VAR 3°E (2020)




API : **Au MAPT**, tourner à **droite MAX IAS 180 kt** direct vers **MASAL**, en montée vers ***4000*** (3959) puis poursuivre pour intégrer l'attente **MASAL** à ***4000*** (3959). Ou suivre les instructions du CTL. Monter à *1800* (1759) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH :* ***At MAPT****, turn* ***right MAX IAS 180 kt*** *direct to* ***MASAL****, climbing to* ***4000*** *(3959) then continue to enter holding pattern* ***MASAL*** *at* ***4000*** *(3959). Or proceed according to ATC instructions. Climb to 1800 (1759) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV (3) API 2.5 % | | | LNAV (3) API 3 % | | | LNAV (3) API 4 % | | | LNAV (3) API 5 % | | | MVL / *Circling* (4) HJ seulement *Daytime only* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A B | ***1150*** (1110) | 5000 | 1105 | ***1110*** (1070) | 4900 | 1061 | ***1020*** (980) | 4500 | 973 | ***940*** (900) | 4000 | 896 | ***1400*** (1360)<br>***1540*** (1500) | 5000<br>5000 | 1357<br>1492 |
| C | ***1170*** (1130) | 5000 | 1122 | ***1130*** (1090) | 4900 | 1082 | ***1050*** (1010) | 4900 | 1001 | ***970*** (920) | 4300 | 920 | ***1780*** (1740) | 5000 | 1734 |

**DIST MKF05**

| NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1790*** (1749) | ***1430*** (1389) | ***1060*** (1019) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / Loss of *GNSS guidance during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5.
(3) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : feux à éclats séquentiels, feux d'identification de piste 05 et Piscia, Bufua, Caldarello selon conditions / *Procedure cannot be used at night if the following lights are not operating : flashing sequential lights, RWY 05 identification lights and Piscia, Bufua, Caldarello according to conditions :* voir/*see* AD 2 LFKF.23.
(4) MVL interdite au Nord-Ouest de la piste / *Circling prohibited North-West of runway.*

| FKF05 - MKF05 4.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3 min 56 | 3 min 14 | 2 min 45 | 2 min 24 | 2 min 07 | 1 min 54 | 1 min 43 |
| VSP (ft/min) | 420 | 510 | 600 | 690 | 780 | 870 | 960 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

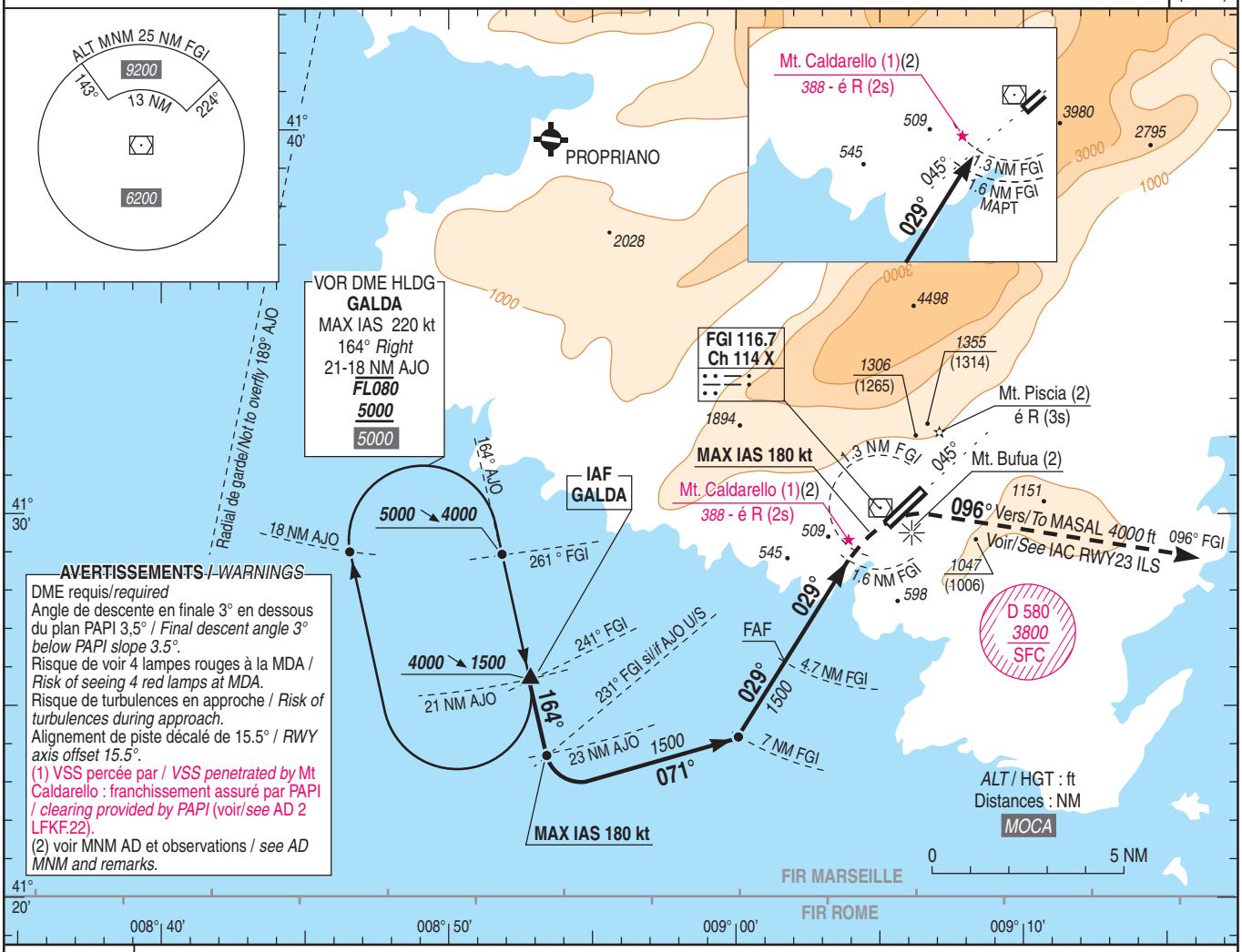
*ALT AD : 85,* ***DTHR : 41 (2 hPa)***

**FIGARI** SUD CORSE

VOR RWY 05

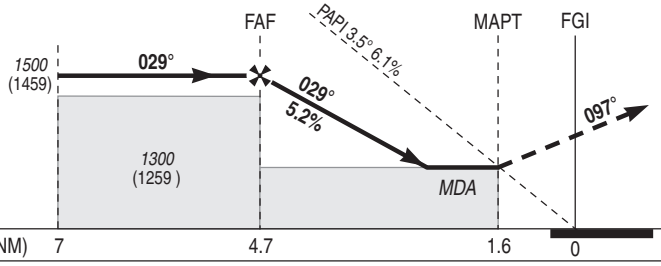
**ATIS** : FIGARI 118.730
APP : AJACCIO Approche / *Approach* 121.050
**TWR** : FIGARI Tour / *Tower* 120.300 (voir / *see* ADC 01)

VAR
3°E
(2020)




TA : 5000

APCH non dans l'axe / *APCH out of RWY axis*




API : Au **MAPT**, tourner à **droite** pour intercepter et suivre le **RDL 096° FGI** (RM 096°) en montée vers ***4000*** (3959). A **13 NM DME FGI**, intégrer l'attente **MASAL** à ***4000*** (3959). Monter à *2000* (1959) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***MAPT*** *turn* ***right*** *to intercept and follow* ***RDL 096° FGI*** *(MAG 096°) climbing to* ***4000*** *(3959). At* ***13 NM DME FGI****, join holding pattern* ***MASAL*** *at* ***4000*** *(3959). Climb to 2000 (1959) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR (3) | | | MVL / *Circling* (4) HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***950*** (910) | 4300 | 903 | ***1430*** (1390) | 4300 |
| B | ***960*** (920) | | 911 | ***1560*** (1520) | |
| C | ***970*** (930) | | 922 | ***1800*** (1760) | |

| **DME FGI** | | |
|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1280*** (1239) | ***960*** (919) |

Observations / *Remarks* : (3) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : feux à éclats séquentiels, feux d'identification de piste 05 et Piscia, Bufua, Caldarello selon conditions / *Procedure cannot be used at night if the following lights are not operating : flashing sequential lights, RWY 05 identification lights and Piscia, Bufua, Caldarello according to conditions :* Voir / *See* AIP AD 2 LFKF.23.
(4) MVL interdite au Nord-Ouest de la piste / *Circling prohibited North-West of runway.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 3.1 NM | 2 min 40 | 2 min 11 | 1 min 52 | 1 min 37 | 1 min 26 | 1 min 17 | 1 min 10 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 85,* ***THR : 85 (4 hPa)***

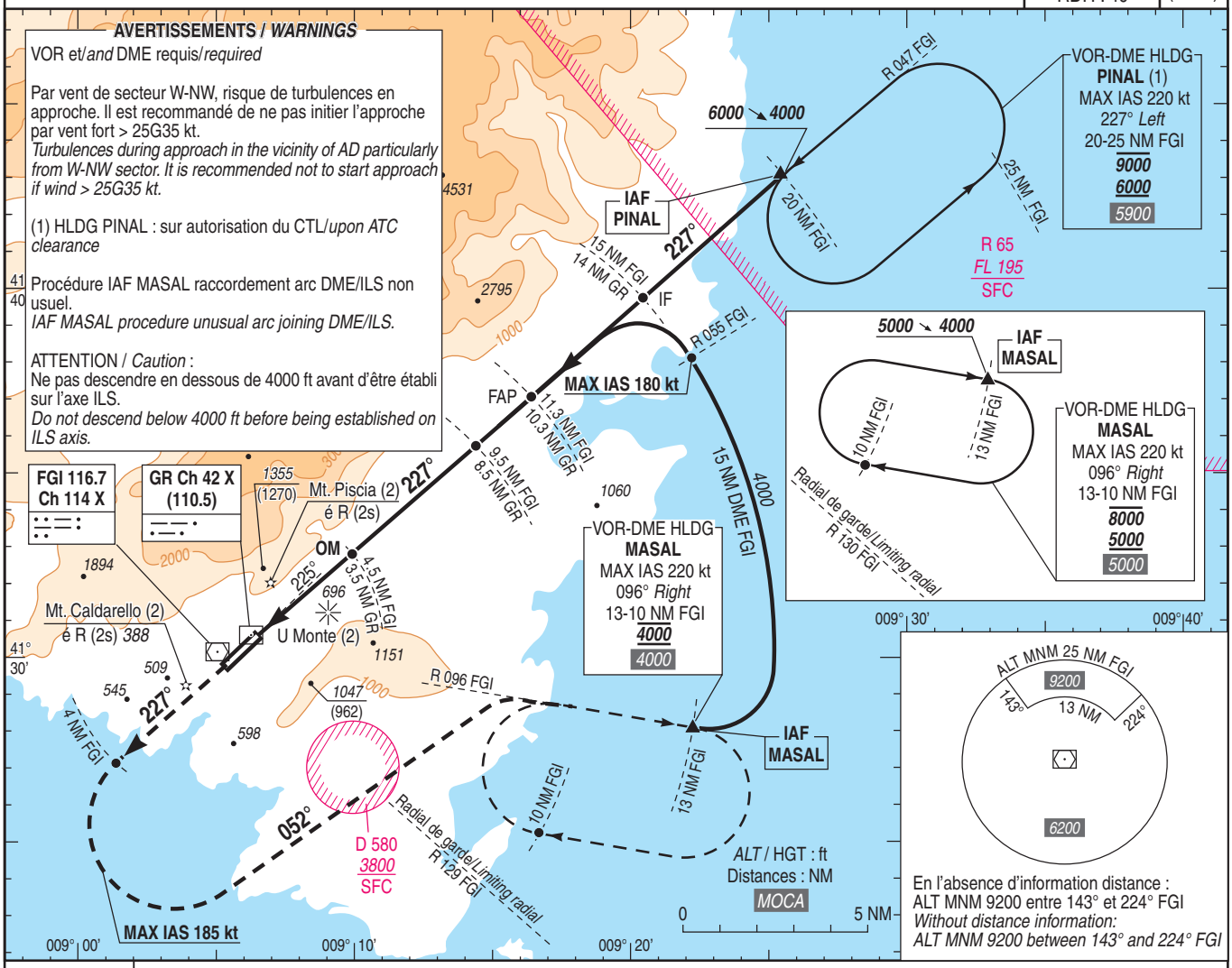
**FIGARI** SUD CORSE

ILS RWY 23

**ATIS** : FIGARI 118.730
APP : AJACCIO Approche / *Approach* 121.050
**TWR** : FIGARI Tour / *Tower* 120.300 (voir / *see* ADC 01)

**ILS - DME**
**GR 110.5**
RDH : 49

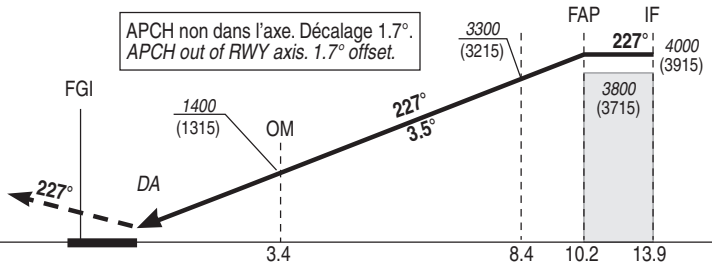
VAR
3° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter **RM 227°**. A **4 NM DME FGI** (MAX IAS 185 kt) tourner à **gauche** vers **RM 052°** en montée vers ***4000*** (3915) pour intercepter et suivre le **RDL 096° FGI** (RM 096°). A **13 NM DME FGI**, intégrer l'attente **MASAL** à ***4000*** (3915).
Monter à *2000* (1915) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***MAG 227°****. At* ***4 NM FGI DME*** *(MAX IAS 185 kt) turn* ***left*** *to* ***MAG 052°*** *climbing to* ***4000*** *(3915) to intercept and follow* ***FGI RDL 096°*** *(MAG 096°). At* ***13 NM FGI DME****, join holding pattern* ***MASAL*** *at* ***4000*** *(3915).*
*Climb to 2000 (1915) prior to level acceleration.*




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| THR ◄— (NM) | | | 3.4 | 8.4 | 10.2 | 13.9 |
| DME GR ◄—(NM) | | | 3.5 | 8.5 | 10.3 | 14.0 |
| DME FGI ◄—(NM) | | | 4.5 | 9.5 | 11.3 | 15.0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS (2) | | | MVL / *Circling* (3) HJ seulement / *daytime only* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***340*** (250) | 1300 | 250 | ***1360*** (1280) | 1500 |
| B | | | | ***1470*** (1380) | 1600 |
| C | | | | ***1770*** (1680) | 2400 |

(2) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux : U Monte, Piscia, Caldarello selon conditions (voir AD 2 LFKF.23).
*Procedure cannot be used at night if following lights are not operating : U Monte, Piscia, Caldarello according to conditions (see AD 2 LFKF.23).*
(3) MVL interdite au Nord-Ouest de la piste. Circuit AD RWY 05 : Droite / *Circling prohibited North-West of RWY. Right hand circuit RWY 05.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - THR | 3.4 NM | 2 min 56 | 2 min 25 | 2 min 03 | 1 min 47 | 1 min 35 | 1 min 25 | 1 min 17 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 800 | 900 | 990 |



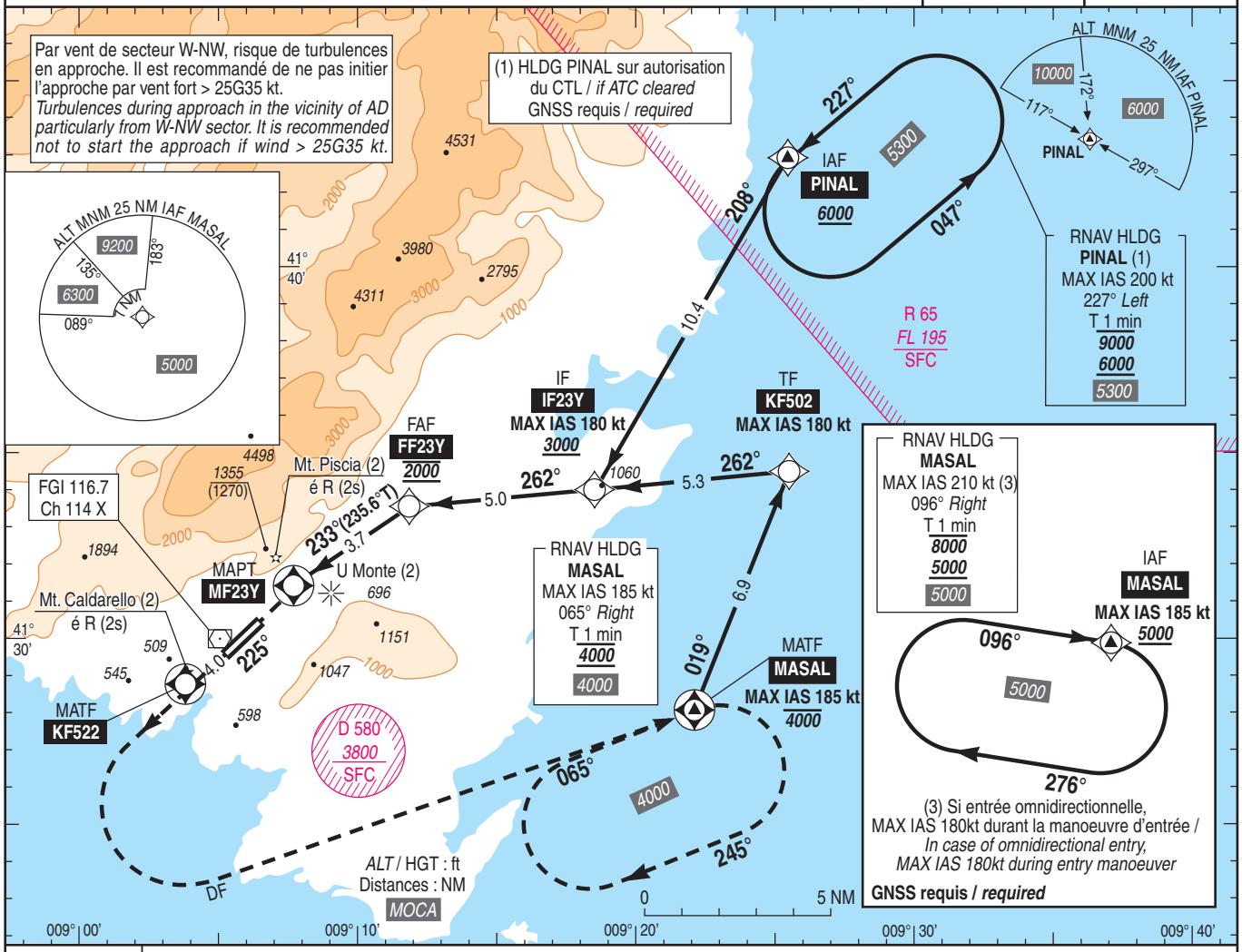
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 85 (4 hPa)*** *THR : 85*

# **FIGARI** SUD CORSE
**RNP Y** RWY 23

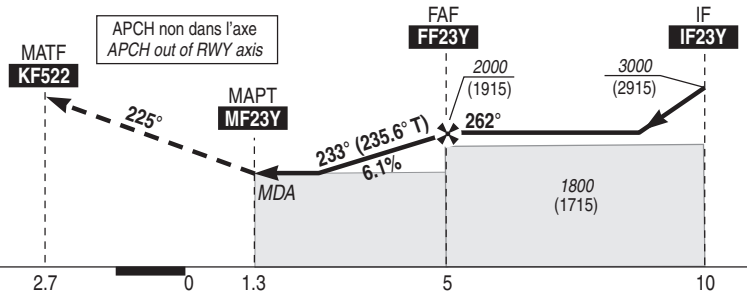
**ATIS** : FIGARI 118.730
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050
**TWR** : FIGARI Tour/*Tower* 120.300

**RNP APCH** | VAR 3°E (20)




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **KF522**.
A **KF522**, tourner à **gauche** direct vers **MASAL (MAX IAS 185 kt)**, en montée vers ***4000*** (3915), pour intégrer l'attente **MASAL**.
Ou suivre instructions du CTL.
Monter à *2000* (1915) avant d'accélérer en palier.
*Missed APCH : Climb to **KF522**.*
*At **KF522**, turn **left** direct to **MASAL (MAX IAS 185 kt)**, climbing to **4000** (3915), to enter holding pattern **MASAL**.*
*Or proceed according to ATC instructions.*
*Climb to 2000 (1915) prior to level acceleration.*




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

| CAT | LNAV Y | | | MVL / *Circling* (4) HJ seulement / *Daytime only* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B<br>C | ***1400*** (1320) | 5000 | 1314 | ***1660*** (1580)<br>***1660*** (1580)<br>***1770*** (1680) | 5000 |

**DIST MF23Y (NM)** **3**
***ALT*** (HGT) ***1740*** (1655)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(2) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : U Monte, Piscia, Caldarello / *Procedures cannot be used at night if the following lights are not operating : U Monte, Piscia, Caldarello.* Voir / *See* AD 2 LFKF.23
(3) MVL interdite au Nord-ouest de la piste. Circuit AD RWY 05 : Droite / *Circling prohibited NW of RWY. Right hand circuit RWY 05.*

| FF23Y - MF23Y | 3.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 43 | 1 min 32 | 1 min 24 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 800 | 900 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

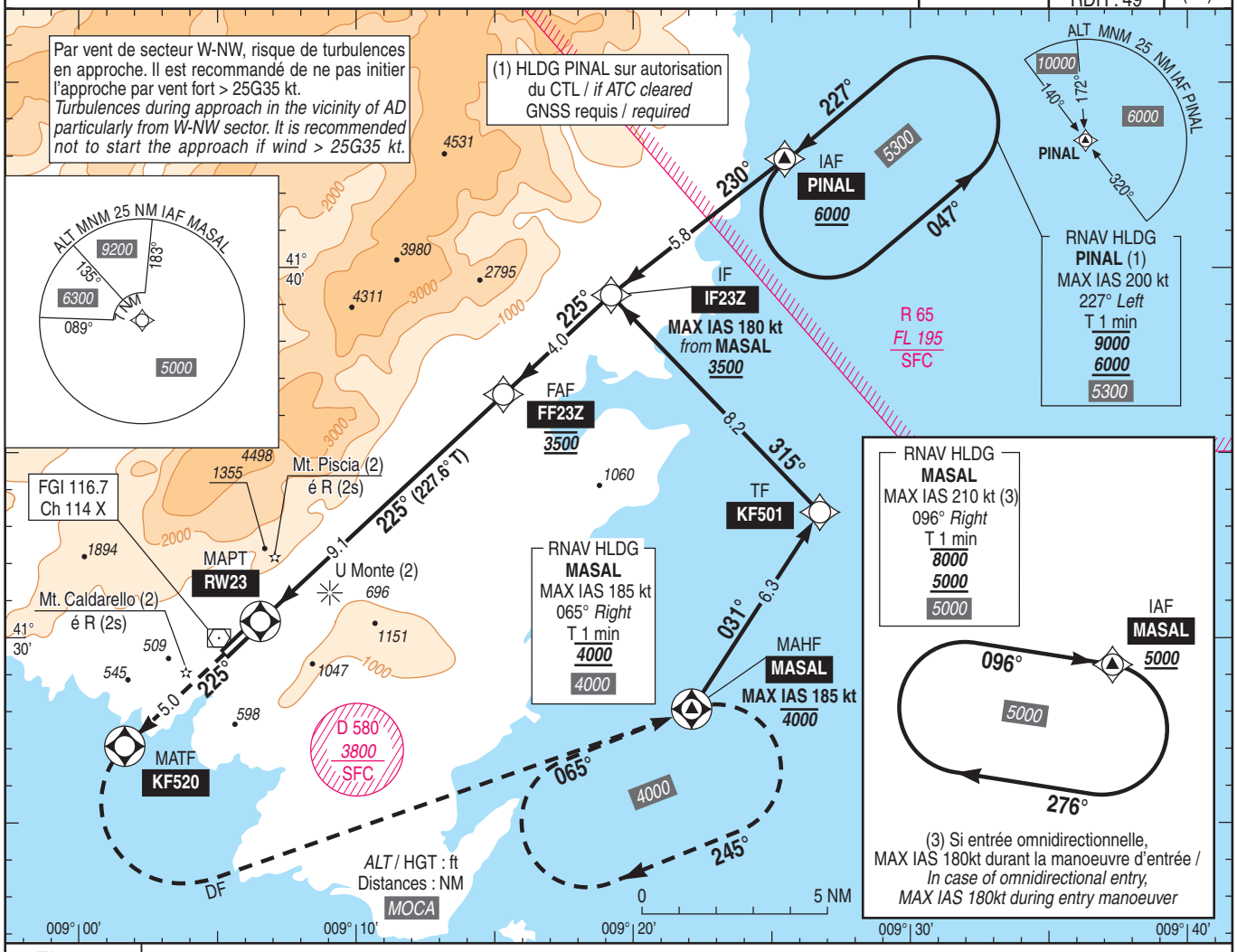
# FIGARI SUD CORSE

CAT A B C
*ALT AD : 85* ***THR : 85 (4 hPa)***

## RNP Z RWY 23

**ATIS** : FIGARI 118.730
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050
**TWR** : FIGARI Tour/*Tower* 120.300

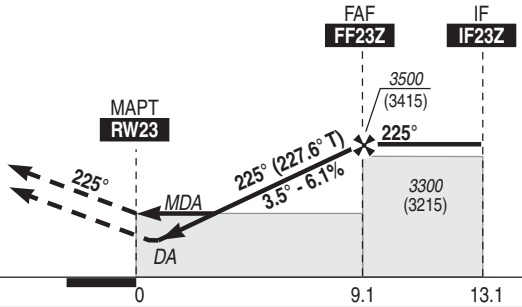
| RNP APCH | EGNOS Ch 81670 E23A RDH : 49 | VAR 3°E (20) |
|---|---|---|




## TA : 5000

API : Monter jusqu'à **KF520**.
A **KF520**, tourner à **gauche** direct vers **MASAL (MAX IAS 185 kt)**, en montée vers ***4000*** (3915), pour intégrer l'attente **MASAL**.
Ou suivre instructions du CTL.
Monter à *2000* (1915) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***KF520****.*
*At* ***KF520****, turn* ***left*** *direct to* ***MASAL (MAX IAS 185 kt)****, climbing to* ***4000*** *(3915), to enter holding pattern* ***MASAL****.*
*Or proceed according to ATC instructions.*
*Climb to 2000 (1915) prior to level acceleration.*




THR 23 ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV Z | | | MVL / *Circling* (4) HJ seulement / *Daytime only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***320*** (230) | 1200 | 227 | | | | ***1570*** (1480) | |
| B | ***330*** (240) | 1200 | 239 | ***1370*** (1290) | 5000 | 1281 | ***1570*** (1480) | 5000 |
| C | ***340*** (260) | 1300 | 251 | | | | ***1770*** (1680) | |

| DIST RW23 (NM) | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3470*** (3385) | ***3100*** (3015) | ***2730*** (2645) | ***2360*** (2275) | ***1990*** (1905) | ***1620*** (1535) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(2) Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants : U Monte, Piscia, Caldarello / *Procedures cannot be used at night if the following lights are not operating : U Monte, Piscia, Caldarello.* Voir / *See* AD 2 LFKF.23
(4) MVL interdite au Nord-ouest de la piste. Circuit AD RWY 05 : Droite / *Circling prohibited NW of RWY. Right hand circuit RWY 05.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FF23Z - RW23 | 9.1 NM | 7 min 47 | 6 min 24 | 5 min 27 | 4 min 44 | 4 min 11 | 3 min 45 | 3 min 24 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 800 | 900 | 990 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFKJ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFKJ - AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

**AD 2 LFKJ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 41°55'26"N 008°48'09"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection piste 02/20 et TWY H | RWY 02/20 and TWY H intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km Est d'Ajaccio | 5 km East of Ajaccio |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 19 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.251°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.11°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE CORSE | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte - Route de Campo Dell'oro 20090 AJACCIO | |
| | Telephone | 04 95 23 56 00 / 04 95 23 56 19 (PCE) | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | AJAPCXH | |
| | AFS | LFKJYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFKJ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | ETE/SUM : 0300-2200<br>HIV/WIN : 0500-2300 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 - PPR 48 HR pour tous les vols d'affaires et privés.<br>Douanes : 09 70 27 89 12 - E-mail : bse-ajaccio@douane.finances.gouv.fr<br>Police / Immigration : 04 84 52 07 50 - FAX : 04 95 20 47 04. | H24 - PPR 48 HR for all business and private flights.<br>Customs : 09 70 27 89 12 - E-mail : bse-ajaccio@douane.finances.gouv.fr<br>Police / Immigration : 04 84 52 07 50 - FAX : 04 95 20 47 04. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 - Centre Hospitalier Notre-Dame de la Miséricorde Site du Stilettu à 7 km :<br>Route du Stilettu - 20090 Ajaccio | H24 - Notre-Dame de la Miséricorde hospital Site of Stilettu at 7 km :<br>Route du Stilettu - 20090 Ajaccio |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BRIA AJACCIO 0600-2100 - BRIA BORDEAUX 2100-0600. | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | Voir/See AD 2 LFKB.3.6 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0500-1900<br>HN : modulation des horaires selon vols commerciaux programmés, TEL 06 70 87 87 82.<br>En dehors de ces horaires, sur demande après l'atterrissage avec un délai d'intervention maxi de 2HR : TEL 04 95 22 79 81.<br>Paiement :<br>- Cartes pétrolières : carte BP, US Government Air Card,<br>- Cartes bancaires : Visa, Eurocard, Mastercard,<br>- Espèces (euros) : maxi 750 euros TTC par livraison,<br>- Chèques : aucun. | 0500-1900<br>HN : changing times according to commercial scheduled flights, TEL 06 70 87 87 82.<br>Outside these SKED, on request after landing with a maximum lead time of 2HR : TEL 04 95 22 79 81.<br>Payment :<br>- Petrol cards : BP card, US Government Air Card,<br>- Credit cards : Visa, Eurocard, Mastercard,<br>- Cash (euros) : max 750 euros tax included per delivery,<br>- Cheques : none. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | AVIATION COMMERCIALE : Voir AD 2 LFKJ.4<br>AVIATION GENERALE ET D'AFFAIRES :<br>ETE : 0600-1900, HIVER : 0800-1600 | COMMERCIAL AVIATION : See AD 2 LFKJ.4<br>GENERAL AND BUSINESS AVIATION :<br>SUM : 0600-1900, WIN : 0800-1600 |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) :<br>H24 sauf 1700-0400 O/R PN 1 HR. | Global Reporting Format :<br>H24 except 1700-0400 O/R PN 1 HR. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Moyens sur demande : Grues (40 et 28 t) - Elévateurs (12, 8, 6 et 4 t). Services escale des Compagnies Aériennes (B707 - B717 - B757 - B767 - A300 - A320 - A321 - A330 - FK100 - MD11). | Facilities on request : Cranes (40 and 28 t) - Elevators (12, 8, 6 and 4 t). Stop services from Airlines (B707 - B717 - B757 - B767 - A300 - A320 - A321 - A330 - FK100 - MD11). |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel : 100LL - JET A1/TR0.<br>Lubrifiant/Lubricant : NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1/TR0 : 4 cuves 100 m3.<br>100LL : 1 cuve 60 m3.<br>2 camions : 35 m3 et 26 m3. | JET A1/TR0 : 4 tanks 100 m3.<br>100LL : 1 tank 60 m3.<br>2 trucks : 35 m3 and 26 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | AVIATION COMMERCIALE<br>Assistance en escale :<br>Contacts :<br>Air France : TEL 04 95 23 56 67<br>E-mail : mail.ops.aja@airfrance.fr<br>Casavia : TEL 04 95 23 56 78<br>E-mail : casavia.aja@wanadoo.fr<br>Poste de Contrôle d'Exploitation (PCE) :<br>TEL : 04 95 23 56 19 - E-mail : pce1@cci.corsica<br>Services complémentaires :<br>Campo Services (nettoyage et services de l'avion) :<br>TEL : 06 31 80 15 79 / 06 74 98 46 09<br>E-mail : camposervices2a@gmail.com<br>AVIATION GENERALE ET D'AFFAIRES :<br>PPR 48 HR voir VAC LFKJ<br>Casavia (assistant escale) :<br>TEL : 04 95 23 56 11 - E-mail : ag.casavia@casavia.fr<br>cy.myhandlingsoftware.com (Aviation d'affaire)<br>www.touchngo.fr (Aviation générale)<br>Poste de Contrôle d'Exploitation (PCE) :<br>TEL : 04 95 23 56 19 - E-mail : pce1@cci.corsica | COMMERCIAL AVIATION<br>Handling Services<br>Contacts :<br>Air France : TEL 04 95 23 56 67<br>E-mail : mail.ops.aja@airfrance.fr<br>Casavia : TEL 04 95 23 56 78<br>E-mail : casavia.aja@wanadoo.fr<br>Airport operations center (PCE) :<br>TEL : 04 95 23 56 19 - E-mail : pce1@cci.corsica<br>Additional services :<br>Campo Services (cleaning and aircraft services) :<br>TEL : 06 31 80 15 79 / 06 74 98 46 09<br>E-mail : camposervices2a@gmail.com<br>GENERAL AND BUSINESS AVIATION<br>PPR 48 HR see VAC LFKJ<br>Casavia (handling) :<br>TEL : 04 95 23 56 11 - E-mail : ag.casavia@casavia.fr<br>cy.myhandlingsoftware.com (Business aviation)<br>www.touchngo.fr (General aviation)<br>Airport operations (PCE) :<br>TEL : 04 95 23 56 19 - E-mail : pce1@cci.corsica |

**AD 2 LFKJ.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hotel à proximité et en ville | Hotel near the airport and in Ajaccio |
| 2 | Restaurants | Restaurants à proximité/restauration rapide dans l'aérogare | Restaurants in the vicinity of the airport/Possibility to eat in the airport |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus, autocars, taxis, véhicules de location | Buses, taxis, car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie, salle de repos. | First aid room, rest room. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeurs de billets, monnayeur, caisses automatiques de paiement pour le parc auto | Cash dispenser, change machine, automatic cash desks for airport car park |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Office de Tourisme du Pays d'Ajaccio<br>TEL : 04 95 51 53 03<br>SITE INTERNET : www.ajaccio-tourisme.com | "Office de Tourisme du Pays d'Ajaccio"<br>PHONE : 04 95 51 53 03<br>WEBSITE : www.ajaccio-tourisme.com |
| 7 | Observations / *Remarks* | Business center : TEL 04 95 23 56 00<br>Assistance aux PMR : TEL 04 95 23 56 99<br>SITA : AJAPCMR | Business center : TEL 04 95 23 56 00<br>Disabled persons assistance : TEL 04 95 23 56 99<br>SITA : AJAPCMR |

**AD 2 LFKJ.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Moyens nautiques : Vedette de sauvetage disposant de plates-formes de recueil d'une capacité totale de 180 places (240 places si niveau 9). | Nautical resources : Rescue boat with pick up platforms of total capacity : 180 seats (240 seats for level 9). |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le CPO au 04 95 23 56 19 ou par E-mail à cpo-aero@cci.corsica<br>L'exploitant d'aérodrome possède des moyens pour des aéronefs légers pesant jusqu'à 1 t.<br>Autres : intervention d'une société de levage en fonction des disponibilités. | Contact the CPO at 04 95 23 56 19 or by E-mail at cpo-aero@cci.corsica<br>The aerodrome operator has equipment for light aircraft with a weight up to 1 t.<br>Other : intervention of a lifting company according to availability. |
| 4 | Observations / *Remarks* | IATA ETE :<br>- niveau 7 : H24<br>IATA HIVER :<br>- niveau 7 : 0530-2230<br>- niveau 5 : 2230-0530<br>Niveau 9 selon programme et/ou sur demande avec PPR 72 HR. | SUMMER IATA :<br>- level 7 : H24<br>WINTER IATA :<br>- level 7 : 0530-2230<br>- level 5 : 2230-0530<br>Level 9 according to program and/or on request with PPR 72 HR. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFKJ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux aéronautique / hydraulique | Aeronautic asphaltic concrete / hydraulic |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG aviation commerciale :<br>Postes 1 à 2 : 100 F/B/W/T<br>Poste 3 à 6 : 59 R/B/W/T<br>Poste 7 à 11: 51 R/C/W/T<br>PRKG aviation générale : 8 F/C/W/T<br>PRKG sécurité civile : 24 F/C/W/T<br>PRKG aéropostale : 27 F/C/W/T<br>PRKG KILO : 8 F/C/W/T | Commercial aviation PRKG :<br>Stands 1 to 2 : 100 F/B/W/T<br>Stand 3 to 6 : 59 R/B/W/T<br>Stand 7 to 11 : 51 R/C/W/T<br>General aviation PRKG : 8 F/C/W/T<br>Civil security PRKG : 24 F/C/W/T<br>Airmail PRKG : 27 F/C/W/T<br>KILO PRKG : 8 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A/B/T : 23 m<br>TWY C/E/F/G1/G2/H : 18 m<br>TWY D/D1/D2 : 22 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A, F : 27 F/C/W/T - B : 45 F/C/W/T - C : 42 F/C/W/T<br>D : 34 F/D/W/T mini - E, H : 12 F/C/W/T<br>G : 29 F/C/W/T - T : 39 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | TWY A, B, C, D, PRKG Aviation Commerciale, PRKG Aviation Générale / PRKG Aéropostale | TWY A, B, C, D, Commercial Aviation apron, General Aviation apron / Aeropostal apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | ALT moyenne : 4 m (13 ft) / 3m (10 ft) | Mean ALT : 4 m (13 ft) / 3 m (10 ft) |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Parking KILO non accessible de nuit.<br>Limitations des TWY :<br>- TWY B : envergure MAX 65 m,<br>- TWY A/C/D/D1/E/G1/G2/T : envergure MAX 36 m,<br>- TWY F : réservé ACFT sécurité civile et ACFT tracté d'envergure MAX 36 m,<br>- TWY H : envergure MAX 24 m et utilisable de jour uniquement.<br>Limitations DH8 Q400 Sécurité Civile :<br>- survirage nécessaire TWY E, TWY F, et aire de trafic Sécurité Civile,<br>- vitesse 5 kt MAX dans les virages,<br>- masse MAX 24 t sur TWY E,<br>- utilisation des postes 1 à 4 aire de trafic Sécurité Civile. | KILO apron not usable at night.<br>TWY limitations :<br>- TWY B: MAX wingspan 65 m,<br>- TWY A/C/D/D1/E/G1/G2/T: MAX wingspan 36 m,<br>- TWY F: only for civil safety ACFT and towed ACFT with a MAX wingspan 36 m,<br>- TWY H : MAX wingspan 24 m and available daytime only.<br>Limitations DH8 Q400 Civil Security :<br>- oversteering mandatory on TWY E, TWY F and Civil Security apron,<br>- MAX speed 5 kt on curves,<br>- MAX mass 24 t on TWY E,<br>- use of stands 1 to 4 Civil Security apron. |

**AD 2 LFKJ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir / See IAC AJACCIO APDC | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Balisage diurne | Day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir / See carte AD2-LFKJ-OACI | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFKJ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFKJ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BASTIA PORETTA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFKJ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NICE COTE D'AZUR |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BASTIA PORETTA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15-21 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P - W<br>AD WARNING<br>METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB<br>AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44 |

**AD 2 LFKJ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 024.96 (022) | 2300 x 45 | 35 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 41°54'46.01"N 008°47'43.83"E<br>------<br>GUND 157 FT | THR : 15ft |
| 20 | 205.00 (202) | 2300 x 45 | 35 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 41°55'53.58"N 008°48'25.95"E<br>( 41°55'46.90"N 008°48'21.78"E )<br>------<br>GUND 157 FT | THR : 19ft<br>DTHR : 17ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | NIL | 2420 x 280 | NON<br>NO | (1) |
| 20 | NIL | NIL | 473 | 2420 x 280 | NON<br>NO | (2) |

(1) RESA 90 m x 90 m
Pente pistes : Piste 02 : -0.2 % (795 m) +0.2% (1505 m)
RWY Slope : RWY 02 : -0.2 % (795 m) +0.2% (1505 m)

(2) RESA 90 m x 90 m.
Pour ACFT de code D et E : utilisation de l'aire de retournement située après l'extrémité de piste.
For code D and E ACFT : use of RWY turn pad located after the RWY end.
Pente pistes : Piste 20 : -0.2% (1505 m) +0.2% (795 m)
RWY Slope : RWY 20 : -0.2% (1505 m) +0.2% (795 m)


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | |
| TWY B | 1104 | 1104 | 1104 | | |
| TWY E | 1399 | 1399 | 1399 | | |
| TWY F | 1100 | 1100 | 1100 | | |
| TWY H | 956 | 956 | 956 | | |
| 20 | 2300 | 2772 | 2300 | 2073 | Pour B747, B757 et B763 : décalage poussée MAX, puissance TKOF seulement après repère à gauche RWY 20 (ligne tiretée jaune / feux lumineux verts), réduire TORA, TODA, ASDA RWY 20 de 92 m.<br>For B747, B757 and B763 : maximum thrust shift, TKOF power only after mark to the left of RWY 20 (dashed line yellow / green lights), TORA, TODA, ASDA RWY 20 : reduction 92 m. |
| TWY B | 1222 | 1695 | 1222 | | |
| TWY C | 1818 | 2291 | 1818 | | |
| TWY D | 2033 | 2506 | 2033 | | |
| TWY E | 918 | 1391 | 918 | | |
| TWY F | 1217 | 1690 | 1217 | | |
| TWY H | 1363 | 1836 | 1363 | | |

**AD 2 LFKJ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | NIL | G - LIL/LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 20 | NIL | G - LIL/LIH | PAPI 3.7 ° 6.5 % | 63 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 02 | 1700<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIL/LIH | R | NIL | NIL | (1) |
| 20 | 227<br>1473<br>600 | 60 m | R<br>W<br>Y | LIL/LIH | R | NIL | NIL | (2) |

(1) PAPI, RTIL et THR : feux LED
PAPI, RTIL and THR : LED lights

(2) Feux extrémité RWY : LED
Feux simples de zone de toucher des roues : LED
PAPI RWY 20 :
- utilisation obligatoire de jour si piste en service,
- cause relief Punta Sant' Eliseo, utilisation PAPI interdite à une distance de plus de 12 km du seuil décalé de la piste 20.

RWY end lights : LED
Simple touchdown zone lights : LED
PAPI RWY 20 :
- mandatory daytime if runway in use,
- due to Punta Sant' Eliseo relief, use of PAPI prohibited at a distance of more than 12 km from the DTHR RWY 20.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Réfléchissant TWY G1 et TWY G2. | Retroreflective markers on TWY G1 and TWY G2. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Tous les TWY, sauf TWY H. TWY G1 et TWY G2 : balisage réfléchissant. | All TWY, except TWY H. Retroreflective markers on TWY G1 and TWY G2. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation auxiliaire RWY 02/20 et TWY assurée par groupe + onduleur. | Secondary power supply RWY 02/20 and TWY provided with power plant + uninterruptible Power Supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Sud RWY 02 : bouées de marques spéciales (voir cartes AD2 LFKJ ADC 01/ATT 01).<br>Seuils 02 et 20 : RTIL (voir cartes AD2 LFKJ ADC 01/ATT 01).<br>Feux de protection de piste sur les TWY donnant accès à la piste (voir cartes AD2 LFKJ ADC 01/ATT 01). | South RWY 02 : special marking buoys (see AD2 LFKJ ADC 01/ATT 01).<br>THR 02 and 20 : RTIL (see AD2 LFKJ ADC 01/ATT 01).<br>Runway guard lights on every TWY leading to the RWY (see AD2 LFKJ ADC 01/ATT 01). |

**AD 2 LFKJ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO/TLOF :<br>- Coordonnées : 41°55'24.60"N - 008°47'43.07"E<br>- ALT : 10 ft<br>- Surface : enrobé bitumeux<br>- Dimensions : 10,74 x 10,74 m<br>- Aire de sécurité : 25,88 x 25,88 m<br>- LHT max : 12,94 m<br>- Diamètre rotor max : 10,69 m<br>- UCW max : 2,28 m si translation dans l'effet de sol, 3,04 m si mouvement au roulage<br>- Masse max autorisée : < 3175 kg<br>- Balisage : NIL (inutilisable de nuit ou par faible VIS)<br>Utilisation simultanée FATO/TLOF et TWY G1-G2 interdite. | FATO/TLOF :<br>- Coordinates : 41°55'24.60"N - 008°47'43.07"E<br>- ALT : 10 ft<br>- Surface : asphaltic concrete<br>- Dimension :10.74 x 10.74 m<br>- Safety area : 25.88 x 25.88 m<br>- Max overall width : 12.94 m<br>- Max rotor diameter : 10.69 m<br>- Max UCW : 2.28 m for air taxiing, 3.04 m for ground taxiing<br>- Max weight : < 3175 kg<br>- Lighting : NIL (not usable at night nor with low VIS)<br>Simultaneous use of FATO/TLOF and TWY G1-G2 prohibited. |

**AD 2 LFKJ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR AJACCIO**<br><br>42°00'00"N , 008°31'00"E - 42°00'00"N , 008°55'00"E - 41°42'00"N , 008°50'00"E - 41°42'00"N , 008°47'00"E - 41°40'00"N , 008°47'00"E - 41°40'00"N , 008°31'00"E - 42°00'00"N , 008°31'00"E | D | 2500ft AMSL<br>2000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>AJACCIO Approche (FR)<br>AJACCIO Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>AJACCIO Tour (FR)<br>AJACCIO Tower (EN) | H24 |

**AD 2 LFKJ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | AJACCIO Information (FR)<br>*AJACCIO Information (EN)* | 119.825 MHz | H24 | Traversée maritime VFR et transit CTR. |
| APP | AJACCIO Approche (FR)<br>*AJACCIO Approach (EN)* | 121.050 MHz | H24 | Protection 50 NM jusqu'au FL250.<br>Secteur/Sector KJ. |
| APP | AJACCIO Approche (FR)<br>*AJACCIO Approach (EN)* | 127.780 MHz | H24 | |
| TWR | AJACCIO Sol (FR)<br>*AJACCIO Ground (EN)* | 121.705 MHz | H24 | Sur instruction TWR pour circulation au sol. |
| TWR | AJACCIO Tour (FR)<br>*AJACCIO Tower (EN)* | 118.075 MHz | H24 | |
| VDF | AJACCIO Gonio (FR)<br>*AJACCIO Homer (EN)* | 118.075 MHz | H24 | |
| VDF | AJACCIO Gonio (FR)<br>*AJACCIO Homer (EN)* | 119.825 MHz | H24 | |
| VDF | AJACCIO Gonio (FR)<br>*AJACCIO Homer (EN)* | 121.050 MHz | H24 | |
| ATIS | AJACCIO (FR)<br>*AJACCIO (EN)* | 126.930 MHz | H24 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | AJO | 114.8 MHz CH 95X | H24 | 41°46'13.9"N 008°46'28.8"E | 2142 ft | 200NM(90°..270°) 100NM FL500 | | | (1) |
| LOC 02 (I.A.1) | AC | 110.3 MHz | H24 | 41°55'57.7"N 008°48'28.5"E | 17 ft | | | 022°/368 m DTHR 20 | (2) |
| GP 02 | | 335 MHz | H24 | 41°54'53.6"N 008°47'55.0"E | 11 ft | | 15.5 m/51 ft ( 3 °) | 045°/350 m THR 02 | |
| DME 02 | | CH 40X | H24 | 41°54'53.6"N 008°47'55.0"E | 55 ft | 25NM FL250 | | 045°/350 m THR 02 | |

(1) Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans les secteurs sud, sud-ouest, ouest et nord-ouest du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the southern, south-western, western, and north-western sectors of the navaid.

(2) Couverture limitée à 8° à droite de l'axe. / Coverage limited to 8°, right of the axis.

**AD 2 LFKJ.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

AJACCIO APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA AJACCIO et de la TMA AJACCIO (cf. ENR 2.1).

***20.1 AIR TRAFFIC CONTROL UNITS***

*AJACCIO APP provides air traffic services in AJACCIO CTA and AJACCIO TMA (ref ENR 2.1).*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition en TMA AJACCIO est de 5000 ft.

Le niveau de transition en TMA AJACCIO est calculé par AJACCIO APP.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude within AJACCIO TMA is 5000 ft.*

*The transition level within AJACCIO TMA is calculated by AJACCIO APP.*

**20.3 ACTIVITES SPECIFIQUES**

**20.3.1** Entraînement IFR

PPR Chef CA PN 48 HR
Par courriel : temps-reel.ajaccio@aviation-civile.gouv.fr

Vols soumis à restriction du 01/05 ou 30/09 les SAM, DIM et JF.

***20.3 SPECIAL ACTIVITIES***

***20.3.1*** *IFR training flight*

*PPR from ATC manager PN 48 HR*
*By e-mail : temps-reel.ajaccio@aviation-civile.gouv.fr*

*Flights are subject to restriction on SAT, SUN and public HOL from May 1st to September 30th.*

**20.4 PROCEDURES RADAR**

AJACCIO utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information, et d'alerte.

***20.4 RADAR PROCEDURES***

*AJACCIO uses radar monitoring, assistance and guiding functions for providing alert, information and control services.*

**AD 2 LFKJ.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 RWY 02 et RWY 20**

Jusqu'à 400 ft AAL, adopter la pente maximale. Ensuite, afficher la poussée moindre bruit jusqu'à *3000* ft.

***21.1 RWY 02 and RWY 20***

*Up to 400 ft AAL, adopt the maximum climb gradient. Then set up the noise abatement thrust up to 3000 ft.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 CONSIGNES PARTICULIERES**

L'attention des équipages est spécialement attirée sur le relief important aux environs immédiats de l'AD (voir AD 2 LFKJ IAC RWY 20 VPT B).

MVL et VPT interdites de nuit.

Les approches à vue pour atterrissage en piste 20 sont interdites de nuit pour les IFR.

Les atterrissages VFR de nuit en piste 20 sont interdits.

***22.1 SPECIAL INSTRUCTIONS***

*Crews' attention is especially drawn to important high ground in the vicinity of AD (see AD 2 LFKJ IAC RWY 20 VPT B).*

*Circling and VPT are prohibited at night.*

*Night visual approaches for landing RWY 20 are prohibited for IFR.*

*Landings RWY 20 are prohibited by night for VFR.*

**22.2 RECONNAISSANCE AERODROME**

La reconnaissance du site par les commandants de bord ou l'entraînement sur un simulateur pourvu d'un visuel spécifique approuvé à cet effet est recommandée.

***22.2 AERODROME EXAMINATION***

*Site examination by captains or training with a flight simulator fitted with an approved specific visual display, is recommended.*

**22.3 PROCEDURES**

***22.3 PROCEDURES***

**22.3.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA AJACCIO**

***22.3.1 IFR routes within AJACCIO TMA***

**22.3.1.1 Départs omnidirectionnels**

Quelle que soit la configuration HORRO ou PARATA, pour optimiser la gestion des départs, ou permettre le départ des avions non capables RNAV 1 GNSS requis, sont publiés deux départs omnidirectionnels protégés pour Cat A, B, C, D, utilisables sur clairance ATC en vue d'un guidage radar pour rejoindre le point de sortie de TMA prévu au plan de vol (voir AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO-INSTR).

- Type A : sur une route magnétique comprise entre 208° et 254°(pas de carte associée)

- Type B RNAV : vers le Waypoint IDDOL (voir AD 2 SID RWY20 DEP RNAV OMNI)

***22.3.1.1 Multidirectionnal departures***

*Regardless of the configuration HORRO or PARATA, to optimize the management of the departures , or in case of non-RNAV1 GNSS aircraft, there are two multidirectional departures protected for Cat A, B, C, D, which can be used with ATC clearance, in order to have radar vectoring to the TMA exit point filed on flight plan (see AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO-INSTR).*

*- Type A : on MAG track between MAG 208° and MAG 254° (no chart associated)*

*- Type B RNAV : to IDDOL Waypoint (see AD 2 SID RWY20 DEP RNAV OMNI)*

**22.3.1.2 Arrivées**

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments sont publiés "RNAV" et sont utilisables en mode navigation "RNAV1" basé sur le capteur GNSS. Ils figurent sur les cartes AD 2 LFKJ STAR.

Indépendamment de la piste en service, deux configurations de STAR existent sur Ajaccio :

- configuration HORRO (pistes 02 et 20 - IAF HORRO) : indicateur de STAR lettres "S" ou "F".

- configuration PARATA (piste 20 - IAF IDDOL) : indicateur de STAR lettres "N" ou "F".

En l'absence de la capacité RNAV requise, précisez au PLN case 15 après le dernier point en route : DCT LFKJ.

En l'absence de la capacité RNAV requise ou en cas de perte de celle-ci, le pilote doit s'annoncer dès que possible "Non-RNAV" afin de bénéficier d'un guidage radar.

***22.3.1.2 Arrivals***

*STARs are published "RNAV" and are usable on "RNAV1" navigation mode based on GNSS sensor. They appear on AD 2 LFKJ STAR charts.*

*Independently of the runway in use, two STAR configurations are defined in Ajaccio :*

*- HORRO configuration (RWY 02 and 20 - IAF HORRO) : STAR indicator letters "S" or "F".*

*- PARATA configuration (RWY 20 - IAF IDDOL) : STAR indicator letters "N" or "F".*

*In the absence of the required RNAV capability, specify in PLN box 15 after the last en-route point : DCT LFKJ.*

*In the absence of the RNAV capability or in case of loss of it, the pilot must announce his flight as soon as possible as "Non-RNAV" in order to benefit of radar guidance.*

**22.3.1.3 Approche à vue AJACCIO**

Les approches à vue pour atterrissage en piste 20 sont interdites de nuit.

Franchissement Punta Sant' Eliseo *(4170* ft) non assuré par PAPI 20. Surface de protection obstacles PAPI 20 limitée à 12 km. Utilisation PAPI interdite à une distance de plus de 12 km du seuil décalé de la piste 20.

De jour, une attention accrue est recommandée en cas d'approche à vue par le Nord, pour la piste 20, activité fréquente de parapentes en limite Nord de la CTR.

De plus, les Approches à Vue ne suivant pas la VPT : le survol de la ville d'Ajaccio est interdit à une altitude inférieure à *3000* ft AMSL.

***22.3.1.3 AJACCIO visual approach***

*Night visual approaches for landing on runway 20 are prohibited.*

*Flying over Punta Sant' Eliseo (4170 ft) not provided by PAPI 20. PAPI 20 obstacle protection area limited to 12 km. Use of PAPI prohibited at a distance of more than 12 km from the DTHR RWY 20.*

*During the day, caution advised for visual approaches from North on runway 20, many paragliding operations in North limit of AJACCIO CTR.*

*In addition, Visual Approaches not following tracks : overflying of Ajaccio is prohibited below 3000 ft AMSL.*

**22.3.1.4 Utilisation de l'approche RNP RWY 20 (AR)**

La procédure RNP RWY 20 (AR) est une approche conçue selon la spécification de navigation RNP AR APCH. L'exécution de cette procédure par un exploitant d'aéronef nécessite au préalable la délivrance d'une approbation opérationnelle SPA "spécifique à une procédure" pour la raison suivante : VPA > 3.5°

Les démarches à suivre pour l'obtention de cette approbation sont rappelées en ENR 1.5

Cette approbation est délivrée sans présager des clairances du contrôle délivrées en temps réel en fonction des conditions du trafic aérien.

***22.3.1.4 Use of the RNP RWY20 (AR) approach procedure***

*The RNP RWY 20 (AR) approach procedure is designed in compliance with RNP AR APCH navigation specification. The use of this procedure by an aircraft operator requires prior insurance of "procedure specific" SPA operational approval for the following reason : VPA > 3.5°*

*The steps to follow to obtain this approval are recalled in ENR1.5*

*This approval is delivered regardless real time ATC clearance according to current air traffic.*

**22.3.2 Transfert de communication**

***22.3.2 Communication transfer***

**22.3.2.1** Les aéronefs traversant la zone de délégation d'AJACCIO seront transférés à AJACCIO APP par MARSEILLE ACC.

***22.3.2.1*** *Aircraft, passing through the AJACCIO delegation area, will be released to AJACCIO APP by MARSEILLE ACC.*

**22.3.2.2** Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme du contrôle en contact avec l'aéronef.

***22.3.2.2*** *Frequency changes will be made on instruction of the air traffic control unit which is in radio contact with the aircraft.*

**22.3.3 Panne de radiocommunication**

***22.3.3 Radiocommunication failure***

Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler la TWR au (+33)4 95 23 59 60.

*If possible, use GMS to call TWR : (+33)4 95 23 59 60.*

**22.3.3.1 Départ**

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome

***22.3.3.1 Departure***

*In VMC : turn back to land on the AD.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

En IMC : respecter les consignes de cheminement et de niveau suivantes :

- Cheminement : suivre le cheminement du SID assigné ou de la clairance de départ omnidirectionnel.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné ou le cheminement de la clairance de départ omnidirectionnel.

- Niveau de vol : monter jusqu'aux limites de la TMA vers le dernier niveau de vol assigné, ou si celui-ci n'est pas compatible avec le relief, vers l'altitude minimale de sécurité.

Poursuivre ensuite vers le niveau de croisière indiqué dans le PLN en vigueur.

**22.3.3.2 Arrivée**

- Configuration HORRO : appliquer la procédure décrite dans la règlementation nationale.

En cas d'API, monter vers *3000* ft puis effectuer la procédure de dégagement de la TMA.

- Configuration PARATA : appliquer la procédure décrite dans la règlementation nationale.

En cas d'atterrissage manqué, suivre la consigne d'atterrissage manqué de la procédure VPT A RWY 20 décrite sur le volet IAC jusqu'à *3000* ft puis effectuer la procédure de dégagement de la TMA.

- Le pilote n'a pas connaissance de la configuration en service : considérer que la configuration HORRO est en service. Appliquer dès lors la procédure décrite dans la règlementation nationale (éventuellement, procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la RWY 20 est en service).

- Procédure de dégagement de la TMA : rejoindre à *3000* ft le RDL 242° AJO pour rechercher des conditions VMC.

**22.4 ADS-B**

Couverture ADS-B basse altitude dans le golfe d'Ajaccio et Sud-Est du SIV AJACCIO. Pour les aéronefs équipés, l'utilisation de l'ADS-B pour les services d'information de vol et d'alerte permet l'amélioration de la surveillance dans les basses couches ou lors de l'arrêt d'un des radars couvrant la TMA AJACCIO, la détection de toute erreur de route, de niveau, de coordination et un suivi des trajectoires dans le cadre du service d'alerte.

Les exploitants d'aéronefs désirant pénétrer dans cet espace ne sont soumis à aucune exigence spécifique à cet espace vis-à-vis de l'ADS-B.

L'organisme ATS d'AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE est susceptible de demander aux usagers équipés, des comptes rendus de position spécifiques, des indications de distance à des points stratégiques de l'espace aérien, l'utilisation des diverses fonctionnalités de l'émetteur ADS-B (Ident, codes d'urgence, modification d'identifiant).

**22.5 PROCEDURES LVP/LVTO**

**22.5.1 Arrivées**

Pas d'approche et d'atterrissage en condition LVP.

**22.5.2 Départs**

Un seul mouvement à la fois autorisé sur l'aire de manoeuvre par RVR inférieure ou égale à 550 m.

Utilisation du TWY H interdite.

**22.5.3 Critères d'activation et de fin des LVP**

Les LVP sont mises en oeuvre pour les départs quand la RVR est inférieure ou égale à 550 m.

Les mouvements sont interdits par RVR inférieure à 400 m.

Les LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure à 550 m et qu'une amélioration de cette valeur est attendue.

**22.5.4 Communication**

Lorsque les procédures LVP sont activées, les pilotes sont informés par l'ATIS.

*In IMC : observe the following route and flight level instructions :*

*- Route : follow the assigned SID or the omnidirectional departure clearance route.*

*If the failure occurs during a radar vectoring departure, proceed as soon as possible to the assigned SID or the omnidirectional departure clearance route.*

*- Flight level : climb to the last assigned flight level to TMA limits, or if it is not consistent with terrain, to the minimum safety altitude.*

*Then proceed up to the cruising level mentionned on the current PLN.*

***22.3.3.2 Arrival***

*- HORRO configuration : apply the procedure described in the national regulations.*

*In case of missed approach, climb to 3000 ft, then carry out the TMA clearing procedure.*

*- PARATA configuration : apply the procedure described in the national regulations.*

*In case of missed approach, apply the missed approach instructions of the VPT A RWY 20 procedure described on the IAC sheets to 3000 ft then carry out the TMA clearing procedure.*

*- The pilot is not informed of the configuration in use : consider that the HORRO configuration is in use. Then apply the procedure described in the national regulations (possibly MVL procedure, if the wind found by the pilot indicates that the RWY 20 is in use).*

*- TMA clearing procedure : proceed to RDL 242° AJO at 3000 ft and attempt to fly VMC.*

***22.4 ADS-B***

*Low-altitude ADS-B coverage in the Gulf of Ajaccio and South-East of AJACCIO FIS. The use of the ADS-B for the flight information and alert services provides the equipped aircraft with improved surveillance at low altitude or, when one of the radars covering the AJACCIO TMA is shut down, with the detection of any route, level or coordination error, and follow-up of flight paths within the frame of the alert service.*

*Aircraft operators wishing to enter this space are not subject to any specific requirement as regards the ADS-B.*

*The AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE ATS authority is likely to ask the equipped users for specific position reports, distance measurements at strategic points of the airspace, or the use of the various ADS-B transmitter functionalities (ident, emergency codes, change of identifier).*

***22.5 LVP/LVTO PROCEDURES***

***22.5.1 Arrivals***

*No approach and no landing in LVP condition.*

***22.5.2 Departures***

*Only one movement at a time authorized on the manoeuvring area when RVR is less than or equal to 550 m.*

*Use of TWY H is prohibited.*

***22.5.3 Criteria for activation and end of LVP***

*LVP in force when RVR is less than or equal to 550 m.*

*Movements are prohibited when RVR is less than 400 m.*

*End of LVP when RVR becomes greater than 550 m and improvement of this value is expected.*

***22.5.4 Communication***

*When LVP are in force, pilots are advised by ATIS.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKJ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EXIGENCES OPERATIONNELLES POUR TOUT EXPLOITANT DE TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS OU ETRANGERS**

**23.1.1 Décollage RWY 02**

Dépôt de dossier préalable pour les exploitants utilisant des avions de plus de 30 sièges passagers auprès de la DSAC/SE comportant les consignes générales d'utilisation, la définition de la trajectoire de décollage N et N-1 moteurs, les limitations opérationnelles, les conditions météorologiques associées. Une autorisation préalable sera nécessaire.

**23.1.2** Tous les exploitants doivent établir des consignes précises d'atterrissage manqué RWY 02.

**L'existence et l'application de ces consignes sont susceptibles de vérification lors des contrôles d'exploitation effectués par la DGAC.**

***23.1 OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR ALL FRENCH OR FOREIGN AIR TRANSPORT OPERATORS***

***23.1.1 RWY 02 Takeoff***

*Submission of a prior file to DSAC/SE for operators using aircraft fitted with more than 30 passenger seats, including general operating instructions, N and N - 1 engine take off path definition, operational limitations and weather conditons associated. A prior permission will be required.*

***23.1.2*** *All operators must prescribe precise balked landing instructions for RWY 02.*

***Existence and application of these instructions could be checked during operating checks carried out by DGAC.***

DSAC/SE : DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE SUD-EST
1 rue Vincent AURIOL
13617 AIX EN PROVENCE CEDEX 1
E-mail : dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr - FAX : 04 42 33 76 04

**23.2 SERVICE D'ASSISTANCE**

Pour des raisons de sécurité d'exploitation et de sureté, l'assistance est obligatoire pour les vols VFR et IFR. A cet effet, il est impératif de prendre contact avec le poste de contrôle d'exploitation (PCE) ou un assistant aéroportuaire avant la programmation d'un vol (ou d'une chaine de vols).

Toute intention de vol, modification et suppression, doivent être envoyées par e-mail à l'adresse suivante : slots@cohor.org.
COHOR doit également être informé de tout accord de franchise ou de partages de code, et ce, avant le démarrage des vols.

***23.2 HANDLING SERVICE***

*For security and safety reasons, assistance is mandatory for VFR and IFR flights. Therefore the (PCE) apron control or an airport handling facilities operator must be contacted before a programmed flight or series of flights.*

*Any intention of flight, modification and suppression, must be sent by e-mail to the following address : slots@cohor.org.*
*COHOR must also be informed of any franchise agreement or code sharing, prior to the start of flights.*

**23.3 RISQUES SANITAIRES**

Identification des vols privés internationaux provenant d'une destination à risque.

En cas d'épidémie dans une zone à risques (liste disponible auprès de l'Agence Régionale de la Santé - ARS), dont un aéronef serait issu, l'équipage doit obligatoirement informer l'assistant en escale.

***23.3 SANITARY RISKS***

*Identification of international private flights coming from risk destination.*

*In the event of an epidemic in a risk area (list available from the Health Regional Agency - ARS), which an ACFT would be come from, the aircrew members should notify to handling services.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

SPPA de SR - 30 à SS + 30.

Présence d'oiseaux importante (AD et abords immédiats).

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Wildlife control service from SR - 30 to SS + 30.*

*Important bird presence (AD and vicinity).*

**23.5 EQUIPEMENT AD**

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0)

PAPI 02 et 20 : PN 15 min.

***23.5 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0)*

*PAPI 02 and 20 : PN 15 min*

**23.6 OBSTACLES**

**23.6.1 Obstacles perçant les servitudes aéronautiques de la trouée d'atterrissage piste 20 et de décollage piste 02**

Végétaux, ALT 22,41m, 41,93420633° N - 8,80607259° E
Végétaux, ALT 30,95m, 41,93659105° N - 8,81049148° E
Végétaux, ALT 30,25m, 41,93756745° N - 8,81063717° E
Végétaux, ALT 37,55m, 41,93905472° N - 8,81135766° E
Végétaux, ALT 37,55m, 41,93909605° N - 8,81140576° E
Végétaux, ALT 16,32m, 41,93479758° N - 8,81018332° E
Végétaux, ALT 18,37m, 41,93428293° N - 8,80986915° E
Végétaux, ALT 19,95m, 41,93446852° N - 8,81044478° E
Végétaux, ALT 16,4m, 41,93382015° N - 8,81001433° E
Végétaux, ALT 13,38m, 41,93396381° N - 8,80726348° E
Végétaux, ALT 16,13m, 41,93407547° N - 8,80645846° E
Végétaux, ALT 15,66m, 41,93365° N - 8,80654288° E
Végétaux, ALT 16,12m, 41,93364884° N - 8,80643272° E
Végétaux, ALT 21,41m, 41,93543801° N - 8,80655083° E
Végétaux, ALT 21,41m, 41,93540201° N - 8,80662517° E
Végétaux, ALT 19,52m, 41,93357002° N - 8,80834646° E
Végétaux, ALT 20,5m, 41,93356792° N - 8,80866356° E
Végétaux, ALT 21,38m, 41 ,93348228° N - 8,80876936° E
Végétaux, ALT 24,63m, 41,9365254° N - 8,81087505° E
Végétaux, ALT 21,18m, 41,93670656° N - 8,81118179° E
Végétaux, ALT 13,09m, 41,93366937° N - 8,80615668° E
Végétaux, ALT 16,28m, 41,93448591° N - 8,80648145° E
Végétaux, ALT 18,73m, 41,93437655° N - 8,80656284° E
Végétaux, ALT 21,18m, 41,93865452° N - 8,80994466° E
Végétaux, ALT 21,47m, 41,93642207° N - 8,81065919° E
Végétaux, ALT 21m, 41,93617242° N - 8,8106749° E
Végétaux, ALT 20,22m, 41,93554741° N - 8,81074468° E
Végétaux, ALT 22,65m, 41,93489611° N - 8,81102316° E
Végétaux, ALT 19,7m, 41,93436029° N - 8,81115861° E
Végétaux, ALT 22,8m, 41,93364855° N - 8,81125474° E
Végétaux, ALT 22.13m 41,93346948° N - 8,81124861° E
Végétaux, ALT 15,93m, 41,93574781° N - 8,81040023° E
Végétaux, ALT 23,7m, 41,93529482° N - 8,81056551° E
Végétaux, ALT 16,45m, 41,9338112° N - 8,80942886° E
Végétaux, ALT 20,29m, 41,93338602° N - 8,80918656° E
Végétaux, ALT 20,23m, 41,93497569° N - 8,80661483° E

***23.6 OBSTACLES***

***23.6.1 Obstacles piercing the aeronautical easements of the landing funnel RWY 20 and take-off RWY 02***

*Vegetation, ALT 22,41m, 41,93420633° N - 8,80607259° E*
*Vegetation, ALT 30,95m, 41,93659105° N - 8,81049148° E*
*Vegetation, ALT 30,25m, 41,93756745° N - 8,81063717° E*
*Vegetation, ALT 37,55m, 41,93905472° N - 8,81135766° E*
*Vegetation, ALT 37,55m, 41,93909605° N - 8,81140576° E*
*Vegetation, ALT 16,32m, 41,93479758° N - 8,81018332° E*
*Vegetation, ALT 18,37m, 41,93428293° N - 8,80986915° E*
*Vegetation, ALT 19,95m, 41,93446852° N - 8,81044478° E*
*Vegetation, ALT 16,4m, 41,93382015° N - 8,81001433° E*
*Vegetation, ALT 13,38m, 41,93396381° N - 8,80726348° E*
*Vegetation, ALT 16,13m, 41,93407547° N - 8,80645846° E*
*Vegetation, ALT 15,66m, 41,93365° N - 8,80654288° E*
*Vegetation, ALT 16,12m, 41,93364884° N - 8,80643272° E*
*Vegetation, ALT 21,41m, 41,93543801° N - 8,80655083° E*
*Vegetation, ALT 21,41m, 41,93540201° N - 8,80662517° E*
*Vegetation, ALT 19,52m, 41,93357002° N - 8,80834646° E*
*Vegetation, ALT 20,5m, 41,93356792° N - 8,80866356° E*
*Vegetation, ALT 21,38m, 41,93348228° N - 8,80876936° E*
*Vegetation, ALT 24,63m, 41,9365254° N - 8,81087505° E*
*Vegetation, ALT 21,18m, 41,93670656° N - 8,81118179° E*
*Vegetation, ALT 13,09m, 41,93366937°N - 8,80615668° E*
*Vegetation, ALT 16,28m, 41,93448591° N - 8,80648145° E*
*Vegetation, ALT 18,73m, 41,93437655° N - 8,80656284° E*
*Vegetation, ALT 21,18m, 41,93865452° N - 8,80994466° E*
*Vegetation, ALT 21,47m, 41,93642207° N - 8,81065919° E*
*Vegetation, ALT 21m, 41,93617242° N - 8,8106749° E*
*Vegetation, ALT 20,22m, 41,93554741° N - 8,81074468° E*
*Vegetation, ALT 22,65m, 41,93489611° N - 8,81102316° E*
*Vegetation, ALT 19,7m, 41,93436029° N - 8,81115861° E*
*Vegetation, ALT 22,8m, 41,93364855° N - 8,81125474° E*
*Vegetation, ALT 22.13m 41,93346948° N - 8,81124861° E*
*Vegetation, ALT 15,93m, 41,93574781° N - 8,81040023° E*
*Vegetation, ALT 23,7m, 41,93529482° N - 8,81056551° E*
*Vegetation, ALT 16,45m, 41,9338112° N - 8,80942886° E*
*Vegetation, ALT 20,29m, 41,93338602° N - 8,80918656° E*
*Vegetation, ALT 20,23m, 41,93497569° N - 8,80661483° E*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Végétaux, ALT 19,42m, 41,9339617° N- 8,8079153° E
Végétaux, ALT 20,25m, 41,93364336° N - 8,80830301° E
Végétaux, ALT 21,82m, 41,93380649° N - 8,80620195° E
Végétaux, ALT 17,22m, 41,93434485° N - 8,80634159° E
Végétaux, ALT 20,79m, 41,93384092° N - 8,80617268° E
Végétaux, ALT 17,33m, 41,93439732° N - 8,80616952° E
Végétaux, ALT 38,1m, 41,94336627° N - 8,81390086° E
Végétaux, ALT 36,83m, 41,9435492° N - 8,81406487° E
Végétaux, ALT 34,9m, 41,94262737° N - 8,81184553° E
Végétaux, ALT 34,19m, 41,94379033° N - 8,81388925° E
Végétaux, ALT 36,52m, 41,94393759° N - 8,8139386° E
Végétaux, ALT 35,2m, 41,94202631° N - 8,81126078° E
Végétaux, ALT 34m, 41,94200229° N - 8,81186559° E
Végétaux, ALT 38,32m,41,94090629° N - 8,81174471° E
Végétaux, ALT 40,58m, 41,94063565° N - 8,81533737° E
Végétaux, ALT 24,6m, 41,93318312° N - 8,81116021° E
Pylône, ALT 60,9m, 41,94881209° N - 8,81880976° E
Pylône, ALT 72,2m, 41,94928282° N - 8,81916871° E
Pylône, ALT 60,8m, 41,9490254° N - 8,81889669° E
Végétaux, ALT 24,52m, 41,933985° N - 8,805837° E
Végétaux, ALT 15,7m, 41,9340554° N - 8,8070477° E
Végétaux, ALT 17,48m, 41,9333479° N - 8,8089037° E
Végétaux, ALT 44,37m, 41,9423333° N - 8,8124646° E
Route, ALT 13,8m, 41,93321° N - 8,808239° E
Relief, ALT 1271 m, 42,056558° N - 8,876586° E
Relief, ALT 61,9m, 41,94933159° N - 8,81918878° E
Relief, ALT 89,5m, 41,95459633° N - 8,83109146° E
Relief, ALT 103m, 41,96571939° N - 8,83637945° E
Végétaux, ALT 40,22m, 41,9460147° N - 8,8137593° E
Végétaux, ALT 40,58m, 41,9384854° N - 8,8144622° E
Végétaux ALT 21,16m, 41,9349375° N - 8,8064894° E
Végétaux, ALT 15,87m, 41,9343842° N - 8,8088837° E
Végétaux, ALT 18,83m, 41,9341118° N - 8,8093462° E
Végétaux, ALT 19,3m, 41,9339939° N - 8,8095293° E
Végétaux, ALT 18,62m, 41,9339745° N - 8,8095439° E
Végétaux, ALT 13,33m, 41,9338581° N - 8,8074356° E
Végétaux, ALT 18,34m, 41,9337777° N - 8,807577° E
Végétaux, ALT 18,82m, 41,9337509° N - 8,8077804° E
Végétaux, ALT 13,31m, 41,9331509° N - 8,8088681° E
Végétaux, ALT 18,47m, 41,9332125° N - 8,8091018° E
Végétaux, ALT 11,05m, 41,9336151° N - 8,8071185° E
Végétaux, ALT 25,49m, 41,9367588° N - 8,8100504° E
Végétaux, ALT 21,95m, 41,9375888° N - 8,8100254° E
Végétaux, ALT 20,19m, 41,9380458° N - 8,8102174° E
Végétaux, ALT 28,86m, 41,9379948° N - 8,8104674° E
Végétaux, ALT 23,01m, 41,9385207° N - 8,8109363° E
Végétaux, ALT 18,61m, 41,9342588° N - 8,8109394° E
Végétaux, ALT 23,22m, 41,9354638° N - 8,8103494° E

*Vegetation, ALT 19,42m, 41,9339617° N- 8,8079153° E*
*Vegetation, ALT 20,25m, 41,93364336° N - 8,80830301° E*
*Vegetation, ALT 21,82m, 41,93380649° N - 8,80620195° E*
*Vegetation, ALT 17,22m, 41,93434485° N - 8,80634159° E*
*Vegetation, ALT 20,79m, 41,93384092° N - 8,80617268° E*
*Vegetation, ALT 17,33m, 41,93439732° N - 8,80616952° E*
*Vegetation, ALT 38,1m, 41,94336627° N - 8,81390086° E*
*Vegetation, ALT 36,83m, 41,9435492° N - 8,81406487° E*
*Vegetation, ALT 34,9m, 41,94262737° N - 8,81184553° E*
*Vegetation, ALT 34,19m, 41,94379033° N - 8,81388925° E*
*Vegetation, ALT 36,52m, 41,94393759° N - 8,8139386° E*
*Vegetation, ALT 35,2m, 41,94202631° N - 8,81126078° E*
*Vegetation, ALT 34m, 41,94200229° N - 8,81186559° E*
*Vegetation, ALT 38,32m, 41,94090629° N - 8,81174471° E*
*Vegetation, ALT 40,58m, 41,94063565° N - 8,81533737°E*
*Vegetation, ALT 24,6m, 41,93318312° N - 8,81116021° E*
*Pylon, ALT 60,9m, 41,94881209° N - 8,81880976° E*
*Pylon, ALT 72,2m, 41,94928282° N - 8,81916871° E*
*Pylon, ALT 60,8m, 41,9490254° N - 8,81889669° E*
*Vegetation, ALT 24,52m, 41,933985° N - 8,805837° E*
*Vegetation, ALT 15,7m, 41,9340554° N - 8,8070477° E*
*Vegetation, ALT 17,48m, 41,9333479° N - 8,8089037° E*
*Vegetation, ALT 44,37m, 41,9423333° N - 8,8124646° E*
*Road, ALT 13,8m, 41,93321° N - 8,808239° E*
*Relief, ALT 1271 m, 42,056558° N - 8,876586° E*
*Relief, ALT 61,9m, 41,94933159° N - 8,81918878° E*
*Relief, ALT 89,5m, 41,95459633° N - 8,83109146° E*
*Relief, ALT 103m, 41,96571939° N - 8,83637945° E*
*Vegetation, ALT 40,22m, 41,9460147° N - 8,8137593° E*
*Vegetation, ALT 40,58m, 41,9384854° N - 8,8144622° E*
*Végétaux ALT 21,16m, 41,9349375° N - 8,8064894° E*
*Vegetation, ALT 15,87m, 41,9343842° N - 8,8088837° E*
*Vegetation, ALT 18,83m, 41,9341118° N - 8,8093462° E*
*Vegetation, ALT 19,3m, 41,9339939° N - 8,8095293° E*
*Vegetation, ALT 18,62m, 41,9339745° N - 8,8095439° E*
*Vegetation, ALT 13,33m, 41,9338581° N - 8,8074356° E*
*Vegetation, ALT 18,34m, 41,9337777° N - 8,807577° E*
*Vegetation, ALT 18,82m, 41,9337509° N - 8,8077804° E*
*Vegetation, ALT 13,31m, 41,9331509° N - 8,8088681° E*
*Vegetation, ALT 18,47m, 41,9332125° N - 8,8091018° E*
*Vegetation, ALT 11,05m, 41,9336151° N - 8,8071185° E*
*Vegetation, ALT 25,49m, 41,9367588° N - 8,8100504° E*
*Vegetation, ALT 21,95m, 41,9375888° N - 8,8100254° E*
*Vegetation, ALT 20,19m, 41,9380458° N - 8,8102174° E*
*Vegetation, ALT 28,86m, 41,9379948° N - 8,8104674° E*
*Vegetation, ALT 23,01m, 41,9385207° N - 8,8109363° E*
*Vegetation, ALT 18,61m, 41,9342588° N - 8,8109394° E*
*Vegetation, ALT 23,22m, 41,9354638° N - 8,8103494° E*

**23.6.2 Obstacles perçant les servitudes aéronautiques latérales**

Végétaux, ALT 22,62m, 41,93415565° N - 8,80664957° E
Végétaux, ALT 25,53m, 41,9343898° N - 8,80736412° E
Végétaux, ALT 37,2m, 41,93272419° N - 8,81202818° E
Végétaux, ALT 38,66m, 41,93265486° N - 8,81216636° E
Végétaux, ALT 15,2m, 41,93444899° N - 8,80599073° E
Végétaux, ALT 35,3m, 41,9328102° N - 8,8116005° E
Végétaux, ALT 14,04m, 41,9253638° N - 8,8058614° E

***23.6.2 Obstacles piercing the lateral aeronautical easements***

*Vegetation, ALT 22,62m, 41,93415565° N - 8,80664957° E*
*Vegetation, ALT 25,53m, 41,9343898° N - 8,80736412° E*
*Vegetation, ALT 37,2m, 41,93272419° N - 8,81202818° E*
*Vegetation, ALT 38,66m, 41,93265486° N - 8,81216636° E*
*Vegetation, ALT 15,2m, 41,93444899° N - 8,80599073° E*
*Vegetation, ALT 35,3m, 41,9328102° N - 8,8116005° E*
*Vegetation, ALT 14,04m, 41,9253638° N - 8,8058614° E*

**AD 2 LFKJ.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFKJ.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Toutes procédures / *all procedures.* | Sans objet / *not applicable.* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

| POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / *AIRPLANES PARKING STANDS* | | |
|---|---|---|
| **POSTES DE STATIONNEMENT AVIATION COMMERCIALE** / *COMMERCIAL AVIATION STANDS* | | |
| AST | Envergure MAX<br>*MAX Span* | Avions contraignants<br>*Restricting ACFT* |
| 1 | 36 | A320, B733, CRJ, RJ100 |
| 2 | 36 | A320, B733, CRJ, RJ100 |
| 3 | 36 | A321, B739 |
| 4 | 36 | A321, B739 |
| 5 | 36 | A321, B739 |
| 6 | 36 | A321, B739 |
| 7 | 36 | A321, B739 |
| 8 | 36 | A321, B739 |
| 9 | 36 | A321, B739 |
| 10 | 36 | A321, B739 |
| 11(1) | 65 | A333, B744, B773 |
| **POSTES DE STATIONNEMENT AVIATION GENERALE** / *GENERAL AVIATION STANDS* | | |
| AST | Envergure MAX<br>*MAX Span* | Avions contraignants<br>*Restricting ACFT* |
| Lima | 12 | DA40 |
| J1 | 21.5 | FA2000LX |
| J2 | 17 | BE200 |
| J3 | 13.5 | Learjet 31 A/60 |
| J4 | 19 | BE350, FA50 |
| J5(2) | 17.8 | BE20 |
| J6 | 14.5 | Citation JET |
| K1 | 28.7 | GLEX, Gulfstream V, F2000 |

(1) Le poste 11 condamne les postes 9 et 10.
*If an ACFT is on stand 11, stands 9 and 10 not available.*

(2) Réservé à l'avion basé de l'évacuation sanitaire. La surveillance et l'autoguidage sont effectués par l'équipage.
*Reserved for medevac ACFT. Surveillance and autoguiding are carried out by flight crews.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

| **POSTES DE STATIONNEMENT HELICOPTERES** / *HELICOPTERS PARKING STANDS* | | | |
|---|---|---|---|
| **POSTES DE STATIONNEMENT COMMERCIALE** / *COMMERCIAL AVIATION STANDS* | | | |
| AST | Diamètre rotor MAX (m)<br>*MAX rotor diameter (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
| 1 à 8<br>*1 to 8* | 16.30 m | 19.56 m | |
| 9 et 10<br>*9 and 10* | 16.30 m | 19.56 m | Le poste 11 condamne les postes 9 et 10.<br>*If an ACFT is on stand 11, stands 9 and 10 not available.* |
| 11 | 18.60 m | 22.80 m | Le poste 11 condamne les postes 9 et 10.<br>*If an ACFT is on stand 11, stands 9 and 10 not available.* |
| **POSTES DE STATIONNEMENT AVIATION GENERALE** / *GENERAL AVIATION STANDS* | | | |
| AST | Diamètre rotor MAX (m)<br>*MAX rotor diameter (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
| J1 | 12.60 m si hélicoptère au roulage.<br>11.00 m si translation dans l'effet de sol.<br>*12.60 m if helicopter taxiing.*<br>*11.00 m if translation on ground effect.* | 14.30 m | |
| K1 | 18.60 m si hélicoptère au roulage.<br>14.00 m si translation dans l'effet de sol.<br>*18.60 m if helicopter taxiing.*<br>*14.00 m if translation on ground effect.* | 22.80 m | |
| **POSTES DE STATIONNEMENT "CORSE HELICOPTERE"** / *"CORSE HELICOPTER" STANDS* | | | |
| AST | Diamètre rotor MAX (m)<br>*MAX rotor diameter (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
| M1, M2, M3 | 10.69 m | 12.94 m | Aire à usage exclusif Corse Hélicoptère.<br>Accès MIKE 3 par translation depuis MIKE 2.<br>*Apron under exclusive use of « Corse Hélicoptère ».*<br>*Translation from MIKE 2 to join MIKE 3.* |

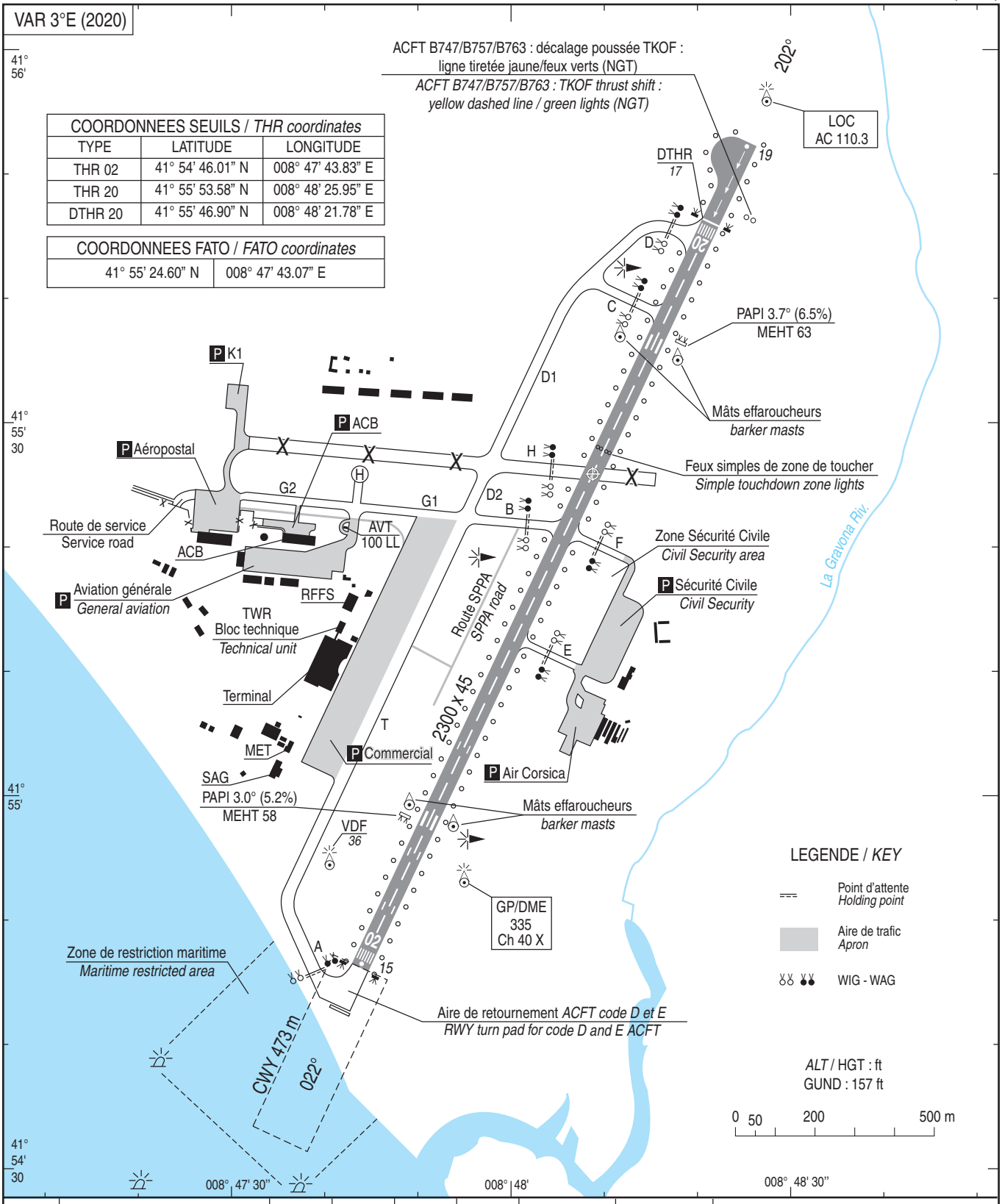


© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** AJACCIO 126.930
**GND** (SOL) : 121.705

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
41 55 26 N - 008 48 09 E
*ALT AD : 19 (1 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 02 | 41° 54' 46.01" N | 008° 47' 43.83" E |
| THR 20 | 41° 55' 53.58" N | 008° 48' 25.95" E |
| DTHR 20 | 41° 55' 46.90" N | 008° 48' 21.78" E |

| COORDONNEES FATO / *FATO coordinates* | |
|---|---|
| 41° 55' 24.60" N | 008° 47' 43.07" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 02 | NIL | LIH/LIL | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | Revêtue *Paved* | 35 F/C/W/T | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 20 | NIL | LIH/LIL | 2300 (1) | 2772 (1) | 2300 (1) | 2073 | | | 400 | 400 | 400 | 400 |

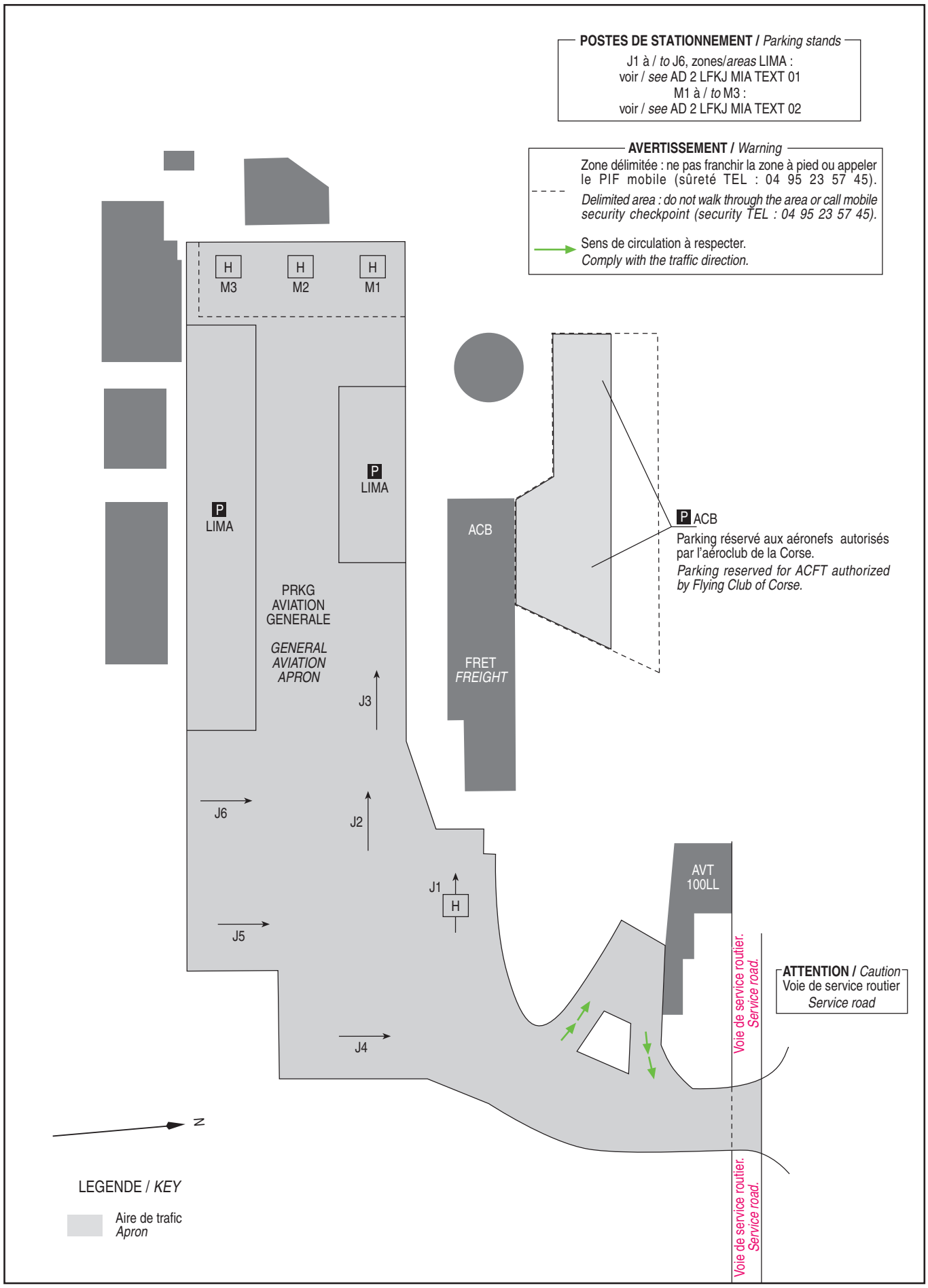
(1) voir/*see* AD 2 LFKJ.13



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

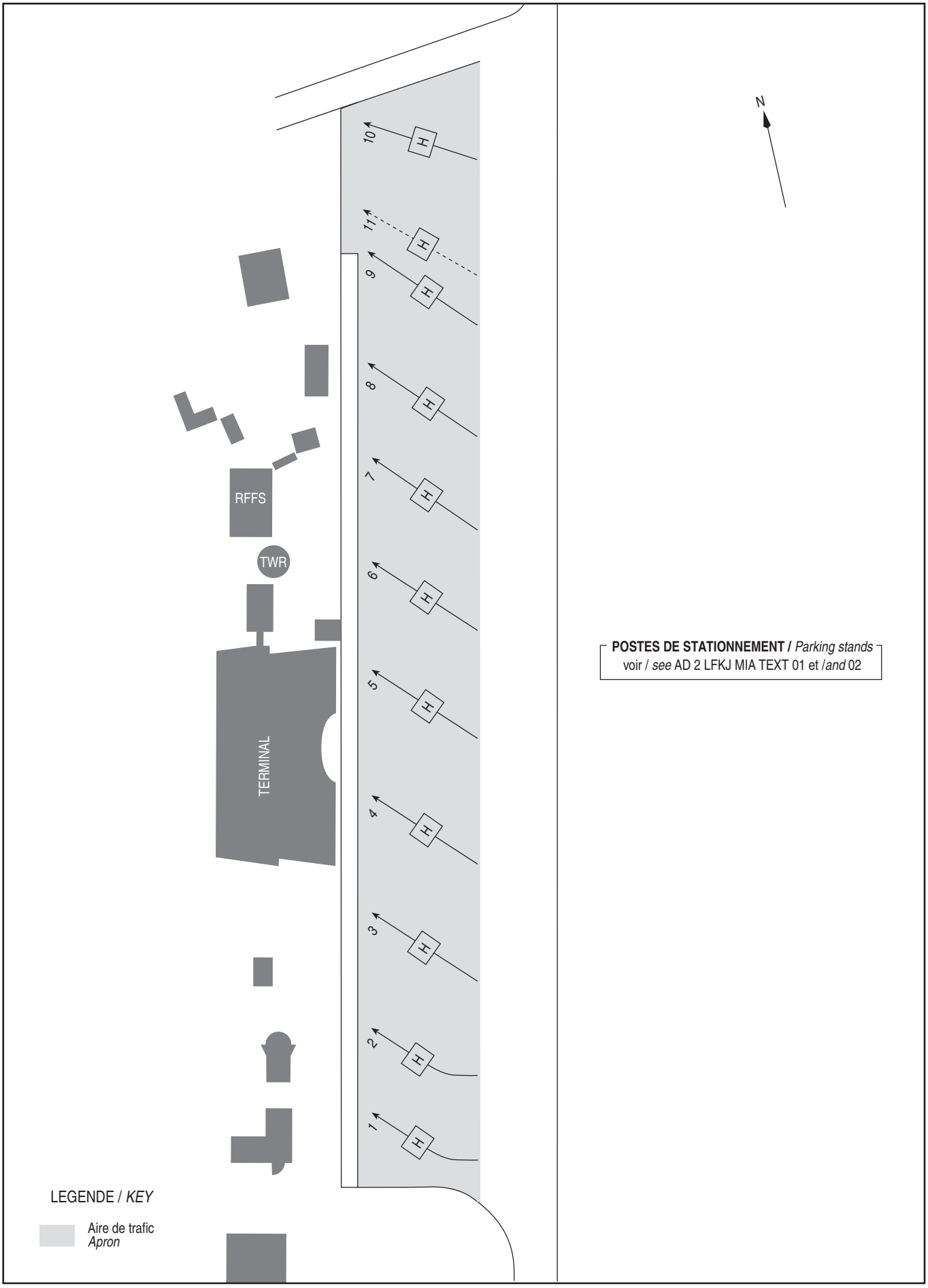





© SIA

**AIRE DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*
AIRE COMMERCIALE / *COMMERCIAL APRON*

**AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE



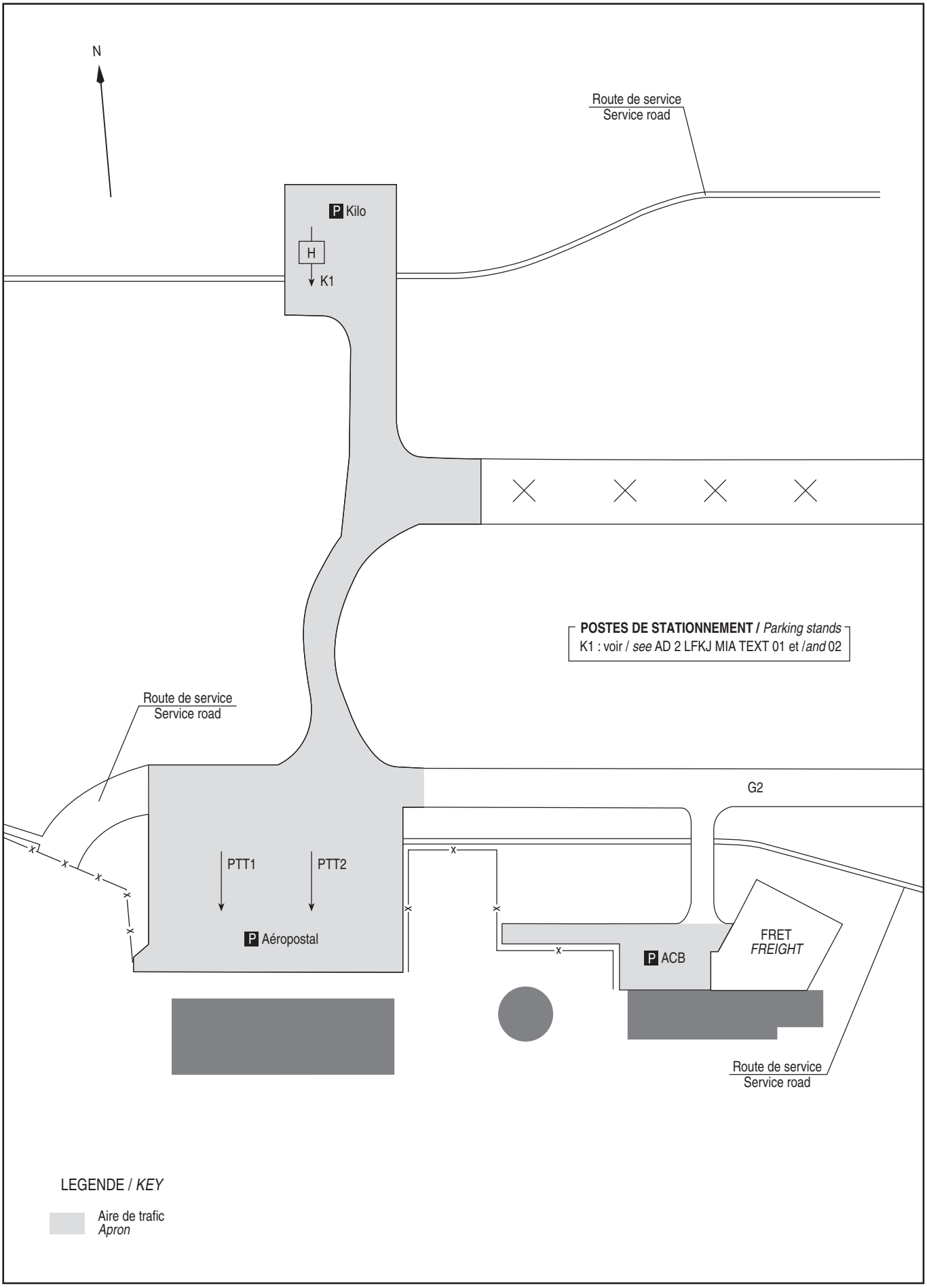

**POSTES DE STATIONNEMENT /** *Parking stands*
voir / *see* AD 2 LFKJ MIA TEXT 01 et /*and* 02



© **SIA**

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE






© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**AJACCIO** NAPOLEON BONAP
RWY

VAR 3°E (2020)

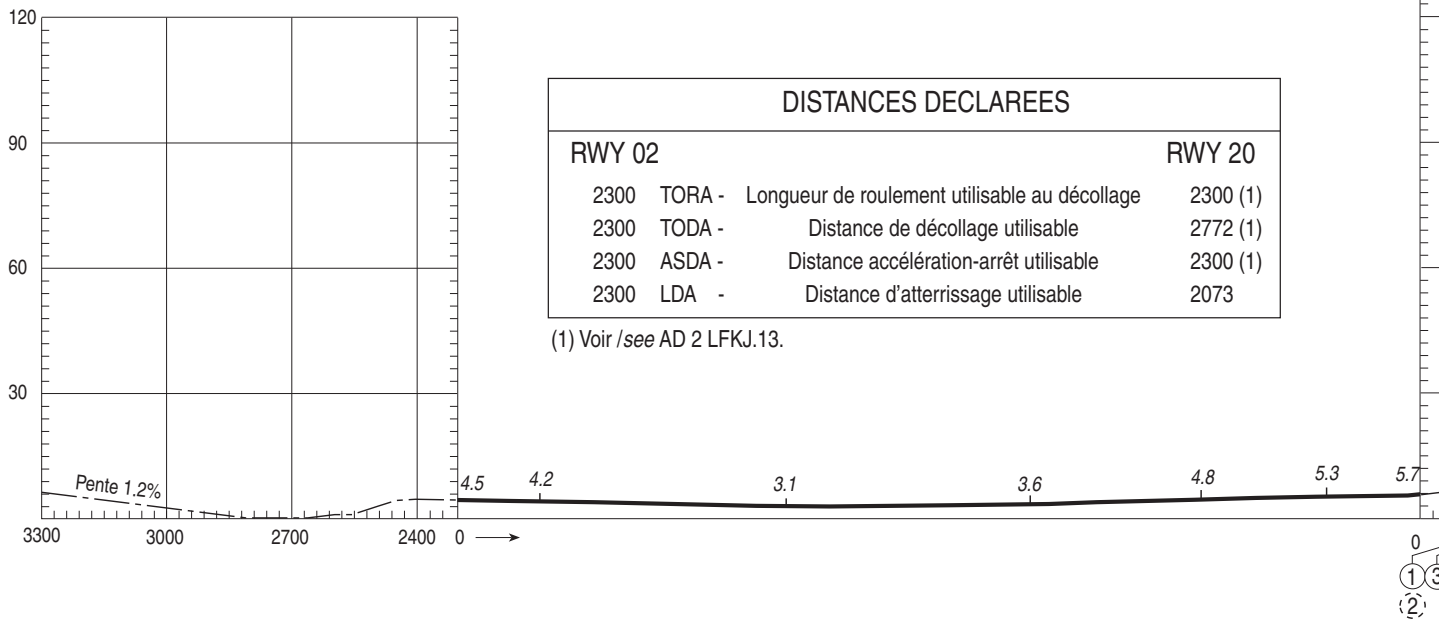
DIMENSIONS ET ALTITU
EN METRES

### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE MOBILE
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

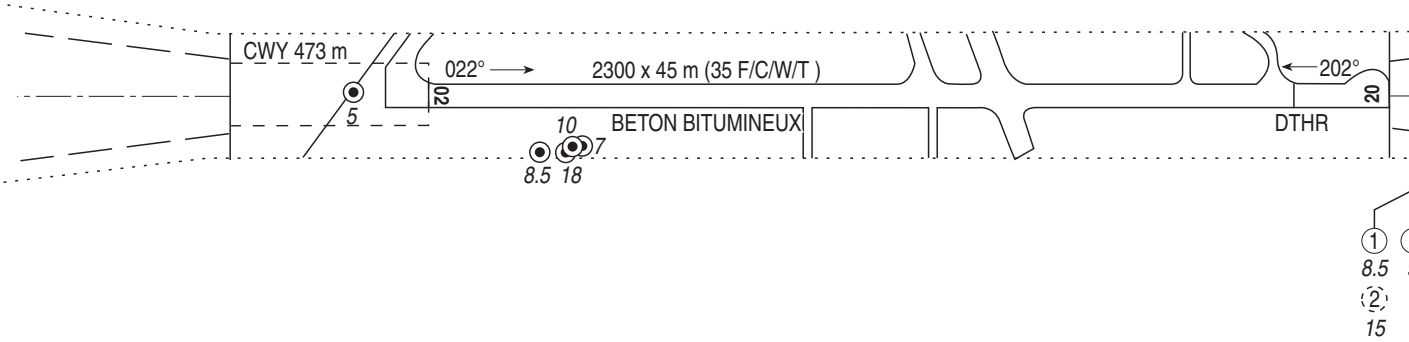



### DISTANCES DECLAREES

| RWY 02 | | | RWY 20 |
|---|---|---|---|
| 2300 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2300 (1) |
| 2300 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2772 (1) |
| 2300 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2300 (1) |
| 2300 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2073 |

(1) Voir /*see* AD 2 LFKJ.13.



## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CV | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| AJO | REF ENR 4.1 | | | X | X | X |
| BTA | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| RW20 | REF DTHR20 LFKJ AD2.12 | | X | | | X |
| ASKAG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| BEBEV | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| CORSI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| HORRO | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| IDDOL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| KOTIX | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LASVA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LIBLO | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| → LOKDU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LONSU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| MERLU | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| NEGAT | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| POULP | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| RUBAS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SIRSA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TEREZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TINOT | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| TORTU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| URATO | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| VAREK | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| KJ505 | 41°54'54.2" N | 008°48'04.1" E | X | | X | |
| KJ506 | 42°00'59.7" N | 008°39'36.5" E | X | | X | |
| KJ701 | 41°51'03.0" N | 008°39'31.0" E | X | | X | |
| KJ702 | 41°49'15.0" N | 008°35'51.0" E | X | | X | |
| KJ703 | 41°54'47.0" N | 008°35'36.0" E | X | | X | |
| KJ800 | 41°56'54.5" N | 008°25'31.0" E | X | | X | |
| KJ810 | 42°01'53.6" N | 008°35'04.2" E | X | | X | |
| KJ830 | 42°16'52.2" N | 008°37'41.1" E | X | | X | |
| KJ850 | 42°20'16.8" N | 008°47'26.4" E | X | | X | |
| KJ870 | 41°58'34.9" N | 008°51'29.3" E | X | | X | |
| KJ880 | 41°46'24.6" N | 008°54'53.6" E | X | | X | |
| KJ890 | 41°45'40.0" N | 008°26'04.5" E | X | | X | |
| KJ900 | 41°38'59.6" N | 008°24'10.5" E | X | | X | |
| KJ910 | 41°32'09.5" N | 008°30'28.1" E | X | | X | |
| IKJ02 | 41°43'02.3" N | 008°40'26.7" E | X | | | X |
| FAF ILS/LOC RWY 02 | 41°46'24.5" N | 008°42'32.0" E | | X | | X |
| FJ02Z | 41°46'36.7" N | 08°42'39.6" N | X | | | X |
| FJ02Y | 41°46'24.5" N | 08°42'32.0" N | X | | | X |
| MJ02Y | 41°50'57.4" N | 08°45'21.5" N | X | | | X |
| MJ02Z | 41°52'24.5" N | 008°46'15.7" E | X | | | X |
| IKJ20 | 42°00'30.9" N | 008°39'34.2" E | X | | | X |
| FKJ20 | 41°59'57.7" N | 008°43'49.5" E | X | | | X |
| KJ412 | 41°47'52.1" N | 008°34'38.1" E | X | | | X |
| KJ414 | 41°42'22.2" N | 008°32'44.7" E | X | | | X |
| KJ600 | 41°58'59.0" N | 008°33'19.7" E | X | | | X |
| KJ601 | 42°09'33.9" N | 008°29'24.5" E | X | | | X |
| KJ602 | 41°59'23.0" N | 008°48'14.8" E | X | | | X |
| KJ603 | 41°57'35.7" N | 008°49'29.7" E | X | | | X |
| KJ604 | 41°54'42.8" N | 008°47'41.8" E | X | | | X |
| KJ605 | 41°58'07.9" N | 008°47'57.1" E | X | | | X |
| KJ610 | 41°42'18.5" N | 008°36'35.3" E | X | | X | |
| KJ620 | 41°50'10.3" N | 008°17'53.3" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**INA RNAV (GNSS) RWY 02**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.7° E | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA IDDOL | IF | IDDOL | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | 220 | - | - |
| | TF | KJ414 | - | 192 | 194.5 | 11.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IKJ02 | - | 081 | 083.4 | 5.8 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA HORRO | IF | HORRO | - | - | - | - | - | - | - | 200 | - | - |
| | TF | IKJ02 | - | 052 | 055.1 | 5.5 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**FNA RNP Y RWY 02**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.7° E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IKJ02 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FJ02Y | - | 022 | 024.9 | 3.7 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MJ02Y | Yes | 022 | 024.9 | 5.0 | - | - | - | - | -3.0°/- | 0.3 |
| | DF | KJ412 | - | - | - | - | L | - | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | KJ414 | - | 192 | 194.4 | 5.7 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IKJ02 | - | 081 | 083.4 | 5.8 | L | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |



© SIA

**RNP Z RWY 02**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.7° E | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy NM) |
| APCH | IF | IKJ02 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FJ02Z | - | 022 | 024.9 | 3.9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MJ02Z | Yes | 022 | 024.9 | 6.4 | - | - | - | - | -3.0 / 51 | 0.3 |
| | DF | KJ412 | - | - | - | - | L | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | KJ414 | - | 192 | 194.4 | 5.7 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IKJ02 | - | 081 | 083.4 | 5.8 | L | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFKJ** |
| **Runway** | **02** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **Z** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E02A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **415446.0100N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0084743.8300E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **52.4** |
| **FPAP Latitude** | **415553.5800N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **67.5700** |
| **FPAP Longitude** | **0084825.9500E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **42.1200** |
| **Threshold Crossing Height** | **51.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0A 0B 06 0C 02 D0 00 01 32 30<br>05 F4 AC FC 11 AC 4D C6 03 0C 16<br>E4 0F 02 10 49 01 FE 01 2C 01 64<br>00 C8 AF 40 6D 7C D0** |
| **Calculated CRC Value** | **406D7CD0** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **4.6** |



© SIA

**AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE

**PRECODING RNP** (AR) RWY 20

**RNP RWY 20 (AR)**

| RMK | AUTHORIZATION REQUIRED | | | | | | | MAG VAR 2020 2.69°E | | | REF NAVAID : - | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec | RNP Value |
| HLDG | - | KJ601 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP AR | - |
| | - | HORRO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP AR | - |
| INA KJ601 | IF | KJ601 | - | - | - | - | - | - | 6000 | - | - | RNP AR | - |
| | TF | IKJ20 | - | 137 | 140.0 | 11.8 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP AR | RNP1 |
| INA KJ600 | IF | KJ600 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP AR | - |
| | TF | IKJ20 | - | 069 | 071.8 | 4.9 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP AR | RNP1 |
| APCH | IF | IKJ20 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP AR | - |
| | TF | FKJ20 | - | 097 | 099.9 | 3.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP AR | RNP 0.3 |
| | TF | KJ602 | - | 097 | 099.9 | 3.3 | - | - | - | - | -3.6/15 | RNP AR | RNP 0.3 |
| | RF Centre : KJ605 Rayon : 1.27 | KJ603 | - | 202 | 205.0 | 2.3 | R | - | - | - | -3.6/15 | RNP AR | RNP 0.3 |
| | TF | RW20 | Yes | 202 | 205.0 | 2.0 | - | - | - | - | -3.6/15 | RNP AR | RNP 0.3 |
| | TF | KJ604 | - | 202 | 205.0 | 1.2 | - | - | - | 160 | - | RNP AR | RNP 1 |
| | TF | HORRO | - | 211 | 213.9 | 17.8 | - | - | 3000 | 220 | - | RNP AR | RNP 1 |



© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## DEPARTS RNAV OMNIDIRECTIONNELS TYPE B RWY 20
## *TYPE B RWY 20 RNAV OMNIDIRECTIONNAL DEPARTURES*

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

**SID RNAV RWY 20**

| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **DEP OMNI** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 1200 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | IDDOL | Yes | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## SID RNAV CONFIGURATION HORRO RWY 20
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 20 HORRO | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BTA 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ701 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ703 | - | 319 | 321.9 | 4.7 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LIBLO | - | 025 | 027.3 | 22.8 | - | 10700 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BTA | - | 053 | 055.8 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TORTU 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ701 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ703 | - | 319 | 321.9 | 4.7 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LIBLO | - | 025 | 027.3 | 22.8 | - | 10500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | TORTU | - | 002 | 004.8 | 68.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **CV 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ701 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ703 | - | 319 | 321.9 | 4.7 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LIBLO | - | 025 | 027.3 | 22.8 | - | 10500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | CV | - | 354 | 357.2 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LONSU 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ702 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 334 | 336.2 | 62.8 | R | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ702 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 314 | 317.2 | 40.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TINOT 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ702 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TINOT | - | 288 | 290.9 | 155.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NEGAT 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ702 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEGAT | - | 231 | 233.7 | 41.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **CORSI 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 202 | 205.0 | - | - | 419 | - | - | 1.0 |
| - | DF | KJ702 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CORSI | - | 159 | 161.7 | 30.8 | L | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## SID RNAV CONFIGURATION PARATA
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 20 PARATA | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : AJO | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy |
| **CV 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | Yes | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AJO | - | - | - | - | L | FL080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LIBLO | - | 002 | 004.7 | 28.9 | - | FL110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | CV | - | 354 | 357.2 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TORTU 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | Yes | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AJO | - | - | - | - | L | FL080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LIBLO | - | 002 | 004.7 | 28.9 | - | FL110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | TORTU | - | 002 | 004.8 | 68.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BTA 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | Yes | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AJO | - | - | - | - | L | FL080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LIBLO | - | 002 | 004.7 | 28.9 | - | FL110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BTA | - | 053 | 055.8 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MERLU 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | Yes | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AJO | - | - | - | - | L | FL080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 329 | 331.3 | 69.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 328 | 330.9 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LONSU 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | - | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ620 | - | 297 | 299.4 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 345 | 347.9 | 57.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | - | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ620 | - | 297 | 299.4 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 331 | 333.7 | 31.9 | - | - | 160 | - | 1.0 |
| **TINOT 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | - | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ620 | - | 297 | 299.4 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TINOT | - | 290 | 292.3 | 142.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NEGAT 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | - | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEGAT | - | 240 | 242.6 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **CORSI 1K** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | KOTIX | - | 211 | 214.0 | - | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ610 | - | 211 | 213.9 | 7.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CORSI | - | 155 | 157.7 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
# STAR RNAV CONFIGURATION PARATA
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY 20 PARATA | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **IDDOL** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LONSU 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BEBEV | - | 148 | 150.7 | 38.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 166 | 168.7 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | - | 4000 | FL100 | 220 | 1.0 |
| **TORTU 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TORTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BEBEV | - | 195 | 198.0 | 73.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 166 | 168.7 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | - | 4000 | FL100 | 220 | 1.0 |
| **BTA 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BTA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | KJ850 | - | 243 | 245.3 | 33.5 | - | FL125 | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ830 | - | 242 | 244.8 | 8.0 | - | FL085 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEBEV | - | 242 | 244.7 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 166 | 168.7 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | - | 4000 | FL100 | 220 | 1.0 |
| **VAREK 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VAREK | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LASVA | - | 128 | 130.2 | 31.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | - | 4000 | FL100 | 220 | 1.0 |
| **RUBAS 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RUBAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| → - | TF | LOKDU | | 107 | 109.5 | 69.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 88 | 090.3 | 021.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | - | 4000 | FL100 | 220 | 1.0 |
| **NEGAT 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NEGAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SIRSA | - | 063 | 066.0 | 30.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ800 | - | 350 | 352.6 | 20.0 | - | - | FL100 | 220 | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 062 | 065.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **POULP 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | POULP | - | - | - | - | - | - | FL 140 | - | - |
| - | TF | SIRSA | - | 344 | 347.0 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ800 | - | 350 | 352.6 | 20.0 | - | - | FL100 | 220 | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 062 | 065.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **TEREZ 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TEREZ | - | - | - | - | - | - | FL 140 | - | - |
| - | TF | KJ505 | - | 341 | 343.2 | 36.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ506 | - | 311 | 314.0 | 8.8 | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ810 | - | 282 | 284.9 | 3.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 224 | 226.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | L | 4000 | - | - | 1.0 |
| **ASKAG 3N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ASKAG | - | - | - | - | - | | FL 140 | - | - |
| - | TF | KJ 870 | - | 283 | 285.9 | 41.5 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ 506 | - | 283 | 285.3 | 9.2 | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | KJ810 | - | 282 | 284.9 | 3.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LASVA | - | 224 | 226.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDDOL | - | 133 | 135.8 | 6.6 | L | 4000 | - | - | 1.0 |
| **VAREK 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VAREK | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | KJ601 | - | 109 | 111.9 | 25.0 | - | - | 6000 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
# STAR RNAV CONFIGURATION HORRO
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

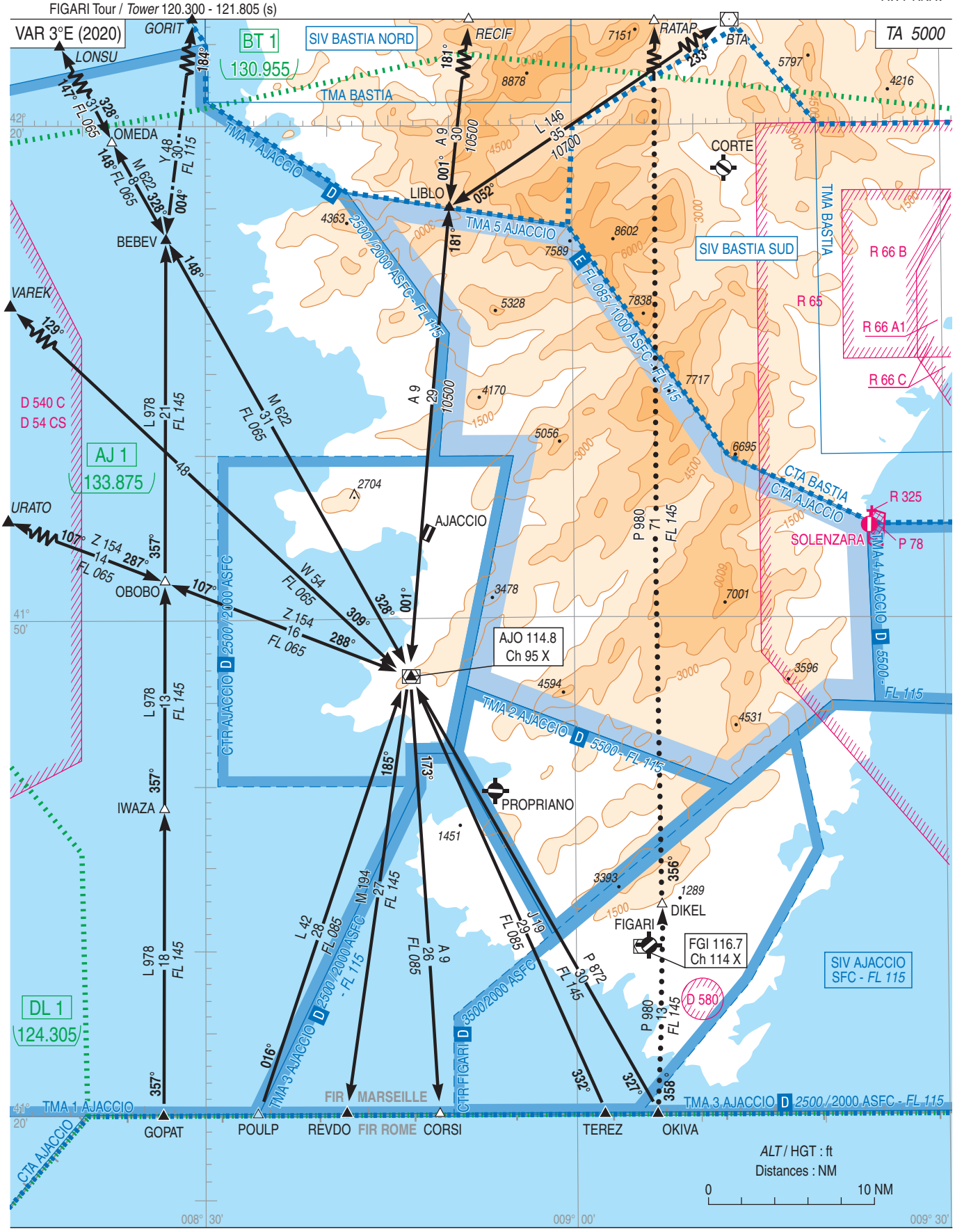
| STAR RNAV RWY ALL HORRO | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.7°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **HORRO** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LONSU 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BEBEV | - | 148 | 150.7 | 38.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ800 | - | 181 | 183.2 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ900 | - | 181 | 183.2 | 17.9 | - | - | FL080 | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 116 | 118.6 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **TORTU 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TORTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | BEBEV | - | 195 | 198.0 | 73.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ800 | - | 181 | 183.2 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ900 | - | 181 | 183.2 | 17.9 | - | - | FL080 | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 116 | 118.6 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **BTA 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BTA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | KJ850 | - | 243 | 245.3 | 33.5 | - | 10900 | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ830 | - | 242 | 244.8 | 8.0 | - | 7000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEBEV | - | 242 | 244.7 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ800 | - | 181 | 183.2 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ900 | - | 181 | 183.2 | 17.9 | - | - | FL080 | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 116 | 118.6 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **VAREK 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VAREK | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | KJ800 | - | 135 | 137.6 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ900 | - | 181 | 183.2 | 17.9 | - | - | FL080 | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 116 | 118.6 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **RUBAS 3G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RUBAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| → | TF | LOKDU | - | 107 | 109.5 | 69.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ900 | - | 137 | 139.9 | 25.9 | - | - | FL080 | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 116 | 118.6 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **NEGAT 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NEGAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SIRSA | - | 063 | 066.0 | 30.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **POULP 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | POULP | - | - | - | - | - | - | FL 140 | - | - |
| - | TF | KJ910 | - | 344 | 347.0 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 344 | 347.0 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **TEREZ 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TEREZ | - | - | - | - | - | - | FL 140 | - | - |
| - | TF | KJ910 | - | 294 | 297.1 | 26.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 344 | 347.0 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **ASKAG 3S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ASKAG | - | - | - | - | - | FL 100 | FL 140 | - | - |
| - | TF | KJ880 | - | 266 | 268.7 | 37.5 | - | 7500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | AJO | - | 266 | 268.2 | 6.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KJ890 | - | 265 | 268.1 | 15.3 | - | 4000 | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | KJ900 | - | 189 | 192.1 | 6.8 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |
| - | TF | SIRSA | - | 116 | 118.6 | 4.1 | - | - | - | 225 | 1.0 |
| - | TF | HORRO | - | 052 | 055.4 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **VAREK 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VAREK | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | KJ601 | - | 109 | 111.9 | 25.0 | - | - | 6000 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## Carte régionale
## *Area chart*

**FIS** : AJACCIO Information 119.825
ACC : MARSEILLE Contrôle / *Control* FREQ des secteurs/*sectors*
**ATIS :** AJACCIO 126.930
FIGARI 118.730
**APP** : AJACCIO Approche / *Approach* 121.050 - 127.780
**TWR :** AJACCIO Tour / *Tower* 118.075
FIGARI Tour / *Tower* 120.300 - 121.805 (s)

sur instruction ATC seulement
*on ATC instruction only*
AWY RNAV

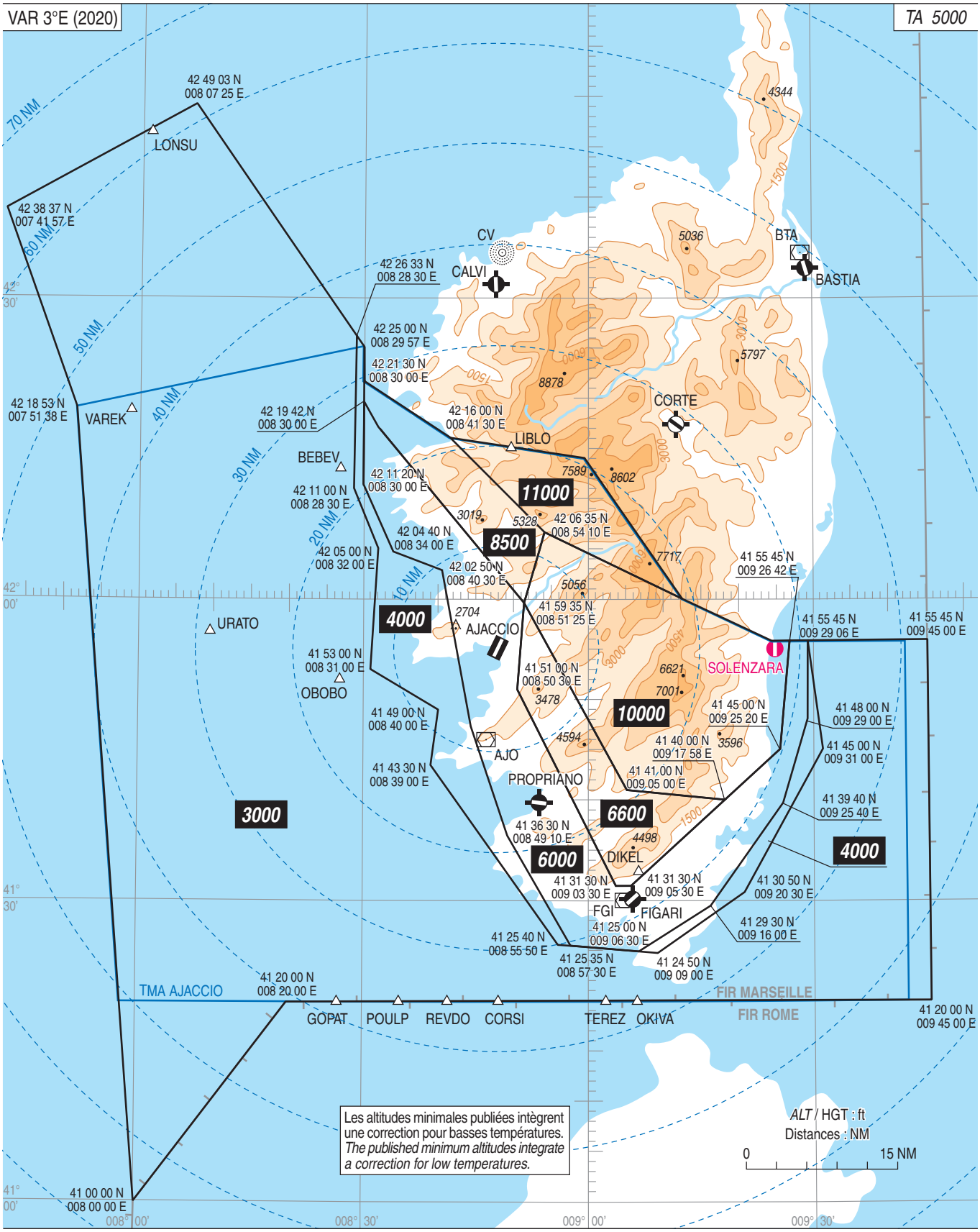





© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## Altitudes Minimales de Sécurité Radar
## *Minimum Radar Safety Altitudes*

**APP** : AJACCIO Approche / *Approach* 121.050 - 127.780



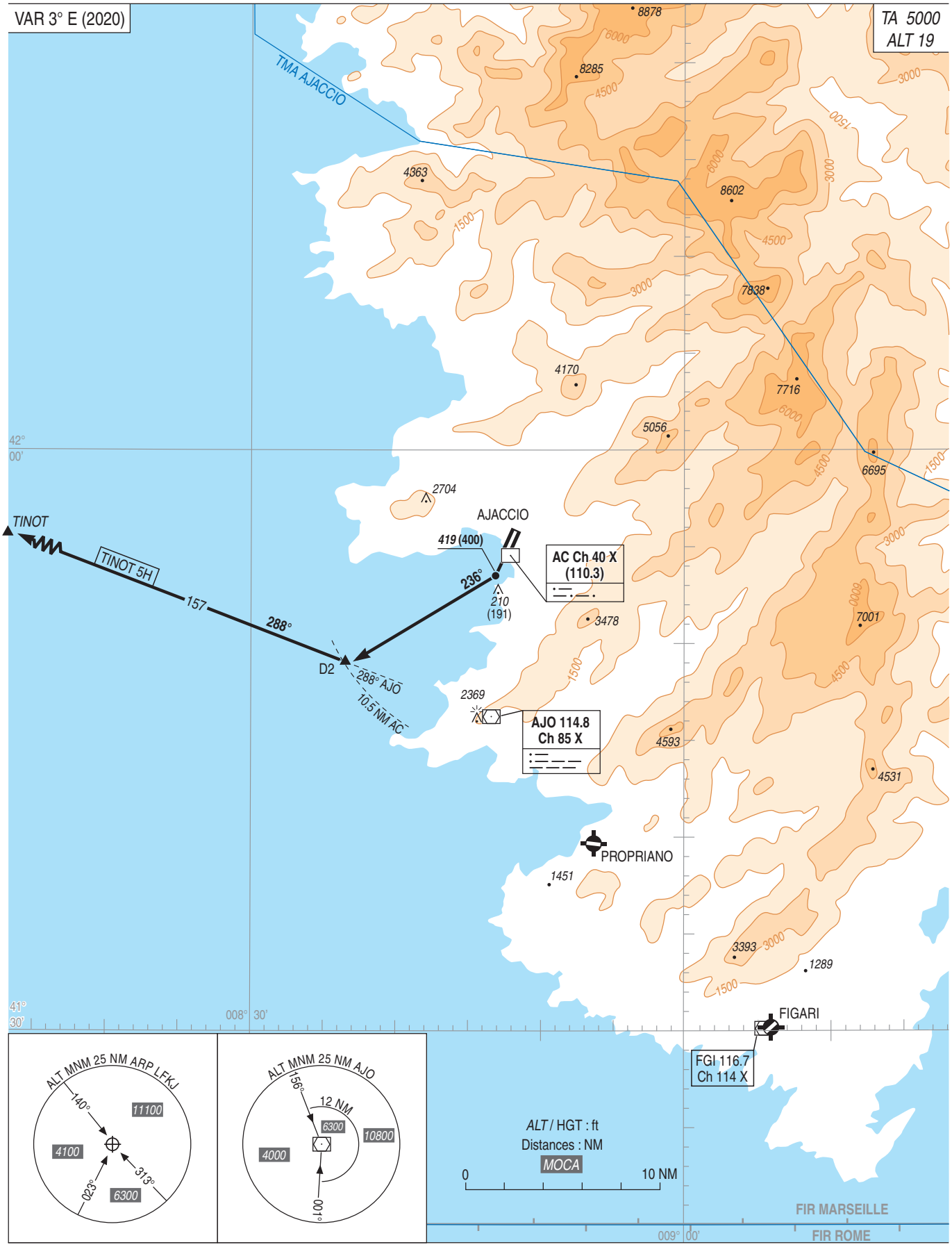



© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
# SID CONFIGURATION HORRO

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

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** AJACCIO | 126.930 | **FIS :** AJACCIO Information 119.825 |
| **APP :** AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 - 127.780 | |
| **TWR :** AJACCIO Tour/*Tower* | 118.075 | |
| AJACCIO Sol/*Ground* | 121.705 | |






© SIA

**AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE**
**SID CONFIGURATION HORRO**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID CONV RWY 20** |
|---|

| | | |
|---|---|---|
| CAT | A B C D | |
| Climb gradient | Abstraction faite de bateaux de hauteur supérieure à 50 mètres dans la baie d'Ajaccio.<br>*Excluding boats more than 50 meters high in Ajaccio bay.* | |
| | TINOT 5H<br>OMNI type A | Pente théorique 3,7 % jusqu'à 419 (400) déterminée par végétation 210 ft QDR 187°/2.2NM du THR02<br><br>*Theoretical climb gradient 3.7 % up to 419 (400) determined by vegetation 210 ft QDR 187°/2.2NM from THR02* |
| | **Procédure moindre bruit** : jusqu'à 419 (400), adopter la pente maximale.<br>Ensuite, afficher la poussée moindre bruit jusqu'à 3000 ft.<br><br>***Noise abatement procedure :*** *up to 419 (400), adopt the maximum climb gradient.*<br>*Then set up the noise abatement thrust up to 3000 ft.* | |

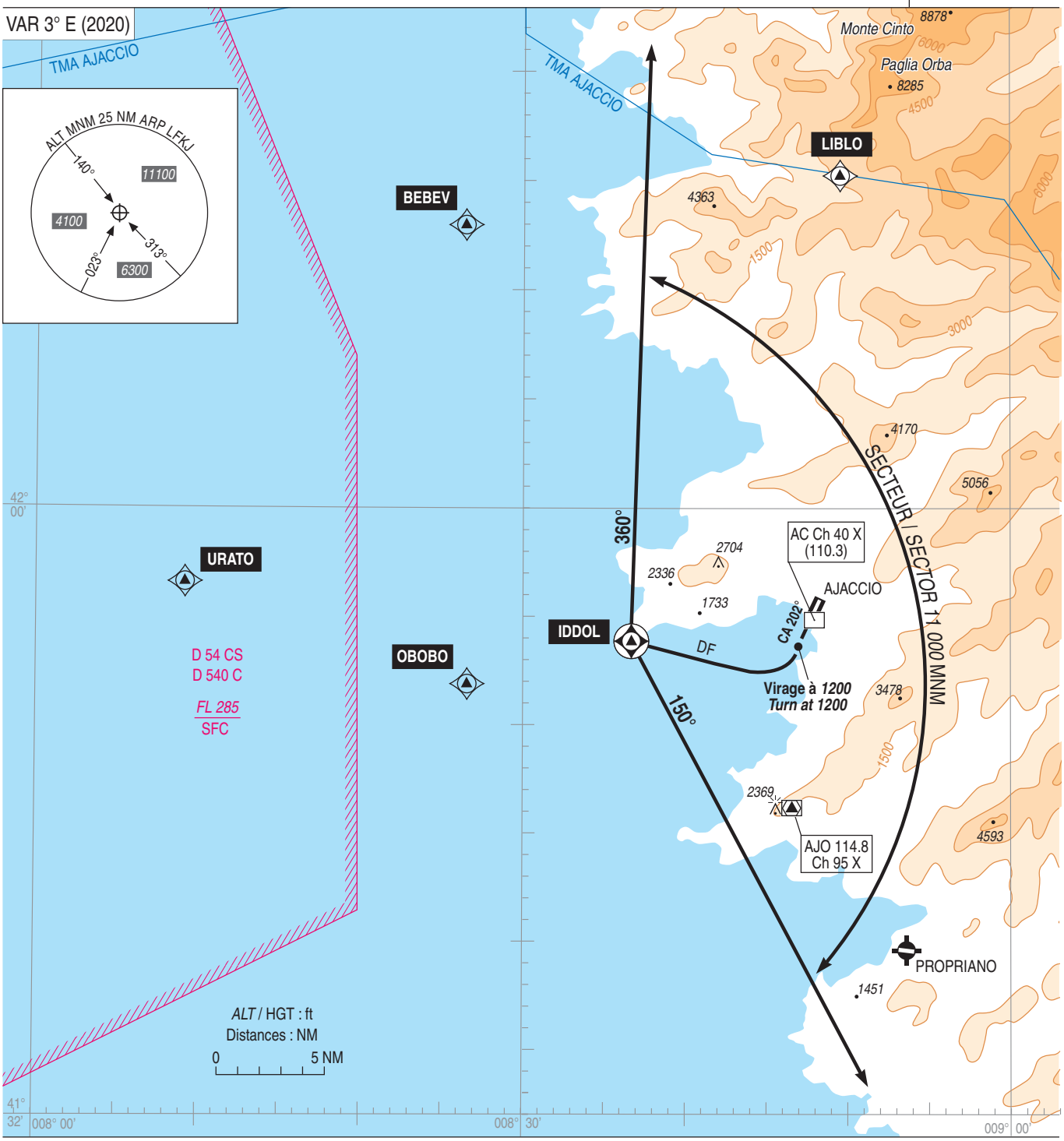
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **TINOT 5H** | Monter sur la route 202°MAG, à 419(400) tourner à droite RM 236°.<br>A D2 (RDL 288° AJO), à droite RDL 288° AJO (RM288°) vers TINOT.<br><br>*Climb on track 202°MAG, at 419(400) turn right track 236° MAG.*<br>*At D2 (RDL 288° AJO, turn right RDL 288° AJO (track 288° MAG) to TINOT.* | | |

| **Omnidirectional departure RWY 20** | |
|---|---|
| **Type A** | Monter sur la route 202°MAG, à 419(400) tourner à droite sur la route magnétique spécifiée dans la clairance avant décollage, comprise entre 208°MAG et 254°MAG, en vue d'un guidage radar, pour rejoindre le point de sortie de TMA prévu au plan de vol. Ne pas virer avant la DER. (Pas de carte associée).<br><br>*Climb on track 202°MAG, at 419(400) turn right on MAG track specified before take-off, between 208° MAG and 254°MAG, expect vectoring to the TMA limit point that is filed on flight plan. Do not turn before DER. (No chart associated).* |


© SIA/

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## DEPARTS RNAV OMNIDIRECTIONNELS TYPE B RWY 20
## *TYPE B RWY 20 RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES*
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** AJACCIO 126.930
**APP :** AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR :** AJACCIO Tour/*Tower* 118.075
AJACCIO Sol/*Ground* 121.705
**FIS :** AJACCIO Information 119.825
**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*




Monter RM 202°. A *1200* (1) tourner à droite direct vers IDDOL en montée, puis route directe en montée vers le niveau ATS autorisé ou jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Hors guidage radar, le changement de sectorisation ne peut se faire qu'après avoir atteint l'altitude minimale de *11000*.

(1) Le relief d'altitude *1733* à 5,5 NM dans le 266° de l'ARP à droite de l'axe impose une pente théorique minimale de montée de 5% pente à maintenir jusqu'à *2000*.

En cas de clairance limitant la montée à un niveau supérieur ou égal à *3000*, le secteur Ouest non restrictif sera réduit entre le 340° et le 180° d'IDDOL afin de garantir l'altitude minimale de sécurité de *3000* sur ce secteur.

**Procédure moindre bruit**
Jusqu'à *1200*, adopter la pente maximale. Ensuite, afficher la poussée moindre bruit jusqu'à *3000*.

*Climb MAG 202°. At 1200 (1) turn right climbing direct to IDDOL, then direct route up to ATS cleared level or to the en-route safety altitude.*
*Without radar guidance, changing sector can only be done after reaching minimum altitude of 11000.*

*(1) The obstacle at 1733 at 5.5 NM in the 266° ARP radial, right of the axis imposes a minimum 5% climbing gradient until 2000.*

*In case of clearance limiting the climb at a level greater than or equal to 3000, the West sector (non-restrictive) will be reduced to between 340° and 180° at IDDOL to guarantee minimum safe altitude of 3000 in this sector.*

***Noise abatement procedure***
*Up to 1200, adopt the maximum climb gradient. Then set up the noise abatement thrust up to 3000.*

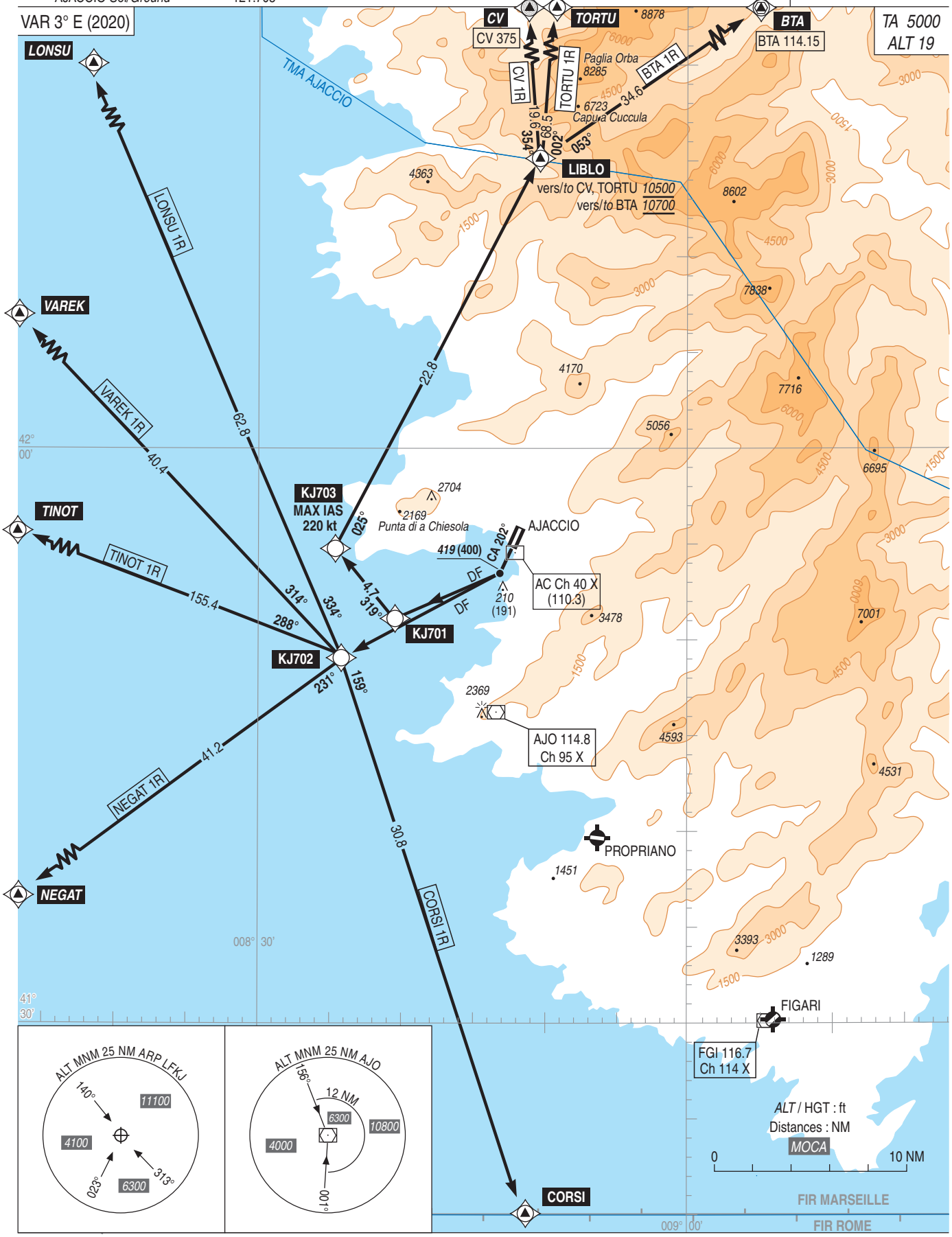


© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
# SID RNAV CONFIGURATION HORRO RWY 20
# BTA - TORTU - CV - LONSU - VAREK - TINOT - NEGAT - CORSI
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** AJACCIO | 126.930 | **FIS :** AJACCIO Information 119.825 |
| **APP :** AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 - 127.780 | |
| **TWR :** AJACCIO Tour/*Tower* | 118.075 | |
| AJACCIO Sol/*Ground* | 121.705 | |

**RNAV 1**
GNSS seulement / only






© SIA

**AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE**
**SID CONFIGURATION HORRO RWY 20**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV HORRO RWY 20** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement / *only.* | | | |
| Obstacle Climb gradient | Abstraction faite de bateaux de hauteur supérieure à 50 mètres dans la baie d'Ajaccio.<br>*Excluding boats more than 50 meters high in Ajaccio bay.* | | | |
| | Au-delà des pentes théoriques indiquées, la pente minimale théorique réglementaire de 3,3 % s'applique.<br>*Beyond theoretical climb gradient indicated, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.* | | | |
| | LONSU 1R<br>VAREK 1R<br>TINOT 1R<br>NEGAT 1R<br>CORSI 1R<br>OMNI type A | Pente théorique 3,7 % jusqu'à 419 ft (400 ft) déterminée par végétation 210 ft QDR 187°/2.2NM du THR02.<br><br>*Theoretical climb gradient 3.7 % up to 419 ft (400 ft) determined by vegetation 210 ft QDR 187°/2.2NM from THR02.* | | | |
| | CV 1R<br>BTA 1R | Pente théorique 4,8 % jusqu'à 9000 ft déterminée par les reliefs « Punta di a Chiesola » 2169 ft, et « Capu â Cuccula » 6723 ft.<br>*Theoretical climb gradient 4.8 % up to 9000 ft determined by* « Punta di a Chiesola »2169 ft and « Capu â Cuccula » 6723 ft. | | | |
| | TORTU 1R | Pente théorique 4,8 % jusqu'à 9800 ft déterminée par les reliefs« Punta di a Chiesola » 2169 ft et « Paglia Orba » 8285 ft.<br>*Theoretical climb gradient 4.8 % up to 9800 ft determined by* « Punta di a Chiesola »2169 ft *and « Paglia Orba » 8285 ft.* | | | |
| | RNAV OMNI type B | Pente théorique 5 % jusqu'à 2000 ft déterminée par le relief d'altitude 1733 ft QDR 266° / 5.5NM de l'ARP.<br>*Theoretical climb gradient 5 % up to 2000 ft determined by terrain altitude 1733 ft QDR 266° / 5.5NM from ARP.* | | | |
| ATS climb gradient | CV 1R<br>TORTU 1R<br>BTA 1R | Pente ATS 5,7 % jusqu'à LIBLO pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*ATS climb gradient 5.7 % up to LIBLO to remain in controlled airspace.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | | |
| | **Procédure moindre bruit** : jusqu'à 419 ft (400 ft),ou 1200 pour SID RNAV OMNI type B, adopter la pente maximale. Ensuite, afficher la poussée moindre bruit jusqu'à 3000 ft.<br>***Noise abatement procedure :*** *up to 419 ft (400 ft), or 1200 for* SID RNAV OMNI type B, *adopt the maximum climb gradient. Then set up the noise abatement thrust up to 3000 ft.* | | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BTA 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ701 puis vers KJ703, MAX IAS 220 kt, puis vers LIBLO puis vers BTA.<br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right direct to KJ701 then to KJ703, MAX IAS 220 kt, then to LIBLO then to BTA.* | | >10700 | |
| **TORTU 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ701 puis vers KJ703, MAX IAS 220 kt, puis vers LIBLO puis vers TORTU.<br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right direct to KJ701 then to KJ703, MAX IAS 220 kt, then to LIBLO then to TORTU.* | | >10500 | |
| **CV 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ701 puis vers KJ703, MAX IAS 220 kt, puis vers LIBLO puis vers CV.<br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right direct to KJ701 then to KJ703, MAX IAS 220 kt, then to LIBLO then to CV.* | | >10500 | |
| **LONSU 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ702 puis tourner à droite vers LONSU.<br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right direct to KJ702 then turn right to LONSU.* | | 3000 | |



© SIA

**AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE**
**SID CONFIGURATION HORRO RWY 20**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV HORRO RWY 20 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **VAREK 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ702 puis vers VAREK.<br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right direct to KJ702 then to VAREK.* | 3000 | |
| **TINOT 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ702 puis vers TINOT.<br>Climb on track 202°MAG, at *419 ft (400 ft)* turn right direct to KJ702 then to TINOT. | 3000 | |
| **NEGAT 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ702 puis vers NEGAT.<br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right direct to KJ702 then to NEGAT.* | 3000 | |
| **CORSI 1R** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite direct vers KJ702 puis tourner à gauche vers CORSI.<br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right direct to KJ702 then turn left to CORSI.* | 3000 | |

| Départs multidirectionnels / *Multidirectional departures* RWY 20 | |
|---|---|
| **Type A** | Monter sur la route 202°MAG, à 419 ft (400 ft) tourner à droite sur la route magnétique spécifiée dans la clairance avant décollage, comprise entre 208°MAG et 254°MAG, en vue d'un guidage radar, pour rejoindre le point de sortie de TMA prévu au plan de vol. Ne pas virer avant la DER (Pas de carte associée)<br><br>*Climb on track 202°MAG, at 419 ft (400 ft) turn right on MAG track specified before take-off, between 208° MAG and 254°MAG, expect vectoring to the TMA limit point that is filed on flight plan. Do not turn before DER. (No chart associated)* |
| **Type B RNAV** | Monter sur la route 202°MAG, à 1200 ft tourner à droite direct vers IDDOL en montée puis suivez clairance ATC.<br><br>*Climb on track 202°MAG, at 1200 ft turn right direct to IDDOL on climb then follow ATC clearance.* |



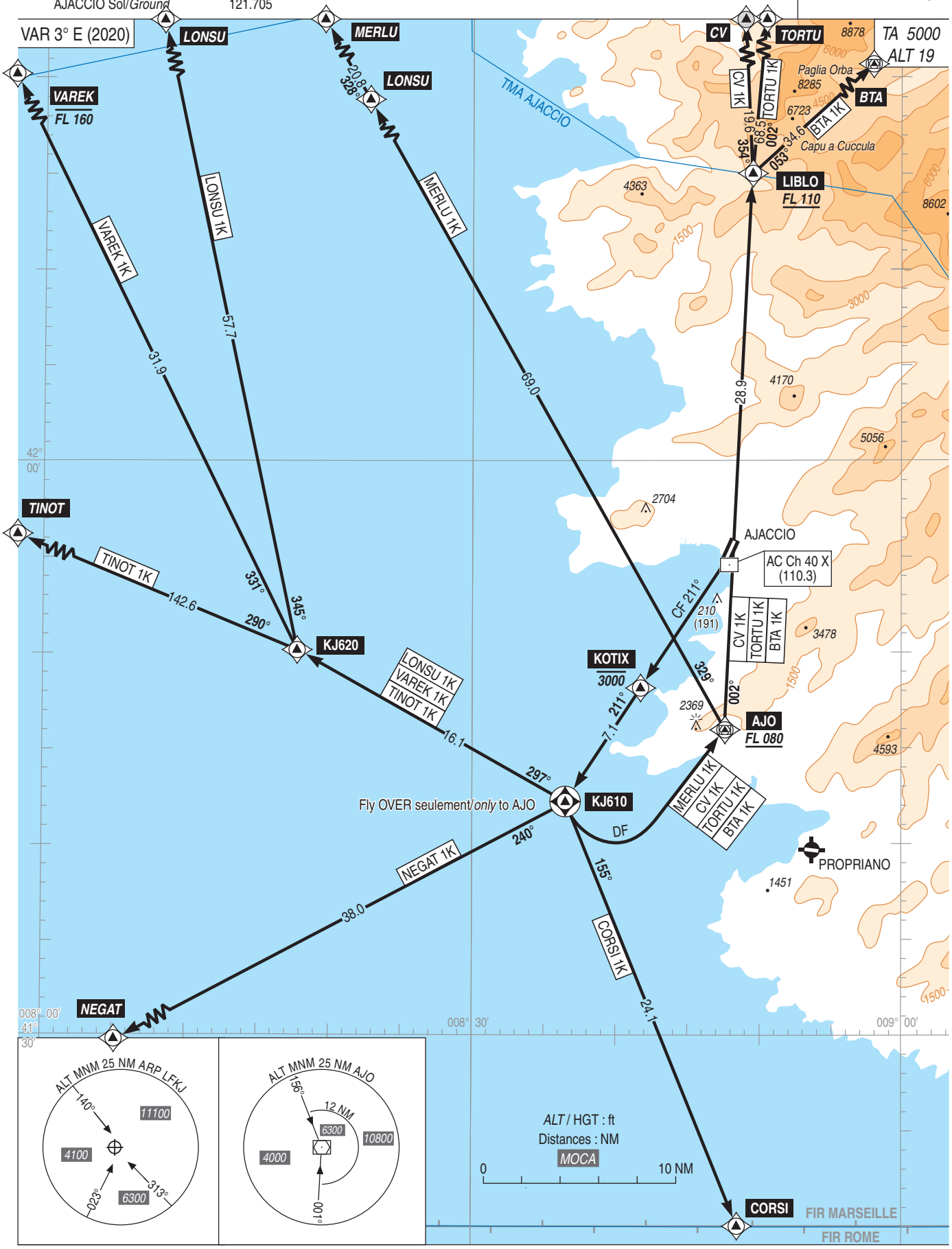
© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## SID RNAV CONFIGURATION PARATA RWY 20
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** AJACCIO 126.930
**APP :** AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR :** AJACCIO Tour/*Tower* 118.075
AJACCIO Sol/*Ground* 121.705

**FIS :** AJACCIO Information 119.825

**RNAV 1**
GNSS seulement / only






© SIA

**AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE**
**SID RNAV CONFIGURATION PARATA RWY 20**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV PARATA RWY 20** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement / *only*. | | | |
| Obstacle Climb gradient | Abstraction faite de bateaux de hauteur supérieure à 50 mètres dans la baie d'Ajaccio.<br>*Excluding boats more than 50 meters high in Ajaccio bay.* | | | |
| | Au-delà des pentes théoriques indiquées, la pente minimale théorique réglementaire de 3,3 % s'applique.<br>*Beyond theoretical climb gradient indicated, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.* | | | |
| | LONSU 1K<br>VAREK 1K<br>TINOT 1K<br>NEGAT 1K<br>CORSI 1K<br>CV 1K<br>BTA 1K<br>TORTU 1K<br>MERLU 1K | NIL | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | | |
| | **Procédure moindre bruit** : jusqu'à 400 ft AAL adopter la pente maximale ensuite afficher la poussée moindre bruit jusqu'à 3000 ft.<br>***Noise abatement procedure :*** *up to 400 ft AAL adopt the maximum climb gradient then set up the noise abatement thrust up to 3000 ft.* | | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **CORSI 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner vers CORSI.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610, then turn to CORSI.* | | 3000 | |
| **NEGAT 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner vers NEGAT.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610, then turn to NEGAT.* | | 3000 | |
| **TINOT 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner vers KJ620 puis vers TINOT.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610 then turn to KJ620 then to TINOT.* | | 3000 | |
| **VAREK 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner vers KJ620 puis vers VAREK FL160 MAX.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610 then turn to KJ620 then to VAREK FL160 MAX.* | | 3000 | |


© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## SID RNAV CONFIGURATION PARATA RWY 20
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV PARATA RWY 20** | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **LONSU 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner vers KJ620 puis vers LONSU.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610 then turn to KJ620 then to LONSU.* | 3000 | |
| **MERLU 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner à gauche direct vers AJO FL 080 MNM puis vers LONSU puis vers MERLU.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610 then turn left direct to AJO FL080 MNM then to LONSU then to MERLU.* | FL 080 | Pente MNM ATS : 5,3 % jusqu'à AJO. En cas d'incapacité prévenir l'ATC.<br>*MNM ATS slope : 5.3 % up to AJO. In case of incapacity, notify ATC.* |
| **CV 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner à gauche direct vers AJO FL 080 MNM puis vers LIBLO puis vers CV.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610 then turn left direct to AJO FL080 MNM then to LIBLO then to CV.* | FL 110 | Pente MNM ATS : 5,3 % jusqu'à AJO. En cas d'incapacité prévenir l'ATC.<br>*MNM ATS slope : 5.3 % up to AJO. In case of incapacity, notify ATC.* |
| **TORTU 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner à gauche direct vers AJO FL 080 MNM puis vers LIBLO puis vers TORTU.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610 then turn left direct to AJO FL080 MNM then to LIBLO then to TORTU.* | FL 110 | Pente MNM ATS : 5,3 % jusqu'à AJO. En cas d'incapacité prévenir l'ATC.<br>*MNM ATS slope : 5.3 % up to AJO. In case of incapacity, notify ATC.* |
| **BTA 1K** | Monter sur la route 211°MAG jusqu'à KOTIX 3000 ft MAX puis vers KJ610 puis tourner à gauche direct vers AJO FL 080 MNM puis vers LIBLO puis vers BTA.<br>*Climb on track 211°MAG up to KOTIX 3000 ft MAX then to KJ610 then turn left direct to AJO FL080 MNM then to LIBLO then to BTA.* | FL 110 | Pente MNM ATS : 5,3 % jusqu'à AJO. En cas d'incapacité prévenir l'ATC.<br>*MNM ATS slope : 5.3 % up to AJO. In case of incapacity, notify ATC.* |


© SIA

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## STAR RNAV CONFIGURATION HORRO
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** | AJACCIO | 126.930 | **FIS :** | AJACCIO Information | 119.825 |
| **APP :** | AJACCIO Approche/*Approach* | 121.050 - 127.780 | | | |
| **TWR :** | AJACCIO Tour/*Tower* | 118.075 | | | |
| | AJACCIO Sol/*Ground* | 121.705 | | | |

VAR 3°E (2020)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) STARs susceptibles d'être reroutées par l'ATC via LONSU 3N en fonction de l'état d'activité des zones LF-D 54
*(1) STARs likely to be rerouted by ATC via LONSU 3N according to activity status of LF-D 54 areas*

*FL 150* MAX à 50 NM AJO sur STAR et hors STAR
*FL 150 MAX at 50 NM AJO on STAR and out of STAR*

(2) STAR VAREK 3F uniquement sur instruction du CTL en vue d'une opération RNP AR RWY 20.
*(2) STAR VAREK 3F on ATC clearance only for a RNP AR RWY 20 operation.*

Les trajectoires écourtées sont couvertes par les AMA indiquées.
*Shortened routes are covered by the AMAs indicated.*

TORTU
LONSU
VAREK
RUBAS
LOKDU
BEBEV
LASVA
KJ830 FL 085
KJ850 FL 125
KJ601 6000
KJ810 MAX IAS 220 kt
KJ506 FL 100
KJ870 FL 100
BTA
BTA 3N 10900
LONSU 3N
TORTU 3N
VAREK 3F (2)
VAREK 3N (1)
RUBAS 3N (1)
TMA AJACCIO
CALVI
CORTE
BASTIA
GHISONACCIA
IAF

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
## STAR RNAV CONFIGURATION HORRO
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** AJACCIO 126.930
**APP :** AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR :** AJACCIO Tour/*Tower* 118.075
AJACCIO Sol/*Ground* 121.705
**FIS :** AJACCIO Information 119.825

VAR 3°E (2020)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) STARs susceptibles d'être reroutées par l'ATC via LONSU 3S en fonction de l'état d'activité des zones LF-D 54
*(1) STARs likely to be rerouted by ATC via LONSU 3S according to activity status of LF-D 54 areas*

*FL 150* MAX à 50 NM AJO sur STAR et hors STAR
*FL 150 MAX at 50 NM AJO on STAR and out of STAR*

(2) STAR VAREK 3F uniquement sur instruction du CTL en vue d'une opération RNP AR RWY 20.
*(2) STAR VAREK 3F on ATC clearance only for a RNP AR RWY 20 operation.*

Les trajectoires écourtées sont couvertes par les AMA indiquées.
*Shortened routes are covered by the AMAs indicated.*

TORTU
195°
73.8
TORTU 3S
LONSU
148°
LONSU 3S
38.4
VAREK
109°
135°
VAREK 3F (2)
25.0
BEBEV
KJ830
242°
9.0
8.0
7000
KJ850
242°
IAF
KJ601
6000
181°
16.1
29.5
VAREK 3S (1)
RUBAS
107°
69.5
LOKDU
137°
BTA
243°
BTA 3S
10900
33.5
CALVI
CORTE
TMA AJACCIO
BASTIA
GHISONACCIA
4363
8602
7838
7716
6695
5056
4170
2704
1500
3000
4500
6000
7500
14
34
38
103
113
43° 00'
42° 30'

**CONSIGNES**
*Instructions*

**AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE

REF HGT : ALT **THR 15 (1 hPa)**
MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in meters*

**MINIMA LPV :**
Les MINIMA LPV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

***LPV MNM :***
*The standard LPV MNM below are determined for ACFT performing a LPV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5 % during a missed APCH.*

| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
|---|---|---|---|---|
| 3 % | A | ***1210*** (1190) | 1500 | 1189 |
| | B | ***1220*** (1210) | 1500 | 1202 |
| | C | ***1390*** (1380) | 2400 | 1375 |
| | D | ***1400*** (1390) | 2400 | 1385 |
| 4 % | A | ***1210*** (1190) | 1500 | 1189 |
| | B | ***1220*** (1210) | 1500 | 1202 |
| | C | ***1230*** (1210) | 2400 | 1210 |
| | D | ***1240*** (1220) | 2400 | 1220 |

**MINIMA LNAV/VNAV :**
Les MINIMA LNAV/VNAV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LNAV/VNAV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

***LNAV/VNAV MNM :***
*The standard LNAV/VNAV MNM below are determined for ACFT performing a LNAV/VNAV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5 % during a missed APCH.*

| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
|---|---|---|---|---|
| 3 % | A | ***1210*** (1190) | 1500 | 1189 |
| | B | ***1220*** (1210) | 1500 | 1202 |
| | C | ***1700*** (1680) | 2400 | 1680 |
| | D | ***1730*** (1710) | 2400 | 1709 |
| 4 % | A | ***1210*** (1190) | 1500 | 1189 |
| | B | ***1220*** (1210) | 1500 | 1202 |
| | C | ***1480*** (1460) | 2400 | 1457 |
| | D | ***1510*** (1490) | 2400 | 1489 |
| 5 % | A | ***1210*** (1190) | 1500 | 1189 |
| | B | ***1220*** (1210) | 1500 | 1202 |
| | C | ***1300*** (1280) | 2400 | 1277 |
| | D | ***1330*** (1320) | 2400 | 1312 |


© SIA

**CONSIGNES**
*Instructions*

**AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE

REF HGT : ALT **THR 15 (1 hPa)**
MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in meters*

**MINIMUMS ILS :**
Les MNM ILS standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure ILS et pouvant assurer en approche interrompue une pente supérieure à 2,5 %.

***ILS MNM :***
*Standard ILS MNM below are determinated for ACFT using an ILS procedure and being able to do a missed approach with a slope greater than 2.5 %.*

| **PENTE en API /** *Missed APCH slope* | **CAT** | ***DA*** (DH) | **RVR** | **OCH ILS** |
|---|---|---|---|---|
| 3 % | A | ***1080*** (1060) | 1500 | 1060 |
| | B | ***1090*** (1080) | 1500 | 1072 |
| | C | ***1260*** (1250) | 2400 | 1245 |
| | D | ***1270*** (1260) | 2400 | 1255 |
| 4 % | A | ***1010*** (990) | 1500 | 989 |
| | B | ***1020*** (1010) | 1500 | 1001 |
| | C | ***1050*** (1040) | 2400 | 1032 |
| | D | ***1060*** (1050) | 2400 | 1042 |
| 5 % | A | ***760*** (740) | 1500 | 738 |
| | B | ***770*** (750) | 1500 | 750 |
| | C | ***1000*** (980) | 2400 | 980 |
| | D | ***1010*** (990) | 2400 | 990 |

**MINIMUMS LOC-DME :**
Les MNM LOC-DME standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant la procédure et pouvant assurer en approche interrompue une pente supérieure à 2,5 %.

***LOC-DME MNM :***
*Standard LOC-DME MNM below are determinated for ACFT using the procedure and being able to do a missed approach with a slope greater than 2.5 %.*

| **Pente en API** *Missed APCH slope* | **CAT** | ***MDA*** (MDH) | **RVR** | **OCH LOC-DME** |
|---|---|---|---|---|
| 3 % | A | ***1290*** (1270) | 5000 | 1270 |
| | B | | | |
| | C | | | |
| | D | | | |

Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minimums impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

*For public transport operation, the use of these MNM imposes the consideration of an engine breakdown during a missed approach.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

## AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 02

**ATIS** AJACCIO : 126.930
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR** : AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR
3° E
(2020)

*TA : 5000*

42° 00'
41° 50'
41° 40'
41° 30'
41° 20'
008° 20'
008° 30'
008° 40'
008° 50'
009° 00'

1000
2704
2000
3000
AJACCIO
3478

IAF
**IDDOL**
**MAX IAS 220 kt**
***FL 100***
***4000***

192°
11.9

RNAV HLDG
**IDDOL**
MAX IAS 220 kt
133° *Right*
T 1 min
***FL 120***
***4000***
*3800*

Vers/*To*
*FNA* RNP Z RWY02
ou/*or FNA* RNP Y RWY02

AJO 114.8
Ch 95 X

D 540 C
D 54 CS
*FL 285*
SFC

TP
**KJ414**

081° 5.8

022°

IF
**IKJ02**
**MAX IAS 200 kt**
***3000***

052° 5.5

IAF
**HORRO**
**MAX IAS 200 kt**

PROPRIANO

RNAV HLDG
**HORRO**
MAX IAS 200 kt
052° *Right*
T 1 min
***FL 080***
***3000***
*2600*

ALT MNM 25 NM IDDOL
6000
177°
142°
10800
262°
4000
9200
329°

ALT MNM 25 NM HORRO
163°
6700
211°
8800
3000
303°

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM



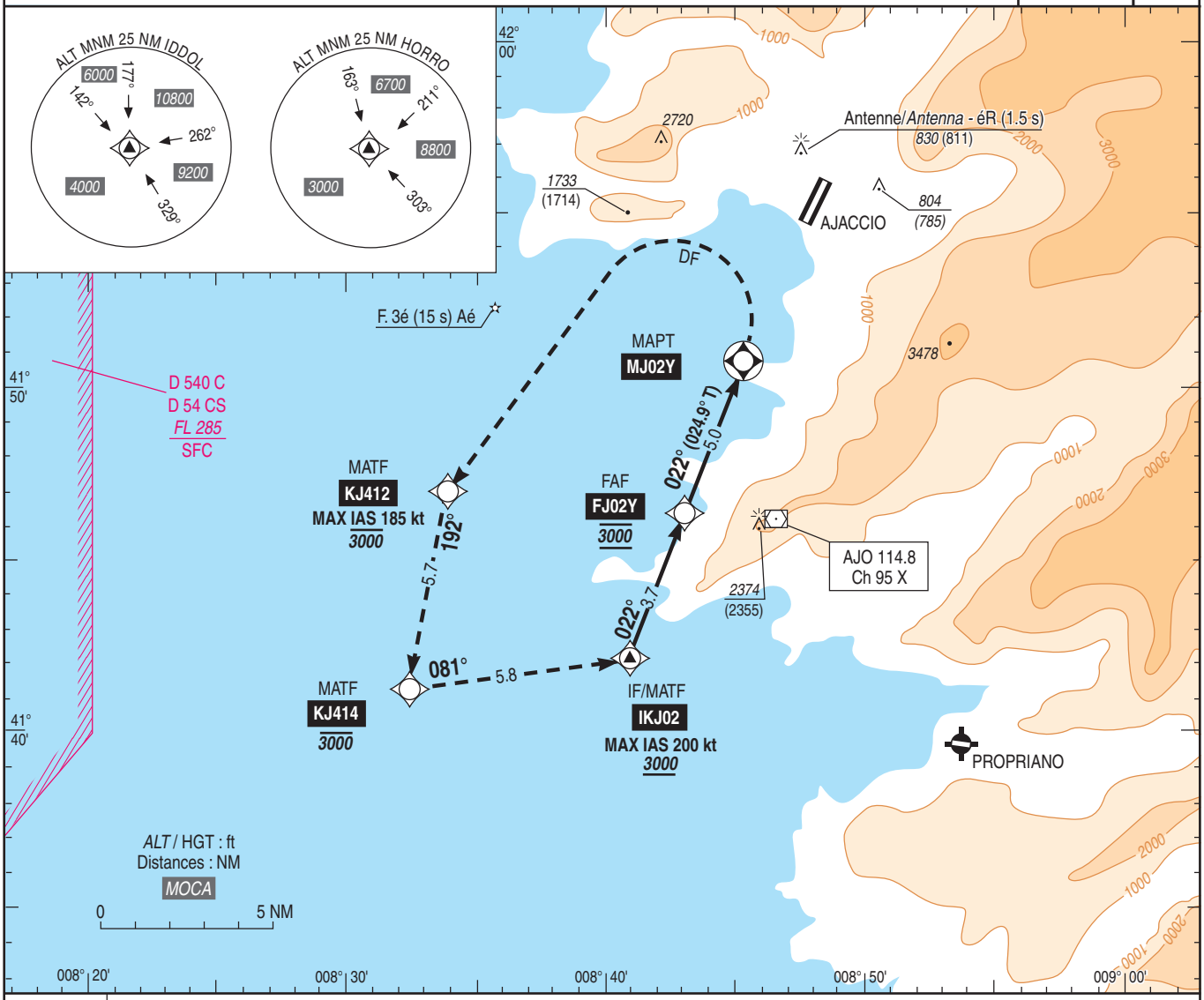
© SIA

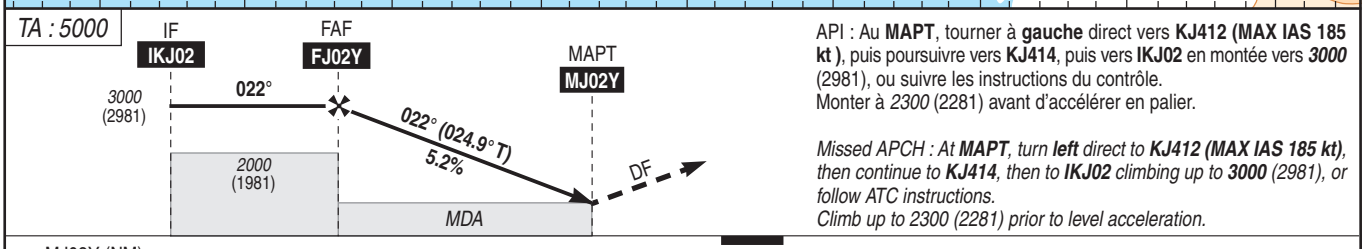
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 19 (1 hPa)**, THR : 15*

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
*FNA* **RNP** Y RWY 02

**ATIS** AJACCIO : 126.930
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR** : AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

**RNP APCH** | VAR 3°E (2020)




API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** direct vers **KJ412 (MAX IAS 185 kt )**, puis poursuivre vers **KJ414**, puis vers **IKJ02** en montée vers ***3000*** (2981), ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *2300* (2281) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **left** direct to **KJ412 (MAX IAS 185 kt)**, then continue to **KJ414**, then to **IKJ02** climbing up to **3000** (2981), or follow ATC instructions.*
*Climb up to 2300 (2281) prior to level acceleration.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → MJ02Y (NM) | 8.7 | 5.0 | 0 | |
| → THR 02 (NM) | 12.9 | 9.2 | 4.2 | 0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV API 2.5% | | | LNAV API 3% | | | LNAV API 4% | | | LNAV API 5% | | | MVL / *Circling* (1)(2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1410*** (1390) | 5000 | 1389 | ***1410*** (1390) | 5000 | 1389 | ***1410*** (1390) | 5000 | 1389 | ***1410*** (1390) | 5000 | 1389 | ***1410*** (1390) | 5000 |
| B | ***1410*** (1390) | | 1389 | ***1410*** (1390) | | 1389 | ***1410*** (1390) | | 1389 | | | | ***1410*** (1390) | |
| C | ***1840*** (1820) | | 1813 | ***1700*** (1680) | | 1680 | ***1480*** (1460) | | 1457 | | | | ***2800*** (2780) | |
| D | ***1860*** (1840) | | 1840 | ***1730*** (1710) | | 1709 | ***1510*** (1490) | | 1489 | | | | ***3000*** (2980) | |

**DIST MJ02Y**

| NM | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2680*** (2661) | ***2360*** (2341) | ***2040*** (2021) | ***1720*** (1701) |

Observations/*Remarks* : (1) HJ seulement et interdite à l'Est de la piste / *Daytime only and prohibited East of RWY.* (2) MAX IAS 185 kt.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.0 NM | 4 min 18 | 3 min 32 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 19 | 2 min 04 | 1 min 53 | 1 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |


© SIA

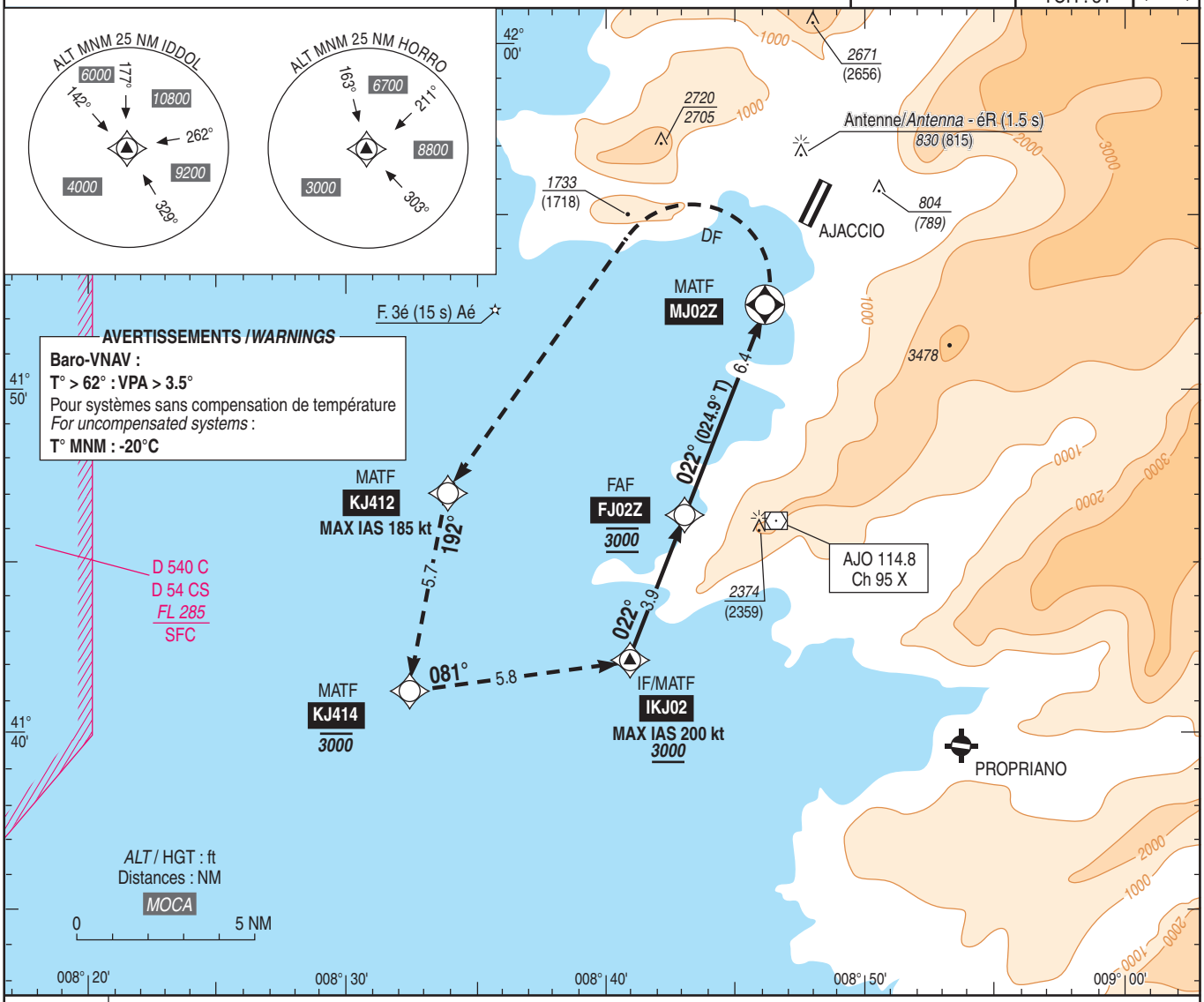
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 19,* ***THR : 15 (1 hPa)***

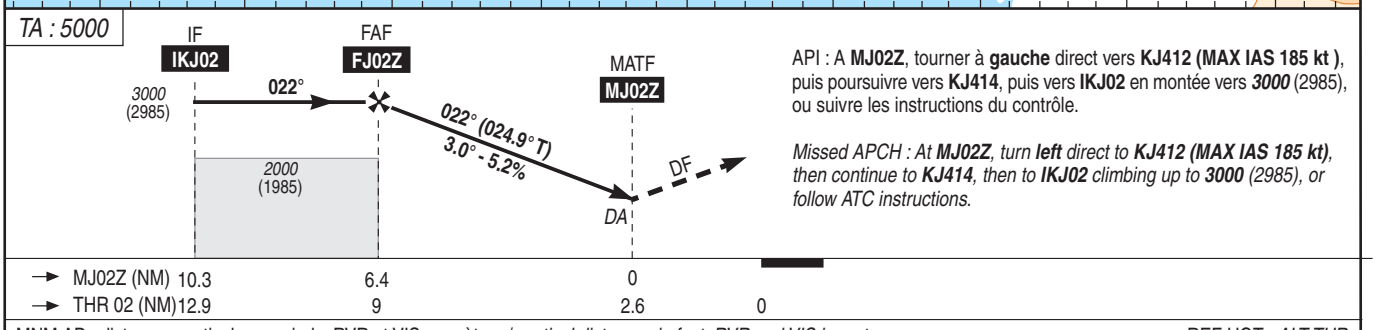
# **AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE

*FNA* **RNP** Z RWY 02 (LPV, LNAV/VNAV *ONLY*)

**ATIS** AJACCIO : 126.930
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR** : AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

| RNP APCH | EGNOS Ch 61878 E02A TCH : 51 | VAR 3°E (2020) |
|---|---|---|




API : A **MJ02Z**, tourner à **gauche** direct vers **KJ412 (MAX IAS 185 kt )**, puis poursuivre vers **KJ414**, puis vers **IKJ02** en montée vers ***3000*** (2985), ou suivre les instructions du contrôle.

*Missed APCH : At* ***MJ02Z****, turn* ***left*** *direct to* ***KJ412 (MAX IAS 185 kt)****, then continue to* ***KJ414****, then to* ***IKJ02*** *climbing up to* ***3000*** *(2985), or follow ATC instructions.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) API 2.5% | | | LNAV/VNAV (1) API 2.5% | | | MVL / *Circling* (2)(3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1210*** (1190) | 1500 | 1189 | ***1210*** (1190) | 1500 | 1189 | ***1210*** (1190) | 1500 |
| B | ***1240*** (1220) | 1500 | 1218 | ***1220*** (1210) | 1500 | 1202 | ***1240*** (1220) | 1600 |
| C | ***1500*** (1490) | 2400 | 1483 | ***1830*** (1820) | 2400 | 1813 | ***2800*** (2780) | 2400 |
| D | ***1510*** (1500) | 2400 | 1493 | ***1860*** (1840) | 2400 | 1840 | ***3000*** (2990) | 3600 |

Observations/*Remarks* : (1) Pour MNM particuliers, voir / *For special minima, see* AD 2 LFKJ IAC RWY02 FNA RNP Z MINIMA.
(2) HJ seulement et interdite à l'Est de la piste / *Daytime only and prohibited East of RWY.* (3) IAS MAX 185 kt.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR 02 | 9 NM | 7 min 43 | 6 min 21 | 5 min 24 | 4 min 42 | 4 min 09 | 3 min 43 | 3 min 23 | 2 min 55 |



AMDT 12/24 **CHG :** Avertissements Baro-VNAV, CAT ACFT, identification procédure, changement RDH en TCH, obstacles, renommage MATF KJ400 en MJ02Z, contrainte vitesse KJ412, ajout contrainte ALT FJ02Z, ajout zone D 540 C,API, MNM AD, tableau vitesses/temps.

© SIA

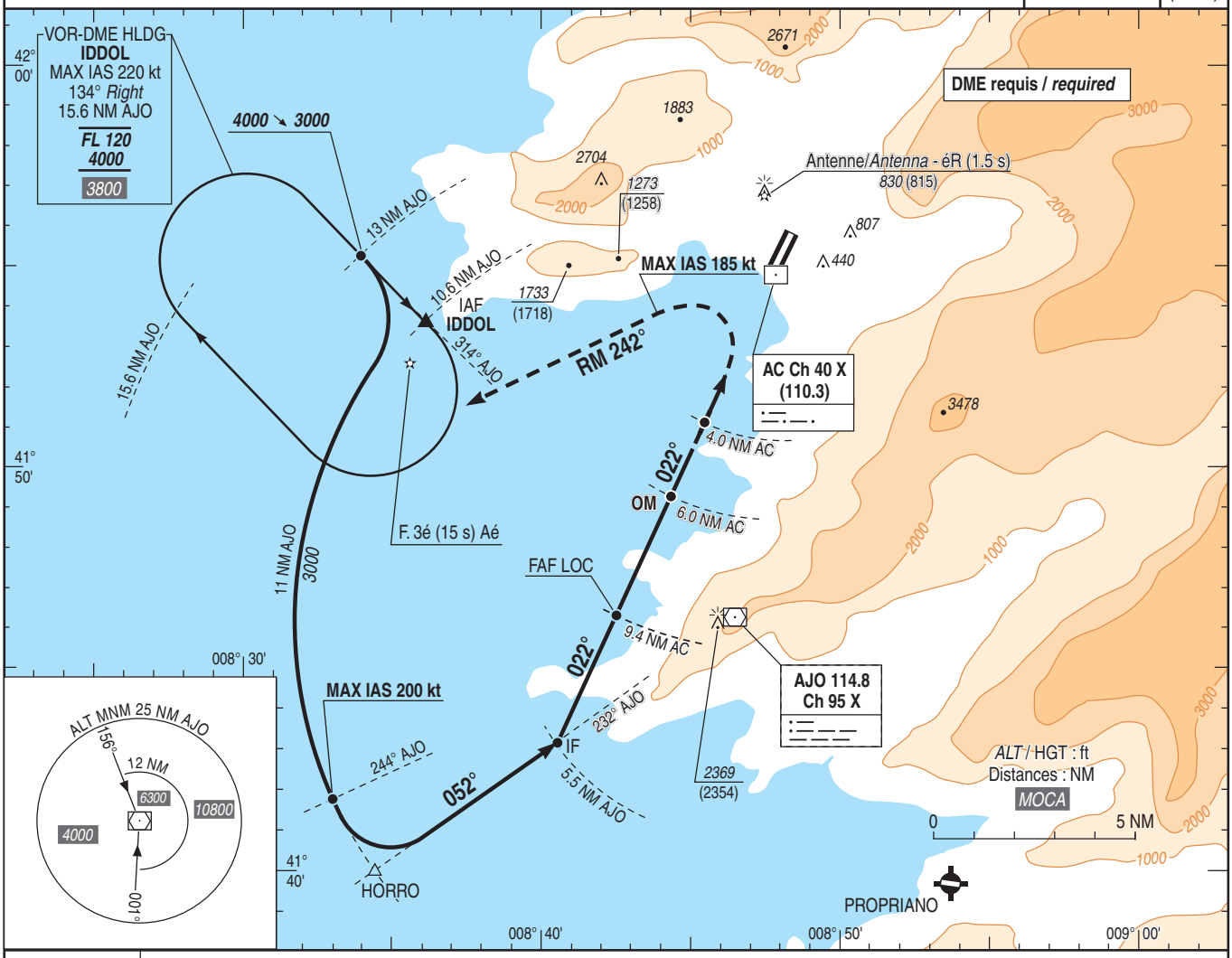
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 19,* ***THR : 15 (1 hPa)***

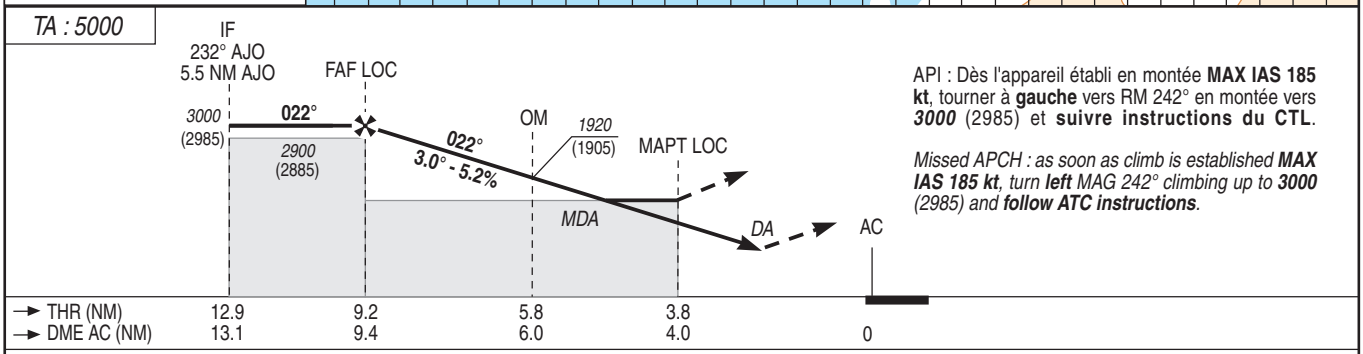
# **AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE

ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 02

**ATIS** AJACCIO : 126.930
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR** : AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

| **ILS-DME** | VAR |
|---|---|
| **AC 110.3** | 3° E |
| RDH : 51 | (2020) |




API : Dès l'appareil établi en montée **MAX IAS 185 kt**, tourner à **gauche** vers RM 242° en montée vers ***3000*** (2985) et **suivre instructions du CTL**.

*Missed APCH : as soon as climb is established* ***MAX IAS 185 kt****, turn* ***left*** *MAG 242° climbing up to* ***3000*** *(2985) and* ***follow ATC instructions****.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y API 2.5% (1) | | | LOC Y + DME AC API 2.5% (1) | | | MVL/*Circling* ILS (2) (3) | | MVL/*Circling* LOC (2) (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1100*** (1080) | 1500 | 1076 | ***1290*** (1270 ) | 5000 | 1270 | ***1140*** (1120) | 1500 | ***1290*** (1270) | 5000 |
| B | ***1110*** (1090) | 1500 | 1088 | ***1290*** (1270) | | 1270 | ***1200*** (1190) | 1600 | ***1290*** (1270) | |
| C | ***1390*** (1380) | 2400 | 1373 | ***1390*** (1380) | | 1373 | ***2800*** (2780) | 2400 | ***2800*** (2780) | |
| D | ***1400*** (1390) | 2400 | 1383 | ***1400*** (1390) | | 1383 | ***3000*** (2990) | 3600 | ***3000*** (2990) | |

**DME AC**

| NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2880*** | ***2560*** | ***2240*** | ***1920*** | ***1600*** | ***1280*** |
| (HGT) | (2865) | (2545) | (2225) | (1905) | (1585) | (1265) |

Observations/*Remarks* : (1) Pour MNM particuliers, voir feuillet complémentaire / *For special MNM, see further page.*
(2) HJ seulement et interdites à l'Est de la piste / *HJ only and prohibited East of RWY.*
(3) IAS MAX 185 kt.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.4 NM | 4 min 37 | 3 min 48 | 3 min 14 | 2 min 49 | 2 min 29 | 2 min 14 | 2 min 01 | 1 min 45 |
| OM - THR | 5.8 NM | 5 min 00 | 4 min 07 | 3 min 30 | 3 min 02 | 2 min 41 | 2 min 25 | 2 min 11 | 1 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE

CAT A B C D

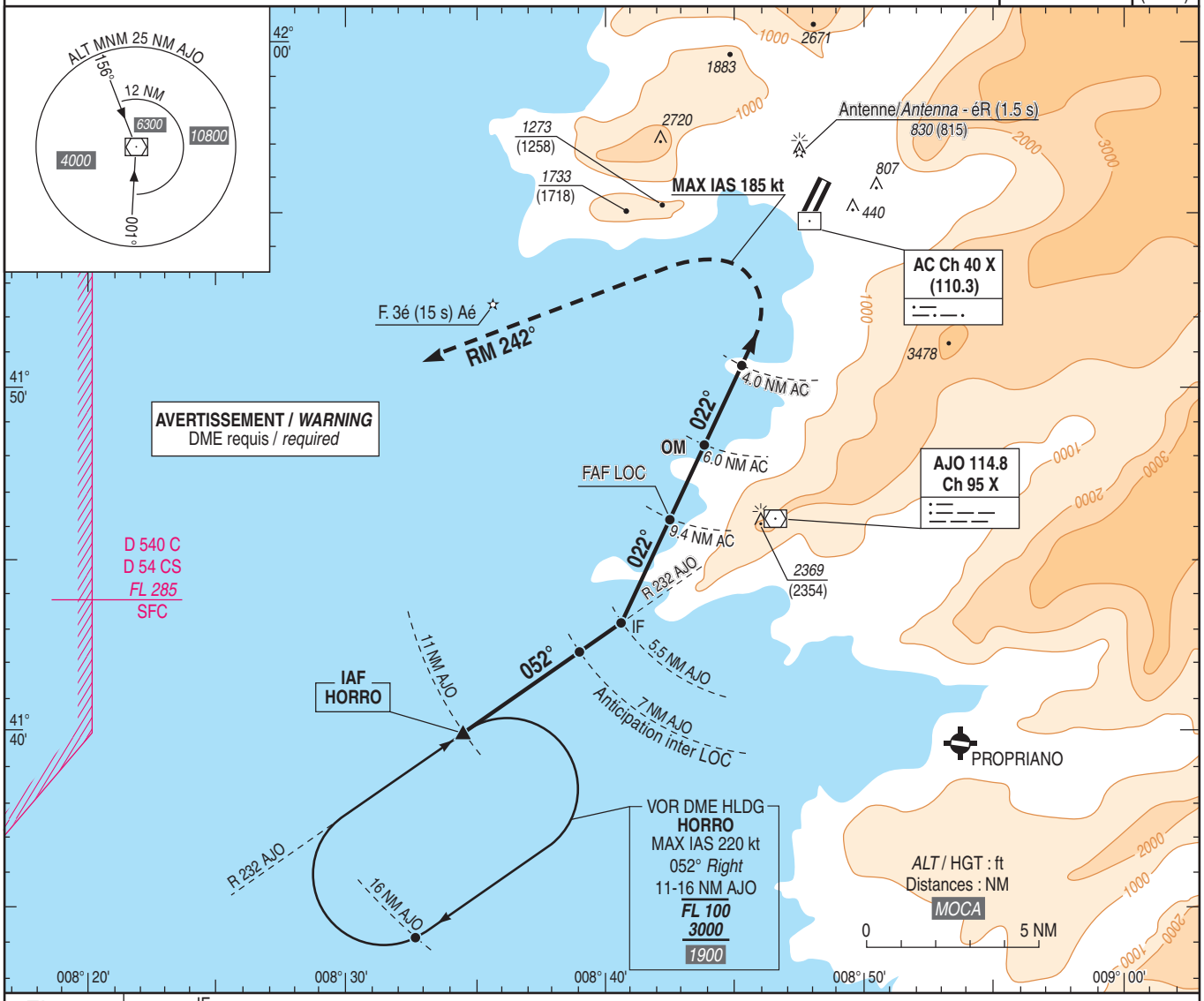
*ALT AD : 19,* ***THR : 15 (1 hPa)***

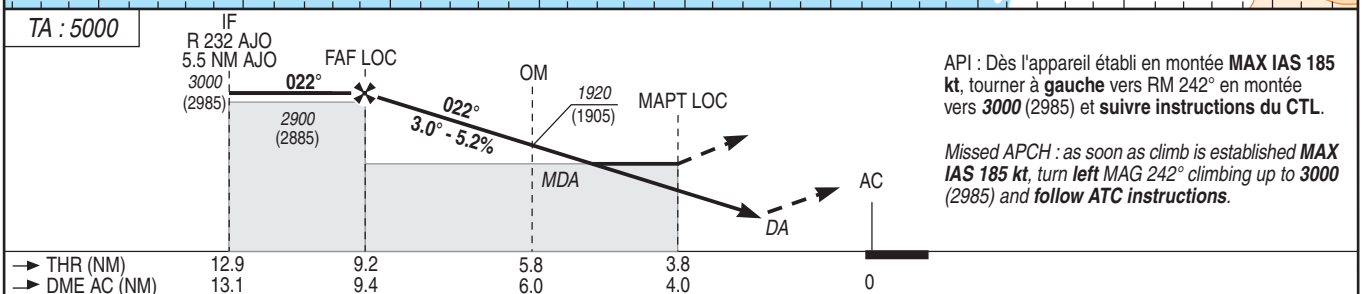
ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 02

**ATIS** AJACCIO : 126.930
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR** : AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

**ILS-DME**
**AC 110.3**
RDH : 51

VAR
3°E
(2020)




API : Dès l'appareil établi en montée **MAX IAS 185 kt**, tourner à **gauche** vers RM 242° en montée vers ***3000*** (2985) et **suivre instructions du CTL**.

*Missed APCH : as soon as climb is established* ***MAX IAS 185 kt****, turn* ***left*** *MAG 242° climbing up to* ***3000*** *(2985) and* ***follow ATC instructions****.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z API 2.5% (1) | | | LOC Z + DME AC API 2.5% (1) | | | MVL/*Circling* ILS (2) (3) | | MVL/*Circling* LOC (2) (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1100*** (1080) | 1500 | 1076 | ***1290*** (1270 ) | 5000 | 1270 | ***1140*** (1120) | 1500 | ***1290*** (1270) | 5000 |
| B | ***1110*** (1090) | 1500 | 1088 | ***1290*** (1270) | | 1270 | ***1200*** (1190) | 1600 | ***1290*** (1270) | |
| C | ***1390*** (1380) | 2400 | 1373 | ***1390*** (1380) | | 1373 | ***2800*** (2780) | 2400 | ***2800*** (2780) | |
| D | ***1400*** (1390) | 2400 | 1383 | ***1400*** (1390) | | 1383 | ***3000*** (2990) | 3600 | ***3000*** (2990) | |

**DME AC**

| NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2880*** (2865) | ***2560*** (2545) | ***2240*** (2225) | ***1920*** (1905) | ***1600*** (1585) | ***1280*** (1265) |

Observations/*Remarks* : (1) Pour MNM particuliers, voir feuillet complémentaire / *For special MNM, see further page.*
(2) HJ seulement et interdites à l'Est de la piste / *HJ only and prohibited East of RWY.*
(3) IAS MAX 185 kt.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.4 NM | 4 min 37 | 3 min 48 | 3 min 14 | 2 min 49 | 2 min 29 | 2 min 14 | 2 min 01 | 1 min 45 |
| OM - THR | 5.8 NM | 5 min 00 | 4 min 07 | 3 min 30 | 3 min 02 | 2 min 41 | 2 min 25 | 2 min 11 | 1 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

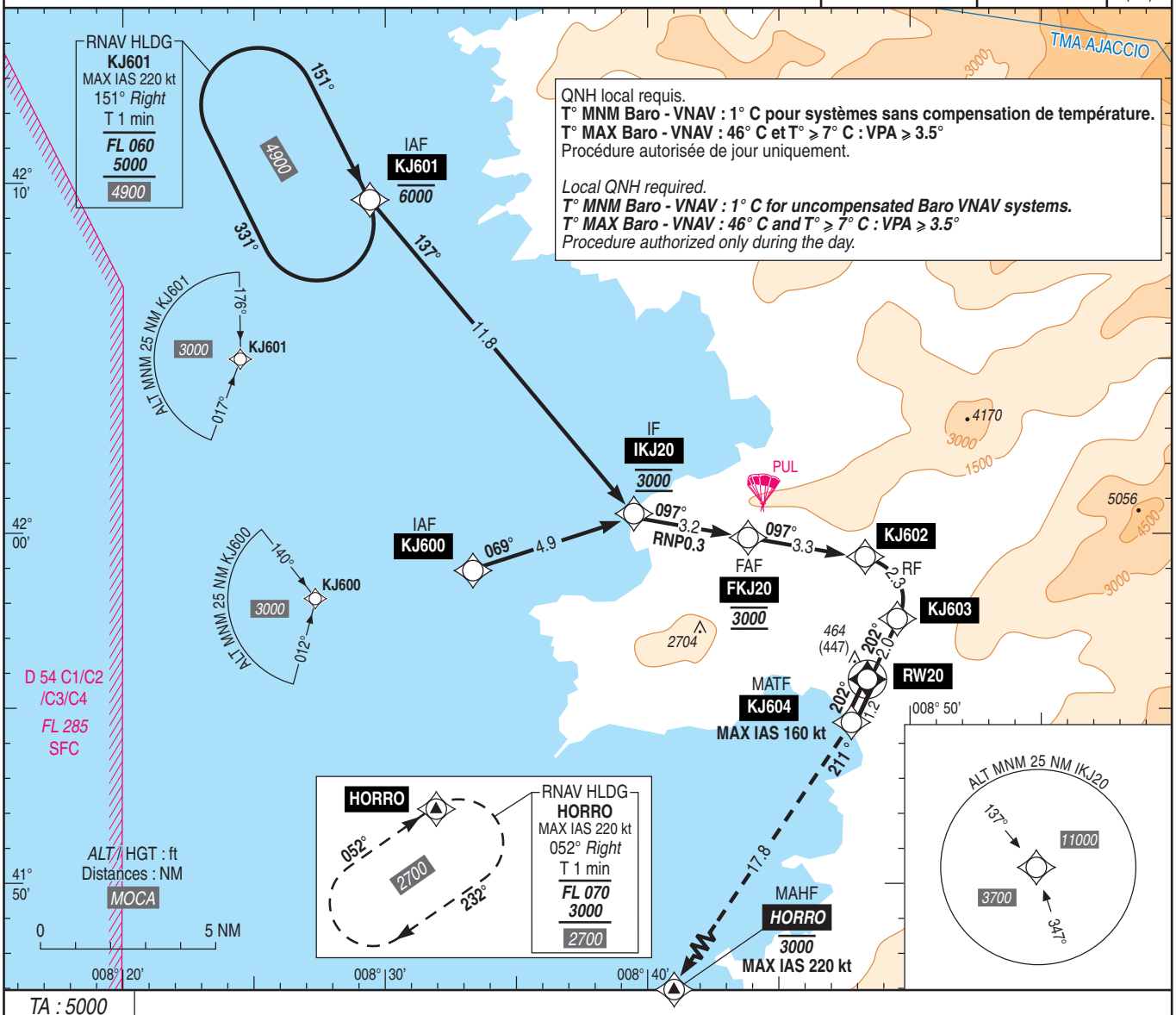
CAT B C
*ALT AD : 19,* ***DTHR : 17 (1 hPa)***

Procédure réservée aux exploitants munis d'une approbation spécifique, voir AD 2 LFKJ.22
*Procedure reserved for operators holding a specific approval, see AD 2 LFKJ.22*

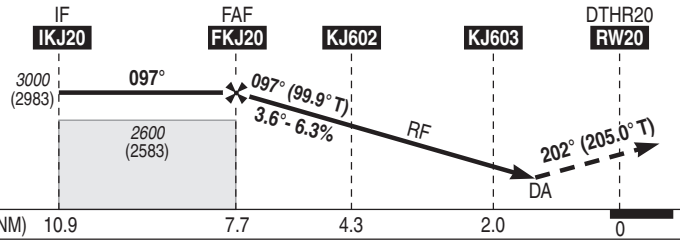
## RNP RWY 20 (AR)

**ATIS** AJACCIO : 126.930
**APP :** AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR :** AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

| RNP AR APCH | RDH : 49 | VAR 3°E (20) |
|---|---|---|




TA : 5000




API : Monter vers **KJ604** (MAX IAS 160 kt), puis vers **HORRO** en montée vers ***3000*** (2983) (MAX IAS 220 kt) pour intégrer l'attente ou suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***KJ604*** *(MAX IAS 160 kt), then to* ***HORRO*** *climbing to* ***3000*** *(2983) (MAX IAS 220 kt) to join holding or follow ATC instructions.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| B | ***620*** (600) | 2700 | 600 |
| C | ***630*** (620) | 2800 | 613 |

| RW20 | | | | KJ602 | KJ603 |
|---|---|---|---|---|---|
| NM | 7 | 6 | 5 | 4.3 | 2 |
| ***ALT*** | ***2740*** | ***2360*** | ***1980*** | ***1720*** | ***830*** |
| (HGT) | (2723) | (2343) | (1963) | (1703) | (813) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.5.6.3
Activité de parapentes fréquente et non nécessairement connue de l'ATC, aux abords du segment IKJ20-FKJ20.
*Frequent paragliding activity, not always known by ATC, next to IKJ20-FKJ20 leg.*



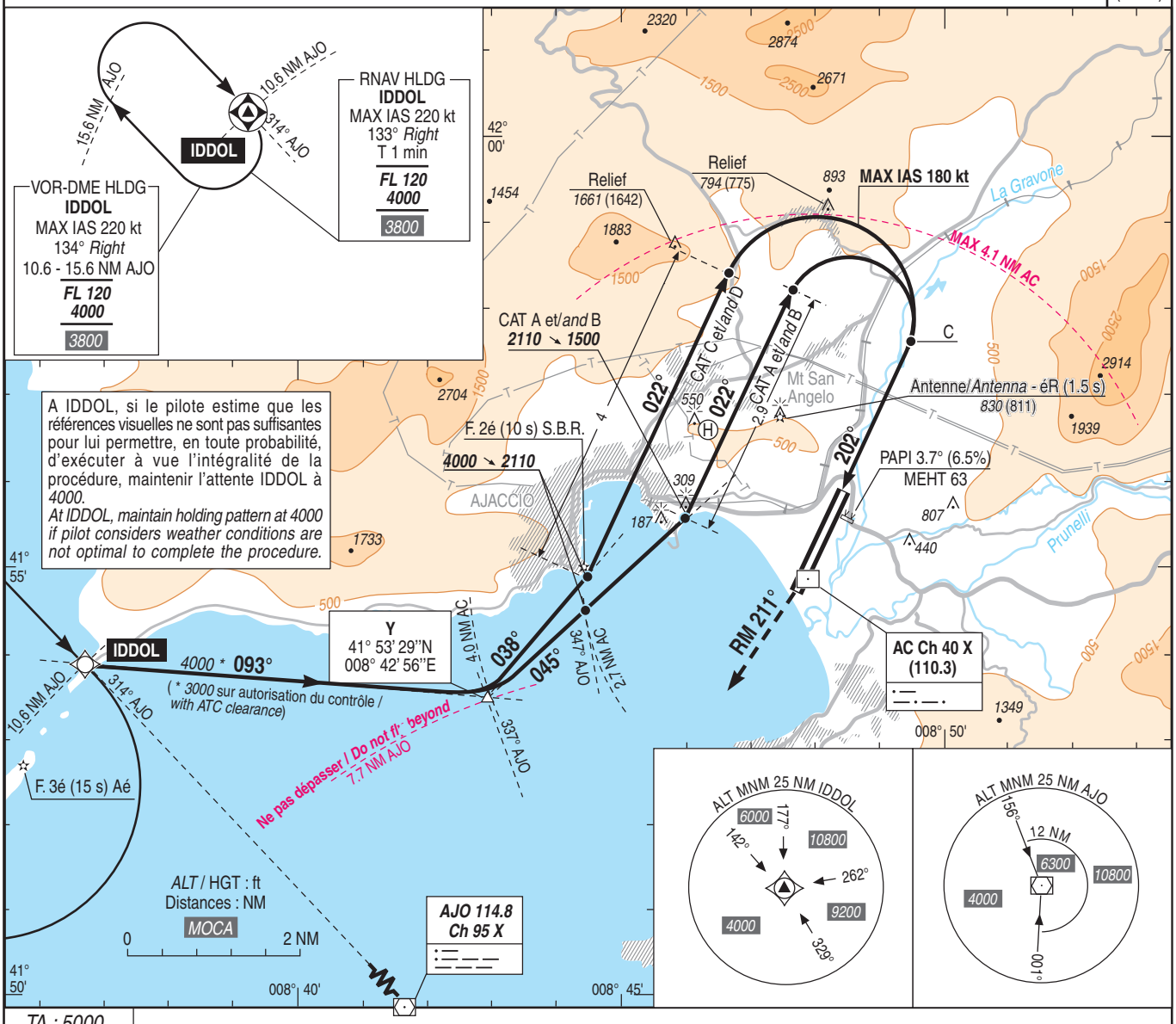
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 19 (1 hPa)**, DTHR : 17*

# **AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE
VPT A RWY 20

**ATIS** AJACCIO 126.930
**APP** : AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR** : AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

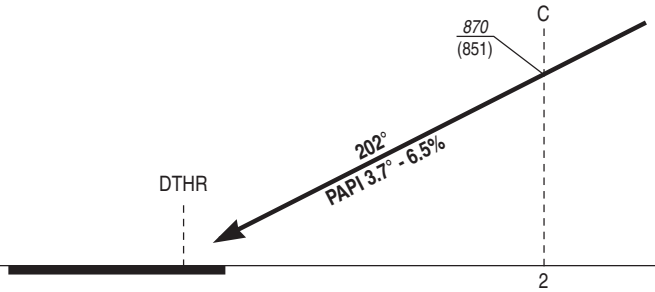
VAR
3° E
(2020)




TA : 5000

Atterrissage interrompu : En fin de piste, tourner à droite RM 211° en montée vers ***3000*** (2981) puis suivre les instructions du CTL.

*Balked landing : At the end of RWY, turn right MAG 211° climbing up to **3000** (2981) then follow ATC instructions.*




DTHR ← (NM)

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT A (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***4000*** (3990) | 10000 |

(1) Conditions de mise en service / *Operating conditions* :
- De jour seulement / *Daytime only*
- VIS ⩾ 10 km
- Plafond / *Ceiling* ⩾ 4000 ft

Observations / *Remarks* : NIL



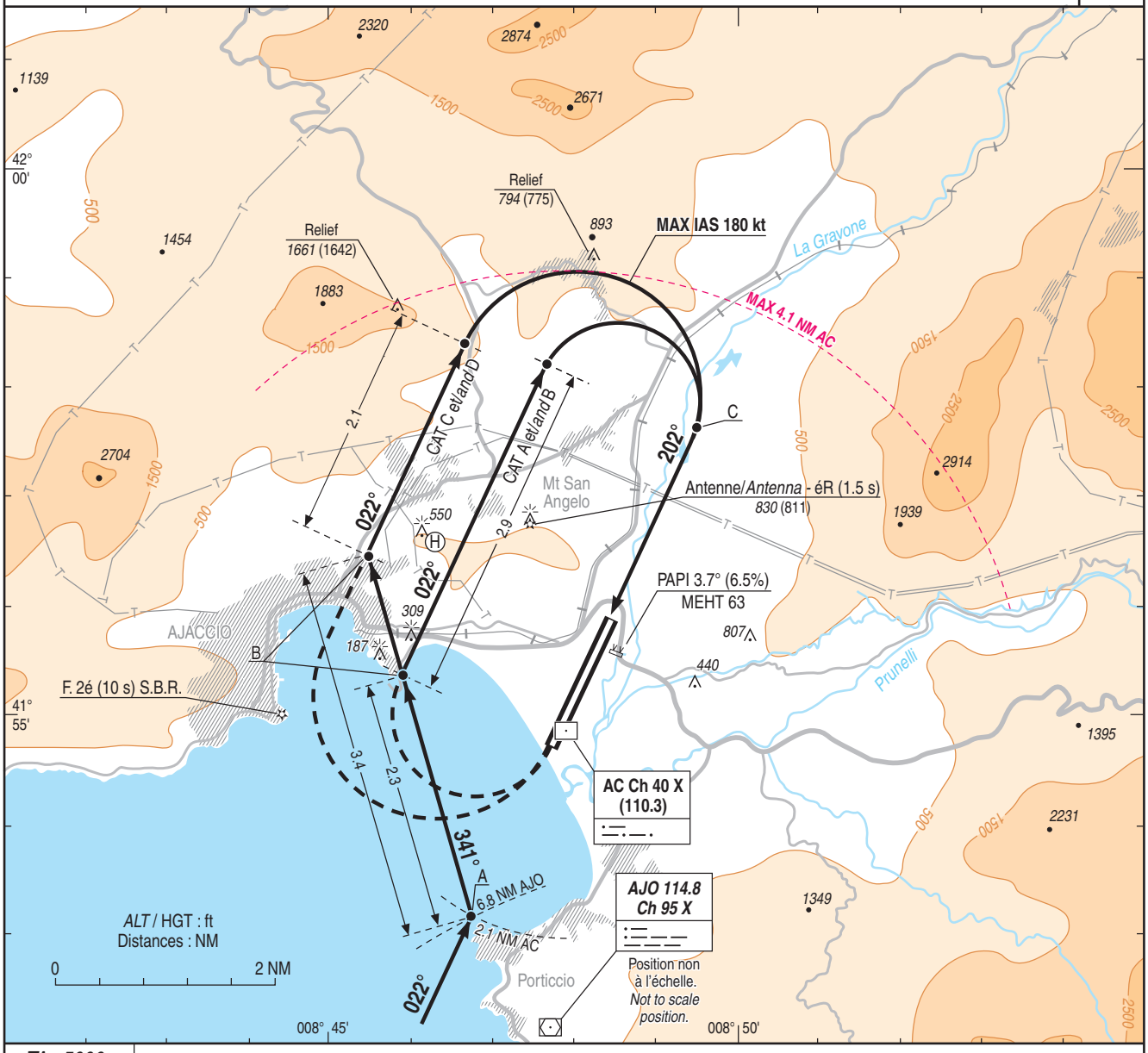
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 19 (1 hPa)**, DTHR : 17*

# **AJACCIO** NAPOLEON BONAPARTE
VPT B RWY 20

**ATIS** AJACCIO : 126.930
**APP :** AJACCIO Approche/*Approach* 121.050 - 127.780
**TWR :** AJACCIO Tour/*Tower* 118.075

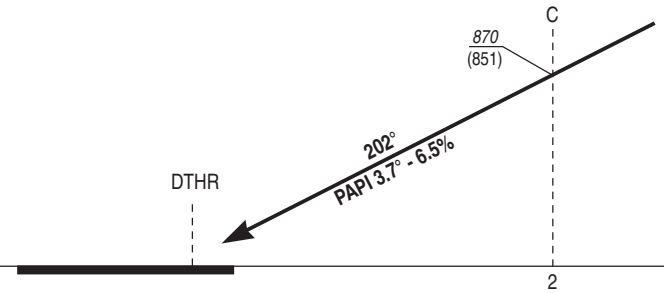
VAR
3°E
(2020)




*TA : 5000*

API : Tourner à **droite** en fin de piste, **rejoindre le point B** pour une nouvelle présentation.

*Missed APCH : Turn **right** at end of RWY, **join point B** for a new approach.*




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

| CAT | VPT B via ILS (1) | | VPT B via LOC (1) | | VPT B via RNP Y (1) | | VPT B via RNP Z (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1190*** (1170) | 1500 | ***1290*** (1270) | 5000 | ***1410*** (1390) | 5000 | ***1210*** (1190) | 1500 |
| B | ***1190*** (1170) | 1600 | ***1290*** (1270) | | ***1410*** (1390) | | ***1240*** (1220) | 1600 |
| C | ***2110*** (2090) | 2400 | ***2110*** (2090) | | ***2110*** (2090) | | ***2110*** (2090) | 2400 |
| D | ***2110*** (2090) | 3600 | ***2110*** (2090) | | ***2110*** (2090) | | ***2110*** (2090) | 3600 |

Approche à vue : survol de la ville d'Ajaccio interdit à une *ALT < 3000*
*Visual approach : overflying Ajaccio prohibited if ALT < 3000*

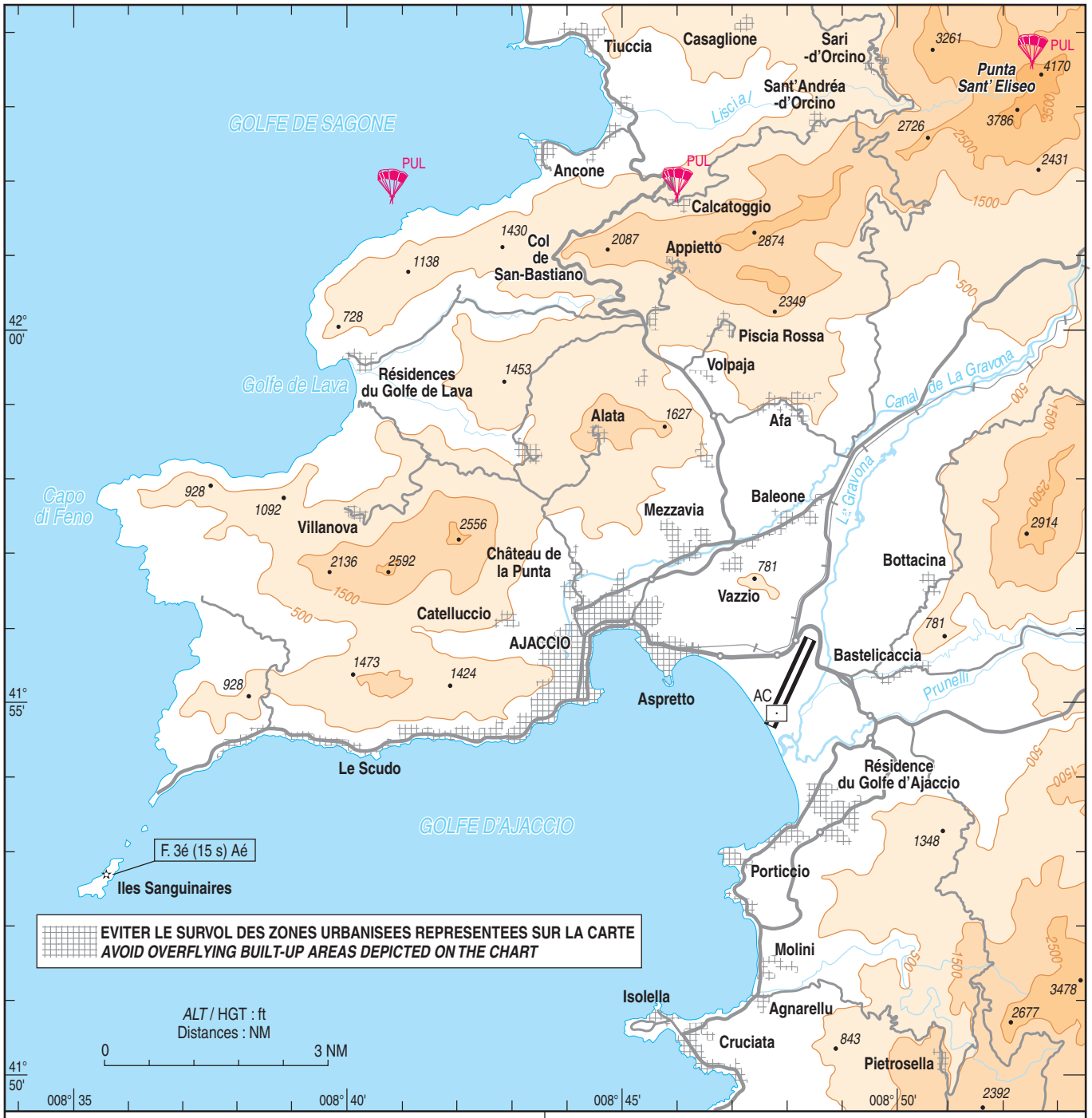
Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement - MAX IAS 180 kt / *Daytime only - MAX IAS 180 kt.*



© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

## AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE




**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

**Conditions météo minimales :**
- de jour : pas de conditions particulières,
- de nuit : plafond supérieur à l'altitude minimale de secteur ou, le cas échéant, de la trajectoire de ralliement empruntée.

Les approches à vue pour atterrissage en piste 20 sont interdites de nuit pour les IFR.

De jour, une attention accrue est recommandée en cas d'approche à vue par le Nord, pour la piste 20, activité fréquente de parapentes en limite Nord de la CTR AJACCIO.
De plus, le survol de la ville d'AJACCIO est interdit à une altitude inférieure à 3000 ft AMSL.

L'attention des équipages est spécialement attirée sur le relief important aux environs immédiats de l'AD.

***INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :***

***Minimum meteo conditions :***
*- in the daytime : no specific conditions,*
*- at night : ceiling higher than minimum sector altitude, or if need be, higher than minimal altitude of the followed track.*

*Night visual approaches for landing RWY 20 are prohibited for IFR.*

*In the daytime, sharp caution is advised for visual approaches from North on runway 20, many paragliding operations in North limit of AJACCIO CTR.*

*In addition, flying over AJACCIO town below 3000 ft AMSL is prohibited.*

*Crews' attention is especially drawn to important high ground in the vicinity of AD.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFKK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFKK - MONTMEILLEUR

**AD 2 LFKK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°47'37"N 005°45'42"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 2992 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.7119°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.12°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | |
| | Adresse / *Address* | |
| | Telephone | |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFKKZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFKK.3** **Horaires *Operational hours***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | |
| 5 | BDP / *ARO* | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | |
| 7 | ATS | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | |
| 12 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFKK.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFKK.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | |
| 2 | Restaurants | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKK.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFKK.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFKK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFKK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFKK .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFKK.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKK.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFKK .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | |

**AD 2 LFKK.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 090.00 (089) | 560 x 15 | non revêtue / not paved | NIL | NIL |
| 27 | 270.00 (269) | 560 x 15 | non revêtue / not paved | NIL | NIL |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFKK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 560 | 560 | 560 | | |
| 27 | 560 | 560 | 560 | | |

**AD 2 LFKK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| | | | | | | | |

**AD 2 LFKK.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFKK.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKK.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFKK.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

**AD 2 LFKK.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFKS.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFKS - SOLENZARA

**AD 2 LFKS.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 41°55'35"N 009°24'19"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY | RWY centre |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8.5 Km N SOLENZARA VILLAGE (2B - CORSE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 29 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.3634°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.11°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA 126 - RN198 - CS10001 VENTISERI - 20223 GHISONACCIA CEDEX | |
| | Telephone | 04.20.61.84.84 (Standard BA 126) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFKSZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Types de trafic autorisés : CAM - CAG<br>Email : ba126-semainebase-h24@intradef.gouv.fr<br>APP : 04.20.61.85.96 TEL MIL : 811.526.5001<br>Section OPS : 04.20.61.84.43 TEL MIL : 864.126.8443<br>DV : 06.24.73.63.21 TEL MIL : 864.126.2628 | Type of traffic authorized : OAT - GAT<br>Email : ba126-semainebase-h24@intradef.gouv.fr<br>APP : 04.20.61.85.96 TEL MIL : 811.526.5001<br>OPS office : 04.20.61.84.43 TEL MIL : 864.126.8443<br>Flight director : 06.24.73.63.21 TEL MIL : 864.126.2628 |

**AD 2 LFKS.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | Section Opérations : Assurée pendant les HOR d'ouverture terrain.<br>BIVC : H24 - Cinq Mars la Pile (LFXOYXYX) : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA de rattachement :<br>HO : AJACCIO 04.95.22.61.85/04.95.23.59.80 FAX : 04.95.23.59.69<br>HNO : LYON 04.72.22.56.78 | OPS office : Ensured during field working hours.<br>Central Flight Information Office : Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24 :862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA briefing office :<br>Working hours : AJACCIO<br>04.95.22.61.85/04.95.23.59.80 FAX : 04.95.23.59.69<br>O/T : LYON 04.72.22.56.78 |
| 5 | BDP / *ARO* | BDP : Assuré pendant les HOR d'ouverture terrain | BDP : Ensured during field working hours |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : 0445-1615 (ou fin d'activité)<br>VEN : 0445-1045 (ou fin d'activité) | MON-THU : 0445-1615 (or end of activity)<br>FRI : 0445-1045 (or end of activity) |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0715-1615<br>VEN : 0715-1045<br>Pour ACFT MIL :<br>VEN après midi-SAM-DIM : ACFT MIL O/R la veille avant 1600<br>JF : ACFT MIL O/R la veille avant 1100 | MON-THU : 0715-1615<br>FRI : 0715-1045<br>For MIL ACFT :<br>FRI afternoon-SAT-SUN : MIL ACFT O/R on eve before 1600<br>HOL : MIL ACFT on eve before 1100 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKS.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 1 plate-forme élévatrice type PSA 25<br>1 plate-forme élévatrice PE12 et PS 5t<br>Chariots élévateurs 3 et 8 t | 1 elevator platform type PSA 25<br>1 elevator platform PE12 and PS 5t<br>Lift trucks 3 and 8 t |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34 - S 1744<br>O150 - O156 - O159 - O133 - O135 - O138 - O147 - O150 - O155 - O156 - O159 - O162 - O192 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 3 x 30 m3 (camions) - 4 x 11 m3 (camions) - 2 x 10 m3 (camion) - 5 x 1000 m3 (cuves) - 2 x 3000 m3 (cuves) | F34 : 3 x 30 m3 (trucks) - 4 x 11 m3 (trucks) - 2 x 10 m3 (truck) - 5 x 1000 m3 (tanks) - 2 x 3000 m3 tanks |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | OUI (sauf ATT et ATS) | YES (except for ATT and ATS) |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | OXRB - LOX - LHOX<br>Possibilité de remise en oeuvre, toute la flotte française, OTAN F16. | OXRB - LOX - LHOX<br>Turnaround possibility, entire French fleet, NATO F16. |

**AD 2 LFKS.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL seulement (318 lits)<br>Ville : Hôtels à TRAVO, GHISONACCIA et SOLENZARA | AD : MIL only (318 beds)<br>City : Hotels at TRAVO, GHISONACCIA and SOLENZARA |
| 2 | Restaurants | AD : Mess MIL avec PN 1 h, en dehors HOR repas (pour équipage d'une douzaine de personnes)<br>Ville : Restaurants à TRAVO, GHISONACCIA et SOLENZARA | AD : MIL mess with 1 hr PN, outside meal hours (for crew of about twelve persons)<br>City : Restaurants at TRAVO, GHISONACCIA and SOLENZARA |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | MIL : sur demande "sillage"<br>CIV : Taxis et voitures de location à TRAVO et GHISONACCIA | MIL : after "sillage" order<br>CIV : Taxis and rental cars at TRAVO and GHISONACCIA |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances, permanence médicale pendant activités aériennes dites "chasse"<br>Ville : Hôpital de BASTIA à 85 km au Nord | AD : Health care unit, ambulances, medical service during "combat" flying activities<br>City : BASTIA hospital at 85 km North |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | AD : NIL<br>Ville : TRAVO, SOLENZARA et GHISONACCIA | AD : NIL<br>City : TRAVO, SOLENZARA and GHISONACCIA |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | SOLENZARA, GHISONACCIA | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Toute demande de prestation doit faire l'objet d'une demande "Sillage"<br>Ligne BUS civils ( BASTIA - PORTO VECCHIO A/R) | All service requests must be made through a "Sillage" request<br>Civilian BUS line ( BASTIA - PORTO VECCHIO round trip) |

**AD 2 LFKS.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 4 VMA 108<br>1 VMA 105<br>1 VSA<br>1 lot de désincarcération<br>1 lot de soutènement<br>1 lot de sauvetage<br>2 fourgons pompes<br>2 motopompes | 4 VMA 108<br>1 VMA 105<br>1 VSA<br>1 extrication kit<br>1 support kit<br>1 rescue kit<br>2 fire trucks<br>2 towable motor pumps |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | 1 remorque 33 pieds équipée de rouleaux,<br>1 tracteur TR 310,<br>barres de tractage (ALPHAJET, M2000, C160, C130),<br>4 TRACMA,<br>3 ensembles de hissage (ALPHAJET, M2000)<br>Ensemble de désembourbage (ALPHAJET, M2000) | 1 33-foot trailer fitted with rollers,<br>1 tractor TR 310,<br>towing bars (ALPHAJET, M2000, C160, C130),<br>4 TRACMA,<br>3 hoisting assemblies (ALPHAJET, M2000)<br>Assemblies to get out of mud (ALPHAJET, M2000) |
| 4 | Observations / *Remarks* | Catégorie de l'aérodrome : OACI : 7 - OTAN : 6<br>Autre niveau de protection possible avec PPR 48H<br>Plan de secours établi avec les préfectures Haute Corse et Corse du sud. | Aerodrome category : ICAO : 7 - NATO : 6<br>Possibility other protection level with PPR 48H<br>Contingency plan prepared with the Haute Corse and Corse du sud prefectures. |

**AD 2 LFKS.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Balayeuse de piste P3000 (x2)<br>1 Balayeuse SCHMIDT AS990 équipée lame Tarron MS40 | Tractor equiped with sweeper blower (x2)<br>1 sweeper SCHMIDT AS990 equiped with snow plow Tarron MS40 |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Sans objet | Not applicable |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Balai nylon et eau | Nylon sweep and water |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | NIL | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKS.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Parkings P1, P2, P3 : Ciment<br>Parking P4, P5 : Tarmac<br>ZA : ciment. | Parkings P1, P2, P3 : Cement<br>Parking P4, P5 : Macadam<br>ZA : cement. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking P1 : 9 R/B/W/T<br>Parking P2 : 21 R/B/W/T<br>Parking P3 : 7 R/B/W/T<br>Parkings P4, P5 : 6 R/B/W/T<br>ZA : UNK. | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A Nord, central et Sud : 22.5 m<br>TWY B : 23m<br>TWY C : 25m<br>TWY D : 15m<br>TWY E : 23m<br>TWY M et N : 22.5m<br>TWY S : 15m<br>TWY Z : 12.5m | TWY A North, center and South : 22.5 m<br>TWY B : 23m<br>TWY C : 25m<br>TWY D : 15m<br>TWY E : 23m<br>TWY M and N : 22.5m<br>TWY S : 15m<br>TWY Z : 12.5m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | - TWY A Nord, TWY A Sud : Tarmac et ciment<br>- TWY Central : Tarmac<br>- TWY B-E : ciment<br>- TWY C-D-M-N-S-Z : Tarmac | - TWY A North, TWY A South : Macadam and cement<br>- Central TWY : Macadam<br>- Ramps TWY B-E : cement<br>- Ramps TWY C-D-M-N-S-Z : Macadam. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A Nord : 11 R/B/W/T<br>TWY A Sud : 12 R/B/W/T<br>TWY A Central : 26 F/C/W/T<br>TWY B : 9 R/B/W/T<br>TWY C : PCN 75<br>TWY D : 29 F/C/W/T<br>TWY E : 9 R/B/W/T<br>TWY M : 31 F/C/W/T<br>TWY N : 19 F/C/W/T<br>TWY S : 9 R/B/W/T<br>TWY Z : NIL | TWY A North : 11 R/B/W/T<br>TWY A South : 12 R/B/W/T<br>Central A TWY : 26 F/C/W/T<br>TWY B : 9 R/B/W/T<br>TWY C : PCN 75<br>TWY D : 29 F/C/W/T<br>TWY E : 9 R/B/W/T<br>TWY M : 31 F/C/W/T<br>TWY N : 19 F/C/W/T<br>TWY S : 9 R/B/W/T<br>TWY Z : NIL |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Altitude moyenne des aires de stationnement : 5 m | Average elevation of parking areas : 5 m |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | HANGAR 1 41°54'46"N 009°24'05"E | HANGAR 4 41°55'01"N 009°24'02"E |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Pour ACFT hors normes RESISTANCES PUBLIEES, ATT soumis à accord du GAA (POC Section OPS HOR ATS : 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443<br>E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr)<br>LIMITATION TWY :<br>- TWY B, D, E, S : envergure max 36 mètres ou largeur hors tout du train principal 9 mètres.<br>-TWY C, M, N : envergure max 65 mètres ou largeur hors tout du train principal 14 mètres.<br>-TWY Z : envergure max 15 mètres ou largeur hors tout du train principal 4.5 mètres.<br>-TWY B1, E1 : interdits.<br>LIMITATIONS PARKINGS :<br>P1 : réservé aux hélicoptères.<br>P2 : envergure max 65 mètres ou largeur hors tout du train principal 14 mètres.<br>P3 : envergure max 36 mètres ou largeur hors tout du train principal 9 mètres.<br>P4, P5 : envergure max 24 mètres ou largeur hors tout du train principal 6 mètres. | For ACFT with non-standard load bearing capacity published, ATT subject to approval of GAA (POC OPS Office HOR ATS : 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443<br>E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr)<br>TWY LIMITATIONS :<br>-TWY B, D, E, S : MAX wingspan 36 meters or main landing gear width 9 m.<br>-TWY C, M, N : MAX wingspan 65 meters or main landing gear width 14 m.<br>-TWY Z : MAX wingspan 15 meters or main landing gear width 4.5 m.<br>-TWY B1, E1 : prohibited<br>PARKINGS LIMITATIONS:<br>-P1 : only for helicopters.<br>-P2 : MAX wingspan 65 meters or main landing gear width 14 m.<br>-P3 : MAX wingspan 36 meters or main landing gear width 9 m.<br>-P4, P5 : MAX wingspan 24 meters or main landing gear width 6 m. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKS.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux indiquant la direction à prendre pour l'un ou l'autre des 2 QFU, les TWY et pour les PRKG. | Panels indicating direction to take for one or the other of the 2 QFUs, TWYs and for the PRKGs. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne médiane jaune continue vers aire de stationnement. | Central solid yellow line towards parking area. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NR d'emplacement aux postes. | NR of locations at docking stations. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | - RWY : NR d'identification RWY, marques de seuil, ligne axiale RWY. Marques de point cible (300 m des marques de seuils QFU 18/36).<br>Cercles de signalisation de BRA<br>- Aires de retournement RWY 18 et 36 : Ligne axiale à suivre par un gros porteur en bout de piste et flèche d'indication de sens de virage. - TWY : Lignes axiale et latérales TWY.<br>Marques de point d'arrêt CAT 1 à 90m de l'axe de piste sur le TWY ECHO dans le QFU 36,<br>Point d'arrêt CAT 1 sur le TWY ALPHA travers GLIDE pour le QFU 18,<br>Point d'arrêt à 90 m de l'axe de piste TWY BRAVO.<br>Point d'arrêt de type VFR sur les voies de circulation avant chaque zone de poser Hélicoptère, lignes d'aires de traffic. | - RWY : RWY identification NR, threshold marks, RWY axial line. Target point marks (300 m from threshold marks QFU 18/36).<br>BRA indication circles<br>- turn-around markings RWY 18 and 36 : axial line to follow by heavy aircrafts dead end of runway and turn indicator arrow.<br>- TWY : TWY axial and lateral lines.<br>Holding points marks CAT 1 90 m TWY E QFU 36,<br>holding points marks CAT 1 TWY A abeam GLIDE RWY 18,<br>holding point marks 90 m RWY centerline TWY B,<br>VFR holding point marks on TWYs before each helicopter landing areas, apron limit markings.. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFKS .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | NIL |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux de distance restante (tous les 300m ) côté Est de la RWY<br>Panneaux de brins d'arrêt éclairés de nuit. | Distance-to-go panels (every 300m) on East side of RWY<br>Arrestor cable panels lighted by night. |

**AD 2 LFKS.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFKS | |

**AD 2 LFKS.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | ISTRES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFKS .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | ISTRES H24 |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | SOLENZARA |
| | Période de validité / *Validity period* | 4 - TAF longs validité 24h |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TAF : 0300 - 0900 - 1500 - 2100 |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL - CR |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | EUMETSAT - COBALT - SYNPA |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | OBS / PREVI/Forecast : 04.20.61.84.44<br>VFR : voir/see GEN VAC - IFR : voir/see GEN IAC |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKS.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | 178.56 (176) | 2627 x 45 | 25 F/C/W/T revêtue / paved | 41°56'10.48"N 009°24'18.22"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 20ft |
| 36 | 358.56 (356) | 2627 x 45 | 25 F/C/W/T revêtue / paved | 41°54'45.35"N 009°24'20.31"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 17ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 18 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 36 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) RWY 18 :
-Surface : Béton-Macadam/Concrete-Macadam
- BAR AERAZUR type 5 en fin de piste. Brin d'arrêt AERAZUR 4M6C 400m avant la barrière./BAR AERAZUR type 5 at end of runway. Arrestor cable AERAZUR 4M6C 400m before barrier.
- Pour ACFT hors normes de portances publiées, ATT soumis à accord du GAA - (POC OPS Office HOR ATS : 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443
E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr)
For ACFT with non-standard load bearing capacity published, ATT subject to approval of GAA - (POC OPS Office HOR ATS 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443
E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr)

(2) RWY 36 :
-Surface : Béton-Macadam/Concrete-Macadam
- BAR AERAZUR type 5 en fin de piste. Brin d'arrêt AERAZUR 4M6C 400m avant la barrière./BAR AERAZUR type 5 at end of runway. Arrestor cable AERAZUR 4M6C 400m before barrier.
- Pour ACFT hors normes de portances publiées, ATT soumis à accord du GAA. - (POC OPS Office HOR ATS : 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443
E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr)
For ACFT with non-standard load bearing capacity published, ATT subject to approval of GAA - (POC OPS Office HOR ATS : 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443
E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr)

**AD 2 LFKS.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 2487 | 2487 | 2487 | 2487 | TORA, TODA, ASDA, LDA : les distances utilisables actuellement sont 140m avant la fin de piste<br>TORA, TODA, ASDA, LDA: actual distances avbl are 140m before end of RWY markup. |
| 36 | 2487 | 2487 | 2487 | 2487 | |

**AD 2 LFKS.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 18 | - 843 m - OTAN - LIH/LIL Feux à éclats | W | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 33 ft | | | | | |
| 36 | - Feux à éclats | W | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 55 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 18 | 2627 | 60 m | W | 4 intensités | R | | | (1) |
| 36 | 2627 | 60 m | W | 4 intensités | R | | | |

(1) Rampe déclassée : inutilisable //NATO ramp out of standards : unserviceable.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKS.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Aire à signaux, Té lumineux | Signal area, lighted Tee |
| | Anémomètre / *Anemometer* | 4 manches à air lumineuses centre RWY PRKG P1 et à chaque extrémité de RWY | 4 lighted air sockets at RWY centre PRKG P1 and at each RWY end |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Latéral bleu | Lateral blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Feux de secours tous les 120 m délai 50 minutes<br>Alimentation auxiliaire pour toutes pistes | Emergency lights every 120 m, delay 50 minutes<br>Auxiliary power supply for all runways |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Onduleur / Inverter : 0 sec<br>2 GDA : 8 à/to 15 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Panneaux de circulation au sol<br>Panneaux de brin d'arrêt | Ground traffic panels<br>Arrestor cable panels |

**AD 2 LFKS.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | H 1 : 41° 55' 42" N - 009° 24' 10" E<br>H 2 : 41° 55' 42" N - 009° 24' 05" E<br>H 3 : 41° 55' 48" N - 009° 24' 00" E<br>H 4 : 41° 55' 11" N - 009° 24' 10" E<br>Ciment - 39 t/RSI - tarmac<br>H3 utilisable uniquement par les ACFTS de l'EH 01 044. | H 1 : 41° 55' 42" N - 009° 24' 10" E<br>H 2 : 41° 55' 42" N - 009° 24' 05" E<br>H 3 : 41° 55' 48" N - 009° 24' 00" E<br>H 4 : 41° 55' 11" N - 009° 24' 10" E<br>Cement - 39 t/RSI - macadam<br>H3 available only by the ACFT of EH 01 044. |

**AD 2 LFKS.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ SOLENZARA**<br>42°03'26"N , 009°20'00"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 42°03'16"N , 009°24'01"E - 42°03'28"N , 009°28'02"E - 41°51'25"N , 009°28'10"E - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 41°51'30"N , 009°24'09"E - 41°51'31"N , 009°20'08"E - 42°03'26"N , 009°20'00"E | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>ZARA Tour (FR)<br>ZARA Tower (EN) | Activable H24.<br>En dehors des périodes d'activité, A/A GHISONACCIA 118.350 MHz.<br>Possible activation H24.<br>Outside periods of activity, A/A GHISONACCIA 118.350 MHz. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKS.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 119.900 MHz | H24 | APP : secteur Ouest portée réduite, inutilisable en-dessous de 10 000 ft. Fréquence RAI quand AD fermé./ APP : West sector range reduced, unavailable below 10 000 ft.<br>RAI frequency when AD closed. |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Détresse - Veillée / Distress - Monitored |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Particulière radar / Particular to radar |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 139.150 MHz | HOR ATS | Particulière radar / Particular to radar |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Recueil - Commune APP - Veillée / Recovery - Common to APP - Monitored |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 233.500 MHz | HOR ATS | Particulière RADAR / Particular to RADAR |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 233.625 MHz | HOR ATS | Recueil - Veillée/Recovery - Monitored |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse - Veillée/Distress - Monitored |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 248.250 MHz | HOR ATS | Veillée / Monitored |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Commune GCA - Peut utiliser toutes les fréquences de l¿APP/Common to GCA - Can use all the APP frequencies. |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Commune GCA - Peut utiliser toutes les fréquences de l¿APP /Common to GCA - Can use all the APP frequencies. |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Combinée APP - Veillée / Approach combination - Monitored |
| APP | ZARA Approche (FR)<br>*ZARA Approach (EN)* | 387.900 MHz | HOR ATS | Particulière RADAR / Particular to RADAR |
| PAR | ZARA Precision (FR)<br>*ZARA Precision (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Particulière Radar - Peut utiliser toutes les fréquences de l'APP / Particular to radar - Can use all the APP frequencies |
| PAR | ZARA Precision (FR)<br>*ZARA Precision (EN)* | 139.150 MHz | HOR ATS | Particulière Radar - Peut utliser toutes les fréquences de l'APP / Particular to Radar - Can use all the APP frequencies |
| PAR | ZARA Precision (FR)<br>*ZARA Precision (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Commune GCA - Peut utliser toutes les fréquences de l'APP / Common to GCA - Can use all the APP frequencies |
| PAR | ZARA -precision (FR)<br>*ZARA -precision (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Commune GCA - Peut utliser toutes les fréquences de l'APP / Common to GCA - Can use all the APP frequencies |
| TWR | ZARA Tour (FR)<br>*ZARA Tower (EN)* | 118.350 MHz | HOR ATS | Air-Sol VHF - Veillée / VHF Air-Ground - Monitored |
| TWR | ZARA Tour (FR)<br>*ZARA Tower (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Détresse - Veillée / Distress - Monitored |
| TWR | ZARA Tour (FR)<br>*ZARA Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | Roulage VHF - Veillée / VHF taxiing - Monitored |
| TWR | ZARA Tour (FR)<br>*ZARA Tower (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse - Veillée / Distress - Monitored |
| TWR | ZARA Tour (FR)<br>*ZARA Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | Roulage UHF - Veillée / UHF taxiing - Monitored |
| TWR | ZARA Tour (FR)<br>*ZARA Tower (EN)* | 301.200 MHz | HOR ATS | Air-Sol UHF - Veillée / UHF Air-Ground - Monitored |

**AD 2 LFKS.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | SZA | CH 87X | H24 | 41°56'14.9"N 009°23'58.4"E | 10 ft | 200/60 200NM FL500 | | 284°/476m THR 18 | |
| LOC 18 (NOCAT) | SZA | 109.1 MHz | H24 | 41°54'33.6"N 009°24'20.6"E | 20 ft | | | 176°/362m THR 36 | |
| GP 18 | | 331.4 MHz | H24 | 41°56'00.0"N 009°24'13.1"E | 23 ft | | 17 m/56 ft<br>( 3 °) | 199°/344m THR 18 | |
| OM 18 | | 75 MHz | H24 | 41°59'53.7"N 009°24'12.4"E | 40 ft | | | 356°/3,72 NM THR 18 | |
| MM 18 | | 75 MHz | H24 | 41°56'39.2"N 009°24'17.5"E | 3 ft | | | 356°886m THR 18 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFKS.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

- Survol de l'AD interdit H24 au-dessous de 300m (1000 ft) ASFC.
- Pour avions de combat: aucun survol de la Base Aérienne n'est autorisé en dessous de 1500 ft QFE sauf pour raison de sécurité.
- Pas d'ATT d'ACFT sans accord préalable (PPR) .
Section OPS HOR ATS : 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443.
E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr
- Le NR d'accord devra figurer en case 18 du PLN CAM ou MIXTE .
- Préavis avant 1700.
- Tout travail avec l'approche de Solenzara (descentes, remontées, procédures) pour les appareils militaires non basés, est soumis à l'accord du chef de quart au :
811.526.5001 (PNIA) ou 04.20.61.85.96 .

- AD fly-over prohibited H24 below 300m (1000 ft) ASFC.
- For combat aircraft: no fly-over of the Air Base is authorised below 1500 ft QFE except for safety reasons.
- No ACFT landing without former agreement (PPR) .
OPS Office HOR ATS : 04.20.61.84.43 - TEL MIL 864.126.8443.
E-mail : cmc-solenzara-sect-ops.resp.fct@intradef.gouv.fr
- The agreement NR must be entered in box 18 of the OAT or MIXED PLN
- Advance notice before 1700.
- All works with Solenzara approach (descents, ascents, procedures) for non-based military aircraft, is subject to agreement of the duty officer at : 811.526.5001 (PNIA) or 04.20.61.85.96 .

**AD 2 LFKS.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Après décollage virer dès que possible côté mer selon instruction de contrôle ou procédure publiée en vigueur.

DEPARTS : Quelle que soit la piste en service, ne pas dépasser 1000 ft QFE avant la fin de bande.

*Avions de chasse* : couper la PC au plus tôt (si avion équipé), virer au cap 090 dès que les paramètres le permettent, stabiliser à 1000ft QFE de jour et VMC ou monter vers 2500ft QFE de nuit et/ou IMC et contacter l'approche.

After take-off, turn towards the sea as soon as possible as instructed by the control or according to the prevailing procedure published.

DEPARTURES : Regardless of the runway in service, do not exceed 1000 ft QFE before the end of the strip.

*Combat aircraft* : switch off the afterburner (if aircraft is equipped) at the earliest, turn to heading 090 as soon as the parameters so allow, stabilise at 1000 ft QFE by day and VMC or climb to 2500ft QFE by night and/or IMC and contact the approach.

**AD 2 LFKS.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 CONSIGNES PARTICULIERES**

CAG-IFR : dépôt d'un plan de vol mixte CAG/CAM obligatoire pour les vols à l'arrivée et CAM/CAG pour les départs.

Rédaction de plan de vol pour les départs :

- vers le NORD : N...F140 SZA DCT BREMO/GAT DCT BTA/N...F...
- vers l'EST : N...F140 SZA DCT AJO/N...F...GAT DCT ASKAG
- vers le SUD : N...F140 SZA DCT AJO/N...F...GAT DCT OKIVA
- vers l'OUEST : N...F140 SZA DCT AJO/N...F...GAT DCT BEBEV

QFU 18 et 36 circuit côté mer.

MVL de jour uniquement et interdites à l'ouest.

Limitation de vent traversier à 25 kt sur piste sèche et à 20 kt sur piste mouillée.

**22.2 FONCTIONS RADAR**

L'APP de SOLENZARA utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

**22.1 SPECIAL INSTRUCTIONS**

GAT-IFR : submission of a combined GAT/OAT flight plan mandatory for arrivals and OAT/GAT for departures.

Flight plan drafting for departures :

- to the NORTH : N...F140 SZA DCT BREMO/GAT DCT BTA/N...F...
- to the EAST : N...F140 SZA DCT AJO/N...F...GAT DCT ASKAG
- to the SOUTH : N...F140 SZA DCT AJO/N...F...GAT DCT OKIVA
- to the WEST : N...F140 SZA DCT AJO/N...F...GAT DCT BEBEV

QFU 18 and 36 RWY pattern on sea side.

Circling by day only and prohibited west side.

Crosswind is limited at 25 kt if RWY is dry and at 20 kt if RWY is wet.

**22.2 RADAR FUNCTIONS**

SOLENZARA APP uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide the services of control, flight information and alert.

**AD 2 LFKS.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| R325 SFC/1900 AMSL<br>(41°56'16"N , 009°23'41"E - 41°56'16"N , 009°24'08"E<br>- 41°55'55"N , 009°24'08"E - 41°55'55"N , 009°23'41"E<br>- 41°56'16"N , 009°23'41"E)<br>Pénétration interdite lorsqu'elle est active. | R325 SFC/1900 AMSL<br>(41°56'16"N , 009°23'41"E - 41°56'16"N , 009°24'08"E<br>- 41°55'55"N , 009°24'08"E - 41°55'55"N , 009°23'41"E<br>- 41°56'16"N , 009°23'41"E)<br>Penetration forbidden when active. |

**AD 2 LFKS.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFKS.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Fermé à la CAP
*Closed to public air traffic*

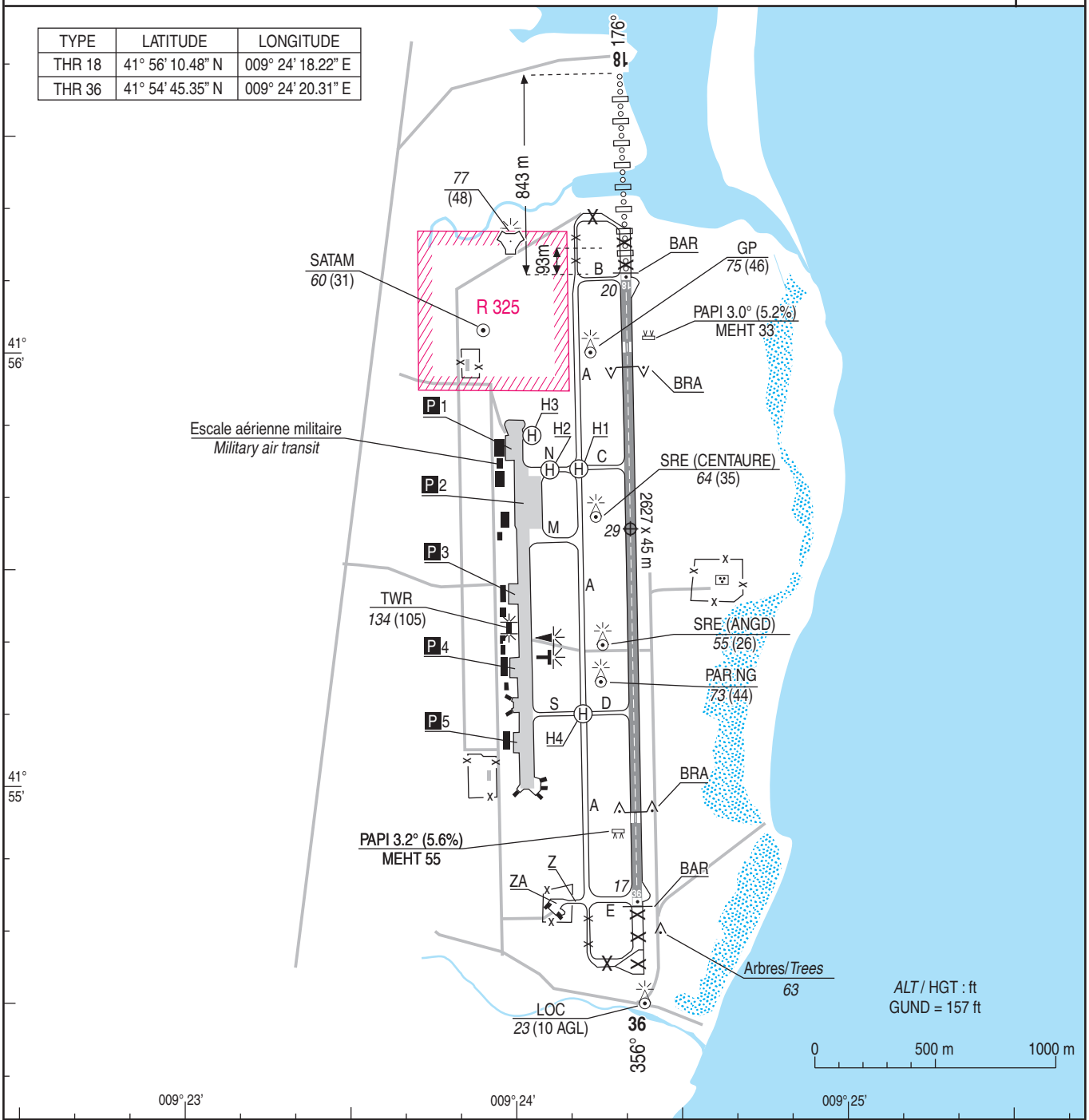
## SOLENZARA
41 55 35 N - 009 24 19 E
*ALT AD : 29 (1 hPa)*

SOLENZARA Sol/*ground* : 122.1 257.8
ATS : LUN-JEU: 0715-1615, VEN: 0715-1045
Pour ACFT MIL Français: VEN après-midi SAM, DIM O/R la veille avant 1500 (ETE-1h).
JF : O/R la veille avant 1100
*ATS : MON/THU: 0715-1615, FRI: 0715-1045*
*For French MIL ACFT: FRI afternoon SAT, SUN O/R the last working day before 1600 (SUM -1h).*
*JF : O/R the last working day before 1100*
AVT : HOR ATS
F34-O150-O156-O159

OPS office : HOR ATS ☎04.20.61.84.43 TEL MIL : 864.126.8443
DV TEL MIL : 864.126.2628
BRIA : AJACCIO (Voir/*See GEN*)

VAR
3°E
(2025)

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 18 | 41° 56' 10.48" N | 009° 24' 18.22" E |
| THR 36 | 41° 54' 45.35" N | 009° 24' 20.31" E |




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 18 | HI AXIALE 843m | LIH/LIL | 2487 | 2487 | 2487 | 2487 | Revêtue | 25/F/C/W/T | (1) | (1) | (1) | (1) |
| 36 | NIL | LIH/LIL | 2487 | 2487 | 2487 | 2487 | *Paved* | | (1) | (1) | (1) | (1) |

**BALISAGE /*Lighting :***
Seuil / THR : HI / LIH

**OBSERVATIONS / *Remarks :***
Voir / *See* AD 2.20 à / *to* 23
(1) - Jour / *Day* : 550
- Nuit / *Night* : 800



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLA.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLA - AUXERRE BRANCHES

**AD 2 LFLA.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°50'47"N 003°29'48"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY. | RWY and TWY intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8,5 km NW Auxerre | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 523 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 150 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.1476°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.13°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT D'AUXERRE | |
| | Adresse / *Address* | Route d'Appoigny<br>89380 APPOIGNY | |
| | Telephone | 03 86 48 31 89 / 03 86 48 04 03 | |
| | FAX | 03 86 42 97 06 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFLAZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : nicolas.bregmestre@edeis.com / auxerre.operations@edeis.com | |

**AD 2 LFLA.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | LUN-VEN: 0800-1600 avec PN 4HR.<br>LUN-VEN : 1600-0800 avec PN avant 1400.<br>SAM-DIM : PN VEN avant 1400.<br>JF : PN le dernier jour ouvrable avant 1400.<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>TEL : 09 70 27 74 01<br>FAX : 03 87 36 00 84 | MON-FRI: 0800-1600 with PN 4HR.<br>MON-FRI: 1600-0800 with PN before 1400.<br>SAT-SUN: PN FRI before 1400.<br>HOL: on the last working day before 1400.<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>TEL : 09 70 27 74 01<br>FAX : 03 87 36 00 84 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>- Du 01/04 au 30/09 : 0830-1200, 1300-1730.<br>- Du 01/10 au 31/03 : 0830-1200, 1300-1630.<br>Extension possible pour commerciaux, EVASAN et vols officiels : PPR PN 48 HR.<br>TEL : 03 86 48 31 89 - FAX : 03 86 42 97 06<br>E-mail : auxerre.operations@edeis.com<br>TEL astreinte hors HOR ATS en cas d'urgence ou EVASAN : 06 17 77 50 05 ou 06 74 97 62 48.<br>PN : cy.myhandlingsoftware.com | AFIS :<br>- From 01/04 to 30/09 : 0830-1200, 1300-1730.<br>- From 01/10 to 31/03 : 0830-1200, 1300-1630.<br>Possible extension for commercial flights, MEDEVAC or official flights : PPR PN 48 HR.<br>TEL : 03 86 48 31 89 - FAX : 03 86 42 97 06<br>E-mail : auxerre.operations@edeis.com<br>TEL on-call duty outside ATS SKED in case of emergency or MEDEVAC : 06 17 77 50 05 or 06 74 97 62 48<br>PN : cy.myhandlingsoftware.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 carte TOTAL.<br>Paiement comptant HOR AFIS. | H24 TOTAL card.<br>Cash payment AFIS SKED. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR RFFS et O/R. | RFFS SKED and O/R. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS | GRF (Global Reporting Format) : AFIS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLA .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 1 véhicule léger avec remorque. | 1 light vehicule with trailer |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - JET A1.<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100 LL - JET A1.<br>Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL: 1 cuve de 20000 L, débit 4 m3/HR.<br>JET A1: 1 cuve de 50000 L, débit 24 m3/HR. | 100LL: 1 tank of 20000 L, discharge 4 m3/HR.<br>JET A1: 1 tank of 50000 L, discharge 24 m3/HR. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Delta Tango Aviation Maintenance<br>TEL : 03 86 33 13 55<br>E-mail : deltatangoaviation@gmail.com | |
| 7 | Observations / *Remarks* | ACFT>=3t et HEL avec PAX, assistance obligatoire avec PPR PN 48 HR. MAIL : cy.myhandlingsoftware.com | ACFT>=3t and HEL with PAX, mandatory handling with PPR PN 48 HR. MAIL : cy.myhandlingsoftware.com |

**AD 2 LFLA .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital à 8 km. | Hospital at 8 km. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boîte à lettre devant l'aérogare. | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Office du tourisme en ville. | Tourist office in town. |

**AD 2 LFLA .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIP 2.5 et VIM 24 2.5. | 1 VIP 2.5 and VIM 24 2.5. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : HOR AFIS.<br>Niveau 1 : en dehors de ces horaires.<br>Extension possible Niveau 2 ou 4 en dehors de ces HOR PPR PN 48 HR chef d'exploitation. | Level 2 : AFIS SKED.<br>Level 1 : outside these SKED.<br>Possible extension Level 2 or 4 outside these SKED PPR PN 48 HR from operations manager. |

**AD 2 LFLA .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Sans objet | Not applicable |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Sans objet | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFLA .8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobé. | Coated |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 27 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 15 m et TWY B : 5.5 m | TWY A : 15 m and TWY B : 5.5 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A et TWY B : enrobé. | TWY A and TWY B : coated. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 30 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | DTHR RWY 36 - THR RWY 18 | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | DTHR RWY 36 : 522ft - THR RWY 18 : 509ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui. | Yes. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLA .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFLA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLA.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLA .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO<br>0600-1800 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLA.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | 185.48 (184) | 1650 x 30 | 33 F/A/W/T revêtue / paved | 47°51'27.88"N 003°29'53.54"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 509ft |
| 36 | 005.48 (004) | 1650 x 30 | 33 F/A/W/T revêtue / paved | 47°50'34.72"N 003°29'45.96"E<br>( 47°50'38.52"N 003°29'46.50"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 521ft<br>DTHR : 522ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 18 | NIL | NIL | NIL | 1710 x 300 | NIL | NIL |
| 36 | NIL | NIL | 50 | 1710 x 300 | NIL | NIL |

**AD 2 LFLA.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 1650 | 1650 | 1650 | 1650 | |
| 36 | 1650 | 1700 | 1650 | 1530 | |
| TWY A | 1200 | 1200 | 1200 | | |

**AD 2 LFLA.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 18 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 47 ft | | | | | |
| 36 | | G | PAPI 3.6 ° 6.3 % | 48 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 18 | 1650 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | |
| 36 | 1650 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | |

**AD 2 LFLA.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu | Blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe electrogène. | Electrical power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15 s. | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLA.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLA.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFLA.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | AUXERRE Information (FR)<br>*AUXERRE Information (EN)* | 129.805 MHz | HO | |
| A/A | AUXERRE Information (FR) | 129.805 MHz | OTHER | Absence AFIS. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLA.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | AX | 417 kHz | H24 | 47°55'12.6"N 003°30'07.7"E | 544 ft | 25NM | | 001°/3,7NM THR 18 | |

**AD 2 LFLA.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

TWY A accessible aux ACFT dont l'empattement est inférieure à 18 m.

TWY B à usage privé non ouvert à la CAP, utilisable par ACFT dont la largeur hors tout du train principal est inférieur à 2.2 m.

TWY B utilisable de jour uniquement.

Plateforme d'attente aprés le point d'attente A utilisable sur proposition de l'AFIS pour le croisement d'ACFT au roulage et à vitesse contrôlée. Utilisation de cette plateforme interdite hors HOR AFIS.

**20.1.2 Parking**

PRKG général au Sud côté Ouest.

PRKG maintenance au Nord côté Ouest.

***20.1 GROUND HANDLING***

***20.1.1 Taxiing***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*TWY A accessible to ACFT with wheelbase < 18 m.*

*TWY B private usage not open for public aviation, usable by ACFT with overall width of main gear < 2.2 m.*

*TWY B for daytime use only.*

*Holding area after holding point A available on AFIS proposal for the crossing of taxiing ACFT with controlled speed. Use of this holding area prohibited outside AFIS SKED.*

***20.1.2 Apron***

*General apron South West side.*

*Maintenance apron North West side.*

**AD 2 LFLA.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFLA.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Vols d'entraînement de nuit interdits en tour de piste entre 2130 et 0630.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

MVL : utilisation obligatoire du PAPI de nuit.

**22.3 VOLS AU DEPART**

**22.3.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 36 : monter RM 004° jusqu'à 1023 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 18 : monter à 4,6% RM 184° jusqu'à 1023 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle déterminant : Le phare de danger ALT 628 ft dans le QDR 164° de l'ARP à 0.63 NM détermine une pente théorique de montée de 4,6%.

**22.3.2 Plan de vol à destination de LFPO-LFPN-LFPV**

Planifier route BRY-MLN FL 060 MAX.

***22.1 TRAINING FLIGHTS***

*Training flights during night forbidden in circuit pattern between 2130 to 0630.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*Circling : PAPI compulsory at night.*

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.3.1 Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 36 : climb MAG 004° up to 1023 (500) then direct route up to enroute safety altitude.*

*RWY 18 : climb at 4.6% gradient MAG 184° up to 1023 (500) then direct route up to enroute safety altitude.*

*Determining obstacle : Hazard beacon ALT 628 ft at 0.63 NM/164° from ARP determines a 4.6% gradient theoretical slope of climbing.*

***22.3.2 Flight plan to LFPO-LFPN-LFPV***

*Plan route BRY-MLN FL 060 MAX.*

**AD 2 LFLA.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL :

- allume le balisage et les PAPI,
- extinction balisage en donnant 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel pendant HOR AFIS.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPEMENT***

*PCL :*

- *switches on lighting and PAPIs,*
- *switches off lighting by actuating 7 times in 5 secondes.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random during AFIS SKED.*

**AD 2 LFLA.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLA.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RWY 18 | sans objet / *not applicable* |
| RNP RWY 36 | LNAV, LPV |

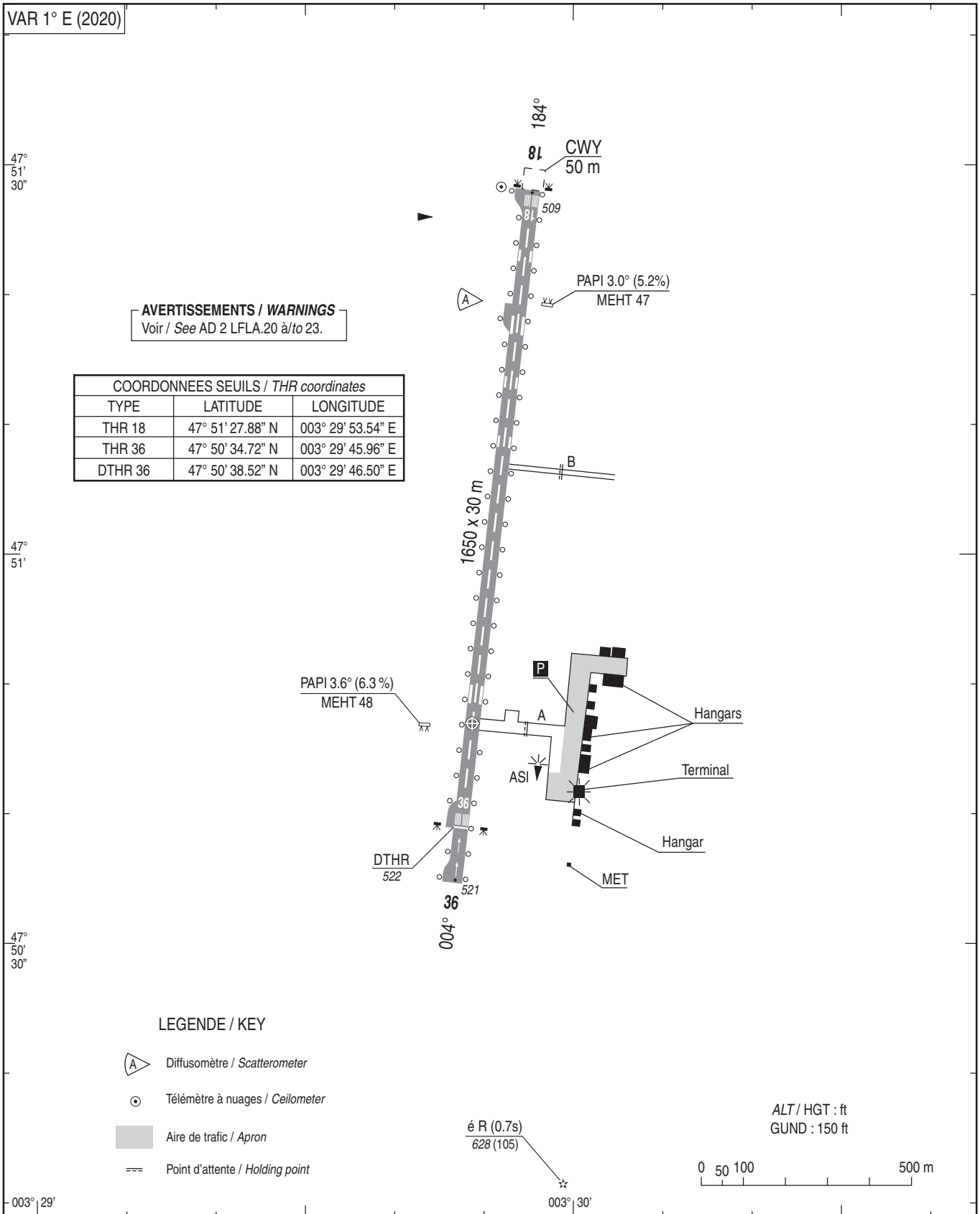
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATS** : voir / *see* AD 2 LFLA.18

## AUXERRE BRANCHES
47 50 47 N - 003 29 48 E
*ALT AD : 523 (19 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 18 | 47° 51' 27.88" N | 003° 29' 53.54" E |
| THR 36 | 47° 50' 34.72" N | 003° 29' 45.96" E |
| DTHR 36 | 47° 50' 38.52" N | 003° 29' 46.50" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 18 | NIL | LIH/LIL | 1650 | 1650 | 1650 | 1650 | Revêtue | 33 F/A/W/T | 800* | 800* | 800* | - |
| 36 | NIL | LIH/LIL | 1650 | 1700 | 1650 | 1530 | *Paved* | | 800* | 800* | 800* | - |
| | | | | | | | | | * HN : 1200 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AX | REF AD 2 LFLA.19 | X | X | | X |
| OVBEN | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| INSEB | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TUBDI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OSBIB | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LA430 | 47°45'59.6" N 003°29'06.8" E | X | | | X |
| LA450 | 47°55'50.4" N 003°20'12.6" E | X | | | X |
| LA511 | 47°38'23.9" N 003°22'06.1" E | X | | | X |
| LA530 | 47°55'37.0" N 003°30'29.1" E | X | | | X |
| LA450 | 47°55'50.4" N 003°20'12.6" E | X | | | X |
| FLA18 | 47°59'05.6" N 003°30'58.9" E | X | | | X |
| ILA36 | 47°41'11.2" N 003°28'25.9" E | X | | | X |
| FLA36 | 47°44'19.3" N 003°28'52.6" E | X | | | X |
| RW18 (THR18) | 47°51'27.88" N 003°29'53.54" E | X | X | | X |
| RW36 (DTHR36) | 47°50'38.52" N 003°29'46.50" E | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 18**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | AX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA AX | IF | AX | - | - | - | - | - | 3200 | 5000 | 210 | - | - |
| | TF | LA450 | - | 274 | 275.5 | 6.7 | - | 3200 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | OVBEN | - | 024 | 025.5 | 8.4 | - | 3200 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | INSEB | - | 094 | 095.3 | 4.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA OVBEN | IF | OVBEN | - | - | - | - | - | 3200 | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | INSEB | - | 094 | 095.3 | 4.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| APCH | IF | INSEB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FLA18 | - | 184 | 185.5 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | 160 | - | 1.0 |
| | TF | RW18 | Yes | 184 | 185.5 | 7.7 | - | 955 | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | LA430 | Yes | 184 | 185.5 | 5.5 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | DF | LA450 | - | - | - | - | R | 3200 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | OVBEN | - | 024 | 025.5 | 8.4 | - | 3200 | 5000 | 200 | - | 1.0 |

↓ ↑



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFLA |
| **Runway** | 18 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E18A |
| **LTP/FTP Latitude** | 475127.8790N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032953.5400E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 200.8 |
| **FPAP Latitude** | 475033.2500N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -54.6290 |
| **FPAP Longitude** | 0032945.7495E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -7.7905 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 48 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 01 0C 06 0C 12 00 00 01 38<br>31 05 0E CF 89 14 08 53 80 01<br>D8 1B 36 55 FE 23 C3 FF EA 01<br>2C 01 64 06 C8 FA 0E 1E 2F F3 |
| **Calculated CRC Value** | 0E1E2FF3 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 155.1 |



© SIA

**RNP RWY 36**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | TUBDI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA TUBDI | IF | TUBDI | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 170 | - | - |
| | TF | LA511 | - | 184 | 185.4 | 5.4 | - | - | 3000 | 170 | - | 1.0 |
| | TF | OSBIB | - | 094 | 095.5 | 4.0 | - | - | 3000 | 170 | - | 1.0 |
| | TF | ILA36 | - | 004 | 005.4 | 3.2 | - | 3000 | 3000 | 170 | - | 1.0 |
| INA OSBIB | IF | OSBIB | - | - | - | - | - | - | 3000 | 170 | - | - |
| | TF | ILA36 | - | 004 | 005.4 | 3.2 | - | 3000 | 3000 | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ILA36 | - | 004 | 005.4 | 3.2 | - | 3000 | 3000 | 170 | - | - |
| | TF | FLA36 | - | 004 | 005.5 | 3.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW36 | Yes | 004 | 005.5 | 6.4 | - | - | - | - | -3.60 / 49 | 0.3 |
| | TF | LA530 | Yes | 004 | 005.5 | 5.0 | - | - | - | 170 | - | 1.0 |
| | DF | TUBDI | - | - | - | - | L | 3000 | 3000 | 170 | - | 1.0 |

↑



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFLA |
| **Runway** | 36 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E36A |
| **LTP/FTP Latitude** | 475038.5175N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032946.5035E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 204.9 |
| **FPAP Latitude** | 475133.1465N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 54.6290 |
| **FPAP Longitude** | 0032954.2910E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 7.7875 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.60 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 168 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 01 0C 06 0C 24 00 00 01 36<br>33 05 6B 4D 88 14 0F 1C 80 01<br>01 1C CA AA 01 D7 3C 00 EA 01<br>68 01 64 15 C8 FA DC BE 46 6E |
| **Calculated CRC Value** | DCBE466E |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 159.2 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

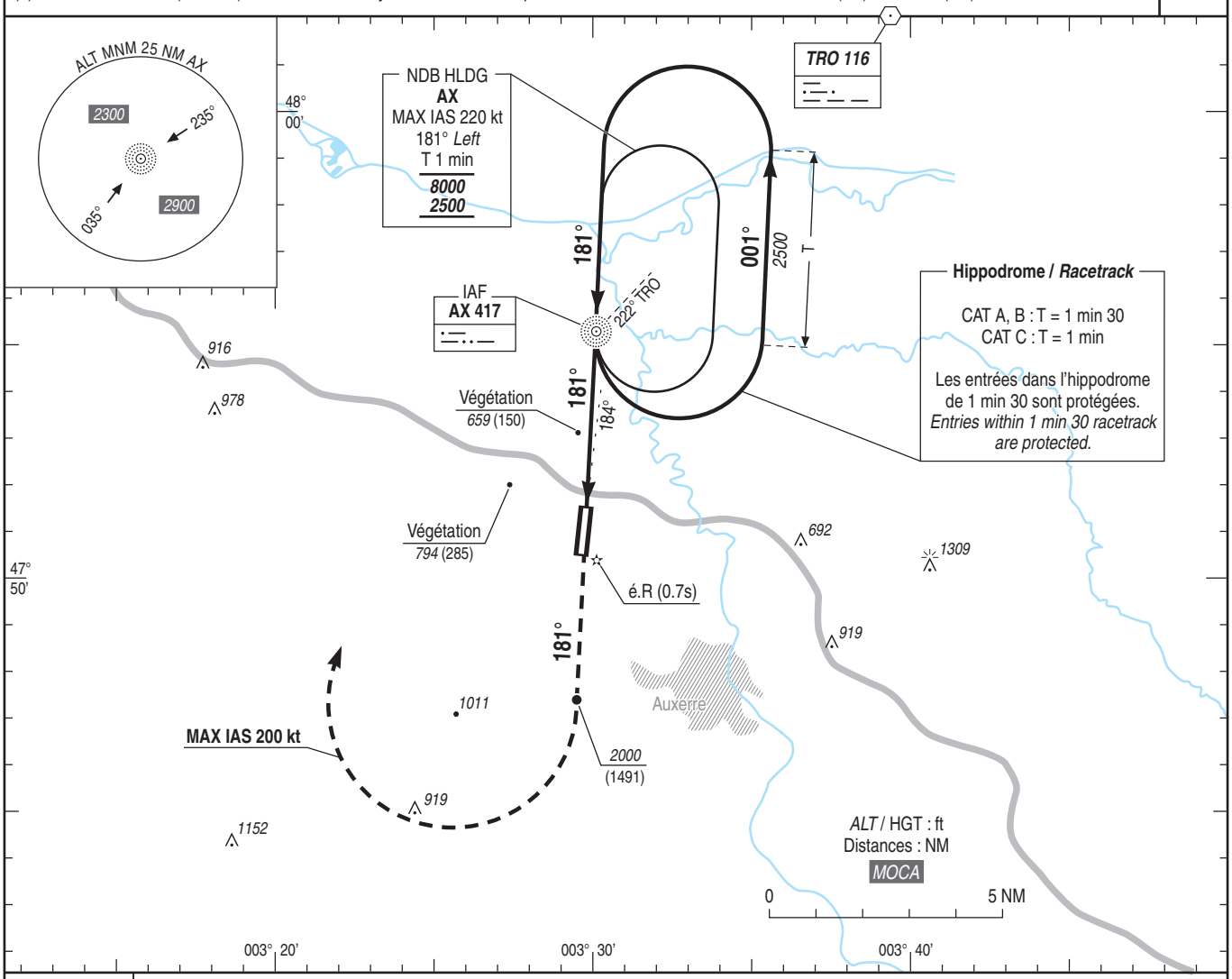
*ALT AD : 523,* ***THR : 509 (19 hPa)***

**AUXERRE** BRANCHES

NDB RWY 18

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890 (1)
TWR : NIL
**AFIS** : AUXERRE Information 129.805 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (129.805) FR seulement / *only*. Obtenir le QNH auprès / *Obtain QNH from* ATIS ORLY 126.505 (FR) - 131.355 (EN)

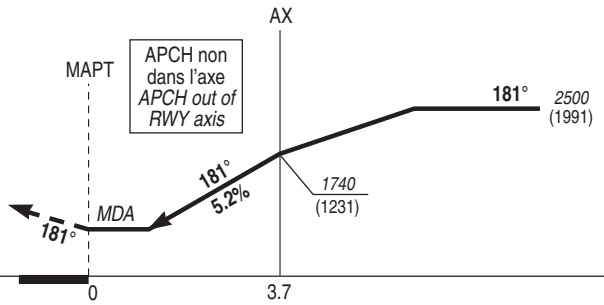
VAR
1° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter au **RDL 181° AX** (RM 181°). A ***2000*** (1491), tourner **à droite** vers **AX** en montée vers ***2500*** (1991) (2) et **suivre les instructions du CTL**.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *2500* (1991) (2) avant d'accélérer en palier.
(2) Pente ATS 5.8% utilisable dans le cadre de l'entraînement IFR, en cas d'impossibilité en informer le contrôle à l'IAF.

*Missed APCH : Climb* ***RDL 181° AX*** *(MAG 181°). At* ***2000*** *(1491), turn* ***right*** *to* ***AX*** *up to* ***2500*** *(1991) (2) and* ***follow ATC instructions****.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 2500 (1991) (2) prior to level acceleration.*
*(2) 5.8% gradient ATS slope available for IFR training, in case of impossibility inform ATC at IAF.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL / *Circling* (3) absence ATS sans QNH local/*without local QNH* HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***1200*** (690) | 1500 | ***1420*** (910) | 1500 |
| B | ***1010*** (500) | 1500 | 499 | ***1200*** (690) | 1600 | ***1420*** (910) | 1600 |
| C | | 2300 | | ***1370*** (860) | 2400 | ***1520*** (1010) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (3) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*

| NDB - MAPT 3.7 NM | 70 kt<br>3 min 10 | 85 kt<br>2 min 37 | 100 kt<br>2 min 13 | 115 kt<br>1 min 56 | 130 kt<br>1 min 42 | 145 kt<br>1 min 32 | 160 kt<br>1 min 23 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 373 | 451 | 531 | 610 | 694 | 770 | 854 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

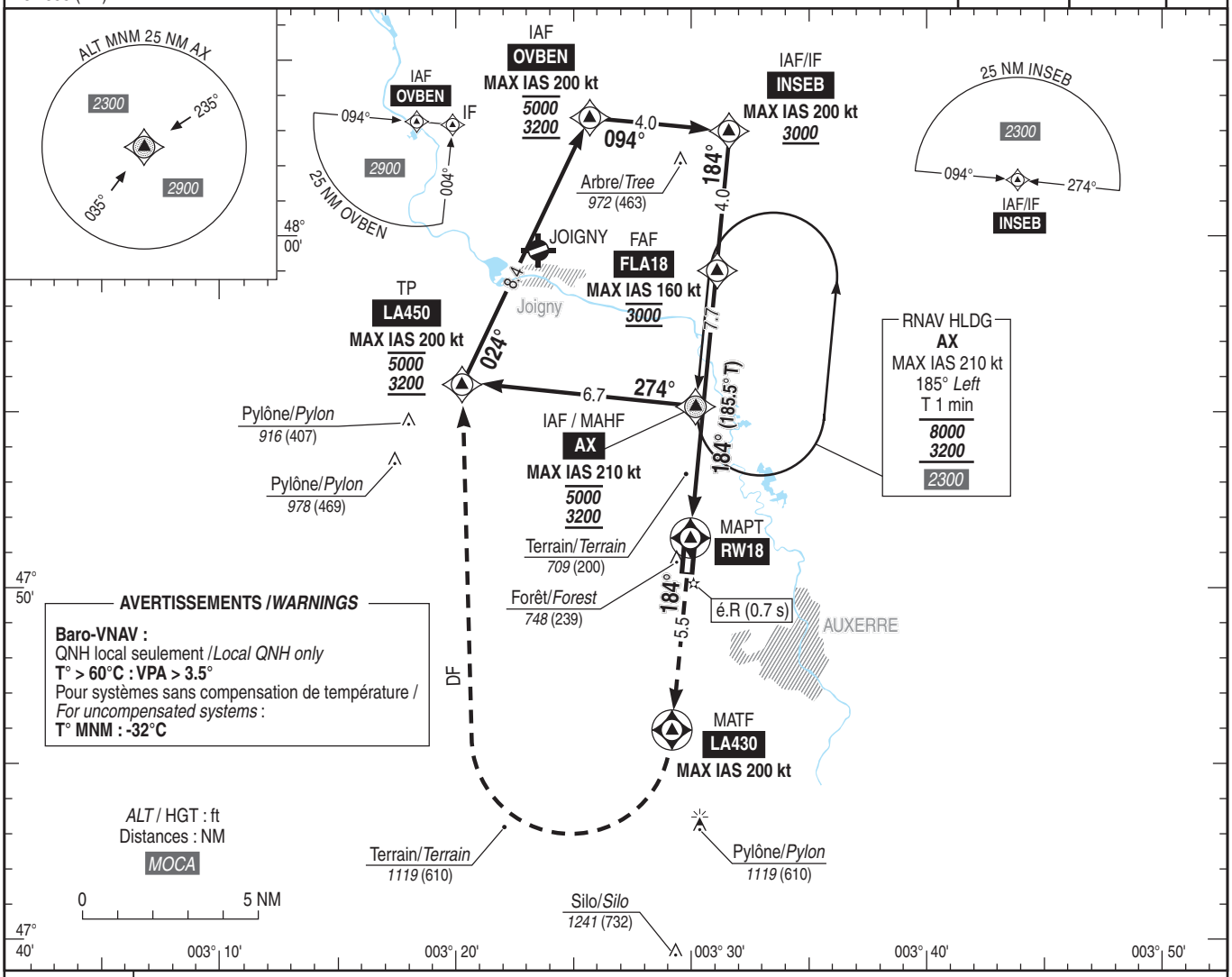
# AUXERRE BRANCHES

CAT A B C
*ALT AD : 523,* ***THR : 509 (19 hPa)***

**RNP** RWY 18

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890 (1)
TWR : NIL
**AFIS** : AUXERRE Information 129.805 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (129.805) FR seulement / *only*. Obtenir le QNH auprès / *Obtain QNH from* ATIS ORLY 126.505 (FR) - 131.355 (EN)

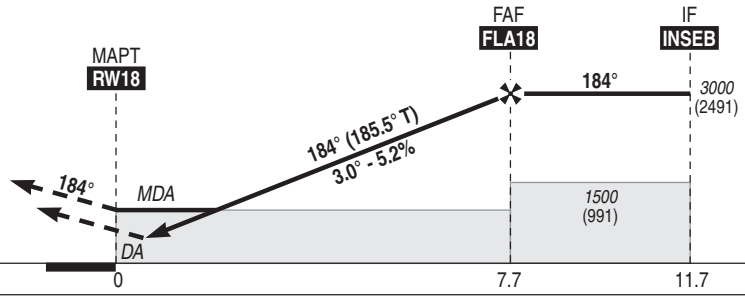
| RNP APCH | EGNOS Ch 41134 E18A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **LA430**, tourner **à droite (MAX IAS 200 kt)** direct vers **LA450** en montée vers ***3200*** (2691) puis vers **OVBEN**. Monter à *2500* (1991) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***LA430****, turn* ***right (MAX IAS 200 kt)*** *direct to* ***LA450*** *climbing up to* ***3200*** *(2691) then to* ***OVBEN****. Climb up to 2500 (1991) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) absence ATS sans QNH local/*without local QNH* HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***810*** (310) | | 301 | | 1500 | | | 1500 | | ***1200*** (690) | 2100 | ***1520*** (1010) | 2100 |
| B | ***820*** (320) | 1400 | 311 | ***960*** (450) | 1500 | 446 | ***960*** (450) | 1500 | 446 | ***1200*** (690) | 2100 | ***1520*** (1010) | 2100 |
| C | ***830*** (320) | | 320 | | 2100 | | | 2100 | | ***1370*** (860) | 2400 | ***1690*** (1180) | 2400 |

| DIST RW18 NM | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***875*** (366) | ***1195*** (686) | ***1515*** (1006) |
| **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***1830*** (1321) | ***2150*** (1641) | ***2470*** (1961) | ***2790*** (2281) |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - RW18 | 7.67 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 34 | 5 min 25 | 4 min 36 | 4 min 00 | 3 min 32 | 3 min 17 | 3 min 04 | 2 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 740 | 800 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

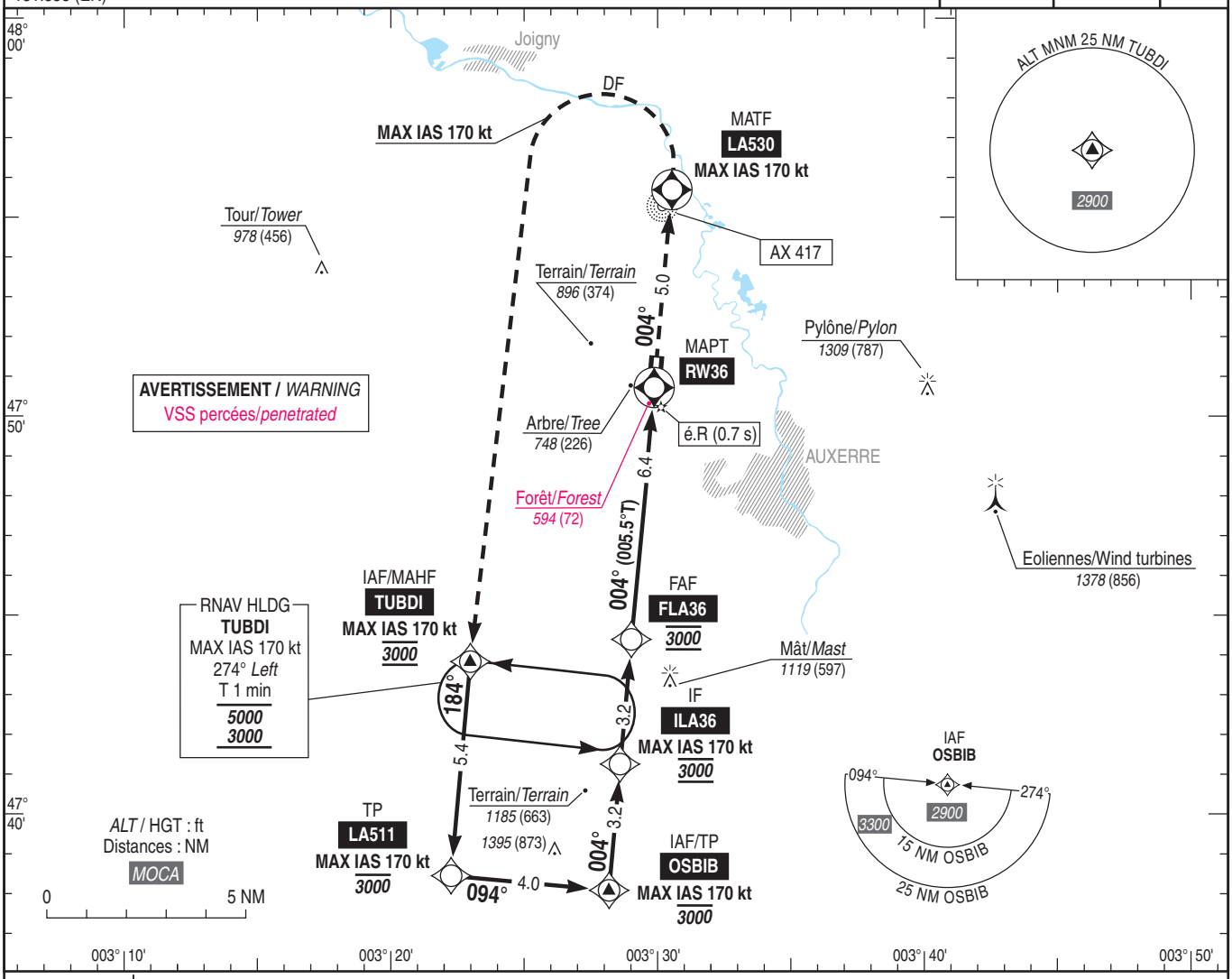
# AUXERRE BRANCHES

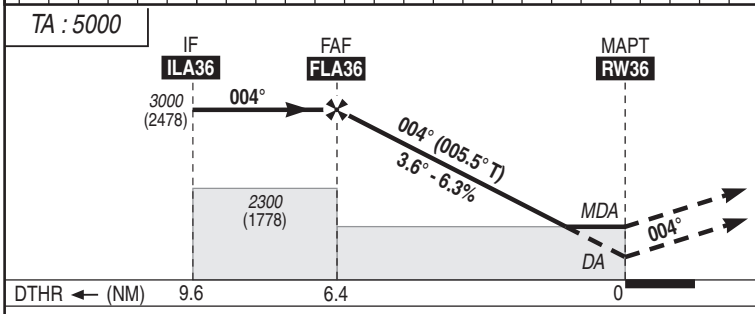
CAT A B C
*ALT AD : 523,* ***DTHR : 522 (19 hPa)***

**RNP** RWY 36

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890 (1)
TWR : NIL
**AFIS** : AUXERRE Information 129.805 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (129.805) FR seulement / *only*. Obtenir le QNH auprès / *Obtain QNH from* ATIS ORLY 126.505 (FR) - 131.355 (EN)

| RNP APCH | EGNOS Ch 53230 E36A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers **LA530**, tourner **à gauche (MAX IAS 170 kt)** direct vers **TUBDI** en montée vers ***3000*** (2478).
Monter à *2500* (1978) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***LA530****, turn* ***left (MAX IAS 170 kt)*** *direct to* ***TUBDI*** *climbing up to* ***3000*** *(2478).*
*Climb up to 2500 (1978) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (2) | | | LNAV (2) | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL / *Circling* (3) absence ATS sans QNH local/*without local QNH* HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1200*** (670) | 1500 | 366 | ***1200*** (670) | 1500 | | ***1200*** (670) | 1500 | ***1520*** (1000) | 1500 |
| B | ***1200*** (670) | 1600 | 379 | ***1200*** (670) | 1600 | 472 | ***1200*** (670) | 1600 | ***1520*** (1000) | 1600 |
| C | ***1370*** (850) | 2400 | 392 | ***1370*** (850) | 2400 | | ***1370*** (850) | 2400 | ***1690*** (1170) | 2400 |

| **DIST RW36** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2485*** | ***2100*** | ***1720*** | ***1335*** |
| (HGT) | (1963) | (1578) | (1198) | (813) |

Observations/*Remarks* : (2) Piste non homologuée / *Non homologated RWY.*
(3) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY..*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FLA36 - RW36 | 6.35 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 27 | 4 min 29 | 3 min 49 | 3 min 19 | 2 min 56 | 2 min 44 | 2 min 33 | 2 min 23 |
| VSP (ft/min) | | 450 | 540 | 640 | 730 | 830 | 890 | 960 | 1020 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLB - CHAMBERY AIX LES BAINS

**AD 2 LFLB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°38'21"N 005°52'48"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | 900 m THR 18 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4,5 NM NNW CHAMBERY<br>3,5 NM SSW AIX LES BAINS |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 779 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.4 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.7517°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.122°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | S.E.A.C.A<br>AFFECTATAIRE PRINCIPAL: AVA |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de CHAMBERY / AIX LES BAINS<br>73420 VIVIERS DU LAC |
| | Telephone | (0)4 79 54 49 52 - (0)4 79 54 49 54 ; AVA : (0)4 79 54 46 13 |
| | FAX | (0)4 79 54 49 50/61 AVA : (0)4 79 54 41 76 |
| | TELEX | SITA : CMFOPXH<br>E-mail : handling@chambery-airport.com |
| | AFS | LFLBYDYX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Société d'exploitation de l'aéroport de Chambéry-Aix les Bains (SEACA).<br>E-mail SNA : sna-ce.calflb@aviation-civile.gouv.fr |

**AD 2 LFLB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0800-1700 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douane avec PPR 24 HR :<br>- Vols sans assistance et à destination ou en provenance de tout pays étranger :<br>cli-lyon@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-montmelian@douane.finances.gouv.fr<br>- Vols avec assistance :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com | Customs upon PPR 24 HR :<br>- Flights without handling and inbound or outbound :<br>cli-lyon@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-montmelian@douane.finances.gouv.fr<br>- Flights with handling :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | 0700-2000 sauf SAM période de facilitation 0600-2000 (voir AD 2 LFLB.23.3.2)<br>En cas d'extension des horaires ATS, le statut de l'espace est annoncé sur la fréquence TWR et l'ATIS | 0700-2000 except SAT facilitation period 0600-2000 (see AD 2 LFLB.23.3.2)<br>In case of ATS SKED extension, airspace status is announced on FREQ TWR and ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 :<br>01 MAI - 30 NOV :<br>LUN-VEN : 0700-1930<br>SAM-DIM : 0830-1730<br>01 DEC - 30 AVR : 0700-1930<br>AVGAS :<br>01 MAI - 30 NOV :<br>LUN-VEN : 0700-1930<br>SAM-DIM : 0830-2000<br>01 DEC - 30 AVR : 0700-1930 | JET A1 :<br>01 MAY - 30 NOV :<br>MON-FRI : 0700-1930<br>SAT-SUN : 0830-1730<br>01 DEC - 30 APR : 0700-1930<br>AVGAS :<br>01 MAY - 30 NOV :<br>MON-FRI : 0700-1930<br>SAT-SUN : 0830-2000<br>01 DEC - 30 APR : 0700-1930 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | O/R PN 48 HR auprès de la SEACA. | O/R PN 48 HR to SEACA |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HO | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | Service GRF assuré selon horaires RFFS. | Service provided according to RFFS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : marque B.P : 100LL, JET A1 (CIV-MIL)<br>Lubrifiants : NIL | Fuelgrades: BP trade-mark : 100 LL, JET A1 (CIV-MIL)<br>Lubricants: NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Carburants : 100LL, JET A1 : HOR voir NOTAM<br>(Automate 100LL uniquement avec carte BP)<br>Lubrifiants : NIL.<br>Paiement 100LL : Cartes de crédit Visa, Mastercard - BP - Espèces euros<br>Paiement JET A1 : Cartes de crédit Visa, Mastercard, BP, Diner's club - Espèces euros. | Fuel : 100L, JET A1 : SKED see NOTAM<br>(Autofuel terminal 100LL only with BP card)<br>Lubricants : NIL.<br>Payment 100LL : Visa Credit Cards, Mastercard - BP - Cash euros<br>Payment JET A1 : Visa Credit Cards, Mastercard, BP, Diner'club - Cash euros |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivrage type 1 et 2<br>Contact : 06 33 60 59 33<br>Pas de dégivrage/antigivrage moteur tournant. | De-icing type 1 and 2<br>Contact : 06 33 60 59 33<br>No de/anti-icing while engines running. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | NIL |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Sté RECTIMO Aviation Concessionnaire PIPER et CESSNA : toutes réparations sur mono et bimoteurs, changements de moteurs et pièces de rechange.<br>Sté PEAS : intervention jusqu'à grande visite, réparations biturbo et HEL, changement de moteurs. | Cie RECTIMO Aviation CESSNA and PIPER Repair-shop: all repairs on single and twin-engine planes, engine and spare parts supply.<br>Cie PEAS: all repairs until major inspection, biturbo and HEL repair, engine exchange. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Changement de statut sureté des zones (parkings 1 à 28 concernés) date d'activation/fin de PCZSAR précisée par le handling. | Change of security status (stands 1 to 28 concerned) PCZSAR start/end specified by the handling company. |

**AD 2 LFLB.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | hôtels à 2 km ( navettes )<br>CHAMBERY et AIX LES BAINS : toutes facilités | hotels 2 km away from AD ( shuttles )<br>CHAMBERY and AIX LES BAINS: all facilities |
| 2 | Restaurants | Dans l'aérogare | At airport |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis - voitures de location | Taxis - car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Salle de soins - Hopitaux, SAMU à CHAMBERY ou AIX LES BAINS | First aid room - Hospitals, SAMU in CHAMBERY or AIX LES BAINS |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boîte aux lettres | Post box |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | https://www.chamberymontagnes.com/ | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLB.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 61 P2.5 + VIM 64 P2.5 - type B à 3% | VIM 61 P2.5 + VIM 64 P2.5 - type B 3% |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Enlèvement jusqu'à 350 tonnes (société extérieure) | Removal capability up to 350 tons (external company) |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau et HOR annoncés par NOTAM.<br>Pas de niveau en dehors de ces HOR. | Level and SKED announced by NOTAM.<br>No level outside these SKED. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 tracteur avec lame et fraise à neige, 1 camion avec lame, balayeuse et rampe d'épandage | 1 tractor with blade and snow cutter, 1 truck with blade, sweeper and spreader |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Neige :<br>1. Piste : largeur de piste -3m de chaque côté (39m) avec écrêtage des cordons sous 30 cm<br>2. TWY C<br>3. Postes 1 à 12 et TWY N1<br>4. TWY S<br>5. Postes 12B à 28, Z1, Z2, Z3 et TWY N2<br>6. Aires de trafic L, P et leurs bretelles d'accès<br>7. TWY N<br>Neige fondante :<br>dans le même ordre, avec lame biaise et balayeuse si nécessaire.<br>Glace-Verglas :<br>dans le même ordre et épandage de déverglaçant sur 24 m de large au centre de la piste. | Snow:<br>1. RWY: runway width -3m on each side (39m) with drifts and bank top-levelled up to 30 cm<br>2. TWY C<br>3. Stands 1 to 12 and TWY N1<br>4. TWY S<br>5. Stands 12B to 28, Z1, Z2, Z3 and TWY N2<br>6. Apron L, P and their access TWY<br>7. TWY N<br>Slush:<br>In the same order, using a skew blade and sweeper if necessary.<br>Surface ice-Black ice:<br>In the same order with de-icing agent being sprayed over a width of 24 m along the RWY centreline. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Piste déverglacée avec Formiate de potassium liquide (KFOR) et Acétate de sodium solide (NAAC) | RWY de-iced with Potassium Formate liquid (KFOR) and Sodium Acetate solid (NAAC) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Déverglaçant : Type 2-75/2s Glycol | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>De-icing : Type 2-75/2s Glycol |

**AD 2 LFLB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Postes 1 à 12B : 49 F/C/W/T<br>Postes 13 à 28 : 66 F/C/W/T<br>Postes Z1 à Z3 : 41 F/C/W/T<br>PRKG L : 6 F/D/W/T<br>PRKG P : 5 F/D/W/T | Stands 1 to 12B : 49 F/C/W/T<br>Stands 13 to 28 : 66 F/C/W/T<br>Stands Z1 to Z3 : 41 F/C/W/T<br>Apron L : 6 F/D/W/T<br>Apron P : 5 F/D/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY C : 18 m<br>TWY N : 13.80 m<br>TWY S : 15 m<br>TWY L : 12 m<br>TWY P : 13 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Nord - Sud - Central : béton bitumineux<br>Non revêtus : gazon | Northern - Southern - Central : bituminous concrete<br>Unpaved : grass |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | N : 44 F/C/W/T ; N1 : 56 F/C/W/T ; N2 : 71 F/C/W/T ; S : 44 F/C/W/T ; C : 50 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 12B 45°38'27.92"N 005°52'59.82"E<br>13 45°38'29.30"N 005°52'59.72"E<br>14 45°38'30.69"N 005°52'59.61"E<br>15 45°38'31.87"N 005°52'59.51"E<br>16 45°38'33.12"N 005°52'59.41"E<br>17 45°38'34.36"N 005°52'59.32"E<br>18 45°38'35.54"N 005°52'59.22"E<br>19N 45°38'35.74"N 005°52'56.66"E<br>19S 45°38'34.81"N 005°52'56.74"E<br>20 45°38'35.50"N 005°52'55.23"E<br>21 45°38'34.68"N 005°52'55.29"E<br>22 45°38'33.85"N 005°52'55.36"E<br>23 45°38'33.03"N 005°52'55.42"E<br>24 45°38'32.20"N 005°52'55.49"E<br>25 45°38'31.38"N 005°52'55.55"E<br>26 45°38'30.55"N 005°52'55.62"E<br>27 45°38'29.73"N 005°52'55.68"E<br>28 45°38'28.90"N 005°52'55.75"E<br>41N 45°38'07.45"N 005°53'00.12"E<br>41S 45°38'07.26"N 005°53'00.13"E<br>42N 45°38'07.48"N 005°53'00.85"E<br>42S 45°38'07.29"N 005°53'00.87"E | 43N 45°38'07.51"N 005°53'01.59"E<br>43S 45°38'07.32"N 005°53'01.61"E<br>44N 45°38'06.30"N 005°53'00.21"E<br>44S 45°38'06.11"N 005°53'00.23"E<br>45N 45°38'06.33"N 005°53'00.95"E<br>45S 45°38'06.13"N 005°53'00.96"E<br>46N 45°38'06.36"N 005°53'01.69"E<br>46S 45°38'06.16"N 005°53'01.70"E<br>47N 45°38'04.87"N 005°53'00.30"E<br>47S 45°38'04.65"N 005°53'00.32"E<br>48N 45°38'04.90"N 005°53'01.04"E<br>48S 45°38'04.68"N 005°53'01.06"E<br>49N 45°38'04.93"N 005°53'01.78"E<br>49S 45°38'04.71"N 005°53'01.80"E<br>51 45°38'04.68"N 005°53'00.36"E<br>L1 45°38'07.45"N 005°53'00.27"E<br>L2 45°38'07.49"N 005°53'01.33"E<br>L3 45°38'06.13"N 005°53'00.38"E<br>L4 45°38'06.17"N 005°53'01.44"E<br>Z1 45°38'27.67"N 005°53'01.06"E<br>Z2 45°38'28.26"N 005°53'01.09"E<br>Z3 45°38'28.79"N 005°53'00.97"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Restrictions aires de trafic et TWY voir AD 2.20 | Apron and TWY restriction, see AD 2.20 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/see carte AD 2 LFLB APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/see carte AD 2 LFLB APDC 01 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON ST EXUPERY | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLB .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LYON ST EXUPERY | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 20 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0300 et 2000<br>ETE : TREND entre 0300 et 1900 | WIN : TREND between 0300 and 2000<br>SUM : TREND between 0300 and 1900 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>HIV/WIN : 0300-2000<br>ETE/SUM : 0300-1900<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR, APP | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | 176.72 (175) | 2020 x 45 | 56 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°38'49.63"N 005°52'46.14"E<br>( 45°38'42.12"N 005°52'46.75"E )<br>------<br>GUND 161.4 FT | THR : 767ft<br>TDZ : 770.6ft<br>DTHR : 769.1ft |
| 36 | 356.72 (355) | 2020 x 45 | 56 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°37'44.32"N 005°52'51.47"E<br>( 45°37'48.73"N 005°52'51.11"E )<br>------<br>GUND 161.4 FT | THR : 779ft<br>TDZ : 777.6ft<br>DTHR : 778.6ft |
| 18L | 176.72 (175) | 700 x 60 | gazon / grass | 45°38'16.98"N 005°52'52.15"E<br>------<br>GUND 161.5 FT | THR : 771ft |
| 36R | 356.72 (355) | 700 x 60 | gazon / grass | 45°37'54.40"N 005°52'53.97"E<br>( 45°37'57.49"N 005°52'53.78"E )<br>------<br>GUND 161.6 FT | THR : 776ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 18 | 0.18% | NIL | NIL | 2140 x 280 | NIL | (1) |
| 36 | 0.18% | NIL | NIL | 2140 x 280 | NIL | (2) |
| 18L | 0.22% | NIL | NIL | 760 x 60 | NIL | (3) |
| 36R | 0.22% | NIL | NIL | 760 x 60 | NIL | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 90 m.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 90 m.

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 60 x 30 m.

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 60 x 30 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 2020 | 2020 | 2020 | 1790 | |
| TWY C | 1280 | 1280 | 1280 | | Décollage RWY 18<br>TKOF RWY 18 |
| TWY N | 1910 | 1910 | 1910 | | Décollage RWY 18<br>TKOF RWY 18 |
| 36 | 1980 | 1980 | 1980 | 1840 | Distances déclarées réduites cause conformité RESA.<br>Reduced declared distances due to RESA compliance. |
| TWY C | 710 | 710 | 710 | | Décollage RWY 36<br>TKOF RWY 36 |
| TWY S | 1710 | 1710 | 1710 | | Décollage RWY 36<br>TKOF RWY 36 |
| 18L | 700 | 700 | 700 | 700 | |
| TWY G2 | 309 | 309 | 309 | | |
| TWY G3 | 418 | 418 | 418 | | |
| 36R | 700 | 700 | 700 | 600 | |
| TWY G2 | 397 | 397 | 397 | | |
| TWY G3 | 290 | 290 | 290 | | |

**AD 2 LFLB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 18 | CAT I - 450 m - LIH-LIL | G - LIH/LIL | PAPI 4.5 ° 7.8 % | 46 ft | | | | | |
| 36 | | G - LIH/LIL | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 59 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 18 | 230 m<br>1190 m<br>600 m | 60 m | R<br>W<br>Y | LIH/LIL | R - LIH/LIL | | | (1) |
| 36 | 140 m<br>1240 m<br>600 m | 60 m | R<br>W<br>Y | LIH/LIL | R - LIH/LIL | | | (2) |

(1) DTHR RWY 18 : HI/BI + 2 feux à éclats / LIH/LIL + 2 flashing lights

(2) DTHR RWY 36 : HI/BI + 2 feux à éclats / LIH/LIL + 2 flashing lights
Balisage d'extrémité de piste 36 situé à 40 m au-delà des distances déclarées / End of RWY 36 lighting located 40 m beyond declared distances.

**AD 2 LFLB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | oui | yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui, BL | Yes, BL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | oui | yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Wig-wag aux points d'attente. | Wig-wag at holding points. |

**AD 2 LFLB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CHAMBERY partie 1**<br><br>45°36'28"N , 005°56'03"E - 45°36'28"N , 005°56'44"E - 45°33'34"N , 005°56'57"E - 45°32'18"N , 005°55'48"E - 45°32'15"N , 005°50'00"E - 45°45'04"N , 005°50'00"E - 45°46'38"N , 005°50'00"E - 45°46'38"N , 005°52'14"E - 45°45'05"N , 005°53'10"E - 45°45'06"N , 005°55'25"E - 45°36'28"N , 005°56'03"E | D | 3500ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>CHAMBERY Approche (FR)<br>CHAMBERY Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>CHAMBERY Tour (FR)<br>CHAMBERY Tower (EN) | HOR ATS (voir AD 2 LFLB.3).<br>Activité annoncée sur ATIS CHAMBERY.<br>ATS SKED: (see AD 2 LFLB.3).<br>Activity announced on CHAMBERY ATIS. |
| **CTR CHAMBERY partie 2**<br><br>45°36'05"N , 005°50'00"E - 45°36'05"N , 005°49'00"E - 45°32'00"N , 005°49'00"E - 45°30'10"N , 005°47'20"E - 45°30'10"N , 005°48'20"E - 45°31'45"N , 005°50'00"E - 45°36'05"N , 005°50'00"E | D | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>CHAMBERY Approche (FR)<br>CHAMBERY Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>CHAMBERY Tour (FR)<br>CHAMBERY Tower (EN) | HOR ATS (voir AD 2 LFLB.3).<br>Inactive :<br>- du 2ème lundi d'avril au 2ème vendredi de décembre.<br>- en dehors de cette période et à l'exception des vacances scolaires de Noël : du lundi 1100 UTC au jeudi 2359 UTC.<br>ATS SKED: (see AD 2 LFLB.3).<br>Inactive :<br>- from the 2nd Monday of April to the 2nd Friday of December.<br>- outside this period, and with the exception of the French Christmas holidays: from Monday 1100 UTC to Thursday 2359 UTC. |

**AD 2 LFLB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | CHAMBERY Information (FR)<br>*CHAMBERY Information (EN)* | 123.705 MHz | HO | |
| APP | CHAMBERY Approche (FR)<br>*CHAMBERY Approach (EN)* | 121.205 MHz | HO | |
| APP | CHAMBERY Approche (FR)<br>*CHAMBERY Approach (EN)* | 123.705 MHz | HO | |
| TWR | CHAMBERY Tour (FR)<br>*CHAMBERY Tower (EN)* | 118.305 MHz | HO | |
| ATIS | CHAMBERY (FR)<br>*CHAMBERY (EN)* | 127.100 MHz | HO | TEL : 04 85 44 09 66 |
| A/A | CHAMBERY (FR) | 123.705 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFLB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | CBY | 115.4 MHz<br>CH 101X | H24 | 45°52'54.8"N 005°45'26.3"E | 4783 ft | 80NM FL500 | | | |
| LOC 18 (I) | CY | 109.5 MHz | H24 | 45°37'39.3"N 005°52'51.9"E | 779 ft | | | 175°/157 m THR 36 | (1) |
| GP 18 | | 332.6 MHz | H24 | 45°38'36.0"N 005°52'40.3"E | 768 ft | | 13.9 m/46 ft<br>( 4.46 °) | 217°/234 m DTHR 18 | |
| DME 18 | | CH 32X | H24 | 45°38'36.0"N 005°52'40.3"E | 807 ft | 25NM FL250 | | 217°/234 m DTHR 18 | (2) |

(1) LOC 18 (I.C.1)
Couverture limitée à 10° à droite de l'axe./Coverage limited to 10° to the right to centreline.
Coordonnées GP non WGS-84./Non WGS-84 GP coordinates.

(2) Secteur utilisable : axe LOC depuis COLLO et API jusqu'à CH / Usable area: LOC axis from COLLO and missed APCH until CH.
Coordonnées non WGS-84./Non WGS-84 coordinates.
DME ATT omnidirectionnel / Omnidirectional DME LDG.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

## 20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

CHAMBERY APP assure pendant ses heures d'ouverture les services de la circulation aérienne à l'intérieur des TMA CHAMBERY. En dehors des heures d'ouverture de CHAMBERY APP, LYON APP assure les services de la circulation aérienne dans les parties 1 et 2 de la TMA CHAMBERY de 6000 ft AMSL au plafond de la TMA, et dans la partie 3 .

## 20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

1013,2 hPa.
Le niveau de transition est calculé par l'approche de CHAMBERY AIX-LES-BAINS. L'altitude de transition est fixée à 6500 ft.

## 20.3 FONCTIONS ET PROCEDURES RADAR

CHAMBERY APP utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information et d'alerte. En dehors des heures d'ouverture de CHAMBERY APP, LYON APP peut être amené à utiliser les fonctions radar dans la limite de sa détection conformément à la réglementation nationale. Quelle que soit la fréquence utilisée, l'indicatif employé est alors LYON Approche.

## 20.4 EXIGENCES OPERATIONNELLES PARTICULIERES

En raison de l'environnement montagneux de l'aérodrome de Chambéry, les équipages doivent être familiarisés avec les procédures d'approche, d'approche interrompue, les manoeuvres à vue et les procédures de départ.

A cette fin, les dispositions particulières suivantes sont applicables à :

- Tout vol commercial réalisé avec un avion

et

- Tout vol non-commercial réalisé avec un avion dont la capacité maximale certifiée est supérieure à 19 sièges, à l'exception des sièges pilotes.

### 20.4.1 Etablissement des consignes d'exploitation

Les opérateurs des vols concernés doivent établir des consignes spécifiques à l'utilisation de l'aérodrome de Chambéry prenant en compte les points d'attention suivants :

- Météorologiques : vent, turbulences, gradients,
- Environnementaux : relief proche, vent variable, effets locaux (lac, montagne),
- Techniques : gestion des énergies, sélection de configuration, inclinaison, respect des pentes minimales,
- Humains : charge de travail élevée, risque de focalisation sur des paramètres non essentiels au détriment du pilotage de base.

L'établissement de ces consignes est de la responsabilité de l'opérateur ou du commandant de bord pour les vols-non commerciaux.

### 20.4.2 Formation équipages

Pour tout vol, une formation théorique portant sur les procédures envisagées est obligatoire pour tout commandant de bord.

Pour les opérations de nuit et les opérations avec des conditions météorologiques inférieures à 3 500 pieds de plafond et 5 000 mètres de visibilité, un entraînement à l'aide d'un entraîneur synthétique de vol (FSTD) adapté ou un entraînement sur site en conditions VMC sur un avion de même catégorie est requis.

Note : tout exploitant ou pilote doit pouvoir justifier qu'il satisfait les exigences de formation ci-dessus. L'application de ces dispositions peut faire l'objet de vérifications lors de contrôles d'exploitation au sol.

### 20.4.3 Manoeuvres au sol

Utilisation des TWY :

Absence d'accotement aménagé sur les TWY.

TWY C : compte-tenu de l'absence de surlageur pour les aéronefs de catégorie D, ceux-ci doivent élargir le virage et réduire la vitesse.

TWY N : limité aux aéronefs avec empattement < ou égal à 14 m.

TWY S : limité aux aéronefs avec empattement < ou égal à 18 m.

TWY non revêtus : limités aux aéronefs d'OMGWS < 4.5 m.

TWY L équipé de LED.

En saison hivernale (1er décembre au 2ème dimanche d'avril) :

- fermeture de TL2.

Aires de trafic :

Postes 1 à 19N : stationnement en nose-in obligatoire.

Postes 20 à 28 :

- Avion obligatoirement calé par l'exploitant.
- S'assurer avant de quitter l'avion que la cale est présente derrière la roulette de nez.

Interdiction d'avitaillement sur les postes 43, 46 et 49.

En saison hivernale (1er décembre au 2ème dimanche d'avril) :

## *20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL*

*CHAMBERY APP provides during its operating hours the air traffic services within the CHAMBERY TMA. Outside CHAMBERY APP operating hours, LYON APP provides the air traffic services within parts 1 and 2 of CHAMBERY TMA from 6000 ft AMSL up to the upper limit of the TMA, and in part 3 .*

## *20.2 ALTIMETER SETTING*

*1013.2 hPa.*
*The transition level is calculated by CHAMBERY AIX-LES-BAINS APP. The transition altitude is set to 6500 ft.*

## *20.3 FUNCTIONS AND RADAR PROCEDURES*

*CHAMBERY APP uses radar monitoring, assistance and vectoring functions for providing alert, information and control services.*
*Outside CHAMBERY APP operating hours, LYON APP provides radar functions within its delegation area according to national regulation. Whatever frequency is used, the call sign is therefore LYON Approach.*

## *20.4 SPECIAL OPERATING REQUIREMENTS*

*Due to mountainous terrain in the vicinity of Chambéry airport, crews must be well familiar with approach procedures, missed approach procedures, circling manoeuvres and departure procedures.*

*In this regard, the following special provisions apply to :*

*- All commercial flights with an airplane*

*and*

*- All non-commercial flights with an airplane having a maximum certified passenger seating capacity above 19, crew seats excepted.*

### *20.4.1 Establishment of operating instructions*

*Operators of the affected flights must establish specific guidelines for the use of Chambéry airport, taking into account the following points :*

- *Meteorological : wind, turbulences, temperature gradients,*
- *Environmental : nearby terrain, variable wind, local effects (lake, mountain),*
- *Technical : power management, configuration selection, angle, compliance with minimum slopes requirements,*
- *Human : high workload, risk of focusing on non-essential parameters at the expense of basic piloting.*

*The operator, or the pilot in command for non-commercial flights, is responsible for establishing these guidelines.*

### *20.4.2 Flight crew training*

*For all flights, a theoretical training about procedures intended to be used is mandatory for the pilot-in-command.*

*Night operations and operations with weather conditions below 3500 feet ceiling and 5000 metres visibility require a training using a suitable flight simulation training device (FSTD) or an on-site training in VMC conditions on a same category aircraft.*

*Note : all operators and pilots must be able to prove that they comply with the above training requirements. The application of these provisions will be subject to verifications during ramp inspections.*

### *20.4.3 Ground manoeuvring*

*TWYs use :*

*No prepared shoulder on TWYs.*

*TWY C : given the fact that there's no extra width for CAT D ACFT, the latter shall go wider in the corner and reduce speed.*

*TWY N : limited to ACFT with wheel track < or equal to 14 m.*

*TWY S : limited to ACFT with wheel track < or equal to 18 m.*

*Unpaved TWYs : limited to ACFT with OMGWS < 4.5 m.*

*TWY L equipped with LEDs.*

*During winter (from 1st December to 2nd Sunday of April) :*

*- TL2 is closed.*

*Apron :*

*Stands 1 to 19N : obligatory parked on nose-in.*

*Stands 20 to 28 :*

*- ACFT obligatory chocked by manager.*

*- Check, prior to leaving the airplane, chock is behind nose wheel.*

*Refuelling prohibited on stands 43, 46 and 49.*

*During winter (from 1st December to 2nd Sunday of April) :*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- fermeture des postes 41 à 46.

En dehors de la saison hivernale : fermeture des postes 48 et L1 à L4.

**20.5 UTILISATION DES PISTES ET PHRASEOLOGIE**

Absence de marquage d'identification de piste sur la piste non revêtue.

Phraséologie utilisée localement :

- pour la piste 18L/36R non revêtue : "piste 18 gazonnée" ou "piste 36 gazonnée"

- pour la piste 18/36 revêtue : "piste 18 principale" ou "piste 36 principale"

*- stands 41 to 46 are closed.*

*Outside winter : stands 48 and L1 to L4 are closed.*

***20.5 RWY USE AND PHRASEOLOGY***

*No RWY identification markings on the unpaved RWY.*

*Locally used phraseology :*

*- for the unpaved RWY 18L/36R : "grass RWY 18" or "grass RWY 36"*

*- for the paved RWY 18/36 : "main RWY 18" or "main RWY 36"*

**AD 2 LFLB.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.1.1 Approche directe**

Pente d'approche finale 4,46° (7,8%).

**22.1.2 Approche interrompue**

Inclinaison 20°, pente minimale à respecter en API : voir AIP.

**22.1.3 Equipement/Emport RNAV**

L'ensemble des STAR RNAV sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV 1 pour les senseurs GNSS ou DME/DME.

**22.1.4 Panne de radiocommunication**

- Transpondeur 7600.
- Si le pilote a déjà reçu l'autorisation d'approche avant la perte de radiocommunication, il effectue l'approche selon la dernière clairance reçue.

**22.1.4.1 Toutes les STAR (sauf SALEV xQ)**

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée (ou à défaut la plus proche) jusqu'à l'IAF.

- Se présenter à l'IAF et attendre au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 090.

- A l'heure du premier passage IAF + 30 minutes, le pilote descend dans l'attente jusqu'à 6500 ft et effectue l'approche standard.

**22.1.4.2 STAR SALEV xQ**

Avant le passage du point OSRIM ou dans l'attente OSRIM :

- Le pilote rejoint ou maintient l'attente OSRIM au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 110.

- A l'heure du premier passage à OSRIM + 30 minutes, le pilote rejoint le FL 080 dans l'attente, puis reprend sa navigation sur la STAR vers KENZO.

- A KENZO le pilote poursuit la descente vers 6500 ft et effectue l'approche standard PIRUV.

Après le passage du point OSRIM :

- Poursuivre la STAR jusqu'à PIRUV et entrer dans l'attente au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 090.

- A l'heure du premier passage PIRUV + 30 minutes, le pilote descend dans l'attente jusq'à 6500 ft et effectue l'approche standard.

**22.1.4.3 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**22.1.4.4 IAC 36 VPT**

- Interdiction d'utiliser le PAPI 36 au-delà de 5 NM.
- Utilisation de repères au sol obligatoire pour recaler la trajectoire.
- Procédure dérogatoire IAS < 160 kt.

**22.1.4.5 Rampe d'approche piste 18**

La rampe d'approche n'est pas équipée d'une barre transversale lumineuse à 150 m du seuil décalé (cf ADC 01).

**22.2 ATTENTES**

**22.2.1 Equipement/Emport RNAV**

Les attentes nominales sont basées sur la RNAV1 et fonction attente. En cas d'incapacité de la fonction attente, informer l'ATC et utiliser l'attente de remplacement PIRUV définie par le VOR-DME CBY.

**22.2.2 Heure estimée d'approche**

Compte tenu des particularités des procédures d'APCH de CHAMBERY, CHAMBERY APP ne communique pas d'EAT mais un délai d'attente prévu aux aéronefs pour lesquels le début de la procédure d'approche doit être retardé.

**22.3 VOLS AU DEPART**

**22.3.1 Clairance IFR hors HOR ATS**

En dehors des horaires ATS, les demandes de clairance IFR au départ se font exclusivement par appel téléphonique auprès du BNIA de BORDEAUX : 05 57 92 60 84.

Le décollage doit avoir lieu dans les 10 minutes.

**22.3.2 Départ BELUS**

***22.1 ARRIVING FLIGHTS***

***22.1.1 Straight in approach***

*Final approach slope 4.46° (7.8%).*

***22.1.2 Missed approach***

*Bank turn 20°, minimum gradient slope in case of missed approach : see AIP.*

***22.1.3 Equipment/RNAV requirements***

*All the RNAV STAR are protected in accordance with RNAV 1 navigation specification criteria for GNSS or DME / DME sensors.*

***22.1.4 Radiocommunication failure***

*- Squawk 7600.*
*- If the pilot has already been cleared for the approach before the radiocommunication fails, he shall continue the approach in accordance with the latest clearance.*

***22.1.4.1 All the STARs (except SALEV xQ)***

*- Follow or join the authorized STAR (or failing that the nearest one) until the IAF.*

*- Proceed to the IAF and wait at the latest acknowledged assigned level, if this one can be used in the holding, or failing that at FL 090.*

*- At the time of first passing IAF + 30 minutes, the pilot shall descend within the holding pattern down to 6500 ft and perform a standard approach.*

***22.1.4.2 SALEV xQ STARs***

*Before passing OSRIM waypoint or within OSRIM holding*

*- The pilot joins or maintains within OSRIM holding pattern at the latest acknowledged assigned level if this one can be used within the holding, or failing that at FL 110.*

*- At the time of first passing OSRIM + 30 minutes, the pilot shall descend within the holding pattern down to FL 080, then continue on the STAR towards KENZO.*

*- At KENZO the pilot shall continue descending down to 6500 ft and make PIRUV standard approach.*

*After passing OSRIM waypoint :*

*- Continue the STAR until PIRUV and enter the holding pattern at the latest ackowledged assigned level if this one can be used within the holding, or failing that at FL 090.*

*- At the time of first passing PIRUV + 30 minutes, the pilot shall descend within the holding pattern down to 6500 ft and make a standard approach.*

***22.1.4.3 Radiocommunication failure followed by a missed approach***

*Comply with the missed APCH procedure described in the IAC, then divert to the alternate airfield provided in the FPL, climbing up to the minimum en-route safety altitude.*

***22.1.4.4 IAC 36 VPT***

*- The use of PAPI 36 is prohibited beyond 5 NM.*
*- Use of ground markers required to perform the trajectory.*
*- Overriding procedure IAS < 160 kt*

***22.1.4.5 Approach ramp RWY 18***

*The approach ramp is not equipped with a crosswise lighted bar 150 m upstream DTHR (see ADC 01).*

***22.2 HOLDING PATTERNS***

***22.2.1 Equipment/RNAV requirements***

*Nominal holding patterns are based on RNAV1 and holding function. If the holding function is unserviceable, advise ATC and use PIRUV alternate holding defined by CBY VOR-DME.*

***22.2.2 Estimated approach time***

*Considering the characteristics of CHAMBERY approaches, CHAMBERY APP won't communicate any EAT but an expected holding period, to aircraft for which the beginning of the approach procedure has to be delayed.*

***22.3 DEPARTING FLIGHTS***

***22.3.1 IFR clearance outside ATS SKED***

*Outside ATS SKED, clearances for IFR departures shall be requested by a phone-call to BNIA BORDEAUX : 05 57 92 60 84.*

*Takeoff shall be performed within 10 minutes.*

***22.3.2 BELUS departure***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Le SID BELUS est réservé aux aéronefs ne pouvant assurer la pente minimale de montée des départs 36 Ouest (via NAZIM). L'utilisation de ce départ est soumise à autorisation de l'ATC et peut générer des délais supplémentaires.

*BELUS SID is reserved for aircraft which are not able to maintain the minimum climb gradient requested for RWY 36 West departures (via NAZIM). This departure shall only be used with ATC clearance and may generate extra delays.*

**22.3.3 Panne du LOC CY**

En l'absence de guidage du LOC en montée initiale, la pente de montée est modifiée à 8,6% jusqu'à 3400ft pour tous les départs passant par BANEK et 9,6% jusqu'4500ft pour ceux passant par NAZIM.

***22.3.3 CY localizer failure***

*If no guidance is possible from LOC during the initial climb, the climbing slope becomes 8.6% up to 3400 ft for all the departures passing through BANEK, and 9.6% up to 4500 ft for those passing through NAZIM.*

**22.3.4 Départ à vue**

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue peut être autorisé dans les conditions suivantes :

- visibilité supérieure ou égale à 5 km
- de jour uniquement

RWY 18 :

- plafond supérieur ou egal à 3000 ft.

RWY 36 :

- plafond supérieur ou egal à 5800 ft,
- en direction du nord ou de l'ouest.

***22.3.4 Visual departure***

*To improve departures management, a visual departure may be authorized according to the following conditions :*

*- visibility greater than or equal to 5 km*
*- by day only*

*RWY 18 :*

*- ceiling higher than or equal to 3000 ft.*

*RWY 36 :*

*- ceiling higher than or equal to 5800 ft,*
*- northbound or westbound.*

**22.4 ITINERAIRES DE TRANSIT**

Les transits à l'intérieur de la TMA ne sont possibles que sur autorisation de l'organisme responsable.

Itinéraires à utiliser : voir AIP ENR 3.2 et ENR 6.1.

***22.4 TRANSIT ROUTES***

*Possible transits inside TMA only with the agreement of the responsible organisation.*

*Routes are defined in AIP ENR 3.2 and ENR 6.1.*

**22.5 PROCEDURES PAR FAIBLE VISIBILITE (LVTO)**

***22.5 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVTO)***

Seuil de préparation des LVP : RVR < 800 m.

Déclenchement des LVTO par RVR inférieure à 550 m :

- Applicable pour les départs seulement, en RVR supérieure à 400 m, sur les HOR ATS.
- Limitation à un seul mouvement aéronef/véhicule à la fois.

*LVP preparation limit : RVR < 800 m.*

*Activation of LVTO procedures when RVR is less than 550 m :*

*- Applicable for departures only, when RVR is greater than 400 m, during ATS SKED.*
*- Movement limited to one ACFT/vehicle at a time.*

**22.6 ENTRAINEMENTS EN APPROCHE**

Tous les vols d'entrainements IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

***22.6 APPROACHING TRAINING SESSIONS***

*All IFR training flights involving several consecutive segments must be covered by a flight plan with a different call sign for each segment.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.1 EQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

**23.2 TRANSFERTS DE COMMUNICATIONS**

**23.2.1 Aéronefs à l'arrivée**

Sont transférés à l'APP, stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par l'organisme perdant au plus tard au franchissement des limites du volume géré par l'APP.

**23.2.2 Aéronefs au départ**

Sont transférés à l'organisme gagnant stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par l'APP au plus tard au franchissement des limites du volume géré par l'APP.

**23.3 Facilitation d'horaires en période hivernale**

**23.3.1 Introduction**

L'aéroport de CHAMBERY AIX LES BAINS est un aéroport à facilitation d'horaires au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté (arrêté du 30 juillet 2013, NOR : DEVA1319186A).

Cette facilitation d'horaires est définie pendant les périodes pour lesquelles la demande prévisionnelle de trafic est plus importante que la capacité d'accueil de l'aéroport.

Pour l'aviation commerciale (vols charter/réguliers) le transporteur doit impérativement faire une demande préalable auprès du facilitateur d'horaires désigné, l'association COHOR. Le transporteur doit ajuster son programme de vols en fonction de la capacité disponible de l'aéroport en tenant compte des recommandations fournies par l'association COHOR (Voir 23.3.3 Contacts).

Pour l'aviation générale et d'affaires, pour les vols IFR, le transporteur doit impérativement soumettre une demande préalable à l'exploitant via le système de réservation MyHandling qui produira ensuite un numéro d'autorisation enregistré auprès du facilitateur COHOR. (Voir 23.3.3 Contacts).

**23.3.2 Période de mise en vigueur**

Cette période concerne des jours de mi-décembre à mi-avril.

Les dates exactes sont publiées par NOTAM.

**23.3.3 Contacts**

Les transporteurs organisant des vols commerciaux effectuent leur demande auprès de COHOR par message SITA ou e-mail conformément au standard IATA SSIM chapitre 6. Ils informent également le gestionnaire de l'aéroport de Chambéry.

- Coordonnnées de COHOR :

* Site web www.cohor.org
* SITA : HDQCOXH
* E-mail : hdqcoxh.scr@cohor.org

- Coordonnées du gestionnaire de Chambéry, prendre contact sur l'adresse e-mail suivante :

* slots@chambery-airport.com

Les opérateurs d'aviation générale et d'affaire doivent effectuer leurs demandes auprès du gestionnaire aéroportuaire qui assure l'assistance des vols à l'adresse suivante :

* https://cy.myhandlingsoftware.com

**23.3.4 Dépôt du plan de vol**

Pour un vol à l'arrivée sur cet aéroport, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10.

Le format de dépôt est le suivant : RMK/ASL<numéro d'autorisation>

Le numéro d'autorisation est celui communiqué par le facilitateur d'horaires lors de l'attribution de la facilitation de l'horaire par COHOR. Il est constitué de 14 caractères alphanumériques, dont les 4 premiers sont le code OACI de l'aéroport pour lequel la demande a été réalisée :

Exemple : RMK/ASLLFLBNSEA3456789

Si le vol est en provenance d'un aéroport coordonné ou à facilitation, les numéros d'autorisation délivrés pour chacun des aéroports doivent être renseignés dans le champ 18. Pour l'aéroport de Chambéry-Aix-Les-Bains, le numéro d'autorisation à reporter dans le champ 18 du plan de vol pourra être obtenu par l'intermédiaire du gestionnaire lors du traitement de sa demande.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Durant les HOR RFFS, lors de tout mouvement d'aéronef programmé ou à la demande.

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

***23.2 RADIOCOMMUNICATION TRANSFERS***

***23.2.1 Arriving aircraft***

*Inbound aircraft are transferred to the APP, being stable or manoeuvering, separated from the controlled traffic by the giving control unit at the latest when crossing the limits of the airspace controlled by the APP.*

***23.2.2 Departing aircraft***

*Outbound aircraft: are transferred to the receiving control unit, being stable or maneuvering, separated from the controlled traffic by the APP at the latest when crossing the limits of the airspace controlled by the APP.*

***23.3 Scheduling facilitation in winter***

***23.3.1 Introduction***

*CHAMBERY AIX LES BAINS is an airport with scheduling facilitation within the meaning of the community regulation 95/93 of 18 january 1993 as amended by regulation 793/2004 of 21 april 2004, designated by decree (decree of 30 july 2013, NOR : DEVA1319186A).*

*This scheduling facilitation is defined durng the periods for which the forecast traffic demand is greater than the airport capacity.*

*For commercial aviation (charter/regular flights) the carrier must make a prior request to the designated schedule facilitator, the COHOR association. The carrier must adjust its flight schedule according to the available capacity of the airport, taking into account the recommendations provided by the COHOR association (see 23.3.3 Contacts).*

*For general and business aviation, for IFR flights, the carrier must imperatively submit a prior request to the operator via the MyHandling reservation system, which will then produce an authorization number registered with the COHOR facilitator. (See 23.3.3 Contacts).*

***23.3.2 Period of enforcement***

*This period concerns days from mid December to mid April.*

*The exact days are published via NOTAM.*

***23.3.3 Contacts***

*The carriers organizing commercial flight make their request from COHOR by SITA message or e-mail according to the standard IATA SSIM chapter 6. They also inform Chambéry airport operator.*

*- Coordinates of COHOR :*

* *Web site www.cohor.org*
* *SITA : HDQCOXH*
* *E-mail : hdqcoxh.scr@cohor.org*

*- Chambéry operator coordinates, contact the following e-mail address :*

* *slots@chambery-airport.com*

*General and business aviation operator shall make their requests from the airport manager who ensures flights handling at the following address :*

* *https://cy.myhandlingsoftware.com*

***23.3.4 Flight plan filing***

*For a flight on arrival at this airport, it is mandatory to fill in field 18 of the FPL with the authorization number assigned by COHOR, according to instructions in AIP France ENR 1.10.*

*The filing format is as follows : RMK/ASL<numéro d'autorisation>*

*The authorization number is the one communicated by scheduling facilitator when assigning scheduling facilitation by COHOR. It consists of 14 alphanumeric characters, the first 4 of which are the ICAO code of the airport for which the request has been made.*

*Exemple : RMK/ASLLFLBNSEA3456789*

*If the flight is coming from a coordinated or facilitated airport, the authorization numbers, the issued authorization numbers for each airport must be entered in field 18. For Chambéry-Aix-Les-Bains, the authorization number to be reported in field 18 of the FPL may be obtained through the operator when processing his application.*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*During RFFS SKED, for any scheduled ACFT movement or O/R.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLB.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLB.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CHAMBERY AIX LES BAINS

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

**Cartes des aires de stationnement : se reporter à AD 2 LFLB APDC 01**
*Parking areas chart : refer to AD 2 LFLB APDC 01*

| **Poste** / *Stand* | **Entrée** / *Entry* | **Sortie** / *Exit* | **Envergure max (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur max (m)** *MAX length (m)* | **Observations** / *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| L1 | Push | Push | 20 | 21 | En l'absence d'avion sur la zone avitaillement et sur la zone de charge électrique<br>Neutralise les postes 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S<br>*If no aircraft in the refuelling area and in the electrical charging area*<br>*Stands 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S not available* |
| L2 | Push | Push | 20 | 21 | En l'absence d'avion sur la zone avitaillement et sur la zone de charge électrique<br>Neutralise les postes 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S<br>*If no aircraft in the refuelling area and in the electrical charging area*<br>*Stands 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S not available* |
| L3 | Push | Push | 20 | 21 | Neutralise les postes 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S<br>*Stands 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S not available* |
| L4 | Push | Push | 20 | 21 | Neutralise les postes 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S<br>*Stands 41N/S, 42N/S, 43N/S, 44N/S, 45N/S, 46N/S not available* |
| 41N | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 41S | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 42N | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | En l'absence d'avion sur la zone de charge électrique pour le départ sur TL1, sinon push manuel sur TL2<br>Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*If no aircraft in the electrical charging area for the departure to TL1, otherwise manual push to TL2*<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 42S | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | En l'absence d'avion sur la zone de charge électrique pour l'arrivée depuis TL1, sinon push manuel depuis TL2<br>Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*If no aircraft in the electrical charging area for the arrival from TL1, otherwise manual push from TL2*<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 43N | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | En l'absence d'avion sur la zone de charge électrique pour le départ sur TL1, sinon push manuel sur TL2<br>Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>Avitaillement interdit<br>*If no aircraft in the electrical charging area for the departure to TL1, otherwise manual push to TL2*<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available*<br>*Refuelling prohibited* |
| 43S | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | En l'absence d'avion sur la zone de charge électrique pour l'arrivée depuis TL1, sinon push manuel depuis TL2<br>Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>Avitaillement interdit<br>*If no aircraft in the electrical charging area for the arrival from TL1, otherwise manual push from TL2*<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available*<br>*Refuelling prohibited* |
| 44N | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 44S | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 45N | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 45S | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available* |
| 46N | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>Avitaillement interdit<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available*<br>*Refuelling prohibited* |
| 46S | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | Autonome<br>*Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2, L3, L4<br>Avitaillement interdit<br>*Stands L1, L2, L3, L4 not available*<br>*Refuelling prohibited* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

**Cartes des aires de stationnement : se reporter à AD 2 LFLB APDC 01**
*Parking areas chart : refer to AD 2 LFLB APDC 01*

| **Poste** / *Stand* | **Entrée** / *Entry* | **Sortie** / *Exit* | **Envergure max (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur max (m)** *MAX length (m)* | **Observations** / *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 47N | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise le poste 51<br>*Stand 51 not available* |
| 47S | Autonome *Self-manoeuvring* | Autonome *Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise le poste 51<br>*Stand 51 not available* |
| 48N | Push manuel *Manual push* | Autonome *Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Neutralise le poste 51<br>*Stand 51 not available* |
| 48S | Autonome *Self-manoeuvring* | Autonome *Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Départ autonome sur la droite si 47N/S libre, sinon push manuel sur TL3<br>Neutralise le poste 51<br>*Self-manoeuvring departure on the right if 47N/S available, otherwise push to TL3*<br>*Stand 51 not available* |
| 49N | Push manuel *Manual push* | Autonome *Self-manoeuvring* | 13 | 11 | Avitaillement interdit<br>*Refuelling prohibited* |
| 49S | Autonome *Self-manoeuvring* | Autonome *Self-manoeuvring* | 16 | 11 | Utilisable hors saison hivernale : départ autonome sur la droite<br>Neutralise les postes 48N/S<br>Avitaillement interdit<br>*Use outside winter : self-manoeuvring departure on the right*<br>*Stands 48N/S not available*<br>*Refuelling prohibited* |
| 51 | Autonome *Self-manoeuvring* | Autonome *Self-manoeuvring* | 16 | 11 | Neutralise les postes 47N/S, 48N/S<br>*Stands 47N/S and 48N/S not available* |
| Z1 | Repoussage *Push-back* | | 21 | 30 | Arrivées / départs interdits si le poste 12B est utilisé<br>Poste de stationnement utilisable selon protocole avec l'exploitant<br>Utilisation de la barre d'arrêt en retrait si longueur inférieure à 22,5 m. Départ autonome selon protocole, et interdit en simultané<br>*Arrivals / departures not allowed if stand 12B is in use.*<br>*Use of parking stand according to protocol with the AD operator*<br>*Use of the set-back stop bar if the length is less than 22.5 m. Self-manoeuvring departure according to protocol, and simultaneous departure prohibited* |
| Z2 | Repoussage *Push-back* | | 21 | 26.5 | Arrivées / départs interdits si le poste 12B est utilisé<br>Poste de stationnement utilisable selon protocole avec l'exploitant<br>Utilisation de la barre d'arrêt en retrait si longueur inférieure à 22,5 m. Départ autonome selon protocole, et interdit en simultané<br>*Arrivals / departures not allowed if stand 12B is in use.*<br>*Use of parking stand according to protocol with the AD operator*<br>*Use of the set-back stop bar if the length is less than 22.5 m. Self-manoeuvring departure according to protocol, and simultaneous departure prohibited* |
| Z3 | Repoussage *Push-back* | | 21 | 30 | Arrivées / départs interdits si le poste 12B est utilisé<br>Poste de stationnement utilisable selon protocole avec l'exploitant<br>Utilisation de la barre d'arrêt en retrait si longueur inférieure à 22,5 m. Départ autonome selon protocole, et interdit en simultané<br>*Arrivals / departures not allowed if stand 12B is in use.*<br>*Use of parking stand according to protocol with the AD operator*<br>*Use of the set-back stop bar if the length is less than 22.5 m. Self-manoeuvring departure according to protocol, and simultaneous departure prohibited* |
| Zone avitaillement *Refuelling area* | Autonome *Self-manoeuvring* | | 13 | 11 | Neutralise les postes L1, L2<br>*Stands L1 and L2 not available* |
| Zone charge électrique *Electric charging area* | Push manuel *Manual push* | | 12 | 9 | Neutralise les postes L1, L2, arrivée 42S et 43S, départ 42N et 42S<br>*Stands L1, L2, arrival 42S and 43S, departure 42N and 42S not available* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

**Cartes des aires de stationnement : se reporter à AD 2 LFLB APDC 01**
*Parking areas chart : refer to AD 2 LFLB APDC 01*

| | **Poste** / *Stand* | **Entrée** / *Entry* | **Sortie** / *Exit* | **Envergure max (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur max (m)** *MAX length (m)* | **Observations** / *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| → | 1 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 39.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 2 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 39.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 3 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 4 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 41.50 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>*Marshaller mandatory* |
| → | 5 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 6 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 41.50 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>*Marshaller mandatory* |
| → | 7 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 8 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 41.50 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>*Marshaller mandatory* |
| → | 9 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 10 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 41.50 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>*Marshaller mandatory* |
| → | 11 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 12 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 35.99 | 47.50 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté sud sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the South side subject to prior operator approval.* |
| → | 12B | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 24 | 37 | Placeur obligatoire<br>*Marshaller mandatory* |
| → | 13 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 32 | 34 | Placeur obligatoire<br>Sortie autonome par virage à droite si le poste 12B n'est pas utilisé.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Self-manoeuvring exit by right turn if stand 12B not used.* |
| → | 14 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 32 | 34 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 15 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 32 | 34 | Placeur obligatoire<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

**Cartes des aires de stationnement : se reporter à AD 2 LFLB APDC 01**
*Parking areas chart : refer to AD 2 LFLB APDC 01*

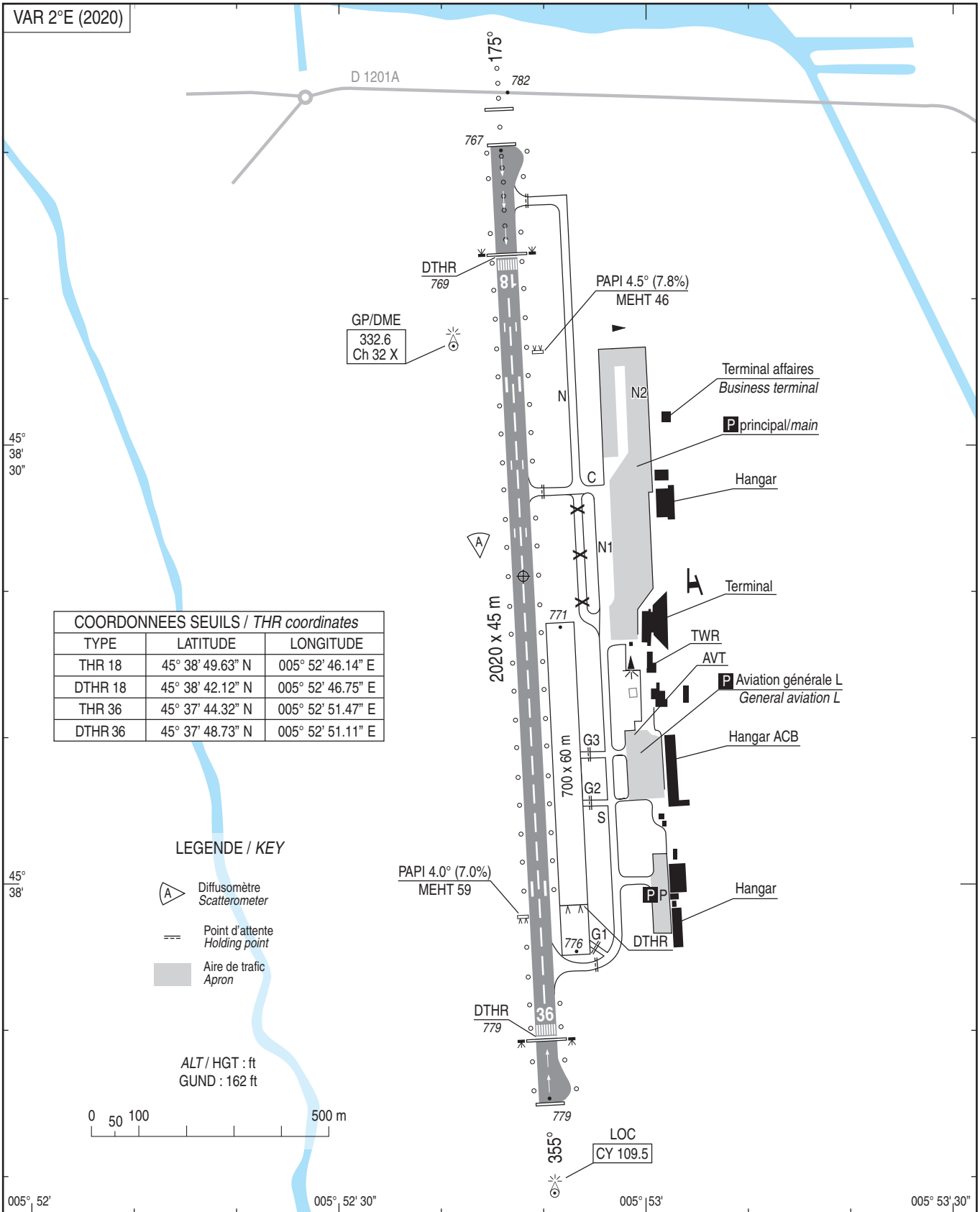
| | **Poste** / *Stand* | **Entrée** / *Entry* | **Sortie** / *Exit* | **Envergure max (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur max (m)** *MAX length (m)* | **Observations** / *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| → | 16 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 36 | 40 | Placeur obligatoire<br>Repoussage avec moteurs au ralenti obligatoire si le poste 19N/S est utilisé.<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Push back with engines at idle mandatory, if stand 19N/S is in use.*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 17 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 32 | 34 | Placeur obligatoire<br>Arrivées / departs interdits si le poste 19N/S est utilisé.<br>ÉTÉ : sortie autonome côté nord sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Arrivals / departures not allowed if stand 19N/S is in use.*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the North side subject to prior operator approval.* |
| → | 18 | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 32 | 34 | Placeur obligatoire<br>Arrivées / departs interdits si le poste 19N/S est utilisé.<br>ÉTÉ : sortie autonome côté sud sur autorisation exploitant uniquement.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Arrivals / departures not allowed if stand 19N/S is in use.*<br>*SUM : self-manoeuvring exit via the South side subject to prior operator approval.* |
| → | 19N | Autonome *Self-manoeuvring* | Repoussage *Push-back* | 36 | 40 | Placeur obligatoire<br>*Marshaller mandatory* |
| → | 19S | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 36 | 40 | Placeur obligatoire<br>*Marshaller mandatory* |
| → | 20 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Arrivées / departs interdits si le poste 19N/S est utilisé.<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Arrivals / departures not allowed if stand 19N/S is in use.*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 21 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Arrivées / departs interdits si le poste 19N/S est utilisé.<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Arrivals / departures not allowed if stand 19N/S is in use.*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 22 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 23 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 24 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 25 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 26 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 27 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |
| → | 28 | Repoussage *Push-back* | Autonome *Self-manoeuvring* | 22.40 | 21.10 (helicopter 14.30) | Placeur obligatoire<br>Interdiction d'opération simultanée d'hélicoptère sur deux postes adjacents.<br>*Marshaller mandatory*<br>*Prohibited simultaneous helicopter operations on two adjacent stands.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** CHAMBERY 127.100
☎ 04 85 44 09 66

# CHAMBERY AIX LES BAINS
45 38 21 N - 005 52 48 E
*ALT AD : 779 (29 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 18 | 45° 38' 49.63" N | 005° 52' 46.14" E |
| DTHR 18 | 45° 38' 42.12" N | 005° 52' 46.75" E |
| THR 36 | 45° 37' 44.32" N | 005° 52' 51.47" E |
| DTHR 36 | 45° 37' 48.73" N | 005° 52' 51.11" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 18 | LIH/LIL 450 m | LIH/LIL | 2020 | 2020 | 2020 | 1790 | Revêtue | 56 F/C/W/T | 400 (1) | 400 (1) | 400 (1) | - |
| 36 | NIL | LIH/LIL | 1980 | 1980 | 1980 | 1840 | *Paved* | | 400 (2) | 400 (2) | 400 (2) | - |
| | | | | | | | | | Absence ATS : (1) NIL - (2) 800 m | | | |



AMDT 08/26 **CHG :** Ajout TWY et/*and* points d'attentes/*holding points* G1, G2 et/*and* G3/*added*, aire de trafic/*apron*, résistance piste/*RWY strength*, ATL THR et/*and* DTHR.

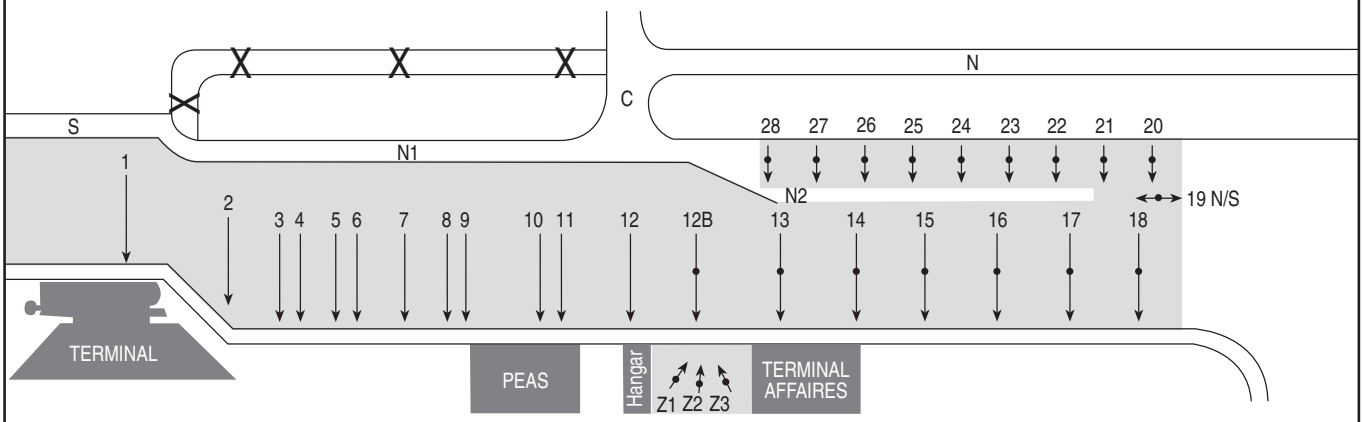
© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**CHAMBERY** AIX LES BAINS

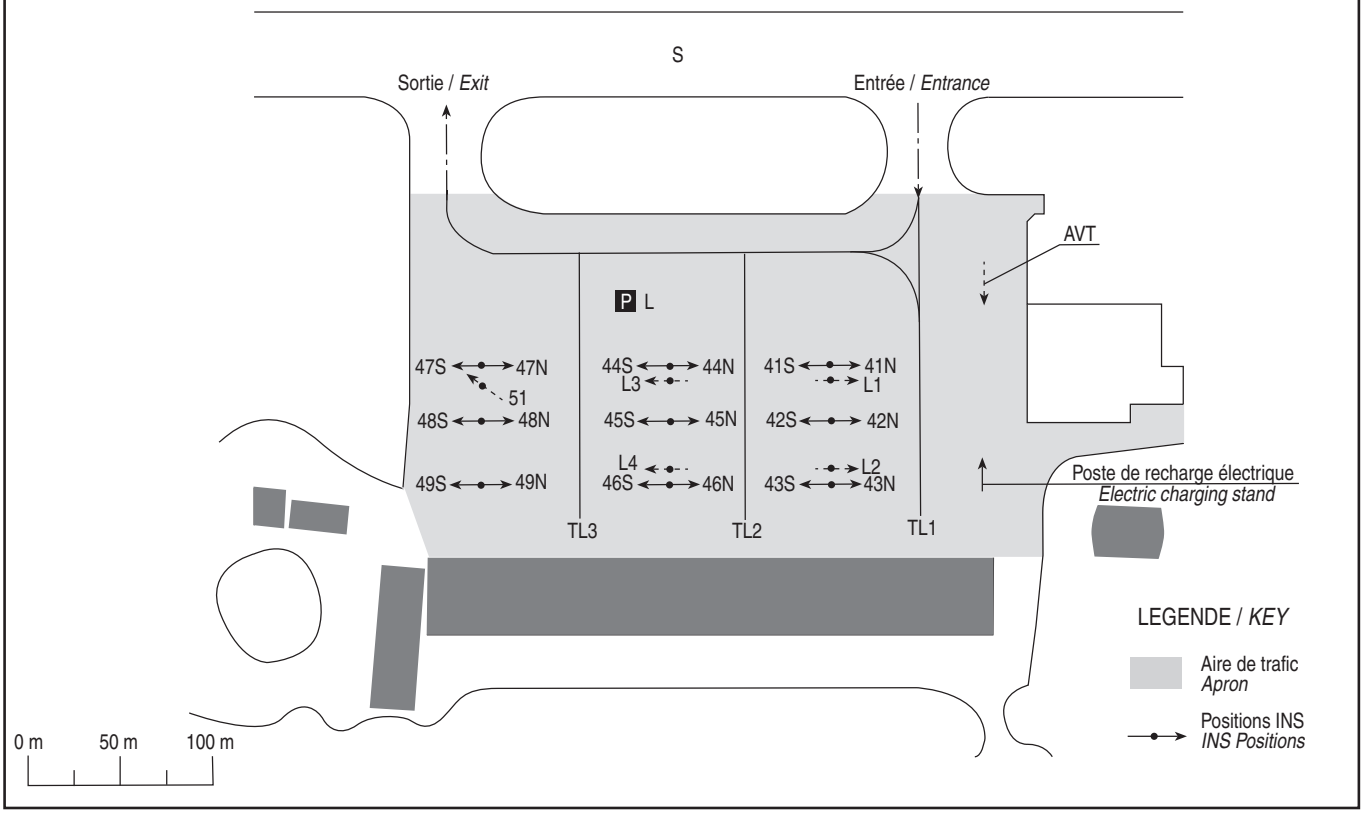
N

### PRKG principal / *Main apron*




**INS**
**Postes de stationnement / *PRKG Stands***
Voir / *See* AD 2 LFLB.8

### PRKG aviation générale L / *General aviation apron L*






© SIA

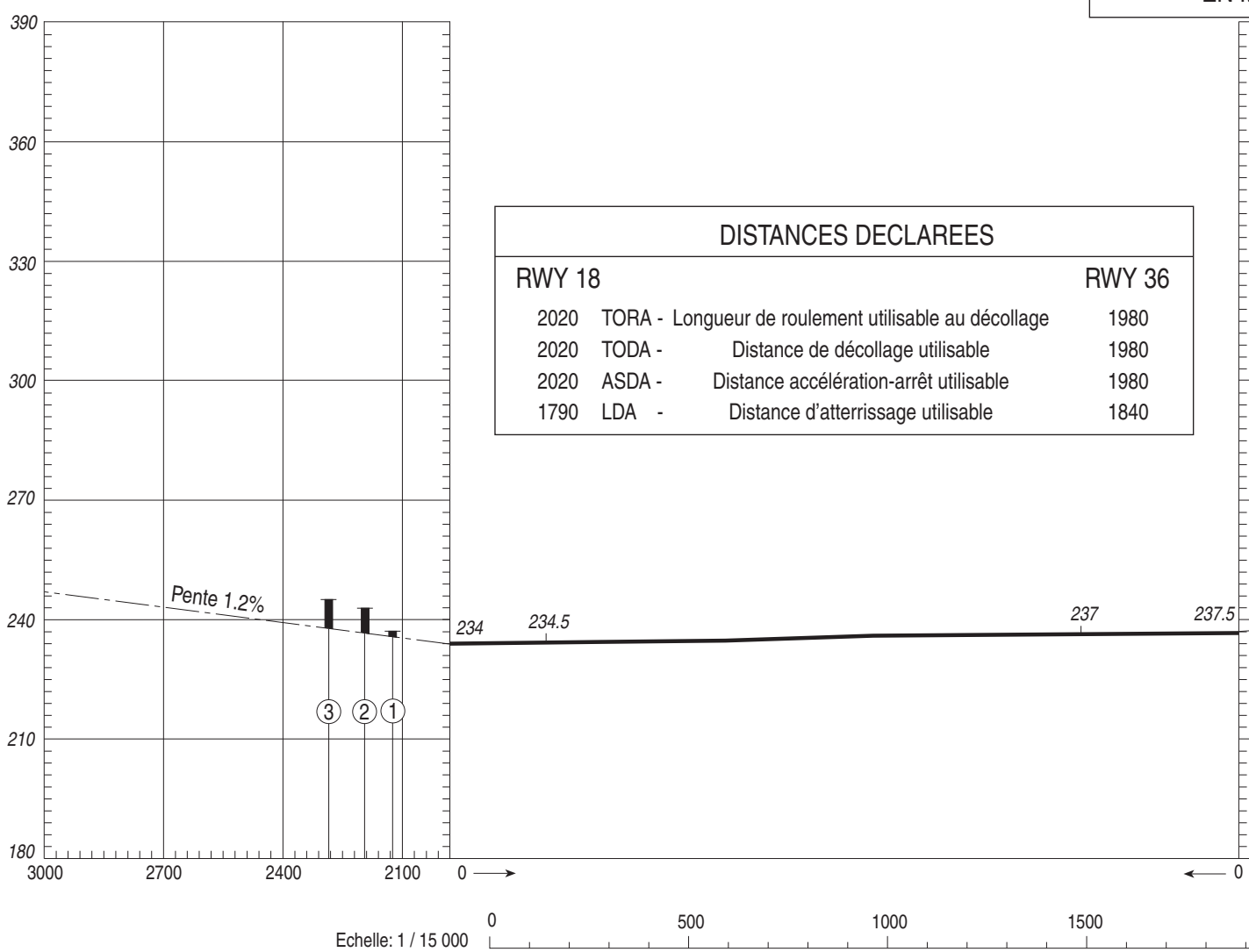
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

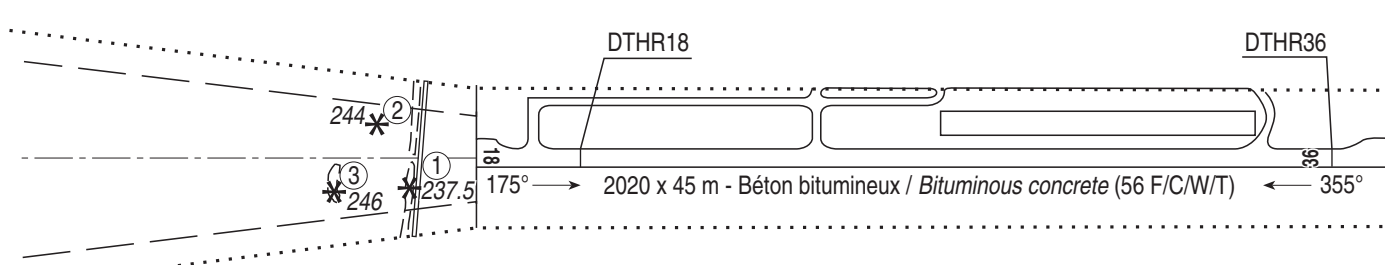
**CHAMBERY**

VAR 2°E (2020)

DIMENSIONS
EN M




| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 18 | | | RWY 36 |
| 2020 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 1980 |
| 2020 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 1980 |
| 2020 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 1980 |
| 1790 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 1840 |




### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENC

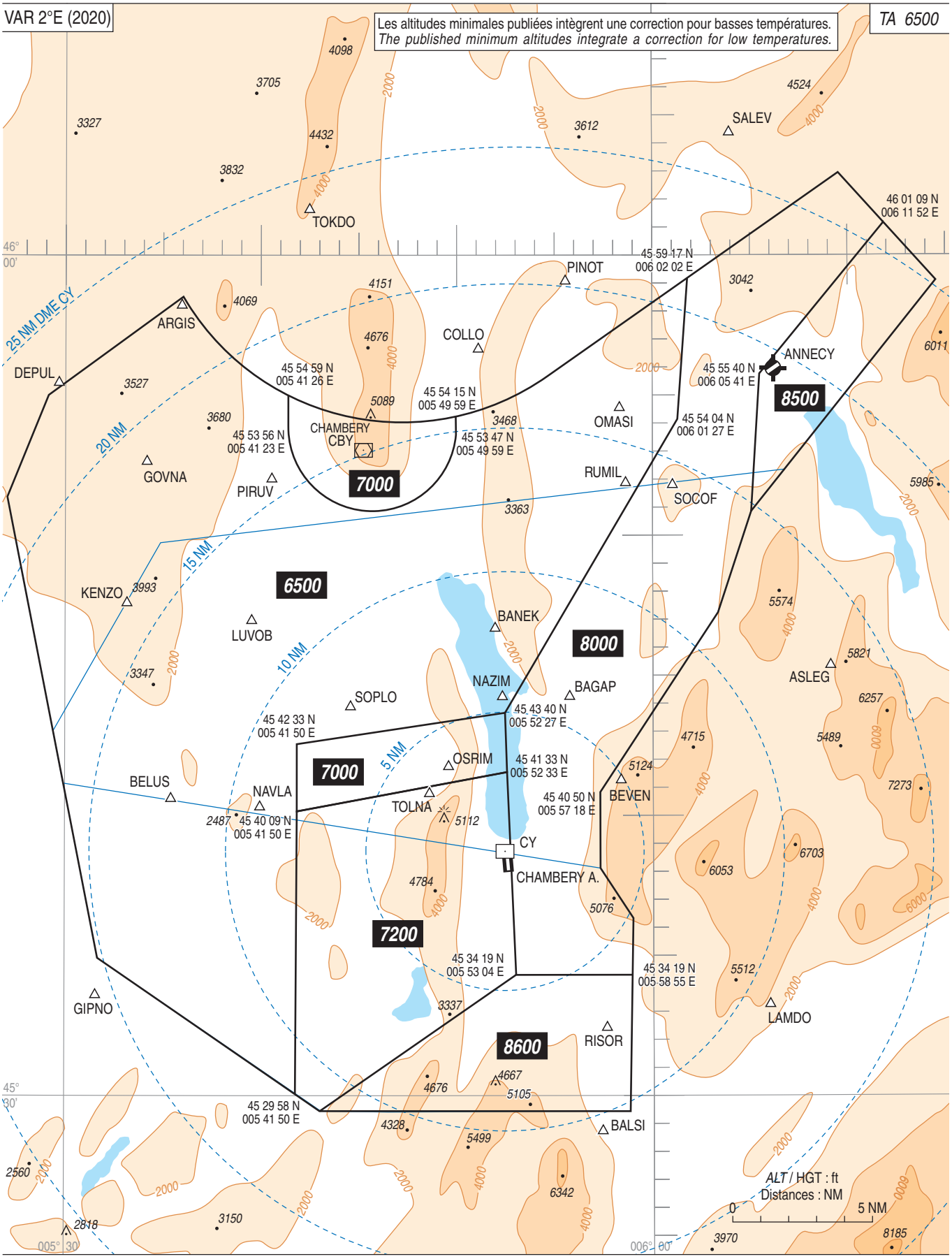
5 NUMERO D'IDENTIFICATION

OBSTACLE A L'INTERIEUR

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

**APP** : CHAMBERY Approche / *Approach* 121.205
LYON Approche / *Approach* 131.315*

* en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de *6000* AMSL au *FL095* et dans la TMA 3.
** outside CHAMBERY APP SKED, within TMAs 1 and 2 from 6000 AMSL up to FL095 and within TMA 3.*






AMDT 08/26 **CHG :** Ajout WPT SOCOF/*added*, obstacle dans secteur/*in sector 8600*, retrait NDB AT et/*and* CH/*removed*, normalisation/*standardization*.

© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| PAS | 46°09'49.30" N 005°59'59.70" E | X | | X | |
| LSE | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LTP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| RW18 | REF DTHR18 LFLB AD 2.12 | X | | | X |
| AMKEN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AMVAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BAGAP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BANEK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BEKRI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BELUS | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| BULOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUSIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| COLLO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| EKNOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ESAPI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| FEDZI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GIRED | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GOMET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GOVNA | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| KENZO | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| LUVOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MAXUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MEBAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MURRO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NAZIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODIKI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OMANI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSMAS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSRIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PINED | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PINOT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIRUV | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| REKMU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RIPTU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ROMAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SALEV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TOLNA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VENAT | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | LB403 | 45°51'26.2" N | 005°46'54.5" E | X | | | X |
| | IB18Z | 45°51'37.7" N | 005°51'43.2" E | X | | | X |
| | FB18Z | 45°47'30.6" N | 005°52'03.5" E | X | | | X |
| | | | | | | | |
| → | IF ILS/LOCy RWY 18 | 45°53'16.6" N | 005°51'34.5" E | | X | | X |
| | FAF LOCy RWY18 | 45°50'40.7" N | 005°51'47.5" E | | X | | X |
| | FAP ILSy RWY18 | 45°50'25.1" N | 005°51'48.8" E | | X | | X |
| | FAF LOCz RWY18 | 45°47'29.1" N | 005°52'03.3" E | | X | | X |
| | FAP ILSz RWY18 | 45°47'22.5" N | 005°52'03.9" E | | X | | X |
| → | MAPT LOCz et/*and* LOCy RWY 18 | 45°41'05.9" N | 005°52'34.9" E | | X | | X |
| | LB400 | 45°32'30.8" N | 005°53'17.0" E | X | | | X |
| | LB600 | 45°33'14.8" N | 005°53'13.4" E | X | | X | X |
| | LB601 | 45°32'12.5" N | 005°46'59.6" E | X | | X | X |
| | LB602 | 45°37'54.2" N | 005°44'18.5" E | X | | X | X |
| | LB603 | 45°38'40.0" N | 005°26'50.0" E | X | | X | |
| | LB620 | 45°33'38.8" N | 005°53'11.5" E | X | | X | |
| | LB621 | 45°39'27.7" N | 005°51'31.3" E | X | | X | |
| | LB622 | 45°59'04.0" N | 006°11'24.0" E | X | | X | |
| | LB623 | 46°00'47.0" N | 006°14'04.0" E | X | | X | |
| | LB624 | 45°39'50.0" N | 005°40'47.0" E | X | | X | |
| | LB500 | 45°43'17.6" N | 005°52'24.2" E | X | | | X |
| | LB501 | 45°50'39.9" N | 005°43'50.4" E | X | | | X |
| | LB510 | 45°37'00.3" N | 005°52'55.1" E | X | | | X |
| | LB511 | 45°32'21.6" N | 005°51'42.6" E | X | | | X |
| | LB512 | 45°29'31.7" N | 005°49'55.0" E | X | | | X |
| | LB513 | 45°29'23.1" N | 005°44'02.5" E | X | | | X |
| | FB18Y | 45°47'36.2" N | 005°49'48.6" E | X | | | X |
| | IB18Y | 45°49'34.2" N | 005°46'24.2" E | X | | | X |
| | LB520 | 45°40'10.9" N | 005°38'13.4" E | X | | | X |
| | LB521 | 45°42'53.0" N | 005°42'25.8" E | X | | | X |
| | LB522 | 45°36'24.9" N | 005°38'41.8" E | X | | | X |
| | LB523 | 45°30'27.8" N | 005°46'55.8" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ILS Y RWY 18**

| RMK | RNAV 1 | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : - | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | |
| HLDG | - | PIRUV | Yes | 096 | 098.0 | 4.0 | R | 6500 | FL090 | 210 | - | 1.0 |
| APCH | See chart ILS Y RWY 18 | | | | | | | | | | | |
| | DF | RW18 | - | - | - | - | L | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | BELUS | - | 277 | 278.7 | 12.2 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | KENZO | - | 344 | 346.3 | 7.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | 6500 | 210 | - | 1.0 |

↑ ↑

**ILS Z RWY 18**

| RMK | RNAV 1 transition to ILS | | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : - | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | |
| HLDG | - | PIRUV | Yes | 096 | 098.0 | 4.0 | R | 6500 | FL090 | 210 | - | 1.0 |
| INA PIRUV | IF | PIRUV | - | - | - | - | - | 6500 | - | 210 | - | - |
| | TF | LB403 | - | 096 | 098.0 | 4.5 | - | 6500 | 6500 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IB18Z | - | 085 | 086.7 | 3.4 | - | 5000 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | See chart ILS Z RWY 18 | | | | | | | | | | | |
| | DF | RW18 | - | - | - | - | L | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | BELUS | - | 277 | 278.7 | 12.2 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | KENZO | - | 344 | 346.3 | 7.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | 6500 | 210 | - | 1.0 |

↑ ↑

| **RNP Y RWY 18 (AR)** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | AUTHORIZATION REQUIRED | | | | | | | MAG VAR 2020 2.08°E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | RNP value |
| HLDG | - | PIRUV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA PIRUV | IF | PIRUV | - | - | - | - | - | 6500 | 6500 | 210 | - | - |
| | TF | LB501 | - | 119 | 121.4 | 2.7 | - | 6000 | - | - | - | 0.8 |
| | TF | IB18Y | - | 119 | 121.4 | 2.1 | - | 5000 | - | 170 | - | 0.8 |
| APCH | IF | IB18Y | - | - | - | - | - | 5000 | - | 170 | - | 0.8 |
| | RF Center : LB520 Radius 11.0 | FB18Y | - | - | - | 3.1 | R | 4000 | 4000 | - | - | 0.8 |
| | RF Center : LB521 Radius 7.0 | LB500 | - | - | - | 4.8 | R | - | - | - | -3.2 / 15 | 0.3 |
| | TF | RW18 | YES | 175 | 176.7 | 4.6 | - | - | - | - | -3.2 / 15 | 0.3 |
| | TF | LB510 | - | 175 | 176.7 | 1.7 | - | - | - | - | - | 0.3 |
| | RF Center : LB522 Radius 10.0 | LB511 | - | - | - | 4.8 | R | - | - | - | - | 0.3 |
| | TF | LB512 | - | 202 | 204.0 | 3.1 | - | - | - | - | - | 0.3 |
| | RF Center : LB523 Radius 2.3 | LB513 | - | - | - | 5.1 | R | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | BELUS | - | 330 | 332.1 | 12.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | KENZO | - | 344 | 346.4 | 7.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | 6500 | 210 | - | 1.0 |



© SIA

| **RNP Z RWY 18** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | PIRUV | yes | 096 | 098.0 | 4.0 | R | 6500 | FL090 | 210 | - | 1.0 |
| INA COLLO | IF | COLLO | - | - | - | - | - | 6500 | 6500 | 200 | - | - |
| | TF | IB18Z | - | 175 | 176.6 | 5.0 | - | 5000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA PIRUV | IF | PIRUV | - | - | - | - | - | 6500 | - | 210 | - | - |
| | TF | LB403 | - | 096 | 098.0 | 4.5 | - | 6500 | 6500 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IB18Z | - | 085 | 086.7 | 3.4 | - | 5000 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IB18Z | - | - | - | - | - | 5000 | - | 170 | - | - |
| | TF | FB18Z | - | 175 | 176.7 | 4.1 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW18 | Yes | 175 | 176.7 | 8.8 | - | - | - | - | -4,46° / 46 | 0.3 |
| | TF | LB400 | Yes | 175 | 176.7 | 6.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | DF | RW18 | - | - | - | - | L | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | BELUS | - | 277 | 278.7 | 12.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | KENZO | - | 344 | 346.3 | 7.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | 6500 | 210 | - | 1.0 |

← → →



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFLB |
| Runway | 18 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E18A |
| LTP/FTP Latitude | 453842.1170N |
| LTP/FTP Longitude | 0055246.7525E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 283.7 |
| FPAP Latitude | 453744.3160N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -57.8010 |
| FPAP Longitude | 0055251.4685E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 4.7160 |
| Threshold Crossing Height | 46.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 4.46 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 02 0C 06 0C 12 D0 00 01 38 31 05 8A B6<br>96 13 41 F5 85 02 15 1F 6E 3C FE D8 24 00<br>CC 01 BE 01 64 00 C8 AF 6E 0C 39 0F |
| Calculated CRC Value | 6E0C390F |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 234.4 |



© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 18**

| RMK | GNSS seulement / *only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : VOR-DME CBY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VENAT 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| - | TF | LB602 | - | 340 | 341.7 | 6.0 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 030 | 032.2 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VENAT | - | 045 | 047.1 | 41.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ODIKI 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| - | TF | LB602 | - | 340 | 341.7 | 6.0 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 030 | 032.2 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LB623 | - | 045 | 047.1 | 20.9 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODIKI | - | 131 | 132.9 | 6.2 | - | FL150 | - | 220 | 1.0 |
| **ESAPI 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| - | TF | LB602 | - | 340 | 341.7 | 6.0 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 030 | 032.2 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LB622 | - | 045 | 047.1 | 18.4 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ESAPI | - | 141 | 143.4 | 7.1 | R | FL150 | - | 220 | 1.0 |
| **PAS 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| - | TF | LB602 | - | 340 | 341.7 | 6.0 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 030 | 032.2 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PAS | - | 011 | 013.2 | 23.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PIRUV 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 314 | 316.2 | 11.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KENZO | - | 344 | 346.3 | 7.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | - | FL090 | 210 | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | |
| → | **BUSIL 2R** | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| → | - | TF | LB603 | - | 293 | 294.6 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | MAXUS | - | 338 | 340.4 | 8.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BULOL | - | 321 | 323.5 | 20.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BUSIL | - | 312 | 314.1 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | **BULOL 2R** | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| → | - | TF | LB603 | - | 293 | 294.6 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | MAXUS | - | 338 | 340.4 | 8.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BULOL | - | 321 | 323.5 | 20.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | |
| → | **LSE 2R** | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| → | - | TF | LB603 | - | 293 | 294.6 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | LSE | - | 290 | 292.1 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| | **ROMAM 2R** | | | | | | | | | | |
| | - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| | - | TF | LB603 | - | 293 | 294.6 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMAM | - | 198 | 200.4 | 34.7 | L | - | - | - | 1.0 |
| | **LTP 2R** | | | | | | | | | | |
| | - | CF | LB600 | - | 175 | 176.7 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | LB601 | - | 255 | 256.7 | 4.5 | - | - | FL090 | 190 | 1.0 |
| | - | TF | LB603 | - | 293 | 294.6 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | LTP | - | 180 | 182.1 | 9.3 | L | - | - | 200 | 1.0 |



© SIA

# **CHAMBERY** AIX LES BAINS
## **SID RNAV RWY 18**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 18 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS seulement/*only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : VOR-DME CBY | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VENAT 2L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 001 | 003.4 | 7.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | VENAT | - | 045 | 047.1 | 41.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ODIKI 2L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 001 | 003.4 | 7.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | LB623 | - | 045 | 047.1 | 20.9 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODIKI | - | 131 | 133.0 | 6.2 | - | FL150 | - | 220 | 1.0 |
| **ESAPI 2L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 001 | 003.4 | 7.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | LB622 | - | 045 | 047.1 | 18.4 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ESAPI | - | 141 | 143.4 | 7.1 | R | FL150 | - | 220 | 1.0 |
| **PAS 2L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| - | TF | BANEK | - | 001 | 003.4 | 7.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | PAS | - | 011 | 013.2 | 23.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PIRUV 2L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 273 | 275.5 | 11.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| - | TF | KENZO | - | 344 | 346.3 | 7.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | - | FL090 | 210 | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | |



© SIA

# **CHAMBERY** AIX LES BAINS
## **SID RNAV RWY 18**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → | **BUSIL 2L** | | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| → | - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| → | - | TF | BELUS | - | 273 | 275.5 | 11.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| → | - | TF | MAXUS | - | 301 | 303.5 | 10.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BULOL | - | 321 | 323.5 | 20.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BUSIL | - | 312 | 314.1 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | **BULOL 2L** | | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| → | - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| → | - | TF | BELUS | - | 273 | 275.5 | 11.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| → | - | TF | MAXUS | - | 301 | 303.5 | 10.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BULOL | - | 321 | 323.5 | 20.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| → | **LSE 2L** | | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| → | - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| → | - | TF | BELUS | - | 273 | 275.5 | 11.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| → | - | TF | GIRED | - | 279 | 281.4 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | LSE | - | 279 | 281.2 | 6.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | **ROMAM 2L** | | | | | | | | | | | |
| | - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| | - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| | - | TF | BELUS | - | 273 | 275.5 | 11.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| | - | TF | GIRED | - | 279 | 281.4 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMAM | - | 182 | 184.4 | 37.5 | L | - | - | - | 1.0 |
| | **LTP 2L** | | | | | | | | | | | |
| | - | CF | LB620 | Y | 175 | 176.7 | 4.1 | - | - | - | 175 | 1.0 |
| | - | DF | LB621 | - | - | - | - | L | - | FL090 | 175 | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| → | - | TF | BELUS | - | 273 | 275.5 | 11.2 | - | - | - | 200 | 1.0 |
| | - | TF | LTP | - | 208 | 210.3 | 12.9 | - | - | - | 200 | 1.0 |



© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 36 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS seulement / *only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : VOR-DME CBY | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PAS 2C** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BANEK | - | 355 | 356.9 | - | - | - | - | 220 | 1.0 |
| | TF | PAS | - | 011 | 013.2 | 23.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VENAT 2C** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BANEK | - | 355 | 356.9 | - | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | VENAT | - | 045 | 047.1 | 41.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ESAPI 2C** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BANEK | - | 355 | 356.9 | - | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LB622 | - | 045 | 047.1 | 18.3 | - | FL 130 | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | ESAPI | - | 141 | 143.5 | 7.1 | R | FL 150 | - | 220 | 1.0 |
| **ODIKI 2C** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | BANEK | - | 355 | 356.9 | - | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LB623 | - | 045 | 047.1 | 20.9 | - | FL 130 | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | ODIKI | - | 131 | 132.9 | 6.2 | - | FL 150 | - | 220 | 1.0 |



© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## STAR RNAV CHAMBERY AIX LES BAINS - ANNECY MEYTHET
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFLB.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFLB.22*

**STAR RNAV RWY ALL**

| RMK | GNSS or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **AT** | - | AT | Yes | 242 | 244.0 | 2.5 | R | 6500 | FL090 | 170 | 1.0 |
| **OSRIM** | - | OSRIM | Yes | 238 | 240.0 | 4.1 | R | 7100 | FL110 | 210 | 1.0 |
| **PIRUV** | - | PIRUV | Yes | 096 | 098.0 | 4.0 | R | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| **RIPTU** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **GOMET** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **LTP 3A** | | | | | | | | | | | |
| | IF | LTP | - | | | | | - | - | - | 1.0 |
| | TF | TOLNA | - | 052 | 054.1 | 19.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SALEV 3P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SALEV | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PINOT | - | 226 | 227.8 | 7.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | COLLO | - | 227 | 229.4 | 3.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUVOB | - | 219 | 220.7 | 12.6 | - | - | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | KENZO | - | 276 | 278.1 | 4.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |
| **SALEV 3Q** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SALEV | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAGAP | - | 194 | 195.9 | 20.9 | - | - | FL110 | 210 | 1.0 |
| - | TF | OSRIM | - | 238 | 240.0 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KENZO | - | 295 | 297.0 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 006 | 008.0 | 5.1 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |
| **FEDZI 3P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | FEDZI | - | - | - | - | - | FL200 | FL230 | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| - | TF | BEKRI | - | 115 | 117.4 | 28.5 | - | - | FL150 | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| - | TF | EKNOS | - | 080 | 081.6 | 34.6 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | AMKEN | - | 113 | 114.9 | 6.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RIPTU | - | 203 | 204.8 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 142 | 143.7 | 17.0 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |
| **MEBAK 3P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MEBAK | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LSE | - | 081 | 082.9 | 18.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 066 | 068.2 | 21.6 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |



© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## STAR RNAV CHAMBERY AIX LES BAINS - ANNECY MEYTHET
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MURRO 3P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MURRO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LSE | - | 048 | 050.4 | 39.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 066 | 068.2 | 21.6 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |
| **ROMAM 3P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMAM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LSE | - | 353 | 355.5 | 38.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 066 | 068.2 | 21.6 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |
| **PINED 3P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PINED | - | - | - | - | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 358 | 359.6 | 16.8 | - | - | FL140 | 230 | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 343 | 345.1 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 343 | 345.0 | 8.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAXUS | - | 350 | 351.9 | 17.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 049 | 051.4 | 10.1 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |
| **AMVAR 3P** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMVAR | - | - | - | - | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 258 | 260.4 | 18.0 | - | - | FL140 | 230 | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 343 | 345.1 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 343 | 345.0 | 8.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAXUS | - | 350 | 351.9 | 17.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 049 | 051.4 | 10.1 | - | 6500 | FL090 | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 096 | 097.9 | 4.5 | - | 6500 | - | - | 1.0 |



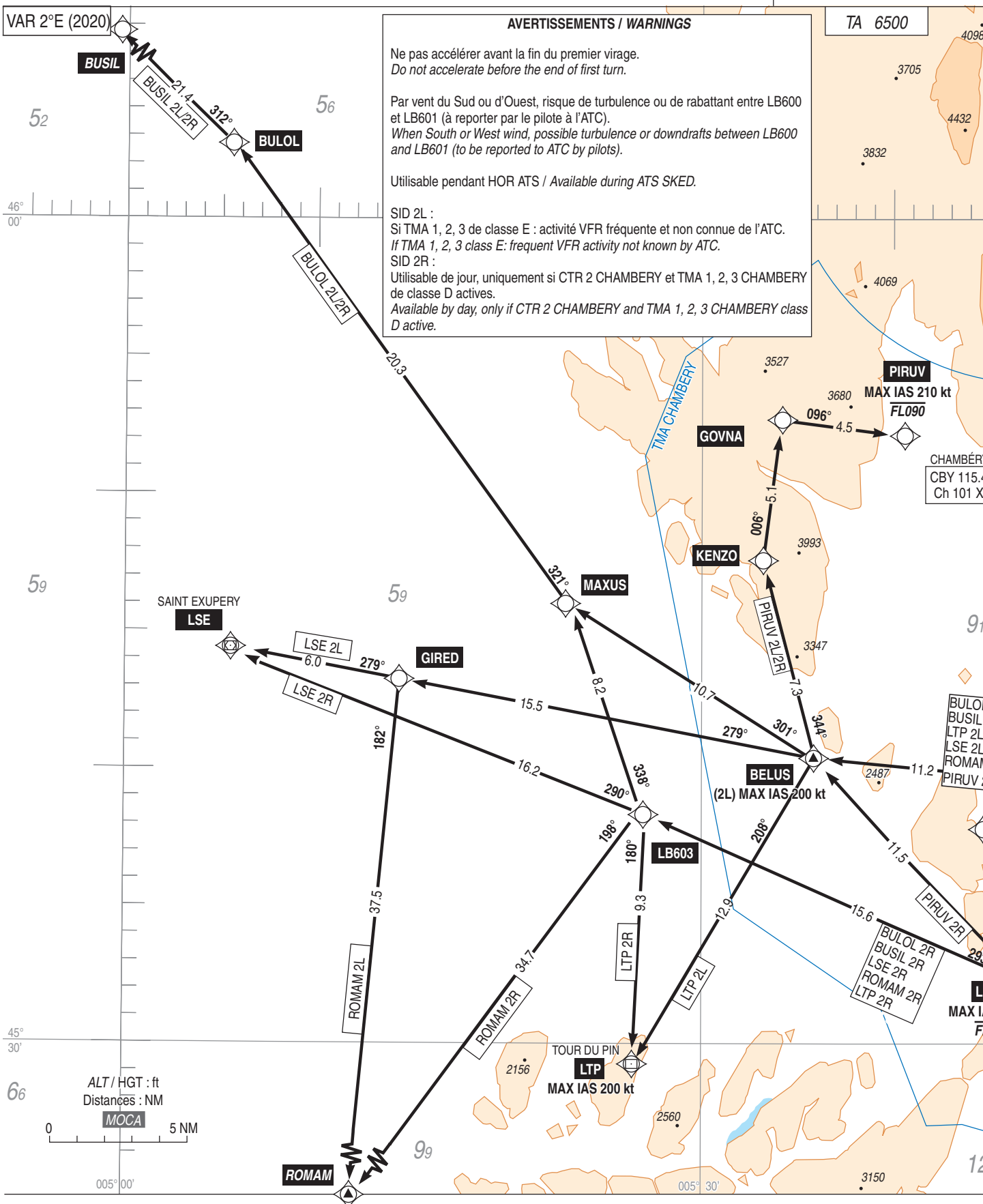
© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
# SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** CHAMBERY 127.100
**TWR :** CHAMBERY Tour/*Tower* 118.305
**APP :** CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
LYON Approche/*Approach* 131.315*
**FIS :** CHAMBERY Information 123.705

* en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de *6000* au *FL095* et dans la TMA 3.
** outside CHAMBERY APP SKED, within TMAs 1 and 2 from 6000 up to FL095 and within TMA 3.*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






AMDT 08/26 **CHG :** FREQ TWR, APP, FIS, obstacle, suppression/*removal* NDB CH et/*and* VOR LTP, normalisation/*standardization*.

© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 18 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | Pente de montée pour les départs 2R RWY 18 : 10.3% jusqu'à 5200 ft AMSL, obstacle déterminant : pylône à 11700 m de la DER et 5700 m à droite de l'axe.<br>*For all "2R" RW18 departures, climb gradient is 10.3% up to 5200 ft AMSL calculated from pylons located at 11700 m from DER and 5700m right of the axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Ces départs sont utilisables uniquement pendant les horaires ATS de nuit et de jour lorsque CTR 2 CHAMBERY et TMA 1, 2, 3 CHAMBERY de classe D actives.<br>*Departures only usable by night during ATS operational hours and by day when CTR 2 CHAMBERY and class D CHAMBERY TMA 1, 2, 3 active.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **VENAT 2R**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK et VENAT.<br><br>*Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK and VENAT.* | 6500 ft<br>AMSL | MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC.<br><br>*MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.* |
| **ESAPI 2R**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB622 (FL130 MNM) et ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).<br><br>*Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB622 (FL130 MNM) and ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).* | 6500 ft<br>AMSL | |
| **ODIKI 2R**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB623 (FL130 MNM) et ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).<br><br>*Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK, LB623 (FL130 MNM) and ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).* | 6500 ft<br>AMSL | |
| **PAS 2R**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090MAX). Ensuite, LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK et PAS.<br><br>*Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to LB602 (MAX IAS 200kt), BANEK and PAS.* | 6500 ft<br>AMSL | MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC.<br><br>*MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.* |
| **PIRUV 2R**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB600 sur la route 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS, KENZO, GOVNA et PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX).<br><br>*Climb to LB600 on course 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190kt, FL090 MAX). Then to BELUS, KENZO, GOVNA and PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX).* | 6500 ft<br>AMSL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 18 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BUSIL 2R**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB600 RM 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Ensuite LB603, MAXUS, BULOL et BUSIL.<br><br>*Climb to LB600 MAG 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Then to LB603, MAXUS, BULOL and BUSIL.* | 6500 ft AMSL | |
| **BULOL 2R**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB600 RM 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Ensuite LB603, MAXUS et BULOL.<br><br>*Climb to LB600 MAG 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Then to LB603, MAXUS and BULOL.* | 6500 ft AMSL | |
| **LSE 2R**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB600 RM 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Ensuite LB603 et LSE.<br><br>*Climb to LB600 MAG 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Then to LB603 and LSE.* | 6500 ft AMSL | |
| **ROMAM 2R**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB600 RM 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Ensuite LB603 et tourner à gauche vers ROMAM.<br><br>*Climb to LB600 MAG 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Then to LB603 and turn left to ROMAM.* | 6500 ft AMSL | |
| **LTP 2R**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB600 RM 175° puis tourner à droite vers LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Ensuite LB603 et tourner à gauche vers LTP (MAX IAS 200 kt).<br><br>*Climb to LB600 MAG 175° then turn right to LB601 (MAX IAS 190 kt, FL090 MAX). Then to LB603 and turn left to LTP (MAX IAS 200 kt).* | 6500 ft AMSL | |



© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
# SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 18 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | Pente de montée pour les départs 2L RWY 18 : 11.2% jusqu'à 5300 ft AMSL, obstacle déterminant : relief à 2100 m de la DER et 6500 m à gauche de l'axe.<br>*For all "2L" RW18 departures, climb gradient is 11.2% up to 5300 ft AMSL calculated from relief located at 2100 m from DER and 6500m left of the axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Ces départs sont utilisables uniquement pendant les horaires ATS.<br>*Departures only usable during ATS operational hours.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **VENAT 2L**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (MAX IAS 200kt) et VENAT.<br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt) and VENAT.* | 6500 ft AMSL | MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC.<br>*MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.* |
| **ODIKI 2L**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (IAS MAX 200kt), LB623 (FL130 MNM) et ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).<br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt), LB623 (FL130 MNM) and ODIKI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).* | 6500 ft AMSL | |
| **ESAPI 2L**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (MAX IAS 200kt), LB622 (FL130 MNM) et ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).<br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt), LB622 (FL130 MNM) and ESAPI (MAX IAS 220kt, FL150 MNM).* | 6500 ft AMSL | |
| **PAS 2L**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BANEK (MAX IAS 200kt) et PAS.<br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BANEK (MAX IAS 200kt) and PAS.* | 6500 ft AMSL | MAX IAS 220kt sauf instruction contraire de GENEVE ATC.<br>*MAX IAS 220kt except otherwise instructed by GENEVA ATC.* |
| **PIRUV 2L**<br>DME critique/ Critical DME : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175kt) sur la route 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS (MAX IAS 200kt), KENZO, GOVNA et PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX).<br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175kt) on course 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175kt, FL090 MAX). Then to BELUS (MAX IAS 200kt), KENZO, GOVNA and PIRUV (MAX IAS 210kt, FL090 MAX).* | 6500 ft AMSL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 18 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BUSIL 2L**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175 kt) RM 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS (MAX IAS 200 kt), MAXUS, BULOL et BUSIL.<br><br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175 kt) MAG 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Then to BELUS (MAX IAS 200kt), MAXUS, BULOL and BUSIL.* | 6500 ft AMSL | |
| **BULOL 2L**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175 kt) RM 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS (MAX IAS 200 kt), MAXUS et BULOL.<br><br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175 kt) MAG 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Then to BELUS (MAX IAS 200 kt), MAXUS and BULOL.* | 6500 ft AMSL | |
| **LSE 2L**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175 kt) RM 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS (MAX IAS 200 kt), GIRED et LSE.<br><br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175 kt) MAG 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Then to BELUS (MAX IAS 200 kt), GIRED and LSE.* | 6500 ft AMSL | |
| **ROMAM 2L**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175 kt) RM 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS (MAX IAS 200 kt), GIRED et tourner à gauche vers ROMAM.<br><br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175 kt) MAG 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Then to BELUS (MAX IAS 200 kt), GIRED and turn left to ROMAM.* | 6500 ft AMSL | |
| **LTP 2L**<br>DME critique/ *Critical DME* : - | Monter vers LB620 (MAX IAS 175 kt) RM 175° puis tourner à gauche direct vers LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Ensuite BELUS et tourner à gauche vers LTP (MAX IAS 200 kt).<br><br>*Climb to LB620 (MAX IAS 175 kt) MAG 175° then turn left direct to LB621 (MAX IAS 175 kt, FL090 MAX). Then to BELUS and turn left to LTP (MAX IAS 200 kt).* | 6500 ft AMSL | |



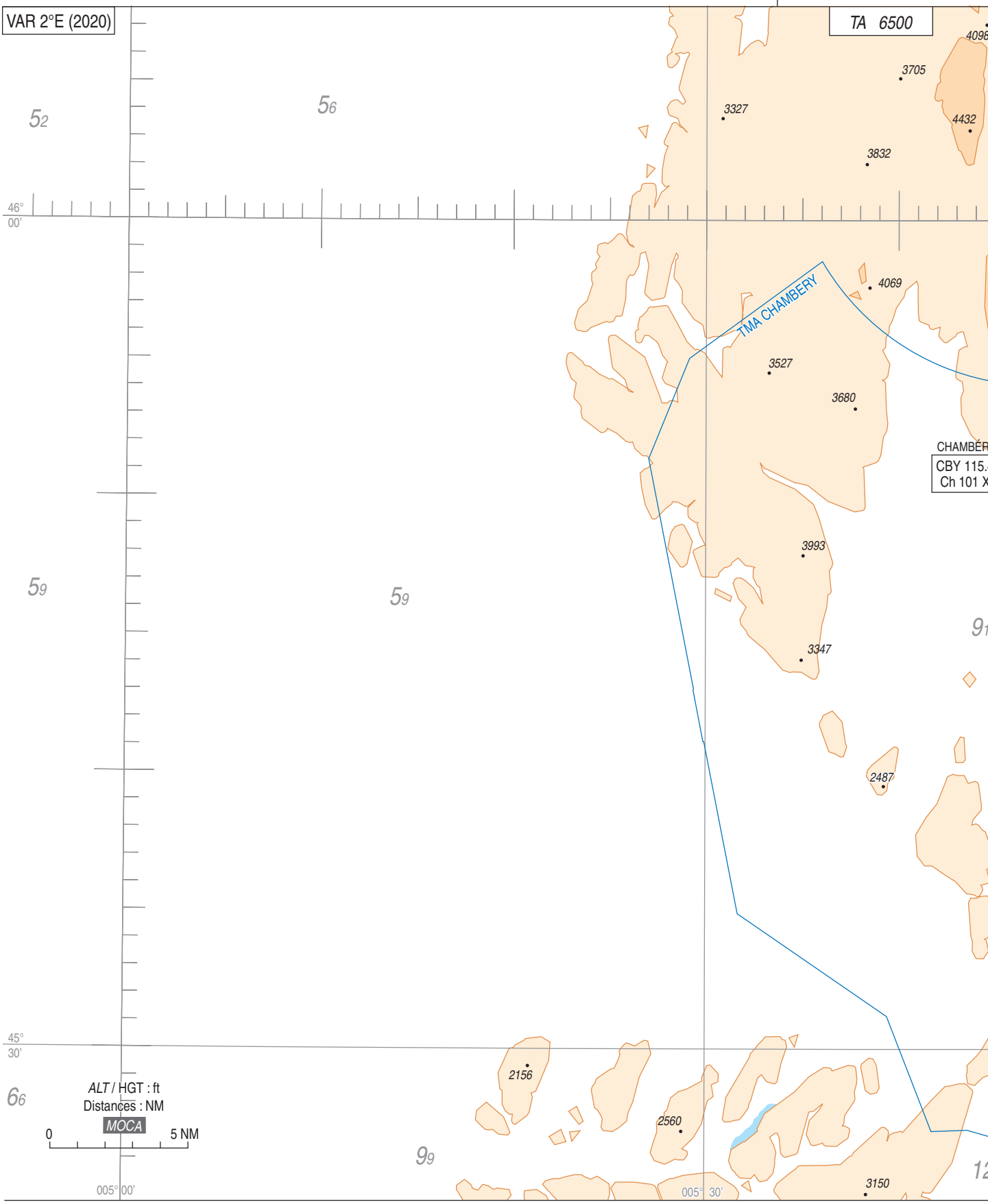
© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** CHAMBERY 127.100
**TWR :** CHAMBERY Tour/*Tower* 118.305
**APP :** CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
LYON Approche/*Approach* 131.315*
**FIS :** CHAMBERY Information 123.705

* en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de *6000* au *FL095* et dans la TMA 3.
** outside CHAMBERY APP SKED, within TMAs 1 and 2 from 6000 up to FL095 and within TMA 3.*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

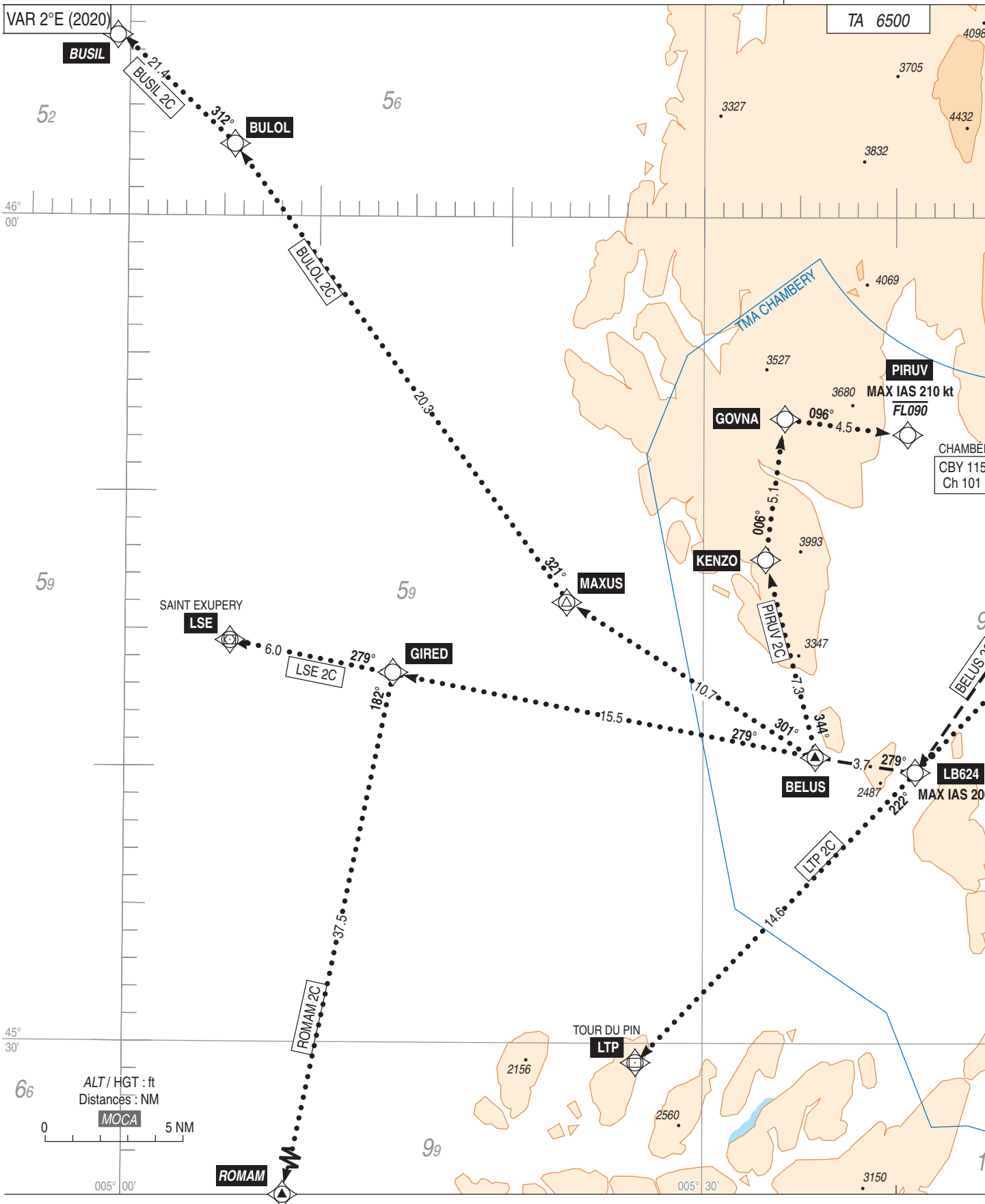
# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV CONV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS :** CHAMBERY 127.100
**TWR :** CHAMBERY Tour/*Tower* 118.305
**APP :** CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
LYON Approche/*Approach* 131.315*
**FIS :** CHAMBERY Information 123.705

RNAV
Sur clairance ATC uniquement
*With ATC clearance only*

*en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de *6000* au *FL095* et dans la TMA 3.
**outside CHAMBERY APP SKED, within TMAs 1 and 2 from 6000 up to FL095 and within TMA 3.*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV CONV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV CONV RWY 36 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | Voir ci-dessous / *See below* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC.<br>*In case of being unable to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must inform the appropriate ATC unit.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **BELUS 2C** | Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à BANEK (ou D 8 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt).<br><br>*Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at BANEK (or D 8 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt).* | 6500 ft AMSL | Pente : 6.5% MNM jusqu'à 4200 ft.<br>Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110.<br><br>*Slope : 6.5% MNM up to 4200 ft.*<br>*ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.* |
| **LTP 2C** | Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis LTP.<br><br>*Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then LTP.* | 6500 ft AMSL | Pente : 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft.<br><br>*Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft.* |
| **LSE 2C** | Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) et LSE.<br><br>*Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) and LSE.* | 6500 ft AMSL | Pente-: 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft.<br>Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110.<br><br>*Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft.*<br>*ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.* |
| **ROMAM 2C** | Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) et GIRED. A GIRED tourner à gauche vers ROMAM.<br><br>*Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) and GIRED. At GIRED turn left to ROMAM.* | 6500 ft AMSL | Pente : 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft.<br>Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110.<br><br>*Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft.*<br>*ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV CONV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV CONV RWY 36 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BUSIL 2C** | Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) puis MAXUS, BULOL et BUSIL.<br><br>*Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) then MAXUS, BULOL and BUSIL.* | 6500 ft AMSL | Pente : 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110.<br><br>*Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft. ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.* |
| **BULOL 2C** | Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS (MAX IAS 220 kt) puis MAXUS et BULOL.<br><br>*Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS (MAX IAS 220 kt) then MAXUS and BULOL.* | 6500 ft AMSL | Pente-: 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft. Contrainte ATS : pente 9.3% pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 110.<br><br>*Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft. ATS slope : 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level greater than or equal to FL 110.* |
| **PIRUV 2C** | Monter sur l'axe ILS CY (RM 355°), à NAZIM (D 5.7 CY) tourner à gauche (MAX IAS 200 kt) direct vers LB624 puis vers BELUS, KENZO, GOVNA et PIRUV (MAX IAS 210 kt, FL090 MAX).<br><br>*Climb on LOC axis CY (MAG 355°), at NAZIM (D 5.7 CY) turn left (MAX IAS 200 kt) direct to LB624 then to BELUS, KENZO, GOVNA and PIRUV (MAX IAS 210 kt, FL090 MAX).* | 6500 ft AMSL | Pente: 8.8% MNM jusqu'à 4100 ft.<br><br>*Slope : 8.8% MNM up to 4100 ft.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS
## SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 36 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | Pente théorique 8.6% MNM jusqu'à 3800 ft AMSL déterminée par l'obstacle d'altitude au sommet 2160 ft.<br>*Theoretical climb 8.6% up to 3800 ft AMSL calculated from obstacle top altitude 2160 ft.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC.<br>*In case of being unable to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must inform the appropriate ATC unit.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| PAS 2C | Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers PAS.<br>*Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to PAS.* | 6500 ft AMSL | |
| VENAT 2C | Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers VENAT.<br>*Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to VENAT.* | 6500 ft AMSL | Pente ATS : 8.1% MNM jusqu'au FL 130.<br>*ATS gradient: 8.1% MNM up to FL 130.* |
| ESAPI 2C | Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers LB622 (FL 130 MNM). A LB622, tourner à droite (MAX IAS 220 kt) vers ESAPI (FL 150 MNM).<br>*Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to LB622 (FL 130 MNM). At LB622, turn right (MAX IAS 220 kt) to ESAPI (FL 150 MNM, MAX IAS 220 kt).* | 6500 ft AMSL | Pente ATS: 7.5% jusqu'au FL 150.<br>*ATS gradient: 7.5% up to FL 150.* |
| ODIKI 2C | Monter vers BANEK sur la route 355° MAG (MAX IAS 220 kt) puis vers LB623 (FL 130 MNM, MAX IAS 220 kt) et ODIKI (FL 150 MNM, MAX IAS 220 kt).<br>*Climb to BANEK on course 355° MAG (MAX IAS 220 kt) then to LB623 (FL 130 MNM, MAX IAS 220 kt) and ODIKI (FL 150 MNM, MAX IAS 220 kt).* | 6500 ft AMSL | Pente ATS: 7.1% jusqu'au FL 150.<br>*ATS gradient: 7.1% up to FL 150.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHAMBERY AIX LES BAINS et/*and* ANNECY MEYTHET
# STAR RNAV LFLB - LFLP
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

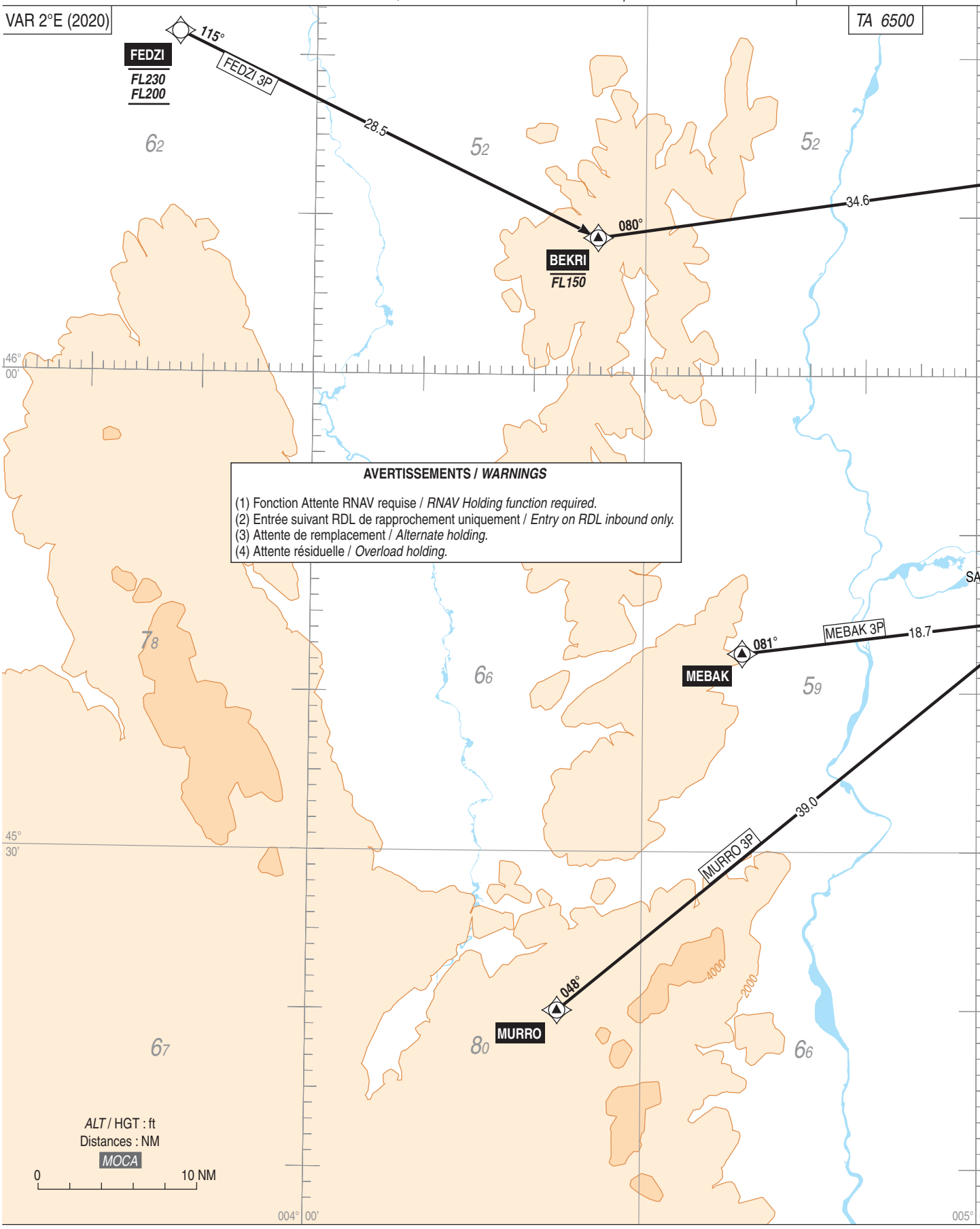
**ATIS** CHAMBERY 127.100
**FIS** : CHAMBERY Information 123.705
**TWR** : CHAMBERY Tour/*Tower* 118.305
ANNECY Tour/*Tower* 118.205

**APP** : CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
LYON Approche/*Approach* 131.315 *
*en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de *6000* AMSL au *FL095* et dans la TMA 3.
**Sur clairance ATC CHAMBERY APP uniquement*
**With ATC clearance CHAMBERY APP only*
**outside CHAMBERY APP SKED, within TMAs 1 and 2 from 6000 AMSL up to FL095 and within TMA 3.*

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME

VAR 2°E (2020)

TA 6500






© SIA

## CONSIGNES
*Instructions*

## CHAMBERY AIX LES BAINS

**MINIMA ILS et/*and* LOC**

Les MNM ILS et LOC RWY 18 ci-dessous sont déterminés en fonction des deux paramètres suivants :

a) Vitesse indiquée retenue en approche interrompue (compatible avec une inclinaison de 20°).

b) Pente minimale de montée en approche interrompue (pente géométrique moyenne à respecter tout le long de la trajectoire entre le début de montée et 5000 ft AMSL en tenant compte de l'inclinaison de 20° pendant les virages).

A partir de ces valeurs il appartient aux exploitants de déterminer les minimums opérationnels utilisables par leurs équipages.

NOTA : les valeurs de ces tableaux ne permettent **pas d'interpolations**

*The ILS and LOC RWY 18 minima below are determined according to the two following parameters:*

*a) Indicated airspeed (IAS) adopted in missed approach (compatible with a bank angle of 20°).*

*b) Minimum climb gradient in missed approach (average geometrical slope to respect during all the trajectory from the beginning of climbing to 5000 ft AMSL, taking into account the bank angle of 20° during turns).*

*From these values it is up to the operators to determine the valid operating minima for their crew.*

*NOTA : the values in these charts* ***do not allow any interpolation***

**MINIMA ILS CAT A, B**

| IAS (kt) / Pente API *Missed APCH slope* | ≤ 110 | 111 - 120 | 121 - 130 | 131 - 140 | 141 - 150 | DA (H) (ft) RVR (m) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.5 % | *2900* (2130) 1500 | *2910* (2140) 1500 | *2910* (2140) 1500 | *2910* (2140) 1500 | *3220* (2450) 1500 | DA (H) RVR |
| 3 % | *2650* (1880) 1500 | *2660* (1890) 1500 | *2660* (1890) 1500 | *2660* (1890) 1500 | *2950* (2180) 1500 | DA (H) RVR |
| 3.5 % | *2430* (1660) 1500 | *2430* (1660) 1500 | *2430* (1660) 1500 | *2430* (1660) 1500 | *2700* (1940) 1500 | DA (H) RVR |
| 4 % | *2220* (1450) 1500 | *2220* (1450) 1500 | *2220* (1450) 1500 | *2220* (1450) 1500 | *2480* (1710) 1500 | DA (H) RVR |
| 4.5 % | *2040* (1270) 1500 | *2040* (1270) 1500 | *2040* (1270) 1500 | *2040* (1270) 1500 | *2270* (1500) 1500 | DA (H) RVR |
| 5 % | *1860* (1090) 1500 | *1860* (1090) 1500 | *1860* (1090) 1500 | *1860* (1090) 1500 | *2080* (1310) 1500 | DA (H) RVR |
| 5.5 % | *1700* (930) 1500 | *1700* (930) 1500 | *1700* (930) 1500 | *1700* (930) 1500 | *1900* (1130) 1500 | DA (H) RVR |
| 6 % | *1550* (780) 1500 | *1550* (780) 1500 | *1550* (780) 1500 | *1550* (780) 1500 | *1740* (970) 1500 | DA (H) RVR |
| 6.5 % | *1420* (650) 1500 | *1420* (650) 1500 | *1420* (650) 1500 | *1420* (650) 1500 | *1590* (820) 1500 | DA (H) RVR |
| 7 % | *1290* (520) 1500 | *1290* (520) 1500 | *1290* (520) 1500 | *1290* (520) 1500 | *1440* (670) 1500 | DA (H) RVR |
| 7.5 % | *1170* (400) 1400 | *1170* (400) 1400 | *1170* (400) 1400 | *1170* (400) 1400 | *1310* (540) 1500 | DA (H) RVR |
| 8 % | *1070* (300) 900 | *1070* (300) 900 | *1070* (300) 900 | *1070* (300) 900 | *1190* (420) 1500 | DA (H) RVR |

**MINIMA ILS CAT C**

| IAS (kt) / Pente API *Missed APCH slope* | 111 - 120 | 121 - 130 | 131 - 140 | 141 - 150 | 151 - 160 | DA (H) (ft) RVR (m) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.5 % | *2920* (2150) 2400 | *2920* (2150) 2400 | *2920* (2150) 2400 | *3240* (2470) 2400 | *3240* (2470) 2400 | DA (H) RVR |
| 3 % | *2670* (1900) 2400 | *2670* (1900) 2400 | *2670* (1900) 2400 | *2970* (2200) 2400 | *2970* (2200) 2400 | DA (H) RVR |
| 3.5 % | *2450* (1680) 2400 | *2450* (1680) 2400 | *2450* (1680) 2400 | *2720* (1950) 2400 | *2720* (1950) 2400 | DA (H) RVR |
| 4 % | *2240* (1470) 2400 | *2240* (1470) 2400 | *2240* (1470) 2400 | *2490* (1720) 2400 | *2490* (1720) 2400 | DA (H) RVR |
| 4.5 % | *2050* (1280) 2400 | *2050* (1280) 2400 | *2050* (1280) 2400 | *2290* (1520) 2400 | *2290* (1520) 2400 | DA (H) RVR |
| 5 % | *1880* (1110) 2400 | *1880* (1110) 2400 | *1880* (1110) 2400 | *2100* (1330) 2400 | *2100* (1330) 2400 | DA (H) RVR |
| 5.5 % | *1720* (950) 2400 | *1720* (950) 2400 | *1720* (950) 2400 | *1920* (1150) 2400 | *1920* (1150) 2400 | DA (H) RVR |
| 6 % | *1570* (800) 2400 | *1570* (800) 2400 | *1570* (800) 2400 | *1750* (980) 2400 | *1750* (980) 2400 | DA (H) RVR |
| 6.5 % | *1430* (660) 2400 | *1430* (660) 2400 | *1430* (660) 2400 | *1600* (830) 2400 | *1600* (830) 2400 | DA (H) RVR |
| 7 % | *1300* (530) 2000 | *1300* (530) 2000 | *1300* (530) 2000 | *1460* (690) 2400 | *1460* (690) 2400 | DA (H) RVR |
| 7.5 % | *1180* (410) 1500 | *1180* (410) 1500 | *1180* (410) 1500 | *1330* (560) 2100 | *1330* (560) 2100 | DA (H) RVR |
| 8 % | *1070* (300) 900 | *1070* (300) 900 | *1070* (300) 900 | *1200* (430) 1600 | *1200* (430) 1600 | DA (H) RVR |

**MINIMA LOC CAT A, B, C**

| Pente API *Missed APCH slope* | CAT | ***MDA*** (H) (ft) | RVR (m) |
|---|---|---|---|
| 2.5 % ≤ API < 3 % | A | ***3510*** (2740) | 5000 |
| | B | ***3510*** (2740) | 5000 |
| | C | ***3520*** (2760) | 5000 |
| 3 % ≤ API < 4 % | A | ***3220*** (2450) | 5000 |
| | B | ***3220*** (2450) | 5000 |
| | C | ***3240*** (2470) | 5000 |
| 4 % ≤ API < 5 % | A | ***2640*** (1870) | 5000 |
| | B | ***2640*** (1870) | 5000 |
| | C | ***2660*** (1890) | 5000 |
| API ≥ 5 % | A | ***2100*** (1340) | 5000 |
| | B | ***2100*** (1340) | 5000 |
| | C | ***2120*** (1350) | 5000 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# CHAMBERY AIX LES BAINS

CAT A B C
*ALT AD : 779,* ***DTHR : 769 (28 hPa)***

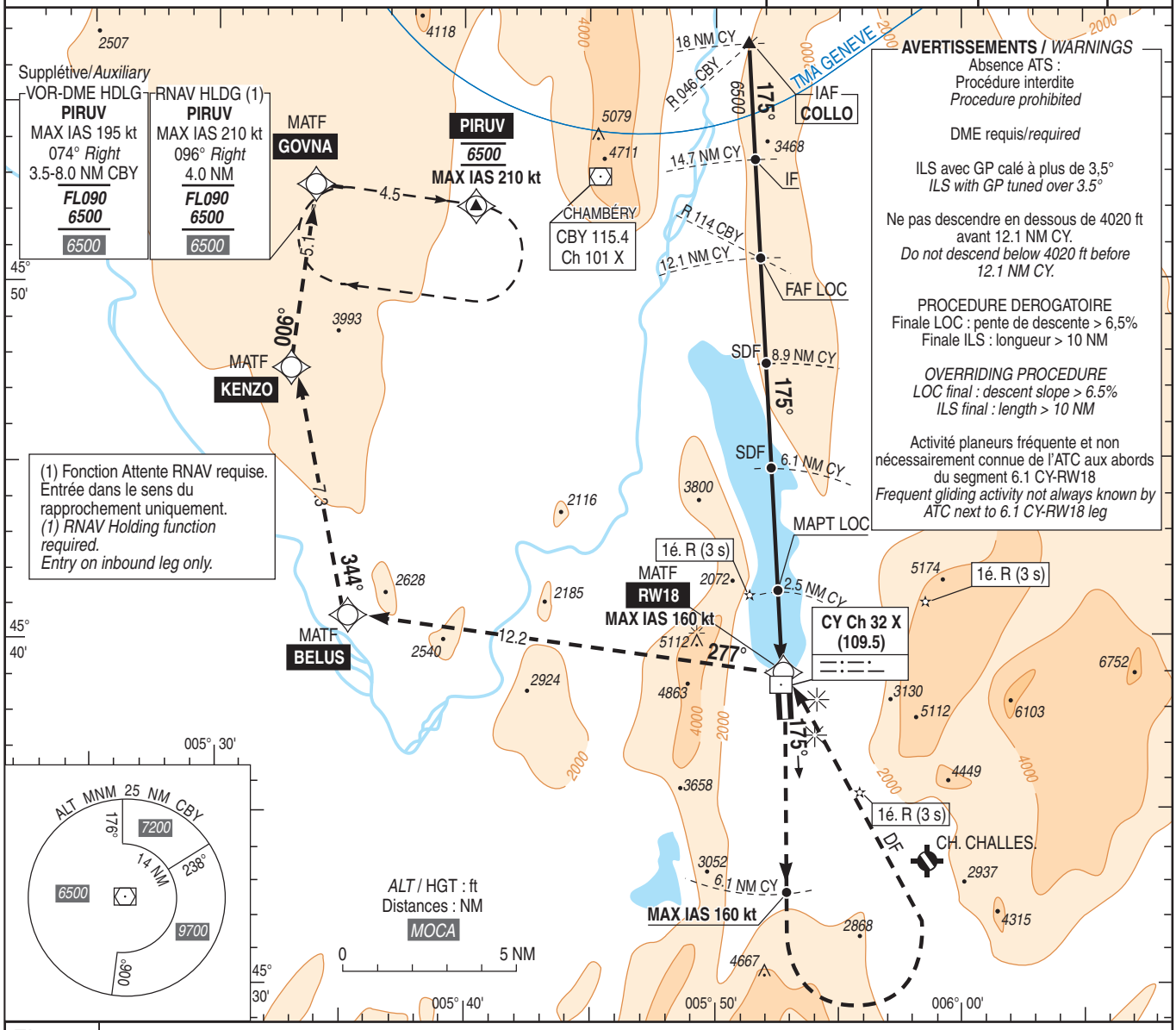
ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 18

**ATIS** CHAMBERY : 127.100
**APP :** CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
**TWR :** CHAMBERY Tour/*Tower* 118.305

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*

**ILS - DME**
**CY 109.5**
RDH : 46

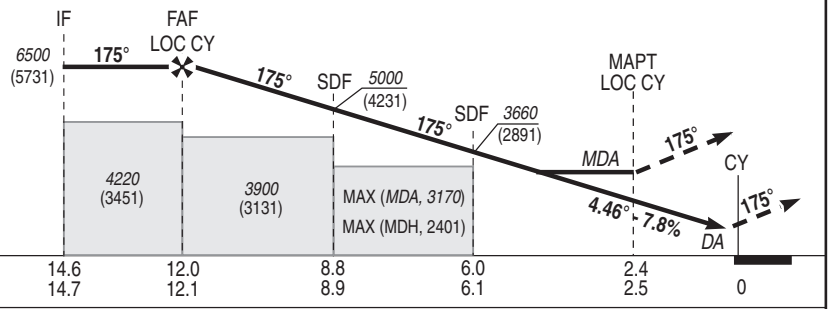
VAR
2°E
(2020)




*TA : 6500*

API : Monter **dans l'axe**. A **6.1 NM CY**, tourner à **gauche** direct vers **RW18 (inclinaison 20°, MAX IAS 160 kt)**. Poursuivre vers **BELUS, KENZO, GOVNA** puis **PIRUV (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***6500*** (5731) pour intégrer l'attente. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***6.1 NM CY****, turn* ***left*** *direct to* ***RW18 (bank angle 20°, MAX IAS 160 kt)****. Continue towards* ***BELUS, KENZO, GOVNA*** *then* ***PIRUV (MAX IAS 210 kt)*** *climbing up to* ***6500*** *(5731) to enter the holding pattern.*
*Acceleration segment not calculated.*




MNM AD : Voir/*See* AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS LOC MINIMA — REF HGT : *ALT DTHR*

| DME CY | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
| *ALT* | *5983* | *5509* | *5035* | *4561* | *4087* | *3613* | *3139* | *2665* |
| (HGT) | (5214) | (4740) | (4266) | (3792) | (3318) | (2844) | (2370) | (1896) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 12 NM | 10 min 17 | 8 min 28 | 7 min 12 | 6 min 16 | 5 min 32 | 4 min 58 | 4 min 30 |
| FAF - MAPT | 9.6 NM | 8 min 14 | 6 min 47 | 5 min 46 | 5 min 00 | 4 min 26 | 3 min 58 | 3 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 555 | 670 | 790 | 910 | 1025 | 1145 | 1265 |



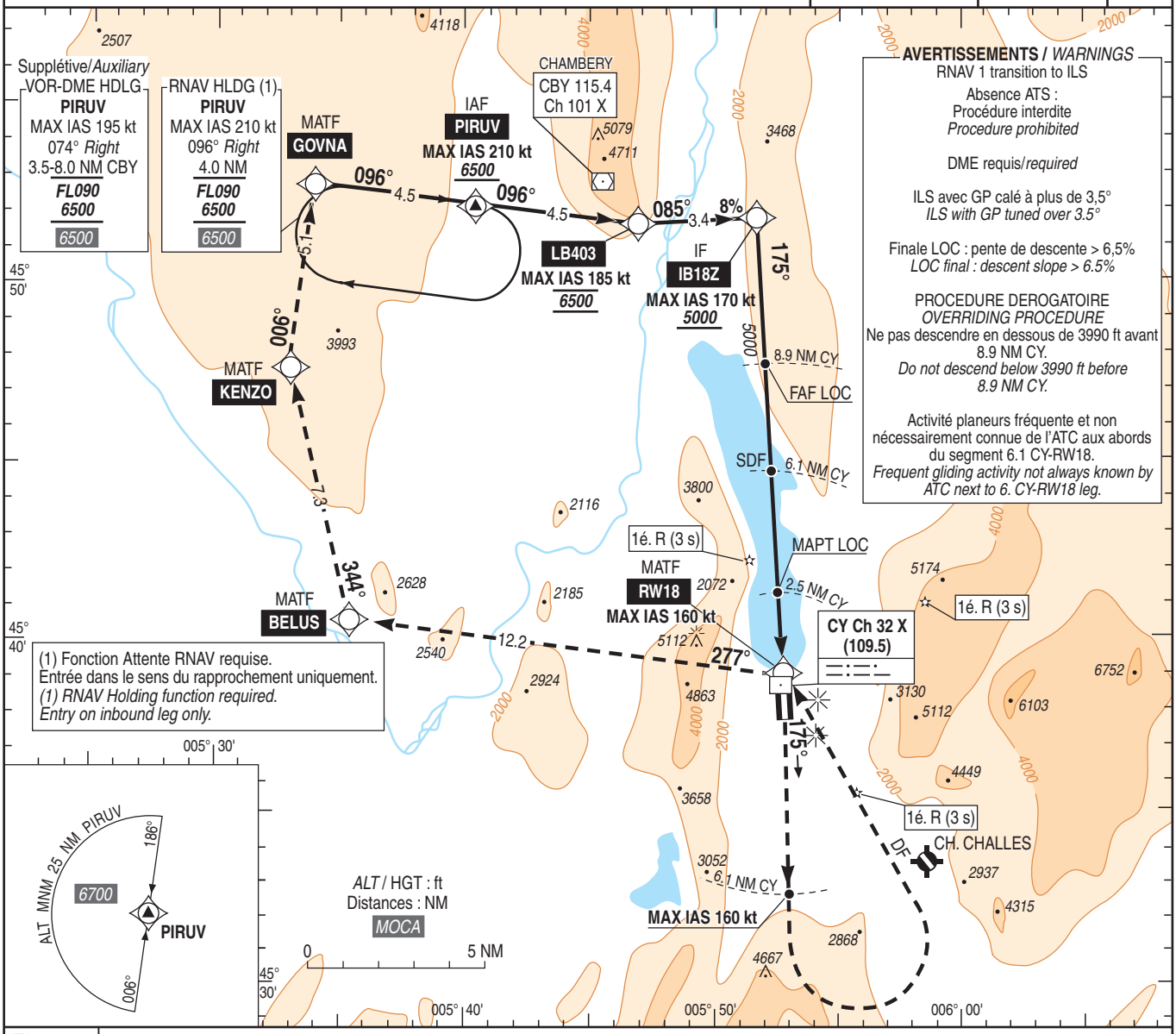
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 779,* ***DTHR : 769 (28 hPa)***

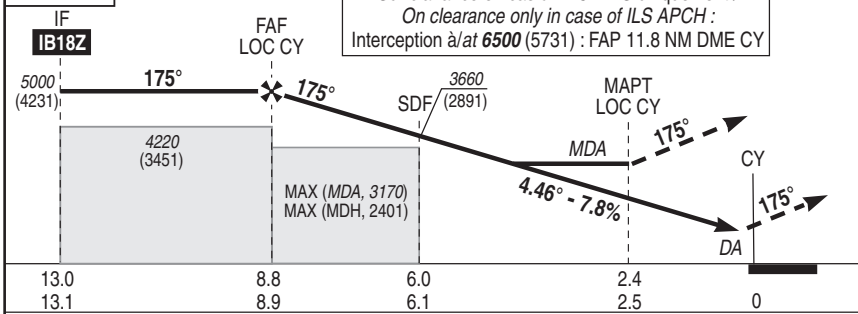
## CHAMBERY AIX LES BAINS
ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 18

**ATIS** CHAMBERY : 127.100
**APP** : CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
**TWR** : CHAMBERY Tour/*Tower* 118.305

| RNAV 1 GNSS seulement/*only* | ILS - DME CY 109.5 RDH : 46 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 6500*




Sur clairance en cas d'APCH ILS uniquement /
*On clearance only in case of ILS APCH :*
Interception à/*at* ***6500*** (5731) : FAP 11.8 NM DME CY

API : Monter **dans l'axe**. A **6.1 NM CY**, tourner à **gauche** direct vers **RW18 (inclinaison 20°, MAX IAS 160 kt)**. Poursuivre vers **BELUS, KENZO, GOVNA** puis **PIRUV (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***6500*** (5731) pour intégrer l'attente. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***6.1 NM CY****, turn* ***left*** *direct to* ***RW18 (bank angle 20°, MAX IAS 160 kt)****. Continue towards* ***BELUS, KENZO, GOVNA*** *then* ***PIRUV (MAX IAS 210 kt)*** *climbing up to* ***6500*** *(5731) to enter the holding pattern. Acceleration segment not calculated.*

MNM AD : Voir/*See* AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS LOC MINIMA — REF HGT : *ALT DTHR*

**DME CY**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***4561*** | ***4087*** | ***3613*** | ***3139*** | ***2665*** |
| (HGT) | (3792) | (3318) | (2844) | (2370) | (1896) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 8.8 NM | 7 min 33 | 6 min 13 | 5 min 17 | 4 min 35 | 4 min 04 | 3 min 38 | 3 min 18 |
| FAF - MAPT | 6.4 NM | 5 min 29 | 4 min 31 | 3 min 50 | 3 min 20 | 2 min 57 | 2 min 39 | 2 min 24 |
| VSP (ft/min) | | 555 | 670 | 790 | 910 | 1025 | 1145 | 1265 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 779,* ***DTHR : 769 (28 hPa)***

Réservé aux exploitants munis d'une approbation, voir ENR 1.5
*Reserved to operators holding an approval, see ENR 1.5*

## CHAMBERY AIX LES BAINS

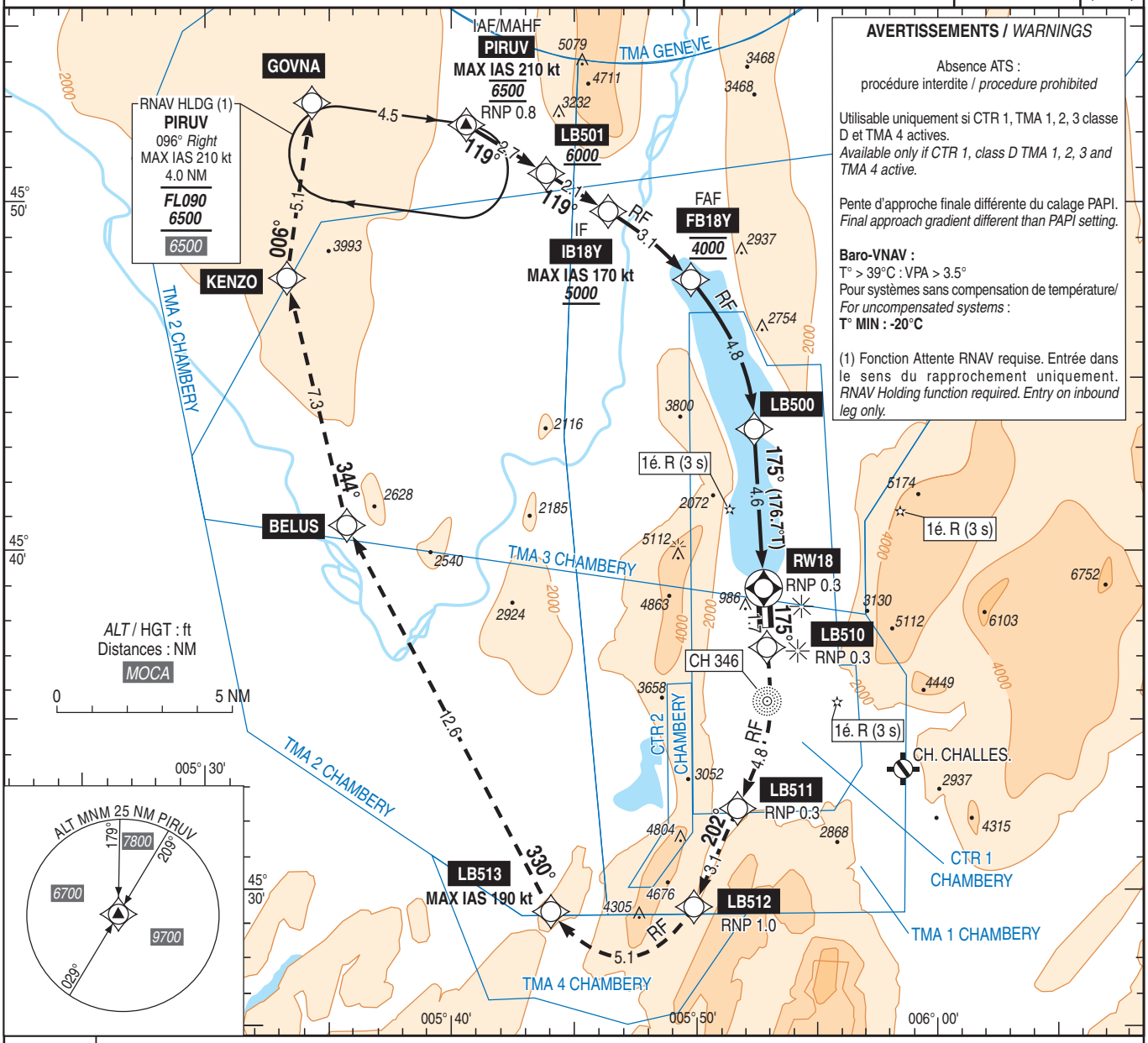
**RNP** Y RWY 18 (AR)

**ATIS** CHAMBERY 127.100
**APP :** CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
**TWR :** CHAMBERY Tour/*Tower* 118.300

**RNP AR APCH**
API / *Missed approach* RNP < 1.0

TCH : 49

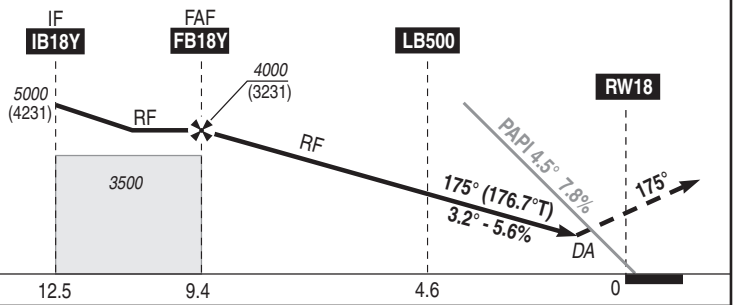
VAR 2° E (2020)




*TA : 6500*

API : Monter vers **LB510** en montée vers ***6500*** (5731) puis virer **à droite** vers **LB511**, puis vers **LB512** et virer **à droite** vers **LB513 (MAX IAS 190 kt).** Ensuite **BELUS**, **KENZO**, **GOVNA** et **PIRUV (MAX IAS 210 kt)** pour intégrer l'attente.

*Missed APCH : Climb to* ***LB510*** *climbing to* ***6500*** *(5731) then turn* ***right*** *to* ***LB511****, then* ***LB512*** *and turn* ***right*** *to* ***LB513 (MAX IAS 190 kt).*** *Then* ***BELUS****,* ***KENZO****,* ***GOVNA*** *and* ***PIRUV (MAX IAS 210 kt)*** *to enter the holding.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | RNP 0.3 API 4.5 % | | | RNP 0.3 API 5% | | | RNP 0.3 API 5.5% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1360*** (590) | 1500 | 590 | ***1180*** (410) | 1500 | 402 | ***1060*** (290) | 900 | 288 |
| B | ***1390*** (620) | 1500 | 615 | ***1200*** (430) | 1500 | 428 | ***1090*** (320) | 1000 | 315 |
| C | ***1410*** (650) | 2400 | 641 | ***1230*** (460) | 1700 | 454 | ***1120*** (350) | 1200 | 342 |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

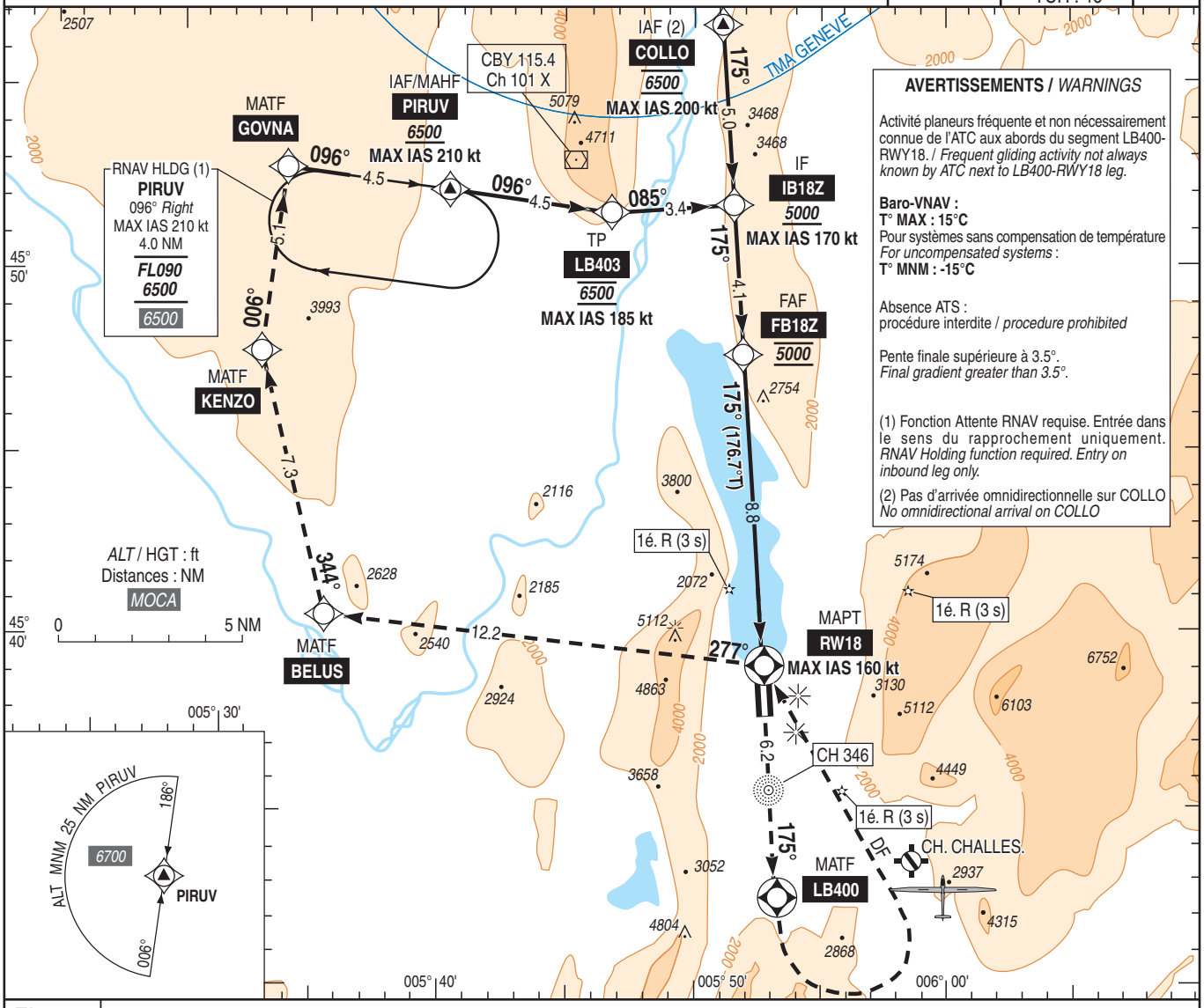
# CHAMBERY AIX LES BAINS

CAT A B C
*ALT AD : 779,* ***DTHR : 769 (28 hPa)***

**RNP** Z RWY 18

**ATIS** CHAMBERY 127.100
**APP :** CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
**TWR :** CHAMBERY Tour/*Tower* 118.300

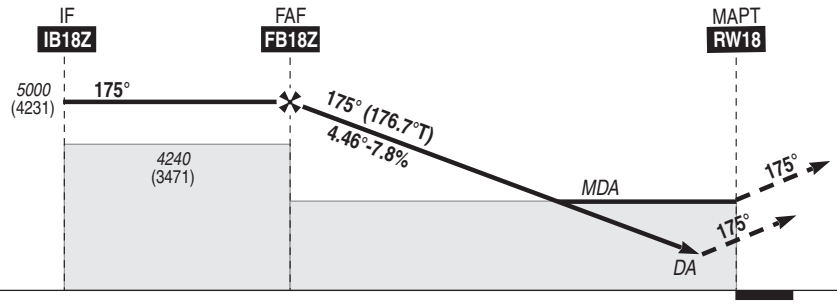
| RNP APCH | EGNOS Ch 63789 E18A TCH : 46 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 6500*

API : Monter vers **LB400**, puis tourner à **gauche** direct vers **RW18 (MAX IAS 160 kt)**. Poursuivre vers **BELUS**, **KENZO**, **GOVNA** puis **PIRUV (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***6500*** (5731) pour intégrer l'attente. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb towards* ***LB400****, then turn* ***left*** *direct to* ***RW18 (MAX IAS 160 kt)****. Continue towards* ***BELUS****,* ***KENZO****,* ***GOVNA*** *then* ***PIRUV (MAX IAS 210 kt)*** *climbing to* ***6500*** *(5731) to enter the holding pattern. Acceleration level not studied.*




MNM AD : voir / *see* AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Z MINIMA 01 et 02 — REF HGT : *ALT DTHR*

| DIST RW18 NM | 8 | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***4605*** (3836) | ***4135*** (3366) | ***3660*** (2891) | ***3185*** (2416) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - DTHR | 8.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 33 | 6 min 13 | 5 min 17 | 4 min 35 | 4 min 04 | 3 min 38 | 3 min 18 |
| VSP (ft/min) | | 555 | 670 | 790 | 910 | 1025 | 1145 | 1265 |



© SIA

**CONSIGNES**
*Instructions*

**CHAMBERY** AIX LES BAINS

## MINIMA LPV

Les MNM LPV RWY18 ci-dessous sont déterminés en fonction des deux paramètres suivants :

a) Vitesse indiquée retenue en approche interrompue (compatible avec une inclinaison de 15°).

b) Pente minimale de montée en approche interrompue (pente géométrique moyenne à respecter tout le long de la trajectoire entre le début de montée et 5000ft AMSL en tenant compte de l'inclinaison de 15° pendant les virages).

A partir de ces valeurs il appartient aux exploitants de déterminer les minimums opérationnels utilisables par leurs équipages.

NOTA : les valeurs de ces tableaux ne permettent pas d'interpolations.

*The LPV RWY18 minima below are determined according to the two following parameters :*

*a) Indicated airspeed (IAS) adopted in missed approach (compatible with a bank turn of 15°).*

*b) Minimum climb gradient in missed approach (average geometrical slope to respect during all the trajectory from the beginning of climbing to 5000ft AMSL, taking into account the gradient of 15° during turns.*

*From these values it is up to the operators to determine the valid operating minima for their crew.*

*NOTA : the values in these charts do not allow any interpolation.*

### MINIMA LPV CAT A, B

| Pente API / *Missed APCH slope* — IAS (kt) | < ou = 110 | 111 - 120 | 121 - 130 | 131 - 140 | 141 - 150 | DA (H) (ft)<br>RVR (m) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.5% | *2660* (1890)<br>1500 | *2880* (2110)<br>1500 | *2900* (2130)<br>1500 | *3060* (2290)<br>1500 | *3320* (2550)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 3% | *2430* (1660)<br>1500 | *2630* (1860)<br>1500 | *2650* (1880)<br>1500 | *2790* (2020)<br>1500 | *2990* (2220)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 3.5% | *2230* (1460)<br>1500 | *2410* (1640)<br>1500 | *2430* (1660)<br>1500 | *2540* (1770)<br>1500 | *2700* (1930)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 4% | *2040* (1270)<br>1500 | *2210* (1440)<br>1500 | *2220* (1450)<br>1500 | *2310* (1540)<br>1500 | *2420* (1660)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 4.5% | *1860* (1090)<br>1500 | *2020* (1250)<br>1500 | *2040* (1270)<br>1500 | *2100* (1330)<br>1500 | *2180* (1410)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 5% | *1700* (930)<br>1500 | *1850* (1080)<br>1500 | *1860* (1090)<br>1500 | *1910* (1140)<br>1500 | *1950* (1180)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 5.5% | *1550* (780)<br>1500 | *1690* (920)<br>1500 | *1700* (930)<br>1500 | *1740* (970)<br>1500 | *1740* (970)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 6% | *1410* (640)<br>1500 | *1550* (780)<br>1500 | *1550* (780)<br>1500 | *1570* (800)<br>1500 | *1570* (800)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 6.5% | *1280* (520)<br>1500 | *1410* (640)<br>1500 | *1420* (650)<br>1500 | *1420* (650)<br>1500 | *1420* (650)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 7% | *1160* (400)<br>1400 | *1280* (510)<br>1500 | *1290* (520)<br>1500 | *1290* (520)<br>1500 | *1290* (520)<br>1500 | DA (H)<br>RVR |
| 7.5% | *1070* (300)<br>900 | *1160* (390)<br>1400 | *1170* (400)<br>1400 | *1170* (400)<br>1400 | *1170* (400)<br>1400 | DA (H)<br>RVR |
| 8% | *1070* (300)<br>900 | *1070* (300)<br>900 | *1070* (300)<br>900 | *1070* (300)<br>900 | *1070* (300)<br>900 | DA (H)<br>RVR |

### MINIMA LPV CAT C

| Pente API / *Missed APCH slope* — IAS (kt) | 111 - 120 | 121 - 130 | 131 - 140 | 141 - 150 | 151 - 160 | DA (H) (ft)<br>RVR (m) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.5% | *2890* (2120)<br>5000 | *2910* (2140)<br>5000 | *3070* (2300)<br>5000 | *3330* (2570)<br>5000 | *3340* (2570)<br>5000 | DA (H)<br>RVR |
| 3% | *2650* (1880)<br>5000 | *2670* (1900)<br>5000 | *2800* (2030)<br>5000 | *3010* (2240)<br>5000 | *3050* (2280)<br>5000 | DA (H)<br>RVR |
| 3.5% | *2430* (1660)<br>5000 | *2440* (1670)<br>5000 | *2550* (1780)<br>5000 | *2710* (1940)<br>5000 | *2780* (2020)<br>5000 | DA (H)<br>RVR |
| 4% | *2220* (1460)<br>5000 | *2240* (1470)<br>5000 | *2330* (1560)<br>5000 | *2440* (1670)<br>5000 | *2540* (1770)<br>5000 | DA (H)<br>RVR |
| 4.5% | *2040* (1270)<br>5000 | *2050* (1280)<br>5000 | *2120* (1350)<br>5000 | *2190* (1420)<br>5000 | *2320* (1550)<br>5000 | DA (H)<br>RVR |
| 5% | *1870* (1100)<br>4400 | *1880* (1110)<br>4900 | *1930* (1160)<br>4900 | *1960* (1190)<br>4900 | *2120* (1350)<br>5000 | DA (H)<br>RVR |
| 5.5% | *1710* (940)<br>3900 | *1720* (950)<br>3900 | *1750* (980)<br>4100 | *1750* (980)<br>4100 | *1930* (1160)<br>4900 | DA (H)<br>RVR |
| 6% | *1560* (790)<br>3200 | *1570* (800)<br>3200 | *1590* (820)<br>3400 | *1590* (820)<br>3400 | *1750* (980)<br>4100 | DA (H)<br>RVR |
| 6.5% | *1420* (650)<br>2600 | *1430* (660)<br>2600 | *1440* (670)<br>2700 | *1440* (670)<br>2700 | *1590* (820)<br>3400 | DA (H)<br>RVR |
| 7% | *1300* (530)<br>2000 | *1300* (530)<br>2000 | *1300* (530)<br>2000 | *1300* (530)<br>2000 | *1440* (670)<br>2700 | DA (H)<br>RVR |
| 7.5% | *1180* (410)<br>1500 | *1180* (410)<br>1500 | *1180* (410)<br>1500 | *1180* (410)<br>1500 | *1300* (530)<br>2000 | DA (H)<br>RVR |
| 8% | *1070* (300)<br>900 | *1070* (300)<br>900 | *1070* (300)<br>900 | *1070* (300)<br>900 | *1160* (390)<br>1400 | DA (H)<br>RVR |



© **SIA**

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 779,* ***DTHR : 769 (28 hPa)***

**CHAMBERY** AIX LES BAINS

**RNP** Z RWY 18

## MINIMA LNAV et/*and* LNAV-VNAV

Note : Les valeurs dans ces tableaux ne permettent pas d'interpolations.
*The values in these charts do not allow any interpolation.*

MNM AD : Distances verticales en pieds, RVR en mètres.
*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

| MINIMA LNAV | | | |
|---|---|---|---|
| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***MDA*** (H) | RVR |
| 2.5 % | A | ***4180*** (3410) | 5000 |
| | B | ***4200*** (3430) | |
| | C | ***4240*** (3470) | |
| 3 % | A | ***3930*** (3160) | 5000 |
| | B | ***3960*** (3190) | |
| | C | ***4000*** (3230) | |
| 3.5 % | A | ***3680*** (2910) | 5000 |
| | B | ***3710*** (2940) | |
| | C | ***3760*** (2990) | |
| 4 % | A | ***3430*** (2660) | 5000 |
| | B | ***3470*** (2700) | |
| | C | ***3520*** (2750) | |
| 4.5 % | A | ***3180*** (2410) | 5000 |
| | B | ***3220*** (2450) | |
| | C | ***3280*** (2510) | |
| 5 % | A | ***3010*** (2240) | 5000 |
| | B | ***3010*** (2240) | |
| | C | ***3040*** (2270) | |

| MINIMA LNAV-VNAV | | | |
|---|---|---|---|
| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR |
| 2.5 % | A | ***3550*** (2780) | 5000 |
| | B | ***3570*** (2800) | |
| | C | ***3620*** (2850) | |
| 3 % | A | ***3240*** (2470) | 5000 |
| | B | ***3270*** (2500) | |
| | C | ***3320*** (2550) | |
| 3.5 % | A | ***2970*** (2200) | 5000 |
| | B | ***2990*** (2220) | |
| | C | ***3040*** (2270) | |
| 4 % | A | ***2710*** (1940) | 5000 |
| | B | ***2740*** (1970) | |
| | C | ***2790*** (2020) | |
| 4.5 % | A | ***2480*** (1710) | 5000 |
| | B | ***2510*** (1740) | |
| | C | ***2560*** (1790) | |
| 5 % | A | ***2390*** (1620) | 5000 |
| | B | ***2390*** (1620) | |
| | C | ***2400*** (1630) | |



© **SIA**

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

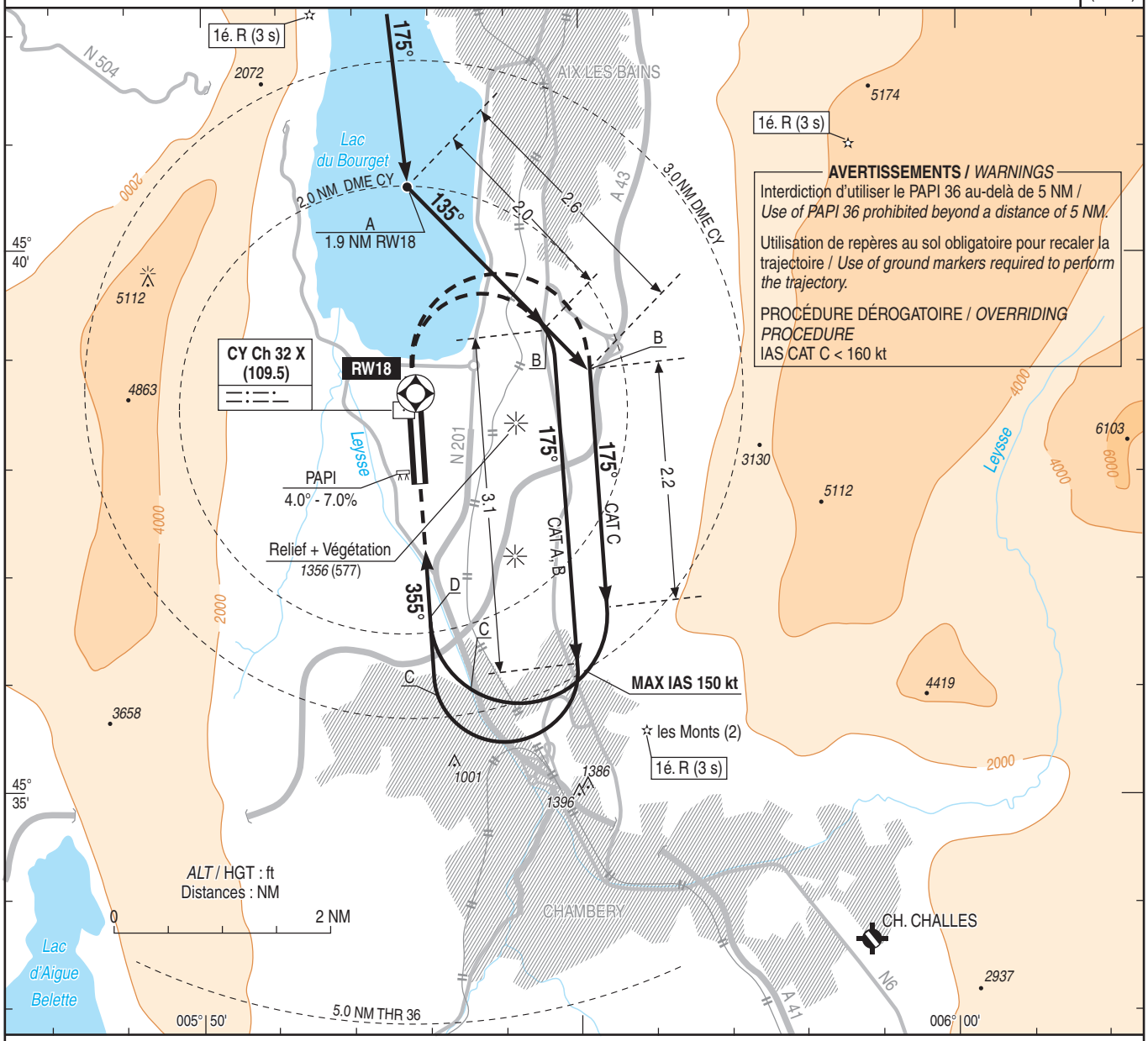
***ALT AD : 779 (28 hPa)**, DTHR : 778*

**CHAMBERY** AIX LES BAINS

VPT RWY 36

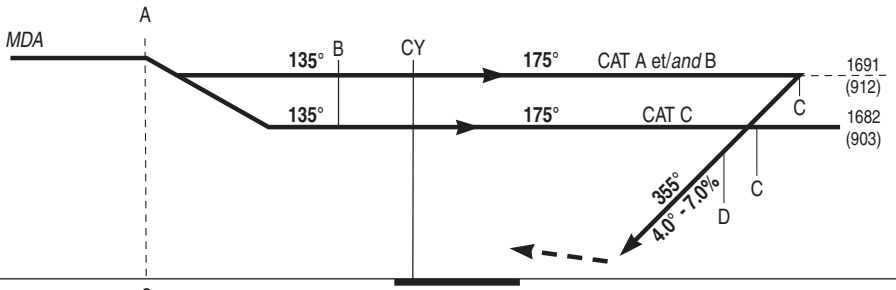
**ATIS** CHAMBERY 127.100
**APP :** CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205
**TWR :** CHAMBERY Tour/*Tower* 118.305

VAR 2° E (2020)




En cas d'atterrissage manqué, tourner à droite en fin de piste pour rejoindre le point B pour une nouvelle présentation.

*In case of missed landing, turn right at the end of RWY to join point B for a new attempt.*




DME CY (NM) 2 0
RW18 (NM) 1.9 0.1

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

| CAT | VPT ILS | | VPT LOC ou/*or* VPT RNP Z | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C | (1) | 3000 | (1) | 5000 |

Observations / Remarks :
(1) MDA = *1880* ou MDA de la procédure directe (le plus élevé des deux)
*MDA = 1880 or MDA of direct procedure (whichever is higher)*
(2) CAT C : Interdite de nuit si phare de danger hors service.
*Prohibited at night if hazard beacon U/S.*
Pente PAPI / PAPI slope : 4.0°



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLC - CLERMONT FERRAND AUVERGNE

**AD 2 LFLC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°47'10"N 003°09'45"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY 26 et TWY C3. | RWY 26 and TWY C3 intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6.7 km E CLERMONT FERRAND | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1092 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 164 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.0876°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.124°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE EXPLOITATION AEROPORT CLERMONT-FERRAND AUVERGNE | |
| | Adresse / *Address* | 1 rue Adrienne Bolland 63510 AULNAT<br>www.clermont-aeroport.com | |
| | Telephone | Accueil/Reception : +33 4 73 62 71 00<br>De/From 0430 à/to 2130 - Opérations : +33 4 73 62 71 23<br>De/From 2130 à/to 0430 - PCS : +33 4 73 62 70 40<br>Terminal affaire/Business Terminal : +33 4 73 62 73 62 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | SITA : CFEAPXH | |
| | AFS | LFLCYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | fbo@aeroport-clermont.fr (Business terminal)<br>operations@aeroport-clermont.fr (Commercial Terminal) | |

**AD 2 LFLC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-DIM : 0430-2130 | MON-SUN : 0430-2130 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes : NIL<br>Pour les demandes particulières : +33 9 70 27 33 56<br>Police : LUN-DIM : 0730-1830<br>+33 4 73 92 04 08 - FAX +33 4 73 61 05 75<br>Urgence commandement : +33 6 83 39 83 77<br>Permanence régionale H24: +33 4 72 84 25 16. | Customs : NIL<br>Special request: +33 9 70 27 33 56<br>Police: MON-SUN: 0730-1830<br>+33 4 73 92 04 08 - FAX +33 4 73 61 05 75<br>Command emergency: +33 6 83 39 83 77<br>Regional duty H24: +33 4 72 84 25 16. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL. | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | BORDEAUX |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL. | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H 24 | |
| 7 | ATS | H24<br>TEL : 04 73 62 72 20 (Numéro accessible à ces horaires : LUN-VEN sauf JF, 0800-1100, 1300-1600) - E-mail : sna-ce-clermont-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr | H24<br>TEL: 04 73 62 72 20 (Number available : MON-FRI except public HOL, 0800-1100, 1300-1600) - E-mail: sna-ce-clermont-temps-reel@aviation-civile.gouv.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0500-2100 : JET-A1 et JET-A1 SAF<br>STATION AUTONOME : AVGAS 100LL et JET-A1 : H 24 (Accès : voir AD 20.3.1)<br>TEL : +33 4 73 62 71 15 - E-MAIL : avitaillement@aeroport-clermont.fr | 0500-2100 : JET-A1 and JET-A1 SAF<br>SELF SERVICE STATION : AVGAS 100LL and JET-A1 : H 24 (Access : see AD 20.3.1)<br>TEL : +33 4 73 62 71 15 - E-MAIL : avitaillement@aeroport-clermont.fr |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Assuré O/R PN 48 HR auprès de la SEACFA. | Provided O/R PN 48 HR to SEACFA. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | En fonction des HOR des vols commerciaux réguliers et avec PPR 7 jours pour mise en place de mesures de sûreté exceptionnelles<br>Sûreté PAF : +33 6 77 48 22 52 | According to scheduled commercial flights SKED and with PPR 7 days before in order to set up exceptional safety facilities<br>PAF security: +33 6 77 48 22 52 |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré par la SEACFA | Provided by SEACFA |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 0600-2330. | GRF (Global Reporting Format) : 0600-2330. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLC.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention et de traction<br>0700-1000 et 1200-1600<br>Non assuré les SAM, DIM et JF<br>TEL : +33 4 73 73 33 43<br>info@cfe-petit-clasquin.com | Modern handling and hauling facilities<br>0700-1000 and 1200-1600<br>Not provided on SAT, SUN and HOL<br>TEL : +33 4 73 73 33 43<br>info@cfe-petit-clasquin.com |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : Marque TOTAL ENERGIES : 100LL - JET A1 - TR.0 (MIL) - SAF<br>Lubrifiants : NIL.<br>Paiement : Carte Total Energies pour la station autonome. | Fuel grades : TOTAL ENERGIES : 100LL - JET A1 - TR.0 (MIL) - SAF<br>Oil : NIL<br>Payment : Total Energies card for self service station |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Stock : JET A1 : 210 m3 - SAF : 100 m3 - AVGAS 100LL : 20 m3<br>Débit 40 m3/h.<br>Camions : JET A1 : 40 m3 - JET A1 SAF : 40 m3. | Stock : JET A1 : 210 m3 - SAF : 100 m3 - AVGAS 100LL : 20 m3<br>Flow : 40 m3/h.<br>Trucks : JET A1 : 40 m3 - JET A1 SAF : 40 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 dégivreuse 3000 litres dégivrant Glycol type II 75/25<br>2 dégivreuses de 3000 litres dégivrant Glycol type I 50/50 Type II 75/25<br>Produit ABAX DE-950 et ECOWING AD-2 - capacité stock : 25000 litres | 1 Glycol 75/25 type II de-icer 3000 liters<br>2 Glycol 50/50 type I and 75/25 type II de-icer 3000 liters<br>Product ABAX DE-950 and ECOWING AD-2 - stock capacity: 25000 liters |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Toutes réparations pour ACFT MIL à l'Atelier Industriel de l'Aéronautique (AIA).<br>L'obtention d'un PPR 48HR est obligatoire pour tout aéronef à destination de l'AIA. Envoyez vos demandes à :<br>aia-clermont-ferrand-escale.dv.fct@intradef.gouv.fr ou +33 4 73 42 41 21<br>Horaires de l'escale AIA :<br>LUN-JEU : 0618-1506, VEN : 0618-1306.<br>En dehors de ces horaires l'accueil sera possible par l'équipe incendie uniquement. +33 4 73 42 44 18 / 122.100 MHz | All repairs for MIL ACFT in the Atelier Industriel de l'Aéronautique (AIA).<br>Obtain a PPR 48HR for all ACFT with AIA destination.<br>Send enqueries to:<br>aia-clermont-ferrand-escale.dv.fct@intradef.gouv.fr or +33 4 73 42 41 21<br>AIA facilities SKED:<br>MON-THU: 0618-1506, FRI: 0618-1306.<br>Outside these SKED, possible reception by RFFS team only. +33 4 73 42 44 18 / 122.100 MHz |
| 7 | Observations / *Remarks* | L'assistance est obligatoire pour les avions dont la MTOW est supérieure à 3 tonnes, vols affaires ou vols commerciaux.<br>Pour les vols d'aviation affaires la demande d'assistance doit être réalisée prioritairement sur le site https://cy.myhandlingsoftware.com ou envoyée au terminal affaires à l'adresse : fbo@aeroport-clermont.fr ou TEL : +33 4 73 62 73 62.<br>Pour les vols commerciaux hors vols affaires la demande d'assistance sera adressée à schedule@aeroport-clermont.fr.<br>ASU ppm - 42 psi(g) conformément au standard IATA<br>GPU Guinault GA100 - 100 kva 400Hz/ 28 Vdc | Handling is mandatory for aircraft with MTOW greater than 3 tons, private or commercial.<br>Business commercial handling must be made a priority online at the following adress: https://cy.myhandlingsoftware.com or forwarded to business terminal at: fbo@aeroport-clermont.fr or TEL : +33 4 73 62 73 62.<br>Non business commercial handling request must be forwarded to schedule@aeroport-clermont.fr.<br>ASU ppm - 42 psi(g) in conformity with IATA standard<br>GPU Guinault GA100 - 100 kva 400Hz/ 28 Vdc |

**AD 2 LFLC.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A AULNAT et CLERMONT FERRAND. | In AULNAT and CLERMONT FERRAND. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aérodrome | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autobus, taxis, voitures de location, train | Busses, taxis, car rental, train |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | SAMU. Hôpitaux et cliniques à CLERMONT FERRAND<br>CHU TEL 15 | SAMU. Public and private hospitals in CLERMONT FERRAND<br>CHU TEL 15 |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Point argent par carte bancaire<br>Boîte aux lettres | Cash dispenser by credit card<br>Letter box |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLC.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 véhicules d'intervention mousse dont 2 de 9000 L + 250 kg de poudre, 1 de 6500 L + 250 kg de poudre.<br>Emulseur type B. | 3 foam trucks listed as two with 9000 L + 250 kg of foam, one with 6500 L + 250 kg of foam.<br>Foam forming liquid type B. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Selon procédures aéroport.<br>TEL : +33 4 73 62 70 40. | According to airport authorities procedures.<br>TEL: +33 4 73 62 70 40. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 LUN-DIM 0600-2200<br>En dehors de ces HOR :<br>Niveau 5 à 7 possible sur PPR 24 HR<br>Niveau RFFS maintenu jusqu'à l'arrivée du dernier vol programmé. | Level 7 MON-SUN 0600-2200<br>Outside these SKED :<br>Level 5 to 7 possible with PPR 24 HR<br>RFFS level maintained until last scheduled flight arrival |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLC.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Tracteur FENDT 827 attelé à une lame de 4.25m de déneigement.<br>Tracteur FENDT 415 attelé à une lame de 3.50m de déneigement. | Tractor FENDT 827 equipped with a 4.25m skew blade.<br>Tractor FENDT 415 equipped with a 3.50m skew blade. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | RWY 08/26 - TWY C5, B, PRKG Papa, PRKG Alpha, C3, D3, PRKG Sierra, C1, C4, D4 | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Plan neige en vigueur du 1er novembre au 31 mars.<br>Déneigement et déverglaçage effectués par l'exploitant.<br>Produit déverglaçage : Acetate de potassium KAC.<br>Stock : 35000 litres. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow plan effective from November 1st to March 31st.<br>Snow clearing and de-icing applied by AD operator.<br>De-icing product : Potassium acetate KAC. Stock : 35000 liters. |

**AD 2 LFLC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | CIV : Bitume, béton.<br>Atelier Industriel de l'Aéronautique (A.I.A.) : Bitume. | CIV: Bitumen, concrete.<br>Atelier Industriel de l'Aéronautique (A.I.A.): Bitumen. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Postes P1 / P50 : 90 R/C/W/T<br>Postes P2 / P3 / P4 / P5 / P6 / S2 / S3 : 57 R/C/W/T<br>Postes S4 à S18 : 40 F/C/W/T | Stands P1/ P50 : 90 R/C/W/T<br>Stands P2 / P3 / P4 / P5 / P6 / S2 / S3 : 57 R/C/W/T<br>Stands S4 to S18 : 40 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | B, C5, D4 : 23 m. C1 : 20 m. C3, C4, D3 : 22.5 m. T2, T3, D2 : 15 m. L, Q : 10.5 m. | B, C5, D4 : 23 m. C1 : 20 m. C3, C4, D3 : 22.5 m. T2, T3, D2 : 15 m. L, Q : 10.5 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | C1, C3, C4, C5, D2, D3, D4, Lima : bitume.<br>B : béton/bitume.<br>Québec : enherbé. | C1, C3, C4, C5, D2, D3, D4, Lima : bitumen.<br>B : concrete/bitumen.<br>Quebec : grass. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | B : 55 F/C/W/T<br>C1 : 35 F/C/W/T<br>C3 : 55 F/C/W/T<br>C4 : 26 F/C/W/T<br>C5 : 58 F/C/W/T<br>D2 : 23 R/B/W/T<br>D3 : 42 F/B/W/T<br>D4 : 45 F/B/W/T<br>T2 : 18 F/C/W/T<br>T3 : 22 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG SIERRA-PAPA | Aprons SIERRA-PAPA |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | ALT moyenne PRKG PAPA, SIERRA : 1077 ft | Mean ALT of aprons PAPA, SIERRA : 1077 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT moyenne des PRKG :<br>PRKG face à aérogare : 1077 ft.<br>PRKG Atelier Industriel de l'Aéronautique : 1070 ft. | Mean ALT of aprons:<br>Apron in front of air terminals: 1077 ft.<br>Apron Atelier Industriel de l'Aéronautique: 1070 ft. |

**AD 2 LFLC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir cartes IAC AD2 LFLC APDC | See IAC AD2 LFLC APDC |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD2 - LFLC - ADC | See chart AD2 - LFLC - ADC |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLC .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Protection de piste assurée par Wig Wag | RWY protection by Wig Wag |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLC.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT-EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLC .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>00-06-12-18 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR, APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR): 04 72 23 98 08. |

**AD 2 LFLC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 008.00 (006) | 645 x 60 | gazon / grass | 45°46'53.18"N 003°09'05.25"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1092ft |
| 19 | 188.00 (186) | 645 x 60 | gazon / grass | 45°47'13.91"N 003°09'09.18"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1083ft |
| 08 | 081.97 (081) | 3013 x 45 | 78 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 45°47'05.36"N 003°09'02.84"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1089ft |
| 26 | 261.97 (261) | 3013 x 45 | 78 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 45°47'18.96"N 003°11'20.96"E<br>( 45°47'18.32"N 003°11'14.45"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 1057ft<br>DTHR : 1058ft |
| 08L | 081.95 (081) | 909 x 50 | gazon / grass | 45°47'13.64"N 003°09'18.82"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1083ft |
| 26R | 261.95 (261) | 909 x 50 | gazon / grass | 45°47'17.75"N 003°10'00.51"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1072ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 19 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 08 | NIL | NIL | NIL | 3133 x 300 | NIL | (3) |
| 26 | NIL | NIL | NIL | 3133 x 300 | NIL | (4) |
| 08L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (5) |
| 26R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (6) |

(1) Autorisée aux ACFT de masse MAX < 5.7t avec pression pneu < 0.9 MPa.
Authorized to ACFT with a MAX weight < 5.7t and a wheel pressure < 0.9 MPa.

(2) Autorisée aux ACFT de masse MAX < 5.7t avec pression pneu < 0.9 MPa.
Authorized to ACFT with a MAX weight < 5.7t and a wheel pressure < 0.9 MPa.

(3) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste.
Steady shoulder of 7.5 m on each side of the runway.

(4) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste.
Steady shoulder of 7.5 m on each side of the runway.

(5) Autorisée aux ACFT de masse MAX < 5.7t avec pression pneu < 0.9 MPa.
Authorized to ACFT with a MAX weight < 5.7t and a wheel pressure < 0.9 MPa.

(6) Autorisée aux ACFT de masse MAX < 5.7t avec pression pneu < 0.9 MPa.
Authorized to ACFT with a MAX weight < 5.7t and a wheel pressure < 0.9 MPa.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 645 | 645 | 645 | 645 | |
| 19 | 645 | 645 | 645 | 645 | |
| 08 | 3013 | 3013 | 3013 | 3013 | |
| TWY C3 | 2109 | 2109 | 2109 | | Décollage RWY 08<br>TKOF RWY 08 |
| TWY C4 | 2823 | 2823 | 2823 | | Décollage RWY 08<br>TKOF RWY 08 |
| TWY D3 | 2105 | 2105 | 2105 | | Décollage RWY 08<br>TKOF RWY 08 |
| TWY D4 | 2828 | 2828 | 2828 | | Décollage RWY 08<br>TKOF RWY 08 |
| 26 | 3013 | 3013 | 3013 | 2870 | |
| TWY C3 | 928 | 928 | 928 | | Décollage RWY 26<br>TKOF RWY 26 |
| TWY D2 | 2197 | 2197 | 2197 | | Décollage RWY 26<br>TKOF RWY 26 |
| TWY D3 | 924 | 924 | 924 | | Décollage RWY 26<br>TKOF RWY 26 |
| 08L | 909 | 909 | 909 | 909 | |
| 26R | 909 | 909 | 909 | 909 | |

**AD 2 LFLC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08 | | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 64 ft | | 3013 | 15 m | W R | LIH/LIL (LED) |
| 26 | CAT II-III - 900 m - LIH/LIL (LED) | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 61 ft | 900 m | 3013 | 15 m | W R | LIH/LIL (LED) |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 08 | 3013 | 60 m | W / W-R / R | LIH/LIL (LED) | R | | | (1) |
| 26 | 3013 | 60 m | W / W-R / R | LIH/LIL (LED) | R | | | (2) |

(1) Interdiction d'utiliser le PAPI à une distance de plus de 5 NM du THR08. Le franchissement des obstacles n'est plus assuré au-delà.
The PAPI shall not be used at a distance of more than 5 NM from the THR08. Obstacle clearance is not guaranteed beyond the distance.
Feux simples de fin de zone de toucher des roues situés à 925 m du seuil 08
End of touchdown zone simple lights located 925 m from THR 08.

(2) Préseuil/Pre-THR: R - LIH/LIL (LED) 145 m

**AD 2 LFLC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | G: TWY C3, C5, B. Alterné vert / jaune en sortie de piste | G: TWY C3, C5, B. Alternate green / yellow on RWY edge |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | C1, C5, B, C3, L, D3, D4. | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Temps de commutation = 0 s présence ASI. | Switch-over time = 0 s ASI present. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balises rétroréfléchissantes sur C4.<br>Balisage latéral sur C1 : 1 balise rétroréfléchissante sur 2. 1 balise sur 2 lumineuse. | Retro-reflecting beacons on C4.<br>Lateral lighting on C1 : 1 out of 2 retro-reflecting. 1 out of two illuminated. |

**AD 2 LFLC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instructions TWR. | On TWR clearance. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CLERMONT**<br>45°53'29"N , 003°11'51"E - 45°51'41"N , 003°22'51"E - arc horaire de 3.5 NM de rayon centré sur 45°48'17"N , 003°21'42"E - 45°45'12"N , 003°24'05"E - 45°41'27"N , 003°14'11"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 45°47'10"N , 003°09'45"E - 45°42'03"N , 003°03'58"E - arc horaire de 20 NM de rayon centré sur 45°49'12"N , 003°30'45"E - 45°50'56"N , 003°02'09"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 45°47'10"N , 003°09'45"E - 45°53'29"N , 003°11'51"E | D | 2700ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>CLERMONT Approche (FR)<br>CLERMONT Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>CLERMONT Tour (FR)<br>CLERMONT Tower (EN) | H 24 |

**AD 2 LFLC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | CLERMONT Information (FR)<br>*CLERMONT Information (EN)* | 119.375 MHz | H24 | |
| FIS | CLERMONT Information (FR)<br>*CLERMONT Information (EN)* | 120.500 MHz | H24 | |
| FIS | CLERMONT Information (FR)<br>*CLERMONT Information (EN)* | 120.675 MHz | H24 | |
| FIS | CLERMONT Information (FR)<br>*CLERMONT Information (EN)* | 122.225 MHz | H24 | |
| FIS | CLERMONT Information (FR)<br>*CLERMONT Information (EN)* | 133.725 MHz | H24 | |
| APP | CLERMONT Approche (FR)<br>*CLERMONT Approach (EN)* | 119.375 MHz | H24 | Secteurs/Sectors CL 1 et/and 2. |
| APP | CLERMONT Approche (FR)<br>*CLERMONT Approach (EN)* | 120.500 MHz | H24 | Secteur/Sector CK. |
| APP | CLERMONT Approche (FR)<br>*CLERMONT Approach (EN)* | 120.675 MHz | H24 | Secteurs/Sectors CY 1 et/and 2. |
| APP | CLERMONT Approche (FR)<br>*CLERMONT Approach (EN)* | 122.225 MHz | H24 | Secteurs/Sectors CF 1 et/and 2. |
| APP | CLERMONT Approche (FR)<br>*CLERMONT Approach (EN)* | 133.725 MHz | H24 | Secteurs/Sectors CN 1 et/and 2. |
| TWR | CLERMONT Sol (FR)<br>*CLERMONT Ground (EN)* | 121.950 MHz | H24 | Circulation au sol sauf RWY / Taxiing except on RWY |
| TWR | CLERMONT Tour (FR)<br>*CLERMONT Tower (EN)* | 118.625 MHz | H24 | |
| VDF | CLERMONT Gonio (FR)<br>*CLERMONT Homer (EN)* | 118.625 MHz | H24 | |
| VDF | CLERMONT Gonio (FR)<br>*CLERMONT Homer (EN)* | 122.225 MHz | H24 | |
| ATIS | CLERMONT (FR)<br>*CLERMONT (EN)* | 136.405 MHz | H24 | TEL 04 73 62 74 38.<br>Aéronefs d'État non équipés en 8.33 : voir Ad 2.23 / State aircraft non equipped with 8.33 radio equipment : see AD 2.23 |

**AD 2 LFLC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | CFA | 114.35 MHz<br>CH 90Y | H24 | 45°47'14.9"N 003°11'31.9"E | | 100NM FL500 | | 117°/392m THR 26 | |
| LOC 26 (III.E.4) | CF | 111.1 MHz | H24 | 45°47'03.8"N 003°08'46.5"E | | | | 261°/375 m THR 08 | |
| GP 26 | | 331.7 MHz | H24 | 45°47'21.8"N 003°10'59.7"E | | | 15.3 m/50 ft<br>( 3 °) | 287°/334 m DTHR 26 | |
| DME 26 | | CH 48X | H24 | 45°47'21.8"N 003°10'59.7"E | | 25NM FL250 | | 287°/334 m DTHR 26 | (1) |

(1) DME ATT Directionnel
Portée DME limitée à 25° côté gauche à 17 NM 4500 ft/ Directional LDG DME
DME range limited to 25 ° left side 17 NM 4500ft.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

## 20.1 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition dans la TMA de CLERMONT FERRAND est fixée à 6000 ft.

Le niveau de transition de la TMA CLERMONT est calculé par CLERMONT APP.

Les altitudes minimales de sécurité radar sont définies sur la carte AD 2 LFLC MVA 01.

## 20.2 MANOEUVRES AU SOL

### 20.2.1 Généralités

En atterrissage CAT2 et CAT 3, seul C5 est utilisable.

Au décollage en conditions LVP, seul C5 est utilisable.

TWY D2, T2 et T3 utilisables de jour uniquement.

L'accès à la zone AVT pour les aéronefs au roulage est limité de code A avec une envergure de moins de 15m.

L'accès à la zone AVT pour les aéronefs tractés est autorisé jusqu'à 20 m d'envergure.

L'accès à la zone AVT pour les hélicoptères en translation est autorisé pour un diamètre des rotors inférieurs à 12m.

Zone AVT : sens unique de circulation.

### 20.2.2 Utilisation des parkings

Tout stationnement sur les parkings Alpha, Papa et Sierra est soumis à l'accord préalable du service opérations de l'aéroport de CFE.

Parkings ALPHA, SIERRA, PAPA, INDIA

Postes de stationnement affectés par l'exploitant AD information relayée par les services de contrôle de la circulation aérienne. Le contrôle n'informe les usagers que sur les autres aéronefs en mouvement en contact sur la fréquence SOL. Le pilote assure sa sécurité à l'aide de cette information. Les véhicules en mouvement au sol sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

Les postes de stationnement P52, P53, P54 et P55, ne disposant pas de ligne d'entrée, un placeur est obligatoire.

Parking VICTOR

Accès aux installations commerciales depuis le parking VICTOR interdit sans accord préalable du terminal d'affaires.

Mesures de sûreté obligatoires avant autorisation d'accès. Privilégier sortie par les installations des aéroclubs.

Aires de stationnement de courte durée réservées aux aéronefs de code A et B. V1 à V5 aéronefs de code A, V10 aéronef code B.
Si V10 occupé alors V3, V4 et V5 neutralisés.
Le stationnement est laissé au choix du pilote.
Seule l'information sur les aéronefs en mouvement, en contact sur la fréquence SOL, peut être fournie par le service du contrôle.

Parking ECHO

Aire de stationnement privative réservée à l'A.I.A. de Clermont-Ferrand.

Sauf déroutement, l'accès à l'AIA CF est soumise à l'obtention d'un PPR (AIA-CLERMONT-FERRAND.ACCUEIL.FCT@INTRADEF.GOUV.FR ou 04 73 42 41 21) avec 48 h de préavis. L'ouverture du portail AIA est demandée sur la fréquence sol OTAN 122.10 MHz, indicatif "Pompier AIA" en arrivant devant le portail.

Seule l'information sur les aéronefs en mouvement, en contact sur la Fréquence SOL, peut être fournie par le service du contrôle.

Limitations

Taxiway bravo :

Aéronef limité à code C si postes S9, S8, S5, S2, P4 occupés (envergure maxi 36 m)

Aéronef limité à code D si postes S9, S8, S5, S2, P4 libres et S3, S4, S6, S7, S8, P6, P5, P3, P2 occupés (envergure maxi 62 m)

Cheminement obligatoire pour B 747-400 ERF, B 777-200, B 777-300, A 330-200, C5, B, P50

Lorsqu'un B747-400ERF, B777-200, B 777-300, A330-200 emprunte cheminement ci-dessus, alors P2, P3, P4, P5, P51,P52, P53, S2, S5 et S8 sont neutralisés et le poste S9 est limité aux aéronefs de code B (envergure maxi 24 m)

Lorsqu'un B 747-400 ERF stationné sur P50 alors C1 limité à des aéronefs dont envergure inférieure à 28 m

Lorsqu'un B 777 stationné sur P50 alors C1 limité à des aéronefs dont l'envergure est inférieure à 36 m (B 737-800W)

### 20.2.3 Absence de barre d'arrêt :

- lorsqu'une APCH Cat II ou Cat III est en cours, aucun mouvement sur l'aire de manoeuvre n'est possible.

## *20.1 ALTIMETER SETTING*

*The transition altitude within the CLERMONT-FERRAND TMA is 6000 ft.*

*The transition level of CLERMONT TMA is calculated by CLERMONT APP.*

*The minimum radar safety altitudes are described in AD 2 LFLC MVA 01 chart.*

## *20.2 GROUND MANOEUVRING*

### *20.2.1 General information*

*After CAT2 and CAT3 landing, only C5 is usable.*

*At take-off by LVP conditions, only C5 is usable.*

*TWY D2, T2 and T3 usable only during day.*

*Access to the fueling area is limited to code A when taxiing (wingspan limited to 15m).*

*Access to the fueling area is limited to aircraft with wingspan up to 20m when towed.*

*Access to the fueling area is limited to helicopters with rotor diameter up to 12 m.*

*Fueling area : one way taxiing.*

### *20.2.2 Parking areas*

*Any parking on stand Alpha, Papa and Sierra is subject to prior agreement of CFE airport operations.*

*ALPHA, SIERRA, PAPA, and INDIA parking areas*

*Aircraft stands provided by the AD operator relayed by ATC. The latter informs users only of other aircraft manoeuvring, which are in contact on ground frequency. With this information, the pilot is responsible for his own safety. The vehicles moving on the ground are being driven by authorized persons, who are keeping a look out.*

*The ACFT stands P52, P53, P54 and P55, which don't have entry guideline, require a marshaller.*

*VICTOR parking area*

*Access from VICTOR apron to commercial facilities forbidden without prior agreement from business terminal.*

*Mandatory security measures before access authorisation. Prefer exiting by airclubs' facilities.*

*Short duration parking areas reserved for code A and B aircraft. V1 to V5 only aircraft code A, V10 only aircraft code B.*
*If V10 is occupied, V3, V4 and V5 are neutralized.*
*The choice of parking is left to the pilot.*
*Only information about traffic on movement, known on ground frequency, can be supplied by ATC.*

*ECHO parking area*

*Private parking area reserved for "A.I.A." of Clermont-Ferrand.*

*Unless rerouting, the access to AIA CF is subject to obtaining a PPR 48 HR (AIA-CLERMONT-FERRAND.ACCUEIL.FCT@INTRADEF.GOUV.FR or 04 73 42 41 21). The opening of AIA gate is asked on ground frequency OTAN 122.10 MHz, call sign "Pompier AIA" when arriving at the gate.*

*Only information about traffic on movement, known on ground frequency, can be supplied by ATC.*

*Limitations*

*Bravo taxiway :*

*Aircraft limited to code C if stand S9, S8, S5, S2, P4 are occupied (wingspan limited to 36 m)*

*Aircraft limited to code D if stand S9, S8, S5, S2, P4 are neutralized and stand S3, S4, S6, S7, S8, P6, P5, P3, P2 are occupied (wingspan limited to 62 m)*

*Mandatory Path for B747-400ERF, B777-200, B 777-300, A300-200 is C5, B, P50.*

*When above path is used by B747-400ERF, B777-200, B 777-300, A300-200 then stands P2, P3,P4, P5, P51, P52, P53 S2, S5 and S8 must be neutralized and Stand S9 limited to code B aircrafts (wingspan limited to 24 m)*

*When stand P50 is occupied by a B747-400ERF then C1 limited to aircraft which wingspan is less than 28 m*

*When stand P50 is occupied by a B777 then c1 limited to aircraft which wingspan is less than 36 m (B 737-800W)*

### *20.2.3 Absence of stop bars:*

*- when a Cat II or Cat III APCH is in progress, no movement is possible on manoeuvring area.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

- lorsqu'il n'y a pas d'APCH Cat II ou Cat III en cours, en cas de RVR inférieure à 550 m, le roulage est limité à un seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre.

**20.2.4 Procédures particulières A400M et C130**

Pour accéder à l'AIA et pour rouler sur les taxiways, elles sont définies par l'exploitant du terrain.

Taxiways B, C1, C3, C4 et C5 : les deux moteurs extérieurs doivent être au ralenti.
Taxiways T3 et D3 : les deux moteurs extérieurs doivent être coupés.
Taxiway D2 : utilisation non autorisé.

A l'arrivée pour l'AIA avec dégagement en D4 :

- Dégagement par D4 tous moteurs en fonctionnement.
- Arrêt des moteurs extérieurs une fois la piste dégagée sur le taxiway D4.
- Roulage vers l'AIA via le taxiway T3, moteurs extérieurs coupés.

A l'arrivée pour l'AIA avec dégagement en D3 :

- Arrêt des moteurs extérieurs sur la piste.
- Dégagement par D3 moteurs extérieurs coupés puis roulage vers l'AIA.

Au Départ de l'AIA avec alignement depuis D4 :

- Roulage jusqu'au point d'attente D4 via le taxiway T3 moteurs extérieurs coupés.
- Mise en route des moteurs extérieurs au point d'attente D4.
- Alignement sur la piste une fois prêt au départ, tous moteurs en fonctionnement.

Au départ de l'AIA avec alignement depuis D3 :

- Roulage jusqu'au point d'attente D3 moteurs extérieurs coupés.
- Alignement sur la piste une fois prêt au départ, moteurs extérieurs coupés.
- Mise en route des moteurs extérieurs sur la piste.

*- when there is no Cat II or Cat III APCH in progress, if RVR is less than 550 m, taxiing is restricted to only one movement at a time on manoeuvring area.*

***20.2.4 Particular instructions for A400M and C130***

*To access the AIA or to taxi on TWY they are defined by AD operator.*

*TWY B, C1, C3, C4 and C5: both outer engines may run at idling speed.*
*TWY T3 and D3: both outer engines may be off.*
*TWY D2: use not allowed.*

*At AIA arrival from D4:*

*- Clear the RWY from D4, all engines on.*
*- Outer engines off when RWY is cleared on TWY D4.*
*- Taxi to AIA via TWY T3, outer engines off.*

*At AIA arrival from D3:*

*- Outer engines off on the RWY.*
*- Clear the RWY by TWY D3 outer engines off then taxi to AIA.*

*At AIA departure with line up from D4:*

*- Taxi to holding point D4 from TWY T3 outer engines off.*
*- Start of outer engines at holding point D4.*
*- Line up on the RWY when ready for departure, all engines on.*

*At AIA departure with line up from D3:*

*- Taxi to holding point D3 outer engines off.*
*- Line up on the RWY when ready for departure, outer engines off.*
*- Start of outer engines on the RWY.*

**AD 2 LFLC.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**APPROCHES A VUE**

Pour l'exécution d'approche à vue sur l'aérodrome de Clermont-Ferrand Auvergne, les aéronefs doivent:

- pour le QFU 081° effectuer un tour de piste standard en respectant les contraintes publiées sur la carte VAC ATT 01 - ATTERRISSAGE A VUE.

- pour le QFU 261°, rejoindre l'axe de piste au plus tard à 4 NM du VOR/DME CFA.

***VISUAL AAPROACH***

*For visual approach on Clermont-Ferrand Auvergne, ACFT must:*

*- for QFU 081°, perform a standard pattern in accordance with restrictions notified on chart VAC ATT 01 - VISUAL LANDING.*

*- for QFU 261°, join RWY centreline at the latest 4 NM from VOR/DME CFA.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Interdit aux planeurs, moto planeurs autorisés sur les pistes non revêtues.

Utilisable uniquement sur RWY et TWY.
De nuit, circuit d'AD à 1500 ft AAL.

***22.1 GENERAL***

*Prohibited to gliders, motor gliders authorised on unpaved RWY.*

*Only usable on RWY and TWY.*
*At night, AD circuit at 1500 ft AAL.*

**22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.2.1 Panne de radiocommunication à l'arrivée**

Suivre ou rejoindre la STAR autorisée la plus proche.
Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
Attendre à ce niveau jusqu'à l'HAP ou l'heure d'arrivée + 10 min, descendre dans l'attente puis quitter l'IAF et effectuer la procédure d'approche.

**22.2.2 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

Effectuer l'API décrite sur le volet IAC, puis effectuer une seconde présentation.
Si cette deuxième tentative échoue, se dérouter sur le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**22.2.3 Panne de radiocommunication au départ**

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier niveau de vol assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière.
Note : Dans le cas où le dernier niveau de vol assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

***22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.2.1 Radiocommunication failure at arrival***

*Join or follow the very next authorized STAR.*
*Overflight the IAF at latest FL assigned and read back, or failing this at the highest level of this pattern. Perform this holding pattern till the ETA or 10 minutes after the time entering the pattern, then descend within the pattern.*
*Leave IAF and perform the approach procedure.*

***22.2.2 Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure***

*Perform the missed APCH as described on the IAC, then execute a second approach.*
*When the second attempt is followed by a new missed APCH, divert to the alternate field defined in FPL, climbing up to the minimum safety enroute altitude.*

***22.2.3 Radiocommunication failure at departure***

*In VMC : turn back and land on the AD.*
*In IMC : continue the flight to the TMA limits, adhering to the departure path given at the last cleared level, and thereafter climb to the cruising level.*
*Note : If the latest cleared level is not compatible with the minimum safety altitude, the climb will be continued to the cruising level.*

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

Contact obligatoire pour les vols commerciaux sur FREQ OPS 131.450 Mhz, 15 min avant l'arrivée.

***22.3 INBOUND FLIGHTS***

*For commercial flights mandatory contact on OPS FREQ 131.450 Mhz, 15 min before arrival.*

**22.4 CONDITIONS LVP**

- dès que la RVR est inférieure à 550 m ou la hauteur de la base des nuages est inférieure à 200 ft pour les atterrissages (piste 26),

- dès que la RVR est inférieure à 550 m pour les décollages (piste 08 ou 26),

- dès que la RVR est inférieure à 150 m pour les décollages (piste 26 obligatoire).

***22.4 LVP CONDITIONS***

*- when RVR is less than 550 m or cloud base is less than 200 ft for LDG (RWY 26),*

*- when RVR is less than 550 m for TKOF (RWY 08 or 26),*

*- when RVR is less than 150 m for TKOF (RWY 26 mandatory).*

**22.5 VOLS ARRIVEES ET DEPART**

Trajectoires d'arrivée et départ

Les aéronefs IFR à l'arrivée ou au départ de l'aérodrome de CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE doivent suivre les itinéraires normalisés d'arrivée (STAR) et de départ (SID).

Le contrôle peut indiquer d'autres routes à suivre en fonction de la situation générale du trafic.

***22.5 ARRIVAL AND DEPARTURE FLIGHTS***

*Inbound and outbound routes*

*Inbound or outbound IFR traffic at CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE aerodrome must follow the standard instrument arrivals and standard instrument departure routes.*

*Air traffic control may give other routes depending on the general traffic situation.*

**22.6 TRANSITS**

Les itinéraires de transit en TMA CLERMONT figurent sur la carte régionale.

***22.6 TRANSITS***

*Transit procedures within the CLERMONT TMA are shown on area chart.*

**22.7 VOLS D'ENTRAINEMENT**

→ Entraînement VFR / IFR interdits tous les jours de 2200-0700. En dehors de cette période, entraînements IFR soumis à l'autorisation préalable des services ATS.

→ Entraînement approche de précision CAT II et CAT III soumis à l'autorisation préalable des services ATS.

Limitation à 3 tours de piste consécutifs pour les vols à vue d'aéronefs d'une masse maximale autorisée au décollage > 2 tonnes les SAM, DIM et JF.

***22.7 TRAINING FLIGHTS***

*VFR/IFR training prohibited every day 2200-0700. Besides those periods, IFR training are subject to clearance from ATS.*

*CAT II and CAT III precision approach training are subject to clearance from ATS.*

*Only 3 consecutive VFR circuits for ACFT of max. take off weight > 2 tons SAT, SUN and HOL.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLC.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 DANGERS A LA NAVIGATION**

Par fort vent de secteur sud : cisaillements et fortes turbulences en finale 26 et sur la piste dus à la présence de hangars et de collines au sud de la plate-forme.

***23.1 NAVIGATION HAZARDS***

*By heavy south wind: wind shears and heavy turbulence on final 26 due to hangars and hills located at the south of the aerodome.*

**23.2 TRANSFERT DE COMMUNICATIONS**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef, au plus tard une minute après l'instruction de changement de fréquence.

Consignes pour la prise en compte des aéronefs d'états qui se signalent non équipés en 8.33 :

La seule fréquence de Clermont 8.33 est la fréquence ATIS 136.405.

* Aéronefs à l'arrivée ou au départ LFLC : Les informations disponibles sur l'ATIS seront données au pilote sur la fréquence APP ou LOC pour les arrivées et sur la fréquence SOL pour les départs.
* Transferts avec les organismes adjacents : Le vol sera coordonné avec l'organisme adjacent pour signifier que l'appareil n'est pas équipé 8.33 et obtenir une fréquence compatible 25MHz si besoin.

***23.2 TRANSFER OF COMMUNICATIONS***

*Frequency must be changed on the instruction of air traffic organism in charge of the aircraft, no later than 1 minute after having been instructed to change the frequency.*

*Instructions to manage state aircraft which signal themselves as non equipped with a 8.33 equipment :*

*The only 8.33 LFLC frequency is the ATIS one 136.405.*

* *Aircraft inbound or outbound LFLC : The information available on ATIS are provided on the APP or LOC frequency for inbound flights and on GND frequency for outbound flights.*
* *Transfers with adjacent units : flight will be coordinated with adjacent unit to address that the aircraft is not equipped with 8.33 radio equipment and to obtain a 25MHz compatible frequency if needed.*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

**23.3.1 Equipement de surveillance de trafic**

1- AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0)

2- Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0)

***23.3 AD EQUIPMENT***

***23.3.1 Traffic surveillance equipment***

*1- AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0)*

*2- MSAW ground warning system (see AD 1.0)*

**23.3.2 Zone de traitement**

- Limites latérales

La surveillance est effective dans les CTA et TMA de CLERMONT-FERRAND (voir ENR 2.1) ainsi que dans les parties suivantes du SIV CLERMONT-FERRAND : SIV 1, 4, 5, 6 et 7.

- Limites verticales

Plancher = SFC - Plafond = FL 145

***23.3.2 Processing area***

*- Lateral limits*

*The MSAW monitoring is effective within CLERMONT-FERRAND CTA and TMA (see ENR 2.1) as well as in following parts of CLERMONT-FERRAND SIV : SIV 1, 4, 5, 6 and 7.*

*- Vertical limits*

*Lower level = SFC - Upper level = FL 145*

**23.3.3 Remarques :**

- Les approches finales aux instruments publiées pour la piste 26 à Clermont-Ferrand sont surveillées jusqu'à la piste

- Les approches finales aux instruments publiées pour les aérodromes de Vichy-Charmeil, Saint-Etienne Loire, Le-Puy-Loudes, Aurillac, Rodez Aveyron et Cahors Lalbenque ne sont pas surveillées.

***23.3.3 Remarks:***

*- Instrument final approaches published for RWY 26 at Clermont-Ferrand AD are monitored until the RWY*

*- Instrument final approaches published for AD Vichy-Charmeil, Saint-Etienne Loire, Le-Puy-Loudes, Aurillac, Rodez Aveyron and Cahors Lalbenque are not monitored.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Péril animalier actif pendant les vols connus. SPPA actif de SR-30 à SS+30. SPPA complémentaire entre les vols.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Wildlife strike hazard service active during known flights. SPPA active from SR-30 to SS+30. Additional SPPA between flights.*

**AD 2 LFLC.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLC.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CLERMONT-FERRAND AUVERGNE

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **POSTE** / *STAND* | **TYPE AVION** / *ACFT TYPE* (MAX) | **ENVERGURE** / *WINGSPAN* (en mètres) | **LONGUEUR** / *LENGTH* (en mètres) | **RESTRICTIONS** / *LIMITATIONS* |
|---|---|---|---|---|
| P1 | B 737 MAX 8 | 35.99 | 44.51 | (1) |
| P50 | B777F B747-400ERF | 64.92 | 73.90 | |
| P2 | B 737 MAX 8 | 35.99 | 44.51 | (1) |
| P3 | B 737 MAX 8 | 35.99 | 44.51 | |
| P4 | E170 - ATR 72-600 | 27.05 | 29.90 | |
| P5 | E 190 - CRK | 28.72 | 39.13 | (2) |
| P6 | E 190 - CRK | 28.72 | 39.13 | (2) |
| P51 | B 737 MAX 8 | 35.99 | 44.51 | |
| S2 | DHC 8-400 - F100 | 28.42 | 35.50 | (3)(4) |
| S3 | ER 145 | 20.04 | 29.90 | (3) |
| P52 | B 737 MAX 8 | 35.99 | 44.51 | (8) |
| S4 | ER 145 | 20.04 | 29.90 | (3)(5) |
| S5 | DHC 8-400 - F100 | 28.42 | 35.50 | (3)(5) |
| P53 | B 737 MAX 8 | 35.99 | 44.51 | (8) |
| S6 | ER 145 | 20.04 | 29.90 | (3)(5) |
| S7 | ER 145 | 20.04 | 29.90 | (5) |
| S8 | DHC 8-400 - F100 | 28.42 | 35.50 | (5)(6) |

| **POSTE** / *STAND* | **TYPE AVION** / *ACFT TYPE* (MAX) | **ENVERGURE** / *WINGSPAN* (en mètres) | **LONGUEUR** / *LENGTH* (en mètres) | **RESTRICTIONS** / *LIMITATIONS* |
|---|---|---|---|---|
| S9 | E 135 | 20.04 | 26.33 | (5)(6) |
| S10 | E 135 | 20.04 | 26.33 | (5)(6) |
| S11 | E 135 | 20.04 | 26.33 | (6) |
| P54 | MD11FCF | 51.99 | 61.62 | (8) |
| S12 | E 135 | 20.04 | 26.33 | (6) |
| S13 | E 135 | 20.04 | 26.33 | (6) |
| ☛ S14 | DHC 8-400 - F100 | 28.42 | 35.50 | (6) |
| S15 | ER 145 | 20.04 | 29.90 | (7) |
| P55 | B 737 MAX 8 | 35.99 | 44.51 | (8) |
| S16 | ER 145 | 20.04 | 29.90 | (7) |
| S17 | DHC 8-400 - F100 | 28.42 | 35.50 | (7) |
| S18 | ER 145 | 20.04 | 29.90 | (7) |
| S19 | F 900 | 19.33 | 20.21 | (9) |

(1) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P50 / *PRKG not available when PRKG P50 is used.*

(2) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P51 / *PRKG not available when PRKG P51 is used.*

(3) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P52 / *PRKG not available when PRKG P52 is used.*

(4) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P53 / *PRKG not available when PRKG P53 is used.*

(5) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P54 / *PRKG not available when PRKG P54 is used.*

(6) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P55 / *PRKG not available when PRKG P55 is used.*

(7) Poste limité à des aéronefs d'envergure inférieure à 24 m lors de l'activation du poste P54 / *PRKG stand restricted to ACFT whose wingspan is smaller than 24 m when P54 is in use.*

(8) Poste de stationnement sans ligne d'entrée, obligation de placeur / *Parking stand without entry line marshaller mandatory.*

(9) Parking Evasan et aviation d'affaire / *General aviation and medevac parking stands.*



© SIA

## CLERMONT-FERRAND AUVERGNE

### Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| | **POSTE** / *STAND* | **TYPE AVION** / *ACFT TYPE* (MAX) | **ENVERGURE** / *WINGSPAN* (en mètres) | **LONGUEUR** / *LENGTH* (en mètres) | **RESTRICTIONS** / *LIMITATIONS* |
|---|---|---|---|---|---|
| ☛ | V1 | Avions légers | 15.00 | 18.00 | |
| ☛ | V2 | Avions légers | 15.00 | 18.00 | |
| ☛ | V3 | Avions légers | 15.00 | 18.00 | (10) |
| ☛ | V4 | Avions légers | 15.00 | 18.00 | (10) |
| ☛ | V5 | Avions légers | 15.00 | 18.00 | (10) |
| ☛ | V10 | E135 | 20.04 | 26.33 | |
| | ALPHA | E190 | 28.72 | 36.24 | (9) |
| | INDIA | A 300-600 / B 767-400 ER | 51.9 | 60.1 | |

(9) Parking Evasan et aviation d'affaire / *General aviation and medevac parking stands.*

(10) Poste neutralisé lors de l'activation de V10 / *PRKG stand not available when V10 is in use.*



© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 136.405 ☎ 04 73 62 74 38
**GND** (SOL) : 121.950

## CLERMONT FERRAND AUVERGNE
45 47 10 N - 003 09 45 E
*ALT AD : 1092 (40 hPa)*

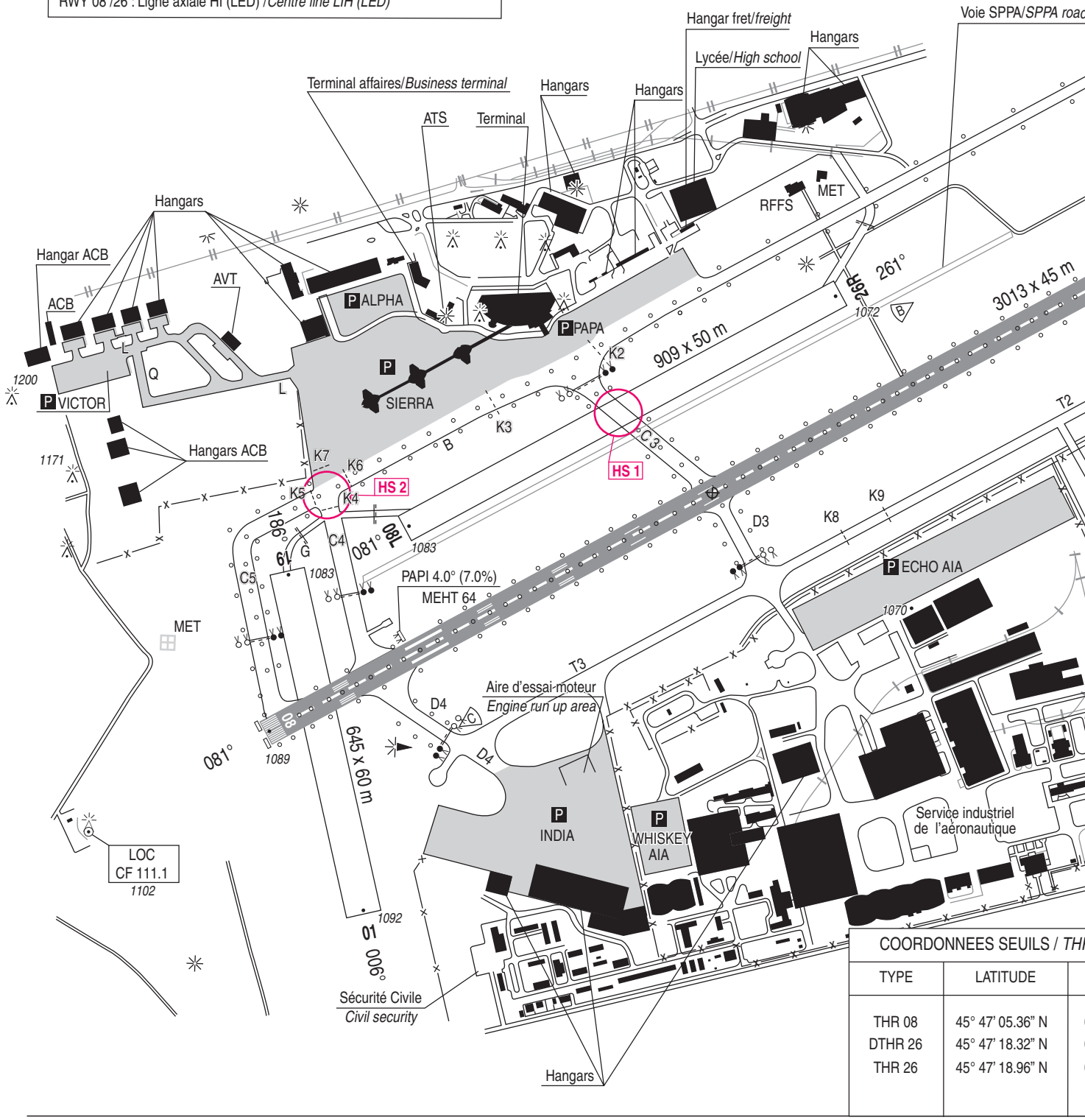
VAR 1°E (2020)

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***
**HS** : Voir / *See* AD 2 LFLC GMC 01

**OBSERVATIONS / *REMARKS***
Voir / *See* AD 2 LFLC.20 à/*to* 23

**OBSERVATIONS / *REMARKS***

**BALISAGE / *Lighting* :**
Interdiction d'utiliser le PAPI à une distance de plus de 5 NM du THR08 /
*The PAPI shall not be used at a distance of more than 5 NM from the THR08.*
Le franchissement des obstacles n'est pas assuré au-delà /
*Obstacle clearance is not guaranteed beyond the distance.*
RWY 08 : THR - Extrémité HI/BI (LED) /*THR - RWY end LIH/LIL (LED)*
RWY 26 : DTHR - Extrémité HI/BI (LED) /*DTHR - RWY end LIH/LIL (LED)*
RWY 08 /26 : Ligne axiale HI (LED) /*Centre line LIH (LED)*




COORDONNEES SEUILS / *THR*

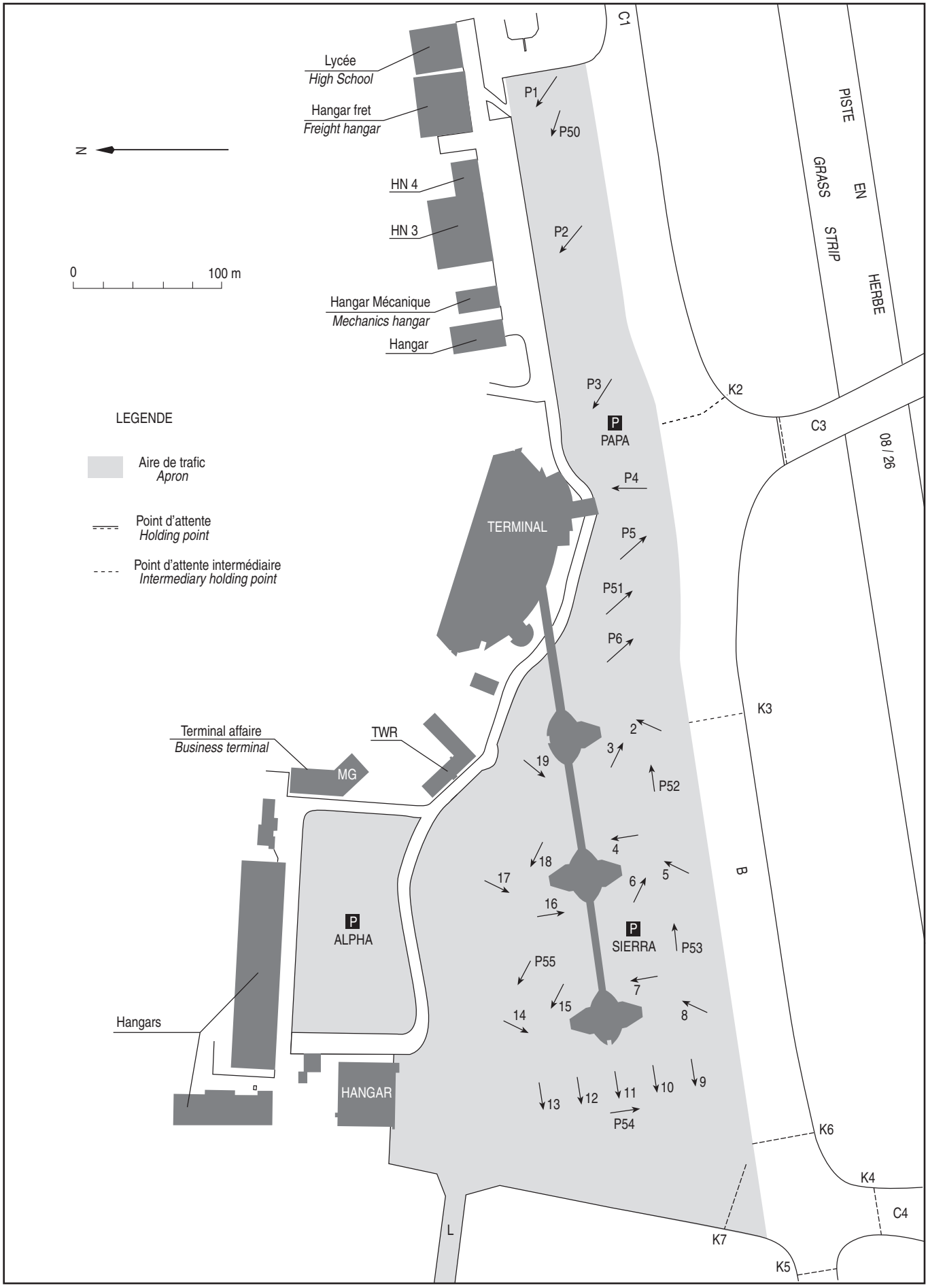
| TYPE | LATITUDE |
|---|---|
| THR 08 | 45° 47' 05.36" N |
| DTHR 26 | 45° 47' 18.32" N |
| THR 26 | 45° 47' 18.96" N |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**CLERMONT** FERRAND AUVERGNE





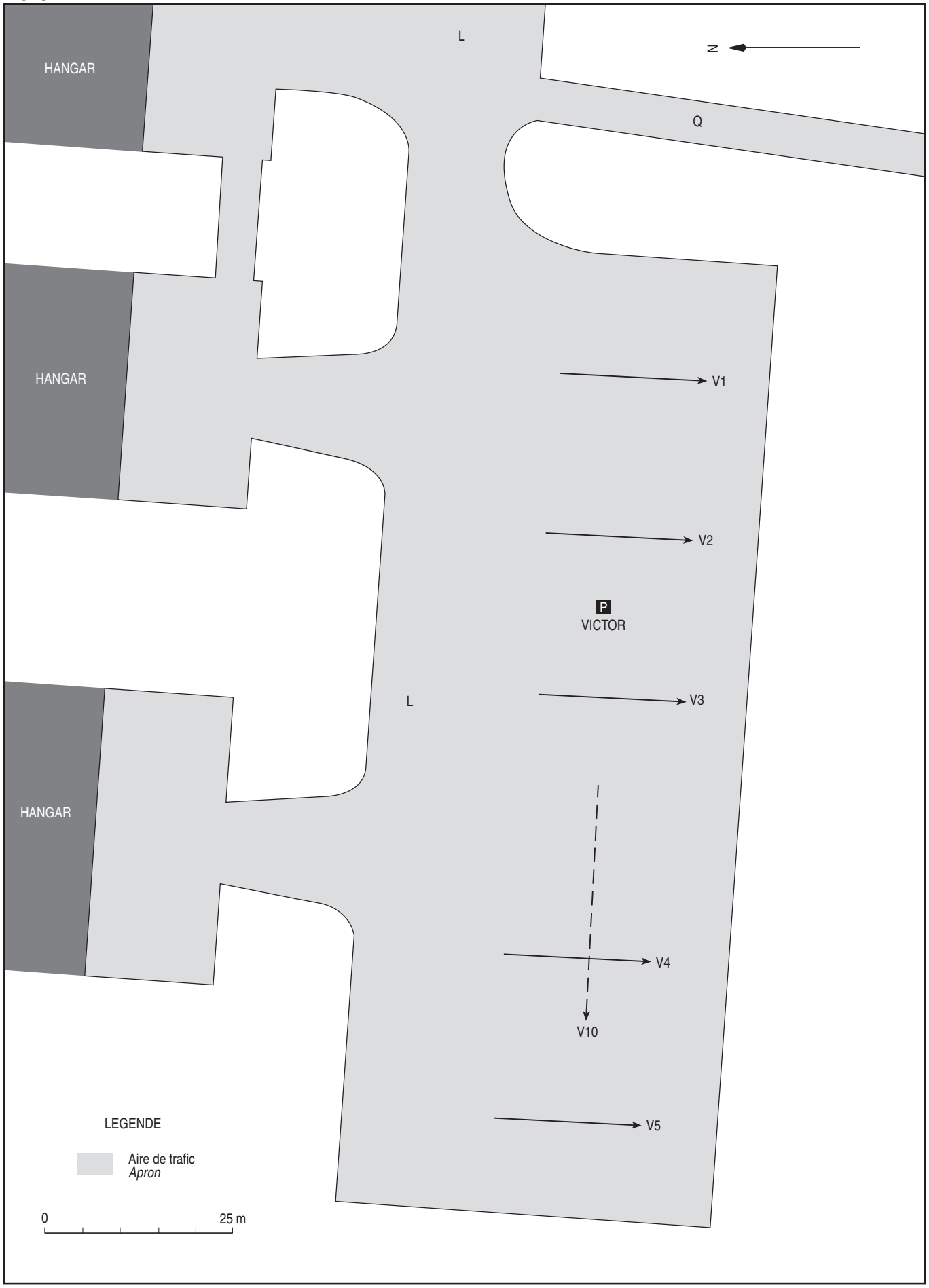

© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

*Parking areas*

**CLERMONT** FERRAND AUVERGNE

VICTOR






© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## CLERMONT FERRAND AUVERGNE

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

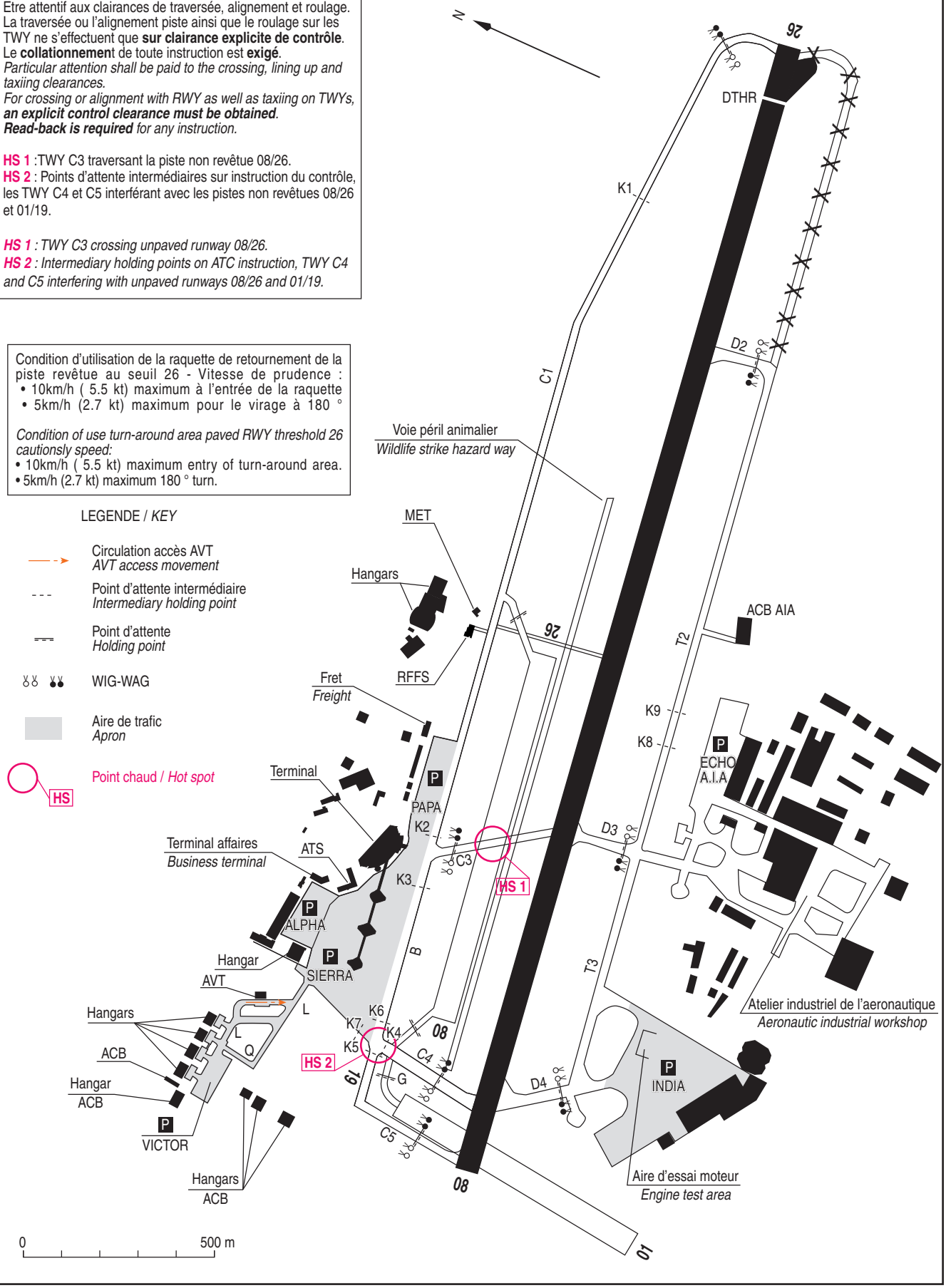
**HS** :
Etre attentif aux clairances de traversée, alignement et roulage. La traversée ou l'alignement piste ainsi que le roulage sur les TWY ne s'effectuent que **sur clairance explicite de contrôle**. Le **collationnement** de toute instruction est **exigé**.
*Particular attention shall be paid to the crossing, lining up and taxiing clearances.*
*For crossing or alignment with RWY as well as taxiing on TWYs,* ***an explicit control clearance must be obtained****.*
***Read-back is required*** *for any instruction.*

**HS 1** :TWY C3 traversant la piste non revêtue 08/26.
**HS 2** : Points d'attente intermédiaires sur instruction du contrôle, les TWY C4 et C5 interférant avec les pistes non revêtues 08/26 et 01/19.

***HS 1*** *: TWY C3 crossing unpaved runway 08/26.*
***HS 2*** *: Intermediary holding points on ATC instruction, TWY C4 and C5 interfering with unpaved runways 08/26 and 01/19.*

Condition d'utilisation de la raquette de retournement de la piste revêtue au seuil 26 - Vitesse de prudence :
• 10km/h ( 5.5 kt) maximum à l'entrée de la raquette
• 5km/h (2.7 kt) maximum pour le virage à 180 °

*Condition of use turn-around area paved RWY threshold 26 cautionsly speed:*
• 10km/h ( 5.5 kt) maximum entry of turn-around area.
• 5km/h (2.7 kt) maximum 180 ° turn.






© SIA

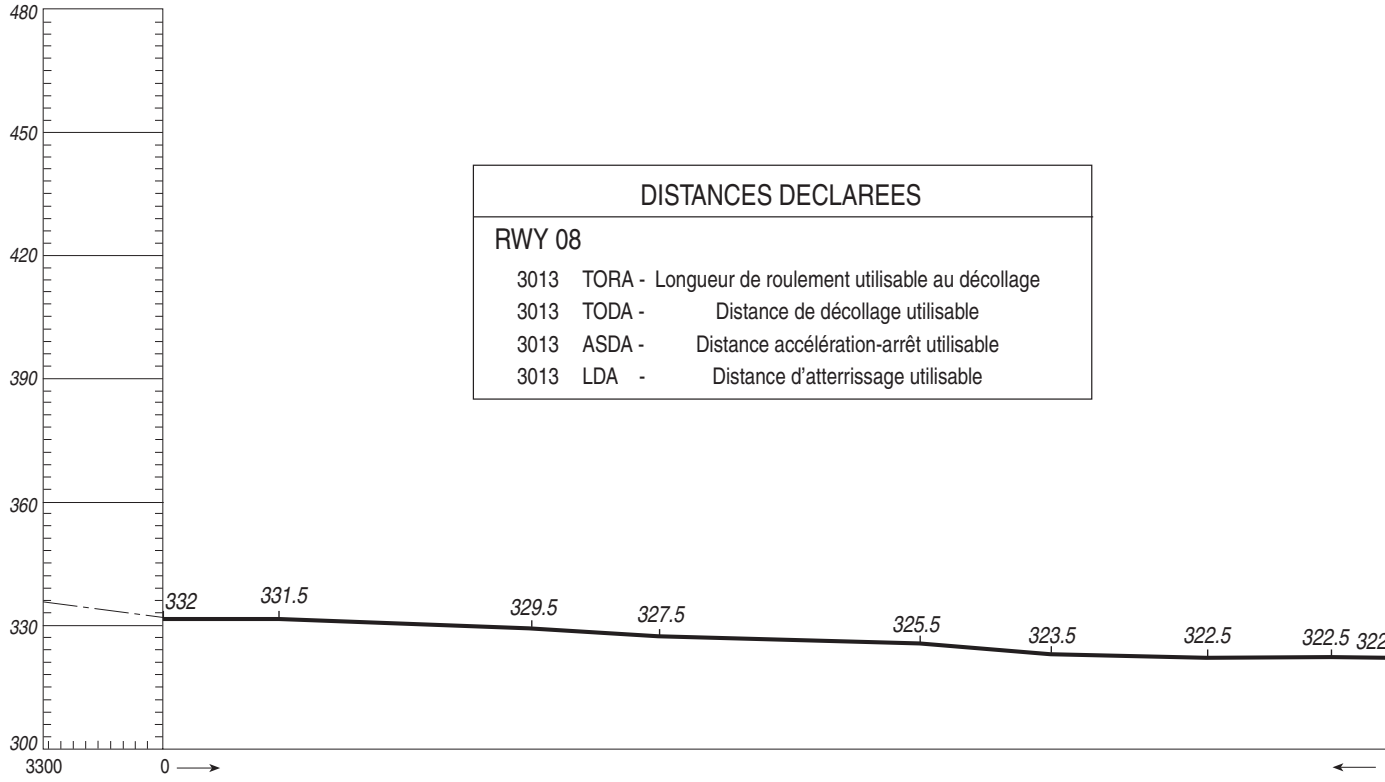
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

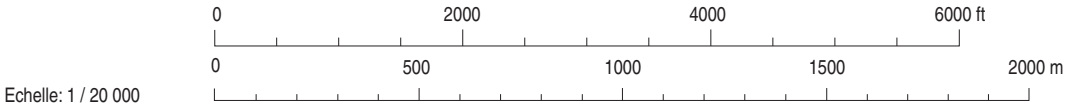
**CLERMONT** FERRAND AUVERG
RWY

VAR 1°E (2020)

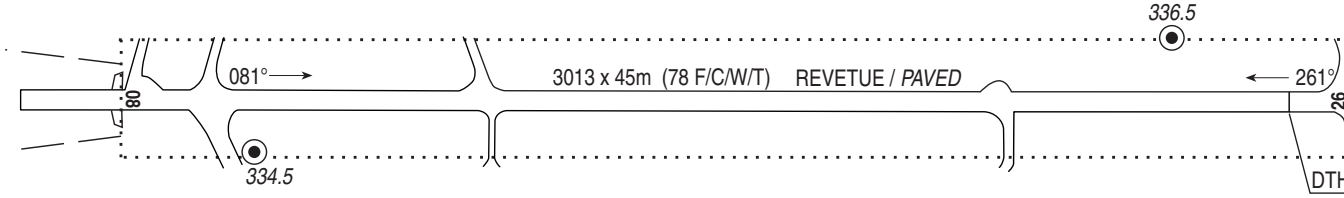
DIMENSIONS ET HAUTEU
EN METRES




| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 08 | | |
| 3013 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 3013 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 3013 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 3013 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |




Echelle: 1 / 20 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

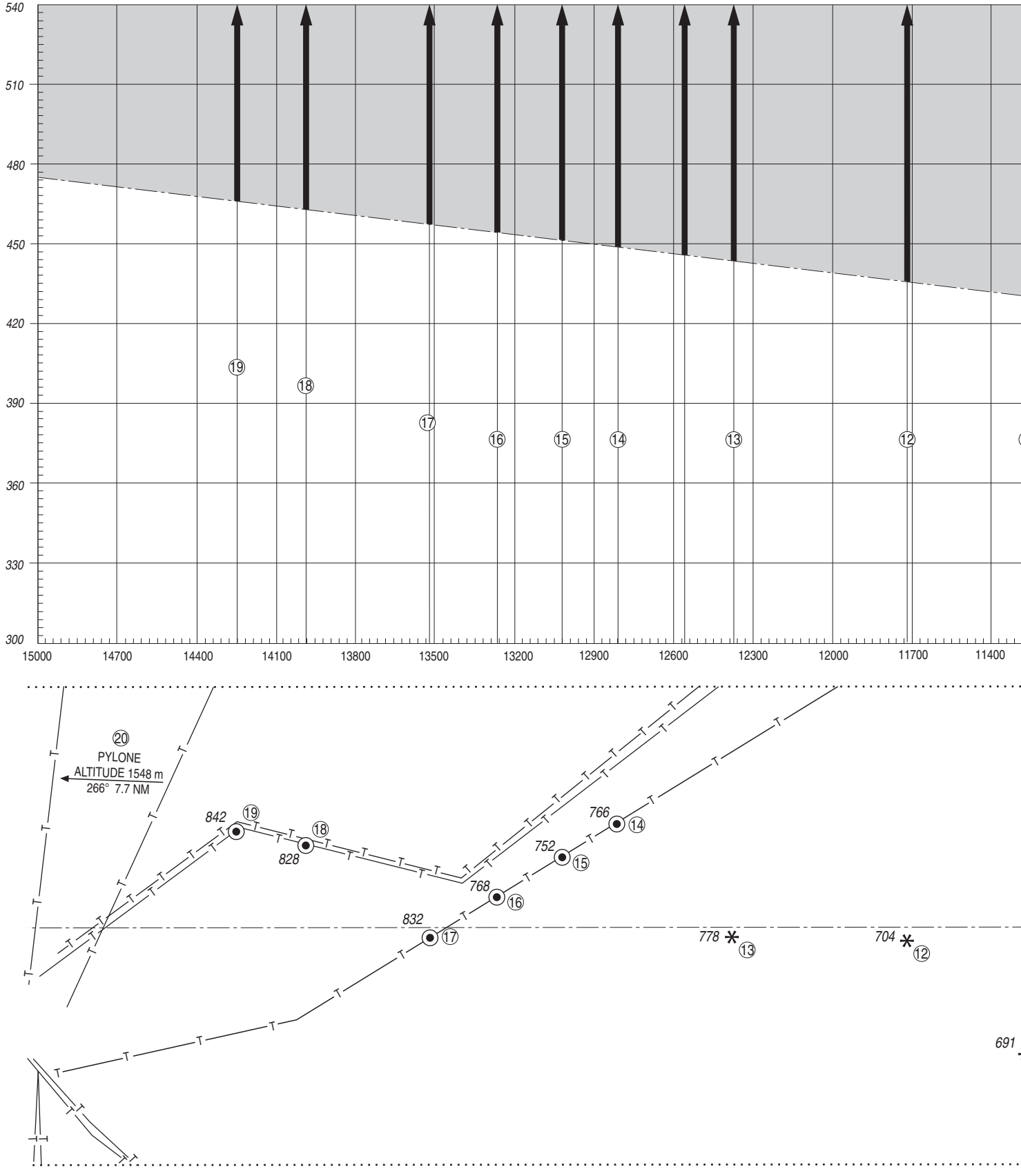
Levé exécuté en 2024

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**CLERMONT** FERRAND AUVERGNE
RWY 26

VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




Levé exécuté en 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.



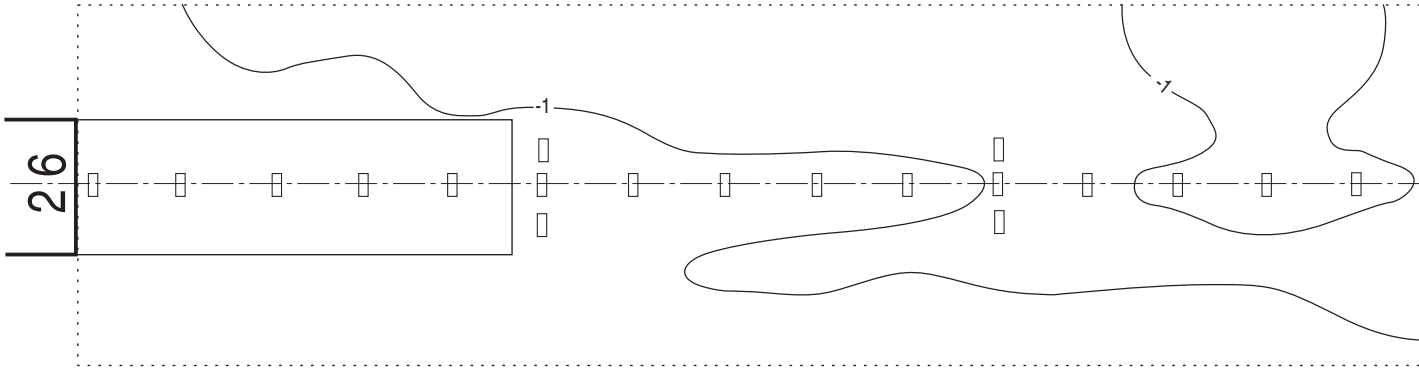
© SIA

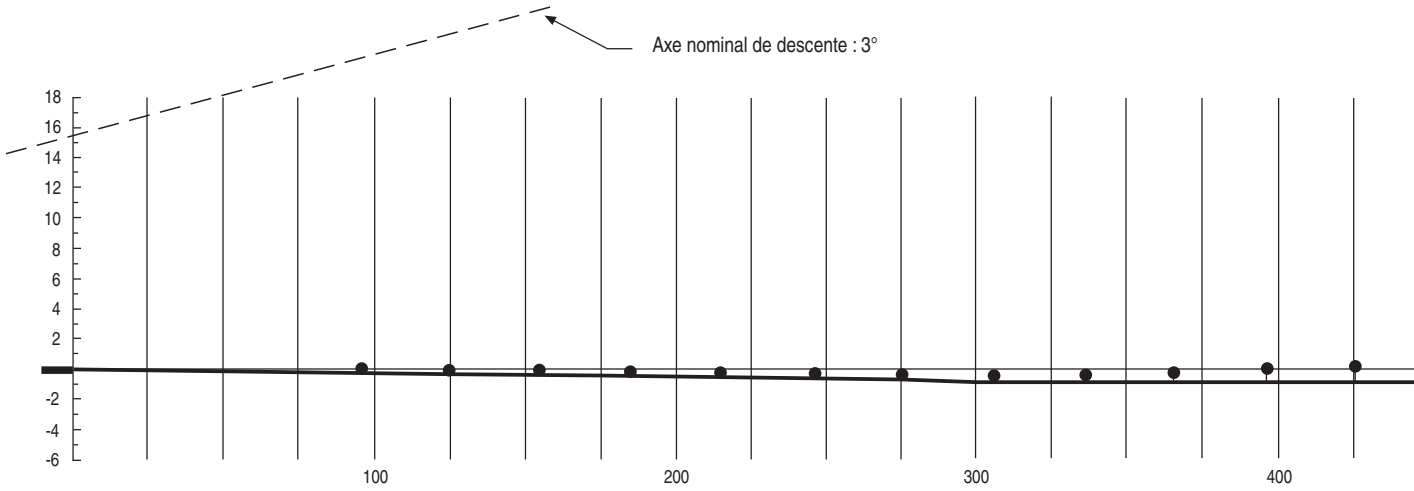
**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**
*Precision Approach Terrain Chart- ICAO*

**CLERMONT** FERRAND AUVERGNE
RWY 26

VAR 1°E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |



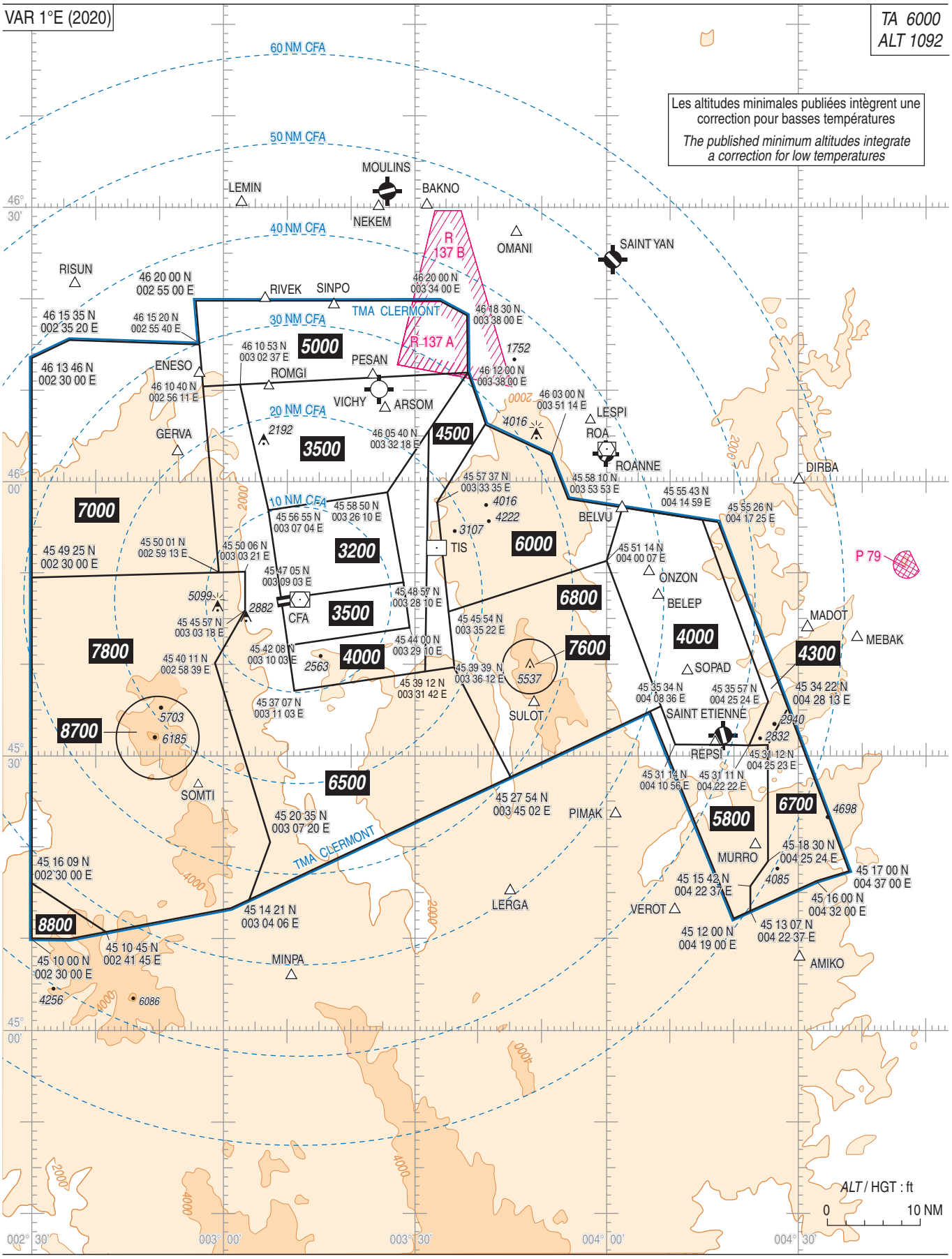
© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE

## Secteur Nord / *North sector*

## Altitudes Minimales de Guidage / *Minimum Vectoring Altitudes*

**APP :** CLERMONT Approche/*Approach* 122.225 - 120.675 - 120.500 - 119.375 - 133.725

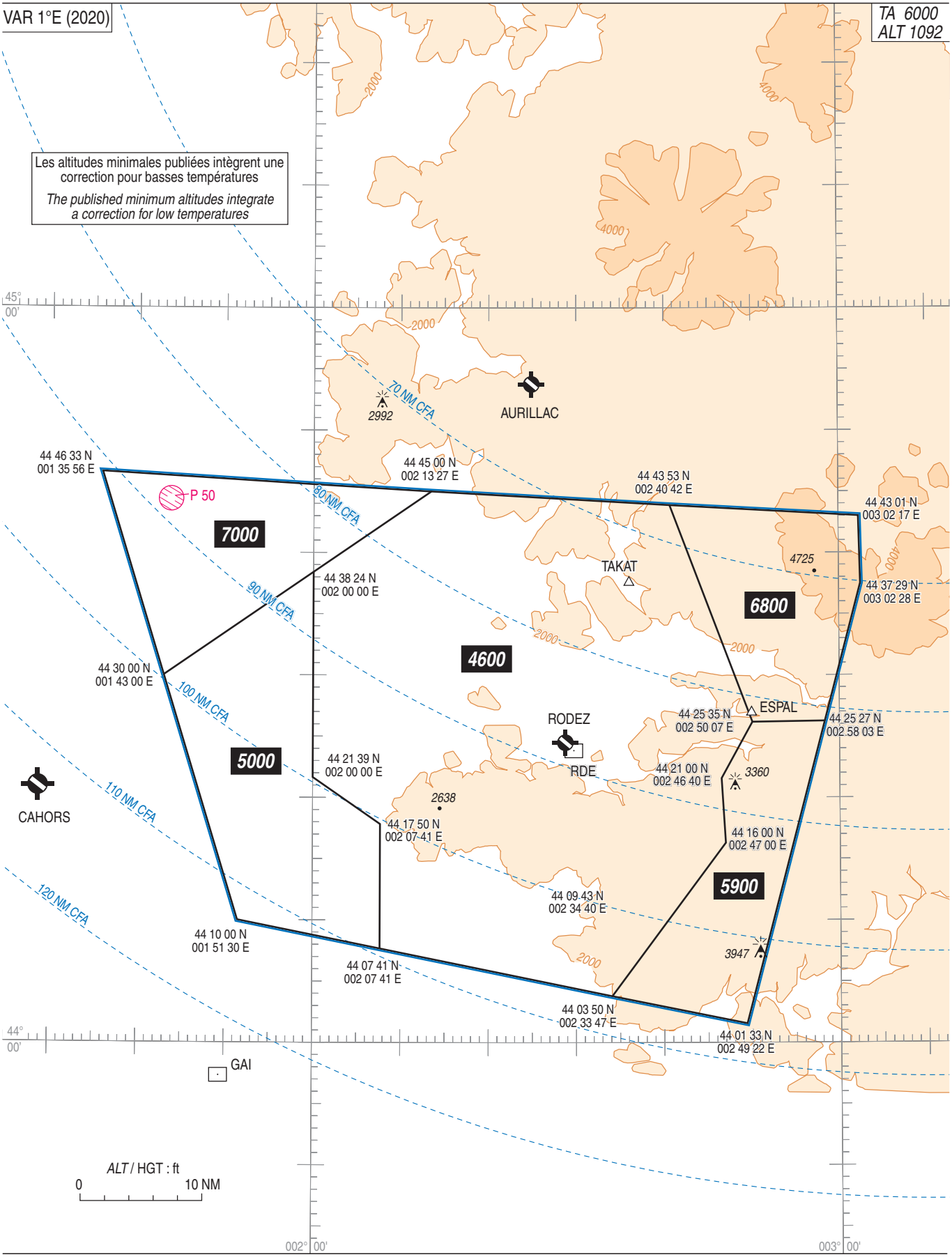





© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## Secteur Sud / *South sector*
## Altitudes Minimales de Guidage / *Minimum Vectoring Altitudes*

**APP :** CLERMONT Approche/*Approach* 122.225 - 120.675 - 120.500 - 119.375 - 133.725






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| MOU | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| ROA | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| CFA | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| | | | | | |
| RW26 | 45°47'18.32"N 003°11'14.45"E | X | | | X |
| SOMTI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| | | | | | |
| IAF AMDAS | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| IAF RIMOR | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| | | | | | |
| IAF MUBBI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ROMGI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| TITOX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| CACHI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RIVEK | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| RISUN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GERVA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BELEP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MINPA | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LERGA | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MEZIN | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ATRID | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OLIRI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NEKEM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | | | | | |
| ENESO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | | | | | |
| SOPAD | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIMAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | | | | | |
| LC261 | 45°57'56.4"N 003°03'44.7"E | X | | X | |
| LC262 | 45°52'17.0"N 003°20'00.0"E | X | | X | |
| | | | | | |
| FAF LOC RWY 26 | 45°48'33.4"N 003°24'05.6"E | | X | | X |
| | | | | | |
| | | | | | |
| LC403 | 45°49'43.94"N 003°36'15.79"E | X | | | X |
| LC405 | 45°46'03.0"N 003°36'17.9"E | X | | | X |
| ILC26 | 45°49'14.0"N 003°31'09.9"E | X | | | X |
| FC26Z | 45°48'31.6"N 003°23'47.1"E | X | | | X |
| FC26Y | 45°48'33.5"N 003°24'06.6"E | X | | | X |
| | | | | | |
| LC409 | 45°47'12.5"N 003°10'15.0"E | X | | | X |
| LC411 | 45°53'47.0"N 003°11'44.0"E | X | | | X |



© SIA

**RNP Y RWY 26**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | RIMOR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUBBI | IF | MUBBI | - | - | - | - | - | 7100 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | LC403 | - | 261 | 262.5 | 6.3 | - | 5000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ILC26 | - | 261 | 262.3 | 3.6 | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| INA RIMOR | IF | RIMOR | - | - | - | - | - | 6000 | - | | - | RNP APCH |
| | TF | ILC26 | - | 171 | 172.2 | 12.2 | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| INA AMDAS | IF | AMDAS | - | - | - | - | - | FL090 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | LC405 | - | 310 | 311.6 | 7.7 | - | 6200 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ILC26 | - | 310 | 311.6 | 4.8 | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | ILC26 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | FC26Y | - | 261 | 262.2 | 5.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW26 | yes | 261 | 262.2 | 9.1 | - | - | - | 185 | -3.0° / 15.2 | RNP APCH |
| | DF | LC411 | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | RIMOR | - | 056 | 057.4 | 14.1 | - | 4900 | - | - | - | RNP APCH |

↓ ↓ ↓ ↑ ↑ ↑



© SIA

## **PRECODING RNP** Z RWY 26

**RNP Z RWY 26**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | RIMOR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUBBI | IF | MUBBI | - | - | - | - | - | 7100 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | LC403 | - | 261 | 262.5 | 6.3 | - | 5000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ILC26 | - | 261 | 262.3 | 3.6 | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| INA RIMOR | IF | RIMOR | - | - | - | - | - | 6000 | - | | - | RNP APCH |
| | TF | ILC26 | - | 171 | 172.2 | 12.2 | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| INA AMDAS | IF | AMDAS | - | - | - | - | - | FL 090 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | LC405 | - | 310 | 311.6 | 7.7 | - | 6200 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ILC26 | - | 310 | 311.6 | 4.8 | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | ILC26 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | FC26Z | - | 261 | 262.2 | 5.2 | - | 4000 | 4000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | LC409 | yes | 261 | 262.2 | 9.6 | - | - | - | 185 | -3.0° / 15.2 | RNP APCH |
| | DF | LC411 | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | RIMOR | - | 056 | 057.4 | 14.1 | - | 4900 | - | - | - | RNP APCH |

↓ ↓ ↓ ↑ ↑ ↑



© SIA

**CLERMONT** FERRAND AUVERGNE

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Z RWY 26

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLC |
| Runway | 26 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E26A |
| LTP/FTP Latitude | 454718.3175N |
| LTP/FTP Longitude | 0031114.4555E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 372.3 |
| FPAP Latitude | 454705.1190N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -13.1985 |
| FPAP Longitude | 0030900.4065E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -134.0490 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 56 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 03 0C 06 0C 1A D0 00 01 36<br>32 05 5B 77 A6 13 2F 2C 5E 01<br>8B 22 E3 98 FF BE E8 FB F4 01<br>2C 01 64 07 C8 AF BA 9E 75 1E |
| Calculated CRC Value | BA9E751E |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 322.4 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 322.4 |



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID RNAV RWY 08

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

**SID RNAV RWY 08**

| RMK | GNSS required | | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **CACHI 4E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 081 | 082.0 | - | - | 1600 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ROMGI | - | - | - | - | L | FL 120 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | TITOX | - | 047 | 048.0 | 33.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CACHI | - | 026 | 027.2 | 34.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BELEP 4E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 081 | 082.0 | - | - | 2500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BELEP | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **GERVA 4E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 081 | 082.0 | - | - | 1600 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | GERVA | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| **RISUN 4E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 081 | 082.0 | - | - | 1600 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ROMGI | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RISUN | - | 297 | 298.2 | 24.0 | L | - | - | - | RNAV 1 |

↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID RNAV RWY 26

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

**SID RNAV RWY 26**

| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **CACHI 4W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 261 | 262.0 | - | - | 1500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ROMGI | - | - | - | - | R | FL 120 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | TITOX | - | 047 | 048.0 | 33.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CACHI | - | 026 | 027.2 | 34.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BELEP 4W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 261 | 262.0 | - | - | 1500 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | LC262 | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BELEP | - | 096 | 097.8 | 33.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **GERVA 4W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 261 | 262.0 | - | - | 1500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | LC261 | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GERVA | - | 304 | 305.1 | 9.6 | L | - | - | - | RNAV 1 |
| **RISUN 4W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 261 | 262.0 | - | - | 1500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ROMGI | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RISUN | - | 297 | 298.2 | 24.0 | L | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## STAR RNAV RWY NORD / *NORTH*

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

**STAR RNAV RWY NORD**

| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **RIMOR** | - | RIMOR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ATRID 9A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ATRID | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OLIRI | - | 178 | 179.4 | 12.8 | - | - | FL 150 | - | RNAV 1 |
| - | TF | NEKEM | - | 178 | 179.4 | 8.1 | - | - | FL 130 | - | RNAV 1 |
| - | TF | RIMOR | - | 173 | 174.5 | 28.8 | - | 6000 | - | - | RNAV 1 |
| **GERVA 9A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GERVA | - | - | - | - | - | - | FL 140 | - | RNAV 1 |
| - | TF | RIMOR | - | 093 | 094.5 | 25.4 | - | 6000 | - | - | RNAV 1 |
| **RISUN 9A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RISUN | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ENESO | - | 125 | 125.9 | 16.8 | - | - | FL 140 | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | RIMOR | - | 113 | 114.8 | 25.3 | - | 6000 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## STAR RNAV RWY SUD / *SOUTH*

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

**STAR RNAV RWY SUD**

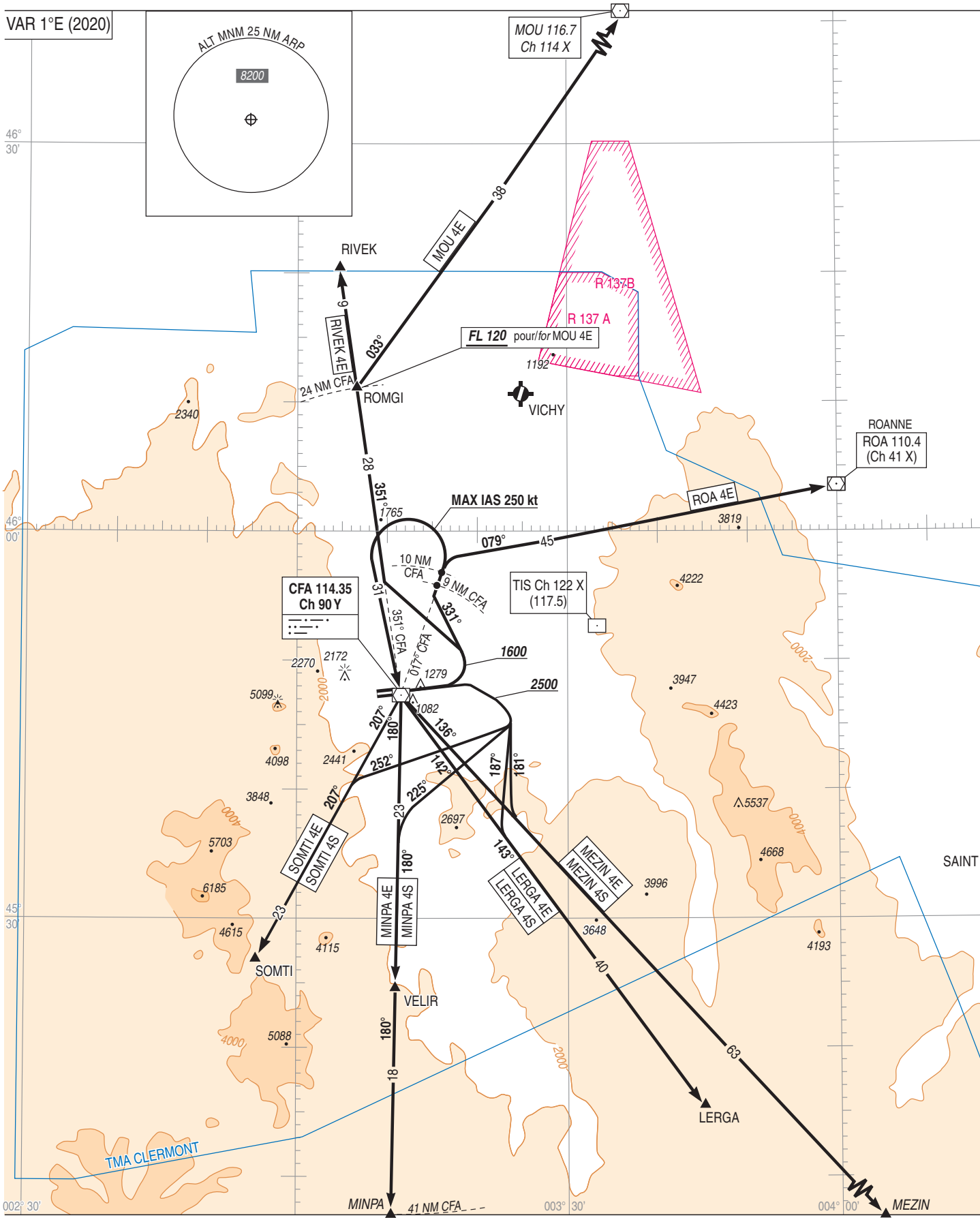
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **AMDAS** | - | AMDAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MINPA 9A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MINPA | - | - | - | - | - | - | FL 140 | - | RNAV 1 |
| - | TF | AMDAS | - | 033 | 034.5 | 42.2 | - | FL 090 | - | - | RNAV 1 |
| **SOMTI 9A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SOMTI | - | - | - | - | - | - | FL 140 | - | RNAV 1 |
| - | TF | AMDAS | - | 066 | 067.6 | 36.9 | - | FL 090 | - | - | RNAV 1 |
| **SOPAD 9A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SOPAD | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AMDAS | - | 274 | 275.2 | 19.6 | - | FL 090 | - | - | RNAV 1 |
| **PIMAK 9A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIMAK | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AMDAS | - | 325 | 326.7 | 20.8 | - | FL 090 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID CONV RWY 08
Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | CLERMONT | 136.405 |
| **APP :** | CLERMONT Approche/*Approach* | 122.225 |
| **TWR :** | CLERMONT Tour/*Tower* | 118.625 |






© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID CONV RWY 08

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

| SID | ROUTES | RMK |
|---|---|---|
| **RIVEK 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 351° CFA (RM 351°) jusqu'à RIVEK.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left in climb to join and follow RDL 351° CFA (MAG 351°) to RIVEK.* | Pente 4,8% jusqu'à 1600 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>*Gradient 4.8% up to 1600 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **MOU 4E**<br>Réservé niveau de croisière > FL 120 ou Non-RNAV<br>*Reserved cruising level > FL 120 or Non-RNAV* | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche en montée pour rejoindre et suivre le RDL 351° CFA (RM 351°) jusqu'à ROMGI (D 24 CFA). A ROMGI, à droite RDL 213° MOU (RM 033°) vers MOU.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left in climb to join and follow RDL 351° CFA (MAG 351°) to ROMGI (D 24 CFA). At ROMGI , right RDL 213° MOU (MAG 033°) to MOU.* | Pente 4,8% jusqu'à 1600 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>FL 120 MNM à ROMGI.<br>*Gradient 4.8% up to 1600 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.*<br>*FL 120 MNM at ROMGI.* |
| **ROA 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche en montée. Suivre RM 331° pour rejoindre et suivre le RDL 017° CFA (RM 017°). A 10 NM CFA, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 259° ROA (RM 079°) vers ROA.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left in climb. Follow MAG 331° to join and follow RDL 017° CFA (MAG 017°). At 10 NM from CFA, turn right to intercept and follow RDL 259° ROA (MAG 079°) to ROA.* | Pente 4,8% jusqu'à 1600 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'au FL 120.<br>*Gradient 4.8% up to 1600 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to FL 120.* |



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID CONV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | ROUTES | RMK |
|---|---|---|
| **MEZIN 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche en montée. Suivre 331° pour rejoindre et suivre le R 017 CFA (017°). A 9 NM CFA, tourner à gauche en montée jusqu'à CFA puis suivre le R 136 CFA (136°) vers MEZIN.<br><br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left climbing. Follow 331° to join and follow R 017 CFA (017°). At 9 NM CFA, turn left climbing to CFA, then follow R 136 CFA (136°) to MEZIN.* | Pente 4,8% jusqu'à 1600 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>*Gradient 4.8% up to 1600 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **MEZIN 4S** | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL tourner à droite 181° pour intercepter et suivre le R 136 CFA (136°) vers MEZIN.<br><br>*Climb straight ahead. At 2500 ft AMSL turn right 181° to intercept and follow R 136 CFA (136°) to MEZIN.* | Pente 4,8% jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 8% MNM, jusqu'à FL 090.<br>*Gradient 4.8% up to 2500 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 8% MNM up to FL 090.* |
| **LERGA 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche en montée. Suivre 331° pour rejoindre et suivre le R 017 CFA (017°). A 9 NM CFA, tourner à gauche en montée jusqu'à CFA puis suivre le R 142 CFA (142°) vers LERGA.<br><br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left climbing. Follow 331° to join and follow R 017 CFA (017°). At 9 NM CFA, turn left climbing up to CFA then follow R 142 CFA (142°) to LERGA.* | Pente 4,8% jusqu'à 1600 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft.<br>*Gradient 4.8% up to 1600 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7% MNM up to 5500 ft.* |
| **LERGA 4S** | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL tourner à droite 187° pour intercepter et suivre le R 142 CFA (142°) vers LERGA.<br><br>*Climb straight ahead. At 2500 ft AMSL turn right 187° to intercept and follow R 142 CFA (142°) to LERGA.* | Pente 4,8% jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 8% MNM, jusqu'à FL 090.<br>*Gradient 4.8% up to 2500 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 8% MNM up to FL 090.* |
| **MINPA 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL tourner à gauche en montée. Suivre 331° pour rejoindre et suivre le R 017 CFA (017°). A 9 NM CFA, tourner à gauche en montée jusqu'à CFA puis suivre le R 180 CFA (180°) vers VELIR, puis MINPA.<br><br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL turn left climbing. Follow 331° to join and follow R 017 CFA (017°). At 9 NM CFA, turn left climbing up to CFA then follow R 180 CFA (180°) to VELIR, then MINPA.* | Pente 4,8% jusqu'à 1600 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>*Gradient 4.8% up to 1600 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **MINPA 4S** | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL tourner à droite 225° pour intercepter et suivre le R 180 CFA (180°) vers MINPA.<br><br>*Climb straight ahead. At 2500 ft AMSL turn right 225° to intercept and follow R 180 CFA (180°) to MINPA.* | Pente 4,8% jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 8% MNM, jusqu'à FL 090.<br>*Gradient 4.8% up to 2500 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 8% MNM up to FL 090.* |
| **SOMTI 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche en montée. Suivre 331° pour rejoindre et suivre le R 017 CFA (017°). A 9 NM CFA, tourner à gauche en montée jusqu'à CFA puis suivre le R 207 CFA (207°) vers SOMTI.<br><br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left climbing. Follow 331° to join and follow R 017 CFA (017°). At 9 NM CFA, turn left climbing up to CFA then follow R 207 CFA (207°) to SOMTI.* | Pente 4,8% jusqu'à 1600 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7% MNM, jusqu'à 5500 ft AMSL puis 5% jusqu'au FL 120.<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF-R 68 B. Si la zone est active, rejet des SID SOMTI : planifier un SID MINPA. Voir utilisation AWY V12 et T19.<br>*Gradient 4.8% up to 1600 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7% MNM up to 5500 ft AMSL, then 5% up to FL 120.*<br>*SID available H24 according to the activity of military area LF-R 68 B. If the area is activated, SOMTI SIDs will be rejected : file MINPA SID. See use AWY V12 and T19.* |
| **SOMTI 4S** | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL tourner à droite 252° pour intercepter et suivre R 207 CFA (207°) vers SOMTI.<br><br>*Climb straight ahead. At 2500 ft AMSL turn right MAG 252° to intercept and follow R 207 CFA (207°) to SOMTI.* | Pente 4,8% jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 8% MNM, jusqu'à FL 090.<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF-R 68 B. Si la zone est active, rejet des SID SOMTI : planifier un SID MINPA. Voir utilisation AWY V12 et T19.<br>*Gradient 4.8% up to 2500 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 8% MNM up to FL 090.*<br>*SID available H24 according to the activity of military area LF-R 68 B. If the area is activated, SOMTI SIDs will be rejected : file MINPA SID. See use AWY V12 and T19.* |

**Note 1 :** pente théorique de montée 4,8% déterminée par l'obstacle d'altitude au sommet 1082 ft.

**Pente due aux contraintes ATS**
En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC à la mise en route.

***Note 1 :*** *theoretical climb gradient 4.8% determined by obstacle 1082 ft altitude at the top.*

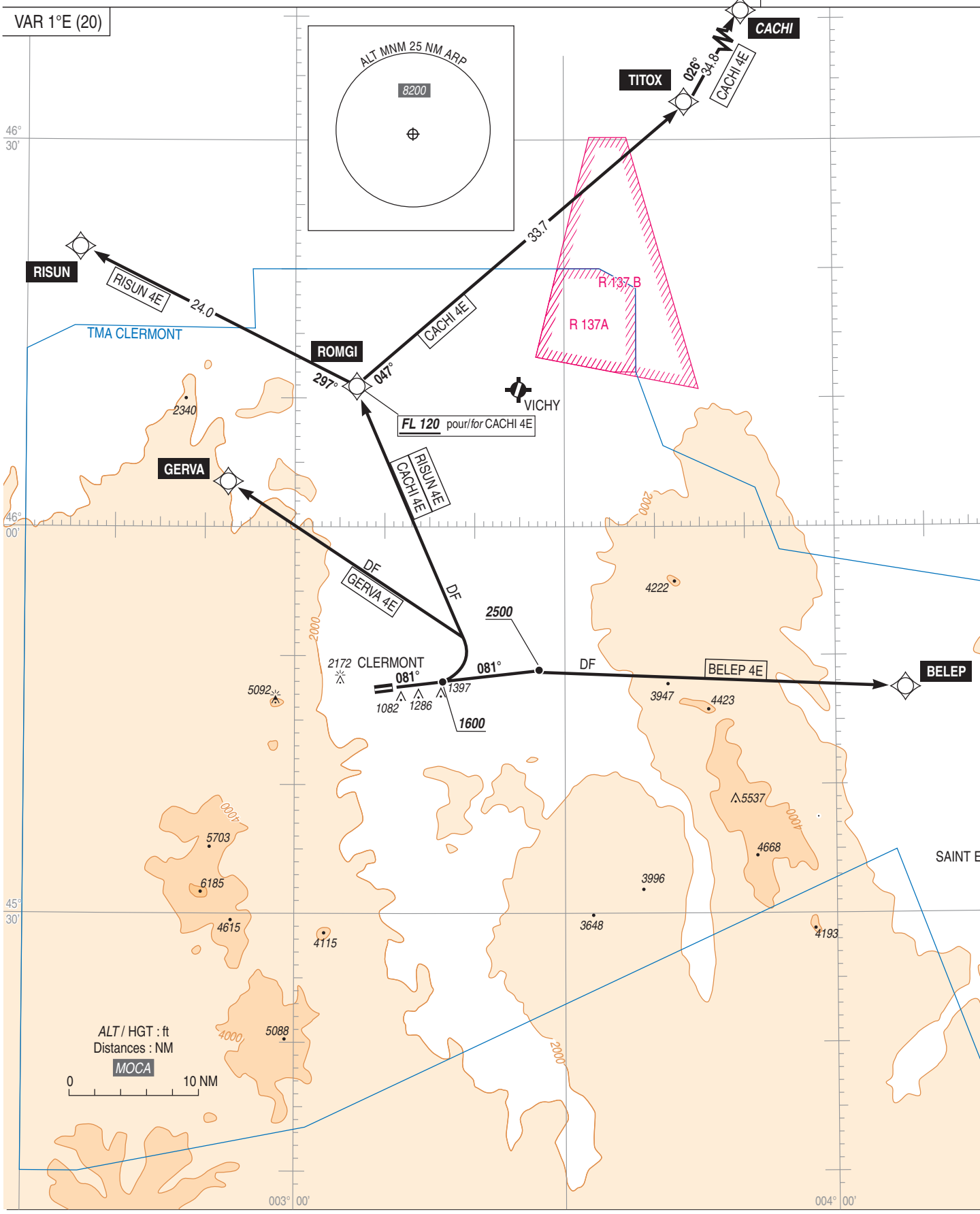
***Slope due to ATS restriction***
*If assigned ATS gradient cannot be maintain, the pilot must advise ATC when starting up.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID RNAV RWY 08
Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D

**ATIS** CLERMONT 136.405
**APP :** CLERMONT Approche/*Approach* 122.225
**TWR :** CLERMONT Tour/*Tower* 118.625

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
# SID RNAV RWY 08

| SID RNAV RWY 08 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS required |
| Climb gradient | Pente théorique 4.8% MNM jusqu'à 1600 ft AMSL déterminée par l'obstacle d'altitude au sommet 1082 ft.<br>*Theoretical climb 4.8% up to 1600 ft AMSL determined by obstacle top altitude 1082 ft.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | |

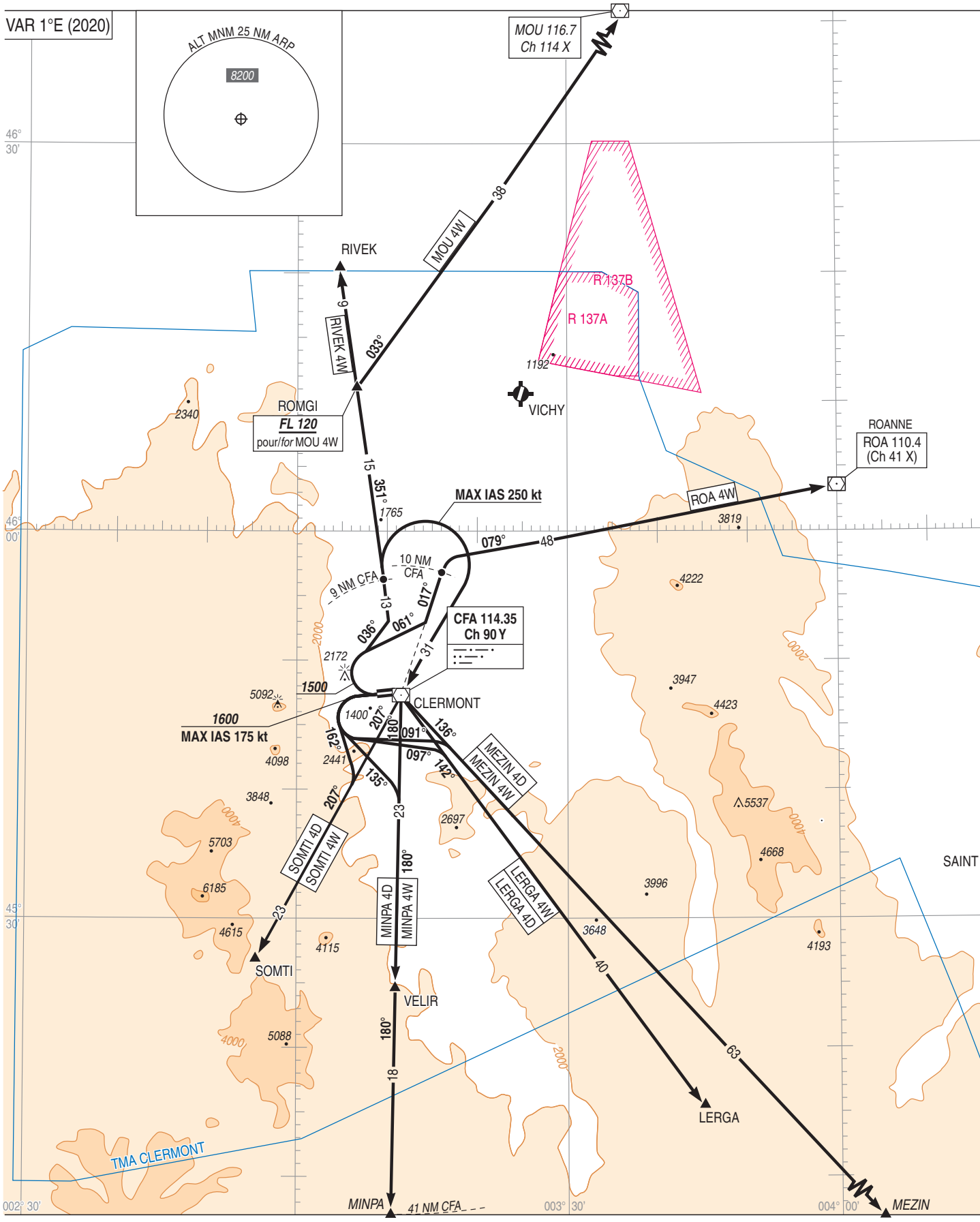
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **CACHI 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche direct vers ROMGI puis TITOX et CACHI.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left direct to ROMGI then TITOX and CACHI.* | ATC | Pente ATS : 7% MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>FL 120 MNM à ROMGI.<br>*ATS slope : 7% MNM up to 5500 ft AMSL.*<br>*FL 120 MNM at ROMGI.* |
| **GERVA 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche direct vers GERVA.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left direct to GERVA.* | ATC | Pente ATS : 7% MNM jusqu'au FL 090.<br>*ATS slope : 7% MNM up to FL 090.* |
| **RISUN 4E** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL, tourner à gauche direct vers ROMGI puis RISUN.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL, turn left direct to ROMGI then RISUN.* | ATC | Pente ATS : 7% MNM jusqu'à 5500 ft AMSL<br>*ATS slope : 7% MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **BELEP 4E** | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL, tourner à droite direct vers BELEP.<br>*Climb straight ahead. At 2500 ft AMSL, turn right direct to BELEP.* | ATC | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 090.<br>*ATS slope : 6% MNM up to FL 090.* |



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID CONV RWY 26
Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D (4W) CAT A, B, C (4D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | CLERMONT | 136.405 |
| **APP :** | CLERMONT Approche/*Approach* | 122.225 |
| **TWR :** | CLERMONT Tour/*Tower* | 118.625 |






© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID CONV RWY 26

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C (4 W) et/*and* CAT A, B, C (4 D)

| SID | ROUTES | RMK |
|---|---|---|
| **RIVEK 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 351° CFA (RM 351°) jusqu'à RIVEK. | Pente 6,6 % jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL. |
| | *Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right climbing to join and follow RDL 351° CFA (MAG 351°). to RIVEK* | *Gradient 6.6 % up to 2500 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **MOU 4W**<br>Réservé niveau de croisière > FL 120 ou Non-RNAV | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le RDL 351° CFA (RM 351°) jusqu'à ROMGI. A ROMGI, à droite RDL 213° MOU (RM 033°) vers MOU. | Pente 6,6 % jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>FL 120 MNM à ROMGI. |
| *Reserved to cruising level > FL 120 or Non-RNAV.* | *Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right climbing to join and follow RDL 351° CFA (MAG 351°) to ROMGI. At ROMGI, right RDL 213° MOU (MAG 033°) to MOU.* | *Gradient 6.6% up to 2500 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.*<br>*FL 120 MNM at ROMGI.* |
| **ROA 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite en montée. Suivre RM 061° pour rejoindre et suivre le RDL 017° CFA (RM 017°). A 10 NM CFA, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 259° ROA (RM 079°) vers ROA. | Pente 6,6 % jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1)<br>Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à FL 120. |
| | *Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right climbing follow MAG 061° to join and follow RDL 017° CFA (MAG 017°). At 10 NM CFA, turn right to intercept and follow RDL 259° ROA (MAG 079°) to ROA.* | *Gradient 6.6 % up to 2500 ft AMSL (note 1)*<br>*ATS restriction : gradient 7 % MNM up to FL 120.* |



© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID CONV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D (4W) et / *and* CAT A, B, C (4D))

| SID | ROUTES | RMK |
|---|---|---|
| **MEZIN 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite en montée. Suivre 036° pour rejoindre et suivre le R 351 CFA (351°). A 9 NM CFA, tourner à droite en montée vers CFA. A CFA, suivre le R 136 CFA (136°) vers MEZIN.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right climbing. Follow 036° to join and follow R 351 CFA (351°). At 9 NM CFA, turn right climbing to CFA. At CFA, follow R 136 CFA (136°) to MEZIN.* | Pente 6,6% jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1). Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>*Gradient 6.6% up to 2500 ft AMSL (note 1). ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **MEZIN 4D** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL tourner à gauche 091°, (MAX IAS 175 kt) pour intercepter et suivre R 136 CFA (136°) vers MEZIN.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL turn left 091°, (MAX IAS 175 kt) to intercept and follow R 136 CFA (136°) to MEZIN.* | Pente 6% jusqu'à 2800 ft AMSL (note 2). Contrainte ATS : pente 8% MNM, jusqu'à FL 090.<br>*Gradient 6% up to 2800 ft AMSL (note 2). ATS restriction : gradient 8% MNM up to FL 090.* |
| **LERGA 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite en montée. Suivre 036° pour rejoindre et suivre le R 351 CFA (351°). A 9 NM CFA, tourner à droite en montée vers CFA. A CFA, suivre le R 142 CFA (142°) vers LERGA.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right climbing. Follow 036° to join and follow R 351 CFA (351°). At 9 NM CFA, turn right climbing to CFA. At CFA, follow R 142 CFA (142°) to LERGA.* | Pente 6,6% jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1). Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>*Gradient 6.6% up to 2500 ft AMSL (note 1). ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **LERGA 4D** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL tourner à gauche 097°, (MAX IAS 175 kt) pour intercepter et suivre R 142 CFA (142°) vers LERGA.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL turn left 097°, (MAX IAS 175 kt) to intercept and follow R 142 CFA (142°) to LERGA.* | Pente 6% jusqu'à 2800 ft AMSL (note 2). Contrainte ATS : pente 8% MNM, jusqu'à FL 090.<br>*Gradient 6% up to 2800 ft AMSL (note 2). ATS restriction : gradient 8% MNM up to FL 090.* |
| **MINPA 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite en montée. Suivre 036° pour rejoindre et suivre le R 351 CFA (351°). A 9 NM CFA, tourner à droite en montée vers CFA. A CFA, suivre le R 180 CFA (180°) vers VELIR puis MINPA.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right climbing. Follow 036° to join and follow R 351 CFA (351°). At 9 NM CFA, turn right climbing to CFA. At CFA, follow R 180 CFA (180°) to VELIR, then MINPA.* | Pente 6,6% jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1). Contrainte ATS : pente 7 % MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>*Gradient 6.6% up to 2500 ft AMSL (note 1). ATS restriction : gradient 7 % MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **MINPA 4D** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL tourner à gauche 135°, (MAX IAS 175 kt) pour intercepter et suivre R 180 CFA (180°) vers MINPA.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL turn left 135°, (MAX IAS 175 kt) to intercept and follow R 180 CFA (180°) to MINPA.* | Pente 6% jusqu'à 2800 ft AMSL (note 2). Contrainte ATS : pente 8,5% MNM, jusqu'à FL 090.<br>*Gradient 6% up to 2800 ft AMSL (note 2). ATS restriction : gradient 8.5% MNM up to FL 090.* |
| **SOMTI 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite en montée. Suivre 036° pour rejoindre et suivre le R 351 CFA (351°). A 9 NM CFA, tourner à droite en montée vers CFA. A CFA, suivre le R 207 CFA (207°) vers SOMTI.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right climbing. Follow 036° to join and follow R 351 CFA (351°). At 9 NM CFA, turn right climbing to CFA. At CFA, follow R 207 CFA (207°) to SOMTI.* | Pente 6,6 % jusqu'à 2500 ft AMSL (note 1). Contrainte ATS : pente 7 % MNM, jusqu'à 5500 ft AMSL, puis 5 % jusqu'au FL 120. SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF-R 68 B. Si la zone est active, rejet des SID SOMTI : planifier un SID MINPA. Voir utilisation AWY V12 et T19.<br>*Gradient 6.6 % up to 2500 ft AMSL (note 1). ATS restriction : slope 7% MNM up to 5500 ft AMSL, then 5% up to FL 120.*<br>*SID available H24 according to the activity of military area LF-R 68 B. If the area is activated, SOMTI SIDs will be rejected : file MINPA SID. See use AWY V12 and T19.* |
| **SOMTI 4D** | Monter dans l'axe. A 1600 ft AMSL tourner à gauche 162°, (MAX IAS 175 kt) pour intercepter et suivre R 207 CFA (207°) vers SOMTI.<br>*Climb straight ahead. At 1600 ft AMSL turn left 162°, (MAX IAS 175 kt) to intercept and follow R 207 CFA (207°) to SOMTI.* | Pente 6% jusqu'à 2800 ft AMSL (note 2). Contrainte ATS : pente 8,5% MNM jusqu'à FL 090.<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF-R 68 B. Si la zone est active, rejet des SID SOMTI : planifier un SID MINPA. Voir utilisation AWY V12 et T19.<br>*Gradient 6% up to 2800 ft AMSL (note 2). ATS restriction : gradient 8.5% MNM up to FL 090.*<br>*SID available H24 according to the activity of military area LF-R 68 B. If the area is activated, SOMTI SIDs will be rejected : file MINPA SID. See use AWY V12 and T19.* |

**Note 1 :** Pente théorique de montée 6,6% déterminée par tour de télécommunication d'altitude au sommet 2172 ft.
**Note 2 :** Pente théorique de montée 6% déterminée par relief Puy du Crouel d'altitude au sommet 1400 ft. L'obstacle d'altitude 2441 ft impose de maintenir cette pente jusqu'à 2800 ft AMSL.

**Pentes dues aux contraintes ATS :** En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC à la mise en route.

***Note 1 :*** *Theoretical climb gradient 6.6% determined by telecommunication tower, top altitude 2172 ft.*
***Note 2 :*** *Theoretical climb gradient 6% determined by relief "Puy du Crouel" of 1400 ft altitude at the top. Relief of top altitude 2441 ft requires to maintain gradient up to 2800 ft AMSL.*

***Slope due to ATS restriction :*** *If assigned ATS gradient cannot be maintain, the pilot must advise ATC when starting up.*

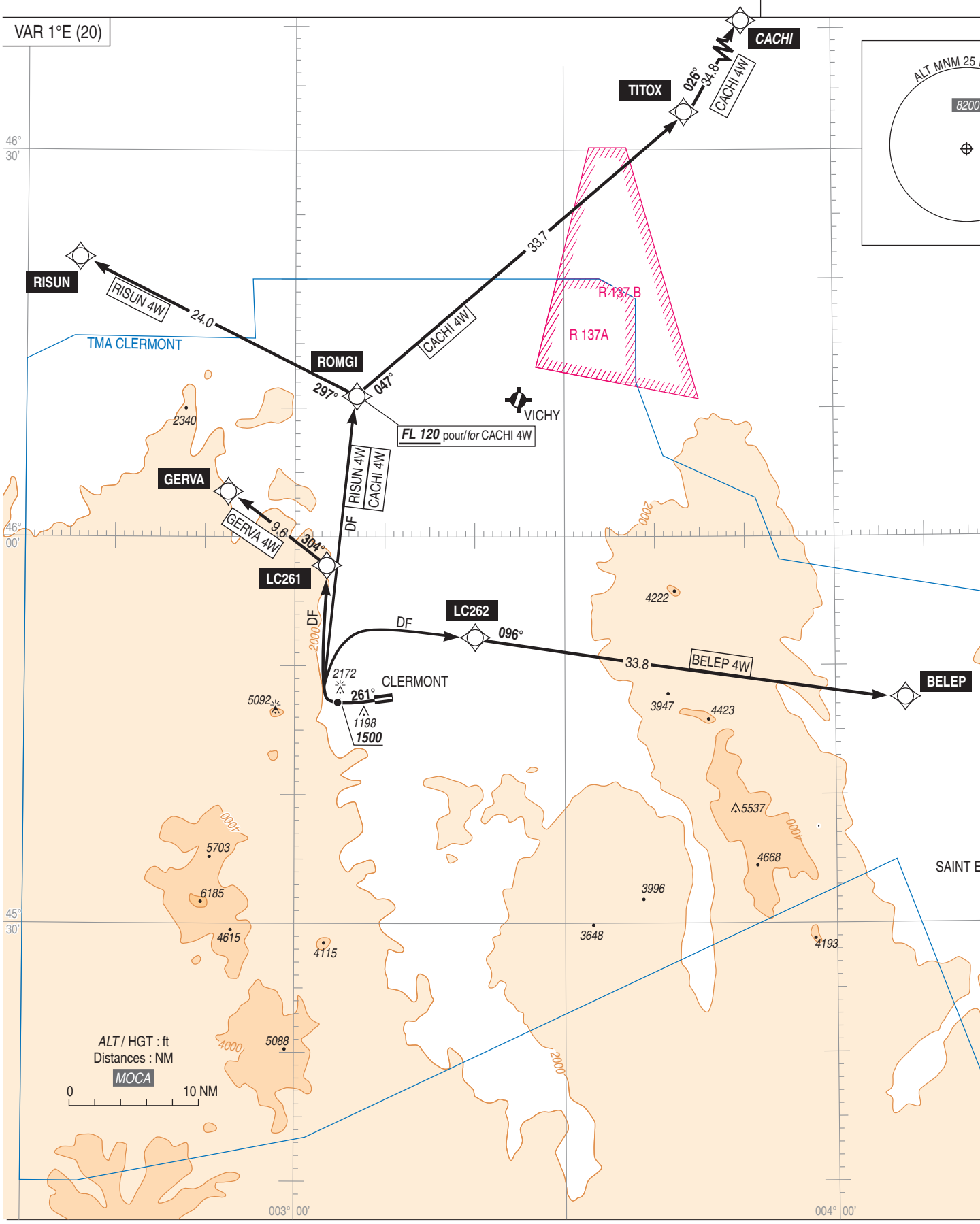
© Service de l'Information Aéronautique, France

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## SID RNAV RWY 26
Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D

**ATIS** CLERMONT 136.405
**APP :** CLERMONT Approche/*Approach* 122.225
**TWR :** CLERMONT Tour/*Tower* 118.625

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*

VAR 1°E (20)






© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
# SID RNAV RWY 26

| SID RNAV RWY 26 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS required |
| Climb gradient | Pente théorique 6.6% MNM jusqu'à 2500 ft AMSL déterminée par la tour de télécommunication d'altitude au sommet 2172 ft.<br>*Theoretical climb 6.6 % up to 2500 ft AMSL determined by telecommunication tower, top altitude 2172 ft* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **CACHI 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite direct vers ROMGI puis TITOX et CACHI.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right direct to ROMGI then TITOX and CACHI.* | ATC | Pente ATS : 7% MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>FL 120 MNM à ROMGI.<br>*ATS slope : 7% MNM up to 5500 ft AMSL.*<br>*FL 120 MNM at ROMGI.* |
| **GERVA 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite direct vers LC261 puis GERVA.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right direct to LC261 then GERVA.* | ATC | Pente ATS : 7% MNM jusqu'au FL 090.<br>*ATS slope : 7% MNM up to FL 090.* |
| **RISUN 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite direct vers ROMGI puis RISUN.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right direct to ROMGI then RISUN.* | ATC | Pente ATS : 7% MNM jusqu'à 5500 ft AMSL.<br>*ATS slope : 7% MNM up to 5500 ft AMSL.* |
| **BELEP 4W** | Monter dans l'axe. A 1500 ft AMSL, tourner à droite direct vers LC262 puis BELEP.<br>*Climb straight ahead. At 1500 ft AMSL, turn right direct to LC262 then BELEP.* | ATC | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 090.<br>*ATS slope : 6% MNM up to FL 090.* |

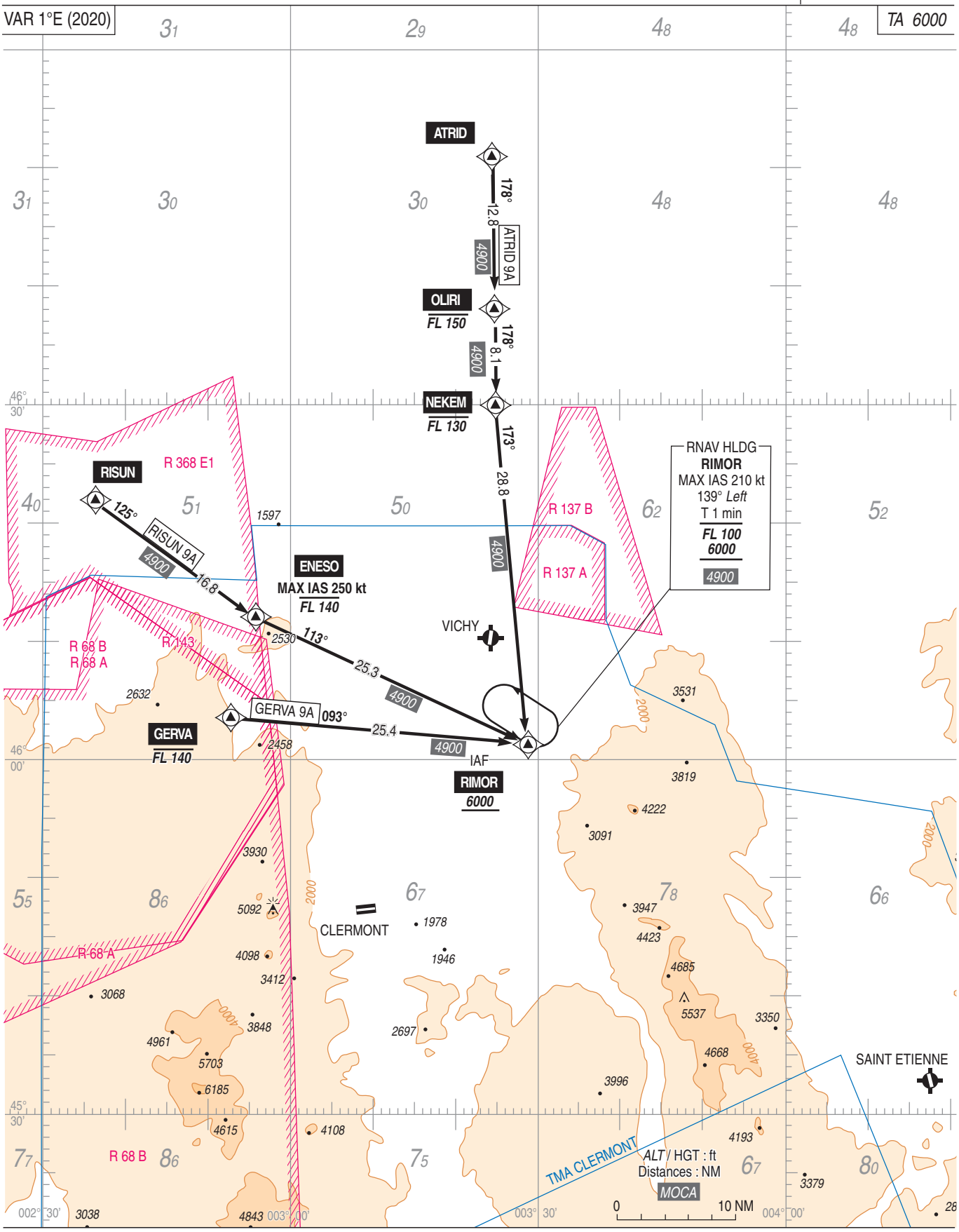


© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## STAR RNAV Nord / *North*
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** CLERMONT | 136.405 |
| **APP :** CLERMONT Approche/*Approach* | 122.225 |
| **TWR :** CLERMONT Tour/*Tower* | 118.625 |
| AFIS : VICHY Information | 121.405 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*

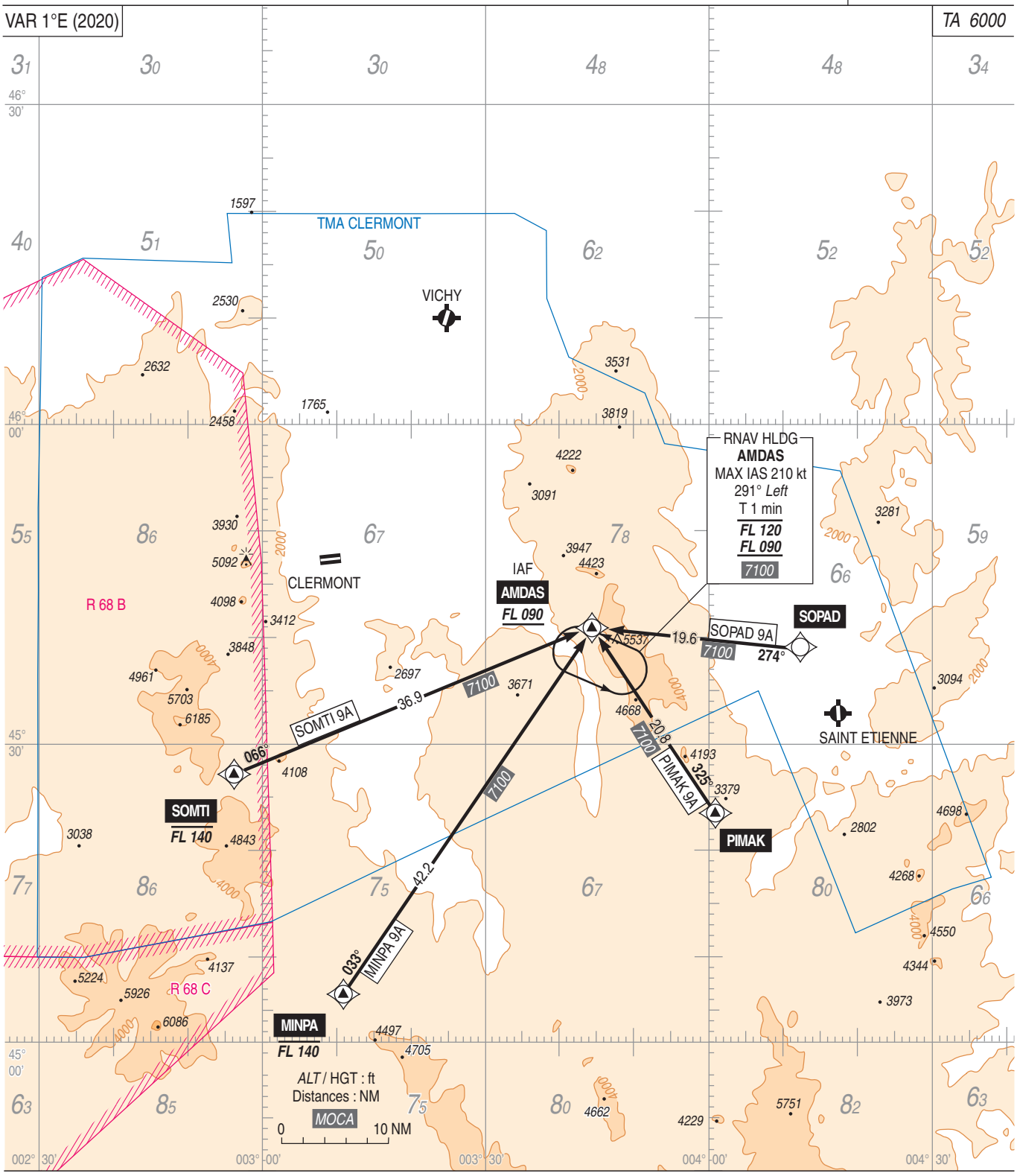





© SIA

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
## STAR RNAV Sud / *South*
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** CLERMONT | 136.405 | **RNAV 1** |
| **APP :** CLERMONT Approche/*Approach* | 122.225 | GNSS requis / *required* |
| **TWR :** CLERMONT Tour/*Tower* | 118.625 | |
| AFIS : VICHY Information | 121.405 | |






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE

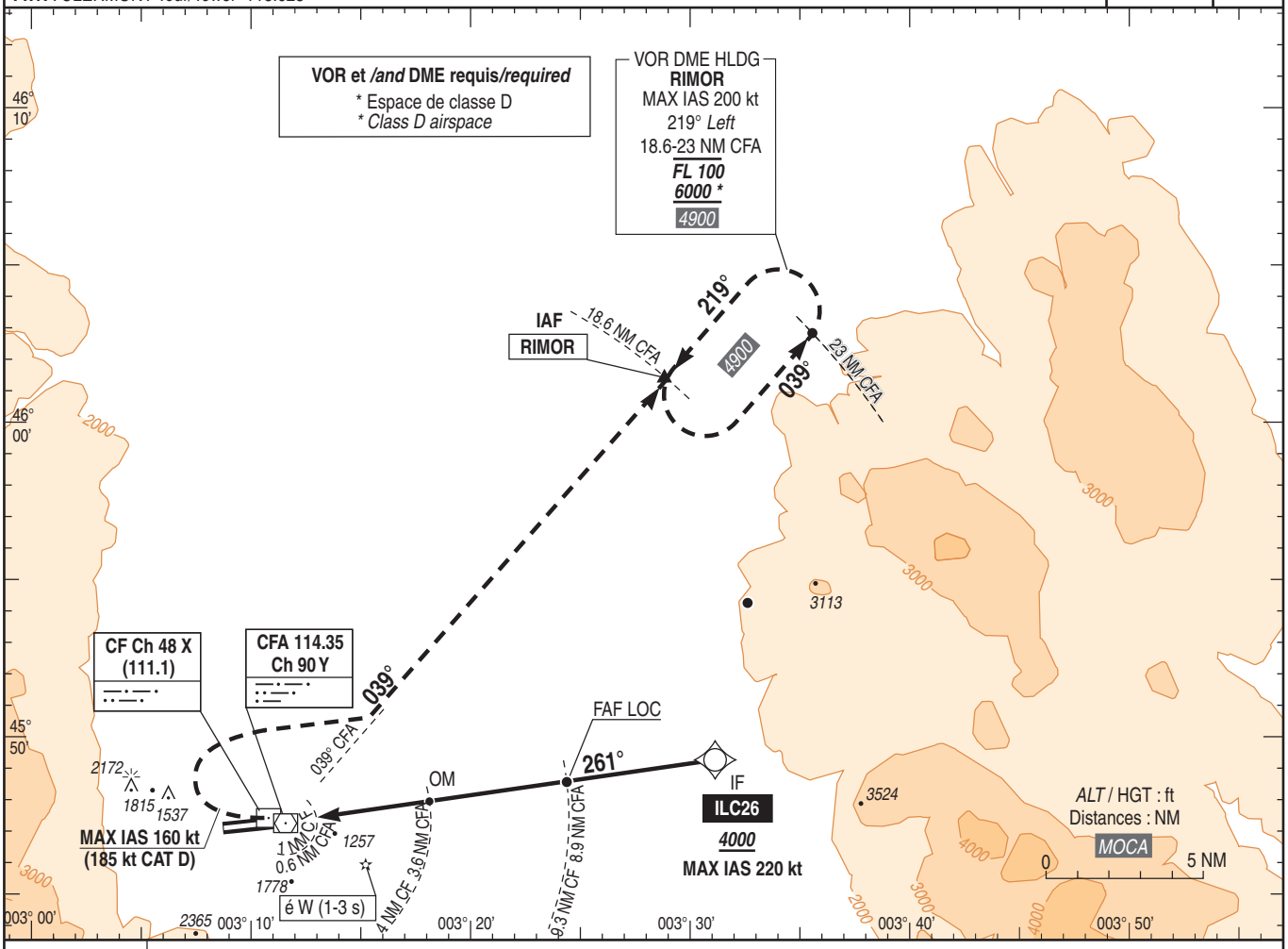
CAT A B C D

*ALT AD : 1092,* ***DTHR : 1058 (38 hPa)***

*FNA* ILS CAT I ou/*or* ILS CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 26

**FIS** : CLERMONT Info 122.225
**ATIS** CLERMONT 136.405
**APP** : CLERMONT Approche/*Approach* 122.225
**TWR** : CLERMONT Tour/*Tower* 118.625

| ILS-DME | VAR |
|---|---|
| **CF 111.10** | 1°E |
| RDH : 50 | (20) |



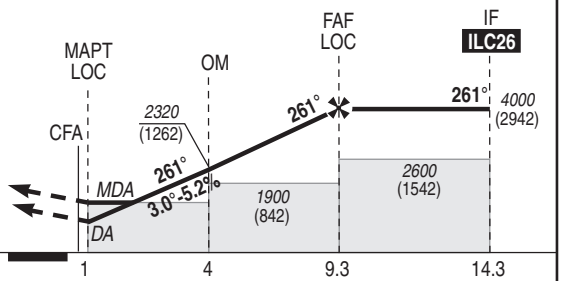

*TA : 6000*

API ILS : Monter **dans l'axe.** **A *1450*** (392),
**tourner à droite** MAX IAS 160 kt (185 kt CAT D) en montée vers ***4900*** (3842) pour intercepter et suivre le **RDL 039° CFA** (RM 039°) et intégrer l'attente RIMOR.
Palier d'accélération non étudié.

API LOC : **Au MAPT,**

*Missed APCH ILS : Climb* ***straight ahead. At 1450*** *(392),* ***turn right*** *MAX IAS 160 kt (185 kt CAT D) climbing up to* ***4900*** *(3842) to follow* ***RDL 039° CFA*** *(MAG 039°) and join RIMOR holding.*
*Acceleration level not studied.*

*Missed APCH LOC :* ***At MAPT,***




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DME CF ← (NM) | 1 | 4 | 9.3 | 14.3 |
| CFA ← (NM) | 0.6 | 3.6 | 8.9 | 13.9 |
| DTHR ← (NM) | 0.8 | 3.8 | 9.1 | 14.1 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | ILS API 4% | | LOC | | | OCH ILS CAT I API 2.5% | OCH ILS CAT I API 4% | OCH ILS CAT II API 4.4% | CAT | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | ***DA*** (H) | RVR | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | | | | | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1370*** (310) | 700 | ***1260*** (200) | 550 | ***1520*** (470) | 1500 | 462 | 307 | 180 | 71 | A | ***1750*** (690) | 1500 |
| B | ***1380*** (320) | 700 | ***1260*** (200) | 550 | | | | 319 | 192 | 88 | B | ***2260*** (1200) | 1600 |
| C | ***1390*** (330) | 800 | ***1260*** (200) | 550 | | | | 327 | 200 | 100 | C | ***2720*** (1670) | 2400 |
| D | ***1470*** (410) | 1200 | ***1340*** (280) | 600 | | | | 401 | 273 | - | D | ***3240*** (2180) | 3600 |

| DME CF | NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***ALT*** | ***3910*** | ***3590*** | ***3275*** | ***2955*** | ***2635*** | ***2320*** | ***2000*** | ***1680*** |
| | (HGT) | (2852) | (2532) | (2217) | (1897) | (1577) | (1262) | (942) | (622) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Sud./*(1) Circling prohibited in the South.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 9.1 NM | 7 min 48 | 6 min 25 | 5 min 27 | 4 min 45 | 4 min 12 | 3 min 46 | 3 min 24 | 2 min 57 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 765 | 845 | 975 |

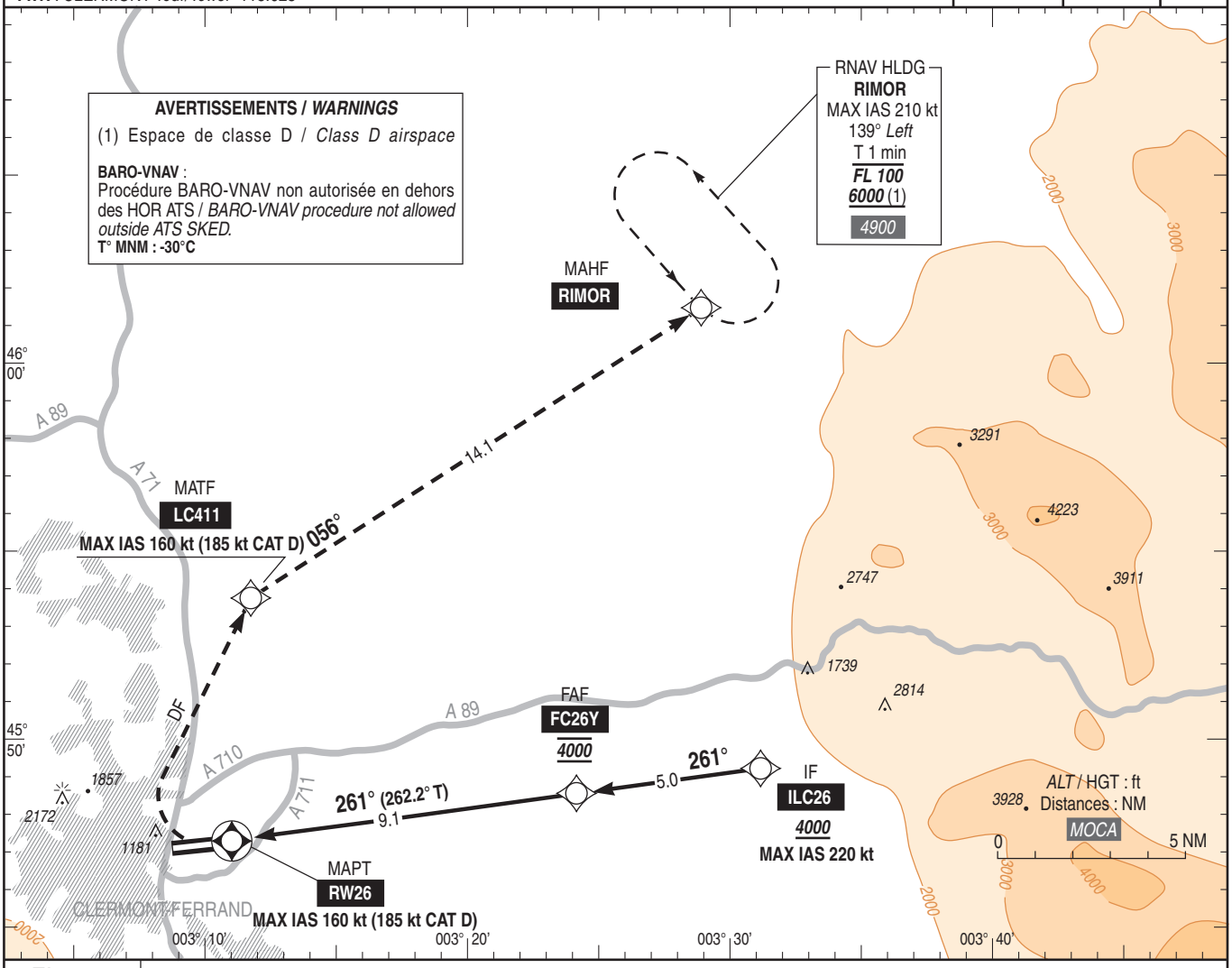


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1092,* ***DTHR : 1058 (38 hPa)***

# CLERMONT FERRAND AUVERGNE
*FNA* **RNP** Y RWY 26

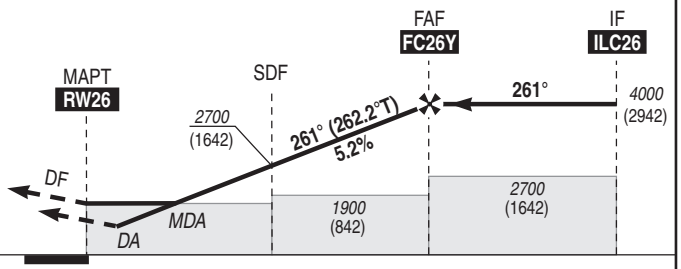
| | | | |
|---|---|---|---|
| **FIS** : CLERMONT Information 122.225<br>**ATIS** CLERMONT 136.405<br>**APP** : CLERMONT Approche/*Approach* 122.225<br>**TWR** : CLERMONT Tour/*Tower* 118.625 | **RNP APCH** | TCH : 50 | VAR 1°E (2020) |




*TA : 6000*

API : Au **MAPT**, tourner à **droite** (MAX IAS 160 kt, 185 kt CAT D) direct vers **LC411**, puis tourner à **droite** vers **RIMOR**, pour intégrer l'attente en montée vers ***4900*** (3842).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At* ***MAPT****, turn* ***right*** *(MAX IAS 160 kt, 185 kt CAT D) direct to* ***LC411****, then turn* ***right*** *to* ***RIMOR*** *and enter holding climbing up to* ***4900*** *(3842). Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1440*** (390) | 1100 | 381 | ***1750*** (700) | 1500 | 692 | ***1750*** (700) | 1500 |
| B | ***1460*** (400) | 1100 | 394 | | 1500 | | ***2260*** (1200) | 1600 |
| C | ***1480*** (420) | 1200 | 416 | | 2400 | | ***2720*** (1670) | 2400 |
| D | ***1540*** (480) | 1500 | 478 | | 2400 | | ***3240*** (2180) | 3600 |

**DIST RW26**

| **NM** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2065*** (1007) | ***2380*** (1322) | ***2700*** (1642) | ***3020*** (1962) | ***3335*** (2277) | ***3655*** (2597) |

Observations / Remarks : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(2) MVL interdites au Sud / *Circling prohibited in the South.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 9.1 NM | 7 min 48 | 6 min 25 | 5 min 28 | 4 min 45 | 4 min 12 | 3 min 25 | 2 min 57 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

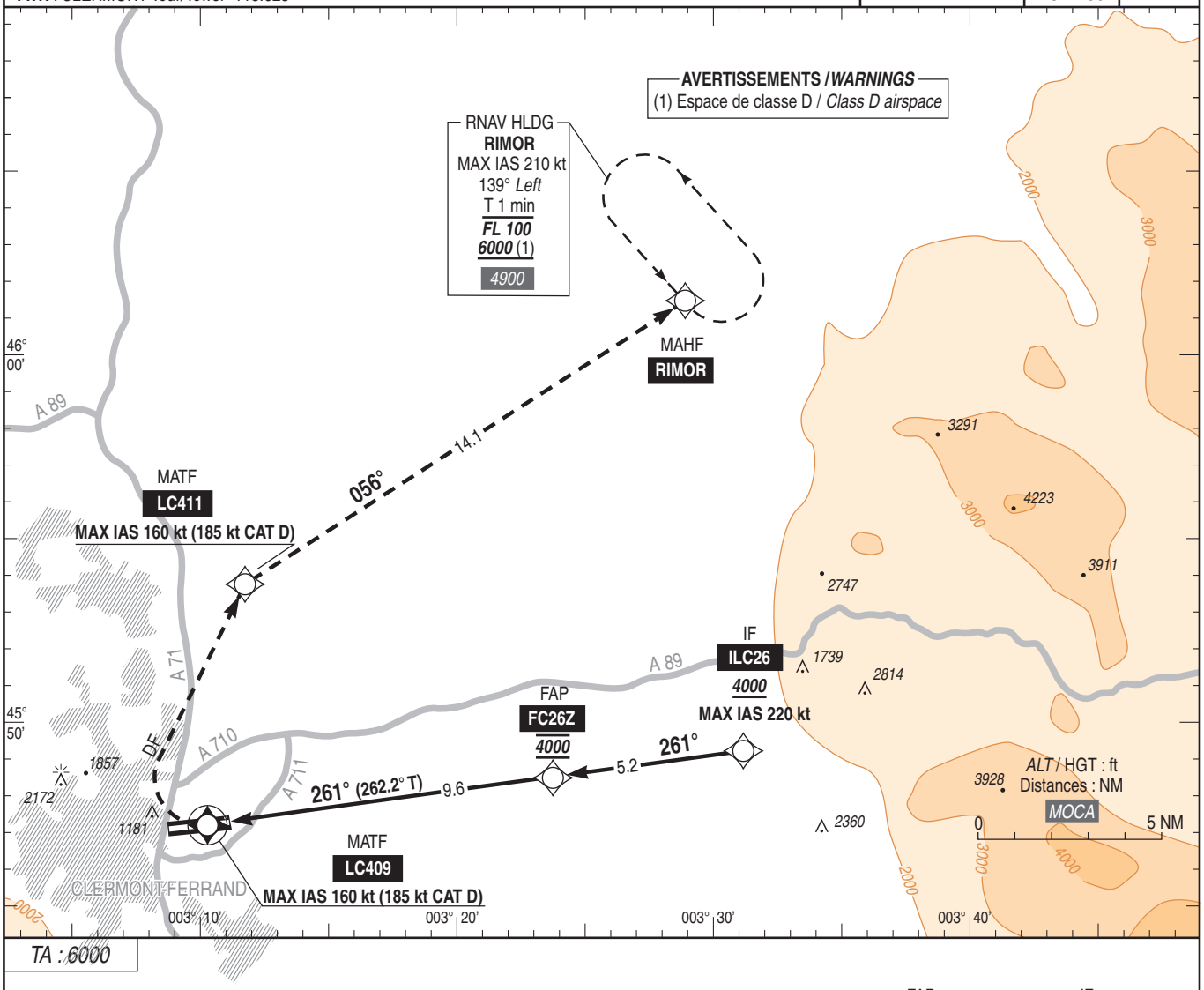
# CLERMONT FERRAND AUVERGNE

CAT A B C D

*ALT AD : 1092,* ***DTHR : 1058 (38 hPa)***

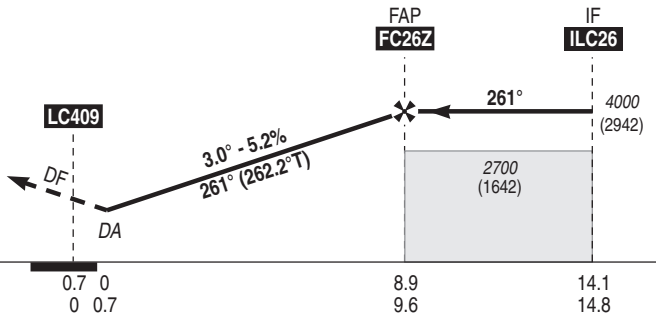
*FNA* **RNP** Z RWY 26 (LPV ONLY)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FIS** : CLERMONT Information 122.225<br>**ATIS** CLERMONT 136.405<br>**APP** : CLERMONT Approche/*Approach* 122.225<br>**TWR** : CLERMONT Tour/*Tower* 118.625 | **RNP APCH**<br>LPV uniquement/*only* | **EGNOS**<br>**Ch 42450**<br>**E26A**<br>TCH : 50 | VAR<br>1°E<br>(2020) |




API : A **LC409**, tourner à **droite** (MAX IAS 160 kt, 185 kt CAT D) pour rejoindre **LC411** puis tourner à **droite** vers **RIMOR** pour intégrer l'attente en montée vers ***4900*** (3842).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At* ***LC409****, turn* ***right*** *(MAX IAS 160 kt, 185 kt CAT D) direct to* ***LC411****, then turn* ***right*** *to* ***RIMOR*** *to enter holding, climbing up to* ***4900*** *(3842). Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LPV API / *Missed APCH* 5% | | | MVL/*Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1380*** (330) | 800 | 327 | ***1340*** (280) | 600 | 276 | ***1750*** (690) | 1500 |
| B | ***1390*** (340) | 800 | 339 | ***1350*** (290) | 650 | 288 | ***2260*** (1200) | 1600 |
| C | ***1400*** (350) | 900 | 347 | ***1360*** (300) | 650 | 296 | ***2720*** (1670) | 2400 |
| D | ***1570*** (510) | 1600 | 505 | ***1370*** (310) | 700 | 306 | ***3240*** (2180) | 3600 |

Observations / Remarks : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(2) MVL interdites au Sud / *Circling prohibited in the South.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAP - DTHR | 8.9 NM | 7 min 36 | 6 min 16 | 5 min 19 | 4 min 38 | 4 min 06 | 3 min 41 | 3 min 20 | 2 min 53 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

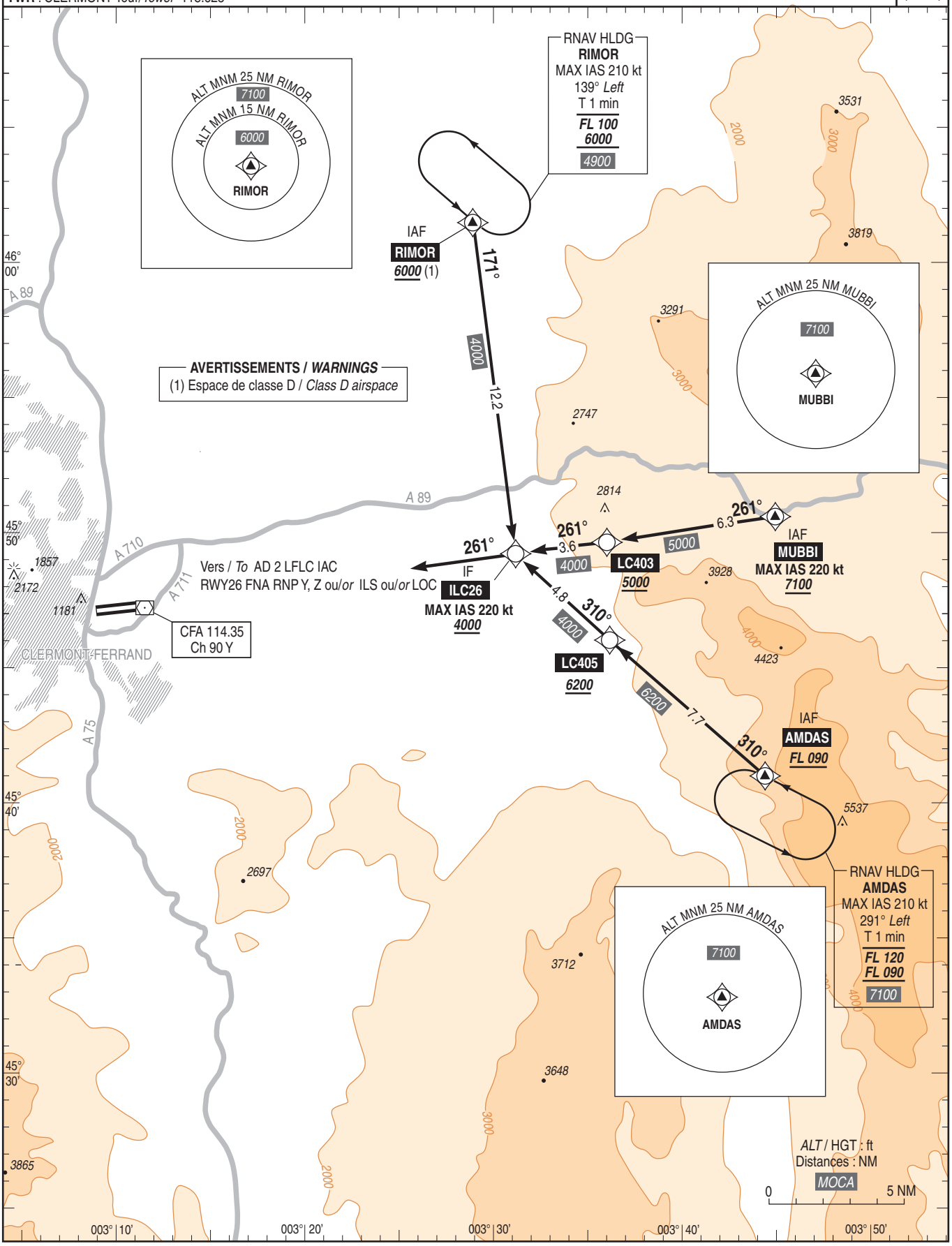
## CLERMONT FERRAND AUVERGNE

CAT A B C D

*INA* **RNAV** RWY 26

**FIS** : CLERMONT Information 122.225
**ATIS** CLERMONT 136.405
**APP** : CLERMONT Approche/*Approach* 122.225
**TWR** : CLERMONT Tour/*Tower* 118.625

VAR 1°E (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

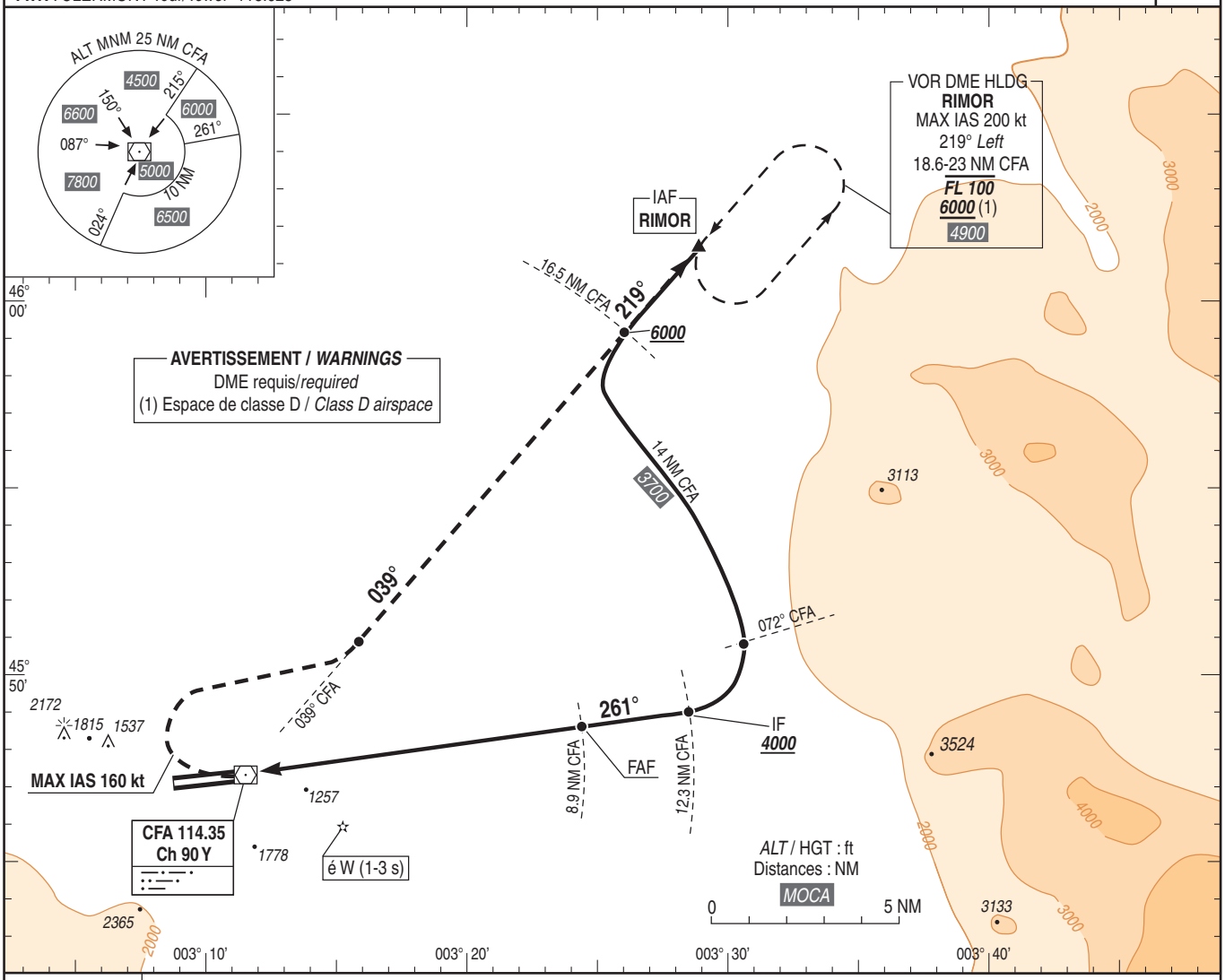
*ALT AD : 1092,* ***DTHR : 1058 (38 hPa)***

**CLERMONT** FERRAND AUVERGNE

VOR RWY 26

**FIS** : CLERMONT Information 122.225
**ATIS** CLERMONT 136.405
**APP** : CLERMONT Approche/*Approach* 122.225
**TWR** : CLERMONT Tour/*Tower* 118.625

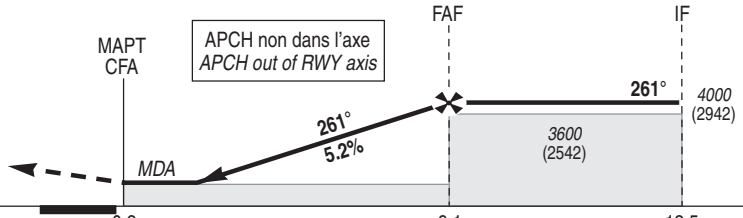
VAR 1°E (2020)




TA : 6000

API : Au MAPT, **tourner à droite** (MAX IAS 160 kt) en montée vers ***4900*** (3842) pour intercepter et suivre le **RDL 039° CFA** (RM 039°) et intégrer l'attente RIMOR. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : At MAPT,* ***turn right*** *(MAX IAS 160 kt) climbing up to* ***4900*** *(3842) to follow* ***RDL 039° CFA*** *(MAG 039°) and join RIMOR holding. Acceleration level not studied.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1840*** (780) | 1500 | 779 | ***1840*** (780) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***2260*** (1200) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***2720*** (1670) | 2400 |

| **DME CFA** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3720*** (2662) | ***3400*** (2342) | ***3080*** (2022) | ***2760*** (1702) | ***2450*** (1392) | ***2130*** (1072) |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of runway.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - CFA | 8.9 NM | 7 min 37 | 6 min 17 | 5 min 20 | 4 min 39 | 4 min 06 | 3 min 41 | 3 min 20 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLD.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLD - BOURGES

**AD 2 LFLD.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°03'39"N 002°22'12"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY C |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SW Bourges |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 529 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 153 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8581°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.129°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT BOURGES |
| | Adresse / *Address* | Esplanade de l'Aéroport, 18000 Bourges |
| | Telephone | 02 48 20 55 64 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFLDZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Email : bourges.aeroport@edeis.com |

**AD 2 LFLD.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS Aéroport Bourges | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | - Vols intra Schengen et UE : cf www.douane.gouv.fr<br>- Vols intra Schengen et hors UE (Suisse, Liechtenstein, Islande, Norvége) : MAR - VEN : O/R PN la veille avant 1100<br>SAM - LUN et JF : O/R le dernier jour ouvrable avant 1100<br>TEL : 09 70 27 63 53 - FAX 02 48 66 37 88<br>TEL urgences : 06 64 55 41 16<br>E-mail : bsil-bourges@douane.finances.gouv.fr<br>- Vols hors Schengen et hors UE : interdits | Intra Schengen and EU flights : cf www.douane.gouv.fr<br>Intra Schengen and out EU flights (Swiss, Liechtenstein, Island, Norway) : TUE- FRI : O/R PN the previous day before 1100<br>SAT - MON and HOL : O/R last opening day before 1100<br>TEL : 09 70 27 63 53 - FAX 02 48 66 37 88<br>TEL Emergency : 06 64 55 41 16<br>E-mail : bsil-bourges@douane.finances.gouv.fr<br>Non Schengen and out EU flights : Prohibited |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0800-1130, 1230-1700. Extension PPR la veille avant 1100.<br>SAM, DIM et JF : 0800-1130, 1230-1600. Extension PPR la veille avant 1100.<br>TEL : 02 48 50 37 11<br>TEL astreinte : 06 07 70 78 65 (pas de sms)<br>E-mail : afis.bourges@edeis.com | AFIS : MON-FRI : 0800-1130, 1230-1700. Extension PPR previous day, before 1100.<br>SAT, SUN and HOL : 0800-1130, 1230-1600. Extension PPR previous day, before 1100.<br>TEL : 02 48 50 37 11<br>On-call duty TEL : 06 07 70 78 65 (no text messages)<br>E-mail : afis.bourges@edeis.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : 0730-1700.<br>SAM, DIM et JF : 0730-1600.<br>100LL - JET A1. Possible H24 par carte bancaire. | MON-FRI : 0730-1700.<br>SAT, SUN and HOL : 0730-1600.<br>100LL - JET A1. Available H24 with credit card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLD .4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - Jet A1.<br>Paiement comptant, cartes bancaires. | Fuel : 100LL - Jet A1.<br>Cash payment, Credit Cards. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur PPR. | On PPR. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | 01 Aviation TEL : 09 50 49 19 80 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Demande d'assistance obligatoire sur le portail MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com) pour tout aéronef de 3t ou plus. FBO EDEIS : bourges.aeroport@edeis.com | Handling assistance mandatory asking on portal MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com) for any aircraft weighing 3t or more. FBO EDEIS : bourges.aeroport@edeis.com |

**AD 2 LFLD .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité | In the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus de ville, Taxi | Bus, Taxi |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLD .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIP 2.5 et VIM 24. | 1 VIP 2.5 and VIM 24. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 1 : En dehors HOR AFIS.<br>Niveau 2 : HOR AFIS.<br>Niveau 3 : PPR 24H, sauf cas d'urgence. | Level 1 : Outside AFIS SKED<br>Level 2 : AFIS SKED.<br>Level 3 : PPR 24H, except emergency. |

**AD 2 LFLD .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>NIL | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFLD .8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 22 R/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY C = 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | THR 06 : 47°03'23.64"N - 002°21'35.57"E<br>THR 24 : 47°03'49.62"N - 002°22'38.40"E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | THR 06 : 529 ft<br>THR 24 : 516 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLD.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLD .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLD.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLD.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLD .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLD.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 058.82 (058) | 1550 x 45 | 22 R/B/W/T revêtue / paved | 47°03'23.64"N 002°21'35.57"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 529ft |
| 24 | 238.82 (238) | 1550 x 45 | 22 R/B/W/T revêtue / paved | 47°03'49.62"N 002°22'38.40"E<br>( 47°03'47.44"N 002°22'33.14"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 516ft<br>DTHR : 518ft |
| 06R | 058.83 (058) | 915 x 60 | non revêtue / not paved | 47°03'29.09"N 002°21'55.65"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 520ft |
| 24L | 238.83 (238) | 915 x 60 | non revêtue / not paved | 47°03'44.21"N 002°22'32.23"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 516ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 24 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 06R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 24L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFLD.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 1550 | 1550 | 1550 | 1550 | |
| 24 | 1550 | 1550 | 1550 | 1420 | |
| 06R | 915 | 915 | 915 | 915 | |
| 24L | 915 | 915 | 915 | 915 | |

**AD 2 LFLD.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 06 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 37 ft | | | | | |
| 24 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 31 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 06 | 1550 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 24 | 1550 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFLD.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLD.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLD.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLD.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | BOURGES Information (FR)<br>*BOURGES Information (EN)* | 119.605 MHz | HO | |
| A/A | BOURGES (FR) | 119.605 MHz | HX | Absence AFIS. |

**AD 2 LFLD.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFLD.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ROULAGE**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

***20.1 GROUND TAXIING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

**AD 2 LFLD.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFLD.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

En cas de RVR < 550 m : décollage interdit.

**22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

Ces consignes ne prennent en compte que l'activation des zones LF-R 9 A et LF-R 149 A. Elles ne prennent pas en compte l'activation d'autres zones réglementées, et en particulier l'activation de la zone LF-R 9 B.

**22.1.2 RWY 06**

Les décollages en piste 06 doivent s'effectuer depuis le seuil 06.

Pour ne pas interférer avec la zone LF-R 9 A et la LF-R 149 A lorsqu'elle est active, le virage initial doit être effectué avec les paramètres suivants :

a) MAX IAS :

- CAT A : 120 kt
- CAT B : 145 kt
- CAT C : 175 kt

b) LF-R 149 A active : Pente ATS :

- CAT A : 5,6 % jusqu'à 1000 ft
- CAT B : 10,7 % jusqu'à 1000 ft
- CAT C : non protégée

c) LF-R 149 A inactive : Pente ATS : CAT A, B et C :

4,8 % jusqu'à 1000 ft

Consignes : Monter RM 057° (1). A 1000 ft tourner à gauche RM 270° en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en-route. Départ vers secteur Ouest obligatoire.

(1) Pente théorique de montée : Les pentes ATS ci-dessus font abstraction des obstacles constitués par : le bâtiment de 550 ft à 150 m en aval et 140 m à gauche de la DER, l'immeuble et les lampadaires de 577 ft à 230 m en aval et 140 m à gauche de la DER.

**22.1.3 RWY 24**

Consignes : Monter à 6 % RM 237° jusqu'à 1000 ft (2) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en-route.

(2) Pente théorique de montée : Obstacles les plus pénalisants : enseignes et poteaux de 563 ft situés à 100 m de la DER à droite de l'axe. Cette pente fait abstraction de la RN 151 située à moins de 150 m à droite de la DER.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

*If RVR is less than 550 m : take-off prohibited.*

***22.1.1 Recommended instructions for IFR departures***

*These instructions take into account only the LF-R 9 A and LF-R 149 A activation. They do not take into account the activation of other regulated areas, in particular the activation of the LF-R 9 B.*

***22.1.2 RWY 06***

*Take-off RWY 06 must be performed from THR 06.*

*In order to avoid interferences with LF-R 9 A area and LF-R 149 A area when it is active, the initial turn must be performed with the following data :*

*a) MAX IAS :*

- *CAT A : 120 kt*
- *CAT B : 145 kt*
- *CAT C : 175 kt*

*b) LF-R 149 A active : ATS slope :*

- *CAT A : 5.6 % up to 1000 ft*
- *CAT B : 10.7 % up to 1000 ft*
- *CAT C : not protected*

*c) LF-R 149 A inactive : ATS slope : CAT A, B et C :*

*4.8 % up to 1000 ft*

*Instructions: climb MAG 057° (1). At 1000 ft turn left MAG 270° climbing up to the en-route safety altitude. Departure West sector mandatory.*

*(1) Theoretical climbing slope : the ATS slope above forget the obstacles made by : building 550 ft high 150 m downstream and 140 m left of the DER, building and streetlight 577 ft high, 230 m downstream and 140 m left of the DER.*

***22.1.3 RWY 24***

*Instructions: climb with a rate of 6 % MAG 237° up to 1000 ft (2), then proceed direct in climb up to the en-route safety altitude.*

*(2) Theoretical climbing slope : most penalizing obstacles: signs and posts 563 ft high, 100 m of the DER, right of the axis. This slope forget the road RN 151 located at less than 150 m right of DER.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLD .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Manche à air : possibilité d'indications erronées par vent de Nord et de Nord-Ouest.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL :

- PAPI allumés en permanence.

- sur PPR AFIS avant 1100 le dernier jour ouvrable.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

**23.4 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

L'attention des équipages est attirée sur la présence, dans la bande, des bâtiments d'ALT 577 et 550 ft au Nord-Est, et de la RN 151 à l'Ouest.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*WDI: possibly of wrong information when North and North- West wind is blowing.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL:*

*- PAPI permanently on.*

*- PPR from AFIS before 1100 on the last working day.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

***23.4 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Crew's attention is drawn towards the presence, within the strip, of 577 ft and 550 ft ALT buildings to the North- East, and RN 151 to the West.*

**AD 2 LFLD .24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLD .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

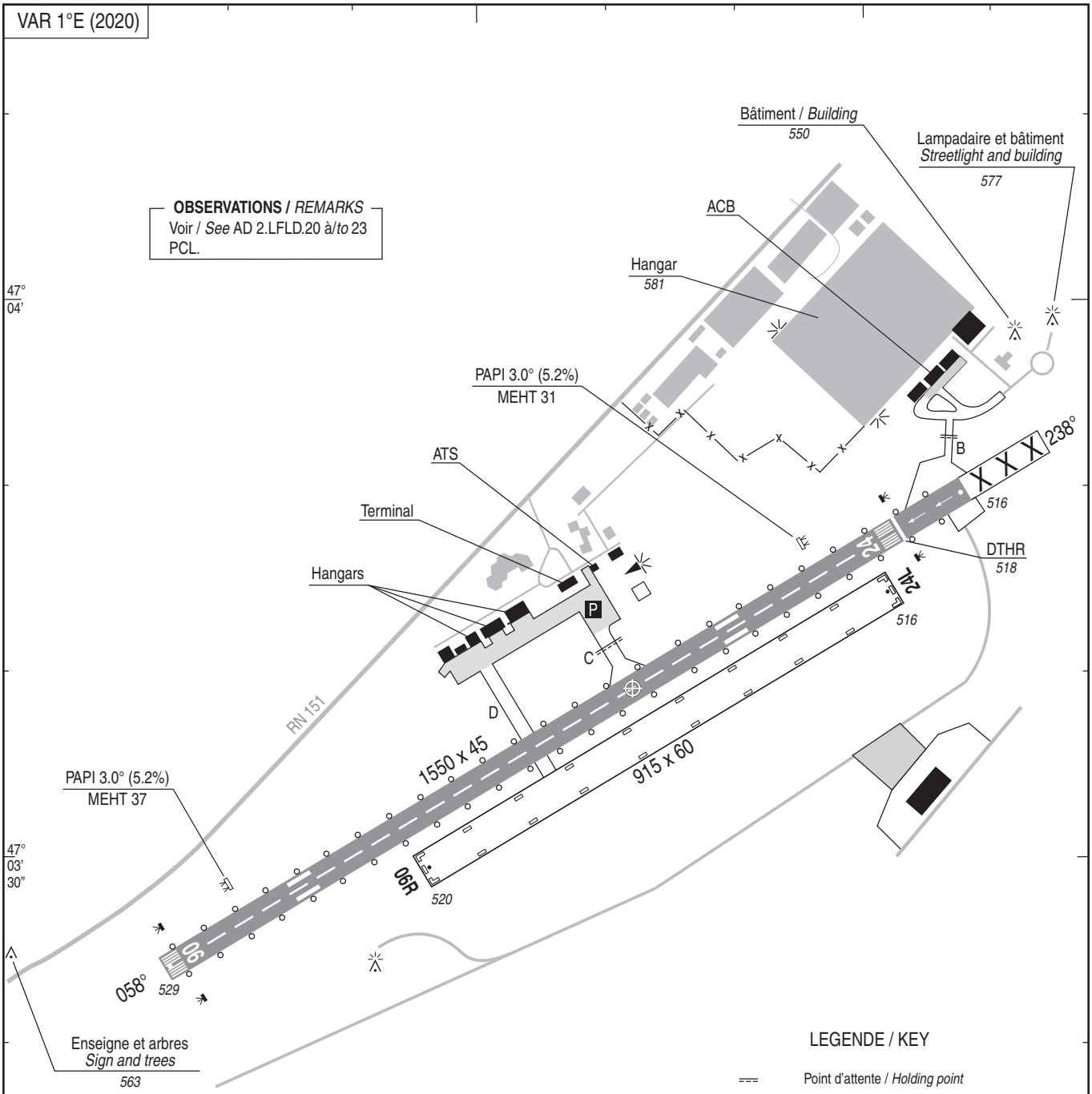
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *not applicable* | Sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFLD.18

## BOURGES
47 03 39 N - 002 22 12 E
*ALT AD : 529 (19 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 06 | 47° 03' 23.64" N | 002° 21' 35.57" E |
| THR 24 | 47° 03' 49.62" N | 002° 22' 38.40" E |
| DTHR 24 | 47° 03' 47.44" N | 002° 22' 33.14" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 06 | NIL | LIL | 1550 | 1550 | 1550 | 1550 | Revêtue *Paved* | 22 R/B/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 24 | NIL | LIL | 1550 | 1550 | 1550 | 1420 | | | | | | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| IAF NAPSU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| IAF SITSA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| IAF DEXEV | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ← | | | | | |
| ← | | | | | |
| FLD06 | 47°00'55.1"N 002°15'37.1"E | X | | | X |
| RW06 | 47°03'23.64"N 002°21'35.57"E | X | | | X |
| LD409 | 47°03'51.5"N 002°22'42.9"E | X | | | X |



© SIA

**BOURGES**

**PRECODING RNP** Y RWY 06

**RNP Y RWY 06**

RMK : -

MAG VAR 2020 1.1°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | HM | DEXEV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NAPSU | IF | NAPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | DEXEV | - | 148 | 149,0 | 4,0 | - | 2100 | - | - | - | 1,0 |
| INA SITSA | IF | SITSA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | DEXEV | - | 359 | 360,0 | 4,0 | - | 2100 | - | - | - | 1,0 |
| INA DEXEV | IF | DEXEV | - | - | - | - | - | 2100 | - | - | - | - |
| APCH | IF | DEXEV | - | - | - | - | - | 2100 | - | - | - | - |
| | TF | FLD06 | - | 058 | 058,7 | 4,0 | - | 2100 | 2100 | - | - | 1,0 |
| | TF | RW06 | yes | 058 | 058,7 | 4,8 | - | - | - | 140 | -3.00 / 49 | 0,3 |
| | DF | NAPSU | - | - | - | - | L | 2100 | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**BOURGES**

**PRECODING RNP** Z RWY 06

**RNP Z RWY 06**

MAG VAR 2020 1.1°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | HM | DEXEV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NAPSU | IF | NAPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | DEXEV | - | 148 | 149,0 | 4,0 | - | 2100 | - | - | - | 1,0 |
| INA SITSA | IF | SITSA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | DEXEV | - | 359 | 360,0 | 4,0 | - | 2100 | - | - | - | 1,0 |
| INA DEXEV | IF | DEXEV | - | - | - | - | - | 2100 | - | - | - | - |
| APCH | IF | DEXEV | - | - | - | - | - | 2100 | - | - | - | - |
| | TF | FLD06 | - | 058 | 058,7 | 4,0 | - | 2100 | 2100 | - | - | 1,0 |
| | TF | RW06 | - | 058 | 058,7 | 4,8 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0,3 |
| | TF | LD409 | yes | 058 | 058,7 | 0,9 | - | - | - | 140 | - | 0,3 |
| | DF | NAPSU | - | - | - | - | L | 2100 | - | - | - | 1,0 |



© SIA

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP Z** RWY 06

### Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFLD |
| **Runway** | 06 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E06A |
| **LTP/FTP Latitude** | 470323.6415N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022135.5725E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 207.8 |
| **FPAP Latitude** | 470352.0555N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 28.4140 |
| **FPAP Longitude** | 0022244.2935E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 68.7210 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 144 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 04 0C 06 0C 06 D0 00 01 36<br>30 05 F3 C9 31 14 A9 43 03 01<br>1E 1C FC DD 00 E2 18 02 2C 81<br>2C 01 64 12 C8 FA 9F 27 06 24 |
| **Calculated CRC Value** | 9F270624 |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 161.1 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 161.1 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

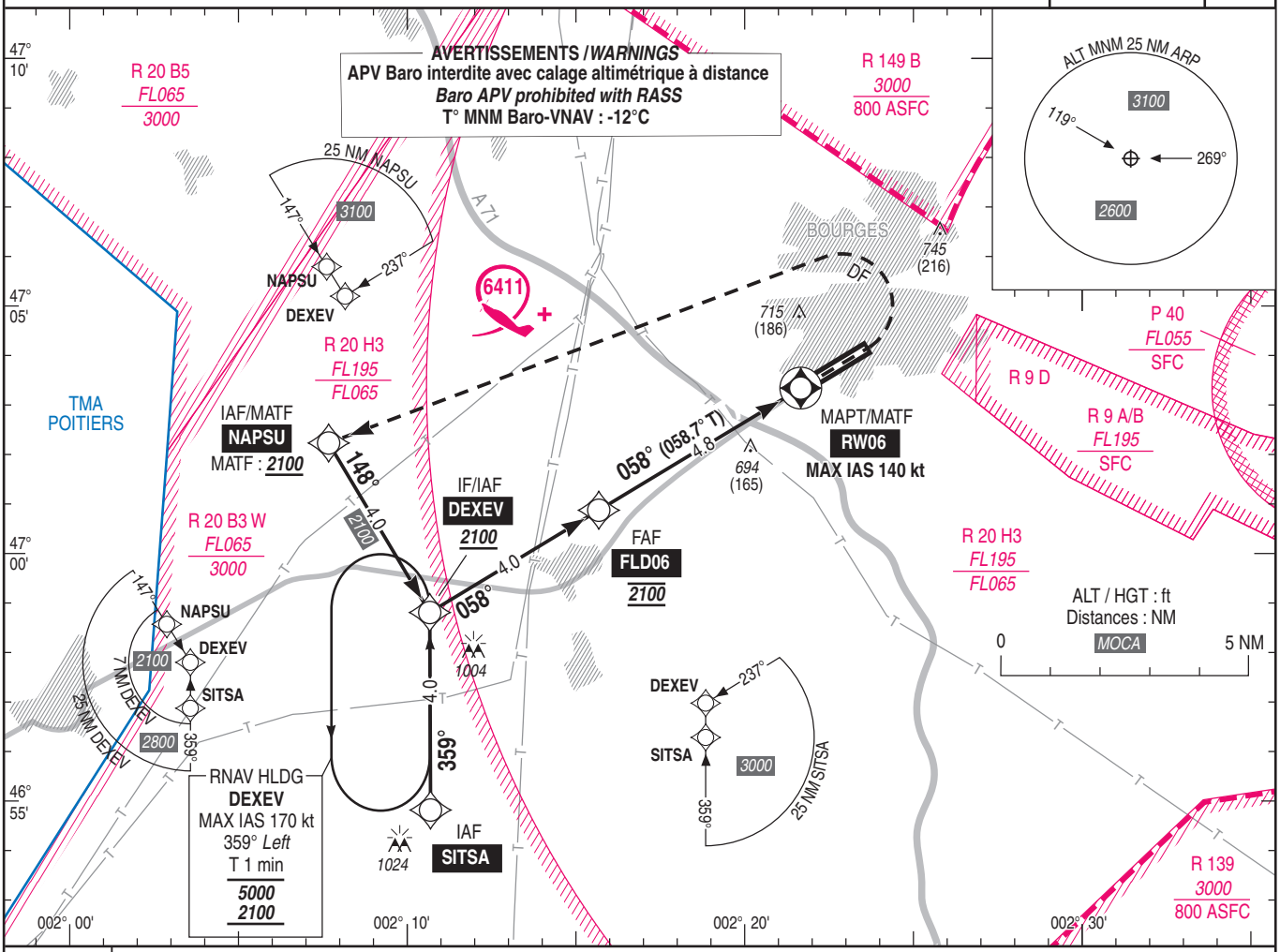
***ALT AD : 529 (19 hPa)**, THR : 529*

## BOURGES

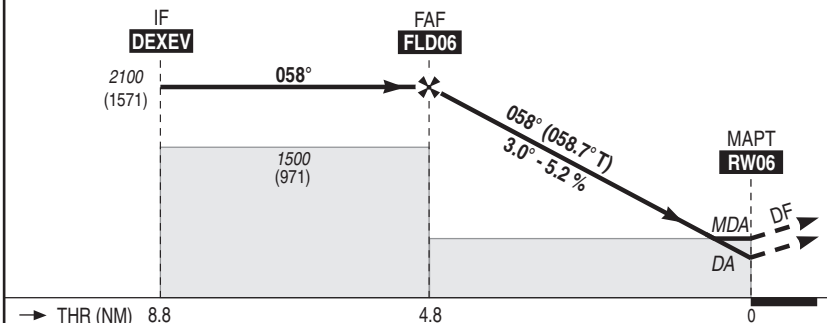
**RNP** Y RWY 06

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : BOURGES Information 119.605 (1)
(1) Contact avec AVORD Approche 119.700 pendant activation des zones LF-R 20.
*(1) Contact with AVORD Approach 119.700 during activation of LF-R 20 areas.*
Absence ATS : **A/A** (119.605) FR seulement. Obtenir QNH de POITIERS auprès de POITIERS APP 134.100
***A/A** (119.605) FR only. Obtain POITIERS QNH from POITIERS APP 134.100*

| RNP APCH | VAR 1°E (2020) |
|---|---|




*TA : 5000*




API : Dès l'appareil établi en montée, tourner à **gauche** pour rejoindre directement **NAPSU**, en montée vers *2100* (1571). A **NAPSU**, tourner à **gauche** pour rejoindre **DEXEV** ou **l'attente**.
Monter à *1600* (1071) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : As soon as the aircraft is established climbing, turn **left** to join directly **NAPSU**, climbing up to 2100 (1571). At **NAPSU**, turn **left** to join **DEXEV** or the **holding**.*
*Climb up to 1600 (1071) prior to level acceleration.*

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

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***900*** (370) | 1500 | 363 | ***940*** (420) | 1500 | 411 | ***1040*** (520) | 1500 | ***1440*** (910) | 1500 |
| B | ***910*** (380) | 1500 | 373 | | | | ***1040*** (520) | 1600 | ***1470*** (940) | 1600 |

| **DIST RW06** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1860*** (1331) | ***1540*** (1011) | ***1220*** (691) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste, zones LF-R 9 actives H24 / *circling prohibited South of RWY, LF-R 9 areas active H24.*

| FAF - RW06 4.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 06 | 3 min 22 | 2 min 52 | 2 min 30 | 2 min 12 | 1 min 59 | 1 min 48 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

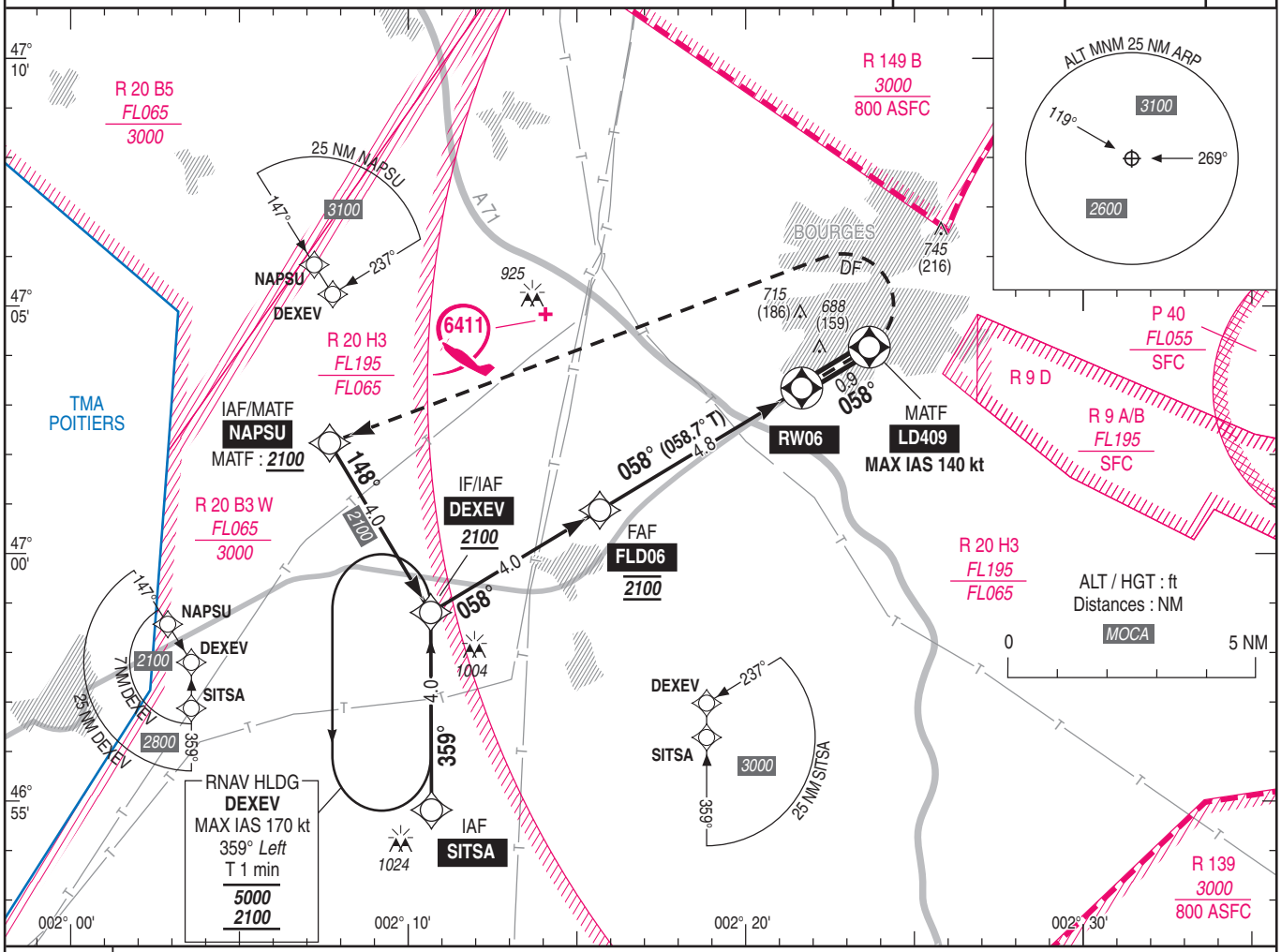
# BOURGES

CAT A B
*ALT AD : 529,* ***THR : 529 (19 hPa)***

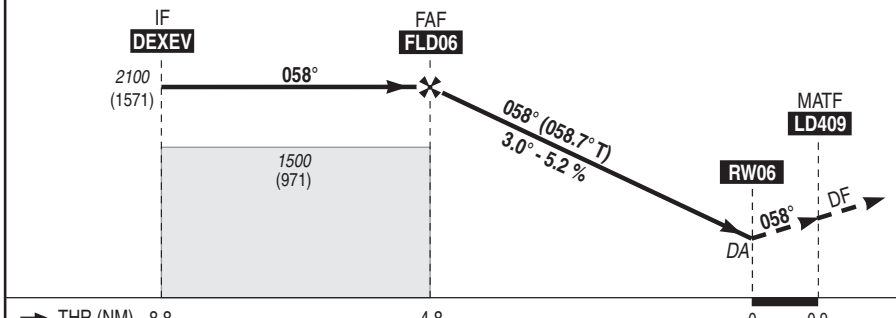
**RNP** Z RWY 06 (LPV only)

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : BOURGES Information 119.605 (1)
(1) Contact avec AVORD Approche 119.700 pendant activation des zones LF-R 20.
*(1) Contact with AVORD Approach 119.700 during activation of LF-R 20 areas.*
Absence ATS : **A/A** (119.605) FR seulement. Obtenir QNH de POITIERS auprès de POITIERS APP 134.100
***A/A** (119.605) FR only. Obtain POITIERS QNH from POITIERS APP 134.100*

| **RNP APCH**<br>LPV seulement / *only* | **EGNOS**<br>**CH 63830**<br>**E06A**<br>TCH : 49 | VAR<br>1°E<br>(2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **LD409**, puis tourner à **gauche** pour rejoindre directement **NAPSU**, en montée vers *2100* (1571). A **NAPSU**, tourner à **gauche** pour rejoindre **DEXEV** ou **l'attente**.
Monter à *1600* (1071) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb towards* ***LD409****, then turn* ***left*** *to join directly* ***NAPSU****, climbing up to 2100 (1571). At* ***NAPSU****, turn* ***left*** *to join* ***DEXEV*** *or the* ***holding****. Climb up to 1600 (1071) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***900*** (370) | 1500 | 365 | ***1040*** (520) | 1500 | ***1440*** (910) | 1500 |
| B | ***910*** (380) | 1500 | 375 | ***1040*** (520) | 1600 | ***1470*** (940) | 1600 |

| **DIST RW06** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1860*** (1331) | ***1540*** (1011) | ***1220*** (691) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste, zones LF-R 9 actives H24 / *circling prohibited South of RWY, LF-R 9 areas active H24.*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW06 | 4.8 NM | 70 kt<br>4 min 06 | 85 kt<br>3 min 22 | 100 kt<br>2 min 52 | 115 kt<br>2 min 30 | 130 kt<br>2 min 12 | 145 kt<br>1 min 59 | 160 kt<br>1 min 48 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLG.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFLG - GRENOBLE LE VERSOUD

**AD 2 LFLG.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°13'05"N 005°50'55"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre piste, au niveau du TWY E3. | Center of the RWY, at the TWY E3 level. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km ENE Grenoble (38 - Isère) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 724 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 168 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.7384°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.12°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE GRENOBLE | |
| | Adresse / *Address* | CCI de Grenoble<br>5-7 place Robert Schuman - CS 90297<br>38016 - GRENOBLE CEDEX 1 | |
| | Telephone | Représentant sur AD / AD representative : 04 76 28 25 84<br>Astreinte / On call : 06 87 09 17 04 | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFLGZPZX LFLGZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLG.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI GRENOBLE | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | 0700 - SS+30 limité à / not after 1900 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Service par agent avitailleur :<br>AVGAS 100LL et JET A1 uniquement.<br>Paiement par carte bancaire uniquement : Visa, Mastercard, American Express.<br>Du 1er avril au 30 septembre : 0730-1045, 1230-1615.<br>Du 1er octobre au 31 mars : 0800-1045, 1230-1545.<br>Fermé le 25 décembre et le 1er janvier.<br>Libre-service :<br>H24 avec les cartes Air BP Sterling Card pour AVGAS 100LL - UL91 - JET A1.<br>H24 avec CB Visa et Mastercard pour UL91 uniquement. | Service by bowser agent :<br>AVGAS 100LL and JET A1 only.<br>Payment by credit card only : Visa, Mastercard, American Express.<br>From April 1st to September 30th : 0730-1045, 1230-1615.<br>From October 1st to March 31st : 0800-1045, 1230-1545.<br>Closed on December 25th and January 1st.<br>Free service :<br>Automatic dispenser H24 with Air BP Sterling Cards for AVGAS 100LL - UL91 - JET A1.<br>H24 with credit cards Visa and Mastercard for UL91 only. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLG.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : AVGAS 100LL - UL91 - JET A1.<br>Lubrifiant : NIL. | Fuel : AVGAS 100LL - UL91 - JET A1.<br>Lubricant : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | NIL | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Atelier de maintenance sur AD. | Maintenance workshop unit on AD. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLG.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | NIL | |
| 2 | Restaurants | Sur AD | On AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi - Voitures de location possible sur réservation préalable 48H avant. | Taxi - Car rental possible with prior reservation 48H before. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | NIL | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLG.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | NIL |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLG.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLG.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLG.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLG .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLG.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLG.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLG .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08 |

**AD 2 LFLG.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 043.67 (042) | 900 x 30 | 5,7t<br>revêtue / paved | 45°12'54.92"N 005°50'40.27"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 720ft |
| 22 | 223.67 (222) | 900 x 30 | 5,7t<br>revêtue / paved | 45°13'16.10"N 005°51'08.87"E<br>( 45°13'14.08"N 005°51'06.14"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 723ft<br>DTHR : 723ft |
| 04L | 043.67 (042) | 893 x 80 | non revêtue / not paved | 45°12'55.77"N 005°50'33.50"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 718ft |
| 22R | 223.67 (222) | 893 x 80 | non revêtue / not paved | 45°13'16.72"N 005°51'01.78"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 721ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 04L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 22R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Absence de balises (cônes) aux abords de la piste non revêtue./No marker cones around unpaved RWY.

(2) Absence de balises (cônes) aux abords de la piste non revêtue./No marker cones around unpaved RWY.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLG.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 900 | 900 | 900 | 900 | |
| 22 | 900 | 900 | 900 | 815 | |
| 04L | 893 | 893 | 893 | 893 | |
| 22R | 893 | 893 | 893 | 893 | |

**AD 2 LFLG.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 43 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 04 | | | | | | | | |

**AD 2 LFLG.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLG.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | Coordonnées / Coordinates : 45°12'56.30"N - 005°50'46.55"E<br>ALT : 720 ft<br>Revêtement / Surface : bitume<br>Dimensions / Dimension : 15x15 m<br>Orientations GEO (MAG) : 044°/224° (042°/222°) |

**AD 2 LFLG.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ LE VERSOUD**<br>45°15'45"N , 005°52'42"E - 45°14'48"N , 005°53'45"E - 45°12'55"N , 005°51'43"E - 45°10'28"N , 005°47'10"E - 45°11'35"N , 005°45'56"E - 45°14'17"N , 005°49'57"E - 45°15'45"N , 005°52'42"E | G | 2700ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>LE VERSOUD Tour (FR)<br>LE VERSOUD Tower (EN) | HOR ATS<br>ATS SKED<br>(Voir/See AD 2 LFLG.3) |

**AD 2 LFLG.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | LE VERSOUD Sol (FR)<br>*LE VERSOUD Ground (EN)* | 121.655 MHz | HO | |
| TWR | LE VERSOUD Tour (FR)<br>*LE VERSOUD Tower (EN)* | 121.000 MHz | HO | |
| ATIS | LE VERSOUD (FR)<br>*LE VERSOUD (EN)* | 125.230 MHz | H24 | TEL : 04 85 88 10 17 |
| A/A | LE VERSOUD (FR) | 121.000 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFLG.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLG.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

Roulage interdit hors piste et TWY.

***20.1 GENERAL***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

**20.2 EXIGENCES OPERATIONNELLES PARTICULIERES**

**Dispositions applicables aux utilisateurs des procédures IFR PinS.**

Procedures PinS réservées à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.

Procédures d'approche utilisables de jour et pendant les HOR d'activité des services ATS uniquement.

**Conditions d'exploitation**

En raison de l'environnement montagneux de l'aérodrome de GRENOBLE LE VERSOUD, il est nécessaire que les pilotes soient familiarisés avec les procédures d'approche, d'approche interrompue, et de départ.

En conséquence, les consignes d'exploitation élaborées par la Sécurité Civile dans le cadre de la publication de cette procédure doivent être appliquées.

L'établissement de ces consignes sont de la responsabilité de l'opérateur.

***20.2 SPECIAL OPERATING REQUIREMENTS***

***Provision applicable to users of PinS.***

*PinS procedures reserved for Civil Security exclusive use.*

*Approach procedures for use in the day time and during ATS service SKED only.*

***Operating conditions***

*Due to the mountainous environment of GRENOBLE LE VERSOUD AD, pilots must be familiar with approach, missed approach, and departure procedures.*

*Consequently, the operating instructions established by the Civil Security in the context of this procedure's publication shall be applied.*

*The establishment of these instructions are the responsability of the operator.*

**AD 2 LFLG.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 Procédures au départ**

Les DEC doivent être effectués à partir des extrémités de piste.

1) Décollage piste 04 : en extrémité de piste monter RM 036° , report verticale des silos jaunes au passage de l'Isère (1 NM) puis revenir au 042°.

2) Décollage piste 22 : monter RM 242° jusqu'au passage de la route (0.5 NM) et poursuivre RM 222°.

3) Eviter le survol des villes situées sur la rive droite de l'Isère, la branche vent arrière ne doit pas dépasser l'autoroute.

4) Attention : pour ne pas converger avec les trajectoires de la piste revêtue, il est impératif que tous les départs de la piste en herbe appliquent l'altération de cap après DEC.

***21.1 Departure procedures***

*TKOF must start from RWY ends.*

*1) TKOF RWY 04 : at RWY end climb MAG 036° report over yellow silos passing the Isere river (1 NM) then come back heading 042°.*

*2) TKOF RWY 22 : climb MAG 242° until overflying the road (0.5 NM) then follow MAG 222°.*

*3) Avoid overflying towns located on the right side of the Isère river, the downwind leg shall not go beyond the motorway.*

*4) Caution : in order not to interfere with departure trajectories from paved RWY, all the departures from unpaved RWY have to change heading after TKOF.*

**AD 2 LFLG.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Cartes AMSR : voir AD 2 LFLL.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

AMSR chart : see AD 2 LFLL.

**22.2 VOLS AU DEPART**

En dehors HOR ATS :

- TKOF simultanés QFU 222° interdits.
- TKOF piste non revêtue réservé aux ACFT basés.

***22.2 DEPARTING FLIGHTS***

*Outside ATS SKED :*

*- Simultaneous TKOF QFU 222° prohibited.*

*- TKOF unpaved RWY reserved for home-based ACFT.*

**22.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

L'attention des équipages est spécialement attirée sur le relief important au Nord de l'aérodrome.

Activité parapente en périphérie d'aérodrome sur les reliefs ou en traversées de vallée secteur Lumbin au Nord des installations essentiellement.

***22.3 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Crews' attention is particularly drawn towards the massive relief located North of the aerodrome.*

*Paragliding activity outskirts AD on reliefs or valley crossing Lumbin sector North installations essentially.*

**22.4 HELICOPTERES**

Parkings hélicoptères et FATO limités aux LHT< 13,03 m (EC145).

En présence d'avions sur E1 ou E2,ne pas utiliser la FATO procéder par la piste revêtue.

Hélicoptères de LHT > 13,03 m (EC145) : LDG et TKOF en piste revêtue, AVT via E2.

Parkings hélicoptères : stationnement supérieur à 2 heures pour hélicoptères de passage : PPR 48 HR recommandé auprès de l'exploitant.

L'utilisation simultanée rotor tournant de deux postes mitoyens n'est pas possible sauf pour les postes 1 et 2.

Utilisation de la voie de circulation entre la FATO et le parking HEL interdite si le poste 5 est occupé.

***22.4 HELICOPTERS***

*Helicopters stands and FATO limited to overall length< 13.03 m (EC145).*

*In the presence of ACFT on E1 or E2, proceed via paved RWY.*

*Helicopters whose overall length > 13.03 m (EC145) : LDG and TKOF on paved RWY, refuelling via E2.*

*Helicopters' stands : parking for a period over 2 hours for transient helicopters : PPR 48 HR recommended from AD operator.*

*Simultaneous use of the rotating rotor of two adjacent stands is not possible except for stands 1 and 2.*

*Use of the traffic lane between the FATO and the HEL apron is prohibited if stand 5 is occupied.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLG.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

NIL

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL*

**23.3 EQUIPEMENT D'AERODROME**

Utilisation du PAPI pendant les heures d'ouverture ATS.

***23.3 AD EQUIPMENT***

*Use of PAPI during ATS opening hours.*

**AD 2 LFLG.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLG.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

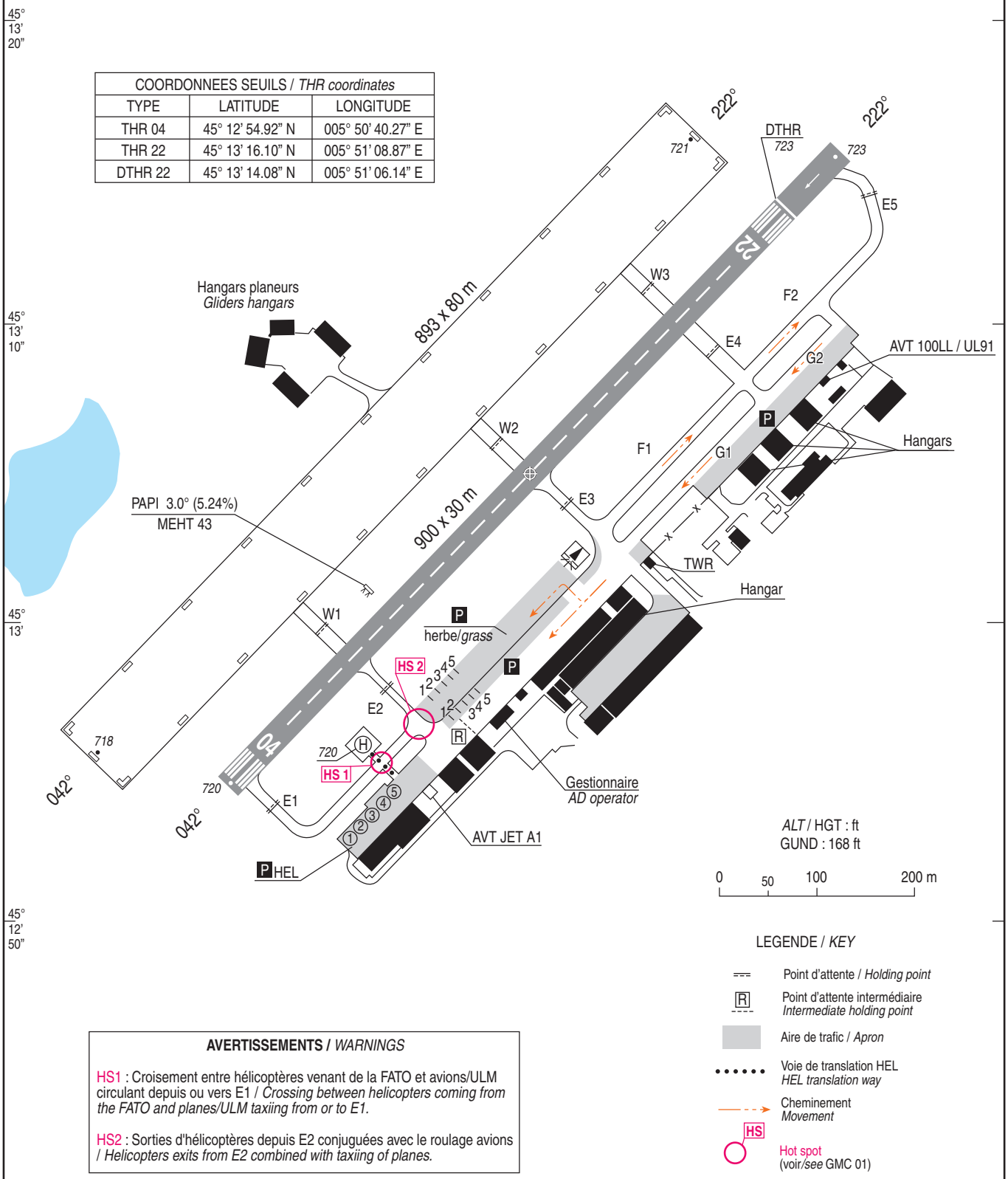
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** LE VERSOUD 125.230 ☎ 04 85 88 10 17
**GND** (SOL) : 121.655

## GRENOBLE **LE VERSOUD**
45 13 05 N - 005 50 55 E
*ALT AD : 724 (27 hPa)*

VAR 2°E (2020)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 45° 12' 54.92" N | 005° 50' 40.27" E |
| THR 22 | 45° 13' 16.10" N | 005° 51' 08.87" E |
| DTHR 22 | 45° 13' 14.08" N | 005° 51' 06.14" E |




LEGENDE / *KEY*

- Point d'attente / *Holding point*
- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Voie de translation HEL / *HEL translation way*
- Cheminement / *Movement*
- HS — Hot spot (voir/*see* GMC 01)

**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

HS1 : Croisement entre hélicoptères venant de la FATO et avions/ULM circulant depuis ou vers E1 / *Crossing between helicopters coming from the FATO and planes/ULM taxiing from or to E1.*

HS2 : Sorties d'hélicoptères depuis E2 conjuguées avec le roulage avions / *Helicopters exits from E2 combined with taxiing of planes.*

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | NIL | 900 | 900 | 900 | 900 | Revêtue *Paved* | 5.7 t | NIL | NIL | - | - |
| 22 | NIL | NIL | 900 | 900 | 900 | 815 | | | NIL | NIL | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | PONNE | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | VIFGO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| → | LAZUZ | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | LG104 | 45°04'57.2" N 005°42'05.5" E | X | | | X |
| | ILG04 | 45°06'57.2" N 005°42'05.2" E | X | | | X |
| | FLG04 | 45°09'46.4" N 005°43'31.9" E | X | | | X |
| | MLG04 | 45°12'52.1" N 005°48'44.5" E | X | | | X |
| | LG204 | 45°16'40.6" N 005°55'07.2" E | X | | | X |
| | FLG22 | 45°23'01.3" N 006°00'21.6" E | X | | | X |
| | MLG22 | 45°14'49.8" N 005°51'37.5" E | X | | | X |
| ← | | | | | | |
| → | LG422 | 45°13'42.6" N 005°50'25.8" E | X | | | X |
| → | LG522 | 45°10'02.1" N 005°43'32.5" E | X | | | X |
| → | DLG22 | 45°12'09.0" N 005°49'42.7" E | X | | X | |
| → | LG401 | 45°11'40.0" N 005°47'45.8" E | X | | X | |
| → | LG402 | 45°10'27.5" N 005°42'54.5" E | X | | X | |
| → | DLG04 | 45°13'39.7" N 005°51'45.2" E | X | | X | |
| → | LG501 | 45°16'37.5" N 005°54'23.3" E | X | | X | |
| → | LG502 | 45°19'19.6" N 005°56'47.9" E | X | | X | |
| → | LG503 | 45°26'23.3" N 006°01'00.4" E | X | | X | |



© SIA

GRENOBLE **LE VERSOUD**

**PRECODING RNP** 048

**RNP 048**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| INA VIFGO | IF | VIFGO | - | - | - | - | - | 5200 | 7400 | 90 | - | RNP APCH |
| | IF | LG104 | - | 018 | 019.9 | 2.5 | - | 5200 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ILG04 | - | 358 | 359.9 | 2.0 | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | ILG04 | - | - | - | - | - | 4500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FLG04 | - | 018 | 019.9 | 3.0 | - | 3700 | 3700 | 90 | - | RNP APCH |
| | TF | MLG04 | yes | 048 | 049.9 | 4.8 | - | - | - | - | -3,3° | RNP APCH |
| | TF | LG204 | - | 048 | 049.8 | 5.9 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | PONNE | - | 031 | 32.9 | 12.2 | - | 5700 | - | 90 | - | RNP APCH |



© SIA

**RNP 215**

MAG VAR 2020 2.1°E

REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | PONNE | - | - | - | - | - | 5000 | 6500 | 100 | - | RNP APCH |
| | TF | FLG22 | - | 215 | 217.0 | 4.8 | - | 5000 | 5000 | 90 | - | RNP APCH |
| | TF | MLG22 | yes | 215 | 217.0 | 10.3 | - | - | - | - | -3,5°/- | RNP APCH |
| | TF | LG422 | - | 215 | 217.0 | 1.4 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | LG522 | - | 231 | 233.0 | 6.1 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | VIFGO | - | 192 | 194.2 | 7.7 | - | 4500 | - | 90 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFLG |
| **Runway** | 22 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E22A |
| **LTP/FTP Latitude** | 451429.1040N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0055115.4250E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 349.9 |
| **FPAP Latitude** | 451319.3740N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -69.7300 |
| **FPAP Longitude** | 0055001.0930E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -74.3320 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 0C 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 E0 5E 6A 13 C2 2B 83 02<br>AB 21 3C DF FD 48 BB FD 2C 81<br>5E 01 64 00 C8 AF 68 97 6B 66 |
| **Calculated CRC Value** | 68 97 6B 66 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 298.7 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 298.7 |



© SIA

GRENOBLE **LE VERSOUD**
**CODAGE / Coding SID RNAV 030**
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

**SID RNAV 030**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LAZUZ 1A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | DLG04 | - | - | - | - | - | 1600 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LG501 | - | 030 | 032.1 | 3.5 | - | 3300 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LG502 | - | 030 | 032.2 | 3.2 | - | 4300 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LG503 | - | 021 | 022.8 | 7.7 | - | 4400 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LAZUZ | - | 358 | 000.4 | 3.1 | - | 4400 | - | 90 | RNAV 1 |



© SIA

GRENOBLE **LE VERSOUD**
**CODAGE / Coding SID RNP 030**
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

**SID RNP 030**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LAZUZ 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | DLG04 | - | - | - | - | - | 1300 | - | - | RNP 0.3 |
| - | TF | LG502 | - | 030 | 032.1 | 6.7 | - | 2200 | - | - | RNP 0.3 |
| - | TF | LG503 | - | 021 | 022.8 | 7.7 | - | 2200 | - | - | RNP 0.3 |
| - | TF | LAZUZ | - | 358 | 000.4 | 3.1 | - | 2200 | - | 90 | RNP 0.3 |



© SIA

GRENOBLE **LE VERSOUD**
**CODAGE / Coding SID RNAV 249**
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

**SID RNAV 249**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **VIFGO 1A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | DLG22 | - | - | - | - | - | 1800 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LG401 | - | 249 | 250.7 | 1.5 | - | 2400 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LG402 | - | 249 | 250.7 | 3.6 | - | 3600 | - | 90 | RNAV 1 |
| - | TF | VIFGO | - | 188 | 190.3 | 8.0 | - | 4500 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

GRENOBLE **LE VERSOUD**
**CODAGE / Coding SID RNP 249**
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

**SID RNP 249**

| Procedure Identification | RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **VIFGO 1B** | | | | | | | | | | | | |
| - | - | IF | DLG22 | - | - | - | - | - | 1300 | - | - | RNP 0.3 |
| - | - | TF | LG402 | - | 249 | 250.7 | 5.1 | - | 3000 | - | 90 | RNP 0.3 |
| - | - | TF | VIFGO | - | 188 | 190.3 | 8.0 | - | 3700 | - | - | RNP 0.3 |



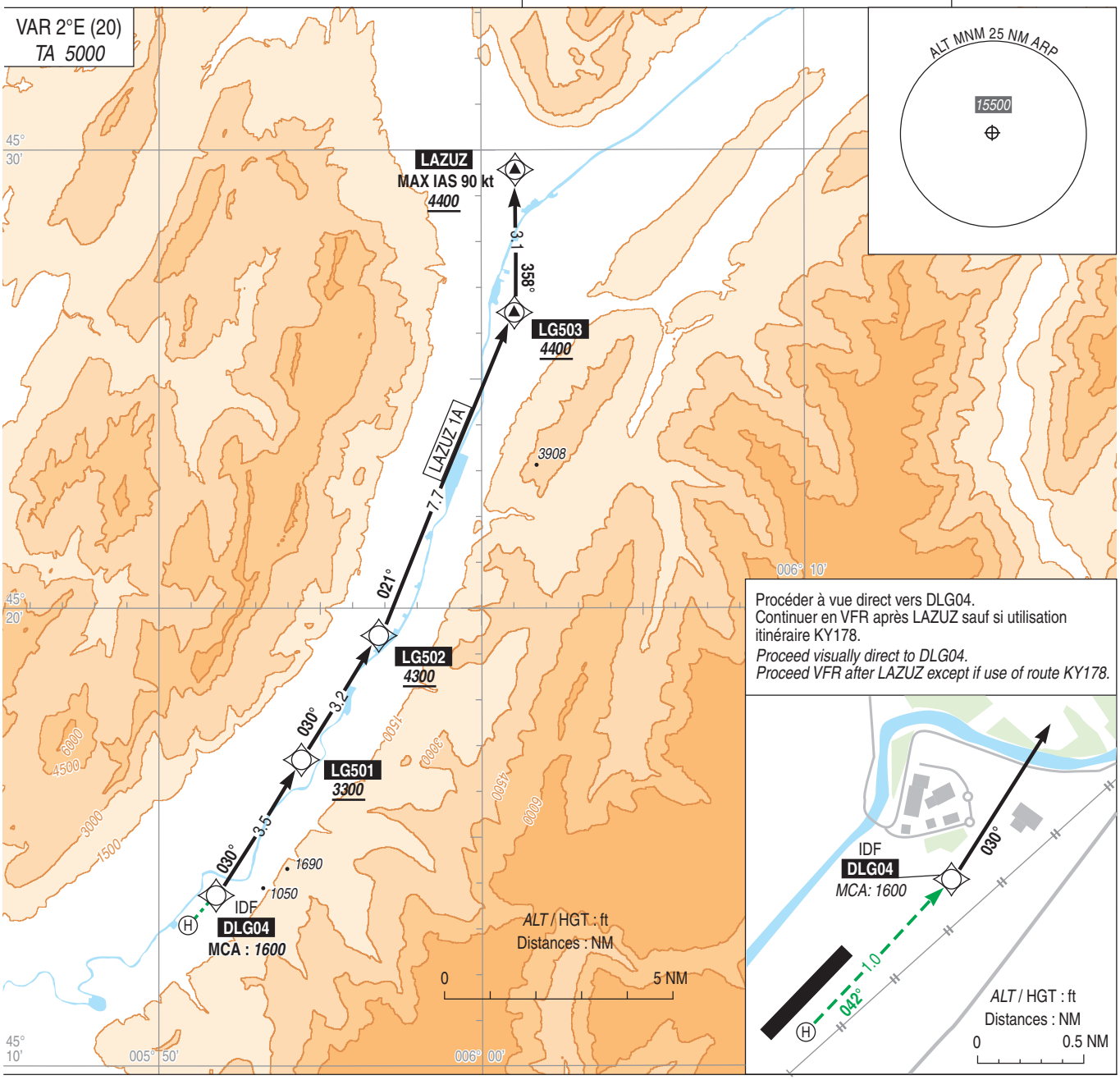
© SIA

# GRENOBLE LE VERSOUD
## SID RNAV 030
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

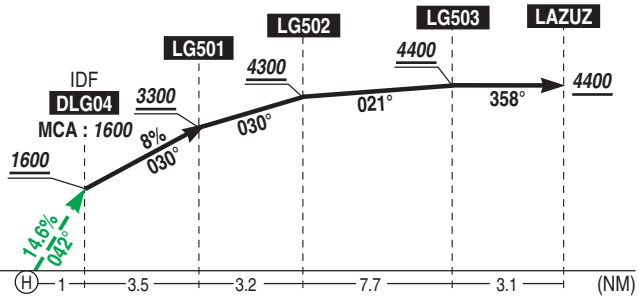
**ATIS :** LE VERSOUD 125.230
APP : NIL
**TWR :** LE VERSOUD Tour / *Tower* 121.000

**Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.**
***This procedure is reserved for Civil Security exclusive use.***

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




| PDG MNM | ft/min at GS | | | | MNM climb ft/NM |
|---|---|---|---|---|---|
| | 60 kt | 70 kt | 80 kt | 90 kt | |
| VSDG : 14.6% | 890 | 1035 | 1185 | 1335 | 890 |
| 8% | 490 | 570 | 650 | 730 | 490 |
| 5% | 305 | 355 | 410 | 460 | 305 |




**Départ LAZUZ 1A :**
Procéder à vue direct vers DLG04 RM042° (**MCA *1600***) puis monter vers LG501 (***3300 MNM***), puis LG502 (***4300 MNM***), puis LG503 (***4400 MNM***), puis LAZUZ (***4400 MNM*, MAX IAS 90 kt**).
Monter à ***4400 MNM*** avant d'effectuer un palier.
**Continuer en VFR après LAZUZ sauf si utilisation itinéraire KY178.**

***LAZUZ 1A departure:***
*Proceed visually direct to DLG04 MAG 042° (**MCA *1600***) then climb to LG501 (***3300 MNM***), then LG502 (***4300 MNM***), then LG503 (***4400 MNM***), then LAZUZ (***4400 MNM, MAX IAS 90 kt***).*
*Climb up to **4400 MNM** prior to level flight.*
***Proceed VFR after LAZUZ except if use of route KY178.***



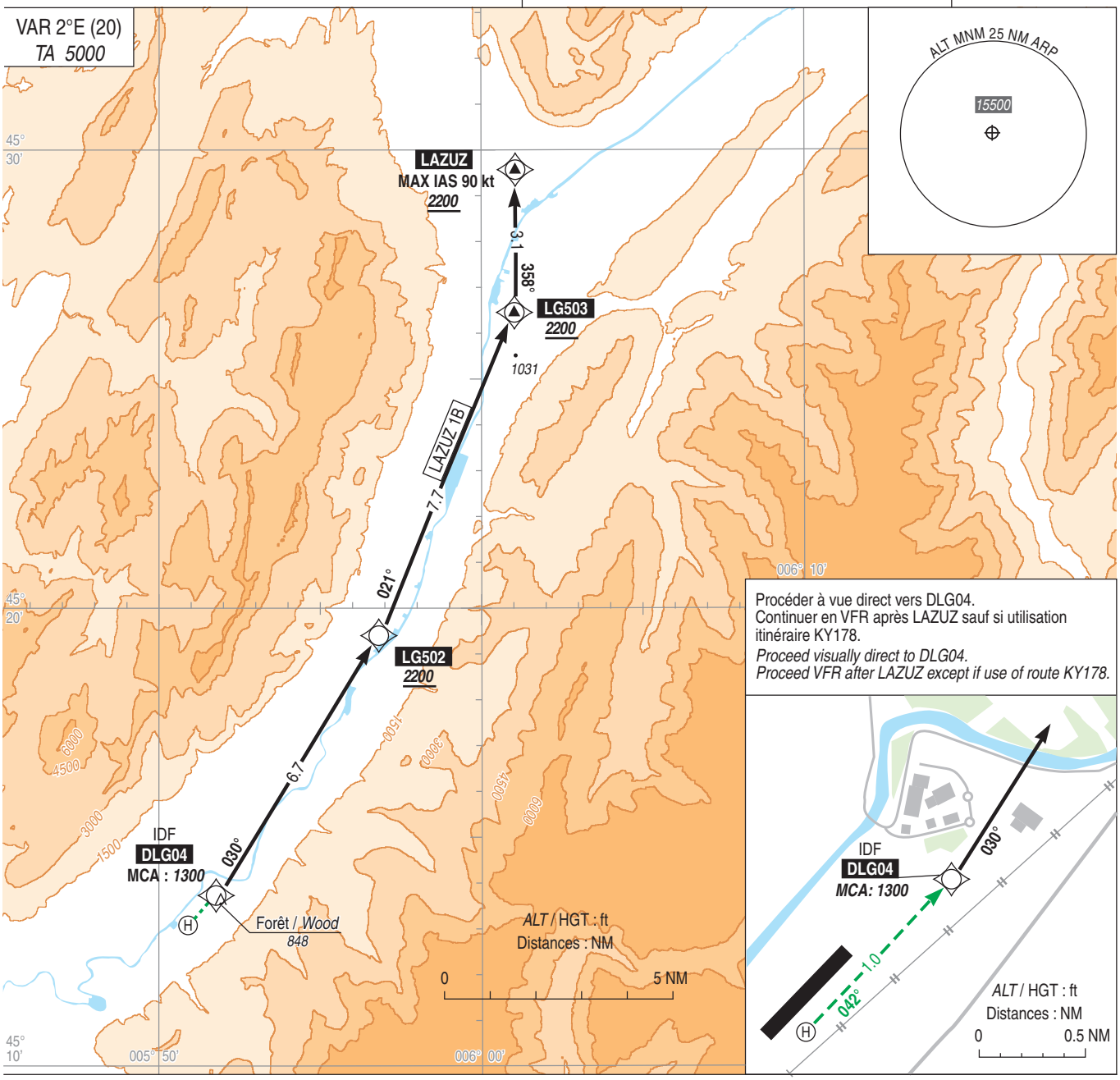
© SIA

# GRENOBLE LE VERSOUD
## SID RNP 030
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

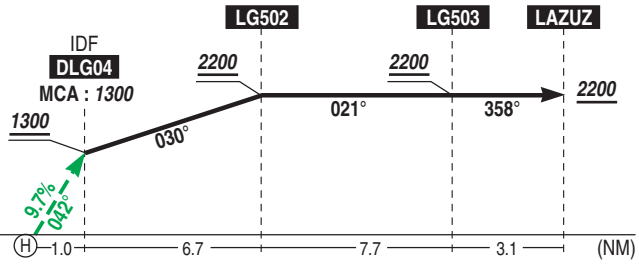
**ATIS :** LE VERSOUD 125.230
APP : NIL
**TWR :** LE VERSOUD Tour / *Tower* 121.000

**Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.**
***This procedure is reserved for Civil Security exclusive use.***

**RNP 0.3**




| PDG MNM | ft/min at GS | | | | MNM climb ft/NM |
|---|---|---|---|---|---|
| | 60 kt | 70 kt | 80 kt | 90 kt | |
| VSDG : 9.7% | 590 | 690 | 790 | 885 | 590 |
| 5% | 305 | 355 | 410 | 460 | 305 |




**Départ LAZUZ 1B :**
Procéder à vue direct vers DLG04 RM042° (**MCA *1300***) puis monter vers LG502 (***2200 MNM***), puis LG503 (***2200 MNM***), puis LAZUZ (***2200 MNM*, MAX IAS 90 kt**).
Monter à ***2200 MNM*** avant d'effectuer un palier.
**Continuer en VFR après LAZUZ sauf si utilisation itinéraire KY178.**

***LAZUZ 1B departure:***
*Proceed visually direct to DLG04 MAG 042° (**MCA *1300***) then climb to LG502 (***2200 MNM***), then LG503 (***2200 MNM***), then LAZUZ (***2200 MNM, MAX IAS 90 kt***).*
*Climb up to **2200 MNM** prior to level flight.*
***Proceed VFR after LAZUZ except if use of route KY178.***



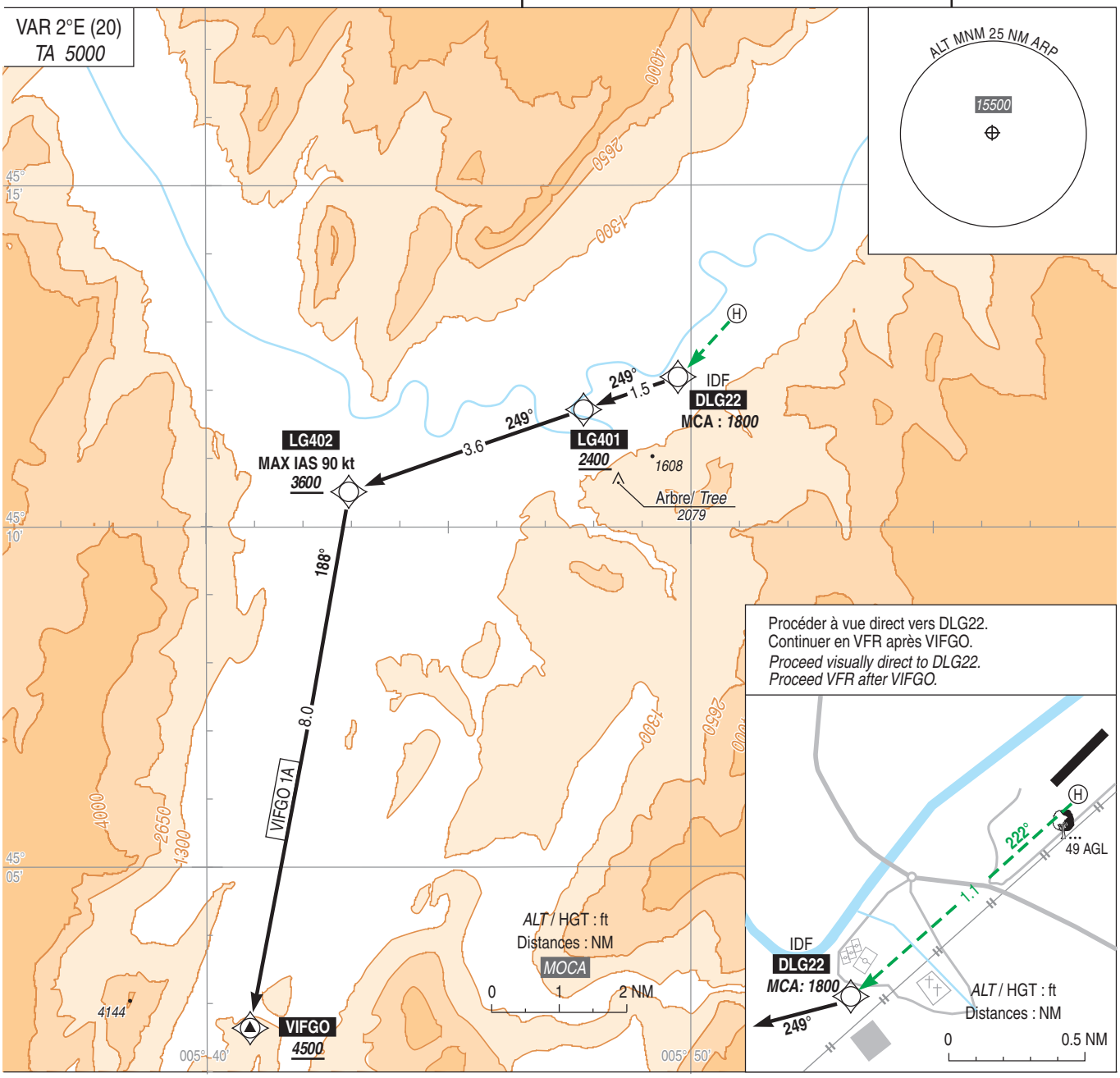
© SIA

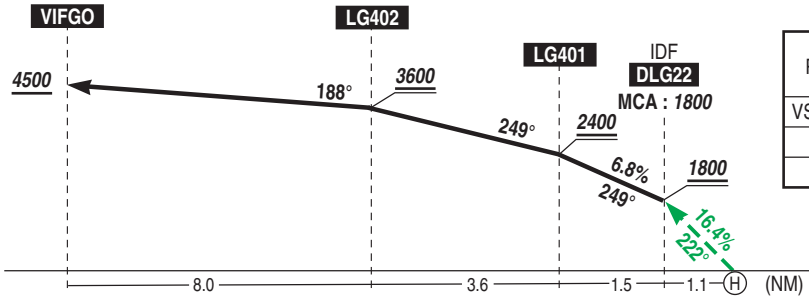
# GRENOBLE LE VERSOUD
# SID RNAV 249
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

**ATIS :** LE VERSOUD 125.230
APP : NIL
**TWR :** LE VERSOUD Tour / *Tower* 121.000

**Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.**
***This procedure is reserved for Civil Security exclusive use.***

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




| PDG MNM | ft/min at GS | | | | MNM climb ft/NM |
|---|---|---|---|---|---|
| | 60 kt | 70 kt | 80 kt | 90 kt | |
| VSDG : 16.4% | 1000 | 1165 | 1330 | 1500 | 1000 |
| 6.8% | 415 | 485 | 555 | 620 | 415 |
| 5% | 305 | 355 | 410 | 460 | 305 |

**Départ VIFGO 1A :**
Procéder à vue direct vers DLG22 RM222° (**MCA *1800***).
Monter vers LG401 (***2400 MNM***), puis LG402 (***3600 MNM*, MAX IAS 90 kt**), et VIFGO (***4500 MNM***).
Monter à ***4500 MNM*** avant d'effectuer un palier.
**Continuer en VFR après VIFGO.**

***VIFGO 1A departure:***
*Proceed visually direct to DLG22 MAG 222° (**MCA 1800**). Climb to LG401 (**2400 MNM**), then LG402 (**3600 MNM, MAX IAS 90 kt**) and VIFGO (**4500 MNM**).*
*Climb up to **4500 MNM** prior to level flight.*
***Proceed VFR after VIFGO.***



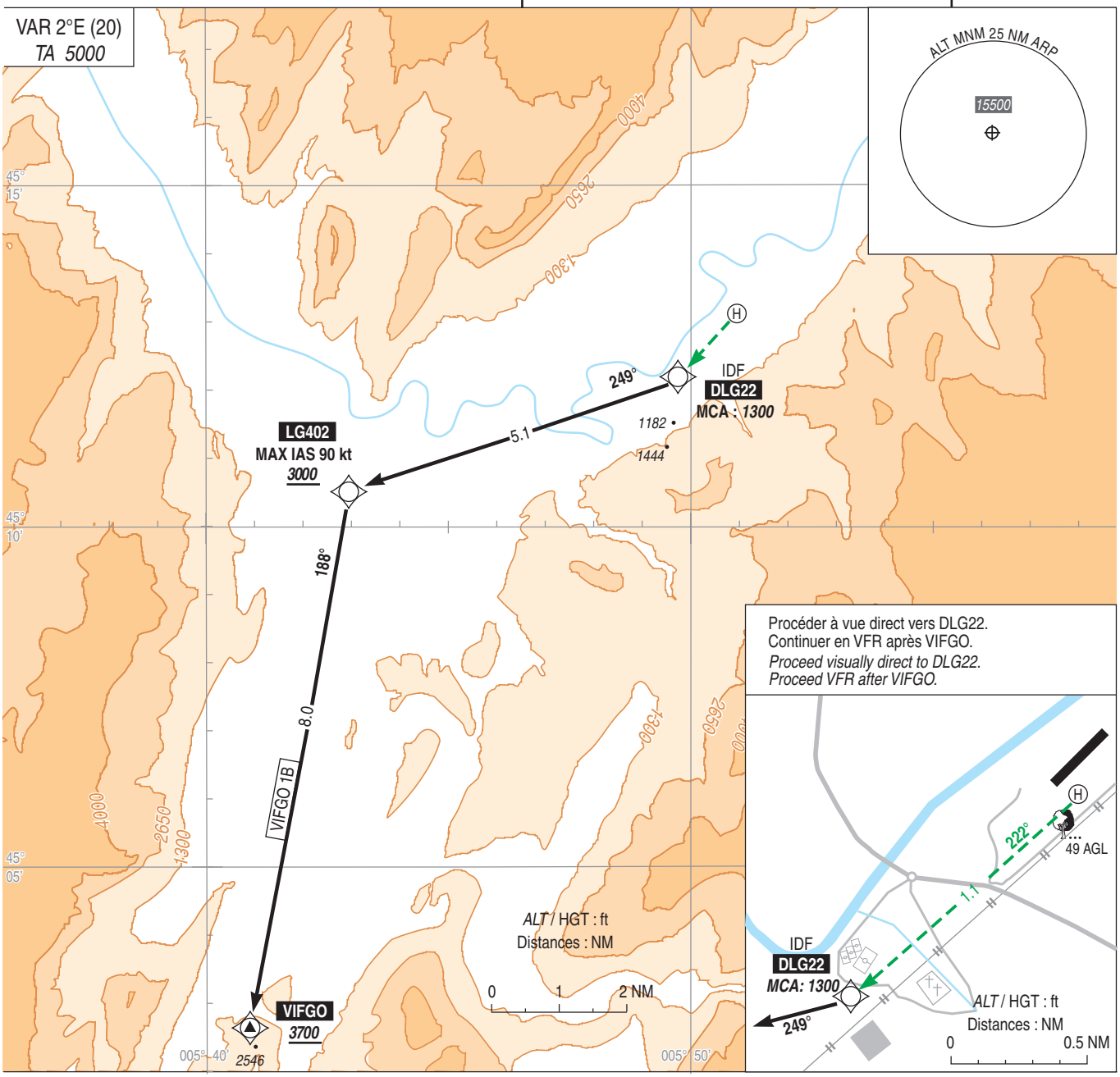
© SIA

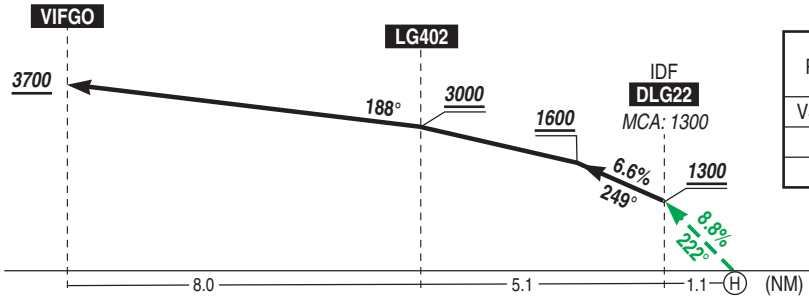
# GRENOBLE LE VERSOUD
# SID RNP 249
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

**ATIS :** LE VERSOUD 125.230
APP : NIL
**TWR :** LE VERSOUD Tour / *Tower* 121.000

**Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.**
***This procedure is reserved for Civil Security exclusive use.***

**RNP 0.3**




| PDG MNM | ft/min at GS | | | | MNM climb ft/NM |
|---|---|---|---|---|---|
| | 60 kt | 70 kt | 80 kt | 90 kt | |
| VSDG : 8.8% | 535 | 625 | 715 | 805 | 535 |
| 6.6% | 405 | 470 | 540 | 605 | 405 |
| 5% | 305 | 355 | 410 | 460 | 305 |

**Départ VIFGO 1B :**
Procéder à vue direct vers DLG22 RM222° (**MCA *1300***).
Monter vers LG402 (***3000 MNM*, MAX IAS 90 kt**), puis VIFGO (***3700 MNM***).
Monter à ***3700 MNM*** avant d'effectuer un palier.
**Continuer en VFR après VIFGO.**

***VIFGO 1B departure:***
*Proceed visually direct to DLG22 MAG 222° (**MCA 1300**).*
*Climb to LG402 (**3000 MNM, MAX IAS 90 kt**) then VIFGO (**3700 MNM**).*
*Climb up to **3700 MNM** prior to level flight.*
***Proceed VFR after VIFGO.***



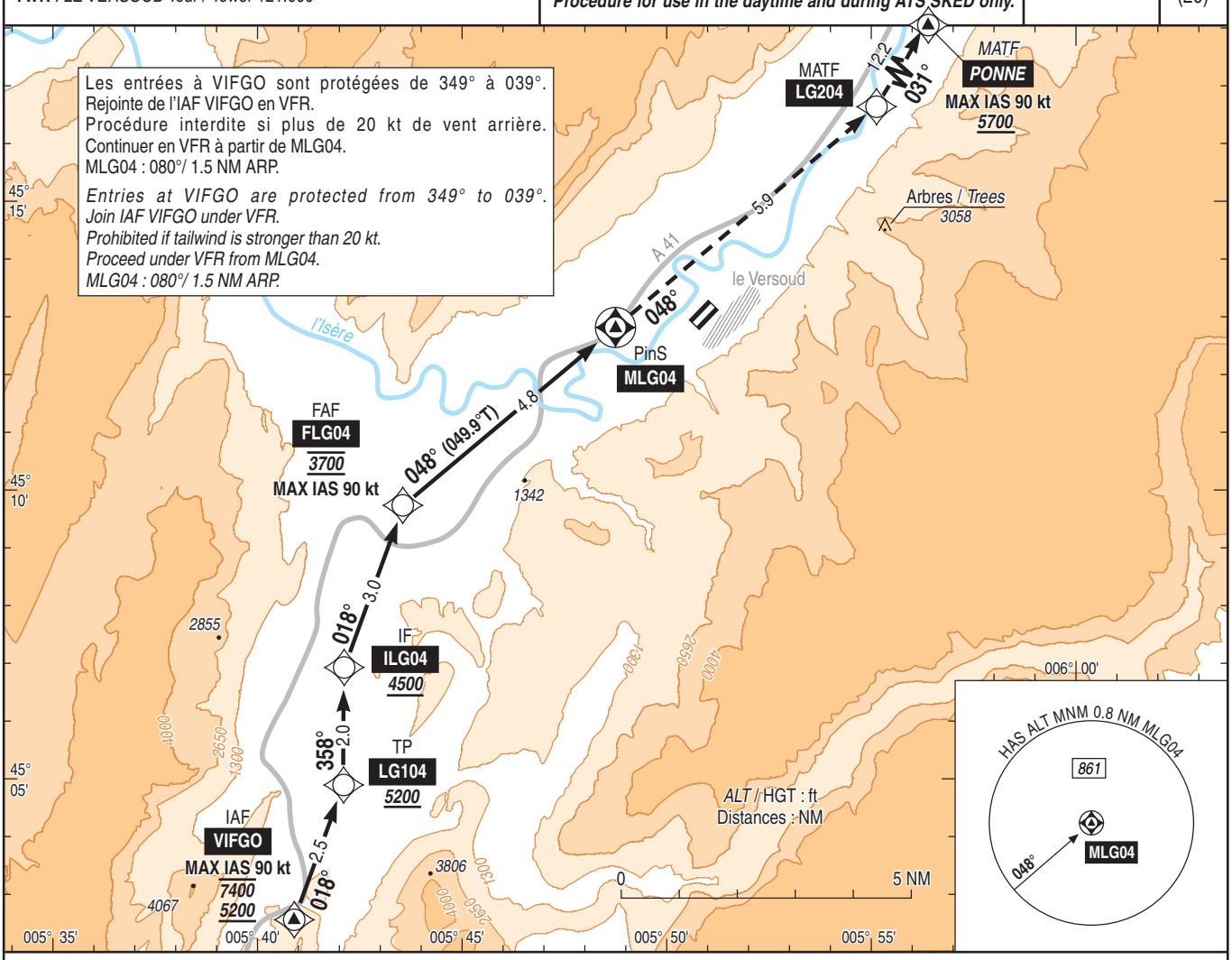
© SIA

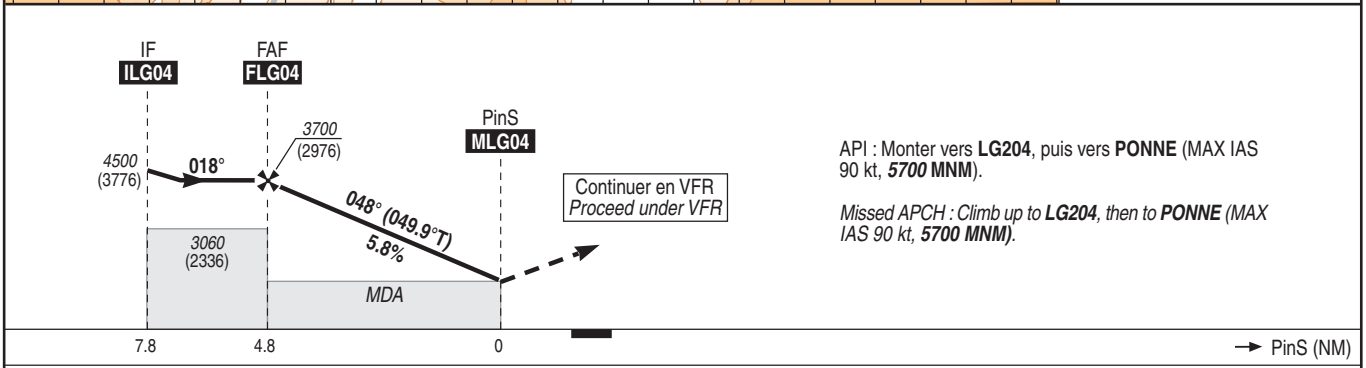
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT H
***ALT AD : 724 (26 hPa)***

GRENOBLE **LE VERSOUD**

**RNP 048**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** LE VERSOUD 125.230<br>APP : NIL<br>**TWR** : LE VERSOUD Tour / *Tower* 121.000 | **Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile. Procédure utilisable de jour et pendant les HOR ATS uniquement.**<br>***This procedure is reserved for Civil Security exclusive use. Procedure for use in the daytime and during ATS SKED only.*** | **RNP APCH** | VAR<br>2°E<br>(20) |




API : Monter vers **LG204**, puis vers **PONNE** (MAX IAS 90 kt, ***5700* MNM**).

*Missed APCH : Climb up to **LG204**, then to **PONNE** (MAX IAS 90 kt, **5700 MNM**).*

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| H | ***2010*** (1290) | VMC | 1283 |

**DIST MLG04**

| **NM** | **4** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3410*** (2686) | ***3060*** (2336) | ***2710*** (1986) | ***2360*** (1636) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - PinS | 4.8 NM | 70 kt<br>4 min 09 | 85 kt<br>3 min 25 | 90 kt<br>3 min 13 | 100 kt<br>2 min 54 | 110 kt<br>2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 405 | 495 | 525 | 585 | 640 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

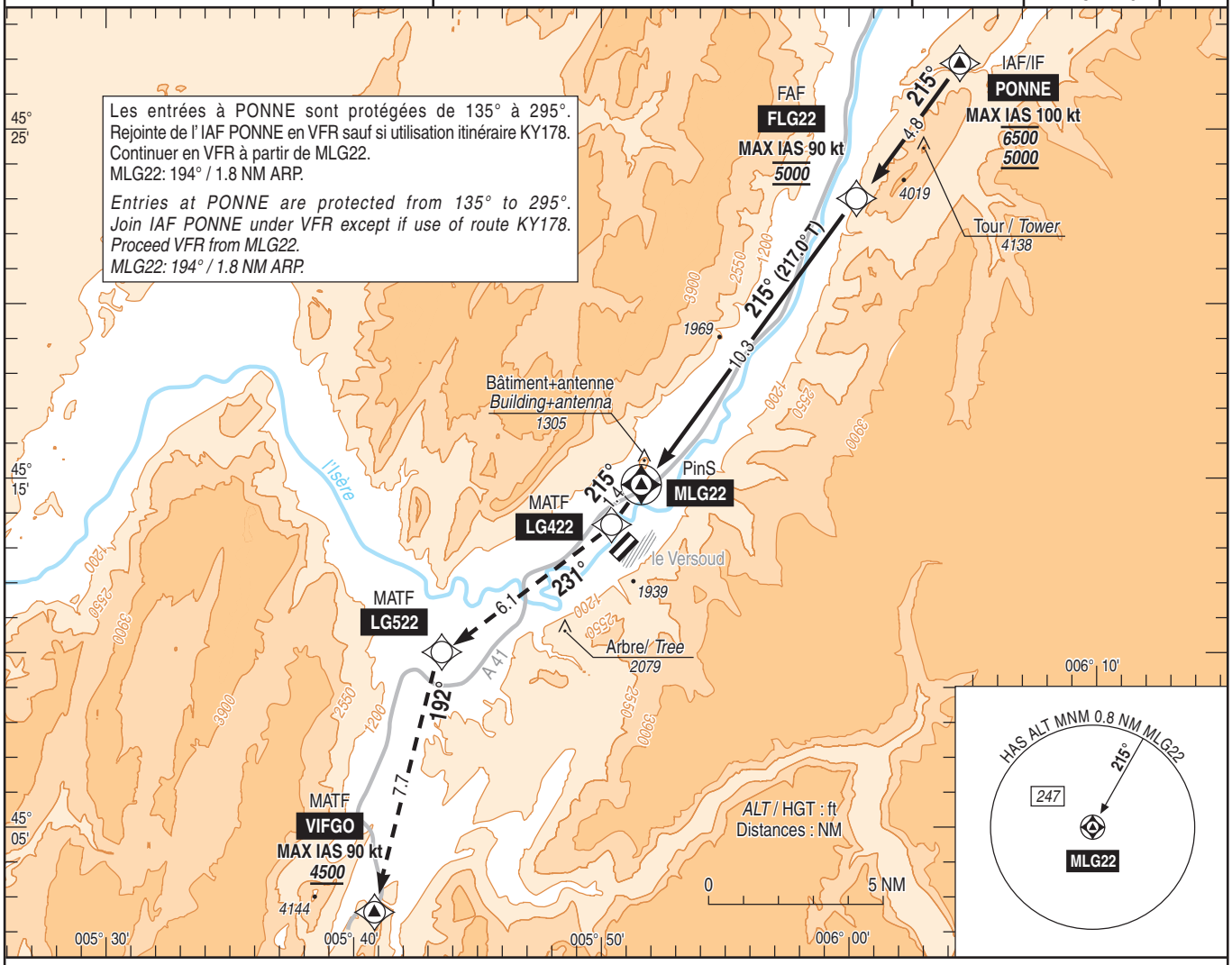
CAT H

***ALT AD : 724 (26 hPa)***

GRENOBLE **LE VERSOUD**

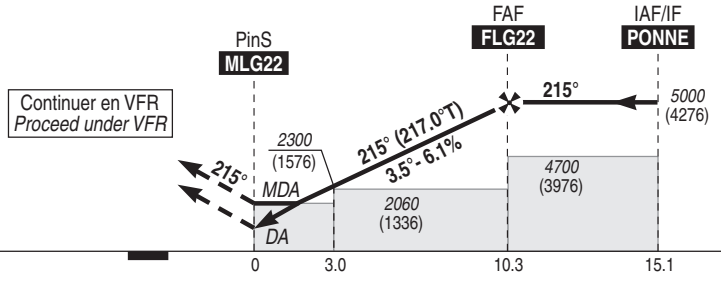
**RNP 215**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ATIS** LE VERSOUD 125.230<br>APP : NIL<br>**TWR** : LE VERSOUD Tour / *Tower* 121.000 | **Procédure réservée à l'usage exclusif de la Sécurité Civile. Procédure utilisable de jour et pendant les HOR ATS uniquement.**<br>***This procedure is reserved for Civil Security exclusive use. Procedure for use in the daytime and during ATS SKED only.*** | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 64276 E22A**<br>FHPCH : 49 | VAR 2°E (20) |




API : Monter vers **LG422**, puis vers **LG522** et **VIFGO** (MAX IAS 90 kt, ***4500 MNM)*** .

*Missed APCH : Climb up to **LG422**, then to **LG522** and **VIFGO** (MAX IAS 90 kt, **4500 MNM**).*




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

| CAT | LPV | | | LNAV | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| H | ***1190*** (470) | VMC | 463 | ***1560*** (830) | VMC | 828 |

**DIST MLG22**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1930*** (1206) | ***2300*** (1576) | ***2680*** (1956) | ***3050*** (2326) | ***3420*** (2696) | ***3790*** (3066) | ***4160*** (3436) | ***4530*** (3806) | ***4910*** (4186) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - PinS | 10.3 NM | 70 kt | 85 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 8 min 50 | 7 min 16 | 6 min 52 | 6 min 11 | 5 min 37 | 5 min 09 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 560 | 620 | 680 | 740 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLH.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLH - CHALON CHAMPFORGEUIL

**AD 2 LFLH.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°49'42"N 004°49'01"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km NNW Chalon sur Saône |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 623 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.1 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5012°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS - AEROPORT DE CHALON-CHAMPFORGEUIL |
| | Adresse / *Address* | EDEIS - AEROPORT DE CHALON-CHAMPFORGEUIL<br>RN 6 - 71530 Champforgeuil |
| | Telephone | 03 85 46 14 48 |
| | FAX | 03 85 46 47 56 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFLHZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : chalon.aeroport@edeis.com |

**AD 2 LFLH.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols internationaux autorisés uniquement depuis/vers les pays membres à la fois de l'Union Européenne et Schengen. Pas de douanes. | International flights allowed only from/to countries that are members of both the European Union and Schengen. No customs. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR AFIS | AFIS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | HOR AFIS : MER-DIM : 0800-1700.<br>Extension possible : AFIS peut être rendu sans préavis LUN-MAR : 0800-1700.<br>Info connue sur CHALON INFO.<br>En dehors de ces horaires, ouverture PPR 1 HR par TEL/FAX/E-mail gestionnaire. | AFIS SKED : WED-SUN : 0800-1700.<br>Possible extension : AFIS can be provided without notice<br>MON-TUE : 0800-1700.<br>Information known with CHALON INFO.<br>Outside these SKED, opening PPR 1 HR by TEL/FAX/E-mail administrator. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-DIM : 0700-1700<br>Automate avec carte de crédit H24. | MON-SUN : 0700-1700<br>Automatic dispenser with credit card H24. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | O/R via cy.myhandlingsoftware.com | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | Handling obligatoire pour aéronef MTOW > 3 t.<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS. | Handling mandatory for ACFT MTOW > 3 t.<br>GRF (Global Reporting Format) : AFIS SKED. |

**AD 2 LFLH.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | O/R via cy.myhandlingsoftware.com | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : AVGAS 100LL, JET A1. Paiement carte de crédit via automate H24 ou espèces, fuel release AEG, WFS, JETEX 0800-1700.<br>Lubrifiant : O/R par téléphone gestionnaire (0700-1700). | Fuel : AVGAS 100LL, JET A1. Payment by credit card dispenser H24 or cash, fuel release AEG, WFS, JETEX 0800-1700.<br>Lubricants : O/R by phone administrator (0700-1700). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 1 poste fixe AVGAS 20 000 L.<br>1 poste fixe JET A1 20 000 L. | 1 fixed stand AVGAS 20 000 L.<br>1 fixed stand JET A1 20 000 L. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R via cy.myhandlingsoftware.com | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Handling obligatoire pour aéronef MTOW > 3 t. | Handling mandatory for ACFT MTOW > 3 t. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLH.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtel à proximité | Hotel in the vicinity |
| 2 | Restaurants | Snack Bar à proximité | Snack bar in the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, location de voitures, limousines, helicoptères O/R via cy.myhandlingsoftware.com | Taxis, car rental, limousines, helicopter O/R via cy.myhandlingsoftware.com |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Défibrilateur semi-automatique dans l'aérogare. | Semi-automatic defibrillator in the terminal. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 2-4 Place du Port Villiers 71100 Chalon / Saône | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLH.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2.5 et / and VIM 24 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD : aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs aéroport, capacité de levage 35 t. | AD operator procedure : disabled aircraft removed by external resources, lifting capacity : 35 t. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveaux 3 et 4 : PPR 12 HR sur cy.myhandlingsoftware.com<br>Niveau 2 : HOR AFIS<br>Niveau 1 : en dehors de ces HOR | Levels 3 and 4 : PPR 12 HR on cy.myhandlingsoftware.com<br>Level 2 : AFIS SKED<br>Level 1 : outside these SKED |

**AD 2 LFLH.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFLH.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitumeux | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 8 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A : 10.5 m; B :12 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitumeux | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 12 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | 46°49'36.09"N - 004°49'37.64"E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 611 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | OUI | YES |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Parqueurs pour les aéronefs >3 t. | Marshallers for ACFT >3 t. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Ligne axiale, marques de seuils, axes de voies de circulation, marques des points d'attente. | Centerline, THR marks, TWY axis, holding points marks. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLH .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL. | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLH.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLH.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON ST EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLH .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEBPRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLH.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17 | 170.59 (168) | 1440 x 30 | 12 F/C/W/T revêtue / paved | 46°49'57.17"N 004°48'57.69"E ( 46°49'55.25"N 004°48'58.17"E ) ------ GUND NIL | THR : 623ft DTHR : 622ft |
| 35 | 350.59 (348) | 1440 x 30 | 12 F/C/W/T revêtue / paved | 46°49'11.20"N 004°49'08.79"E ( 46°49'16.31"N 004°49'07.57"E ) ------ GUND NIL | THR : 604ft DTHR : 608ft |
| 17L | 170.23 (168) | 849 x 50 | non revêtue / not paved | 46°49'57.20"N 004°49'14.40"E ------ GUND NIL | THR : 620ft |
| 35R | 350.23 (348) | 849 x 50 | non revêtue / not paved | 46°49'30.10"N 004°49'21.20"E ------ GUND NIL | THR : 619ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 17 | NIL | NIL | NIL | 1560 x 150 | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | 1560 x 150 | NIL | NIL |
| 17L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFLH.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 1440 | 1440 | 1440 | 1380 | |
| 35 | 1440 | 1440 | 1440 | 1280 | |
| 17L | 849 | 849 | 849 | 849 | |
| 35R | 849 | 849 | 849 | 849 | |

**AD 2 LFLH.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | | G | | | | | | | |
| 35 | | G | PAPI 3.7 ° 6.5 % | 30 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 17 | 1440 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 35 | 1440 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFLH.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux LED bleus. | Blue LED lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique piste 17/35 avec secours. | RWY 17/35 electrical power supply with an emergency power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 12 s MAX. | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux à éclats RWY 35 | Flashing lights RWY 35 |

**AD 2 LFLH.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLH.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLH.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | CHALON Information (FR) *CHALON Information (EN)* | 118.605 MHz | HO | |
| A/A | CHALON (FR) | 118.605 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFLH.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFLH.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRE AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY

A l'aller comme au retour de la piste revêtue, marquer obligatoirement l'arrêt aux points d'attente A1 et A2 et vérifier l'absence de trafic conflictuel à l'atterrissage ou au décollage avant de couper l'axe de la bande gazonnée.

***20.1 GROUND MOVEMENT***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY*

*Coming from or going to paved RWY, compulsory stop at A1 and A2 holding points and watch out for any conflicting traffic taking off or landing before crossing grass strip axis.*

**AD 2 LFLH.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFLH.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 Vols au départ**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 17 : Monter 168° à 6.1% jusqu'à 1200 (577) (1) puis route directe en montée à 3.3% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée , obstacle le plus pénalisant : haie de 675 ft à 314 m de la DER à 71 m à gauche de l'axe de piste.

Cette pente fait abstraction du bois de 676 ft situé sur la DER à droite de l'axe et des obstacles de 653 ft sur le parcours de santé situé au sud-ouest de la piste, juste après la DER.

RWY 35 : Monter 348° à 6.1% jusqu'à 1100 (477) (2) puis route directe en montée à 3.3 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Pente théorique de montée , obstacle le plus pénalisant : arbre de 689 ft situé à 290 m de la DER et à 220 m à gauche de l'axe.

Cette pente fait abstraction du gabarit routier de la voie traversant l'axe de piste, à 21 m au nord de la DER.

***22.1 Outbound Aircraft***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 17 : Climb 168° at 6.1% gradient up to 1200 (577) (1) then direct route maintaining climb gradient of 3.3% up to enroute safety altitude.*

*(1) Theoretical slope of climbing, most penalizing obstacle : hedge of 675 ft at 314 m from the DER, 71 m left of RWY axis.*

*The slope disregards a 676 ft altitude wood located in the DER right from the RWY axis and obstacles of 653 ft on health course located south west of RWY, just after DER.*

*RWY 35 : Climb 348° at 6.1% gradient up to 1100 (477) (2) then direct route maintaining climb gradient of 3.3% up to enroute safety altitude.*

*(2) Theoretical slope of climbing, most penalizing obstacle : tree of 689 ft at 290 m from the DER and at 220 m left from the RWY axis.*

*The slope disregards gauge of the way crossing RWY axis at 21 m north of DER.*

**AD 2 LFLH.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL :

- SS+30 - SR-30,
- sur PPR AFIS,
- 3 coups d'alternat : allumage balisage RWY et PAPI,
- 7 coups d'alternat : extinction (à défaut, extinction automatique après 15 min).

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL :*

- *SS+30 - SR-30,*
- *with PPR AFIS,*
- *3 strokes : turns on RWY lighting and PAPI,*
- *7 strokes : switches off (failing that, automatic switch-off after 15 min).*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Service adapté HOR ATS HJ uniquement.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Adapted service, ATS SKED, HJ only.*

**AD 2 LFLH.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLH.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

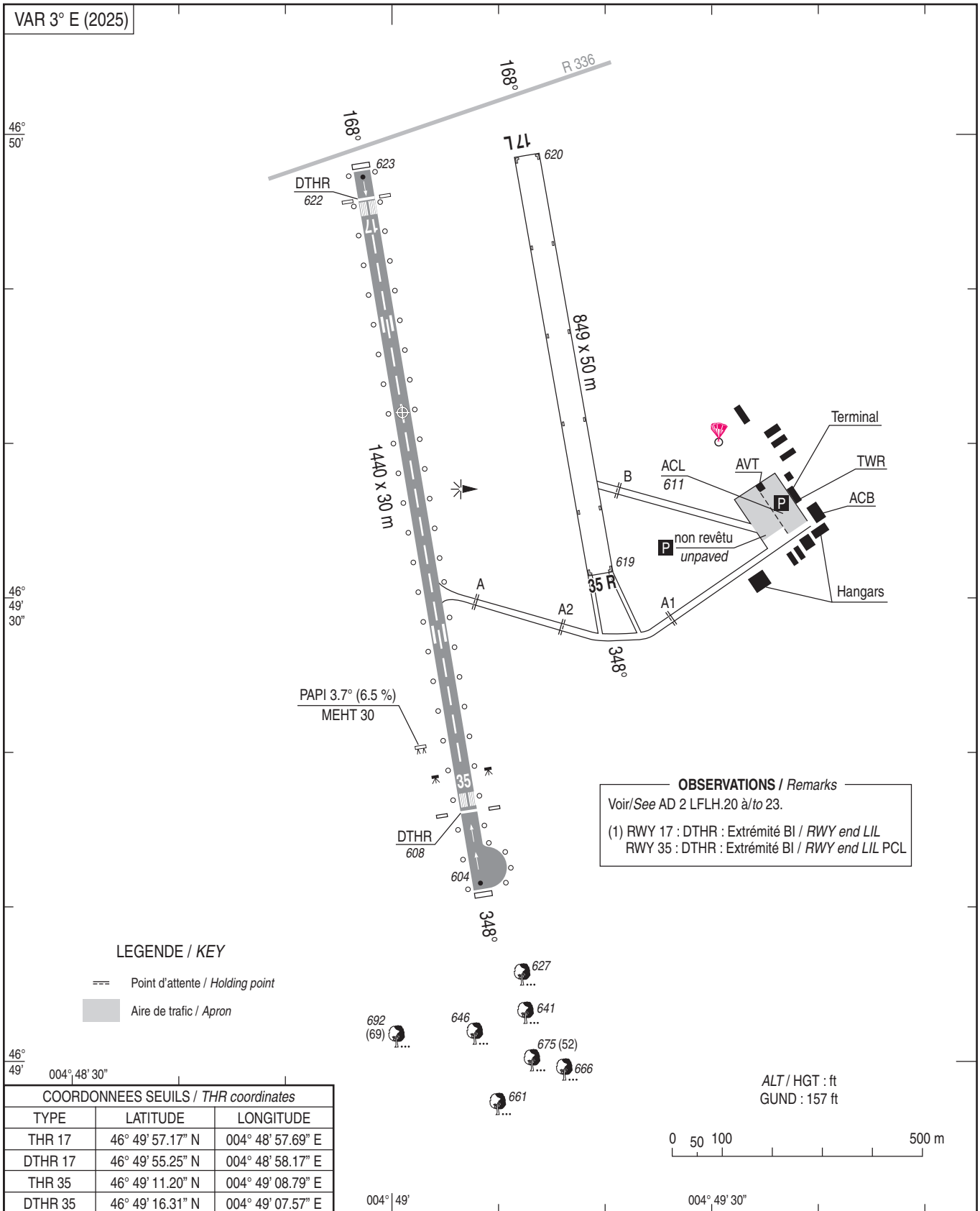
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

**CARTE D'AERODROME**
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/see AD 2 LFLH.18

**CHALON** CHAMPFORGEUIL
46 49 42 N - 004 49 01 E
*ALT AD : 623 (23 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 17 | 46° 49' 57.17" N | 004° 48' 57.69" E |
| DTHR 17 | 46° 49' 55.25" N | 004° 48' 58.17" E |
| THR 35 | 46° 49' 11.20" N | 004° 49' 08.79" E |
| DTHR 35 | 46° 49' 16.31" N | 004° 49' 07.57" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 17 | NIL | LIL | 1440 | 1440 | 1440 | 1380 | Revêtue *Paved* | 12 F/C/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 35 | NIL | LIL | 1440 | 1440 | 1440 | 1280 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * 800 m HN ou/*or* absence ATS. | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| LH401 | 46°41'35.7"N | 004°59'07.0"E | X | |
| ILH35 | 46°39'22.6"N | 004°55'11.2"E | X | |
| LH403 | 46°43'14.4"N | 004°50'34.8"E | X | |
| FLH35 | 46°43'14.4"N | 004°50'34.8"E | X | |
| RW35 | REF AD 2 LFLH.12 DTHR 35 | | X | |
| LH501 | 46°51'14.6"N | 004°48'39.0"E | X | |
| LH502 | 46°45'27.6"N | 004°54'30.8"E | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHALON** CHAMPFORGEUIL

**PRECODING RNP** RWY 35

**RNP RWY 35**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 2.5°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LH403 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LH401 | IF | LH401 | | | | | | 3000 | | 190 | | 1.0 |
| | TF | ILH35 | | 228 | 230.6 | 3.5 | | 3000 | | 190 | | 1.0 |
| INA ILH35 | IF | ILH35 | | | | | | 3000 | | 190 | | 1.0 |
| INA LH403 | IF | LH403 | | | | | | 3000 | | 190 | | 1.0 |
| | TF | LH502 | | 048 | 050.6 | 3.5 | | 3000 | | 190 | | 1.0 |
| | TF | LH401 | | 138 | 140.6 | 5.0 | | 3000 | | 190 | | 1.0 |
| | TF | ILH35 | | 228 | 230.6 | 3.5 | | 3000 | | 190 | | 1.0 |
| APCH | IF | ILH35 | | | | | | | | | | |
| | TF | FLH35 | | 318 | 320.6 | 5.0 | | 2800 | | 190 | | 1.0 |
| | TF | RW35 | Yes | 348 | 350.6 | 6.1 | | | | | -3.3° / 49 | 0.3 |
| | TF | LH501 | Yes | 348 | 350.6 | 2.0 | | | | 190 | | 1.0 |
| | DF | LH502 | | | | | R | | | 190 | | 1.0 |
| | TF | LH401 | | 138 | 140.6 | 5.0 | | 3000 | | 190 | | 1.0 |

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

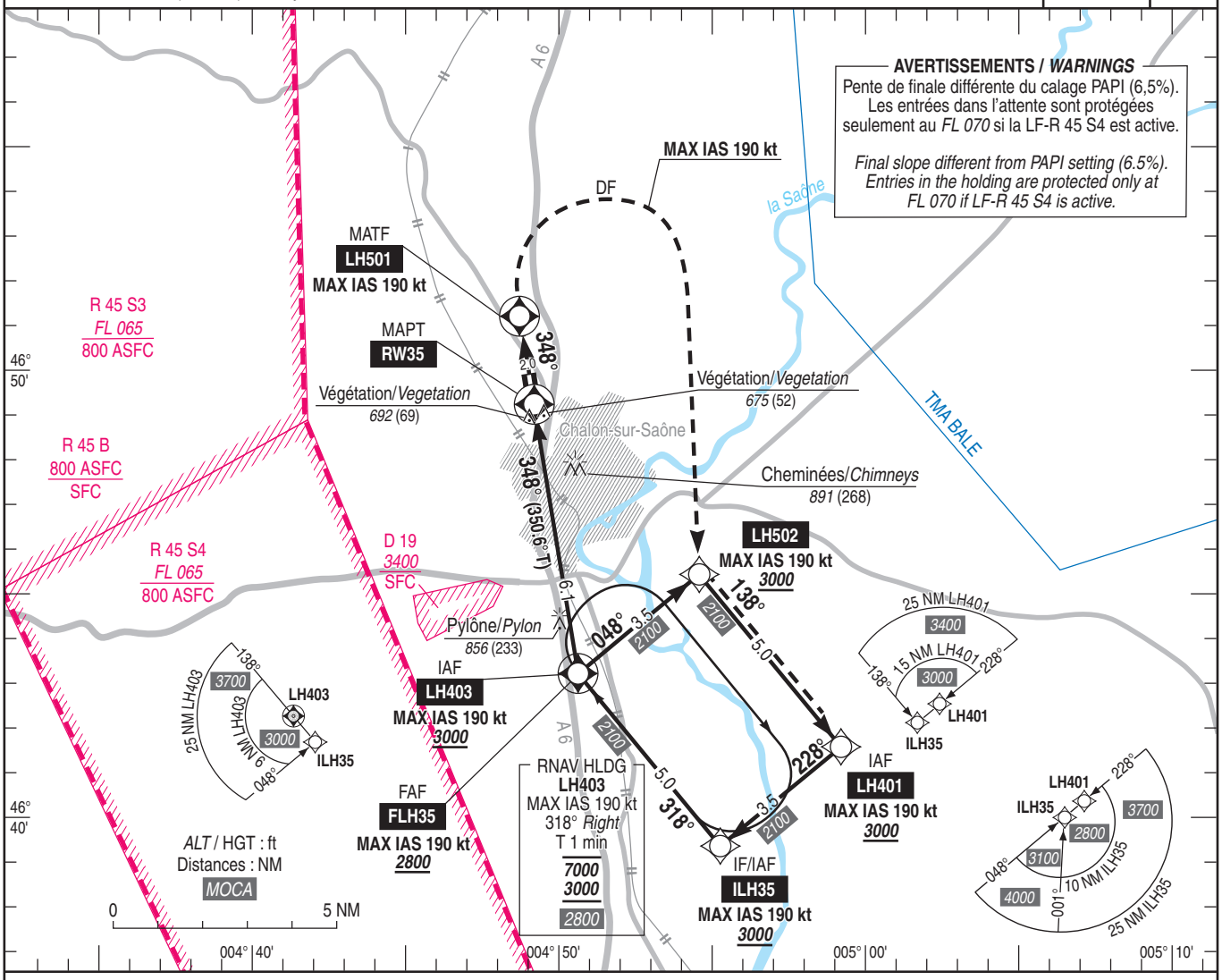
***ALT AD : 623 (23 hPa)**, DTHR : 608*

**CHALON** CHAMPFORGEUIL

**RNP** RWY 35

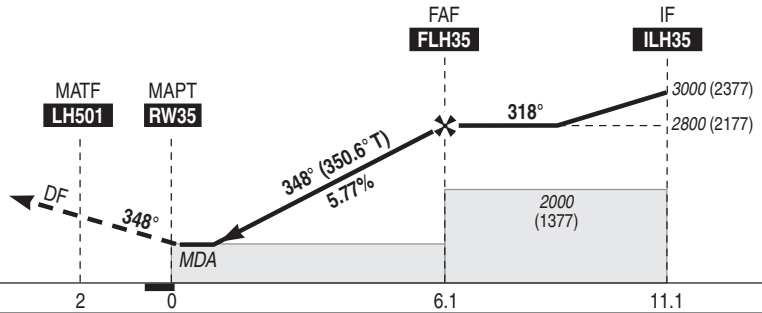
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : CHALON Information 118.605 (1)
(1) Absence AFIS : **A/A** (118.605) FR seulement. Obtenir le QNH auprès de DOLE Information 130.775
***A/A** (118.605) FR only. Obtain QNH from DOLE Information 130.775*

**RNP APCH** | VAR 3° E (2025)




API : Monter jusqu'à **LH501**, puis tourner à droite direct vers **LH502**, puis route vers **LH401** en montée vers ***3000*** (2377).
Monter à ***1500*** (877) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to **LH501** then turn right direct to **LH502** , then route to **LH401** climbing up to **3000** (2377).*
*Climb up to **1500** (877) prior to level acceleration.*




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

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1140*** (520) | 1500 | 514 | ***1200*** (580) | 1500 | ***1320*** (700) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1490*** (870) | 1600 | ***1610*** (990) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***1880*** (1260) | 2400 | ***2000*** (1380) | 2400 |

| **DIST RW35** (NM) | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1370*** (747) | ***1720*** (1097) | ***2070*** (1447) | ***2420*** (1797) | ***2770*** (2147) |

Observations/*Remarks* : (2) Circuit AD RWY 17 à droite / *Circuit AD RWY 17 right hand.*

| FAF - MAPT 6.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 14 | 4 min 18 | 3 min 40 | 3 min 11 | 2 min 49 | 2 min 17 |
| VSP (ft/min) | 409 | 496 | 584 | 671 | 759 | 934 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLL.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLL - LYON SAINT EXUPERY

**AD 2 LFLL.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°43'32"N 005°04'52"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 20 km ESE LYON |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 821 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.2 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 161 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5627°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.122°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORTS DE LYON |
| | Adresse / *Address* | 69125 LYON SAINT EXUPERY AEROPORT |
| | Telephone | 0826 800 826 |
| | FAX | 04 72 22 52 85 |
| | TELEX | 340932 CHAMCO SATLA |
| | AFS | LFLLYDYX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | www.lyonaeroports.com |

**AD 2 LFLL.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | H24 | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24<br>HN : PN 20 min pour HOR suivants : 2300-0230 | H24<br>HN : PN 20 min for following SKED : 2300-0230 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | H24 | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Quai de déchargement pour véhicules routiers, moyens importants de manutention. Assistance commerciale et technique possible. | Unloading platform for road vehicles. Heavy handling facilities. Commercial and technical assistance possible |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : JET A1 (carte de crédit, à défaut paiement comptant en Euros)<br>Lubrifiants : ELF 80 - F100 (CIV-MIL)<br>Détergent : 80 et 100 | Fuel grade : JET A1 (Credit card or cash payment in Euros)<br>Oil grades : ELF 80 - F100 (CIV-MIL)<br>Detergent : 80 and 100 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Camions avitailleurs pas de restrictions | Fuelling trucks. No limitations |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivrage au poste par assistant<br>Environ 12 dégivreuses sur site | Deicing on stand by deice facility<br>About 12 on-site de-icers |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Hangar pour avions jusqu'aux B737 et MD 80 | Hangar for ACFT type B737 and MD 80 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Coordonnées des services d'assistance / Handling agencies are :<br>- AIR FRANCE<br>Manager : M. Nicolas Cottin<br>Executive manager : M. Francis Gress<br>E-mail : frgress@airfrance.fr<br>Mobile : 07.70.25.46.42<br>FAX : 04.72.22.77.14<br>SITA : LYSKKAF / LYSKTAF<br>- AVIAPARTNER<br>Manager : M. Patrice Mordiconi<br>Mobile : 06.86.56.21.01<br>E-mail : patrice.mordiconi@aviapartner.aero<br>FAX : +33 4.72.22.81.47<br>SITA : LYSATXH / LYSKPXH<br>- GENERAL AVIATION<br>Executive manager : M. François Rosset<br>Mobile : 06.14.21.15.73<br>TEL : 04.72.22.81.00<br>E-mail : francois.rosset@aviapartner.aero<br>FAX : +33 4.72.22.81.47<br>SITA : LYSATXH / LYSKPXH<br>- FBO LYON EXECUTIVE HANDLING (VINCI AIRPORTS)<br>E-mail : fbo.lfll@lyonaeroports.com<br>TEL : 04 72 22 53 11<br>- SPACE EXECUTIVE HANDLING SERVICES<br>Manager : Mme Marie-France Memeteau<br>TEL : 09.54.60.69.93<br>Mobile : 06.61.55.71.04<br>E-mail : space@spaceaero.net / marie_f.memeteau@spaceaero.net<br>FAX : +33 4.72.23.83.69<br>- ALYZIA<br>Manager : M. Laurent Michaud<br>Station manager : M. Steve Leblanc<br>Mobile : 07.86.04.54.43<br>E-mail : steve.leblanc@alyzia-province.com<br>SITA : LYSKAXH<br>- ONET<br>Manager : M. Cyril Boutin<br>Mobile : 06.79.29.74.07<br>E-mail : cboutin@onet.fr | |

**AD 2 LFLL.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels toutes catégories à Lyon et sur AD. | All category hotel in Lyon and AD. |
| 2 | Restaurants | Sur AD : gastronomique, brasserie, snack. | At AD : gastronomical, "brasserie", snack. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis - Autocars - voitures de location sans chauffeur. | Taxis, buses, car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Sur AD : infirmerie et ambulance, cabinet médical<br>En ville : hôpitaux, cliniques. | At AD : First aid room and ambulance, doctor.<br>In town : public and private hospitals. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Sur AD : poste et change. | At AD : post office and exchange. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Sur AD : agence de voyage. | At AD : travel agency. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Aéroport ne disposant pas de terminal d'aviation générale ni de facilitation particulière pour l'aviation d'affaires. Il est vivement conseillé aux opérateurs d'aviation d'affaires d'utiliser l'aéroport de LYON-BRON (LFLY/LYN) dont les infrastructures, les services et les mesures de sûreté sont pleinement adaptés. | Airport having no general aviation terminal nor any particular facilities for business aviation. It is strongly recommended to business aviation operators to use LYON-BRON airport (LFLY/LYN) whose infrastructures, services and security measures are fully adapted. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | - 4 véhicules d'intervention eau/émulseur dont :<br>3 véhicules de 12 000 litres<br>1 véhicule spare 9 000 litres<br>Tous munis de 250 kg de poudre<br>- 1 ambulance<br>- 1 véhicule de commandement | - 4 intervention vehicles water/foaming agent including :<br>3 vehicles of 12 000 litres<br>1 spare vehicle of 9 000 litres<br>All with 250 kg of powder<br>- 1 ambulance<br>- 1 commander vehicle |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le Responsable d'Exploitation par téléphone au 04 72 22 88 82 ou par mail à ccoresponsableexploitation@lyonaeroports.com | Contact the Operation Manager by phone at 04 72 22 88 82 or by e-mail at ccoresponsableexploitation@lyonaeroports.com |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLL .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 BOSCHUNG lame 6.40 m<br>2 BOSCHUNG lame 8.40 m<br>1 SCHMIDT lame 6.40 m<br>3 camions 4x4 avec lame<br>1 tracteur 300CV avec lame triaxiale<br>2 tracteurs 816 avec lame<br>1 tracteur 100CV avec lame<br>1 AEBI avec lame<br>3 engins polyvalents avec lame<br>1 tracteur 80CV avec lame (+1 en reserve)<br>1 balayeuse avec lame (en reserve)<br>Glace - verglas - couche résiduelle de neige<br>Epandage déverglaçant (sur une largeur de 44 m sur RWY) | 2 BOSCHUNG with blade 6.40 m<br>2 BOSCHUNG with blade 8.40 m<br>1 SCHMIDT lame 6.40 m<br>3 trucks 4x4 with blade<br>1 tractor 300CV with tri-axes blade<br>2 tractors 816 with blade<br>1 tractor 100CV with blade<br>1 AEBI with blade<br>3 multi purpose vehicles with blade<br>1 tractor 80CV with blade (+1 in reserve)<br>1 sweeper with blade (+1 in reserve)<br>Surface ice - black ice - residual snow layers<br>Spreading of de-icing agent<br>( over a width of 44 m on RWY). |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayées :<br>-la piste principale sur toute sa largeur (45 m), ses accotements et sur toute sa longueur<br>-la piste secondaire sur toute sa largeur (45 m) et sur toute sa longueur<br>-les voies de circulation sur une largeur de 22.5 m et selon un ordre de priorité fixé par l'autorité locale.<br>-les aires de trafic selon les besoins opérationnels. | The following will be cleared :<br>-the main RWY over a width of 45 m, its side stripes and over its entire length<br>-the secondary RWY over a width of 45 m, and over its entire length<br>-the TWY over a width of 22.5 m and according to an order of priority laid down by local authorities.<br>-the aprons as dictated by operationnal requirements. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Formiate de potassium (KFOR) | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Aire N et A en percollé, aires B, C, L et postes de stationnement J33 à J41 bétonnés, les autres postes en hydrocarboné. | Areas N and A bitumineous, areas B, C, L and stands J33 to J41 concrete, other stands hydrocarboned. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Appropriée au dimensionnement maximum de chaque aire. | Adapted to the maximum size of each area. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | - 22.5 m : A2/A3/A4/A5/A6/A9/V5/B3/B4/B6/B9/T (entre A3 et A9)<br>- 23.5 m : A1/T (entre A1 et A3)<br>- 25 m : A8/Y/V4/V6/V8/S6/B8 | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Hydrocarboné | Hydrocarboned |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A1/A2 : 63 F/A/W/T<br>A3 : 87 F/A/W/T<br>A4 : 64 F/A/W/T<br>A5 : 63 F/A/W/T<br>A6 : 80 F/A/W/T<br>A8/B8 : 86 F/A/W/T<br>A9 : 86 F/A/W/T<br>B3 : 95 F/A/W/T<br>B4 : 84 F/A/W/T<br>V4 : 81 F/A/W/T<br>V5 : 98 F/A/W/T<br>B9 : 89 F/A/W/T<br>TA : 70 F/A/W/T<br>TB/TC : 74 F/A/W/T<br>TD : 63 F/A/W/T<br>TJ/TL : 78 F/A/W/T<br>TM : 84 F/A/W/T<br>TN : 73 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aire passagers<br>Aire de fret | Passenger area<br>Freight area |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Altitude moyenne aire passagers : 781 ft<br>Altitude moyenne aire de fret : 788 ft | Average altitude of passenger area : 781 ft<br>Average altitude of freight area : 788 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A21 45°43'27.36"N 005°04'59.09"E<br>A22 45°43'27.01"N 005°04'57.19"E<br>A23 45°43'26.66"N 005°04'55.29"E<br>A24 45°43'26.31"N 005°04'53.39"E<br>A25 45°43'27.12"N 005°04'49.96"E<br>A26 45°43'27.48"N 005°04'48.52"E<br>A27 45°43'27.84"N 005°04'47.09"E<br>A28 45°43'28.20"N 005°04'45.65"E<br>A29 45°43'28.57"N 005°04'44.22"E<br>A30 45°43'29.07"N 005°04'42.61"E<br>A31 45°43'27.79"N 005°04'42.66"E<br>A32 45°43'27.22"N 005°04'43.63"E<br>A33 45°43'26.85"N 005°04'45.08"E<br>A34 45°43'26.49"N 005°04'46.52"E<br>A35 45°43'26.13"N 005°04'47.95"E<br>A36 45°43'25.71"N 005°04'49.34"E<br>B12 45°43'25.72"N 005°04'57.86"E<br>B14 45°43'25.43"N 005°04'56.29"E<br>B16 45°43'25.10"N 005°04'54.59"E<br>B61 45°43'22.27"N 005°04'52.82"E<br>B62 45°43'22.19"N 005°04'53.25"E<br>B63 45°43'21.42"N 005°04'54.52"E<br>B71 45°43'19.63"N 005°04'54.25"E<br>B72 45°43'19.59"N 005°04'54.47"E<br>B73 45°43'18.73"N 005°04'55.16"E<br>B81 45°43'17.22"N 005°04'53.68"E<br>B82 45°43'17.26"N 005°04'53.68"E<br>B83 45°43'16.04"N 005°04'53.96"E<br>B91 45°43'15.05"N 005°04'52.04"E<br>B92 45°43'14.82"N 005°04'52.10"E<br>B93 45°43'14.02"N 005°04'51.74"E<br>C19 45°43'12.33"N 005°04'51.83"E<br>C21 45°43'10.79"N 005°04'49.03"E<br>C22 45°43'10.40"N 005°04'49.95"E<br>C23 45°43'10.08"N 005°04'50.46"E<br>C41 45°43'08.45"N 005°04'49.70"E<br>C42 45°43'08.13"N 005°04'50.14"E<br>C43 45°43'07.44"N 005°04'50.53"E<br>C61 45°43'06.22"N 005°04'49.02"E<br>C62 45°43'05.76"N 005°04'49.22"E<br>C63 45°43'04.94"N 005°04'49.03"E<br>C81 45°43'03.13"N 005°04'45.19"E<br>C82 45°43'03.02"N 005°04'45.28"E<br>C83 45°43'2.00"N 005°04'46.27"E<br>D21 45°42'58.63"N 005°04'44.08"E<br>D22 45°42'58.67"N 005°04'43.60"E<br>D23 45°42'57.37"N 005°04'44.23"E<br>D41 45°42'56.14"N 005°04'43.58"E<br>D42 45°42'56.05"N 005°04'43.41"E | E15 45°43'04.84"N 005°04'58.27"E<br>E17 45°43'02.86"N 005°04'57.20"E<br>G11 45°43'37.30"N 005°04'56.42"E<br>G12 45°43'35.63"N 005°04'56.68"E<br>G13 45°43'37.61"N 005°04'54.81"E<br>G14 45°43'36.08"N 005°04'54.66"E<br>G15 45°43'37.91"N 005°04'53.20"E<br>G16 45°43'36.40"N 005°04'52.96"E<br>J11 45°42'48.19"N 005°04'57.07"E<br>J13 45°42'48.58"N 005°04'55.14"E<br>J14 45°42'48.51"N 005°04'54.43"E<br>J15 45°42'48.95"N 005°04'53.21"E<br>J19 45°42'49.23"N 005°04'50.64"E<br>J31 45°42'53.94"N 005°05'02.39"E<br>J33 45°42'53.79"N 005°05'00.52"E<br>J35 45°42'54.08"N 005°04'58.44"E<br>J37 45°42'54.47"N 005°04'56.40"E<br>J39 45°42'54.86"N 005°04'54.35"E<br>J41 45°42'55.25"N 005°04'52.31"E<br>K52 45°43'03.75"N 005°05'01.77"E<br>L11 45°42'56.27"N 005°05'01.48"E<br>L13 45°42'56.66"N 005°04'59.44"E<br>L15 45°42'57.05"N 005°04'57.40"E<br>L17 45°42'57.44"N 005°04'55.35"E<br>L19 45°42'57.83"N 005°04'53.31"E<br>M11 45°42'37.72"N 005°05'05.84"E<br>M12 45°42'38.41"N 005°05'07.28"E<br>M13 45°42'35.30"N 005°05'05.61"E<br>M21 45°42'32.20"N 005°05'05.57"E<br>M22 45°42'31.81"N 005°05'05.25"E<br>M23 45°42'30.19"N 005°05'05.39"E<br>M31 45°42'28.19"N 005°05'05.21"E<br>M32 45°42'27.81"N 005°05'04.89"E<br>M33 45°42'26.19"N 005°05'05.02"E<br>M41 45°42'23.99"N 005°05'04.82"E<br>M42 45°42'23.41"N 005°05'04.49"E<br>M43 45°42'21.79"N 005°05'04.62"E<br>N11 45°43'45.94"N 005°04'56.30"E<br>N12 45°43'45.84"N 005°04'54.60"E<br>N13 45°43'45.73"N 005°04'52.89"E<br>N14 45°43'45.63"N 005°04'51.19"E<br>N21 45°43'47.03"N 005°04'56.17"E<br>N22 45°43'46.93"N 005°04'54.46"E<br>N23 45°43'46.83"N 005°04'52.76"E<br>N24 45°43'46.72"N 005°04'51.05"E<br>N31 45°43'43.06"N 005°04'56.65"E<br>N32 45°43'42.96"N 005°04'54.95"E<br>N33 45°43'42.86"N 005°04'53.24"E<br>N34 45°43'42.75"N 005°04'51.54"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | D43 45°42'55.26"N 005°04'42.36"E<br>D61 45°42'56.98"N 005°04'40.01"E<br>D63 45°42'56.03"N 005°04'38.38"E<br>E11 45°43'07.84"N 005°04'59.82"E<br>E13 45°43'06.19"N 005°04'59.20"E | N41 45°43'44.15"N 005°04'56.52"E<br>N42 45°43'44.05"N 005°04'54.81"E<br>N43 45°43'43.95"N 005°04'53.11"E<br>N44 45°43'43.84"N 005°04'51.40"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Sur les voies de circulation : A6/TJ, la marge entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal et le bord de la voie de circulation est insuffisante pour les A340-600, B777-300 et les aéronefs de plus de 65 m d'envergure. Il est recommandé pour ces derniers de rouler avec précaution, notamment dans les virages et d'utiliser la technique de l'over-steering.<br>Sur les voies de circulation A6, TJ, T (entre TC et TD) TC, TD, R1, la marge entre roues extérieures de l'atterrisseur principal et le bord de la voie de circulation est insuffisante pour :<br>- A6 : 777-200, 777-300, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000.<br>- T(entre TC et TD), TJ : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000, 380, 747-800.<br>- TC, TD, R1 : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000.<br>Il est recommandé pour ces derniers de rouler avec précaution, notamment dans les virages et d'utiliser la technique de l'oversteering.<br>Les bretelles d'accès TN1, TN2, TN3, TA, TB, TC, TD, TL, TJ, TM, K1, K3, R1, R2, R3, R4 sont déclassées en voie de desserte.<br>TWY A2, A5 et V5 limités aux aéronefs de code D.<br>Virages en A2, A5 et V5 : oversteering obligatoire pour B767-400. | On TWY : A6/TJ, the margin between the main landing gear outer wheels and the edge of the TWY is not wide enough for A340-600, B777-300, and for ACFT with a wingspan wider than 65 m. It is recommended for those ACFT to taxi with caution, especially in bends, and to use the over-steering technique.<br>On TWY A6, TJ, T (between TC and TD) TC, TD, R1 the margin between the main landing gear outer wheels and the edge of the TWY is not wide enough for :<br>- A6 : 777-200, 777-300, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000.<br>- T(between TC and TD), TJ : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000, 380, 747-800.<br>- TC, TD, R1 : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000.<br>It is recommended for those ACFT to taxi with caution, especially in turns, and to use the oversteering technique.<br>Access TWY TN1, TN2, TN3, TA, TB, TC, TD, TL, TJ, TM, K1, K3, R1, R2, R3, R4 are downgraded to access strips.<br>TWY A2, A5 and V5 limited to code D ACFT.<br>Turns in A2, A5 and V5 : oversteering is mandatory for B767-400. |

**AD 2 LFLL.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir carte AD 2 LFLL APDC 01/02 | See chart AD 2 LFLL APDC 01/02 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLL .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Permanente : TWY T, A3, A4, A5, A6, B3, B4, B6, B8, B9<br>Commandable : TWY A8, A9, B3, B4, B9 | Permanent : TWY T, A3, A4, A5, A6, B3, B4, B6, B8, B9<br>Remote controlled : TWY A8, A9, B3, B4, B9 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Voir AD 2 LFLL.23 | See AD 2 LFLL.23 |

**AD 2 LFLL.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-LYON |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLL .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-LYON |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR<br>APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

**AD 2 LFLL.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17L | 175.13 (173) | 2670 x 45 | 119 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°44'05.79"N 005°05'30.73"E<br>------<br>GUND 160.8 FT | THR : 779.9ft<br>TDZ : 787.4ft |
| 35R | 355.13 (353) | 2670 x 45 | 119 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°42'39.62"N 005°05'41.21"E<br>------<br>GUND 160.8 FT | THR : 820.6ft<br>TDZ : 817.2ft |
| 17R | 175.28 (173) | 4000 x 45 | 101 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°44'47.72"N 005°05'09.38"E<br>------<br>GUND 160.8 FT | THR : 757.8ft<br>TDZ : 762.8ft |
| 35L | 355.28 (353) | 4000 x 45 | 101 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 45°42'38.69"N 005°05'25.08"E<br>------<br>GUND 160.9 FT | THR : 813.6ft<br>TDZ : 810.1ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 17L | +0.47% | NIL | NIL | 2790 x 300 | Oui | (1) |
| 35R | -0.47% | NIL | NIL | 2790 x 300 | Oui | (2) |
| 17R | +0.42% | NIL | NIL | 4120 x 300 | Oui | (3) |
| 35L | -0.42% | NIL | NIL | 4120 x 300 | Oui | (4) |

(1) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
Changement de pentes longitudinales 17L>35R : +0.62% sur 1400 m, puis +0.27% sur 1270 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : +0.62% over 1400 m, then +0.27% over 1270 m.

(2) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
Changement de pentes longitudinales 35R>17L : -0.27% sur 1270 m, puis -0.62% sur 1400 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : -0.27% over 1270 m, then -0.62% over 1400 m.

(3) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
Changement de pentes longitudinales 17R>35L : +0.29% sur 900 m, puis +0.61% sur 1700 m, puis +0.27% sur 1400 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : +0.29% over 900 m, then +0.61% over 1700 m, then +0.27% over 1400 m.

(4) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 185 x 130 m.
RESA (Runway End Safety Area) 185 x 130 m.
Changement de pentes longitudinales 35L>17R : -0.27% sur 1400 m, puis -0.61% sur 1700 m, puis -0.29% sur 900 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : -0.27% over 1400 m, then -0.61% over 1700 m, then -0.29% over 900 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 17L | 2670 | 2670 | 2670 | 2670 | |
| TWY B4 | 2090 | 2090 | 2090 | | |
| 35R | 2670 | 2670 | 2670 | 2670 | |
| 17R | 4000 | 4000 | 4000 | 4000 | |
| TWY A2 | 3660 | 3660 | 3660 | | |
| TWY A3 | 2870 | 2870 | 2870 | | |
| TWY A4 | 2090 | 2090 | 2090 | | |
| 35L | 4000 | 4000 | 4000 | 4000 | |
| TWY A4 | 1910 | 1910 | 1910 | | |
| TWY A5 | 2570 | 2570 | 2570 | | |
| TWY A6 | 3020 | 3020 | 3020 | | |
| TWY A8 | 3400 | 3400 | 3400 | | |

**AD 2 LFLL.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17L | CAT I - 900 m - LIH/LIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | 1770 m<br>600 m<br>300 m | 15 m | W<br>W-R<br>R | LIH/LIL |
| 35R | CAT III - 900 m - LIH/LIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | 900m | 1770 m<br>600 m<br>300 m | 15 m | W<br>W-R<br>R | LIH/LIL |
| 17R | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 68 ft | | 3100 m<br>600 m<br>300 m | 15 m | W<br>W-R<br>R | LIH/LIL |
| 35L | CAT III - 900 m - LIH/LIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | 900m | 3100 m<br>600 m<br>300 m | 15 m | W<br>W-R<br>R | LIH/LIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 17L | 2070 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | | (1) |
| 35R | 2070 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | | (2) |
| 17R | 3400 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | | (3) |
| 35L | 3400 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | | (4) |

(1) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :
Balisage de piste :
- Seuil extrémités HI/BI.
- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/HI jusqu'au point de dégagement de piste.
- Balisage LED (hors WIG WAG).

(2) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :
- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
Balisage de piste :
- Seuil extrémités HI/BI. Zone de toucher des roues HI sur 900 m.
- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/HI jusqu'au point de dégagement de piste.
- Balisage LED (hors WIG WAG).

(3) Balisage de piste :
- Seuil extrémités HI/BI.
- Sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/HI jusqu'au point de dégagement de piste (sauf A5).
- Balisage LED (hors WIG WAG).

(4) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :
- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
Balisage de piste :
- Seuil extrémités HI/BI. Zone de toucher des roues HI sur 900 m.
- sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/HI jusqu'au point de dégagement de piste (sauf A2).
- Balisage LED (hors WIG WAG).

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Les feux de balisage axial des voies de circulation A4-17R, S6-A8, A8-T, A8-17R, TL-T, TL-R3, R3-TJ, Y-B8, installés sur une longueur de 60 m avant et après les virages dont les rayons de courbure sont inférieurs à 400 m, sont espacés de 15 m au lieu de 7,5 m.<br>G-LIH : T de A1 à A9, A1, A3, A4, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9, R1, R2, R3, R4, S6, TA, TB, TC, TD, TJ, TL, TM, TN1, TN2, TN3, V4, V5, V6, V8, Y. | The centreline lights of TWYs A4-17R, S6-A8, A8-T, A8-17R, TL-T, TL-R3, R3-TJ, Y-B8, installed over a length of 60 m before and after turns whose radius is lower than 400 m, are separated by a 15 m gap instead of 7.5 m.<br>G-LIH : T from A1 to A9, A1, A3, A4, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9, R1, R2, R3, R4, S6, TA, TB, TC, TD, TJ, TL, TM, TN1, TN2, TN3, V4, V5, V6, V8, Y. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B- LIL<br>Balisage latéral avec balises rétro réfléchissantes bleues sur V5 et Yankee. | B- LIL<br>Edge lighting with blue retro-reflective beacons on V5 and Yankee. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Par 2ème ligne du réseau de distribution public + Groupes électrogènes + Alimentation sans interruption | With 2nd line of public distribution network + Power units + Non-stop power supply |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Sans coupure | Without interruption |
| 5 | Observations / *Remarks* | WIG-WAG : A1, A2, A3, A4, A5, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9.<br>Absence de balisage axial sur K1 et K3. | WIG-WAG : A1, A2, A3, A4, A5, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9.<br>No centre line lighting on K1 and K3. |

**AD 2 LFLL.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL. |

**AD 2 LFLL.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR SAINT EXUPERY**<br><br>45°50'16"N , 005°12'00"E - 45°35'09"N , 005°14'30"E - arc horaire de 11.5 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E - 45°33'20"N , 005°03'48"E - 45°44'32"N , 005°00'07"E - 45°48'00"N , 005°00'00"E - 45°51'54"N , 004°56'43"E - arc horaire de 9.4 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E - 45°53'49"N , 005°08'53"E - 45°51'15"N , 005°09'13"E - 45°50'16"N , 005°12'00"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LYON Approche (FR)<br>LYON Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>SAINT EX Tour (FR)<br>SAINT EX Tower (EN) | H24<br>Espace défini à l'exclusion des LF-R 194 A et LF-R 194 B LA VALBONNE lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace defined excluding LF-R 194 A and LF-R 194 B LA VALBONNE when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | LYON Information (FR)<br>*LYON Information (EN)* | 135.200 MHz | H24 | Jusqu'au FL145 / Up to FL145 |
| FIS | LYON Information (FR)<br>*LYON Information (EN)* | 135.530 MHz | H24 | |
| APP | LYON Approche (FR)<br>*LYON Approach (EN)* | 120.230 MHz | H24 | Fréquence pour régulation radar / Frequency for radar sequencing |
| APP | LYON Approche (FR)<br>*LYON Approach (EN)* | 131.315 MHz | H24 | Jusqu'au FL200 / Up to FL200 |
| APP | LYON Approche (FR)<br>*LYON Approach (EN)* | 132.005 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. APP |
| APP | LYON Approche (FR)<br>*LYON Approach (EN)* | 136.075 MHz | H24 | Jusqu'au FL200 / Up to FL200 |
| TWR | SAINT EX Prevol (FR)<br>*SAINT EX Delivery (EN)* | 121.655 MHz | H24 | |
| TWR | SAINT EX Sol (FR)<br>*SAINT EX Ground (EN)* | 121.830 MHz | H24 | |
| TWR | SAINT EX Tour (FR)<br>*SAINT EX Tower (EN)* | 120.455 MHz | H24 | |
| TWR | SAINT EX Tour (FR)<br>*SAINT EX Tower (EN)* | 133.155 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. TWR |
| VDF | SAINT EX Gonio (FR)<br>*SAINT EX Homer (EN)* | 120.450 MHz | H24 | Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY |
| VDF | SAINT EX Gonio (FR)<br>*SAINT EX Homer (EN)* | 135.200 MHz | H24 | Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY |
| VDF | SAINT EX Gonio (FR)<br>*SAINT EX Homer (EN)* | 135.530 MHz | H24 | Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY |
| VDF | SAINT EX Gonio (FR)<br>*SAINT EX Homer (EN)* | 136.075 MHz | H24 | Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY |
| ATIS | SAINT EX (FR)<br>*SAINT EX (EN)* | 126.180 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR.<br>DEP and ARR parameters broadcasting. |
| D-ATIS | SAINT EX (FR)<br>*SAINT EX (EN)* | NIL | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données.<br>DEP and ARR parameters via DATA-link. |

**AD 2 LFLL.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | LSE | 114.75 MHz<br>CH 94Y | H24 | 45°44'43.9"N 005°05'26.1"E | 820 ft | 140NM(135°..255°)<br>100NM FL500 | | | |
| LOC 35R (III.E.4) | LSN | 111.5 MHz | H24 | 45°44'15.6"N 005°05'29.5"E | 774 ft | | | 355°/305 m THR 17L | |
| GP 35R | | 332.9 MHz | H24 | 45°42'51.0"N 005°05'46.8"E | 820 ft | | 16.3 m/53 ft<br>( 3 °) | 019°/371 m THR 35R | |
| DME 35R | | CH 52X | H24 | 45°42'51.0"N 005°05'46.8"E | 872 ft | 25NM FL250 | | 019°/371 m THR 35R | (1) |
| LOC 17L (I) | LSS | 109.1 MHz | H24 | 45°42'28.3"N 005°05'42.6"E | 829 ft | | | 175°/350 m THR 35R | |
| GP 17L | | 331.4 MHz | H24 | 45°43'57.1"N 005°05'38.8"E | 788 ft | | 16 m/52 ft<br>( 3 °) | 147°/319 m THR 17L | |
| DME 17L | | CH 28X | H24 | 45°43'57.1"N 005°05'38.8"E | 863 ft | 25NM FL250 | | 147°/319 m THR 17L | (2) |
| LOC 35L (III.E.4) | SAN | 110.75 MHz | H24 | 45°44'55.7"N 005°05'08.4"E | 752 ft | | | 355°/248 m THR 17R | |
| GP 35L | | 330.05 MHz | H24 | 45°42'49.8"N 005°05'30.7"E | 812 ft | | 17.4 m/57 ft<br>( 3 °) | 019°/364 m THR 35L | |
| DME 35L | | CH 44Y | H24 | 45°42'49.8"N 005°05'30.7"E | 863 ft | 25NM FL250 | | 019°/364 m THR 35L | |

(1) DME ATT omnidirectionnel

(2) DME ATT directionnel

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE AU SEIN DE LA TMA LYON**

**20.1.1 Volume de compétence de LYON APP**

Le Centre de Contrôle d'Approche de LYON assure les services de la circulation aérienne dans le volume correspondant aux limites du SIV LYON, et du SIV CHAMBERY hors HOR ATS de CHAMBERY.

**20.1.2 Volume délégué à GENEVE ATC**

Volume correspondant aux limites latérales de la TMA 6 du FL075 jusqu'au FL145.

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition est fixée à 5000 ft dans l'ensemble de la TMA LYON.

**20.3 OCCUPATION ET DEGAGEMENT DE PISTE**

Les pilotes sont invités à dégager rapidement la RWY 17L/35R, hors LVP, en utilisant la première bande de dégagement grande vitesse possible (35R : V5 ou V4 ; 17L : V6 ou V8) chaque fois que ceci est compatible avec la sécurité. Après avoir dégagé la piste 17R/35L, les aéronefs attendent les instructions de SAINT EX SOL avant de pénétrer sur le TWY T.

**20.3.1 Utilisation des points d'attente**

Des points d'attente avec un marquage RWY AHEAD situés à 90 m des axes de piste sont matérialisés sur les voies d'accès et de traversée de piste (cf AD2 LFLL ADC 01) sauf A1 et A9 (situés à 107,5m). Hors LVP ("LVP" transmis à l'ATIS ou sur fréquence de contrôle), il est demandé aux équipages de s'approcher jusqu'au point d'attente situé à 90 m ou 107,5m sans demande sur les fréquences de contrôle.

**20.3.2 Points d'attente avant piste**

Fonctionnement

Les panneaux lumineux CAT I et CAT III fonctionnent lorsque le balisage est allumé.

Les Wig-Wag CAT I et CAT III fonctionnent en mode alternatif :

Hors LVP

- Wig-Wag CAT III et barres d'arrêt CAT III sont éteints
- les Wig-Wag CAT I fonctionnent.

En LVP

- Wig-Wag CAT III et barres d'arrêt CAT III sont allumés
- les Wig-Wag CAT I sont éteints
- sur les voies d'alignement non utilisables en LVP, les barres d'arrêt permanentes fonctionnent.

**20.3.3 Barres d'entrée interdite**

Description :

Pour éviter des incursions sur pistes, des barres d'entrée interdite sont matérialisées sur les voies en entrée interdite non utilisable à l'alignement.

Les barres d'entrée interdite fonctionnent H24.

Barres d'entrée interdite :

VDC / TWY

V4, V5, V6, V8

Marquage diurne :

Marque "NO ENTRY" au sol.

Balisage lumineux :

De chaque côté de la voie :

- sens interdit (caissons lumineux),
- barre d'entrée interdite composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté.

**20.3.4 Gestion de l'aire de trafic**

Au départ et préalablement à tous déplacements, les aéronefs doivent obligatoirement contacter la fréquence "SAINT EX PREVOL". La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre.

A l'arrivée, les aéronefs contacteront la fréquence assignée par la tour de contrôle qui leur indiquera les éventuelles consignes et informations pour rejoindre leur poste de stationnement.

Tout aéronef se déplaçant par ses propres moyens sur l'aire de trafic doit allumer ses phares de roulage.

Seule l'information des aéronefs en mouvement connus de la tour de contrôle peut être fournie.

Les postes de stationnement sont attribués par le gestionnaire et cette information relayée par la tour de contrôle.

Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

***20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS WITH LYON TMA***

***20.1.1 Airspace controlled by LYON APP***

*LYON Approach supplies air traffic services within LYON SIV boundaries, and within CHAMBERY SIV boundaries when CHAMBERY ATS is not provided.*

***20.1.2 Airspace assigned to GENEVA ATC***

*Airspace corresponding to TMA 6 local boundaries, from FL075 to FL145.*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude is set to 5000 ft in the whole LYON TMA.*

***20.3 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR VACATING RUNWAY***

*Pilots are encouraged to vacate RWY 17L/35R expeditiously, except in LVP conditions, via the first high speed vacating TWY (35R : V5 or V4 ; 17L : V6 or V8) each time it is possible according with safety. After clearing RWY 17R/35L, ACFT wait for SAINT EX GND instructions prior to entering TWY T.*

***20.3.1 Holding points usage***

*Holding points with a marking RWY AHEAD located 90 m from the RWY axis are materialized on the TWYs leading to the RWYs (cf AD 2 LFLL ADC 01) except A1 and A9 (located 107.5 m from RWY axis).When not in LVP ("LVP" transmitted on the ATIS or on the CTL FREQ), aircrews are asked to taxi to the holding point located 90 m or 107.5 m without asking an ATC clearance.*

***20.3.2 Holding points before RWY***

*Operation*

*CAT I and CAT III luminous panels are on when the lighting is on.*

*The RWY guard lights Wig-Wag CAT I and CAT III work in alternative mode :*

*No LVP conditions*

*- RWY guard lights Wig-Wag CAT III and stop bars CAT III are off*

*- CAT I signs are on (luminous panels and runway guard lights Wig-Wag).*

*With LVP conditions*

*- RWY guard lights Wig-Wag CAT III and stop bars CAT III are on*
*- RWY guard lights Wig-Wag CAT I are off*

*- on unusable line up taxiways (due to LVP), fixed red lights and permanent stop bars are on.*

***20.3.3 No entry bars***

*Description :*

*To avoid runway incursions, no entry bars are materialized on the no entry taxiways not usable with the alignment.*

*No entry bars are operational H24.*

*No entry bars :*

*VDC / TWY*

*V4, V5, V6, V8*

*Day marking :*

*Markers "NO ENTRY" on the ground*

*Lighting :*

*Each side of TWY :*

- *no entry (lighting box),*
- *no entry bar, composed of embedded red lights with 1 pair of red lights above ground on each side.*

***20.3.4 Traffic area management***

*Aircraft must contact "SAINT EX DELIVERY" on departure and before making any manœuvre. The control tower will organize taxiing sequences to enter the movement area.*

*On arrival, aircraft must contact the frequency which has been assigned to them by the control tower which will give them, if necessary, any information and instructions to join their stands.*

*All ACFT moving by own means on apron must switch its taxilights on.*

*The control tower will only be able to transmit information on moving traffic which is known to them.*

*Stands will be allocated by the managing authority and this information relayed by the control tower.*

*Pilots will ensure their own safety concerning ground collision avoidance, separation and third parties.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les véhicules en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse, à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manoeuvre.

**20.4 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

Voir AD 2 LFLL MIA_TEXT 01 à 04.

Cartes des aires de stationnement : voir AD 2 LFLL APDC 01/02.
Utilisation des postes par des hélicoptères :

• Postes Golf :

- Postes G11 - G12 - G15 : LHT max = 13,00 m et Ø rotor max = 11,00 m

- Poste G16 : LHT max = 11,70 m et Ø rotor max = 10,10 m

• Postes November : LHT max = 18,00 m et Ø rotor max = 15,00 m

• Postes Echo/Kilo :

- Postes E11 - E13 - E17 : LHT max = 21,00 m et Ø rotor max = 18,00 m

- Poste E13 : LHT max = 25,50 m et Ø rotor max = 22,00 m

• Postes Mike : LHT max = 31,00 m et Ø rotor max = 22,00 m

**20.5 PROCEDURES RADAR**

A l'intérieur de l'ensemble du volume de compétence ci-dessus défini, le Centre de Contrôle d'Approche de LYON utilise les fonctions surveillance, assistance et guidage radar. Les altitudes minimales de sécurité radar sont définies sur la carte AD 2 LFLL AMSR 01.

**20.6 UTILISATION DES TRANSPONDEURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT**

L'aéroport de LYON SAINT EXUPERY est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (SMGCS).

**20.6.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur mode S**

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement :

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S

a) aéronef au départ : au moment de demander la clairance de repoussage ou à défaut, la clairance de roulage d'un poste de stationnement :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur

• l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ…)

• ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR)

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle

b) aéronef à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

Quand l'aéronef est à l'arrêt au poste de stationnement :
- sélectionner OFF ou STDBY.

c) aéronef en déplacement (tractage, changement de poste de stationnement en autonome,…) :

- sélectionner XPNDR ou son équivalent(en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A = 0000

d) aéronef au poste de stationnement

- sélectionner OFF ou STBY

**20.6.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur mode S ou transpondeur mode S indisponible**

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode-A assigné par le contrôle ou à défaut le code = 0000 en stoppant la diffusion du mode C tant que l'aéronef n'est pas sur la piste (décollage ou atterrissage), en plaçant le sélecteur de mode sur la position adéquate.

**20.7 Demi-tour interdit sur les pistes pour les aéronefs d'envergure supérieure à 36 m.**

*Moving vehicles will be driven by experienced staff exercising visual surveillance.*

*The responsibility of air traffic organisms ceases on arrival when the aircraft enters the apron and, on departure begins as soon as it enters the manœuvring area.*

***20.4 USE OF PARKING STANDS***

*See AD 2 LFLL MIA_TEXT 01 to 04.*

*Parking area chart : see AD 2 LFLL APDC 01/02.*
*Use of ACFT parking stands by helicopters :*

*• Stands Golf :*

*- Stands G11 - G12 - G15 : LHT max = 13,00 m and Ø rotor max = 11,00 m*

*- Stand G16 : LHT max = 11,70 m and Ø rotor max = 10,10 m*

*• Stands November : LHT max = 18,00 m and Ø rotor max = 15,00 m*

*• Stands Echo/Kilo :*

*- Stands E11 - E13 - E17 : LHT max = 21,00 m and Ø rotor max = 18,00 m*

*- Stand E13 : LHT max = 25,50 m and Ø rotor max = 22,00 m*

*• Stands Mike : LHT max = 31,00 m and Ø rotor max = 22,00 m*

***20.5 RADAR PROCEDURES***

*Within the whole controlled airspace above-defined the LYON Approach control center uses radar surveillance, assistance and guidance functions. The minimum radar safety altitudes are defined on the AD 2 LFLL AMSR 01 chart.*

***20.6 USE OF TRANSPONDERS ON MOVEMENT AREA***

*The LYON SAINT EXUPERY is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data and aiming to improve the accuracy and reliability of the ground movement monitoring system (SMGCS).*

***20.6.1 ACFT equipped with a S-mode transponder***

*The pilot shall apply the following procedure :*

*When moving onto the movement area :*

*- check that the aircraft Mode S transponder is operational*

*a) for outbound aircraft : upon request for pushback or taxiing from a parking stand whichever comes first :*

*- using the FMS or the transponder control unit enter*

*• the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (ex.: BAW362, DLH04T, AF651PQ…)*

*• in the absence of flight identification, the aircraft registration (ex. : FHJCR)*

*- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model)*

*- select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions)*

*- display the Mode A code assigned by ATC unit*

*b) for inbound taxiing aircraft, after landing and until stopping at the parking stand :*

*- maintain the last Mode A code assigned by ATC unit*

*- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model)*

*- select AUTO mode if the function if available (do not select the OFF nor STDBY functions)*

*When the aircraft is at standstill at parking position :*
*- select OFF or STDBY.*

*c) for moving aircraft (towing, autonomous change of parking stand…) :*

*- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model)*

*- select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions)*

*- display Mode A code 0000*

*d) for aircraft at parking stand*

*- select OFF or STBY*

***20.6.2 ACFT not equipped with a S-mode transponder or with an unserviceable S-mode transponder***

*The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with an unserviceable Mode-S transponder, moving on the movement area, shall display the Mode-A code assigned by the ATC unit, or if none assigned the code = 0000, while stopping the Mode-C broadcasting as long as the aircraft is not on the runway (landing or taking-off), by setting the mode selector on the appropriate function.*

***20.7 Half turn prohibited on RWYs for ACFT with wingspan over 36 m.***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.8 DISTANCES DECLAREES EN FONCTION DES VOIES D'ACCES AUX PISTES**

L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.

***20.8 DECLARED DISTANCES ACCORDING TO TWYs CONNECTING TO RWY***

*Remaining distances are measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.*

**20.9 INFORMATIONS SPECIFIQUES POUR L'EXPLOITATION DE L'AN124 DE L'A380 ET DU B748**

Autorisations d'exploitation d'avions de catégorie F sur cheminements spécifiés, suivant des procédures spécifiques.

***20.9 SPECIFIC INFORMATION RELATED TO THE OPERATING OF AN124 A380 AND B748***

*Authorizations for operating Category F ACFT on specified roads, as per specific procedures.*

**20.9.1 Pistes**

Seule la piste 17R/35L est utilisée pour les avions de catégorie F. Sa largeur portante est de 45 m avec des accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre.

***20.9.1 Runways***

*Only RWY 17R/35L is used for Category F ACFT. Its useful width is 45 m with paved shoulders of 7.5 m on either side.*

**20.9.2 Voies de circulation**

- Cheminements

Seules certaines voies de circulation sont autorisées aux codes F : A1, A3, A8, A9, T, TJ, TL, TM et R3. Voir carte GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).

Plusieurs voies de circulation autorisées aux codes F ont des largeurs de 22,50 m ou 23 m. Voir carte GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).

- Accotements

La largeur des accotements revêtus est de 6 m minimum. Au-delà, l'accotement est un terrain compacté.

- Bandes dégagées d'obstacles

Les bandes des voies de circulation empruntées par l'AN124, l'A380 et le B748 respectent les distances de séparations minimales.

***20.9.2 Taxiways***

*- Roads*

*Only certain TWYs are authorized for code F ACFT : A1, A3, A8, A9, T, TJ, TL, TM and R3. See chart GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).*

*Several TWYs authorized for code F ACFT have widths of 22.50 m or 23 m. See chart GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).*

*- Shoulders*

*The width of the paved shoulders is 6 m at least. Beyond this, the shoulder is a compacted field.*

*- Strips cleared of obstacles*

*The strips of the TWYs used by AN124, A380 and B748 meet the minimum separation distances.*

**20.9.3 Postes de stationnement**

Les postes au large compatibles sont M12 (autonome), M22, M32 et M42.

***20.9.3 Parking stands***

*The compatible remote stands are M12 (autonomous), M22, M32 and M42.*

**20.9.4 RFFS**

Niveau 9 assuré.

***20.9.4 RFFS (Rescue and Fire Fighting Service)***

*Level 9 provided.*

**20.9.5 Procédures spécifiques A380, AN124 et B748**

Le convoyage au roulage par un « Follow me » est obligatoire. Le roulage se fait moteurs extérieurs au ralenti. Au départ, les points d'attente utilisés sont A8 (CAT III) ou A9 (CAT I) en RWY 35 et sur Tango avant A3 en RWY 17 sur instructions du "Follow Me".

***20.9.5 Specific procedures for A380, AN124 and B748***

*Taxiing with a "Follow me" car is mandatory. Taxiing with outboard engines at idle. On departure, the holding points used are A8 (CAT III) or A9 (CAT I) for RWY 35 and on Tango before A3 for RWY 17 upon instructions from the "Follow me" car.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

L'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry, modifié par l'arrêté du 30 juin 2006 puis par l'arrêté du 29 juin 2022, définit les dispositions applicables en vue de limiter les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome.

*The French ministerial order of September 10th, 2003 (modified by the ministerial orders of June 30th, 2006 and June 29th, 2022) defines the regulation for noise abatTement at Lyon-Saint-Exupéry airport.*

L'arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry, fixe les dispositions applicables en vue de limiter les émissions de polluants à proximité de l'aérodrome.

*The French ministerial order of July 28th, 2023 defines the regulation for the use of aircraft auxiliary power units (APU) during a stopover at Lyon-Saint-Exupéry airport to be complied with, in order to limit pollutant emissions and noise pollution in the vicinity of the aerodrome, related to the use of APU.*

Le non-respect des dispositions énoncées aux 21.1, 21.2.1 et 21.3 peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

*Failure to comply with the provisions stated in these orders and described in § 21.1, 21.2.1 and 21.3 below may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with a maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.*

## 21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES

## *21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE*

### 21.1.1 Définitions

### *21.1.1 Definitions*

On désigne par :

*Referred as :*

- "exploitant" l'exploitant technique d'un aéronef ;

*- "operators" : aircraft technical operators ;*

- "aéronefs les plus bruyants du chapitre 3" : les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruits certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 13 EPNdB ;

*- "most noisy aircraft in chapter 3" : turbojet aircraft whose noise certification meets the requirements specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 of the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and having a cumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being less than 13 EPNdB ;*

- “marge cumulée d’un aéronef équipé de turboréacteurs” : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l’annexe 16 de la convention relative à l’aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

*- "cumulative margin of a turbojet engine" : sum of the difference between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annexe 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.*

Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ et à l'arrivée de l'aérodrome de LYON SAINT EXUPERY doivent publier dans leurs manuels d'exploitation, la classification de leurs aéronefs au regard des définitions du paragraphe ci-dessus.

*All aircraft operator providing inbound and outbound commercial flights at LYON SAINT EXUPERY aerodrome shall notify, in their operating manuals, the classification of their aircraft according to the definitions stated above.*

### 21.1.2 Restrictions applicables

### *21.1.2 Applicable restrictions*

Aucun aéronef du chapitre 2 ne peut être exploité sur l'aérodrome.

*No aircraft included in Chapter 2 can operate on the aerodrome.*

Aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut :

*None of the most noisy aircraft included in Chapter 3 is authorized :*

- atterrir entre 2200 et 0600, heures locales du toucher des roues ;

*- to land between 2200 and 0600, touchdown local time,*

- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600 heures locales.

*- to take-off between 2200 and 0600, off-block local time.*

### 21.1.3 Exemptions et dérogations

### *21.1.3 Exemptions and derogations*

Les dispositions du 21.1.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

*Provisions of paragraph 21.1.2. do not prevent the following aircraft from landing and taking-off exceptionally :*

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,

*- aircraft performing ambulance or humanitarian transport missions,*

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,

*- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons,*

- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public,

*- military aircraft and state aircraft exclusively assigned to a public service,*

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

*- aircraft operating for government missions.*

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 21.1.2 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

*Aircraft Captain may waive the rules specified in § 21.1.2 only if he deems it necessary for the sake of flight safety.*

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

*Derogations can be exceptionally granted by the Minister responsible for civil aviation.*

## 21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

## *21.2 OPERATIONAL PROCEDURES*

Les aéronefs évoluant selon les règles de vols aux instruments doivent respecter les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores (voir ci-dessous).

*Aircraft operating IFR must comply with the procedures provided in order to reduce noise nuisances (see below).*

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'OACI.

*Aircrews shall observe the engine operation instructions included in the operating manuals aiming at reducing to a minimum the noise impact of landings and take-offs. These instructions shall comply with the document 8168/OPS/611 published by Organization of International Civil Aviation.*

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue doivent respecter les consignes élaborées en vue de limiter les nuisances sonores (voir cartes VAC).

*Aircraft operating VFR, must comply with instructions provided in order to reduce noise nuisances (see VAC).*

### 21.2.1 Départs

### *21.2.1 Departures*

Les objectifs en matière de réduction de nuisance retenus pour l'aéroport de LYON SAINT EXUPERY sont d'assurer une réduction de bruit à plus grande distance de l'aérodrome. En conséquence, les aéronefs doivent adopter la configuration et le régime de montée correspondants à un profil NADP2 (cf. OACI PANS OPS 8168 vol 1).

*The nuisance reduction objectives selected on LYON SAINT EXUPERY aerodrome are to provide a noise reduction at a greater distance from the aerodrome. Thus, aircraft shall use the appropriate climbing configuration and power setting corresponding to a NADP2 profile. (Ref. ICAO PANS OPS 8168 VOL 1).*

Pour tous les aéronefs après le décollage, la trajectoire de montée initiale doit être exécutée, en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef, de manière à se rapprocher au mieux du profil NADP2 jusqu'à l'altitude de 4000 ft AMSL (3000 ft AAL).

*After taking-off and for all aircraft, the initial climbing path shall be flown, according to the specific operational standards for each aircraft, so as to be as close as possible to the NADP2 profile up to the altitude of 4000 ft AMSL (3000 ft AAL).*

Pour tous les aéronefs, les départs IFR ont été élaborés en vue de limiter

*For all aircraft, IFR departures have been defined in order to reduce noise*

les nuisances sonores, et doivent être respectés par les pilotes (cf. AD 2 LFLL 22.3).

**21.2.2 Arrivées**

**21.2.2.1 Procédures d'atterrissage**

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

**21.2.2.2 Approches à vue**

En vue de limiter les nuisances sonores, les approches à vue sont interdites sauf raison de sécurité ou d'urgence sanitaire. Le passage d'une piste à la piste parallèle peut être initié par le contrôle ou demandé par le pilote sous réserve que l'aéronef soit aligné sur l'axe d'approche finale et se situe à moins de 10 NM du seuil de piste.

**21.2.3 Exemptions et dérogations**

Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,

- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public,

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

**21.3 RESTRICTIONS APU**

**21.3.1 Définitions**

"Moyens de substitution" : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

**21.3.2 Utilisation des moyens de substitution**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.3.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant la TOBT (voir AD 2 LFLL 22.7), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;

- 30 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en courant électrique ou en climatisation/chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 tonnes ;

- 60 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en courant électrique ou en climatisation/chauffage, pour les aéronefs de MTOW >= 140 tonnes.

**21.3.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en courant électrique ou en climatisation/chauffage.

**21.3.5 Exemptions et dérogations**

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles du 21.3 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions des paragraphes 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,

- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,

- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public,

- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

**21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES**

*nuisances, and must be complied with (see AD 2 LFLL 22.3).*

***21.2.2 Arrivals***

***21.2.2.1 Landing procedures***

*For ILS approaches, in order to reduce noise nuisances, pilots must fly their approach so as to maintain the last altitude assigned by ATC services until intercepting the ILS glide slope. After intercepting the ILS glide slope, the final approach must be carried out so as not to fly below this glide slope.*

***21.2.2.2 Visual approaches***

*In order to reduce noise nuisances, visual approaches are prohibited except for safety or medical emergency reasons. Shifting from a runway to the parallel runway may be initiated by ATC or requested by the pilot, provided that the aircraft is aligned on the final approach course and is at a distance less than 10 NM from the runway threshold.*

***21.2.3 Exemptions and derogations***

*Provisions specified above do not prevent the following aircraft from landing and taking-off exceptionally :*

*- aircraft performing ambulance or humanitarian transport missions,*

*- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons,*

*- military aircraft and state aircraft exclusively assigned to a public service,*

*- aircraft operating for government missions.*

*Aircraft Captain may waive the rules specified above only if he deems it necessary for the sake of flight safety.*

***21.3 APU RESTRICTIONS***

***21.3.1 Definitions***

*"Alternative devices" : stationary or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

***21.3.2 Use of alternative devices***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator is mandatory.*

***21.3.3 Departing flights***

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to TOBT (see AD 2 LFLL 22.7), on parking stands equipped with alternative devices,*

*- 30 minutes prior to TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;*

*- 60 minutes prior to TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140 t.*

***21.3.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices, and during the time necessary to plug the mobile alternative devices in ;*

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.*

***21.3.5 Exemptions and derogations***

*Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.3.2 to 2.21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

*The provisions of § 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*

*- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety,*

*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service,*

*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

***21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**21.4.1 Inverseurs de poussée**

A l'atterrissage, les inverseurs de poussées et les inverseurs de pas d'hélices ne peuvent être utilisés, entre 2200 et 0600 locales, au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

**21.4.2 Essais moteurs**

On désigne par essais moteurs toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage. L'accord préalable des services de contrôle de la Navigation Aérienne par radio (Fréquence Sol 121.830) est obligatoire avant d'entreprendre tout essai. Ces services indiqueront alors l'emplacement sur lequel les essais sont possibles, ainsi que l'orientation de l'appareil à respecter. La veille de la fréquence sol devra être assurée pendant toute la durée de l'essai, par l'équipe aux commandes de l'appareil, sauf indication contraire de la part de la tour de contrôle. Il est de la responsabilité de l'exploitant, pendant toute la durée de l'essai, de veiller à ce qu'aucun dommage ne soit causé par le souffle des réacteurs ou des hélices.

**21.4.3 Vols d'entraînement et de contrôle**

Réservés aux aéronefs munis de radio, les vols d'entraînement et de contrôle ne sont possibles du lundi au vendredi, qu'après autorisation. Les demandes sont à adresser au Service de la Navigation Aérienne Centre-Est, mail : temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr, avec un préavis de 48 heures. Ne seront accordées que les autorisations strictement nécessaires à l'utilisation de l'aérodrome. Les évolutions devront être conduites avec le souci de limiter au maximum les nuisances dues au bruit et d'éviter les zones urbanisées. Les procédures anti-bruit classiques seront obligatoirement appliquées lors des remises de gaz. Les tours de piste à basse altitude sont interdits.

**21.4.4 Stations de mesure de bruit**

Des stations de mesure de bruit sont implantées aux emplacements suivants :

Pusignan 45°45'20.0" N - 005°04'05.0" E

Jons 45°48'30.7" N - 005°04'53.3" E

Janneyrias 45°44'43.0" N - 005°06'13.0" E

Saint Laurent de Mure 45°41'34.4" N - 005°05'41.5" E

Grenay 45°39'50.0" N - 005°04'56.0" E

Saint Quentin Fallavier 45°37'57.7" N - 005°06'43.6" E

***21.4.1 Thrust reversers***

*On landing, thrust reversers and propeller reverse pitch devices may be set, between 2200 and 0600 ( local time), to a position exceeding the reverse idle power position only for operational and safety purposes.*

***21.4.2 Engine testing***

*"Engine testing" means any operation carried out on stationary aircraft with its engines running either for more than 5 minutes or at a power more than those used for starting and taxiing sequences. Prior agreement of air traffic services through radio (Ground Frequency 121.830) is required before any engine test. These services will notify the location where tests are possible, as also the aircraft orientation to be observed. A listening watch on Ground Frequency shall be maintained by the team in charge of the aircraft during all the test duration, except otherwise specified by the Control Tower. The aircraft operator is responsible, during all the test duration, for checking that no damage may be caused by the blast of jet engine or propellers.*

***21.4.3 Training and check flights***

*Reserved for radio-equipped aircraft, training and check flights are possible from Monday to Friday, only upon authorization. The appropriate requests are to be addressed to : Service de la Navigation Aérienne Centre-Est, mail : temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr , with a 48-hour prior notice. Only the authorizations strictly necessary for aerodrome use will be granted. Maneuvers shall be carried out, with a view to reduce noise nuisances to a minimum and avoid the urban areas. Standard noise abatement procedures must be applied when going around. Low altitude circuit patterns are prohibited.*

***21.4.4 Noise measurement stations***

*Noise measurement stations are installed in the following sites :*

*Pusignan 45°45'20.0" N - 005°04'05.0" E*

*Jons 45°48'30.7" N - 005°04'53.3" E*

*Janneyrias 45°44'43.0" N - 005°06'13.0" E*

*Saint Laurent de Mure 45°41'34.4" N - 005°05'41.5" E*

*Grenay 45°39'50.0" N - 005°04'56.0" E*

*Saint Quentin Fallavier 45°37'57.7" N - 005°06'43.6" E*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

**22.1.1 Plans de vol**

LYON SAINT EXUPERY est déclaré aéroport de niveau 2 (dit "à facilitation d'horaires") conformément au règlement de l'UE 95/93. Les paramètres de facilitation sont indiqués sur le site du COHOR : https://www.cohor.org/aeroport-lyon-saint-exupery-lys/.

Tout mouvement IFR sur LYON SAINT EXUPERY doit impérativement faire l'objet d'une demande préalable auprès de COHOR. Les demandes doivent impérativement être mises à jour en fonction des changements apportés à leur demande initiale par les exploitants d'aéronefs.

**22.1.2 Utilisation des pistes**

Pour garantir la meilleure capacité de l'aéroport, les pistes de LYON SAINT EXUPERY sont exploitées de la manière suivante :

- pistes 35R/17L de manière préférentielle pour les atterrissages.
- pistes 35L/17R de manière préférentielle pour les décollages.

**22.1.3 Limitation de vitesse**

Pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt en dessous du FL 100 une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle uniquement.

**22.1.4 Equipement / Emport RNAV**

Les STAR et SID RNAV sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV 1 pour le senseur GNSS. Les aéronefs "NON RNAV 1" doivent bénéficier d'un guidage radar.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.2.1 Descente continue**

Une descente continue est une descente avec consommation et nuisances sonores minimales, en limitant les paliers jusqu'au point d'approche finale. En fonction des clairances ATC, les équipages doivent adopter un profil de descente aussi continu que possible.

**22.2.2 Gestion tactique des vitesses**

Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément. Les équipages doivent signaler sans délai toute modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef.

**22.2.3 Niveau de vol**

Tout changement de niveau de vol doit faire l'objet d'une clairance explicite, délivrée sur demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme ATS.

**22.2.4 Réduction de la valeur des séparations radar en approche finale**

La séparation minimale radar 3 NM peut être réduite à 2,5 NM entre deux aéronefs en approche finale 17L ou 35R lorsque l'aéronef qui précède appartient à une catégorie de turbulence de sillage inférieure ou égale à la catégorie de l'aéronef qui suit.

**22.2.5 Exploitation piste en service 17R à l'atterrissage**

En exploitation atterrissage RWY 17R sur l'aérodrome de LYON SAINT EXUPERY, la procédure RNAV (GNSS) 17R est la procédure préférentielle et sera annoncée par un message diffusé sur l'ATIS. En cas d'incapacité RNP APCH, le pilote doit s'annoncer "impossible RNAV 17R" au premier contact avec l'approche de LYON afin de se voir attribuer un guidage vers l'approche VOR RWY 17R.

**22.2.6 PAPI**

PAPI 17L/17R :

En cas d'exploitation des deux pistes en QFU 17, les PAPI 17R et 17L sont allumés simultanément.

PAPI 35L :

Pour les avions avec une hauteur oeil/roue supérieure à 12 mètres, la marge de franchissement de seuil est inférieure à 6 mètres. Ne pas prendre en compte le signal du PAPI.

→ PAPI 35L/35R :

→ PAPI obligatoire pour les approches sans guidage vertical (cause obstacle).

PAPI 35R :

Pour les avions avec une hauteur oeil/roue supérieure à 11,8 mètres, la

***22.1 GENERAL***

***22.1.1 Flight plans***

LYON SAINT EXUPERY is declared as a Level 2 airport ("schedule facilitated airport") accordingly to EU regulation 95/93. Facilitation parameters are indicated on COHOR website: https://www.cohor.org/aeroport-lyon-saint-exupery-lys/.

Any IFR movement at LYON SAINT EXUPERY must be subject to a prior request from COHOR association. Requests must necessarily be updated according to the changes made to the initial request by ACFT operators.

***22.1.2 Runway use***

*To ensure a better airport capacity, the LYON SAINT EXUPERY RWYs are used in the following way :*

*- RWYs 35R/17L preferentially for LDGs.*

*- RWYs 35L/17R preferentially for TKOFs.*

***22.1.3 Speed limitation***

*For ACFT which cannot maintain 250 kt below FL 100 for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.*

***22.1.4 Equipment / RNAV equipment***

*STAR and SID RNAV are protected among specific criterias of navigation of RNAV 1 for GNSS sensor. "NON RNAV 1" ACFT must benefit of radar guidance.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.2.1 Continuous descent***

*A continuous descent is a descent with minimal consumption and noise pollution, by limiting levels to the final approach point. Depending on ATC clearance, aircrews must adopt a descent profile as continuous as possible.*

***22.2.2 Tactical management of airspeeds***

*Airspeeds on approach are managed by ATC to insure traffic safety and fluidity, they thus are to be strictly followed. Crews have to say immediately any modification or airspeed for reasons of performance of ACFT.*

***22.2.3 Flight level***

*Any flight level change must be explicitly given by clearance, provided on request of the pilot or on the initiative of ATC unit.*

***22.2.4 Reduction of radar separation value on final approach***

*The 3 NM minimal radar separation can be reduced to 2.5 NM between two ACFT on final approach 17L or 35R when the preceding ACFT belongs to a wake turbulence category lower or equal to the category of the ACFT that follows.*

***22.2.5 Operating RWY in use 17R for landing***

*During landing operations on RWY 17R at LYON SAINT EXUPERY aerodrome, the RNAV (GNSS) 17R approach procedure shall be preferred and will be announced via a message broadcast on the ATIS. If unable to perform RNP APCH, the pilot should say «unable RNAV 17R» on first contact with LYON approach so as to receive vectors for the VOR approach RWY 17R.*

***22.2.6 PAPI***

*PAPI 17L/17R :*

*In case of use of both runways QFU 17, PAPI 17R and 17L are lit simultaneously.*

*PAPI 35L :*

*For airplanes with an eye/wheel height greater than 12 meters, the THR crossing margin is less than 6 meters. Disregard the PAPI signal.*

*PAPI 35L/35R :*

*PAPI mandatory for approaches without vertical guidance (due to obstacle).*

*PAPI 35R :*

*For airplanes with an eye/wheel height greater than 11.8 meters, the THR*


© Service de l'Information Aéronautique, France

marge de franchissement de seuil est inférieure à 6 mètres. Ne pas prendre en compte le signal du PAPI.

*crossing margin is less than 6 meters. Disregard the PAPI signal.*

**22.2.7 Arrivées et approches initiales**

Utilisation du senseur DME/DME/IRU autorisé seulement en cas de panne GNSS. Avertir LYON Approche et respecter scrupuleusement les conditions suivantes :
STAR MILPA : FL 100 MNM à MILPA (DME CBY critique)
STAR AMVAR : FL 130 MNM à AMVAR
STAR MEZIN : FL 120 MNM à MEZIN
STAR MTL : FL 140 MNM à MTL
INA RIPTU 17 : DME CBY critique

***22.2.7 Arrival and initial approach***

*Use of DME/DME/IRU sensor authorized only in case of GNSS failure. Advise LYON APP and respect the conditions below :*
*STAR MILPA : FL 100 MNM at MILPA (DME CBY critical)*
*STAR AMVAR : FL 130 MNM at AMVAR*
*STAR MEZIN : FL 120 MNM at MEZIN*
*STAR MTL : FL 140 MNM at MTL*
*INA RIPTU 17 : DME CBY critical*

**22.2.8 Approche interrompue en finale**

L'organisme de contrôle peut modifier comme suit les consignes d'API publiées : au-dessus de 1200ft AMSL en montée, virage vers le secteur EST au cap spécifié par l'ATC, vers une altitude compatible avec l'AMSR. Le franchissement des obstacles jusqu'à l'AMSR est assuré par le respect de la pente minimale de l'API (2.5%).

***22.2.8 Missed approach on final***

*ATC could modify published missed approach as follows : Above 1200ft AMSL climbing, turn to EAST sector on a heading specified by ATC, up to an altitude compatible with minimum radar safety altitude.*
*Obstacles clearance up to minimum radar safety altitude is ensured by the minimal missed approach climb gradient (2.5%).*

**22.2.9 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.

***22.2.9 Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure***

*- Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*

**22.3 VOLS AUX DEPARTS**

Dans le cas où une ou plusieurs contraintes du SID ne pourraient être respectées, le pilote doit immédiatement en aviser l'organisme ATS.

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

*If either one or several SID restrictions cannot be complied with, the pilot will immediately report to the appropriate ATS unit.*

**22.3.1 Equipement / Emport RNAV**

Un aéronef ne pouvant utiliser un SID RNAV s'annonce "NON RNAV" dès la demande de mise en route afin de se voir attribuer un départ omnidirectionnel.

***22.3.1 Equipment / RNAV Equipment***

*An ACFT not able to use SID RNAV shall announce "NON RNAV" when it requests start-up, in order or to get an initial departure.*

**22.3.2 Exploitation piste en service 17R au départ**

Les décollages RWY 17R s'effectueront à partir du TWY A3 (2870 m) sauf sur demande du commandant de bord, justifiée par cas particuliers (piste mouillée, limitation de masse, etc...).

***22.3.2 Operating RWY 17R in use for departure***

*TKOF RWY 17R will be performed from TWY A3 (2870 m) except on request from captain justified by special condition (wet RWY, weight limitation, etc...).*

**22.3.3 Départs omnidirectionnels**

Pour améliorer la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID planifié.

Clairance avant décollage : "Montez dans l'axe vers le niveau assigné, à 5000 ft suivre le cap ou la route spécifiée". Pente ATS : 7% jusqu'à 5000 ft AMSL.

En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle.

***22.3.3 Multidirectional departures***

*To better manage departures, an omnidirectional departure available on ATC clearance has been published, consisting of a radar vectoring to join the planned SID.*

*Clearance before departure : "Climb on runway heading to cleared flight level, at 5000 ft follow the given route or heading". ATS slope : 7% up to 5000 ft AMSL.*

*If impossible to respect, the pilot shall advise ATC.*

**22.4 TRANSITS**

Les transits à l'intérieur des TMA ne sont possibles que sur autorisation de l'organisme responsable. Ils sont publiés à l'ENR 3.2 et 6.1 et ne sont pas autorisés en-dessous du FL080 sauf instruction particulière du contrôle.

***22.4 TRANSITS***

*Transits within TMA are permitted with authorisation from the responsible authority only. They are published in ENR 3.2 and 6.1 and are not allowed below FL080 unless otherwise instructed by ATC.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5 PROCEDURES LVP**

**22.5.1 Installations et équipements disponibles**

22.5.1.1 Pistes

Les pistes 35R et 35L sont équipées d'un ILS.

Les pistes 35L et 35R sont homologuées pour les approches de précision CAT II et CAT III, ainsi que pour les décollages par faible visibilité. Elles sont chacune équipées d'un rampe d'approche de 900 m.

En situation LVP, toutes les pénétrations et croisements de pistes sont protégés par des barres d'arrêt commandables et permanentes.

22.5.1.2 Voies de circulation

Décollage en 35L : point d'attente A9 CAT III (ou A8 si A9 est indisponible).

Décollage en 35R : point d'attente B9 CAT III.

Utilisation de V5 interdite en LVP.

Quand la RVR est comprise entre 350 m et 550 m :
- atterrissage en 35L : dégagement par A6 ou A5 ou A4 ou A3 ou A2 ou A1.
- atterrissage en 35R : dégagement par V4-B4-A4 ou B4-A4 ou B3-A3.

Quand la RVR est inférieure à 350 m :
- sur l'aire de manoeuvre seuls les TWY équipés d'un balisage axial sont utilisables.

22.5.1.3 Communications

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS.

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

**22.5.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

Les LVP sont mises en vigueur au plus tard quand RVR égale à 550 m ou plafond égal à 200 ft.

Fin des LVP quand la RVR est supérieure à 550 m et plafond est supérieur à 200 ft.

**22.6 PROCEDURE OPERATIONNELLE DEPART**

**22.6.1 Définitions**

LYON SAINT EXUPERY est un **A-CDM** (Airport-Collaborative Decision Making).

L' **A-CDM** est un concept d'optimisation de la gestion du trafic sur un aéroport. La procédure "Départ" s'appuie en particulier sur un système local de calcul et de gestion d'une séquence des départs blocs, couplé au Centre des Opérations du Réseau (NMOC).

La DGAC a mis en place un système de contrôle de la cohérence entre les plans de vols déposés et les créneaux horaires attribués par le coordonnateur.

L'association **COHOR** est désignée comme coordonnateur des aéroports français.

L'association COHOR est en charge :

- de l'attribution des créneaux horaires

- du contrôle de l'existence de créneaux horaires pour les plans de vols déposés et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux horaires attribués

- et le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol sans créneau horaire à l'arrivée ou au départ d'un aéroport coordonné

A LYON SAINT EXUPERY, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLD (Gestion Locale des Départs).

La **SOBT** (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire attribué par COHOR.

La **TOBT** (Target Off Block Time) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc, émise vers le système A-CDM.

La **TSAT** (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.

L' **EOBT** (Estimated Off-Block Time) est l'heure départ bloc plan de vol.

**22.6.2 Généralités**

Le concept A-CDM est basé sur le partage des informations relatives aux vols et sur la prise en compte de l'ensemble des contraintes portant sur les acteurs travaillant en collaboration (compagnies aériennes, aéroports, assistants en escale et organisme ATS).

***22.5 LVP PROCEDURES***

***22.5.1 Installations and available equipments***

*22.5.1.1 Runways*

*RWY 35R and 35L are ILS equipped.*

*RWY 35L and 35R are certified for CAT II and CAT III precision approach and low visibility TKOF. They are all equipped with an approach ramp 900 m long.*

*In LVP situation, all RWY penetration and crossing are protected by stop bars orderable and permanent.*

*22.5.1.2 Taxiways*

*Take-off from 35L : holding point A9 CAT III (or A8 if A9 unavailable).*

*Take-off from 35R : holding point B9 CAT III.*

*Use of V5 prohibited in LVP.*

*When RVR is between 350 m and 550 m :*
*- landing on 35L : clearance via A6 or A5 or A4 or A3 or A2 or A1.*
*- landing on 35R : clearance via V4-B4-A4 or B4-A4 or B3-A3.*

*When RVR is less than 350 m :*
*- on manoeuvring area only TWYs equipped with center line marking are usable.*

*22.5.1.3 Communications*

*When LVP are in force, pilots are advised by ATIS.*

*ATC transmits RVR on first contact on frequency and when changing.*

***22.5.2 Criteria of implementation and end of LVP***

*LVP are in force at the latest when RVR equal to 550 m and ceiling equal to 200 ft.*

*End of LVP when RVR is greater than 550 m and ceiling is greater than 200 ft.*

***22.6 OPERATIONAL DEPARTURE PROCEDURE***

***22.6.1 Definitions***

*LYON SAINT EXUPERY is an **A-CDM** (Airport-Collaborative Decision Making).*

***A-CDM** is an airport traffic management optimization concept. The "Departure" procedure is based on a local system calculating and managing an off-block departure sequence. This system is linked to the Network Manager Operations Center (NMOC).*

*The DGAC (French Civil Aviation Authority) has set up a system to check the consistency between filed flight plans and time slots allocated by the coordinator.*

*The **COHOR** association has been designated as the coordinator for French airports.*

*The COHOR association is responsible for :*

*- allocating time slots*

*- checking that there are time slots for the flight plans filed and the consistency of the flight plan times with the time slots allocated*

*- and, when appropriate, requesting EUROCONTROL to suspend a flight plan with no arrival or departure time slot at a coordinated airport*

*At LYON SAINT EXUPERY, the A-CDM system and associated procedures are called GLD (Gestion Locale des Départs - Pre-Departure Sequencing).*

***SOBT** (Scheduled Off-Block Time) is the time corresponding to an airport slot allocated by COHOR.*

***TOBT** (Target Off-Block Time) is the target time set by the airline itself for the off-block departure time and transmitted to the A-CDM system.*

***TSAT** (Target Start-up Approval Time) is the approved off-block departure time calculated by the A-CDM system.*

***EOBT** (Estimated Off-Block Time) is the off-block time in the flight plan.*

***22.6.2 General***

*The A-CDM concept is based on the sharing of flight-related information and the integration of all constraints on the partners working in collaboration (airlines, airports, ground handling agents and the ATS unit).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Le système GLD de LYON SAINT EXUPERY calcule en permanence une séquence des heures de départ bloc délivrant pour chaque vol son heure de départ bloc optimisée et basée sur la TOBT.

La TOBT et ses mises à jour améliorent la prévisibilité et la ponctualité au cours du processus de rotation de l'appareil. Par l'utilisation des temps de roulage variables, la séquence des départs blocs se transcrit en heures de décollage. Ces valeurs sont visibles par tous les partenaires, et sont aussi communiquées au Centre des Opérations du Réseau pour être prises en compte dans la gestion du réseau Européen.

Pour chaque vol, en toutes situations et en particulier lors des situations dégradées, la GLD calcule une TSAT, constituant ainsi une séquence de départs bloc et permettant à l'Organisme ATS d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

*The LYON SAINT EXUPERY GLD system continuously calculates an off-block departure sequence, providing an optimized off-block departure time based on the TOBT for each flight.*

*The TOBT and its updates improve predictability and punctuality during the aircraft turnaround process. By using variable taxi times, the off-block departure sequence is transformed into take-off times. These times can be seen by all partners and are also communicated to the Network Manager Operations Center for inclusion in management of the European network.*

*For each flight, in all situations and particularly in disrupted situations, the GLD system calculates a TSAT, thus providing an off-block departure sequence enabling the ATS unit to optimize use of the available capacity.*

**22.6.3 Coordination avec le réseau**

L'aéroport de LYON SAINT EXUPERY est relié directement au Centre des Opérations du Réseau pour échanger les messages de mise à jour des données de vol (Collaborative management of Flight Updates). Les messages DPI contiennent entre autres les estimées de décollage prévues, que le Centre des Opérations du Réseau prend en compte pour les prévisions de trafic En Route et pour l'allocation des créneaux. En mode séquencé, la mise à jour de la TOBT et/ou de l'EOBT est donc bénéfique pour les compagnies aériennes qui bénéficient d'un calcul plus optimisé des CTOT.

Les différents types de DPI sont :

• Early Departure Planning Information (E-DPI)

• Target Departure Planning Information (T-DPI)

• ATC Departure Planning Information (A-DPI)

***22.6.3 Coordination with the network***

*The LYON SAINT EXUPERY airport is directly connected to the Network Manager Operations Center to exchange flight data update messages (Collaborative Management of Flight Updates). The DPI messages include target take-off times which are taken into account by the Network Manager Operations Center for En Route traffic prediction and for slot allocation. In sequenced mode, the update of the TOBT and/or EOBT is a benefit for airlines whose CTOT calculation is better optimized.*

*The different types of DPI are :*

*• Early Departure Planning Information (E-DPI)*

*• Target Departure Planning Information (T-DPI)*

*• ATC Departure Planning Information (A-DPI)*

**22.6.4 SOBT and EOBT**

La SOBT sert de référence pour fixer la priorité du vol lors de l'attribution de sa position dans la séquence des départs blocs.

A réception du plan de vol (au moins 3 heures avant l'EOBT selon les règles CFMU), l'EOBT et la SOBT doivent être cohérents : l'EOBT doit être postérieure ou égale à la SOBT, sinon les opérations doivent déposer un nouveau plan de vol.

***22.6.4 SOBT and EOBT***

*The SOBT acts as a reference to set flight priority when allocating its position in the off-block departure sequence.*

*On reception of the flight plan (at least 3 hours before EOBT according to the CFMU rules), the EOBT and the SOBT must be coherent : the EOBT must be later than or the same as the SOBT, otherwise operations must file a new flight plan.*

**22.6.5 TOBT**

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :

• portes closes

• passerelle enlevée

• push-back disponible (si nécessaire)

• avion prêt à rouler (nose-out)/repousser dès autorisation (nose-in)

• équipage prêt

La TOBT, transmise par la compagnie au système d'information d'ADL (FARMS), permet de renseigner la GLD sur l'heure avant laquelle le départ bloc n'est pas envisageable. Par défaut, sans indication des opérations, la GLD considérera que l'heure de départ possible, au plus tôt, est égale à l'EOBT. Une nouvelle TOBT doit être émise par les opérations dès qu'elles ont connaissance du retard d'un vol par rapport à l'heure programmée EOBT, ou d'une variation (retard ou amélioration) de 5 minutes ou plus de l'heure cible (TOBT initiale).

En cas d'avance du vol, il est possible d'avancer la TOBT jusqu'à la limite de EOBT-15 min.

Toute nouvelle TOBT doit être au minimum supérieure à l'heure courante et à SOBT-15 min. L'émission de la TOBT doit se faire au plus tard avant la dernière valeur de TOBT en vigueur pour rester dans la séquence. Il n'y a pas de limitation au nombre de TOBT envoyées pour un même vol.

Le responsable de la TOBT d'un vol est la compagnie ou son assistant. Il reste toujours obligatoire, pour tous les vols, de mettre à jour le plan de vol par un message DLA lorsque l'EOBT varie de plus de 15 minutes. En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée par la GLD. Il faut toutefois souligner la différence de gestion des TOBT et des plans de vol :

• Une TOBT peut toujours être avancée ou retardée alors que l'EOBT du plan de vol peut être retardée par un DLA, mais ne peut pas être avancée.

• Par conséquent, il est important que chaque compagnie gère en interne sa procédure de mise à jour des plans de vol en fonction des TOBT.

Les procédures habituelles OACI de mise à jour des plans de vol restent les mêmes : envoi d'un message DLA lorsque TOBT/SOBT > [EOBT+15 min.] La compagnie doit continuer de gérer :

• les plans de vols en envoyant des messages DLA pour éviter les FLS (Flight Plan Suspended) dus à FAM (Flight Activation Monitoring),

***22.6.5 TOBT***

*The TOBT is the target time the airline itself sets as off-block departure time :*

*• doors closed*

*• jetway removed*

*• push-back available (if required)*

*• aircraft ready to taxi (nose-out)/be pushed back when cleared to do so (nose-in)*

*• crew ready*

*The TOBT, transmitted by the airline to the ADL information system (FARMS), is used to inform the GLD system of the time before which off-block departure is not possible. By default, without any information from operations, the GLD system will consider that the earliest possible departure time is the same as the EOBT. A new TOBT must be issued by operations as soon as they are informed of a flight delay with respect to the scheduled EOBT or a variation (delay or improvement) of 5 minutes or more from the target time (initial TOBT).*

*If the flight is ahead of schedule, the TOBT can be moved forward to the limit of the EOBT-15 min.*

*Any new TOBT must be later than the current time and than the SOBT-15 min. The TOBT must be transmitted at the latest before the last TOBT value in effect to remain in the sequence. There is no limit on the number of TOBTs sent for the same flight.*

*The airline or its handling agent is responsible for providing the flight TOBT. For all flights, it is still mandatory to update the flight plan by a DLA message when the EOBT is modified by more than 15 minutes. If there is a difference of more than 15 minutes between the TOBT and EOBT, an alarm is triggered and displayed on the GLD system. However, it must be emphasized that the TOBTs and flight plans are managed differently:*

*• A TOBT can always be moved forward or back, whereas the flight plan EOBT can be put back by a DLA, but cannot be moved forward.*

*• It is therefore important that each airline manages its own procedure for flight plan updating depending on TOBT.*

*The usual ICAO procedures for updating flight plans remain the same: transmission of a DLA message when TOBT/SOBT > [EOBT+15 min.] The airline must still manage :*

*• flight plans by sending DLA messages to avoid FLS (Flight Plan Suspended) due to FAM (Flight Activation Monitoring),*

© Service de l'Information Aéronautique, France

• le respect du CTOT.

**22.6.6 TSAT**

La TSAT est l'heure cible d'autorisation de départ bloc, calculée par le système GLD en tenant compte de la capacité départ disponible sur l'aéroport, des TOBT des autres vols et des créneaux du Centre des Opérations du Réseau (en route et à destination).

La TSAT est l'heure à laquelle un appareil doit quitter le bloc après les autorisations de mise en route et de repoussage (ou roulage) par l'Organisme ATS. La TSAT est affichée à partir de TOBT-40 min.

Afin d'optimiser la séquence de départ bloc, la TSAT est calculée en permanence et peut donc être améliorée ou retardée à tout moment. Un vol peut être sorti de la séquence (bloqué) s'il ne respecte pas sa TSAT. Dans ce cas, sa TSAT n'est plus valable et le vol n'est plus autorisé à partir (la TSAT n'est plus actualisée). Le seul moyen de re-séquencer le vol est d'émettre une nouvelle TOBT, ce qui donnera une nouvelle TSAT.

Les conditions de blocage d'un vol par la GLD sont les suivantes :

• Vol n'ayant pas eu sa clairance départ à TSAT+2 min

• Vol n'ayant pas quitté le point de parking après TSAT+5 min

• Vol suspendu par le Centre des Opérations du Réseau pour cause, par exemple, de terrain de destination fermé (la compagnie doit émettre un DLA)

**22.6.7 Procédure départ avec l'organisme ATS en mode séquencé**

22.6.7.1 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont visualisables :

- sur le site Web du CDM : https://www.cdmlys.com (accès sur demande à ADL)

- sur l'outil FARMS

- sur les téléaffichages professionnels existants

- sur le DMAN (Departure Manager), interface spécifique ATC

La compagnie ou l'assistant doit faire en sorte que la TOBT soit connue de tous les acteurs participant au traitement de l'appareil à tout moment. Toute modification de la TSAT doit être communiquée par la compagnie ou l'assistant à l'équipage (par contact direct, radio ou liaison Datalink). La communication de la TSAT à l'équipage doit être traitée avec la même priorité que le créneau du Centre des Opérations du Réseau. Ce dernier est pris en compte dans le calcul de la TSAT. Le statut de vol bloqué et les différentes alertes issues de la GLD seront également visibles sur le site Web CDM.

22.6.7.2 Mise en route en mode séquencé

Valeur des paramètres DCL :

L'évènement de référence pour la clairance est le TOBT :

- 'ti' : 15 min

- 'tt' : 3 min

- 't1' : 10 min

• Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer un message RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à TOBT-15 min. L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ, mettra le vol en attente et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à TOBT-15 min. Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT-15 min.

Si le pilote appelle ou envoie une RCD trop tard (à partir de TSAT+2 min), le vol sera bloqué par la GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne sera débloqué qu'après envoi d'une nouvelle TOBT par la compagnie.

• Lorsque le pilote rappelle prêt à la mise en route :

- Si l'appel intervient trop tôt (avant TSAT-5 min), le PREVOL indique qu'il rappellera le pilote. Le pilote doit alors veiller la fréquence PREVOL autant que possible pour obtenir sa clairance de mise en route

- Si l'appel intervient entre TSAT-5 min et TSAT+5 min, le PREVOL autorise la mise en route et transfère le pilote sur la fréquence SOL

- Si l'appel intervient après TSAT+5 min, une nouvelle TOBT devra être émise

• Il est implicite que la demande de mise en route doit permettre un départ effectif du parking avant TSAT+5 min, notamment pour les vols « nose-out ».

*• compliance with the CTOT.*

***22.6.6 TSAT***

*TSAT is the approved off-block departure time, calculated by the GLD system taking into account available departure capacity at the airport, the TOBTs of other flights and the slots provided by the Network Manager Operations Center (en route and at the destination).*

*TSAT is the time at which an aircraft must leave the block after receiving start-up and push-back (or taxiing) clearance from the ATS unit. TSAT is displayed as from TOBT-40 min.*

*To optimize the off-block departure sequence, TSAT is continuously calculated and can thus be moved forward or back at any time. A flight can be removed from the sequence (blocked) if it does not comply with its TSAT. In this case, the TSAT is no longer valid and the flight is no longer cleared for departure (the TSAT is no longer updated). The only way to re-sequence the flight is to send a new TOBT, which will result in a new TSAT.*

*The conditions resulting in the blocking of a flight in the GLD system are as follows :*

*• Flight has not received departure clearance at TSAT+2 min*

*• Flight has not left its stand after TSAT+5 min*

*• Flight has been suspended by the Network Manager Operations Center due to, for example, closure of the destination airfield (the airline must send a DLA)*

***22.6.7 Departure procedure with the ATS unit sequenced mode***

*22.6.7.1 TOBT and TSAT communication*

*The TOBT and TSAT for each flight are shown :*

*- on the CDM website: https://www.cdmlys.com (access to the ADL system on request)*

*- on the FARMS system*

*- on the current professional TV monitor displays*

*- on DMAN (Departure Manager), the specific ATC interface*

*The airline or handling agent must make sure that the TOBT is known to all parties involved in aircraft handling at all times. Any change in the TSAT must be communicated by the airline or handling agent to the crew (by direct contact, radio or Datalink). Communication of the TSAT to the crew must be performed with the same priority as for the Network Manager Operations Center slot. Network Manager Operations Center slots are taken into account in the TSAT calculation. Blocked flight status and the different alerts transmitted by the GLD system will also be displayed on the CDM website.*

*22.6.7.2 Start-up in sequenced mode*

*DCL parameters values :*

*The reference event for requesting clearance is TOBT :*

*- 'ti' : 15 min*

*- 'tt' : 3 min*

*- 't1' : 10 min*

*• The pilot must contact DELIVERY by radio or send an RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance at TOBT-15 min. The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information, put the flight on hold and ask the pilot to call back when ready to depart.*

*If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back at TOBT-15 min. In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT-15 min.*

*If the pilot calls or sends an RCD too late (from TSAT+2 min), the flight will be blocked by the GLD system and clearance will be refused. The flight will not be unblocked until a new TOBT is sent by the airline.*

*• When the pilot calls back to indicate that the aircraft is ready to depart :*

*- If the call is made too early (before TSAT-5 min), DELIVERY will inform the pilot that they will call back. The pilot must then monitor the DELIVERY frequency as closely as possible to obtain start-up clearance*

*- If the call is made between TSAT-5 min and TSAT+5 min, DELIVERY will give start-up clearance and transfer the pilot to the GROUND frequency*

*- If the call is made after TSAT+5 min, a new TOBT must be issued*

*• It is implicit that the start-up request must result in actual departure from the stand before TSAT+5 min, particularly for "nose-out" flights.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Le pilote ne doit pas redemander la mise en route au PREVOL lorsqu'il est mis en attente pour ne pas encombrer la fréquence. Si un pilote a un doute suite au non rappel du PREVOL, il doit préalablement contacter ses opérations ou son assistance pour connaître sa TSAT courante et savoir ainsi si la TSAT s'est dégradée. Il est admis de rappeler le PREVOL si l'heure courante est supérieure à la TSAT.

*The pilot must not re-contact DELIVERY for start-up clearance once he/she has been put on hold to avoid congesting the frequency. If a pilot has any doubts because DELIVERY have not called back, he/she must first contact his/her operations or handling agent to obtain his/her actual TSAT and thus determine if TSAT has been put back. DELIVERY may be called back if the actual time is later than TSAT.*

22.6.7.3 Repoussage en mode séquencé

L'autorisation de repoussage (ou de roulage pour les autonomes) est obtenue sur la fréquence SOL à partir de TSAT-5 min et en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/début de roulage du bloc à TSAT.

L'autorisation de repoussage/début de roulage est valable 1 minute. Le repoussage/début de roulage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

Si le départ bloc n'a pas eu lieu à TSAT+5 min, le vol sera bloqué par la GLD jusqu'à l'émission d'une nouvelle TOBT.

*22.6.7.3 Push-back in sequenced mode*

*Push-back (or taxiing) approval is given on the GROUND frequency from TSAT-5 min, the aircraft being ready for push-back/to leave the block. This contact must allow push-back/start of taxiing from the block at TSAT.*

*Push-back/start of taxiing clearance is valid for 1 minute. Push-back/taxiing must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.*

*If off-block departure has not been performed at TSAT+5 min, the flight will be blocked by the GLD system until a new TOBT is issued.*

**22.6.8 Procédure départ en mode non séquencé**

22.6.8.1 Communication des heures de départ bloc

En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLD, l'aéroport peut être amené à passer la gestion des départs en mode dégradé.

Un affichage d'alerte est diffusé sur les systèmes

- sur le site Web du CDM : https://www.cdmlys.com

Dans ce cas, l'affichage de la TSAT sera suspendu :

- sur l'outil FARMS

- sur les téléaffichages professionnels existants

- sur le DMAN, interface spécifique de l'Organisme ATS

Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence de départs bloc n'est plus appliqué, mais une procédure départ de même type continue à être appliquée manuellement. Les TOBT doivent toujours être mises à jour par les compagnies, ainsi que les EOBT des plans de vol en fonction de ces TOBT. L'Organisme ATS calculera une heure de départ bloc, confirmée sur la fréquence PREVOL lors de l'appel à TOBT-15 min. Cette heure correspond à :

• EOBT du plan de vol pour un vol non régulé

• COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT-forfait temps de roulage local) pour un vol régulé

***22.6.8 Departure procedure in non-sequenced mode***

*22.6.8.1 Communicating off-block departure time*

*If a technical or operational issue makes it impossible to use the off-block departure sequence calculated by the GLD system, the airport may have to switch departure management to downgraded mode.*

*A warning is displayed on the following systems*

*- the CDM website: https://www.cdmlys.com;*

*In this case, TSAT display will be suspended :*

*- on the FARMS system*

*- on the current professional TV monitor displays*

*- on DMAN, the specific ATS unit interface*

*In this mode, the off-block departure sequence is no longer automatically calculated, but a similar departure procedure continues to be applied manually.TOBTs must still be updated by airlines, as must the flight plan EOBTs dependent on these TOBTs. The ATS unit will calculate an off-block departure time which will be confirmed on the PREFLIGHT frequency when called at TOBT-15 min. This time corresponds to :*

*• Flight plan EOBT for a non-regulated flight;;*

*• COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT-local default taxiing time) for a regulated flight.*

22.6.8.2 Procédures opérationnelles

La clairance départ sera délivrée sur la fréquence PREVOL ou via ACARS. Le départ bloc doit permettre de respecter EOBT+/-15 min ou l'éventuel CTOT, sinon le vol sera bloqué par l'Organisme ATS jusqu'à ce que le plan de vol soit mis à jour par la compagnie en déposant un message DLA ou CHG.

L'autorisation de repoussage/début de roulage est obtenue sur la fréquence SOL en étant prêt à repousser/quitter le bloc à EOBT+/-15 min ou en accord avec son CTOT. L'autorisation de repoussage/début de roulage est valable 1 minute. Le repoussage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

*22.6.8.2 Operational procedures*

*Departure clearance will be given on the PREFLIGHT frequency or via ACARS. The off-block departure must allow the EOBT+/-15 min or CTOT (if appropriate) to be complied with as otherwise the flight will be blocked by the ATS unit until the flight plan has been updated by the airline sending a DLA or CHG message.*

*Push-back/start of taxiing clearance is given on the GROUND frequency, the aircraft being ready for push-back/to leave the block at EOBT+/-15 min or according to its CTOT. Push-back/start of taxiing clearance is valid for 1 minute. Push-back must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.*

**22.7 ENTRAINEMENTS EN APPROCHE**

Tous les vols d'entraînement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch and go", API) doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

***22.7 APPROACH TRAINING***

*Every IFR training flight which have several consecutive segments (touch and go, missed approach) must have a FPL with a different ident for each segment.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLL.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 ASSISTANCE OBLIGATOIRE**

Les services d'assistance sont obligatoires pour tous les aéronefs privés ou commerciaux (voir AD 2 LFLL.4).

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC**

1) AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

2) Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) Zone de traitement : la surveillance est effective à l'intérieur des limites latérales de la TMA de LYON

- limites latérales : CTA LYON

- limites verticales : SFC - FL145

- Ce service n'est pas rendu dans les CTR de Lyon Bron et Grenoble Isère.

**23.3 EQUIPEMENT DE DELIVRANCE DE CLAIRANCE DEPART**

Les clairances de départ peuvent être obtenues par systèmes de liaison de données (DCL). Se conformer aux conditions décrites dans le paragraphe 3.2 de l'ENR 1.5 C.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Permanent

***23.1 MANDATORY FACILITY***

*Facilities are mandatory for every private or commercial ACFT (see AD 2 LFLL.4).*

***23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*1) AD equipped with a secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

*2) MSAW ground warning system (see AD 1.0) Processing area : the MSAW monitoring is effective within the lateral limits of LYON TMA.*

*- lateral limits : CTA LYON*

*- vertical limits : SFC - FL145*

*- this service is not provided within the CTR of Lyon Bron and Grenoble Isère.*

***23.3 DEPARTURE CLEARANCE ISSUING EQUIPMENT***

*Departure clearances can be obtained by a digital data link system (DCL). Comply with conditions described in ENR 1.5C (3.2).*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Permanent*

**AD 2 LFLL.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLL.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## LYON SAINT EXUPERY

**Utilisation des postes de stationnement /** *Use of parking stands*

Carte des aires de stationnement : se reporter à AD 2 LFLL APDC 01 et 02
*Parking area chart : see AD 2 LFLL APDC 01 and 02*

### POSTES DE STATIONNEMENT / PARKING STANDS

| Postes<br>*Stands* | Sorties<br>*Exits* | Envergure MAX (m)<br>*MAX wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A21 | Push | 29.00 | 39.20 | Push droit ou sur la ligne orange. B190 : départ en autonome.<br>*Straight pushback or on orange line. B190 : autonomous departure.* |
| A22 | Push | 34.10 | 39.20 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A23 | Push | 34.10 | 39.20 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A24 | Push | 34.10 | 39.20 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. Repoussages simultanés A24 et A25 interdits.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line. Simultaneous A24 and A25 pushbacks prohibited.* |
| A25 | Push | 24.85 | 36.37 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. Repoussages simultanés A24 et A25 interdits.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line. Simultaneous A24 and A25 pushbacks prohibited.* |
| A26 | Push | 24.85 | 36.37 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A27 | Push | 24.85 | 36.37 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A28 | Push | 24.85 | 36.37 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A29 | Push | 24.85 | 36.37 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A30 | Autonome | 24.85 | 36.37 | |
| A31 | Autonome | 24.57 | 32.51 | |
| A32 | Push | 24.57 | 32.51 | Push sur la ligne bleue ou sur la ligne orange (Push droit interdit). En LVP : push sur la ligne orange. Repoussage simultané du poste A33 interdit.<br>*Pushback on blue line or on orange line (straight pushback prohibited). On LVP : pushback on orange line. Simultaneous pushback with A33 stand prohibited.* |
| A33 | Push | 24.57 | 32.51 | Push droit ou sur la ligne orange.<br>En LVP : push sur la ligne orange. Repoussage simultané du poste A32 interdit.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line. Simultaneous pushback with A32 stand prohibited.* |
| A34 | Push | 24.57 | 32.51 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A35 | Push | 24.57 | 32.51 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |
| A36 | Push | 24.57 | 32.51 | Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange.<br>*Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.* |



© SIA

# LYON SAINT EXUPERY

| Postes<br>Stands | Sorties<br>Exits | Envergure MAX (m)<br>MAX wingspan (m) | Longueur MAX (m)<br>MAX length (m) | Observations Remarks |
|---|---|---|---|---|
| B12 | Push | 28.08 | 39.20 | Repoussage face à l'Est interdit.<br>Push-back facing East prohibited. |
| B14 | Push | 28.08 | 39.20 | Repoussage face à l'Est interdit. Push-back<br>facing East prohibited. |
| B16 | Push | 28.08 | 39.20 | Repoussage face à l'Est interdit. Push-back<br>facing East prohibited. |
| B61 | Push | 35.99 | 52.30 | Repoussage face au Sud et à l'Est interdit. Push-back<br>facing South and East prohibited. |
| B62 | Push | 60.30 | 63.70 | Repoussage face au Sud et l'Ouest interdit.<br>Neutralise B61 et B63.<br>Push-back facing South and West prohibited.<br>B61 and B63 unavailable. |
| B63 | Push | 35.99 | 46.50 | Repoussage face à l'Ouest et au Sud interdit. Push-back<br>facing West and South prohibited. |
| B71 | Push | 35.99 | 46.50 | Repoussage face à l'Ouest et au Sud interdit. Push-back<br>facing West and South prohibited. |
| B72 | Push | 64.92 | 70.70 | Repoussage face au Sud interdit si push long (au-delà de TC). Neutralise B71<br>et B73.<br>Push-back facing South prohibited if long pushback (beyond TC).<br>B71 and B73 unavailable. |
| B73 | Push | 35.99 | 46.50 | Repoussage face au Sud interdit si push long (au-delà de TC). Push-back facing<br>South prohibited if long pushback (beyond TC). |
| B81 | Push | 35.99 | 46.50 | |
| B82 | Push | 64.92 | 70.70 | Neutralise B81, B83 unavailable. |
| B83 | Push | 41.10 | 47.32 | |
| B91 | Push | 35.99 | 46.50 | |
| B92 | Push | 64.92 | 75.86 | Neutralise B91, B93 unavailable. |
| B93 | Push | 47.57 | 54.94 | |
| C19 | Autonome<br>Autonomous | 65 | 76 | Convoyage obligatoire / Follow me car is mandatory. Neutralise<br>B92/B93/C21/C22/C23/C41 unavailable. |
| C21 | Push | 41.10 | 54.43 | |
| C22 | Push | 64.92 | 75.36 | Neutralise C21, C23 unavailable. |
| C23 | Push | 35.99 | 52.10 | B1900D : départ en autonome vers la droite depuis C23, à condition que le poste C22 soit<br>inoccupé / Self-manoeuvring departure to the right from C23, provided that stand C22 is<br>unoccupied. |
| C41 | Push | 41.10 | 54.43 | |
| C42 | Push | 64.92 | 73.86 | Neutralise C41, C43 unavailable. |
| C43 | Push | 35.99 | 46.68 | |
| C61 | Push | 41.10 | 54.43 | |
| C62 | Push | 64.92 | 73.86 | Neutralise C61, C63 unavailable. |
| C63 | Push | 35.99 | 46.68 | |
| C81 | Push | 36 | 47 | Neutralise C82 unavailable. |
| C82 | Push | 80 | 78 | Neutralise C81, C83 unavailable.<br>Pour les codes F, repoussage face au Sud Interdit.<br>Code F : Push-back forbidden facing South forbidden. |
| C83 | Push | 36 | 46 | Neutralise C82 unavailable. |
| D21 | Push | 36 | 47 | Neutralise D22 unavailable. |
| D22 | Push | 80 | 78 | Neutralise D21, D23 unavailable. Repoussage<br>interdit face au Nord<br>Push-back forbidden facing North. |
| D23 | Push | 36 | 47 | Neutralise D22 unavailable. |
| D41 | Push | 36 | 47 | Neutralise D42 unavailable.<br>Repoussage face à l'Est sur ligne de guidage, ou face au Sud sur R3 ou face à l'Ouest sur TJ<br>Push-back facing East on the guide line or facing south on R3 or facing West on TJ. |
| D42 | Push | 65 | 76 | Neutralise D41, D43 unavailable.<br>Repoussage face à l'Est sur ligne de guidage, uniquement Push-back<br>facing East on the guide line only. |
| D43 | Push | 36 | 45 | Neutralise D42 unavailable. Repoussage<br>face à l'Est sur R4 Push-back facing East<br>on R4. |
| D61 | Push | 36 | 47 | Repoussage face à l'Est sur R4<br>Repousser long jusqu'au rond blanc (emplacement roulette de nez) Push-back<br>facing East on R4.<br>Long push-back until white round (nose wheel location). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## LYON SAINT EXUPERY

| Postes<br>*Stands* | Sorties<br>*Exits* | Envergure MAX (m)<br>*MAX wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| D63 | Push | 36 | 45 | Repoussage face à l'Est sur R4.<br>*Push-back facing East on R4.*<br>Repousser long jusqu'au rond blanc (emplacement roulette de nez).<br>Accès à D63 interdit tant que l'avion au repoussage de D63 ou D61 n'a pas totalement dégagé la zone.<br>*Long push-back until white round (nose wheel location).*<br>*Access to D63 forbidden as long as the ACFT pushed back from D63 or D61 has not fully cleared the zone.* |
| E11 | Autonome | 44.83 | 54.43 | ACFT code A/B/C : roulage par l'avant via K1.<br>*ACFT A/B/C code : taxi forward via K1.*<br>ACFT code D : repoussage face au Nord ou au Sud sur R2.<br>*ACFT D code : push-back facing North or South on R2.* |
| E13 | Autonome | 44.83 | 54.43 | ACFT code A/B/C : roulage par l'avant via K3.<br>*ACFT A/B/C code : taxi forward via K3.*<br>ACFT code D : repoussage face au Nord ou au Sud sur R2.<br>*ACFT C code : push-back facing North or South on R2.* |
| E15 | Autonome | 35.80 | 52.30 | Roulage par l'avant via K3.<br>*Taxi forward via K3.* |
| E17 | Autonome | 35.99 | 44.51 | Roulage par l'avant via TL.<br>*Taxi forward via TL.* |
| G11 | Autonome | 17 | 20 | |
| G12 | Autonome | 17 | 20 | |
| G13 | Autonome | 17 | 20 | |
| G14 | Autonome | 14.50 | 13.50 | |
| G15 | Autonome | 17 | 20 | |
| G16 | Autonome | 14.50 | 13.50 | |
| J11 | Push | 35.99 | 39.50 | |
| J13 | Push | 35.99 | 39.50 | |
| J14 | Push | 51.00 | 54.94 | Neutralise J13, J15 *unavailable.* |
| J15 | Push | 35.99 | 39.50 | |
| J19 | Push | 51.00 | 54.94 | |
| J31 | Push | 36.00 | 45.00 | Repoussage **face à l'Ouest interdit.**<br>*Push-back **facing West prohibited**.* |
| J33 | Push | 36.00 | 45.00 | |
| J35 | Push | 36.00 | 45.00 | |
| J37 | Push | 36.00 | 45.00 | |
| J39 | Push | 36.00 | 45.00 | |
| J41 | Push | 36.00 | 45.00 | |
| K52 | Push | 35.99 | 44.51 | Repoussage **face à l'Ouest interdit.**<br>*Push-back **facing West prohibited**.* |
| L11 | Push | 36.00 | 45.00 | Repoussage **face à l'Ouest interdit.**<br>*Push-back **facing West prohibited**.* |
| L13 | Push | 36.00 | 45.00 | Repoussage **face à l'Ouest interdit.**<br>*Push-back **facing West prohibited**.* |
| L15 | Push | 36.00 | 45.00 | |
| L17 | Push | 36.00 | 41.50 | |
| L19 | Push | 36.00 | 41.50 | |
| M11 | Push | 64.92 | 75.36 | |
| M12 | Autonome | 88.40 | 85.01 | Neutralise M11, M13 *unavailable.* |
| M13 | Push | 64.92 | 75.36 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## LYON SAINT EXUPERY

| **Postes**<br>*Stands* | **Sorties**<br>*Exits* | **Envergure MAX (m)**<br>*MAX wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)**<br>*MAX length (m)* | **Observations**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| M21 | Push / Autonome | 51.90 | 61.62 | Départ en autonome vers la gauche possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C<br>*Left autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.* |
| M22 | Push | 79.80 | 85.01 | |
| M23 | Push / Autonome | 51.90 | 61.62 | Départ en autonome vers la droite possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C<br>*Right autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.* |
| M31 | Push / Autonome | 51.90 | 61.62 | Départ en autonome vers la gauche possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C<br>*Left autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.* |
| M32 | Push | 79.80 | 85.01 | |
| M33 | Push / Autonome | 51.90 | 61.62 | Départ en autonome vers la droite possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C<br>*Right autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.* |
| ☛ M41 | Push / Autonome | 65 | 71 | Départ en autonome vers la gauche possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C<br>*Left autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.* |
| M42 | Push | 79.75 | 85.01 | Départ en autonome vers la droite seulement pour le LOH (C130)<br>*Right autonomous departure for the LOH (C 130) only* |
| M43 | Push / Autonome | 51.90 | 61.62 | Départ en autonome vers la droite possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C<br>*Right autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.* |
| N11 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N12 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N13 | Autonome | 35.99 | 42.11 | |
| N14 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N21 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N22 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N23 | Autonome | 35.99 | 42.11 | |
| N24 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N31 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N32 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N33 | Autonome | 35.99 | 42.11 | |
| N34 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N41 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N42 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |
| N43 | Autonome | 35.99 | 42.11 | |
| N44 | Autonome | 29.00 | 39.48 | |



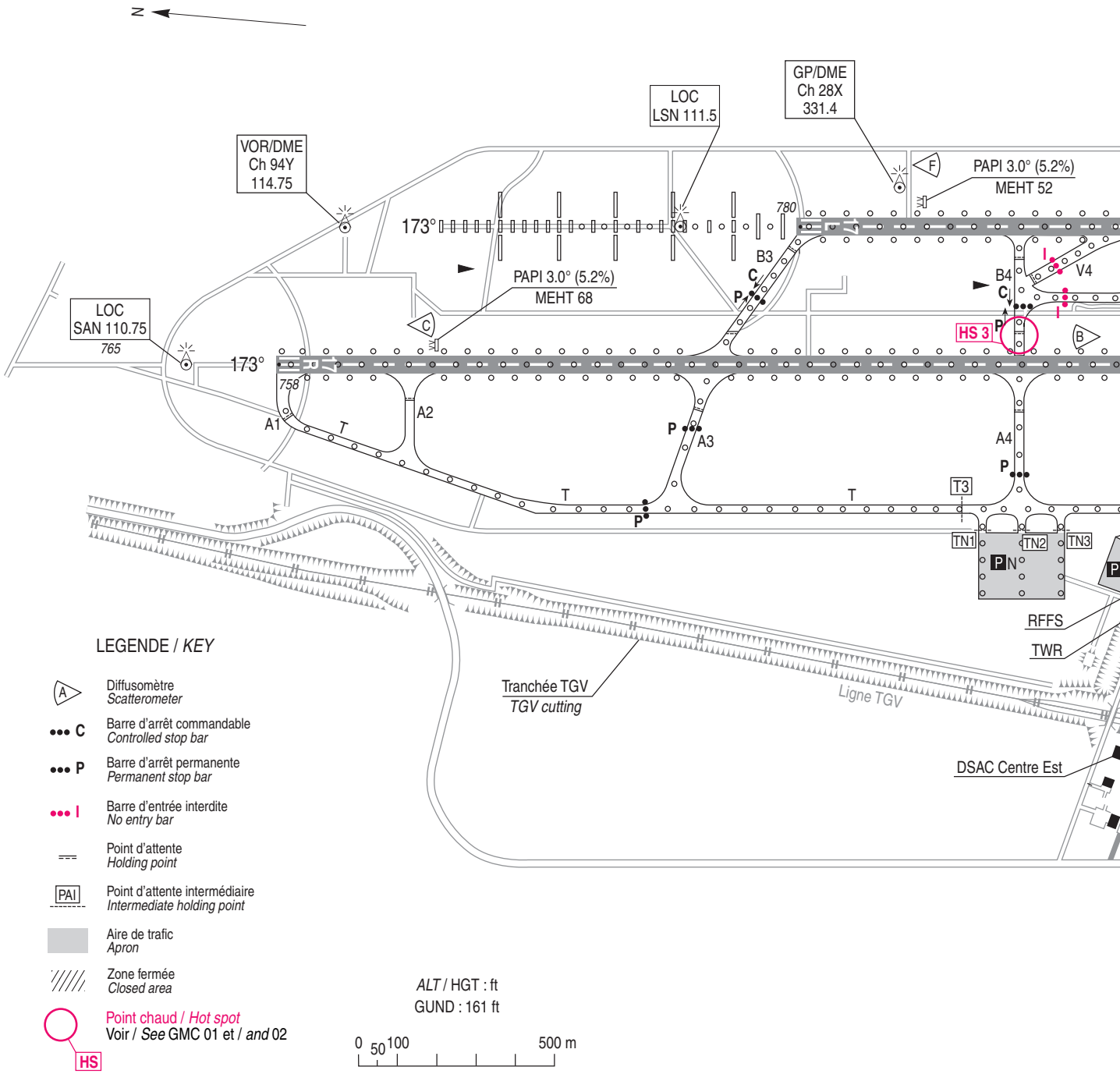
© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 126.180
**DELIVERY** (PREVOL) : 121.655
**GND** (SOL) : 121.830

LYON **SAINT EX**UPERY
45 43 32 N - 005 04 52 E
*ALT AD : 821 (30 hPa)*

VAR 3° E (2025)




LEGENDE / *KEY*

- Diffusomètre / *Scatterometer*
- C — Barre d'arrêt commandable / *Controlled stop bar*
- P — Barre d'arrêt permanente / *Permanent stop bar*
- I — Barre d'entrée interdite / *No entry bar*
- Point d'attente / *Holding point*
- PAI — Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Zone fermée / *Closed area*
- Point chaud / *Hot spot* — Voir / *See* GMC 01 et / *and* 02 — HS

*ALT* / HGT : ft
GUND : 161 ft

0 50 100 500 m

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 17R | 45° 44' 47.72" N | 005° 05' 09.38" E | 17R | NIL | LIH/LIL | 4000 | 4000 | 4000 | 4000 | Revêtue *Paved* | 101 F/A/W/T |
| THR 35L | 45° 42' 38.69" N | 005° 05' 25.08" E | 35L | 900 m LIH/LIL | LIH/LIL | 4000 | 4000 | 4000 | 4000 | | |
| THR 17L | 45° 44' 05.79" N | 005° 05' 30.73" E | 17L | 900 m LIH/LIL | LIH/LIL | 2670 | 2670 | 2670 | 2670 | Revêtue *Paved* | 119 F/A/W/T |
| THR 35R | 45° 42' 39.62" N | 005° 05' 41.21" E | 35R | 900 m LIH/LIL | LIH/LIL | 2670 | 2670 | 2670 | 2670 | | |

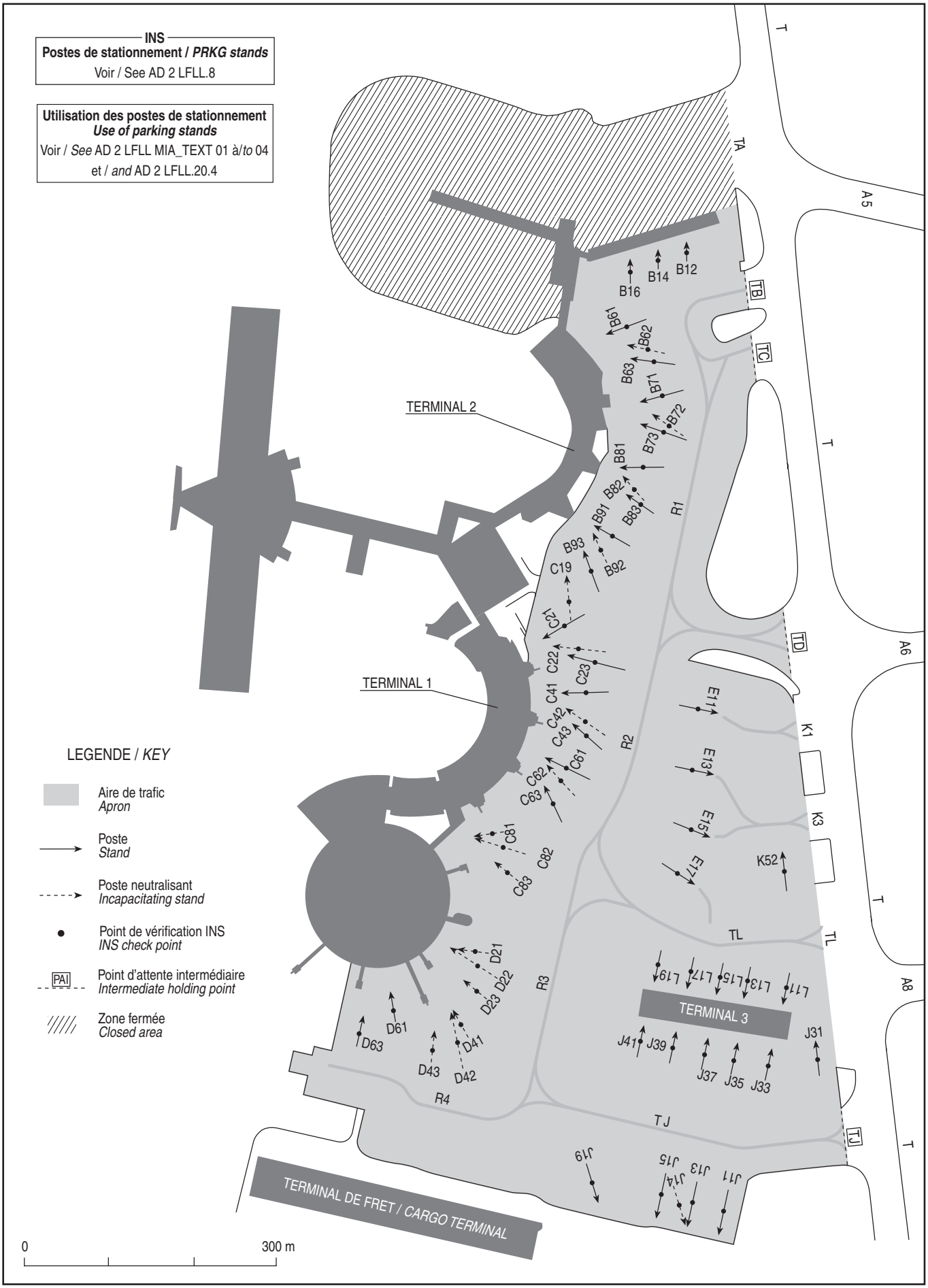
RWY 35L, 35R : LVTO avec



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT PRINCIPALE
*Main parking area*

LYON **SAINT EX**UPERY



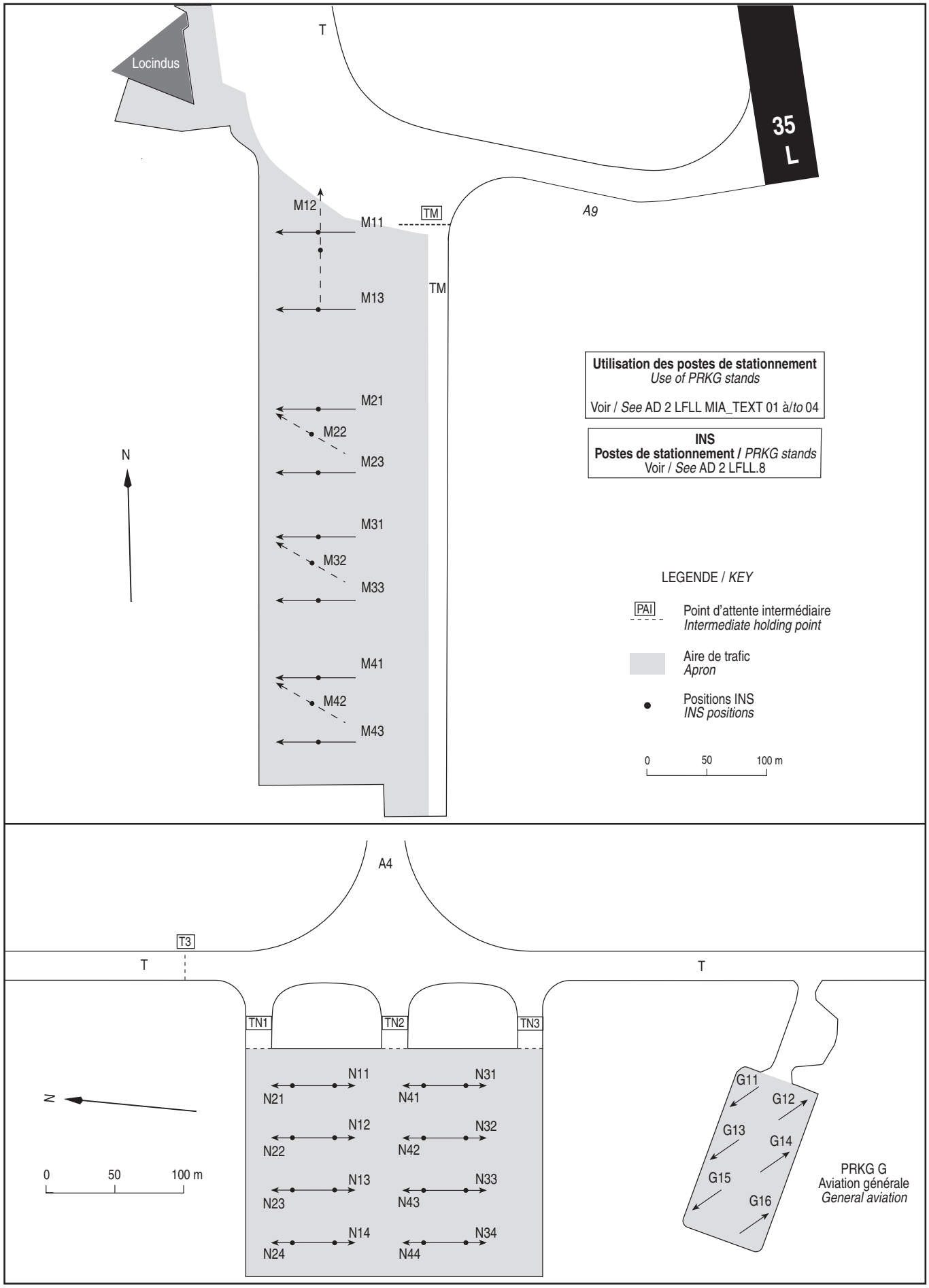



© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT M - N

*Parking areas M - N*

LYON **SAINT EX**UPERY

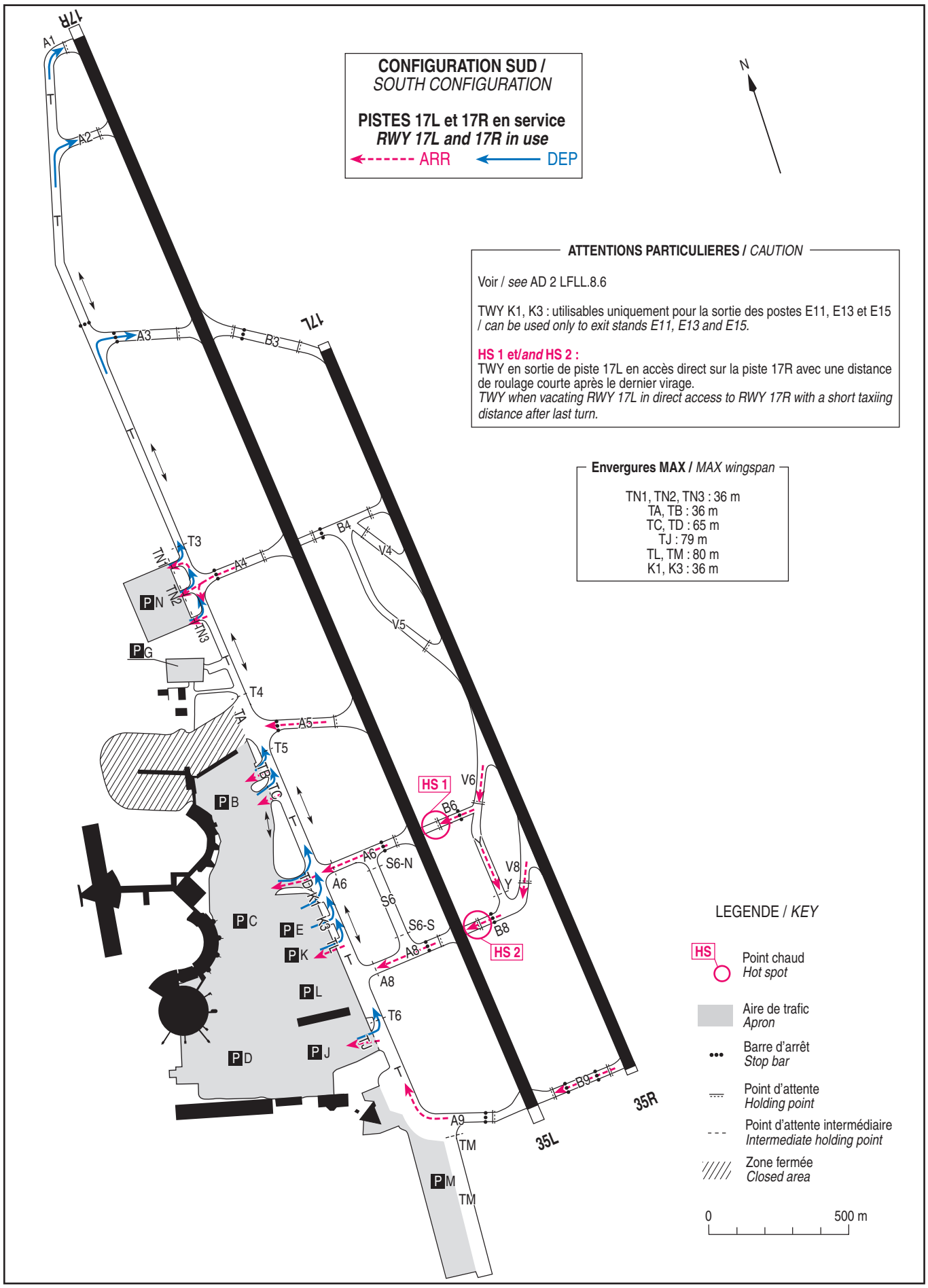





© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

LYON **SAINT EX**UPERY

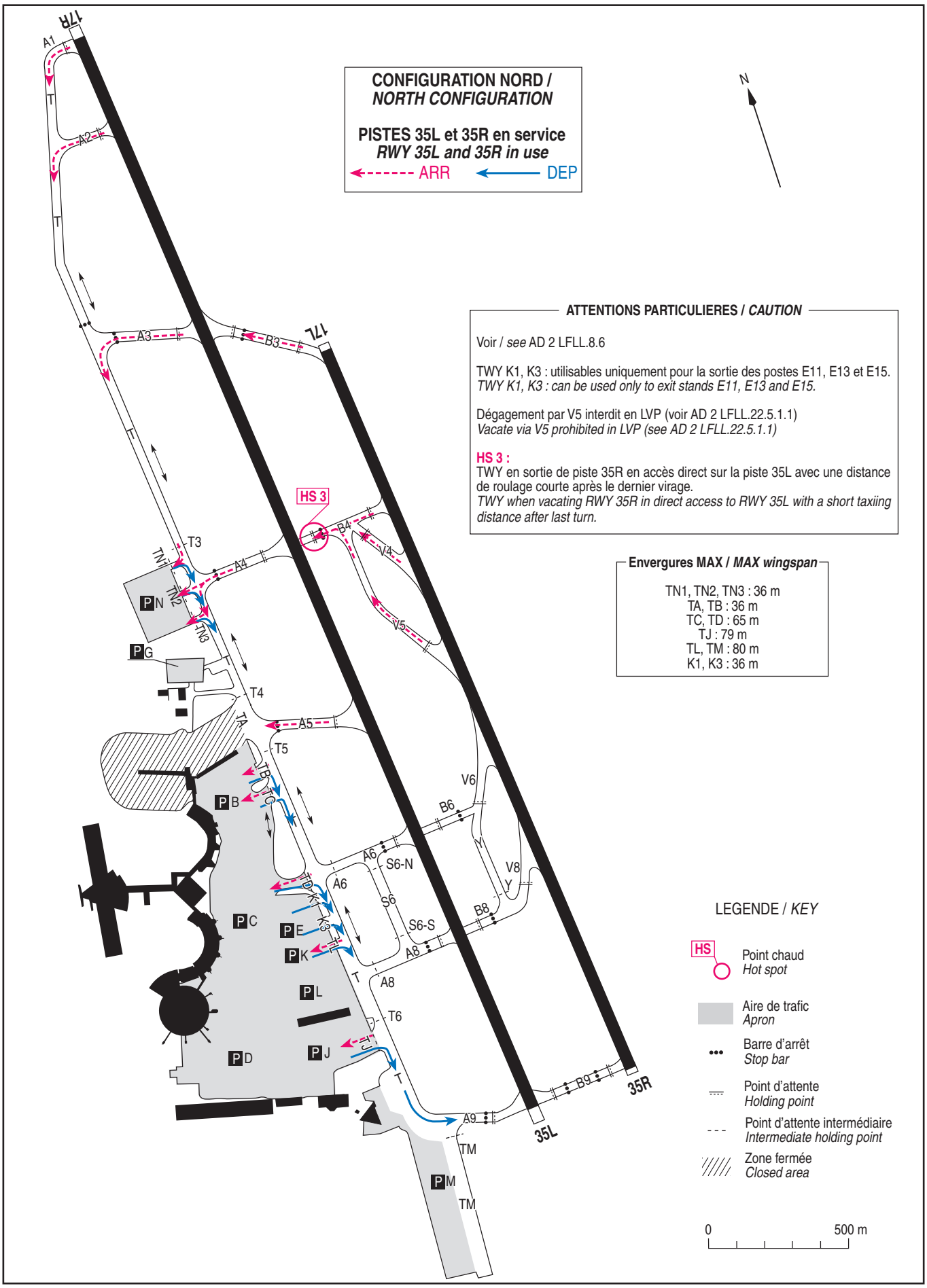





© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

LYON **SAINT EX**UPERY



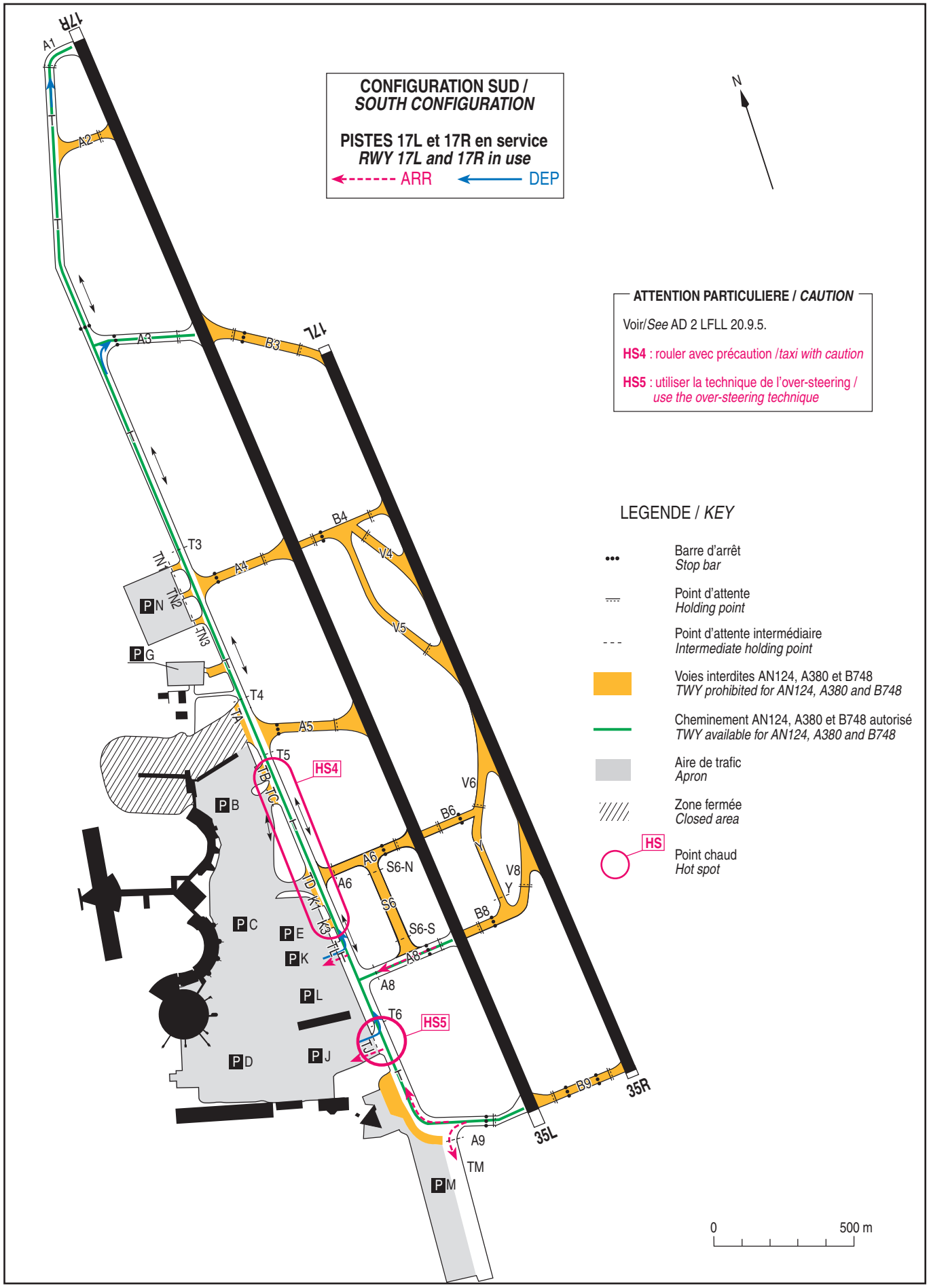



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE AN 124, A380 et B748

*Ground movements AN 124, A380 and B748*

LYON **SAINT EX**UPERY



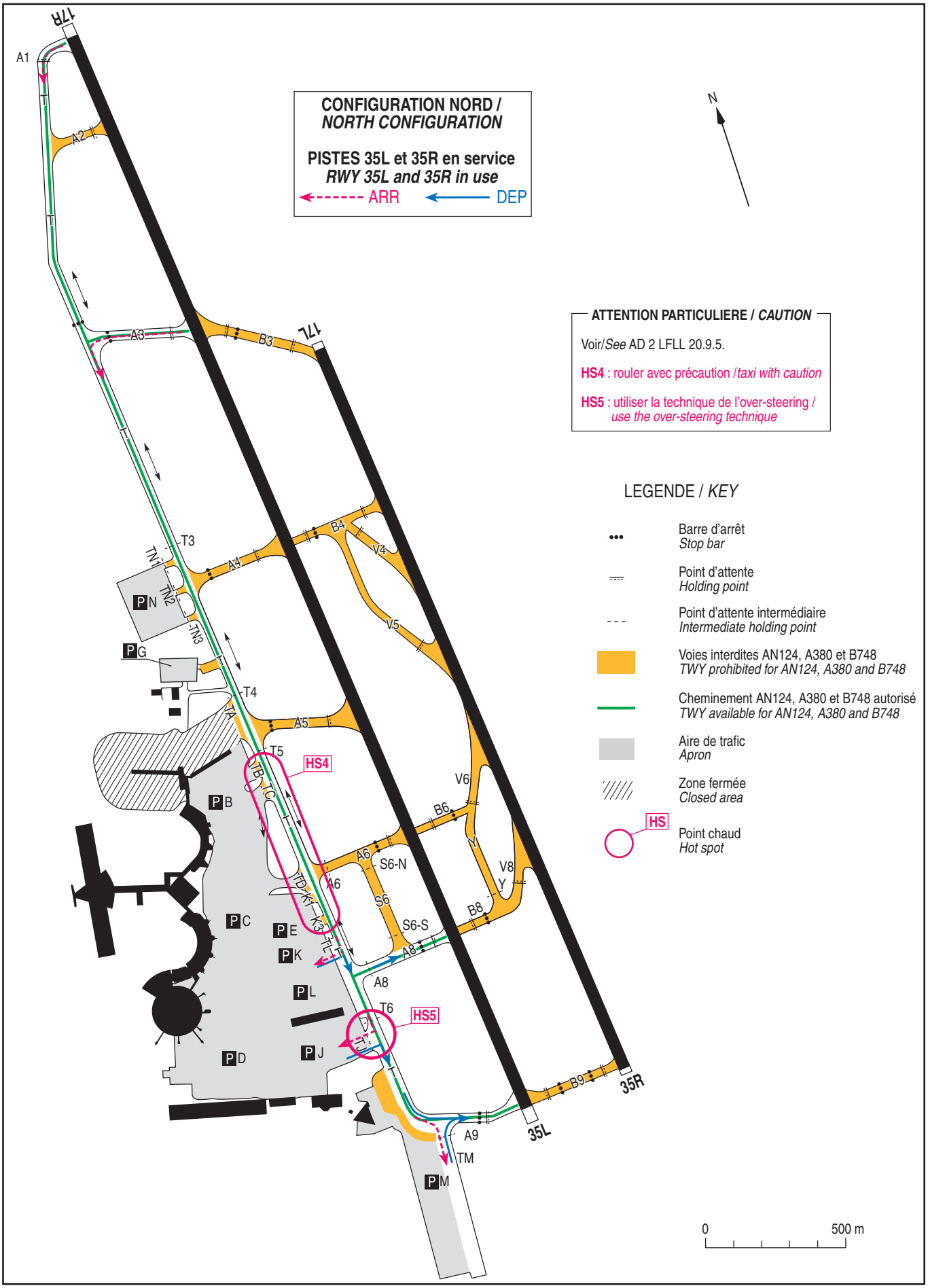



© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE AN 124, A380 et B748

*Ground movements AN 124, A380 and B748*

LYON **SAINT EX**UPERY






© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

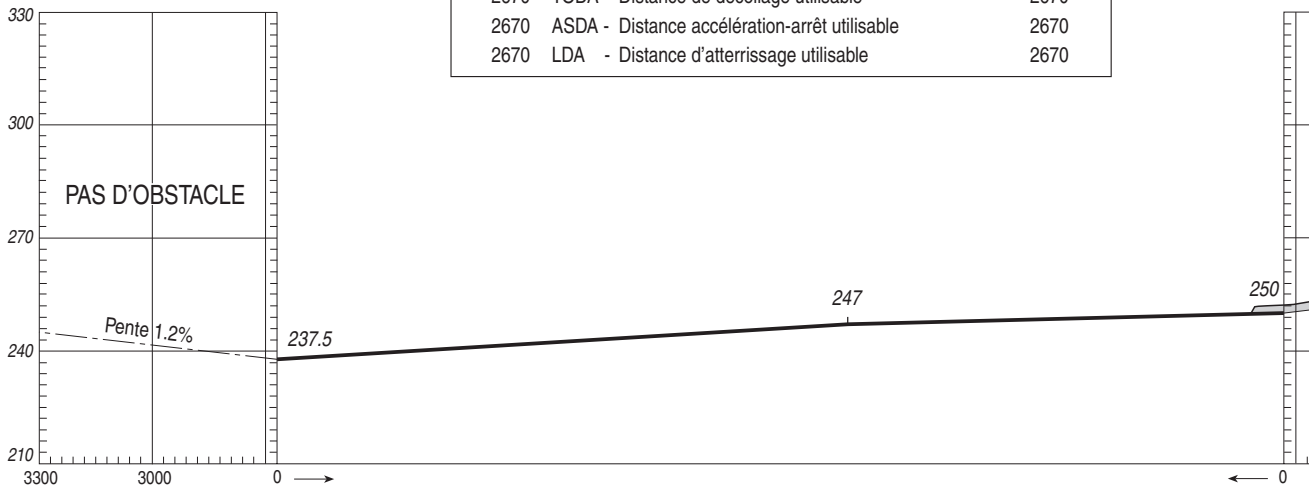
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - A Type*

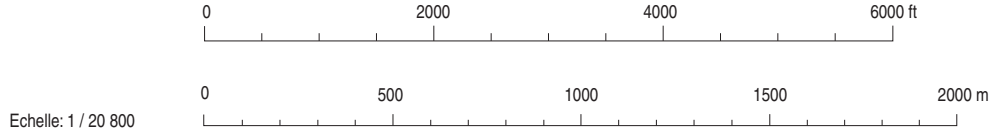
LYON **SAINT EX**UPERY
RWY 17L-35R

VAR 3° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 17L | | | RWY 35R |
| 2670 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2670 |
| 2670 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2670 |
| 2670 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2670 |
| 2670 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2670 |




Echelle: 1 / 20 800




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A DE LA TROUE
- ⑤ OBSTACLE A DE LA TROUE
- TROUEE D'EN
- ZONE DE REL

Levé exécuté en Juin 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© **SIA**

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

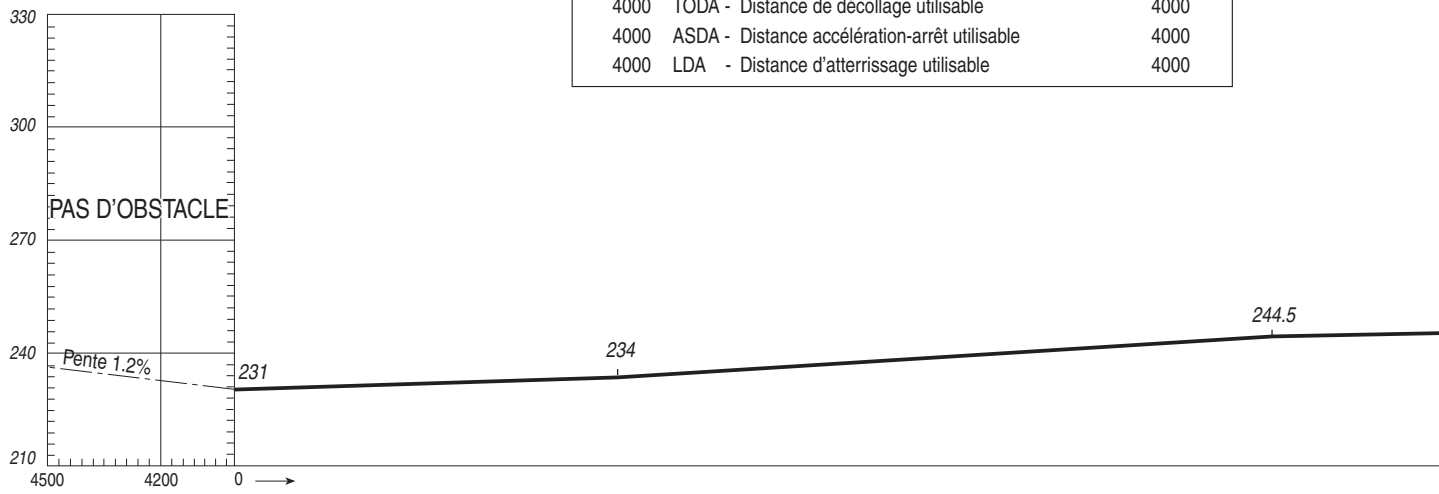
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type*

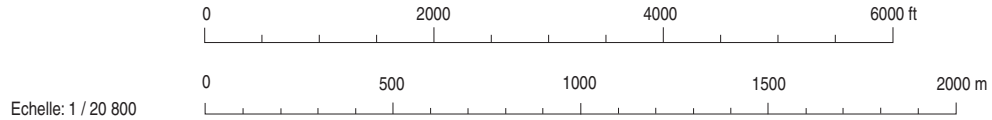
LYON **SAINT EX**UPERY
RWY 17R-35L

VAR 3° E (2025)

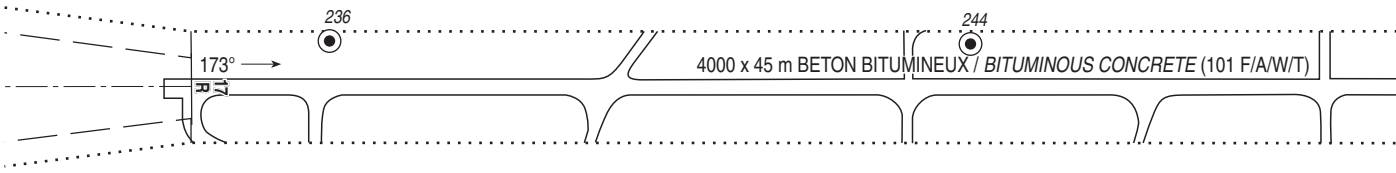
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 17R | | | RWY 35L |
| 4000 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 4000 |
| 4000 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 4000 |
| 4000 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 4000 |
| 4000 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 4000 |




Echelle: 1 / 20 800




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L DE LA TROUE
- ⑤ OBSTACLE A L DE LA TROUE
- TROUEE D'EN
- ZONE DE REL

Levé exécuté en Juin 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© **SIA**

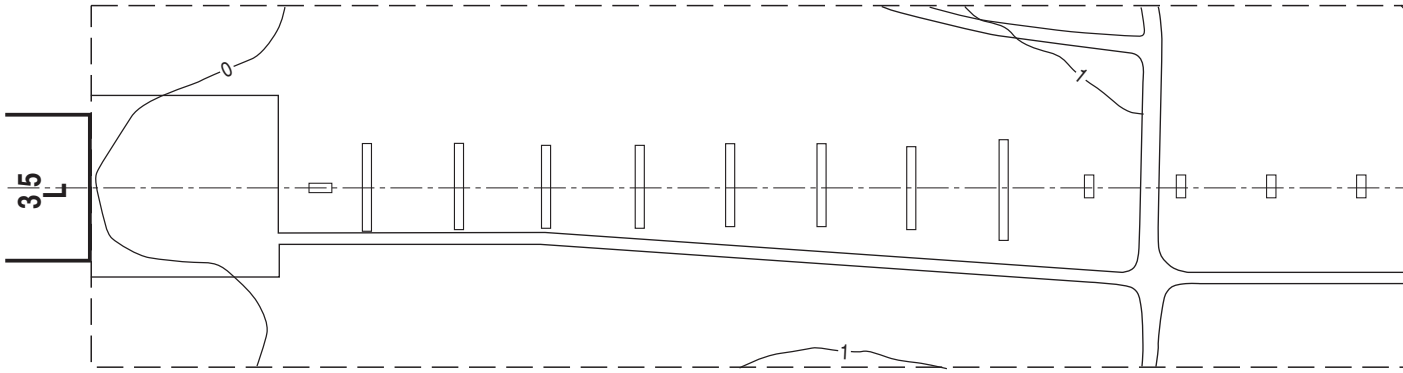
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

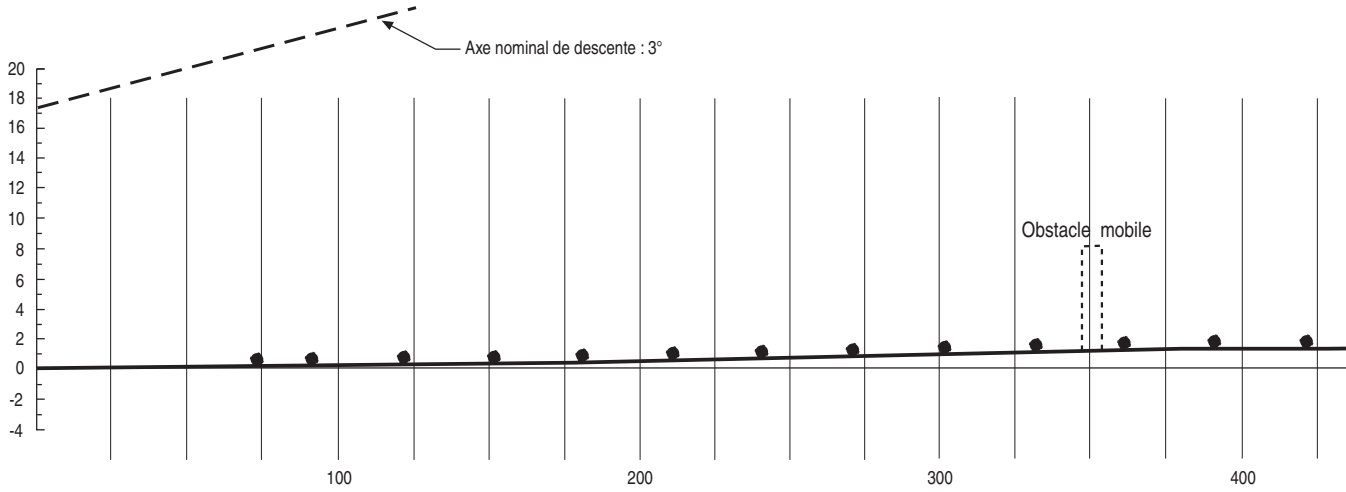
*Precision approach terrain chart - ICAO*

LYON **SAINT EX**UPERY
RWY 35L

VAR 3° E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2005
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

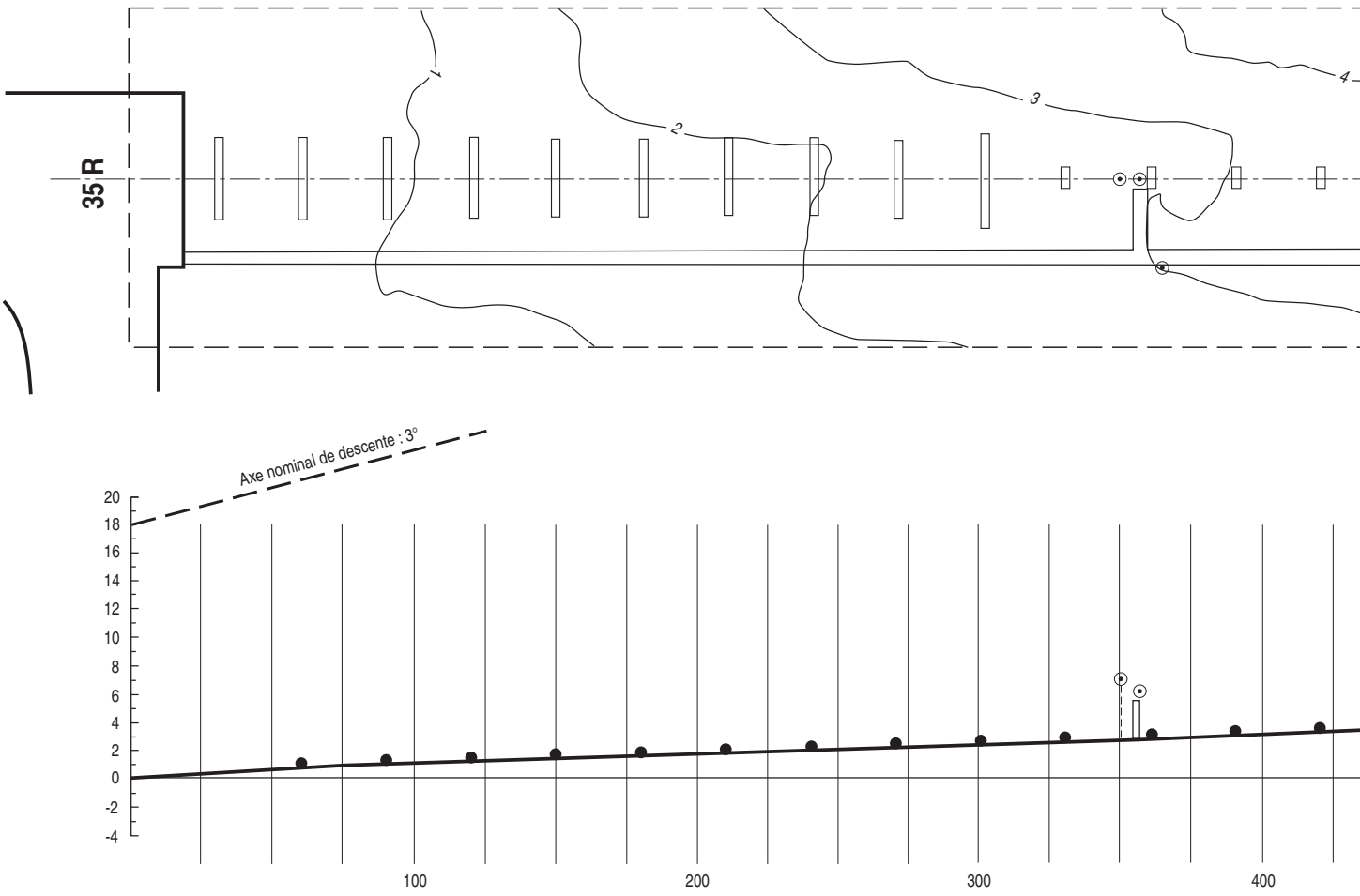
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

*Precision approach terrain chart - ICAO*

LYON **SAINT EX**UPERY
RWY 35R

VAR 3° E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2008
Nivellement rattaché au N.G.F.

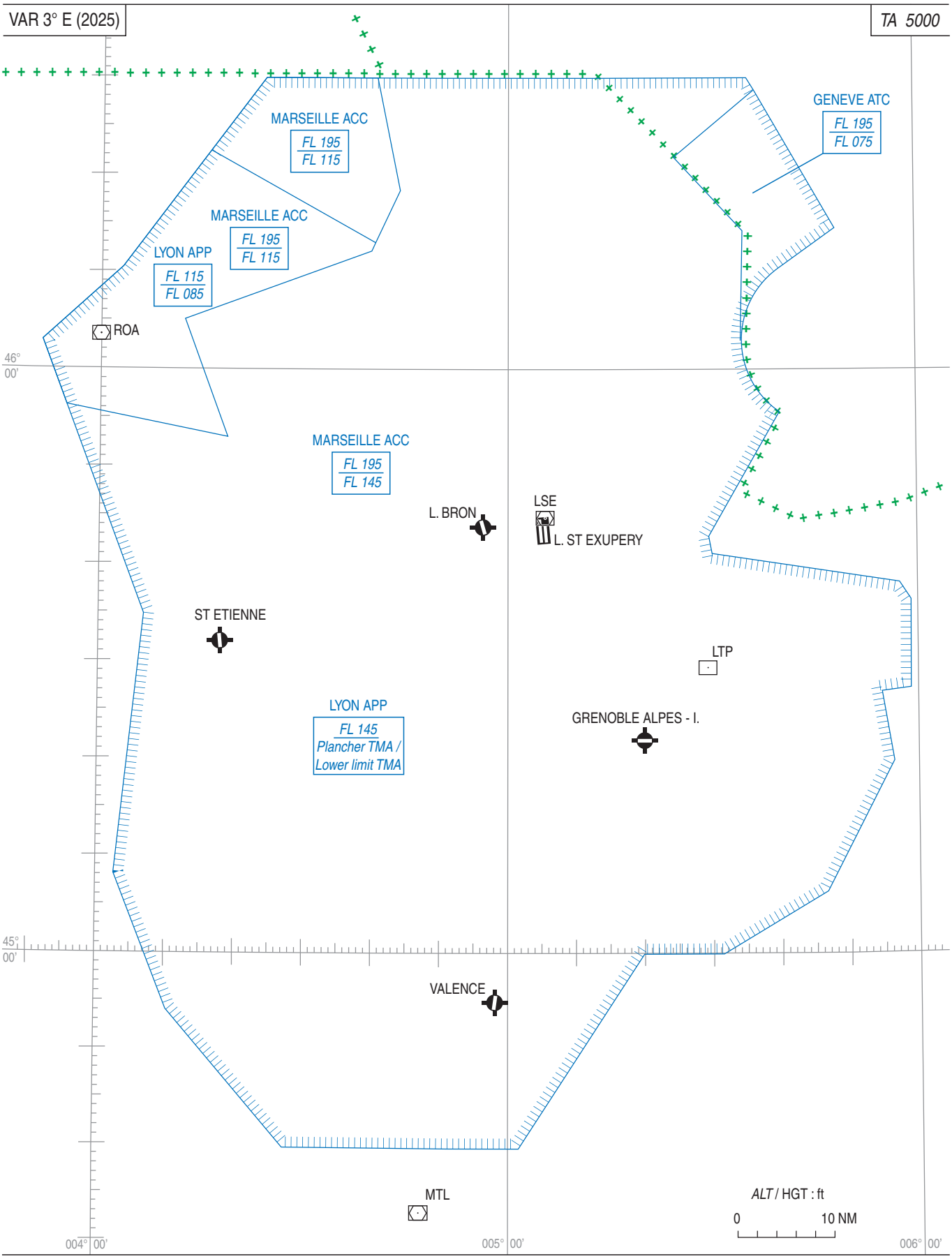


© **SIA**

# LYON SAINT EXUPERY

## Organismes gestionnaires en TMA LYON, en CTA LYON et en LTA

## *Managing authorities whithin LYON TMA, LYON CTA and LTA*

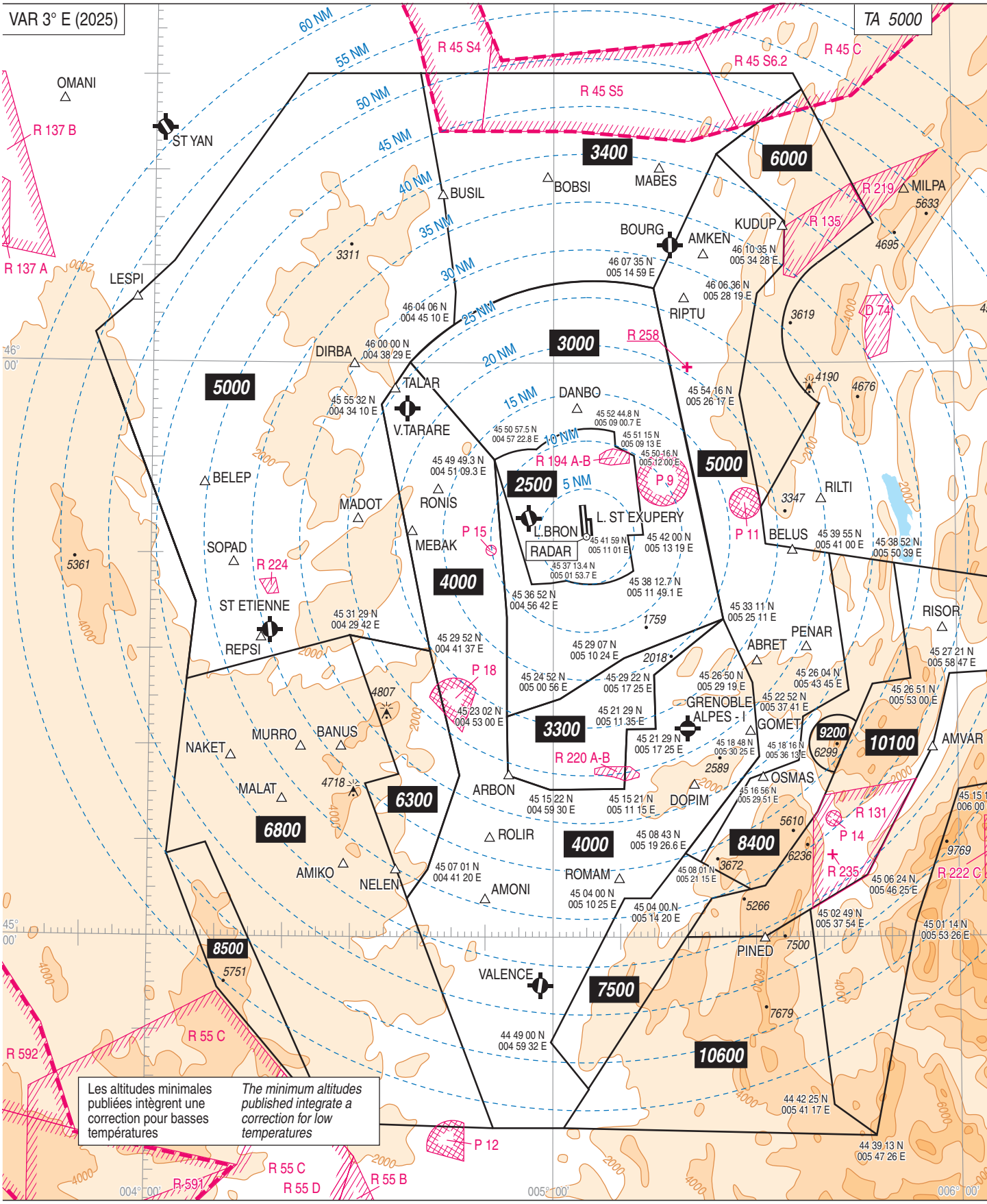





© SIA

# LYON SAINT EXUPERY
## Altitudes Minimales de Sécurité Radar
## *Minimum Radar Safety Altitudes*

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| LSE | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| LTP | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| MTL | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| ROA | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| | | | | | |
| RW17R | REF THR17R LFLL AD 2.12 | X | | | X |
| RW17L | REF THR17L LFLL AD 2.12 | X | | | X |
| RW35R | REF THR35R LFLL AD 2.12 | X | | | X |
| RW35L | REF THR35L LFLL AD 2.12 | X | | | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ALURA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AMKEN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AMVAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ARBON | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| ARPOB | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ASLEG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BELEP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BELUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUSIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DANBO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DIRBA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DOPIM | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| EKMEP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| FEDZI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GEMLA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GOMET | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| INGUV | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| KUDUP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LESPI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUKUM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MADOT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MABES | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MEZIN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MILPA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOKIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MURRO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NEGPU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OSMAS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PENAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PIMAK | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| PINED | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| REPSI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| RIPTU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| RISOR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ROLIR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ROMAM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| RONIS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TALAR | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| VEROT | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| FAP/FAF FL17L | 45°50'52.3" N | 005°04'41.2" E | X | | | X |
| FAP/FAF FL17R | 45°51'39.3" N | 005°04'19.2" E | X | | | X |
| FAP/FAF FL35L | 45°35'59.4" N | 005°06'13.5" E | X | | | X |
| FAP/FAF FL35R | 45°35'59.8" N | 005°06'29.7" E | X | | | X |
| FAP/FAF ILS/LOC 17L | 45°50'52.3" N | 005°04'41.2" E | | X | | X |
| FAP/FAF ILS/LOC 35L | 45°35'59.4" N | 005°06'13.5" E | | X | | X |
| FAP/FAF ILS/LOC 35R | 45°35'59.8" N | 005°06'29.7" E | | X | | X |
| FAF VOR 17R | 45°51'30.2" N | 005°03'33.1" E | | X | | X |
| FAF VOR 35L | 45°35'56.3" N | 005°05'52.4" E | | X | | X |
| FAF VOR 35R | 45°35'57.9" N | 005°06'30.3" E | | X | | X |
| LL101 | 45°18'14.0" N | 005°42'58.0" E | X | | X | |
| LL102 | 45°17'44.0" N | 005°38'47.0" E | X | | X | |
| LL103 | 45°08'17.0" N | 005°31'12.0" E | X | | X | |
| LL405 | 45°35'49.8" N | 005°06'14.7" E | X | | | X |
| LL406 | 45°46'37.8" N | 005°04'56.0" E | X | | | X |
| LL500 | 45°31'26.0" N | 005°01'12.0" E | X | | | X |
| LL501 | 45°32'06.0" N | 005°12'33.0" E | X | | | X |
| LL502 | 45°33'30.9" N | 004°56'20.5" E | X | | | X |
| LL503 | 45°35'18.5" N | 005°15'56.8" E | X | | | X |
| LL504 | 45°35'35.0" N | 004°51'30.0" E | X | | | X |
| LL505 | 45°38'30.0" N | 005°19'20.0" E | X | | | X |
| LL510 | 45°27'45.0" N | 005°07'25.0" E | X | | | X |
| LL511 | 45°26'16.5" N | 005°12'41.9" E | X | | | X |
| LL512 | 45°24'48.3" N | 005°03'34.2" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| LL513 | 45°24'47.8" N 005°17'58.5" E | X | | | X |
| LL514 | 45°21'51.4" N 004°59'43.9" E | X | | | X |
| LL555 | 45°46'38.7" N 005°05'12.1" E | X | | | X |
| LL556 | 45°36'01.6" N 005°06'29.4" E | X | | | X |
| LL591 | 45°45'31.7" N 005°05'20.3" E | X | | X | |
| LL592 | 45°45'29.4" N 005°05'04.3" E | X | | X | |
| LL593 | 45°48'46.7" N 005°04'56.5" E | X | | X | |
| LL594 | 45°48'46.8" N 005°04'40.3" E | X | | X | |
| LL595 | 45°55'40.3" N 005°03'49.7" E | X | | X | |
| LL596 | 45°49'41.5" N 004°49'35.2" E | X | | X | |
| LL597 | 45°43'00.0" N 005°12'10.0" E | X | | X | |
| LL599 | 45°37'49.8" N 005°22'40.3" E | X | | X | |
| LL700 | 45°55'25.0" N 004°58'15.0" E | X | | | X |
| LL701 | 45°56'05.0" N 005°09'45.0" E | X | | | X |
| LL702 | 45°51'40.0" N 004°56'20.0" E | X | | | X |
| LL703 | 45°53'07.0" N 005°13'36.0" E | X | | | X |
| LL704 | 45°47'41.3" N 004°56'54.3" E | X | | | X |
| LL705 | 45°50'10.0" N 005°17'25.0" E | X | | | X |
| LL706 | 45°33'00.0" N 004°59'00.0" E | X | | | X |
| LL707 | 45°45'50.0" N 005°20'40.0" E | X | | | X |
| LL709 | 45°39'00.4" N 005°21'04.4" E | X | | | X |
| LL710 | 45°59'40.0" N 005°03'35.0" E | X | | | X |
| LL711 | 46°01'43.6" N 005°08'30.1" E | X | | | X |
| LL712 | 46°00'00.0" N 004°57'53.0" E | X | | | X |
| LL713 | 46°03'47.1" N 005°13'25.6" E | X | | | X |
| LL714 | 46°00'20.0" N 004°52'10.0" E | X | | | X |
| LL719 | 45°30'25.0" N 005°21'35.0" E | X | | | X |
| LL791 | 45°40'32.8" N 005°05'56.6" E | X | | X | |
| LL792 | 45°40'32.1" N 005°05'40.5" E | X | | X | |
| LL793 | 45°37'40.8" N 005°06'17.5" E | X | | X | |
| LL794 | 45°37'39.8" N 005°06'01.4" E | X | | X | |
| LL795 | 45°45'10.0" N 005°12'00.0" E | X | | X | |
| LL796 | 45°33'23.2" N 004°53'00.3" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING FNA RNP** RWY 17L

**FNA RNP RWY 17L**

| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2025 | 2.6 °E | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | EKMEP | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FL17L | - | 173 | 175.1 | 4.8 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17L | yes | 173 | 175.1 | 6.8 | - | - | - | - | -3.0° / 54 | 0.3 |
| | TF | LL556 | - | 173 | 175.1 | 8.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ARBON | - | 203 | 205.9 | 21.1 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **SBAS FAS DATA BLOCK FNA RNP** RWY 17L

### Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLL |
| Runway | 17 |
| Runway Direction | 3 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E17B |
| LTP/FTP Latitude | 454405.7910N |
| LTP/FTP Longitude | 0050530.7280E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 286.7 |
| FPAP Latitude | 454238.1640N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -87.6270 |
| FPAP Longitude | 0050541.3740E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 10.6460 |
| Threshold Crossing Height | 54.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 48 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0C 0C 06 0C D1 00 00 02 37<br>31 05 3E 97 A0 13 D0 68 2F 02<br>33 1F 6A 53 FD 2C 53 00 1C 02<br>2C 01 64 06 C8 AF 48 94 56 FB |
| Calculated CRC Value | 489456FB |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 237.6 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 237.6 |



© SIA

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING INA RNAV** RWY 17L

**INA RNAV RWY17L**

| RMK | GNSS ou/or DME-DME (IRU requis/required) Associé à / linked to FNA RWY 17L et/and FNA ILS RWY 17L | | | | | | | MAG VAR 2025 | 2.6 ° E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | TALAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RIPTU 3S | IF | RIPTU | - | - | - | - | - | FL70 | - | - | - | - |
| | TF | LL713 | - | 237 | 239.2 | 5.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL711 | - | 237 | 239.1 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL710 | - | 236 | 239.0 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | EKMEP | - | 172 | 174.8 | 4.0 | - | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA TALAR 3S | IF | TALAR | - | - | - | - | - | FL70 | - | - | - | - |
| | TF | LL714 | - | 072 | 075.0 | 11.5 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL712 | - | 092 | 094.7 | 4.0 | - | - | - | | - | 1.0 |
| | TF | LL710 | - | 092 | 094.8 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | EKMEP | - | 172 | 174.8 | 4.0 | - | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA ARBON 3S | IF | ARBON | - | - | - | - | - | FL100 | - | - | - | - |
| | TF | LL706 | - | 011 | 013.8 | 16.5 | - | FL080 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL704 | - | 352 | 354.3 | 14.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL702 | - | 352 | 354.3 | 4.0 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL700 | - | 017 | 019.6 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | EKMEP | - | 084 | 086.1 | 3.9 | - | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA GOMET 3S | IF | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | LL719 | - | 326 | 328.4 | 10.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL709 | - | 355 | 357.6 | 8.6 | - | FL100 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL707 | - | 355 | 357.6 | 6.8 | - | FL070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL705 | - | 330 | 332.3 | 4.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | LL703 | - | 315 | 317.9 | 4.0 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL701 | - | 315 | 317.9 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | EKMEP | - | 262 | 264.3 | 4.2 | - | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING FNA RNP** RWY 17R

**FNA RNP RWY 17R**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 | 2.6 °E | REF NAVAID : | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | ARPOB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 215 | - | - |
| | TF | FL17R | - | 173 | 175.1 | 4.1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17R | yes | 173 | 175.1 | 6.9 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | LL405 | - | 173 | 175.1 | 9.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ARBON | - | 203 | 205.7 | 20.9 | - | - | 5000 | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **SBAS FAS DATA BLOCK FNA RNP** RWY 17R

### Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLL |
| Runway | 17 |
| Runway Direction | 1 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E17A |
| LTP/FTP Latitude | 454447.7200N |
| LTP/FTP Longitude | 0050509.3800E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 280.2 |
| FPAP Latitude | 454238.6890N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -129.0310 |
| FPAP Longitude | 0050525.0800E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 15.7000 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0C 0C 06 0C 51 00 00 01 37<br>31 05 D0 DE A1 13 08 C2 2E 02<br>F2 1E F2 0F FC A8 7A 00 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF D6 F8 3F 33 |
| Calculated CRC Value | D6F83F33 |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 231.1 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 231.1 |



© SIA

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING INA RNAV** RWY 17R

**INA RNAV RWY 17R**

| RMK | GNSS ou/or DME-DME Associé à / linked to FNA RWY 17L et/and FNA ILS RWY 17L | | | | | | | MAG VAR 2025 | | 2.6 ° E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | TALAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RIPTU 3S | IF | RIPTU | - | - | - | - | - | FL70 | - | - | - | - |
| | TF | LL713 | - | 237 | 239.2 | 5.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL711 | - | 237 | 239.1 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL710 | - | 236 | 239.0 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ARPOB | - | 175 | 177.6 | 3.9 | - | 3000 | 4500 | 215 | - | 1.0 |
| INA TALAR 3S | IF | TALAR | - | - | - | - | - | FL70 | - | - | - | - |
| | TF | LL714 | - | 072 | 075.0 | 11.5 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL712 | - | 092 | 094.7 | 4.0 | - | - | - | | - | 1.0 |
| | TF | LL710 | - | 092 | 094.8 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ARPOB | - | 175 | 177.6 | 3.9 | - | 3000 | 4500 | 215 | - | 1.0 |
| INA ARBON 3S | IF | ARBON | - | - | - | - | - | FL100 | - | - | - | - |
| | TF | LL706 | - | 011 | 013.8 | 16.5 | - | FL080 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL704 | - | 352 | 354.3 | 14.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL702 | - | 352 | 354.3 | 4.0 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL700 | - | 017 | 019.6 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ARPOB | - | 083 | 085.2 | 3.9 | - | 3000 | 4500 | 215 | - | 1.0 |
| INA GOMET 3S | IF | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | LL719 | - | 326 | 328.4 | 10.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL709 | - | 355 | 357.6 | 8.6 | - | FL100 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL707 | - | 355 | 357.6 | 6.8 | - | FL070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL705 | - | 330 | 332.3 | 4.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | LL703 | - | 315 | 317.9 | 4.0 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LL701 | - | 315 | 317.9 | 4.0 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ARPOB | - | 263 | 265.3 | 4.2 | - | 3000 | 4500 | 215 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING FNA RNP** RWY 35L

**RNAV(GNSS) 35L**

| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2025 | | 2.6 °E | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | NEGPU | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FL35L | - | 353 | 355.1 | 4.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW35L | yes | 353 | 355.1 | 6.7 | - | - | - | - | -3.0° / 59 | 0.3 |
| | TF | LL406 | - | 353 | 355.1 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RIPTU | - | 025 | 27.1 | 22.3 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLL |
| Runway | 35 |
| Runway Direction | 3 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E35B |
| LTP/FTP Latitude | 454238.6890N |
| LTP/FTP Longitude | 0050525.0800E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 297.0 |
| FPAP Latitude | 454447.7200N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 129.0310 |
| FPAP Longitude | 0050509.3800E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -15.7000 |
| Threshold Crossing Height | 59.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0C 0C 06 0C E3 00 00 02 35<br>33 05 C2 EE 9D 13 B0 3C 2F 02<br>9A 1F 0E F0 03 58 85 FF 4E 02<br>2C 01 64 00 C8 AF E0 4F 8B E7 |
| Calculated CRC Value | E04F8BE7 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 247.9 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 247.9 |



© SIA

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING INA RNAV** RWY 35L

**INA RNAV RWY 35L**

MAG VAR 2025 2.6 ° E REF NAVAID :

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TALAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RIPTU 3N | IF | RIPTU | | | | | | FL070 | | - | - | - |
| | TF | LL505 | | 178 | 180.6 | 27.9 | | 5000 | | - | - | 1.0 |
| | TF | LL503 | | 214 | 216.7 | 4.0 | | | | - | - | 1.0 |
| | TF | LL501 | | 214 | 216.7 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | NEGPU | | 263 | 265.5 | 4.1 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA TALAR 3N | IF | TALAR | | | | | | FL070 | | | - | - |
| | TF | LL504 | | 151 | 153.8 | 24.3 | | | | | - | 1.0 |
| | TF | LL502 | | 119 | 121.3 | 4.0 | | 5000 | | | - | 1.0 |
| | TF | LL500 | | 119 | 121.3 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | NEGPU | | 082 | 085.0 | 3.9 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA ARBON 3N | IF | ARBON | | | | | | FL070 | | | - | - |
| | TF | LL514 | | 040 | 042.5 | 6.6 | | 5000 | | | - | 1.0 |
| | TF | LL512 | | 040 | 042.5 | 4.0 | | | | | - | 1.0 |
| | TF | LL510 | | 040 | 042.6 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | NEGPU | | 351 | 353.2 | 4.1 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA GOMET 3N | IF | GOMET | | | | | | FL100 | | | - | - |
| | TF | LL513 | | 289 | 291.9 | 8.6 | | 5000 | | | - | 1.0 |
| | TF | LL511 | | 289 | 291.7 | 4.0 | | | | | - | 1.0 |
| | TF | LL510 | | 289 | 291.7 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | NEGPU | | 351 | 353.2 | 4.1 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING FNA RNP** RWY 35R

**FNA RNP RWY 35R**

MAG VAR 2025 2.6 ° E REF NAVAID :

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | *RIPTU* | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | INGUV | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FL35R | - | 353 | 355.1 | 4.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW35R | yes | 353 | 355.1 | 6.7 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | LL555 | - | 353 | 355.1 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RIPTU | - | 025 | 027.1 | 22.2 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLL |
| Runway | 35 |
| Runway Direction | 1 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E35A |
| LTP/FTP Latitude | 454239.6220N |
| LTP/FTP Longitude | 0050541.2120E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 299.2 |
| FPAP Latitude | 454405.7910N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 86.1690 |
| FPAP Longitude | 0050530.7280E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -10.4840 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0C 0C 06 0C 63 00 00 01 35<br>33 05 0C F6 9D 13 B8 BA 2F 02<br>B0 1F 32 A1 02 18 AE FF EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 11 97 0B 51 |
| Calculated CRC Value | 11970B51 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 250.1 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 250.1 |



© SIA

LYON SAINT EXUPERY

**PRECODING INA RNAV** RWY 35R

**INA RNAV RWY 35R**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 | 2.6 ° E | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TALAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RIPTU 3N | IF | RIPTU | | | | | | FL070 | | - | - | - |
| | TF | LL505 | | 178 | 180.6 | 27.9 | | 5000 | | - | - | 1.0 |
| | TF | LL503 | | 214 | 216.7 | 4.0 | | - | | - | - | 1.0 |
| | TF | LL501 | | 214 | 216.7 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | INGUV | | 263 | 265.3 | 3.9 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA TALAR 3N | IF | TALAR | | | | | | FL070 | | | - | - |
| | TF | LL504 | | 151 | 153.8 | 24.3 | | | | | - | 1.0 |
| | TF | LL502 | | 119 | 121.3 | 4.0 | | 5000 | | | - | 1.0 |
| | TF | LL500 | | 119 | 121.3 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | INGUV | | 083 | 085.1 | 4.1 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA GOMET 3N | IF | GOMET | | | | | | FL100 | | | - | - |
| | TF | LL513 | | 289 | 291.9 | 8.6 | | 5000 | | | - | 1.0 |
| | TF | LL511 | | 289 | 291.7 | 4.0 | | | | | - | 1.0 |
| | TF | LL510 | | 289 | 291.7 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | INGUV | | 353 | 355.9 | 4.0 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| INA ARBON 3N | IF | ARBON | | | | | | FL070 | | | - | - |
| | TF | LL514 | | 040 | 042.5 | 6.6 | | 5000 | | | - | 1.0 |
| | TF | LL512 | | 040 | 042.5 | 4.0 | | | | | - | 1.0 |
| | TF | LL510 | | 040 | 042.6 | 4.0 | | 4000 | | 220 | - | 1.0 |
| | TF | INGUV | | 353 | 355.9 | 4.0 | | 3000 | 4500 | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 17L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 17L**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MABES8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL791 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.8 | 24.3 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| **RISOR8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL793 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | PENAR | - | 101 | 104.0 | - | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 080 | 082.3 | 14.3 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| **MOKIP8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL791 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.8 | 24.3 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 028 | 031.0 | 8.7 | - | FL200 | - | - | 1.0 |
| **ALURA8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL791 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.8 | 24.3 | - | [redacted] | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 350 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUSIL8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL791 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 325 | 327.9 | 26.4 | - | - | - | - | 1.0 |

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 17L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 17L**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : LSE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BELUS8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL793 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | BELUS | - | 071 | 074.0 | - | L | - | FL120 | - | 1.0 |
| **ROMAM8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL793 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 173 | 175.5 | 31.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELEP8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL793 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | LL796 | YES | 254 | 257.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 292 | 294.3 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL793 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | LL796 | YES | 254 | 257.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 263 | 265.7 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL793 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | MURRO | - | 240 | 243.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 17R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 17R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MABES8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL792 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.8 | 24.3 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| **RISOR8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL794 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | PENAR | - | 101 | 104.0 | - | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 080 | 082.3 | 14.3 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| **MOKIP8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL792 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.8 | 24.3 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 028 | 031.0 | 8.7 | - | FL200 | - | - | 1.0 |
| **ALURA8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL792 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.8 | 24.3 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 350 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUSIL8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL792 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 173 | 175.1 | - | - | 1300 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LL795 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 327 | 329.7 | 11.7 | | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 325 | 327.9 | 26.4 | | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 17R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 17R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BELUS8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL794 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | BELUS | - | 071 | 074.0 | - | L | - | FL120 | - | 1.0 |
| **ROMAM8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL794 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 173 | 175.1 | 31.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELEP8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL794 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | LL796 | YES | 254 | 257.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 292 | 294.3 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL794 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | LL796 | YES | 254 | 257.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 263 | 265.7 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO8S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL794 | YES | 173 | 175.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | CF | MURRO | - | 240 | 243.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 35L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 35L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RISOR8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | | 1.0 |
| - | DF | LL597 | - | - | - | - | R | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL599 | - | 122 | 125.0 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PENAR | - | 123 | 125.1 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 080 | 082.3 | 14.3 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| **MOKIP8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 353 | 355.1 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.2 | 24.0 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 028 | 031.0 | 8.7 | - | FL200 | - | - | 1.0 |
| **ALURA8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 353 | 355.1 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.2 | 24.0 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 350 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MABES8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 353 | 355.1 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.2 | 24.0 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| **BUSIL8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 353 | 355.1 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 325 | 327.1 | 26.2 | - | - | - | - | 1.0 |

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 35L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 35L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BELUS8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | | 1.0 |
| - | DF | LL597 | - | - | - | - | R | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL599 | - | 122 | 125.0 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 071 | 073.5 | 9.5 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| **ROMAM8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | | 1.0 |
| - | DF | LL597 | - | - | - | - | R | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 180 | 182.6 | 36.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELEP8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 353 | 355.1 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL596 | - | 237 | 239.1 | 11.6 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 237 | 239.3 | 5.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 269 | 271.7 | 24.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 353 | 355.1 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL596 | - | 237 | 239.1 | 11.6 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 237 | 239.3 | 5.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 228 | 230.1 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL594 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 353 | 355.1 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL596 | - | 237 | 239.1 | 11.6 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 237 | 239.3 | 5.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MURRO | - | 205 | 208.0 | 30.4 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 35R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 35R**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RISOR8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | | 1.0 |
| - | DF | LL597 | - | - | - | - | R | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL599 | - | 122 | 125.0 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PENAR | - | 123 | 125.1 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 080 | 082.3 | 14.3 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| **MOKIP8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 351 | 353.5 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.2 | 24.0 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 028 | 031.0 | 8.7 | - | FL200 | - | - | 1.0 |
| **ALURA8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 351 | 353.5 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.2 | 24.0 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 350 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MABES8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 351 | 353.5 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 350 | 352.2 | 24.0 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| **BUSIL8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 351 | 353.5 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 325 | 327.1 | 26.2 | - | - | - | - | 1.0 |

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 35R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 35R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BELUS8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | | 1.0 |
| - | DF | LL597 | - | - | - | - | R | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL599 | - | 122 | 125.0 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 071 | 073.5 | 9.5 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| **ROMAM8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | | 1.0 |
| - | DF | LL597 | - | - | - | - | R | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 180 | 182.6 | 36.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELEP8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 351 | 353.5 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL596 | - | 237 | 239.1 | 11.6 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 237 | 239.3 | 5.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 269 | 271.7 | 24.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 351 | 353.5 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL596 | - | 237 | 239.1 | 11.6 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 237 | 239.3 | 5.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 228 | 230.1 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LL593 | YES | 353 | 355.1 | - | - | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | LL595 | - | 351 | 353.5 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL596 | - | 237 | 239.1 | 11.6 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 237 | 239.3 | 5.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MURRO | - | 205 | 208.0 | 30.4 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY
# STAR RNAV LFLL RWY 17L-17R - LFLY RWY 16
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAVLFLL RWY 17L-17R - LFLY RWY 16 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis / required) | | | | | | MAG VAR 2025 | 2.6 °E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ARBON** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **GOMET** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **TALAR** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **RIPTU** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MEZIN 9S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MEZIN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROLIR | - | 069 | 071.1 | 29.1 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARBON | - | 014 | 016.8 | 6.8 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **PINED 9S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PINED | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL103 | - | 357 | 359.7 | 8.3 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 357 | 359.6 | 8.5 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 342 | 345.1 | 5.0 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **AMVAR 9S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMVAR | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | LL101 | - | 258 | 260.4 | 9.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL102 | - | 258 | 260.2 | 3.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 258 | 260.2 | 5.5 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 342 | 345.1 | 5.0 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **MILPA 9S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MILPA | - | - | - | - | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | KUDUP | - | 249 | 251.1 | 13.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMKEN | - | 248 | 250.9 | 8.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RIPTU | - | 202 | 204.9 | 5.0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **MTL 9S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MTL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROLIR | - | 002 | 004.2 | 37.3 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARBON | - | 014 | 016.8 | 6.8 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **FEDZI 9S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | FEDZI | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | DIRBA | - | 125 | 127.3 | 35.8 | | - | - | | 1.0 |
| - | TF | TALAR | - | 119 | 121.6 | 5.0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **LESPI 9S** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LESPI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIRBA | - | 104 | 106.5 | 23.8 | | - | - | | 1.0 |
| - | TF | TALAR | - | 119 | 121.6 | 5.0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY
## STAR RNAV LFLL RWY 35L-35R - LFLY RWY 34
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV LFLL RWY 35L-35R - LFLY RWY34 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou /or DME/DME (IRU requis/required) | | | | | | MAG VAR 2025 | 2.6 °E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ARBON** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **GOMET** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **TALAR** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **RIPTU** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MEZIN 9N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MEZIN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROLIR | - | 069 | 071.1 | 29.1 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARBON | - | 014 | 016.8 | 6.8 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **PINED 9N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PINED | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL103 | - | 357 | 359.7 | 8.3 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 357 | 359.6 | 8.5 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 342 | 345.1 | 5.0 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **AMVAR 9N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMVAR | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | LL101 | - | 258 | 260.4 | 9.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LL102 | - | 258 | 260.2 | 3.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 258 | 260.2 | 5.5 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 342 | 345.1 | 5.0 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **MILPA 9N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MILPA | - | - | - | - | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | KUDUP | - | 249 | 251.1 | 13.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMKEN | - | 248 | 250.9 | 8.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RIPTU | - | 202 | 204.9 | 5.0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **MTL 9N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MTL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROLIR | - | 002 | 004.2 | 37.3 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARBON | - | 014 | 016.8 | 6.8 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **FEDZI 9N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | FEDZI | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | DIRBA | - | 125 | 127.3 | 35.8 | | - | - | | 1.0 |
| - | TF | TALAR | - | 119 | 121.6 | 5.0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **LESPI 9N** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LESPI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIRBA | - | 104 | 106.5 | 23.8 | | - | - | | 1.0 |
| - | TF | TALAR | - | 119 | 121.6 | 5.0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## LYON SAINT EXUPERY
Fréquences / *Frequencies*

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS SAINT EX** | | 126.180 |
| **TWR SAINT EX** | Prévol / *Delivery* | 121.655 |
| | Sol / *Ground* | 121.830 |
| | Tour / *Tower* | 120.455 |
| | Supplétive / *Auxiliary* TWR | 133.155 |
| **FIS LYON** | SIV 1 et / *and* 2 | 135.200 |
| | SIV 3, 4 et / *and* 5 | 135.530 |
| **APP LYON** | Secteur Est, jusqu'au FL200 / *East sector, up to FL200* | 131.315 |
| | Secteur Ouest, jusqu'au FL200 / *West sector, up to FL200* | 136.075 |
| | Supplétive / *Auxiliary* APP | 132.005 |
| | ARR / DEP LFLU | 125.155 |
| | ARR / DEP LFLS | 125.430 |
| **ATIS BRON** | | 128.130 |
| **TWR BRON** | | 118.100 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

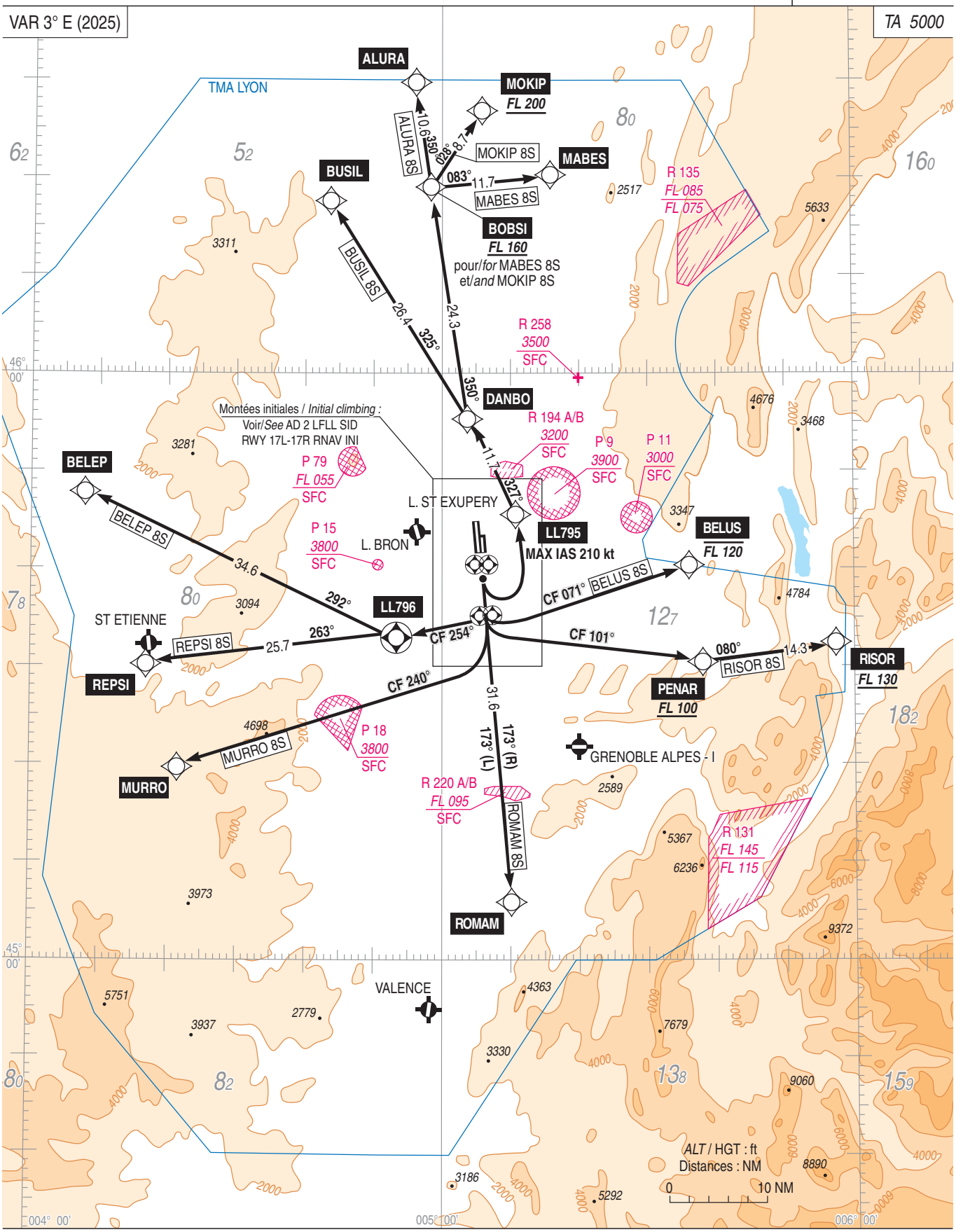
# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 17L - 17R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME / DME
(IRU requis / *required*)

VAR 3° E (2025)

TA 5000



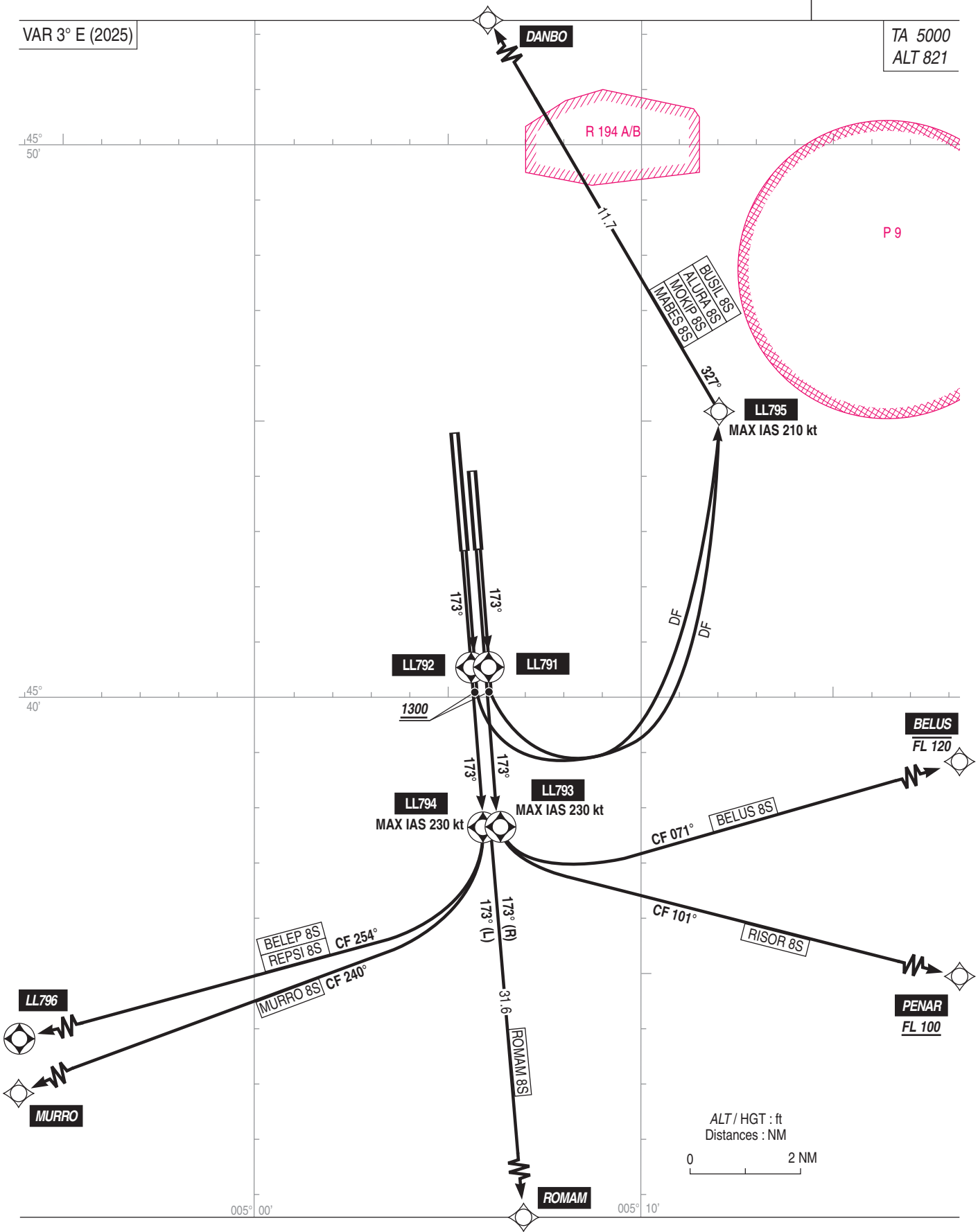



© SIA

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV Initiaux / *Initial* 17L-17R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME / DME
(IRU requis / *required*)






© SIA

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 17L-17R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 17L-17R | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS ou/*or* DME/DME (IRU requis/*required)* |
| Climb gradient | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | DME critique / *Critical DME*: CBY |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |
| **MABES8S** | Monter vers LL792 (RWY17R) 173° (respectivement LL791 RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BOBSI (FL 160 MNM), MABES.<br>*Climb to LL792 (RWY17R) 173° (respectively LL791 RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BOBSI (FL160 MNM), MABES.* | FL 070 | Pente ATS à 6% jusqu'au FL 160<br>*ATS gradient 6% up to FL 160* |
| **MOKIP8S** | Monter vers LL792 (RWY17R) 173° (respectivement LL791 RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BOBSI (FL160 MNM), MOKIP (FL200 MNM).<br>*Climb to LL792 (RWY17R) 173° (respectively LL791 RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BOBSI (FL160 MNM), MOKIP (FL200 MNM).* | FL 070 | Pente ATS à 6% jusqu'au FL 200<br>*ATS gradient 6% up to FL 200* |
| **ALURA8S** | Monter vers LL792 (RWY17R) 173° (respectivement LL791 RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BOBSI, ALURA.<br>*Climb to LL792 (RWY17R) 173° (respectively LL791 RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BOBSI, ALURA.* | FL 070 | Pente ATS à 6% jusqu'au FL 160<br>*ATS gradient 6% up to FL 160* |
| **BUSIL8S** | Monter vers LL792 (RWY17R) 173° (respectivement LL791 RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BUSIL.<br>*Climb to LL792 (RWY17R) 173° (respectively LL791 RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BUSIL.* | FL 070 | Pente ATS à 6% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 6% up to 5000 ft* |
| **BELEP8S** | Monter vers LL794 (RWY17R) 173° (respectivement LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL796 255° puis BELEP.<br>*Climb to LL794 (RWY17R) 173° (respectively LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to LL796 255° then BELEP.* | FL 070 | Pente ATS à 4.5% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 4.5% up to 5000 ft* |
| **REPSI8S** | Monter vers LL794 (RWY17R) 173° (respectivement LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL796 255° puis REPSI.<br>*Climb to LL794 (RWY17R) 173° (respectively LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to LL796 255° then REPSI.* | FL 070 | Pente ATS à 4.5% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 4.5% up to 5000 ft* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

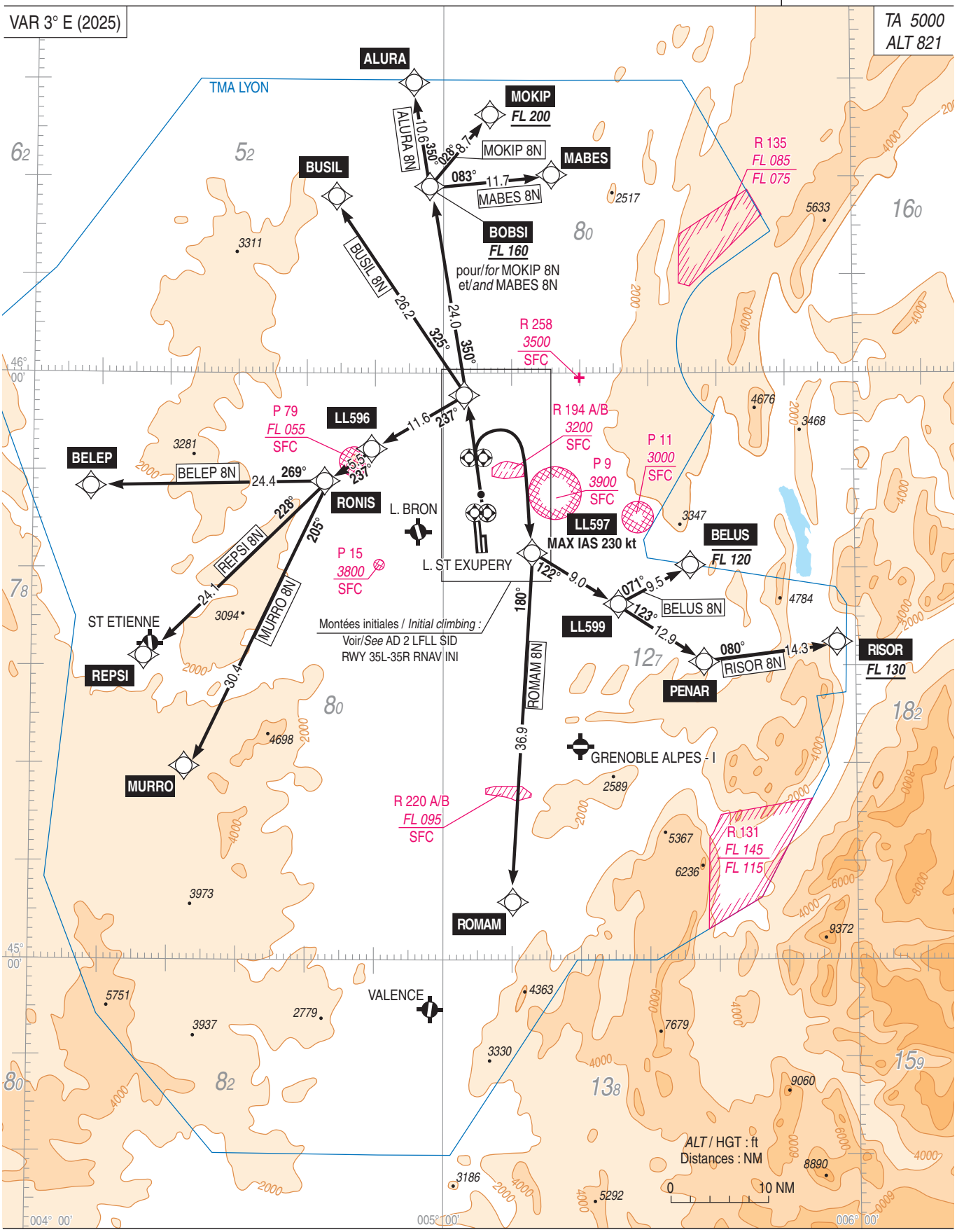
# LYON SAINT EXUPERY
# SID RNAV RWY 17L-17R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **MURRO8S** | Monter vers LL794 (RWY17R) 173° (respectivement LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers MURRO 241°.<br><br>*Climb to LL794 (RWY17R) 173° (respectively LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to MURRO 241°.* | FL 070 | Pente ATS à 4.5% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 4.5% up to 5000 ft* |
| **ROMAM8S** | Monter vers LL794 (RWY17R) 173° (respectivement LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers ROMAM.<br><br>*Climb to LL794 (RWY17R) 173° (respectively LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to ROMAM.* | FL 070 | Pente ATS à 4% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient 4% up to 3000 ft* |
| ← | | | |
| ← | | | |
| **BELUS8S** | Monter vers LL794 (RWY17R) 173° (respectivement LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis tourner à gauche vers BELUS (FL 120 MAX) 072°.<br><br>*Climb to LL794 (RWY17R) 173° (respectively LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then turn left to BELUS (FL 120 MAX) 072°.* | FL 070 | Niveau de croisière maximum FL 120<br>Pente ATS à 5% jusqu'au FL 080<br><br>*Max cruise level FL 120*<br>*ATS gradient 5% up to FL 080* |
| **RISOR8S** | Monter vers LL794 (RWY17R) 173° (respectivement LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers PENAR (FL 100 MNM) 102° puis RISOR (FL 130 MNM).<br><br>*Climb to LL794 (RWY17R) 173° (respectively LL793 RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to PENAR (FL 100 MNM) 102° then RISOR (FL 130 MNM).* | FL 070 | Pente ATS à 5.5% jusqu'au FL 100<br>*ATS gradient 5.5% up to FL 100* |
| ← | | | |
| ← | | | |

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 35L - 35R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME / DME
(IRU requis / *required*)






© SIA

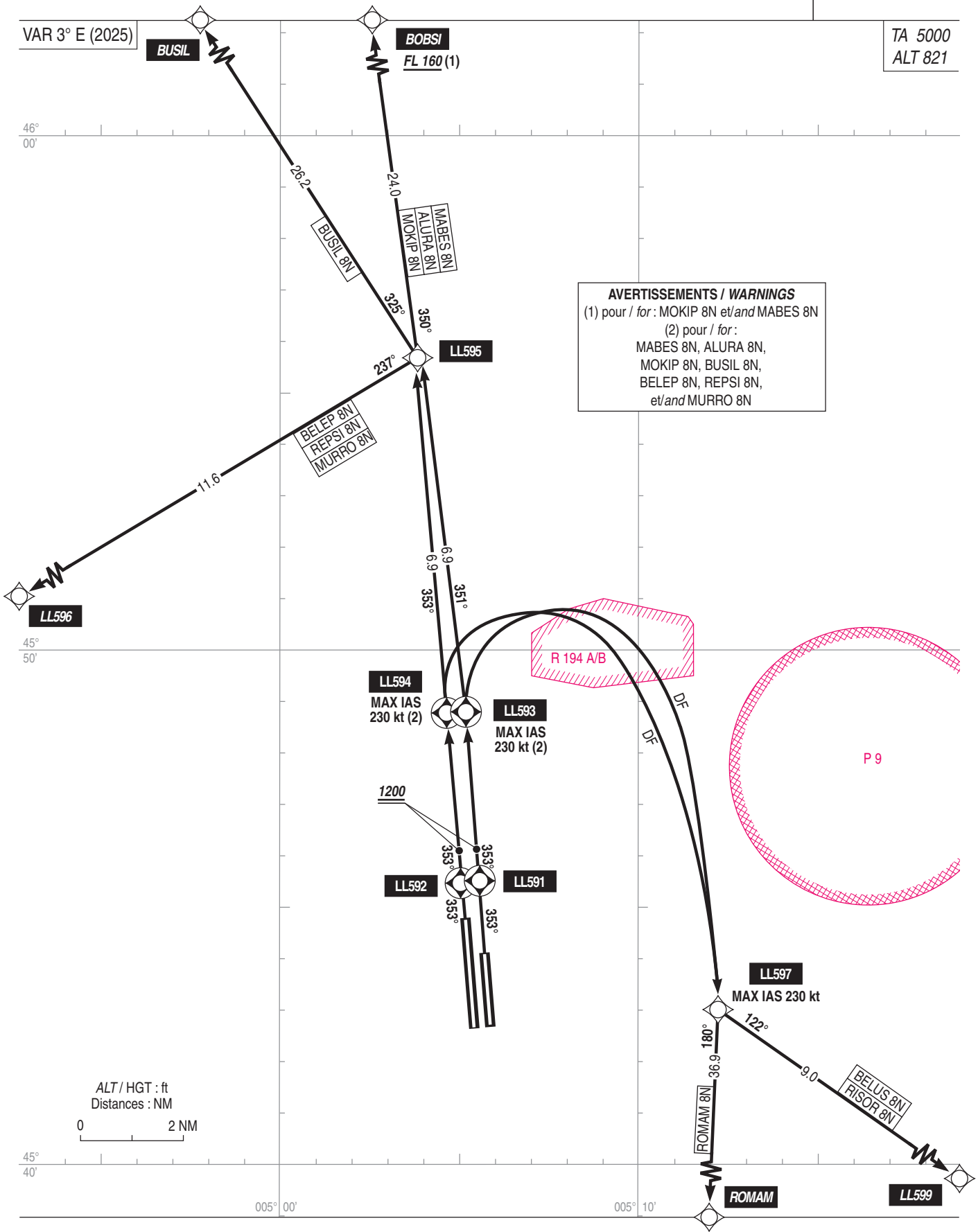
# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV Initiaux / *Initial* 35L-35R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME / DME
(IRU requis / *required)*

VAR 3° E (2025)

*TA 5000*
*ALT 821*




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
(1) pour / *for* : MOKIP 8N et/*and* MABES 8N
(2) pour / *for* :
MABES 8N, ALURA 8N,
MOKIP 8N, BUSIL 8N,
BELEP 8N, REPSI 8N,
et/*and* MURRO 8N



© SIA

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 35L-35R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 35R-35L | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS ou/*or* DME/DME (IRU requis/*required*) |
| Climb gradient | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | DME critique / *Critical DME*: CBY |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |
| **BELEP8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, LL596, RONIS et BELEP.<br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, LL596, RONIS and BELEP.* | FL 070 | Pente ATS à 4% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 4% up to 5000 ft* |
| **REPSI8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, LL596, RONIS et REPSI.<br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, LL596, RONIS and REPSI.* | FL 070 | Pente ATS à 4% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 4% up to 5000 ft* |
| **MURRO8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, LL596, RONIS et MURRO.<br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, LL596,RONIS and MURRO.* | FL 070 | Pente ATS à 4% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 4% up to 5000 ft* |
| **BUSIL8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BUSIL.<br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BUSIL.* | FL 070 | Pente ATS à 4% jusqu'à 5000ft<br>*ATS gradient 4% up to 5000ft* |
| **MABES8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MABES.<br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MABES.* | FL 070 | Pente ATS à 7,2% jusqu'au FL 160<br>*ATS gradient 7,2% up to FL 160* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY
## SID RNAV RWY 35L-35R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **MOKIP8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MOKIP (FL 200 MNM).<br><br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MOKIP (FL 200 MNM).* | FL 070 | Pente ATS à 7,2% jusqu'au FL 180<br>*ATS gradient 7,2% up to FL 180* |
| **ALURA8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BOBSI, ALURA.<br><br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BOBSI, ALURA.* | FL 070 | Pente ATS à 7,2% jusqu'au FL 160<br>*ATS gradient 7,2% up to FL 160* |
| **ROMAM8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R), tourner à droite direct vers LL597 (MAX IAS 230 kt) puis vers ROMAM.<br><br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R), turn right direct to LL597 (MAX IAS 230 kt) then to ROMAM.* | FL 070 | Pente ATS à 6% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 6% up to 5000 ft* |
| **BELUS8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R), tourner à droite direct vers LL597 (MAX IAS 230 kt) puis vers LL599, BELUS (FL 120 MAX).<br><br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R), turn right direct to LL597 (MAX IAS 230 kt) then to LL599, BELUS (FL 120 MAX).* | FL 070 | Pente ATS à 6% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient 6% up to 3000 ft* |
| **RISOR8N** | Monter vers LL594 (RWY35L) 353° (respectivement LL593 RWY35R), tourner à droite direct vers LL597 (MAX IAS 230 kt) puis vers LL599, PENAR, RISOR (FL130 MNM).<br><br>*Climb to LL594 (RWY35L) 353° (respectively LL593 RWY35R), turn right direct to LL597 (MAX IAS 230 kt) then to LL599, PENAR, RISOR (FL 130 MNM).* | FL 070 | Pente ATS à 6% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient 6% up to 5000 ft* |

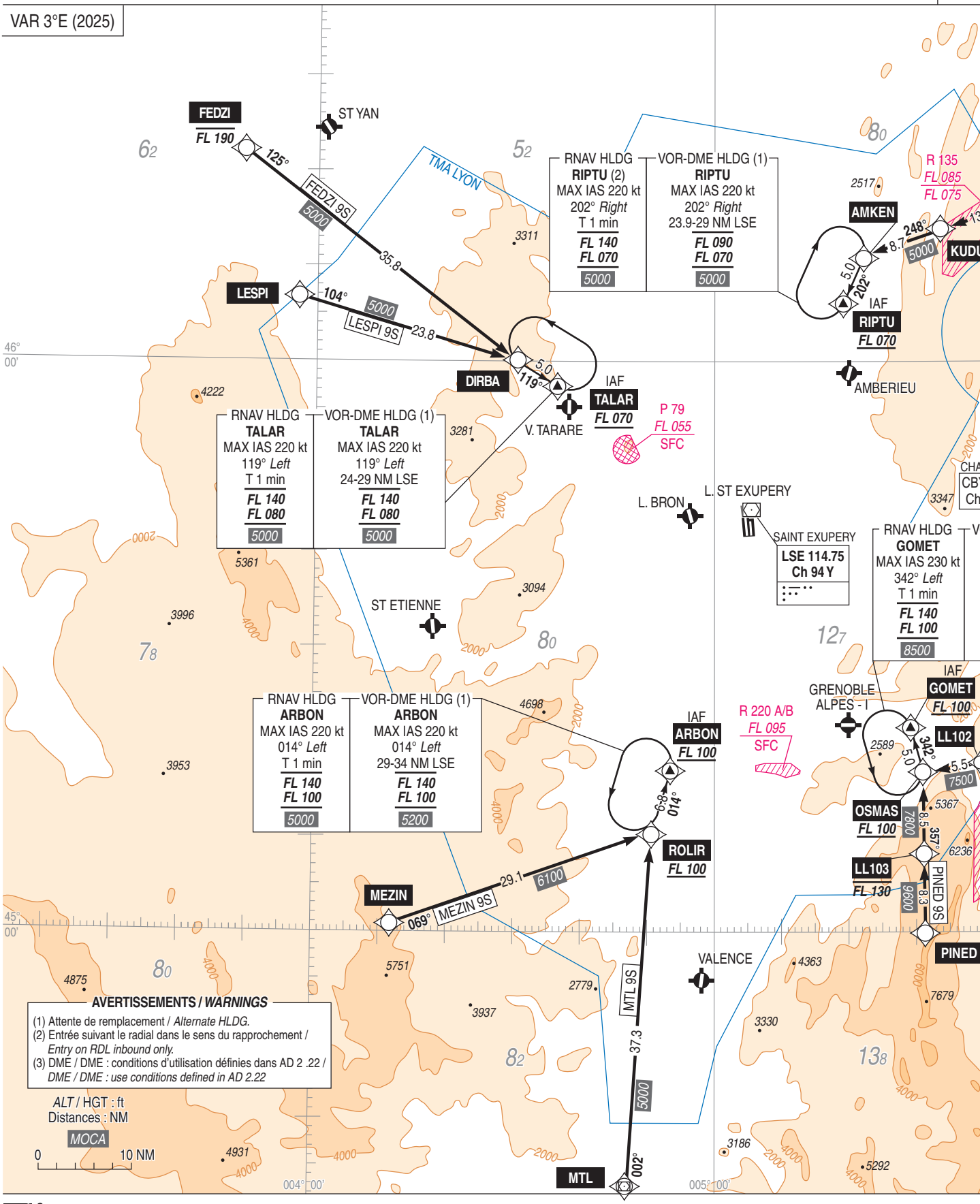
© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON SAINT EXUPERY et / *and* LYON BRON
# STAR RNAV LFLL RWY 17L-17R - LFLY RWY 16
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

GNS
(IR

VAR 3°E (2025)





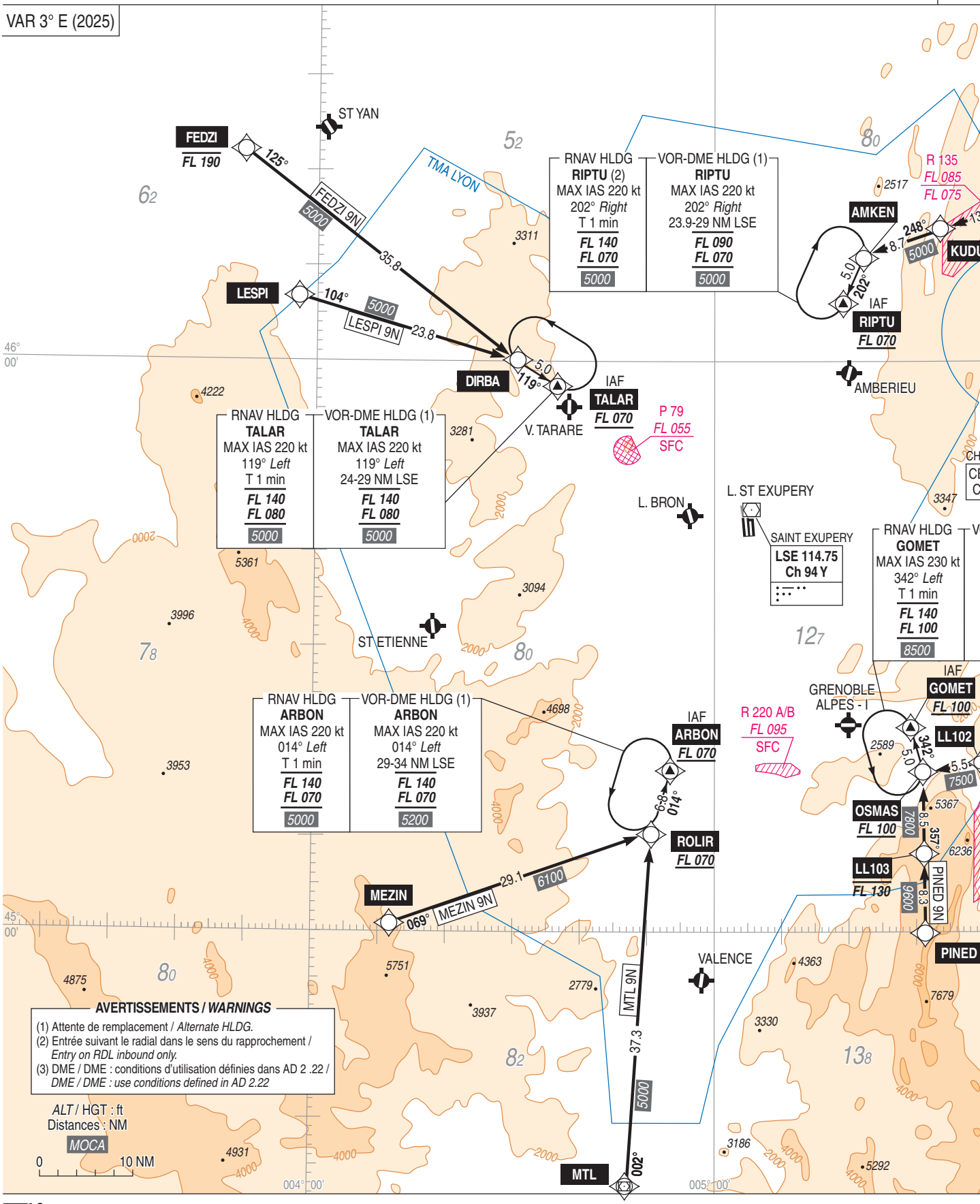

© SIA

# LYON SAINT EXUPERY et / *and* LYON BRON
# STAR RNAV LFLL RWY 35L-35R - LFLY RWY 34
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

GNS
(IR

VAR 3° E (2025)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

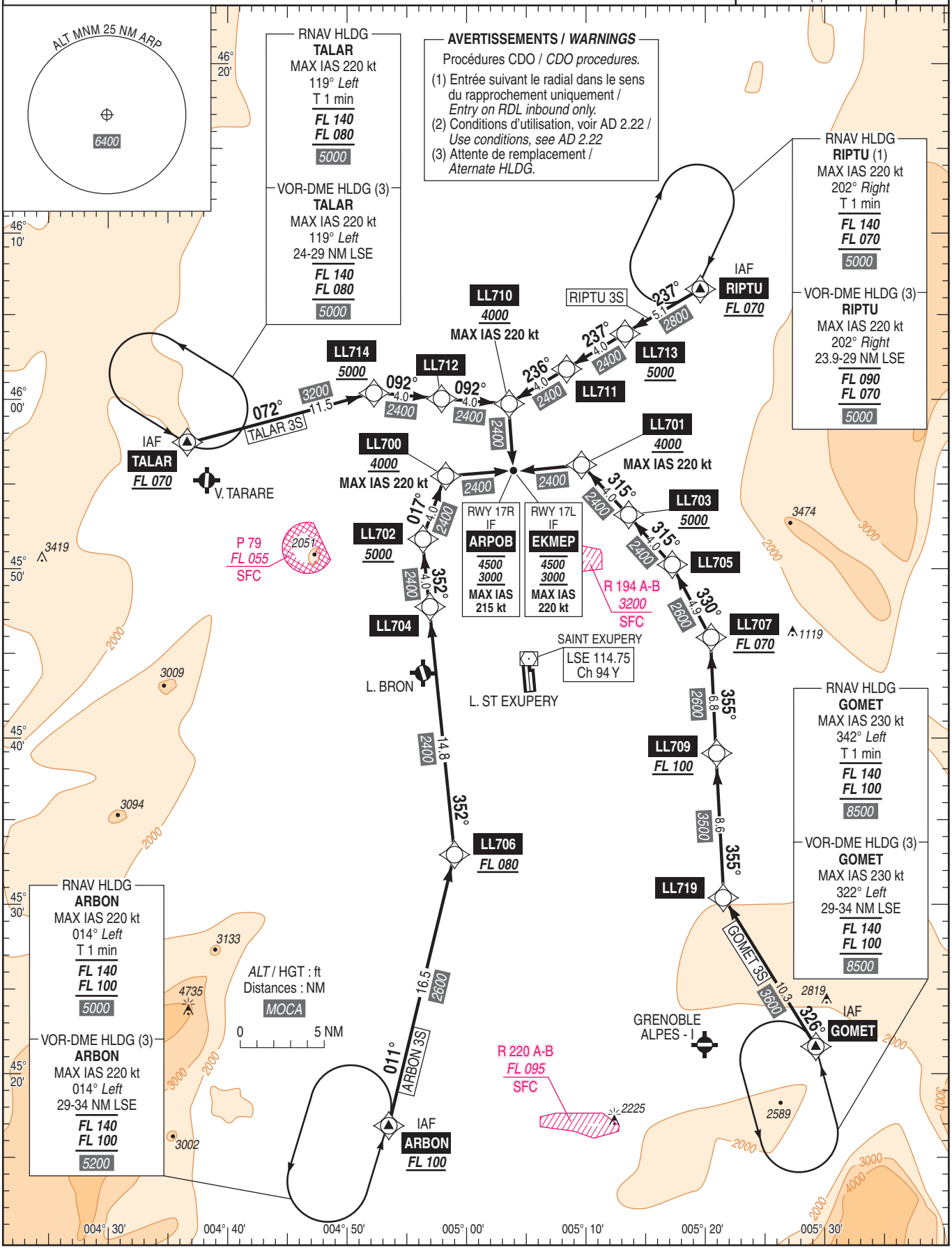
LYON **SAINT EX**UPERY

*INA* RNAV RWY 17L-17R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME
(IRU requis / *required*)
(2)

VAR
3°E
(2025)






© SIA

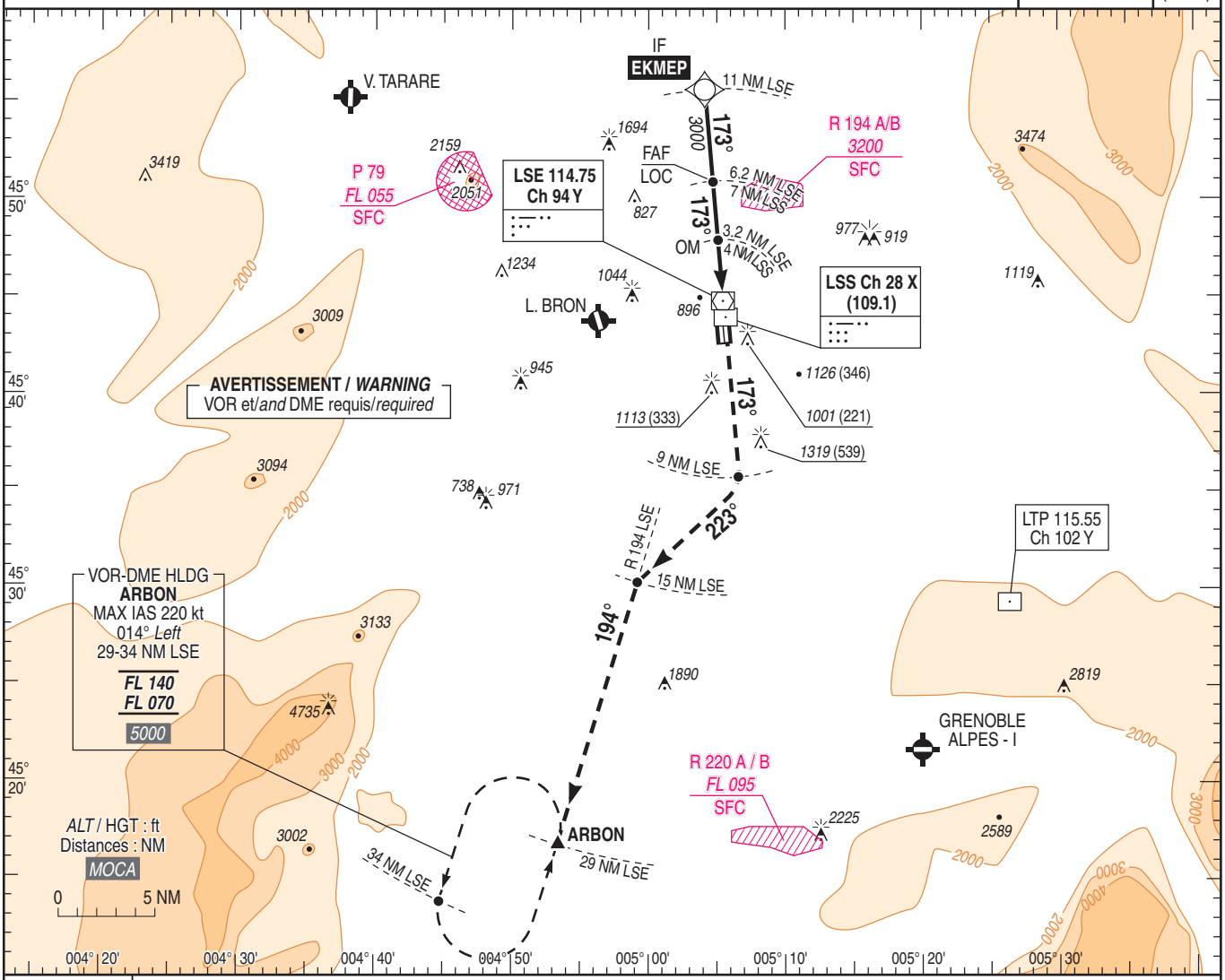
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 821,* ***THR : 780 (29 hPa)***

LYON **SAINT EX**UPERY

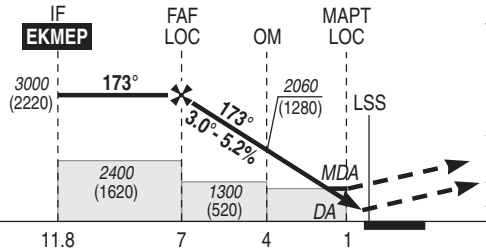
*FNA* ILS ou/*or* LOC RWY 17L

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **LSS 109.1** | 3° E |
| RDH : 54 | (2025) |




*TA : 5000*




API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4220) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A **9 NM LSE** tourner à **droite** vers **223°** pour intercepter et suivre le **R 194 LSE** (194°) en montée vers ***5000*** (4220). A **ARBON**, intégrer l'**attente** à ***5000*** (4220).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***5000*** *(4220) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb* ***straight ahead****. At* ***9 NM LSE*** *turn* ***right*** *to* ***223°*** *to intercept and follow* ***R 194 LSE*** *(194°) climbing up to* ***5000*** *(4220). At* ***ARBON****, join* ***holding*** *at* ***5000*** *(4220). Acceleration level not studied.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| → LSS (NM) | 11.8 | 7 | 4 | 1 |
| → LSE (NM) | 11 | 6.2 | 3.2 | 0.2 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC (1) | | | MVL /*Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***980*** (200) | 550 | 143 | ***1200*** (420) | 1200 | 420 | ***1300*** (520) | 1500 |
| B | | | 152 | | | | ***1410*** (630) | 1600 |
| C | | | 169 | | | | ***1690*** (910) | 2400 |
| D | | | 183 | | | | ***1720*** (940) | 3600 |
| DL | | | 185 | - | - | - | - | - |

**DME LSS**

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2720*** (1940) | ***2390*** (1610) | ***2060*** (1280) | ***1740*** (960) | ***1420*** (640) |

Observations/*Remarks* : (1) Base OCH : NIL / *OCH base NIL.* (2) Circuit main droite RWY 35 / *Right hand circuit RWY 35.*

| FAF - THR | 6.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 50 | 4 min 48 | 4 min 05 | 3 min 33 | 3 min 08 | 2 min 33 | 2 min 12 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

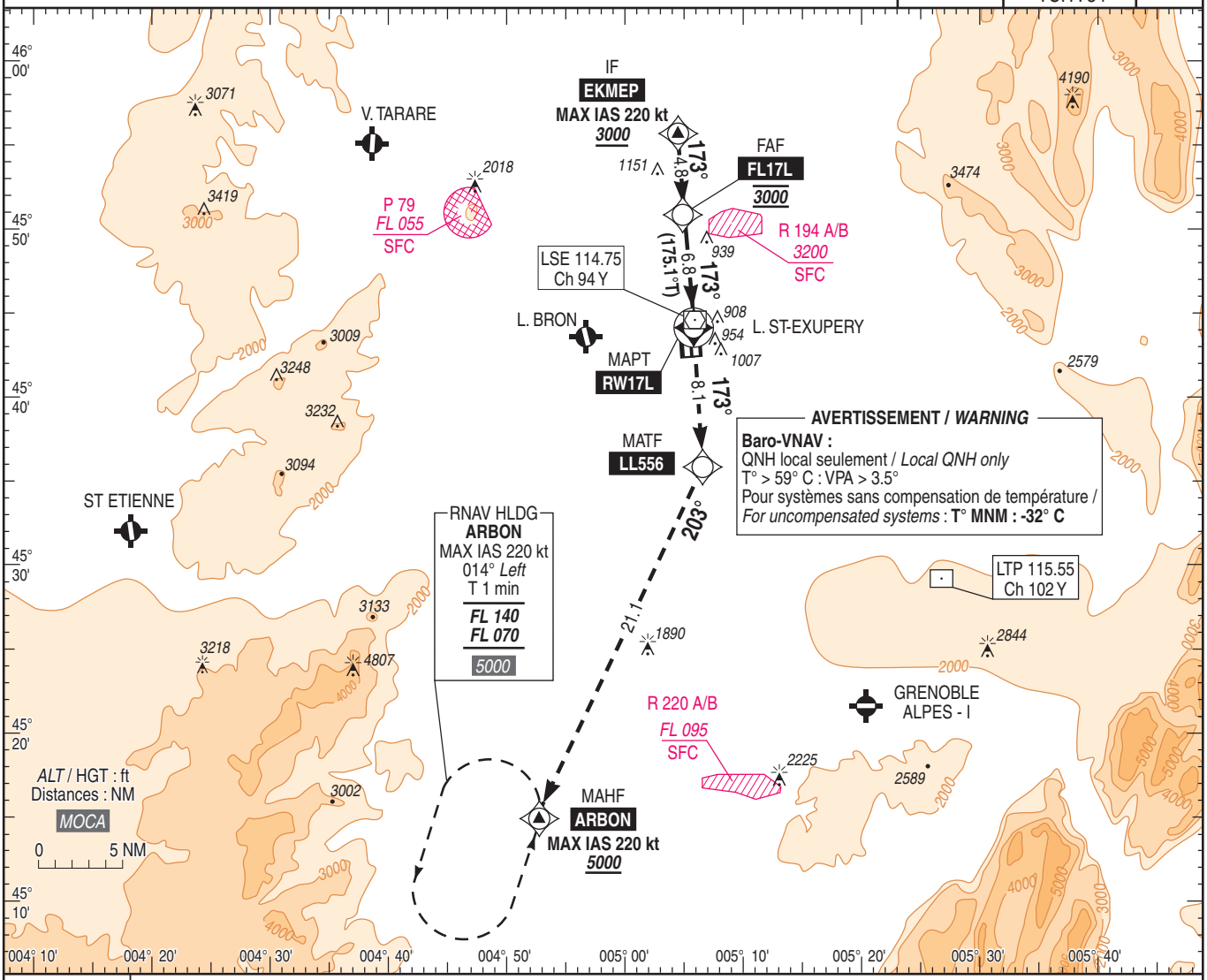
CAT A B C D

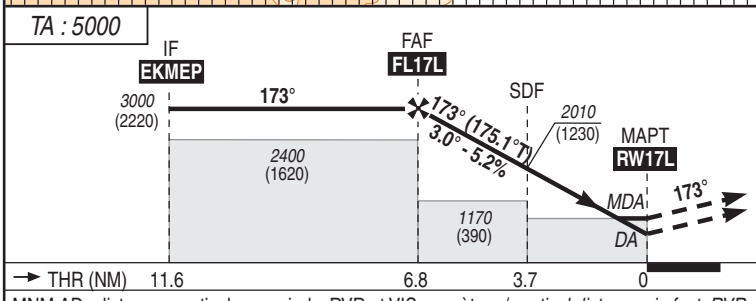
*ALT AD : 821,* ***THR : 780 (29 hPa)***

LYON **SAINT EX**UPERY

*FNA* **RNP** RWY 17L

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 53864 E17B** TCH : 54 | VAR 3° E (2025) |
|---|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4220) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio monter vers **LL556** puis tourner **à droite** vers **ARBON** en montée vers ***5000*** (4220) (**MAX IAS 220 kt**) pour intégrer **l'attente ARBON** à ***5000*** (4220).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***5000*** *(4220) and expect radar vectoring (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb to* ***LL556*** *then* ***turn right*** *to* ***ARBON*** *climbing to* ***5000*** *(4220) (****MAX IAS 220 kt****) to join* ***ARBON holding*** *at* ***5000*** *(4220).*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***980*** (200) | 550 | 143 | ***1130*** (350) | 900 | 242 | ***1140*** (360) | 1000 | 354 | ***1300*** (520) | 1500 |
| B | | | 152 | ***1140*** (360) | 900 | 253 | ***1140*** (360) | | 354 | ***1410*** (630) | 1600 |
| C | | | 169 | ***1150*** (370) | 1000 | 261 | ***1150*** (370) | | 365 | ***1690*** (910) | 2400 |
| D | | | 183 | ***1150*** (370) | 1000 | 286 | ***1150*** (370) | | 365 | ***1720*** (940) | 3600 |

| **DIST RW17L** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2745*** (1965) | ***2425*** (1645) | ***2110*** (1330) | ***1790*** (1010) | ***1470*** (690) |

Observations/*Remarks* : (1) Circuit main droite RWY 35 / *Right hand circuit RWY 35.*
Panne de guidage durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach :* voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 6.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 50 | 4 min 48 | 4 min 05 | 3 min 33 | 3 min 08 | 2 min 33 | 2 min 12 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



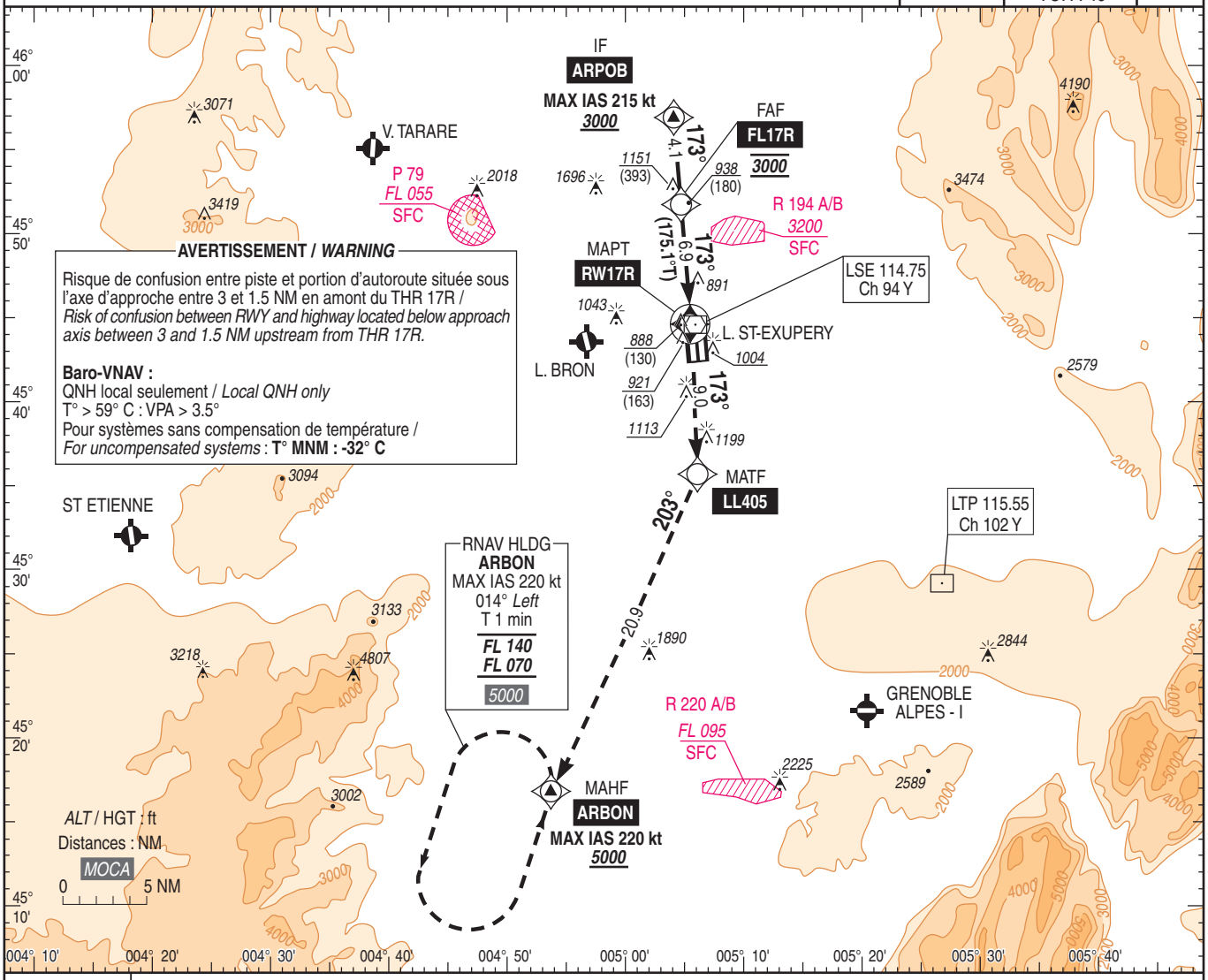
© SIA

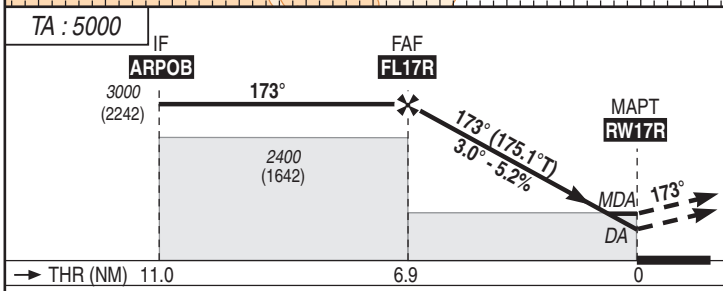
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 821,* ***THR : 758 (28 hPa)***

LYON **SAINT EX**UPERY

*FNA* **RNP** RWY 17R

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 87203 E17A** TCH : 49 | VAR 3° E (2025) |
|---|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4242) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter vers **LL405** puis tourner **à droite** vers **ARBON** en montée vers ***5000*** (4242) (**MAX IAS 220 kt**) pour intégrer **l'attente ARBON** à ***5000*** (4242).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***5000*** *(4242) and expect radar vectoring (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb to* ***LL405*** *then* ***turn right*** *to* ***ARBON*** *climbing up to* ***5000*** *(4242) (****MAX IAS 220 kt****) to join* ***ARBON holding*** *at* ***5000*** *(4242).*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1010*** (250) | 1300 | 162 | ***1110*** (350) | 1500 | 240 | ***1130*** (380) | 1500 | 372 | ***1300*** (540) | 1500 |
| B | | | 175 | ***1120*** (360) | 1500 | 252 | | 1500 | | ***1410*** (650) | 1600 |
| C | | | 183 | ***1130*** (370) | 1700 | 266 | | 1700 | | ***1690*** (930) | 2400 |
| D | | | 193 | ***1130*** (380) | 1700 | 276 | | 1700 | | ***1720*** (960) | 3600 |

| **DIST RW17R** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2720*** (1962) | ***2400*** (1642) | ***2080*** (1322) | ***1760*** (1002) | ***1445*** (687) | ***1125*** (367) |

Observations/*Remarks* : (1) Circuit main droite RWY 35 / *Right hand circuit RWY 35.*
Panne de guidage durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach : voir / see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 6.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 55 | 4 min 52 | 4 min 08 | 3 min 36 | 3 min 11 | 2 min 35 | 2 min 14 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

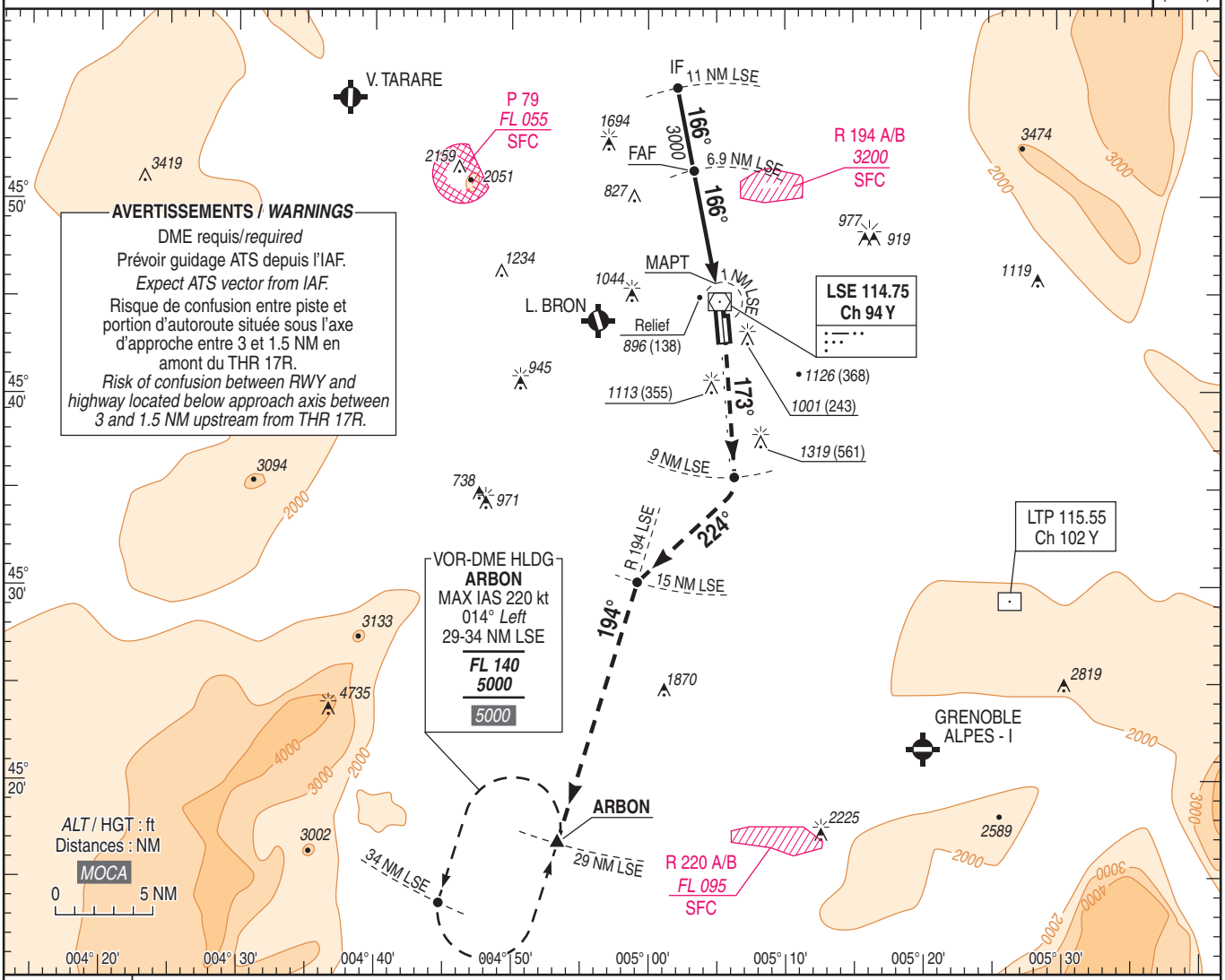
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 821,* ***THR : 758 (28 hPa)***

LYON **SAINT EX**UPERY

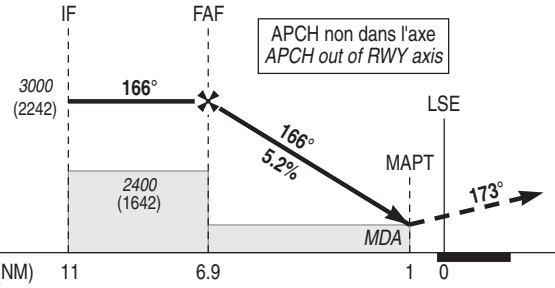
*FNA* VOR RWY 17R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

VAR 3° E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4242) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7).
En cas de panne radio, monter **166°**. A **LSE** suivre le **R 173 LSE** (173°).
A **9 NM LSE** tourner à **droite** vers **224°** pour intercepter et suivre le **R 194 LSE** (194°) en montée vers ***5000*** (4242).
A **ARBON**, intégrer l'**attente** à ***5000*** (4242).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***5000*** *(4242) and expect radar vectoring (see AD 2.LFLL 22.2.7).*
*In case of radio failure, climb* ***166°****. At* ***LSE*** *follow* ***R 173 LSE*** *(173°). At* ***9 NM LSE*** *turn* ***right*** *to* ***224°*** *to intercept and follow* ***R 194 LSE*** *(194°) climbing up to* ***5000*** *(4242).*
*At* ***ARBON****, join* ***holding*** *at* ***5000*** *(4242).*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR (1) | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1410*** (660) | 1500 | 652 | ***1410*** (660) | 1500 |
| B | ***1440*** (680) | 1500 | 677 | ***1440*** (680) | 1600 |
| C | ***1470*** (710) | 3300 | 705 | ***1690*** (930) | 2400 |
| D | ***1490*** (730) | 3400 | 730 | ***1720*** (960) | 3600 |

**DME LSE**

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2690*** (1932) | ***2370*** (1612) | ***2050*** (1292) | ***1730*** (972) | ***1420*** (662) |

Observations/*Remarks* : (1) Base OCH : NIL / *OCH base : NIL*
(2) Circuit main droite RWY 35 / *Right hand circuit RWY 35.*

| FAF - THR | 6.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 55 | 4 min 52 | 4 min 08 | 3 min 36 | 3 min 11 | 2 min 35 | 2 min 14 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

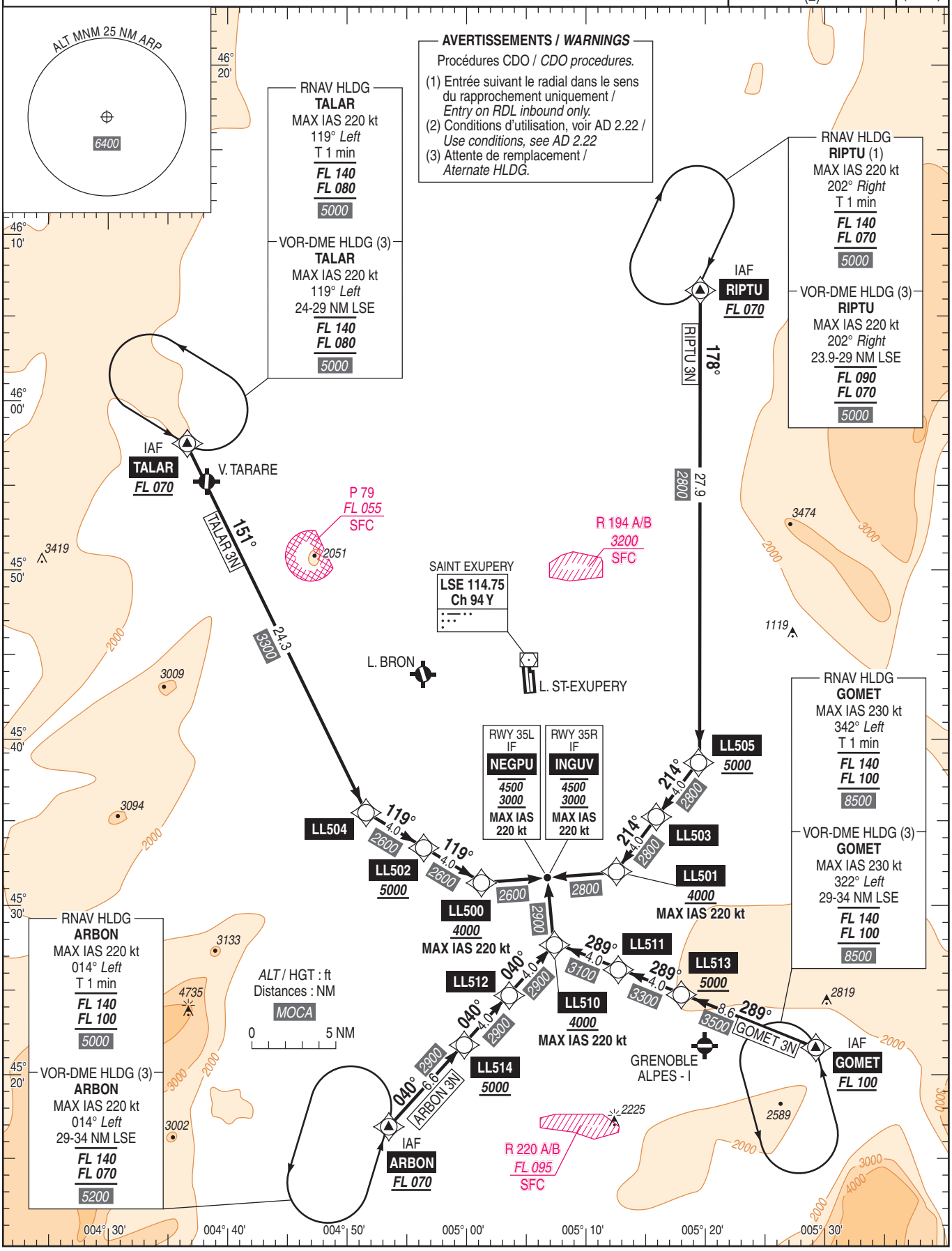
LYON **SAINT EX**UPERY

*INA* RNAV RWY 35L-35R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME
(IRU requis / *required*)
(2)

VAR
3°E
(2025)






© SIA

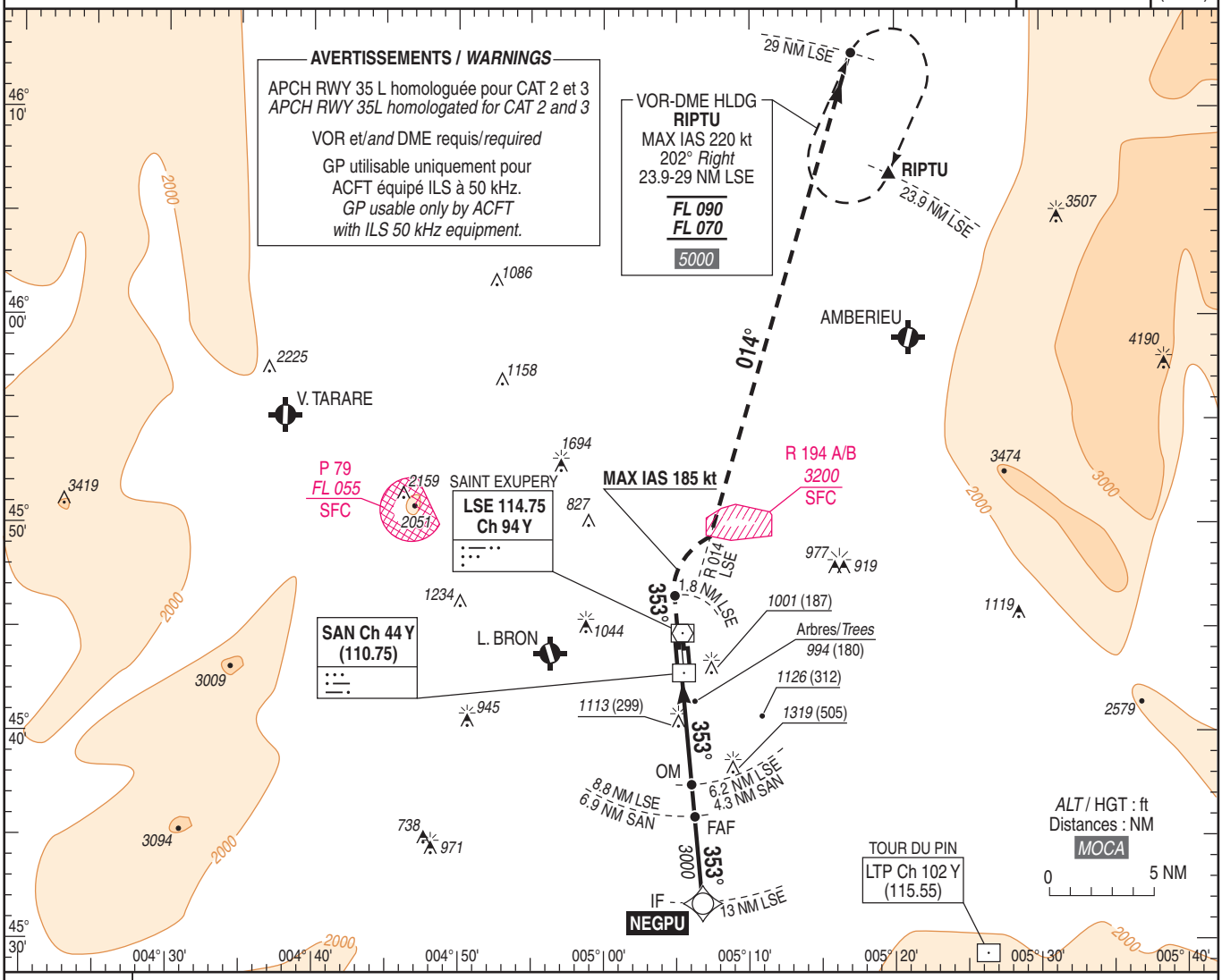
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 821,* ***THR : 814 (30 hPa)***

LYON **SAINT EX**UPERY

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* III ou/*or* LOC RWY 35L

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

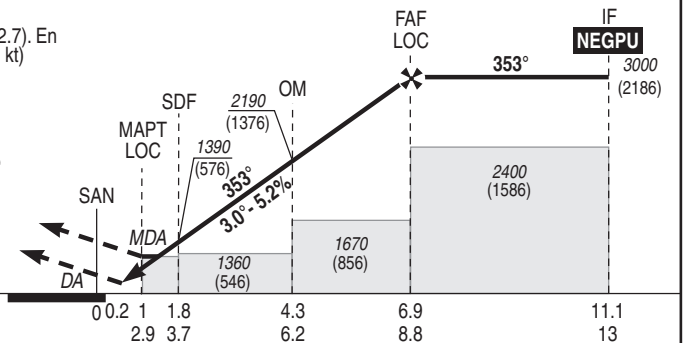
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **SAN 110.75** | 3°E |
| RDH : 59 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4186) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A **1.8 NM LSE** tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers ***5000*** (4186).
A **29 NM LSE** tourner à **droite** pour intégrer l'**attente RIPTU** à ***5000*** (4186).
Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à ***2900*** (2086), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***5000*** *(4186) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb* ***straight ahead****. At* ***1.8 NM LSE*** *turn* ***right*** *(MAX IAS 185 kt) to intercept and follow* ***R 014 LSE*** *(014°) climbing up to* ***5000*** *(4186).*
*At* ***29 NM LSE*** *turn* ***right*** *to join* ***RIPTU holding*** *at* ***5000*** *(4186).*
*Acceleration level not studied.*
*ATS gradient : 5.4% up to* ***2900*** *(2086), if unable advise ATC.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 141 | 60 | | | | ***1300*** (490) | 1500 |
| B | | | 151 | 64 | | | | ***1410*** (600) | 1600 |
| C | ***1020*** (200) | 550 | 162 | 75 | ***1250*** (430) | 1300 | 429 | ***1680*** (870) | 2400 |
| D | | | 175 | 86 | | | | ***1710*** (900) | 3600 |
| DL | | | 179 | 89 | - | - | - | - | - |

**DME SAN**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1450*** | ***1770*** | ***2100*** | ***2420*** | ***2750*** |
| (HGT) | (636) | (956) | (1286) | (1606) | (1936) |

| FAF - THR | 6.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 45 | 4 min 44 | 4 min 01 | 3 min 30 | 3 min 06 | 2 min 31 | 2 min 10 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

LYON **SAINT EX**UPERY

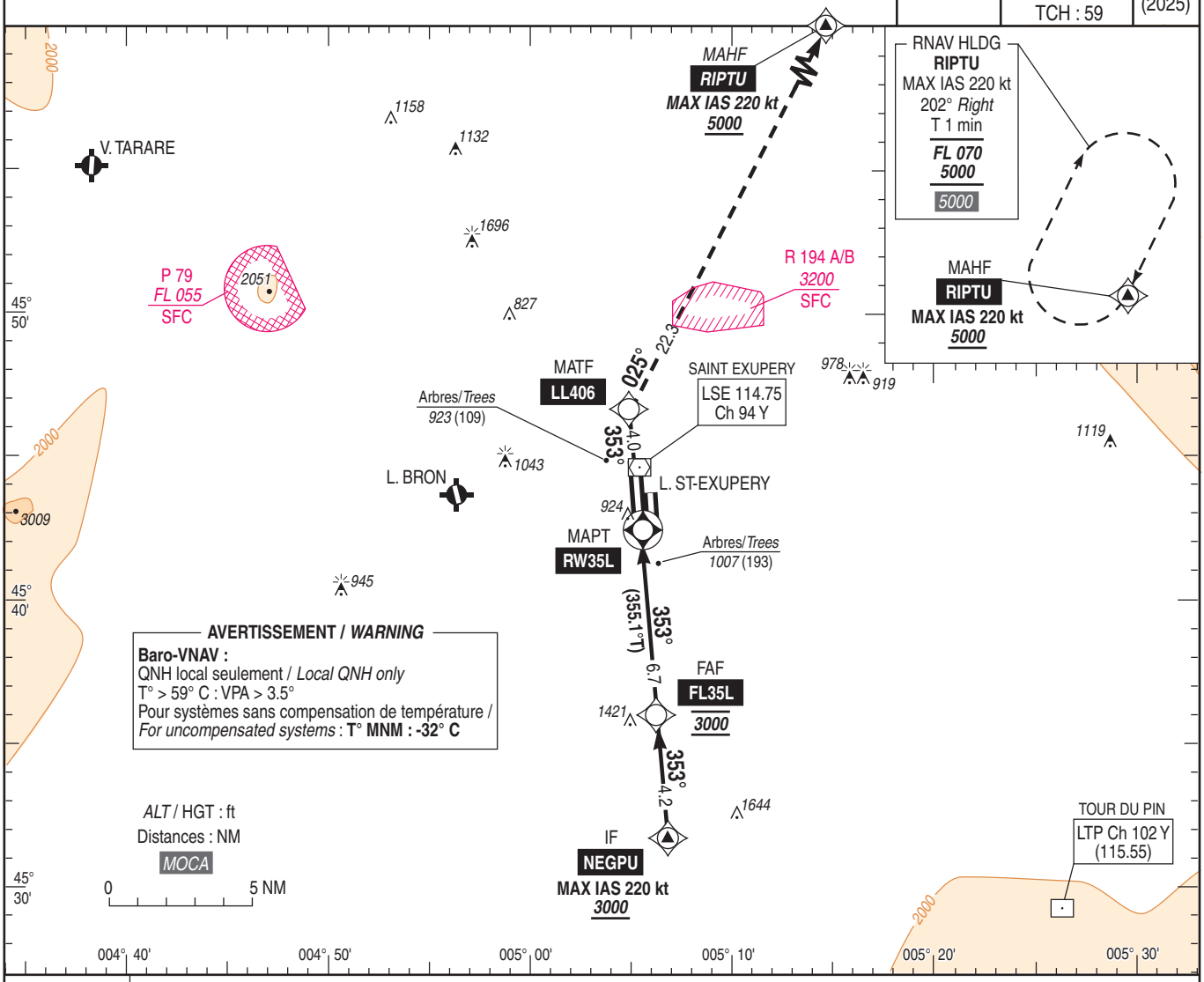
CAT A B C D

*ALT AD : 821,* ***THR : 814 (30 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 35L

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

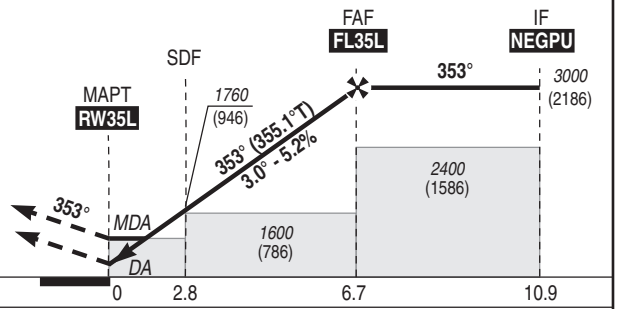
| RNP APCH | EGNOS Ch 61871 E35B TCH : 59 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4186) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7).
En cas de panne radio, monter vers **LL406** puis tourner **à droite** vers **RIPTU** en montée vers ***5000*** (4186) (**MAX IAS 220 kt**) pour intégrer **l'attente RIPTU** à ***5000*** (4186).
Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à ***2900*** (2086), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***5000*** *(4186) and expect radar vectoring (see AD 2.LFLL 22.2.7).*
*In case of radio failure, climb to* ***LL406*** *then* ***turn right*** *to* ***RIPTU*** *climbing up to* ***5000*** *(4186) (****MAX IAS 220 kt****) to join* ***RIPTU holding*** *at* ***5000*** *(4186).*
*Acceleration level not studied.*
*ATS gradient : 5.4% up to* ***2900*** *(2086), if unable advise ATC.*




THR ← (NM)

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1020*** (200) | 550 | 141 | ***1240*** (420) | 1200 | 313 | ***1250*** (430) | 1300 | 429 | ***1300*** (480) | 1500 |
| B | | | 151 | ***1250*** (430) | 1300 | 325 | | | | ***1410*** (590) | 1600 |
| C | | | 166 | ***1250*** (430) | 1300 | 333 | | | | ***1680*** (870) | 2400 |
| D | | | 179 | ***1250*** (430) | 1300 | 343 | | | | ***1710*** (900) | 3600 |

| DIST RW35L | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ***ALT*** (HGT) | ***1510*** (696) | ***1830*** (1016) | ***2145*** (1331) | ***2465*** (1651) | ***2785*** (1971) |

| FAF - MAPT 6.7 NM | 70 kt<br>5 min 45 | 85 kt<br>4 min 44 | 100 kt<br>4 min 01 | 115 kt<br>3 min 30 | 130 kt<br>3 min 06 | 160 kt<br>2 min 31 | 185 kt<br>2 min 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C D

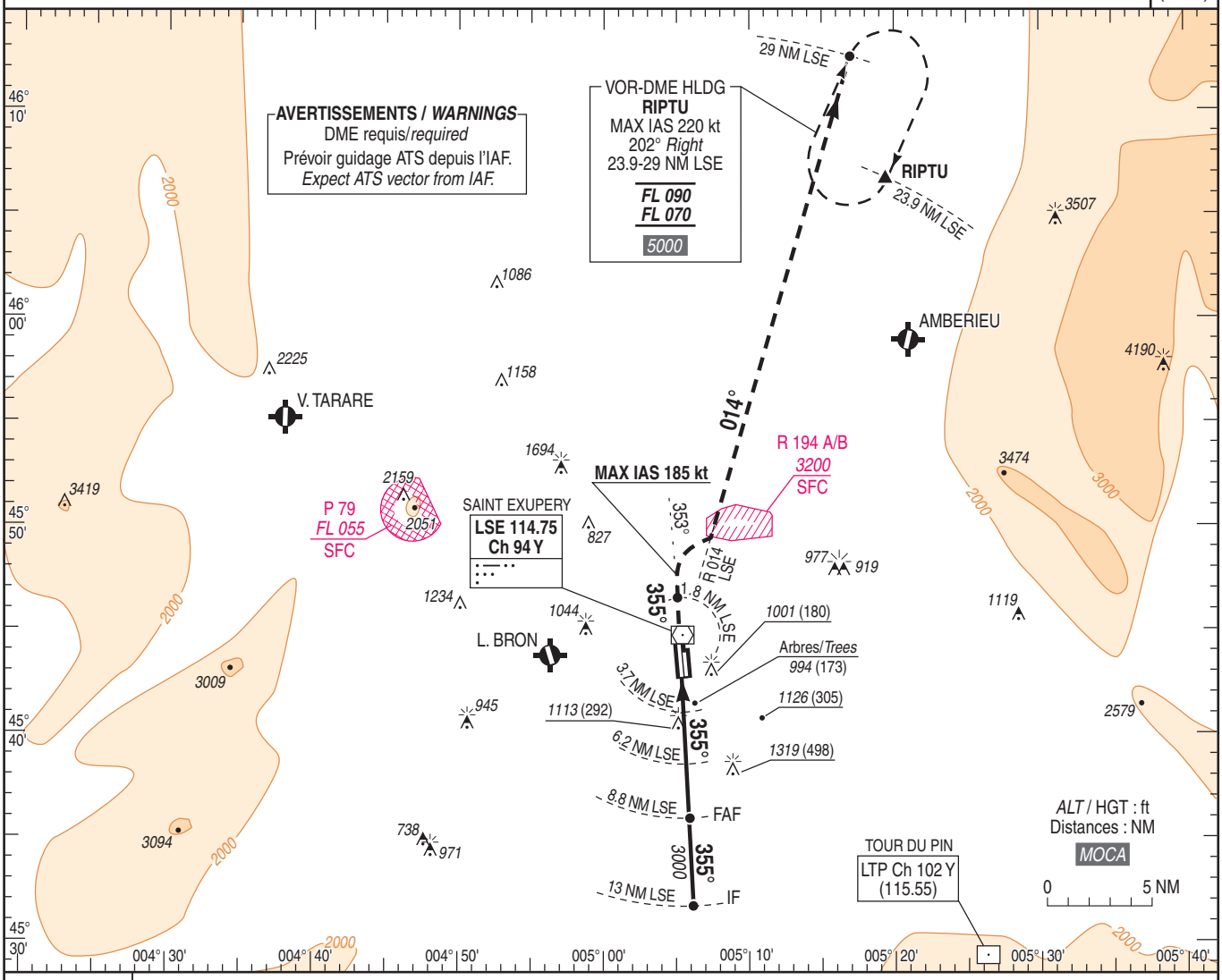
***ALT AD : 821 (30 hPa),*** *THR : 814*

LYON **SAINT EX**UPERY

*FNA* VOR RWY 35L

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

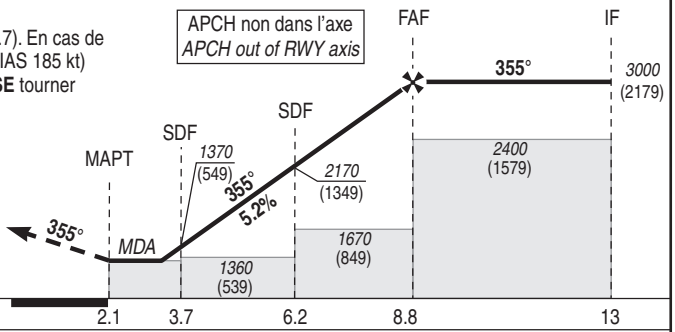
VAR 3°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4179) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter suivant le **R 355 LSE** (355°). A **1.8 NM LSE** tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers ***5000*** (4179). A **29 NM LSE** tourner à **droite** pour intégrer l'**attente RIPTU** à ***5000*** (4179). Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à ***2900*** (2079), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb **straight ahead** up to **5000** (4179) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb **R 355 LSE** (355°). At **1.8 NM LSE** turn **right** (MAX IAS 185 kt) to intercept and follow **R 014 LSE** (014°) climbing up to **5000** (4179). At **29 NM LSE** turn **right** to join **RIPTU holding** at **5000** (4179). Acceleration level not studied.*
*ATS gradient : 5.4% up to **2900** (2079), if unable advise ATC.*




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

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1250*** (430) | 1300 | 422 | ***1300*** (480) | 1500 |
| B | | | | ***1410*** (590) | 1600 |
| C | | | | ***1680*** (870) | 2400 |
| D | | | | ***1710*** (900) | 3600 |

**DME LSE**

| NM | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1470*** (649) | ***1790*** (969) | ***2100*** (1279) | ***2420*** (1599) | ***2740*** (1919) |

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.7 NM | 5 min 45 | 4 min 44 | 4 min 01 | 3 min 30 | 3 min 06 | 2 min 31 | 2 min 10 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 821,* ***THR : 821 (30 hPa)***

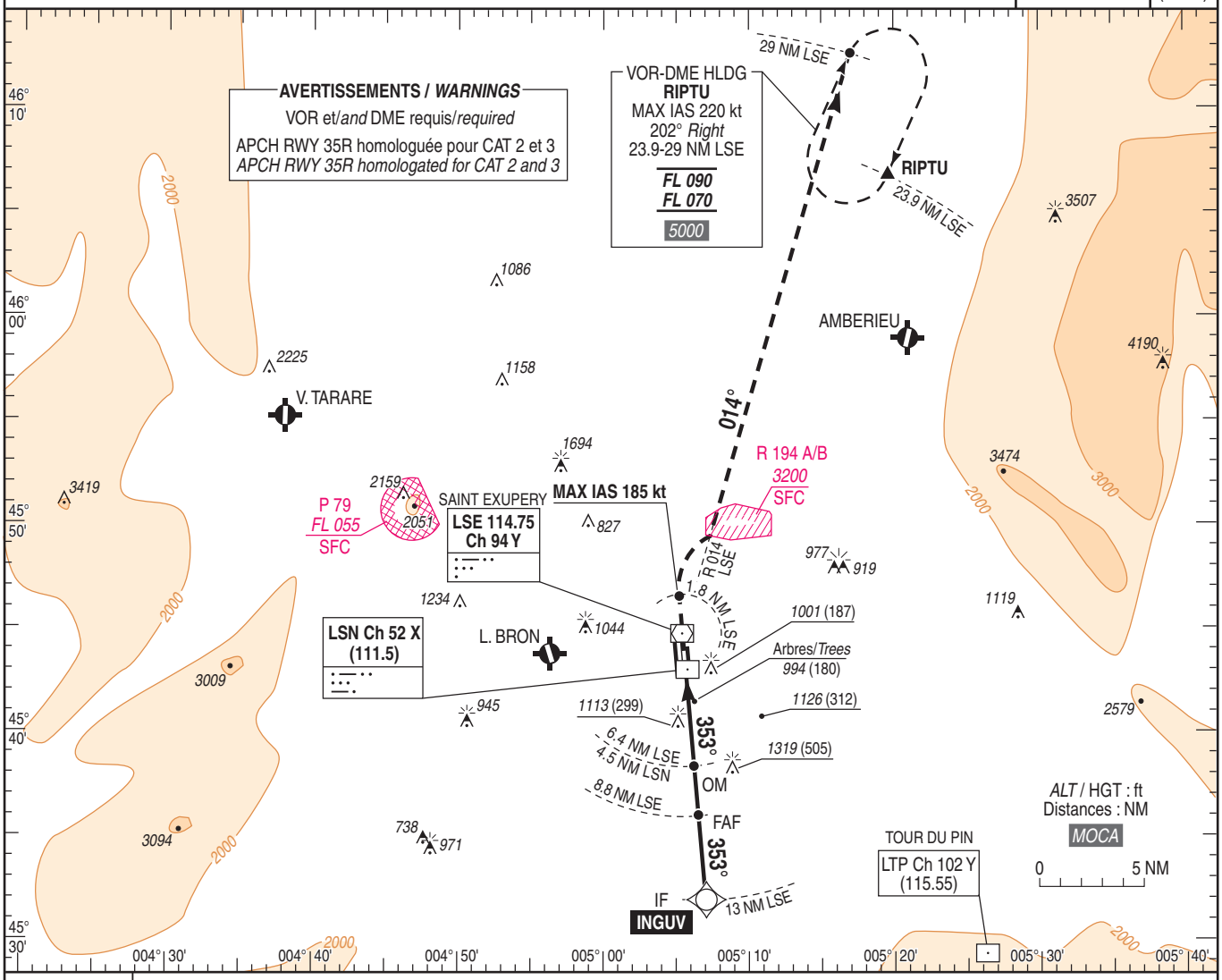
LYON **SAINT EX**UPERY

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* III ou/*or* LOC RWY 35R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

**ILS - DME**
**LSN 111.5**
RDH : 49

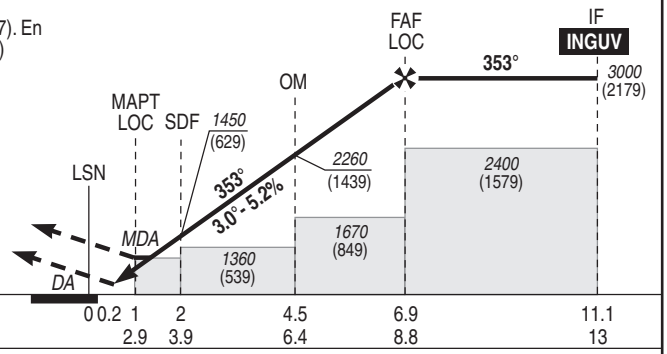
VAR
3°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4179) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A **1.8 NM LSE** tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers ***5000*** (4179).
A **29 NM LSE** tourner à **droite** pour intégrer l'**attente RIPTU** à ***5000*** (4179).
Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à ***2900*** (2079), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***5000*** *(4179) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb* ***straight ahead****. At* ***1.8 NM LSE*** *turn* ***right*** *(MAX IAS 185 kt) to intercept and follow* ***R 014 LSE*** *(014°) climbing up to* ***5000*** *(4179). At* ***29 NM LSE*** *turn* ***right*** *to join* ***RIPTU holding*** *at* ***5000*** *(4179).*
*Acceleration level not studied.*
*ATS gradient : 5.4% up to* ***2900*** *(2079), if unable advise ATC.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT1 | OCH CAT2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 147 | 62 | | | | ***1300*** (480) | 1500 |
| B | | | 156 | 68 | | | | ***1410*** (590) | 1600 |
| C | ***1030*** (200) | 550 | 170 | 79 | ***1250*** (430) | 1300 | 422 | ***1690*** (870) | 2400 |
| D | | | 183 | 90 | | | | ***1720*** (900) | 3600 |
| DL | | | 191 | 94 | - | - | - | - | - |

| **DME LSN** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1450*** (629) | ***1780*** (959) | ***2100*** (1279) | ***2430*** (1609) | ***2750*** (1929) |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 6.7 NM | 70 kt<br>5 min 45 | 85 kt<br>4 min 44 | 100 kt<br>4 min 01 | 115 kt<br>3 min 30 | 130 kt<br>3 min 06 | 160 kt<br>2 min 31 | 185 kt<br>2 min 10 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

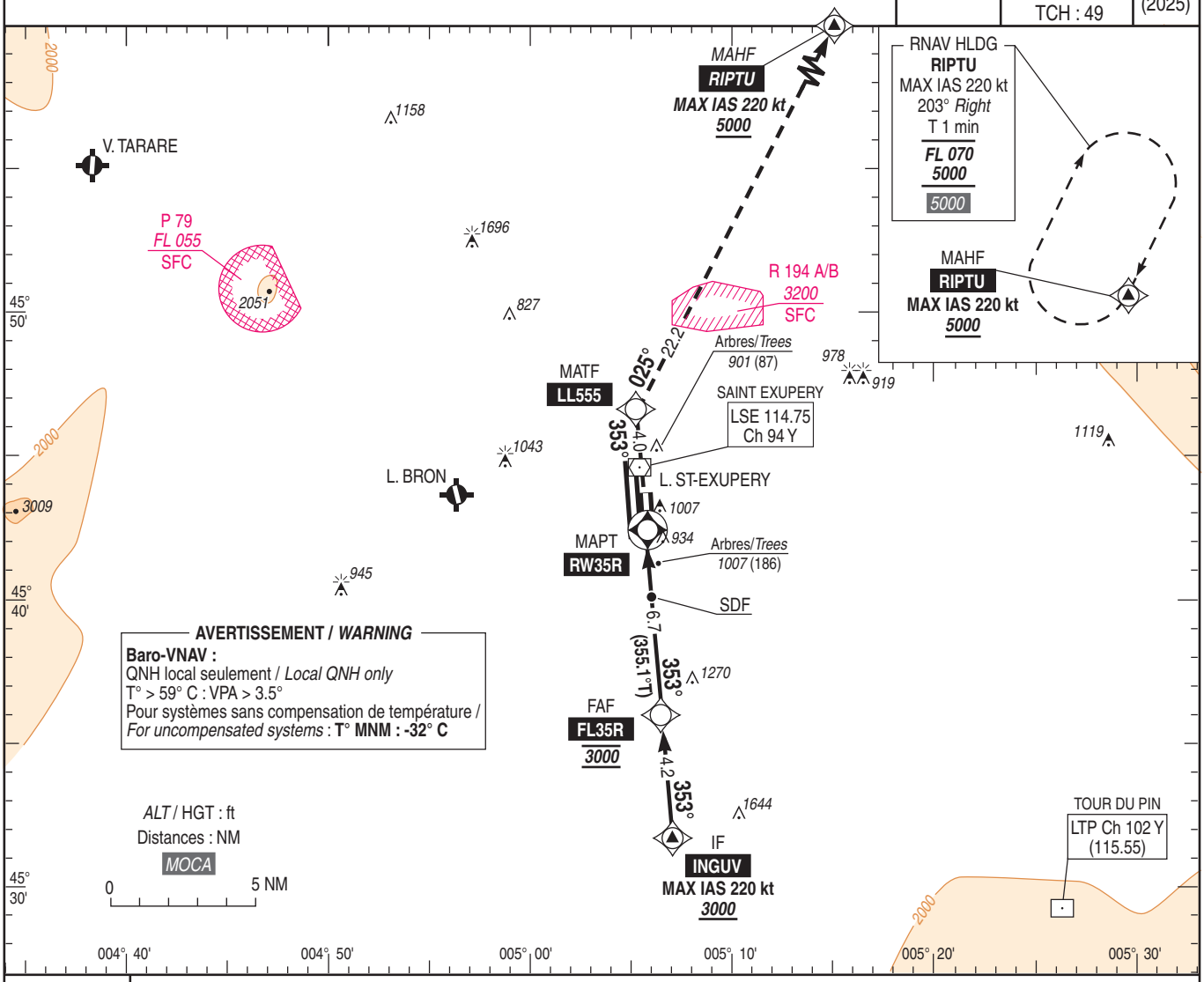
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 821,* ***THR : 821 (30 hPa)***

LYON **SAINT EX**UPERY

*FNA* **RNP** RWY 35R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

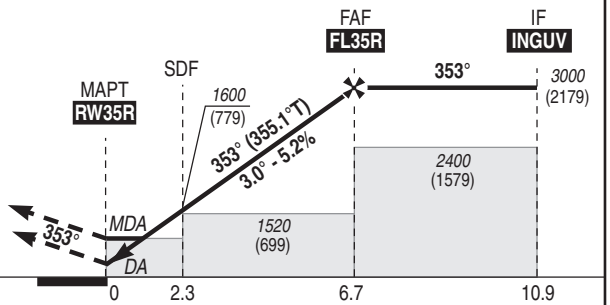
| RNP APCH | EGNOS Ch 70000 E35A TCH : 49 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4179) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7).
En cas de panne radio, monter vers **LL555** puis tourner **à droite** vers **RIPTU** en montée vers ***5000*** (4179) (**MAX IAS 220 kt**) pour intégrer **l'attente RIPTU** à ***5000*** (4179).
Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à ***2900*** (2079), prévenir le CTL en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***5000*** *(4179) and expect radar vectoring (see AD 2.LFLL 22.2.7).*
*In case of radio failure, climb to* ***LL555*** *then* ***turn right*** *to* ***RIPTU*** *climbing to* ***5000*** *(4179) (****MAX IAS 220 kt****) to join* ***RIPTU holding*** *at* ***5000*** *(4179).*
*Acceleration level not studied.*
*ATS gradient : 5.4% up to* ***2900*** *(2079), if unable advise ATC.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1030*** (200) | 550 | 147 | ***1240*** (420) | 1200 | 316 | ***1250*** (430) | 1300 | 422 | ***1300*** (480) | 1500 |
| B | | | 156 | ***1250*** (430) | 1300 | 328 | | | | ***1410*** (590) | 1600 |
| C | | | 170 | ***1250*** (430) | 1300 | 336 | | | | ***1690*** (870) | 2400 |
| D | | | 183 | ***1250*** (430) | 1300 | 346 | | | | ***1720*** (900) | 3600 |

| DIST RW35R | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ***ALT*** (HGT) | ***1505*** (684) | ***1825*** (1004) | ***2145*** (1324) | ***2460*** (1639) | ***2780*** (1959) |

| FAF - MAPT 6.7 NM | 70 kt 5 min 45 | 85 kt 4 min 44 | 100 kt 4 min 01 | 115 kt 3 min 30 | 130 kt 3 min 06 | 160 kt 2 min 31 | 185 kt 2 min 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

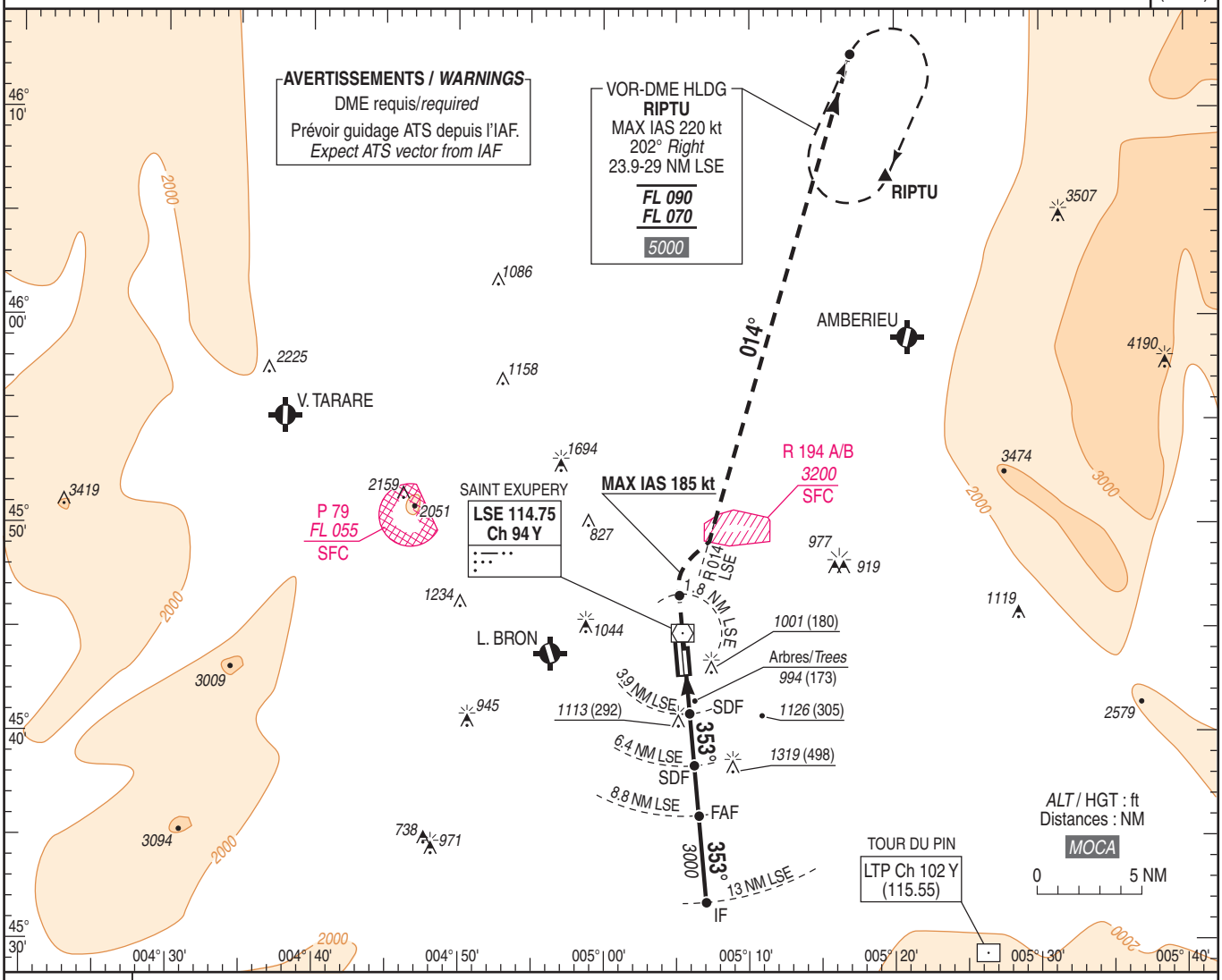
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 821,* ***THR : 821 (30 hPa)***

LYON **SAINT EX**UPERY

*FNA* VOR RWY 35R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFLL COM 01

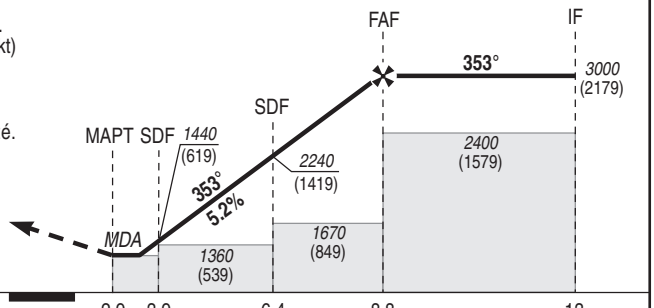
VAR 3°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***5000*** (4179) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7).
En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A **1.8 NM LSE** tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers ***5000*** (4179).
A **29 NM LSE** tourner à **droite** pour intégrer l'**attente RIPTU** à ***5000*** (4179).
Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à ***2900*** (2079), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***5000*** *(4179) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb* ***straight ahead****. At* ***1.8 NM LSE*** *turn* ***right*** *(MAX IAS 185 kt) to intercept and follow* ***R 014 LSE*** *(014°) climbing up to* ***5000*** *(4179). At* ***29 NM LSE*** *turn* ***right*** *to join* ***RIPTU holding*** *at* ***5000*** *(4179).*
*Acceleration level not studied.*
*ATS gradient : 5.4% up to* ***2900*** *(2079), if unable advise ATC.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1250*** (430) | 1300 | 422 | ***1300*** (480) | 1500 |
| B | | | | ***1410*** (590) | 1600 |
| C | | | | ***1690*** (870) | 2400 |
| D | | | | ***1720*** (900) | 3600 |

**DME LSE**

| NM | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1480*** (659) | ***1790*** (969) | ***2110*** (1289) | ***2430*** (1609) | ***2750*** (1929) |

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 6.7 NM | 5 min 45 | 4 min 44 | 4 min 01 | 3 min 30 | 3 min 06 | 2 min 31 | 2 min 10 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLN.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLN - SAINT YAN

**AD 2 LFLN.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°24'24"N 004°01'16"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 1 km W Saint-Yan |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 797 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.4 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 159 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.3009°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.125°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYAB |
| | Adresse / *Address* | SYAB - 195 rue Louis NOTTEGHEM - 71600 Saint Yan |
| | Telephone | 03 85 70 96 43 |
| | FAX | 03 85 84 90 97 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFLNZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : rffs.lfln@aeroportsaintyan.fr |

**AD 2 LFLN.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN sauf JF :<br>ETE : 0600 - 2145 - HIV : 0700 - 2100.<br>En dehors de ces HOR : PPR 72 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome.<br>Aérodrome de SAINT YAN - 71600 SAINT YAN.<br>TEL : 03 85 26 60 61 - FAX : 03 85 84 99 55. | MON-FRI except HOL :<br>SUM : 0600 - 2145 - WIN : 0700 - 2100.<br>Outside these SKED: PPR 72 HR from AD operator.<br>Aérodrome de SAINT YAN - 71600 SAINT YAN.<br>TEL : 03 85 26 60 61 - FAX : 03 85 84 99 55. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HIV :<br>- LUN-JEU : 0630-2030<br>- VEN : 0630-1830.<br>ETE :<br>- LUN-JEU : 0530-2030<br>- VEN : 0530-1730.<br>En dehors de ces HOR, avitaillement possible après accord sur demande dernier jour ouvrable avant 1500.<br>Paiement : espèces, chèques, CB sauf american express, cartes AEG, virement.<br>TEL : 06 79 21 64 41. | WIN:<br>- MON-THU: 0630-2030<br>- FRI: 0630-1830<br>SUM:<br>- MON-THU: 0530-2030<br>- FRI: 0530-1730.<br>Outside these SKED, possible fueling after agreement on request the last working day before 1500.<br>Payment only by cash, cheques, credit card except american express, AEG cards, bank transfer.<br>TEL : 06 79 21 64 41. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLN.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100 LL - JET A1. | Fuel : 100 LL - JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Pompe 5m3/ HR Avgas + Jet<br>Coupling sur Jet A1 | Avgas + Jet dispenser 5 m3/ HR<br>Jet A1 coupling |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLN.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité | In the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis à la demande | Taxis on request |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité | In the vicinity |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIP 2.5<br>1 VIM 27 P2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Moyen d'enlèvement : bras de levage 150 T max. | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 :<br>HIV :<br>- LUN-JEU : 0700-2100<br>- VEN : 0700-1900<br>ETE :<br>- LUN-JEU : 0600-2100<br>- VEN : 0600-1800<br>Niveaux 3 et 4 : PPR 72 HR.<br>TEL : 03 85 26 60 59 / 06 47 46 48 87<br>E-mail : rffs.lfln@aeroportsaintyan.fr<br>En dehors de ces HOR: Niveau 1. | Level 2 :<br>WIN:<br>- MON-THU: 0700-2100<br>- FRI: 0700-1900<br>SUM:<br>- MON-THU: 0600-2100<br>- FRI: 0600-1800<br>Levels 3 and 4: PPR 72 HR.<br>TEL: 03 85 26 60 59 / 06 47 46 48 87<br>E-mail: rffs.lfln@aeroportsaintyan.fr<br>Outside these SKED: Level 1. |

**AD 2 LFLN.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | NIL | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLN.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 14 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY E1 : 15 m<br>TWY E, E2, E3, E4, W1, W2, W3 et / and C : 10.50 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY E1 : 24 F/C/W/T<br>TWY E, E2, E3, E4, W1, W2, W3 et / and C : 5.7 t. | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | E1 : 46°24'25.669"N - 004°01'20.551"E<br>E4 : 46°25'21.106"N - 004°00'30.597"E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | E1 : ALT : 795 ft.<br>E4 : ALT : 784 ft. | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | voir/see AD 2 LFLN APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLN .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLN.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLN .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BALE MULHOUSE | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15-18<br>CNL 19 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0600 et 1900 | TREND between 0600 and 1900 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 03. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLN.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 148.00 (146) | 720 x 70 | non revêtue / not paved | 46°24'57.05"N 004°01'04.46"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 791ft |
| 33 | 328.00 (326) | 720 x 70 | non revêtue / not paved | 46°24'36.96"N 004°01'22.59"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 793ft |
| 15L | 148.00 (146) | 2034 x 45 | 24 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 46°25'19.31"N 004°00'25.63"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 783ft |
| 33R | 328.00 (326) | 2034 x 45 | 24 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 46°24'23.38"N 004°01'15.95"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 797ft |
| 15R | 148.00 (146) | 1200 x 30 | 5 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 46°24'53.51"N 004°00'31.35"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 786ft |
| 33L | 328.00 (326) | 1200 x 30 | 5 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 46°24'20.54"N 004°01'01.10"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 794ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 15 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 33 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 15L | NIL | NIL | NIL | 2154 x 280 | NIL | (1) |
| 33R | NIL | NIL | NIL | 2154 x 280 | NIL | (2) |
| 15R | NIL | NIL | NIL | 1545 x 150 | NIL | (3) |
| 33L | NIL | 225 | 225 | 1545 x 150 | NIL | (4) |

(1) RESA : 90 x 90 m

(2) RESA : 90 x 90 m

(3) RESA : 30 x 60 m

(4) RESA : 30 x 60 m


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLN.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 15 | 720 | 720 | 720 | 720 | |
| 33 | 720 | 720 | 720 | 720 | |
| 15L | 2034 | 2034 | 2034 | 2034 | RESA : 90 x 90 |
| 33R | 2034 | 2034 | 2034 | 2034 | RESA : 90 x 90 |
| 15R | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | RESA : 30 x 60 |
| 33L | 1200 | 1425 | 1425 | 1200 | RESA : 30 x 60 |

**AD 2 LFLN.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 15L | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 53 ft | | | | | |
| 33R | LIH - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 15L | 2034 m | 60 | W | LIH | R | | |
| 33R | 2034 m | 60 | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFLN.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Tous sauf W1, W2, W3. | All except W1, W2, W3. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Sans coupure | No cuts |
| 5 | Observations / *Remarks* | Groupe secours 250 kVA. | Power supply 250 kVA. |

**AD 2 LFLN.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLN.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR SAINT-YAN partie 1**<br><br>46°33'20"N , 004°02'40"E - 46°30'05"N , 004°02'09"E - 46°28'07"N , 004°03'19"E - 46°27'51"N , 004°04'56"E - 46°26'36"N , 004°07'37"E - 46°26'31"N , 004°09'11"E - 46°27'02"N , 004°09'40"E - 46°26'51"N , 004°13'49"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 46°24'23"N , 004°01'16"E ( ARP SAINT-YAN ) - 46°33'20"N , 004°02'40"E | D | 2000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>SAINT YAN Tour (FR)<br>SAINT YAN Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFLN.3.7 |
| **CTR SAINT-YAN partie 2**<br><br>46°33'20"N , 004°02'40"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 46°24'23"N , 004°01'16"E ( ARP SAINT-YAN ) - 46°26'51"N , 004°13'49"E - 46°27'02"N , 004°09'40"E - 46°26'31"N , 004°09'11"E - 46°26'36"N , 004°07'37"E - 46°27'51"N , 004°04'56"E - 46°28'07"N , 004°03'19"E - 46°30'05"N , 004°02'09"E - 46°33'20"N , 004°02'40"E | D | 2000ft ASFC<br>----------<br>SFC | APP<br><br>SAINT YAN Approche (FR)<br>SAINT YAN Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>SAINT YAN Tour (FR)<br>SAINT YAN Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFLN.3.7<br>Désactivation annoncée sur ATIS ST-YAN.<br>Deactivation announced on ST- YAN ATIS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLN.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | SAINT YAN Approche (FR)<br>*SAINT YAN Approach (EN)* | 119.505 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Appareils non équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFLN.23<br>Non-8.33 KHz ACFT : see AD 2 LFLN.23 |
| APP | SAINT YAN Approche (FR)<br>*SAINT YAN Approach (EN)* | 123.405 MHz | HO | Appareils non équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFLN.23<br>Non-8.33 KHz ACFT : see AD 2 LFLN.23 |
| TWR | SAINT YAN Sol (FR)<br>*SAINT YAN Ground (EN)* | 121.805 MHz | HO | Appareils non équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFLN.23<br>Non-8.33 KHz ACFT : see AD 2 LFLN.23 |
| TWR | SAINT YAN Tour (FR)<br>*SAINT YAN Tower (EN)* | 122.300 MHz | HO | |
| VDF | SAINT YAN Gonio (FR)<br>*SAINT YAN Homer (EN)* | 119.505 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| VDF | SAINT YAN Gonio (FR)<br>*SAINT YAN Homer (EN)* | 122.300 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| VDF | SAINT YAN Gonio (FR)<br>*SAINT YAN Homer (EN)* | 123.405 MHz | HO | |
| ATIS | SAINT YAN (FR)<br>*SAINT YAN (EN)* | 132.480 MHz | HO | Paramètres de DEP et ARR jusqu'au FL 100. TEL: 03 85 26 60 78 |

**AD 2 LFLN.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | SN | 430 kHz | H24 | 46°17'39.7"N 004°07'17.0"E | 1431 ft | 25NM | | 149°/7,9NM THR 33R | |
| LOC 33R (I.E.1) | SN | 111.75 MHz | H24 | 46°25'28.6"N 004°00'17.3"E | 783 ft | | | 329°/343 m THR 15L | |
| GP 33R | | 333.35 MHz | H24 | 46°24'29.1"N 004°01'02.6"E | 794 ft | | 15.9 m/52 ft<br>( 3 °) | 302°/335 m THR 33R | |
| DME 33R | | CH 54Y | H24 | 46°24'29.6"N 004°01'02.6"E | 830 ft | 25NM FL250 | | 302/335 THR 33R | |

**AD 2 LFLN.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISME CHARGE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

L'approche de SAINT YAN assure les services du contrôle de la Circulation Aérienne dans les limites de la TMA SAINT YAN.

L'approche de SAINT-YAN assure le contrôle d'approche (segment initial et intermédiaire) pour les aérodromes de ROANNE et MOULINS-MONTBEUGNY.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR TRAFFIC CONTROL***

*SAINT YAN APP provides the air traffic control service within TMA SAINT YAN limits.*

*SAINT YAN APP provides APP control (initial and intermediate segment) for ROANNE and MOULINS-MONTBEUGNY.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013,2 hPa

Le niveau de transition de la TMA SAINT-YAN est calculé par SAINT-YAN Approche.

L'altitude de transition est fixée à 5 000 ft.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*1013,2 hPa*

*The transition level of TMA SAINT YAN is calibrated by SAINT YAN APP.*

*The transition altitude is 5000 ft.*

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

RWY revêtue 15R/33L réservée aux aéronefs autorisés par l'exploitant d'aérodrome ou les services ATS.

PRKG C limité aux ACFT avec envergure < 10 m.

PRKG A et B limité aux ACFT avec envergure < 15 m. Pour tout autre ACFT, assistance et guidage obligatoire.

Limitation station d'avitaillement aux ACFT d'envergure maxi de 15 m en autonome. Assistance, guidage et placeur obligatoire pour tout autre ACFT.

Utilisation des postes T1, T3 et T5 limitée aux ACFT dont l'envergure est inférieure à 15 m.

Limitation sur E1 aux ACFT dont l'envergure est inférieure à 15 m si T1, T3 ou T5 sont occupés.

Limitation TWY E, E2, E3, E4, W2, W3 aux ACFT dont l'envergure est inférieure à 24 m.

Limitation du TWY W1 aux ACFT dont l'envergure est inférieure à 21 m.

Limitation du TWY CHARLIE aux ACFT dont l'envergure est inférieure à 15 m.

Voie de circulation E, point d'attente E1, E2, E3 et E4 limités aux ACFT dont l'empattement est inférieure à 12 m.

***20.3 GROUND MANOEUVRING***

*Paved RWY 15R/33L reserved to ACFT authorized by AD operator or ATS.*

*PRKG C restricted to ACFT whose wingspan is lower than 10 m.*

*PRKG A and B restricted to ACFT whose wingspan is lower than 15 m. Mandatory assistance and guidance for all others ACFT.*

*Fuel station restricted to ACFT whose MAX wingspan 15 m and autonomous. Mandatory assistance, guidance and marshaller for all others ACFT.*

*Use of parking stands T1, T3 and T5 restricted to ACFT whose wingspan is lower than 15 m.*

*TWY E1 restricted to ACFT whose wingspan is lower than 15 m if T1, T3 and T5 are occupied.*

*TWYs E, E2, E3, E4, W2, W3 restricted to ACFT whose wingspan is lower than 24 m.*

*TWY W1 restricted to ACFT whose wingspan is lower than 21 m.*

*TWY CHARLIE restricted to ACFT whose wingspan is lower than 15m.*

*TWY E, holding point E1, E2, E3 and E4 restricted to ACFT whose wheelbase is lower than 12 m.*

**AD 2 LFLN.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Essais moteur avant décollage en T1, T3 et T5. | *Engine tests before Take-off on T1, T3 and T5.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLN.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 PROCEDURES**

Itinéraires à l'intérieur de la TMA : cf cartes

**22.2 PROCEDURES LVP**

**22.2.1 Piste(s) et équipement associé dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures par faible visibilité**

RWY 33 R : ILS

**22.2.2 Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées**

Pré LVP en vigueur si :

550 m ≤ RVR < 800 m

LVP en vigueur si RVR inférieure à 550 m.

Pas de décollage possible si RVR < 400 m.

Pas d'atterrissage possible si RVR < 550 m.

Circulation sur l'aire de mouvement limitée à un aéronef à la fois quand la RVR < 550 m.

**22.2.3 Marques au sol/dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures par faible visibilité**

Alimentation électrique par secours inverse.

Balisage de piste et des voies de circulation allumé.

**22.2.4 Observations**

Ne pas utiliser E2 et E3.

**22.3 VOLS AU DEPART**

**22.3.1 Transfert de contrôle des aéronefs au départ**

Les aéronefs au départ sont transférés aux limites de la TMA aux organismes correspondants.

**22.3.2 Départs omnidirectionnels**

RWY 15 : Utilisables seulement sur autorisation particulière de l'APP.

Monter 146° jusqu'à 1800 ft (1004 ft) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 33 : Utilisables seulement sur autorisation particulière de l'APP.

Monter 326° jusqu'à 1800 ft (1004 ft) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.4 ACTIVITES VELIVOLES**

Voir carte régionale (ARC).

Certaines activités spécifiques, parmi lesquelles les activités vélivoles, peuvent s'excercer dans la sous-partie TMA 1.1 ROANNE de classe E, de la TMA 1 SAINT-YAN.

Les activités spécifiques précitées dans la sous-partie TMA 1.1 ROANNE de la TMA 1 SAINT-YAN sont connues des autres usagers par une information d'activité diffusée au moyen de l'ATIS.

Les sous-parties TMA 1.2 PARAY et TMA 1.3 MOULINS de la TMA 1 SAINT-YAN peuvent être déclassées en G, tous les jours entre SR - 30 et SS + 30, en gestion flexible selon des modalités décrites par protocole signé entres les services de la circulation aérienne et les associations concernées.

Les activités spécifiques précitées dans les sous-parties TMA 1.2 PARAY et TMA 1.3 MOULINS de la TMA 1 SAINT-YAN sont connues des autres usagers par une information d'activité et de déclassement en G de la ou des sous-parties concernées diffusée au moyen de l'ATIS.

***22.1 PROCEDURES***

*Routes within TMA: see charts.*

***22.2 PROCEDURES LVP***

***22.2.1 Runways(s) and associated equipment whose use is authorized in the context of low visibility procedures***

*RWY 33R : ILS*

***22.2.2 Specific meteorological conditions in which the low visibility procedures shall be initiated, executed and ended***

*Pre LVP in force if :*

*550 m ≤ RVR < 800 m*

*LVP in force if RVR less than 550 m.*

*Take-off not possible if RVR < 400 m.*

*Landing not possible if RVR < 550 m.*

*Taxiing on manoeuvering area limited to one ACFT at a time when RVR < 550 m.*

***22.2.3 Ground markings/lightings to use in the context of low visibility procedures***

*Electric energy by emergency inverse operation.*

*RWY and TWY lighting on.*

***22.2.4 Remarks***

*Do not use E2 and E3.*

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.3.1 Control transfer of ACFT***

*Outbound ACFT are transferred at the limit of TMA to corresponding authorities.*

***22.3.2 Omnidirectional departures***

*RWY 15 : Subject to special instructions from APP.*

*Climb 146° up to 1800 ft (1004 ft) then direct route to enroute safety altitude.*

*RWY 33 : Subject to special instructions from APP.*

*Climb 326° up to 1800 ft (1004 ft) then direct route to enroute safety altitude.*

***22.4 GLIDING ACTIVITIES***

*See Area Chart (ARC).*

*Some specific activities, including glider flying, may be undertaken in the ROANNE TMA 1.1 class E sub-section of SAINT-YAN TMA 1.*

*The above-mentioned specific activities in the ROANNE TMA 1.1 class E sub-section of SAINT-YAN TMA 1 will be notified to other users by means of an activity notice issued over ATIS.*

*The PARAY TMA 1.2 and MOULINS TMA 1.3 sub-sections of SAINT-YAN TMA 1 may be downgraded to class G every day between SR - 30 and SS + 30; this will be managed flexibly under the procedures described in the agreement signed between air traffic services and involved organizations.*

*The above-mentioned specific activities in the PARAY TMA 1.2 and MOULINS TMA 1.3 sub-sections of SAINT-YAN TMA 1 will be notified to other users by means of an activity notice and the downgrading to G of affected sub-section(s) will be notified over ATIS.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLN.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL 122.300 MHz absence ATS ; possibilité d'éteindre le balisage en donnant 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

STAP : paramètres disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE.

Si PAPI 15 HS sous fonctionnement PCL, atterrissage interdit.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL 122.300 MHz absence ATS ; lighting can be turned off with 7 Hits on Mic in less than 5 seconds.*

*STAP : available data : wind, VIS, cloudbase, T, DP, QNH, QFE.*

*If PAPI 15 out of service under PCL use, landing is prohibited.*

**23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

***23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a secondary radar display (see AD 1.0).*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel HOR RFFS, HJ uniquement.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random RFFS SKED, daytime only.*

**23.5 RADIOCOMMUNICATIONS**

ACFT non équipés en 8.33 KHz.

Au départ, les ACFT ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ TWR.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les ACFT ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ TWR.

***23.5 RADIOCOMMUNICATIONS***

*ACFT not 8.33 KHz channel spacing capable.*

*On departure, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on TWR FREQ.*

*On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on TWR FREQ.*

**AD 2 LFLN.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLN.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

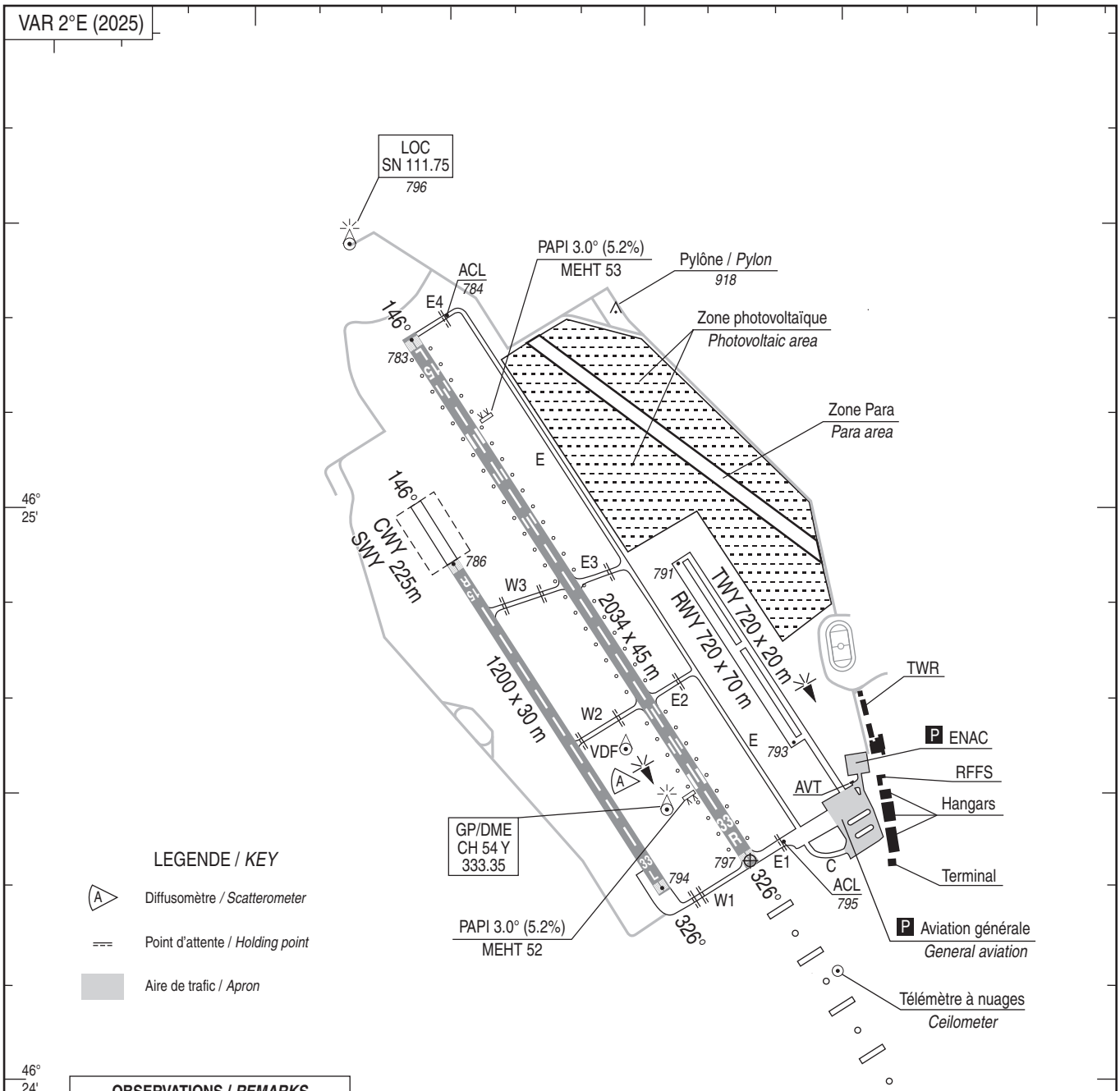
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 132.480 ☎ 03 85 26 60 78
**STAP** : 132.480 (FR seulement/*only*) Absence ATS
**GND** (SOL) : 121.805

## SAINT YAN
46 24 24 N - 004 01 16 E
*ALT AD : 797 (29 hPa)*




**OBSERVATIONS / *REMARKS***
Voir / *See* AD 2 LFLN.20 à/*to* 23
PCL
(1) RWY 15L/33R : THR - Extrémités HI/BI
*THR - ends LIH/LIL*

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 15L | 46° 25' 19.31" N | 004° 00' 25.63" E |
| THR 33R | 46° 24' 23.38" N | 004° 01' 15.95" E |

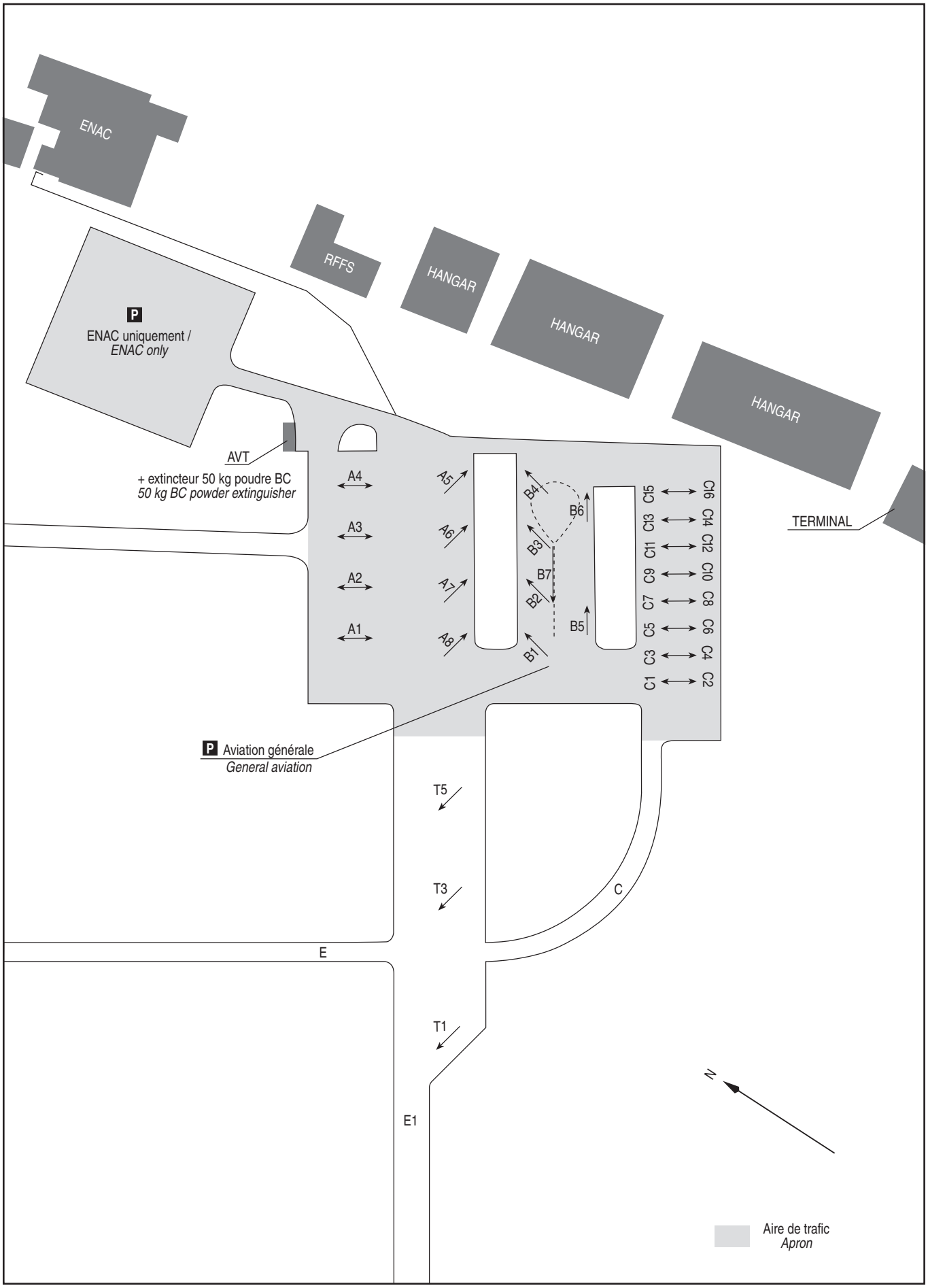
| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 15L | NIL | LIH | 2034 | 2034 | 2034 | 2034 | Revêtue | 24 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 33R | 900 m LIH | LIH | 2034 | 2034 | 2034 | 2034 | *Paved* | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 550 m<br>HJ seulement / *only* | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**SAINT YAN**

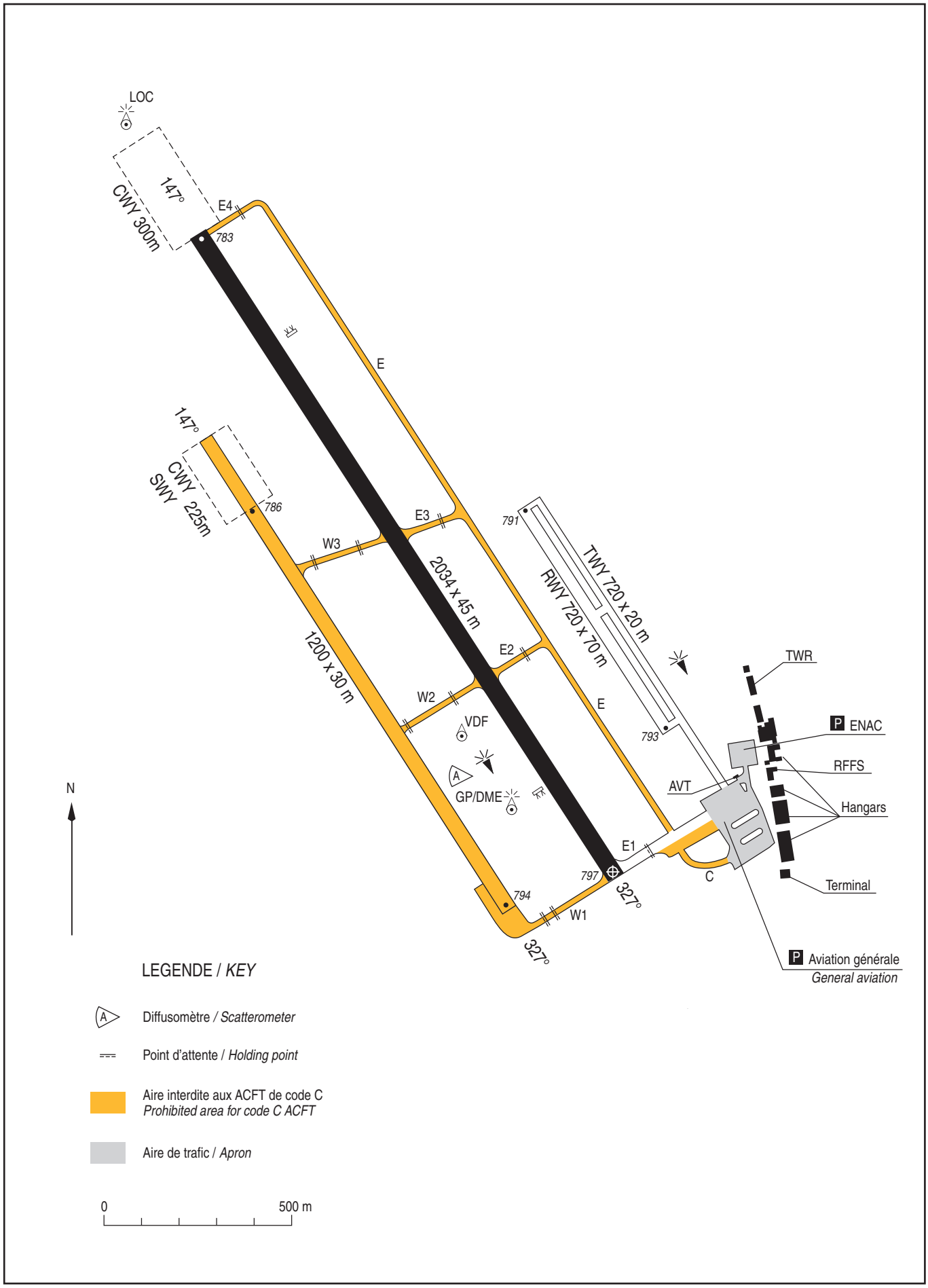





© **SIA**

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## SAINT YAN



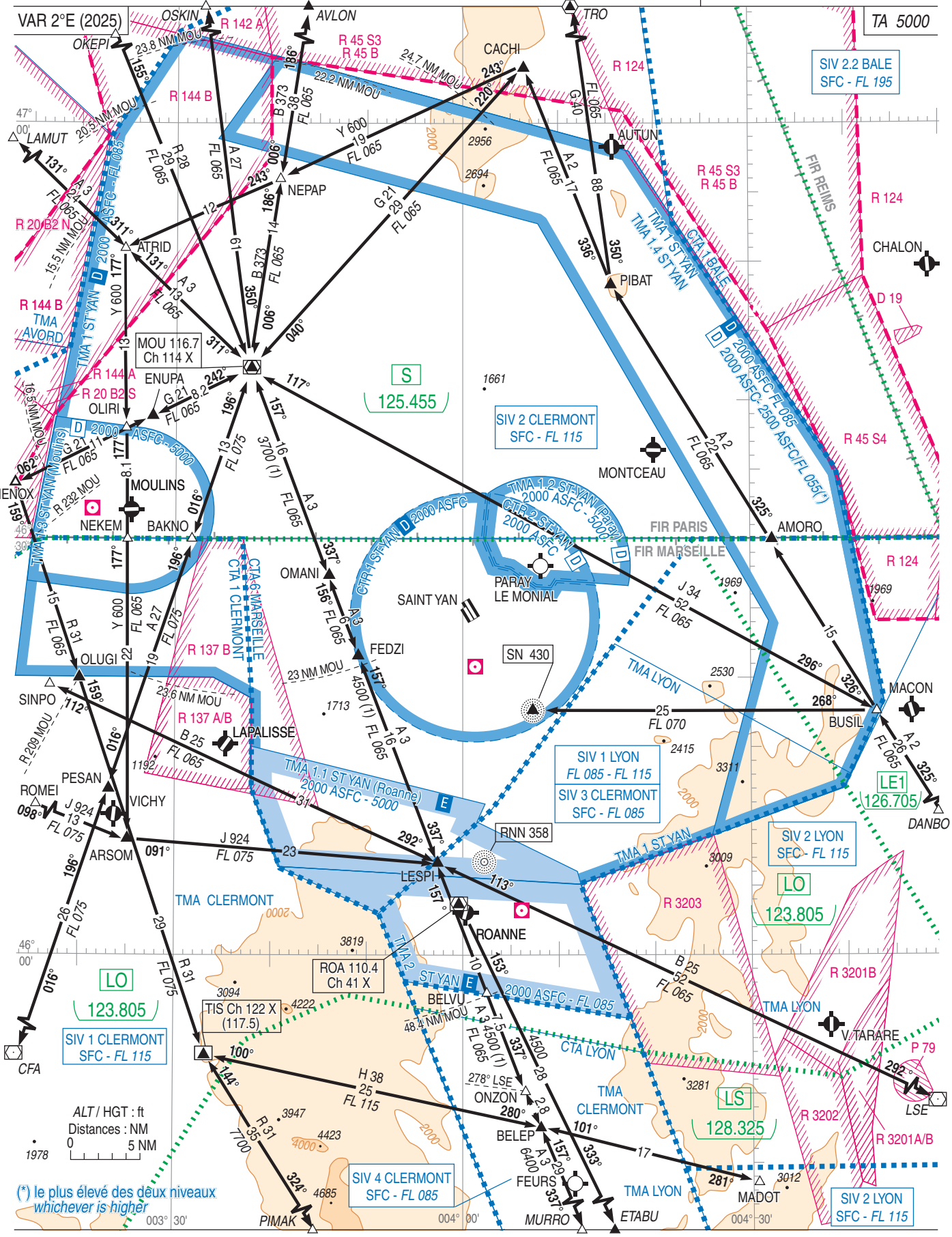



© SIA

# SAINT YAN
## Carte régionale
## *Area chart*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLN COM 01

(1) Altitude minimale de transit en TMA
*Minimal altitude of transit in TMA*

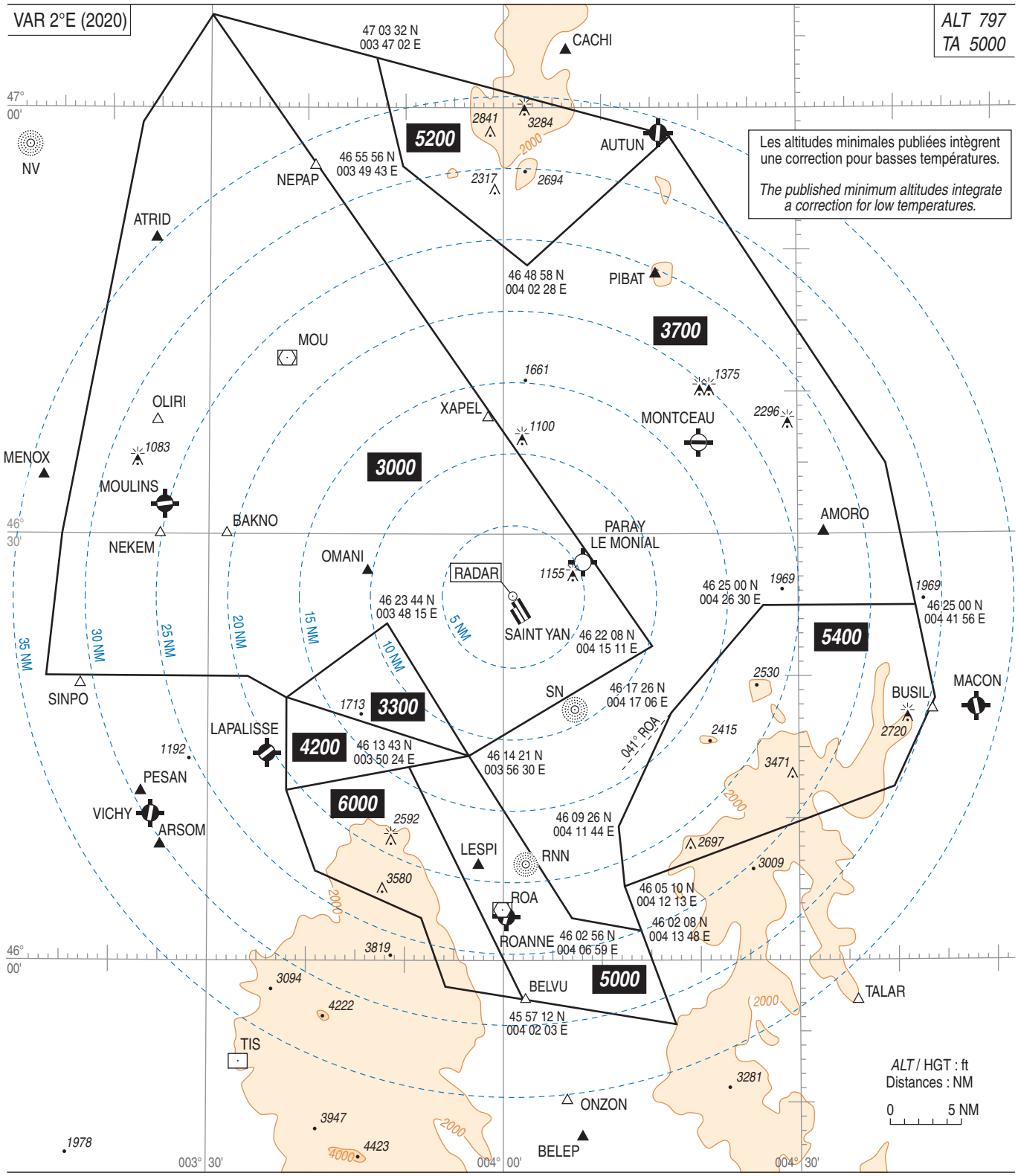





© SIA

# SAINT YAN
## Altitudes Minimales de Guidage
*Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLN COM 01




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*Comply with procedure as defined in the National Regulation.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION suivie d'une API**
Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative échoue, dégager la TMA en suivant le départ LESPI 5N ou 4S selon la piste en service et rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE followed by a missed approach (API)***
*Comply with the missed APCH procedure described on IAC and try a new attempt. If this new procedure failed, leave TMA complying with LESPI 5N or 4S depending on RWY in use and seek VMC.*



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNP | CONV |
|---|---|---|---|---|
| IAF LN500 | 46°09' 53.9"N | 004° 05' 46.0"E | X | |
| IAF LN502 | 46° 08' 16.9"N | 004° 15' 40.1"E | X | |
| IAF LN504 | 46° 15' 09.6"N | 004° 18' 00.6"E | X | |
| IN33R | 46° 12' 31.9"N | 004° 11' 53.0"E | X | |
| FN33R | 46° 16' 46.9"N | 004° 08' 05.4"E | X | |
| RW33R | 46° 24' 23.38"N | 004° 01' 15.95"E | X | |
| LN510 | 46° 28' 38.0"N | 003° 57' 26.6"E | X | |
| MATF/IAF GURGO | Voir / *See* ENR 4.4 | | X | X |
| IAF LN400 | 46°39' 51.1"N | 003° 55' 50.5"E | X | |
| IAF LN404 | 46° 34' 33.0"N | 003° 43' 32.5"E | X | |
| IAF MOU | Voir / *See* ENR 4.1 | | X | X |
| IN15L | 46° 37' 12.2"N | 003° 49' 41.2"E | X | |
| FN15L | 46° 32' 57.8"N | 003° 53' 31.9"E | X | |
| RW15L | 46° 25' 19.28"N | 004° 00' 25.54"E | X | |
| LN410 | 46° 21' 04.6"N | 004° 04' 14.5"E | X | |
| LN412 | 46° 17' 54.5"N | 003° 56' 53.4"E | X | |
| SN | Voir / *See* AD 2 LFLN.19 | | | X |
| ROA | Voir / *See* ENR 4.1 | | | X |
| FAF 3280 ft LOC x RWY 33R | 46° 17' 59.0" N | 004° 07' 02.0" E | | X |



© SIA

**RNP RWY 15L**

RMK: -

MAG VAR 2025 2.3°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INA LN400 | IF | LN400 | - | - | - | - | - | 3700 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IN15L | - | 236 | 238.0 | 5.0 | | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| INA LN404 | IF | LN404 | - | - | - | - | - | 3700 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IN15L | - | 056 | 57.9 | 5.0 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| INA MOU | IF | MOU | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IN15L | - | 120 | 122.6 | 9.6 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| INA LN406 | IF | IN15L | - | - | - | - | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IN15L | - | - | - | - | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FN15L | - | 146 | 148.0 | 5.0 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW15L | Yes | 146 | 148.0 | 9.0 | - | - | - | - | -3.0/49 | 1.0 |
| | TF | LN410 | - | 146 | 148.1 | 5.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | LN412 | - | 236 | 238.2 | 6.0 | - | | | 210 | - | 1.0 |
| | TF | GURGO | Yes | 299 | 301.5 | 5.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**SAINT YAN**
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 15 L

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLN |
| Runway | 15 |
| Runway Direction | 3 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E15A |
| LTP/FTP Latitude | 462519,3125N |
| LTP/FTP Longitude | 0040025,6270E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 287,1 |
| FPAP Latitude | 462423,3800N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -55,9325 |
| FPAP Longitude | 0040115,9460E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 50,3190 |
| Threshold Crossing Height | 15,00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0E 0C 06 0C CF 00 00 01 35<br>31 05 A1 13 EC 13 36 3C B8 01<br>37 1F 07 4B FE 1E 89 01 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 21 64 B0 03 |
| Calculated CRC Value | 21 64 B0 03 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 238,6 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 238,6 |



© SIA

**RNP RWY 33R**

RMK : -

MAG VAR 2025 2.3°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INA LN504 | IF | LN504 | - | - | - | - | - | 3700 | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IN33R | - | 236 | 238.3 | 5.0 | | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| INA LN502 | IF | LN502 | - | - | - | - | - | 4100 | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IN33R | - | 326 | 328.3 | 5.0 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| INA GURGO | IF | GURGO | - | - | - | - | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LN500 | - | 132 | 134.7 | 15.6 | - | 3700 | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IN33R | - | 056 | 58.2 | 5.0 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| INA LN500 | TF | LN500 | - | - | - | - | - | 3700 | - | 210 | - | 1.0 |
| | IF | IN33R | - | 056 | 58.2 | 5.0 | - | 3700 | - | - | | 1.0 |
| APCH | IF | IN33R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FN33R | - | 326 | 328.2 | 5.0 | - | 3700 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW33R | Yes | 326 | 328.2 | 9.0 | - | - | - | - | -3.0/52 | 0.3 |
| | TF | LN510 | Yes | 326 | 328.1 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | GURGO | Yes | - | - | - | L | - | - | 210 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**SAINT YAN**
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 33 R

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLN |
| Runway | 33 |
| Runway Direction | 1 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E33A |
| LTP/FTP Latitude | 462423,3800N |
| LTP/FTP Longitude | 0040115,9460E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 291,3 |
| FPAP Latitude | 462520,2335N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 56,8535 |
| FPAP Longitude | 0040024,7910E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -51,1550 |
| Threshold Crossing Height | 15,85 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 32 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0E 0C 06 0C 61 00 00 01 33<br>33 05 A8 5E EA 13 54 C5 B9 01<br>61 1F 2B BC 01 5A 70 FE 3D 81<br>2C 01 64 04 C8 AF 54 3F 40 1F |
| Calculated CRC Value | 54 3F 40 1F |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 242,8 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 242,8 |



© SIA

# SAINT YAN

## Fréquences / *Frequencies*

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

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

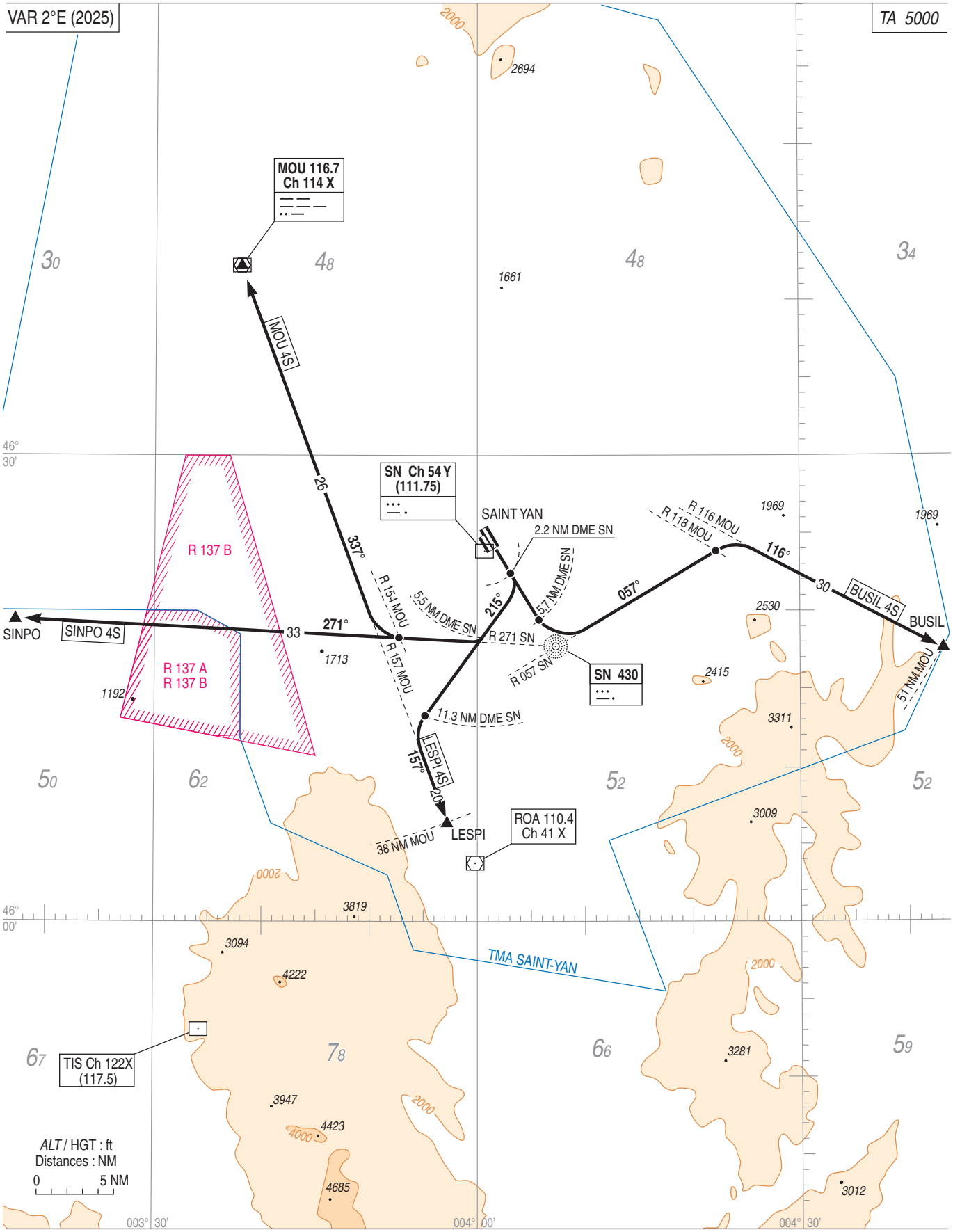
| | | |
|---|---|---|
| ATIS SAINT YAN | | 132.480 |
| TWR SAINT YAN | Sol / *Ground* | 121.805 |
| | Tour / *Tower* | 122.300 |
| APP SAINT YAN | Approche / *Approach* | 123.405 |
| | Fréquence supplétive / *Suppletive frequency* | 119.505 |
| ☛ GONIO SAINT YAN | Gonio / *VDF* | 123.405 - 119.505 - 122.300 |



© SIA

# SAINT YAN
# SID CONV RWY 15L
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLN COM 01






© SIA

# SAINT YAN
# SID CONV RWY 15L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**Consignes générales**

- Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

***General instructions***

- *ACFT must conform to fixed specifications for each SID.*

**Panne de radiocommunication**

- Afficher code 7600.
- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

***Communication failure***

- *Squawk 7600.*
- *In VMC, turn back to land on the aerodrome.*
- *In IMC, continue flight to TM A limits, complying with SID, at last assigned FL or, if this one is not compatible with obsta les, at first safety FL, then comply with FPL data.*

**Itinéraires**

***Routings***

**LESPI 4S** : Monter dans l'axe. A 2.2 NM DME SN, tourner à droite 215°. A 11.3 NM DME SN, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 157 MOU (157°) vers LESPI.
(pente théorique de montée : voir Note 1).

***LESPI 4S*** *: Climb straight ahead. At 2.2 NM DME SN, turn right 215°. At 11.3 NM DME SN, turn left to intercept and follow R 157 MOU (157°) to LESPI .*
*(Theoretical climb gradient : see Note 1).*

**SINPO 4S** : Monter dans l'axe. A 2.2 NM DME SN, tourner à droite 215°. A 5.5 NM DME SN, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 271 SN (271°) vers SINPO.
(pente théorique de montée : voir note 2).

***SINPO 4S*** *: Climb straight ahead. At 2.2 NM DME SN, turn right 215°. At 5.5 NM DME SN, turn right to intercept and follow R 271 SN (271°) to SINPO.*
*(Theoretical climb gradient : see Note 2 ) .*

**MOU 4S** : Monter dans l'axe. A 2.2 NM DME SN, tourner à droite 215° pour intercepter et suivre le R 271 SN. A l'interception du R 154 MOU, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 157 MOU (337°) vers MOU.

***MOU 4S*** *: Climb straight ahead. At 2.2 NM DME SN, turn right 215° to intercept and follow R 271 SN. At the interception of R 154 MOU, turn right to intercept and follow R 157 MOU (337°) to MOU.*

**BUSIL 4S** : Monter dans l'axe. A 5.7 NM DME SN, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 057 SN (057°). A l'interception du R 118 MOU, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 116 MOU vers BUSIL.

***BUSIL 4S*** *: Climb straight ahead. At 5.7 NM DME SN, turn left to intercept and follow R 057 SN (057°). At the interception of R 118 MOU, turn right to intercept and follow R 116 MOU to BUSIL.*

Note 1 : Pente ATS 9,1 % jusqu'au FL 060. En cas d'impossibilité, en informer l'organisme de contrôle.

*Note 1* *: ATS slope 9.1 % up to FL 060. If not able to comply with such a slope, advise ATC services.*

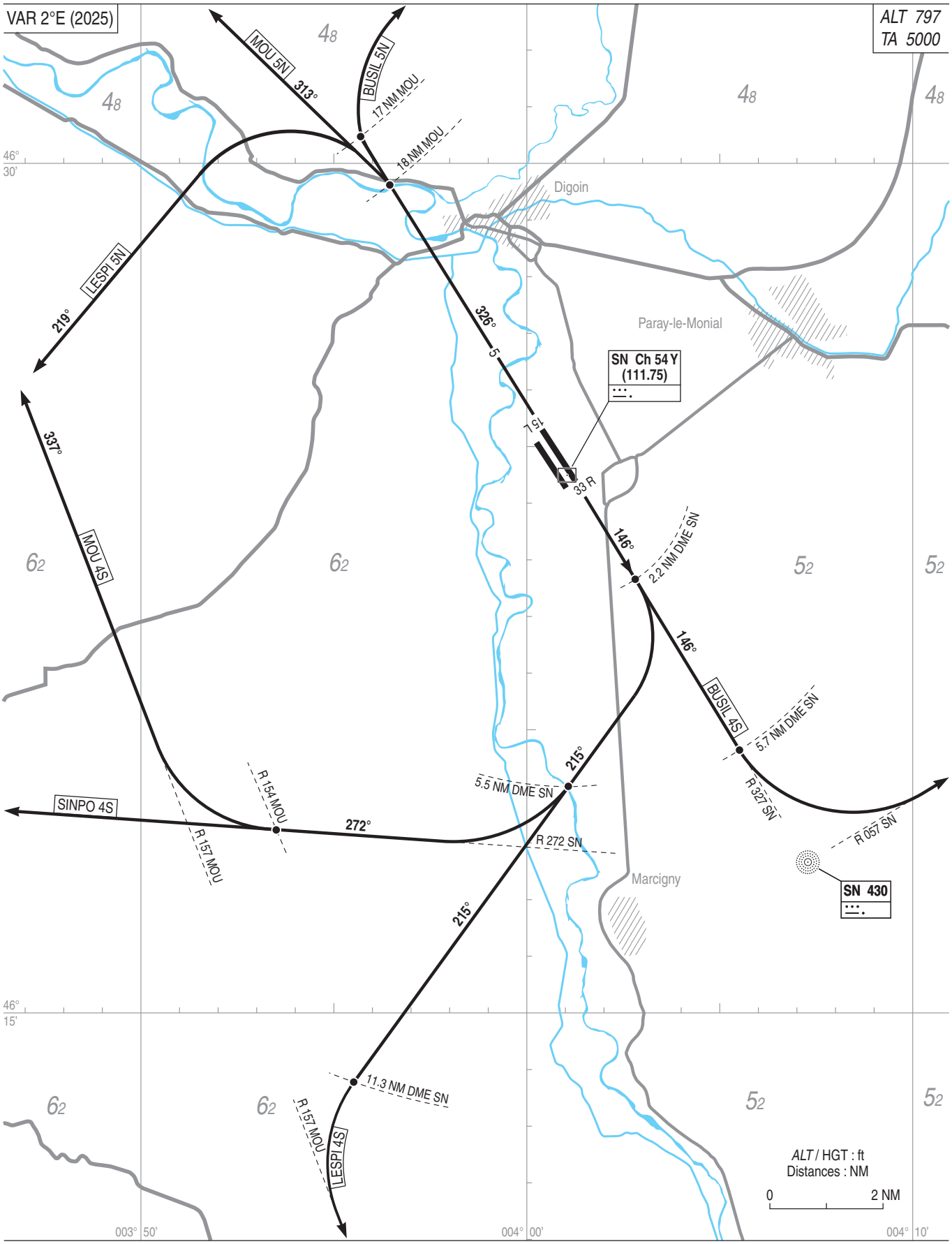
Note 2 : Pente ATS 6 % jusqu'au FL 060. En cas d'impossibilité, en informer l'organisme de contrôle.

*Note 2* *: ATS slope 6 % up to FL 060. If not able to comply with such a slope, advise ATC services.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# SAINT YAN
## Départs initiaux RWY 15L / 33R
## *Initial departures RWY 15L / 33R*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLN COM 01

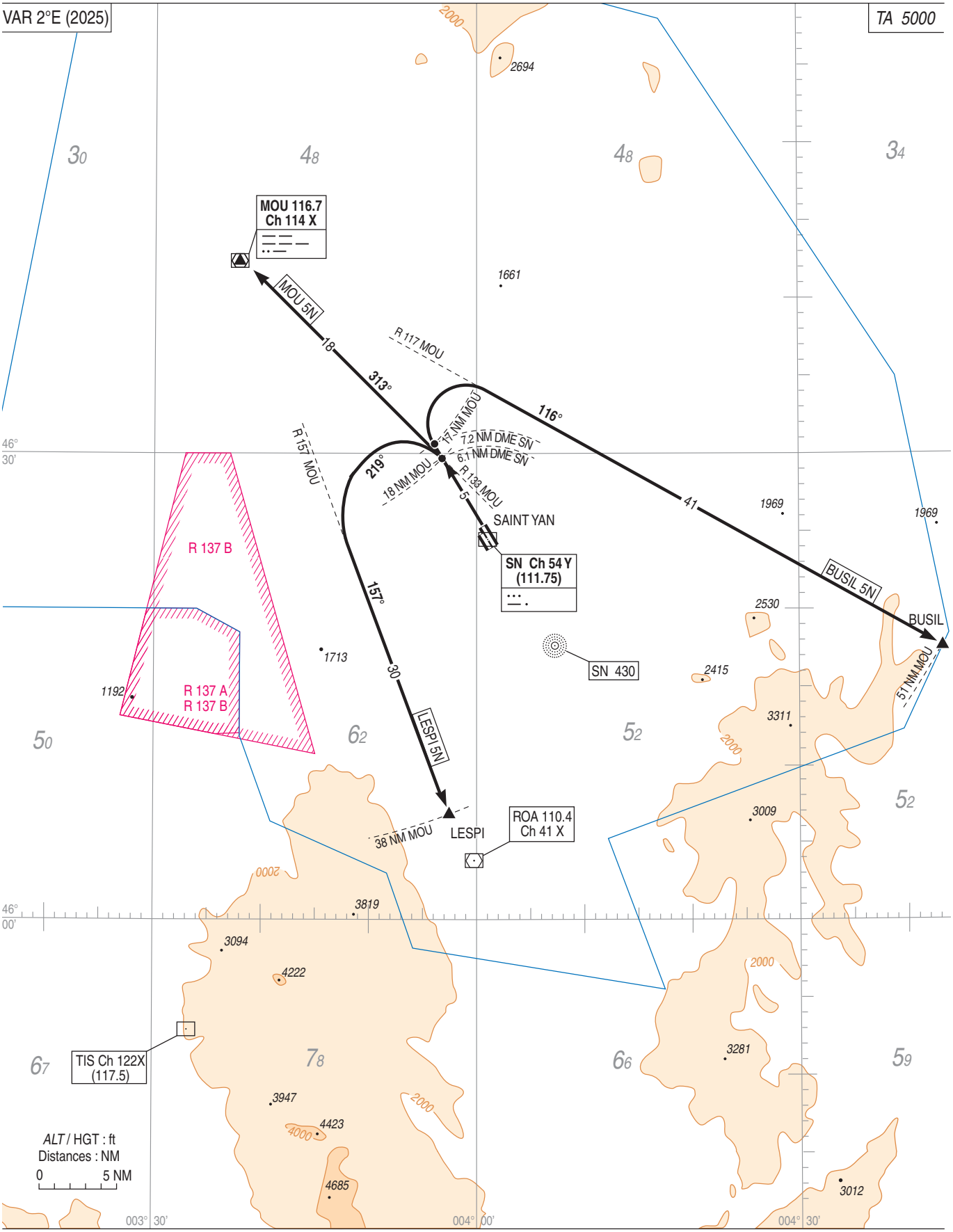





© SIA

# SAINT YAN
## SID CONV RWY 33R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLN COM 01






© SIA

# SAINT YAN
# SID CONV RWY 33R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**Consignes générales**

- Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

**Panne de radiocommunication**

- Afficher code 7600.
- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

**Itinéraires**

**MOU 5N** : Monter dans l'axe, à 18 NM MOU (6.1 NM DME SN), tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 133 MOU (313°) vers MOU.

**BUSIL 5N** : Monter dans l'axe, à 17 NM MOU (7.2 NM DME SN), tourner à droite pour intercepter et suivre le R 116 MOU (116°) vers BUSIL. Pente théorique de montée : voir Note 1.

**LESPI 5N** : Monter dans l'axe, à 18 NM MOU (6.1 NM DME SN), tourner à gauche pour suivre la RM 219°, puis intercepter et suivre le R 157 MOU (157°) vers LESPI. Pente théorique de montée : voir Note 2.

Note 1 : Pente ATS 11,8 % jusqu'au FL 060 en cas de déclassement de la TMA 1.2 PARAY en espace aérien de classe G. En cas d'impossibilité, en informer l'organisme de contrôle.

Note 2 : Pente ATS 4,4 % jusqu'au FL 060. En cas d'impossibilité, en informer l'organisme de contrôle.

***General instructions***

*- ACFT must conform to fixed specifications for each SID.*

***Communication failure***

- *Squawk 7600.*
- *In VMC, turn back to land on the aerodrome.*
- *In IMC, continue flight to TMA limits, complying with SID, at las assigned FL or, if this one is not compatible with obstacles, at first safety FL, then comply with FPL data.*

***Routings***

***MOU 5N*** *: Climb straight ahead, at 18 NM MOU (6.1 NM DME SN), turn left to intercept and follow R 133 MOU (313°) to MOU.*

***BUSIL 5N*** *: Climb straight ahead, at 17 NM MOU (7.2 NM DME SN), turn right to intercept and follow R 116 MOU (116°) to BUSIL. Theoretical climb gradient : see Note 1.*

***LESPI 5N*** *: Climb straight ahead, at 18 NM MOU (6.1 NM DME SN), turn left to follow MAG 219 then intercept and follow R 157 MOU (157°) to LESPI. Theoretical climb gradient : see Note 2*

*Note 1 : ATS slope 11.8 % up to FL 060 in case of TMA 1.2 PARAY downgraded to class G airspace. If not able to comply with such a slope, advise ATC services.*

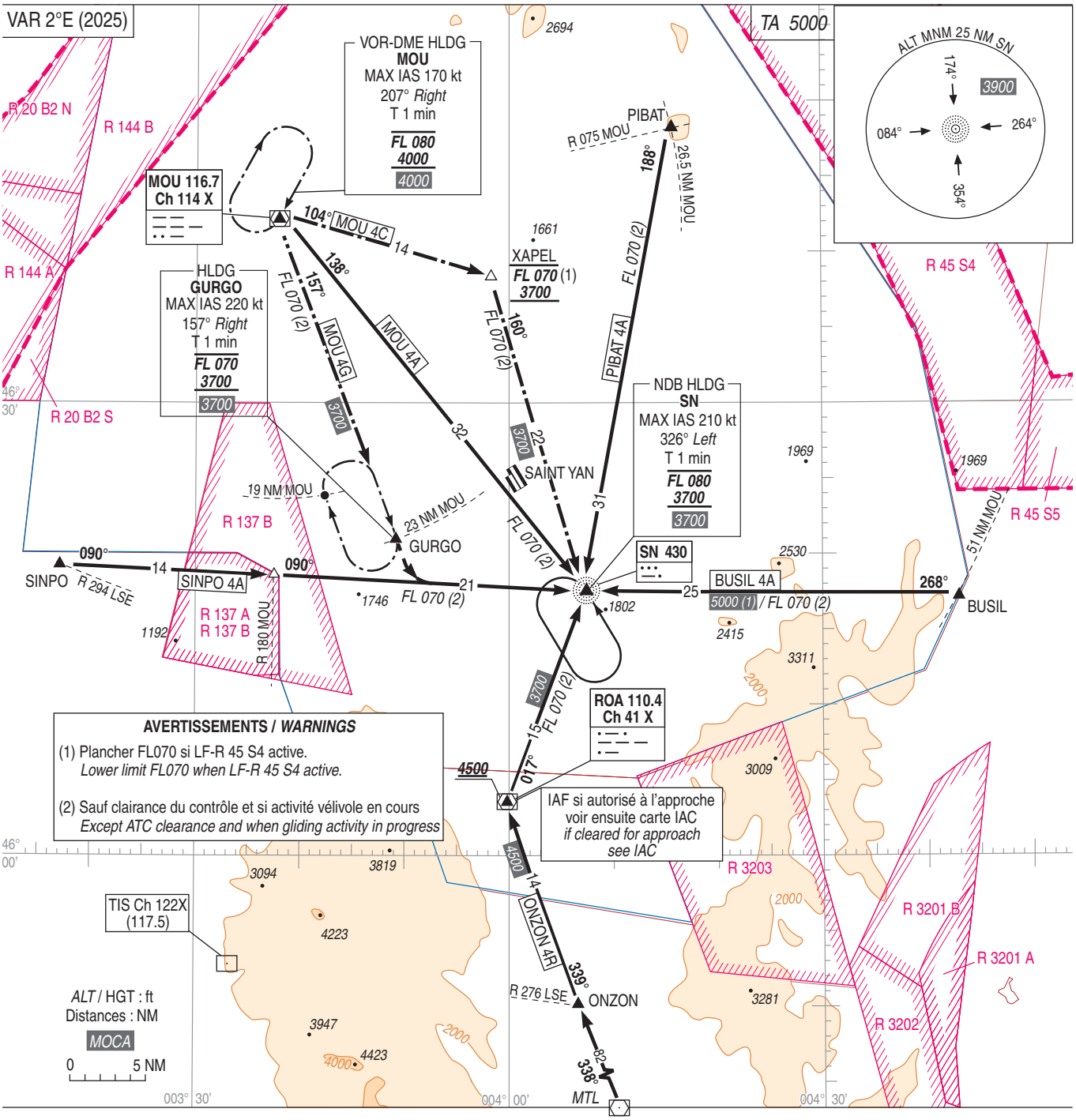
*Note 2 : ATS slope 4.4 % up to FL 060. If not able to comply with such a slope, advise ATC services.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# SAINT YAN
# STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLN COM 01

Sur autorisation particulière de l'APP
*With APP special clearance*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher le code 7600.

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk 7600.*

*Comply with the procedure as defined in the National Regulation.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION suivie d'une API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative échoue, dégager la TMA en suivant le départ LESPI 5N ou 4S selon la piste en service et rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE followed by a missed approach (API)***

*Comply with the API procedure described on IAC and try a new attempt.*

*If this new procedure failed, leave the TMA complying with SID LESPI 5N or 4S depending on RWY in use and seek VMC.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

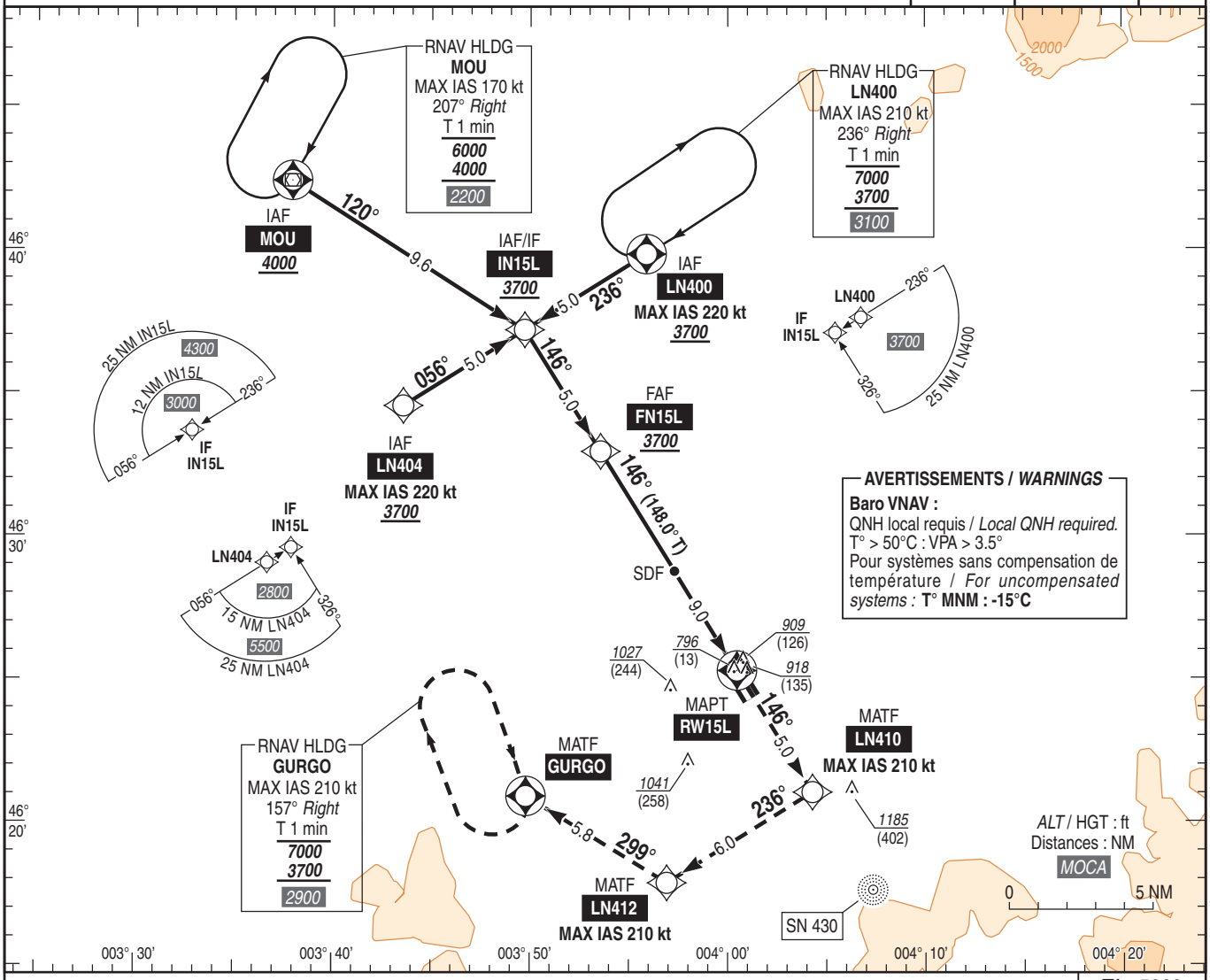
CAT A B C

*ALT AD : 797,* ***THR : 783 (28 hPa)***

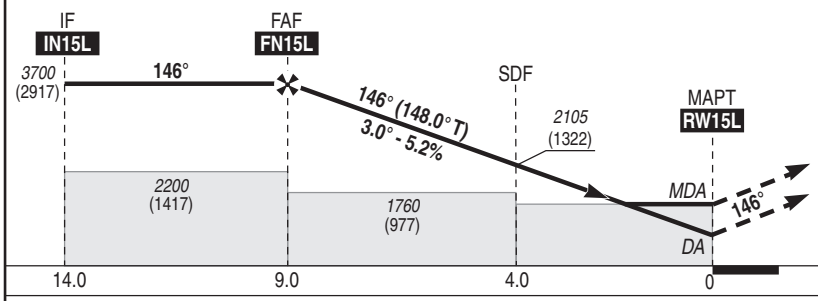
## SAINT YAN

**RNP** RWY 15L

| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFLN COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 73334 E15A** TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **LN410**. A **LN410**, tourner **à droite** vers **LN412**, puis tourner **à droite** vers **GURGO** et intégrer l'attente en montée vers ***3700*** (2917), ou suivre les instructions du CTL. Monter à *2700* (1917) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb towards* ***LN410****. At* ***LN410****, turn* ***right*** *to* ***LN412****, then turn* ***right*** *to* ***GURGO*** *and join the holding pattern climbing up to* ***3700*** *(2917) or follow ATC instructions. Climb up to 2700 (1917) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL / *Circling* absence ATS sans QNH local *without local QNH* HJ seulement/*only* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 144 | ***1160*** (380) | 1500 | 273 | | 1500 | | ***1330*** (550) | 1500 | ***1560*** (780) | 1500 |
| B | ***1030*** (250) | 1300 | 154 | ***1170*** (390) | 1500 | 285 | ***1190*** (410) | 1500 | 402 | ***1340*** (560) | 1600 | ***1580*** (790) | 1600 |
| C | | | 164 | ***1190*** (410) | 1900 | 304 | | 1900 | | ***1580*** (800) | 2400 | ***1820*** (1040) | 2400 |

**DIST RW15L**

| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3700*** (2917) | ***3380*** (2597) | ***3060*** (2277) | ***2740*** (1957) |
| | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***2425*** (1642) | ***2105*** (1322) | ***1785*** (1002) | ***1470*** (687) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est des pistes. Circuit AD RWY 15 : main droite / *Circling prohibited East of RWYs. Right hand circuit RWY 15.*
Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 9.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 43 | 6 min 22 | 5 min 24 | 4 min 42 | 4 min 10 | 3 min 44 | 3 min 23 | 2 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

**SAINT YAN**

*INA* ROA / SN RWY 33R

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLN COM 01

VAR
2°E
(20)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Procédures utilisables sur instructions CTL
*Procedures usable on ATC instruction.*
(1) : limite MAX/*MAX limit* CAT C
(2) FL 070 sauf clairance du CTL
*FL 070 except ATC clearance*

ALT MNM 25 NM SN
174° 3700 3900
084° 264°
5800 5000
354°

**SN Ch 54 Y**
**(111.75)**

Vers/*to* ILS z ou/*or* LOC z ou/*or* NDB z
Vers/*to* ILS y ou/*or* LOC y ou/*or* NDB y

PROTECTION
IAS : 210 kt
*ZP : 8000*

140° MOU
327°
32 NM MOU 116.7 Ch 114 X
8.1 NM DME SN Ch 54 Y

IAF
**SN 430**

ATTENTE / *HOLDING* : T = 1 min
HIPPODROME/*RACETRACK* :
IAS ⩾ 130 kt : T = 1 min
IAS < 130 kt : T = 1 min 30
Les entrées dans l'hippodrome sont protégées.
*Entries within racetrack are protected.*

147°
3700 / FL 070 (2)
T
3700
327°
13.1 NM DME SN (1)

**MAX IAS 210 kt**

QDM 327° SN
QDM 339° SN

12
3700 FL 070 (2)
045°

IAF
**ROA 110.4**
**Ch 41 X**

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 5 NM

46° 20'
46° 10'
003° 50'
004° 00'
004° 10'
004° 20'

2812
3530
3200
2400
2400
1600
2415
2697
1600
2400
2149
2362



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

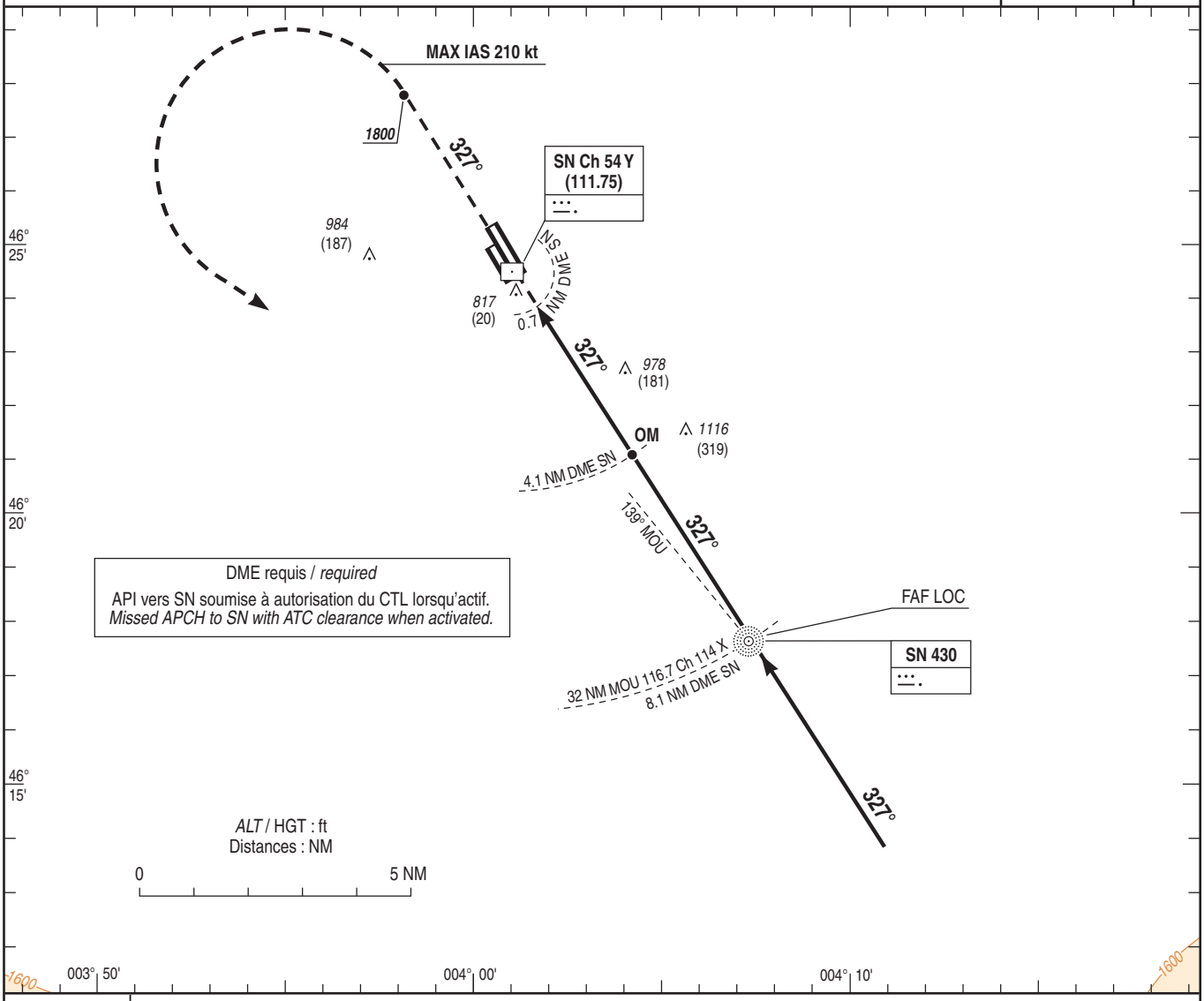
*ALT AD : 797,* ***THR : 797 (29 hPa)***

## SAINT YAN

*FNA* ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 33R

**ATIS** SAINT YAN : 132.480
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFLN COM 01

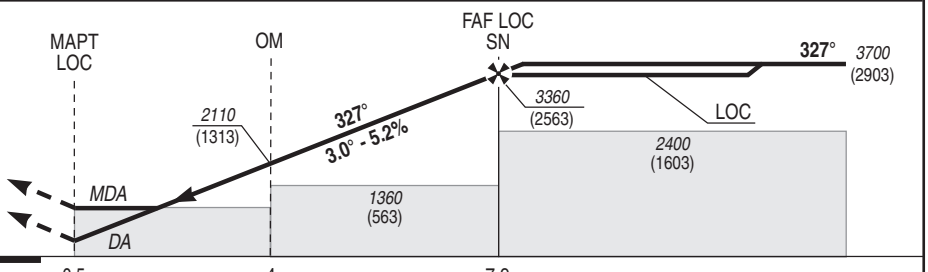
| **ILS** | VAR |
|---|---|
| **SN 111.75** | 2°E |
| RDH : 52 | (20) |




TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**.
A ***1800*** (1003), tourner à **gauche** vers **SN** en montée vers ***3700*** (2903).
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *2700* (1903) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****.*
*At* ***1800*** *(1003), turn* ***left*** *to* ***SN*** *up to* ***3700*** *(2903).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 2700 (1903) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans QNH local / *without local QNH* HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 147 | | | | ***1330*** (530) | 1500 | ***1560*** (770) | 1500 |
| B | ***1000*** (200) | 550 | 154 | ***1230*** (430) | 1300 | 427 | ***1340*** (540) | 1600 | ***1580*** (780) | 1600 |
| C | | | 164 | | | | ***1580*** (790) | 2400 | ***1820*** (1020) | 2400 |

| DME SN | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***3020*** | ***2700*** | ***2390*** | ***2070*** | ***1750*** | ***1430*** |
| (HGT) | (2223) | (1903) | (1593) | (1273) | (953) | (633) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est des pistes, sauf clairance du CTL / *Circling prohibited East of RWY, except ATC clearance.*
Circuit AD RWY 15 : Droite / *Right hand circuit RWY 15.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - MAPT LOC | 7.4 NM | 6 min 21 | 5 min 14 | 4 min 27 | 3 min 52 | 3 min 25 | 3 min 04 | 2 min 47 |
| VSP (ft/min) | | 421 | 512 | 603 | 693 | 784 | 873 | 965 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

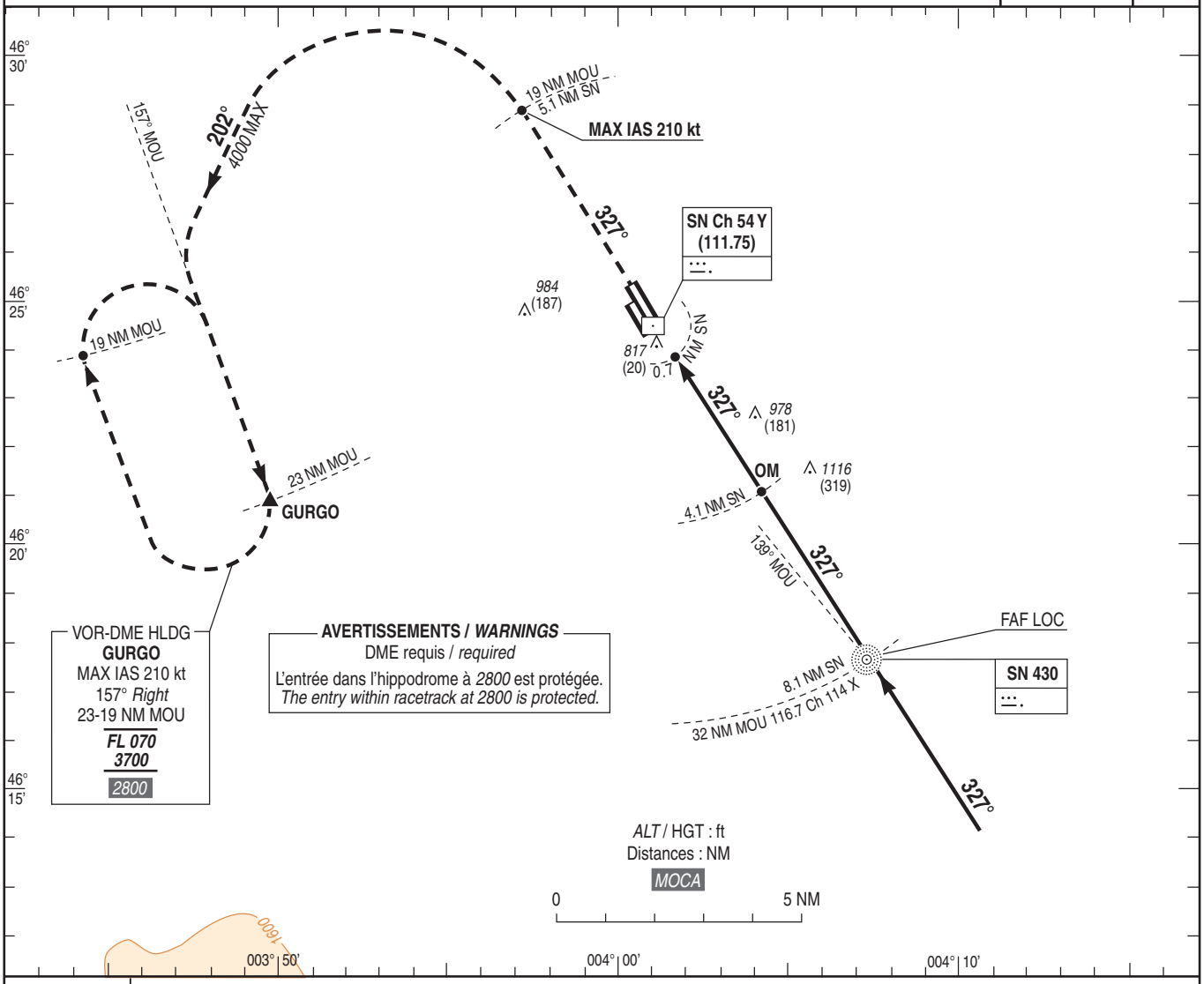
*ALT AD : 797,* ***THR : 797 (29 hPa)***

**SAINT YAN**

*FNA* ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 33R

**ATIS** SAINT YAN : 132.480
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFLN COM 01

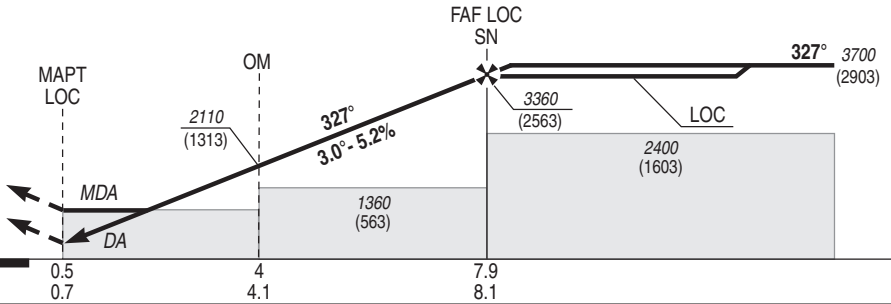
| **ILS** | VAR |
|---|---|
| **SN 111.75** | 2°E |
| RDH : 52 | (2020) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **19 NM MOU**, tourner à **gauche RM 202°** pour intercepter et suivre le **RDL 157° MOU** (19 NM MOU MAX) et rejoindre **l'hippodrome GURGO** à ***2800*** (2003). Poursuivre la **montée à *3700*** (2903) dans l'attente GURGO. Monter à *2100* (1303) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***19 NM MOU****, turn* ***left MAG 202°*** *to intercept and follow* ***RDL 157° MOU*** *(19 NM MOU MAX) and join* ***GURGO racetrack*** *at* ***2800*** *(2003). Continue climbing* ***up to 3700*** *(2903) within GURGO holding. Climb up to 2100 (1303) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans QNH local / *without local QNH* HJ seulement / *only* | | **DME SN** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | **NM** / ***ALT*** (HGT) |
| A | | | 147 | | | | ***1330*** (530) | 1500 | ***1560*** (770) | 1500 | **7** ***3020*** (2223) |
| B | ***1000*** (200) | 550 | 154 | ***1230*** (430) | 1300 | 427 | ***1340*** (540) | 1600 | ***1580*** (780) | 1600 | **6** ***2700*** (1903) |
| C | | | 164 | | | | ***1580*** (790) | 2400 | ***1820*** (1020) | 2400 | **5** ***2390*** (1593) |
| | | | | | | | | | | | **4** ***2070*** (1273) |
| | | | | | | | | | | | **3** ***1750*** (953) |
| | | | | | | | | | | | **2** ***1430*** (633) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est des pistes, sauf clairance du CTL / *Circling prohibited East of RWY, except ATC clearance.*
Circuit AD RWY 15 : Droite / *Right hand circuit RWY 15.*

| NDB - MAPT LOC 7.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 21 | 5 min 14 | 4 min 27 | 3 min 52 | 3 min 25 | 3 min 04 | 2 min 47 |
| VSP (ft/min) | 421 | 512 | 603 | 693 | 784 | 873 | 965 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

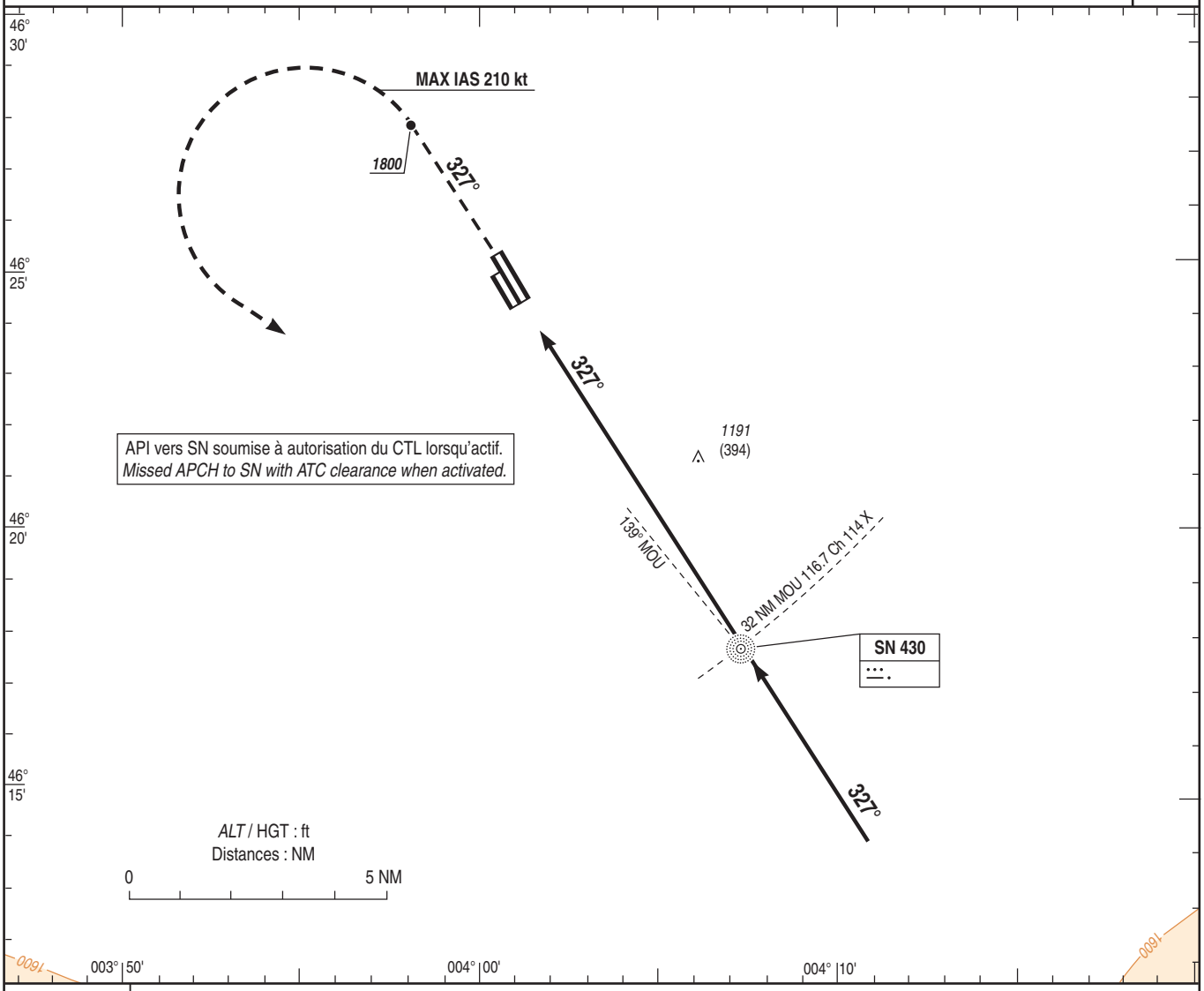
## SAINT YAN

CAT A B C
***ALT AD : 797 (29 hPa)**, THR : 797*

*FNA* NDB Y RWY 33R

**ATIS** SAINT YAN : 132.480
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFLN COM 01

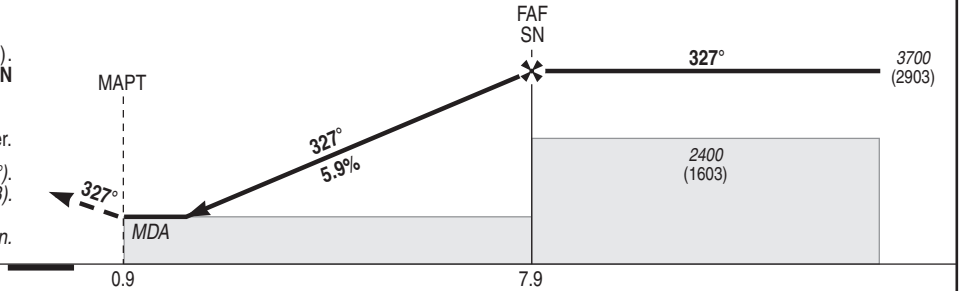
VAR
2°E
(20)




*TA : 5000*

API : Monter **QDR 327° SN** (RM 327°).
A ***1800*** (1003), tourner à **gauche** vers **SN** en montée vers ***3700*** (2903).
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *2700* (1903) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **QDR 327° SN** (MAG 327°).*
*At **1800** (1003), turn **left** to **SN** up to **3700** (2903).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 2700 (1903) prior to level acceleration.*




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

| CAT | NDB Y | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans QNH local / *without local QNH* HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***1530*** (740) | 1500 | ***1730*** (930) | 1500 |
| B | ***1530*** (740) | 1500 | 733 | ***1530*** (740) | 1600 | ***1730*** (930) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***1600*** (800) | 2400 | ***1830*** (1030) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est des pistes, sauf clairance du CTL / *Circling prohibited East of RWY, except ATC clearance.*
Circuit AD RWY 15 : Droite / *Right hand circuit RWY 15.*

| NDB - MAPT 7.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 00 | 4 min 56 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | 421 | 512 | 603 | 693 | 784 | 873 | 965 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

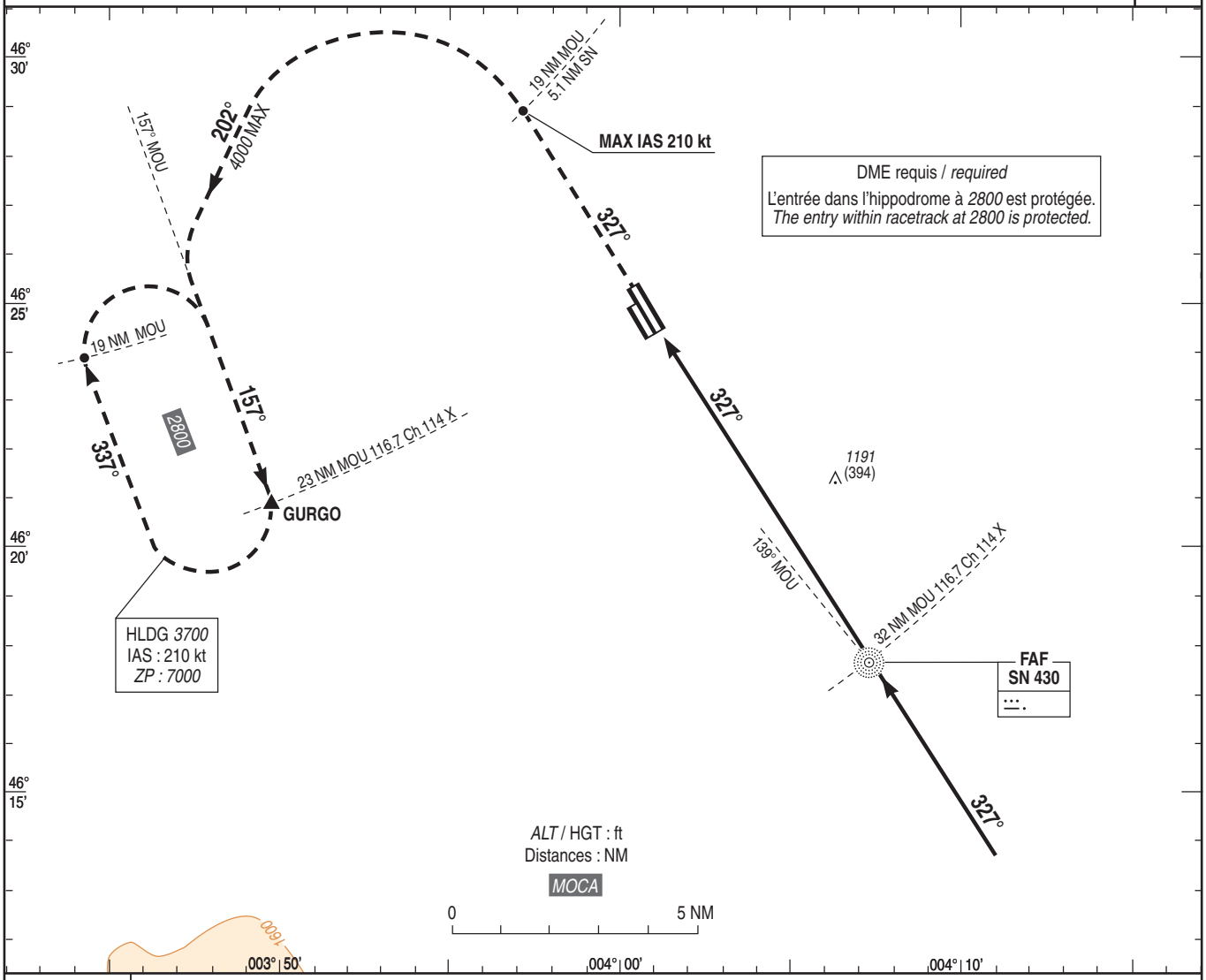
***ALT AD : 797 (29 hPa)**, THR : 797*

## SAINT YAN

*FNA* NDB Z RWY 33R

**ATIS** SAINT YAN : 132.480
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFLN COM 01

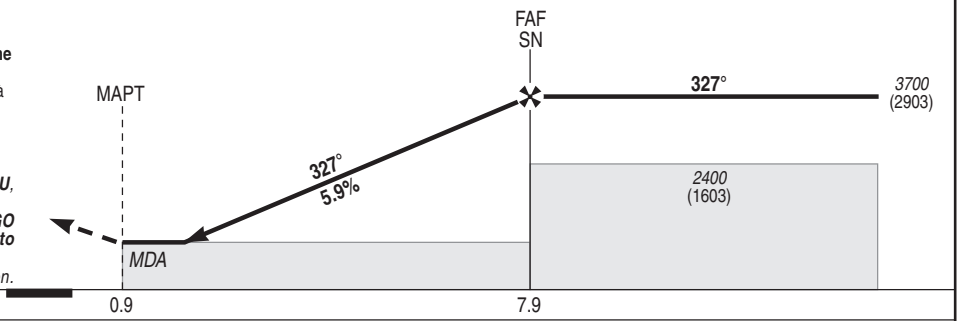
VAR
2°E
(20)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **19 NM MOU**, tourner à **gauche RM 202°** pour intercepter et suivre le **RDL 157° MOU** (19 NM MOU MAX) et rejoindre **l'hippodrome GURGO** à ***2800*** (2003). Poursuivre la **montée à *3700*** (2903) dans l'attente GURGO.
Monter à *2100* (1303) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**. At **19 NM MOU**, turn **left MAG 202°** to intercept and follow **RDL 157° MOU** (19 NM MOU MAX) and join **GURGO racetrack** at **2800** (2003). Continue climbing **up to 3700** (2903) within GURGO holding.*
*Climb up to 2100 (1303) prior to level acceleration.*




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

| CAT | NDB Z | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans QNH local / *without local QNH* HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***1530*** (740) | 1500 | ***1730*** (930) | 1500 |
| B | ***1530*** (740) | 1500 | 733 | ***1530*** (740) | 1600 | ***1730*** (930) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***1600*** (800) | 2400 | ***1830*** (1030) | 2400 |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est des pistes, sauf clairance du CTL / *Circling prohibited East of RWY, except ATC clearance.*
Circuit AD RWY 15 : Droite / *Right hand circuit RWY 15.*

| NDB - MAPT 7.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 00 | 4 min 56 | 4 min 12 | 3 min 39 | 3 min 14 | 2 min 54 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | 421 | 512 | 603 | 693 | 784 | 873 | 965 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

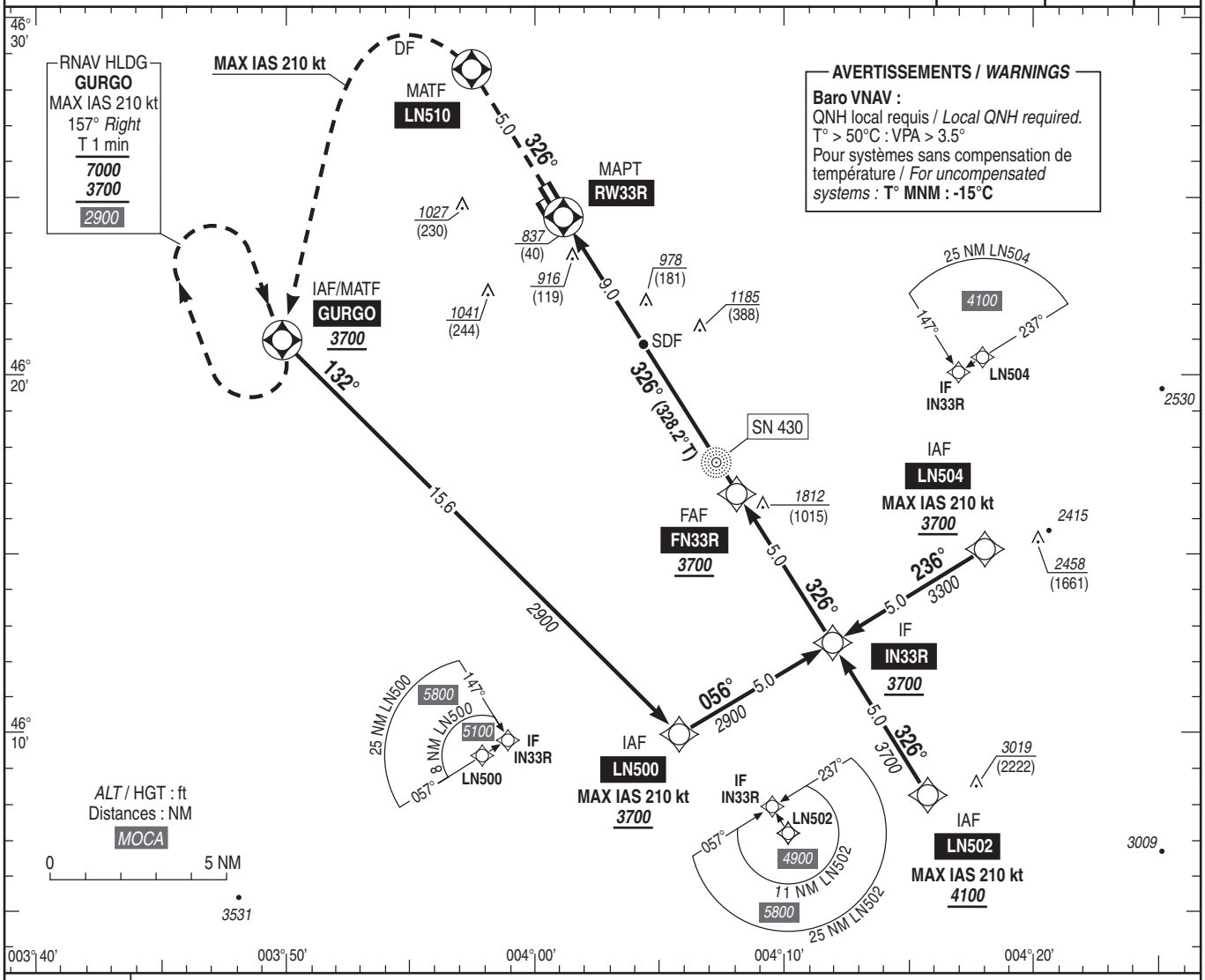
CAT A B C

*ALT AD : 797,* ***THR : 797 (29 hPa)***

## SAINT YAN

**RNP** RWY 33R

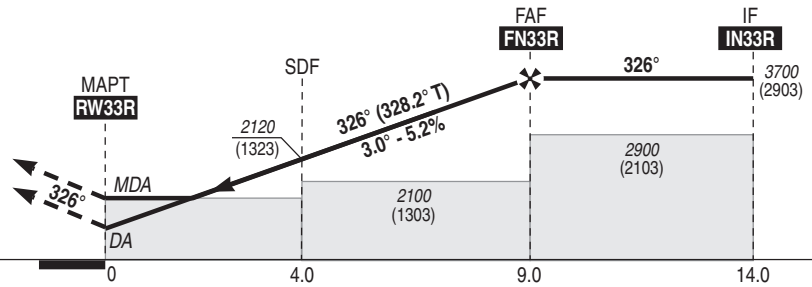
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFLN COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 98288 E33A** TCH : 52 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **LN510**. A **LN510**, tourner **à gauche directement** vers **GURGO** et intégrer l'attente en montée vers ***3700*** (2903), ou **suivre les instructions du CTL**.
Monter à *2700* (1903) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb towards* ***LN510****. At* ***LN510****, turn* ***left direct*** *to* ***GURGO*** *and join the holding pattern climbing up to* ***3700*** *(2903) or* ***follow ATC instructions****.*
*Climb up to 2700 (1903) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL / *Circling* absence ATS sans QNH local *without local QNH* HJ seulement/*only* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 171 | ***1150*** (360) | | 253 | | | | ***1330*** (530) | 1500 | ***1560*** (770) | 1500 |
| B | ***1000*** (200) | 550 | 181 | ***1160*** (370) | 1300 | 263 | ***1230*** (430) | 1300 | 427 | ***1340*** (540) | 1600 | ***1580*** (780) | 1600 |
| C | | | 191 | ***1170*** (380) | | 273 | | | | ***1580*** (790) | 2400 | ***1820*** (1020) | 2400 |

**DIST RW33R**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1485*** (688) | ***1800*** (1003) | ***2120*** (1322) | ***2440*** (1643) |
| | **6** | **7** | **8** | |
| | ***2755*** (1958) | ***3075*** (2278) | ***3395*** (2598) | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est des pistes. Circuit AD RWY 15 : main droite / *Circling prohibited East of RWYs. Right hand circuit RWY 15.*
Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 9.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 41 | 6 min 19 | 5 min 23 | 4 min 40 | 4 min 08 | 3 min 42 | 3 min 22 | 2 min 54 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLO.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLO - ROANNE

**AD 2 LFLO.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°03'10"N 003°59'59"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY A |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km WNW Roanne |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1106 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.2973°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.124°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | ROANNAIS AGGLOMERATION |
| | Adresse / *Address* | 63 rue Jean Jaurès, BP 5<br>42311 Roanne CEDEX |
| | Telephone | 04 77 66 85 77 |
| | FAX | 04 77 66 85 99 |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aeroport@roannais-agglomeration.fr |

**AD 2 LFLO.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>LUN-VEN : 0800-1100, 1300-1700.<br>SAM, DIM, JF : 01 JUN-30 SEP : 0900-1100, 1330-1700.<br>Possibilité d'ouverture sur PPR avant 1600 la veille de WE et JF (ex : le VEN PPR avant 1600 pour le WE).<br>TEL : 04 77 66 83 55<br>E-mail : gestionnaire. | AFIS :<br>MON-FRI : 0800-1100, 1300-1700.<br>SAT, SUN, public HOL : 01 JUN-30 SEP 0900-1100, 1330-1700.<br>Opening is possible PPR before 1600 on the eve of WE and public HOL (i.e. on FRI PPR before 1600 for WE).<br>TEL : 04 77 66 83 55<br>E-mail : administrator. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | CB H24. Exonération TIC uniquement en présence RFFS | 24H credit card. TIC exemption only with RFFS assistance |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLO.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants :100 LL, Jet A1, UL 91.<br>Lubrifiants : NIL<br>Paiement comptant, cartes bancaires, chèques.<br>Tous carburants CB H24. Exonération TIC uniquement en présence RFFS. | Fuel: 100 LL, Jet A1, UL 91.<br>Lubricants: NIL<br>Cash, credit cards, cheques.<br>All fuel H24 credit card. TIC exemption with RFFS only. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R en fonction des disponibilités. | O/R subject to availability. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Roanne Aéro Maintenance<br>Aéroport de Roanne<br>1015 Route de Combray<br>42155 SAINT LEGER SUR ROANNE<br>TEL : 09 83 93 67 62 - 06 77 19 31 32.<br>E-MAIL : roanne.aero@gmail.com | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLO.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A 3 km de l'aéroport. | 3 km from the airport. |
| 2 | Restaurants | A 3 km de l'aéroport. | 3 km from the airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi et location de voitures sur demande. | Taxi and car rental O/R. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 agent RFFS + VIP 2,5<br>1 extincteur à poudre de 50 kg sur roue est disponible à côté de la station d'avitaillement JET-A1 | 1 RFFS officer + VIP 2.5<br>A 50 kg powder extinguisher on wheel is available next to the JET-A1 refuelling station. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | L'enlèvement est effectué par ou en accord avec le propriétaire de l'aéronef par un prestataire extérieur.<br>L'équipement de levage est sur demande auprès de l'exploitant. | Removal by or with approval from the ACFT owner.<br>Lifting equipment is O/R to airport operator. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : LUN-VEN : 0800-1100, 1300-1700.<br>En dehors de ces HOR niveau 1.<br>Niveau 2 disponible sur PPR le dernier jour ouvré avant 1600. | Level 2 : MON-FRI : 0800-1100, 1300-1700.<br>Outside these SKED level 1.<br>Level 2 on PPR the last opening day before 1600. |

**AD 2 LFLO.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLO.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 6 F/W/C/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 15 m<br>TWY B : 16 m<br>TWY C et D : 10.50 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A et B : revêtus<br>TWY C et D : non revêtus (herbe) | TWY A and B : paved<br>TWY C and D : not paved (grass) |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 24 F/C/W/T<br>TWY B : 11 F/C/W/T<br>TWY de liaison (au pied de la tour) entre A et B réservé aux ACFT d'envergure < 15 m et de MTOW < 3500 kg. | TWY A : 24 F/C/W/T<br>TWY B : 11 F/C/W/T<br>Connection TWY (in front of the TWR) between A and B reserved for ACFT with wingspan < 15 m and MTOW < 3500 kg. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLO .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLO.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLO.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLO .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AEROWEB PRO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLO.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 016.28 (014) | 1450 x 30 | 24 F/C/W/T revêtue / paved | 46°02'58.57"N 003°59'53.92"E ------ GUND NIL | THR : 1093ft |
| 19 | 196.28 (194) | 1450 x 30 | 24 F/C/W/T revêtue / paved | 46°03'43.68"N 004°00'12.83"E ------ GUND NIL | THR : 1068ft |
| 01L | 016.28 (014) | 740 x 100 | non revêtue / not paved | 46°02'59.69"N 003°59'47.11"E ------ GUND NIL | THR : 1093ft |
| 19R | 196.28 (194) | 740 x 100 | non revêtue / not paved | 46°03'22.76"N 003°59'56.81"E ------ GUND NIL | THR : 1100ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 19 | NIL | 189 | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 01L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 19R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFLO.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 1450 | 1450 | 1450 | 1450 | |
| TWY A | 1097 | 1097 | 1097 | | |
| TWY B | 744 | 744 | 744 | | |
| 19 | 1450 | 1450 | 1639 | 1450 | |
| TWY B | 720 | 720 | 909 | | |
| 01L | 740 | 740 | 740 | 740 | |
| 19R | 740 | 740 | 740 | 740 | |

**AD 2 LFLO.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 01 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 47 ft | | | | | |
| 19 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 47 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 01 | 1450 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 19 | 1450 m | 60 m | W | LIL | R | 189 m | R |

**AD 2 LFLO.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15 s | 15 s |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLO.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLO.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLO.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ROANNE Information (FR)<br>*ROANNE Information (EN)* | 120.905 MHz | HO | EN sur demande / on request PPR PN 48 HR |

**AD 2 LFLO.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | RNN | 358 kHz | H24 | 46°06'44.5"N 004°02'13.6"E | 1164 ft | 25NM | | 028°/3,44NM THR 19 | |
| VOR-DME | ROA | 110.4 MHz CH 41X | H24 | 46°03'33.0"N 003°59'57.4"E | 1079 ft | 55NM | | 223°/465m THR 19 | |

**AD 2 LFLO.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

TWY de liaison (au pied de la tour) entre A et B réservé aux ACFT d'envergure < 15m et de MTOW < 3500 kg.

RVR < 550 m : Utilisation TWY A uniquement.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Connecting TWY (at the foot of TWR) between A and B reserved for ACFT which wingspan < 15 m and MTOW < 3500 kg.*

*RVR < 550 m : use of TWY A mandatory.*

**AD 2 LFLO.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFLO.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 Vols au départ**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 01 : Monter RM 014° (1) jusqu'à 3200 (2094), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Cette consigne fait abstraction du bosquet d'arbres de 1101 ft situé à 103 m de la DER et 109 m à gauche de l'axe.

RWY 19 : Monter à 5,8 % (2) RM 194° jusqu'à 4100 (2994), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Cette consigne fait abstraction du bosquet d'arbres de 1127 ft situé à 100 m de la DER et 100 m à gauche de l'axe. Pente théorique de montée, obstacle le plus pénalisant : relief de 2773 ft à 10260 m de la DER et à 2750 m à droite de l'axe.

***22.1 Departures***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 01 : Climb MAG 014° (1) up to 3200 (2094), then direct route up to enroute safety altitude.*

*(1) This instruction disregards the 1101 ft tree group located at 103 m from the DER and 109 m to the left of RWY centreline.*

*RWY 19 : Climb with 5.8 % (2) on course 195° MAG up to 4100 (2994), then direct route up to enroute safety altitude.*

*(2) This instruction disregards the 1127 ft tree group located at 100 m from the DER and 100 m to the left of RWY centreline. Theoretical slope of climbing, most penalizing obstruction : mountain of 2773 ft at 10260 m from the DER and 2750 m to the right of RWY centreline.*

**AD 2 LFLO.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved to radio-equipped aircraft.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL :

- PPR PN 24 HR AFIS.
- Ne peut être activé par bonnes conditions lumineuses.
- Mode opératoire décrit en AD 1.1

***23.2 AD EQUIPEMENT***

*PCL :*

*- PPR PN 24 HR AFIS.*

*- Not activated in good lighting conditions*

*- For operating instructions see AD 1.1*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

NIL.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL.*

**AD 2 LFLO.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLO.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

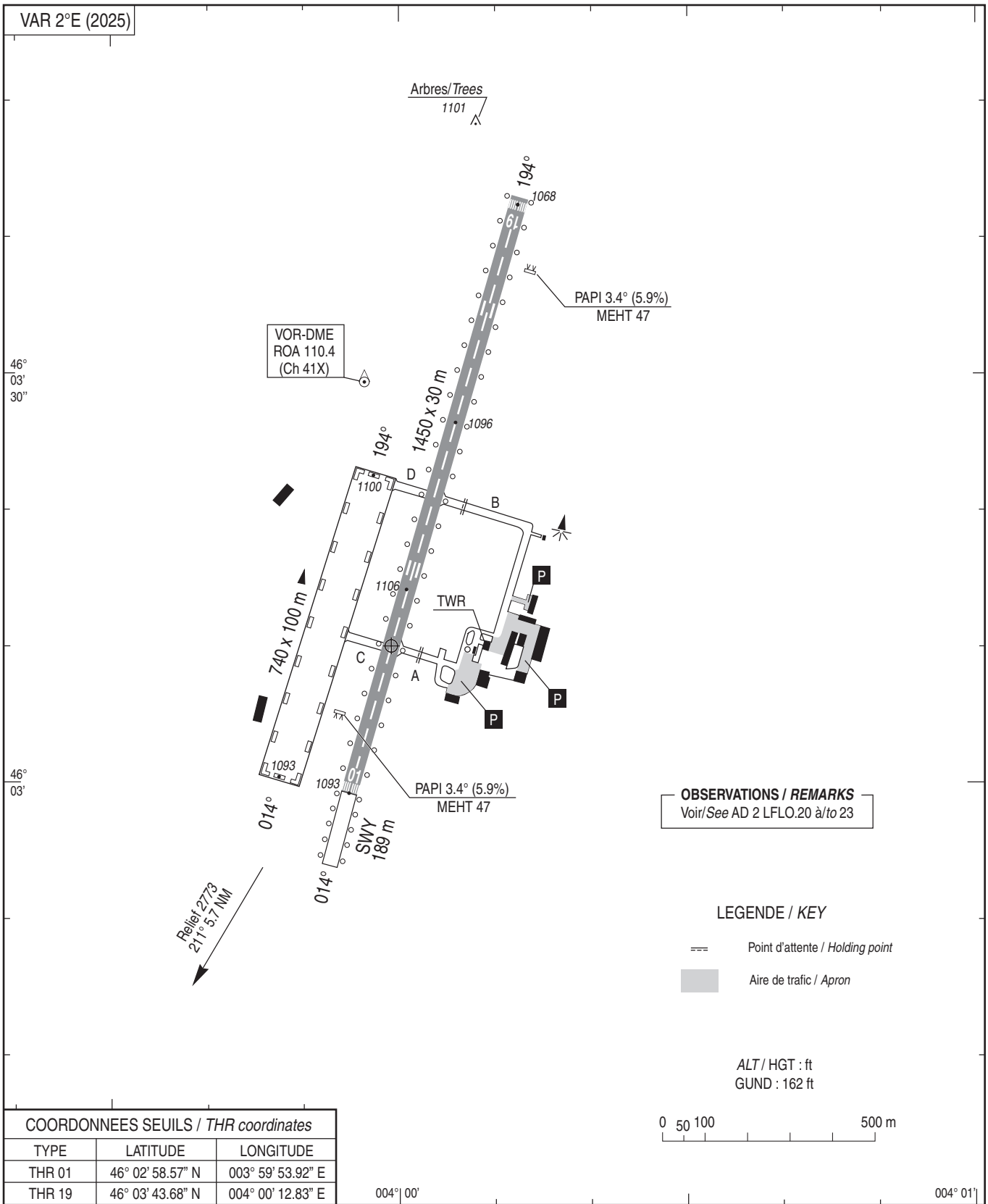
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFLO.18

## ROANNE
46 03 10 N - 003 59 59 E
*ALT AD : 1106 (40 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 01 | 46° 02' 58.57" N | 003° 59' 53.92" E |
| THR 19 | 46° 03' 43.68" N | 004° 00' 12.83" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 01 | NIL | LIL | 1450 | 1450 | 1450 | 1450 | Revêtue *Paved* | 24 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 19 | NIL | LIL | 1450 | 1450 | 1639 | 1450 | | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | *HN : 800 m | | | |



AMDT 03/25 **CHG :** VAR, orientations, numéros et longueur de piste, ajout TWY D, PAPIs, ROA devient VOR-DME, balisage, suppression DTHR, distances déclarées, résistance de piste, normalisation.

© SIA

**DATA** **ROANNE**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SN IAF (NDB) | REF AD 2 LFLN.19 | | x | x | | x |
| RNN FAF VOR RWY 19 | REF AD 2 LFLO.19 | | | x | | x |
| ROA MAPT VOR RWY 19 | REF AD 2 LFLO.19 | | | x | | x |
| RW19 | 46°03'43.68"N | 004°00'12.83"E | x | | | x |
| | | | | | | x |
| IF VOR RWY 19 | 46°14'57.1"N | 004°07'37.5"E | | x | | x |
| ILO19 | 46°13'46.4"N | 004°04'26.5"E | x | | | x |
| FLO19 | 46°08'28.0"N | 004°02'12.3"E | x | | | x |
| LO402 | 46°14'17.0"N | 004°14'30.9"E | x | | | x |
| LO404 | 46°17'54.6"N | 003°56'17.2"E | x | | | x |
| LO410 | 46°01'48.5"N | 003°59'24.5"E | x | | | x |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ROANNE**

**PRECODING RNP** RWY 19

RNP RWY 19

| RMK | - | | | | | | | | Dec MAG 2025 2.44E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | SN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SN | IF | SN | - | - | - | - | - | 3700 | 5000 | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | ILO19 | - | 204 | 206.9 | 4.4 | - | 3700 | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA LO402 | IF | LO402 | - | | | | - | 5000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ILO19 | - | 263 | 265.9 | 7.0 | - | 3700 | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA LO404 | IF | LO404 | - | | | | - | 5500 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | ILO19 | - | 124 | 126.1 | 7.0 | - | 3700 | - | 210 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | ILO19 | - | | | | - | 3700 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FLO19 | - | 194 | 196.3 | 5.5 | - | 2900 | 2900 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW19 | Y | 194 | 196.3 | 4.9 | - | 1117 | 1117 | - | -3.4 / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | LO410 | Y | 194 | 196.3 | 2.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | SN | - | - | - | - | L | 3700 | - | 160 | - | RNP APCH |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFLO** |
| **Runway** | **19** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E19A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **460343.6790N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0040012.8305E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **374.9** |
| **FPAP Latitude** | **460250.9820N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-52.6970** |
| **FPAP Longitude** | **0035950.7280E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-22.1025** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.40** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **224** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0F 0C 06 0C 13 00 00 01 39<br>31 05 7E 89 C4 13 3D D8 B7 01<br>A5 22 4E 64 FE 53 53 FF EA 01<br>54 01 64 1C C8 AF B3 FD 58 58** |
| **Calculated CRC Value** | **B3FD5858** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **325.5** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C

*ALT AD : 1106,* ***THR : 1068 (39 hPa)***

## ROANNE

**RNP** RWY 19

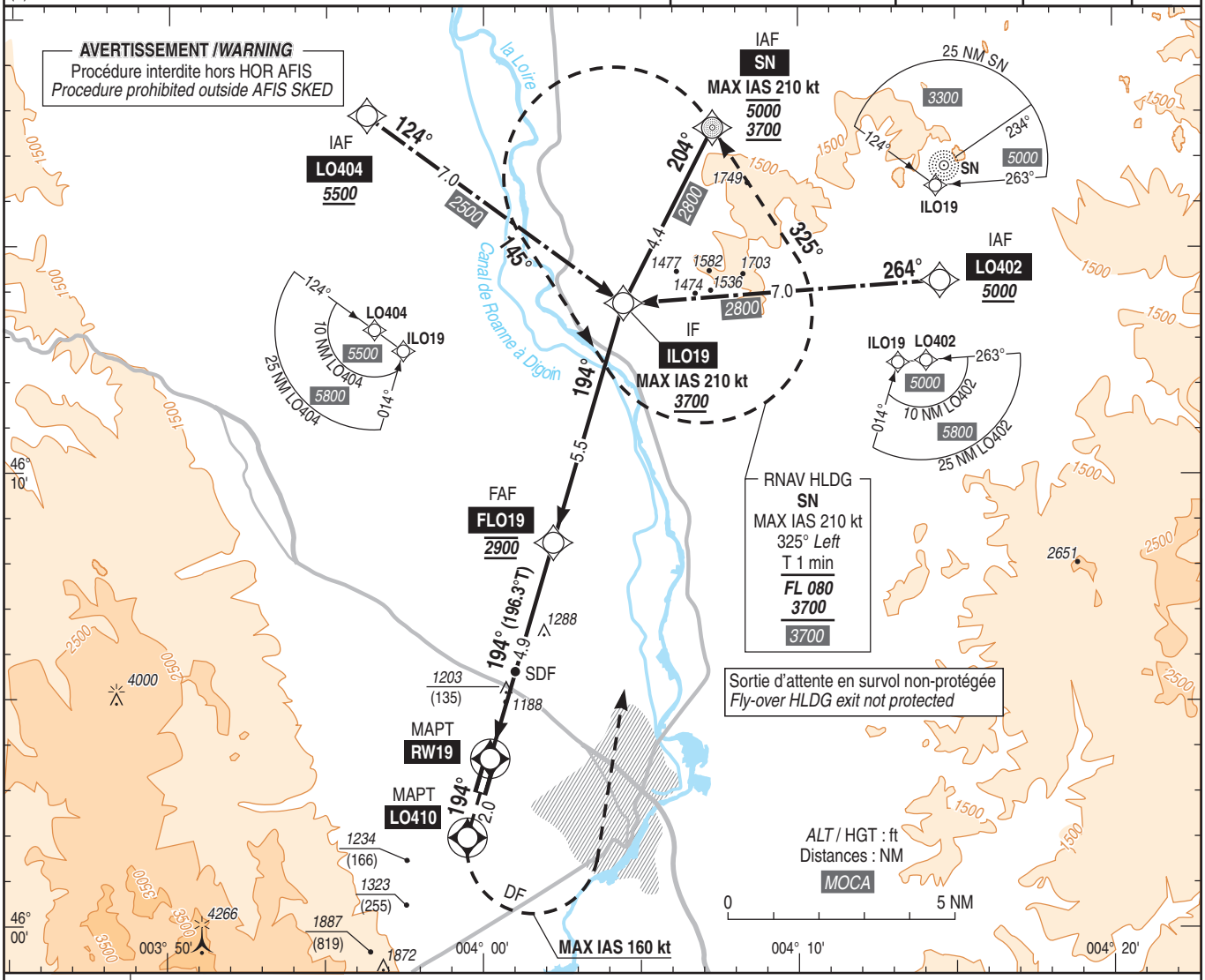
APP : SAINT YAN Approche/*Approach* 123.405 - 119.505 (s)(1)
CLERMONT Approche/*Approach* 120.675 (2)
**AFIS** : ROANNE Information 120.905
(1) Dans les limites de la TMA SAINT YAN / *Within the limits of TMA SAINT YAN.*
(2) Hors HOR SAINT YAN APP / *Outside SAINT YAN APP SKED.*

Sur clairance / *With clearance*

**RNP APCH**

**EGNOS**
**CH 63592**
**E19A**
TCH : 49

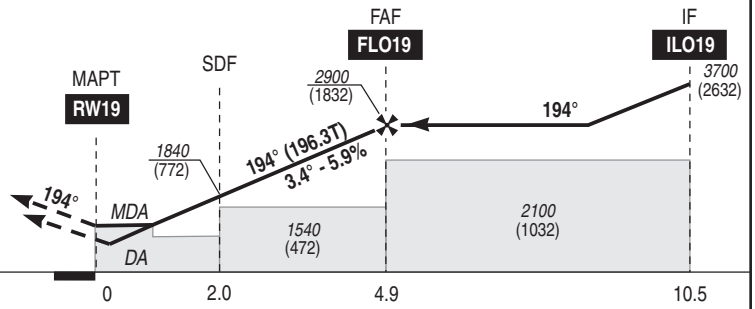
VAR
2°E
(2025)




TA : 5000

API : Monter jusqu'à **LO410**, puis tourner à **gauche (MAX IAS 160 kt)** direct vers **SN (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***3700*** (2632). Monter à ***2700*** (1632) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb up to* ***LO410****, then turn* ***left (MAX IAS 160 kt)*** *direct to* ***SN (MAX IAS 210 kt)*** *climbing up to* ***3700*** *(2632). Climb up to* ***2700*** *(1632) prior level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV(3) | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (4)(5) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1320*** (250) | 1300 | 204 | ***1340*** (270) | 1300 | 263 | ***1450*** (390) | 1500 | 381 | ***1530*** (470) | 1500 |
| B | | | 218 | ***1350*** (280) | | 277 | | 1500 | | ***1620*** (550) | 1600 |
| C | | | 228 | ***1370*** (300) | 1400 | 298 | | 1800 | | ***2270*** (1200) | 2400 |

| DIST RW19 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1480*** (412) | ***1840*** (772) | ***2200*** (1132) | ***2560*** (1492) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5
(3)Piste non homologuée CAT I / *RWY not approved for CAT I.*
(4) HJ seulement / *only*
(5) MVL interdite à l'Ouest de la piste pour les aéronefs de CAT B et C / *Circling prohibited West of RWY for CAT B and C aircraft.*

| FAF - MAPT | 4.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 14 | 3 min 29 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 | 2 min 03 | 1 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 420 | 510 | 600 | 690 | 780 | 870 | 970 |



© SIA

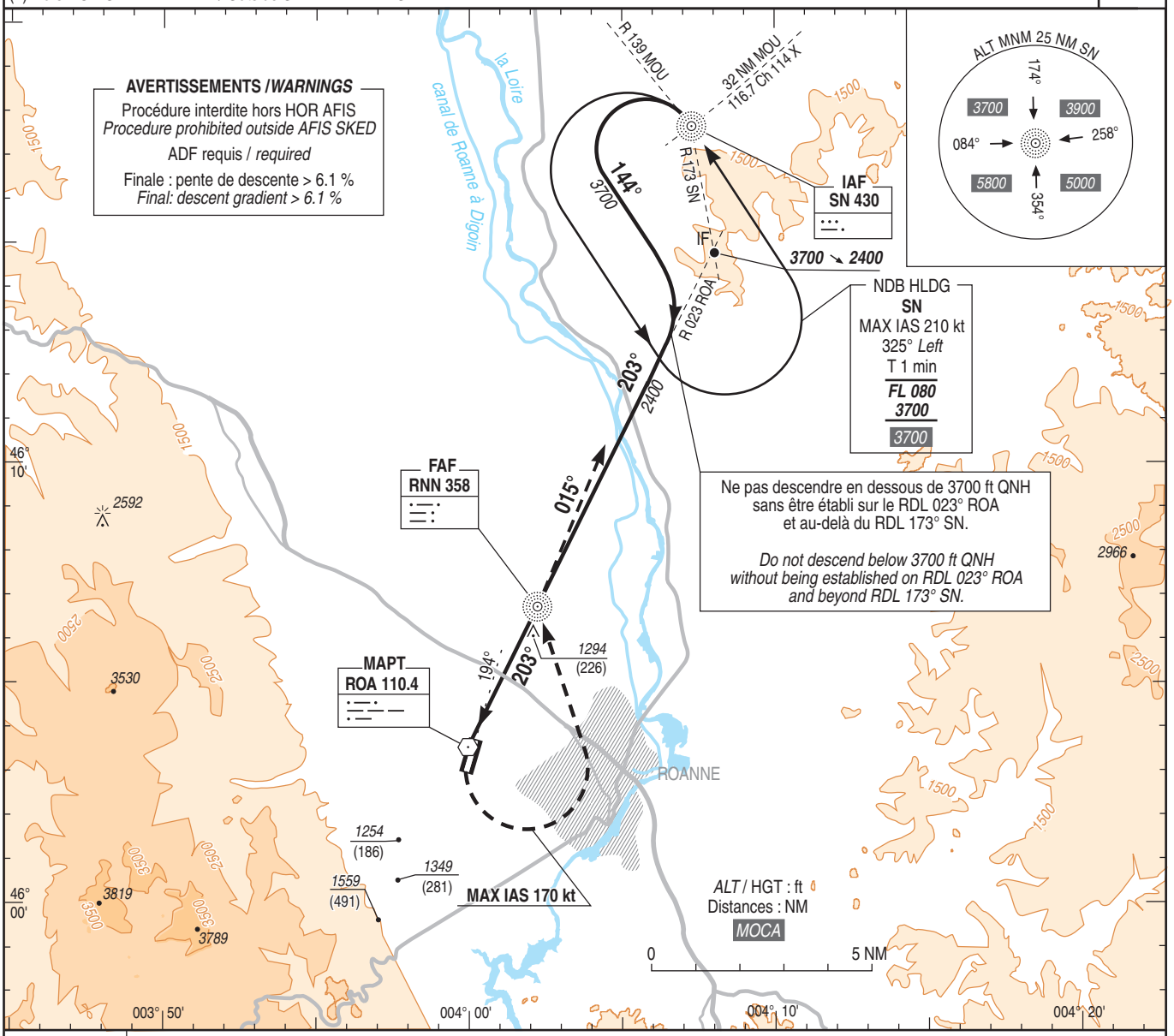
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1106,* ***THR : 1068 (39 hPa)***

**ROANNE**

VOR RWY 19

APP : SAINT YAN Approche/*Approach* 123.405 - 119.505 (s)(1)
CLERMONT Approche/*Approach* 120.675 (2)
**AFIS** : ROANNE Information 120.905
(1) Dans les limites de la TMA SAINT YAN / *Within the limits of TMA SAINT YAN.*
(2) Hors HOR SAINT YAN APP / *Outside SAINT YAN APP SKED.*

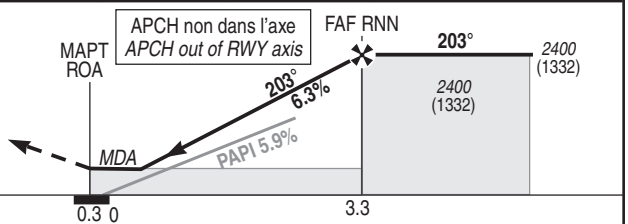
VAR
2°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner à **gauche** (MAX IAS 170 kt) vers **RNN** en montée vers ***3700*** (2632).
A **RNN**, suivre le **QDR 015° RNN** (RM 015°) vers **SN**.
Monter à *2300* (1232) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: At* ***MAPT*** *turn* ***left*** *(MAX IAS 170 kt) to* ***RNN*** *climbing up to* ***3700*** *(2632).*
*At* ***RNN****, follow* ***QDR 015° RNN*** *(MAG 015°) to* ***SN****.*
*Climb up to 2300 (1232) prior level acceleration.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (3)(4)(5) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1540*** (480) | 1500 | 472 | ***1550*** (490) | 1500 |
| B | ***1540*** (480) | 1500 | 472 | ***1650*** (590) | 1600 |
| C | ***1960*** (890) | 4000 | 885 | ***1960*** (890) | 4000 |

Observations /*Remarks* : (3) HJ seulement / *only*
(4) MVL interdites à l'Ouest de l'axe de piste pour les aéronefs de CAT B et C / *Circling prohibited West of RWY axis for CAT B and C aircraft.*
(5) MAX IAS 160 kt pour les aéronefs de CAT C / *for CAT C aircraft.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 3.3 NM | 2 min 51 | 2 min 21 | 2 min 00 | 1 min 44 | 1 min 32 | 1 min 23 | 1 min 15 |
| FAF - MAPT | 3.6 NM | 3 min 03 | 2 min 31 | 2 min 08 | 1 min 51 | 1 min 39 | 1 min 28 | 1 min 20 |
| VSP (ft/min) | | 445 | 540 | 640 | 735 | 830 | 925 | 1020 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLP.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFLP - ANNECY MEYTHET

**AD 2 LFLP.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°55'51"N 006°06'23"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Tour de contrôle | Control Tower |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3,5 km NW Annecy | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1521 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8091°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.122°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE D'EXPLOITATION DE L'AEROPORT D'ANNECY MEYTHET SEAAM | |
| | Adresse / *Address* | Société d'Exploitation de l'Aéroport d'Annecy Meythet (SEAAM)<br>8 route de Côte Merle<br>74370 Epagny Metz-Tessy<br>France | |
| | Telephone | 04 50 32 23 22 | |
| | FAX | 04 50 27 39 83 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFLPZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Site gestionnaire : https://www.annecy-airport.com<br>E-mail gestionnaire : fbo@annecy-airport.com<br>https://cy.myhandlingsoftware.com | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0700-1800 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | VOLS INTERNATIONAUX AUTORISES 0700-1900 SOUS CONDITIONS :<br>1 - Dépôt d'un préavis de vol de 24 HR auprès de l'exploitant.<br>2 - Respect des conditions pour entrer ou sortir de l'espace Schengen (www.service-public.fr).<br>3 - Respect des franchises (marchandises) et/ou des déclarations préalables (capitaux) à l'entrée et à la sortie du territoire français ou du territoire douanier de l'Union (www.douane.gouv.fr)<br>E-mail : codt-lyon@douane.finances.gouv.fr<br>En cas d'urgence : 09 70 27 30 84 (numéro de la Brigade de Surveillance Intérieure d'Annecy, à contacter en cas d'avarie, de rapatriement sanitaire ou de conditions météo exceptionnelles). | INTERNATIONAL FLIGHTS AUTHORIZED 0700-1900 AND SUBJECT TO CONDITIONS :<br>1 - PPR PN 24 HR from AD operator.<br>2- Compliance with conditions for entering or leaving the Schengen area (www.service-public.fr).<br>3- Compliance with duty-free allowances (goods) and/or prior declarations (capital) on entering and leaving French territory or the customs territory of the Union (www.douane.gouv.fr)<br>E-mail: codt-lyon@douane.finances.gouv.fr<br>In case of emergency: +33 (0)9 70 27 30 84 (number of the Brigade de Surveillance Intérieure d'Annecy, to be contacted in case of damage, medical repatriation or exceptional weather conditions). |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | HOR ATC : 0800-1800<br>Extension possible pour vols assistés et vols IFR basés.<br>PPR auprès de l'exploitant : 04 50 32 23 22 ou internet : https://cy.myhandlingsoftware.com<br>En cas d'extension, les usagers sont prévenus soit par NOTAM si la CTR est activée plus d'une heure au-delà de l'HOR publié, soit sur la FREQ TWR dans les autres cas.<br>HOR AFIS publiés par NOTAM. | ATC SKED : 0800-1800<br>Possible extension for assisted flights and home-based IFR flights.<br>PPR from operator : 04 50 32 23 22 or internet : https://cy.myhandlingsoftware.com<br>In case of extension, users are informed by NOTAM if activation of CTR is more than one hour beyond the SKED or on TWR FREQ in other cases.<br>AFIS SKED published by NOTAM. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Libre service H24 pour aéronef envergure max 16 m : 100LL, UL Aéro Super +, JET A1, électricité.<br>Jet A1 et Jet A1 SAF au parking : 0800-1800, extension possible PPR<br>Cartes TotalEnergies, VISA, MASTERCARD, espèces euros. | H24 Self service for aircraft with a max wingspan of 16 m: 100LL, UL Aéro Super +, JET A1, electricity.<br>Jet A1 and Jet A1 SAF on the stand : 0800-1800, possible extensions PPR.<br>TotalEnergies cards, VISA, MASTERCARD, cash euros. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | 0700-1800<br>Extensions possibles : PPR. | 0700-1800<br>Possible extensions : PPR. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Sur demande PN 4 jours. | On request PN 4 days. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Sur demande PN 45 minutes. | On request PN 45 minutes. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

**AD 2 LFLP.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : marque TOTALENERGIES. 100 LL, UL Aéro Super +, JET A1 (CIV-MIL ), JET A1 SAF, électricité. | Fuel : brand TOTALENERGIES. 100 LL, UL Aéro Super +, JET A1 (CIV-MIL ), JET A1 SAF, electricity. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Automate 100 LL H24 - carte de crédit Visa, Mastercard, carte TotalEnergies.<br>Automate UL Aéro Super + H24 - carte de crédit Visa, Mastercard, carte TotalEnergies.<br>Automate JET A1 H24 - Carte TotalEnergies uniquement - envergure max 16 m.<br>Borne de recharge électrique sur poste 61 : Carte TotalEnergies, carte de crédit Visa, Mastercard.<br>JET A1 au parking - cartes de crédit Visa, Mastercard, Carte TotalEnergies, fuel release.<br>JET A1 SAF au parking - Carte TotalEnergies et fuel release uniquement. | Self-service 100 LL H24 - Credit card Visa, Mastercard, TotalEnergies Card.<br>Self-service UL Aéro Super + H24 - Credit card Visa, Mastercard, TotalEnergies Card.<br>Self-service JET A1 H24 - TotalEnergies card only - max wing span 16 m.<br>Electric charging station on stand 61: TotalEnergie card, Credit card Visa, Mastercard.<br>JET A1 on the stand - Credit card Visa, Mastercard, TotalEnergies Card, fuel release.<br>JET A1 SAF on the stand - TotalEnergies Card and fuel release only. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Type 2 -7525. Contact : 04 50 32 23 22. | Type 2 -7525. Contact : 04 50 32 23 22. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Avialpes : 04 58 02 01 30.<br>Annecy Jet Center : 04 50 02 35 00. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Maintenance hélicoptères, SARL Rotorteam.<br>Contact : 04 50 51 72 54.<br>Maintenance avions, Société MecAvialpes.<br>Contact : 04 58 02 01 30. | Helicopters maintenance, SARL Rotorteam.<br>Contact: 04 50 51 72 54.<br>ACFT maintenance, Société MecAvialpes.<br>Contact: 04 58 02 01 30. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Demande d'assistance obligatoire sur le portail MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com) pour tout aéronef de 3t ou plus, pour tout aéronef le WE du 1er décembre au 15 avril.<br>Catering, services divers sur demande.<br>Service Push Avion<br>Espace équipages.<br>FBO SEAAM : fbo@annecy-airport.com | Handling assistance mandatory asking on portal MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com) for any aircraft weighing more than 3t or more, for any aircraft over a WE from 1st of December till 1st of April.<br>Catering, various services on request.<br>Aircraft Push service.<br>Flight crew lounge.<br>FBO SEAAM : fbo@annecy-airport.com |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Agglomérations avoisinantes. | Surrounding conurbations . |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport et agglomérations avoisinantes.<br>Voir site internet exploitant.<br>http://www.annecy-airport.com | At airport and surrounding conurbations.<br>See operator internet website<br>http://www.annecy-airport.com |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus (sauf DIM, JF), taxis, véhicules de tourisme avec chauffeurs, voitures de location | Buses (except on SUN, public HOL), taxis, chauffeur-driven tourist vehicles, rental cars. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Centre hospitalier Annecy Genevois (2km) | Hospital center Annecy Genevois (2km) |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Brochures disponibles en aérogare. | Tourism booklets available at terminal. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Salon VIP, acessibilité PMR. | VIP lounge, disabled accessibility. |

**AD 2 LFLP.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 60. P2.5 | VIM 60. P2.5 |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Intervention prestataire extérieur (SE levage).<br>TEL : 04 50 77 85 12 - 06 07 29 91 76<br>E-mail : contact@se-levage.com | External service provider intervention (SE levage).<br>TEL : 04 50 77 85 12 - 06 07 29 91 76<br>E-mail: contact@se-levage.com |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : 0700-1800<br>Niveau 2 : LUN-VEN : 0600-0700, 1800-1900 ;<br>SAM, DIM et JF : 1800-1900.<br>Extension possible sur demande.<br>En dehors de ces HOR : niveau 1. | Level 5 : 0700-1800<br>Level 2 : MON-FRI: 0600-0700, 1800-1900 ;<br>SAT, SUN and public HOL : 1800-1900.<br>Possible extension on request.<br>Outside these SKED : level 1. |

**AD 2 LFLP.7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 tracteur équipé de chasse-neige lame biaise et épandeur déverglaçant liquide (clearway 1), 1 tracteur équipé d'une lame tri-axiale et épandeur déverglaçant solide (clearway 6s), 1 tracteur équipé d'une balayeuse ou d'une fraise à neige. | 1 snowplough equipped with skew blade and liquid deicing fluid sprayer (clearway 1), 1 snowplough equipped with tri-axial blade and solid deicing spreader (clearway 6s), 1 tractor equipped with a sweeper or snow cutter. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Déneigement :<br>a) La piste en dur sur une largeur de 20 m.<br>b) TWY D.<br>c) Aire de trafic ligne 1 à 3.<br>d) Reste piste en dur.<br>e) TWY T , B.<br>f) TWY C , A.<br>g) Reste aire de trafic.<br>h) Ecrêtage des bourrelets sous 30 cm (dans un délai compris entre 8 et 24 HR).<br>Déverglaçage :<br>a) Piste en dur sur une largeur de 20 m.<br>b) TWY D.<br>c) Aire de trafic pour les vols avec assistance. | Snow removal:<br>a) Paved runway on a 20 m width.<br>b) TWY D.<br>c) Traffic area lines 1 to 3.<br>d) Left paved RWY.<br>e) TWY T, B.<br>f) TWY C, A.<br>g) Left traffic area.<br>h) Drifts and banks top-levelled at 30 cm (with a time span between 8 and 24 HR).<br>Deicing:<br>a) Paved runway on a 20 m width.<br>b) TWY D.<br>c) Traffic area for flights with assistance. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>La bande gazonnée ne sera ni déblayée ni inspectée. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>The grass strip will not be cleared nor inspected. |

**AD 2 LFLP.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux. | Bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PCN 33 F/C/W/T. | PCN 33 F/C/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | Charlie, Delta et Tango : 15 m / Alpha et Bravo : 7.5 m | Charlie, Delta and Tango : 15 m / Alpha and Bravo : 7.5 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume. | Bitumen. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | PCN Charlie, Delta et Tango : 33 F/C/W/T. | PCN Charlie, Delta and Tango : 33 F/C/W/T. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | 11, 12, 21, 22, 23, 31, 32, 33, 34, 35, 41, 42, 43, 44, 45, 61, 71, 72, 73, 74, 75, 91, 101, 111. | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Lignes de guidage aire de stationnement : 1 à 5, 7 à 12. | Apron guidelines : 1 to 5, 7 to 12. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLP .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Aéronefs avec handling : aux ordres du placeur. | Aircraft with handling : instructions from marshaller. |

**AD 2 LFLP.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLP.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT-EXUPERY | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLP .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LYON SAINT-EXUPERY | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 19 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0300 et 1900 | TREND between 0300 and 1900 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>0300-1900<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 038.60 (036) | 1630 x 30 | 65 F/C/W/T revêtue / paved | 45°55'24.32"N 006°05'31.97"E ( 45°55'31.08"N 006°05'39.71"E ) ------ GUND NIL | THR : 1485ft DTHR : 1489ft |
| 22 | 218.60 (216) | 1630 x 30 | 65 F/C/W/T revêtue / paved | 45°56'05.57"N 006°06'19.17"E ( 45°55'59.76"N 006°06'12.52"E ) ------ GUND NIL | THR : 1521ft DTHR : 1516ft |
| 04R | 038.50 (036) | 845 x 60 | non revêtue / not paved | 45°55'31.94"N 006°05'49.15"E ( 45°55'37.67"N 006°05'55.64"E ) ------ GUND NIL | THR : 1496ft |
| 22L | 218.50 (216) | 845 x 60 | non revêtue / not paved | 45°55'53.33"N 006°06'13.53"E ( 45°55'51.63"N 006°06'11.46"E ) ------ GUND NIL | THR : 1510ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 04R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) Rainurage / grooving : 1630 x 20 m

(2) Rainurage / grooving : 1630 x 20 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 1530 | 1530 | 1599 | 1332 | Distances déclarées réduites cause présence d'obstacle en bordure de la bande de piste ou dans la trouée de décollage.<br>Fin des distances déclarées située avant les feux rouges de fin de piste.<br>Reduced declared distances due to obstacle on the side of RWY strip or on TKOF funnel.<br>End of declared distances located before the red light at end of RWY. |
| 22 | 1544 | 1544 | 1544 | 1314 | Distances déclarées réduites cause présence d'obstacle en bordure de la bande de piste ou dans la trouée de décollage.<br>Fin des distances déclarées située avant les feux rouges de fin de piste.<br>Reduced declared distances due to obstacle on the side of RWY strip or on TKOF funnel.<br>End of declared distances located before the red light at end of RWY. |
| 04R | 845 | 845 | 845 | 618 | |
| 22L | 845 | 845 | 845 | 777 | |

**AD 2 LFLP.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | Fé / *RWY FLG* - 250 m | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 48 ft | | | | | |
| 22 | Fé / *RWY FLG* | G | PAPI 5.3 ° 9.3 % | 70 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 04 | 1630 m | 60 m | W | LIH-LIL | R | | |
| 22 | 1630 m | 60 m | W | LIH-LIL | R | | |

**AD 2 LFLP.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY Charlie, Delta et Tango | TWY Charlie, Delta and Tango |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 s | less than 1 s |
| 5 | Observations / *Remarks* | DTHR RWY 04 et RWY 22 : Feux à éclats.<br>Wig-wag point d'attente TWY Charlie et Delta. | DTHR RWY 04 and RWY 22 : Flashing lights.<br>Wig-wag holding point TWY Charlie and Delta. |

**AD 2 LFLP.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLP.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR ANNECY**<br>46°02'56"N , 006°09'33"E - 45°59'06"N , 006°14'32"E - 45°48'36"N , 006°02'30"E - arc horaire de 7.4 NM de rayon centré sur 45°55'40"N , 006°05'41"E - 45°55'57"N , 005°55'05"E - 46°02'56"N , 006°09'33"E | D | 4000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>ANNECY Tour (FR)<br>ANNECY Tower (EN) | HOR ATC<br>(Voir AD 2.3)<br>ATC SKED<br>(See AD 2.3) |

**AD 2 LFLP.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | ANNECY Sol (FR)<br>*ANNECY Ground (EN)* | 121.730 MHz | HO | |
| TWR | ANNECY Tour (FR)<br>*ANNECY Tower (EN)* | 118.205 MHz | HO | |
| AFIS | ANNECY Information (FR)<br>*ANNECY Information (EN)* | 118.205 MHz | NOTAM | |
| A/A | ANNECY (FR) | 118.205 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFLP.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Décollages RWY 04 revêtue : tout aéronef doit remonter toute la piste et s'aligner en début de piste, à l'exception des avions monomoteurs a pistons, des ULM et des hélicoptères.

Procédures et consignes particulières TWY A et B :

1) Réservés aux aéronefs dont la largeur de train est inférieure à 4,5 m (aéronefs de code A).

2) Largeur : 7,50 m.

3) Balisage lumineux : latéral réfléchissant.

4) Utilisation interdite par RVR < 800 m.

Hors présence ATS il est interdit d'utiliser les taxiways B et C dès que la piste non revêtue est engagée. Le pilote reste vigilant et s'assure qu'aucun pilote n'est engagé sur la piste en herbe avant de s'engager sur les taxiways B et C.

***20.1 GROUND MANOEUVERING OPERATIONS***

*Take-off on runway 04 paved : all ACFT must backtrack and line up at the beginning of RWY, except single engine ram, ULM and helicopters.*

*Procedures and special instructions TWY A and B :*

*1) Reserved for ACFT with a landing gear width of less than 4.5 m (code A ACFT).*

2) Width: 7.50 m.

*3) Lighting: lateral reflective.*

*4) Use prohibited when RVR < 800 m.*

*Outside ATS SKED, it is forbidden to use TWY B and C as soon as the unpaved RWY is engaged. Pilot must remain vigilant and ensure that no pilots are on the grass RWY before using TWY B and C.*

**20.2 EXIGENCES OPERATIONNELLES PARTICULIERES**

Dispositions applicables à :

- tout vol commercial réalisé avec un avion

et

- tout vol non commercial réalisé avec un avion dont la distance de référence au décollage est supérieure à 1200 m. (distance de référence : MTOW, niveau de la mer, ISA, vent nul, pente de piste nulle).

***20.2 SPECIAL OPERATING REQUIREMENTS***

*These requirements are applicable to :*

*- all commercial flight with an airplane*

*and*

*- all non-commercial flight with an airplane which reference field length is greater than 1200 m (take-off distance at MTOW, sea level, ISA, no wind, no RWY slope).*

**20.2.1 CONSIGNES D'EXPLOITATION**

En raison de l'environnement montagneux de l'aérodrome d'Annecy, il est nécessaire que les pilotes soient familiarisés avec les procédures d'approche, d'approche interrompue de même qu'aux manœuvres à vue et aux procédures de départ.

En conséquence, les opérateurs concernés doivent établir des consignes spécifiques à l'utilisation de l'aérodrome d'Annecy ainsi que les dispositions relatives à la formation de leurs pilotes.

L'établissement de ces consignes sont de la responsabilité de l'opérateur (ou du commandant de bord pour les vols non-commerciaux).

***20.2.1 OPERATING INSTRUCTIONS***

*Due to the mountainous environment of Annecy aerodrome, the pilots must be familiar with the approach and missed approach procedures, as well as visual maneuvering and departure procedures.*

*As a result, the operators concerned must set up instructions specific to Annecy aerodrome, as well as provisions relating to the training of their pilots.*

*The operator shall make sure of the establishment of these instructions (or the captain for non commercial flights).*

**20.2.2 FORMATION EQUIPAGES**

Pour tout vol, une formation théorique portant sur les procédures envisagées est obligatoire pour tout commandant de bord.

Les opérations de nuit et les opérations avec des conditions météorologiques inférieures à 3 000 pieds de plafond et 5 000 mètres de visibilité requièrent un entraînement à l'aide d'un entraîneur synthétique de vol (FSTD) adapté ou un entrainement sur site en conditions VMC sur un avion de même catégorie.

Note : tout exploitant ou pilote doit pouvoir justifier qu'il satisfait les exigences de formation ci-dessus. L'application de ces dispositions fera l'objet de vérifications lors de contrôles d'exploitation au sol.

***20.2.2 FLIGHT CREW TRAINING***

*For all flights, a theoretical training about procedures intended to be used is mandatory for the pilot-in-command.*

*Night operations and operations with weather conditions below 3000 feet ceiling and 5000 metres visibility require a training using a suitable flight simulation training device (FSTD) or an on-site training in VMC conditions on a same category airplane.*

*Note : all operators and pilots must be able to prove that they comply with the above training(s). The application of these provisions will be subject to verifications during ramp inspections.*

**20.3 APPROCHE HELICOPTERE RNP X**

Les opérateurs désirant utiliser cette approche doivent prendre contact avec le SNA-CE (coordonnées en GEN 3.3) pour fournir des consignes spécifiques à l'utilisation de cette procédure en accord avec l'étude de sécurité.

***20.3 HELICOPTER RNP X APPROACH***

*The operators willing to use this approach shall contact SNA-CE (coordinates in GEN 3.3) to provide specific instructions to use this procedure respecting the safety study.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.1.1 Cartes**

Les cartes d'altitudes minimales de guidage radar (MVA) , régionale (ARC) et STAR RNAV sont disponibles dans AD 2 LFLB.

**22.1.2 Restrictions**

- Les procédures d'approche sont interdites en dehors des horaires ATS.

- Approche indirecte (VPT) autorisée de jour seulement.

PAPI obligatoire à l'atterrissage de nuit, ainsi que de jour lors de tout atterrissage d'avion dont la vitesse de référence à l'atterrissage est supérieure à 80 kt (148 km/h).

**22.1.3 Equipements / Emport RNAV**

L'ensemble des STAR RNAV sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV 1 pour les senseurs GNSS et DME/DME.

Les aéronefs "NON RNAV 1" doivent s'annoncer au premier contact en vue de bénéficier d'un guidage radar.

**22.1.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Transpondeur 7600.

- Si le pilote a déjà reçu l'autorisation d'approche avant la perte de radiocommunication, il effectue l'approche selon la dernière clairance reçue.

**22.1.4.1 TOUTES STAR (sauf SALEV xQ)**

Suivre ou rejoindre la STAR autorisée (ou à défaut la plus proche) jusqu'à l'IAF.

**Pour les IAF PIRUV et SOCOF**

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 090.

- A l'heure du premier passage IAF + 30 minutes, le pilote descend dans l'attente jusqu'à 6500 ft et effectue l'approche standard.

**Pour l'IAF TOLNA**

- Le pilote poursuit et effectue l'approche standard depuis TOLNA.

**22.1.4.2 STAR SALEV xQ**

**Avant le passage du point OSRIM ou dans l'attente OSRIM**

- Le pilote rejoint ou maintient l'attente OSRIM au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 110.

- A l'heure du premier passage à OSRIM + 30 minutes, le pilote rejoint le FL 080 dans l'attente, puis reprend sa navigation sur la STAR vers KENZO.

- A KENZO, le pilote poursuit la descente vers 6500 ft et effectue l'approche standard depuis PIRUV.

**Après le passage du point OSRIM**

- Poursuivre la STAR jusqu'à PIRUV et entrer dans l'attente au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au FL 090.

- A l'heure du premier passage PIRUV + 30 minutes, le pilote descend dans l'attente jusqu'à 6500 ft et effectue l'approche standard.

**22.1.4.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**22.2 ATTENTES**

**22.2.1 Equipement / Emport RNAV**

Les attentes nominales sont basées sur la RNAV1 et fonction attente. En cas d'incapacité RNAV ou fonction attente, informer l'ATC et utiliser l'attente de remplacement PIRUV définie par le VOR-DME CBY.

**22.2.2 Heure estimée d'approche**

Compte tenu des particularités des procédures d'APCH d'ANNECY, CHAMBERY APP ne communique pas d'EAT mais un délai d'attente prévu aux aéronefs pour lesquels le début de la procédure d'approche doit être retardé.

**22.3 VOLS AU DEPART**

**22.3.1 Départs à vue piste 04**

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue 04 peut être autorisé de manière à rejoindre un SID 22 dans les conditions suivantes :

- de jour uniquement

- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur ou égal à 1500 ft

***22.1 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.1.1 Maps***

*Maps of minimum radar vectoring altitudes (MVA) , regional (ARC) and STAR RNAV are available in AD 2 LFLB.*

***22.1.2 Restrictions***

*- The approach procedures are prohibited outside ATS SKED available.*

*- Indirect approach (VPT) authorized by day only.*

*PAPI mandatory at night as well as for day landings of airplanes with a landing reference speed of more than 80 kt (148 km/h).*

***22.1.3 Equipment / RNAV equipment***

*All STAR RNAV are protected according to RNAV 1 navigation specification criteria for GNSS and DME/DME sensors.*

*"NON RNAV 1" ACFT must announce at first contact in order to benefit from a radar guidance.*

**22.1.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

*- Squawk 7600.*

*- If the pilot has already received the approach clearance before the loss of radiocommunication, he performs the approach according to the last clearance received.*

***22.1.4.1 ALL STAR (except SALEV xQ)***

*Follow or join the authorized STAR (or failing that the nearest one) until the IAF.*

***For the IAF PIRUV and SOCOF***

*- Proceed to the IAF at the latest acknowledged assigned level, if this one can be used in the holding, or failing that at FL 090.*

*- At the time of first passing IAF + 30 minutes, the pilot shall descend within the holding pattern down to 6500 ft and perform a standard approach.*

***For the IAF TOLNA***

*- The pilot proceeds flying the standard approach from TOLNA.*

***22.1.4.2 STAR SALEV xQ***

***Before passing the OSRIM point or in the OSRIM holding***

*- The pilot goes to or maintains the OSRIM holding at the last level allocated for which there is an acknowledgment of receipt if it can be used for the holding, or failing that at FL 110 .*

*- At the time of first passing OSRIM + 30 minutes, the pilot goes to FL 080 in the holding, then resumes his navigation on the STAR towards KENZO.*

*- At KENZO, the pilot continues the descent towards 6500 ft and performs the standard approach from PIRUV.*

***After passing the OSRIM point***

*- Continue the STAR until PIRUV and enter the holding at the last level allocated for which there is an acknowledgment of receipt if it can be used for the holding, or failing that at FL 090.*

*- At the time of first passing PIRUV + 30 minutes, the pilot descends in the holding to 6500 ft and performs the standard approach.*

***22.1.4.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY AN API***

*Apply the API procedure described in the IAC section, then divert to the alternate airfield provided in the FPL, climbing up to the minimum en-route safety altitude.*

***22.2 HOLDINGS***

***22.2.1 Equipment / RNAV equipment***

*Nominal holdings are based on RNAV1 and holding function. In case of loss of RNAV capability or holding function, advise ATC and use PIRUV alternate holding defined by the VOR-DME CBY.*

***22.2.2 Estimated time of approach***

*Given the specific nature of the APCH procedure at ANNECY, CHAMBERY APP does not communicate an EAT but an expected holding time for ACFT for which the start of the approach procedure must be delayed.*

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.3.1 Visual departures RWY 04***

*To better manage departures, visual departure 04 can be allowed to reach SID 22 under the following conditions :*

*- only by day*

*- visibility greater than or equal to 5 km and ceiling greater than or equal to 1500 ft*

© Service de l'Information Aéronautique, France

- le pilote précise le sens du virage lors de la demande de clairance de départ

- MAX IAS 180 kt jusqu'à SOCOF.

- le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à la rejointe de SOCOF à 4000 ft minimum ; ensuite se conformer au SID 22 attribué.

**22.3.2 Fermeture de l'ATC**

Si la tour d'Annecy est fermée :

1/ Les demandes de clairance IFR se font par appel téléphonique auprès du BNIA de Bordeaux au 05 57 92 60 84.

2/ Les demandes AFIS se font par https://cy.myhandlingsoftware.com ou par appel téléphonique auprès de l'exploitant SEAAM.
Les demandes exceptionnelles d'allumage du balisage sont reservées aux basés.

**22.4 PROCEDURES LVP**

Les procédures par faible visibilité (LVP) ne concernent que les décollages en piste 22.

En présence ATS : Activation LVP quand la RVR est comprise entre 400 m et 550 m.

En dehors des HOR ATS (pas d'ATC, ni AFIS) : Décollage avec RVR ≥ 800 m.

**22.5 ENTRAINEMENTS EN APPROCHE**

Tous les vols d'entrainement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch and go", API) doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

*- pilot must announce the direction of the turn when asking for departure clearance*

*- MAX IAS 180 kt to SOCOF.*

*- pilot is in charge of obstruction clearance until reaching SOCOF at an altitude of 4000 ft MNM ; then comply with given SID 22.*

***22.3.2 ATC closed***

*If Annecy TWR is closed :*

*1/ IFR clearances must be requested by phone, contacting BNIA of Bordeaux at 05 57 92 60 84.*

*2/ AFIS requests are to be made to https://cy.myhandlingsoftware.com or by phone to the operator SEAAM.*
*Exceptional requests for lighting up are reserved for based aircraft.*

***22.4 LVP PROCEDURES***

*Low visibility procedures (LVP) only concern TKOF RWY 22.*

*In the presence of ATS: LVP activation when RVR is between 400 m and 550 m.*

*Outside ATS SKED (no ATS, or AFIS): TKOF with RVR ≥ 800 m.*

***22.5 APPROACH TRAININGS***

*All IFR training flights involving consecutive segments ("touch and go", missed approach) must be covered by a flight plan with a different call sign for each segment.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio et de transpondeur.

**23.2 FACILITATION D'HORAIRES EN PERIODE HIVERNALE**

**23.2.1 Introduction**

L'aéroport d'ANNECY MEYTHET est un aéroport à facilitation d'horaires au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté (arrêté du 30 juillet 2013, NOR : DEVA1319187A).

Cette facilitation d'horaires est définie pendant les périodes pour lesquelles la demande prévisionnelle de trafic est plus importante que la capacité d'accueil de l'espace aérien en zone terminale.

Tout atterrissage sur cet aéroport et sur cette période doit impérativement faire l'objet d'une demande préalable auprès du facilitateur d'horaires désigné, l'association COHOR. Le transporteur doit ajuster son programme de vols en fonction de la capacité disponible de l'aéroport en tenant compte des recommandations fournies par l'association COHOR.

**23.2.2 Période de mise en vigueur**

Cette période concerne les samedis, dimanches et certains vendredis de mi-décembre à mi-avril, ainsi que les 1er et 2 janvier.

Les dates exactes sont publiées par NOTAM.

**23.2.3 Contacts**

Les opérateurs d'aviation générale et d'affaire doivent effectuer leurs demandes auprès du gestionnaire aéroportuaire qui assure l'assistance des vols à l'adresse suivante :

https://cy.myhandlingsoftware.com

fbo@annecy-airport.com

Gestionnaire de l'aéroport d'Annecy : voir AD 2.LFLP.2

**23.2.4 Dépôt du plan de vol**

Pour un vol à l'arrivée sur cet aéroport, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR (pouvant être obtenu par l'intermédiaire du gestionnaire lors du traitement de sa demande), conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10. Celui-ci est constitué de 14 caractères alphanumériques, dont les 4 premiers sont le code OACI de l'aéroport pour lequel la demande a été réalisée.

Le format de dépôt est le suivant : RMK/ASL<numéro d'autorisation>

Exemple : RMK/ASLLFLPNSEA3456789

Si le vol est en provenance d'un aéroport coordonné ou à facilitation, les numéros d'autorisation délivrés pour chacun des aéroports doivent être renseignés dans le champ 18.

**23.2.5 Conditions d'utilisation**

Pendant les jours de facilitation d'horaires :
- Le dépôt de FPL Y à destination d'Annecy est interdit pendant les horaires ATS, pour cause de gestion des flux de trafic, à l'exception des aéronefs basés,
- Les vols IFR monomoteur à pistons sont soumis à autorisation préalable du contrôle,
- Annecy ne peut être choisi comme ad de deroutement,
- Vols VFR : le nombre de vols VFR est limité en fonction du trafic charters ski ; il y a un risque d'attente avant de pénétrer dans la CTR de classe D

Hors jours de facilitations d'horaires :
- Vols d'entraînement IFR soumis a autorisation préalable du contrôle,
- Risque d'attente pour les vols VFR avant d'avoir l'autorisation d'intégrer la CTR de classe D,
- Vols d'entraînement VFR dans la CTR soumis à autorisation préalable du contrôle.

**23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'une visualisation radar (couverture partielle) : voir AD 1.0.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio and transponder-equipped ACFT.*

***23.2 SKED FACILITATION DURING THE WINTER PERIOD***

***23.2.1 Introduction***

*ANNECY MEYTHET is an airport that applies schedules facilitation in the sense of the community regulation 95/93 of January 18th 1993 modified by the regulation 793/2004 of April 21st 2004, designated by an order (order of July 30th 2013, NOR : DEVA1319187A).*

*This schedule facilitation is defined during periods for which the estimated traffic demand is greater than the reception capacity of the airspace in the terminal area.*

*Any landing at this airport during this period must be requested in advance to the appointed schedules facilitator, the COHOR association. The carrier must adjust its flights schedule according to the airport's available capacity taking into account the recommendations of the COHOR association.*

***23.2.2 Period of entry into force***

*This period concerns Saturdays, Sundays and certain Fridays from mid December to mid April, as well as January the 1st and 2nd.*

*The exact dates are published by NOTAM.*

***23.2.3 Contacts***

*General and business aviation operators must submit their requests to the airport manager which ensures flight support, at the following address :*

*https://cy.myhandlingsoftware.com*

*fbo@annecy-airport.com*

*Manager of Annecy airport : see AD 2.LFLP.2*

***23.2.4 Filing the flight plan***

*For a flight arriving at this airport, it is compulsory to complete field 18 of the flight plan with the authorization number allocated by COHOR (which may be obtained via the manager's intermediary when processing its request), in accordance with the instructions that appear in the AIP France ENR 1.10. It is composed of 14 alphanumeric characters, the first 4 of which are the ICAO code of the airport for which the request has been submitted.*

*The filing format is as follows : RMK/ASL<authorization number>*

*Example : RMK/ASLLFLPNSEA3456789*

*If the flight comes from a coordinated or facilitated airport, the authorization numbers issued for each of the airports must be entered in field 18.*

***23.2.5 Use conditions***

*During SKED facilitation days :*
*- Filing FPL Y for Annecy is forbidden during ATS SKED, due to flow trafic management, except for home-based ACFT,*
*- Single piston engine IFR flights are subject to prior authorization from control,*
*- Annecy is not allowed as diversion AD,*
*- VFR flights : the number of VFR flights is limited depending on skiing charter flights ; there is a risk of waiting before entering class D CTR.*

*Outside SKED facilitation days :*
*- IFR training flights are subject to prior authorization from control,*
*- risk of waiting for VFR flights before entering class D CTR,*
*- VFR training flights in CTR are subject to prior authorization from control.*

***23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (partial cover) : see AD 1.0.*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random*

**AD 2 LFLP.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLP.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RNP Z RWY 04 et / *and* RNP Y RWY 04 | LNAV-VNAV et / *and* LNAV |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# ANNECY MEYTHET

| **UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT /** *USE OF PARKING STANDS* | | |
|---|---|---|
| **Postes** / *Stands* | **Envergure MAX (m)**<br>*MAX span* (m) | **Observations** |
| 11 | 32 | Neutralise le poste / *Neutralizes stand* 12N/12S.<br>Si avion de Cat. A, poste 12N/12S utilisable / *If Cat. A aircraft, stand 12N/12S usable.*<br>Utilisation hélicoptère / *Helicopter use* : Type Super Puma : LHT 19,50 m - Ør 16,20 m. |
| 12 | 15 | Neutralise les postes / *Neutralizes stands* 11N/11S - 13N/13S.<br>Si avion Cat. A, postes 11N/11S - 13N/13S utilisables / *If Cat. A aircraft, stands 11N/11S - 13N/13S usable.* |
| 13 | 32 | Neutralise le poste / *Neutralizes stand* 12N/12S.<br>Si avion de Cat. A, poste 12N/12S utilisable / *If Cat. A aircraft, stand 12N/12S usable.*<br>Utilisation hélicoptère / *Helicopter use* : Type Super Puma : LHT 19,50 m - Ør 16,20 m. |
| 21 | 26 | Utilisation hélicoptère / *Helicopter use* : Type EC145 : LHT 13,10 m - Ør 11,00 m. |
| 22 | 17 | Neutralise le poste / *Neutralizes stand* 23N/23S. |
| 23 | 26 | Neutralise les postes / *Neutralizes stands* 22N/22S - 24N/24S. |
| 24 | 17 | Neutralise le poste / *Neutralizes stand* 23N/23S. |
| 31 | 12 | |
| 32 | 12 | |
| 33 | 12 | |
| 34 | 12 | |
| 35 | 12 | |
| 41 | 12 | |
| 42 | 12 | |
| 43 | 12 | |
| 44 | 12 | |
| 45 | 12 | |
| 61 | 18 | Type EC135 : LHT 12,20 m - Ør 10,20 m. |
| ← | | |
| 71 | 19 | |
| 72 | 16 | |
| 73 | 16 | |
| 74 | 17 | |
| 75 | 17 | |
| 91 | 28 | |
| 101 | 26 | |
| 111 | 28 | |

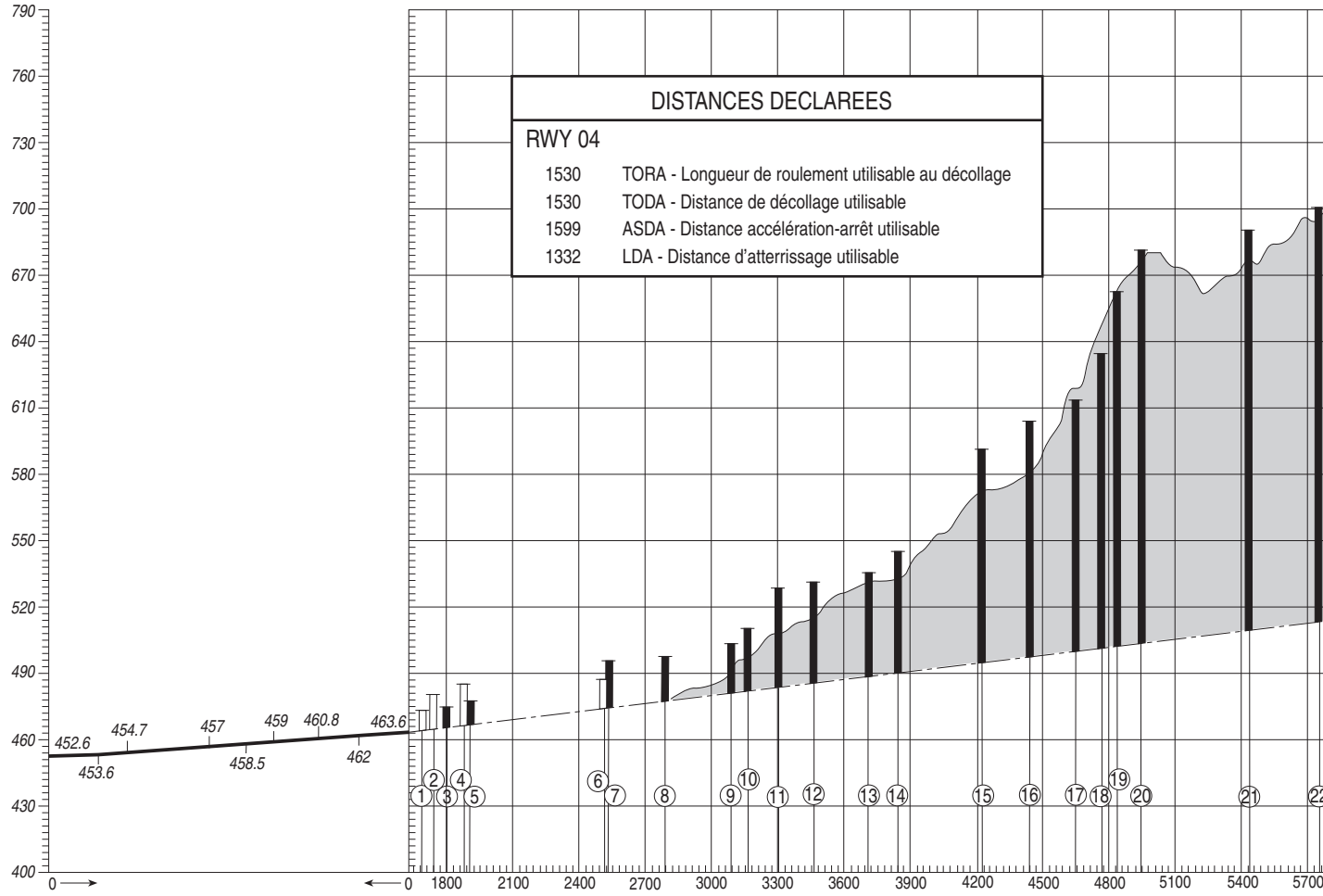
© Service de l'Information Aéronautique, France

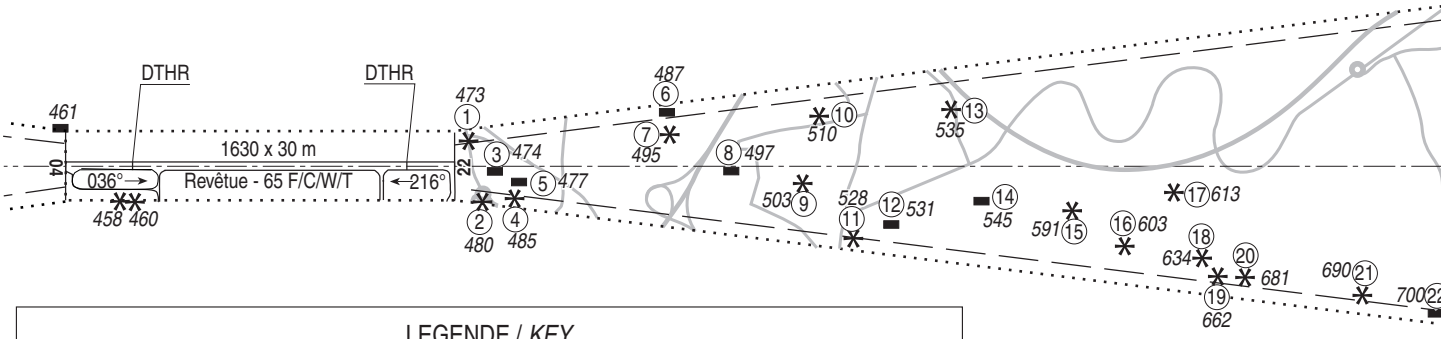
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**ANNECY** MEYTHET
RWY 04

VAR 3°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES




## LEGENDE / *KEY*

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Echelle: 1 / 31 700

0 2000

0 500

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



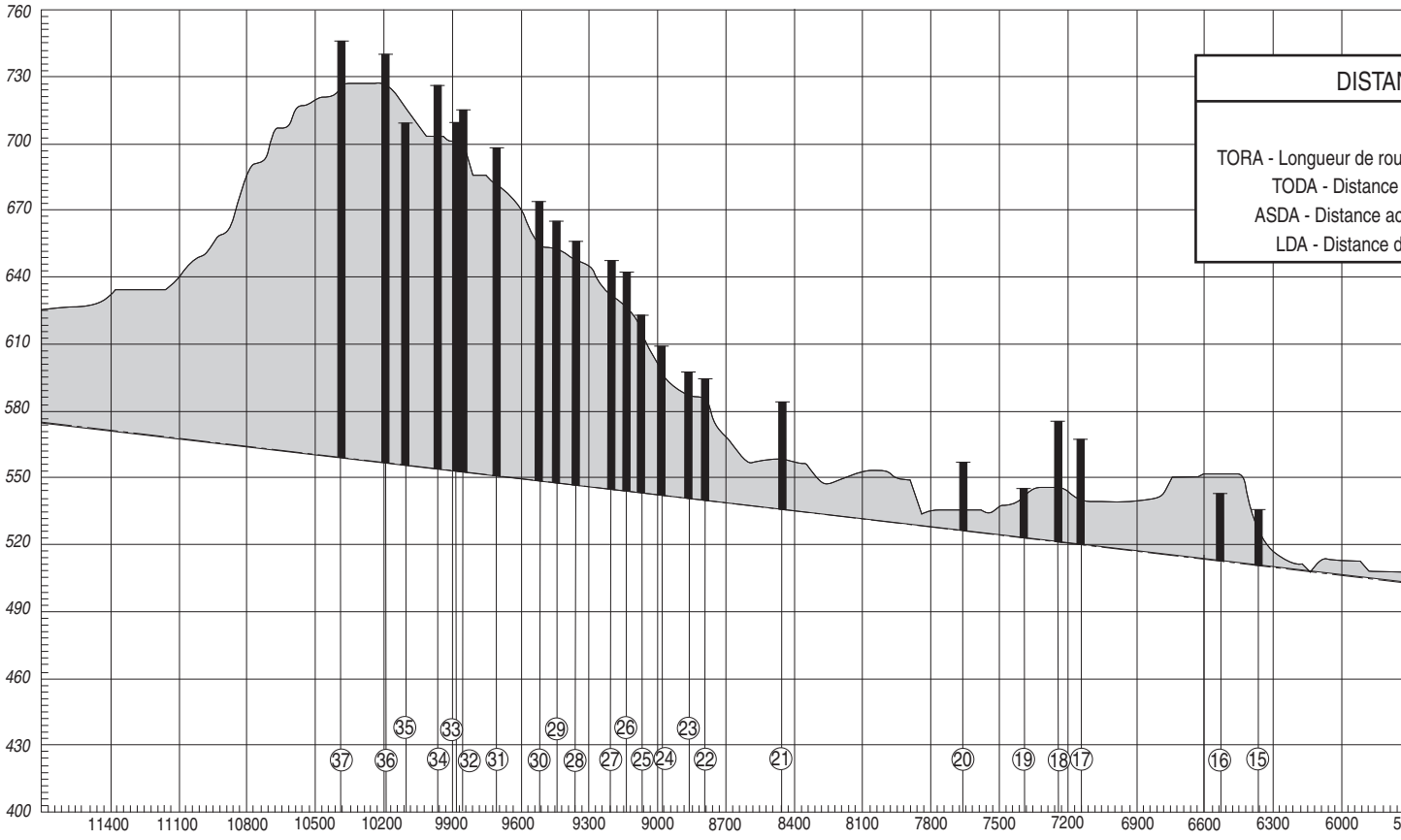
© SIA

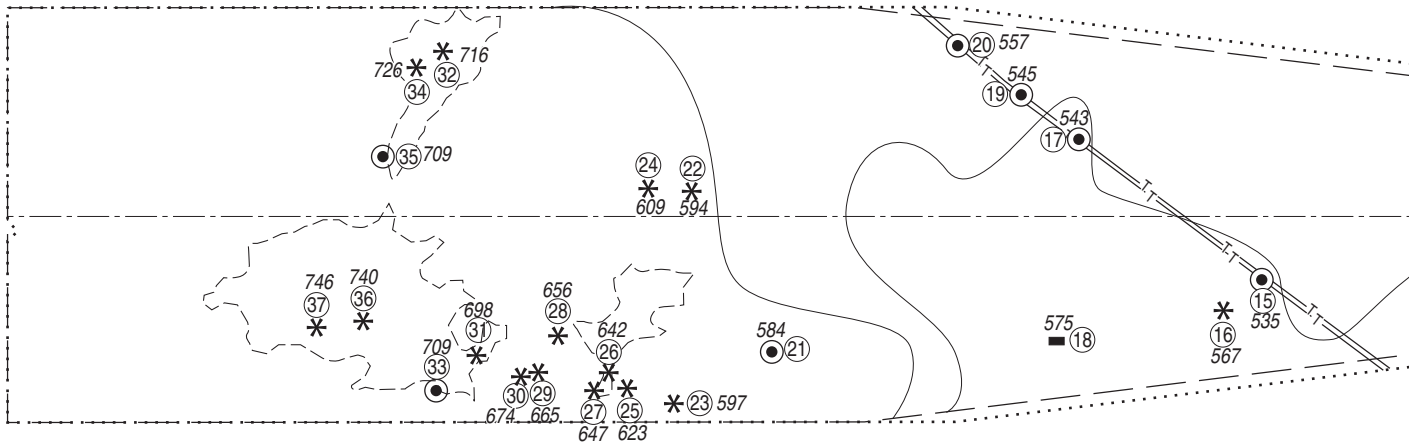
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**ANNECY** MEYTHET
RWY 22

VAR 3°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES




Levé exécuté en juin 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLP.18

## ANNECY MEYTHET
45 55 51 N - 006 06 23 E
*ALT AD : 1521 (55 hPa)*

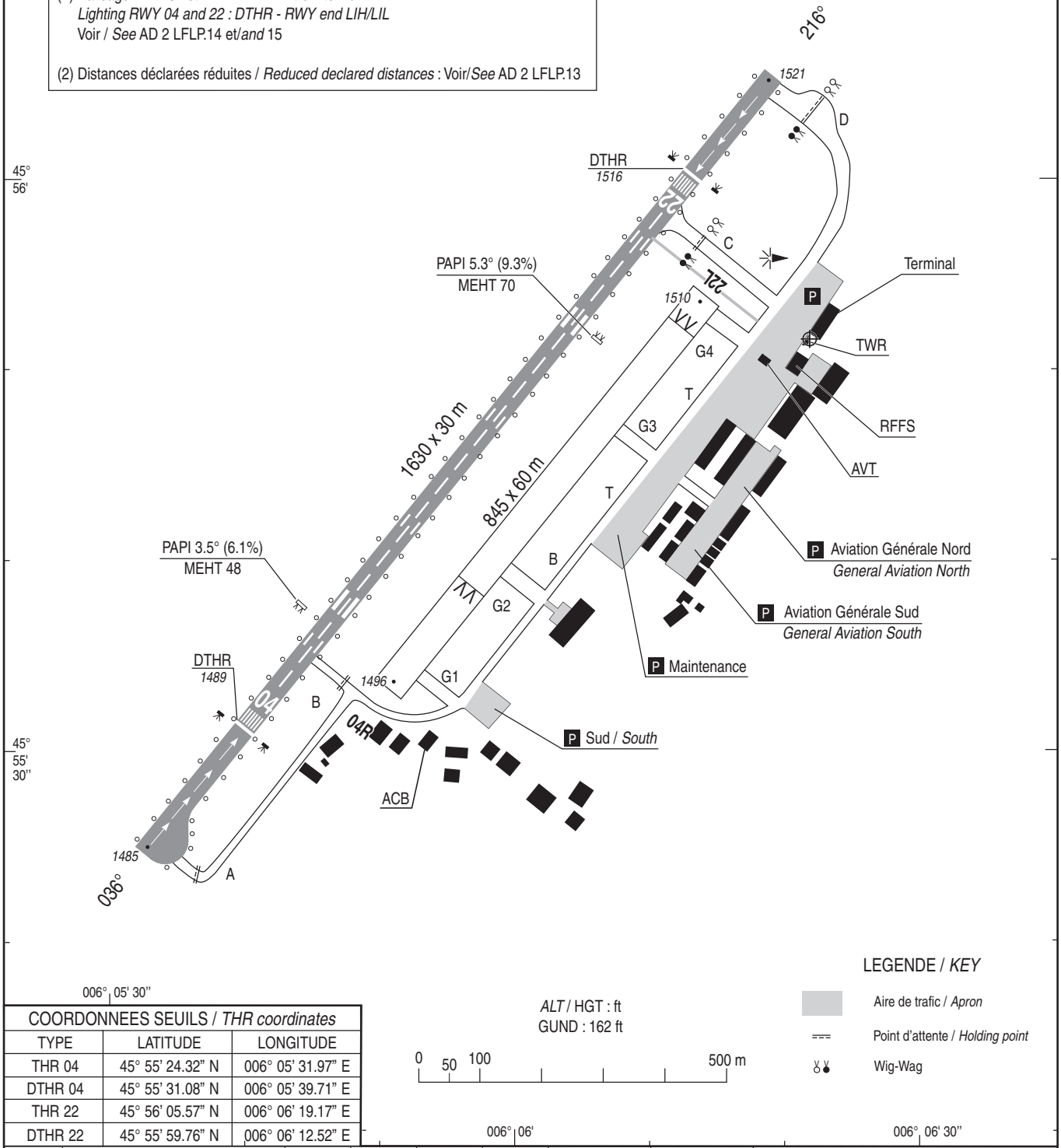
VAR 3° E (2025)

**OBSERVATIONS / *REMARKS***

Voir / *See* AD 2 LFLP.20 à/*to* 23

(1) Balisage RWY 04 et 22 : DTHR - Extrémité HI/BI
*Lighting RWY 04 and 22 : DTHR - RWY end LIH/LIL*
Voir / *See* AD 2 LFLP.14 et/*and* 15

(2) Distances déclarées réduites / *Reduced declared distances* : Voir/*See* AD 2 LFLP.13




*ALT* / HGT : ft
GUND : 162 ft

LEGENDE / *KEY*
- Aire de trafic / *Apron*
- Point d'attente / *Holding point*
- Wig-Wag

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 45° 55' 24.32" N | 006° 05' 31.97" E |
| DTHR 04 | 45° 55' 31.08" N | 006° 05' 39.71" E |
| THR 22 | 45° 56' 05.57" N | 006° 06' 19.17" E |
| DTHR 22 | 45° 55' 59.76" N | 006° 06' 12.52" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA (2) | TODA (2) | ASDA (2) | LDA (2) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIH/LIL | 1530 | 1530 | 1599 | 1332 | Revêtue *Paved* | 65 F/C/W/T | - | - | - | - |
| 22 | NIL | LIH/LIL | 1544 | 1544 | 1544 | 1314 | | | 400* | 400* | 400* | - |

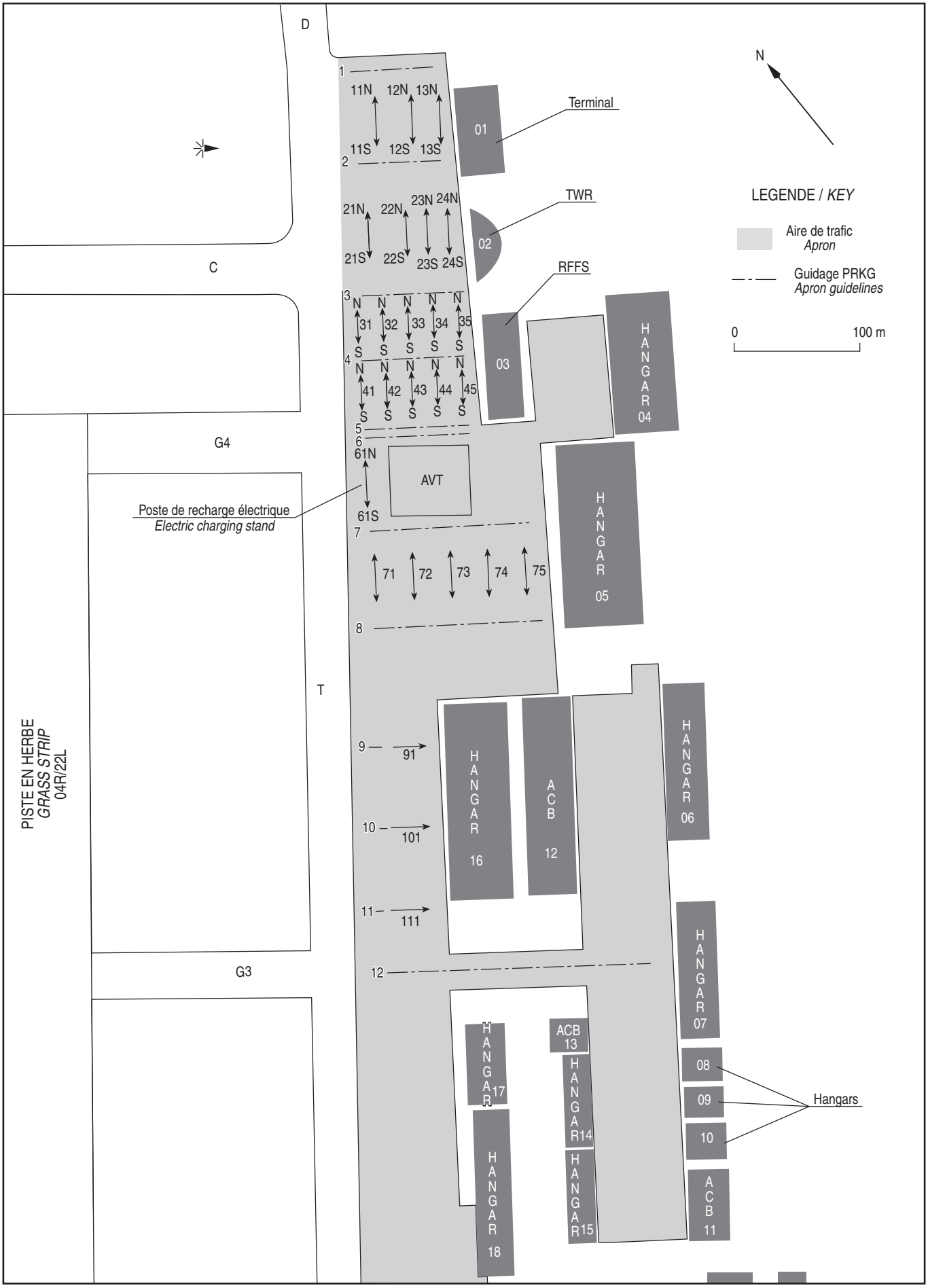
* Absence ATS : 800 m.



© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**ANNECY** MEYTHET






© **SIA**

**DATA** **ANNECY MEYTHET**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| LTP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| PAS | 46°09'49.3" N 005°59'59.7" E | X | | X | |
| RW04 | REF DTHR04 LFLP AD 2.12 | X | | | X |
| | | | | | |
| BELUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BULOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUSIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| COLLO | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | | | | | |
| ESAPI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GIRED | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GOVNA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| KENZO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUVOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MAXUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MEBAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | | | | | |
| MURRO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODIKI | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| PIRUV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ROMAM | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| SOCOF | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| TOLNA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VENAT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LP403 | 45°51'26.2" N 005°46'54.5" E | X | | | X |
| LP404 | 45°43'50.7" N 005°52'22.1" E | X | | | X |
| LP405 | 45°52'42.8" N 005°51'37.0" E | X | | | X |
| LP615 | 45°52'27.9" N 005°56'41.6" E | X | | | X |
| LP613 | 45°50'49.5" N 005°54'49.1" E | X | | | X |
| IP04X | 45°48'57.3" N 005°58'10.5" E | X | | X | X |
| FP04X | 45°52'09.6" N 006°01'49.7" E | X | | | X |
| RW04H | 45°55'54.52" N 006°06'06.53" E | X | | | X |
| IP04Z | 45°48'30.8" N 005°57'40.3" E | X | | | X |
| FP04Z | 45°51'23.5" N 006°00'57.0" E | X | | | X |
| LP402 | 45°50'22.6" N 005°54'18.6" E | X | | | X |
| IP04Y | 45°46'09.5" N 005°54'59.6" E | X | | | X |
| FP04Y | 45°49'17.3" N 005°58'33.1" E | X | | | X |
| LP408 | 45°48'20.0" N 005°51'04.6" E | X | | | X |
| LP409 | 45°50'40.8" N 005°53'44.9" E | X | | | X |
| LP411 | 45°59'02.0" N 006°09'41.3" E | X | | | X |
| LP412 | 45°56'20.4" N 006°03'51.2" E | X | | | X |
| LP600 | 45°58'40.2" N 006°09'16.3" E | X | | X | |
| LP601 | 45°55'32.0" N 006°01'35.0" E | X | | X | |
| LP610 | 46°01'17.0" N 006°13'00.0" E | X | | X | |
| LP620 | 45°58'00.0" N 006°12'38.0" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP X RWY04**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.8° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | SOCOF | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA AT | IF | SOCOF | - | - | - | - | - | 6500 | - | 100 | - | - |
| | TF | LP615 | - | 281 | 283.7 | 3.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LP613 | - | 216 | 218.6 | 2.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IP04X | - | 126 | 128.5 | 3.0 | - | 4500 | - | 100 | - | 1.0 |
| INA TOLNA | IF | TOLNA | - | - | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - |
| | TF | LP404 | - | 036 | 038.4 | 4.0 | - | 6500 | 6500 | - | - | 1.0 |
| | TF | IP04X | - | 036 | 038.5 | 6.5 | - | 4500 | - | 100 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IP04X | - | - | - | - | - | 4500 | - | 100 | - | - |
| | TF | FP04X | - | 036 | 038.5 | 4.1 | - | 3900 | 3900 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04H | YES | 036 | 038.5 | 4.8 | - | - | - | 70 | -4.60 / 35 | 0.3 |
| | DF | SOCOF | - | - | - | - | R | 6500 | - | 70 | - | 1.0 |

**RNP Y RWY 04**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.8° E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | SOCOF | Yes | 241 | 244.0 | 2.5 | R | 6500 | FL 090 | 170 | - | - |
| INA SOCOF | IF | SOCOF | | | | | | 6500 | FL 080 | 190 | - | - |
| | TF | LP409 | - | 256 | 259.0 | 5.3 | - | 5500 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | LP408 | - | 216 | 218.5 | 3.0 | - | 5000 | 7000 | 190 | - | 1.0 |
| | TF | IP04Y | - | 126 | 128.4 | 3.5 | - | 4500 | - | 190 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IP04Y | | | | | | 4500 | - | 190 | | - |
| | TF | FP04Y | - | 036 | 038.5 | 4.0 | - | 4500 | 4500 | - | | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 036 | 038.5 | 8.0 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | LP411 | Yes | 036 | 038.6 | 4.5 | - | - | - | - | | 1.0 |
| | DF | LP412 | - | - | - | - | L | - | 5000 | 160 | | 1.0 |
| | TF | SOCOF | Yes | 199 | 201.6 | 5.0 | - | 6500 | 6500 | - | | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

### Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLP |
| Runway | 04 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Y |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E04B |
| LTP/FTP Latitude | 455531.0770N |
| LTP/FTP Longitude | 0060539.7110E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 503.3 |
| FPAP Latitude | 455613.9840N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 42.9070 |
| FPAP Longitude | 0060628.7960E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 49.0850 |
| Threshold Crossing Height | 15.00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.50 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 336 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

### Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 10 0C 06 0C 04 C8 00 02 34<br>30 05 0A 81 B5 13 FE 8B 9D 02<br>A9 27 36 4F 01 7A 7F 01 2C 81<br>5E 01 64 2A C8 AF 96 8C F8 39 |
| Calculated CRC Value | 96 8C F8 39 |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 453.9 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 453.9 |



© SIA

**RNP Z RWY04**

RMK -

MAG VAR 2025 2.8° E

REF NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | SOCOF | Yes | 241 | 244.0 | 2.5 | R | 6500 | FL 090 | 170 | - | - |
| | - | PIRUV | Yes | 095 | 098.0 | 4.0 | R | 6500 | FL 090 | 210 | - | - |
| INA PIRUV | IF | PIRUV | - | - | - | - | - | 6500 | 7900 | 210 | - | - |
| | TF | LP403 | - | 095 | 098.0 | 4.5 | - | 6500 | 6500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | LP402 | - | 099 | 101.5 | 5.3 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IP04Z | - | 126 | 128.4 | 3.0 | - | 3900 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA COLLO | IF | COLLO | - | - | - | - | - | 6500 | 7800 | - | - | - |
| | TF | LP405 | - | 174 | 176.7 | 3.9 | - | 5000 | 6000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | LP402 | - | 138 | 141.1 | 3.0 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IP04Z | - | 126 | 128.4 | 3.0 | - | 3900 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA TOLNA | IF | TOLNA | - | - | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - |
| | TF | LP404 | - | 036 | 038.4 | 4.0 | - | 6500 | 6500 | - | - | 1.0 |
| | TF | IP04Z | - | 036 | 038.5 | 6.0 | - | 3900 | - | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IP04Z | - | - | - | - | - | 3900 | - | 185 | - | - |
| | TF | FP04Z | - | 036 | 038.5 | 3.7 | - | 3500 | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 036 | 038.5 | 5.3 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | LP411 | Yes | 036 | 038.6 | 4.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | LP412 | - | - | - | - | L | - | 5000 | 160 | - | 1.0 |
| | TF | SOCOF | Yes | 199 | 201.6 | 5.0 | - | 6500 | 6500 | - | - | 1.0 |

**ANNECY** MEYTHET

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP Z** RWY 04

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFLP** |
| **Runway** | **04** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **Z** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E04A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **455531.0800N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0060539.7100E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **503.3** |
| **FPAP Latitude** | **455613.9800N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **42.9000** |
| **FPAP Longitude** | **0060628.8000E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **49.0900** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.50** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **336** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 10 0C 06 0C 04 D0 00 01 34<br>30 05 10 81 B5 13 FC 8B 9D 02<br>A9 27 28 4F 01 84 7F 01 EA 01<br>5E 01 64 2A C8 AF E1 74 AD 64** |
| **Calculated CRC Value** | **E174AD64** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **453.9** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ANNECY MEYTHET
# SID RNAV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 22 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS seulement/*only* | | | | | | | MAG VAR 2025 2.8°E | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VENAT 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | Yes | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | 180 | 1.0 |
| - | DF | LP610 | - | - | - | - | R | FL 130 | - | 180 | 1.0 |
| - | TF | VENAT | - | 047 | 049.7 | 20.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ODIKI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | Yes | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | 180 | 1.0 |
| - | DF | LP610 | - | - | - | - | R | FL 130 | - | 180 | 1.0 |
| - | TF | ODIKI | - | 129 | 131.8 | 7.1 | - | FL 150 | - | 200 | 1.0 |
| **ESAPI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | Yes | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | 180 | 1.0 |
| - | DF | LP620 | - | - | - | - | R | FL 130 | - | 180 | 1.0 |
| - | TF | ESAPI | - | 141 | 144.0 | 5.7 | - | FL 150 | - | 200 | 1.0 |
| **PAS 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | Yes | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | 180 | 1.0 |
| - | DF | PAS | - | - | - | - | R | - | - | 200 | 1.0 |
| **PIRUV 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | - | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IP04X | - | 216 | 217.8 | 3.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TOLNA | - | 216 | 218.4 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 266 | 268.9 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KENZO | - | 344 | 346.3 | 7.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 005 | 008.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 095 | 098.0 | 4.5 | - | - | FL 090 | 210 | 1.0 |
| **LTP 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | - | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TOLNA | - | 216 | 218.4 | 14.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 232 | 234.4 | 19.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BULOL 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | - | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TOLNA | - | 216 | 218.4 | 14.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 266 | 268.9 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAXUS | - | 301 | 303.5 | 10.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BULOL | - | 321 | 323.5 | 20.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUSIL 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | - | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TOLNA | - | 216 | 218.4 | 14.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 266 | 268.9 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAXUS | - | 301 | 303.5 | 10.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BULOL | - | 321 | 323.5 | 20.3 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 311 | 314.1 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LSE 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | - | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TOLNA | - | 216 | 218.4 | 14.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 266 | 268.9 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GIRED | - | 279 | 281.4 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LSE | - | 278 | 281.2 | 6.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ROMAM 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | SOCOF | - | 216 | 219.1 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TOLNA | - | 216 | 218.4 | 14.0 | - | - | - | 250 | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 266 | 268.9 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GIRED | - | 279 | 281.4 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 182 | 184.4 | 37.5 | L | - | - | - | 1.0 |

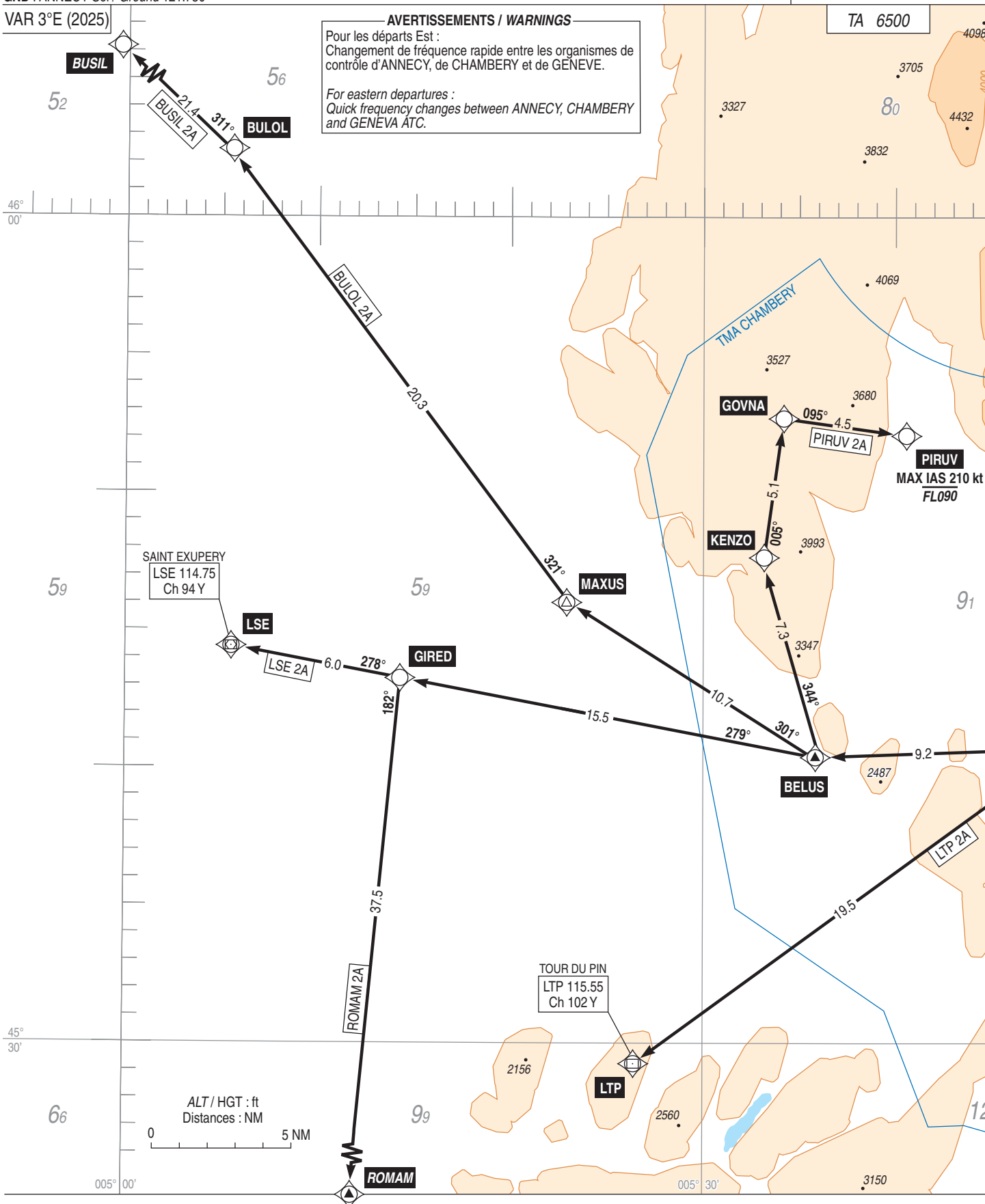
© Service de l'Information Aéronautique, France

# ANNECY MEYTHET
# SID RNAV RWY 22

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

APP : CHAMBERY Approche / *Approach* 121.205 - 123.705 (s)
LYON Approche / 131.315 en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans les TMA 1 et 2 de 6000 ft AMSL au FL 095 et dans la TMA 3.
LYON *Approach 131.315 outside CHAMBERY APP SKED, within TMA 1 and 2 from 6000 ft AMSL up to FL 095 and within TMA 3.*
**TWR** : ANNECY Tour / *Tower* 118.205
**AFIS** : ANNECY Information 118.205
**GND** : ANNECY Sol / *Ground* 121.730

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# ANNECY MEYTHET
# SID RNAV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 22 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | La pente de montée ne tient pas compte d'un bâtiment et de végétation situés dans les 100 premiers mètres à partir de la DER à droite de l'axe.<br>*Climb gradient disregards a building and vegetations located in first hundred meters from DER right of the axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC à la mise en route.<br>*In case of being unable to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must inform the appropriate ATC unit at start up.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **VENAT 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216° (MAX IAS 180 kt) puis tourner à droite direct vers LP610 (MAX IAS 180 kt et FL 130 MNM) et continuer vers VENAT.<br>*Climb to SOCOF on course 216° (MAX IAS 180 kt) then turn right direct to LP610 (MAX IAS 180 kt and FL 130 MNM) and continue to VENAT.* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 2200 ft<br>Pente ATS 8.7% MNM jusqu'au FL 130<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 2200 ft*<br>*ATS slope 8.7% MNM up to FL 130* |
| **ODIKI 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216° (MAX IAS 180 kt) puis tourner à droite direct vers LP610 (MAX IAS 180 kt et FL 130 MNM) et continuer vers ODIKI (MAX IAS 200 kt et FL 150 MNM).<br>*Climb to SOCOF on course 216° (MAX IAS 180 kt) then turn right direct to LP610 (MAX IAS 180 kt and FL 130 MNM) and continue to ODIKI (MAX IAS 200 kt and FL 150 MNM).* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.5% MNM jusqu'à 7400 ft<br>Pente ATS 7.8% MNM jusqu'au FL 150<br>*Climb gradient 5.5% MNM up to 7400 ft*<br>*ATS slope 7.8% MNM up to FL 150* |
| **ESAPI 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216° (MAX IAS 180 kt) puis tourner à droite direct vers LP620 (MAX IAS 180 kt et FL 130 MNM) et continuer vers ESAPI (MAX IAS 200 kt et FL 150 MNM).<br>*Climb to SOCOF on course 216° (MAX IAS 180 kt) then turn right direct to LP620 (MAX IAS 180 kt and FL 130 MNM) and continue to ESAPI (MAX IAS 200 kt and FL 150 MNM).* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 6.6% MNM jusqu'à 6700 ft<br>Pente ATS 9.7% MNM jusqu'au FL 150<br>*Climb gradient 6.6% MNM up to 6700 ft*<br>*ATS slope 9.7% MNM up to FL 150* |
| **PAS 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216° (MAX IAS 180 kt) puis tourner à droite direct vers PAS (MAX IAS 200 kt).<br>*Climb to SOCOF on course 216° (MAX IAS 180 kt) then turn right direct to PAS (MAX IAS 200 kt).* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 2200 ft<br>Pente ATS 5.6% MNM jusqu'à 3000 ft<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 2200 ft*<br>*ATS slope 5.6% MNM up to 3000 ft* |
| **PIRUV 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216°, ensuite IP04X, TOLNA, BELUS, KENZO, GOVNA et PIRUV (MAX IAS 210 kt et FL 090 MAX).<br>*Climb to SOCOF on course 216° then IP04X, TOLNA, BELUS, KENZO, GOVNA and PIRUV (MAX IAS 210 kt and FL 090 MAX).* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 3400 ft<br>Pente ATS 5.6% MNM jusqu'à 3000 ft<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 3400 ft*<br>*ATS slope 5.6% MNM up to 3000 ft* |
| **LTP 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216°, ensuite TOLNA (MAX IAS 250 kt) puis LTP.<br>*Climb to SOCOF on course 216° then TOLNA (MAX IAS 250 kt) and then LTP.* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 3400 ft<br>Pente ATS 5.6% MNM jusqu'à 3000 ft<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 3400 ft*<br>*ATS slope 5.6% MNM up to 3000 ft* |
| **BULOL 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216°, ensuite TOLNA (MAX IAS 250 kt) puis BELUS, MAXUS et BULOL.<br>*Climb to SOCOF on course 216° then TOLNA (MAX IAS 250kt) and then BELUS, MAXUS and BULOL.* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 3400 ft<br>Pente ATS 5.6% MNM pour atteindre le FL 110 à BELUS, si niveau de croisière supérieur à 110.<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 3400 ft*<br>*ATS slope 5.6% MNM to reach FL 110 at BELUS, if cruising level greater than to 110.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ANNECY MEYTHET
# SID RNAV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **BUSIL 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216°, ensuite TOLNA (MAX IAS 250 kt) puis BELUS, MAXUS, BULOL et BUSIL.<br>*Climb to SOCOF on course 216° then TOLNA (MAX IAS 250kt) and then BELUS, MAXUS, BULOL and BUSIL.* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 3400 ft<br>Pente ATS 5.6% MNM pour atteindre le FL 110 à BELUS, si niveau de croisière supérieur à 110.<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 3400 ft*<br>*ATS slope 5.6% MNM to reach FL 110 at BELUS, if cruising level greater than to 110.* |
| **LSE 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216°, ensuite TOLNA (MAX IAS 250 kt) puis BELUS, GIRED et LSE.<br>*Climb to SOCOF on course 216° then TOLNA (MAX IAS 250 kt) and then BELUS, GIRED and LSE.* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 3400 ft<br>Pente ATS 5.6% MNM pour atteindre le FL 110 à BELUS, si niveau de croisière supérieur à 110. Si niveau de croisière supérieur à FL 195, FL 200 MNM à MEBAK.<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 3400 ft*<br>*ATS slope 5.6% MNM to reach FL 110 at BELUS, if cruising level greater than to 110. If cruising level greater than FL 195, FL 200 MNM at MEBAK.* |
| **ROMAM 2A** | Monter vers SOCOF sur la route 216°, ensuite TOLNA (MAX IAS 250 kt) puis BELUS, GIRED et tourner à gauche vers ROMAM.<br>*Climb to SOCOF on course 216° then TOLNA (MAX IAS 250kt) and then BELUS, GIRED and turn left to ROMAM.* | 6500 ft AMSL | Pente obstacle 5.2% MNM jusqu'à 3400 ft<br>Pente ATS 5.6% MNM pour atteindre le FL 110 à BELUS, si niveau de croisière supérieur à 110.<br>*Climb gradient 5.2% MNM up to 3400 ft*<br>*ATS slope 5.6% MNM to reach FL 110 at BELUS, if cruising level greater than to 110.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CONSIGNES**
*Instructions*

**ANNECY** MEYTHET

**1. MINIMA LPV :**

Les Minima LPV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.
*The standard LPV Minima below are determined for ACFT performing a LPV procedure which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed APCH.*

| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) (ft) | RVR (m) | OCH (ft) |
|---|---|---|---|---|
| 3 %* | A | ***2080*** (600) | 1500 | 591 |
| | B | ***2150*** (660) | 1500 | 652 |
| | C | ***2310*** (820) | 2400 | 814 |
| 3.5 % | A | ***1960*** (470) | 1500 | 470 |
| | B | ***1970*** (480) | 1500 | 480 |
| | C | ***2120*** (630) | 2400 | 627 |
| 4 % | A | ***1900*** (420) | 1500 | 411 |
| | B | ***1920*** (430) | 1500 | 426 |
| | C | ***1950*** (460) | 2100 | 459 |
| 4.5 % | A | ***1850*** (360) | 1500 | 358 |
| | B | ***1870*** (380) | 1500 | 373 |
| | C | ***1880*** (390) | 1800 | 383 |
| 5 % | A | ***1800*** (310) | 1400 | 310 |
| | B | ***1820*** (330) | 1500 | 325 |
| | C | ***1830*** (340) | 1500 | 334 |

* Pour les opérations de transport public, l'utilisation des ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
** For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.*

**2. MINIMA LNAV/VNAV :**

Les Minima LNAV/VNAV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LNAV/VNAV pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5%.
*The standard LNAV/VNAV Minima below are determined for ACFT performing a LNAV/VNAV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2,5% during a missed approach.*

| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) (ft) | RVR (m) | OCH (ft) |
|---|---|---|---|---|
| 3 % * | A | ***2390*** (900) | 1500 | 796 |
| | B | ***2740*** (1250) | 1500 | 1143 |
| | C | ***2810*** (1320) | 2400 | 1214 |
| 3.5 % | A | ***2290*** (800) | 1500 | 693 |
| | B | ***2530*** (1040) | 1500 | 933 |
| | C | ***2600*** (1110) | 2400 | 1002 |
| 4 % | A | ***2190*** (700) | 1500 | 600 |
| | B | ***2340*** (850) | 1500 | 744 |
| | C | ***2410*** (920) | 2400 | 811 |
| 4.5 % | A | ***2110*** (620) | 1500 | 515 |
| | B | ***2170*** (680) | 1500 | 572 |
| | C | ***2230*** (740) | 2400 | 639 |
| 5 % | A | ***2030*** (540) | 1500 | 438 |
| | B | ***2050*** (560) | 1500 | 455 |
| | C | ***2080*** (590) | 2400 | 483 |

* Pour les opérations de transport public, l'utilisation des ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
** For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT H
***ALT AD : 1521 (55 hPa)**, RW04H : 1512*

**ANNECY** MEYTHET

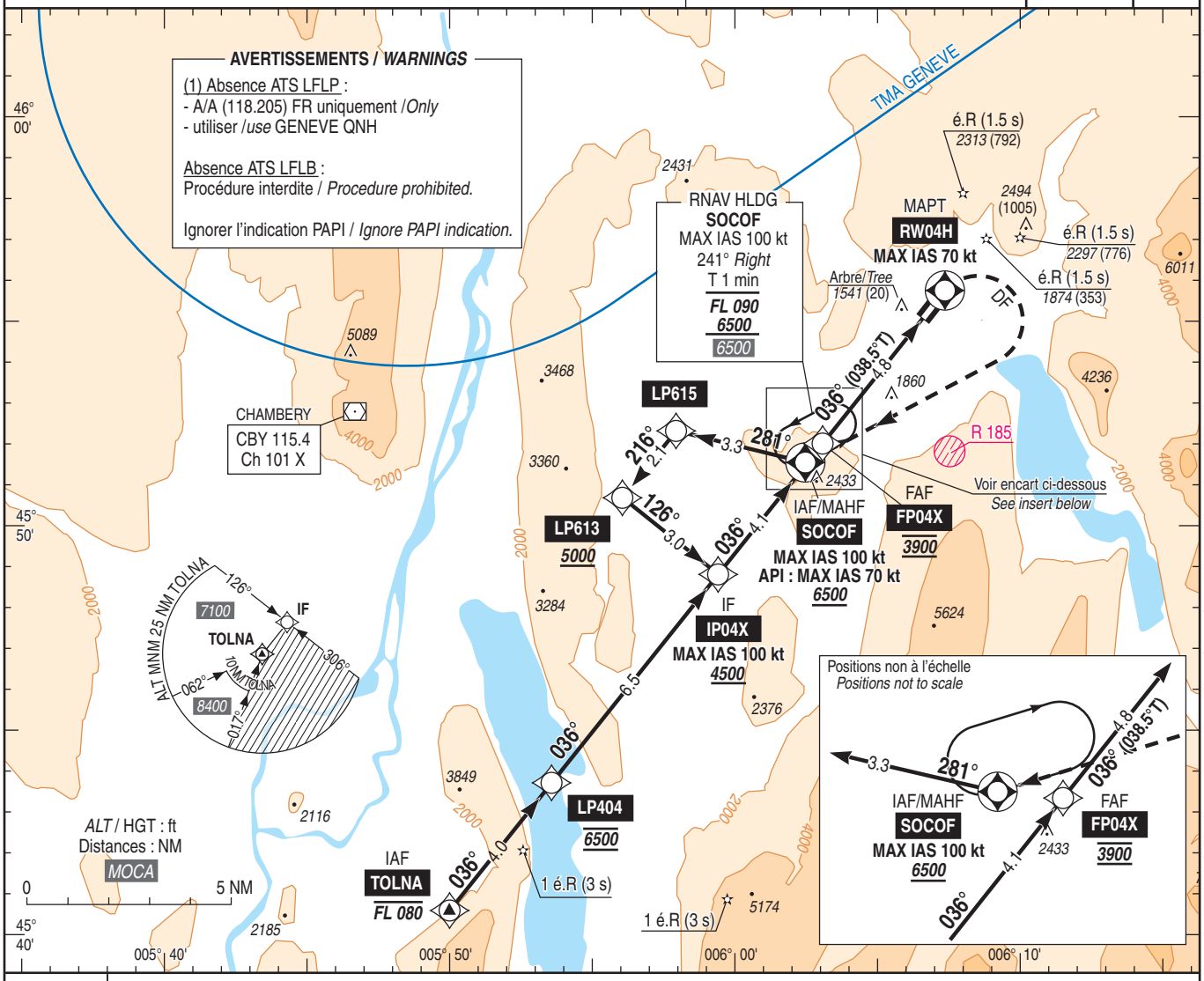
**RNP** X RWY 04

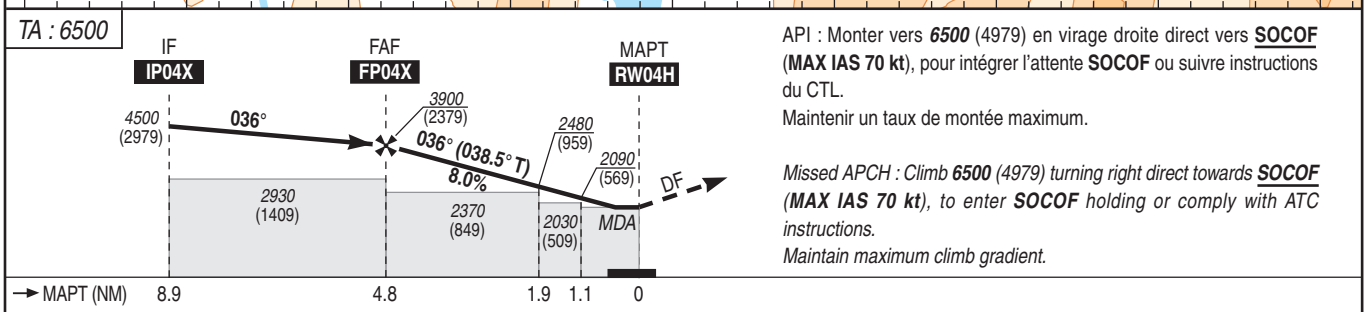
APP : CHAMBERY Approche / *Approach* 121.205 - 123.705(s)
**TWR :** ANNECY Tour / *Tower* 118.205 (1)
**AFIS :** ANNECY Information 118.205 (1)

Procédure réservée à l'usage exclusif des hélicoptères de la sécurité civile.
*Procedure reserved for civil security helicopters exclusive use*

**RNP APCH**

VAR 3°E (2025)




API : Monter vers ***6500*** (4979) en virage droite direct vers **SOCOF** (**MAX IAS 70 kt**), pour intégrer l'attente **SOCOF** ou suivre instructions du CTL.
Maintenir un taux de montée maximum.

*Missed APCH : Climb **6500** (4979) turning right direct towards **SOCOF** (**MAX IAS 70 kt**), to enter **SOCOF** holding or comply with ATC instructions.*
*Maintain maximum climb gradient.*

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

| CAT | LNAV | | | MVL/*Circling* (2) sans/*without* QNH local | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | |
| H | ***1930*** (410) | 1000 | 402 | ***3280*** (1760) | 1000 | |

| **DIST RW04H** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3510*** (1989) | ***3020*** (1499) | ***2530*** (1009) | ***2040*** (519) |

Point d'aboutissement de la pente de descente : 35 ft (10,7 m) au-dessus de RW04H situé 207 m en amont du seuil décalé opposé 22.

*Descending slope ending point : 35 ft (10.7 m) above RW04H located 207 m before opposite displaced threshold 22.*

Observations / *Remarks* : (2) Secteur Ouest interdit / *West sector prohibited.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 4.8 NM | 70 kt<br>4 min 08 | 80 kt<br>3 min 37 | 90 kt<br>3 min 13 |
| VSP (ft/min) | | 570 | 650 | 735 |



© SIA

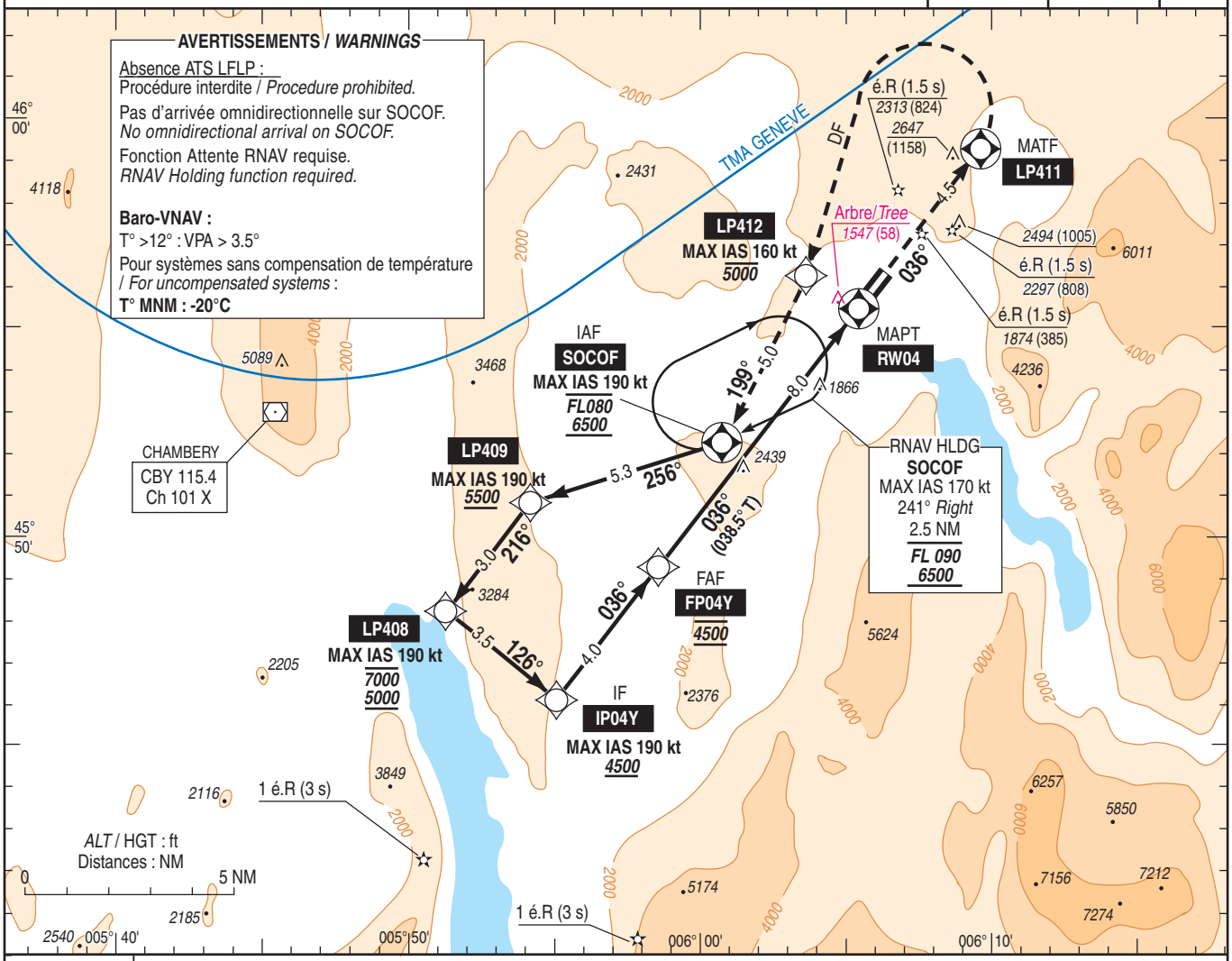
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1521,* ***DTHR : 1489 (54 hPa)***

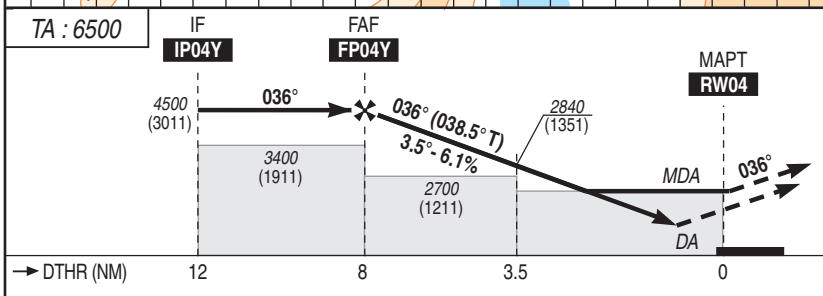
**ANNECY** MEYTHET

**RNP** Y RWY 04

APP : CHAMBERY Approche / *Approach* 121.205 - 123.705(s)
**TWR :** ANNECY Tour / *Tower* 118.205
**AFIS :** ANNECY Information 118.205

| RNP APCH | EGNOS Ch 61882 E04B TCH : 49 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter vers **LP411** (MAX IAS 160kt), puis tourner à **gauche direct vers LP412** (MAX IAS 160kt) en montée vers ***5000*** (3511).
A **LP412** poursuivre la montée vers ***6500*** (5011) vers **SOCOF**.
A **SOCOF** intégrer l'attente.
Monter à *4600* (3111) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb up to* ***LP411*** *(MAX IAS 160 kt) then turn* ***left direct to LP412*** *(MAX IAS 160 kt) climbing up to* ***5000*** *(3511). At* ***LP412*** *continue climbing up to* ***6500*** *(5011) towards* ***SOCOF****. At* ***SOCOF*** *join HLDG. Climb up to 4600 (3111) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV-VNAV (1) | | | LNAV | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***2220*** (730) | 1500 | 730 | ***2510*** (1020) | 1500 | 912 | ***2640*** (1150) | 1500 | 1150 |
| B | ***2340*** (850) | 1500 | 845 | ***2970*** (1480) | 1500 | 1378 | ***3300*** (1810) | 5000 | 1802 |
| C | ***2520*** (1030) | 2400 | 1022 | ***3050*** (1560) | 2400 | 1451 | ***3390*** (1900) | 5000 | 1897 |

**DIST RW04**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***4140*** (2651) | ***3770*** (2881) | ***3400*** (1911) | ***3030*** (1541) | ***2660*** (1171) |

Observations / *Remarks* : (1) Pour MNM particuliers, voir / *For special MNM, see* AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP MINIMA.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - DTHR | 8.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 51 | 5 min 39 | 4 min 48 | 4 min 10 | 3 min 42 | 3 min 19 | 3 min 00 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 805 | 900 | 990 |



AMDT 08/26 **CHG :** FREQ, VAR, orientations, ajout contrainte plafond / *upper level constraint added* WPT LP408, MOCA finale / *final*, MNM AD, normalisation / *standardization*.

© SIA

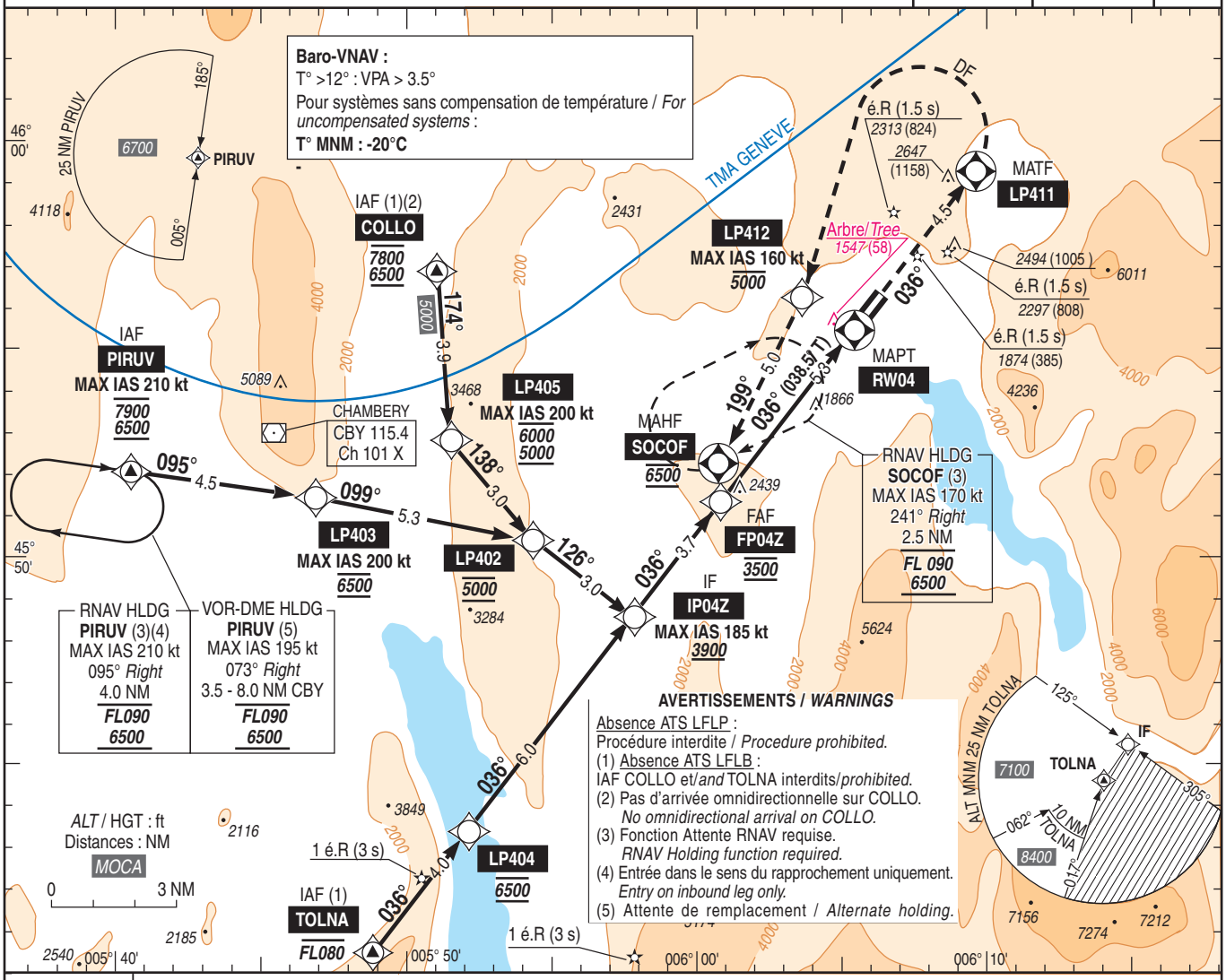
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1521,* ***DTHR : 1489 (54 hPa)***

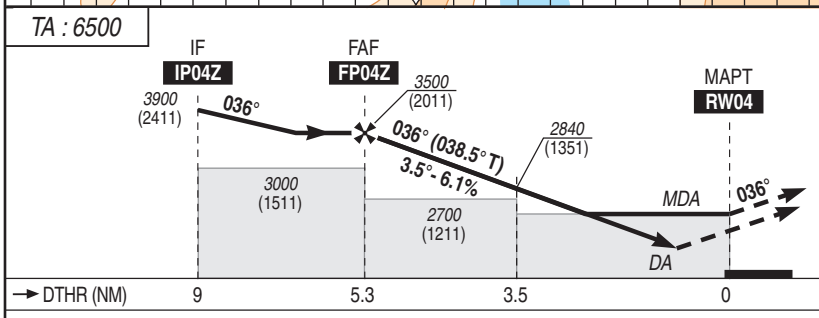
**ANNECY** MEYTHET

**RNP** Z RWY 04

APP : CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205 - 123.705 (s)
**TWR** : ANNECY Tour/*Tower* 118.205
**AFIS :** ANNECY Information 118.205

| RNP APCH | EGNOS Ch 41014 E04A TCH : 49 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter vers **LP411**, puis tourner à **gauche direct vers LP412** (MAX IAS 160 kt) en montée vers ***5000*** (3511).
A **LP412** poursuivre la montée vers ***6500*** (5011) vers **SOCOF**.
A **SOCOF** intégrer l'attente.
Monter à *4600* (3111) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb up to* ***LP411*** *then turn* ***left direct to LP412*** (MAX IAS 160 kt) *climbing up to* ***5000*** *(3511).*
*At* ***LP412*** *continue climbing up to* ***6500*** *(5011) towards* ***SOCOF****.*
*At* ***SOCOF*** *join HLDG.*
*Climb up to 4600 (3111) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (6) | | | LNAV-VNAV (6) | | | LNAV | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***2220*** (730) | 1500 | 730 | ***2510*** (1020) | 1500 | 912 | ***2640*** (1150) | 1500 | 1150 |
| B | ***2340*** (850) | 1500 | 845 | ***2970*** (1480) | 1500 | 1378 | ***3300*** (1810) | 5000 | 1802 |
| C | ***2520*** (1030) | 2400 | 1022 | ***3050*** (1560) | 2400 | 1451 | ***3390*** (1900) | 5000 | 1897 |

**DIST RW04**

| NM | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3400*** (1911) | ***3030*** (1541) | ***2660*** (1171) |

Observations / *Remarks* : (6) Pour minimums particuliers, voir / *For special minima, see* AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP MINIMA.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - DTHR | 5.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 33 | 3 min 44 | 3 min 11 | 2 min 46 | 2 min 27 | 2 min 12 | 1 min 59 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 805 | 900 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**ANNECY** MEYTHET

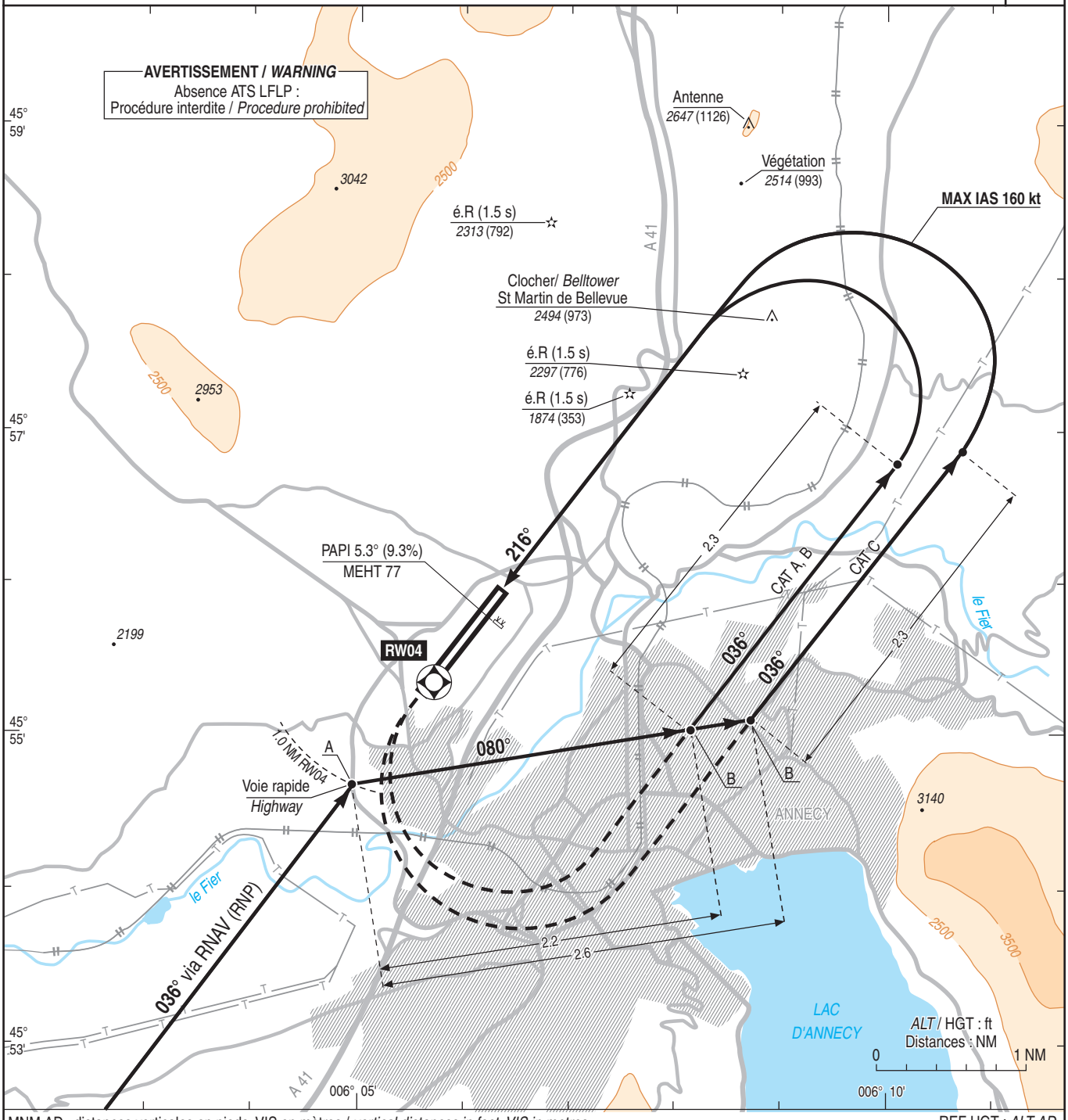
CAT A B C

***ALT AD : 1521 (55 hPa),*** *DTHR : 1516*

VPT RWY 22

APP : CHAMBERY Approche/*Approach* 121.205 - 123.705 (s)
**TWR** : ANNECY Tour/*Tower* 118.205
**AFIS :** ANNECY Information 118.205

VAR
3°E
(2025)

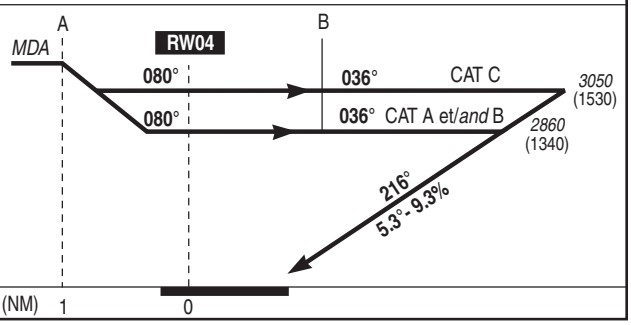



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT LPV (1) | | VPT LNAV-VNAV (1) | | VPT LNAV (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2820*** (1300) | 1500 | ***2820*** (1300) | 1500 | ***2820*** (1300) | 1500 |
| B | ***2860*** (1340) | 1600 | ***3010*** (1480) | 1600 | ***3330*** (1810) | 5000 |
| C | ***3050*** (1530) | 2400 | ***3050*** (1530) | 2400 | ***3420*** (1900) | 5000 |

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement /*only.*






© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLS.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLS - GRENOBLE ALPES ISERE

**AD 2 LFLS.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°21'47"N 005°19'58"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY et taxiway S3. | RWY and taxiway S3 centrelines intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2.5 km NNW Saint Etienne de Saint Geoirs | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1302 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.9 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.6197°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.121°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE D'EXPLOITATION DE L'AEROPORT DE GRENOBLE ISERE SEAGI | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de GRENOBLE ALPES ISERE 38590 Saint Etienne de Saint Geoirs. | |
| | Telephone | +33 4 76 65 48 48 - +33 4 76 65 55 35 (OPS) - +33 4 76 93 49 43 (OPS Aviation affaires / Générale ; business and general aviation). | |
| | FAX | | |
| | TELEX | GNBOPXH | |
| | AFS | LFLSYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Assistance Aviation d'Affaires :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com<br>E-mail : businessaviation@grenoble-airport.com ; ops@grenoble-airport.com. | Business Aviation Handling :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com<br>E-mail : businessaviation@grenoble-airport.com ; ops@grenoble-airport.com. |

**AD 2 LFLS.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-SAM 0600-2000 ; DIM et JF 0700-2000 | MON-SAT 0600-2000 ; SUN and HOL 0700-2000 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | 01/12 - 30/04 : HOR gestionnaire AD<br>01/05 - 30/11 : vols hors Schengen<br>LUN-VEN : PN 24HR<br>WE et JF : PN 48HR<br>PN par E-mail et TEL par ordre d'utilisation :<br>1- Permanence douane de l'aéroport : +33 (0)6 64 56 13 13 - +33 (0)9 70 27 35 80<br>BSI-GRENOBLE@DOUANE.FINANCES.GOUV.FR<br>2- Permanence CLI/CODT de Lyon, joignable 24/7 : +33 (0)9 70 27 30 28<br>CODT-LYON@DOUANE.FINANCES.GOUV.FR<br>3- BSI de Grenoble : +33 (0)9 70 27 35 57<br>Vols d'urgence, contacter OPS Aviation d'Affaires +33 (0)4 76 93 49 43 | 01/12 - 30/04 : AD administrator SKED<br>01/05 - 30/11 : flights outside Schengen<br>MON-FRI : PN 24HR<br>WE and public HOL : PN 48HR<br>PN by E-mail and phone numbers by order of use :<br>1- Airport custom : +33 (0)6 64 56 13 13 - +33 (0)9 70 27 35 80<br>BSI-GRENOBLE@DOUANE.FINANCES.GOUV.FR<br>2- Lyon CLI/CODT, accessible 24/7 : +33 (0)9 70 27 30 28<br>CODT-LYON@DOUANE.FINANCES.GOUV.FR<br>3- Grenoble BSI : +33 (0)9 70 27 35 57<br>Emergency flights, contact OPS Business Aviation +33 (0)4 76 93 49 43 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Agglomérations environnantes. | Surrounding towns. |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-SAM : 0600-2000<br>DIM et JF : 0700-2000<br>En cas d'extension des HOR ATS, l'activation des services et le statut de la CTR sont annoncés sur FREQ TWR et ATIS. | MON-SAT : 0600-2000<br>SUN and HOL : 0700-2000<br>In the event of an ATS SKED extension, the activation of services and status of the CTR are announced on TWR FREQ and ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Horaire ouverture selon HOR ATS.<br>Vols privés, officiels et commerciaux, horaires prolongés sur demande.<br>TEL : +33 4 76 65 55 17 | Opening SKED based on ATS SKED.<br>Private, official and commercial flights, SKED extended on request.<br>TEL : +33 4 76 65 55 17 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | PPR PN 48 HR pour vols commerciaux. | PPR PN 48 HR for commercial flights. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR AD du 01/12 au 30/04<br>PPR PN 48 HR du 01/05 au 30/11 | AD SKED from 01/12 to 30/04<br>PPR PN 48 HR from 01/05 to 30/11 |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré du 15/11 au 15/04 | Provided from 15/11 to 15/04 |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention<br>1 chargeurs 3,5 tonnes.<br>2 chargeurs 7 tonnes. | Modern handling facilities<br>1 loader 3.5 tons.<br>2 loaders 7 tons. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1. | Fuel : 100LL - JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Camions citernes : 100LL et JET A1 | Tank trucks : 100LL and JET A1 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Type 1 et/and Type 2 | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | BLUE AERO. Atelier de maintenance avion.<br>TEL : +33 4 76 65 50 30 | BLUE AERO. Airplanes maintenance workshop.<br>TEL : +33 4 76 65 50 30 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Stationnement parkings A, B, C ou D : vols d'aviation générale et d'affaires :<br>- si MTOW inférieure ou égal à 3 t, demande de stationnement obligatoire du 15 décembre au 15 avril. En présence d'un placeur, suivre impérativement ses indications.<br>- si MTOW supérieure à 3 t, assistance obligatoire sur https://cy.myhandlingsoftware.com<br>Contact : businessaviation@grenoble-airport.com ou +33 4 76 93 49 43. | Parking stands A, B, C or D : general and business flights :<br>- if MTOW less than or equal to 3 t, PRKG request mandatory from 15 DEC to 15 APR.<br>In the presence of a marshaller, imperatively follow his instructions.<br>- if MTOW greater than 3 t, mandatory assistance on https://cy.myhandlingsoftware.com<br>Contact : businessaviation@grenoble-airport.com or +33 4 76 93 49 43. |

**AD 2 LFLS.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Agglomérations avoisinantes. | Surrounding towns. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport et dans les agglomérations environnantes. | At airport and in surrounding towns. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location.<br>HIVER : Autocars pour Grenoble, gare routière + station de ski | Taxis, car rental.<br>WIN : Buses to Grenoble, bus station + ski station. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux à VOIRON (22 km), GRENOBLE (39 km), BOURGOIN (46 km). | Hospitals in VOIRON (22 km), GRENOBLE (39 km), BOURGOIN (46 km). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur automatique de billets de novembre à mars. | Automatic cash dispenser from November to March. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 14 rue de la république 38000 GRENOBLE TEL : +33 4 76 42 41 41. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Duty Free, snack, détaxe et boutique (terminal commercial) ouvert lors des vols commerciaux. | Duty Free, snack, tax refund and shop (commercial terminal) open during commercial flights. |

**AD 2 LFLS.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 4 Véhicules d'intervention eau/émulseur dont :<br>2 véhicules de 6900 litres + 250 kg de poudre,<br>1 véhicule de 6000 litres,<br>1 Véhicule de commandement.<br>Remarque : présence d'extincteurs. | 4 intervention vehicles water/foarming agent including :<br>2 vehicles of 6900 litres + 250 kg of powder,<br>1 vehicle 6000 litres,<br>1 commander Vehicle.<br>Remark : presence of extinguishers. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le cadre d'astreinte au +33 4 76 65 55 33. | Contact the on-call officer at +33 4 76 65 55 33. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 pour vols commerciaux et affaires programmés et sur demande.<br>Niveau 5 HOR ATS.<br>Hors HOR ATS, RFFS non assuré sauf sur demande avec préavis de 10 jours. | Level 7 for scheduled commercial and business flights and O/R.<br>Level 5 ATS SKED.<br>Outside ATS SKED, RFFS not provided, except O/R PN 10 days. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 camion Mercedes avec lame SM 7 de 4.8 m de large<br>1 camion Mercedes avec lame biaise SM 9.3 de 5.6 m de large<br>1 camion Mercedes avec lame 6 m de large avec épandeuse STRATOS COMBI 60-30 mixte, capacité 6 m3 de produit sec et 6000 litres de déverglaçant type acétate de potassium<br>1 camion UNIMOG avec lame biaise SM 5 de 3.4 m de large<br>1 tracteur FASTRAC avec lame et fraise à neige<br>1 citerne fixe d'une capacité de 12000 litres de déverglaçant<br>1 tracteur CASE avec godet de déneigement | 1 Mercedes truck with a 4.8 meter-wide SM 7 blade<br>1 Mercedes truck with a 5.6 meter-wide SM 9.3 skew blade<br>1 Mercedes truck with 6 meter-wide blade with a combined 60-30 STRATOS COMBI sprayer, capacity 6 m3 of dry product and 6000 litres of a deicing fluid like potassium acetate.<br>1 UNIMOG truck with a 3.4-meter-wide SM 5 skew blade<br>1 FASTRAC tractor with blade and snow blower<br>1 static tank with 12000 litre of deicing fluid<br>1 CASE tractor with a snow-clearing bucket |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Les opérations de déneigement doivent permettre l'utilisation en sécurité des aires de manoeuvre et de trafic.<br>Ces dernières seront déneigées en fonction du trafic prévu et des conditions météorologiques, à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome par l'intermédiaire du Responsable Opérationnel Plan Neige.<br>Largeur minimale déneigée :<br>- piste (seuils compris) : 35 m<br>- voie de circulation : 20 m | Snow clearing operations must allow a safe use of manoeuvre area and apron.<br>They will be snow cleared according to the planned traffic and meteorological conditions, at the initiative of AD operator through the intermediary of snow plan operational manager.<br>Minimal width snow cleared :<br>- RWY (thresholds included) : 35 m<br>- TWY : 20 m |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Piste déverglacée avec Formate de potassium liquide (KFOR) et Acétate de sodium solide (NAAC). | RWY de-iced with potassium formate fluids (KFOR) and Sodium Acetate solid (NAAC). |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>La bande gazonnée ne sera pas déblayée.<br>Un signalement est fait par SNOWTAM dès qu'elle est recouverte de neige. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>The grass strip will not be cleared.<br>A SNOWTAM is broadcast as soon as it becomes snowcovered. |

**AD 2 LFLS.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux. | Bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aire C commercial : 77 F/A/W/T<br>ALPHA 1/2 et BRAVO : 30 F/A/W/T<br>DELTA : 32 F/A/W/T<br>JULIET ENAC : 5.7 t<br>ROMEO OYONNAIR : 46 F/B/W/T | C commercial apron: 77 F/A/W/T<br>ALPHA 1/2 and BRAVO : 30 F/A/W/T<br>DELTA : 32 F/A/W/T<br>JULIET ENAC : 5.7 t<br>ROMEO OYONNAIR : 46 F/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | T : 19.52 m<br>TL : 25 m<br>N6, N7 : 10 m<br>K1, K2 : 7.5 m<br>K3 : 10.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux. | Bituminous concrete. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | S1 : 96 F/A/W/T<br>S2 : 97 F/A/W/T<br>S3 : 84 F/A/W/T<br>S4 : 95 F/A/W/T<br>S5 : 125 F/A/W/T<br>T1 : 98 F/A/W/T<br>T2 : 97 F/A/W/T<br>T3 : 74 F/A/W/T<br>T4 : 106 F/A/W/T<br>T5 : 106 F/A/W/T<br>K1 : 5.7 t<br>K2 : 5.7 t<br>K3 : 46 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aire C | C apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 1260 ft. | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Absence d'accotement revêtu des TWY. | Unpaved TWY shoulders. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/see carte AD 2 LFLS APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui. | Yes. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL. | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD 2 LFLS ADC 01. | See chart AD 2 LFLS ADC 01. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLS .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL. | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLS.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLS.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON ST EXUPERY | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLS .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LYON ST EXUPERY | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 20 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0300 et 2000. ÉTÉ : TREND entre 0300 et 1900. | WIN : TREND between 0300 and 2000. SUM : TREND between 0300 and 1900. |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING 0300-2000<br>HIV/WIN : 0300-2000<br>ÉTÉ/SUM : 0300-1900<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 090.23 (088) | 3050 x 45 | 59 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete | 45°21'46.79"N 005°18'35.68"E ------ GUND 162.5 FT | THR : 1224.2ft TDZ : 1233.4ft |
| 27 | 270.23 (268) | 3050 x 45 | 59 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete | 45°21'46.40"N 005°20'55.82"E ------ GUND 162.5 FT | THR : 1301.8ft TDZ : 1294.4ft |
| 09R | 090.20 (088) | 900 x 50 | gazon / grass | 45°21'43.79"N 005°19'06.13"E ------ GUND 162.5 FT | THR : 1240.4ft |
| 27L | 270.20 (268) | 900 x 50 | gazon / grass | 45°21'43.69"N 005°19'47.49"E ------ GUND 162.5 FT | THR : 1262.3ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | 0.78% | NIL | NIL | 3170 x 280 | Non / No | (1) |
| 27 | -0.78% | NIL | NIL | 3170 x 280 | Non / No | (2) |
| 09R | 0.74% | NIL | NIL | 960 x 60 | Non / No | (3) |
| 27L | -0.74% | NIL | NIL | 960 x 60 | Non / No | (4) |

(1) RESA : 183 x 150 m

(2) RESA : 90 x 90 m

(3) RESA : 30 x 60 m

(4) RESA : 30 x 60 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 3050 | 3050 | 3050 | 3050 | |
| TWY N6 | 1200 | 1200 | 1200 | | |
| TWY N7 | 840 | 840 | 840 | | |
| TWY S2 | 2470 | 2470 | 2470 | | |
| TWY S3 | 1200 | 1200 | 1200 | | |
| TWY S4 | 780 | 780 | 780 | | |
| 27 | 3050 | 3050 | 3050 | 3050 | |
| TWY N6 | 1750 | 1750 | 1750 | | |
| TWY N7 | 2130 | 2130 | 2130 | | |
| TWY S3 | 1750 | 1750 | 1750 | | |
| TWY S4 | 2170 | 2170 | 2170 | | |
| 09R | 900 | 900 | 900 | | |
| 27L | 900 | 900 | 900 | | |

**AD 2 LFLS.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | CAT I - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 55 ft | | | | | |
| 27 | | G | PAPI 3.3 ° 5.7 % | 46 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 09 | 2450<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | |
| 27 | 2450<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFLS.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 seconde | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Wig-wags aux points d'attente S1, S2, S3, S4, S5, N6 et N7.<br>PCL | Wig-wags at holding points S1, S2, S3, S4, S5, N6 and N7.<br>PCL |

**AD 2 LFLS.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL. |

**AD 2 LFLS.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR GRENOBLE**<br>45°26'52"N , 005°31'26"E - 45°26'52"N , 005°32'45"E - 45°25'26"N , 005°35'01"E - 45°19'42"N , 005°35'01"E - 45°16'45"N , 005°25'11"E - 45°16'45"N , 005°06'10"E - 45°25'32"N , 005°06'10"E - 45°26'26"N , 005°10'55"E - 45°26'52"N , 005°31'26"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>GRENOBLE Tour (FR)<br>GRENOBLE Tower (EN) | SKED : ATS<br>A l'exclusion de la LF-R 220A lorsqu'elle est active.<br>Except for LF- R 220A when active. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | GRENOBLE Sol (FR) *GRENOBLE Ground (EN)* | 121.930 MHz | HO | Contrôle ACFT au sol. |
| TWR | GRENOBLE Tour (FR) *GRENOBLE Tower (EN)* | 119.305 MHz | HO | |
| VDF | GRENOBLE Gonio (FR) *GRENOBLE Homer (EN)* | 119.305 MHz | HO | |
| ATIS | GRENOBLE (FR) *GRENOBLE (EN)* | 133.855 MHz | HO | |
| A/A | GRENOBLE (FR) | 119.305 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFLS.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LOC 09 (I.E.1) | SG | 109.3 MHz | H24 | 45°21'46.4"N 005°21'07.3"E | 1308 ft | | | 087°/249 m THR 27 | |
| GP 09 | | 332 MHz | H24 | 45°21'50.8"N 005°18'47.2"E | 1231 ft | | 15.8 m/52 ft ( 3 °) | 061°/280 m THR 09 | |
| DME 09 | | CH 30X | H24 | 45°21'50.8"N 005°18'47.2"E | 1248 ft | 25NM FL250 | | 061°/280 m THR 09 | (1) |

(1) DME ATT omnidirectionnel

**AD 2 LFLS.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Utilisation des TWY**

Taxiways T, S1, S2, S3, S4 et S5 limités aux aéronefs de code inférieur ou égal à D, avec largeur hors tout du train principal (OMGWS) inférieure à 9 m.

Taxiway N7 : utilisation de jour uniquement.

TWY N6 et N7 : Utilisation limitée aux aéronefs de code inférieur ou égal à B d'envergure inférieure à 16 m et avec largeur hors tout du train principal (OMGWS) inférieure à 4,49 m.

TWY K1 et K2 : Utilisation limitée aux aéronefs de code inférieur ou égal à B, avec largeur hors tout du train principal (OMGWS) inférieure à 4,49 m.

TWY K3 : utilisation limitée aux aéronefs de code inférieur ou égal à B. Utilisation par les aéronefs de code C avec push obligatoire. Largeur hors tout du train principal (OMGWS) inférieure à 6 m.

K1 et K2 avec accord ENAC.

K2 préférentiel pour les départs.

K1 préférentiel pour les arrivées.

TWY K3 : utilisation avec accord OYONNAIR.

Jonction T5/S4 : interdite aux aéronefs code D dans les 2 sens.

**20.1.2 Aires de trafic**

Mise en route moteur interdite lorsque l'aéronef est calé et/ou côné, sauf après coordination préalable avec le personnel au sol.

PRKG J sur autorisation ENAC

PRKG R upon OYONNAIR authorization.

**20.2 VOLS D'ENTRAINEMENT**

PPR pour code C ou plus :

Contacter l'aviation d'affaires : businessaviation@grenoble-airport.com ou +33(0)4 76 93 49 43.

Training IFR : éviter 1330 - 1430 (SUM - 1 HR).

Pour les vols circulaires, planifier seulement ROMAM ou ROLIR dans le champ route.

**20.3 DIVERS**

Fréquence opérations commerciales : 131.855 Mhz.

Fréquence Opérations aviation Affaires : 131.440 Mhz (veille du 01/12 au 30/04).

***20.1 GROUND MANOEUVRING OPERATIONS***

***20.1.1 TWYs use***

*Taxiways T, S1, S2, S3, S4 and S5 limited to aircraft of less than or equal to D code, with overall width of main gear (OMGWS) less than 9 m.*

*Taxiway N7 : usable during daytime only.*

*TWY N6 and N7 : restricted to code B or lower ACFT with wingspan under 16 m and with outer main gear wheel span (OMGWS ) less than 4.49 m.*

*TWY K1 and K2 : restricted code B or lower ACFT with outer main gear wheel span (OMGWS ) less than 4.49 m.*

*TWY K3 : restricted to code B or lower ACFT. Use by Code C aircraft with mandatory pushback. Outer Main Gear Width (OMGWS) less than 6 m.*

*K1 and K2 with ENAC agreement.*

*K2 preferably usable for departures.*

*K1 preferably usable for arrivals.*

*TWY K3: use with OYONNAIR agreement.*

*Junction T5/S4 : use by code D ACFT prohibited in both directions.*

***20.1.2 Apron***

*Engine start prohibited while aircraft is chocked and/or coned, unless prior coordination with ground personnel.*

*PRKG J upon ENAC authorization.*

*PRKG R upon OYONNAIR authorization.*

***20.2 TRAINING FLIGHTS***

*PPR for code C or more :*

*Contact business aviation : businessaviation@grenoble-airport.com or +33(0)4 76 93 49 43.*

*IFR training : avoid 1330 - 1430 (SUM - 1 HR).*

*For circular flights, plan only ROMAM or ROLIR in the route field.*

***20.3 MISCELLANEOUS***

*Commercial operations frequency : 131.855 Mhz.*

*Business aviation operations frequency : 131.440 Mhz (watch from 01/12 to 30/04).*

**AD 2 LFLS.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

**22.1.1 Utilisation des pistes**

Atterrissage en piste 27 interdit si PAPI 27 U/S.

Piste revêtue et non revêtue non utilisables simultanément.

Piste non revêtue 09/27 inutilisable hors HOR ATS et de nuit.

Restrictions d'utilisation en LVO :
- si RVR < 400 m, pas de décollage et atterrissage.
- si 400 m < RVR < 550 m, décollage possible, atterrissage interdit.
- si RVR < 550 m, passage en LVO.
- si RVR < 800 m, cheminement avion via taxiways Tango, S1 et S5 uniquement.
- pas de LVO sans présence ATS.

**22.1.2 Limitation de vitesse**

Dans les TMA LYON de classe C, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible aprés accord du contrôle uniquement.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.2.1 Arrivées**

Utilisation du senseur DME/DME/IRU autorisé seulement en cas de panne GNSS. Avertir Lyon Approche et respecter scrupuleusement les conditions suivantes :

- STAR MILPA : FL 100 MNM à MILPA (DME critique: CBY)
- STAR AMVAR : FL 130 MNM à AMVAR
- STAR MEZIN : FL 120 MNM à MEZIN
- STAR MTL : FL 140 MNM à MTL

**22.2.2 Altitudes minimales de guidage**

La carte d'altitudes minimales de sécurité radar (AMSR) est disponible dans AD 2 LFLL.

**22.3 VOLS AU DEPART**

Départs omnidirectionnels RWY 27

Pour améliorer la gestion des départs, pour la piste 27 uniquement, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre la SID planifiée.

Monter dans l'axe jusqu'à 3000 ft AMSL, puis tourner (MAX IAS 210 kt) au cap spécifié en montée vers le niveau assigné.

Pente théorique minimale de montée :

Le relief d'altitude au sommet 5440 ft situé à R 134/12NM ARP impose une pente à 4,7 % et le relief d'altitude au sommet 9741 ft situé à R 110/30NM ARP impose le maintien de cette pente jusqu'à 11500 ft. Contrainte ATS: pente 6% jusqu'au FL140.

**22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.

Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**22.5 PROCEDURE REDUCTION DES SEPARATIONS SUR LA PISTE**

La procédure "réduction des séparations sur la piste" est applicable sur la piste revêtue 09/27 dans les conditions fixées par la réglementation nationale.

**22.6 ENTRAINEMENTS EN APPROCHE**

Tous les vols d'entrainement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs (« touch and go », API), doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

***22.1.1 Use of RWY***

*Landing RWY 27 prohibited if PAPI 27 U/S.*

*Paved and unpaved RWY not usable simultaneously.*

*Unpaved RWY 09/27 unusable outside ATS SKED and by night.*

*LVO restrictions of use :*
*- if RVR < 400 m, take-off and landing prohibited.*
*- if 400 m < RVR < 550 m, take-off possible, landing prohibited.*
*- if RVR < 550 m, LVO activated.*
*- if RVR < 800 m, airplane taxi via taxiways Tango, S1 and S5 only.*
*- no LVO without ATS.*

***22.1.2 Speed limit***

*In LYON class C TMA, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except explicit clearance and ATC initiative only. However, for aircrafts which, for technical reasons or flight quality, can not maintain 250 kt, higher speed is possible after ATC agreement only.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.2.1 Arrivals***

*Use of the DME/DME/IRU sensor is only permitted in the event of a GNSS failure. Notify Lyon Approach and strictly observe the following conditions:*

*- STAR MILPA : FL 100 MNM at MILPA (critical DME: CBY)*
*- STAR AMVAR : FL 130 MNM at AMVAR*
*- STAR MEZIN : FL 120 MNM at MEZIN*
*- STAR MTL : FL 140 MNM at MTL*

***22.2.2 Minimum Vectoring Altitudes***

*The chart of minimum radar safety altitudes (AMSR) is available in AD 2 LFLL.*

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

*Omnidirectional departures RWY 27*

*To better manage departures, for RWY 27 only, an omnidirectional departure available on ATC clearance has been published, consisting of a radar vectoring to join the planned SID.*

*Climb straight ahead up to 3000 ft AMSL, then turn (MAX IAS 210 kt) on assigned heading up to the assigned FL.*

*Theoretical climb gradient :*

*5440 ft relief located at R 134/12NM ARP requires 4.7 % climb gradient and 9741 ft relief located at R 110/30NM ARP requires to maintain this climb gradient up to 11500 ft. ATS restriction: slope 6% up to FL140.*

***22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY MISSED APPROACH PROCEDURE***

*Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*

*If this second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL climbing up to minimum safety enroute altitude.*

***22.6 PROCEDURE RUNWAY SEPARATION REDUCTION***

*The procedure "runway separation reduction" is applied on paved RWY 09/27 according to the conditions set out by the Air Traffic Regulations.*

***22.7 APPROACH TRAININGS***

*All IFR training flights involving several consecutive segments ("touch and go", missed approach), must be covered by a flight plan with a different call sign for each segment.*

**AD 2 LFLS.23** **Renseignements supplémentaires** ***Additional information***

LYON APP étant en charge de rendre le service du contrôle APP à LFLS, les messages de service de la CA relatifs à des vols IFR à destination et au départ de LFLS doivent comporter en adresse le groupe LFLLZPZX.

**23.1 Equipement de surveillance du trafic**

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

**23.2 Péril animalier**

Effarouchement effectué durant les horaires RFFS, lors de tout mouvement d'aéronef à réacteur ou à la demande.

*As LYON APP is in charge of APP control service at LFLS, ATC message concerning IFR flights going to or coming from LFLS must have in address the group LFLLZPZX.*

***23.1 Traffic surveillance equipment***

*AD equipped with a secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

***23.2 Wildlife strike hasard***

*Scaring performed during RFFS SKED, during any jet ACFT movement or upon request.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLS.24** **Cartes relatives à l'aérodrome** ***Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLS.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# GRENOBLE ALPES ISERE

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **Postes**<br>*Stands* | **Sorties**<br>*Exits* | **Envergure MAX (m)**<br>*MAX wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)**<br>*MAX length (m)* | **LHT MAX**<br>*Overall length*<br>**HEL** | **Observations**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| A2 | Autonome | 28 | 27 | 14.3 | Entrée au push depuis TL / Sortie autonome sauf cas particulier / Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance from TL / Autonomous exit except special cases. Larger ACFT possible under special conditions.* |
| A3 | Push | 36 | 44.60 | 14.3 | Sortie autonome sous conditions / (1)<br>*Autonomous exit under special conditions / (1)* |
| A4 | Autonome | 28 | 27 | 14.3 | Entrée au push depuis TL / Sortie autonome sauf cas particulier / Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance from TL / Autonomous exit except special cases. Larger ACFT possible under special conditions.* |
| A5 | Push | 36 | 44.60 | 14.3 | Sortie autonome sous conditions / (1)<br>*Autonomous exit under special conditions / (1)* |
| A6 | Autonome | 28 | 27 | 14.3 | Entrée au push depuis TL / Sortie autonome sauf cas particulier / Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance from TL / Autonomous exit except special cases. Larger ACFT possible under special conditions.* |
| A7 | Push | 36 | 44.60 | 14.3 | Sortie autonome sous conditions / (1)<br>*Autonomous exit under special conditions / (1)* |
| A8 | Autonome | 28 | 27 | 14.3 | Entrée au push depuis TL / Avion d'envergure supérieure à 16,5 m en stationnement face à l'Ouest : sortie au push / Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance from TL / Autonomous exit except special cases. Larger ACFT possible under special conditions.* |
| A9 | Push | 36 | 44.60 | 14.3 | Sortie autonome sous conditions / (1)<br>*Autonomous exit under special conditions / (1)* |
| A10 | Autonome | 28 | 27 | 14.3 | Entrée autonome limitée aux avions de 32,5 m de longueur max. Avion d'envergure supérieure à 16,5 m en stationnement face à l'Ouest : sortie au push / Hélicoptère de LHT supérieure possible sous conditions.<br>*Autonomous entrance limited to MAX 32.5 metre-long airplanes. Airplanes with wingspan greater than 16.5 m parked facing West : pushback exit. Larger helicopters possible under special conditions.* |
| A11 | Autonome | 12.70 | 10.65 | N.C. | Neutralise le poste A9.<br>*Neutralizes stand A9.* |
| A12 | Autonome | 15.30 | 14.00 | N.C. | Si A9 occupé : sortie au push.<br>Interdit l'utilisation du poste A9 pour un hélicoptère.<br>*If A9 occupied : pushback exit.*<br>*Makes usage of A9 forbidden for helicopters.* |
| A21 | Push | 36 | 44.60 | N.C | |
| B1 | Autonome | 30.36 | 32.50 | 14.3 | Avion d'envergure supérieure à 16,5 m ou B2 occupé : sortie au push.<br>*Airplanes with wingspan greater than 16.5 m or if B2 occupied : pushback exit.* |
| B2 | Push | 30.36 | 31 | 14.3 | Hélicoptère et avion d'envergure inférieure ou égale à 16,5 m : départ autonome.<br>*Helicopters and airplanes with wingspan smaller than or equal to 16.5 m : autonomous exit.* |
| B3 | Push | 21.40 | 26.50 | 13.8 | Hélicoptère et avion d'envergure inférieure ou égale à 16,5 m : départ autonome.<br>*Helicopters and airplanes with wingspan smaller than or equal to 16.5 m : autonomous exit.* |

(1) :
Afin de limiter les risques de tail tipping, le débarquement et l'embarquement se feront de manière séquencée avec le déchargement des soutes :

1 / Déchargement soute arrière ;
2 / Débarquement des passagers par la porte avant ;
3 / Déchargement soute avant.

*(1) :*
*In order to limit the risks of tailtipping, passengers unloading and boarding will be carried out in a sequenced manner with baggage holds unloading :*

*1 / Rear hold unloading ;*
*2 / Passengers unloading via front gate ;*
*3 / Front hold unloading.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## GRENOBLE ALPES ISERE

### Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **Postes** Stands | **Sorties** Exits | **Envergure MAX (m)** MAX wingspan (m) | **Longueur MAX (m)** MAX length (m) | **HT MAX Hélicoptère** | **Observations** Remarks |
|---|---|---|---|---|---|
| D1 | Autonome | 17.00 | 18.00 | 12.2 | Entrée au push / Hélicoptère : neutralise D2 lors des mouvements.<br>Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance/ Helicopter : neutralise D2 during movements.*<br>*Larger ACFT possible under special conditions.* |
| D2 | Autonome | 17.00 | 18.00 | 12.2 | Entrée au push / Hélicoptère : neutralise D1 et D3 lors des mouvements.<br>Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance/ Helicopter : neutralise D1 and D3 during movements.*<br>*Larger ACFT possible under special conditions.* |
| D3 | Autonome | 17.00 | 18.00 | 12.2 | Entrée au push / Hélicoptère : neutralise D2 et D4 lors des mouvements.<br>Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance/ Helicopter : neutralise D2 and D4 during movements.*<br>*Larger ACFT possible under special conditions.* |
| D4 | Autonome | 17.00 | 18.00 | 12.2 | Entrée au push / Hélicoptère : neutralise D3 et D5 lors des mouvements.<br>Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Pushback entrance / Helicopter : neutralise D3 and D5 during movements.*<br>*Larger ACFT possible under special conditions.* |
| D5 | Push | 17.00 | 18.00 | N.C. | Aéronef de dimensions supérieures possible sous conditions.<br>*Larger ACFT possible under special conditions.* |
| C1 | Push | 36.00 | 45.00 | | Neutralise C11<br>*Neutralises stand C11* |
| C2 | Push | 36.00 | 45.00 | | |
| C3 | Push | 36.00 | 45.00 | | |
| C4 | Push | 36.00 | 45.00 | | |
| C5 | Push | 36.00 | 45.00 | | Neutralise C21<br>*Neutralises stand C21* |
| C6 | Push | 36.00 | 45.00 | | Neutralise C21 et C22<br>*Neutralises stands C21 and 22* |
| C7 | Push | 36.00 | 45.00 | | Neutralise C22<br>*Neutralises stand C22* |
| C11 | Autonome | 36.00 | 45.00 | | Neutralise C1<br>Entrée et sortie en autonome uniquement si C2 libre<br>*Neutralises stand C1*<br>*Autonomous entry and exit allowed only if stand C2 is free* |
| C21 | Push | 42.00 | 55.00 | | Neutralise C5 et C6 et interdit l'entrée sur C4<br>Entrée en autonome si C7 et C22 libre<br>Sortie en autonome pour piste 27 uniquement si C4 libre<br>*Neutralises stands C5 and C6 and prohibits entry to stand C4*<br>*Autonomous entry if stands C7 and C22 are free*<br>*Autonomous exit for runway 27 only if stand C4 is free* |
| C22 | Push | 42.00 | 55.00 | | Neutralise C6 et C7<br>Entrée au push depuis T3<br>Sortie en autonome pour piste 27 uniquement si C5 et C6 libres<br>*Neutralises stands C6 and C7*<br>*Autonomous exit for runway 27 only if stands C5 and C6 are free* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

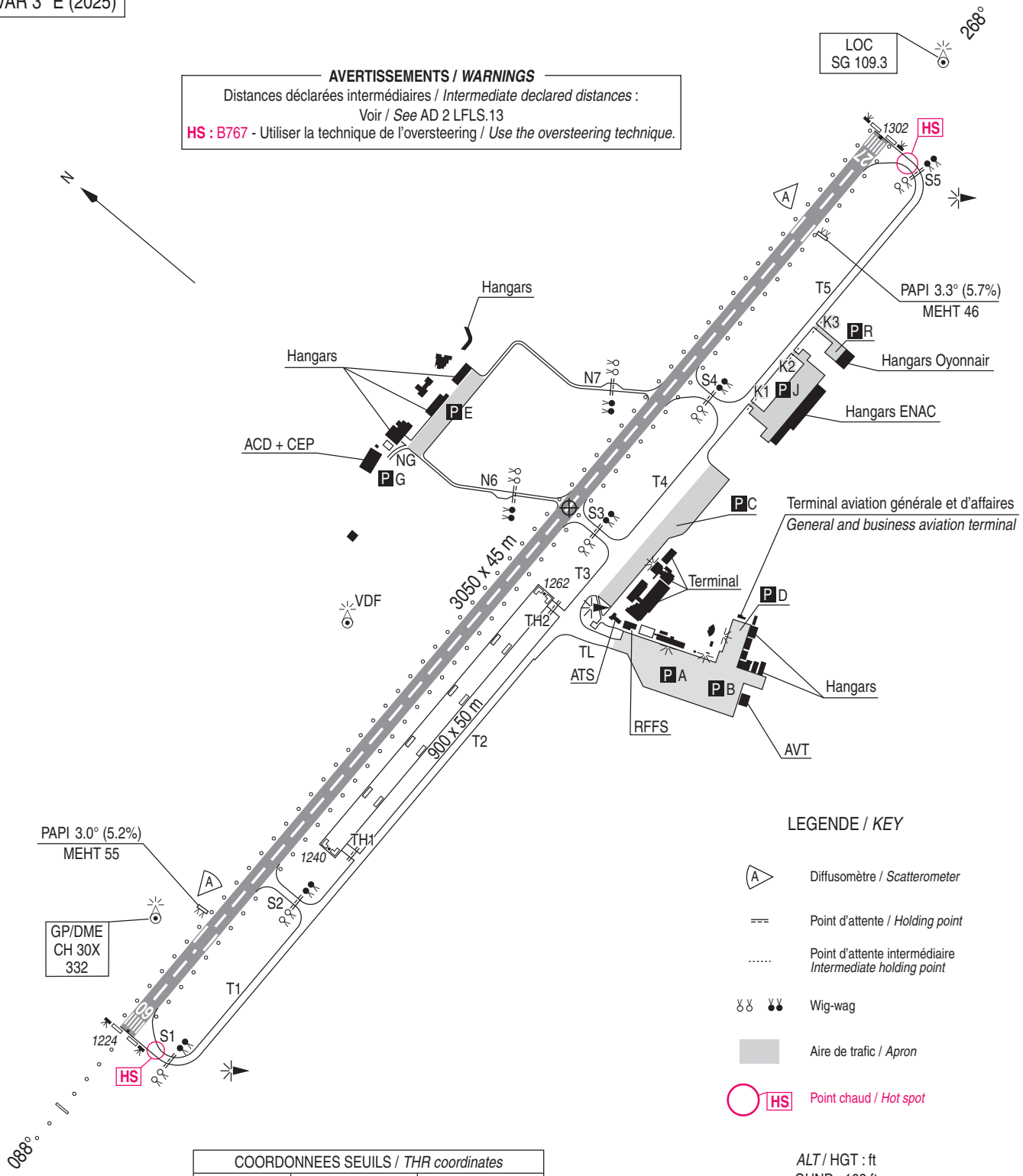
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : GRENOBLE 133.855 ☎ 04 85 88 09 00
**GND** (SOL) : 121.930

# GRENOBLE ALPES ISERE
45 21 47 N - 005 19 58 E
*ALT AD : 1302 (47 hPa)*

VAR 3° E (2025)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Distances déclarées intermédiaires / *Intermediate declared distances* :
Voir / *See* AD 2 LFLS.13
**HS :** B767 - Utiliser la technique de l'oversteering / *Use the oversteering technique.*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 45° 21' 46.79" N | 005° 18' 35.68" E |
| THR 27 | 45° 21' 46.40" N | 005° 20' 55.82" E |

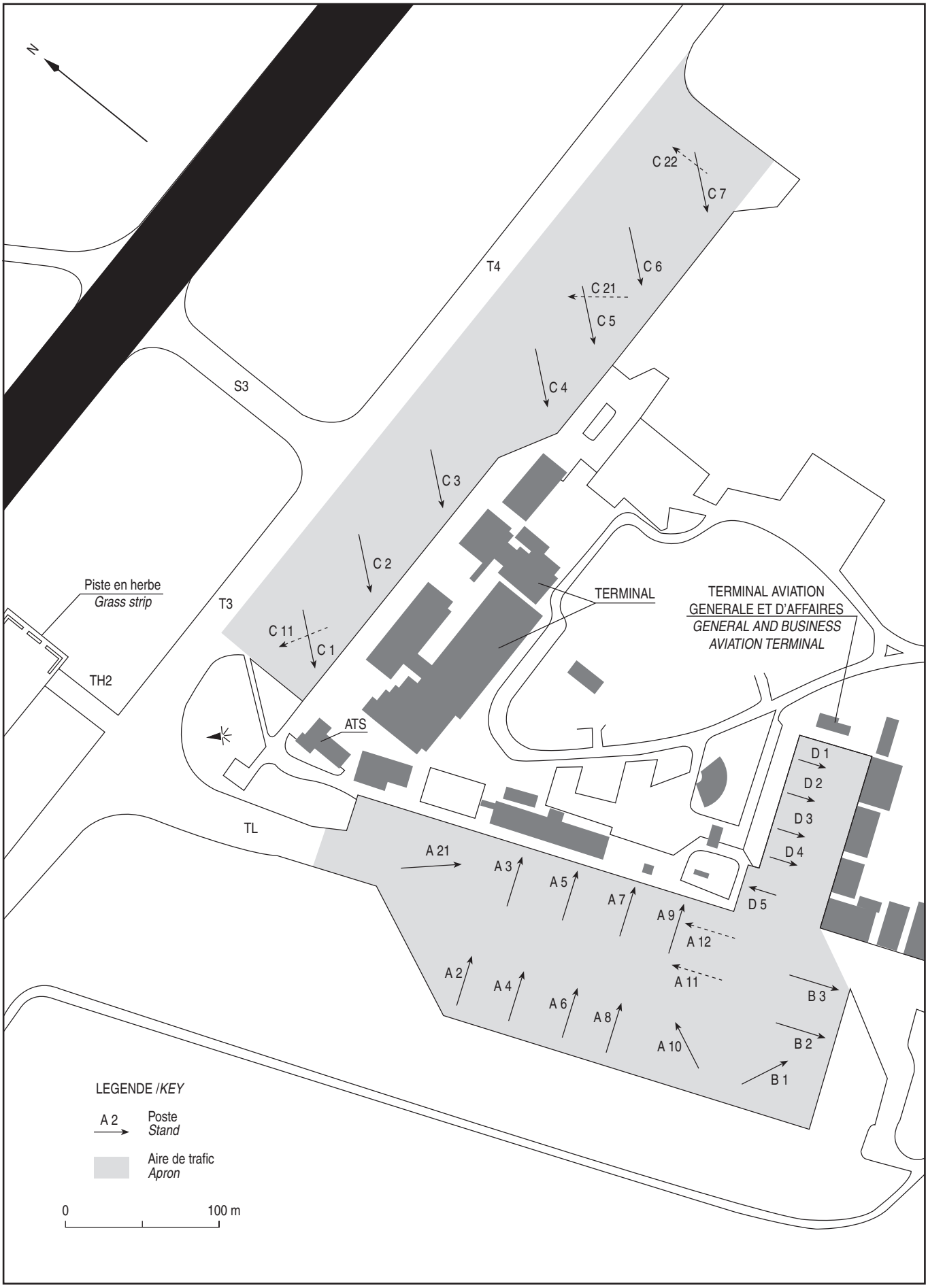
| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09<br>27 | LIH 420 m<br>NIL | LIH/LIL<br>LIH/LIL | 3050<br>3050 | 3050<br>3050 | 3050<br>3050 | 3050<br>3050 | Revêtue<br>*Paved* | 59 F/A/W/T | 400<br>400 | 400<br>400 | 400<br>400 | 400<br>400 |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**GRENOBLE** ALPES ISERE






© SIA

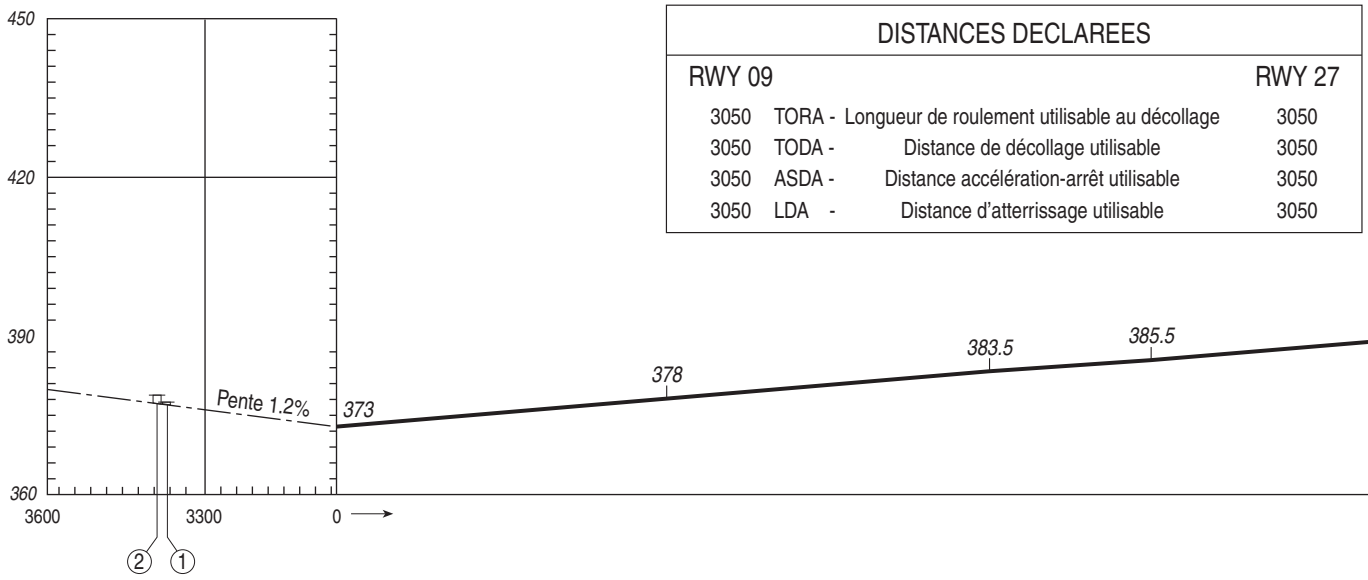
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

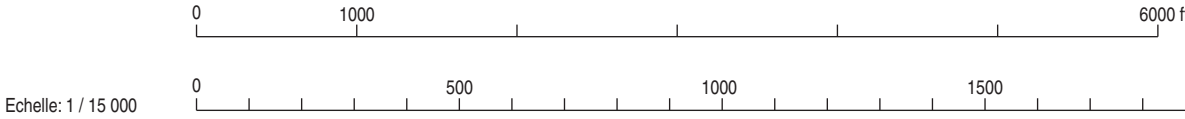
**GRENOBLE** ALPES ISERE
RWY 09/27

VAR 3° E (2025)

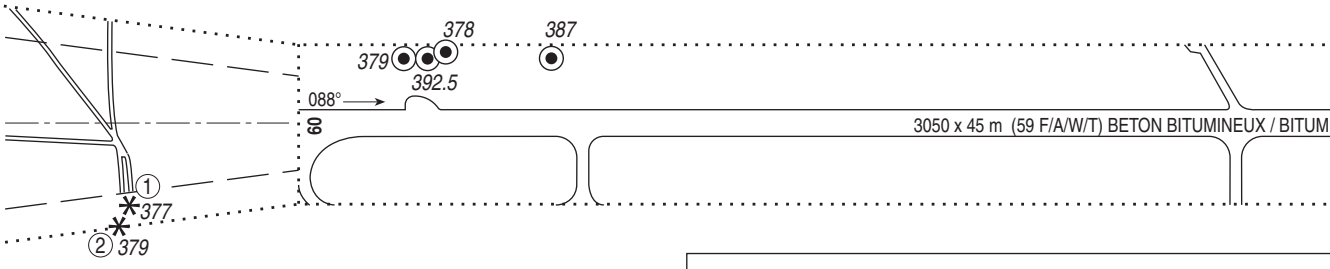
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES




| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 09 | | | RWY 27 |
| 3050 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 3050 |
| 3050 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 3050 |
| 3050 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 3050 |
| 3050 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 3050 |




Echelle: 1 / 15 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

Levé exécuté en juin 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIO

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | LTP | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | MTL | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | RW09 | 45°21'46.79'' N | 005°18'35.68'' E | X | | | X |
| | RW27 | 45°21'46.40'' N | 005°20'55.82'' E | X | | | X |
| | ABRET | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | AMKEN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| | AMVAR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | ARBON | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | BELEP | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | BELUS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | DANBO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | DOPIM | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | GOFOG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | GOMET | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | GOVNA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | LATZU | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| → | LESPI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | KUDUP | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MAXUS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MEBAK | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MEZIN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MILPA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MOKIP | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | OSMAS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | PENAR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | PINED | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | PIRUV | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | REPSI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | RIPTU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | RISOR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | ROLIR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | ROMAM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | SOPLO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | LS400 | 45°18'54.9'' N | 005°35'26.3'' E | X | | | X |
| | LS401 | 45°17'55.8'' N | 005°32'39.1'' E | X | | | X |
| | LS402 | 45°13'10.0'' N | 005°08'02.4'' E | X | | | X |
| | LS404 | 45°25'12.9'' N | 005°35'30.2'' E | X | | | X |
| | ILS27 | 45°21'42.9'' N | 005°35'28.1'' E | X | | | X |
| | FLS27 | 45°21'44.4'' N | 005°30'08.2'' E | X | | | X |
| | LS410 | 45°21'47.1'' N | 005°16'40.5'' E | X | | | X |
| | FLS09 | 45°21'48.0'' N | 005°06'27.0'' E | X | | | X |
| | LS510 | 45°21'45.1'' N | 005°27'06.3'' E | X | | | X |
| | LS512 | 45°25'55.4'' N | 005°18'53.2'' E | X | | | X |
| | LS514 | 45°24'31.6'' N | 005°14'52.7'' E | X | | | X |
| | LS901 | 45°21'45.4'' N | 005°26'36.2'' E | X | | X | |
| | LS902 | 45°21'45.9'' N | 005°23'46.0'' E | X | | X | |
| | LS721 | 45°20'58.0'' N | 005°24'15.0'' E | X | | X | |
| | LS722 | 45°21'47.8'' N | 005°09'48.4'' E | X | | X | |
| | LS661 | 45°18'14.0'' N | 005°42'58.0'' E | X | | X | |
| | LS662 | 45°08'17.0'' N | 005°31'12.0'' E | X | | X | |
| → | FAF LOC RW09 | 45°21'47.6'' N | 005°06'28.3'' E | | X | | X |
| → | MAPT LOC RW09 | 45°21'46.9'' N | 005°17'47.9'' E | | X | | X |



© SIA

## GRENOBLE ALPES ISERE

## PRECODING ILS LOC RWY 09

**ILS LOC RWY 09**

| RMK | GNSS seulement/only | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA ARBON | IF | ARBON | - | - | - | - | - | 5000 | - | 220 | - | - |
| | TF | LATZU | - | 43 | 045.9 | 6.9 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | See chart ILS LOC RWY 09 | | | | | | | | | | | |

**GRENOBLE** ALPES ISERE

**PRECODING RNP** RWY 09

**RNP RWY 09**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ARBON | IF | ARBON | - | - | - | - | - | 5000 | - | 220 | - | - |
| | TF | LATZU | - | 43 | 045.9 | 6.9 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | IF | LATZU | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FLS09 | - | 87 | 090.0 | 4.2 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | Yes | 87 | 090.1 | 8.6 | - | - | - | - | -3.0 / 52 | 0.3 |
| | TF | LS510 | Yes | 88 | 090.2 | 6.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | LS512 | - | - | - | - | L | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | LS514 | - | 241 | 243.7 | 3.2 | - | 5000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | ARBON | - | 241 | 243.7 | 16.9 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**GRENOBLE** ALPES ISERE

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 09

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFLS |
| **Runway** | 09 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E09A |
| **LTP/FTP Latitude** | 452146.7900N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0051835.6800E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 422.6 |
| **FPAP Latitude** | 452146.4000N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -0.3900 |
| **FPAP Longitude** | 0052055.8200E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 140.1400 |
| **Threshold Crossing Height** | 52.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 13 0C 06 0C 09 00 00 01 39<br>30 05 4C BA 77 13 40 5D 47 02<br>82 24 F4 FC FF D8 46 04 08 02<br>2C 01 64 00 C8 AF 6E 40 D0 8A |
| **Calculated CRC Value** | 6E40D08A |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 373.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**GRENOBLE** ALPES ISERE

**PRECODING RNP** RWY 27

**RNP RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ABRET | IF | ABRET | - | - | - | - | - | - | | 200 | - | - |
| | TF | LS404 | - | 128 | 130.5 | 5.1 | - | 5000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | ILS27 | - | 178 | 180.4 | 3.5 | - | 4200 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA ARBON | IF | ARBON | - | - | - | - | - | - | | 220 | - | - |
| | TF | LS402 | - | 108 | 110.3 | 11.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | DOPIM | - | 072 | 074.6 | 9.4 | - | 5000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | LS401 | - | 072 | 074.7 | 8.6 | - | 5000 | 6000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | LS400 | - | 061 | 063.4 | 2.2 | - | 5000 | 5000 | 190 | - | 1.0 |
| | TF | ILS27 | - | 358 | 000.4 | 2.8 | - | 4200 | - | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ILS27 | - | - | - | - | - | 4200 | - | 185 | - | - |
| | TF | FLS27 | - | 268 | 270.4 | 3.8 | - | 3600 | 3600 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | 268 | 270.4 | 6.5 | - | - | - | - | -3.3 / 50 | 0.3 |
| | TF | LS410 | - | 268 | 270.2 | 3.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ARBON | Yes | 251 | 253.9 | 17.1 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**GRENOBLE** ALPES ISERE

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 27

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFLS |
| **Runway** | 27 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E27A |
| **LTP/FTP Latitude** | 452146.4000N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0052055.8200E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 446.3 |
| **FPAP Latitude** | 452146.7900N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 0.3900 |
| **FPAP Longitude** | 0051835.6800E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -140.1400 |
| **Threshold Crossing Height** | 50.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.30 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 13 0C 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 40 B7 77 13 18 A4 4B 02<br>6F 25 0C 03 00 28 B9 FB F4 01<br>4A 01 64 00 C8 AF EA 36 FB F5 |
| **Calculated CRC Value** | EA36FBF5 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 396.7 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / or DME/DME (IRU requis / required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RISOR 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS901 | - | 088 | 090.2 | - | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 062 | 064.2 | 24.4 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| **BELUS 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS901 | - | 088 | 090.2 | - | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 356 | 358.6 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 028 | 030.2 | 12.9 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| **PIRUV 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS901 | - | 088 | 090.2 | - | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 356 | 358.6 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAXUS | - | 349 | 351.9 | 17.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 049 | 051.5 | 10.1 | - | 6500 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 095 | 097.9 | 4.5 | - | - | FL80 | - | 1.0 |
| **DANBO 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS901 | - | 088 | 090.2 | - | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 356 | 358.6 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 326 | 328.5 | 30.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELEP 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS901 | - | 088 | 090.2 | - | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 356 | 358.6 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 286 | 288.7 | 58.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS901 | - | 088 | 090.2 | - | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 356 | 358.6 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 270 | 272.8 | 49.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ROMAM 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS902 | Y | 088 | 090.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ROMAM | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| **MOKIP 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS901 | - | 088 | 090.2 | - | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 356 | 358.6 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 326 | 328.5 | 30.5 | - | FL150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 360 | 002.6 | 31.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 27 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / or DME/DME (IRU requis / required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.62°E | | REF NAVAID : LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ROMAM 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS722 | - | 268 | 270.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 177 | 180.0 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS722 | - | 268 | 270.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 282 | 284.6 | 38.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELEP 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LS722 | - | 268 | 270.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 298 | 301.0 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RISOR 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 268 | 270.2 | - | - | 1900 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LS721 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 062 | 064.2 | 26.2 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| **BELUS 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 268 | 270.2 | - | - | 1900 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LS721 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 007 | 010.0 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 028 | 030.2 | 12.9 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| **PIRUV 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 268 | 270.2 | - | - | 1900 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LS721 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 007 | 010.0 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MAXUS | - | 349 | 351.9 | 17.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOVNA | - | 049 | 051.5 | 10.1 | - | 6500 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | PIRUV | - | 095 | 097.9 | 4.5 | - | - | FL80 | - | 1.0 |
| **MOKIP 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 268 | 270.2 | - | - | 1900 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LS721 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 008 | 010.0 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 326 | 328.5 | 30.5 | - | FL150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 360 | 002.6 | 31.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DANBO 8W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 268 | 270.2 | - | - | 1900 | - | - | 1.0 |
| - | DF | LS721 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LTP | - | 008 | 010.0 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DANBO | - | 326 | 328.5 | 30.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME (IRU requis / required) | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ARBON** | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **GOMET** | - | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **RIPTU** | - | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LESPI 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LESPI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | GOFOG | - | 106 | 109.0 | 17.5 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | MEBAK | - | 144 | 146.1 | 22.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARBON | - | 156 | 158.1 | 27.4 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **MEZIN 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MEZIN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ROLIR | - | 068 | 070.8 | 29.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARBON | - | 014 | 016.8 | 6.8 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **PINED 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PINED | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LS662 | - | 357 | 359.7 | 8.3 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 357 | 359.6 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 342 | 345.1 | 5.0 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **AMVAR 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMVAR | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | - |
| - | TF | LS661 | - | 258 | 260.4 | 9.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OSMAS | - | 257 | 260.1 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GOMET | - | 342 | 345.1 | 5.0 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| **MILPA 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MILPA | - | - | - | - | - | - | FL180 | - | - |
| - | TF | KUDUP | - | 248 | 251.1 | 13.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMKEN | - | 248 | 250.9 | 8.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RIPTU | - | 202 | 204.9 | 5.0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| **MTL 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MTL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ROLIR | - | 002 | 004.2 | 37.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARBON | - | 014 | 016.8 | 6.8 | - | FL070 | - | - | 1.0 |

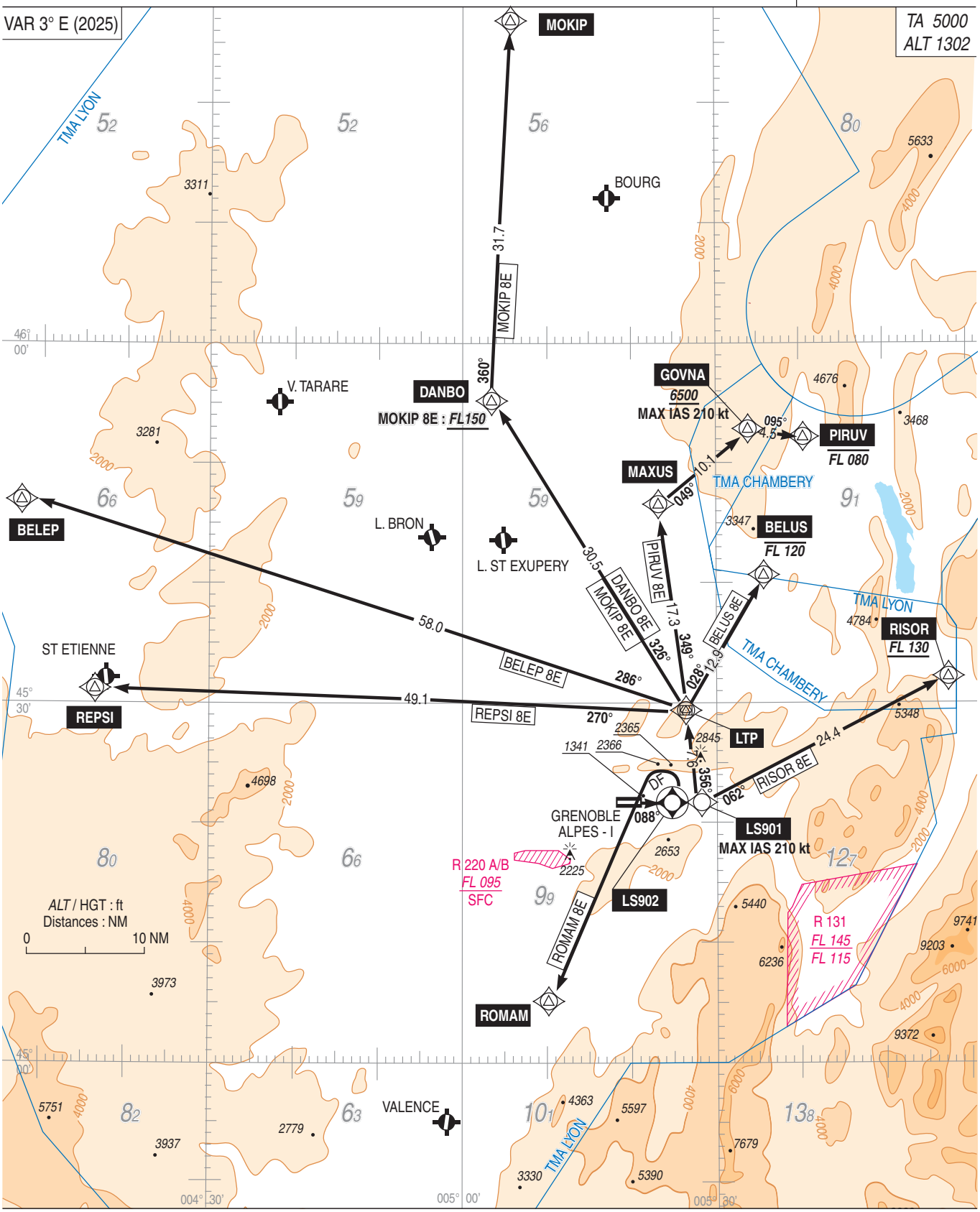
© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | GRENOBLE | 133.855 |
| **TWR :** | GRENOBLE Sol / *Ground* | 121.930 |
| | GRENOBLE Tour / *Tower* | 119.305 |
| APP : | LYON Approche / *Approach* | 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430 |

(1) jusqu'au *FL 200* secteur Ouest / *up to FL 200 West Sector*
(2) jusqu'au *FL 200* secteur Est / *up to FL 200 East Sector*

**RNAV 1**
GNSS
ou/*or* DME/DME
(IRU requis/*required*)






© SIA

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME (IRU requis/*required*) |
| Climb gradient | Pente ATS : En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC à la mise en route / *When it is not possible to adhere to the notified ATS gradient, the pilot must advise ATC at the start up* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **RISOR 8E** | Monter vers LS901 088° puis tourner à gauche (MAX IAS 210 kt) vers RISOR (FL130 MNM).<br>*Climb to LS901 088° then turn left (MAX IAS 210 kt) to RISOR (FL130 MNM).* | FL70 | Pente 4.9 % MNM jusqu'à 3500 ft (1), (2).<br><br>Contrainte ATS : pente de 9 % jusqu'au FL100.<br><br>*Climb gradient 4.9 % MNM up to 3500ft.*<br>*ATS restriction : slope 9 % up to FL100.* |
| **BELUS 8E** | Monter vers LS901 088° puis tourner à gauche (MAX IAS 210 kt) vers LTP et continuer vers BELUS (FL120 MAX).<br>*Climb to LS901 088° then turn left (MAX IAS 210 kt) to LTP then to BELUS (FL120 MAX).* | 5000 ft AMSL | Pente 4.9 % MNM jusqu'à 2800 ft. (1)<br>Niveau de croisière maximum : FL120.<br>*Climb gradient 4.9 % MNM up to 2800 ft (1).*<br>*MAX cruising level : FL120*<br>Contrainte ATS : pente de 6 % jusqu'au FL120.<br>*ATS restriction : slope 6 % up to FL120*<br>DME critique / *Critical DME* : CBY, LSE |
| **PIRUV 8E** | Monter vers LS901 088° puis tourner à gauche (MAX IAS 210 kt) vers LTP et continuer vers MAXUS, GOVNA (ALT MNM 6500 ft AMSL, MAX IAS 210 kt) et PIRUV (FL80 MAX).<br>*Climb to LS901 088° then turn left (MAX IAS 210 kt) to LTP then to MAXUS, GOVNA (MNM ALT 6500 ft AMSL, MAX IAS 210 kt) and PIRUV (FL80 MAX).* | 5000 ft AMSL | Pente 4.9 % MNM jusqu'à 2800 ft. (1)<br>Niveau de croisière maximum : FL80.<br>*Climb gradient 4.9 % MNM up to 2800 ft. (1).*<br>*MAX cruising level : FL80.*<br>Contrainte ATS : pente de 6 % jusqu'au FL080.<br>*ATS restriction : slope 6 % up to FL080*<br>DME critique / *Critical DME* : LTP |
| **DANBO 8E** | Monter vers LS901 088° puis tourner à gauche (MAX IAS 210 kt) vers LTP et continuer vers DANBO.<br>*Climb to LS901 088° then turn left (MAX IAS 210 kt) to LTP then to DANBO.* | 5000 ft AMSL | Pente 4.9 % MNM jusqu'à 2800 ft (1).<br>*Climb gradient 4.9 % MNM up to 2800 ft (1).*<br>Contrainte ATS : pente de 6 % jusqu'au FL140.<br>*ATS restriction : slope 6 % up to FL140*<br><br>DME critique / *Critical DME* : LTP, LSE |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 09** | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **MOKIP 8E** | Monter vers LS901 088° puis tourner à gauche (MAX IAS 210 kt) vers LTP et continuer vers DANBO (FL150 MNM) et MOKIP.<br>*Climb to LS901 088° then turn left (MAX IAS 210 kt) to LTP then to DANBO (FL150 MNM) and MOKIP.* | 5000 ft AMSL | Pente 4.9 % MNM jusqu'à 2800 ft. **(1).**<br>*Climb gradient 4.9 % MNM up to 2800 ft (1).*<br>Contrainte ATS : pente de 6 % jusqu'au FL140.<br>*ATS restriction : slope 6 % up to FL140.*<br><br>DME critique / *Critical DME* : LTP, LSE |
| **BELEP 8E** | Monter vers LS901 088° puis tourner à gauche (MAX IAS 210 kt) vers LTP et continuer vers BELEP.<br>*Climb to LS901 088° then turn left (MAX IAS 210 kt) to LTP then to BELEP.* | 5000 ft AMSL | Pente 4.9 % MNM jusqu'à 2800 ft **(1).**<br>*Climb gradient 4.9 % MNM up to 2800 ft (1).*<br>Contrainte ATS : pente de 6 % jusqu'au FL140.<br>*ATS restriction : slope 6 % up to FL140.*<br>DME critique / C*ritical DME* : LTP, LSE |
| **REPSI 8E** | Monter vers LS901 088° puis tourner à gauche (MAX IAS 210 kt) vers LTP et continuer vers REPSI.<br>*Climb to LS901 088° then turn left (MAX IAS 210 kt) to LTP then to REPSI.* | 5000 ft AMSL | Pente 4.9 % MNM jusqu'à 2800 ft **(1).**<br>*Climb gradient 4.9 % MNM up to 2800 ft (1).*<br>Contrainte ATS : pente de 6 % jusqu'au FL140.<br>*ATS restriction : slope 6 % up to FL140.*<br>DME critique / C*ritical DME* : LTP, LSE |
| **ROMAM 8E** | Monter vers LS902 088° puis tourner à gauche direct vers ROMAM.<br>*Climb to LS902 088° then turn left direct to ROMAM.* | 5000 ft AMSL | Pente 6.1% MNM jusqu'à 2900ft (3).<br>*Climb gradient 6.1% MNM up to 2700 ft (3).*<br>Contrainte ATS : pente de 6 % jusqu'au FL140.<br>*ATS restriction : slope 6 % up to FL140.*<br>DME critique / C*ritical DME* : LSE |
| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 09** | | | |
| NIL | | | |

(1) Pente de montée de 4.9 %, obstacle déterminant végétation à 9000 m de la DER et 5200 m à gauche de l'axe / *Climb gradient is 4.9 % calculated from vegetation located at 9000 m from DER and 5200 m left of the axis.*

→

(2) Le relief d'altitude 5348ft situé à 23NM/251° de la DER impose le maintien de la pente de montée de 4.9% jusqu'à 3500 ft AMSL / *the terrain rising to 5348 ft located 23 NM / 251° from the DER requires maintaining a climb gradient of 4.9% up to 3500 ft AMSL.*

(3) pente de montée de 6.1 %, obstacle déterminant végétation à 7500 m de la DER et 6000 m à droite de l'axe / *Climb gradient is 6.1% calculated from vegetation located at 6000 m from DER and 6000 m right of the axis.*

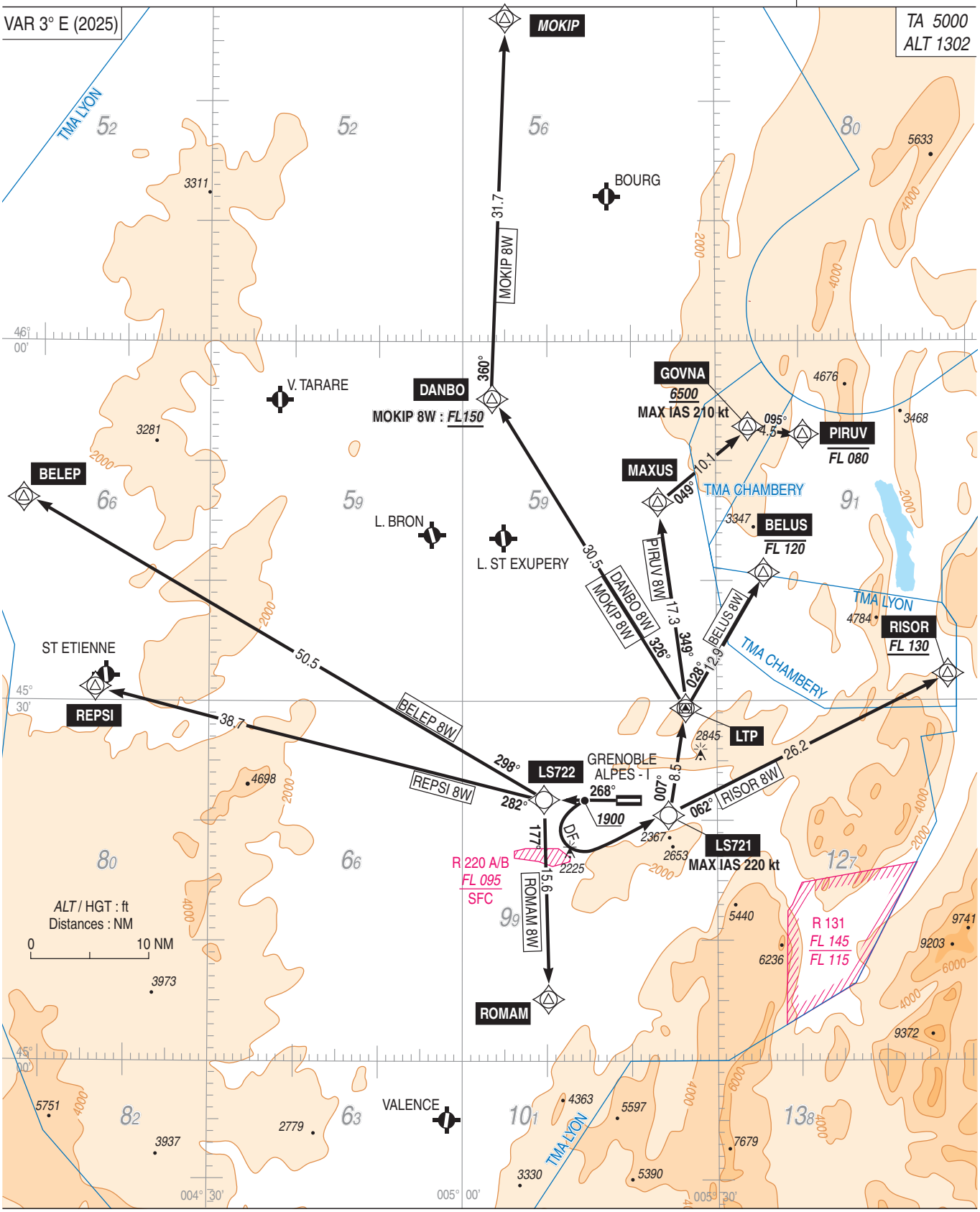
© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | GRENOBLE | 133.855 |
| **TWR :** | GRENOBLE Sol / *Ground* | 121.930 |
| | GRENOBLE Tour / *Tower* | 119.305 |
| APP : | LYON Approche / *Approach* | 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430 |

(1) jusqu'au *FL 200* secteur Ouest / *up to FL 200 West Sector*
(2) jusqu'au *FL 200* secteur Est / *up to FL 200 East Sector*

**RNAV 1**
GNSS
ou/*or* DME/DME
(IRU requis/*required*)






© SIA

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 27 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME (IRU requis/*required*). | | |
| Climb gradient | Pente ATS : En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC à la mise en route / *When it is not possible to adhere to the notified ATS gradient, the pilot must advise ATC at the run up.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BELEP 8W** | Monter vers LS722 268° puis BELEP.<br>*Climb to LS722 268° then BELEP.* | 5000ft AMSL | pente ATS 6% MNM jusqu'au FL 140/ *ATS gradient 6% MNM up to FL 140*<br>DME critique / C*ritical DME* : LTP, LSE. |
| **REPSI 8W** | Monter vers LS722 268° puis REPSI.<br>*Climb to LS722 268° then REPSI.* | 5000ft AMSL | pente ATS 6% MNM jusqu'au FL 140/ *ATS gradient 6% MNM up to FL 140*<br>DME critique / C*ritical DME* : LTP, LSE. |
| **ROMAM 8W** | Monter vers LS722 268° puis virage gauche vers ROMAM.<br>*Climb to LS722 268° then left turn to ROMAM.* | 5000ft AMSL | pente ATS 6% MNM jusqu'au FL 140/ *ATS gradient 6% MNM up to FL 140*<br>DME critique / C*ritical DME* : LSE. |
| **RISOR 8W** | Monter 268°, à 1900ft AMSL virage gauche direct vers LS721 (MAX IAS 220kt) puis vers RISOR (FL130 MNM).<br>*Climb 268°, at 1900ft AMSL turn left direct LS721 (MAX IAS 220kt) then to RISOR (FL130 MNM).* | FL70 | Pente 3.9% MNM jusqu'à 2900ft. (1)<br>Contrainte ATS : pente de 8**%** jusqu'au FL100.<br>*Climb gradient 3.9% MNM up to 2900ft. (1).*<br>ATS restriction slope 8**%** up to FL100. |
| **BELUS 8W** | Monter 268°, à 1900ft AMSL virage gauche direct vers LS721 (MAX IAS 220kt) et continuer vers LTP, BELUS (FL120 MAX).<br>*Climb 268°, at 1900ft AMSL turn left direct LS721 (MAX IAS 220kt) then to LTP, BELUS (FL120 MAX).* | 5000ft AMSL | Pente 3.9% MNM jusqu'à 2900ft (1).<br>pente ATS 6% MNM jusqu'au FL 120. Niveau de croisière maximum : FL120.<br>*Climb gradient 3.9% MNM up to 2900ft (1). ATS gradient 6% MNM up to FL 120.*<br>MAX cruising level : FL120.<br>DME critique / C*ritical DME* : CBY, LSE. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 27** | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **PIRUV 8W** | Monter 268°, à 1900 ft AMSL virage gauche direct vers LS721 (MAX IAS 220 kt) et continuer vers LTP, MAXUS, GOVNA (ALT MNM 6500 ft AMSL, MAX IAS 210 kt) et PIRUV (FL80 MAX).<br><br>*Climb 268°, at 1900 ft AMSL turn left direct LS721 (MAX IAS 220 kt) then to LTP, MAXUS, GOVNA (MNM ALT 6500 ft AMSL, MAX IAS 210 kt) et PIRUV (FL80 MAX).* | 5000 ft AMSL | Pente 3,9 % MNM jusqu'à 2900 ft (1).<br>Pente ATS 6% MNM jusqu'au FL 080<br>Niveau de croisière maximum : FL80.<br>*Climb gradient 3.9 % MNM up to 2900 ft (1).*<br>*MAX cruising level : FL80.*<br>*ATS gradient 6% MNM up to FL 080*<br><br>DME critique / *Critical DME* : LTP |
| **DANBO 8W** | Monter 268°, à 1900 ft AMSL virage gauche direct vers LS721 (MAX IAS 220 kt) et continuer vers LTP, DANBO.<br><br>*Climb 268°, at 1900 ft AMSL turn left direct LS721 (MAX IAS 220 kt) then to LTP, DANBO.* | 5000 ft AMSL | Pente 3,9 % MNM jusqu'à 2900 ft (1). Pente ATS 6% MNM jusqu'au FL 140<br>*Climb gradient 3.9 % MNM up to 2900 ft (1). ATS gradient 6% MNM up to FL 140*<br><br>DME critique / *Critical DME* : LTP, LSE |
| **MOKIP 8W** | Monter 268°, à 1900 ft AMSL virage gauche direct vers LS721 (MAX IAS 220 kt) et continuer vers LTP, DANBO (FL150 MNM) et MOKIP.<br><br>*Climb 268°, at 1900 ft AMSL turn left direct LS721 (MAX IAS 220 kt) then to LTP, DANBO (FL150 MNM) and MOKIP.* | 5000 ft AMSL | Pente 3,9 % MNM jusqu'à 2900 ft (1). Pente ATS 6% MNM jusqu'au FL 140<br>*Climb gradient 3.9 % MNM up to 2900 ft (1). ATS gradient 6% MNM up to FL 140.*<br><br>DME critique / *Critical DME* : LTP, LSE |
| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 27** | | | |
| Voir / *See* AD 2 LFLS.22 | | | |

→ (1) pente de montée de 3.9%, obstacle déterminant végétation dans le R 132/4.6 NM ARP / *climb gradient 3.9% is calculated from vegetation located at R 132/4.6 NM ARP.*

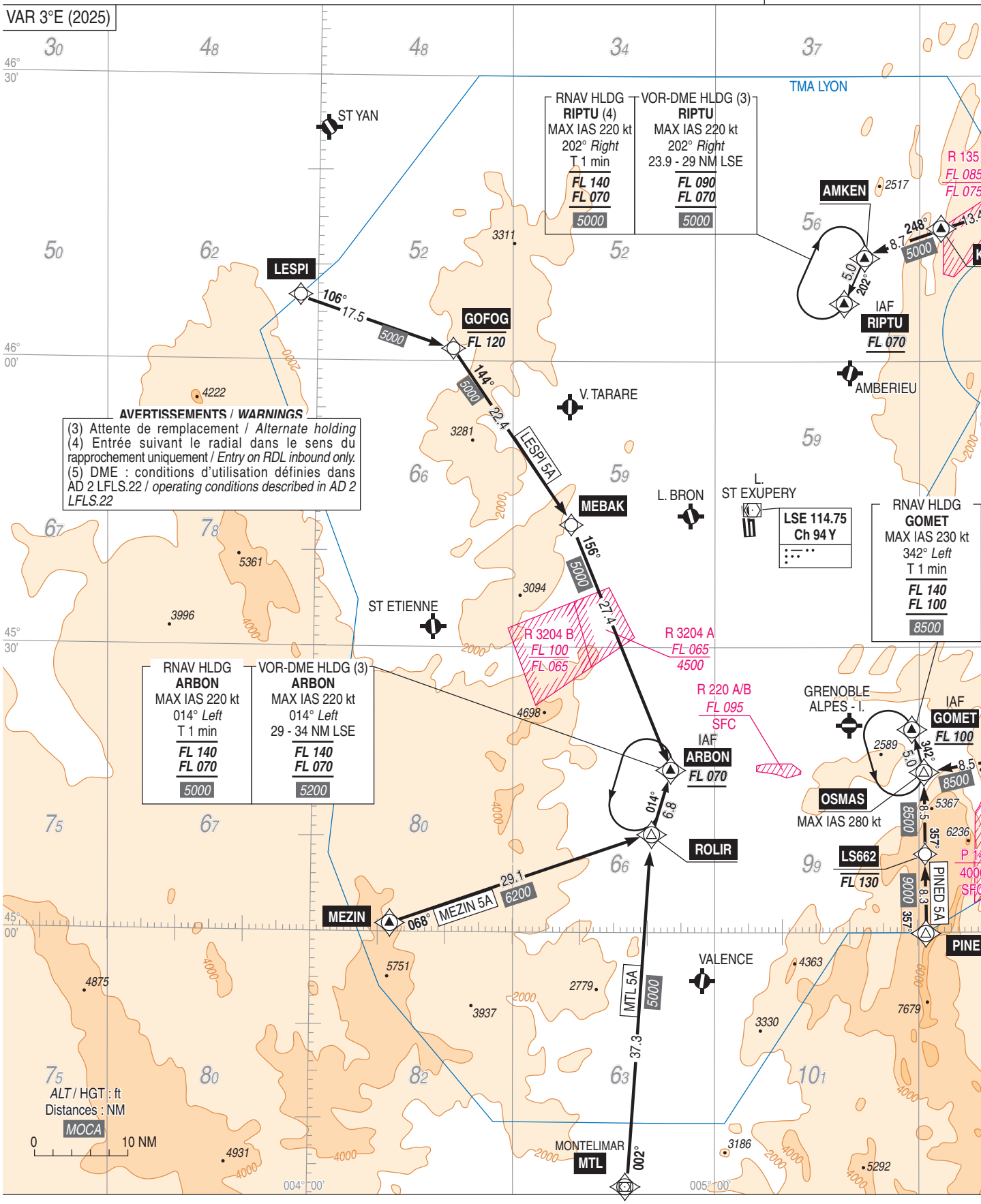
© Service de l'Information Aéronautique, France

# GRENOBLE ALPES ISERE
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** GRENOBLE : 133.855
APP : LYON Approche / *Approach* 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430
**TWR** : GRENOBLE Tour / *Tower* 119.305

(1) Secteur Ouest / *West area*
(2) Secteur Est / *East area*

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME
(IRU requis/*required*) (5)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1302,* ***THR : 1224 (44 hPa)***

**GRENOBLE** ALPES ISERE

ILS ou/*or* LOC RWY 09

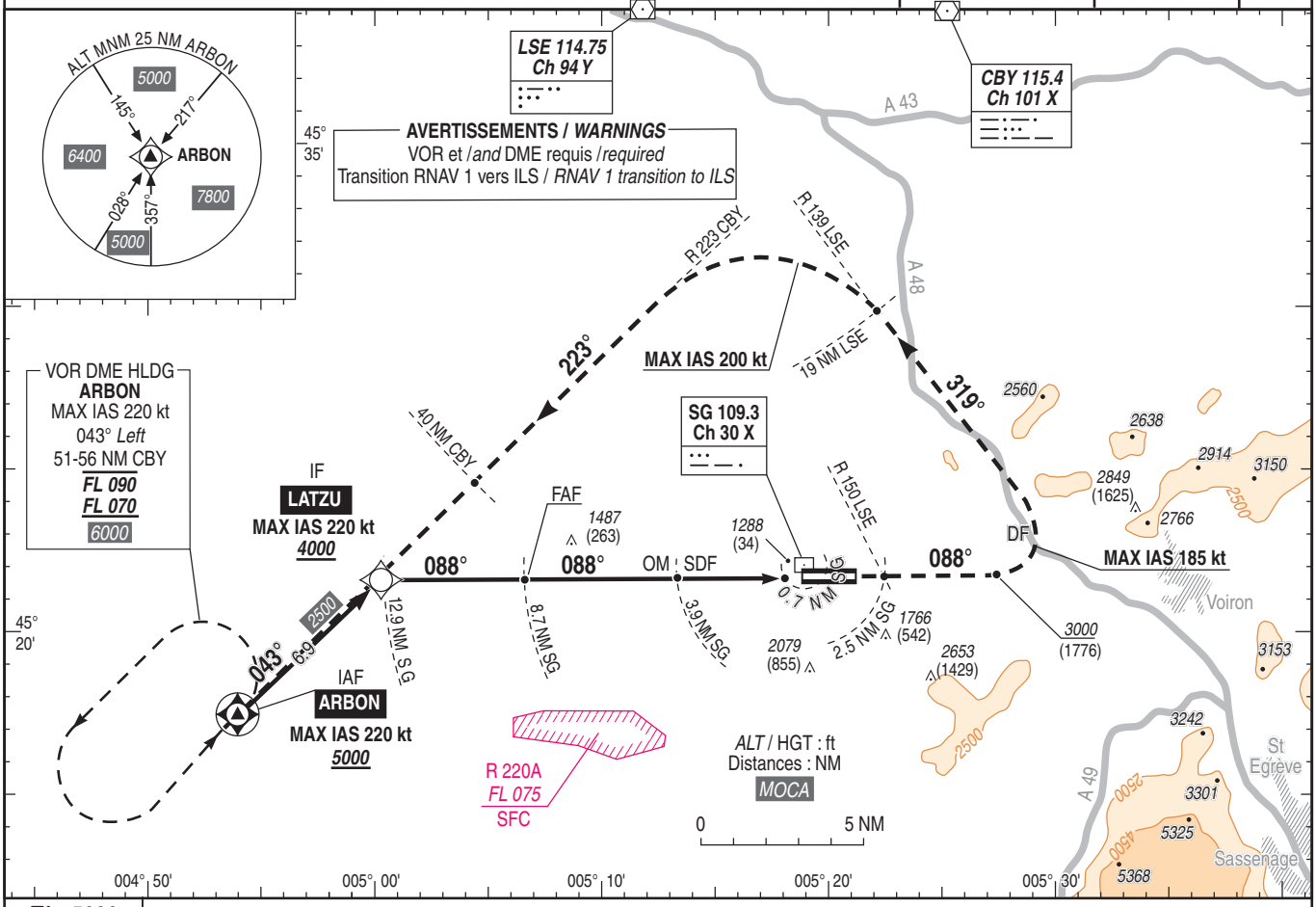
**ATIS** GRENOBLE : 133.855
APP : LYON Approche/*Approach* 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430
**TWR** : GRENOBLE Tour/*Tower* 119.305
Absence ATS : **A/A** (119.305) FR seulement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH auprès de/ *from* LYON APP.

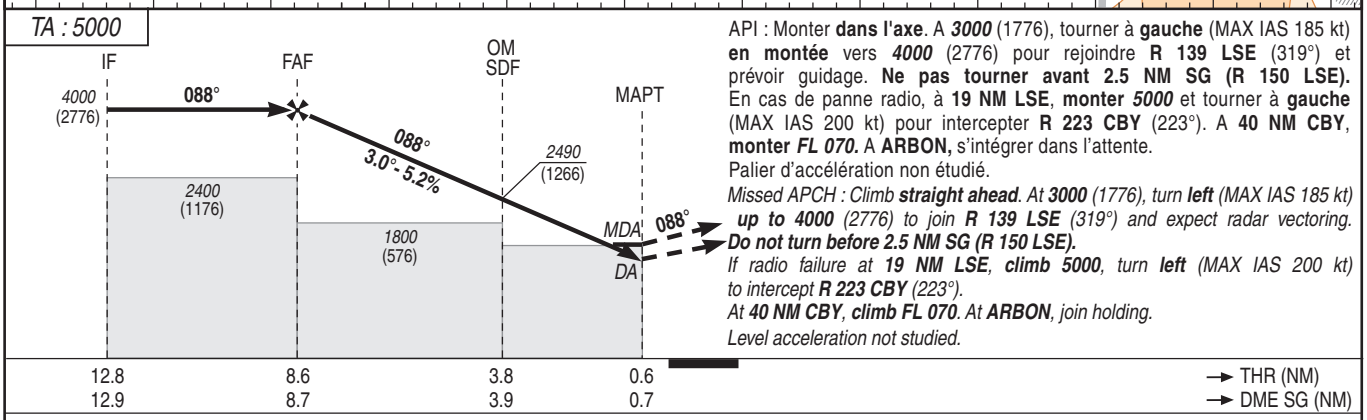
(1) Secteur Ouest / *West area*
(2) Secteur Est / *East area*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

**ILS - DME**
**SG 109.3**
RDH : 52

VAR
3° E
(2025)




API : Monter **dans l'axe**. A ***3000*** (1776), tourner à **gauche** (MAX IAS 185 kt) **en montée** vers ***4000*** (2776) pour rejoindre **R 139 LSE** (319°) et prévoir guidage. **Ne pas tourner avant 2.5 NM SG (R 150 LSE).** En cas de panne radio, à **19 NM LSE**, **monter *5000*** et tourner à **gauche** (MAX IAS 200 kt) pour intercepter **R 223 CBY** (223°). A **40 NM CBY**, **monter *FL 070*.** A **ARBON,** s'intégrer dans l'attente.
Palier d'accélération non étudié.
*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***3000*** *(1776), turn* ***left*** *(MAX IAS 185 kt)* ***up to 4000*** *(2776) to join* ***R 139 LSE*** *(319°) and expect radar vectoring.* ***Do not turn before 2.5 NM SG (R 150 LSE).***
*If radio failure at* ***19 NM LSE****,* ***climb 5000****, turn* ***left*** *(MAX IAS 200 kt) to intercept* ***R 223 CBY*** *(223°).*
*At* ***40 NM CBY****,* ***climb FL 070****. At* ***ARBON****, join holding.*
*Level acceleration not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Pente API / *missed APCH slope* 2.5 % | | | ILS Pente API / *missed APCH slope* 3 % | | | LOC+DME SG | | | MVL/*Circling* (3) | | MVL/*Circling absence ATS* (3) | | DME SG NM / *ALT* (HGT) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | 6 / ***3140*** (1916) |
| A | ***1540*** (310) | 1000 | 308 | ***1430*** (200) | 750 | 194 | ***1540*** (320) | 1000 | 311 | ***2070*** (840) | 1500 | ***2190*** (960) | 1500 | 5 / ***2830*** (1606) |
| B | ***1550*** (320) | 1000 | 320 | ***1440*** (210) | 750 | 207 | ***1550*** (320) | 1000 | 320 | ***2380*** (1160) | 1600 | ***2500*** (1280) | 1600 | 4 / ***2510*** (1286) |
| C | ***1560*** (330) | 1100 | 328 | ***1440*** (220) | 800 | 215 | ***1560*** (330) | 1100 | 328 | ***3050*** (1830) | 2400 | ***3170*** (1950) | 2400 | 3 / ***2190*** (996) |
| D | ***1570*** (340) | 1100 | 337 | ***1450*** (230) | 800 | 225 | ***1570*** (340) | 1100 | 337 | ***3050*** (1830) | 3600 | ***3170*** (1950) | 3600 | 2 / ***1870*** (646) |
| | | | | | | | | | | | | | | 1 / ***1550*** (326) |

Observations/*Remarks* : (3) RWY 27 : PAPI obligatoire. MVL CAT A et B interdites au Nord.
*RWY 27 : PAPI mandatory. Circling CAT A and B prohibited North of AD.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - MAPT | 3.2 NM | 2 min 45 | 2 min 15 | 1 min 55 | 1 min 40 | 1 min 29 | 1 min 12 | 1 min 02 |
| OM - THR | 3.8 NM | 3 min 15 | 2 min 41 | 2 min 17 | 1 min 59 | 1 min 45 | 1 min 26 | 1 min 14 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 605 | 685 | 845 | 975 |



© SIA

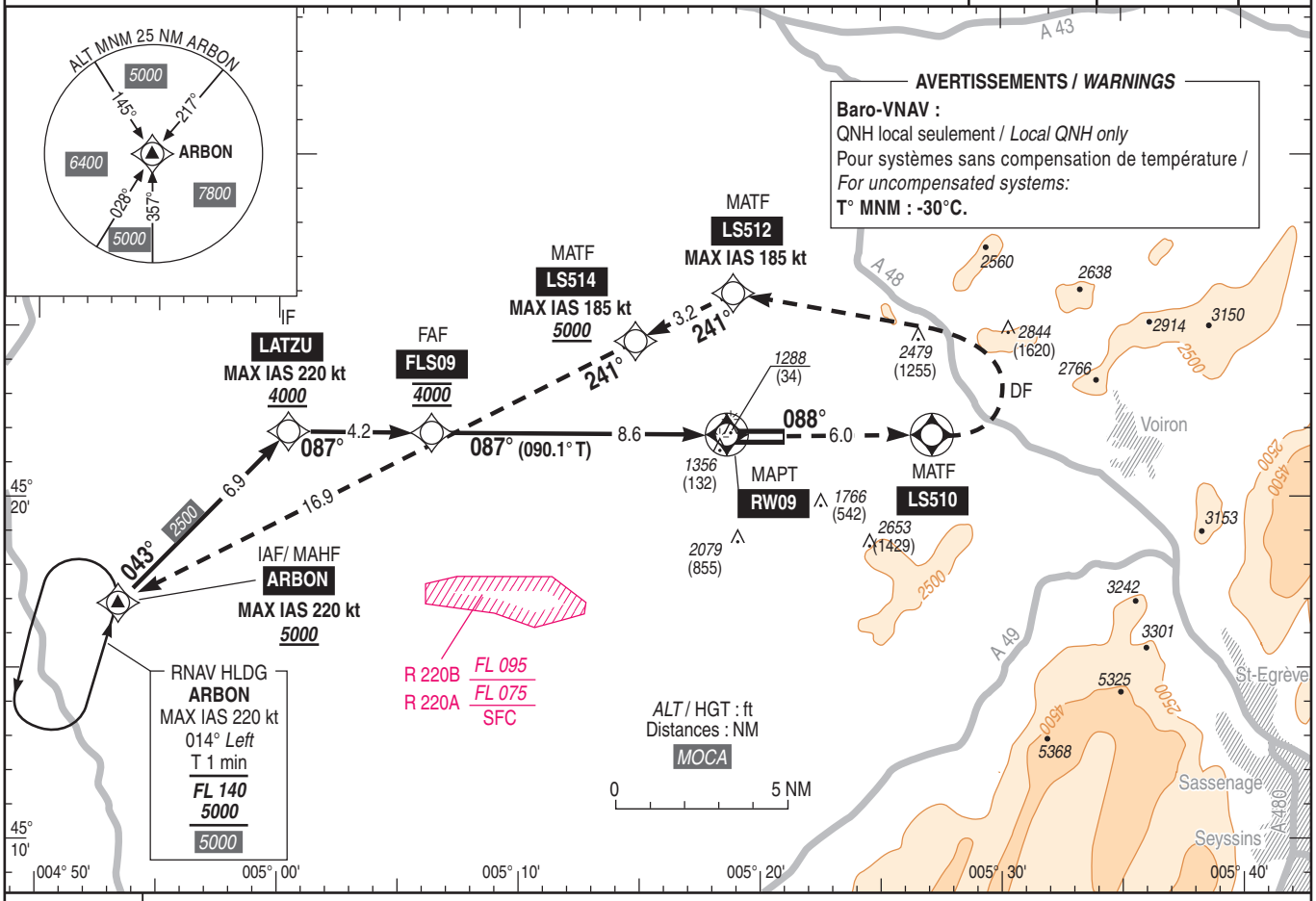
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1302,* ***THR : 1224 (44 hPa)***

# GRENOBLE ALPES ISERE
**RNP** RWY 09

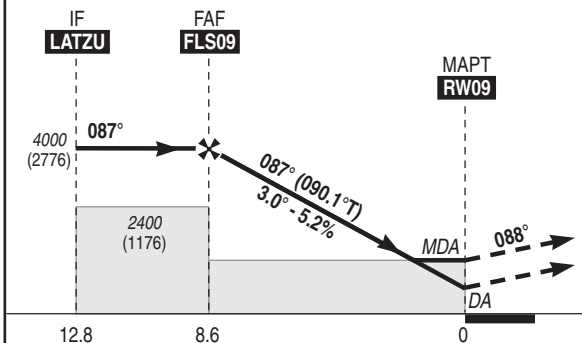
**ATIS** GRENOBLE : 133.855
APP : LYON Approche/*Approach* 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430
**TWR** : GRENOBLE Tour/*Tower* 119.305
Absence ATS : **A/A** (119.305) FR seulement / only. Obtenir/*Obtain* QNH auprès de/ *from* LYON

(1) Secteur Ouest / *West area*
(2) Secteur Est / *East area*

| RNP APCH | EGNOS Ch 70894 E09A TCH : 52 | VAR 3° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **LS510**. A **LS510**, tourner à **gauche direct** vers **LS512** (MAX IAS 185 kt), puis vers **LS514** (MAX IAS 185 kt), puis vers **ARBON** pour intégrer l'attente **en montée** vers ***5000*** (3776).
Monter à *3500* (2276) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***LS510****. At* ***LS510****, turn* ***left direct*** *to* ***LS512*** *(MAX IAS 185 kt), then to* ***LS514*** *(MAX IAS 185 kt), then to* ***ARBON*** *to join holding pattern* ***climbing up to 5000*** *(3776).*
*Climb up to 3500 (2276) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV Pente API / *Missed APCH slope* : 2.5% | | | LPV Pente API / *Missed APCH slope* : 3.4% | | | LNAV/VNAV Pente API / *Missed APCH slope* : 2.5% | | | LNAV/VNAV Pente API / *Missed APCH slope* : 3.5% | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL/*Circling absence ATS* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | OCH | RVR | ***DA*** (H) | OCH | RVR | ***DA*** (H) | OCH | RVR | ***DA*** (H) | OCH | RVR | ***MDA*** (H) | OCH | RVR | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1700*** (470) | 467 | 1500 | ***1430*** (200) | 194 | 750 | ***1860*** (630) | 527 | 1500 | ***1590*** (370) | 262 | 1300 | ***1870*** (640) | 636 | 1500 | ***2070*** (840) | 1500 | ***2190*** (960) | 1500 |
| B | ***1710*** (480) | 479 | 1500 | ***1440*** (210) | 207 | 750 | ***1870*** (640) | 540 | 1500 | ***1600*** (380) | 274 | 1300 | ***1890*** (660) | 660 | 1500 | ***2380*** (1160) | 1600 | ***2500*** (1280) | 1600 |
| C | ***1720*** (490) | 488 | 1800 | ***1440*** (220) | 215 | 800 | ***1890*** (660) | 559 | 2400 | ***1620*** (400) | 296 | 1400 | ***1910*** (690) | 684 | 2400 | ***3050*** (1830) | 2400 | ***3170*** (1950) | 2400 |
| D | ***1730*** (500) | 498 | 1800 | ***1450*** (230) | 225 | 800 | ***1910*** (690) | 586 | 2400 | ***1660*** (430) | 327 | 1600 | ***1930*** (710) | 704 | 2400 | ***3050*** (1830) | 3600 | ***3170*** (1950) | 3600 |

| DIST RW09 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| NM | 8 | 7 | 6 | 5 |
| ***ALT*** (HGT) | ***3820*** (2596) | ***3500*** (2276) | ***3180*** (1956) | ***2870*** (1646) |

| DIST RW09 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| NM | 4 | 3 | 2 | 1 |
| ***ALT*** (HGT) | ***2550*** (1326) | ***2230*** (1006) | ***1910*** (686) | ***1590*** (366) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5
(3) MVL CAT A et B interdites au Nord de l'AD. RWY 27 : PAPI obligatoire / *Circling CAT A and B prohibited North of AD. RWY 27 : PAPI mandatory.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.6 NM | 7 min 22 | 6 min 04 | 5 min 09 | 4 min 30 | 3 min 57 | 3 min 13 | 2 min 47 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 605 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

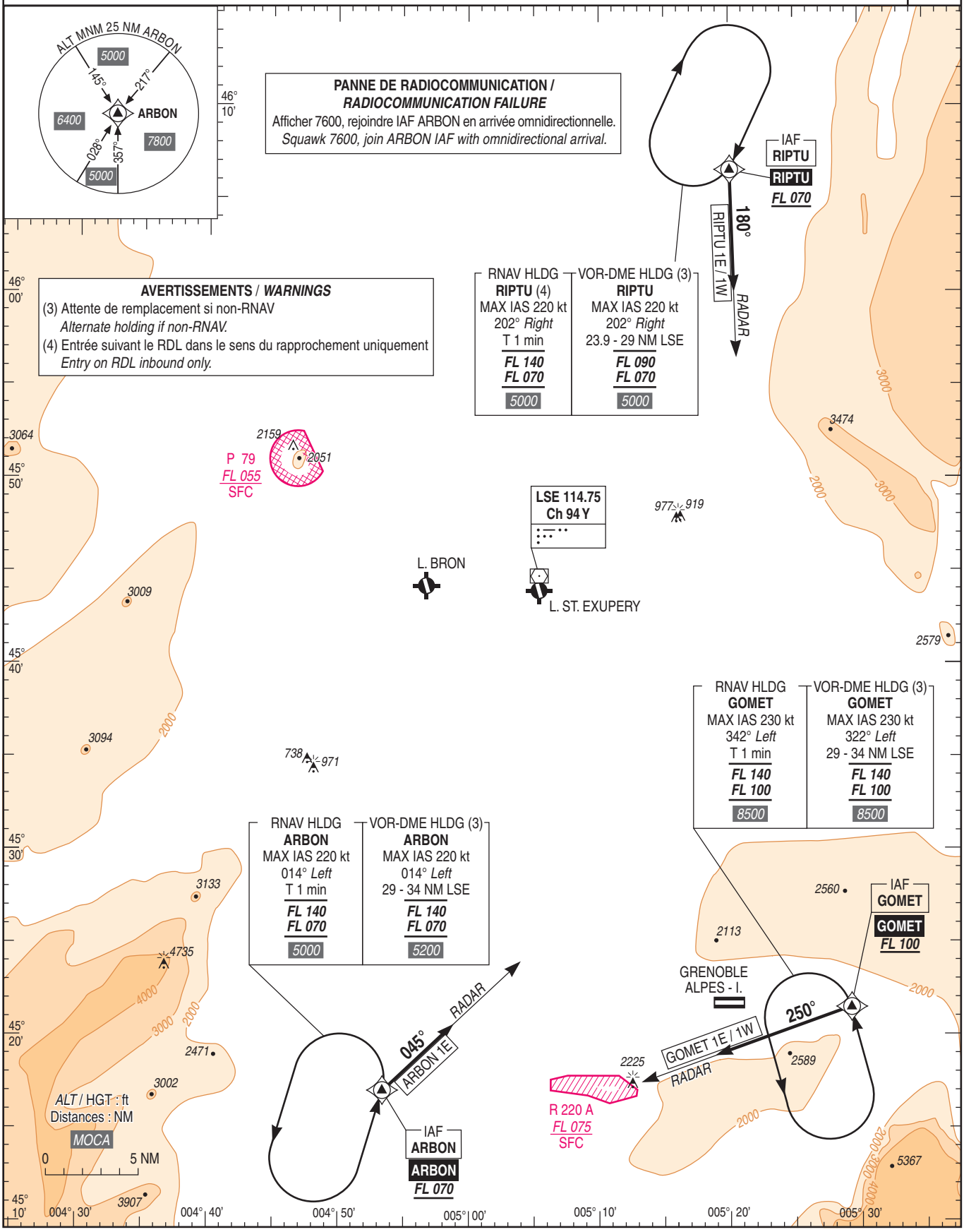
**GRENOBLE** ALPES ISERE

INA **RADAR** RWY 09-27

**ATIS** GRENOBLE : 133.855
APP : LYON Approche/*Approach* 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430
**TWR** : GRENOBLE Tour/*Tower* 119.305

(1) Secteur Ouest / *West area*
(2) Secteur Est / *East area*

VAR 3°E (2025)



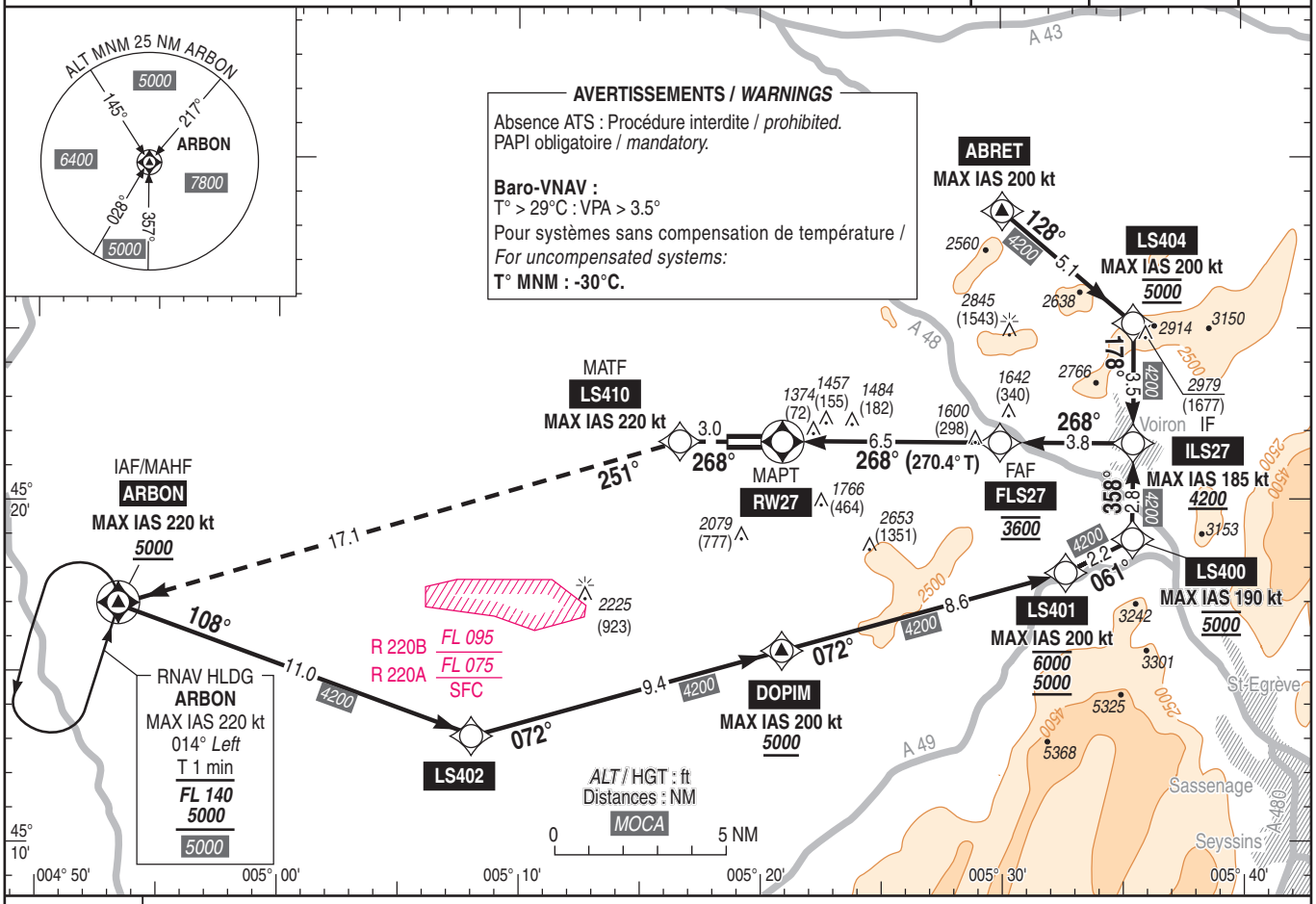



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1302,* ***THR : 1302 (47 hPa)***

# GRENOBLE ALPES ISERE
**RNP** RWY 27

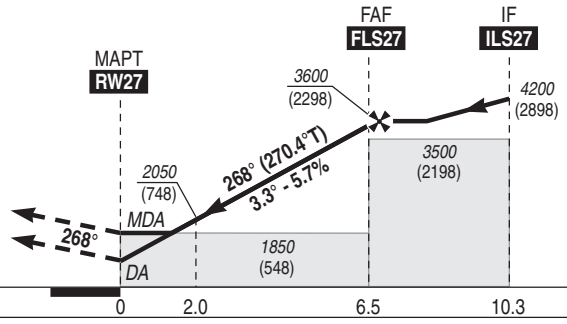
| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** GRENOBLE : 133.855<br>APP : LYON Approche/*Approach* 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430<br>**TWR** : GRENOBLE Tour/*Tower* 119.305<br>(1) Secteur Ouest / *West area*<br>(2) Secteur Est / *East area* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 51693**<br>**E27A**<br>TCH : 50 | VAR<br>3° E<br>(2025) |




TA : 5000

API : Monter vers **LS410** puis tourner à **gauche** vers **ARBON** (MAX IAS 220 kt) **en montée** vers ***5000*** (3698) pour intégrer l'attente **ARBON**.
Monter à *4100* (2798) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***LS410*** *then turn* ***left*** *to* ***ARBON*** *(MAX IAS 220 kt)* ***climbing up to 5000*** *(3698) to join* ***ARBON*** *holding pattern.*
*Climb up to 4100 (2798) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV - VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1560*** (250) | 1300 | 209 | ***1690*** (390) | 1500 | 286 | ***1740*** (430) | 1500 | 429 | ***2070*** (760) | 1500 |
| B | | | 222 | ***1710*** (400) | 1500 | 299 | | 1500 | | ***2380*** (1080) | 1600 |
| C | | | 230 | ***1710*** (410) | 1900 | 308 | | 2000 | | ***3050*** (1750) | 2400 |
| D | | | 241 | ***1730*** (420) | 1900 | 319 | | 2000 | | ***3050*** (1750) | 3600 |

| **DIST RW27** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2050*** (748) | ***2395*** (1093) | ***2745*** (1443) | ***3090*** (1788) | ***3440*** (2138) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5
(3) MVL CAT A et B interdites au Nord de l'AD / *Circling CAT A and B prohibited North of AD.*

| FAF - MAPT | 6.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 34 | 4 min 34 | 3 min 54 | 3 min 23 | 3 min 00 | 2 min 41 | 2 min 26 | 2 min 07 |
| VSP (ft/min) | | 410 | 490 | 580 | 670 | 750 | 840 | 930 | 1070 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 1302 (47 hPa)**, THR : 1302*

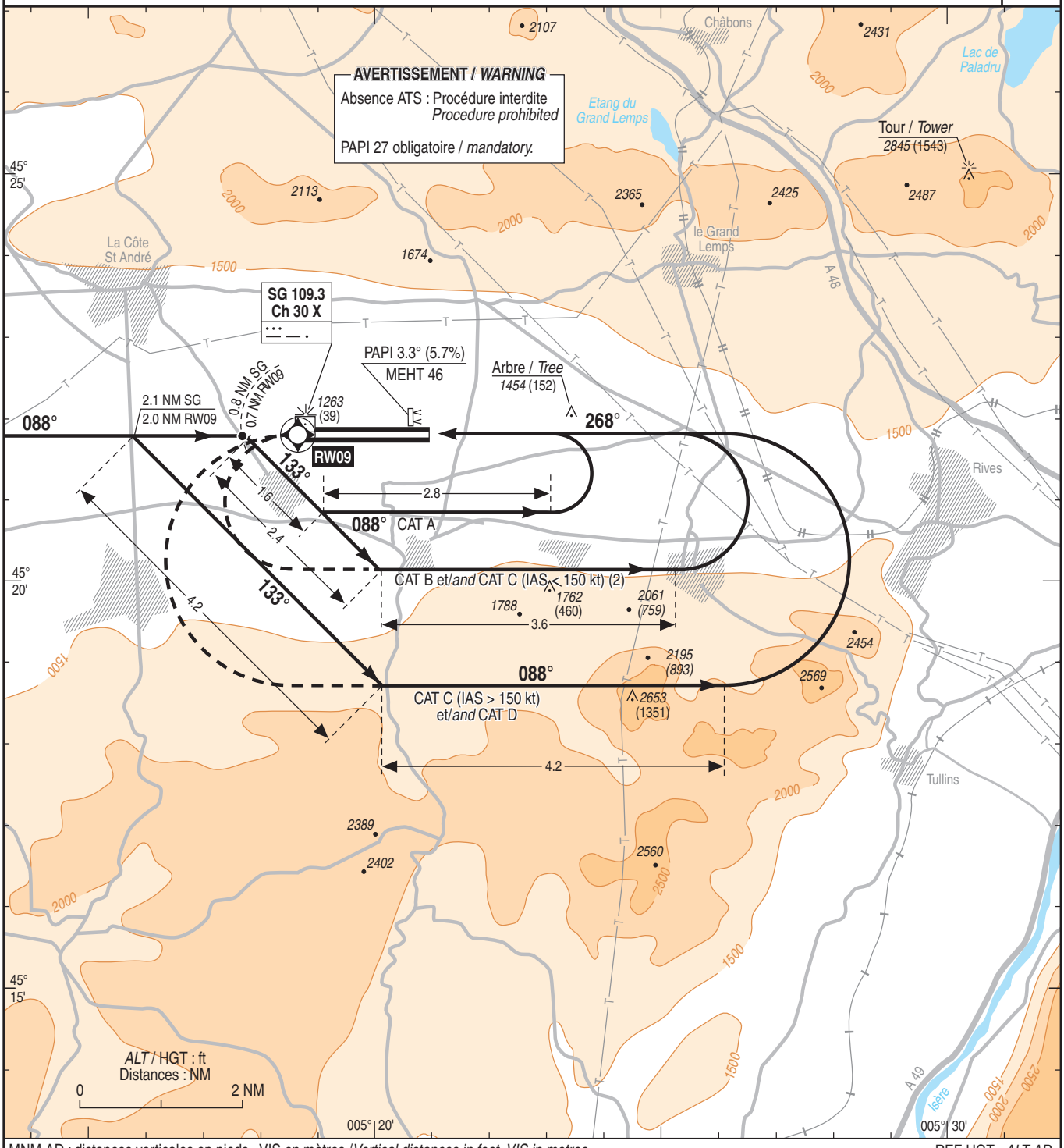
**GRENOBLE** ALPES ISERE

VPT RWY 27

**ATIS** GRENOBLE : 133.855
APP : LYON Approche/*Approach* 136.075 (1) - 131.315 (2) - 125.430
**TWR** : GRENOBLE Tour/*Tower* 119.305

(1) Secteur Ouest / *West area*
(2) Secteur Est / *East area*

VAR
3° E
(2025)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT ILS et/*and* LOC (3) (4) | | VPT RNP (3) (4) | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2060*** (760) | 1500 | ***2060*** (760) | 1500 |
| B | ***2360*** (1060) | 1600 | ***2360*** (1060) | 1600 |
| C | ***3050*** (1750) | 2400 | ***3050*** (1750) | 2400 |
| D | ***3050*** (1750) | 3600 | ***3050*** (1750) | 3600 |

Observations : (3) HJ seulement. (4) MNM AD pour ACFT CAT C avec IAS ⩽ 150 kt : *MDA* (H) = *2590* (1290) - VIS = 2400.
*Remarks : (3) Daytime only. (4) MNM AD for ACFT CAT C with IAS ⩽ 150 kt : MDA (H) = 2460 (1160) - VIS = 2400.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLU.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLU - VALENCE CHABEUIL

**AD 2 LFLU.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°54'56"N 004°58'07"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY et TWY P | RWY and TWY P intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km ESE-Valence | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 525 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29.2 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 164 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5299°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.12°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AD DE VALENCE CHABEUIL | |
| | Adresse / *Address* | Syndicat Mixte de Gestion exploitant l'aéroport de Valence-Chabeuil<br>360 allée de l'ancien hippodrome.<br>26120 Chabeuil | |
| | Telephone | 04 75 85 26 26 | |
| | FAX | 04 75 85 27 23 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFLUZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : accueil@valenceaeroport.fr, operations@valenceaeroport.fr | |

**AD 2 LFLU.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1600, sauf JF.<br>En dehors de ces HOR et pour vol commerciaux seulement : PPR PN 24 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome et avant VEN 1300 pour SAM, DIM et JF. | MON-FRI : 0700-1600, except public HOL.<br>Outside these SKED and for commercial flights only : PPR PN 24 HR from AD operator and before FRI 1300 for SAT, SUN and public HOL. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PPR PN 48 HR à l'exploitant d'aérodrome et au CLI Lyon (Centre de Liaison Interrégional)<br>TEL : 04 72 82 12 01 - FAX : 04 72 82 12 02<br>E-mail : codt-lyon@douane.finances.gouv.fr | PPR PN 48 HR from AD operator and from CLI Lyon.<br>TEL : 04 72 82 12 01 - FAX : 04 72 82 12 02<br>E-mail : codt-lyon@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0700-1800, sauf JF.<br>En dehors de ces HOR et pour les vols commerciaux seulement : PPR PN 24 HR au Syndicat Mixte et avant VEN 1300 pour les SAM et DIM.<br>TEL : 04 75 78 04 02 | AFIS : MON-FRI : 0700-1800, except HOL.<br>Outside these SKED and for commercial flights only : PPR PN 24 HR from Syndicat Mixte and before FRI 1300 for SAT and SUN.<br>TEL : 04 75 78 04 02 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Carburant : Total Energies : AVGAS 100 LL et JET A1.<br>Lubrifiant : NIL<br>LUN-VEN : 0700-1800, sauf JF .<br>Paiement : carte TOTAL, carte bancaire, espèce.<br>En dehors de ces HOR : automate JET-A1 et AVGAS 100LL avec carte TOTAL uniquement H24/J7. | Fuel : Total Energies : AVGAS 100 LL and JET A1.<br>Lubricant : NIL<br>MON-FRI : 0700-1800, except HOL.<br>Payment : TOTAL card, credit card or cash.<br>Outside these SKED : JET A1 and AVGAS 100LL dispenser with TOTAL card only, H24. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | LUN-VEN : 0700-1800 | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de la piste) : HOR ATS.<br>En dehors des horaires ATS, impossibilité d'accéder à l'enceinte de l'aéroport. En cas d'arrivée ou de départ en dehors des horaires ATS publiés, contact préalable obligatoire auprès de l'exploitant 24 HR avant l'arrivée en semaine ou avant le vendredi midi pour le week-end, afin d'obtenir un code d'entrée. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.<br>Access to the airport is not possible outside ATS SKED.<br>In the event of arrival or departure outside published ATS times, prior contact must be made with the operator 24 HR before arrival on weekdays or before Friday noon for weekends, in order to obtain an entry code. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLU .4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | CIV : JET A1 et / and AVGAS 100LL.<br>MIL : TRO. Lubrifiant / Lubricant : 35/12/14/15/60 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : camion avitailleur 20 m3 et station fixe de 80 m3.<br>AVGAS 100LL : station fixe de 40 m3. | JET A1 : refuelling truck 20 m3 and fixed stand 80 m3.<br>AVGAS 100LL : fixed stand 40 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Projection de produit ECOWAY Type II 75/25 chauffé | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | UEA Aerospeed formation et maintenance TEL : 04 75 85 29 89 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | GAM/STAT TEL : 04 75 79 76 41 FREQ OPS (MIL) : 140.6 - 369.350 - 46.2 | |

**AD 2 LFLU .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD | At AD |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et locations de voiture sur demande | Taxis and car rental on request |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLU .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Véhicules d'intervention eau/émulseur : 1VIM61 : 6100 litres d'eau et 250 kg de poudre. | Intervention vehicles water/foaming : 1VIM61 : 6100 litres of water and 250 kg of powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Enlèvement possible par prestataire extérieur, sur demande auprès de l'exploitant. | Possible removal by external service provider, O/R to AD operator. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 :<br>LUN-VEN, sauf JF : 0700-1800.<br>En dehors de ces HOR et pour vols commerciaux seulement : PPR PN 24 HR au Syndicat Mixte et avant VEN 1300 pour les SAM, DIM et JF.<br>Niveau 7 : sur demande à l'exploitant.<br>Niveau 1 en dehors des HOR du niveau 5. | Level 5 :<br>MON-FRI, except HOL : 0700-1800.<br>Outside these SKED and for commercial flights only : PPR PN 24 HR from Syndicat Mixte and before FRI 1300 for SAT, SUN and HOL.<br>Level 7 : on request AD Operator.<br>Level 1 outside of level 5 SKED. |

**AD 2 LFLU .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | a) Neige<br>- 1 tracteur avec lame biaise.<br>b) Glace - verglas<br>- Citerne de déverglaçant avec rampe d'épandage. | a) Snow<br>- 1 tractor with skew blade.<br>b) Ice - black ice<br>- Tank of de-icing agent with spreading bar. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | a) Neige<br>1ère phase<br>- la piste sur une largeur de 30 m avec écrêtage des bourrelets sous 30 cm, puis les raquettes Nord et Sud.<br>- la voie de circulation principale.<br>- l'aire de stationnement principale.<br>2ème phase<br>- voie et aire de stationnement de l'aéro-club.<br>- voie de circulation Nord et aire de stationnement ALAT.<br>- La route d'accès à l'AD.<br>b) Glace - verglas<br>- Epandage de produit déverglaçant (piste largeur 15 m).<br>- Si nécessaire, une application est effectuée sur la voie de circulation et l'aire de stationnement principale. | a) Snow<br>1st phase<br>- RWY over a width of 30 m ,reducing snow banks under 30 cm and the North and South turn-around areas.<br>- Main TWY.<br>- Main parking area.<br>2nd phase<br>- Flying club TWY and parking area.<br>- North TWY and ALAT parking area.<br>- AD acces road.<br>b) Ice - black ice<br>- Spreading of de-icing product (15 m wide on RWY).<br>- If necessary an application is performed on TWY and main parking area. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Dérogations apportées au plan neige permanent :<br>La bande gazonnée ne sera pas déblayée et sera interdite dès que recouverte de neige. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Exceptions made to the permanent snow plan : the grass strip will not be cleared and will be prohibited as soon as snow-covered. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLU.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 40 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | P : 23 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | P : Béton bitumineux | P : Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | P : 43 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLU.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui | Yes |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLU .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLU.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLU.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON ST EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLU .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO<br>0600-1800 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLU.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 007.76 (006) | 2100 x 45 | 47 F/B/W/T revêtue / paved | 44°54'44.01"N 004°58'05.17"E ( 44°54'52.19"N 004°58'06.74"E ) ------ GUND NIL | THR : 524ft DTHR : 525ft |
| 19 | 187.76 (186) | 2100 x 45 | 47 F/B/W/T revêtue / paved | 44°55'51.42"N 004°58'18.11"E ( 44°55'47.40"N 004°58'17.34"E ) ------ GUND NIL | THR : 517ft DTHR : 518ft |
| 01L | 007.73 (006) | 1190 x 50 | non revêtue / not paved | 44°54'56.11"N 004°58'10.82"E ------ GUND NIL | THR : 524ft |
| 19R | 187.73 (186) | 1190 x 50 | non revêtue / not paved | 44°55'34.37"N 004°58'18.13"E ------ GUND NIL | THR : 524ft |
| 01R | 007.73 (006) | 400 x 60 | non revêtue / not paved | 44°55'09.40"N 004°58'16.95"E ------ GUND NIL | THR : 528ft |
| 19L | 187.73 (186) | 400 x 60 | non revêtue / not paved | 44°55'22.27"N 004°58'19.41"E ------ GUND NIL | THR : 531ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | 160 | NIL | NIL | NIL |
| 19 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 01L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 19R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 01R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 19L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFLU.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 2100 | 2100 | 2100 | 1845 | |
| 19 | 2010 | 2010 | 2100 | 1975 | Distances déclarées réduites de 90 m en raison de la présence du gabarit routier dans la trouée de décollage 19.<br>Declared distances reduced by 90 m due to the presence of the road gauge in TKOF funnel. |
| 01L | 1190 | 1190 | 1190 | 1190 | |
| 19R | 1190 | 1190 | 1190 | 1190 | |
| 01R | 400 | 400 | 400 | 400 | |
| 19L | 400 | 400 | 400 | 400 | |

**AD 2 LFLU.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 01 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |
| 19 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 45 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 01 | 2100 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | (1) |
| 19 | 2100 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | (2) |

(1) Le balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres. / Edge marking turns yellow over the last 600 metres.

(2) Le balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres. / Edge marking turns yellow over the last 600 metres.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLU.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B : TWY P et bordures parking principal | B : TWY P and edges main parking area |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui par groupe électrogène et onduleur | Yes by power generator and inverter |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLU.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLU.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ VALENCE**<br>44°54'52"N , 005°02'36"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 44°54'54"N , 004°58'22"E - 44°55'21"N , 004°54'11"E - 44°52'19"N , 004°53'23"E - arc anti-horaire de 3 NM de rayon centré sur 44°51'56"N , 004°57'35"E - 44°51'17"N , 005°01'44"E - 44°54'52"N , 005°02'36"E - 44°54'52"N , 005°02'36"E | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>VALENCE Information (FR)<br>VALENCE Information (EN) | HOR AFIS |

**AD 2 LFLU.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | VALENCE Information (FR)<br>*VALENCE Information (EN)* | 120.105 MHz | HO | |
| A/A | VALENCE (FR) | 120.105 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFLU.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFLU.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ROULAGE**

TWY L, M, N et S utilisables de jour uniquement et avec RVR > 800 m.
Accès au parking GAMSTAT :
Portail N : largeur 23.4 m.
Portail M : largeur 23.5 m.
Portail interne : largeur 23 m.
Roulage de précaution requis pour les ACFT extérieurs.
Pour les ACFT de plus de 30 t., retournement obligatoire sur les raquettes.

***20.1 TAXIING***

*TWY L, M, N and S available in the daytime only and with RVR > 800 m.*
*Apron GAMSTAT access :*
*Gate N : width 23.4 m.*
*Gate M : width 23.5 m.*
*Inside gate : width 23 m.*
*Cautious taxiing required for outside ACFT.*
*For ACFT over 30 t., half-turn on turn-around areas compulsory.*

**20.2 DECOLLAGES PISTE 01**

Les avions de code 2 et 3 doivent s'aligner depuis l'extrémité de piste.

***20.2 TAKEOFFS RWY 01***

*Code 2 and 3 ACFT must line up on RWY end.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLU.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLU.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

**22.1.1 Utilisation des pistes**

Atterrissage RWY 19 : PAPI obligatoire, de jour pour les avions à réacteur ou pour les avions de transport commercial, de nuit pour tous les types d'avion.

La piste revêtue ne peut pas être utilisée pour les atterrissages aux instruments lorsque la composante de vent traversier dépasse 15 kts.

ULM non basés : pendant les HOR ATS, contacter TWR par TEL avant le vol.

Circuit basse hauteur :
- en dehors des horaires ATS, un circuit basse hauteur possible par tranche de 30 minutes, jusqu'à 2200 locale.
- aucun circuit basse hauteur possible sans instructeur, ni en dessous de 500 ft ASFC, ni au-delà de 2200 locale, ni le dimanche.

**22.1.2 Limitation de vitesse**

Dans les TMA LYON, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle uniquement.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.2.1** La carte d'altitudes minimales de sécurité radar (AMSR) est disponible dans AD 2 LFLL. Pour les aéronefs à l'arrivée, le dernier point du champ 15 (route) du FPL doit être un des points suivants : AGREV, AMIKO, MTL, ROMAM.

**22.2.2 Panne de radiocommunication**

- Transpondeur 7600.

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

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

* HAP
* Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes

- Descendre dans le circuit d'attente puis quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

**Panne de communication suivie d'une API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation. Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**22.3 VOLS AU DEPART**

Pour les aéronefs au départ, planifier les points de sortie de la TMA LYON comme suit :

- Départ vers le Nord et le Nord Est : ROMAM
- Départ vers le Sud : MTL
- Départ vers le Nord Ouest : AMIKO

**22.3.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

**RWY 01**

Secteur Est : Monter RM 006° à 9% (1) jusqu'à *3500* (2983) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Le relief Le Grand Veymont de 7680 ft impose le maintien de la pente obstacle 9% jusqu'à 5100 ft.

Secteur Ouest: Monter RM 006° à 9% (1) jusqu'à *3500* (2983) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée : obstacle le plus pénalisant : végétation de 557 ft situé à 90 m de la DER dans l'axe de piste.

**RWY 19**

Secteur Est : Monter RM 186° à 4.9% (2) jusqu'à *3500* (2976) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Le relief Le Grand Veymont de 7680 ft impose le maintien de la pente obstacle 4.9% jusqu'à 6600ft.

Secteur Ouest: Monter RM 186° à 3.4% (3) jusqu'à *3500* (2976) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Pente théorique de montée : obstacle le plus pénalisant : relief de 5128 ft situé à 19NM/146° de la DER.

(3) Pente théorique de montée : obstacle le plus pénalisant : végétation de 567 ft située à 325m de la DER dans l'axe de piste.

**22.3.2 Panne de radiocommunication**

***22.1 GENERAL***

***22.1.1 RWY use***

*Landing RWY 19: PAPI compulsory, by day for jet ACFT or commercial transport ACFT, by night for all ACFT.*

*The paved RWY cannot be used for instrument landings when the crosswind component exceeds 15 kts.*

*Non-based ULM : during ATS SKED, contact TWR by phone before the flight.*

*Low-height circuit :*
*- outside ATS SKED, one low-height circuit is possible per half hour until 2200 local time.*
*- no low-height circuit possible without instructor, below 500 ft ASFC, after 2200 local time, or on Sunday.*

***22.1.2 Speed limitation***

*Within LYON TMA, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only. However for ACFT which cannot maintain 250 kt MAX for technical reasons of for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.2.1*** *The chart of minimum radar safety altitudes (AMSR) is available in AD 2 LFLL. For ACFT on arrival, the last entry of FPL field 15 (route) must be one of the following points : AGREV, AMIKO, MTL, ROMAM.*

***22.2.2 Radiocommunication failure***

*- Squawk 7600.*

*- Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL, if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, proceed over IAF VARUX at the upper level of the holding stack.*

*- Perform holding pattern until the latest of the following times :*

* *EAT*
* *Arrival time in the holding pattern plus 10 minutes*

*- Descend in the holding stack then leave IAF and perform the approach procedure.*

***Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure***

*Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH. If this second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL, climbing up to minimum safety enroute altitude.*

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

*For outbound ACFT, plan exit points of the LYON TMA as follows :*

*- Departure to North and North-East : ROMAM*
*- Departure to South : MTL*
*- Departure to North-West : AMIKO*

***22.3.1 Recommended instructions for IFR departure***

***RWY 01***

*East sector : Climb MAG 006° at 9% (1) up to 3500 (2983) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*Le Grand Veymont relief of 7680 ft require to maintain the 9% obstacle slope up to 5100 ft.*

*West sector : Climb MAG 006° at 9% (1) up to 3500 (2983) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) Theoretical climb gradient : most penalizing obstacle : vegetation 557 ft located at 90 m from DER on the RWY axis.*

***RWY 19***

*East sector : Climb MAG 186° at 4.9% (2) up to 3500 (2976) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*Le Grand Veymont relief of 7680 ft require to maitntain the 4.9% obstacle slope up to 6600 ft.*

*West sector : Climb MAG 186° at 3.4% (3) up to 3500 (2976) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

(2) *Theoretical climb gradient : most penalizing obstacle : relief 5128 ft located at 19 NM/146° from DER.*

*(3) Theoretical climb gradient : most penalizing obstacle : vegetation 567 ft located at 325 m from DER on the RWY axis.*

***22.3.2 Radiocommunication failure***

© Service de l'Information Aéronautique, France

- Transpondeur : 7600
- En VMC : faire demi-tour pour regagner l'aérodrome de départ.
- En IMC : maintenir le dernier FL autorisé s'il est compatible avec l'AMSR, jusqu'au point de sortie du départ, puis monter vers le FL de croisière. Si le dernier FL autorisé est incompatible avec l'AMSR, afficher 7600 puis monter vers le FL de croisière.

- *Squawk : 7600*
- *On VMC : turn back to reach the departure aerodrome.*
- *On IMC : maintain the last authorized FL if it is compatible with AMSR, up to exit point of departure, then climb up to cruising level. If the last authorized FL is incompatible with AMSR, squawk 7600 then climb up to cruising level.*

**22.4 ENTRAINEMENTS EN APPROCHE**

Tous les vols d'entrainement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs (« touch and go », API) doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

***22.4 APPROACH TRAINING***

*All IFR training flights containing several consecutive segments ( "touch and go", missed approach) must be covered by a flight plan with a different call-sign for each segment.*

**AD 2 LFLU.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

PCL n'allume pas le PAPI.

STAP : paramètres disponibles : visibilité instrumentale, vent, base des nuages, T, DP, QNH, QFE.

STAP absence ATS : 120.105 MHz.

***23.1 AD EQUIPMENT***

*PCL doesn't switch the PAPI on.*

*STAP : available data : instrumental visibility, wind, cloud base, T, DP, QNH, QFE.*

*STAP absence ATS : 120.105 MHz.*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

**AD 2 LFLU.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLU.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

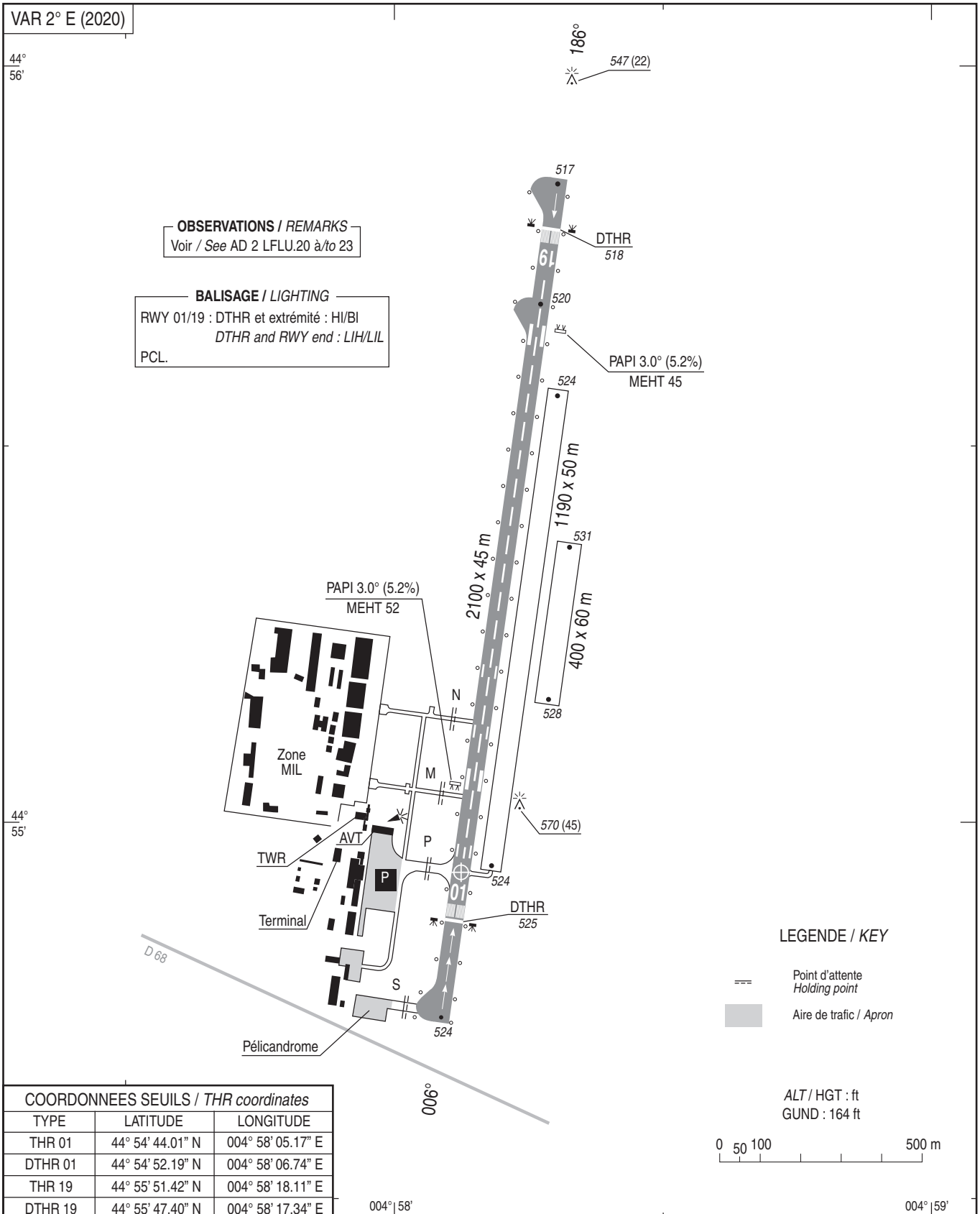
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : 120.105 absence ATS

## VALENCE CHABEUIL
44 54 56 N - 004 58 07 E
*ALT AD : 525 (19 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 01 | 44° 54' 44.01" N | 004° 58' 05.17" E |
| DTHR 01 | 44° 54' 52.19" N | 004° 58' 06.74" E |
| THR 19 | 44° 55' 51.42" N | 004° 58' 18.11" E |
| DTHR 19 | 44° 55' 47.40" N | 004° 58' 17.34" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 01 | NIL | LIH/LIL | 2100 | 2100 | 2100 | 1845 | Revêtue *Paved* | 47 F/B/W/T | 250* | 250* | 250* | - |
| 19 | NIL | LIH/LIL | 2010 | 2010 | 2100 | 1975 | | | 250* | 250* | 250* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 400 m HJ, 800 m HN | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| RW01 | 44°54'52,19"N | 004°58'06,74"E | X | | | X |
| RW19 | 44°55'47.40" N | 004°58'17.34" E | X | | | X |
| LARSU | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| VARUX | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ILU01 | 44°43'15.0" N | 004°55'53.5" E | X | | | X |
| FLU01 | 44°47'18.7" N | 004°56'40.0" E | X | | | X |
| LU405 | 44°43'53.1" N | 004°49'30.1" E | X | | | X |
| LU410 | 45°01'09.0" N | 004°59'19.1" E | X | | | X |
| ILU19 | 45°07'19.3" N | 005°00'30.6" E | X | | | X |
| FLU19 | 45°03'21.5" N | 004°59'44.7" E | X | | | X |
| IKNAH | 44°59'34.6" N | 004°51'53.3" E | X | | | X |
| LU502 | 45°08'00.3" N | 004°53'30.9" E | X | | | X |
| LUCMA | 45°10'17.6" N | 005°01'05.1" E | X | | | X |
| LU522 | 44°51'49.6" N | 004°57'31.7" E | X | | | X |



© SIA

**VALENCE** CHABEUIL

**PRECODING RNP** RWY 01

**RNP RWY 01**

MAG VAR 2020 1.86°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | VARUX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LARSU | IF | LARSU | - | - | - | - | - | 4300 | - | 220 | - | - |
| | TF | ILU01 | - | 006 | 007.7 | 3.2 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA VARUX | IF | VARUX | - | - | - | - | - | 4000 | - | 200 | - | - |
| | TF | LU405 | - | 186 | 187.8 | 9.2 | - | 3100 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ILU01 | - | 096 | 097.9 | 4.6 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ILU01 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FLU01 | - | 006 | 007.7 | 4.1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW01 | Yes | 006 | 007.8 | 7.6 | - | - | - | - | -3.0° / 15.0 | 0.3 |
| | TF | LU410 | Yes | 006 | 007.8 | 6.3 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | DF | VARUX | - | - | - | - | L | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |

↑



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFLU |
| **Runway** | 01 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E01A |
| **LTP/FTP Latitude** | 445452.1940N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0045806.7430E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 210.1 |
| **FPAP Latitude** | 445551.4155N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 59.2215 |
| **FPAP Longitude** | 0045818.1085E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 11.3655 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 15 0C 06 0C 01 00 00 01 31<br>30 05 44 74 46 13 2E DC 21 02<br>35 1C AB CE 01 CB 58 00 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 8D 66 40 E6 |
| **Calculated CRC Value** | 8D 66 40 E6 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 160.1 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 160.1 |



© SIA

**VALENCE** CHABEUIL

**PRECODING RNP** RWY 19

**RNP 19**

| RMK | - | | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.86°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IKNAH | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LUCMA | IF | LUCMA | - | - | - | - | - | 3900 | - | 220 | - | - |
| | TF | ILU19 | - | 186 | 187.8 | 3.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA IKNAH | IF | IKNAH | - | - | - | - | - | 4000 | - | 200 | - | - |
| | TF | LU502 | - | 006 | 007.8 | 8.5 | - | 3500 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | ILU19 | - | 096 | 097.8 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ILU19 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FLU19 | - | 186 | 187.8 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW19 | yes | 186 | 187.8 | 7.6 | - | - | - | - | -3.0° / 15.0 | 0.3 |
| | TF | LU522 | yes | 186 | 187.8 | 4.0 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | DF | IKNAH | - | - | - | - | R | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFLU** |
| **Runway** | **19** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E19A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **445547.4035N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0045817.3380E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **208.0** |
| **FPAP Latitude** | **445444.0125N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-63.3910** |
| **FPAP Longitude** | **0045805.1700E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-12.1680** |
| **Threshold Crossing Height** | **15.0** |
| **TCH Units Selector** | **1 (meters)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 15 0C 06 0C 13 00 00 01 39<br>31 05 97 23 48 13 F4 2E 22 02<br>20 1C C2 10 FE F0 A0 FF 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 6D 74 47 EF** |
| **Calculated CRC Value** | **6D7447EF** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **158.0** |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# VALENCE CHABEUIL

CAT A B C

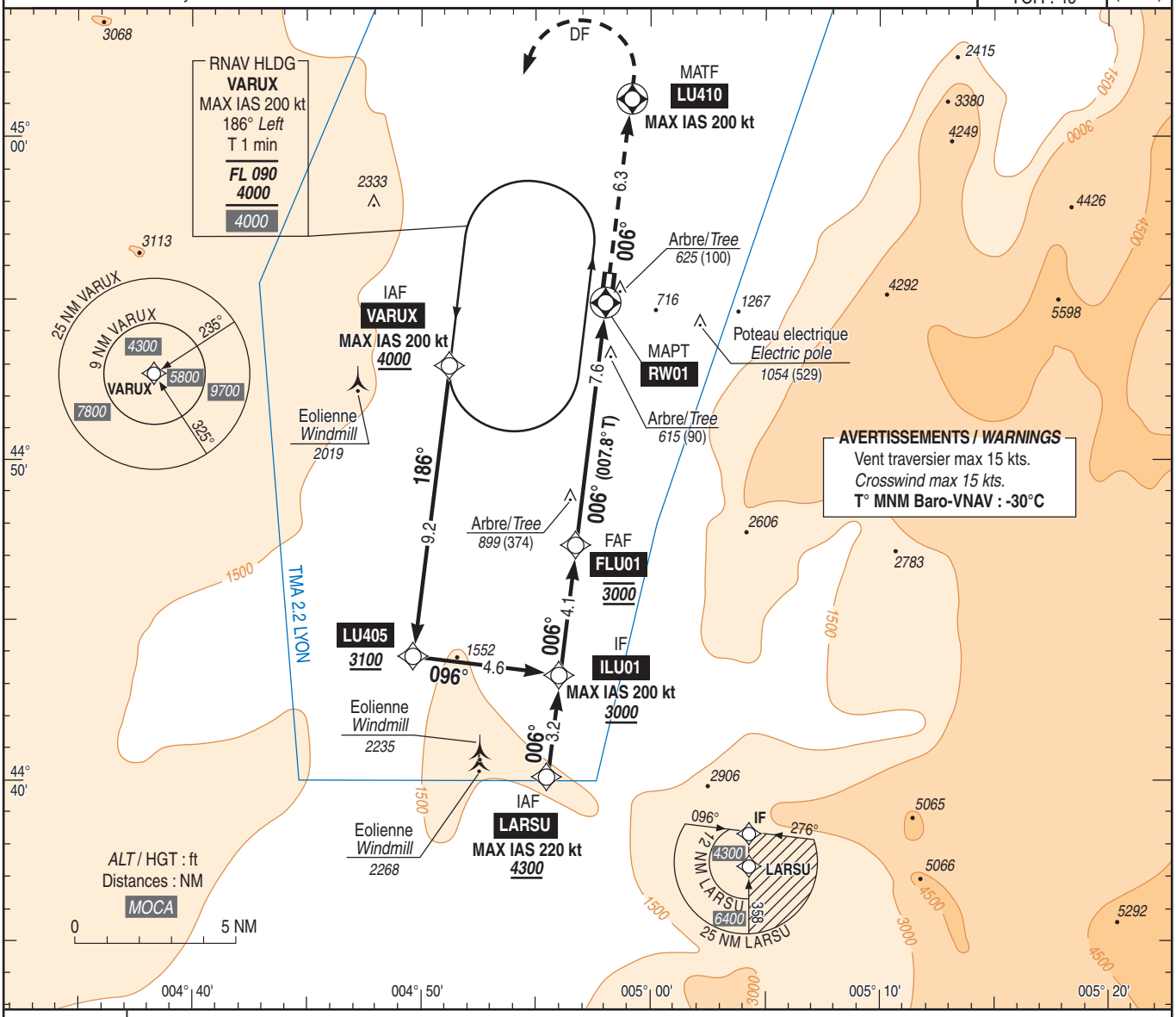
*ALT AD : 525,* ***DTHR : 525 (19 hPa)***

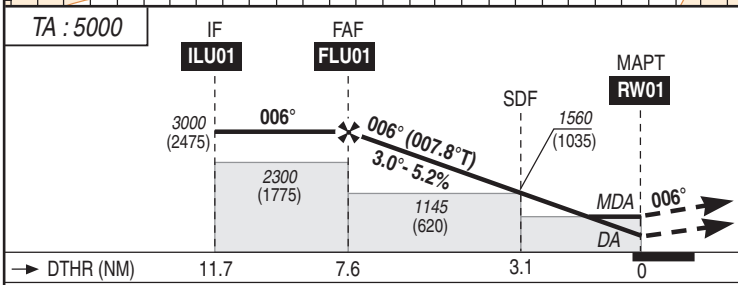
**RNP** RWY 01

APP : LYON Approche / *Approach* 136.075, 133.150 (1) - 125.430, 131.315 (2) (1) Secteur Ouest/*West sector* (2) Secteur Est/*East sector*
**AFIS** : VALENCE Info 120.105
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH local sur STAP.
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP.*

**EGNOS Ch 95569 E01A** TCH : 49

VAR 2° E (2020)




API : Au MAPT, monter vers **LU410** (RM 006°), puis tourner à **gauche (MAX IAS 200 kt)** direct vers **VARUX**, en montée vers ***4000*** (3475).

*Missed APCH : At MAPT, climb up to* ***LU410*** *(MAG 006°), then turn* ***left (MAX IAS 200 kt)*** *direct to* ***VARUX,*** *climbing up to* ***4000*** *(3475).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***730*** (200) | 1200 | 151 | ***780*** (250) | 1300 | 231 | ***880*** (350) | 1500 | 346 | ***1060*** (540) | 1500 |
| B | | | 163 | | | 242 | | 1500 | | ***1350*** (830) | 1600 |
| C | | | 172 | | | 250 | | 1600 | | ***1710*** (1190) | 2400 |

| DIST RW01 NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2800*** (2275) | ***2480*** (1955) | ***2170*** (1645) | ***1850*** (1325) | ***1530*** (1005) | ***1210*** (685) | ***890*** (365) |

Observations / *Remarks* : PAPI obligatoire de jour pour les atterrissages RWY 19 pour les réacteurs et le transport public / *PAPI mandatory for day landing RWY 19 for public transportation and jet ACFT.*
PAPI obligatoire de nuit RWY 19 / *PAPI mandatory at night RWY 19.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 7.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 31 | 5 min 22 | 4 min 34 | 3 min 58 | 3 min 31 | 3 min 09 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# VALENCE CHABEUIL

CAT A B C

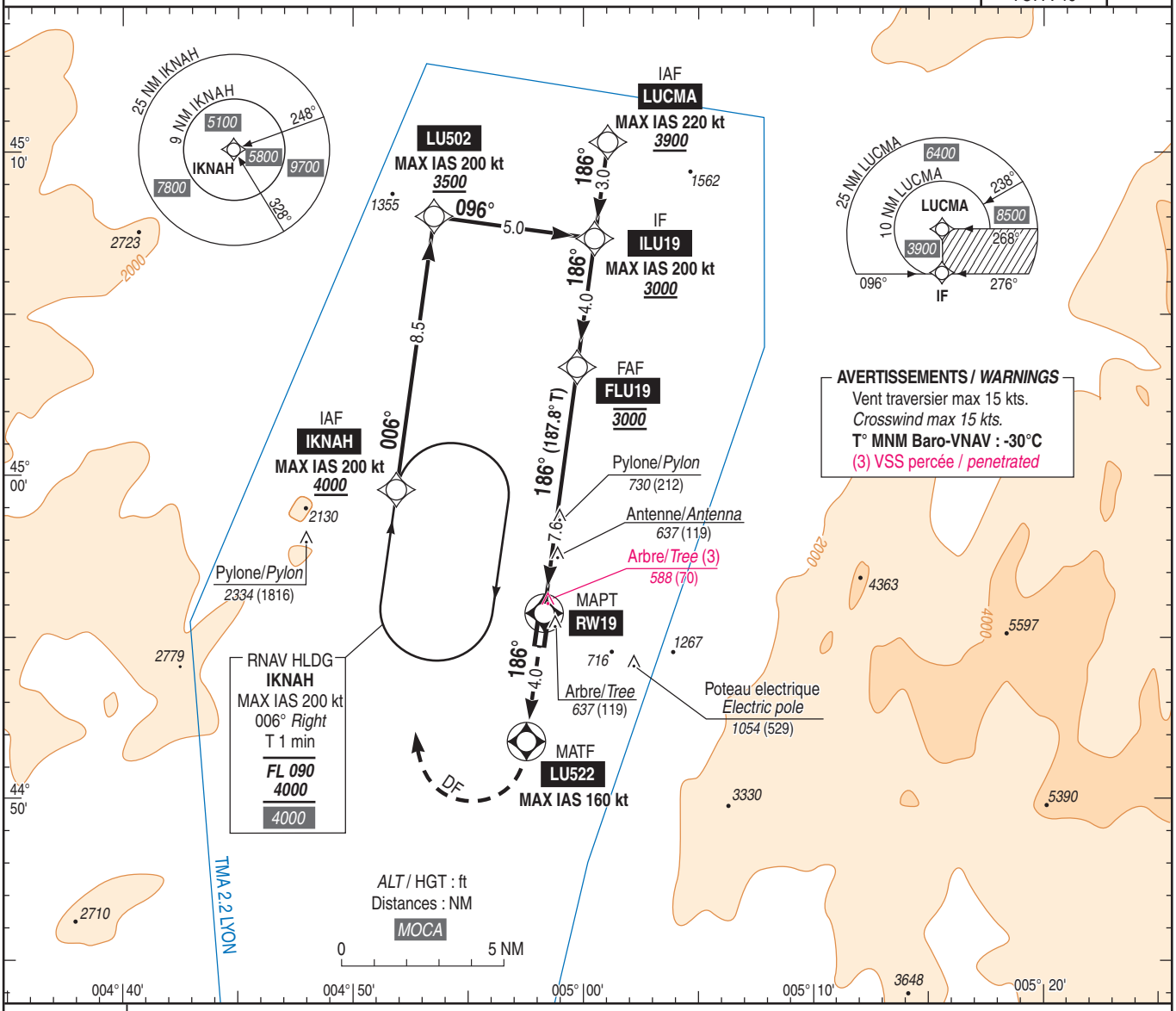
*ALT AD : 525,* ***DTHR : 518 (19 hPa)***

**RNP** RWY 19

APP : LYON Approche / *Approach* 136.075, 133.150 (1) - 125.430, 131.315 (2) (1) Secteur Ouest/*West sector* (2) Secteur Est/*East sector*
**AFIS** : VALENCE Info 120.105
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH local sur STAP.
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP.*

**EGNOS Ch 81065 E19A** TCH : 49

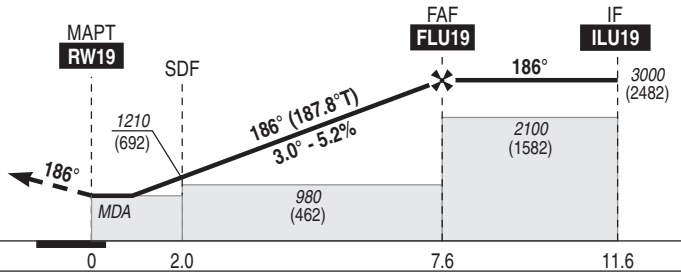
VAR 2° E (2020)




*TA : 5000*

API : Monter vers **LU522** (RM 186°), puis tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** direct vers **IKNAH**, en montée vers ***4000*** (3482).

*Missed APCH : Climb up to* ***LU522*** *(MAG 186°), then turn* ***right*** *(****MAX IAS 160 kt)*** *direct to* ***IKNAH,*** *climbing up to* ***4000*** *(3482).*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***770*** (250) | 1300 | 171 | ***770*** (250) | 1300 | 224 | ***890*** (370) | 1500 | 365 | ***1060*** (550) | 1500 |
| B | | | 183 | ***770*** (250) | | 236 | | 1500 | | ***1350*** (840) | 1600 |
| C | | | 203 | ***780*** (260) | | 255 | | 1700 | | ***1710*** (1200) | 2400 |

| DIST RW19 NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2800*** (2282) | ***2480*** (1962) | ***2160*** (1642) | ***1840*** (1322) | ***1520*** (1002) | ***1210*** (692) |

Observations / *Remarks* : PAPI obligatoire de jour pour les atterrissages RWY 19 pour les réacteurs et le transport public / *PAPI mandatory for day landing RWY 19 for public transportation and jet ACFT.*
PAPI obligatoire de nuit RWY 19 / *PAPI mandatory at night RWY 19.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 7.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 31 | 5 min 22 | 4 min 34 | 3 min 58 | 3 min 31 | 3 min 09 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLV - VICHY CHARMEIL

**AD 2 LFLV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°10'18"N 003°24'15"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km NNW Vichy |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 817 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.1454°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.125°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | VICHY COMMUNAUTE |
| | Adresse / *Address* | AEROPORT DE VICHY, 1 rue de l'Aéroport, 03110 CHARMEIL |
| | Telephone | 04 70 32 47 15 - 07 63 72 37 93 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFLVZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aeroport.vichy.charmeil@vichy-communaute.fr |

**AD 2 LFLV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Sauf JF :<br>- LUN-JEU : 0730-1100, 1300-1630<br>- VEN : 0730 -1100, 1300-1600 | Except public HOL :<br>- MON-THU : 0730-1100, 1300-1630<br>- FRI : 0730-1100, 1300-1600 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS sauf JF :<br>- LUN : 1300-1600<br>- MAR-VEN : 0800-1100, 1300-1600 | AFIS except public HOL :<br>- MON : 1300-1600<br>- TUE-FRI : 0800-1100, 1300-1600 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 : Cartes bancaires.<br>HOR ATS : Espèces (accord préalable exploitant).<br>Absence ATS : H24 pour les possesseurs de la carte TOTAL . | H24 : Credit cards.<br>ATS SKED : Cash (prior operator agreement).<br>In ATS absence : H24 for TOTAL card holders. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global reporting format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFLV.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - Lubrifiants : NIL. | Fuels : 100LL - Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Stock automate AVGAS 100LL : 50m3. | AVGAS 100LL dispenser : 50m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R exploitant d'aérodrome. | O/R AD operator. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Pour les aéronefs de MTOW supérieure à 3 t : PPR 48 HR (jours ouvrables) par E-mail gestionnaire | For aircraft with MTOW greater than 3 t : PPR 48 HR (working days) by E-mail to administrator |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLV.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hotels à VICHY. | Hotels in Vichy. |
| 2 | Restaurants | | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis. | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux et cliniques à VICHY. | Hotels and clinics in Vichy. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLV.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLV.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Macadam | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking commercial : 17 F/C/W/T. | Commercial apron : 17 F/C/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY N et S : 20 m | TWY N and S : 20 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Macadam | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 17 F/C/W/T. | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLV .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLV.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLV .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO<br>0600-1800 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 008.07 (006) | 2200 x 45 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 46°09'35.70"N 003°24'05.79"E ------ GUND NIL | THR : 817ft |
| 19 | 188.07 (186) | 2200 x 45 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 46°10'46.21"N 003°24'20.19"E ------ GUND NIL | THR : 810ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | 100 | NIL | NIL | NIL |
| 19 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFLV.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 2200 | 2300 | 2200 | 2200 | |
| 19 | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | |

**AD 2 LFLV.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 01 | | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 01 | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | |

**AD 2 LFLV.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLV.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLV.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFLV.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | VICHY Information (FR) *VICHY Information (EN)* | 121.405 MHz | HO | |
| A/A | VICHY (FR) | 121.405 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFLV.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLV.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**AD 2 LFLV.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFLV.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

→ **22.1 GENERALITES**

→ Procédures conçues avec les critères de conception OACI, voir GEN 1.7.

***22.1 GENERAL***

*Procedures designed according to ICAO design criteria, see GEN 1.7.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

Les départs sont possibles de jour uniquement.

**RWY 01**

Monter dans l'axe (1) (2) jusqu'à *3500* (2683), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 19**

Monter dans l'axe (1) (3) jusqu'à *3500* (2683), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) La pente fait abstraction de tous les obstacles situés jusqu'à 400 m au-delà de la DER.

(2) Pente 4,9% jusqu'à 3500 ft puis 3,3%. Pente de 4,9% déterminée par un arbre d'altitude 893 ft.

(3) Pente 7,7% jusqu'à 3500 ft puis 3,3%. Pente de 7,7% déterminée par un arbre d'altitude 943 ft.

Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier un des points de sortie suivants: BAKNO, RIVEK, CFA, LESPI.

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*Departures are allowed by day only.*

***RWY 01***

*Climb straight ahead (1) (2) up to 3500 (2683), then direct routing climbing up to en route safety altitude.*

***RWY 19***

*Climb straight ahead (1) (3) up to 3500 (2683), then direct routing climbing up to en route safety altitude.*

*(1) Theoretical gradient disregards all obstacles located up to 400 m beyond the DER.*

*(2) Theoretical climb gradient 4.9% up to 3500 ft then 3.3%. Gradient 4.9% determined by a tree, top altitude 893 ft.*

*(3) Theoretical climb gradient 7.7% up to 3500 ft then 3.3%. Gradient 7.7% determined by a tree, top altitude 943 ft.*

*After an omnidirectional departure procedure, plan one of the following exit points : BAKNO, RIVEK, CFA, LESPI.*

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

Pour les aéronefs à l'arrivée, le dernier point du champ 15 (route) du FPL doit être un des points suivants : NEKEM, ENESO, LESPI, CFA.

La carte d'altitudes minimales de guidage (MVA) est disponible dans AD 2 LFLC.24.

***22.3 ARRIVAL FLIGHTS***

*For arriving aircraft, the last waypoint in FPL item 15 (route) must be one of the following : NEKEM, ENESO, LESPI, CFA.*

*The minimum vectoring altitudes chart (MVA) is available in AD 2 LFLC.24.*

**AD 2 LFLV.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |

**AD 2 LFLV.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLV.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RNP RWY 01 | LNAV - LNAV/VNAV |

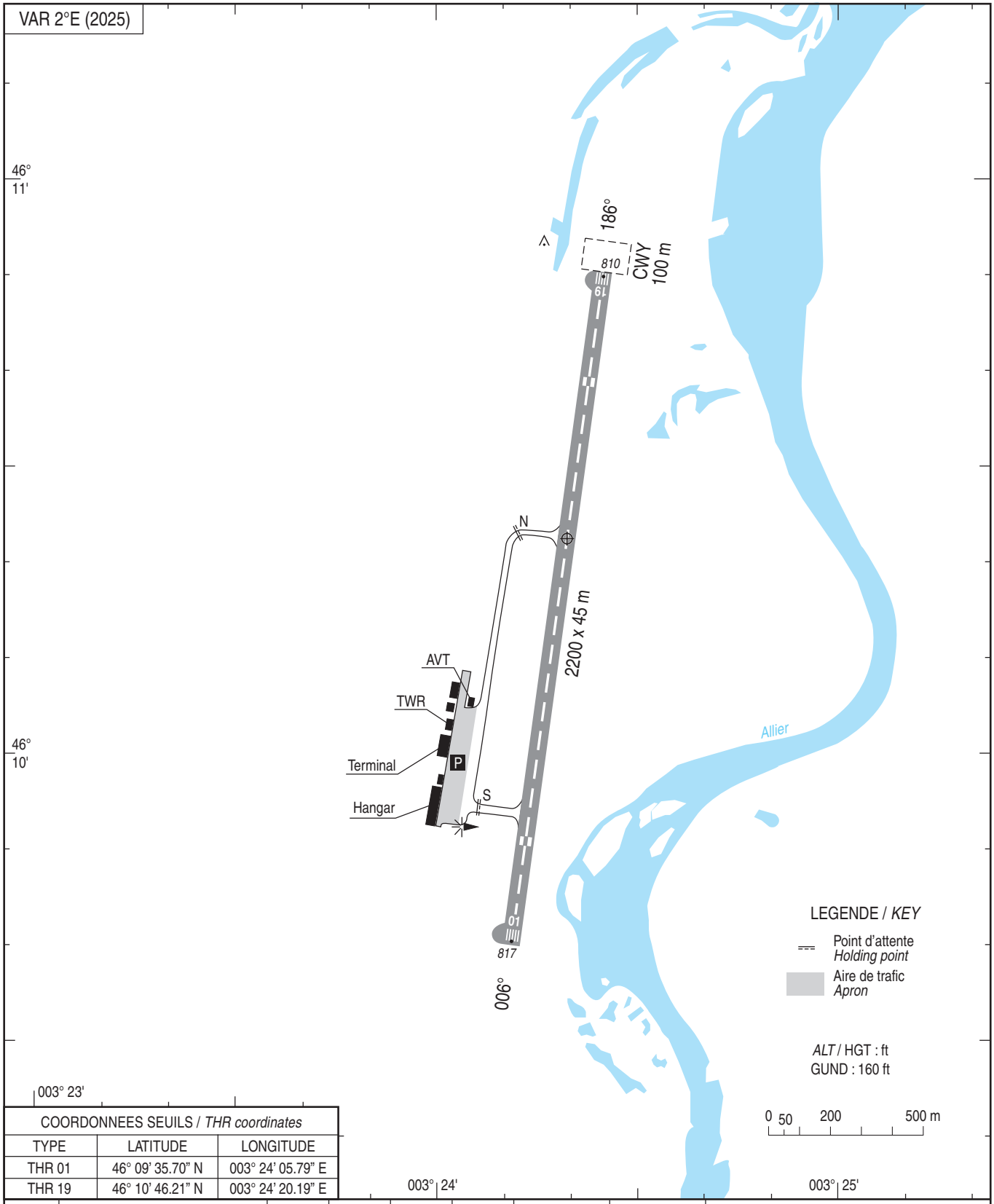
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFLV.18

## VICHY CHARMEIL
46 10 18 N - 003 24 15 E
*ALT AD : 817 (30 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 01 | 46° 09' 35.70" N | 003° 24' 05.79" E |
| THR 19 | 46° 10' 46.21" N | 003° 24' 20.19" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 01 | NIL | NIL | 2200 | 2300 | 2200 | 2200 | Revêtue *Paved* | 17 F/C/W/T | 1500* | 1500* | 1500* | - |
| 19 | NIL | NIL | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | | | 1500* | 1500* | 1500* | - |
| | | | | | | | | | * HJ seulement/*only* | | | |



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

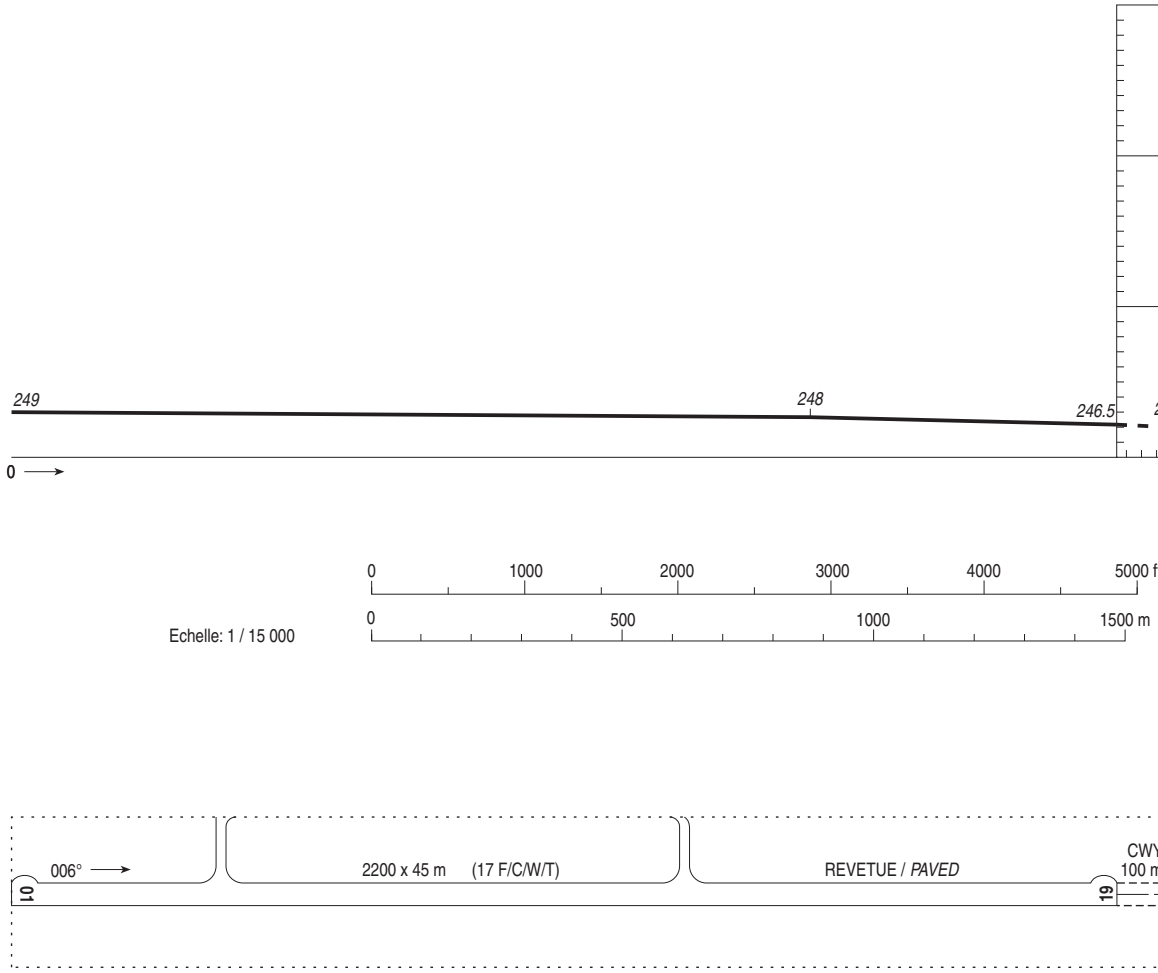
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**VICHY** CHARMEIL
RWY 01

VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 01 | | |
| 2200 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 2300 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 2200 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 2200 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Levé exécuté en 1973
Nivellement rattaché au N.G.F.

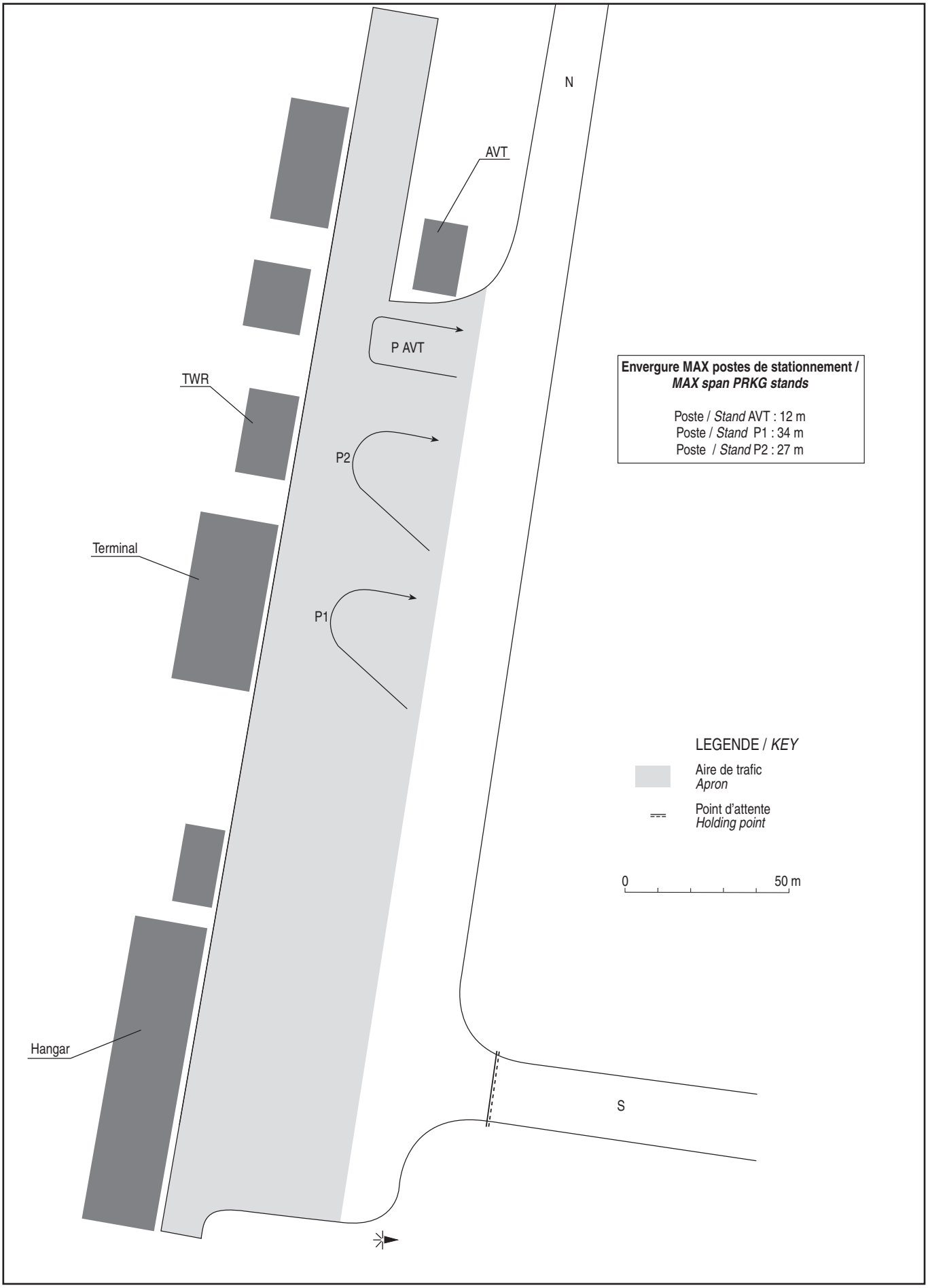
TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**VICHY** CHARMEIL






© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| RW01 | REF THR01 LFLV AD 2.12 | X | | | X |
| OVBAQ | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VIBUG | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LV402 | 46°04'05.1" N 003°15'43.4" E | X | | | X |
| LV404 | 45°58'08.6" N 003°14'31.8" E | X | | | X |
| FLV01 | 46°01'24.5" N 003°22'25.8" E | X | | | X |
| LV410 | 46°13'33.2" N 003°24'54.3" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**VICHY** CHARMEIL

**PRECODING RNP** RWY 01

RNP RWY01

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.1° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | HM | OVBAQ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OVBAQ | IF | OVBAQ | - | - | - | - | - | 3500 | 3500 | - | - | - |
| | TF | LV402 | - | 235 | 237.3 | 6.6 | - | | | 230 | - | 1.0 |
| | TF | LV404 | - | 186 | 188.0 | 6.0 | - | | | | - | 1.0 |
| | TF | VIBUG | - | 096 | 098.0 | 5.0 | - | 3500 | 3500 | 210 | - | 1.0 |
| APCH | IF | VIBUG | - | - | - | - | - | 3500 | 3500 | 210 | - | - |
| | TF | FLV01 | - | 006 | 008.0 | 4.0 | - | 3500 | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW01 | Yes | 006 | 008.1 | 8.3 | - | 866 | 866 | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | LV410 | Yes | 006 | 008.1 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | OVBAQ | - | - | - | - | L | - | 3500 | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFLV** |
| **Runway** | **01** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E01A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **460935.6960N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0032405.7880E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **297.8** |
| **FPAP Latitude** | **461046.2105N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **70.5145** |
| **FPAP Longitude** | **0032420.1850E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **14.3970** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 16 0C 06 0C 01 00 00 01 31<br>30 05 A0 47 CF 13 38 B6 75 01<br>A2 1F E5 26 02 7A 70 00 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF A0 CE 4C 34** |
| **Calculated CRC Value** | **A0CE4C34** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **249.0** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**VICHY** CHARMEIL

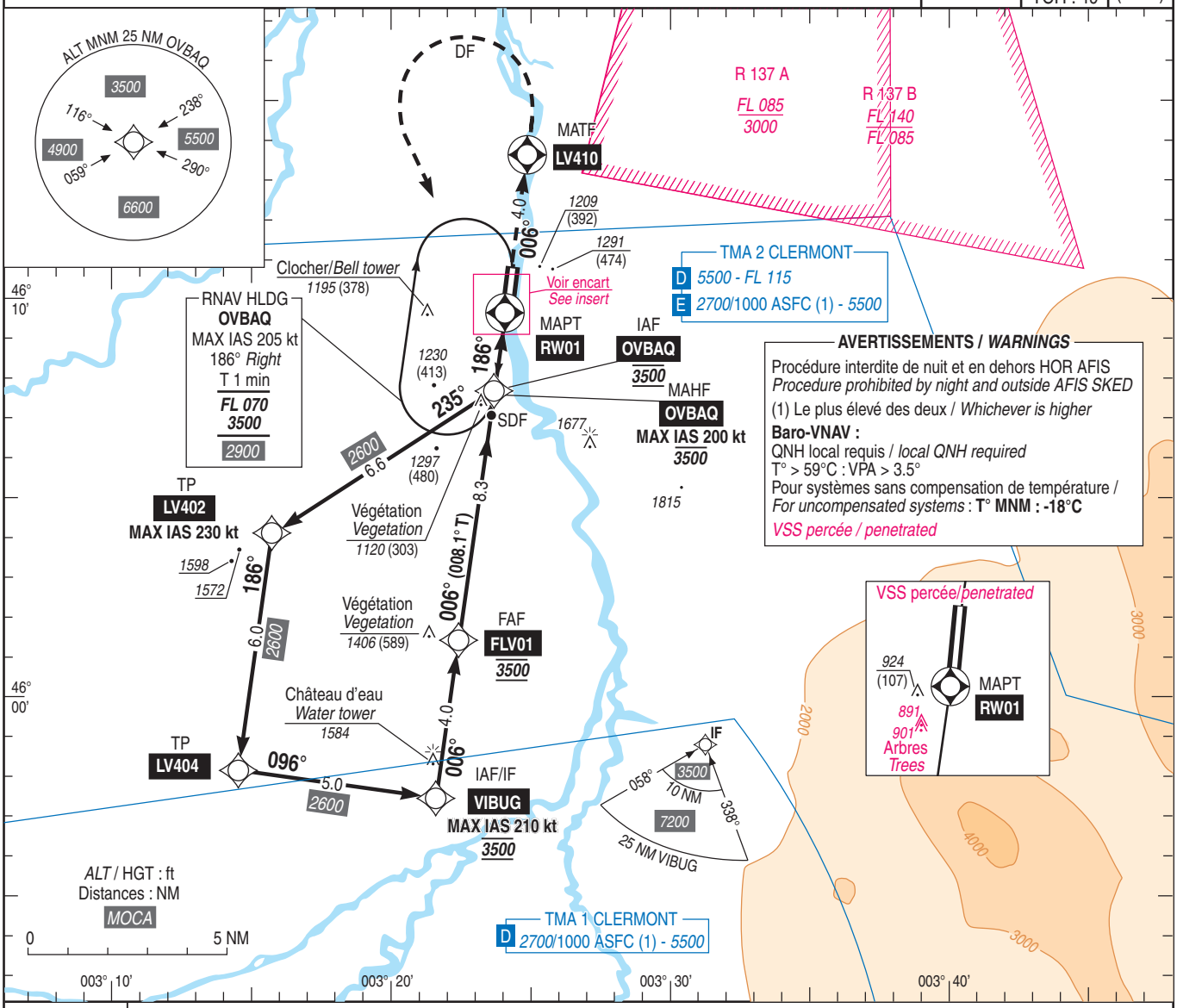
CAT A B C

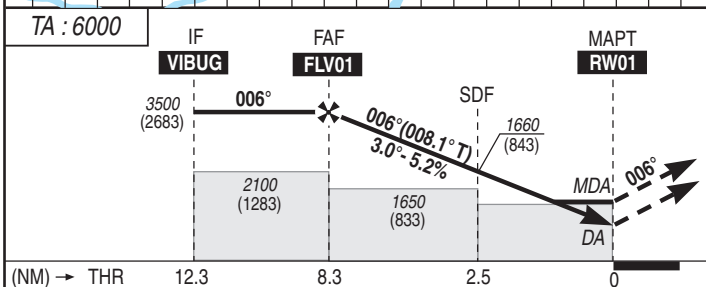
*ALT AD : 817,* ***THR : 817 (30 hPa)***

**RNP** RWY 01

APP : CLERMONT Approche/*Approach* 122.225
TWR : NIL
**AFIS** : VICHY Information 121.405

| RNP APCH | EGNOS Ch 42339 E01A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter vers **LV410 (006°)**, puis tourner **à gauche direct** vers **OVBAQ (MAX IAS 200 kt) en montée** vers ***3500*** (2683) pour intégrer l'attente ou démarrer une nouvelle approche. Si ***3500*** (2683) n'est pas atteint à **OVBAQ**, continuer à monter dans l'attente.
Monter à ***2200*** (1383) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb to* ***LV410 (006°)*** *then turn* ***left direct*** *to* ***OVBAQ (MAX IAS 200 kt)*** *climbing to* ***3500*** *(2683) to enter the holding or to begin a new approach. If* ***3500*** *(2683) is not reached at* **OVBAQ**, *continue to climb in the holding. Climb up to* ***2200*** *(1383) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (2) | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1070*** (250) | 1300 | 237 | ***1250*** (430) | 1500 | 324 | | 1500 | | ***1510*** (690) | 1500 |
| B | ***1070*** (250) | 1300 | 249 | ***1260*** (440) | 1500 | 336 | ***1370*** (550) | 1500 | 549 | ***1530*** (710) | 1600 |
| C | ***1080*** (260) | 1300 | 257 | ***1280*** (460) | 2100 | 355 | | 2400 | | ***1700*** (880) | 2400 |

**DIST RW01**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3410*** | ***3100*** | ***2780*** | ***2460*** | ***2140*** | ***1820*** | ***1500*** |
| (HGT) | (2593) | (2283) | (1963) | (1643) | (1323) | (1003) | (683) |

Observations /*Remarks* : (2)Piste non homologuée CAT I / *Non homologated CAT I RWY.* (3) Secteur Est interdit / *East sector prohibited.*
Circuit AD RWY 19 : Droite / *Right.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAP - MAPT | 8.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 05 | 5 min 50 | 4 min 58 | 4 min 19 | 3 min 49 | 3 min 25 | 3 min 06 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLW.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLW - AURILLAC

**AD 2 LFLW.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°53'51"N 002°25'00"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SW Aurillac |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 2096 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.3 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 167 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.9083°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.123°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AURILLAC AGGLOMERATION |
| | Adresse / *Address* | 3 place des Carmes - CS80501 - 15005 Aurillac CEDEX. |
| | Telephone | 04 71 64 50 00 |
| | FAX | 04 71 64 51 59 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFLWZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aeroport@aurillacagglo.fr |

**AD 2 LFLW.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1630 | MON-FRI : 0700-1100, 1300-1630 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0415-1630, 1815-1945 pour vols commerciaux programmés uniquement.<br>SAM : non assuré.<br>DIM : 1445-1945 pour vols commerciaux programmés uniquement.<br>Hors HOR, pour commerciaux uniquement : PPR 48 HR par FAX ou E-mail. | AFIS : MON-FRI : 0415-1630, 1815-1945 for scheduled flights only.<br>SAT : not provided.<br>SUN : 1445-1945 for scheduled flights only.<br>Outside SKED, for scheduled flights only : PPR 48 HR by FAX or E-mail. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Paiement comptant : HOR RFFS<br>Automate H24 | Cash payment : RFFS SKED<br>Automatic dispenser H24 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | En fonction des HOR des vols commerciaux réguliers et avec PPR 48 HR AFIS. | According to scheduled commercial flights hours and with PPR 48 HR AFIS. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | En fonction des HOR des vols commerciaux réguliers et avec PPR de 7 jours pour mise en place de mesures de sûreté exceptionnelles. | According to scheduled commercial flights hours and with PPR 7 days before in order to set up exceptional security measure. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR RFFS, en fonction des HOR des vols commerciaux réguliers. | RFFS SKED, according to scheduled commercial flights hours. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (global reporting format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLW.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Lubrifiant : NIL<br>Carburants :<br>- 100LL : carte de crédit ou carte TOTAL<br>- JET A1 : carte TOTAL | Lubricant : NIL<br>Fuel :<br>- 100LL : credit card or TOTAL card<br>- JET A1 : TOTAL card |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Stock 100LL : 20 m3, JETA1 : 50m3 | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 dégivreuse Vestergaard elephant sigma 1000L, produit dégivrant : type II 75/25 et 100% (ECOWING AD2). | 1 Vestergaard elephant sigma de-icer 1000L, product : type II 75/25 and 100% (ECOWING AD2). |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLW.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A Aurillac. | In Aurillac. |
| 2 | Restaurants | Sur AD. | At AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location. | Taxis, car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | SAMU, hôpitaux à Aurillac - CHU TEL : 15 SAMU. | Public and private hospitals in Aurillac - CHU TEL : 15. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLW.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM90 et VIM24 | VIM90 and VIM24 |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | S'adresser à l'exploitant. | Contact AD operator. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : LUN-VEN : 0415-0530, 0745-0900, 1115-1230, 1430-1630 et 1830-2000 pour vols commerciaux programmés uniquement.<br>DIM : 1500-2000 pour vols commerciaux programmés uniquement.<br>Niveau 2 : LUN, MER, VEN : 0530-0745, 0900-1000,1230-1430.<br>MAR, JEU : 0700-0745, 0900-1000, 1400-1430.<br>Aucun service RFFS assuré en dehors de ces HOR.<br>Hors HOR, pour vols commerciaux uniquement PPR 48 HR. | Level 5 : MON-FRI : 0415-0530, 0745-0900, 1115-1230, 1430-1630 and 1830-2000 for scheduled flights only.<br>SUN : 1500-2000 for scheduled flights only.<br>Level 2 : MON, WED, FRI :0530-0745, 0900-1000,1230-1430.<br>TUE, THU : 0700-0745, 0900-1000, 1400-1430.<br>No RFFS provided outside these SKED.<br>Outside SKED, for commercial flights only, PPR 48 HR. |

**AD 2 LFLW.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | a) Neige<br>Épaisseur supérieure à 2 cm :<br>- 1 lame biaise montée sur camion.<br>- 1 fraiseuse à neige montée sur camion. | a) Snow<br>Depth of snow greater than 2 cm :<br>- 1 skew blade fitted on a truck.<br>- 1 snow cutter fitted on a truck. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1/ la piste sur 25 m de large et toute la longueur.<br>2/ les voies de circulation.<br>3/ les aires de trafic.<br>4/ fraisage des cordons de neige s'il y a lieu. | 1/ The RWY over a width of 25 m and its entire length.<br>2/ The taxiways.<br>3/ The aprons.<br>4/ Top-levelling of drifts and banks, if any. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Dérogation apportée au plan neige permanent<br>Aucune opération en l'absence de ligne régulière au cours du week-end ou des jours fériés. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Exceptions to permanent snow clearance plan<br>No action will be taken when no air service is scheduled during week-ends or public holidays. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLW.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Aire de trafic commercial : bitume.<br>Aire d'avitaillement : bitume, béton. | Commercial apron : bitumen.<br>Fueling area : bitumen, concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aire de trafic commercial : 31 F/C/W/T.<br>Aire d'avitaillement : bitume : 15 F/C/W/T, béton : 24 F/C/W/T. | Commercial apron : 31 F/C/W/T.<br>Fueling area : bitumen : 15 F/C/W/T, concrete : 24 F/C/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | C, A, A1, A2 : 15m. B, N : 12m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | C, A, A1, A2, B, N : bitume | C, A, A1, A2, B, N : bitumen |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A, A1, A2 : 40 F/C/W/T<br>B : 9 F/C/W/T<br>C : 30 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLW.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/see AD 2 LFLW APDC 01. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLW .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLW.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLW.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON ST EXUPERY | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLW .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LYON ST EXUPERY | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 21 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0600 et 2100. | TREND between 0600 and 2100. |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLW.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 149.85 (149) | 1700 x 30 | 30 F/C/W/T revêtue / paved | 44°53'51.85"N 002°24'59.74"E ------ GUND NIL | THR : 2096ft |
| 33 | 329.85 (329) | 1700 x 30 | 30 F/C/W/T revêtue / paved | 44°53'04.23"N 002°25'38.64"E ------ GUND NIL | THR : 2049ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 15 | NIL | NIL | 50 | 1820 x 280 | NIL | (1) |
| 33 | NIL | NIL | 50 | 1820 x 280 | NIL | (2) |

(1) RESA : 145 x 80 m

(2) RESA : 90 x 90 m

**AD 2 LFLW.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 15 | 1700 | 1750 | 1700 | 1700 | |
| 33 | 1700 | 1750 | 1700 | 1700 | |

**AD 2 LFLW.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 15 | - 420 m - LIH (LED) | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 43 ft | | | | | |
| 33 | | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 44 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 15 | 1700 m | 60 m | W + Y | LIH/LIL | R | | | (1) |
| 33 | 1700 m | 60 m | W + Y | LIH/LIL | R | | | (2) |

(1) APCH : Espacement de 40 m entre feux (au lieu du standard de 30 m) / 40 m spacing between ligths (instead of standard 30 m)
THR et extrémité : HI/BI.
THR and RWY end : LIH/LIL.

(2) THR et extrémité : HI/BI.
THR and RWY end : LIH/LIL.

**AD 2 LFLW.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, A1, A2, C | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLW.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLW.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLW.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | AURILLAC Information (FR)<br>*AURILLAC Information (EN)* | 118.330 MHz | HO | |
| A/A | AURILLAC (FR)<br>*AURILLAC (EN)* | 118.330 MHz | HX | |

**AD 2 LFLW.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFLW.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Voies de circulation desservant les hangars réservées aux avions basés.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Taxiways serving hangars reserved for home based ACFT.*

**AD 2 LFLW.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFLW.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

**RWY 15**

Secteur Est : Monter à 6.5% RM 149° jusqu'à *3800* (1704) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) - Feux de danger 2385 ft à 1760 m de la DER à 400 m à droite de l'axe,

- Relief 6086 ft à 17,3 NM dans le 059° de l'ARP.

Secteur Ouest : Monter à 6.5% RM 149° jusqu'à *2900* (804) (2), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) - Feux de danger 2385 ft à 1760 m de la DER à 400 m à droite de l'axe.

**RWY 33**

Secteur Est : Monter à 3.7% RM 329° jusqu'à *4400* (2304) (3), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) - Pylône de BELBEX 2267 ft à 1660 m de la DER à 220 m à droite de l'axe.

- Relief 5704 ft à 15 NM dans le 039° de l'ARP.

Secteur Ouest : Monter à 3.7% RM 329° jusqu'à *3100* (1004) (4) , puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(4) - Pylône de BELBEX 2267 ft à 1660 m de la DER à 220 m à droite de l'axe.

Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier un des points de sortie suivants : ESISI, XUPAL, MEN, LAVRA.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

***RWY 15***

*East sector : Climb at 6.5% gradient MAG 149° up to 3800 (1704) (1), then direct route up to enroute safety altitude.*

*(1) - Warning lights 2385 ft 1760 m of the DER 400 m right of RWY axis,*

*- High terrain 6086 ft 17,3 NM from ARP radial 059°.*

*West sector : Climb at 6.5% gradient MAG 149° up to 2900 (804) (2) , then direct route up to enroute safety altitude.*

*(2) - Warning lights 2385 ft 1760 m of the DER 400 m right of RWY axis.*

***RWY 33***

*East sector : Climb at 3.7% gradient MAG 329° up to 4400 (2304) (3) , then direct route up to enroute safety altitude.*

*(3) - BELBEX pylon 2267 ft 1660 m of the DER 220 m right of RWY axis,*

*- High terrain 5704 ft 15 NM from ARP radial 039°.*

*West sector : Climb at 3.7% gradient MAG 329° up to 3100 (1004) (4) , then direct route up to enroute safety altitude.*

*(4) - BELBEX pylon 2267 ft 1660 m of the DER 220 m right of RWY axis.*

*After a multidirectional departure procedure, schedule one of the following exit points : ESISI, XUPAL, MEN, LAVRA.*

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

Pour les aéronefs à l'arrivée, le dernier point du champ 15 (route) du FPL doit être un des points suivants : GILUR, XERAK, XUPAL.

***22.2 ARRIVING FLIGHTS***

*For arriving aircraft, the last waypoint in FPL item 15 (route) must be one of the following : GILUR, XERAK, XUPAL.*

**AD 2 LFLW.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Equipement AD : PCL n'allume pas le PAPI.

Péril animalier : pour aéronefs commerciaux, réacteurs, sur demande. HOR RFFS.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD equipment : PAPI not turned on by PCL.*

*Wildlife strike hazard : for commerical flights, jet planes, on demand. RFFS SKED.*

**AD 2 LFLW.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLW.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# AURILLAC

**Utilisation des postes de stationnement /** *Use of parking stands*
Carte des aires de stationnement : se reporter à AD 2 LFLW APDC 01
*Parking area chart : see AD 2 LFLW APDC 01*

## POSTES DE STATIONNEMENT / *PARKING STANDS*

| **Postes** *Stands* | **Sorties** *Exits* | **Envergure MAX (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)** *MAX length (m)* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| 1S | Autonome | 27.05 | 27.16 | Principaux aéronefs autorisés / *Main authorized ACFT :*<br>ATR 42/ 72 / ERJ 135 |
| 1N | Autonome | 27.05 | 27.16 | Principaux aéronefs autorisés / *Main authorized ACFT :*<br>ATR 42/ 72 / ERJ 135 |
| 2S | Autonome | 27.05 | 27.16 | Principaux aéronefs autorisés / *Main authorized ACFT :*<br>ATR 42/ 72 / ERJ 135<br>Réservé aux aéronefs commerciaux de la ligne Aurillac-Paris<br>*Reserved for commercial ACFT of Aurillac-Paris line* |
| 2N | Autonome | 27.05 | 27.16 | Principaux aéronefs autorisés / *Main authorized ACFT :*<br>ATR 42/ 72 / ERJ 135<br>Réservé aux aéronefs commerciaux de la ligne Aurillac-Paris<br>*Reserved for commercial ACFT of Aurillac-Paris line* |
| 3S | Autonome | 24 | 20 | Principaux aéronefs autorisés / *Main authorized ACFT :*<br>Falcon 50 / Gulfstream G200 / Beech 1900 / PC12 |
| 3N | Autonome | 24 | 20 | Principaux aéronefs autorisés / *Main authorized ACFT :*<br>Falcon 50 / Gulfstream G200 / Beech 1900 / PC12 |



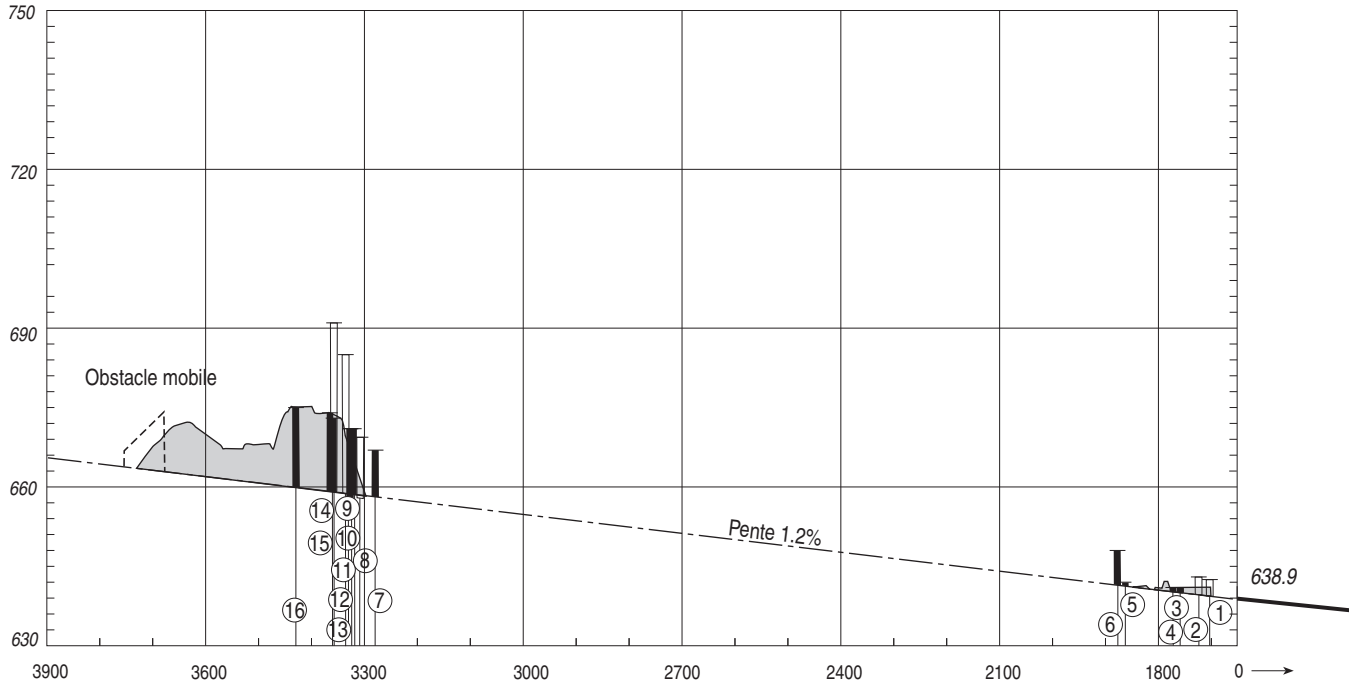
© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

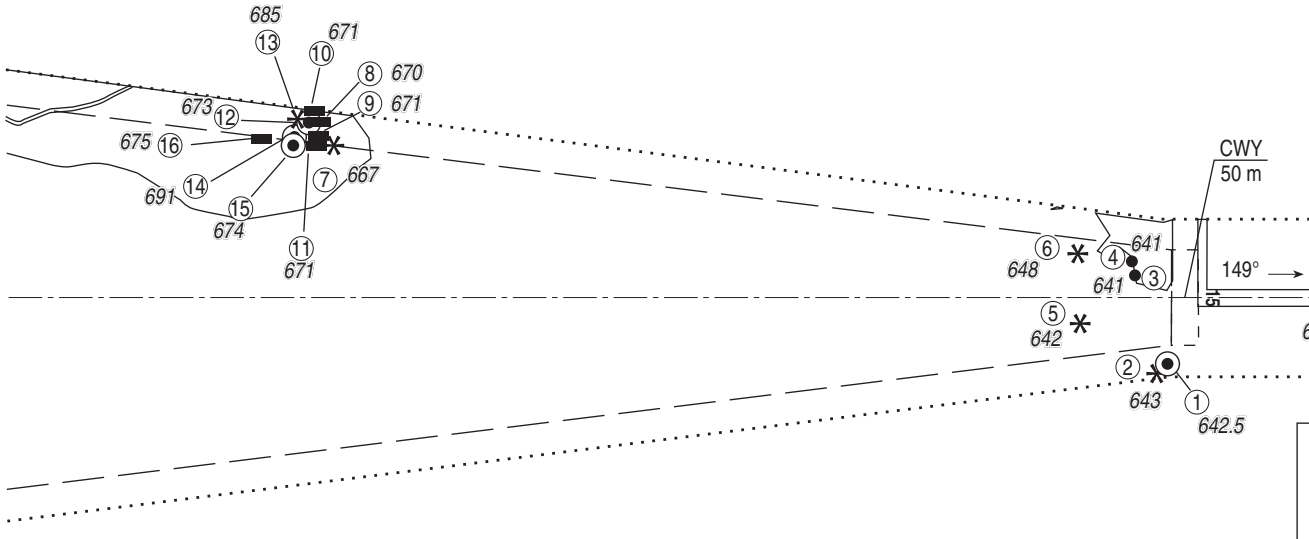
## AURILLAC
RWY 15/33

VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES




Echelle: 1 / 15 000

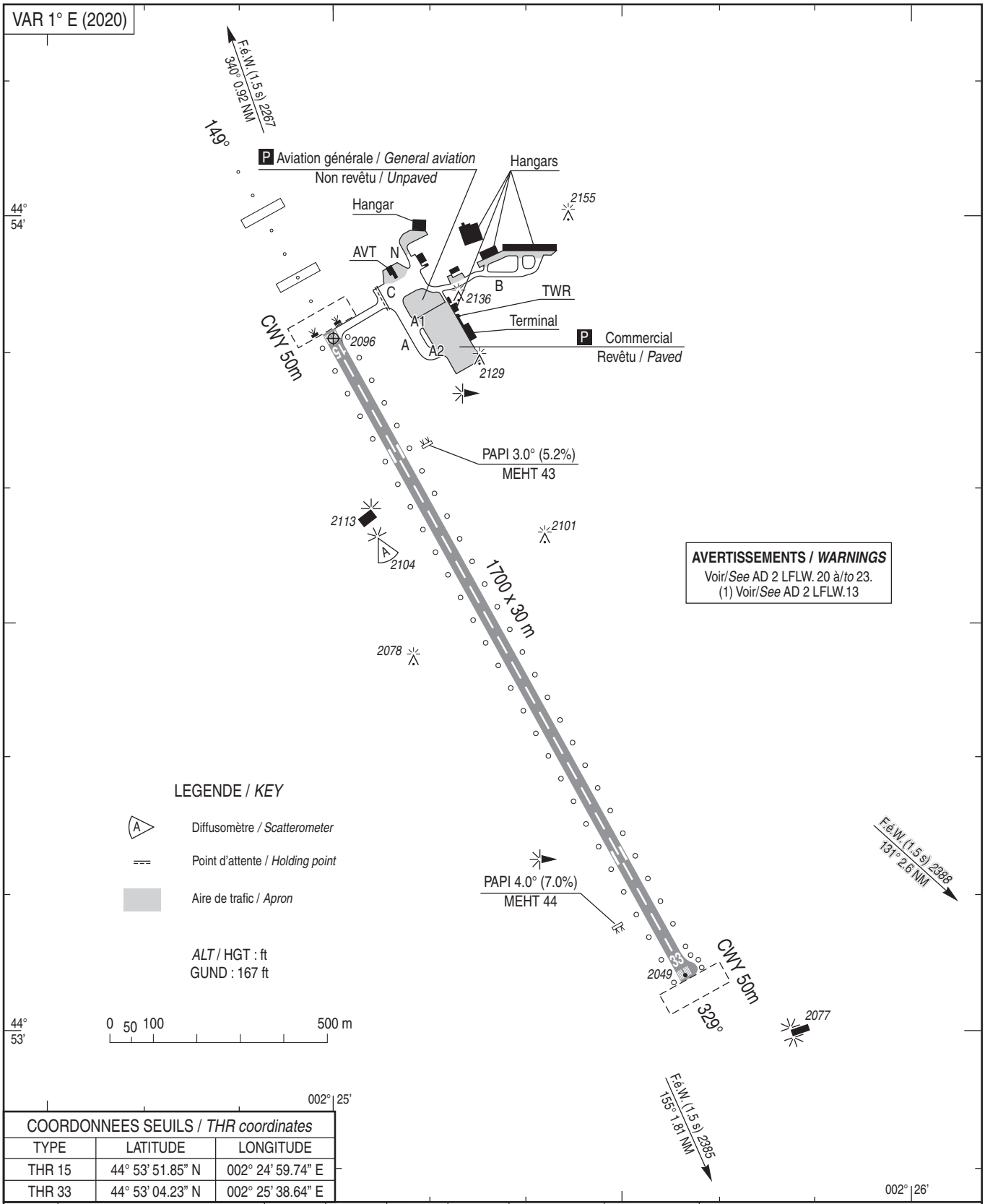



Levé exécuté en décembre 2022.
Nivellement rattaché au NGF.

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFLW.18

## AURILLAC
44 53 51 N - 002 25 00 E
*ALT AD : 2096 (75 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 15 | 44° 53' 51.85" N | 002° 24' 59.74" E |
| THR 33 | 44° 53' 04.23" N | 002° 25' 38.64" E |

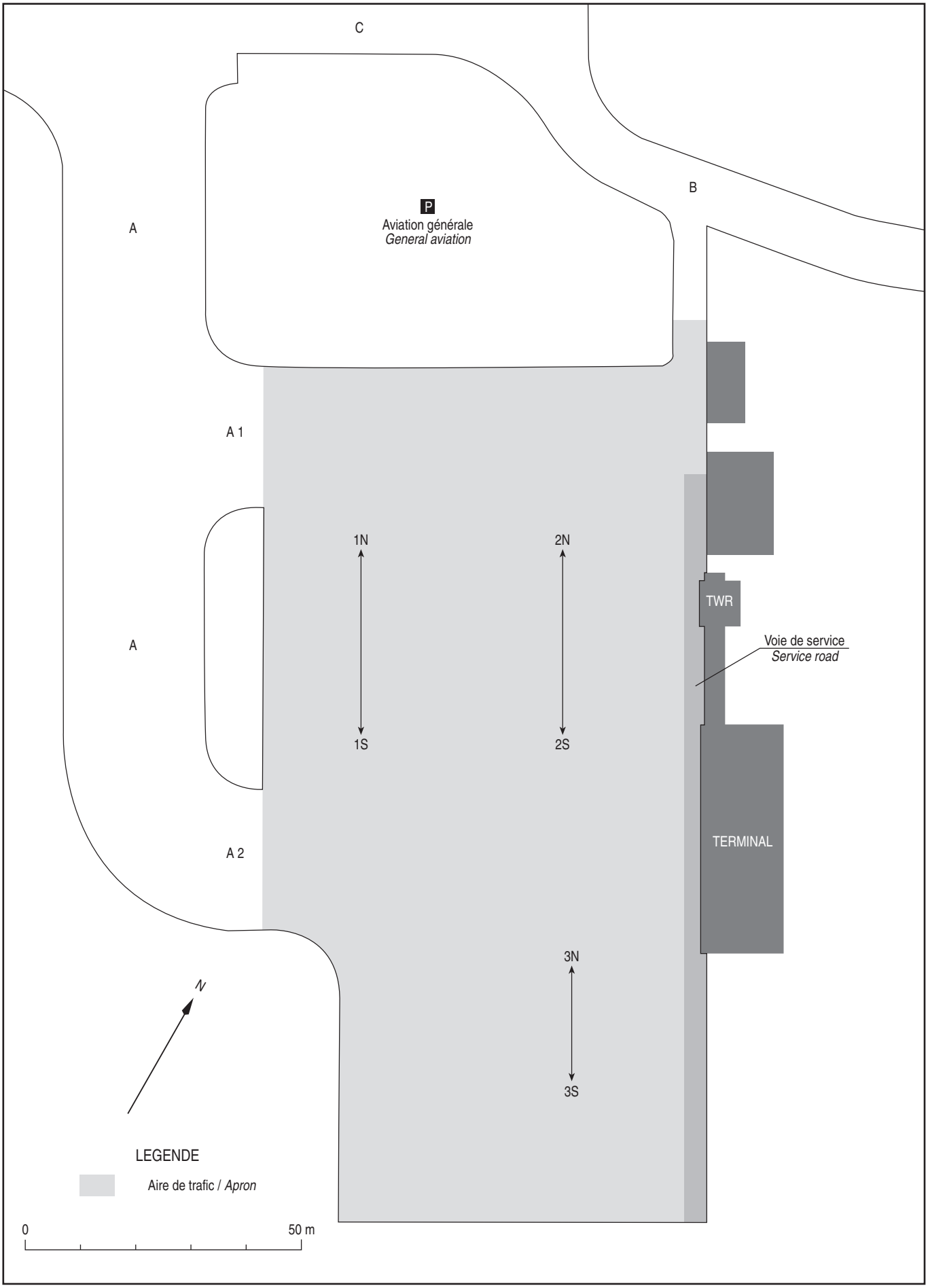
| RWY | BALISAGE/*Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 15 | 420 m LIH | LIH/LIL | 1700 | 1750 | 1700 | 1700 | Revêtue *Paved* | 30 F/C/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 33 | NIL | LIH/LIL | 1700 | 1750 | 1700 | 1700 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## AURILLAC






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| RW15 | 44°53'51.85" N 002°24'59.74" E | X | X | | X |
| LW402 | 45°08'05.62" N 002°26'23.27" E | X | | | X |
| LW404 | 45°01'33.70" N 002°10'31.50" E | X | | | X |
| ILW15 | 45°04'05.00" N 002°16'36.90" E | X | | | X |
| FLW15 | 44°58'53.90" N 002°20'52.40" E | X | | | X |
| LW410 | 44°51'42.10" N 002°26'45.70" E | X | | | X |
| LW412 | 44°56'34.80" N 002°11'10.70" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AURILLAC**
**PRECODING RNP** RWY 15

**RNP RWY 15**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.2°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | ILW15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| INA LW402 | IF | LW402 | - | - | - | - | - | - | - | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | ILW15 | - | 239 | 239.9 | 8.0 | - | 5000 | - | 170 | - | RNP APCH |
| INA LW404 | IF | LW404 | - | - | - | - | - | 5000 | - | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | ILW15 | - | 59 | 59.7 | 5.0 | - | 5000 | - | 170 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | ILW15 | - | - | - | - | - | 5000 | - | 170 | - | RNP APCH |
| | TF | FLW15 | - | 149 | 149.8 | 6.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW15 | Yes | 149 | 149.8 | 5.8 | - | - | - | - | -3.0° / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | LW410 | Yes | 149 | 149.9 | 2.5 | - | - | - | 200 | - | RNP APCH |
| | DF | LW412 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | LW404 | - | 353 | 354.7 | 5.0 | - | 5000 | - | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | ILW15 | - | 059 | 059.7 | 5.0 | - | 5000 | - | 170 | - | RNP APCH |



© SIA

**AURILLAC**
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 15

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFLW |
| **Runway** | 15 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E15A |
| **LTP/FTP Latitude** | 445351.8500N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022459.7380E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 689.7 |
| **FPAP Latitude** | 445304.2290N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -47.6210 |
| **FPAP Longitude** | 0022538.6400E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 38.9020 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 17 0C 06 0C 0F 00 00 01 35<br>31 05 D4 9C 44 13 B4 7E 09 01<br>F1 2E F6 8B FE EC 2F 01 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 2E 88 E6 14 |
| **Calculated CRC Value** | 2E 88 E6 14 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 638.9 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 638.9 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

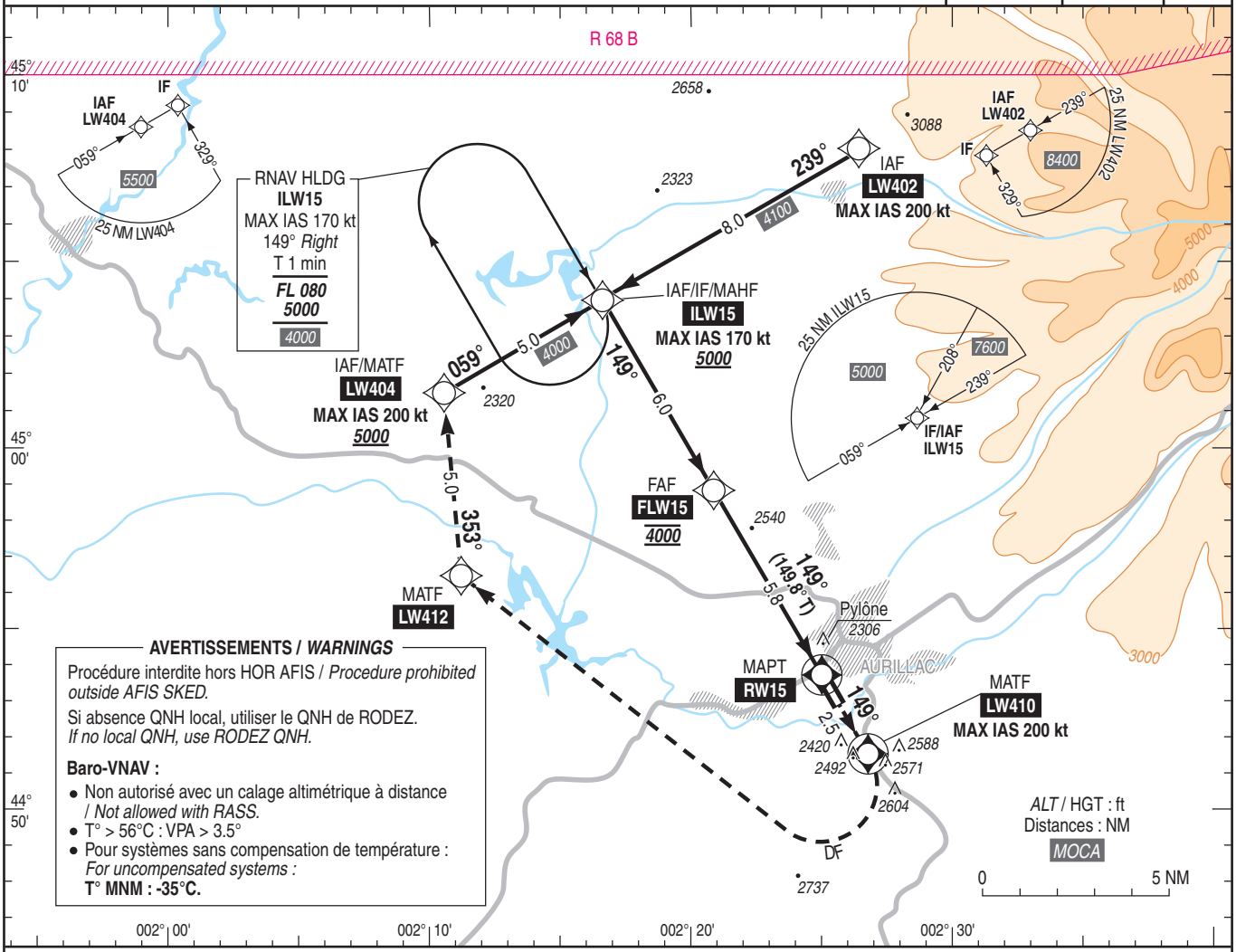
CAT A B C

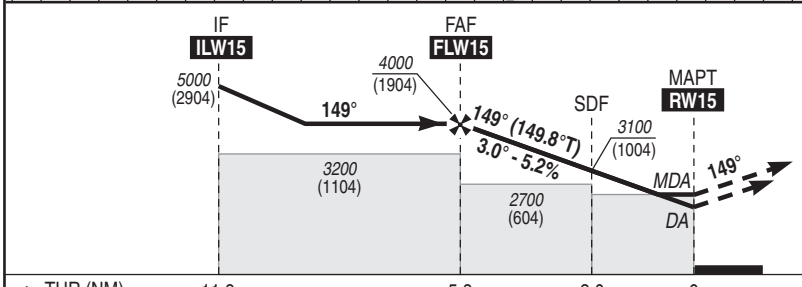
*ALT AD : 2096,* ***THR : 2096 (75 hPa)***

## AURILLAC

**RNP** RWY 15

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : AURILLAC Information 118.330 | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 83462**<br>**E15A**<br>TCH : 49 | VAR<br>1° E<br>(2020) |




API : Monter vers **LW410**, puis tourner **à droite** direct vers **LW412** pour rejoindre **LW404** en montée vers ***5000*** (2904) **MIN** (MAX IAS 200 kt), puis poursuivre vers **ILW15** (MAX IAS 170 kt). Monter à *3200* (1104) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***LW410****, then turn* ***right*** *direct to* ***LW412*** *then join* ***LW404*** *climbing up to* ***5000*** *(2904)* ***MIN*** *(MAX IAS 200 kt), then continue to* ***ILW15*** *(MAX IAS 170 kt).*
*Climb up to 3200 (1104) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2)(3) | | MVL/*Circling* sans QNH local *without local QNH* (2)(3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2440*** (340) | 1100 | 335 | ***2440*** (340) | 1100 | 335 | | 1500 | | ***2870*** (780) | 1500 | ***3010*** (910) | 1500 |
| B | ***2450*** (350) | 1200 | 348 | ***2450*** (350) | 1200 | 348 | ***2540*** (450) | 1500 | 442 | ***2900*** (810) | 1600 | ***3040*** (940) | 1600 |
| C | ***2460*** (360) | 1200 | 356 | ***2470*** (370) | 1300 | 367 | | 1700 | | ***3200*** (1100) | 2400 | ***3340*** (1240) | 2400 |

| **DIST RW15** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** | ***3740*** | ***3420*** | ***3100*** |
| (HGT) | (1644) | (1324) | (1004) |
| | **2** | **1** | |
| | ***2780*** | ***2460*** | |
| | (684) | (364) | |

Observations / *Remarks* : (1) Pour MNM particuliers / *For special MNM* : voir / *see* AD 2 LFLW IAC RWY15 RNP MINIMA.
(2) Secteur Est interdit / *East sector prohibited.* (3) HJ seulement / *only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - RW15 | 5.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 59 | 4 min 07 | 3 min 30 | 3 min 03 | 2 min 41 | 2 min 25 | 2 min 11 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

## CONSIGNES
*Instructions*

## AURILLAC

**MINIMA LPV**

Les MNM standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV et pouvant assurer en approche interrompue une pente supérieure à 2.5 %.

Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

***LPV MINIMA***

*Standard MNM below are determined for ACFT performing LPV procedures and which are able to carry out a missed APCH climbing slope greater than 2.5 %.*

*For common carriage operations, the use of these minima requires to take into consideration the failure of one engine during missed APCH.*

| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
|---|---|---|---|---|
| 3 % | A | ***2380*** (280) | 900 | 278 |
| | B | ***2390*** (300) | 900 | 291 |
| | C | ***2400*** (300) | 900 | 299 |
| 4 % | A | ***2300*** (200) | 750 | 190 |
| | B | ***2300*** (210) | 750 | 202 |
| | C | ***2310*** (210) | 750 | 210 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLX.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLX - CHATEAUROUX DEOLS

**AD 2 LFLX.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°51'37"N 001°43'16"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5.5 km NNE CHATEAUROUX |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 529 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 15 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.6863°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.129°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORT CHATEAUROUX CENTRE |
| | Adresse / *Address* | RN 20-36130 DEOLS |
| | Telephone | 02 54 60 53 53, 02 54 60 53 50 (permanence/duty office) |
| | FAX | NIL |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | CADAS : LFLXXHAX SITA : CHRAPXH |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | CADAS : TWR/CAA : LFLXZTZX |

**AD 2 LFLX.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0700-1900<br>En dehors de ces HOR permanence : gestionnaire | 0700-1900<br>Outside these SKED permanence: AD operator |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols extra-schengen à l'arrivée ou au départ :<br>PPR 24 HR auprès du service des douanes, par mail : bsi1-bourges@douane.finances.gouv.fr. | Extra-schengen flights on arrival or departure :<br>PPR 24 HR from custom service, by E-mail : bsi1-bourges@douane.finances.gouv.fr. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 ORLY (Voir GEN / see GEN). | |
| 7 | ATS | TWR : LUN-VEN 0700-1100, 1230-1700<br>AFIS : LUN-VEN 1100-1230,1700-1900 et SAM-DIM 0700-1900<br>En dehors de ces HOR, PPR 2 HR TEL permanence gestionnaire. | TWR : MON-FRI 0700-1100, 1230-1700<br>AFIS : MON-FRI 1100-1230,1700-1900 and SAT-SUN 0700-1900<br>Outside these SKED, PPR 2 HR TEL duty office. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-DIM : 0730-1900.<br>En dehors de ces HOR, PPR 2 HR TEL permanence gestionnaire | MON-SUN : 0730-1900.<br>Outside these SKED, PPR 2 HR TEL duty office. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Assuré. | Provided. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HO | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré. | Provided. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes) : 0700-1900 | GRF (Global reporting Format) : 0700-1900 |

**AD 2 LFLX.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Moyens adaptés de manutention et de traction. | Adapted handling and hauling facilities. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | JET A1 (CIV-MIL), 100LL, LUB : NIL. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 1 camion 40 m3 + 3 camions 80 m3. | 1 truck 40 m3 + 3 trucks 80 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 1 dégivreuse avec nacelle produit type 1. | 1 de-icer with nacelle product type 1. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R permanence gestionnaire par TEL. | O/R duty office by TEL. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Parking payant pour appareils > 2 T.<br>Carte CIME obligatoire pour accéder librement à un appareil en PCZSAR (aviation privée).<br>Port du gilet haute-visibilité obligatoire sur l'aire de trafic.<br>Assistance obligatoire pour ACFT avec MTOM supèrieure ou égale à 2 T auprès du gestionnaire AD. | Paying parking for ACFT > 2 T.<br>CIME card mandatory for free access to an ACFT in the PCZSAR (private aviation).<br>High-visibility vest mandatory on apron.<br>Mandatory handling for ACFT with MTOM greater than or equal to 2 T from AD managing authority. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLX.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité et en ville | Nearby and in town |
| 2 | Restaurants | A proximité et en ville | Nearby and in town |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R, voitures de louage sans chauffeur par l'intermédiaire de l'exploitant AD, TEL : 02 54 60 53 50.<br>Bus. | Taxis O/R, car rental without driver through AD administration, TEL : +33(0)2 54 60 53 50.<br>Bus. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | En ville | In town |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | En ville | In town |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In town |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLX.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 8 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VIM90, 1 VIM60, 1 VIS, lot sauvetage disponible dans VIS. | 2 VIM90, 1 VIM60, 1 VIS, rescue kit available in VIS. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Enlèvement d'aéronefs avec moyens extérieurs à l'aéroport.<br>Contact : bureau des opérations : +33 2 54 60 53 50 / ops@chateauroux-airport.com. | ACFT removal with means from external companies.<br>Contact : operations office : +33 2 54 60 53 50 / ops@chateauroux-airport.com |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 8 : LUN-VEN 0700-1900.<br>Niveau 7 : SAM-DIM 0700-1900.<br>En dehors de ces horaires :<br>Niveaux 5 à 7 possible sur PPR 2 HR.<br>Niveaux 8 à 9 possible SAM-DIM sur PPR 7 jours.<br>Niveau 9 possible LUN-VEN 0700-1900 sur PPR la veille avant 1700. | Level 8 : MON-FRI 0700-1900<br>Level 7 : SAT-SUN 0700-1900<br>Outside these SKED :<br>Levels 5 to 7 available PPR 2 HR.<br>Levels 8 to 9 available SAT-SUN PPR 7 days.<br>Level 9 available MON-FRI 0700-1900 PPR the day before, before 1700. |

**AD 2 LFLX.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige : épaisseur inférieure à 5 cm : aucune intervention<br>Epaisseur supérieure à 5 cm : camion avec lame biaise de 5 m<br>Glace ou verglas : épandeur pulvérisateur de produit déglaçant capacité 2000 L, largeur d'épandage 10 m. | Snow : depth under 5 cm : no intervention<br>Depth above 5 cm : a truck equipped with a 5 m skew blade<br>Surface ice or black ice : spreader pulverizer of de-icing product capacity 2000 L, spraying width : 10 m. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste 03/21 dégagée en priorité sur une largeur de 30 m<br>Un TWY donnant un accès direct à la piste dégagée.<br>Le reste de la piste dégagée en fonction du trafic attendu.<br>Congères écrêtées à 30 cm. | RWY 03/21 released in priority over a 30 m width<br>A TWY giving a direct access to the released RWY<br>The remainder of the RWY released acording to the awaited trafic<br>Snowdrifts : 30 cm peak limiting. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Le déblaiement risque de provoquer une interruption temporaire de l'activité aérienne: délai environ 6 HR | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Clearing is likely to cause a temporary interruption of the flying activity: time approximately 6HR |

**AD 2 LFLX.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 70 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | T2, T3, T4 : 25 m ; B, E : 26.5 m ; C, D, F, G : 22.5 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Est:béton.Ouest:bitumineux | East:concrete.West:bituminous |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 70 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aire de stationnement | Apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT moyenne des PRKG : 529 ft.Les aires de stationnement sont attribuées par le gestionnaire | Mean altitude of PRKG: 529 ft.Parking areas are alloted by the manager. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLX.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLX .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | La raquette de retournement seuil 21 a été dimensionnée pour permettre le retournement d'un B747.<br>La raquette de retournement diurne seuil 03 a été dimensionnée pour permettre le retournement d'un Antonov124 ou A333. | The turn-around area threshold 21 is dimensioned to allow turn around for B747.<br>The day-marking turn-around area threshold 03 is dimensioned to allow turn around for Antonov124 or A333. |

**AD 2 LFLX.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLX.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLX .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | PARIS ORLY |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING H24<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR<br>AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42. |

**AD 2 LFLX.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 03 | 033.22 (032) | 3500 x 45 | 70 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 46°50'58.50"N 001°43'05.02"E<br>------<br>GUND I54 FT | THR : 528ft |
| 21 | 213.21 (212) | 3500 x 45 | 70 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 46°52'33.32"N 001°44'35.56"E<br>------<br>GUND I53 FT | THR : 518ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 03 | NIL | NIL | NIL | 3620 x 300 | NIL | (1) |
| 21 | NIL | NIL | NIL | 3620 x 300 | NIL | (2) |

(1) RESA : 45 x 220 m.

(2) RESA : 45 x 60 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLX.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 03 | 3500 | 3500 | 3500 | 3500 | |
| TWY B | 966 | 966 | 966 | | |
| TWY C | 2180 | 2180 | 2180 | | |
| TWY D | 2780 | 2780 | 2780 | | |
| TWY F | 2180 | 2180 | 2180 | | |
| 21 | 3500 | 3500 | 3500 | 3500 | |
| TWY B | 2534 | 2534 | 2534 | | |
| TWY C | 1320 | 1320 | 1320 | | |
| TWY D | 720 | 720 | 720 | | |
| TWY F | 1320 | 1320 | 1320 | | |

**AD 2 LFLX.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 03 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 70 ft | | | | | |
| 21 | CAT I - 900 m - HI-BI | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 63 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 03 | 3500 | 60 m | W | HI/BI-LIH/LIL | R | | |
| 21 | 3500 | 60 m | W | HI/BI-LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFLX.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | EDF ou groupe électrogène de 450 KVA. | EDF or 450 KVA electrical ground power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | EDF vers groupe électrogène : <15"<br>Groupe électrogène vers EDF : 0.83". | EDF to electrical ground power unit : <15"<br>Electrical ground power unit to EDF : 0.83". |
| 5 | Observations / *Remarks* | Raquette THR 21 : R et G.<br>Raquette THR 03 : NIL. | THR 21 turn pad : R and G.<br>THR 03 turn pad : NIL. |

**AD 2 LFLX.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFLX.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CHATEAUROUX DEOLS**<br>47°01'52"N , 001°44'38"E - 46°57'06"N , 001°56'28"E - 46°54'15"N , 001°56'00"E - 46°39'46"N , 001°42'37"E - 46°43'00"N , 001°34'00"E - 46°45'56"N , 001°29'28"E - 47°01'52"N , 001°44'38"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CHATEAUROUX Tour (FR)<br>CHATEAUROUX Tower (EN) | HOR/SKED ATS : voir / see AD 2.3-7 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLX.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | CHATEAUROUX Tour (FR) *CHATEAUROUX Tower (EN)* | 125.880 MHz | LUN-VEN : 0630-1100, 1230-1730 MON-FRI : 0630-1100, 1230-1730 | |
| TWR | CHATEAUROUX Tour (FR) *CHATEAUROUX Tower (EN)* | 133.805 MHz | HX | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| AFIS | CHATEAUROUX Information (FR) *CHATEAUROUX Information (EN)* | 125.880 MHz | LUN-VEN : 1100-1230, 1730-1900 SAM-DIM : 0700-1900 (1). MON-FRI : 1100-1230, 1730-1900 SAT-SUN : 0700-1900 (1) | (1) En dehors de ces HOR, PPR PN 2HR TEL permanence gestionnaire. (1) Outside these SKED, PPR 2HR TEL AD operator permanence |
| AFIS | CHATEAUROUX Information (FR) *CHATEAUROUX Information (EN)* | 133.805 MHz | HX | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| A/A | CHATEAUROUX (FR) | 125.880 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFLX.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | CTX | 428 kHz | H24 | 46°56'11.8"N 001°48'04.1"E | 605 ft | 50NM | | 032°/4,35 NM THR 21 | |
| VOR-DME | CHX | 108.65 MHz CH 23Y | H24 | 46°52'16.3"N 001°44'30.7"E | 545 ft | 200NM FL500 | | 189° / 534 m THR 21 | |
| LOC 21 (I.E.1) | CX | 110.3 MHz | H24 | 46°50'50.9"N 001°42'57.8"E | 535 ft | | | 212°/281 m THR 03 | |
| GP 21 | | 335 MHz | H24 | 46°52'22.5"N 001°44'33.7"E | 572 ft | | 13.9 m/46 ft ( 3 °) | 185°/336 m THR 21 | |
| DME 21 | | CH 40X | H24 | 46°52'22.5"N 001°44'33.7"E | 572 ft | 25NM FL250 | | 185°/336 m THR 21 | |

**AD 2 LFLX.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Accès et circulation sur l'aire de trafic Est interdits sauf sur autorisation des services ATS.

Les postes de stationnement sur les aires de trafic et de service sont attribués par l'exploitant et cette information est relayée par les services ATS aux ACFT.

***20.1 GROUND MOVEMENTS***

*Access and movement on Eastern apron prohibited except with ATS clearance.*

*Stands on aprons and service areas are alloted by the AD operator and information is relayed by the ATS services to the ACFT.*

**AD 2 LFLX.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 GENERALITES**

A l'atterrissage, l'utilisation de la piste 21 sera privilégiée jusqu'à une composante de vent arrière de 10 kt.

Sauf contrainte ATC les décollages seront effectués en piste 03 jusqu'à une composante de vent arrière de 10 kt.

**21.2 APPROCHES RWY 03 SUITE A UNE MANOEUVRE A VUE LIBRE (MVL)**

L'étape de base doit être effectuée de façon à ce que la finale soit courte et évite au mieux l'agglomération de Châteauroux.

L'approche finale doit être effectuée suivant un angle de 3° (5,2%) minimum.

**21.3 DECOLLAGES RWY 21**

La piste doit être utilisée depuis son extrémité Nord.

Tous les décollages doivent s'effectuer en adoptant la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment.

**21.4 APPROCHES A VUE**

Les trajectoires des aéronefs en approche à vue doivent éviter au mieux le survol des agglomérations de Châteauroux, Déols et Brassioux.

**21.5 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Tous les vols d'entraînement sont soumis à l'accord préalable de l'exploitant. TEL exploitant : 02 54 60 53 50.

Les services ATS donneront les consignes et les éventuelles restrictions.

***21.1 GENERAL***

*Runway 21 will be used for landings when the tail wind component is no greater than 10 kt.*

*Unless otherwise instructed by ATC runway 03 will be used for take offs when the tail wind component is no greater than 10 kt.*

***21.2 APPROACHES RWY 03 FOLLOWING VISUAL MANOEUVRING WITHOUT PRESCRIBED TRACK***

*Base leg must be flown in such a way as to make the final approach short thus avoiding, as far as possible, the built up area of Châteauroux.*

*The final approach must be flown following an angle of 3° (5.2%) minimum.*

***21.3 TAKEOFFS RWY 21***

*The runway must be used from its far Northern end.*

*All takeoffs must comply with the configuration and the climb rating in accordance with noise reduction depending on the current operational conditions.*

***21.4 VISUAL APPROACHES***

*Aircraft making visual approaches must fly routes which should avoid overflying the built up areas of Chateauroux, Déols and Brassioux..*

***21.5 TRAINING FLIGHTS***

*All training flights are subject to prior permission from AD operator. Contact AD operator : +33(0) 2 54 60 53 50.*

*ATS services will give instructions and any restrictions.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLX.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART :**

**Départ omnidirectionnel**

RWY 03 : Monter RM 032° jusqu'à 1200 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 21 : A la DER, monter RM 227°. A 900 ft tourner à droite RM 241° jusqu'à 8 NM CHX, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS :***

***Omnidirectional departure***

*RWY 03 : Climb MAG 032° to 1200 ft, then direct route climbing up to en route safety altitude.*

*RWY 21 : At DER, climb MAG 227°. At 900 ft turn right MAG 241° until 8 NM CHX, then direct route climbing up to en route safety altitude.*

**22.2 TRANSITS**

En transit contact radio recommandé avec CHATEAUROUX AFIS.

***22.2 TRANSITS***

*In transit recommended radio contact with CHATEAUROUX AFIS.*

**22.3 LIMITATIONS**

Tour de piste QFU 032° limite inférieure 1000 ft AAL pour ACFT de catégorie de turbulence de sillage H.

Tout vol d'entraînement est soumis à l'accord préalable de l'exploitant. Les services ATS donneront les consignes et les éventuelles restrictions.

Les appareils cargo, quelle que soit leur taille, et les appareils de catégorie de turbulence de sillage H (sauf vols d'entrainement pour lesquels les consignes et éventuelles restrictions seront précisées par les services ATS de l'aéroport) doivent respecter les procédures de moindres nuisances, sous réserve du respect des performances et limitations décrites dans les manuels de vol ou d'opérations.

***22.3 PRESCRIPTIONS***

*QFU 032° pattern, minimum height 1000 ft AAL for ACFT of H wake-turbulence category.*

*All training flight is subject to prior agreement from AD operator. ATS will give the particular instructions and the possible use restrictions.*

*Cargo aircraft, whatever size, and H wake-turbulence category aircraft (except training flights for which instructions and possible restrictions will be specified by ATS) shall respect noise abatement procedures, complying with performances and limitations defined in flight or operations manuals.*

**22.4 PROCEDURES LVP**

NIL.

***22.4 LVP PROCEDURES***

*NIL.*

**AD 2 LFLX.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT équipés de radio.

AD interdit aux planeurs.

AD utilisable par ULM, HOR ATS de jour avec PPR auprès de l'exploitant de l'aérodrome PN 2 HR.

Entraînements fréquents d'ACFT lourds et jets MIL.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD prohibited to gliders.*

*AD available for ULM, ATS SKED in the daytime with PPR from AD operator PN 2 HR.*

*Busy training of heavy ACFT and MIL jets.*

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0)

***23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0)*

**AD 2 LFLX.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLX.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

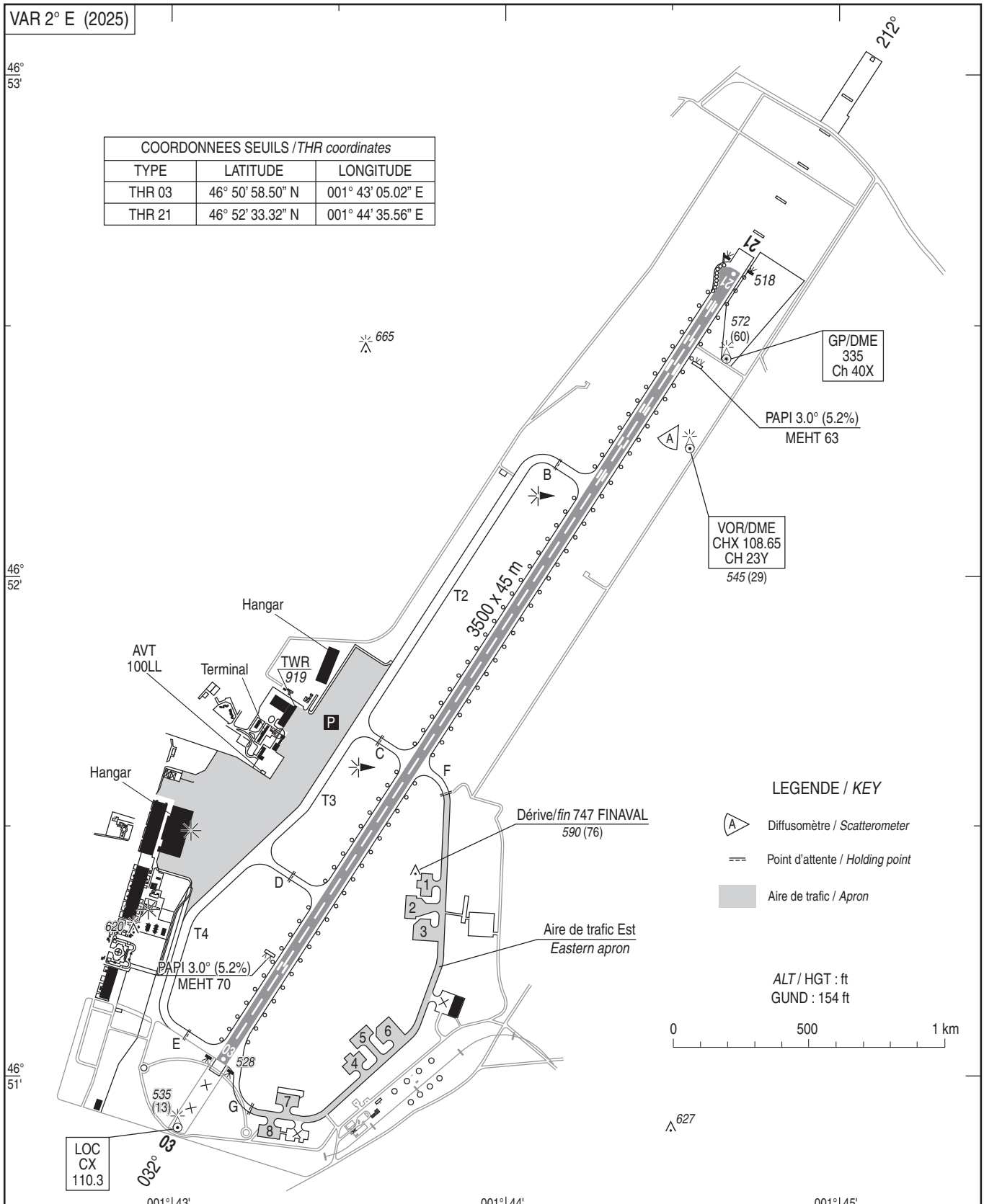
*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

## CHATEAUROUX DEOLS
46 51 37 N - 001 43 16 E
*ALT AD : 529 (20 hPa)*




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 03<br>21 | NIL<br>900 m LIH/LIL | LIH/LIL<br>LIH/LIL | 3500<br>3500 | 3500<br>3500 | 3500<br>3500 | 3500<br>3500 | Revêtue<br>*Paved* | 70 F/C/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |



© SIA

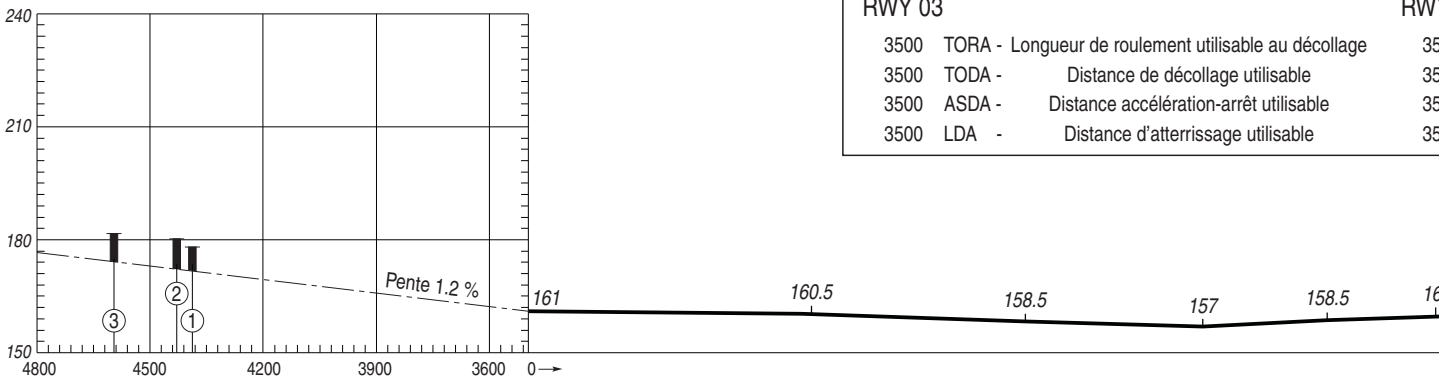
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A*

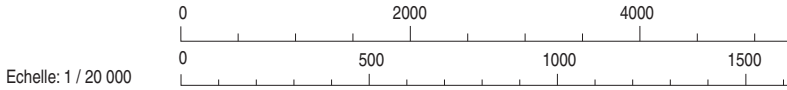
**CHATEAUROUX** DEOLS
RWY 03/21

VAR 2° E (2025)

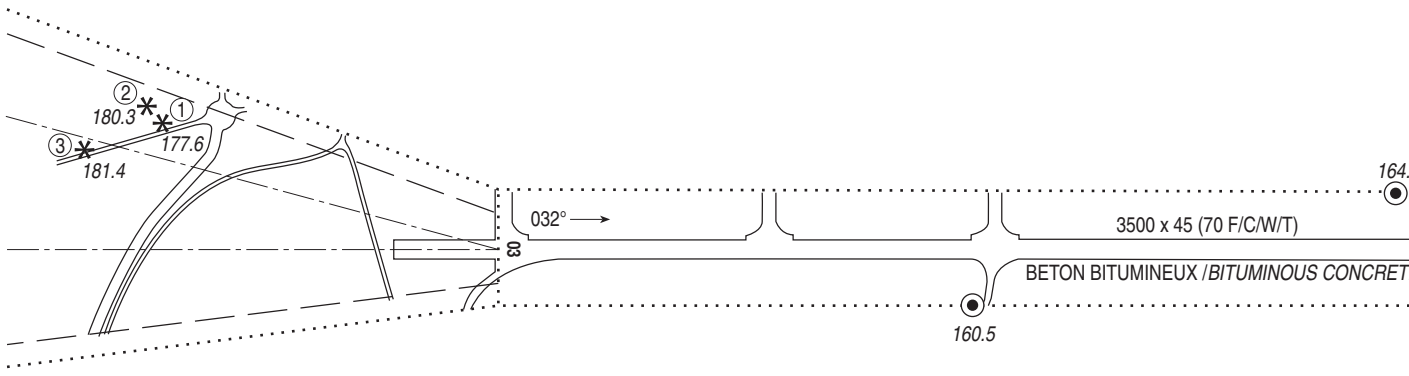
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 03 | | | RW |
| 3500 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 35 |
| 3500 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 35 |
| 3500 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 35 |
| 3500 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 35 |




Echelle: 1 / 20 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- * (*) ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE DE LA TRO
- ⑤ OBSTACLE DE LA TRO
- TROUEE D'
- ZONE DE F

Levé exécuté en juillet 2022
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>Coordinates | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| CHX | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| CTX | REF AD 2 LFLX.19 | X | X | X | X |
| ETAMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GUSON | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| OLINO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ROXIL | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| SOPIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VEROS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LX210 | 46°48'22.6"N 001°40'35.8"E | X | | | X |
| LX212 | 46°58'55.5"N 001°42'23.9"E | X | | X | X |
| LX214 | 47°05'08.7"N 001°48'47.8"E | X | | X | X |
| LX222 | 46°44'40.9"N 001°27'51.8"E | X | | X | |
| LX282 | 46°48'09.4"N 001°36'29.6"E | X | | X | |
| LX284 | 46°44'13.6"N 001°48'04.1"E | X | | X | |
| LX301 | 46°50'10.9"N 001°24'43.4"E | X | | X | |
| LX302 | 46°52'31.5"N 001°35'50.9"E | X | | X | X |
| LX304 | 46°44'08.8"N 001°27'54.6"E | X | | X | X |
| LX305 | 46°37'29.8"N 001°30'17.2"E | X | | X | X |
| LX382 | 46°50'00.7"N 001°50'00.8"E | X | | X | |
| LX384 | 46°57'46.2"N 001°35'20.3"E | X | | X | |
| ILX03 | 46°41'15.6"N 001°33'50.8"E | X | | | X |
| FLX03 | 46°44'36.5"N 001°37'01.4"E | X | | | X |
| RW03 | REF AD 2 LFLX.12 THR 03 | X | | | X |
| ILX21 | 47°02'42.0"N 001°54'19.3"E | X | | | X |
| FLX21 | 46°58'56.5"N 001°50'42.5"E | X | | | X |
| RW21 | REF AD 2 LFLX.12 THR 21 | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP RWY 03

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | CTX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA CTX | IF | CTX | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | 220 | - | - |
| | TF | LX302 | - | 245 | 246.4 | 9.1 | - | 3000 | 5000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | LX304 | - | 211 | 213.1 | 10.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | ILX03 | - | 124 | 125.2 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA LX304 | IF | LX304 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | ILX03 | - | 124 | 125.2 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA LX305 | IF | LX305 | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | 220 | - | - |
| | TF | ILX03 | - | 031 | 033.1 | 4.5 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ILX03 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | FLX03 | - | 032 | 033.1 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW03 | Yes | 032 | 033.1 | 7.6 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | CTX | Yes | 032 | 033.2 | 6.2 | - | - | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | DF | LX302 | - | - | - | - | L | - | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | LX304 | - | 211 | 213.1 | 10.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFLX** |
| **Runway** | **03** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E03A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **465058.5015N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0014305.0220E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **207.9** |
| **FPAP Latitude** | **465233.3190N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **94.8175** |
| **FPAP Longitude** | **0014435.5565E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **90.5345** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 18 0C 06 0C 03 00 00 01 33<br>30 05 8B 0C 1B 14 7C C0 BC 00<br>1F 1C C3 E4 02 4D C3 02 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF D7 97 3D 0A** |
| **Calculated CRC Value** | **D7973D0A** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **161.1** |



© SIA

RNP RWY 21

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | CTX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ROXIL | IF | ROXIL | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | - | - | - |
| | TF | ILX21 | - | 212 | 213.5 | 4.6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| INA CTX | IF | CTX | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 220 | - | - |
| | TF | LX212 | - | 303 | 305.1 | 4.7 | - | 3000 | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | LX214 | - | 033 | 035.1 | 7.6 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| | TF | ILX21 | - | 121 | 122.9 | 4.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| INA LX214 | IF | LX214 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | ILX21 | - | 121 | 122.9 | 4.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | ILX21 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | - |
| | TF | FLX21 | - | 212 | 213.3 | 4.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW21 | Yes | 212 | 213.3 | 7.6 | - | - | - | - | -3.0° / 44 | 0.3 |
| | TF | LX210 | Yes | 212 | 213.3 | 5.0 | - | - | 3000 | 210 | - | 1.0 |
| | DF | LX212 | - | - | - | - | R | - | 3000 | 210 | - | 1.0 |
| | TF | LX214 | - | 033 | 035.1 | 7.6 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFLX** |
| **Runway** | **21** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E21A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **465233.3190N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0014435.5565E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **204.6** |
| **FPAP Latitude** | **465058.5015N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-94.8175** |
| **FPAP Longitude** | **0014305.0220E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-90.5345** |
| **Threshold Crossing Height** | **44.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 18 0C 06 0C 15 00 00 01 31<br>32 05 4E F1 1D 14 C9 83 BF 00<br>FE 1B 3D 1B FD B3 3C FD B8 01<br>2C 01 64 00 C8 AF B6 69 41 B5** |
| **Calculated CRC Value** | **B66941B5** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **157.9** |



© SIA

**CHATEAUROUX** DEOLS
SID RNAV RWY 03
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 03

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : CHX | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OLINO 8J** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CTX | Yes | 032 | 033.2 | - | - | - | 4000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | LX384 | - | 279 | 280.3 | 8.9 | L | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | OLINO | - | 256 | 257.9 | 22.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOPIL 8J** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CTX | Yes | 032 | 033.2 | - | - | - | 4000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | LX384 | - | 279 | 280.3 | 8.9 | L | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | SOPIL | - | 278 | 280.0 | 22.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ETAMO 8J** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CTX | Yes | 032 | 033.2 | - | - | - | 4000 | 230 | 1.0 |
| - | TF | ETAMO | - | 103 | 104.5 | 22.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **GUSON 8J** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | CTX | Yes | 032 | 033.2 | - | - | - | 4000 | 230 | 1.0 |
| - | DF | LX382 | - | - | - | - | R | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | GUSON | - | 213 | 214.4 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHATEAUROUX DEOLS**
**SID RNAV RWY 21**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : CHX | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) | |
| **ETAMO 8K** | | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 227 | 228.2 | - | - | 900 | - | - | 1.0 | |
| - | CF | LX282 | Yes | 241 | 243.0 | - | - | - | 4000 | - | 1.0 | |
| - | DF | LX284 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 | |
| - | TF | ETAMO | - | 072 | 074.2 | 23.0 | - | - | - | - | 1.0 | |
| **GUSON 8K** | | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 227 | 228.2 | - | - | 900 | - | - | 1.0 | |
| - | CF | LX282 | Yes | 241 | 243.0 | - | - | - | 4000 | - | 1.0 | |
| - | TF | GUSON | - | 194 | 195.3 | 20.4 | - | - | - | - | 1.0 | |
| **OLINO 8K** | | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 227 | 228.2 | - | - | 900 | - | - | 1.0 | |
| - | CF | LX282 | Yes | 241 | 243.0 | - | - | - | 4000 | - | 1.0 | |
| - | TF | OLINO | - | 280 | 281.9 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 | |
| **SOPIL 8K** | | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 227 | 228.2 | - | - | 900 | - | - | 1.0 | |
| - | CF | LX282 | Yes | 241 | 243.0 | - | - | - | 4000 | - | 1.0 | |
| - | TF | SOPIL | - | 299 | 300.7 | 26.4 | - | - | - | - | 1.0 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHATEAUROUX DEOLS**
**STAR RNAV RWY 03**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 03

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7° E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| VEROS 5S | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEROS | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | - |
| - | TF | CTX | - | 213 | 214.3 | 29.2 | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| - | TF | LX302 | - | 245 | 246.4 | 9.1 | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| - | TF | LX304 | - | 211 | 213.1 | 10.0 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| OLINO 5S | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OLINO | - | - | - | - | - | - | FL120 | - | - |
| - | TF | LX301 | - | 099 | 100.3 | 15.2 | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| - | TF | LX304 | - | 158 | 160.0 | 6.4 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| GUSON 5S | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GUSON | - | - | - | - | - | - | FL090 | - | - |
| - | TF | LX305 | - | 005 | 007.0 | 9.1 | - | 3000 | 5000 | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHATEAUROUX DEOLS**
**STAR RNAV RWY 21**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 21

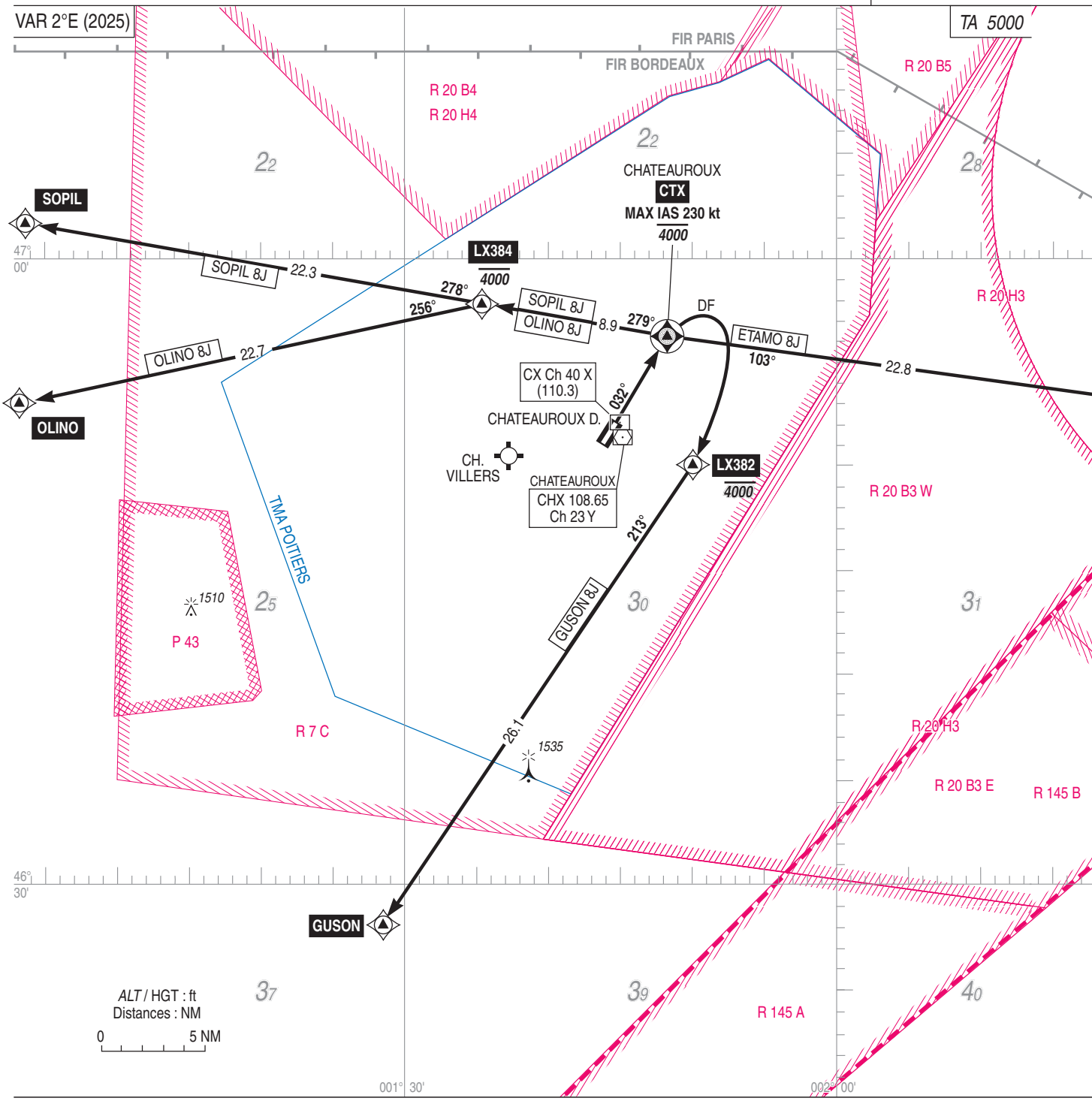
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| VEROS 5N | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEROS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ROXIL | - | 213 | 214.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CTX | - | 212 | 213.5 | 12.4 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| OLINO 5N | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OLINO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LX212 | - | 076 | 077.3 | 27.7 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LX214 | - | 033 | 035.1 | 7.6 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |
| GUSON 5N | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GUSON | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LX222 | - | 356 | 358.1 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LX302 | - | 033 | 034.9 | 9.6 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LX212 | - | 033 | 035.0 | 7.8 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LX214 | - | 033 | 035.1 | 7.6 | - | 3000 | 3000 | 185 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHATEAUROUX DEOLS
## SID RNAV RWY 03
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

APP POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** CHATEAUROUX Tour/*Tower* 125.880 - 133.805 (s)

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*






© SIA

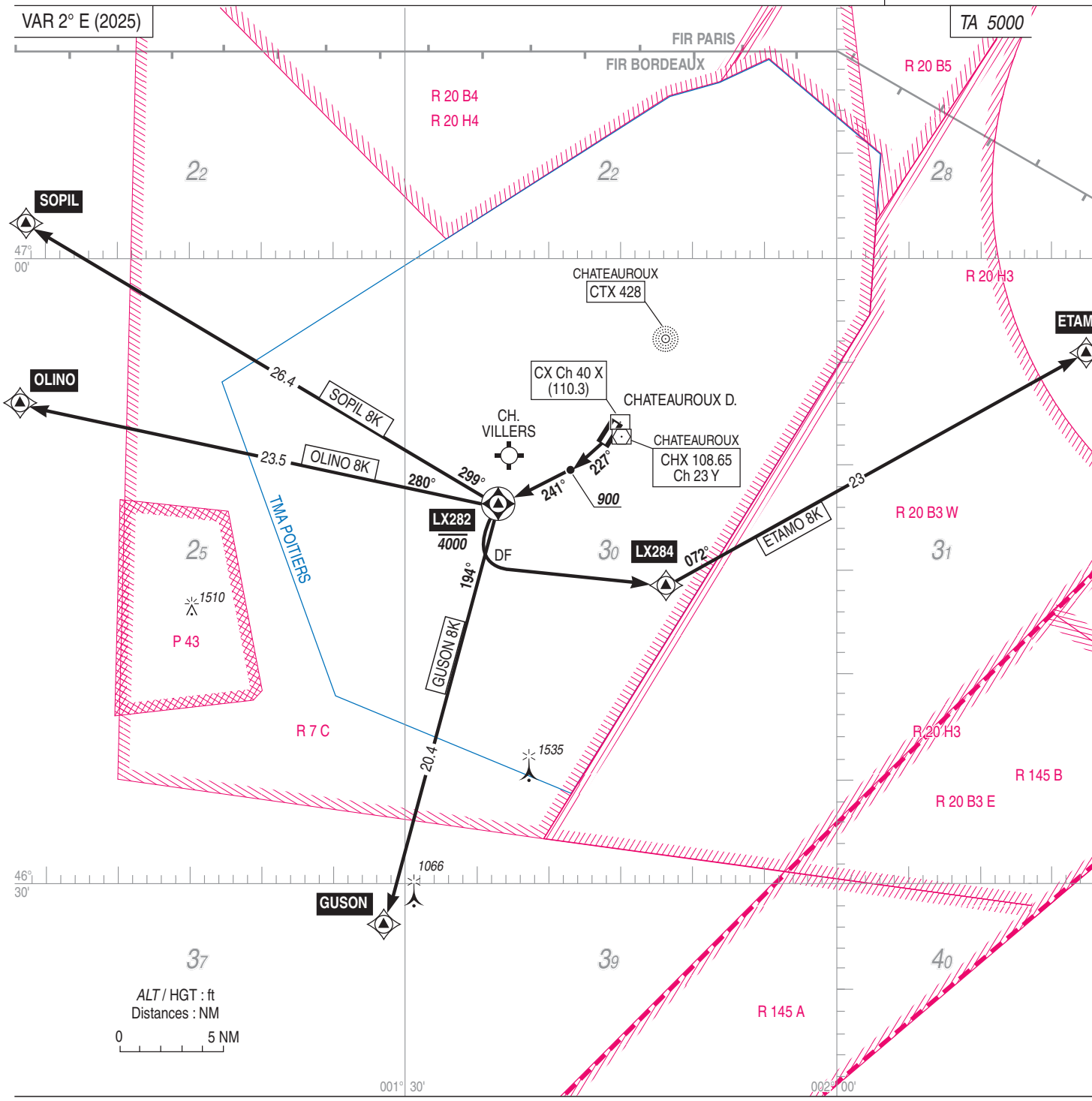
# CHATEAUROUX DEOLS
## SID RNAV RWY 03
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 03 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS *only*) | | |
| Climb gradient | 3.3% MNM | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" */ Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | | | |
| **SID** | **Itinéraires** */ Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **OLINO 8J** | Monter 032° vers CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), puis tourner à gauche vers LX384 (MAX 4000 ft), puis jusqu'à OLINO.<br>*Climb 032° to CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), then turn left to LX384 (MAX 4000 ft), then OLINO.* | 4000 | |
| **SOPIL 8J** | Monter 032° vers CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), puis tourner à gauche vers LX384 (MAX 4000 ft), puis jusqu'à SOPIL.<br>*Climb 032° to CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), then turn left to LX384 (MAX 4000 ft), then SOPIL.* | 4000 | |
| **ETAMO 8J** | Monter 032° vers CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), puis tourner à droite vers ETAMO.<br>*Climb 032° to CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), then turn right to ETAMO.* | 4000 | |
| **GUSON 8J** | Monter 032° vers CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), puis tourner à droite direct vers LX382 (MAX 4000 ft), puis vers GUSON.<br>*Climb 032° to CTX (MAX 230 kt, MAX 4000 ft), then turn right direct to LX382 (MAX 4000 ft), then to GUSON.* | 4000 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHATEAUROUX DEOLS
## SID RNAV RWY 21
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP | POITIERS Approche/*Approach* | 134.100 | **RNAV 1** |
| **TWR** | CHATEAUROUX Tour/*Tower* | 125.880 - 133.805 (s) | GNSS seulement /*only* |






© SIA

# CHATEAUROUX DEOLS
## SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 21 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS *only*) | | |
| Climb gradient | 3.3% MNM | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **CLR initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ETAMO 8K** | A la DER, monter 227°. A 900 ft ou au-dessus, tourner à droite 241° vers LX282 (MAX 4000 ft), puis tourner à gauche direct vers LX284, puis vers ETAMO<br><br>*At DER, climb 227°. At 900 ft or above, turn right 241° to LX282 (MAX 4000 ft), then turn left direct to LX284, then to ETAMO.* | 4000 | |
| **GUSON 8K** | A la DER, monter 227°. A 900 ft ou au-dessus, tourner à droite 241° vers LX282 (MAX 4000 ft), puis vers GUSON.<br><br>*At DER, climb 227°. At 900 ft or above, turn right 241° to LX282 (MAX 4000 ft), then to GUSON.* | 4000 | |
| **OLINO 8K** | A la DER, monter 227°. A 900 ft ou au-dessus, tourner à droite 241° vers LX282 (MAX 4000 ft), puis vers OLINO.<br><br>*At DER, climb 227°. At 900 ft or above, turn right 241° to LX282 (MAX 4000 ft), then to OLINO.* | 4000 | |
| **SOPIL 8K** | A la DER, monter 227°. A 900 ft ou au-dessus, tourner à droite 241° vers LX282 (MAX 4000 ft), puis vers SOPIL.<br><br>*At DER, climb 227°. At 900 ft or above, turn right 241° to LX282 (MAX 4000 ft), then to SOPIL.* | 4000 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHATEAUROUX DEOLS
# STAR RNAV RWY 03
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

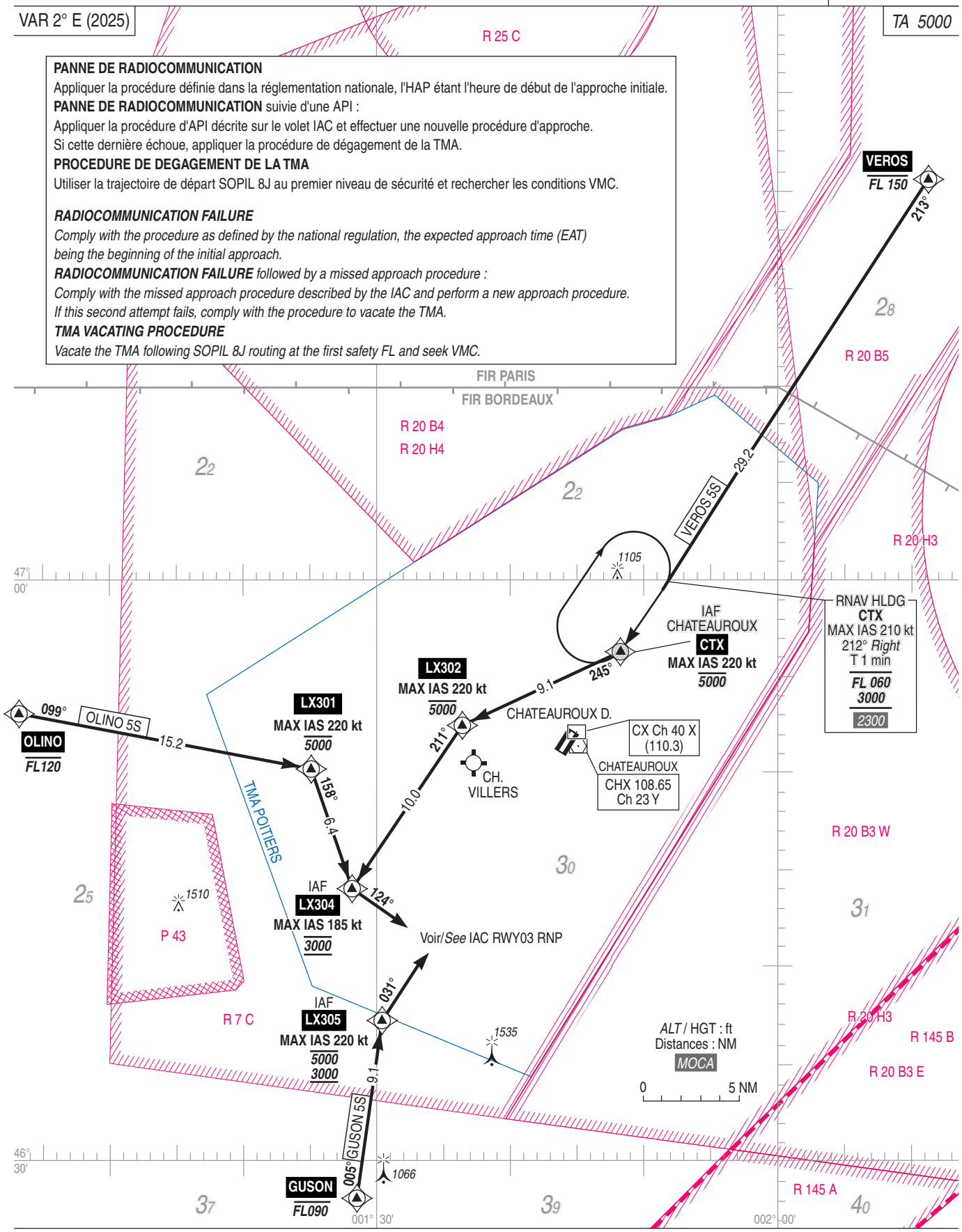
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP | POITIERS Approche/*Approach* | 134.100 | **RNAV 1** |
| **TWR** | CHATEAUROUX Tour/*Tower* | 125.880 - 133.805 (s) | GNSS seulement /*only* |

VAR 2° E (2025)

TA 5000

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale, l'HAP étant l'heure de début de l'approche initiale.
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** suivie d'une API :
Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.
Si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.
**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**
Utiliser la trajectoire de départ SOPIL 8J au premier niveau de sécurité et rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*Comply with the procedure as defined by the national regulation, the expected approach time (EAT) being the beginning of the initial approach.*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE*** *followed by a missed approach procedure :*
*Comply with the missed approach procedure described by the IAC and perform a new approach procedure.*
*If this second attempt fails, comply with the procedure to vacate the TMA.*
***TMA VACATING PROCEDURE***
*Vacate the TMA following SOPIL 8J routing at the first safety FL and seek VMC.*






© SIA

# CHATEAUROUX DEOLS
# STAR RNAV RWY 21
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| APP | POITIERS Approche/*Approach* | 134.100 |
| **TWR** | CHATEAUROUX Tour/*Tower* | 125.880 - 133.805 (s) |

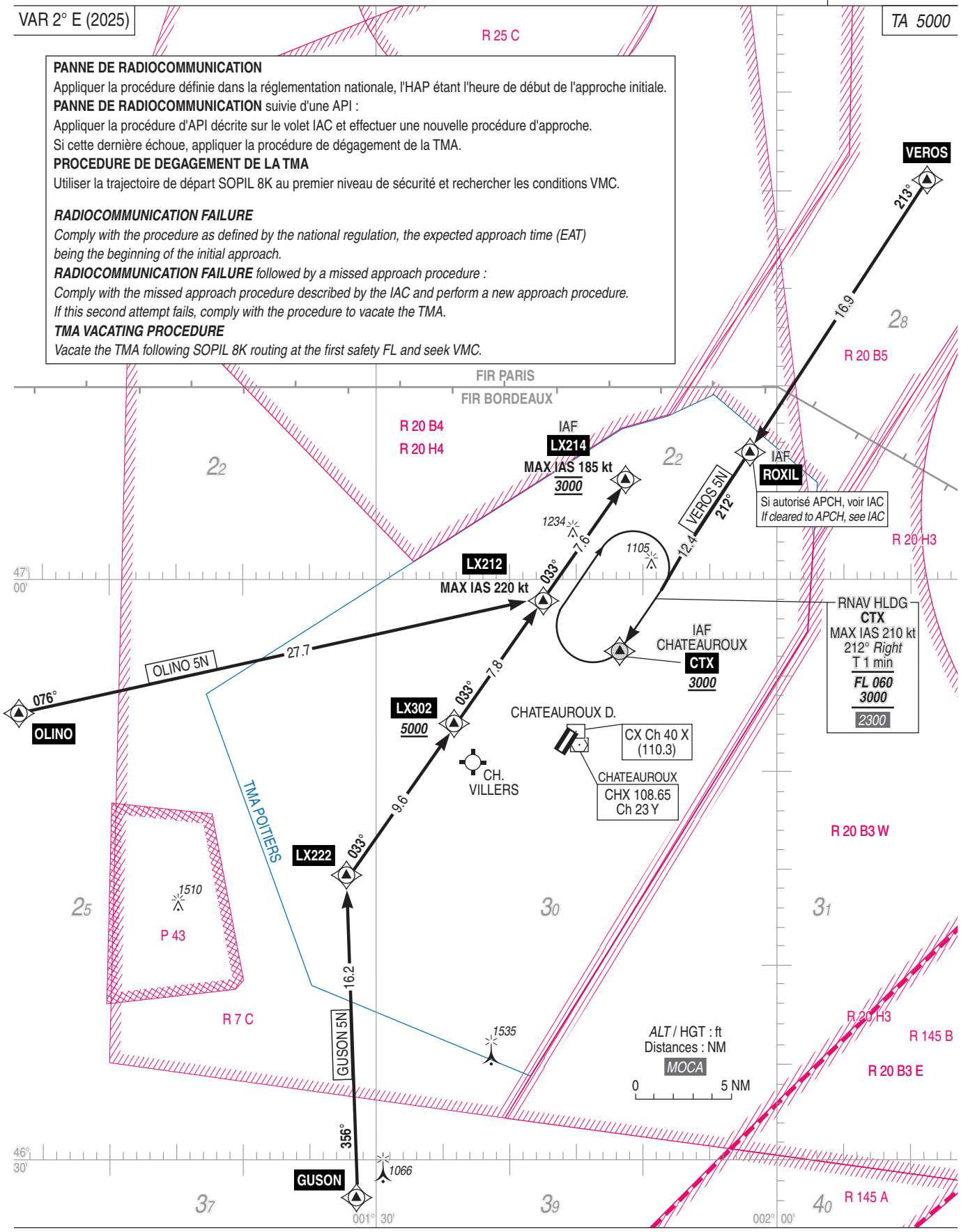
**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR 2° E (2025)

TA 5000

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale, l'HAP étant l'heure de début de l'approche initiale.
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** suivie d'une API :
Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.
Si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.
**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**
Utiliser la trajectoire de départ SOPIL 8K au premier niveau de sécurité et rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*Comply with the procedure as defined by the national regulation, the expected approach time (EAT) being the beginning of the initial approach.*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** followed by a missed approach procedure :*
*Comply with the missed approach procedure described by the IAC and perform a new approach procedure.*
*If this second attempt fails, comply with the procedure to vacate the TMA.*
***TMA VACATING PROCEDURE***
*Vacate the TMA following SOPIL 8K routing at the first safety FL and seek VMC.*

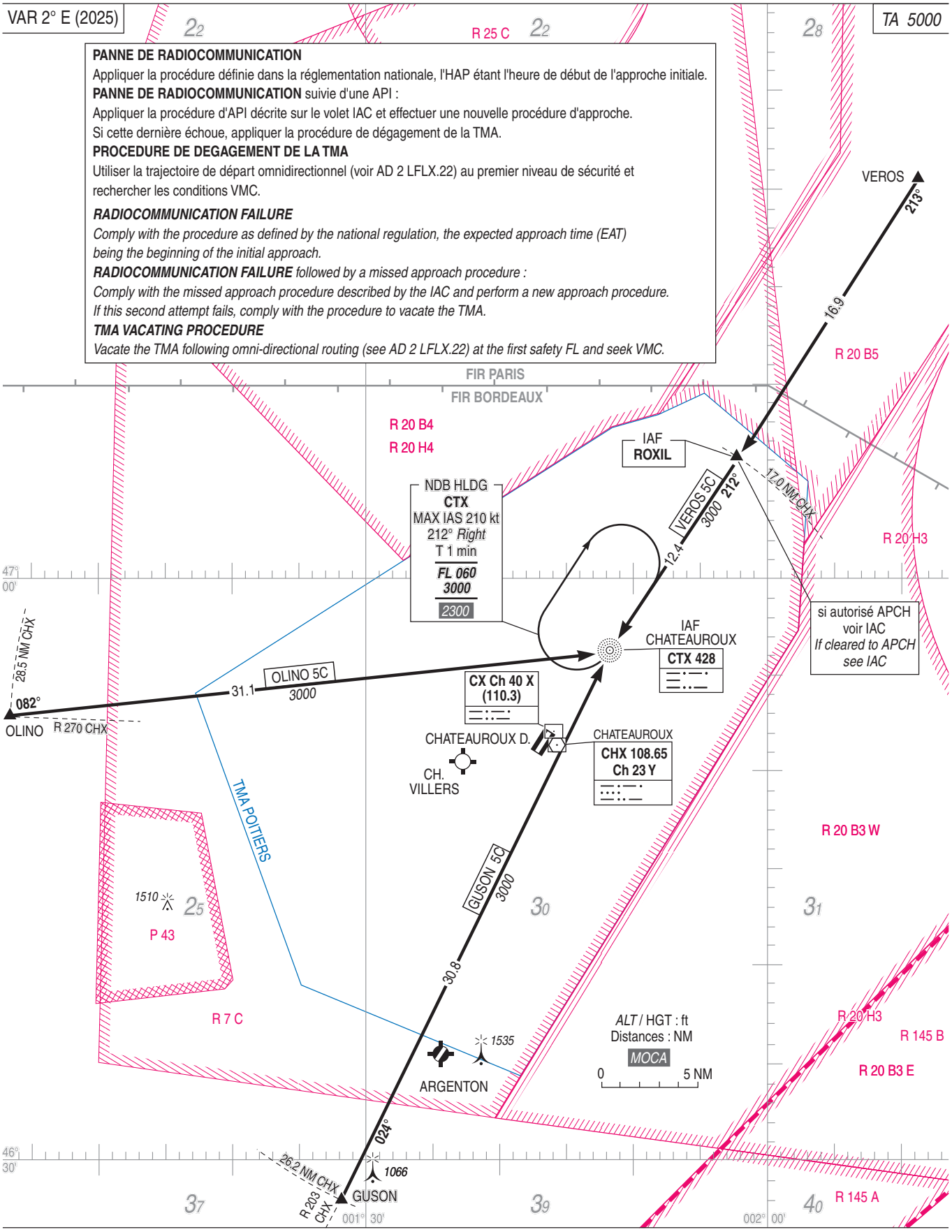





© SIA

# CHATEAUROUX DEOLS
# STAR CONV RWY 21
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| APP | POITIERS Approche/*Approach* | 134.100 |
| **TWR** | CHATEAUROUX Tour/*Tower* | 125.880 - 133.805 (s) |






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# CHATEAUROUX DEOLS

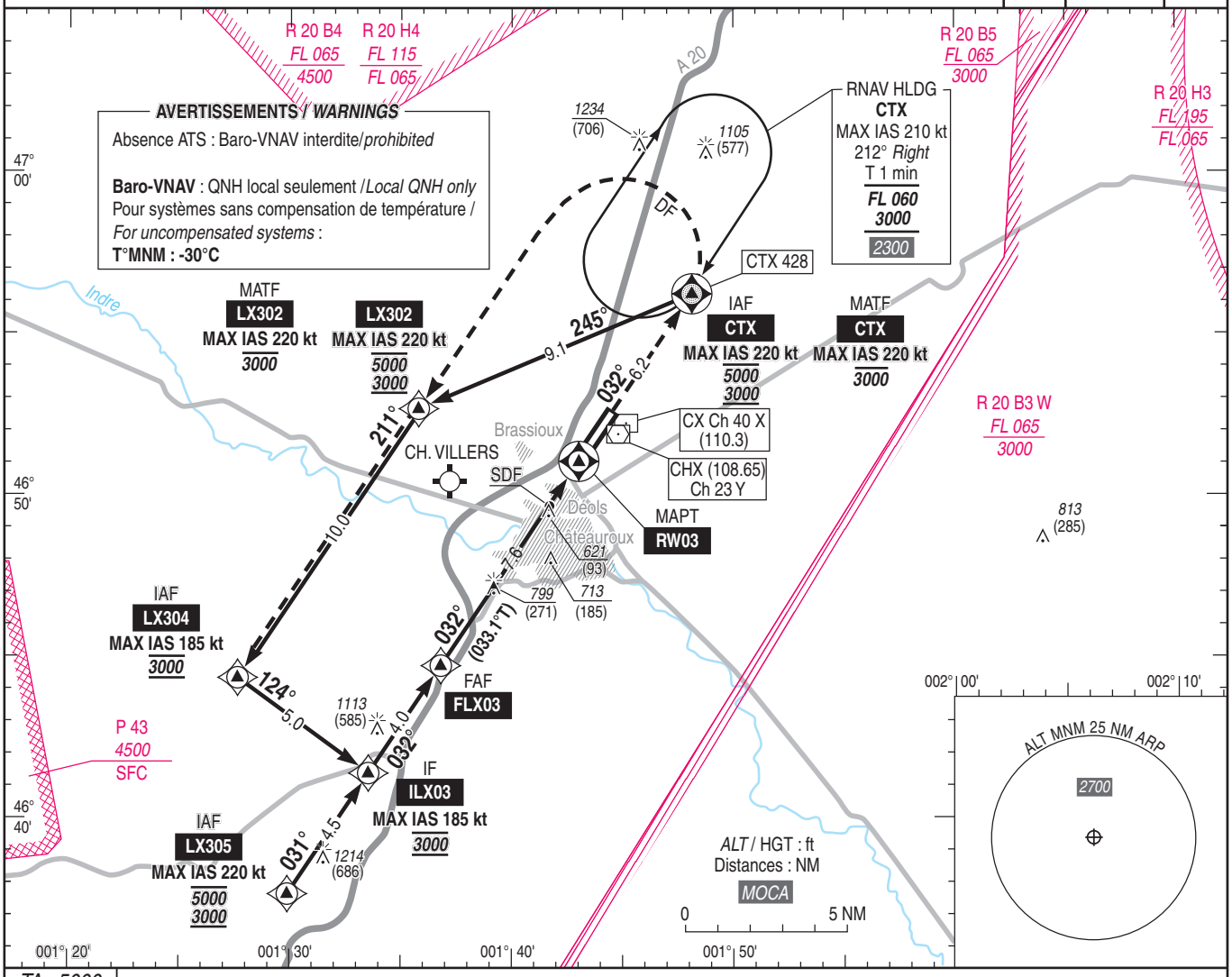
CAT A B C D

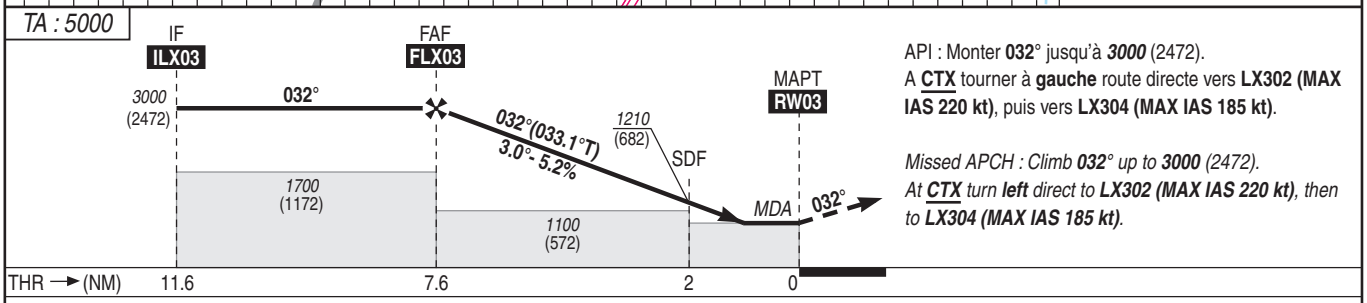
*ALT AD : 529,* ***THR : 528 (20 hPa)***

**RNP** RWY 03

APP : POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** : CHATEAUROUX Tour/*Tower* 125.880 - 133.805 (s)
**AFIS** : CHATEAUROUX Information 125.880 - 133.805 (s)
Absence ATS : **A/A** (125.880) FR seulement. Obtenir le QNH de POITIERS auprès de POITIERS Approche ou BORDEAUX Contrôle 127.675
***A/A*** *(125.880 ) FR only. Obtain POITIERS QNH from POITIERS Approach or BORDEAUX Control 127.675*

| RNP APCH | EGNOS Ch 41010 E03A TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter **032°** jusqu'à ***3000*** (2472).
A **CTX** tourner à **gauche** route directe vers **LX302 (MAX IAS 220 kt)**, puis vers **LX304 (MAX IAS 185 kt)**.

*Missed APCH : Climb* ***032°*** *up to* ***3000*** *(2472).*
*At* ***CTX*** *turn* ***left*** *direct to* ***LX302 (MAX IAS 220 kt)****, then to* ***LX304 (MAX IAS 185 kt)****.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* absence ATS (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***930*** (400) | 1500 | 214 | ***930*** (400) | 1500 | 216 | ***930*** (400) | 1500 | 339 | ***1000*** (480) | 1500 | ***1280*** (760) | 1500 |
| B | **1030** (500) | 1500 | 227 | **1030** (500) | 1500 | 227 | **1030** (500) | 1500 | | ***1030*** (510) | 1600 | ***1280*** (760) | 1600 |
| C | **1130** (600) | 2400 | 235 | **1130** (600) | 2400 | 246 | **1130** (600) | 2400 | | ***1450*** (920) | 2400 | ***1730*** (1200) | 2400 |
| D | **1230** (700) | 2400 | 245 | **1230** (700) | 2400 | 273 | **1230** (700) | 2400 | | ***1450*** (920) | 3600 | ***1730*** (1200) | 3600 |

**DIST RW03**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2810*** (2282) | ***2490*** (1962) | ***2170*** (1642) | ***1850*** (1322) | ***1530*** (1002) | ***1210*** (682) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste. En fonction des conditions MTO, MVL à 1500 ft AAL.
*(1) Circling prohibited East of RWY. Depending on MET conditions, circling at 1500 ft AAL.*

| FAF - MAPT | 7.6 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 31 | 5 min 42 | 5 min 04 | 4 min 34 | 3 min 58 | 3 min 31 | 3 min 09 | 2 min 51 | 2 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 425 | 480 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

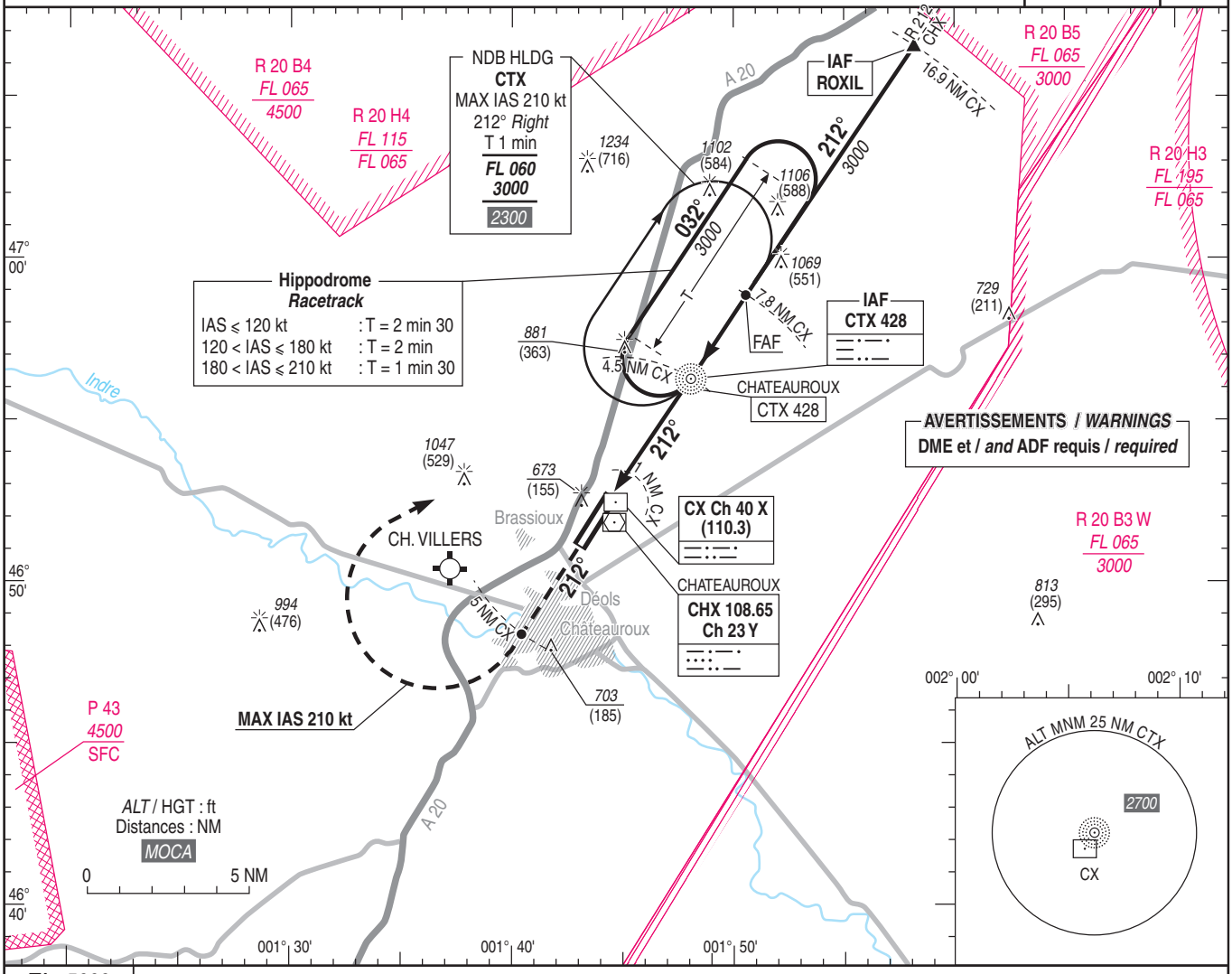
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 529,* ***THR : 518 (19 hPa)***

# CHATEAUROUX DEOLS
ILS ou/*or* LOC RWY 21

APP : POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** : CHATEAUROUX Tour/*Tower* 125.880 - 133.805 (s)
**AFIS** : CHATEAUROUX Information 125.880 - 133.805 (s)
Absence ATS : **A/A** (125.880) FR seulement. Obtenir le QNH de POITIERS auprès de POITIERS Approche ou BORDEAUX Contrôle 127.675
***A/A*** *(125.880) FR only. Obtain POITIERS QNH from POITIERS Approach or BORDEAUX Control 127.675*

**ILS - DME**
**CX 110.3**
RDH : 44

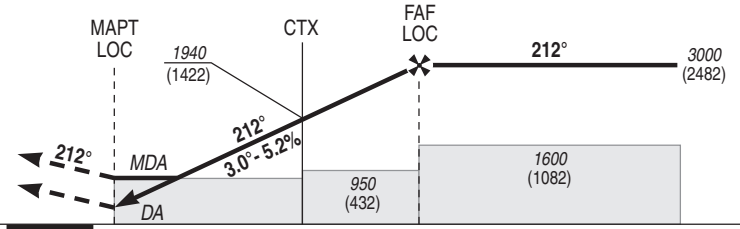
VAR
2°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à ***3000*** (2482).
A 5 NM CX tourner **à droite** vers **CTX (MAX IAS 210 kt)**.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***3000*** *(2482).*
*At 5 NM CX turn* ***right*** *to* ***CTX (MAX IAS 210 kt).***




| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| THR ◄ (NM) | | | | | | | 0.9 | | 4.4 | 7.7 |
| DME ◄ (NM) | | | | | | | 1 | | 4.5 | 7.8 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL (1) | | MVL absence ATS (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (200) | 550 | 191 | ***900*** (390) | 1100 | 381 | ***1000*** (490) | 1500 | ***1280*** (770) | 1500 |
| B | ***720*** (210) | | 202 | | | | ***1030*** (520) | 1600 | ***1280*** (770) | 1600 |
| C | ***730*** (220) | | 211 | | | | ***1450*** (930) | 2400 | ***1730*** (1210) | 2400 |
| D | ***740*** (230) | | 221 | | | | ***1450*** (930) | 3600 | ***1730*** (1210) | 3600 |

| **DME CX** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1150*** (630) | ***1460*** (950) | ***1780*** (1260) | ***2100*** (1580) | ***2410*** (1890) | ***2730*** (2210) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste. En fonction des conditions météo, MVL à 1500 ft AAL.
*(1) Circling prohibited East of RWY. Depending on meteo conditions, circling at 1500 ft AAL.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - THR | 4.4 NM | 3 min 46 | 3 min 18 | 2 min 56 | 2 min 38 | 2 min 18 | 2 min 02 | 1 min 49 | 1 min 39 | 1 min 26 |
| NDB - MAPT | 3.5 NM | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 20 | 2 min 06 | 1 min 49 | 1 min 37 | 1 min 26 | 1 min 18 | 1 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 380 | 420 | 470 | 530 | 610 | 690 | 770 | 840 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# CHATEAUROUX DEOLS

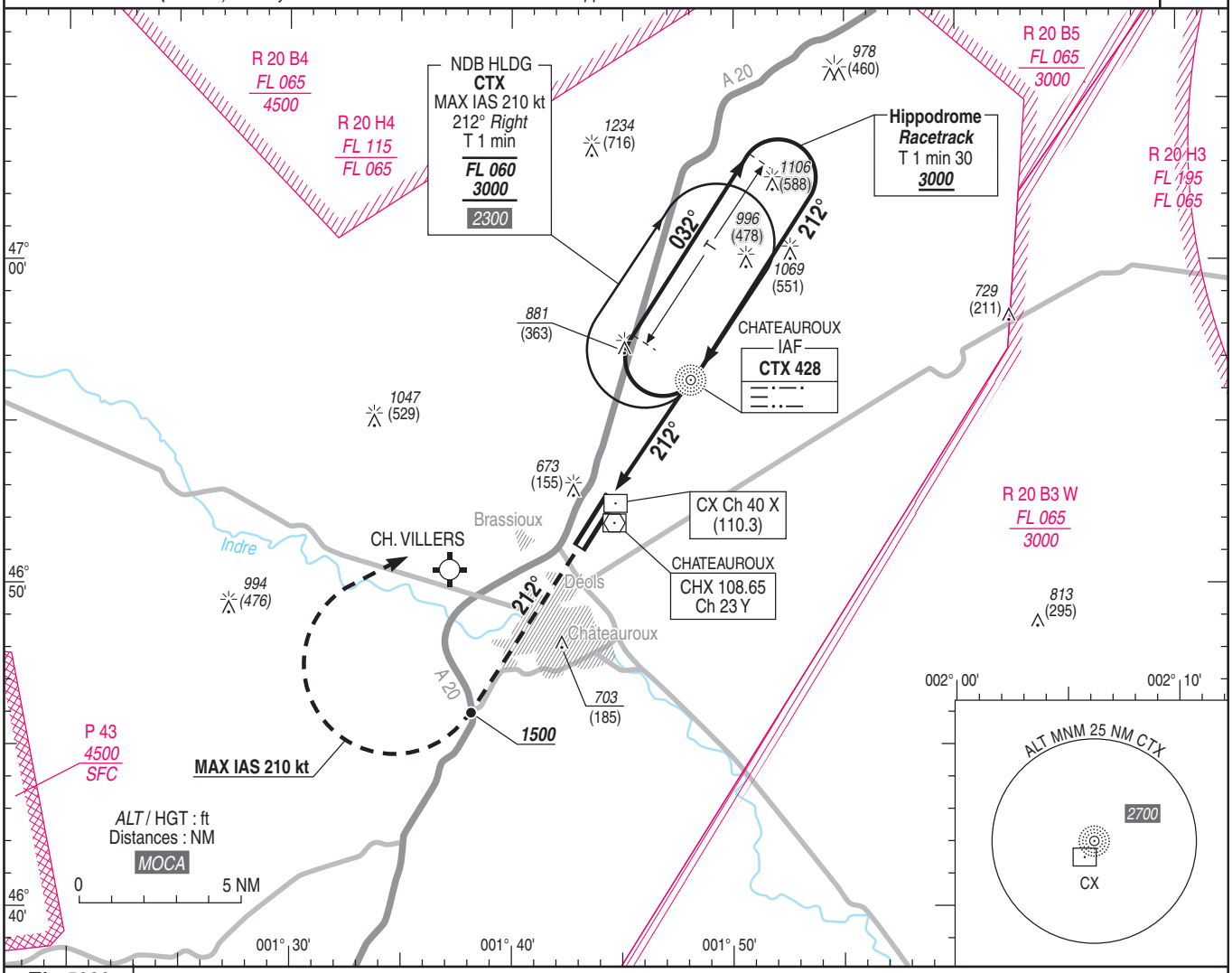
CAT A B C D

*ALT AD : 529,* ***THR : 518 (19 hPa)***

NDB RWY 21

APP : POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** : CHATEAUROUX Tour/*Tower* 125.880 - 133.805 (s)
**AFIS** : CHATEAUROUX Information 125.880 - 133.805 (s)
Absence ATS : **A/A** (125.880) FR seulement. Obtenir le QNH de POITIERS auprès de POITIERS Approche ou BORDEAUX Contrôle 127.675
***A/A*** *(125.880) FR only. Obtain POITIERS QNH from POITIERS Approach or BORDEAUX Control 127.675*

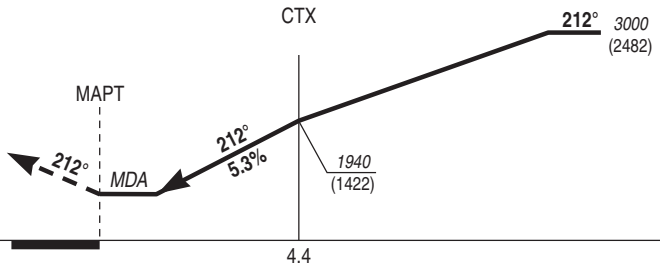
VAR
2° E
(2025)




TA : 5000

API : Monter au **R 212 CTX (212°).**
A ***1500*** (982), tourner **à droite** vers **CTX (MAX IAS 210 kt)**
en montée vers ***3000*** (2482).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**

*Missed APCH : Climb* ***R 212 CTX (212°).***
*At* ***1500*** *(982), turn* ***right*** *to* ***CTX (MAX IAS 210 kt)***
*up to* ***3000*** *(2482).*
***Do not turn before MAPT.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* absence ATS HJ seulement/*only* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***920*** (410) | 1200 | 401 | ***1000*** (490) | 1500 | ***1280*** (770) | 1500 |
| B | | | | ***1030*** (520) | 1600 | ***1280*** (770) | 1600 |
| C | | | | ***1450*** (930) | 2400 | ***1730*** (1210) | 2400 |
| D | | | | ***1450*** (930) | 3600 | ***1730*** (1210) | 3600 |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste. En fonction des conditions météo, hauteur du circuit MVL à 1500 ft AAL.
*(1) Circling prohibited East of RWY. Depending on meteo conditions, circling circuit height 1500 ft AAL.*

| NDB - MAPT/THR 4.4 NM | 70 kt<br>3 min 46 | 80 kt<br>3 min 18 | 90 kt<br>2 min 56 | 100 kt<br>2 min 38 | 115 kt<br>2 min 18 | 130 kt<br>2 min 02 | 145 kt<br>1 min 49 | 160 kt<br>1 min 39 | 175 kt<br>1 min 30 | 185 kt<br>1 min 26 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 425 | 480 | 530 | 610 | 690 | 770 | 845 | 930 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# CHATEAUROUX DEOLS

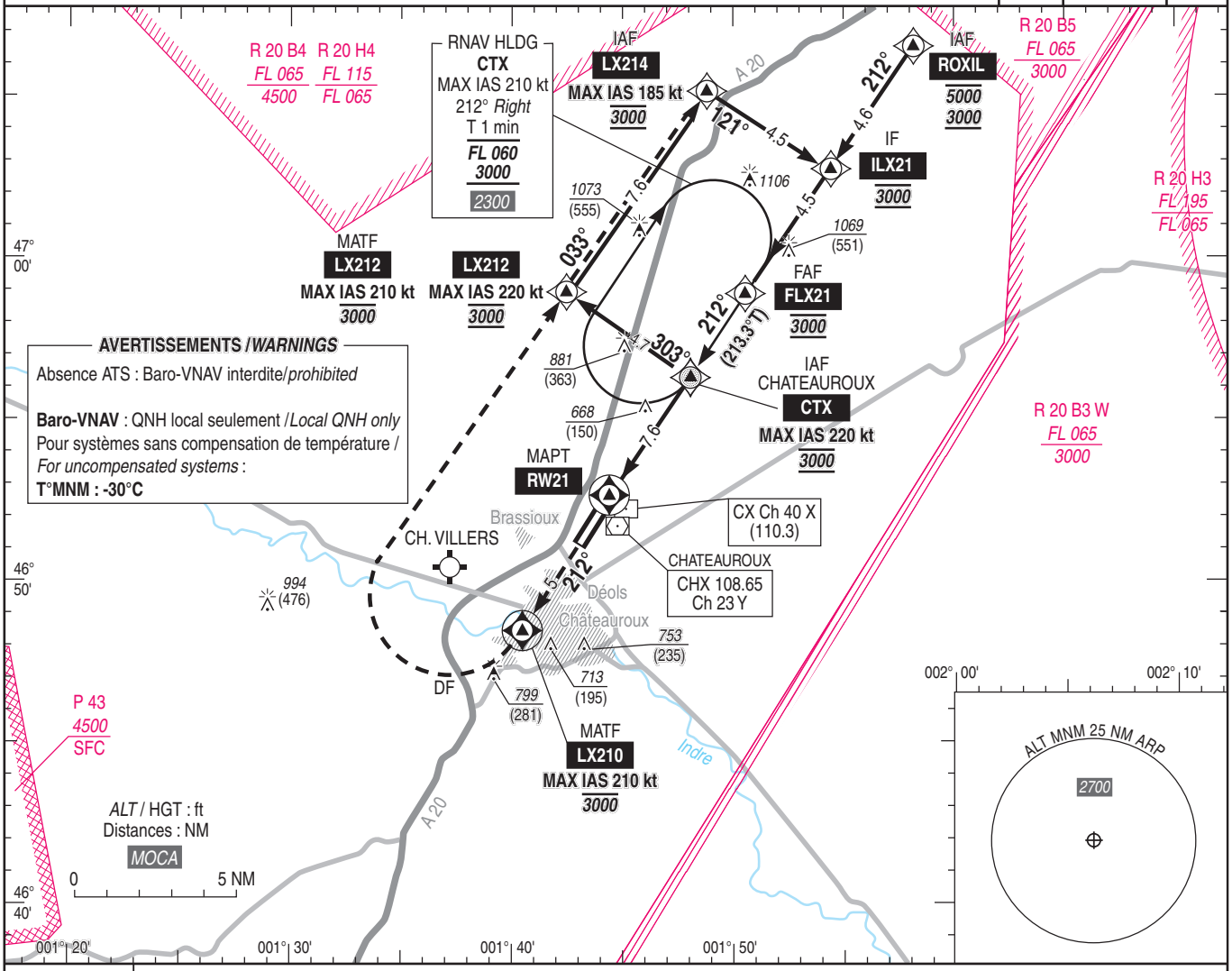
CAT A B C D

*ALT AD : 529,* ***THR : 518 (19 hPa)***

**RNP** RWY 21

APP : POITIERS Approche/*Approach* 134.100
**TWR** : CHATEAUROUX Tour/*Tower* 125.880 - 133.805 (s)
**AFIS** : CHATEAUROUX Information 125.880 - 133.805 (s)
Absence ATS : **A/A** (125.880) FR seulement. Obtenir le QNH de POITIERS auprès de POITIERS Approche ou BORDEAUX Contrôle 127.675
***A/A*** *(125.880) FR only. Obtain POITIERS QNH from POITIERS Approach or BORDEAUX Control 127.675*

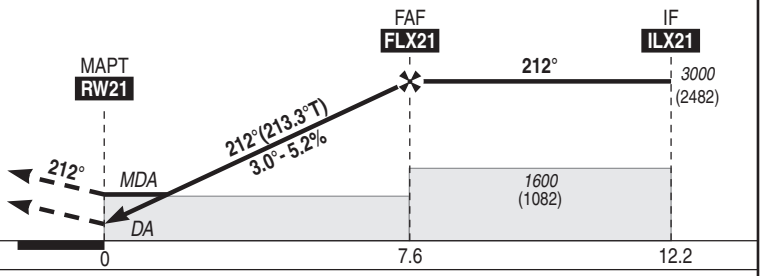
| RNP APCH | EGNOS Ch 42331 E21A TCH : 44 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **212°** jusqu'à ***3000*** (2482).
A **LX210** tourner à **droite** direct vers **LX212 (MAX IAS 210 kt)**, puis vers **LX214 (MAX IAS 185 kt)**.

*Missed APCH : Climb* ***212°*** *up to* ***3000*** *(2482).*
*At* ***LX210*** *turn* ***right*** *direct to* ***LX212 (MAX IAS 210 kt)****, then to* ***LX214 (MAX IAS 185 kt)****.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (200) | 550 | 191 | ***870*** (350) | 900 | 247 | ***920*** (410) | 1200 | 401 | ***1000*** (490) | 1500 | ***1280*** (770) | 1500 |
| B | **720** (210) | | 202 | **880** (360) | 900 | 258 | | | | ***1030*** (520) | 1600 | ***1280*** (770) | 1600 |
| C | **730** (220) | | 211 | **890** (370) | 1000 | 267 | | | | ***1450*** (930) | 2400 | ***1730*** (1210) | 2400 |
| D | **740** (230) | | 221 | **910** (390) | 1100 | 287 | | | | ***1450*** (930) | 3600 | ***1730*** (1210) | 3600 |

**DIST RW21**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1200*** (682) | ***1520*** (1002) | ***1840*** (1322) | ***2150*** (1632) | ***2470*** (1952) | ***2790*** (2272) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste. En fonction des conditions MTO, MVL à 1500 ft AAL.
*(1) Circling prohibited East of RWY. Depending on MET conditions, circling at 1500 ft AAL.*

| FAF - MAPT | 7.6 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 34 | 5 min 45 | 5 min 06 | 4 min 36 | 4 min 11 | 4 min 00 | 3 min 32 | 3 min 10 | 2 min 52 | 2 min 29 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 425 | 480 | 530 | 585 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFLY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFLY - LYON BRON

**AD 2 LFLY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°43'46"N 004°56'20"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km E Lyon |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 659 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.7 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5284°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.123°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORTS DE LYON (ADL) |
| | Adresse / *Address* | Aéroport Lyon-Bron<br>69500 BRON |
| | Telephone | 04 78 26 81 09 (AD) |
| | FAX | 04 78 26 72 65 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFLYZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : Fbo.lfly@lyonaeroports.com<br>Internet : https://businessaviation.lyonaeroports.com/fr/decouvrir-aeroport-lyon-bron<br>FREQ OPS : 131.750 MHz |

**AD 2 LFLY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0530-1930<br>Extension d'ouverture aérogare O/R.<br>Extension AFIS O/R. | 0530-1930<br>Terminal opening extension O/R.<br>AFIS opening extension O/R. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes françaises ( PPR 24 HR ) :<br>- VOL INTRA SCHENGEN ET UE, ou VOL HORS SCHENGEN ET INTRA UE :<br>(Irlande et Chypre) autorisé sous conditions de franchises (capitaux et marchandises), se référer :<br>www.douane.gouv.fr<br>- VOL HORS SCHENGEN ET HORS UE, ou VOL INTRA SCHENGEN ET HORS UE:<br>(Suisse, Liechtenstein, Islande, Norvège)<br>LUN - VEN : HX O/R PN 24 HR<br>SAM , DIM et JF : le dernier jour ouvrable avant 1700<br>TEL : 09 70 27 30 28<br>E-mail : codt-lyon@douane.finances.gouv.fr<br>Police aux Frontières (Immigration et Schengen) :<br>Voir avec le service PAF de Lyon Saint-Exupéry<br>TEL : 04 72 22 74 03 | French customs ( PPR 24 HR ) :<br>- FLIGHT WITHIN SCHENGEN AND EU, or FLIGHT OUTSIDE SCHENGEN AND WITHIN EU:<br>(Ireland and Cyprus) authorized under conditions of franchises (funds and merchandises), refer to :<br>www.douane.gouv.fr<br>- FLIGHT OUTSIDE SCHENGEN AND EU, or FLIGHT WITHIN SCHENGEN AND OUTSIDE EU:<br>(Swiss, Liechtenstein, Island, Norway)<br>MON - FRI : HX O/R PN 24 HR<br>SAT , SUN and HOL : the last previous opening day before 1700.<br>TEL : 09 70 27 30 28<br>E-mail : codt-lyon@douane.finances.gouv.fr<br>Boundary police (PAF) (Immigration and Schengen) :<br>See with PAF service of Lyon Saint-Exupéry<br>TEL : 04 72 22 74 03 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0530-2130, SAM : 0700-2130, DIM et JF : 0700-2000 | MON-FRI : 0530-2130, SAT : 0700-2130, SUN and HOL : 0700-2000 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0630-2230.<br>Carte crédit, Eurochèques ou paiement comptant.<br>S'adresser au comptoir ADL dans le terminal ou contacter FREQ OPS.<br>Société SCAL : hors HOR ouverture, TEL : 06 34 53 30 58 | 0630-2230.<br>Credit card, Eurocheques or cash payment. Contact ADL desk counter inside terminal or contact OPS FREQ.<br>SCAL company : outside opening SKED, TEL : 06 34 53 30 58 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (global reporting format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Voir arrêté préfectoral | See prefectural bylaw |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | UL AERO SUPER+ - 100 LL - JET A1 (Total Energies et Air BP). | UL AERO SUPER+ - 100 LL - JET A1 (Total Energies and Air BP). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Type II, 75/25, ECOWING 26 | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur demande | On demand |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Mono et bimoteurs | Single and multi engined |
| 7 | Observations / *Remarks* | MTOW < 3.5 t : demande de stationnement obligatoire - PPR 12 HR, pendant HOR ADL.<br>Notification obligatoire par mail : fbo.lfly@lyonaeroports.com<br>MTOW > 3.5 t : assistance obligatoire.<br>Notification obligatoire via https://cy.myhandlingsoftware.com/Account/Login | MTOW < 3.5 t : parking request mandatory - PPR 12 HR, during ADL SKED.<br>Notification mandatory by mail : fbo.lfly@lyonaeroports.com<br>MTOW > 3.5 t : handling mandatory.<br>Notification mandatory via https://cy.myhandlingsoftware.com/Account/Login |

**AD 2 LFLY.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD | At AD |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus | Buses |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFLY.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | - 1 véhicule d'intervention eau / émulseur, de 9000 litres, munis de 250 kg poudre.<br>- 2 véhicules d'intervention eau / émulseur de 9000 litres munis de 250 kg poudre en cas de NP6. | - 1 rescue vehicle water/foaming agent, 9000 liters, each equipped with 250 kg powder.<br>- 2 rescue vehicles water/foaming agent, 9000 liters, each equipped with 250 kg powder in case of NP6. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : H24.<br>Niveau 6 ou 7 PPR 72 HR TEL : 04 78 26 81 09. | Level 5 : H24.<br>Level 6 or 7 PPR 72 HR TEL : 04 78 26 81 09. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | a) Neige : épaisseur supérieure ou égale à 2 cm au sol<br>- 3 camions équipés de lames de déneigement. Le deuxième camion n'est mis en renfort côté piste que lorsque le déneigement du côté ville est terminé, conformément à la priorité « 1 » et en cas d'urgence.<br>- 1 saleuse positionnée côté ville peut venir en renfort côté piste si besoin.<br>b) Glace - verglas<br>Aire de mouvement :<br>- 1 camion-citerne avec rampe d'épandage de produit déverglaçant (capacité de 4000 litres).<br>Voirie routière :<br>- 1 camion équipé d'une saleuse.<br>Abords Aérogare :<br>- 1 épandeur manuel.<br>- 1 mini chasse neige manuel. | a) Snow : depth more than or equal to 2 cm on ground<br>- 3 trucks fitted with snow-clearing blades. The second truck is only put into service airside when the snow removal operation is over landside, in accordance with priority « 1 » and in case of emergency.<br>- 1 salt spreader positioned landside can provide assistance airside if necessary.<br>b) Ice - black ice<br>Movement area :<br>- 1 tanker with de-icing product spreading device (4000 liters).<br>Road :<br>- 1 truck with salt spreader.<br>Around Terminal :<br>- 1 hand held spreader.<br>- 1 manual mini snowplough. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Le déneigement n'est envisageable que lorsque l'épaisseur de neige atteint 2 cm au sol. Les opérations de déneigement et de déverglaçage doivent permettre l'utilisation des surfaces suivantes classées par ordre de priorité :<br>a) Neige priorité 1<br>- la piste sur une largeur de 30 m, jusqu'à la fin du prolongement d'arrêt.<br>- bretelles A2 et A3 sur toute la largeur.<br>- les voies de circulation T1, T2 et TN.<br>- l'accès SSLIA à la bretelle A2.<br>- Dépôt pétrolier par TN.<br>- aire de stationnement activité commerciale (en fonctions des occupations effectives et des prévisions de vols), ainsi que le H8 et le H14.<br>Neige priorité 2<br>Côté Piste<br>- Piste sur une largeur de 30 mètres, jusqu'à la fin du prolongement d'arrêt.<br>- Bretelles A2 et bretelle A3 sur toute la largeur.<br>- Voies de circulation T1, T2 et TN.<br>- Accès SSLIA à la bretelle A2.<br>- Dépôt pétrolier par TN.<br>- Les aires de stationnement « Charlie » et « November » activité commerciale (en fonction des occupations effectives et des prévisions de vols), ainsi que l'accès aux hangars qui y sont situés : H2-H4-H6-H8-H14.<br>Neige priorité 3<br>Côté Piste<br>- Parkings SAMU, Gendarmerie hélicoptères et Sécurité Civile.<br>- Postes de stationnement hélicoptères H6 à H9.<br>- Parking H5.<br>- Accès Localizer 16 et 34, radiogoniomètre, Glide Path et DME, facilité sur demande pour les véhicules de maintenance (MSR).<br>- Bretelles A1 et A4.<br>- Voies de circulation T3, TA, TB et TC et Station Automate AVGAS 100 LL.<br>- Restant des parkings « Charlie » et « November » si nécessaire (commercial).<br>- Voie de circulation du H5 au H7.<br>Neige priorité 4<br>Côté Piste<br>- Parking H9.<br>- Parking aéroclubs.<br>- Accès Bioport et portail ancienne station d'observation météo.<br>b) Glace - verglas<br>- Dans le même ordre, épandage de déverglaçant. | The snow removal operation is carried out only when the snow depth is 2 cm on ground.<br>The snow removal and de-icing operations must allow the use of the following areas, which were assigned a priority rating :<br>a) Snow priority 1<br>- the runway over a width of 30 m, up to the end of the stopway.<br>- overall width of Ramps A2 and A3.<br>- Taxiways T1, T2 and TN.<br>- fire fighting access to Ramp A2.<br>- Refueling depot via taxiway TN.<br>- the apron for commercial activity (depending on effective occupations and scheduled flights), as well as Hangars H8 and H14.<br>Snow priority 2<br>Airside<br>- the runway over a width of 30 m, up to the end of the stopway.<br>- overall width of Ramps A2 and A3.<br>- Taxiways T1, T2 and TN.<br>- fire fighting access to Ramp A2.<br>- Refueling depot via taxiway TN.<br>- the «Charlie» and « November » aprons for commercial activity (depending on effective occupations and scheduled flights), as well as the accesses to the hangars located there : H2-H4-H6-H8-H14.<br>Snow priority 3<br>Airside<br>- SAMU (EMS) parking, Gendarmerie helicopters and Public Safety.<br>- Helicopter stands H6 to H9.<br>- Parking Stand H5.<br>- Accesses to Localizers 16 and 34, radiogoniometer, Glide Path and DME, ease of access on request for maintenance vehicles (MSR).<br>- Ramps A1 and A4.<br>- Taxiways T3, TA, TB, TC and AVGAS 100LL automatic fuel pump.<br>- Rest of the Parking Areas «Charlie» and « November » if necessary (commercial).<br>Taxiways from H5 to H7.<br>Snow priority 4<br>Airside<br>- Parking area H9.<br>- Parking for flying clubs.<br>- Bioport access and portal of the former weather-observation station.<br>b) Ice - black ice<br>- Spreading of de-icing agent in the same order. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Formiate de potassium (KFOR). | Potassium formate (KFOR). |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Dérogation au plan neige :<br>Aucune opération de déblaiement ne sera entreprise en l'absence de vols commerciaux ou d'affaires prévus. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Exemption to the snow plan :<br>No clearing operation will be performed in the absence of scheduled business or commercial flights. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 41 F/A/W/T<br>sauf aire S : 30 F/A/W/T et aire G : non revêtue. | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 10.5 m : TN2<br>11 m : A5<br>13.6 m : TA<br>14.5 m : TB/TC<br>15 m : A1/A2/A3<br>16 m : T1<br>19 m : A4/T2/T3<br>24 m : TC6/TC7<br>30 m : TC5<br>33.5 m : TC4<br>35 m : TN<br>35.7 m : TC1<br>45 m : TC2/TC3 | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Enrobé bitumeux | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 41 F/A/W/T<br>sauf TN/TN2 : PCN 65 | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points d'attente A1 et A4, poste de stationnement C13 | Holding points A1 and A4, PRKG stand C13 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | A1 : 645 ft<br>A4 : 659 ft<br>C13 : 646 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | C11 45°43'47.13"N 004°56'21.37"E<br>C12 45°43'47.34"N 004°56'21.91"E<br>C13 45°43'47.37"N 004°56'22.52"E<br>C21 45°43'49.30"N 004°56'18.33"E<br>C22 45°43'49.59"N 004°56'19.71"E<br>C23 45°43'49.91"N 004°56'21.26"E<br>C24 45°43'49.54"N 004°56'18.99"E<br>C31 45°43'51.74"N 004°56'16.92"E<br>C32 45°43'51.98"N 004°56'18.07"E<br>C33 45°43'52.22"N 004°56'19.22"E<br>C34 45°43'52.46"N 004°56'20.37"E<br>C41 45°43'53.50"N 004°56'15.95"E<br>C42 45°43'53.67"N 004°56'16.75"E<br>C43 45°43'53.86"N 004°56'17.68"E<br>C44 45°43'54.07"N 004°56'18.67"E<br>C45 45°43'54.28"N 004°56'19.67"E<br>C51 45°43'55.81"N 004°56'18.21"E<br>C52 45°43'55.98"N 004°56'19.00"E<br>C61 45°43'57.32"N 004°56'17.56"E<br>C62 45°43'57.49"N 004°56'18.36"E<br>C71 45°43'58.82"N 004°56'16.92"E<br>C72 45°43'58.99"N 004°56'17.72"E<br>D11 45°43'46.34"N 004°56'21.71"E<br>D12 45°43'46.37"N 004°56'22.32"E<br>D13 45°43'46.58"N 004°56'22.86"E<br>D21 45°43'48.68"N 004°56'18.59"E<br>D22 45°43'48.97"N 004°56'19.98"E<br>D23 45°43'49.29"N 004°56'21.53"E<br>D24 45°43'48.72"N 004°56'19.33"E<br>D31 45°43'51.09"N 004°56'17.19"E<br>D32 45°43'51.33"N 004°56'18.35"E<br>D33 45°43'51.57"N 004°56'19.50"E<br>D34 45°43'51.81"N 004°56'20.65"E<br>D41 45°43'53.11"N 004°56'16.11"E<br>D42 45°43'53.28"N 004°56'16.91"E<br>D43 45°43'53.47"N 004°56'17.84"E<br>D44 45°43'53.68"N 004°56'18.84"E<br>D45 45°43'53.89"N 004°56'19.84"E<br>D51 45°43'55.36"N 004°56'18.40"E<br>D52 45°43'55.53"N 004°56'19.19"E<br>D61 45°43'56.87"N 004°56'17.76"E<br>D62 45°43'57.04"N 004°56'18.55"E<br>N11 45°43'58.54"N 004°56'17.91"E | N12 45°43'58.37"N 004°56'17.11"E<br>N31 45°43'53.03"N 004°56'05.36"E<br>N32 45°43'51.63"N 004°56'12.14"E<br>N33 45°43'48.76"N 004°56'11.33"E<br>N34 45°43'48.54"N 004°56'10.27"E<br>R11 45°43'39.07"N 004°56'22.04"E<br>R13 45°43'39.22"N 004°56'22.78"E<br>R15 45°43'39.37"N 004°56'23.51"E<br>R21 45°43'38.04"N 004°56'22.48"E<br>R22 45°43'39.24"N 004°56'21.97"E<br>R23 45°43'38.20"N 004°56'23.21"E<br>R24 45°43'39.39"N 004°56'22.70"E<br>R25 45°43'38.35"N 004°56'23.95"E<br>R26 45°43'39.55"N 004°56'23.44"E<br>R31 45°43'37.02"N 004°56'22.91"E<br>R32 45°43'38.22"N 004°56'22.40"E<br>R33 45°43'37.17"N 004°56'23.65"E<br>R34 45°43'38.37"N 004°56'23.14"E<br>R35 45°43'37.33"N 004°56'24.38"E<br>R36 45°43'38.52"N 004°56'23.87"E<br>R41 45°43'35.99"N 004°56'23.35"E<br>R42 45°43'37.19"N 004°56'22.84"E<br>R43 45°43'36.15"N 004°56'24.08"E<br>R44 45°43'37.35"N 004°56'23.57"E<br>R45 45°43'36.30"N 004°56'24.82"E<br>R46 45°43'37.50"N 004°56'24.31"E<br>R51 45°43'34.97"N 004°56'23.78"E<br>R52 45°43'36.17"N 004°56'23.27"E<br>R53 45°43'35.12"N 004°56'24.52"E<br>R54 45°43'36.32"N 004°56'24.01"E<br>R56 45°43'36.48"N 004°56'24.75"E<br>R62 45°43'35.14"N 004°56'23.71"E<br>R64 45°43'35.30"N 004°56'24.45"E<br>S61 45°43'33.95"N 004°56'24.22"E<br>S63 45°43'34.10"N 004°56'24.96"E<br>S71 45°43'33.01"N 004°56'24.62"E<br>S72 45°43'34.13"N 004°56'24.14"E<br>S73 45°43'33.17"N 004°56'25.35"E<br>S74 45°43'34.28"N 004°56'24.88"E<br>S75 45°43'33.30"N 004°56'25.97"E<br>S82 45°43'33.19"N 004°56'24.54"E<br>S84 45°43'33.34"N 004°56'25.28"E<br>S86 45°43'33.47"N 004°56'25.90"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Non-conformités :<br>- Liaison entre TWY A1 et TWY T1 > 1 m<br>- Liaison entre TWY A1 et RWY 16/34 > 1 m<br>- Liaison entre TWY A4 et TWY T3 < 1 m<br>- Virage sur le TWY T2 > 1 m<br>Liste avions critiques par infrastructure :<br>- TWY A1 et A4 : code C<br>- TWY A2 et A3 : code A<br>- TWY T1, T2, T3 et TN : code C<br>- TWY TN2 : code B limité à 21 m d'envergure<br>- TWY TA, TB et TC : code A | Non-compliance:<br>- Connection between TWY A1 and TWY T1 > 1 m<br>- Connection between TWY A1 and RWY 16/34 > 1 m<br>- Connection between TWY A4 and TWY T3 < 1 m<br>- Turn onto TWY T2 > 1 m<br>List of critical ACFT by infrastructure:<br>- TWY A1 and A4 : code C<br>- TWY A2 and A3 : code A<br>- TWY T1, T2, T3 and TN : code C<br>- TWY TN2 : code B limited to 21 m wingspan<br>- TWY TA, TB and TC : code A |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFLY .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFLY.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFLY.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON ST-EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFLY .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LYON ST-EXUPERY |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16 | 163.39 (162) | 1820 x 45 | 41 F/A/W/T revêtue / paved | 45°44'06.00"N 004°56'27.38"E ( 45°43'56.72"N 004°56'31.34"E ) ------ GUND 161.6 FT | THR : 645ft DTHR : 648ft |
| 34 | 343.39 (342) | 1820 x 45 | 41 F/A/W/T revêtue / paved | 45°43'09.58"N 004°56'51.41"E ( 45°43'18.85"N 004°56'47.46"E ) ------ GUND 161.6 FT | THR : 659ft DTHR : 658ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 16 | +0.24% | NIL | NIL | 1940 x 300 | Oui | (1) |
| 34 | -0.24% SWY : -0.50% | 150 | NIL | 1940 x 300 | Oui | (2) |

(1) Rainurage/Grooving : 1820/33.
Changement de pentes longitudinales 16-34 : +0.28% sur 800 m, puis -0.14% sur 200 m, puis +0.46% sur 220 m, puis +0.09% sur 300 m.
Longitudinal slopes changes on RWY 16-34 : +0.28% over 800 m, then -0.14% over 200 m, then +0.46% over 220 m, then +0.09% over 300 m.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 120 m.
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 120 m.

(2) Rainurage/Grooving : 1820/33.
Changement de pentes longitudinales 34-16 : -0.46% sur 220 m, puis +0.14% sur 200 m, puis -0.28% sur 220 m, puis -0.40% sur 300 m.
Longitudinal slopes changes on RWY 34-16 : -0.46% over 220 m, then +0.14% over 200 m, then -0.28% over 220 m, then -0.40% over 300 m.
Prolongement d'arrêt : -0.50% sur 150 m
SWY slope : -0.50% over 150 m
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 120 m.
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 120 m.

**AD 2 LFLY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 | 1820 | 1820 | 1820 | 1520 | Décollage RWY 16 via A1 : nécessité de remonter la piste jusqu'à son extrémité pour respecter la TORA (1820 m).<br>Take-off RWY 16 via A1 : need to back up RWY to the end to respect TORA (1820 m). |
| TWY A2 | 1250 | 1250 | 1250 | | |
| TWY A3 | 940 | 940 | 940 | | |
| 34 | 1820 | 1820 | 1970 | 1520 | |
| TWY A2 | 590 | 590 | 740 | | |
| TWY A3 | 890 | 890 | 1040 | | |

**AD 2 LFLY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 16 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 25 ft | | | | | |
| 34 | - 420 m - LIH / LIL | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 16 | 1820 m | 60 m | W | LIH / LIL | R | | | (1) |
| 34 | 1820 m | 60 m | W | LIH / LIL | R | 150 m | R | (2) |

(1) Balisage / Lighting LED. 25% lateral TWY ; 100% Wig-Wag

(2) Balisage / Lighting LED. 25% lateral TWY ; 100% Wig-Wag


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | <1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste aux points d'attente A1, A2, A3 et A4. | RWY protection lights located at holding points A1, A2, A3 and A4. |

**AD 2 LFLY.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO = TLOF : 15 m x 15 m<br>45°43'46"N - 004°56'20" E<br>ALT : 659 ft<br>Réservée aux HEL munis de radio.<br>Utilisation : jour/nuit.<br>Essais moteurs réglementés 1900-0700 (ETE : -1HR).<br>Zone de travail hélicoptères : non revêtue et balisée, réservée aux hélicoptères basés avec instructeur à bord pour la traversée de la piste principale, utilisable uniquement de jour, pendant HOR ATC avec présence d'un contrôleur aérien.<br>Voir carte VAC. | FATO = TLOF : 15 m x 15 m<br>45°43'46"N - 004°56'20"E<br>ALT : 659 ft<br>Reserved for radio-equipped HEL.<br>Use : day/night.<br>Regulated run-up 1900-0700 (SUM : -1HR).<br>HEL work zone : unpaved and marked, reserved for home-based HEL with instructor on board for main runway crossing, only usable daytime, during ATC SKED with air traffic controller presence.<br>See VAC Chart. |

**AD 2 LFLY.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BRON**<br>45°51'52"N , 004°56'43"E - 45°48'00"N , 005°00'00"E - 45°44'32"N , 005°00'07"E - 45°34'13"N , 005°03'31"E - arc horaire de 10.4 NM de rayon centré sur 45°43'28"N , 004°56'51"E - 45°33'07"N , 004°58'18"E - 45°50'40"N , 004°50'34"E - arc horaire de 8.4 NM de rayon centré sur 45°43'28"N , 004°56'51"E - 45°51'52"N , 004°56'43"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>BRON Tour (FR)<br>BRON Tower (EN) | MON-FRI: 0530-2130<br>SAT: 0700-2130<br>SUN, HOL: 0700-2000<br>SUM -1HR |

**AD 2 LFLY.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | BRON Sol (FR)<br>*BRON Ground (EN)* | 121.705 MHz | HO | |
| TWR | BRON Tour (FR)<br>*BRON Tower (EN)* | 118.100 MHz | HO | |
| VDF | BRON Gonio (FR)<br>*BRON Homer (EN)* | 120.450 MHz | H24 | |
| VDF | BRON Gonio (FR)<br>*BRON Homer (EN)* | 135.200 MHz | H24 | |
| VDF | BRON Gonio (FR)<br>*BRON Homer (EN)* | 135.530 MHz | H24 | |
| VDF | BRON Gonio (FR)<br>*BRON Homer (EN)* | 136.075 MHz | H24 | |
| ATIS | BRON (FR)<br>*BRON (EN)* | 128.130 MHz | HO | TEL : 04 82 90 48 32<br>Aéronefs d'Etat non équipés en 8.33 : voir AD 2.23 / State ACFT non equipped with 8.33 radio equipment : see AD 2.23 |

**AD 2 LFLY.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Bretelle A5 : utilisable uniquement sur autorisation du contrôle.

Zone essai moteur : point d'attente intermédiaire TN2.

**20.2 AIRES DE STATIONNEMENT**

**20.2.1 Parking C**

Parking réservé aux ACFT dont la MTOW > 3.5 t.

- Postes C face au Nord, postes D face au Sud.
- Postes C/D12 : envergure maximum 36 m.
- Postes C/D22, C/D23 : envergure maximum 29 m.
- Postes C/D24 : envergure maximum 32 m.
- Postes C/D11, C/D13, C/D21, C/D31, C/D32, C/D33, C/D34 : envergure maximum 21.5 m.
- Postes C/D43, C/D44, C/D45 : envergure maximum 18 m.
- Postes C/D41, C/D42, C/D51, C/D52, C/D61, C/D62, C71, C72, N11, N12 : envergure maximum 15 m.
- Attention, les postes C/D11, C/D12, C/D13 , C/D21, C/D22, C/D23 ne doivent pas être utilisés lors d'une arrivée de nuit hors service ATS sauf accord préalable.
- L'utilisation des postes C/D11 et C/D13 condamne les postes C/D12.
- L'utilisation des postes C/D12 condamne les postes C/D11 et C/D13.
- L'utilisation des postes C/D24 condamne les postes C/D21 et C/D22.

**20.2.2 Parking N**

- Poste N31 : envergure maximum 36 m.
- Postes N32, N33, N34 : envergure maximum 19,5 m.

**20.2.3 Parking G**

Parking en herbe réservé aux avions monomoteurs ou bimoteurs légers de l'aviation générale. Inutilisable après de fortes intempéries. Positionnement face au nord ou face au sud entre les balises jaunes.

**20.2.4 Parking R**

Parking réservé aux avions monomoteurs ou bimoteurs de l'aviation générale basés dont la MTOW < 3.5 t.

- Postes R : envergure maximum 13.6 m.

**20.2.5 Parking S**

Parking réservé aux avions monomoteurs ou bimoteurs de l'aviation générale de passage dont la MTOW < 3,5 t.

- Postes S : envergure maximum 11 m.

**20.2.6 Parking F - Postes avitaillement**

F1, F2, F3 (poste avitaillement avion du Nord vers le Sud).

Longueur 12 m MAX x Envergure 13.60 m MAX.

Contrainte d'exploitation si l'envergure est supérieure à 11 m :

* F1 neutralise F2.
* F2 neutralise F1 et F3.
* F3 neutralise F2.
* F2 et/ou F3 neutralise F4.

F4 (poste avitaillement HEL).

Longueur hors tout 13.10 m MAX x diamètre rotor 11.10 m MAX.

Contrainte d'exploitation :

* F4 neutralise F2 et F3.

**20.2.7 Helicoptères**

- Postes C/D43, C/D44, C/D45, C/D52, C/D62, C72, N11 : diamètre rotor maximum 10,1 m et longueur hors tout maximum 11,6 m.
- Postes C/D11, C/D13, C/D32, C/D33, C/D34 : diamètre rotor maximum 11 m et longueur hors tout maximum 13 m.
- Postes C/D12, C/D22, C/D23 : diamètre rotor maximum 12 m et longueur hors tout maximum 14 m.
- Postes C/D21, C/D31, C/D41, C/D42, C/D51, C/D61, C71, N12 : interdits aux hélicoptères.
- Postes E51/E52/E53/E54 : diamètre rotor maximum 11 m et longueur hors tout maximum 13 m, à l'ouest de la voie de circulation TA. Contrainte d'exploitation : pas d'opérations simultanées sur 2 postes contigus.
- Postes SAMU :

E31, E32, opérations non simultanées.

Longueur hors tout : 14 m.

- Postes SAG :

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Taxi-strip A5 : available only with ATC clearance.*

*Engine test area : intermediate holding point TN2.*

***20.2 PARKING AREAS***

***20.2.1 Parking C***

*Parking reserved for ACFT whose MTOW > 3.5 t.*

*- Stands C facing North, stands D facing South.*
*- Stands C/D12 : maximum wingspan 36 m.*
*- Stands C/D22, C/D23 : maximum wingspan 29 m.*
*- Stands C/D24 : maximum wingspan 32 m.*
*- Stands C/D11, C/D13, C/D21, C/D31, C/D32, C/D33, C/D34 : maximum wingspan 21.5 m.*
*- Stands C/D43 C/D44, C/D45 : maximum wingspan 18 m.*
*- Stands C/D41, C/D42, C/D51, C/D52, C/D61, C/D62, C71, C72, N11, N12 : maximum wingspan 15 m.*
*- Warning, stands C/D11, C/D12, C/D13 , C/D21, C/D22, C/D23 must not be used for night arrival outside ATS SKED except with prior agreement.*
*- Use of stands C/D11 and C/D13 closes stands C/D12.*
*- Use of stands C/D12 closes stands C/D11 and C/D13.*
*- Use of stands C/D24 closes stands C/D21 and C/D22.*

***20.2.2 Parking N***

*- Stand N31 : maximum wingspan 36 m.*
*- Stands N32, N33, N34 : maximum wingspan 19.5 m.*

***20.2.3 Parking G***

*Grass parking reserved for light single-engine or twin-engine aircraft of general aviation. Unavailable after heavy rains. Standing to the North or to the South between the yellow markings.*

***20.2.4 Parking R***

*Parking reserved for home-based single-engine or twin-engine aircraft of general aviation whose MTOW < 3.5 t.*

*- Stands R : maximum wingspan 13.6 m.*

***20.2.5 Parking S***

*Parking reserved for transient single-engine or twin-engine aircraft of general aviation whose MTOW < 3.5 t.*

*- Stand S : maximum wingspan 11 m.*

***20.2.6 Parking F - Refuelling stands***

*F1, F2, F3 (airplane refuelling stand from North to South).*

*Length 12 m MAX x wingspan 13.60 m MAX.*

*Operating constraint if wingspan is greater than 11 m:*

* *F1 neutralizes F2.*
* *F2 neutralizes F1 and F3.*
* *F3 neutralizes F2.*
* *F2 and/or F3 neutralizes F4.*

*F4 (HEL refuelling stand).*

*Overall length 13.10 m MAX x rotor diameter 11.10 m MAX.*

*Operating constraint:*

* *F4 neutralizes F2 and F3.*

***20.2.7 Helicopters***

*- Stands C/D43, C/D44, C/D45, C/D52, C/D62, C72, N11 : maximum rotor diameter of 10.1m and maximum overall length 11.6 m.*
*- Stands C/D11, C/D13, C/D32, C/D33, C/D34 : maximum rotor diameter of 11m and maximum overall length 13 m.*
*- Stands C/D12, C/D22, C/D23 : maximum rotor diameter of 12 m and maximum overall length 14 m.*
*- Stands C/D21, C/D31, C/D41, C/D42, C/D51, C/D61, C71, N12 : forbidden for helicopters.*
*- Stands E51/E52/E53/E54: maximum rotor diameter of 11 m and maximum overall length 13 m, to the west of taxiway TA. Operating constraint: no simultaneous operations on 2 continuous stands.*
*- EMS stands :*

*E31, E32, no simultaneous operations.*

*Overall length : 14 m.*

*- SAG stands :*


© Service de l'Information Aéronautique, France

E21, E22 : longueur hors tout : 15,7 m.

**20.2.8 Divers**

- Fréquence opération : 131.750 MHz.
- Utilisation des APU limitée à 30 minutes.
- Avis de stationnement, annoncer la durée d'escale.

*E21, E22 : overall length : 15.7 m.*

***20.2.8 Miscellaneous***

- *Operation frequency : 131.750 MHz.*
- *APU operation limited to 30 minutes.*
- *Parking notice, notify the stop duration.*

**AD 2 LFLY.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 ESSAIS MOTEURS**

On désigne par essais moteurs toute opération effectuée sur un ACFT à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage. L'accord préalable des services de contrôle de la Navigation Aérienne par radio (FREQ SOL) est obligatoire avant d'entreprendre tout essai. Ces services indiqueront alors l'emplacement sur lequel les essais sont possibles, ainsi que l'orientation de l'appareil à respecter. La veille de la FREQ SOL devra être assurée pendant toute la durée de l'essai, par l'équipe aux commandes de l'appareil, sauf indication contraire de la part de la tour de contrôle. Il est de la responsabilité de l'exploitant, pendant toute la durée de l'essai, de veiller à ce qu'aucun dommage ne soit causé par le souffle des réacteurs ou des hélices.

***21.1 ENGINE TESTS***

*"Engine tests" means any operation carried out on stationary ACFT with its engines running either for more than 5 minutes or at a power more than those used for starting and taxiing sequences. Prior agreement of air traffic services through radio (GND FREQ) is required before any engine test. These services will notify the location where tests are possible, as also the ACFT orientation to be observed. A listening watch on GND FREQ shall be maintained by the team in charge of the ACFT during all the test duration, except otherwise specified by the Control Tower. The ACFT operator is responsible, during all the test duration, for checking that no damage may be caused by the blast of jet engine or propellers.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 VOLS A L'ARRIVEE**

Les cartes d'altitudes minimales de sécurité radar (AMSR) et STAR sont disponibles dans AD 2 LFLL.

***22.1 ARRIVAL FLIGHTS***

*The minimum radar safety altitudes charts (AMSR) and STAR are available in AD 2 LFLL.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

Hors HOR ATS, les demandes de clairance IFR au départ se font exclusivement par appel téléphonique auprès du BNIA BORDEAUX : 05 57 92 60 84.

Le taux de montée doit être choisi (en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef) de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft AAL.

Tous les avions à réaction doivent maintenir le régime de décollage jusqu'à 1500 ft AAL puis adopter la poussée de montée V2+10 jusqu'à 3000 ft AAL.

Départs omnidirectionels

Pour améliorer la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre la SID planifiée.

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*Outside ATS SKED, departure IFR clearance requests are done only by phone call to BNIA BORDEAUX : 05 57 92 60 84.*

*Climbing rate must be selected (complying with ACFT specifications) in order to reach 3000 ft AAL in a MNM amount of time.*

*All jets ACFT must maintain TKOF thrust up to 1500 ft AAL, then climbing thrust V2+10 up to 3000 ft AAL.*

*Omnidirectional departures*

*To better manage departures, an omnidirectional departure available on ATC clearance has been published, consisting of a radar vectoring to join the planned SID.*

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH PROCEDURE***

*Comply with the missed approach procedure described on IAC then perform a new APCH.*

**22.4 PROCEDURES LVP**

**22.4.1 Installations et équipements disponibles**

**22.4.1.1 Piste**

Le seuil 34 est équipé d'une rampe d'approche de 420 m constituée de feux blancs unidirectionnels.

En phase LVP, l'alignement se fait depuis A1 pour la piste 16 en service et depuis A4 pour la piste 34 ou depuis la bretelle la plus proche en cas de fermeture.

**22.4.1.2 Voies de circulation**

Un seul appareil au roulage sur l'aire de manœuvre. Une autorisation de décollage ou d'atterrissage ne sera pas délivrée si un autre mobile (avion ou véhicule) est en déplacement sur l'aire de manœuvre.

**22.4.1.3 Communications**

Les pilotes sont informés par l'ATIS (ou en cas de panne, au premier contact avec l'avion sur la fréquence) quand les procédures LVP sont en cours. Le message sur l'ATIS indique :

- Que les LVP sont en vigueur piste 16 ou 34,
- La RVR,
- Eventuellement, le coefficient de glissance,
- Eventuellement que les RVR sont données en fréquence.

L'ATIS indique aussi les éventuelles défaillances d'équipements relatifs aux LVP.

***22.4 LVP PROCEDURES***

***22.4.1 Available facilities and equipments***

***22.4.1.1 Runway***

*THR 34 is equipped with an approach lights that is 420 m long and consisted of unidirectional white lights.*

*In LVP phase, lining up is done from A1 for RWY 16 and from A4 for RWY 34 or from the nearest ramp in case of closure.*

***22.4.1.2 Taxiways***

*Taxiing on manoeuvering area is allowed for only one ACFT at the same time. Clearance for TKOF or LDG shall be refused if an other mobile (ACFT or vehicule) is acting on the manoeuvering area.*

***22.4.1.3 Notifications***

*ATIS (or if it is off at first contact with ACFT on frequency) notifies to pilots when LVP are currently in progress. ATIS message indicates :*

- *That LVP are in progress for RWY 16 or RWY 34,*
- *RVR,*
- *Eventually, coefficient of friction,*
- *Eventually that RVR are given in frequency.*

*ATIS indicates also the eventual failures of equipments relative to LVP.*

**22.4.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

Les LVP sont mises en vigueur au plus tard quand RVR égale à 550 m ou plafond égal à 200 ft.

Des restrictions de circulation sont mises en place quand la RVR est inférieure à 800 m ; à partir de ce moment, la lutte contre le péril aviaire n'est plus assurée.

***22.4.2 LVP implementation and end criteria***

*The LVP phase starts at the latest when RVR equals 550 m or ceiling equals 200 ft.*

*Restriction of taxiing are put in place when RVR is less than 800 m; from this moment wildlife strike hazard is not on duty any more.*

**22.5 MOYENS OBLIGATOIRES**

PAPI RWY 16 obligatoire de nuit.

***22.5 COMPULSORY MEANS***

*PAPI RWY 16 compulsory at night.*

**22.6 LIMITATION DE VITESSE**

Dans les TMA LYON de classe C, la vitesse est limitée à IAS MAX 250 kt en-dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle uniquement.

***22.6 SPEED LIMITATION***

*Within LYON class C TMA, the speed is limited to MAX IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt, for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.*

**22.7 ENTRAÎNEMENTS EN APPROCHE**

Tous les vols d'entrainement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs (« touch and go », API) doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

***22.7 APPROACH TRAINING FLIGHTS***

*All IFR training flights comprising several consecutive segments (« touch and go », missed APCH) must be the subject of a flight plan with a different identification for each segment.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFLY.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio et de transpondeur. | *AD reserved for radio and transponder-equipped ACFT.* |
| AD interdit aux planeurs. | *AD prohibited for gliders.* |
| LYON SAINT EXUPERY étant chargé de rendre le service de contrôle d'APP à LYON BRON, les messages ATS relatifs aux vols IFR à destination et au départ de LFLY doivent comporter en adresse LFLLZPZX. | *LYON SAINT EXUPERY being responsible for LYON BRON APP, ATS messages relating to IFR flights to/from LFLY must be adressed to LFLLZPZX.* |
| **Zone de travail hélicoptères :** | ***Helicopters work area:*** |
| non revêtue et balisée, réservée aux hélicoptères basés avec instructeur à bord pour la traversée de la piste principale, utilisable uniquement de jour, pendant HOR TWR avec présence d'un contrôleur. | *unpaved and marked, reserved for home based helicopters with instructor on board to cross the main RWY, usable in the daytime only, during TWR SKED with the presence of a controller.* |
| **Equipement AD** | ***AD equipment*** |
| En dehors des HOR ATS : PAPI en fonctionnement permanent. | *Outside ATS SKED: PAPI in permanent operating.* |
| Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0). | *Traffic surveillance equipment: AD equipped with radar display (see AD 1.0).* |
| Péril animalier : occasionnel. | *Wildlife strike hazard: Random.* |
| Piste rainurée sur une largeur de 33 m, centré sur l'axe. | *RWY grooved on a width of 33 m, centered on the axis.* |
| **Aéronefs d'Etat non équipés en 8.33** | ***State ACFT non equipped with 8.33*** |
| 1. Aéronefs à l'arrivée et au départ LFLY : ACFT contactera sur FREQ TOUR au sol. | *1. Arrival or departure ACFT from LFLY : ACFT will contact on TWR FREQ on the ground.* |
| 2. Transferts avec les organismes adjacents : le vol sera coordonné avec l'organisme adjacent afin d'obtenir une fréquence 25 kHz pour le transfert et la poursuite du vol. | *2. Transfers with adjacent organisms : flight will be coordinated with adjacent organism to get 25 kHz FREQ for the transfer and the pursuit of flight.* |

**AD 2 LFLY.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFLY.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

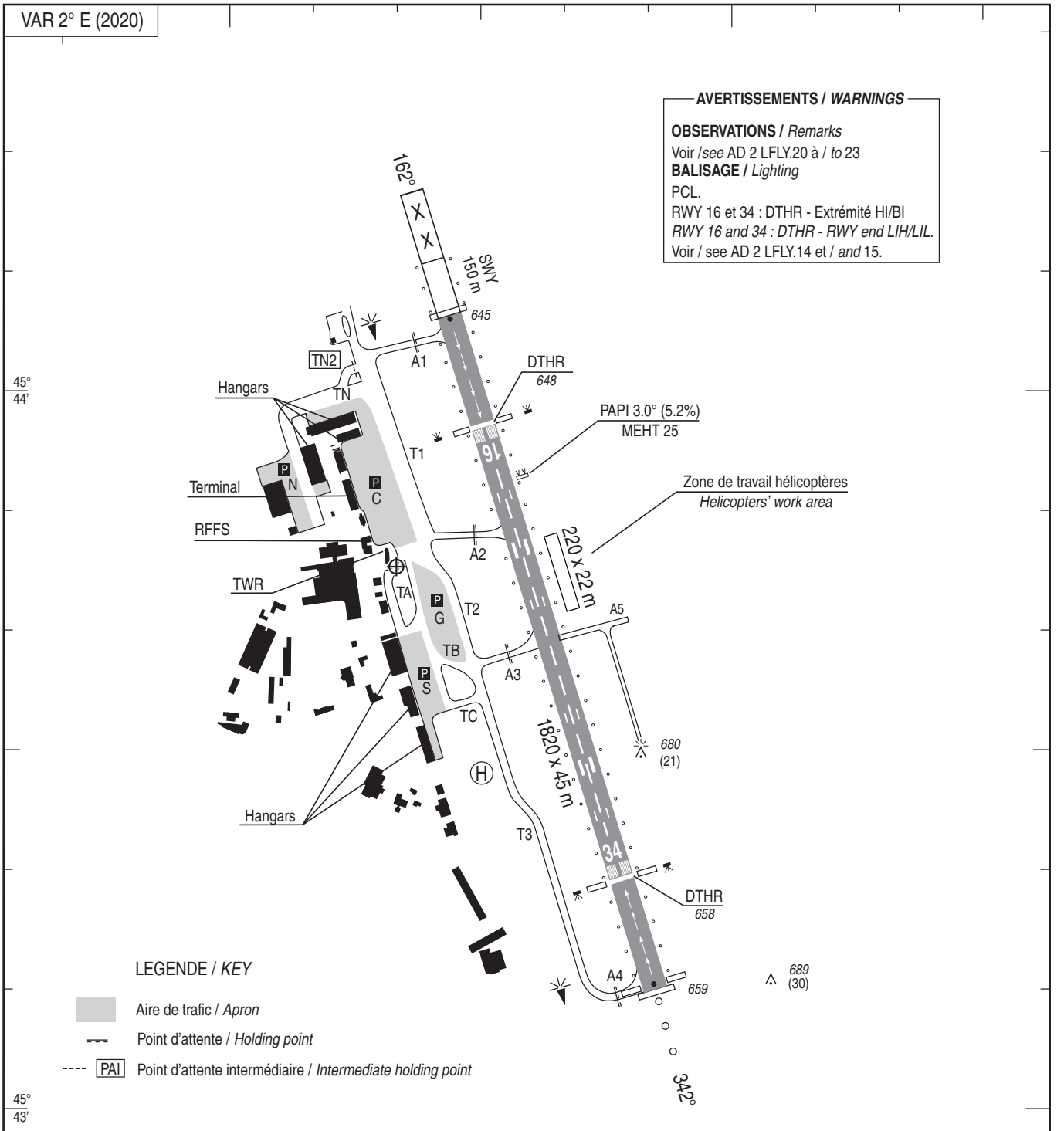
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 128.130 (FR) ☎ 04 82 90 48 32
**GND** (SOL) : 121.705

## LYON **BRON**
45 43 46 N - 004 56 20 E
*ALT AD : 659 (24 hPa)*

VAR 2° E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 16 | 45° 44' 06.00" N | 004° 56 27.38" E |
| DTHR 16 | 45° 43' 56.72" N | 004° 56 31.34" E |
| THR 34 | 45° 43' 09.58" N | 004° 56' 51.41" E |
| DTHR 34 | 45° 43' 18.85" N | 004° 56 47.46" E |

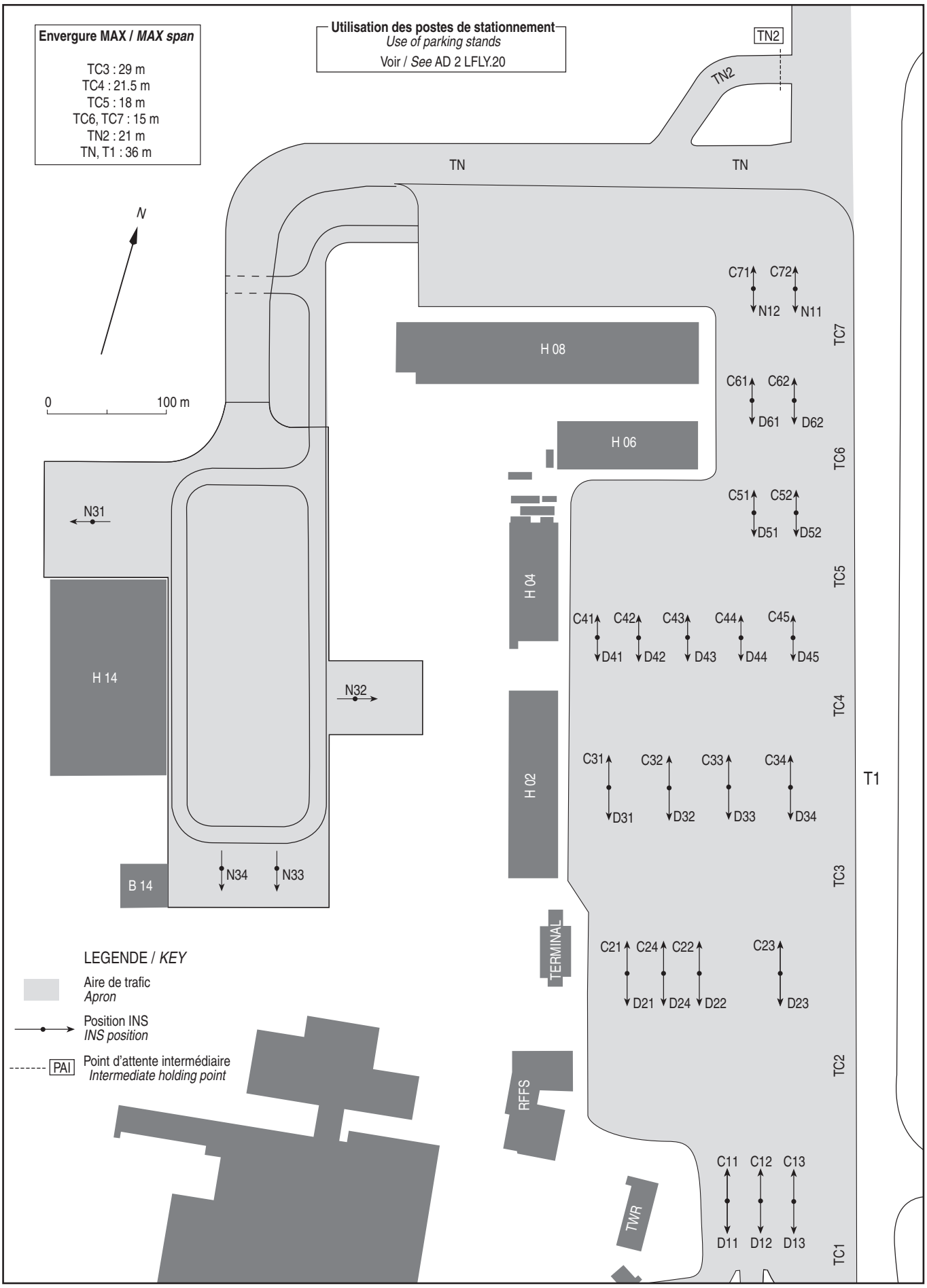
| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 16 | NIL | LIH/LIL | 1820 | 1820 | 1820 | 1520 | Revêtue | 41 F/A/W/T | 250* | 250* | 250* | - |
| 34 | 420 m LIH/LIL | LIH/LIL | 1820 | 1820 | 1970 | 1520 | *Paved* | | 250* | 250* | 250* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 550 m HJ, 800 m HN | | | |



© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

LYON **BRON**

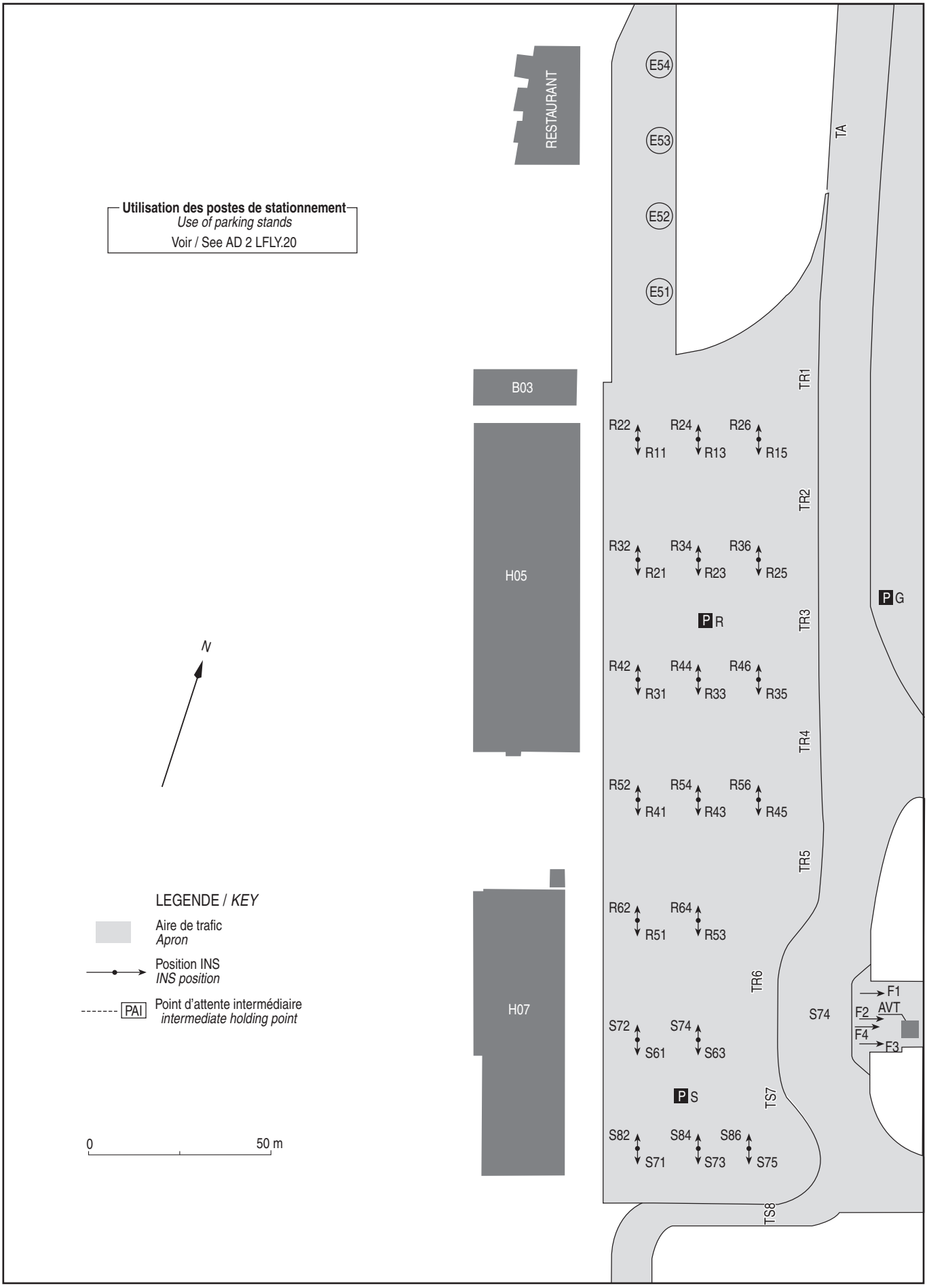





© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

LYON **BRON**

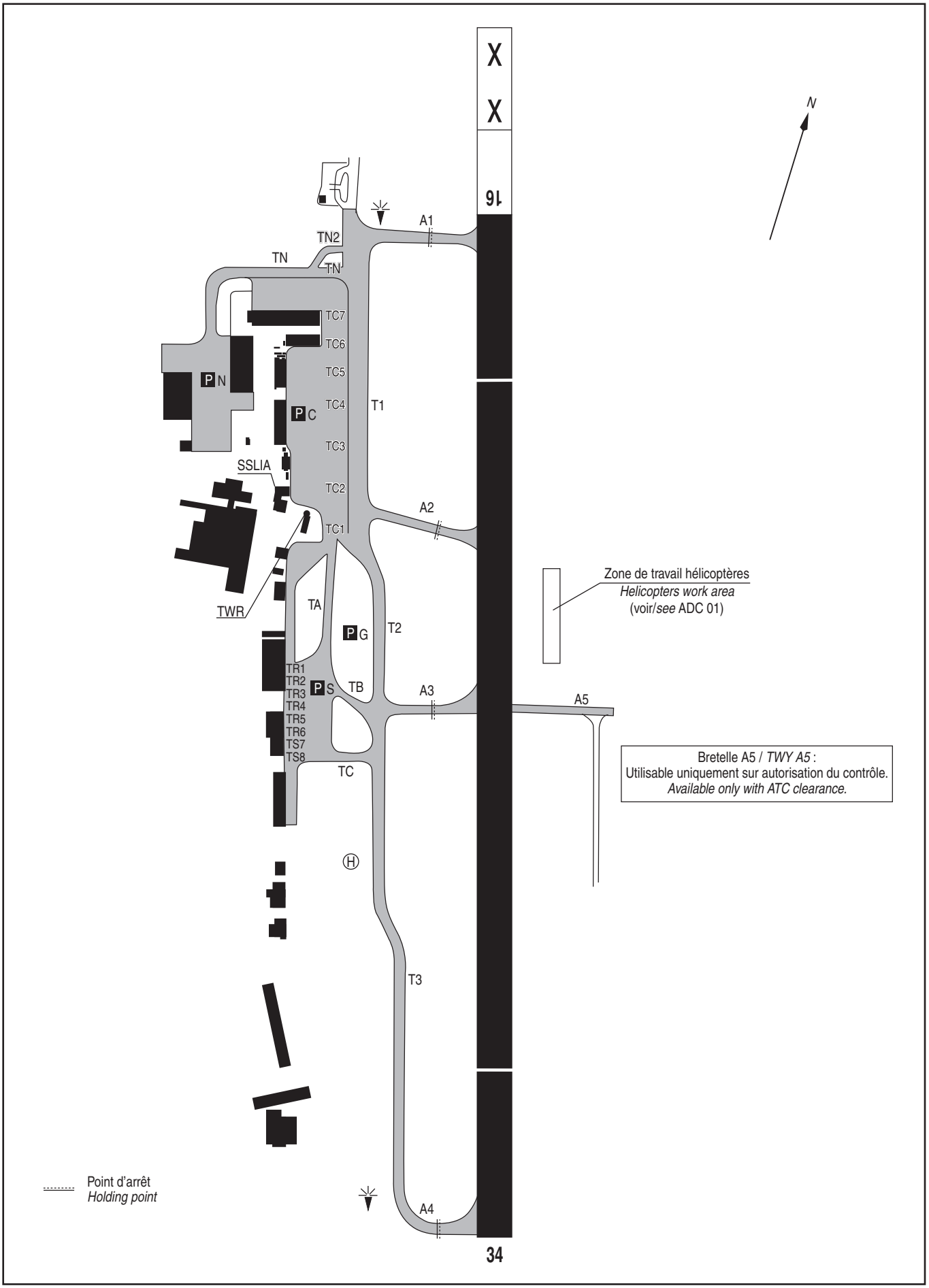





© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

LYON **BRON**






© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| RW16 | REF DTHR16 LFLY AD 2.12 | X | | | X |
| RW34 | REF DTHR34 LFLY AD 2.12 | X | | | X |
| ← | | | | | |
| IAF ARBON | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| IAF GOMET | REF ENR 4.4 | | X | | X |
| IAF TALAR | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| IAF RIPTU | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| | | | | | |
| FAGOR | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| FLY16 | 45°50'52.5"N 004°53'33.9"E | X | | | X |
| LY620 | 45°36'57.1"N 004°59'29.7"E | X | | | X |
| RESKU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| FLY34 | 45°36'24.6"N 004°59'43.4"E | X | | | X |
| LY420 | 45°52'18.9"N 004°52'57.0"E | X | | | X |
| LY400 | 45°31'03.2"N 004°54'34.5"E | X | | | X |
| LY401 | 45°32'06.0"N 005°12'33.0"E | X | | | X |
| LY402 | 45°35'35.0"N 004°51'30.0"E | X | | | X |
| LY403 | 45°35'18.5"N 005°15'56.8"E | X | | | X |
| LY405 | 45°38'30.0"N 005°19'20.0"E | X | | | X |
| LY411 | 45°27'45.0"N 005°07'25.0"E | X | | | X |
| LY413 | 45°24'47.8"N 005°17'58.5"E | X | | | X |
| LY490 | 45°47'42.7"N 004°54'54.9"E | X | | X | |
| LY491 | 45°56'50.0"N 004°51'00.6"E | X | | X | |
| LY492 | 45°56'36.0"N 005°09'10.0"E | X | | X | |
| RONIS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BELEP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MEBAK | REF ENR 4.4 | X | | | |
| REPSI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MURRO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ABADO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ROMAM | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| BELUS | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| PENAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RISOR | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| BUSIL | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| BOBSI | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MABES | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MOKIP | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ALURA | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| LY600 | 45°53'53.0"N 004°43'29.0"E | X | | | X |
| LY601 | 45°59'40.0"N 005°03'35.0"E | X | | | X |
| LY602 | 45°33'00.0"N 004°59'00.0"E | X | | | X |
| LY603 | 45°56'05.0"N 005°09'45.0"E | X | | | X |
| LY605 | 45°50'10.0"N 005°17'25.0"E | X | | | X |
| LY607 | 45°45'50.0"N 005°20'40.0"E | X | | | X |
| LY609 | 45°39'00.4"N 005°21'04.4"E | X | | | X |
| LY619 | 45°30'25.0"N 005°21'35.0"E | X | | | X |
| LY690 | 45°36'55.9"N 004°59'30.2"E | X | | X | |
| LY691 | 45°29'54.0"N 004°59'30.0"E | X | | X | |
| LY692 | 45°30'12.3"N 005°20'00.0"E | X | | X | |
| LY693 | 45°15'00.0"N 004°59'30.0"E | X | | X | |
| LY694 | 45°33'23.2"N 004°53'00.3"E | X | | X | |
| LY695 | 45°38'23.0"N 004°45'21.0"E | X | | X | |
| LY696 | 46°02'09.0"N 004°43'02.8"E | X | | X | |
| LY697 | 46°09'54.0"N 004°50'13.0"E | X | | X | |
| LY801 | 45°47'42.7"N 004°54'54.9"E | X | | X | |
| LY802 | 45°56'50.0"N 004°51'00.6"E | X | | X | |
| LY803 | 45°56'36.0"N 005°09'10.0"E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

LYON **BRON**

## **PRECODING RNP** RWY 16

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **RNP RWY 16** | | | | | | | | | | | | |
| | RMK | GNSS seulement / *only*. | | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : - | |
| | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| | HLDG | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | - | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| → | | - | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| → | | - | TALAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INA GOMET 1T | IF | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ← | | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | | |
| → | | TF | LY619 | - | 327 | 328.4 | 10.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| → | | TF | LY609 | - | 356 | 357.6 | 8.6 | - | FL 100 | - | - | - | 1.0 |
| → | | TF | LY607 | - | 356 | 357.6 | 6.8 | - | FL 070 | - | - | - | 1.0 |
| → | | TF | LY605 | - | 331 | 332.3 | 4.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| → | | TF | LY603 | - | 316 | 317.9 | 8.0 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| → | | TF | LY601 | - | 308 | 309.8 | 5.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | FAGOR | - | 237 | 239.3 | 9.5 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | INA RIPTU 1T | IF | RIPTU | - | - | - | - | - | FL 70 | - | - | - | - |
| ← | | | | | | | | | | | | | |
| → | | TF | LY601 | - | 237 | 239.1 | 13.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | FAGOR | - | 237 | 239.3 | 9.5 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | INA ARBON 1T | IF | ARBON | - | - | - | - | - | FL 100 | - | - | - | - |
| ← | | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | | |
| → | | TF | LY602 | - | 012 | 013.8 | 16.5 | - | FL 080 | - | - | - | 1.0 |
| → | | TF | LY600 | - | 331 | 332.6 | 23.5 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | | TF | FAGOR | - | 079 | 081.1 | 5.9 | R | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | INA TALAR 1T | IF | TALAR | - | - | - | - | - | FL 70 | - | - | - | - |
| ← | | | | | | | | | | | | | |
| → | | TF | LY600 | - | 123 | 124.7 | 6.1 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | FAGOR | - | 079 | 081.1 | 5.9 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | APCH | IF | FAGOR | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | | TF | FLY16 | - | 162 | 163.4 | 4.1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | | TF | RW16 | Yes | 162 | 163.4 | 7.2 | - | - | - | - | -3.0 / 15 | 0.3 |
| | | TF | LY620 | - | 162 | 163.4 | 7.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | ARBON | - | 190 | 192.1 | 20.4 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLY |
| Runway | 16 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E16A |
| LTP/FTP Latitude | 454356.7185N |
| LTP/FTP Longitude | 0045631.3360E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 246.9 |
| FPAP Latitude | 454304.1065N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -52.6120 |
| FPAP Longitude | 0045653.7355E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 22.3995 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 176 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 19 0C 06 0C 10 00 00 01 36<br>31 05 5D 50 A0 13 D0 F2 1E 02<br>A5 1D F8 64 FE FF AE 00 2C 81<br>2C 01 64 16 C8 AF 15 95 5F 6D |
| Calculated CRC Value | 15955F6D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 197.6 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 197.6 |



© SIA

LYON BRON

**PRECODING RNP** RWY 34

RNP RWY 34

| RMK | GNSS seulement/*only* | | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | TALAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | ARBON | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | GOMET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | RIPTU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ARBON 1P | IF | ARBON | - | - | - | - | - | FL 070 | - | | - | - |
| | TF | RESKU | - | 018 | 019,9 | 16,5 | - | 3000 | - | 220 | - | 1,0 |
| INA GOMET 1P | IF | GOMET | - | - | - | - | - | FL 100 | - | - | - | - |
| | TF | LY413 | - | 290 | 291,9 | 8,6 | - | 5000 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LY411 | - | 290 | 291,7 | 8,0 | - | 4000 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | RESKU | - | 316 | 318,2 | 6,4 | - | 3000 | - | 220 | | 1,0 |
| INA TALAR 1P | IF | TALAR | - | - | - | - | - | FL 070 | - | - | - | - |
| | TF | LY402 | - | 152 | 153,8 | 24,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LY400 | - | 153 | 154,5 | 5,0 | - | 5000 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | RESKU | - | 072 | 073,4 | 5,0 | | 3000 | - | 220 | - | 1,0 |
| INA RIPTU 1P | IF | RIPTU | - | - | - | - | - | FL 070 | - | - | - | - |
| | TF | LY405 | - | 179 | 180,6 | 27,9 | - | 5000 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LY403 | - | 215 | 216,7 | 4,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LY401 | - | 215 | 216,7 | 4,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | RESKU | - | 271 | 272,8 | 7,9 | | 3000 | - | 220 | - | 1,0 |
| APCH | IF | RESKU | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FLY34 | - | 342 | 343,4 | 4,1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1,0 |
| | TF | RW34 | Yes | 342 | 343,4 | 7,2 | - | - | - | - | -3.0 / 15 | 0,3 |
| | TF | LY420 | - | 342 | 343,4 | 9,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | TALAR | - | 292 | 293,6 | 12,7 | - | 4500 | - | - | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFLY |
| Runway | 34 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E34A |
| LTP/FTP Latitude | 454318.8520N |
| LTP/FTP Longitude | 0045647.4595E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 249.9 |
| FPAP Latitude | 454411.4630N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 52.6110 |
| FPAP Longitude | 0045625.0560E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -22.4035 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 176 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 19 0C 06 0C 22 00 00 01 34<br>33 05 88 28 9F 13 C7 70 1F 02<br>C3 1D 06 9B 01 F9 50 FF 2C 81<br>2C 01 64 16 C8 AF 39 EC C4 0B |
| Calculated CRC Value | 39ECC40B |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 200.6 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 200.6 |



© SIA

# LYON BRON
# SID RNAV RWY 16
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 16 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : VOR-DME LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ROMAM 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY691 | - | 178 | 180.0 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY693 | - | 178 | 180.0 | 14.9 | | | | | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 139 | 140.4 | 11.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELUS 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY691 | - | 178 | 180.0 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY692 | - | 087 | 088.7 | 14.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 045 | 046.7 | 15.1 | - | - | FL 120 | - | 1.0 |
| **RISOR 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY691 | - | 178 | 180.0 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY692 | - | 087 | 088.7 | 14.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PENAR | - | 087 | 088.9 | 12.4 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 080 | 082.3 | 14.3 | - | FL 130 | - | - | 1.0 |
| **BELEP 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 293 | 294.3 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 264 | 265.7 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MURRO | - | 242 | 243.3 | 28.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUSIL 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY697 | - | 031 | 032.7 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 326 | 328.2 | 9.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ALURA 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 031 | 032.7 | 20.6 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 351 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MOKIP 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 031 | 032.7 | 20.6 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 029 | 031.0 | 8.7 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **MABES 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 031 | 032.7 | 20.6 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON BRON
## SID RNAV RWY 34
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 34 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : VOR-DME LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BELEP 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY490 | yes | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 263 | 264.3 | 8.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 270 | 271.7 | 24.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY490 | yes | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 263 | 264.3 | 8.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 228 | 230.1 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY490 | yes | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 263 | 264.3 | 8.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | MURRO | - | 206 | 208.0 | 30.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ROMAM 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY492 | - | 089 | 090.9 | 12.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABADO | - | 159 | 161.1 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 188 | 189.4 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELUS 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY492 | - | 089 | 090.9 | 12.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABADO | - | 159 | 161.1 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 083 | 084.6 | 12.7 | - | - | FL 120 | - | 1.0 |
| **RISOR 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY492 | - | 089 | 090.9 | 12.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABADO | - | 159 | 161.1 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PENAR | - | 120 | 122.3 | 16.7 | - | FL 100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 80 | 82.3 | 14.3 | - | FL 130 | - | - | 1.0 |
| **BUSIL 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 344 | 345.6 | 21.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ALURA 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 012 | 013.9 | 23.3 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 351 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MOKIP 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 012 | 013.9 | 23.3 | - | FL 160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 029 | 031.0 | 8.7 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **MABES 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 012 | 013.9 | 23.3 | - | FL 160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON BRON
# SID RNAV RWY 16
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 16 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only.* | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : VOR-DME LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ROMAM 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY691 | - | 178 | 180.0 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY693 | - | 178 | 180.0 | 14.9 | | | | | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 139 | 140.4 | 11.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELUS 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY691 | - | 178 | 180.0 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY692 | - | 087 | 088.7 | 14.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 045 | 046.7 | 15.1 | - | - | FL 120 | - | 1.0 |
| **RISOR 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY691 | - | 178 | 180.0 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY692 | - | 087 | 088.7 | 14.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PENAR | - | 087 | 088.9 | 12.4 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 080 | 082.3 | 14.3 | - | FL 130 | - | - | 1.0 |
| **BELEP 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | Yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 293 | 294.3 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | Yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 264 | 265.7 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MURRO | - | 242 | 243.3 | 28.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUSIL 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | Yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY697 | - | 031 | 032.7 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 326 | 328.2 | 9.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ALURA 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | Yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 031 | 032.7 | 20.6 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 351 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MOKIP 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | Yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 031 | 032.7 | 20.6 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 029 | 031.0 | 8.7 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **MABES 6T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY690 | - | 162 | 163.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY602 | - | 183 | 185.1 | 3.9 | - | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | LY694 | Yes | 273 | 275.3 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY695 | - | 311 | 313.0 | 7.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 346 | 348.0 | 8.7 | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY696 | - | 359 | 000.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 031 | 032.7 | 20.6 | - | FL160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# LYON BRON
## SID RNAV RWY 34
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 34 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only.* | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : VOR-DME LSE | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BELEP 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY490 | Yes | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 263 | 264.3 | 8.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | BELEP | - | 270 | 271.7 | 24.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **REPSI 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY490 | Yes | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 263 | 264.3 | 8.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | REPSI | - | 228 | 230.1 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MURRO 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY490 | Yes | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RONIS | - | 263 | 264.3 | 8.5 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | MURRO | - | 206 | 208.0 | 30.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ROMAM 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY492 | - | 089 | 090.9 | 12.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABADO | - | 159 | 161.1 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMAM | - | 188 | 189.4 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BELUS 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY492 | - | 089 | 090.9 | 12.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABADO | - | 159 | 161.1 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BELUS | - | 083 | 084.6 | 12.7 | - | - | FL 120 | - | 1.0 |
| **RISOR 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LY492 | - | 089 | 090.9 | 12.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABADO | - | 159 | 161.1 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PENAR | - | 120 | 122.3 | 16.7 | - | FL 100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RISOR | - | 80 | 82.3 | 14.3 | - | FL 130 | - | - | 1.0 |
| **BUSIL 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUSIL | - | 344 | 345.6 | 21.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ALURA 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 012 | 013.9 | 23.3 | - | FL 160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALURA | - | 351 | 352.7 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MOKIP 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 012 | 013.9 | 23.3 | - | FL 160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MOKIP | - | 029 | 031.0 | 8.7 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| **MABES 6P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | LY491 | - | 342 | 343.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOBSI | - | 012 | 013.9 | 23.3 | - | FL 160 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MABES | - | 083 | 085.1 | 11.7 | - | - | - | - | 1.0 |

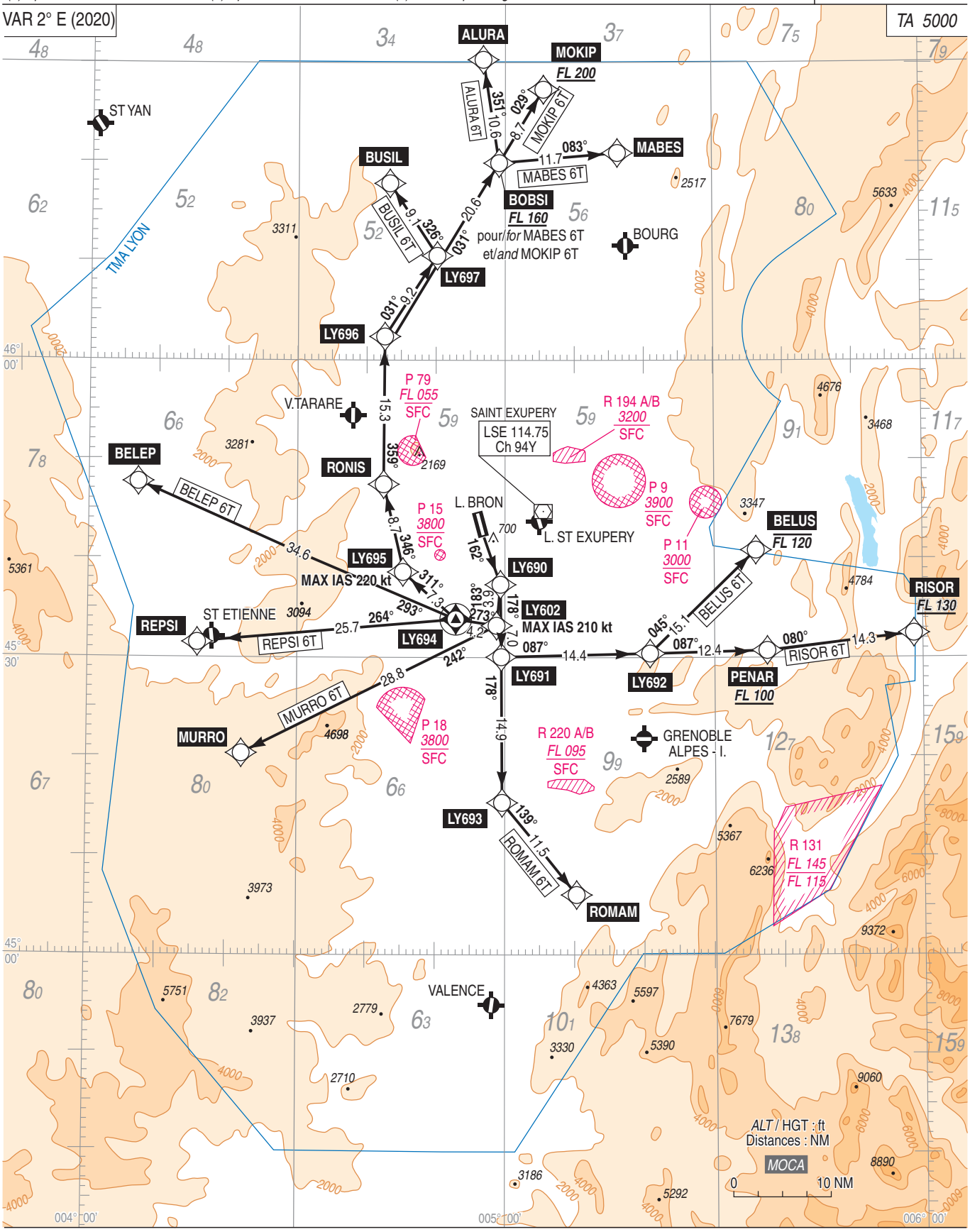


© SIA

# LYON BRON
# SID RNAV RWY 16
(Protégés pour / *protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : BRON | 128.130 | |
| APP : LYON Approche / *Approach* | 136.075 (1) - 131.315 (2) - 120.230 (3) | |
| **TWR** : BRON Tour / *Tower* | 118.100 | |
| **GND** : BRON Sol / *Ground* | 121.705 | |
| (1) Jusqu'au *FL 200* secteur Ouest | (2) jusqu'au *FL 200* secteur Est | (3) régulation radar |
| *(1) Up to FL 200 West Sector* | *(2) Up to FL 200 East Sector* | *(3) radar sequencing* |

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






AMDT 03/26 **CHG :** FREQ APP, ajout LF-P 79/*added*, suppression/*removal* LF-P 14, LF-R 224 et/*and* LF-R 258, suppression/*removal* contrainte verticale/*vertical limit* RONIS, consigne/*rule* WPT BOBSI, normalisation/*standardization*.

© SIA

# LYON BRON
# SID RNAV RWY 16
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 16 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | Pente théorique 5.1% MNM jusqu'à 800 ft AMSL déterminée par l'obstacle d'altitude au sommet 700 ft.<br>*Theoretical climb 5.1% up to 800 ft AMSL determined by obstacle top altitude 700 ft.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **ROMAM 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY691, LY693, ROMAM.<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY691, LY693, ROMAM.* | ATC | Pente ATS : 4% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient : 4% up to 3000 ft* |
| **BELUS 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY691, virer à gauche vers LY692 puis BELUS (FL 120 MAX).<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY691, turn left to LY692 then BELUS (FL 120 MAX).* | ATC | Pente ATS : 4% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient : 4% up to 3000 ft* |
| **RISOR 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY691, virer à gauche vers LY692 puis PENAR (FL100 MNM) et RISOR (FL 130 MNM).<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY691, turn left to LY692 then PENAR (FL100 MNM) and RISOR (FL 130 MNM).* | ATC | Pente ATS : 4% jusqu'au FL 130<br>*ATS gradient : 4% up to FL 130* |
| **BELEP 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY602 (MAX IAS 210 kt), tourner à droite vers LY694 puis BELEP.<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY602 (MAX IAS 210 kt), turn right to LY694 then BELEP.* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 5000 ft* |
| **REPSI 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY602 (MAX IAS 210 kt), tourner à droite vers LY694 puis REPSI.<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY602 (MAX IAS 210 kt), turn right to LY694 then REPSI.* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 5000 ft* |
| **MURRO 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY602 (MAX IAS 210 kt) puis MURRO.<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY602 (MAX IAS 210 kt) then MURRO.* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 5000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 5000 ft* |
| **BUSIL 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY602 (MAX IAS 210 kt), virer à droite vers LY694 puis LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, LY697 et BUSIL.<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY602 (MAX IAS 210 kt), turn right to LY694 then LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, LY697 and BUSIL.* | ATC | Pente ATS : 6.6% jusqu'au FL 130 si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 130.<br>*ATS gradient : 6.6% up to FL 130 if crusing level greater or equal to FL 130.* |
| **ALURA 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY602 (MAX IAS 210 kt), virer à droite vers LY694 puis LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, BOBSI et ALURA.<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY602 (MAX IAS 210 kt), turn right to LY694 then LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, BOBSI and ALURA.* | ATC | Pente ATS : 6.6% jusqu'au FL 130 si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 130.<br>*ATS gradient : 6.6% up to FL 130 if crusing level greater or equal to FL 130.* |
| **MOKIP 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY602 (MAX IAS 210 kt), virer à droite vers LY694 puis LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, BOBSI (FL 160 MNM) et MOKIP (FL 200 MNM).<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY602 (MAX IAS 210 kt), turn right to LY694 then LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, BOBSI (FL 160 MNM) and MOKIP (FL 200 MNM).* | ATC | Pente ATS : 6.6% jusqu'au FL 130 si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 130.<br>*ATS gradient : 6.6% up to FL 130 if crusing level greater or equal to FL 130.* |
| **MABES 6T** | Monter vers LY690 sur la route 162° puis continuer vers LY602 (MAX IAS 210 kt), virer à droite vers LY694 puis LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, BOBSI (FL 160 MNM) et MABES.<br>*Climb to LY690 on course 162° then continue to LY602 (MAX IAS 210 kt), turn right to LY694 then LY695 (MAX IAS 220 kt), RONIS, LY696, BOBSI (FL 160 MNM) and MABES.* | ATC | Pente ATS : 6.6% jusqu'au FL 130 si niveau de croisière supérieur ou égal à FL 130.<br>*ATS gradient : 6.6% up to FL 130 if crusing level greater or equal to FL 130.* |

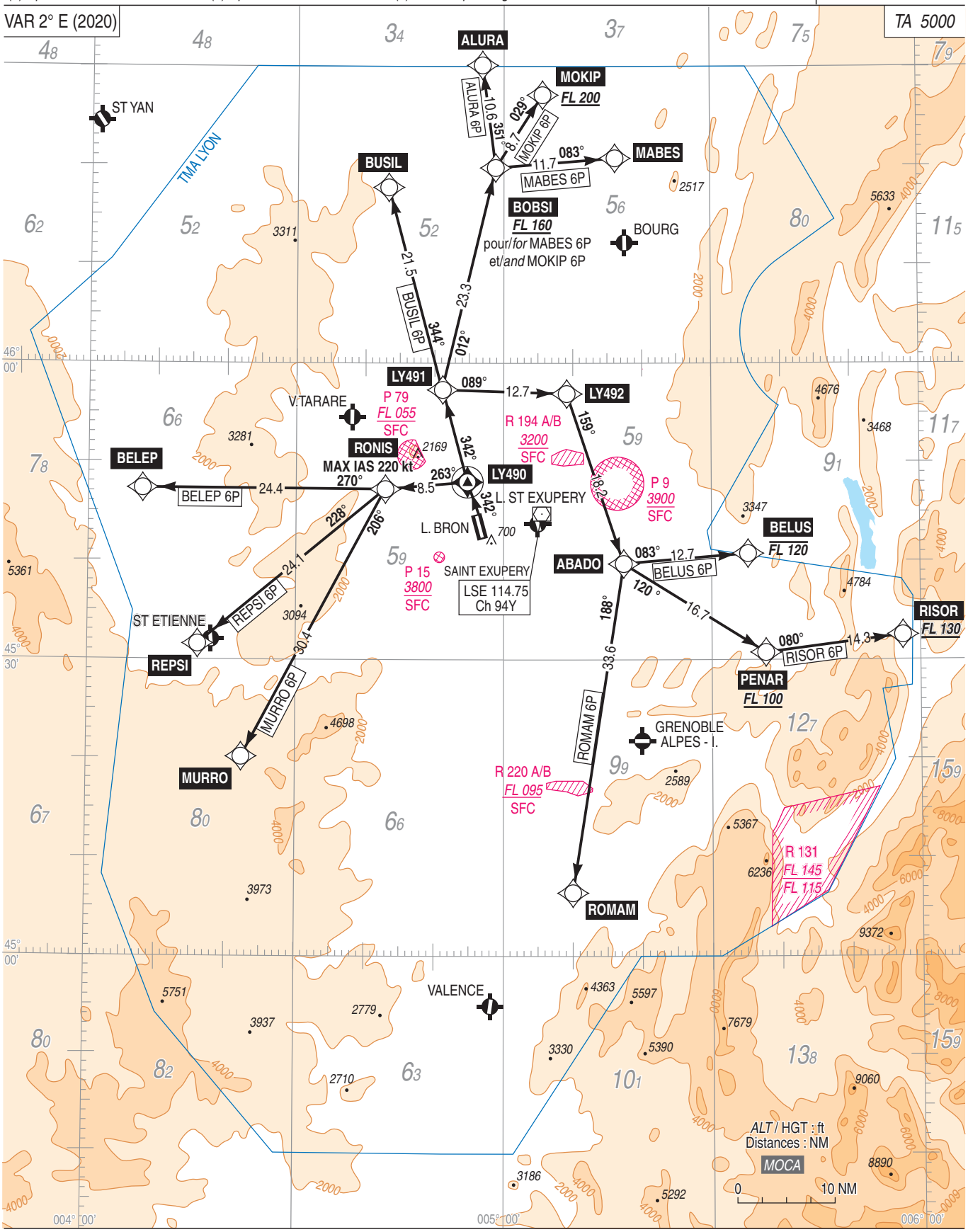
| Omnidirectional departures RWY 16 |
|---|
| Clairance avant décollage : ''Monter dans l'axe jusqu'à 3000 ft AMSL puis tourner au cap spécifié en montée vers le niveau assigné''.<br>Pente 5.1% MNM jusqu'à 800 ft AMSL.<br>Pente ATS : 4% jusqu'à 3000 ft AMSL. En cas d'impossibilité, le pilote doit aviser l'organisme ATC à la mise en route.<br><br>*Clearance before take-off : ''Climb straight ahead up to 3000 ft AMSL then turn on assigned headingup to the assigned flight level''.*<br>*Gradient 5.1% MNM up to 800 ft AMSL.*<br>*ATS gradient : 4% up to 3000 ft AMSL. In case of being unable to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must advise ATC when starting up.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LYON BRON
## SID RNAV RWY 34
(Protégés pour / *protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** : BRON | 128.130 | |
| APP : LYON Approche / *Approach* | 136.075 (1) - 131.315 (2) - 120.230 (3) | |
| **TWR** : BRON Tour / *Tower* | 118.100 | |
| **GND** : BRON Sol / *Ground* | 121.705 | |
| (1) Jusqu'au *FL 200* secteur Ouest | (2) jusqu'au *FL 200* secteur Est | (3) régulation radar |
| *(1) Up to FL 200 West Sector* | *(2) Up to FL 200 East Sector* | *(3) radar sequencing* |

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*





AMDT 03/26 **CHG :** FREQ APP, ajout LF-P 79/*added*, suppression/*removal* LF-P 11, LF-P 14, LF-P 18, LF-R 224 et/*and* LF-R 258, consigne/*rule* WPT BOBSI. © SIA

# LYON BRON
# SID RNAV RWY 34
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 34 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS seulement/*only* |
| Climb gradient | Voir ci-dessous / *See below* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **BELEP 6P** | Monter vers LY490 sur la route 342° puis continuer vers RONIS (MAX IAS 220 kt) puis BELEP.<br>*Climb to LY490 on course 342° then continue to RONIS (MAX IAS 220 kt) then BELEP.* | ATC | Pente théorique 3.7% MNM jusqu'à 2600 ft AMSL. Pente ATS : 6.6% jusqu'à 5000 ft<br>*Theoretical climb 3.7% up to 2600 ft AMSL. ATS gradient : 6.6% up to 5000 ft* |
| **REPSI 6P** | Monter vers LY490 sur la route 342° puis continuer vers RONIS (MAX IAS 220 kt) puis REPSI.<br>*Climb to LY490 on course 342° then continue to RONIS (MAX IAS 220 kt) then REPSI.* | ATC | Pente théorique 3.7% MNM jusqu'à 2600 ft AMSL. Pente ATS : 6.6% jusqu'à 5000 ft<br>*Theoretical climb 3.7% up to 2600 ft AMSL. ATS gradient : 6.6% up to 5000 ft* |
| **MURRO 6P** | Monter vers LY490 sur la route 342° puis continuer vers RONIS (MAX IAS 220 kt) puis MURRO.<br>*Climb to LY490 on course 342° then continue to RONIS (MAX IAS 220 kt) then MURRO.* | ATC | Pente théorique 3.7% MNM jusqu'à 2600 ft AMSL. Pente ATS : 6.6% jusqu'à 5000 ft<br>*Theoretical climb 3.7% up to 2600 ft AMSL. ATS gradient : 6.6% up to 5000 ft* |
| **ROMAM 6P** | Monter vers LY491 sur la route 342°, virer à droite vers LY492 puis continuer vers ABADO et ROMAM.<br>*Climb to LY491 on course 342°, turn right to LY492 then continue to ABADO and ROMAM.* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 3000 ft* |
| **BELUS 6P** | Monter vers LY491 sur la route 342°, virer à droite vers LY492 puis continuer vers ABADO et BELUS (FL 120 MAX).<br>*Climb to LY491 on course 342°, turn right to LY492 then continue to ABADO and BELUS (FL 120 MAX).* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 3000 ft* |
| **RISOR 6P** | Monter vers LY491 sur la route 342°, virer à droite vers LY492 puis continuer vers ABADO, PENAR (FL 100 MNM) et RISOR (FL 130 MNM).<br>*Climb to LY491 on course 342°, turn right to LY492 then continue to ABADO, PENAR (FL 100 MNM) and RISOR (FL 130 MNM).* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 3000 ft* |
| **BUSIL 6P** | Monter vers LY491 sur la route 342° puis continuer vers BUSIL.<br>*Climb to LY491 on course 342° then continue to BUSIL.* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 3000 ft* |
| **ALURA 6P** | Monter vers LY491 sur la route 342° puis continuer vers BOBSI puis ALURA.<br>*Climb to LY491 on course 342° then continue to BOBSI then ALURA.* | ATC | Pente ATS : 5% jusqu'à 3000 ft<br>*ATS gradient : 5% up to 3000 ft* |
| **MOKIP 6P** | Monter vers LY491 sur la route 342° puis continuer vers BOBSI (FL 160 MNM) puis MOKIP (FL 200 MNM).<br>*Climb to LY491 on course 342° then continue to BOBSI (FL 160 MNM) then MOKIP (FL 200 MNM).* | ATC | Pente ATS : 7% jusqu'au FL 200<br>*ATS gradient : 7% up to FL 200* |
| **MABES 6P** | Monter vers LY491 sur la route 342° puis continuer vers BOBSI (FL 160 MNM) puis MABES.<br>*Climb to LY491 on course 342° then continue to BOBSI (FL 160 MNM) then MABES.* | ATC | Pente ATS : 7% jusqu'au FL 160<br>*ATS gradient : 7% up to FL 160* |

| Omnidirectional departures RWY 34 |
|---|
| Clairance avant décollage : ''Monter dans l'axe jusqu'à 3000 ft AMSL puis tourner au cap spécifié en montée vers le niveau assigné''.<br>Pente ATS : 5% jusqu'à 3000 ft AMSL. En cas d'impossibilité, le pilote doit aviser l'organisme ATC à la mise en route.<br><br>*Clearance before take-off : ''Climb straight ahead up to 3000 ft AMSL then turn on assigned headingup to the assigned flight level''.*<br>*ATS gradient : 5% up to 3000 ft AMSL. In case of being unable to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must advise ATC when starting up.* |

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

LYON **BRON**

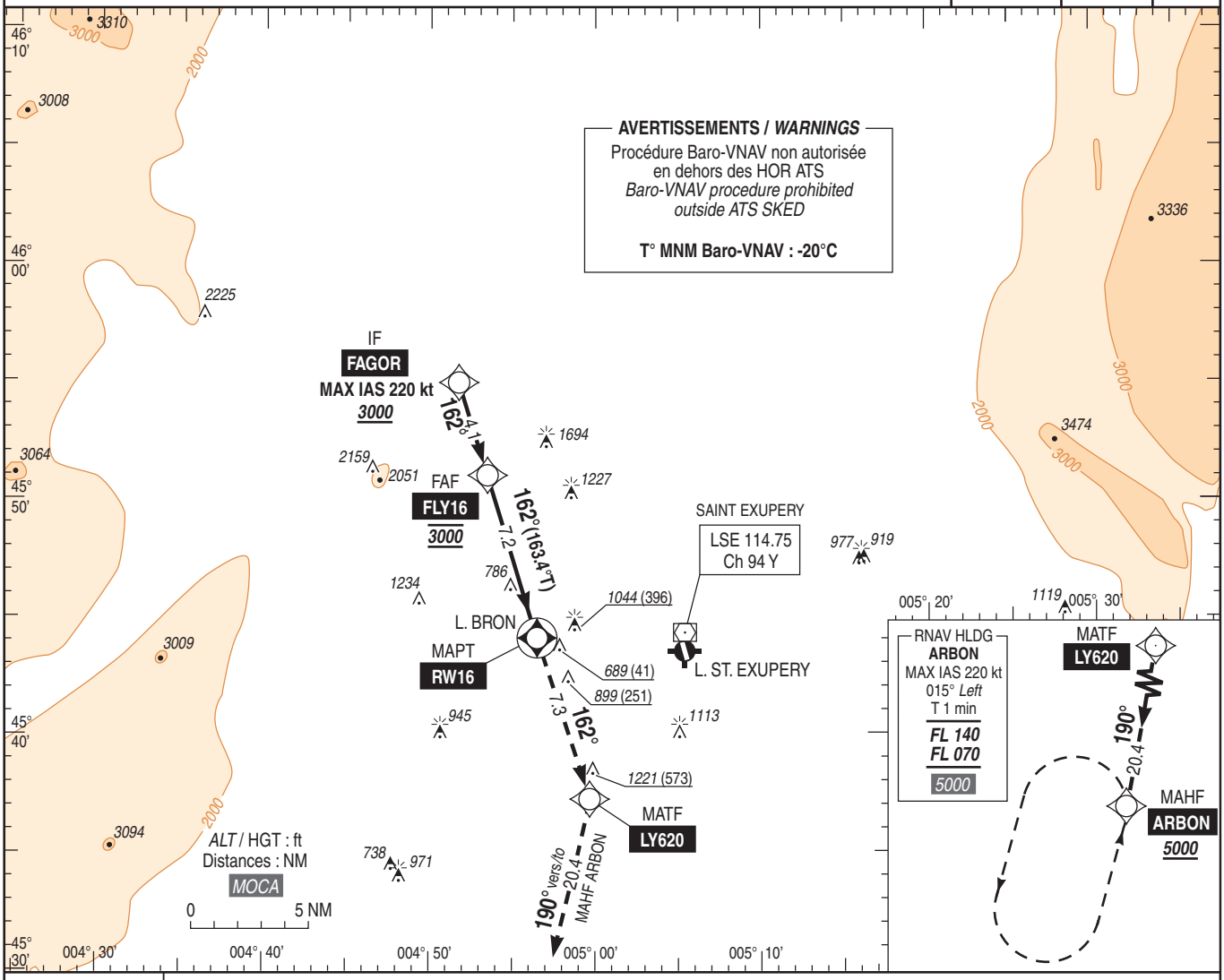
CAT A B C

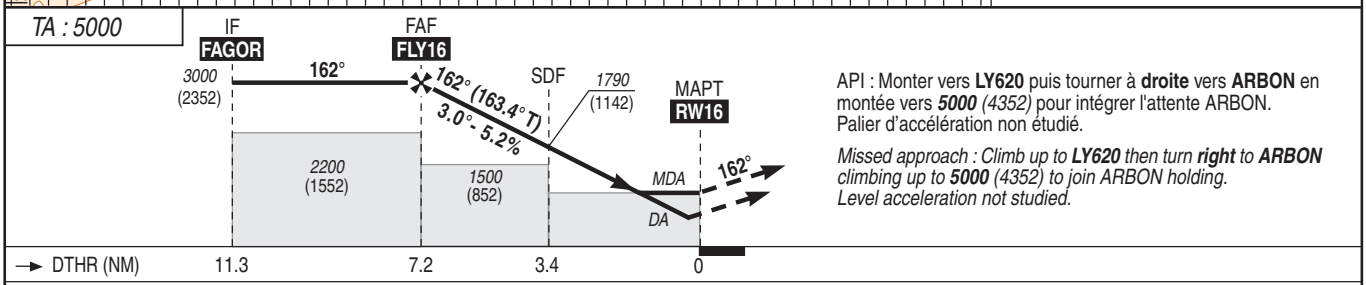
*ALT AD : 659,* ***DTHR : 648 (24 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 16

**ATIS :** BRON 128.130
APP : LYON Approche/*Approach* 136.075 Secteur Ouest/*West Sector* - 131.315 Secteur Est/*East Sector* - 120.230
**TWR :** BRON Tour/*Tower* 118.100
**AFIS :** BRON Information 118.100
Absence ATS : **A/A** FR uniquement /*only*. Obtenir QNH auprès de LYON Approche. / *Obtain QNH with LYON Approach.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 53869 E16A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers **LY620** puis tourner à **droite** vers **ARBON** en montée vers ***5000*** *(4352)* pour intégrer l'attente ARBON.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed approach : Climb up to* ***LY620*** *then turn* ***right*** *to* ***ARBON*** *climbing up to* ***5000*** *(4352) to join ARBON holding.*
*Level acceleration not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV/VNAV (1) | | | LNAV (1) | | | MVL/*Circling* (1)(2) | | MVL/*Circling* (1)(2) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***900*** (250) | 1300 | 159 | ***900*** (250) | 1300 | 228 | ***1060*** (410) | 1500 | 406 | ***1340*** (700) | 1500 | ***1350*** (710) | 1500 |
| B | | | 171 | | | 240 | | 1500 | | ***1340*** (700) | 1600 | ***1350*** (710) | 1600 |
| C | | | 180 | | | 250 | | 1900 | | ***1600*** (960) | 2400 | ***1610*** (970) | 2400 |

| DIST RW16 | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2930*** (2282) | ***2610*** (1962) | ***2290*** (1642) |
| | **4** | **3** | **2** |
| | ***1970*** (1322) | ***1650*** (1002) | ***1330*** (682) |

Observations / *Remarks* : (1) Procédure interdite de nuit si PAPI U/S / *Approach forbidden by night if PAPI U/S.*
(2) Circuit RWY 34 à droite : *1500* (800). Circuit AD RWY 16 : *1500* (800). / *Right hand circuit RWY 34 : 1500 (800). AD circuit RWY 16 : 1500*

| FAF - DTHR 7.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 10 | 5 min 05 | 4 min 20 | 3 min 46 | 3 min 20 | 2 min 42 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

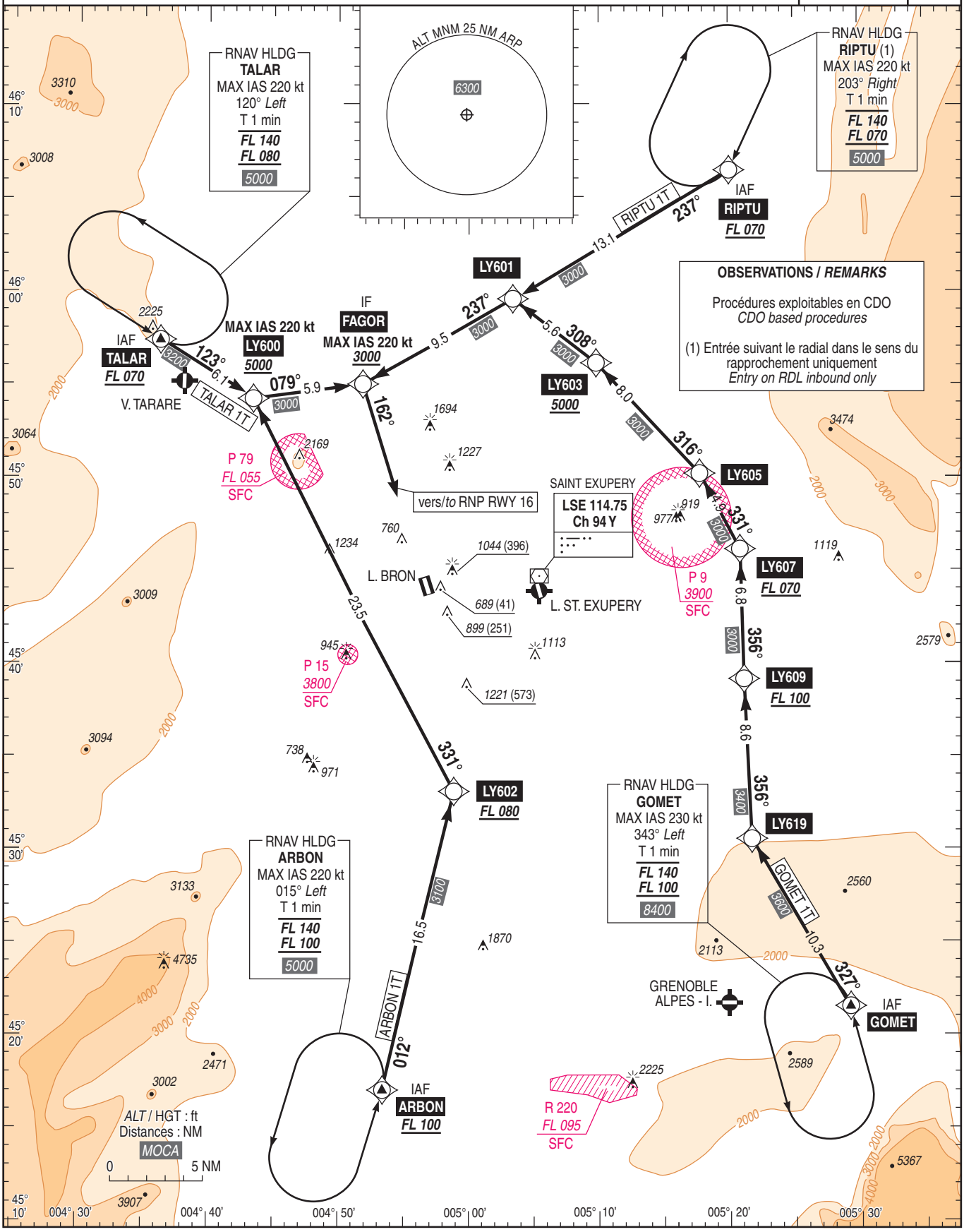
LYON **BRON**

*INA* **RNAV** RWY 16

**ATIS :** BRON 128.130
APP **:** LYON Approche/*Approach* 136.075 Secteur Ouest/*West Sector* - 131.315 Secteur Est/*East Sector* - 120.230
**TWR :** BRON Tour/*Tower* 118.100
**AFIS :** BRON Information 118.100
Absence ATS : **A/A** (118.100) FR uniquement /*only*. Obtenir QNH auprès de LYON Approche. */ Obtain QNH from LYON Approach.*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR
2°E
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

LYON **BRON**

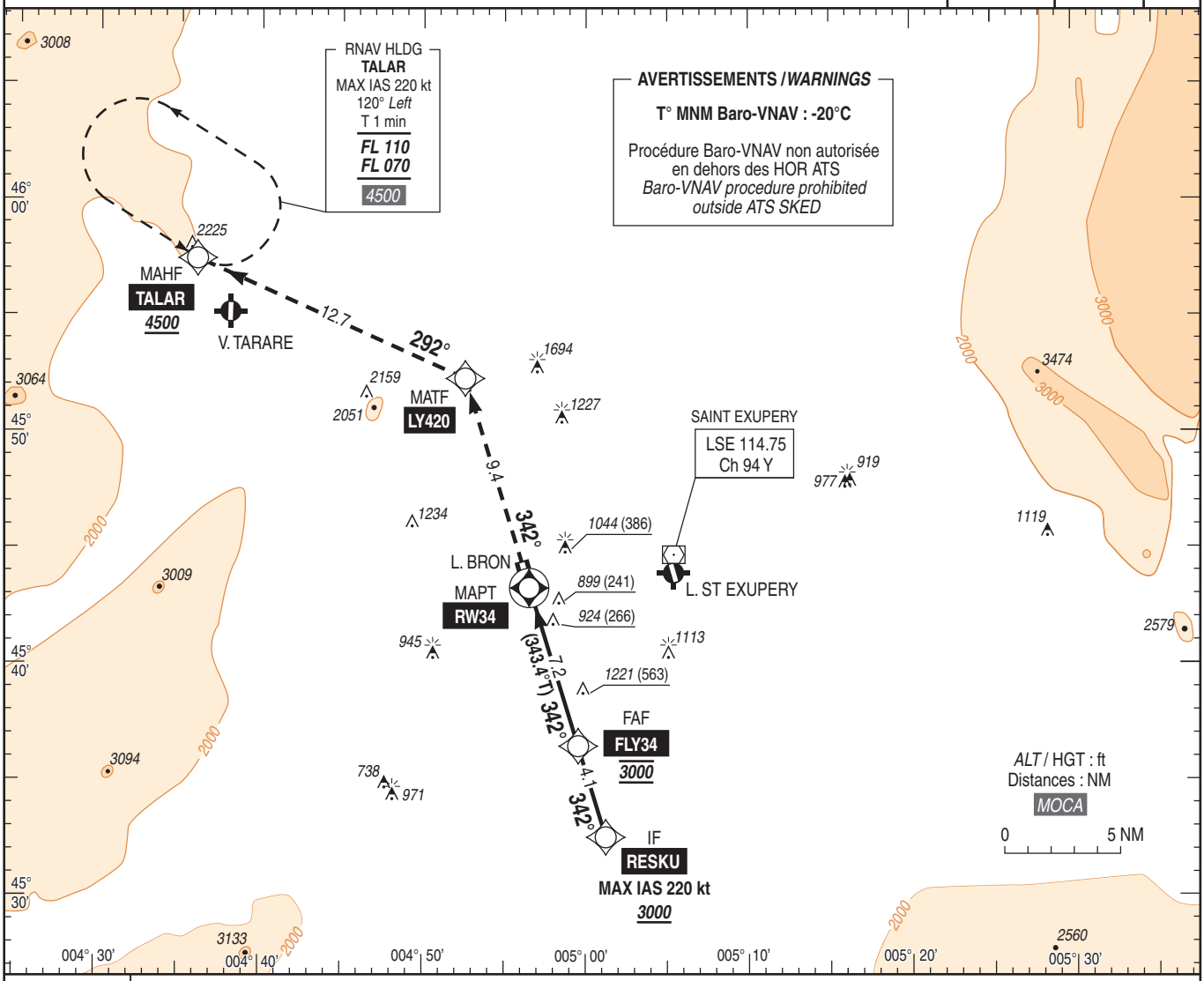
CAT A B C

*ALT AD : 659,* ***DTHR : 658 (24 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 34

**ATIS** BRON 128.130
APP : LYON Approche/*Approach* 136.075 Secteur Ouest/*West Sector* - 131.315 Secteur Est/*East Sector* - 120.230
**TWR** : BRON Tour/*Tower* 118.100
**AFIS** : BRON Information 118.100
Absence ATS : **A/A** FR uniquement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH auprès de/*from* LYON APP.

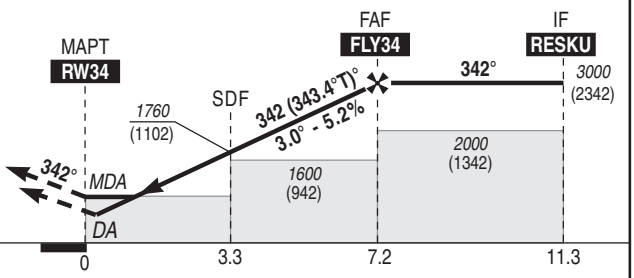
| RNP APCH | EGNOS Ch 61874 E34A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




TA : 5000

API : Monter vers **LY420** puis tourner à **gauche** vers **TALAR** en montée vers ***4500*** (3842) pour intégrer l'attente TALAR.

*Missed approach : Climb up to* ***LY420*** *then turn* ***left*** *to* ***TALAR*** *climbing up to* ***4500*** *(3842) to join TALAR holding.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***860*** (200) | | 181 | ***970*** (310) | 1000 | 308 | | 1500 | | ***1340*** (690) | 1500 | ***1350*** (700) | 1500 |
| B | ***860*** (200) | 750 | 194 | ***980*** (320) | 1000 | 320 | ***1180*** (520) | 1500 | 513 | ***1340*** (690) | 1600 | ***1350*** (700) | 1600 |
| C | ***870*** (210) | | 202 | ***990*** (330) | 1100 | 328 | | 1900 | | ***1600*** (950) | 2400 | ***1610*** (960) | 2400 |

| DIST | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RWY34 | | | | | | |
| ***ALT*** (HGT) | ***1345*** (687) | ***1660*** (1002) | ***1980*** (1322) | ***2300*** (1642) | ***2620*** (1962) | ***2935*** (2277) |

Observations /*Remarks* : (1) Circuit RWY 34 à droite : *1500* (800). Circuit AD RWY 16 : *1500* (800) / *Right hand circuit RWY 34 : 1500 (800). AD circuit RWY 16 : 1500 (800).*
MVL RWY 16 interdite de nuit si PAPI U/S / *Circling RWY 16 prohibited at night if PAPI U/S.*

| FAF - DTHR | 7.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 10 | 5 min 05 | 4 min 19 | 3 min 45 | 3 min 19 | 2 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 525 | 605 | 685 | 845 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

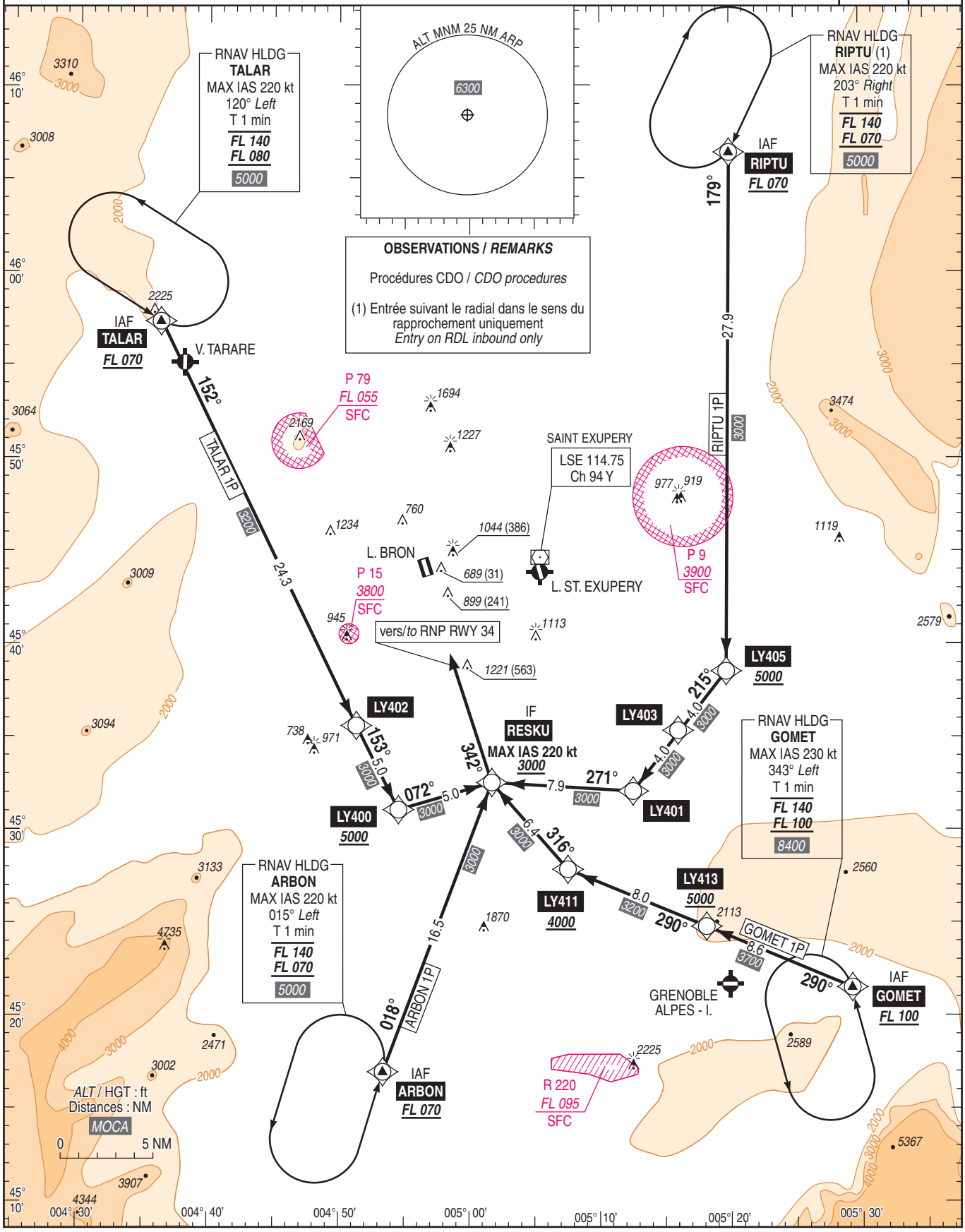
LYON **BRON**

*INA* RNAV RWY 34

**ATIS :** BRON 128.130
APP **:** LYON Approche/*Approach* 136.075 Secteur Ouest/*West Sector* - 131.315 Secteur Est/*East Sector* - 120.230
**TWR :** BRON Tour/*Tower* 118.100
**AFIS :** BRON Information 118.100
Absence ATS : **A/A** (118.100) FR uniquement /*only*. Obtenir QNH auprès de LYON Approche. / *Obtain QNH from LYON Approach.*

**RNAV 1** GNSS seulement / *only*

VAR 2°E (2020)






© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMA.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMA - AIX LES MILLES

**AD 2 LFMA.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°30'19"N 005°22'02"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km WSW Aix en Provence (13 - Bouches du Rhône) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 368 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.602°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.117°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT AIX |
| | Adresse / *Address* | Chemin de la Badesse<br>13290 Aix-en-Provence |
| | Telephone | 06 13 17 34 24 |
| | FAX | NIL |
| | TELEX | NIL |
| | AFS | NIL |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aix.aeroport@edeis.com<br>Site : https://cy.myhandlingsoftware.com |

**AD 2 LFMA.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0700-1700 (sauf 01 JAN et 25 DEC). | 0700-1700 (except 01 JAN and 25 DEC). |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX H 24 (voir / see GEN 3.1). | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NEANT | |
| 7 | ATS | ETE : LUN-SAM : 0600 - 1730,<br>DIM : 0600 - 1700<br>HIV : LUN-DIM : 0700 - 1700 | SUM : MON-SAT : 0600 - 1730,<br>SUN : 0600 - 1700<br>WIN : MON-SUN : 0700 - 1700 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Carte bancaire : H24<br>Paiement comptant (TEL gestionnaire)<br>HOR : voir gestionnaire AD | Credit card : H24<br>Cash payment (TEL operator)<br>SKED : see AD administration |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMA.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL, JET A1<br>Lubrifiants : NIL | Fuel : 100LL, JET A1<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Cuve AVGAS 100 LL capacité 50 000 L<br>Cuve JET A1 capacité 50 000 L | AVGAS 100 LL tank capacity 50 000 L<br>JET A1 tank capacity 50 000 L |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur demande | On request |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | JOV'AIR MAINTENANCE : TEL 06 65 60 17 40 ou/or 06 12 30 35 68 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Pour tous les ACFT dont la MTOW est supérieure ou égale à 3 t, assistance obligatoire et notification sur le site Myhandling :<br>http://cy.myhandlingsoftware.com<br>Demande de parking soumise à l'exploitant pour les helicoptères de plus d'1 t. | For all ACFT with MTOW greater than or equal to 3 t, mandatory handling and notification on Myhandling website :<br>http://cy.myhandlingsoftware.com<br>Parking only on AD operator's request for helicopters heavier than 1 t. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMA.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | Nearby |
| 2 | Restaurants | Sur AD | On AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi sur réservation | Taxi by reservation |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | NIL | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Boutique pilote | Pilot shop |

**AD 2 LFMA.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 24 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Moyens extérieurs et barre de tractage | External resources and tow bar |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 : O/R PN 3 HR.<br>Niveau 2 : 0700-1700 (sauf 01 JAN et 25 DEC).<br>Niveau 1 : en dehors de ces HOR. | Level 4 : O/R PN 3 HR.<br>Level 2 : 0700-1700 (except 01 JAN and 25 DEC).<br>Level 1 : outside these SKED. |

**AD 2 LFMA.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | NIL |
| 5 | Observations / *Remarks* | NIL |

**AD 2 LFMA.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMA.9** **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui | Yes |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMA .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFMA.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMA.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NICE CÔTE D'AZUR |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMA .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NIL |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMA.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14 | 145.65 (143) | 1604 x 30 | 15 F/D/W/U revêtue / paved | 43°30'37.56"N 005°21'45.33"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 341ft |
| 32 | 325.65 (323) | 1604 x 30 | 15 F/D/W/U revêtue / paved | 43°30'04.16"N 005°22'16.69"E<br>( 43°30'07.49"N 005°22'13.57"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 360ft<br>DTHR : 358ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 14 | NIL | 103 | NIL | 1724 x 150 | NIL | NIL |
| 32 | NIL | NIL | NIL | 1724 x 150 | NIL | NIL |

**AD 2 LFMA.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | 1372 | 1372 | 1475 | 1248 | Entre l'extrémité physique de la piste et le THR 32 : longueur de roulement de 232 m utilisable au décollage.<br>Between RWY end and THR 32 : 232 m long strip available for takeoff.<br>Distances déclarées de nuit : TORA 1248 m ; TODA 1248 m ; ASDA 1248 m ; LDA 1248 m<br>Declared distances by night TORA 1248 m ; TODA 1248 m ; ASDA 1248 m ; LDA 1248 m |
| 32 | 1481 | 1481 | 1481 | 1124 | Entre l'extrémité physique de la piste et le THR 14 : longueur de roulement de 125 m utilisable au décollage.<br>Between RWY end and THR 14 : 125 m long strip available for takeoff.<br>Distances déclarées de nuit : TORA 1124m ; TODA 1124m ; ASDA 1124 m ; LDA 1124 m<br>Declared distances by night TORA 1124 m ; TODA 1124 m ; ASDA 1124 m ; LDA 1124 m |

**AD 2 LFMA.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 14 | | | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 46 ft | | | | | |
| 32 | | | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 46 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 14 | 1605 m | 60 m | R / W / Y | LIL | R | 103 m | Y/R |
| 32 | 1605 m | 60 m | R / W / Y | LIL | R | | |

**AD 2 LFMA.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY C : Feux LED B-BI. | TWY C : B-LIL LED lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Disponible. | Available. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins de 15 s avec ASI. | Less than 15 s with UPS. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMA.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFMA.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR AIX**<br>43°34'20"N , 005°22'19"E - 43°34'04"N , 005°23'42"E - 43°28'54"N , 005°27'52"E - 43°27'10"N , 005°24'31"E - 43°27'14"N , 005°21'49"E - 43°31'04"N , 005°17'39"E - 43°33'55"N , 005°19'04"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°33'44"N , 005°20'11"E - 43°34'20"N , 005°22'19"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>AIX Tour (FR)<br>AIX Tower (EN) | HOR ATC : voir / see AD 2 LFMA.3.7 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMA.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | AIX Sol (FR)<br>*AIX Ground (EN)* | 121.605 MHz | HO | |
| TWR | AIX Tour (FR)<br>*AIX Tower (EN)* | 118.755 MHz | HO | |
| VDF | AIX Gonio (FR)<br>*AIX Homer (EN)* | 118.755 MHz | HO | |
| ATIS | AIX (FR)<br>*AIX (EN)* | 136.230 MHz | H24 | |
| A/A | AIX (FR) | 118.755 MHz | HX | Absence ATC |

**AD 2 LFMA.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | ALM | 413 kHz | H24 | 43°30'28.0"N 005°22'00.7"E | 390 ft | 20NM | | 128°/454 m THR 14 | |

**AD 2 LFMA.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 Mouvements au sol**

Après atterrissage, sauf instruction particulière, dégager la piste par le 2ème TWY.

***20.1 GND movement***

*After landing, except special instruction, vacate the RWY at the second TWY.*

**AD 2 LFMA.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Essais moteurs autres que ceux inclus dans la procédure de décollage interdits : | *Engine tests not included in take off procedure prohibited:* |
| - la nuit de 1900 à 0700 (ETE : - 1 HR). | *- at night from 1900 to 0700 (SUM : - 1 HR).* |
| - SAM de 1100 à 1500 et de 1630 à 1900 (ETE : - 1 HR). | *- SAT from 1100 to 1500 and from 1630 to 1900 (SUM : - 1 HR).* |
| - DIM et JF. | *- SUN and public HOL.* |

**AD 2 LFMA.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**AD 2 LFMA.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

**Equipement de surveillance du trafic**

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

PCL en service en dehors HOR ATS :
- 3 coups d'alternat : brillance 2/4. Balisage disponible : balisage latéral de piste, TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, aire de trafic NW et SW
- 5 coups d'alternat : brillance 4/4. Balisage disponible : balisage latéral de piste, TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, aire de trafic NW et SW
- 7 coups d'alternat : OFF
- PCL soumis à PPR 12 HR, assistance obligatoire et notification sur https://cy.myhandlingsoftware.com

***23.2 AD EQUIPMENT***

***Traffic surveillance equipment***

*AD equipped with radar display (see AD 1.0).*

*PCL available outside ATS SKED :*
*- 3 clicks on mic : brightness 2/4. Available lighting : RWY edge lighting TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, trafic area NW et SW*
*- 5 clicks on mic : brightness 4/4. Available lighting : RWY edge lighting TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, trafic area NW et SW*
*- 7 clicks on mic : OFF*
*- PCL submitted to PPR 12 HR, mandatory handling and notification on https://cy.myhandlingsoftware.com*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel 0700-1700 (ETE : -1 HR)

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Occasional 0700-1700 (SUM : -1 HR)*

**AD 2 LFMA.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMA.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

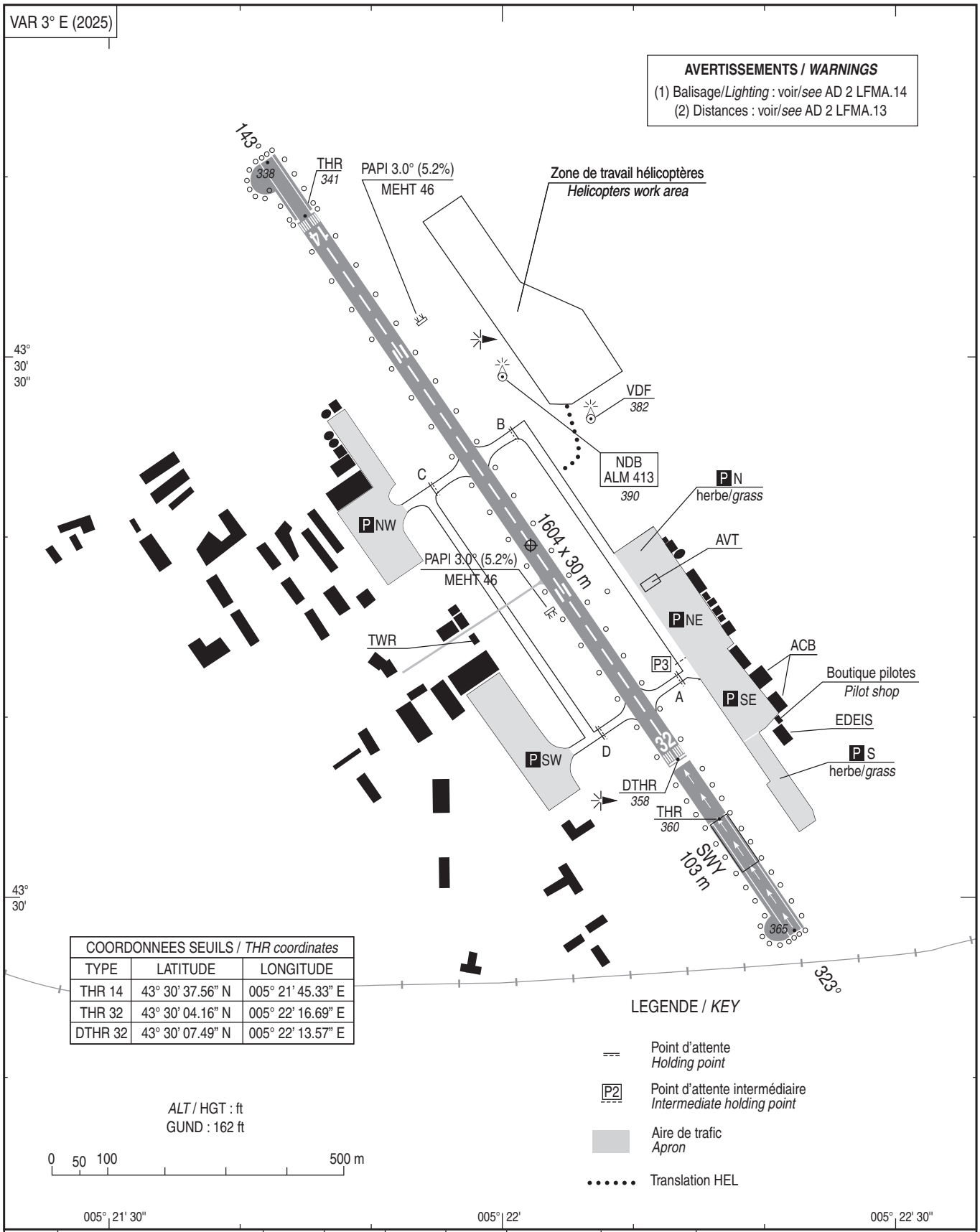
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 136.230 ☎ 04 42 16 06 85
**GND** (SOL) : 121.605

# AIX LES MILLES
43 30 19 N - 005 22 02 E
*ALT AD : 368 (14 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 14 | 43° 30' 37.56" N | 005° 21' 45.33" E |
| THR 32 | 43° 30' 04.16" N | 005° 22' 16.69" E |
| DTHR 32 | 43° 30' 07.49" N | 005° 22' 13.57" E |

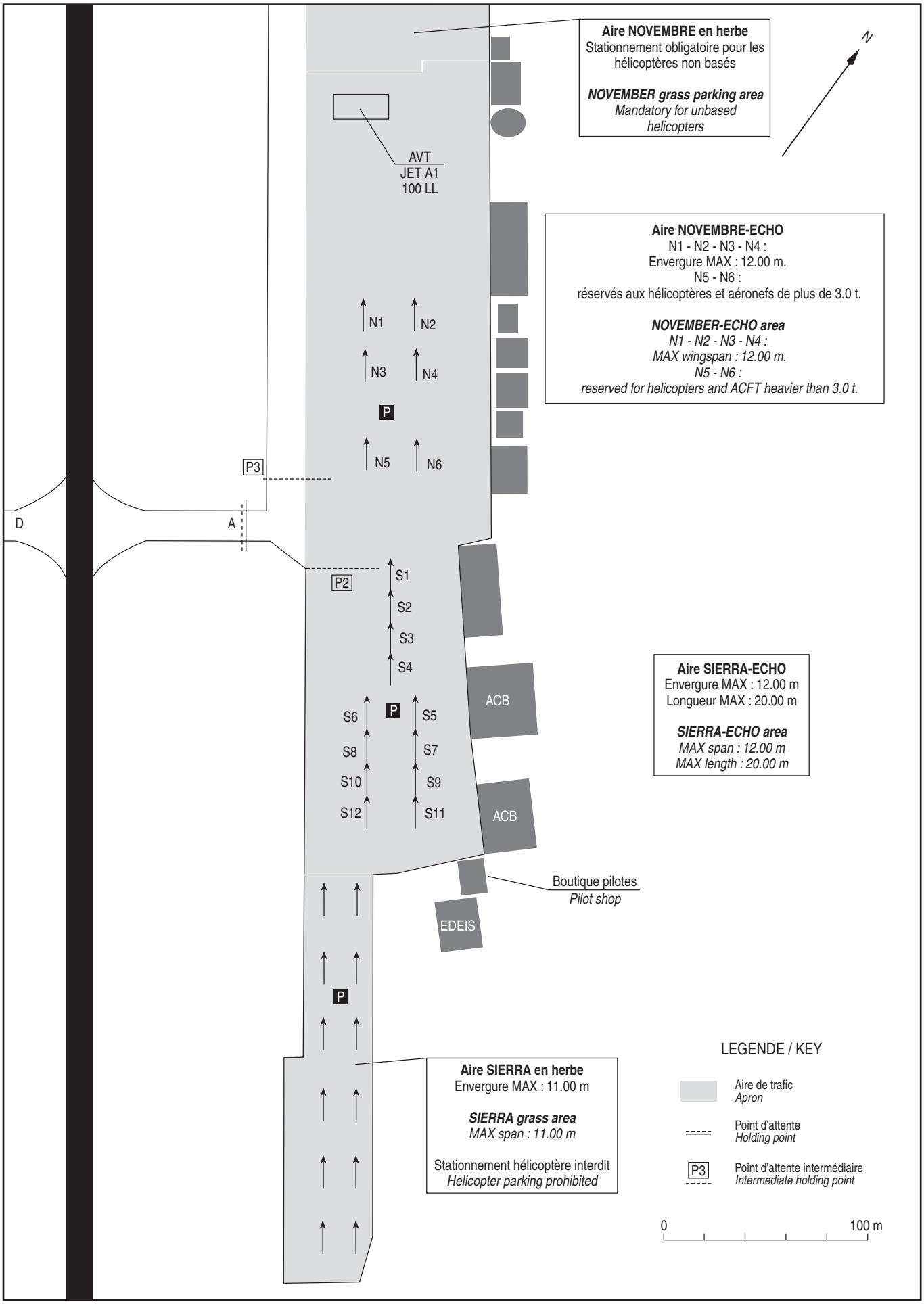
| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA (2) | TODA (2) | ASDA (2) | LDA (2) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 14 | NIL | LIL | 1372 | 1372 | 1475 | 1248 | Revêtue | 15 F/D/W/U | 800 | 800 | - | - |
| 32 | NIL | LIL | 1481 | 1481 | 1481 | 1124 | *Paved* | | 800 | 800 | - | - |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**AIX** LES MILLES

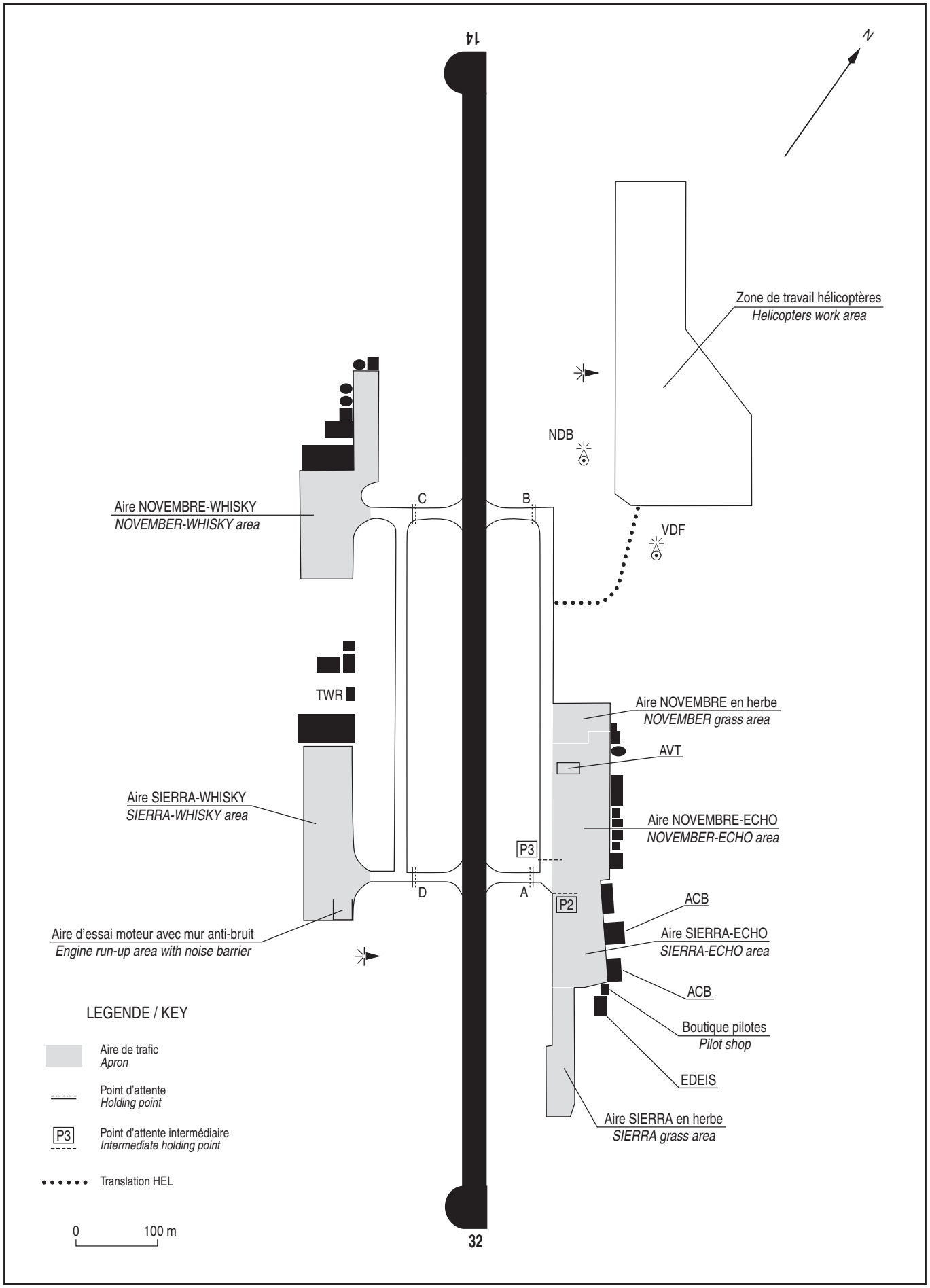





© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**AIX** LES MILLES






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ALM | REF LFMA AD 2.19 | | X | X | X | |
| CM | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| MRM | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| OB | REF LFMA AD 2.19 | | X | | X | |
| LACAZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LANKO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| POMEG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SIMON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MA400 | 43°32'53.1"N | 005°15'47.1"E | X | | X | |
| → MA500 | 43°27'27.2"N | 005°29'02.1"E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

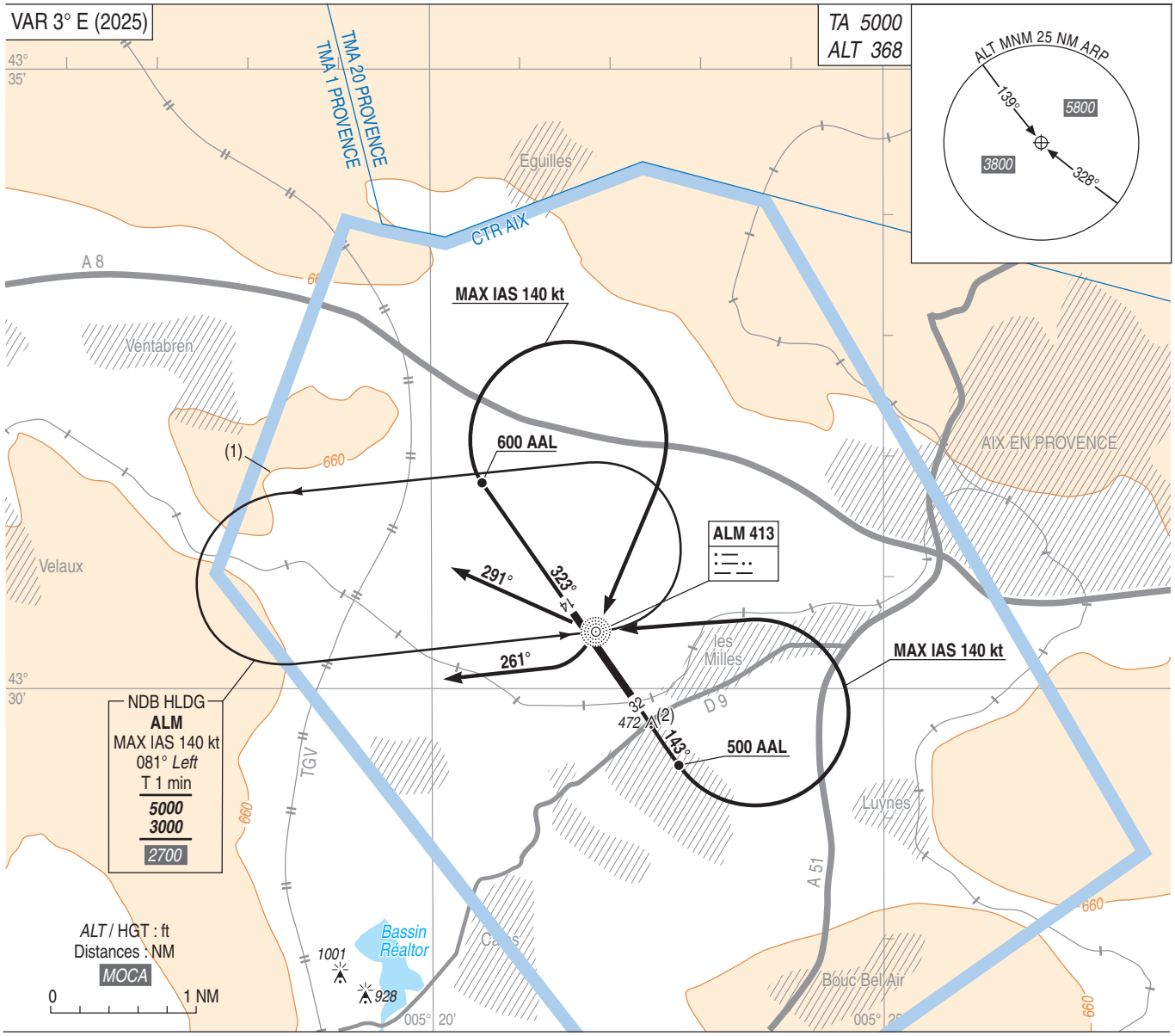
# AIX LES MILLES
## STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

**STAR RNAV RWY ALL**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CM 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SIMON | - | 152 | 154.5 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MA400 | - | 115 | 117.9 | 8.0 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALM | - | 115 | 118.0 | 5.1 | - | 3000 | 5000 | - | 1.0 |
| **LACAZ 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LACAZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ALM | - | 055 | 57.5 | 7.8 | - | 3000 | 5000 | - | 1.0 |
| **LANKO 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LANKO | - | - | - | - | - | - | FL 120 | - | - |
| - | TF | OB | - | 268 | 270.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | POMEG | - | 282 | 284.8 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MRM | - | 356 | 359.0 | 5.0 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALM | - | 010 | 12.7 | 8.0 | - | 3000 | 5000 | - | 1.0 |
| **LANKO 4B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LANKO | - | - | - | - | - | - | FL 120 | - | - |
| - | TF | MA500 | - | 298 | 300.9 | 27.0 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALM | - | 298 | 300.9 | 5.9 | - | 3000 | 5000 | - | 1.0 |

# AIX LES MILLES
## Départs omnidirectionnels type B RWY 14/32
## *RWY 14/32 omnidirectional departures B type*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

**ATIS** AIX : 136.230
APP : PROVENCE Approche/*Approach* (voir / *see* AD 2 LFML COM 01)
**TWR :** AIX Tour / *Tower* 118.755
AIX Sol / *Ground* 121.605




**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS TYPE B :**

**RWY 32** : Monter dans l'axe à 4,5 % (1). A *968* (600), tourner à droite en montée (MAX IAS 140 kt) vers ALM. A ALM, s'éloigner 261° pendant 1 min puis tourner à droite pour rejoindre ALM et intégrer l'attente (procédure d'entrée en attente de type "parallèle"). Ensuite à ALM (ALT 1800 ft MNM), route directe selon clairance en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS 6%.

(1) Courbe de niveau avec végétation ALT 721 ft dans R 309/4408 m ARP.

**RWY 14** : Monter dans l'axe à 6% (2). A *868* (500), tourner à gauche (MAX IAS 140 kt) vers ALM. A ALM, s'éloigner suivant le R 291 ALM pendant 1 min puis tourner à gauche pour rejoindre le QDM 081° ALM et intégrer l'attente (procédure d'entrée en attente de type "décalée"). Ensuite à ALM (ALT 1800 ft MNM), route directe selon clairance en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS 6%.

(2) Pylône ALT 472 ft dans R 152/1339 m ARP. **Cette pente fait abstraction de l'obstacle ALT 390 ft constitué par la voie ferrée surmontée d'un gabarit ferroviaire qui se trouve à 50 m de l'extrémité de piste au décollage.**

***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES B TYPE :***

***RWY 32*** *: Climb in the axis at 4.5% (1). At 968 (600), turn right in climb (MAX IAS 140 kt) inbound ALM. At ALM proceed 261° during 1 min then turn right to join ALM and holding (entry procedure in holding type parallel). Then at ALM (ALT 1800 ft MNM) proceed direct according to clearance in climbing up to enroute safety altitude. ATS gradient 6%.*

*(1) contour line with vegetation ALT 721 ft in R 309/4408 m ARP.*

***RWY 14*** *: Climb in the axis at 6% (1). At 868 (500) turn left (MAX IAS 140 kt) inbound ALM. At ALM proceed R 291 ALM during 1 min then turn left to join QDM 081° ALM and holding (entry procedure in holding type shifted). Then at ALM (ALT 1800 ft MNM) proceed direct according to clearance in climbing up to enroute safety altitude. ATS gradient 6%.*

*(2) Pylon ALT 472 ft in R 152/1339 m ARP.* ***This gradient does not take into account the obstacle ALT 390 ft made by the railway surmounted by a railway gauge located at 50 m from departure end of runway.***



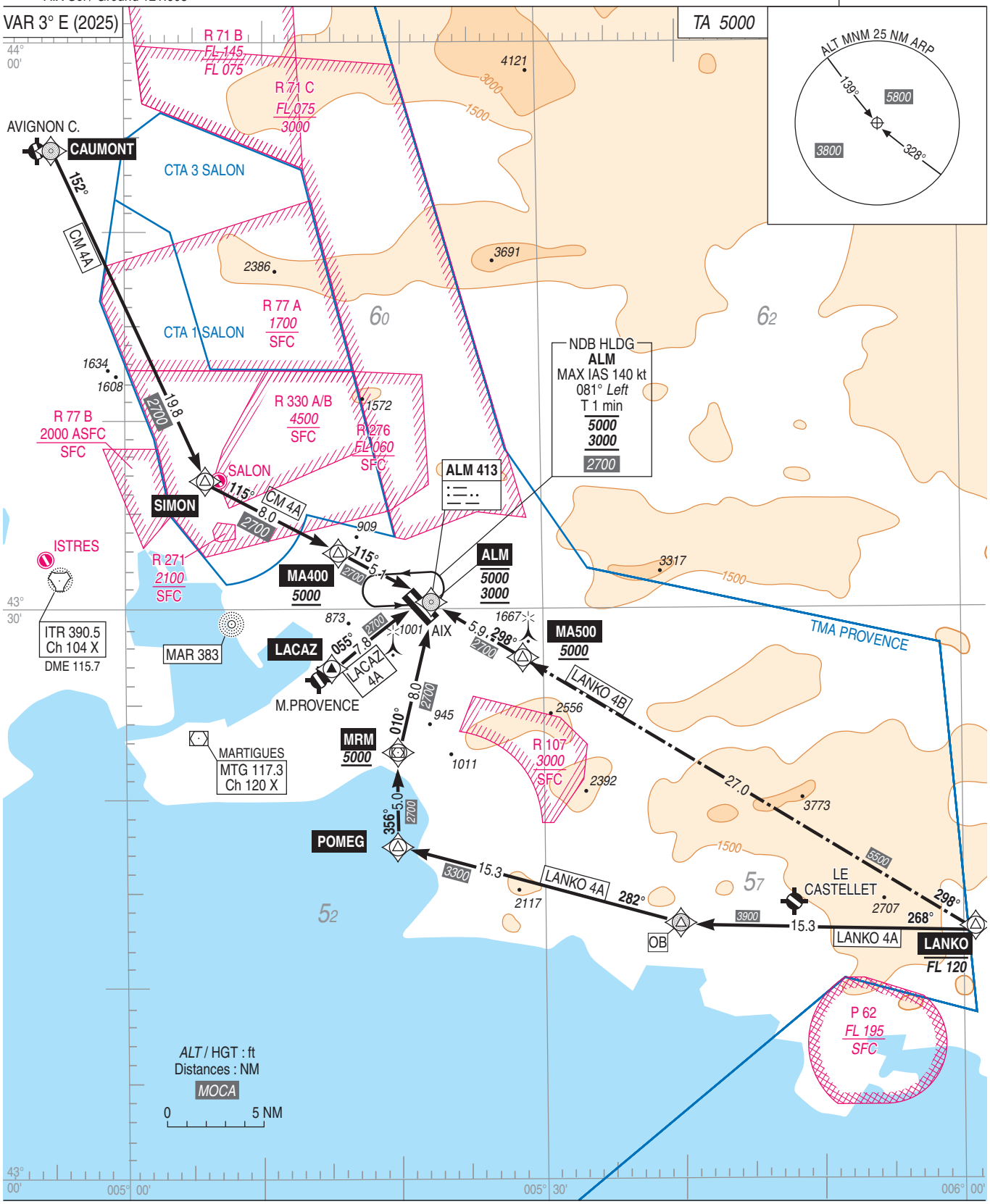
© SIA

# AIX LES MILLES
# STAR RNAV CONV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B)

**ATIS** AIX : 136.230
APP : PROVENCE Approche/*Approach* voir / *see* AD 2 LFML COM 01
**TWR** : AIX Tour /*Tower* 118.755
AIX Sol / *Ground* 121.605

Sur clairance du CTL / *On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMC - LE LUC LE CANNET

**AD 2 LFMC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°23'05"N 006°23'13"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Croisée des pistes. | Runway crossing. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 Km E LE LUC (83 - VAR) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 265 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 31 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8207°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.116°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (ALAT) | MINISTRY OF DEFENCE (ALAT) |
| | Adresse / *Address* | Base école Général Lejay<br>Quartier Général Lejay<br>83340 LE CANNET DES MAURES | |
| | Telephone | 04.98.11.72.44 : Permanence Base (H24)<br>04.98.11.73.55 (DV-Conduite OPS/DV/OPS Chief) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFMCZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Email opérations (PPR) : begl-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr<br>Email opérations (vol drone) : begl-ops-drones.resp.fct@intradef.gouv.fr<br>Email ATS : begl.chef-cont-aerodrome.fct@intradef.gouv.fr<br>Email AIS : begl-bia-chef.fct@intradef.gouv.fr<br>DV Hors ATS : HIV/WIN : 1600/0700 ; ETE/SUM : 1500/0600 / Flight director outside SKED : 06.14.63.62.69<br>CDT CLA : 04.98.11.74.51 (ligne TPH enregistrée / recorded TPH line) | |

**AD 2 LFMC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | - HOR ATS<br>- BNIA de rattachement : BORDEAUX<br>05 57 92 60 84 - Fax : 05 57 92 83 34 | - ATS SKED<br>- BNIA briefing office : BORDEAUX<br>05 57 92 60 84 - Fax : 05 57 92 83 34 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : (ETE) 0400-1500 (HIV) 0500-1600<br>VEN : (ETE) 0400-1000 (HIV) 0500-1100<br>SAM-DIM-JF : NIL | MON-THU : (SUM) 0400-1500 (WIN) 0500-1600<br>FRI : (SUM) 0400-1000 (WIN) 0500-1100<br>SAT-SUN-HOL : NIL |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1615<br>VEN : 0700-1100<br>SAM-DIM-JF : fermé<br>AD activable H24 selon les besoins du gestionnaire | MON-THU : 0700-1615<br>FRI : 0700-1100<br>SAT-SUN-HOL : closed<br>AD activable H24 as required by managing organism |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMC .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 1 camion MIL de dépannage 4 T<br>MIL : 3 FENWICK H30 (3T), 1 FENWICK H80 (8T) | 1 MIL tow truck 4 T<br>MIL : 3 FENWICK H30 (3T), 1 FENWICK H80 (8T |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | MIL : F34 - F35<br>MIL : O138 - O150 - O155 - O156 - H515 | MIL : F34 - F35<br>MIL : O138 - O150 - O155 - O156 - H515 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 200 m3 - 17 L/s<br>F35 : 500 m3 | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Selon disponibilités pour HEL MIL uniquement | According to availability, for MIL HEL only |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 1/2 pour HEL PUMA - FENNEC - GAZELLE - TIGRE-NH90<br>Pièces et moteurs de rechange selon disponibilité | NTI 1/2 for HEL PUMA - FENNEC - GAZELLE - TIGRE-NH90<br>Parts and spare engines according to availability |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMC .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : Hébergement MIL uniquement<br>Ville : Hôtels (plus de 100 places disponibles) | AD : MIL lodging only<br>City : Hotels (more than 100 rooms available) |
| 2 | Restaurants | AD : Mess pour MIL<br>Ville : Nombreux restaurants | AD : Mess for MIL<br>City : Numerous restaurants |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : NIL<br>Ville : Taxis O/R | AD : NIL<br>City : O/R taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances, permanence médicale<br>Ville : Hôpitaux CIV à DRAGUIGNAN | AD : health care unit, ambulances, medical service<br>City : CIV hospitals at DRAGUIGNAN |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | MIL : Vaguemestre LUN-JEU après-midi | MIL : Postal clerk MON-THU afternoons |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 3, place de la liberté - 83340 LE LUC EN PROVENCE | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMC .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Lot de sauvetage aéronautique :<br>Mise en oeuvre normale :<br>- 1 Véhicule Léger Tout Terrain type NAVARRA pour le Chef de manoeuvre,<br>- 1 Véhicule d'Intervention Mousse : 2700 L d'eau + 407 L d'émulseur (plein débit : 1800 L / min et demi-débit : 900 L / min), 22 kg CO2, 250 kg de poudre,<br>- 1 Véhicule d'Allègement Secours Routier : lot de désincarcération + une passerelle tigre.<br>1 VIM en renfort,<br>1 VIM en spare. | Aeronautical rescue and safety kit :<br>Implementation under normal conditions :<br>- 1 light off-road command vehicle,<br>- 1 foam fire engine 2700 L water + 407 L foam concentrate (full flow 1800 L/min, half flow 900 L/min) 22 kg CO2, 250 kg of powder,<br>- 1 road rescue lightening vehicle : exctrication rescue kit + Tiger rescue gangway.<br>1 second VIM,<br>1 spare VIM. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Tracteur TRACMA uniquement.<br>Procédure gestionnaire AD : contact AD.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extèrieurs à l'aéroport.<br>Tractage aéronefs roulants <20T.<br>Levage aéronefs <8T : Grue 8T GBC IAB | Tractor TRACMA only.<br>AD operator procedure : contact AD.<br>Damaged aircraft removed with means outside the airport.<br><20T rolling aircraft towing.<br><8T aircraft lifting : GBC IAB crane |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI 4 - OTAN : 4<br>OACI : 6 possible sur préavis de 72h<br>Plan de secours Spécialisé d'aérodrome établi avec la préfecture du Var.<br>Hors ATS : Niveau 1 assuré par les exploitants basés pour leurs opérations propres. | ICAO : 4 - NATO : 4<br>ICAO : 6 prior notice of 72h<br>Aerodrome specialised contingency plan prepared with the Var prefecture.<br>Outside ATS SKED CIV Operators ensure their own level 1. |

**AD 2 LFMC .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Balayeuse avec lame | Sweeper with blade |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | NIL |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | NIL |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | AD inutilisable en cas de chute de neige. | AD unavailable in case of snowfall. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | AST MIL : macadam<br>AST N : béton<br>AST zone HELIPACA : macadam | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | AST EFA (TIGRE) : 16 F/A/W/T<br>AST OUEST (PUMA) : 36/F/A/W/T<br>AST GAZELLE 1 : 7 F/A/W/T<br>POSTES DE STATIONNEMENT GAZELLE : 4 R/B/W/T<br>AST GAZELLE2 : 8 F/A/W/T<br>AST CFIA (NH90) : 21 F/A/W/T<br>AST EST : 20 F/A/W/T<br>PÉLICANDROME : 56 F/A/W/T | AST EFA (TIGRE) : 16 F/A/W/T<br>AST WEST (PUMA) : 36/F/A/W/T<br>AST GAZELLE 1 : 7 F/A/W/T<br>STAND GAZELLE : 4 R/B/W/T<br>AST GAZELLE 2 : 8 F/A/W/T<br>AST CFIA (NH90) : 21 F/A/W/T<br>AST EAST : 20 F/A/W/T<br>PELICANDROM : 56 F/A/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A - B - C - D : 15 m<br>E - F - G : 15 m<br>K : 9 m<br>Z: 10 m<br>AST NORD : Accès translation HEL uniquement | A - B - C - D : 15 m<br>E - F - G : 15 m<br>K : 9 m<br>Z: 10 m<br>AST NORD : Access via translation HEL only |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A - B - C - D - E - F - G - K - Z : Macadam | A - B - C - D - E - F - G - K - Z : Macadam |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 8 F/A/W/T<br>TWY B : 27 F/A/W/T<br>TWY C : 9 F/A/W/T<br>TWY D : 13 F/A/W/T<br>TWY E : 16 F/A/W/T<br>TWY F : 18 F/A/W/T<br>TWY G : 21 F/A/W/T<br>TWY K : 11 F/A/W/T<br>TWY U : 13 F/A/W/T<br>TWY Z : 43 F/B/W/T | TWY A : 8 F/A/W/T<br>TWY B : 27 F/A/W/T<br>TWY C : 9 F/A/W/T<br>TWY D : 13 F/A/W/T<br>TWY E : 16 F/A/W/T<br>TWY F : 18 F/A/W/T<br>TWY G : 21 F/A/W/T<br>TWY K : 11 F/A/W/T<br>TWY U : 13 F/A/W/T<br>TWY Z : 43 F/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | THR 09 : 43°23'04"N 006°23'43"E<br>THR 27 : 43°23'05"N 006°23'18"E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | THR 09 : 79,25 m (260 ft)<br>THR 27 : 77,66 m (255 ft) | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | THR27 43°23'05"N 006°23'19"E | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Présence de portails sur les bretelles : largeur :<br>A - B : 40.70 m<br>C - E : 24.80 m<br>D : 52.80 m<br>F - G : 24.70 m | Presence of gates on ramps : width :<br>A - B : 40.70 m<br>C - E : 24.80 m<br>D : 52.80 m<br>F - G : 24.70 m |

**AD 2 LFMC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Parking Sud uniquement : Poste de stationnement hélicoptère identifiés par lettre et chiffres peints sur le macadam. | South Apron Only : Helicopter aprons identified by letters and figures painted on the macadam. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Au sud uniquement : ligne axiale de guidage sur voies de circulation et aires de trafic. | To south only : axial guiding line on taxiways and traffic areas. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marques de SDE, marques de seuil, marques de RWY | DTHR markings, RWY markings, THR markings |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMC .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Uniquement TWY A, B, C, D | Only TWYs A, B, C, D |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFMC | |

**AD 2 LFMC.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NIL |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMC .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NICE COTE D'AZUR |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NIL |
| | Période de validité / *Validity period* | NIL |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | NIL |
| 5 | Briefing, consultation | P - T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | APT (récepteur d'images des nuages transmises par satellite/receiver of cloud images transmitted by satellite) |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | CLA/Local Control Aerodrome Unit |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | PREVI 04.98.11.74.62 (enregistrée/registered)<br>Services aux a/c mil et a/c autorisés selon convention<br>Hors HOR ATS, préavis TPH pour demande/Outside ATS SKED notice TPH for request<br>Email: ealat-le-luc-meteo.resp.fct@intradef.gouv.fr |

**AD 2 LFMC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 088.00 (086) | 799 x 30 | 46 F/A/W/T<br>macadam / macadam | 43°23'04.40"N 006°22'43.31"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 260ft |
| 27 | 268.00 (266) | 799 x 30 | 46 F/A/W/T<br>macadam / macadam | 43°23'04.94"N 006°23'18.49"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 255ft |
| 13 | 130.00 (128) | 1399 x 30 | macadam / macadam | 43°23'19.10"N 006°22'49.68"E<br>( 43°23'13.49"N 006°22'58.07"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 265ft<br>DTHR : 264ft |
| 31 | 310.00 (308) | 1399 x 30 | macadam / macadam | 43°22'49.89"N 006°23'37.21"E<br>( 43°22'51.29"N 006°23'35.04"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 250ft<br>DTHR : 251ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | 900 x 150 | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | NIL | 900 x 150 | NIL | NIL |
| 13 | NIL | NIL | NIL | 1500 x 150 | NIL | (1) |
| 31 | NIL | NIL | NIL | 1500 x 150 | NIL | (2) |

(1) 0 - 268m : 40 F/A/W/T
268 - 1277m : 27 F/A/W/T
1277 - 1399 : 18 F/A/W/T

(2) 0 - 122m : 18 F/A/W/T
122 - 1131 : 27 F/A/W/T
1131 - 1399 : 40 F/A/W/T


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 799 | 799 | 799 | 799 | |
| 27 | 799 | 799 | 799 | 799 | |
| 13 | 1399 | 1399 | 1399 | 1131 | SDE: 268 m |
| 31 | 1399 | 1399 | 1399 | 1338 | SDE: 61 m |

**AD 2 LFMC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | - 2 feux à éclats | G | | | | | | | |
| 27 | - 2 feux à éclats | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 09 | 799 m | 60 m | W | HI-LI | R | | |
| 27 | 799 m | 60 m | W | HI-LI | R | | |

**AD 2 LFMC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Dans l'aire à signaux, lampes blanches. | In signal area, white lights. |
| | Anémomètre / *Anemometer* | A proximité de l'aire à signaux, 1 feu rouge. | Close to signal area, 1 red light. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B, C, D, E : feux bleus<br>TWY F, G : NIL | TWYs A, B, C, D, E : blue lights TWYs F, G : NIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire | Auxiliary electrical power supply |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 15 sec | less than 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Manche à vent lumineuse à côté de l'ASI, lampes blanche. | Illuminated wind sock in signal area, with lights. |

**AD 2 LFMC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFMC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | LE LUC Approche (FR)<br>*LE LUC Approach (EN)* | 122.200 MHz | HOR ATS | |
| APP | LE LUC Approche (FR)<br>*LE LUC Approach (EN)* | 141.300 MHz | HOR ATS | Finale PAR/PAR final |
| APP | LE LUC Approche (FR)<br>*LE LUC Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Urgence/Emergency |
| APP | LE LUC Approche (FR)<br>*LE LUC Approach (EN)* | 276.025 MHz | HOR ATS | CTL MIL |
| PAR | LE LUC Precision (FR)<br>*LE LUC Precision (EN)* | 141.300 MHz | HOR ATS | PAR |
| SRE | LE LUC Radar (FR)<br>*LE LUC Radar (EN)* | 122.200 MHz | HOR ATS | RADAR |
| TWR | LE LUC Sol (FR)<br>*LE LUC Ground (EN)* | 121.850 MHz | HOR ATS | |
| TWR | LE LUC Tour (FR)<br>*LE LUC Tower (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Urgence/Emergency |
| TWR | LE LUC Tour (FR)<br>*LE LUC Tower (EN)* | 123.000 MHz | HOR ATS | |
| TWR | LE LUC Tour (FR)<br>*LE LUC Tower (EN)* | 374.525 MHz | HOR ATS | CTL MIL |
| VDF | LE LUC Gonio (FR)<br>*LE LUC Homer (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Urgence/Emergency |
| VDF | LE LUC Gonio (FR)<br>*LE LUC Homer (EN)* | 122.200 MHz | HOR ATS | CTL et/and transit |
| VDF | LE LUC Gonio (FR)<br>*LE LUC Homer (EN)* | 123.000 MHz | HOR ATS | |
| VDF | LE LUC Gonio (FR)<br>*LE LUC Homer (EN)* | 124.285 MHz | HOR ATS | AUTO-INFO Jour-Nuit/AUTO-INFO Day-Night |
| ATIS | LE LUC (FR)<br>*LE LUC (EN)* | 128.650 MHz | HOR ATS | |

**AD 2 LFMC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | LU | 378 kHz | H24 | 43°23'12.7"N 006°31'30.6"E | | | | 087°/5,98 NM THR 27 | |
| VOR-DME | LUC | 113 MHz<br>CH 77X | H24 | 43°22'58.0"N 006°15'21.3"E | | | | 267°/5,37 NM THR 09 | |
| LOC 09 (NOCAT) | LC | 109.3 MHz | HO | 43°23'05.1"N 006°23'24.9"E | | | | 086°/943 m THR 09 | (1) |
| GP 09 | | 332 MHz | | 43°23'07.7"N 006°22'52.6"E | | | 15.5 m/51 ft<br>( 4 °) | 062°/241 m THR 09 | |
| DME 09 | | CH 30X | H24 | 43°23'07.7"N 006°22'52.6"E | | | | 062°/241m THR 09 | |

(1) Utilisation OPS restreinte : limitée aux seuls aéronefs et pilotes autorisés par le COMALAT./ restricted OPS use : limited to aircrafts only and pilots authorized by COMALAT.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**Conditions d'utilisation de l'A/D :**

→ AD agréé à usage restreint.
Interdit aux ACFT non munis de radio, GLD et ULM.
Ecole de pilotage (entraînement IFR) réservée aux ACFT basés.
ASI sans signification en dehors des HOR ATS.
Présence d'une manche à vent entre la piste 13 et la piste 09 à l'Ouest de l'A/D.
PRKG réservés aux ACFT d'Etat.
Bandes en herbes uniquement utilisable par ACFT ALAT et/ou autorisés.

RWY 09/27 limitée :

- A vue, de jour uniquement aux ACFT d'Etat et du paraclub LFMC.
- Interdite de nuit sauf pour HLO autorisés.
- Code de référence AD OACI : 1C.
- Vols CAM T sont hors périmètre homologation.

RWY 13/31 :

- Non balisée.
- AD inutilisable hors RWY et TWY sauf pour les besoins du gestionnaire.
- Code de référence AD OACI : 2C.

Pour ACFT CIV :

PLN obligatoire et demande de PPR nécessaire 48 HR à l'avance.
Contact : be-2rhc-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr (vol drone : be-2rhc-ops-drones.resp.fct@intradef.gouv.fr)
Le NR PPR devra obligatoirement figurer en case 18 du FPL.
Attribution du PPR soumise à l'accord du chef des opérations.
Accueil prioritaire du trafic MIL sauf emergency.
Absence de service douanier.
Infrastructure civile inexistante.
Contact radio avant mise en route sur LE LUC GND.

Pour ACFT d'Etat non basé :

Demande de PPR obligatoire par MSG
Email : be-2rhc-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr (vol drone : be-2rhc-ops-drones.resp.fct@intradef.gouv.fr)
Tel : 04 98 11 76 55
Hors ATS : Directeurs des Vols 06 14 63 62 69.
Le NP PPR devra obligatoirement figurer en case 18 du FPL CAM ou CAG.
FPL obligatoire pour tous vols à destination de LE LUC .
Emargement obligatoire sur le cahier d'escale à l'ESA pour les ACFT non basés.

**Dangers à la navigation aérienne :**

LUN-VEN : intense activité ACFT et HEL dans le circuit de piste et aux abords de celui-ci.
Afin d'assurer une séparation avec le trafic opérationnel militaire, des attentes en vol pourront être données aux ACFT civils et VFR.
SAM, DIM, JF -- SS-SR(1) : Activités de parachutage (N°403) Activité connue par :
- MARSEILLE ACC 120.550(> ou égal FL 055) et
- LE LUC APP 122,200 (FL < FL 055).
(1) Activité hors horaires ATS et > FL 130 annoncée par NOTAM.

**Procédures et consignes particulières :**

Procédures de moindre bruit : :

Montée taux MAX. Passage d'avions à réactions interdit en dessous de 1500 ft AMSL. La descente vers le circuit de piste doit s'effectuer le plus tardivement possible afin de réduire les nuisances.

Procédures de DEP :

- Pour le point NE : Monter 1300 ft AMSL. Dès que possible, suivre le sud de l'autoroute jusqu'au point NE.
- Pour le point SE : 2000 ft AMSL.
- Pour les points NW, NL, SW et SE : 1500 ft AMSL.

Procédure d'ARR :
- Pour les points NW, NL, SW et SE : 2000 ft AMSL.
- Pour le point NE : 1800 ft AMSL.

Transit VFR :

Pénétration LF-R95 sur autorisation, après contact radio suivre les instructions de LE LUC APP. Altitude préférentielle de transit 2500/3000 ft AMSL.
Réserve naturelle de la Plaine des Maures :
Hauteur MNM de survol 1000 ft ASFC.
Cette interdiction ne s'applique pas :
- aux besoins TKOF et LDG sur LE LUC AD ainsi qu'aux manoeuvres s'y rattachant.
- aux ACFT d'Etat en nécessité de service.
- aux opérations de police, de sauvetage ou de gestion de la réserve naturelle.

**Consignes particulières :**

Cheminements d'accès :

Par l'Ouest : PL - BJ - DG.

**A/D operating conditions :**

AD with restricted use.
Prohibited to no radio equipped ACFT, GLD and ULM.
Flying school (IFR training) reserved for based ACFT.
Disregard signal aera out of ATS HOR.
Presence of a wind sock between RWY 13 and RWY 09 west of the airfield.
PRKG reserved for State ACFT.
Grass strip usable only by ALAT ACFT or allowed.

RWY 09/27 limited :

- VFR conditions, during day time only for State ACFT and paraclub LFMC.
- Prohibited at night time except HLO authorized.
- AD reference code (ICAO) : 1C.
- CAM T flights are outside the scope of homologation.

RWY 13/31 :

- Without lights.
- AD unusable outside RWY and TWY except needs of the operator.
- AD reference code (ICAO) : 2C.

For CIV ACFT :

FPL mandatory and a PPR number request required 48 HR in advance.
Contact : be-2rhc-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr (UAV flight : be-2rhc-ops-drones.resp.fct@intradef.gouv.fr)
PPR NR must be mentionned FPL, field 18.
Landing subject to permission of operations chief.
Priority reception of MIL traffic except emergency.
No PAX embarking / disembarking.
No custom services
No public infrastructure
Radio contact with LE LUC GND before start up

For not based State ACFT :

Resquest PPR mandatory by MSG.
Email : be-2rhc-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr (UAV flight : be-2rhc-ops-drones.resp.fct@intradef.gouv.fr)
Phone : 04 98 11 73 55
Out of ATS : Flight director 06 14 63 62 69.
PPR NR must be mentionned in OAT or GAT FPL, field 18.
FPL mandatory for all flights bound to LE LUC.
Compulsory annoting on the exercise book of stop-over in the ESA for not based ACFT.

**Danger for aeronautical navigation :**

MON-FRI : intense plane and helicopter activity in the vincinity of the airfield.
In order to ensure separation from military operational traffic, in-flight waits may be given to civilian ACFT in VFR.
SAT, SUN, HOL -- S-SR(1) : Parachute descent activities (N°403) Activity known by :
- MARSEILLE ACC 120.550(> or equal FL 055) and
- LE LUC APP 122,200 (FL < FL 055).
(1) Activity outside ATS timings and > FL 130 annouced by NOTAM.

**Procedures and special instructions :**

Noise abatment procedure :

Climb MAX rate. Passage of jet aircrafts prohibited <1500 ft AMSL. Due to noise abatment descent to visual patern altitude should be delayed as much as possible.

DEP procedures :

- NE point : Climb 1300 ft AMSL. As soon as possible, follow the south of the highway up to NE point.
- SE point : 2000 ft AMSL.
- NW, NL, SW and SE points : 1500 ft AMSL.

ARR procedures :
- NW, NL, SW and SE points : 2000 ft AMSL.
- NE point : 1800 ft AMSL.

VFR transit :

Penetration of LF-R95 under autorisation, after radio contact follow LE LUC APP instructions. Preferential transit altitude 2500/3000 ft AMSL.
Nature reserve of la Plaine des Maures :
MNM height of overflight 1000 ft ASFC.
This banning is not applicable :
- to needs of TKOF or LDG on LE LUC AD and to attached manoeuvre.
- to state ACFT on operational requirements.
- to police or rescue or the management of the nature reserve operations.

**Special instructions :**

Entry routings :

By the West : PL - BJ - DG.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Par le Nord : MY - TV - TOULON.
Par le Sud : TV - SA - LA MOLE.

By the North : MY - TV - TOULON.
By the South : TV - SA - LA MOLE.

**AD 2 LFMC.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Passages d'avions à réaction interdits en dessous de 1500' AMSL. | Passages of jet aircraft prohibited below 1500' AMSL. |
| Survol du Vieux Cannet interdit. Montée taux max. | Fly-over of Vieux Cannet prohibited. Climb max rate. |

**AD 2 LFMC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| Pénétration LF-R95 sur autorisation, après contact radio suivre les instructions de Le Luc APP.<br>Altitude préférentielle de transit 2500/3000ft AMSL. | Penetration of LF-R95 under authorization, after radio contact follow Le Luc APP instructions.<br>Preferential transit altitude 2500/3000ft AMSL. |

**AD 2 LFMC.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Code de référence d'aérodrome (OACI) :
Piste 09-27 : 1C
Piste 13-31 : 2C

Aerodrome reference code (OACI) :
Runway 09-27 : 1C
Runway 13-31 : 2C

**AD 2 LFMC.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMC.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP RWY 09 | MDA(H) RNP 09 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMD.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMD - CANNES MANDELIEU

**AD 2 LFMD.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°32'47"N 006°57'15"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3.2 NM W CANNES |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 14 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.9454°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.116°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORTS COTE D'AZUR (ACA) |
| | Adresse / *Address* | Aéroport Cannes-Mandelieu<br>N°1<br>245, avenue Francis Tonner<br>06150 CANNES LA BOCCA |
| | Telephone | +33 (0) 493 904 110 |
| | FAX | |
| | TELEX | E-mail : operations-acm@cote-azur.aeroport.fr |
| | AFS | LFMDXHAX-CEQAPXH |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFMD.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | A la demande | On request |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Prestation non assurée. | Service not provided. |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NEANT | |
| 7 | ATS | 0700-1900 ou 0700-2000 ou 0700-2100 selon NOTAM | 0700-1900 or 0700-2000 or 0700-2100 according to NOTAM |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS<br>TEL : 04 93 90 42 02 | ATS SKED<br>TEL : 04 93 90 42 02 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Horaires d'ouverture de l'aérogare.<br>HOR assistance FBO :<br>- ETE : 0430 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS+30<br>- HIV : 0530 - 1900. | AD opening hours.<br>Handling FBO SKED :<br>- SUM : 0430 to the latest of 1800 or SS+30<br>- WIN : 0530 - 1900. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | PARIF : H24 : accès 0600-2100, surveillance 2100-0600<br>Zone nord : de 0700 à la fermeture. | PARIF : H24 : access 0600-2100, surveillance 2100-0600<br>North area : from 0700 to closing |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Prestation non assurée. | Service not provided. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants: JET A1, AVGAS (100LL)<br>Lubrifiants : disponible. | Fuel: JET A1, AVGAS (100LL)<br>Lubricants: service provided. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 2 camions JET A1 de 20 m3 + 1 camion AVGAS de 11 m3.<br>2 postes fixes AVGAS: 1 poste à carte BP, 1 poste à carte bancaire. | 2 trucks JET A1 20 m3 + 1 truck AVGAS 11 m3.<br>2 fuel dispensers AVGAS: 1 with BP card, 1 with credit card. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Prestation non assurée. | Service not provided. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Hangars H8, H12, H14, H16 | Hangars H8, H12, H14, H16 |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Bombardier, Cessna, RPM, Jet Azur, Azur Aéro Assistance, Nice Hélicoptères, Helicopter Maintenance Center, Monaco Maintenance Center | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Pompes fixes uniquement poste AVGAS 100LL :<br>- Poste stationnement 7.1 uniquement par cartes de crédit,<br>- Poste stationnement 7.2 uniquement BP.<br>Aide au démarrage non assurée.<br>Nettoyage intérieur et extérieur aéronef.<br>Sociétés de catering agréées. | Fixed pumps only at AVGAS 100LL station :<br>- Aircraft stand 7.1 only by credit cards,<br>- Aircraft stand 7.2 only by BP.<br>Start-up aid not provided.<br>Inside and outside ACFT cleaning.<br>Approved catering companies. |

**AD 2 LFMD.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | à proximité | in the vicinity |
| 2 | Restaurants | Sur AD, à proximité | On AD, in the vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, location de voitures, limousines, hélicoptères. | Taxi, car rental, limousine, helicopter. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Prestation non assurée | Service not provided |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur automatique de billets | ATM |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Prestation non assurée | Service not provided |
| 7 | Observations / *Remarks* | Parking voiture clôturé | Fenced car park |

**AD 2 LFMD.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 24<br>VIP 2.5<br>semi rigide 140 CH | VIM 24<br>VIP 2.5<br>Rigid inflatable boat 140 hp |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Moyens de relevage pour des appareils jusqu'à 5 tonnes, réalisé uniquement par l'assistance. | Means for breakdown recovery for ACFT up to 5 t, performed only by handlings. |
| 4 | Observations / *Remarks* | HOR RFFS = HOR ATS | RFFS SKED = ATS SKED |

**AD 2 LFMD.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Prestation non assurée. | Service not provided. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Prestation non assurée. | Service not provided. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Prestation non assurée. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Service not provided. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitumeux | asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | ECHO : 1,4 t RSI<br>NE : 29 F/A/W/T<br>TANGO extension : 4 F/C/W/T<br>TANGO lignes 1 et 2 : 9 F/B/W/T<br>TANGO postes 1 A et 2 A : 20 F/B/W/T<br>TANGO lignes 3 à 5 : 14 F/B/W/T<br>TANGO lignes 6 et 7 : 12 F/B/W/T<br>LIMA : 3 t RSI | ECHO : 1.4 t RSI<br>NE : 29 F/A/W/T<br>TANGO extension : 4 F/C/W/T<br>TANGO lines 1 and 2 : 9 F/B/W/T<br>TANGO posts 1 A and 2 A : 20 F/B/W/T<br>TANGO lines 3 to 5 : 14 F/B/W/T<br>TANGO lines 6 and 7 : 12 F/B/W/T<br>LIMA : 3 t RSI |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A1, A2, A3, A5, A7, B1, B2, B5, C5, V, W, WB, WE, YA, YB : 15 m<br>C1, R, Y : 7.5 m<br>C2, YC : 10m<br>C3 : 10.5 m<br>P1, P2 : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A1, A2 : 26 F/A/W/T<br>A3 : 23 F/B/W/T<br>A5 : 16 F/A/W/T<br>A7 : 19 F/A/W/T<br>B1, B2, B5, C1, C3, C5, Y, YA, YB, YC : PT max 5,7 t<br>V, W : 23 F/B/W/T<br>WB : 28 F/B/W/T<br>WE : 95 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Attention : un marquage spécifique de sûreté est apposé à l'Est de TANGO extension.<br>Voir AD 2 LFMD GMC 01.<br>BRAKES OFF obligatoire sur TANGO. | Caution : a specific security mark is applied to the East of TANGO extension.<br>See AD 2 LFMD GMC 01.<br>BRAKES OFF mandatory on TANGO. |

**AD 2 LFMD.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir VAC CANNES-MANDELIEU APDC | See VAC CANNES-MANDELIEU APDC |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Marshalling à l'arrivée pour TANGO. | Marshalling at arrival for TANGO. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMD .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Sur les TWY, la clairance contrôle prévaut sur les signes du marshaller. | On the TWY, ATC clearance overrides marshaller's signs. |

**AD 2 LFMD.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NICE COTE D'AZUR | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMD .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NEANT | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NICE COTE D'AZUR | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>HIV/WIN : CNL 19<br>ETE/SUM : CNL 21 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0300 et 1900<br>ETE : TREND entre 0300 et 2100 | WIN : TREND between 0300 and 1900<br>SUM : TREND between 0300 and 2100 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P - W<br>AD WARNING<br>0300-1900 HIVER<br>AD WARNING 0300-2100 ETE<br>METAR AUTO | P - W<br>AD WARNING<br>0300-1900 WIN<br>AD WARNING 0300-2100 SUM<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB<br>AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55. | |

**AD 2 LFMD.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 045.25 (043) | 760 x 18 | 5.7 t<br>revêtue / paved | 43°32'36.28"N 006°57'12.14"E<br>( 43°32'38.34"N 006°57'14.99"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 7ft<br>DTHR : 8ft |
| 22 | 225.25 (223) | 760 x 18 | 5.7 t<br>revêtue / paved | 43°32'53.80"N 006°57'36.42"E<br>( 43°32'53.17"N 006°57'35.54"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 10ft<br>DTHR : 10ft |
| 17 | 172.65 (170) | 1540 x 45 | 26 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 43°33'15.90"N 006°56'58.96"E<br>( 43°33'12.05"N 006°56'59.64"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 14ft<br>DTHR : 13ft |
| 35 | 352.65 (350) | 1540 x 45 | 26 F/A/W/T<br>revêtue / paved | 43°32'26.41"N 006°57'07.73"E<br>( 43°32'35.47"N 006°57'06.12"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 7ft<br>DTHR : 8ft |
| 17L | 172.67 (170) | 550 x 50 | non revêtue / not paved | 43°32'58.04"N 006°57'05.91"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 11ft |
| 35R | 352.67 (350) | 550 x 50 | non revêtue / not paved | 43°32'40.39"N 006°57'09.08"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 8ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 17 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | (2) |
| 35 | NIL | NIL | 200 | NIL | NIL | (3) |
| 17L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RWY 04/22 :
Pression maximale admissible des pneus : train principal 98 PSI, roulette de nez 125 PSI.
Maximum permissible tyres pressure : main gear 98 PSI, nose wheel 125 PSI.

(2) Absence de RESA en bout de piste 17.
Absence of RESA at the end of RWY 17.

(3) Absence de RESA en bout de piste 35.
Absence of RESA at the end of RWY 35.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 760 | 760 | 760 | 660 | |
| 22 | 760 | 760 | 760 | 730 | |
| 17 | 1540 | 1600 | 1540 | 1420 | |
| 35 | 1540 | 1740 | 1540 | 1260 | |
| 17L | 550 | 550 | 550 | 550 | |
| 35R | 550 | 550 | 550 | 550 | |

**AD 2 LFMD.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | NIL | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 50 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |
| 35 | NIL | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 46 ft | nil | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 17 | 1540 m | 60 m | W | LIH | R | NIL | NIL | (1) |
| 35 | 1540 m | 60 m | W | LIH | R | NIL | NIL | (2) |

(1) PAPI RWY 17 : Portée réduite à 11 km / Range reduced to 11 km.

(2) Balisage latéral : de couleur jaune dans les 513 derniers mètres.
Edge lighting : yellow over the last 513 metres.
PAPI RWY 35 :
Obligatoire pour tout trafic. Indisponible en dehors des horaires de service du CTL. Divergence à l'Est par rapport à l'axe de piste : 5°.
Mandatory for all traffic. Not available outside ATC SKED. Offset 5° East from RWY centreline.

**AD 2 LFMD.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | A1, A2, A3, A5, A7, W, V, B5, C5 | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation auxiliaire-secours inversée en cas d'orage. | Secondary power supply-opposite switching when stormy conditions. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15 s MAX | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux à éclats QFU 17, 35. | Flashing lights QFU 17, 35. |

**AD 2 LFMD.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Présence de deux parties de la piste 04/22 dédiées aux atterrissages et décollages hélicoptères, non matérialisées, bordées chacune d'une aire de sécurité de 4 m non matérialisée, dénommées aires DELTA.<br>- DELTA SIERRA, depuis 18 m aprés le seuil décalé 04 (axe de la route de service) jusqu'à la bordure Ouest du point d'arrêt B2 : longueur 385 m et largeur 30 m.<br>- DELTA NOVEMBRE, à partir du seuil 22 jusqu'à la bordure Ouest du point d'arrêt B2 : longueur 270 m et largeur 30 m.<br>Observations : voir VAC HELISTATIONS. | Presence of two unmarked parts of RWY 04/22 dedicated to helicopter take-off and landing, bordered by a 4 metres wide unmarked safety area, called "DELTA" areas.<br>- DELTA SIERRA, from 18 metres after DTHR 04 (in the service road axis) to holding point B2 : length 385 metres, width 30 metres.<br>- DELTA NOVEMBRE, from THR 22 to holding point B2 : length 270 metres, width 30 metres.<br>Remarks : see VAC HELISTATIONS. |

**AD 2 LFMD.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CANNES partie 1**<br>43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°27'06"N , 006°51'30"E - 43°30'43"N , 006°49'50"E - 43°31'37"N , 006°50'34"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°32'48"N , 006°57'14"E ( ARP CANNES ) - 43°37'36"N , 006°55'24"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CANNES Tour (FR)<br>CANNES Tower (EN) | 0700 - au plus tard de 1900 ou SS+30<br>SUM : -1HR |
| **CTR CANNES partie 2**<br>43°31'15"N , 007°06'00"E - 43°28'51"N , 007°06'00"E - 43°23'18"N , 006°55'09"E - 43°25'14"N , 006°53'18"E - 43°31'15"N , 007°06'00"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>800ft AMSL | TWR<br><br>CANNES Tour (FR)<br>CANNES Tower (EN) | 0700 - au plus tard de 1900 ou SS+30<br>SUM : -1HR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | CANNES Sol (FR)<br>*CANNES Ground (EN)* | 121.805 MHz | HO | |
| TWR | CANNES Tour (FR)<br>*CANNES Tower (EN)* | 118.625 MHz | HO | |
| TWR | LERINS Tour (FR)<br>*LERINS Tower (EN)* | 120.780 MHz | HO | |
| VDF | CANNES Gonio (FR)<br>*CANNES Homer (EN)* | 118.625 MHz | HO | |
| ATIS | CANNES (FR)<br>*CANNES (EN)* | 130.480 MHz | HO | TEL : 04 92 19 94 92 |

**AD 2 LFMD.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | CNM | 111.4 MHz<br>CH 51X | H24 | 43°33'37.3"N 006°52'15.4"E | 1595 ft | 60NM(225°..315°),<br>80NM(315°..45°)<br>40NM FL500 | | | (1) |
| LOC 35 (I) | CMD | 110.35 MHz | H24 | 43°33'23.5"N 006°56'57.6"E | 14 ft | | | | (2) |
| DME 35 | | CH 40Y | H24 | 43°33'24.3"N 006°57'00.2"E | 28 ft | 25NM FL250 | | | (3) |

(1) Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans le secteur sud-est du moyen. / Occasionnal fluctuation of the VOR signal in the south-eastern sector of the navaid.
Position GEO DME / DME GEO position : 43°33'35.9"N 006°52'12.4"E. DME ALT : 1600 ft.
DME portée / coverage :
- 72 NM jusqu'au / until FL500,
- 120 NM jusqu'au / until FL100,
- 26 NM en éloignement radial 129° / outbound RDL 129°.

(2) LOC : à 17 NM/2000 ft couverture LOC limitée à 25° à gauche de l'axe dans le sens de l'atterrissage. / LOC : at 17 NM/2000 ft LOC coverage limited to 25° left of the axis in the landing direction.

(3) DME : à 17 NM/2000 ft couverture DME limitée à 13° à gauche de l'axe,
à 25 NM/2000 ft couverture DME limitée à 8° à gauche de l'axe, 6° à droite de l'axe dans le sens de l'atterrissage. / DME : at 17 NM/2000 ft DME coverage limited to 13° left of the axis.
at 25 NM/2000 ft DME coverage limited to 8° left of the axis, 6° right of the axis in the landing direction.


© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFMD.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

### 20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

NICE APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA NICE et de la TMA NICE (cf. ENR 2.1).

### *20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS*

*NICE APP provides air traffic services in NICE CTA and NICE TMA (ref. ENR 2.1).*

### 20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition pour la TMA NICE est de 5000 ft. Le niveau de transition est calculé par NICE APP.

### *20.2 ALTIMETER SETTING*

*The transition altitude in NICE TMA is 5000 ft. The transition level is calculated by NICE APP.*

### 20.3 MANOEUVRES AU SOL

Afin de prévenir les incursions, des hotspots ont été identifiés sur la carte AD 2 LFMD ADC 01. Il est recommandé la plus grande vigilance et le respect strict des instructions de roulage. En cas de doute, ne pas hésiter à interroger l'ATC.

TWY A6 et B6 réservés aux hélicoptères en translation par effet de sol limités au Sikorsky 76.

TWY P1 et P2 :
- réservés Sécurité Civile,
- interdits de nuit ou par RVR < 800 m.

DASH 8 Sécurité Civile :
- Atterrissage en RWY 17 et dégagement piste uniquement en A2.

Le TWY Y est interdit aux aéronefs dont l'une au moins des conditions ci-dessous est remplie :

- envergure supérieure à 15 m.

- largeur hors tout du train principal supérieure à 4,5 m.

Utilisation de la piste 04/22 interdite aux ACFT dont l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- envergure supérieure à 15 m.

- largeur hors tout du train principal supérieure à 4.5 m.

- distance de référence au décollage supérieure à 800 m.

Départs pistes 17/35 : les décollages depuis les bretelles intermédiaires A3 et A5 sont interdits.

### *20.3 TAXIING*

*In order to prevent runway incursions, the hotspots are indicated on the chart AD 2 LFMD ADC 01. Careful vigilance is recommended and a strict compliance to taxiing instructions. In case of doubt, do not hesitate to contact ATC.*

*TWY A6 and B6 reserved for helicopters translating by ground effect restricted to Sikorsky 76.*

*TWY P1 and P2 :*
*- reserved for Civil security,*
*- prohibited at night or with RVR < 800 m.*

*DASH 8 Civil Security :*
*- Landing RWY 17 and vacate A2 only.*

*TWY Y prohibited to ACFT complying with, at least, one of the following conditions :*

*- wingspan over 15 m.*

*- main gear overall width over 4.5 m.*

*Use of RWY 04/22 prohibited to ACFT whose one of the following conditions is applicable :*

*- wingspan over 15 m.*

*- main gear overall width over 4.5 m.*

*- TKOF reference distance over 800 m.*

*Departures RWY 17/35 : takeoffs from intermediate TWY ramps A3 and A5 prohibited.*

### 20.4 PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES

L'aéroport de CANNES MANDELIEU présente un certain nombre de caractéristiques topographiques, climatologiques et environnementales qui ont conduit à des choix de procédures et de méthodes d'exploitation. Il est demandé que le commandant de bord ait suivi une instruction à l'ensemble des procédures utilisables et aux caractéristiques de l'infrastructure de l'aérodrome. Il est demandé de classer cet aérodrome en catégorie B en application des critères définis par l'OPS 1.975 relatif à la compétence d'aérodrome.

Le site Internet : www.cannes.aeroport.fr/ifr-pilot-briefing présente un résumé de ces particularités.

Les équipages (et en particulier les pilotes peu habitués au site) doivent en prendre connaissance avant le vol en complément de la documentation officielle. Il est demandé aux pilotes de préparer leur vol avec le plus grand soin avant de venir à Cannes-Mandelieu.

ATTENTION :

- AD interdit aux ACFT non munis de radio.
- AD interdit aux planeurs.
- AD interdit aux ULM.

### *20.4 SPECIFIC OPERATING PROCEDURES*

*CANNES MANDELIEU Airport has topographical, climatological, and environmental features that require specific procedures and operating methods. Pilots must have followed a training program on current procedures and basic characteristics of the airport's infrastructure. This airport has been classified as Category B as defined by the criteria outlined in OPS 1.975 relative to the competence of the aerodrome.*

*A summary of these specific procedures can be found on the website: www.cannes.aeroport.fr/ifr-pilot-briefing*

*In addition to official documentation, crews should familiarize themselves with these procedures before flying to Cannes. This is particularly important for pilots not familiar with the Cannes-Mandelieu Airport. Pilots are asked to carefully prepare their flights before flying to Cannes-Mandelieu Airport.*

*CAUTION :*

*- AD prohibited for non-radio equipped ACFT.*
*- AD prohibited for gliders.*
*- AD prohibited for microlights.*

#### 20.4.1 Général

L'aérodrome dispose de deux pistes (17/35 et 04/22). Le QFU 17 est le QFU majoritairement utilisé.

La piste 04/22 est principalement réservée aux hélicoptères.

L'attention des pilotes est attirée sur les différences importantes de vitesse entre les différents aéronefs évoluant dans le circuit d'aérodrome et sont instamment invités a assurer une vigilance visuelle de la prévention des abordages.

Il est à noter une présence importante d'activité hélicoptères, aussi bien sur l'aérodrome que dans la CTR due en particulier à la présence de l'hélistation Quai du Large (LFTL) située au port de Cannes à 2 NM à l'est du circuit d'aérodrome.

Le circuit de l'hélistation de Cannes Quai du Large (LFTL) interfère avec le circuit d'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

La capacité du terrain étant limitée du fait de sa configuration, des risques de délais importants des vols IFR sont à prévoir principalement à l'arrivée mais également au départ, les deux étant intimement liés (situation de contre-QFU).

L'aérodrome de Cannes doit faire face tout au long de l'année à des pointes importantes de trafic liées notamment à l'organisation de divers événements

#### *20.4.1 General*

*The aerodrome has 2 runways (17/35 and 04/22). The QFU 17 is primarily used.*

*RWY 04/22 is primarily reserved for helicopter use.*

*Pilots should be aware of the large difference in speeds among the different aircraft in the airfield circuit and should insure a close visual vigilance to prevent any collisions.*

*It is important to note that there is dense helicopter traffic, both around the airfield and the control zone due to the presence of the Quai du Large (LFTL) heliport located in the Cannes harbor 2 NM east of the aerodrome circuit.*

*Cannes Quai du Large (LFTL) helistation circuit interfere with Cannes-Mandelieu aerodrome circuit.*

*The capacity of the airfield is limited because of its configuration. Long delays for IFR flights are anticipated for arrivals principally, but may also occur for departures; both are closely linked (arrivals are in conflict with departures).*

*Many aeronautical or other events occur throughout the year in Cannes which impact directly on traffic especially at the Cannes-Mandelieu airport*

© Service de l'Information Aéronautique, France

aéronautiques ou non (MIPIM, Festival du Film, Grand Prix de Monaco, Monaco Yacht Show, etc).

Pendant ces événements, des mesures de coordination des horaires peuvent être mises en place.

Il est à noter des surcharges ponctuelles de la fréquence TWR. Il est recommandé la plus grande vigilance de la part des pilotes afin d'être en mesure de constamment maintenir une bonne conscience de la situation et assurer le principe "voir et éviter".

**20.4.2 Météorologie**

Aérodrome susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer.

La hauteur de la base des nuages donnée sur l'ATIS est mesurée à la verticale de l'aérodrome.

Lors de fort vent d'ouest (plus de 30 kt), des cisaillements de vent peuvent être rencontrés en dessous de 2000 ft et près du sol. Un gradient de vent de 10 kt est fréquent.

*(MIPIM, Cannes Film Festival, Monaco Grand Prix, Monaco Yacht Show).*

*During these events, coordination of time schedules may be necessary.*

*There is occasional overload on the TWR frequency. It is recommended the greatest vigilance on the part of the pilots in order to be able to constantly maintain situational awareness and ensure the principle "see-and-avoid".*

***20.4.2 Meteorology***

*Sea mist can cover the airfield very quickly.*

*The cloud base height given by ATIS is measured vertically above the airfield.*

*When there is a strong westerly wind (> 30 kt) wind shear may occur below 2000 ft and near the ground. Wind gradient of 10 kt is frequent.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

L'aéroport de Cannes-Mandelieu est situé près de la côte, à l'est des montagnes de l'Estérel, au milieu d'une zone densément peuplée. L'aéroport est entouré de nombreuses habitations et la population locale est très sensible au bruit.

*The Cannes-Mandelieu Airport is located near the coast, east of the Esterel Mountains, and in the middle of a densely populated area. The airport is surrounded by numerous residences and the local population is very sensitive about noise levels.*

**1 ARRETE DU 6 DECEMBRE 1995 MODIFIE PORTANT LIMITATION DES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME DE CANNES MANDELIEU**

L'arrêté du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes Mandelieu définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome de Cannes Mandelieu. Le non respect des dispositions énoncées dans cet arrêté peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

Ces dispositions sont les suivantes :

***1 MODIFIED DECREE (ARRETE) OF 6 DECEMBER 1995 RESTRICTING THE CONDITIONS OF USE OF CANNES MANDELIEU AERODROME***

*The modified decree of 06 DEC 1995 restricting the conditions of use of Cannes Mandelieu aerodrome defines the regulatory provisions pilots should comply with to limit noise pollution at Cannes Mandelieu aerodrome. Not complying with the provisions listed in this decree could result in a non-compliance report and lead ACNUSA ("Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires") (Airport noise pollution control authority) to apply the following sanction : administrative fine of 40 000 euros or less, for a legal person.*

*The provisions are as follows :*

**1.1** L'aérodrome de Cannes Mandelieu est interdit aux aéronefs assurant des transports commerciaux réguliers.

***1.1*** *Cannes Mandelieu AD is prohibited for repetitive commercial flights.*

**1.2** L'aérodrome de Cannes Mandelieu est interdit aux aéronefs équipés de turboréacteurs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à trente-cinq tonnes et aux aéronefs équipés de turbopropulseurs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à vingt-deux tonnes.

***1.2*** *Cannes Mandelieu AD is prohibited for ACFT with jet engines and with a MTOW of over 35 tons and ACFT with turboprops and with a MTOW of over 22 tons.*

**1.3** Aucun aéronef certifié chapitre 2 ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome.

***1.3*** *Chapter 2 ACFT are not allowed to land and take off at this AD.*

**1.4** Aucun aéronef équipé de turboréacteurs certifié chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome.

***1.4*** *Chapter 3 ACFT with jet engines and with a cumulative margin below 13 EPNdB (Effective Perceived Noise decibel) are not allowed to land and take off at this AD.*

**1.5 Respect des procédures pour les aéronefs en IFR**

Un écart détecté dans le plan vertical entre les points LUXUS et PIBON lors de l'exécution de la VPT 17 (voir AIP AD 2 LFMD) (ou d'une approche à vue lorsque la VPT 17 est en service) pourra faire l'objet d'une demande d'explication auprès de l'équipage, voire d'un relevé d'infraction transmis à l'ACNUSA.

***1.5 Compliance of flying procedures for ACFT under IFR***

*If a difference in altitude between points LUXUS and PIBON when flying the VPT 17 (see AIP AD 2 LFMD) (or a visual approach when VPT 17 in use), authorities may request an explanation from the crew, and even file an infraction report transmitted to ACNUSA.*

**1.6 Application**

L'arrêté ministériel du 6 décembre 1995 modifié portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes Mandelieu prescrit des dispositions qui ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs mentionnés au 2ème alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies par le présent arrêté que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol. Des dérogations à l'arrêté du 6 décembre 1995 modifié peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

***1.6 Application***

*The modified ministerial decree of 6 DEC 1995 about the restrictions of use of Cannes Mandelieu aerodrome includes provisions which do not prohibit landing or take off, on an exceptional basis, for the following ACFT :*

*- ACFT flying as part of medical or humanitarian missions,*
*- ACFT mentioned in the 2nd paragraph of Article L. 6100-1 of the French Transport Code,*
*- ACFT flying for State authorities.*

*The pilot in command can override the rules defined in the present decree only if he thinks it is necessary for flight safety.*
*Derogations to the modified Decree of 6 December 1995 may be granted exceptionally by the Minister in charge of civil aviation.*

**2 RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES**

Outre les prescriptions de l'arrêté du 6 décembre 1995 modifié, il est demandé aux pilotes de mettre en oeuvre les recommandations suivantes :

***2 ENVIRONMENTAL RECOMMENDATIONS***

*Besides the modified decree of 06 DEC 1995 provisions, pilots are asked to implement the following recommendations :*

**2.1 VPT RWY 17**

Le QFU 170° est le QFU préférentiel. Cette approche a pour conséquence le survol de relief et de nombreuses zones urbanisées. Afin de limiter l'impact sonore des survols, il est demandé aux pilotes :

- IAS <= 160 kt ou IAS minimum en configuration lisse,
- de suivre au plus près la trajectoire nominale de la procédure VPT RWY 17 (voir AD 2 LFMD IAC RWY17 VPT ), via les points LUXUS et PIBON. La trajectoire peut être saisie manuellement dans les bases de données embarquées avec les coordonnées suivantes :

LUXUS (fly by) : voir ENR 4.3
PIBON (fly over) : voir ENR 4.3
DTHR 17 : voir AD 1.3

- de maintenir 2000 pieds jusqu'au point PIBON,
- de conserver la configuration lisse jusqu'au point PIBON,
- de débuter la descente après le point PIBON,
- de ne pas raccourcir la trajectoire en virant vers la finale,
- de survoler le point A (rond-point de la pénétrante Cannes - Grasse),
- de ne pas dépasser la voie rapide Cannes-Grasse.

***2.1 VPT RWY 17***

*QFU 170° is the preferred QFU. This approach result in overflying of mountainous and urban areas. In order to limit noise, pilots are asked :*

*- IAS <= 160 kt or minimum speed in clean configuration,*
*- Follow as close as possible the nominal track of VPT RWY 17 (refer to AD 2 LFMD IAC RWY17 VPT ), via LUXUS and PIBON. Track can be manually coded in airborne data bases with following coordinates :*

*LUXUS (fly by) : see ENR 4.3*
*PIBON (fly over) : see ENR 4.3*
*DTHR 17 : see AD 1.3*

*- maintain 2000 AMSL until PIBON,*
*- keep clean configuration until PIBON,*
*- start descent after PIBON,*
*- do not shorten trajectory by turning final,*
*- fly over A (roundabout of the Pénétrante Cannes - Grasse),*
*- do not fly beyond motorway Cannes-Grasse.*

**2.2 Approches à vue**

Les clairances d'approche à vue sont délivrées uniquement à partir d'une position en mer. Lorsque il aura obtenu l'autorisation d'effectuer une approche à vue, il est demandé au pilote de procéder comme suit :
- IAS <= 160 kt ou IAS minimum en configuration lisse,
- maintenir 2000 ft puis :

***2.2 Visual approaches***

*Visual approach clearances are given only from an offshore position. As soon as he gets visual approach clearance, the pilot is asked to proceed as follows :*
*- IAS <=160 kt or minimum IAS in clean configuration,*
*- Maintain 2000 AMSL, then :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

En piste 17 :

Contourner les Iles de Lérins par le Sud et l'Ouest.

Rejoindre le point LUXUS 2000 ft (500 m à l'Est des Rochers de la Bocca - voir coordonnées géographiques ENR 4.4 ).

Rejoindre le point PIBON (1 km à l'Ouest du vieux village de Mougins - voir coordonnées géographiques ENR 4.4 ) en maintenant 2000 ft et en évitant le survol des zones urbanisées représentées sur la carte IAC AD 2 LFMD ENV 01.

Conserver la configuration lisse jusqu'au point PIBON.

Débuter la descente après le point PIBON.

Ne pas raccourcir la trajectoire en virant vers la finale.

Survoler le point A (rond-point de la pénétrante Cannes - Grasse).

En piste 35 :

Rejoindre la finale 35.

**2.3 Conduite machine**

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

En VPT RWY 17, il est demandé de conserver une configuration lisse jusqu'au point PIBON.

**2.4 Inverseurs de poussée**

A l'atterrissage les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices seront limités au ralenti chaque fois que possible, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité.

Pour ce faire, utiliser préférentiellement les TWY d'extrémité de piste :
- en piste 17, le TWY A7,
- en piste 35, les TWY A1 ou A2.

**2.5 Utilisation des APU**

L'utilisation de groupes électrogènes mobiles (GPU) ou de convertisseurs électriques est recommandée pendant l'escale d'un aéronef.

L'utilisation de l'APU est limitée à 20 min maximum.

**2.6 Montée initiale**

Vitesse recommandée : IAS <= 210 kt. Adopter la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment.

**2.7 Surveillance des vols**

Toutes les trajectoires et niveaux de bruit sont surveillés et enregistrés.

Un représentant de l'exploitant de l'aérodrome pourra demander des explications au pilote ne respectant pas les procédures particulières d'exploitation définies dans l'AIP.

Un système de mesure de bruit permet de contrôler en permanence les trajectoires et de mesurer les niveaux de bruit.

*RWY 17 :*

*Go round "Iles de Lérins" by the South and West.*

*Join LUXUS 2000 ft (500 m East "Rochers de la Bocca" - see coordinates ENR 4.4 ).*

*Join PIBON (1 km West of "Vieux village de Mougins" - see coordinates ENR 4.4 ), maintain 2000 AMSL and avoid built-up areas depicted on the chart IAC AD 2 LFMD ENV 01.*

*Keep clean configuration until PIBON.*

*Start descent after PIBON.*

*Do not shorten trajectory by turning final.*

*Flying over A (roundabout of the Pénétrante Cannes - Grasse).*

*RWY 35 :*

*Proceed to the final approach 35.*

***2.3 Operation instructions***

*Aircrew shall observe operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off. These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS provisions, Volume I.*

*On VPT RWY 17, it is asked to keep smooth configuration until PIBON.*

***2.4 Reverse Thrust***

*At landing, reverse thrust and propeller reverse pitch should not be used beyond idle power other than for operational and safety requirements.*

*To do this, preferentially use the TWY at the end of the runway :*
*- RWY 17, TWY A7,*
*- RWY 35, TWY A1 or A2.*

***2.5 Auxiliary power units***

*Use of ground power unit (GPU) or electrical converser is recommended during stopovers.*

*APU is limited to a period of 20 min maximum.*

***2.6 Initial climb***

*Recommended speed : IAS <= 210 kt. Use climbing configuration and power setting corresponding to low noise procedure according to current operational conditions.*

***2.7 Flight monitoring***

*All routes and noise levels are monitored and recorded.*

*A representative from Airport Operations may request pilot explanation for non-compliance with specific operating procedures published in the AIP.*

*A noise level measurement system is used at all times to monitor routes and to measure noise levels.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 PROCEDURES** ***22.1 PROCEDURES***

**22.1.1 Limitation de vitesse** ***22.1.1 Speed restriction***

Dans les TMA NICE partie 1, 4, 5 et 6, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

*Within TMA NICE parts 1, 4, 5 and 6, the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.*

**22.1.2 ATIS à l'arrivée** ***22.1.2 ATIS on arrival***

Annoncer au premier contact à NICE APP la lettre ATIS de CANNES reçue.

*At first contact with NICE APP announce ATIS letter from CANNES.*

**22.1.3 Itinéraires IFR à l'intérieur de la CTA et de la TMA** ***22.1.3 IFR routes within the CTA and the TMA***

22.1.3.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)

*22.1.3.1 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)*

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFMD STAR. Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR conventionnelles contiennent la lettre "D" comme indicateur d'itinéraire. Les itinéraires d'arrivée RNAV contiennent la lettre « V » comme indicateur d'itinéraire, et sont utilisables en mode de navigation "RNAV1" basé sur le capteur GNSS. Les STAR RNAV sont préférentiels.

*The Standard Instrument Routes are shown on charts AD 2 LFMD STAR. Conventional STAR have the letter "D" as route indicator. RNAV STAR have letter "V" as route indicator and require RNAV 1 navigation capability based on GNSS sensor. RNAV STARs are preferential.*

Pour les vols non RNAV 1 :

*Without the required RNAV capability :*

Le pilote doit s'annoncer "Non RNAV 1" afin, soit de se voir attribuer une arrivée conventionnelle si elle existe soit de bénéficier d'un guidage radar.

*The pilot must report "Non RNAV" in order to get a radar vectoring or a conventionnal arrival procedure if one is published.*

Pour les points d'entrée en CTA ou en TMA non pourvus de STAR conventionnelles, précisez au FPL case 15 :

*For entry points with no conventionnal STAR, write in FPL item 15 :*

| | Point d'entrée en CTA ou TMA / *Entry point in CTA or TMA* | |
|---|---|---|
| DCT FPL | VEVAR | GAPDO AMGEL MIKRU OTOKE INLOV |
| | BORDI | BORDI AMGEL MIKRU OTOKE INLOV |
| | KERIT | KERIT KOKIN INLOV |
| | SODRI | SODRI KOKIN INLOV |

En cas de perte de la capacité RNAV requise le pilote doit annoncer "RNAV impossible [cause(raison)]" et suivre ou rejoindre l'arrivée conventionnelle correspondante ou s'attendre à un guidage. La portée de la clairance STAR ne concerne que le suivi de la route publiée. Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée sur l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande pilote. Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées. En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

*In case of lost of the required RNAV, the pilot must report "Unable RNAV [due (reason)]" and follow or join the corresponding conventional arrival. The STAR clearance coverage only affects the published route data. Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on ATC proposal or on pilot request. On STAR or with radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.*

22.1.3.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)

*22.1.3.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)*

Sont publiés des SID CONV et des SID RNAV 1/GNSS seulement.

*Only CONV SID and RNAV1 /GNSS SID are published.*

Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

*Except otherwise cleared by the Approach Center, aircraft shall comply with the requirements specified for each SID. If it is not possible, the pilot shall inform the ATC unit on the first contact.*

Les pilotes devront mentionner obligatoirement dans le champ "route" de leur plan de vol, le point de fin de SID.

*Pilots must notify in the "route" field of their flight plan the SID final point.*

Note 1 : Plan de vol "Zoulou"

*Note 1 : Flight plan "Zoulou"*

Les départs de CANNES sous plan de vol Zoulou avec passage à l'application des règles de vol aux instruments (IFR) dans la CTA et la TMA de NICE sont interdits.

*CANNES departures with Zoulou flight plan are not allowed to pass on to Instrument Flight rules (IFR) within the limits of NICE CTA and NICE TMA.*

Note 2 : Vol à destination de NICE (LFMN) et SAINT-TROPEZ (LFTZ)

*Note 2 : Flights with destination to NICE (LFMN) or SAINT-TROPEZ (LFTZ)*

DCT à déposer au FPL case 15 : DCT DIMAD

*Write in FPL item 15 : DCT DIMAD*

22.1.3.3 Départs à vue piste 35, 04, 22

*22.1.3.3 Visual departures RWY 35, 04, 22*

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue RWY 35 peut être autorisé de manière à rejoindre un SID 17 dans les conditions suivantes:

*To improve the management of departures, a visual departure RWY 35 can be authorized to join a SID 17 in the following conditions :*

- de jour uniquement ;

*- daytime only ;*

- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur ou égal à 2000 ft ;

*- visibilty greater than or equal to 5 km and ceiling higher than or equal to 2000 ft ;*

- En piste 35 rejoindre par virage à droite à 1000 ft le point ROLUP avec repérage visuel au sol, en restant dans les limites de l'aire de manœuvre à vue correspondant à la catégorie de l'aéronef (l'aire MVL est interdite à l'ouest de la piste 17/35). Monter à 2000 ft AMSL puis se conformer au SID RWY17 attribué.

*- Turn right RWY 35 at 1000 ft to ROLUP using visual ground references and remaining whithin the limits of the visual manoeuvring area corresponding to the ACFT category (visual manoeuvring area is prohibited west of RWY 17/35). Climb 2000 ft AMSL, then follow assigned SID RWY17.*

- le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à ROLUP à 2000 ft.

*- pilot is responsible of obstacle clearance until ROLUP at 2000 ft.*

- possibilité également en 04/22 avec un virage à droite en 04 et virage à gauche en 22.

*- also possible in 04/22 with a right turn in 04 and left turn in 22.*

22.1.3.4 Itinéraires de transit

*22.1.3.4 Transit routes*

Les itinéraires de transit en CTA et TMA NICE sont définis sur la carte AD 2 LFMN ARC. Les transits ne sont pas autorisés dans la CTA et la TMA en dessous du FL 150 à l'exception des AWY G374 et M622.

*The transit routes within NICE CTA and NICE TMA are defined on chart AD 2 LFMN ARC. Transit flights are not authorized in the CTA and the TMA below FL 150 except AWY G374 and M622.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.1.4 Arrivées et approches IFR**

22.1.4.1 Les procédures disponibles sont les suivantes :

- RNP A, Z : procédures préférentielles

- LOC A, LOC B, RNP Y

Il n'y a pas d'approche aux instruments pour les pistes 04 et 22.(approche à vue possible)

**En piste 17 :**

Il n'y a pas d'approche directe disponible.

Il existe :

- une manoeuvre à vue libre (MVL)

- une manoeuvre à vue imposée (VPT)

Pour des raisons environnementales, les minimums de la VPT sont supérieurs à ceux de la MVL.

Aussi, la VPT est mise en service par défaut sauf lorsque la météorologie impose une MVL du fait du risque de perte de références visuelles lors de l'exécution d'une VPT.

Des trafics VFR au décollage en piste 17 pouvant être en montée vers 1000 ft, il est impératif de respecter 2000 ft jusqu'à PIBON lors de l'exécution de la VPT.

22.1.4.2 Approches à vue

- Pour les aéronefs multimoteurs de jour :

Les clairances d'approches à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 720 m (2500 ft).

Les approches à vue ne sont pas autorisées lorsque NICE Approche n'a pas connaissance des données météorologiques. En particulier, hors HOR ATS de CANNES, les approches à vue multimoteurs sont interdites.

- Pour tous les aéronefs de nuit :

Les autorisations d'approches à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état, d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1050 m (3500 ft).

En approche à vue les pilotes doivent respecter strictement les trajectoires décrites dans AD 2 LFMD.22 § 1.4.2.

22.1.4.3 Passage d'IFR en VFR

Pour les aéronefs multimoteurs et de jour, la poursuite du vol en passant à l'application des règles de vol à vue (VFR) dans la région de contrôle (CTA), dans la région de contrôle terminale (TMA) de NICE ou dans la zone de contrôle (CTR) de CANNES est interdite.

22.1.4.4 Restrictions particulières :

Utilisation PAPI RWY 35 obligatoire pour tout trafic.

PAPI RWY 35 indisponible en dehors des horaires du service du contrôle.

De nuit et pour tous les aéronefs :

Seule la piste 35 est utilisable pour les atterrissages de nuit à Cannes.

Des restrictions supplémentaires d'atterrissage et/ou de décollage de nuit peuvent être mises en place en cas de panne de certains balisages d'obstacles.

**22.1.5 Transferts de communication**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A chaque changement de fréquence, l'aéronef doit contacter sans délai et en aucun cas plus d'une minute après réception de l'instruction de changement de fréquence.

**22.1.6 Vols d'entraînement IFR**

Les vols d'entraînement IFR des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 t sont interdits.

Les vols d'entraînement IFR des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 5,7 t sont interdits tous les jours, entre 1000 et 1200 (ETE : - 1HR).

**22.1.7 Essais moteurs**

La zone d'essais moteurs pour les jets et les turbopropulseurs se situe sur la piste 04/22 ou le TWY V.

**22.1.8 Hors horaires ATS**

Terrain fermé de nuit.

De jour :
A/A en français uniquement dans la circulation d'aérodrome.
Au départ, les demandes de clairances IFR s'effectuent exclusivement par appel téléphonique auprès du BNIA de BORDEAUX : 05 57 92 60 84 ou 01 56 30 13 01.

***22.1.4 IFR arrivals and approaches***

*22.1.4.1 The available procedures are as follows :*

*- RNP A, Z : preferential procedures*

*- LOC A, LOC B, RNP Y*

*There is no instrument approach for runways 04 and 22.(visual approach possible)*

***RWY 17 :***

*There is no direct approach available.*

*It exists :*

*- a visual manoeuvring without prescribed track (MVL)*

*- a visual manoeuvring with prescribed track (VPT)*

*For environmental reasons, VPT MNM are greater than MVL MNM.*

*Therefore, the VPT is commissioned by default when the meteorology prescribes a MVL because of the risk of loss of visual references when performing a VPT.*

*Due to VFR trafics at TKOF RWY 17 that may be climbing up to 1000 ft , it is imperative to respect 2000 ft to PIBON when performing a VPT.*

*22.1.4.2 Visual approaches*

*- For multi-engine ACFT by day :*

*Visual approaches clearances can only be granted when meteorological conditions available to CANNES TWR indicate horizontal visibility equal or greater than 5 km and cloud base height equal or greater than 720 m (2500 ft).*

*Visual approaches are not allowed when NICE APP has no knowledge of meteorological data. In particular, outside CANNES ATS SKED, visual approaches for multi-engine are not allowed.*

*- For all ACFT by night :*

*Visual approaches clearances can only be granted when meteorological conditions available to CANNES TWR indicate horizontal visibility equal or greater than 5 km and cloud base height equal or greater than 1050 m (3500 ft).*

*On visual approach pilots must strictly adhere to the routes published in AD 2 LFMD.22 § 1.4.2.*

*22.1.4.3 Switching from IFR to VFR*

*By day and for multi-engine ACFT, switching from Instrument Flight Rules (IFR) to Visual Flight Rules (VFR) in NICE Control Area (CTA), NICE Terminal control Area (TMA) or in CANNES Control Region (CTR) is not allowed.*

*22.1.4.4 Special restrictions :*

*Use of PAPI RWY 35 mandatory for all trafic.*

*PAPI RWY 35 unavailable outside ATS SKED.*

*By night and for all ACFT :*

*Only RWY 35 can be used for LDG by night at Cannes.*

*ATT and/or TKOF additional restrictions by night can be implemented in case of obstacle lighting failure.*

***22.1.5 Communication transfer***

*Frequency changes are carried out on aircraft ATC unit instruction. Upon every frequency change, pilot shall immediately contact and never more than one minute after receiving the frequency change instruction.*

***22.1.6 IFR Training flights***

*IFR training flights of aircraft with a maximum take off weight exceeding 5.7 t, are prohibited.*

*IFR training flights of aircraft with a maximum take off weight less than or equal to 5.7 t, are prohibited every day, between 1000 and 1200 (SUM : - 1HR).*

***22.1.7 Engines tests***

*The engines tests area for jets and turbo-propeller ACFT is located on RWY 04/22 or on TWY V.*

***22.1.8 Off ATS times***

*Aerodrome closed at night.*

*In the daytime :*
*A/A in French only for the aerodrome traffic.*
*For outbound flights, IFR clearance requests are exclusively carried out to BNIA BORDEAUX through telephone calls : 05 57 92 60 84 or 01 56 30 13 01.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

A l'arrivée, les conditions météorologiques n'étant pas connues de NICE APP, pas d'arrivées IFR, sauf en approche à vue pour les monomoteurs et ce de jour uniquement (voir AD 2 LFMD.22 § 1.4.2).

**22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.2.1 Afficher 7600**

**22.2.2 Départ**

Voir AD 2 LFMD SID.

**22.2.3 Arrivée**

- Suivre la STAR PLN ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale.
- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiés.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau de vol assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.

Attente INLOV :

- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
- HAP + 10,
- Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.
- Quitter l'IAF à ce niveau et le maintenir jusqu'à D49 STP en suivant la trajectoire d'approche connue ou estimée.
- A D49 STP, débuter la descente vers l'altitude de procédure.

Attente NEKIP :

- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
- HAP + 10,
- Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.
- Quitter l'IAF à ce niveau et le maintenir jusqu'à D 6.5 STP en suivant la trajectoire d'approche connue ou estimée.
- A D 6.5 STP, débuter la descente vers l'altitude de procédure.

Panne suivie d'une API :

Effectuer la procédure de dégagement de la TMA ou effectuer la procédure d'approche interrompue jusqu'à OBOTA pour une nouvelle approche à partir de ce point.

Procédure de dégagement de la TMA (procédure obligatoire au terme de la seconde tentative d'approche) : effectuer la procédure d'API jusqu'à 2000 ft puis quitter à 2000 ft la TMA NICE pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

*For inbound flights, NICE APP being not informed of the weather conditions, no IFR arrivals, except with visual approach for single-engine aircraft and only during day time (see AD 2 LFMD.22 § 1.4.2).*

***22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.2.1 Squawk 7600***

***22.2.2 Departure***

*See AD 2 LFMD SID.*

***22.2.3 Arrival***

*- Follow the authorized or PLN STAR. In case of radar guidance, proceed to the initial STAR.*
*- Observe the published flight level and speed requirements.*
*- Proceed to the IAF at the last assigned level that was acknowledged, if this level is available in the holding pattern, otherwise at the highest level in the holding pattern.*

*Holding INLOV :*

*- Stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following :*
*- ETA+10 minutes*
*- Arrival time in the holding pattern + 10 minutes.*
*- Leave the IAF at this level and maintain it until D49 STP following the known or estimated flight path.*
*- At D49 STP, start descent to procedure altitude.*

*Holding NEKIP*

*- Stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following :*
*- ETA + 10 minutes*
*- Arrival time in the holding pattern + 10 minutes.*
*- Leave the IAF at this level and maintain it until D 6.5 STP following the known or estimated flight path.*
*- At 6.5 STP, start descent to procedure altitude.*

*Failure followed by missed APCH :*

*Carry out the TMA clearing procedure or the missed APCH procedure to OBOTA for a new approach from this point.*

*TMA clearing procedure (mandatory procedure after the second missed approach) : carry out the missed APCH procedure to 2000 ft then leave at 2000 ft the NICE TMA, and attempt to fly VMC over the Mediterranean sea.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMD.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EXIGENCES OPERATIONNELLES**

Du fait de la situation de l'AD, capacité terrain limitée en termes de mouvements IFR.

CANNES ne peut pas être choisi comme terrain de dégagement à l'exception des vols à destination de LA MOLE (LFTZ).

Risque de délais en cas de forte demande à l'arrivée.
Durant les périodes définies par NOTAM, l'aérodrome de CANNES MANDELIEU est un aéroport coordonné au sens du réglement communautaire N°95/93 du 18 janvier 1993 modifié, désigné comme tel par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Ainsi, tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

COHOR est responsable du contrôle de l'existence de créneaux aéroporturaires pour les plans de vols déposés et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux aéronautiques attribués et le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol sans créneau horaire à l'arrivée ou au départ de CANNES MANDELIEU.

Tous les mouvements d'aéronefs en IFR à destination de Cannes quel que soit le régime de vol à l'arrivée, ainsi que tous les mouvements d'aéronefs en IFR au départ de Cannes, et entrant dans le champ d'application des mesures de coordination doivent obligatoirement faire l'objet de l'attribution d'un créneau horaire par le coordonnateur désigné. Cette attribution est faite directement par COHOR.

L'usage des services de l'assistant aéroportuaire est obligatoire pour tout vol IFR à Cannes sur la période de coordination.

AEROPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :

Internet : https://cy.myhandlingsoftware.com

E-mail : operations-acm@cote-azur.aeroport.fr

TEL : +33 (0) 4 93 90 41 10

Les conditions d'annulation et de coordination des clauses tarifaires s'appliquent intégralement.

Enfin, les exploitants de ces vols s'exposent à de lourdes sanctions administratives et financières.

Horaires : du lundi au vendredi de 0830 à 1730 (heures locales).

Pour un vol d'aviation d'affaires et d'aviation générale à l'arrivée ou au départ de CANNES MANDELIEU, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'identification attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 (& 1.10.4).

Les messages ATS relatifs aux vols IFR à destination ou au départ de LFMD doivent être adressés simultanément à NICE COTE D'AZUR LFMNZTZX.

Hors HOR ATS :

- AD fermé de nuit
- Demande de clairance départ par téléphone auprès du BNIA de BORDEAUX : 05 57 92 60 84 ou 01 56 30 13 01
- A/A en français uniquement dans circulation d'aérodrome

A l'exclusion des vols à destination de l'aérodrome de la Mole (LFTZ), déroutements vers AD Cannes (LFMD) interdits pour les ACFT sous FPL IFR, FPL Y et FPL Z, sauf cas d'urgence explicitement déclaré.

Péril animalier occasionnel assuré : 0700 - CS+30

**23.2 ASSISTANCE**

Assistance obligatoire à l'arrivée et au départ pour :
- les ACFT stationnant sur TANGO
- les ACFT non basés d'envergure supérieure ou égale à 12 m
- les hélicopères stationnant au moins une nuit.

Les opérateurs relevant d'une assistance obligatoire doivent impérativement en faire la demande au préalable à l'adresse suivante : https://cy.myhandlingsoftware.com
Tout stationnement supérieur à 2 heures sur TANGO pourra faire l'objet d'un tractage de repositionnement.
HOR assistance FBO :
- ETE : 0430 jusqu'au plus tard de 1800 ou CS + 30
- HIV : 0530 - 1900.

**23.3 OBSTACLES (ARBRES) PERCANT LES SURFACES DE DEGAGEMENT SUIVANTES**

**23.3.1 Trouée d'atterrissage piste 35 revêtue**

OBST 1 : RDL 193°/823 m ARP ALT au sommet 18.9 m
OBST 2 : RDL 194°/836 m ARP ALT au sommet 18.7 m
OBST 3 : RDL 193°/841 m ARP ALT au sommet 20.1 m
OBST 4 : RDL 191°/842 m ARP ALT au sommet 19.8 m
OBST 5 : RDL 193°/854 m ARP ALT au sommet 19.5 m
OBST 6 : RDL 193°/867 m ARP ALT au sommet 19.2 m

***23.1 OPERATIONAL REQUIREMENTS***

*Due to its situation, IFR movements are limited on AD.*

*CANNES cannot be chosen as alternate aerodrome except for flights to LA MOLE (LFTZ).*

*Holding may take long if many arrivals underway.*
*During the periods indicated by NOTAM, the CANNES MANDELIEU aerodrome is a coordinated airport within the meaning of Community Regulation NR 95/93 of 18 January 1993 as amended, designated as such by order of the Minister responsible for civil aviation.*

*Thus, any landing or take-off from this airport must be subject to prior allocation of an airport slot by the COHOR association.*

*COHOR is reponsible for checking the existence of airport slots for the flights plans submitted and the consistency of the flight plan schedules with the allocated airport slots and where applicable, for the application EUROCONTROL to suspend a flight plan without a time slot on arrival or departure from CANNES MANDELIEU.*

*All IFR movements with destination Cannes whatever arrival flight rules, as well as IFR movements leaving Cannes and entering the scope of the coordination measures, will mandatorily be allocated a time slot by the appointed coordinator (COHOR). This allotment is made directly by COHOR.*

*The use of the ground handling agent will be mandatory for all IFR flight at Cannes during coordination period.*

*AIRPORT CANNES MANDELIEU / SKY VALET :*

*Internet : https://cy.myhandlingsoftware.com*

*E-mail : operations-acm@cote-azur.aeroport.fr*

*TEL : +33 (0) 4 93 90 41 10*

*The pricing provisions cancellation and coordination conditions fully apply.*

*Finally, the operators of these flights run the risk of heavy administrative and financial sanctions.*

*Opening hours : Monday to Friday from 0830 to 1730 (local times).*

*For business and general aviation flight arriving or departing from CANNES MANDELIEU, it is mandatory to fill in field 18 of the flight plan with the identication number assigned by COHOR, in accordance with the instructions in the AIP France ENR 1.10 (& 1.10.4).*

*The ATS messages provisions dealing with IFR flights to or from LFMD, must also be sent at NICE COTE D'AZUR LFMNZTZX.*

*Outside ATS SKED :*

- *AD closed at night*
- *Clearance request for departures by phone call to BNIA BORDEAUX : 05 57 92 60 84 or 01 56 30 13 01*
- *A/A in French only in the aerodrome circuit*

*Excluding flights to Mole aerodrome (LFTZ), diversions to Cannes AD (LFMD) prohibited for ACFT with IFR FPL, Y FPL and Z FPL except for an emergency explicitly declared.*

*Wildlife strike hazard : Random 0700 - SS+30*

***23.2 HANDLING***

*Handling mandatory on arrival and departure for :*
*- ACFT parked on TANGO*
*- non-based ACFT of wingspan greater than or equal to 12m.*
*- helicopters staying at least one night.*
*Operators subject to compulsory assistance must apply for it in advance to the following address :*
*https://cy.myhandlingsoftware.com Any parking longer than 2 hours at TANGO may be subject to a repositioning tow.*
*FBO handling SKED :*
*- SUM : 0430 until no later than 1800 or SS + 30*
*- WIN : 0530 - 1900.*

***23.3 OBSTACLES (TREES) PENETRATING THE FOLLOWING CLEARING SURFACES***

***23.3.1 LDG funnel paved RWY 35***

*OBST 1 : RDL 193°/823 m ARP ALT top 18.9 m*
*OBST 2 : RDL 194°/836 m ARP ALT top 18.7 m*
*OBST 3 : RDL 193°/841 m ARP ALT top 20.1 m*
*OBST 4 : RDL 191°/842 m ARP ALT top 19.8 m*
*OBST 5 : RDL 193°/854 m ARP ALT top 19.5 m*
*OBST 6 : RDL 193°/867 m ARP ALT top 19.2 m*


© Service de l'Information Aéronautique, France

OBST 7 : RDL 191°/901 m ARP ALT au sommet 21.7 m

**23.3.2 Trouée de décollage piste 17 revêtue zone sud**

OBST 1 : RDL 194°/758 m ARP ALT au sommet 7.2 m
OBST 2 : RDL 195°/739 m ARP ALT au sommet 13 m
OBST 3 : RDL 195°/834 m ARP ALT au sommet 19 m
OBST 4 : RDL 194°/861 m ARP ALT au sommet 20 m

**23.3.3 Surface latérale piste 17/35 revêtue partie ouest**

OBST 1 : RDL 199°/722 m ARP ALT au sommet 9.4 m
OBST 2 : RDL 242°/471 m ARP ALT au sommet 28.8 m
OBST 3 : RDL 275°/381 m ARP ALT au sommet 21 m
OBST 4 : RDL 291°/403 m ARP ALT au sommet 24.5 m

**23.4 CASH**

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées "Collaborative Aerodrome Safety Highlights" sont disponibles à l'adresse suivante : https://www.ecologie.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.

**23.5 Péril animalier**

Occasionnel 0700-SS+30

*OBST 7 : RDL 191°/901 m ARP ALT top 21.7 m*

***23.3.2 TKOF funnel south area of paved RWY 17***

*OBST 1 : RDL 194°/758 m ARP ALT top 7.2 m*
*OBST 2 : RDL 195°/739 m ARP ALT top 13 m*
*OBST 3 : RDL 195°/834 m ARP ALT top 19 m*
*OBST 4 : RDL 194°/861 m ARP ALT top 20 m*

***23.3.3 Lateral surface west part of paved RWY 17/35***

*OBST 1 : RDL 199°/722 m ARP ALT top 9.4 m*
*OBST 2 : RDL 242°/471 m ARP ALT top 28.8 m*
*OBST 3 : RDL 275°/381 m ARP ALT top 21 m*
*OBST 4 : RDL 291°/403 m ARP ALT top 24.5 m*

***23.4 CASH***

*Additional information for the preparation of flights called 'Collaborative Aerodrome Safety Highlights' are available at : https://www.ecologie.gouv.fr/en/public-policies/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash*

*These data are published for informational purposes only and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and AIP SUP.*

***23.5 Wildlife strike hazard***

*Random 0700-SS+30*

**AD 2 LFMD.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMD.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNPY RWY 35 | LNAV |
| Autres procédures / *Other procedures.* | Sans objet / *Not applicable.* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CANNES MANDELIEU

| POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / *Parking stands* | | | |
|---|---|---|---|
| **PARKING AVION** *Airplane parking* | **Envergure MAX (m)** *MAX Wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)** *MAX length (m)* | **Observations** *Remarks* |
| ☛ NOVEMBRE ECHO<br>Partie Est | NE 26,29 m<br>SE 19,33 m | 27,23 m<br>20,22 m | Non Autonome / *Not Autonomous* |
| ☛ NOVEMBRE ECHO<br>Partie Ouest | NW 26,21 m<br>SW 19,33 m | 23,38 m<br>20,22 m | Non Autonome / *Not Autonomous* |
| ALPHA | 10,97 m | 8,61 m | Non Autonome / *Not Autonomous* |
| TANGO 1.1 | 17,00 m | 21,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 1.A |
| ☛ TANGO 1.A | 26,29 m | 25,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 1.1 et 1.2 |
| TANGO 1.2 | 17,00 m | 21,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 1.A et 1.B |
| TANGO 1.B | 22,05 m | 21,95 m | Non Autonome au Départ / *Not Autonomous at Dep*<br>Neutralise / *Neutralizes* 1.2 et 1.3 |
| TANGO 1.3 | 17,00 m | 21,95 m | Non Autonome au Départ / *Not Autonomous at Dep*<br>Neutralise / *Neutralizes* 1.B |
| TANGO 2.1 | 14,57 m | 21,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 2.A |
| ☛ TANGO 2.A | 26,29 m | 25,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 2.1 et 2.2 |
| TANGO 2.2 | 17,00 m | 21,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 2.A et 2.B |
| TANGO 2.B | 22,05 m | 21,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 2.2 et 2.3 |
| TANGO 2.3 | 17 m | 21,95 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 2.B |
| TANGO 3.1 | 14,57 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 3.A |
| TANGO 3.A | 26,21 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 3.1 et 3.2 |
| TANGO 3.2 | 17,00 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 3.A et 3.B |
| TANGO 3.B | 23,72 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 3.2 et 3.3 |
| TANGO 3.3 | 17,00 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 3.B |
| TANGO 4.1 | 14,57 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 4.A |
| TANGO 4.A | 26,21 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 4.1 et 4.2 |
| TANGO 4.2 | 17,00 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 4.A et 4.B |
| TANGO 4.B | 23,72 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 4.2 et 4.3 |
| TANGO 4.3 | 17,00 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 4.B |
| TANGO 5.1 | 14,57 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 5.A |
| TANGO 5.A | 26,21 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 5.1 et 5.2 |
| TANGO 5.2 | 17,00 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 5.A et 5.B |
| TANGO 5.B | 23,72 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 5.2 et 5.3 |
| TANGO 5.3 | 17,00 m | 28,00 m | Autonome / *Autonomous*<br>Neutralise / *Neutralizes* 5.B |



© SIA

# CANNES MANDELIEU
# LFMD

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| POSTES DE STATIONNEMENT AVIONS / *Parking stands* | | | |
|---|---|---|---|
| **PARKING AVION** *Airplane parking* | **Envergure MAX (m)** *MAX Wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)** *MAX length (m)* | **Observations** *Remarks* |
| TANGO 6.1 | 14,57 m | 18,00 m | Autonome / *Self-manoeuvring* |
| TANGO 6.2 | 17,00 m | 18,00 m | Autonome / *Self-manoeuvring* |
| TANGO 6.3 | 17,00 m | 18,00 m | Autonome / *Self-manoeuvring* |
| EXTENSION TANGO Partie Nord | 17,00 m | 16,50 m | Tractage au Départ obligatoire / *Mandatory Dep towing* |
| EXTENSION TANGO Partie Sud | 17,00 m | 16,50 m | Tractage au Départ obligatoire / *Mandatory Dep towing* Limitation à 10 m entre le train et le nez de l'avion / *Limitation to 10 m between the landing gear and the nose of the aircraft* |
| LIMA | 15,00 m | — | Tractage par le pilote / *Towing by pilot* |
| MIKE | 12,00 m | 10,46 m | Autonome / *Self-manoeuvring* Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / *Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons* |
| GOLF | 12,00 m | 10,46 m | Autonome / *Self-manoeuvring* Stationnement impératif entre les 2 rangées de balises jaunes / *Mandatory parking between the 2 rows of yellow beacons* |

Déplacement et facturation possibles en cas de mauvais stationnement sur les parkings.
*Removal and billing possible in case of wrong position on parking stand.*

| POSTES DE STATIONNEMENT HELICOPTERES / *Parking stands* | | | |
|---|---|---|---|
| **Parking hélicoptères** *Helicopter parking* | **Diamètre rotor MAX (m)** *MAX rotor diameter (m)* | **Longueur MAX (m)** *MAX length (m)* | **Observations** *Remarks* |
| TANGO 1.A | 10,69 m | 12,94 m | 1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 1.1 et 1.2 |
| TANGO 2.A | 10,69 m | 12,94 m | 1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 2.1 et 2.2 |
| TANGO 3.A | 13,41 m | 16,00 m | 1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 3.1 et 3.2 |
| TANGO 4.A | 13,41 m | 16,00 m | 1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 4.1 et 4.2 |
| TANGO 5.A | 13,41 m | 16,00 m | 1 Poste revêtu / *1 paved Stand* Neutralise / *Neutralizes* 5.1 et 5.2 |
| HANGAR 3 | 13,41m | 16,00 m | 1 Plot revêtu / *1 paved Stand* |
| SIERRA ECHO | 7,67 m | 8,76 m | 2 Plots revêtus / *2 paved Stand* n° 50 et 51 |
| | 10,69 m | 12,94 m | 7 Plots revêtus / *7 paved Stand* n° 52 à 58 |
| | 12,60 m | 14,30 m | 6 Plots revêtus / *6 paved Stand* n° 60 à 65 |
| | 13,41 m | 16,00 m | 1 Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 66 |
| | 11,00 m | 13,03 m | 1 Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 70 |
| SIERRA | 12,60 m | 14,30 m | 7 Plots en herbe / *7 grass Stand* n° 30 à 34 + 37 + 38 |
| | 17,71 m | 20,88 m | 1 Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 36 |
| | 10,69 m | 12,94 m | 9 Plots en herbe / *9 grass Stand* n° 40 à 48 |
| | 10,69 m | 12,94 m | 2 Plots revêtus / *2 paved Stand* n° 20 et 21 |
| ECHO | 13,41 m | 16,00 m | 1 Plot revêtu / *1 paved Stand* n° 80 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

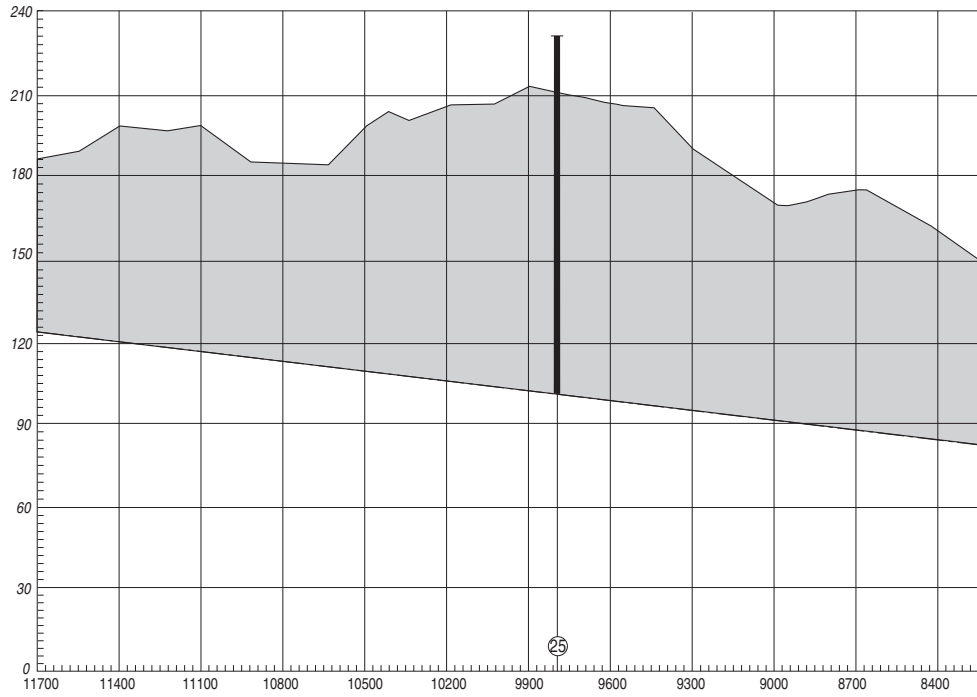
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type*

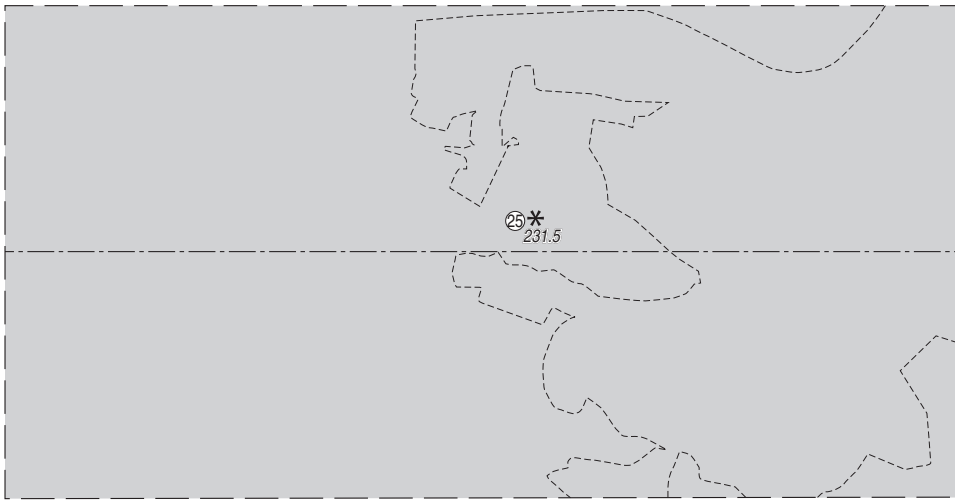
**CANN**

VAR 2°E (2020)

DIMENSIONS EN M

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 17 | | | RWY 35 |
| 1540 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 1540 |
| 1600 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 1740 |
| 1540 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 1540 |
| 1420 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 1260 |



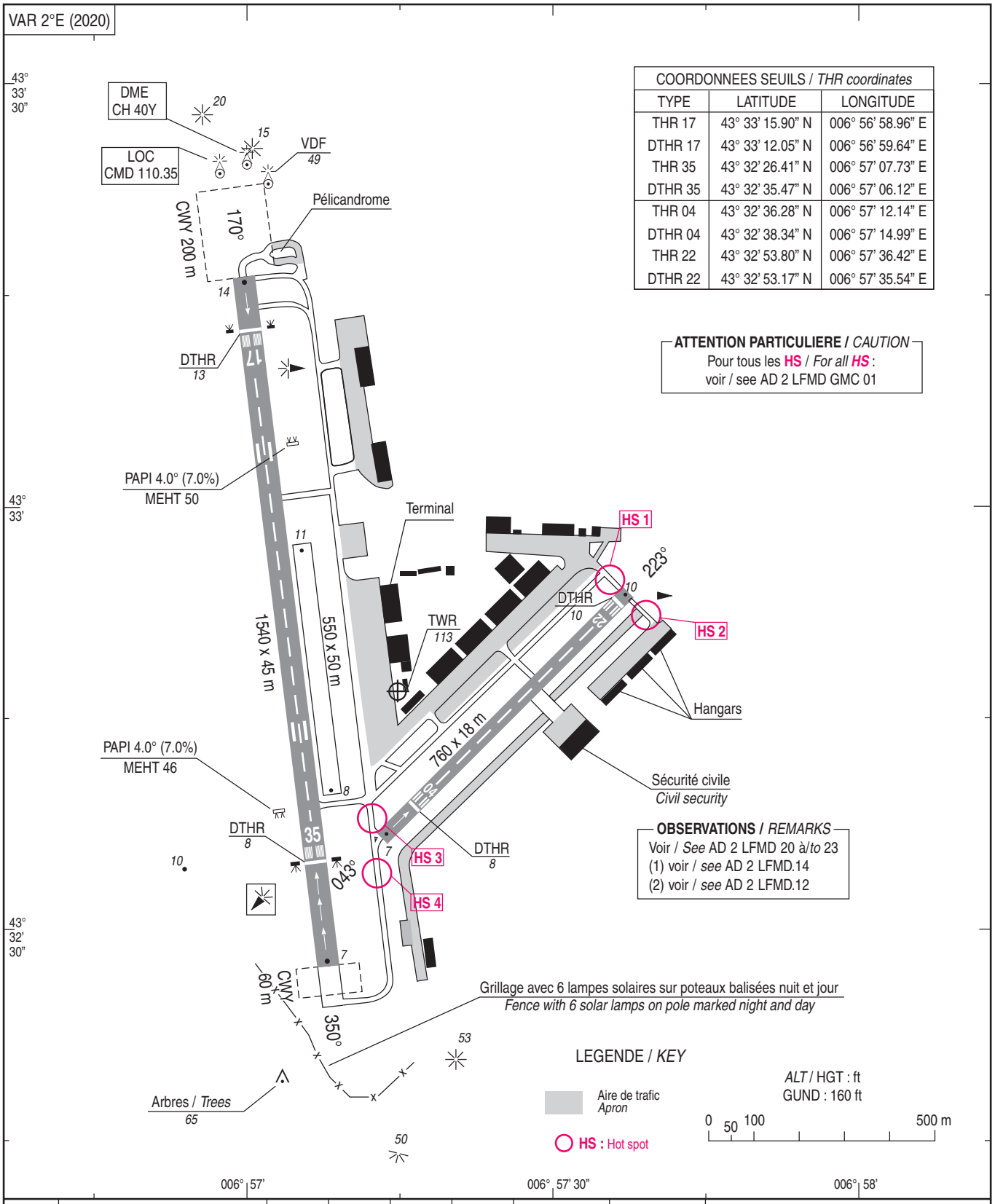




Levé exécuté en 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 130.480 ☎ 04 92 19 94 92
**GND** (SOL) : 121.805
(OPS : 131.575)

# CANNES MANDELIEU
43 32 47 N - 006 57 15 E
*ALT AD : 14 (1 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 17 | 43° 33' 15.90" N | 006° 56' 58.96" E |
| DTHR 17 | 43° 33' 12.05" N | 006° 56' 59.64" E |
| THR 35 | 43° 32' 26.41" N | 006° 57' 07.73" E |
| DTHR 35 | 43° 32' 35.47" N | 006° 57' 06.12" E |
| THR 04 | 43° 32' 36.28" N | 006° 57' 12.14" E |
| DTHR 04 | 43° 32' 38.34" N | 006° 57' 14.99" E |
| THR 22 | 43° 32' 53.80" N | 006° 57' 36.42" E |
| DTHR 22 | 43° 32' 53.17" N | 006° 57' 35.54" E |

**ATTENTION PARTICULIERE** / *CAUTION*
Pour tous les **HS** / *For all* ***HS*** :
voir / see AD 2 LFMD GMC 01

**OBSERVATIONS** / *REMARKS*
Voir / *See* AD 2 LFMD 20 à/*to* 23
(1) voir / *see* AD 2 LFMD.14
(2) voir / *see* AD 2 LFMD.12

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A (3) | CAT B (3) | CAT C (3) | CAT D |
| 17 | NIL | LIH | 1540 | 1600 | 1540 | 1420 | Revêtue | 26 F/A/W/T | 550 | 550 | 550 | - |
| 35 | NIL | LIH | 1540 | 1740 | 1540 | 1260 | *Paved* | | - | - | - | - |
| 04 | NIL | NIL | 760 | 760 | 760 | 660 | Revêtue | 5.7 t (2) | - | - | - | - |
| 22 | NIL | NIL | 760 | 760 | 760 | 730 | *Paved* | | - | - | - | - |

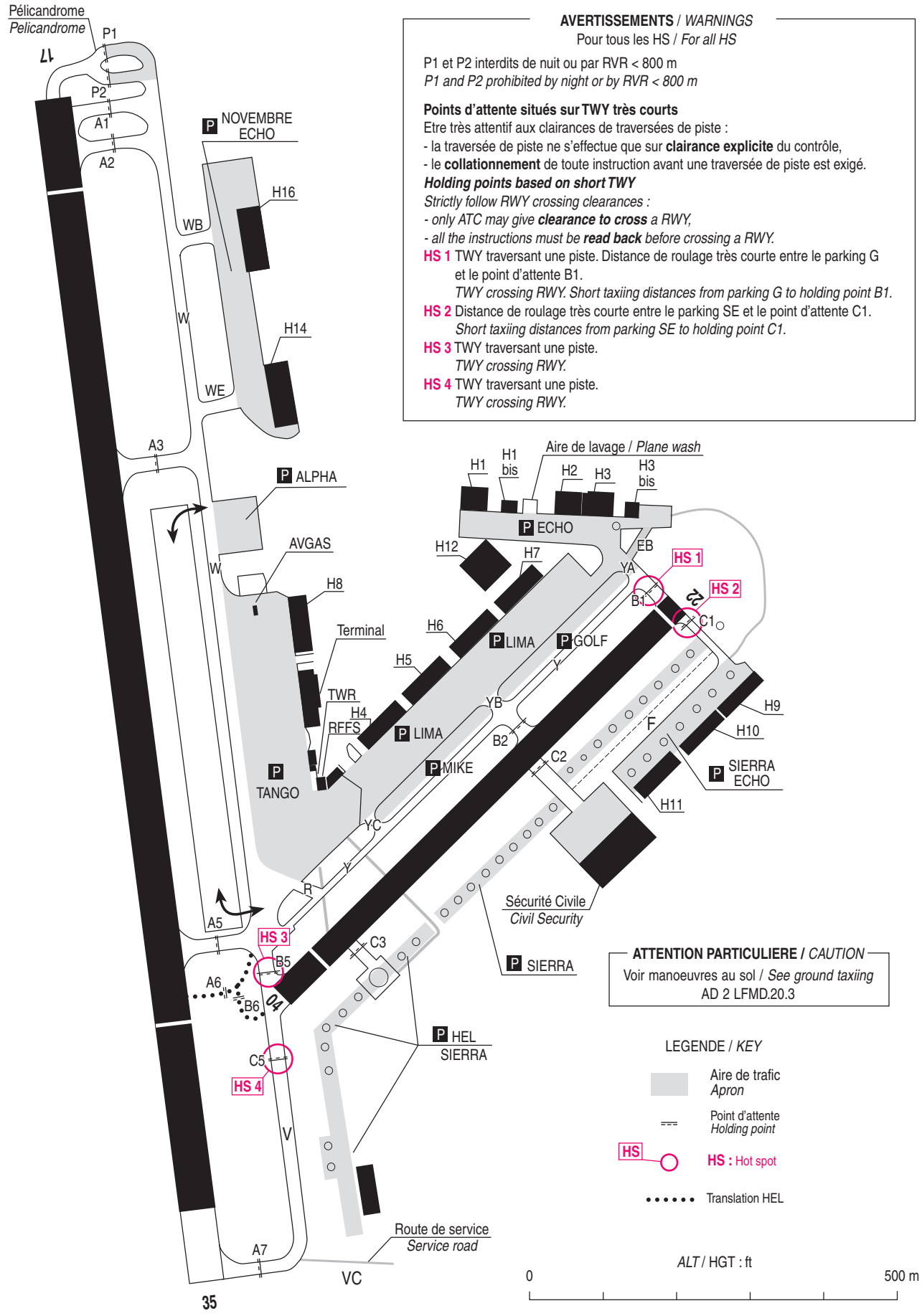
(3) HN : 800



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## CANNES MANDELIEU




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

Pour tous les HS / *For all HS*

P1 et P2 interdits de nuit ou par RVR < 800 m
*P1 and P2 prohibited by night or by RVR < 800 m*

**Points d'attente situés sur TWY très courts**
Etre très attentif aux clairances de traversées de piste :
- la traversée de piste ne s'effectue que sur **clairance explicite** du contrôle,
- le **collationnement** de toute instruction avant une traversée de piste est exigé.

***Holding points based on short TWY***
*Strictly follow RWY crossing clearances :*
*- only ATC may give **clearance to cross** a RWY,*
*- all the instructions must be **read back** before crossing a RWY.*

**HS 1** TWY traversant une piste. Distance de roulage très courte entre le parking G et le point d'attente B1.
*TWY crossing RWY. Short taxiing distances from parking G to holding point B1.*

**HS 2** Distance de roulage très courte entre le parking SE et le point d'attente C1.
*Short taxiing distances from parking SE to holding point C1.*

**HS 3** TWY traversant une piste.
*TWY crossing RWY.*

**HS 4** TWY traversant une piste.
*TWY crossing RWY.*



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| NIZ | REF Enr 4.1 | | X | X | |
| AZR | REF Enr 4.1 | | X | X | X |
| ← | | | | | |
| CNM | REF Enr 4.1 | | X | X | |
| LUC | REF Enr 4.1 | X | X | X | X |
| STP | REF Enr 4.1 | X | X | X | X |
| TLN | REF Enr 4.1 | | X | X | |
| ABDIL | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| ABILI | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| ABLAK | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| AMFOU | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| AMGEL | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| AMIRO | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| BADOD | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| BARSO | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| BASIP | REF ITALY AIP Enr 4.4 | X | X | X | |
| BATEX | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| BIRGO | REF Enr 4.4 | | X | X | |
| BODRU | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| BOLBA | REF Enr 4.4 | X | X | | X |
| BORDI | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| CUERS | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| DIMAD | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| GAPDO | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| GILON | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| INLOV | REF Enr 4.4 | X | X | X | X |
| IRMAR | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| KERIT | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| KOKIN | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| LANKO | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| LONSU | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| MERLU | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| MIKRU | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| NEKIP | REF Enr 4.4 | X | X | X | X |
| OBOTA | REF Enr 4.4 | X | X | | X |
| OKTET | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| OMARD | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| OTOKE | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| OZMIC | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| PERUS | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| ROLUP | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| RUBEB | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| RUBIT | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| SODRI | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| TUPOX | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| TURIL | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| UGLET | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| USANO | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| VAREK | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| VEVAR | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| XATEL | REF Enr 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF LOC A ou / *or* LOC B | 43°27'01.4" N | 006°58'42.7" E | | X | | X |
| FD17A | 43°27'01.1" N | 006°58'40.4" E | X | | | X |
| FD35Y | 43°27'28.0" N | 006°58'32.9" E | X | | | X |
| MD17A | 43°29'57.5" N | 006°57'50.7" E | X | | | X |
| MD35Y | 43°31'03.2" N | 006°57'32.2" E | X | | | X |
| FD35Z | 43°27'24.2" N | 006°58'01.2" E | X | | | X |
| MD403 | 43°16'42.3" N | 006°28'38.8" E | X | | | X |
| MD404 | 43°15'45.1" N | 006°42'35.8" E | X | | | X |
| MD405 | 43°19'22.6" N | 006°51'44.5" E | X | | | X |
| MD503 | 43°16'35.4" N | 007°22'44.5" E | X | | | X |
| MD504 | 43°18'43.3" N | 007°01'00.3" E | X | | | X |
| MD409 | 43°31'41.9" N | 006°57'15.6" E | X | | | X |
| MD410 | 43°27'55.6" N | 007°03'40.3" E | X | | | X |
| MD412 | 43°19'28.3" N | 007°06'02.5" E | X | | | X |
| MD414 | 43°21'37.2" N | 007°00'11.5" E | X | | | X |



© SIA

**FNA RNP A RW17**

| RMK | no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA | | | | | | | MAG VAR 2020 2,3 E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | OBOTA | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | FD17A | - | 346 | 348.4 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MD17A | Yes | 346 | 348.4 | 3.7 | - | - | - | - | -3,0 / - | RNP APCH |
| | DF | MD410 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | MD412 | - | 166 | 168.4 | 8.6 | - | - | - | 160 | - | RNP APCH |
| | TF | MD504 | - | 256 | 258.5 | 3.8 | - | - | - | 170 | - | RNP APCH |
| | TF | MD414 | - | 346 | 348.4 | 3.0 | - | - | 2000 | - | - | RNP APCH |
| HLDG | - | MD414 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

| **RNP A RWY 17** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | no descent at FAF due to intermediate altitude = MDA | | | | | | | MAG VAR 2020 2,3° E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | INLOV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NEKIP | IF | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | MD403 | - | 121 | 122.8 | 5.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD404 | - | 093 | 095.3 | 10.2 | - | FL 060 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD405 | - | 059 | 061.5 | 7.6 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OBOTA | - | 059 | 061.5 | 6.8 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| INA INLOV | IF | INLOV | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | MD503 | - | 262 | 264.1 | 22.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD504 | - | 276 | 277.8 | 16.0 | - | 3000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | OBOTA | - | 346 | 348.4 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | OBOTA | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FD17A | - | 346 | 348.4 | 4.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MD17A | Yes | 346 | 348.4 | 3.0 | - | - | - | - | - | 0.3 |
| | DF | MD410 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD412 | - | 166 | 168.4 | 8.6 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | MD504 | - | 256 | 258.5 | 3.8 | - | - | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | MD414 | Yes | 346 | 348.4 | 3.0 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| HLDG | - | MD414 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

| **RNP Y RW35** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 2,3° E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | INLOV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NEKIP | IF | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | MD403 | - | 121 | 122.8 | 5.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD404 | - | 093 | 095.3 | 10.2 | - | FL 060 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD405 | - | 059 | 061.5 | 7.6 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OBOTA | - | 059 | 061.5 | 6.8 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| INA INLOV | IF | INLOV | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | MD503 | - | 262 | 264.1 | 22.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD504 | - | 276 | 277.8 | 16.0 | - | 3000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | OBOTA | - | 346 | 348.4 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | OBOTA | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FD35Y | - | 346 | 348.4 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MD35Y | Yes | 346 | 348.4 | 3.7 | - | - | - | - | -3.5° | 0.3 |
| | DF | MD410 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD412 | - | 166 | 168.4 | 8.6 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | MD504 | - | 256 | 258.5 | 3.8 | - | - | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | MD414 | Yes | 346 | 348.4 | 3.0 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| HLDG | - | MD414 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

| RNP Z RW35 (LPV ONLY) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 2,3 E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | INLOV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NEKIP | IF | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | MD403 | - | 121 | 122.8 | 5.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD404 | - | 093 | 095.3 | 10.2 | - | FL 060 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD405 | - | 059 | 061.5 | 7.6 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BOLBA | - | 059 | 061.5 | 6.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| INA INLOV | IF | INLOV | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | MD503 | - | 262 | 264.1 | 22.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD504 | - | 276 | 277.8 | 16.0 | - | 3000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | BOLBA | - | 334 | 336.6 | 3.8 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | BOLBA | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FD35Z | - | 350 | 352.7 | 5.2 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MD409 | Yes | 350 | 352.7 | 4.3 | - | - | - | - | -3.5°/ 50 | 0.3 |
| | DF | MD410 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MD412 | - | 166 | 168.4 | 8.6 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | MD504 | - | 256 | 258.5 | 3.8 | - | - | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | MD414 | Yes | 346 | 348.4 | 3.0 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| HLDG | - | MD414 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Z RWY 35 (LPV ONLY)

| Input Data | |
|---|---|
| **Parameters** | **Values** |
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFMD |
| Runway | 35 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E35A |
| LTP/FTP Latitude | 433235.4720N |
| LTP/FTP Longitude | 0065706.1240E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 51,3 |
| FPAP Latitude | 433329.9430N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 54.4710 |
| FPAP Longitude | 0065656.4710E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -9.6530 |
| Threshold Crossing Height | 15 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,5 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 440 |
| HAL | 40 |
| VAL | 50 |

| Output Data | |
|---|---|
| Data Block | 10 04 0D 06 0C 23 D0 00 01 35<br>33 05 20 CC AF 12 98 BC FB 02<br>01 16 8E A9 01 96 B4 FF 2C 81<br>5E 01 64 37 C8 FA A5 CD 86 24 |
| Calculated CRC Value | A5CD8624 |



© SIA

# CANNES MANDELIEU
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY17 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.3°E | | | REF NAVAID : AZR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy |
| **PERUS 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | PERUS | - | 293 | 294.8 | 30.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BODRU 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BODRU | - | 313 | 315.2 | 22.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BADOD 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 328 | 330.0 | 18.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKTET 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 345 | 346.8 | 33.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IRMAR 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BARSO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 352 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BASIP 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | USANO | - | - | - | - | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BASIP | - | 046 | 048.6 | 14.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SODRI 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OMARD | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 097 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 097 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CANNES MANDELIEU
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY17 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2.3°E | | | REF NAVAID : AZR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy |
| **LONSU 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OMARD | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 097 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OMARD | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 158 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RUBIT 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 269 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TURIL 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 269 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 269 | 271.0 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANKO 1N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ROLUP | - | 155 | 157.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIMAD | - | 129 | 131.2 | 17.4 | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | FM | DIMAD | - | 129 | 131.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 269 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 269 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# **CANNES** MANDELIEU
## **STAR RNAV EAST RWY 17-35**
Codage proposé / *Proposed coding*

| **STAR EAST RNAV RWY 17/35** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 2,3 E | | REF NAVAID: - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| HDLG | - | AMGEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HDLG | - | INLOV | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OZMIC 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OZMIC | - | - | - | - | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 219 | 221.5 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 219 | 221.4 | 17.1 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **BORDI 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BORDI | - | - | - | - | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | AMGEL | - | 233 | 235.1 | 20,0 | - | 11400 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 139 | 140.9 | 11.8 | - | FL 110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 107 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 219 | 221.4 | 17.1 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| **VEVAR 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEVAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GAPDO | - | 168 | 170.3 | 35.6 | - | FL170 | FL 220 | - | 1.0 |
| - | TF | AMGEL | - | 155 | 157.1 | 24.9 | - | FL140 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 139 | 140.9 | 11.8 | - | FL110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 107 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 219 | 221.4 | 17.1 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| **LONSU 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | 1.0 |
| - | TF | KOKIN | - | 359 | 001.1 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 304 | 306.6 | 9,0 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **SODRI 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SODRI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOKIN | - | 309 | 310.9 | 19.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 304 | 306.6 | 9,0 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **KERIT 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KERIT | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | 1.0 |
| - | TF | KOKIN | - | 252 | 254.2 | 25.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 304 | 306.6 | 9,0 | - | 4000 | - | - | 1.0 |



© SIA

# **CANNES** MANDELIEU
## STAR RNAV WEST RWY 17-35
Codage proposé / *Proposed coding*

| STAR WEST RNAV RWY 17/35 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 2,3 E | | REF NAVAID: - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| HDLG | - | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XATEL 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | XATEL | - | - | - | - | - | - | FL 310 | - | 1.0 |
| - | TF | TUPOX | - | 149 | 151.2 | 20.2 | - | - | FL 250 | - | 1.0 |
| - | TF | RUBEB | - | 149 | 151.4 | 15.1 | - | FL 200 | FL 200 | 280 | 1.0 |
| - | TF | BATEX | - | 126 | 127.8 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 126 | 128.0 | 8.6 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| → - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **ABDIL 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABDIL | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | 1.0 |
| - | TF | TUPOX | - | 164 | 166.0 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBEB | - | 149 | 151.4 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATEX | - | 126 | 127.8 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 126 | 128.0 | 8.6 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| → - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **TUPOX 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | TF | TUPOX | - | - | - | - | - | - | FL 250 | - | 1.0 |
| - | TF | RUBEB | - | 149 | 151.4 | 15.1 | - | FL 200 | FL 200 | 280 | 1.0 |
| - | TF | BATEX | - | 126 | 127.8 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 126 | 128.0 | 8.6 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| → - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **ABLAK 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABLAK | - | - | - | - | - | - | FL 200 | 280 | 1.0 |
| - | TF | ABILI | - | 067 | 068.8 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 082 | 084.7 | 8,8 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| → - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **PERUS 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | TF | PERUS | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 178 | 180.2 | 33,4 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 174 | 176.2 | 9,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| → - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → **AMFOU 3V** | | | | | | | | | | | |
| → - | TF | AMFOU | - | - | - | - | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| → - | TF | GILON | - | 174 | 176.2 | 9,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| → - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → **BIRGO 3V** | | | | | | | | | | | |
| → - | TF | BIRGO | - | - | - | - | - | - | FL 110 | 250 | 1.0 |
| → - | TF | LUC | - | 93 | 095.1 | 6,0 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| → - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

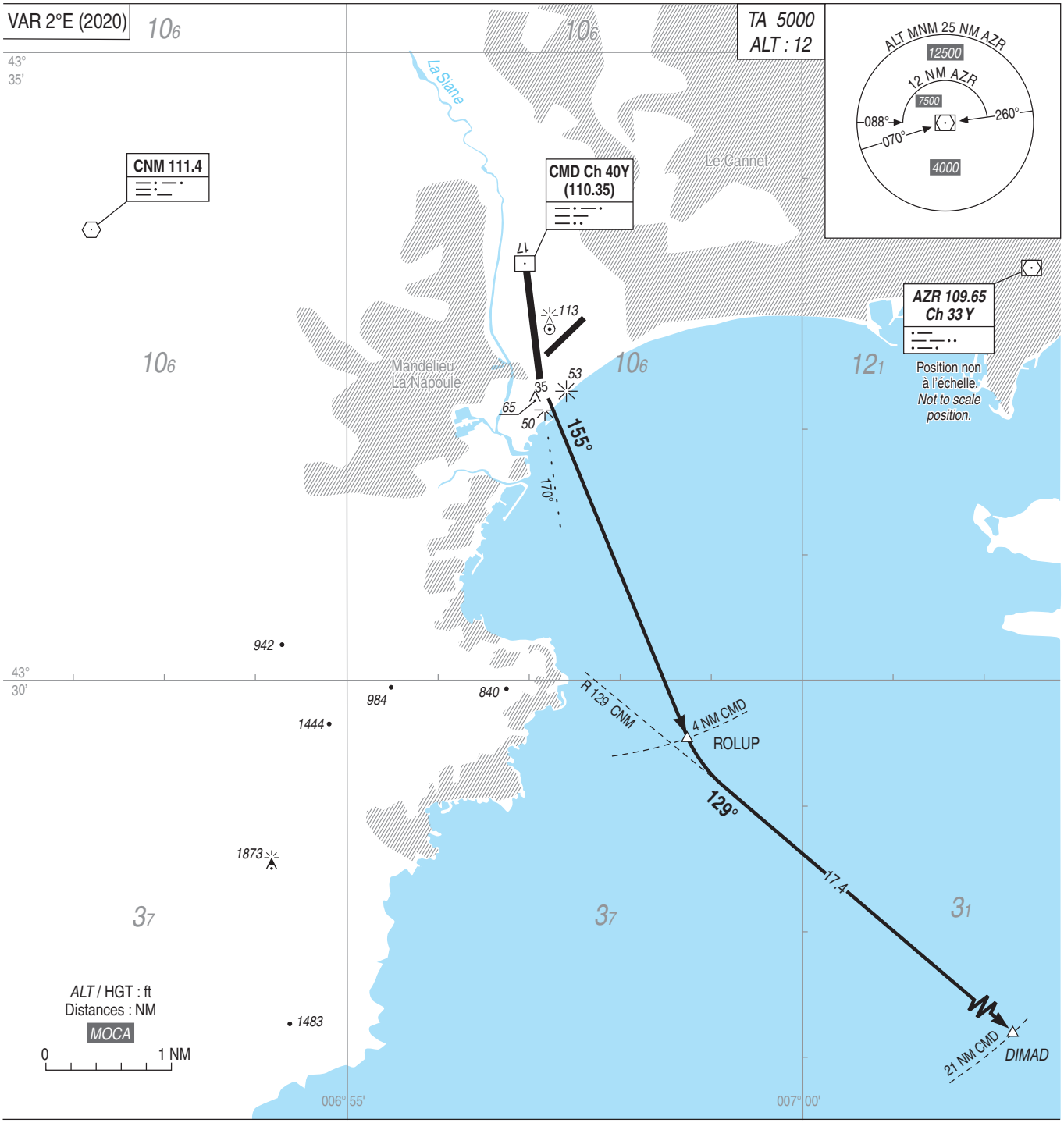
# CANNES MANDELIEU

## Départs initiaux RWY 17 "K" via DIMAD

## *Initial Departures RWY 17 "K" via DIMAD*

(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** CANNES 130.480
APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (s)
**TWR :** CANNES Tour/*Tower* 118.625
CANNES Sol/*Ground* 121.805




**DEP initial RWY 17 "K" via DIMAD :**
Monter sur la route 155° MAG (ne pas tourner avant l'extrémité de piste).
A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD.
Monter à 2000 AMSL.

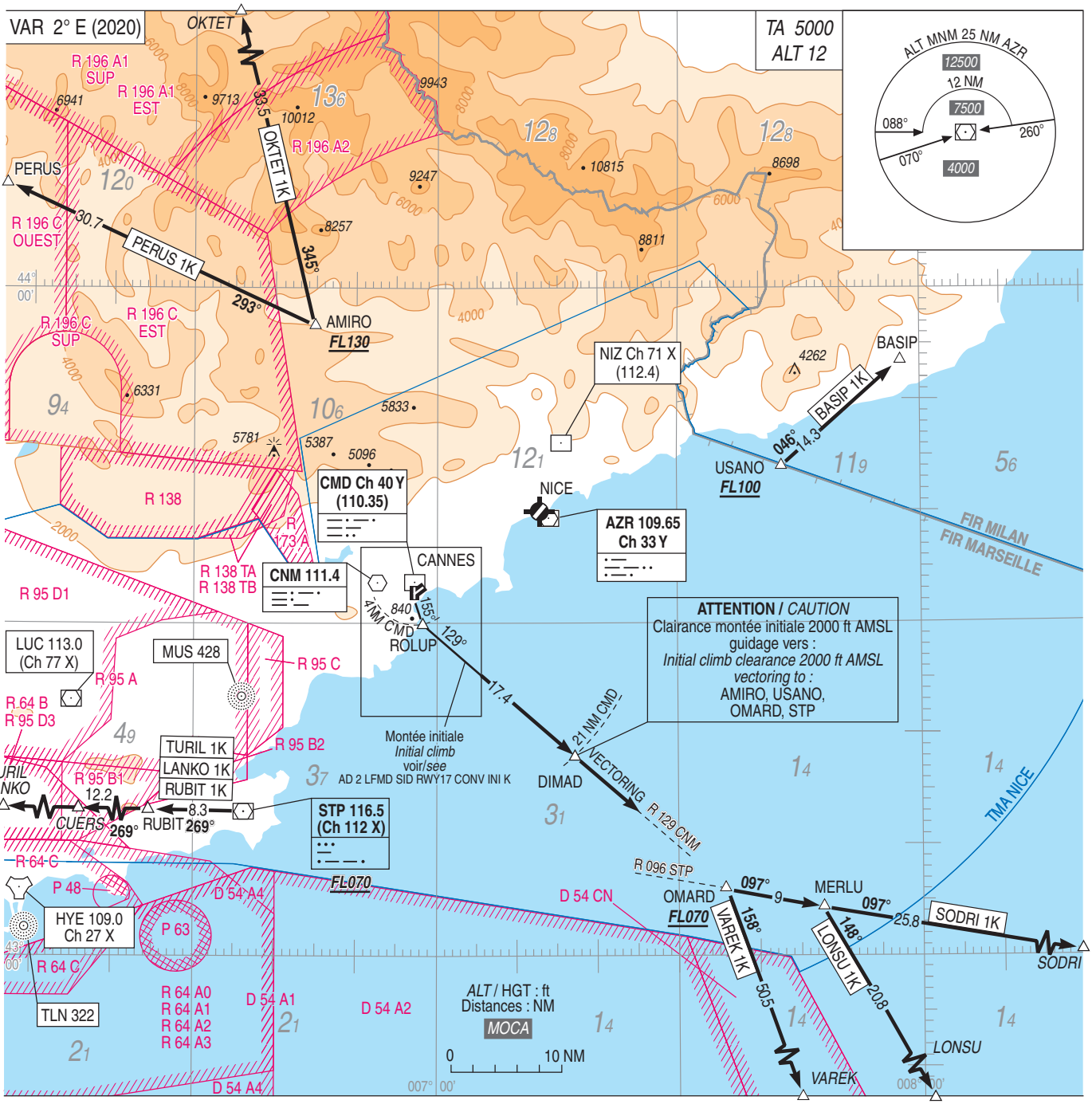
***Initial DEP RWY 17 "K" via DIMAD :***
*Climb on course 155° MAG (do not turn before reaching DER).*
*At ROLUP (D4 CMD) turn left R 129 CNM (129°) to DIMAD.*
*Climb up to 2000 AMSL.*



© SIA

# CANNES MANDELIEU
## SID RWY 17 "K" via DIMAD
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** CANNES 130.480
APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (s)
**TWR :** CANNES Tour/*Tower* 118.625
CANNES Sol/*Ground* 121.805




### PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : - avant guidage, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

En IMC : - avant guidage, poursuivre le vol jusqu'à DIMAD via ROLUP au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

### *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*VMC :* - *before vectoring, turn around to land at the aerodrome.*
- *after vectoring, join SID as directly as possible.*

*IMC :* - *before vectoring, proceed DIMAD via ROLUP at the cleared level then join SID as directly as possible.*

- *after vectoring, join SID as directly as possible.*

*Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned FL is not compatible with the minimal safety altitude, proceed to the cruising level.*



© SIA

# CANNES MANDELIEU
## SID CONV "K" RWY 17 via DIMAD
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID CONV RWY 17 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | - |
| Obstacle Climb gradient | Abstraction faite d'arbres (altitude 65 ft) très proches de la DER RWY 17qui imposent une pente de 15%, la pente minimale théorique de montée est 7.5% à maintenir jusqu'à 1000 ft. Elle est imposée par le relief : 840 ft (Théoule) surmonté de végétation situé à 4500 m de la DER. Ensuite, la pente minimale théorique de montée de 3.3% peut s'appliquer<br><br>*If trees (altitude 65 ft) in the close proximity of DER that imply a 15% slope, are disregarded, the minimum theoretical climb gradient is 7.5% to be maintained up to 1000 ft, due to terrain 840 ft (Théoule) covered by vegetation located 4500 m from DER. Then the minimum theoretical climb gradient of 3.3% can apply.* |
| ATS climb gradient | 6% jusqu'au FL100<br>*6% up to FL100* |
| General RMK | Départ RWY35, RWY 04, RWY 22 : voir AD2.22.1.3.3<br><br>*Departure RWY35, RWY 04, RWY 22 : see AD2.22.1.3.3* |
| | Départs à destination de la Corse :<br>Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX. –<br>Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX.<br><br>*Departures to Corsica : -*<br>*Propellers : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX. –*<br>*Jet engines : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.* |
| | (1) Ne pas tourner avant l'extrémité de piste<br>*(1) Do not turn before the end of runway* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| PERUS 1 K | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers PERUS (293°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to PERUS (293°).* | 2000 ft AMSL | RFL > 135 |
| ← | | | |
| ← | | | |
| OKTET 1 K | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers OKTET (345°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to OKTET (345°).* | 2000 ft AMSL | RFL > 195 |
| ← | | | |
| BASIP 1 K | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à USANO au FL100 MNM, puis procéder vers BASIP (046°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until USANO at FL100 MNM, then proceed to BASIP (046°).* | 2000 ft AMSL | |
| VAREK 1 K | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers VAREK (158°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to VAREK (158°).* | 2000 ft AMSL | Voir / see General RMK |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CANNES MANDELIEU
## SID CONV "K" RWY 17 via DIMAD
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

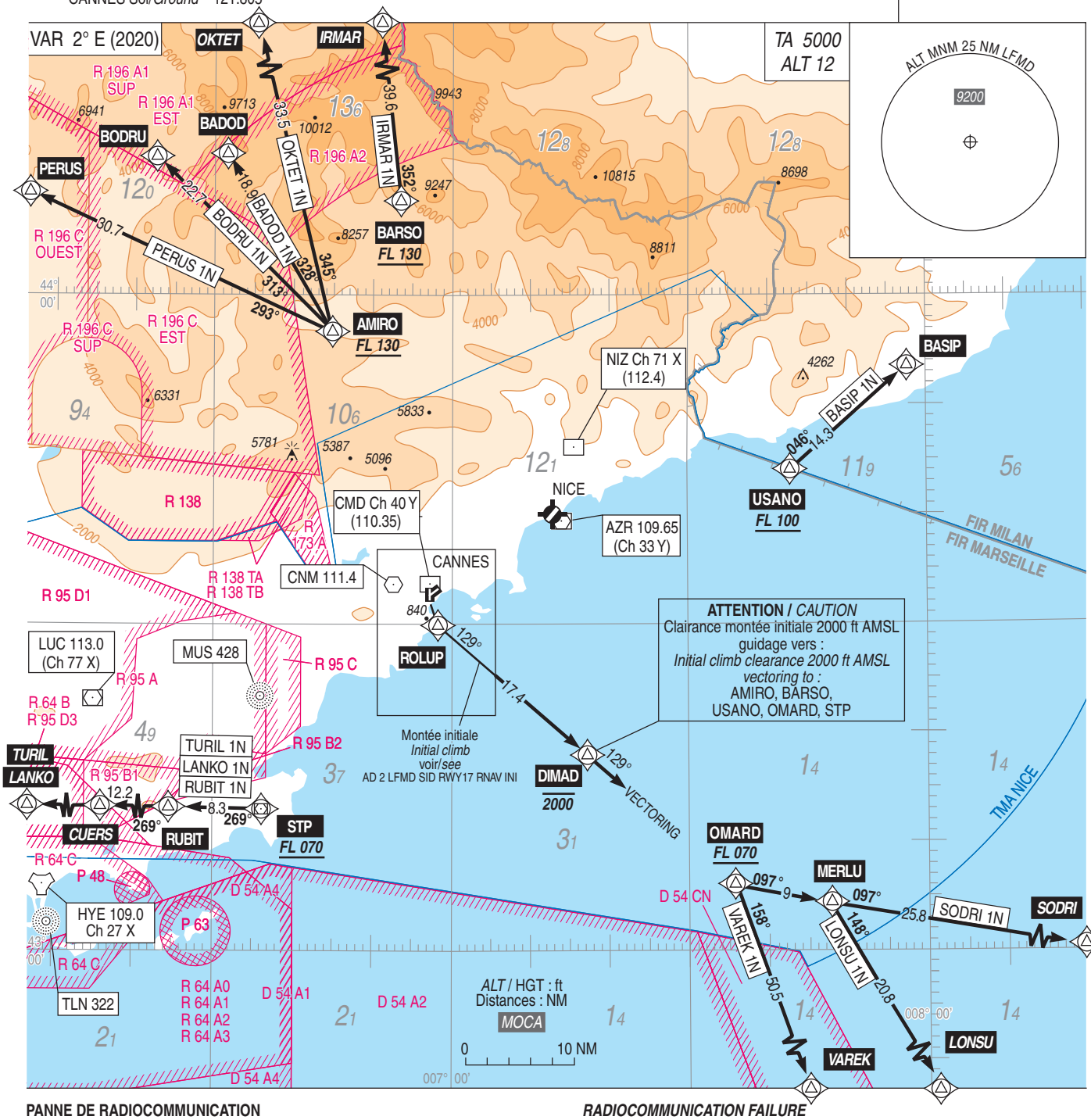
| SID CONV RWY 17 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **LONSU 1 K** | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU (097°) puis LONSU (148°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU (097°) then LONSU (148°).* | 2000 ft AMSL | Voir / see General RMK |
| **SODRI 1 K** | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU (097°) puis SODRI (097°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU (097°) then SODRI (097°).* | 2000 ft AMSL | Voir / see General RMK |
| **RUBIT 1 K** | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers RUBIT (269°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT (269°).* | 2000 ft AMSL | RFL < 115<br>Reservé / *reserved* destination LFTH |
| **TURIL 1 K** | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers RUBIT (269°) puis TURIL (269°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT (269°) then TURIL (269°).* | 2000 ft AMSL | RFL > 195 |
| **LANKO 1 K** | Monter sur la route 155°MAG (1) A ROLUP (D4 CMD) à gauche R 129 CNM (129°) jusqu'à DIMAD monter à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers CUERS (269°) puis LANKO (269°).<br><br>*Climb on course 155° MAG (1) At ROLUP (D4 CMD) left R 129 CNM (129°) to DIMAD climb 2000 ft MAX for vectoring STP at FL070 MNM, then proceed to CUERS (269°) then LANKO (269°).* | 2000 ft AMSL | RFL < 195 |

| **Départs omnidirectionnels /** ***Omnidirectional departures*** **RWY 17** |
|---|
| NIL |

# CANNES MANDELIEU
## SID RNAV RWY 17 via DIMAD
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** CANNES 130.480
APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (s)
**TWR :** CANNES Tour/*Tower* 118.625
CANNES Sol/*Ground* 121.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




### PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : - avant guidage, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

En IMC : - avant guidage, poursuivre le vol jusqu'à DIMAD via ROLUP au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- après guidage, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

### *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*VMC : - before vectoring, turn around to land at the aerodrome.*
*- after vectoring, join SID as directly as possible.*

*IMC : - before vectoring, proceed to DIMAD via ROLUP at the cleared level then join the assigned SID as directly as possible.*

*- after vectoring, join SID as directly as possible.*

*Note : In all cases, climb to the latest assigned level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, proceed to the cruising level.*



© SIA

# CANNES MANDELIEU

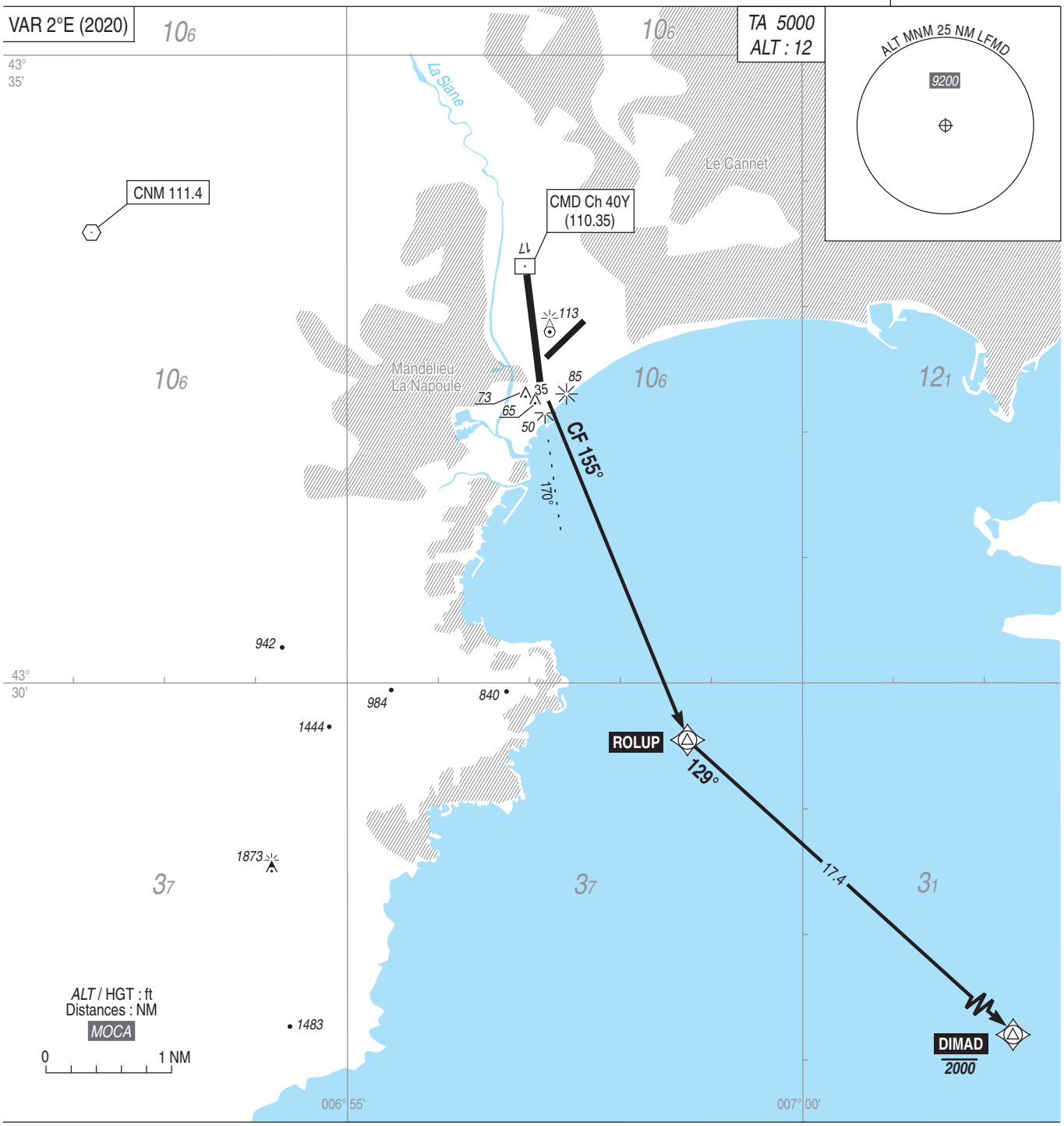
## Départs initiaux RNAV 17 via DIMAD

## *Initial RNAV Departures RWY 17 via DIMAD*

(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** CANNES 130.480
APP : NICE Approche/Approach 120.655 (I)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (s)
**TWR :** CANNES Tour/*Tower* 118.625
CANNES Sol/*Ground* 121.805

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**Panne rediocommunication**
Voir AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV

***Radiocommunication failure***
See AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV



© SIA

# CANNES MANDELIEU
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 17 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 GNSS seulement/ only |
| Obstacle Climb gradient | Abstraction faite de deux obstacles : un arbre d'altitude 73ft R 212 DER / 220 m imposant une pente de 15.3%, et un bâtiment de 85 ft R 125 DER / 370 m imposant une pente de 9.1%, la pente théorique de montée initiale est de 6,6% jusqu'à 900 ft, déterminée par un relief d'altitude 624 ft R 180 DER / 2.3 NM. Ensuite, la pente théorique minimale de montée de 3,3% s'applique.<br><br>*If two obstacles are disregarded : a tree 73ft altitude R 212 / 220 m from DER determining climb gradient 15.3% and a building 85 ft altitude R 125 / 370m from DER determining climb gradient 9.1%, the theoretical climb gradient is 6.6% until 900 ft, determined by a ground spot 624ft R 180 / 2.3 NM from DER. Afterwards, the minimal theoretical climb gradient of 3.3% applies.* |
| ATS gradient climb | 6% jusqu'au FL100<br>*6% up to FL100* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Départ RWY35, RWY 04, RWY 22 : voir AD2.22.1.3.3<br><br>*Departure RWY35, RWY 04, RWY 22 : see AD2.22.1.3.3* |
| | Départs à destination de la Corse :<br>Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX. –<br>Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX.<br><br>*Departures to Corsica :*<br>*Propellers : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX. –*<br>*Jet engines : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| PERUS 1 N | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers PERUS.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to PERUS.* | 2000 ft AMSL | RFL > 135 |
| BODRU 1 N | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers BODRU.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to BODRU.* | 2000 ft AMSL | RFL > 195 |
| BADOD 1 N | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers BADOD.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to BADOD.* | 2000 ft AMSL | RFL > 195 |
| OKTET 1 N | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL130 MNM, puis procéder vers OKTET.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until AMIRO at FL130 MNM, then proceed to OKTET.* | 2000 ft AMSL | RFL > 195 |
| IRMAR 1 N | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à BARSO au FL130 MNM, puis procéder vers IRMAR.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until BARSO at FL130 MNM, then proceed to IRMAR.* | 2000 ft AMSL | RFL > 195 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CANNES MANDELIEU
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 17 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BASIP 1 N** | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à USANO au FL100 MNM, puis procéder vers BASIP.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until USANO at FL100 MNM, then proceed to BASIP.* | 2000 ft AMSL | |
| **VAREK 1 N** | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers VAREK.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to VAREK.* | 2000 ft AMSL | Voir / see General RMK |
| **LONSU 1 N** | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU puis LONSU.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU then LONSU.* | 2000 ft AMSL | Voir / see General RMK |
| **SODRI 1 N** | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL070 MNM, puis procéder vers MERLU puis SODRI.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until OMARD at FL070 MNM, then proceed to MERLU then SODRI.* | 2000 ft AMSL | Voir / see General RMK |
| **RUBIT 1 N** | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers RUBIT.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT.* | 2000 ft AMSL | RFL < 115<br>Reservé / *reserved*<br>destination LFTH |
| **TURIL 1 N** | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis RUBIT puis procéder vers TURIL.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to RUBIT then TURIL.* | 2000 ft AMSL | RFL > 195 |
| **LANKO 1 N** | Monter sur la route 155° MAG jusqu'à ROLUP, puis vers DIMAD à 2000 ft MAX en vue d'un guidage jusqu'à STP au FL070 MNM, puis procéder vers CUERS puis LANKO.<br><br>*Climb on track 155° MAG until ROLUP, then to DIMAD at 2000 ft MAX for vectoring until STP at FL070 MNM, then proceed to CUERS then LANKO.* | 2000 ft AMSL | RFL < 195 |

| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 17** |
|---|
| **NIL** |

# CANNES MANDELIEU

## STAR Secteurs Nord, Est et Sud-Est / *STAR North, East and South-East Sectors*

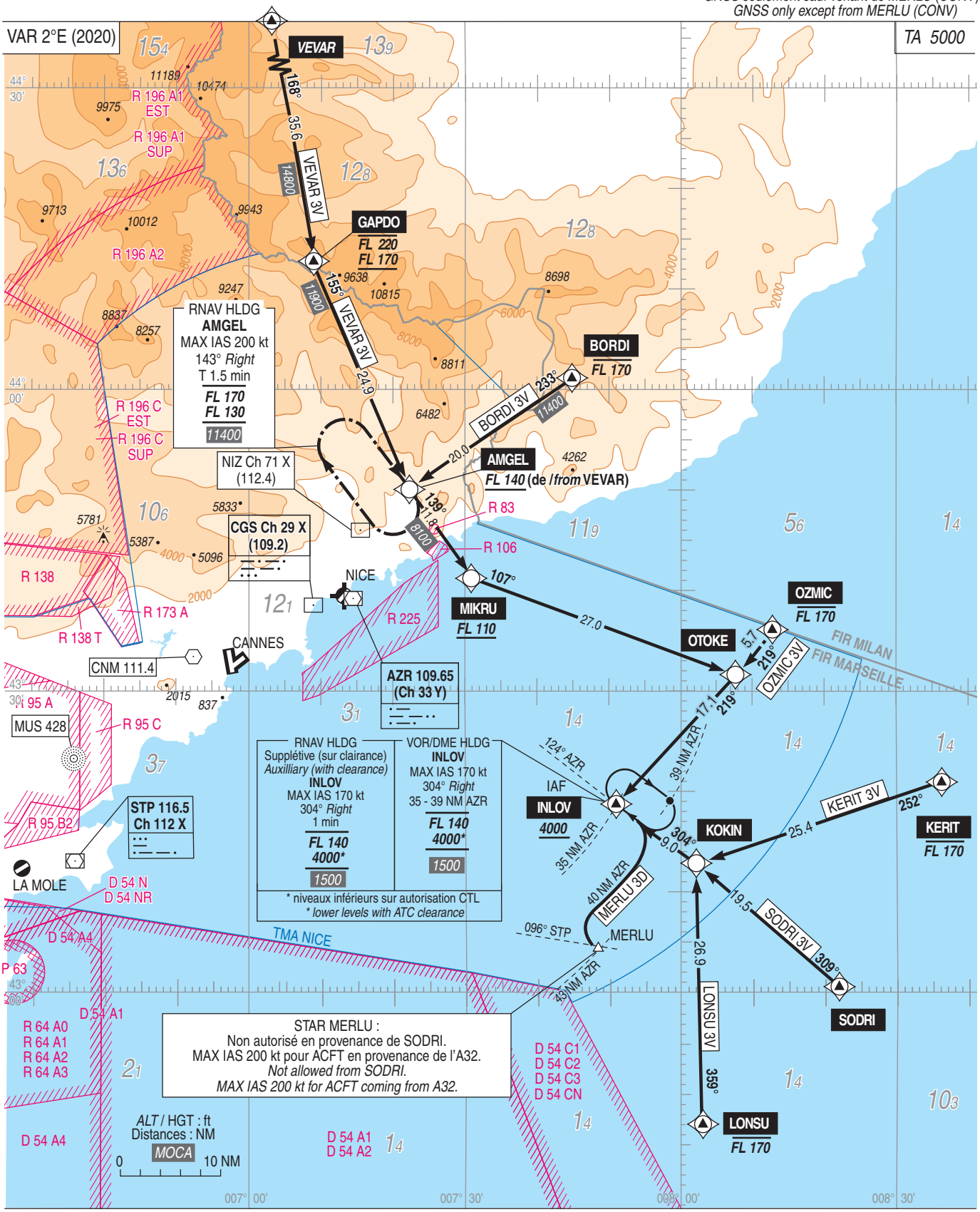
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**IAF INLOV**

| | |
|---|---|
| **ATIS** CANNES | 130.480 |
| APP : NICE Approche /*Approach* | 124.180 (H) - 120.655 (I) - 125.580 (s) |
| **TWR** : CANNES Tour /*Tower* | 118.625 |

Sur instruction du CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement sauf venant de MERLU (CONV) /
*GNSS only except from MERLU (CONV)*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFMD.22.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See particular instructions AD 2 LFMD.22.*



© SIA

# CANNES MANDELIEU

## STAR Secteur Ouest / *West sector*

## XATEL - ABDIL - TUPOX - ABLAK - PERUS - AMFOU - BIRGO

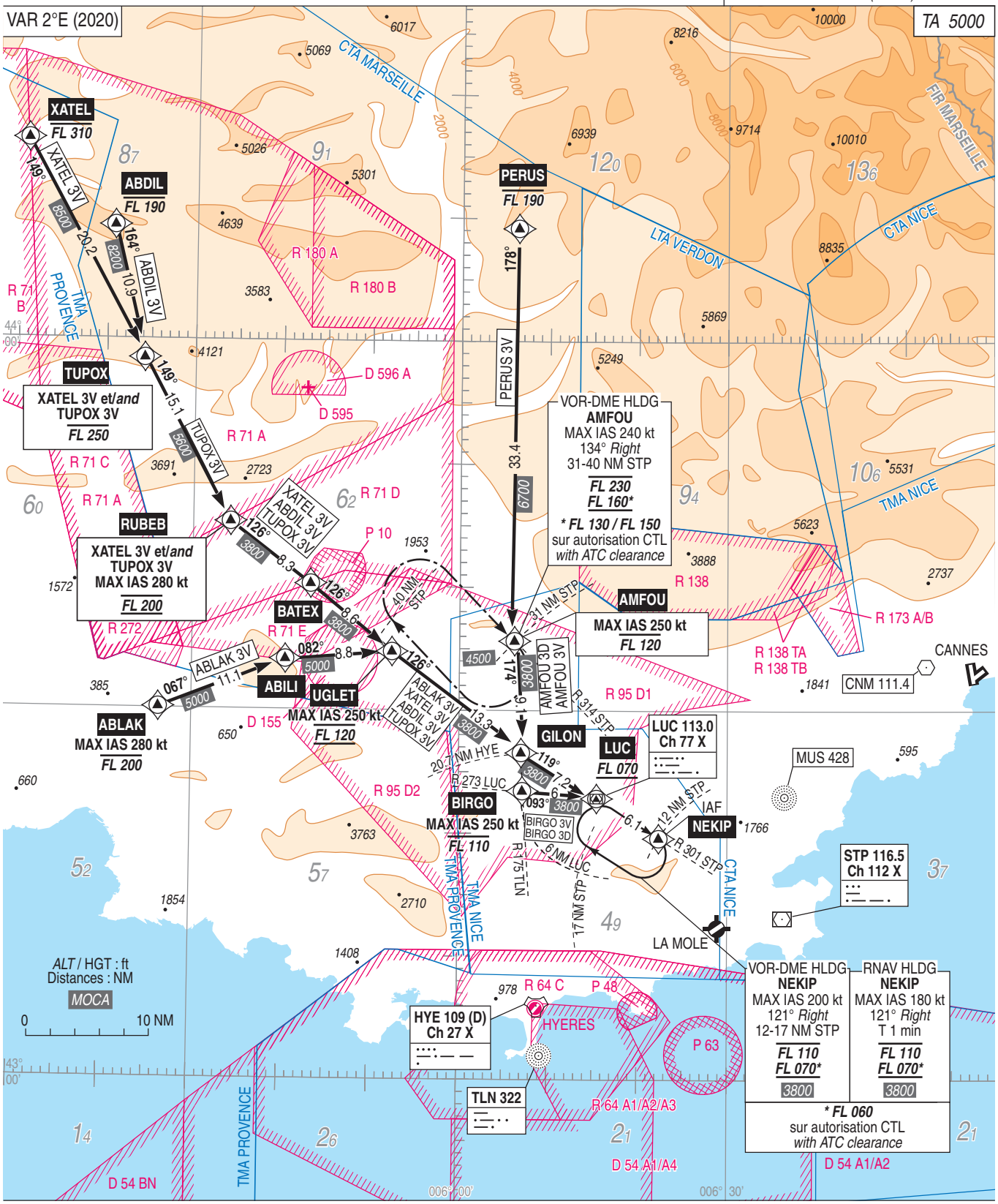
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**IAF NEKIP**

**ATIS** CANNES 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* 134.475 (H) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower* 118.625

Sur instruction du CTL
*On ATC clearance*

**RNAV1**
GNSS seulement sauf BIRGO 3D (CONV) et AMFOU 3D (CONV) /
*GNSS only except BIRGO 3D (CONV) and AMFOU 3D (CONV)*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFMD.22.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See particular instructions AD 2 LFMD.22.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

## CANNES MANDELIEU

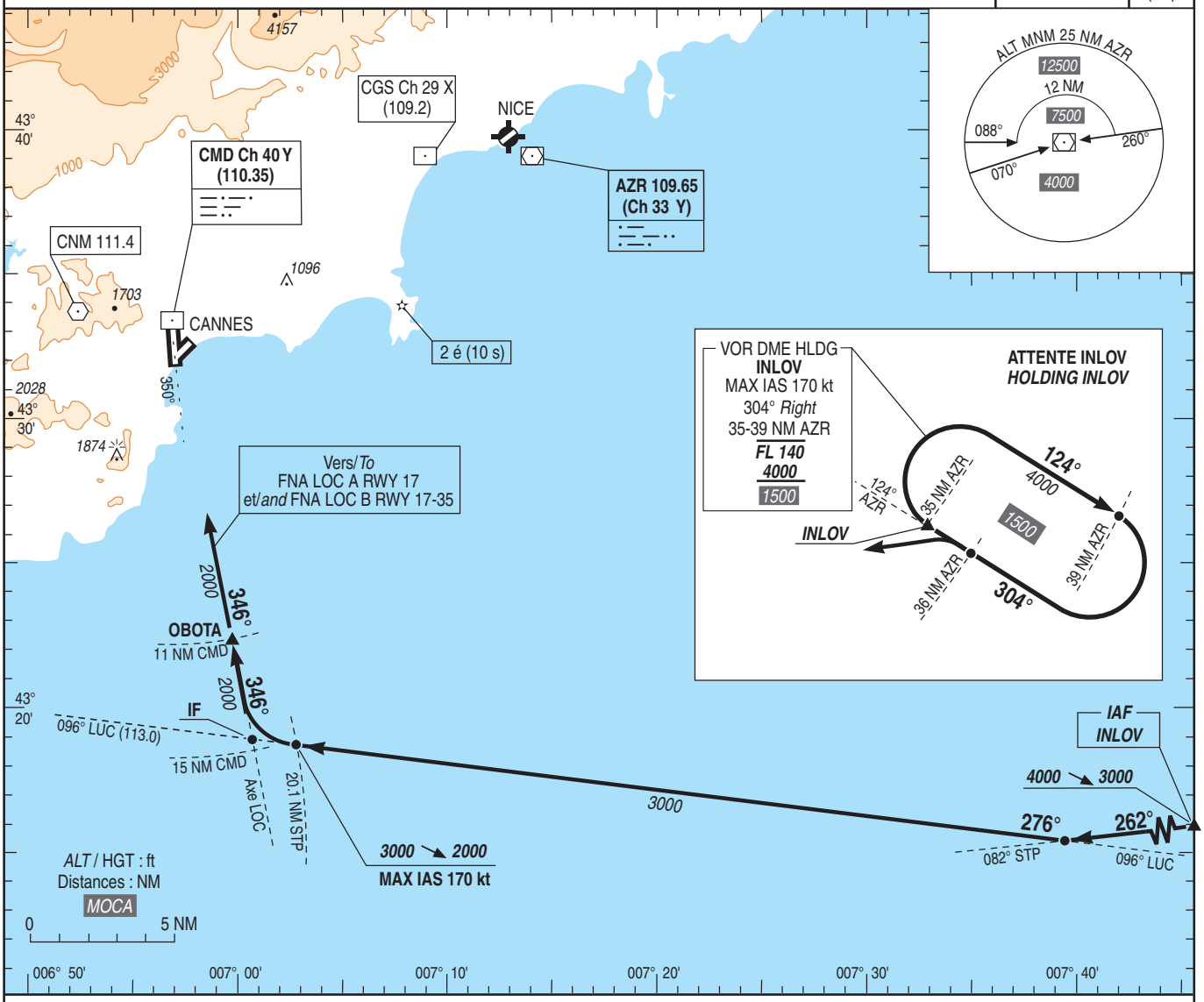
*INA* LOC INLOV

**ATIS** CANNES : 130.480
**APP :** NICE Approche */Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR :** CANNES Tour */Tower :* 118.625

(1) Secteur Ouest */West Sector*
(2) Secteur Est */East Sector*

**LOC - DME**
**CMD 110.35**

VAR
2°E
(20)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

**CANNES** MANDELIEU

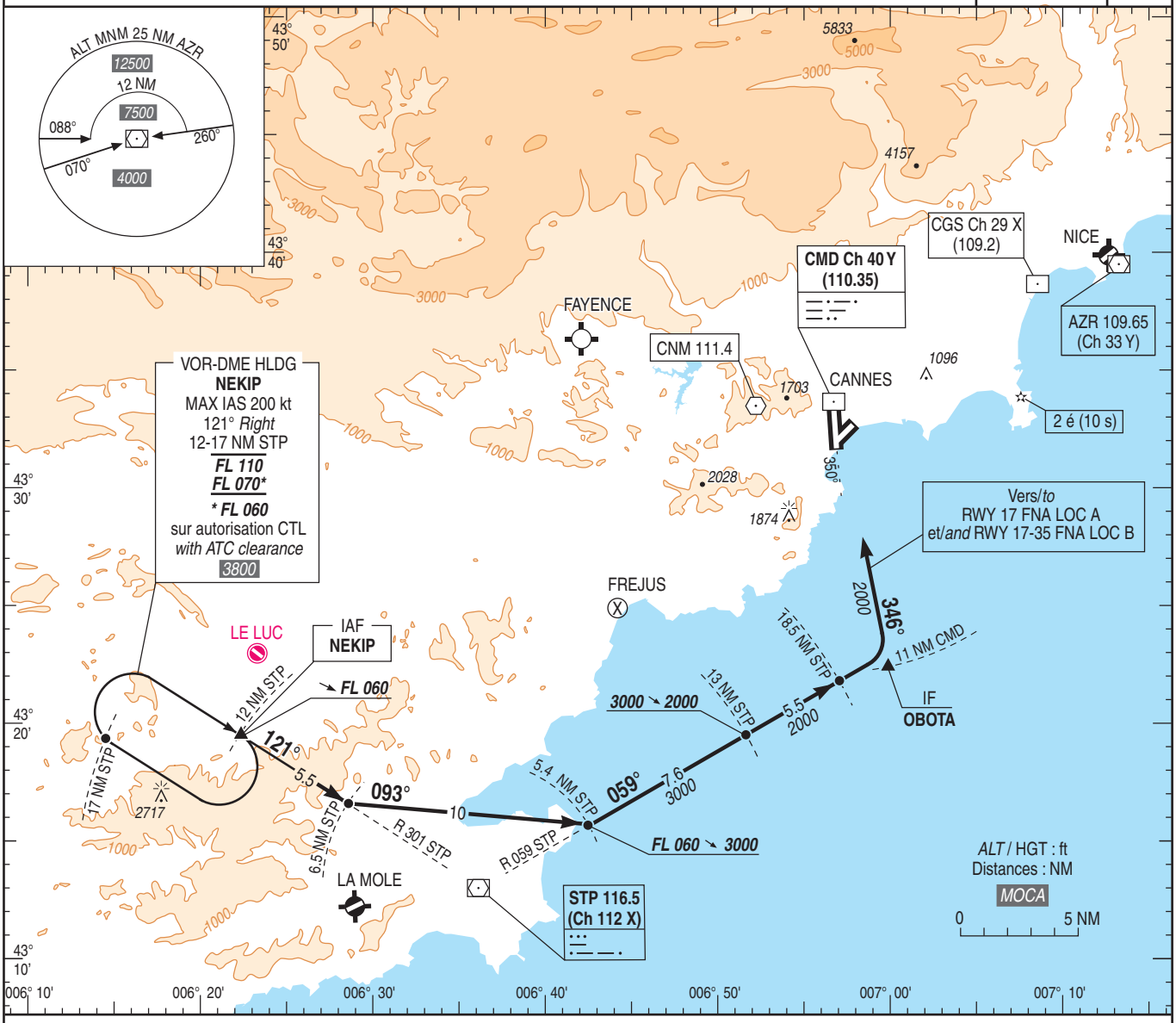
*INA* LOC NEKIP

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower* : 118.625

(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

**LOC - DME**
**CMD 110.35**

VAR
2°E
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1 hPa)***, *DTHR : 8*

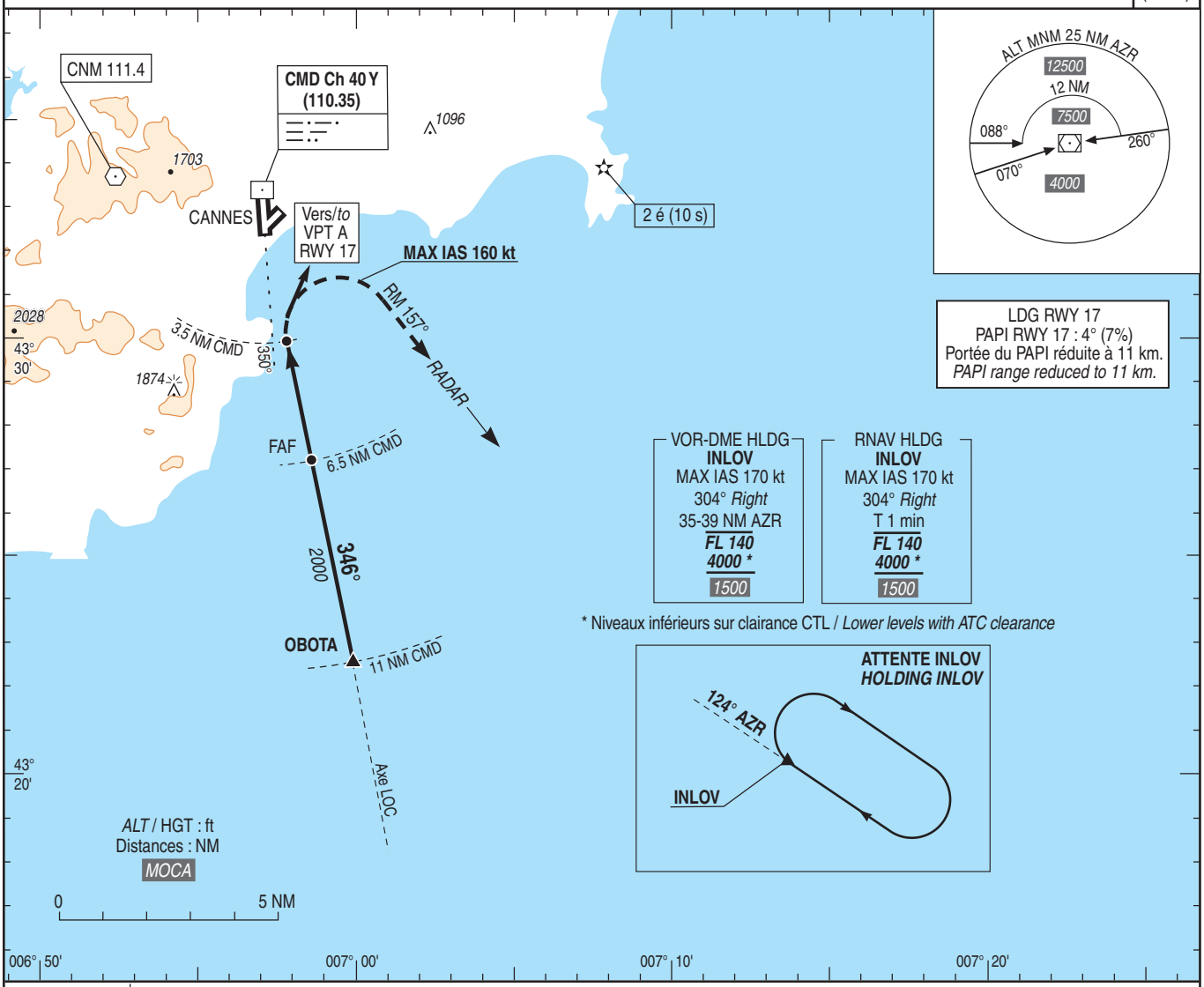
**CANNES** MANDELIEU

*FNA* LOC A RWY 17

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower :* 118.625

(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

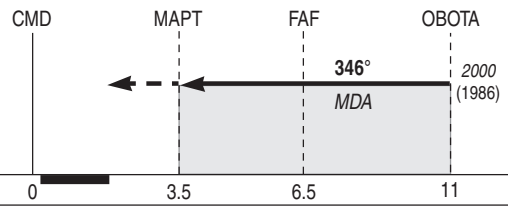
VAR 2°E (2020)




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** à ***2000*** (1986) RM 157° puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à *2000* (1986).

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **right (MAX IAS 160 kt)** at **2000** (1986) MAG 157°, then follow ATC instructions.*
*In case of radio failure, direct to INLOV to join holding at 2000 (1986).*




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

| CAT | VPT A RWY 17 (1) Suite/*After* LOC A | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C | ***2000*** (1990) | 5000 |

(1) De jour seulement / *Daytime only.*



© SIA

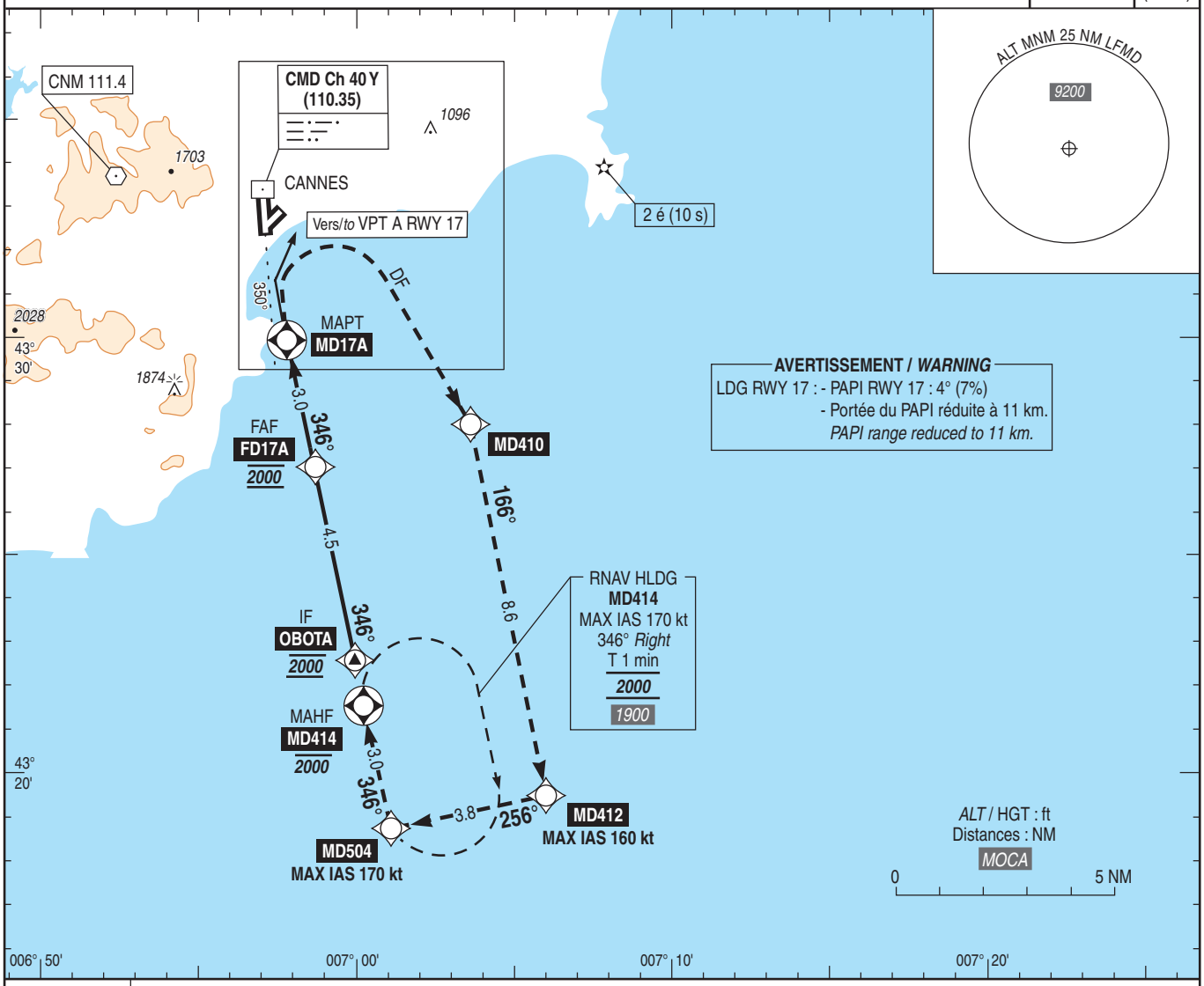
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1 hPa)**, DTHR : 8*

# CANNES MANDELIEU
*FNA* **RNP** A RWY 17

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower* : 118.625

(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

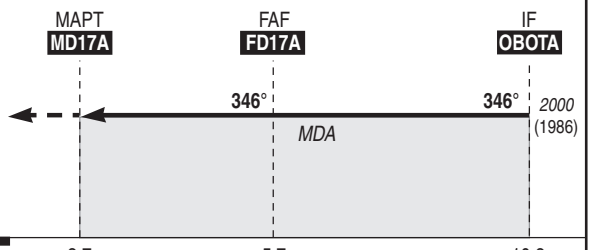
**RNP APCH** | VAR 2°E (2020)




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **MD410** à ***2000*** (1986), puis vers **MD412 (MAX IAS 160 kt)**, puis vers **MD504 (MAX IAS 170 kt)**, puis intégrer l'attente **MD414** ou suivre instructions du contrôle.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** direct to **MD410** at **2000** (1986), then proceed to **MD412 (MAX IAS 160 kt)**, then proceed to **MD504 (MAX IAS 170 kt)**, then enter **MD414** holding pattern or proceed according to ATC.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DTHR 35 ← (NM) | 0 | 2.7 | 5.7 | 10.2 |
| MD17A ← (NM) | | 0 | 3.0 | 7.5 |

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

| CAT | VPT A RWY 17 (3) Suite/*After* RNP A RWY 17 | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C | ***2000*** (1990) | 5000 |

Observations /*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(3) De jour seulement / *Daytime only.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1hPa)**, DTHR : 13*

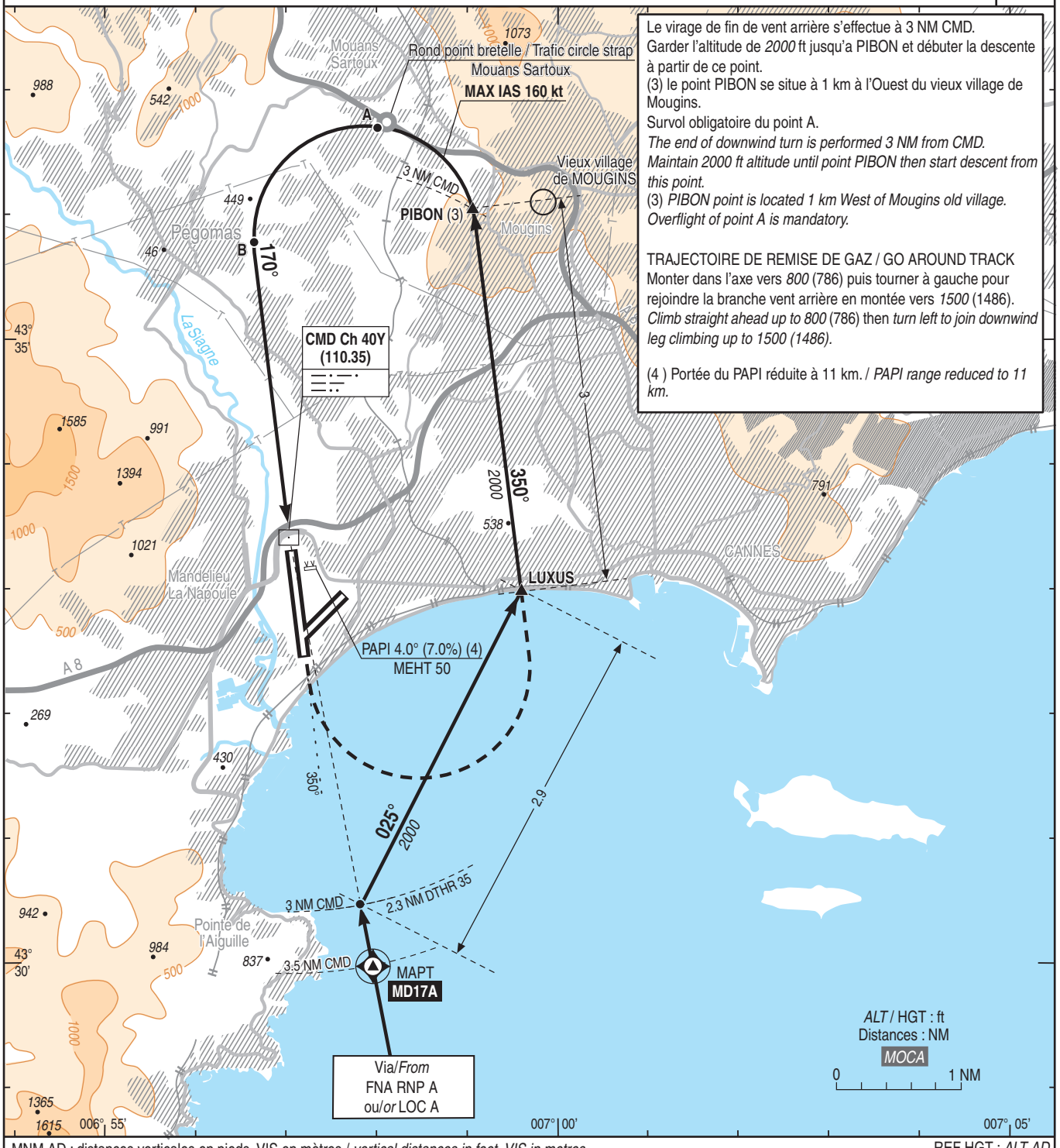
**CANNES** MANDELIEU

VPT A RWY 17

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach :* 134.475 (H) (1)- 124.180 (H) (2)- 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower :* 118.625

(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

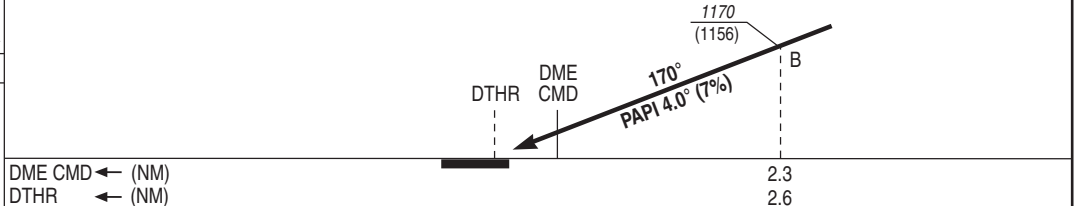
VAR 2°E (2020)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT suite/*after* RNP A ou / *or* LOC A (5) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C | ***2000*** (1990) | 5000 |




Observations /*Remarks* : (5) HJ seulement / *(5) Daytime only.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

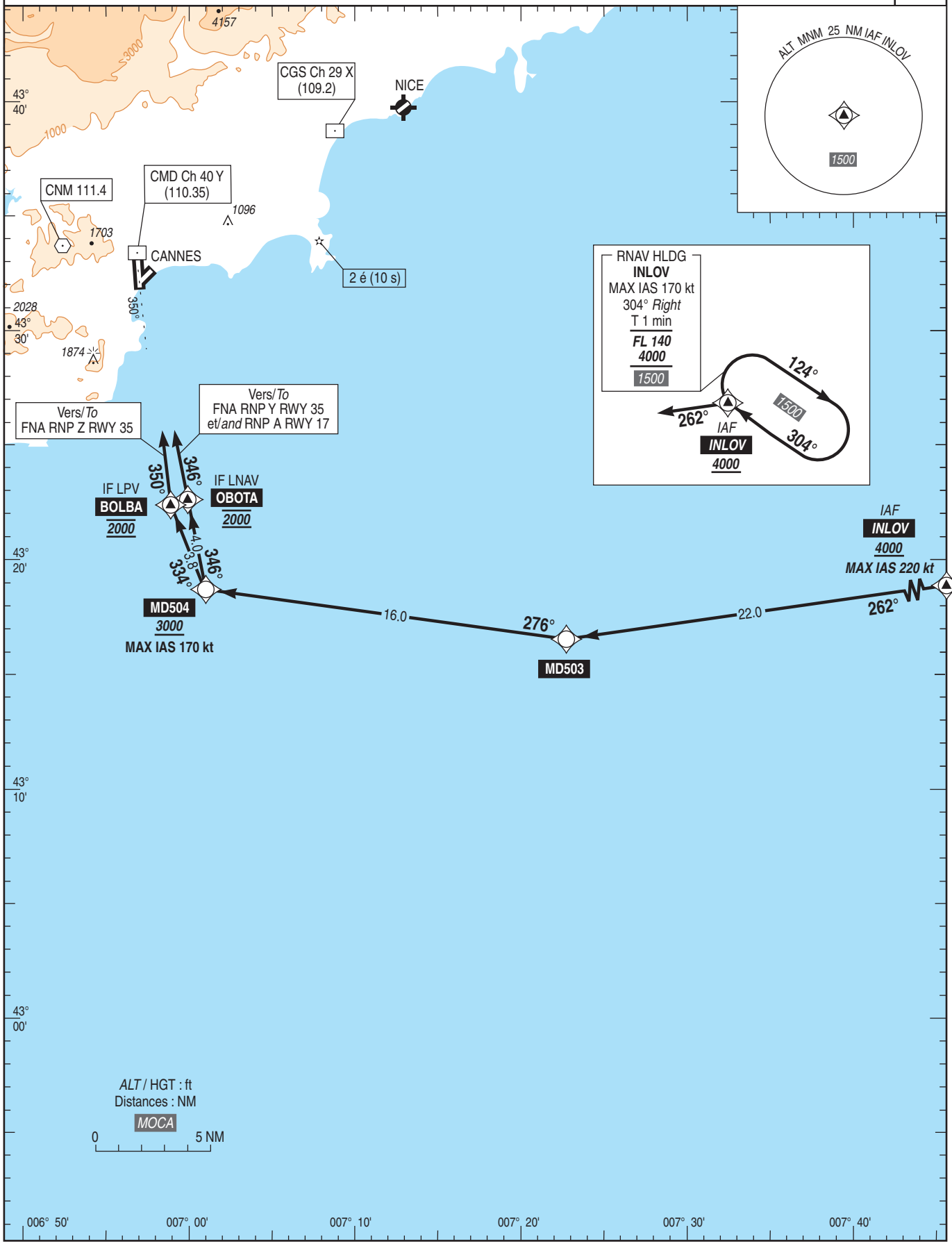
**CANNES** MANDELIEU

*INA* **RNAV** (GNSS) INLOV

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche/*Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR :** CANNES Tour/*Tower :* 118.625

(1) Secteur Ouest / *West Sector*
(2) Secteur Est / *East Sector*

VAR
2°E
(20)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

## CANNES MANDELIEU

*INA* **RNAV** (GNSS) NEKIP

**ATIS** CANNES : 130.480
**APP** : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower* : 118.625

(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

VAR 2°E (20)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1 hPa)***

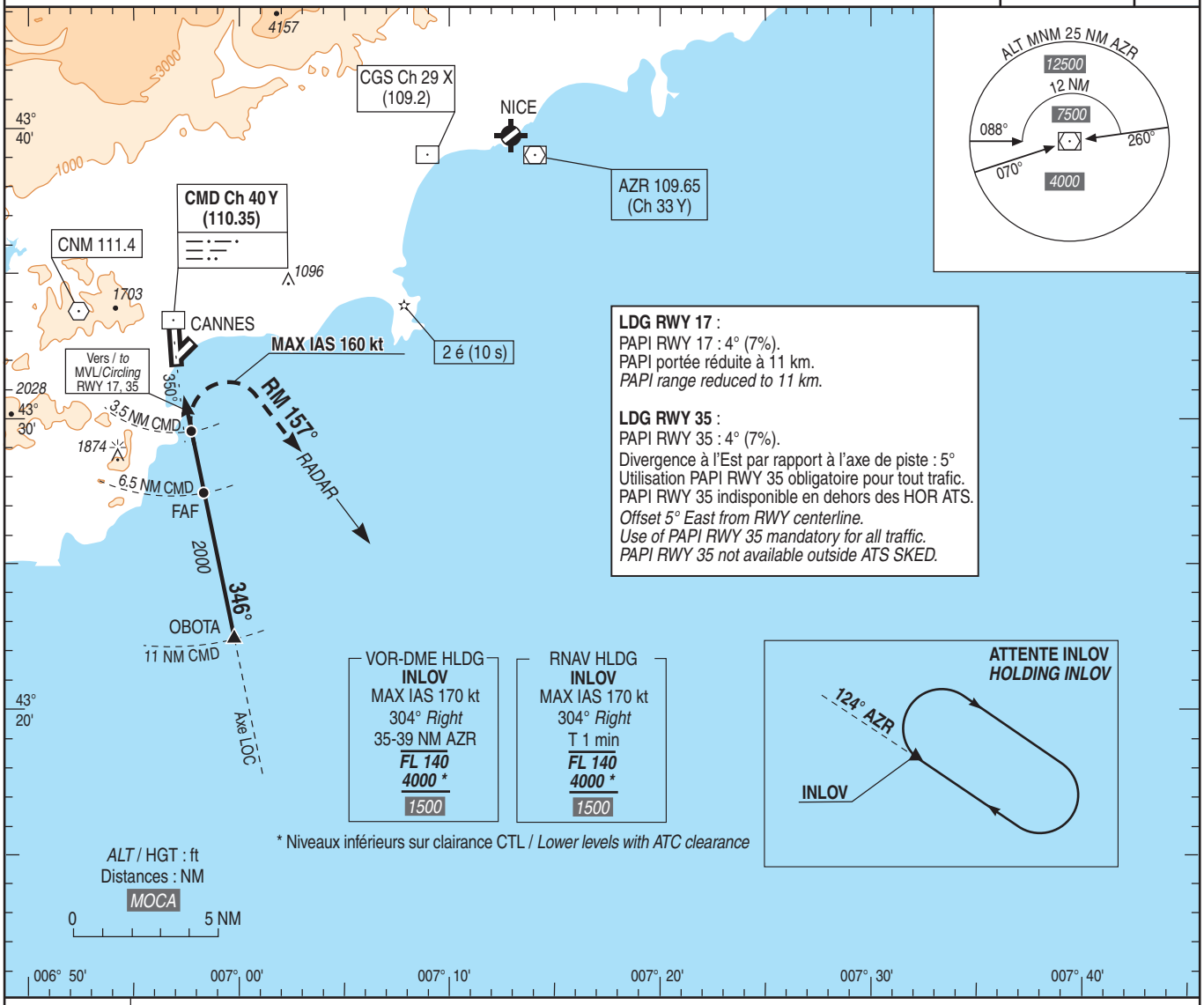
## CANNES MANDELIEU
*FNA* LOC B RWY 17 et/*and* 35

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR :** CANNES Tour /*Tower* : 118.625

(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

**LOC - DME**
**CMD 110.35**

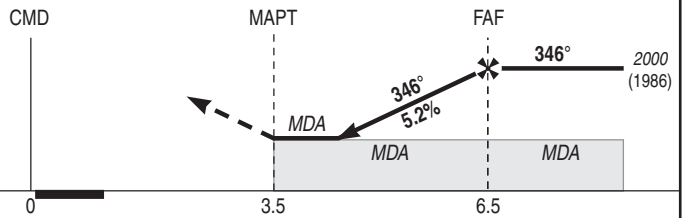
VAR
2°E
(2020)




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner à **droite (MAX IAS 160 kt)** à ***2000*** (1986) RM 157°
puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct INLOV pour intégrer l'attente à 2000 (1986).

*Missed APCH : At **MAPT**, **turn right (MAX IAS 160 kt)** at **2000** (1986)*
*MAG route 157°, then follow ATC instructions.*
*In case of radio failure, direct to INLOV to join holding at 2000 (1986).*




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

| CAT | MVL / *Circling* RWY 17 et/*and* 35 (3)(4) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1190*** (1180) | 5000 |
| B | ***1220*** (1200) | |
| C | ***1500*** (1480) | |

| **DME CMD** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** | ***1200*** | ***1520*** | ***1840*** |
| (HGT) | (1186) | (1506) | (1826) |

Observations / *Remarks* : (3) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 17/35.*
(4) HJ seulement / *Daytime only.*

VSP (ft/min) — Non disponible / *Not available*



© SIA

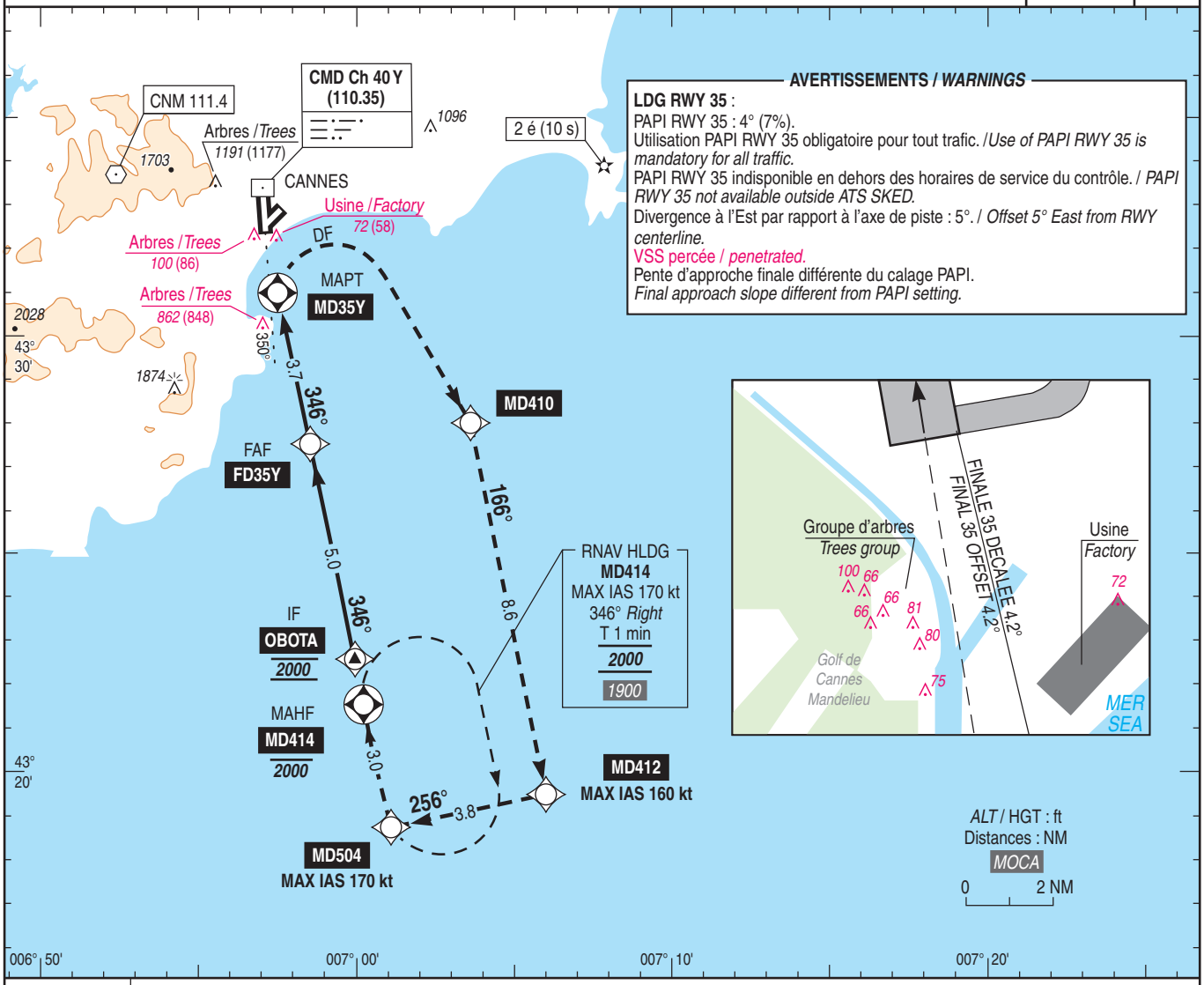
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 14 (1 hPa),*** *DTHR : 8*

# CANNES MANDELIEU
*FNA* **RNP** Y RWY 35

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach* : 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower* : 118.625

(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

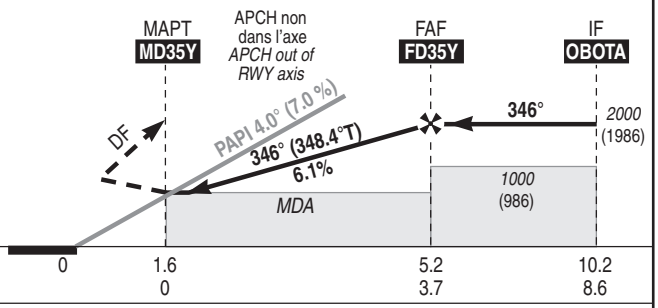
**RNP APCH** | VAR 2°E (2020)




TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **MD410** en montée vers ***2000*** (1986), puis vers **MD412 (MAX IAS 160 kt)**, puis vers **MD504 (MAX IAS 170 kt)**, puis intégrer l'attente **MD414** ou suivre instructions du contrôle.
Monter à *1600* (1586) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***MAPT****, turn* ***right*** *direct to* ***MD410*** *climbing to* ***2000*** *(1986), then proceed to* ***MD412 (MAX IAS 160 kt)****, then proceed to* ***MD504 (MAX IAS 170 kt)****, then enter* ***MD414*** *holding pattern or proceed according to ATC. Climb up to 1600 (1586) prior to level acceleration.*




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

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* RWY 17 (3) (4) (5) (6) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 2400 | | ***1180*** (1170) | 3200 |
| B | ***980*** (970) | 2400 | 963 | ***1250*** (1240) | 3200 |
| C | | 3200 | | ***1560*** (1550) | 5000 |

**DIST MD35Y**

| NM | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1020*** | ***1390*** | ***1760*** |
| (HGT) | (1006) | (1376) | (1746) |

Observations /*Remarks* : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / *PAPI range reduced to 11 km.*
(4) MVL interdites quand VPT en service / *Circling prohibited when VPT is in force.* (5) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 17/35.* (6) HJ seulement / *Daytime only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 3.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 07 | 2 min 34 | 2 min 11 | 1 min 54 | 1 min 41 | 1 min 22 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 800 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 14,* ***DTHR : 8 (1 hPa)***

**CANNES** MANDELIEU

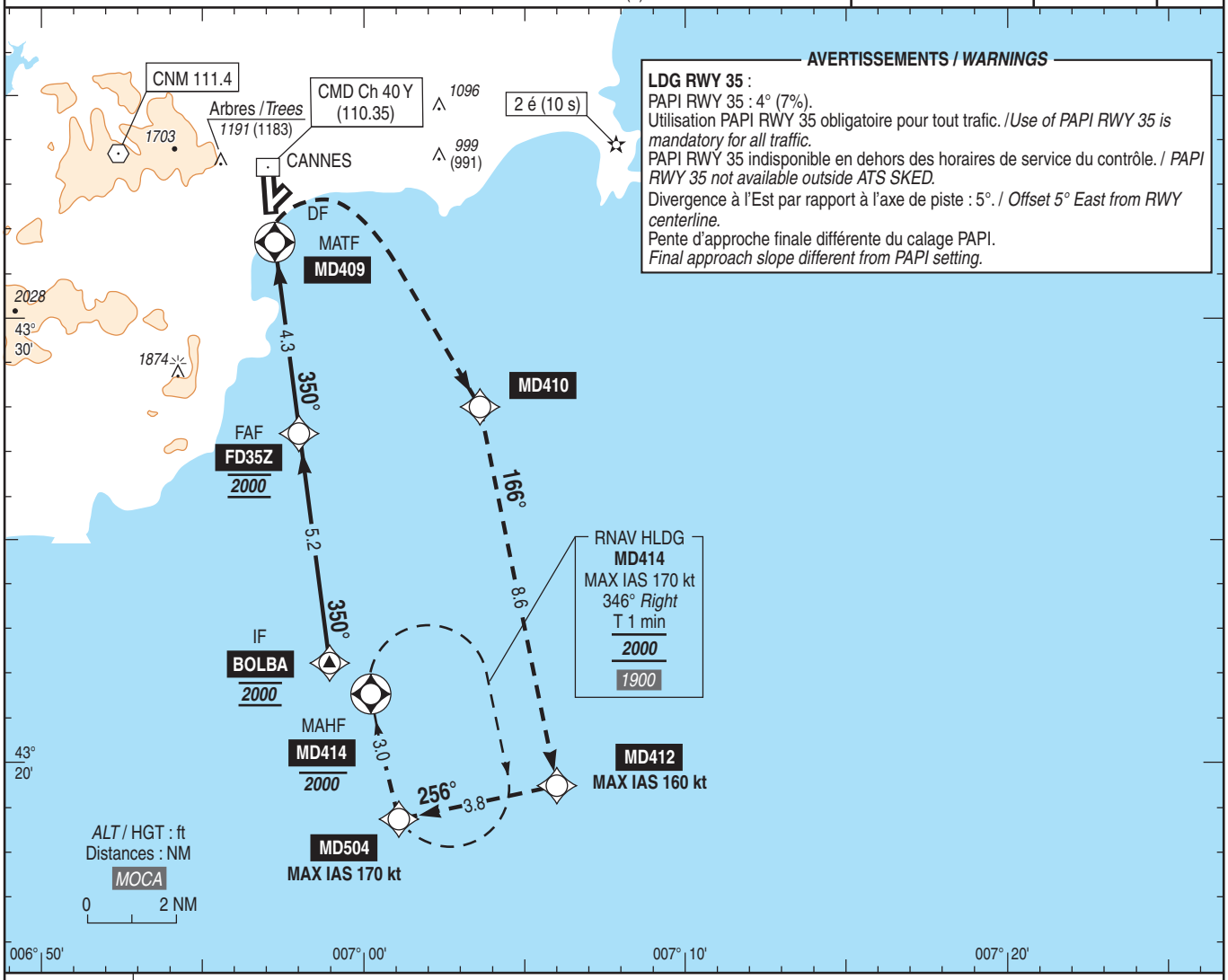
*FNA* **RNP** Z RWY 35 (LPV ONLY)

**ATIS** CANNES : 130.480
APP : NICE Approche /*Approach :* 134.475 (H) (1) - 124.180 (H) (2) - 120.655 (I) - 125.580 (s)
**TWR** : CANNES Tour /*Tower :* 118.625
(1) Secteur Ouest /*West Sector*
(2) Secteur Est /*East Sector*

**RNP APCH**
LPV seulement / *only*

**EGNOS**
**CH 75369**
**E35A**
RDH/TCH : 50

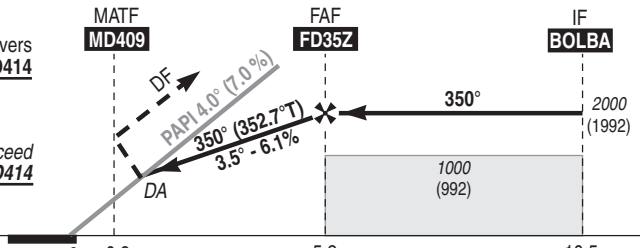
VAR
2°E
(2020)




*TA : 5000*

API : A **MD409** touner à **droite** direct vers **MD410** en montée vers ***2000*** (1992), puis vers **MD412 (MAX IAS 160 kt)**, puis vers **MD504 (MAX IAS 170 kt)** puis intégrer l'attente **MD414** ou suivre les instructions du CTL.
Monter à *1600* (1592) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***MD409****, turn* ***right*** *direct to* ***MD410*** *climbing to* ***2000*** *(1992), then proceed to* ***MD412 (MAX IAS 160 kt)****, then proceed to* ***MD504 (MAX IAS 170 kt)*** *then enter* ***MD414*** *holding pattern or proceed according to ATC instructions.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DTHR 35 ← (NM) | 0 | 0.9 | 5.2 | 10.5 |
| MD409 ← (NM) | | 0 | 4.3 | 9.6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | MVL / *Circling* (3)(4)(5) RWY 17 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***880*** (870) | 1500 | 866 | ***1180*** (1170) | 3200 |
| B | ***890*** (880) | 1600 | 880 | ***1250*** (1240) | 3200 |
| C | ***900*** (890) | 2400 | 890 | ***1560*** (1550) | 5000 |

Observations / *Remarks* : (3) PAPI RWY 17 : 4° (7%). PAPI portée réduite à 11 km. / *PAPI range reduced to 11 km.*
(4) MVL interdites à l'Ouest de la piste 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 17/35.* (5) HJ seulement / *Daytime only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

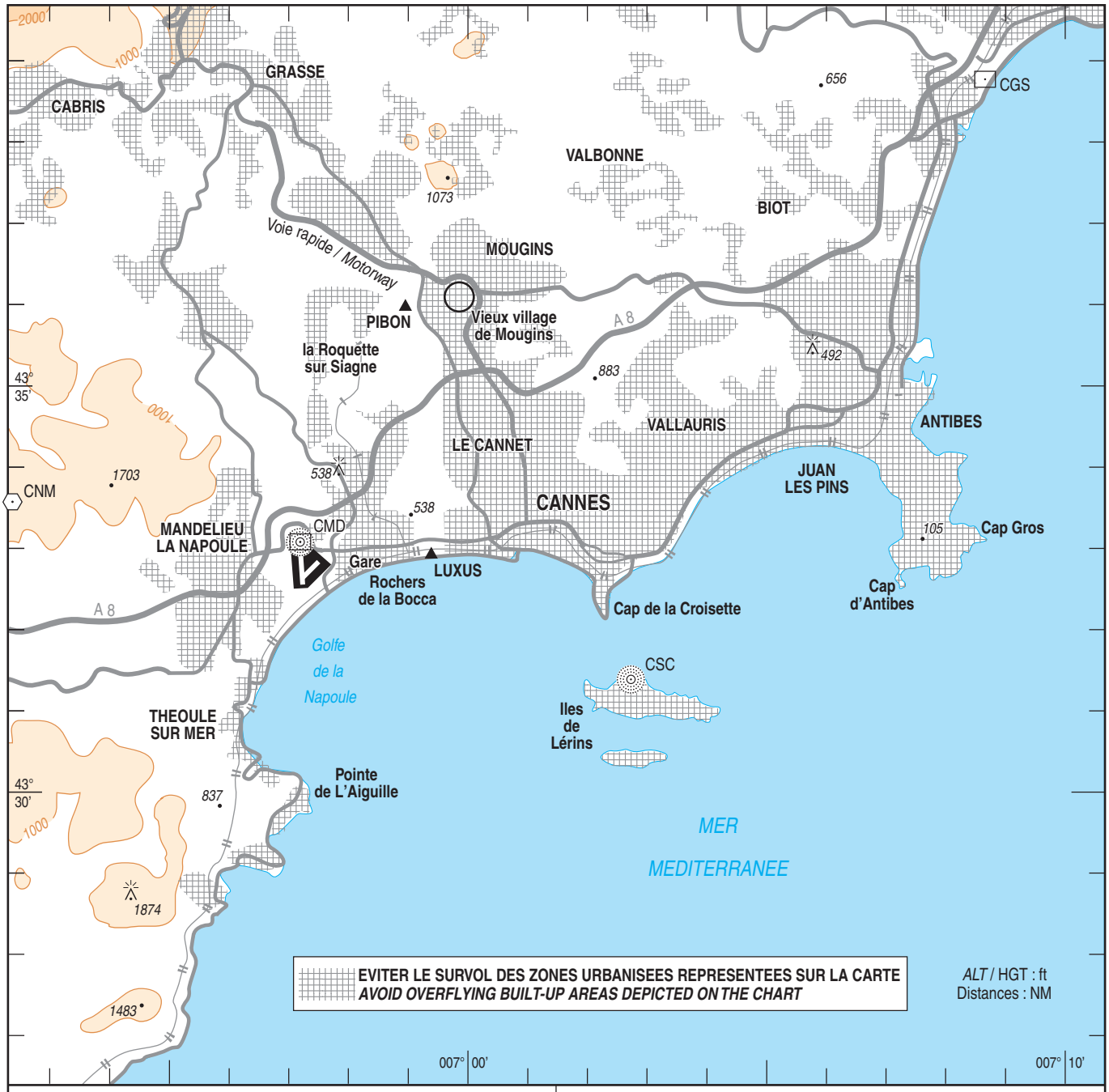
| FAF - DTHR | 5.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 07 | 2 min 34 | 2 min 11 | 1 min 54 | 1 min 41 | 1 min 22 |
| VSP (ft/min) | | 440 | 530 | 620 | 720 | 810 | 1000 |



© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

## CANNES MANDELIEU




**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**
Voir AD 2 LFMD.21

***INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :***
*See AD 2 LFMD.21*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMH.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMH - SAINT ETIENNE LOIRE

**AD 2 LFMH.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°32'03"N 004°17'50"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection TWY B face à la TWR et RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 NM NNW de Saint Etienne |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1325 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 166 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.3719°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.123°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE AEROPORT SAINT ETIENNE LOIRE (SMASEL) |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de St Etienne-Loire 42160 ANDREZIEUX-BOUTHEON |
| | Telephone | 04 77 55 71 71 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFMHZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Adresse SITA gestionnaire : EBUAPXH<br>E-mail : operations@saint-etienne.aeroport.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMH.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1700,<br>WE et JF : ouverture en fonction des activités aéronautiques. | MON-FRI: 0700-1700,<br>WE and public HOL: opening according to aeronautical activities. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | - VOL INTRA SCHENGEN ET UE, ou VOL HORS SCHENGEN ET UE (Royaume-Uni, Irlande, Roumanie, Bulgarie, Chypre, Croatie) : autorisé sous conditions de franchises (capitaux et marchandises).<br>Site officiel douane : www.douane.gouv.fr.<br>Contact douane Saint Etienne :<br>bsi42-ppf@douane.finances.gouv.fr<br>- VOL HORS SCHENGEN ET HORS UE, ou VOL INTRA SCHENGEN ET HORS UE (Suisse, Liechtenstein, Islande, Norvège) :<br>LUN - VEN : HX O/R PN 24 HR<br>SAM, DIM et JF : le dernier jour ouvrable avant 1700.<br>TEL : 09 70 27 30 28 (H24, 7/7). | - FLIGHTS INSIDE SCHENGEN AND EU or FLIGHTS OUTSIDE SCHENGEN AND EU (United Kingdom, Ireland, Romania, Bulgaria, Cyprus, Croatia) :<br>authorized under conditions of deductibles (funds and merchandises).<br>Custom official website : www.douane.gouv.fr.<br>Contact custom Saint Etienne :<br>bsi42-ppf@douane.finances.gouv.fr<br>- FLIGHTS OUTSIDE SCHENGEN AND EU or FLIGHTS INSIDE SCHENGEN AND OUTSIDE EU (Switzerland, Liechtenstein, Iceland, Norway) :<br>MON - FRI : HX O/R PN 24 HR<br>SAT, SUN and public HOL : on the last working day before 1700.<br>TEL : 09 70 27 30 28 (H24, 7/7). |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Hôpitaux à Saint Etienne. | Hospitals in Saint Etienne |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir /see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | HOR ATC : LUN-VEN 0700-1900, sauf JF.<br>Possibilité d'ouverture ou d'extension ATC avec PPR PN 72HR uniquement pour vols IFR commerciaux :<br>LUN-VEN 0600-0700, 1900-2000.<br>AFIS : En dehors des horaires d'extensions du service ATC, possibilité d'activation du service AFIS avec PPR PN 24HR à operations@saint-etienne.aeroport.fr<br>Horaires d'activation ATS annoncés sur ATIS SAINT-ETIENNE. | ATC SKED : MON-FRI 0700-1900, except public HOL.<br>Possibility of opening or extending ATC with PPR PN 72HR only for commercial IFR flights :<br>MON-FRI 0600-0700, 1900-2000.<br>AFIS : outside ATC extended service hours, AFIS service activation is possible with PPR PN 24HR to operations@saint-etienne.aeroport.fr<br>ATS activation SKED announced on ATIS SAINT-ETIENNE. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR : LUN-VEN 0815-1730<br>SAM-DIM et JF : avitaillement non assuré.<br>- Avitaillement JET A1 : en dehors de ces horaires, avitaillement possible sur PPR (LUN-VEN : PPR PN 24HR ; SAM-DIM et JF : PPR PN 48HR).<br>Par E-mail : operations@saint-etienne.aeroport.fr<br>- Avitaillement AVGAS : Durant les heures d'ouverture, règlement carte bancaire et carte AIR TOTAL.<br>En dehors de ces horaires : règlement uniquement en carte AIR TOTAL. | SKED : MON-FRI 0815-1730<br>SAT-SUN and public HOL : fuelling not provided.<br>- JET A1 fuelling : outside this SKED, fuelling possible with PPR (MON-FRI : PPR PN 24HR ; SAT-SUN and public HOL : PPR PN 48HR).<br>By E-mail : operations@saint-etienne.aeroport.fr<br>- AVGAS fuelling : during opening SKED, payment with bank card or AIR TOTAL card.<br>Outside this SKED payment only with AIR TOTAL card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Assuré | Provided |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Assuré | Provided |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré : dégivrage type 1 et 2 | Provided : de-icing type 1 and 2 |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de piste) : HOR RFFS niveau 2 ou supérieur. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED level 2 or above. |

**AD 2 LFMH.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Suivant demande | Depending on request |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100 LL, JET A1 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100 LL : volucompteur (parking Nord)<br>JET A1 : camion citerne | 100 LL : volume meter (parking North)<br>JET A1 : refueller |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Type 1 DE950 prémix 50-50<br>Type 2 Ecowing AD2 100%<br>Quantité en stock: 2000 litres<br>Moyen de mise en oeuvre: Dégivreuse avec nacelle.<br>Préavis de 24 HR, jours ouvrables. | Type 1 DE950 premix 50-50<br>Type 2 Ecowing AD2 100%<br>Reserve: 2000 litres<br>De-icing facility: De-icing bucket truck. Prior notice 24 HR, working days. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Service d'assistance : TEL 04 77 55 71 71<br>Assistance, entre autres : enregistrement, trafic, passage, piste, etc...<br>Assistance obligatoire pour les ACFT de plus de 3 tonnes durant les horaires d'ouverture. | Handling service : TEL 04 77 55 71 71<br>Handling including: registration, traffic, stopover, runway, etc...<br>Handling mandatory for ACFT of over 3 tonnes during opening hours. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMH .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | Nearby |
| 2 | Restaurants | A proximité | Nearby |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, bus. | Taxis, bus. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Ambulances et hôpitaux à Saint Etienne | Ambulances and hospitals in Saint Etienne |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMH .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIM90 : 9150 litres d'eau et 250 kg de poudre<br>1 VIM60 : 6500 litres d'eau et 250 kg de poudre. | 1 MIV90 : 9150 liters of water and 250 kg of powder<br>1 MIV60 : 6500 liters of water and 250 kg of powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | S'adresser à l'exploitant. | Apply to AD manager. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : LUN-VEN 0700-1800<br>Niveau 1 : SAM-DIM et JF<br>En dehors de ces horaires :<br>- pour vols sanitaires et SMUH : niveaux 2,3,4,5 assurés sur PPR PN 1HR30 (TEL : 06 74 32 11 99)<br>- pour autres aéronefs : niveaux 2,3,4,5 possibles (LUN-VEN : sur PPR PN 24HR ; SAM-DIM et JF : sur PPR PN 48HR)<br>- Niveaux 6-7 assurés sur PPR PN 30 jours par E-mail à : operations@saint-etienne.aeroport.fr<br>Extensions possibles en dehors HOR pour IFR commerciaux seulement : PPR PN 72 HR par E-mail auprès des opérations. | Level 5 : MON-FRI 0700-1800<br>Level 1 : SAT-SUN and public HOL<br>Outside this SKED :<br>- for medical and HEMS flights : levels 2,3,4,5 provided with PPR PN 1HR30 (TEL : 06 74 32 11 99)<br>- for other aircrafts : levels 2,3,4,5 possible (MON-FRI : with PPR PN 24HR ; SAT-SUN and public HOL : with PPR PN 48HR)<br>- Levels 6-7 provided with PPR PN 30 days by E-mail to : operations@saint-etienne.aeroport.fr<br>Possible extensions outside SKED for commercial IFR only : PPR PN 72HR by E-mail to operations. |

**AD 2 LFMH .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | SMASEL<br>Dégivrant piste :<br>Type : Deverlaçant de type "formiate de potassium"<br>Quantité en stock : 10000 litres<br>Moyen de mise en œuvre : Epandage par remorque avec une cuve de 2500 litres, 1 rampe de 16 m et 1 lame biaise.<br>1 tracteur 4x4 avec lame de déneigement. | SMASEL<br>RWY de-icing:<br>Type: de-icing type of potassium formate<br>Reserve: 10000 liters<br>De-icing equipment: Spreading by tank trailer with a capacity of 2500 litres, 16 m spreader and skew blade.<br>1 tractor 4x4 with snow plough. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayées<br>a) Neige-neige fondante :<br>1ère phase :<br>- Totalité de la piste, écrêtage des bourrelets à 20 cm<br>- Voie de circulation A<br>- Raquette de retournement<br>- Aire de stationnement commerciale<br>- Accès RFFS<br>- Accès soute Jet A1.<br>2ème phase:<br>- Autres aires de mouvement et de stationnement<br>- Voie de circulation B.<br>b) Glace-Verglas :<br>- Dans le même ordre que pour la neige, épandage de deverglaçant formiate de potassium 1.30 m en phase 1 et la totalité en phase 2. | The following will be cleared<br>a) Snow-Sludge :<br>First stage :<br>- RWY total length, drifts and bank top-levelled at 20 cm<br>- TWY A<br>- Turn around area<br>- commercial parking area<br>- RFFS access<br>- Jet A1 Hold access.<br>Second stage :<br>- Other movement and parking areas<br>- TWY B.<br>b) Ice-Glaze-frost :<br>- same order as for snow, spreading of potassium formate de-icing product 1.30 m during stage 1 and totality during stage 2. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Plan de déneigement en place chaque hiver. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow removal program every winter. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMH.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Bitumen |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking commercial : PCN : 39 F/C/W/T<br>Parking Ouest : inférieur à 5.7 tonnes<br>Parking Aéro-club : inférieur à 5.7 tonnes | Commercial apron: PCN : 39 F/C/W/T<br>West apron: under 5.7 tonnes<br>Flying club apron: under 5.7 tonnes |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A et B : 20 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Bitumen |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | Bretelle A : PCN : 35 F/C/W/T<br>Bretelle B : PCN : 19 F/C/W/T<br>Bretelle D : PCN : 24 F/C/W/T<br>TWY principal : PCN : 53 F/C/W/T<br>Bretelle parking Ouest : PCN : 7 F/C/W/T<br>Bretelle Aéro-club: PCN : 5 F/C/W/T | TWY A: PCN : 35 F/C/W/T<br>TWY B: PCN : 19 F/C/W/T<br>TWY D : PCN : 24 F/C/W/T<br>main TWY : PCN : 53 F/C/W/T<br>West apron TWY: PCN: 7 F/C/W/T<br>Flying club TWY: PCN: 5 F/C/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking commercial | Commercial apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Par RVR < 550 m la circulation sur l'aire de mouvement est limitée à un mobile à la fois.<br>TWY A et B : ACFT train largeur < 9 m.<br>TWY D reliant PRKG N à RWY non balisé de nuit, utilisable uniquement de jour par avions monomoteurs légers et sur instruction du contrôle. Utilisation interdite par RVR < 550 m pour tout mobile (aéronef et véhicule). | With RVR < 550 m taxiing on movement area is limited to one mobile at a time.<br>TWY A and B: landing gear width < 9 m.<br>TWY D joining PRKG N and RWY not lighted at night, daytime use only by light single-engine ACFT with ATC clearance. Use prohibited with RVR < 550 m for any mobile (aircraft and vehicle). |

**AD 2 LFMH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir APDC 01 | See APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Standard | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMH .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Wig-Wags points d'attente A et B. | Wig-Wags at holding points A and B. |

**AD 2 LFMH.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFMH.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT-EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMH .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | P-D-T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMH.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17 | 175.00 (173) | 2300 x 45 | 47 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 45°33'04.31"N 004°17'42.51"E ( 45°32'54.62"N 004°17'43.74"E ) ------ GUND NIL | THR : 1286ft DTHR : 1291ft |
| 35 | 355.00 (353) | 2300 x 45 | 47 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 45°31'49.93"N 004°17'51.93"E ( 45°31'55.44"N 004°17'51.23"E ) ------ GUND NIL | THR : 1325ft DTHR : 1321ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 17 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFMH.13 Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 2117 | 2117 | 2117 | 1817 | TORA, TODA, ASDA, LDA réduites cause présence d'obstacle dans la bande de piste. TORA, TODA, ASDA, LDA reduced cause obstacle within RWY strip. |
| 35 | 2300 | 2300 | 2300 | 2130 | |

**AD 2 LFMH.14 Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | CAT I - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 46 ft | | | | | |
| 35 | | G | PAPI 3.8 ° 6.6 % | 46 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 17 | 2300 | 60 | W | LIH | R | | |
| 35 | 2300 | 60 | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFMH.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Rescue power unit |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 1 second | 1 second |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMH.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFMH.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR SAINT ETIENNE partie 1**<br>45°27'46"N , 004°10'30"E - 45°36'39"N , 004°05'41"E - arc horaire de 9.7 NM de rayon centré sur 45°32'03"N , 004°17'50"E ( ARP ) - 45°41'08"N , 004°22'39"E - 45°31'12"N , 004°23'57"E - 45°27'46"N , 004°10'30"E | D | 3200ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>SAINT ETIENNE Tour (FR)<br>SAINT ETIENNE Tower (EN) | HOR ATC / ATC SKED (Voir /see AD2.3)<br>A l'exclusion de la zone LF-R 224 lorsqu'elle est active.<br>Except for LF- R 224 when active. |
| **CTR SAINT ETIENNE partie 2**<br>45°31'12"N , 004°23'57"E - 45°25'39"N , 004°24'40"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 45°32'03"N , 004°17'50"E ( ARP ) - 45°25'15"N , 004°11'52"E - 45°27'46"N , 004°10'30"E - 45°31'12"N , 004°23'57"E | D | 4500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>SAINT ETIENNE Tour (FR)<br>SAINT ETIENNE Tower (EN) | HOR ATC / ATC SKED (Voir /see AD2.3) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMH.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | SAINT ETIENNE Tour (FR)<br>*SAINT ETIENNE Tower (EN)* | 119.250 MHz | HO | |
| AFIS | SAINT ETIENNE Information (FR)<br>*SAINT ETIENNE Information (EN)* | 119.250 MHz | HX | |
| ATIS | SAINT ETIENNE (FR)<br>*SAINT ETIENNE (EN)* | 132.805 MHz | HO | TEL : 04 82 89 48 18 |
| A/A | SAINT ETIENNE (FR) | 119.250 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFMH.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFMH.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE AU SEIN DE LA TMA 7 CLERMONT**

CLERMONT APP assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la TMA 7 CLERMONT.

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition est fixée à 6000 ft.

**20.3 PROCEDURES RADAR**

SAINT ETIENNE TWR assure les services de surveillance et d'assistance radar.

CLERMONT APP assure les services de surveillance, assistance et guidage radar. Les altitudes minimales de sécurité sont définies sur la carte AD 2 LFLC MVA 01.

**20.4 UTILISATION SIMULTANEE POSTES 1 à 82**

Suivant l'envergure maximale des appareils :

- 1, 2 : 14 m,
- 3, 4 : 28 m
- 5, 6 : 36 m
- 7 : 26 m
- 81 : 18 m (bloque 7)
- 82 : 15 m (bloque 7)

5 et 6 réservés aux vols commerciaux.

81 et 82 privilégiés pour hélicoptères.

***20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS WITHIN CLERMONT TMA 7***

*CLERMONT APP provides air traffic services within CLERMONT TMA 7.*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude is set to 6000 ft.*

***20.3 RADAR PROCEDURES***

*SAINT ETIENNE TWR provides services of radar surveillance and radar assistance.*

*CLERMONT APP provides services of radar surveillance, assistance and guidance. Minimun Radar Safety Altitude are defined in AD 2 LFLC MVA 01.*

***20.4 SIMULTANEOUS USE OF STANDS 1 to 82***

*According to aircraft maximal wingspan :*

- *1, 2 : 14 m*
- *3, 4 : 28 m*
- *5, 6 : 36 m*
- *7 : 26 m*
- *81 : 18 m (blocks 7)*
- *82 : 15 m (blocks 7)*

*5 and 6 reserved for commercial flights.*

*81 and 82 preferred for helicopters.*

**AD 2 LFMH.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMH.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Circuit d'aérodrome à l' EST des installations sur instruction ATC.

Decollage RWY 35 : présence d'une route immédiatement après la piste. Vérifier que les performances de décollage permettent le franchissement de son gabarit (H = 5 m) en passant l'extrémité de piste.

**22.2 VOLS A L'ARRIVÉE**

Pour les aéronefs à l'arrivée, le dernier point du champ 15 (route) du PLN doit être un des points suivants : TIS, BELVU, LSE, AGREV.
La carte d'altitudes minimales de guidage (MVA) est disponible dans AD 2 LFLC.

**22.3 VOLS AU DÉPART**

Pour les départs omnidirectionnels, seuls les points de sortie de la TMA CLERMONT BELEP, MURRO et LERGA sont planifiables.

**22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.4.1 Panne de radiocommunication à l'arrivée**

Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.
Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes : HAP, heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes, puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 070.
Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

**22.4.2 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**22.4.3 Panne de radiocommunication au départ**

Transpondeur : 7600.
En VMC : faire demi-tour pour regagner l'aérodrome de départ.
En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

**22.5 PROCEDURES LVO**

**22.5.1 Installations et équipements disponibles**

a. Piste:
La piste 17 est équipée d'une rampe d'approche de 900m constituée de feux blancs unidirectionnels. En phase LVO, les balisages de piste, taxiways et points d'attente (Wig-Wag aux points d'attente A et B) sont allumés.

b. Taxiways:

Le roulage est interdit sur le taxiway D.

Aucune circulation de véhicule autorisé sur l'aire de manoeuvre (sauf RFFS).

RFFS en alerte.

c. Communications:
Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVO sont en cours.

**22.5.2 Critères de mise en place et de fin de LVO**

La phase de LVO commence quand la RVR est comprise entre 250m et 550m. Uniquement pour les décollages piste 17 et 35.
En l'absence du service du contrôle, pas de décollage LVO.

***22.1 GENERAL***

*Traffic pattern East of facilities on ATC instruction.*

*TKOF RWY 35 : presence of a road immediately after RWY. Check that TKOF performances allow to keep clear of this road gauge (5 m high) when crossing RWY end.*

***22.2 INBOUND FLIGHTS***

*For inbound ACFT, the last waypoint of box 15 (route) of FPL must be one of the following : TIS, BELVU, LSE, AGREV.*
*The minimum vectoring altitude chart (MVA) is available in AD 2 LFLC.*

***22.3 OUTBOUND FLIGHTS***

*For omnidirectional departures, only TMA CLERMONT exit waypoints BELEP, MURRO and LERGA can be planned.*

***22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.4.1 Radiocommunication failure on arrival***

*Follow or join the assigned STAR or, failing that, the nearest one.*
*Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.*
*Perform holding pattern at this level until the latest of the following times : EAT, arrival time in the pattern plus 10 minutes, then descend in the holding stack to FL 070.*
*Leave IAF and perform the approach procedure.*

***22.4.2 Radiocommunication failure followed by missed approach procedure***

*Follow the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*
*If this second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the alternate AD stated in FPL, climbing up to minimum safe enroute altitude.*

***22.4.3 Radiocommunication failure on departure***

*Squawk: 7600.*
*In VMC: turn around to land at airfield of departure.*
*In IMC: continue flying to TMA limits, following departure path at the last assigned FL, then climb up to cruise FL. If the last assigned FL is not compatible with minimal safety altitude, continue climbing to cruise FL.*

***22.5 LVO PROCEDURES***

***22.5.1 Installation and equipment available***

*a. RWY:*
*RWY 17 approach ramp 900m long equipped with omnidirectional white lights. During LVO, RWY lights, TWY, and holding points (Wig-Wag at holding points A and B) are switched on.*

*b. TWY:*

*Taxiing is prohibited on TWY D.*

*Any movement of vehicle on manoeuvring area (except RFFS) is prohibited.*

*RFFS on alert.*

*c. Communications:*
*Pilots are informed by ATIS when LVO procedures are in force.*

***22.5.2 LVO implementation and end criteria***

*LVO begins when RVR is between 250m and 550m. Only for TKOF RWY 17 and 35.*
*Absence ATC, no LVO TKOF.*

**AD 2 LFMH.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

Le PCL n'allume pas le PAPI.

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

**23.1 AD EQUIPMENT**

PCL doesn't switch the PAPI on.

**23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD**

Random.

**AD 2 LFMH.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMH.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

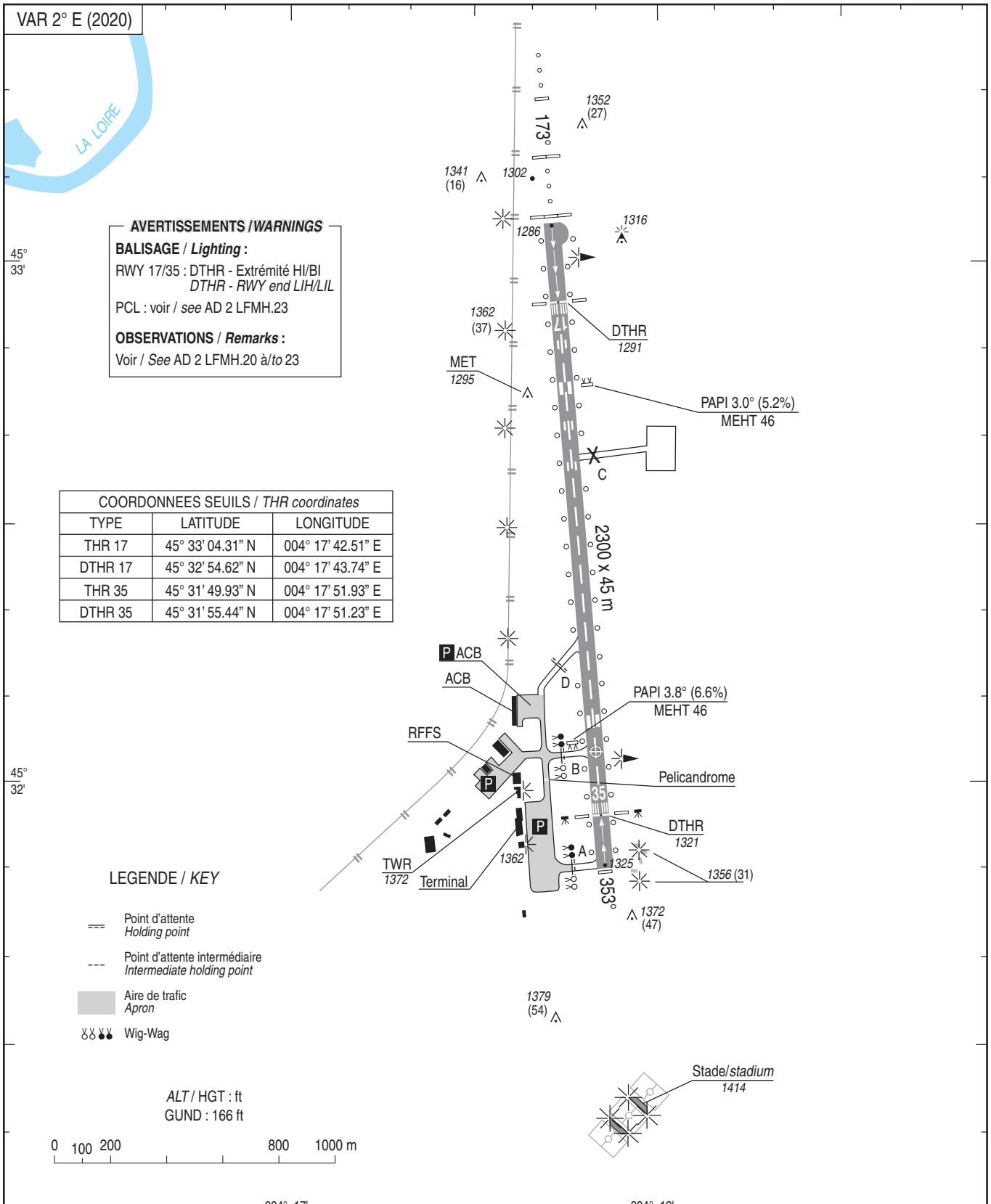

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** SAINT-ETIENNE 132.805 ☎ 04 82 89 48 18

# SAINT ETIENNE LOIRE
45 32 03 N - 004 17 50 E
*ALT AD : 1325 (48 hPa)*

VAR 2° E (2020)



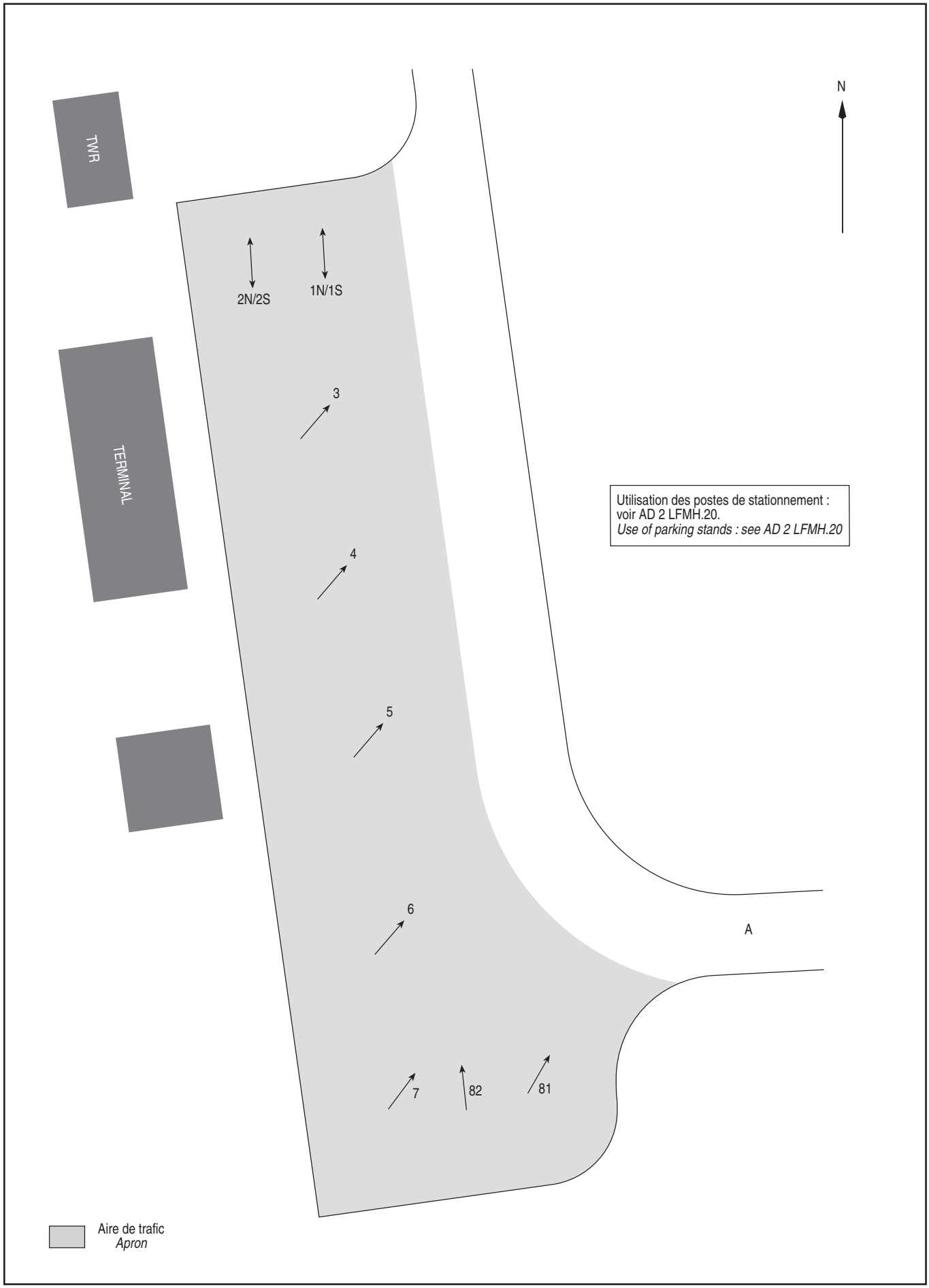

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA (1) | TODA (1) | ASDA (1) | LDA (1) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 17 | 900 m LIH | LIH/LIL | 2117 | 2117 | 2117 | 1817 | Revêtue *Paved* | 47 F/C/W/T | 250* | 250* | 250* | - |
| 35 | NIL | LIH/LIL | 2300 | 2300 | 2300 | 2130 | | | 250* | 250* | 250* | - |
| | | | (1) Voir / *See* AD 2 LFMH.13 | | | | | | * Absence ATS : 550 m de jour / *daytime* 800 m de nuit / *at night* | | | |



© SIA

**AIRE DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*

**SAINT ETIENNE** LOIRE






© **SIA**

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
## *AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO - TYPE A*

**SAINT ETIENNE** LOI
RWY 17/

VAR 1°E (15)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES (1) | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 17 | | | RWY 35 |
| 2117 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2300 |
| 2117 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2300 |
| 2117 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2300 |
| 1817 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2130 |

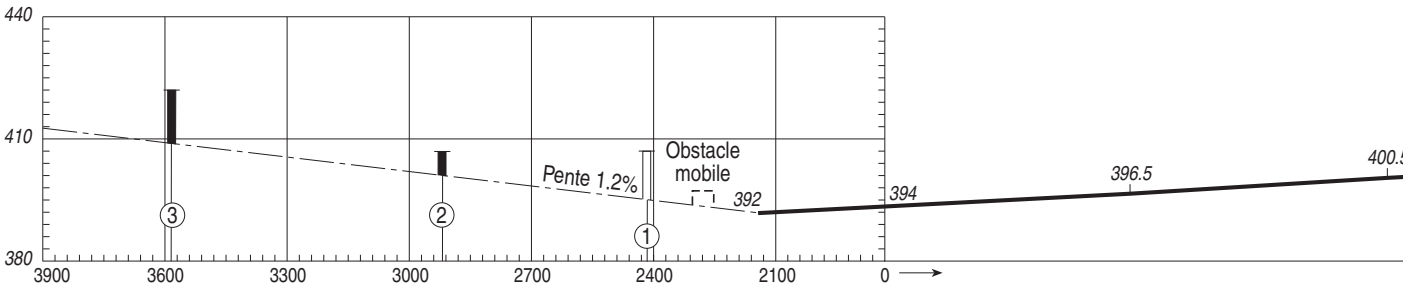
(1) Voir / *See* AD 2 LFMH.13

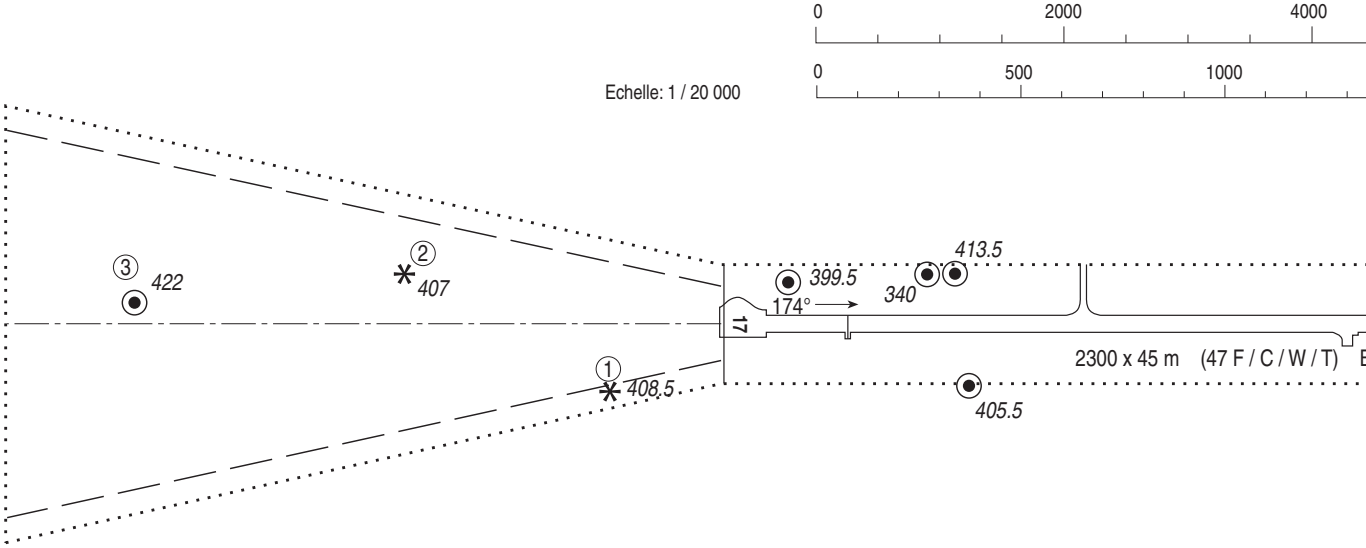
### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- * (*) ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- ◉ MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- ▬ BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- — — TROUEE D'ENVOL
- ····· ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| TIS | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| RW17 | 45°32'54.62"N | 004°17'43.74"E | X | | | X |
| RW35 | 45°31'55.44"N | 004°17'51.23"E | X | | | X |
| | | | | | | |
| AGREV | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| BANUS | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| BELEP | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | | | | | | |
| LERGA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MALAT | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | | | | | | |
| NAKET | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| NARIV | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | | | | | | |
| PIMAK | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | | | | | | |
| FH17Y | 45°41'13.8"N | 004°16'40.3"E | X | | | X |
| FH17Z / FH17X | 45°41'02.7"N | 004°16'41.7"E | X | | | X |
| FMH35 | 45°24'11.3"N | 004°18'49.9"E | X | | | X |
| IMH17 | 45°46'12.5"N | 004°16'02.2"E | X | | | X |
| IMH35 | 45°19'12.6"N | 004°19'27.5"E | X | | | X |
| MH17Y | 45°33'30.47"N | 004°17'39.19"E | X | | | X |
| MH405 | 45°19'28.9"N | 004°23'50.1"E | X | | | X |
| MH509 | 45°31'45.3"N | 004°17'52.5"E | X | | | X |
| MH511 | 45°39'41.7"N | 004°08'09.0"E | X | | | X |
| MH600 | 45°28'50.7"N | 004°18'14.6"E | X | | X | |
| MH700 | 45°36'03.6"N | 004°17'19.5"E | X | | X | |



© SIA

**SAINT ETIENNE** LOIRE
**PRECODING RNP** X RWY 17 (LNAV-VNAV only)

**RNP X RWY 17 (LNAV-VNAV only)**

RMK -

MAG VAR 2020 1.7 °E

Ref NAVAID :-

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | BELEP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BELEP | IF | BELEP | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH17 | - | 101 | 102.7 | 5.8 | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| INA NARIV | IF | NARIV | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH17 | - | 173 | 174.9 | 3.5 | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| APCH | IF | IMH17 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| | TF | FH17X | - | 173 | 174.9 | 5.2 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1 |
| | TF | RW17 | Yes | 173 | 174.9 | 8.2 | - | - | - | 170 | -3.0°/15 | 0.3 |
| | CA | - | - | 173 | 174.9 | - | - | 1700 | - | 170 | - | 1 |
| | DF | MH511 | - | - | - | - | R | 1700 | - | 170 | - | 1 |
| | TF | BELEP | - | 357 | 358.7 | 7.8 | - | - | 5000 | 220 | - | 1 |



© SIA

**SAINT ETIENNE** LOIRE
**PRECODING RNP** Y RWY 17

**RNP Y RWY 17**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 | 1.7 °E | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | - | BELEP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BELEP | IF | BELEP | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH17 | - | 101 | 102.7 | 5.8 | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| INA NARIV | IF | NARIV | - | | | | | 4000 | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH17 | - | 173 | 174.9 | 3.5 | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| APCH | IF | IMH17 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| | TF | FH17Y | - | 173 | 174.9 | 5 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1 |
| | TF | MH17Y | Yes | 173 | 174.9 | 7.8 | - | - | - | 170 | -3.0°/15 | 0.3 |
| | DF | MH511 | - | - | - | - | R | - | - | 170 | - | 1 |
| | TF | BELEP | - | 357 | 358.7 | 7.8 | - | - | 5000 | 220 | - | 1 |



© SIA

**SAINT ETIENNE** LOIRE
**PRECODING RNP** Z RWY 17 (LPV only)

**RNP Z RWY 17 (LPV only)**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 | 1.7 °E | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation accuracy (NM) |
| HLDG | | BELEP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BELEP | IF | BELEP | - | - | - | - | - | 4000 | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH17 | - | 101 | 102.7 | 5.8 | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| INA NARIV | IF | NARIV | - | | | | | 4000 | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH17 | - | 173 | 174.9 | 3.5 | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| APCH | IF | IMH17 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 185 | - | 1 |
| | TF | FH17Z | - | 173 | 174.9 | 5.2 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1 |
| | TF | RW17 | Yes | 173 | 174.9 | 8.2 | - | - | - | 170 | -3.0°/15 | 0.3 |
| | TF | MH509 | Yes | 173 | 174.9 | 1.2 | - | - | - | 170 | - | 1 |
| | DF | MH511 | - | - | - | - | R | - | - | 170 | - | 1 |
| | TF | BELEP | - | 357 | 358.7 | 7.8 | - | - | 5000 | 220 | - | 1 |



© SIA

**SAINT ETIENNE** LOIRE
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Z RWY 17

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFMH |
| Runway | 17 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E17A |
| LTP/FTP Latitude | 453254.6235N |
| LTP/FTP Longitude | 0041743.7360E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 444.2 |
| FPAP Latitude | 453149.9335N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -64.6900 |
| FPAP Longitude | 0041751.9285E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 8.1925 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 08 0D 06 0C 11 D0 00 01 37<br>31 05 BF 1B 8C 13 70 EA D7 01<br>5A 25 9C 06 FE 01 40 00 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 6E 46 79 58 |
| Calculated CRC Value | 6E467958 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 393.6 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 393.6 |



© SIA

**SAINT ETIENNE** LOIRE
**PRECODING RNP** RWY 35

**RNP RWY 35**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 | 1.7 °E | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NAKET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| INA NAKET | IF | NAKET | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH35 | - | 083 | 084.8 | 5.0 | - | 4800 | - | 200 | - | 1 |
| INA MALAT | IF | MALAT | - | | | | | - | - | 220 | - | 1 |
| | TF | IMH35 | - | 353 | 354.9 | 5.0 | - | 4800 | - | 200 | - | 1 |
| INA BANUS | IF | BANUS | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | 1 |
| | TF | MH405 | - | 263 | 265.0 | 3.4 | - | 5900 | - | - | - | 1 |
| | TF | IMH35 | - | 263 | 265.0 | 3.1 | - | 4800 | - | 200 | - | 1 |
| APCH | IF | IMH35 | - | - | - | - | - | 4800 | - | 200 | - | 1 |
| | TF | FMH35 | - | 353 | 354.9 | 5.0 | - | 4500 | 4500 | - | - | 1 |
| | TF | RW35 | Yes | 353 | 354.9 | 7.8 | - | - | - | - | -3.8 / 15 | 0.3 |
| | DF | NAKET | - | - | - | - | L | - | 5600 | 220 | - | 1 |



© SIA

**SAINT ETIENNE** LOIRE
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 35

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFMH |
| Runway | 35 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E35A |
| LTP/FTP Latitude | 453155.4425N |
| LTP/FTP Longitude | 0041751.2320E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 453.3 |
| FPAP Latitude | 453304.3085N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 68.8660 |
| FPAP Longitude | 0041742.5085E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -8.7235 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.80 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 08 0D 06 0C 23 00 00 01 35<br>33 05 65 4D 8A 13 00 25 D8 01<br>B5 25 04 1A 02 D9 BB FF 2C 81<br>7C 01 64 00 C8 AF C1 59 60 6E |
| Calculated CRC Value | C159606E |

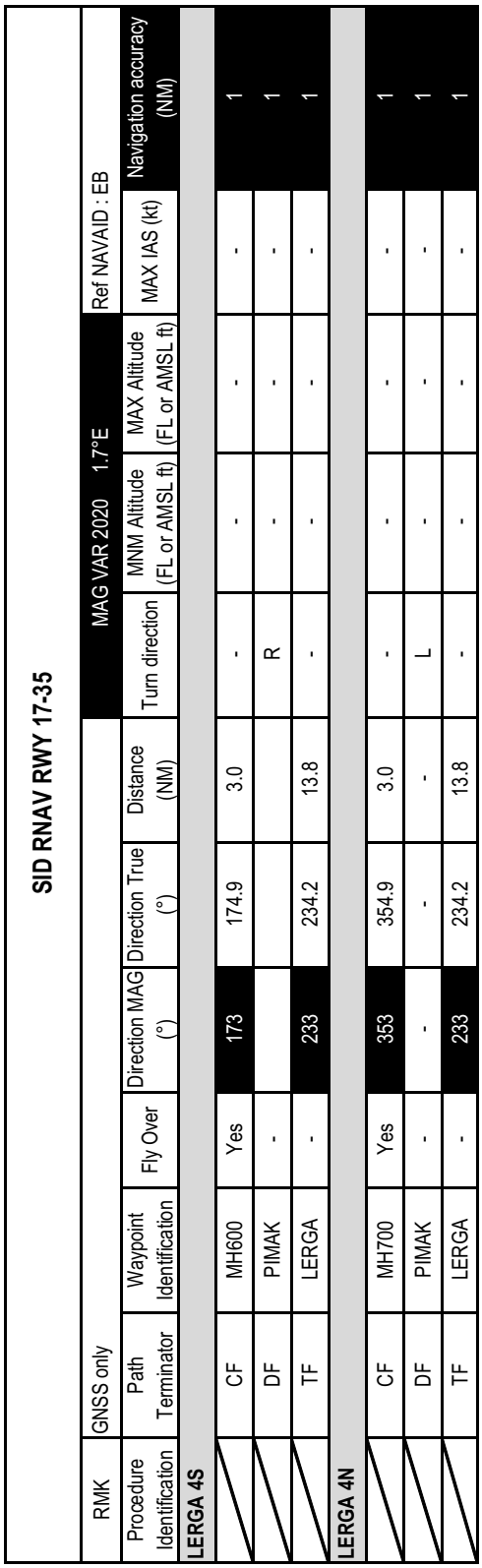
## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 402.7 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 402.7 |



© SIA

# SAINT ETIENNE LOIRE
## SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)



**SID RNAV RWY 17-35**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.7°E | | | Ref NAVAID : EB | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation accuracy (NM) |
| **LERGA 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | MH600 | Yes | 173 | 174.9 | 3.0 | - | - | - | - | 1 |
| | DF | PIMAK | - | | | | R | - | - | - | 1 |
| | TF | LERGA | - | 233 | 234.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1 |
| **LERGA 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CF | MH700 | Yes | 353 | 354.9 | 3.0 | - | - | - | - | 1 |
| | DF | PIMAK | - | - | - | - | L | - | - | - | 1 |
| | TF | LERGA | - | 233 | 234.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1 |



© SIA

# SAINT ETIENNE LOIRE
## STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY ALL**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 | 1.7 °E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **BELEP** | - | BELEP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **TIS 7F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TIS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| - | TF | BELEP | - | 101 | 102.4 | 24.8 | - | 5000 | - | 220 | 1 |
| **AGREV 7E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AGREV | - | - | - | - | - | | - | 225 | 1 |
| - | TF | MALAT | - | 002 | 004.0 | 10.4 | - | 5700 | - | 220 | 1 |

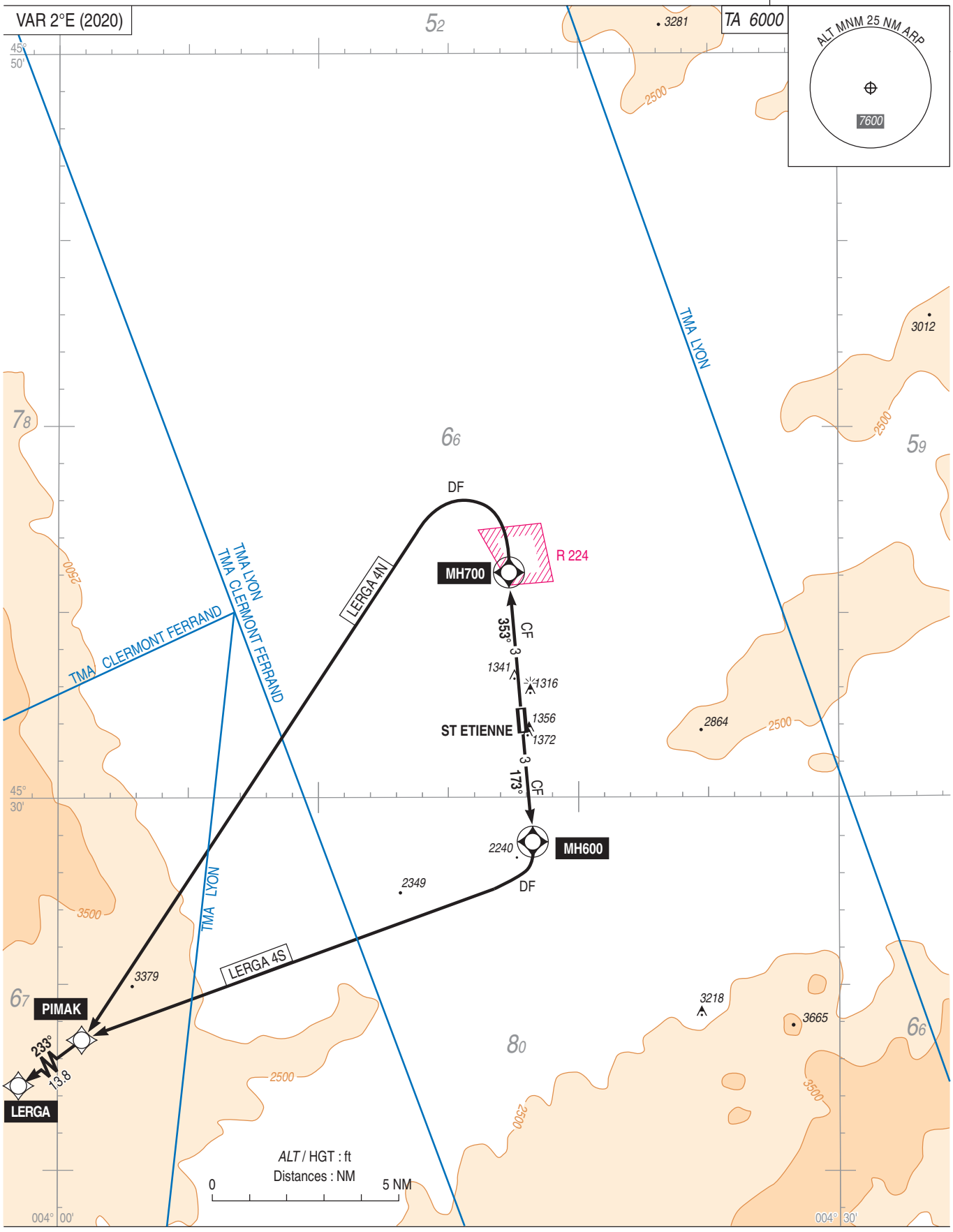


© SIA

# SAINT ETIENNE LOIRE
## SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**AFIS** : SAINT ETIENNE Information 119.250
**TWR** : SAINT ETIENNE Tour / *Tower* 119.250
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 120.500

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# SAINT ETIENNE LOIRE
## SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 17 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS *only* |
| Climb gradient | Pente théorique 7,4 % MNM déterminée par le massif boisé d'altitude 1372 ft à 140 m de la DER à gauche de l'axe, le massif boisé 2240 ft à 3,4 NM/177° de la DER impose le maintien de la pente jusqu'à 2100 ft.<br>Cette pente ne tient pas compte du bâtiment d'altitude 1356 ft à 20 m de la DER et 110 m à gauche de l'axe.<br>*Theoretical gradient 7.4 % MNM due to trees at an altitude of 1372 ft at 140 m from the DER to the left of RWY axis, the trees 2240 ft at 3,4 NM/177° from the DER requires to maintain this gradient up to 2100 ft.*<br>*This climb gradient does not include building at an altitude of 1356 ft at 20 m from the DER and 110 m to the left of RWY axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LERGA 4S** | Monter vers MH600 sur la route 173°, puis tourner à droite direct vers PIMAK, ensuite LERGA.<br>*Climb to MH600 on course 173°, then turn right direct to PIMAK, then LERGA.* | ATC | pente ATS : 8 % MNM jusqu'au FL 090<br>*ATS slope : 8 % MNM up to FL 090* |

| SID RNAV RWY 35 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS *only* |
| Climb gradient | Pente théorique 4,9 % MNM déterminée par le massif boisé d'altitude 1341 ft à 280 m de la DER à gauche de l'axe, le point côté 3888 ft à 13 NM/248° de la DER impose le maintien de la pente jusqu'à 2300 ft.<br>Cette pente ne tient pas compte du mât d'altitude 1316 ft à 50 m de la DER et 160 m à droite de l'axe.<br>*Theoretical gradient 4.9 % MNM due to trees at an altitude of 1341 ft at 280 m from the DER to the left of RWY axis, spot elevation 3888 ft at 13 NM/248° from the DER requires to maintain this gradient up to 2300 ft.*<br>*This climb gradient does not include antenna at an altitude of 1316 ft at 50 m from the DER and 160 m to the right of RWY axis.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LERGA 4N** | Monter vers MH700 sur la route 353°, puis tourner à gauche direct vers PIMAK, ensuite LERGA.<br>*Climb to MH700 on course 353°, then turn left direct to PIMAK, then LERGA.* | ATC | pente ATS : 8 % MNM jusqu'au FL 090<br>*ATS slope : 8 % MNM up to FL 090* |

### DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS / *OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES*

RWY 17 : La pente ne tient pas compte du bâtiment d'altitude 1356 ft à 20 m de la DER et 110m à gauche de l'axe.
Monter à 7,4 % RM 173° jusqu'à 3300 (1975)(1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Pente théorique 7,4 % MNM déterminée par le massif boisé d'altitude 1372 ft à 140 m de la DER à gauche de l'axe, le pylône d'altitude 4807 ft à 15,4 NM dans le 123° de l'ARP impose le maintien de cette pente jusqu'à 3300 ft.

*RWY 17 : The slope does not take into account of a building whose altitude is 1356 ft, located at 20 m from DER and 110 m left of RWY axis.*
*Climb at 7.4 % MAG 173° up to 3300 (1975)(1), then direct course climbing up to en route safety altitude.*
*(1) Theoretical gradient 7.4 % MNM due to trees at an altitude of 1372 ft at 140 m from the DER to the left of RWY axis, the pylon of altitude 4807 ft at 15,4 NM/123° from ARP requires to maintain this gradient up to 3300 ft.*

RWY 35 : La pente ne tient pas compte du mât d'altitude 1316 ft à 50 m de la DER et 160 m à droite de l'axe.
Monter à 4,9 % RM 353° jusqu'à 3200 (1875)(2), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(2) Pente théorique 4,9 % MNM déterminée par le massif boisé d'altitude 1341 ft à 280 m de la DER à gauche de l'axe, l'obstacle d'altitude au sommet 5537 ft à 21,8 NM dans le 288° de l'ARP impose le maintien de cette pente jusqu'à 3200 ft.

*RWY 35 : The slope does not take into account of a building whose altitude is 1316 ft, located at 50 m from DER and 160 m right of RWY axis.*
*Climb at 4.9 % MAG 353° up to 3200 (1875)(2), then direct course climbing up to en route safety altitude.*
*(2) Theoretical gradient 4.9 % MNM due to trees at an altitude of 1341 ft at 280 m from the DER to the left of RWY axis, relief of top altitude 5537 ft at 21,8 NM/288° from ARP requires to maintain this gradient up to 3200 ft.*

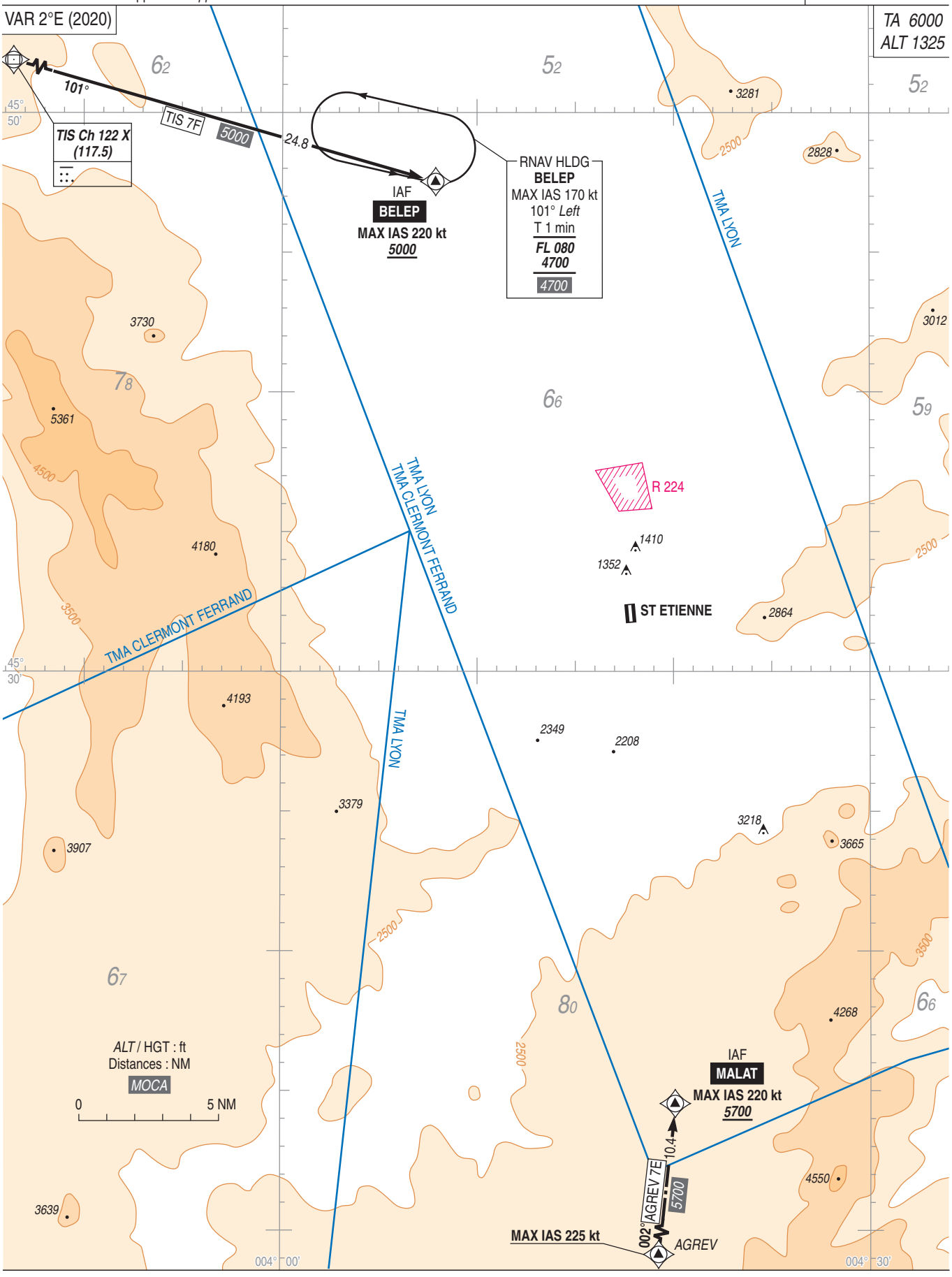

© SIA

# SAINT ETIENNE LOIRE
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**AFIS** : SAINT ETIENNE Information 119.250
**TWR** : SAINT ETIENNE Tour / *Tower* 119.250
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 120.500

Sur clairance ATC uniquement
*With ATC clearance only*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

*ALT AD : 1325,* ***DTHR : 1291 (47 hPa)***

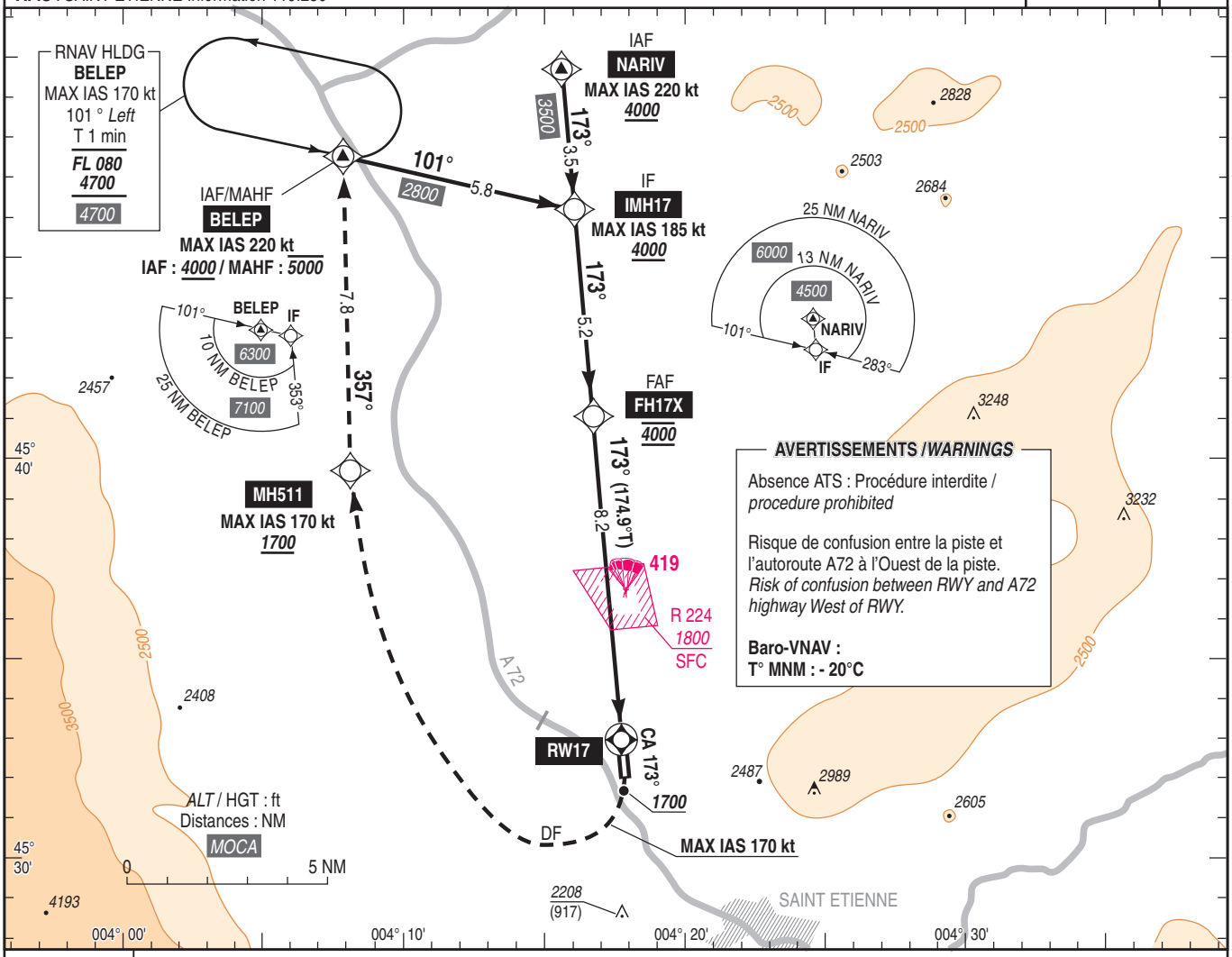
**SAINT ETIENNE** LOIRE

**RNP** X RWY 17 (LNAV-VNAV only)

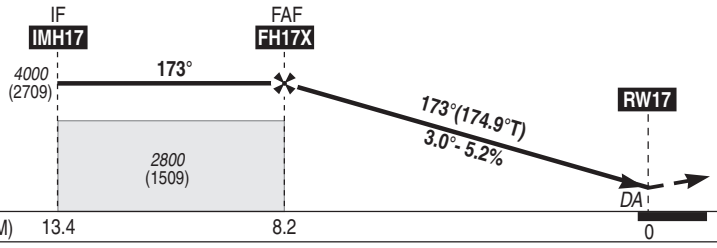
**ATIS** : SAINT ETIENNE 132.805
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 120.500
**TWR** : SAINT ETIENNE Tour/*Tower* 119.250
**AFIS** : SAINT ETIENNE Information 119.250

**RNP APCH**

VAR 2°E (2020)




*TA : 6000*




API : **Monter dans l'axe**. A ***1700*** (409), tourner **à droite** (MAX IAS 170 kt) direct vers **MH511**, en montée vers ***5000*** (3709).
A **MH511**, route vers **BELEP** pour intégrer l'attente.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH :* ***Climb straight ahead****. At* ***1700*** *(409),* ***turn right*** *(MAX IAS 170 kt) direct to* ***MH511****, climbing up to* ***5000*** *(3709)*
*At* ***MH511****, route to* ***BELEP*** *to join holding.*
*Acceleration level not studied.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV-VNAV API 2.5 % | | | LNAV-VNAV API 4 % | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1680*** (390) | 1100 | 383 | ***1540*** (250) | 550 | 234 | ***2260*** (970) | 1500 |
| B | ***1690*** (400) | 1100 | 395 | ***1540*** (250) | 550 | 246 | ***2480*** (1190) | 1600 |
| C | ***1700*** (410) | 1200 | 403 | ***1550*** (260) | 600 | 254 | ***2660*** (1370) | 2400 |

Observations / *Remarks* : (1) - MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
- MVL interdites de nuit si PAPI 35 U/S / *Circling prohibited at night if PAPI 35 U/S.*

| FH17X - RW17 | 8.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 02 | 5 min 47 | 4 min 55 | 4 min 17 | 3 min 47 | 3 min 04 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 605 | 685 | 845 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

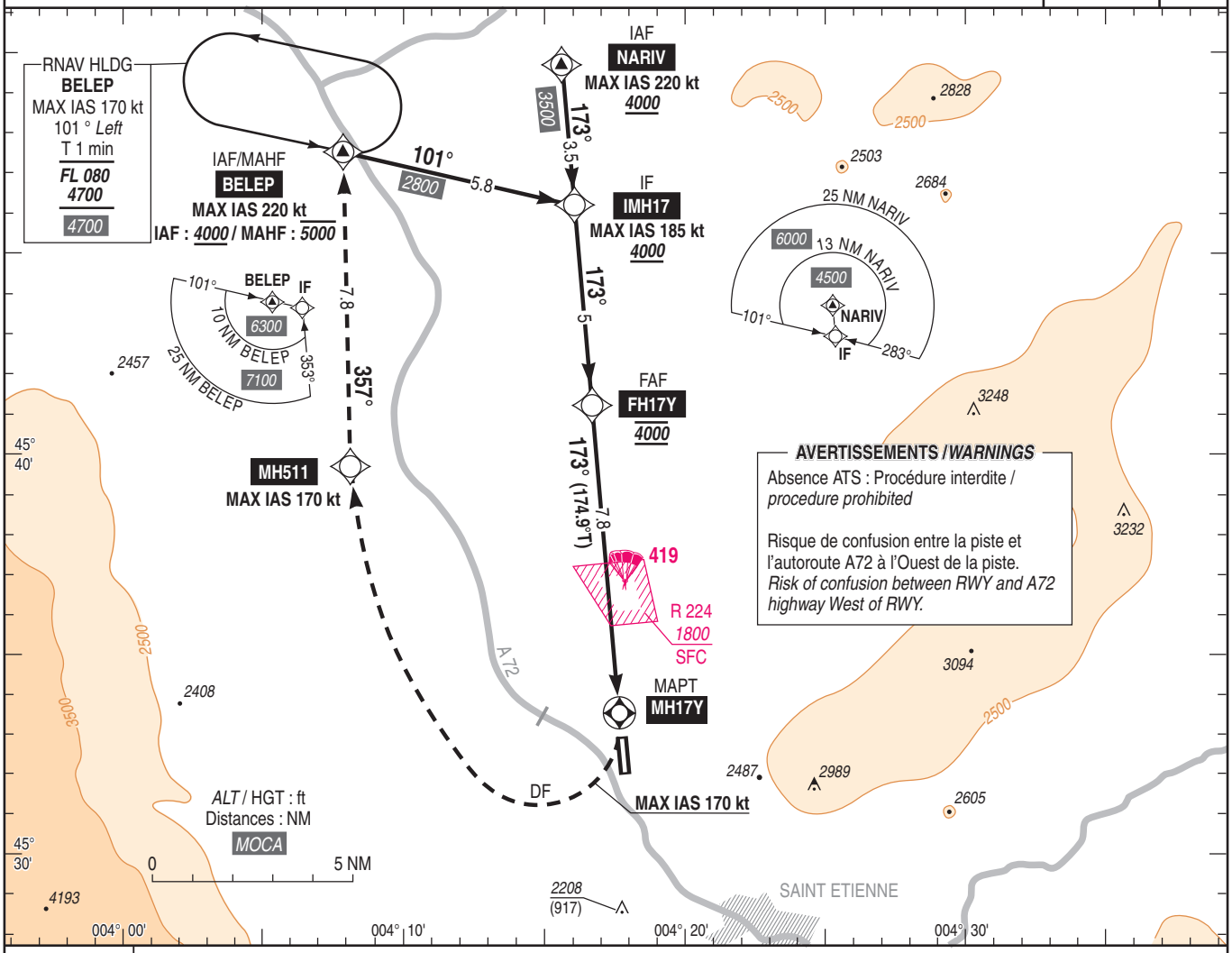
*ALT AD : 1325,* ***DTHR : 1291 (47 hPa)***

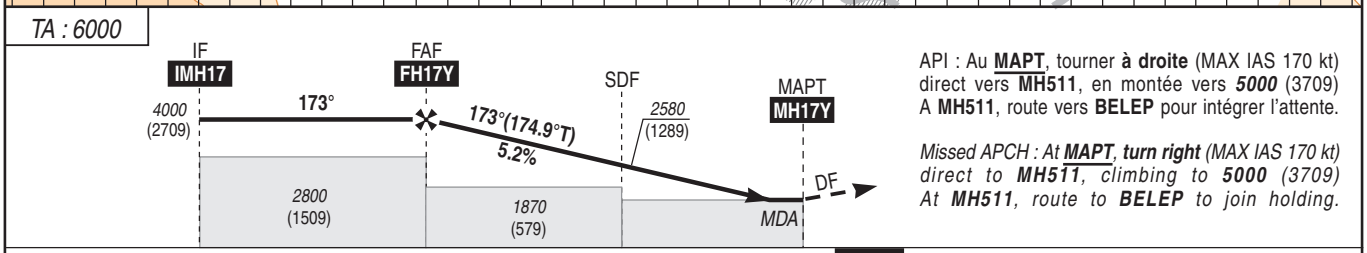
**SAINT ETIENNE** LOIRE

**RNP** Y RWY 17

**ATIS** : SAINT ETIENNE 132.805
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 120.500
**TWR** : SAINT ETIENNE Tour/*Tower* 119.250
**AFIS** : SAINT ETIENNE Information 119.250

**RNP APCH** | VAR 2°E (2020)




API : Au **MAPT**, tourner **à droite** (MAX IAS 170 kt) direct vers **MH511**, en montée vers ***5000*** (3709) A **MH511**, route vers **BELEP** pour intégrer l'attente.

*Missed APCH : At* ***MAPT****,* ***turn right*** *(MAX IAS 170 kt) direct to* ***MH511****, climbing to* ***5000*** *(3709) At* ***MH511****, route to* ***BELEP*** *to join holding.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1690*** (400) | 1100 | 357 | ***2260*** (970) | 1500 |
| B | | | | ***2480*** (1190) | 1600 |
| C | | | | ***2660*** (1370) | 2400 |

**DIST MH17Y**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3760*** (2469) | ***3440*** (2149) | ***3120*** (1829) | ***2800*** (1509) | ***2490*** (1199) | ***2170*** (879) | ***1850*** (559) |

Observations / *Remarks* : (1) - MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
- MVL interdites de nuit si PAPI 35 U/S / *Circling prohibited at night if PAPI 35 U/S.*

| FH17Y - MAPT 7.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 41 | 5 min 30 | 4 min 41 | 4 min 04 | 3 min 36 | 2 min 56 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 605 | 685 | 845 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

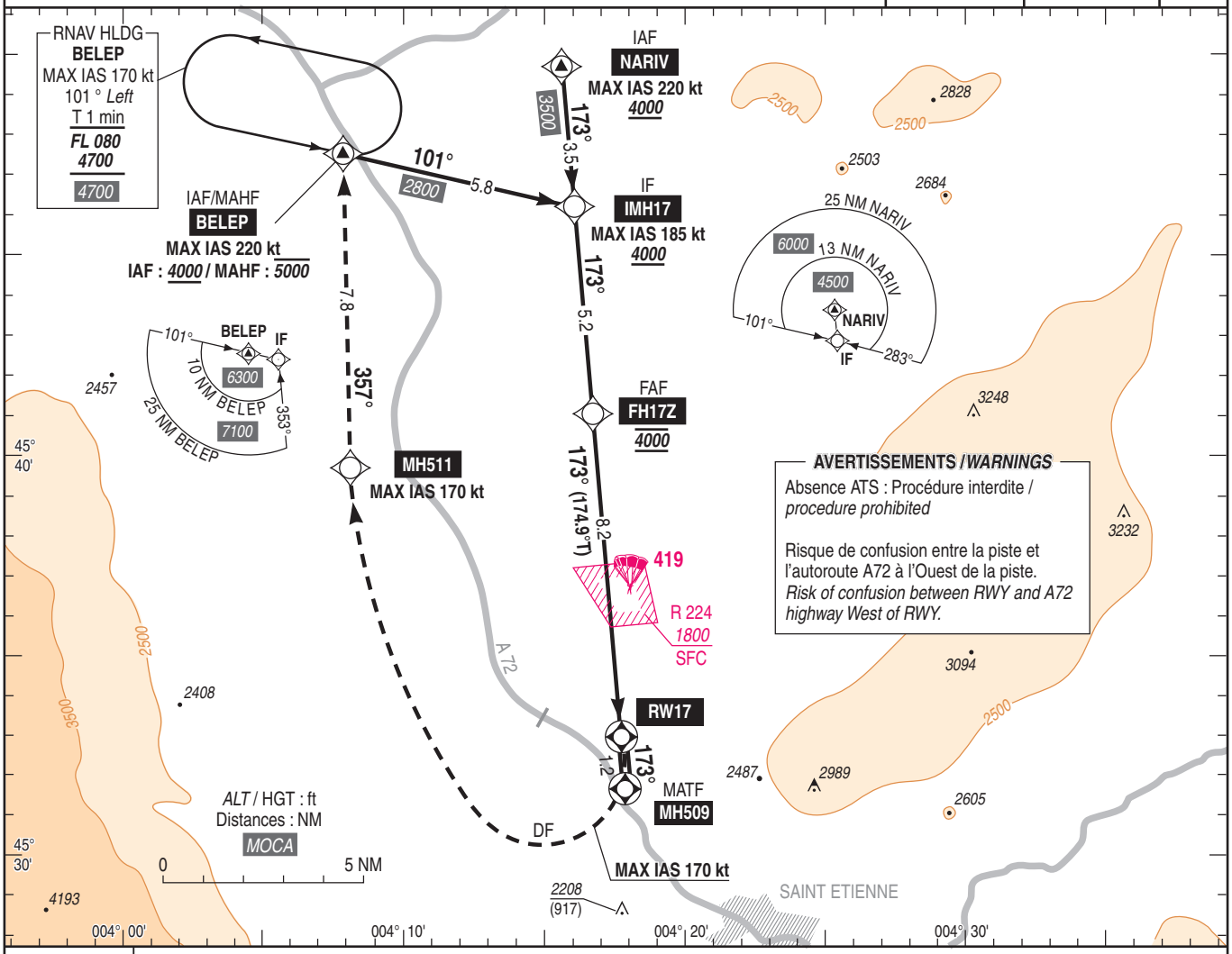
*ALT AD : 1325,* ***DTHR : 1291 (47 hPa)***

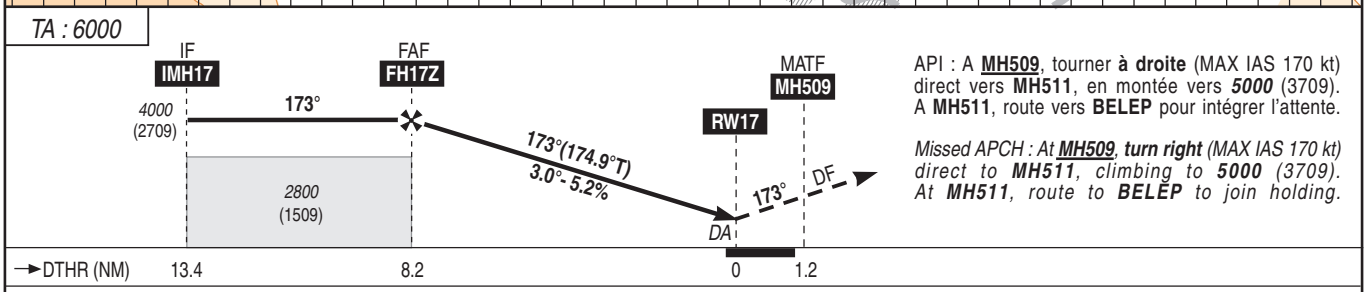
**SAINT ETIENNE** LOIRE

**RNP** Z RWY 17 (LPV only)

**ATIS** : SAINT ETIENNE 132.805
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 120.500
**TWR** : SAINT ETIENNE Tour/*Tower* 119.250
**AFIS** : SAINT ETIENNE Information 119.250

| RNP APCH | EGNOS Ch41015 E17A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




API : A **MH509**, tourner **à droite** (MAX IAS 170 kt) direct vers **MH511**, en montée vers ***5000*** (3709). A **MH511**, route vers **BELEP** pour intégrer l'attente.

*Missed APCH : At* ***MH509****,* ***turn right*** *(MAX IAS 170 kt) direct to* ***MH511****, climbing to* ***5000*** *(3709). At* ***MH511****, route to* ***BELEP*** *to join holding.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | LPV API 3.5% | | | LPV API 5% | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1670*** (380) | 1000 | 374 | ***1550*** (260) | | 256 | ***1500*** (210) | | 207 | ***2260*** (970) | 1500 |
| B | ***1680*** (390) | 1100 | 384 | ***1560*** (270) | 600 | 266 | ***1510*** (220) | 550 | 217 | ***2480*** (1190) | 1600 |
| C | ***1690*** (400) | 1100 | 394 | ***1570*** (280) | | 276 | ***1520*** (230) | | 227 | ***2660*** (1370) | 2400 |

Observations / *Remarks* : (1) - MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
- MVL interdites de nuit si PAPI 35 U/S / *Circling prohibited at night if PAPI 35 U/S.*

| FH17Z - DTHR 8.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 02 | 5 min 47 | 4 min 55 | 4 min 17 | 3 min 47 | 3 min 04 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 605 | 685 | 845 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

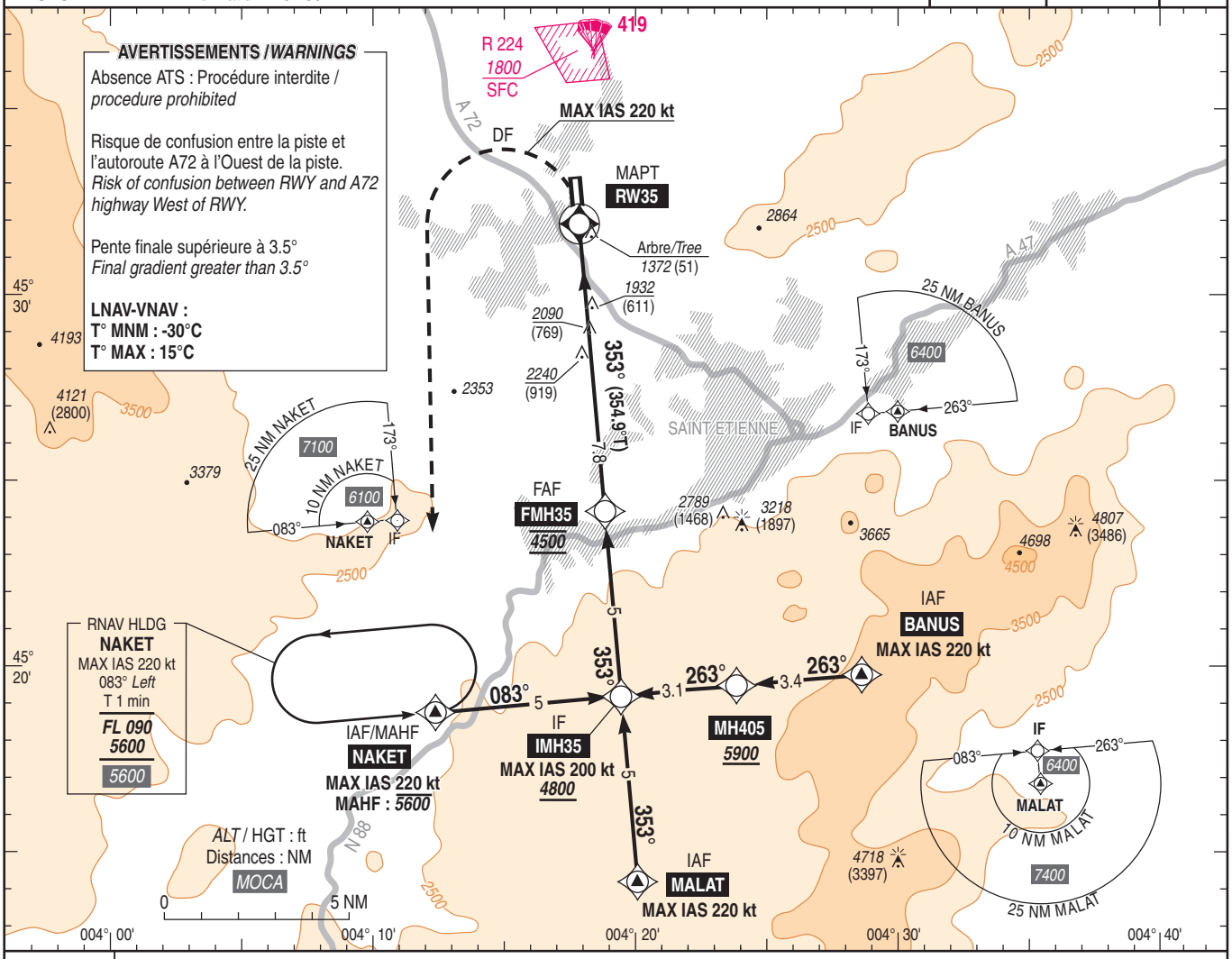
# SAINT ETIENNE LOIRE

*ALT AD : 1325,* ***DTHR : 1321 (48 hPa)***

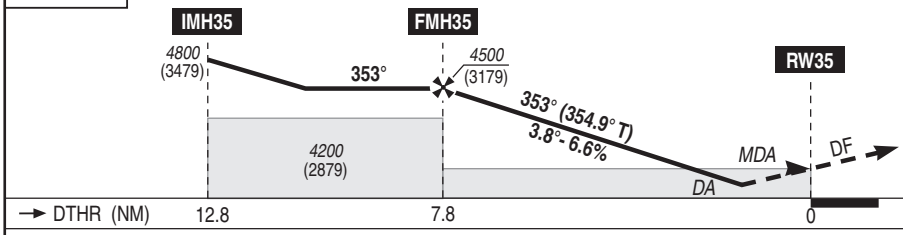
**RNP** RWY 35

**ATIS** : SAINT ETIENNE 132.805
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 120.500
**TWR** : SAINT ETIENNE Tour/*Tower* 119.250
**AFIS** : SAINT ETIENNE Information 119.250

| RNP APCH | EGNOS Ch70896 E35A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 6000*




API : A **RW35**, tourner à **gauche** à **MAX IAS 220 kt** vers **NAKET** en montée vers ***5600*** (4280) et intégrer l'attente. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH: At* ***RW35****, turn* ***left*** *with* ***MAX IAS 220 kt*** *to* ***NAKET*** *climbing to* ***5600*** *(4280) and enter HLDG. Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV-VNAV (1) | | | LNAV (1) | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2350*** (1030) | | 1027 | ***2520*** (1200) | | 1199 | ***2520*** (1200) | | 1199 | ***2520*** (1200) | |
| B | ***2370*** (1050) | 4900 | 1044 | ***2520*** (1200) | 5000 | 1199 | ***2520*** (1200) | 5000 | 1199 | ***2520*** (1200) | 5000 |
| C | ***2420*** (1090) | | 1090 | ***2660*** (1340) | | 1207 | ***2660*** (1340) | | 1207 | ***2660*** (1340) | |

| **DIST RW35** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***4195*** (2874) | ***3790*** (2469) | ***3385*** (2064) | ***2985*** (1664) | ***2580*** (1259) |

Observations / *Remarks* : (1) Procédures interdites de nuit si PAPI U/S / *Procedures prohibited at night if PAPI U/S.*
(2) MVL interdites à l'Est de la piste et de nuit si PAPI U/S / *Circling prohibited East of RWY and at night if PAPI U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.8 NM | 6 min 40 | 5 min 29 | 4 min 40 | 4 min 03 | 3 min 35 | 2 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 470 | 570 | 670 | 770 | 870 | 1070 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMI.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMI - ISTRES LE TUBE

**AD 2 LFMI.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°31'21"N 004°55'27"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection de/of RWY 15/33 et/and bretelle/ramp D. | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3.3 Km NNW ISTRES (13 - BOUCHES DU RHONE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 82 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29.2 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5037°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.117°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA125 - 8 route du camp d'aviation - BP20099 - 13128 ISTRES Cedex | |
| | Telephone | Standard/Switchboard : 04.13.93.90.00<br>DV/Flight Director : 04.42.56.13.49 - 864.125.9195<br>BOB/Base Ops Office : 04.13.93.90.94 - 864.125.9094<br>Chef quart CMC/CMC duty officer : 04.13.93.94.91 - 864.125.9491<br>Chef OPS CMC/CMC OPS Chief : 04.13.93.94.97 - 864.125.9497<br>Section opération/AIS Office : 04.13.93.91.98 - 864.125.9198<br>DGA/EV Standard : 04.42.48.30.00<br>DGA/EV BGP : 04.42.48.35.01<br>DGA/EV CCER CQ : 04.42.48.36.02 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFMIZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | BOB/Base Ops Office : ba125-gaa-bob.chef.fct@intradef.gouv.fr<br>DV/Flight Director : ba125.dv.fct@intradef.gouv.fr<br>Chef quart CMC/CMC duty officer : cmc-istres.cdq.fct@intradef.gouv.fr<br>Chef OPS CMC /CMC OPS Chief : cmc-istres.chef-operation.fct@intradef.gouv.fr<br>Section Opération/AIS Office : cmc-istres-so.chef.fct@intradef.gouv.fr<br>DGA/EV BGP : dga-ev-istres.ccer-bgp.fct@intradef.gouv.fr<br>DGA/EV CCER CQ : dga-ev-istres.ccer-cdq.fct@intradef.gouv.fr | |

**AD 2 LFMI.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes : sur demande<br>Police : H24 | Customs : on request<br>Police : H24 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | Section Opération : HOR ATS<br>BIVC : H24 - Cinq Mars la Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA de rattachement : BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 | AIS office : ATS SKED<br>Central flight Information office : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>Connected to BRIA BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | HOR ATS | ATS SKED |
| 7 | ATS | LUN : 0715-1600<br>MAR-JEU : 0700-1600<br>VEN : 0700-1400<br>HOR étendu et SAM-DIM-JF : O/R en fonction du positer<br>PPR LFMIZPZX ou 04.42.56.13.49 - 04.42.41.81.25 - Poste ext 24 455 - 811.125.8195 | MON : 0715-1600 TUE-THU : 0700-1600<br>FRI: 0700-1400<br>Extended HR and SAT-SUN-HOL: O/R depending on AD alert status<br>PPR LFMIZPZX or 04.42.56.13.49 - 04.42.41.81.25 - Extension 24 455 - 811.125.8195 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 - PN 1h (hors HO) | H24 - PN 1 h (outside HO) |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS | ATS SKED |
| 12 | Observations / *Remarks* | Service rendu annoncé par RAI ou organisme gestionnaire sur 127.925 MHz | The service rendered will be announced by RAI or by the managing organism on 127.925 MHz |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI .4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling installations |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34 - F35 ( JetA1 ) - F18 ( 100LL ) | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 8000 m3<br>F35 : 13000 m3 (camions citernes/fuel trucks)<br>F18 : 2 m3 (camion citerne/fuel truck O/R à/to BOB/base ops) | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | OUI | YES |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | LHOX - LOX sur demande au BOB | LHOX - LOX O/R to base ops |

**AD 2 LFMI .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : hébergement pour MIL seulement<br>Ville : hôtels | AD : MIL lodging only<br>City : hotels |
| 2 | Restaurants | AD : restauration pour MIL seulement - PPR 1 h hors HOR repas<br>Ville : nombreux restaurants | AD : food service for MIL only - PPR 1 h outside meal SKED<br>City : numerous restaurants |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : cars MIL selon HOR de travail<br>Ville : Taxis<br>Entrée BA 125 : Ligne de Bus "Ulysse" n°6 | AD : MIL buses per working hours<br>City : Taxis<br>Entry BA125 : Bus line 'Ulysse' n° 6 |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : infirmerie présente : HO LUN-JEU 0700-1600 VEN 0700-1400 HNO - WE - JF selon directives<br>Ville : clinique à 5 km - hôpital MIL à Marseille (50 km) | AD : health care unit available: HO MON-THU 0700-1600 / FRI 0700-1400 Outside working hours - WE - HOL : according to directives<br>City : clinic at 5 km - MIL hospital at Marseille (50 km) |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distribanque face au mess sous-officier<br>Services postaux : en ville | Cash dispenser opposite non-commissioned officer's mess<br>Post Office : in the city |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | ISTRES | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Billeterie SNCF automatique bâtiment B1 (SAP) | SNCF automatic ticketing office, building B1 (SAP) |

**AD 2 LFMI .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 4 x VIM108 = 43000 L eau + émulseur<br>1x VSA avec matériel de désincarcération, de soutènement et lot de crash chasseur | 4 x VIM108 = 43000 L water + agent<br>1 x VSA with extrication kit, support mechanism and combat aircraft crash kit |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter bureau opération base : 864.125.9094 - 04.13.93.90.94 | Contact base operations office : 864.125.9094 - 04.13.93.90.94 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau SSLIA de l'AD : OTAN 8<br>Plan de secours établi avec la préfecture. | AD level for fire fighting NATO : 8<br>Contingency plan prepared by the Prefecture. |

**AD 2 LFMI .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 3 balayeuses P3000 avec kit lame biaise<br>2 camions de déneigement K480 (lame biaise + balai rotatif +soufflerie)<br>1 camion dégivreur avec kit d'épandage XS76<br>1 PL équipé d'une fraise à neige | 3 P3000 sweepers with angle blade kit<br>2 K480 snow plows<br>1 deice truck with anti-ice spraying kit |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | NIL |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Matériau déverglaçant piste : XS76 | Material used for runway deicing : XS76 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | NIL | NIL |
| 5 | Observations / *Remarks* | Le plan de déneigement est mis en oeuvre sur ordre du GAA. | De-icing procedure triggered on airport authority order. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG A (FAS-ZTO) : Béton/Concrete<br>PRKG A (FAS-ZA3) : Béton/Concrete<br>PRKG B (FAS-ZTS) : Béton/Concrete<br>PRKG E (ESCALE) : Béton et bitume / Concrete and asphalt<br>PRKG F (ESCALE) : Béton/Concrete<br>PRKG I (ESCALE) : Béton/Concrete<br>PRKG J,K (DASSAULT) : Bitume/Asphalt<br>PRKG L,M (DGA/EV) : Bitume/Asphalt<br>PRKG P (PHENIX) : Béton et bitume/Concrete and asphalt<br>PRKG AIRBUS : Béton/Concrete<br>PRKG EDSA : Bitume/Asphalt<br>PRKG MERCURE : Bitume/Asphalt<br>PRKG VT (DGA/EV) : Bitume/Asphalt<br>Aire de dégivrage/De-icing area : Béton/Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG A (FAS-ZTO) : 24 à/to 49 R/B/W/T<br>PRKG A (FAS-ZA3) : 14 à/to 24 R/B/W/T<br>PRKG B (FAS-ZTS) : 24 à/to 49 R/B/W/T<br>PRKG E (ESCALE) : 62 R/B/W/T<br>PRKG F (ESCALE) : 39 R/B/W/T<br>PRKG I (ESCALE) : 39 R/B/W/T (1)<br>PRKG J,K (DASSAULT) : Non disponible/Not available<br>PRKG L,M (DGA/EV) : 28 F/B/W/T<br>PRKG P (PHENIX) : 58 F/B/W/T and 61 R/B/W/T<br>PRKG AIRBUS : 53 R/B/W/T<br>PRKG EDSA : 28 F/A/W/T<br>PRKG MERCURE : 42 F/B/W/T<br>PRKG VT (DGA/EV) : Non disponible/Not available<br>Aire de dégivrage/De-icing area : 41 R/B/W/T<br>(1) 29 F/B/W/T sur emplacement/on stand 3I |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 24 m / 28 m (1)<br>TWY A1 : 26 m / 47 m (1)<br>TWY A1 : 20 m / 26 m (1) au-delà/beyond PRKG AIRBUS<br>TWY A2 : 35 m / 56 m (1)<br>TWY B : 25 m / 46 m (1)<br>TWY B1 : 15 m<br>TWY C : 23 m / 44 m (1)<br>TWY C1 : 23 m / 44 m (1)<br>TWY C2 : 23 m / 44 m (1)<br>TWY C3 : 20 m<br>TWY C4/F : 23 m / 44 m (1) (2)<br>TWY C4/P : 23 m / 62 m (1) (3)<br>TWY D : 19 m / 25 m (1)<br>TWY D1 : 36 m<br>TWY E : 25 m / 46 m (1)<br>TWY E1 : 22.50 m / 28.50 m (1)<br>TWY F : 25.50 m / 46.50 m (1)<br>TWY G : 23 m / 44 m (1)<br>TWY J : 16 m - Hors service/Out of order<br>TWY K : 10 m - Hors service/Out of order<br>TWY L : 15 m<br>TWY M : 15 m<br>TWY N : 15 m / 32 m (1)<br>TWY T : 23 m / 44 m (1)<br>Taxilane ZTO sud/south : 20 m / 46 m (1)<br>Taxilane ZA3 OUT : 15 m / 26 m (1)<br>Taxilane ZA3 IN : 14 m<br>Taxilane ZTS : 22 m / 42 m (1)<br>(1) Avec bande anti-souffle/with shoulders<br>(2) TWY C4 devant/in front of PRKG F<br>(3) TWY C4 devant/in front of PRKG P |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A : Béton/Concrete<br>TWY A1 : Bitume/Asphalt<br>TWY A2 : Bitume/Asphalt<br>TWY B : Bitume/Asphalt<br>TWY B1 : Bitume/Asphalt<br>TWY C : Bitume/Asphalt<br>TWY C1 : Bitume/Asphalt<br>TWY C2 : Béton/Concrete<br>TWY C3 : Bitume/Asphalt<br>TWY C4 : Bitume/Asphalt<br>TWY D : Béton/Concrete<br>TWY D1 : Bitume/Asphalt<br>TWY E : Béton et bitume/Concrete and asphalt<br>TWY E1 : Béton/Concrete<br>TWY F : Béton/Concrete<br>TWY G : Bitume/Asphalt<br>TWY J : Bitume dégradé/Deteriorated asphalt<br>TWY K : Bitume degradé/Deteriorated asphalt<br>TWY L : Bitume/Asphalt<br>TWY M : Bitume/Asphalt<br>TWY N : Bitume/Asphalt<br>TWY T : Béton et bitume/Concrete and asphalt<br>PA NORD/NORTH SWY : Béton et bitume/Concrete and asphalt |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | RAQUETTE NORD/NORTH U-TURN PAD : Béton/Concrete | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 68 R/B/W/T<br>TWY A1 : 49 F/C/W/T<br>TWY A2 : 49 F/C/W/T<br>TWY B : 49 F/B/W/T<br>TWY B1 : 44 F/B/W/T<br>TWY C : 43 F/B/W/T<br>TWY C1 : 57 F/B/W/T<br>TWY C2 : Non disponible/Not available<br>TWY C3 : 35 F/B/W/T<br>TWY C4 : Non disponible/Not available<br>TWY D : 26 R/B/W/T<br>TWY D1 : 33 F/A/W/T<br>TWY E : 45 F/B/W/T<br>TWY E1 : Non disponible/not available<br>TWY F : 68 R/B/W/T<br>TWY G : 74 F/B/W/T<br>TWY J : Non disponible/Not available<br>TWY K : Non disponible/Not available<br>TWY L : 28 F/B/W/T<br>TWY M : 28 F/B/W/T<br>TWY N : Non disponible/Not available<br>TWY T : 52 F/B/W/T<br>PA NORD/NORTH SWY : 31 R/B/W/T<br>RAQUETTE NORD/NORTH U-TURN PAD : 65 R/B/W/T-30 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Vers/To QFU 15 : CV 332,6° - entrée/entrance RWY 33 : 18.84 m (61,8ft)<br>Vers QFU 33 : CV 152,6° - entrée/entrance RWY 15 : 23.45 m (76,9 ft)<br>PRKG : 22,5 m (73,8 ft) | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | MI 50 43°31'03.81"N 004°56'24.87"E<br>MI 51 43°31'01.89"N 004°56'33.35"E | MI 60 43°30'41.72"N 004°56'13.59"E<br>MI 61 43°31'51.03"N 004°55'25.91"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Restrictions TWY : voir AD 2 LFMI.20<br>Roulage de précaution sur tous parkings,visibilité limitée depuis la TWR | TWY restrictions : see AD 2 LFMI.20<br>Taxi with caution on all aprons, limited visibility from TWR |

**AD 2 LFMI.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Marquage au sol sur PRKG E, F, I, J, K, L, M et P. | Marks on the ground for PRKG E, F, I, J, K, L, M and P. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Marques d'axe au sol de couleur jaune | Yellow central marks on the ground |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Peignes de seuil, marques de distance,NR, axe et latéral RWY (blanc), aire de poser hélicoptère principale (triangles blancs) et secondaire (H) | Threshold combs, distance marks,RWY NR, axis and lateral marking (white), main helicopter landing pad (white triangles) and secondary (H) |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMI .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMI.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFMI | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Nice Côte d'Azur |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMI .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | MIL : CMOA Lyon Mont Verdun<br>CIV : Nice Côte d'Azur |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | Nice Côte d'Azur |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15-21 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | SC - TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P<br>T<br>D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL TB-CR |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S-U-P-W<br>AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 04.13.93.93.14 - 864.125.9314 (MET Istres)<br>04.92.29.48.55 (Nice Côte d'Azur)<br>04.78.14.65.89 poste / extension 23091/23092 (MET Lyon) |

**AD 2 LFMI.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | 153.00 (151) | 3750 x 53 | 74 F/B/W/T<br>béton / concrete | 43°32'15.97"N 004°54'47.87"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 77ft |
| 33 | 333.00 (331) | 3750 x 53 | 74 F/B/W/T<br>béton / concrete | 43°30'28.03"N 004°56'04.63"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 62ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 15 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 33 | NIL | 1208 x 53 | 1208 x 53 | NIL | NIL | (2) |

(1) PCN 64 R/B/W/T (THR)

(2) SWY : PCN 64 R/B/W/T (THR)
CWY : Système d'arrêt AERAZUR type F40 / Arrestor system AERAZUR type F40

**AD 2 LFMI.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 15 | 3750 | 3750 | 3750 | 3750 | |
| 33 | 3750 | 4958 | 4958 | 3750 | |

**AD 2 LFMI.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 15 | - 900 m - 2 feux à éclats/2 flashing lights | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 64 ft | | 3750 m | 15 m | W | |
| 33 | - 2 feux à éclats/2 flashing lights | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 83 ft | | 3750 m | 15 m | W | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 15 | 3750 m | 60 m | W | LIH | R | | | (1) |
| 33 | 3750 m | 60 m | W | LIH | R | 1208 m | R | (2) |

(1) Panneaux distances 300 m partie W RWY/Distances panels 300m W RWY part

(2) Panneaux distance 300 m partie W RWY/Distances panels 300m W RWY part

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Amorce (côté piste,vert) des TWY A, F, G et M | Beginning (from runway, green) of TWY A, F, G and M |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus sauf TWY A1, B1, D1 et E1 | Blue lights except TWY A1, B1, D1 and E1 |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Centrale électrique : 3 DA 1250 kVA<br>Tour de contrôle : 1 onduleur 120 kVA<br>Piste : 3 onduleurs | Power plant : 3 generators 1250 kVA Control tower : 1 converter 120 kVA Rwy : 3 converters |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15 sec - LVP : < 1 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Aire à signaux pour consignes particulières<br>WIG-WAG sur TWY A, B, C, D, E, F, G et M<br>Balises rétroréfléchissantes (utilisation obligatoire de phare de roulage) sur TWY A1 et B1<br>NIL sur TWY D1 et E1<br>PA nord balisé (feux rouges)<br>Balisage ASSP encastré sur RWY 15/33 (à environ 400 m des seuils)<br>Balisage portatif type ELAUL, mise en place 40 min | Signal area for special instructions<br>WIG-WAG on TWY A, B, C, D, E, F, G and M<br>Passive reflectors (use of taxiing headlight mandatory) on TWY A1 and B1. NIL on TWY D1 and E1<br>North loop lighted (red lights)<br>Naval landing system embedded on RWY 15/33 (about 400 m from thresholds)<br>Portable lighting type ELAUL, set-up time 40 min. |

**AD 2 LFMI.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Aire principale :<br>Triangles à l'intersection TWY T et TWY D<br>TWY BB (1)<br>Aire secondaire :<br>43°30'46"N 004°56'59"E - Sud de VCA1<br>Héliport réservé DGA/EV - HVT<br>Altitude aire : 62 ft<br>BB (1) : aire matérialisée<br>Relevement vrai de l'aire : 152°/332°<br>Observations : Décollage et atterrissage sous responsabilité CDT de Bord : présence grillage 240m Sud de l'aire hauteur 2m50<br>(1) BB : Béton bitumeux | Main area :<br>Triangles at intersection of main TWY and TWY D<br>BB (1) TWY<br>Secondary area :<br>43°30'46"N 004°56'59"E - South of VCA1<br>Heliport reserved for DGA/EV - HVT<br>Area altitude : 62ft<br>BB (1) : materialised area<br>True bearing of area : 152°/332°<br>Remarks : Take-off and landing under aircraft CDT responsibility: presence of grid at 240m South of area, height 2m50<br>(1) BB : Asphalt |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR ISTRES partie 1.1**<br><br>43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°42'37"N , 004°47'16"E - 43°37'05"N , 004°55'51"E - 43°34'17"N , 005°00'12"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 43°31'00"N , 004°55'00"E - 43°31'25"N , 005°01'52"E - 43°24'45"N , 005°01'50"E - 43°23'14"N , 005°03'09"E - 43°15'10"N , 005°02'11"E - 43°15'10"N , 004°41'17"E - 43°15'10"N , 004°29'10"E - 43°26'02"N , 004°29'40"E - 43°28'12"N , 004°29'46"E - 43°33'41"N , 004°30'01"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CAMARGUE Contrôle (FR)<br>CAMARGUE Control (EN) | Activable H24.<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 191A lorsqu'elle est active.<br>Espace commun avec la LF-R 217/1.1 et des portions interférentes des LF-R 108 AF1 et AF2 ISTRES lorsqu'elles sont actives.<br>LF-P 13 FOS SUR MER, LF-P 41 ISTRES : pénétration interdite.<br>Cf ENR 5.1-0 paragraphe 1.2.<br>Airspace set excluding interfering section of LF-R 191 A when active.<br>Airspace shared with LF-R 217/1.1 and interfering sections of LF-R 108 AF1 and AF2 ISTRES when active.<br>LF-P 13 FOS SUR MER, LF-P 41 ISTRES : entry prohibited.<br>Cf ENR 5.1-0 paragraph 1.2. |
| **CTR ISTRES partie 1.2**<br><br>43°23'14"N , 005°03'09"E - 43°15'10"N , 005°10'47"E - 43°15'10"N , 005°02'11"E - 43°23'14"N , 005°03'09"E | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CAMARGUE Contrôle (FR)<br>CAMARGUE Control (EN) | Activable H24.<br>Espace commun avec la LF-R 217/1.2 ISTRES : voir ENR 5.1.<br>Espace défini à l'exclusion de la portion interférente de la LF-R 269 FLYBOARD-AIR lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925.<br>Airspace shared with LF-R 217/1.2 ISTRES : see ENR 5.1.<br>Airspace set excluding interfering section of LF-R 269 FLYBOARD-AIR when active.<br>Activity known on CAMARGUE CTL or announced by RAI 127.925. |
| **CTR ISTRES partie 1.3**<br><br>43°31'25"N , 005°01'52"E - 43°24'00"N , 005°03'30"E - 43°20'46"N , 005°05'29"E - 43°23'14"N , 005°03'09"E - 43°24'45"N , 005°01'50"E - 43°31'25"N , 005°01'52"E | D | 2100ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CAMARGUE Contrôle (FR)<br>CAMARGUE Control (EN) | Activable H24.<br>Espace commun avec la LF-R 217/1.3 ISTRES : voir ENR 5.1.<br>Activité connue de CAMARGUE Contrôle ou annoncée par RAI 127.925.<br>Airspace shared with LF-R 217/1.3 ISTRES : see ENR 5.1.<br>Activity known on CAMARGUE CTL or announced by RAI 127.925. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | ISTRES Approche (FR)<br>*ISTRES Approach (EN)* | 131.000 MHz | HOR ATS | |
| APP | ISTRES Approche (FR)<br>*ISTRES Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | |
| APP | ISTRES Approche (FR)<br>*ISTRES Approach (EN)* | 281.575 MHz | HO | |
| APP | ISTRES Approche (FR)<br>*ISTRES Approach (EN)* | 359.550 MHz | HOR ATS | particulière approche/particular to approach |
| APP | ISTRES Approche (FR)<br>*ISTRES Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | |
| APP | ISTRES Approche (FR)<br>*ISTRES Approach (EN)* | 373.225 MHz | HOR ATS | particulière approche/particular to approach |
| APP | RHONE Controle (FR)<br>*RHONE Control (EN)* | 119.475 MHz | H24 | |
| APP | RHONE Controle (FR)<br>*RHONE Control (EN)* | 280.625 MHz | HOR ATS | particulière approche/particular to approach |
| PAR | ISTRES Precision (FR)<br>*ISTRES Precision (EN)* | 142.675 MHz | HOR ATS | |
| PAR | ISTRES Precision (FR)<br>*ISTRES Precision (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | commune GCA 1/common to GCA 1 |
| SRE | ISTRES Radar (FR)<br>*ISTRES Radar (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | commune GCA 2/common to GCA 2 |
| SRE | ISTRES Radar (FR)<br>*ISTRES Radar (EN)* | 359.475 MHz | HOR ATS | particulière radar 1/particular to radar 1 |
| SRE | ISTRES Radar (FR)<br>*ISTRES Radar (EN)* | 398.525 MHz | HO | particulière radar 2/particular to radar 2 |
| TWR | CAMARGUE Controle (FR)<br>*CAMARGUE Control (EN)* | 127.925 MHz | H24 | |
| TWR | ISTRES Sol (FR)<br>*ISTRES Ground (EN)* | 121.850 MHz | HOR ATS | |
| TWR | ISTRES Sol (FR)<br>*ISTRES Ground (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | |
| TWR | ISTRES Sol (FR)<br>*ISTRES Ground (EN)* | 397.050 MHz | HOR ATS | |
| TWR | ISTRES Tour (FR)<br>*ISTRES Tower (EN)* | 123.600 MHz | HOR ATS | |
| TWR | ISTRES Tour (FR)<br>*ISTRES Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | |
| TWR | ISTRES Tour (FR)<br>*ISTRES Tower (EN)* | 377.600 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 119.475 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 123.600 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 127.925 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 131.000 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | commune GCA 1/common to GCA 1 |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 281.575 MHz | HOR ATS | particulière approche/particular to approach |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | commune GCA 2/common to GCA 2 |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 359.475 MHz | HOR ATS | particulière radar 1/particular to radar 1 |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 359.550 MHz | HOR ATS | particulière approche/particular to approach |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 362.300 MHz | HO | |
| UDF | ISTRES Gonio (FR) | 373.225 MHz | HOR ATS | particulière approche/particular to approach |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | *ISTRES Homer (EN)* | | | |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 377.600 MHz | HO | / particulière TOUR/particular to TWR |
| UDF | ISTRES Gonio (FR)<br>*ISTRES Homer (EN)* | 398.525 MHz | HOR ATS | particulière radar 2/particular to radar 2 |

**AD 2 LFMI.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | ITR | CH 104X | H24 | 43°31'33.9"N 004°55'36.9"E | 77 ft | FL600 | | 026°/463 m ARP | |
| LOC 15 (NOCAT) | IST | 111.3 MHz | H24 | 43°30'16.0"N 004°56'13.2"E | 60 ft | | | 330° / 419m THR 33 | |
| GP 15 | | 332.3 MHz | | 43°32'08.2"N 004°54'59.4"E | 75 ft | | 17.1 m/56 ft<br>( 3 °) | 131° / 353m THR 15 | |
| DME 15 | | CH 50X | H24 | 43°32'08.2"N 004°54'59.4"E | | | | | |

**AD 2 LFMI.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD agréé à usage restreint. / AD agrée VFR de nuit / CAM

AD interdit aux ACFT non munis de radio, aux planeurs et ULM. Installations de la base interdites de survol H 24 en dessous de 300 m (1000 ft) et conformément aux restrictions liées à la zone P41 (cf AIP ENR 5.1) .

QFU 15 : circuit de RWY à droite.

En raison d'un manque de visibilité et de l'absence de surveillance vidéo, le contrôle au sol peut être dans l'impossibilité d'assurer l'information des équipages concernant d'éventuels obstacles dans la zone d'escale (parking E, F et I et intersection entre bretelles C1, C3 et C4). Les Cdt de bord exerceront une surveillance particulière pour assurer la sécurité des aéronefs dans cette zone.

**20.2 ACTIVITES PARTICULIERES**

- En raison d'activités particulières CCER et activation à bref délai des zones LFR108AF1 et LF-R108AF2, contact radio obligatoire à 30NM du terrain (Vi 350Kts réacteur), se conformer aux instructions d'Istres APP, Istres TWR ou Rhône CTL.

- AEM 9895 : cercle de 800m centré sur le point de coordonnées 43°32'54"N 004°57"07"E - SFC/500ft. Activation connue d'Istres TWR et Istres APP.

- LF-P41 : cercle de 3NM de rayon centré sur l'ARP LFMI 43°31'20,62"N 004°55'27,25"E - SFC/4500ft AMSL. Restrictions connues d'Istres APP et Istres TWR.

**20.3 RESTRICTIONS**

Restriction sur AD : LUN-VEN : 1000-1230 ; pas entraînements . PLN obligatoire pour tous les vols à destination et au départ d'ISTRES : mentionner en case 18 le NR PPR.
Entraînement : soumis à accord la veille TPH BGP 864 125 9101 / 04.13.93.91.01 / cmc-istres.chef-operation.fct@intradef.gouv.fr et à confirmer le jour du vol TPH CDQ 864.125. 9491 / 04.13.93.94.91 / cmc-istres.cdq.fct@intradef.gouv.fr.
ACFT lettre code D/E/F : voir TWY utilisables sur AD 2 LFMI GMC 01
PRKG A (ZTO) : limitée aux ACFT lettre code C et type B707 (C135, E-3)
TWY A1, C3, D : limités aux ACFT lettre code C
TWY B1 : limité aux ACFT lettre code B
TWY C : ACFT lettre code D/E/F sur clairance ATC
TWY C4 : limité aux ACFT lettre code E
TWY D1 : limité aux ACFT lettre code A
TWY F : Non utilisable pour départ LVP RWY 15.
TWY L, M : limités aux ACFT lettre code A militaires français

TWY N : inutilisable sauf ACFT militaires français autorisés - roulage de précaution 20 kts max (plaques latérales de résistance inconnue, balisage nocturne situé à 7m du bord du TWY)

Avions non basés atterrissage soumis à accord PPR à demander : Du LUN au VEN avant 1500 la veille,
SAM-DIM-JF avant 1430 le dernier JO.
PPR à demander à LFMIZPZX ou au :
04.42.56.13.49
Poste ext 04.13.93.91.95 / 864.125.9195
Le numéro de PPR devra figurer en case 18 du PLN.

**20.4 FREQUENCES**

- Freq OPS : "Chargeur" 143.850 MHz (au sol)

- Freq CCER : "ISTRES ESSAI" 122.9 MHz
LUN-VEN : 0745-1510 - Etendue selon les besoins des essais en vol.

**20.1 GENERAL INFORMATION**

AD with restricted use / Night VFR approved / Military air traffic

AD inhibited to ACFT not equipped with radio and to gliders and ULMs. Fly-over of base installations prohibited H 24 below 300 m (1000 ft) and according to the restrictions related to P41 area (cf AIP ENR 5.1).

QFU 15 : RWY circuit on right.

Due to a lack of visibility and no video surveillance mean, ground control may not be able to provide informations to crew concerning any obstacles located in stopover area (apron E, F and I and intersection between ramp C1, C3 and C4). Captains will exercice special supervision to ensure the safety of the aircrafts in that area.

**20.2 SPECIAL ACTIVITY**

- Due to special CCER activities and activation at short notice of LF-R108AF1 and LF-R108AF2 zones, radio contact is mandatory at 30NM from field (Vi 350Kts jet engine), comply with the instructions of Istres APP, Istres TWR or Rhône CTL.

- AEM 9895 : 800m circle centered on the point of coordinates 43°32'54"N 004°57"07"E - SFC/500ft. Activation known by Istres TWR and Istres APP.

- LF-P41 : 3NM radius circle centered on LFMI ARP 43°31'20,62"N 004°55'27,25"E - SFC/4500ft AMSL. Restrictions known by Istres APP and Istres TWR.

**20.3 RESTRICTIONS**

Restriction on AD : MON-FRI : 1000-1230 ; no trainings . PLN mandatory for all flights going to or departing from ISTRES: enter the PPR NR in box 18.
Training : subject to prior permission the day before the flight TPH 04.13.93.91.01 / cmc-istres.chef-operation.fct@intradef.gouv.fr and to be confirmed the day of flight, TPH 04.13.93.94.91 / cmc-istres.cdq.fct@intradef.gouv.fr.
ACFT code letter D/E/F : see available TWYs on AD 2 LFMI GMC 01
PRKG A (ZTO) : limited to ACFT code letter C and type B707 (C135, E-3)
TWY A1, C3, D : limited to ACFT code letter C
TWY B1 : limited to ACFT code letter B
TWY C : ACFT code letter D/E/F on ATC clearance
TWY C4 : limited to ACFT code letter E
TWY D1 : limited to ACFT code letter A
TWY F : Not available for LVP departure RWY 15
TWY L, M : limited to FR MIL ACFT code letter A

TWY N : forbidden except for french military ACFT allowed, taxi with caution 20 kts max (unknown strenght gully, non standard lighting 7m from edge of TWY)

Non-based aircraft, landing subject to PPR to be requested:
From MON to FRI before 1500 on the eve,
SAT-SUN-HOL before 1430 on last working day.
PPR to be requested to LFMIYDYX or to :
04.42.56.13.49
Extension 04.13.93.91.95 / 864.125.9195
The PPR NR must be entered in box 18 of the PLN.

**20.4 FREQUENCIES**

- OPS Freq "Loader" 143.850 (on ground)

- CCER Freq "ISTRES TEST" 122.9 MHz
MON-FRI : 0745-1510 - Extended according to in-flight test requirements.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 GENERALITES**

Les décollages sont effectués prioritairement en QFU 33, dès lors que les conditions suivantes sont réunies :

Composante de vent arrière inférieure ou égale à 10 Kt,
En période de moindre activité, soit :
• Entre 18h00 et 08h00 locales les jours ouvrés,
• Le week-end et les jours fériés.

**21.2 PERIODE ESTIVALE (21 juin / 21 septembre)**

Dans la mesure du possible, lors des approches ou des retours terrain à vue en QFU33 pour les aéronefs en provenance du Nord ou de l'Ouest, un report direct en vent arrière pour une finale à vue est préconisé.

**21.1 GENERAL INFORMATIONS**

Take-offs are made on priority in QFU 33, as soon as the following conditions are met :

Tail wind component less than or equal to 10 Kt,
During low-activity periods, i.e.:
• Between 18h00 and 08h00 local, on working days,
• On weekends and holidays.

**21.2 DURING SUMMER (21 June / 21 September)**

insofar as possible, during approaches or visual field returns in QFU33 for aircraft coming from the North or the West, a direct tail wind report for final visual approach is recommended.

**AD 2 LFMI.22 Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| Conditions LVP (RVR < 1600 m et/ou plafond < 300 ft)<br>RWY 15/33 homologuées pour les approches classiques (CIV), les approches de précision CAT I (MIL) et les décollages par faible visibilité (RVR supérieure ou égale à 150 m). Seules les amorces d'axe (côté piste) des TWY A, F, G et M sont balisés (vert). | *LVP conditions (RVR < 1600 m and/or ceiling < 300 ft)*<br>*RWY 15/33 certified for non approaches (CIV), for CAT I precision approaches (MIL) and for low visibility TKOF (RVR superior or equal to 150 m). Only the beginning (from RWY) of TWY A, F, G and M is lighted (green).* |
| Si RVR < 550 m, un seul aéronef au roulage et convoyage obligatoire par FOLLOW ME. | *If RVR < 550 m, only one aircraft taxiing and mandatory conveying by FOLLOW ME.* |
| Si RVR supérieure ou égale à 550 m, convoyage FOLLOW ME O/R à TWR. | *If RVR superior or equal to 550 m, FOLLOW ME conveying O/R to TWR.* |
| RWY 15 | *RWY 15* |
| - DEP via TWY G (TWY F interdit pour protection ILS) | *- DEP via TWY G (TWY F prohibited for ILS protection)* |
| - ARR via TWY A - contacter GND une fois la "piste dégagée" | *- ARR via TWY A - contact GND once "runway vacated"* |
| RWY 33 | *RWY 33* |
| - DEP via TWY A | *- DEP via TWY A* |
| - ARR via TWY F - contacter GND une fois la "piste dégagée" | *- ARR via TWY F - contact GND once "runway vacated"* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 FERMETURE TERRAIN**

Terrain fermé de 0545 à 0715 UTC tous les lundi matin pour maintenance.

**23.1 AIRFIELD CLOSURE**

Airfield closed from 0545 to 0715 UTC every monday morning for maintenance.

**CTA RHONE**

**23.2 ORGANISME CHARGE DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE :**

Le Centre Militaire de Contrôle (CMC) et le Centre d'Essai et de Reception (CCER) assurent les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTA RHONE dont les limites sont définies en ENR 2.1.2.

- Au sein du CMC, ISTRES APPROCHE assure les services de la Circulation Aérienne dans les CTA RHONE 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

- Au sein du CMC, le secteur terminal indicatif : RHONE CONTROLE, assure les services de la CAG IFR dans les limites des CTA d'Istres hors des AWY B16 et Y25.

- ISTRES ESSAIS assure les services de la Circulation d'Essai et de Réception.

**23.2 AIR TRAFFIC CONTROL UNIT :**

The Control Military Centre (CMC) and the test and acceptance centre (CCER) provide the air traffic services within the CTA RHONE whose limits are defined in ENR 2.1.2.

- Within the CMC, ISTRES APPROACH provides the air traffic services within CTA RHONE 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

- Within the CMC, the terminal sector, call sign : RHONE CONTROL, provides services to IFR GAT within CTA ISTRES limits out of AWY B16 and Y25.

- Air traffic services for test and acceptance flights are provided by ISTRES ESSAIS (tests).

**23.3 CLASSE D'ESPACE**

La totalité des CTA RHONE est de classe : D.

**23.3 AIRSPACE CLASS**

The whole CTA's RHONE is of class : D.

**23.4 CALAGE ALTIMETRIQUE**

- L'altitude de transition pour les CTA est de 5000 ft.
- Le niveau de transition est calculé par : RHONE CONTROLE

**23.4 ALTIMETER SETTING**

- The transition altitude for the CTA is 5000 ft.
- The transition level is calculated by : RHONE CONTROL

**23.5 PROCEDURES PARTICULIERES**

**23.5.1 Trajectoires arrivées / départs de l'Aérodrome d'ISTRES.**

- *SUD-SUD/EST* : ----> MTG ----> SALIN ----> ITR
si FL < 095 clairance selon lettre d'accord MARSEILLE PROVENCE / CMC.

- *EST* : clairance selon la lettre d'accord MARSEILLE PROVENCE / CMC.

**23.5 SPECIFIC PROCEDURES**

**23.5.1 Arrival/Departure routes at ISTRES Aerodrome.**

- *SOUTH-SOUTH/EAST* : ----> MTG ----> SALIN ----> ITR
if FL < 095, clearance according to agreement letter from MARSEILLE PROVENCE / CMC.

- *EAST* : clearance according to agreement letter from MARSEILLE PROVENCE / CMC.

**23.5.2 Transits en CTA RHONE**

En raison des activités défense les transits en CTA RHONE sont soumis à accord préalable obtenu auprès de RHONE CONTROLE.

**23.5.2 Transit flights in CTA RHONE**

Because of defence activites, transit flights in CTA RHONE are subject to a prior agreement obtained through RHONE CONTROL.

**23.6 TRANSFERT DE COMMUNICATION**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef, au plus tard une minute après l'instruction de changement de fréquence.

**23.6 HAND-OVER**

Frequency changes are performed on instruction of the appropriate control unit responsible for aircraft control, one minute maximum after the frequency change instruction has been given.

**23.7 PANNE DE COMMUNICATION**

Afficher code 7600.
Appliquer la règlementation nationale.

**23.7 COMMUNICATION FAILURE**

Squawk code 7600.
Comply with national regulations.

**23.8 SERVICE RADAR**

Le CMC (RHONE CONTROLE - CAMARGUE CONTROLE - ISTRES APPROCHE) et le CCER (ISTRES ESSAIS) assure les services :
- d'information radar
- de surveillance radar
- du contrôle et guidage radar conformément à la règlementation nationale à l'intérieur de la CTA qu'ils gèrent avec l'indicatif : "RHONE CONTROLE ou ISTRES APPROCHE"
- du contrôle et guidage radar à la circulation d'essai et réception (ISTRES ESSAIS).

**23.8 RADAR SERVICE**

The CMC (RHONE CONTROL - CAMARGUE CONTROL - ISTRES APPROACH) and the CCER (ISTRES ESSAIS) provides the following services :
- radar information
- radar surveillance
- control and guidance according to national regulations within the CTA, using the following call signs : "RHONE CONTROL or ISTRES APPROACH"
- radar control and guidance for test and acceptance flights (ISTRES ESSAIS).

**23.9 ACTIVITES SPECIFIQUES ET PERMEABILITE**

La LF-R217 RHONE est associée à la CTA RHONE en raison d'activités spécifiques :

- vols d'essais
- espaces de procédures
- vols tactiques
- voltige
- entraînement d'aéronefs de tous types et en toutes conditions

L'attention des usagers est attirée sur la présence d'une zone de tirs LF-R190 (voir ENR 5).
Pendant leur activation certains secteurs de travail sont imperméables.

**23.9 SPECIFIC ACTIVITIES AND PERVIOUSNESS**

LF-R217 is linked to CTA RHONE due to specific activities :

- test flights
- procedure airspaces
- tactical flights
- aerobatics
- training of any of aircraft and in any conditions.

The attention of airmen is drawn on the presence of a firing area LF- R190 (see ENR 5).
When activated, some flying sectors are impervious.

**23.10 SERVICE DE PREVENTION DU PERIL ANIMALIER**

Actif pendant les horaires d'activité du terrain (de jour uniquement).

**23.10 BIRD SCARING SERVICE**

Active while the airfield is open (day time only).

**AD 2 LFMI.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMI.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RWY 15 | sans objet / *not applicable* |
| RWY 33 | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

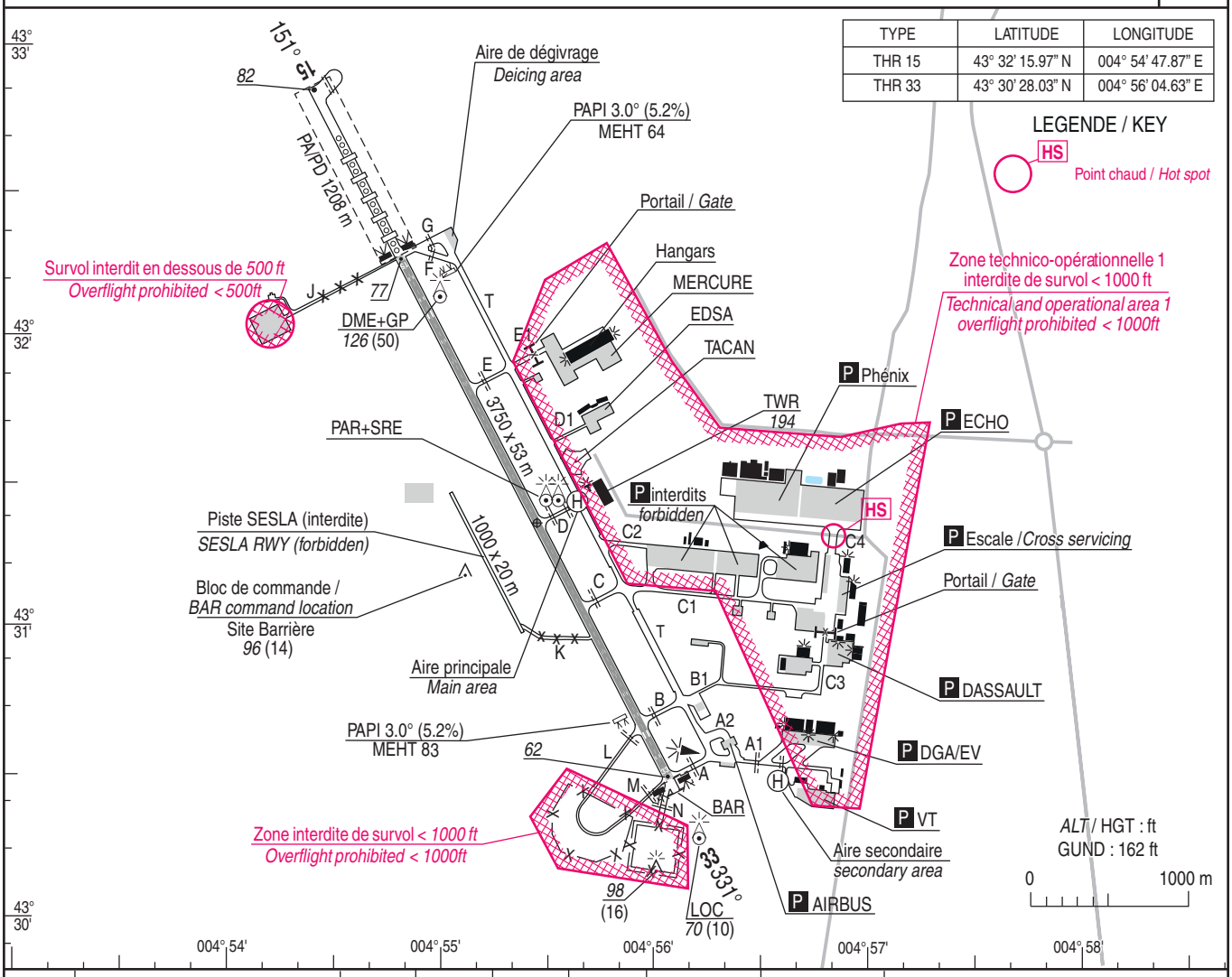
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Usage restreint
*Restricted use*

# ISTRES LE TUBÉ
43 31 21 N - 004 55 27 E
*ALT AD : 82 (3 hPa)*

ISTRES SOL / *ground* : 121.850 397.050
ATS : LUN : 0715-1600, MAR-JEU : 0700-1600, VEN : 0700-1400, HOR étendu et SAM-DIM-JF : O/R en fonction du régime d'alerte (ETE: -1HR).
*ATS : MON : 0715-1600, TUE-THU : 0700-1600, FRI : 0700-1400, Extended HR and SAT-SUN-HOL : O/R depending on alert status (SUM : -1HR).*
Sect° Ops/*AIS* : HOR ATS : ☎ 04.13.93.91.98, PNIA : ☎ 864.125.9198 , BNIA : BORDEAUX (voir/*see* GEN)
AVT : F34 - F35 (JetA1) - F18 (100LL) Lubrifiants : NIL. HOR AVT : H24, Hors HR ouvrables PPR 1h.
*AVT : F34 - F35 (JetA1) - F18 (100LL) Lubricants : NIL. HOR AVT : H24, after opening hours PPR 1h.*

VAR
2°E
(2020)




| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 15 | 43° 32' 15.97" N | 004° 54' 47.87" E |
| THR 33 | 43° 30' 28.03" N | 004° 56' 04.63" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUMS TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 15 | HI 900 m | HI | 3750 | 3750 | 3750 | 3750 | Revêtue | 74 F/B/W/T (3) | (1) | (1) | (1) | (1) |
| 33 | NIL | HI | 3750 | 4958 | 4958 | 3750 | *Paved* | | (1) | (1) | (1) | (1) |

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS / *OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES*

RWY 15 : monter RM 151° jusqu'à *500* (418), puis montée directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER.
RWY 33 : monter RM 331° à 3,4% jusqu'à *500* (418), puis route directe en montée à 3,4% jusqu'à *2200* (2118) (2) puis monter jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER.
*RWY 15 : climb MAG Track 151° up to 500 (418), then direct route up to en-route safety altitude. Don't turn before DER.*
*RWY 33 : climb at 3,4% MAG Track 331° up to 500 (418), then direct route climbing at 3,4% up to 2200 (2118) (2), then climb up to en-route safety altitude. Don't turn before DER.*

**BALISAGE /*Lighting :***

**RWY15**
Piste : HI, seuil : vert HI, extrémité : rouge HI, rampe 900 m : blanc HI
*RWY : HI, THR : green HI, RWY end : red HI, apch lights 900 m : white HI*
**RWY33**
Piste : HI, seuil : vert HI, extrémité : rouge HI, PA nord : rouge HI
*RWY : HI, THR : green, RWY end : red HI, SWY north : red HI*
**TWY**
Tous TWY : bleu sauf A1/B1 (réflecteurs) et D1/E1 (NIL)
*All TWY : blue except A1/B1 (reflectors) and D1/E1 (NIL)*
Raquette nord : bleu / *North turnaround pad : blue*

**OBSERVATIONS/*Remarks :***

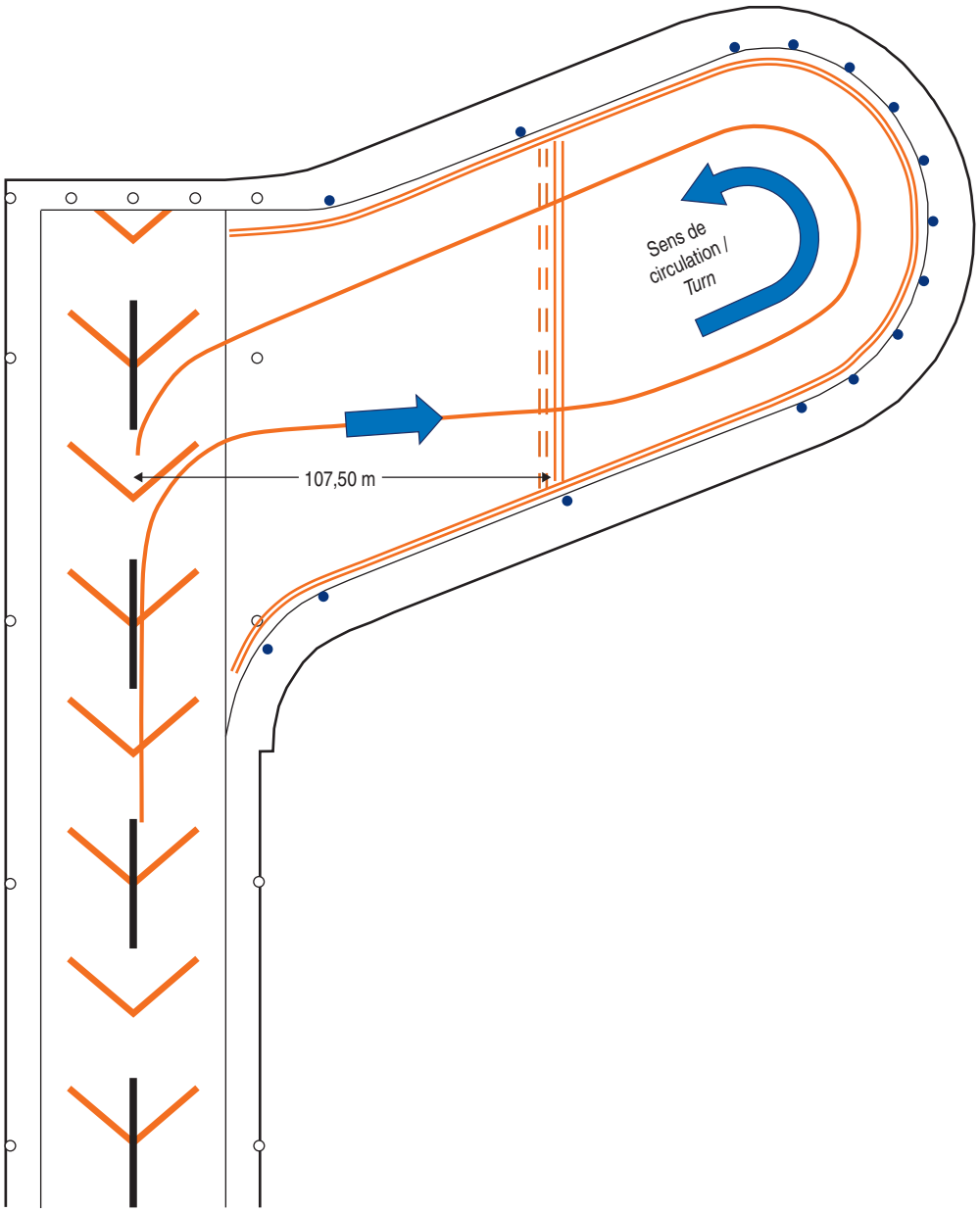
- HS : Point chaud croisement de route et TWY C4 / *Hot Spot crossing road and TWY C4*
- CIV utilisable PPR à LFMIZPZX / *For CIV with PPR at LFMIZPZX*
- PPR à LFMIZPZX ou tél : 04.42.56.13.49 ou 04.42.41.81.95 / *PPR at LFMIZPZX or phone number : 04.42.56.13.49 or 04.42.41.81.95*
- Tour de piste à droite au QFU 15. / *Right hand circuit QFU 15.*
- (1) MNM TKOF : Jour-nuit / *Day - night* ≥ 150 m
- (2) Pente théorique de montée, obstacle pénalisant : tour de guet de 1636 ft à 19450 m de la DER à droite de l'axe. Si impossible de maintenir cette pente prévenir le contrôle / *Theoretical climbing slope, most penalizing obstacle : tower 1636 ft from 19450 m from DER on right of RWY axis. If impossible, advise ATC.*
- (3) 64 R/B/W/T (THR)



© DIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**ISTRES** LE TUBÉ




Sur instruction ATC, entrer sur la raquette et maintenir avant «point d'attente RAQUETTE».
Maximum 4 ACFT de combat (chasseurs) ou 1 ACFT gros porteur :
- Utilisable comme point d'attente par A330/A340/A400/C17/C135/E3 (piste reste dégagée lorsqu'un ACFT est en attente).
- **Non utilisable comme point d'attente par A124/A350/A380 ou tout autre ACFT de code D/E/F non listé ci-dessus (piste considérée comme occupée si un ACFT de ce type est en attente).**

De nuit, limite latérale de la raquette balisée (feux bleux).
Pas de panneaux de point d'attente, l'acquisition visuelle de la ligne d'attente doit être effectuée aux phares.

*On ATC instructions, enter the loop and hold short of «holding point LOOP».*
*Maximum 4 combat ACFT (fighters) or 1 heavy ACFT:*
- *Available as a holding point by A330/A340/A400/C17/C135/E3 (RWY is considered as vacaated when ACFT is holding short).*
- ***Not available as a holding point by A124/A350/A380 or any other ACFT code letter D/E/F not listed above (ACFT on loop means RWY engaged).***

*At night, the loop side is lit (blue lights).*
*No signs indicating the holding point, use taxi or landing light to step before th eholding line.*



©

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Way-points / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AVN | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| FJR | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| ITR TACAN | REF AD2 LFMI.AD 2.19 | | X | X | X |
| STP | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| TLN | REF AD2 LFTH.AD 2.19 | | X | X | |
| MRM | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| MTG | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| NG | REF AD2 LFTW.AD 2.19 | X | X | X | X |
| OB | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| PPG | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RW15 | 43°32'15,96" N 004°54'47,85" E | X | | | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| BORGO | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| DIBER | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| JULEE | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| POMEG | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| SOSUR | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| SUBIL | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| TINOT | REF ENR 4.4 | | X | X | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| FMI15 | 43°37'46,3" N 004°50'52,4" E | X | | | X |
| FMI33 | 43°25'51,3" N 004°58'41,6" E | X | | | X |
| IMI15 | 43°40'38,0" N 004°45'13,9" E | X | | | X |
| IMI33 | 43°22'09,2" N 005°00'46,6" E | X | | | X |
| MMI33 | 43°30'22,7" N 004°56'08,4" E | X | | | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| MI401 | 43°41'59,0" N 004°27'58,1" E | X | | | X |
| MI402 | 43°35'21,3" N 004°38'09,5" E | X | | | X |
| MI403 | 43°42'39,6" N 004°39'14,0" E | X | | | X |
| MI406 | 43°27'49,5" N 004°57'57,2" E | X | | | X |
| MI407 | 43°25'31,5" N 004°51'51,5" E | X | | | X |
| MI421 | 43°27'39,3" N 004°47'42,5" E | X | | | X |
| MI422 | 43°23'12,9" N 004°50'52,0" E | X | | | X |
| MI423 | 43°18'10,1" N 004°54'26,8" E | X | | | X |
| MI424 | 43°19'09,3" N 005°00'55,2" E | X | | | X |
| MI428 | 43°35'00,2" N 004°53'31,4" E | X | | | X |
| MI429 | 43°32'16,1" N 004°44'25,0" E | X | | | X |



**© DIA**

**RNP Z RWY 15**

MAG VAR 2020 1,9°E

REF NAVAID : -

RMK -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | | NG | | | | | | | | | | |
| HLDG | | MI401 | | | | | | | | | | |
| INA NG | IF | NG | | | | | | 4000 | | 200 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | MI403 | | 127 | 129,1 | 13,9 | | 3000 | 4000 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IMI15 | | 113 | 114,9 | 4,8 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA MI401 | IF | MI401 | | | | | | 4000 | | 200 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | MI403 | | 083 | 085,2 | 8,2 | | 3000 | 4000 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IMI15 | | 113 | 114,9 | 4,8 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA MI402 | IF | MI402 | | | | | | 3400 | 3400 | 200 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IMI15 | | 042 | 044,2 | 7,4 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IMI15 | | | | | | 2100 | 2100 | 200 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | FMI15 | | 123 | 124,9 | 5,0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | RW15 | Yes | 151 | 152,6 | 6,2 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | MI406 | | 151 | 152,6 | 5,0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | MI407 | | 241 | 242,7 | 5,0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | MI402 | | 313 | 314,7 | 14,0 | | 3400 | 3400 | 200 | | RNAV1 / RNP APCH |



©

**ISTRES** LE TUBE

**PRECODING RNP** Z RWY33

**RNP Z RWY 33**

MAG VAR 2020 1,9°E

REF NAVAID : -

RMK : -

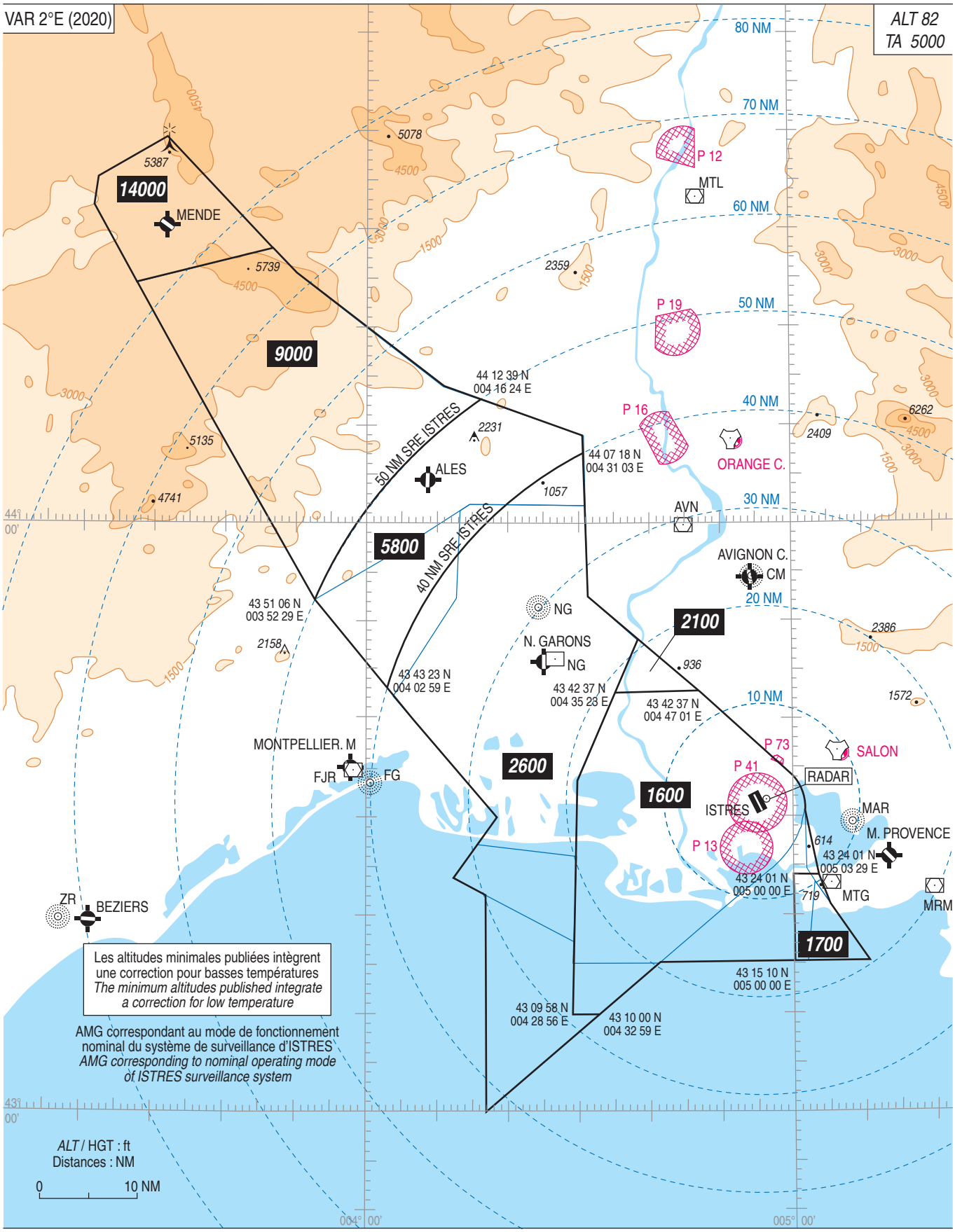
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | | MI421 | | | | | | | | | | |
| INA MI421 | IF | MI421 | | | | | | 4000 | 4000 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | MI422 | | 151 | 152.6 | 5.0 | | 2200 | 3000 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | MI423 | | 151 | 152.6 | 5.7 | | 1700 | 2200 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | MI424 | | 076 | 078.2 | 4.8 | | 1700 | 1800 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IMI33 | | 356 | 358.0 | 3.0 | | 1700 | 1700 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA MI424 | IF | MI424 | | | | | | 1700 | 1800 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IMI33 | | 356 | 358.0 | 3.0 | | 1700 | 1700 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IMI33 | | | | | | 1700 | 1700 | 200 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FMI33 | | 336 | 337.7 | 4.0 | | 1700 | 1700 | | | RNP APCH |
| | TF | MMI33 | Yes | 336 | 337.7 | 4.9 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | MI428 | | 336 | 337.7 | 5.0 | | | 3000 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | MI429 | | 246 | 247.6 | 7.2 | | | 3000 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | MI421 | | 150 | 152.5 | 5.2 | | 4000 | 4000 | 200 | | RNP APCH |



©

# ISTRES LE TUBE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**APP :** RHONE Contrôle / *Control* 119.475
ISTRES Approche / *Approach* 131.000
**TWR :** ISTRES Tour / *Tower* 123.600 - 121.850



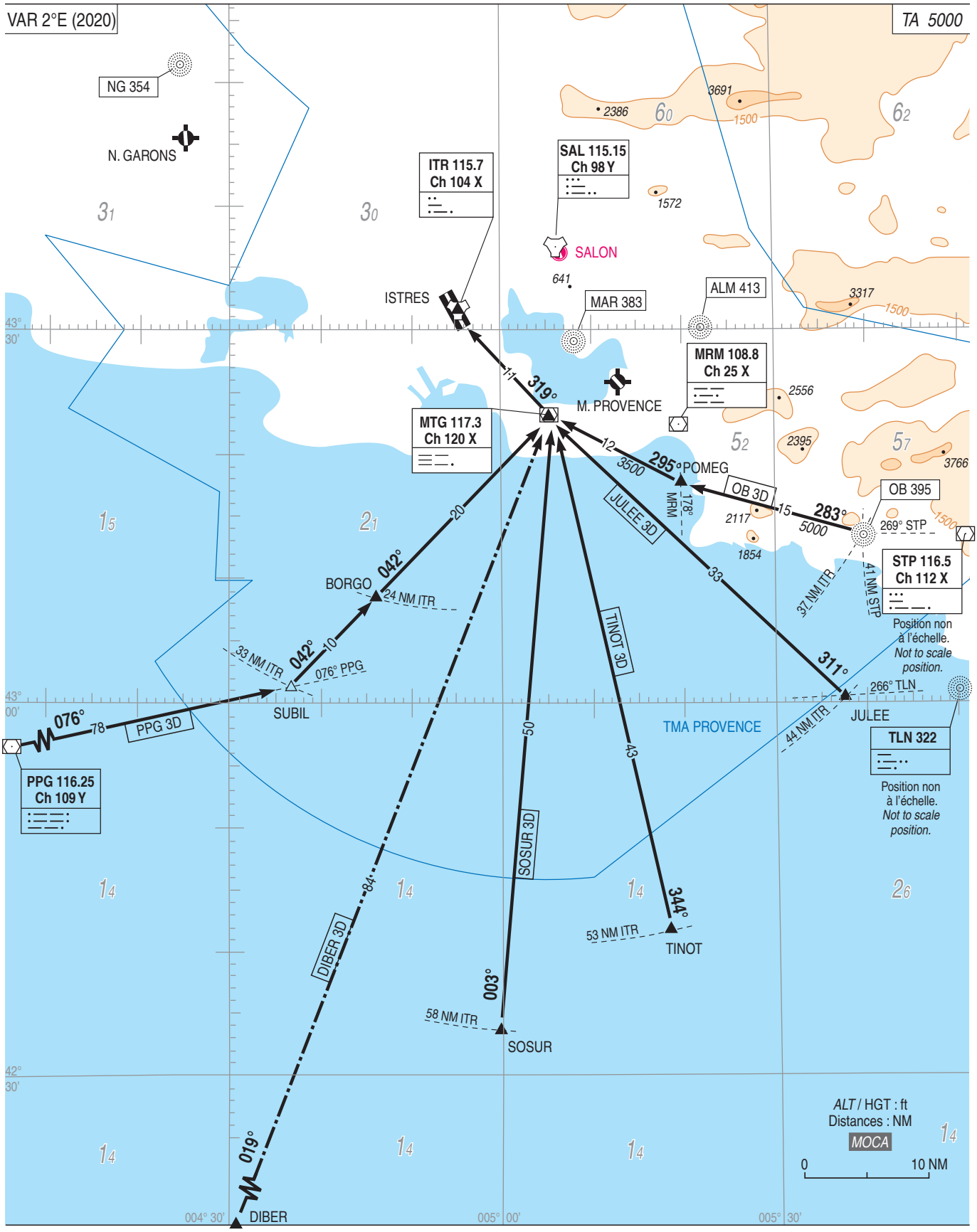



© DIA

# ISTRES LE TUBE
## STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP :** RHONE Contrôle / *Control* 119.475
**APP :** ISTRES Approche / *Approach* 131.000
PROVENCE Approche / *Approach* 120.205 (Secteur Sud/*South sector*) - 129.475 (s)
**TWR :** ISTRES Tour / *Tower* 123.600 - 121.850

Réservé ACFT avec *FL* croisière < *FL 195*
*Reserved for ACFT cruising BLW FL 195*






© DIA

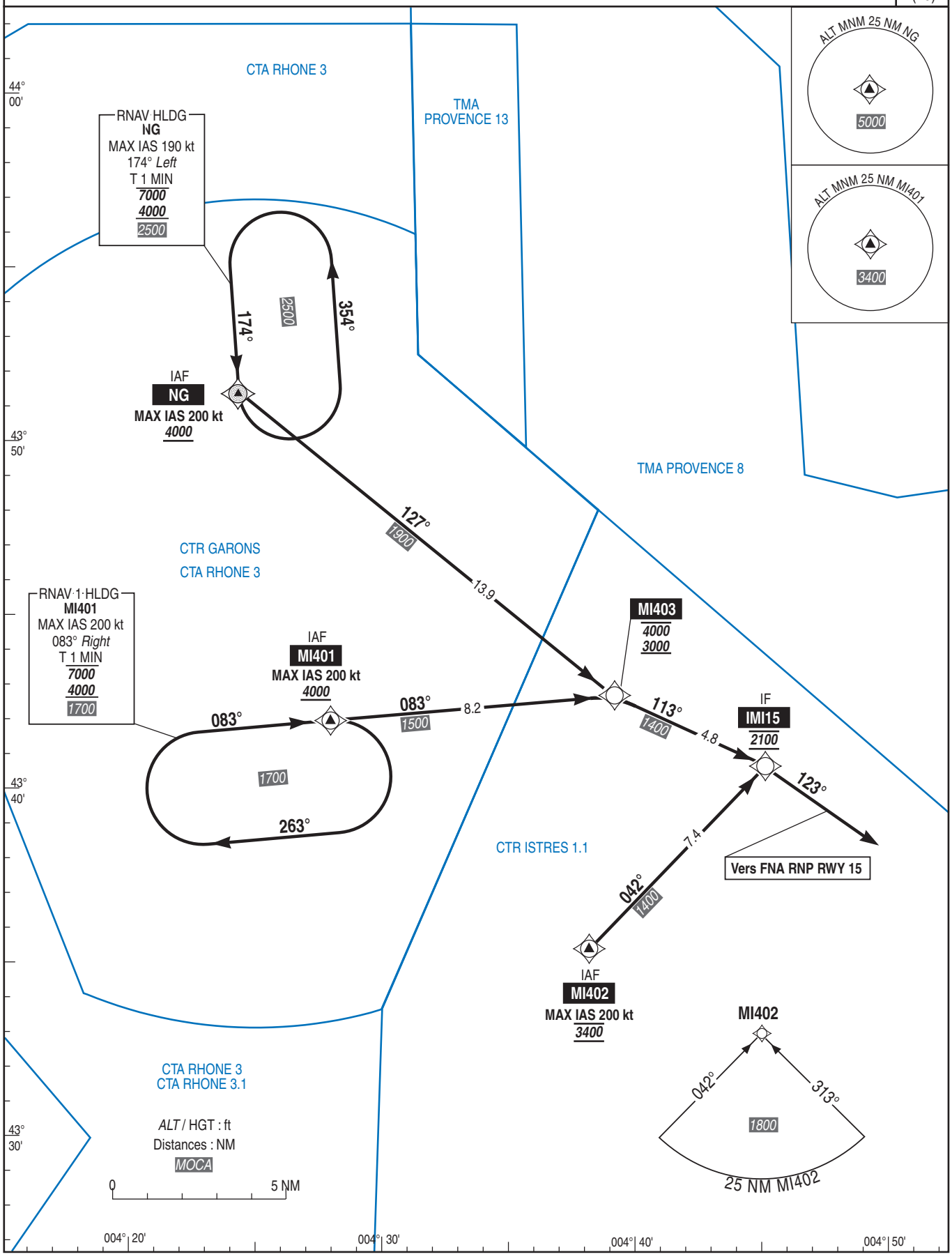
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT. A B C D
*ALT AD : 82,* ***THR : 77 (3hPa)***

**ISTRES** LE TUBE

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY15

**APP** : RHONE Contrôle / *Control* 119.475 280.625
ISTRES Approche / *Approch* 131.000 373.225
**TWR** : ISTRES Tour / *Tower* 123.600 377.600

VAR
2°E
(20)






©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

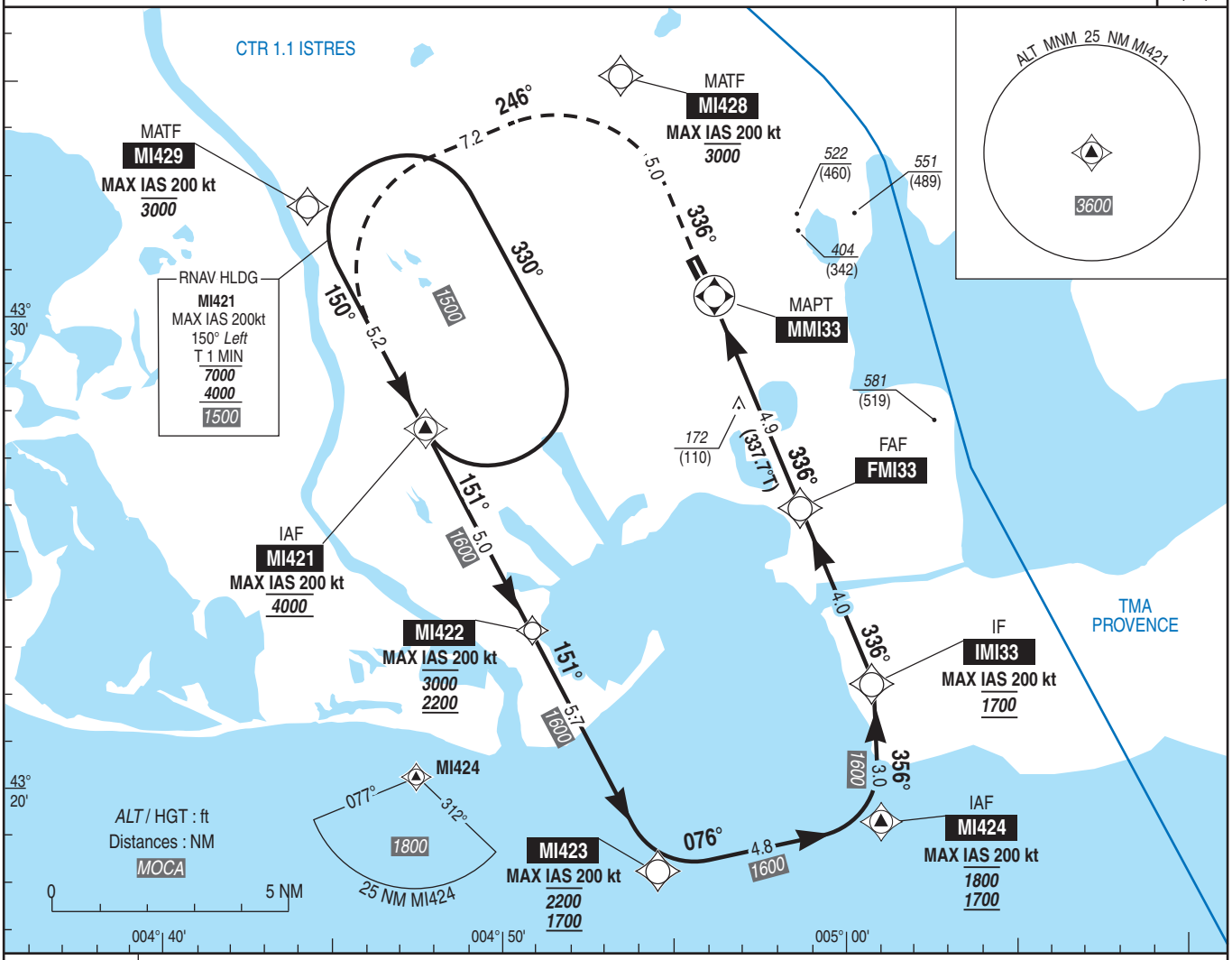
*ALT AD : 82,* ***THR : 62 (3hPa)***

**ISTRES** LE TUBÉ

**RNP** Z RWY33

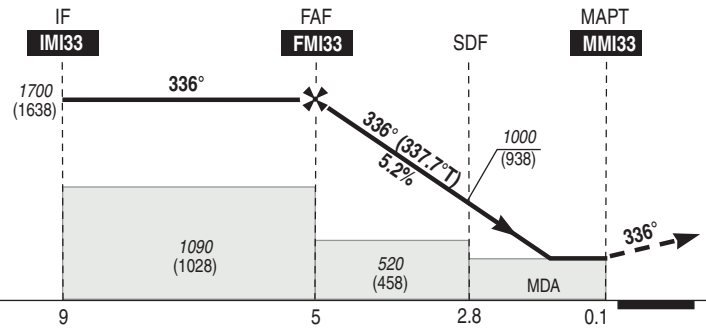
**APP** : RHONE Contrôle / *Control* 119.475 280.625
ISTRES Approche / *Approch* 131.000 373.225
**TWR** : ISTRES Tour / *Tower* 123.600 377.600

VAR
2°E
(20)




TA : 5000

APCH non dans l'axe




API : Monter à ***3000*** (2938) vers **MI428,** puis **MI429,** puis monter à ***4000*** (3938) vers **MI421.**
Monter à ***900*** (838) avant d'accélérer en palier.

Missed approach : Climb up to ***3000*** (2938) to **MI428,** then **MI429,** then climb up to ***4000*** (3938) to **MI421.** Climb up to ***900*** (838) prior to level acceleration.

Minimums standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV (1) | | | MVL | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***470*** (400) | 1500 | 356 | ***700*** (640) | 1500 |
| B | ***570*** (500) | 1600 | | ***820*** (760) | 1600 |
| C | ***670*** (600) | 2400 | | ***950*** (890) | 2400 |
| D | ***770*** (700) | 3600 | | ***980*** (920) | 3600 |

| **DIST MMI33** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2.7 (SDF)** | **2** | **1** |
| ***ALT*** | ***1420*** | ***1100*** | ***1000*** | ***780*** | ***460*** |
| (HGT) | (1358) | (1038) | (938) | (718) | (398) |

Observations : (1) minimums majorés / *minima increased.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF/MAPT | 4.9 NM | 4 min 12 | 3 min 28 | 2 min 56 | 2 min 33 | 2 min 16 | 2 min 02 | 1 min 35 |
| VSP (ft / min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 980 |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# ISTRES LE TUBE

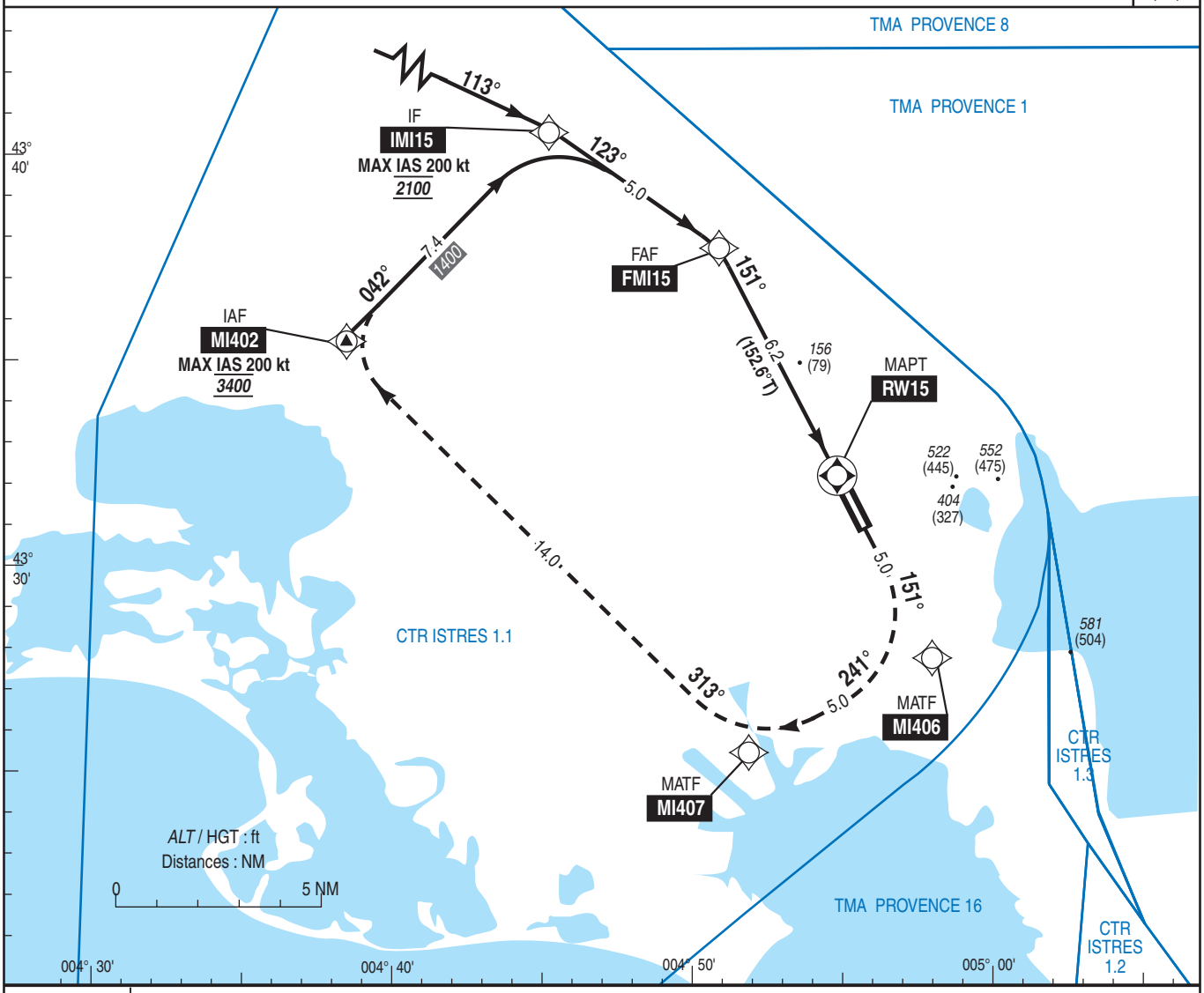
CAT A B C D

*ALT AD : 82,* ***THR : 77 (3hPa)***

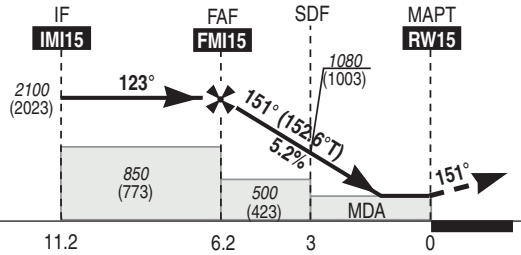
*FNA* RNP Z RWY15

**APP** : RHONE Contrôle / *Control* 119.475 280.625
ISTRES Approche / *Approch* 131.000 373.225
**TWR** : ISTRES Tour / *Tower* 123.600 377.600

VAR 2°E (20)




*TA : 5000*




API : Monter à ***3400*** (3323) vers **MI406** puis **MI407** puis **MI402**.
Monter à ***900*** (823) avant d'accélérer en palier

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV | | | MVL | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR (1) | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (410) | 1500 | 325 | ***700*** (630) | 1500 |
| B | ***590*** (510) | 1600 | | ***820*** (740) | 1600 |
| C | ***690*** (610) | 2400 | | ***950*** (870) | 2400 |
| D | ***790*** (710) | 3600 | | ***980*** (900) | 3600 |

**DIST RW15**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2040*** (1963) | ***1720*** (1643) | ***1400*** (1323) | ***1080*** (1003) | ***760*** (683) | ***450*** (373) |

Observations/*Remarks :* (1) Minimums majorés / *Increased minimums.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 150 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.2 NM | 5 min 19 | 4 min 23 | 3 min 43 | 3 min 14 | 2 min 52 | 2 min 29 | 2 min 01 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 800 | 980 |



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMK - CARCASSONNE SALVAZA

**AD 2 LFMK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°12'57"N 002°18'31"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY et TWY central. | RWY and central TWY intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km W CARCASSONNE. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 434 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 31 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 161 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8941°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.119°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SPL AEROPORTUAIRE REGIONALE | |
| | Adresse / *Address* | Route de Montréal 11000 Carcassonne. | |
| | Telephone | +33 820 673 411 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | CCFMKXH | |
| | AFS | LFMKYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Email : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr | |

**AD 2 LFMK.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | En fonction du programme des vols réguliers ou sur PPR 48 HR. E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr | Depending on the regular flight schedule or on PPR 48 HR.E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Pour les vols extra-Schengen, passage obligatoire au contrôle immigration :<br>- Avant de sortir coté ville<br>- Avant de rentrer coté piste<br>Préavis obligatoire :<br>- PPR incluant détails des passagers et équipage 24HR LUN-VEN<br>- PPR incluant détails des passagers et équipage 48HR SAM-DIM et JF<br>Adresser la demande par E-mail exclusivement, simultanément à :<br>- Brigade des douanes : bsi-carcassonne@douane.finances.gouv.fr<br>- Division de l'Aude : div-aude@douane.finances.gouv.fr | For extra-Schengen flights passage through immigration control is mandatory:<br>-Before exiting to the landside area<br>-Before entering the airside area<br>Prior notice is required:<br>- PPR including passenger and crew details 24HR MON-FRI<br>- PPR including passenger and crew details 48HR SAT-SUN and PUBLIC HOL<br>Send the request by E-mail exclusively and simultaneously to:<br>- Brigade des douanes: bsi-carcassonne@douane.finances.gouv.fr<br>- Division de l'Aude: div-aude@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | NIL |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | HX : voir NOTAM - extension des horaires au bénéfice des vols commerciaux réguliers programmés annoncés sur ATIS. | HX : see NOTAM -ATS SKED extension for regular commercial scheduled flights announced on ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HX voir NOTAM 04 68 71 96 47 | HX see NOTAM 04 68 71 96 47. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | En fonction du programme des vols réguliers ou sur PPR 48 HR. E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr | Depending on the regular flight schedule or on PPR 48 HR.E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr |
| 10 | Sûreté / *Safety* | En fonction du programme des vols réguliers ou sur PPR 48 HR. E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr | Depending on the regular flight schedule or on PPR 48 HR.E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | Service assistance : En fonction du programme des vols réguliers ou sur PPR 48HR. E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS en présence ATS ou sur PPR 24H. | Assistance service : Depending on the regular flight schedule or on PPR 48 HR. E-mail: operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr<br>GRF (RWY surface condition assessment and report service) : RFFS SKED in the presence of ATS or on PPR 24H. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMK.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Escabeaux passagers, tracteurs, chariots (manutentions, bagages), élévateur. | Stepladders for passengers, tug-trolleys (handling, luggage), elevator. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100 LL en libre service<br>Paiement : Cartes BP, cartes de crédit.<br>Carburant : JET A1<br>Paiement : espèces (euros), cartes BP, cartes de crédit.<br>TEL 04 68 71 96 47. | Fuel : 100 LL on self-service<br>Payment : BP card, credit card.<br>Fuel : JET A1<br>Payment : cash (euros), BP card, credit card.<br>TEL 04 68 71 96 47 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS 100LL : 1 réservoir 50 m3.<br>JET A1 : 4 réservoirs 50 m3, 1 réservoir 40 m3,<br>2 camions 20 m3 (53 m3/HR). | AVGAS 100LL : 1 tank 50 m3.<br>JET A1 : 4 tanks 50 m3, 1 tank 40 m3,<br>2 trucks 20m3 (53 m3/HR). |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Les moyens/équipements de dégivrage sont disponibles uniquement pendant la saison IATA Hiver.<br>Nacelle Haulotte quatre roues motrices. Antigivre type deux Ecowing AD2 75/25. | De-icing equipment is only available during the IATA Winter season.<br>4 by 4 de-icing truck with elevating platform, type 2 Ecowing AD2 75/25 de-icing product. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Dégivreuse, GPU monotension, 1 GPU tri-tension, groupe électrogène, 1 ASU (générateur d'air comprimé: 180 LBS/MIN). Services d'assistance disponible : SPL AEROPORTUAIRE REGIONALE<br>TEL +33 820 673 411<br>operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr<br>Fréquence : 131.950 | Defroster, monotension GPU, 1 tri-tension GPU, electrical power unit, 1 ASU (compressed air generator: 180 LBS/MIN). Available technical assistance : SPL AEROPORTUAIRE REGIONALE<br>TEL +33 820 673 411<br>operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr<br>Frequence : 131.950 |

**AD 2 LFMK.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité et en ville (4 km). | In the vicinity and in town (4 km). |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport et à proximité. | At and near the airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus selon HOR lignes commerciales, taxis, voitures de location. | Buses according to scheduled commercial flights, taxis and car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital à 10 km (hélicoptère médicalisé), clinique à 2 km, centre de secours principal à 4 km. | Hospital at 10 km (helicopter equipped with emergency medical devices), private hospital at 2 km, principal rescue centre 4 km. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billets. | Cash dispenser. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMK.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Véhicules d'intervention : 2 Vim 60 de 6100 L d'eau / 250kg de poudre; 1 Vim 75 de 7500 L d'eau / 250 kg de poudre.<br>1 véhicule de commandement (Chef de manoeuvre).<br>Quantité d'émulseur : 1554 L minimum à 3% de type B. | Intervention vehicles with water / foam : 2 Vim 60 with 6100 l water and 250 kg powder; 1 Vim 75 with 7500 l water and 250 kg powder.<br>1 commander vehicle (Supervisor).<br>Foaming agent amount : 1554 L minimum at 3% of type B. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aucun moyen sur place.<br>Procédure gestionnaire "Enlèvement d'aéronef" existante, appeler au +33 820 673 411. | No means on site.<br>Existing AD operator procedure"ACFT removal", call +33 820 673 411. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Modulation suivant horaire (voir NOTAM).<br>Demande de Niveau 7 possible avec PPR 7 jours à operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr | Modulation according to schedule see NOTAM. Request for level 7 possible with PPR 7 days to operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMK.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Non applicable - Piste fermée en cas de neige. | Not applicable - Runway closed in case of snow. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Les opérations sont conduites de manière à réduire au maximum la durée de fermeture de la plate forme au trafic aérien. Dans tous les cas, les décisions d'intervention et l'ordre des opérations sont fonction du trafic commercial attendu, des conditions d'exploitation et de l'évolution des conditions météorologiques. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Operations will be carried out in such a way as to reduce the time during which the area is closed to air traffic to a minimum. In all cases, decisions as to the action to be taken and the order in which the operation are carried out will be a function of the anticipated commercial traffic, the operating conditions and the evolution of meteorological conditions. |

**AD 2 LFMK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux. | Bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | AST aviation commerciale L1/L2 : 44 F/C/W/T.<br>AST aviation commerciale K : 61 F/A/W/T.<br>AST Helico : 9 F/A/W/T.<br>AST pelicandrome : pélican 1 : 13 F/C/W/T, pélican 2 : 8 F/C/W/T.<br>Autres AST : 5 TRSI | Commercial aviation L1/L2 PRKG area : 44 F/C/W/T.<br>Commercial aviation K PRKG area : 61 F/A/W/T.<br>Helico PRKG area : 9 F/A/W/T.<br>East PRKG 1 : 13 F/C/W/T, East PRKG 2 : 8 F/C/W/T.<br>Other PRKG area : 5 TRSI. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 12 m.<br>TWY B : 18.5 m.<br>TWY C : 22.5 m.<br>TWY D, E, F : 14 m.<br>TWY T1, T2, T3 : 7.5 m.<br>TWY T4, T5, T6 : 8 m.<br>TWY Z : 9.3 m. | A TWY : 12 m.<br>B TWY : 18.5 m.<br>C TWY : 22.5 m.<br>D, E, F TWY : 14 m.<br>T1, T2, T3 TWY : 7.5 m.<br>T4, T5, T6 TWY : 8 m.<br>Z TWY : 9.3 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A, Z : 5.7 t/0.9 Mpa.<br>TWY B : 59 F/B/W/T.<br>TWY C : 61 F/C/W/T.<br>TWY D : 5.7 t/0.9 Mpa.<br>TWY E : 4 F/C/W/T.<br>TWY F : 9 F/C/W/T.<br>TWY T1 à T6 : 5.7 t/0.9 Mpa. | A, Z TWY : 5.7 t/0.9 Mpa.<br>B TWY : 59 F/B/W/T.<br>C TWY : 61 F/C/W/T.<br>D TWY : 5.7 t/0.9 Mpa.<br>E TWY : 4 F/C/W/T.<br>F TWY : 9 F/C/W/T.<br>T1 to T6 TWY : 5.7 t/0.9 Mpa. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points d'attente A, B, C, D, E, F, Z | Holding points A, B, C, D, E, F, Z |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | A : 423 ft - B : 420 ft - C : 419 ft - D : 413 ft - E : 400 ft - F : 400 ft - Z : 426 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT:<br>PRKG aviation commerciale: 420 ft.<br>PRKG aviation générale: 425 ft.<br>PRKG hélicoptère : 426 ft.<br>PRKG ENAC: 410 ft.<br>PRKG pélicandrome: 400 ft. | ALT:<br>PRKG commercial aviation: 420 ft.<br>PRKG general aviation: 425 ft.<br>PRKG helicopter : 426 ft.<br>PRKG ENAC: 410 ft.<br>PRKG pélicandrome : 400 ft. |

**AD 2 LFMK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui sur PRKG commercial et PRKG hélicoptère | Yes on commercial and helicopter PRKG |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Lignes de guidage vers postes de stationnement. | Guide lines to parking stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage APCH classique et DTHR aux QFU 09 et 27.<br>Marques de points d'attente. | Classic APCH marking and DTHR at QFU 09 and 27.<br>Holding point marks. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMK .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux d'obligation/affichage QFU.<br>Panneau d'indication de distance disponible.<br>Points d'attente sur TWY A à F et Z. | STOP signs/QFU signs.<br>Distance remaining signs.<br>Holding points on TWY A to F and Z. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMK.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFMK.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-TOULOUSE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMK .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-TOULOUSE | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 18 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0300 et 1800 | TREND between 0300 and 1800 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P - W<br>AD WARNING<br>0300-1800<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12 | |

**AD 2 LFMK.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 096.27 (094) | 2050 x 45 | 50 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 43°13'01.39"N 002°17'35.41"E<br>( 43°13'01.04"N 002°17'39.72"E )<br>------<br>GUND 161 FT | THR : 431ft<br>DTHR : 434ft |
| 27 | 276.27 (274) | 2050 x 45 | 50 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 43°12'54.13"N 002°19'05.62"E<br>( 43°12'54.66"N 002°18'58.98"E )<br>------<br>GUND 161 FT | THR : 402ft<br>DTHR : 405ft |
| 09L | 096.27 (094) | 792 x 30 | gazon / grass | 43°13'01.32"N 002°18'19.72"E<br>------<br>GUND 162 FT | THR : 417ft |
| 27R | 276.27 (274) | 792 x 30 | gazon / grass | 43°12'58.49"N 002°18'54.68"E<br>------<br>GUND 162 FT | THR : 406ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | 100 | NIL | NIL | (1) |
| 27 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | (2) |
| 09L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 27R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) Absence de RESA à l'atterrissage / RESA = 61 x 45 au décollage. Forte pente dans la bande aménagée.
No RESA on landing / RESA = 61 x 45 on takeoff. Steep slope in the RWY strip.

(2) RESA = 61 x 45 à l'atterrissage / Absence de RESA au décollage. Forte pente dans la bande aménagée.
RESA = 61 x 45 on landing / No RESA on takeoff. Steep slope in the RWY strip.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 2050 | 2150 | 2050 | 1950 | |
| TWY A | 1250 | 1350 | 1250 | | |
| TWY B | 1105 | 1205 | 1105 | | |
| TWY C | 800 | 900 | 800 | | |
| TWY D | 580 | 680 | 580 | | |
| TWY Z | 1650 | 1750 | 1650 | | |
| 27 | 2050 | 2110 | 2050 | 1900 | |
| TWY B | 965 | 1025 | 965 | | |
| TWY C | 1260 | 1320 | 1260 | | |
| TWY D | 1480 | 1540 | 1480 | | |
| TWY E | 1790 | 1850 | 1790 | | |
| TWY F | 1890 | 1950 | 1890 | | |
| 09L | 792 | 792 | 792 | 792 | |
| 27R | 792 | 792 | 792 | 792 | |

**AD 2 LFMK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | RTIL | G - LIH/LIL | | | | | | | |
| 27 | RTIL | G - LIH/LIL | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 49.2 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 09 | 1350<br>600<br>100 | 55 m | W<br>Y<br>R | LIH / LIL | R | | |
| 27 | 1300<br>600<br>150 | 55 m | W<br>Y<br>R | LIH / LIL | R | | |

**AD 2 LFMK.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Taxiways "Z, A, B, C, D, F" et bordures PRKG commercial : B. | Taxiways "Z, A, B, C, D, F" and commercial apron edges : B. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Onduleur et groupe électrogène. | Inverter and auxiliary power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 sec. | Less than 1 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Raquettes d'extrémité de piste : B<br>Taxiways "T1 à T6" et bordures PKG Aviation générale : balises rétroréfléchissantes B | RWY end and turn-around area : B.<br>Taxiways T1 to T6 and general aviation PRKG edges : retroreflecting lights B. |

**AD 2 LFMK.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFMK.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CARCASSONNE**<br>43°18'45"N , 002°05'45"E - 43°18'45"N , 002°27'57"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 43°12'57"N , 002°18'31"E ( ARP AD ) - 43°12'29"N , 002°30'51"E - 43°10'00"N , 002°28'00"E - 43°10'00"N , 002°19'50"E - 43°08'25"N , 002°17'59"E - 43°08'55"N , 002°11'20"E - 43°10'35"N , 002°03'50"E - arc horaire de 11 NM de rayon centré sur 43°12'57"N , 002°18'31"E ( ARP AD ) - 43°18'45"N , 002°05'45"E | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CARCASSONNE Tour (FR)<br>CARCASSONNE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2.3<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-P 45 "LA LAUZETTE" (voir ENR 5.1).<br>Airspace defined except for LF-P 45 "LA LAUZETTE" area (see ENR 5.1). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMK.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | CARCASSONNE Tour (FR)<br>*CARCASSONNE Tower (EN)* | 134.505 MHz | HO | |
| VDF | CARCASSONNE Gonio (FR)<br>*CARCASSONNE Homer (EN)* | 134.505 MHz | HO | |
| ATIS | CARCASSONNE (FR)<br>*CARCASSONNE (EN)* | 120.030 MHz | HX | Diffusion des paramètres de DEP et ARR/DEP and ARR parameters broadcasting TEL: (0)4.68.10.23.56 |

**AD 2 LFMK.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFMK.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 ROULAGE**

- Pour les aéronefs dont la MTOW est supérieure à 5,7 t, demi-tour obligatoire en extrémité de piste.
- TWY T1 à T6 réservés aux aéronefs ne dépassant pas 12 m d'envergure
- TWY T1 à T6 interdits lorsque la piste est utilisée par des aéronefs de code C ou D.

Le CASA CN-235 circule uniquement sur les cheminements suivants :

- entre la piste et le poste de stationnement Pélican 1 via les voies de circulation Echo et Fox.
- entre la piste et les postes de stationnement K1 à K4 via les voies de circulation Bravo et Charlie.

Le C130 et l'A400M circulent uniquement entre la piste et le poste de stationnement K5 via les voies de circulation Bravo et Charlie.

- Les exploitants du C130 et de l'A400M sont informés des dimensions insuffisantes de congés de raccordement dans certains virages et de la nécessité d'utiliser la technique de l'oversteering lors du roulage si besoin.
- Lors de leur circulation pour rejoindre le parking ou la piste, les propulseurs extérieurs du C130 et de l'A400M devront être arrêtés.

Le Dash 8 circule uniquement sur les cheminements suivants :

- pour les missions de lutte anti-incendie entre la piste et le pélicandrome via les voies de circulation Echo et Fox.
- pour le transport de passagers et de fret entre la piste et les postes de stationnement K via les voies de circulation Bravo et Charlie.

**20.1.2 PISTE**

Piste non revêtue réservée aux ACFT monomoteurs basés.

RWY 09/27 non exploitée par composante vent arrière supérieure à 10 kt.

RWY 09/27 limitée par composante de vent traversier :

- supérieure à 25 kt sur piste sèche.
- supérieure à 20 kt sur piste humide.

**20.1.3 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

- Parking commercial réservé aux vols programmés ou sur PPR PN 72 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome.
- Parking Est (Pélicandrome) réservé aux aéronefs de la sécurité civile et aux vols militaires.
- Le stationnement du Transall est autorisé uniquement sur les postes K1, K2 et K3 situés sur le parking Aviation Commerciale et sur le poste P1 situé sur le Pélicandrome.
- Le stationnement du C130 et de l'A400M est autorisé uniquement sur le poste K5.
- Le stationnement du Dash 8 est autorisé uniquement au pélicandrome pour les missions de lutte anti-incendie et sur les postes de stationnement K pour le transport de passagers et de fret.
- Parking aviation générale : Postes matérialisés utilisables par des avions d'envergure inférieure à 12,5 m.
  Les avions restant sur le parking d'aviation générale doivent être amarrés aux points d'amarrage présents sur chaque poste de stationnement.
- Parking hélicoptère : 2 postes hélicos légers type Dauphin et 1 poste hélico lourd type Super Puma.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

***20.1.1 TAXI REGULATIONS***

*- For ACFT whose MTOW is greater than 5.7 t, turn around at RWY end mandatory.*
*- TWY T1 to T6 reserved for aircraft whose wingspan is not larger than 12 m*
*- TWY T1 to T6 are prohibited when runway is used by code C or D aircraft.*

*CASA CN-235 is only taxiing on the following tracks :*

*- between runway and stand Pelican 1 via taxiways Echo and Fox.*
*- between runway and stands K1 to K4 via taxiways Bravo and Charlie.*

*C130 and A400M only taxi between RWY and stand K5 via taxiways Bravo and Charlie.*

*- C130 and A400M operators are informed of the insufficient transition radius dimensions in some turns and of the necessity of using oversteering technique during taxi if necessary.*
*- During taxi to join the apron or the RWY, external engine of C130 and A400M must be shut down.*

*Dash 8 can only taxi on following ways :*

*- for firefighting missions between runway and pelicandrom via taxiways Echo and Fox.*
*- for transporting passengers and freight between runway and stands K via taxiways Bravo and Charlie.*

***20.1.2 RWY***

*Unpaved RWY reserved for home-based single-engined ACFT.*
*RWY 09/27 not used when tailwind component exceeds 10 kt.*
*RWY 09/27 restricted if crosswind component:*

- *greater than 25 kt on dry RWY*
- *greater than 20 kt on wet RWY.*

***20.1.3 PARKING STANDS USE***

*- Commercial apron reserved for scheduled flights or on PPR PN 72 HR to AD manager.*
*- East apron (Pelicandrome) reserved for public safety aircraft and military flights.*
*- The Transall parking is only authorised on stands K1, K2 and K3 located on Commercial Aviation apron and on stand P1 located on Pelicandrome.*
*- C130 and A400M parking is only authorised on stand K5.*
*- Parking of the Dash 8 is only authorized on pelicandrom for firefighting missions and on stands K for transporting passengers and freight.*
*- General aviation apron : Materialised stands usable by aircraft whose wingspan is smaller than 12.5 m.*
*Aircraft remaining in the general aviation apron must be moored to the mooring points on each stand.*
*- Helicopter parking : 2 stands for light helicopters like Dauphin and 1 stand for heavy helicopters like Super Puma.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMK.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 DEPART VFR PISTE 27**

Prendre 304° en fin de bande.

***21.1 VFR TKOF RWY 27***

*Heading 304° at the end of RWY strip.*

**AD 2 LFMK.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Eviter le survol de la Cité médiévale.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

*Avoid flying over the medieval City.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

***22.2 DEPARTURES***

22.2.1 Départs omnidirectionnels RWY 09

La présence de relief important au sud de l'aérodrome limite la validité des consignes recommandées de départ omnidirectionnel au secteur situé au nord de l'axe de la piste.

Monter 079° jusqu'à 400 ft AAL puis départ omnidirectionnel secteur Nord.

L'obstacle (pylône du Pic de Nore) d'altitude au sommet 4304 ft détermine une pente théorique de montée de 5.7 % jusqu'à 5400 ft.

Le franchissement avec une marge verticale de 500 ft de la zone R39 impose une pente de 7.3% jusqu'à 5200 ft.

Le franchissement de la zone R46 F1 impose une pente de 4.3% jusqu'à 4000 ft.

*22.2.1 Omnidirectional departures RWY 09*

*Due to high terrain South of AD, the validity of omnidirectional departures procedure is restricted to the northern sector of RWY axis.*

*Climb 079° up to 400 AAL then omnidirectional departure to the northern sector.*

*5.7% theorical climb gradient up to 5400 ft due to "Pic de Nore" pylon, ALT 4304 ft.*

*Flying over LF-R39 with a 500 ft vertical separation requires a minimum slope of 7.3% up to 5200 ft.*

*Flying over LF-R46 F1 requires a minimum slope of 4.3% up to 4000 ft.*

22.2.2 Départs omnidirectionnels RWY 27

La présence de relief important au sud de l'aérodrome limite la validité des consignes recommandées de départ omnidirectionnel au secteur situé au nord de l'axe de la piste.

Monter 274° jusqu'à 400 ft AAL puis départ omnidirectionnel secteur Nord.

L'obstacle (pylône du Pic de Nore) d'altitude au sommet 4304 ft détermine une pente théorique de montée de 5,3 % jusqu'à 5400ft.

Le franchissement de la zone R39 avec une marge verticale de 500ft impose une pente de 6.8% jusqu'à 5200ft.

Le franchissement de la zone R46 F1 impose une pente de 3.9% jusqu'à 4000ft.

Le franchissment de la zone R46 F2 impose une pente de 3.7% jusqu'à 3400ft.

*22.2.2 Omnidirectional departures RWY 27*

*Due to high terrain South of AD, the validity of omnidirectional departures procedure is restricted to the northern sector of RWY axis.*

*Climb 274° up to 400 AAL then omnidirectional departure to the northern sector.*

*5.3% theorical climb gradient up to 5400 ft due to "Pic de Nore" pylon, ALT 4304 ft.*

*Flying over LF-R39 with a 500 ft vertical separation requires a minimum slope of 6.8% up to 5200ft.*

*Flying over LF-R46 F1 requires a minimum slope of 3.9% up to 4000 ft.*

*Flying over LF-R46 F2 requires a minimum slope of 3.7% up to 3400 ft.*

22.2.3 Aéronefs à destination d'Agen, Albi, Castres, Pamiers et Muret.

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Albi, Castres, Pamiers et Muret, prévoir de se raccorder à l'itinéraire de transit RNAV contournant la TMA 2 Toulouse défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

En cas d'impossibilité de suivre cet itinéraire, le signaler à la mise en route pour qu'un autre itinéraire puisse être alloué par l'ATC.

*22.2.3 ACFT bound for Agen, Albi, Castres, Pamiers et Muret.*

*For ACFT bound for Agen, Albi, Castres , Pamiers and Muret, plan RNAV transit route avoiding TMA 2 Toulouse defined in both directions by the points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODO-MAGN-LACOU-GOSAD-GAI ».*

*The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).*

*If you are unable to follow this itinerary, report it at start-up so that ATC can allocate an alternative route.*

22.2.4 Panne de radiocommunication

Poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

*22.2.4 Radiocommunication failure*

*Proceed to TMA limits complying with the SID at the last assigned FL, then climb up to the FL stipulated in the FPL in force. If the last FL assigned is not compatible with the minimum safety altitude, climb up to the cruising level.*

*If the failure occurs during radar departure, join as soon as possible the SID assigned.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMK.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| **23.1** | **EQUIPEMENT AD :** | **23.1** | ***AD EQUIPMENT :*** |
| | AD réservé aux ACFT munis de radio. | | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| | STAP : paramètres disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE. | | *STAP : available data : wind, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE.* |
| | STAP et PCL : O/R 24 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome : | | *STAP and PCL : O/R 24 HR from AD operator:* |
| | TEL : +33 820 673 411 | | *TEL : +33 820 673 411* |
| | E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr | | *E-mail : operations.carcassonne@aeroports-laregion.fr* |
| | Absence de PAPI en piste 09. | | *No PAPI for RWY 09.* |
| | **Equipement de surveillance du trafic :** | | ***Traffic surveillance equipment :*** |
| | AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0). | | *AD equipped with radar display (see AD 1.0).* |
| | Aéronefs non équipés en 8.33 kHz : | | *ACFT not equipped in 8.33 kHz :* |
| | Sauf autre indication des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz et évoluant dans le SIV TOULOUSE contacteront les services ATS sur la fréquence TOULOUSE Information 121.250 MHz. | | *Unless otherwise indicated by the ATS services, IFR aircraft not equipped with compatible radio communication in 8.33 kHz spacing and operating in SIV TOULOUSE will contact ATS services on the TOULOUSE Information 121.250 MHz frequency.* |
| **23.2** | **PERIL ANIMALIER** | **23.1** | ***WILDLIFE STRIKE HAZARD*** |
| | HOR RFFS | | *RFFS SKED* |

**AD 2 LFMK.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMK.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

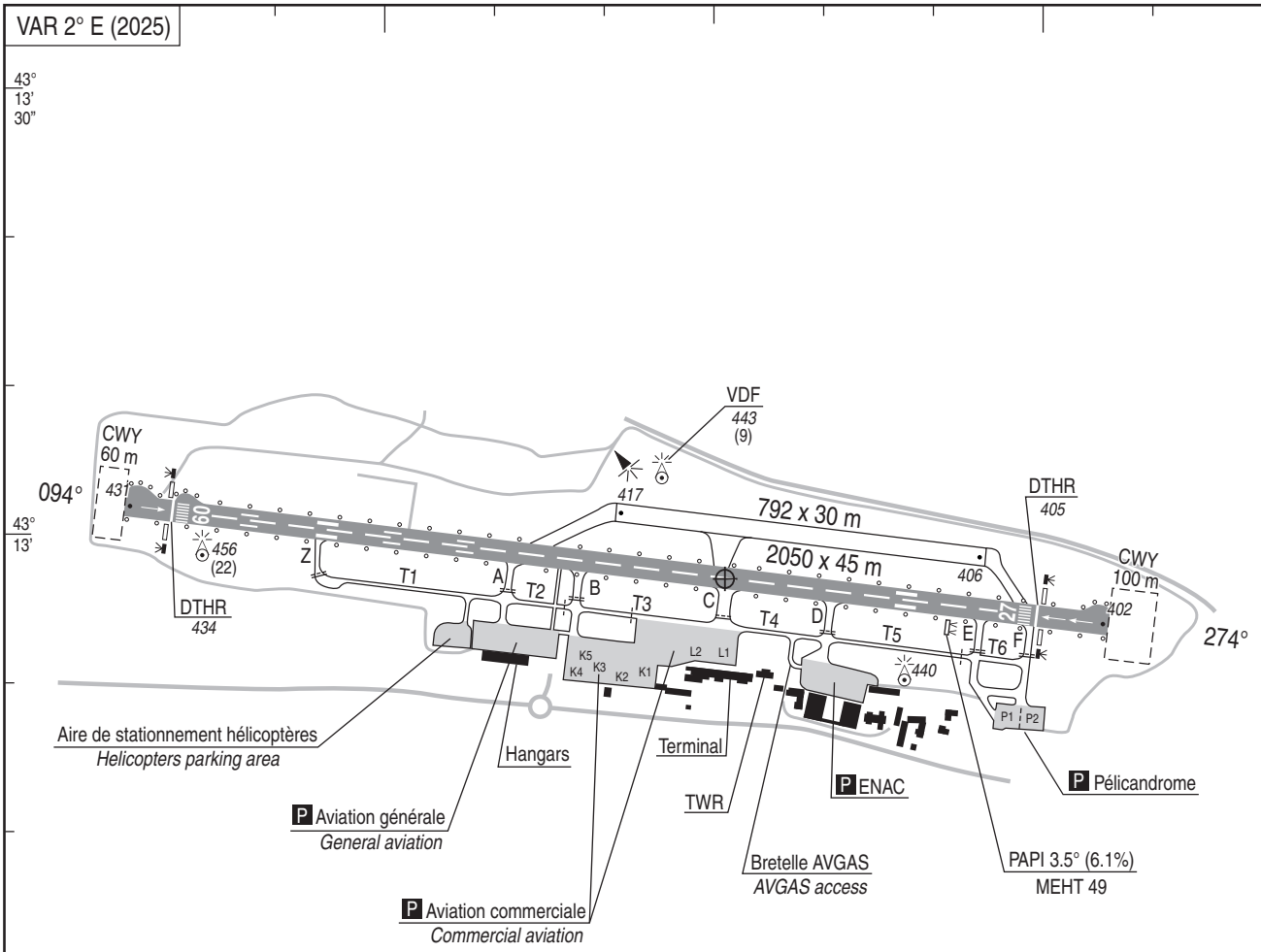

© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 120.030 ☎ 04 68 10 23 56
**STAP** : 134.505 voir/*see* AD 2 LFMK.23

## CARCASSONNE SALVAZA
43 12 57 N - 002 18 31 E
*ALT AD : 434 (16 hPa)*

VAR 2° E (2025)




**OBSERVATIONS** / *REMARKS*
Voir/*See* AD 2 LFMK.20 à/*to* 23.

LEGENDE / *KEY*

=== Point d'attente / *Holding point*

--- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*

Aire de trafic / *Apron*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 162 ft

0 50 100 500 m

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 43° 13' 01.39" N | 002° 17' 35.41" E |
| DTHR 09 | 43° 13' 01.04" N | 002° 17' 39.72" E |
| THR 27 | 43° 12' 54.13" N | 002° 19' 05.62" E |
| DTHR 27 | 43° 12' 54.66" N | 002° 18' 58.98" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | NIL | LIH / LIL | 2050 | 2150 | 2050 | 1950 | Revêtue | 50 F/C/W/T | 550 | 550 | 550 | - |
| 27 | NIL | LIH / LIL | 2050 | 2110 | 2050 | 1900 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | - |



© SIA

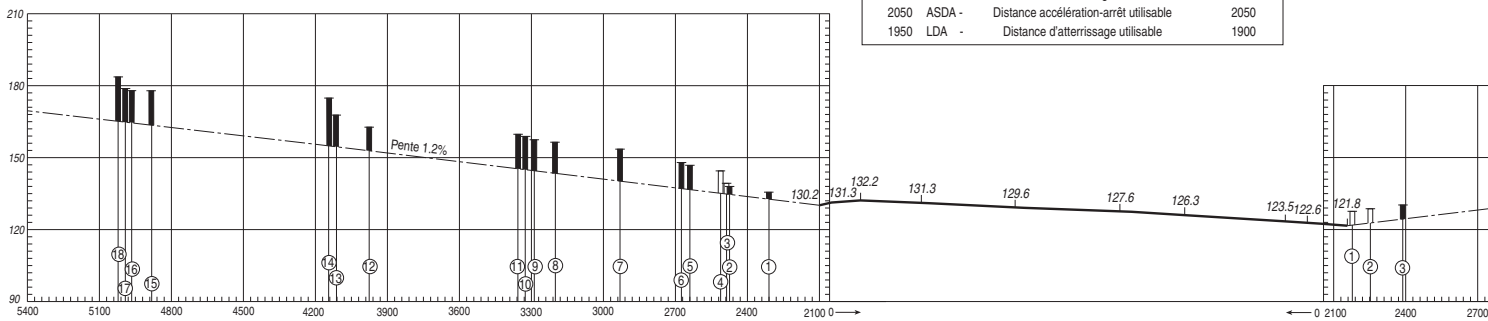
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

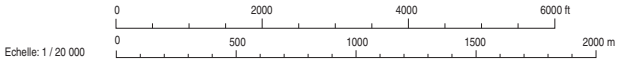
**CARCASSONNE** SALVAZA
RWY 09/27

VAR 2° E (2025)

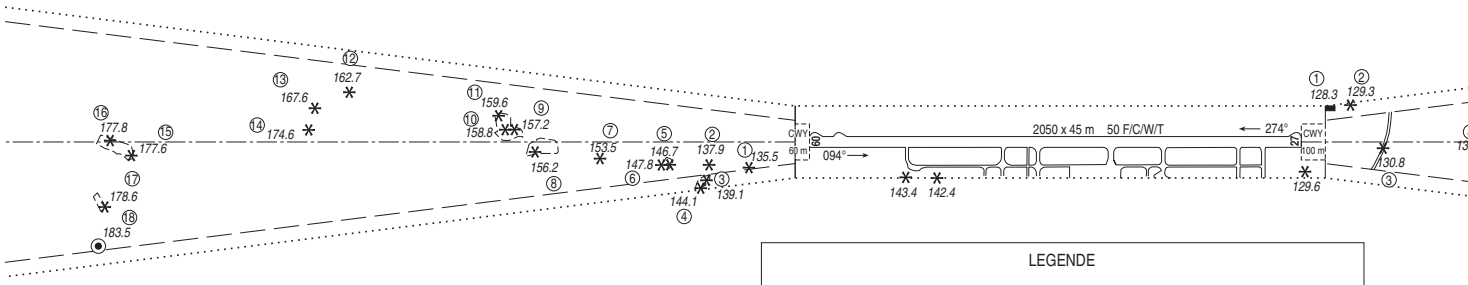
DIMENSIONS ET HAUTEURS EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 09 | | | RWY 27 |
| 2050 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2050 |
| 2150 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2110 |
| 2050 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2050 |
| 1950 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 1900 |




Echelle: 1 / 20 000




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en mai 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| GAI | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| FJR | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| PPG | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | | | | | | |
| GALDO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| KONON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MASAM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ORBIL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| RAPES | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| SALSI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MK400 | 43°13'21.1" N | 002°12'27.5" E | X | | X | X |
| MK403 | 43°16'57.1" N | 002°12'38.2" E | X | | | X |
| MK404 | 43°17'22.7" N | 002°00'35.6" E | X | | | X |
| IMK09 | 43°14'24.0" N | 002°00'09.6" E | X | | | X |
| FMK09 | 43°14'02.4" N | 002°04'47.0" E | X | | | X |
| RW09 | 43°13'01.04" N | 002°17'39.72" E | X | | | X |
| MK410 | 43°12'33.4" N | 002°23'22.2" E | X | | | X |
| MK302 | 43°15'53.6" N | 002°19'26.0" E | X | | | X |
| MK304 | 43°15'34.5" N | 002°35'37.7" E | X | | | X |
| IMK27 | 43°11'36.1" N | 002°35'00.6" E | X | | | X |
| FMK27 | 43°12'00.3" N | 002°30'07.2" E | X | | | X |
| RW27 | 43°12'54.66" N | 002°18'58.98" E | X | | | X |
| MK501 | 43°13'49.6" N | 002°27'31.0" E | X | | X | |
| MK503 | 43°18'55.2" N | 002°23'06.7" E | X | | X | |
| MK505 | 43°23'41.4" N | 002°18'57.6" E | X | | X | |



© SIA

**CARCASSONNE** SALVAZA

**PRECODING RNP** RWY 09

**RNP RWY 09**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MK400 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MK400 | IF | MK400 | - | - | - | - | - | 3500 | 7500 | 170 | - | 1.0 |
| | TF | MK403 | - | 360 | 002.1 | 3.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MK404 | - | 271 | 272.8 | 8.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IMK09 | - | 184 | 186.1 | 3.0 | - | 3500 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA RAPES | IF | RAPES | - | - | - | - | - | 4500 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IMK09 | - | 094 | 095.8 | 3.9 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IMK09 | - | - | - | - | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FMK09 | - | 094 | 096.1 | 3.4 | - | 3500 | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | YES | 094 | 096.1 | 9.5 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | MK410 | YES | 094 | 096.3 | 4.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MK400 | - | - | - | - | L | 3500 | - | 170 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CARCASSONNE** SALVAZA
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 09

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFMK |
| **Runway** | 09 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E09A |
| **LTP/FTP Latitude** | 431301.0395N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0021739.7220E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 181.3 |
| **FPAP Latitude** | 431254.1290N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -6.9105 |
| **FPAP Longitude** | 0021905.6240E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 85.9020 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0B 0D 06 0C 09 00 00 01 39<br>30 05 DF F4 8B 12 14 11 FC 00<br>15 1B 03 CA FF 1C 9F 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 35 8F 55 8A |
| **Calculated CRC Value** | 358F558A |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 132.2 |


© SIA

**CARCASSONNE** SALVAZA

**PRECODING RNP** RWY 27

**RNP RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MK400 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MK400 | IF | MK400 | - | - | - | - | - | 3500 | 7500 | 180 | - | 1.0 |
| | TF | MK302 | - | 062 | 063.5 | 5.7 | - | - | 4500 | - | - | 1.0 |
| | TF | MK304 | - | 090 | 091.4 | 11.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IMK27 | - | 185 | 186.5 | 4.0 | R | 3500 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA MK302 | IF | MK302 | - | - | - | - | - | FL070 | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | MK304 | - | 090 | 091.4 | 11.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IMK27 | - | 185 | 186.5 | 4.0 | R | 3500 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IMK27 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | FMK27 | - | 275 | 276.5 | 3.6 | - | 3500 | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | 275 | 276.4 | 8.2 | - | - | - | - | -3.5 / 49 | 0.3 |
| | TF | MK400 | Yes | 273 | 275.3 | 4.8 | - | - | - | 170 | - | 1.0 |
| | - | MK400 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CARCASSONNE** SALVAZA
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 27

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFMK |
| **Runway** | 27 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E27A |
| **LTP/FTP Latitude** | 431254.6640N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0021858.9790E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 172.6 |
| **FPAP Latitude** | 431301.3855N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 6.7215 |
| **FPAP Longitude** | 0021735.4095E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -83.5695 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0B 0D 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 10 C3 8B 12 46 7C FE 00<br>BE 1A 83 34 00 1D 73 FD 2C 81<br>5E 01 64 00 C8 AF 74 FC 80 31 |
| **Calculated CRC Value** | 74FC8031 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 123.5 |


© SIA

# CARCASSONNE SALVAZA
## CODAGE / CODING SID RNAV RWY 09
Codage proposé / *Proposed coding*

| SID RNAV RWY 09 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : PPG for MASAM 3E and PPG 3E | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| FJR 3E | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 079 | 081,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| | DF | KONON | - | - | - | - | L | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FJR | - | 072 | 074,1 | 70,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| GALDO 3E | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 079 | 081,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| | DF | MK400 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1,0 |
| | TF | RAPES | - | 275 | 276,5 | 13,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GALDO | - | 274 | 276,0 | 7,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| MASAM 3E | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 079 | 081,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| | CF | MK503 | - | 010 | 012,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SALSI | - | 326 | 327,8 | 2,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MK505 | - | 326 | 327,4 | 3,4 | - | 5600 | - | - | 1,0 |
| | TF | MASAM | - | 326 | 327,4 | 5,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| PPG 3E | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 079 | 081,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| | CF | MK501 | - | 079 | 081,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ORBIL | - | 146 | 147,9 | 2,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PPG | - | 146 | 147,9 | 31,1 | - | - | - | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARCASSONNE SALVAZA
## CODAGE / CODING SID RNAV RWY 27
Codage proposé / *Proposed coding*

| SID RNAV RWY 27 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS required | | | | | | MAG VAR 2025 1.9°E | | | REF NAVAID : TOU for GALDO 3W | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| FJR 3W | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 274 | 276,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| | DF | KONON | - | - | - | - | R | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FJR | - | 072 | 074,1 | 70,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| GALDO 3W | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 274 | 276,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| - | CF | RAPES | - | 274 | 276,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GALDO | - | 274 | 276,0 | 7,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| MASAM 3W | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 274 | 276,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| | DF | SALSI | - | - | - | - | R | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MK505 | - | 326 | 327,4 | 3,4 | - | 5600 | - | - | 1,0 |
| | TF | MASAM | - | 326 | 327,4 | 5,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| PPG 3W | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 274 | 276,3 | - | - | 834 | - | - | 1,0 |
| | DF | MK501 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ORBIL | - | 146 | 147,9 | 2,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PPG | - | 146 | 147,9 | 31,1 | - | - | - | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CARCASSONNE SALVAZA**
**STAR RNAV RWY 09/27**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

STAR RNAV RWY 09/27

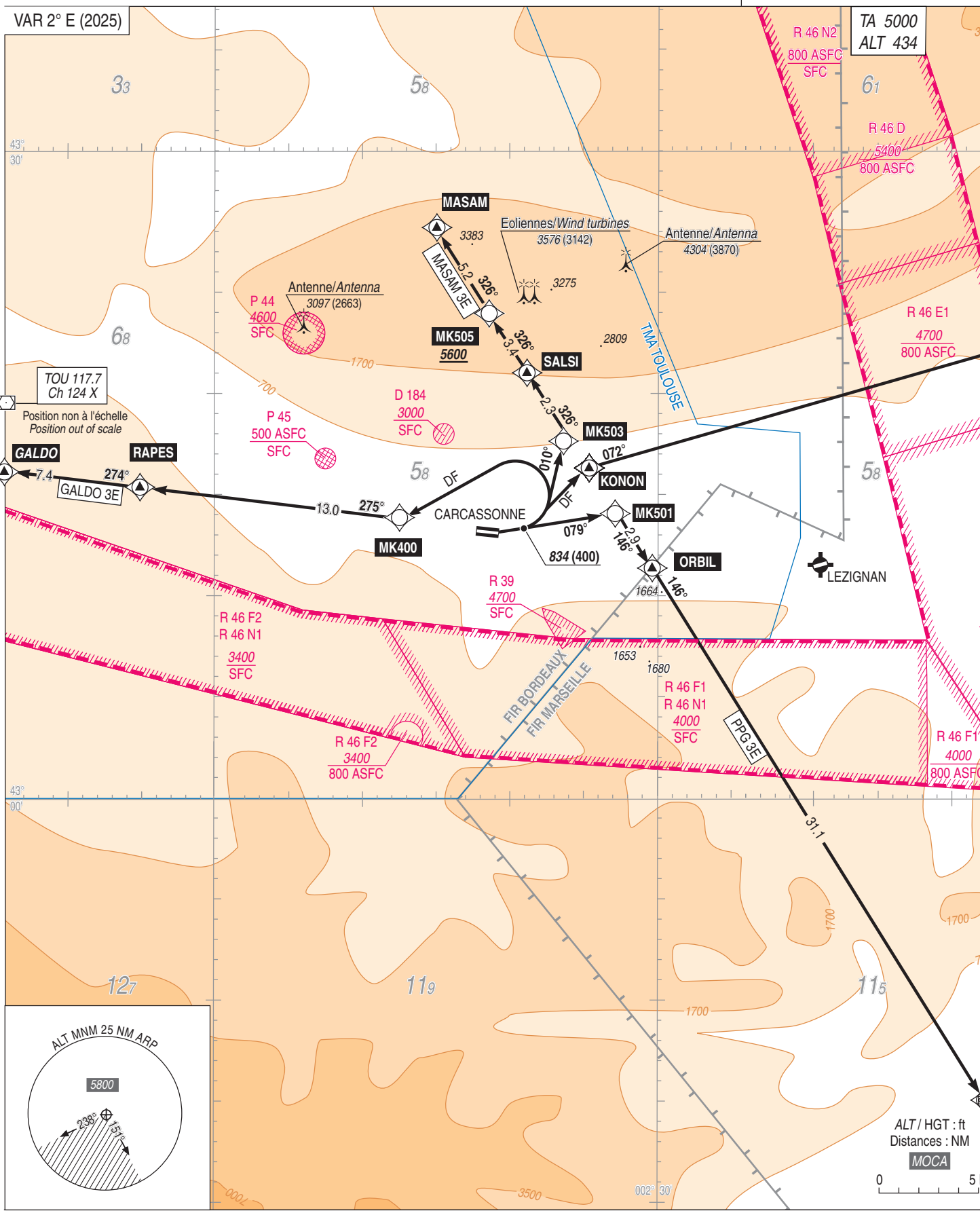
| RMK | GNSS required | | | | | | | MAG VAR 2025 1.9° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| GAI 3R | | | | | | | | | | | |
| | IF | GAI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | RAPES | - | 173 | 174,7 | 42,6 | - | 4500 | - | - | 1,0 |
| | TF | MK400 | - | 94 | 096,3 | 13,0 | - | 3500 | - | - | 1,0 |
| ORBIL 3R | | | | | | | | | | | |
| | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MK400 | - | 277 | 278,9 | 12,7 | - | 3500 | - | - | 1,0 |
| FJR 3R | | | | | | | | | | | |
| | IF | FJR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | KONON | - | 253 | 255,2 | 70,2 | - | 4000 | - | - | 1,0 |
| | TF | MK400 | - | 252 | 254,1 | 10,0 | - | 3500 | - | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARCASSONNE SALVAZA
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** | CARCASSONNE | 120.030 | |
| **TWR :** | CARCASSONNE Tour / *Tower* | 134.505 | |
| APP : | TOULOUSE Approche / *Approach* | 123.850 | 129.305 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# CARCASSONNE SALVAZA
# SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 09 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 - Senseur GNSS requis / *GNSS - Sensor required* |
| Climb gradient | - ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Pente minimale théorique de montée : voir description des SID.<br><br>*- ATS : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise ATC at start up request.*<br>*- Minimum Theorical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100, MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100, MAX IAS 250kt* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| GALDO 3E | Monter 079°. A 834 ft (400) ou au-dessus, tourner à gauche direct vers MK400, poursuivre vers RAPES, puis vers GALDO<br>Pente théorique de montée jusqu'à 860 ft : 3.8% MNM (obstacle pénalisant : tour de la Cité de Carcassonne de 608 ft située à 3800 m de la DER et à 658 m à droite de l'axe de piste).<br><br>*Climb 079°. At 834 ft (400) or above, turn left direct to MK400, then to RAPES, then to GALDO.*<br>*Theorical climb gradient up to 860 ft : 3.8% MNM (Reference obstacle : Cité de Carcassonne tower of 608 ft located at 3800 m from DER and at 658 m on the right of RWY center line).* | | |
| MASAM 3E | Monter 079°. A 834 ft (400) ou au-dessus, tourner à gauche 010° vers MK503, puis vers SALSI puis vers MK505 et ensuite vers MASAM.<br>Pente théorique de montée jusqu'à 4200 ft : 4.5% MNM (obstacle pénalisant : éoliennes d'altitude 3576 ft (3142)).<br><br>*Climb 079°. At 834 ft (400) or above, turn left 010° to MK503, then to SALSI, then to MK505 and then to MASAM.*<br>*Theorical climb gradient up to 4200 ft : 4.5% MNM (Reference obstacle : wind turbines altitude 3576 ft (3142)).* | | 5600 ft MNM à / *at* MK505<br><br>Pente ATS / *ATS slope* 7% MNM jusqu'à / *up to* MK505 |
| FJR 3E | Monter 079°. A 834 ft (400) ou au-dessus, tourner à gauche direct vers KONON puis vers FJR.<br>Pente théorique de montée jusqu'à 860 ft : 3.8% MNM (obstacle pénalisant : tour de la Cité de Carcassonne de 608 ft située à 3800 m de la DER et à 658 m à droite de l'axe de piste).<br><br>*Climb 079°. At 834 ft (400) or above, turn left direct to KONON then to FJR.*<br>*Theorical climb gradient up to 860 ft : 3.8% MNM (Reference obstacle : Cité de Carcassonne tower of 608 ft located at 3800 m from DER and at 658 m on the right of RWY center line).* | | Le franchissement de la zone R46 E1 nécessite une pente ATS MNM de 3.6% jusqu'à 4700 ft.<br><br>*The overflying of LF-R46 E1 requires a minimum ATS slope of 3.6% up to 4700 ft.* |
| PPG 3E | Monter 079°. A 834 ft (400) ou au-dessus, poursuivre 079° vers MK501, puis vers ORBIL, puis vers PPG.<br>Pente théorique de montée jusqu'à 2400 ft : 3.9% MNM (obstacle pénalisant : relief du Pech Mary de 833 ft situé à 5350 m de la DER et à 845 m à droite de l'axe de piste ainsi que la montagne d'Alaric de 1664 ft située à 8.8 NM/108° de la DER)<br><br>*Climb 079°. At 834 ft (400) or above, continue 079° to MK501, then to ORBIL, then to PPG.*<br>*Theorical climb gradient up to 2400 ft : 3.9% MNM (Reference obstacles : terrain of 833 ft located at 5350 m from DER and at 845 m on the right of RWY center line and also terrain of 1664 ft located at 8.8 NM/108° from DER).* | | Le franchissement de la zone R46 F1 nécessite une pente ATS MNM de 6.2% jusqu'à 4000 ft.<br><br>*The overflying of LF-R46 F1 requires a minimum ATS slope of 6.2% up to 4000 ft.* |

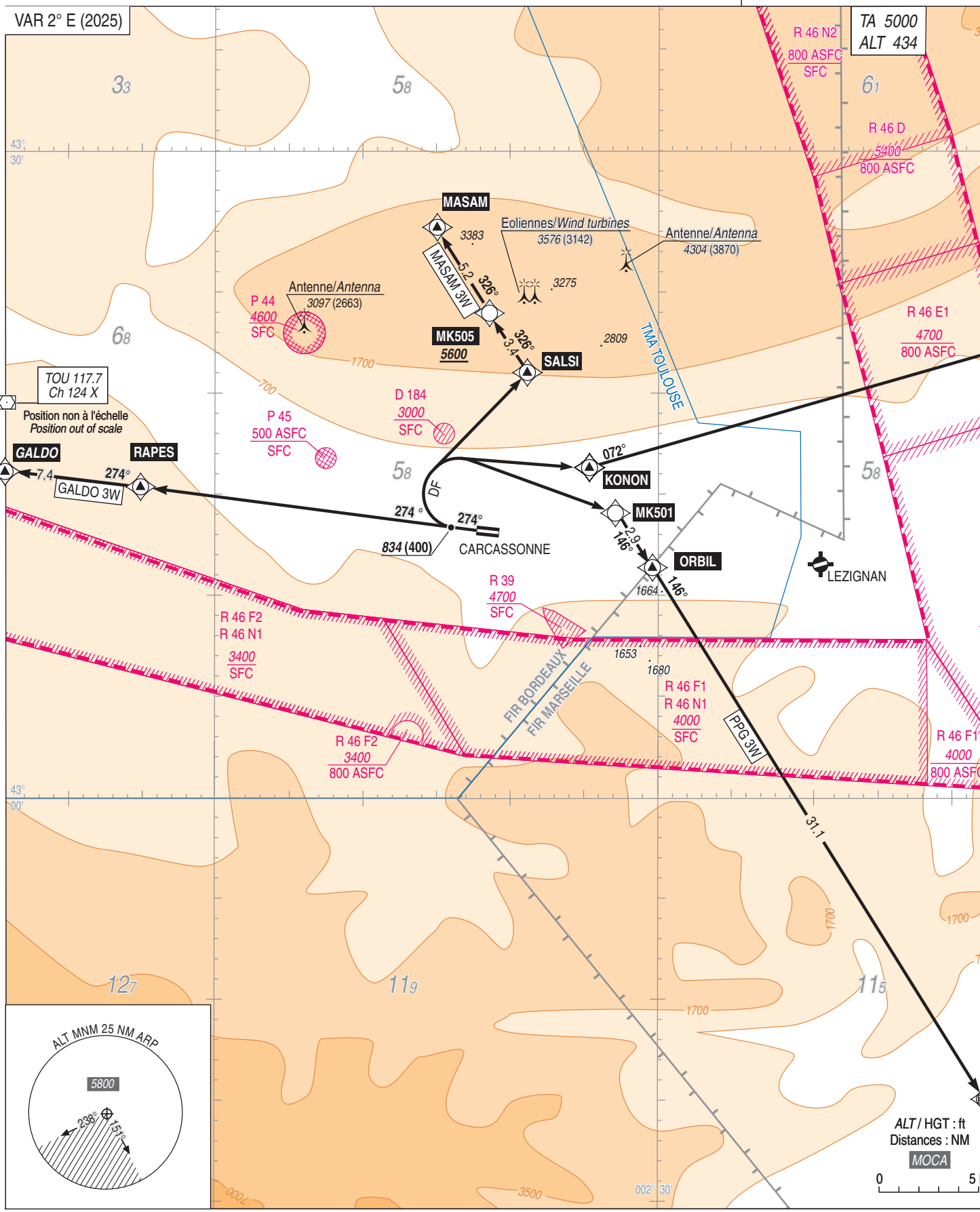
Départs omnidirectionnels RWY 09 / *Omnidirectional departures RWY 09* : voir / *see* AD 2 LFMK 22

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARCASSONNE SALVAZA
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** | CARCASSONNE | 120.030 | |
| **TWR** : | CARCASSONNE Tour / *Tower* | 134.505 | |
| APP : | TOULOUSE Approche / *Approach* | 123.850 | 129.305 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# CARCASSONNE SALVAZA
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 27 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 -Senseur GNSS requis / *GNSS Sensor required* |
| Climb gradient | Pour tous les départs, pente théorique de montée jusqu'à 834 ft AMSL (400 ft AAL) : 4.8% MNM (Obstacle pénalisant : Arbres d'altitude sommitale 600 ft à 2580 m de la DER et à 840 m à gauche de l'axe de piste).<br>*For all departure, theorical climb gradient up to 834 ft (400 ft AAL) : 4.8% MNM (Reference obstacle : Trees altitude 600 ft 2580 m from DER and 840 m left of runway center line).* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100, MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100, MAX IAS 250kt* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| GALDO 3W | Monter sur la route 274°. A 834 ft (400 ft) ou au-dessus, poursuivre vers RAPES 274° puis vers GALDO.<br>*Climb 274°. At 834 ft (400 ft) or above, proceed 274° to RAPES, then to GALDO.* | | |
| MASAM 3W | Monter 274°. A 834 ft (400) ou au-dessus, tourner à droite direct vers SALSI, puis vers MK505, puis vers MASAM.<br>Pente théorique de montée jusqu'à 4300 ft : 4.8% MNM (obstacle pénalisant : éoliennes d'altitude 3681 ft (3247)).<br>*Climb 274°. At 834 ft (400) or above, turn right direct to SALSI then to MK505, then to MASAM.*<br>*Theorical climb gradient up to 4300 ft : 4.8% MNM (Reference obstacle : wind turbines altitude 3681 ft (3247))* | | 5600 ft MNM à / *at* MK505<br>Pente ATS / *ATS slope* 6.7% MNM jusqu'à / *up to* MK505 |
| FJR 3W | Monter 274°. A 834 ft (400) ou au-dessus, tourner à droite direct vers KONON puis vers FJR.<br>*Climb 274°. At 834 ft (400) or above, turn right direct to KONON then to FJR.* | | |
| PPG 3W | Monter 274°. A 834 ft (400) ou au-dessus, tourner à droite direct vers MK501 puis vers ORBIL, puis vers PPG.<br>*Climb 274°. At 834 ft (400) or above, turn right direct to MK501 then to ORBIL, then to PPG.* | | Le franchissement de la zone R46 F1 nécessite une pente ATS de 4.8% jusqu'à 4000 ft.<br>*The overflying of LF-R46 F1 requires a minimum ATS slope of 4.8% up to 4000 ft.* |

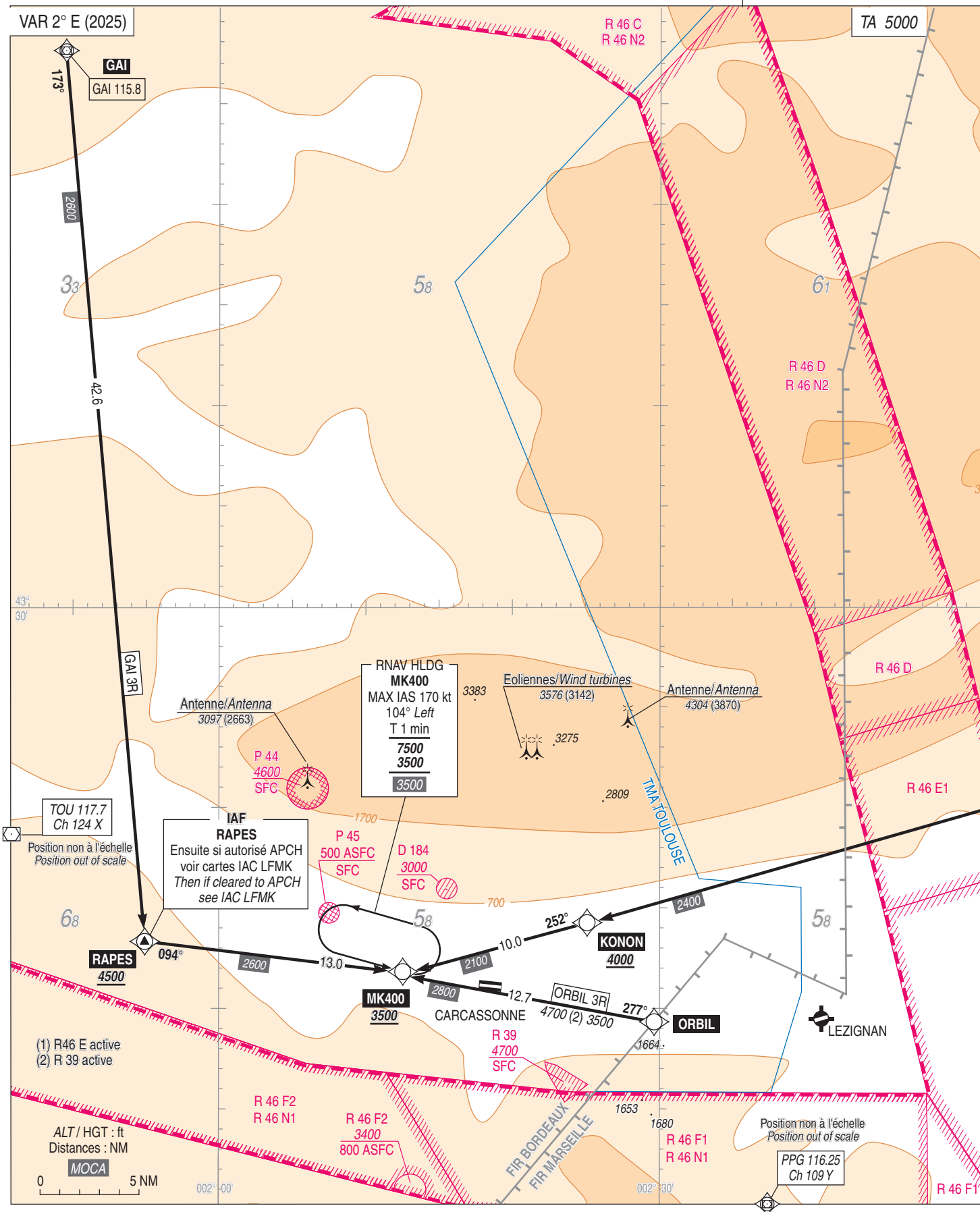
Départs omnidirectionnels RWY 27 / *Omnidirectional departures* RWY 27 : voir / *see* AD 2 LFMK 22

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARCASSONNE SALVAZA
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** | CARCASSONNE | 120.030 | |
| **TWR** : | CARCASSONNE Tour / *Tower* | 134.505 | |
| APP : | TOULOUSE Approche / *Approach* | 123.850 | 129.305 |

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

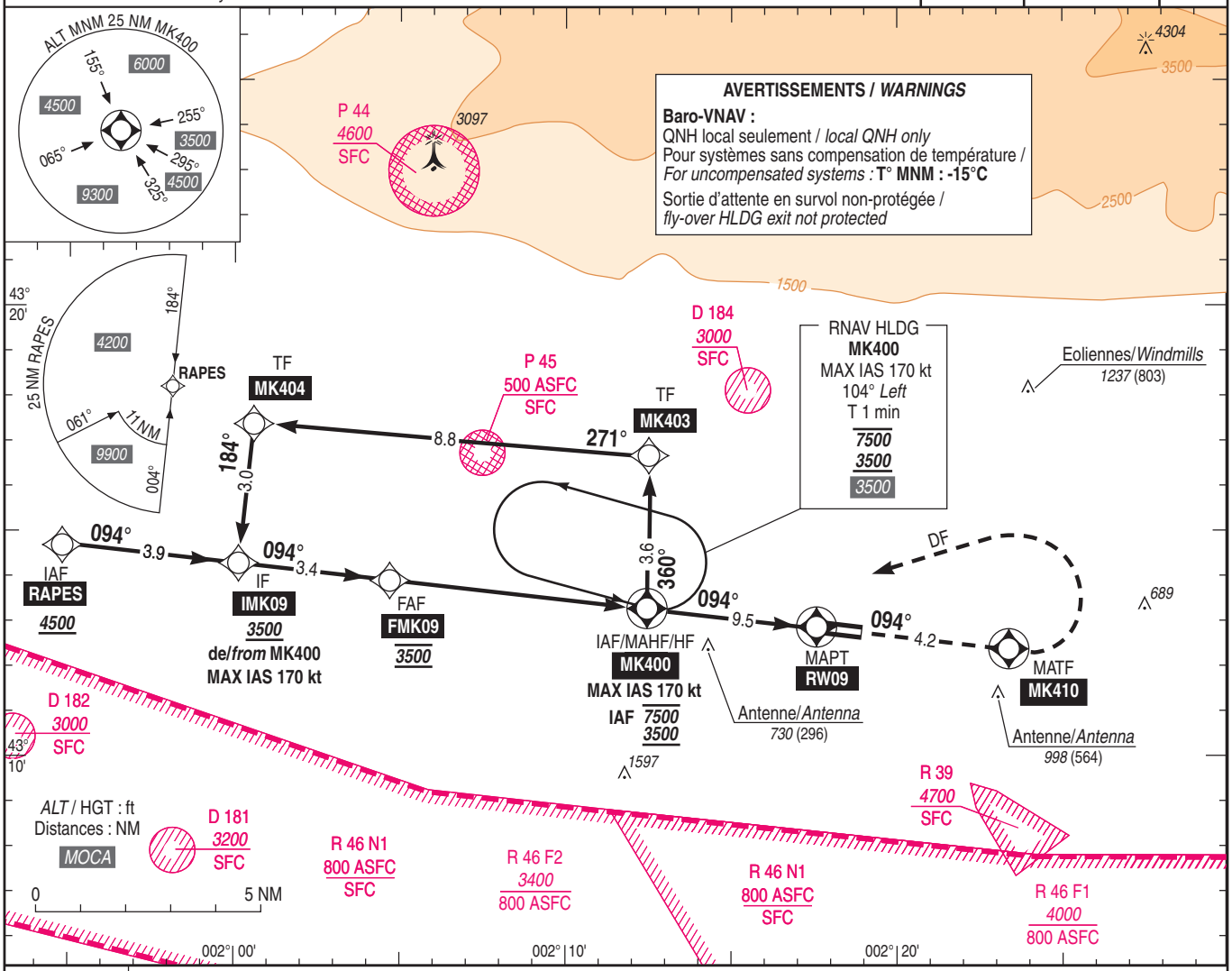
*ALT AD : 434,* ***DTHR : 434 (16 hPa)***

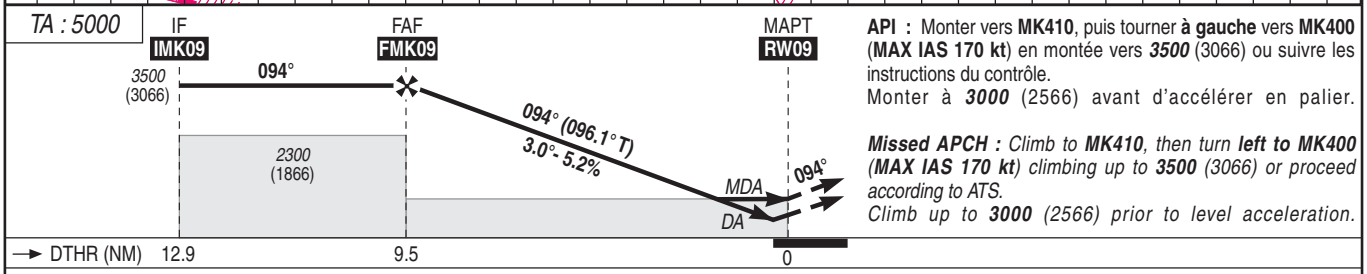
## CARCASSONNE SALVAZA

**RNP** RWY 09

**ATIS** CARCASSONNE : 120.030
APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (au-dessus/*above FL 075*)
TOULOUSE Approche/*Approach* 123.850 (en-dessous/*below FL 075*)
**TWR** : CARCASSONNE Tour/*Tower* 134.505 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH de TOULOUSE auprès de ATIS BLAGNAC 123.130
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP or TOULOUSE QNH from ATIS BLAGNAC 123.130*

| RNP APCH | EGNOS 83247 E09A TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




**API :** Monter vers **MK410**, puis tourner **à gauche** vers **MK400** (**MAX IAS 170 kt**) en montée vers ***3500*** (3066) ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à ***3000*** (2566) avant d'accélérer en palier.

***Missed APCH :*** *Climb to* ***MK410****, then turn* ***left to MK400*** *(****MAX IAS 170 kt****) climbing up to* ***3500*** *(3066) or proceed according to ATS.*
*Climb up to* ***3000*** *(2566) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 200 | ***870*** (440) | 1500 | 336 | | 1500 | | ***1010*** (570) | 1500 | ***1220*** (790) | 1500 |
| B | ***690*** (250) | 1300 | 212 | ***890*** (450) | 1500 | 348 | ***950*** (510) | 1500 | 508 | ***1180*** (750) | 1600 | ***1400*** (960) | 1600 |
| C | | | 220 | ***890*** (460) | 2100 | 356 | | 2400 | | ***1320*** (880) | 2400 | ***1530*** (1100) | 2400 |

| DIST RW09 NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3350*** (2916) | ***3030*** (2596) | ***2710*** (2276) | ***2390*** (1956) | ***2080*** (1646) |
| | **4** | **3** | **2** | | |
| | ***1760*** (1326) | ***1440*** (1006) | ***1120*** (686) | | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste. / *(1) Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 9.47 NM | 8 min 07 | 6 min 41 | 5 min 41 | 4 min 56 | 4 min 22 | 3 min 55 | 3 min 33 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# CARCASSONNE SALVAZA

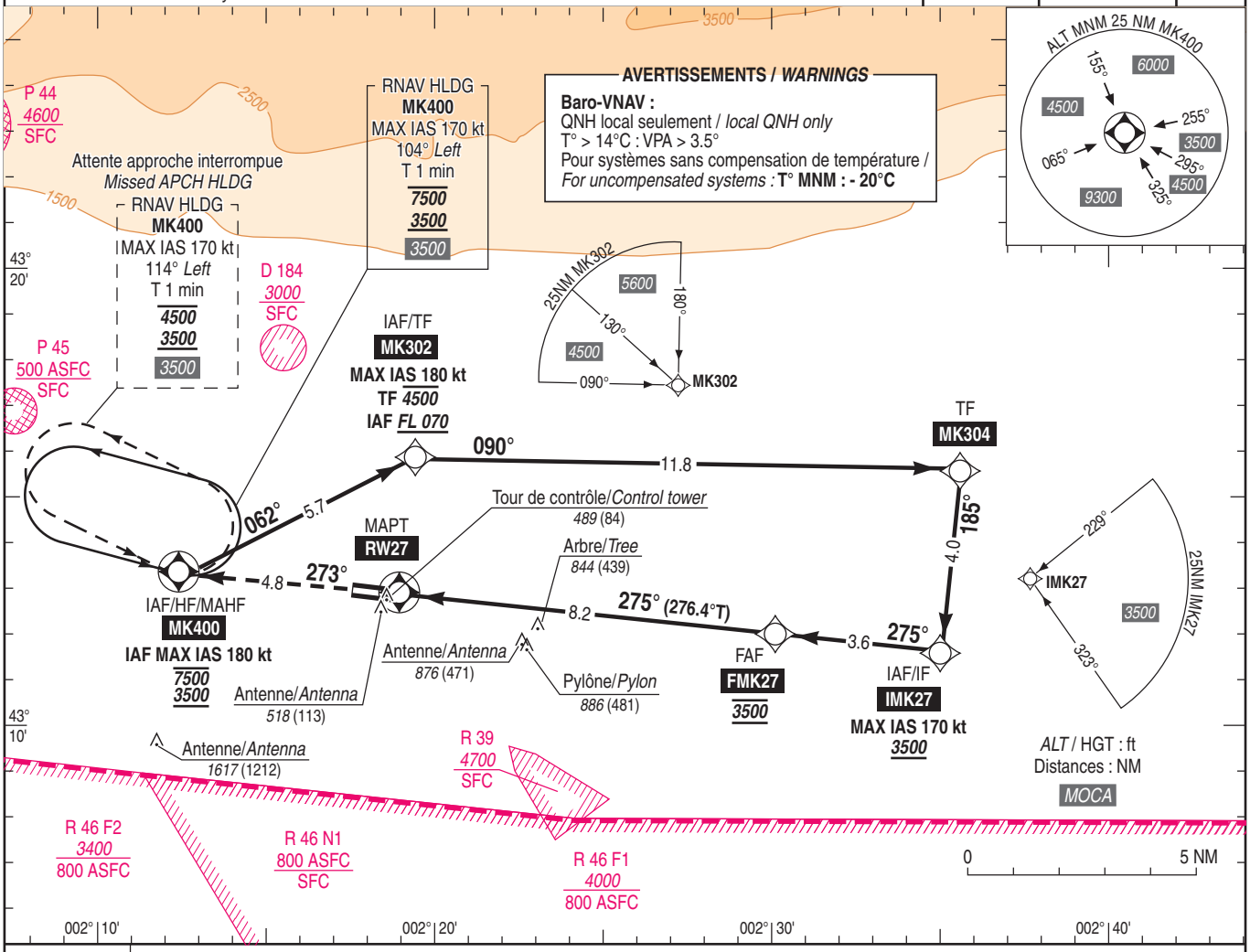
CAT A B C

*ALT AD : 434,* ***DTHR : 405 (15 hPa)***

**RNP** RWY 27

**ATIS** CARCASSONNE : 120.030
APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (au-dessus/*above FL 075*)
TOULOUSE Approche/*Approach* 123.850 (en-dessous/*below FL 075*)
**TWR** : CARCASSONNE Tour/*Tower* 134.505 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH de TOULOUSE auprès de ATIS BLAGNAC 123.130
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP or TOULOUSE QNH from ATIS BLAGNAC 123.130*

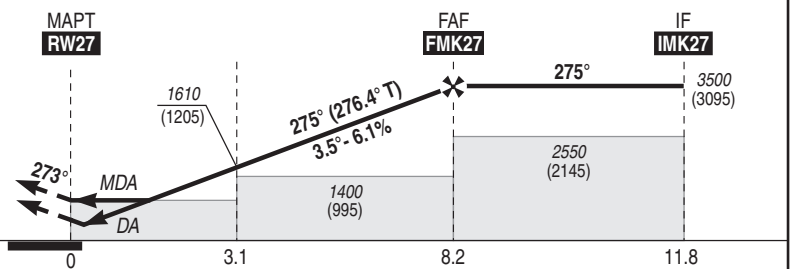
| RNP APCH | EGNOS Ch 90856 E27A TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

**API :** Monter vers **MK400** (**MAX IAS 170 kt**). Intégrer l'attente de l'approche interrompue en montée vers ***3500*** (3095) ou suivre les instructions du contrôle.

***Missed APCH :*** *Climb to* ***MK400*** *(****MAX IAS 170 kt****). Enter missed approach holding climbing to* ***3500*** *(3095) or proceed according to ATS.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV/VNAV (1) | | | LNAV (1) | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL/*Circling* (2) absence ATS sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***770*** (370) | 1500 | 362 | ***990*** (590) | 1500 | 515 | ***990*** (590) | 1500 | 582 | ***990*** (590) | 1500 | ***1210*** (810) | 1500 |
| B | ***790*** (380) | 1500 | 377 | ***1010*** (610) | 1500 | 530 | ***1010*** (610) | 1500 | 605 | ***1190*** (780) | 1600 | ***1400*** (1000) | 1600 |
| C | ***800*** (390) | 2400 | 387 | ***1040*** (630) | 2400 | 551 | ***1040*** (630) | 2400 | 629 | ***1280*** (880) | 2400 | ***1500*** (1090) | 2400 |

| DIST RW27 NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3430*** (3025) | ***3060*** (2655) | ***2680*** (2275) | ***2310*** (1905) | ***1940*** (1535) | ***1570*** (1165) | ***1200*** (795) |

Observations / *Remarks* : (1) Pour minima particuliers, voir / *For special minima, see* : AD 2 LFMK IAC RWY27 RNP MINIMA
(2) MVL interdites au Sud de la piste. / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.5.6.3

| FAF - DTHR | 8.20 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 02 | 5 min 47 | 4 min 55 | 4 min 17 | 3 min 47 | 3 min 23 | 3 min 04 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 810 | 900 | 990 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 434,* ***DTHR : 405 (15 hPa)***

**CARCASSONNE** SALVAZA

**RNP** RWY 27

**MINIMA**

Les MINIMA standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

***MINIMA***

*The standard MNM below are determined for ACFT able to carry out a missed approach climbing slope greater than 2.5 %.*

| CAT | LPV 4% | | | LNAV-VNAV 4% | | | LNAV 4% | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH |
| A | *660* (250) | 1300 | 218 | *760* (350) | 1500 | 229 | *950* (540) | 1500 | 538 |
| B | *660* (250) | 1300 | 232 | *760* (350) | 1500 | 244 | | 1500 | |
| C | *660* (250) | 1300 | 242 | *780* (370) | 1700 | 266 | | 2400 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFML.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFML - MARSEILLE PROVENCE

**AD 2 LFML.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°26'12"N 005°12'54"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | 840 m après le seuil décalé de la piste 31R. Relèvement 208 TWR. | 840 m after the DTHR RWY 31R. Bearing 208 TWR. |
| 2 | Direction, distance de la ville *Direction, distance from city* | 14.6 NM NW de MARSEILLE. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 70 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 32.38 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5672°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.116°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE AEROPORT MARSEILLE PROVENCE | |
| | Adresse / *Address* | BP 7 - Aéroport - 13727 MARIGNANE CEDEX | |
| | Telephone | 0 820 811 414 - Opérations aéronautiques/Aeronautical operations: 04 42 14 21 12 | |
| | FAX | 04 42 14 27 24 - Opérations aéronautiques/Aeronautical operations: 04 42 14 21 25 | |
| | TELEX | SITA: MRSAPXH | |
| | AFS | LFMLYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFML.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | H24 | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Disponible en fonction des horaires des vols réguliers programmés. Pour les vols supplémentaires, contacter l'aéroport à J-7. | Available according to scheduled flights SKED. For additional flights, contact AD on D -7. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | H24 | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24 | GRF (Global Reporting Format) : H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention. | Modern handling facilities. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1.<br>Lubrifiants : Shell tous types (Aéromécanic), paiement : CB, contrats compagnies (toutes marques), espèces acceptées pour SASCA (dans la limite de 750 euros). | Fuel types: 100LL-JET A1<br>Oil grades : Shell any kind (Aéromecanic), payment: CB, company contracts (any brand), cash accepted for SASCA (within the limit of 750 euros). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVITAIR (SHELL AVIATION) :<br>- 100LL : 16 m3 (débit 500 l/min).<br>- JET A1 : 560 m3 (débit 1000 l/min).<br>SASCA (TOTAL/BP) :<br>- JET A1 : 2300 m3 (débit 1000 l/min à 2170 l/min).<br>Véhicules équipés de citernes de différentes capacités pour AVITAIR et SASCA. | AVITAIR (SHELL AVIATION) :<br>- 100LL : 16 m3 (flow 500 l/min).<br>- JET A1 : 560 m3 (flow 1000 l/min).<br>SASCA (TOTAL/BP) :<br>- JET A1 : 2300 m3 (flow 1000 l/min to 2170 l/min).<br>Vehicules equipped with various capacities tanks for AVITAIR and SASCA. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | AIR FRANCE :<br>2 machines VESTERGAARD Beta 10 en exploitation ; produits :<br>- Type 1 DE950 Abax (50/50) stock de 12 000 L<br>- Type 4 Abax AD49 (100%) : stock de 1 000 L<br>AVIAPARTNER :<br>2 machines FORD SDI 2045 en exploitation ; produits :<br>- Type 1 DE950 Abax (50/50) : stock de 6 000 L<br>- Type 4 Ecowing AD49 (100%) : stock de 6 000 L | AIR FRANCE :<br>2 machines VESTERGAARD Beta 10 at work ; products :<br>- Type 1 DE950 Abax (50/50) 12 000 L stock<br>- Type 4 Abax AD49 (100%) : 1 000 L stock<br>AVIAPARTNER :<br>2 machines FORD SDI 2045 at work ; products :<br>- Type 1 DE950 Abax (50/50) : 6 000 L stock<br>- Type 4 Ecowing AD49 (100%) : 6 000 L stock |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | AIR FRANCE et compagnies assistées : toutes réparations.<br>NAYAC : maintenance et entretien en ligne pour tous types d'ACFT y compris CARGO. Changement de moteurs possible. Pièces de rechange (fournies par compagnies assistées).<br>AEROMECANIC : maintenance en ligne ou en base pour la majorité des ACFT venant à l'aviation générale ; détachement de spécialistes pour certaines compagnies. | AIR FRANCE and assisted airlines: all repairs.<br>NAYAC : line maintenance for all type of ACFT including CARGO. Changes of engine possible. Spare parts (supplied by assisted airlines).<br>AEROMECANIC : line or base maintenance for the majority of ACFT coming from general aviation ; Secondment of specialists for certain airline companies. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Oxygène et services connexes : centre de tri médical: 4 bouteilles de 10m3. Bouteilles spécifiques dans ambulances et vedettes.<br>Liste des assistants à contacter impérativement avant le départ du terrain d'origine :<br>- AIR FRANCE :<br>TEL : 04 42 12 89 53 FAX : 04 42 31 66 40 SITA : MRSKLAF<br>TEL : 04 42 12 89 05 FAX : 04 42 31 66 40 SITA : MRSKOAF<br>E-mail : mail.mrs.ops.af@airfrance.fr<br>- AVIAPARTNER :<br>TEL : 04 42 10 51 66/70<br>FAX : 04 42 10 51 65 SITA : MRSATXH<br>E-mail : trafmrs@aviapartner.aero (pour l'aviation commerciale)<br>TEL : 04 42 14 33 82 Mobile (H24) : 06 19 26 92 83<br>E-mail : executive.MRS@aviapartner.aero (pour l'aviation générale)<br>- ALYZIA :<br>Aviations commerciale/cargo/générale<br>TEL (H24) : 04 42 14 31 93 / 04 14 42 30 28 / 06 37 67 10 86 / 06 43 63 93 33 / 06 37 67 10 86, FAX : 04 42 81 29 14 SITA : MRSKAXH / FREQ : 131.490<br>E-mail : groundopsmrs@alyzia-province.com<br>E-mail aviation générale : executive.mrs@alyzia.com<br>- ONET AIRPORT SERVICES MARSEILLE :<br>TEL (H24) : 06 43 73 68 19<br>SITA : MRSONXH<br>E-mail : osaldain@onet.fr<br>- JETEX :<br>TEL (H24) : 04 42 89 58 59<br>E-mail : fbo-mrs@jetex.com<br>FREQ : 131.460 | Oxygen and related servicing: dispatching medical centre : 4 X 10 m3 cylinders. Specific cylinders in ambulances and launches.<br>List of handling services to be contacted before complulsory prior departure from origin AD :<br>- AIR FRANCE :<br>TEL : 04 42 12 89 53 FAX : 04 42 31 66 40 SITA : MRSKLAF<br>TEL : 04 42 12 89 05 FAX : 04 42 31 66 40 SITA : MRSKOAF<br>E-mail : mail.mrs.ops.af@airfrance.fr<br>- AVIAPARTNER :<br>TEL : 04 42 10 51 66/70<br>FAX : 04 42 10 51 65 SITA : MRSATXH<br>E-mail : trafmrs@aviapartner.aero (for commercial aviation)<br>TEL : 04 42 14 33 82 Mobile (H24) : 06 19 26 92 83<br>E-mail : executive.MRS@aviapartner.aero (for general aviation)<br>- ALYZIA :<br>Commercial/cargo/general aviation<br>TEL (H24) : 04 42 14 31 93 / 04 14 42 30 28 / 06 37 67 10 86 / 06 43 63 93 33 / 06 37 67 10 86, FAX : 04 42 81 29 14 SITA : MRSKAXH / FREQ : 131.490<br>E-mail : groundopsmrs@alyzia-province.com<br>E-mail general aviation : executive.mrs@alyzia.com<br>- ONET AIRPORT SERVICES MARSEILLE :<br>TEL (H24) : 06 43 73 68 19<br>SITA : MRSONXH<br>E-mail : osaldain@onet.fr<br>- JETEX :<br>TEL (H24) : 04 42 89 58 59<br>E-mail : fbo-mrs@jetex.com<br>FREQ : 131.460 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité immédiate ou à MARSEILLE (27 km). | In near vicinity or in MARSEILLE (27 km). |
| 2 | Restaurants | Sur l'aérodrome et aux abords immédiats. | At airport and immediately around it. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, autobus reliant MARSEILLE, AIX-TGV, AIX EN PROVENCE, SALON DE PROVENCE, MARTIGUES, MANOSQUE, SISTERON, DIGNE, GAP, NIMES, MONTPELLIER, BRIGNOLES, DRAGUIGNAN. Trains directs reliant MARSEILLE, MIRAMAS, ARLES, AVIGNON, CAVAILLON, NIMES, MONTPELLIER, ORANGE, MONTELIMAR, VALENCE. Location de voitures. | Taxis, busses to MARSEILLE, AIX-TGV, AIX EN PROVENCE, SALON DE PROVENCE, MARTIGUES, MANOSQUE, SISTERON, DIGNE, GAP, NIMES, MONTPELLIER, BRIGNOLES, DRAGUIGNAN. Direct trains to MARSEILLE, MIRAMAS, ARLES, AVIGNON, CAVAILLON, NIMES, MONTPELLIER, ORANGE, MONTELIMAR, VALENCE. Car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie, médecins sur AD. Société d'assistance aux malades débarqués. Contrôle sanitaire aux frontières. | First aid room and doctors at airport. Assistance society to sick persons disembarked. Boundary sanitory control. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeurs de billets aux terminaux 1 et 2. Services postaux sur l'AD. | Cash dispensers in terminals 1 and 2. Post office on AD. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Bureau information tourisme au terminal 1 hall A. | Tourist information office at terminal 1 hall A. |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFML.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Dispositif aéronautique : 1 VIM 120 (Véhicule Intervention Mousse) muni de 12000 L eau / 250 kg de poudre<br>2 VIM 90 munis chacun de 9000 L eau / 250 kg de poudre<br>Dispositif nautique : 1 vedette avec plateformes de recueil pouvant accueillir 240 pax.<br>Dispositif secours public : 1 PSE (Premier Secours Evacuation) | Aeronautical device : 1 VIM (foam intervention vehicle) provided with 12000 liters of water / 250 kg of powder<br>2 VIM 90 provided with 9000 liters of water / 250 kg of powder<br>Nautical device : 1 life boat with platforms for a total capacity of 240 persons.<br>Public rescue system : 1 PSE (first aid evacuation). |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procedure gestionnaire AD, contacter le 04 42 14 21 12. | AD operator procedure, contact 04 42 14 21 12. |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFML.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | a) Neige<br>- 6 camions à lame<br>- 3 tractopelles<br>- 1 balayeuse dotée d'une lame<br>- 3 chargeurs<br>- 12 camions<br>- 1 balayeuse dotée d'un balai neige<br>b) Glace, verglas<br>- 2 épandeuses de 6000 litres. | a) Snow<br>- 6 trucks mounted clearance blade<br>- 3 bulldozers<br>- 1 sweeper equipped with a blade<br>- 3 loaders<br>- 12 trucks<br>- 1 sweeper equipped with snow sweepers<br>b) Surface ice, black ice<br>- 2 spreaders with a capacity of 6000 litres. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayées :<br>- la piste principale 13L/31R en totalité sur 3500 m de longueur et 40 m de largeur, les voies de circulation reliant les extrémités au parking principal et les voies d'accès aux extrémités de la piste secondaire;<br>- la piste secondaire 13R/31L sur toute sa longueur et 40 m de largeur et les voies de circulation associées;<br>- les voies de circulation associées à la piste principale 13L/31R;<br>- les aires de stationnement au contact des aérogares;<br>- les aires de stationnement au large du PRKG principal;<br>- les aires de stationnement au nord de la plate-forme : bloc 50 (50 à 57), 60 à 69, 71 à 78 et bloc 80 (80 à 83). | The following will be cleared :<br>- the main RWY 13L/31R over its entire length of 3500 m and width of 40 m and the taxiways connecting its ends to the main parking area and the taxiways to the ends of the secondary runway;<br>- the secondary RWY 13R/31L over its entire length and a width of 40 m and the associated taxiways;<br>- the taxiways associated to the main runway 13L/31R<br>- the stands close to terminals;<br>- the stands off main PRKG;<br>- the stands on the north of platform : block 50 (50 to 57), 60 to 69, 71 to 78 and block 80 (80 to 83). |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | KFOR (réserve totale de déverglaçant : 40 000 litres). | KFOR (total de-icing agent reserves : 40 000 litres). |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | 1 à 45, 47 à 48, 50 à 53, 60 à 62, 67 à 69, 80 à 83, 93 à 97 : béton;<br>54 à 57, 63 à 66, 70 à 78, SN : béton bitumineux. | 1 to 45, 47 to 48, 50 to 53, 60 to 62, 67 to 69, 80 to 83, 93 to 97: concrete;<br>54 to 57, 63 to 66, 70 to 78, SN: bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 1, 2, 20A : 53 R/B/W/T<br>3 : 59 R/B/W/T<br>4, 5 : 45 R/B/W/T<br>6, 7, 8 : 17 R/B/W/T<br>9 : 73 R/B/W/T<br>10A-D : 11 R/B/W/T<br>10B-C : 72 R/C/W/T<br>20 : 50 R/B/W/T<br>24, 25 : 43 R/B/W/T<br>30 à 35, 40 à 45 : 43 R/B/W/T<br>46, 49 : 39 F/C/W/T<br>47, 48 : 60 R/B/W/T<br>50, 51 : 68 R/B/W/T<br>53, 56 : 34 F/C/W/T<br>60 à 62, 67 à 69 : 53 R/B/W/T<br>63 à 66 : 48 F/B/W/T<br>70 à 75 : 15 F/C/W/T<br>76 à 78 : 14 F/C/W/T<br>80 à 81 : 66 R/B/W/T<br>82,83 : 58 R/A/W/T<br>94, 95 : 16 R/C/W/T | 1, 2, 20A : 53 R/B/W/T<br>3 : 59 R/B/W/T<br>4, 5 : 45 R/B/W/T<br>6, 7, 8 : 17 R/B/W/T<br>9 : 73 R/B/W/T<br>10A-D : 11 R/B/W/T<br>10B-C : 72 R/C/W/T<br>20 : 50 R/B/W/T<br>24, 25 : 43 R/B/W/T<br>30 to 35, 40 to 45 : 43 R/B/W/T<br>46, 49 : 39 F/C/W/T<br>47, 48 : 60 R/B/W/T<br>50, 51 : 68 R/B/W/T<br>53, 56 : 34 F/C/W/T<br>60 to 62, 67 to 69 : 53 R/B/W/T<br>63 to 66 : 48 F/B/W/T<br>70 to 75 : 15 F/C/W/T<br>76 to 78 : 14 F/C/W/T<br>80 to 81 : 66 R/B/W/T<br>82,83 : 58 R/A/W/T<br>94, 95 : 16 R/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | C4, D8, D9 : 25 m<br>C7, C8, D4, G1 G2 : 23 m<br>C1, C2, C3, C5, C6, D1, D3, D6, D7, E2, E9, F7 : 22.50 m<br>L2 : 23 m<br>D2 : 22 m<br>F3, H1, H2, H3, H4 : 20.40 m<br>E7 : 20.30 m<br>E3 : 19.90 m<br>L3 : 18 m<br>B7 : 19 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux : C4, C8, D2, D3, D4, D7, D8, D9, E3, F7, G1, G2, L2, L3, L4, B7.<br>Béton : C1, C2, C3, C5, C6, C7, D1, D6, F3, H1, H2, H3, H4, B7. | Bituminous concrete : C4, C8, D2, D3, D4, D7, D8, D9, E3, F7, G1, G2, L2, L3, L4, B7.<br>Concrete : C1, C2, C3, C5, C6, C7, D1, D6, F3, H1, H2, H3, H4, B7. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | C1 : 69 F/B/W/T ; C2 : 48 R/B/W/T ; C3, C4 : 87 F/B/W/T ; C5 : 54 R/B/W/T ; C6 : 64 R/C/W/T ; C7, C8 : 78 F/B/W/T ; D1 : 49 R/B/W/T ; D2 : 66 R/B/W/T ; D3 : 64 R/B/W/T ; D4 : 68 F/B/W/T ; D6 : 86 R/C/W/T ; D7 : 61 F/C/W/T ; D8 : 78 F/B/W/T ; D9 : 78 F/B/W/T ; E2 : 53 F/C/W/T ; E3 : 39 F/C/W/T ; E7 : 39 F/C/W/T ; E9 : 63 R/B/W/T ; F3 : 19 R/B/W/T, Global Express autorisé avec masse MAX < 42.1t ; F7 : 27 F/C/W/T ; G1 : 76 F/C/W/T ; G2 : 68 F/C/W/T ; G3 : 40 R/B/W/T ; G4 : 45 R/B/W/T ; G5 : 53 R/C/W/T ; G6 : 32 R/C/W/T; L2 : 50 F/B/W/T ; L3 : 36 F/B/W/T; H1, H2, H3, H4 : 35 R/B/W/T ; B7 : 16 R/C/W/T. | C1 : 69 F/B/W/T ; C2 : 48 R/B/W/T ; C3, C4 : 87 F/B/W/T ; C5 : 54 R/B/W/T ; C6 : 64 R/C/W/T ; C7, C8 : 78 F/B/W/T ; D1 : 49 R/B/W/T ; D2 : 66 R/B/W/T ; D3 : 64 R/B/W/T ; D4 : 68 F/B/W/T ; D6 : 86 R/C/W/T ; D7 : 61 F/C/W/T ; D8 : 78 F/B/W/T ; D9 : 78 F/B/W/T ; E2 : 53 F/C/W/T ; E3 : 39 F/C/W/T ; E7 : 39 F/C/W/T ; E9 : 63 R/B/W/T ; F3 : 19 R/B/W/T, Global Express authorized with MAX weight < 42.1t ; F7 : 27 F/C/W/T ; G1 : 76 F/C/W/T ; G2 : 68 F/C/W/T ; G3 : 40 R/B/W/T ; G4 : 45 R/B/W/T ; G5 : 53 R/C/W/T ; G6 : 32 R/C/W/T; L2 : 50 F/B/W/T ; L3 : 36 F/B/W/T; H1, H2, H3, H4 : 35 R/B/W/T ; B7 : 16 R/C/W/T. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Voir ci-dessous. | See below. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Aires 1/2, 3/4, 5, 20/24/25 : 10 m<br>Aires 6/7, 30, 31, 35 : 9 m<br>Aires 8, 9, 40, 41, 45 : 8 m<br>Aire 10 : 7 m<br>Aires 47, 4Z : 6 m<br>Aire 48 : 5 m<br>Aires 50/57 : 4 m<br>Aires 60/67, 80/83, 70/75 : 3 m<br>Aires 76/78 : 2 m | PRKG areas 1/2, 3/4, 5, 20/24/25 : 10 m<br>PRKG areas 6/7, 30, 31, 35 : 9 m<br>PRKG areas 8, 9, 40, 41, 45 : 8 m<br>PRKG area 10 : 7 m<br>PRKG areas 47, 4Z : 6 m<br>PRKG area 48 : 5 m<br>PRKG areas 50/57 : 4 m<br>PRKG areas 60/67, 80/83, 70/75 : 3 m<br>PRKG areas 76/78 : 2 m |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 1 A 43°26'21.07"N 005°13'28.08"E<br>10 A 43°26'29.98"N 005°13'10.96"E<br>10 B 43°26'29.96"N 005°13'10.73"E<br>10 C 43°26'29.98"N 005°13'09.34"E<br>10 D 43°26'29.81"N 005°13'10.89"E<br>2 A 43°26'19.67"N 005°13'28.10"E<br>2 C 43°26'18.86"N 005°13'28.79"E<br>20 A 43°26'17.42"N 005°13'28.80"E<br>20 B 43°26'16.91"N 005°13'27.00"E<br>20 C 43°26'17.15"N 005°13'26.94"E<br>24 B 43°26'15.65"N 005°13'15.35"E<br>24 D 43°26'15.78"N 005°13'17.81"E<br>25 43°26'16.71"N 005°13'17.11"E<br>25 A 43°26'15.17"N 005°13'15.71"E<br>25 B 43°26'15.65"N 005°13'15.35"E<br>25 C 43°26'16.12"N 005°13'16.14"E<br>25 D 43°26'16.55"N 005°13'16.73"E<br>25 E 43°26'16.68"N 005°13'17.05"E<br>3 A 43°26'17.43"N 005°13'24.72"E<br>3 B 43°26'17.54"N 005°13'24.53"E | 48 A 43°26'35.28"N 005°13'02.47"E<br>48 C 43°26'33.63"N 005°13'00.10"E<br>48 E 43°26'32.07"N 005°12'58.03"E<br>48 G 43°26'30.32"N 005°12'58.95"E<br>5 A 43°26'21.66"N 005°13'22.63"E<br>5 B 43°26'21.59"N 005°13'22.51"E<br>5 C 43°26'21.68"N 005°13'21.20"E<br>50 43°26'29.47"N 005°12'48.50"E<br>51 43°26'30.62"N 005°12'46.87"E<br>52 43°26'31.22"N 005°12'51.60"E<br>53 43°26'32.34"N 005°12'49.99"E<br>54 43°26'32.51"N 005°12'54.02"E<br>55 43°26'33.45"N 005°12'52.67"E<br>56 43°26'33.94"N 005°12'56.09"E<br>57 43°26'34.55"N 005°12'55.22"E<br>6 A 43°26'23.27"N 005°13'20.54"E<br>6 A1 43°26'23.41"N 005°13'20.46"E<br>6 B 43°26'23.22"N 005°13'20.06"E<br>6 C 43°26'23.18"N 005°13'18.98"E<br>60 N 43°26'34.65"N 005°12'40.58"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | 3 C 43°26'17.47"N 005°13'23.69"E<br>30 43°26'20.83"N 005°13'11.65"E<br>30 B 43°26'20.39"N 005°13'14.41"E<br>30 C 43°26'19.22"N 005°13'12.12"E<br>30 D 43°26'20.31"N 005°13'13.23"E<br>30 E 43°26'20.45"N 005°13'13.49"E<br>31 C 43°26'18.53"N 005°13'13.10"E<br>31 E 43°26'19.85"N 005°13'14.86"E<br>34 E 43°26'21.22"N 005°13'12.42"E<br>35 43°26'19.58"N 005°13'13.43"E<br>35 B 43°26'21.40"N 005°13'12.32"E<br>35 C 43°26'19.79"N 005°13'11.31"E<br>35 E 43°26'21.27"N 005°13'12.33"E<br>4 B 43°26'19.14"N 005°13'23.71"E<br>40 43°26'24.82"N 005°13'05.77"E<br>40 A 43°26'23.67"N 005°13'05.83"E<br>40 B 43°26'24.47"N 005°13'07.95"E<br>40 C 43°26'23.54"N 005°13'05.99"E<br>40 D 43°26'24.55"N 005°13'07.18"E<br>40 E 43°26'24.50"N 005°13'07.75"E<br>41 C 43°26'22.85"N 005°13'06.97"E<br>41 E 43°26'23.98"N 005°13'08.48"E<br>44 C 43°26'24.34"N 005°13'04.87"E<br>44 E 43°26'25.46"N 005°13'06.40"E<br>45 43°26'24.12"N 005°13'06.76"E<br>45 B 43°26'25.71"N 005°13'06.19"E<br>45 C 43°26'24.94"N 005°13'04.00"E<br>45 E 43°26'26.10"N 005°13'05.48"E<br>47 A 43°26'33.16"N 005°13'07.77"E<br>47 C 43°26'31.64"N 005°13'05.66"E<br>47 E 43°26'30.08"N 005°13'03.59"E<br>47 G 43°26'28.52"N 005°13'01.52"E | 61 N 43°26'35.16"N 005°12'43.20"E<br>62 N 43°26'35.68"N 005°12'42.47"E<br>63 A 43°26'37.28"N 005°12'45.96"E<br>63 B 43°26'36.49"N 005°12'46.04"E<br>63 C 43°26'36.05"N 005°12'46.88"E<br>63 D 43°26'35.78"N 005°12'47.05"E<br>63 E 43°26'35.45"N 005°12'47.32"E<br>64 43°26'36.63"N 005°12'46.77"E<br>64 B 43°26'35.78"N 005°12'47.05"E<br>65 43°26'35.96"N 005°12'47.85"E<br>66 E 43°26'38.72"N 005°12'49.45"E<br>66 W 43°26'38.36"N 005°12'48.55"E<br>67 N 43°26'39.68"N 005°12'51.20"E<br>68 N 43°26'39.73"N 005°12'52.44"E<br>69 N 43°26'39.86"N 005°12'53.07"E<br>7 A 43°26'24.99"N 005°13'18.11"E<br>7 B 43°26'24.93"N 005°13'17.78"E<br>7 C 43°26'25.02"N 005°13'16.65"E<br>8 B 43°26'26.33"N 005°13'15.99"E<br>8 C 43°26'26.29"N 005°13'15.54"E<br>80 43°26'45.82"N 005°13'00.33"E<br>81 43°26'46.93"N 005°13'01.88"E<br>82 43°26'48.13"N 005°13'03.49"E<br>83 A 43°26'43.49"N 005°13'05.53"E<br>83 B 43°26'43.69"N 005°13'05.73"E<br>83 C 43°26'44.29"N 005°13'06.27"E<br>83 D 43°26'44.88"N 005°13'06.83"E<br>83 E 43°26'45.10"N 005°13'06.98"E<br>9 A 43°26'28.15"N 005°13'13.80"E<br>9 B 43°26'28.05"N 005°13'13.57"E<br>9 C 43°26'28.07"N 005°13'12.09"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Procédures d'entrées et de sorties des postes de stationnement au push ou en autonome connues des assistants.<br>Postes 71, 72, 73, 77 et 78 : pente globale inférieure à 1.0 % (avec des dépressions ponctuelles supérieures à 1.1%).<br>Poste 76 : pente globale comprise entre 1.0 % et 1.9 %.<br>Postes 74 et 75 : pente globale comprise entre 1.1 % et 1.9 % (présence d'un caniveau au niveau de la roulette de nez qui implique localement des pentes supérieures à 2.0 %). | Procedures for entering and exiting aircraft stands (push back or autonomous exit) known from ground handling companies.<br>Stands 71, 72, 73, 77 and 78 : overall slope less than 1.0 % (with ponctual depressions greater than 1.1 %).<br>Stand 76 : overall slope between 1.0 % and 1.9 %.<br>Stands 74 and 75 : overall slope bewteen 1.1 % and 1.9 % (presence of a gutter at the level of the nose wheel which locally involves slopes greater than 2.0 %). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir APDC MARSEILLE PROVENCE | See APDC MARSEILLE PROVENCE |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : identification, axial, amont des seuils, seuils, toucher des roues, extrémités.<br>Latéral : délimitation de la bande et des accotements revêtus.<br>TWY C1, D1, D2, D3, D4, D6, D7, D8, D9 et E2, E3, E7, E9 : ligne axiale et double ligne latérale délimitation des accotements revêtus.<br>TWY D2, D3, D6, D7, D8, D9 et E2, E3, E7, E9 : Point d'attente CAT I à 90 m.<br>TWY D1 : point d'attente CAT I à 120m par dérogation avec la position du TWY C1 (cf. AD 2 LFML.20 Règlements de circulation locaux § 5.2).<br>TWY D1, D2 : point d'attente CAT III à 120 m.<br>TWY C1 : point d'attente CAT III à 150 m par dérogation avec la position du TWY C1 (cf. AD 2 LFML.20 Règlements de circulation locaux § 5.2).<br>TWY C1, D6, D7, D8, D9 et E2, E3, E7, E9 : point d'attente CAT III à 150 m associé à la barre d'arrêt.<br>TWY D3, D4 : point d'attente CAT III à 160m associé à la barre d'arrêt. | RWY : designation, centreline, THR upstreams, THR, TDZ, RWY ends.<br>Edge markings of paved strip and shoulders.<br>TWY C1, D1, D2, D3, D4, D6, D7, D8, D9 and E2, E3, E7, E9 : centreline and double edge marking of paved shoulders.<br>TWY D2, D3, D6, D7, D8, D9 and E2, E3, E7, E9 : holding point CAT I at 90 m.<br>TWY D1 : holding point CAT I at 120 m by derogation with TWY C1 position (cf. AD 2 LFML.20 Local traffic regulations § 5.2).<br>TWY D1, D2 : holding point CAT III at 120 m.<br>TWY C1: holding point CAT III at 150m by derogation with TWY C1 position (cf. AD 2 LFML.20 Local traffic regulations § 5.2).<br>TWY C1, D6, D7, D8, D9 and E2, E3, E7, E9 : holding point CAT III at 150 m associated to the stop bar.<br>TWY D3, D4 : holding point CAT III at 160 m associated to the stop bar. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFML .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Commandables (C) : TWY C1, D9<br>Permanentes (P) : TWY : D1, D2, D3, D6, D7, D8, E2, E3, E7, E9.<br>Barres d'entrée interdite (I) : D4. | Controlled (C) : TWY C1, D9<br>Permanent (P) : TWY : D1, D2, D3, D6, D7, D8, E2, E3, E7, E9.<br>No entry bars (I) : D4. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Renforcements des marques aux points d'attente :<br>TWY C1 RWY 13L renforcé par l'indication "13L-13L".<br>TWY D1, D2, D3 RWY 13L renforcés par l'indication "31R-13L".<br>TWY E2, E3 RWY 13L renforcé par l'indication "13L-31R".<br>TWY D6, D7 RWY 31R renforcés par l'indication "31R-13L".<br>TWY E7 RWY 31R renforcé par l'indication "13L-31R".<br>TWY D8 RWY 31R renforcé par l'indication "31R".<br>TWY D9, E9 RWY 31R renforcés par l'indication "31R-31R".<br>TWY E2 RWY 13R renforcés par l'indication "13R-13R".<br>TWY E3 RWY 13R renforcé par l'indication "31L-13R".<br>TWY F3 RWY 13R renforcé par l'indication "13R-31L".<br>TWY E7 RWY 31L renforcé par l'indication "31L-13R".<br>TWY E9 RWY 31L renforcé par l'indication "31L-31L".<br>TWY F7 RWY 31L renforcé par l'indication "13R-31L".<br>Les 47 derniers mètres en amont du point d'attente sont renforcés avec un marquage axial de part et d'autre par un trait discontinu.<br>L'interdiction d'alignement via le TWY D4 en piste 13L-31R est renforcée par l'indication "NO ENTRY".<br>Point d'attente TWY C1, D1, D2, D3, D6, D7, D8, D9, E2, E3, E7, E9 : renforcement des points d'attente CAT I par feux Wig-Wag.<br>Point d'attente TWY E2, E3, E7, E9, F3 : renforcement des points d'attente CAT I par feux Wig-Wag.<br>D5 fermé.<br>Balisage axial TWY G1, G2, G3, D3, D4, C3, C4 : LED.<br>Balisage latéral TWY : LED partiellement. | Holding points marks intensified :<br>TWY C1 RWY 13L reinforced by the "13L-13L" notice.<br>TWY D1, D2, D3 RWY 13L reinforced by the "31R-13L"notice.<br>TWY E2, E3 RWY 13L reinforced by the "13L-31R" notice.<br>TWY D6, D7 RWY 31R reinforced by the "31R-13L" notice.<br>TWY E7 RWY 31R reinforced by the "13L-31R notice".<br>TWY D8 RWY 31R reinforced by the "31R" notice.<br>TWY D9, E9 RWY 31R reinforced by the "31R-31R" notice.<br>TWY E2 RWY 13R reinforced by the "13R-13R" notice.<br>TWY E3 RWY 13R reinforced by the "31L-13R" notice.<br>TWY F3 RWY 13R reinforced by the "13R-31L" notice.<br>TWY E7 RWY 31L reinforced by the "31L-13R" notice.<br>TWY E9 RWY 31L reinforced by the "31L-31L" notice.<br>TWY F7 RWY 31L reinforced by the "13R-31L" notice.<br>The last 47 meters upstream of the holding point are reinforced with a centerline marking on each side with a dashed line.<br>Prohibited lining up via the TWY D4 on RWY 13L-31R is reinforced by the "NO ENTRY" notice.<br>Holding point TWY C1, D1, D2, D3, D6, D7, D8, D9, E2, E3, E7, E9 : holding point CAT I intensified by Wig-Wag lights.<br>Holding point TWY E2, E3, E7, E9, F3 : holding point CAT I intensified by Wig-Wag lights.<br>D5 closed.<br>TWY centre line lighting : G1, G2, G3, D3, D4, C3, C4 : LED.<br>TWY edge lighting : LED partially. |

**AD 2 LFML.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NICE CÔTE D'AZUR |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFML .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NICE CÔTE D'AZUR |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>03-09-15-21 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S-U-P-W<br>AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | VISU<br>AEROWEB<br>AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55. |

**AD 2 LFML.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13L | 134.47 (132) | 3500 x 45 | 58 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°26'56.90"N 005°11'50.34"E<br>( 43°26'49.25"N 005°12'01.22"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 9ft<br>DTHR : 8ft |
| 31R | 314.47 (312) | 3500 x 45 | 58 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°25'38.14"N 005°13'42.44"E<br>( 43°25'52.98"N 005°13'21.32"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 70ft<br>DTHR : 52ft |
| 13R | 135.47 (133) | 2370 x 45 | 70 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°26'27.32"N 005°12'12.77"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 8ft |
| 31L | 315.47 (313) | 2370 x 45 | 70 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°25'33.11"N 005°13'27.67"E<br>( 43°25'35.51"N 005°13'24.36"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 64ft<br>DTHR : 61ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13L | NIL | NIL | NIL | 3560 x 280 | NIL | (1) |
| 31R | NIL | NIL | 60 | 3560 x 280 | NIL | (2) |
| 13R | NIL | NIL | NIL | 2490 x 280 | NIL | (3) |
| 31L | NIL | NIL | 300 | 2490 x 280 | NIL | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (THR 13L) et de 210 x 90 m (THR 31R).
RESA (RWY end safety area) 90 x 90 m (THR 13L) and 210 x 90 m (THR 31R).

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (THR 13L) et de 210 x 90 m (THR 31R).
RESA (RWY end safety area) 90 x 90 m (THR 13L) and 210 x 90 m (THR 31R).
Coordonnées extrémité de piste 31R (cf. zoom carte ADC 01) : 43°26'55.55" N 005°11'52.26" E

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (THR 13R) et de 95 x 90 m (THR 31L).
RESA (RWY end safety area) 90 x 90 m (THR 13R) and 95 x 90 m (THR 31L).

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (THR 13R) et de 95 x 90 m (THR 31L).
RESA (RWY end safety area) 90 x 90 m (THR 13R) and 95 x 90 m (THR 31L).

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13L | 3500 | 3500 | 3500 | 3160 | Entre l'extrémité physique de la piste et le THR 13L : longueur de roulement de 60 m utilisable au décollage.<br>Between physical end of RWY and THR 13L : 60 m long strip available for takeoff. |
| TWY D1 | 3003 | 3003 | 3003 | | |
| TWY D2 | 2434 | 2434 | 2434 | | |
| TWY D3 | 2192 | 2192 | 2192 | | |
| TWY E2 | 2435 | 2435 | 2435 | | |
| TWY E3 | 2224 | 2224 | 2224 | | |
| 31R | 3440 | 3500 | 3440 | 2780 | Fin des distances déclarées situées 60 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>Feux d'extrémité physique de la piste situés 60 m au-delà des distances déclarées (voir AD 2 LFML ADC 01) indiqués par une barre de feux rouges.<br>Feux d'extrémité de la piste situés 60 m avant l'extrémité physique de la piste (voir AD 2 LFML ADC 01) par 2 x 3 feux rouges.<br>End of declared distances located 60 m before physical end of RWY.<br>Physical RWY end lights located 60 m beyond declared distances (see AD 2 LFML ADC 01) indicated by a red lights bar.<br>RWY end lights located 60 m before physical RWY end (see AD 2 LFML ADC 01) by 2 x 3 red lights. |
| TWY D6 | 2525 | 2585 | 2525 | | |
| TWY D7 | 2972 | 3032 | 2972 | | |
| TWY D8 | 3326 | 3386 | 3326 | | |
| TWY E7 | 2969 | 3029 | 2969 | | |
| 13R | 2370 | 2370 | 2370 | 2370 | |
| TWY E3 | 2158 | 2158 | 2158 | | |
| TWY F3 | 2189 | 2189 | 2189 | | |
| 31L | 2370 | 2670 | 2370 | 2265 | |
| TWY E7 | 1883 | 2183 | 1883 | | |
| TWY F7 | 1846 | 2146 | 1846 | | |

**AD 2 LFML.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 13L | CAT II-III - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | 900 m | 3160 m | 15 m | W<br>R | LIH |
| 31R | CAT I - 900 m - LIH | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 64 ft | | 2780 m | 15 m | W | LIH |
| 13R | Fé / *RWY FLG* | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 64 ft | | | | | |
| 31L | Fé / *RWY FLG* | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 64 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 13L | 2560<br>600 | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH/LIL<br>LIH/LIL | R | | | (1) |
| 31R | 2180<br>600 | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH/LIL<br>LIH/LIL | R | | | (2) |
| 13R | 1770<br>600 | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH/LIL<br>LIH/LIL | R | | | |
| 31L | 1665<br>600 | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH/LIL<br>LIH/LIL | R | | | (3) |

(1) Préseuil/Pre-THR: 280 m G - LIH.
Ouverture d'angle de 30' entre unité B et unité C du PAPI / 30 minute angle between unit B and C of the PAPI.
Tout balisage piste : feux LED / All RWY lighting : LED lights.

(2) Préseuil/Pre-THR: 660 m G - LIH - RTIL
Extrémité physique de la piste / Physical RWY end : R-LIH
Extrémité de la piste / RWY end : R-LIH
Balisage d'approche : feux LED / Approach lighting : LED lights
Tout balisage piste : feux LED / All RWY lighting : LED lights
Feux simples de zone de toucher (W) / Simple touchdown zone lights (W)

(3) Préseuil/Pre-THR: 105 m G - LIH
Feux simples de zone de toucher (W) / Simple touchdown zone lights (W)


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | C5, C3, C2, C1 : axial au pas de 60m en ligne droite et 30m en courbe<br>C4, C6, C7, C8, D3, D4, D9 : axial au pas de 15m et 7.50m dans les courbes. | C5, C3, C2, C1 : centreline with spacing 60m in straight lines<br>C4, C6, C7, C8, D3, D4, D9 : centreline with spacing 15m in straight lines and 7.50m in curves. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | C1, D1, C2, D2, C3, D3, D4, C4, C5, C6, C7, D6, C8, D7, D8, D9 : latéral hors sol bleu, panneaux d'indications et d'obligations.<br>F3 : rétro-réfléchissant<br>F7 : NIL.<br>B7 : rétro-réfléchissant.<br>H1, H2, H3, H4 : NIL. | C1, D1, C2, D2, C3, D3, D4, C4, C5, C6, C7, D6, C8, D7, D8, D9 : blue elevated edge marking, information and obligation signs.<br>F3 : rétro-reflective<br>F7 : NIL.<br>B7 : rétro-reflective.<br>H1, H2, H3, H4 : NIL. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Par groupe électrogène. | By mobile power source. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 sec pour la piste 13L/31R et 15 sec pour la piste 13R/31L. | 0 sec for RWY 13L/31R and 15 sec for RWY 13R/31L. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Onduleur de reprise de charge 6 minutes pour toutes les fonctions pistes et approche de précision CAT III. | Uninterruptible Power Supply (UPS) 6 min for all RWY and CAT III approach functions. |

**AD 2 LFML.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFML.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PROVENCE**<br><br>43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°31'21"N , 005°07'14"E - arc anti-horaire de 4.86 NM de rayon centré sur 43°36'10"N , 005°06'29"E - 43°35'03"N , 005°13'01"E - 43°33'55"N , 005°19'04"E - 43°31'04"N , 005°17'39"E - 43°27'14"N , 005°21'49"E - 43°27'10"N , 005°24'32"E - 43°15'10"N , 005°24'32"E - 43°15'10"N , 005°10'47"E - 43°20'46"N , 005°05'29"E - 43°24'00"N , 005°03'30"E - 43°31'25"N , 005°01'52"E - 43°32'20"N , 005°00'40"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>PROVENCE Approche (FR)<br>PROVENCE Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>PROVENCE Tour (FR)<br>PROVENCE Tower (EN) | Activable H24.<br>Espace défini à l'exclusion des LF-R 88 BERRE-LA FARE, LF-R 186 MARTIGUES, de la portion interférente de la LF-R 269 FLYBOARD-AIR lorsqu'elle est active et des portions interférentes de la CTR ISTRES 1.1, de la LF-R 217/1.1 ISTRES, de la LF-R 107 PILON DU ROY et de la LF-R 276 (Patrouille de France) lorsqu'elles sont actives.<br>Airspace set excluding LF-R 88 BERRE-LA FARE, LF-R 186 MARTIGUES, interfering portion of LF-R 269 FLYBOARD-AIR when active and interfering sections of CTR ISTRES 1.1, LF-R 217/1.1 ISTRES, LF-R 107 PILON DU ROY and LF-R 276 (Patrouille de France) when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | PROVENCE Information (FR)<br>*PROVENCE Information (EN)* | 124.350 MHz | H24 | SIV 2 |
| FIS | PROVENCE Information (FR)<br>*PROVENCE Information (EN)* | 126.260 MHz | H24 | SIV 5.<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFML.23<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFML.23 |
| FIS | PROVENCE Information (FR)<br>*PROVENCE Information (EN)* | 131.230 MHz | H24 | FREQ information de vol planeurs selon protocole. Sur instruction ATC<br>Glider's flight information FREQ. With ATC instruction. |
| FIS | PROVENCE Information (FR)<br>*PROVENCE Information (EN)* | 132.300 MHz | H24 | SIV 3 et/and SIV 6. |
| FIS | PROVENCE Information (FR)<br>*PROVENCE Information (EN)* | 132.950 MHz | H24 | SIV 1 et/and SIV 4. |
| APP | PROVENCE Approche (FR)<br>*PROVENCE Approach (EN)* | 120.205 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFML.23<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFML.23<br>Secteurs/Sectors MZ 1 à/to 3. |
| APP | PROVENCE Approche (FR)<br>*PROVENCE Approach (EN)* | 120.880 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFML.23<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFML.23<br>Secteurs/Sectors MAC 1 à/to 10. |
| APP | PROVENCE Approche (FR)<br>*PROVENCE Approach (EN)* | 121.430 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFML.23<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFML.23<br>Secteurs/Sectors MAC 1 à/to 10. |
| APP | PROVENCE Approche (FR)<br>*PROVENCE Approach (EN)* | 124.350 MHz | H24 | Secteurs/Sectors ME 1 et/and 2. |
| APP | PROVENCE Approche (FR)<br>*PROVENCE Approach (EN)* | 127.725 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | PROVENCE Approche (FR)<br>*PROVENCE Approach (EN)* | 129.475 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | PROVENCE Approche (FR)<br>*PROVENCE Approach (EN)* | 132.300 MHz | H24 | Secteur/Sector MB. |
| TWR | PROVENCE Prevol (FR)<br>*PROVENCE Delivery (EN)* | 121.730 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFML.23<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFML.23 |
| TWR | PROVENCE Sol (FR)<br>*PROVENCE Ground (EN)* | 121.905 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFML.23<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFML.23 |
| TWR | PROVENCE Tour (FR)<br>*PROVENCE Tower (EN)* | 123.725 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| TWR | PROVENCE Tour (FR)<br>*PROVENCE Tower (EN)* | 133.100 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 121.430 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 121.500 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 124.350 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 126.260 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 131.230 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 132.300 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 132.950 MHz | H24 | |
| VDF | PROVENCE Gonio (FR)<br>*PROVENCE Homer (EN)* | 133.100 MHz | H24 | |
| ATIS | PROVENCE (FR)<br>*PROVENCE (EN)* | 125.355 MHz | H24 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | MAR | 383 kHz | H24 | 43°29'23.3"N 005°08'14.1"E | 53 ft | 25NM | | 311°/3.7NM DTHR 13L | |
| NDB | OB | 395 kHz | HO | 43°13'47.4"N 005°39'55.5"E | 1562 ft | 50NM | | | |
| VOR-DME | MRM | 108.8 MHz CH 25X | H24 | 43°22'38.4"N 005°19'35.2"E | 771 ft | 60NM(270°..90°) 100NM FL500 | | 124°/5.6NM DTHR 31R | (1) |
| LOC 13R (I.E.1) | MCE | 108.3 MHz | H24 | 43°25'29.3"N 005°13'32.9"E | 67 ft | | | 133°/271m DTHR 31L | |
| GP 13R | | 334.1 MHz | H24 | 43°26'17.6"N 005°12'18.7"E | 8 ft | | 16.5 m/54 ft ( 3 °) | 154°/328m THR 13R | (2) |
| DME 13R | | CH 20X | H24 | 43°26'17.6"N 005°12'18.7"E | 63 ft | 25NM FL100 | | 154°/328m THR 13R | (3) |
| LOC 13L (III.E.4) | ML | 110.3 MHz | H24 | 43°25'31.9"N 005°13'51.3"E | 79 ft | | | 132°/937m DTHR 31R | |
| GP 13L | | 335 MHz | H24 | 43°26'39.3"N 005°12'07.7"E | 7 ft | | 16.7 m/55 ft ( 3 °) | 153°/340m DTHR 13L | (4) |
| DME 13L | | CH 40X | H24 | 43°26'39.3"N 005°12'07.7"E | 42 ft | 25NM FL250 | | 153°/340m DTHR 13L | (5) |
| LOC 31R (I.E.1) | MPV | 111.15 MHz | H24 | 43°26'59.0"N 005°11'47.3"E | 7 ft | | | 312°/440m DTHR 13L | |
| GP 31R | | 331.55 MHz | H24 | 43°25'56.7"N 005°13'08.4"E | 43 ft | | 17.7 m/58 ft ( 4 °) | 289°/306m DTHR 31R | |
| DME 31R | | CH 48Y | H24 | 43°25'56.7"N 005°13'08.4"E | 94 ft | 25NM FL250 | | 289°/307m DTHR 31R | (6) |

(1) Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans le secteur Sud du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the southern sector of the navaid.

(2) Présence d'un shelter GP non frangible dimensions 7,00 m (L) x 2,40 m (l) x 9 ft (ht) - Balisage jour et nuit. / Presence of a non-frangible GP shelther size 7,00 m (length) x 2,40 m (width) x 9 ft (height) - Day and night marking.

(3) DME ATT omnidirectionnel. / Omnidirectional landing DME.

(4) Présence d'un shelter GP non frangible dimensions 7,00 m (L) x 2,40 m (l) x 9 ft (ht) - Balisage jour et nuit. / Presence of a non-frangible GP shelther, size 7,00 m (length) x 2,40 m (width) x 9 ft (height) - Day and night marking.

(5) DME ATT omnidirectionnel. / Omnidirectional landing DME

(6) DME ATT omnidirectionnel. Couverture DME limitée à 25° à gauche de l'axe loc à 17 NM, 2500 ft. DME non reçu à gauche de l'axe loc à 25 NM, 4500 ft.
Omnidirectional landing DME. DME coverage limited to 25° left of localizer axis at 17 NM, 2500 ft. DME not received left of localizer axis at 25 NM, 4500 ft.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

## 20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

**20.1.1**

Le Centre de Contrôle d'Approche de MARSEILLE PROVENCE (PROVENCE APP) assure la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTA PROVENCE et de la TMA PROVENCE conformément à l'ENR 2.1, à l'exclusion des espaces militaires activés.

Les services rendus sont ceux associés aux classes d'espace des différentes parties de la TMA et de la CTA.

## *20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS*

***20.1.1***

*MARSEILLE PROVENCE Approach Control Center (PROVENCE APP) provides air traffic control services in PROVENCE CTA and PROVENCE TMA on accordance with ENR 2.1, except for activated military airspaces.*

*Airspace classes define services ensured in the different sections of the TMA and the CTA.*

### 20.1.2 Organismes gestionnaires par délégation de PROVENCE APP

ORANGE Approche : Espace délégué dans la TMA 12 PROVENCE du plancher de la TMA à 4500 ft AMSL hors CTR d'ORANGE et partie de la TMA 8 PROVENCE à l'ouest de la TMA 12 comprise entre :

- Limites latérales :

43°49'00.00'' N, 04°46'50.00'' E - 43°49'09.27'' N, 04°36'47.73'' E
43°49'51.00'' N, 04°35'44.00'' E 44°06'38.72'' N, 04°35'12.76'' E
44°07'30.52'' N, 04°35'59.14'' E 44°00'43.20'' N, 04°45'55.72'' E
43°49'00.00'' N, 04°46'50.00'' E

- Limites verticales : 4500 ft AMSL — plancher TMA

Les services de la circulation aérienne rendus correspondent à ceux de la classe E dans la partie de la TMA 8 déléguée et ceux de la classe D dans la TMA 12.

SALON Approche : Espace délégué de 2500 ft AMSL à 4500 ft AMSL dans les TMA 1 et TMA 2 et de 2000 ft ASFC / 2500 ft AMSL à 4500 ft AMSL dans la TMA 8, compris dans les limites des zones R 77 A; espace délégué dans la TMA 14 dans les limites de la zone R 71 C et espace délégué dans la TMA 10 et 12 dans les limites des R 71 A et B. Les services de la circulation aérienne rendus correspondent à ceux de la classe E dans les TMA 8 et 14, ceux de la classe D dans les TMA 1, 2 et 12 et ceux de la classe E ou D selon le niveau dans la TMA 10 assortis de conditions de pénétration afférentes aux zones traversées.

### 20.1.3 Espaces délégués à PROVENCE APP

Par délégation de l'ACC MARSEILLE, PROVENCE APP gère l'axe MTL/MOLEN au sud à 11Nm de MTL en dessous du FL 145.

Pendant les horaires ATS d'ORANGE, cet axe est géré par l'approche d'ORANGE en dessous du FL 085, dans les limites latérales de la CTR ORANGE et de la R 55B.

Les plans de vol concernant cet axe sont également adressés à LFMLZPZX.

### *20.1.2 Air traffic organisms allocated by PROVENCE APP*

*ORANGE Approach : Delegated airspace within PROVENCE TMA 12 from TMA Lower limit to 4500 ft AMSL outside ORANGE CTR and the part of PROVENCE TMA 8 west of TMA 12, between :*

*- Lateral limits :*

- *Vertical limits :* *4500 ft AMSL* — *TMA lower limit*

*Services ensured are the same as those in class E in the delegated part of the TMA 8 and those in class D in the TMA 12.*

*SALON Approach: Delegated airspace from 2500 ft AMSL to 4500 ft AMSL in the TMA 1 and TMA 2 and from 2000 ft ASFC / 2500 ft AMSL to 4500 ft AMSL in TMA 8, within areas R 77 A; delegated airspace in the TMA 14 within the limits of R 71 C area and delegated airspace in the TMA 10 and 12 within areas R 71 A and B. Services ensured are the same as those in class E in TMA 8 and 14, those in class D in TMA 1, 2 and 12 and those in class E or D according to the level in the TMA 10 special entry conditions could apply when crossing these areas.*

### *20.1.3 Airspace allocated to PROVENCE APP*

*By delegation from ACC MARSEILLE, PROVENCE APP will provide air traffic control services for the MTL/MOLEN route in the south, 11 NM from MTL, below FL 145.*

*During ATS ORANGE operating hours, this route will be managed by ORANGE Approach in ORANGE CTR and R 55B below FL 085.*

*Flight plans for this route should be addressed to LFMLZPZX.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition en TMA PROVENCE est de 5000 ft.

Le niveau de transition en TMA PROVENCE est déterminé par PROVENCE APP.

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

**20.3.1 ROULAGE**

Il est portée à l'attention de tous les équipages que les marques d'information d'entrée des postes de stationnement sont progressivement remplacées par du texte de couleur jaune sur fond noir en lieu et place de couleur noire sur fond jaune.

Après atterrissage RWY 31R, sauf nécessité opérationnelle, sortir au plus tard par voie D1 pour protéger l'aire critique du LOC. En cas de sortie exceptionnelle au delà de la voie D1, en aviser dès que possible le contrôle.

Après atterrissage RWY 31R, interdiction de sortir par voie D2 pour tous les avions de type A330 et B767.

Absence de panneaux de sortie de piste sur RWY 13L/31R et RWY 13R/31L.

Prudence au roulage pour les ACFT entrant sur les postes de stationnement 47 à 48 :

- vitesse adaptée et utilisation du régime IDLE tout au long de la manoeuvre d'entrée.

- surveillance renforcée de la part de l'équipage

En raison de marge de dégagement en bout d'aile limitée sur l'axe entre G1 et L4, les aéronefs sur cet axe devront maintenir une vitesse réduite.

Restriction d'utilisation des TWY :

- code C : envergure inférieure ou égale à 36 m : MD 80 à 83 / MD87-88 / MD90 / A318 à 321 / B727 / B737

- code D : envergure inférieure ou égale à 52 m : B767-300-200 / B757-200 / A300- 600R / A310-300-200

- code E : envergure inférieure ou égale à 65 m : B777-300ER / B777-200 / A340- 600-300-200 / A330-300-200 / B747-300-400

Accès de / vers les seuils par les codes E :

- seuils 13 par G3

- seuils 31 par G4

Postes de stationnement éloignés nécessitant un départ au repoussage obligatoirement : 25D / 30A / 30D / 40A et 40D.

Limitation de la vitesse des aéronefs sur certaines voies de circulation de l'aire de trafic à 10 kts pour les aéronefs suivants :

- sur G1 au niveau du bloc 50, limitation en vitesse des aéronefs de plus de 64 mètres d'envergure.

- sur G1 au niveau des postes 71 à 74, limitation en vitesse des aéronefs de plus de 38 mètres d'envergure.

- sur L4 au niveau du bloc 80, limitation en vitesse des aéronefs de plus de 38 mètres d'envergure.

- sur L3 au niveau du poste 48A, limitation en vitesse des aéronefs de plus de 35.8 mètres d'envergure.

- sur l'axe central de l'aire de trafic entre les postes 5A et 10C, limitation en vitesse des aéronefs de plus de 64 mètres d'envergure.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude in PROVENCE TMA is 5000 ft.*

*The transition level in PROVENCE TMA will be calculated by PROVENCE APP.*

***20.3 GROUND MANOEUVRING***

***20.3.1 TAXI REGULATIONS***

*It is brought to attention of all the crews that the information marks of entrance of the parking stands are of yellow color on a black color blackground instead of black color on yellow bottom.*

*After landing RWY 31R, except for operational requirement, exit at the latest through taxiway D1 to protect the LOC critical area. In case of exceptional exit beyond taxiway D1, report to the control unit as soon as possible.*

*After landing on RWY 31R, all A330 and B767 aircraft are prohibited from exiting via taxiway D2.*

*Absence of runway exit signs on RWY 13L/31R and RWY 13R/31L.*

*Use caution when taxiing for ACFT entering on stands 47 to 48 :*

*- adapted speed and use of the IDLE power throughout the entry maneuver.*

*- surveillance strengthened on behalf of crews*

*Due to reduced wingtip clearance margin between G1 and L4, ACFT using this axis should maintain a reduced speed.*

*TWY restriction use :*

*- code C : wing span less or equal to 36 m : MD 80 to 83 / MD87-88 / MD90 / A318 to 321 / B727 / B737*

*- code D : wing span less or equal to 52 m : B767-300-200 / B757-200 / A300-600R / A310-300-200*

*- code E : wing span less or equal to 65 m : B777-300ER / B777-200 / A340-600- 300-200 / A330-300-200 / B747-300-400*

*Access from / to thresholds for codes E :*

*- thresholds 13 via G3*

- thresholds 31 via G4

*Remote stands requiring a mandatory push-back start : 25D / 30A / 30D / 40A and 40D.*

*ACFT speed restricted to 10 kts on the following apron TWY for the following ACFT :*

*- on G1 abeam block 50, for ACFT with wingspan larger than 64 m.*

*- on G1 abeam stands 71 to 74, for ACFT with wingspan larger than 38 m.*

*- on L4 abeam block 80, for ACFT with wingspan larger than 38 m.*

*- on L3 abeam stand 48A, for ACFT with wingspan larger than 35.8 m.*

*- on the central TWY of the apron between stands 5A and 10C, for ACFT with wingspan larger than 64 m.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| TWY | Type d'aéronefs / *ACFT type* |
|---|---|
| C1/C2/C3/C4/C6/C7/C8/D2/D9/E2/E9 | Code C + D + E |
| D3/D4/D8 | Code C + D |
| G3/G4 | Code C + D + E<br>Sur les voies d'entrée d'aire de trafic G3 via TWY C5 / G4 via TWY C5 (arrivée Sud) , la marge entre les roues extérieures du train principal et le bord de la voie de circulation est insuffisante pour les appareils de lettre de code D dont l'OMGWS (largeur hors tout du train principal) et l'empattement (wheel base) sont respectivement supérieurs à 8 et 18 m, en particulier B757-200 et 300, B767-200 et 300, A310. Il est recommandé pour ces derniers de rouler avec précaution et d'utiliser la technique de l'over-steering dans les virages.<br>Pour les ACFT code E :<br>- entrée et sortie par G3 uniquement depuis TWY C4.<br>- entrée et sortie par G4 uniquement depuis TWY C5 (virage à droite en entrée et à gauche en sortie).<br>*On the entry TWY of the apron G3 via TWY C5 / G4 via TWY C5 (south arrival), the margin between the outer wheels of the main gear and the edge of the TWY is insufficient for CODE D ACFT whose OMGWS (overall width of the main gear) and wheelbase are respectively superior to 8 and 18 m, especially B757-200 et 300, B767-200 et 300, A310. It is recommended for such ACFT to taxi with caution and to use the over-steering technique in turns.*<br>*For code E ACFT :*<br>- entry and exit via G3 only from TWY C4.<br>- entry and exit via G4 only from TWY C5 (right turn as entry and left turn as exit). |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* via TWY G1 : TWY C3/C4 et / *and* Aire / *Area* 50 | Code C + Code D + Code E + AN124 + B747-800 |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* via TWY G1 : TWY C3/C4 et / *and* Aire / *Area* 52 | Code C + Code D + Code E |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* TWY G1 : TWY C3/C4 et / *and* Aire / *Area* 54 | Code C + Code D |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* G1 : TWY C3/C4 et / *and* Aire / *Area* 56/L4 | Code C + Code D |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* via TWY G2 : TWY C4 et / *and* Aire / *Area* 51 | Code C + Code D + Code E + AN124 + B747-800 |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* via TWY G2 : TWY C4 et / *and* Aire / *Area* 53 | Code C + Code D + Code E |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* via TWY G2 : TWY C4 et / *and* Aire / *Area* 55 | Code C + Code D |
| Entrée / *Entry* - Sortie / *Exit* TWY G2 : TWY C4 et / *and* Aire / *Area* 57/L3 | Code C |
| D1/ D6/E3/E7/F3/L3 | Code C |
| D7 | Code C + B757-200 |
| F3<br>TWY utilisable uniquement de jour et lorsque la visibilité horizontale est supérieure ou égale à 1200 m.<br>*TWY usable only in the daytime and when the horizontal visibility is over or equal to 1200 m.* | Aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m.<br>Aéronefs suivants d'envergure supérieure à 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 et CL415.<br>Amorce avec RWY : Code C<br>*ACFT with wingspan less or equal to 24 m.*<br>*Following ACFT with wingspan over 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 and CL415.*<br>*Connection with RWY : Code C* |
| F7<br>TWY utilisable uniquement de jour et lorsque la visibilité horizontale est supérieure ou égale à 1200 m.<br>*TWY usable only in the daytime and when the horizontal visibility is over or equal to 1200 m.* | Aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m.<br>Aéronefs suivants d'envergure supérieure à 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 and CL415.<br>Amorce avec RWY : Code C + D<br>*ACFT with wingspan less or equal to 24 m.*<br>*Following ACFT with wingspan over 24 m : Falcon 7X, Global Express, Gulfstream G5, ATR 72, ATR 42, Dash 8 and CL415.*<br>*Connection with RWY : Code C + D* |
| G2 entre/ *between* C4 et aire/ *and area* 52 | Code C + D + A330-200 + B747-400 |
| G2 entre/ *between* aire/ *area* 57 et/ *and* C4 | Code C + D + A330-300 + A330-200 + B747- 400 + A340-200 + B777-200 |
| L2 | Code D |
| H1, H2, H3, H4 :<br>TWY à usage restreint uniquement aux activités de SABENA et du pélicandrome (sécurité civile). Utilisable de jour lorsque la visibilité horizontale est supérieure à 1200 m. H4 limité à des ACFT d'envergure 9m hors Dash 8 et CL415.<br>*TWY restricted to SABENA and pelicandrome (civil security) activities. Can be used in the daytime when the horizontal visibility is greater than 1200 m. H4 restricted to ACFT with a 9m wingspan excluding Dash 8 and CL415.* | Code B + CL415 + DASH8 |

**20.3.2 GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

Au départ et préalablement à tous déplacements les aéronefs doivent obligatoirement contacter « PROVENCE PREVOL ». La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre. Pour la sortie du poste de stationnement les pilotes sont tenus d'appliquer la puissance minimale nécessaire pour la mise en mouvement des appareils.

***20.3.2 APRON MANAGEMENT***

*At departure and prior to any movement, ACFT must contact « PROVENCE DELIVERY ». the TWR organizes the taxiing sequence into the manoeuvring area. To exit the parking stand pilots are required to apply the minimum power necessary to set the ACFT in motion.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

A l'arrivée, la tour de contrôle indiquera aux aéronefs les éventuelles consignes et informations pour rejoindre leur poste de stationnement. Les postes de stationnement sont attribués par l'exploitant et cette information est relayée par la tour de contrôle.

Tout aéronef se déplaçant par ses propres moyens sur l'aire de trafic doit allumer ses phares de roulage. Seule l'information des aéronefs en mouvement connue de la tour de contrôle peut être fournie.

Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers. Les véhicules en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

Voir carte AD 2 LFML APDC 01.

*At arrival, the TWR will indicate to the ACFT any instructions and information needed to reach their parking stand. The parking stands are allocated by the AD operator and this information is relayed by the TWR.*

*Any ACFT moving under its own power on the apron must turn on its taxi lights. Only information of moving ACFT known to the TWR can be provided.*

*The pilot ensures collision avoidance, his own separation and the safety of third parties. Moving vehicles are driven by authorized persons, monitoring their surroundings.*

*See chart AD 2 LFML APDC 01.*

**20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES**

**20.4.1 VOLS D'ENTRAINEMENT**

**20.4.1.1 Vols d'entrainement à MARSEILLE PROVENCE**

20.4.1.1 Vols d'entraînement réacteurs et multimoteurs :

Font l'objet d'une demande préalable faite un jour ouvré avant le vol auprès du SNA-SSE (temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr).

Les tours de piste ne sont pas autorisés.

20.4.1.12 Vols d'entraînement monomoteur et hélicoptères :

Ils s'effectuent sur autorisation de PROVENCE APP.

En fonction du trafic du moment, ces vols peuvent subir des régulations ou ne pas être autorisés.

***20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS***

***20.4.1 TRAINING FLIGHT***

***20.4.1.1 Training flight at MARSEILLE PROVENCE***

*20.4.1.1 Multi-engined and jet engined training flights :*

*Are subject to prior request one working day in advance to the SNA-SSE (temps-reel.marseille@aviation-civile.gouv.fr)*

*Circuits are prohibited.*

*20.4.1.12 Single-engined and helicopters training flights :*

*They are subject to PPR from PROVENCE APP.*

*Depending on current traffic conditions, these flights could be subject to air traffic flow measures or prohibited.*

**20.5 OBSERVATIONS**

**20.5.1**

Les décollages RWY 31L sont interdits lorsque la composante traversière du vent (y compris en rafales) est supérieure à 12 kt sur piste mouillée.

**20.5.2** En raison de limitations topographiques spécifiques à l'aéroport, les dispositions de la :

- CS ADR-DSN.D.260 ne peuvent pas être respectées, la distance entre l'axe des voies de circulation C1 et C2 et l'axe de la piste 13L est à 150 m au lieu de 172,5 m.

- CS ADR-DSN.M.625(d) ne peuvent pas être respectées sur la piste 13R avec approche de catégorie I, il n'est physiquement pas possible d'installer de dispositif d'approche lumineux. Des feux d'identification de seuil de piste sont présents.

- CS ADR-DSN.M.630 (b) ne peuvent pas être respectées, la piste 13L avec approche de catégorie I, II, III a un dispositif lumineux de catégorie I d'une longueur de 420 m au lieu de 900 m.

- CS ADR-DSN.M.R.865 ne peuvent pas être respectées, un balisage par marques en forme de chevrons a été mis en oeuvre pour intégrer un besoin de signalisation des zones revêtues et non-utilisables.

***20.5 REMARKS***

***20.5.1***

*Take-off RWY 31L prohibited when the crosswind component (including gusts) is greater than 12 kt on wet RWY.*

***20.5.2*** *Due to airport specific topographic limitations, the provisions of the :*

*- CS ADR-DSN.D.260 cannot be respected, the distance between the center line of taxiways C1 and C2 and the center line of RWY 13L is 150 m instead of 172.5 m.*

*- CS ADR-DSN.M.625(d) cannot be respected on RWY 13R with category I approach, it is physically impossible to set up light approach device. Identification RWY threshold lights are present.*

*- CS ADR-DSN.M.630 (b) cannot be respected, RWY 13L with category I, II, III approach has a category I light device with a lengh of 420 m instead of 900 m.*

*- CS ADR-DSN.M.R.865 cannot be respected, a markup by chevron-shaped marks has been implemented to incorporate a need for signaling paved and unusable areas.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 RESTRICTIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Liste des arrêtés applicables**

L'Arrêté ministériel du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de MARSEILLE-PROVENCE définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome de MARSEILLE-PROVENCE.

Arrêté ministériel du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de MARSEILLE-PROVENCE.

Le non-respect des dispositions peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

***21.1 ENVIRONMENTAL RESTRICTIONS***

***List of applicable ministerial order***

*The French ministerial order of May 3, 2012 defines the regulations for noise abatement at MARSEILLE-PROVENCE airport.*

*French ministerial order of July 28, 2023 defines the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at the Marseille-Provence airport.*

*Failure to comply with the provisions stated in these decrees and described below may result in the filing of an infringement report and may lead the ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine for the maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.*

**21.2 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION (REF : arrêté de restriction d'exploitation**

***21.2 OPERATING RESTRICTIONS (REF : operating restriction order)***

**21.2.1** Le décollage et l'atterrissage de tout aéronef équipé de turboréacteurs et certifié chapitre 2 mais qui ne répond pas aux normes du chapitre 3 sont interdits.

***21.2.1*** *Take-off and landing of any turbo-jet aircraft certified in Paragraph 2, if it doesn't comply with the standards described at chapter 3, are prohibited.*

**21.2.2** Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Marseille-Provence doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification de leurs aéronefs au regard des définitions ci-dessous :

- Les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 sont les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieures à 5 EPNdB.
- Les aéronefs bruyants du chapitre 3, sont les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB.

***21.2.2*** *All the operators involved in commercial flights inbound for or outbound from the Marseille-Provence aerodrome shall publish, in their flight operations manuals, their aircraft classification in relation to the definitions below :*

- *The noisiest Chapter 3 aircraft are the turbojets whose noise certification complies with the standards stated in Chapter 3 of the second part of the volume in Appendix 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, and with a cumulative margin of certification noise levels of less than 5 EPNdB, with respect to the permissible limits defined in this Chapter.*
- *The noisy Chapter 3 aircraft are the turbojets whose noise certification complies with the standards stated in Chapter 3 of the second part of the volume in Appendix 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, and with a cumulative margin of certification noise levels greater than or equal to 5 EPNdB and less than 8 EPNdB, with respect to the permissible limits defined in this Chapter.*

**21.2.3 Vols de nuit**

Les aéronefs équipés de turboréacteurs et certifiés conformément aux normes du chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB, ne peuvent :

- atterrir entre 22h et 6h, heures locales.

- quitter le point de stationnement en vue d'un décollage, entre 22h et 6h, heures locales.

Les aéronefs équipés de turbopropulseurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 2, du chapitre 3 ou du chapitre 5 avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB ne peuvent :

- atterrir entre 22h et 6h, locales.

- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22h et 6h, heures locales.

***21.2.3 Night-time flights***

*Turbo-jet aircrafts certified in accordance of chapter 3, with a cumulative margin less than 10 EPNdB are not allowed to :*

*- land between 2200 and 0600, local time.*

*- leave stand to TKOF, between 2200 and 0600, local time.*

*Turbo-propeller ACFT, complying with the noise standards mentioned in chapter 2, chapter 3 or chapter 5 and with a cumulative margin less than 8 EPNdB, cannot :*

*- land between 2200 and 0600, local time.*

*- leave stand to TKOF, between 2200 and 0600, local time.*

**21.2.4 Essais moteurs**

Est considéré comme "essai moteur" toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt au cours de laquelle le(s) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mises en route ou de roulage.

- Les essais sont effectués :

• au ralenti pour une période de plus de 5 minutes sur l'aire de stationnement (poste de 50 à 53) ;

• en puissance au QFU 312° sur la voie de circulation C1 ;

• en puissance au QFU 132° sur la voie E2 ou sur la piste 13R/31L entre les voies E2 et E3.

- Les essais de moteurs sont interdits entre 22h et 06h, heures locales, sauf pour les aéronefs dont le départ de l'aire de stationnement est prévu avant 07h, heures locales.

***21.2.4 Engine testing***

*This includes any operation carried out on a stationary aircraft with engines running for more than 5 minutes or with an engine power higher than that used for starting or taxiing sequences.*

*- The engine tests are as follows :*

*• idling for more than 5 minutes on the parking area (stand 50 to 53) ;*

*• Engine power at QFU 312° on taxiway C1 ;*

*• Engine power at QFU 132° on taxiway E2 or on runway 13R/31L between taxiways E2 and E3.*

*- Engine tests are prohibited between 2200 and 0600, local time, except for the aircraft with EOBT earlier than 0700 local time.*

**21.2.5 Vols d'entraînement**

Vols d'entraînement réacteurs et multi-moteurs

Ils s'effectuent entre 07h et 22h, heures locales, et font l'objet d'une demande préalable faite 24 heures à l'avance auprès du SNA-SSE.

***21.2.5 Training flights***

*Turbojet and multi-engine aircraft training flights*

*These flights are performed between 0700 and 2200, local time, and are subject to prior request 24 hours in advance from the SNA-SSE.*

**21.2.6 Exemptions et dérogations**

L'arrêté ministériel du 3 mai 2012 portant restriction de l'aérodrome de

***21.2.6 Exemptions and waivers***

*The french ministerial order of May 3, 2012 defines the regulations at*


© Service de l'Information Aéronautique, France

MARSEILLE-PROVENCE prescrit des dispositions qui ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire, humanitaire ou de sécurité civile,
- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.6100-1 du code des transports,
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger aux mesures listées au 2 que s'il juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

Des dérogations aux mesures listées aux paragraphes 2.1 et 2.3 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

*MARSEILLE-PROVENCE airport prescribes provisions which do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :*
*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*
*- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,*
*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service,*
*- aircraft operating government missions.*

*Pilot in command can waive the regulations defined above only if they think it is absolutely necessary for flight safety reasons.*

*Waivers to the measures listed in paragraphs 2.1 and 2.3 can be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.*

**21.3 PROCEDURES ET CONSIGNES PARTICULIERES (ref : arrêté de restriction d'exploitation)**

**21.3.1 Rappel des dispositions de l'arrêté**

- Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine (procédures conformes aux documents de certification de l'appareil figurant dans le manuel d'exploitation) visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages.

- Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières, élaborées en vue de limiter les nuisances sonores, et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

- Les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières, élaborées en vue de limiter les nuisances sonores, et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

***21.3 SPECIFIC PROCEDURES AND INSTRUCTIONS (ref : operating restriction order)***

***21.3.1 Reminder of the order provisions***

*- The crews must comply with the flight instructions (procedures complying with aircraft certification documents in the flight operations manual) aiming at reducing the landing/take-off noise impact to the minimum.*

*- The aircraft in instrument flying conditions must comply with the specific noise control procedures made available to the users through the Aeronautical Information Services.*

*- The aircraft in visual flight conditions must comply with the specific noise control instructions made available to the users through the Aeronautical Information Services.*

**21.3.2 Consignes particulières de circulation aérienne prises en exécution de l'arrêté de restriction d'exploitation.**

21.3.2.1 Approche à vue

De nuit, de 2300 à 0600 locales, au QFU 31, l'approche à vue main gauche en provenance du Nord et de l'Ouest est interdite.

H24, arrivées au QFU 31 du Sud et de l'Est : les approches à vue sont interdites à l'Est du RDL 177/357° du VOR MRM.

21.3.2.2 Départs

**Départs initiaux**

Adopter la configuration et le régime de montée conformes à la procédure de moindre bruit décrite dans le manuel d'exploitation de l'aéronef, selon les conditions opérationnelles du moment et en fonction de la SID à suivre.

Au départ des pistes 13, adopter la procédure opérationnelle de décollage à moindre bruit NADP 1 jusqu'à 3000 ft AMSL, afin de réduire le bruit dans les zones sensibles rapprochées.

**Pente de montée**

Sauf clairance contraire, les aéronefs devront se conformer aux spécifications de pente et d'altitude fixées sur chaque itinéraire normalisé de départ.

**Suivi des SID**

Le suivi des SID est obligatoire sauf clearance contraire du Contrôle. Aucune sortie de SID ne sera accordée par Provence APP en dessous de 5000 ft, sauf dans les cas suivants :

- en survol maritime

- lorsqu'il est nécessaire d'assurer un espacement RADAR.

21.3.2.3 Arrivées

Lors de l'approche ILS 31R, il est interdit de survoler le port et la ville de Marseille à l'Est du radial 177° du VOR MRM.

***21.3.2 Specific air traffic instructions in execution of operating restriction order.***

*21.3.2.1 Visual approach*

*By night, from 2300 to 0600 (local time), at QFU 31, the left-hand visual approach from the North and the West is prohibited.*

*H24, arrivals on QFU 31 from the South and East : visual approaches are prohibited East of RDL 177/357° of VOR MRM.*

*21.3.2.2 Departures*

***Initial departures***

*Apply the configuration and climb power complying with the minimum noise procedure described in the flight operations manual, as per the operating conditions at the time and the SID to be applied.*

*From runways 13, operate noise abatement departure procedure one (NADP 1) up to 3000 ft AMSL, so as to meet the close-in noise abatement objective.*

***Climb gradient***

*Except with other clearances, the aircraft shall comply with the gradient and altitude specifications set on each standard departure route.*

***SID follow-up***

*SID follow-up mandatory except on different ATC clearance. No deviation from SID shall be granted by Provence APP below 5,000 ft, except in the following cases :*

*- overwater flight*

*- when a RADAR spacing is required.*

*21.3.2.3 Arrivals*

*Overflying the port and city of Marseille is prohibited East of RDL 177° MRM for aircraft on the ILS 31R approach.*

**21.3.3 Exemptions**

L'arrêté ministériel du 3 mai 2012 portant restriction de l'aérodrome de MARSEILLE-PROVENCE prescrit des dispositions qui ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire, humanitaire ou de sécurité civile,
- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.6100-1 du code des transports,
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

***21.3.3 Exemptions***

*The french ministerial order of May 3, 2012 defines the regulations at MARSEILLE-PROVENCE airport prescribes provisions which do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :*
*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*
*- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,*
*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service,*
*- aircraft operating government missions.*

**21.4 RESTRICTIONS APU (REF : arrêté relatif à l'utilisation des APU)**

**21.4.1 Définitions**

***21.4 APU RESTRICTIONS***

***21.4.1 Definitions***

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

**21.4.2 Utilisation des moyens de substitution**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.4.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :
- 10 minutes avant la SOBT, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution,
- 30 minutes avant la SOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

**21.4.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :
- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;
- 15 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;
- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

**21.4.5 Exemptions et dérogations**

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles du 21.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions du chapitre 21.4 ne s'appliquent pas :
- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public,
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

*« Alternative means »: fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

***21.4.2 Use of alternative means***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative means provided to the operator, is mandatory.*

***21.4.3 Departing flights***

*For departing flights, APU use is limited to :*
*- 10 minutes prior to the SOBT (as defined in 22.4) , on parking stands equipped with alternative means,*
*- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative means supplying power or air conditioning.*

***21.4.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*
*- 10 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative means, and during the necessary plug in time of the alternative means ;*
*- 15 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;*
*- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW 140 t.*

***21.4.5 Exemptions and waivers***

*Unless he deems it necessary, the captain may not break the rules defined in § 21.4 for the sake of the flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

*The provisions of § 21.4 do not apply to the following aircraft :*
*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*
*- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,*
*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service,*
*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment*

**21.5 RECOMMANDATIONS**

Outre les prescriptions de l'arrêté de restriction d'exploitation, il est demandé aux pilotes de mettre en oeuvre les recommandations suivantes.

**21.5.1 Arrivées**

21.5.1.1 Approche à vue

Sauf impératif de sécurité, le pilote se conformera aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue AD 2 LFML ENV 01.

21.5.1.2 Procédure ILS 31R

Afin de ne pas survoler la ville de Marseille, les aéronefs éviteront tout dépassement à l'Est du radial 177° du VOR de MRM lors de l'exécution de la procédure.

21.5.1.3 Inverseurs de poussée

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne pourront être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

**21.5.2 Départs piste 13**

Décollage du début de piste RWY 13L :

Sauf nécessité opérationnelle, les décollages s'effectueront à partir de la voie de circulation C1.

***21.5 RECOMMENDATIONS***

*In addition to the provisions of the operating restriction order, the pilots shall implement the following recommendations.*

***21.5.1 Arrivals***

*21.5.1.1 Visual approach*

*Except for safety requirements, the pilot shall comply with the instructions of the Instrument Approach Chart AD 2 LFML ENV 01.*

*21.5.1.2 ILS 31R procedure*

*In order not to fly over the city of Marseille, the aircraft shall not overtake east radial 177° VOR MRM when executing the procedure.*

*21.5.1.3 Thrust reversers*

*During landing, the thrust reversers and propeller pitch reversers shall be used beyond idle power only for operational and safety reasons.*

***21.5.2 RWY 13 departures***

*Take-off from THR 13L :*

*Except for operational reasons, take-off shall be made from TWY C1.*

**21.6 UTILISATION DES PISTES DE NUIT**

Sauf nécessité opérationnelle, entre 2300 et 0600, heures locales, par faible trafic et par vent de vitesse inférieure ou égale à 5 kt , la RWY 13 est privilégiée pour les atterrissages et la RWY 31 pour les décollages. Dans ce cas, la configuration 13 est en service.

***21.6 USE OF RUNWAYS AT NIGHT***

*Unless otherwise required for operational reasons, between 2300 and 0600 local time, in light traffic and windspeed lower than or equal to 5 kt , the RWY 13 will be preferred for landing and the RWY 31 for take-off. In this case, configuration 13 will be in use.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFML.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

**22.1.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA et des CTA PROVENCE et MARSEILLE**

Configuration en service

L'orientation de la piste en service à MARSEILLE PROVENCE détermine la configuration utilisable (configuration 13 ou 31) et le choix des itinéraires qui en découle.

**22.1.2 Procédures**

22.1.2.1 Procédures de transit

Les procédures de transit, lorsque la zone LF-R 108A est active, sont définies sur les cartes régionales.

22.1.2.2 Procédures radar

L'ACC, PROVENCE APP et ORANGE APP disposent des fonctions de guidage, de surveillance et d'assistance.

22.1.2.3 Procédures ADS-B

Informations sur la planification des MSG départ (A-DPI et C-DPI) envoyés au "NMOC".

Données ADS-B requises.

Pour les données ADS-B utilisées par l'exploitant d'AD et Eurocontrol, les pilotes d'aéronefs équipés du mode S et de l'ADS-B doivent, lorsqu'ils opèrent au sol :

A) Sélectionner le mode automatique et le mode A attribué lors de la demande de mise en route, ou

B) Si le mode automatique n'est pas disponible, sélectionner ON et le mode A attribué :

- lors de la demande de mise en route.

- après l'atterrissage, jusqu'à ce que l'avion se soit arrêté sur son poste de stationnement.

C) Lorsque l'avion est complètement stationné, le pilote doit sélectionner STBY.

L'identification de l'aéronef "callsign" doit être entrée via FMS ou le panneau de contrôle du transpondeur au moment de la demande de repoussage.

Le format OACI doit être utilisé pour l'identification de l'aeronef.

Le TCAS ne doit pas être selectionné avant de recevoir la clairance d'alignement, et devra être déselectionné dès la libération de la piste.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.2.1 Procédures**

→ 22.2.1.1 Gestion des aéronefs en interruption d'approche ILS RWY 31R

→ Dans les cas particuliers d'un problème de navigation (incapacité avion temporaire, défaut de signal GNSS, avion exempté RNAV1), tout aéronef en incapacité de suivre la procédure d'interruption d'approche finale le signalera le plus tôt possible au contrôle et appliquera la procédure suivante par défaut :

→ - monter dans l'axe de la piste attribuée, à l'altitude de l'API correspondante, puis demander un guidage radar ;

→ - le franchissement des obstacles jusqu'à l'AMSR est assuré par le respect de la pente minimum de l'API (2,5 %).

22.2.1.2 Utilisation de la procédure RNP Z RWY 31R

Les pilotes :

• utilisent systématiquement la procédure RNP Z en piste 31R lorsque cette procédure est déclarée en service, sauf impératif de sécurité ;

• notifient à l'ATC, en temps réel, les conditions de cisaillement de vent rencontrées en finale ;

• reportent à leur compagnie aérienne toute décision de de ne pas utiliser la procédure RNP Z en piste 31R lorsque cette procédure est déclarée en service, accompagnée de raisons explicatives, ainsi que toute difficulté rencontrée lors de l'exécution de cette procédure.

• par température au sol supérieure à 30° C, procédure utilisable uniquement sur demande du pilote (pente réelle LNAV/VNAV > 4.22°).

→ 22.2.1.3 Utilisation des procédures RNP X RWY 31R (AR) et RNP X RWY 31L (AR)

→ Afin de réduire l'impact environnemental sonore lors des approches RWY 31R/L, les pilotes qualifiés des exploitants autorisés par leur autorité de tutelle à voler les procédures RNP X RWY 31R (AR) et RNP X RWY 31L (AR) à Marseille Provence utiliseront préférentiellement ces procédures lorsque les RWY 31R/L sont déclarées en service par l'ATC.

→ Pour ce faire, lors du premier contact avec le centre de contrôle d'approche de Marseille Provence, les pilotes demanderont à utiliser la procédure

***22.1 GENERAL***

***22.1.1 IFR routes within the TMA and the CTA PROVENCE and MARSEILLE***

*Configuration in use*

*The RWY in use at MARSEILLE PROVENCE will determine the traffic pattern to be used (configuration 13 or 31) and the resulting routes.*

***22.1.2 Procedures***

*22.1.2.1 Transit procedures*

*Whenever area LF-R 108A is activated, transit procedures are defined in regional charts.*

*22.1.2.2 Radar procedures*

*ACC, PROVENCE APP and ORANGE APP are equipped with vectoring, surveillance and assistance apparatus.*

*22.1.2.3 ADS-B procedures*

*Information on the planning of departure MSGs (A-DPI and C-DPI) sent to the "NMOC".*

*ADS-B data required.*

*For ADS-B data used by the AD operator and Eurocontrol, pilots of aircraft equipped with Mode S and ADS-B must, when operating on the ground:*

*A) Select automatic mode and the mode A assigned when requesting start-up, or*

*B) If automatic mode is not available, select ON and the assigned mode A:*

*- when requesting start-up.*

*- after landing, until the aircraft has come to a stop at its parking position.*

*C) When the aircraft is fully parked, the pilot must select STBY.*

*The aircraft identification "callsign" must be entered via FMS or the transponder control panel at the time of the pushback request.*

*The ICAO format must be used for aircraft identification.*

*TCAS must not be selected before receiving alignment clearance and must be deselected as soon as the runway is cleared.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.2.1 Procedures***

*22.2.1.1 Management of aircraft on missed approach ILS RWY 31R*

*In the particular cases of a navigation issue (temporary aircraft inability, loss of GNSS signal, RNAV1-exempted aircraft), every aircraft unable to comply with the missed APCH procedure must report it to the ATC as soon as possible and comply by default with the following back-up procedure :*

*- climb straight ahead on allocated RWY track, up to related API altitude, then request radar vectoring ;*

*- obstacle clearance is provided until radar minimum safety altitude in compliance with missed approach minimum slope gradient (2.5%).*

*22.2.1.2 Use of RNP Z RWY 31R Procedure*

*Pilots :*

*• systematically use RNP Z procedure on RWY 31R when this procedure is declared in use, except safety requirement ;*

*• notify to ATC, in real time, the actual wind shear conditions on final approach ;*

*• report to their own airline any decision not to use RNP Z procedure on RWY 31R when this procedure is declared in use, with explanations, as well as any difficulty encountered when flying this procedure.*

*• when ground temperature exceeds 30° C, this procedure can only be used at the pilot's request (actual LNAV/VNAV slope > 4.22°).*

*22.2.1.3 Use of RNP X RWY 31R (AR) and RNP X RWY 31L (AR) procedures*

*To reduce the noise impact on the environment during approaches to RWY 31R/L, qualified pilots of air operators authorized by the regulatory authority to fly RNP X RWY 31R (AR) and RNP X RWY 31L (AR) procedures at Marseille Provence will preferentially use these procedures when RWY 31R/L are declared in force by ATC.*

*To this end, during initial contact with Marseille Provence approach control center, pilots will ask to use the RNP X (AR) procedure associated with*

© Service de l'Information Aéronautique, France

RNP X (AR) associée à la piste en service (RWY 31R ou RWY 31L).

→ Attention : les pentes d'approche finale des procédures RNP X RWY 31R (AR) et RNP X RWY 31L (AR) sont différentes du calage PAPI. Par température au sol inférieure à 15 degrés Celsius, visualisation possible de 4 rouges sur le PAPI.

→ Nota bene : les procédures RNP X RWY 31R (AR) et RNP X RWY 31L (AR) sont des procédures d'approche conçues selon la spécification de navigation RNP AR APCH.

→ Procédures RNP AR publiques (non-privées), entièrement conformes aux critères de la 3eme édition du document OACI 9905.

→ "L'approbation RNP AR" doit être délivrée par l'autorité de tutelle de l'exploitant, ainsi qu'une attestation indiquant que "l'approbation RNP AR" a été délivrée conformément au doc 9997 de l'OACI.

*the runway in use (RWY 31R or RWY 31L).*

*Warning : the final approach slopes for the RNP X RWY 31R (AR) and RNP X RWY 31L (AR) procedures are different from the PAPI setting. With ground temperatures below 15 degrees Celsius, 4 reds may be displayed on the PAPI.*

*Nota bene : the RNP X RWY 31R (AR) and RNP X RWY 31L (AR) procedures are approach procedures designed in accordance with the RNP AR APCH navigation specification.*

*Public (non-private) RNP AR procedures, fully compliant with the criteria of the 3rd edition of ICAO document 9905.*

*The "RNP AR approval" must be issued by the operator's regulatory authority, along with a certificate indicating that the "RNP AR approval" has been issued in accordance with ICAO doc 9997.*

## 22.3 VOLS AU DEPART

### 22.3.1 RNAV

22.3.1.1 Segments RNAV 5

Certains itinéraires normalisés de départ comportent des tronçons de route RNAV.

Ces tronçons sont utilisables en B-RNAV et ces itinéraires sont réservés aux aéronefs disposant de la capacité de navigation requise.

En cas de dégradation des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).

22.3.1.2 Départs RNAV 1

L'équipement requis pour l'utilisation des procédures de départ RNAV est un équipement RNAV utilisant un capteur GNSS et/ou un capteur DME/DME. Toutefois, les équipements RNAV ne disposant pas de capteur GNSS devront, en complément du capteur DME/DME, disposer d'une possibilité de navigation inertielle pour utiliser les SIDs RNAV.

Dans ce cas, l'équipage doit s'assurer avant l'alignement, que la précision de la position fournie par le système de navigation est meilleure que 0.17NM par rapport à une position connue (ex : seuil de piste). Cela peut être réalisé au moyen d'une fonction de recalage du système de navigation (ex : FMS) automatique (fonction « Automatic runway update ») ou manuelle.

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services du contrôle. En l'absence de la capacité « RNAV » requise, le pilote doit s'annoncer « Non RNAV » à la demande de mise en route afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

### 22.3.2 Service de délivrance de la clairance départ par liaison de données

Service DCL disponible H24 (voir généralités dans GEN 3.4).

L'évènement de référence pour la demande de clairance est l'heure prévue de mise en route tenant compte d'un éventuel CTOT.

Intervalles de référence :

- "ti" : 30 minutes
- "tt" : 3 minutes
- "t1" : 3 minutes

Une demande de DCL ne sera pas initialisée par l'équipage si le vol projeté ne respecte pas les itinéraires et les pentes publiées.

Le message RCD peut être émis par les équipages à partir de 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route.

En cas d'absence de réponse 3 minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence prévol pour obtenir la clairance.

L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service du contrôle au plus tard 3 minutes après l'émission de clairance.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route sous réserve du respect d'un éventuel CTOT.

L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence sol.

En cas de CTOT, le pilote reçoit dans la clairance les valeurs CTOT - 3 MIN à CTOT + 3 MIN.

## 22.4 PROCEDURES LVP (LOW VISIBILITY PROCEDURES)

### 22.4.1 Installations et équipements disponibles

22.4.1.1 Pistes

Les pistes 13R, 13L et 31R sont équipées d'un ILS.

La piste 13L est homologuée pour les approches de précision CAT II et CAT III (sauf pour les aéronefs d'envergure > 65 m et sauf pour les aéronefs CAT D) ainsi que pour les décollages par faible visibilité. Elle est équipée d'une rampe d'approche de 420 m.

## *22.3 DEPARTURE FLIGHTS*

### *22.3.1 RNAV*

*22.3.1.1 RNAV 5 segments*

*Some standard departure routes include RNAV route segments.*

*These segments can be used in B-RNAV and the routes are reserved for aircraft with the required navigation capability.*

*In the event of a deterioration in the ACFT navigation performance or a failure, the pilot shall inform ATC using the following phrase: IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).*

*22.3.1.2 RNAV 1 departures*

*The required equipment for the use of RNAV procedures is a RNAV equipment using a GNSS sensor and/or a DME/DME sensor. However, RNAV equipment without GNSS sensor shall, in addition to DME/DME sensor, have a possibility of inertial navigation to use the SIDs RNAV procedures.*

*In such a case, the crew members must check before lining up on runway, that the precision of the position given by the navigation system is greater than 0.17 NM compared to a known position (ex: threshold). This can be realized with a function of resetting of the navigation system (ex : FMS) which can be automatic (function "Automatic runway update) or manual.*

*RNAV departures are preferred and are declared services by ATC services. Without the required "RNAV" capacity, the pilot must announce "No RNAV" when requesting startup, in order to follow a conventional departure.*

### *22.3.2 Departure clearance datalink service*

*DCL service available H24 (see GEN 3.4. for general information).*

*The reference event for the clearance request is the planned time of departure, taking into account any CTOT.*

*Reference intervals :*

- *"ti" : 30 minutes*
- *"tt" : 3 minutes*
- *"t1" : 3 minutes*

*A DCL request will not be initiated by the crew if the planned flight does not comply with the published routes and gradients.*

*The RCD message can be sent by crews from 10 minutes before the planned departure time.*

*If there is no response 3 minutes before the planned departure time, the crew will contact the Delivery frequency to obtain clearance.*

*The crew's acknowledgement must be received by ATC no later than 3 minutes after the clearance has been issued.*

*Unless a specific remark is mentionned in the message, the departure clearance obtained by data link takes the place of a start-up clearance subject to compliance with any CTOT.*

*Clearance to push back and taxi will be given on the ground frequency.*

*In the event of a CTOT, the pilot receives the values CTOT - 3 MIN to CTOT + 3 MIN in the clearance.*

## *22.4 LVP PROCEDURES (LOW VISIBILITY PROCEDURES)*

### *22.4.1 Facilities and equipment available*

*22.4.1.1 Runways*

*Runways 13R, 13L and 31R are equipped with ILS.*

*RWY 13L is certified for CAT II / CAT III precision approaches (except aircraft with wingspan > 65 m and except for CAT D aircraft) and for low visibility TKOF. It is equipped with an approach ramp 420 m long.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Cas particulier de l'AN124 : cet appareil est autorisé à effectuer des approches CAT II et CAT III.

La piste 31R est homologuée pour des décollages par faible visibilité.

Les pistes 13R et 31L sont fermées dès lors que RVR < 800 m.

En situation LVP, toutes les pénétrations et croisements de pistes sont protégés par des barres d'arrêt commandables (C1 et D9) et permanentes (D1, D2, D3, D6, D7, D8, E2, E3, E7 et E9).

Atterrissage de CAT II et CAT III : dégagement RWY 13L par bretelle D9.

Au départ, l'alignement est obligatoire depuis les bretelles C1 en RWY 13L ou D9 en RWY 31R.

*Exception for AN124 : this aircraft is allowed to perform CAT II and CAT III precision approaches.*

*RWY 31R is certified for low visibility TKOF.*

*RWY 13R and 31L are closed as soon as RVR < 800 m.*

*When LVP are in force, all runways enter and cross are protected by controlled stop bars (C1 and D9) and permanent stop bars (D1, D2, D3, D6, D7, D8, E2, E3, E7 et E9).*

*CAT II and CAT III landings : exit RWY 13L via TWY D9.*

*At departure, line up mandatory from TWY C1 on RWY 13L or D9 on RWY 31R.*

22.4.1.2 Taxiways

Sur l'aire de manœuvre, seuls les TWY équipés de balisages axiaux sont utilisables.

Les TWY F3, F7, E2, E3, E7 et E9 sont fermés (les hélicoptères de la sécurité civile peuvent continuer à utiliser F3 et F7 dans le cadre de leur mission de protection des personnes et des biens).

Lorsque RVR < 350 m :

• un seul mouvement à la fois sur l'aire de manœuvre ;

• fermeture des TWY G6 et B7 ;

• après atterrissage en RWY 13L :

rouler et maintenir avant la passe G5 suivant les instructions du contrôle puis assistance obligatoire par FOLLOW ME jusqu'au poste de stationnement.

• pour les départs RWY 13L : assistance obligatoire par FOLLOW ME du poste de stationnement jusqu'au point d'attente C1.

*22.4.1.2 Taxiways*

*On manoeuvring area, only TWY equipped with center line markings are usable.*

*TWY F3, F7, E2, E3, E7 and E9 are closed (the civil security helicopters may continue to use F3 and F7 as part of their duty to protect persons and property).*

*When RVR < 350 m :*

*• one movement at a time on the manoeuvring area ;*

*• closure of TWY G6 and B7 ;*

*• after landing RWY 13L :*

*taxi and hold before the G5 pass according to the ATC instructions, then compulsory assistance by FOLLOW ME to the parking position.*

*• for take-off RWY 13L : compulsory assistance by FOLLOW ME from stand to holding point C1.*

22.4.1.3 Communications

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS.

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

*22.4.1.3 Communications*

*When LVP in force, pilots are informed via ATIS.*

*ATC transmits RVR on first contact, and for any change.*

**22.4.2 Critères de mise en place et de fin des LVP**

Les LVP sont mises en vigueur lorsque RVR < 800 m et/ou plafond < 300 ft

Les LVP ne sont plus en vigueur lorsque RVR >= 800 m et plafond >= 300 ft et qu'une amélioration des conditions est attendue.

***22.4.2 LVP establishment and ending criteria***

*The LVP are put into effect when RVR < 800 m and/or ceiling < 300 ft.*

*The LVP are no longer put into effect when RVR >= 800 m and ceiling >= 300 ft and when an improvement in conditions is expected.*

**22.5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher le transpondeur code 7600

***22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk mode A3 code 7600*

**22.5.1 Aéronefs à destination de Marseille Provence**

22.5.1.1 L'aéronef n'a pas reçu de clairance d'approche

Si l'aéronef a connaissance de la piste en service :

Rejoindre selon la piste en service :

**RWY 13**

- Arrivées Nord : l'attente RIKSI au dernier FL assigné ou au FL120 si le dernier FL assigné était inférieur au FL120.

- Arrivées Sud et Ouest : l'attente LIPSU au dernier FL assigné ou à 5000 ft si le dernier FL assigné était inférieur à 5000 ft.

Si l'aéronef n'a pas connaissance de la piste en service :

Considérer la piste 13 comme piste en service (éventuellement, procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la RWY 31 est en service).

**RWY 31**

- Arrivées Nord : l'attente DOLIV au dernier FL assigné ou au FL110 si dernier FL assigné était inférieur au FL110.

- Arrivées Sud et Ouest : l'attente LIPSU au dernier FL assigné ou à 5000 ft si le dernier FL assigné était inférieur à 5000 ft.

- Arrivées Est : l'attente GEMKO au dernier FL assigné ou au FL080 si le dernier FL assigné était inférieur au FL080.

***22.5.1 Aircraft inbound to Marseille Provence***

*22.5.1.1 ACFT not having received clearance to approach*

*The pilot knows which RWY is in use :*

*Join according to the RWY in use :*

***RWY 13***

*- North arrivals : RIKSI holding at last assigned FL or at FL120 if last assigned FL was less than FL120.*

*- South and West arrivals : LIPSU holding, at last assigned FL or at 5000 ft if last assigned FL was less than 5000 ft.*

*The pilot doesn't know which RWY is in use :*

*Assume that RWY 13 is in use (possibly, circling procedure if the wind calculated by the pilot indicates that RWY 31 is in use).*

***RWY 31***

*- North arrivals : DOLIV holding at last assigned FL or FL110 if last assigned FL was less than FL110.*

*- South and West arrivals : LIPSU holding at last assigned FL or at 5000 ft if last assigned FL was less than 5000 ft.*

*East arrivals : GEMKO holding at last assigned FL or at FL080 if last assigned FL was less than FL080.*

22.5.1.2 L'aéronef a reçu une clairance d'approche

Rejoindre et exécuter la procédure d'approche aux instruments autorisée.

En cas d'API, appliquer la procédure décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation.

Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une API, dégager la TMA en suivant le R 247 MTG (247°) à 4000 ft MAX pour rechercher les conditions VMC vers l'Ouest.

*22.5.1.2 ACFT having received clearance to approach*

*Join and make the authorized instrument approach procedure.*

*In the event of a missed approach, comply with the procedure as described on the IAC to perform a second approach.*

*If this attempt results in a new missed approach, leave the TMA following R 247 MTG (247°) at 4000 ft MAX to seek for VMC westbound.*

**22.5.2 Aéronef au départ**

- En VMC, faire demi-tour pour rejoindre l'aérodrome de départ.

- En IMC :

***22.5.2 Departure flight***

*- In VMC, reverse your course to join the departure aerodrome.*

*- In IMC :*

Suivre le cheminement du SID assigné, maintenir la clairance initiale du SID jusqu'à 15 NM de MRM pour les départs RWY 13 ou jusqu'à 15 NM de MTG pour les départs RWY 31, puis monter vers le FL du plan de vol en vigueur.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

*Follow the assigned SID, maintain initial SID clearance till 15 NM MRM for RWY 13 departure or till 15 NM MTG for RWY 31 departure, then, climb till the flight level indicated on the flight plan in force.*

*If the failure occurs during a radar vectored departure, join as soon as possible the assigned SID.*

**AD 2 LFML.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

L'accueil des aéronefs de dimensions : envergure > 65 m et/ou longueur > 71 m est soumis à autorisation préalable (préavis minimum 24 HR) à obtenir auprès du gestionnaire de l'aéroport via le réseau SITA (MRSAPXH).

***23.1 GENERAL***

*The reception of ACFT with the following dimensions : wing span > 65 m and/or length > 71 m is subjected to a prior permission (MNM 24 HR prior notice) via SITA network (MRSAPXH).*

**23.2 AERODROMES VOISINS**

Les aérodromes d'AVIGNON, de SALON, d'AIX LES MILLES et d'ORANGE sont situés sous la TMA PROVENCE. En conséquence, tout plan de vol (IFR et VFR) à destination ou au départ de ces terrains (à l'exception des ARR/DEP de l'aérodrome d'ORANGE de/vers le Nord Ouest et l'Ouest) doit être également transmis à LFMLZPZX.

***23.2 NEIGHBOURING AIRFIELDS***

*AVIGNON, SALON, AIX LES MILLES and ORANGE aerodromes are located within PROVENCE TMA. Consequently, all IFR and VFR flight plans for inbound/ outbound traffic to these airfields (except for ORANGE ARR/ DEP from/ to north west and west) must also be addressed to LFMLZPZX.*

**23.3 ASSISTANCE OBLIGATOIRE**

Pour des raisons de sécurité et de sûreté, l'assistance est obligatoire pour tous les aéronefs.

Accès AIRBUS HELICOPTERS sur PPR

TEL : 04 42 85 62 62 FAX : 04 42 85 88 50

Contacter 130.6 MHz avant de pénétrer sur le PRKG AIRBUS HELICOPTERS après formalités douanes / police si nécessaire.

***23.3 MANDATORY HANDLING***

*For safety and security reasons, handling is compulsory for all ACFT.*

*Access AIRBUS HELICOPTERS with PPR*

*TEL : 04 42 85 62 62 FAX : 04 42 85 88 50*

*Contact 130.6 MHz before entering PRKG AIRBUS HELICOPTERS after customs and police formalities if needed.*

**23.4 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

1) AD équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0)

2) AD équipé d'un système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

***23.4 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*1) AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0)*

*2) AD equipped with MSAW ground warning system (see AD 1.0).*

**23.5 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Forte concentration d'oiseaux sur la plate-forme et aux abords immédiats de celle-ci.

En configuration décollage 31R, sur demande du contrôle, éviter les décollages depuis les bretelles D6 / D7 pour que les aéronefs au décollage soient le plus haut possible en bout de piste et ainsi éviter de partager le même espace que l'avifaune.

***23.5 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Important bird presence around the platform and its vicinity.*

*In 31R take-off configuration, O/R from ATC, avoid take-offs from TWY D6 / D7 so that aircraft taking off can be as high as possible at the end of the RWY and thus avoid sharing the same space as birds.*

**23.6 PERIL ANIMALIER**

SR-30 à SS+30.

***23.6 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*SR-30 to SS+30.*

**23.7 RADIOCOMMUNICATIONS**

Aéronefs non équipés en 8.33 KHz.

Au départ, les aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ PROVENCE Tour 133.100 MHz.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ PROVENCE Approche 129.475 MHz.

***23.7 RADIOCOMMUNICATIONS***

*Aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable.*

*On departure, state aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on PROVENCE Tower FREQ 133.100 MHz.*

*On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on PROVENCE Approach FREQ 129.475 MHz.*

**AD 2 LFML.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFML.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP X RWY31L (AR) | RNP 0.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

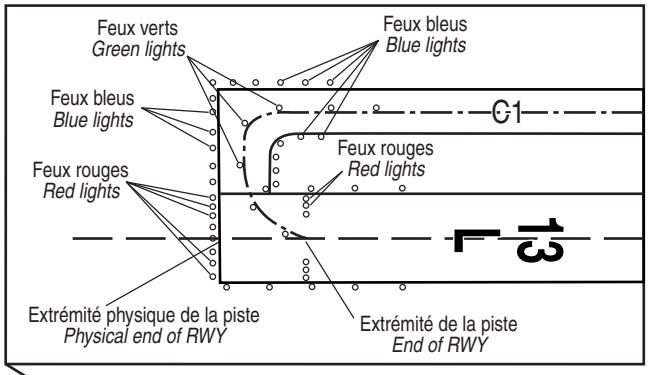
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFML COM 01

## MARSEILLE **PROVENCE**
43 26 12 N - 005 12 54 E
*ALT AD : 70 ft (3 hPa)*

VAR 2°E (2020)

Point d'attente TWY C1 RWY 13L renforcé par l'indication "13L-13L".
Points d'attente TWY D1, D2, D3 RWY 13L renforcés par l'indication "31R-13L".
Points d'attente TWY E2, E3 RWY 13L renforcés par l'indication "13L-31R".

*Holding point TWY C1 RWY 13L reinforced by the indication "13L-13L".*
*Holding points TWY D1, D2, D3 RWY 13L reinforced by the indication "31R-13L".*
*Holding points TWY E2, E3 RWY 13L reinforced by the indication"13L-31R".*







Point d'attente TWY E2 RWY 13R renforcé par l'indication "13R-13R".
Point d'attente TWY E3 RWY 13R renforcé par l'indication "31L-13R".
Point d'attente TWY F3 RWY 13R renforcé par l'indication "13R-31L".

*Holding point TWY E2 RWY 13R reinforced by the indication"13R-13R".*
*Holding point TWY E3 RWY 13R reinforced by the indication "31L-13R".*
*Holding point TWY F3 RWY 13R reinforced by the indication "13R-31L".*

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

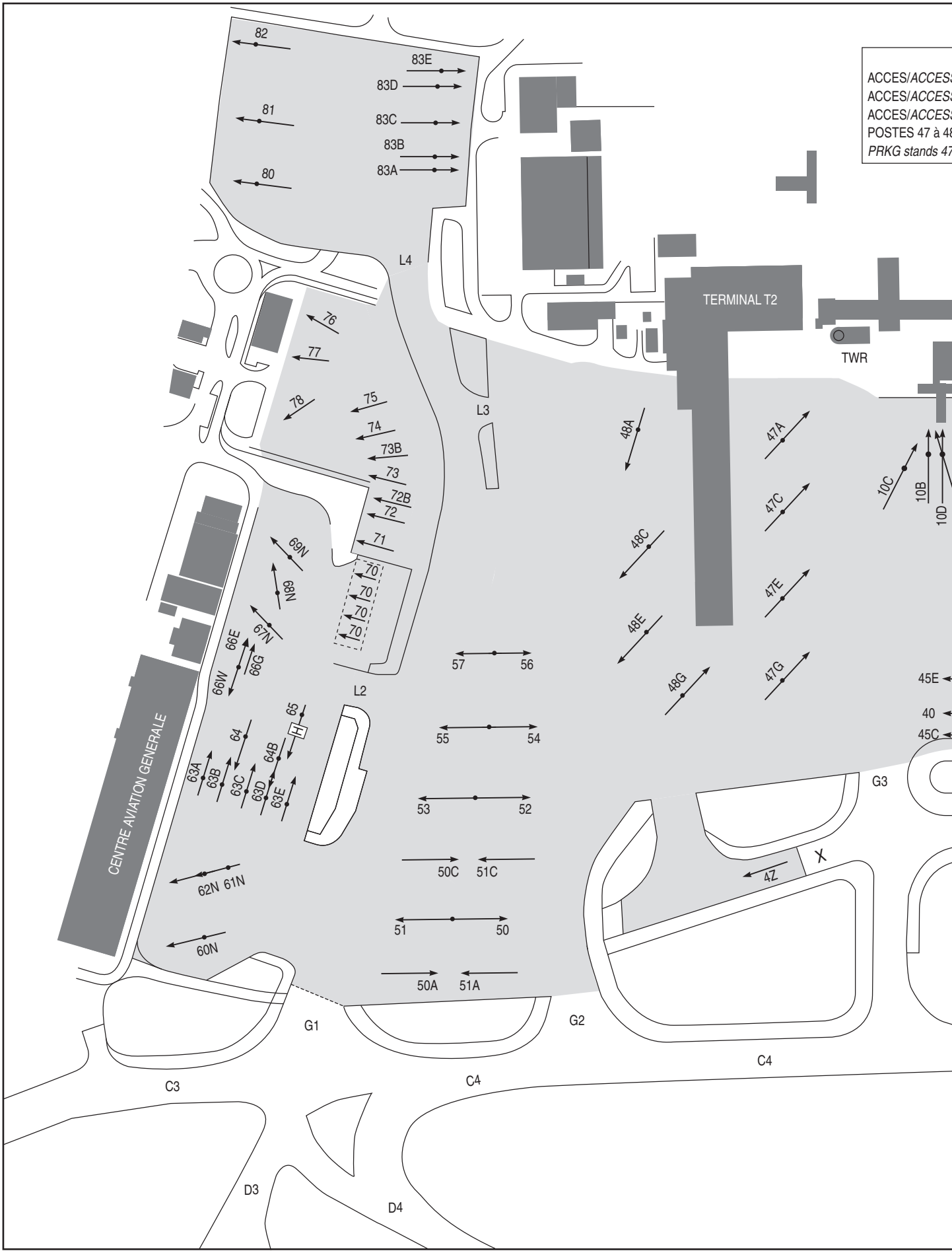
**HS 1** : le point d'attente est situé assez loin de la piste.
*the holding point is located rather far from RWY.*
**HS 2** : une attention particulière est requise de la part des équipages pour s'assurer qu'ils ont bien dégagé la piste.
*flight crews must pay specific attention to ensure they have completely vacated the RWY.*
**HS 3** : absence de balisage axial sur le TWY D6. Bretelle difficilement identifiable de nuit.
*no centre line lighting on TWY D6. TWY difficult to identify at night.*

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 13L | 43° 26' 55.55" N | 005° 11' 52.26" E | 13L | 420 m | LIH/LIL | 3500 | 3500 | 3500 | 3160 | Revêtue *Paved* | 58 R/B/W/T |
| DTHR 13L | 43° 26' 49.25" N | 005° 12' 01.22" E | | | | | | | | | |
| THR 31R | 43° 25' 38.14" N | 005° 13' 42.44" E | 31R | 900 m | LIH/LIL | 3440 | 3500 | 3440 | 2780 | | |
| DTHR 31R | 43° 25' 52.98" N | 005° 13' 21.32" E | | | | | | | | | |
| THR 13R | 43° 26' 27.32" N | 005° 12' 12.77" E | 13R | NIL | LIH/LIL | 2370 | 2370 | 2370 | 2370 | Revêtue *Paved* | 70 F/C/W/T |
| THR 31L | 43° 25' 33.11" N | 005° 13' 27.67" E | | | | | | | | | |
| DTHR 31L | 43° 25' 35.51" N | 005° 13' 24.36" E | 31L | NIL | LIH/LIL | 2370 | 2670 | 2370 | 2265 | | |


AMDT 01/26 **CHG :** VAR, aire de trafic, TDZ 31, déplacement marques point cible, marques TDZ et PAPI 13R, suppression FATO F7 et cheminement BHSC-FATO / VAR, a*pron*, TDZ 31, *target point marks, TDZ and PAPI 13R displacements, FATO F7 and HEL translation deleted.*
© SIA

**AIRE DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*

MARSEILLE **PROVENCE**

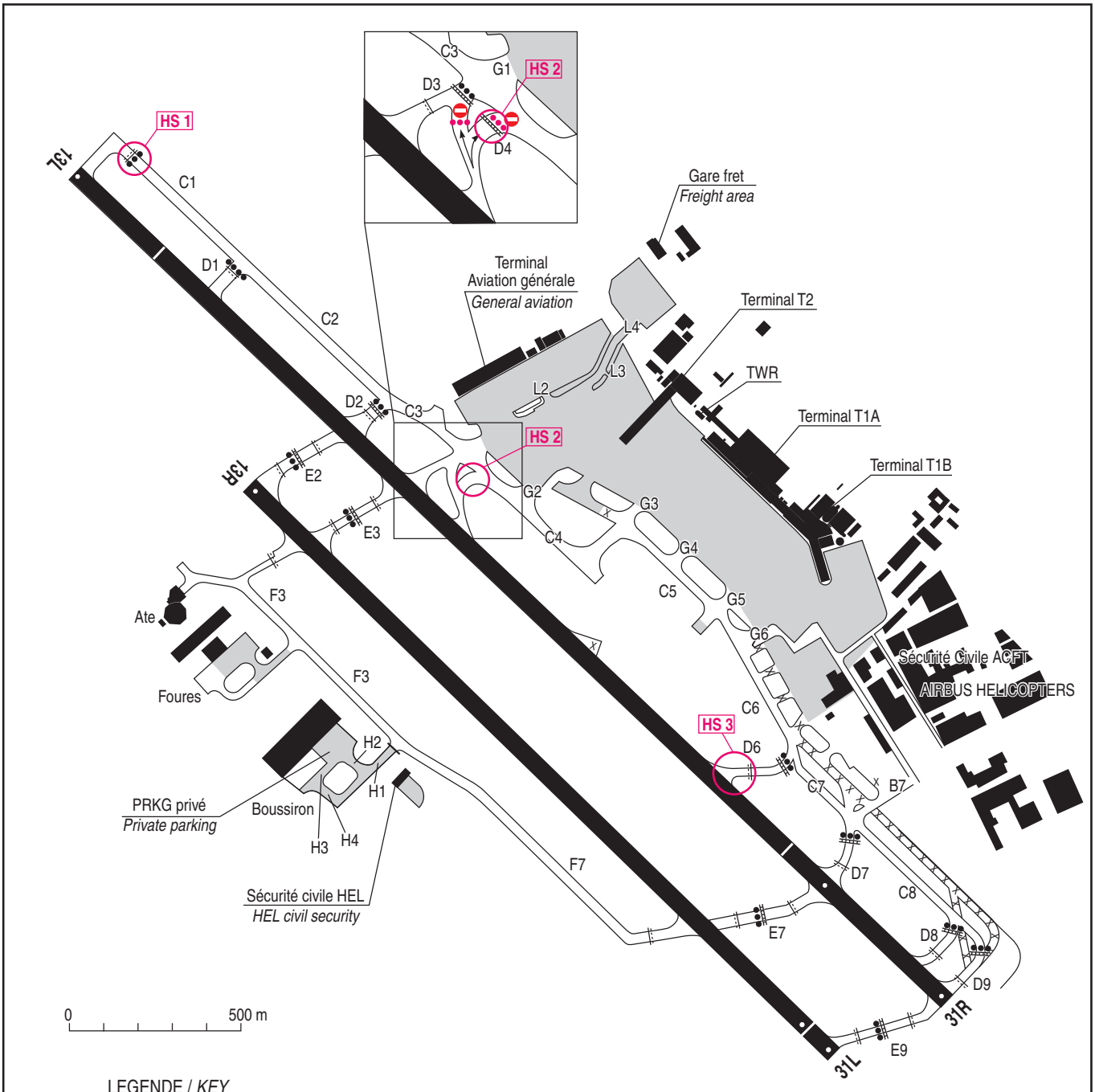





© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

MARSEILLE **PROVENCE**




LEGENDE / *KEY*

- HS — Point chaud / *Hot spot*
- Point d'attente type A / *Holding point pattern A*
- Point d'attente type B / *Holding point pattern B*
- Barre d'arrêt / *Stop bar*
- Barre d'entrée interdite / *No entry bar*
- Translation *HEL* / *HEL translation*
- "NO ENTRY"
- Aire de trafic / *Apron*

**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*

**HS 1** : le point d'attente est situé assez loin de la piste.
*the holding point is located rather far from RWY.*

**HS 2** : une attention particulière est requise de la part des équipages pour s'assurer qu'ils ont bien dégagé la piste.
*flight crews must pay specific attention to ensure they have completely vacated the RWY.*

**HS 3** : absence de balisage axial sur le TWY D6. Bretelle difficilement identifiable de nuit.
*no centre line lighting on TWY D6. TWY difficult to identify at night.*

Les appareils circulant sur la voie CHARLIE (C1 à C8), doivent laisser la priorité aux appareils dégageant la piste 13L/31R par les voies DELTA (D1 à D8).
*ACFT moving on TWY CHARLIE (C1 to C8), must yield right of way to ACFT clearing RWY 13L/31R via TWY DELTA (D1 to D8).*

Les appareils dégageant la piste 13L/31R par les voies DELTA (D1 à D8) sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie CHARLIE (C1 à C8).
*ACFT vacating RWY 13L/31R via TWY DELTA (D1 to D8) have priority over ACFT moving on TWY CHARLIE (C1 to C8).*

Consignes roulage/*Taxiing regulations* : voir/*see* AD 2 LFML.20-3.1



AMDT 01/26 **CHG :** Aire de trafic, suppression FATO F7 et cheminement BHSC-FATO et TWY sécurité civile.
*Apron, FATO F7 and HEL translation and civil security TWY deleted.*

© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

MARSEILLE **PROVENCE**

AN124 SUD/*SOUTH*

**CONFIGURATION FACE SUD AN 124 / *SOUTH CONFIGURATION AN 124***
ITINÉRAIRES PRÉFÉRENTIELS / *PREFERENTIAL COURSES*

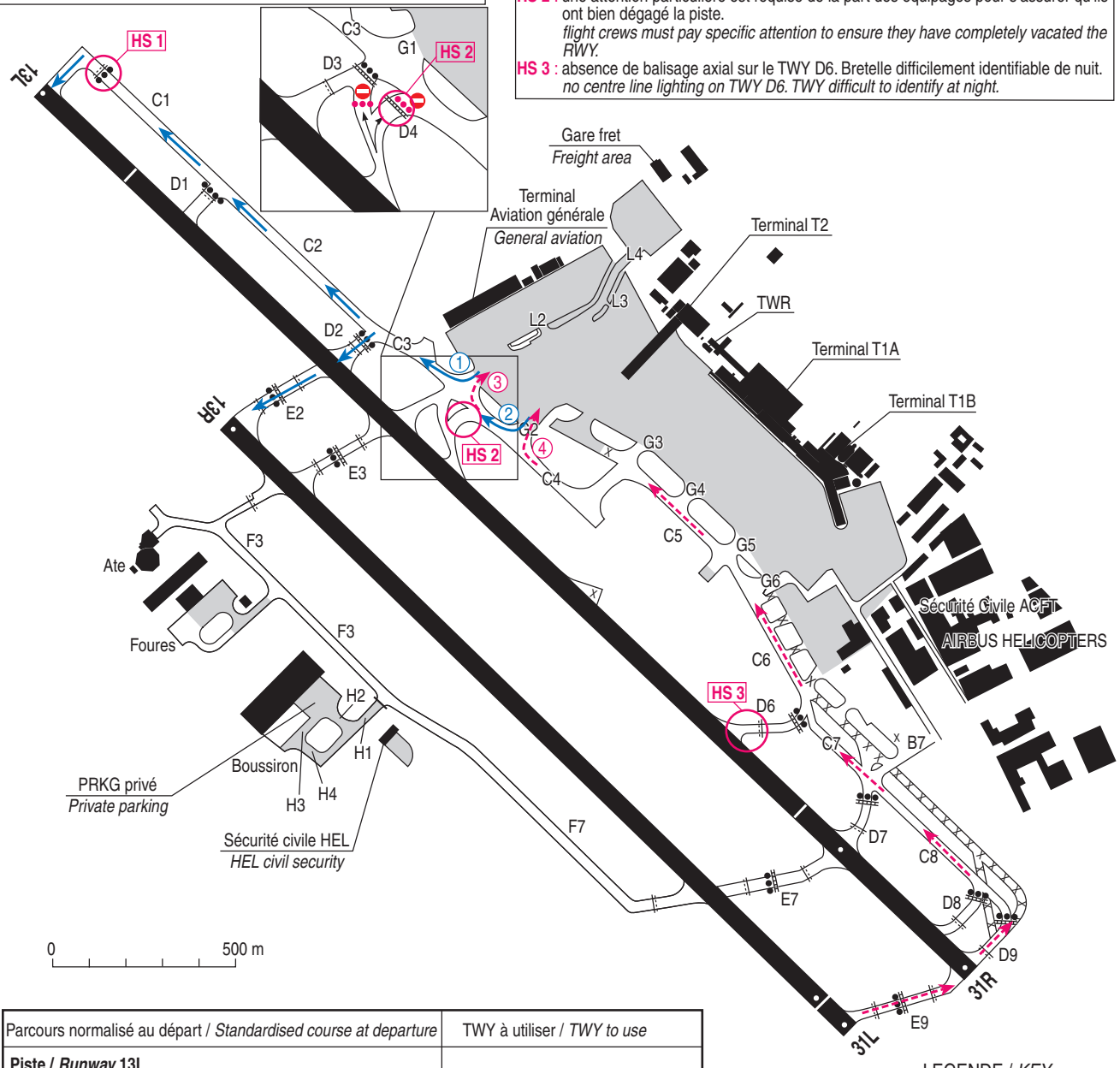
PISTES 13L et 13R en service / *RUNWAYS 13L and 13R in use*

**ATTENTION PARTICULIERE** / *CAUTION*

**HS 1 :** le point d'attente est situé assez loin de la piste.
*the holding point is located rather far from RWY.*

**HS 2 :** une attention particulière est requise de la part des équipages pour s'assurer qu'ils ont bien dégagé la piste.
*flight crews must pay specific attention to ensure they have completely vacated the RWY.*

**HS 3 :** absence de balisage axial sur le TWY D6. Bretelle difficilement identifiable de nuit.
*no centre line lighting on TWY D6. TWY difficult to identify at night.*




| Parcours normalisé au départ / *Standardised course at departure* | TWY à utiliser / *TWY to use* |
|---|---|
| **Piste / *Runway* 13L** | |
| ① depuis poste / *from stand* 51 | G1 - C3 - C2 - C1 |
| ② depuis poste / *from stand* 50 | G2 - C4 - C3 - C2 - C1 |
| **Piste / *Runway* 13R** | |
| ① depuis poste / *from stand* 51 | G1 - C3 - D2 - E2 |
| ② depuis poste / *from stand* 50 | G2 - C4 - C3 - D2 - E2 |
| Parcours normalisé à l'arrivée / *Standardised course at arrival* | |
| **Piste / *Runway* 13L** | |
| ③ vers poste / *to stand* 50 | D9 - C8 - C7 - C6 - C5 - C4 - G1 |
| ④ vers poste / *to stand* 51 | D9 - C8 - C7 - C6 - C5 - C4 - G2 |
| **Piste / *Runway* 13R** | |
| ③ vers poste / *to stand* 50 | E9 - D9 - C8 - C7 -C6 - C5 - C4 - G1 |
| ④ vers poste / *to stand* 51 | E9 - D9 - C8 - C7 -C6 - C5 - C4 - G2 |

LEGENDE / *KEY*

- HS — Point chaud / *Hot spot*
- DEP
- ARR
- Point d'attente type A / *Holding point pattern A*
- Point d'attente type B / *Holding point pattern B*
- Barre d'arrêt / *Stop bar*
- Barre d'entrée interdite / *No entry bar*
- Translation *HEL* / *HEL translation*
- "NO ENTRY"
- Aire de trafic / *Apron*



© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

MARSEILLE **PROVENCE**

AN124 NORD/*NORTH*

**CONFIGURATION FACE NORD AN 124 / *NORTH CONFIGURATION AN 124***
ITINÉRAIRES PRÉFÉRENTIELS / *PREFERENTIAL COURSES*

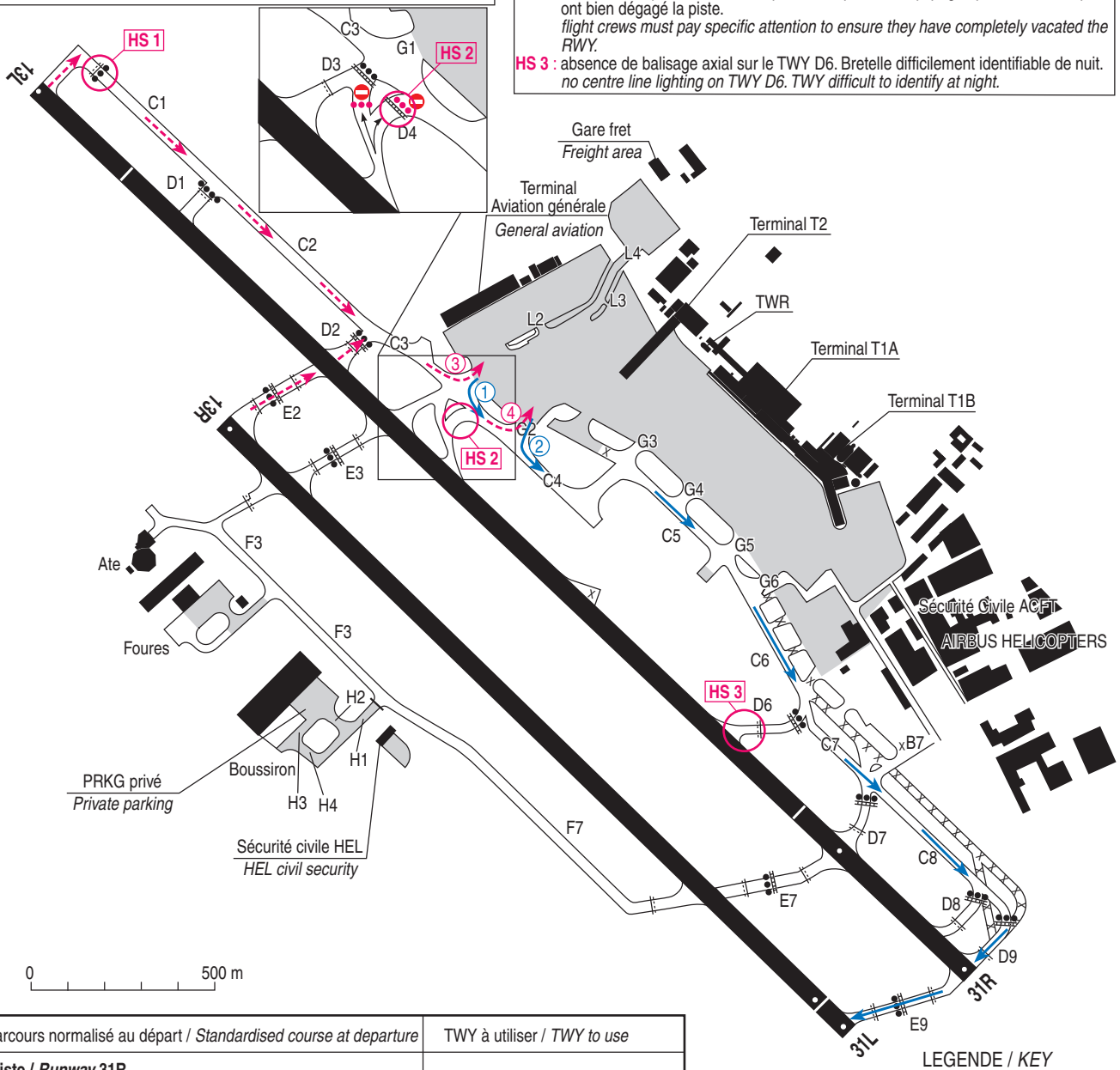
PISTES 31L et 31R en service / *RUNWAYS 31L and 31R in use*

**ATTENTION PARTICULIERE** / *CAUTION*

**HS 1 :** le point d'attente est situé assez loin de la piste.
*the holding point is located rather far from RWY.*

**HS 2 :** une attention particulière est requise de la part des équipages pour s'assurer qu'ils ont bien dégagé la piste.
*flight crews must pay specific attention to ensure they have completely vacated the RWY.*

**HS 3 :** absence de balisage axial sur le TWY D6. Bretelle difficilement identifiable de nuit.
*no centre line lighting on TWY D6. TWY difficult to identify at night.*




| Parcours normalisé au départ / *Standardised course at departure* | TWY à utiliser / *TWY to use* |
|---|---|
| **Piste / *Runway* 31R** | |
| ① depuis poste / *from stand* 51 | G1 - C4 - C5 - C6 - C7 - C8 - D9 |
| ② depuis poste / *from stand* 50 | G2 - C4 - C5 - C6 - C7 - C8 - D9 |
| **Piste / *Runway* 31L** | |
| ① depuis poste / *from stand* 51 | G1 - C4 - C5 - C6 - C7 - C8 - D9 - E9 |
| ② depuis poste / *from stand* 50 | G2 - C4 - C5 - C6 - C7 - C8 - D9 - E9 |
| Parcours normalisé à l'arrivée / *Standardised course at arrival* | |
| **Piste / *Runway* 31R** | |
| ③ vers poste / *to stand* 50 | C1 - C2 - C3 - G1 |
| ④ vers poste / *to stand* 51 | C1 - C2 - C3 - C4 - G2 |
| **Piste / *Runway* 31L** | |
| ③ vers poste / *to stand* 50 | E2 - D2 - C3 - G1 |
| ④ vers poste / *to stand* 51 | E2 - D2 - C3 - C4 - G2 |

LEGENDE / *KEY*

- HS Point chaud / *Hot spot*
- DEP
- ARR
- Point d'attente type A / *Holding point pattern A*
- Point d'attente type B / *Holding point pattern B*
- Barre d'arrêt / *Stop bar*
- Barre d'entrée interdite / *No entry bar*
- Translation *HEL* / *HEL translation*
- "NO ENTRY"
- Aire de trafic / *Apron*



© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

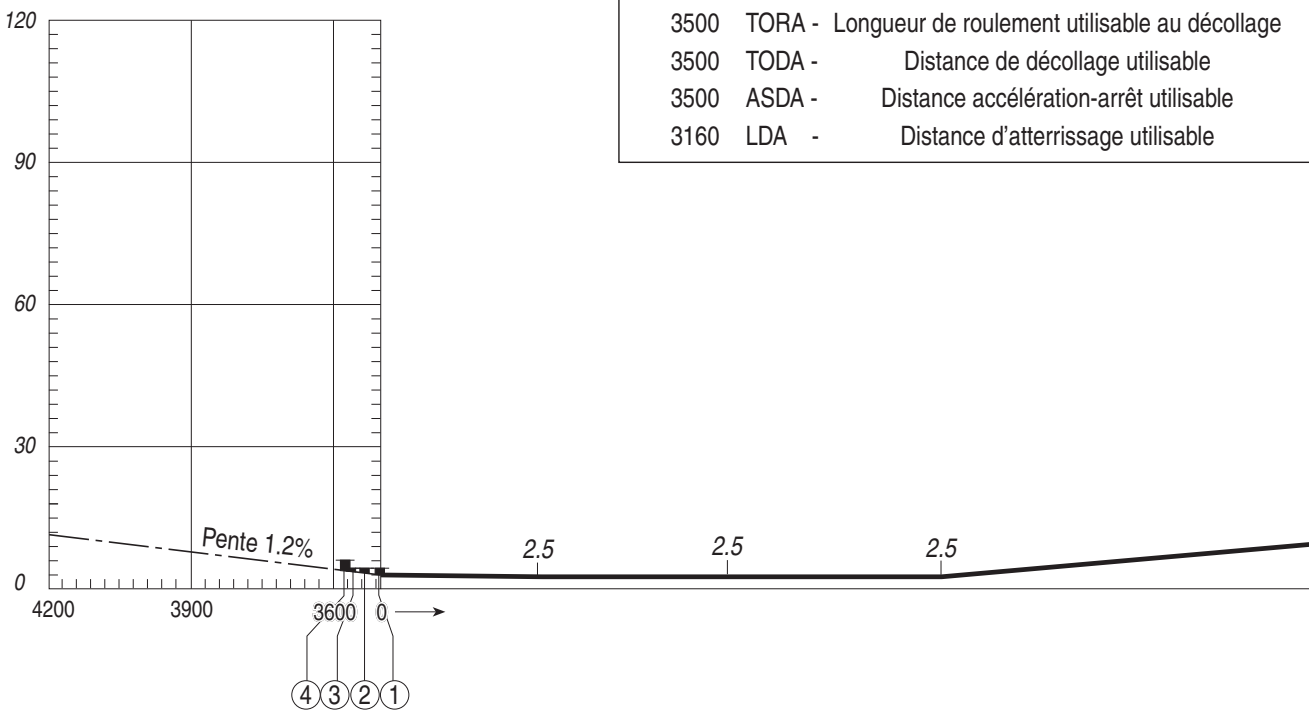
*Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type*

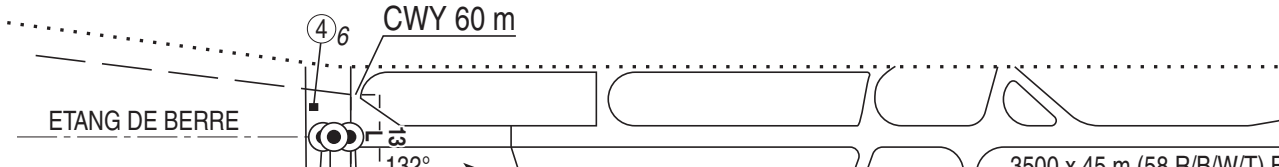
**MA**

VAR 2°E (2020)

DIMENS

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 13L | | |
| 3500 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 3500 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 3500 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 3160 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |



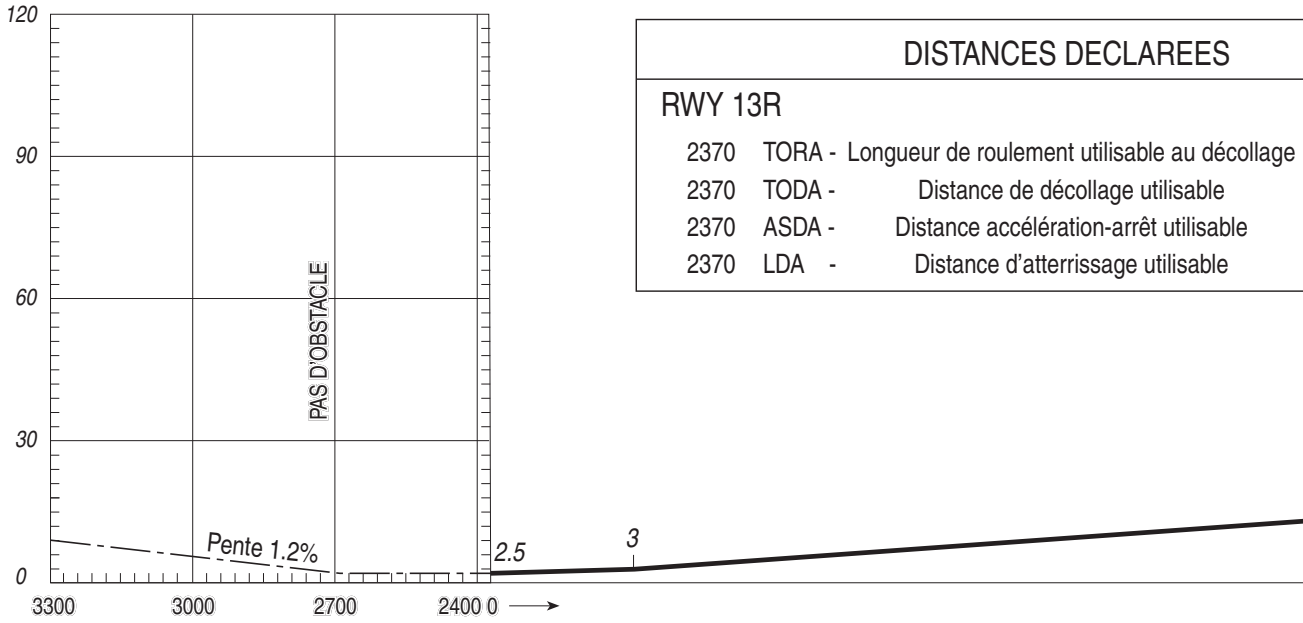
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type*

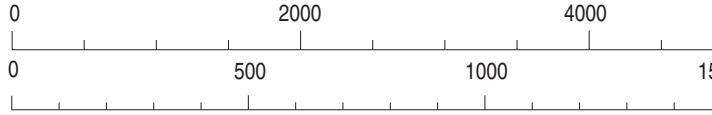
**MA**

VAR 2°E (20)

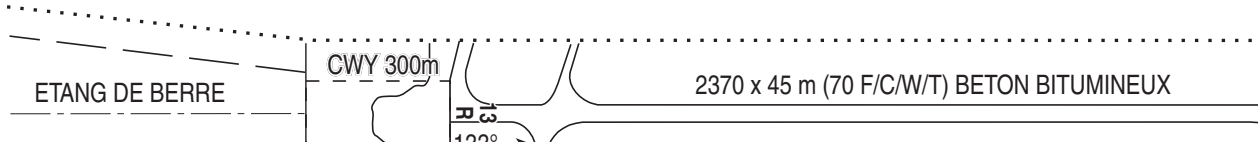
DIMEN




| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 13R | | |
| 2370 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 2370 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 2370 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 2370 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |




Echelle: 1 / 20 000

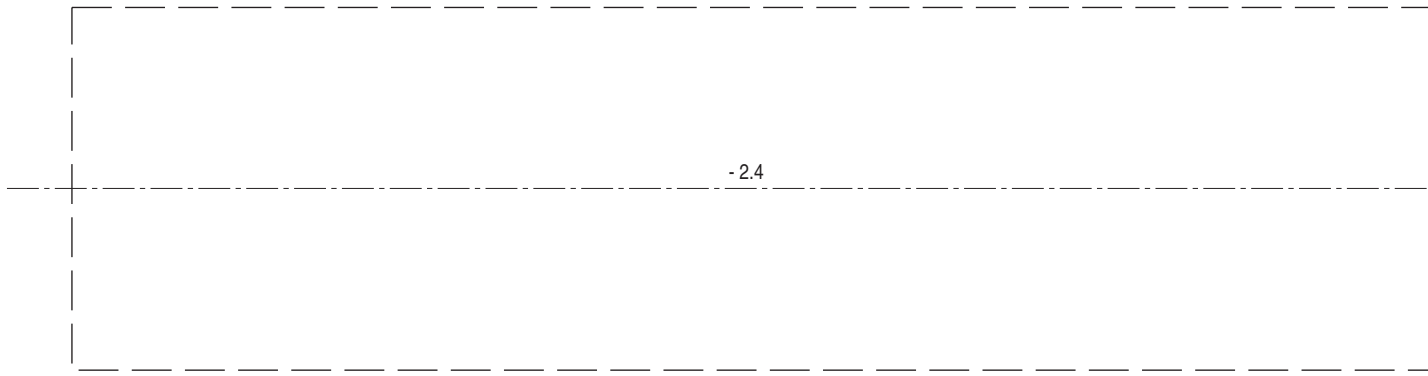


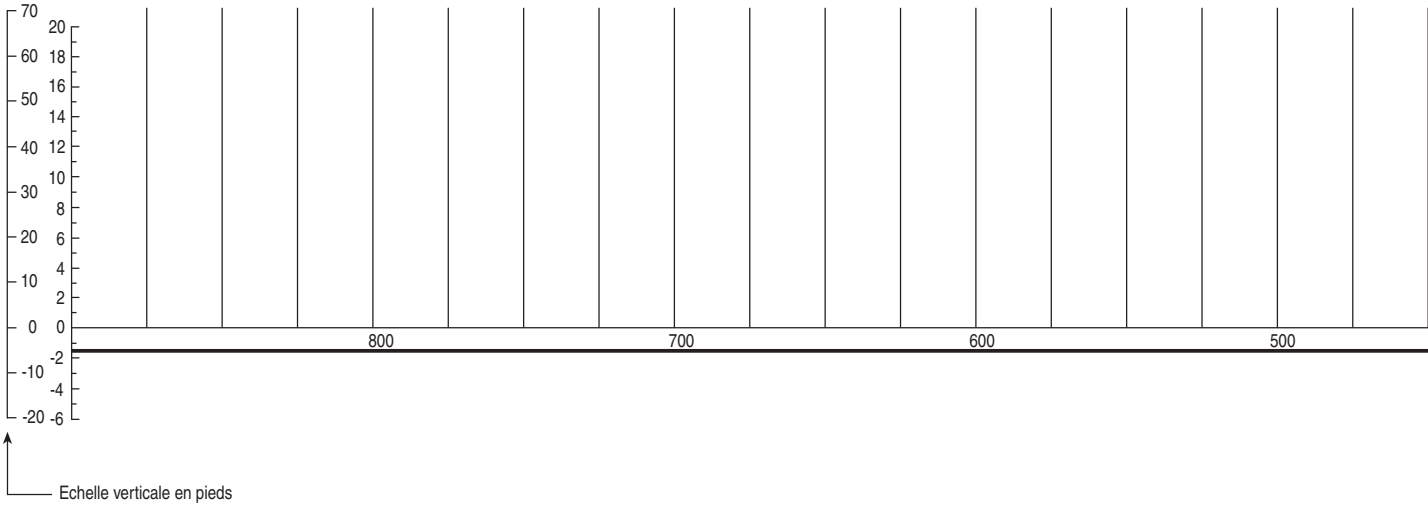
**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**
*Precision approach terrain chart - ICAO*

**MARSEILLE** PROVENCE
RWY 13 L

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

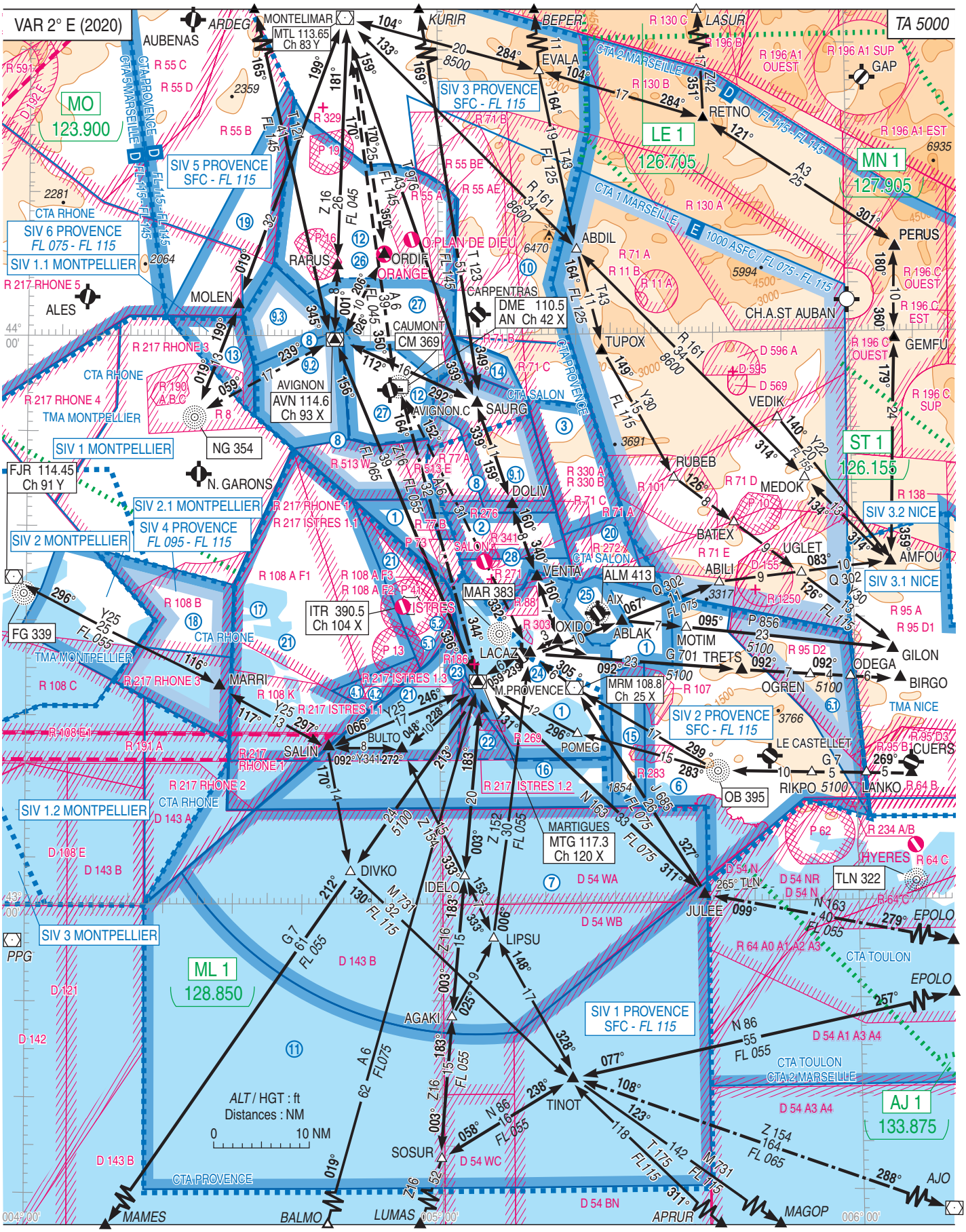


© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## Carte régionale / *Area chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFML COM 01

Sur clairance CTL
*With ATC clearance*





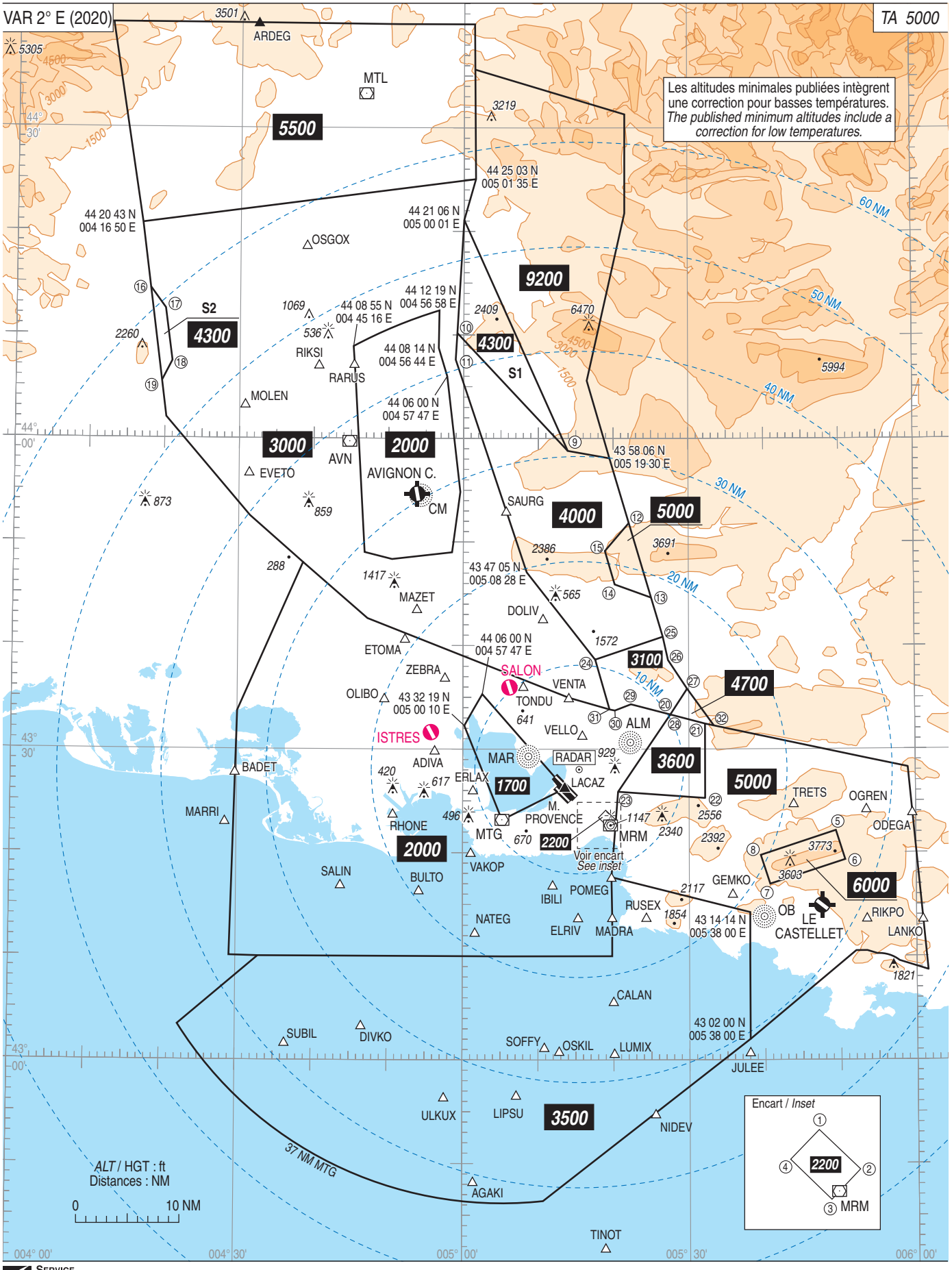

AMDT 04/25 **CHG :** CTA TOULON, création CTA PROVENCE et MARSEILLE, révision TMA PROVENCE, SIV 2 PROVENCE, suppression NDB DA et ITR.

© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## Altitudes Minimales de Sécurité Radar
## *Minimum Radar Safety Altitudes*

**FREQ :** voir / *see* LFML COM 01

(1) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ALM | REF AD 2 LFMA.19 | X | X | X | |
| OB | REF AD 2 LFMA.19 | | X | | X |
| AVN | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| CM | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| FJR | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| LUC | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| MTG | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| MTL | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| PPG | REF ENR 4.1 | X | | X | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ADIVA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| AGAKI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ARDEG | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ARLET | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| BALSI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BULTO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| CALAN | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| DIVKO | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| DOLIV | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| ELRIV | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ELRUN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ERLAX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ETOMA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| ETREK | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| GEMKO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| IBILI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| → KICEZ | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| KURIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LACAZ | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LANKO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LATAM | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LERGA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LIPSU | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| LUMIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MADRA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| MAMES | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MARRI | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| MAZET | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| NASIK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NATEG | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| NIDEV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OLIBO | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| OSGOX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSKIL | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| OTROT | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| PESHU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| POMEG | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| RIKSI | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| RUSEX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| SALIN | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| SAURG | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SOSUR | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| SUBIL | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| TINOT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TONDU | REF ENR 4.4 | | X | | X |
| TRETS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ULKUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VAKOP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VATIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VELLO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VENTA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| ZEBRA | REF ENR 4.4 | | X | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ML131 | 43°20'17.9"N | 005°16'21.0"E | X | | | X |
| | ML202 | 43°27'25.4" N | 005°10'52.4" E | X | | | X |
| | ML207 | 43°27'37.2" N | 005°10'53.2" E | X | | | X |
| → | ML212 | 43°25'58.0"N | 005°05'03.3'E | X | | | X |
| → | ML217 | 43°26'08.7"N | 005°05'06.1"E | X | | | X |
| → | ML222 | 43°25'38.9"N | 005°08'27.4"E | X | | | X |
| → | ML227 | 43°25'49.2"N | 005°08'30.2"E | X | | | X |
| | ML310 | 43°29'52.3" N | 005°07'40.5" E | X | | X | |
| | ML312 | 43°34'22.4" N | 005°01'13.8" E | X | | X | |
| | ML316 | 43°28'21.5" N | 005°09'49.8" E | X | | X | |
| | ML320 | 43°29'45.8" N | 005°07'38.1" E | X | | X | |
| | ML326 | 43°28'14.9" N | 005°09'44.0" E | X | | X | |
| | ML362 | 43°25'33.0" N | 005°18'17.3" E | X | | X | |
| | ML364 | 43°25'55.2" N | 005°20'54.2" E | X | | X | |
| | ML384 | 43°18'45.9" N | 005°19'40.8" E | X | | X | |
| | ML386 | 42°47'11.5" N | 004°53'25.4" E | X | | X | |
| | ML402 | 43°36'27.1" N | 004°53'07.5" E | X | | | X |
| | ML407 | 43°21'56.4" N | 005°18'26.6" E | X | | | X |
| | ML408 | 43°22'06.6" N | 005°18'43.2" E | X | | | X |
| | ML500 | 45°06'54.8" N | 005°26'41.0" E | X | | X | |
| → | ML532 | 43°23'58.2"N | 005°15'38.7"E | X | | | X |
| → | ML533 | 43°20'21.3"N | 005°10'43.3"E | X | | | X |
| | ML602 | 43°48'12.3" N | 004°51'15.4" E | X | | | X |
| → | ML632 | 43°22'14.3"N | 005°17'12.7"E | X | | | X |
| | ML731 | 43°22'05.9"N | 005°18'43.7"E | X | | | X |
| → | ML732 | 43°24'17.1"N | 005°15'37.5"E | X | | | X |
| → | ML733 | 43°21'22.0"N | 005°11'45.6"E | X | | | X |
| | ML831 | 43°20'15.0"N | 005°19'46.5"E | X | | | X |
| → | ML832 | 43°22'50.4"N | 005°16'56.6"E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | I13LZ | 43°37'47.8" N 004°56'19.0" E | X | | | X |
| | I13RZ | 43°37'49.7" N 004°56'24.9" E | X | | | X |
| | F13LZ | 43°35'23.5" N 004°59'46.3" E | X | | | X |
| | F13RZ | 43°35'09.5" N 005°00'08.3" E | X | | | X |
| | F31RZ / F31RY | 43°22'47.5" N 005°17'44.9" E | X | | | X |
| → | F31RX | 43°20'52.9"N 005°17'59.2"E | X | | | X |
| | F31LZ | 43°22'28.2" N 005°17'42.7"E | X | | | X |
| → | F31LX | 43°20'52.3"N 005°17'57.3"E | X | | | X |
| | RW13L | REF DTHR13L LFML AD 2.12 | X | | | X |
| | RW13R | REF THR13R LFML AD 2.12 | X | | | X |
| | RW31R | REF DTHR31R LFML AD 2.12 | X | | | X |
| | RW31L | REF DTHR31L LFML AD 2.12 | X | | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | FAP/FAF ILS Z 13L | 43°35'23.5" N 004°59'46.3" E | | X | | X |
| | FAP/FAF ILS Z 13 R | 43°35'09.5" N 005°00'08.3" E | | X | | X |
| | FAP/FAF ILS Y 13 L | 43°35'23.5" N 004°59'46.3" E | | X | | X |
| | FAP/FAF ILS Y 13 R | 43°35'09.5" N 005°00'08.3" E | | X | | X |
| | FAP/FAF ILS Z 31 R | 43°22'47.7" N 005°17'44.6" E | | X | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARSEILLE **PROVENCE**
**PRECODING** INA **RNAV** NORD RWY 13

**INA RNAV NORD RWY 13**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA RIKSI | IF | RIKSI | | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AVN | | | 156 | 158.0 | 8.0 | | FL 080 | | | | RNAV 1 |
| | TF | ML602 | | | 156 | 157.8 | 12.4 | | FL 070 | | | | RNAV 1 |
| | TF | MAZET | | | 156 | 157.9 | 6.0 | | 5000 | | | | RNAV 1 |
| | TF | I13LZ | | | 162 | 163.8 | 5.0 | | 4000 | | | | RNAV 1 |
| | | I13RZ | | | 161 | 162.8 | 5.0 | | | | | | |



© SIA

MARSEILLE **PROVENCE**
**PRECODING** INA **RNAV SUD** RWY 13

| **INA RNAV SUD RWY 13** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | GEMKO | - | - | - | | | - | - | - | - | |
| INA SALIN | IF | SALIN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VAKOP | - | 74 | 076.2 | 13.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ERLAX | - | 360 | 002.0 | 6.0 | - | FL 070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ADIVA | - | 314 | 316.0 | 5.3 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | OLIBO | - | 314 | 315.9 | 7.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | ML402 | - | 058 | 059.8 | 3.0 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | I13LZ | - | 58 | 060.0 | 2.7 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | | I13RZ | | | | 2.8 | | | | | | |
| INA LIPSU | IF | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | NATEG | - | 344 | 345.7 | 16.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VAKOP | - | 355 | 356.9 | 7.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ERLAX | - | 360 | 002.0 | 6.0 | - | FL 070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ADIVA | - | 314 | 316.0 | 5.3 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | OLIBO | - | 314 | 315.9 | 7.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | ML402 | - | 058 | 059.8 | 3.0 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | I13LZ | - | 58 | 060.0 | 2.7 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | | I13RZ | | | | 2.8 | | | | | | |
| INA GEMKO | IF | GEMKO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VAKOP | - | 277 | 279.1 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ERLAX | - | 360 | 002.0 | 6.0 | - | FL 070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ADIVA | - | 314 | 316.0 | 5.3 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | OLIBO | - | 314 | 315.9 | 7.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | ML402 | - | 058 | 059.8 | 3.0 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | I13LZ | - | 58 | 060.0 | 2.7 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | | I13RZ | | | | 2.8 | | | | | | |



© SIA

MARSEILLE **PROVENCE**
**PRECODING** FNA **RNP** Z RWY 13L

**FNA RNP Z RWY 13L**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| APCH | IF | I13LZ | | | | | | 4000 | | 185 | | RNP APCH |
| | TF | F13LZ | | 132 | 133.8 | 3.5 | | 4000 | 4000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW13L | Yes | 132 | 133.8 | 12.4 | | | | | -3.0° / 16.76 | RNP APCH |
| | TF | ML408 | | 132 | 133.9 | 6.8 | | | | 200 | | RNP APCH |
| | TF | LIPSU | Yes | 197 | 198.5 | 26.8 | R | 4000 | 4000 | | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFML |
| **Runway** | 13 |
| **Runway Direction** | 3 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E13B |
| **LTP/FTP Latitude** | 432649,2510N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0051201,2250E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 51,6 |
| **FPAP Latitude** | 432538,1390N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -71,1120 |
| **FPAP Longitude** | 0051342,4370E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 101,2120 |
| **Threshold Crossing Height** | 55,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 0D 06 0C CD D0 00 02 33<br>31 05 46 3B A5 12 92 53 3B 02<br>04 16 70 D4 FD B8 16 03 26 02<br>2C 01 64 00 C8 AF 59 EB 20 49 |
| **Calculated CRC Value** | 59 EB 20 49 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 2,4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 2,4 |


© SIA

MARSEILLE **PROVENCE**
**PRECODING** FNA **RNP** Z RWY 13R

**FNA RNP Z RWY 13R**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | Ref NAVAID : |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| APCH | IF | I13RZ | | | | | | 4000 | | 185 | | RNP APCH |
| | TF | F13RZ | | 133 | 134.6 | 3.8 | | 4000 | 4000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW13R | Yes | 133 | 134.7 | 12.4 | | | | | -3.0° / 16.46 | RNP APCH |
| | TF | ML 407 | | 133 | 134.8 | 6.4 | | | | 200 | | RNP APCH |
| | TF | LIPSU | Yes | 196 | 198.2 | 26.6 | R | 4000 | 4000 | | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFML |
| **Runway** | 13 |
| **Runway Direction** | 1 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E13A |
| **LTP/FTP Latitude** | 432627,3215N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0051212,7710E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 51,4 |
| **FPAP Latitude** | 432533,1090N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -54,2125 |
| **FPAP Longitude** | 0051327,6680E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 74,8970 |
| **Threshold Crossing Height** | 54,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 0D 06 0C 4D D0 00 01 33<br>31 05 F3 8F A4 12 C6 AD 3B 02<br>02 16 77 58 FE 22 49 02 1C 02<br>2C 01 64 00 C8 AF EE 1A 87 0B |
| **Calculated CRC Value** | EE 1A 87 0B |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 2,4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 2,4 |



© SIA

MARSEILLE **PROVENCE**

**PRECODING** FNA **RNP X** (AR) RWY 31L

**FNA RNP X RWY 31L (AR)**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | POMEG | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | F31LX | - | 336 | 338.4 | 3.5 | - | 2300 | 2300 | - | - | 1.0 |
| | TF | ML632 | - | 336 | 338.4 | 1.5 | - | - | - | - | -3.5/58 | 0.3 |
| | RF Center ML533 Radius 5.10 NM | ML532 | - | - | - | 2.1 | L | - | - | - | -3.5/58 | 0.3 |
| | TF | RW31L | YES | 312 | 314.8 | 2.3 | - | - | - | - | -3.5/58 | 0.3 |
| | TF | ML202 | - | 312 | 314.8 | 2.6 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | RF Center ML222 Radius 2.50 NM | ML212 | - | - | - | 5.6 | L | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | KICEZ | - | 185 | 187.3 | 6.2 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |

MARSEILLE **PROVENCE**

**PRECODING** FNA **RNP Z** RWY 31L

**FNA RNP Z RWY 31L**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : VOR-DME MTG | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | POMEG | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | F31LZ | - | 341 | 343.2 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW31L | Yes | 312 | 314.9 | 4.4 | - | - | - | - | -4.0° / 58 | 0.3 |
| | TF | ML202 | Yes | 312 | 314.8 | 2.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | KICEZ | - | 192 | 195.0 | - | L | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARSEILLE **PROVENCE**

**PRECODING** FNA **ILS Z LOC Z** RWY 31R

**FNA ILS Z LOC Z RWY31R**

| RMK | ILS to RNAV1 missed APCH - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : VOR MTG | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | See chart ILS Z LOC Z RWY31R | | | | | | | | | | | |
| | - | ML207 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | KICEZ | - | 192 | 195.0 | - | L | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |

MARSEILLE **PROVENCE**

**PRECODING FNA RNP X** (AR) RWY 31R

**FNA RNP X RWY 31R (AR)**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | POMEG | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | F31RX | - | 336 | 338.7 | 3.5 | - | 2400 | 2400 | - | - | 1.0 |
| | TF | ML832 | - | 336 | 338.7 | 2.1 | - | - | - | - | -3.5/58 | 0.3 |
| | RF Center ML733 Radius 4.06 NM | ML732 | - | - | - | 1.7 | L | - | - | - | -3.5/58 | 0.3 |
| | TF | RW31R | YES | 311 | 314.0 | 2.3 | - | - | - | - | -3.5/58 | 0.3 |
| | TF | ML207 | - | 311 | 314.0 | 2.5 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | RF Center ML227 Radius 2.50 NM | ML217 | - | - | - | 5.5 | L | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | KICEZ | - | 185 | 187.4 | 6.4 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

MARSEILLE **PROVENCE**

**PRECODING** FNA **RNP Y** RWY 31R

**FNA RNP Y RWY 31R**

| RMK | GNSS only, RF required | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : MTG | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | POMEG | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | ML831 | - | 359 | 001.1 | 2.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | RF Center ML131 Radius 2.50 NM | ML731 | - | - | - | 2.1 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | F31RY | - | 312 | 314.1 | 1.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW31R | Yes | 311 | 314.0 | 4.5 | - | - | - | - | -4.0°/58 | 0.3 |
| | TF | ML207 | Yes | 311 | 314.0 | 2.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | KICEZ | - | 192 | 195.0 | - | L | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |

MARSEILLE **PROVENCE**
**SBAS FAS DATA BLOCK** FNA **RNP** Y RWY 31R

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1** |
| **Airport Identifier** | **LFML** |
| **Runway** | **31** |
| **Runway Direction** | **1** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **Y** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E31A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **432552, 9790N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0051321, 3200E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **65,0** |
| **FPAP Latitude** | **432655, 5500N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **62,5710** |
| **FPAP Longitude** | **0051152, 2600E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-89,0600** |
| **Threshold Crossing Height** | **58,00** |
| **TCH Units Selector** | **0** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **4,00** |
| **Course Width (metres)** | **105** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40** |
| **VAL (metres)** | **35** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0C 0D 06 0C 5F C8 00 01 31**<br>**33 05 A6 83 A3 12 50 C5 3D 02**<br>**8A 16 D6 E8 01 38 48 FD 44 02**<br>**90 01 64 00 C8 AF 27 45 34 3C** |
| **Calculated CRC Value** | **27 45 34 3C** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **15,9** |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | **15,9** |


© SIA

MARSEILLE **PROVENCE**
**PRECODING** INA **RNAV SUD** RWY 31

**INA SUD RNAV RWY 31**

| RMK | (1) suivi approche RNP Y ou Z | | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | GEMKO | - | - | - | | | - | - | - | - | |
| INA SALIN | IF | SALIN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ELRIV | - | 096 | 097.8 | 23.2 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | MADRA | - | 088 | 089.8 | 3.3 | - | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | POMEG | - | 357 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 (1) | - | - | 1.0 |
| INA LIPSU | IF | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MADRA | - | 026 | 028.4 | 19.5 | - | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | POMEG | - | 357 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 (1) | - | - | 1.0 |
| INA GEMKO | IF | GEMKO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RUSEX | - | 253 | 254.7 | 8.7 | - | 5000 | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | MADRA | - | 268 | 269.8 | 3.3 | - | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | POMEG | - | 357 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 (1) | - | - | 1.0 |



© SIA

MARSEILLE **PROVENCE**
**PRECODING** INA **RNAV NORD** RWY 31

**INA NORD RNAV RWY 31**

| RMK | (1) si suivi approche RNP Y ou Z | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | DOLIV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA DOLIV | IF | DOLIV | | | | | | | | | | 1.0 |
| | TF | VENTA | | 160 | 161.9 | 8.0 | | | | | | 1.0 |
| | TF | LACAZ | | 183 | 185.2 | 8.7 | | FL 80 | | | | 1.0 |
| | TF | IBILI | | 183 | 184.7 | 9.4 | | 5000 | | 230 | | 1.0 |
| | TF | ELRIV | | 140 | 142.0 | 4.0 | | | | | | 1.0 |
| | TF | MADRA | | 088 | 089.8 | 3.3 | | 4000 | | 200 | | 1.0 |
| | TF | POMEG | | 357 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 (1) | | | 1.0 |



© SIA

MARSEILLE **PROVENCE**

**PRECODING** FNA **RNP Z** RWY 31R

**FNA RNP Z RWY 31R**

| RMK | GNSS only | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : VOR-DME MTG | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | POMEG | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 185 | - | - |
| | TF | F31RZ | - | 342 | 344.5 | 5.3 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW31R | Yes | 311 | 314.0 | 4.5 | - | - | - | - | -4.0° / 58 | 0.3 |
| | TF | ML207 | Yes | 311 | 314.0 | 2.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | KICEZ | - | 192 | 195.0 | - | L | - | 4000 | 200 | - | 1.0 |

MARSEILLE **PROVENCE**

**PRECODING** INA **RNP X** (AR) RWY 31

**INA RNP X RWY 31 (AR)**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.6°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | DOLIV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | GEMKO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SALIN | IF | SALIN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | ELRIV | - | 095 | 097.8 | 23.2 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | MADRA | - | 087 | 089.8 | 3.3 | - | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | POMEG | - | 356 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA LIPSU | IF | LIPSU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | MADRA | - | 026 | 028.4 | 19.5 | - | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | POMEG | - | 356 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA GEMKO | IF | GEMKO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RUSEX | - | 252 | 254.7 | 8.7 | - | 5000 | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | MADRA | - | 267 | 269.8 | 3.3 | - | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | POMEG | - | 356 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |
| INA DOLIV | IF | DOLIV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | VENTA | - | 159 | 161.9 | 8.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LACAZ | - | 183 | 185.2 | 8.7 | - | FL 80 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IBILI | - | 182 | 184.7 | 9.4 | - | 5000 | - | 230 | - | 1.0 |
| | TF | ELRIV | - | 139 | 142.0 | 4.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MADRA | - | 087 | 089.8 | 3.3 | - | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | POMEG | - | 356 | 359.0 | 3.9 | - | 3000 | 3000 | 185 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV Nord / *North* RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV NORD RWY 13 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MTL 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CA* | - | - | 132 | 133.9 | - | - | 470 | - | - | 1.0 |
| **RWY13R** | | | | 133 | 134.8 | | | | | | |
| - | CF | ML362 | - | 077 | 079.0 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | VENTA | - | 340 | 342.0 | 9.9 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOLIV | - | 340 | 341.9 | 8.0 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | SAURG | - | 339 | 341.1 | 11.0 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 340 | 341.4 | 42.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MTL 6U** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CA* | - | - | 132 | 133.9 | - | - | 470 | - | - | 1.0 |
| **RWY13R** | | | | 133 | 134.8 | | | | | | |
| - | CF | ML362 | - | 077 | 079.0 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | VENTA | - | 340 | 342.0 | 9.9 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOLIV | - | 340 | 341.9 | 8.0 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | CM | - | 313 | 315.3 | 16.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 350 | 352.1 | 39.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ETREK 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CA* | - | - | 132 | 133.9 | - | - | 470 | - | - | 1.0 |
| **RWY13R** | | | | 133 | 134.8 | | | | | | |
| - | CF | ML362 | - | 077 | 079.0 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | VENTA | - | 340 | 342.0 | 9.9 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOLIV | - | 340 | 341.9 | 8.0 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | SAURG | - | 339 | 341.1 | 11.0 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | KURIR | - | 349 | 350.6 | 51.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ETREK | - | 336 | 338.2 | 29.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LERGA 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CA* | - | - | 132 | 133.9 | - | - | 470 | - | - | 1.0 |
| **RWY13R** | | | | 133 | 134.8 | | | | | | |
| - | CF | ML362 | - | 077 | 079.0 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | VENTA | - | 340 | 342.0 | 9.9 | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOLIV | - | 340 | 341.9 | 8.0 | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | SAURG | - | 339 | 341.1 | 11.0 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | KURIR | | 349 | 350.6 | 51.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTROT | | 318 | 320.4 | 30.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERGA | | 285 | 286.5 | 30.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MARSEILLE PROVENCE

## CODAGE SUD EST / *Coding South East* SID RNAV RWY 13

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

| SID RNAV SUD EST RWY 13 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou DME/DME(IRU requis) | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **NASIK 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CA* | / | / | 132 | 133.9 | / | / | 470 | - | - | RNAV1 |
| **RWY13R** | | | | 133 | 134.8 | | | | | | |
| | CF | ML364 | - | 077 | 079.0 | / | L | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | TRETS | - | 092 | 093.8 | 16.8 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | NASIK | - | 085 | 087.2 | 23.5 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **LUC 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CA* | / | / | 132 | 133.9 | / | / | 470 | - | - | RNAV1 |
| **RWY13R** | | | | 133 | 134.8 | | | | | | |
| | CF | ML364 | - | 077 | 079.0 | / | L | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | TRETS | - | 092 | 093.8 | 16.8 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | LUC | - | 092 | 094.3 | 23.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **FJR 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CF | PESHU | - | 145 | 147.0 | 6.0 | / | - | - | 210 | RNAV1 |
| **RWY13R** | | | | | | 6.1 | | | | | |
| | TF | NATEG | | 234 | 235.9 | 14.6 | R | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | SALIN | | 288 | 289.7 | 13.8 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | MARRI | | 297 | 298.7 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | FJR | | 296 | 298.2 | 24.7 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **MAMES 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CF | PESHU | - | 145 | 147.0 | 6.0 | / | - | - | 210 | RNAV1 |
| **RWY13R** | | | | | | 6.1 | | | | | |
| | TF | NATEG | | 234 | 235.9 | 14.6 | R | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | DIVKO | - | 229 | 230.9 | 14.2 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | MAMES | - | 212 | 214.4 | 61.4 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **VATIR 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CF | PESHU | - | 145 | 147.0 | 6.0 | / | - | - | 210 | RNAV1 |
| **RWY13R** | | | | | | 6.1 | | | | | |
| | TF | NATEG | | 234 | 235.9 | 14.6 | R | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | DIVKO | - | 229 | 230.9 | 14.2 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | VATIR | - | 207 | 209.2 | 60.6 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **SOSUR 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CF | PESHU | - | 145 | 147.0 | 6.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY13R** | | | | | | 6.1 | | | | | |
| | TF | ML384 | - | 145 | 147.1 | 2.1 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | CALAN | - | 177 | 179.0 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | LUMIX | - | 177 | 179.1 | 5.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | AGAKI | - | 226 | 228.1 | 18.5 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | SOSUR | - | 183 | 184.5 | 14.7 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **TINOT 6S** | | | | | | | | | | | |
| **RWY13L** | CF | PESHU | - | 145 | 147.0 | 6.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY13R** | | | | | | 6.1 | | | | | |
| | TF | ML384 | - | 145 | 147.1 | 2.1 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | CALAN | - | 177 | 179.0 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | LUMIX | - | 177 | 179.1 | 5.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | TINOT | - | 181 | 182.7 | 18.8 | - | - | - | - | RNAV1 |

* : CA variable selon la piste utilisée (équivaut à “monter dans l’axe“).

** : CA different value according to RWY used (equivalent to “climb in the axis“).*



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## CODAGE NORD / *Coding North* SID RNAV RWY 31
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV NORD RWY 31 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou DME/DME(IRU requis) | | | | | | MAG VAR 2020 1,9°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **MTL6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML316 | - | 312 | 313.9 | 2.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY31L** | | ML326 | | 313 | 314.8 | 2.4 | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML312 | - | 312 | 313.9 | 8.7 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY31L** | | | | 313 | 314.8 | | | | | | |
| | TF | ETOMA | - | 312 | 314.2 | 9.1 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | AVN | - | 342 | 344.1 | 19.8 | R | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | MTL | - | 001 | 002.4 | 33.6 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **ETREK6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML316 | - | 312 | 313.9 | 2.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY31L** | | ML326 | | 313 | 314.8 | 2.4 | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML312 | - | 312 | 313.9 | 8.7 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY31L** | | | | 313 | 314.8 | | | | | | |
| | TF | ETOMA | - | 312 | 314.2 | 9.1 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | AVN | - | 342 | 344.1 | 19.8 | R | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | ARDEG | - | 346 | 347.5 | 41.4 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | ETREK | - | 006 | 007.9 | 31.4 | - | - | - | - | RNAV1 |
| **LERGA6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML316 | - | 312 | 313.9 | 2.0 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY31L** | | ML326 | | 313 | 314.8 | 2.4 | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML312 | - | 312 | 313.9 | 8.7 | / | - | - | - | RNAV1 |
| **RWY31L** | | | | 313 | 314.8 | | | | | | |
| | TF | ETOMA | - | 312 | 314.2 | 9.1 | / | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | AVN | - | 342 | 344.1 | 19.8 | R | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | ARDEG | - | 346 | 347.5 | 41.4 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | LATAM | - | 328 | 329.9 | 25.3 | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | LERGA | - | 301 | 303.0 | 24.7 | - | - | - | - | RNAV1 |



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV RWY 31 CODAGE SUD EST / *Coding South East*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV SUD EST RWY 31 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | REF NAVAID : MTG | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **FJR 6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY 31R** | CF | ML310 | - | 312 | 314.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | ML320 | | 313 | 314.8 | 4.5 | | | | | |
| **-** | TF | MTG | - | 193 | 195.0 | 6.9 | L | 3500 | - | 210 | 1.0 |
| **-** | TF | BULTO | - | 228 | 230.0 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | SALIN | - | 272 | 274.2 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | MARRI | - | 297 | 298.7 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | FJR | - | 296 | 298.2 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MAMES 6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML310 | - | 312 | 314.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | ML320 | | 313 | 314.8 | 4.5 | | | | | |
| **-** | TF | MTG | - | 193 | 195.0 | 6.9 | L | 3500 | - | 210 | 1.0 |
| **-** | TF | NATEG | - | 192 | 193.6 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | DIVKO | - | 229 | 230.9 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | MAMES | - | 212 | 214.4 | 61.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VATIR 6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML310 | - | 312 | 314.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | ML320 | | 313 | 314.8 | 4.5 | | | | | |
| - | TF | MTG | - | 193 | 195.0 | 6.9 | L | 3500 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | NATEG | - | 192 | 193.6 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIVKO | - | 229 | 230.9 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VATIR | - | 207 | 209.2 | 60.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SOSUR 6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML310 | - | 312 | 314.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | ML320 | | 313 | 314.8 | 4.5 | | | | | |
| **-** | TF | MTG | - | 193 | 195.0 | 6.9 | L | 3500 | - | 210 | 1.0 |
| **-** | TF | NATEG | - | 192 | 193.6 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ML386 | - | 192 | 193.5 | 25.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | SOSUR | - | 159 | 160.7 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TINOT 6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML310 | - | 312 | 314.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | ML320 | | 313 | 314.8 | 4.5 | | | | | |
| **-** | TF | MTG | - | 193 | 195.0 | 6.9 | L | 3500 | - | 210 | 1.0 |
| **-** | TF | NATEG | - | 192 | 193.6 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | CALAN | - | 114 | 116.3 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | LUMIX | - | 177 | 179.1 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | TINOT | - | 181 | 182.7 | 18.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NASIK 6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML316 | Y | 312 | 313.9 | 2.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | ML326 | | 313 | 314.8 | 2.4 | | | | | |
| **-** | DF | VELLO | - | - | - | - | R | 2500 | - | 210 | 1.0 |
| **-** | TF | ALM | - | 096 | 098.4 | 4.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | TRETS | - | 108 | 109.5 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | NASIK | - | 085 | 087.2 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LUC 6N** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CF | ML316 | Y | 312 | 313.9 | 2.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | ML326 | | 313 | 314.8 | 2.4 | | | | | |
| **-** | DF | VELLO | - | | | | R | 2500 | - | 210 | 1.0 |
| **-** | TF | ALM | - | 096 | 098.4 | 4.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | TRETS | - | 108 | 109.5 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | LUC | - | 092 | 094.3 | 23.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NASIK 6U** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CA | - | - | 312 | 313.9 | - | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | | | 313 | 314.8 | | | | | | |
| **-** | DF | ALM | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | TRETS | - | 108 | 109.5 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | NASIK | - | 085 | 087.2 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LUC 6U** | | | | | | | | | | | |
| **RWY31R** | CA | - | - | 312 | 313.9 | - | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| **RWY31L** | | | | 313 | 314.8 | | | | | | |
| **-** | DF | ALM | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | TRETS | - | 108 | 109.5 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | LUC | - | 092 | 094.3 | 23.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MARSEILLE PROVENCE
## STAR RNAV NORD / *North* RWY 13 L/R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV NORD RWY 13 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,9°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **LERGA 1R** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | LERGA | | | | | | | | FL 290 | | RNAV 1 |
| | TF | LATAM | | | 121 | 122.7 | 24.7 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ARDEG | | | 148 | 149.7 | 25.3 | | | FL 220 | | RNAV 1 |
| | TF | OSGOX | | | 165 | 167.4 | 22.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | RIKSI | | | 172 | 174.0 | 11.6 | | | | | RNAV 1 |
| **BALSI 1R** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | BALSI | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ML500 | | | 223 | 225.3 | 30.8 | | | FL 290 | | |
| | TF | KURIR | | | 223 | 225.0 | 32.9 | | | FL 220 | | RNAV 1 |
| | TF | MTL | | | 205 | 206.8 | 11.5 | | | FL 190 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | RIKSI | | | 188 | 189.6 | 26.5 | | | | | RNAV 1 |
| **MTL 1R** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | MTL | | | | | | | | FL 190 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | RIKSI | | | 188 | 189.6 | 26.5 | | | | | RNAV 1 |



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE

## STAR RNAV NORD / *North* RWY 31 L/R

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

| STAR RNAV NORD RWY 31 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,9°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **LERGA 1D** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | LERGA | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OTROT | | | 104 | 106.0 | 30.7 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | KURIR | | | 138 | 140.1 | 30.3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ELRUN | | | 169 | 170.5 | 36.2 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SAURG | | | 169 | 170.6 | 15 | | FL 150 | | | RNAV 1 |
| | TF | DOLIV | | | 159 | 161.0 | 11.0 | | | | | RNAV 1 |
| **BALSI 1D** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | BALSI | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ML500 | | | 223 | 225.3 | 30.8 | | | FL 290 | | RNAV 1 |
| | TF | KURIR | | | 223 | 225.0 | 32.9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ELRUN | | | 169 | 170.5 | 36.2 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SAURG | | | 169 | 170.6 | 15.0 | | FL 150 | | | RNAV 1 |
| | TF | DOLIV | | | 159 | 161.0 | 11.0 | | | | | RNAV 1 |
| **MTL 1D** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | MTL | | | | | | | | FL 190 | | RNAV 1 |
| | TF | SAURG | | | 159 | 161.2 | 42.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | DOLIV | | | 159 | 161.0 | 11.0 | | | | | RNAV 1 |



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## STAR RNAV SUD / *South* RWY 13/31 L/R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV SUD RWY 13 et 31 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,9°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **FJR 1L** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | FJR | | | | | | | | FL 200 | | RNAV 1 |
| | TF | MARRI | | | 116 | 117.9 | 24.7 | | | FL 110 | | RNAV 1 |
| | TF | SALIN | | | 117 | 118.5 | 12.8 | | | FL 100 | | RNAV 1 |
| | TF | ULKUX | | Y | 152 | 153.8 | 22.9 | | | | | RNAV 1 |
| | DF | LIPSU | | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| **SOSUR 1L** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | SOSUR | | | | | | | | FL 190 | | RNAV 1 |
| | TF | AGAKI | | | 3 | 004.5 | 14.7 | | | FL 150 | | RNAV 1 |
| | TF | LIPSU | | | 25 | 26.6 | 9.3 | | | | | RNAV 1 |
| **TINOT 1L** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | TINOT | | | | | | | | FL 170 | | RNAV 1 |
| | TF | LIPSU | | | 328 | 329.6 | 17.1 | | | | | RNAV 1 |
| **NIDEV 1L** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | NIDEV | | | | | | | | FL 130 | | RNAV 1 |
| | TF | LIPSU | | | 276 | 277.7 | 13.6 | | | | | RNAV 1 |
| **LANKO 1G** | | | | | | | | | | | | |
| | IF | LANKO | | | | | | | | FL 120 | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | | 276 | 277.7 | 18.5 | | | | | RNAV 1 |



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE

Fréquences / *Frequencies*

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

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

| | | |
|---|---|---|
| ATIS PROVENCE | | ATIS PROVENCE 125.355 |
| ☛ TWR PROVENCE | Prévol / *Delivery* | *Delivery* (PREVOL) 121.730 |
| | Sol / *Ground* | GND (SOL) 121.905 |
| | Tour / *Tower* | 133.100<br>123.725 (S) |
| APP PROVENCE | Approche / *Approach* | 121.430 - 120.880 - 120.205 - 127.725 (S) - 129.475 (S) |
| | Approche / *Approach*<br>ACFT à l'arrivée ou au départ de / *ACFT on arrival or departure from* LFMV | 132.300 |
| | Approche / *Approach*<br>ACFT à l'arrivée ou au départ de / *ACFT on arrival or departure from* LFMA et /*and* LFMQ | 124.350 |
| ☛ SIV PROVENCE | Information de vol planeurs | 131.230 |
| | SIV 1 et / *and* 4 | 132.950 |
| | SIV 2 | 124.350 |
| | SIV 3 et / *and* 6 | 132.300 |
| | SIV 5 | 126.260 |


© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## Départs RNAV initiaux RWY 13
## *Initial RNAV departures RWY 13*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)





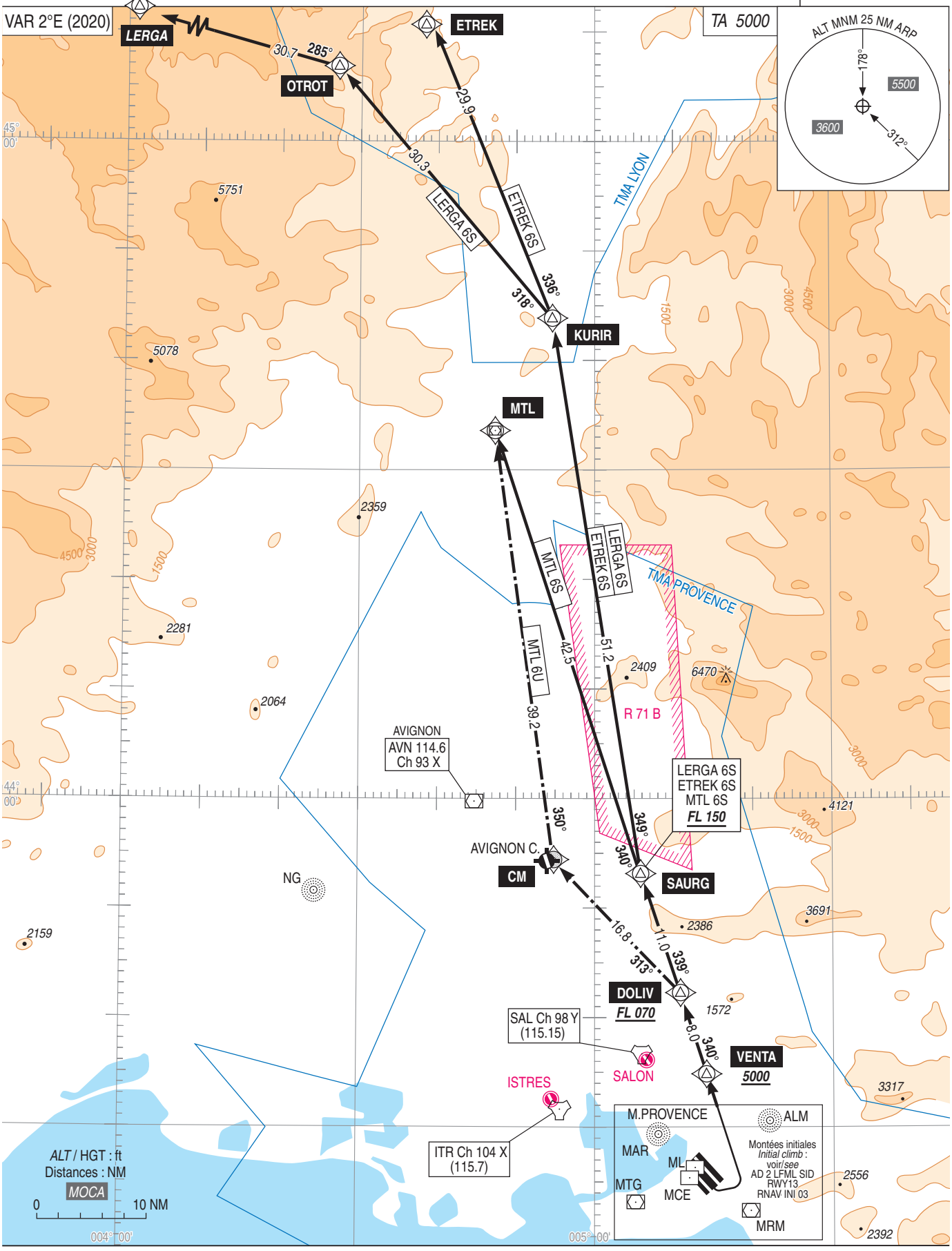

© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV Nord / *North* RWY 13
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

Sur instruction du CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)






AMDT 03/26 **CHG :** Suppression MAX IAS VENTA, normalisation / *MAX IAS VENTA deleted, standardization.*

© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV Nord / *North* RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV NORD RWY 13 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS ou/*or* DME/DME (IRU requis/*required*) |
| Climb gradient | - ATS : voir description des SID.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Minimale Théorique de montée : voir description des SID.<br><br>*ATS : see SID description.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*- Minimum Theorical climb gradient : see SID description* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit (AD 2 LFML.21).<br>Adopter la procédure opérationnelle de décollage NADP 1 jusqu'à 3000 ft AMSL.<br>VITESSE : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br><br>*NOISE POLLUTION : Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFML.21).*<br>*Operate noise abatement departure procedure one (NADP 1) up to 3000 ft AMSL.*<br>*SPEED : MAX IAS 250 kt BLW FL 100* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **MTL 6S**<br>(RFL < 195) | Monter dans l'axe. A 470 ft AMSL ou au-dessus, tourner à gauche, vers ML362 route 077°, puis VENTA, puis DOLIV, puis SAURG, puis MTL.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6% déterminée par végétation.<br>RWY13R : 5,9% déterminée par végétation.<br><br>*Climb in the axis, at 470 ft AMSL or above, turn left to ML362 route 077°, then VENTA, then DOLIV, then SAURG, then MTL.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY13L : 5,6% determined by vegetation.*<br>*RWY13R : 5,9% determined by vegetation.* | FL 070 | 5000 MNM à */ at* VENTA,<br>FL 070 MNM à */ at* DOLIV.<br>FL 150 MNM à */ at* SAURG (1)<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à */ up to* ML362.<br>Pente ATS */ ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up* to ML362. |
| **MTL 6U**<br>Sur clairance<br>(non planifiable)<br>*On clearance*<br>*(can't be planned)* | Monter dans l'axe. A 470 ft AMSL ou au-dessus, tourner à gauche, vers ML362 route 077°, puis DOLIV, puis CM, puis MTL.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6% déterminée par végétation.<br>RWY13R : 5,9% déterminée par végétation.<br><br>*Climb in the axis, at 470 ft AMSL or above, turn left to ML362 route 077°, then DOLIV, then CM, then MTL.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY13L : 5,6% determined by vegetation.*<br>*RWY13R : 5,9% determined by vegetation.* | FL 070 | 5000 MNM à */ at* VENTA,<br>FL 070 MNM à */ at* DOLIV.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à */ up to* ML362.<br>Pente ATS */ ATS Slope* 7% MNM jusqu'à / *up* to ML362. |
| **ETREK 6S**<br>(RFL > 195) | Monter dans l'axe. A 470 ft AMSL ou au-dessus, tourner à gauche, vers ML362 route 077°, puis VENTA, puis DOLIV, puis SAURG, puis KURIR, puis ETREK.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6% déterminée par végétation.<br>RWY13R : 5,9% déterminée par végétation.<br><br>*Climb in the axis, at 470 ft AMSL or above, turn left to ML362 route 077°, then VENTA, then DOLIV, then SAURG, then KURIR, then ETREK.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY13L : 5,6% determined by vegetation.*<br>*RWY13R : 5,9% determined by vegetation.* | FL 070 | 5000 MNM à */ at* VENTA,<br>FL 070 MNM à */ at* DOLIV.<br>FL 150 MNM à */ at* SAURG (1)<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à */ up to* ML362.<br>Pente ATS */ ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up* to ML362. |
| **LERGA 6S**<br>(RFL > 195 | Monter dans l'axe. A 470 ft AMSL ou au-dessus, tourner à gauche, vers ML362 route 077°, puis VENTA, puis DOLIV, puis SAURG, puis KURIR, puis OTROT, puis LERGA.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6% déterminée par végétation.<br>RWY13R : 5,9% déterminée par végétation.<br><br>*Climb in the axis, at 470 ft AMSL or above, turn left to ML362 route 077°, then VENTA, then DOLIV, then SAURG, then KURIR, then OTROT, then LERGA.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY13L : 5,6% determined by vegetation.*<br>*RWY13R : 5,9% determined by vegetation.* | FL 070 | 5000 MNM à */ at* VENTA,<br>FL 070 MNM à */ at* DOLIV.<br>FL 150 MNM à */ at* SAURG (1)<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à */ up to* ML362.<br>Pente ATS */ ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up* to ML362. |

(1) En cas d'activité de la LF-R71B, pour les ACFT incapables d'atteindre SAURG au FL150 ou dont le RFL est < 150, prévoir un départ MTL 6U, puis un guidage pour rejoindre ETREK ou LERGA si RFL > 195.
*(1) If LF-R71B active, ACFT unable to join SAURG at FL150, or whose RFL is lower than FL150, shall expect a MTL 6U departure, then vectoring to join ETREK or LERGA if RFL is greater than FL195.*

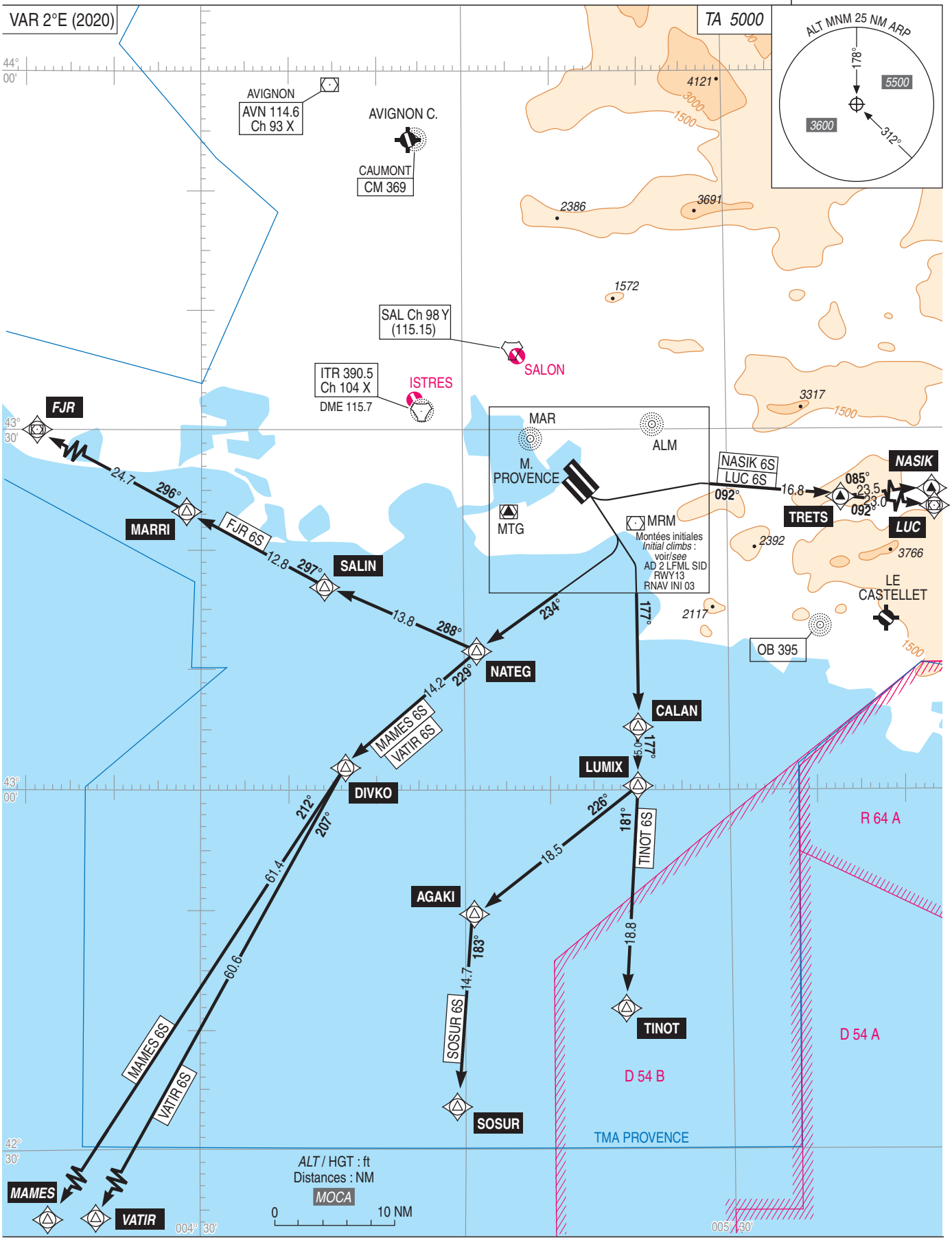
© Service de l'Information Aéronautique, France

# MARSEILLE PROVENCE

## SID RNAV SUD EST / *South East* RWY 13 (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)






© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV SUD EST / *South East* RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV SUD EST RWY 13 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1 GNSS ou / *or* DME/DME (IRU requis / *required*). |
| Climb gradient | - ATS : Dans toutes les phases de montée pente de 6 % jusqu'au FL 080.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Théorique de montée : voir description des SID.<br>*- ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6 % till FL080.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*- Theorical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit (AD 2 LFML.21).<br>Adopter la procédure opérationnelle de décollage NADP 1 jusqu'à 3000 ft AMSL.<br>VITESSE : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br>*NOISE POLLUTION : Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFML.21).*<br>*Operate noise abatement departure procedure one (NADP 1) up to 3000 ft AMSL.*<br>*SPEED : FL < 100 MAX IAS 250 kt.* |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **NASIK 6S**<br>(RFL> FL155) | Monter dans l'axe. A 470 ft AMSL ou au-dessus, tourner à gauche, vers ML364 route 077°, puis TRETS, puis NASIK.<br>*Climb in the axis, At 470 ft AMSL or above, turn left to ML364 route 077°, then TRETS, then NASIK.*<br><br>Pentes théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6 % déterminée par végétation - RWY13R : 5,9 % déterminée par végétation.<br>*Theoretical climb gradient :*<br>*RWY13L : 5.6 % determined by vegetation - RWY13R : 5.9 % determined by vegetation.* | 5000<br>ft AMSL | Pente ATS / *ATS Slope* : 6,5 %<br>MNM jusqu'à / *up to* FL120. |
| **LUC 6S**<br>(RFL< FL145) | Monter dans l'axe. A 470 ft AMSL ou au-dessus, tourner à gauche, vers ML364 route 077°, puis TRETS, puis LUC.<br>*Climb in the axis, At 470 ft AMSL or above, turn left to ML364 route 077°, then TRETS, then LUC.*<br><br>Pentes théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6 % déterminée par végétation - RWY13R : 5,9 % déterminée par végétation.<br>*Theoretical climb gradient :*<br>*RWY13L : 5.6 % determined by vegetation - RWY13R : 5.9 % determined by vegetation.* | 5000<br>ft AMSL | Pente ATS / *ATS Slope* : 6,5 %<br>MNM jusqu'à / *up to* FL120. |
| **FJR 6S** | Vers PESHU route 145°, puis NATEG, puis SALIN, puis MARRI, puis FJR.<br>*To PESHU route 145°, then NATEG, then SALIN, then MARRI, then FJR.*<br><br>Pente théorique de montée : 5,0 % déterminée par sommet à 893 ft au NNE de la commune du Rove<br>*Theoretical climb gradient : 5.0 % determined by summit at 893 ft to the NNE of the commune of Rove.* | 4000<br>ft AMSL | MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to*<br>PESHU. |
| **MAMES 6S** | Vers PESHU route 145°, puis NATEG, puis DIVKO, puis MAMES.<br>*To PESHU route 145°, then NATEG, then DIVKO, then MAMES.*<br><br>Pente théorique de montée : 5,0 % déterminée par sommet à 893 ft au NNE de la commune du Rove<br>*Theoretical climb gradient : 5.0 % determined by summit at 893 ft to the NNE of the commune of Rove.* | 4000<br>ft AMSL | MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to*<br>PESHU. |
| **VATIR 6S** | Vers PESHU route 145°, puis NATEG, puis DIVKO, puis VATIR.<br>*To PESHU route 145°, then NATEG, then DIVKO, then VATIR.*<br><br>Pente théorique de montée : 5,0 % déterminée par sommet à 893 ft au NNE de la commune du Rove.<br>*Theoretical climb gradient : 5.0 % determined by summit at 893 ft to the NNE of the commune of Rove.* | 4000<br>ft AMSL | MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to*<br>PESHU. |
| **SOSUR 6S**<br>Planifiable uniquement quand les D 54 sont actives<br>*Plannable only when D 54 are active* | Vers PESHU route 145°, puis ML384, puis CALAN, puis LUMIX, puis AGAKI, puis SOSUR.<br>*To PESHU route 145°, then ML384, then CALAN, then LUMIX, then AGAKI, then SOSUR.*<br><br>Pente théorique de montée : 5,0 % déterminée par sommet à 893 ft au NNE de la commune du Rove<br>*Theoretical climb gradient : 5.0 % determined by summit at 893 ft to the NNE of the commune of Rove.* | 4000<br>ft AMSL | |
| **TINOT 6S** | Vers PESHU route 145°, puis ML384, puis CALAN, puis LUMIX, puis TINOT.<br>*To PESHU route 145°, then ML384, then CALAN, then LUMIX, then TINOT.*<br><br>Pente théorique de montée : 5,0 % déterminée par sommet à 893 ft au NNE de la commune du Rove.<br>*Theoretical climb gradient : 5.0 % determined by summit at 893 ft to the NNE of the commune of Rove.* | 4000<br>ft AMSL | |



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## Départs initiaux RWY 13
## *Initial departures RWY 13*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

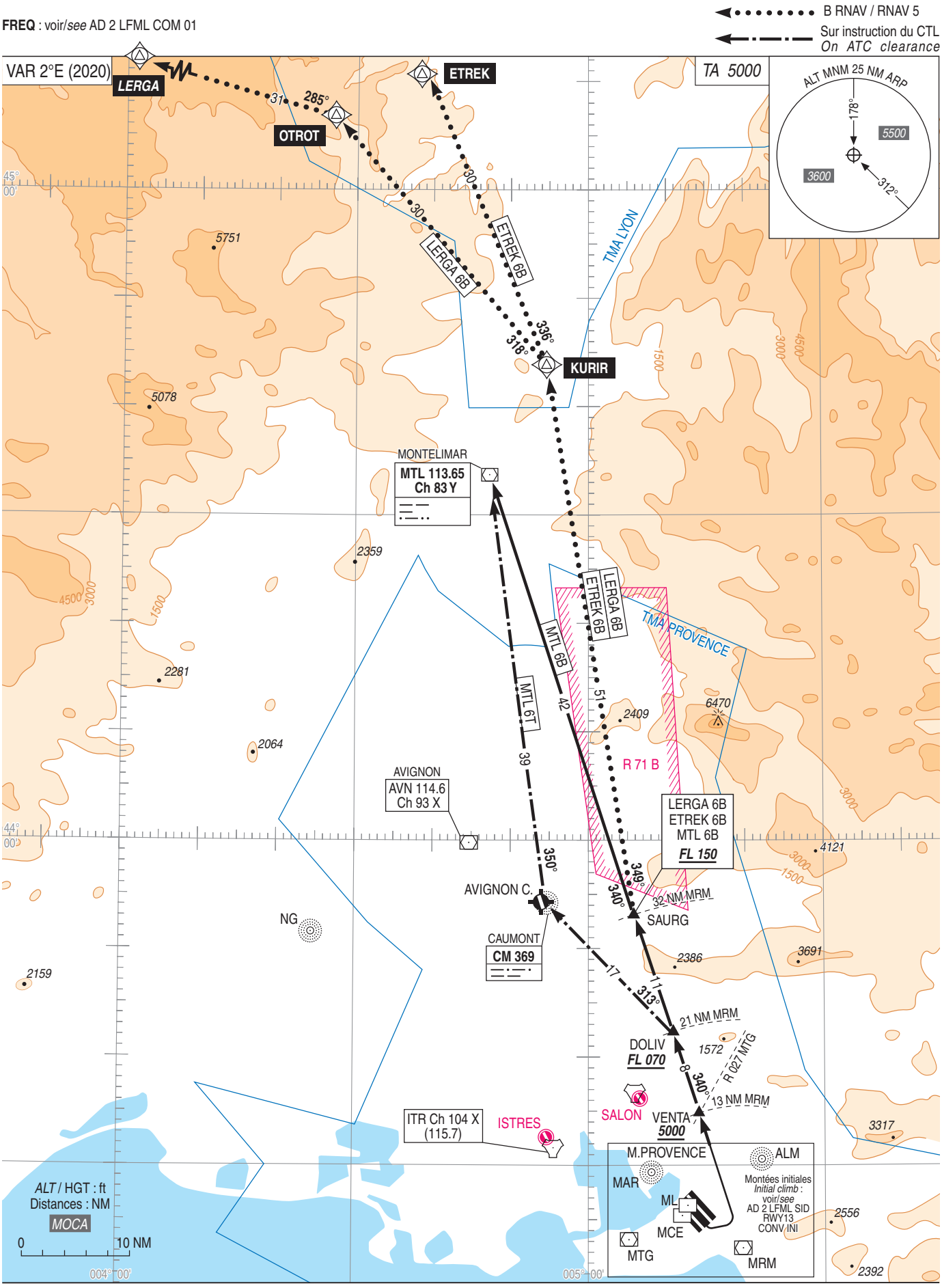





© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID CONV Nord / *North* RWY 13
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01






© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID CONV Nord / *North* RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV NORD RWY 13 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| Climb gradient | - ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6% jusqu'au FL 080, sauf pour les départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Minimale Théorique de montée : voir description des SID.<br><br>*ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6% till FL 080, except departures for wich a greater minimum gradient is specified.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*- Minimum Theorical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit (AD 2 LFML.21)<br>Adopter la procédure opérationnelle de décollage NADP 1 jusqu'à 3000 ft AMSL.<br>VITESSE : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br><br>*NOISE POLLUTION : Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFML.21).*<br>*Operate noise abatement departure procedure one (NADP 1) up to 3000 ft AMSL.*<br>*SPEED : MAX IAS 250 kt BLW FL 100.* |

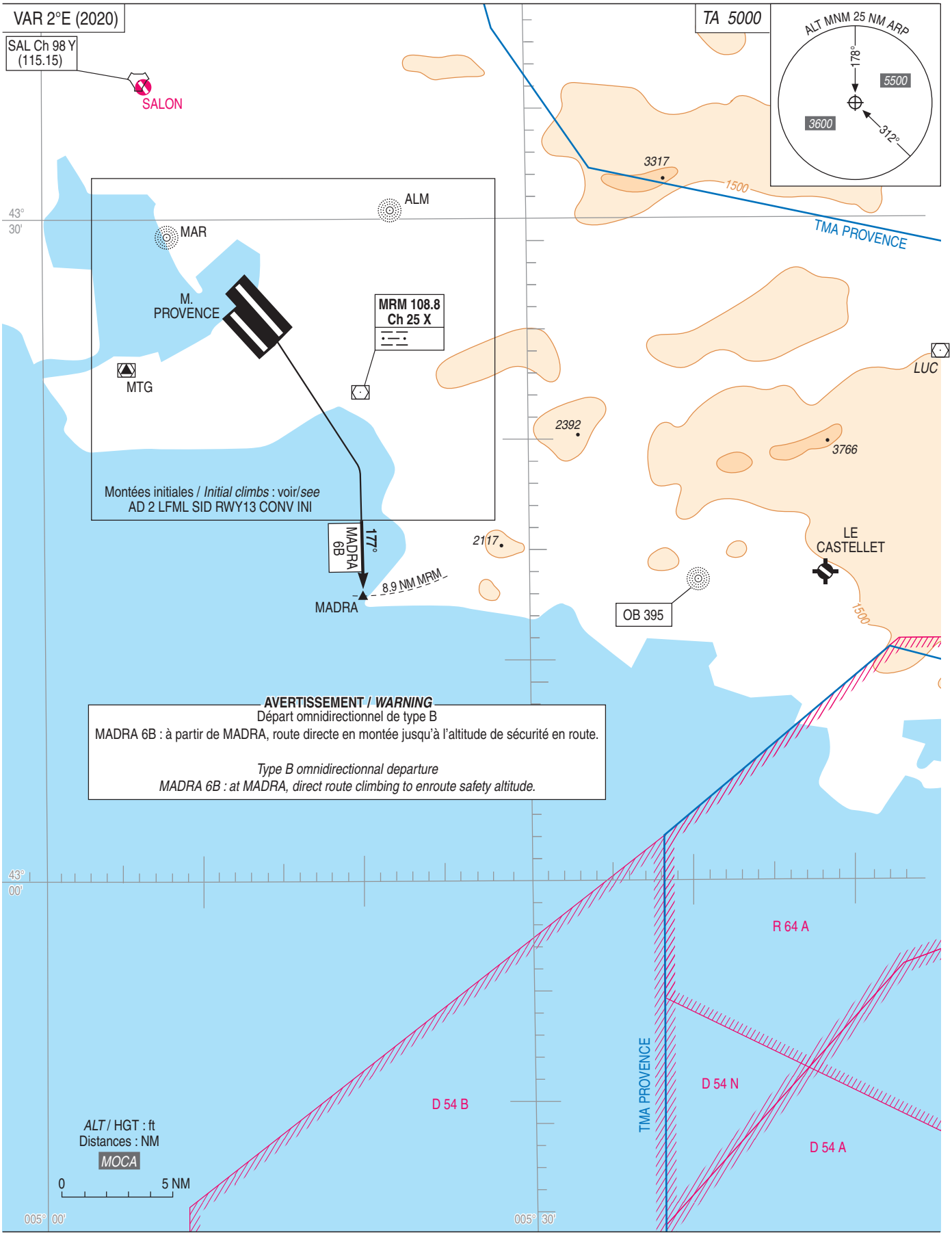
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **MTL 6B**<br>(RFL < 195) | A 400 ft AAL, tourner à gauche 077° (ne pas tourner avant 1.5 NM ML).<br>A 3 NM ML (ou 2 NM MPV), tourner à gauche R 340 MRM (340°) vers SAURG puis MTL.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6 % déterminée par végétation - RWY13R : 5,9 % déterminée par végétation.<br><br>*At 400 ft AAL, turn left 077° (do not turn before crossing 1.5 NM ML).*<br>*At 3 NM ML (or 2 NM MPV), turn left R 340 MRM (340°) to SAURG then MTL.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY 13L : 5,6 % determined by vegetation. - RWY 13R : 5,9 % determined by vegetation.* | FL 070 | Pente ATS/*ATS Slope* 8% MNM<br>jusqu'au/*up* to FL 150 (1).<br>5000 MNM à/*at* VENTA<br>FL 070 MNM à/*at* DOLIV<br>FL 150 MNM à/*at* SAURG<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à rejoindre/*until joining* R 340 MRM. |
| **MTL 6T**<br>Sur clairance<br>(non planifiable)<br>*On clearance*<br>*(can't be planned)* | A 400 ft AAL, tourner à gauche 077° (ne pas tourner avant 1.5 NM ML).<br>A 3 NM ML (ou 2 NM MPV), tourner à gauche R 340 MRM (340°) vers DOLIV.<br>A DOLIV, tourner à gauche QDM 313°CM (313°) vers CM.<br>A CM, tourner à droite R 350 CM / R 170 MTL (350°) vers MTL.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6 % déterminée par végétation - RWY13R : 5,9 % déterminée par végétation.<br><br>*At 400ft AAL, turn left 077° (do not turn before crossing 1.5 NM ML).*<br>*At 3 NM ML (or 2 NM MPV), turn left R 340 MRM (340°) to DOLIV.*<br>*At DOLIV, turn left QDM 313° CM (313°) to CM.*<br>*At CM, turn right R 350 / R 170 MTL (350°) to MTL.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY13L : 5,6 % determined by vegetation - RWY13R : 5,9 % determined by vegetation.* | FL 070 | Pente ATS/*ATS Slope* 7% MNM<br>jusqu'au/*up* to FL 070.<br>5000 MNM à/*at* VENTA<br>FL 070 MNM à/*at* DOLIV<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à rejoindre/*until joining* R 340 MRM. |
| **ETREK 6B**<br>(RFL > 195) | A 400 ft AAL, tourner à gauche 077° (ne pas tourner avant 1.5 NM ML).<br>A 3 NM ML (ou 2 NM MPV), tourner à gauche R 340 MRM (340°) vers SAURG.<br>A SAURG, tourner à droite route RNAV 349° vers KURIR.<br>A KURIR, tourner à gauche route RNAV 336° vers ETREK.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6 % déterminée par végétation - RWY13R : 5,9 % déterminée par végétation.<br><br>*At 400 ft AAL, turn left 077° (do not turn before crossing 1.5 NM ML).*<br>*At 3 NM ML (or 2 NM MPV), turn left R 340 MRM (340°) to SAURG.*<br>*At SAURG, turn right RNAV route 349° to KURIR.*<br>*At KURIR, turn left RNAV route 336° to ETREK.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY13L : 5,6 % determined by vegetation - RWY13R : 5,9 % determined by vegetation.* | FL 070 | Pente ATS/*ATS Slope* 8% MNM<br>jusqu'au/*up* to FL 150 (1).<br>5000 MNM à/*at* VENTA<br>FL 070 MNM à/*at* DOLIV<br>FL 150 MNM à/*at* SAURG<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à rejoindre/*until joining* R 340 MRM. |
| **LERGA 6B**<br>(RFL > 195) | A 400 ft AAL, tourner à gauche 077° (ne pas tourner avant 1.5 NM ML).<br>A 3 NM ML (ou 2 NM MPV), tourner à gauche R 340 MRM (340°) vers SAURG.<br>A SAURG, tourner à droite route RNAV 349° vers KURIR.<br>A KURIR, tourner à gauche route RNAV 318° vers OTROT.<br>A OTROT, tourner à gauche route RNAV 285° vers LERGA.<br>Pentes minimales théoriques de montée :<br>RWY13L : 5,6 % déterminée par végétation - RWY13R : 5,9 % déterminée par végétation.<br><br>*At 400 ft AAL, turn left 077° (do not turn before crossing 1.5 NM ML).*<br>*At 3 NM ML (or 2 NM MPV), turn left R 340 MRM (340°) to SAURG.*<br>*At SAURG, turn right RNAV route 349° to KURIR.*<br>*At KURIR, turn left RNAV route 318° to OTROT.*<br>*At OTROT, turn left RNAV route 285° to LERGA.*<br>*Minimum theorical slope gradients :*<br>*RWY13L : 5,6 % determined by vegetation - RWY13R : 5,9 % determined by vegetation.* | FL 070 | Pente ATS/*ATS Slope* 8% MNM<br>jusqu'au/*up* to FL 150 (1).<br>5000 MNM à/*at* VENTA<br>FL 070 MNM à/*at* DOLIV<br>FL 150 MNM à/*at* SAURG<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à rejoindre/*until joining* R 340 MRM. |

(1) En cas d'activité de la LF-R71B, pour les ACFT incapables d'atteindre SAURG au FL 150 ou dont le RFL est < 150, prévoir un départ MTL 6T, puis un guidage pour rejoindre ETREK ou LERGA si RFL > 195.
*(1) If LF-R71B active, ACFT unable to join SAURG at FL 150, or whose RFL is lower than FL 150, shall expect a MTL 6T departure, then vectoring to join ETREK or LERGA if RFL is greater than FL 195.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MARSEILLE PROVENCE
## SID CONV Sud-Est / *South East* RWY 13
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01






© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID CONV Sud Est / *South East* RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV Sud Est / *South East* RWY 13 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | - |
| Climb gradient | - ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6% jusqu'au FL 080, sauf pour les départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Minimale Théorique de montée : voir description des SID.<br><br>*ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6% till FL 080, except departures for wich a greater minimum gradient is specified.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*- Minimum Theorical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit (AD 2 LFML.21).<br>VITESSE : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br><br>*NOISE POLLUTION : Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFML.21).*<br>*SPEED : MAX IAS 250 kt BLW FL 100.* |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ← | | | |
| ← | | | |

**Départ omnidirectionnel de type B / *Type B omnidirectional departure* RWY 13**

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **MADRA 6B** | A 400 ft AAL, tourner à droite RM 145°.<br>RWY 13R : ne pas tourner avant 2.5 NM ML.<br>RWY13L : ne pas tourner avant 2.0 NM ML).<br>Tourner à droite R 177 MRM (RM 177°) vers MADRA.<br>A MADRA, route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.<br>Pentes théoriques de montée :<br>RWY 13R : 5.0% déterminée par relief 893 ft au NNE de Le Rove.<br>RWY 13L : 5.0% déterminée par relief 893 ft au NNE de Le Rove.<br><br>*At 400 ft AAL, turn right MAG 145°.*<br>*RWY 13R : do not turn before crossing 2.5 NM ML.*<br>*RWY 13 L : do not turn before crossing 2.0 NM ML).*<br>*Turn right R 177 MRM (MAG 177°) to MADRA.*<br>*At MADRA, direct route climbing up to en route safety altitude.*<br>*Theoretical slope gradients :*<br>*RWY 13R : 5.0% determined by terrain 893 ft at NNE of Le Rove.*<br>*RWY 13L : 5.0% determined by terrain 893 ft at NNE of Le Rove.* | 4000 ft AMSL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MARSEILLE PROVENCE
## Départs RNAV initiaux RWY 31
## *Initial RNAV departures RWY 31*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

RWY 31R
RWY 31L

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)





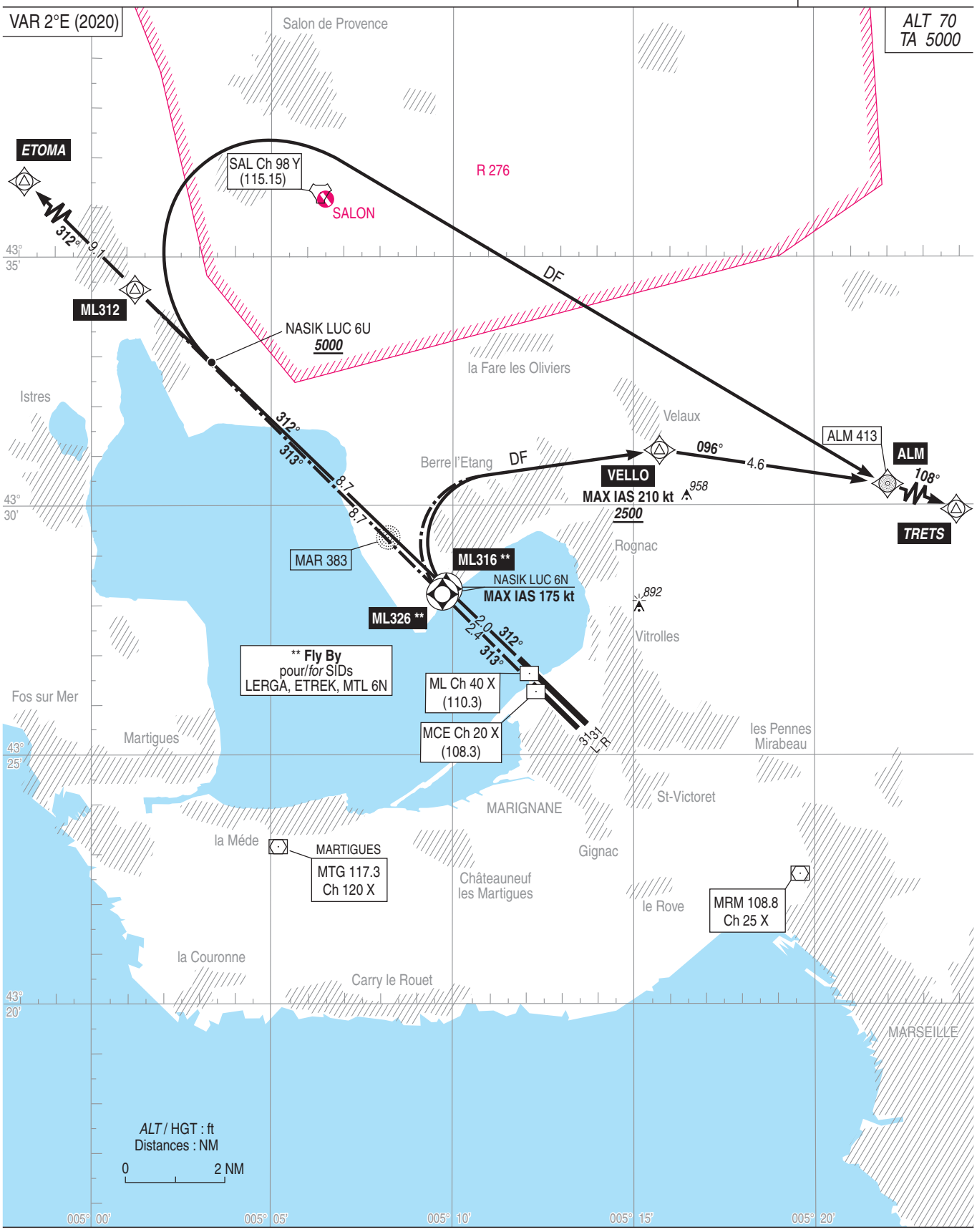

© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## Départs RNAV initiaux RWY 31
## *Initial RNAV departures RWY 31*

FREQ : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

RWY 31R
RWY 31L

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)





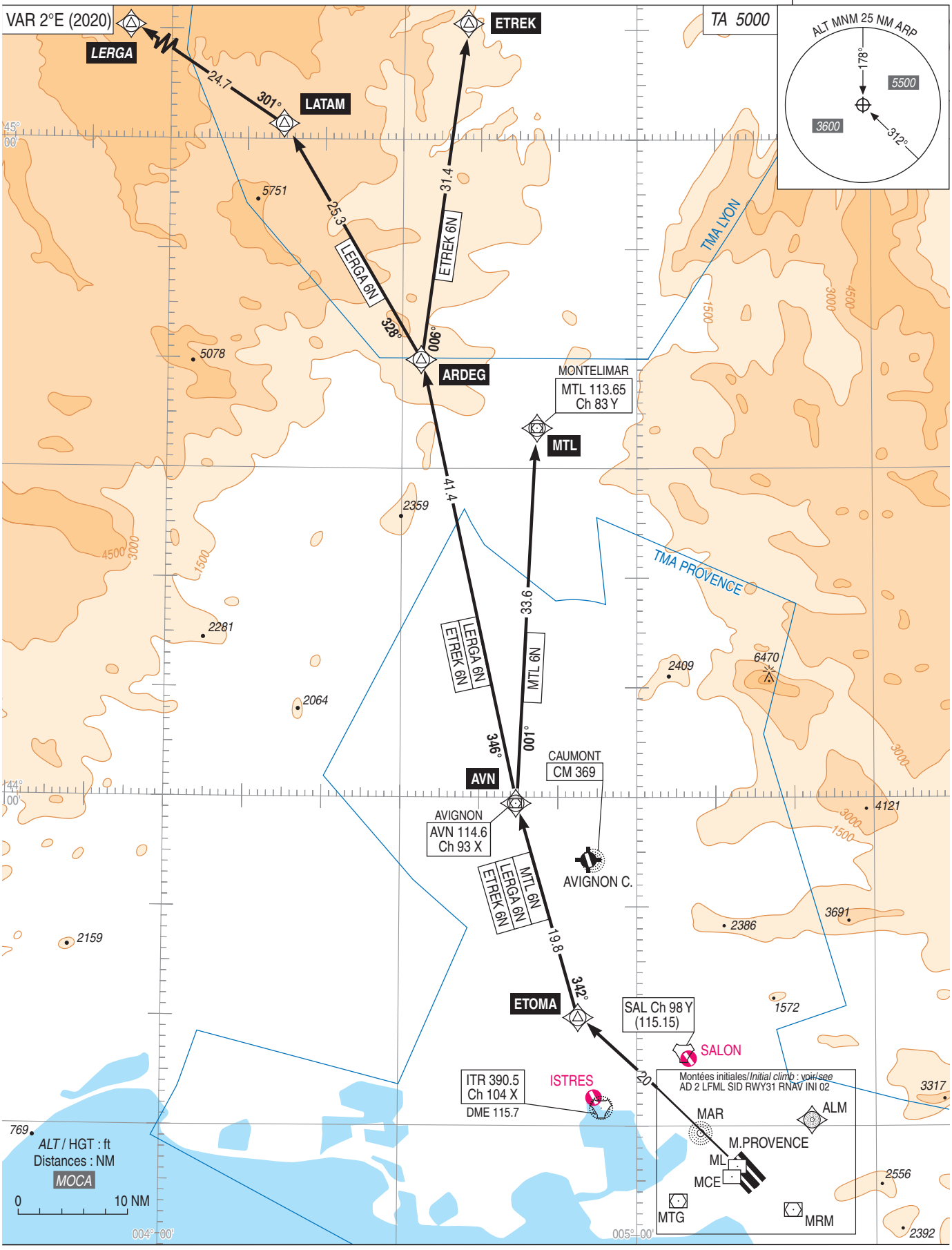

© SIA

# MARSEILLE PROVENCE

## SID RNAV NORD / *North* RWY 31 (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)






© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV NORD / *North* RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV NORD RWY 31 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1 GNSS ou / *or* DME/DME(IRU requis / *required*). |
| Climb gradient | - ATS : Dans toutes les phases de montée pente de 6% jusqu'au FL 080.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Théorique de montée : voir description des SID.<br>*- ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6% till FL080.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*- Theorical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit (AD2 LFML ENV).<br>VITESSE : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br>UTILISATION DES PISTES DE NUIT : sauf nécessité opérationnelle, entre 2300 et 0600 locales par faible trafic et par vent calme (cf AD 2 LFML.21), les départs vers le Nord procèdent initialement suivant les SIDs comme décrits ci-dessous puis sont guidés radar vers les points DOLIV et/ou SAURG pour suivre les SID RWY 13 vers ETREK, LERGA ou MTL. (Voir AD 2 LFML SID RWY13 RNAV NORD).<br><br>*NOISE POLLUTION : comply with noise abatement procedures (AD2 LFML ENV).*<br>*SPEED : FL < 100 MAX IAS 250 kt.*<br>*USE OF RUNWAYS AT NIGHT : except for operational reasons, between 2300 and 0600 local time, by low traffic and by calm wind (cf AD 2 LFML.21), outbound Northwards flights must initially follow the SID as described below, and then are covered by radar vectoring to DOLIV and/or SAURG points to follow SID RWY 13 to ETREK, LERGA or MTL. (See AD 2 LFML SID RWY13 RNAV NORD).* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **MTL 6N**<br>(RFL < 195) | Monter vers ML316 (RWY31R) direction 312° (respectivement ML326 RWY31L direction 313°), puis vers ML312 et ETOMA. A ETOMA, tourner à droite vers AVN, puis MTL.<br><br>*Climb up to ML316 (RWY31R)direction 312°(respectively ML326 RWY31L direction 313°) then to ML312 and ETOMA. At ETOMA, turn right to AVN then MTL.* | 5000 | |
| **ETREK 6N**<br>(RFL > 195) | Monter vers ML316 (RWY31R) direction 312° (respectivement ML326 RWY31L direction 313°), puis vers ML312 et ETOMA. A ETOMA, tourner à droite vers AVN, puis ARDEG, puis ETREK.<br><br>*Climb up to ML316 (RWY31R) direction 312°(respectively ML326 RWY31L direction 313°) then to ML312 and ETOMA. At ETOMA turn right to AVN then ARDEG, then ETREK.* | 5000 | |
| **LERGA 6N**<br>(RFL > 195) | Monter vers ML316 (RWY31R) direction 312° (respectivement ML326 RWY31L direction 313°), puis vers ML312 et ETOMA. A ETOMA, tourner à droite vers AVN, puis ARDEG. A ARDEG, tourner à gauche vers LATAM, puis LERGA.<br><br>*Climb up to ML316 (RWY31R) direction 312°(respectively ML326 RWY31L direction 313°) then to ML312 and ETOMA, At ETOMA, turn right to AVN then ARDEG. At ARDEG, turn left to LATAM, then LERGA.* | 5000 | |

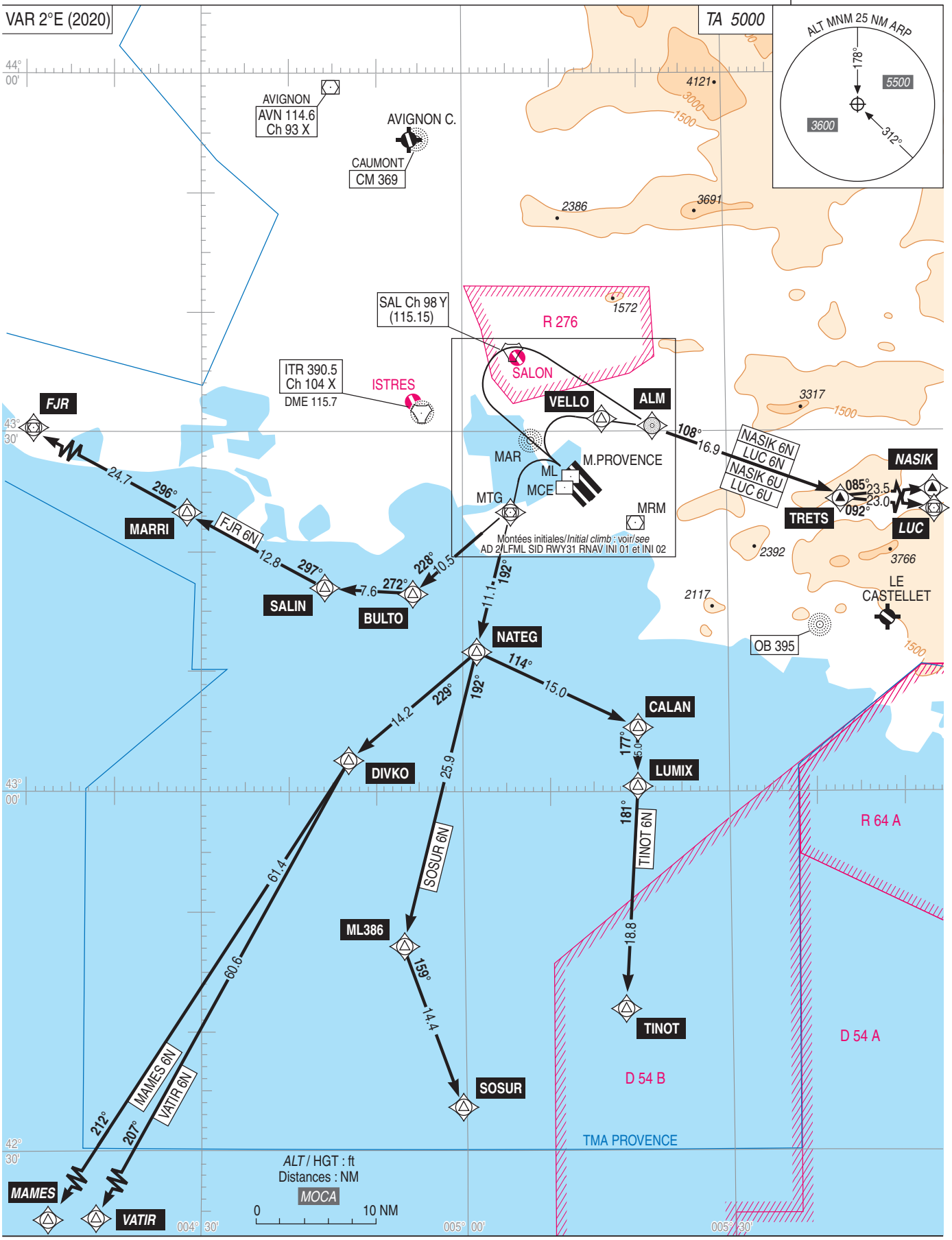

© SIA

# MARSEILLE PROVENCE

## SID RNAV SUD et EST / *South and East* RWY 31 (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)






© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV SUD EST / *South East* RWY 31
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV SUD EST RWY 31 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| NAV BOX | **RNAV1** GNSS ou/or DME/DME(IRU requis/required) | | |
| Climb gradient | - ATS : Dans toutes les phases de montée pente de 6% jusqu'au FL 080.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Théorique de montée : voir description des SID.<br>*- ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6% till FL080.*<br>*If not possible the pilot must advise ATC at start up request.*<br>*- Theorical climb gradient : see SID description.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined Waypoints are "flyover" WP* | | |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit (AD2 LFML.21).<br>VITESSE : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br>*NOISE POLLUTION : Comply with noise abatement procedures (AD2 LFML.21).*<br>*SPEED : FL < 100 MAX IAS 250 kt.* | | |
| **SID** | **Itinéraires / *Routes*** | **CLR initiale<br>*Initial clearance*** | **RMK** |
| **FJR 6N** | Monter vers ML310 direction 312° (RWY31R) (respectivement ML320 direction 313° (RWY31L)). Tourner à gauche vers MTG. A MTG, tourner à droite vers BULTO, puis SALIN, puis MARRI, puis FJR.<br>*Climb up to ML310 direction 312°(RWY31R) (respectively ML320 direction 313° (RWY31L)). Turn left to MTG. At MTG turn right to BULTO, then SALIN, then MARRI, then FJR.* | 4000 | 3500 MNM à / *at* MTG.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* MTG.<br>Pente ATS / *ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up to* 4000 ft. |
| **MAMES 6N** | Monter vers ML310 direction 312° (RWY31R) (respectivement ML320 direction 313° (RWY31L)). Tourner à gauche vers MTG, puis NATEG, puis DIVKO, puis MAMES.<br>*Climb up to ML310 direction 312°(RWY31R) (respectively ML320 direction 313° (RWY31L)). Turn left to MTG, then NATEG, then DIVKO, then MAMES.* | 4000 | 3500 MNM à / *at* MTG.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* MTG.<br>Pente ATS / *ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up to* 4000 ft. |
| **VATIR 6N** | Monter vers ML310 direction 312° (RWY31R) (respectivement ML320 direction 313° (RWY31L)). Tourner à gauche vers MTG, puis NATEG, puis DIVKO, puis VATIR.<br>*Climb up to ML310 direction 312°(RWY31R) (respectively ML320 direction 313° (RWY31L)). Turn left to MTG, then NATEG, then DIVKO, then VATIR.* | 4000 | 3500 MNM à / *at* MTG.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* MTG.<br>Pente ATS / *ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up to* 4000 ft. |
| **SOSUR 6N**<br>Planifiable uniquement si les D 54 sont actives / Can be planned only if areas D 54 are active | Monter vers ML310 direction 312° (RWY31R) (respectivement ML320 direction 313° (RWY31L)). Tourner à gauche vers MTG, puis NATEG, puis ML386, puis SOSUR.<br>*Climb up to ML310 direction 312°(RWY31R) (respectively ML320 direction 313° (RWY31L)). Turn left to MTG, then NATEG, then ML386, then SOSUR.* | 4000 | 3500 MNM à / *at* MTG.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* MTG.<br>Pente ATS / *ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up to* 4000 ft. |


© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID RNAV SUD EST / *South East* RWY 31
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV SUD EST RWY 31 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires / *Routes*** | **CLR initiale** ***Initial clearance*** | **RMK** |
| **TINOT 6N** | Monter vers ML310 direction 312° (RWY31R) (respectivement ML320 direction 313° (RWY31L)). Tourner à gauche vers MTG, puis NATEG. A NATEG, tourner à gauche vers CALAN. A CALAN, tourner à droite vers LUMIX, puis TINOT.<br>*Climb up to ML310 direction 312°(RWY31R) (respectively ML320 direction 313° (RWY31L)) Turn left to MTG, then NATEG. At NATEG, turn left to CALAN. At CALAN turn right to LUMIX, then TINOT.* | 4000 | 3500 MNM à / *at* MTG.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* MTG.<br>Pente ATS / *ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up to* 4000 ft. |
| **NASIK 6N**<br>(RFL>FL155)<br>Réservé ACFT<br>CAT A, B, C | Monter vers ML316 (RWY31R) direction 312° (respectivement ML326 RWY31L direction 313°). Puis tourner à droite direct vers VELLO. Ensuite ALM, puis TRETS, puis NASIK.<br>Pente théorique de montée :<br>RWY31R 3,6% déterminée par un pylone à 892 ft.<br>*Climb up to ML316 (RWY31R) direction 312°(respectively ML326 RWY31L direction 313°). Then Turn right direct to VELLO, Then ALM, then TRETS, then NASIK.*<br>*Theorical slope gradient :*<br>*RWY31R 3,6% détermined by a pylon 892 ft.* | 5000 | 2500 MNM à / *at* VELLO.<br>MAX IAS 175 kt jusqu'à / *up to* ML316.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* VELLO.<br>Pente ATS / *ATS Slope* 6,5% MNM jusqu'à / *up to* FL120. |
| **LUC 6N**<br>(RFL<FL145)<br>Réservé ACFT<br>CAT A, B, C | Monter vers ML316 (RWY31R) direction 312° (respectivement ML326 RWY31L direction 313°). Puis tourner à droite direct vers VELLO. Ensuite ALM, puis TRETS, puis LUC.<br>Pente théorique de montée :<br>RWY31R 3,6% déterminée par un pylone à 892 ft.<br>*Climb up to ML316 (RWY31R) direction 312°(respectively ML326 RWY31L direction 313°). Then Turn right direct to VELLO, Then ALM, then TRETS, then LUC.*<br>*Theorical slope gradient :*<br>*RWY31R 3,6% détermined by a pylon 892 ft.* | 5000 | 2500 MNM à / *at* VELLO.<br>MAX IAS 175 kt jusqu'à / *up to* ML316.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* VELLO.<br>Pente ATS / *ATS Slope* 6,5% MNM jusqu'à / *up to* FL120. |
| **NASIK 6U**<br>(RFL>FL155,<br>LF-R276 non active (1)) | Monter dans l'axe. A 5000 ft AMSL, tourner à droite direct vers ALM. Ensuite TRETS, puis NASIK.<br>*Climb in the axis. At 5000 ft AMSL, turn right direct to ALM. Then TRETS, then NASIK.* | 5000 | Pente ATS / *ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up to* 5000 ft. |
| **LUC 6U**<br>(RFL<FL145,<br>LF-R276 non active (1)) | Monter dans l'axe. A 5000 ft AMSL, tourner à droite direct vers ALM. Ensuite TRETS, puis LUC.<br>*Climb in the axis. At 5000 ft AMSL, turn right direct to ALM. Then TRETS, then LUC.* | 5000 | Pente ATS / *ATS Slope* 8% MNM jusqu'à / *up to* 5000 ft. |

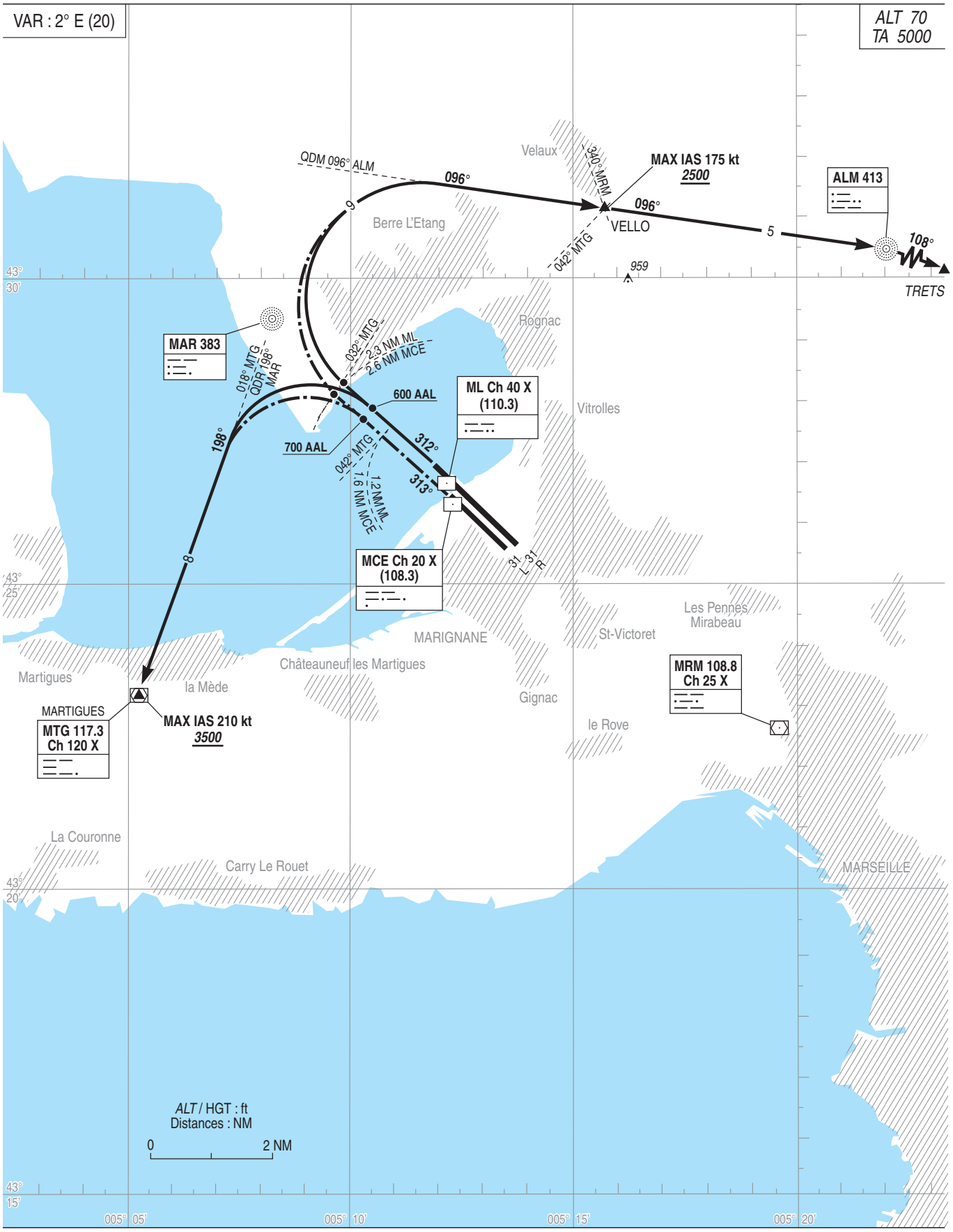
(1) : en cas d'activité de la LF-R276, prévoir un départ MTL6N, puis un guidage pour rejoindre NASIK/LUC.
*(1) : If LF-R276 active, expect MTL6N departure, then vectoring to join NASIK/LUC.*


© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## Départs initiaux RWY 31
## *Initial departures RWY 31*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

RWY 31R
RWY 31L



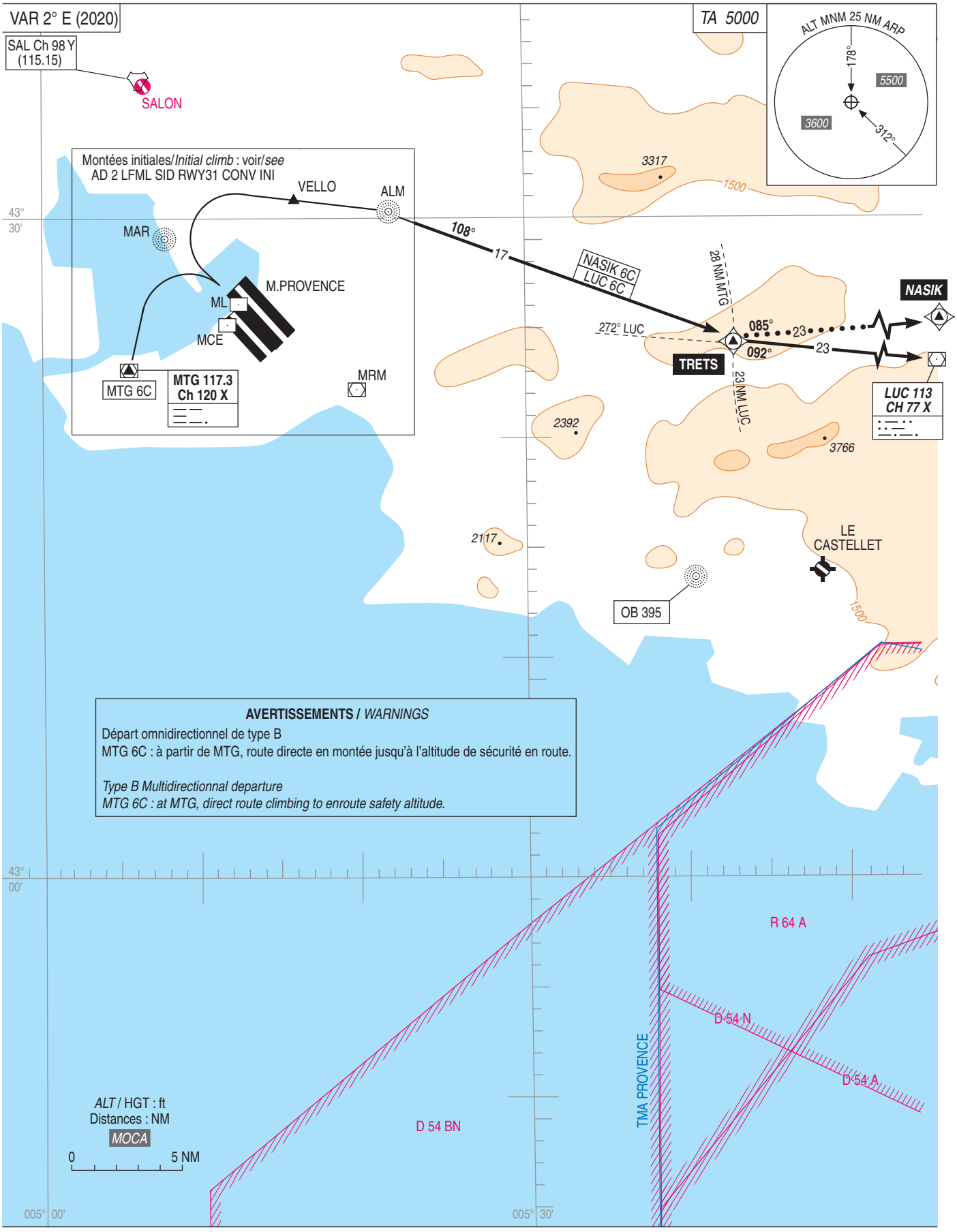



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID CONV SUD EST / *South East* RWY 31
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

• • • • • • RNAV 1




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

Départ omnidirectionnel de type B
MTG 6C : à partir de MTG, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

*Type B Multidirectionnal departure*
*MTG 6C : at MTG, direct route climbing to enroute safety altitude.*



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## SID CONV SUD EST / *South East* RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV SUD EST RWY 31 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| Climb gradient | - ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6 % jusqu'au FL 080, sauf pour les départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Minimale Théorique de montée : voir description des SID.<br><br>*ATS : During the whole climbing, slope gradient of 6 % till FL 080, except departures for which a greater minimum gradient is specified.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*- Minimum Theorical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindre bruit (AD 2 LFML.21).<br>VITESSE : FL < 100 MAX IAS 250 kt.<br><br>*NOISE POLLUTION : Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFML.21).*<br>*SPEED : MAX IAS 250 kt BLW FL 100.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ☛ **LUC 6C**<br>(RFL < 145)<br>Réservé ACFT<br>CAT A, B, C | Monter dans l'axe. Au RDL 032° MTG (ou 2.3 NM ML ou 2.6 NM MCE), tourner à droite QDM 096° ALM vers VELLO et ALM.<br>A ALM, QDR 108° ALM vers TRETS.<br>A TRETS, RDL 272° LUC (RM 092°) vers LUC.<br>Pente théorique de montée : RWY 31R et RWY 31L : 3,6 % déterminée par pylône 958 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At RDL 032° MTG (or 2.3 NM ML or 2.6 NM MCE), turn right QDM 096° ALM to VELLO and ALM.*<br>*At ALM, QDR 108° ALM to TRETS.*<br>*At TRETS, RDL 272° LUC (MAG 092°) to LUC.*<br>*Theoretical slope gradient : RWY 31R and RWY 31L : 3.6 % determined by a pylon 958 ft.* | 5000<br>ft AMSL | 2500 MNM à / *at* VELLO.<br>MAX IAS 175 kt<br>jusqu'à / *up to* VELLO.<br><br>Pente ATS / *ATS Slope :*<br>6,5 % MNM jusqu'à / *up to*<br>FL 120. |
| ☛ **NASIK 6C**<br>(RFL > 155)<br>Réservé ACFT<br>CAT A, B, C | Monter dans l'axe. Au RDL 032° MTG (ou 2.3 NM ML ou 2.6 NM MCE), tourner à droite QDM 096° ALM vers VELLO et ALM.<br>A ALM, QDR 108° ALM vers TRETS.<br>A TRETS, route RNAV 085° vers NASIK.<br>Pente théorique de montée : RWY 31R et RWY 31L : 3,6 % déterminée par pylône 958 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At RDL 032° MTG (or 2.3 NM ML or 2.6 NM MCE), turn right QDM 096° ALM to VELLO and ALM.*<br>*At ALM, QDR 108° ALM to TRETS.*<br>*At TRETS, RNAV route 085° to NASIK.*<br>*Theoretical slope gradient : RWY 31R and RWY 31L : 3.6 % determined by a pylon 958 ft.* | 5000<br>ft AMSL | 2500 MNM à / *at* VELLO.<br>MAX IAS 175 kt<br>jusqu'à / *up to* VELLO.<br><br>Pente ATS / *ATS Slope* :<br>6,5 % MNM jusqu'à / *up to*<br>FL 120. |

**Départ Omnidirectionnel de Type B / *Type B Multidirectionnal departure* :**

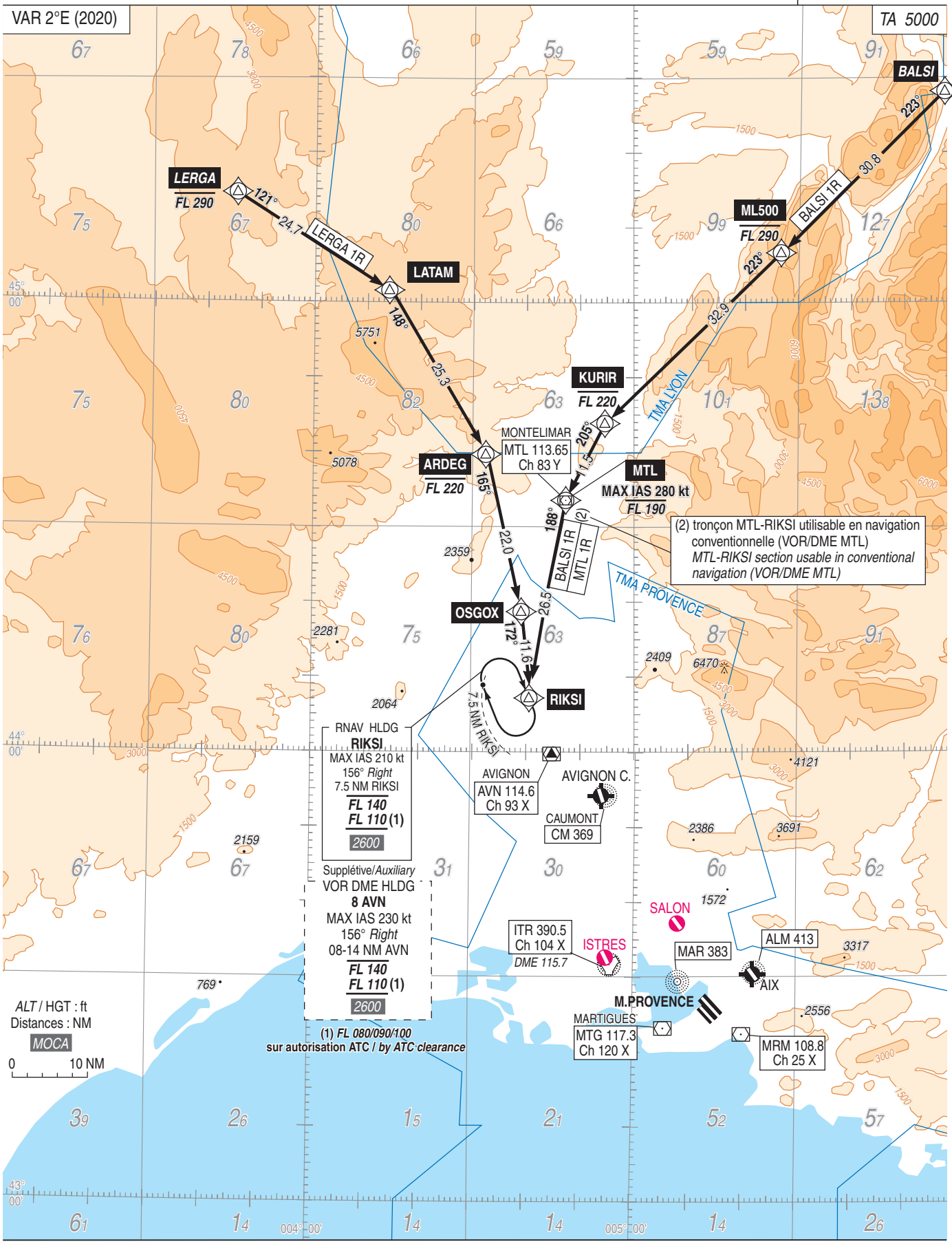
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ☛ **MTG 6C** | A 600 ft AAL RWY 31R ou 700 ft AAL RWY 31L, tourner à gauche RDL 018° MTG (RM 198°) (MTG U/S : QDR 198° MAR (RM 198°) vers MTG (ne pas tourner avant le franchissement du RDL 042° MTG ou 1.2 NM ML ou 1.6 NM MCE).<br><br>*At 600 ft AAL RWY 31R or 700 ft AAL RWY 31L, turn left RDL 018° MTG (MAG 198°) [MTG U/S : QDR 198° MAR (MAG 198°)] to MTG (do not turn before crossing RDL 042° MTG or 1.2 NM ML or 1.6 NM MCE).* | 4000<br>ft AMSL | 3500 MNM à / *at* MTG.<br>MAX IAS 210 kt jusqu'à /<br>*up to* MTG.<br><br>Pente ATS / *ATS Slope* :<br>8 % MNM jusqu'à / *up to*<br>4000 ft. |


© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## STAR RNAV NORD / *North* RWY 13 L/R
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)



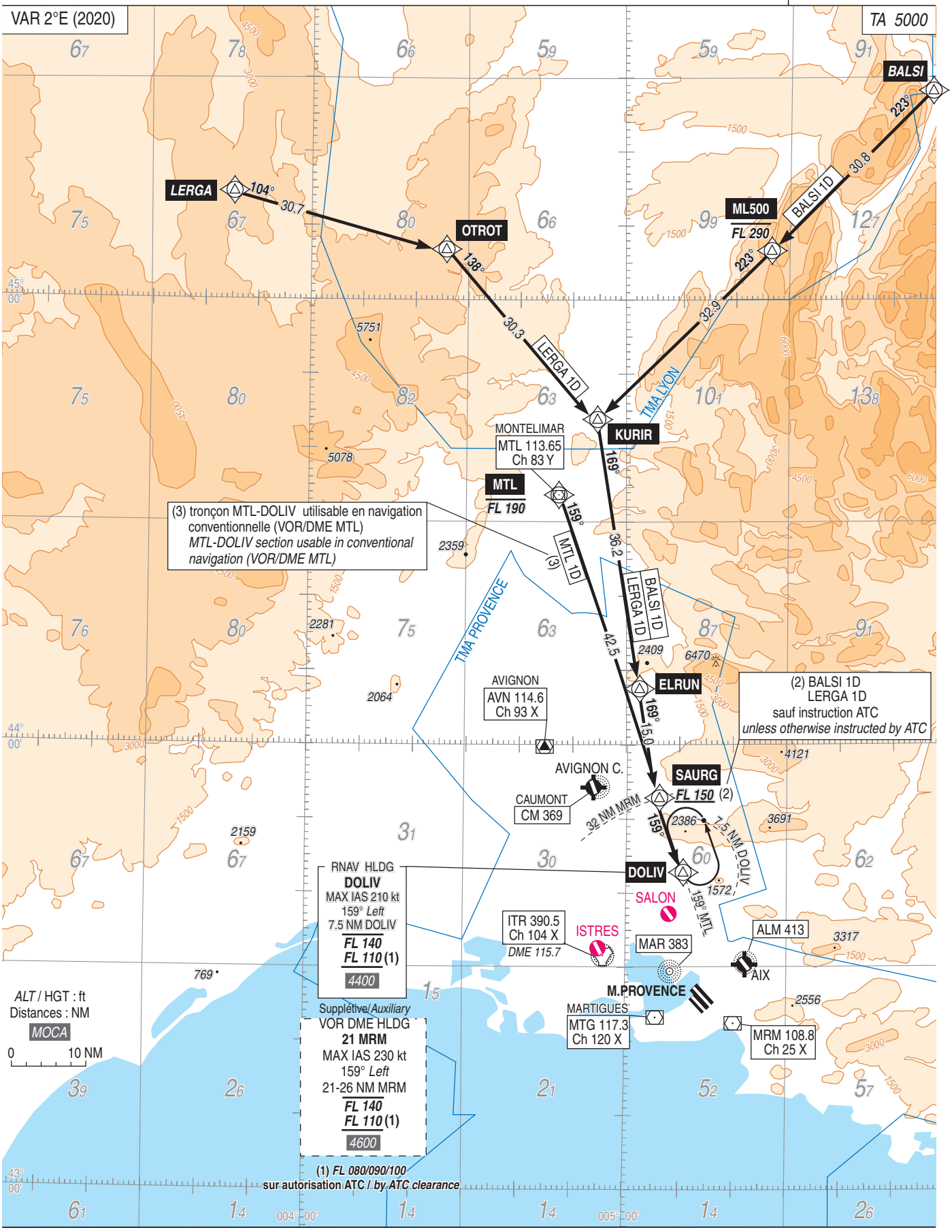



© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## STAR RNAV NORD / *North* RWY 31 L/R
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)






© SIA

# MARSEILLE PROVENCE
## STAR RNAV SUD / *South* RWY 13/31 L/R
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

Sur instruction ATC
*On ATC clearance*






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 8 (1 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

**FNA RNP** Z RWY 13L

## MINIMA LPV et/and LNAV/VNAV

Note : Les valeurs dans ces tableaux ne permettent pas d'interpolations.
*The values in these charts do not allow any interpolations.*

*MNM AD : Distances verticales en pieds, RVR en mètres.*
*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

| MINIMA LPV | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| 3 % | A | ***220*** (210) | 750 | 208 |
| | B | ***260*** (250) | 800 | 244 |
| | C | ***360*** (350) | 1200 | 346 |
| | D | ***370*** (360) | 1200 | 356 |
| 4 % | A | ***210*** (200) | 750 | 156 |
| | B | | | 167 |
| | C | | | 175 |
| | D | | | 185 |

| MINIMA LNAV-VNAV | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| 3.5 % | A | ***260*** (250) | 800 | 215 |
| | B | ***260*** (250) | 800 | 227 |
| | C | ***280*** (270) | 900 | 270 |
| | D | ***310*** (300) | 900 | 300 |
| 4.5 % | A | ***260*** (250) | 800 | 196 |
| | B | ***260*** (250) | 800 | 209 |
| | C | ***260*** (250) | 800 | 233 |
| | D | ***280*** (270) | 900 | 267 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***THR : 8 (1 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

**FNA RNP** Z RWY 13R

## MINIMA LPV et/and LNAV/VNAV

Note : Les valeurs dans ces tableaux ne permettent pas d'interpolations.
*The values in these charts do not allow any interpolations.*

*MNM AD : Distances verticales en pieds, RVR en mètres.*
*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

| MINIMA LPV | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pente API *Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| 3 % | A | ***270*** (270) | 1300 | 261 |
| | B | ***300*** (290) | 1400 | 285 |
| | C | ***400*** (390) | 1800 | 386 |
| | D | ***410*** (400) | 1800 | 396 |
| 4 % | A | ***210*** (200) | 1200 | 191 |
| | B | ***210*** (210) | | 201 |
| | C | ***230*** (230) | | 222 |
| | D | ***240*** (240) | | 232 |

| MINIMA LNAV-VNAV | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pente API *Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| 3.5 % | A | ***270*** (270) | 1300 | 261 |
| | B | ***290*** (280) | 1300 | 273 |
| | C | ***330*** (320) | 1400 | 313 |
| | D | ***360*** (350) | 1600 | 344 |
| 4.5 % | A | ***260*** (250) | 1300 | 250 |
| | B | ***270*** (270) | 1300 | 262 |
| | C | ***300*** (290) | 1400 | 286 |
| | D | ***330*** (320) | 1500 | 320 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

MARSEILLE **PROVENCE**

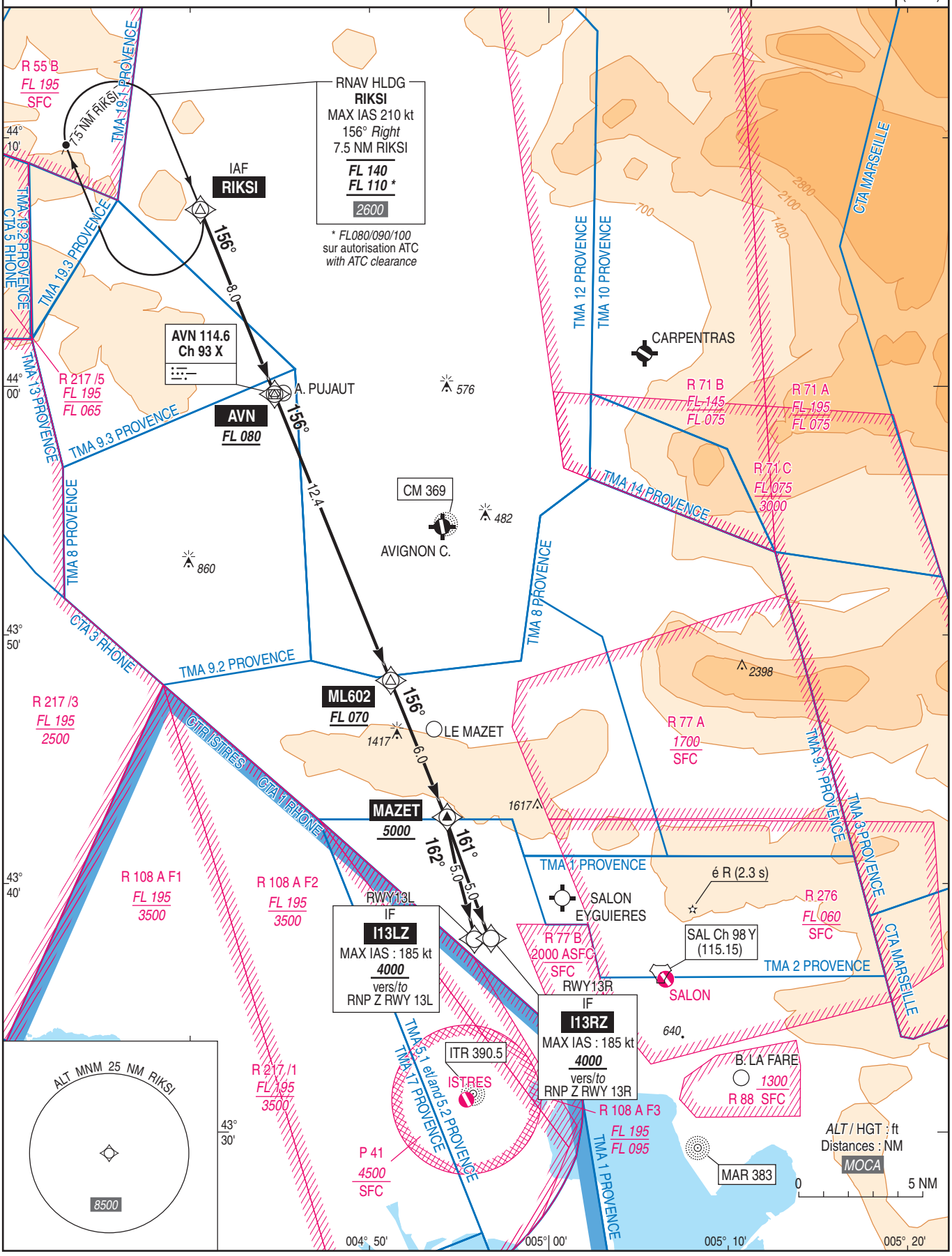
CAT A B C D

*INA* **RNAV** NORD RWY 13

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
* IRU requis/*required*

VAR
2°E
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

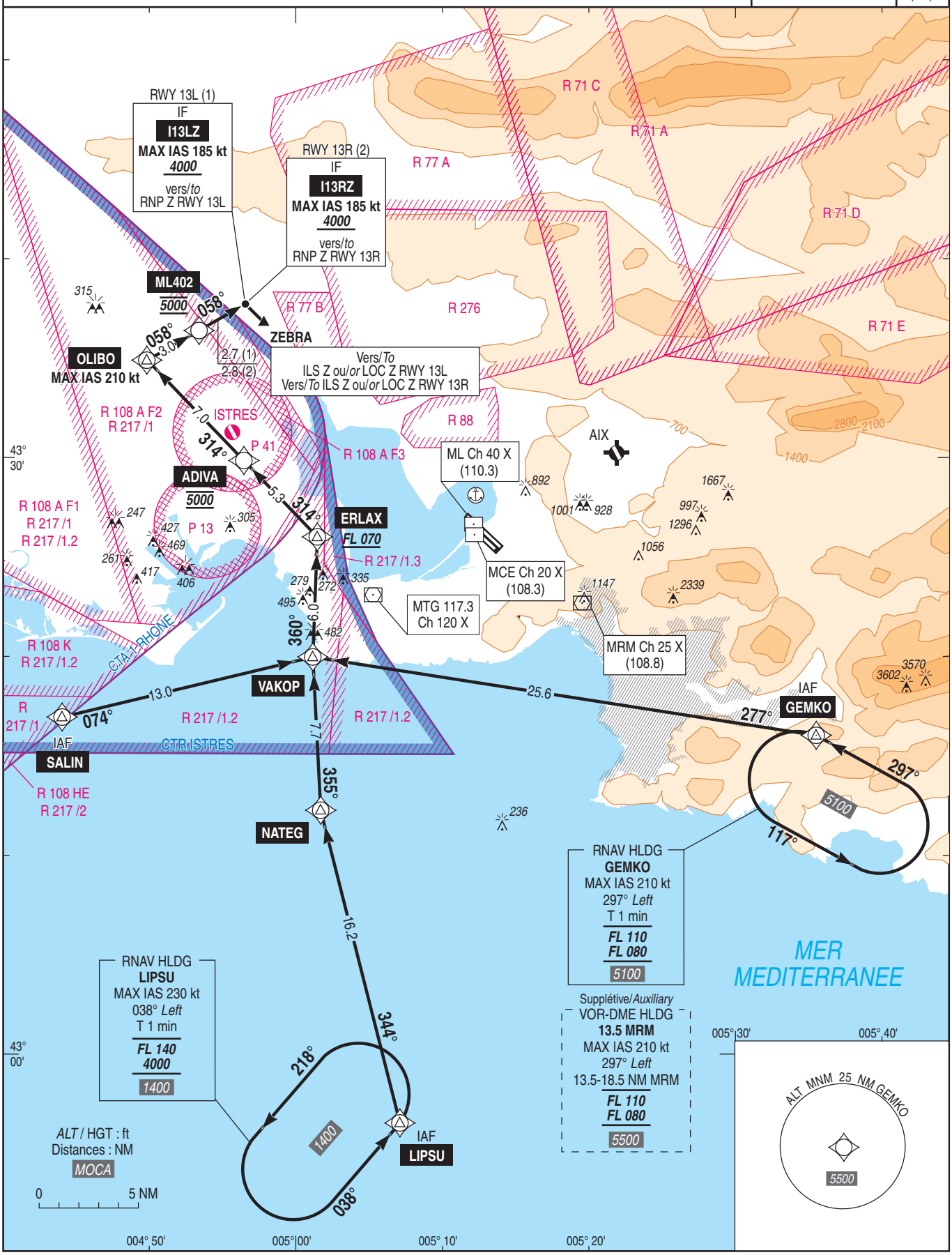
MARSEILLE **PROVENCE**

*INA* **RNAV** SUD RWY 13

**FREQ :** voir/see AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
* IRU requis/*required*

VAR
2°E
(20)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

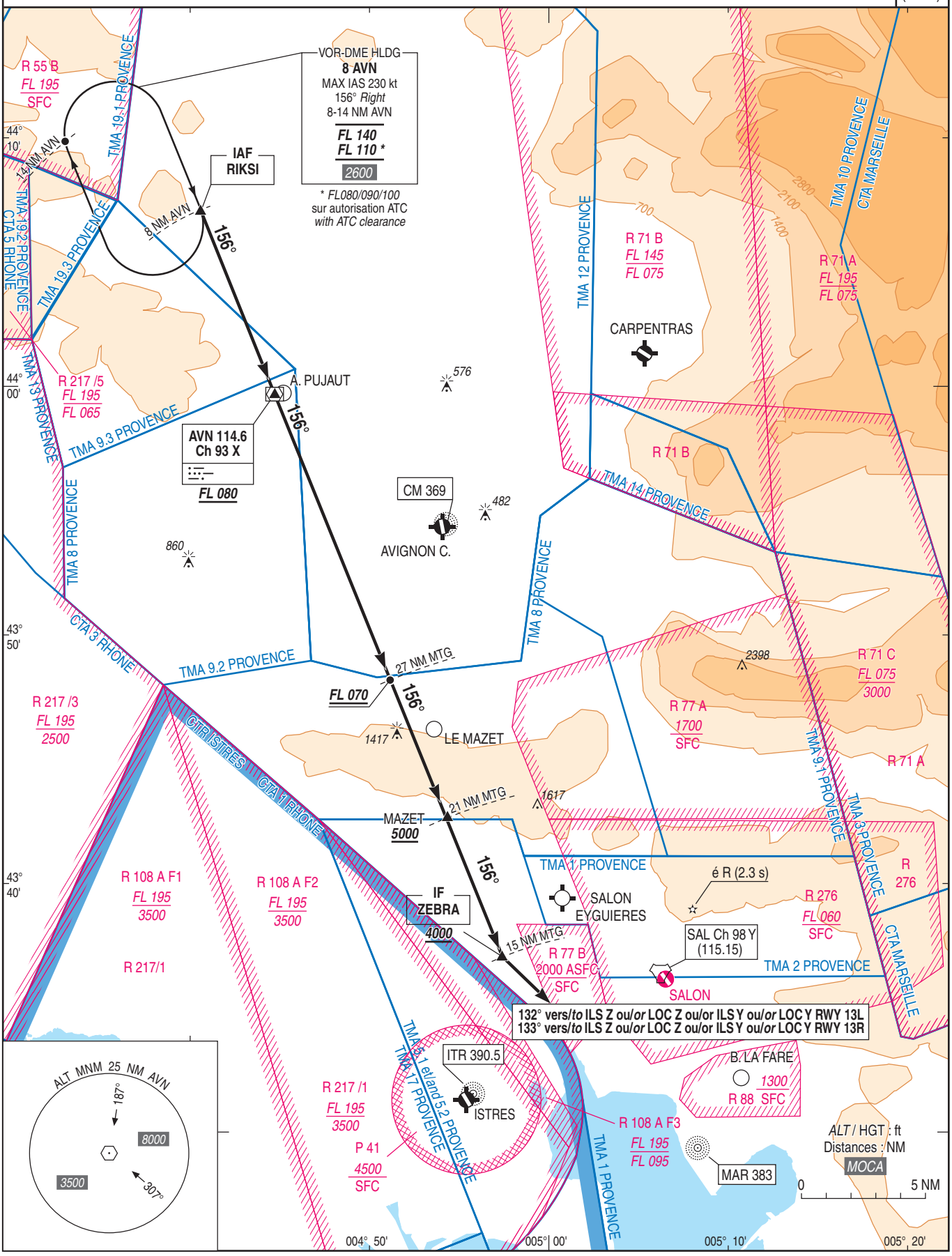
MARSEILLE **PROVENCE**

CAT A B C D

*INA* CONV NORD RWY 13

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

VAR 2°E (2020)






© SIA

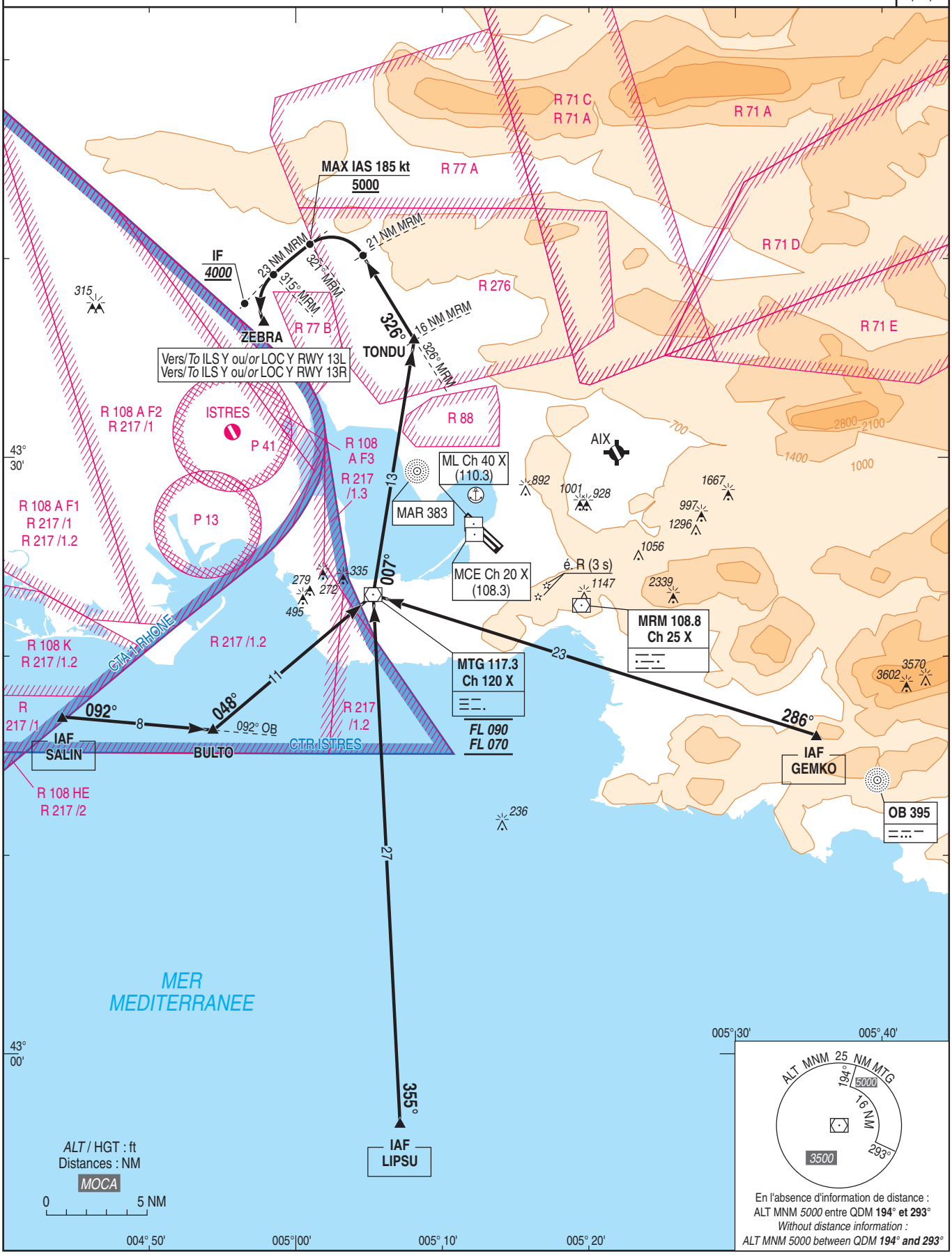
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

MARSEILLE **PROVENCE**

*INA* CONV SUD RWY 13

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

VAR
2°E
(20)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

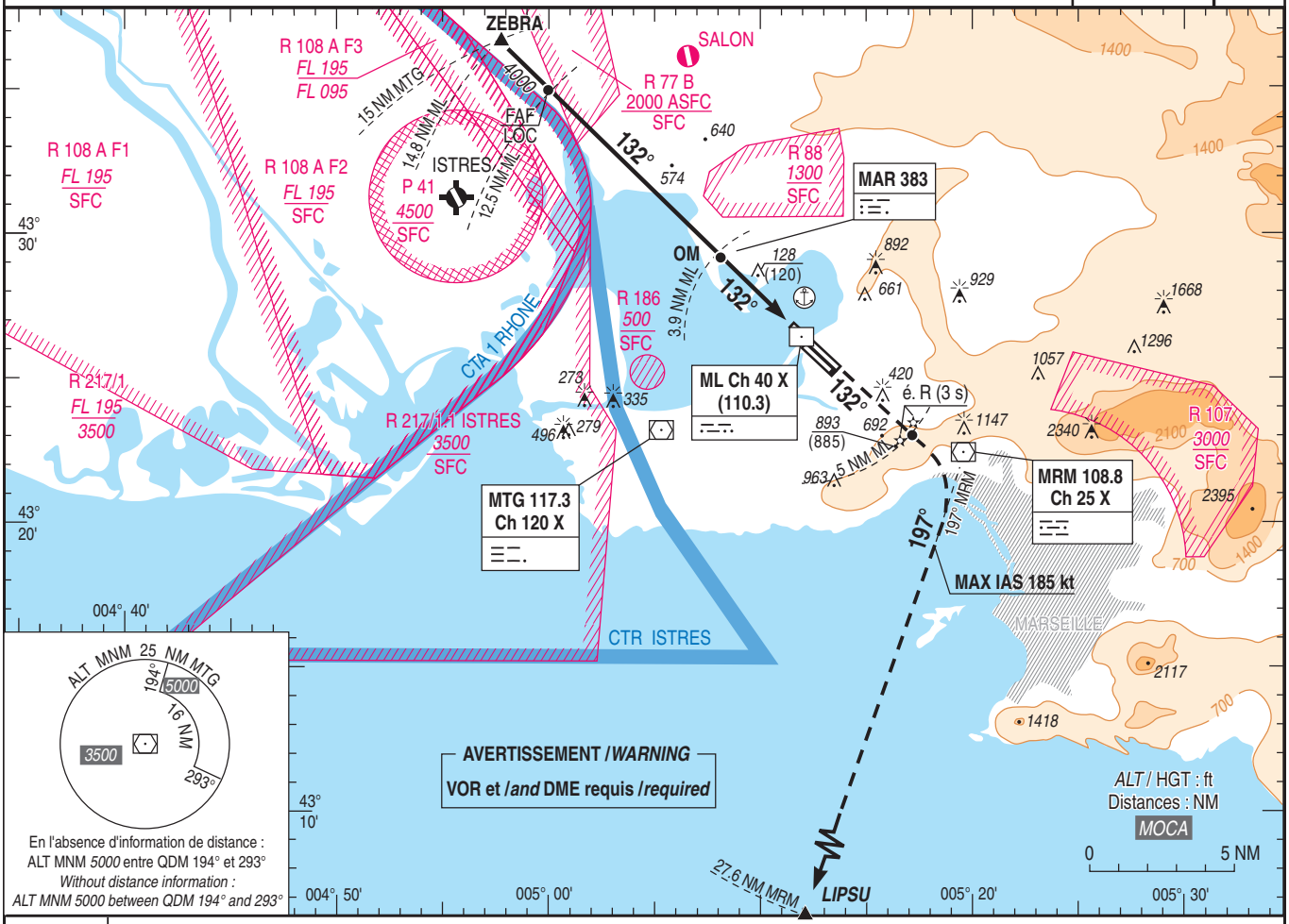
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 8 (1 hPa)***

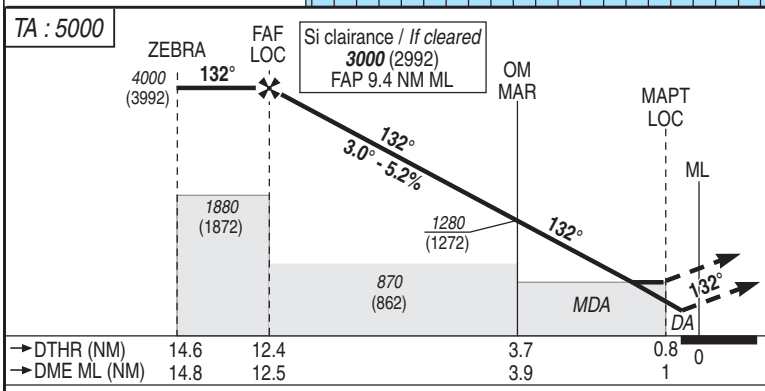
MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* ILS Z CAT I ou/*or* ILS Z CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Z RWY 13L
ou/*or FNA* ILS Y CAT I ou/*or* ILS Y CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Y RWY 13L

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

| **ILS / DME**<br>**ML 110.3**<br>RDH : 55 | VAR<br>2°E<br>(2020) |
|---|---|




API : Monter **dans l'axe**. A ***2000*** (1992), tourner à **droite MAX IAS 185 kt** (**ne pas tourner avant 5 NM ML**, sauf instruction contraire du CTL) et suivre le **RDL 197° MRM** (RM 197°) vers **LIPSU**, en montée vers ***4000*** (3992).
Monter à *2000* (1992) avant d'accélérer en palier.
Pente ATS : Monter à 5% MNM jusqu'à *2500* (2492) (1).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***2000*** *(1992) turn* ***right MAX IAS 185 kt*** *(****do not turn before 5 NM ML****, unless otherwise instructed by ATC) and follow* ***RDL 197° MRM*** *(MAG 197°) towards* ***LIPSU****, up to* ***4000*** *(3992). Climb to 2000 (1992) prior to level acceleration.*
*ATS gradient : climb with MNM 5% to 2500 (2492) (1).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS API 2.5 % | | | ILS API 2.7 % (2) | | | OCH ILS CAT 2 API 3.2 % | LOC+DME ML | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***240*** (230) | 800 | 227 | ***210*** (200) | 750 | 191 | 49 | ***380*** (370) | 1300 | 367 | ***740*** (740) | 1500 |
| B | ***250*** (240) | | 237 | ***220*** (210) | 750 | 201 | 60 | | | | ***1190*** (1180) | 1600 |
| C | ***260*** (250) | | 247 | ***220*** (210) | 750 | 210 | 72 | | | | ***1370*** (1360) | 2400 |
| D | ***270*** (260) | | 260 | ***240*** (230) | 800 | 223 | - | | | | ***1550*** (1540) | 3600 |

APCH 13L (2)(4) :
- Homologuée CAT 2 et 3 **sauf ACFT d'envergure > 65 m et sauf ACFT CAT D.**
- *Approved for CAT 2 and 3* ***except wingspan ACFT > 65 m and except CAT D ACFT.***

RVR MNM 125 m. API CAT 2 et/*and* 3 : 3.2%.

**DME ML**

| NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3830*** | ***3510*** | ***3190*** | ***2870*** | ***2560*** | ***2240*** | ***1920*** | ***1600*** | ***1280*** | ***960*** | ***640*** |
| (HGT) | (3822) | (3502) | (3182) | (2862) | (2552) | (2232) | (1912) | (1592) | (1272) | (952) | (632) |

Observations/Remarks :
(1) En cas d'impossibilité, en aviser immédiatement le CTL / *If unable, advise ATC immediately.* (2) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API / *For common carriage operations, the use of these minima requires to take into account the failure of one engine for missed APCH.*
(3) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.* (4) Les APCH CAT 2 (OBST le plus pénalisant : plan sol) ou CAT 3 nécessitent une pente en API > 3,2% / CAT 2 APCH (most penalizing OBST : ground level) or CAT3 require a slope for missed APCH ⩾ 3.2%.

| MAR - DTHR | 3.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 23 | 1 min 12 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

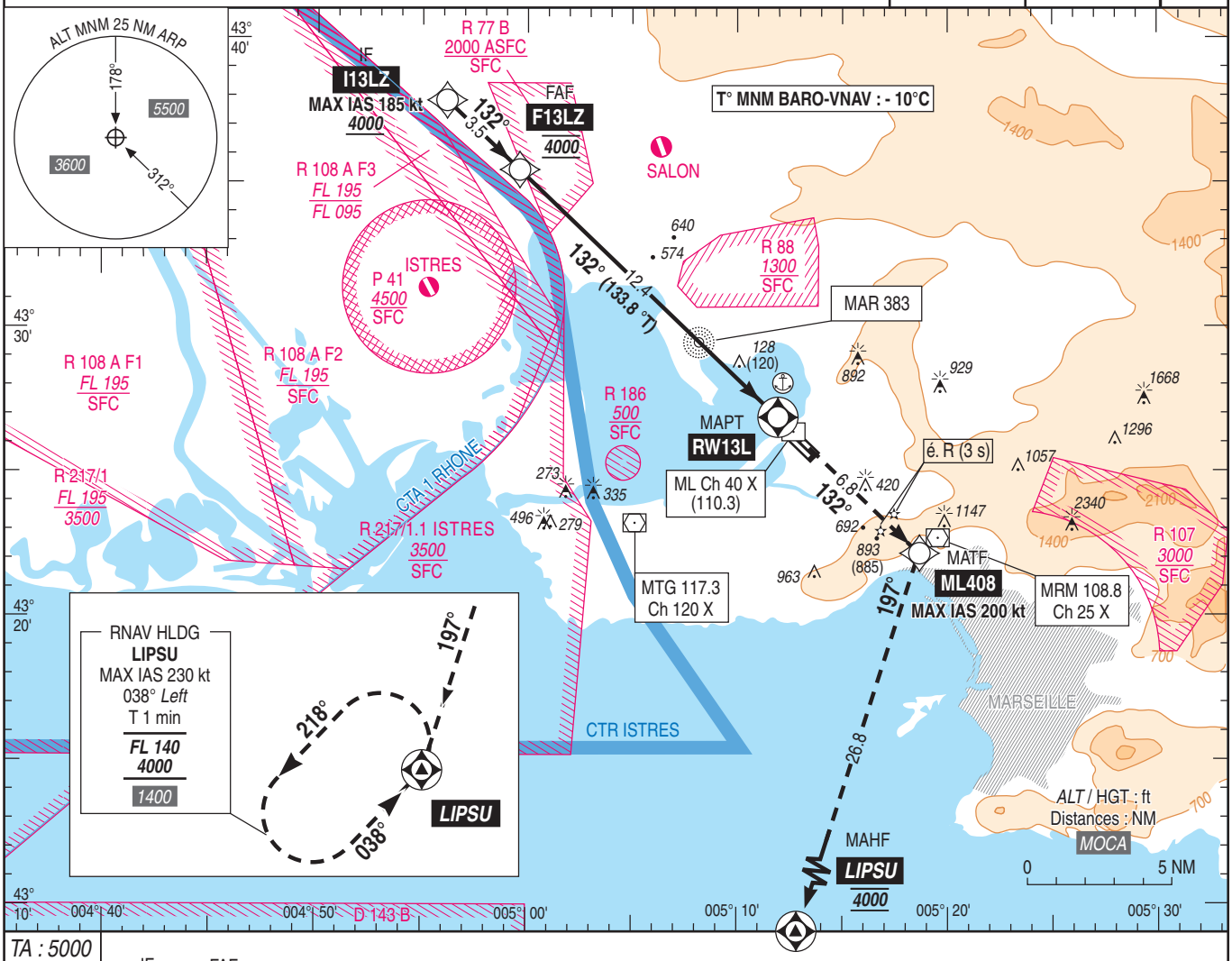
CAT A B C D

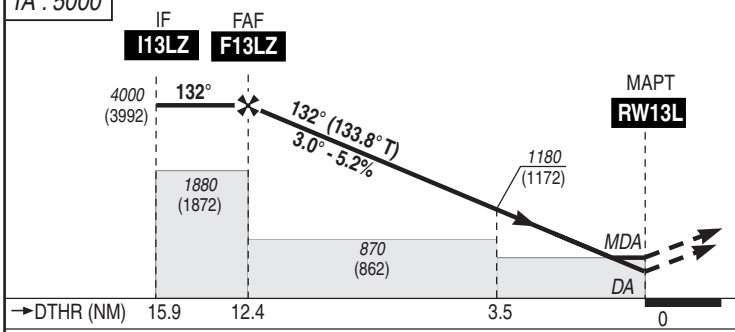
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 8 (1 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* **RNP** Z RWY 13L

| **FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 42337 E13B** RDH : 55 | VAR 2°E (20) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **ML408** (**MAX IAS 200 kt**) puis tourner à droite pour rejoindre **LIPSU** en montée vers ***4000*** (3992) et intégrer l'attente.
Pente ATS : Monter à 5% MNM jusqu'à ***2500*** (2492). En cas d'impossibilité, en aviser immédiatement le CTL.

*Missed APCH : Climb up to* ***ML 408*** *(****MAX IAS 200 kt****) then turn right to join* ***LIPSU*** *climbing up to* ***4000*** *(3992) and enter the holding.*
*ATS gradient : climb with 5% MNM up to* ***2500*** *(2492). If unable, advise ATC immediately.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV 2.5 %(2) | | | LNAV-VNAV 2.5 %(2) | | | LNAV | | | MVL / *Circling*(1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***310*** (300) | ***900*** | 299 | ***400*** (390) | 1400 | 385 | ***440*** (440) | 1500 | 431 | ***740*** (740) | 1500 |
| B | ***370*** (360) | ***1200*** | 359 | ***410*** (400) | 1400 | 394 | ***470*** (460) | 1500 | 460 | ***1190*** (1180) | 1600 |
| C | ***460*** (450) | ***1700*** | 448 | ***470*** (460) | 1700 | 460 | ***550*** (540) | 2000 | 538 | ***1370*** (1360) | 2400 |
| D | ***470*** (460) | ***1700*** | 458 | ***500*** (490) | 1800 | 486 | ***570*** (560) | 2100 | 555 | ***1550*** (1540) | 3600 |

**DIST RW13L**

| NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3880*** (3872) | ***3570*** (3562) | ***3250*** (3242) | ***2930*** (2922) | ***2610*** (2602) |
| | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***2290*** (2282) | ***1970*** (1962) | ***1660*** (1652) | ***1340*** (1332) | ***1020*** (1012) | ***700*** (692) |

Observations / Remarks : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdite à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
(2) Compléments minima voir AD 2 LFML IAC RWY 13L FNA RNP Z MINIMA / *Other minima see AD 2 LFML IAC RWY 13L FNA RNP Z MINIMA.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 12.4 NM | 10 min 37 | 8 min 45 | 7 min 26 | 6 min 28 | 5 min 43 | 5 min 07 | 4 min 39 | 4 min 01 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

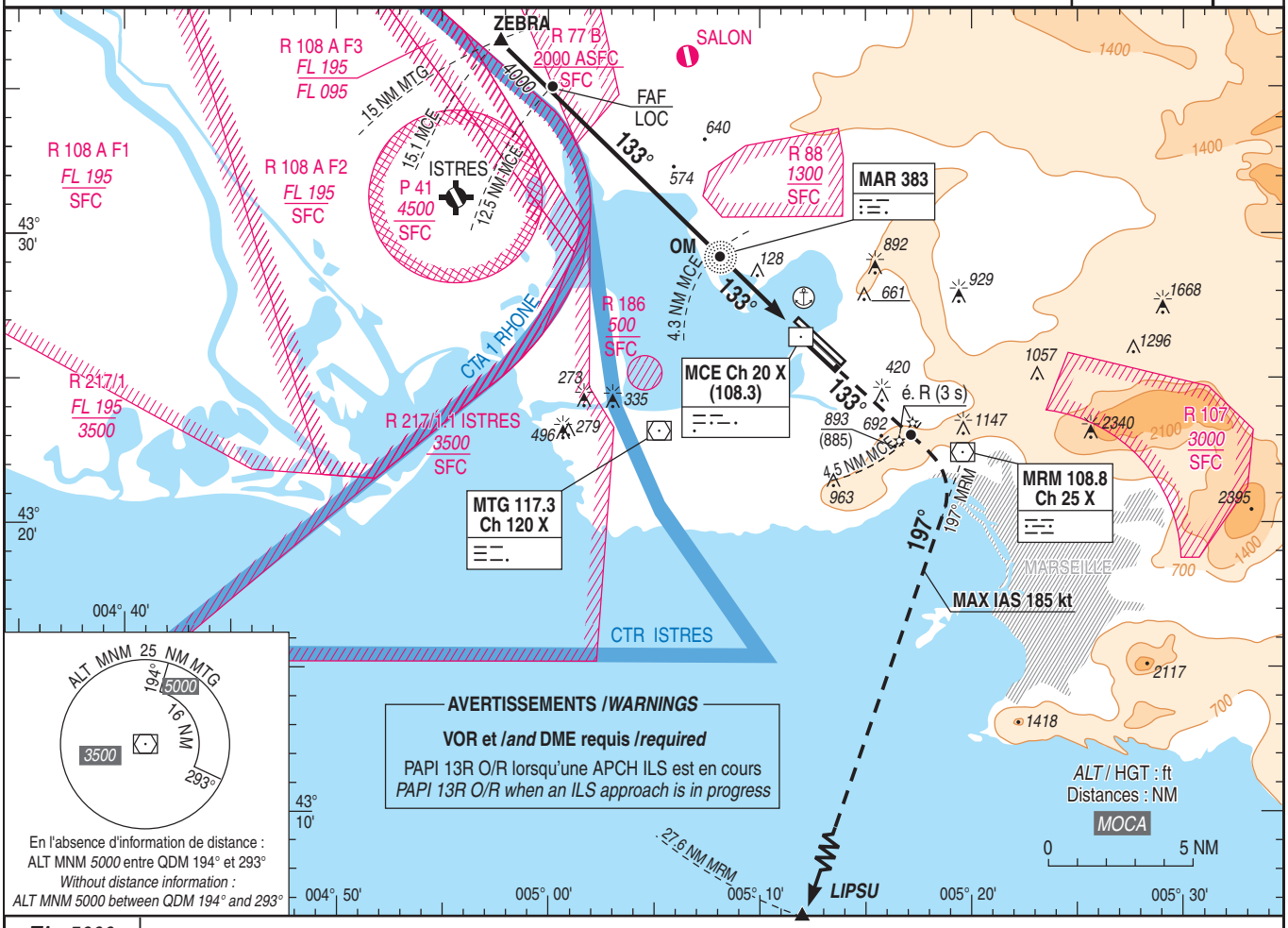
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***THR : 8 (1 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

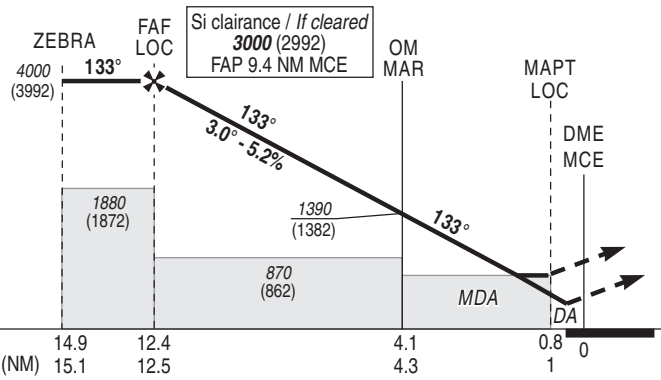
*FNA* ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 13R
ou/*or FNA* ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 13R

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

| **ILS / DME**<br>**MCE 108.3**<br>RDH : 54 | VAR<br>2° E<br>(2020) |
|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter **dans l'axe**. A ***2000*** (1992), tourner à **droite MAX IAS 185 kt** (**ne pas tourner avant 4.5 NM MCE**, sauf instruction contraire du CTL) et suivre le **RDL 197° MRM** (RM 197°) vers **LIPSU** en montée vers ***4000*** (3992).
Monter à *2000* (1992) avant d'accélérer en palier.
Pente ATS : Monter à 5% MNM jusqu'à *2500* (2492) (2).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***2000*** *(1992) turn* ***right MAX IAS 185 kt*** *(****do not turn before 4.5 NM MCE*** *unless otherwise instructed by ATC) and follow* ***RDL 197° MRM*** *(MAG 197°) towards* ***LIPSU*** *climbing up to* ***4000*** *(3992).*
*Climb up to 2000 (1992) prior to level acceleration.*
*ATS gradient : climb with MNM 5% up to 2500 (2492) (2).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS API 2.5 % | | | ILS API 3 % | | | LOC/DME | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***340*** (330) | 1500 | 323 | ***240*** (230) | 1200 | 223 | | 1500 | | ***740*** (740) | 1500 |
| B | ***350*** (340) | 1500 | 335 | ***250*** (240) | 1200 | 235 | ***390*** (380) | 1500 | 376 | ***1190*** (1180) | 1600 |
| C | ***360*** (350) | 1600 | 343 | ***260*** (250) | 1300 | 243 | | 1700 | | ***1370*** (1360) | 2400 |
| D | ***370*** (360) | 1600 | 354 | ***270*** (260) | 1300 | 254 | | 1700 | | ***1550*** (1540) | 3600 |

**DIST DME MCE**

| NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3830*** (3822) | ***3510*** (3502) | ***3190*** (3182) | ***2870*** (2862) | ***2560*** (2552) |
| **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***2240*** (2232) | ***1920*** (1912) | ***1600*** (1592) | ***1280*** (1272) | ***960*** (952) | ***640*** (632) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
(2) En cas d'impossibilité, en aviser immédiatement le CTL / *If unable, advise ATC immediately.*

| MAR - THR | 4.1 NM | 70 kt<br>3 min 31 | 85 kt<br>2 min 54 | 100 kt<br>2 min 28 | 115 kt<br>2 min 08 | 130 kt<br>1 min 54 | 160 kt<br>1 min 32 | 185 kt<br>1 min 20 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



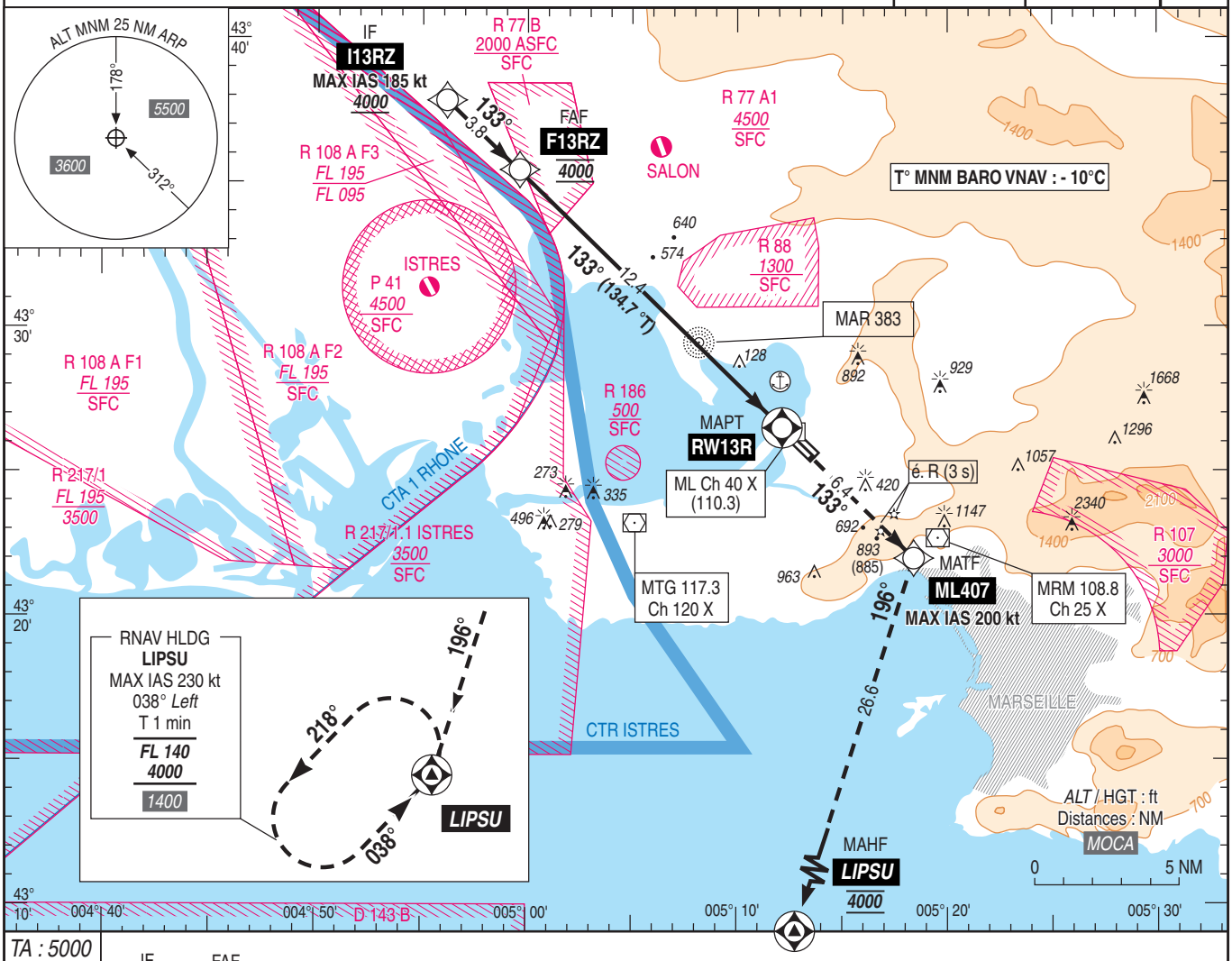
© SIA

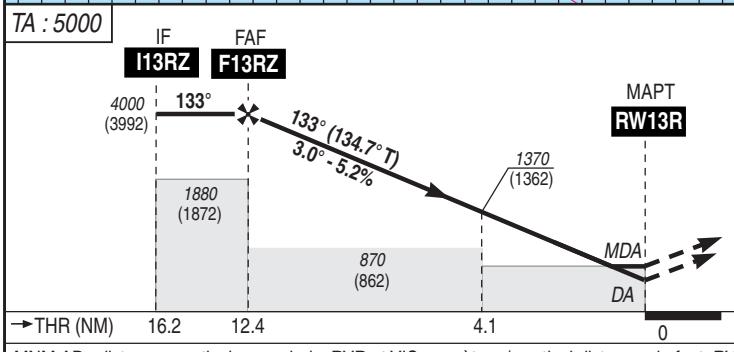
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***THR : 8 (1 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* **RNP** Z RWY 13R

| **FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 50043 E13A** RDH : 54 | VAR 2°E (20) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **ML407** (**MAX IAS 200 kt**) puis tourner à droite pour rejoindre **LIPSU** en montée vers ***4000*** (3992) et intégrer l'attente.
Pente ATS : Monter à 5% MNM jusqu'à ***2500*** (2492). En cas d'impossibilité, en aviser immédiatement le CTL.

*Missed APCH : Climb up to* ***ML407*** *(****MAX IAS 200 kt****) then turn right to join* ***LIPSU*** *climbing up to* ***4000*** *(3992) and enter the holding.*
*ATS gradient : climb with 5% MNM up to* ***2500*** *(2492). If unable, advise ATC immediately.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV 2.5 %(2) | | | LNAV-VNAV 2.5 %(2) | | | LNAV | | | MVL / *Circling*(1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***360*** (360) | ***1500*** | 352 | ***400*** (390) | 1500 | 390 | ***490*** (480) | 1500 | 478 | ***740*** (740) | 1500 |
| B | ***410*** (400) | ***1500*** | 395 | ***410*** (400) | 1500 | 400 | ***510*** (500) | 1500 | 498 | ***1190*** (1180) | 1600 |
| C | ***500*** (490) | ***2300*** | 483 | ***510*** (500) | 2300 | 495 | ***600*** (590) | 2400 | 590 | ***1370*** (1360) | 2400 |
| D | ***510*** (500) | ***2300*** | 494 | ***530*** (530) | 2400 | 522 | ***620*** (610) | 2400 | 609 | ***1550*** (1540) | 3600 |

**DIST RW13R**

| NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3880*** | ***3570*** | ***3250*** | ***2930*** | ***2610*** |
| (HGT) | (3872) | (3562) | (3242) | (2922) | (2602) |
| | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***2290*** | ***1970*** | ***1660*** | ***1340*** | ***1020*** | ***700*** |
| | (2282) | (1962) | (1652) | (1332) | (1012) | (692) |

Observations / Remarks : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
(2) Compléments minima voir AD 2 LFML IAC RWY 13R FNA RNP Z MINIMA / *Other minima see AD 2 LFML IAC RWY 13R FNA RNP Z MINIMA.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 12.4 NM | 10 min 37 | 8 min 45 | 7 min 26 | 6 min 28 | 5 min 43 | 5 min 07 | 4 min 39 | 4 min 01 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

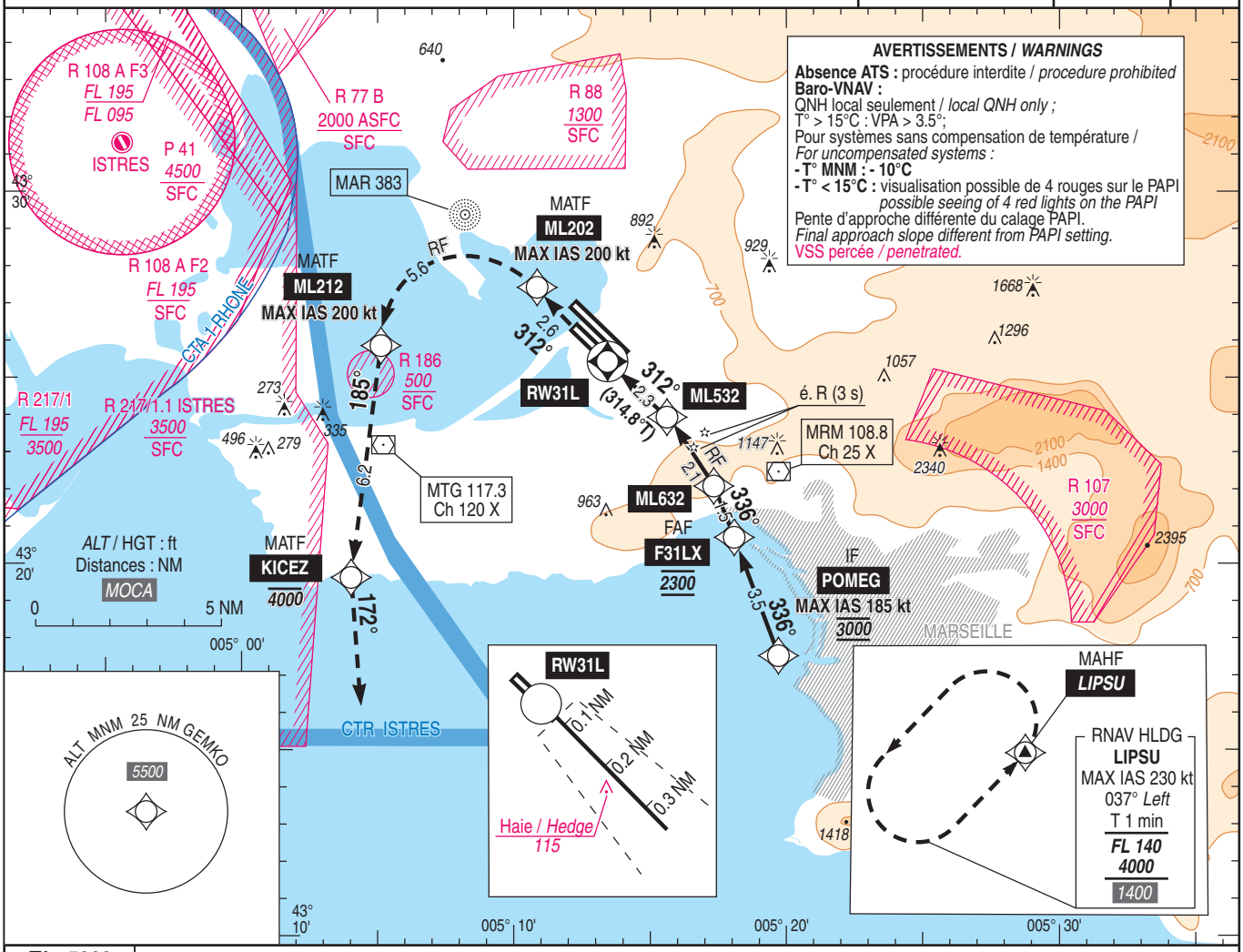
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 61 (3 hPa)***

Réservée aux exploitants autorisés voir ENR 1.5
*Reserved for authorized operators see ENR 1.5*

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* **RNP** X RWY 31L (AR)

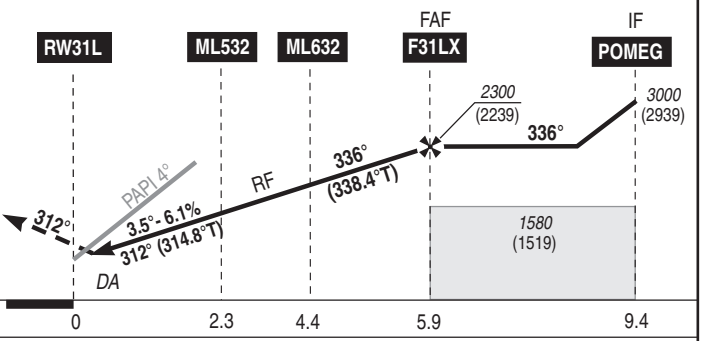
| **FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01 | **RNP AR APCH** | TCH : 58 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **ML202**, puis virer **RF gauche** vers **ML212 (MAX IAS 200 kt)** puis **KICEZ** en montée vers ***4000 MAX*** (3939) et suivre les instructions du contrôle.
En cas d'absence d'instruction ATC à **KICEZ**, procéder jusqu'à **LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ, MAX IAS 230 kt)** à ***4000*** (3949) pour intégrer l'attente ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte IAC RWY 31 INA RNP X AR).
Pente ATS : Monter à **6%** MNM jusqu'à ***3500*** (3439). En cas d'impossibilité, en aviser le contrôle.

*Missed APCH : Climb* ***runway axis*** *to* ***ML202****, then turn* ***RF left*** *to* ***ML212 (MAX IAS 200 kt)*** *then* ***KICEZ*** *climbing up to* ***4000 MAX*** *(3939) and follow ATC instructions.*
*In the absence of ATC instruction at* ***KICEZ****, proceed to* ***LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ, MAX IAS 230 kt)*** *at* ***4000*** *(3939) to enter the holding or proceed to a new procedure (see IAC RWY31 INA RNP X AR).*
*ATS gradient : climb with MNM* ***6%*** *up to* ***3500*** *(3439). If unable, advise ATC immediately.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***490*** (430) | 1500 | 420 |
| B | ***500*** (440) | 1500 | 435 |
| C | ***510*** (450) | 2100 | 445 |
| D | ***520*** (460) | 2100 | 458 |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

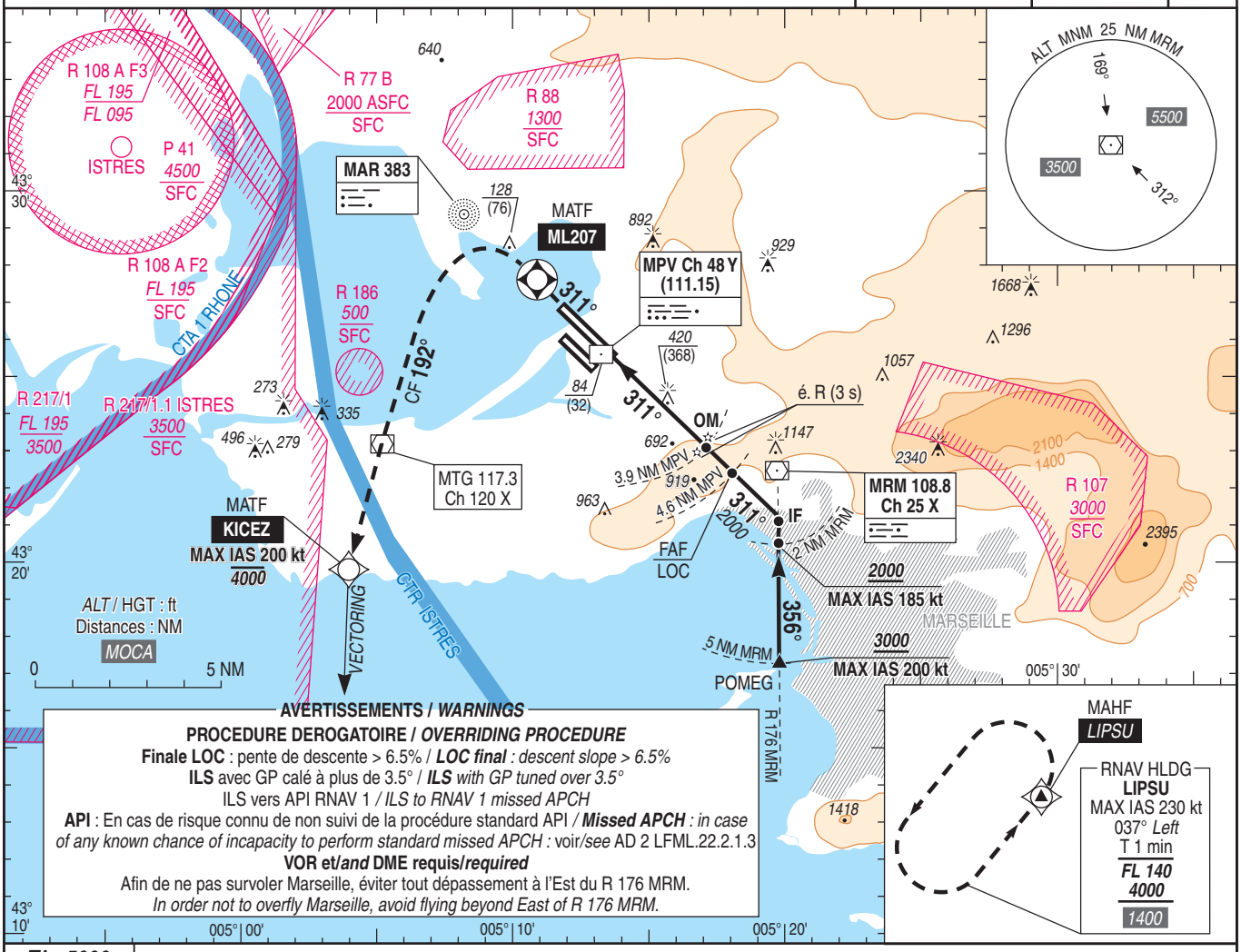
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 52 (2 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 31R

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

| API / *Missed APCH* : | **ILS / DME** | VAR |
|---|---|---|
| **RNAV 1** GNSS seulement / *only* | **MPV 111.15** RDH : 58 | 3° E (2025) |




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**PROCEDURE DEROGATOIRE / *OVERRIDING PROCEDURE***

**Finale LOC** : pente de descente > 6.5% / ***LOC final*** *: descent slope > 6.5%*

**ILS** avec GP calé à plus de 3.5° / ***ILS*** *with GP tuned over 3.5°*

ILS vers API RNAV 1 / *ILS to RNAV 1 missed APCH*

**API** : En cas de risque connu de non suivi de la procédure standard API / ***Missed APCH*** *: in case of any known chance of incapacity to perform standard missed APCH* : voir/*see* AD 2 LFML.22.2.1.3

**VOR et/*and* DME requis/*required***

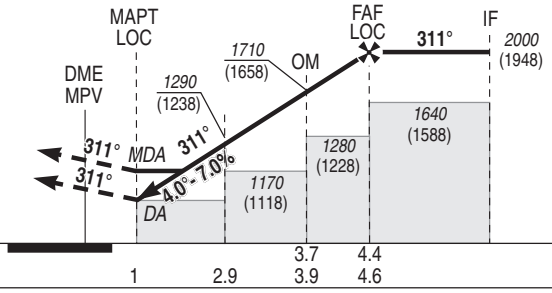
Afin de ne pas survoler Marseille, éviter tout dépassement à l'Est du R 176 MRM.

*In order not to overfly Marseille, avoid flying beyond East of R 176 MRM.*

*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **ML207** puis tourner à **gauche** jusqu'à **KICEZ** direction **192° (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***4000 MAX*** (3948) et suivre les instructions du contrôle.
En cas d'absence d'instruction ATC ou de panne radio, à **KICEZ** procéder jusqu'à **LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ)** à ***4000*** (3948) pour intégrer l'attente **(MAX IAS 230 kt)** ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte IAC RWY 31 INA RNAV SUD).
Pente ATS : Monter à **6% MNM** jusqu'à ***3500*** (3448). En cas d'impossibilité, en aviser le contrôle.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***ML207*** *then turn* ***left*** *to* ***KICEZ*** *direction* ***192° (MAX IAS 200 kt)*** *climbing up to* ***4000 MAX*** *(3948) and follow ATC instructions.*
*In the absence of ATC instruction of radio failure, at* ***KICEZ*** *proceed to* ***LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ)*** *at* ***4000*** *(3948) to enter the holding* ***(MAX IAS 230 kt)*** *or proceed to a new procedure (see IAC RWY31 INA RNAV SUD).*
*ATS gradient : climb with* ***MNM 6%*** *up to* ***3500*** *(3448). If unable, advise ATC immediately.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC + DME MPV | | | MVL / *Circling* (2) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR (3) | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***360*** (300) | 650 | 179 | ***740*** (690) | 1500 | 687 | ***740*** (690) | 1500 | 687 |
| B | ***360*** (300) | 650 | 198 | ***1190*** (1140) | 1500 | 1136 | ***1190*** (1140) | 1600 | 1136 |
| C | ***360*** (300) | 650 | 211 | ***1370*** (1310) | 5000 | 1309 | ***1370*** (1310) | 5000 | 1309 |
| D | ***360*** (300) | 650 | 227 | ***1550*** (1490) | 5000 | 1489 | ***1550*** (1490) | 5000 | 1489 |

**DIST DME MPV**

| **NM** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1740*** (1688) | ***1320*** (1268) | ***900*** (848) |

Observations/*Remarks* : (1) En cas d'impossibilité, en aviser le contrôle / *If unable, advise ATC immediately.*
(2) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.* Circuit AD RWY 13 : main Droite /*Right hand.*
(3) De nuit si PAPI hors service /*At night, if PAPI unservicable* : VIS : CAT A = 1500, CAT B = 1600, CAT C/D = 5000.
Panne de guidage GNSS lors de l'API / *Loss of GNSS guidance during missed approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - DTHR | 3.7 NM | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 23 | 1 min 12 |
| VSP (ft/min) | | 500 | 600 | 710 | 820 | 920 | 1130 | 1310 |



© SIA

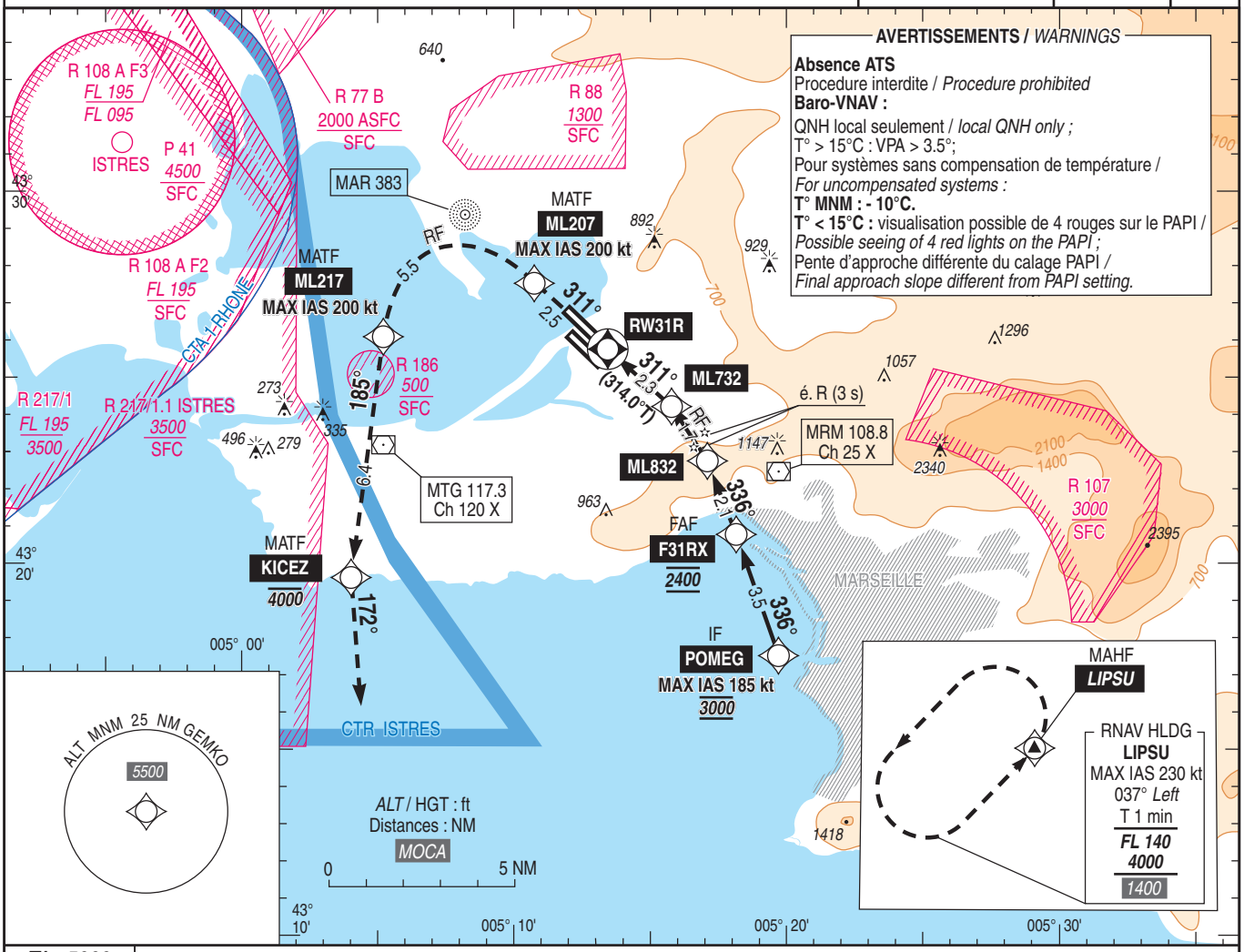
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 52 (2 hPa)***

Réservée aux exploitants autorisés voir ENR 1.5 /
*Reserved for authorized operators see ENR 1.5*

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* **RNP** X RWY 31R (AR)

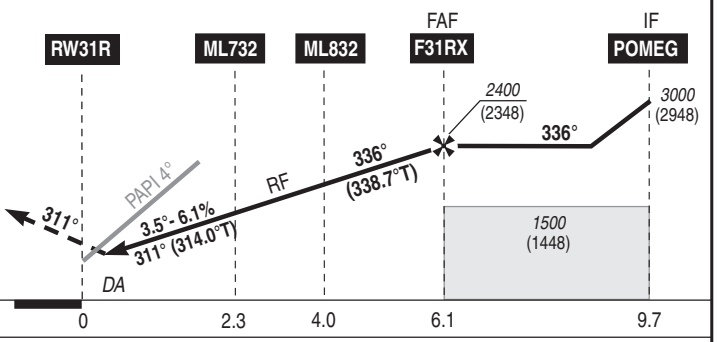
| **FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01 | **RNP AR APCH** | TCH : 58 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **ML207**, puis virer **RF gauche** vers **ML217 (MAX IAS 200 kt)** puis **KICEZ** en montée vers ***4000 MAX*** (3948) et suivre les instructions du contrôle.
En cas d'absence d'instruction ATC à **KICEZ**, procéder jusqu'à **LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ, MAX IAS 230 kt)** à ***4000*** (3948) pour intégrer l'attente ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte IAC RWY 31 INA RNP X AR).
Pente ATS : Monter à **6%** MNM jusqu'à ***3500*** (3448). En cas d'impossibilité, en aviser le contrôle.

*Missed APCH : Climb* ***runway axis*** *to* ***ML207****, then turn RF* ***left*** *to* ***ML217 (MAX IAS 200 kt)*** *then* ***KICEZ*** *climbing up to* ***4000 MAX*** *(3948) and follow ATC instructions.*
*In the absence of ATC instruction at* ***KICEZ****, proceed to* ***LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ, MAX IAS 230 kt)*** *at* ***4000*** *(3948) to enter the holding or proceed to a new procedure (see IAC RWY31 INA RNP X AR).*
*ATS gradient : climb with MNM* ***6%*** *up to* ***3500*** *(3448). If unable, advise ATC immediately.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***380*** (330) | 800 | 323 |
| B | ***390*** (340) | 800 | 338 |
| C | ***400*** (350) | 900 | 348 |
| D | ***420*** (360) | 900 | 360 |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.


© SIA

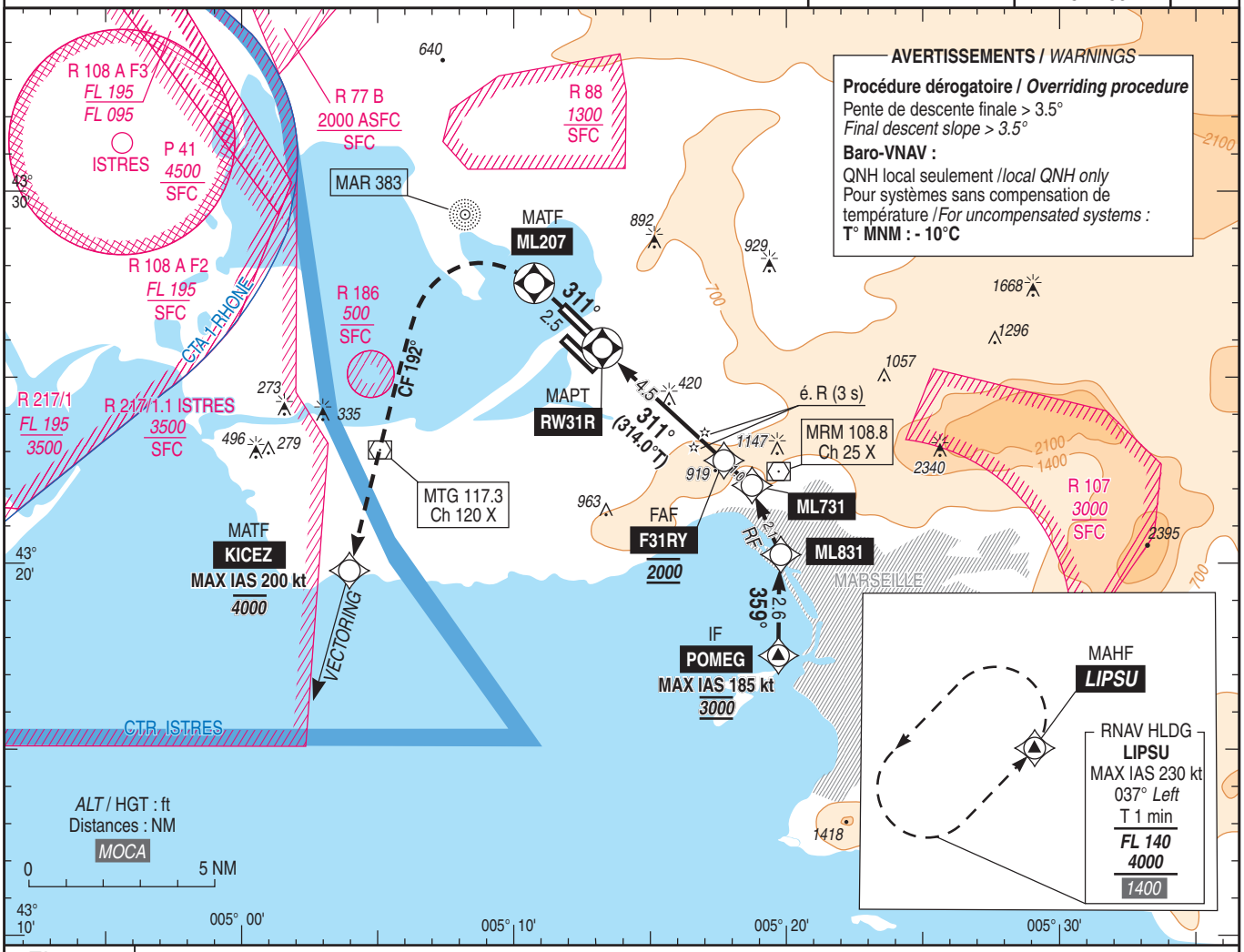
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 52 (2 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* **RNP** Y RWY 31R

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

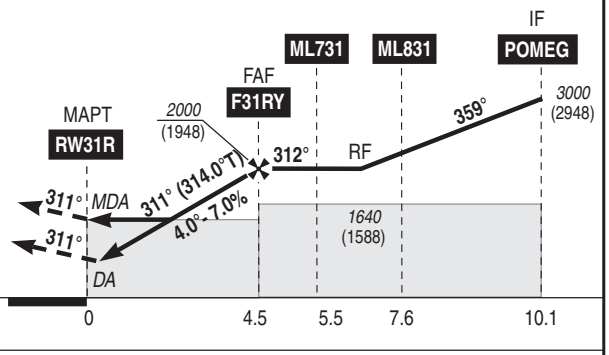
| **RNP APCH**<br>**RNAV 1**<br>RF requis /*required*<br>GNSS seulement /*only* | **EGNOS**<br>**CH 63897**<br>**E31A**<br>TCH : 58 | VAR<br>3°E<br>(2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **ML207** puis tourner à **gauche** jusqu'à **KICEZ** direction **192° (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***4000 MAX*** (3948) et suivre les instructions du contrôle.
En cas d'absence d'instruction ATC ou de panne radio, à **KICEZ** procéder jusqu'à **LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ)** à ***4000*** (3948) pour intégrer l'attente **(MAX IAS 230 kt)** ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte IAC RWY 31 INA RNAV SUD).
Pente ATS : Monter à **6%** MNM jusqu'à ***3500*** (3448). En cas d'impossibilité, en aviser le contrôle.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***ML207*** *then turn* ***left*** *to* ***KICEZ*** *direction* ***192° (MAX IAS 200 kt)*** *climbing up to* ***4000 MAX*** *(3948) and follow ATC instructions.*
*In case of absence of ATC instruction or radio failure, at* ***KICEZ*** *proceed to* ***LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ)*** *at* ***4000*** *(3948) to enter the holding* ***(MAX IAS 230 kt)*** *or proceed to a new procedure (see IAC RWY31 INA RNAV SUD).*
*ATS gradient : climb with MNM* ***6%*** *up to* ***3500*** *(3448). If unable, advise ATC immediately.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR (2) | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***360*** (300) | 650 | 179 | ***500*** (450) | 1400 | 326 | ***1240*** (1180) | 1500 | 1179 | ***1240*** (1180) | 1500 | 1179 |
| B | ***360*** (300) | 650 | 198 | ***520*** (470) | 1500 | 345 | ***1240*** (1180) | 1500 | 1179 | ***1240*** (1180) | 1600 | 1179 |
| C | ***360*** (300) | 650 | 211 | ***530*** (480) | 1500 | 358 | ***1370*** (1310) | 5000 | 1309 | ***1370*** (1310) | 5000 | 1309 |
| D | ***360*** (300) | 650 | 227 | ***550*** (490) | 1500 | 374 | ***1550*** (1490) | 5000 | 1489 | ***1550*** (1490) | 5000 | 1489 |

**DIST RW31R**

| **NM** | **3** | **4** |
|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1380*** | ***1810*** |
| (HGT) | (1328) | (1758) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.* (2) De nuit si PAPI hors service /*At night, if PAPI unserviceable* : VIS : CAT A = 1500, CAT B = 1600, CAT C et /*and* D = 5000. Panne de guidage GNSS lors de l'approche /*Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 4.5 NM | 70 kt<br>3 min 49 | 85 kt<br>3 min 08 | 100 kt<br>2 min 40 | 115 kt<br>2 min 19 | 130 kt<br>2 min 03 | 145 kt<br>1 min 50 | 160 kt<br>1 min 40 | 185 kt<br>1 min 27 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 495 | 600 | 705 | 810 | 920 | 1025 | 1130 | 1310 |


© **SIA**

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

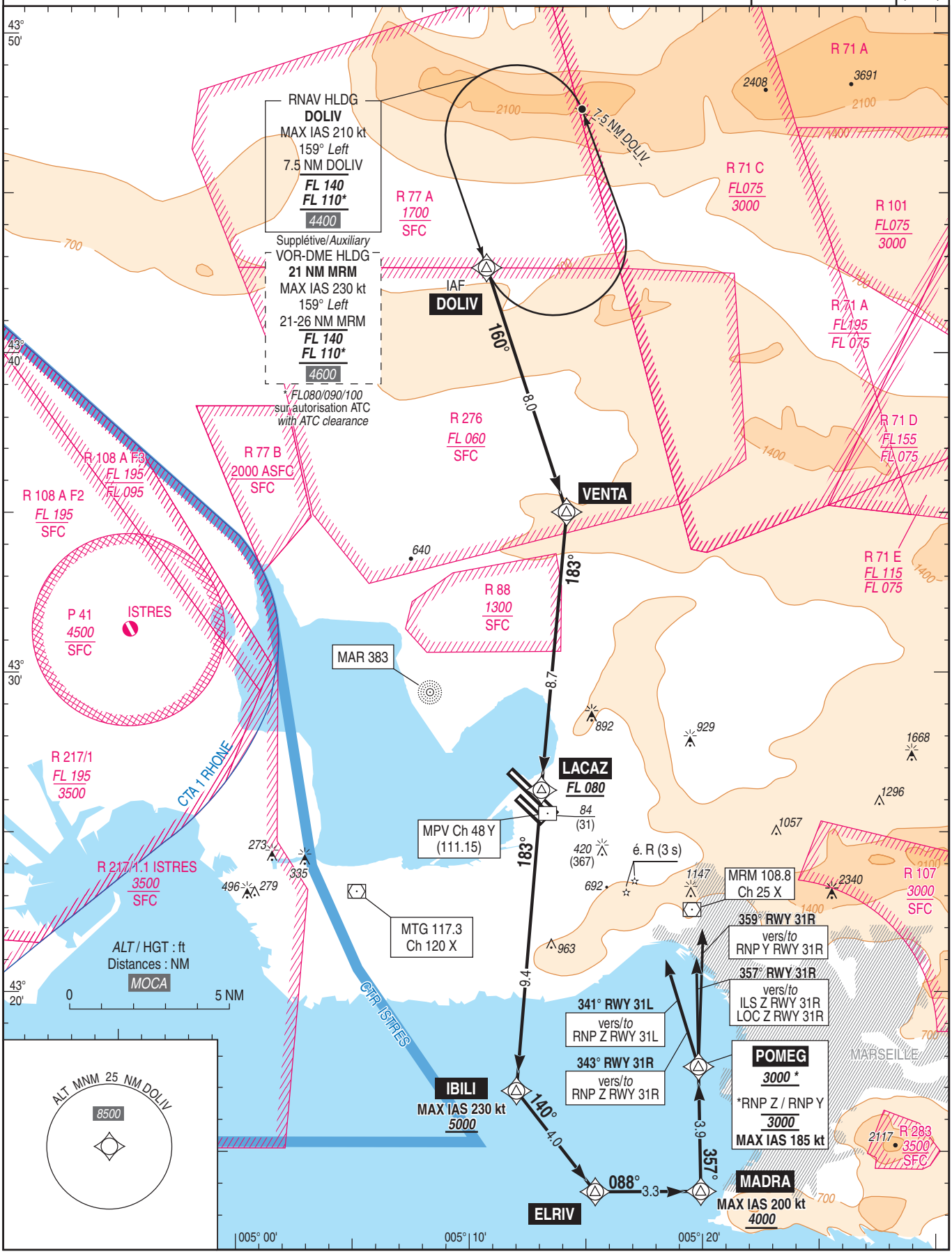
MARSEILLE **PROVENCE**

*INA* **RNAV** NORD RWY 31

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
* IRU requis/*required*

VAR
2°E
(2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

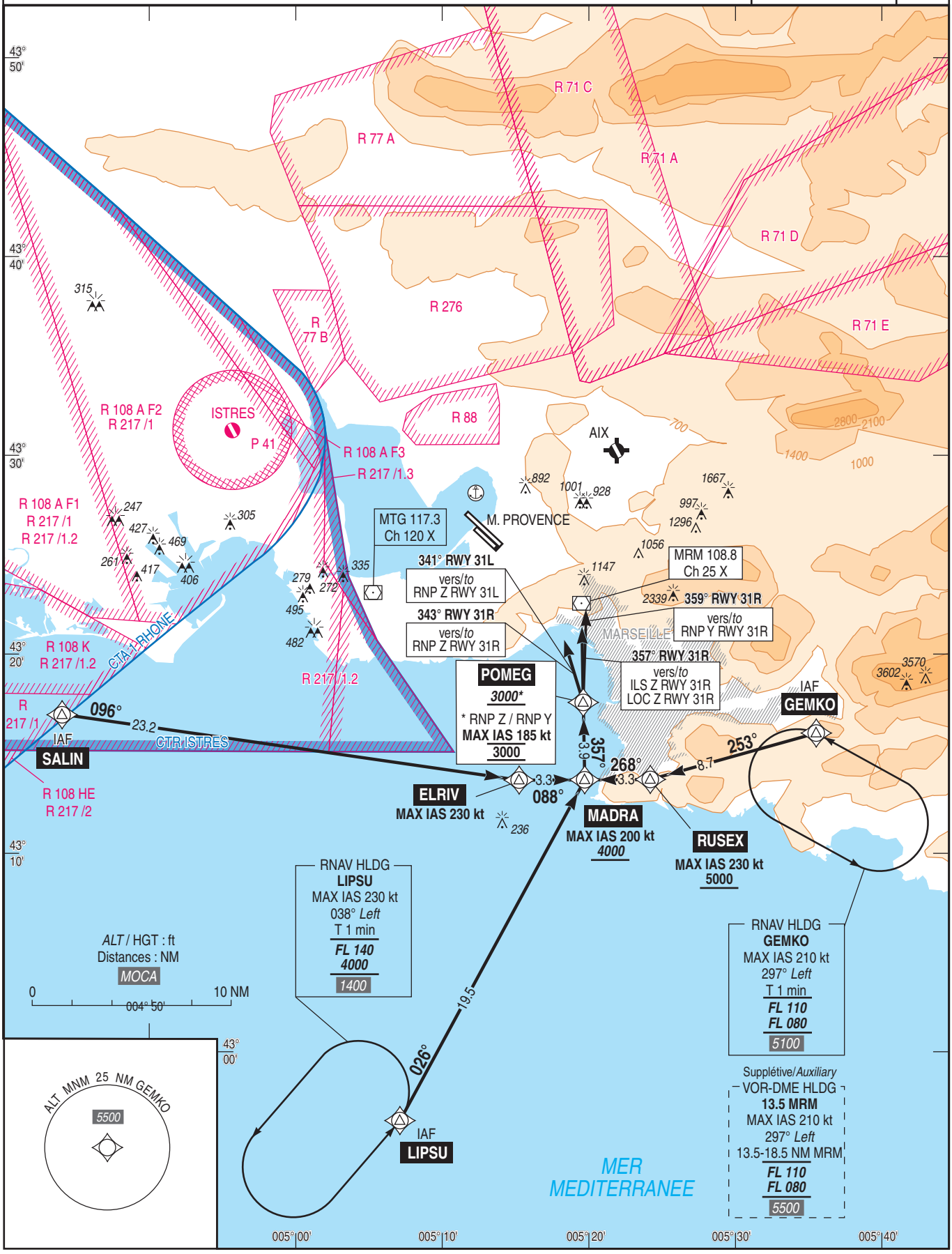
MARSEILLE **PROVENCE**

*INA* **RNAV** SUD RWY 31

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
* IRU requis/*required*

VAR
2°E
(2020)





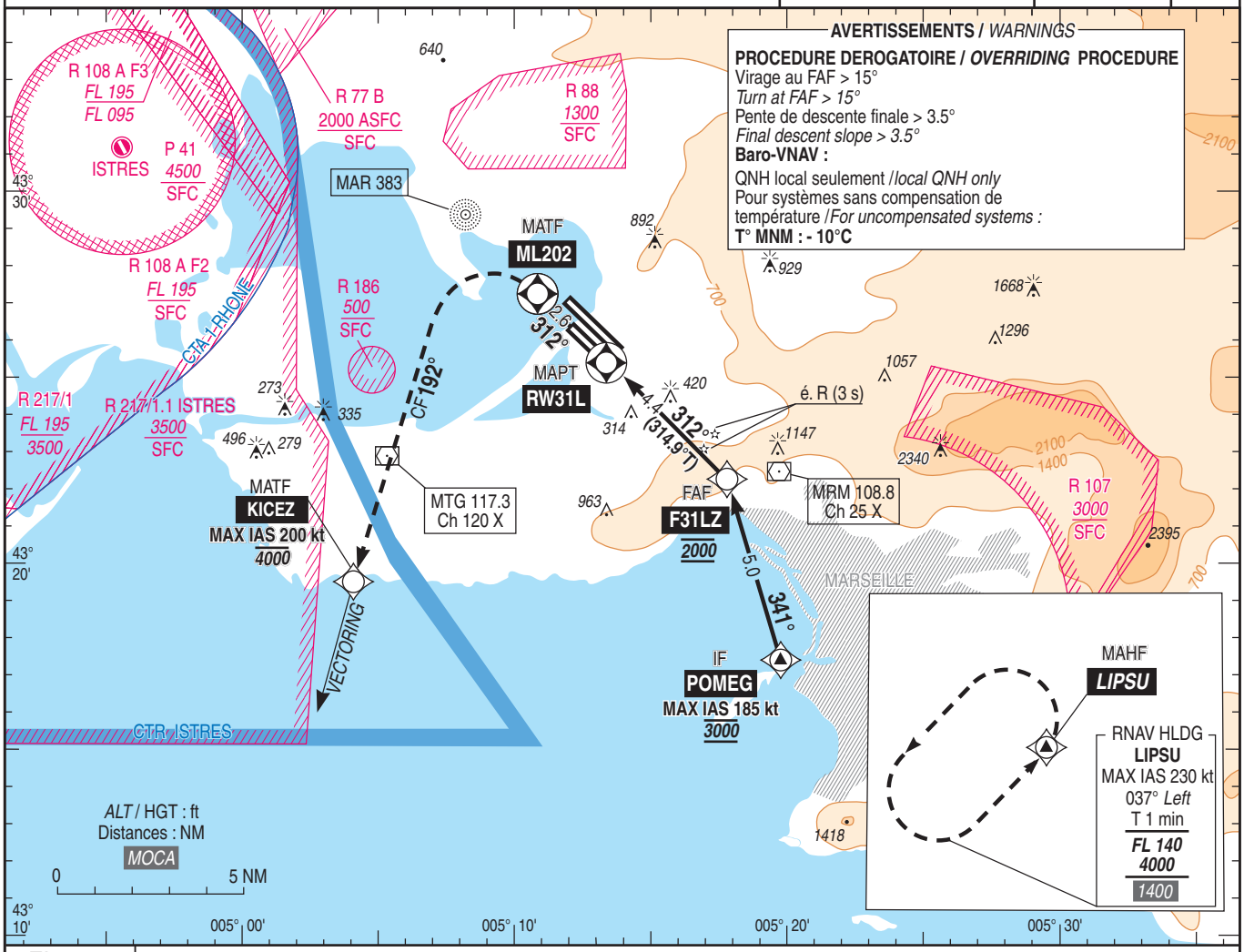

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 61 (3 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* **RNP** Z RWY31L

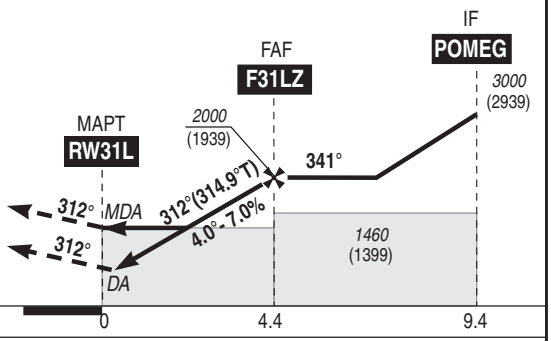
| **FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01 | **RNP APCH**<br>**RNAV 1**<br>GNSS seulement /*only* | TCH : 58 | VAR<br>3°E<br>(2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **ML202** puis tourner à **gauche** jusqu'à **KICEZ** direction **192° (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***4000 MAX*** (3939) et suivre les instructions du contrôle.
En cas d'absence d'instruction ATC ou de panne radio, à **KICEZ** procéder jusqu'à **LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ)** à ***4000*** (3939) pour intégrer l'attente **(MAX IAS 230 kt)** ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte IAC RWY 31 INA RNAV SUD).
Pente ATS : Monter à **6% MNM** jusqu'à ***3500*** (3439). En cas d'impossibilité, en aviser le contrôle.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***ML202*** *then turn* ***left*** *to* ***KICEZ*** *direction* ***192° (MAX IAS 200 kt)*** *climbing up to* ***4000 MAX*** *(3939) and follow ATC instructions.*
*In case of absence of ATC instruction or radio failure, at* ***KICEZ*** *proceed to* ***LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ)*** *at* ***4000*** *(3939) to enter the holding* ***(MAX IAS 230 kt)*** *or proceed to a new procedure (see IAC RWY31 INA RNAV SUD).*
*ATS gradient: climb with* ***MNM 6%*** *up to* ***3500*** *(3439). If unable, advise ATC immediately.*




RW31L (MAPT) ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR (2) | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***500*** (440) | 2000 | 434 | ***1240*** (1170) | 5000 | 1170 | ***1240*** (1170) | 5000 | 1170 |
| B | ***520*** (460) | 2100 | 452 | ***1240*** (1170) | | 1170 | ***1240*** (1170) | | 1170 |
| C | ***530*** (470) | 2200 | 466 | ***1370*** (1300) | | 1300 | ***1370*** (1300) | | 1300 |
| D | ***550*** (490) | 2300 | 481 | ***1550*** (1480) | | 1480 | ***1550*** (1480) | | 1480 |

**DIST RW31L**

| **NM** | **4** | **3** |
|---|---|---|
| ***ALT*** | **1810** | ***1390*** |
| (HGT) | (1749) | (1329) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
(2) De nuit si PAPI hors service /*At night, if PAPI unserviceable* : VIS CAT A, B, C et /*and* D = 5000.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see AIP* ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 4.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 49 | 3 min 08 | 2 min 40 | 2 min 19 | 2 min 03 | 1 min 50 | 1 min 40 | 1 min 27 |
| VSP (ft/min) | | 495 | 600 | 705 | 810 | 920 | 1025 | 1130 | 1310 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

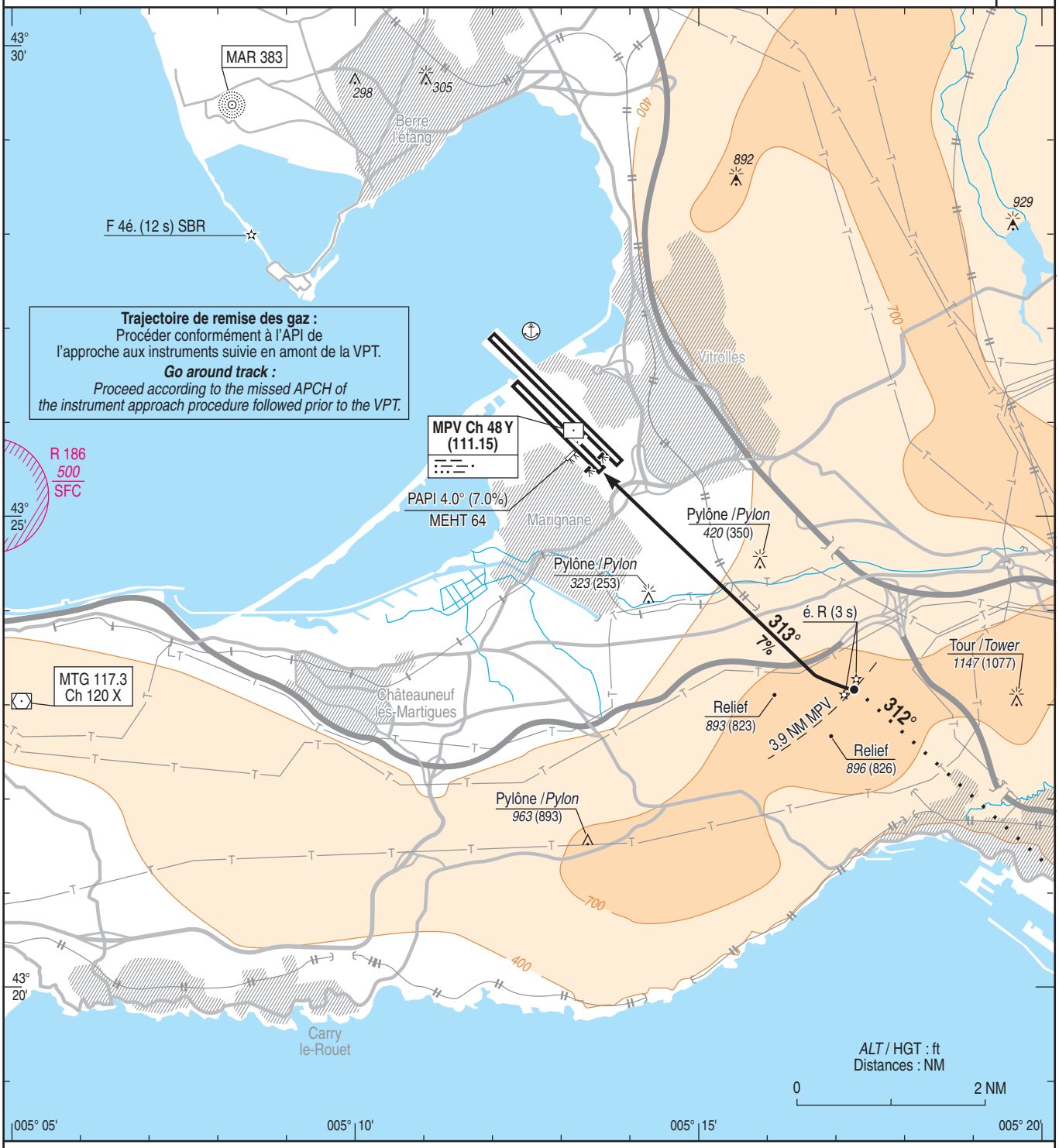
***ALT AD : 70 (3 hPa)**, DTHR : 61*

MARSEILLE **PROVENCE**

VPT RWY 31L

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFML COM 01

VAR
2° E
(20)




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

| CAT | Suite procédure ILS *After ILS procedure* | | Suite procédure LOC/DME *After LOC/DME procedure* | |
|---|---|---|---|---|
| | VPT (1) | | VPT (1) | |
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1250*** (1180) | 1500 | ***1250*** (1180) | 1500 |
| B | ***1250*** (1180) | 1600 | ***1250*** (1180) | 1600 |
| C | ***1340*** (1270) | 2400 | ***1340*** (1270) | 2500 |
| D | ***1340*** (1270) | 3600 | ***1340*** (1270) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) OCH de construction / *studied OCH.*



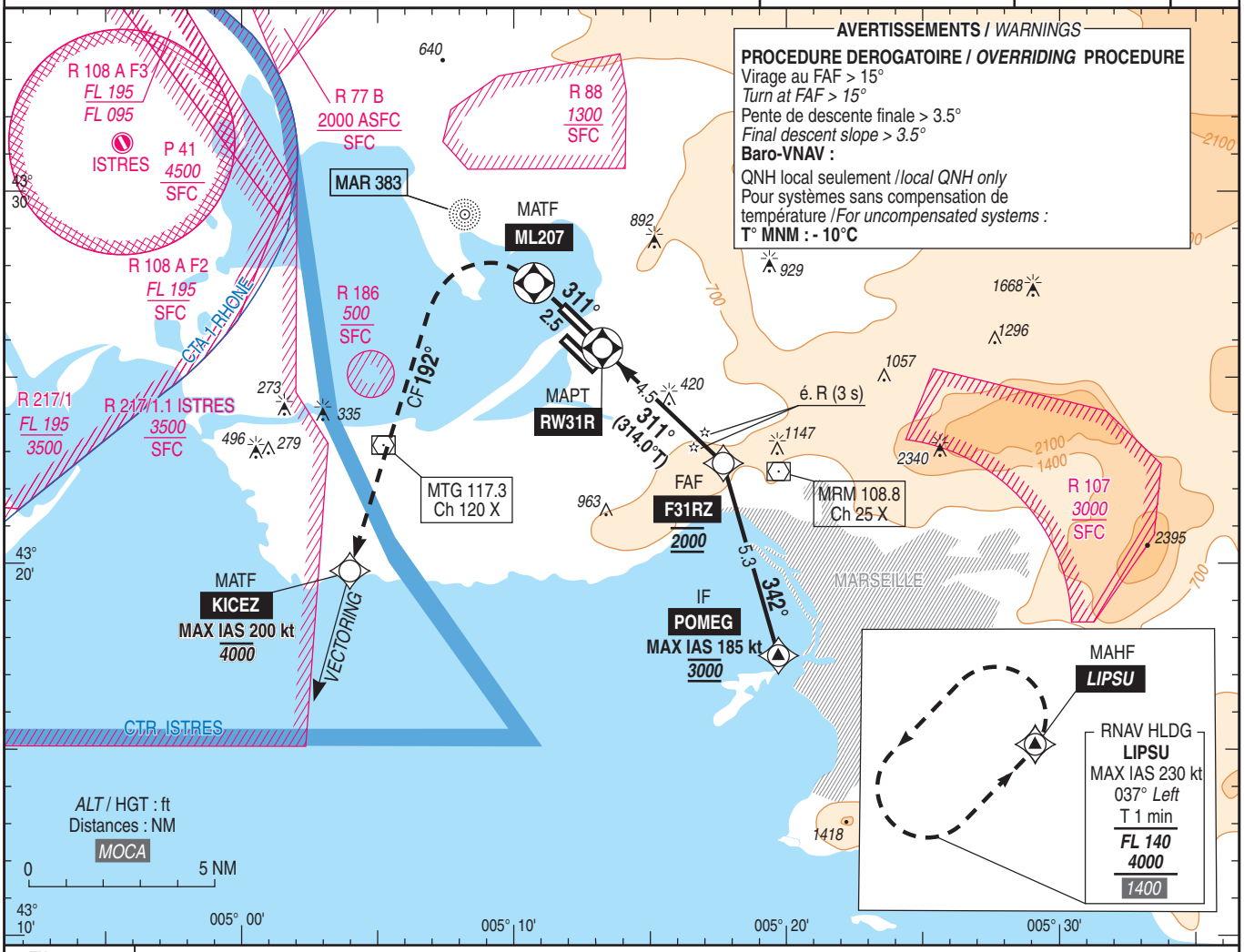
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 70,* ***DTHR : 52 (2 hPa)***

MARSEILLE **PROVENCE**

*FNA* **RNP** Z RWY31R

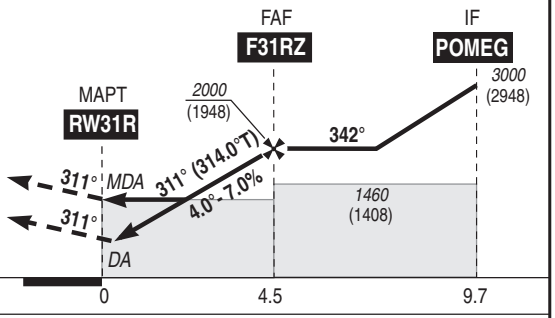
| **FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01 | **RNP APCH**<br>**RNAV 1**<br>GNSS seulement /*only* | TCH : 58 | VAR<br>3°E<br>(2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **ML207** puis tourner à **gauche** jusqu'à **KICEZ** direction **192° (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***4000 MAX*** (3948) et suivre les instructions du contrôle.
En cas d'absence d'instruction ATC ou de panne radio, à **KICEZ** procéder jusqu'à **LIPSU** **(R 172 / 23.3 NM KICEZ)** à ***4000*** (3948) pour intégrer l'attente **(MAX IAS 230 kt)** ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte IAC RWY 31 INA RNAV SUD).
Pente ATS : Monter à **6% MNM** jusqu'à ***3500*** (3448). En cas d'impossibilité, en aviser le contrôle.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***ML207*** *then turn* ***left*** *to* ***KICEZ*** *direction* ***192° (MAX IAS 200 kt)*** *climbing up to* ***4000 MAX*** (3948) *and follow ATC instructions.*
*In case of absence of ATC instruction or radio failure, at* ***KICEZ*** *proceed to* ***LIPSU (R 172 / 23.3 NM KICEZ)*** *at* ***4000*** *(3948) to enter the holding* ***(MAX IAS 230 kt)*** *or proceed to a new procedure (see IAC RWY31 INA RNAV SUD).*
*ATS gradient : climb with* ***MNM 6%*** *up to* ***3500*** *(3448). If unable, advise ATC immediately.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR (2) | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***500*** (450) | 1400 | 326 | ***1240*** (1180) | 5000 | 1179 | ***1240*** (1180) | 5000 | 1179 |
| B | ***520*** (470) | 1500 | 345 | ***1240*** (1180) | | 1179 | ***1240*** (1180) | | 1179 |
| C | ***530*** (480) | 1500 | 358 | ***1370*** (1310) | | 1309 | ***1370*** (1310) | | 1309 |
| D | ***550*** (490) | 1500 | 374 | ***1550*** (1490) | | 1489 | ***1550*** (1490) | | 1489 |

**DIST RW31R**

| **NM** | **4** | **3** |
|---|---|---|
| ***ALT*** | **1810** | ***1380*** |
| (HGT) | (1758) | (1328) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
(2) De nuit si PAPI hors service /*At night, if PAPI unserviceable* : VIS CAT A, B, C et /*and* D = 5000.
Panne de guidage GNSS lors de l'API / *Loss of GNSS guidance during missed approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 4.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 49 | 3 min 08 | 2 min 40 | 2 min 19 | 2 min 03 | 1 min 50 | 1 min 40 | 1 min 27 |
| VSP (ft/min) | | 495 | 600 | 705 | 810 | 920 | 1025 | 1130 | 1310 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

Réservée aux exploitants autorisés voir ENR 1.5 /
*Reserved for authorized operators see ENR 1.5*

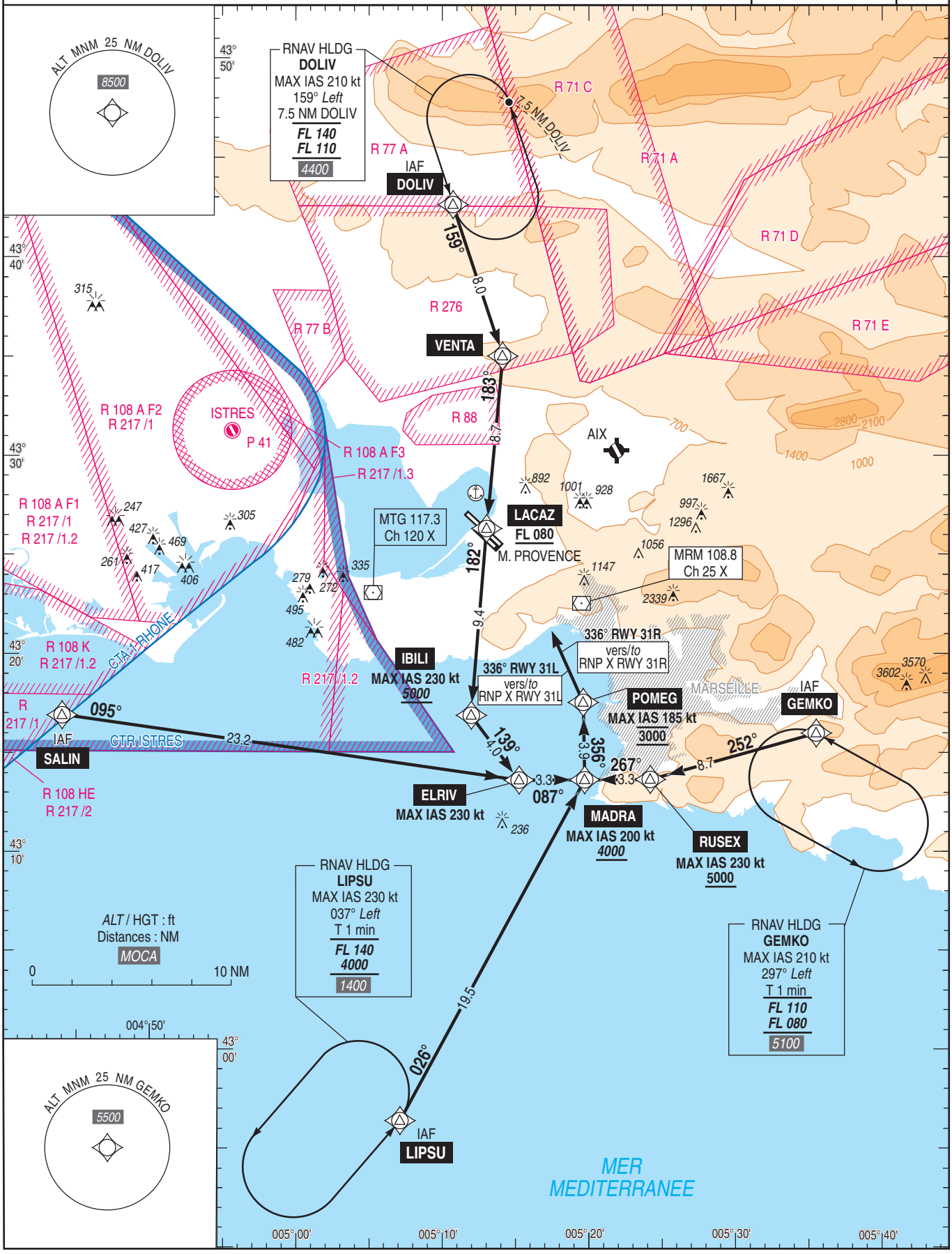
MARSEILLE **PROVENCE**

*INA* **RNP** X RWY 31 (AR)

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFML COM 01

**RNP AR APCH**

VAR 3°E (2025)

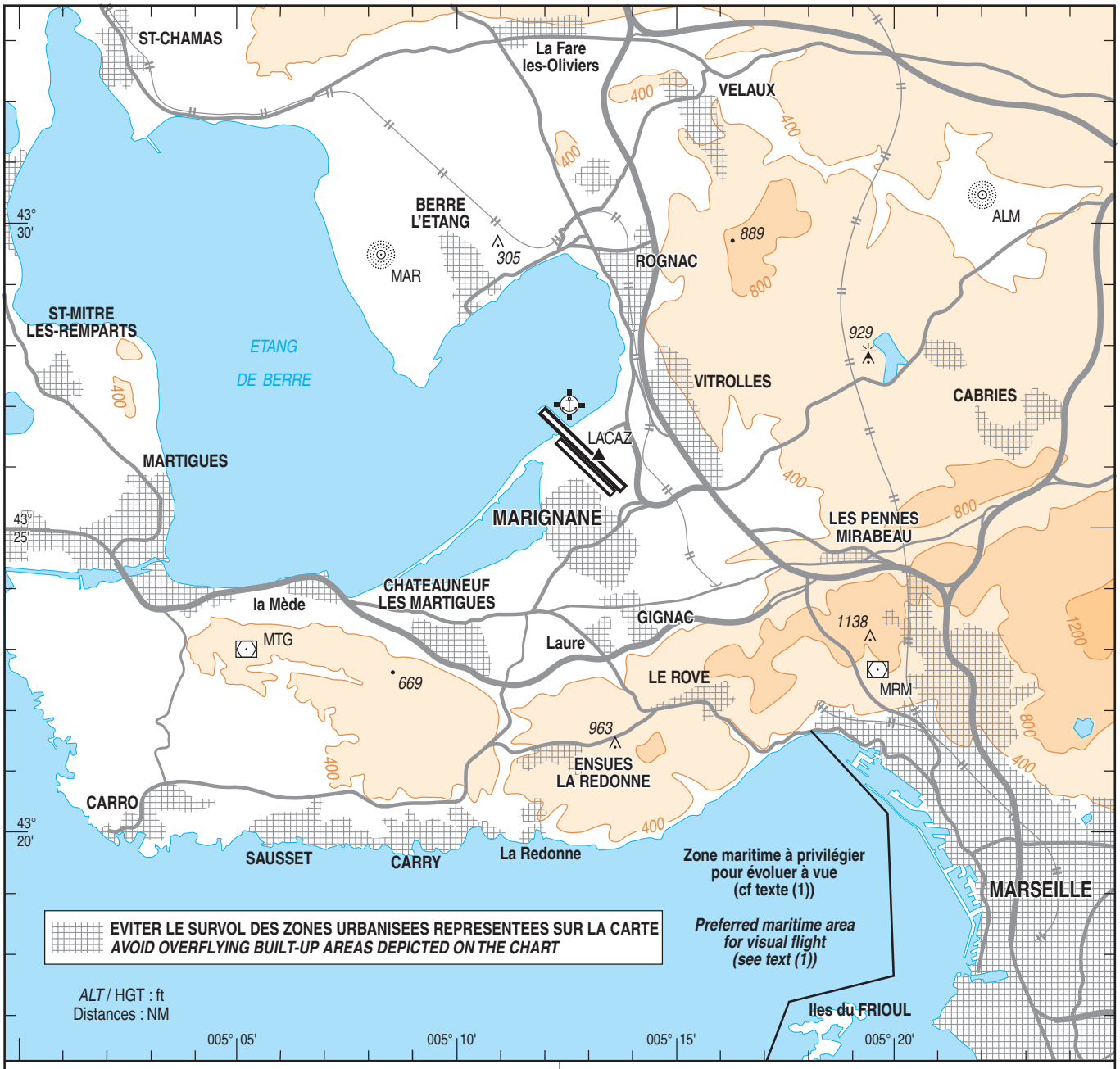





© SIA

# ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

MARSEILLE **PROVENCE**




**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

**RWY 31 L/R**

En finale et en courte finale, pour minimiser les nuisances sonores sur la commune de St Victoret, la trajectoire des aéronefs ne devra pas se situer sous la pente du PAPI (7 %).

**Arrivées du Nord et de l'Ouest:**

Approche à vue **main droite :**
- IAS/FL recommandés à **VENTA**, IAS < 250 kt, FL ≤ 070.
- CAT A/B : étape de base entre **Vitrolles** et **les Pennes Mirabeau**.
- CAT C/D : étape de base au Sud des **Pennes Mirabeau**.

Approche à vue **main gauche :**
- Approche à vue interdite entre 2200 et 0500 (ETE : - 1 HR).
- Approche à vue via **LACAZ (cf plan (1) )** :
  IAS/FL recommandés à LACAZ : IAS ≤ 210 kt, FL ≤ 5000.
- Approche à vue via travers **THR 13** :
  IAS/FL recommandés travers THR 13 : IAS ≤ 210 kt, FL ≤ 2500.

**Arrivées du Sud et de l'est :**

Approche à vue interdite à l'Est du RDL 177° MRM / 357° MRM.

**RWY 13 L/R**

Approche à vue **main gauche** : interdite.
Approche à vue **main droite** : interdite au Sud de MTG VOR.

***INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :***

***RWY 31 L/R***

*On final and short final approaches, to minimize noise pollution above St Victoret, ACFT path shall not to be below PAPI gradient (7 %).*

***Northern and Western arrivals :***

***Right hand** visual approach :*
- *Recommended IAS/FL over **VENTA**: IAS < 250 kt, FL ≤ 070.*
- *CAT A/B : base leg between **Vitrolles** and **les Pennes Mirabeau**.*
- *CAT C/D : base leg South of **les Pennes Mirabeau**.*

***Left hand** visual approach :*
- *Visual approach prohibited between 2200 and 0500 (SUM : - 1 HR).*
- *Visual approach by **LACAZ (see map (1) )** :*
  *recommended IAS/FL at LACAZ : IAS ≤ 210 kt, FL ≤ 5000.*
- *Visual approach abeam **THR 13 :***
  *recommended IAS/FL abeam THR 13 : IAS ≤ 210 kt, FL ≤ 2500.*

***Southern and Eastern arrivals** :*

*Visual approach prohibited East of RDL 177° MRM / 357° MRM.*

***RWY 13 L/R***

***Left hand** visual approach : prohibited.*
***Right hand** visual approach : prohibited South of MTG VOR.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMN.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMN - NICE COTE D'AZUR

**AD 2 LFMN.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°39'55"N 007°12'54"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3,2 NM SW de NICE | 3,2 NM SW NICE |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 12 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.0038°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.116°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SA AEROPORTS COTE D'AZUR (SA ACA) | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de NICE Côte d'Azur<br>BP 3331<br>06206 NICE CEDEX 3 | |
| | Telephone | (0)8 20 42 33 33 (SA ACA) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | E-mail : CoordonnateurOP@cote-azur.aeroport.fr | |
| | AFS | LFMNYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Affectataire principal : CAA | Main assignee: CAA |

**AD 2 LFMN.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORTS DE LA COTE D'AZUR | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | SASCA : sans préavis 0400-2100, TEL : 04 93 21 39 73.<br>WF Aviation Services : sans préavis 0400-2200, TEL : 04 83 76 28 13.<br>En dehors de ces HOR, O/R 1 HR après atterrissage de l'appareil à SA ACA sur AD ou assistant. | SASCA : without prior notice 0400-2100, TEL : 04 93 21 39 73.<br>WF Aviation Services : without prior notice 0400-2200, TEL : 04 83 76 28 13.<br>Outside these SKED, O/R 1 HR after ACFT landing to SA ACA on AD or handling. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Prestation non assurée | Service not provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24 | GRF (Global reporting format) : H24 |

**AD 2 LFMN.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | SA ACA : transpalette | SA ACA : pallet truck |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : JET A1. | Fuel : JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Par camions : JET A1<br>- SASCA : 20-80 m3, 2300 l/min.<br>- WF Aviation Services : 35 à 45 m3, 2500 l/min. | By trucks : JET A1<br>- SASCA : 20-80 m3, 2300 l/min.<br>- WF Aviation Services : 35 to 45 m3, 2500 l/min. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Prestation non assurée | Service not provided |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Réparations sommaires | Summary repairs |
| 7 | Observations / *Remarks* | Cartes de paiement acceptées par les pétroliers :<br>- SASCA : TOTAL, Sterling BP.<br>- WF Aviation Services : WFS card, Avcard, Colt, MH Aviation card, Multiservice, Alliance, UVAIR.<br>Liste des assistants aéroportuaires :<br>USAGERS COMMERCIAUX :<br>- AIR FRANCE : TEL : 06 07 85 74 05 - SITA : NCEKLAF - E-mail : mail.ops.nce@airfrance.fr<br>- AVIAPARTNER : TEL : 04 93 21 59 55 - FAX : 04 93 21 43 35 - SITA : NCEOPXH - RSFTA : LFMNXHAK<br>- MENZIES : TEL : 04 83 76 26 02 - mobile : 06 30 11 92 36 - E-mail : florence.augustyniak@johnmenzies.aero<br>- ALYZIA : TEL : 01 48 62 20 04 - mobile : 06 31 95 92 06 - SITA : NCEKAXH - E-mail : sales@alyzia.com<br>USAGERS PRIVES :<br>- AVIAPARTNER : TEL : 04 93 21 37 37 - FAX : 04 93 21 34 08 - nce.executive@aviapartner.aero<br>SITA : NCEGAXH - RSFTA : LFMNXHAK<br>- SIGNATURE : TEL : 04 93 21 82 18 - nce@signatureflight.fr<br>- DC AVIATION-G OPS : TEL : 04 93 21 58 12 - FAX : 04 93 21 58 13 - E-mail : nice.ops@dca-gops.com | Payment cards accepted by the oil companies :<br>- SASCA : TOTAL, Sterling BP.<br>- WF Aviation Services : WFS card, Avcard, Colt, MH Aviation card, Multiservice, Alliance, UVAIR.<br>Handling facilities operators :<br>COMMERCIAL CUSTOMERS :<br>- AIR FRANCE : TEL : +33 (0)6 07 85 74 05 - SITA : NCEKLAF - E-mail : mail.ops.nce@airfrance.fr<br>- AVIAPARTNER : TEL : +33 (0)4 93 21 59 55 - FAX : +33 (0)4 93 21 43 35 - SITA : NCEOPXH - RSFTA: LFMNXHAK<br>- MENZIES : TEL : +33 (0)4 83 76 26 02 - mobile : +33 (0)6 30 11 92 36- E-mail : florence.augustyniak@johnmenzies.aero<br>- ALYZIA : TEL : +33 (0)1 48 62 20 04 - mobile : +33 (0)6 31 95 92 06 - SITA : NCEKAXH - E-mail : sales@alyzia.com<br>PRIVATE CUSTOMERS :<br>- AVIAPARTNER : +33 (0)4 93 21 37 37 - FAX : +33 (0)4 93 21 34 08 - E-mail : nce.executive@aviapartner.aero - SITA : NCEGAXH RSFTA: LFMNXHAK<br>- SIGNATURE : +33 (0)4 93 21 82 18 - E-mail : nce@signatureflight.fr<br>- DC AVIATION-G OPS : TEL : +33 (0)4 93 21 58 12 - FAX :+33 (0)4 93 21 58 13 - E-mail : nice.ops@dca-gops.com |

**AD 2 LFMN.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | à proximité | in the vicinity |
| 2 | Restaurants | Restaurants aérogares T1 et T2 | Restaurants in air terminals T1 and T2 |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Navettes, bus et tramway gratuits entre Terminal 1 et Terminal 2.<br>Tramway gratuit entre les terminaux et la Gare SNCF Aéroport.<br>Autobus, taxis, location de voitures sans chauffeur, avions-taxis et HELICO. | Free buses and trams between terminals T1 and T2.<br>Free Trams between terminals and the Airport Station SNCF.<br>Buses, taxis, car rental, taxiplanes and HELICO. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Permanence médicale sur site 0700-1900.<br>Centre international de vaccination.<br>A Nice : centre vétérinaire et phytosanitaire, ambulances, hôpitaux. | Medical facilities available 0700-1900 on the spot.<br>International centre of vaccination.<br>In Nice : phytosanitary and veterinary centre, ambulances, hospitals. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Banques aux T1 et T2 | Banks within T1 and T2 |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Disponible au T1 | Available within T1 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Centre de services (pressing, objets trouvés...) disponible T1 et T2 | Services centre (pressing, lost and found...) available within T1 and T2 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | - 3 véhicules d'intervention eau/émulseur<br>- 1 véhicule Chef de manoeuvre<br>Moyens nautiques :<br>- 1 vedette de sauvetage avec plateformes de recueil (capacité totale de 240 places)<br>Moyens de secours publics :<br>1 VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes | - 3 fire fighting trucks water/foam<br>- 1 VCS<br>Nautical means :<br>- 1 rescue launch with collecting platforms (total capacity 240 seats)<br>Public rescue equipment :<br>1 ambulance |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Permanence assurée par société de levage H24<br>Contact Aéroport :Airport Duty Manager<br>TEL : 04 93 21 30 95<br>E-mail : apoc@cote-azur.aeroport.fr<br>Horaires modulés en fonction de la saison aéronautique. Voir NOTAM. | Permanence provided H24 by lifting company<br>Airport contact : Airport Duty Manager TEL : +33 (0)4 93 21 30 95<br>E-mail : apoc@cote-azur.aeroport.fr<br>Modulated SKED according to aeronautical season. See NOTAM. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Horaires modulés en fonction du NOTAM en cours. | Modulated SKED according to NOTAM in progress. |

**AD 2 LFMN.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Déneigement :<br>- 3 véhicules équipés de lames robot.<br>- 1 véhicule équipé d'un balai rotatif neige. | Snow-sweeping :<br>- 3 vehicles equipped with robot-blades.<br>- 1 vehicle equipped with a snow rotary brush. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Neige : épaisseur supérieure à 3cm.<br>Seront déblayées :<br>- La piste Sud sur une largeur de 30m,<br>- Les voies de circulation sur une largeur de 18m<br>- Les aires de trafic selon les besoins opérationnels.<br>En fonction de la disponibilité du matériel et des conditions climatiques, la piste Nord et ses voies d'accés seront ensuite déblayées. | Snow : depth greater than 3cm.<br>Will be shovel away :<br>- Southern runway over a width of 30m,<br>- The taxiways over a width of 18m<br>- The aprons in compliance with operationnal requests<br>Depending of the equipment availability and the weather conditions, the Northern runway and the access taxiways will be next shovel away. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Type de traitement utilisé pour l'aire de mouvement :<br>KFOR - Formiate de Potassium liquide. | Material used for movement area surface treatment :<br>KFOR - Potassium formate fluids. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>En cas de contamination de(s) piste(s), l'état de surface sera communiqué aux équipages par la diffusion de la nature des contaminants constatés (type, profondeur et pourcentage de couverture), par tiers de piste, par le biais de l'information aéronautique (ATIS et/ou SNOWTAM).<br>Pour les généralités relatives à l'évaluation et la transmission de l'état de surface des pistes, se référer à l'AD 1.2.2. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>In case of contamination, runway(s)' surface condition is given to pilots in terms of contaminant nature (type, depth and percentage of coverage), by runway third, via Aeronautical Information Publication (ATIS and/or SNOWTAM).<br>For general information regarding runway surface condition assessment and reporting, see AD 1.2.2. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 60 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 23 m pour touts les TWY sauf A, A1, G2, EB, EF et EY (22.5 m) | 23 m for all TWY except A, A1, G2, EB, EF and EY (22.5 m) |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 60 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Non disponible | Not available |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 01B 43°40'00.14"N 007°13'11.68"E<br>01G 43°40'01.87"N 007°13'14.21"E<br>02B 43°39'58.00"N 007°12'58.59"E<br>02L 43°39'58.46"N 007°13'01.51"E<br>05 43°39'46.16"N 007°12'43.71"E<br>07 43°39'45.31"N 007°12'42.16"E<br>08A 43°39'54.39"N 007°12'54.99"E<br>08C 43°39'53.31"N 007°12'53.53"E<br>09 43°39'44.20"N 007°12'40.68"E<br>11 43°39'43.17"N 007°12'39.13"E<br>12A 43°39'52.05"N 007°12'48.50"E<br>12B 43°39'51.99"N 007°12'47.70"E<br>12C 43°39'50.86"N 007°12'46.66"E<br>13 43°39'45.44"N 007°12'40.25"E<br>15 43°39'43.46"N 007°12'41.07"E<br>17 43°39'45.13"N 007°12'41.39"E<br>22 43°39'49.88"N 007°12'28.67"E<br>26R 43°39'47.88"N 007°12'19.73"E<br>31 43°39'56.26"N 007°13'08.06"E<br>33B 43°39'54.93"N 007°13'06.08"E<br>33D 43°39'55.55"N 007°13'06.93"E<br>33E 43°39'54.87"N 007°13'05.96"E<br>35C 43°39'53.21"N 007°13'03.75"E<br>35D 43°39'54.07"N 007°13'04.93"E<br>37B 43°39'52.20"N 007°13'02.15"E<br>37E 43°39'52.01"N 007°13'02.09"E<br>39A 43°39'51.06"N 007°13'00.79"E<br>39B 43°39'50.00"N 007°12'59.11"E<br>39E 43°39'50.54"N 007°13'00.08"E<br>40A 43°39'44.76"N 007°12'21.63"E<br>44 43°39'40.23"N 007°12'24.22"E<br>48A 43°39'35.74"N 007°12'25.46"E<br>49A 43°39'33.52"N 007°12'36.48"E<br>49B 43°39'33.24"N 007°12'36.05"E<br>49C 43°39'32.08"N 007°12'34.40"E<br>50C 43°39'32.26"N 007°12'23.87"E<br>51A 43°39'28.56"N 007°12'27.77"E<br>51B 43°39'28.42"N 007°12'27.55"E<br>51C 43°39'27.89"N 007°12'26.62"E<br>52A 43°39'31.51"N 007°12'21.89"E<br>53A 43°39'26.99"N 007°12'25.36"E<br>53B 43°39'26.90"N 007°12'25.34"E<br>53C 43°39'26.08"N 007°12'24.29"E<br>54B 43°39'29.53"N 007°12'18.47"E<br>56A 43°39'26.90"N 007°12'14.97"E | 56B 43°39'26.01"N 007°12'14.62"E<br>56C 43°39'25.30"N 007°12'14.24"E<br>56L 43°39'26.91"N 007°12'14.81"E<br>58A 43°39'24.45"N 007°12'12.49"E<br>58B 43°39'24.04"N 007°12'11.65"E<br>58C 43°39'23.15"N 007°12'11.35"E<br>60 43°39'21.85"N 007°12'10.20"E<br>61B 43°39'45.61"N 007°12'53.24"E<br>62 43°39'21.02"N 007°12'08.65"E<br>65B 43°39'41.58"N 007°12'47.59"E<br>69B 43°39'37.45"N 007°12'41.72"E<br>71A 43°39'21.84"N 007°12'20.26"E<br>71B 43°39'21.07"N 007°12'19.13"E<br>71C 43°39'20.90"N 007°12'19.08"E<br>71D 43°39'21.94"N 007°12'20.39"E<br>71E 43°39'21.35"N 007°12'19.68"E<br>71F 43°39'20.78"N 007°12'18.93"E<br>73A 43°39'19.85"N 007°12'17.72"E<br>73B 43°39'19.10"N 007°12'16.46"E<br>73C 43°39'18.99"N 007°12'16.55"E<br>73D 43°39'20.03"N 007°12'17.87"E<br>73E 43°39'19.46"N 007°12'17.09"E<br>73F 43°39'18.88"N 007°12'16.30"E<br>75A 43°39'17.99"N 007°12'15.17"E<br>75B 43°39'17.21"N 007°12'13.86"E<br>75C 43°39'17.06"N 007°12'14.06"E<br>75D 43°39'18.17"N 007°12'15.32"E<br>75E 43°39'17.58"N 007°12'14.51"E<br>75F 43°39'16.99"N 007°12'13.70"E<br>77 43°39'15.99"N 007°12'12.59"E<br>HEL 1 43°38'59.65"N 007°12'38.32"E<br>HEL 2 43°39'00.24"N 007°12'39.14"E<br>HEL 3 43°39'00.83"N 007°12'39.96"E<br>HEL 4 43°39'01.43"N 007°12'40.78"E<br>HEL 5 43°39'01.98"N 007°12'41.53"E<br>HEL 6 43°39'02.53"N 007°12'42.28"E<br>HEL 7 43°39'03.07"N 007°12'43.04"E<br>HEL 8 43°39'03.62"N 007°12'43.79"E<br>HEL 9 43°39'04.17"N 007°12'44.54"E<br>HEL10 43°39'04.72"N 007°12'45.30"E<br>HEL11 43°39'05.26"N 007°12'46.05"E<br>HEL12 43°39'05.86"N 007°12'46.87"E<br>HEL13 43°39'06.65"N 007°12'47.96"E<br>HEL14 43°39'07.50"N 007°12'49.12"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Voir AD 2 LFMN.20 § 3.1 | see AD 2 LFMN.20 § 3.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux d'identification de postes de stationnement.<br>Mire de guidage. | ACFT stand identification signs. Visual guidance docking system. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Marquage de direction de postes de stationnement.<br>Marquage d'identification de postes de stationnement.<br>Marquage axial de TWY. | ACFT stand direction marking.<br>ACFT stand identification marking.<br>TWY centerline marking. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Voir/See AD 2 LFMN.20.3.3 | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Toutes RWY : numéros d'identification de piste, marques de seuil, marquages de point cible et zone de toucher des roues, marquage axial et latéral de piste.<br>TWY : marquage axial jaune (sauf bleu entre J1 et H1 pour les codes F, voir GMC 02, 03 et 04). | All RWY : runway designation markings, threshold, touchdown zone and aiming point markings, centerline and edge markings.<br>TWY : yellow center line marking (except blue between H1 and J1 for code F ACFT, see GMC 02, 03 and 04). |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMN .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | TWY A3 | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Présence de bandes vertes obliques sur l'accotement du TWY U pour différencier ce dernier de la piste 04L/22R parallèle (risque de confusion en approche).<br>Présence de feux de protection de piste aux points d'attente suivants : A1, A2, A3, B1, B2, B3, C1, C2, EB, EG, EY (2 sets de feux de protection de piste), F1, G1, G2, H1, H2, H3, J1, V, W3 et Q3.<br>Certains postes avion à forte densité disposent de marquage au sol vert pour distinguer les différentes positions sur un même poste avion. | Presence of oblique green bands on shoulder of TWY U to differentiate it from parallel RWY 04L/22R (risk of confusion in approach).<br>Presence of RWY Guard Lights at following holding points : A1, A2, A3, B1, B2, B3, C1, C2, EB, EG, EY (2 sets of Runway guard lights), F1, G1, G2, H1, H2, H3, J1, V, W3 and Q3.<br>Some high density aircraft stands have green marking to identify the different positions on the same aircraft stand. |

**AD 2 LFMN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFMN.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-NICE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMN .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-NICE | |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>03-09-15-21 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 | |
| 5 | Briefing, consultation | P-D-T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S-U-P-W<br>AD WARNING | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | VISU, AEROWEB, AEROWEB PRO, dispositif de détection de cisaillement de vent (Radar bande X et Lidar Doppler). | VISU, AEROWEB, AEROWEB PRO, wind shear detection device (X-band radar and Lidar Doppler). |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04L | 044.95 (042) | 2628 x 45 | 77 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°39'06.51"N 007°12'14.55"E<br>( 43°39'08.57"N 007°12'17.38"E )<br>------<br>GUND 159.5 FT | THR : 9.7ft<br>TDZ : 9.9ft<br>DTHR : 10.8ft |
| 22R | 224.96 (222) | 2628 x 45 | 77 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°40'06.76"N 007°13'37.42"E<br>( 43°40'05.44"N 007°13'35.60"E )<br>------<br>GUND 159.7 FT | THR : 9.7ft<br>TDZ : 9.6ft<br>DTHR : 9.8ft |
| 04R | 044.95 (042) | 2963 x 45 | 76 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°38'48.26"N 007°12'08.97"E<br>------<br>GUND 159.4 FT | THR : 9.8ft<br>TDZ : 11.4ft |
| 22L | 224.97 (222) | 2963 x 45 | 76 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°39'56.19"N 007°13'42.40"E<br>------<br>GUND 159.6 FT | THR : 11.4ft<br>TDZ : 11.5ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04L | -0.022% | NIL | 150 | NIL | NON /NO | (1) |
| 22R | +0.023% | NIL | 490 | NIL | NON /NO | (2) |
| 04R | +0.028% | NIL | 540 | 3083 x 280 | NON/NO | (3) |
| 22L | -0.028% | NIL | 540 | 3083 x 280 | NON /NO | (4) |

(1) Bande : TKOF : 2748 x 280, LDG : 2658 x 280. / Strip : TKOF : 2748 x 280, LDG : 2658 x 280.
Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.
Mise en place d'une Runway Starter Extension de 90 x 45 m en amont du seuil décalé. / Implementation of a 90 x 45 m Runway Starter Extension upstream from the displaced threshold.
RESA 04L : 90 x 90 m.

(2) Bande : 2600 x 280. / Strip : 2600 x 280.
Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.
RESA 22R : 90 x 90 m.

(3) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.
RESA 04R : 90 x 90 m.
Présence d'un enrochement lié à la digue maritime en extrémité de RESA. /Rockfill linked to the seawall at the end of RESA.

(4) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre. / RWY shoulders : 15 m on each side.
RESA 22 L : 90 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04L | 2628 | 2778 | 2628 | 2538 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.<br>Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection. |
| TWY B1 | 2207 | 2357 | 2207 | | |
| TWY C1 | 1980 | 2130 | 1980 | | |
| 22R | 2480 | 2970 | 2480 | 2480 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au DTHR.// Fin des distances déclarées située 90 m avant l'extrémité physique de la piste.<br>Remaining distance is measured from DTHR.// End of declared distances located 90 m before physical end of RWY. |
| TWY EG | 1758 | 2248 | 1758 | | |
| TWY F1 | 1505 | 1995 | 1505 | | |
| TWY G1 | 1926 | 2416 | 1926 | | |
| TWY H1 | 2341 | 2831 | 2341 | | |
| 04R | 2963 | 3503 | 2963 | 2963 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.<br>Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection. |
| TWY A3 | 2473 | 3013 | 2473 | | |
| TWY B3 | 2157 | 2697 | 2157 | | |
| TWY Q3 | 2858 | 3398 | 2858 | | |
| 22L | 2963 | 3503 | 2963 | 2963 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.<br>Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection. |
| TWY EY | 2114 | 2654 | 2114 | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04L | - NIL | G - LIH-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 60 ft | | 2628 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |
| 22R | - NIL | G - LIH-LIL | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 67 ft | | 2628 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |
| 04R | - NIL | G- LIH-LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 66 ft | | 2960 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |
| 22L | - NIL | G -LIH-LIL | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 67 ft | | 2960 m | 30 m | W/R | LIH-LIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 04L | 2628 m | 60 m | W/Y/R | LIH-LIL | R -LIH-LIL | | | (1) |
| 22R | 2628 m | 60 m | W/Y/R | LIH-LIL | R -LIH-LIL | | | (2) |
| 04R | 2963 m | 50 m | W/Y | LIH-LIL | R-LIH-LIL | | | (3) |
| 22L | 2963 m | 50 m | W/Y | LIH-LIL | R-LIH-LIL | | | (4) |

(1) Balisage axial :
- le 1er feu est positionné 11,26 m après le seuil 04L.
- le balisage axial (feux LED) est blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 m et rouge sur les 300 derniers mètres.

Balisage latéral :
- le 1er feu est positionné 25,30 m après le seuil 04L.
- le balisage latéral (feux LED) est blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.
- des balises latérales rouges se trouvent au niveau des aires avant seuils de piste 04L et 22R.

Feux d'identification de seuil de piste.
PAPI 04L :
- portée limitée à 7000 m.
- est situé sur le côté droit de la piste.

Centerline lighting :
- the first light is positioned 11.26 m after THR 04L.
- centreline lighting (LED lights) is white, then alternately white/red over 600 m then red over the last 300 metres.

Edge lighting :
- the first light is positioned 25.30 m after THR 04L.
- the edge lighting (LED lights) is white and yellow over the last 600 metres.
- red edge lights are located before runway thresholds 04L and 22R.

RWY THR identification lights.
PAPI 04L :
- scope limited to 7000 m.
- is located on the right handside of the runway.

(2) PAPI 22R décalé de 5° vers le Sud. Portée limitée à 6000 m.
Le balisage latéral (feux LED) est blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.
Le balisage axial (feux LED) est blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 m et rouge sur les 300 derniers mètres.
Feux d'identification de seuil de piste.
PAPI 22R offset 5° to the South. Scope limited to 6000 m.
The edge lighting (LED lights) is white and yellow over the last 600 metres.
Centreline lighting (LED lights) is white, then alternately white/red over 600 m then red over the last 300 metres.
RWY THR identification lights.

(3) Balisage axial (feux LED) : blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 m et rouge sur les 300 derniers mètres.
Balisage latéral (feux LED) : blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.
Feux d'identification de seuil de piste.
PAPI 04R situé sur le côté droit de la piste.
Centreline lighting (LED lights) : white, then alternately white/red over 600 m then red over the last 300 metres.
Edge lighting (LED lights) : white and yellow over the last 600 metres.
RWY THR identification lights.
PAPI 04R is located on the right handside of the runway.

(4) PAPI 22L : Décalé de 5° vers le Sud.
Portée limitée à 6000 m.
Le balisage axial (feux LED) est blanc, puis alterné blanc/rouge sur 600 mètres et rouge sur les 300 derniers mètres.
Le balisage latéral (feux LED) est blanc et jaune sur les 600 derniers mètres.
Feux d'identification de seuil de piste.
PAPI 22L : Offset 5° to the South.
Scope limited to 6000 m.
The centreline lighting (LED lights) is white, then alternately white/red over 600 meters then red over the last 300 meters.
The edge lighting (LED lights) is white and yellow over the last 600 metres.
RWY THR identification lights.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | Blanc/Vert, rotatif 26 éclats par min, portée visuelle 30 NM | White/green, rotative 26 flash by min, visual range 30 NM. |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | 14.25 m NGF<br>43°38'51.0011"N-007°12'24.7810"E<br>Balisage : Nuit et Jour. | 14.25 m NGF<br>43°38'51.0011"N-007°12'24.7810"E<br>Lighting : Day and Night. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | G (1) | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupes électrogènes et Alimentation Sans Interruption - possibilité de se mettre en secours inversé en cas d'orage. | Generators and Uninterruptible Power Supply - in thunder storm conditions, possibility to switch to backup power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 sec | < 1 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Présence de feux de protection de piste (Wig-Wag) à tous les points d'attentes desservant les pistes 04L/22R et 04R/22L.<br>(1) Certaines voies de circulation avions ne possèdent pas de feux lumineux axiaux : S (entre les postes 16 et 20), D, T (entre B et C) et C (entre le poste 44 et C1). | Runway guard lights on each 04L/22R and 04R/22L runways holding position.<br>(1) Some airplanes taxiways have no centerline lighting : S (between stands 16 and 20), D, T (between B and C) and C (between stands 44 and C1). |

**AD 2 LFMN.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO MIKE ECHO :<br>- 43°39'04.22"N - 007°12'52.26"E.<br>- 181°/1583m ARP - 336m de l'axe de piste 04R/22L.<br>FATO MIKE SIERRA :<br>- 43°38'57.04"N - 007°12'39.26"E.<br>- 190°/1834m ARP - 290m de l'axe de piste 04R/22L.<br>Pentes de dégagement FATO : 4.5 %.<br>Revêtement FATO : enrobé bitumineux.<br>Dimensions FATO : 29.20 m x 29.20 m.<br>Résistance : 9.5 t.<br>Balisage : 16 feux verts, 12 feux blancs et 5 feux rouges de trouée unique.<br>Observations : voir VAC HEL. | FATO MIKE ECHO :<br>- 43°39'04.22"N - 007°12'52.26"E.<br>- 181°/1583m ARP - 336m from RWY axis 04R/22L.<br>FATO MIKE SIERRA :<br>- 43°38'57.04"N - 007°12'39.26"E.<br>- 190°/1834m ARP - 290m from RWY axis 04R/22L.<br>FATO clearance slope : 4.5 %.<br>FATO surface : asphaltic concrete.<br>FATO dimension : 29.20 m x 29.20 m.<br>Strength : 9.5 t.<br>Lighting : 16 green lights, 12 white lights and 5 red single funnel lights.<br>Remarks : see VAC HEL. |

**AD 2 LFMN.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR NICE**<br><br>43°45'06"N , 007°26'00"E - 43°36'32"N , 007°26'00"E - 43°29'44"N , 007°09'37"E - 43°29'10"N , 007°07'18"E - 43°31'34"N , 007°07'19"E - 43°32'53"N , 007°06'53"E - arc anti-horaire de 0.92 NM de rayon centré sur 43°33'11"N , 007°05'41"E - 43°33'42"N , 007°04'38"E - 43°32'18"N , 007°03'12"E - 43°38'32"N , 007°00'00"E - 43°45'06"N , 007°16'44"E - 43°45'06"N , 007°26'00"E | D | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>NICE Approche (FR)<br>NICE Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>NICE Tour (FR)<br>NICE Tower (EN) | H24<br>A l'exclusion de la zone LF-R106.<br>Une partie de la CTR Nice est commune avec la zone LF-R 225 Nice lorsqu'elle est active.<br>Except for LF- R106.<br>A portion of NICE CTR is shared with NICE LF- R 225 when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | NICE Information (FR)<br>*NICE Information (EN)* | 120.850 MHz | H24 | Secteur Nord/North sector. |
| FIS | NICE Information (FR)<br>*NICE Information (EN)* | 122.925 MHz | H24 | Secteur Sud/South sector. |
| FIS | NICE Information (FR)<br>*NICE Information (EN)* | 124.425 MHz | H24 | Secteur Ouest/West sector. |
| APP | NICE Approche (FR)<br>*NICE Approach (EN)* | 120.160 MHz | H24 | FREQ Sud Ouest / South West. |
| APP | NICE Approche (FR)<br>*NICE Approach (EN)* | 120.655 MHz | H24 | FREQ arrivée. |
| APP | NICE Approche (FR)<br>*NICE Approach (EN)* | 124.180 MHz | H24 | FREQ arrivée Est.<br>Secteurs/Sectors NE 1 et/and 2. |
| APP | NICE Approche (FR)<br>*NICE Approach (EN)* | 125.580 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | NICE Approche (FR)<br>*NICE Approach (EN)* | 128.205 MHz | H24 | FREQ arrivée. |
| APP | NICE Approche (FR)<br>*NICE Approach (EN)* | 130.830 MHz | H24 | FREQ Départ.<br>Secteurs/Sectors ND 1 et/and 2. |
| APP | NICE Approche (FR)<br>*NICE Approach (EN)* | 134.475 MHz | H24 | FREQ arrivée Ouest.<br>Secteurs/Sectors NO 1 et/and 2. |
| TWR | NICE Prevol (FR)<br>*NICE Delivery (EN)* | 121.780 MHz | H24 | |
| TWR | NICE Sol (FR)<br>*NICE Ground (EN)* | 121.705 MHz | H24 | CTL ACFT au sol. |
| TWR | NICE Tour (FR)<br>*NICE Tower (EN)* | 118.700 MHz | H24 | FREQ IFR et VFR en circuit d'aérodrome / IFR and VFR FREQ in aerodrome traffic circuit |
| TWR | NICE Tour (FR)<br>*NICE Tower (EN)* | 122.380 MHz | H24 | FREQ réservée aux VFR en transit SA-EA et hélicoptères / FREQ reserved for VFR transiting SA-EA and helicopters |
| TWR | NICE Tour (FR)<br>*NICE Tower (EN)* | 123.150 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| VDF | NICE Gonio (FR)<br>*NICE Homer (EN)* | 118.700 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR)<br>*NICE Homer (EN)* | 120.850 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR)<br>*NICE Homer (EN)* | 122.380 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR)<br>*NICE Homer (EN)* | 122.925 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR)<br>*NICE Homer (EN)* | 124.180 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR)<br>*NICE Homer (EN)* | 130.830 MHz | H24 | |
| VDF | NICE Gonio (FR)<br>*NICE Homer (EN)* | 134.475 MHz | H24 | |
| ATIS | NICE (FR)<br>*NICE (EN)* | 129.605 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (FR) / DEP and ARR parameters broadcasting (FR) |
| ATIS | NICE (FR)<br>*NICE (EN)* | 136.580 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (EN) / DEP and ARR parameters broadcasting (EN) |
| D-ATIS | NICE (FR)<br>*NICE (EN)* | NIL | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / DEP and ARR parameters broadcasting via DATA-link |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DME | NIZ | 112.4 MHz CH 71X | H24 | 43°46'14.3"N 007°15'15.8"E | 2822 ft | 200NM(135°..225°) 150NM FL500 | | | |
| NDB | MUS | 428 kHz | H24 | 43°23'04.5"N 006°36'22.9"E | 1500 ft | 40NM | | | |
| VOR-DME | AZR | 109.65 MHz CH 33Y | H24 | 43°39'35.0"N 007°13'27.9"E | 8.85 ft | 100NM FL250 | | | |
| LOC 04R (NOCAT) | NA | 110.7 MHz | H24 | 43°40'03.8"N 007°13'44.6"E | 9 ft | | | 009°/240 m THR 22L | (1) |
| GP 04R | | 330.2 MHz | H24 | 43°38'52.1"N 007°12'21.9"E | 9 ft | | 15.8 m/52 ft ( 3 °) | 065°/313 m THR 04R | |
| DME 04R | | CH 44X | H24 | 43°38'52.1"N 007°12'21.9"E | 30 ft | 25NM FL250 | | 065°/313 m THR 04R | |
| LOC 04L (I.B.1) | NI | 109.95 MHz | H24 | 43°40'10.2"N 007°13'42.2"E | 8 ft | | | 042°/209 m DTHR 22R | (2) |
| GP 04L | | 333.65 MHz | H24 | 43°39'17.5"N 007°12'22.0"E | 10 ft | | 15 m/49 ft ( 3 °) | 018°/294 m DTHR 04L | |
| DME 04L | | CH 36Y | H24 | 43°39'17.5"N 007°12'22.0"E | 66 ft | 25NM FL250 | | 018°/294 m DTHR 04L | |

(1) ILS non dans l'axe. Ne permet pas les entrainements aux APP CAT 2 et CAT 3 ou ATT automatique.
ILS out of RWY axis. Does not allow training in APP CAT 2 and APP CAT 3 or automatical landing.

(2) Ne permet pas les entrainements aux APP CAT 2 et CAT 3 ou ATT automatique.
Does not allow training in APP CAT 2 and APP CAT 3 or automatical landing.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

NICE APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA NICE et de la TMA NICE (cf. ENR 2.1).

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition pour la TMA NICE est de 5000 ft. Le niveau de transition est calculé par NICE APP.

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

**20.3.1 Généralités**

ALT moyenne des PRKG : 16 ft

Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E et F , en particulier d'A340-600, de B777-300 ou d'A380, d'adopter une poussée réduite (moteurs extérieurs pour l'A380) durant la mise en route et de rouler à vitesse réduite sur les voies situées au nord du TWY U ainsi que sur les entrées des postes avions qui leur sont désignés. Il est également recommandé de rouler avec précaution dans les virages et d'utiliser la technique de l'over-steering, pour les aéronefs de code F.

Les jonctions et intersections des voies de circulation suivantes sont interdites aux aéronefs de code D, E et F : Y / H2.

Les virages piste 04L/22R vers A2/B2/C2/G2 et inversement ne sont pas autorisés en fonctionnement nominal.

Présence de marges réduites sur les taxiways situés au nord de U (U exclus) . En conséquence :

- sur les portions rectilignes de ces taxiways : limitation de la vitesse de roulage a 30 km/h (17 kt).

- sur les portions courbes de ces taxiways : limitation de la vitesse des avions à 18 km/h (10 kt) et recommandation pour les pilotes d'avion d'envergure supérieure à 36 m de réaliser une manœuvre de type over-steering.

Pour le roulage de l'A380 (voir carte AD 2 LFMN GMC 02) il est signalé que les marges en bout d'aile, en sortie du poste 2B (après repoussage) sont réduites à 5.5 m.

Envergure MAX de 52 m sur le TWY T entre le TWY C et le TWY F.

Avion type code F, suivre axe décalé bleu sur TWY U entre H1 et J1.

Compte tenu de l'exiguïté de l'aire de mouvement de l'aérodrome Nice Côte d'azur située à proximité de la mer, les aménagements suivants sont présents dans la bande de piste 04R/22L dans sa partie Sud et dans la bande de la voie de circulation V :

- côté seuil 22L, la rive maritime se trouve à 90 m de l'axe de piste sur une longueur de 565 m de bande ;

- la rive nord du port RFFS est à 102 m de l'axe de piste sur la totalité de la longueur du bassin (400 m) ;

- la digue maritime se situe dans la bande de la voie de circulation V à 35 m de l'axe de la voie de circulation ;

- Les fossés sont situés dans les bandes de piste 04L/22R et 04R/22L à plus de 75 m de l'axe des pistes.

En raison de l'exploitation en doublet inversé, les distances de roulage au départ sont courtes entre certains postes de stationnement avions et les points d'attente de la piste nord 04L/22R, points d'attente d'une piste active à l'atterrissage. Cette proximité génère des risques d'incursion par des aéronefs débutant le roulage, cela malgré le renforcement de la phraséologie et de la signalétique diurne et nocturne des intersections.

De nuit le TWY A3 n'est pas utilisable pour un départ de la piste 04R.

Les TWY EB et EF ne sont roulables que dans le sens de la sortie de piste 04R-22L.

**20.3.2 Gestion de l'aire de trafic**

Voir carte AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03, 04 et 05.

**Modalités d'arrivée et de départ de l'A380 :**

Départ A380 du poste 2B : le repoussage est effectué en "push-pull". L'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO puis est ensuite tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "A124" situé sur le TWY GOLF.

Arrivée A380 sur le poste 17 : l'aéronef est arrêté sur le TWY DELTA entre les postes 49 et 69 sur le cercle jaune plein. Il est ensuite tracté sur le TWY DELTA puis le poste 17 en suivant le marquage axial jaune discontinu jusqu'à la barre de roulette de nez "AN124/747-8".

Départ A380 sur le poste 17 : l'aéronef est tracté sur le TWY SIERRA en suivant le marquage axial jaune discontinu jusqu'au cercle jaune plein matérialisé sur le TWY FOX.

Arrivée A380 sur le poste 52B : l'aéronef est arrêté sur le TWY TANGO (cercle jaune plein dénommé "54 ") et est ensuite tracté depuis le TWY TANGO (à partir du cercle jaune) jusqu'au point d'immobilisation de la roulette de nez sur le poste 52B.

***20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS***

*NICE APP provides air traffic services in NICE CTA and NICE TMA (ref. ENR 2.1).*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude in NICE TMA is 5000 ft. The transition level is calculated by NICE APP.*

***20.3 PROCEDURES***

***20.3.1 General Information***

*Mean altitude of aprons : 16 ft*

*It is recommended to crews of ACFT code E and F type, particularly A340-600, B777-300 and A380, to use idle thrust (outer engines for A380) during startup and taxiing at reduced speed on TWY north of TWY U and on entrances to allocated ACFT stands. It is also recommended to taxi with caution in the curves and use the over steering technique, for code F planes.*

*The junctions and intersections of the following taxiways are forbidden for code D, E and F aircraft : Y / H2.*

*TWY turns from 04L/22R RWY to A2/B2/C2/G2 are not allowed in standard operations.*

*Shorter separation distances on taxiways located to the North of U (U excluded). Hence, on these taxiways :*

*- on straight portions : limitation of taxiing speed to 30 km/h (17 kt).*

*- on curved portions : limitation of taxiing speed to 18 km/h (10 kt) and advice for pilots with planes wingspan greater than 36 m to carry out an over-steering maneuver.*

*Concerning taxiing of A380 (see chart AD 2 LFMN GMC 02), it is reported that margins at wing tip, way out from stand 2B (after towing) are reduced to 5.5 m.*

*TWY T MAX span 52 m between TWY C and TWY F.*

*ACFT code F type, follow blue axis offset on TWY U between H1 and J1.*

*Considering the exiguity of movement area of the aerodrome Nice Côte d'Azur situated near the sea, the following arrangements are present in the 04R/22L RWY strip in its southern part and in the TWY V strip :*

*- threshold-side 22L, the maritime bank is at 90 m from RWY axis on a length of 565 m of the strip ;*

*- the North bank of the harbour RFFS is at 102 m from RWY axis on all of the length of the pond (400 m) ;*

*- the maritime dyke is located in the TWY V strip at 35 m from TWY axis ;*

*- ditches are situated in the RWY 04L/22R and 04R/22L strips more than 75 m from RWY axis.*

*The landing runway must be crossed before reaching take off threshold 04R or 22L. Short taxiing distances from certain stands to RWY 04L/22R holding points can generate runway incursion risk despite reinforced phraseology and day/night illuminated markings.*

*TWY A3 cannot be used at night for departure RWY 04R.*

*TWYs EB and EF are exit only taxiways, from RWY 04R-22L.*

***20.3.2 Apron management***

*See AD 2 LFMN GMC 01, 02, 03, 04 and 05.*

***Arrival and departure procedures for the A380 :***

*A380 departure from stand 2B : the push-back is carried out in "push-pull". The ACFT is pushed back on TWY TANGO and then towed to the push- back point designated "A124" located on TWY GOLF.*

*A380 arrival on stand 17 : ACFT is stopped on the yellow solid circle located on TWY DELTA between stands 49 and 69. ACFT is then towed on TWY DELTA following the discontinuous yellow axial marking to stand 17 and stopped on nose wheel stop bar "AN124/747-8".*

*A380 departure from stand 17 : ACFT is towed on TWY SIERRA following the discontinuous yellow axial marking to TWY FOX and stopped on the yellow solid circle marked on the pavement.*

*A380 arrival on stand 52B : the ACFT is stopped on TWY TANGO (yellow circle designated "54") and is then towed from TWY TANGO to the nose wheel stopping point on stand 52B.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Départ A380 du poste 52B :

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'EST jusqu'au point de repoussage dénommé "54C A380".

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'OUEST jusqu'au point de repoussage dénommé "52C-52B", puis tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY ALPHA.

Départ A380 du poste 54B :

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'EST jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380".

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'OUEST jusqu'au point de repoussage dénommé "54", puis tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY ALPHA.

Départ A380 du poste 56B :

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'EST puis tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "56B-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY BRAVO.

-l'aéronef est repoussé sur le TWY TANGO nez face à l'OUEST puis tracté jusqu'au point de repoussage dénommé "54C-A380" pour rouler en autonome à partir de ce point vers le TWY ALPHA.

**20.3.3 Utilisation des postes de stationnement**

Voir carte AD 2 LFMN APDC 01 et 02

Certains postes au contact sont équipés de mires de guidage à destination des pilotes.

L'entrée d'un avion sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur (et d'un système de guidage visuel pour l'accostage, si le poste en est équipé).

En l'absence de placeur, l'avion devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

Consignes particulières d'utilisation des postes de stationnement disponibles auprès du gestionnaire d'aéroport : https://cdm.nce.aero

D'autre part, il existe une procédure de remote handling appelée « holding stand » dont les modalités sont disponibles dans la fiche CASH (voir AD 2 LFMN.23.9).

**20.3.4 Piste**

Il est rappelé aux pilotes qu'une clairance explicite pour traverser ou pénétrer la piste (04L/22R) devra être délivrée par l'ATC. En l'absence de cette clairance, l'équipage doit impérativement s'arrêter avant les marques des points d'attente.

**20.3.5 Atterrissage RWY 04L ou 04R**

Lorsque l'approche en service est l'ILS ou LOC 04L/R :

Pour protéger les aires critiques des LOC et sauf nécessité opérationelle, il est demandé :

- aux aéronefs de code E et F atterrissant en 04L, de sortir au plus tard par la bretelle G1 ;

- aux aéronefs de code A et D atterrissant en 04L, de sortir au plus tard par la bretelle H1 ;

- aux aéronefs atterrissant en 04R, de sortir au plus tard par la bretelle EY ;

- en cas de sortie exceptionnelle au -delà de ces voies, d'en aviser dès que possible le contrôle.

Il est recommandé aux équipages des A380 d'utiliser la fonction Break To Vacate (BTV) de l'avion pour sortir au plus tôt de la piste 04L à l'atterrissage (respectivement 04R). Il est porté à la connaissance des équipages en approche ILS derrière un A380 de la potentielle perturbation temporaire du signal de l'ILS, en cas de sortie de cet aéronef via H1 ou J1 (H3 dans le cas de la piste 04R).

En condition ILS, la traversée de la piste nord par les aéronefs de code D, E et F, se fait par le TWY C1.

La traversée de la piste Nord par les aéronefs au départ de la piste Sud se fait de préférence par TWY A1, sauf lorsque la procédure ILS est en service où le croisement se fera de manière préférentielle par TWY C1.

*A380 departure from stand 52B :*

*-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing EAST to the push-back point designated "54C A380".*

*-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing WEST to the push-back point designated "52C-52B" then towed to the pushback point designated "54C-A380" to taxi from this point to TWY ALPHA.*

*A380 departure from stand 54B :*

*-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing EAST to the push-back point designated "54C-A380".*

*-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing WEST to the push-back point designated "54" then towed to the push-back point designated "54C-A380" to taxi from this point to TWY ALPHA.*

*A380 departure from stand 56B :*

*-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing EAST then towed to the pushback point "56B-A380" to taxi from this point to TWY BRAVO.*

*-the ACFT is pushed back on TWY TANGO nose facing WEST then towed to the push-back point "54C-A380" to taxi from this point to TWY ALPHA.*

***20.3.3 Use of parking stands***

*See AD 2 LFMN APDC 01 and 02.*

*Some ACFT stands have Visual Docking Guidance Systems (VDGS).*

*Pilots can enter a stand only if instructed to by the marshaller (and the VDGS if operational).*

*Without the marshaller on the stand, the ACFT should hold position on the TWY/taxilane centerline ahead of the parking stand lead-in line and notify Ground Movement Control to request assistance.*

*Apron stand special operating instructions available from the airport operator: https://cdm.nce.aero*

*Moreover, there is a remote handling procedure called « holding stand », the details of this procedure are available in the CASH sheet (see AD 2 LFMN.23.9).*

***20.3.4 Runway***

*Before crossing runway (04L/22R) an explicit clearance to cross or enter any RWY shall be issued by ATC. If no such clearance is received, pilot must stop before holding position marking.*

***20.3.5 Landing RWY 04L or 04R***

*When the approach in use is ILS or LOC 04L/R :*

*To protect critical areas of LOC and except for operational needs, it is requested that :*

*- code E and F ACFT landing in 04L, exit no further than TWY G1 ;*

*- code A and D ACFT landing in 04L, exit no further than TWY H1 ;*

*- all ACFT landing in 04R, exit no further than TWY EY ;*

*- in the event of an exceptional exit beyond these TWY, notify ATC as soon as possible.*

*It is recommended to A380 crew to use the function Break To Vacate (BTV) of the ACFT to leave as soon as possible the RWY 04L at landing (04R respectively). Crew are informed of potential temporary perturbation of the signal ILS with an ILS approach behind a A380, in case of leaving of this ACFT via H1 or J1 (H3 for RWY 04R).*

*In ILS condition, crossing of the northern RWY by code D, E and F ACFT is done via TWY C1.*

*Crossing of the northern RWY by departing aircraft from the southern RWY is done preferentially via TWY A1, except when ILS approach is in service and then crossing is done preferentially via TWY C1.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.6 Atterrissage RWY 22R**

Pendant la saison aéronautique été IATA, l'exploitation du parking KILO pourrait conduire à ce que l'empennage de certains jets d'affaires positionnés sur la zone Sud-Est du parking KILO (à droite du STOP ENGINE), perce de moins d'un mètre la surface d'approche de la piste 22R (telle que définie dans la CS-ADR-DSN.J475(b), table J-1 colonne 8) : sur les périodes suivantes :
- du jeudi 10 heures UTC au lundi 10 heures UTC :
- lors des évènements particuliers et programmés (MIPIM, Festival International du Film de Cannes, Grand Prix de Formule 1 de Monaco, Festival de la plaisance de Cannes Monaco Yacht Show, liste non exhaustive), pendant toute leur durée
- lors d'évènements particuliers non programmés pendant toute leur durée,
- en cas de saturation prévue de la plateforme.

**20.3.7 Exploitation monopiste 04L**

Le TWY U entre les TWY B et A ainsi que le point d'attente A1 interférant avec l'aire critique du GP NI 04L, les conditions d'exploitation suivantes seront mises en oeuvre par le service du contrôle :

En cas de procédure ILS 04L, le point d'attente B1 est utilisé pour l'alignement des aéronefs de code A, B et C au départ pouvant accepter une distance déclarée au décollage de 2207 mètres.

Le point d'attente A1 est utilisé pour l'alignement des autres aéronefs. L'alignement sera fonction des aéronefs établis sur le Glide en approche (risque d'attente).

**20.4 ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES**

**20.4.1 Vols d'entraînement**

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 t sont interdits.

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 5,7 t sont interdits tous les jours, entre 1100 et 1300, heures locales.

**20.4.2 Hélicoptères**

Présence de deux FATO MS et ME recevant un trafic important au sud de la plate-forme. Elles sont situées à 300 m environ au sud de l'axe de piste 04R/22L.

Présence d'une barre rouge de trouée unique en exploitation bi-FATO sur MS en QFU 042° et ME en QFU 222°.

**20.4.3 ULM - Planeurs - Dirigeables - Ballons habités - Banderoles**

Ces vols en CTR ne s'effectuent que sur itinéraire publié.

Ces vols sont interdits à l'atterrissage et au décollage sur l'aéroport de Nice sauf en cas d'urgence.

***20.3.6 Landing RWY 22R***

*During aeronautical season summer IATA, the operation of parking KILO could lead to a situation in which the empennage of some business jets, parked on the South-East zone of the apron KILO (Right of the STOP ENGINE), exceeds of less than a meter the approach surface of RWY 22R (as defined in the CS-ADR-DSN.J475(b) table J-1 column 8) on the following periods :*
*- from THU 1000 UTC till MON 1000 UTC :*
*- during particular and scheduled events (MIPIM, Cannes international film festival, Monaco Formula 1 Grand Prix, festival of sailing of Cannes Monaco Yacht Show, non-exhaustive list), during all their duration*
*- during particular and non-scheduled events during all their duration,*
*- In case of saturation planned by the airport.*

***20.3.7 Use of single runway 04L***

*Because the TWY U between TWY B and A, as well as holding point A1, interfere with GP NI 04L critical area, the following operating conditions will be applied by ATC :*

*In case of ILS 04L procedure, holding point B1 is used for lining up departing code A, B and C ACFT wich can afford a 2207 m declared take-off distance.*

*Holding point A1 is used for lining up other ACFT. Line-up depends on ACFT approaching etablished on GP (possible delay).*

***20.4 SPECIAL ACTIVITIES***

***20.4.1 Training flights***

*Training flights of aircraft with a maximum take-off weight exceeding 5,7 t, are prohibited.*

*Trainings flights of aircraft with a maximum take-off weight of less than or equal 5,7 t, are prohibited every day, between 1100 and 1300, local time.*

***20.4.2 Helicopters***

*To the South of the field there are two FATO MS and ME that have high traffic density. They are located 300 m South of the 04R/22L centreline.*

*There are 5 red single funnel lights used in dual FATO mode on MS when in QFU 042° and on ME when in QFU 222°.*

***20.4.3 ULM - Gliders - Airships - Hot-air balloons - Banners***

*These flights within CTR are performed only on a published route.*

*These flights are prohibited for landing and take-off on Nice airport except for emergency.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.5 PROCEDURES RADAR**

MARSEILLE ACC et NICE APP disposent des fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar.

**20.6 UTILISATION DES TRANSPONDEURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT**

L'aéroport de NICE COTE D'AZUR est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (SMGCS).

**20.6.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur MODE-S**

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement:

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S ;

a) **aéronef au départ** , avant tout déplacement (repoussage, roulage) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur:

• l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ…),

• ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR).

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé),

- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY),

- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle.

b) **aéronef à l'arrivée** , après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle,

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé),

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY).

c) **aéronef en déplacement** (tractage, changement de poste de stationnement en autonome,…) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR),

- sélectionner XPNDR ou son équivalent(en fonction du modèle installé),

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY),

- afficher le code Mode-A = 0000.

d) **aéronef au poste de stationnement**

- sélectionner OFF ou STBY.

**20.6.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur MODE-S ou transpondeur MODE-S indisponible**

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode A+C ou à défaut le code = 0000.

***20.5 RADAR PROCEDURES***

*MARSEILLE ACC and NICE APP provide radar surveillance, assistance and radar vectoring.*

***20.6 USE OF TRANSPONDERS ON MOVEMENT AREA***

*The NICE COTE D'AZUR airport is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data and aiming to improve the accuracy and reliability of the ground movement monitoring system (SMGCS).*

***20.6.1 ACFT equipped with MODE-S transponder***

*The pilot shall apply the following procedure :*

*When moving onto the movement area :*

*- check that the aircraft Mode S transponder is operational ;*

*a) **for outbound taxiing aircraft** , before any move (push back or taxiing) :*

*- using the FMS or the transponder control unit enter :*

*• the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (ex: BAW362, DLH04T, AF651PQ…),*

*• in the absence of flight identification, the aircraft registration (ex : FHJCR).*

*- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),*

*- select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions),*

*- display the Mode A code assigned by ATC unit.*

*b) **for inbound taxiing aircraft** , after landing and until stopping at the parking stand :*

*- maintain the last Mode A code assigned by ATC unit,*

*- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),*

*- select AUTO mode if the function if available (do not select the OFF nor STDBY functions).*

*c) **for moving aircraft (towing, autonomous change of parking stand…) :***

*- using the FMS or the transponder control unit enter, the aircraft registration (ex : FHJCR),*

*- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model),*

*- select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions),*

*- display Mode A code 0000.*

d) ***for aircraft at parking stand***

*- select OFF or STBY.*

***20.6.2 ACFT not equipped with a MODE-S transponder, or with an unserviceable MODE-S transponder***

*The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with an unserviceable Mode-S transponder, moving on the movement area, shall display the Mode A+C code, or if none assigned the code = 0000.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFMN.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) *Noise abatement procedures (and other environmental provisions)*

L'arrêté du 2 mars 2010 (JO du 2 avril 2010) portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice Côte d'Azur définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome de Nice Côte d'Azur.

*The French ministerial order of March 2nd, 2010 (published April 2nd, 2010) defines the regulations for noise abatement at Nice Côte d'Azur aerodrome.*

L'arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nice Côte d'Azur définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les émissions de polluants et les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome liées à l'utilisation de ces moteurs.

*The French ministerial order of 28, July 2023 (published August 25th, 2023) defines the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at the Nice Côte d'Azur aerodrome to be complied with in order to limit pollutant emissions and noise pollution in the vicinity of the aerodrome related to the use of these engines.*

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

*Failure to comply with the provisions stated in these decrees and described below may result in the filing of an infringement report and may lead the ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine for the maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.*

### 21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES

### *21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE*

#### 21.1.1 Définitions

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef ;
- « aéronefs les plus bruyants du Chapitre 3 » les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruits certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 13 EPNdB ;
- "marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs" : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ et à l'arrivée de l'aérodrome de Nice Côte d'Azur doivent publier dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs au regard des définitions du paragraphe ci-dessus.

#### *21.1.1 Definitions*

*Referred as :*

*- « operators » : aircraft technical operators ;*
*- « most noisy aircraft in Chapter 3 » : turbojet aircraft whose noise certification meets the requirements specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 of the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and having a cumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being less than 13 EPNdB ;*
*- "The cumulative margin of a turbojet engine" : the sum of the difference between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annexe 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.*

*All operators with commercial flight arriving or departing from Nice Côte d'Azur airfield must publish in their operating manuals the classification and the cumulative margin of their aircraft.*

#### 21.1.2 Restrictions applicables

Aucun aéronef du Chapitre 2 et aucun des aéronefs les plus bruyants du Chapitre 3 ne peut :

- atterrir entre 2330 et 0615, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
- décoller entre 2315 et 0600, heures locales de départ de l'aire de stationnement.

#### *21.1.2 Applicable restrictions*

*No aircraft included in Chapter 2 and none of the most noisy aircraft included in Chapter 3 is authorized :*

*- to land between 2330 and 0615, local time for arrivals on the apron ;*
*- to take-off between 2315 and 0600, local time for departures from the apron.*

#### 21.1.3 Exemptions et dérogations

Les dispositions du 21.1.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

#### *21.1.3 Exemptions and waivers*

*The provisions specified in paragraphs 21.1.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*
*- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,*
*- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,*
*- aircraft operating government missions.*

*Pilot in command can waive the regulations defined above only if they think it is absolutely necessary for flight safety reasons.*

*Waivers can be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.*

### 21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE

### *21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ON ARRIVAL*

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments ou selon les règles de vol à vue doivent respecter les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

*Aircraft operating IFR or VFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.*

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages.
Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

*Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off.*
*These instructions must comply with the ICAO PANS-OPS prescriptions, volume 1.*

#### 21.2.1 Procédures au départ

Les objectifs en matière de réduction de nuisance retenus pour l'aéroport de Nice Côte d'Azur sont d'assurer une réduction de bruit à proximité de l'aérodrome. En conséquence, les aéronefs doivent adopter la configuration et le régime de montée correspondants à un profil NADP1 (cf OACI PANS OPS 8168 vol 1).

Sauf clairance contraire donnée par l'ATC, ne pas survoler les terres en dessous de 6000 ft ASFC.

Départs nord pistes 04R et 04L : éviter toutes demandes de raccourcis afin de minimiser l'impact environnemental lors du passage à la côte.

#### *21.2.1 Departure procedures*

*The nuisance reduction objectives selected for Nice Cote d'Azur aerodrome are to provide a noise reduction close to the aerodrome. Thus, aircraft shall use the appropriate climbing configuration and power setting corresponding to a NADP1 profile. (Ref. ICAO PANS OPS 8168 VOL 1).*

*Unless otherwise instructed by ATC, do not overfly land below 6000 ft ASFC.*

*Northbound departures runways 04R and 04L : avoid any requests for shortcuts in order to minimize the environmental impact when crossing the coastline.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**21.2.2 Procédures à l'arrivée**

**21.2.2.1 Procédure " RNP A RWY 04L/04R suivie de VPT A RWY 04L/04R"**

La procédure " RNP A suivie de VPT A" utilisée en pistes 04L ou 04R, est une procédure environnementale destinée à maîtriser les nuisances sonores sur les communes de Cannes, Vallauris et Antibes.

Lorsque cette procédure est déclarée en service par l'ATC, celle-ci doit obligatoirement être suivie par les pilotes hors impératifs de sécurité.

Afin d'éviter le survol des terres en phase d'approche (Cap d'Antibes et ville d'Antibes), il est demandé aux pilotes, lors de l'exécution de la procédure, d'éviter les écarts à l'ouest du R 353 MN04A (voir AIP France AD 2 LFMN IAC RWY04 RNP A).

**21.2.2.2 Procédures "RNP D suivie de VPT D" et "VOR B RWY 22L/22R suivie de VPT B RWY 22L/R"**

Il est demandé aux pilotes, lors de l'exécution de la procédure, d'éviter le survol des terres (Cap Ferrat, Villefranche-sur-Mer et Nice).

**21.2.2.3 Approches à vue**

Lors de l'exécution d'une approche à vue, les pilotes devront se conformer aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue (AIP France AD 2 LFMN ENV 01). En particulier :

• ne pas survoler les terres en dessous de 5000 ft ASFC (sauf clairance contraire donnée par l'ATC) ;

• en phase d'approche finale :

- RWY 04 L, afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes, éviter tout écart à l'ouest de R 173 MN04A et R 353 MN04A à moins de 6,9 NM DME NI ;

- RWY 04 R, afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes, éviter tout écart à l'ouest des R 173 MN04A et R 353 MN04A à moins de 6,5 NM DME NA ;

- RWY 22, ne pas survoler le Cap Ferrat et les villes de Villefranche-sur-Mer et Nice.

**21.2.2.4 Approches aux instruments directes RWY 04 ( ILS Z/Y , RNP Z/Y ou LOC)**

Pour diminuer les nuisances sonores générées par les aéronefs, les approches aux instruments directes doivent être effectuées, sauf impératif de sécurité, selon les procédures dites « moindre bruit » figurant dans les manuels d'exploitation et en respectant les consignes suivantes :

- éviter les augmentations de puissance ou de poussée pendant la phase d'approche finale ;

- respecter la vitesse indiquée maximum de 200 kt en aval des points spécifiés sur les cartes IAC ;

- sortir les traînées après le passage de l'Outer Marker / 5 NM THR 04L ou 4.6 NM THR 04R.

**21.2.2.5 Descente optimisée**

Lorsque la situation du trafic le permet, l'ATC facilite la réalisation de descente optimisée pour toutes les pistes. Sous réserve des instructions de l'ATC, l'approche et l'atterrissage doivent être effectués de manière à réduire autant que possible le bruit, à faible puissance et à faible traînée, compatible avec l'exploitation sûre de l'aéronef, avant le FAF/FAP.

Remarque : dans le cas où il n'y a pas de contrainte, l'ATC peut utiliser la phraséologie "Quand prêt, descendez/réduisez" ou "Descendez/réduisez à discrétion" dans ses instructions de descente ou de vitesse. Dans ce cas, le pilote est libre d'optimiser le profil vertical et/ou de vitesse, afin de réaliser autant que possible une descente optimisée.

**21.2.3 Exemptions et dérogations**

Les dispositions du 21.2.1 et 21.2.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des raisons de sécurité des vols, délivrer des clairances dérogeant aux règles établies au paragraphe 21.2.1. et 21.2.2.

**21.3 RESTRICTIONS APU**

**21.3.1 Définitions**

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

***21.2.2 Arrival procedures***

***21.2.2.1 Procedures " RNP A RWY 04L/04R followed by VPT A RWY 04L/04R"***

*The procedure " RNP A followed by VPT A", used on RWY 04L or 04R, is a noise abatement procedure intended to better manage the noise nuisances over the cities of Cannes, Vallauris and Antibes.*

*When this procedure is declared in use by ATC, it must be strictly followed by pilots unless safety considerations require otherwise.*

*In order not to overfly land (cape and city of Antibes) during the approach, pilots are requested to avoid all deviations west of R 353 MN04A (refer to AIP France AD 2 LFMN IAC RWY04 RNP A).*

***21.2.2.2 Procedures "RNP D followed by VPT D" and "VOR B RWY 22L/22R followed by VPT B RWY 22L/R".***

*Pilots are requested, when flying this procedure, to avoid overflying land (Cape Ferrat, cities of Villefranche-sur-Mer and Nice).*

***21.2.2.3 Visual approach***

*When flying a visual approach, pilots shall comply with instructions on the Environment Visual Approach Chart (AIP France AD 2 LFMN ENV 01). In particular :*

*• do not overfly land below 5000 ft ASFC (unless otherwise instructed by ATC) ;*

*• during final approach :*

*- RWY 04 L, in order not to overfly the Cape and the city of Antibes, avoid all deviations west of R 173 MN04A and R 353 MN04A at less than 6,9 NM DME NI ;*

*- RWY 04 R, in order not to overfly the Cape and the city of Antibes, avoid all deviations west of R 173 MN04A and R 353 MN04A at less than 6,5 NM DME NA ;*

*- RWY 22 : do not overfly Cape Ferrat and the cities of Villefranche-sur-Mer and Nice.*

***21.2.2.4 Instrument straight-in approaches RWY 04 ( ILS Z/Y , RNP Z/Y or LOC)***

*In order to reduce the noise nuisances generated by aircraft, RWY 04 instrument straight-in approaches shall be carried out, except for safety reasons, in accordance with noise abatement procedures described in operating manuals and shall comply with the following instructions :*

*- avoid increases in power and thrust during final approach ;*

*- comply with maximum indicated airspeed of 200 kt before points shown on IAC charts ;*

*- landing gear extension recommended after passing the Outer Marker / 5 NM THR 04L or 4.6 NM THR 04R.*

***21.2.2.5 Optimized descent***

*When the traffic situation allows, ATC makes it easier to achieve an optimized descent for all runways. Subject to ATC instructions, the approach and landing should be conducted , as much as possible, in a noise-abatement, low-power, low-drag manner consistent with the safe operation of the aircraft, before the FAF/FAP.*

*Note : in the event that there is no constraint, ATC may use the phraseology "When ready, descend/reduce" or "Descend/reduce at discretion" in its descent or speed instructions. In this case, the pilot is free to optimize the vertical and/or speed profile, in order to achieve an optimized descent as much as possible.*

***21.2.3 Exemptions and waivers***

*The provisions specified in paragraphs 21.2.1 to 21.2.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*
*- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,*
*- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,*
*- aircraft operating government missions.*

*Pilot in command can only waive the regulations defined above if they think it is absolutely necessary for flight safety reasons.*

*Waivers can be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.*

*The ATC unit can, for flight safety reasons, issue clearance waiving the regulations specified in Paragraph 21.2.1 and 21.2.2.*

***21.3 APU RESTRICTIONS***

***21.3.1 Definitions***

*« Alternative means »: fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**21.3.2 Utilisation des moyens de substitution**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.3.3 Aéronefs au départ (hors parking KILO)**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant la TOBT (voir définition en 22.4), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution,

- 30 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

**21.3.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles;

- 15 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage pour les aéronefs avec MTOW < 140 tonnes ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs avec MTOW >= 140 tonnes.

**21.3.5 Aéronefs utilisant le parking KILO**

Afin de limiter les nuisances sonores dues aux aéronefs utilisant le parking KILO, des consignes particulières d'utilisation de ce parking ont été définies dans la documentation aéronautique : se référer à la carte AD 2 LFMN APDC 02. Les aéronefs devant stationner sur ce parking doivent se conformer à ces restrictions d'utilisation.

Les postes départs de l'aire de stationnement KILO identifiés sous les numéros 1, B, C, D, E, F, G, H, J, Q, X, Y et Z sont fermés de 2200 à 0500 (ETE : - 1HR).

Tout départ de l'aire KILO dans les horaires précédemment cités doit être faits à partir d'un autre poste avion, après convoyage.

**21.3.6 Exemptions et dérogations**

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles du 21.3 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage, des passagers, et de tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions du chapitre 21.3 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

**21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES**

**21.4.1 Inverseurs de poussée**

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices seront limités au ralenti chaque fois que possible, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité.

**21.4.2 Essais moteurs**

On désigne par « essais moteurs » toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle le(s) moteurs fonctionne(nt) pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.
Hormis les vérifications nécessaires avant le décollage des avions équipés de moteurs à pistons, aucun essai moteur ne peut être effectué entre 2100 et 0600 heures locales.
Des dérogations peuvent être accordées par le Préfet des Alpes-Maritimes entre 2100 et 2300 heures locales, d'une part, et entre 0500 et 0600 heures locales d'autre part, pour des raisons tenant à la sécurité des vols, après demande du responsable du vol.

***21.3.2 Use of aternative means***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative means provided to the operator, is mandatory.*

***21.1.7 Departing flights (except from apron KILO)***

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to the TOBT (as defined in 22.4), on parking stands equipped with alternative means,*

*- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative means supplying power or air conditioning.*

***21.3.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative means, and during the necessary plug in time of the alternative means ;*

*- 15 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;*

*- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140 t.*

***21.3.5 Aircraft using apron KILO***

*In order to reduce noise nuisances due to aircraft using apron KILO, special operating instructions have been defined in chart AD 2 LFMN APDC 02. Aircraft using this apron shall comply with these operating instructions.*

*Departures stands of apron KILO, identified as 1, B, C, D, E, F, G, H, J, Q, X, Y and Z are closed from 2200 to 0500 (SUM : - 1HR).*

*Departures from KILO apron within previous specified hours must be performed from another stand, after towing.*

***21.3.6 Exemptions and waivers***

*The captain may not break the rules defined in § 21.3 unless he deems it necessary for the sake of the flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations for departing from the rules limiting the use of the APU.*

*The provisions of § 21.3 do not apply to the following aircraft :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*
*- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,*
*- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,*
*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

***21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES***

***21.4.1 Thrust reversers***

*On landing, reverse thrust and propeller reverse pitch should not be used beyond idle power other than for safety or operational requirements.*

***21.4.2 Engine testing***

*This includes any operation carried out on a stationary aircraft with engine(s) running for more than 5 minutes or with an engine power higher than that used for start up or taxiing sequences.*
*Except for necessary checks before TKOF of pistons engine airplane, engine tests are not allowed between 2100 and 0600 local time.*
*Dispensations may be granted between 2100 and 2300 local time, or between 0500 and 0600 local time for flight safety reasons by the Prefect of the Alpes-Maritimes on prior request from the person in charge of the flight.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 OBLIGATION D'EMPORT D'ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION DE SURFACE CONFORME A LA SPÉCIFICATION DE NAVIGATION RNP APCH**

**22.1.1 Nouvelles obligations**

En application de l'arrêté du 8 janvier 2018, les aéronefs à destination de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, évoluant en CAG selon les règles aux instruments, doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification RNP APCH définie par le document 9613 de l'OACI - Manuel de navigation fondée sur la performance.
A minima, les procédures d'approche LFMN RNP A RWY 04, RNP D RWY 22 doivent être incluses dans la base de données du système de navigation de surface.

**22.1.2 Conséquences opérationnelles**

**Plan de vol :**

La capacité RNP APCH doit apparaître dans tous les plans de vol IFR à destination de Nice (utilisation de "S1" ou "S2" en case 18 ou de "B" en case 10a).
Pour les vols exemptés (cf §1.3.1), la case 18 devra contenir un des indicateurs suivants : STS/STATE ou STS/HEAD, STS/MEDEVAC ou STS/HOSP, STS/SAR, STS/FFR, STS/ATFMX.
Tout plan de vol IFR à destination de Nice ne remplissant pas l'une de ces conditions en case 18 ou 10a sera rejeté.
Les plans de vol Y à destination de Nice sont interdits.

**Situations imprévues :**

La procédure conventionnelle VOR B reste publiée en secours mais ne pourra être utilisée qu'en cas de situations imprévues (panne en vol du système GNSS, interférences GNSS, ...).

**22.1.3 Exemptions et dérogations**

22.1.3.1 Exemptions

Les nouvelles obligations rappellées au §1.1 ne s'appliquent pas aux aéronefs :
- appartenant à l'État, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux états étrangers ;
- se trouvant en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus, ne répondant pas aux exigences rappelées ci-dessus, doivent, lorsque la planification du vol le permet, notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée au service de la navigation aérienne Sud-Est avec un préavis de 24 heures. Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part du service de la navigation aérienne Sud-Est afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.
La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante: temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr

22.1.3.2 Dérogations

De manière générale, aucune dérogation ne sera accordée.
Les seules exceptions possibles ne concernent que les vols considérés comme ayant un intérêt national majeur et sous réserve de l'accord préalable du directeur de la sécurité de l'aviation-civile Sud-Est. Pour ces cas très particuliers, la demande d'accord, dûment justifiée, doit être envoyée avec un préavis minimum de 7 jours avant le vol par courrier électronique à l'adresse suivante :
rnpapch-nice-derogation@aviation-civile.gouv.fr
Un vol ayant fait l'objet d'un tel accord doit être notifié par l'exploitant d'aéronef au service de la navigation aérienne Sud-Est avec un préavis de 48 heures par courrier électronique à l'adresse suivante :
temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr

**22.2 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE**

**PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES**

L'aéroport de NICE COTE D'AZUR présente un certain nombre de caractéristiques topographiques, climatologiques et environnementales qui ont conduit à des choix de procédures et de méthodes d'exploitation. Les équipages (et en particulier les pilotes peu habitués au site) doivent en prendre connaissance avant le vol.

**EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS EN TRANSPORT PUBLIC**

Le commandant de bord devra avoir obligatoirement suivi une instruction portant sur l'ensemble des procédures utilisables et sur les caractéristiques principales de l'infrastructure de l'aéroport.

**EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS EN AVIATION GENERALE**

Il est recommandé que le commandant de bord ait suivi une instruction à l'ensemble des procédures utilisables et aux caractéristiques de l'infrastructure de l'aérodrome.

**22.2.1 Particularités topographiques et météorologiques**

***22.1 AREA NAVIGATION EQUIPMENT REQUIREMENTS IN COMPLIANCE WITH RNP APCH SPECIFICATION FOR AIRCRAFT***

***22.1.1 New requirements***

*Pursuant to the decree dated 8 January 2018, aircraft flying to Nice Côte d'Azur Airport (LFMN) under general air traffic using instrument flight rules must be equipped with an area navigation system in compliance with the RNP APCH navigation specification as defined by ICAO document 9613 - Performance-based Navigation (PBN) Manual.*
*At least LFMN RNP A RWY 04, RNP D RWY 22 approach procedures shall be included in the area navigation system database.*

***22.1.2 Operational consequences***

***Flight plan :***

*The RNP APCH capacity must be included in all IFR flight plans to Nice Airport (using « S1 » or « S2 » markers in field number 18 or « B » marker in Field number 10a).*
*For the flights that are exempted (see §1.3.1), field number 18 has to be filled with one of the following: STS/STATE or STS/HEAD, STS/MEDEVAC or STS/HOSP, STS/SAR, STS/FFR, STS/ATFMX.*
*The IFR flight plans to Nice Airport not compliant with one of those conditions in the fields numbers 18 or 10a will be rejected.*
*Flights to Nice prohibited for ACFT with Y FPL.*

***Unforseen situations :***

*Conventional VOR B procedure will remain published as a back-up but will only be used in the event of unforseen situations (GNSS system malfunction during flight, GNSS interference...).*

***22.1.3 Exemptions and derogations***

*22.1.3.1 Exemptions*

*The new requirements noted in §1.1 do not apply to aircraft :*
*- owned, rented or charted by the State, and aircraft belonging to Foreign States ,*
*- in emergency situations ;*
*- performing medical flights or medical evacuations.*
*When flight planning permits, those using aircraft in the above situations, not meeting the requirements noted in §1.1, must notify Nice ATC services of their intentions with a 24-hour advance notice. This notification may result in requests for modification of arrival times in order to optimally integrate the flights in the air traffic.*
*Notification is to be made by email to the following address :*
*temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr*

*22.1.3.2 Derogations*

*In general, no derogations will be granted.*
*The only possible exceptions concern flights considered to be of major national importance and will be subject to approval by the director of French South-East Civil Aviation Authority. In these very exceptional cases, the request for approval must be justified and must be sent to the following email address with a minimum of 7-day advance notice :*
*rnpapch-nice-derogation@aviation-civile.gouv.fr*
*The aircraft operator of a flight which has been given this approval must notify Nice ATC services by e-mail with a 48-hour advance notice to the following address :*
*temps-reel.nice@aviation-civile.gouv.fr*

***22.2 PARTICULAR INSTRUCTIONS FOR ARRIVALS PROCEDURES***

***SPECIFIC PROCEDURES AND OPERATING FOR NICE INTERNATIONAL***

*NICE COTE D'AZUR airport has topographic, environmental and climatological features that require specific procedures and operating methods. Crews should familiarise themselves with these before coming to Nice (this provision is particularly important for pilots not familiar with this airport).*

***OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR COMMERCIAL OPERATORS***

*Captains must have followed a training programme on current procedures and the basic characteristics of the airport infrastructure.*

***OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR GENERAL AVIATION***

*It is recommended that Captains follow a training programme on current procedures and the basic characteristics of the airport infrastructure.*

***22.2.1 Topographical and meteorological features***

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.2.1.1 Situation

La plate-forme est située sur la côte ; elle est bordée au Nord et à l'Est par la ville de Nice. Son emprise au sol est de taille limitée. La proximité immédiate de la mer ainsi que la présence du lit du Var occasionnent fréquemment des risques aviaires (lutte aviaire HJ).

22.2.1.2 Doublet de pistes spécialisé

Par suite de sa superficie réduite, l'aérodrome dispose d'un doublet de pistes rapproché spécialisé ; la piste sud dédiée aux décollages et la piste nord dédiée aux atterrissages (contrairement à la pratique la plus courante qui consiste à utiliser la piste adjacente aux installations terminales pour les décollages).

22.2.1.3 Obstacles/Relief

Il existe des sommets à 860 ft et à 2000 ft, respectivement à 3,5 NM et à 5 NM des seuils 22, des sommets à 4200 ft à 9 NM dans le NO et le NE du terrain ; des sommets à plus de 10 000 ft à 29 NM dans le N-NE du terrain.

22.2.1.4 Orientations des pistes et vents

L'orientation des pistes a été déterminée par la topographie et non par la situation de vents dominants. Le QFU préférentiel est le QFU 04.

Il existe des situations occasionnelles de cisaillement de vent (wind-shear) et parfois une composante de vent arrière simultanément aux 2 QFU.

A noter une assez forte occurrence de vents de travers ou plein travers due essentiellement aux brises de mer et de vallée (surtout au seuil 04 proche de la vallée du Var).

**22.2.2 Procédures de vol**

Voir AD 2 LFMN SID RWY 04L-04R INI

**22.3 VOLS A L'ARRIVÉE**

**22.3.1 Limitation de vitesse**

Dans les TMA NICE parties 1, 4, 5 et 6, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

**22.3.2 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments sont uniquement utilisables en mode de navigation "RNAV 1" basé sur le capteur GNSS.
Les trajectoires figurent sur les cartes AD2 LFMN STAR.
Les itinéraires NISAR*T et OZMIC*R sont utilisables sur instruction du contrôle.
En l'absence de la capacité RNAV requise (vols exemptés ou perte de la capacité RNAV), le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" afin de bénéficier d'un guidage radar.
La portée de la clairance STAR ne concerne que le suivi de la route publiée.
Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée sur l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande pilote.
Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées. En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

**22.3.3 Arrivées**

22.3.3.1 Arrivées au QFU 042°

Le QFU 042° est préférentiel compte tenu des minima, de la météorologie et de la topographie. La piste 04L, LDA 2538 m, est dédiée aux atterrissages 04. En cas de conditions météorologiques favorables (VIS 10 km, base des nuages 2500 ft de jour, 3000 ft de nuit), l'approche RNP A RWY 04L est préférentielle. En cas de perte de la capacité, le pilote doit l'annoncer

Cette procédure est suivie par la VPT A.

En cas de conditions météo moins favorables, les procédures ILS 04L, RNP Z et Y sont mises en oeuvre. Ce sont des procédures à 3°(5.2%) de pente permettant des approches à moindre bruit sur Antibes notamment. Les PAPI 04L et 04R à 3° situés respectivement à droite des seuils 04L et 04R sont réglés pour le passage au seuil d'un A380 (04L) et d'un B747 (04R).

La portée visuelle du PAPI 04L est limitée à 7000 m.

La portée visuelle du PAPI 04R est à 15000 m.

*22.2.1.1 Location*

*On the coast and in close proximity to the built-up areas of Nice to the West and North, the rest surrounded by sea, limiting the surface area. Due to the proximity of the sea and the river Var to the South there is the risk of bird hazard (day time bird control from SR to SS).*

*22.2.1.2 Specialised parallel runways*

*Due to the limited available space, the airport has dedicated close proximity parallel runways; south runway for take-offs and north runway for landings (unlike most airports where the runway adjacent to airport terminals is used for departures).*

*22.2.1.3 Obstacles/high ground*

*860 and 2000 ft peaks at 3,5 and 5 NM respectively, from RWY 22 thresholds. Peaks up to 4200 ft 9 NM, NW and NE of the field with peaks over 10000 ft 29 NM N/NE.*

*22.2.1.4 Runway direction (QFU) and wind*

*Runway direction was determined by local topography, not prevailing wind direction. The preferred QFU is QFU 04.*

*Possibility of wind shear on final 04/22 combined with a strong tail wind component at medium altitude and cross wind on short final (confluent of gradient wind and sea breeze).*

*Serious risk of cross or full crosswind component due to the sea and river valley proximity and in particular RWY 04 threshold (close to the Var estuary).*

***22.2.2 Flight procedures***

*See AD 2 LFMN SID RWY 04L-04R INI*

***22.3 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.3.1 Speed restriction***

*Within TMA NICE parts 1, 4, 5 and 6, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.*

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

***22.3.2 Standard instrument arrivals (STAR)***

*All Standard Instrument Arrival Routes require "RNAV 1" capability based on GNSS sensor. The trajectories are shown on charts AD2 LFMN STAR.*
*NISAR*T and OZMIC*R routes are available with ATC instructions.*
*Without the required RNAV capability (exemption or loss of capability), the pilot must report "Non RNAV" in order to get a radar vectoring.*
*The STAR clearance coverage only affects the published route data.*
*Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on ATC proposal or on pilot request.*
*On STAR or with radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.*

***22.3.3 Arrivals***

*22.3.3.1 QFU 042° arrivals*

*QFU 042° landings are preferred due to the meteorology, minima and topography. RWY 04L, 2538 meters, is dedicated to landings. Under favourable meteorological conditions (VIS 10 km, cloud base 2500 ft at day, 3000 ft at night), RNP A RWY 04L is the preferential approach. In case of loss of RNAV capability, the pilot must inform ATC.*

*This procedure is followed by VPT A.*

*During less favourable conditions, ILS 04L, RNP Z and Y are in use. The 3 degree (5.2%) slope allows low noise descents over Antibes. The 3 degree 04L and 04R PAPI respectively located right of threshold 04L and 04R, are calibrated for threshold overflight of type A380 (04L) and B747 (04R).*

*PAPI 04L : scope limited to 7000 m.*

*PAPI 04R : scope is 15000 m.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 22.33.2 Arrivées au QFU 222°

La piste 22R, LDA 2480 m, est dédiée aux atterrissages 22.

En piste 22, la procédure d'approche préférentielle est l'approche RNP D RWY 22R suivie de VPT RWY 22R.

En cas de perte de la capacité, le pilote doit l'annoncer.

Pour l'accomplissement de ces approches 22, l'attention des équipages est attirée sur :

- le respect des vitesses et configurations machine AVANT la phase à vue,

- maintien strict des altitudes publiées sur la vue en coupe (cf. IAC) du fait de la présence de trafic VFR hélicoptères évoluant à 500 ft MAX sous la procédure,

- la présence d'obstacles élevés balisés à droite de l'étape de base,

- la trajectoire finale très courte avec une pente de 3.2°.

De nuit, si ces obstacles balisés ne sont pas visibles, ces procédures ne sont plus mises en œuvre. Enfin, par fort vent d'ouest, l'occurrence occasionnelle de fortes turbulences en finale 22 peut augmenter les risques d'atterrissages interrompus et peut conduire l'ATC au report de tous les mouvements sur la piste 22L.

Sauf situation exceptionnelle, les procédures d'approche de type MVL ne seront jamais déclarées en service par les organismes de contrôle de Nice à des fins de desserte des pistes 22L et 22R de l'aérodrome.

Les PAPI 22L et 22R à 3.2° sont situés respectivement à gauche des seuils 22L et 22R. Ils sont décalés de 05° vers le Sud et leur portée visuelle est limitée à 6000 m.
Les PAPI 22L/R sont réglés pour le passage au seuil d'avions de type A380.

Utilisation des approches RNP Z RWY22L (AR) et RNP Z RWY22R (AR)

Les procédures RNP Z RWY22L (AR) et RNP Z RWY22R (AR) sont des procédures conçues selon la spécification de navigation RNP AR APCH. L'exécution de cette procédure par un exploitant d'aéronef nécessite au préalable la délivrance d'une approbation opérationnelle SPA ""spécifique à une procédure"" pour les raisons suivantes :

- Distance ""FROP - OCH"" < 0.5 Nm pour les deux procédures (0.2 Nm RWY22R et 0.4 Nm RWY22L).
- Inclinaison maximale au cours du segment RF en finale > 25° pour les deux procédures (26° pour les deux procédures).

Les démarches à suivre pour l'obtention de cette approbation sont rappelées en ENR 1.5.

La RNP Z (AR) est disponible sur demande pilote lorsque la procédure RNP D VPT D est en service. En cas de condition météorologique empêchant la mise en oeuvre de la RNP D, la RNP Z (AR) est mise en service et le terrain accessible uniquement aux aéronefs capables et approuvés pour cette approche.

## *22.33.2 QFU 222° arrivals*

*RWY 22R, 2480 meters, is dedicated to landings.*

*On RWY 22, the preferential approach is the RNP D RWY 22R followed by VPT RWY 22R.*

*In case of loss of RNAV capability, the pilot must give notice.*

*To carry out these RWY 22 procedures aircrews should :*

*- check speed and aircraft set-up BEFORE the visual phase of the approach,*

*- strictly maintain published altitudes (vertical cut-away view) (see IAC) because of the presence of VFR helicopter traffic flying at 500 ft MAX under the procedure,*

*- be aware of marked high obstacles on the right of base leg,*

*- note the very short final descent at 3.2 degrees.*

*At night, if these marked obstacles are not visible, these procedures will not be carried out. During strong Westerly winds there may be high turbulence on short final that could result in missed approaches; in this case the traffic may be carried exceptionnally on RWY 22L.*

*Circling to land will not normaly be designated by NICE ATC to be used for landing on RWY 22L or 22R.*

*The 3.2° degree 22L and 22R PAPI, respectively located left of threshold 22L and 22R, present an offset 05° to the South. Their scope is limited to 6000 m.*
*22L/R PAPI are calibrated for threshold overflight of type A380 planes.*

*Use of RNP Z RWY22L (AR) and RNP Z RWY22R (AR) approach procedures*

*RNP Z RWY22L (AR) and RNP Z RWY22R (AR) are designed in compliance with RNP AR APCH navigation specification. The use of this procedure by an aircraft operator requires prior issuance of "procedure-specific" SPA operational approval for the following reasons :*

*- "FROP - OCH" distance is < 0.5 NM for both procedures (0.2 NM RWY22R and 0.4 NM RWY22L).*
*- The maximum bank angle in final RF-leg is > 25° (26° for both procedures).*

*The steps to follow to obtain this approval are recalled in ENR 1.5.*

*RNP Z (AR) app is available on pilot request when RNP D VPT D is in use. Below RNP D VPT D weather minima, RNP Z (AR) is in use and the airport is only available to aircraft capable and approved for this approach.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## 22.4 VOLS AUX DÉPART

### 22.4.1 PROCEDURE OPERATIONNELLE DE DEPART ET MISE EN ROUTE

22.4.1.1 DEFINITION

NICE COTE D'AZUR est un aéroport coordonné et un aéroport ANI (Advanced Network Integrated) en plus d'être A-CDM (Airport - Collaborative Decision Making).

L'A-CDM est un concept d'optimisation de la gestion du Trafic sur un aéroport. La procédure ''DEPART'' s'appuie en particulier sur un système local de calcul et de gestion d'une séquence des départs blocs, couplé au Centre des Opérations du NMOC. Ce système local de calcul s'appelle GLD (Gestion Locale des Départs).

Un aéroport ANI est un aéroport qui a entièrement adopté le concept d'aéroport CDM en envoyant au NMOC l'ensemble des messages DPI (Departure Planning Information : P-DPI, E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s, A-DPI et C-DPI), et les messages G-API (General Arrival Planning Information) pour les vols à l'arrivée. L'aéroport a également intégré de nouvelles données TTOT (tTTOT, eTTOT, cTTOT) dans les messages E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s pour les vols au départ.

A NICE COTE D'AZUR, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative) : GLD + DMAN + Portail CDM.
GLD = Gestion Locale des départs. C'est l'outil du gestionnaire de l'aéroport qui calcule les TSAT, il est interfacé avec le DMAN pour le calcul des séquences départ.
DMAN = Departure Manager. C'est l'outil de l'organisme ATC, il est interfacé avec la GLD pour le calcul des séquences de départ.
La SOBT (Schedule Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire attribué par COHOR.
L'EOBT (Estimated Off-Block Time) est l'heure départ bloc contenue dans le plan de vol.
La TOBT (Target Off Block Time) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc, émise vers le système A-CDM.
La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure cible d'autorisation de mise en route, calculée par la GLD en fonction de la TOBT, des contraintes locales de la plateforme et des CTOT attribués par NMOC.
L'ASAT (Actual Start-up approval time) est l'heure de mise en route réelle.
La TTOT (Target Take Off Time) est l'heure cible de décollage qui est calculée en fonction de la TOBT, des temps de roulage variable, des contraintes locales de la plateforme, des CTOT.
Le CTOT (Calculated Take Off Time) est l'heure à laquelle l'aéronef pourra décoller, il est attribué par le NMOC.
L'AOBT (Actual Off Block Time) est l'heure à laquelle le vol quitte le parking (repoussage pour les vols au contact et roulage pour les vols en départ autonome).

L'AIBT (Actual In Block Time) est l'heure réelle d'arrivée au poste de stationnement.

L'ALDT (Actual Landing Time) est l'heure réelle d'atterrissage.

L'EIBT (Estimated In Block Time) est l'heure estimée d'arrivée au parking.

L'ELDT (Estimated Landing Time) est l'heure estimée d'atterrissage.

Les partenaires du CDM :

Le gestionnaire d'aéroport – ACA (Aéroports de la Côte d'Azur) : Il est en charge de l'attribution des postes de stationnement. Grâce à l'outil GLD, il est en charge du calcul des TSAT et TTOT élaborée en fonction de la TOBT, des temps de roulage variables, des contraintes locales de la plateforme et des CTOT.

Les compagnies d'assistance en escale – Assistants Aéroportuaires : Elles sont en charge des opérations d'escale pour chaque vol. Elles sont responsables de la mise à jour des TOBT dans le portail CDM de l'aéroport (https://cdm.nce.aero), elles reçoivent les TSAT et TTOT calculées par la GLD et les transmettent au pilote.

Les Compagnies aériennes : Elles sont responsables de la mise à jour des plans de vol et des EOBT en fonction des TOBT envoyées par les compagnies d'assistance.
Les pilotes : ils reçoivent les TOBT/TSAT de la part des compagnies d'assistance en escale ou directement en consultant le portail CDM de l'aéroport de Nice : https://cdm.nce.aero. Ils sont responsables du déroulé des différentes étapes de la procédure départ qui doivent être réalisées au bon moment.

Le contrôle aérien - L'organisme ATS (Service de la Navigation Aérienne) : Il gère la procédure départ pour chaque vol en fonction des TSAT et TTOT qu'il reçoit de la GLD.

NMOC (Network Manager Operations Center) : Il est en charge de la gestion de l'espace aérien Européen. Il reçoit les informations départ de chaque vol (entre autre TOBT/TSAT/TTOT/AOBT…) via des messages DPI (Departure Planning Information) envoyés par l'aéroport à chaque étape/mise à jour du vol afin d'avoir une meilleure visibilité/anticipation

## *22.4 DEPARTURE FLIGHTS*

### *22.4.1 OPERATIONAL DEPARTURE AND START-UP PROCEDURE*

*22.4.1.1 DEFINITION*

*NICE COTE D'AZUR is a coordinated airport, an ANI-airport (Advanced Network Integrated) in addition to being A-CDM (Airport –Collaborative Decision Making).*

*A-CDM is an airport traffic management optimization concept. The "DEPARTURE" procedure is based on a local system calculating and managing an off-block departure sequence. This system is linked to the Network Manager Operations Center (NMOC). This local calculation system is called PDS (Pre Departure Sequencer).*

*An ANI Airport is an airport that has fully adopted the Airport-CDM concept by providing the full set of DPI messages (Departure Planning Information : P-DPI, E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s, A-DPI and C-DPI), and that also provides G-API messages (General Arrival Planning Information) to NMOC for arrival flights. Additionally, airport has integrated new TTOT values (tTTOT, eTTOT, cTTOT) in E-DPI, T-DPI-t, T-DPI-s messages for departure flights.*

*At NICE COTE D'AZUR, the A-CDM system and associated procedures are called CPDS (Collaborative Pre-Departure Sequencing) : PDS + DMAN + CDM Portal.*
*PDS = Pre Departure Sequence. This is the Airport Operator Tool which calculates TSAT. It is interfaced with DMAN for departure sequence calculation.*
*DMAN = Departure Manager. This is an ANSP tool. It is interfaced with PDS for departure sequence calculation.*
*The SOBT (Scheduled Off-Block Time) is the time corresponding to an airport slot allocated by COHOR.*
*The EOBT (Estimated Off-Block Time) is the off-block time in the flight plan.*
*The TOBT (Target Off-Block Time) is the target time set by the airline itself for the off-block departure time and transmitted to the A-CDM system.*
*The TSAT (Target Start-up Approval Time) is the target Start-up Approval Time calculated by the PDS according to the TOBT, local platform constraints and CTOTs allocated by the NMOC.*
*The ASAT (Actual Start-up Approval Time) is the actual time for Start-up.*
*The TTOT (Target Take Off Time) is the target time of Take Off calculated according to TOBT, variable taxiing times, airport local constraints and CTOT.*
*The CTOT (Calculated Take Off Time) is the time at which the aircraft can take off, it is allocated by the NMOC.*
*The AOBT (Actual Off Block Time) is the time at which the aircraft makes Off Block (push back for nose in stands and Taxiing for nose out stands).*

*The AIBT (Actual In Block Time) is the time at which the aircraft makes In Block.*

*The ALDT (Actual Landing Time) is the time at which the aircraft lands.*

*The EIBT (Estimated In Block Time) is the estimated time at which the aircraft will make In Block.*

*The ELDT (Estimated Landing Time) is the estimated time at which the aircraft will land.*

*CDM stakeholders :*

*Airport Operator – ACA (Aéroports de la Côte d'Azur) : It is in charge of stand and gate allocation. Through the PDS tool, it is in charge of TSAT and TTOT calculation which are calculated according to TOBT, variable taxi times, airport local constraints and CTOT.*

*Ground Handlers : They are in charge of turnaround process. They are responsible for TOBT updates in Airport CDM Portal (https://cdm.nce.aero). They receive TSAT and TTOT from PDS and provide pilots with them.*

*Airlines : They are in charge of Flight Plan update and EOBT update (according to TOBT provided by the ground handler).*
*Pilots : They receive TOBT/TSAT from the ground handler or directly by consulting Nice Airport CDM portal at https://cdm.nce.aero. They are responsible for the different steps of the departure process with the Tower which have to be done at the right moment.*

*ANSP – ATS unit (Air Navigation Service Provider) : With pilots, they are in charge of the departure process which has to be done according to TSAT and TTOT provided by PDS.*

*NMOC (Network Manager Operations Center) : They are in charge of European airspace management. For each flight they receive departure information (TOBT/TSAT/TTOT/AOBT/SID…) via DPI messages (Departure Planning Information) sent by the Airport operator at each step /update on the flight in order to have a better predictability/anticipation*


© Service de l'Information Aéronautique, France

du moment où l'avion décollera pour entrer dans l'espace aérien et ce afin d'avoir une meilleure gestion des CTOT.

2241.2 GENERALITES

Le concept A-CDM est basé sur le partage des informations relatives aux vols et sur la prise en compte de l'ensemble des contraintes portant sur les acteurs travaillant en collaboration (compagnies aériennes, aéroports, assistants aéroportuaires, pilotes, organisme ATS et NMOC).

Le système GLD de NICE COTE D'AZUR calcule en permanence une séquence des heures de départ bloc délivrant pour chaque vol sa TSAT.

La TOBT et ses mises à jour améliorent la prévisibilité et la ponctualité du vol depuis son départ de l'escale de provenance jusqu'à son départ de l'aéroport de Nice.
Par l'utilisation des temps de roulage variables, de la capacité piste, la séquence des départs blocs se transcrit en heures cibles de décollage, les TTOT.
Ces valeurs sont visibles par tous les partenaires, et sont aussi communiquées au NMOC pour être prises en compte dans la gestion du réseau Européen.

Pour chaque vol, en toute situation et en particulier lors des situations dégradées, la GLD calcule une TSAT, constituant ainsi une séquence de départs bloc et permet ainsi à l'Organisme ATS d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

2241.3 COORDINATION AVEC LE NMOC

L'Aéroport de Nice est directement connecté au NMOC : l'échange d'information entre l'Aéroport et le NMOC se fait dorénavant via une communication permanente et complètement automatisée via des messages de mise à jour des données de vol.

Cet échange d'information permet de déterminer les heures d'atterrissage et de décollage des vols de manière très fiable et anticipée permettant ainsi une gestion optimisée et sans cesse actualisée des CTOT.

En mode séquencé, la mise à jour de la TOBT et donc des EOBT en fonction des TOBT est entièrement bénéfique pour les compagnies aériennes qui bénéficient d'un calcul plus optimisé des CTOT.

Cette communication se fait via les messages suivants :

Messages envoyés par le NMOC à l'Aéroport de NICE via le service Publish and Subscribe :

- Messages plans de vol

- Messages données de vol

Messages envoyés par l'Aéroport de NICE à Eurocontrol pour les vols aux arrivées à NICE :

- General Arrival Planning Information Messages (G-API) – jusqu'à 48 heures avant le vol

Messages envoyés par l'Aéroport de NICE à Eurocontrol pour les vols au départ de NICE :

- Predicted Departure Planning Information Messages (P-DPI) – jusqu'à 48 heures avant le vol

- Early Departure Planning Information Messages (E-DPI)

- Target Departure Planning Information Messages (T-DPI)

- ATC Departure Planning Information Messages (A-DPI)

- Cancel Departure Planning Information Messages (C-DPI)

Les procédures habituelles du Network Operations continuent à être appliquées.

Ces messages API et DPI contiennent entre autres les TOBT, TSAT, les différentes TTOT ainsi que des données sur les vols en rotation et les ressources aéroportuaires.

Le NMOC prendra en compte les TTOT calculées par la GLD pour actualiser le profil des vols dans ses systèmes.

Avec l'introduction des messages P-DPI, des nouvelles valeurs dans les messages DPI et des messages G-API échangés avec les systèmes du NMOC, le réseau ATFM peut être affecté avant le début du process A-CDM (EOBT-3HR) et ce jusqu'à 48HR avant l'EOBT, et ces données peuvent être utilisées à des fins de gestion de l'ATFM.

2241.4 SOBT ET EOBT

A la réception du plan de vol (au moins 3 heures avant l' EOBT selon les règles NMOC), l'EOBT et la SOBT doivent être cohérentes :
- L' EOBT doit répondre à la contrainte suivante : EOBT > SOBT.
Dans le cas contraire :

A TOBT - 40 min :

Si l'EOBT n'est pas supérieure ou égale à la SOBT, la TSAT ne sera pas diffusée, le statut DE-SEQ sera affiché dans le portail CDM, l'autorisation de mise en route ne sera donnée et le vol ne pourra pas décoller.

Après TOBT - 40 :

*of the moment the flight will take-off. This will improve CTOT management.*

*2241.2 GENERAL*

*The A-CDM concept is based on the sharing of flight-related information and the integration of all constraints on the partners working in collaboration (airlines, airports, ground handlers, ATS unit and NMOC).*

*NICE COTE D'AZUR PDS system continuously calculates a sequence of off-block departure times, thus providing a TSAT for each flight.*

*The TOBT and its updates improve predictability and punctuality during the aircraft turnaround process from the take off of outstation until take-off from departure airport.*
*By using variable taxi times, runway capacity, the off-block departure sequence is transformed into target take-off times (TTOT).*
*These times can be seen by all partners and are also communicated to the NMOC for inclusion in management of the European network.*

*For each flight, in all situations and particularly in disrupted situations, the PDS calculates a TSAT, thus providing an off-block departure sequence enabling the ATS unit to optimize use of the available capacity.*

*2241.3 COORDINATION WITH THE NETWORK*

*Nice Airport is directly connected to NMOC. A permanent and fully automatic data exchange between the Airport and NMOC was established via flight data update messages.*

*This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times, allowing thus a more accurate and efficient calculation of slot allocation.*

*In sequenced /nominal mode, updating the TOBT and therefore EOBT according to TOBT is entirely beneficial for airlines which benefit from a more optimised calculation of the CTOT.*

*This communication is done via the following messages:*

*Messages sent by NMOC to NICE Airport via Publish and Subscribe Service:*

*- Flight Plan Messages*

*- Flight Data Messages*

*Messages sent by NICE Airport to the NMOC for arrival flights:*

*- General Arrival Planning Information Messages (G-API) - up to 48 hours before the flight*

*Messages sent by NICE Airport to the NMOC for departure flights:*

*- Predicted Departure Planning Information Messages (P-DPI) - up to 48 hours before the flight*

*- Early Departure Planning Information Messages (E-DPI)*

*- Target Departure Planning Information Messages (T-DPI)*

*- ATC Departure Planning Information Messages (A-DPI)*

*- Cancel Departure Planning Information Messages (C-DPI)*

*Basic Network Operations procedures continue to apply.*

*These DPI and API messages include TOBT, TSAT, TTOT as well as information on the arrival or departure flights and airport resources.*

*The Network Operation will consider these TTOT when updating flight profile in its system.*

*With the introduction of P-DPI and G-API messages exchanged with NM Systems, those messages may impact the ATFM Network earlier than the start of A-CDM (EOBT -3HR) and up to 48HR before EOBT, and these data may be used for air traffic flow management (ATFM) purposes.*

*2241.4 SOBT AND EOBT*

*On reception of the flight plan (at least 3 hours before EOBT according to the NMOC rules), EOBT and SOBT must be consistent :*
*- EOBT must comply with the following constraint : EOBT > SOBT.*
*Otherwise :*

*At TOBT - 40 min :*

*If EOBT is not later or equal to SOBT, TSAT won't be displayed, the status DE-SEQ will be displayed in the CDM portal, Startup approval won't be granted and the flight won't take-off.*

*After TOBT - 40 min :*

Dans le cas où la contrainte EOBT ≥ SOBT avait été initialement respectée (la TSAT a été diffusée) mais que la SOBT ou l'EOBT ont été mises à jour et que l'EOBT n'est plus supérieure ou égale à la SOBT, la TSAT sera effacée, le statut DE-SEQ sera affiché dans le portail CDM, l'autorisation de mise en route ne sera pas donnée et le vol ne pourra pas décoller.

Une fois que la contrainte EOBT ≥ SOBT se vérifiera, la TSAT sera diffusée et l'autorisation de mise en route sera donnée. Le vol pourra donc procéder à la procédure départ pour décoller.

Dans le cas où l'EOBT n'est pas supérieure ou égale à la SOBT, les opérations de la compagnie doivent déposer un nouveau plan de vol afin que EOBT ≥ SOBT.

*In the case the constraint EOBT ≥ SOBT was initially respected (TSAT was displayed) and after EOBT or SOBT update EOBT is no more later or equal to SOBT, TSAT will be deleted, the status DE-SEQ will be displayed in the CDM portal, startup approval won't be granted and the flight won't take-off.*

*Once the constraint EOBT ≥ SOBT will be respected, TSAT will be displayed, startup approval will be granted and the flight will be able to follow the departure process to take-off.*

*In the case EOBT is not later or equal to SOBT, Airline OCC must file a new flight plan so that EOBT ≥ SOBT.*

22.4.1.5 TOBT

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :
- portes closes
- passerelles enlevées
- push-back disponible (si nécessaire)
- avion prêt à rouler (nose-out)/repousser dès autorisation (nose-in)
- équipage prêt

La TOBT doit être mise à jour localement sur la plateforme, par conséquent, le responsable de la TOBT d'un vol est la compagnie d'assistance en escale.
Elle la transmet au système GLD de l'ACA.
Le système GLD de l'ACA calcule dans un premier temps une TOBT automatique basée sur la meilleure heure de départ connue à un moment donné (SOBT, EOBT, ELDT, EIBT,ALDT, AIBT...).
Après l'arrivée au parking, les assistants aéroportuaires devront actualiser cette TOBT via le portail CDM (https://cdm.nce.aero) en fonction du déroulé des opérations d'escale, le but étant d'affiner l'heure cible de départ parking du vol.

La TOBT est calculée automatiquement jusqu'à l'AIBT à moins qu'une mise à jour ait été faite manuellement par l'assistant dans le portail CDM. Dans ce cas-là, le calcul automatique est interrompu.

Une nouvelle TOBT doit être émise par les assistants dès qu'ils ont connaissance d'un retard ou d'une amélioration par rapport à la TOBT initiale.
En cas d'amélioration, il est possible d'avancer la TOBT jusqu'à la limite de l'EOBT-10 min.
En cas de retard, il est possible de retarder la TOBT jusqu'à EOBT+15 min.
La TOBT ne peut pas être plus tôt que SOBT-10 min.
Toute nouvelle TOBT doit être au minimum supérieure à l'heure courante.
L'émission de la TOBT doit se faire au plus tard avant la dernière valeur de TOBT en vigueur pour que le vol reste dans la séquence.
Il n'y a pas de limitation du nombre de TOBT saisies pour un même vol.
Il reste toujours obligatoire, pour tous les vols, de mettre à jour le plan de vol par un message DLA lorsque la TOBT est plus tard que EOBT+15 min (TOBT>EOBT+15).
En cas de TOBT plus tôt que EOBT-10 (TOBT<EOBT-10), la compagnie devra annuler le plan de vol et en déposer un nouveau.
En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée dans le portail CDM.
Il faut toutefois souligner la différence de gestion des TOBT et des plans de vol :
- Une TOBT peut toujours être avancée ou retardée alors que l'EOBT du plan de vol peut être retardée par un DLA, mais ne peut pas être avancée.
- Par conséquent, il est important que chaque compagnie gère en interne sa procédure de mise à jour des plans de vol en fonction des TOBT.

Les procédures habituelles OACI de mise à jour des plans de vol restent les mêmes : envoi d'un message DLA lorsque TOBT/SOBT > (EOBT+15 min.).

La compagnie doit continuer de gérer :
- les plans de vols en envoyant des messages DLA pour éviter les FLS (Flight Plan Suspended) dus à FAM (Flight Activation Monitoring),
- le respect du CTOT.

22.4.1.6 TSAT

22.4.1.5 *TOBT*

*The TOBT is the target time the airline itself sets as off-block departure time :*
*- doors closed*
*- jetway removed*
*- push-back available (if required)*
*- aircraft ready to taxi (nose-out)/be pushed back (nose-in) when cleared to do so*
*- crew ready*

*The TOBT must be locally updated on the platform, consequently the person responsible for the TOBT of a flight is the ground handler.*
*The TOBT is therefore input in ACA PDS system by the ground handler.*
*ACA PDS system initially calculates an automatic TOBT based on the best-known time at a given moment (SOBT, EOBT, ELDT, EIBT, ALDT, AIBT, etc.) etc.).*
*After the In Block event, via Nice CDM portal (https://cdm.nce.aero), the ground handler will have to update this TOBT according to the turnaround process.*
*This will allow to estimate the target off block time in a more reliable way.*

*The TOBT is automatically calculated until AIBT, unless it was manually updated by the ground handler via the CDM Portal.*

*A new TOBT must be issued by ground handler as soon as they identify a delay or an improvement regarding the previous TOBT.*
*In case of an improvement, the TOBT can be moved forward until EOBT-10 min and not earlier.*
*In case of delay, TOBT can be delayed until EOBT+15min and not later.*
*TOBT cannot be earlier than SOBT-10min.*
*Any new TOBT must be later than the current time.*
*The TOBT must be updated at the latest before the last TOBT value in effect so that the flight remains in the sequence.*
*There is no limit of the number of TOBTs updates for the same flight.*
*For all flights, it is still mandatory to update the flight plan by a DLA message when TOBT is later than EOBT+15min (TOBT>EOBT+15 min).*
*In case TOBT is earlier than EOBT-10 (TOBT<EOBT-10), airline will have to cancel the flight plan and refile a new one.*
*If there is a difference of more than 15 minutes between the TOBT and EOBT, an alarm is triggered and displayed on Nice CDM Portal.*
*However, it must be emphasized that the TOBTs and flight plans are managed differently :*
*- A TOBT can always be moved forward or backward, whereas the flight plan EOBT can be put off by a DLA, but cannot be moved earlier.*
*- It is therefore important that each airline manages its own procedure for flight plan updating according to TOBT changes.*
*The usual ICAO procedures for updating flight plans remain the same: transmission of a DLA message when TOBT/SOBT > (EOBT +15 min).*

*The airline must still manage:*
*- the flight plans by sending DLA messages to avoid FLS (Flight Plan Suspended) due to FAM (Flight Activation Monitoring),*
*- compliance with the CTOT.*

22.4.1.6 *TSAT*


© Service de l'Information Aéronautique, France

La TSAT est l'heure cible de mise en route. Elle est calculée par le système GLD en tenant compte de la capacité départ disponible sur l'aéroport, des TOBT et des CTOT attribuées par le NMOC.
La TSAT est l'heure à laquelle un appareil doit demander et obtenir son autorisation de mise en route. Une TSAT est calculée pour tout vol programmé, dont le départ est prévu dans les 40 minutes à venir.
Afin d'optimiser la séquence de départ bloc, la TSAT est calculée en permanence et peut être améliorée ou retardée à tout moment. La TSAT a une fenêtre de validité de -5 / + 5 min. Un vol peut être sorti de la séquence (bloqué) s'il ne respecte pas sa TSAT. Dans ce cas, sa TSAT n'est plus valable et le vol n'est plus autorisé à partir (la TSAT n'est plus actualisée).
Le re-séquencement d'un vol ne se fera qu'après la saisie d'une nouvelle TOBT par l'assistant dans le portail CDM, en découlera
une nouvelle TSAT.
Les conditions de blocage d'un vol par la GLD sont les suivantes :
Pour les vols programmés hors compagnies TAXI.
- Vol n'ayant pas eu sa clairance départ à TSAT + 2 min
- Vol n'ayant pas eu d'autorisation de mise en route à TSAT + 5
- Vol n'ayant pas quitté le point de stationnement (AOBT) à ASAT + 5
- Vol suspendu par le NMOC pour cause, par exemple, de terrain de destination fermé.

Pour les vols non programmés y compris pour les compagnies TAXI :
- Vol n'ayant pas eu sa clairance départ à TSAT + 2 min,
- Vol n'ayant pas eu d'autorisation de mise en route (ASAT) à TSAT + 5,
- Vol n'ayant pas quitté le point de stationnement (AOBT) à TSAT + 7,
- Vol suspendu par le NMOC pour cause, par exemple, de terrain de destination fermé.

Tant que l'assistant informe d'un changement de TOBT avant échéance de la TSAT, le vol est séquencé selon la nouvelle TOBT reçue.

*TSAT is the target start-up time. It is calculated by the PDS system taking into account available departure capacity at the airport, the TOBTs of other flights and the slots provided by the NMOC.*
*The TSAT is the time at which an aircraft must request and obtain the Start-up Approval. A TSAT is calculated for all scheduled flights with a departure time in the next 40 minutes.*
*To optimize the off-block departure sequence, TSAT is continuously calculated and can be moved forward or back at any time. The TSAT has a validity window of -5 / +5 min. A flight can be removed from the sequence (blocked) if it does not comply with its TSAT. In this case, the TSAT is no longer valid and the flight is no longer cleared for departure (the TSAT is no longer updated).*
*A flight is only re-sequenced once a new TOBT has been updated in the CDM portal by the ground handler, resulting in a new TSAT.*
*The conditions for a flight to be blocked by the PDS system are the following :*
*For Scheduled flights excluding TAXI airlines.*
*- Flight has not received departure clearance at TSAT + 2 min,*
*- Flight has not received start-up clearance at TSAT + 5 min,*
*- Flight has not left its stand (AOBT) at ASAT + 5 min,*
*- Flight suspended by the NMOC due to, for example, closure of the destination airfield.*

*For non-scheduled flight including TAXI airlines :*
*- Flight has not received departure clearance at TSAT + 2 min,*
*- Flight has not received start-up clearance at TSAT + 5 min,*
*- Flight has not left its stand (AOBT) at TSAT + 7 min,*
*- Flight suspended by the NMOC due to, for example, closure of the destination airfield.*

*Provided that the ground handling agent reports a change in TOBT before the TSAT expires, the flight is sequenced according to the new TOBT received.*

### 2241.7 PROCEDURE DE DEPART AVEC L'ORGANISME ATS EN MODE SEQUENCE

### 2241.7 *DEPARTURE PROCEDURE WITH THE ATS UNIT IN SEQUENCED MODE*

#### 2241.7.1 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont accessibles :
- Via l'assistant aéroportuaire,
- Via le portail CDM : https://cdm.nce.aero

accessible via PC, smartphone ou tablette. Une interface a été développée spécifiquement pour les pilotes : pas d'identifiant / mot de passe, seul le CallSign est indispensable pour s'y connecter.

L'assistant doit faire en sorte que la TOBT soit connue de tous les acteurs participant au traitement de l'aéronef à tout moment. Toute modification de la TSAT doit être communiquée par l'assistant à l'équipage (par contact direct, radio ou liaison Datalink). La communication de la TSAT à l'équipage doit être traitée avec la même priorité que le CTOT du NMOC. Le statut de vol bloqué et les différentes alertes issues de la GLD seront également visibles dans le portail CDM.

#### 2241.7.1 *TOBT and TSAT communication*

*The TOBT and TSAT for each flight are known :*
*- Via the ground handler,*
*- Via the CDM portal : https://cdm.nce.aero*

*reachable via computers, smartphones or tablets. A pilot specific interface is also provided : no login nor password are needed, only the CallSign is requested for connexion.*

*The handling agent must make sure that the TOBT is known to all parties involved in aircraft handling at all times. Any change in the TSAT must be communicated by the handling agent to the crew (by direct contact, radio or Datalink). Communication of the TSAT to the crew must be performed with the same priority as the NMOC CTOT. Blocked flight status and the different alerts transmitted by the PDS system will also be displayed on the CDM website.*

#### 2241.7.2 Procédure de départ avec l'Organisme ATS en mode séquence pour les vols programmés hors compagnies taxi

#### 2241.7.2 *Departure procedure with the ATS unit in sequenced mode for scheduled flights excluding taxi airlines*

#### 2241.7.2.1 Mise en route en mode séquencé vols programmés hors compagnies TAXI

#### 2241.7.2.1 *Start-up in sequenced mode for scheduled flights excluding TAXI airlines*

- Clairance départ :
- 'ti' : 15 minutes
- 'tt' : 3 minutes
- 't1' : 3 minutes

Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer un message RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à partir de TOBT - 15 min.
L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ, et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.
Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à partir de TOBT - 15 min.
Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT - 15 min.
Si le pilote appelle ou envoie un RCD trop tard (à partir de TSAT + 2 min), le vol sera bloqué par la GLD et la clairance lui sera refusée.
Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera débloqué.
Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.

*- Departure clearance :*
*- 'ti' : 15 minutes*
*- 'tt' : 3 minutes*
*- 't1' : 3 minutes*

*The pilot must contact DELIVERY by radio or send an RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance from TOBT -15 min.*
*The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information, and ask the pilot to call back when ready to depart.*
*If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back from TOBT -15 min.*
*In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.*
*If the pilot calls or sends an RCD too late (from TSAT + 2 min), the flight will be blocked by the PDS system and clearance will be refused.*
*The flight won't take off until it is unblocked.*
*To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.*

- Clairance de Mise en route (ASAT)
Le pilote doit s'assurer que le transpondeur est allumé avant de faire la demande de mise en route.
Le pilote appelle le PREVOL entre TSAT-5 et TSAT+5 pour obtenir sa clairance de mise en route. Le PREVOL autorise alors la mise en route et transfère le pilote sur la fréquence SOL.
Si l'appel intervient après TSAT + 5 min, le vol sera bloqué par le GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera débloqué.
Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT. .
N.B : Si un pilote a un doute quant à sa TSAT, il doit contacter son assistant pour connaître sa TSAT courante.

224172 Repoussage en mode séquencé pour les vols programmés hors compagnies TAXI

L'autorisation de repoussage (ou de roulage pour les autonomes) est obtenue sur la fréquence SOL à partir de l'ASAT et en étant prêt à repousser / quitter le bloc. L'autorisation de repoussage / début de roulage est valable 1 minute.

Le repoussage / début de roulage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

Si le départ bloc n'a pas lieu 5 min après l'autorisation de mise en route, (ASAT + 5 min), le vol sera bloqué par le GLD. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloqué. Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.

224173 Procédure de départ avec l'Organisme ATS en mode séquence pour les vols non programmés y compris les compagnies taxi

224173l Mise en route en mode séquencé vols non programmés y compris les compagnies TAXI

- Clairance départ :

Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer une demande RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à partir de TOBT - 15 min. L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à partir de TOBT - 15 min.

Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT - 15 min.

Si le pilote appelle ou envoie un RCD trop tard (à partir de TSAT + 2 min), le vol sera bloqué par la GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloqué.

Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.

- Clairance de Mise en route (ASAT) :

Le pilote doit s'assurer que le transpondeur est allumé avant de faire la demande de mise en route.

Le pilote appelle le PREVOL entre TSAT - 5 et TSAT + 5 pour obtenir sa clairance de mise en route. Le PREVOL autorise alors la mise en route et transfère le pilote sur la fréquence SOL.

Si l'appel intervient après TSAT + 5 min, le vol sera bloqué par le GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloqué.

Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.
N.B : Si un pilote a un doute quant à sa TSAT, il doit contacter son assistant pour connaître sa TSAT courante.

224173l Repoussage en mode séquencé pour les vols programmés hors compagnies TAXI

L'autorisation de repoussage (ou de roulage pour les autonomes) est obtenue sur la fréquence SOL à partir de TSAT-5 et en étant prêt à repousser / quitter le bloc. L'autorisation de repoussage/début de roulage est valable 1 minute.

Le repoussage / début de roulage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

Si le départ bloc n'a pas lieu 7 min après la TSAT (TSAT + 7), le vol sera bloqué par le GLD. Le vol ne pourra pas décoller tant qu'il ne sera pas débloqué.

*- Start-up clearance (ASAT)*
*Pilots have to make sure that transponder is operative before the startup request.*
*The pilot calls DELIVERY between TSAT-5 and TSAT + 5 to obtain start-up clearance. DELIVERY then gives start-up clearance and transfers the pilot to the GROUND frequency.*
*If the call is made after TSAT + 5 min, the flight will be blocked by the PDS system and clearance refused. The flight won't take off until it is unblocked.*
*To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.*
*Note: If a pilot has any doubt regarding his/her TSAT, he/she must contact the ground handling agent to obtain his/her current TSAT.*

*224172 Push-back in sequenced mode for scheduled flights excluding TAXI airlines*

*Push-back (or taxiing) approval is given on the Ground frequency from ASAT, the aircraft being ready for push-back / to leave the block. Push-back / start of taxiing clearance is valid for 1 minute.*

*Push-back / taxiing must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.*

*If off-block departure has not been performed within 5 minutes of start-up clearance being received, (ASAT + 5), the flight will be blocked by the PDS system. The flight won't take off until it is unblocked. To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.*

*224173 Departure procedure with the ATS unit in sequenced mode for non scheduled flights including taxi airlines*

*224173l Start-up in sequenced mode for non-scheduled flights including TAXI airlines*

*- Departure clearance :*

*The pilot must contact DELIVERY by radio or send an RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance from TOBT -15 min. The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information, and ask the pilot to call back when ready to depart.*

*If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back from TOBT -15 min.*

*In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.*

*If the pilot calls or sends an RCD too late (from TSAT + 2 min), the flight will be blocked by the PDS system and clearance will be refused. The flight won't take off until it is unblocked.*

*To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.*

*- Start-up clearance (ASAT) :*

*Pilots have to make sure that transponder is operative before the startup request.*

*The pilot calls DELIVERY between TSAT - 5 and TSAT + 5 to obtain start-up clearance. DELIVERY then gives start-up clearance and transfers the pilot to the GROUND frequency.*

*If the call is made after TSAT + 5 min, the flight will be blocked by the PDS system and clearance refused. The flight won't take off until it is unblocked.*

*To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.*
*Note : If a pilot has any doubt regarding the TSAT, he must contact the ground handling agent to obtain the current TSAT.*

*224173l Push-back in sequenced mode for non-scheduled flights including TAXI airlines*

*Push-back (or taxiing) approval is given on the Ground frequency from TSAT-5, the aircraft being ready for push-back / taxi.*
*The push-back / taxi clearance is valid for 1 minute.*

*Push-back / taxiing must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.*

*If off-block departure has not been performed within 7 minutes after the TSAT (TSAT + 7), the flight will be blocked by the PDS system. The flight won't take off until it is unblocked.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Pour débloquer le vol, l'assistant devra saisir une nouvelle TOBT (coordonnée avec le pilote) dans le portail CDM ce qui permettra le calcul d'une nouvelle TSAT.

*To unblock the flight, the ground handler will have to update TOBT (coordinated with the pilot) in the CDM portal. Then a new TSAT will be calculated.*

22418 PROCEDURE DEPART EN MODE NON SEQUENCE

*22418 DEPARTURE PROCEDURE IN NON-SEQUENCED MODE*

224181 Communication des heures de départ bloc

*224181 Communicating off-block departure time*

En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLD, l'aéroport peut être amené à passer la gestion des départs en mode non séquencé.
Un affichage d'alerte est diffusé dans la séquence accessible dans le portail CDM : https://cdm.nce.aero
Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence de départs bloc n'est plus appliqué, mais une procédure départ de même type continue à être appliquée manuellement. Les TOBT doivent toujours être mises à jour par les compagnies, ainsi que les EOBT des plans de vol en fonction de ces TOBT.
L'Organisme ATS calculera une heure de départ bloc, confirmée sur la fréquence PREVOL lors de l'appel à TOBT -15 min. Cette heure correspond à :
- EOBT du plan de vol pour un vol non régulé
- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT - forfait temps de roulage local) pour un vol régulé.

*If a technical or operational issue makes it impossible to use the off-block departure sequence calculated by the GLD system, the airport may have to switch departure management to non-sequenced mode.*
*A warning is displayed in the sequence, which can be accessed on the CDM portal : https://cdm.nce.aero*
*In this case, TSAT display on the DMAN will be suspended.*
*In this mode, the off-block departure sequence is no longer automatically calculated, but a similar departure procedure continues to be applied manually. TOBTs must still be updated by airlines, as must the flight plan EOBTs dependent on these TOBTs.*
*The ATS unit will calculate an off-block departure time which will be confirmed on the DELIVERY frequency when called at TOBT -15 min. This time corresponds to:*
*- Flight plan EOBT for a non-regulated flight*
*- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT – local default taxiing time) for a regulated flight.*

224182 Mise en route en mode non séquencé

*224182 Start-up in non-sequenced mode*

- Clairance Départ
La clairance départ sera délivrée sur la fréquence PREVOL ou via ACARS. Le pilote doit contacter le PREVOL ou envoyer une RCD pour demander sa clairance départ à TOBT- 15 min.
L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.
Si l'appel a lieu beaucoup trop tôt, le PREVOL lui indiquera de rappeler à TOBT - 15 min. Dans le cas d'un RCD, il n' y aura pas de réponse ACARS avant TOBT - 15 min.

- Clairance de Mise en Route :
Le pilote doit s'assurer que le transpondeur est allumé avant de faire la demande de mise en route.
Lorsque le pilote rappelle prêt au Départ, deux cas peuvent se présenter :
1. Si l'heure de départ est proche, le PREVOL donne l'autorisation de mise en route et transfère le vol sur la fréquence Sol.
2. Si l'heure de départ bloc est éloignée, le PREVOL confirme l'heure prévue de départ bloc et demande de rappeler en fonction.

*- Departure clearance*
*Departure clearance will be given on the DELIVERY frequency or via ACARS. The pilot must contact DELIVERY or send an RCD to request departure clearance at TOBT -15 min.*
*The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information and ask the pilot to call back when ready to depart.*
*If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back at TOBT -15 min. In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT -15 min.*

*- Start-up clearance :*
*Pilots have to make sure that transponder is operative before the startup request.*
*When the pilot calls to state that he/she is ready for departure, there are two possible cases :*
*1. If the departure time is close, DELIVERY gives start-up clearance and transfers the flight to the Ground frequency.*
*2. If the departure time is not for some time, DELIVERY confirms the scheduled off-block departure time and asks the pilot to call back accordingly.*

224183 Repoussage en mode non séquencé

*224183 Push-back in non-sequenced mode*

L'autorisation de repoussage est obtenue sur la fréquence Sol en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/départ du bloc à EOBT+/- 15 min ou avant COBT +10 min ; sinon le vol sera bloqué par l' Organisme ATS jusqu'à ce que le plan de vol soit mis à jour par la compagnie en déposant un message DLA.

L'autorisation de repoussage est valable 1 minute.

Le repoussage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

*Push-back approval is given on the Ground frequency, the aircraft being ready for push-back/ to leave the block. This contact must allow push-back/off-block departure at EOBT +/ 15 min or before COBT +10 min ; otherwise the flight will be blocked by the ATS unit until the flight plan has been updated by the airline sending a DLA message.*

*Push-back clearance is valid for 1 minute.*

*Push-back must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.*

### 22.4.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)

### *22.4.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)*

22421 Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFMN SID. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.

*22421 The Standard Instrument Departure Routes are shown on charts AD 2 LFMN SID. Except otherwise cleared by the Approach Center, aircraft shall comply with the requirements specified for each SID. If it is not possible, the pilot shall inform the ATC unit on the first contact.*

22422 **Départs RNAV**

*22422 **RNAV Departures***

La spécification de navigation requise est la RNAV 1.

Les aéronefs avec panne de GNSS doivent posséder l'INS pour utiliser les SID RNAV.

Dans ce cas, l'équipage doit s'assurer, avant l'alignement que la précision de la position fournie par le système de navigation est meilleure que 0.17 NM par rapport à une position connue (ex : seuil de piste). Cela peut-être réalisé au moyen d'une fonction de recalage du système de navigation (ex : FMS) automatique (fonction "Automatic runway update") ou manuelle.
Les SID "A" ou "X" sont préférentiels.
Les SID "C", "Z" et "P" (haute performance) sont sur demande au PREVOL .

En l'absence de la capacité "RNAV" requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" à la demande de mise en route.

*The required navigation specification is RNAV1.*

*ACFT without GNSS device must have an INS to be able to use SID RNAV.*

*In this case, the crew must be sure before lining-up, that the precision of the position provided by the navigation system is better than 0.17 NM in comparison with a know position (ex. runway threshold). This may be done by means of the function "automatic runway update" or done manually.*
*SID named with letter "A" and "X" are preferential.*
*SID named with letter "C", "Z" and "P" (high performance) are on pilot's request at DELIVERY.*

*In the absence of the required RNAV capacity, the pilot should announce "Non RNAV" at the requested start up.*

**22.4.2.3 Phraséologie**

Les éléments de phraséologie figurent de manière complète dans le document OACI Doc 7030/4, § 18.8 et OACI Doc 4444, § 12.3.1.14. Si une procédure de départ ou d'arrivée RNAV, qui a été assignée, ne peut être acceptée par le pilote, le pilote informera immédiatement l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE DEPART (ou ARRIVEE) CAUSE (raison).

En cas de dégradations des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante: IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE).

**22.4.2.4 Particularités départ**

Alignement et décollage : après clairance d'alignement et/ou décollage, ces opérations doivent être effectuées aussi vite que possible.
Décollage 22 : l'attention des pilotes est attirée sur la possibilité de mouvements simultanés d'hélicoptères utilisant l'hélistation.

Suivi de la trajectoire de départ initial et des altitudes publiées impératif.

**22.4.3 Départ omnidirectionnel**

Pour optimiser la gestion des départs et pour l'usage des vols non capables RNAV 1, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné ou le point de sortie de la CTA / TMA prévu au plan de vol.

Clairance avant décollage :

- Décollage RWY 04L-04R, à 400 ft tourner à droite au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné".
- Décollage RWY 22L-22R, à 500 ft tourner à gauche au cap "spécifié" en montée vers le niveau "assigné".
Le secteur défini de départ est compris entre le cap magnétique 105° et le cap magnétique 180°.

- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit (voir AD 2 LFMN ENV).
- Vitesse : FL < 100 : MAX IAS 250 kt.

- Pentes ATS : 7% jusqu'au FL 100. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.
- Pente théorique de montée, voir description des SID.

- Protégés pour senseur GNSS ou DME/DME/IRU.

**22.4.4 Vols non capables RNAV 1**

Le pilote d'un aéronef non capable de suivre un SID RNAV 1 doit appliquer la procédure suivante : Préciser PLN case 15 : DCT XXXXX (point de sortie CTA / TMA correspondant à un SID RNAV publié). Il doit le signaler au PREVOL et s'attendre à un départ omnidirectionnel (voir 4.3) suivi d'un guidage radar vers le point choisi. Ne pas faire de demande de clairance par ACARS.

**22.4.5 Vols à destination de Cannes (LFMD) ou St Tropez (LFTZ) :**

Ne pas faire de demande de clairance par ACARS

Écrire dans la case 15 du FPL :
- à destination de Cannes : DCT OBOTA
- à destination de St Tropez : DCT STP

**22.5 ITINÉRAIRES DE TRANSIT**

Les itinéraires de transit sont définis sur la carte AD 2 LFMN ARC. Les transits ne sont pas autorisés dans la CTA et dans la TMA en dessous du FL 140 à l'exception de l'AWY A3.

**22.6 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.6.1 Départ**

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC :

SID : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la CTA / TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.

Départ omnidirectionnel : monter jusqu'au FL100 au cap spécifié puis faire route sur le premier point de la route planifiée en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**Note** : dans le cas où le dernier niveau assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

***22.4.2.3 Phraseology***

*All relevant phraseology can be found in the OACI document Doc 7030/4, § 18.8 and OACI Doc 4444, § 12.3.1.14. If the RNAV departure or arrival procedures which were assigned cannot be accepted by the pilot, the pilot shall immediately inform the ATC using the following: DEPARTURE (or ARRIVAL) IMPOSSIBLE DUE (reason).*

*In case of damage to the navigational performance of the aircraft or of failure, the pilot shal inform ATC using the following : UNABLE RNAV (DUE).*

***22.4.2.4 Specificities on departure***

*Line-up & Take-off clearances : on receipt of line-up or take-off clearances, pilots should ensure, commensurate with safety, that they are able to proceed expeditiously.*
*Take-off 22: pilot's attention is drawn to the possibility of simultaneous movement of helicopters using the helipad.*

*Strictly folow the initial departure flightpath and the published altitudes.*

***22.4.3 Omnidirectional departure***

*To optimize the management of the departures or if not RNAV 1 capable, there is a published omnidirectional departure which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID or the CTA / TMA exit point specified on FPL.*

*Clearance before take-off :*

*- Take-off RWY 04L-04R : at 400 ft turn right on the given heading and climb to the assigned FL.*
*- Take-off RWY 22L-22R : at 500 ft turn left on the given heading and climb to the assigned FL.*
*The defined departure sector is between MAG 105° and MAG 180°.*

*- Noise restriction : comply with the low noise procedures (see AD 2 LFMN ENV).*
*- Speed : FL < 100 : MAX IAS 250 kt.*

*- ATS climb gradient : 7% up to FL 100. In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.*
*- Theoretical climb gradient, see SID description.*

*- Protected for GNSS or DME/DME/IRU sensor.*

***22.4.4 Flights not RNAV 1 capable***

*If not RNAV 1 capable, the pilot must comply with the following procedure : Write in FPL item 15 : DCT XXXXX (one of the exit point of a published RNAV SID from LFMN). He must advise DELIVERY and expect a multidirectional departure (see 4.3) followed by radar vectoring. Do not use ACARS for departure clearance.*

***22.4.5 Flights with destination to Cannes (LFMD) or St Tropez (LFTZ) :***

*Do not use ACARS for departure clearance.*

*Write in FPL item 15 :*
*- to Cannes : DCT OBOTA*
*- to St Tropez : DCT STP*

***22.5 TRANSIT ROUTES***

*The transit routes are defined on chart AD 2 LFMN ARC. Transit flights are not authorized in the CTA and the TMA below FL 140 except AWY A3.*

***22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.6.1 Departure***

*In VMC : within the TMA, fly back and land on the departure aerodrome.*

*In IMC :*

*SID : follow the Standard Instrument Departure Route and comply with the specified requirements, maintaining the assigned level until leaving the CTA / TMA. Then continue the flight according to the current flight plan.*

*Multidirectional departure : climb up to FL 100 along specified heading, then fly towards the first point of the planned route climbing up to the minimum en route safety altitude.*

***Note** : if the last assigned level is not consistent with the minimum safety altitude, climb to the cruising level.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.6.2 Arrivée**

Consignes en cas de panne de radiocommunication avant le IAF :

- Afficher 7600.

- Suivre la STAR PLN ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale en respectant les altitudes de sécurité.

- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiées.

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

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

. HAP,

. Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.

- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080 (IAF MUS) ou FL 070 (IAF NERAS).

- Quitter l'IAF à ce niveau pour exécuter la procédure d'approche reçue à l'ATIS ou de Nice Approche. En cas de panne sans connaissance de la procédure en service, exécuter la procédure ILS Y, RNP Y, ou RNP Z en piste 04 ou la procédure RNP D ou RNP Z en piste 22.

Consignes en cas de panne de radiocommunication après le IAF en fonction de la procédure en service :

- Afficher 7600.

- Maintenir l'altitude assignée 2 minutes si elle est compatible avec l'altitude de sécurité et votre position par rapport à l'IF de la procédure.

- Rejoindre et exécuter la procédure publiée en privilégiant les points ci-dessous.

RNP A 04L-04R :

- Si IAF MUS, direct MN140.

- Si IAF NERAS, direct MN150.

RNP Y/Z 04L :

- Si IAF MUS, direct LEMPU.

- Si IAF NERAS, direct MN450.

RNP Y/Z 04R :

- Si IAF MUS, direct RAPOT.

- Si IAF NERAS, direct MN450.

RNP D/Z 22L-22R :

- Direct SOTOX.

**Panne Radio suivie d'une API :**

Effectuer la procédure de dégagement de la CTA / TMA ou effectuer la procédure d'approche interrompue jusqu'à NERAS pour préparer et exécuter à partir de ce point une procédure ILS Y, RNP Y ou RNP Z en piste 04, ou une approche RNP D ou RNP Z en piste 22.

Procédure de dégagement de la CTA / TMA : effectuer la procédure API jusqu'à NERAS puis quitter à 3000 ft la TMA NICE sur le R 116 AZR (116°) pour rechercher les conditions VMC sur la Méditerranée.

***22.6.2 Arrival***

*Instructions in case of radio communication failure before the IAF :*

*- Set transponder to 7600.*

*- Follow the PLN STAR or the authorized STAR. In case of radar vectoring, rejoin the initial STAR while observing safety altitudes.*

*- Comply with published altitude and speed constraints.*

*- Proceed to the IAF at the last assigned flight level for which acknowledgment was received, if it is usable in the holding pattern; otherwise, use the highest level of the holding.*

*- Hold at that level until the latest of the following :*

*. EAT,*

*. Arrival time in the holding pattern plus 10 minutes.*

*- Then descent in the holding pattern to FL 080 (IAF MUS) or FL 070 (IAF NERAS).*

*- Leave the IAF at this level to execute the approach procedure received via the ATIS or from Nice Approach. In case of failure without knowledge of the procedure in use, execute the ILS Y, RNP Y or RNP Z approach for runway 04, or the RNP D or RNP Z approach for runway 22.*

*Instructions in case of radio communication failure after the IAF depending on the procedure in use :*

*- Set transponder to 7600.*

*- Maintain the assigned altitude for 2 minutes if it is compatible with safety altitude and your position relative to the IF of the procedure.*

*- Join and execute the published procedure, giving priority to the following points.*

*RNP A 04L-04R :*

*- If IAF is MUS, proceed direct to MN140.*

*- If IAF is NERAS, proceed direct to MN150.*

*RNP Y/Z 04L :*

*- If IAF is MUS, proceed direct to LEMPU.*

*- If IAF is NERAS, proceed direct to MN450.*

*RNP Y/Z 04R :*

*- If IAF is MUS, proceed direct to RAPOT.*

*- If IAF is NERAS, proceed direct to MN450.*

*RNP D/Z 22L-22R :*

*- Proceed direct to SOTOX*

***Radio failure followed by a missed APCH :***

*Perform the CTA/TMA exit procedure or carry out the missed approach procedure up to NERAS to prepare and execute from that point an ILS Y, RNP Y or RNP Z procedure for runway 04, or a RNP D or RNP Z approach for runway 22.*

*CTA / TMA clearing procedure : carry out the missed APCH procedure until NERAS then leave at 3000 ft the NICE TMA, on R 116 AZR (116°) and attempt to fly VMC over the Mediterranean sea.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMN.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 AÉRODROMES VOISINS**

Les départs de Cannes sous plan de vol Zoulou avec passage à l'application des règles de vol aux instruments (IFR) dans la TMA et la CTA NICE sont interdits.

**Conditions météorologiques d'approche à vue**

- Pour les aéronefs multimoteurs et de jour :

La poursuite du vol en passant à l'application des règles de vol à vue (VFR) dans la région de contrôle (CTA), dans la région de contrôle terminal (TMA) de Nice ou dans la zone de contrôle (CTR) de Cannes est interdite.

Les clairances d'approche à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 750 m (2500 ft).

Les approches à vue ne sont pas autorisées lorsque NICE Approche n'a pas connaissance des données météorologiques. En particulier, hors HOR ATS de CANNES, les approches à vue sont interdites.

- Pour tous les aéronefs et de nuit :

Seule la piste 35 est utilisable pour les atterrissages de nuit à CANNES. Les autorisations d'approche à vue ne peuvent être accordées que lorsque les conditions météorologiques dont dispose CANNES TOUR font état d'une visibilité horizontale égale ou supérieure à 5 km et d'une hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1050 m (3500 ft).

***23.1 NEIGHBOURING AERODROMES***

*Cannes departures with Zoulou flight plan are not allowed to change to instrument flight rules (IFR) within the limits of NICE TMA and NICE CTA.*

***Visual approach weather conditions.***

*- For multi-engines aircraft and day time :*

*Continued flight using Visual Flight Rules in Nice Control Area (CTA), in Nice Terminal control Area (TMA) or in Cannes Control zone (CTR) is not allowed.*

*Visual approaches clearances may only be issued when the weather conditions notified to CANNES TWR are as follows : horizontal visibility equal to or more than 5 km and cloud base equal to or above 750 m (2500 ft).*

*Visual approaches should not be authorized when NICE APP is not informed of the weather conditions. Especially, out of CANNES ATS SKED, visual approaches are prohibited.*

*- For all aircraft and in night time :*

*Only RWY 35 is available for night landings at CANNES AD.*
*Visual approach clearances may only be issued when the weather conditions notified to CANNES TWR are as follows : horizontal visibility equal to or more than 5 km and cloud base equal to or above 1050 m (3500 ft).*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

SR-30 à SS+30

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*SR-30 to SS+30*

**23.3 RADIOCOMMUNICATION**

**23.3.1 Transferts de communication**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A chaque changement de fréquence, l'aéronef doit contacter sans délai et en aucun cas plus d'une minute après réception de l'instruction de changement de fréquence.

**23.3.2 Equipement 8.33 KHz**

Aéronefs non équipés en 8.33 KHz.

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la fréquence NICE TOUR 118.700 MHz.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront en fonction du secteur d'arrivée, les services ATS sur la fréquence NICE Information Nord 120.850 MHz ou Sud 122.925 MHz ou Ouest 124.425 MHz.

***23.3 RADIOCOMMUNICATION***

***23.3.1 Transfer of communication***

*Frequency changes are carried out on aircraft ATC unit instruction. Upon every frequency change, pilot shall immediately contact and never more than one minute after receiving the frequency change instruction.*

***23.3.2 8.33 KHz equipment***

*ACFT non 8.33 KHz equipped.*

*On departure, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on NICE TWR 118.700 MHz.*

*On arrival, unless otherwise, instructed by ATS, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing and depending on arrival shall contact ATS on NICE Information North 120.850 MHz or South 122.925 MHz or West 124.425 MHz.*

**23.4 ASSISTANCE OBLIGATOIRE**

Pour des raisons de sécurité d'exploitation et de sûreté, l'assistance est obligatoire pour les vols VFR et IFR; à cet effet, il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire (voir AD 2 LFMN.4) avant le départ du terrain d'origine.

***23.4 MANDATORY ASSISTANCE***

*For security and safety reasons, assistance is compulsory for VFR and IFR flight, therefore an airport handling facilities operator (see AD 2 LFMN.4) must be contacted before the departure airport.*

**23.5 ÉQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC**

Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

Zone de traitement : la surveillance est effective à l'intérieur des limites latérales de la CTA et de la TMA de NICE et de la portion d'espace aérien adjacent sise en FIR MILAN à l'exclusion des zones d'inhibition suivantes :

- sous FL 055 dans les limites latérales des LF-R95A,

- sous 3000 ft dans les limites latérales des TMA 7 et 8 de NICE hors LF-R95A,

- sous 2500 ft dans les limites latérales des CTR1 et 2 CANNES,

- sous 2300 ft autour de Fayence (LFMF).

Dans ces zones d'inhibition, zones où l'aéronef n'est en principe plus en fréquence avec Nice Approche, le service MSAW n'est pas rendu.

Limites latérales zone de traitement :

- CTA et TMA NICE : cf AIP ENR 2.1

- Espace adjacent : 43°57'58"N, 007°38'15"E - 44°03'19"N, 007°42'33"E - 43°50'09"N, 008°03'13"E - 43°42'03"N, 007°50'31"E - 43°47'00"N, 007°32'00"E - Frontière italienne - 43°57'58"N, 007°38'15"E.

Limites verticales zone de traitement :

- plancher : SFC.

- plafond : FL 175.

***23.5 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*MSAW ground warning system (see AD 1.0).*

*Processing area : the MSAW monitoring is effective within the lateral limits of NICE CTA, NICE TMA and the portion of adjacent airspace in MILAN FIR excluding the following zones of inhibition :*

*- below FL 055 within lateral limits of LF-R95A,*

*- below 3000 ft within lateral limits of TMA NICE 7 and 8 outside of LF-R95A,*

*- below 2500 ft within lateral limits of CTR CANNES 1 and 2,*

*- below 2300 ft around FAYENCE AD (LFMF).*

*In these inhibition zones, zones where the ACFT is theoretically no more in contact with Nice Approche, MSAW service is not provided.*

*Lateral limits of the processing area :*

*- NICE CTA and NICE TMA : see AIP ENR 2.1*

*- Adjacent airspace : 43°57'58"N, 007°38'15"E - 44°03'19"N, 007°42'33"E - 43°50'09"N, 008°03'13"E - 43°42'03"N, 007°50'31"E - 43°47'00"N, 007°32'00"E - Italian border - 43°57'58"N, 007°38'15"E.*

*Vertical limits of the processing area :*

*- lower limit : SFC.*

*- upper limit : FL 175.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- à proximité immédiate de l'aéroport de NICE COTE D'AZUR :

->en QFU 04 : à l'exception de la RNP A VPT A, toutes les procédures finales sur les QFU 04 L et R sont surveillées jusqu'à 2.2 NM.

L'approche RNP A RWY 04L/R suivie de VPT A RWY 04L/R n'est pas surveillée de jour comme de nuit entre le MAPT et le seuil de piste.

-> en QFU 22 : ce service n'est pas rendu dans la CTR de NICE en dessous de 1500 pieds, sauf lorsque la RNP Z 22R/L est en service. Les approches RNP Z 22R/L sont alors surveillées jusqu'à 1.2 NM.

*- in the close vicinity of NICE COTE D'AZUR airport :*

*->on QFU 04 : except for RNP A VPT A, all final approaches on QFU 04 L or R are monitored down to 2.2 NM.*

*RNP A RWY 04L/R approach followed by VPT A RWY 04L/R is not monitored during the day or night between MAPT and the runway threshold.*

*-> on QFU 22 : this service is not provided inside NICE CTR below 1500 feet, unless RNP Z 22R/L is in service. Then, final approaches RNP Z 22R/L are monitored down to 1.2 NM.*

**23.5 ÉQUIPEMENT DE DÉLIVRANCE DE CLAIRANCE DÉPART**

Délivrance de clairance départ par DCL (ACARS) H24.

ACARS non utilisable pour les vols non RNAV 1 et les vols à destination de Cannes ou Saint-Tropez La Môle.

Equipement de surveillance du trafic :

1) AD équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

***23.5 DEPARTURE CLEARANCE SUPLY EQUIPMENT***

*Departure clearance data-link service (ACARS) H24.*

*Aircraft non RNAV 1 capable or flights destination LFMD or LFTZ : do not use ACARS for departure clearance.*

*Traffic surveillance equipment :*

*1) AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

**23.6 PLAN DE VOL**

L'aéroport de NICE COTE D'AZUR est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire N° 95/93 du 18 janvier 1993 modifié, désigné comme tel par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

COHOR est responsable du contrôle de l'existence de créneaux aéroportuaires pour les plans de vol déposés, et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux aéroportuaires attribués, et le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol sans créneau horaire à l'arrivée ou au départ de NICE COTE D'AZUR.

Pour un vol d'aviation d'affaires et d'aviation générale à l'arrivée ou au départ de NICE COTE D'AZUR, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'identification attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 (§1.10.4).

Coordonnées de COHOR :
Site web : www.cohor.org
E-mail : slots@cohor.org
TEL : +33(0)1 49 75 88 10
Adresse postale : 2 rue du Commandant Mouchotte
Bât. 522 ORLYTECH - 91550 PARAY VIEILLE POSTE
HOR : du lundi au vendredi, de 0830 à 1730 (heures locales).

***23.6 FLIGHT PLAN***

*NICE COTE D'AZUR airport is a coordinated airport within the meaning of the Community Regulation No 95/93 of 18 January 1993 as amended, designated as such by decree of the Minister responsible for civil aviation.*

*All landing and take-offs from this airport are subject to prior allocation of airport slots by the COHOR association.*

*COHOR is responsible for checking the existence of airport slots for the flight plans submitted and the consistency of the flight plan timings with the allocated airport slots and, when necessary, requesting EUROCONTROL to suspend a flight plan without a slot on arrival or departure from NICE COTE D'AZUR.*

*For a business or general aviation flight to or from NICE COTE D'AZUR, it is mandatory to fill in item 18 of the flight plan with the authorization number assigned by COHOR, in accordance with the instructions in AIP France ENR 1.10 (§1.10.4).*

*COHOR contact details :*
*Website : www.cohor.org*
*E-mail : slots@cohor.org*
*Phone : +33(0)1 49 75 88 10*
*Postal address : 2 rue du Commandant Mouchotte*
*Bât. 522 ORLYTECH - 91550 PARAY VIEILLE POSTE*
*SKED : Monday to Friday, from 0830 to 1730 (local time).*

**23.7 ADVANCED ATC TOWER**

L'aéroport de Nice (ACA) est certifié Advanced ATC depuis le 19/12/2016. A ce titre il est directement relié au Network Manager Operation Center (NMOC).

L'Advanced ATC Tower repose sur le partage d'information entre le NMOC et l'Aéroport de Nice. NMOC envoie à ACA, via un B2B webservice, toutes les informations contenues dans le plan pour chaque vol IFR/GAT opérant sur Nice : Arrivée et départ, Aviation commerciale et Aviation générale. De la même manière, ACA envoie au NMOC, via des messages DPI, les heures réelles de départ bloc parking (AOBT) et les SID pour tous les vols au départ de Nice (Aviation commerciale et aviation générale), permettant ainsi au NMOC d'améliorer ses prévisions de trafic.

Les opérateurs aériens doivent s'assurer que les mises à jour des plans de vol soient déposées avant la demande de mise en route.

Les pilotes doivent s'assurer que le transpondeur est allumé avant que l'avion quitte son poste de stationnement.

Un vol pourrait être suspendu par le NMOC dans le cas exceptionnel d'un aéronef opérant un retour parking. Dès que la nouvelle heure de départ bloc parking est connue, le plan de vol doit être mis à jour par un message DLA précisant la nouvelle EOBT.

***23.7 ADVANCED ATC TOWER***

*Nice Airport (ACA) is advanced ATC Tower since the 19th of December 2016. ACA is directly connected to the Network Manager Operation Center (NMOC).*

*Advanced ATC Tower is based on information sharing between NMOC and ACA. NMOC provides all the information of the flight plan to ACA via B2B webservice for all IFR/GAT flights operating on Nice airport: Arrivals and departures, commercial aviation and general aviation. ACA provides the actual off block time (AOBT) and SID for all departing flight to NMOC via DPI messages (commercial aviation and general aviation), allowing NMOC to improve its traffic count predictions.*

*Airline operators have to make sure that FPL updating will be filed before startup request.*

*Pilots have to make sure that transponder is operative before the aircraft leaves its stand.*

*A flight could be suspended by NMOC in the special case of an aircraft going back to apron. As soon as the new off-block time is known the FPL has to be updated by a DLA message giving the new EOBT.*

**23.8 INFORMATION DE CISAILLEMENT DE VENT AUX EQUIPAGES**

Le phénomène de cisaillement de vent étant relativement fréquent à Nice, un dispositif de détection de ce phénomène est mis en place par Météo France sur l'aéroport. En cas de détection de phénomène de cisaillement dans les abords immédiats de l'aéroport, l'information est diffusée par ATIS et par l'ATC sur les fréquences de contrôle.

***23.8 WIND SHEAR INFORMATION TO PILOTS***

*Wind shear event is quite frequent at Nice airport. Therefore, a system to detect the phenomenon has been implemented on the airfield by Météo France. If wind shear is detected in the immediate vicinity of the airport, the information is relayed to pilots via ATIS or control frequency by ATC.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**23.9 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)**

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées "Collaborative Aerodrome Safety Highlights" sont disponibles à l'adresse suivante :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.

***23.9 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)***

*For the preparation of flights, additional information called "Collaborative Aerodrome Safety Highlights" are available at :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash*

*These data are published for informational purposes only, and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and SUP AIP.*

**AD 2 LFMN.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMN.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Toutes procédures / *All procedures.* | Sans objet / *Not applicable.* |

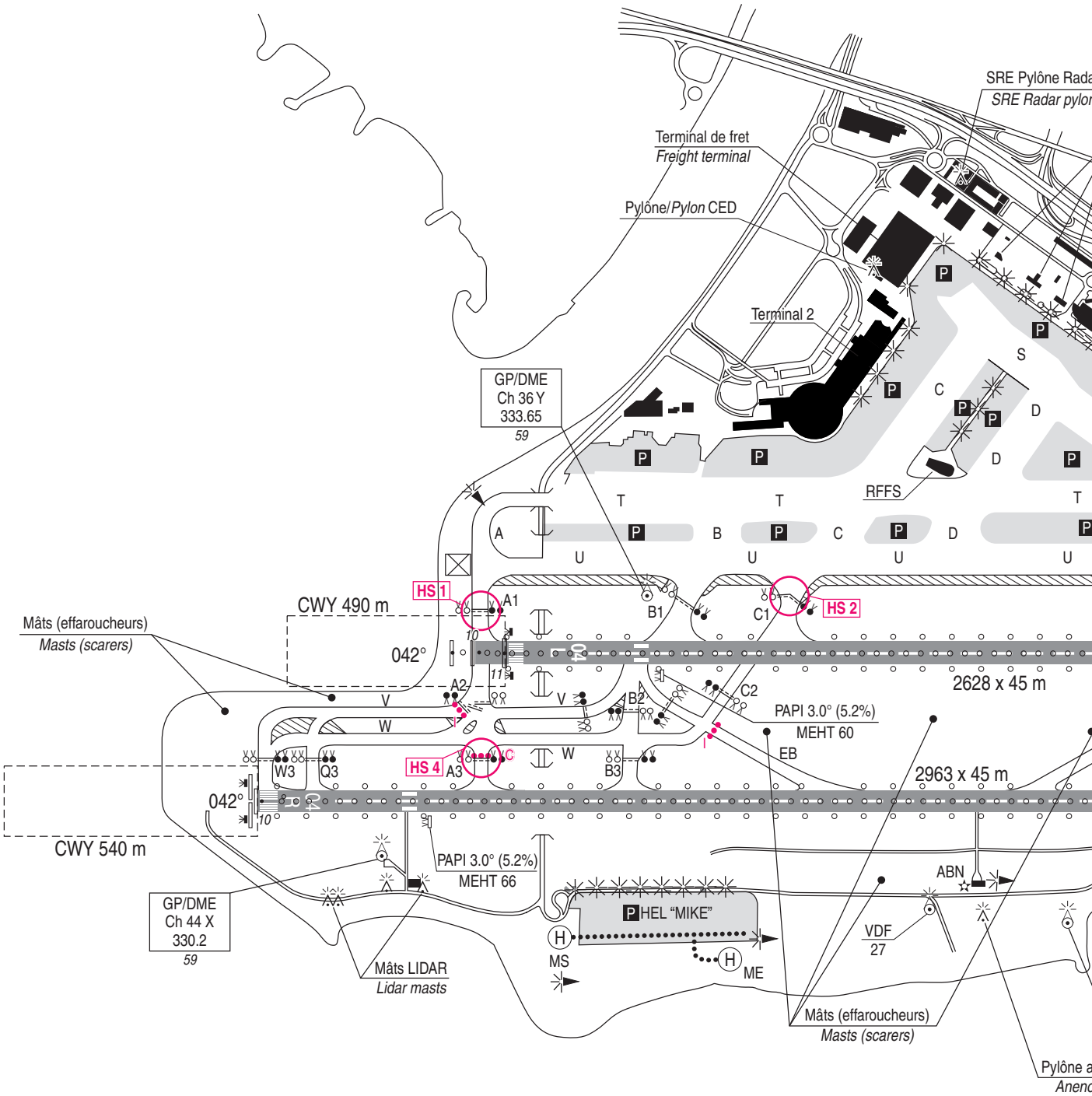

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFMN COM 01

## NICE COTE D'AZUR
43 39 55 N - 007 12 54 E
*ALT AD : 12 (1 hPa)*

VAR 3° E (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 04L<br>DTHR 04L | 43° 39' 06.50" N<br>43° 39 08.57" N | 007° 12' 14.55" E<br>007° 12' 17.38" E | 04L | NIL | LIH/LIL | 2628 | 2778 | 2628 | 2538 | Revêtues<br>*Paved* | 77 F/A/W/T |
| THR 22R<br>DTHR 22R | 43° 40' 06.76" N<br>43° 40' 05.44" N | 007° 13' 37.42" E<br>007° 13' 35.60" E | 22R | NIL | LIH/LIL | 2480 | 2970 | 2480 | 2480 | | |
| THR 04R | 43° 38' 48.26" N | 007° 12' 08.98" E | 04R | NIL | LIH/LIL | 2963 | 3503 | 2963 | 2963 | | 76 F/B/W/T |
| THR 22L | 43° 39' 56.19" N | 007° 13' 42.40" E | 22L | NIL | LIH/LIL | 2963 | 3503 | 2963 | 2963 | | |



AMDT 01/26 **CHG :** VAR, QFU, barre d'arrêt commandable/*controlled stop bar* A3, suppression balisage axial TWY/*TWY centerline lighting removed.*

© SIA

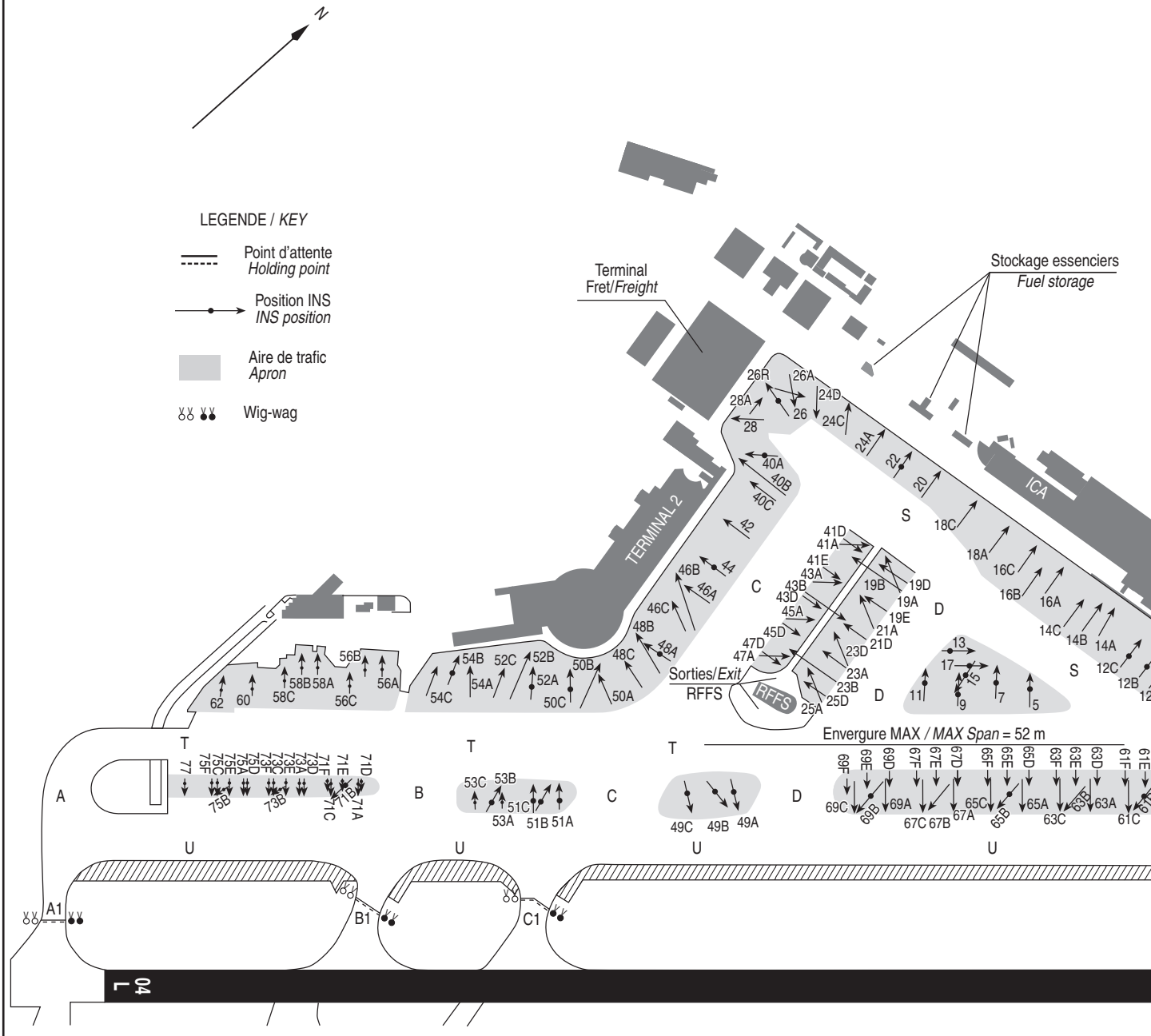
## AIRE DE STATIONNEMENT

*Parking areas*

## NICE COTE D'AZUR

**UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**
*Use of parking stands*
voir/*see* AD 2 LFMN.20

**INS**
**POSTES DE STATIONNEMENT /** *Stands*
voir/*see* AD 2 LFMN.8

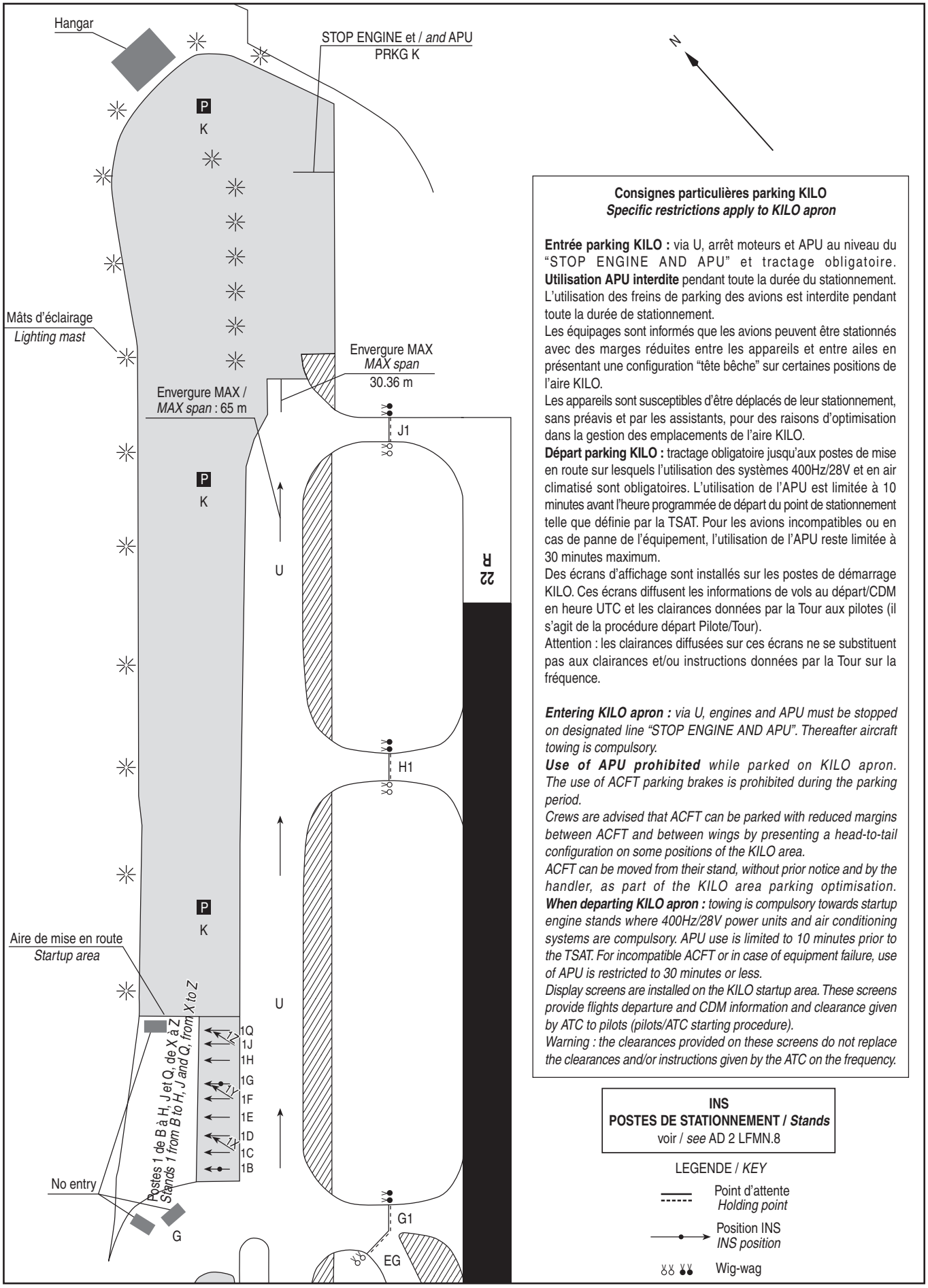





© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
KILO

**NICE** COTE D'AZUR




**Consignes particulières parking KILO**
***Specific restrictions apply to KILO apron***

**Entrée parking KILO :** via U, arrêt moteurs et APU au niveau du "STOP ENGINE AND APU" et tractage obligatoire. **Utilisation APU interdite** pendant toute la durée du stationnement. L'utilisation des freins de parking des avions est interdite pendant toute la durée de stationnement.
Les équipages sont informés que les avions peuvent être stationnés avec des marges réduites entre les appareils et entre ailes en présentant une configuration "tête bêche" sur certaines positions de l'aire KILO.
Les appareils sont susceptibles d'être déplacés de leur stationnement, sans préavis et par les assistants, pour des raisons d'optimisation dans la gestion des emplacements de l'aire KILO.
**Départ parking KILO :** tractage obligatoire jusqu'aux postes de mise en route sur lesquels l'utilisation des systèmes 400Hz/28V et en air climatisé sont obligatoires. L'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement telle que définie par la TSAT. Pour les avions incompatibles ou en cas de panne de l'équipement, l'utilisation de l'APU reste limitée à 30 minutes maximum.
Des écrans d'affichage sont installés sur les postes de démarrage KILO. Ces écrans diffusent les informations de vols au départ/CDM en heure UTC et les clairances données par la Tour aux pilotes (il s'agit de la procédure départ Pilote/Tour).
Attention : les clairances diffusées sur ces écrans ne se substituent pas aux clairances et/ou instructions données par la Tour sur la fréquence.

***Entering KILO apron :*** *via U, engines and APU must be stopped on designated line "STOP ENGINE AND APU". Thereafter aircraft towing is compulsory.*
***Use of APU prohibited*** *while parked on KILO apron. The use of ACFT parking brakes is prohibited during the parking period.*
*Crews are advised that ACFT can be parked with reduced margins between ACFT and between wings by presenting a head-to-tail configuration on some positions of the KILO area.*
*ACFT can be moved from their stand, without prior notice and by the handler, as part of the KILO area parking optimisation.*
***When departing KILO apron :*** *towing is compulsory towards startup engine stands where 400Hz/28V power units and air conditioning systems are compulsory. APU use is limited to 10 minutes prior to the TSAT. For incompatible ACFT or in case of equipment failure, use of APU is restricted to 30 minutes or less.*
*Display screens are installed on the KILO startup area. These screens provide flights departure and CDM information and clearance given by ATC to pilots (pilots/ATC starting procedure).*
*Warning : the clearances provided on these screens do not replace the clearances and/or instructions given by the ATC on the frequency.*

**INS**
**POSTES DE STATIONNEMENT / *Stands***
voir / *see* AD 2 LFMN.8

LEGENDE / *KEY*

Point d'attente
*Holding point*

Position INS
*INS position*

Wig-wag



© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**NICE** COTE D'AZUR

**ATTENTION PARTICULIERE** / *CAUTION*

**Clearance de repoussage** valide 1 min seulement.
***Pushback clearance** is valid only for 1 min.*

Pour **tous les HS** / *for **all HS*** :

**Points d'attente situés sur TWY très courts.**
Etre très attentif aux clairances de traversée de piste :
- La traversée de piste ne s'effectue que sur **clairance explicite** du contrôle.
- Le **collationnement** de toute instruction avant une traversée de piste est exigé.

***Holding points based on very short TWYs.***
*Strictly follow RWY crossing clearances :*
- *Only ATC may give **clearance to cross** any RWY.*
- *It is mandatory to **read back** all instructions before crossing a RWY.*

**HS 1** TWY traversant une piste / *TWY crossing RWY.*

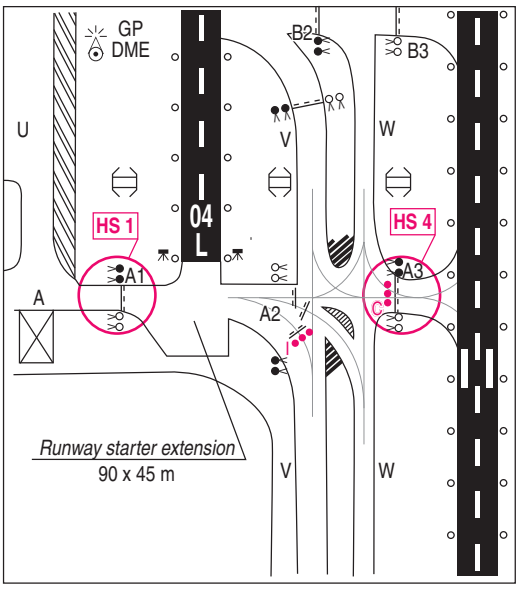
**HS 2** TWY C1 de grande largeur, risque de non respect du point d'attente.
Distance de roulage très courte entre les postes de stationnement du terminal 2 et le point d'attente C1.
TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.
*Confusing runway entry due to largeness of TWY C1.*
*Very short taxiing distance from terminal 2 PRKG stands to holding point C1.*
*TWY crossing RWY with ACFT flaring out.*

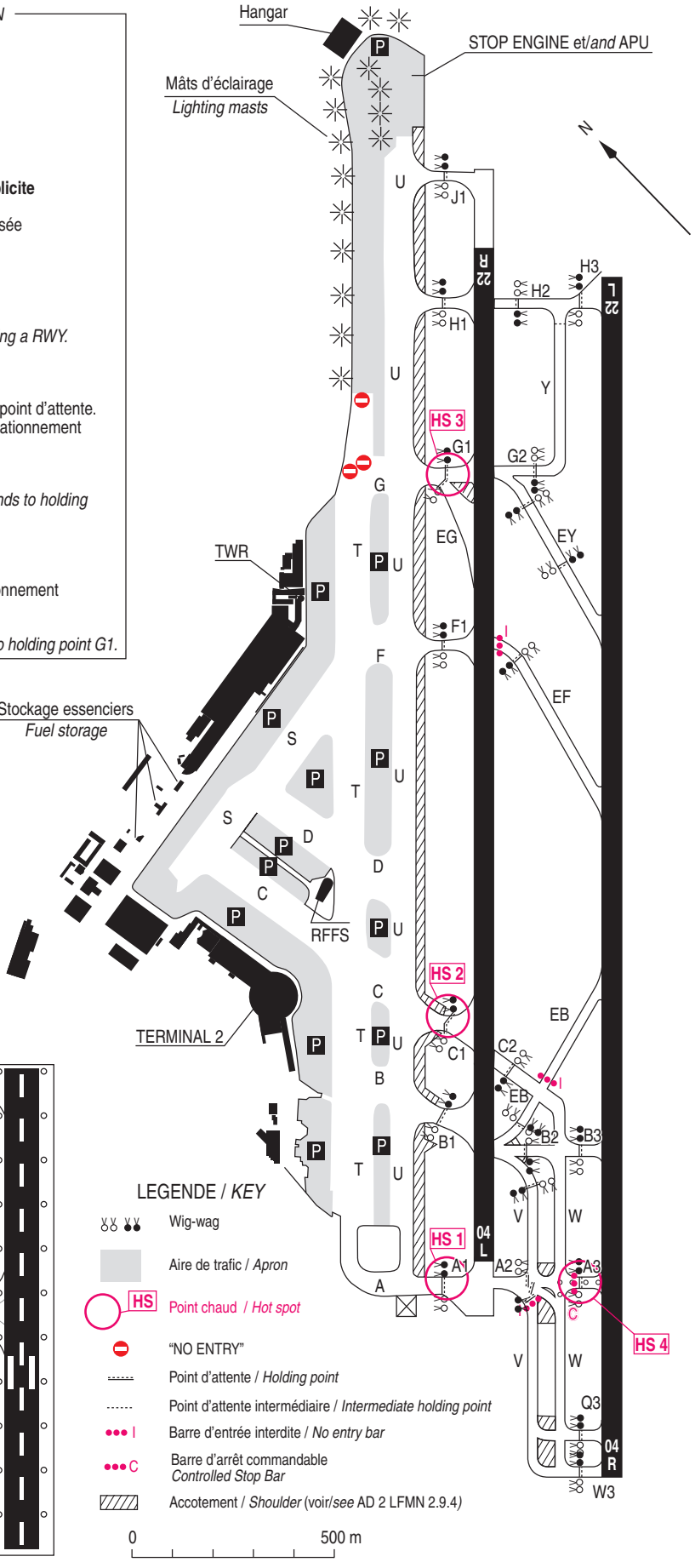
**HS 3** TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.
Distance de roulage très courte entre postes de stationnement de l'aire KILO et le point d'attente G1.
*TWY crossing RWY with ACFT flaring out.*
*Very short taxiing distances from PRKG stands KILO to holding point G1.*

**CONSIGNES PARTICULIERES**
*SPECIFIC INSTRUCTIONS*

Le TWY A3 ne peut pas être utilisé de nuit pour un DEC sur la piste 04R / *TWY A3 cannot be used at night for TKOF RWY 04R.*

Envergure > 65 m voir GMC 02 à GMC 05
*Wingspan > 65 m see GMC 02 to GMC 05*
TWY T entre C et F envergure MAX : 52 m
*TWY T between C and F MAX span : 52 m*






© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE A380

*Ground movements A380*

**NICE** COTE D'AZUR

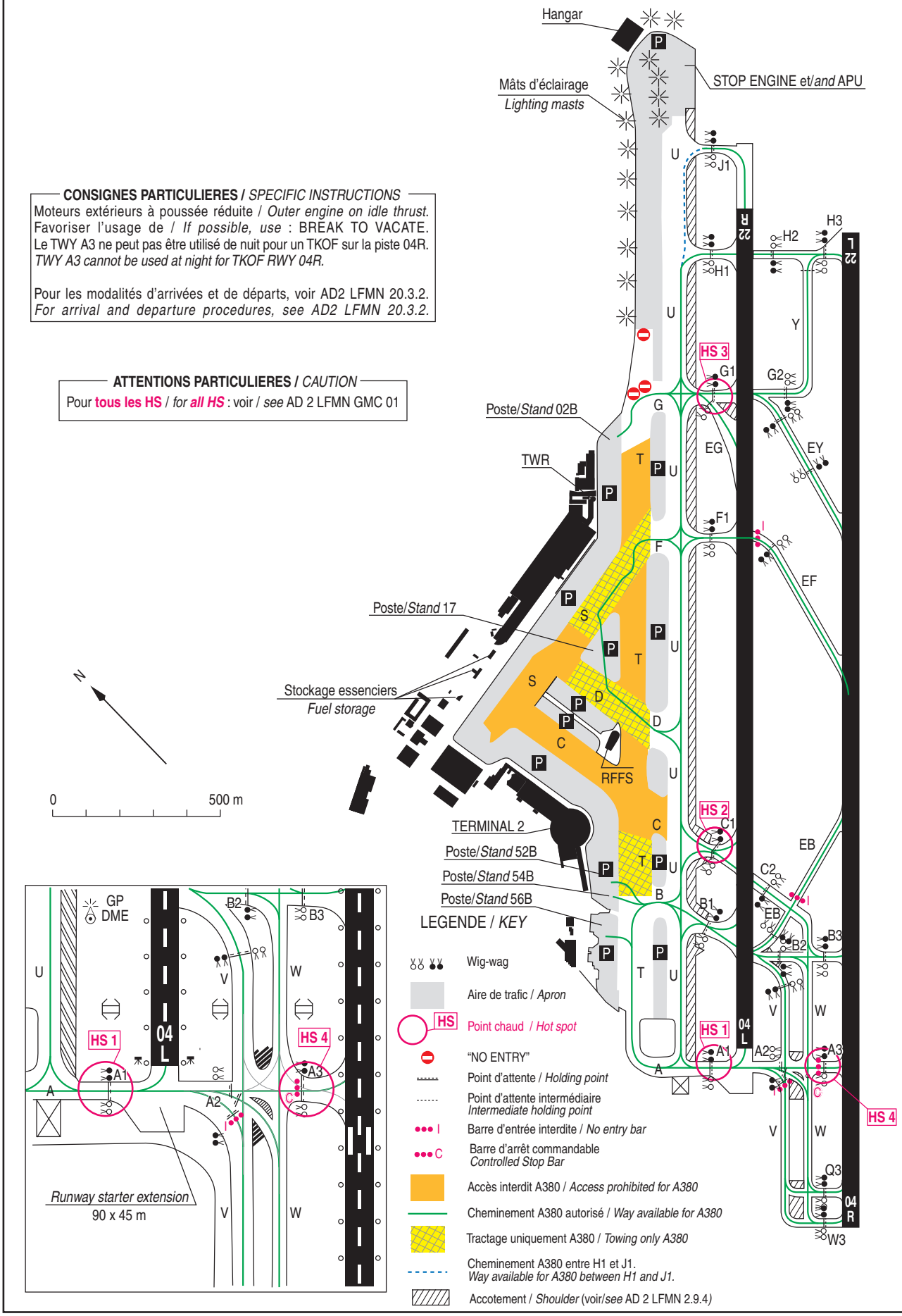
**CONSIGNES PARTICULIERES /** *SPECIFIC INSTRUCTIONS*

Moteurs extérieurs à poussée réduite / *Outer engine on idle thrust.*
Favoriser l'usage de / *If possible, use* : BREAK TO VACATE.
Le TWY A3 ne peut pas être utilisé de nuit pour un TKOF sur la piste 04R.
*TWY A3 cannot be used at night for TKOF RWY 04R.*

Pour les modalités d'arrivées et de départs, voir AD2 LFMN 20.3.2.
*For arrival and departure procedures, see AD2 LFMN 20.3.2.*

**ATTENTIONS PARTICULIERES /** *CAUTION*

Pour **tous les HS** / *for* ***all HS*** : voir / *see* AD 2 LFMN GMC 01



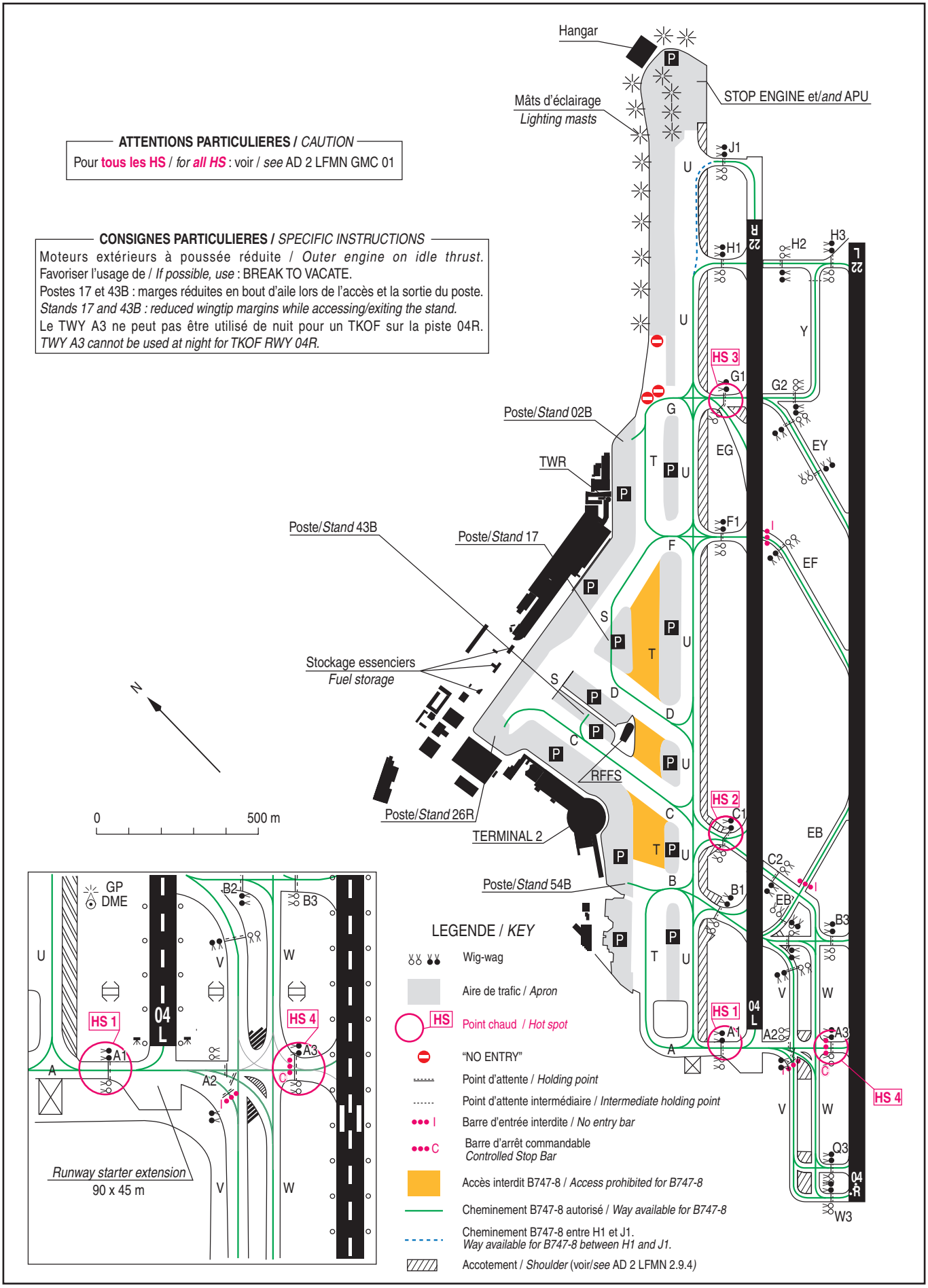



© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE B747-8

*Ground movements B747-8*

**NICE** COTE D'AZUR






© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE AN124

*Ground movements AN124*

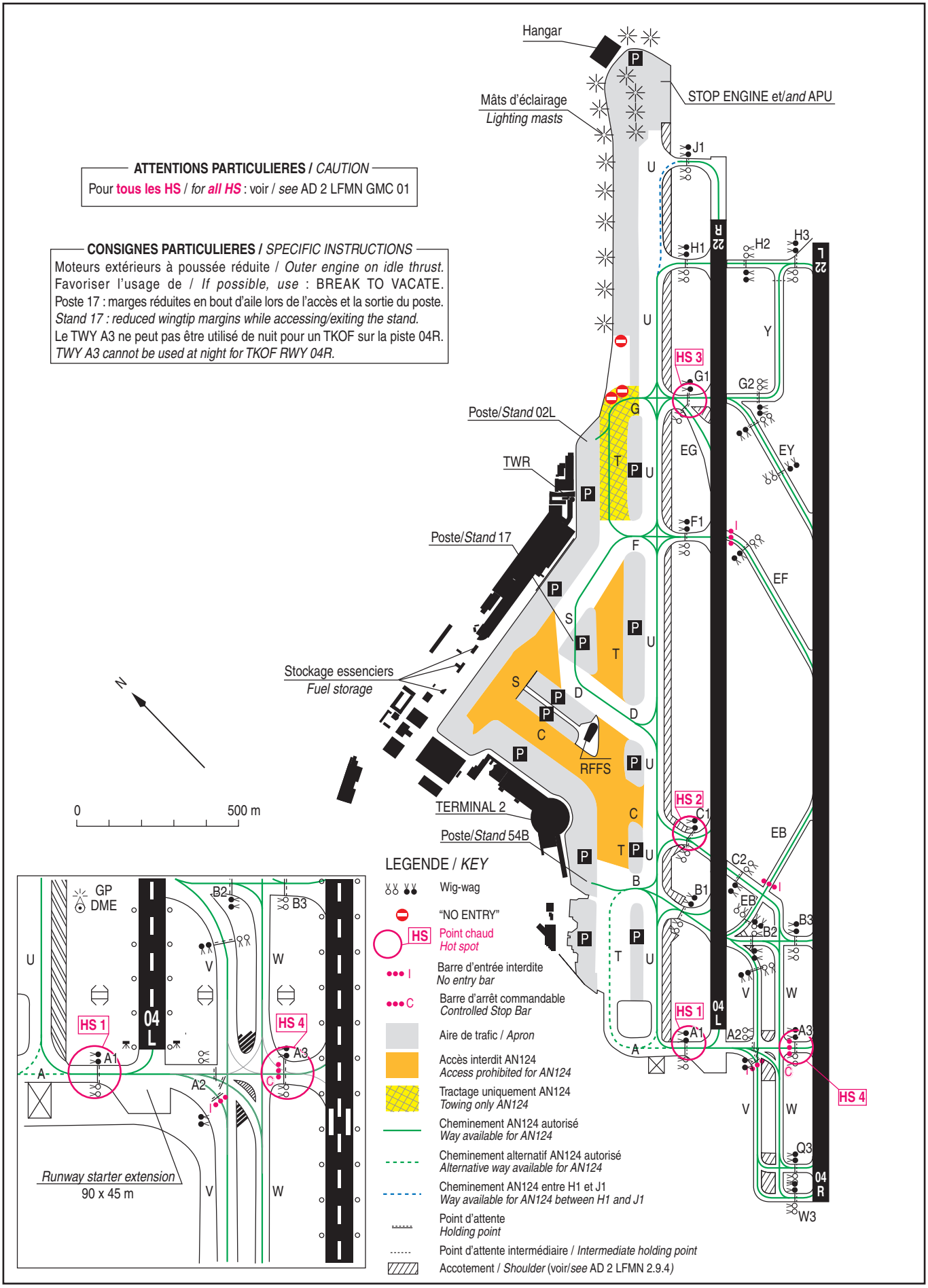
**NICE** COTE D'AZUR

**ATTENTIONS PARTICULIERES** / *CAUTION*

Pour **tous les HS** / *for* ***all HS*** : voir / *see* AD 2 LFMN GMC 01

**CONSIGNES PARTICULIERES** / *SPECIFIC INSTRUCTIONS*

Moteurs extérieurs à poussée réduite / *Outer engine on idle thrust.*
Favoriser l'usage de / *If possible, use* : BREAK TO VACATE.
Poste 17 : marges réduites en bout d'aile lors de l'accès et la sortie du poste.
*Stand 17 : reduced wingtip margins while accessing/exiting the stand.*
Le TWY A3 ne peut pas être utilisé de nuit pour un TKOF sur la piste 04R.
*TWY A3 cannot be used at night for TKOF RWY 04R.*






© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE C5 Galaxy

*Ground movements C5 Galaxy*

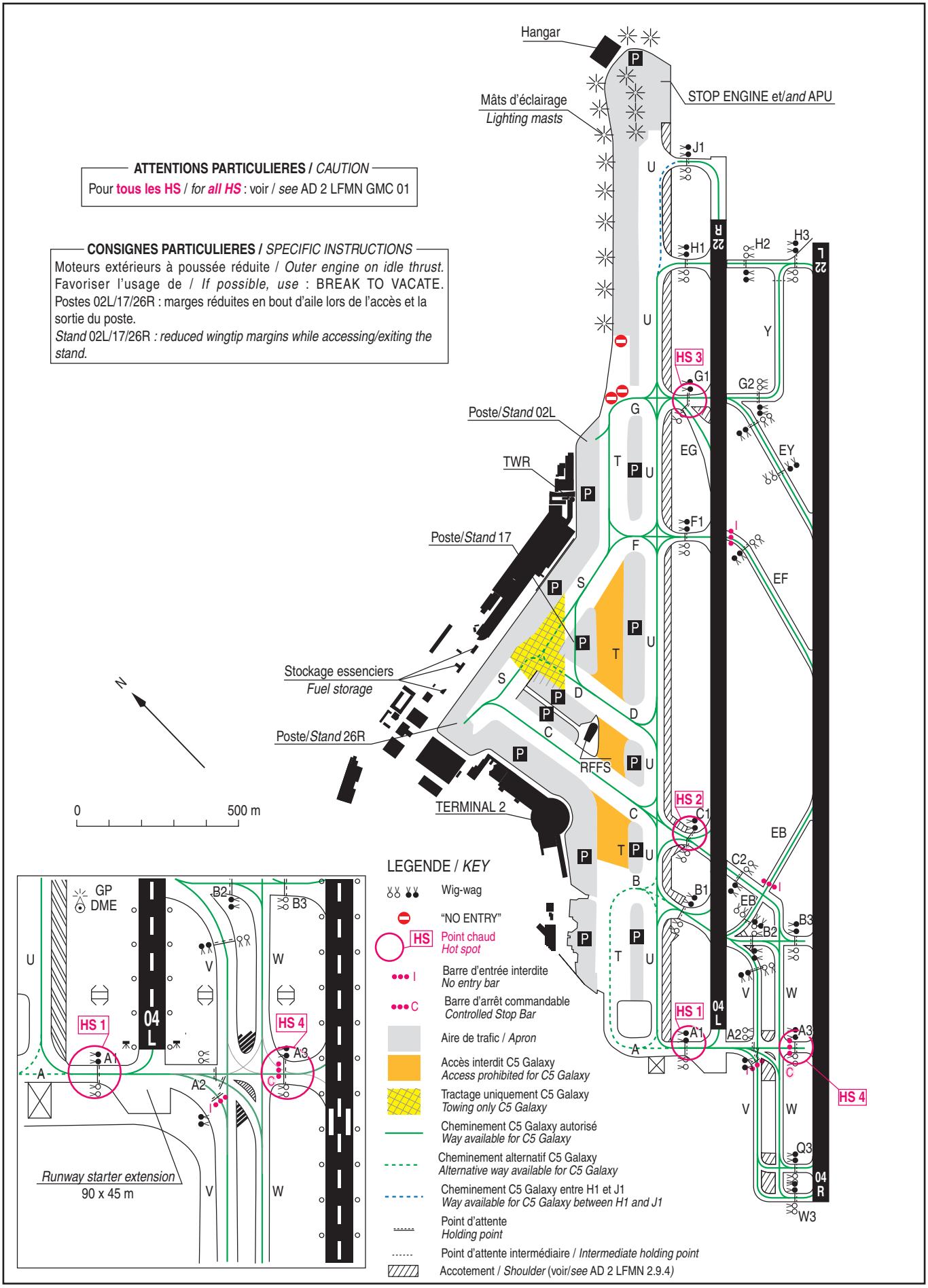
**NICE** COTE D'AZUR

**ATTENTIONS PARTICULIERES** / *CAUTION*

Pour **tous les HS** / *for* ***all HS*** : voir / *see* AD 2 LFMN GMC 01

**CONSIGNES PARTICULIERES** / *SPECIFIC INSTRUCTIONS*

Moteurs extérieurs à poussée réduite / *Outer engine on idle thrust.*
Favoriser l'usage de / *If possible, use* : BREAK TO VACATE.
Postes 02L/17/26R : marges réduites en bout d'aile lors de l'accès et la sortie du poste.
*Stand* 02L/17/26R *: reduced wingtip margins while accessing/exiting the stand.*





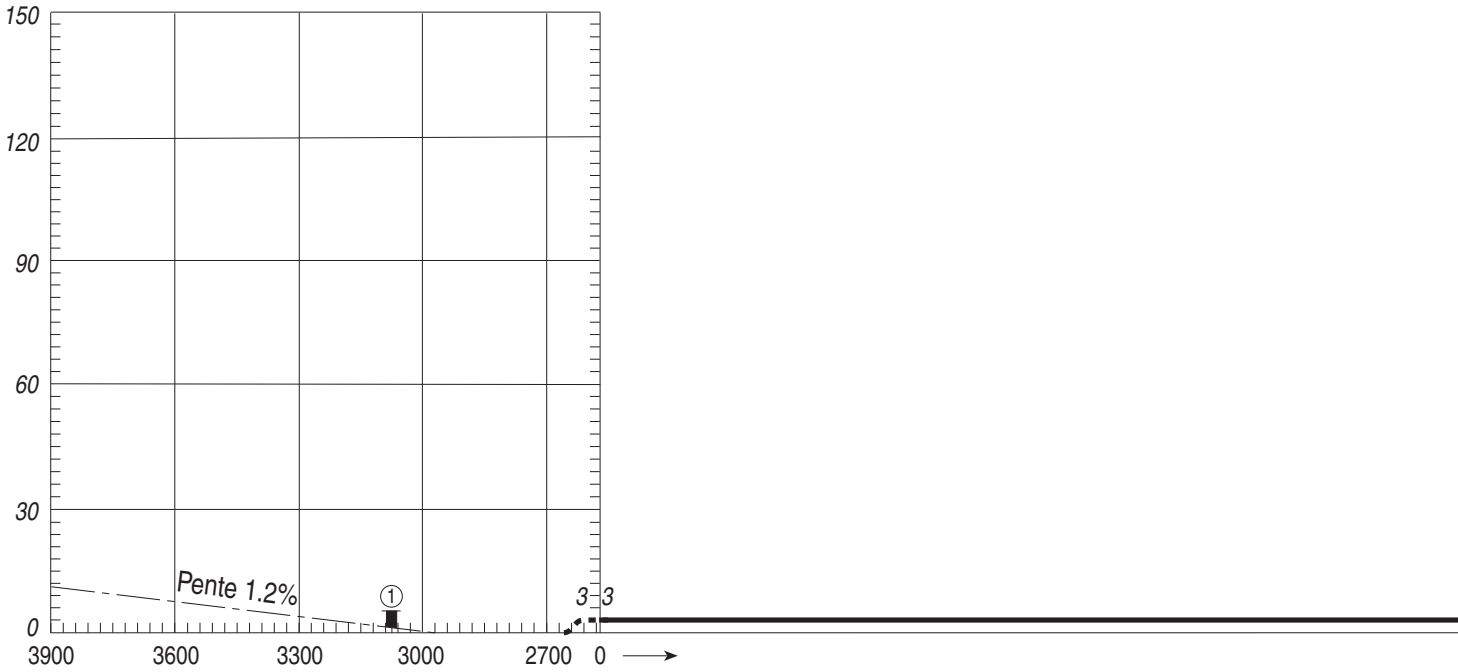

© SIA

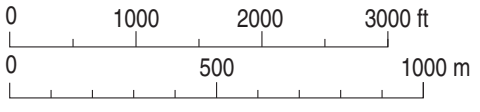
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type*

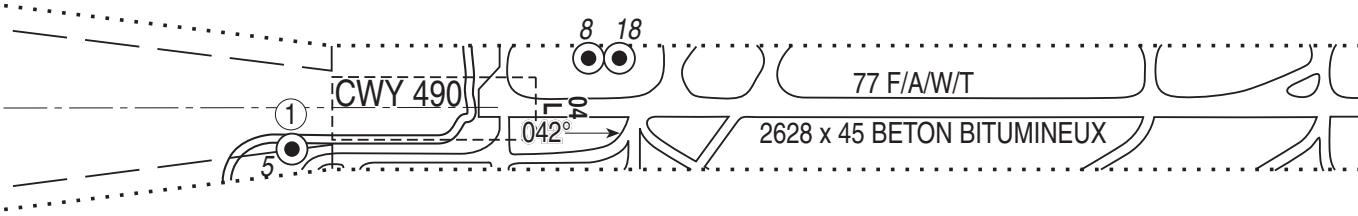
VAR 3° E (2025)

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 04L | | | RW |
| 2628 | TORA | - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 2778 | TODA | - | Distance de décollage utilisable |
| 2628 | ASDA | - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 2538 | LDA | - | Distance d'atterrissage utilisable |




Echelle: 1 / 25 000



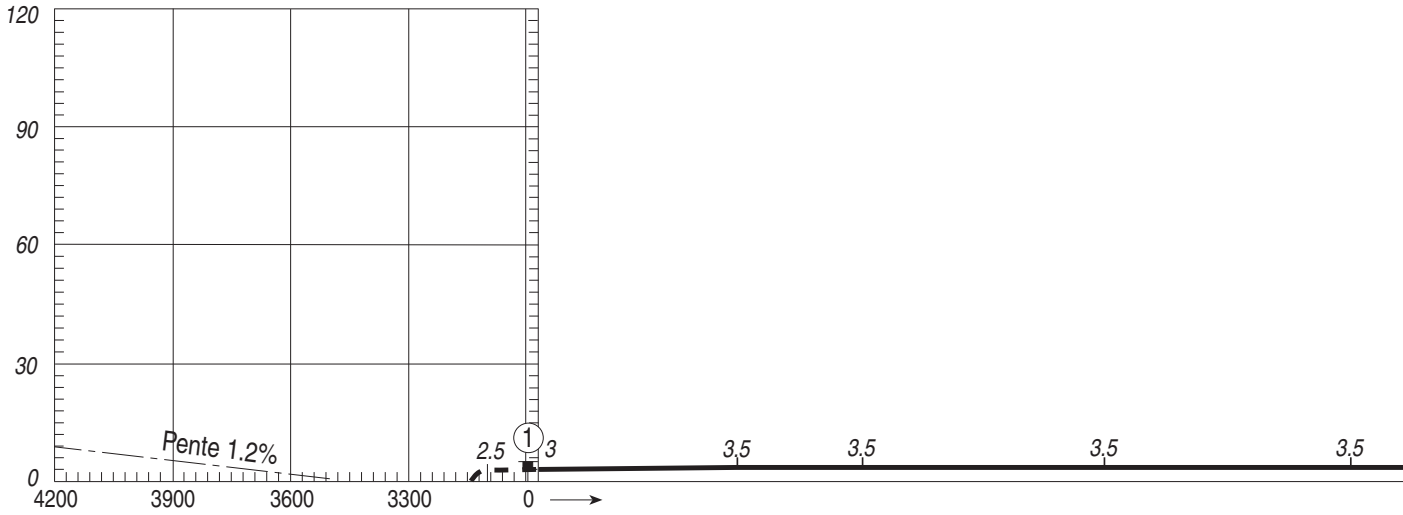
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

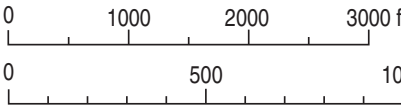
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

VAR 3° E (2025)

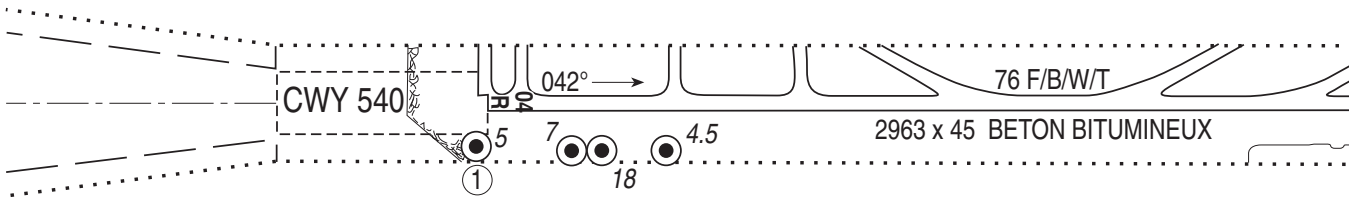
DI

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 04R | | |
| 2963 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 3503 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 2963 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 2963 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |




Echelle: 1 / 25 000

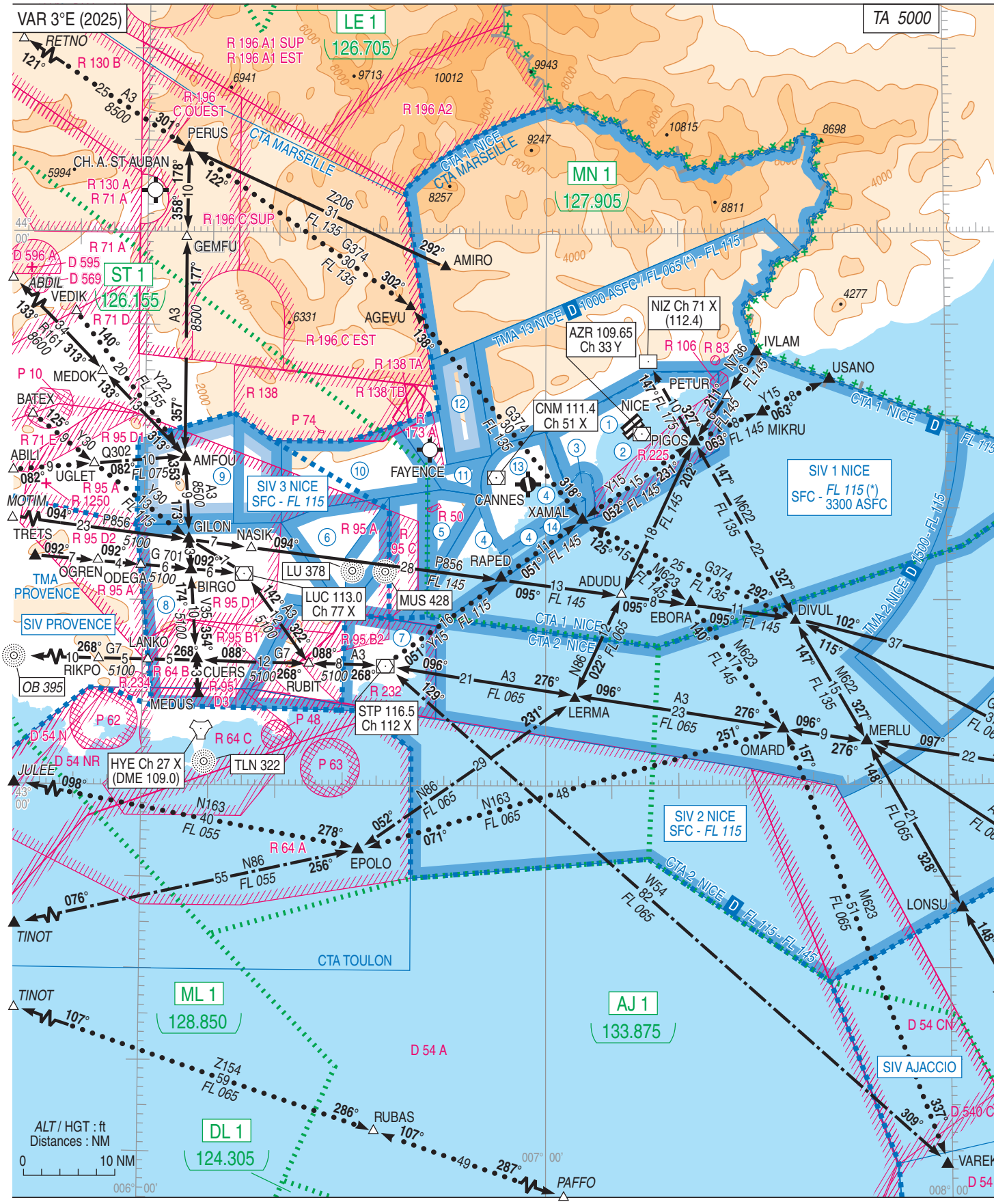


# NICE COTE D'AZUR
## Carte régionale
## *Area chart*

ACC : MARSEILLE Contrôle/*Control* Fréquences des secteurs/*Sectors frequencies*
**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

R
S

Transit FL < 14
*Transit FL < 14*

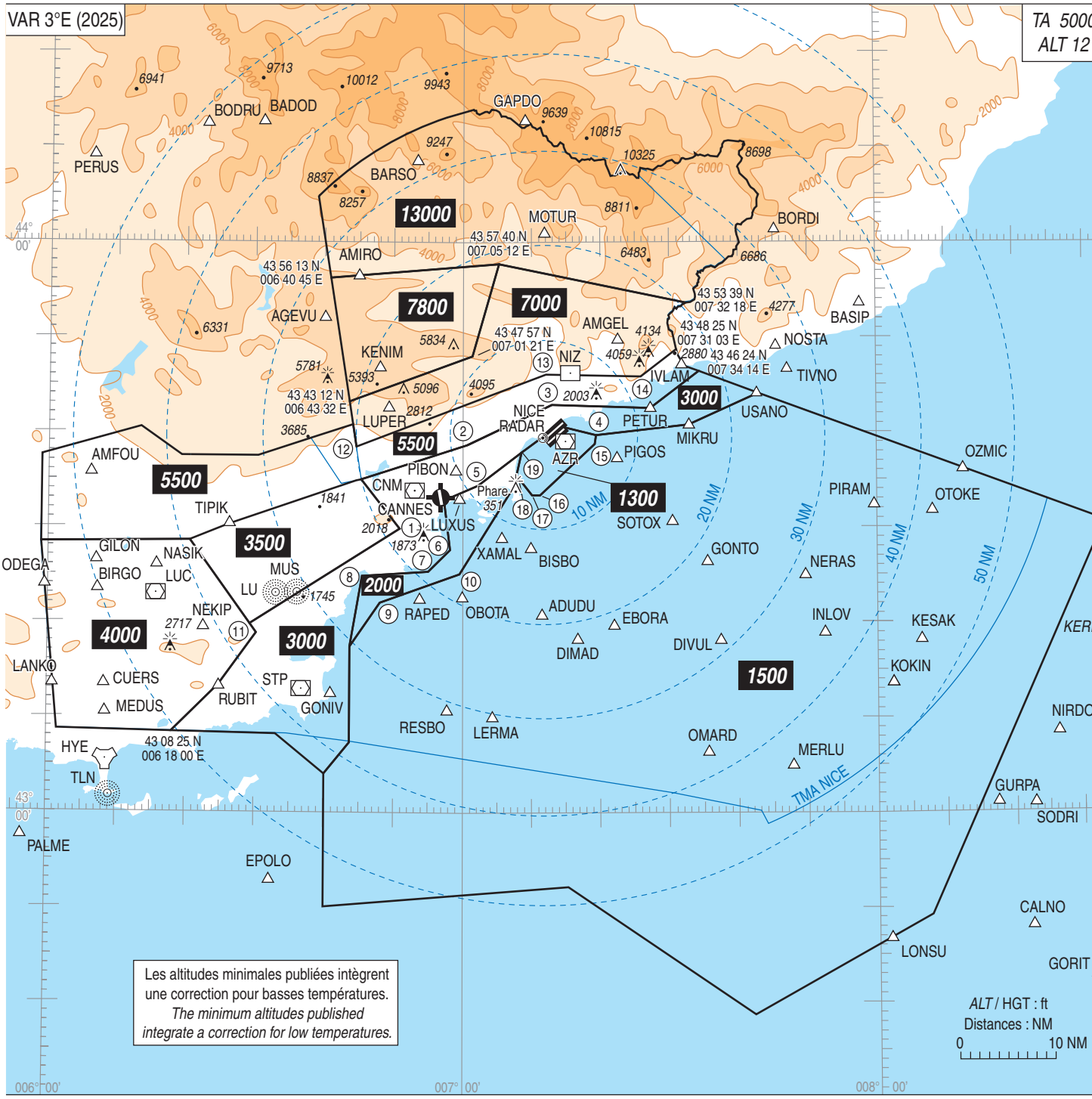





© SIA

# NICE COTE D'AZUR
## Altitudes Minimales de Guidage Radar
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01




| | | |
|---|---|---|
| ① 43 29 48 N 006 50 50 E | ⑦ 43 25 16 N 006 54 58 E | ⑬ 43 45 46 N 007 12 00 E |
| ② 43 38 36 N 007 00 36 E | ⑧ 43 24 49 N 006 45 25 E | ⑭ 43 45 33 N 007 25 50 E |
| ③ 43 42 51 N 007 12 53 E | ⑨ 43 22 00 N 006 48 00 E | ⑮ 43 38 44.2 N 007 19 05.6 E |
| ④ 43 39 40 N 007 19 17 E | ⑩ 43 25 00 N 006 59 30 E | ⑯ 43 33 19.7 N 007 11 09.8 E |
| ⑤ 43 34 20 N 007 02 10 E | ⑪ 43 19 47 N 006 29 13 E | ⑰ 43 33 20 N 007 10 00 E |
| ⑥ 43 27 33 N 006 58 08 E | ⑫ 43 37 59 N 006 44 37.5 E | ⑱ 43 35 05 N 007 08 06 E |
| | | ⑲ 43 38 43 N 007 08 45 E |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AZR | REF LFMN AD 2.19 | | X | X | X |
| LUC | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| MUS | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| NIZ | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| STP | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| | | | | | |
| RW04L | REF DTHR04L LFMN AD 2.12 | X | | | X |
| RW04R | REF THR04R LFMN AD 2.12 | X | | | X |
| RW22L | REF THR22L LFMN AD 2.12 | X | | | X |
| RW22R | REF DTHR22R LFMN AD 2.12 | X | | | X |
| | | | | | |
| ABDIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ABLAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AMFOU | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| AMGEL | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| AMIRO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BADOD | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| IF BADPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| BARSO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BASIP | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BIRGO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| IF BISBO | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| BODRU | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BORDI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| → CUERS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DOTIG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EPOLO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| GAPDO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GILON | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| GIROL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| IRMAR | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| KERIT | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| KESAK | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LANKO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| IF LEMPU | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| LERMA | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LONSU | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MERLU | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MIKRU | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MOTUR | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| IF NANAX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NERAS | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| NISAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBOTA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKTET | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| OMARD | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ORKAC | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OTOKE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OZMIC | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PERUS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| IF RAPOT | REF ENR 4.4 | X | | | |
| RESBO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| RUBAS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| RUBIT | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SODRI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SOTOX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TIPIK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TIVNO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| TUPOX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TURIL | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| USANO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| VAREK | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| VEDIG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VEVAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| XIRBI | REF ENR 4.4 | X | | X | |

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CMN01 | 43°39'58.2" N | 007°16'05.6" E | X | | | X |
| | CMN03 | 43°39'52.3" N | 007°16'17.1" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | MN044 | 43°35'55.3" N | 007°20'31.5" E | X | | X | |
| | MN046 | 43°31'13.8" N | 007°22'54.5" E | X | | X | |
| | MN047 | 43°36'34.7"N | 007°19'35.2"E | X | | X | |
| | MN064 | 43°32'01.9"N | 007°15'42.4"E | X | | X | |
| → | MN140 | 43°25'05.8"N | 007°06'39.5"E | X | | | X |
| → | MN141 | 43°27'59.5"N | 006°47'51.2"E | X | | | X |
| | MN147 | 43°30'57.2"N | 007°19'43.5"E | X | | X | |
| | MN148 | 43°31'45.4"N | 007°16'43.0"E | X | | X | |
| | MN149 | 43°40'26.9"N | 007°29'13.8"E | X | | X | |
| → | MN150 | 43°25'26.5"N | 007°13'25.9"E | X | | | X |
| → | MN151 | 43°28'34.0"N | 007°32'10.1"E | X | | | X |
| | MN221 | 43°36'29.5" N | 007°08'39.0" E | X | | X | |
| | MN222 | 43°36'20.5" N | 007°08'46.1" E | X | | X | |
| | MN223 | 43°33'19.7" N | 007°11'09.8" E | X | | X | |
| | MN224 | 43°30'08.4" N | 007°09'59.3" E | X | | X | |
| | MN226 | 43°31'33.7" N | 007°02'47.0" E | X | | X | |
| | MN228 | 43°38'27.9" N | 007°01'03.1" E | X | | X | |
| | MN232 | 43°28'24.7" N | 007°18'42.2" E | X | | X | |
| | MN236 | 43°20'09.1" N | 007°02'15.6" E | X | | X | |
| | MN242 | 43°22'53.5" N | 007°27'07.6" E | X | | X | |
| | MN246 | 43°31'59.6" N | 007°17'59.6" E | X | | X | |
| | MN248 | 43°33'57.7" N | 007°25'24.5" E | X | | X | |
| | MN250 | 43°35'07.3"N | 007°18'46.3"E | X | | X | |
| → | MN260 | 43°28'03.6"N | 007°21'21.3"E | X | | | X |
| → | MN261 | 43°25'06.0" N | 007°06'40.2" E | X | | | X |
| → | MN270 | 43°30'25.2" N | 007°40'13.3" E | X | | | X |
| → | MN271 | 43°35'27.6" N | 007°46'21.2" E | X | | | X |
| | MN402 | 43°23'02.8" N | 006°56'29.7" E | X | | | X |
| | MN404 | 43°22'50.9" N | 007°32'18.8" E | X | | | X |
| | MN412 | 43°28'03.2" N | 007°17'52.2" E | X | | | X |
| | MN414 | 43°20'13.4" N | 007°44'57.3" E | X | | | X |
| | MN422 | 43°16'52.4"N | 007°17'28.3"E | X | | X | |
| → | MN440 | 43°27'34.9"N | 006°50'32.5"E | X | | | X |
| → | MN450 | 43°23'12.5"N | 006°57'26.6"E | X | | | X |
| → | MN451 | 43°24'57.7"N | 007°17'14.1"E | X | | | X |
| → | MN452 | 43°26'25.9"N | 007°34'22.2"E | X | | | X |
| | MN504 | 43°23'49.9" N | 007°27'06.1" E | X | | | X |
| | MN512 | 43°15'15.4" N | 007°37'34.6" E | X | | | X |
| | MN612 | 43°40'05.5" N | 007°13'35.6" E | X | | | X |
| | MN614 | 43°35'33.5" N | 007°22'59.3" E | X | | | X |
| | MN800 | 43°22'10.6" N | 007°56'10.7" E | X | | | X |
| | MN810 | 43°39'56.2" N | 007°13'42.4" E | X | | | X |
| | MN900 | 43°41'05.5" N | 007°17'10.5" E | X | | | X |
| | MN901 | 43°40'56.3" N | 007°14'45.5" E | X | | | X |
| | MN904 | 43°40'59.7" N | 007°17'22.0" E | X | | | X |
| | MN905 | 43°40'50.4" N | 007°14'57.0" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| IF IN22Z | 43°37'49.6" N | 007°23'35.6" E | X | | | X |
| FAF ILS RWY 04L 4000 ft | 43°30'22.4" N | 007°00'16.6" E | | X | | X |
| FAF ILS RWY 04R 4000 ft | 43°29'45.1" N | 007°00'32.4" E | | X | | X |
| FAF VOR B RWY 22L/22R | 43°39'33.8" N | 007°29'58.9" E | | X | | X |
| FAF FN04L | 43°30'22.4" N | 007°00'16.6" E | X | | | X |
| FAF FN04R | 43°30'02.0" N | 007°00'08.2" E | X | | | X |
| FAF FN04A | 43°30'38.0" N | 007°09'31.8" E | X | | | X |
| FAF FN22D | 43°36'33.8" N | 007°26'04.2" E | X | | | X |
| FAF F22LZ | 43°39'33.0" N | 007°20'12.6" E | X | | | X |
| FAF F22RZ | 43°39'35.9" N | 007°20'06.8" E | X | | | X |
| MAPT MN04A | 43°33'43.6" N | 007°09'14.0" E | X | | | X |
| MAPT MN04R | 43°38'18.5" N | 007°11'28.1" E | X | | | X |
| MAPT MN04L | 43°38'39.2" N | 007°11'36.8" E | X | | | X |
| MAPT MN22D | 43°40'00.5" N | 007°19'18.4" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** A RWY 04L-04R

**RNP A RWY04L-04R**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0° E | | | REF NAVAID : AZR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN141 | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN140 | - | 099 | 101.8 | 14.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BISBO | - | 038 | 041.0 | 3.5 | - | 3000 | 4000 | 190 | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN151 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN150 | - | 254 | 257.2 | 14.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BISBO | - | 308 | 311.1 | 3.5 | - | 3000 | 4000 | 190 | - | 1.0 |
| APCH | IF | BISBO | - | - | - | - | - | 3000 | 4000 | 190 | - | - |
| | TF | FN04A | - | 353 | 356.0 | 2.9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN04A | Yes | 353 | 356.0 | 3.1 | - | - | - | - | -3.00 / - | 0.3 |
| | DF | MN504 | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | MN512 | - | 135 | 138.2 | 11.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | NERAS | - | 039 | 041.6 | 13.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** Y RWY 04L

**RNP Y RWY04 L**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LEMPU | - | 080 | 082.7 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 160 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN451 | - | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LEMPU | - | 356 | 359.0 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | LEMPU | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | FN04L | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN04L | Yes | 042 | 044.8 | 11.7 | - | - | - | - | -3.00 / - | 0.3 |
| | TF | MN612 | Yes | 042 | 045.0 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** Z RWY 04L

**RNP Z RWY04 L**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LEMPU | - | 080 | 082.7 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 160 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN451 | - | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LEMPU | - | 356 | 359.0 | 5.0 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | LEMPU | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | FN04L | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04L | Yes | 042 | 044.8 | 12.4 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | MN612 | Yes | 042 | 045.0 | 1.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Z RWY 04L

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFMN |
| Runway | 04 |
| Runway Direction | 3 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E04A |
| LTP/FTP Latitude | 433908,5700N |
| LTP/FTP Longitude | 0071217,3800E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 52,0 |
| FPAP Latitude | 434005,4410N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 56,8710 |
| FPAP Longitude | 0071335,6020E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 78,2220 |
| Threshold Crossing Height | 15,00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0E 0D 06 0C C4 D0 00 01 34<br>30 05 34 CB BB 12 C8 8B 17 03<br>08 16 4E BC 01 1C 63 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF DD 96 E9 F3 |
| Calculated CRC Value | DD 96 E9 F3 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 3,4 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 3,4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** Y RWY 04R

**RNP Y RWY04 R**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0 E | | | REF NAVAID : AZR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RAPOT | - | 083 | 086.2 | 4.9 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 160 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN451 | | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | | 1.0 |
| | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RAPOT | - | 355 | 358.1 | 4.7 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | RAPOT | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | FN04R | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN04R | Yes | 042 | 044.8 | 11.7 | - | - | - | - | -3.00 / - | 0.3 |
| | TF | MN810 | Yes | 042 | 044.9 | 2.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** Z RWY 04R

**RNP Z RWY04 R**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0 E | | | REF NAVAID : AZR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle ( ) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN440 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RAPOT | - | 083 | 086.2 | 4.9 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN452 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 160 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN451 | - | 260 | 263.4 | 12.6 | - | - | - | - | | 1.0 |
| | TF | MN450 | - | 260 | 263.2 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RAPOT | - | 355 | 358.1 | 4.7 | - | 4000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | RAPOT | - | - | - | - | - | 4000 | 5000 | 200 | - | - |
| | TF | FN04R | - | 042 | 044.8 | 3.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04R | Yes | 042 | 044.8 | 12.4 | - | - | - | - | -3.00 / 52 | 0.3 |
| | TF | MN810 | Yes | 042 | 044.9 | 1.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN614 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | NERAS | - | 116 | 118.7 | 22.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Z RWY 04R

## Inputdata

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFMN |
| Runway | 04 |
| Runway Direction | 1 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E04B |
| LTP/FTP Latitude | 433848,2600N |
| LTP/FTP Longitude | 0071208,9780E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 51,5 |
| FPAP Latitude | 433956,1890N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 67,9290 |
| FPAP Longitude | 0071342,3980E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 93,4200 |
| Threshold Crossing Height | 15,85 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Outputdata

| | |
|---|---|
| Data Block | 100E0D060C44D0000234<br>3005882CBB12244A1703<br>0316B21202D8D9023D81<br>2C016400C8AF52AE82EC |
| Calculated CRC Value | 52AE82EC |

## RequiredAdditionalData

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 3,0 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 3,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** D RWY 22L-22R

**RNP D RWY 22L-22R**

RMK : -

MAG VAR 2025 3.0 E

REF NAVAID : AZR

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN261 | - | - | - | - | - | FL 080 | FL120 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN260 | - | 071 | 074.5 | 11.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | - | 072 | 074.6 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN271 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN270 | - | 219 | 221.6 | 6.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | - | 263 | 265.9 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 4000 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | NANAX | - | - | - | - | - | 3000 | 4000 | 200 | - | - |
| | TF | FN22D | - | 302 | 305.1 | 3.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN22D | Yes | 302 | 305.1 | 6.0 | - | - | - | - | -3.00 / - | 0.3 |
| | DF | MN412 | - | - | - | - | L | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | MN404 | - | 113 | 116.2 | 11.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MN414 | - | 103 | 105.8 | 9.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | NERAS | - | 032 | 034.9 | 5.8 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** Z (AR) RWY 22L

**RNP Z RWY22L (AR)**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN261 | - | - | - | - | - | FL 080 | FL 120 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN260 | - | 071 | 074.5 | 11.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | - | 072 | 074.6 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IN22Z | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN271 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN270 | - | 219 | 221.5 | 6.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | - | 263 | 265.9 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IN22Z | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IN22Z | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | 200 | - | - |
| | TF | F22LZ | - | 302 | 305.1 | 3.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN904 | - | 302 | 305.0 | 2.5 | - | - | - | 160 | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | RF Center CMN03 Radius 1.37 NM | MN905 | - | - | - | 1.9 | L | - | - | 160 | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | TF | RW22L | Yes | 222 | 224.9 | 1.3 | - | - | - | - | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | FM | RW22L | - | 222 | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**NICE** COTE D'AZUR

**PRECODING RNP** Z (AR) RWY 22R

**RNP Z RWY22R (AR)**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA MUS | IF | MUS | Yes | - | - | - | - | FL 080 | - | - | - | - |
| | FM | MUS | - | 090 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN261 | - | - | - | - | - | FL 080 | FL 120 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN260 | - | 071 | 074.5 | 11.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | - | 072 | 074.6 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IN22Z | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| INA NERAS | IF | NERAS | Yes | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | FM | NERAS | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MN271 | - | - | - | - | - | 4000 | FL 100 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN270 | - | 219 | 221.5 | 6.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTOX | - | 263 | 265.9 | 7.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | NANAX | - | 347 | 350.1 | 5.0 | - | 3000 | 5000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IN22Z | - | 302 | 305.1 | 5.2 | - | 2000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IN22Z | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | 200 | - | - |
| | TF | F22RZ | - | 302 | 305.1 | 3.1 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MN900 | - | 302 | 305.0 | 2.6 | - | - | - | 160 | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | RF Center CMN01 Radius 1.37NM | MN901 | - | - | - | 1.9 | L | - | - | 160 | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | TF | RW22R | Yes | 222 | 224.9 | 1.2 | - | - | - | - | -3.20 / 49 | 0.3 |
| | FM | RW22R | - | 222 | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 04 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) VA acceptable.<br>(2) GNSS seulement / *only.*<br>(3) DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | | REF NAVAID : AZR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy |
| **BASIP 8A (2)** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | - | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | USANO | - | 067 | 069.8 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TIVNO | - | 046 | 048.5 | 4.1 | | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BASIP | - | 046 | 048.6 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PERUS 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PERUS | - | 292 | 294.8 | 30.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BODRU 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BODRU | - | 312 | 315.2 | 22.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BADOD 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 327 | 330.0 | 18.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 04 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) VA acceptable.<br>(2) GNSS seulement / *only.*<br>(3) DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 317 | 320.4 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 344 | 346.8 | 33.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IRMAR 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN047 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN064 | - | 209 | 211.8 | 5.4 | R | 5500 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORKAC | - | 305 | 308.1 | 7.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 339 | 342.2 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANKO 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TURIL 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RUBIT 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 04 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) VA acceptable.<br>(2) GNSS seulement / *only.*<br>(3) DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
| **EPOLO 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RUBAS 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN148 | - | 211 | 213.6 | 5.0 | R | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 211 | 213.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBAS | - | 197 | 199.9 | 51.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN046 | - | 157 | 159.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 157 | 159.8 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LONSU 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN046 | - | 157 | 159.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 157 | 159.8 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SODRI 8A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN046 | - | 157 | 159.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 157 | 159.8 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANKO 8B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 04 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) VA acceptable.<br>(2) GNSS seulement / *only*.<br>(3) DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | REF NAVAID : AZR | |
| **TURIL 8B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RUBIT 8B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **EPOLO 8B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 8B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | | - | | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LONSU 8B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 04 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 04L/04R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) VA acceptable.<br>(2) GNSS seulement / *only*.<br>(3) DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
| **SODRI 8B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MN044 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN147 | - | 184 | 186.7 | 5.0 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 184 | 186.7 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BADOD 8C (3)** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | Yes | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 307 | 310.5 | 41.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKTET 8C (3)** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | Yes | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 323 | 326.1 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IRMAR 8C (3)** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 042 | 045.0 | - | - | 412 | - | - | 1.0 |
| - | VI | - | - | 129 | 132.4 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | MN149 | Yes | 067 | 069.7 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) GNSS seulement / *only.* | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy |
| LANKO 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| TURIL 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| RUBIT 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| EPOLO 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) GNSS seulement / *only*. | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | REF NAVAID : AZR | |
| RUBAS 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 218 | 221.1 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBAS | - | 197 | 199.9 | 51.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| VAREK 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 148 | 150.9 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| LONSU 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 148 | 150.9 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| SODRI 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 148 | 150.9 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| LANKO 8Y | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 268 | 271.3 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 268 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) GNSS seulement / *only*. | | | | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | REF NAVAID : AZR | |
| TURIL 8Y | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 268 | 271.1 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| RUBIT 8Y | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STP | - | 276 | 279.3 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBIT | - | 268 | 271.2 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| EPOLO 8Y | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RESBO | - | 244 | 246.9 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EPOLO | - | 224 | 226.8 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| VAREK 8Y | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 157 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| LONSU 8Y | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) GNSS seulement / *only.* | | | | | | MAG VAR 2025 3.0° E | | | REF NAVAID : AZR | |
| **SODRI 8Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN232 | - | 129 | 131.8 | 7.4 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN422 | - | 181 | 184.5 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OMARD | - | 126 | 128.7 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 096 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 096 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IRMAR 8P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN250 | - | 069 | 072.0 | 5.8 | - | 6000 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 328 | 331.4 | 38.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BASIP 8X (1)** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | - | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | USANO | - | 048 | 051.3 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TIVNO | - | 046 | 048.5 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BASIP | - | 046 | 048.6 | 10.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKTET 8X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 344 | 346.8 | 33.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKTET 8Z** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | Yes | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 323 | 326.1 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IRMAR 8X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | MN228 | - | 347 | 349.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 347 | 349.7 | 30.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 22L/22R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU<br>(1) GNSS seulement / *only*. | | | MAG VAR 2025 3.0°E | | | | | | REF NAVAID : AZR | |
| IRMAR 8Z | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | Yes | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BARSO | - | 322 | 324.9 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 351 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| PERUS 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PERUS | - | 292 | 294.8 | 30.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| BODRU 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BODRU | - | 312 | 315.2 | 22.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| BADOD 8X | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN224 | - | 192 | 195.0 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN226 | - | 282 | 285.2 | 5.4 | R | FL070 | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AMIRO | - | 330 | 332.6 | 28.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 327 | 330.0 | 18.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| BADOD 8Z | | | | | | | | | | | |
| - | CF | 22L : MN222<br>22R : MN221 | - | 222 | 225.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN223 | - | 147 | 150.0 | MN222 : 3.5<br>MN221 : 3.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN246 | - | 102 | 105.0 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN248 | Yes | 067 | 069.9 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NIZ | - | - | - | - | L | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 307 | 310.5 | 41.2 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## STAR RNAV EAST RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV EAST RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 3,0° E | | REF NAVAID: - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | AMGEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | NERAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OZMIC 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OZMIC | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | OTOKE | - | 218 | 221.5 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 218 | 221.4 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| **BORDI 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BORDI | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | AMGEL | - | 232 | 235.1 | 20,0 | - | FL 130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 138 | 140.9 | 11.8 | - | FL 110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 106 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 218 | 221.4 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| **VEVAR 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEVAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | GAPDO | - | 167 | 170.3 | 35.6 | - | FL 200 | FL 220 | - | 1.0 |
| - | TF | AMGEL | - | 154 | 157.0 | 24.9 | - | FL 140 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 138 | 140.9 | 11.8 | - | FL 110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 106 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 218 | 221.4 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| **LONSU 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | KESAK | - | 003 | 006.3 | 31.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 297 | 299.6 | 8.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **SODRI 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SODRI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | KESAK | - | 323 | 325.7 | 20.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 297 | 299.6 | 8.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **KERIT 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KERIT | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | - |
| - | TF | KESAK | - | 261 | 263.6 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MN800 | - | 297 | 299.6 | 8.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERAS | - | 296 | 299.5 | 5.6 | - | 4000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## STAR RNAV WEST RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV WEST RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 3.0° E | | REF NAVAID: - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **NISAR 8T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NISAR | - | - | - | - | - | - | FL 340 | - | - |
| - | TF | TUPOX | - | 152 | 155.2 | 34.3 | - | FL 200 | FL 320 | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 124 | 126.7 | 38.0 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **NISAR 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | NISAR | - | - | - | - | - | - | FL 340 | - | - |
| - | TF | XIRBI | - | 128 | 131.3 | 11.1 | - | - | FL 320 | - | 1.0 |
| - | TF | DOTIG | - | 139 | 141.5 | 16.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEDIK | - | 139 | 142.0 | 22.8 | - | FL 200 | FL 240 | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 139 | 142.3 | 19.8 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **TUPOX 8T** | | | | | | | | | | | |
| - | TF | TUPOX | - | - | - | - | - | FL 200 | FL 320 | - | - |
| - | TF | AMFOU | - | 124 | 126.7 | 38,0 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **XIRBI 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | TF | XIRBI | - | - | - | - | - | - | FL 320 | - | - |
| - | TF | DOTIG | - | 139 | 141.5 | 16.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEDIK | - | 139 | 142.0 | 22.8 | - | FL 200 | FL 240 | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 139 | 142.3 | 19.8 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **ABDIL 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABDIL | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | - |
| - | TF | GIROL | - | 132 | 134.9 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 132 | 135.2 | 40,0 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **ABDIL 8T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABDIL | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | - |
| - | TF | TUPOX | - | 163 | 166.0 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 124 | 126.7 | 38.0 | - | - | FL 160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **PERUS 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PERUS | - | - | - | - | - | - | Fl 190 | - | - |
| - | TF | AMFOU | - | 177 | 180.2 | 33.5 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **BIRGO 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIRGO | - | - | - | - | - | - | FL 110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 088 | 091.0 | 21.3 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |
| **ABLAK 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABLAK | - | - | - | - | - | - | FL 220 | - | - |
| - | TF | ABILI | - | 066 | 068.8 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AMFOU | - | 082 | 84.7 | 18.7 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | TIPIK | - | 108 | 110.7 | 15.6 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MUS | - | 131 | 133.6 | 10.4 | - | FL 80 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# **NICE** COTE D'AZUR

## **Fréquences /** *Frequencies*

Avertissement : les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

*Warning: the frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre des caractéristiques équivalentes.

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| ATIS NICE | | 129.605 (FR) - 136.580 (EN) |
| TWR NICE | Prévol / *Preflight* | 121.780 |
| | Sol / *Ground* | 121.705 |
| | Tour / *Tower* | 118.7 - 123.15 (s) |
| APP NICE | Départ / *Departure* | 130.830 |
| | Arrivée / *Arrival*<br>- Ouest / *West* (MUS)<br>- Est / *East* (NERAS) | <br>134.475 - 125.580 (s) - 128.205 (i)<br>124.180 - 125.580 (s) - 128.205 (i) |
| | Approche / *Approach*<br>ACFT à l'arrivée ou au départ de LFMD<br>*ACFT on arrival or departure from LFMD*<br>ACFT à l'arrivée ou au départ de LFTZ<br>*ACFT on arrival or departure from LFTZ* | <br>120.655<br>122.925 |

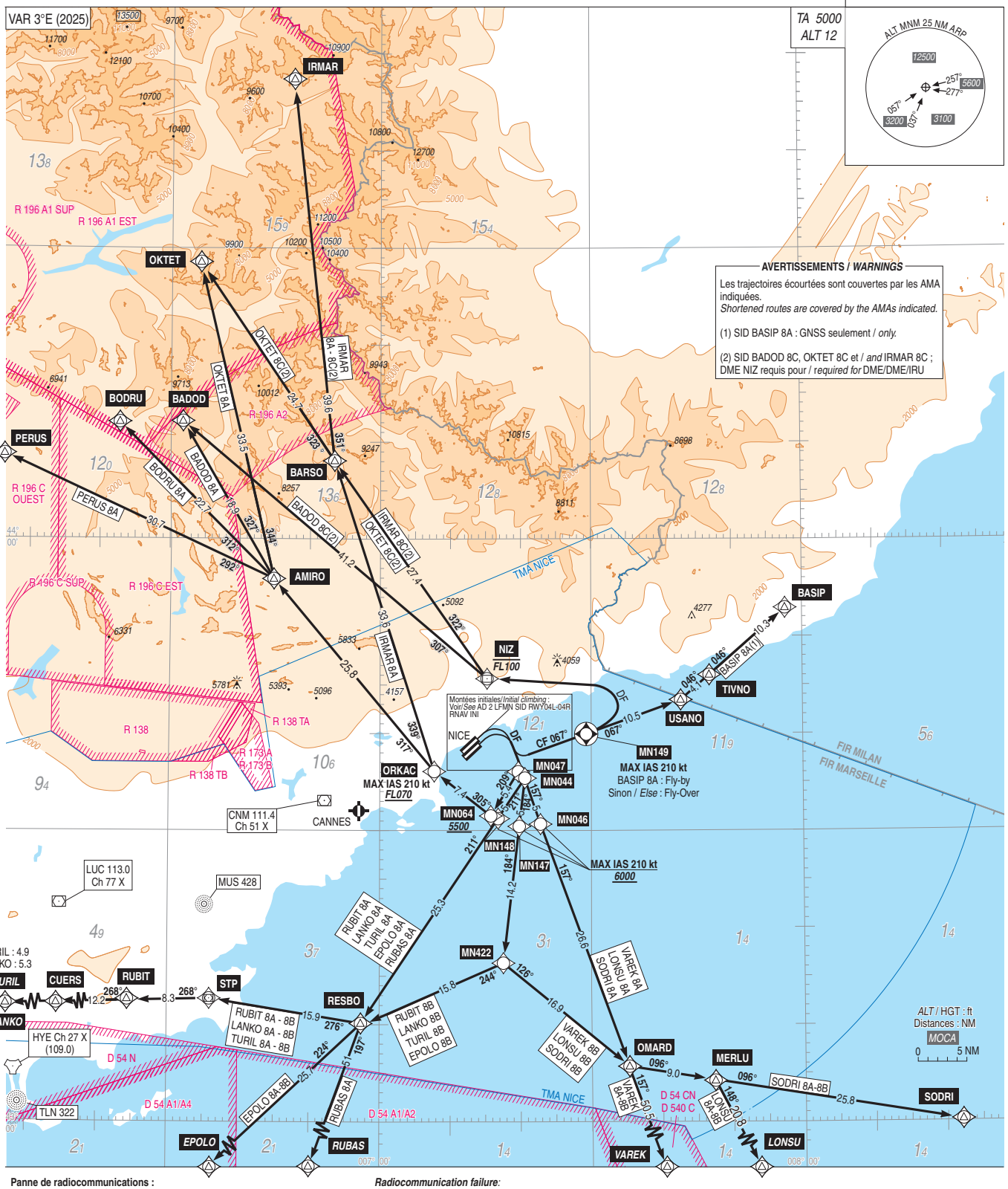


© SIA

# NICE COTE D'AZUR
# SID RNAV RWY 04 L/R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU



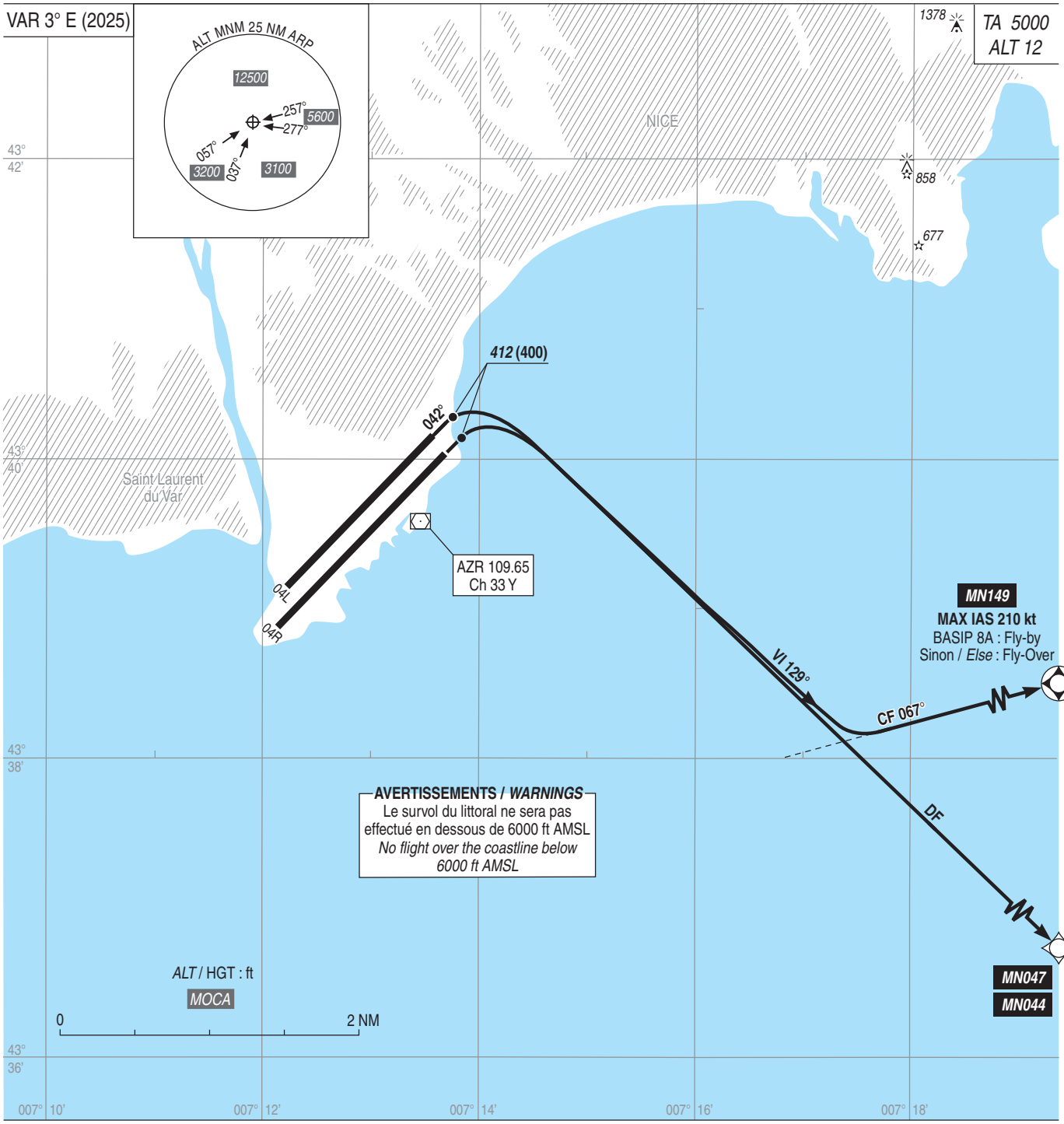

**Panne de radiocommunications :**
Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

***Radiocommunication failure:***
*See particular instructions AD 2 LFMN.22*



© SIA

# NICE COTE D'AZUR
## Départs RNAV initiaux RWY 04L/R
## *Initial RNAV departures RWY 04L/R*




**Pente théorique de montée :** 5.8 % jusqu'à 1000 ft.

***Theoretical climb gradient :*** *5.8 % until 1000 ft.*



© SIA

# NICE COTE D'AZUR
# SID RNAV RWY 04 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 04L-04R | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME/IRU. |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY 04L et RWY 04R, la pente initiale théorique de montée est de 5,8 % jusqu'à 1000 ft déterminée par un point côté culminant 863 ft à 4NM de la DER dans l'axe de piste, ensuite la pente théorique minimale réglementaire de 3,3 % s'applique.<br>Voir description des SID pour d'éventuelles pentes complémentaires.<br><br>*For all outbound traffic from RWY 04L and RWY 04R, the initial theoretical climb gradient is 5.8 % up to 1000 ft due to terrain 863 ft at 4NM from DER on the runway axis, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.*<br>*See SID description for additional climb gradient.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| PERUS 8A<br>RFL > 135 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN047, puis tourner à droite vers MN064 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et PERUS.<br>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN047, then turn right to MN064 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and PERUS.*<br>*If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.* | FL 130 | Pente ATS / *ATS slope* : 7.9 %.<br>Jusqu'à / *Up to* : FL 070. |
| BODRU 8A<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN047, puis tourner à droite vers MN064 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BODRU.<br>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN047, then turn right to MN064 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BODRU.*<br>*If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.* | FL 130 | Pente ATS / *ATS slope* : 7.9 %.<br>Jusqu'à / *Up to* : FL 070. |
| BADOD 8A<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN047, puis tourner à droite vers MN064 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BADOD.<br>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN047, then turn right to MN064 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BADOD.*<br>*If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.* | FL 130 | Pente ATS / *ATS slope* : 7.9 %.<br>Jusqu'à / *Up to* : FL 070. |
| OKTET 8A<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN047, puis tourner à droite vers MN064 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et OKTET.<br>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9 %, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8 % jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN047, then turn right to MN064 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and OKTET.*<br>*If maintaining ATS gradient 7.9 % is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8 % up to 4000 ft.* | FL 130 | Pente ATS / *ATS slope* : 7.9 %.<br>Jusqu'à / *Up to* : FL 070. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
# SID RNAV RWY 04 L/R

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| IRMAR 8A<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN047, puis tourner à droite vers MN064 à 5500 ft MNM, puis tourner à droite vers ORKAC au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, BARSO et IRMAR.<br>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 7,9%, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb on track 042 °, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN047, then turn right to MN064 at 5500 ft MNM, then turn right to ORKAC at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, BARSO and IRMAR.*<br>*If maintaining ATS gradient 7.9% is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | FL 130 | Pente ATS : 7.9 %.<br>Jusqu'à / *Up to* : FL 070. |
| LANKO 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL < 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, CUERS et LANKO.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, CUERS and LANKO.* | FL 100 | |
| TURIL 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT et TURIL.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.* | FL 100 | |
| RUBIT 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL < 115<br>Réservé / *Reserved*<br>destination LFTH | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP et RUBIT.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP and RUBIT.* | FL 100 | |
| EPOLO 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL > 125 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO et EPOLO.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and EPOLO.* | FL 100 | |
| RUBAS 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner à droite vers MN148 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO et RUBAS.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then turn right to MN148 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and RUBAS.* | FL 100 | |
| VAREK 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets* | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN046 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD et VAREK.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN046 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD and VAREK.* | FL 100 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
# SID RNAV RWY 04 L/R

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LONSU 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets* | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN046 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et LONSU.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN046 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and LONSU.* | FL 100 | |
| SODRI 8A<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets* | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN046 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et SODRI.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN046 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and SODRI.* | FL 100 | |
| LANKO 8B<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL < 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS et LANKO.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS and LANKO.* | FL 070 | |
| TURIL 8B<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT et TURIL.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.* | FL 070 | |
| RUBIT 8B<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL < 115<br>Réservé / *Reserved*<br>destination LFTH | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP et RUBIT.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP and RUBIT.* | FL 070 | |
| EPOLO 8B<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL > 125 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO et EPOLO.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO and EPOLO.* | FL 070 | |
| VAREK 8B<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers* | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD et VAREK.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD and VAREK.* | FL 070 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
# SID RNAV RWY 04 L/R

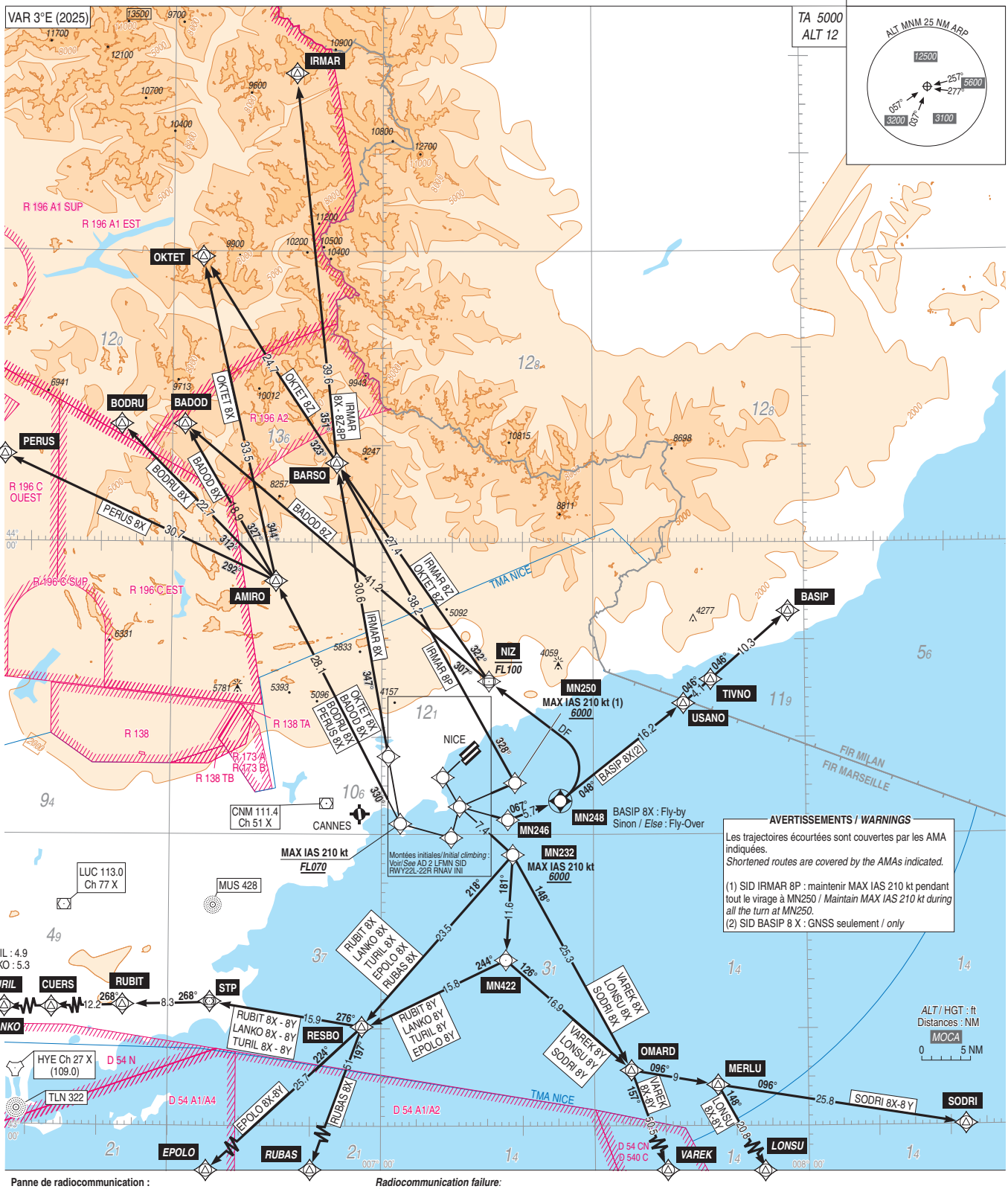
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LONSU 8B<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers* | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU et LONSU.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and LONSU.* | FL 070 | |
| SODRI 8B<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers* | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite direct vers MN044, puis tourner vers MN147 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210kt, MN422, OMARD, MERLU et SODRI.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right direct to MN044, then to MN147 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and SODRI.* | FL 070 | |
| BASIP 8A | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149, MAX IAS 210 kt, USANO, TIVNO et BASIP.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, USANO, TIVNO and BASIP.* | FL 100<br>(Réacteurs / *Jets*)<br>FL 070<br>(Hélices / *Propellers*) | GNSS seulement / *only.* |
| BADOD 8C<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149, MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BADOD.<br>Maintenir la pente obstacles 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BADOD.*<br>*Maintain obstacles climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | Par / *By* ATC | DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. |
| OKTET 8C<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149, MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et OKTET.<br>Maintenir la pente obstacles 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and OKTET.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | Par / *By* ATC | DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. |
| IRMAR 8C<br>RFL > 195 | Monter sur la route 042°, à 412 ft (400 ft AAL) tourner à droite et continuer au cap 129° jusqu'à interception de la route 067° vers MN149, MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et IRMAR.<br>Maintenir la pente obstacles 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb on track 042°, at 412 ft (400 ft AAL) turn right and continue on heading 129° until interception of course 067° to MN149, MAX IAS 210 kt, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and IRMAR.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | Par / *By* ATC | DME NIZ requis pour / *required for* DME/DME/IRU. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RNAV RWY 22 L/R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C , D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU



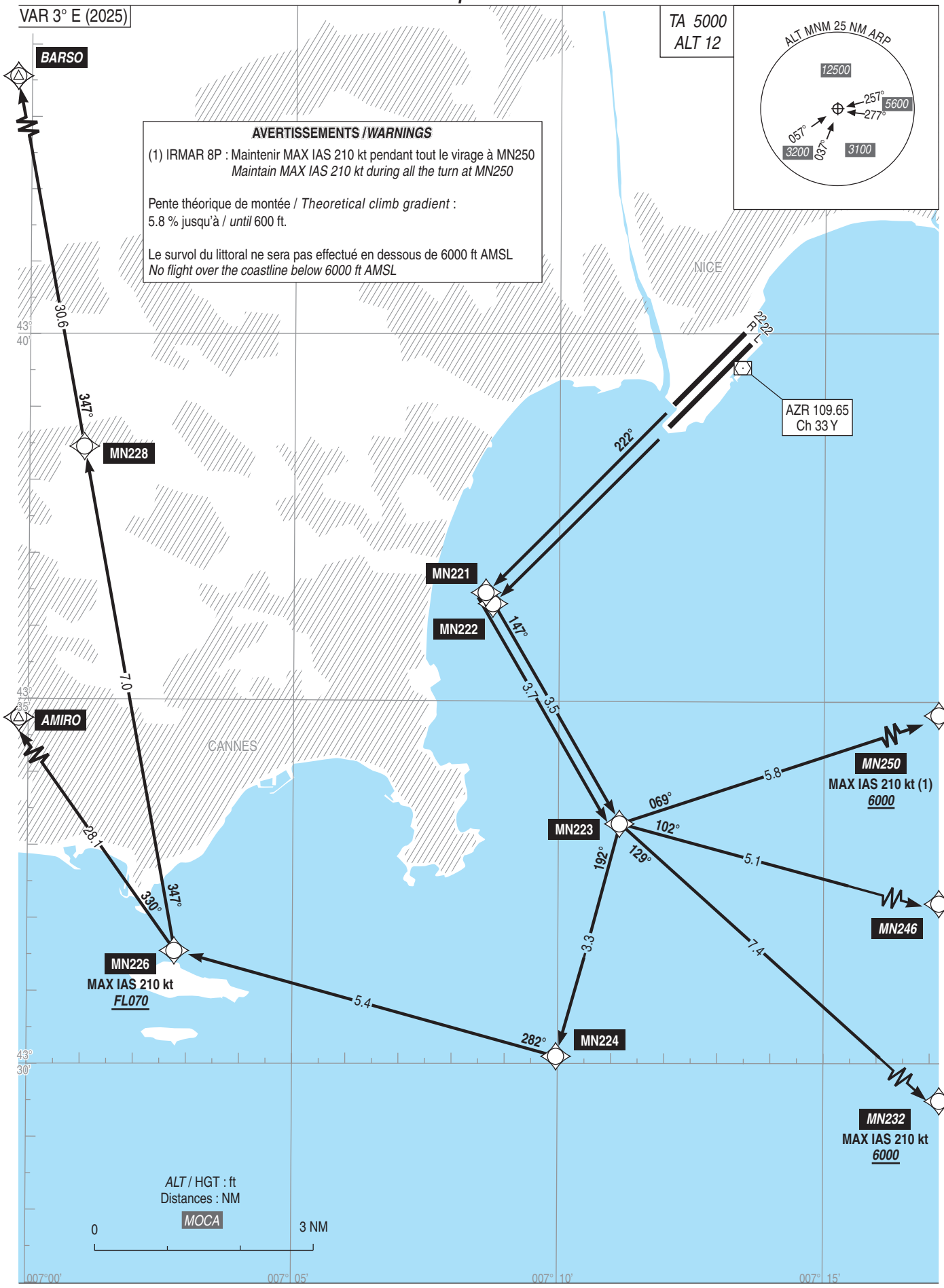

**Panne de radiocommunication :**
Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

***Radiocommunication failure:***
*See particular instructions AD 2 LFMN.22*



© SIA

# NICE COTE D'AZUR
## Départs RNAV initiaux RWY 22L /R
## *Initial RNAV departures RWY 22L/R*






© SIA

# NICE COTE D'AZUR
# SID RNAV RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 22L-22R | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME/IRU. |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY 22L et RWY 22R, la pente initiale de montée théorique est de 5,8% jusqu'à 600 ft déterminée par la présence éventuelle de bateaux aux abords de l'aérodrome, ensuite la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique.<br>Voir description des SID pour d'éventuelles pentes complémentaires.<br><br>*For all outbound departures from RWY 22L and RWY 22R, the initial theoretical climb gradient is 5,8% up to 600 ft due to potential boats in the vicinity of the aerodrome, then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.*<br>*See SID description for occasional climb gradients.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LANKO 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL < 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, CUERS et LANKO.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, CUERS and LANKO.* | FL 100 | |
| TURIL 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT et TURIL.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.* | FL 100 | |
| RUBIT 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL < 115<br>Réservé / *Reserved*<br>destination LFTH | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP et RUBIT.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, STP and RUBIT.* | FL 100 | |
| EPOLO 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL > 125 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, et EPOLO.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and EPOLO.* | FL 100 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RNAV RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| RUBAS 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets*<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO, et RUBAS.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, RESBO and RUBAS.* | FL 100 | |
| VAREK 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets* | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD et VAREK.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD and VAREK.* | FL 100 | |
| LONSU 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets* | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et LONSU.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and LONSU.* | FL 100 | |
| SODRI 8X<br>Réservé réacteurs / *Reserved for jets* | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU et SODRI.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, OMARD, MERLU and SODRI.* | FL 100 | |
| LANKO 8Y<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL < 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS et LANKO.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, CUERS and LANKO.* | FL 070 | |
| TURIL 8Y<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL >195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT et TURIL.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP, RUBIT and TURIL.* | FL 070 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RNAV RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| RUBIT 8Y<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL < 115<br>Réservé / *Reserved* destination LFTH | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP et RUBIT.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO, STP and RUBIT.* | FL 070 | |
| EPOLO 8Y<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers*<br>RFL > 125 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO et EPOLO.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, RESBO and EPOLO.* | FL 070 | |
| VAREK 8Y<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers* | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD et VAREK.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD and VAREK.* | FL 070 | |
| LONSU 8Y<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers* | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD MERLU et LONSU.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and LONSU.* | FL 070 | |
| SODRI 8Y<br>Réservé hélices / *Reserved for propellers* | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN232 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU et SODRI.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN232 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, MN422, OMARD, MERLU and SODRI.* | FL 070 | |
| IRMAR 8P<br>RFL > 195<br>Hautes performances / *High performances* | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN250 à 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, puis tourner à gauche vers BARSO et IRMAR.<br>En cas d'impossibilité à maintenir la pente ATS de 9%, aviser le contrôle et maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN250 at 6000 ft MNM, MAX IAS 210 kt, then turn left to BARSO and IRMAR.*<br>*If maintaining ATS gradient 9% is impossible, advise ATC and maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | FL 130 | Pente ATS / *ATS slope* : 9%.<br>Jusqu'à / *Up to* : FL 100 |
| BASIP 8X | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, USANO, TIVNO et BASIP.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, USANO, TIVNO and BASIP.* | FL 100<br>(Réacteurs / *Jets*)<br>FL 070<br>(Hélices / *Propellers*) | GNSS seulement / *only.* |
| OKTET 8X<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et OKTET.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and OKTET.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.* | FL 130 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR
## SID RNAV RWY 22 L/R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| OKTET 8Z<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et OKTET.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and OKTET.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | Par / *By* ATC | |
| IRMAR 8X<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, puis vers MN228, BARSO et IRMAR.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, then to MN228, BARSO and IRMAR.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | FL 130 | |
| IRMAR 8Z<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BARSO et IRMAR.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BARSO and IRMAR.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | Par / *By* ATC | |
| PERUS 8X<br>RFL > 135 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et PERUS.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and PERUS.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.* | FL 130 | |
| BODRU 8X<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BODRU.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BODRU.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.* | FL 130 | |
| BADOD 8X<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN224, puis tourner à droite vers MN226 au FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO et BADOD.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 4000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN224, then turn right to MN226 at FL070 MNM, MAX IAS 210 kt, AMIRO and BADOD.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 4000 ft.* | FL 130 | |
| BADOD 8Z<br>RFL > 195 | Monter vers MN222 (RWY 22L) sur la route 222° (respectivement MN221 RWY 22R), puis vers MN223, MN246, MN248, puis tourner à gauche direct vers NIZ au FL100 MAX, puis vers BADOD.<br>Maintenir la pente obstacles de 5,8% jusqu'à 6000 ft.<br><br>*Climb to MN222 (RWY 22L) on track 222° (respectively MN221 RWY 22R), then to MN223, MN246, MN248, then turn left direct to NIZ at FL100 MAX, then to BADOD.*<br>*Maintain obstacle climb gradient 5.8% up to 6000 ft.* | Par / *By* ATC | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NICE COTE D'AZUR

## STAR RNAV Secteurs Nord, Est et Sud-Est / *North, East and South-East Sectors*

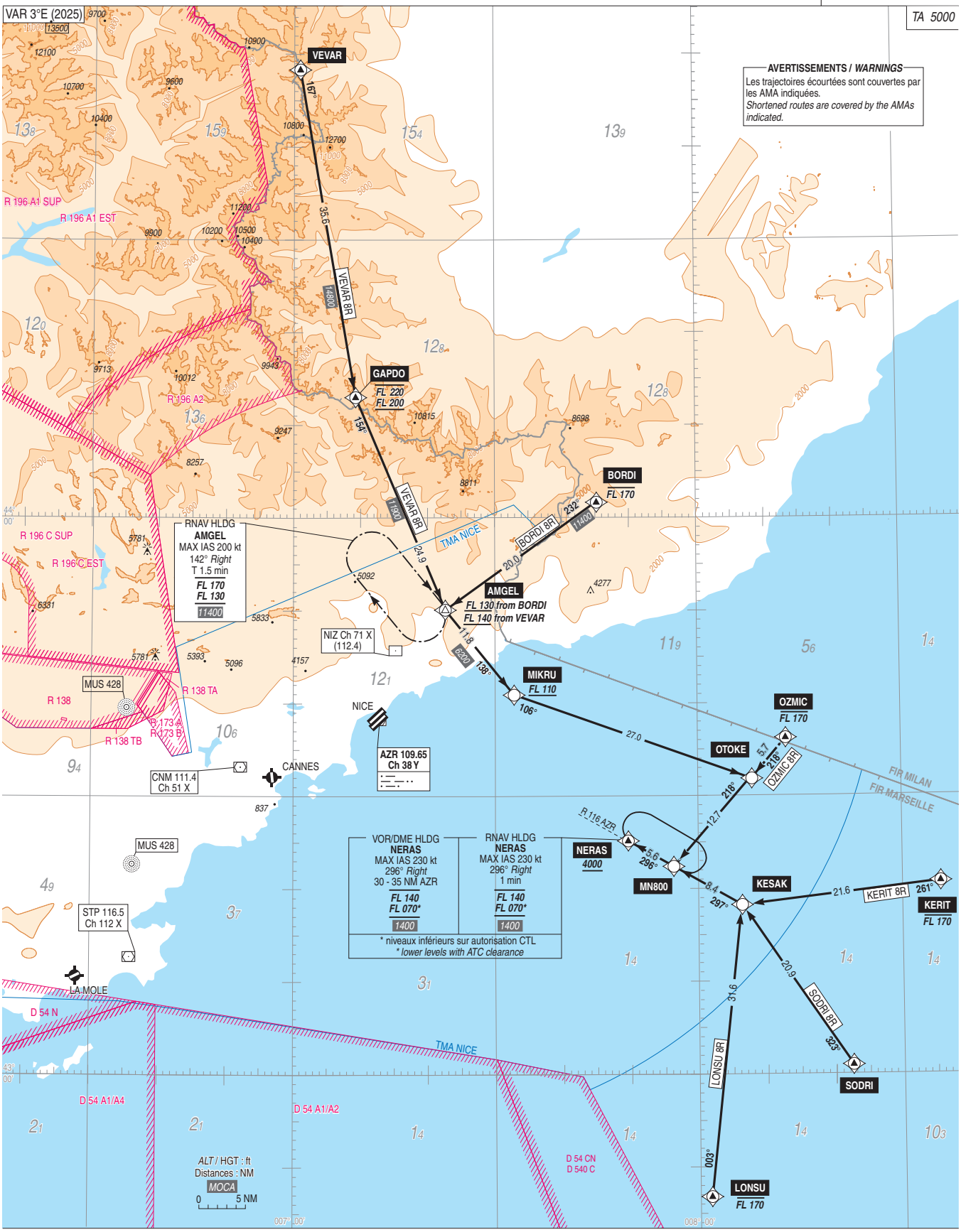
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF NERAS**

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

Sur instruction du CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**Panne de radiocommunication :**
Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

***Radiocommunication failure:***
*See particular instructions AD 2 LFMN.22*



© SIA

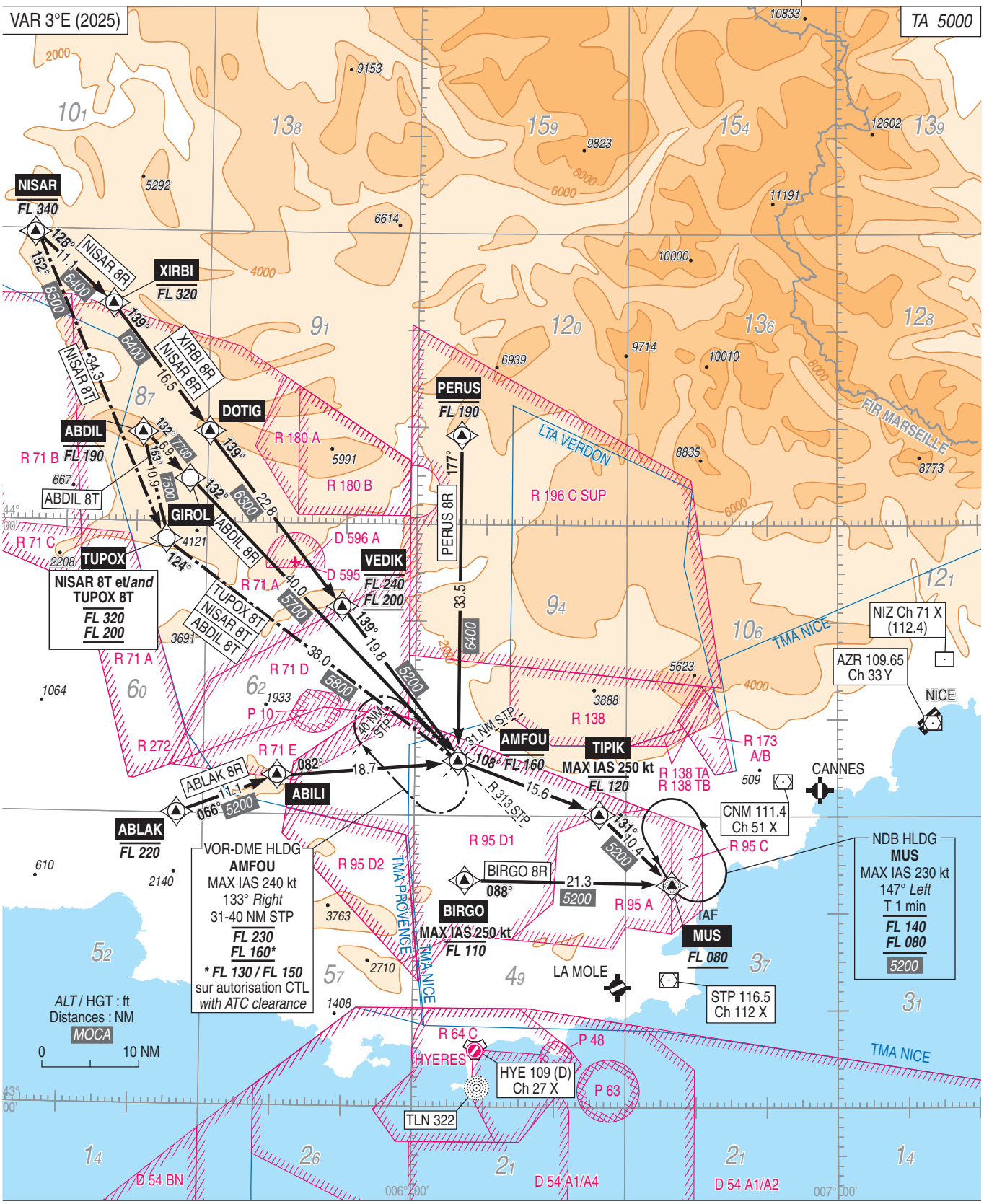
# NICE COTE D'AZUR
## STAR Secteur Ouest / *West sector*
## XIRBI - TUPOX - NISAR - ABDIL - PERUS - ABLAK - BIRGO
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF MUS**

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

Sur instruction du CTL
*On ATC clearance*

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*




**Panne de radiocommunication** :
Voir consignes particulières AD 2 LFMN.22

***Radiocommunication failure:***
*See special instructions AD 2 LFMN.22*



© SIA

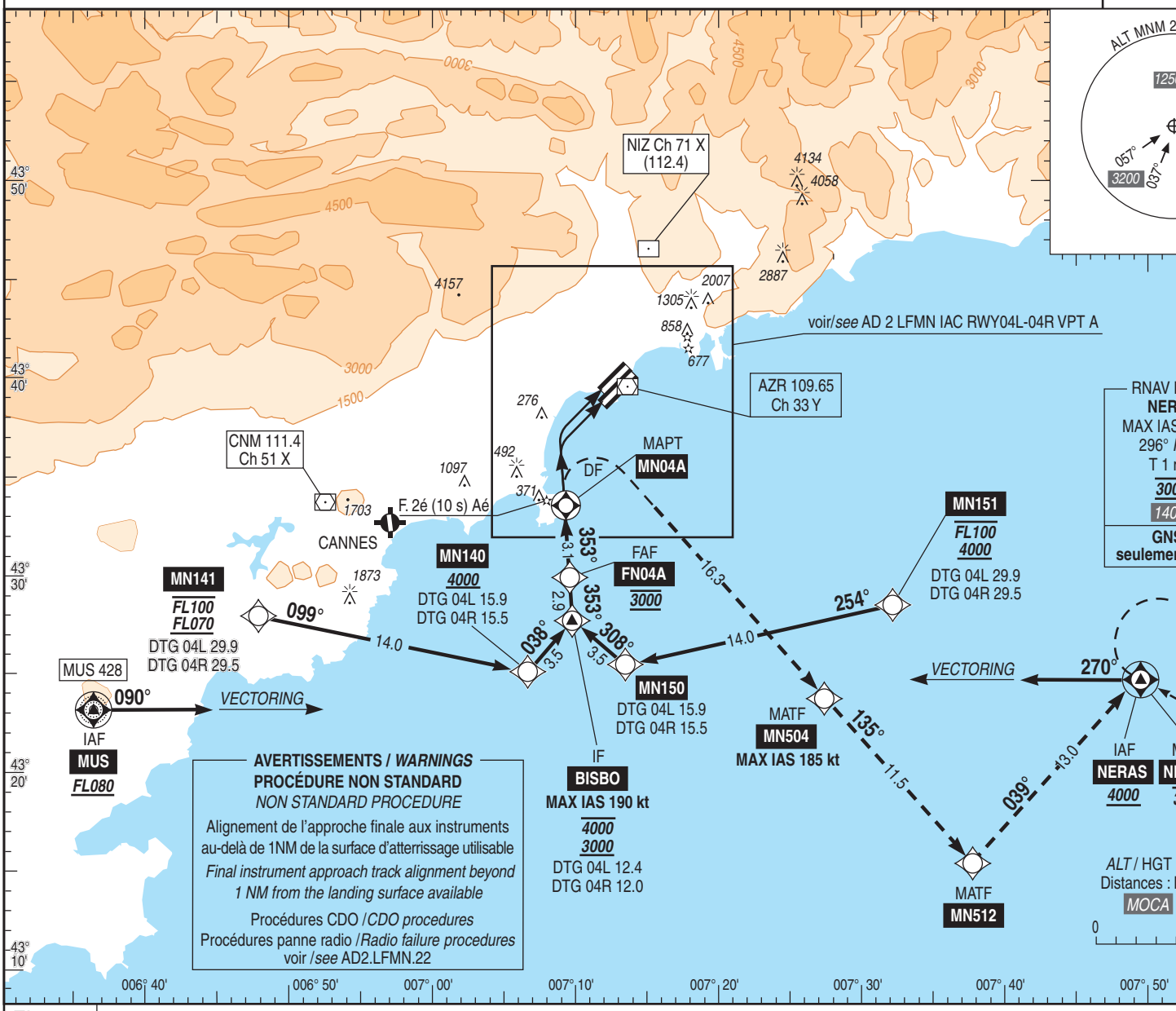
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, DTHR 04L : 11, THR 04R : 10*

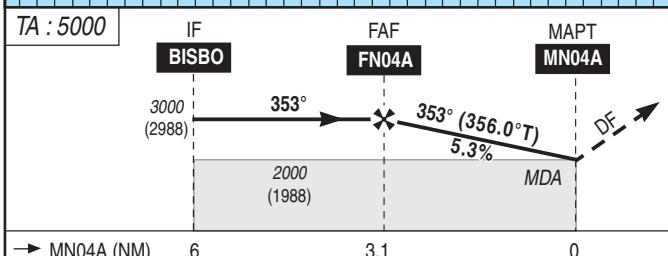
**NICE** COTE D'AZUR

**RNP** A RWY 04L/04R

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMN COM 01

**RNP A**




API : Au MAPT **MN04A**, tourner **à droite (MAX IAS 185 kt)** direct vers **MN504** en montée à ***3000 MAX*** (2988) puis vers **MN512** et tourner **à gauche** vers **NERAS.**
A **NERAS** intégrer l'attente à ***3000*** (2988).

*Missed APCH : At MAPT **MN04A**, turn **right**, (**MAX IAS 185 kt**) direct to **MN504** climbing at **3000 MAX** (2988), then proceed to **MN512** and turn **left** to **NERAS**.*
*At **NERAS** join holding pattern at **3000** (2988).*

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

| CAT | VPT A | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***2000*** (1990) | 10000 |

**Conditions de mise en service RNP A RWY 04L/04R :**
Visibilité > 10 km
Plafond > *2500 ft* de jour } dans le secteur Sud-Ouest de l'aérodrome
Plafond > *3000 ft* de nuit }
***Conditions needed to use RNP A RWY 04L/04R :***
*Visibility > 10 km*
*Ceiling > 2500 ft at day* } *in the South-West area of the aerodrome*
*Ceiling > 3000 ft at night* }

Observations / *Remarks* : Base OCH / *OCH base* : NIL.



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 12 (1 hPa),*** *DTHR 04L : 11, THR 04R : 10*

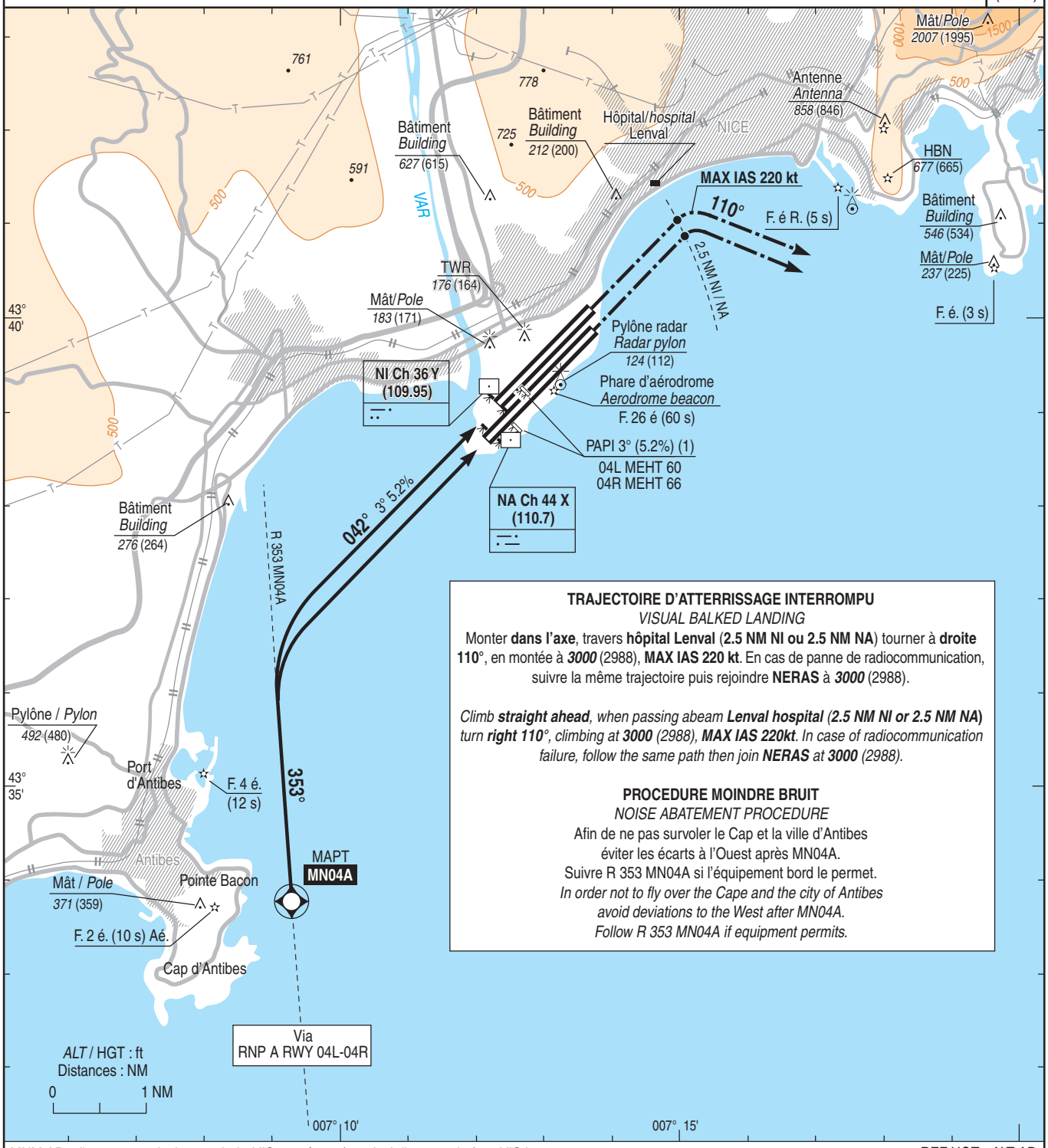
**NICE** COTE D'AZUR

VPT A RWY 04L/04R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

Atterrissage interrompu
*Visual balked landing*

VAR
3°E
(2025)




**TRAJECTOIRE D'ATTERRISSAGE INTERROMPU**
*VISUAL BALKED LANDING*

Monter **dans l'axe**, travers **hôpital Lenval** (**2.5 NM NI ou 2.5 NM NA**) tourner à **droite 110°**, en montée à ***3000*** (2988), **MAX IAS 220 kt**. En cas de panne de radiocommunication, suivre la même trajectoire puis rejoindre **NERAS** à ***3000*** (2988).

*Climb **straight ahead**, when passing abeam **Lenval hospital** (**2.5 NM NI or 2.5 NM NA**) turn **right 110°**, climbing at **3000** (2988), **MAX IAS 220kt**. In case of radiocommunication failure, follow the same path then join **NERAS** at **3000** (2988).*

**PROCEDURE MOINDRE BRUIT**
*NOISE ABATEMENT PROCEDURE*

Afin de ne pas survoler le Cap et la ville d'Antibes
éviter les écarts à l'Ouest après MN04A.
Suivre R 353 MN04A si l'équipement bord le permet.
*In order not to fly over the Cape and the city of Antibes*
*avoid deviations to the West after MN04A.*
*Follow R 353 MN04A if equipment permits.*

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT A | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***2000*** (1990) | 10000 |

**Conditions de mise en service VPT A RWY 04L/04R :**
Visibilité > 10 km
Plafond > *2500 ft* de jour } dans le secteur Sud-Ouest de l'aérodrome
Plafond > *3000 ft* de nuit

***Conditions needed to use VPT A RWY 04L/04R :***
*Visibility* > 10 km
*Ceiling* > *2500 ft at day* } *in the South-West area of the aerodrome*
*Ceiling* > *3000 ft at night*

Observations/*remarks* : PAPI RWY 04L : portée limitée à 7000 m / *scope limited to 7000 m.*
(1) PAPI RWY 04L/R obligatoire/*mandatory.*



© SIA

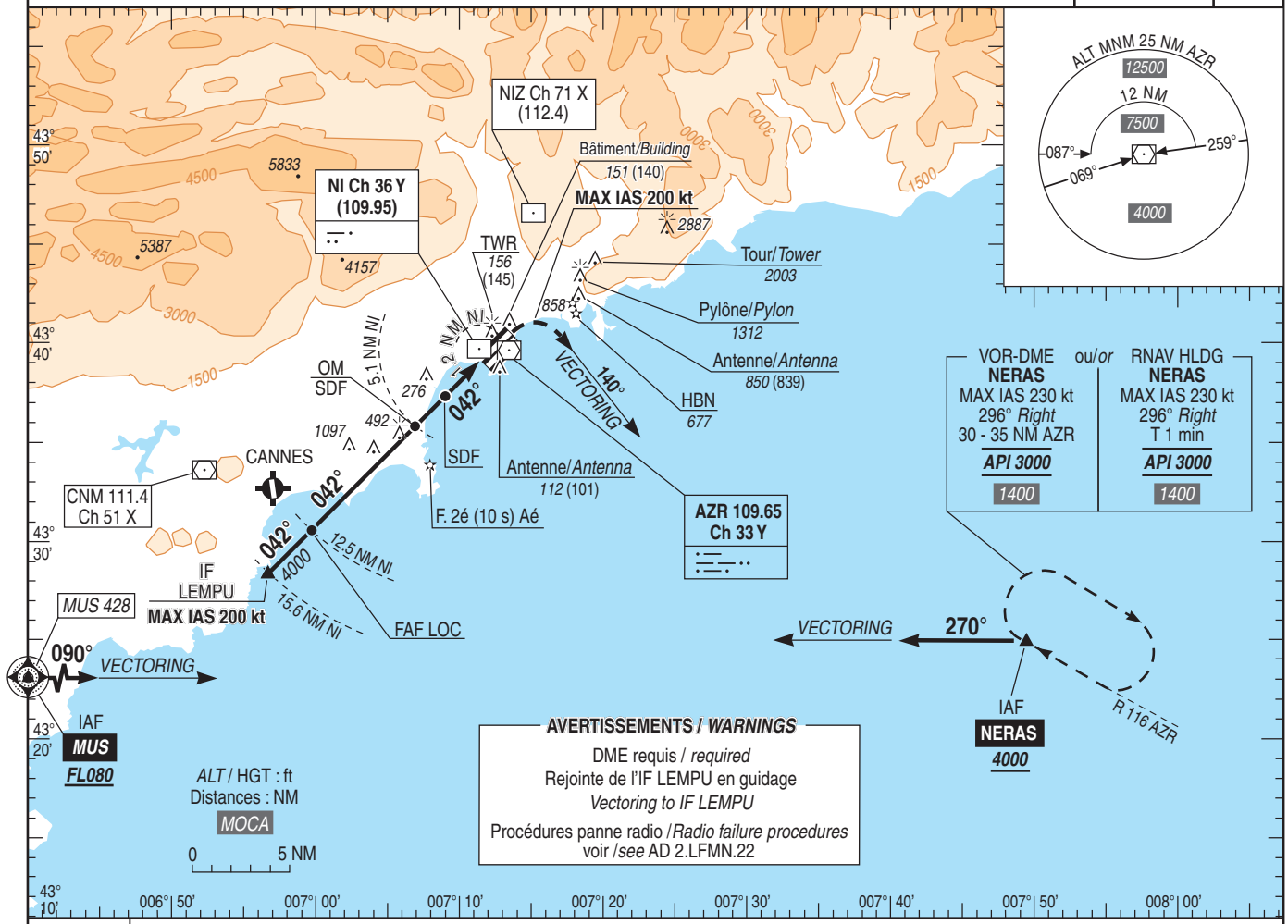
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***DTHR : 11 (1 hPa)***

**NICE** COTE D'AZUR

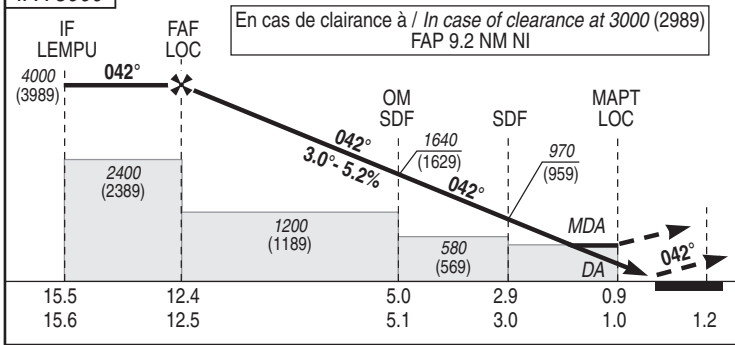
ILS ou/*or* LOC Z RWY 04L (VECTORING)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **NI 109.95** | 3° E |
| RDH : 49 | (2025) |




*TA : 5000*




En cas de clairance à / *In case of clearance at 3000* (2989)
FAP 9.2 NM NI

API : Monter **042°**. A **1.2 NM NI**, tourner à **droite route 140°**, MAX IAS 200 kt, en montée à ***3000* (2989)**, puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct **NERAS** pour intégrer l'attente à *3000* (2989).

*Missed APCH : Climb **042°**. At **1.2 NM NI**, turn **right 140°**, MAX IAS 200 kt, climbing up at **3000 (2989)**, then follow ATC instructions.*
*In case of radio failure, direct to **NERAS** to join holding at 3000 (2989).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS API 2.5% (1) | | | ILS API 3% (1) | | | LOC+DME NI | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***310*** (300) | 1400 | 297 | ***290*** (280) | 1300 | 278 | ***390*** (380) | 1700 | 377 | ***780*** (760) | 3500 |
| B | ***320*** (310) | 1400 | 307 | ***300*** (290) | 1400 | 288 | | | | ***780*** (760) | 3500 |
| C | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***310*** (300) | 1400 | 298 | | | | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***400*** (390) | 1800 | 388 | ***320*** (310) | 1400 | 308 | | | | ***2420*** (2410) | 5000 |
| DL | ***400*** (390) | 1800 | 388 | ***320*** (310) | 1400 | 308 | - | | | | |

| **DME NI** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **12** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** |
| ***ALT*** | ***3840*** | ***3520*** | ***3200*** | ***2880*** | ***2560*** | ***2240*** |
| (HGT) | (3829) | (3509) | (3189) | (2869) | (2549) | (2229) |
| | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1920*** | ***1610*** | ***1290*** | ***970*** | ***650*** | ***330*** |
| | (1909) | (1599) | (1279) | (959) | (639) | (319) |

Observations / *Remarks* : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
*For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima.*
(2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes. / *Circling prohibited North-West of RWY.*
PAPI RWY04L - portée limitée à 7000 m / *scope limited to 7000 m*

| OM - DTHR | 5.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 15 | 3 min 30 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 | 2 min 03 | 1 min 51 | 1 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 770 | 845 | 980 |



© SIA

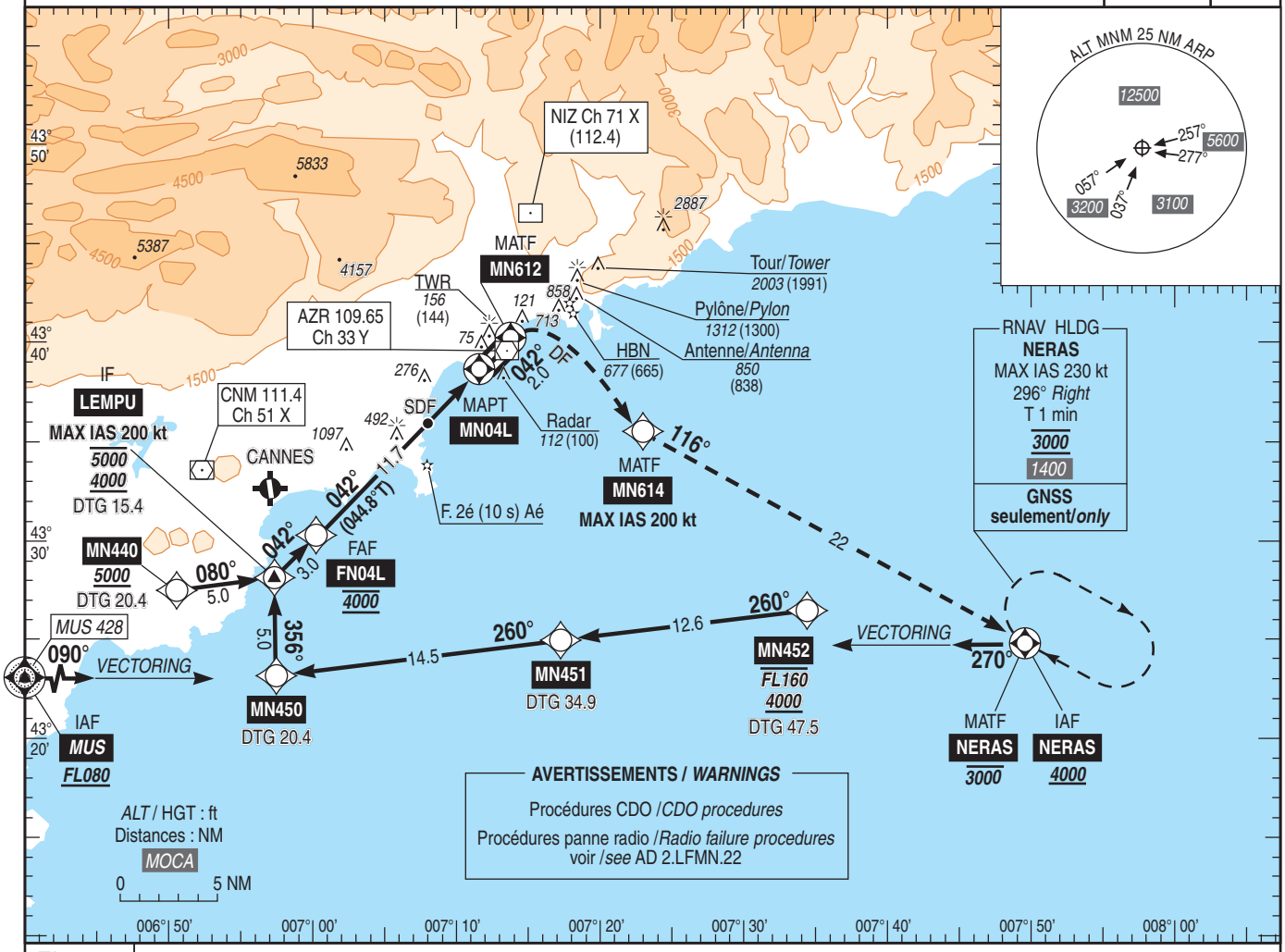
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, DTHR : 11*

**NICE** COTE D'AZUR

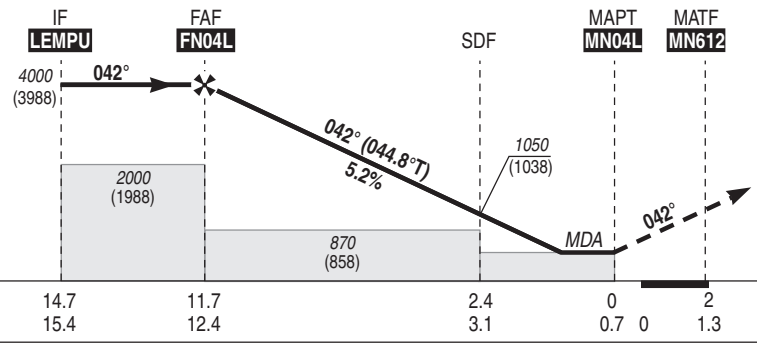
**RNP** Y RWY 04L

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

| **RNP APCH** | VAR 3°E (2025) |
|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **MN612** puis tourner **à droite** direct vers **MN614** **(MAX IAS 200 kt)** puis poursuivre vers **NERAS** en montée à ***3000*** (2988) **MAX** pour intégrer l'attente.
Monter à *1200* (1188) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb to **MN612** then turn **right** direct to **MN614** (**MAX IAS 200 kt**) and then join **NERAS** climbing at **3000** (2988) **MAX** to enter holding.*
*Climb up to 1200 (1188) prior to level acceleration.*

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

| CAT | LNAV API 2.5% | | | LNAV API 3% | | | LNAV API 4% | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***630*** (610) | 1500 | 609 | ***440*** (420) | 1500 | 420 | ***390*** (380) | 1500 | 376 | ***770*** (760) | 3500 |
| B | ***650*** (640) | 1500 | 632 | ***460*** (450) | 1500 | 448 | | 1500 | | ***770*** (760) | 3500 |
| C | ***670*** (660) | 2400 | 655 | ***490*** (480) | 2200 | 476 | | 1700 | | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***690*** (680) | 2400 | 675 | ***520*** (500) | 2300 | 499 | | 1700 | | ***2420*** (2410) | 5000 |

| **DIST** MN04L NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3790*** (3778) | ***3470*** (3458) | ***3150*** (3138) | ***2830*** (2818) | ***2510*** (2498) | ***2190*** (2178) |
| | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** | |
| | ***1880*** (1868) | ***1560*** (1548) | ***1240*** (1228) | ***920*** (908) | ***600*** (588) | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / *Circling prohibited North-West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5
PAPI RWY04L : portée limitée à 7000 m / *scope limited to 7000 m*

| FAF - MAPT | 11.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 min 01 | 8 min 15 | 7 min 01 | 6 min 06 | 5 min 24 | 4 min 50 | 4 min 23 | 3 min 48 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



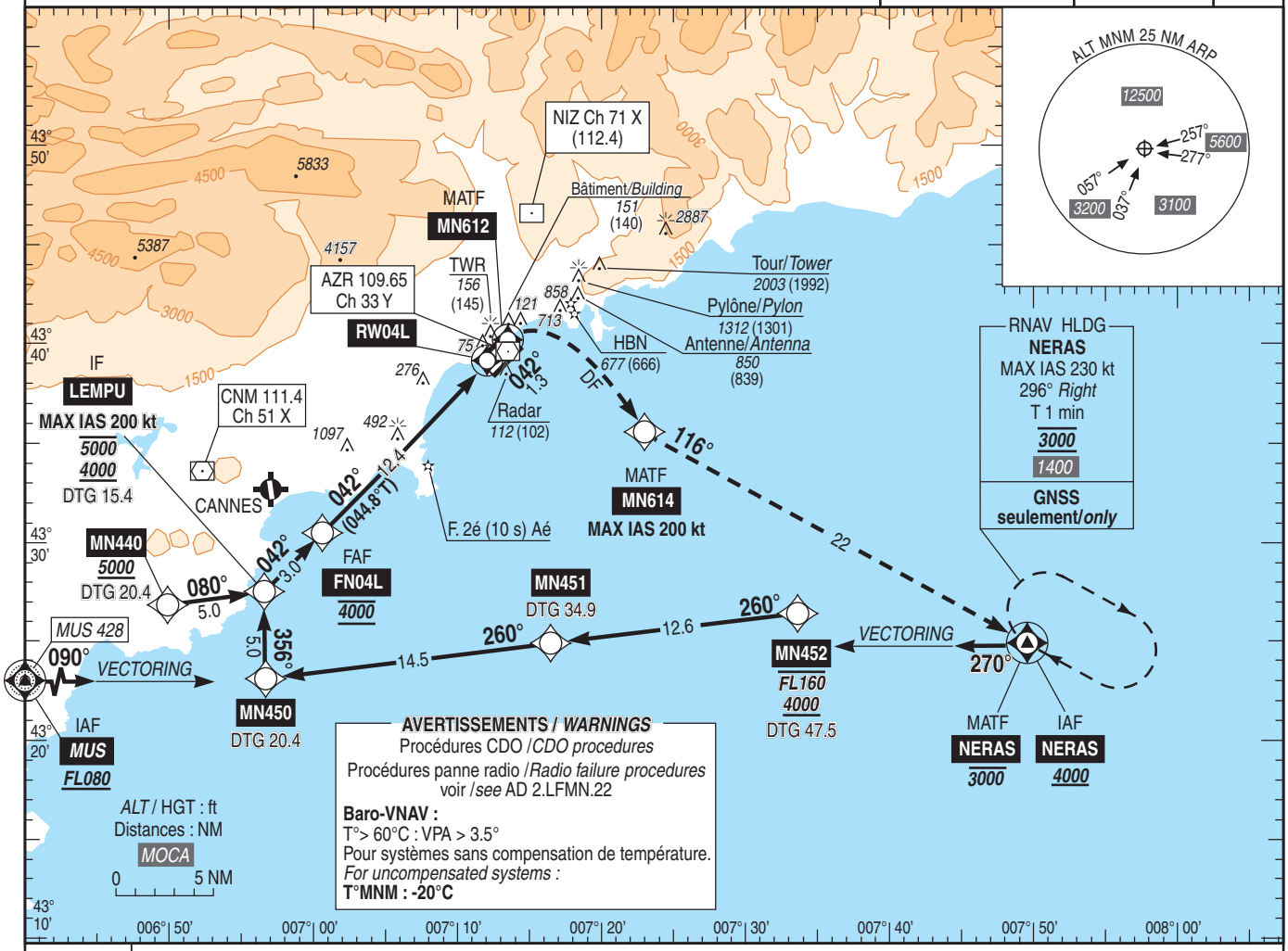
© SIA

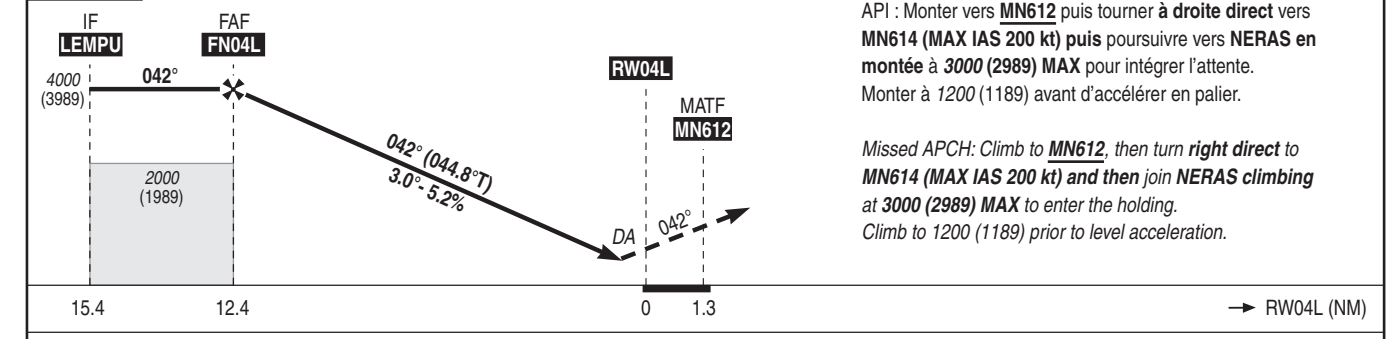
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***DTHR : 11 (1 hPa)***

**NICE** COTE D'AZUR

**RNP** Z RWY 04L (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS 50045 E04A** TCH : 49 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **MN612** puis tourner **à droite direct** vers **MN614 (MAX IAS 200 kt) puis** poursuivre vers **NERAS en montée** à ***3000* (2989) MAX** pour intégrer l'attente.
Monter à *1200* (1189) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb to* ***MN612****, then turn* ***right direct*** *to* ***MN614 (MAX IAS 200 kt) and then*** *join* ***NERAS climbing*** *at* ***3000 (2989) MAX*** *to enter the holding.*
*Climb to 1200 (1189) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV API 2.5% (2) | | | LNAV-VNAV API 2.5% (2) | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***250*** (240) | 1200 | 231 | ***600*** (590) | 1500 | 582 | ***770*** (760) | 3500 |
| B | ***260*** (250) | 1300 | 241 | ***610*** (600) | 1500 | 594 | ***770*** (760) | 3500 |
| C | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***630*** (620) | 2400 | 614 | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***400*** (390) | 1800 | 388 | ***660*** (650) | 2400 | 641 | ***2420*** (2410) | 5000 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / *Circling prohibited North-West of RWY*
(2) Pour minimums particuliers /*for special minima*, voir /*see* IAC RWY04L RNP Z MINIMA.
PAPI RWY04L : portée limitée à 7000 m / *scope limited to 7000 m.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5

| FAF - DTHR 12.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 10 min 36 | 8 min 44 | 7 min 25 | 6 min 27 | 5 min 43 | 5 min 07 | 4 min 38 | 4 min 01 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***DTHR : 11 (1 hPa)***

**NICE** COTE D'AZUR

**RNP** Z RWY 04L (LPV, LNAV / VNAV ONLY)

**MINIMA LPV**

Les MINIMA LPV standard ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure SBAS et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

***LPV MNM***

*The standard LPV MNM below are determined for ACFT performing a SBAS procedure and which are able to maintain during a missed APCH a climbing slope greater than 2.5 %.*

| Pente APCH<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) (ft) | RVR (m) | OCH (ft) |
|---|---|---|---|---|
| 3 % * | A | ***220*** (210) | 1200 | 205 |
| | B | ***230*** (220) | 1200 | 215 |
| | C | ***300*** (280) | 1300 | 280 |
| | D | ***300*** (290) | 1400 | 289 |
| 4 % * | A | ***220*** (200) | 1200 | 185 |
| | B | ***220*** (200) | 1200 | 198 |
| | C | ***220*** (210) | 1200 | 206 |
| | D | ***230*** (220) | 1200 | 216 |

**MINIMA LNAV/VNAV**

Les minima LNAV/VNAV ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure Baro-VNAV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

***LNAV/VNAV MNM***

*The standard LNAV/VNAV MNM below are determined for ACFT performing a Baro-VNAV procedure and which are able to maintain during a missed APCH a climbing slope greater than 2.5 %.*

| Pente APCH<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) (ft) | RVR (m) | OCH (ft) |
|---|---|---|---|---|
| 3 % * | A | ***460*** (450) | 1500 | 442 |
| | B | ***470*** (460) | 1500 | 454 |
| | C | ***490*** (480) | 2200 | 475 |
| | D | ***520*** (510) | 2400 | 504 |
| 4 % * | A | ***340*** (330) | 1500 | 324 |
| | B | ***350*** (340) | 1500 | 336 |
| | C | ***370*** (360) | 1600 | 359 |
| | D | ***410*** (400) | 1800 | 391 |
| 5 % * | A | ***330*** (320) | 1400 | 317 |
| | B | ***340*** (330) | 1500 | 323 |
| | C | ***340*** (330) | 1500 | 327 |
| | D | ***350*** (340) | 1500 | 337 |

* Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
** For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

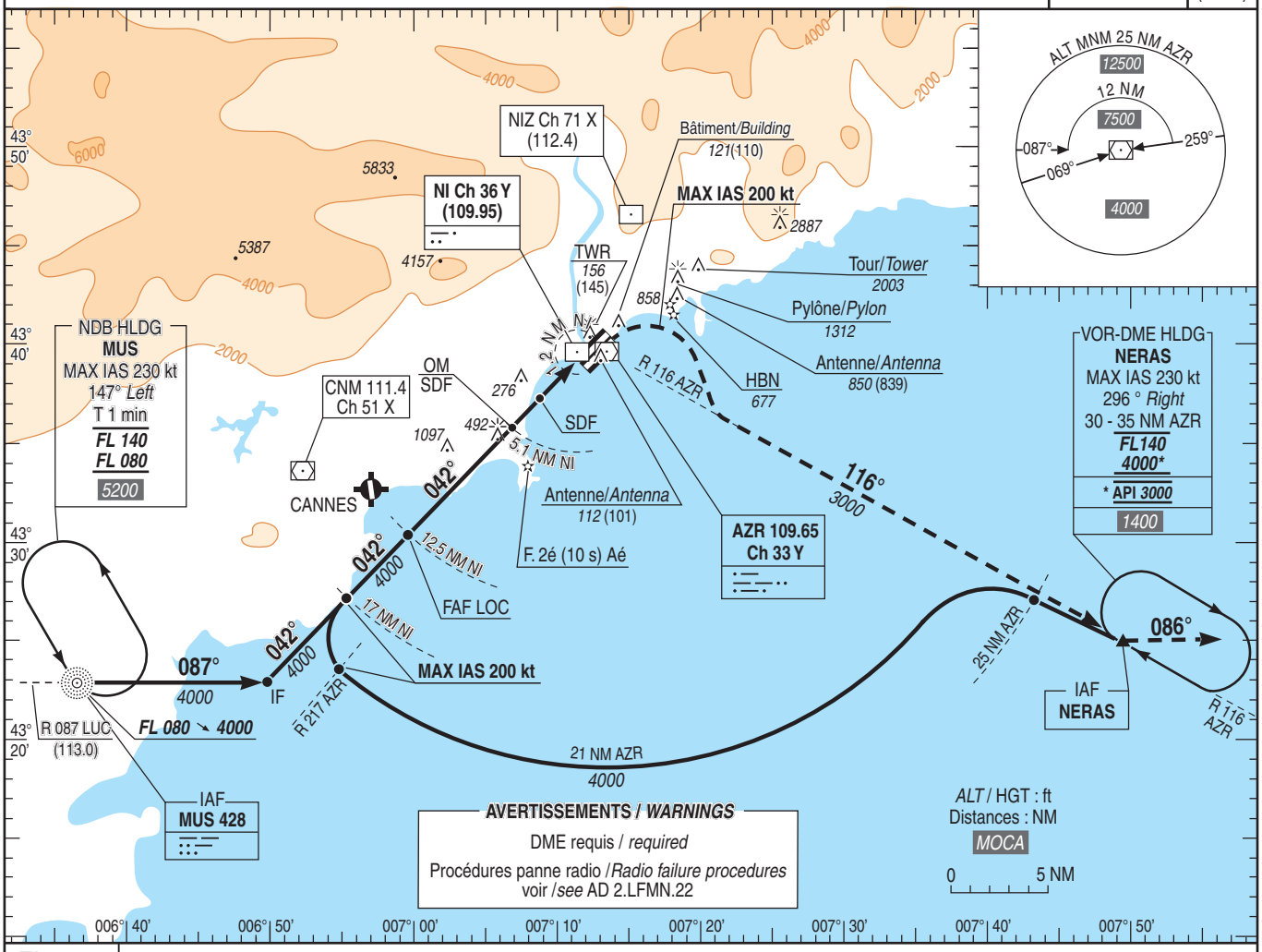
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***DTHR : 11 (1 hPa)***

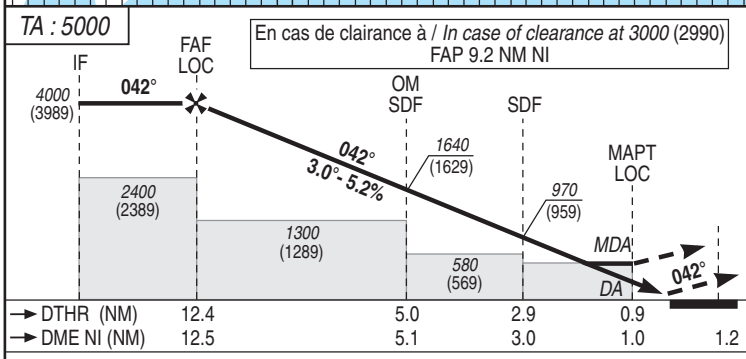
**NICE** COTE D'AZUR

ILS ou/*or* LOC Y RWY 04L

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **NI 109.95** | 3° E |
| RDH : 49 | (2025) |




API : Monter **route 042°**. A **1.2 NM NI**, tourner **à droite** en montée. Ensuite rejoindre et suivre **R 116 AZR** (116°) vers **NERAS** en montée à ***3000*** (2989). A **NERAS**, tourner à **gauche route 086°** pour intégrer l'attente. Monter à *1200* (1189) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **042°**. At **1.2 NM NI** turn **right** climbing. Then join and follow **R 116 AZR** (116°) towards **NERAS** climbing at **3000** (2989). At **NERAS**, turn **left 086°** to join holding. Climb up to 1200 (1189) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS API 2.5% (1) | | | ILS API 3% (1) | | | LOC+DME NI | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***310*** (300) | 1400 | 297 | ***290*** (280) | 1300 | 278 | ***390*** (380) | 1700 | 377 | ***780*** (760) | 3500 |
| B | ***320*** (310) | 1400 | 307 | ***300*** (290) | 1400 | 288 | | | | ***780*** (760) | 3500 |
| C | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***310*** (300) | 1400 | 298 | | | | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***400*** (390) | 1800 | 388 | ***320*** (310) | 1400 | 308 | | | | ***2420*** (2410) | 5000 |
| DL | ***400*** (390) | 1800 | 388 | ***320*** (310) | 1400 | 308 | - | | | | |

| **DME NI** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **12** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** |
| ***ALT*** | ***3840*** | ***3520*** | ***3200*** | ***2880*** | ***2560*** | ***2240*** |
| (HGT) | (3829) | (3509) | (3189) | (2869) | (2549) | (2229) |
| | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1920*** | ***1610*** | ***1290*** | ***970*** | ***650*** | ***330*** |
| | (1909) | (1599) | (1279) | (959) | (639) | (319) |

Observations / *Remarks* : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
*For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima.*
(2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes. / *Circling prohibited North-West of RWY.*
PAPI RWY04L - portée limitée à 7000 m / *scope limited to 7000 m*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - DTHR | 5.0 NM | 4 min 15 | 3 min 30 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 | 2 min 03 | 1 min 51 | 1 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 770 | 845 | 980 |



© SIA

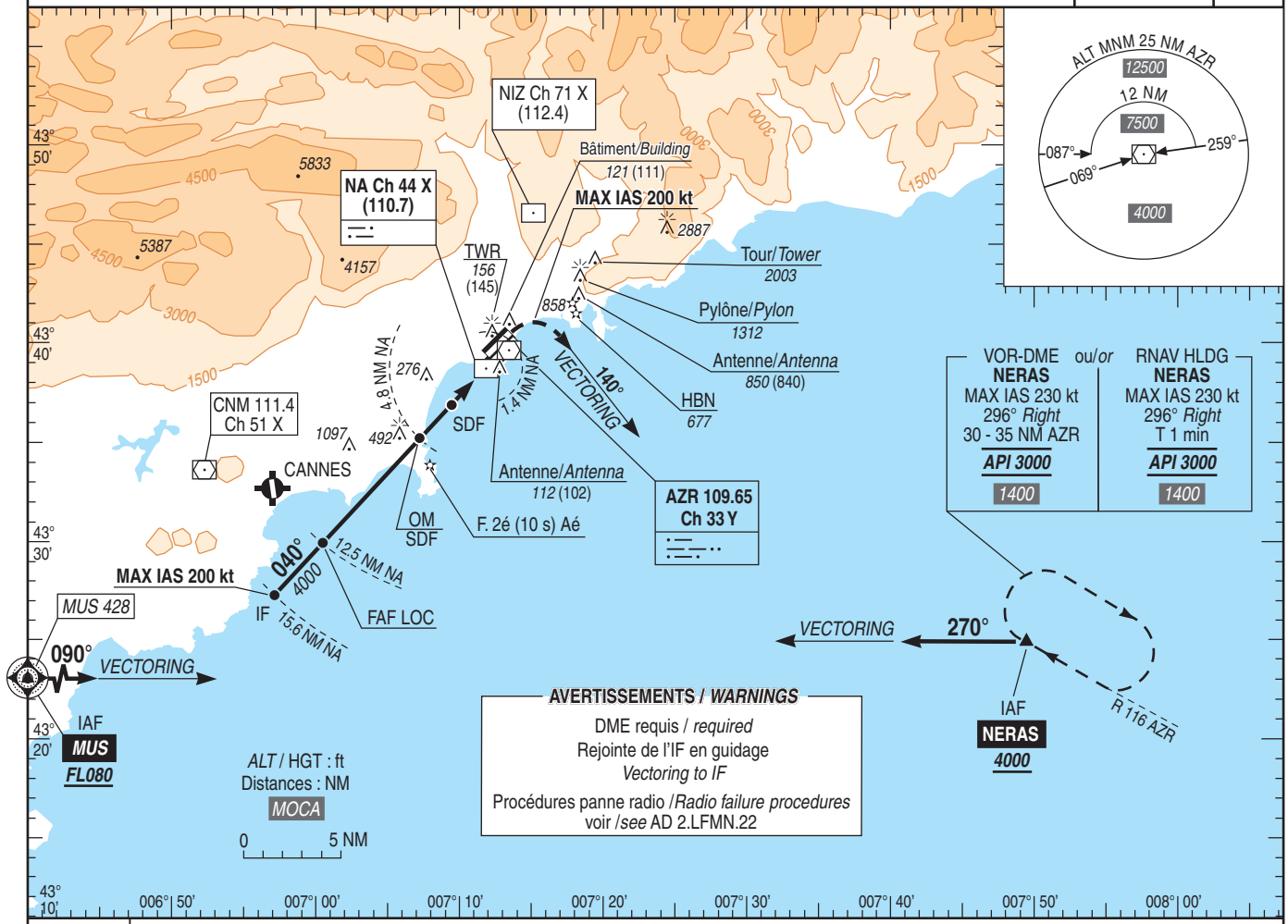
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***THR : 10 (1 hPa)***

**NICE** COTE D'AZUR

ILS ou/*or* LOC Z RWY 04R (VECTORING)

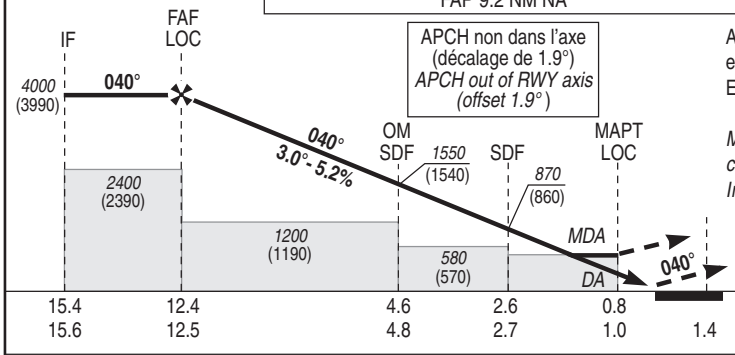
**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **NA 110.7** | 3° E |
| RDH : 52 | (2025) |




TA : 5000

En cas de clairance à / *In case of clearance at 3000* (2990)
FAP 9.2 NM NA




API : Monter **040°**. A **1.4 NM NA**, tourner à **droite 140°**, **MAX IAS 200 kt**, en montée à ***3000* (2990)**, puis suivre les instructions du contrôle.
En cas de panne radio, direct **NERAS** pour intégrer l'attente à *3000* (2990).

*Missed APCH : Climb* ***040°****. At* ***1.4 NM NA****, turn* ***right 140°****,* ***MAX IAS 200 kt****, climbing at* ***3000 (2990)****, then follow ATC instructions.*
*In case of radio failure, direct to* ***NERAS*** *to join holding at 3000 (2990).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS API 2.5% (1) | | | ILS API 3% (1) | | | ILS API 4% (1) | | | LOC+DME NA | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***280*** (270) | 1300 | 262 | ***260*** (250) | 1300 | 244 | ***260*** (250) | 1300 | 215 | | | | ***780*** (770) | 3600 |
| B | ***290*** (280) | 1300 | 271 | ***270*** (260) | 1300 | 254 | ***260*** (250) | 1300 | 225 | | | | ***780*** (770) | 3600 |
| C | ***380*** (370) | 1700 | 369 | ***280*** (270) | 1300 | 264 | ***260*** (250) | 1300 | 235 | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***290*** (280) | 1300 | 274 | ***260*** (250) | 1300 | 245 | | | | ***2420*** (2410) | 5000 |
| DL | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***290*** (280) | 1300 | 274 | ***260*** (250) | 1300 | 245 | | | | - | |

| DME NA NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3840*** (3830) | ***3520*** (3510) | ***3200*** (3190) | ***2880*** (2870) | ***2560*** (2550) | ***2240*** (2230) |
| | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1920*** (1910) | ***1610*** (1600) | ***1290*** (1280) | ***970*** (960) | ***650*** (640) | ***330*** (320) |

Observations / *Remarks* : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
*For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima.*
(2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / *Circling prohibited North-West of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - THR | 5.0 NM | 3 min 59 | 3 min 17 | 2 min 47 | 2 min 25 | 2 min 08 | 1 min 55 | 1 min 44 | 1 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

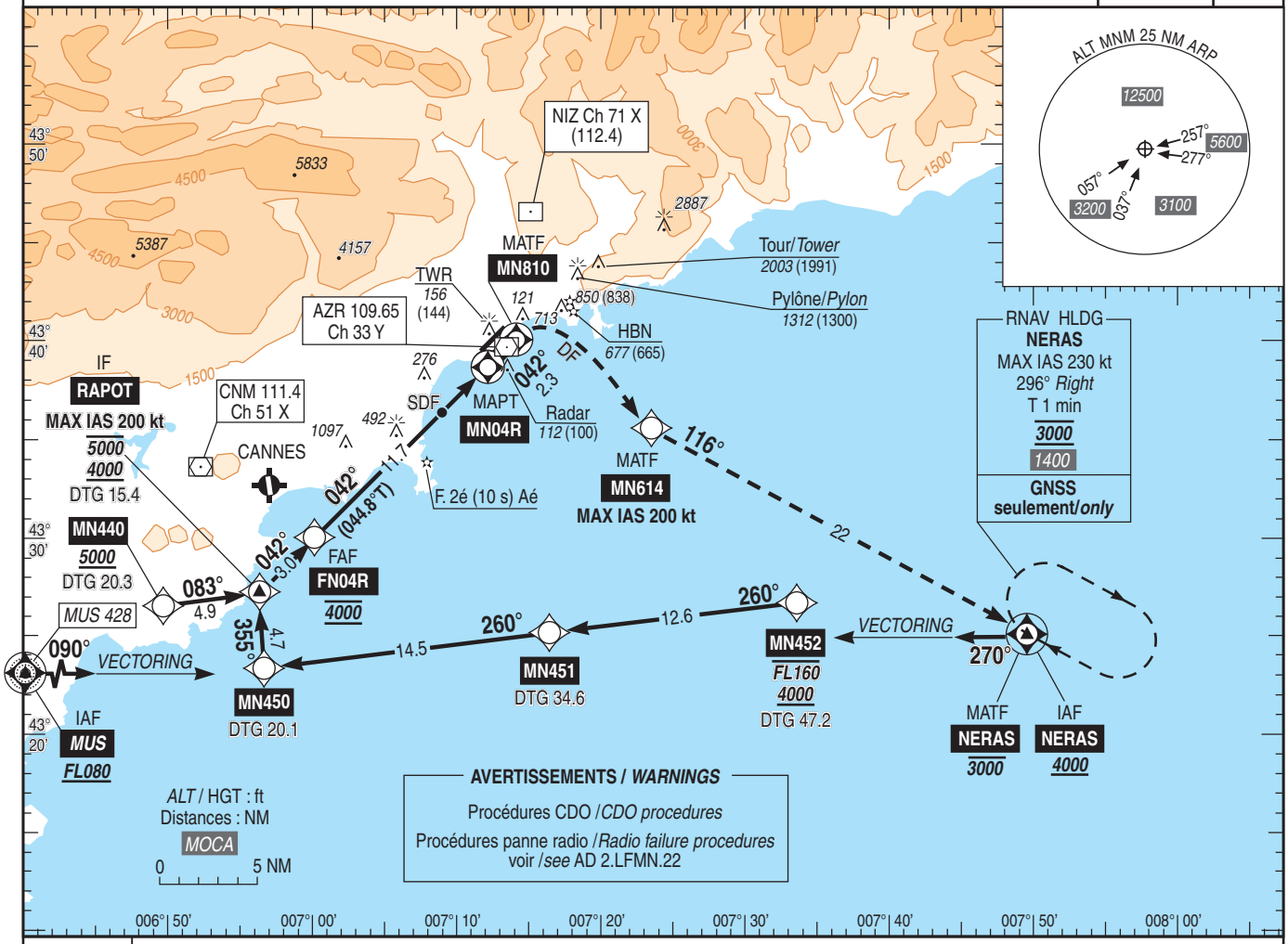
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 12**, THR : 10 (1 hPa)*

**NICE** COTE D'AZUR

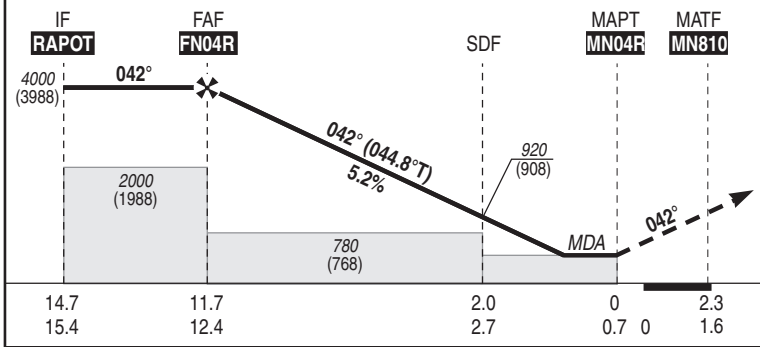
**RNP** Y RWY 04R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

| **RNP APCH** | VAR 3°E (2025) |
|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **MN810**, puis tourner **à droite direct** vers **MN614** (**MAX IAS 200 kt**), **puis** poursuivre vers **NERAS en montée** à ***3000*** (2988) **MAX** pour intégrer l'attente.
Monter à *1200* (1188) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to **MN810**, then turn **right direct** to **MN614** (**MAX IAS 200 kt**), **and then** join **NERAS climbing** at **3000** (2988) **MAX** to enter holding.*
*Climb up to 1200 (1188) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV API 2.5% | | | LNAV API 3% | | | LNAV API 4% (1) | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***570*** (560) | 1500 | 557 | ***390*** (380) | 1500 | 376 | | 1500 | | ***770*** (760) | 3500 |
| B | ***600*** (590) | 1500 | 581 | ***400*** (390) | 1500 | 386 | ***390*** (380) | 1500 | 376 | ***770*** (760) | 3500 |
| C | ***620*** (610) | 2400 | 604 | ***430*** (420) | 1900 | 415 | | 1700 | | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***640*** (630) | 2400 | 624 | ***450*** (440) | 2000 | 438 | | 1700 | | ***2420*** (2410) | 5000 |

| **DIST MN04R NM** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** | **6** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3790*** (3778) | ***3470*** (3458) | ***3150*** (3138) | ***2830*** (2818) | ***2510*** (2498) | ***2190*** (2178) |
| | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** | |
| | ***1880*** (1868) | ***1560*** (1548) | ***1240*** (1228) | ***920*** (908) | ***600*** (588) | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / *Circling prohibited North-West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT | 11.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 10 min 01 | 8 min 15 | 7 min 01 | 6 min 06 | 5 min 24 | 4 min 50 | 4 min 23 | 4 min 48 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



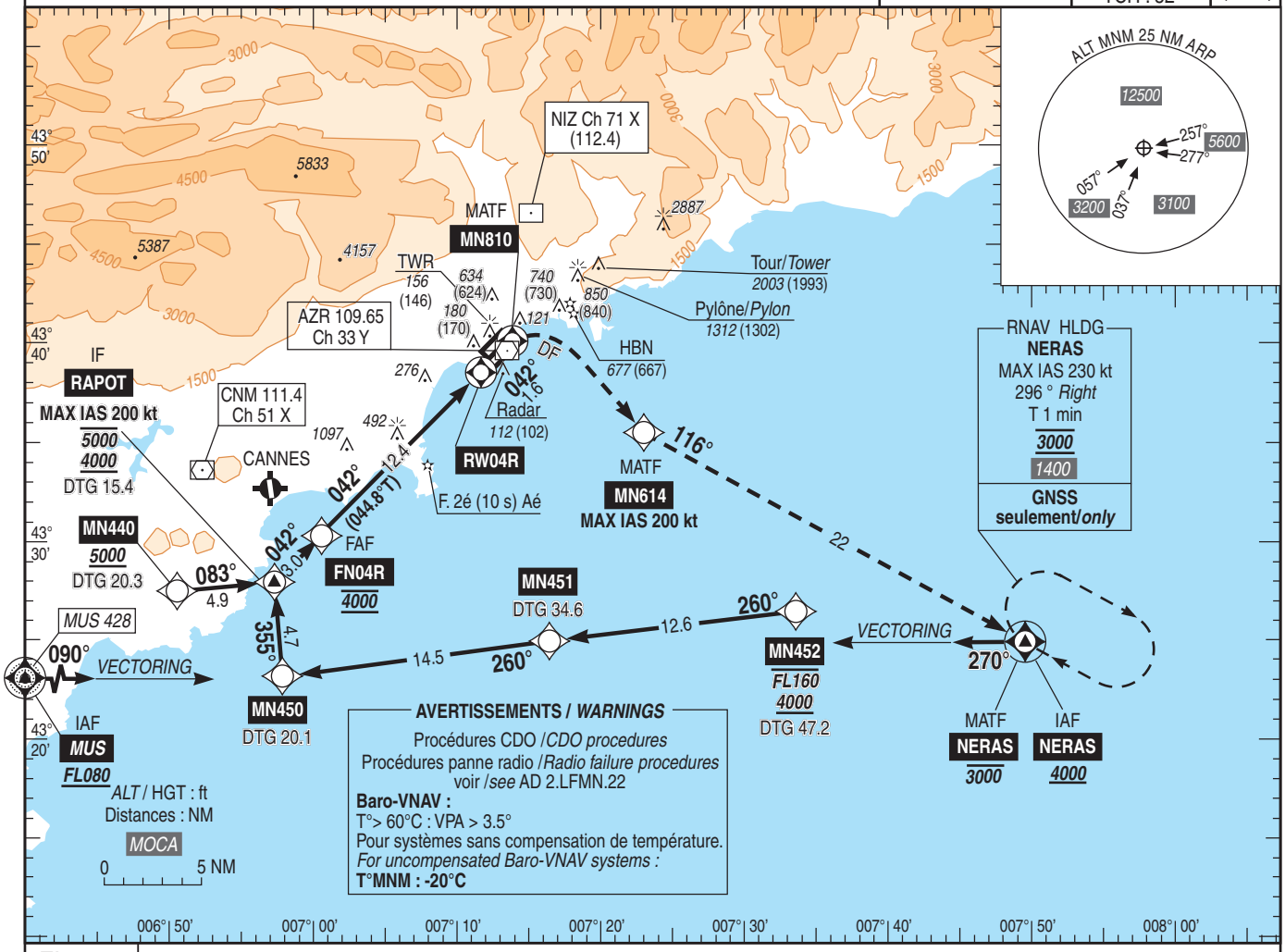
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***THR : 10 (1 hPa)***

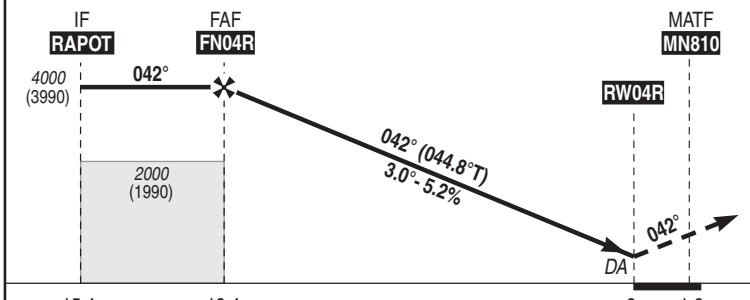
**NICE** COTE D'AZUR

**RNP** Z RWY 04R (LPV, LNAV/VNAV ONLY)

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS 53227 E04B** TCH : 52 | VAR 3°E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **MN810** puis tourner **à droite direct** vers **MN614** **(MAX IAS 200 kt) puis** poursuivre vers **NERAS en montée** à ***3000*** (2990) **MAX** pour intégrer l'attente.
Monter à *1200* (1190) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***MN810*** *then turn* ***right direct*** *to* ***MN614*** *(****MAX IAS 200 kt****) and then join* ***NERAS climbing*** *at* ***3000*** *(2990)* ***MAX*** *to enter the holding.*
*Climb to 1200 (1190) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | LPV API 3% | | | LNAV-VNAV API 2.5% (2) | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***220*** (210) | 1200 | 202 | ***210*** (200) | 1200 | 179 | ***560*** (550) | 1500 | 548 | ***770*** (760) | 3500 |
| B | ***230*** (220) | 1200 | 215 | ***210*** (200) | | 191 | ***570*** (560) | 1500 | 560 | ***770*** (760) | 3500 |
| C | ***290*** (280) | 1300 | 279 | ***210*** (200) | | 199 | ***590*** (580) | 2400 | 580 | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***300*** (290) | 1400 | 290 | ***220*** (210) | | 209 | ***620*** (610) | 2400 | 607 | ***2420*** (2410) | 5000 |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / *Circling prohibited North-West of RWY*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5
(2) Pour minimums particuliers/ *For special minima,* voir/*see* AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Z MINIMA

| FAF - THR (NM) | 12.4 | 70 kt 10 min 36 | 85 kt 8 min 44 | 100 kt 7 min 25 | 115 kt 6 min 27 | 130 kt 5 min 43 | 145 kt 5 min 07 | 160 kt 4 min 38 | 185 kt 4 min 01 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***THR : 10 (1hPa)***

**NICE** COTE D'AZUR

**RNP** Z RWY 04R (LPV, LNAV / VNAV ONLY)

MINIMA LNAV / VNAV

Les minima LNAV/VNAV standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure Baro-VNAV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5%.
MNM AD : Distances verticales en pieds, RVR en mètres.

*The standard LNAV/VNAV MNM below are determined for ACFT performing a Baro-VNAV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed APCH.*
*MNM AD : Vertical distances in feet, RVR in meters.*

| **MINIMA LNAV / VNAV** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| 3 %* | A | ***420*** (410) | 1500 | 404 |
| | B | ***430*** (420) | 1500 | 416 |
| | C | ***450*** (440) | 2000 | 437 |
| | D | ***480*** (470) | 2200 | 466 |
| 4 %* | A | ***320*** (310) | 1400 | 310 |
| | B | ***340*** (330) | 1500 | 322 |
| | C | ***360*** (350) | 1600 | 345 |
| | D | ***390*** (380) | 1700 | 378 |
| 5 %* | A | ***290*** (280) | 1300 | 272 |
| | B | ***290*** (280) | 1300 | 274 |
| | C | ***300*** (290) | 1400 | 286 |
| | D | ***340*** (330) | 1500 | 321 |

* Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
** For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during a missed APCH.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

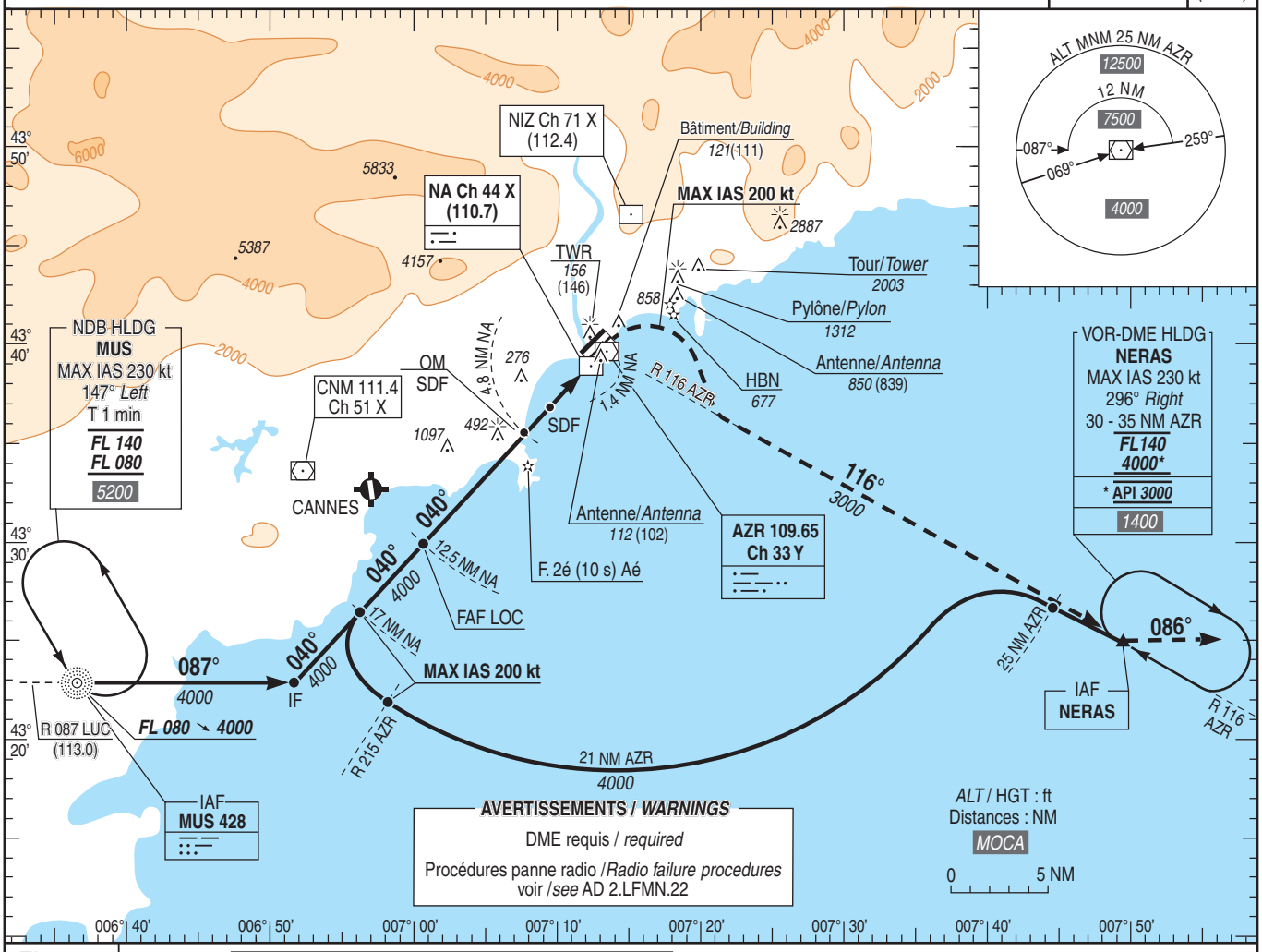
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 12,* ***THR : 10 (1 hPa)***

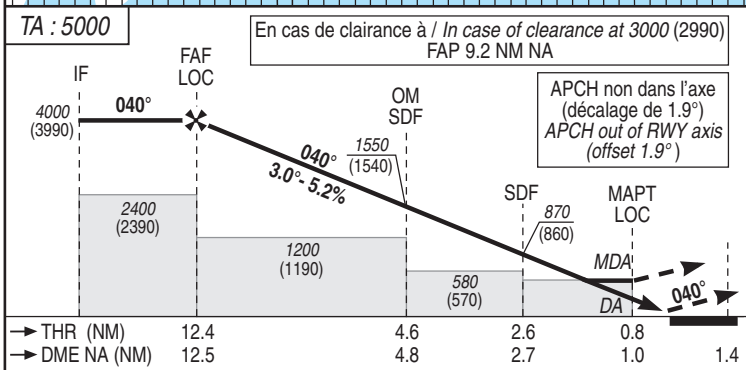
**NICE** COTE D'AZUR

ILS ou/*or* LOC Y RWY 04R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **NA 110.7** | 3° E |
| RDH : 52 | (2025) |




API : Monter **040°**. A **1.4 NM NA**, tourner **à droite** en montée.
Ensuite rejoindre et suivre **R 116 AZR** (116°) vers **NERAS** en montée à ***3000*** (2990).
A **NERAS**, tourner à **gauche 086°** pour intégrer l'attente.
Monter à *1200* (1190) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **040°**. At **1.4 NM NA** turn **right** climbing.*
*Then join and follow **R 116 AZR** (116°) towards **NERAS** climbing at **3000** (2990).*
*At **NERAS**, turn **left 086°** to join holding.*
*Climb up to 1200 (1190) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS API 2.5% (1) | | | ILS API 3% (1) | | | ILS API 4% (1) | | | LOC+DME NA | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***280*** (270) | 1300 | 262 | ***260*** (250) | 1300 | 244 | ***260*** (250) | 1300 | 215 | | | | ***780*** (770) | 3600 |
| B | ***290*** (280) | 1300 | 271 | ***270*** (260) | 1300 | 254 | ***260*** (250) | 1300 | 225 | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***780*** (770) | 3600 |
| C | ***380*** (370) | 1700 | 369 | ***280*** (270) | 1300 | 264 | ***260*** (250) | 1300 | 235 | | | | ***1700*** (1690) | 5000 |
| D | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***290*** (280) | 1300 | 274 | ***260*** (250) | 1300 | 245 | | | | ***2420*** (2410) | 5000 |
| DL | ***390*** (380) | 1700 | 378 | ***290*** (280) | 1300 | 274 | ***260*** (250) | 1300 | 245 | - | | | | |

| **DME NA** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **12** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** |
| ***ALT*** | ***3840*** | ***3520*** | ***3200*** | ***2880*** | ***2560*** | ***2240*** |
| (HGT) | (3830) | (3510) | (3190) | (2870) | (2550) | (2230) |
| | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1920*** | ***1610*** | ***1290*** | ***970*** | ***650*** | ***330*** |
| | (1910) | (1600) | (1280) | (960) | (640) | (320) |

Observations / *Remarks* : (1) Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.
*For public transport operations, engine failure during missed APCH must be taken into account to use these minima.*
(2) MVL interdites au Nord-Ouest des pistes / *Circling prohibited North-West of RWY.*

| OM - THR | 4.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 59 | 3 min 17 | 2 min 47 | 2 min 25 | 2 min 08 | 1 min 55 | 1 min 44 | 1 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 | 980 |



© SIA

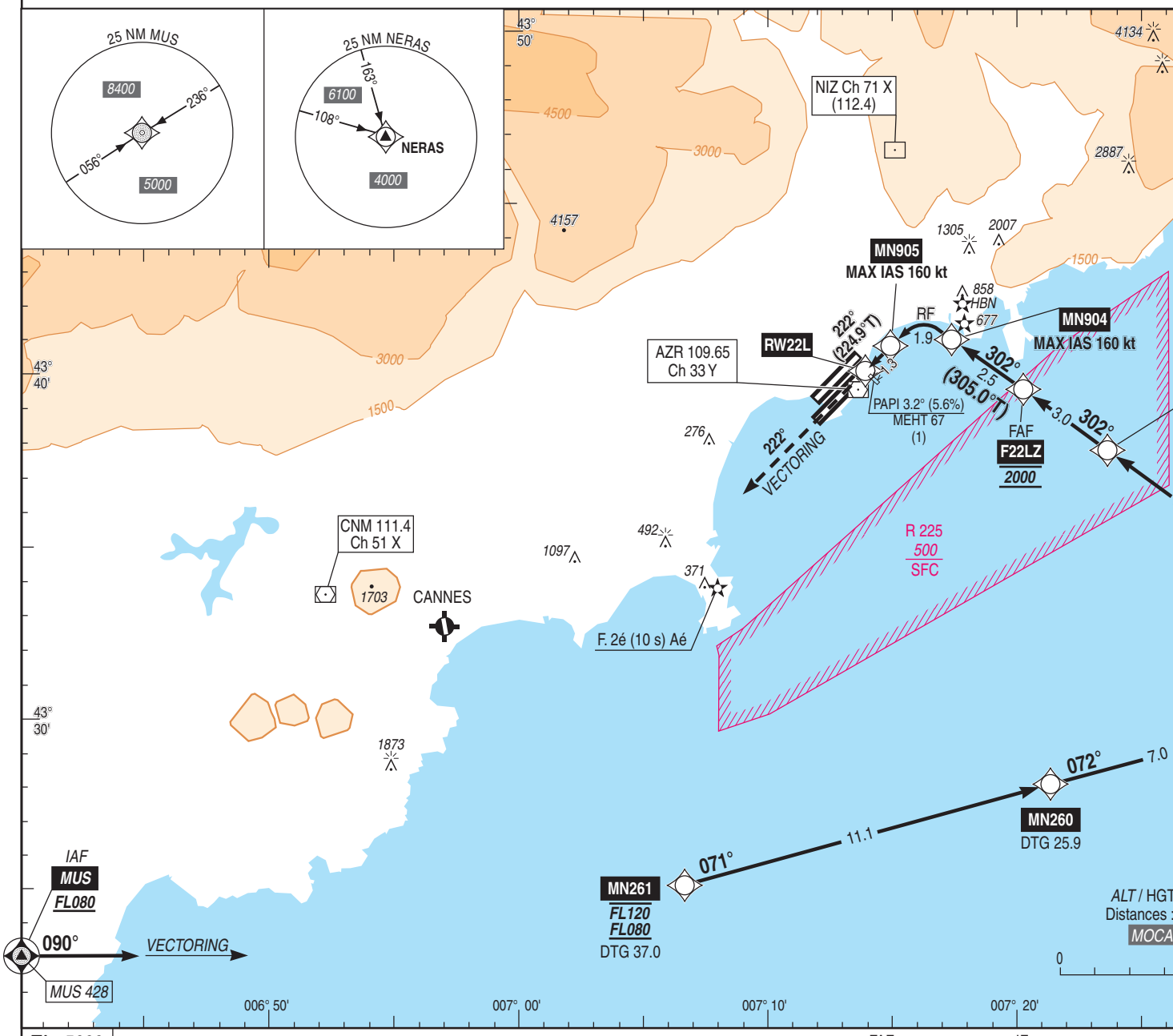
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
ALT AD : 12, ***THR : 12 (1 hPa)***

Réservée aux exploitants autorisés
*Reserved for authorized operators*
voir/*see* AD 2 LFMN.22

## NICE COTE D'AZUR

## RNP Z RWY 22L (AR)

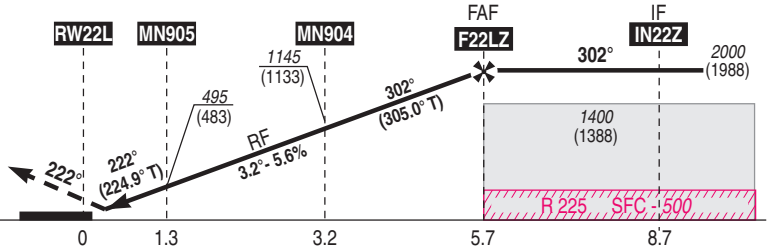
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMN COM 01




*TA : 5000*

API : Monter **222°** à ***3000*** (2988) puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter **222°** à ***3000*** (2988) puis direct NERAS pour intégrer l'attente NERAS.

*Missed APCH : Climb **222°** at **3000** (2988) then follow ATC instructions. In case of radio failure, climb **222°** at **3000** (2988) then direct NERAS to join NERAS holding.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***330*** (310) | 1400 | 309 |
| B | ***340*** (320) | 1400 | 319 |
| C | ***350*** (330) | 1500 | 329 |
| D | ***350*** (340) | 1500 | 338 |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche/ *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5.


© SIA

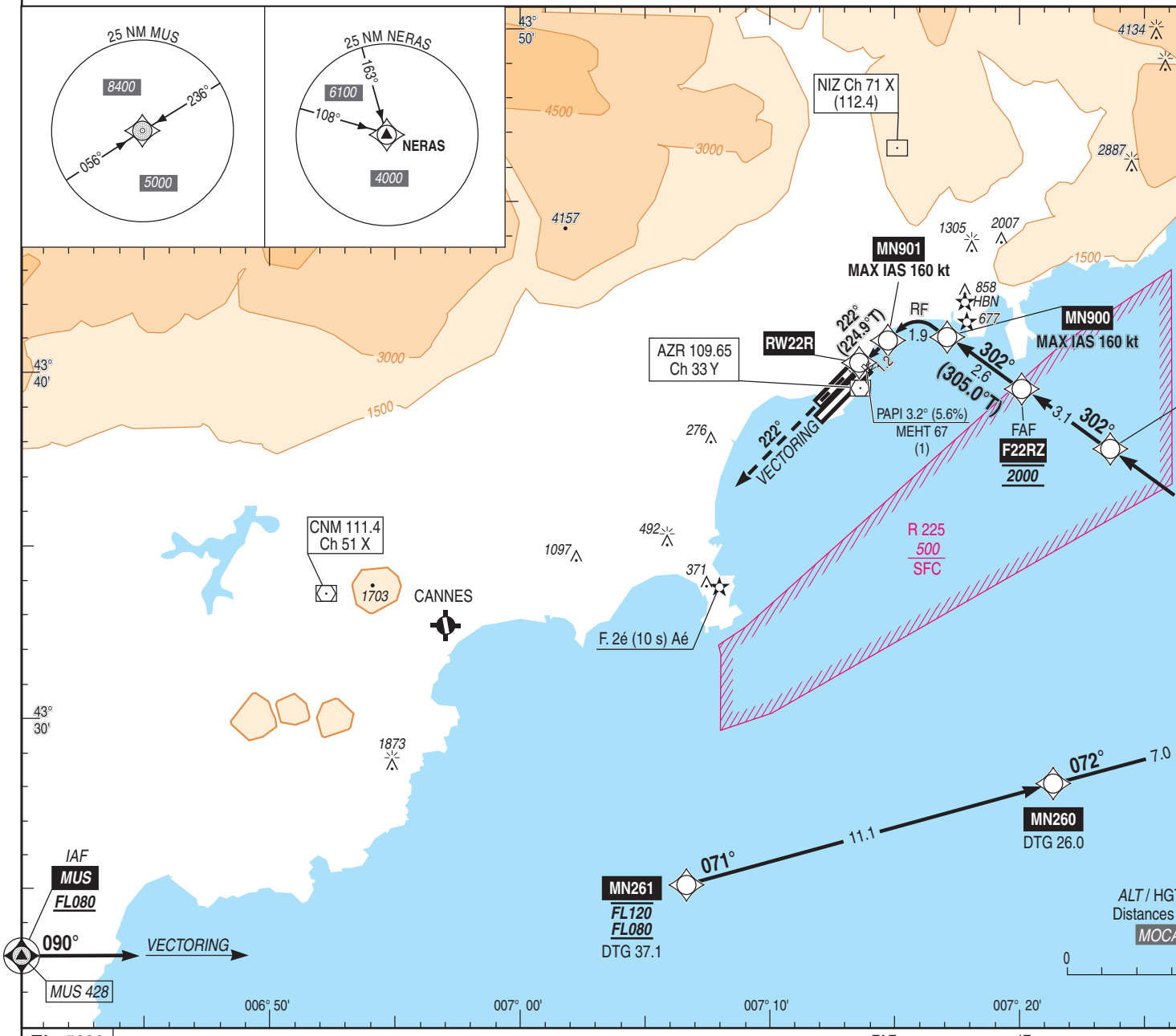
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
ALT AD : 12, ***DTHR : 10 (1 hPa)***

Réservée aux exploitants autorisés
*Reserved for authorized operators*
voir/*see* AD 2 LFMN.22

**NICE** COTE D'AZUR

**RNP** Z RWY 22R (AR)

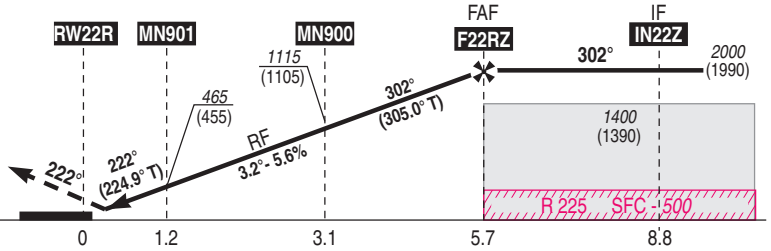
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMN COM 01




*TA : 5000*

API : Monter **222°** à ***3000*** (2988) puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter **222°** à ***3000*** (2988) puis direct NERAS pour intégrer l'attente NERAS.

*Missed APCH : Climb **222°** at **3000** (2988) then follow ATC instructions. In case of radio failure, climb **222°** at **3000** (2988) then direct NERAS to join NERAS holding.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***360*** (350) | 1500 | 349 |
| B | ***370*** (360) | 1500 | 358 |
| C | ***380*** (370) | 1700 | 368 |
| D | ***390*** (380) | 1700 | 378 |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche/ *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5.


© SIA

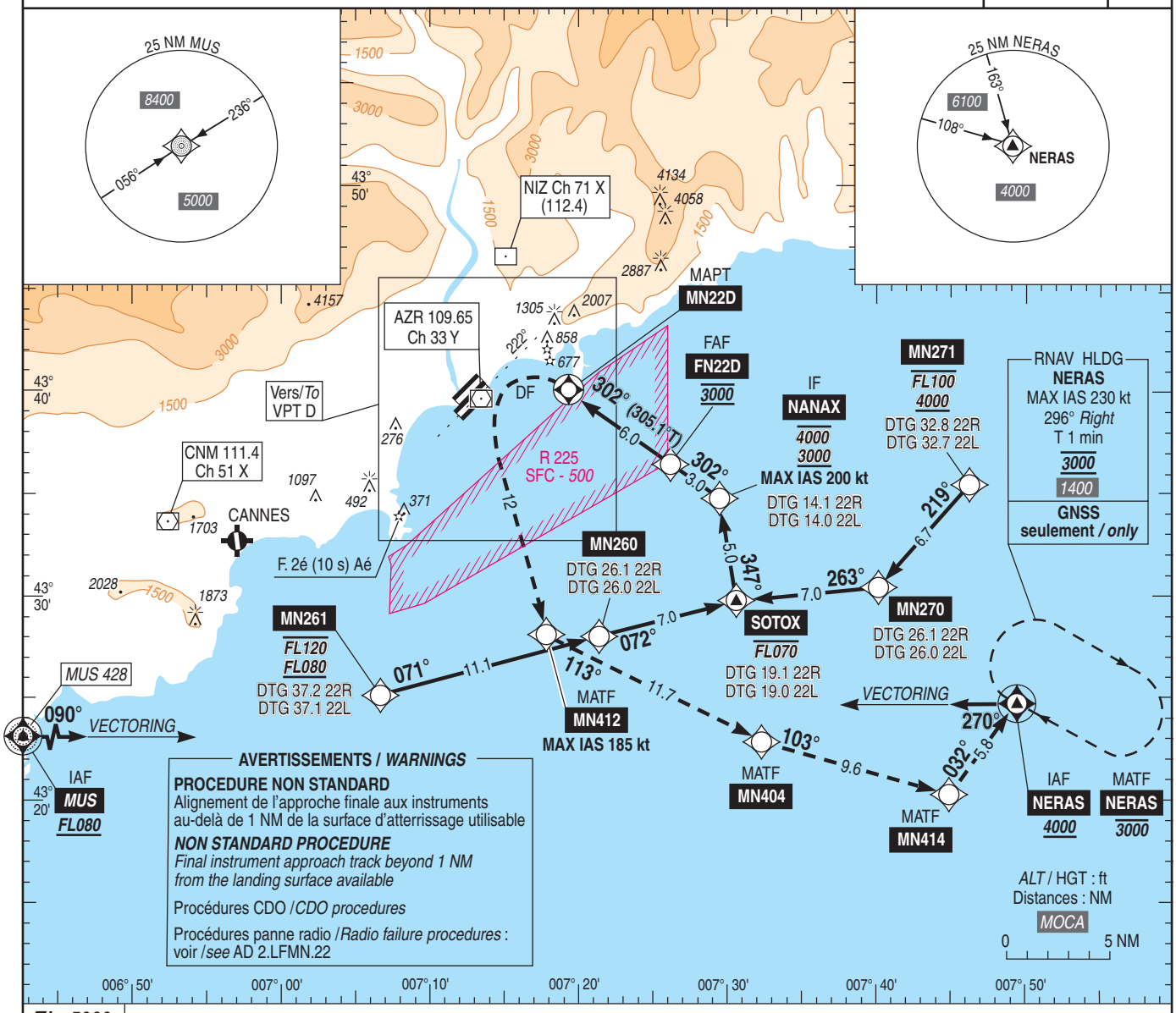
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, DTHR 22R : 10, THR 22L : 12*

**NICE** COTE D'AZUR

**RNP** D RWY 22L/22R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

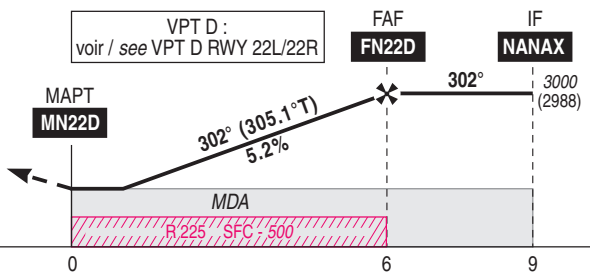
| **RNP APCH** | VAR 3°E (2025) |
|---|---|




*TA : 5000*

API : Au MAPT **MN22D**, tourner **à gauche (MAX IAS 185 kt)** direct vers **MN412** en montée à ***3000 MAX*** (2988) puis vers **MN404**, **MN414** et **NERAS**. A **NERAS,** intégrer l'attente à ***3000*** (2988).

*Missed APCH : At MAPT **MN22D**, turn **left** (**MAX IAS 185 kt**) direct to **MN412** climbing at **3000 MAX** (2988), then proceed to **MN404**, **MN414** and **NERAS**. At **NERAS,** join holding pattern at **3000** (2988).*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT D | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***1260*** (1250) | 5000 |

**Conditions de mise en service RNP D 22L/22R :**
- Visibilité ⩾ 5 km
- Plafond ⩾ 1260 ft

***Conditions needed to use RNP D 22L/22R:***
*- Visibility ⩾ 5 km*
*- Ceiling ⩾ 1260 ft*

**Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :**
- feux d'identification de seuil,
- feux mont Boron,
- feux mont Alban.

***Procedure unavailable at night if following lighting out of order :***
*- THR lighting,*
*- lights on mount Boron,*
*- lights on mount Alban.*



© SIA

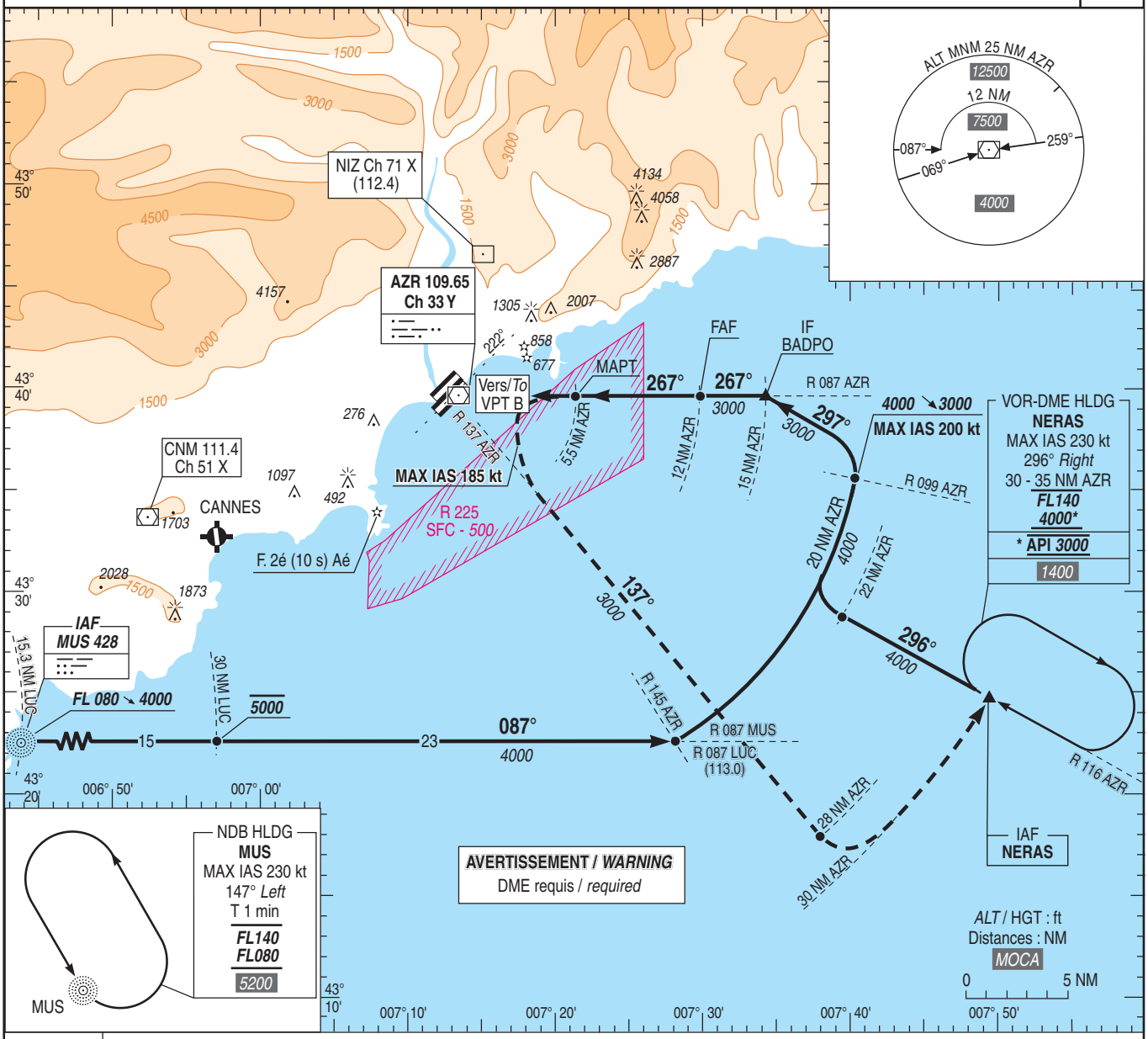
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, DTHR 22R : 10, THR 22L : 12*

**NICE** COTE D'AZUR

VOR B RWY 22L/22R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

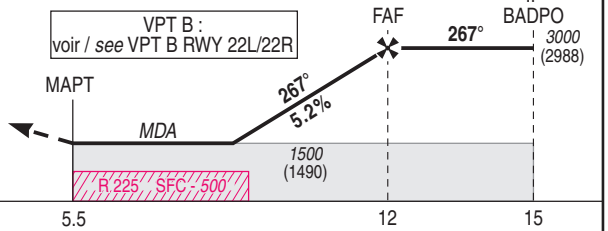
VAR 3°E (2025)




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner **à gauche (MAX IAS 185 kt)** pour rejoindre et suivre **R 137 AZR** (137°) en montée à ***3000*** (2988). A **28 AZR** tourner **à gauche** pour suivre l'arc 30 AZR. A **NERAS** intégrer l'attente à ***3000*** (2988).

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **left**, (**MAX IAS 185 kt**) to join and follow **R 137 AZR** (137°) climbing at **3000** (2988). At **28 AZR** turn **left** onto 30 DME arc AZR. At **NERAS** join holding pattern at **3000** (2988).*




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

| CAT | VPT B | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***1500*** (1490) | 8000 |

**Conditions de mise en service VOR B RWY 22L/22R :**
- Visibilité ⩾ 8 km dans le secteur sud-est
- Plafond ⩾ 1500 ft de l'aérodrome

***Conditions needed to use VOR B RWY 22L/22R :***
- *Visibility ⩾ 8 km in the south-east area*
- *Ceiling ⩾ 1500 ft of the aerodrome*

**Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :**
- feux d'identification de seuil,
- feux mont Boron,
- feux mont Alban.

***Procedure unavailable at night if following lighting out of order :***
- *THR lighting,*
- *lights on mount Boron,*
- *lights on mount Alban.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D (1)
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, DTHR 22R : 10, THR 22L : 12*

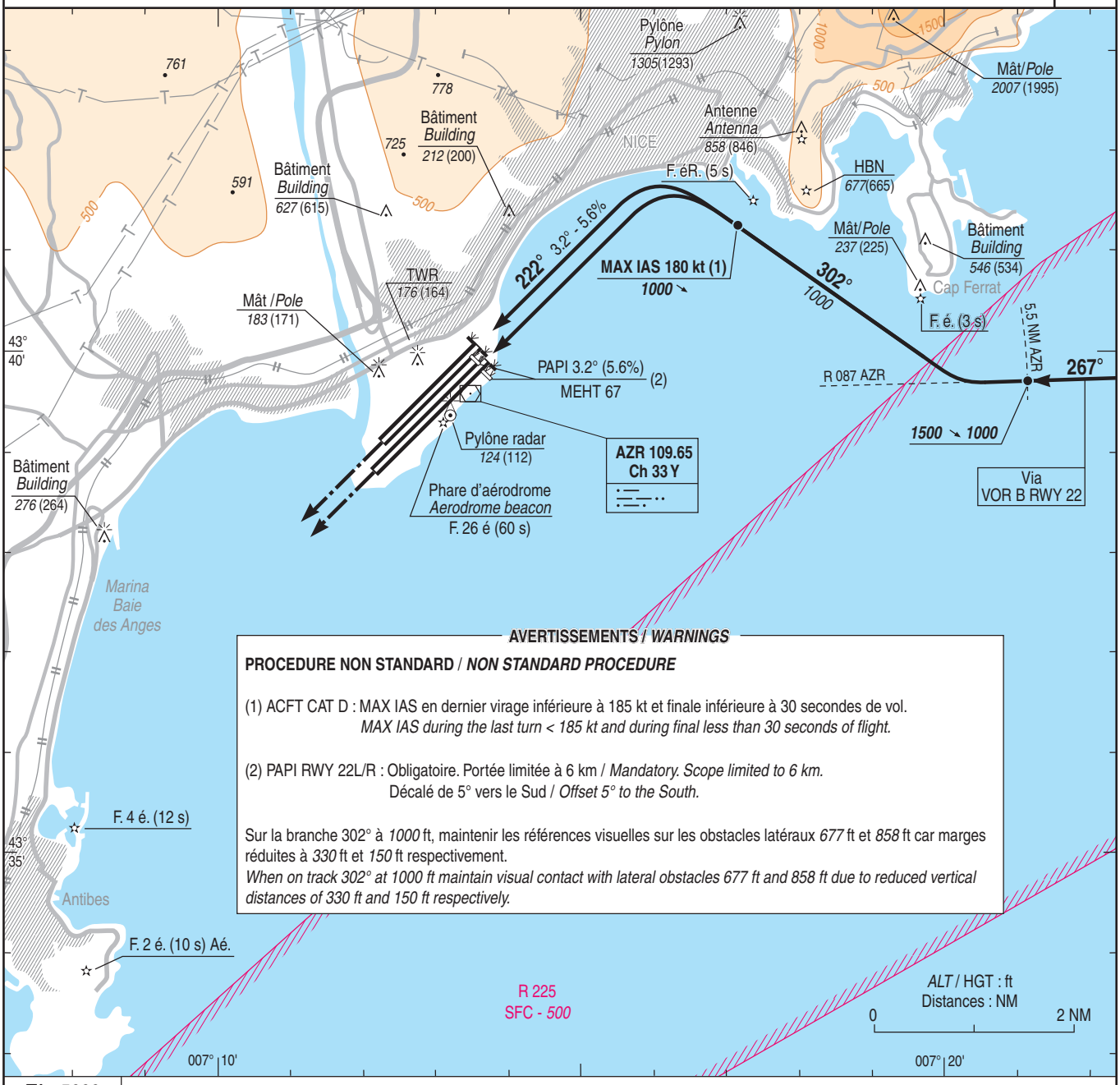
**NICE** COTE D'AZUR

VPT B RWY 22L/22R

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMN COM 01

Atterrissage interrompu
*Visual balked landing*

VAR
3° E
(2025)




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**PROCEDURE NON STANDARD / *NON STANDARD PROCEDURE***

(1) ACFT CAT D : MAX IAS en dernier virage inférieure à 185 kt et finale inférieure à 30 secondes de vol.
*MAX IAS during the last turn < 185 kt and during final less than 30 seconds of flight.*

(2) PAPI RWY 22L/R : Obligatoire. Portée limitée à 6 km / *Mandatory. Scope limited to 6 km.*
Décalé de 5° vers le Sud / *Offset 5° to the South.*

Sur la branche 302° à *1000* ft, maintenir les références visuelles sur les obstacles latéraux *677* ft et *858* ft car marges réduites à *330* ft et *150* ft respectivement.
*When on track 302° at 1000 ft maintain visual contact with lateral obstacles 677 ft and 858 ft due to reduced vertical distances of 330 ft and 150 ft respectively.*

*TA : 5000*

Trajectoire d'atterrissage interrompu : **Monter dans l'axe** à ***3000*** (2988) puis prévoir sur clairance ATC un virage à **gauche** ; en cas de panne radio, monter dans l'axe à ***3000*** (2988) et rejoindre **NERAS** à ***3000*** (2988).
*Visual balked landing : Climb **straight ahead** at **3000** (2988), then expect **left** turn on ATC clearance ; in case of radiocommunication failure, climb **straight ahead** at **3000** (2988) and then join **NERAS** at **3000** (2998).*

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

| CAT | VPT B | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***1500*** (1490) | 8000 |

**Conditions de mise en service VOR B RWY 22L / 22R :**
- Visibilité ⩾ 8 km dans le secteur sud-est
- Plafond ⩾ 1500 ft de l'aérodrome

***Conditions needed to use VOR B RWY 22L / 22R :***
- *Visibility ⩾ 8 km in the south-east area*
- *Ceiling ⩾ 1500 ft of the aerodrome*

**Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :**
- feux d'identification de seuil,
- feux mont Boron,
- feux mont Alban.

***Procedure unavailable at night if following lighting out of order :***
- *THR lighting,*
- *lights on mount Boron,*
- *lights on mount Alban.*

Observations / *Remarks* : NIL



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D (1)
***ALT AD : 12 (1 hPa)**, DTHR 22R : 10, THR 22L : 12*

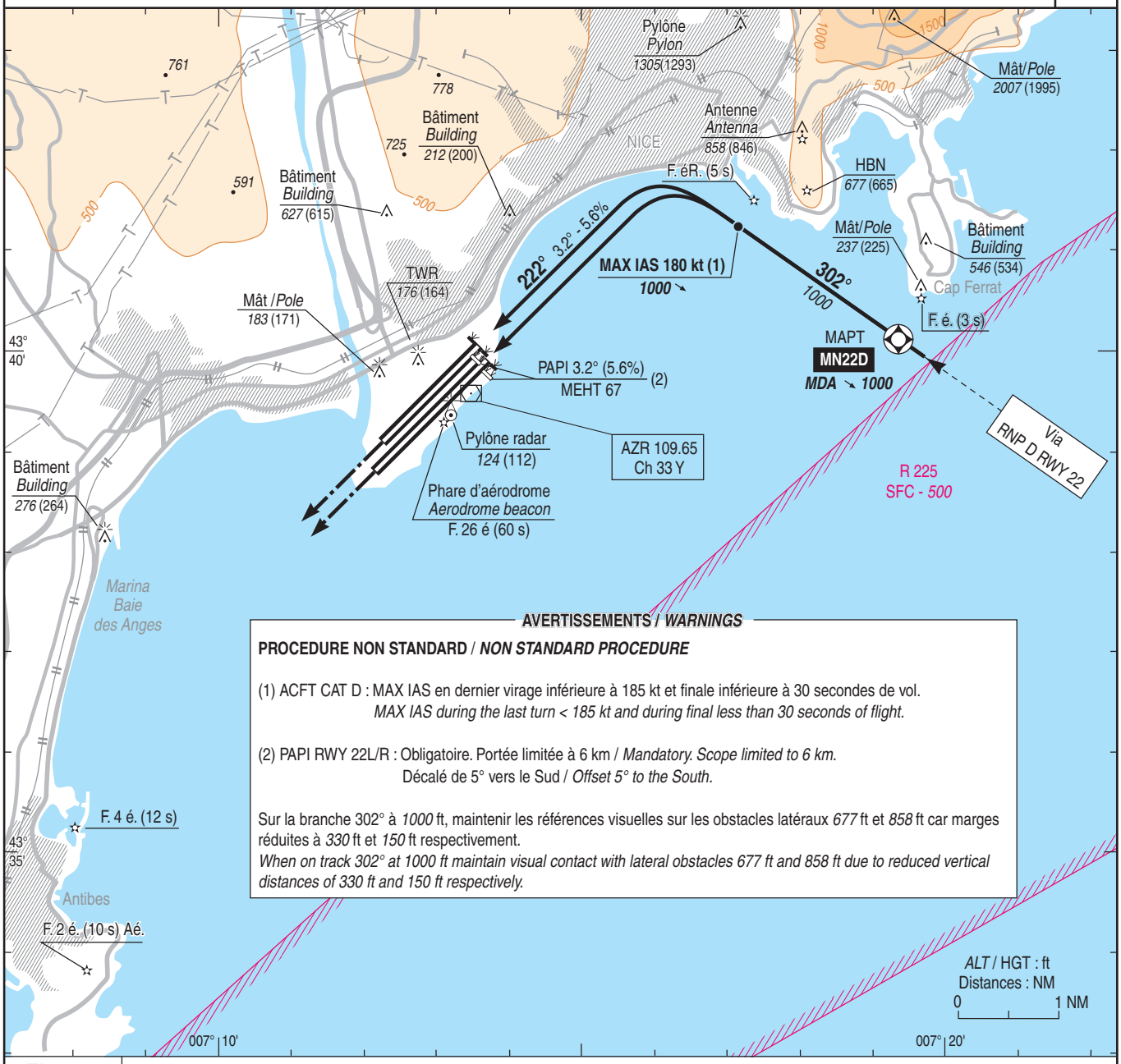
**NICE** COTE D'AZUR

VPT D RWY 22L/22R

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFMN COM 01

Atterrissage interrompu
*Visual balked landing*

VAR
3° E
(2025)




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**PROCEDURE NON STANDARD / *NON STANDARD PROCEDURE***

(1) ACFT CAT D : MAX IAS en dernier virage inférieure à 185 kt et finale inférieure à 30 secondes de vol.
*MAX IAS during the last turn < 185 kt and during final less than 30 seconds of flight.*

(2) PAPI RWY 22L/R : Obligatoire. Portée limitée à 6 km / *Mandatory. Scope limited to 6 km.*
Décalé de 5° vers le Sud / *Offset 5° to the South.*

Sur la branche 302° à *1000* ft, maintenir les références visuelles sur les obstacles latéraux *677* ft et *858* ft car marges réduites à *330* ft et *150* ft respectivement.
*When on track 302° at 1000 ft maintain visual contact with lateral obstacles 677 ft and 858 ft due to reduced vertical distances of 330 ft and 150 ft respectively.*

*TA : 5000*

Trajectoire d'atterrissage interrompu : **Monter dans l'axe** à ***3000*** (2988) puis prévoir sur clairance ATC un virage à **gauche**.
En cas de panne radio, monter dans l'axe à ***3000*** (2988) et rejoindre **NERAS** à ***3000*** (2988).

*Visual balked landing : Climb **straight ahead** at **3000** (2988), then expect **left** turn on ATC clearance.*
*In case of radiocommunication failure, climb **straight ahead** at **3000** (2988) and then join **NERAS** at **3000** (2998).*

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

| CAT | VPT D | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***1260*** (1250) | 5000 |

**Conditions de mise en service RNP D 22L/22R :**
- Visibilité ⩾ 5 km
- Plafond ⩾ 1260 ft

***Conditions needed to use RNP D 22L/22R:***
- *Visibility ⩾ 5 km*
- *Ceiling ⩾ 1260 ft*

**Procédure inutilisable de nuit si indisponibilité des feux suivants :**
- feux d'identification de seuil,
- feux mont Boron,
- feux mont Alban.

***Procedure unavailable at night if following lighting out of order :***
- *THR lighting,*
- *lights on mount Boron,*
- *lights on mount Alban.*

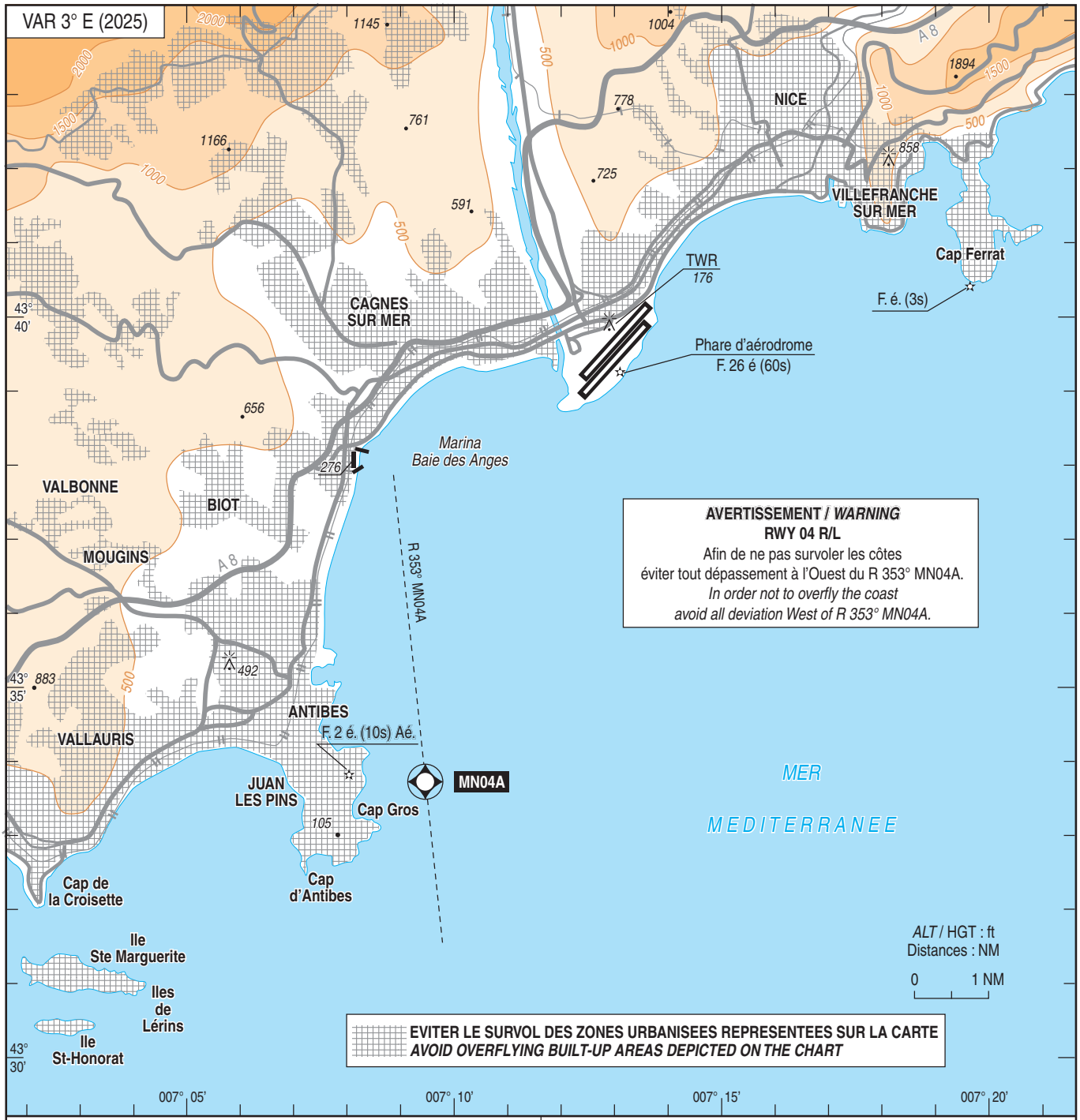
Observations / *Remarks* : NIL



© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE
*Environment visual approach*

**NICE** COTE D'AZUR




### CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :

Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote ou sur proposition du contrôleur.
Ne pas survoler les terres en dessous de 5000 ft ASFC.
Eviter le survol de la ville de Nice, de Villefranche-sur-Mer et du Cap Ferrat.
De manière générale, adopter une conduite machine visant à réduire l'impact sonore du vol à proximité des terres.
En particulier, éviter les variations importantes de puissance ou de poussée et limiter la sortie des trainées au strict nécessaire.

**Conditions d'approche à vue :**

**En piste 22**, les approches à vue sont interdites lorsque les conditions météorologiques et ou de balisage nécessaires à la mise en oeuvre de la procédure RNP D ou VOR B ne sont pas remplies.

### *INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :*

*Visual approach clearance delivered on pilot request or air traffic controller proposal.*

*Do not overfly ground below 5000 ft ASFC.*
*Avoid overflying Nice, Villefranche-sur-Mer and Cap Ferrat.*
*Normally, low noise flying procedures should be adopted near the coast.*
*Avoid excessive power changes as much as possible and limit landing gear / flaps extension to strict minimum.*

***Visual approach conditions :***

*When **RWY 22** in use, visual approaches are forbidden when the lighting and / or weather conditions for flying RNP D or VOR B procedure are not met.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMO.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMO - ORANGE CARITAT

**AD 2 LFMO.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°08'24"N 004°52'07"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre de la piste | Runway centre |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 Km E ORANGE (84 - VAUCLUSE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 195 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 163 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.499°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.119°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE |
| | Adresse / *Address* | BA115 - 84871 ORANGE cedex | |
| | Telephone | 04 13 97 03 00 (Standard/Switchboard base)<br>04 13 97 04 00 (DV/Flight Director) | |
| | FAX | 04 13 97 04 15 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFMOZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | SOB / AIS briefing office : 04 13 97 05 73 / 864 115 58 73<br>04 13 97 04 00 - 864 115 5700 (DV/Flight director)<br>04 13 97 03 51 - 864 115 5651 (CDT ESCA)<br>04 90 11 56 11 - 811 115 5611 (CDQ/Duty officer)<br>ba115-ops.cdt.fct@intradef.gouv.fr<br>ba115-ops-esca-sob.chef.fct@intradef.gouv.fr<br>ba115-ops-esca.c-ops.fct@intradef.gouv.fr | |

**AD 2 LFMO.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | - Section opérations : HOR ATS 04 13 97 05 73<br>- BIVC H24 : Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) :<br>862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>- BRIA de rattachement : BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 | - OPS office : ATS SKED 04 13 97 05 73<br>- Central Flight Information Office Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24 : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA briefing office : BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : 0500-1600 ou fin d'activité<br>VEN : 0500-1400 ou fin d'activité<br>SAM-DIM-JF : FERME | MON-THU : 0500-1600 or end of flight<br>FRI : 0500-1400 or end of flight<br>SAT-SUN-HOL : CLOSED |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1600<br>VEN : 0700-1400<br>SAM-DIM-JF : O/R avant 1400 le dernier JO<br>HN : O/R avant 1600 | MON-THU : 0700-1600<br>FRI : 0700-1400<br>SAT-SUN-HOL : O/R before 1400 on last working day<br>HN : O/R before 1600 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JO : 0700-fin des vols - O/T : O/R (préavis 1 heure)<br>PO O/R du DV | Working days : 0700-end of flights - O/T : O/R (1 hour delay)<br>PO O/R of Flight director |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | O/R | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Pas de service disponible | No service available |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMO.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | O/R | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34 - O150 - 100 LL (préavis 1 semaine / prior notice 1 week before) | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 1800 à/to 6400 m3 - 1200 L/min | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Pas de service disponible | No service available |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | 2 "astro arches" + hangar ESTA pour aéronefs de dimensions restreintes / restricted aircraft wingspan. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | 1er et 2ème échelon : FENNEC - O/R, RAFALE - O/R | 1st and 2nd level : FENNEC - O/R, RAFALE - O/R. |
| 7 | Observations / *Remarks* | OXRB - HPOX - LOX | |

**AD 2 LFMO.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL seulement<br>Ville : OUI | AD : MIL only<br>City : YES |
| 2 | Restaurants | AD : MIL seulement<br>Ville : OUI | AD : MIL only<br>City : YES |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : cars MIL selon HOR de travail<br>Ville : Taxis, voitures de location | AD : MIL buses per working hours<br>City : Taxis, rental cars |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances, Permanence médicale assurée<br>Ville : 1 hôpital, 2 cliniques | AD : Health care unit, ambulances, medical service ensured<br>City : 1 hospital, 2 clinics |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | AD : NIL<br>Ville : OUI | AD : NIL<br>City : YES |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | OUI | YES |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFMO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 6 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | - fourgons pompes (GIMAEX)<br>- VMA 105 - VMA 108 - VPSP<br>- motopompes remorquables - VIRP - VSA<br>- DEFENDER<br>- 4x4 Tranport de matériel<br>- IVECO (Lot hydrazine et dépollution)l | - fire trucks (GIMAEX)<br>- VMA 105 - VMA 108 - VPSP<br>- towable motor pumps - VIRP - VSA<br>- DEFENDER<br>- 4x4 Material transport<br>- IVECO (hydrazine and depollution means) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | O/R | |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 6 - OTAN : 5<br>Plan de secours établi avec la préfecture. | ICAO : 6 - NATO : 5<br>Contingency plan prepared with the prefecture. |

**AD 2 LFMO.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | - Balayeuses P3000<br>- Déneigeuses<br>- Camion équipé de fraise à neige<br>- Camion D19 WIDE (déverglaçage)<br>- Brosse de déneigement | - Sweepers P3000<br>- Snow removers<br>- Truck equiped with snow blower<br>- Truck D19 WIDE (sprayer of de-icing liquid)<br>- Snow removal brush |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste, zones d'alerte, systèmes d'arrêt, chemins de roulement, parkings. | Runway, alert areas, arrestor systems, taxiways, aprons. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | XS 76 (produit de déverglaçage de piste et d'aire de stationnement) | XS 76 (runway and apron de-icing liquid) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | AD utilisable toute l'année.<br>Déneigement assuré par équipe plate-forme et régie infra. | AD available all year round.<br>Snow removal ensured by platform team and U.S.I.D. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMO.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG P2 et P1 devant hangar (16 000 m2) : Béton | PRKG P2 and P1 opposite hangar (16,000 m2) : Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PKG P1 : entre 31 et 45 R/B/W/T<br>PKG P2 : 49 R/B/W/T<br>PKG P3 : 31/R/B/W/T<br>PKG P4 : 10 R/B/W/T pour le PKG rigide et 26 F/A/W/T pour le souple<br>ZA1 : 36/R/B/W/T<br>ZA2 : entre 20 et 43 R/B/W/T | PKG P1 : between 31 and 45 R/B/W/T<br>PKG P2 : 49 R/B/W/T<br>PKG P3 : 31/R/B/W/T<br>PKG P4 : 10 R/B/W/T for rigid PKG and 26 F/A/W/T for soft PKG<br>ZA1 : 36/R/B/W/T<br>ZA2 : between 20 and 43 R/B/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A, A1, B, D : 15m<br>TWY C : 16m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A, A1, B, C, D : MACADAM | MACADAM |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 31 F/A/W/T<br>TWY A1 : 36 R/B/W/T<br>TWY B : 30 F/A/W/T<br>TWY C, D : 40 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aire d'alerte Nord 59 m.<br>Recalage centrale à inertie : NIL | North alert area 59 m.<br>Inertial system resetting : NIL |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux indiquant la direction à prendre pour l'un ou l'autre des 2 QFU, les TWY et pour les PRKG. | Panels indicating direction to take for one or the other of the 2 QFUs, TWYs and for the PRKGs. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne médiane jaune continue vers aire de stationnement. | Central solid yellow line towards parking area. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NR d'emplacement aux postes. | NR of locations at docking stations. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | - RWY : NR d'identification RWY, marques de seuil, lignes axiale et latérales RWY. Panneaux de distance restante. Marques de point cible.<br>- TWY : Lignes axiale TWY. Marques de point d'arrêt. Marque de point d'arrêt CAT 1 TWY C. | - RWY : RWY identification NR, threshold marks, RWY axial and lateral lines. Remaining distance panels. Target point marks.<br>- TWY : TWY axiaL lines. Holding points marks.C TWY CAT 1 stop point mark. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMO .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux de brins d'arrêt. | Arrestor cable panels. |

**AD 2 LFMO.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFMO | |

**AD 2 LFMO.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CMA ORANGE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMO .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA LYON MONT VERDUN TEL : 04 87 65 52 59 / 864 942 30 92 |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | ORANGE |
| | Période de validité / *Validity period* | 24H |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | METAR AUTO |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6 H |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - CR - PL - TB |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W - T - SWL - SWM - SWH |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | APT |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | ORANGE |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 04 13 97 03 63 - FAX : 04 90 11 56 64 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMO.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14 | 143.00 (141) | 2407 x 45 | 31 F/A/W/T macadam / macadam | 44°08'56.03"N 004°51'35.09"E ------ GUND NIL | THR : 194ft |
| 32 | 323.00 (321) | 2407 x 45 | 31 F/A/W/T macadam / macadam | 44°07'52.81"N 004°52'38.48"E ------ GUND NIL | THR : 186ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 14 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 32 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RWY 14/32 : Barrière type 5 - barrière engagée 05h remise en oeuvre. Présence de brins d'arrêts à chaque RWY en service. PCN : Seuil 14 (0-330m) : 32 R/B/W/T et seuil 32 (0-262m) : 34 R/B/W/T. Surface : béton.
Surface RWY 14/32 : Seuil 14 et 32 Béton (Accotement Béton), Piste Macadam (Accotement Macadam).
RWY 14/32 : Barrier type 5 - barrier engaged 05h turnaround. Presence of arrestor cables on each RWY in service. PCN : THLD 14 : 32 /B/W/T and THLD 34 R/B/W/T. Surface : Concrete.
THLD 14 and 32 Concrete (Shoulder Concrete), RWY Macadam (Shoulder Macadam).

**AD 2 LFMO.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | 2407 | 2407 | 2407 | 2407 | |
| 32 | 2407 | 2407 | 2407 | 2407 | |

**AD 2 LFMO.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 14 | - 900 m | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | | | | | |
| 32 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 14 | 2407 m | 60 m | W | LIH (4 intensités) | R | | | (1) |
| 32 | 2407 m | 60 m | W | LIH (4 intensités) | R | | | |

(1) - 2 feux à éclats / 2 HI flashing lights
- PAPI (intensité réglable)
- Panneaux de distances restantes (tous les 300m), d'obligation et d'indication

**AD 2 LFMO.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manches à vent lumineuses seuil 14, mi-piste, seuil 32 et à l'est de la FATO. Manches à air non éclairée parking P2. | Lighted wind socks THR 14, middle of RWY, THR 32 and to the East of FATO. Wind sock unlighted apron P2. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus LED. | Blue LED lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire: démarrage automatique (DA) | Auxiliary electrical power supply : automatic start-up (DA) |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | DA : 10 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balisage de secours portatif.<br>Feux de protection de piste (WIGWAG) | Portable emergency lighting.<br>WIGWAG |

**AD 2 LFMO.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMO.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR ORANGE**<br><br>44°25'00"N , 004°39'00"E - 44°23'00"N , 004°40'41"E - 44°17'52"N , 004°49'48"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°14'17"N , 005°02'49"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°58'15"N , 004°53'40"E - 43°58'15"N , 004°47'57"E - 44°00'45"N , 004°45'54"E - 44°07'30"N , 004°36'00"E - 44°25'00"N , 004°39'00"E | D | FL 065<br>----------<br>SFC | APP<br><br>ORANGE Approche (FR)<br>ORANGE Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>ORANGE Tour (FR)<br>ORANGE Tower (EN) | Activable H24.<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-R 55A ORANGE PLAN DE DIEU lorsqu'elle est active.<br>Activité connue de :<br>- PROVENCE APP / PROVENCE INFO,<br>- AVIGNON TWR,<br>- ORANGE APP ou annoncée sur RAI 118.925.<br>LF-P 16 MARCOULE, LF-P 19 TRICASTIN : pénétration interdite.<br>Dérogation : voir ENR 5.1-0 paragraphe 1.2.1.<br>Airspace set excluding LF-R 55A ORANGE PLAN DE DIEU when active.<br>Activity known on :<br>- PROVENCE APP / PROVENCE INFO,<br>- AVIGNON TWR,<br>- ORANGE APP or announced on RAI 118.925.<br>LF-P 16 MARCOULE, LF-P 19 TRICASTIN : entry prohibited.<br>Exception : see ENR 5.1-0 paragraph 1.2.1. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMO.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 118.925 MHz | HOR ATS | O/T RAIZ |
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Détresse VHF / VHF Distress |
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 138.525 MHz | HOR ATS | FQ PAF, réservée aux militaires/FQ PAF, RESERVED TO MIL |
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Commune APP, réservée aux militaires / Common to APP, RESERVED TO MIL |
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse UHF / UHF Distress |
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 248.625 MHz | HOR ATS | Montée réacteurs/Climbing for jet engines |
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 299.775 MHz | HOR ATS | Particulière Recueil, réservée aux militaires/ Particular to Recovery, RESERVED TO MIL |
| APP | ORANGE Approche (FR)<br>*ORANGE Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Combiné Recueil, réservée aux militaires / Combined to Recovery, RESERVED TO MIL |
| PAR | ORANGE Precision (FR)<br>*ORANGE Precision (EN)* | 139.525 MHz | HOR ATS | NIL |
| PAR | ORANGE Precision (FR)<br>*ORANGE Precision (EN)* | 139.750 MHz | HOR ATS | NIL |
| PAR | ORANGE Precision (FR)<br>*ORANGE Precision (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Combiné GCA / Combined to GCA |
| PAR | ORANGE Precision (FR)<br>*ORANGE Precision (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Combiné GCA / Combined to GCA |
| SRE | ORANGE Radar (FR)<br>*ORANGE Radar (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Commune APP/ Common to APP |
| SRE | ORANGE Radar (FR)<br>*ORANGE Radar (EN)* | 372.225 MHz | HOR ATS | Particulière RADAR 1/ Particular to RADAR 1 |
| SRE | ORANGE Radar (FR)<br>*ORANGE Radar (EN)* | 375.975 MHz | HOR ATS | Particulière RADAR 2/ Particular to RADAR 2 |
| TWR | ORANGE Tour (FR)<br>*ORANGE Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | SOL/GND<br>Commune Roulage VHF / Common to VHF Taxiing |
| TWR | ORANGE Tour (FR)<br>*ORANGE Tower (EN)* | 128.950 MHz | HOR ATS | AIR SOL/TWR<br>Particulière TWR VHF / Particular to VHF TWR |
| TWR | ORANGE Tour (FR)<br>*ORANGE Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | SOL/GND<br>Combiné Roulage UHF / Combined to UHF Taxiing |
| TWR | ORANGE Tour (FR)<br>*ORANGE Tower (EN)* | 388.775 MHz | HOR ATS | AIR SOL /TWR<br>Particulière TWR, réservée aux militaires/ Particular to UHF TWR, RESERVED TO MIL |

**AD 2 LFMO.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | ORG | CH 31X | H24 | 44°08'21.5"N 004°51'57.8"E | 191 ft | | | 153°/1179 m THR 14 | |
| LOC 14 (I) | ORG | 109.9 MHz | H24 | 44°07'44.1"N 004°52'47.2"E | 172 ft | | | 142°/2738 m THR 14 | |
| GP 14 | | 333.8 MHz | | 44°08'42.7"N 004°51'42.4"E | 191 ft | | 17.4 m/57 ft<br>( 2.5 °) | 157°/444 m THR 14 | |
| OM 14 | | 75 MHz | H24 | 44°12'23.6"N 004°48'05.0"E | 269 ft | | | 322°/4.28 NM THR 14 | |
| MM 14 | | 75 MHz | H24 | 44°09'19.6"N 004°51'11.8"E | 193 ft | | | 323°/893 m THR 14 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMO.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD de liste 2 non ouvert à la CAP.

AD interdit aux ACFT non munis de radio.

AD interdit aux ACFT MIL étrangers sauf autorisation du directeur d'aérodrome .

Survol de l'AD interdit H24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC

Contact obligatoire avec APP pour pénétration dans zone R55 et la CTR.

Contournement obligatoire du secteur d'entraînement de la PAF annoncée par ORANGE APP (cf AIP FRANCE ENR5).

Atterrissage soumis à accord préalable du DV avec préavis de 24h de préférence, mini 2h durant les heures ATS, 5 jours en dehors.
Le NR d'accord devra figurer en case 18 du PLN.

Les descentes et remontées des avions non basés sont soumises à accord du chef de quart. TEL : 04.90.11.56.11

FATO réservée aux hélicoptères basés ou sur accord du commandant de base.
TOUCH AND GO interdits aux aéronefs ayant une envergure supérieure à 25m.

**20.2 ROULAGE**

TWY A interdit aux appareils de catégorie supérieure lettre code C .

TWY C interdit aux aéronefs de catégorie supérieure lettre code A, supérieure lettre code B selon dispositions spécifiques locales.
TWY B interdit aux appareils d'une envergure supérieure à 42.4m (A400M).
TWY D interdit aux appareils de catégorie supérieure lettre code C et uniquement sur autorisation du directeur d'aérodrome pour les appareils de lettre code D.

**20.1 GENERAL INFORMATIONS**

AD from 2 list not open to public air traffic (CAP)

AD prohibited to ACFT not equipped with radio.

AD prohibited to foreign MIL ACFT unless authorised by airfield director.

AD fly-over prohibited H24 below 300 m (1000 ft) ASFC

Contact mandatory with APP for entering area R55 and CTR.

Run around mandatory of the PAF training sector announced by ORANGE APP (cf. AIP FRANCE ENR5).

Landing subject to prior permission of flight director with 24h advance notice preferably, minimum 2h During ATS hours.Otherwise 5 days.
The permission NR must be entered in box 18 of the PLN.

The descents and ascents of non-based aircraft are subject to permission of the duty officer. TEL : 04.90.11.56.11

FATO reserved to based helicopters or with agreement of airforce base commander.
TOUCH AND GO Prohibited to aircraft with wingspan more than 25 meters.

**20.2 TAXIING**

TWY A prohibited to upper category letter C aircrafts

TWY C prohibited to upper category letter A, upper category letter B according to specific local provisions.
TWY B prohibited to aircraft with wingspan more than 42.4m (A400M).
TWY D prohibited to upper category letter C aircrafts and only with aerodrome director agreement for letter D aircrafts.

**AD 2 LFMO.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 CRENEAUX HORAIRES**

Entre 1230 et 1330 locales, atterrissage et décollage soumis à l'accord du Directeur des Vols.

Existence d'une «Charte de Qualité de l'environnement Sonore», les LDG autorisés par le DV pendant ce créneau se font obligatoirement sur longue finale.

**21.2 PROCEDURES DE DECOLLAGE MOINDRE BRUIT**

***En piste 14 :***

- Fin de bande 800 ft max prendre le cap 160, pente 10°,

- Couper la PC dès que possible,

- À 3.5 Nm TAC ou 4 Nm centrale, prendre initialement cap 310° (ou cap 090°).

***En piste 32 :***

- Fin de bande 800 ft max, pente 10°,

- Après la rentrée du train, poursuivre dans l'axe,

- Couper la PC dès que possible.

**21.3 DEPART EN BASSE ALTITUDE**

Maintenir une hauteur supérieure ou égale à 2000 ft jusqu'en sortie de la CTR

**21.4 PROCEDURES SANS CTR :**

Un départ ou une arrivée sont possibles sans l'activation des espaces aériens d'Orange en CAM V ou VFR (circulation d'aérodrome uniquement), dans les conditions suivantes : 3 avions max en circu d'a/d, visi > 800m pour les hélicoptères (1500m pour les conventionnels) ou 30 secondes de vol, hors des nuages en vue du sol. Pour réacteurs : terrain bleu, pas de PS, TGO ou RDG, pas d'exercices, IFF 7000.
Circuits piste 32 : Départs dans l'axe 2000' QFE (2200' QNH) puis poursuite omnidirectionnelle.
Arrivée : descente à 1500' QFE avant les limites latérales de la CTR. Par l'Ouest, via Pont Saint Esprit direct vent arrière main gauche 32. Par l'Est, via Carpentras report vertical TACAN ORG en évitant la CTR d'Avignon pour rejoindre la vent arrière main gauche 32.
Circuits piste 14 : Départ en évitant la CTR d'Avignon ou directe vent arrière main gauche 32 passant 500' en montée vers 2000' QFE (2200' QNH).
Arrivée : descente à 1500' QFE avant les limites latérales de la CTR. Par l'Ouest, via Pont Saint Esprit direct longue finale 14. Par l'Est, via Carpentras direct vent arrière main gauche 14.
TGO interdits aéronefs envergure supérieure à 25m.
Conditions VFR Spécial : sur clairance, minimum conventionnel : visi 3000m ou 30 secondes de vol et 1000' SFC.
Minimum hélicoptères : visi 800m ou 30 secondes de vol et hors des nuages en vue du sol.

**21.1 TIMES SLOTS**

Between 1230 and 1330 local time, landing and take-off subject to permission of Flight Director

Existence of a "Sound environment Quality Charter", the LDGs authorised by the Flight Director (DV) during this time slot are mandatorily executed by a long final approach.

**21.2 TAKE-OFF NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

***On runway 14 :***

- End of strip 800 ft max take heading 160, gradient 10°,

- Switch off afterburner as soon as possible,

- At 3.5 Nm TAC or 4 Nm inertial system, take heading 310° (or heading 090°) initially.

***On runway 32 :***

- End of strip 800 ft max, gradient 10°,

- After landing gear retraction, continue in the axis,

- Switch off afterburner as soon as possible.

**21.3 LOW ALTITUDE DEPARTURE**

Maintain an altitude above or equal to 2000 ft up to exit from the CTR.

**21.4 DEPARTURE/ARRIVAL WITHOUT CTR :**

Departure and arrival is possible without Orange airspace area in OAT V flight or VFR in those conditions : 3 aircraft max within visual pattern, visi > 800m for chopper (1500m for conventional aircraft) or 30 second of flight, outside the clouds, in sight of the ground. For fighters : airfield blue, no close formation, TGO, LP and no exercice. Squawk 7000.
Visual pattern runway 32 : Departure on axe 2000' QFE (2200 QNH) then omnidirectional departure.
Arrival : descend 1500' QFE before lateral CTR limits. By the ouest, inbound Pont Saint Esprit direct left hand downwind 32. By the east, inbound Carpentras then overhead ORG TACAN to join left hand downwind 32.
Visual pattern rwy 14 : Departure by avoiding Avignon CTR or direct left hand downwind 32 passing 500' inbound 2000' QFE (2200' QNH).
Arrival : descend 1500' QFE before lateral CTR limits. By the ouest, inbound Pont Saint Esprit direct straight in approach 14. By the east, inbound Carpentras to join left hand downwind 14.
TGO forbidden for aircraft with wingspan over 25m.
Special VFR conditions : only with clairance, minimum for conventional aircraft : visi 3000m or 30 seconds of flight and 1000' SFC.
Minimum for helicopter : visi 800m or 30 seconds of flight and out of cloud in sight of GND.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMO.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

NIL

**AD 2 LFMO.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

NIL


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMP.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMP - PERPIGNAN RIVESALTES

**AD 2 LFMP.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 42°44'27"N 002°52'11"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Tour de contrôle | Control tower |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 NM NW de PERPIGNAN. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 144 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 163 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.0272°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.117°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SPL AEROPORTUAIRE REGIONALE (SPLAR) | |
| | Adresse / *Address* | Avenue Maurice Bellonte - 66000 PERPIGNAN | |
| | Telephone | AD : 04 68 52 60 70 - Opérations : 04 68 52 60 73 | |
| | FAX | FAX Opérations : 04 68 61 36 99 | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFMPYOYX LFMPZAZX LFMPZPST LFMPZPZX LFMPZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : operations.perpignan@aeroports-laregion.fr | |

**AD 2 LFMP.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | (ETE) LUN-VEN : 0330-2100<br>SAM : 0330-1830<br>DIM : 0600-2100<br>(HIV) LUN-VEN : 0430-2200<br>SAM : 0430-1830<br>DIM : 0800-2200 | (SUM) MON-FRI : 0330-2100<br>SAT : 0330-1830<br>SUN : 0600-2100<br>(WIN) MON-FRI : 0430-2200<br>SAT : 0430-1830<br>SUN : 0800-2200 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douane : 0700-1900.<br>Pour vols extra-Schengen, stationnement obligatoire sur aire de trafic commerciale et préavis obligatoire :<br>- PPR PN 24HR LUN-VEN<br>- PPR PN 48HR SAM-DIM et JF<br>Adresser la demande par E-mail exclusivement, simultanément à : bsi-perpignan@douane.finances.gouv.fr ET operations.perpignan@aeroports-laregion.fr. | Customs : 0700-1900.<br>For out-of-Schengen flights, mandatory parking on commercial apron and mandatory request :<br>- PPR PN 24HR MON-FRI<br>- PPR PN 48HR SAT-SUN and public HOL<br>Submit simultaneous request via E-mail only to : bsi-perpignan@douane.finances.gouv.fr AND operations.perpignan@aeroports-laregion.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | Voir / see AD2 LFKB.3.6 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0530-2130<br>SAM : 0530-1930<br>DIM : 0700-2130<br>Extensions possibles d'une heure annoncées sur ATIS. | MON-FRI : 0530-2130<br>SAT : 0530-1930<br>SUN : 0700-2130<br>Possible extensions of one hour announced on ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-SAM : 0500-2000<br>DIM : 0630-2000<br>Autres HOR sur demande avant 1900 TEL : 04 68 61 28 14. TOTAL ENERGIES. | MON-SAT : 0500-2000<br>SUN : 0630-2000<br>Outside these SKED O/R before 1900 TEL : 04 68 61 28 14. TOTAL ENERGIES. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR gestionnaire | AD operator SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR gestionnaire.<br>Poste Sûreté dans bâtiment administratif. | AD operator SKED.<br>Security Post in administrative building. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR gestionnaire.<br>Sur demande, du 15 octobre au 15 mars. | HOR AD administration.<br>O/R, from 15th of October to 15th of March. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.<br>Publication RCR par NOTAM, disponible selon horaires du gestionnaire de l'AD. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.<br>RCR published by NOTAM, during AD administration SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMP.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | JET A1 - 100LL/AVGAS - UL91 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 par camion<br>100LL/AVGAS et UL AERO SUPER + par automate en zone Sud.<br>Paiement par carte AIR TOTAL ou paiement à l'avitailleur sur appel depuis l'automate. | JET A1 by trucks.<br>100LL/AVGAS and UL AERO SUPER + by fuel dispenser in South area.<br>Payment by AIR TOTAL card or payment to fuel supplier by call from fuel dispenser. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivreuse autotractée avec nacelle, produit de type I 50/50 capacité 1000L.<br>Pas d'antigivrage. | Self-propelled de-icer with elevating platform. Type I product 50/50, capacity 1000L.<br>No anti-icing available. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | ARELEC :<br>TEL : 06 11 97 31 58 / 06 23 20 27 09<br>E-mail : arelec66@wanadoo.fr<br>AEROSMITH 66 :<br>TEL : +33 4 68 63 27 60<br>E-mail : technicaloffice@aerosmith66.com | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Entretien, réparations (petits avions, hélicoptères)<br>Aéro Service Roussillon : TEL / FAX : 04 68 52 37 93<br>AEROSMITH66 : TEL : 04 68 63 27 60<br>E-mail : technicaloffice@aerosmith66.com<br>AEROFUTUR MAINTENANCE : TEL : 04 68 84 43 64<br>E-mail : contact@aerofutur-maintenance.fr | Maintenance, repairs (light ACFT, HEL)<br>Aéro Service Roussillon : TEL / FAX : 04 68 52 37 93<br>AEROSMITH66 : TEL : 04 68 63 27 60<br>E-mail : technicaloffice@aerosmith66.com<br>AEROFUTUR MAINTENANCE : TEL : 04 68 84 43 64<br>E-mail : contact@aerofutur-maintenance.fr |
| 7 | Observations / *Remarks* | Contact radio obligatoire pour stationnement ou assistance 131.775 MHz. | Mandatory radio contact for parking or handling 131.775 MHz. |

**AD 2 LFMP.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville. | In town. |
| 2 | Restaurants | Snack dans l'aérogare. | Snack in the terminal. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location. | Taxis, car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste de premier secours. | First aid room. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Retrait automatique d'argent, boite aux lettres. | ATM, letterbox. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMP.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIM 90 P2.5 - 1 VIM 75 P2.5 - 1 VIM 60 P2.5 - 1 vehicule de commandement - Poudre 250kg. | 1 VIM 90 P2.5 - 1 VIM 75 P2.5 - 1 VIM 60 P2.5 - 1 command vehicle - Powder 250kg. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Sur place :<br>- pour aéronef MTOW < 5.7 T, coussins de relevage et barre de tractage RFFS.<br>- pour aéronef MTOW > 5.7 T, tracteur et barre de repoussage atelier Sabena Technics.<br>Grues sur demande :<br>Capacité de levage : 300 T. Délai : 3h00.<br>Capacité de levage : 100 T. Délai : 0h30. | On site :<br>- for aircraft MTOW < 5.7 T, lifting bags and towing bar RFFS.<br>- for aircraft MTOW > 5.7 T, tractor and push-back bar Sabena Technics workshop.<br>Cranes on request :<br>Lifting capacity : 300 T. Lead time : 3h00.<br>Lifting capacity : 100 T. Lead time : 0h30. |
| 4 | Observations / *Remarks* | LUN-VEN : 0500-2200, SAM : 0500-1900, DIM : 0630-2200.<br>Pour autres HOR, faire demande auprès de l'exploitant AD : operations.perpignan@aeroports-laregion.fr<br>HOR de modulation au Niveau 5 publiés par NOTAM. | MON-FRI : 0500-2200, SAT 0500-1900, SUN : 0630-2200.<br>Other SKED O/R to AD operator :<br>operations.perpignan@aeroports-laregion.fr<br>Modulation SKED at Level 5 published by NOTAM. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMP.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Lame biaise munie de caoutchouc adaptable sur tracteur. | Rubber skew blade fitted to a tractor. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Si épaisseur de neige supérieure à 3 cm, sont déblayées en priorité piste principale sur une largeur de 30 m, voies de circulation et aire de stationnement. | If the snow is deeper than 3 cm, priority will be given to clearing the main RWY over a width of 30 m, the TWY and the parking area. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Sans objet. | Not applicable. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Selon plan de déneigement en vigueur, pas de déverglaçage.<br>Dégivrage aéronef sur poste 1 uniquement. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>According to the current snow removal plan, no de-icing.<br>Aircraft de-icing only on stand 1. |

**AD 2 LFMP.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Tarmac | Tarmac |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Postes P1 à P8 : 60/F/C/W/T<br>Voies d'accès aux postes de stationnement : 60/F/C/W/T | Stands P1 to P8 : 60/F/C/W/T<br>Taxiways leading to stands : 60/F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A : 29 m ; B, G : 23 m ; C, D, K, R, U : 20 m ; H : 27 m ; L : 22 m ; Q, T, V : 10 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Tarmac | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A : 50 F/C/W/T ; B : 47 F/C/W/T ; C : 39 F/C/W/T ; D : 27 F/C/Y/T ; G : 35 F/C/W/T ; H : 40 F/C/W/T ; K : 41 F/C/W/T ; L : 36 F/C/W/T ; Q : 27 F/C/Y/T ; R : 24/F/C/Y/T ; T : 3/F/C/Y/T ; U : 19 F/C/W/T ; V : 27 F/C/Y/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | P2 | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 42 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | INS 1 42°44'23.10"N 002°52'13.85"E | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Aire de compensation : sur TWY B. | Compensation area : on TWY B. |

**AD 2 LFMP.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir carte AD 2 LFMP APDC 01. | See AD 2 LFMP APDC 01 chart. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD 2 LFMP ADC 01. | See AD 2 LFMP ADC 01 chart. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMP .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Sur l'aire de trafic commercial, selon conditions de vent, roulage et stationnement possibles en dehors des lignes de guidage : suivre les instructions du placeur qui prévalent sur tout marquage.<br>Circuit de roulage entre TWY R et aire de trafic Pôle Aéronautique signalé par balises latérales autoréfléchissantes. | On commercial apron, depending on wind conditions, taxiing and parking possible beside guidance lanes : follow marshaller's instructions, they prevail over any marking.<br>Taxiing circuit between TWY R and Pole Aeronautique apron marked by self-reflecting side markers. |

**AD 2 LFMP.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMP.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BASTIA PORETTA | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMP .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BASTIA PORETTA | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 2130 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0300 et 2130 | TREND between 0300 and 2130 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P-W<br>AD WARNING<br>0300-2130<br>METAR AUTO H24 | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 04 95 30 09 44 | |

**AD 2 LFMP.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | 127.46 (126) | 1085 x 20 | 22 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 42°44'20.72"N 002°51'59.55"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 144ft |
| 31 | 307.46 (306) | 1085 x 20 | 22 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 42°43'59.33"N 002°52'37.42"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 134ft |
| 15 | 148.28 (147) | 2500 x 45 | 60 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 42°45'14.84"N 002°51'42.16"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 130ft |
| 33 | 328.28 (327) | 2500 x 45 | 60 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 42°44'05.98"N 002°52'39.89"E<br>( 42°44'10.53"N 002°52'36.08"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 131ft<br>DTHR : 135ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | NIL | 84 | NIL | 1353 x 60 | NIL | (1) |
| 31 | NIL | 124 | NIL | 1353 x 60 | NIL | (2) |
| 15 | NIL | 70 | NIL | 2690 x 280 | NIL | (3) |
| 33 | NIL | NIL | NIL | 2690 x 280 | NIL | (4) |

(1) RESA = 110 x 60 m
(2) RESA = 30 x 60 m
(3) RESA = 123 x 90 m
(4) RESA = 130 x 90 m


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMP .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 1085 | 1085 | 1169 | 1085 | |
| TWY Q | 670 | 670 | 750 | | |
| 31 | 1085 | 1085 | 1209 | 1085 | |
| TWY R | 700 | 700 | 820 | | |
| TWY T | 940 | 940 | 1060 | | |
| 15 | 2500 | 2500 | 2570 | 2500 | |
| TWY C | 2180 | 2180 | 2250 | | |
| TWY D | 1880 | 1880 | 1950 | | |
| 33 | 2500 | 2500 | 2500 | 2330 | |
| TWY G | 1700 | 1700 | 1700 | | |
| TWY H | 2280 | 2280 | 2280 | | |

**AD 2 LFMP .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 15 | | G | PAPI 3.7 ° 6.5 % | 52 ft | | | | | |
| 33 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 66 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 15 | 1900<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | 70 m | R |
| 33 | 1900<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFMP .15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B, C, D, G, K, L, H, R. | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène et Alimentation Sans Interruption (ASI). | Generator set and Uninterrupted Power Suply (UPS). |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Avec ASI : 1 sec maximum<br>Sans ASI : 15 sec maximum | With UPS : 1 sec maximum<br>Without UPS : 15 sec maximum |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (WIG WAG) sur TWY G, H et R. | Runway guard lights on TWY G, H and R. |

**AD 2 LFMP .16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instructions TWR. | On TWR clearance. |

**AD 2 LFMP .17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PERPIGNAN**<br><br>42°52'33"N , 002°55'45"E - 42°41'12"N , 003°00'00"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E ( VOR/DME PPG ) - 42°38'02"N , 002°51'33"E - 42°48'50"N , 002°42'26"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 42°45'02"N , 002°52'02"E ( VOR/DME PPG ) - 42°52'33"N , 002°55'45"E | D | 2000ft AMSL<br>1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>PERPIGNAN Tour (FR)<br>PERPIGNAN Tower (EN) | MON-FRI : 0530-2130<br>SAT : 0530-1930<br>SUN : 0700-2130<br>SUM : -1HR<br>Extensions possibles jusqu'à 2230 annoncées sur ATIS.<br>A l'exclusion de la zone LF-R 89 Opoul lorsqu'elle est active.<br>Possible extensions until 2230 announced on ATIS.<br>Except for LF-R 89 Opoul when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMP.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | PERPIGNAN Sol (FR)<br>*PERPIGNAN Ground (EN)* | 121.780 MHz | HO | |
| TWR | PERPIGNAN Tour (FR)<br>*PERPIGNAN Tower (EN)* | 118.300 MHz | HO | |
| VDF | PERPIGNAN Gonio (FR)<br>*PERPIGNAN Homer (EN)* | 118.300 MHz | HO | |
| ATIS | PERPIGNAN (FR)<br>*PERPIGNAN (EN)* | 127.880 MHz | HO | TEL : 04 68 63 75 12 |
| A/A | PERPIGNAN (FR) | 118.300 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFMP.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | PPG | 116.25 MHz<br>CH 109Y | H24 | 42°45'01.7"N 002°52'01.7"E | 151 ft | 100NM(45°..135°)<br>80NM FL500 | | 131°/603 m THR 15 | (1) |
| LOC 33 (I.E.1) | PL | 111.75 MHz | H24 | 42°45'21.0"N 002°51'37.0"E | 124 ft | | | 327°/224 m THR 15 | |
| GP 33 | | 333.35 MHz | H24 | 42°44'22.1"N 002°52'32.6"E | 128 ft | | 15.8 m/52 ft<br>( 3 °) | 346°/365 m DTHR 33 | |
| DME 33 | | CH 54Y | H24 | 42°44'22.1"N 002°52'32.6"E | 183 ft | 25NM FL250 | | 346°/365 m DTHR 33 | (2) |

(1) ALT VOR 128

(2) DME ATT omnidirectionnel. / Omnidirectional landing DME.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMP .20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS**

Accès hélicoptères à station automate 100LL/AVGAS et UL91 autorisé uniquement au roulage (roulettes obligatoires).

TWY C et K entre C et G interdits aux aéronefs d'envergure > 36 m.

TWY K sur pont au niveau du parking aviation générale Nord. Largeur du TWY K de 23 m depuis C jusqu'à 110 m après le pont.

TWY D interdit aux ACFT dont la MTOW est > 5,7 t.

TWY F et P fermés à la circulation des aéronefs.

TWY L :

- interdit aux aéronefs d'envergure > ou égale à 52 m et/ou à une largeur hors-tout du train principal > ou égale à 14 m,
- interdit aux aéronefs d'envergure > 46 m en cas de trafic IFR sur piste 15/33.

Seuil 15 : les demi-tours sont limités aux aéronefs de catégorie inférieure ou égale à "code C" et uniquement si TWY A non utilisable.

Seuil 33 : aire de demi-tour.

Accotements réduits sur piste 15/33 entre TWY D et seuil 15.

Accotements réduits sur TWY C, D, K, U, P : roulage à vitesse modérée.

Sur TWY U, l'écartement entre les panneaux d'obligation de piste est supérieur à la norme pour des raisons opérationnelles.

***20.1 AIRCRAFT GROUND TAXIING***

*Helicopters' access to the automatic 100LL/AVGAS and UL91 dispenser authorized only at taxiing (wheels mandatory).*

*TWY C and K between C and G prohibited to aéronefs whose wingspan > 36 m.*

*TWY K over bridge at the North general aviation apron. TWY K width : 23 m from C up to 110 m after the bridge.*

*TWY D prohibited to ACFT whose MTOW is > 5.7 t.*

*TWY F and P closed for ACFT ground movements.*

*TWY L :*

- *prohibited for ACFT whose wingspan is > or equal to 52 m and/or whose main gear overall width is > or equal to 14 m,*
- *prohibited for ACFT whose wingspan is > 46 m if IFR traffic in progress RWY 15/33.*

*THR 15 : half-turns restricted to ACFT whose category is lower than or equal to "code C" and only if TWY A cannot be used.*

*THR 33 : half-turn area.*

*Shortened shoulders RWY 15/33 between TWY D and THR 15.*

*Shortened shoulders TWY C, D, K, U, P : taxi at moderate speed.*

*On TWY U, the distance between runway obligation signs is higher than normal for operating reasons.*

**20.2 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

***20.2 USE OF PARKING STANDS***

| Postes<br>*Stands* | Sorties<br>*Exits* | Aéronef de référence et/ou envergure MAX<br>*Reference aircraft and/or MAX wingspan* | Aéronef de référence et/ou longueur MAX<br>*Reference aircraft and/or MAX length* |
|---|---|---|---|
| P-1A | AD | Boeing 737 Max / 35.92 | Boeing 737 Max / 43.8 |
| P-2A | AD | Boeing 737 Max / 35.92 | Boeing 737 Max / 43.8 |
| P-3A | AG | Boeing 737 Max / 35.92 | Boeing 737 Max / 43.8 |
| P-4A | AD | Boeing 737 Max / 35.92 | Boeing 737 Max / 43.8 |
| P-1B | AD | Boeing 747-400 / 64.92 | Boeing 777-9X / 76.73 |
| P-3B | AD | Boeing 737 Max / 35.92 | Boeing 737 Max / 43.8 |
| P-4B | AD | Boeing 737 Max / 35.92 | Boeing 737 Max / 43.8 |
| P-5A | AD | Gulfstream IV / 23.72 | CRJ-900 / 36.24 |
| P-6A | AG | Gulfstream IV / 23.72 | CRJ-900 / 36.24 |
| P-7A | AD | Gulfstream IV / 23.72 | CRJ-900 / 36.24 |
| P-8A | AG | Gulfstream IV / 23.72 | CRJ-900 / 36.24 |
| P-5B | AD | Gulfstream IV / 23.72 | CRJ-900 / 36.24 |
| P-6B | AD | Gulfstream IV / 23.72 | CRJ-900 / 36.24 |
| P-8B | AD | C-130 Hercules / 40.41 | C-130 Hercules / 29.79 |

Sorties de poste/ *Parking stand exits* :
P : repoussage / *pushback*
A : autonome / *autonomous*
AD : sortie autonome avec virage à droite / *autonomous exit with right turn*
AG : sortie autonome avec virage à gauche / *autonomous exit with left turn*

Sortie P1 à P4 : AD ou AG en fonction de l'orientation de l'aéronef stationné face au vent.

*P1 to P4 exits : AD or AG depending on the orientation of the ACFT parked upwind.*

**20.3 AIRES DE STATIONNEMENT**

Pour tous les aéronefs non basés, sauf vols d'urgence, PPR PN 24 HR obligatoire Service Trafic : TEL : +33 4 68 52 60 73 ou E-mail : operations.perpignan@aeroports-laregion.fr

Stationnement des hélicoptères exclusivement sur postes P5, P6 ou P8.

Les hélicoptères des services de l'Etat peuvent utiliser le poste P4.

20.3.1 Parking aviation générale Nord

Stationnement systématique des aéronefs de MTOW < 5,7 t et/ou d'envergure < 16 m.

Interdit aux jets et aux hélicoptères.

Circulation des aéronefs interdite de nuit en raison de l'absence d'éclairage.

Sortie par tourniquet vers parc auto obligatoire. Entrée au même endroit (porte à digicode) avec code transmis par exploitant après paiement. Si paiement sur place : demander Service Trafic dans l'aérogare.

20.3.2 Parking pôle aéronautique Sud

Réservé en priorité aux aéronefs basés.

Aéronefs à réaction autorisés si MTOW < 5 t , avec préavis auprès de la société basée sur le Pôle Aéronautique uniquement et sous guidage d'un placeur pour entrer et sortir du parking.

L'attention des pilotes est attirée sur les risques de souffle. Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le

***20.3 PARKING AREAS***

*For all non-based ACFT, except ermergency flights, PPR PN 24 HR mandatory on Traffic Service : TEL : +33 4 68 52 60 73 or E-mail : operations.perpignan@aeroports-laregion.fr*

*Helicopters parked exclusively on stands P5, P6 or P8.*

*State helicopters can use stand P4.*

*20.3.1 North general aviation apron*

*Parking mandatory for ACFT whose MTOW < 5.7 t and/or whose wingspan < 16 m.*

*Prohibited to jet planes and helicopters*

*ACFT taxiing prohibited at night due to the absence of lighting.*

*Exit via revolving door through car park mandatory. Entry at same place (digicode door) with a code supplied by the operator after payment. If payment on site : ask for Traffic Service in the terminal.*

*20.3.2 South aviation hub apron*

*Reserved with priority for home-based ACFT.*

*Jets authorized if MTOW < 5 t , with prior notice to based company on the Aviation hub only and a marshaller guiding the aircraft to enter and exit the apron.*

*Pilot's attention is drawn towards the risk of blast. Reduced thrust during startup and taxiing recommended.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

roulage.

20.3.3 Parking commercial

Parking commercial intégralement en Partie Critique Sûreté : contact radio obligatoire avec exploitant d'aérodrome sur 131.775 MHz pour attribution du poste de stationnement.

L'attention des pilotes est attirée sur les risques de souffle. Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage.

*20.3.3 Commercial apron*

*Commercial apron entirely in the Critical Security Part : radio contact mandatory with AD operator on 131.775 MHz to be granted a parking stand..*

*Pilots must be aware of the risk of blast. Reduced thrust during startup and taxiing recommended.*

**AD 2 LFMP.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 ESSAIS MOTEURS**

Est considérée comme "essai moteurs" toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt au cours de laquelle le ou les moteurs fonctionnent plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

Conditions imposées aux essais moteurs :
- Pour les essais en puissance : sur TWY K (entre A et B) ou L selon instruction du contrôleur tour. Voir positionnement sur carte ADC 01.
- Pour les essais au ralenti : en aire de trafic, sur un poste de stationnement dégagé de tout obstacle et avec surveillance d'une personne qualifiée au sol.

***21.1 ENGINE TESTS***

*An "engine test" is any operation performed on a stationary aircraft during which one or more engines are operated for more than 5 minutes or at a power level higher than used for the start-up or taxiing sequences.*

*Conditions imposed on engine tests :*
*- For power tests : on TWY K (between A and B) or L according to ATC instruction. See position on chart ADC 01.*
*- For tests at idle : on apron, on a free of obstacles aircraft stand and under the supervision of a qualified person on the ground.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMP.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 LIMITATIONS VENT TRAVERSIER**

Piste 15/33 limitée par vent traversier à :
- 25 kt sur piste sèche,
- 20 kt sur piste mouillée.

**22.2 VOLS D'ENTRAINEMENT**

- LUN-VEN : 0530-2130
- SAM : 0530-1900
- DIM : 0700-2130

- Entrainements aux approches IFR à Perpignan : déposer un plan de vol IFR pour chacune des procédures aux instruments programmées.

Les demandes d'entraînement pour les aéronefs de code supérieur à B doivent être transmises à l'exploitant d'aérodrome avec préavis minimal de 24 heures exclusivement à : operations.perpignan@aeroports-laregion.fr ou par téléphone : 04 68 52 60 73.

**22.3 DEPARTS A VUE**

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue peut être autorisé dans les conditions suivantes :

**Des deux pistes 15/33 et 13/31**

- en cas de panne du VOR PPG,

- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur à 2000 pieds AMSL,

- en direction de l'est,

- le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude de 2000 pieds AMSL minimum, ensuite se conformer aux instructions du service de contrôle.

**De la piste 13/31**

- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur à 1500 pieds AMSL,
- de jour,
- le pilote :
  1) doit virer au plus tôt pour rejoindre les SID publiés,
  2) est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à une altitude de 1500 pieds AMSL minimum, et doit ensuite se conformer aux SID pistes 15/33 publiés.

Pour la rejointe des SID RNAV 15 : rejointe du SID au plus tard à MP003 à 1500 ft AMSL.

**22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

22.4.1 Afficher le code transpondeur 7600

22.4.2 Panne à l'arrivée

Les aéronefs non équipés RNAV en provenance de ORBIL, KELAM, ou SIJAN procèderont vers PPG VOR puis LANET et appliqueront à partir de LANET la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

Note : les HAP délivrées à LANET prennent en compte un circuit en hippodrome après le franchissement de LANET avant l'interception de l'arc 11 NM DME PPG.

**Approche RWY 15**

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale, l'heure d'approche prévue (HAP) étant l'heure de passage à BAMGO.

Panne suivie d'une API :
Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC. Lorsque établi dans l'attente de LANET, monter 5000 ft (4870) dans l'attente. Passant LANET stable à 5000 ft (4870), tourner à gauche direct BAMGO pour une nouvelle tentative.

**Approche RWY 33**

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale, l'heure d'approche prévue (HAP) étant l'heure de passage à LANET.

Panne suivie d'une API :
Pour une nouvelle tentative appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC.

**RWY 15 et 33**

Si la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départ omnidirectionnel, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

22.4.3 Panne au départ

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

En VMC : faire demi-tour vers l'AD.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière.

NOTE : dans le cas où le dernier FL assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau

***22.1 CROSSWIND LIMITATIONS***

*If crosswind, RWY 15/33 restricted to :*
*- 25 kt on dry RWY,*
*- 20 kt on wet RWY.*

***22.2 TRAINING FLIGHTS***

*- MON-FRI : 0530-2130*
*- SAT : 0530-1900*
*- SUN : 0700-2130*

*- IFR training approaches on Perpignan : file an IFR flight plan for each procedure planned.*

*Training requests for aircraft whose code is higher than B should be forwarded to AD operator with a minimum 24 hours prior notice exclusively at : operations.perpignan@aeroports-laregion.fr or by telephone : +33 (0)4 68 52 60 73.*

***22.3 VISUAL DEPARTURES***

*To improve departure management, a visual departure may be authorized under the following conditions :*

***From both RWY 15/33 and 13/31***

*- in case of a VOR PPG failure,*

*- visibility greater than or equal to 5 km and ceiling greater than 2000 ft AMSL,*

*- towards the East,*

*- the pilot is responsible for crossing obstacles up to 2000 ft AMSL minimum, then comply with ATS instructions.*

***From RWY 13/31***

- *visibility greater than or equal to 5 km and ceiling greater than 1500 ft AMSL,*
- *by day,*
- *the pilot :*
  *1) must turn as soon as possible to join the published SIDs,*
  *2) is responsible for crossing obstacles up to 1500 ft AMSL minimum, and must then comply with published SIDs RWY 15/33.*

*In order to join RNAV 15 SIDs : join SID no later than MP003 at 1500 ft AMSL.*

***22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*22.4.1 Squawk 7600*

*22.4.2 Arrival failure*

*Aircraft not equipped with RNAV coming from ORBIL, KELAM, or SIJAN will proceed to PPG VOR then LANET and apply as from LANET the procedure defined in the National Regulations.*

*Note : the ETA delivered to LANET take into account a circuit at the racetrack after crossing LANET before the interception of the arc 11 NM DME PPG.*

***Approach RWY 15***

*Comply with the procedure defined in national regulation, the estimated arrival time (EAT) is overflying time at BAMGO.*

*Failure following a missed approach procedure :*
*Comply with the missed approach procedure as described on IAC. When established in LANET holding, climb 5000 ft (4870) in the holding. Over LANET established at 5000 ft (4870), turn left direct BAMGO for a new attempt.*

***Approach RWY 33***

*Comply with the procedure defined in national regulation, the estimated arrival time (EAT) is overflying time at LANET.*

*Failure following a missed approach procedure :*
*For a new attempt comply with the missed approach procedure described on IAC.*

***RWY 15 and 33***

*iI the second attempt is followed by a new missed approach procedure, divert to alternate field as planned in FPL following the appropriate SID or omnidirectional departure, climbing to the en-route minimal safety altitude.*

*22.4.3 Departure failure*

*Comply with the procedure defined in the national regulation.*

*In VMC : Make a half-turn to rejoin the departure aerodrome.*

*In IMC : Keep on flying to the limits of TMA according to the departure route at the last assigned FL and then climb up to cruising level.*

*NOTA : In case of last assigned FL not compatible with the minimal safety altitude, keep on climbing toward cruising level.*

de croisière.

**AD 2 LFMP.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| **23.1** | **GENERALITES** | ***23.1*** | ***GENERAL*** |
| | Piste 13/31 interdite aux jets et aux aéronefs de code supérieur à A. | | *Runway 13/31 prohibited for jets and for ACFT with code above A.* |
| | AD interdit aux ACFT non munis de radio. | | *AD prohibited for ACFT not equipped with radio.* |
| | Planeurs interdits. | | *Gliders prohibited.* |
| | Forte concentration d'oiseaux aux abords et sur l'aérodrome du 15 septembre au 1er février. | | *Heavy bird concentration around and on the airfield from 15th September to 1st February.* |
| | Présence du radiophare d'alignement de descente (GLIDE) à 120 m à l'Est de l'axe de piste 15/33, dans la bande de piste. | | *Presence of the descent alignment beacon (GLIDE) 120 m East of runway 15/33 axis, within the runway strip.* |
| | Au droit du GLIDE, présence du capteur de visibilité (RVR) sur mât frangible avec feu d'obstacle, 100 m à l'Est de l'axe de piste 15/33, dans la bande de piste. | | *In line with the GLIDE, presence of the visibility sensor (RVR) on frangible mast with obstacle light, 100 m East of RWY 15/33 axis, within the runway strip.* |
| | Présence d'un bassin d'écoulement d'eaux pluviales bordé d'une clôture, à proximité du taxiway Kilo, à 130 m à l'Ouest de l'axe de piste 15/33, dans la bande de piste. | | *Presence of a fenced rainwater runoff basin, near TWY Kilo, 130 m West of RWY 15/33 axis, within the runway strip.* |
| | La pente longitudinale de la piste dans les 625 premiers mètres est de 1.04% alors que la règlementation demande une pente maximale de 0.8%. | | *The longitudinal slope of the runway on the first 625 metres is 1.04%, whereas the regulations require a maximum slope of 0.8%.* |
| **23.2** | **EQUIPEMENT AD** | ***23.2*** | ***AD EQUIPMENT*** |
| | Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0). | | *Traffic surveillance equipment : AD equipped with radar display (see AD 1.0).* |
| | STAP : | | *STAP :* |
| | Paramètres disponibles : vent, RVR, base des nuages, VIS, T°, DP, QNH, QFE. | | *Available data : wind, RVR, cloud base, VIS, T°, DP, QNH, QFE.* |
| | TEL : 04 68 63 75 25 | | TEL : 04 68 63 75 25 |
| | PPR exploitant de l'AD (Trafic) TEL ou E-mail OPS. | | *PPR AD operator (trafic) TEL or E-mail OPS.* |
| | FR : 0430-0000 EN : 0000-0430. | | *FR : 0430-0000 EN : 0000-0430.* |
| | PCL : PPR obligatoire auprès de l'exploitant d'aérodrome. | | *PCL : PPR mandatory from AD operator.* |
| | La mise en route du balisage s'effectue en donnant 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes sur la fréquence Tour 118.300, le passage en brillance haute intensité en donnant 5 coups d'alternat, l'extinction en donnant 7 coups d'alternat. | | *PCL turned on by 3 clicks on mic in less than 5 seconds on the Tower frequency 118.300 for low intensity, 5 clicks for high intensity, 7 clicks to switch off.* |
| | PAPI calibrés selon ACFT de référence A320. | | *PAPI calibrated for ACFT whose reference is A320.* |
| **23.3** | **PERIL ANIMALIER** | ***23.3*** | ***WILDLIFE STRIKE HAZARD*** |
| | HOR RFFS. | | *RFFS SKED.* |

**AD 2 LFMP.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMP.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet. / *Not applicable.* | Sans objet. / *Not applicable.* |

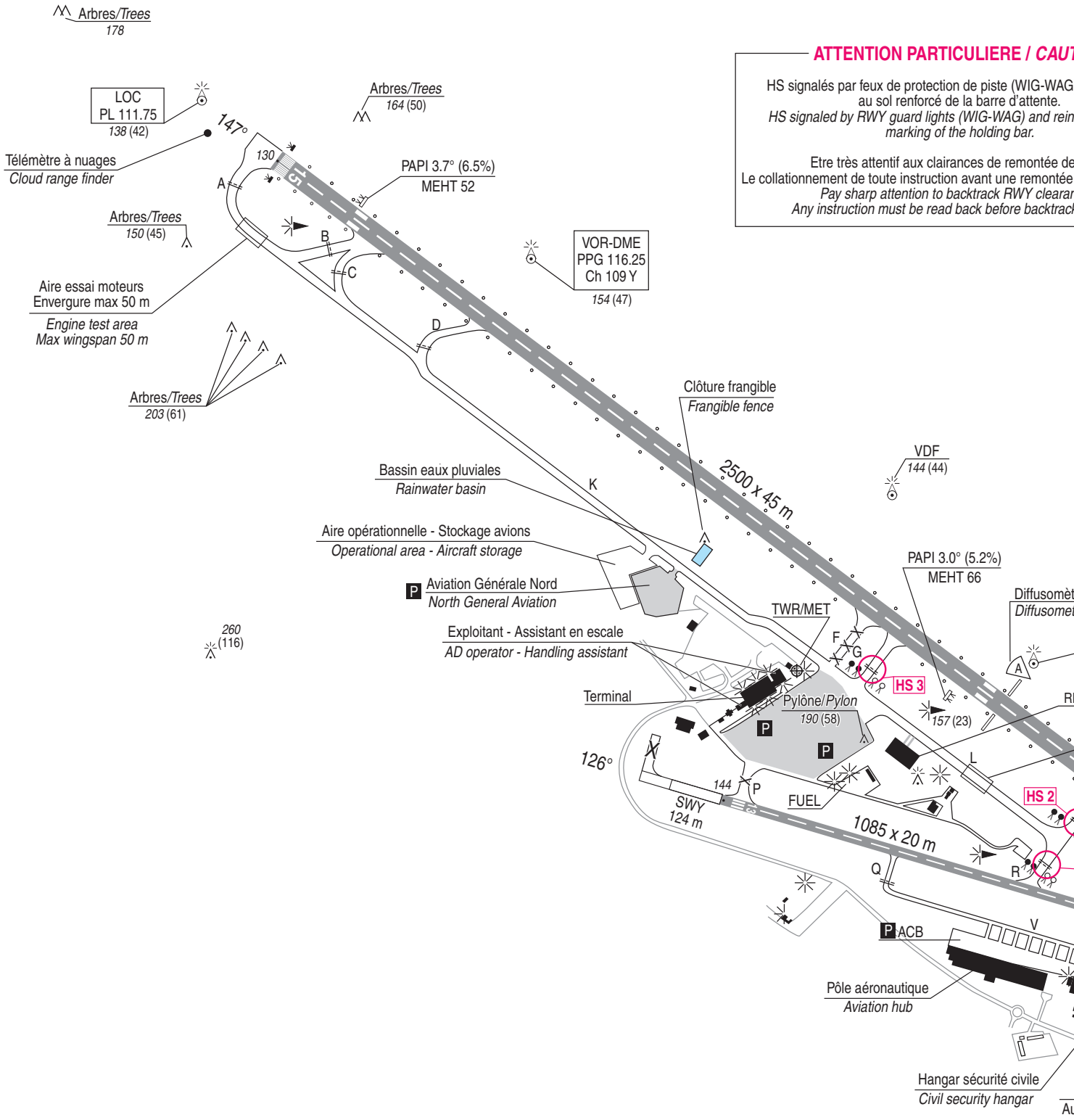

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** PERPIGNAN 127.880 ☎ 04 68 63 75 12
**GND** (SOL) 121.780
**STAP** : 118.300 hors HOR ATS/*outside ATS SKED.* ☎ 04 68 63 75 25.
Voir/*See* AD 2 LFMP.20 à/*to* 23

## PERPIGNAN RIVESALTES
42 44 27 N - 002 52 11 E
*ALT AD : 144 (6 hPa)*

VAR 1° E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 15 | 42° 45 14.84" N | 002° 51' 42.16" E | 15 | NIL | LIH/LIL | 2500 | 2500 | 2570 | 2500 | Revêtue | 60 F/C/W/T |
| DTHR 33 | 42° 44' 10.53" N | 002° 52' 36.08" E | 33 | 420 m LIH | LIH/LIL | 2500 | 2500 | 2500 | 2330 | *Paved* | |
| THR 33 | 42° 44' 05.98" N | 002° 52' 39.89" E | 13 | NIL | NIL | 1085 | 1085 | 1169 | 1085 | Revêtue | 22 F/C/W/T |
| | | | 31 | NIL | NIL | 1085 | 1085 | 1209 | 1085 | *Paved* | |

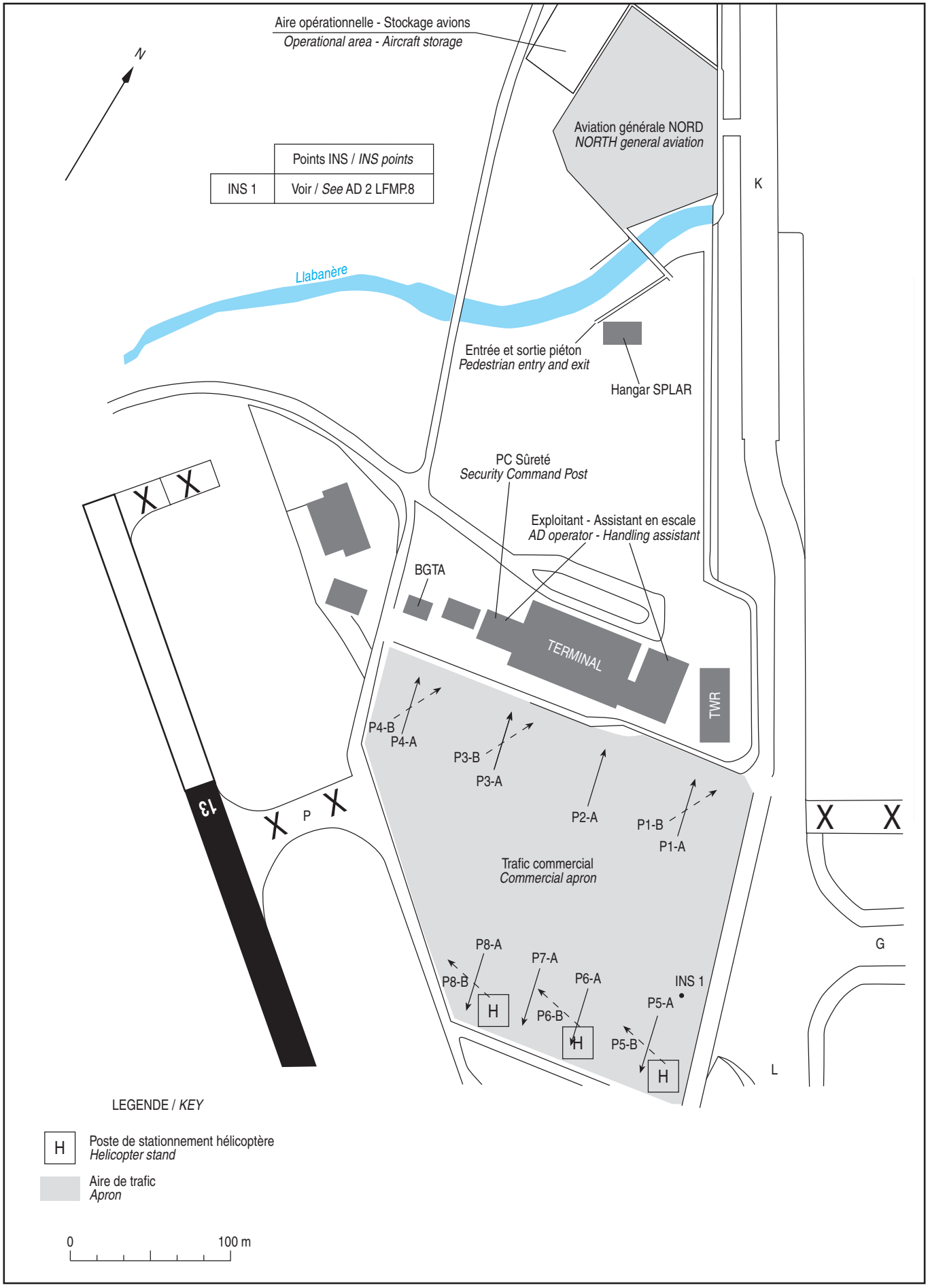


© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**PERPIGNAN** RIVESALTES

AVIATION GENERALE NORD ET COMMERCIALE / *North general aviation and commercial apron*

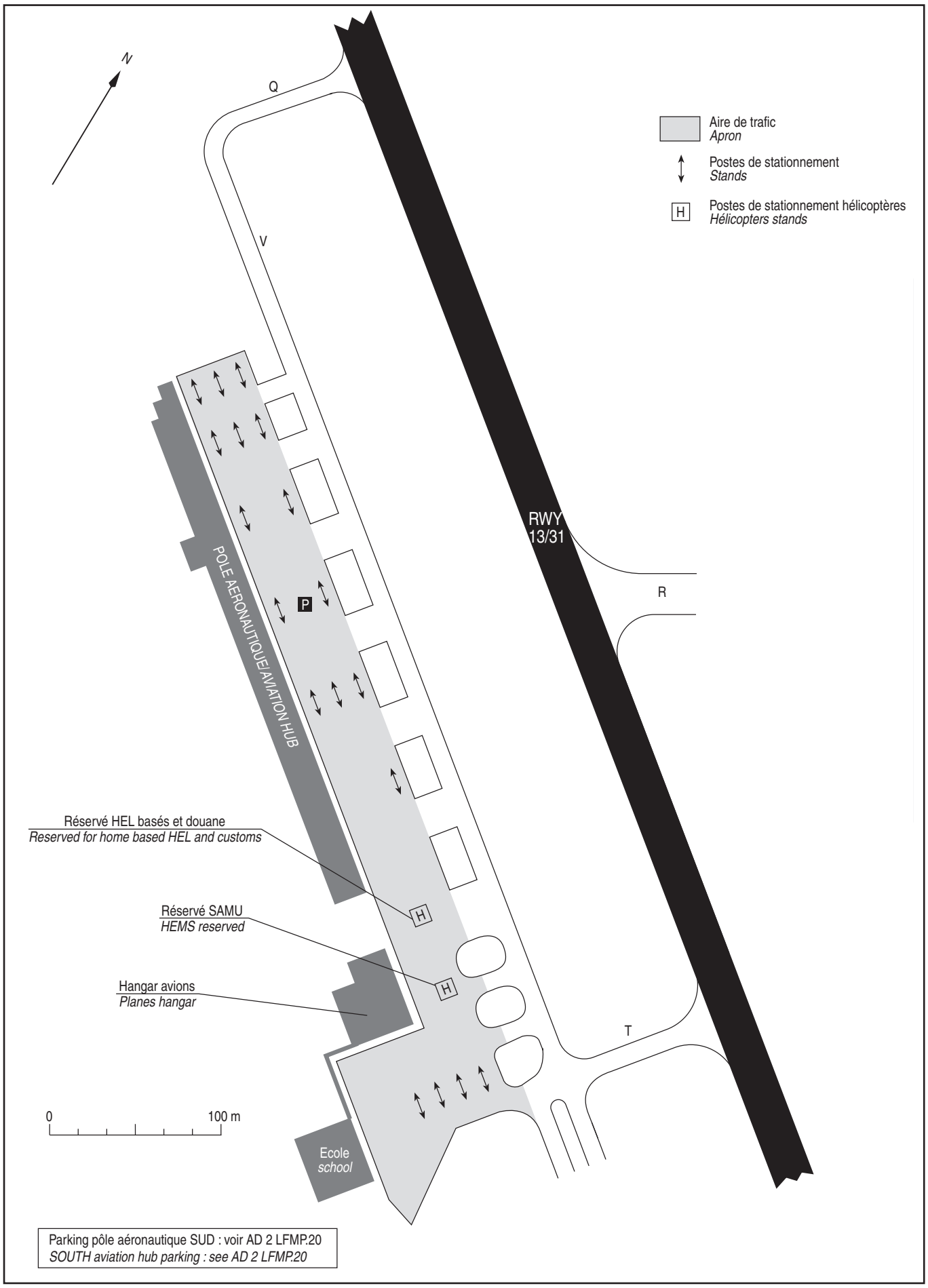





© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**PERPIGNAN** RIVESALTES



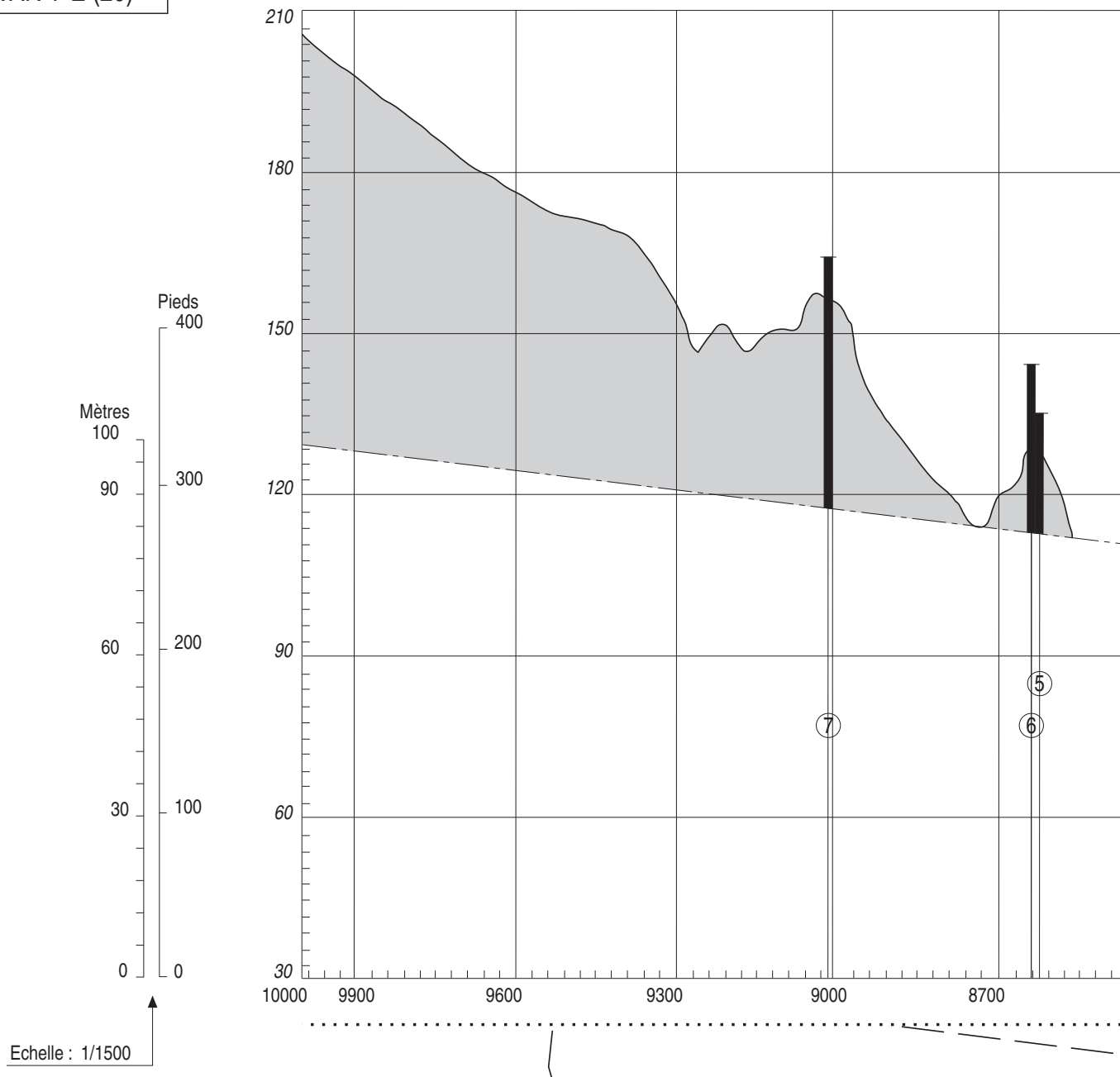



© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

VAR 1°E (20)



## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**PERPIGNAN** RIVESALTES

### ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION*

Marquage au sol des HS par la mention “RWY AHEAD”.
*HS marking by “RWY AHEAD” indications.*

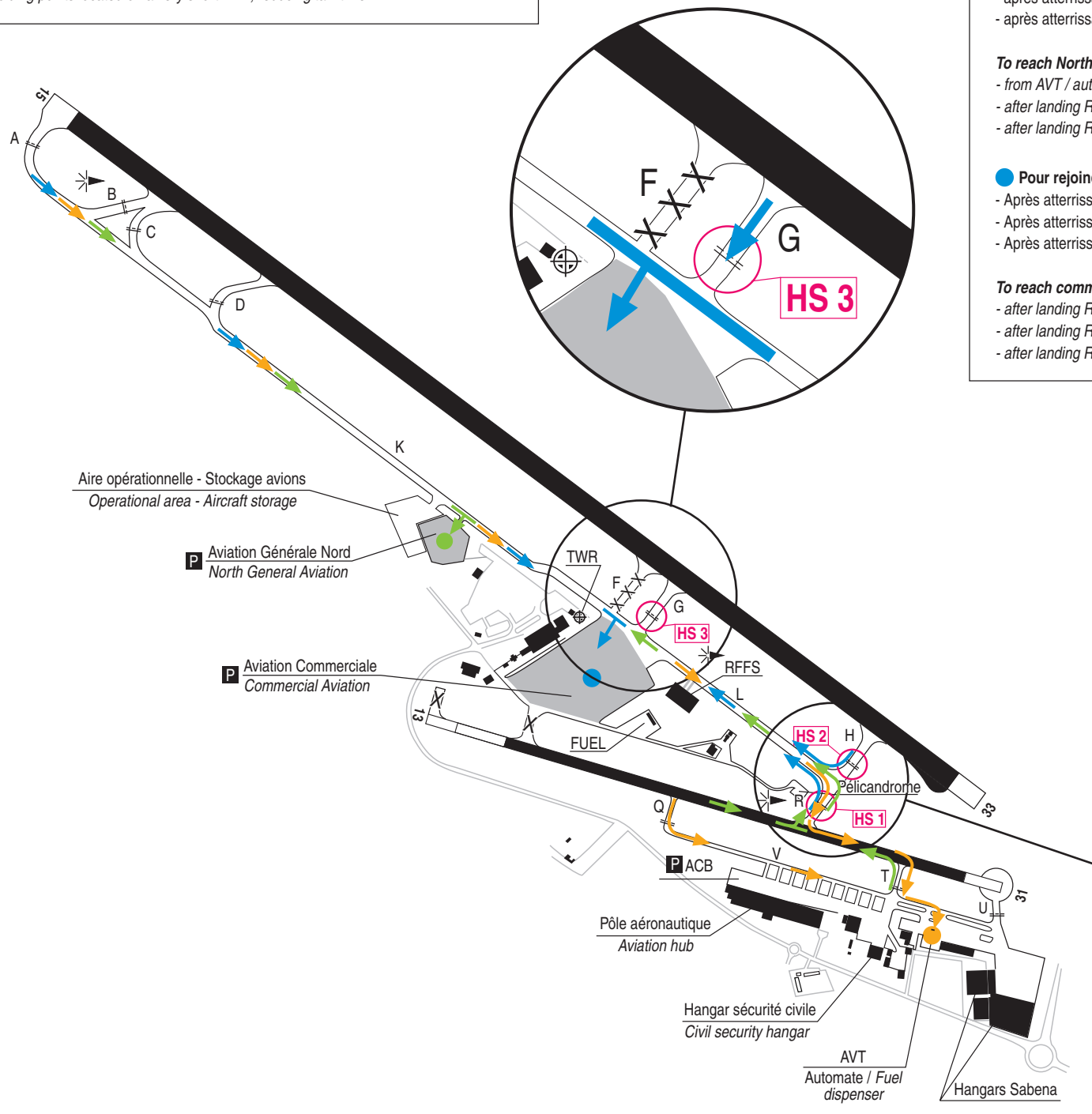
Etre très attentif aux clairances de remontée de piste. Le collationnement de toute instruction avant une remontée de piste est exigé.
*Pay sharp attention to backtrack RWY clearances. Any instruction must be read back before backtracking RWY.*

**HS 1 renforcé / *enhanced* :**

Après le virage à droite, en bout de LIMA, temps de roulage sur le TWY ROMEO très court.
*After right turn, at far end of LIMA, very short taxi time on ROMEO TWY.*

**HS 2 et / *and* HS 3 :**

Points d’attente situés sur un TWY très court, réduisant le temps de roulage.
*Holding points located on a very short TWY, reducing taxi time.*




**Pour rejoin**
- après atterriss
- après atterriss

***To join AVT / a***
- *after landing R*
- *after landing R*

**Pour rejoin**
- au départ de A
- après atterriss
- après atterriss

***To reach North***
- *from AVT / aut*
- *after landing R*
- *after landing R*

**Pour rejoin**
- Après atterriss
- Après atterriss
- Après atterriss

***To reach comm***
- *after landing R*
- *after landing R*
- *after landing R*



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BGR | REF ENR 4.1 SPANISH AIP | | | X | X | |
| FJR | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| PPG | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| BAMGO | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| KANIG | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| KELAM | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| LANET | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| MUDIC | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ORBIL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| SIJAN | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| SUBIL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| FAF LOC RWY33 | 42°39'18,7" N | 002°56'40,2" E | | X | | X |
| FAF VOR/DME RWY 33 | 42°39'09,9" N | 002°56'25,8" E | | X | | X |
| FMP15 | 42°55'08.1" N | 002°43'23.0" E | X | | | X |
| FP33Y | 42°39'19,6" N | 002°56'39,6" E | X | | | X |
| FP33Z | 42°39'24,1" N | 002°56'35,8" E | X | | | X |
| IF ILS/LOC RWY 33 | 42°35'37,4" N | 002°59'44,7" E | | X | | X |
| IF VOR/DME RWY 33 | 42°35'24,5" N | 002°59'14,5" E | | X | | X |
| IMP15 | 42°59'07.8" N | 002°40'00.5" E | X | | | X |
| IMP33 | 42°35'24,4" N | 002°59'55,8" E | X | | | X |
| MP33Y | 42°43'29,7" N | 002°53'10,3" E | X | | | X |
| RW15 | 42°45'14.84" N | 002°51'42.16" E | X | | | X |
| RW33 | 42°44'10.53" N | 002°52'36.08" E | X | | | X |
| MP002 | 42°50'03,7" N | 002°58'38,3" E | X | | X | |
| MP003 | 42°47'49,3" N | 002°56'26,5" E | X | | X | |
| MP400 | 42°35'53,3" N | 003°07'10,2" E | X | | | X |
| MP409 | 42°45'14,3" N | 002°51'42,6" E | X | | | X |
| MP410 | 42°45'37,3" N | 002°51'23,3" E | X | | | X |
| MP411 | 42°50'50,7" N | 003°05'20,9" E | X | | | X |
| MP502 | 43°02'14.9" N | 002°46'50.1" E | X | | X | X |
| MP503 | 43°05'04.7" N | 002°34'58.4" E | X | | X | X |
| MP510 | 42°37'19.8" N | 002°58'19.5" E | X | | | X |
| MP540 | 42°34'23.30" N | 002°59'46.4" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PERPIGNAN RIVESALTES
## DEP OMNI RWY ALL RNAV
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B C, D)

**DEP OMNI RWY ALL RNAV**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **BAMGO 5L** | | | | | | | | | | | |
| **RWY 15** | CA | - | - | 147 | 148.0 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | MP002 | - | - | - | - | L | - | - | 210 | RNAV 1 |
| | TF | BAMGO | Yes | 043 | 044.1 | - | - | 2000 | - | - | RNAV 1 |
| **BAMGO 5R** | | | | | | | | | | | |
| **RWY 33** | CA | - | - | 327 | 328.3 | - | - | 530 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | MP002 | - | - | - | - | R | - | - | 210 | RNAV 1 |
| | TF | BAMGO | Yes | 043 | 044.1 | - | - | 2000 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

**RNP RWY 15**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | BAMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | LANET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MP502 | IF | MP502 | - | - | - | - | - | 5000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | IMP15 | - | 237 | 238.1 | 5.9 | - | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| INA BAMGO | IF | BAMGO | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | MP502 | - | 308 | 309.2 | 14.8 | - | 5000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IMP15 | - | 237 | 238.1 | 5.9 | - | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| INA MP503 | IF | MP503 | - | - | - | - | - | FL070 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | IMP15 | - | 147 | 148.1 | 7.0 | - | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IMP15 | - | - | - | - | - | - | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | FMP15 | - | 147 | 148.1 | 4.7 | - | 4500 | 4500 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW15 | Yes | 147 | 148.2 | 11.6 | - | - | - | - | -3.5/15 | RNP APCH |
| | TF | MP510 | - | 147 | 148.3 | 9.3 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | LANET | - | 050 | 051 | 7.7 | L | - | 3000 | 220 | - | RNP APCH |



© SIA

**RNP Y RWY 33**

RMK : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | Dec MAG 2020 1.4°E MNM Altitude (FL or AMSL ft) | Dec MAG 2020 1.4°E MAX Altitude (FL or AMSL ft) | Dec MAG 2020 1.4°E MAX IAS (kt) | REF NAVAID : - Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | LANET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LANET | IF | LANET | - | - | - | - | - | 3000 | FL070 | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | MP400 | - | 174 | 175.0 | 6.3 | - | 2000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | IMP33 | - | 264 | 264.9 | 5.4 | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | IF | IMP33 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| APCH | TF | FP33Y | - | 327 | 328.4 | 4.6 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MP33Y | Yes | 327 | 328.3 | 4.9 | - | - | - | - | -3.0° / 15.8 | RNP APCH |
| | TF | MP409 | Yes | 327 | 328.3 | 2.0 | - | - | 3000 | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | BAMGO | - | 044 | 045.6 | 11.0 | - | - | 3000 | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | MP411 | Yes | 133 | 134.1 | 3.0 | - | - | 3000 | 210 | - | RNP APCH |
| | DF | LANET | - | - | - | - | - | - | 3000 | 220 | - | RNP APCH |



© SIA

**RNP Z RWY 33 (LPV only)**

| RMK | - | | | | | | | Dec MAG 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | LANET | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LANET | IF | LANET | - | - | - | - | - | 3000 | FL070 | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | MP400 | - | 174 | 174.9 | 6.3 | - | 2000 | - | 220 | - | RNP APCH |
| | TF | IMP33 | - | 264 | 264.9 | 5.4 | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | IF | IMP33 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| APCH | TF | FP33Z | - | 327 | 328.4 | 4.7 | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW33 | Yes | 327 | 328.3 | 5.6 | - | - | - | - | -3,0° / 15.8 | RNP APCH |
| | TF | MP410 | Yes | 327 | 328.3 | 1.7 | - | - | 3000 | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | BAMGO | - | 047 | 047.9 | 10.9 | - | - | 3000 | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | MP411 | Yes | 133 | 134.1 | 3.0 | - | - | 3000 | 210 | - | RNP APCH |
| | DF | LANET | - | - | - | - | - | - | 3000 | 220 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFMP |
| Runway | 33 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E33A |
| LTP/FTP Latitude | 424410.5290N |
| LTP/FTP Longitude | 0025236.0780E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 90.8 |
| FPAP Latitude | 424514.8395N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 64.3105 |
| FPAP Longitude | 0025142.1635E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -53.9145 |
| Threshold Crossing Height | 52.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 10 0D 06 0C 21 D0 00 01 33 33 05 42 25 57<br>12 DC 0A 3C 01 8C 17 6D F6 01 CB 5A FE 08<br>02 2C 01 64 00 C8 AF 8E 92 F2 41 |
| Calculated CRC Value | 8E92F241 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 41.1 |



© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## SID RNAV RWY ALL
Codage proposé / *Proposed coding*

| SID RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | RNP value |
| **ORBIL 5L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 147 | 148.4 | - | - | 540 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MP003 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MUDIC | Yes | 317 | 318.0 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORBIL | - | 319 | 320.6 | 25.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **KELAM 5L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 147 | 148.4 | - | - | 540 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MP003 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MUDIC | Yes | 317 | 318.0 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KELAM | - | 359 | 000.1 | 18.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SIJAN 5L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 147 | 148.4 | - | - | 540 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MP003 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MUDIC | Yes | 317 | 318.0 | 4.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SIJAN | - | 007 | 008.5 | 20.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ORBIL 5R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 327 | 328.3 | - | - | 530 | - | - | 1.0 |
| - | DF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PERPIGNAN RIVESALTES
## STAR RNAV RWY 15
(Protégées pour / protected CAT A,B,C,D)

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1,4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| [illegible] | - | BAMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ORBIL 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 126 | 127.3 | 30.3 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |
| **ORBIL 3Q** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | FL120 | - | RNAV 1 |
| - | TF | MP503 | - | 147 | 148.1 | 7.5 | - | FL070 | - | 220 | RNAV 1 |
| **KELAM 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KELAM | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 155 | 156.4 | 19.0 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |
| **KELAM 3Q** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KELAM | - | - | - | - | - | - | FL110 | - | RNAV 1 |
| - | TF | MP502 | - | 204 | 205.7 | 9.0 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |
| **SIJAN 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SIJAN | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 165 | 166.4 | 19.5 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |
| **FJR 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | FJR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 223 | 224.8 | 58.5 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |
| **FJR 3Q** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | FJR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MP502 | - | 237 | 238.6 | 61.6 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |
| **SUBIL 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SUBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 262 | 263.3 | 69.6 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |
| **KANIG 3F** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KANIG | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | MP540 | - | 005 | 6.0 | 5.6 | - | FL080 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 005 | 6.0 | 18.6 | - | 5000 | - | 220 | RNAV 1 |



© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## STAR RNAV RWY 33
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY 33 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 1.4°E | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LANET** | - | LANET | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1/RNP APCH |
| **ORBIL 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ORBIL | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 126 | 127.3 | 30.3 | - | 3000 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LANET | - | 163 | 164.7 | 11.2 | - | 3000 | - | - | RNAV 1 |
| **KELAM 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KELAM | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 155 | 156.4 | 19.0 | - | 3000 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LANET | - | 163 | 164.7 | 11.2 | - | 3000 | - | - | RNAV 1 |
| **SIJAN 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SIJAN | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAMGO | - | 165 | 166.4 | 19.5 | - | 3000 | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LANET | - | 163 | 164.7 | 11.2 | - | 3000 | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES

## **Fréquences** / *Frequencies*

## **Consignes particulières /** *Special instructions*

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning :*** *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| ATIS PERPIGNAN | | 127.880 |
| TWR PERPIGNAN | Sol / *Ground*<br>Tour / *Tower* | 121.780<br>118.300 |
| PERPIGNAN OPERATIONS | Assistance escale / *Ground handing*<br>Affectation stationnement / *Apron management* | 131.775 |

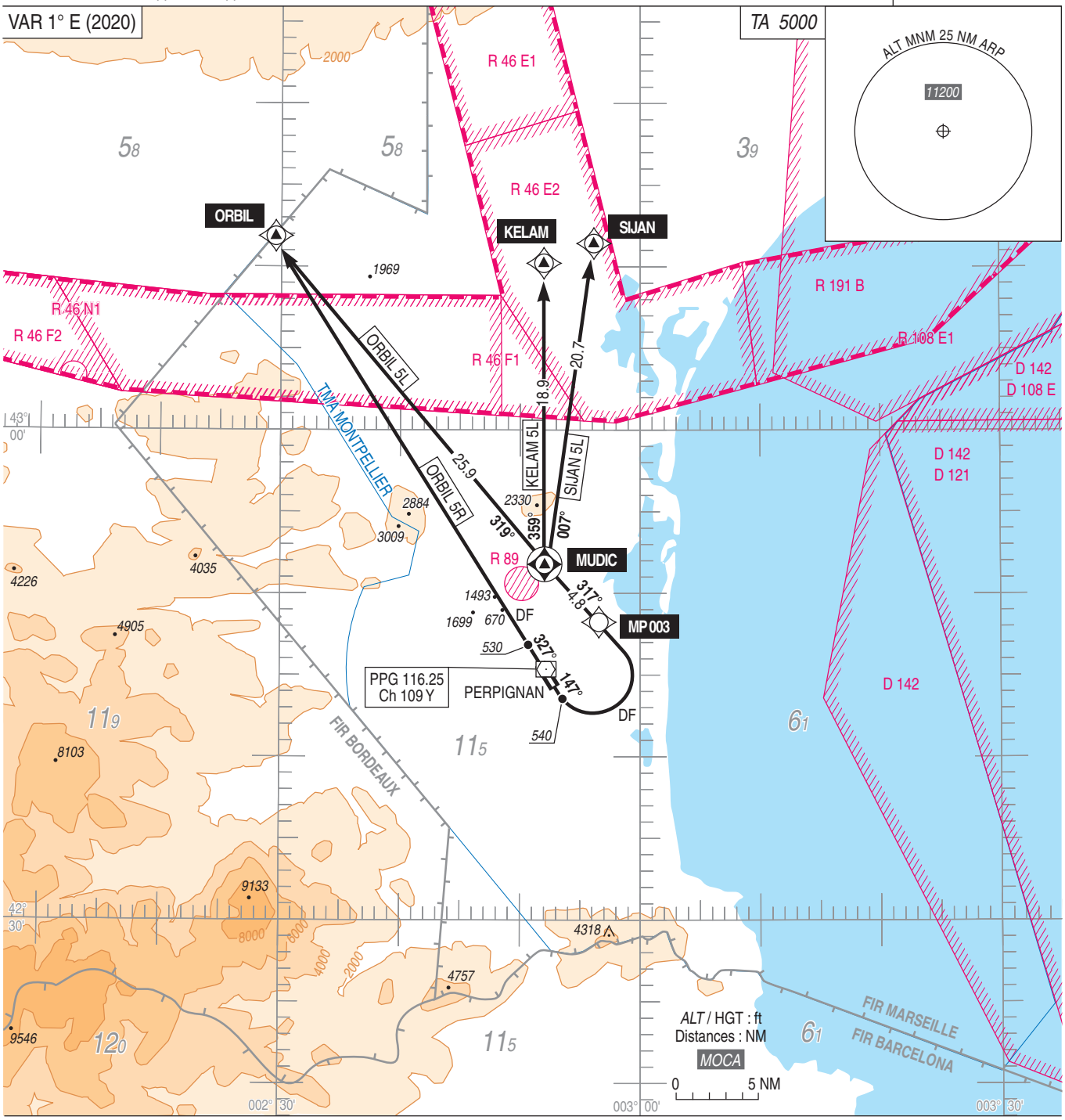


© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## SID RNAV RWY 15/33
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** PERPIGNAN 127.880
**TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

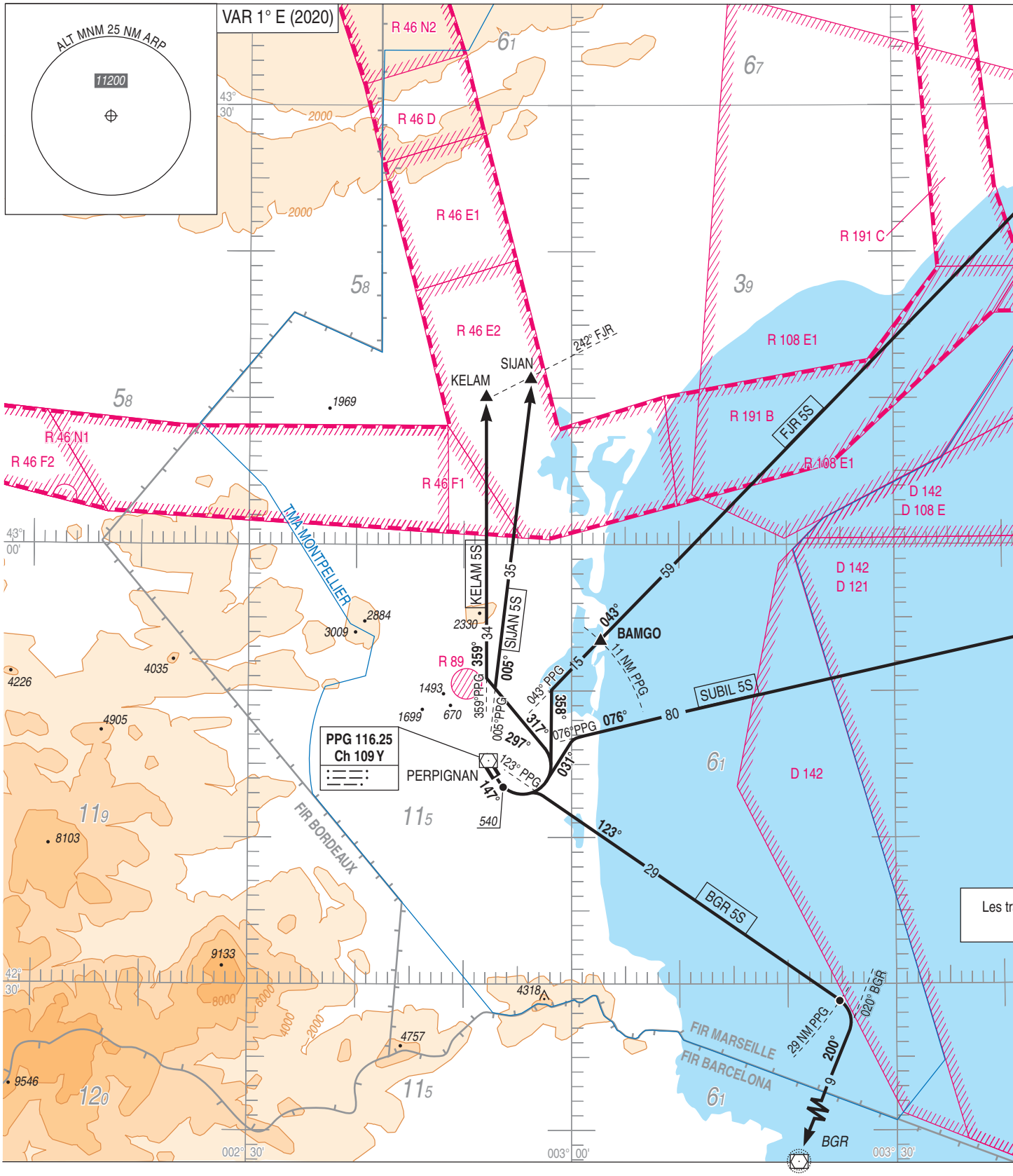





© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## SID CONV RWY 15
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** PERPIGNAN | 127.880 |
| **TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01 |
| APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 |






© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## SID CONV RWY 15
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B C, D)

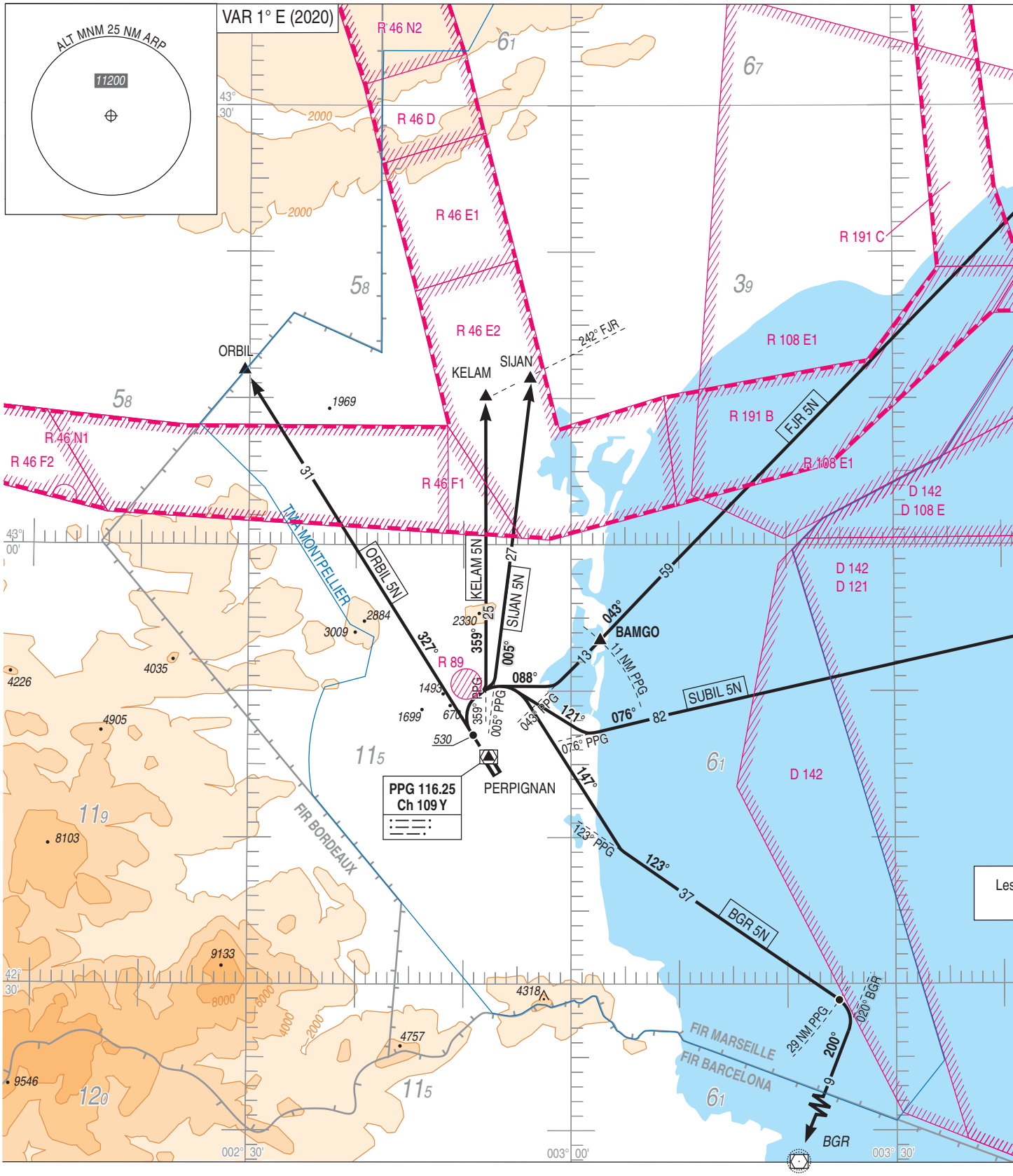
| SID CONV RWY 15 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| Climb gradient | Pente ATS : En cas d'impossibilité aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>*ATS Slope : If not possible inform ATC at start-up request.*<br><br>Pente théorique de montée : voir description des SID.<br>*Theoretical climb gradient : see SID description.* | | |
| General RMK | VITESSE / *SPEED* : FL < 100 MAX IAS 250 kt. | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **KELAM 5S** | Monter dans l'axe. A 540 ft, tourner à gauche RM 317° pour intercepter et suivre le radial 359° PPG (RM 359°) vers KELAM.<br>Pente minimale théorique 4,2 % MNM, jusqu'à 3500 ft, déterminée par le relief "Montolier de Perellós" d'altitude 2330 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At 540 ft, turn left MAG 317° to intercept and follow RDL 359° PPG (MAG 359°) to KELAM.*<br>*Minimal theoretical climb gradient: 4.2 % MNM up to 3500ft, determined by terrain "Montolier de Perellós" at an altitude of 2330 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 4,3 % MNM jusqu'à 4500 ft en cas d'activation de la zone R46 F1.<br><br>*ATS Slope : 4.3 % MNM up to 4500 ft when zone R46 F1 is activated.* |
| **SIJAN 5S** | Monter dans l'axe. A 540 ft, tourner à gauche RM 317° pour intercepter et suivre le radial 005° PPG (RM 005°) vers SIJAN.<br>Pente minimale théorique 4,2 % MNM, jusqu'à 3500 ft, déterminée par le relief "Montolier de Perellós" d'altitude 2330 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At 540 ft, turn left MAG 317° to intercept and follow RDL 005° PPG (MAG 005°) to SIJAN.*<br>*Minimal theoretical climb gradient : 4.2 % MNM up to 3500 ft, determined by terrain "Montolier de Perellós" at an altitude of 2330 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 4,3 % MNM jusqu'à 4500 ft en cas d'activation de la zone R46 F1.<br><br>*ATS Slope : 4.3 % MNM up to 4500 ft when zone R46 F1 is activated.* |
| **FJR 5S** | Monter dans l'axe. A 540 ft, tourner à gauche RM 358° pour intercepter et suivre le radial 043° PPG (RM 043°) vers FJR.<br><br>*Climb straight ahead. At 540 ft, turn left MAG 358° to intercept and follow RDL 043° PPG (MAG 043°) to FJR.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | - |
| **SUBIL 5S** | Monter dans l'axe. A 540 ft, tourner à gauche RM 031° pour intercepter et suivre le radial 076° PPG (RM 076°) vers SUBIL.<br><br>*Climb straight ahead. At 540 ft, turn left MAG 031° to intercept and follow RDL 076° PPG (MAG 076°) to SUBIL.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | - |
| **BGR 5S** | Monter dans l'axe. A 540 ft, tourner à gauche pour rejoindre et suivre le radial 123° PPG (RM 123°). A 29 NM PPG, tourner à droite pour rejoindre et suivre le radial 020° BGR (RM 200°) vers BGR.<br><br>*Climb straight ahead. At 540 ft, turn left to intercept and follow RDL 123° PPG (MAG 123°). At 29 NM PPG, turn right to intercept and follow RDL 020° BGR (MAG 200°) to BGR.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | - |



© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## SID CONV RWY 33
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** PERPIGNAN | 127.880 |
| **TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01 |
| APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 |






© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## SID CONV RWY 33
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 33 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| Climb gradient | Pente ATS : En cas d'impossibilité aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>*ATS Slope : If not possible inform ATC at start-up request.*<br><br>Pente théorique de montée : voir description des SID.<br>*Theoretical climb gradient : see SID description.* | | |
| General RMK | VITESSE / *SPEED* : FL < 100 MAX IAS 250 kt. | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **ORBIL 5N** | Suivre le radial 327° PPG (RM 327°) vers ORBIL.<br>Pente minimale théorique 5,5 % MNM jusqu'à 4200 ft, déterminée par le relief « Mont d'Espira » d'une altitude de 1500 ft à 9410 m de la DER dans l'axe.<br><br>*Follow RDL 327° PPG (MAG 327°) to ORBIL.*<br>*Minimal theoretical climb gradient: 5.5 % MNM up to 4200 ft, determined by terrain « Mont d'Espira » at an altitude of 1500 ft, located at 9410 m from the DER, in the axis.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Montée initiale moindre bruit réacteurs, maintenir le régime de décollage jusqu'à 1500 ft AAL puis poussée montée vitesse V2 + 10 kt jusqu'à 3000 ft.<br><br>*Initial climb gradient noise abatement jet engines, maintain take-off power until 1500 ft AAL then power climbing speed V2 + 10 kt until 3000 ft.* |
| **KELAM 5N** | Monter dans l'axe. A 530 ft, tourner à droite RM 046° pour intercepter et suivre le radial 359° PPG (RM 359°) vers KELAM.<br>Pente minimale théorique 4,8 % MNM, jusqu'à 3500 ft déterminée par le relief "Montolier de Perellós" d'altitude 2330 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At 530 ft, turn right MAG 046° to intercept and follow RDL 359° PPG (MAG 359°) to KELAM.*<br>*Minimal theoretical climb gradient : 4.8 % MNM up to 3500 ft determined by terrain "Montolier de Perellós" at an altitude of 2330 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5 % MNM jusqu'à 4500 ft en cas d'activation de la zone R46 F1.<br><br>*ATS Slope : 5 % MNM up to 4500 ft when zone R46 F1 is activated.* |
| **SIJAN 5N** | Monter dans l'axe. A 530 ft, tourner à droite RM 046° pour intercepter et suivre le radial 005° PPG (RM 005°) vers SIJAN.<br>Pente minimale théorique 4,8 % MNM, jusqu'à 3500 ft déterminée par le relief "Montolier de Perellós" d'altitude 2330 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At 530 ft, turn right MAG 046° to intercept and follow RDL 005° PPG (MAG 005°) to SIJAN.*<br>*Minimal theoretical climb gradient : 4.8 % MNM up to 3500 ft determined by terrain "Montolier de Perellós" at an altitude of 2330 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5 % MNM jusqu'à 4500 ft en cas d'activation de la zone R46 F1.<br><br>*ATS Slope : 5 % MNM up to 4500 ft when zone R46 F1 is activated.* |
| **FJR 5N** | Monter dans l'axe. A 530 ft, tourner à droite RM 088° pour intercepter et suivre le radial 043° PPG (RM 043°) vers FJR.<br>Pente minimale théorique 3,5 % MNM, jusqu'à 2000 ft déterminée par le relief d'une altitude de 650 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At 530 ft, turn right MAG 088° to intercept and follow RDL 043° PPG (MAG 043°) to FJR.*<br>*Minimal theoretical climb gradient : 3.5 % MNM up to 2000 ft, determined by terrain at an altitude of 650 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | - |
| **SUBIL 5N** | Monter dans l'axe. A 530 ft, tourner à droite RM 121° pour intercepter et suivre le radial 076° PPG (RM 076°) vers SUBIL.<br>Pente minimale théorique 3,5 % MNM, jusqu'à 2000 ft, déterminée par le relief d'une altitude de 650 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At 530 ft, turn right MAG 121° to intercept and follow RDL 076° PPG (MAG 076°) to SUBIL.*<br>*Minimal theoretical climb gradient : 3.5 % MNM up to 2000 ft, determined by terrain at an altitude of 650 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | - |
| **BGR 5N** | Monter dans l'axe. A 530 ft, tourner à droite RM 147° pour intercepter et suivre le radial 123° PPG (RM 123°). A 29 NM PPG, tourner à droite pour rejoindre et suivre le radial 020° BGR (RM 200°) vers BGR.<br>Pente minimale théorique 3,5 % MNM, jusqu'à 3000 ft, déterminée par le relief d'une altitude de 650 ft.<br><br>*Climb straight ahead. At 530 ft, turn right MAG 147° to intercept and follow RDL 123° PPG (MAG 123°). At 29 NM PPG, turn right to intercept and follow RDL 020° BGR (MAG 200°) to BGR.*<br>*Minimal theoretical climb gradient : 3.5 % MNM up to 3000 ft, determined by terrain at an altitude of 650 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | - |



© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY ALL | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / only |
| Climb gradient | Pente ATS : En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>*ATS slope : if not possible inform ATC at start-up request.*<br><br>Pente théorique de montée : voir description des SID.<br>*Theoretical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | VITESSE : FL < 100 IAS MAX 250 kt. |

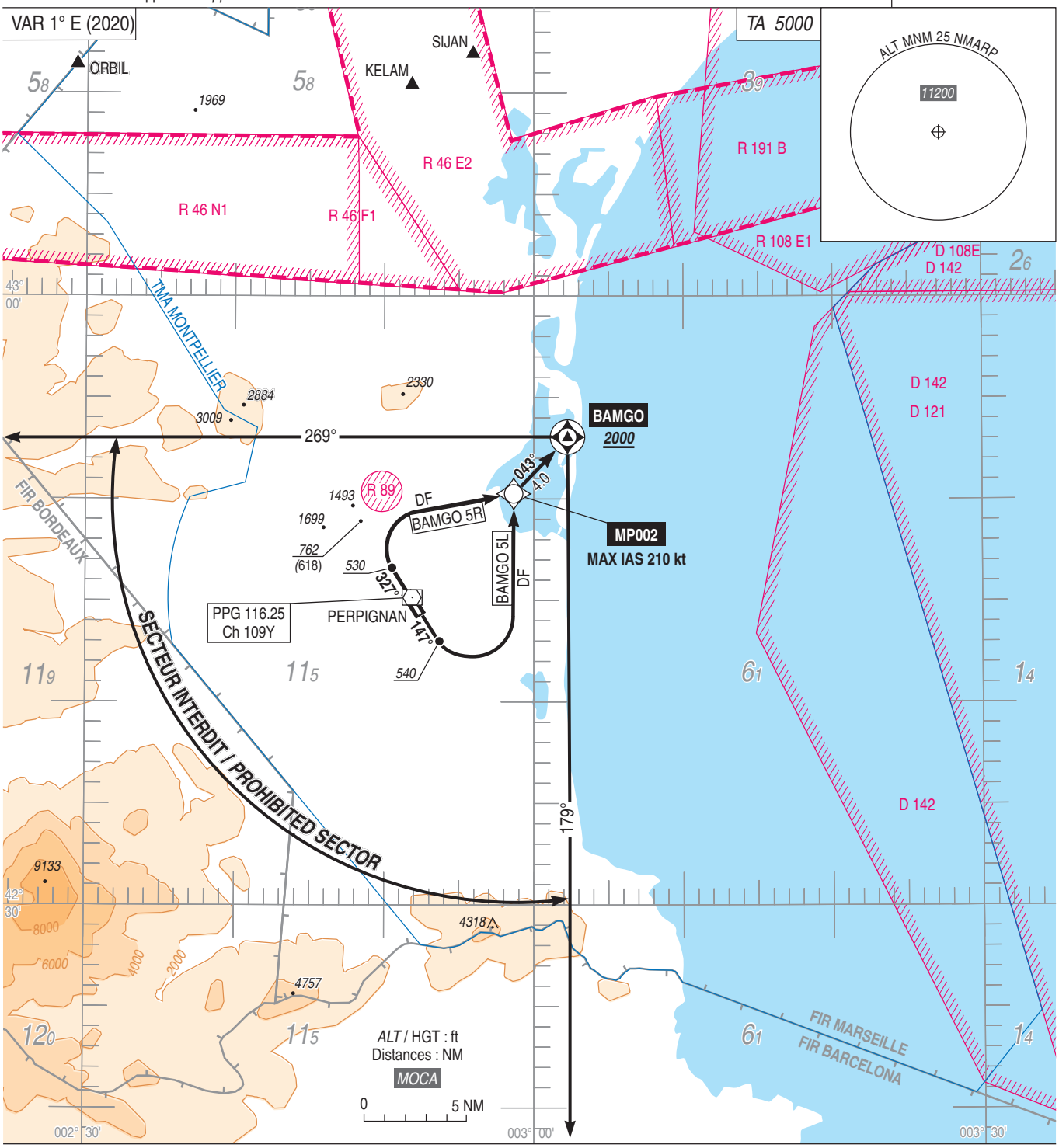
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| ORBIL 5L | Monter dans l'axe, à 540 ft, virer à gauche direct jusqu'à MP003 puis jusqu'à MUDIC et ORBIL.<br>Pente minimale théorique 3,9 % MNM jusqu'à 3500 ft déterminée par le relief d'altitude 2185 ft.<br><br>*Climb on runway axis, at 540, turn left direct to MP003 then MUDIC and ORBIL.*<br>*Minimal theorical climb gradient : 3.9 % MNM up to 3500ft, determined by terrain at an altitude of 2185 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5.9 % MNM jusqu'à 5500 ft.<br>*ATS Slope : 5.9 % MNM up to 5500 ft.* |
| KELAM 5L | Monter dans l'axe, à 540 ft, virer à gauche direct jusqu'à MP003 puis jusqu'à MUDIC et KELAM.<br>Pente minimale théorique 4.2 % MNM jusqu'à 3500 ft, déterminée par le relief "Montolier de Perellós" d'altitude 2330 ft.<br><br>*Climb on runway axis, at 540 ft, turn left direct to MP003 then MUDIC and KELAM.*<br>*Minimal theorical climb gradient : 4.2 % MNM up to 3500ft, determined by terrain "Montolier de Perellós" at an altitude of 2330 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | |
| SIJAN 5L | Monter dans l'axe, à 540 ft, virer à gauche direct jusqu'à MP003 puis jusqu'à MUDIC et SIJAN.<br>Pente minimale théorique 4.2 % MNM jusqu'à 3500 ft, déterminée par le relief "Montolier de Perellós" d'altitude 2330 ft.<br><br>*Climb on runway axis, at 540 ft, turn left direct to MP003 then MUDIC and SIJAN.*<br>*Minimal theorical climb gradient : 4.2 % MNM up to 3500 ft, determined by terrain "Montolier de Perellós" at an altitude of 2330 ft.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | |
| ORBIL 5R | Monter dans l'axe, à 530 ft, direct jusqu'à ORBIL.<br>Pente minimale théorique 5.5 % MNM jusqu'à 4200 ft, déterminée par le relief « Mont d'Espira » d'une altitude de 1500 ft à 9410 m de la DER dans l'axe.<br><br>*Climb on runway axis, at 530 ft, direct to ORBIL.*<br>*Minimal theorical climb gradient : 5.5 % MNM up to 4200 ft, determined by terrain « Mont d'Espira » at an altitude of 1500 ft, located at 9410m from the DER, in the axis.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Montée initiale moindre bruit réacteurs, maintenir le régime de décollage jusqu'à 1500 ft AAL puis poussée montée vitesse V2 + 10 kt jusqu'à 3000 ft.<br><br>*Initial climb gradient noise abatement jet engines, maintain take-off power until 1500 ft AAL then power climbing speed V2 + 10 kt until 3000 ft.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PERPIGNAN RIVESALTES
## DEPARTS RNAV BAMGO OMNIDIRECTIONNELS TYPE B RWY 15/33
## *TYPE B RWY 15/33 BAMGO RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES*

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

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** PERPIGNAN | 127.880 | **RNAV 1** |
| **TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01 | GNSS seulement / *only* |
| APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 | |




**Départs RWY 15 :**
BAMGO 5L : monter dans l'axe, à 540 AMSL tourner à gauche direct MP002 (MAX IAS 210 kt).
**Départs RWY 33 :**
BAMGO 5R : monter dans l'axe, à 530 AMSL tourner à droite direct MP002 (MAX IAS 210 kt).
Pente théorique de montée : 3.5 % jusqu'à BAMGO.
Cette pente est déterminée par le relief *762* (618) situé dans l'axe, à 4.3 NM de la DER.
Ensuite jusqu'à BAMGO. A BAMGO (*2000* MNM) route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
**Départs secteur Sud-Ouest BAMGO interdits.**
**Départs secteur Nord-Ouest BAMGO :** le franchissement avec une marge verticale de 500 ft de la zone de vol basse altitude R46 F1 nécessite le maintien d'une pente minimale de 3.5 % jusqu'à *4500*.

***RWY 15 departures :***
*BAMGO 5L : climb in the axis, at 540 AMSL turn left direct to MP002 (MAX IAS 210 kt).*
***RWY 33 departures :***
*BAMGO 5R : climb in the axis, at 530 AMSL turn right to MP002 (MAX IAS 210 kt).*
*Minimal theoretical climb gradient : 3.5 % up to BAMGO.*
*This slope is determined by the terrain 762 (618) located in the axis, 4.3 NM from DER. Then to BAMGO . At BAMGO (2000 MNM) direct route climbing up to enroute safety altitude.*
***BAMGO South-West sector departures prohibited.***
***BAMGO North-West sector departures :*** *the clearing of the low altitude R46 F1 area with a 500 ft vertical margin requires to maintain a 3.5 % minimum slope up to 4500.*



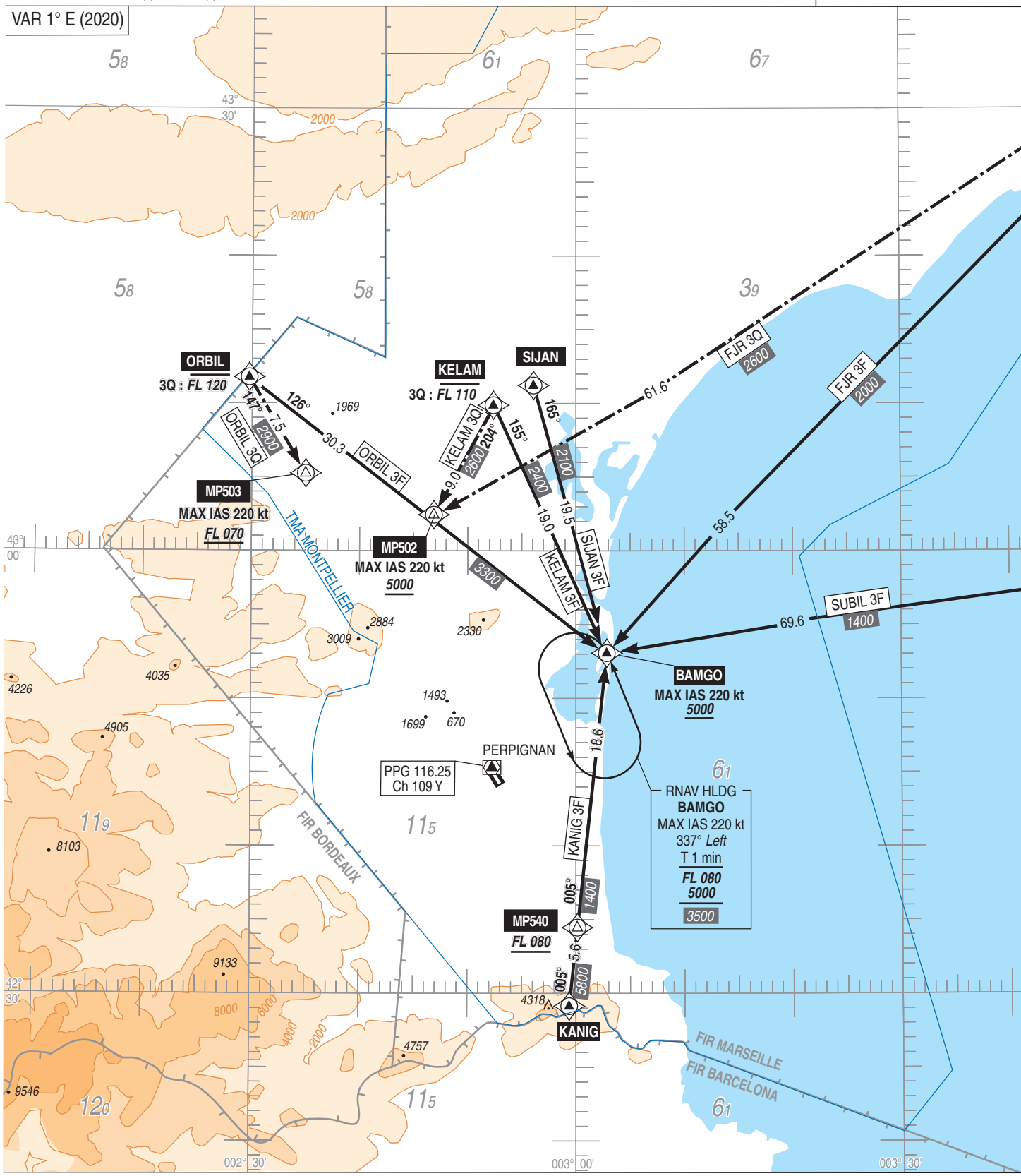
© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
## STAR RNAV RWY 15
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** PERPIGNAN — 127.880
**TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* — Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* — Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01

Sur clairance APP / *With APP clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*






© SIA

# PERPIGNAN RIVESALTES
# STAR RNAV CONV RWY 33
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

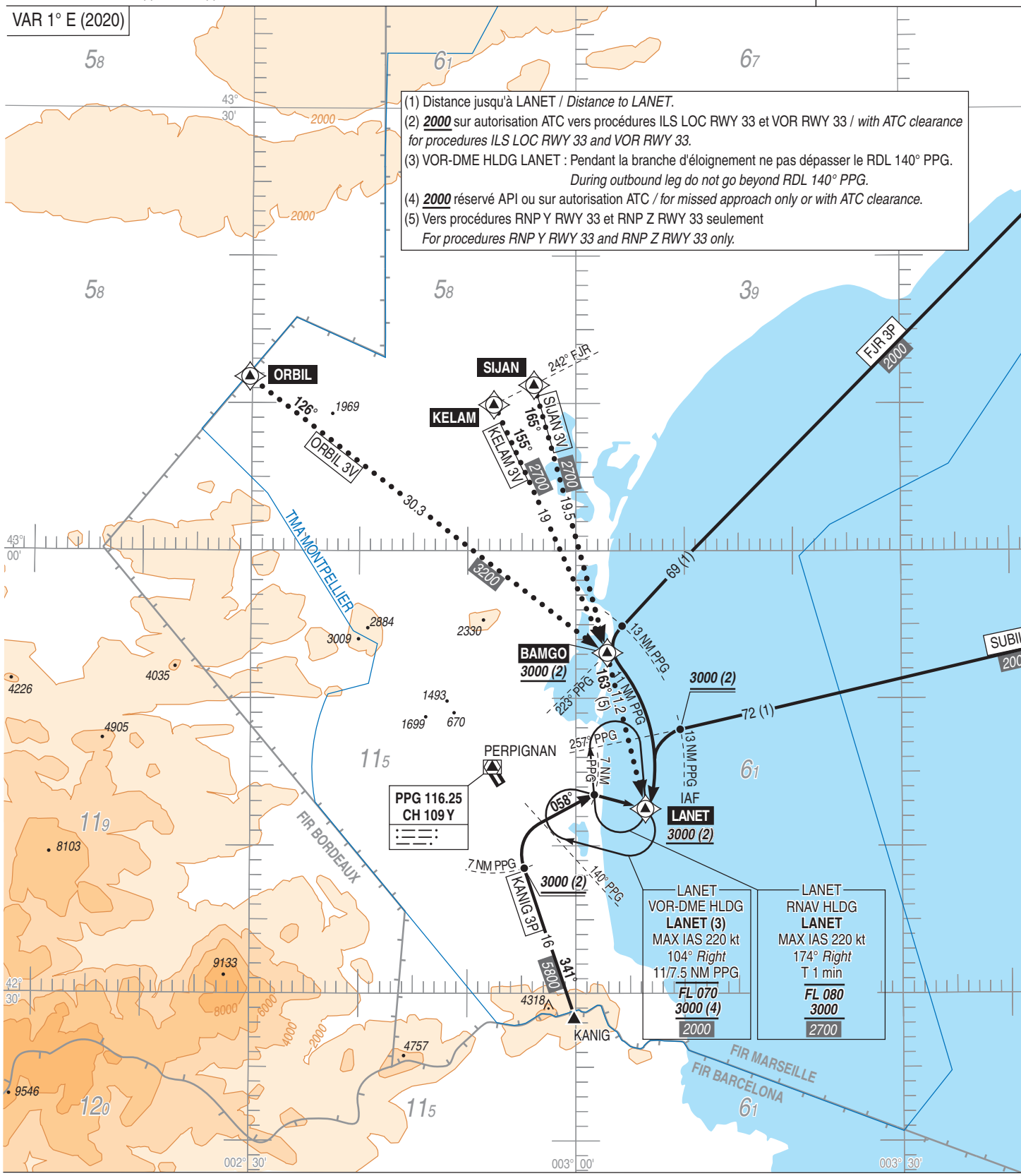
**ATIS** PERPIGNAN 127.880
**TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01

RNAV

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR 1° E (2020)

(1) Distance jusqu'à LANET / *Distance to LANET.*
(2) ***2000*** sur autorisation ATC vers procédures ILS LOC RWY 33 et VOR RWY 33 / *with ATC clearance for procedures ILS LOC RWY 33 and VOR RWY 33.*
(3) VOR-DME HLDG LANET : Pendant la branche d'éloignement ne pas dépasser le RDL 140° PPG. *During outbound leg do not go beyond RDL 140° PPG.*
(4) ***2000*** réservé API ou sur autorisation ATC / *for missed approach only or with ATC clearance.*
(5) Vers procédures RNP Y RWY 33 et RNP Z RWY 33 seulement
*For procedures RNP Y RWY 33 and RNP Z RWY 33 only.*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

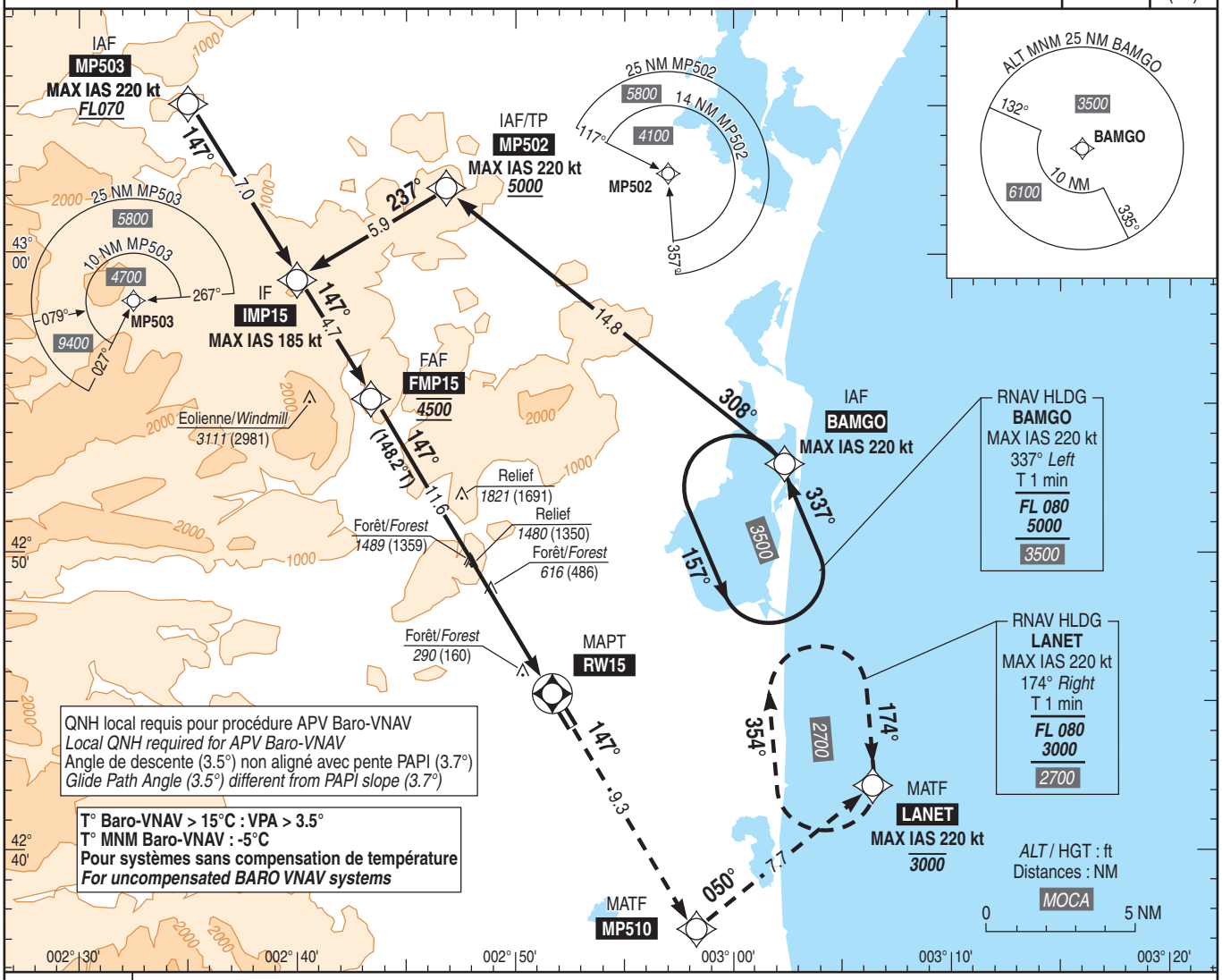
# PERPIGNAN RIVESALTES

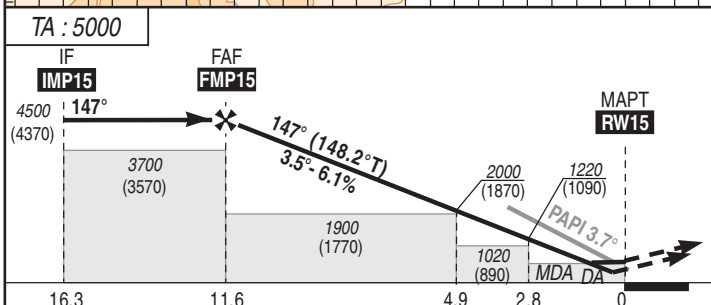
CAT A B C D

*ALT AD : 144,* ***THR : 130 (5 hPa)***

**RNP** RWY 15

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ATIS** PERPIGNAN : | 127.880 | **RNP APCH** | RDH : 49 | VAR 1°E (20) |
| APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 | | | |
| **TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01 | | | |




API : Monter vers **MP510** puis tourner **à gauche** vers **LANET** (MAX IAS 220 kt) pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2870). Pente ATS **4%**. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***MP510*** *then turn* ***left*** *to* ***LANET*** *(MAX IAS 220 kt) to enter the holding climbing up to* ***3000*** *(2870). ATS slope* ***4%****.*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***420*** (290) | 1400 | 290 | ***530*** (400) | 1500 | 396 | ***750*** (610) | 1500 |
| B | ***440*** (310) | 1400 | 304 | | 1500 | | ***1070*** (940) | 1600 |
| C | ***450*** (320) | 1400 | 314 | | 1800 | | ***1430*** (1300) | 2400 |
| D | ***460*** (330) | 1500 | 326 | | 1800 | | ***1940*** (1810) | 3600 |

STAP : Voir / *See* AD 2 LFMP.23.2

**DIST RW15**

| NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***4270*** (4140) | ***3900*** (3770) | ***3520*** (3390) | ***3150*** (3020) | ***2780*** (2650) | ***2410*** (2280) | ***2040*** (1910) | ***1670*** (1540) | ***1290*** (1160) | ***920*** (790) | ***550*** (420) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D : RWY 15/33 seulement et interdites à l'Ouest de la piste.
*(1) Circling CAT C and D : RWY 15/33 only and prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW15 | 11.6 NM | 9 min 58 | 8 min 12 | 6 min 59 | 6 min 04 | 5 min 22 | 4 min 22 | 3 min 46 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 525 | 620 | 710 | 805 | 990 | 1145 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

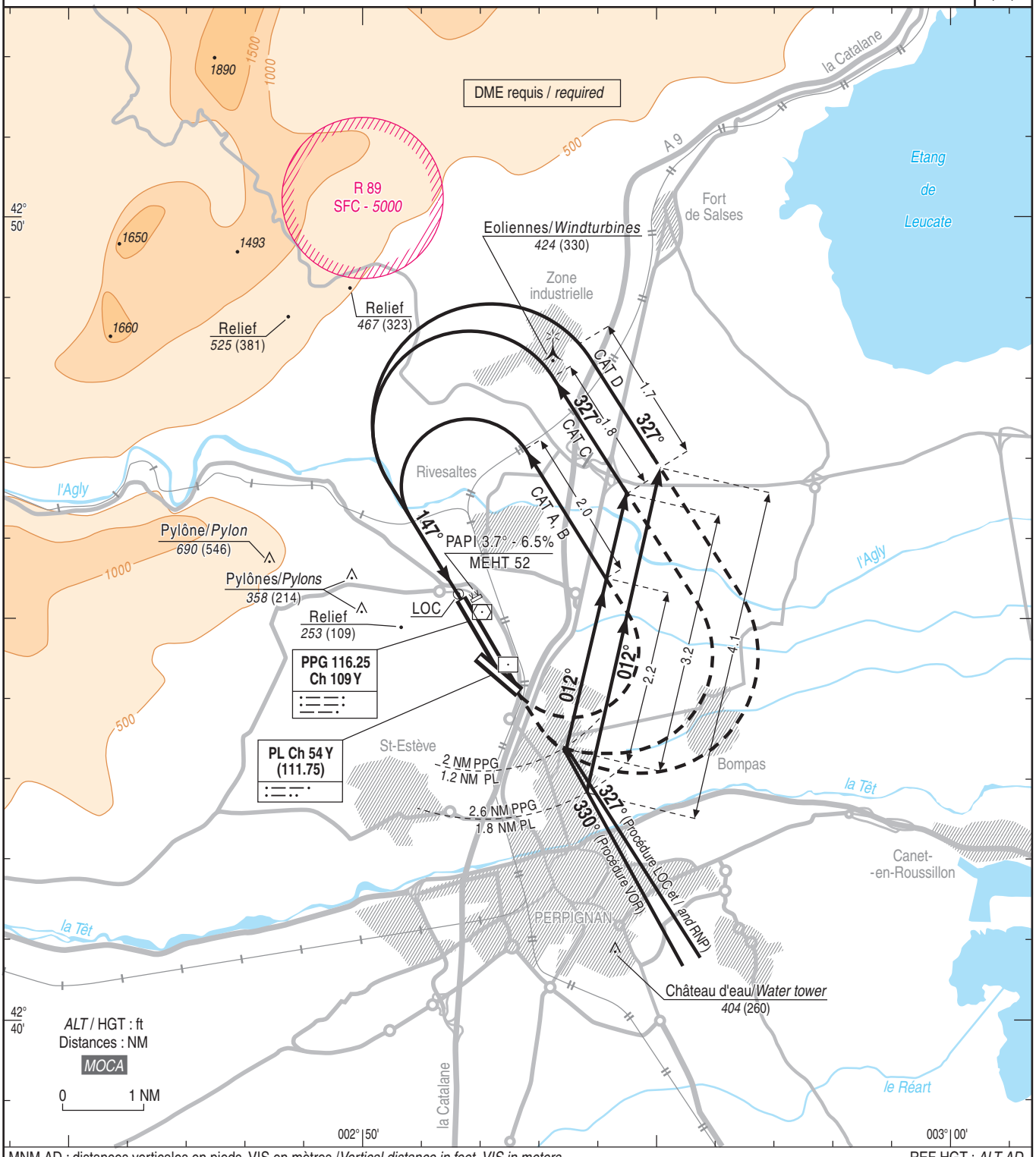
CAT A B C D

***ALT AD : 144 (6 hPa)**, THR : 130*

**PERPIGNAN** RIVESALTES

VPT RWY 15

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** PERPIGNAN | 127.880 | VAR 1° E (20) |
| APP : MONTPELLIER Approche/*Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 | |
| **TWR** : PERPIGNAN Tour/*Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01 | |




MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres./*Vertical distance in feet, VIS in meters*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***610*** (460) | 1500 |
| B | ***640*** (500) | 1600 |
| C | ***910*** (760) | 2400 |
| D | ***1000*** (850) | 3600 |

Observations/*Remarks* : NIL.



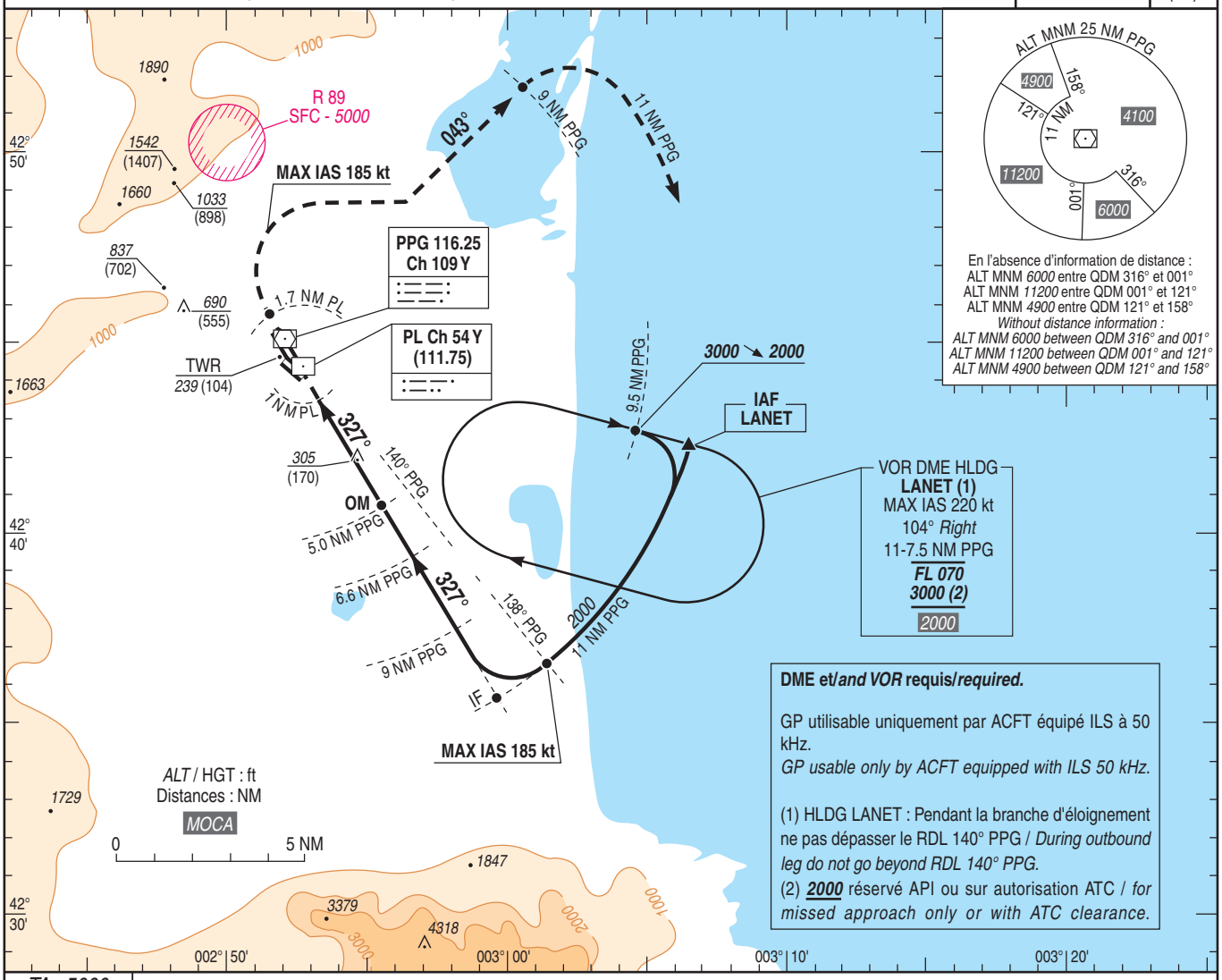
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 144,* ***DTHR : 135 (5 hPa)***

## PERPIGNAN RIVESALTES
ILS ou/or LOC RWY 33

**ATIS** PERPIGNAN 127.880
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* (voir/*see* AD 2 LFMT COM 01)
**TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* (voir/*see* AD 2 LFMP COM 01)

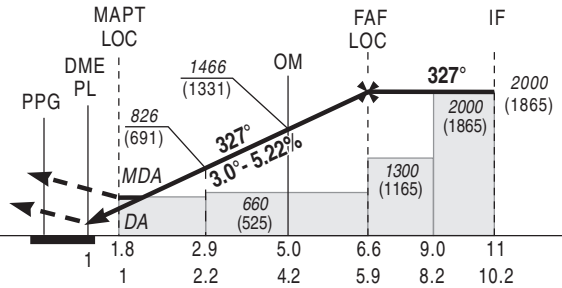
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **PL 111.75** | 1° E |
| RDH : 52 | (20) |




*TA : 5000*

API ILS / LOC : Monter **dans l'axe**. A **1.7 NM PL** (1 NM PPG) tourner **à droite** pour rejoindre et suivre **RDL 043° PPG** (RM 043°) en montée vers ***2000*** (1865).
A 9 NM PPG, tourner **à droite** pour suivre **l'arc DME 11 NM PPG**.
A **LANET** intégrer l'attente à ***2000*** (1865).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH ILS / LOC : Climb* ***straight ahead****. At* ***1.7 NM PL*** *(1 NM PPG) turn* ***right*** *to join and follow* ***RDL 043° PPG*** *(MAG 043°), climbing up to* ***2000*** *(1865).*
*At 9 NM PPG, turn* ***right*** *to follow* ***DME arc 11 NM PPG.***
*At* ***LANET*** *join holding at* ***2000*** *(1865).*
*Acceleration level not studied.*




DME PPG ← (NM)
DME PL ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC + DME PL | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***340*** (200) | 750 | 169 | ***480*** (340) | 1100 | 339 | ***750*** (610) | 1500 |
| B | | | 181 | | | | ***1070*** (940) | 1600 |
| C | | | 189 | | | | ***1430*** (1300) | 2400 |
| D | | | 200 | | | | ***1940*** (1810) | 3600 |

**DME PL**

| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1710*** (1575) | ***1400*** (1265) | ***1080*** (945) | ***760*** (625) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D : RWY 15/33 seulement et interdites à l'Ouest de la piste / *Circling CAT C and D : RWY 15/33 only and prohibited West of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - DTHR | 4.0 NM | 3 min 26 | 2 min 49 | 2 min 24 | 2 min 05 | 1 min 51 | 1 min 30 | 1 min 18 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

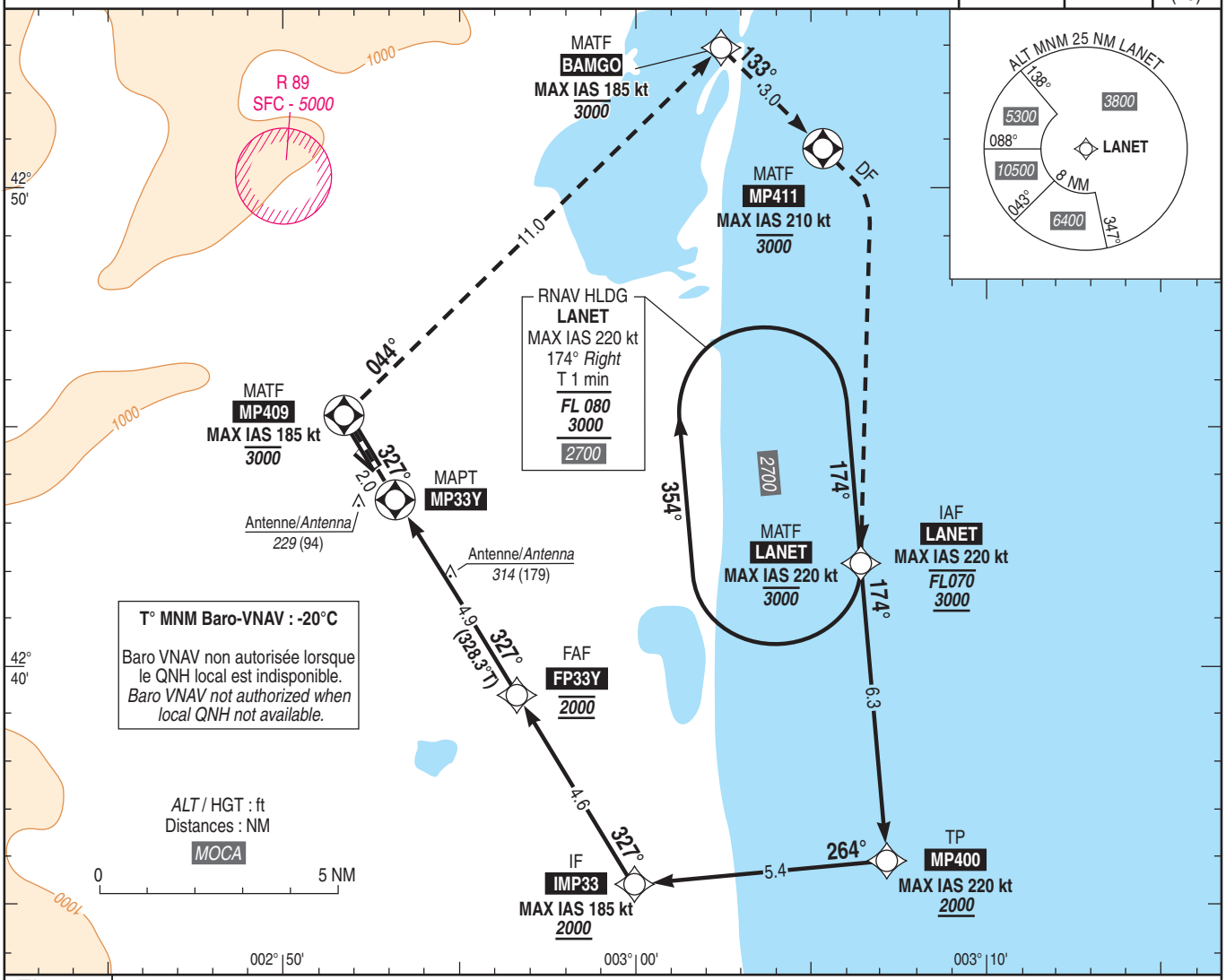


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 144,* ***DTHR : 135 (5 hPa)***

## PERPIGNAN RIVESALTES
**RNP** Y RWY 33

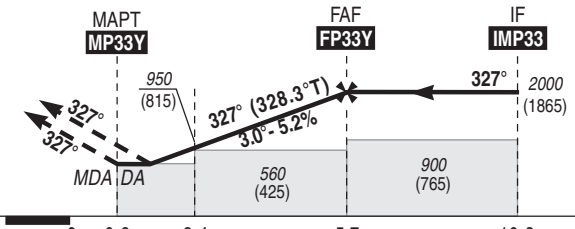
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ATIS** PERPIGNAN : | 127.880 | **RNP APCH** | RDH : 52 | VAR 1°E (20) |
| APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 | | | |
| **TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01 | | | |




TA : 5000

API : Monter vers **MP409**, puis tourner **à droite** vers **BAMGO** (MAX IAS 185 kt), puis vers **MP411** (MAX IAS 210 kt), puis direct vers **LANET** pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2865), MAX IAS 220 kt.
Monter à *1100* (965) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***MP409****, then turn* ***right*** *to* ***BAMGO*** *(MAX IAS 185 kt), then to* ***MP411*** *(MAX IAS 210 kt), then direct to* ***LANET*** *to enter the holding climbing to* ***3000*** *(2865), MAX IAS 220 kt.*
*Climb to 1100 (965) prior to level acceleration.*




DTHR33 ← (NM)
MP33Y ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV/ VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B<br>C<br>D | ***520*** (390) | 1400 | 384 | ***520*** (390) | 1400 | 384 | ***750*** (610)<br>***1070*** (940)<br>***1430*** (1300)<br>***1940*** (1810) | 1500<br>1600<br>2400<br>3600 |

**DIST MP33Y**

| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***770*** (635) | ***1090*** (955) | ***1410*** (1275) | ***1720*** (1585) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D : RWY 15/33 seulement et interdites à l'Ouest de la piste.
*(1) Circling CAT C and D : RWY 15/33 only and prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - MP33Y | 4.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 10 | 3 min 26 | 2 min 55 | 2 min 32 | 2 min 15 | 1 min 50 | 1 min 35 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

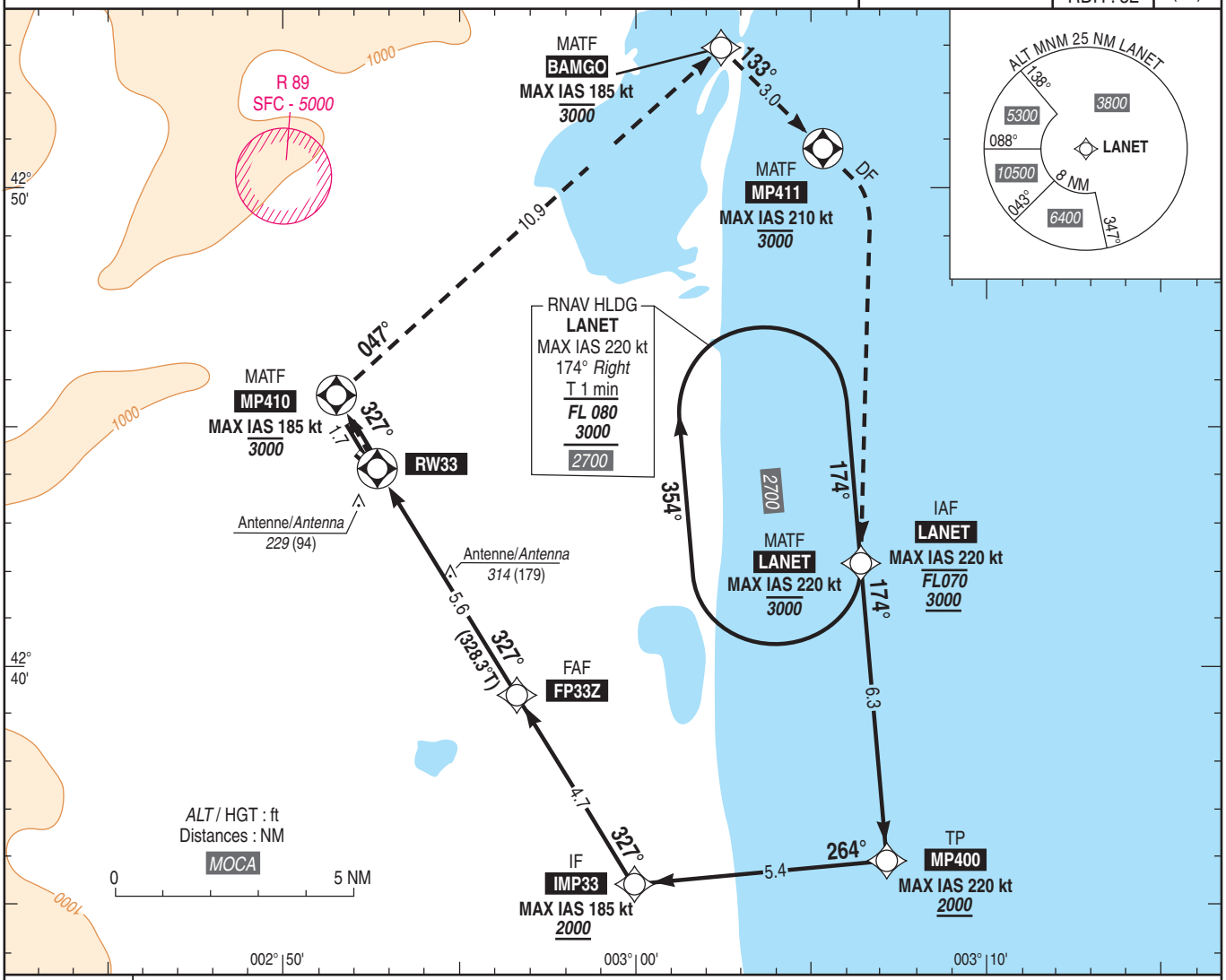
CAT A B C D

*ALT AD : 144,* ***DTHR : 135 (5 hPa)***

## PERPIGNAN RIVESALTES

**RNP** Z RWY 33 (LPV only)

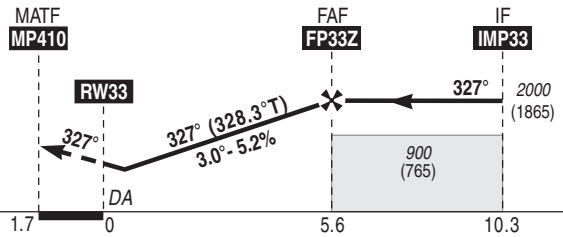
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** PERPIGNAN | 127.880 | **RNP APCH** LPV seulement / *only* | **EGNOS Ch 53866 E33A** RDH : 52 | VAR 1°E (20) |
| APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 | | | |
| **TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMP COM 01 | | | |




*TA : 5000*

API : Monter vers **MP410**, puis tourner **à droite** vers **BAMGO** (MAX IAS 185 kt), puis vers **MP411** (MAX IAS 210 kt), puis direct vers **LANET** pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2865), MAX IAS 220 kt.
Monter à *1000* (865) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***MP410****, then turn* ***right*** *to* ***BAMGO*** *(MAX IAS 185 kt), then to* ***MP411*** *(MAX IAS 210 kt), then direct to* ***LANET*** *to enter the holding climbing to* ***3000*** *(865), MAX IAS 220 kt.*
*Climb to 1000 (865) prior to level acceleration.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| RW33 ← (NM) | 1.7 | 0 | 5.6 | 10.3 |
| MP410 ← (NM) | 0 | 1.7 | 7.3 | 12.0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***370*** (230) | 800 | 223 | ***750*** (610) | 1500 |
| B | ***380*** (250) | | 241 | ***1070*** (940) | 1600 |
| C | ***390*** (250) | | 249 | ***1430*** (1300) | 2400 |
| D | ***400*** (260) | | 259 | ***1940*** (1810) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D : RWY 15/33 seulement et interdites à l'Ouest de la piste.
*(1) Circling CAT C and D : RWY 15/33 only and prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF-THR | 5.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 52 | 4 min 00 | 3 min 24 | 2 min 57 | 2 min 37 | 2 min 08 | 1 min 50 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# PERPIGNAN RIVESALTES

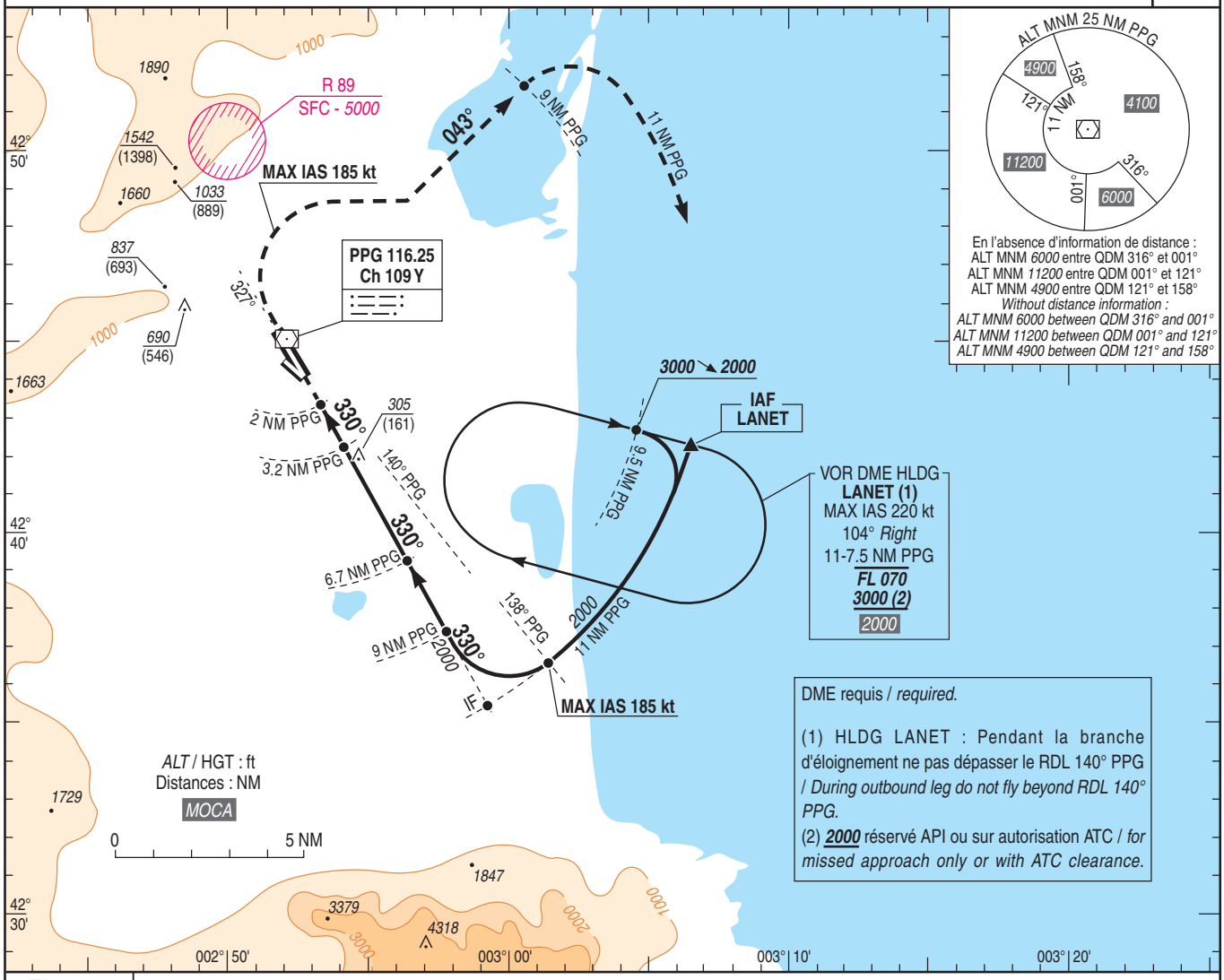
CAT A B C D

***ALT AD : 144 (6 hPa)**, DTHR : 135*

VOR RWY 33

**ATIS** PERPIGNAN 127.880
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* (voir/*see* AD 2 LFMT COM 01)
**TWR** : PERPIGNAN Tour / *Tower* (voir/*see* AD 2 LFMP COM 01)

VAR
1° E
(2020)




DME requis / *required.*

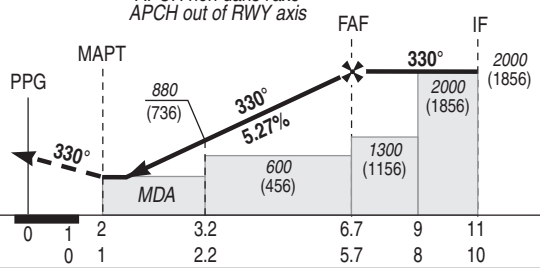
(1) HLDG LANET : Pendant la branche d'éloignement ne pas dépasser le RDL 140° PPG / *During outbound leg do not fly beyond RDL 140° PPG.*
(2) ***2000*** réservé API ou sur autorisation ATC / *for missed approach only or with ATC clearance.*

*TA : 5000*

API : Monter sur **RDL 150° PPG** (RM 330°).
A **PPG**, tourner à **droite** pour rejoindre et suivre **RDL 043° PPG** (RM 043°) en montée vers ***2000*** (1856). A 9 NM PPG, tourner **à droite** pour suivre **l'arc DME 11 NM PPG**.
A **LANET** intégrer l'attente à ***2000*** (1856).
Monter à *1500* (1356) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 150° PPG** (MAG 330°).*
*At **PPG**, turn **right** to join and follow **RDL 043° PPG** (MAG 043°) climbing to **2000** (1856). At 9 NM PPG, turn **right** to follow **DME arc 11 NM PPG.***
*At **LANET** join holding at **2000** (1856).*
*Climb to 1500 (1356) prior to level acceleration.*

APCH non dans l'axe
*APCH out of RWY axis*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR+DME PPG | | | MVL / Circling (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***530*** (390) | 1500 | 382 | ***750*** (610) | 1500 |
| | | | | ***1070*** (940) | 1600 |
| | | | | ***1430*** (1300) | 2400 |
| | | | | ***1940*** (1810) | 3600 |

**DME PPG**

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1780*** (1636) | ***1460*** (1316) | ***1140*** (996) | ***820*** (676) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL CAT C et D : RWY 15/33 seulement et interdites à l'Ouest de la piste / *Circling CAT C and D : RWY 15/33 only and prohibited West of RWY.*

| | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMQ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMQ - LE CASTELLET

**AD 2 LFMQ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°15'08"N 005°47'10"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km N Le Castellet |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1391 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.6886°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.116°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AIDC |
| | Adresse / *Address* | 3100 Route des Hauts du Camp<br>83330 Le Castellet |
| | Telephone | Standard : +33 4 94 98 39 99<br>Operations : +33 4 94 98 39 35 / +33 4 94 98 27 10 / +33 6 41 11 69 86<br>Direction : +33 4 94 98 39 01 |
| | FAX | +33 4 94 98 39 98 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFMQZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail OPS : operations@aeroportducastellet.com<br>E-mail accueil : welcome@aeroportducastellet.com<br>AIDC : Aéroport international du Castellet |

**AD 2 LFMQ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | ETE : 0700 - 1600<br>HIV : 0800 - 1600<br>Permanence mail / téléphone : 0700 - 1900 | SUM : 0700 - 1600<br>WIN : 0800 - 1600<br>Mail / phone duty period : 0700 - 1900 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols à destination ou en provenance des pays hors Schengen interdits.<br>Vols à destination ou en provenance des pays en espace Schengen :<br>PPR 24HR et déclaration générale à :<br>- (vols d'aviation d'affaires)<br>https://cy.myhandlingsoftware.com<br>- (vols d'aviation générale) https://www.touchngo.fr | Flights to or from countries outside Schengen prohibited.<br>Flights to or from countries inside Schengen :<br>PPR 24 HR and general statement to :<br>- (business aviation flights)<br>https://cy.myhandlingsoftware.com<br>- (general aviation flights) https://www.touchngo.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0115-2215 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>- ETE : 0700-1600<br>- HIV : 0800-1600<br>Extension O/R voir AD 2-23.1 | AFIS :<br>- SUM : 0700-1600<br>- WIN : 0800-1600<br>Extension O/R see AD 2-23.1 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Automate H24 JET A1-AVGAS 100LL : paiement par badge exploitant ou CB uniquement.<br>Camion avitailleur JET A1 HOR ATS : paiement par CB ou espèces. | H24 JET A1-AVGAS 100LL automated fuel dispenser : payment by operator badge or credit card only.<br>Refueling truck JET A1 ATS SKED : payment by credit card or cash. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.<br>Inspection de piste uniquement pendant les HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.<br>Runway inspection during ATS SKED only. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMQ.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | O/R | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Jet A1 / AVGAS<br>Lubrifiants : NIL | Jet A1 / AVGAS<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Camion citerne de 20 m3 JET A1<br>JET A1: 3 cuves de 50 m3<br>AVGAS: 1 cuve de 20 m3 | 20 m3 tank truck JET A<br>JET A1: 3 tanks 50 m3<br>AVGAS: 1 tank 20 m3 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible O/R | Possible O/R |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Atelier de maintenance avions et hélicoptères sur AD | Airplanes and helicopters maintenance workshop on AD. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Moyens de paiement carburant: cartes de crédit, espèces, cartes broker (WFS, COLT, UVAIR, MS, AVCARD, JETEX) | Fuel payment methods: credit card, cash, broker card (WFS, COLT, UVAIR, MS, AVCARD, JETEX) |

**AD 2 LFMQ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité | In the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R PN 30 mn<br>Location de véhicules sur demande. | Taxi O/R PN 30 mn<br>Car rental on request. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie / premiers soins | First aid room |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMQ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 60 et VIM 90.<br>Sauvetage sur lac : 1 embarcation+ 2 canots de sauvetage (60 places). | VIM 60 and VIM 90<br>Lake rescue : 1 boat+ 2 lifeboats (60 seats). |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Grue O/R.<br>- Pendant HOR gestionnaire AD :<br>04 94 98 39 01/ 39 35 / 39 99<br>06 84 11 69 86<br>- Hors HOR gestionnaire AD :<br>MEDIACO VAR :<br>06 26 92 71 04<br>04 94 08 85 00<br>HR LEVAGE :<br>06 37 33 57 93 | Crane O/R.<br>- During AD operator SKED :<br>04 94 98 39 01/ 39 35 / 39 99<br>06 84 11 69 86<br>- Outside AD operator SKED :<br>MEDIACO VAR :<br>06 26 92 71 04<br>04 94 08 85 00<br>Lifting SKED :<br>06 37 33 57 93 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Hors HOR ATS : Niveau 1<br>SPPA HOR ATS. | Outside ATS SKED : Level 1<br>SPPA ATS SKED. |

**AD 2 LFMQ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMQ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG commercial : 20 F/B/W/T<br>PRKG aéronefs légers : 5.7 T<br>PRKG aviation générale : 5.7 T | Commercial apron : 20 F/B/W/T<br>Light ACFT apron : 5.7 T<br>General aviation apron : 5.7 T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A et/and B: 15 m, C: 22 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A, B, C : 20 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMQ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | PO-01 à PO-16, PE1 à PE9, postes hélicoptères: X1, Z1, Z2 et Z3. | PO-01 to PO-16, PE1 to PE9, helicopters stands: X1, Z1, Z2 and Z3. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Lignes jaune. | Yellow lines |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Placeur | Marshaller |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMQ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMQ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFMQ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NICE CÔTE D'AZUR |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMQ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMQ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 126.81 (125) | 1485 x 30 | 20 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°15'23.31"N 005°46'41.20"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1372ft |
| 30 | 306.81 (305) | 1485 x 30 | 20 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°14'54.48"N 005°47'33.91"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1388ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | (1) |
| 30 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | (2) |

(1) RESA : 60 x 90 m

(2) RESA : 60 x 90 m

**AD 2 LFMQ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 1485 | 1545 | 1485 | 1485 | |
| 30 | 1485 | 1545 | 1485 | 1485 | Décollage du seuil uniquement.<br>Bande aménagée latérale nord fin de piste réduite de cinq mètres sur les 140 derniers mètres.<br>TKOF from THR only.<br>Developed north side strip at the end of the runway reduced by five meters over the last 140 meters. |

**AD 2 LFMQ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | G-LIH | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 55 ft | | | | | |
| 30 | | G-LIH | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 47 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12 | 1545 | 60 | Y/W/Y | HI / LIH | R | | | (1) |
| 30 | 1545 | 60 | Y/W/Y | HI / LIH | R | | | (2) |

(1) PAPI :
- en service uniquement en présence ATS,
- protection contre les obstacles limitée à 7 km.

PAPI :
- in use only during ATS,
- protection against obstacles limited to 7 km.

(2) PAPI :
- en service uniquement en présence ATS,
- protection contre les obstacles limitée à 7 km.

PAPI :
- in use only during ATS,
- protection against obstacles limited to 7 km.

**AD 2 LFMQ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Oui | Yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Non | No |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Non | No |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 14 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMQ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Non | No |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMQ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFMQ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LE CASTELLET Information (FR) *LE CASTELLET Information (EN)* | 119.005 MHz | HX | |
| A/A | LE CASTELLET Information (FR) | 119.005 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFMQ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFMQ.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

Carte régionale, AMSR : voir AD 2 LFML.

**20.2 UTILISATION PISTE**

Pour toute procédure en piste 30, utilisation obligatoire du PAPI 30.

**20.3 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Entraînement IFR possible uniquement pendant les HOR ATS publiés, sur demande par E-mail la veille avant 1500.

Entraînements (remises de gaz - touch and go) et tours de piste interdits hors HOR ATS et de 1100 à 1200.

Tours de piste uniquement sur demande au préalable par téléphone aux Opérations.

**20.4 UTILISATION DE NUIT**

L'utilisation de nuit de l'aérodrome du CASTELLET est autorisée aux ACFT évoluant en IFR sous réserve du strict respect des conditions suivantes :

- obtenir l'accord préalable du gestionnaire de l'AD,
- présence de l'organisme ATS durant la période d'activité IFR,
- PAPI RWY 30 et balisage obstacles extérieurs en fonctionnement.

***20.1 GENERAL INFORMATION***

*Regional chart, AMSR : see AD 2 LFML.*

***20.2 USE OF RWY***

*To perform any procedure RWY 30, use of PAPI 30 is mandatory*

***20.3 TRAINING FLIGHTS***

*Possible IFR training during ATS SKED only on request by E-mail on previous day , before 1500.*

*Trainings (go-arounds - touch and go) and circuit patterns prohibited outside ATS SKED and 1100-1200.*

*For circuit patterns, prior request compulsory by phone to Operations.*

***20.4 NIGHT USE***

*Night use of LE CASTELLET aerodrome is authorized for ACFT on IFR under the strict respect of following conditions :*

- *prior agreement from AD operator,*
- *ATS presence during IFR activity period,*
- *PAPI RWY 30 and outside obstacles lighting serviceable.*

**AD 2 LFMQ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFMQ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.1.1 Aéronefs à l'arrivée**

Rejoindre GEMKO et appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale.

**22.1.2 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.

- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

***22.1 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.1.1 Aircraft on arrival***

*Join GEMKO and comply with the procedure described in the national regulation.*

***22.1.2 Radiocommunication failure followed by a missed approach***

*- Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*

*- If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL climbing up to the minimum en-route safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMQ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

AD interdit aux planeurs.

AD interdit aux aéronefs (hors hélicoptères) par composante traversière supérieure à 15 kt.

Survol du circuit automobile interdit en dessous de 1500 ft AAL.

Hors HOR ATS, impossibilité d'accéder ou de quitter l'enceinte de l'aéroport.

Sauf ACFT basés autorisés par l'exploitant, utilisation de la piste 12/30 interdite hors HOR AFIS.

Pour tous les vols IFR, contact préalable obligatoire auprès de l'exploitant la veille avant 1500.
En cas d'arrivée ou de départ en dehors des HOR ATS publiés, contact préalable obligatoire auprès de l'exploitant la veille avant 1500. Un surcoût sera appliqué au vol, voir la grille tarifaire sur le site de l'AD : www.aeroportducastellet.com.

Déclarations de vol pour les ACFT sous plan de vol obligatoire via :

- (vols d'aviation d'affaires) https://cy.myhandlingsoftware.com

- (vols d'aviation générale) https://www.touchngo.fr

Port d'un gilet haute vibilité obligatoire côté piste.

Contact radio obligatoire même avaint point fixe ou essais moteurs.

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

L'attention des équipages est spécialement attirée sur le relief important au Nord de l'aérodrome.

- Par vent fort de NW, possibilité de tourbillons en APCH finale

- Par régime de brise de mer (vent du SSW) et en cas d'indication douteuse de la manche à vent, utiliser RWY 30.

- Risque d'effet de voile brun dû au souffle des hélices et pales (présence possible de poussières sur l'ensemble de la plateforme).

AD susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Présence possible d'oiseaux sur la plateforme et aux abords immédiats de celle-ci.

Péril animalier : occasionnel.

**23.4 EQUIPEMENT AD**

STAP : paramètres disponibles : vent, T, DP, QNH, QFE. Utilisation du STAP réservée aux usagers basés sur demande auprès de l'exploitant : direx@aeroportducastellet.com

Câbles d'arrimage installés sur aire ACFT légers.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD prohibited to gliders.*

*AD prohibited to ACFT (except helicopters) when crosswind > 15 kt.*

*Prohibited to overfly racing circuit below 1500 ft AAL.*

*Outside ATS SKED, it is impossible to access or leave the airport.*

*Except for ACFT based authorized by the administrator, use of RWY 12/30 prohibited outside AFIS SKED.*

*For all IFR flights, prior contact with the AD operator is mandatory on the previous day, before 1500.*
*In case of arrival or departure outside the published ATS SKED, prior contact with the operator is mandatory on previous day, before 1500. Extra cost will be applied to the flight, price list available at AD website : www.aeroportducastellet.com.*

*Flight intentions for ACFT with mandatory flight plans via :*

*- (business aviation flights) https://cy.myhandlingsoftware.com*

*- (general aviation flights) https://www.touchngo.fr*

*High-visibility vest mandatory on runway side.*

*Radio contact mandatory even before engine run-up or engine tests.*

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Crews' attention is particularly drawn towards the massive relief located North of the aerodrome*

*- With strong NW wind, possibility of whirlwind in final APCH.*

*- With sea breeze (SSW wind), and in case of doubtful indication of windsock, use RWY 30.*

*- Possible brown out due to propeler and blade blast (possible presence of dust on the platform).*

*AD likely to be covered by sea haze in few minutes.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Possible bird hazard on the airfield and its immediate vicinity.*

*Wildlife strike hazard : random.*

***23.4 AD EQUIPMENT***

*STAP : available parameters : wind, T, DP, QNH, QFE. Use of STAP reserved for home-based ACFT on request to the AD operator : direx@aeroportducastellet.com*

*Tie-down cables on light ACFT apron.*

**AD 2 LFMQ.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMQ.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

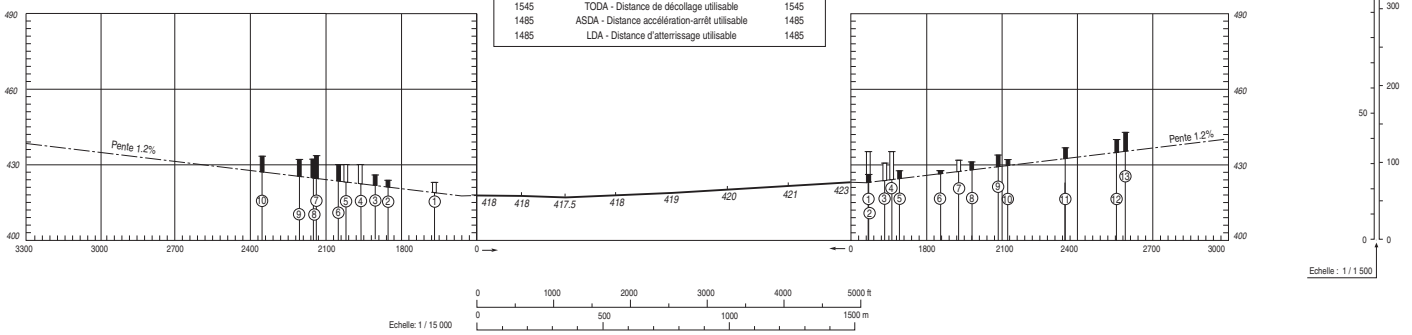
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type*

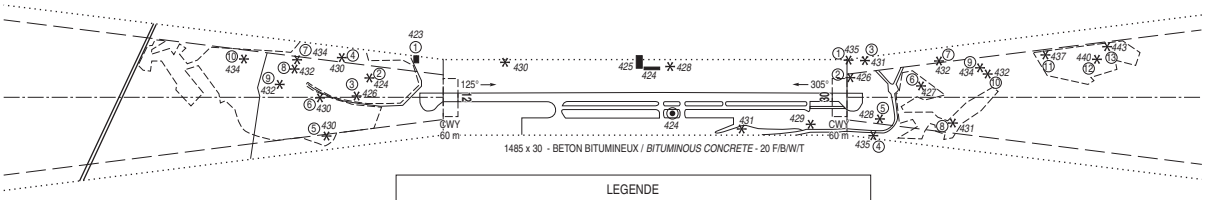
**LE CASTELLET**
RWY 12/30

VAR 2° E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 12 | | RWY 30 |
| 1485 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 1485 |
| 1545 | TODA - Distance de décollage utilisable | 1545 |
| 1485 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 1485 |
| 1485 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable | 1485 |




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BÂTIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en Novembre 2021
Nivellement rattaché au N.G.F.

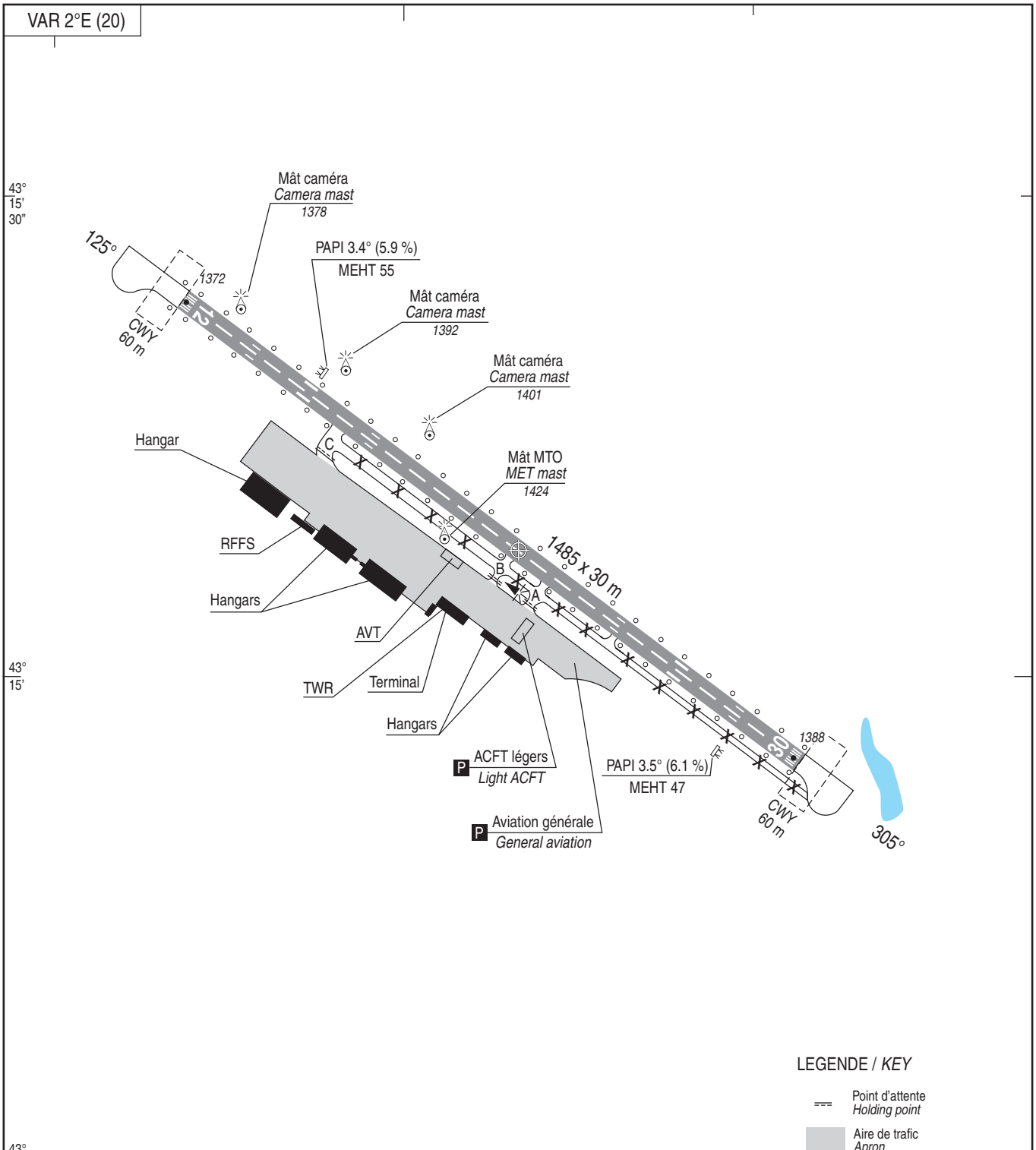


© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATS** : voir /*see* AD 2 LFMQ.3 et /*and* .18

## LE CASTELLET
43 15 08 N - 005 47 10 E
*ALT AD : 1391 (50 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 43° 15' 23.31" N | 005° 46' 41.20" E |
| THR 30 | 43° 14' 54.48" N | 005° 47' 33.91" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | HI / LIH | 1485 | 1545 | 1485 | 1485 | Revêtue *Paved* | 20 F/B/W/T | 1500 | 1500 | 1500 | - |
| 30 | NIL | HI / LIH | 1485 | 1545 | 1485 | 1485 | | | 1500 | 1500 | 1500 | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| AVN | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| CM | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| FRJ | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| LUC | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| MRM | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| MTG | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| MTL | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ARDEG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| BALSI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| BULTO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| DOLIV | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ETAKI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| GEMKO | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| KURIR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LACAZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LANKO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LATAM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LERGA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LIPSU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| MARRI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| NASIK | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| OTROT | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| PIPAX | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| RALOS | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| RIKSI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SAURG | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| SALIN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TRETS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| VENTA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ZEBRA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| DER12 | 43°14'53.3"N | 005°47'36.0"E | X | | X | |
| DER30 | 43°15'25.6"N | 005°46'37.0"E | X | | X | |
| MQ400 | 43°17'05.6"N | 005°33'14.0"E | X | | | X |
| MQ402 | 43°18'23.7"N | 005°53'40.2"E | X | | | X |
| MQ404 | 43°18'08.3"N | 005°59'08.3"E | X | | | X |
| MQ604 | 43°16'45.2"N | 005°37'30.4"E | X | | X | |
| MQ606 | 43°20'59.0"N | 005°36'29.0"E | X | | X | |
| IMQ30 | 43°13'11.2"N | 006°00'05.7"E | X | | | X |
| FMQ30 | 43°12'37.5"N | 005°54'40.8"E | X | | | X |
| MMQ30 | 43°14'29.3"N | 005°48'20.0"E | X | | | X |
| MQ502 | 43°14'52.1"N | 005°28'35.2"E | X | | | X |
| MQ504 | 43°17'55.8"N | 005°27'34.6"E | X | | | X |
| FQ12C | 43°19'16.3"N | 005°34'04.8"E | X | | | X |
| MQ12C | 43°15'49.6"N | 005°45'53.0"E | X | | | X |



© SIA

**LE CASTELLET**

**PRECODING RNP C** RWY 12

**RNP C RWY 12**

MAG VAR 2020 2.0°E

REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | | GEMKO | | | | | | | | | | |
| INA GEMKO | IF | GEMKO | | | | | | 5000 | | 185 | | RNP APCH |
| | TF | MQ502 | N | 255 | 257.1 | 5.4 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | MQ504 | N | 344 | 346.5 | 3.1 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | RALOS | N | 025 | 026.8 | 3.0 | | 5000 | 5000 | | | RNP APCH |
| APCH | IF | RALOS | | | | | | 5000 | 5000 | 185 | | RNP APCH |
| | TF | FQ12C | N | 110 | 111.7 | 3.6 | | 5000 | 5000 | 160 | | RNP APCH |
| | TF | MQ12C | Y | 110 | 111.7 | 9.3 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | GEMKO | N | | | | R | 5000 | | 185 | | RNP APCH |



© SIA

| RNP RWY 30 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.0°E | | | Ref NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | GEMKO | | | | | | | | | | |
| INA GEMKO | IF | GEMKO | Yes | | | | | 5000 | | 185 | | RNP APCH |
| | TF | MQ400 | | 297 | 299.0 | 2.1 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | PIPAX | | 040 | 042.3 | 3.0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | MQ402 | | 092 | 094.0 | 12.9 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | MQ404 | | 092 | 093.6 | 4.0 | | 5000 | 5000 | | | RNP APCH |
| | TF | IMQ30 | | 170 | 171.9 | 5.0 | | 3700 | | 165 | | RNP APCH |
| INA PIPAX | IF | PIPAX | | | | | | | | | | RNP APCH |
| | TF | MQ402 | | 092 | 094.0 | 12.9 | | | | 185 | | RNP APCH |
| | TF | MQ404 | | 092 | 093.6 | 4.0 | | 5000 | 5000 | | | RNP APCH |
| | TF | IMQ30 | | 170 | 171.9 | 5.0 | | 3700 | | 165 | | RNP APCH |
| APCH | IF | IMQ30 | | | | | | 3700 | | 165 | | RNP APCH |
| | TF | FMQ30 | | 260 | 262.0 | 4.0 | | 3400 | 3400 | | | RNP APCH |
| | TF | MMQ30 | Yes | 290 | 291.9 | 5.0 | | | | | -3.24 /15 | RNP APCH |
| | DF | GEMKO | | | | | L | 5000 | | 185 | | RNP APCH |



© SIA

# LE CASTELLET
## SID RNAV RWY 12
Codage proposé / *Proposed coding*

| SID RNAV RWY 12 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS Required | | | | | | MAG VAR 2020 2.00E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LUC2S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 125 | 126.8 | | | 1900 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | R | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MQ606 | | 348 | 350.0 | 4.3 | | | | 230 | RNAV 1 |
| - | TF | TRETS | | 053 | 054.7 | 6.6 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | LUC | | 092 | 094.3 | 23.0 | | | | | RNAV 1 |
| **MTG2S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 125 | 126.8 | | | 1900 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | R | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MRM | | 292 | 294.3 | 14.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MTG | | 271 | 273.0 | 10.5 | | | | | RNAV 1 |
| **MTL2S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 125 | 126.8 | | | 1900 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | R | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MRM | | 292 | 294.3 | 14.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | LACAZ | | 305 | 307.3 | 6.0 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | CM | | 332 | 334.5 | 31.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MTL | | 350 | 352.1 | 39.2 | | | | | RNAV 1 |
| **NASIK2S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 125 | 126.8 | | | 1900 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | R | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MQ606 | | 348 | 350.0 | 4.3 | | | | 230 | RNAV 1 |
| - | TF | TRETS | | 053 | 054.7 | 6.6 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | NASIK | | 085 | 087.2 | 23.5 | | | | | RNAV 1 |



© SIA

# LE CASTELLET
## SID RNAV RWY 30
Codage proposé / *Proposed coding*

| SID RNAV RWY 30 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS Required | | | | | | MAG VAR 2020 2.00E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LUC2N** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 305 | 306.8 | | | 1800 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MQ606 | | 348 | 350.0 | 4.3 | | | | 230 | RNAV 1 |
| - | TF | TRETS | | 053 | 054.7 | 6.6 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | LUC | | 092 | 094.3 | 23.0 | | | | | RNAV 1 |
| **MTG2N** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 305 | 306.8 | | | 1800 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MRM | | 292 | 294.3 | 14.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MTG | | 271 | 273.0 | 10.5 | | | | | RNAV 1 |
| **MTL2N** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 305 | 306.8 | | | 1800 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MRM | | 292 | 294.3 | 14.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | LACAZ | | 305 | 307.3 | 6.0 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | CM | | 332 | 334.5 | 31.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MTL | | 350 | 352.1 | 39.2 | | | | | RNAV 1 |
| **NASIK2N** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | | | 305 | 306.8 | | | 1800 | | 175 | RNAV 1 |
| - | DF | MQ604 | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| - | TF | MQ606 | | 348 | 350.0 | 4.3 | | | | 230 | RNAV 1 |
| - | TF | TRETS | | 053 | 054.7 | 6.6 | | | | | RNAV 1 |
| - | TF | NASIK | | 085 | 087.2 | 23.5 | | | | | RNAV 1 |



© SIA

## LE CASTELLET

## STAR RNAV NORD / *North* MARSEILLE PROVENCE (LFML) RWY 13 en service / *in use*

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

| STAR RWY ALL RNAV NORTH (LFML RWY 13) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | LERGA 2R, BALSI 2R : RFL > 195<br>MTL 2R : RFL < 195 | | | | | | MAG VAR 2020 2.0°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LERGA 2R** | | | | | | | | | | | |
| | IF | LERGA | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | LATAM | | 121 | 122.7 | 24.7 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ARDEG | | 148 | 149.7 | 25.3 | | FL 080 | | | RNAV 1 |
| | TF | ETAKI | | 165 | 167.4 | 10.0 | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | RIKSI | | 169 | 170.7 | 23.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AVN | | 156 | 158 | 8.0 | | | FL 230 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | ZEBRA | | 156 | 157.7 | 24.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | MRM | | 130 | 131.7 | 21.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 117 | 119 | 13.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |
| **BALSI 2R** | | | | | | | | | | | |
| | IF | BALSI | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | KURIR | | 223 | 225.3 | 63.8 | | FL 110 | | | RNAV 1 |
| | TF | MTL | | 205 | 206.8 | 11.5 | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | RIKSI | | 188 | 189.6 | 26.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AVN | | 156 | 158 | 8.0 | | | FL 230 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | ZEBRA | | 156 | 157.7 | 24.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | MRM | | 130 | 131.7 | 21.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 117 | 119 | 13.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |
| **MTL 2R** | | | | | | | | | | | |
| | IF | MTL | | | | | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | CM | | 170 | 172 | 39.2 | | | | 250 | RNAV 1 |
| | TF | MRM | | 148 | 149.9 | 36.8 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 117 | 119 | 13.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |



© SIA

## LE CASTELLET
## STAR RNAV NORD / *North* MARSEILLE PROVENCE (LFML) RWY 31 en service / *in use*
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RWY ALL RNAV NORTH (LFML RWY 31) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | LERGA 2D, BALSI 2D : RFL > 195<br>MTL 2D : RFL < 195 | | | | | | MAG VAR 2020 2.0°E | | | REF NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LERGA 2D** | | | | | | | | | | | |
| | IF | LERGA | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OTROT | | 104 | 106 | 30.7 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | KURIR | | 138 | 140.1 | 30.3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SAURG | | 168 | 170.5 | 51.2 | | FL 150 | | 250 | RNAV 1 |
| | TF | DOLIV | | 159 | 161 | 11.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VENTA | | 160 | 161.9 | 8.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | MRM | | 160 | 161.9 | 13.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 117 | 119 | 13.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |
| **BALSI 2D** | | | | | | | | | | | |
| | IF | BALSI | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | KURIR | | 223 | 225.3 | 63.8 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SAURG | | 168 | 170.5 | 51.2 | | FL 150 | | 250 | RNAV 1 |
| | TF | DOLIV | | 159 | 161 | 11.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VENTA | | 160 | 161.9 | 8.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | MRM | | 160 | 161.9 | 13.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 117 | 119 | 13.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |
| **MTL 2D** | | | | | | | | | | | |
| | IF | MTL | | | | | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | CM | | 170 | 172 | 39.2 | | | | 250 | RNAV 1 |
| | TF | MRM | | 148 | 149.9 | 36.8 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 117 | 119 | 13.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |



© SIA

# LE CASTELLET
## STAR RNAV SUD / *South* MARSEILLE PROVENCE (LFML) RWY 13/31
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RWY ALL RNAV SOUTH (LFML RWY 13/31)**

MAG VAR 2020 2.0°E

REF NAVAID :

| RMK | Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **FJR 2G** | | | | | | | | | | | |
| | IF | FJR | | | | | | | FL 230 | | RNAV 1 |
| | TF | MARRI | | 116 | 118 | 24.7 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SALIN | | 117 | 119 | 12.8 | | | | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BULTO | | 092 | 094 | 7.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | MRM | | 069 | 071 | 19.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 117 | 119 | 13.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |
| **LANKO 2G** | | | | | | | | | | | |
| | IF | LANKO | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 276 | 278 | 18.5 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |
| **LIPSU 2G** | | | | | | | | | | | |
| | IF | LIPSU | | | | | | 5000 | | | RNAV 1 |
| | TF | GEMKO | | 045 | 047 | 28.6 | | 5000 | | 185 | RNAV 1 |

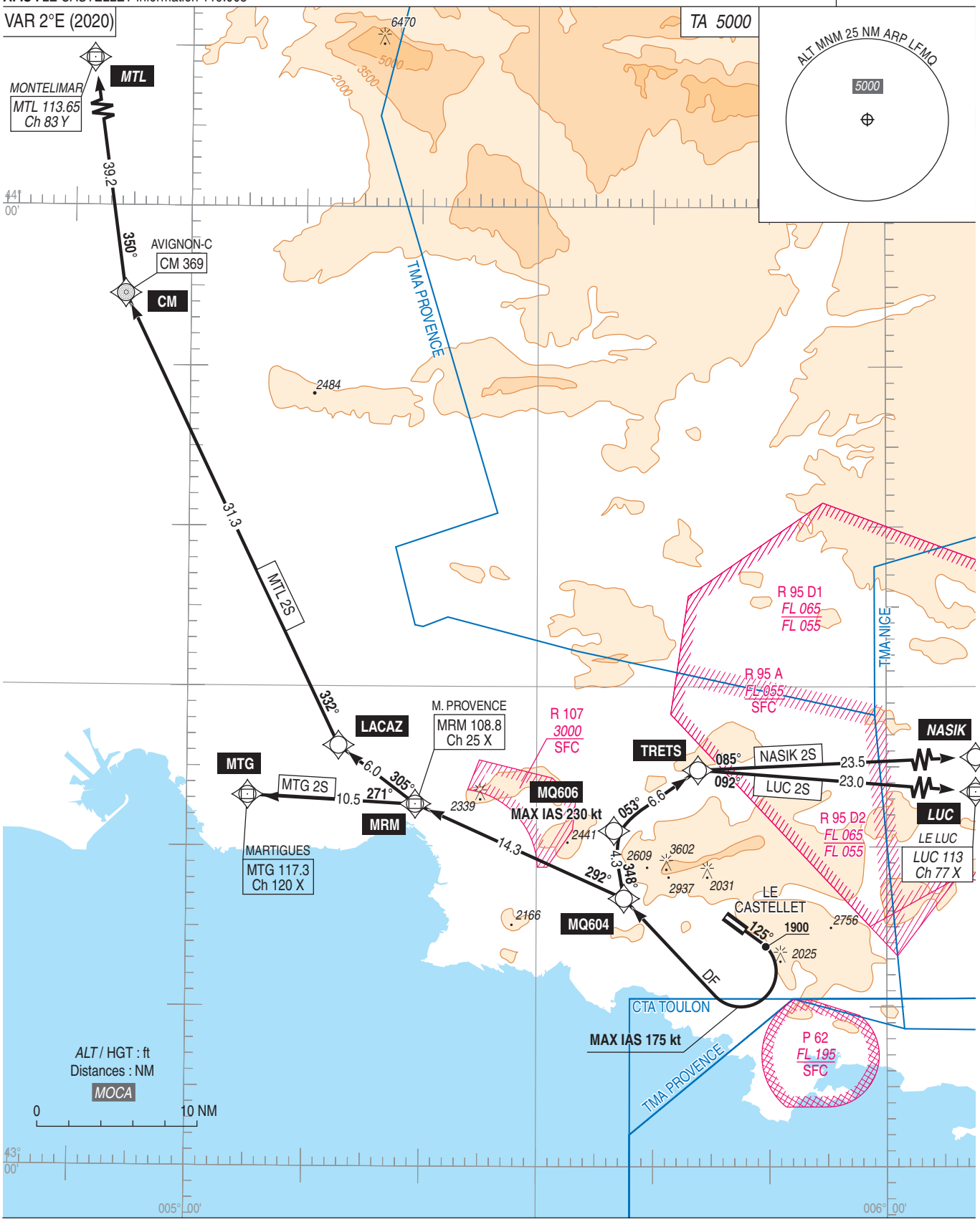


© SIA

# LE CASTELLET
## SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS PROVENCE 125.355
APP : PROVENCE Approche / *Approach* voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS :** LE CASTELLET Information 119.005

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFMQ SID RWY12 RNAV INSTR 01.

***RADIOCOMUNICATION FAILURE***
*See special instructions in AD 2 LFMQ SID RWY12 RNAV INSTR 01.*



© SIA

# LE CASTELLET
# SID RNAV RWY 12

**NUISANCES** : appliquer les procédures moindre bruit.
**RESTRICTION** : Départ IFR interdit hors HOR ATS.
**VITESSE** : FL < 100 : MAX IAS 250 kt.
**PENTES** : - ATS : Pente 7% jusqu'à *5000*. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser l'ATS lors de la demande de mise en route.

- Théorique de montée : voir description des SID.

***NOISE POLLUTION*** *: comply with the low noise abatement procedures.*
***RESTRICTION*** *: IFR departure prohibited outside ATS SKED.*
***SPEED*** *: FL < 100 : MAX IAS 250 kt.*
***CLIMB GRADIENTS*** *: - ATS : Climb gradient 7% up to 5000. In case of impossibility, must inform the ATS unit upon requesting the starting clearance.*

*- Theoretical climb gradient : see SID description.*

## 1 CONSIGNES RECOMMANDÉES POUR UN DÉPART IFR

Monter dans l'axe, à *1900*, virer à droite (MAX IAS 175 kt) direct jusqu'à MQ604.

Pente théorique de montée : 4% jusqu'à *2200*, déterminée par relief *2025* à 3,7 NM dans le 128° de l'ARP.

## *1 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES*

*Climb in the axis. At 1900, turn right (MAX IAS 175 kt) direct to MQ604.*

*Theoretical climb gradient : 4% until 2200, determined by relief 2025, at 3.7 NM in RDL 128° ARP.*

| **SID** | **ITINERAIRES**<br>*Routing* | **CLR initiale**<br>*Initial CLR* | **CLR initiale**<br>*Initial CLR* |
|---|---|---|---|
| MTL 2S | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à LACAZ, CM et MTL.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MRM then to LACAZ, CM and MTL.* | 5000 | |
| MTG 2S | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à MTG.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MRM then to MTG.* | 5000 | |
| LUC 2S<br>(RFL < 145) | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (MAX IAS 230 kt).<br>Puis jusqu'à TRETS et LUC.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MQ606 (MAX IAS 230 kt).*<br>*Then to TRETS and LUC.* | 5000 | MQ606 : MAX IAS 230 kt. |
| NASIK 2S<br>(RFL > 155) | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (MAX IAS 230 kt).<br>Puis jusqu'à TRETS et NASIK.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MQ606 (MAX IAS 230 kt).*<br>*Then to TRETS and NASIK.* | 5000 | MQ606 : MAX IAS 230 kt. |

## 2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : - avant guidage radar, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

En IMC : - avant guidage radar, poursuivre le vol jusqu'à la fin du DEP INI au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

## *2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*On VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.*
*- after radar vectoring, join SID directly.*

*On IMC : - before radar vectoring, continue up to the INI DEP end at assigned FL, then join SID directly.*
*- after radar vectoring, join SID directly.*

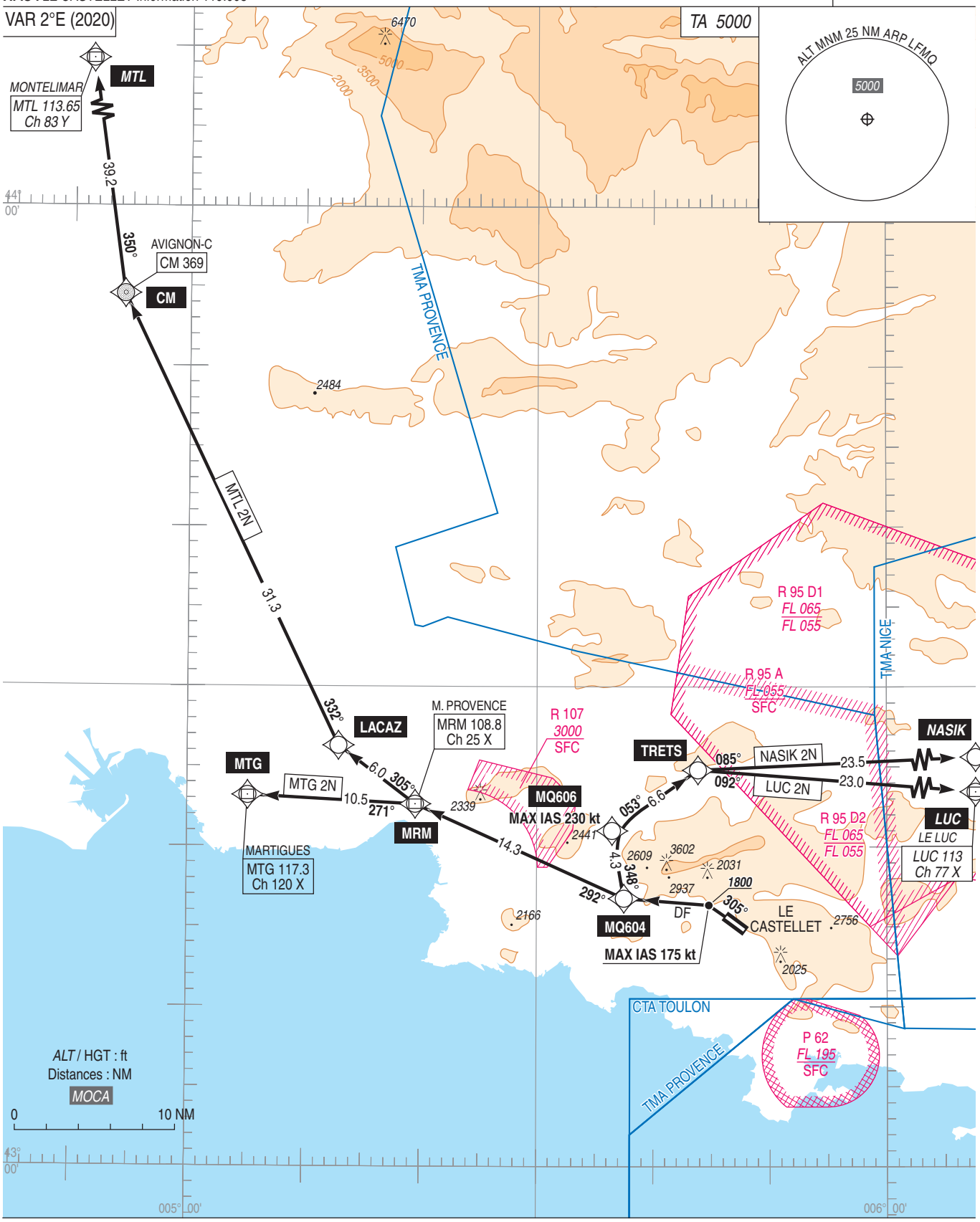
*Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, go through with the climb to the cruising level.*


© SIA

# LE CASTELLET
## SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS PROVENCE 125.355
APP : PROVENCE Approche / *Approach* voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS :** LE CASTELLET Information 119.005

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières AD 2 LFMQ SID RWY30 RNAV INSTR 01.

***RADIOCOMUNICATION FAILURE***
*See special instructions in AD 2 LFMQ SID RWY30 RNAV INSTR 01.*



© SIA

# LE CASTELLET
# SID RNAV RWY 30

**NUISANCES** : appliquer les procédures moindre bruit.
**RESTRICTION** : Départ IFR interdit hors HOR ATS.
**VITESSE** : FL < 100 : MAX IAS 250 kt
**PENTES** : - ATS : Pente 8% jusqu'à *5000*. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser l'ATS lors de la demande de mise en route.

- Théorique de montée: voir description des SID.

***NOISE POLLUTION*** *: comply with the noise abatement procedures.*
***RESTRICTION*** *: IFR departure prohibited outside ATS SKED.*
***SPEED*** *: FL < 100 : MAX IAS 250 kt*
***CLIMB GRADIENTS*** *: - ATS : Climb gradient 8% up to 5000. In case of impossibility, the pilot must inform the ATS unit upon requesting the starting clearance.*

*- Theoretical climb gradient: see SID description.*

**1 CONSIGNES RECOMMANDÉES POUR UN DÉPART IFR**

Monter dans l'axe, à *1800*, virer à gauche (MAX IAS 175 kt) direct jusqu'à MQ604.

Pente théorique de montée: 7,8% jusqu'à *2200*, déterminée par relief *2025* à 2.2 NM dans le 318° de l' ARP.

Cette pente fait abstraction de la végétation d'altitude de 429 m (*1408*) située à 30 m de la DER à droite.

***1 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES***

*Climb in the axis. At 1800, turn left (MAX IAS 175 kt) direct to MQ604.*

*Theoretical climb gradient : 7.8% until 2200, determined by relief 2025 at 2.2 NM in RDL 318° ARP.*

*This slope does not take into account the vegetation, altitude 429 m (1408) located at 30 m from DER to the right of axis.*

| **SID** | **ITINERAIRES**<br>*Routing* | **CLR initiale**<br>*Initial CLR* | **CLR initiale**<br>*Initial CLR* |
|---|---|---|---|
| MTL 2N | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à LACAZ, CM et MTL.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MRM then to LACAZ, CM and MTL.* | 5000 | |
| MTG 2N | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MRM, ensuite jusqu'à MTG.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MRM then to MTG.* | 5000 | |
| LUC 2N<br>(RFL < 145) | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (MAX IAS 230 kt).<br>Puis jusqu'à TRETS et LUC.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MQ606 (MAX IAS 230 kt).*<br>*Then to TRETS and LUC.* | 5000 | MQ606 : MAX IAS 230 kt. |
| NASIK 2N<br>(RFL > 155) | A l'issue de la consigne recommandée pour un départ IFR (1),<br>A MQ604, poursuivre jusqu'à MQ606 (MAX IAS 230 kt).<br>Puis jusqu'à TRETS et NASIK.<br><br>*After recommended instructions for IFR departures (1),*<br>*At MQ604, continue to MQ606 (MAX IAS 230 kt).*<br>*Then to TRETS and NASIK.* | 5000 | MQ606 : MAX IAS 230 kt. |

**2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En VMC : - avant guidage radar, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

En IMC : - avant guidage radar, poursuivre le vol jusqu'à la fin du DEP INI au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

***2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*On VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.*
*- after radar vectoring, join SID directly.*

*On IMC : - before radar vectoring, continue up to the INI DEP end at assigned FL, then join SID directly.*
*- after radar vectoring, join SID directly.*

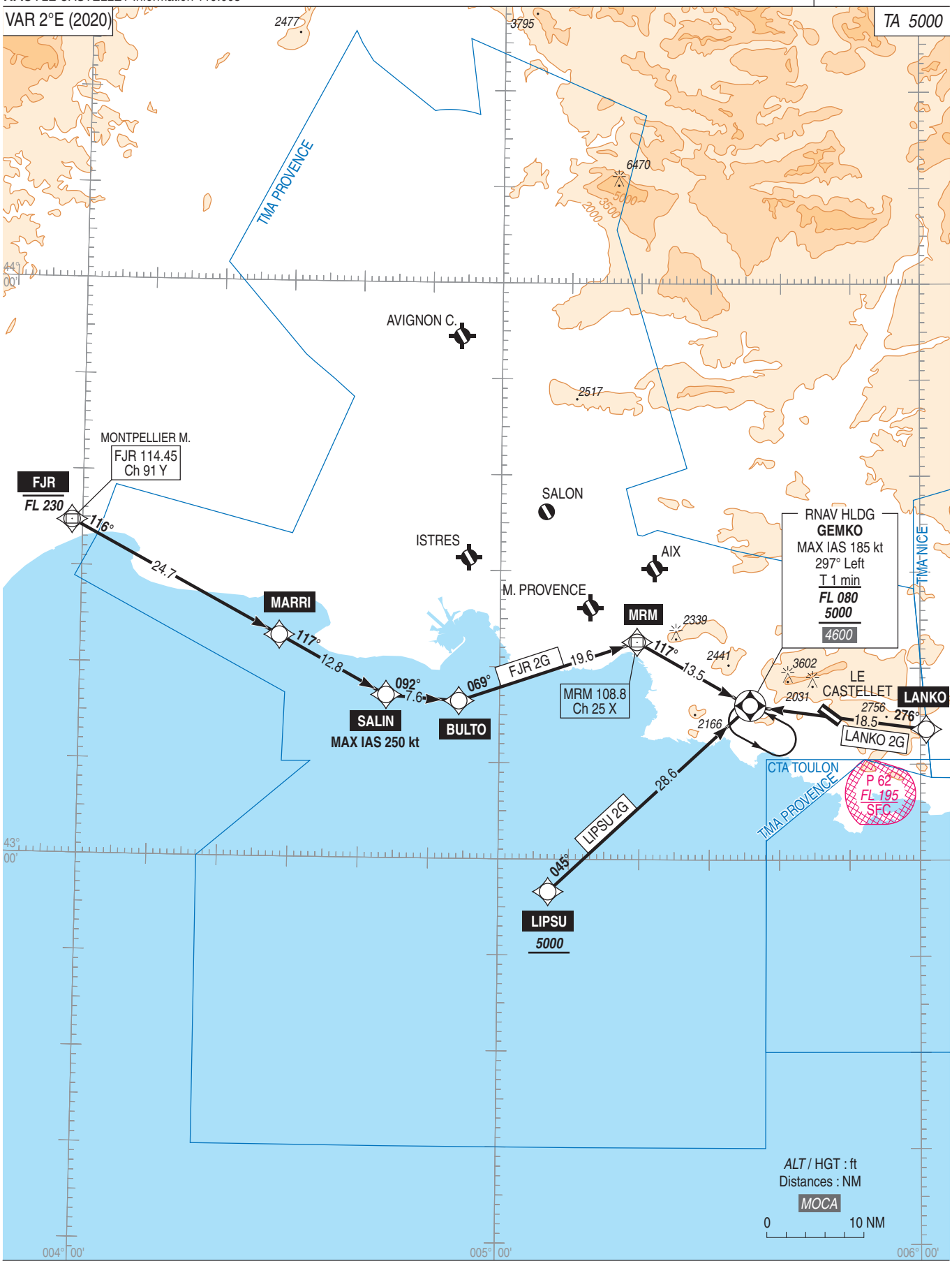
*Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, go through with the climb to the cruising level.*


© SIA

# LE CASTELLET
## STAR RNAV SUD/*South* MARSEILLE PROVENCE (LFML) RWY 13/31
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS : PROVENCE 125.355
APP : PROVENCE Approche / *Approach :* voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS** : LE CASTELLET Information 119.005

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# LE CASTELLET

## STAR RNAV NORD/*North* MARSEILLE PROVENCE (LFML) RWY 13 en service/*in use*

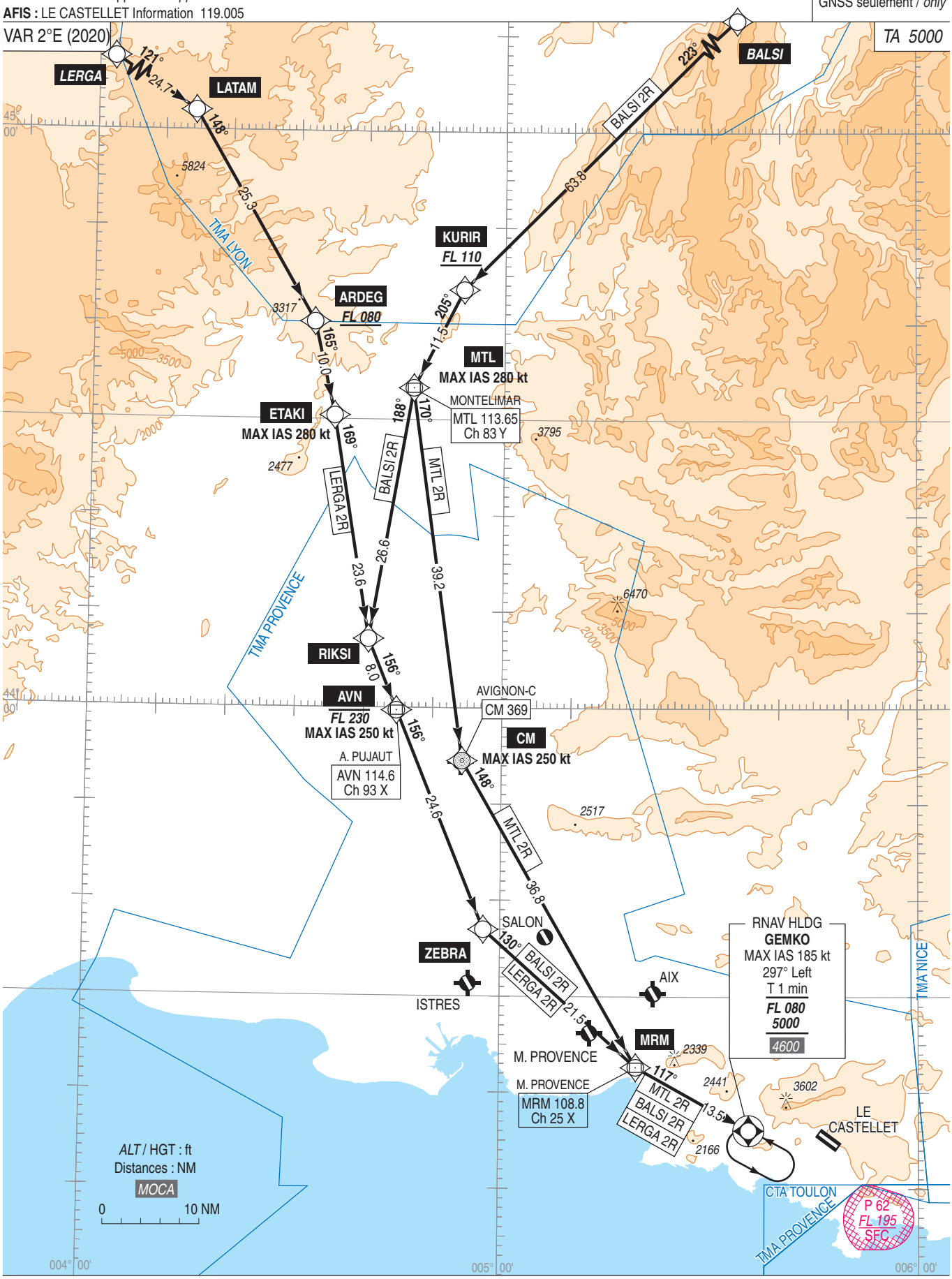
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS PROVENCE 125.355
APP : PROVENCE Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS :** LE CASTELLET Information 119.005

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

VAR 2°E (2020)

TA 5000






© SIA

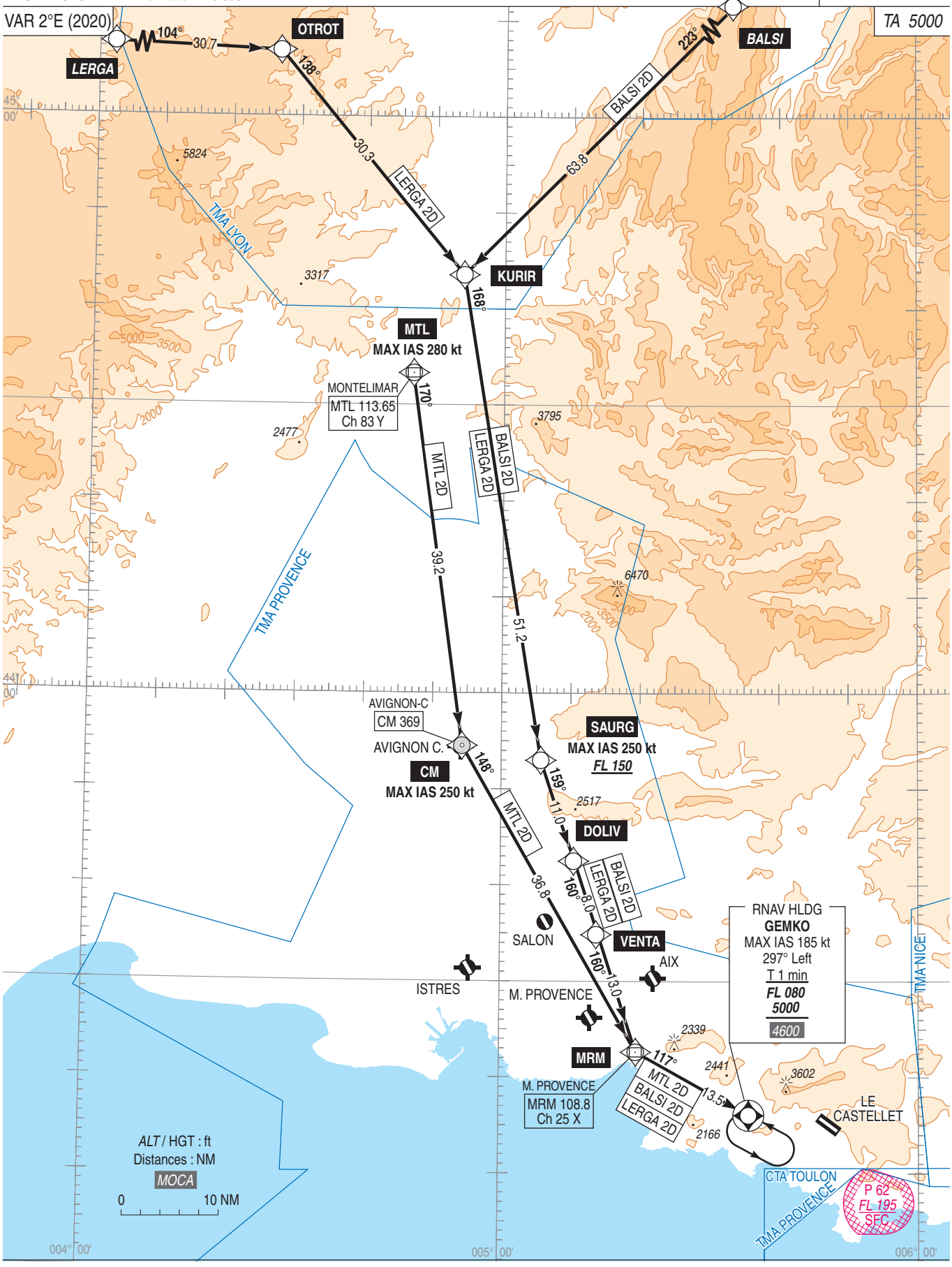
# LE CASTELLET

## STAR RNAV NORD/*North* MARSEILLE PROVENCE (LFML) RWY 31 en service/*in use*

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

ATIS PROVENCE 125.355
APP : PROVENCE Approche / *Approach :* voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS :** LE CASTELLET Information 119.005

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*





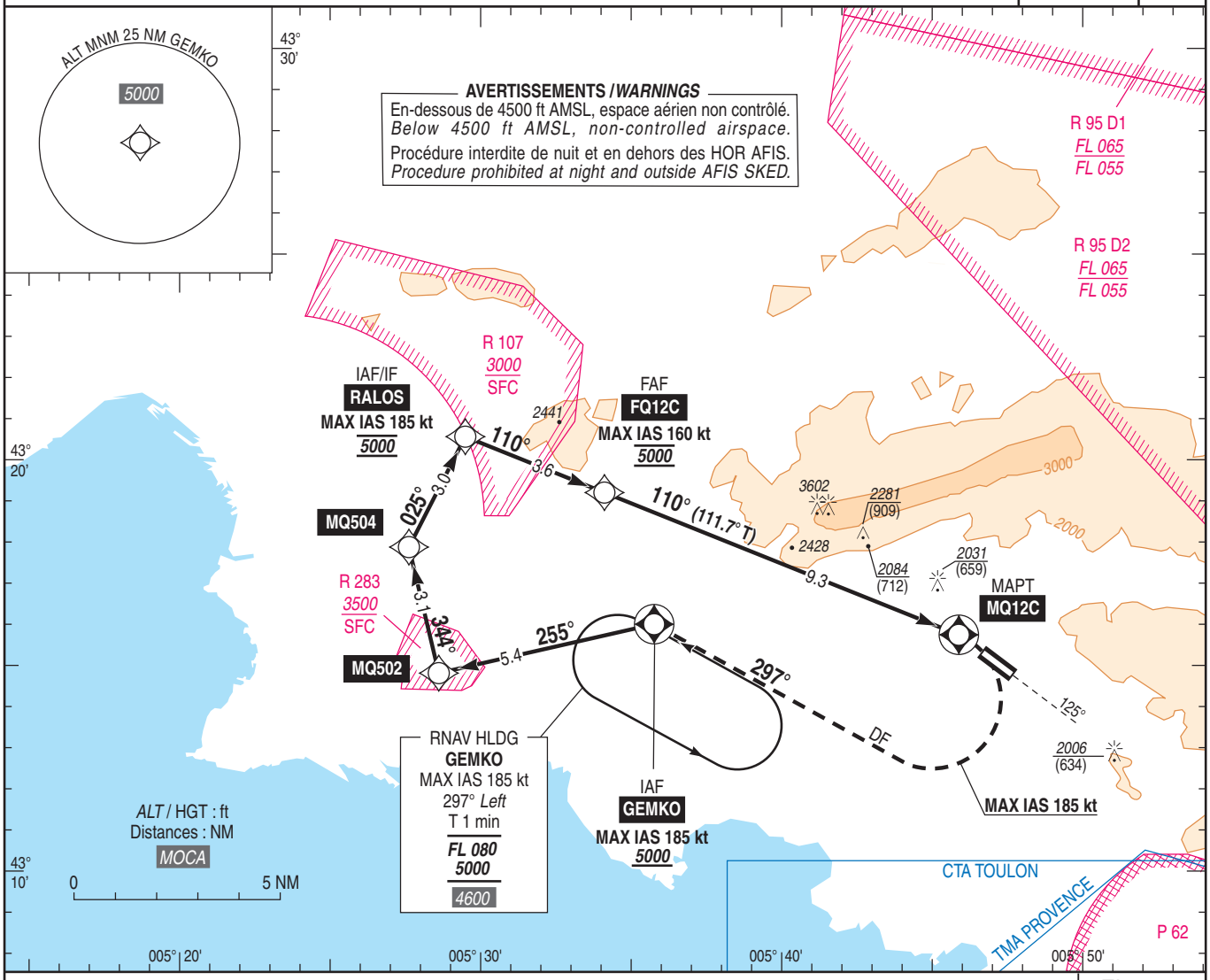

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1391,* ***THR : 1372 (49 hPa)***

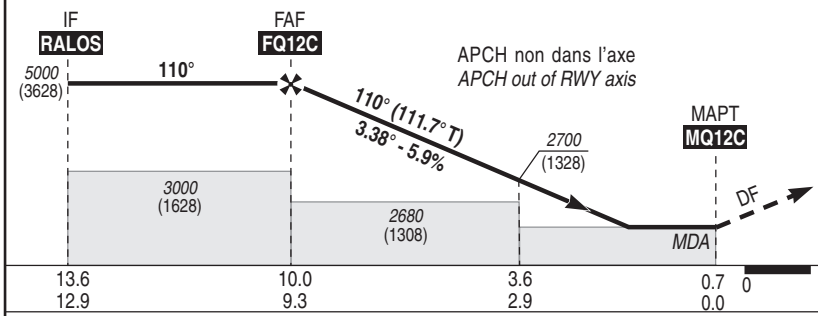
# LE CASTELLET
**RNP** C RWY 12

APP : PROVENCE Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS :** LE CASTELLET Information 119.005

**RNP APCH** | VAR 2°E (2020)




TA : 5000




API : Au **MAPT**, tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) **direct** jusqu'à **GEMKO** en montée vers ***5000*** (3628). Si impossible d'atteindre ***5000*** (3628) à **GEMKO**, poursuivre la montée dans l'attente. Monter à ***3900*** (2528) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***MAPT****, turn* ***right*** *(MAX IAS 185 kt)* ***direct to GEMKO*** *climbing to* ***5000*** *(3628). If unable to reach* ***5000*** *(3628) at* ***GEMKO****, continue climbing in the holding pattern. Climb to* ***3900*** *(2528) prior to level acceleration.*

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

| CAT | MVL (Sud HJ) / *Circling (South HJ)* (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2330*** (960) | 1500 |
| B | ***2380*** (1010) | 2400 |
| C | ***2680*** (1310) | 3600 |

**Phase à vue :** maintenir le palier à la MDA jusqu'à la verticale de l'aérodrome puis intégrer le circuit en se conformant à la carte d'atterrissage à vue (AD 2 LFMQ ATT 01).
***Visual phase :*** *maintain level at MDA until overhead aerodrome then enter aerodrome circuit as described on the visual landing chart (AD 2 LFMQ ATT 01).*

| **DIST MQ12C** NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***4900*** (3528) | ***4540*** (3168) | ***4180*** (2808) | ***3820*** (2448) | ***3460*** (2088) | ***3110*** (1738) | ***2750*** (1378) | ***2390*** (1018) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL/*Circling* CAT C : MAX IAS 160 kt.
Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

| FAF - MQ12C | 9.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 58 | 6 min 34 | 5 min 35 | 4 min 51 | 4 min 18 | 3 min 51 | 3 min 29 |
| VSP (ft/min) | | 420 | 510 | 600 | 690 | 780 | 870 | 960 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

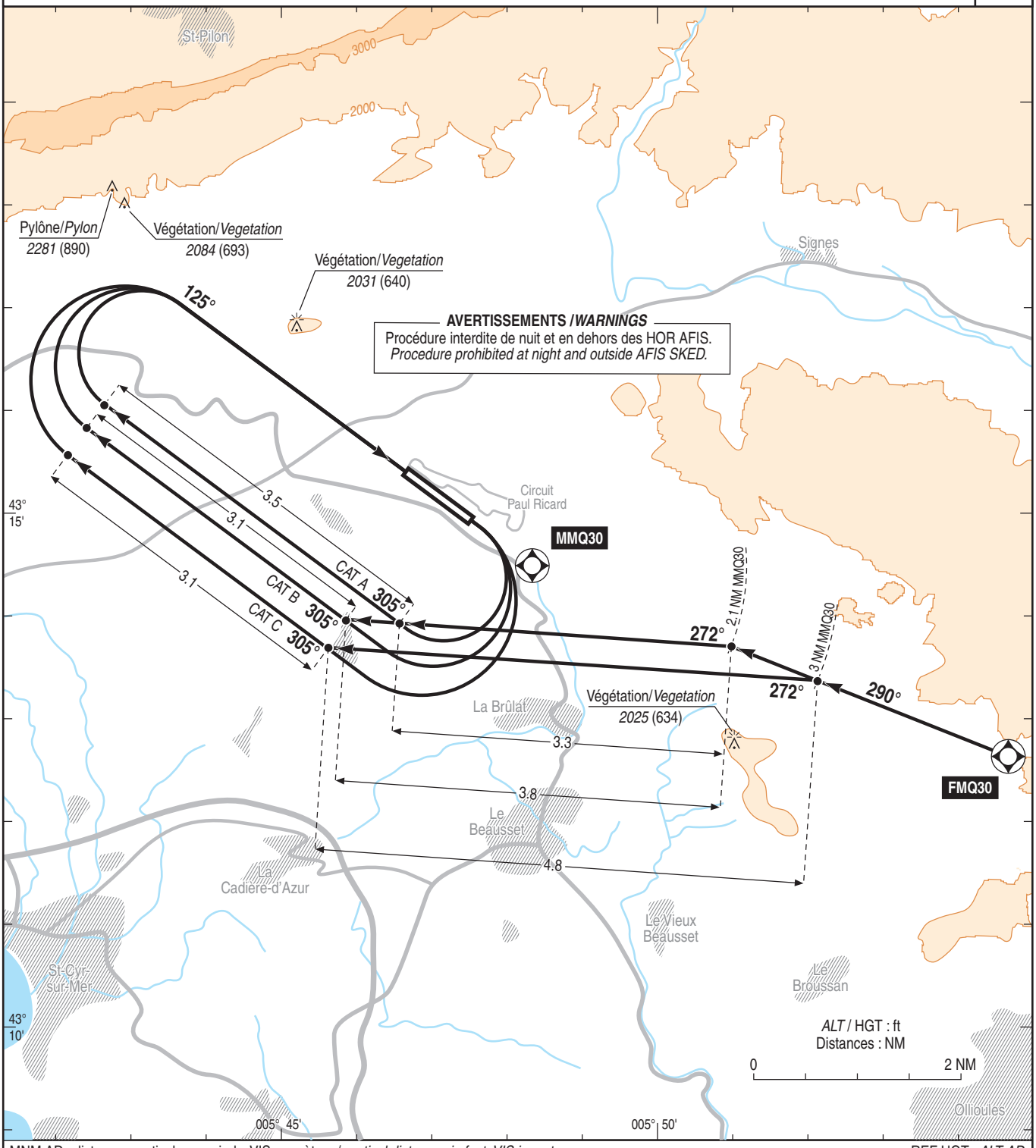
# LE CASTELLET

***ALT AD : 1391 (50 hPa)**, THR : 1372*

VPT RWY 12

APP **:** PROVENCE Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS :** LE CASTELLET Information 119.005

VAR
2°E
(2020)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT (suite/*after* LNAV RWY 30) (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2330*** (940) | 1500 |
| B | ***2380*** (990) | 2400 |
| C | ***2680*** (1290) | 3200 |

Observations / *Remarks* : (1) MAX IAS 160 kt.



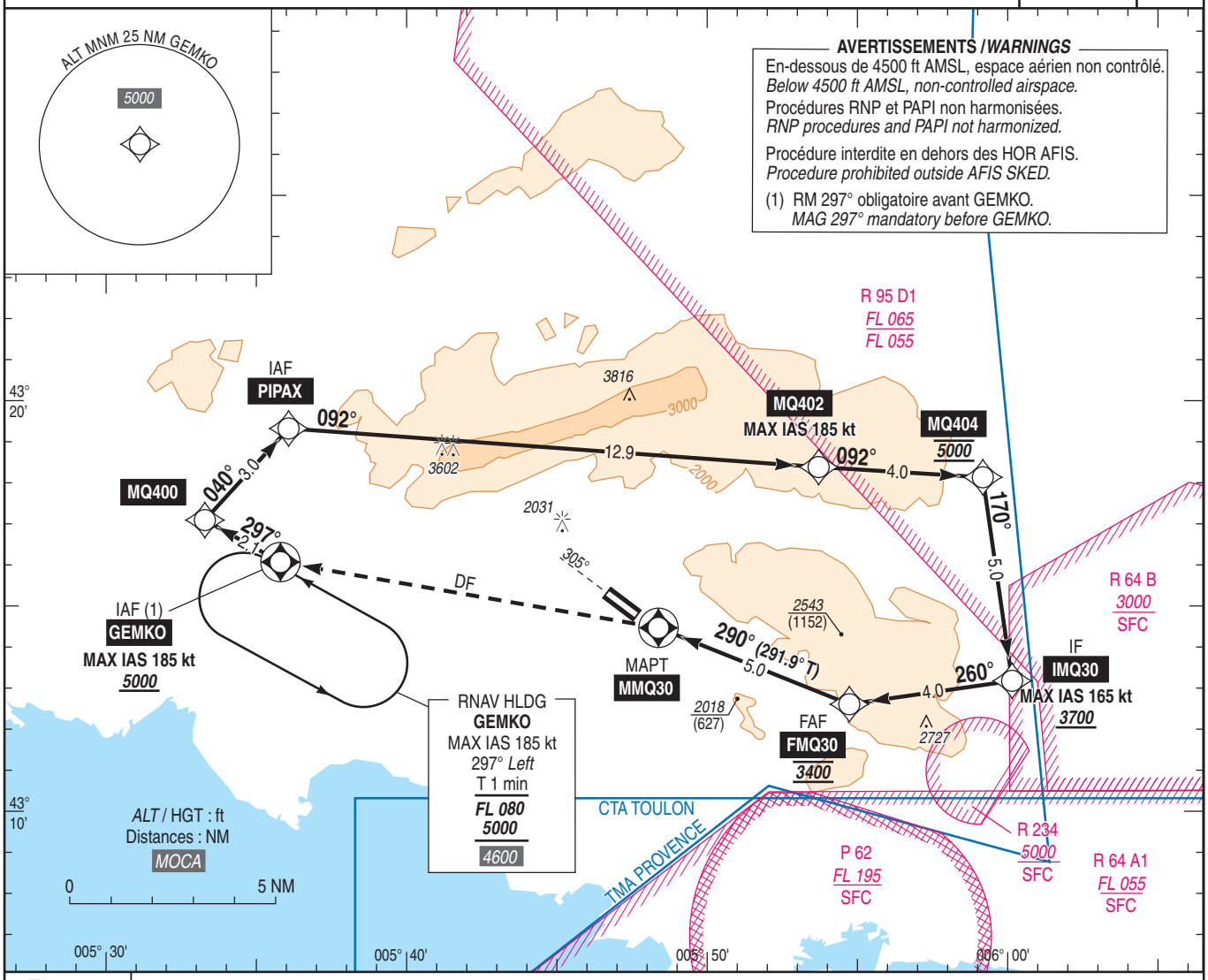
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 1391 (50 hPa)**, THR : 1388*

## LE CASTELLET
**RNP** RWY 30

APP **:** PROVENCE Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFML COM 01
**AFIS :** LE CASTELLET Information 119.005

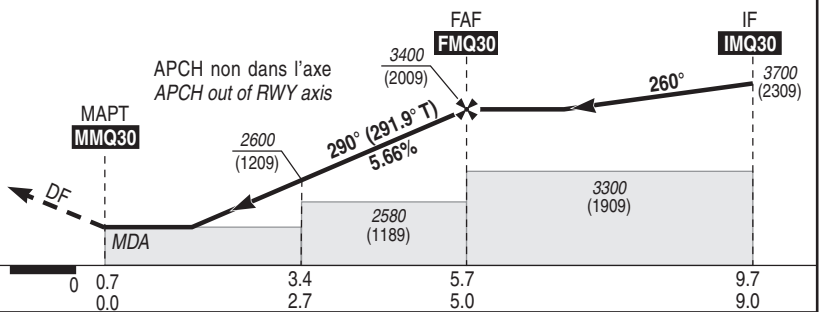
**RNP APCH** | VAR 2°E (2020)




*TA : 5000*

API : Montez vers ***5000*** (3609) **direct** jusqu'à **GEMKO** (MAX IAS 185 kt). **Circuit d'attente obligatoire avant de débuter l'approche.** Si impossible d'atteindre ***5000*** (3609) à **GEMKO**, poursuivre la montée dans l'attente.
Monter à ***3900*** (2509) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **5000** (3609) **direct to GEMKO** (MAX IAS 185 kt). **Holding pattern mandatory before starting the approach.** If unable to reach **5000** (3609) at **GEMKO**, continue climbing in the holding pattern.*
*Climb to **3900** (2509) prior to level acceleration.*




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

| CAT | LNAV | | | (2) MVL (Sud HJ) / *Circling (South HJ)* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***2330*** (940) | 1500 |
| B | ***2080*** (690) | 1600 | 683 | ***2380*** (990) | 2400 |
| C | | 3200 | | ***2810*** (1420) | 3200 |

**DIST MMQ30**

| NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3060*** (1669) | ***2710*** (1319) | ***2370*** (979) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL/*Circling* CAT C : MAX IAS 160 kt.
Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5.

| FAF - MMQ30 | 5.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 17 | 3 min 32 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 18 | 2 min 04 | 1 min 52 |
| VSP (ft/min) | | 400 | 490 | 570 | 660 | 740 | 830 | 920 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMT - MONTPELLIER MEDITERRANEE

**AD 2 LFMT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°35'00"N 003°57'41"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe piste 12L/30R et TWY W1 | RWY 12L/30R and TWY W1 center line intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3,8 NM ESE MONTPELLIER | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 17 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 163 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.2851°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.118°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | S.A. AEROPORT DE MONTPELLIER MEDITERRANEE | |
| | Adresse / *Address* | AEROPORT de MONTPELLIER-MEDITERRANEE<br>CS 10001 34137 MAUGUIO CEDEX | |
| | Telephone | Standard accueil aérogare : 08 25 83 00 03<br>Terminal aviation affaires : 04 67 20 86 60<br>Service opérations AD : 04 67 20 85 13<br>Poste sécurité sûreté PARIF H24 : 04 67 20 85 51 | |
| | FAX | Operations : 04 67 20 03 72 | |
| | TELEX | SITATEX : MPLAPXH | |
| | AFS | LFMTZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Site (exploitant) : www.montpellier.aeroport.fr | Website (AD operator) : www.montpellier.aeroport.fr |

**AD 2 LFMT.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0500-2100 avec modulation selon les horaires des vols commerciaux programmés. | 0500-2100 with modulation according to scheduled commercial flights. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | 0500-2200<br>En dehors de ces HOR préavis obligatoire 7HR avec transmission obligatoire GenDec par E-mail pour les vols non réguliers à :<br>bse-frejorgues@douane.finance.gouv.fr | 0500-2200<br>Outside these SKED compulsory 7HR prior notice with mandatory transmission of GenDec by E-mail for non-scheduled flights to : bse-frejorgues@douane.finance.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX H24 | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0300-2200<br>TEL: 04 67 65 10 70 / FREQ 131.575 PN 30 min<br>En dehors de ces HOR :<br>Astreinte de nuit au 04 67 65 10 70<br>(Délai d'intervention de nuit 1 HR après appel)<br>(Facturation surcoût déplacement nuit) | 0300-2200<br>TEL: 04 67 65 10 70 / FREQ 131.575 PN 30 min<br>Outside these SKED :<br>Night duty on 04 67 65 10 70<br>(Night response time 1 HR after call)<br>(Billing of night shift surcharges) |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol (voir contact AD2 LFMT 4.7) | According to prior agreement with a ground handling agency (see contact AD2 LFMT 4.7) |
| 10 | Sûreté / *Safety* | TERMINAL PAX/CREW/BAG : HOR selon vols commerciaux programmés - CREW PARIF : H24 | TERMINAL PAX/CREW/BAG : SKED according to scheduled commercial flights - CREW PARIF : H24 |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Selon accord préalable avec le prestataire d'assistance AIR FRANCE | According to prior agreement with AIR FRANCE ground handling provider |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24.<br>Services d'assistance aérogare pour les vols non programmés : préavis de 24H minimum avec accord préalable d'un assistant aéroportuaire et de l'exploitant d'aérodrome (E-mail opérations AD : pce@montpellier.aeroport.fr). | GRF (Global Reporting Format) : H24.<br>Terminal assistance services for unscheduled flights : PPR PN 24 HR from an airport assistant and AD operator (E-mail AD operations : pce@montpellier.aeroport.fr). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Selon accord préalable avec un prestataire d'assistance au sol | According to prior agreement with a ground handling agency |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel grades : 100LL, JET A1 (CIV-MIL)<br>Lubrifiants/Oil grades : NIL. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 7 cuves de 120 m3, 1 camion de 36 m3<br>AVGAS 100LL : cuve de 50 m3, camions de 5800 litres 1 camion de 32 m3, 1 camion de 11 m3, 1 camion de 40 m3.<br>PAS DE DEFUELING à Montpellier<br>Carte de crédit : TOTALENERGIES, UVAIR, WORLD FUEL SERVICE, AVCARD, WORLD FUEL CONTRACT, COLT CARD, AVIATION INTO PLANE, PHILLIPS66 WINGS, AIR CARD, AMERICAN EXPRESS, CB, paiement comptant (750 euros MAX).<br>Automate AVGAS 100LL accepte les CB, VISA, AMEX (moins d'attente que le camion) | JET A1: 7 tanks 120 m3, 1 truck 36 m3<br>AVGAS 100LL : 50 m3 tank, trucks of 5800 liters 1 truck 32 m3, 1 truck 11 m3, 1 truck 40 m3.<br>NO DEFUELING in Montpellier<br>Credit card : TOTALENERGIES, UVAIR, WORLD FUEL SERVICE, AVCARD, WORLD FUEL CONTRACT, COLT CARD, AVIATION INTO PLANE, PHILLIPS66 WINGS, AIR CARD, AMERICAN EXPRESS, CB, cash payment (750 euros MAX)<br>Automatic dispenser AVGAS 100LL accepts CB, VISA, AMEX (less waiting time than by truck) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Un seul équipement mobile de dégivrage.<br>Disponibilité selon accord préalable auprès du prestataire d'assistance AIR FRANCE. | Only one mobile de-icing equipment.<br>Availability subject to prior agreement with AIR FRANCE ground handling provider. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | VALLAIR INDUSTRY, atelier mécanique pour les types d'aéronefs suivants : B737, A320, AT45, B190, E120.<br>TEL : 04 67 15 51 06, Service piste : 06 22 51 12 24 | VALLAIR INDUSTRY, mechanical workshop for the following types of aircraft : B737, A320, AT45, B190, E120.<br>TEL : 04 67 15 51 06, Ground service : 06 22 51 12 24 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Services d'assistance piste aérogare/ Apron terminal handling agencies:<br>Les escales d'aéronefs non basés de plus de 6T doivent obligatoirement faire l'objet d'une assistance. / Stopovers for non based ACFT with a weight of more than 6T must have a handling.<br>AVIAPARTNER :<br>TEL : +33 (0)6 74 06 38 31<br>E-mail : mpl.operations@aviapartner.aero<br>SITATEX : MPLKFXH<br>FREQ : 131.400 MHz<br>AIR FRANCE :<br>TEL ESCALE : +33 (0)4 67 22 69 09<br>E-mail : mail.amde.mpl@airfrance.fr<br>TEL SUPERVISEUR : +33 (0) 6 80 04 59 96<br>SITATEX : MPLKLAF MPLKOAF<br>FAX : +33 (0)4 67 22 69 62<br>FREQ : 131.880 MHz<br>ALYZIA :<br>TEL : +33 (0)6 08 95 02 88 / +33 (0)4 67 22 46 31<br>E-mail : groundopsmpl@alyzia-province.com<br>SITATEX : MPLKAXH<br>FAX : +33 (0)4 67 15 18 59<br>FREQ : 131.485 MHz | |

**AD 2 LFMT.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels sur l'AD | Hotels at Airport |
| 2 | Restaurants | Sur l'AD | At Airport |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autocars: 0530-2200<br>Taxis, O/R location de voitures sans chauffeur: 0630-2200. | Buses: 0530-2200<br>Taxis, O/R car rental: 0630-2200. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux à 12 km en ville | Hospitals in town 12 km away |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Boite aux lettres et distributeurs de billets dans l'aérogare | Letterbox and cash dispensers in the terminal. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Centre ville de Montpellier | Montpellier city centre |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Véhicules d'intervention eau/émulseur :<br>1 véhicule de 9100 litres d'eau, 1200 litres d'émulseur et 250 kg de poudre<br>1 véhicule de 6100 litres d'eau, 780 litres d'émulseur et 250 kg de poudre<br>Moyens Nautiques :<br>1 barge avec 6 plateformes de recueil de 40 places. | Fire fighting water/foam vehicles :<br>1 truck 9100 litres of water, 1200 litres of foam and 250 kg of powder<br>1 truck 6100 litres of water, 780 litres of foam and 250 kg of powder<br>Nautical facilities :<br>1 boat with 6 safety rafts, capacity 40 people. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Pas de moyens pour l'enlèvement d'aéronefs accidentés.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport.<br>Capacité disponible sur site aéroport :<br>Tractage d'aéronefs légers roulants et immobilisés sur chaussée bitumée.<br>Facturation du tractage. | No means for removal of disabled ACFT.<br>Disabled ACFT are removed using external means.<br>Means available on airport site :<br>Towing of light wheeled ACFT immobilized on tarmac.<br>Billing for towing. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 : 0500-2200.<br>Niveau 5 : 2200-0500.<br>Extension HOR du niveau 7 :<br>- Selon le trafic régulier commercial.<br>- Possible avec préavis de 24 HR, pour l'aviation non régulière. | Level 7 : 0500-2200.<br>Level 5 : 2200-0500.<br>SKED extension of level 7 :<br>- Depending on regular commercial traffic.<br>- Possible with 24 HR prior notice, for non-scheduled aviation. |

**AD 2 LFMT.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Moyens de traitement hivernal des surfaces :<br>5 véhicules porteurs de lames déneigement.<br>Capacité linéaire de déneigement : 11 mètres.<br>2 véhicules épandeur déverglaçant.<br>Capacité linéaire de déverglaçant : 26 mètres. | Winter surface treatment resources :<br>5 vehicles equipped with snow ploughs.<br>Linear snow-clearing capacity : 11 metres.<br>2 de-icing spreader vehicles.<br>Linear de-icing capacity : 26 metres. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | PHASE 1 : (priorité)<br>Dégagement minimum prioritaire sur les PRKG HEL Gendarmerie et Sécurité Civile.<br>PHASE 2 : (trafic commercial régulier réduit)<br>RWY : 12L/30R<br>TWY : T, M, V - PRKG : D5, D8, D10<br>Aires de services utiles au trafic régulier.<br>Accès AVT et RFFS.<br>PHASE 3 : (trafic commercial régulier)<br>TWY : Y, W1, W2<br>PRKG : B, C, D, E1, selon reprise du trafic.<br>PHASE 4 : (aviation non régulière)<br>RWY : 12R/30L<br>TWY : L, S, J<br>PRKG : A, FRET et aire de trafic commerciale. | PHASE 1 : (priority)<br>Priority to minimum clearance on HEL aprons Gendarmerie and Civil Security.<br>PHASE 2 : (reduced regular commercial traffic)<br>RWY : 12L/30R<br>TWY : T, M, V - Apron : D5, D8, D10<br>Service areas useful for regular traffic.<br>Refuelling and RFFS access.<br>PHASE 3 : (regular commercial traffic)<br>TWY : Y, W1, W2<br>Apron : B, C, D, E1, depending on traffic resumption.<br>PHASE 4 : (non-scheduled traffic)<br>RWY : 12R/30L<br>TWY : L, S, J<br>Apron : A, FRET and commercial apron. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produit de déverglaçage : CLEARWAY 1<br>Utilisation préventive ou curative. | De-icing product : CLEARWAY 1<br>For preventive or curative use. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable. | Not applicable. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Validité de l'organisation du plan neige hivernal : du 1er décembre au 31 mars.<br>Dans le cas de l'activation d'un plan hivernal, des mesures de régulation des vols seront appliquées afin de permettre une reprise du trafic compatible avec une capacité réduite de l'aéroport. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Winter snow plan validity : from 1st December to 31st March.<br>In the event of the activation of a winter plan, flight regulation measures will be applied to allow traffic resumption while airport capacity is reduced. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Tarmac | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | A1 à/to A6 : 25 F/C/W/T<br>B1 à/to B4 : 39 F/C/W/T<br>C1, C2 : 45 F/A/W/T<br>C3, D1 : 54 R/B/W/T<br>D2 à/to D6, D10 : 40/B/W/T<br>D7 à/to D9 : 50 R/B/W/T<br>E1: 39 F/C/W/T<br>E2 à/to E9 : 15 F/C/W/T<br>F1 à/to F8 : 14 F/C/W/T<br>Fret/Freight : 51 F/C/W/T<br>G1 à/to G3 : 15 F/C/W/T<br>TEC : 20 F/C/W/T<br>ENAC : 4t / 0.9 MPa<br>ESMA : 3t / 0.9 MPa<br>N : 8 F/C/W/T<br>P1, P2, P3 : 2t / 0.9 MPa | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | W2 : 30 m<br>M : 29 m<br>J, T6, Y : 22.5 m<br>L3, V : 22 m<br>T1, T2 : 21 m<br>W1 : 20 m<br>T3, T4, T5 : 19 m<br>L1, L2, S1, S2, S3, S4 : 15 m<br>Q, R1, R2 : 14 m<br>N2 :12 m<br>K4 : 10 m<br>K2, K5 : 9.5 m<br>S5 : 9 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Tarmac | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | J, T5 : 51 F/C/W/T<br>L1, L2 : 18 F/D/W/T<br>L3 : 15 F/C/W/T<br>M : 47 F/C/W/T<br>N2, S1 : 8 F/D/W/T<br>T1, T2 : 54 F/C/W/T<br>T3, T4 : 53 F/C/W/T<br>T6 : 45 F/C/W/T<br>V : 41 F/C/W/T<br>W1 : 49 F/C/W/T<br>W2 : 28 F/C/W/T<br>Y : 37 F/C/W/T<br>K2, K3, K4, K5, K6 : 2 t / 0.9 MPa<br>Q, R1, R2, S2 à/to S4 : 4t / 0.9 MPa<br>S5 : 3t / 0.9 MPa | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parkings A, B, C, D, E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | D9 : 17 Ft - B1B : 16 ft - D1 à D6 : 13 ft - D7, D8, D10 : 12 ft - E1 : 8 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | D10 43°34'44.40"N 003°57'37.57"E<br>D2 43°34'46.98"N 003°57'32.91"E<br>D3 43°34'47.11"N 003°57'34.48"E<br>D4 43°34'47.08"N 003°57'33.79"E<br>D5 43°34'46.41"N 003°57'35.44"E | D6 43°34'46.64"N 003°57'34.94"E<br>D7 43°34'45.93"N 003°57'36.45"E<br>D8 43°34'45.53"N 003°57'36.88"E<br>D9 43°34'44.95"N 003°57'37.17"E<br>E1 43°34'42.69"N 003°57'43.21"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | TWY J, M, T1, T2, T3, T4, T5, T6, V, W1, W2, Y : ACFT largeur de train inférieure à 9 m.<br>Station automatique AVGAS 100 LL utilisable uniquement pour les avions dont l'envergure est inférieure à 12 m. | TWY J, M, T1, T2, T3, T4, T5, T6, V, W1, W2, Y : ACFT undercarriage width lower than 9 m.<br>Automatic AVGAS 100 LL station only available for ACFT whose wingspan is lower than 12 m. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir cartes AD 2 LFMT APDC et AD 2 LFMT-9. | See AD 2 LFMT APDC charts and AD 2 LFMT-9. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Aucun dispositif de guidage.<br>Placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement : Fret, Bravo, Charly, Delta et Echo 1. | No guidance system.<br>Marshaller compulsory on every parking stand: Fret, Bravo, Charly, Delta and Echo 1. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 12L/30R :<br>- Numéro d'identification de piste<br>- Marquage THR, toucher de roues et point cible<br>- Marquage axe de piste et TWY<br>- Marquage latéral RWY et TWY<br>- Marquage points d'attente<br>- Marquage aire de retournement sur piste seuil 30R<br>RWY 12R/30L :<br>- Numéro d'identification de piste<br>- Marquage THR<br>- Marquage axe de piste et TWY<br>- Marquage DTHR RWY 12R. | RWY 12L/30R :<br>- Runway identification markings<br>- THR, target points and touchdown zone markings,<br>- RWY and TWY axis markings<br>- Edge RWY and TWY markings<br>- Holding points markings<br>- Turnaround area THR 30R markings<br>RWY 12R/30L :<br>- Runway identification markings<br>- THR markings<br>- RWY and TWY axis markings<br>- DTHR RWY 12R markings |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMT .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Aide visuelle au demi tour sur piste seuil 30R :<br>- marquage de couleur jaune.<br>- utilisation limitée aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m (tels que A321, B738, SB20 et AT72).<br>- utilisation interdite de nuit ou quand RVR inférieure à 800 m (conditions LVP).<br>- Balisage : feux non conformes. | Visual aid for turning around at THR 30R :<br>- Yellow marking.<br>- restricted use to ACFT with wingspan less than 36 m and main gear overall width less than 9m (such as A321, B738, SB20 and AT72).<br>- unusable during night or when RVR below 800 m (LVP conditions).<br>- Lighting : non-compliant lights. |

**AD 2 LFMT.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFMT.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BASTIA PORETTA |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NICE COTE D'AZUR |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BASTIA PORETTA |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15-21 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P-W<br>AD WARNING<br>METAR AUTO H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | VISU<br>AEROWEB<br>AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12L | 124.69 (123) | 2600 x 45 | 45 F/C/W/T macadam / macadam | 43°35'10.00"N 003°57'20.57"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 17ft |
| 30R | 304.69 (303) | 2600 x 45 | 45 F/C/W/T macadam / macadam | 43°34'21.97"N 003°58'55.98"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 6ft |
| 12R | 124.69 (123) | 1100 x 30 | 4 t / 0.9 MPa macadam / macadam | 43°34'32.99"N 003°57'06.80"E<br>( 43°34'31.17"N 003°57'10.43"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 7ft<br>DTHR : 10ft |
| 30L | 304.69 (303) | 1100 x 30 | 4 t / 0.9 MPa macadam / macadam | 43°34'12.68"N 003°57'47.14"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 7ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 12R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFMT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12L | 2600 | 2600 | 2600 | 2600 | |
| TWY J | 2200 | 2200 | 2200 | | |
| TWY Y | 2200 | 2200 | 2200 | | |
| 30R | 2600 | 2600 | 2600 | 2600 | |
| TWY V | 1500 | 1500 | 1500 | | |
| 12R | 1100 | 1100 | 1100 | 1000 | |
| TWY R1 | 1000 | 1000 | 1000 | | |
| 30L | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |

**AD 2 LFMT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12L | | G | PAPI 3.7 ° 6.5 % | 69 ft | | | | | |
| 30R | - 420 m - LIH/LIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 53.8 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12L | 2000 m<br>600 m | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH-LIL | R | | | (1) |
| 30R | 2000 m<br>600 m | 60 m<br>60 m | W<br>Y | LIH-LIL | R | | | (2) |

(1) APCH : Feux d'approche classique / Non-precision approach lighting.
THR : Feux à éclats / Flashing lights.
Axial / Centreline : NIL
Latéral / Edge : dont 8 feux encastrés / including 8 embedded lights.

(2) APCH : feux blancs d'approche de précision CAT I / CAT I precision approach white lights.
THR : Feux à éclats / Flashing lights.
Axial / Centreline : NIL.
Latéral / Edge : dont 8 feux encastrés / including 8 embedded lights.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux latéraux de TWY : bleus, de T1 à T6, V, W1, Y, W2, M, L3 et J. | TWY edge lighting : blue, from T1 to T6, V, W1, Y, W2, M, L3 and J. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation de secours assurée par groupe électrogène (250 kVa) dédié à la navigation aérienne. | Secondary power unit provided by generator (250 kVa) dedicated to air navigation. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Hors mode secours inversé : 15 secondes maximum - En mode secours inversé : 1 seconde maximum. | Excluding opposite switching : 15 seconds maximum - Inverted opposite switching : 1 second maximum. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Panneaux d'obligation de point d'attente en T1, V, Y, T6 et J.<br>Feux de protection de piste (WIG-WAG) sur les points d'attente J, T6, Y, W1, V et T1.<br>Panneaux d'indication distance, TWY et PRKG.<br>Panneau "sens interdit" en W1.<br>Absence équipement lumineux "no entry bar" à W1.<br>Manche à air THR 30R éclairée et balisée.<br>Eclairage aire de trafic : PRKG A à F.<br>Feux de bord d'aire de trafic de A à F, J et fret. | Holding point mandatory instruction signs on T1, V, Y, T6 and J.<br>Protection lights (WIG-WAG) at holding points J, T6, Y, W1, V and T1.<br>Distance TWY and apron signs.<br>"No-entry" sign at W1.<br>Lighting equipment "no entry bar" missing at W1.<br>Lighted and marked wind indicator THR 30R.<br>Apron lighting : aprons A to F.<br>Edge apron lighting from A to F, J and freight. |

**AD 2 LFMT.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | H1<br>Position TLOF : 43°34'34.4"N 003°58'05.7"E (ALT 16 ft)<br>Revêtement : enrobé bitumineux<br>Dimensions marquage FATO : 23 m x 23 m<br>Aire de sécurité : 34.5 m x 34.5 m<br>Résistance : 12 t<br>Aucun balisage lumineux, non utilisable de nuit ou par faible visibilité.<br>Distance dégagée entre H1 et Lima 3 : 310 m.<br>Distance dégagée entre H1 et clôture étang : 132 m.<br>Observations : voir VAC HELISTATIONS. | H1<br>Position TLOF: 43°34'34.4"N 003°58'05.7"E (ALT 16 ft)<br>Surface: Asphaltic concrete<br>Marking dimensions FATO : 23 m x 23 m<br>Safety area : 34.5 m x 34.5 m<br>Resistance : 12 t<br>No lighting equipment, unusable by night or by low visibility conditions.<br>Cleared distance between H1 and Lima 3 : 310 m.<br>Cleared distance between H1 and pond fence : 132 m.<br>Remarks : see VAC HELISTATIONS. |

**AD 2 LFMT.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR MONTPELLIER**<br>43°42'48"N , 003°57'27"E - 43°35'18"N , 004°04'50"E - 43°35'04"N , 004°09'16"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°28'10"N , 004°04'22"E - 43°29'00"N , 003°54'00"E - 43°28'06"N , 003°52'18"E - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°34'49"N , 003°58'16"E - 43°42'48"N , 003°57'27"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>MONTPELLIER Tour (FR)<br>MONTPELLIER Tower (EN) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | MONTPELLIER Information (FR)<br>*MONTPELLIER Information (EN)* | 125.900 MHz | H24 | SIV 2 et/and 2.1 |
| FIS | MONTPELLIER Information (FR)<br>*MONTPELLIER Information (EN)* | 134.375 MHz | H24 | SIV 1, 1.1 et/and 1.2 |
| FIS | MONTPELLIER Information (FR)<br>*MONTPELLIER Information (EN)* | 136.625 MHz | H24 | SIV 3 |
| APP | MONTPELLIER Approche (FR)<br>*MONTPELLIER Approach (EN)* | 120.375 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | MONTPELLIER Approche (FR)<br>*MONTPELLIER Approach (EN)* | 127.280 MHz | H24 | Secteur d'approche FB (REF ENR 2.2).<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23<br>Approach sector FB (REF ENR 2.2).<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23 |
| APP | MONTPELLIER Approche (FR)<br>*MONTPELLIER Approach (EN)* | 130.855 MHz | H24 | Secteur d'approche FA (REF ENR 2.2).<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23<br>Approach sector FA (REF ENR 2.2).<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23 |
| APP | MONTPELLIER Approche (FR)<br>*MONTPELLIER Approach (EN)* | 131.055 MHz | H24 | Secteur d'approche FE (REF ENR 2.2).<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23<br>Approach sector FE (REF ENR 2.2).<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFMT.23 |
| TWR | MONTPELLIER Sol (FR)<br>*MONTPELLIER Ground (EN)* | 121.955 MHz | H24 | |
| TWR | MONTPELLIER Tour (FR)<br>*MONTPELLIER Tower (EN)* | 118.200 MHz | H24 | |
| TWR | MONTPELLIER Tour (FR)<br>*MONTPELLIER Tower (EN)* | 118.775 MHz | H24 | |
| VDF | MONTPELLIER Gonio (FR)<br>*MONTPELLIER Homer (EN)* | 118.200 MHz | H24 | |
| VDF | MONTPELLIER Gonio (FR)<br>*MONTPELLIER Homer (EN)* | 118.775 MHz | H24 | |
| VDF | MONTPELLIER Gonio (FR)<br>*MONTPELLIER Homer (EN)* | 130.855 MHz | H24 | |
| VDF | MONTPELLIER Gonio (FR)<br>*MONTPELLIER Homer (EN)* | 131.055 MHz | H24 | |
| VDF | MONTPELLIER Gonio (FR)<br>*MONTPELLIER Homer (EN)* | 134.375 MHz | H24 | |
| VDF | MONTPELLIER Gonio (FR)<br>*MONTPELLIER Homer (EN)* | 136.625 MHz | H24 | |
| ATIS | MONTPELLIER (FR)<br>*MONTPELLIER (EN)* | 124.130 MHz | H24 | TEL ATIS : 04 67 13 11 70 |

**AD 2 LFMT.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | FG | 339 kHz | H24 | 43°33'24.4"N 004°00'50.6"E | 46 ft | 25NM | | 123°/1,7NM THR 30R | |
| VOR-DME | FJR | 114.45 MHz<br>CH 91Y | H24 | 43°34'42.1"N 003°58'29.0"E | 7 ft | 80NM(225°..345°)<br>60NM FL500 | | 314°/868m THR 30R | |
| LOC 30R (I.E.1) | FG | 108.55 MHz | H24 | 43°35'14.9"N 003°57'10.8"E | 17 ft | | | 303°/266m THR 12L | |
| GP 30R | | 329.75 MHz | H24 | 43°34'30.6"N 003°58'48.3"E | 5 ft | | 15.2 m/50 ft<br>( 3 °) | 325°/317m THR 30R | |
| DME 30R | | CH 22Y | H24 | 43°34'30.6"N 003°58'48.3"E | 40 ft | 25NM FL250 | | 325°/317m THR 30R | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le centre de contrôle d'approche de MONTPELLIER (MONTPELLIER APP) assure la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTA MONTPELLIER et de la TMA MONTPELLIER conformément à l'ENR 2.1.

***20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS***

*MONTPELLIER approach control center (MONTPELLIER APP) ensures the provision of the air traffic control services within CTA MONTPELLIER and TMA MONTPELLIER in accordance with ENR 2.1.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition en TMA MONTPELLIER est fixée à 5000 ft.

Le niveau de transition en TMA MONTPELLIER est déterminé par MONTPELLIER APP.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude within MONTPELLIER TMA is 5000 ft.*

*The transition level within MONTPELLIER TMA is determinated by MONTPELLIER APP.*

**20.3 SERVICE RADAR**

MONTPELLIER Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***20.3 RADAR GUIDANCE SERVICE***

*MONTPELLIER Approach provides services of radar monitoring, radar assistance, radar guidance to provide services of air traffic control, flight information and alert.*

**20.4 REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES**

La réduction des espacements est appliquée sur la piste 30R/12L de Montpellier-Méditerranée dans les conditions prévues par la Réglementation de la Circulation Aérienne.

Pour des monomoteurs à hélices, ou des bimoteurs à hélices de moins de 7t, la longueur de piste minimum qui doit être libérée par l'aéronef précédent est de :

- 2000 m, ou

- 1500 m si l'aéronef précédent est un départ qui a effectivement décollé.

***20.4 REDUCED RUNWAY SEPARATION***

*At Montpellier-Méditerranée AD, reduced runway separation is applied on RWY 30R/12L, under conditions laid down in the national air traffic regulation.*

*For single-engined propeller aircraft, or twin-engined propeller aircraft whose weight is less than 7t, the minimum length of runway which must be vacated by the preceding aircraft is :*

*- 2000 m, or*

*- 1500 m if the preceding aircraft is airborne after departure.*

**20.5 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT** ***20.5 USE OF PARKING STANDS***

| **Postes** *Stands* | **Départ autorisé** *Authorized departure* | **Longueur aéronef MAX** *ACFT MAX length* | **Envergure aéronef MAX** *ACFT MAX wingspan* | **Consignes** *Instructions* |
|---|---|---|---|---|
| **A1**<br>**A2**<br>**A3**<br>**A4**<br>**A5**<br>**A6** | A<br>A<br>A<br>A<br>A<br>A | 29.87 m (Embraer ERJ 145 XR)<br>26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600)<br>26.77 m (Bombardier CRJ-100 / CL600)<br>14.40 m (Cessna Citation CJ2+ )<br>17.15 m (Dassault Falcon 20)<br>17.15 m (Dassault Falcon 20) | 29,00 m (Fokker F 27-MK500)<br>22.76 m (Saab 340B+)<br>22.76 m (Saab 340B+)<br>16.61 m (Beechcraft Super King Air 200)<br>17.00 m (Cessna Citation Excel)<br>17.00 m (Cessna Citation Excel) | |
| **B1** | P/A | 47,32 m (B757-200) | 43,89 m (A310) | Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance.<br>*Independant departure only with assistance guidance.* |
| **B2** | P/A | 44,50 m (A321-Neo) | 36 m (A321 - Neo/739) | Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance.<br>*Independant departure only with assistance guidance.* |
| **B3** | P/A | 44,50 m (A321-Neo) | 36 m (A321 - Neo/739) | Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance.<br>*Independant departure only with assistance guidance.* |
| **B4** | P/A | 39,10 m (CRJ-1000) | 28,40 m (DASH 8-400) | Départ autonome uniquement avec guidage de l'assistance.<br>*Independant departure only with assistance guidance.* |
| **C2** | P | 44,50 m (A321-Neo) | 36 m (A321 - Neo/739) | |
| **C3** | P | 44,50 m (A321-Neo) | 36 m (A321 - Neo/739) | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| **Postes**<br>*Stands* | **Départ autorisé**<br>*Authorized departure* | **Longueur aéronef MAX**<br>*ACFT MAX length* | **Envergure aéronef MAX**<br>*ACFT MAX wingspan* | **Consignes**<br>*Instructions* |
|---|---|---|---|---|
| **D1 D4 D5 et D6** | P | 44,50 m (A321) | 35,79 m (B737-800W) | |
| **D2** | P | 47,32 m (B757-200) | 43,9 m (A310) | Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement.<br>*Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area* |
| **D3 D7** | P | 39,47 m (B737-800) | 34.32 m (B737-800W) | |
| **D8** | P | 44,50 m (A321) | 35.79 m (B737-800) | |
| **D9** | P | 69,87 m (B747-400) | 59,63 m (B747-400) | Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement.<br>*Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area.* |
| **D10** | P / AD | 44,50 m (A321) | 35,79 m (B737-800W) | Un même axe de poste avec plusieurs positions aéronefs (départs repoussés ou bien autonomes). Seule la position reculée avec barre de virage permet les départs en autonome. Souffle impacte E1 lors de l'arrivée et du départ autonome.<br>*Same stand axis with several ACFT positions (push-back departures or autonomous). Only the push-back position with turn bar allows autonomous departures. Blast impacting E1 during arrival and autonomous departure.* |
| **E1** | A | 44,50 m (A321) | 34,15 m (A321) | Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. Strictement interdit à tous les hélicoptères et avions de moins de 6 t.<br>*Turning maneuver required before alignment on stand. Strictly prohibited for all helicopters and ACFT less than 6 t.* |
| **E2 E3 et E4** | A | 17,6 m (Beech 1900) | 17,67 m (Beech 1900) | Strictement interdit à tous les hélicoptères.<br>Points d'ancrage disponibles.<br>*Strictly prohibited for all helicopters.*<br>*Available anchor points.* |
| **E5 E6** | A | 10,43 m (TBM 700) | 12,68 m (TBM 700) | Strictement interdit à tous les hélicoptères.<br>Points d'ancrage disponibles.<br>*Strictly prohibited for all helicopters.*<br>*Available anchor points.* |
| **E7 E8** | A | 10,8 m (Beech 90) | 15,3 m (Beech 90) | Strictement interdit à tous les hélicoptères.<br>Points d'ancrage disponibles.<br>*Strictly prohibited for all helicopters.*<br>*Available anchor points.* |
| **F1 à F8** | A | 8,5 m | 12 m | Strictement interdit à tous les hélicoptères. Choix du poste à convenance des équipages selon disponibilité.<br>Points d'ancrage disponibles.<br>*Strictly prohibited for all helicopters. Crews convenience for stand choice according disponibility.*<br>*Available anchor points.* |
| **FR1 FR2** | A | 33,40 m (B737-300) | 28,88 m (B737-300) | |
| **FR3** | A | 69,87 m (B747-400) | 59,63 m (B747-400) | Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste. Aéronef critique étudié pour ce poste mais circulation non homologuée sur l'aire de mouvement.<br>*Turning maneuver required before alignment on stand. Critical ACFT studied for this stand but traffic not approved on movement area.* |
| **FR4** | A | 28,6 m (BAe-146 RJ85) | 26,3 m (BAe-146 RJ85) | Manoeuvre de retournement nécessaire avant l'alignement sur le poste.<br>*Turning maneuver required before alignment on stand.* |
| **FR5** | AG | 33,63 m (B737-700W) | 35,79 m (B737-700W) | Départ autonome gauche autorisé en l'absence d'aéronef sur FR1 FR2 FR3.<br>*Left autonomous departure allowed when absence of ACFT on FR1 FR2 FR3.* |
| **G1 G2 et G3** | . | 20,6 m (SUPER PUMA) | Rotor : 16,2 m (SUPER PUMA) | Accès au parking depuis cheminement hélico au droit du poste G2 traversée de LIMA sous contrôle TWR. Pas d'éclairage, Arrivées, départs et opérations escales interdits de nuit. Mouvements interdits en simultané sur GOLF.<br>*Parking access from HEL routing right stand G2. LIMA traverse under TWR control. No lights. Arrivals, departures and turn round prohibited by night. Simultaneous ACFT movements prohibited on GOLF.* |

Légende (départs de poste) :
A : départ autonome possible / *possible autonomous departure*
P : repoussage obligatoire / *mandatory push-back*
AD : départ autonome droite / *possible right autonomous departure*
AG : départ autonome gauche / *possible left autonomous departure*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 GENERALITES**

L'espace maritime est privilégié pour les manœuvres pour des raisons environnementales. Les approches se feront préférablement en piste 30R, jusqu'à une composante de vent arrière de 8 nœuds, de jour comme de nuit. Les départs se feront préférablement en piste 12L, la nuit entre 2100 et 0700 (ETE - 1 HR), jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds et si la visibilité est supérieure à 1900m.

***21.1 GENERAL INFORMATION***

*Over sea operations are preferred due to environmental reasons. Approaches shall be performed on RWY 30R , until a tailwind component of 8 kts, at both day and night times. Departures shall be performed on RWY 12L, at night from 2100 to 0700 (SUM - 1 HR), until a tailwind component of 5 kts and if visibility is higher than 1900m.*

**21.2 PROCEDURES D'ARRIVEE**

En TMA, la vitesse est strictement limitée à 250 kt.

Les approches à vue pour la piste 30R doivent tenir compte des recommandations suivantes, sauf indication contraire du contrôle :
- Main gauche (provenance GIGNA ou BALRU) : les aéronefs maintiennent 4000 pieds jusqu'au trait de côte.
- Main droite (provenance SIMAR) : les aéronefs maintiennent 4000 pieds jusqu'à 4 NM FJR. Le survol de La Grande Motte ne doit pas être effectué en dessous de 2000 ft. De nuit (2100 - 0700), (ETE - 1 HR), les aéronefs maintiendront 4000 pieds jusqu'au trait de côte.

Les approches en piste 12L doivent s'effectuer selon un angle égal ou supérieur à l'angle de trajectoire de descente (6,4%) défini par l'indicateur de trajectoire d'approche (PAPI).

***21.2 ARRIVAL PROCEDURES***

*In TMA, speed is strictly limited to 250 kt.*

*Visual approaches for RWY 30R should be performed according to following instructions, unless otherwise instructed by ATC :*
*- Left hand (bound from GIGNA or BALRU) : aircraft shall maintain 4000 ft until sea shoreline.*
*- Right hand (bound from SIMAR) : aircraft shall maintain 4000 ft until 4 NM FJR. Overflying city of La Grande Motte is prohibited below 2000 ft. By night (2100 - 0700), (SUM - 1HR), aircraft shall maintain 4000 ft until sea shoreline.*

*Approaches on RWY 12L are to be carried out at an angle equal or greater than the angle used for descent (6.4%) defined by PAPI.*

**21.3 PROCEDURES DE DEPART**

Après un décollage en piste 30R, les avions à réaction doivent maintenir le régime de décollage jusqu'à la hauteur de 1500 ft, puis adopter la poussée de montée V2+10 jusqu'à 3000 ft.

***21.3 DEPARTURE PROCEDURES***

*After taking off from RWY 30R, jets are to maintain TKOF power setting until 1500 ft AGL then adopt the climbing power thrust at a speed of V2+10 until 3000 ft.*

**21.4 VOLS D'ENTRAINEMENT**

L'accord préalable du service de la navigation aérienne et dans certains cas de l'exploitant d'AD est indispensable pour tout entraînement d'aéronef non basé. Les demandes sont à envoyer au moins 48h à l'avance (jours ouvrés) à l'adresse suivante, en mentionnant le type d'appareil, son immatriculation, la date, la durée et la nature de l'entrainement souhaité. Merci de préciser tout besoin de besoin parking, assistance ou avitaillement.
montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr

Un livret « entrainement avions » est disponible sur le site internet de l'exploitant.
Les vols d'entraînements autour de l'aérodrome (tours de piste, simulations de panne ou de remise des gaz, posé-décollés…) sont :
- interdits aux aéronefs des groupes acoustiques 1, 2 et 3 ;
- autorisés aux aéronefs des groupes acoustiques 4 et 5, du 1er octobre au 15 juin inclus, du LUN au SAM sauf jours fériés, de 0700 à 2000 (ETE - 1 HR),
- autorisés toute l'année aux aéronefs à moteurs à pistons de 0700 à 2000 (ETE - 1 HR).

Des restrictions de créneaux s'appliquent en piste secondaire 12R/30L, du 21 juin au 21 septembre, les weekends et jours fériés, pour les vols d'entrainements :
- éviter les tours de piste entre 12h00 et 15h00 locale,
- éviter les tours de pistes entre 15h00 et 17h00 locale, excepté appareils à faible nuisance (Catégorie CALIPSO A/A+).

**En piste 12L/30R** les circuits se font au Nord-Est de la piste. En tour de piste RWY12L, les aéronefs devront maintenir une altitude minimale de 1000 ft dans la branche vent arrière. En piste principale, sens 30R, au décollage pour un tour de piste, le virage initial se fera impérativement à 1,4 NM FJR pour rejoindre le segment vent arrière main droite. Le virage doit être contenu par l'autoroute A9 au Nord, sauf indication contraire du contrôle.

**En piste 12R/30L** les circuits se font au Sud-Ouest de la piste et à une altitude minimale de 1000 ft. En piste secondaire les tours de piste sont interdits aux aéronefs non basés quand la configuration 12R est en service.

Des mesures spécifiques différentes peuvent s'appliquer aux aéronefs basés.

***21.4 TRAINING FLIGHTS***

*Prior approval must be granted by the aerodrome operator and the air navigation service for training of any aircraft which is not based at Montpellier Méditerranée Airport. Demand shall be sent at least 48h before (business days) to the following email and must include aircraft type, registration, date, duration and nature of the training. Please specify any parking stand, handling or refueling request.*
*montpellier-subdivision-ctl@aviation-civile.gouv.fr*

*A training guide document is available on the airport's website.*
*Training flights around the airfield (circuits, IFR APP, engine failure and go around simulations…) are :*
*- prohibited for aircraft of acoustic groups 1,2 and 3 ;*
*- allowed for aircraft of acoustic groups 4 and 5 from 1st October to 15 june included, from MON to SAT except public HOL from 0700 to 2000 (SUM - 1 HR),*
*- allowed all year long for piston engine ACFT from 0700 to 2000 (SUM - 1 HR).*

*Additional slot restrictions apply on secondary RWY 12R/30L, from June 21st to September 21st, on Saturdays, Sundays and holidays for training flights :*
*- avoid traffic patterns between 12h00 and 15h00 local time,*
*- avoid traffic patterns between 15h00 and 17h00 local time except for low noise emissions ACFT (CALIPSO Cat A/A+).*

***On Runway 12L/30R** circuit patterns are to the North-East of the runway. In traffic pattern RWY12L, aircraft must maintain a minimum altitude of 1000 ft in downwind leg. After departing main RWY 30R for a circuit, initial right turn shall< be performed at 1.4 NM FJR, to join right hand downwind leg. The turn shall be limited by highway A9 in the North, except otherwise instructed.*

***On runway 12R/30L** circuit patterns are to the South-West of the runway and at a minimum altitude of 1000 ft. Circuit patterns on secondary runway are forbidden to any ACFT which is not Montpellier- based when RWY 12R is in use.*

*Special measures may apply to based aircraft.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 PROCEDURES**

22.1.1 ITINERAIRES IFR : AD MONTPELLIER

22.1.1.1 Arrivées

Les trajectoires d'arrivée figurent sur les cartes ci-après.

22.1.1.2 Transits

Les vols IFR devant transiter dans la TMA suivront les itinéraires publiés (cf carte régionale). Ces vols seront sous contrôle de l'organisme chargé du contrôle tel que précisé au paragraphe 1.

22.1.1.3 Départs RNAV 1

L'équipement requis pour l'utilisation des procédures de départ RNAV est un équipement RNAV utilisant un capteur GNSS et/ou un capteur DME/DME.

Toutefois, les équipements RNAV ne disposant pas de capteur GNSS devront, en complément du capteur DME/DME, disposer d'une possibilité de navigation inertielle pour utiliser les SIDs RNAV.

Dans ce cas, l'équipage doit s'assurer avant l'alignement que la précision de la position fournie par le système de navigation est meilleure que 0.17 NM par rapport à une position connue (ex : seuil de piste). Cela peut être réalisé au moyen d'une fonction de recalage du système de navigation (ex : FMS) automatique (fonction "Automatique runway update") ou manuelle.

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services du contrôle. En l'absence de la capacité "RNAV" requise, le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" à la demande de mise en route afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

22.1.1.4 Procédures moindre bruit

Voir carte ci-après.

22.1.1.5 Départ à vue piste 30L/12R

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue de la piste 30L/12R peut être autorisé dans les conditions suivantes :

- en cas de panne du VOR FJR,

- visibilité supérieure ou égale à 5 km et plafond supérieur à 2000 ft AMSL,

- en direction de l'Ouest,
- le pilote :

1) doit virer au plus tôt vers l'Ouest,
2) est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à l'altitude de 2000 ft AMSL minimum, et doit ensuite se conformer aux instructions du service de contrôle.

22.1.2 TRANSFERT DE COMMUNICATION

22.1.2.1 Les aéronefs en IFR traversant la TMA seront transférés en communication à MONTPELLIER APP.

22.1.2.2 Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef, au plus tard une minute après l'instruction de changement de fréquence.

**22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

22.2.1 Les aéronefs équipés de transpondeur devront afficher le code 7600.

22.2.2 Arrivée

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale, l'heure d'approche prévue (HAP) étant l'heure de passage à ESPIG.

Panne suivie d'une API :

**RWY 12L :** Pour une seconde tentative, appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC, puis monter 4000 ft dans l'attente ESPIG. A 4000 ft, passant ESPIG, rejoindre le IAF MT502 (de la RNP RWY12L) et exécuter la procédure.

**RWY 30R :** Pour une seconde tentative, appliquer la procédure décrite sur le volet IAC.

**RWY 12L et 30R :** Si la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant le RDL 241° FJR (RM 241° ) jusqu'à 12 NM FJR, ensuite suivre la RM 178° pour chercher les conditions VMC.

22.2.3 Départ

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ et monter au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité. Ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

22.2.4 Pour PERPIGNAN, BEZIERS et NIMES, suivre les consignes précisées dans l'AD 2.

***22.1 PROCEDURES***

*22.1.1 IFR ROUTES : MONTPELLIER AD*

*22.1.1.1 Arrivals*

*Inbound routes are described in the following charts.*

*22.1.1.2 Transits*

*Transiting IFR flights within TMA shall follow published routes (see regional chart). These flights should be carried out under the control of the service responsible as described in paragraph 1.*

*22.1.1.3 RNAV 1 departures*

*The required equipment for the use of RNAV procedures is a RNAV equipment using a GNSS sensor and/or a DME/DME sensor.*

*However, RNAV equipment without GNSS sensor shall, in addition to DME/DME sensor, have a possibility of inertial navigation to use the SIDs RNAV procedures.*

*In such a case, the crew members must check before lining up on runway, that the precision of the position given by the navigation system is greater than 0.17 NM compared to a known position (ex : threshold). This can be realized with a function of resetting of the navigation system (ex : FMS) which can be automatic (function "Automatic runway update) or manual.*

*RNAV departures are preferred and are declared services by ATC services. Without the required "RNAV" capacity, the pilot must announce "No RNAV" when requesting startup, in order to follow a conventional departure.*

*22.1.1.4 Noise abatement procedure*

*See the following chart.*

*22.1.1.5 Visual departure RWY 30L/12R*

*To improve departure management, a RWY 30L/12R visual departure may be authorized under the following conditions :*

*- in case of a VOR FJR failure,*

*- visibility greater than or equal to 5 km and ceiling above 2000 ft AMSL,*

*- towards the West,*
*- the pilot :*

*1) must turn as soon as possible to the West,*
*2) is responsible for crossing obstacles up to 2000 ft AMSL minimum, and must then comply with ATC instructions.*

*22.1.2 TRANSFER OF COMMUNICATION*

*22.1.2.1 ACFT in IFR, crossing the TMA should be transfered to MONTPELLIER APP.*

*22.1.2.2 Frequency changes take place when instructed by the authority responsible for air traffic control, one minute at the latest after the instructions to change frequency.*

***22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*22.2.1 ACFT equipped with transponder have to squawk 7600.*

*22.2.2 Arrival*

*Comply with the procedure as described in the national regulation, expected approach time (EAT) is time when crossing ESPIG.*

*Radiocommunication failure followed by a missed approach :*

***RWY 12L :** For a second attempt, comply with the missed approach procedure described on IAC chart, then climb up to 4000 ft to join holding ESPIG. At 4000 ft, crossing ESPIG, join IAF MT502 (from RNP RWY12L) and execute the procedure.*

***RWY 30R :** For a second attempt, comply with the missed approach procedure described on IAC chart.*

***RWY 12L and 30R :** If the second attempt is followed by an other missed approach, clear the TMA following RDL 241° FJR (MAG 241° ) until 12 NM FJR, then proceed MAG 178° looking for VMC.*

*22.2.3 Departure*

*On VMC : turn back to land on the arodrome.*

*On IMC : proceed with flight until reaching the TMA limits complying with the departure path and climb to the last assigned FL or, if not compatible with obstacle clearance, to the first safety FL. Then follow the current flight plan.*

*If the failure happens during a radar vectored departure, reach the assigned SID as soon as possible.*

*22.2.4 For PERPIGNAN, BEZIERS and NIMES, comply with instructions described in AD 2.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.3 CONSIGNES PARTICULIERES ET RESTRICTIONS**

Piste 12L/30R interdite aux aéronefs dont l'envergure est supérieure à 36 m ou dont la largeur hors tout du train principal est supérieure à 9 m. Accueil d'aéronefs supérieurs à ces limites selon préavis de 3 mois et évaluation d'impact sur la sécurité réalisée par l'exploitant.

AD interdit aux ULM (sauf basés) et aux planeurs sauf cas d'urgence.

Utilisation de la piste 30L/12R autorisée aux aéronefs tels que BE 200, SW2, PA42, PC6. Cette piste est interdite aux aéronefs dont l'une au moins des 5 conditions suivantes est remplie :

- Masse supérieure à 5,7 t,
- Turboréacteur,
- Envergure supérieure à 24 mètres,
- Largeur hors tout du train supérieure à 6 mètres,
- Distance de référence au décollage supérieure à 800 mètres.

Pour ne pas interférer avec le trafic de la piste principale, après le décollage virer à droite en piste 12R et à gauche en piste 30L.

La vent arrière main droite piste 30R suit une RM 123°.
L'attention des usagers est attirée sur les effets visuels trompeurs du trait de côte NON perpendiculaire aux axes de piste.

Entraînements approches IFR sur les terrains de LFMT, LFMU, LFTW et LFMP : déposer un plan de vol IFR pour chacune des procédures aux instruments programmées.

RWY 12L : décollage interdit depuis le TWY W1.

RWY 12R : décollage interdit depuis le TWY Q.

***22.3 SPECIAL INSTRUCTIONS AND RESTRICTIONS***

*RWY 12L/30R prohibited for ACFT whose wingspan is greater than 36 m or main landing gear overall width greater than 9 m. For ACFT greater than those limits PN 3 months is required and safety impact assessment performed by the operator.*

*AD prohibited for ULM (except based) and for gliders except for emergency.*

*Use of RWY 30L/12R cleared to ACFT such as BE 200, SW2, PA 42, PC6. This RWY is prohibited for ACFT complying with at least one of the 5 following conditions :*

- *Weight over 5,7 t,*
- *Turbojets,*
- *Wingspan over 24 m,*
- *Main gear overall width over 6 m,*
- *Reference TKOF distance over 800 m.*

*In order not to interfere with traffic of the main runway, after TKOF RWY 12R turn right and after TKOF RWY 30L turn left.*

*Right-hand downwind RWY 30R follows MAG 123°.*
*Users' attention is drawn to the misleading visual effects of the part of coastline which is NOT perpendicular to RWYs axis.*

*IFR training approaches on LFMT, LFMU, LFTW and LFMP : file an IFR flight plan for each procedure planned.*

*RWY 12L : take-off prohibited from TWY W1.*

*RWY 12R : take-off prohibited from TWY Q.*

**22.4 PROCEDURES DE VOL FAIBLES VISIBILITES**

**22.4.1 Piste et équipements associés dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures LVP**

22.4.1.1 PISTE

Piste 12L/30R utilisation autorisée en conditions LVP.

La piste 30R homologuée pour les approches de précision CAT I, est équipée d'un ILS et d'une rampe d'approche.

22.4.1.2 TAXIWAYS

Utilisation des voies S1, S2, S3, S4, et S5 ainsi que R1, R2, L1 et L2 (entre GS et SL) interdites en conditions LVP.

Aide visuelle au demi-tour sur piste seuil 30 R (marquage de couleur jaune) : utilisation interdite en conditions LVP.

Circulations autorisées sur les taxiways en conditions LVP : seuls les seuils des taxiways T1 et T6 sont utilisés pour l'alignement sur la piste 12L/30R.

Pour les départs des parkings A, B, C, D et poste E1 :

RWY 12L : W2, T6.

RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1.

Pour les départs des parkings E (sauf poste E1) et F :

RWY 12L : L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L3, T3, T2, T1.

Pour les départs du parking G :

RWY 12L : L2 (sauf entre GS et SL), L3, T4, T5, T6.

RWY 30R : L2 (sauf entre GS et SL), L3, T3, T2, T1.

Par conditions LVP, le roulage sera limité au déplacement d'un seul mouvement à la fois sur la plate-forme. Un avion ne sera autorisé à débuter son roulage que lorsque le précédent aura annoncé son arrivée au parking ou son décollage.

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les cheminements LVP sont en vigueur : "Procédures faible visibilité en cours" .

**22.4.2 Conditions météorologiques pour lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées**

A l'arrivée ou au départ, la phase de LVP commence quand la RVR (ou à défaut la VIS) est inférieure à 800 m.

A l'arrivée ou au départ, la phase de LVP se termine quand la RVR (ou à défaut la VIS) est revenue à un niveau stabilisé supérieur à 800 m.

En-dessous de 400 m de RVR (ou à défaut la VIS), les décollages sont interdits.

En-dessous de 750 m de RVR (ou à défaut la VIS), les atterrissages sont interdits.

**22.4.3 Balisage**

Voir AD 2 LFMT.9, 14 et 15.

***22.4 LVP LOW VISIBILITY FLIGHT PROCEDURES***

***22.4.1 RWY and associated equipment whose use is authorized in the context of low visibility procedures***

*22.4.1.1 RUNWAY*

*RWY 12L/30R use is authorized in LVP conditions.*

*RWY 30R is certified for CAT I precision approach and it is equipped with an ILS and an approach ramp.*

*22.4.1.2 TAXIWAYS*

*Use of TWYs S1, S2, S3, S4, and S5 as well as R1, R2, L1 and L2 (between GS and SL) prohibited in LVP conditions.*

*Visual aid for half-turn on threshold RWY 30 R (yellow marking) : forbidden to use in LVP conditions.*

*Taxiing authorized on dedicated TWYs in LVP conditions : only thresholds of TWY T1 and T6 are used for lining up on RWY 12L/30R.*

*For departures from aprons A, B, C, D and stand E1 :*

*RWY 12L : W2, T6.*

*RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1.*

*For departures from aprons E (except stand E1) and F :*

*RWY 12L : L3, T4, T5, T6.*

*RWY 30R : L3, T3, T2, T1.*

*For departures from apron G :*

*RWY 12L : L2 (except between GS et SL), L3, T4, T5, T6.*

*RWY 30R : L2 (except between GS et SL), L3, T3, T2, T1.*

*In LVP conditions, taxiing will be limited to one movement at a time on the platform. ACFT will not be authorised to start taxiing until the previous ACFT has announced its arrival at the parking or its takeoff.*

*The pilots are informed by the ATIS when the LVP ground tracks are effective : "Low visibility operations in force".*

***22.4.2 Precise weather conditions under which low visibility procedures shall be started, performed and terminated***

*On arrival or departure, the LVP phase starts when RVR (or, failing that, VIS) is less than 800 m.*

*On arrival or departure the LVP phase ends, when the RVR (or, failing that, VIS) is stabilised to a level greater than 800 m.*

*When RVR (or, failing that, VIS) is less than 400 m, take-offs are prohibited.*

*When RVR (or, failing that, VIS) is less than 750 m, landings are prohibited.*

***22.4.3 Lighting***

*See AD 2 LFMT.9, 14 and 15.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMT.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 AERODROMES**

23.1.1 PERPIGNAN RIVESALTES

L'aérodrome de PERPIGNAN-RIVESALTES est situé sous la TMA MONTPELLIER partie 15.

Les itinéraires IFR de départ et d'arrivée figurent sur les cartes SID et STAR AD 2 LFMP.

Les services de contrôle sont assurés dans les espaces concernés par MONTPELLIER APP et par PERPIGNAN TWR.

23.1.2 BEZIERS VIAS

L'aérodrome de BEZIERS-VIAS est situé sous la TMA 7 MONTPELLIER.

Les itinéraires IFR d'arrivée et de départ figurent sur les cartes SID et STAR AD 2 LFMU.

Les services de contrôle de la circulation aérienne sont assurés dans les espaces concernés par MONTPELLIER APP et par BEZIERS TWR.

23.1.3 NIMES GARONS

L'aérodrome de NÎMES GARONS est situé sous la TMA MONTPELLIER partie 10 et sous la CTA RHONE partie 3.

Les itinéraires IFR de départ et d'arrivée figurent sur les cartes SID et STAR AD2 LFTW.

Hors horaires d'activation des CTA RHONE parties 2, 3 et 4, MONTPELLIER APP assure les services de la circulation aérienne dans les TMA MONTPELLIER parties 10, 11, 12 et 13.

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

- Site susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer.

- AD situé sur une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux). Forte concentration d'oiseaux : passages importants d'oiseaux de toutes espèces et de chauve-souris, sur l'AD et ses alentours, de jour ou bien de nuit.

**23.3 EQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

- Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0)
- Zone de traitement : limites latérales des TMA de MONTPELLIER du sol au FL115. A proximité immédiate de l'aéroport de MONTPELLIER, seules les approches finales 30R et 12L, effectuées sur les trajectoires nominales sont surveillées jusqu'à la piste.
Les approches finales de PERPIGNAN, BEZIERS et NÎMES ne sont pas surveillées.

- AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Continu pendant la journée aéronautique.

**23.5 AERONEFS NON EQUIPES 8.33 KHz**

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ MONTPELLIER Tour.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ MONTPELLIER INFORMATION correspondant à la partie de SIV MONTPELLIER empruntée (REF AD 2 SIV 01, ENR 2.2.7, AD 2 LFMT.18).

***23.1 AERODROME***

*23.1.1 PERPIGNAN RIVESALTES*

*PERPIGNAN-RIVESALTES aerodrome is located under MONTPELLIER TMA part 15.*

*Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD 2 LFMP charts.*

*Air traffic control services are provided within related airspaces by MONTPELLIER APP and PERPIGNAN TWR.*

*23.1.2 BEZIERS VIAS*

*The aerodrome of BEZIERS VIAS is located under MONTPELLIER TMA part 7.*

*Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD 2 LFMU charts.*

*ATC services are secured within airspaces under MONTPELLIER APP and BEZIERS TWR responsability.*

*23.1.3 NIMES GARONS*

*The aerodrome of NIMES GARONS is located under MONTPELLIER TMA part 10 and under RHONE CTA part 3.*

*Departure and arrival IFR routes appear on SID and STAR AD2 LFTW charts.*

*Outside activation hours of RHONE CTA parts 2, 3 and 4, MONTPELLIER APP provides ATC services within MONTPELLIER TMA parts 10, 11, 12 and 13.*

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*- AD likely to be covered by sea haze in a few minutes.*

*- AD located in a IBA (Important Bird Area). A lot of birds on AD and vicinity : danger of bats and flocks of birds (day and night).*

***23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*- MSAW ground warning system (see AD 1.0) - Processing area : the MSAW monitoring is effective in MONTPELLIER TMA from SFC to FL115. In the close vicinity of MONTPELLIER airport, only the RWY 30R/12L final approaches are monitored until reaching the RWY.*
*The final approaches for PERPIGNAN, BEZIERS and NÎMES are not monitored.*

*- AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Continuous during the aeronautical day.*

***23.5 AIRCRAFT NOT EQUIPPED WITH 8.33 KHz***

*On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on MONTPELLIER Tower FREQ.*

*On arrival, unless otherwise instructed by ATS, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact MONTPELLIER INFORMATION on the frequency corresponding to the part of SIV MONTPELLIER used (REF AD 2 SIV 01, ENR 2.2.7, AD 2 LFMT.18).*

**AD 2 LFMT.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMT.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / Not applicable. | Sans objet / Not applicable. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

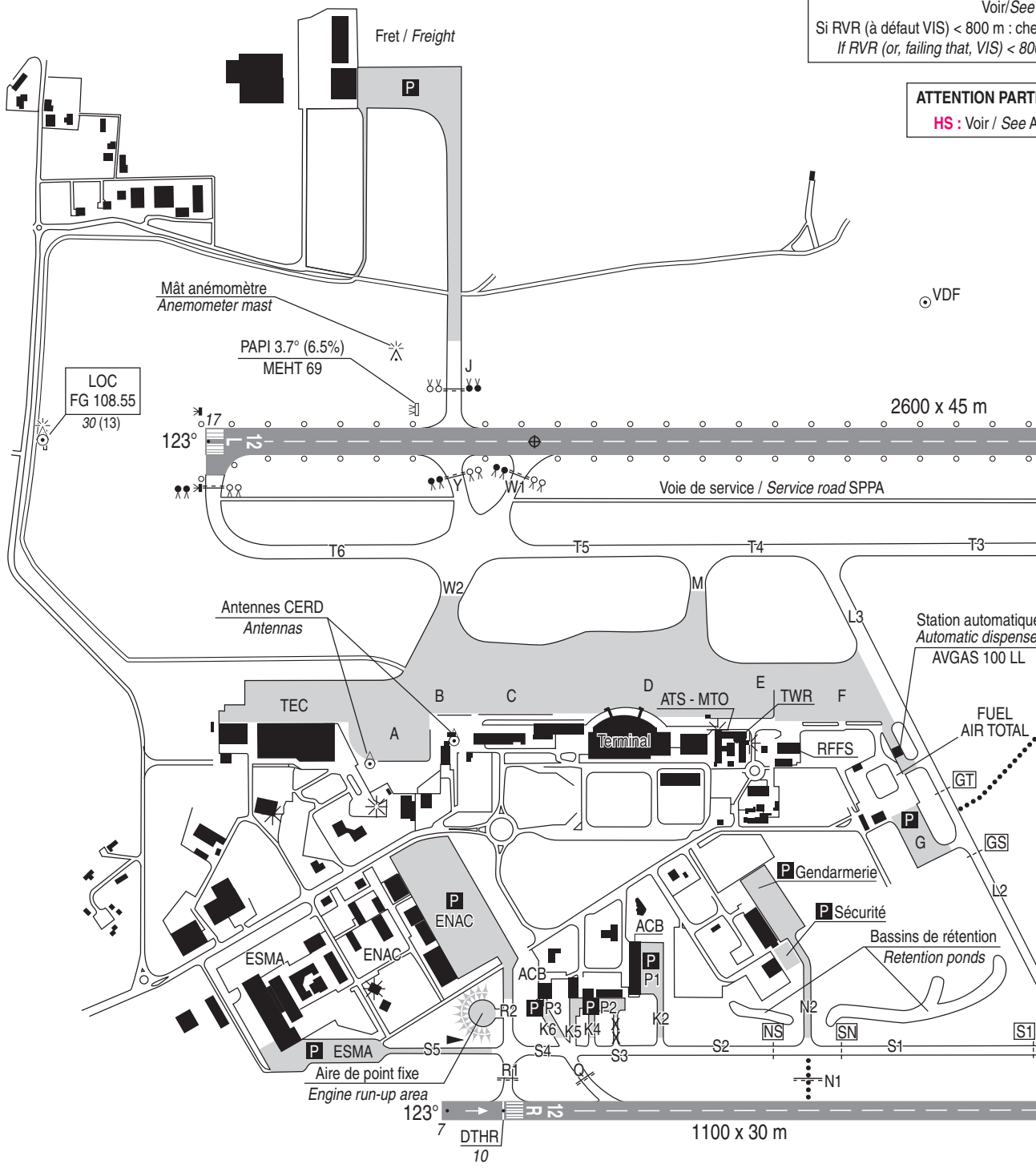
**ATIS** MONTPELLIER : 124.130 ☎ 04 67 13 11 70
**GND** (SOL) : 121.955

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
43 35 00 N - 003 57 41 E
*ALT AD : 17 (1 hPa)*

VAR 2° E (2020)

**OBSERVATIO**
Voir/*See*
Si RVR (à défaut VIS) < 800 m : che
*If RVR (or, failing that, VIS) < 80*

**ATTENTION PARTI**
**HS :** Voir / *See A*



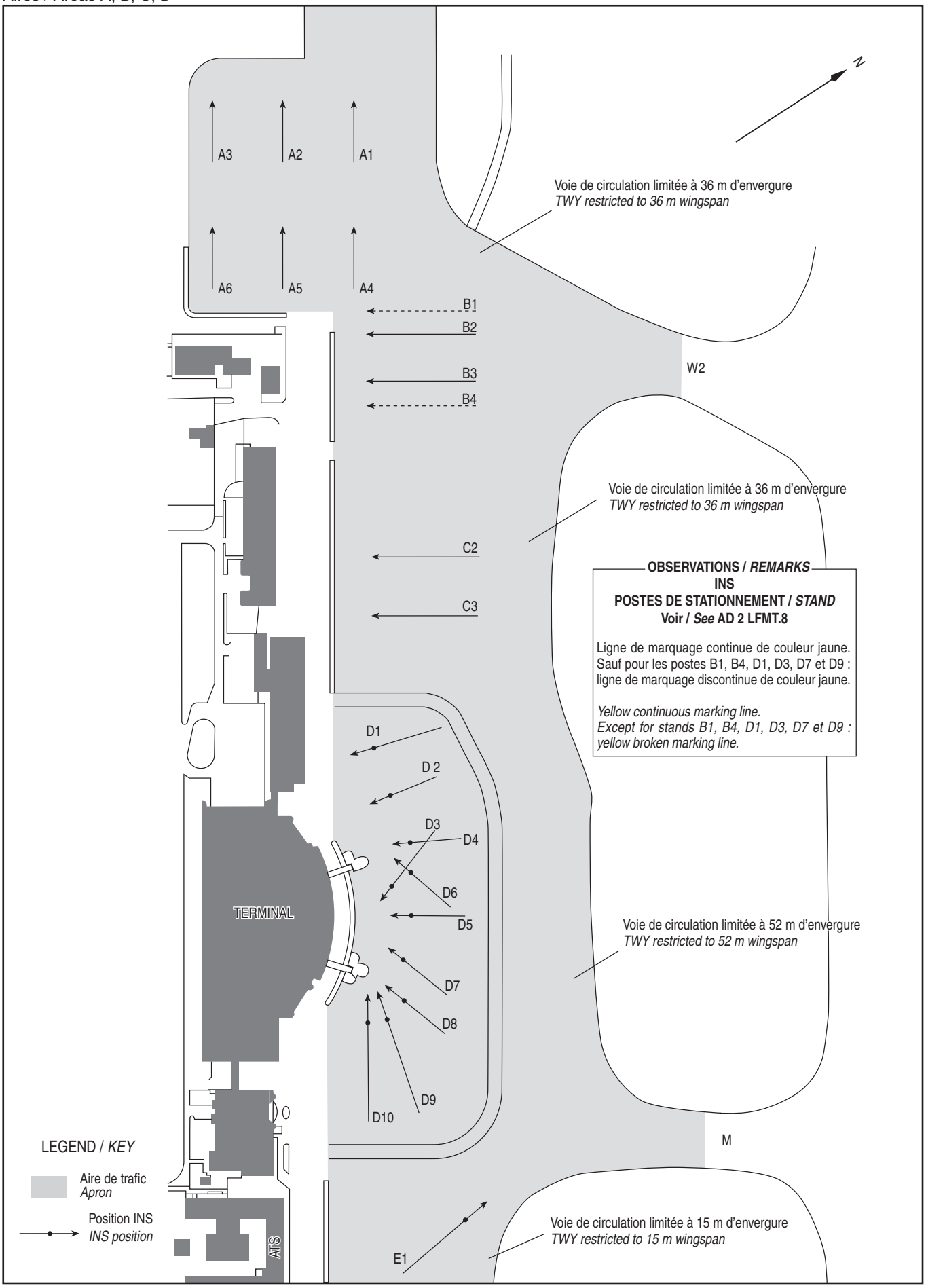

| COORDONNEES SEUILS/THR coordinates | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 12L | 43° 35' 10.00" N | 003° 57' 20.57" E | 12L | NIL | LIH/LIL | 2600 | 2600 | 2600 | 2600 | Revêtue *Paved* | 45 F/C/W/T |
| THR 30R | 43° 34' 21.97" N | 003° 58' 55.98" E | 30R | 420 m LIH/LIL | LIH/LIL | 2600 | 2600 | 2600 | 2600 | | |
| THR 12R<br>DTHR 12R | 43° 34' 32.99" N<br>43° 34' 31.17" N | 003° 57 06.80" E<br>003° 57' 10.43" E | 12R | NIL | NIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1000 | Revêtue *Paved* | 4 t / 0.9 MPa |
| THR 30L | 43° 34' 12.68" N | 003° 57' 47.14" E | 30L | NIL | NIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
Aires / *Areas* A, B, C, D

**MONTPELLIER** MEDITERRANEE

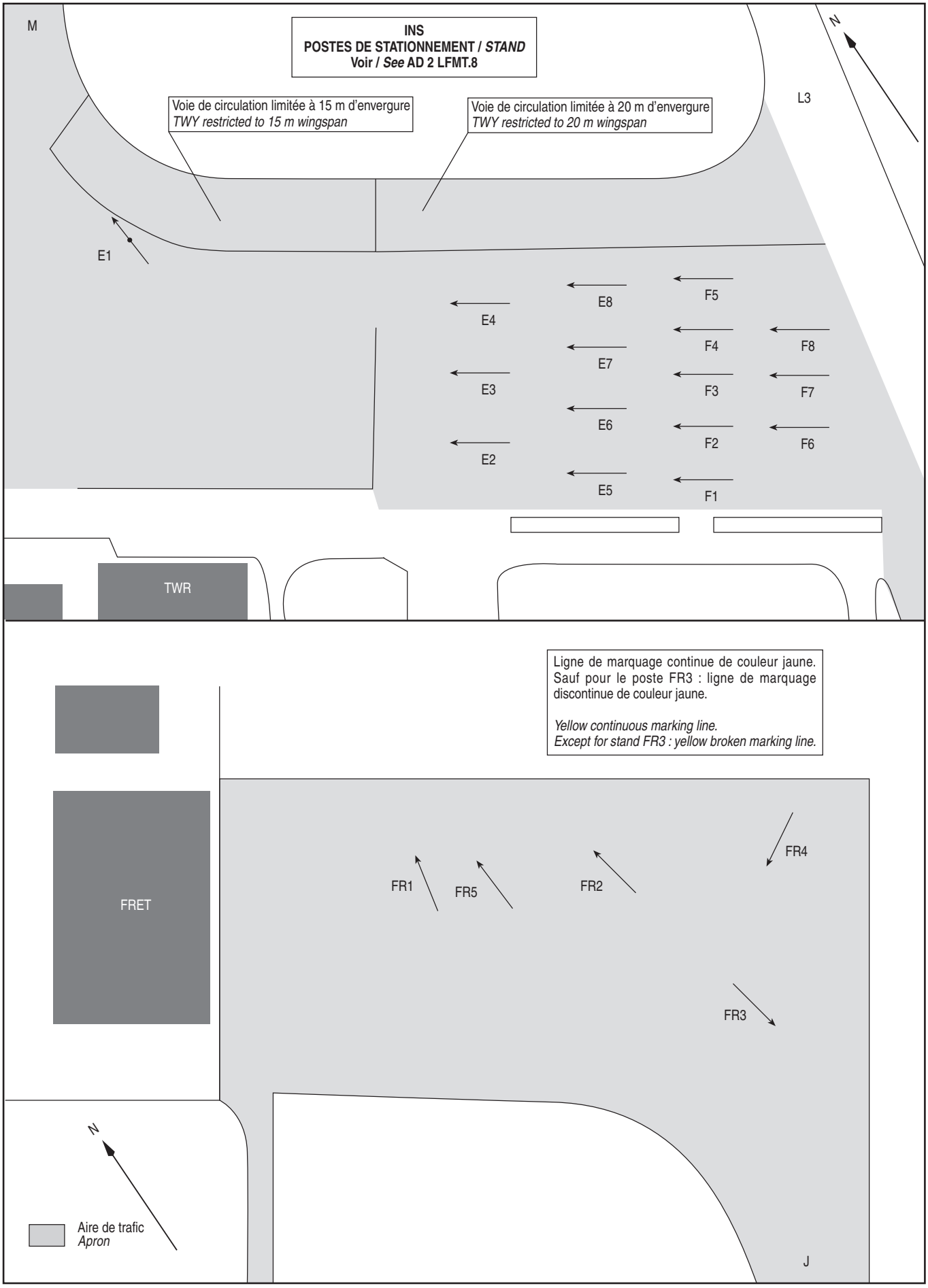





© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
Aires / *Areas* E, F, FRET

**MONTPELLIER** MEDITERRANEE






© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## MONTPELLIER MEDITERRANEE

Cheminements par RVR (à défaut VIS) < 800 m

Pour les départs des parkings A, B, C, D et poste E1 :
RWY 12L : W2, T6
RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1
Pour les départs des parkings E (sauf poste E1) et F :
RWY 12L : L3, T4, T5, T6
RWY 30R : L3, T3, T2, T1
Pour les départs du parking G :
RWY 12L : L2, L3, T4, T5, T6
RWY 30R : L2, L3, T3, T2, T1

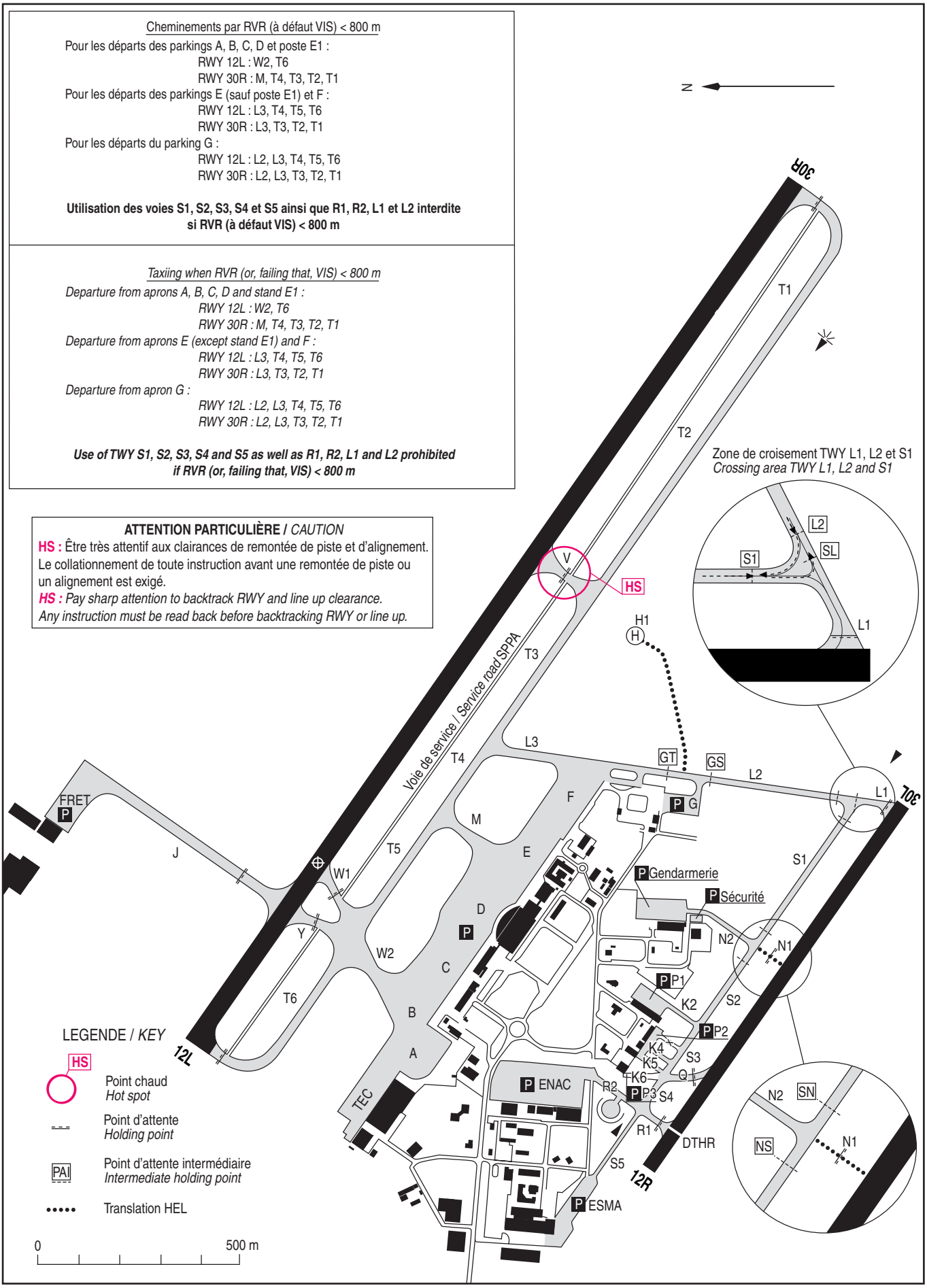
**Utilisation des voies S1, S2, S3, S4 et S5 ainsi que R1, R2, L1 et L2 interdite si RVR (à défaut VIS) < 800 m**

*Taxiing when RVR (or, failing that, VIS) < 800 m*

*Departure from aprons A, B, C, D and stand E1 :*
*RWY 12L : W2, T6*
*RWY 30R : M, T4, T3, T2, T1*
*Departure from aprons E (except stand E1) and F :*
*RWY 12L : L3, T4, T5, T6*
*RWY 30R : L3, T3, T2, T1*
*Departure from apron G :*
*RWY 12L : L2, L3, T4, T5, T6*
*RWY 30R : L2, L3, T3, T2, T1*

***Use of TWY S1, S2, S3, S4 and S5 as well as R1, R2, L1 and L2 prohibited if RVR (or, failing that, VIS) < 800 m***

**ATTENTION PARTICULIÈRE** / *CAUTION*
**HS :** Être très attentif aux clairances de remontée de piste et d'alignement. Le collationnement de toute instruction avant une remontée de piste ou un alignement est exigé.
***HS :*** *Pay sharp attention to backtrack RWY and line up clearance. Any instruction must be read back before backtracking RWY or line up.*



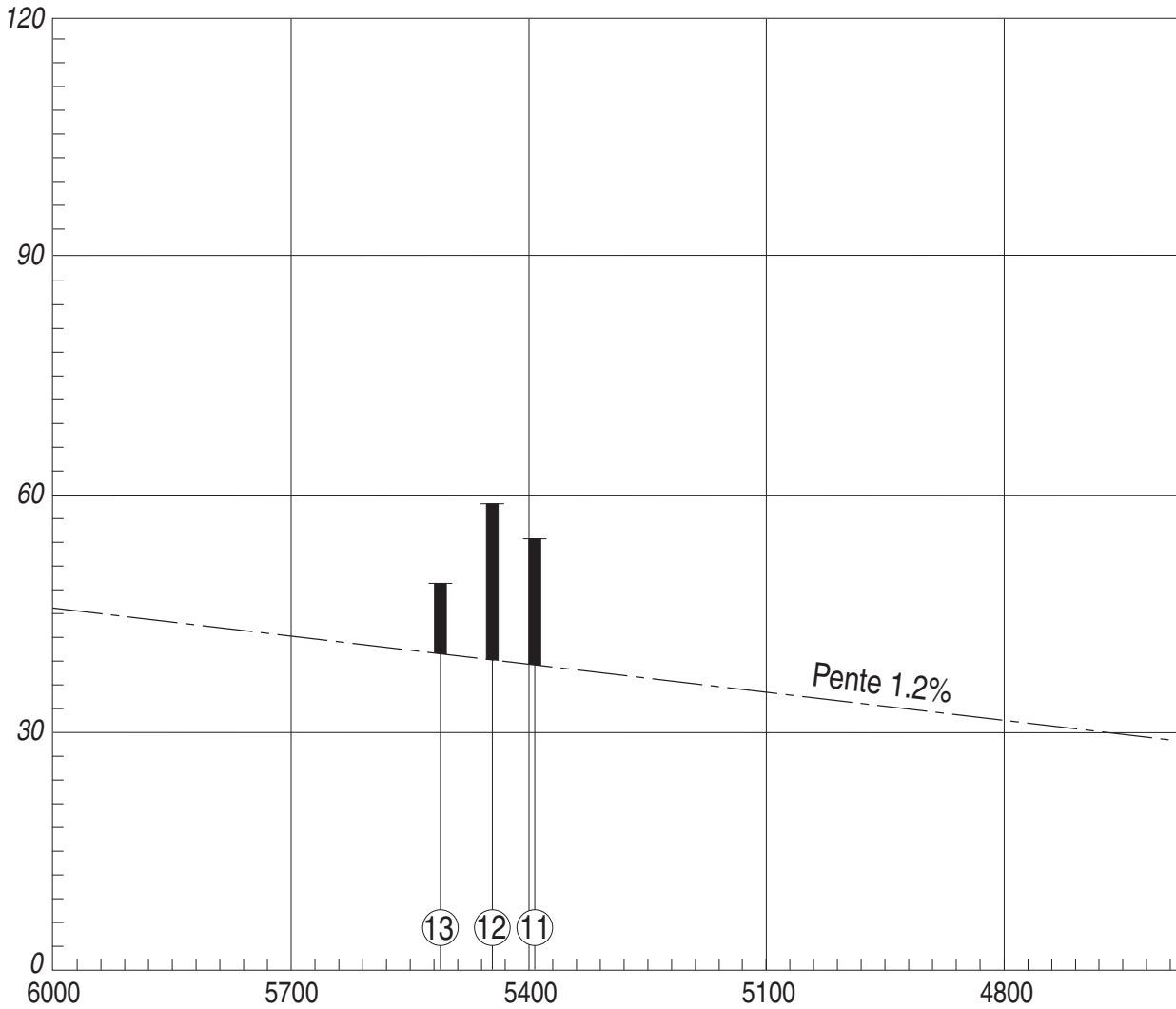


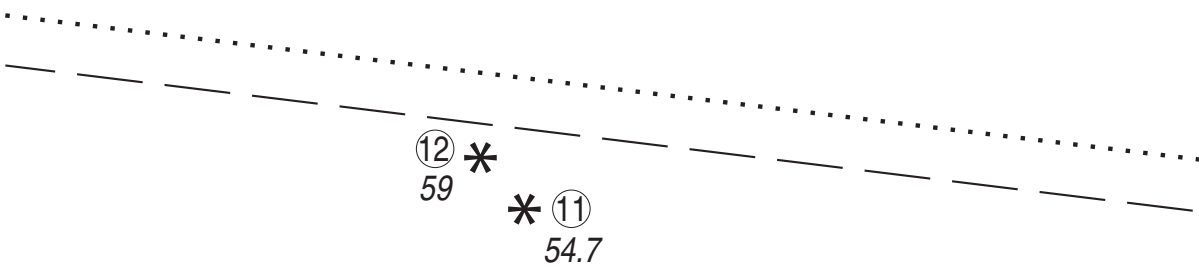

© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

VAR 2° E (2020)



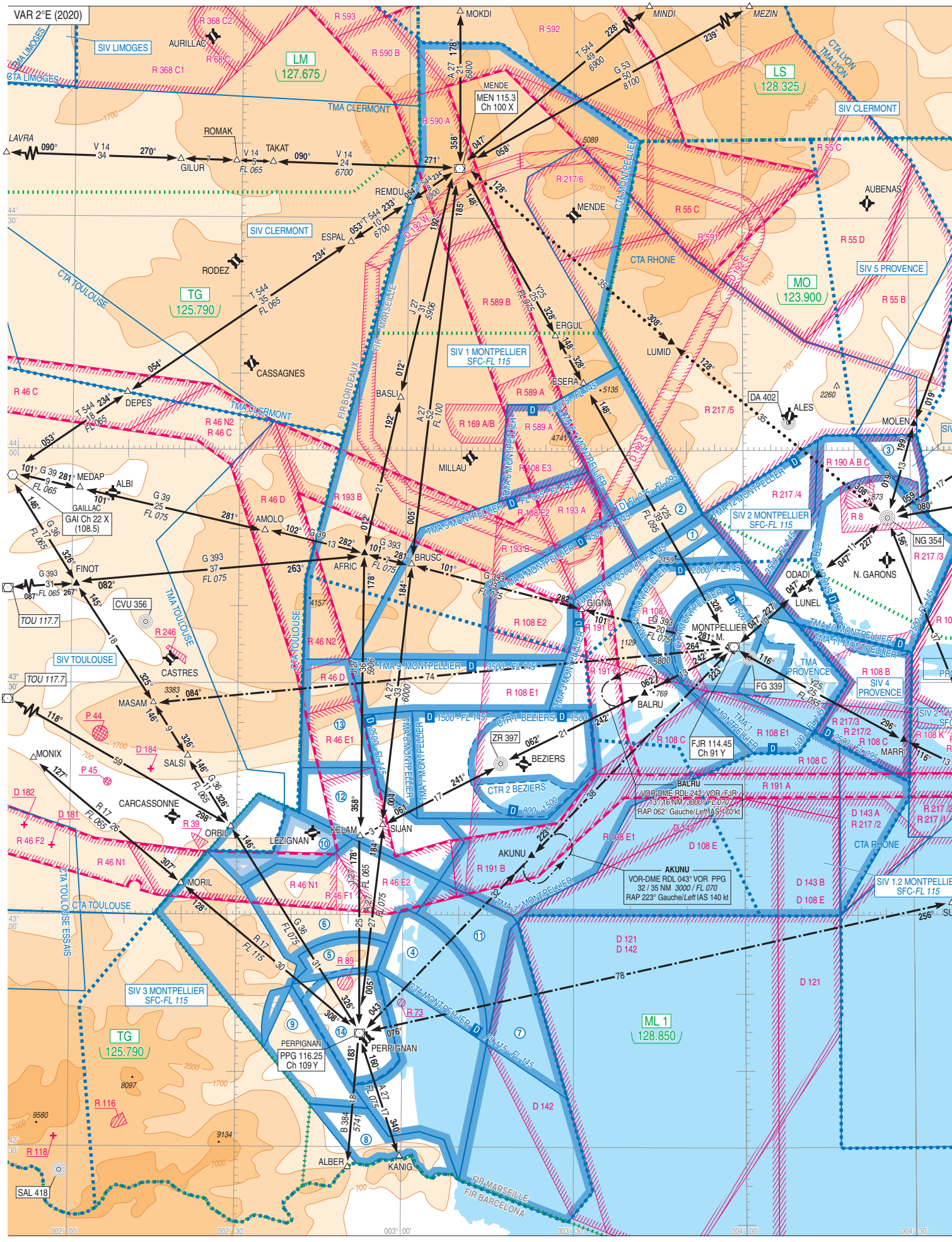



# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## Carte régionale / *Area chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01
ACC MARSEILLE Contrôle / *Control*

Sur instruction
*On instruction*

Utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives.
*Only available if CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 activated.*

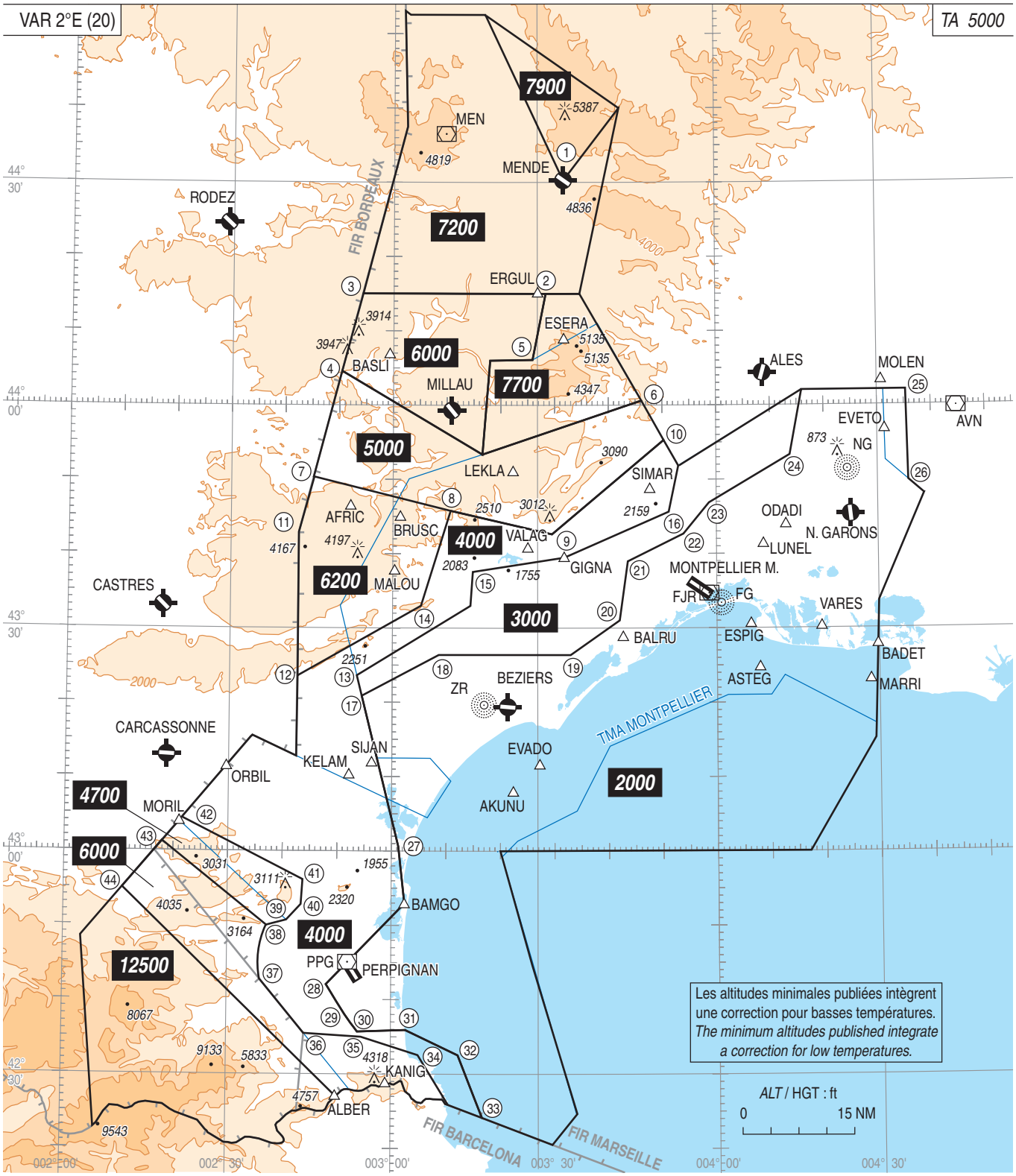


# MONTPELLIER MEDITERRANNEE

## Altitudes Minimales de Securité Radar

## *Minimum Radar Safety Altitudes*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| (1) 44 30 15 N - 003 31 39 E | (9) 43 42 38 N - 003 29 30 E | (17) 43 20 52 N - 002 54 24 E | (25) 44 02 00 N - 004 35 23 E | (33) 42 24 09 N - 003 16 40 E | (41) 42 56 09 N - 002 43 46 E |
| (2) 44 15 01 N - 003 28 21 E | (10) 43 55 17 N - 003 50 17 E | (18) 43 26 23 N - 003 08 34 E | (26) 43 49 50 N - 004 35 44 E | (34) 42 32 34 N - 003 04 57 E | (42) 43 04 28 N - 002 21 37 E |
| (3) 44 15 00 N - 002 54 16 E | (11) 43 42 53 N - 002 42 34 E | (19) 43 26 23 N - 003 32 56 E | (27) 43 00 37 N - 003 01 16 E | (35) 42 35 00 N - 002 54 35 E | (43) 43 01 15 N - 002 17 56 E |
| (4) 44 04 34 N - 002 50 24 E | (12) 43 23 33 N - 002 42 33 E | (20) 43 31 02 N - 003 42 01 E | (28) 42 42 03 N - 002 48 10 E | (36) 42 35 28 N - 002 44 08 E | (44) 42 54 58 N - 002 10 45 E |
| (5) 44 06 06 N - 003 25 54 E | (13) 43 23 37 N - 002 53 28 E | (21) 43 38 59 N - 003 43 33 E | (29) 42 38 02 N - 002 51 33 E | (37) 42 42 44 N - 002 36 00 E | |
| (6) 44 00 36 N - 003 46 10 E | (14) 43 33 00 N - 003 05 15 E | (22) 43 42 41 N - 003 53 53 E | (30) 42 35 42 N - 002 53 54 E | (38) 42 49 59 N - 002 37 11 E | |
| (7) 43 50 20 N - 002 45 15 E | (15) 43 37 34 N - 003 14 53 E | (23) 43 46 52 N - 003 58 39 E | (31) 42 35 56 N - 003 02 39 E | (39) 42 50 42 N - 002 40 50 E | |
| (8) 43 45 47 N - 003 10 42 E | (16) 43 45 38 N - 003 51 10 E | (24) 43 53 17 N - 004 13 43 E | (32) 42 32 33 N - 003 12 14 E | (40) 42 52 48 N - 002 43 28 E | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| FG | REF AD 2 LFMT.19 | | X | | X |
| FJR | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| MEN | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| MTL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| NG | REF AD 2 LFTW.19 | X | X | X | |
| PPG | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| ZR | REF AD 2 LFMU.19 NDB ZR | X | X | X | |
| ADEVA | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| AKUNU | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ASTEG | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| BALRU | REF ENR 4.4 | | X | X | X |
| BRUSC | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| EDODU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EMBAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ERGUL | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ESERA | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ESPIG | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| ETREK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GIGNA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| KELAM | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| LEKLA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| LUNEL | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MASAM | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MARRI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ORTUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSLUT | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| PINAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RIXEL | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| SIJAN | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SIMAR | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| VALAG | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| VARES | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF/FAP ILS/LOC RWY 30R | 43°30'53.0" N | 004°05'49.7" E | | X | | X |
| FAF VOR RWY 30R | 43°30'49.3" N | 004°05'48.7" E | | X | | X |
| FAF VOR X RWY 12L | 43°38'31.0" N | 003°50'03.7" E | | X | | X |
| FAF VOR Z RWY 12L | 43°40'33.4" N | 003°45'32.8" E | | X | | X |
| FT12L | 43°38'41.3" N | 003°50'19.7" E | X | | | X |
| FT30R | 43°30'52,9"N | 004°05'50,3"E | X | | | X |
| IT12L | 43°40'44.0" N | 003°46'14.8" E | X | | | X |
| IT30R | 43°28'12,9"N | 004°11'06,3"E | X | | | X |
| RW12L | REF THR12L LFMT AD2.12 | | X | | | X |
| RW30R | REF THR30R LFMT AD2.12 | | X | | | X |
| MT130 | 43°32'56.6" N | 004°01'45.6" E | X | | X | |
| MT131 | 43°38'22.1" N | 004°04'07.5" E | X | | X | |
| MT132 | 43°30'26.4" N | 003°52'40.6" E | X | | X | |
| MT133 | 43°32'56.1" N | 003°28'25.8" E | X | | X | |
| MT134 | 43°42'06.6" N | 003°52'44.6" E | X | | X | |
| MT135 | 43°42'34,6"N | 003°44'29,8"E | X | | X | |
| MT136 | 43°39'32.9" N | 004°01'54.9" E | X | | X | |
| MT137 | 43°41'35.3" N | 004°05'45.3" E | X | | X | |
| MT400 | 43°31'05,1"N | 004°13'51,4"E | X | | | X |
| MT500 | 43°37'36.5" N | 003°43'16.0" E | X | | | X |
| MT502 | 43°44'16.6" N | 003°54'08.2" E | X | | | X |
| MT503 | 43°47'36.5" N | 003°30'13.2" E | X | | | X |
| MT504 | 43°42'52.5" N | 003°48'17.5" E | X | | | X |
| MT505 | 43°44'02.6" N | 003°38'32.0" E | X | | | X |
| MT510 | 43°28'25.6" N | 004°07'47.7" E | X | | | X |
| MT600 | 43°26'57.2" N | 004°02'48.3" E | X | | | X |
| MT630 | 43°35'37,3"N | 003°56'26,3"E | X | | | X |
| MT631 | 43°37'54,9"N | 004°04'13,6"E | X | | | X |
| MT632 | 43°33'57.5"N | 004°09'48.7"E | X | | | X |
| MT700 | 43°28'25,2"N | 003°59'12,6"E | X | | X | |

**RNP RWY 12L**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2,3°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | GIGNA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | ESPIG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA GIGNA | IF | GIGNA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | MT505 | - | 45 | 47.1 | 6.7 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IT12L | - | 118 | 120.6 | 6.5 | - | 3000 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA MT500 | IF | MT500 | - | - | - | - | - | 3000 | | 185 | - | - |
| | TF | IT12L | - | 032 | 034.7 | 3.8 | - | 3000 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA MT502 | IF | MT502 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 185 | - | - |
| | TF | MT504 | - | 249 | 251.7 | 4.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | IT12L | - | 212 | 214.7 | 2.6 | - | 3000 | - | 185 | - | 1.0 |
| INA LEKLA | IF | LEKLA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | MT503 | - | 118 | 120.3 | 6.7 | - | FL070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MT505 | - | 118 | 120.6 | 7.0 | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IT12L | - | 118 | 120.6 | 6.5 | - | 3000 | - | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IT12L | - | - | - | - | - | 3000 | - | 185 | - | - |
| | TF | FT12L | - | 122 | 124.6 | 3.6 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW12L | Yes | 122 | 124.6 | 6.2 | - | - | - | - | -3,7° / 49 | 0.3 |
| | TF | ESPIG | - | 122 | 124.7 | 7.9 | - | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | MT510 | Yes | 152 | 154.0 | 2.5 | - | - | 2000 | 190 | - | 1.0 |
| | DF | ESPIG | Yes | - | - | - | L | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFMT |
| Runway | 12 |
| Runway Letter | 3 (Left) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E12A |
| LTP/FTP Latitude | 433510.0000N |
| LTP/FTP Longitude | 0035720.5700E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 54.7 |
| FPAP Latitude | 433421.9680N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -48.0320 |
| FPAP Longitude | 0035855.9810E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 95.4110 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.70 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 14 0D 06 0C CC 00 00 01 32<br>31 05 60 83 B4 12 74 96 B2 01<br>23 16 C0 88 FE 66 E9 02 EA 01<br>72 01 64 00 C8 AF 49 39 AA 7D |
| Calculated CRC Value | 4939AA7D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 5.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 30R**

| RMK | *GNSS only* | | | | | | | | MAG VAR 2025 2,3°E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ESPIG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MT400 | IF | MT400 | - | - | - | - | - | 3000 | 6000 | 190 | - | 1.0 |
| | TF | IT30R | - | 213 | 214.9 | 3.5 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| INA ESPIG | IF | ESPIG | - | - | - | - | - | - | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | MT600 | - | 212 | 214.7 | 4.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ASTEG | - | 117 | 119.2 | 4.3 | - | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | IT30R | - | 032 | 034.6 | 4.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA ASTEG | IF | ASTEG | - | - | - | - | - | - | 6000 | 190 | - | 1.0 |
| | TF | IT30R | - | 032 | 034.6 | 4.1 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IT30R | - | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | FT30R | - | 303 | 304.9 | 4.7 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW30R | Y | 303 | 304.8 | 6.1 | - | - | - | - | -3,0°/50 | 0.3 |
| | TF | MT630 | Y | 302 | 304.7 | 2.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MT631 | - | - | - | - | R | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | MT632 | - | 132 | 134.2 | 5.7 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MONTPELLIER** MEDITERRANEE
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 30 R

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFMT** |
| **Runway** | **30** |
| **Runway Letter** | **1 (Right)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E30A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **433421.9680N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0035855.9810E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **51.5** |
| **FPAP Latitude** | **433510.0000N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **48.0320** |
| **FPAP Longitude** | **0035720.5700E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-95.4110** |
| **Threshold Crossing Height** | **50.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 14 0D 06 0C 5E 00 00 01 30<br>33 05 20 0C B3 12 DA 7F B5 01<br>03 16 40 77 01 9A 16 FD F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 65 B7 7A 24** |
| **Calculated CRC Value** | **65B77A24** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 1.8 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 1.8 |



© SIA

**MONTPELLIER MEDITERRANEE**
**SID RNAV NORD RWY 12L**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C,D)

**SID RNAV NORD RWY 12L**

| RMK | GNSS *or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MEN 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 123 | 124.8 | - | - | 520 | 520 | - | 1.0 |
| - | CF | MT131 | - | 015 | 017.0 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SIMAR | - | 309 | 310.8 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 329 | 330.5 | 55.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NG 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 123 | 124.8 | - | - | 520 | 520 | - | 1.0 |
| - | CF | MT131 | - | 015 | 017.0 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NG | - | 047 | 048.2 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ETREK 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 123 | 124.8 | - | - | 520 | 520 | - | 1.0 |
| - | CF | MT131 | - | 015 | 017.0 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MT137 | - | 019 | 020.2 | 3.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EMBAM | - | 019 | 020.2 | 20.6 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORTUX | - | 011 | 012.8 | 8.8 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ETREK | - | 011 | 012.9 | 63.4 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MONTPELLIER MEDITERRANEE**
**SID RNAV NORD RWY 12L**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV NORD RWY 12L**

| RMK | GNSS *or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MTL 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 123 | 124.8 | - | - | 520 | 520 | - | 1.0 |
| - | CF | MT131 | - | 015 | 017.0 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MT137 | - | 019 | 020.2 | 3.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EMBAM | - | 019 | 020.2 | 20.6 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 033 | 034.5 | 39.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ETREK 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 123 | 124.8 | - | - | 520 | 520 | - | 1.0 |
| - | CF | MT131 | - | 015 | 017.0 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NG | - | 047 | 048.2 | 19.6 | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDODU | - | 019 | 020.9 | 11.3 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 019 | 021.0 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ETREK | - | 349 | 351.0 | 38.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MTL 8E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 123 | 124.8 | - | - | 520 | 520 | - | 1.0 |
| - | CF | MT131 | - | 015 | 017.0 | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NG | - | 047 | 048.2 | 19.6 | - | FL 100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDODU | - | 019 | 020.9 | 11.3 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 019 | 021.0 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MONTPELLIER MEDITERRANEE**
**SID RNAV SUD RWY 12L**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV SUD RWY 12L**

| RMK | GNSS ou DME/DME(IRU requis) | | | | | | MAG VAR 2020 1,6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MARRI 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MT130 | Yes | 123 | 124.7 | 2.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MARRI | - | 115 | 116.7 | 21.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PPG 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MT130 | Yes | 123 | 124.7 | 2.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MT132 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PPG | - | 223 | 224.7 | 63.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **KELAM 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MT130 | Yes | 123 | 124.7 | 2.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MT132 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ZR | - | 246 | 247.6 | 28.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SUAN | - | 241 | 243.0 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KELAM | - | 241 | 243.0 | 3.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MASAM 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MT130 | Yes | 123 | 124.7 | 2.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MT132 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | - | MT133 | - | 277 | 278.2 | 17.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | - | MASAM | - | 264 | 265.2 | 53.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BRUSC 8L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MT130 | Yes | 123 | 124.7 | 2.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MT132 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BRUSC | - | 290 | 291.4 | 39.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## SID RNAV RWY 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 30R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou DME/DME(IRU requis) | | | | | | MAG VAR 2020 1.6°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BRUSC 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT134 | - | 329 | 330.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MT135 | - | 273 | 274.5 | 6.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BRUSC | - | 273 | 274.4 | 31.7 | L | - | - | - | 1.0 |
| **MEN 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT134 | - | 329 | 330.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SIMAR | - | 329 | 330.6 | 7.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 329 | 330.5 | 55.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **KELAM 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT134 | - | 329 | 330.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MT135 | - | 273 | 274.5 | 6.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KELAM | - | 228 | 230.1 | 50.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| **NG 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT136 | - | 053 | 054.1 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NG | - | 052 | 053.7 | 20.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MARRI 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT136 | - | 053 | 054.1 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VARES | - | 125 | 126.3 | 15.8 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MARRI | - | 135 | 137.0 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ETREK 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT136 | - | 053 | 054.1 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MT137 | - | 052 | 053.8 | 3.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EMBAM | - | 019 | 020.2 | 20.6 | - | FL150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ORTUX | - | 011 | 012.8 | 8.8 | - | FL 200 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ETREK | - | 011 | 012.9 | 63.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MTL 8R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT136 | - | 053 | 054.1 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MT137 | - | 052 | 053.8 | 3.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EMBAM | - | 019 | 020.2 | 20.6 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 033 | 034.5 | 39.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ETREK 8D** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT136 | - | 053 | 054.1 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NG | - | 052 | 053.7 | 20.2 | - | FL 100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDODU | - | 019 | 020.9 | 11.3 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 019 | 021.0 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ETREK | - | 349 | 351.0 | 38.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MTL 8D** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 303 | 304.7 | - | - | 500 | 500 | - | 1.0 |
| - | CF | MT136 | - | 053 | 054.1 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NG | - | 052 | 053.7 | 20.2 | - | FL 100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDODU | - | 019 | 020.9 | 11.3 | - | FL 150 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 019 | 021.0 | 33.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MONTPELLIER MEDITERRANEE**
**STAR RNAV RWY ALL**
(Protégée pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY ALL**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.6°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ESPIG** | - | ESPIG | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **GIGNA 7K** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | GIGNA | - | - | - | | | 5000 | - | - | - |
| - | TF | PINAN | - | 117 | 118.9 | 10.8 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MT700 | - | 117 | 119.0 | 12.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ASTEG | - | 118 | 119.2 | 7.3 | - | 2000 | 6000 | 190 | 1.0 |



© SIA

# **MONTPELLIER** MEDITERRANEE
## **Fréquences** / *Frequencies*

### Consignes particulières / *Special instructions*

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning :*** *The frequencies can be used differently ot the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time ot maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| ATIS MONTPELLIER | | 124.130 |
| TWR MONTPELLIER | Sol / *Ground*<br>Tour Secteur Nord / *Tower North sector*<br>Tour Secteur Sud / *Tower South sector* | 121.955<br>118.775 RWY12L/30R<br>118.200 RWY12R/30L ou sur instructions ATC / *or on ATC instructions* |
| APP MONTPELLIER | Approche / *Approach* | 130.855* - 127.280* - 131.055*<br>120.375 (s) |
| SIV MONTPELLIER | SIV 1, 1.1 et / *and* 1.2<br>SIV 2 et / *and* 2.1<br>SIV 3 | 134.375<br>125.900<br>136.625 |

* Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFMT.23

*ACFT not-equipped with 8.33 KHz : see AD 2 LFMT.23*

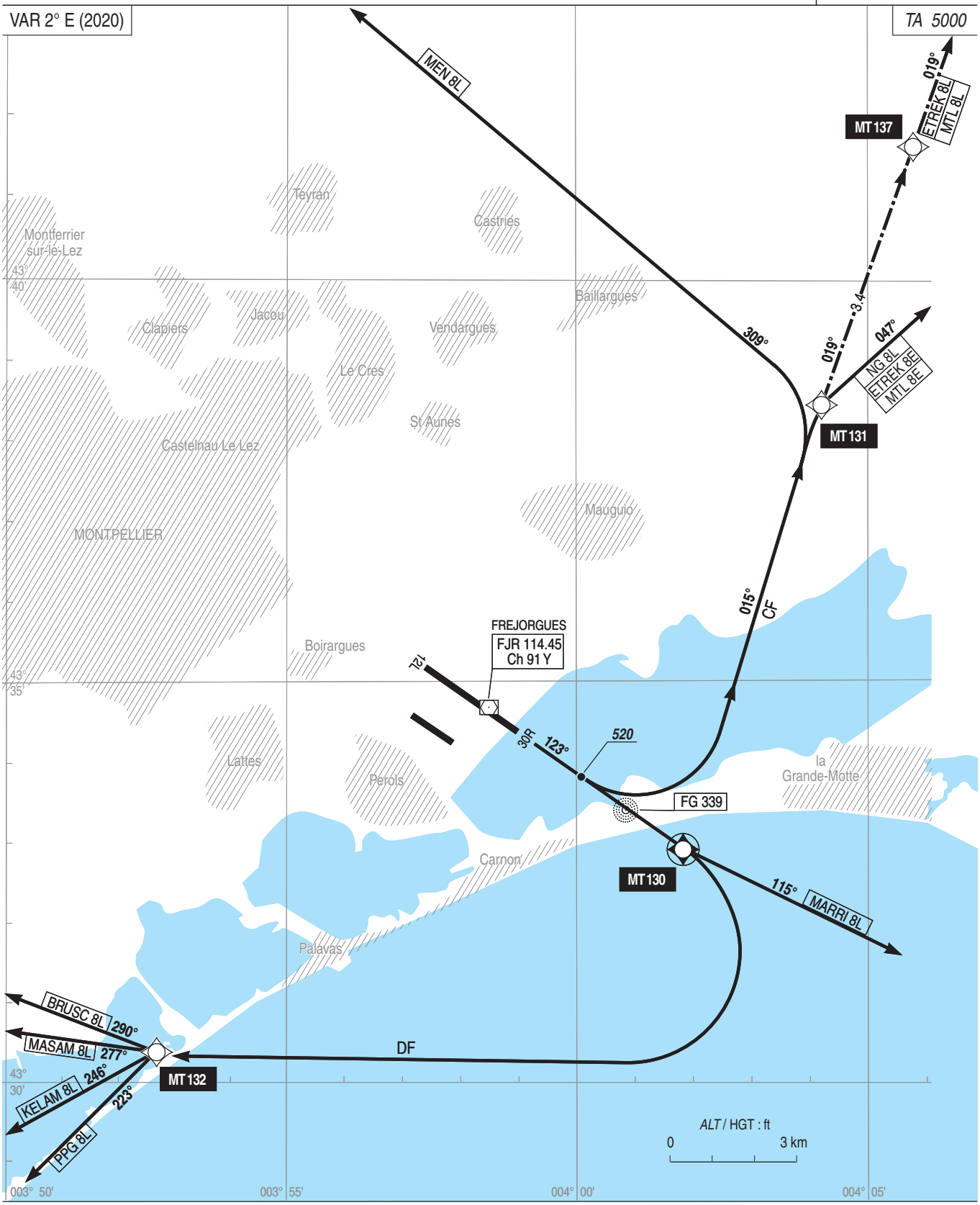
© Service de l'Information Aéronautique, France

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## Départs initiaux RNAV RWY 12L
## *RNAV 12L initial departures procedures*

**ATIS :** MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On CTL authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*





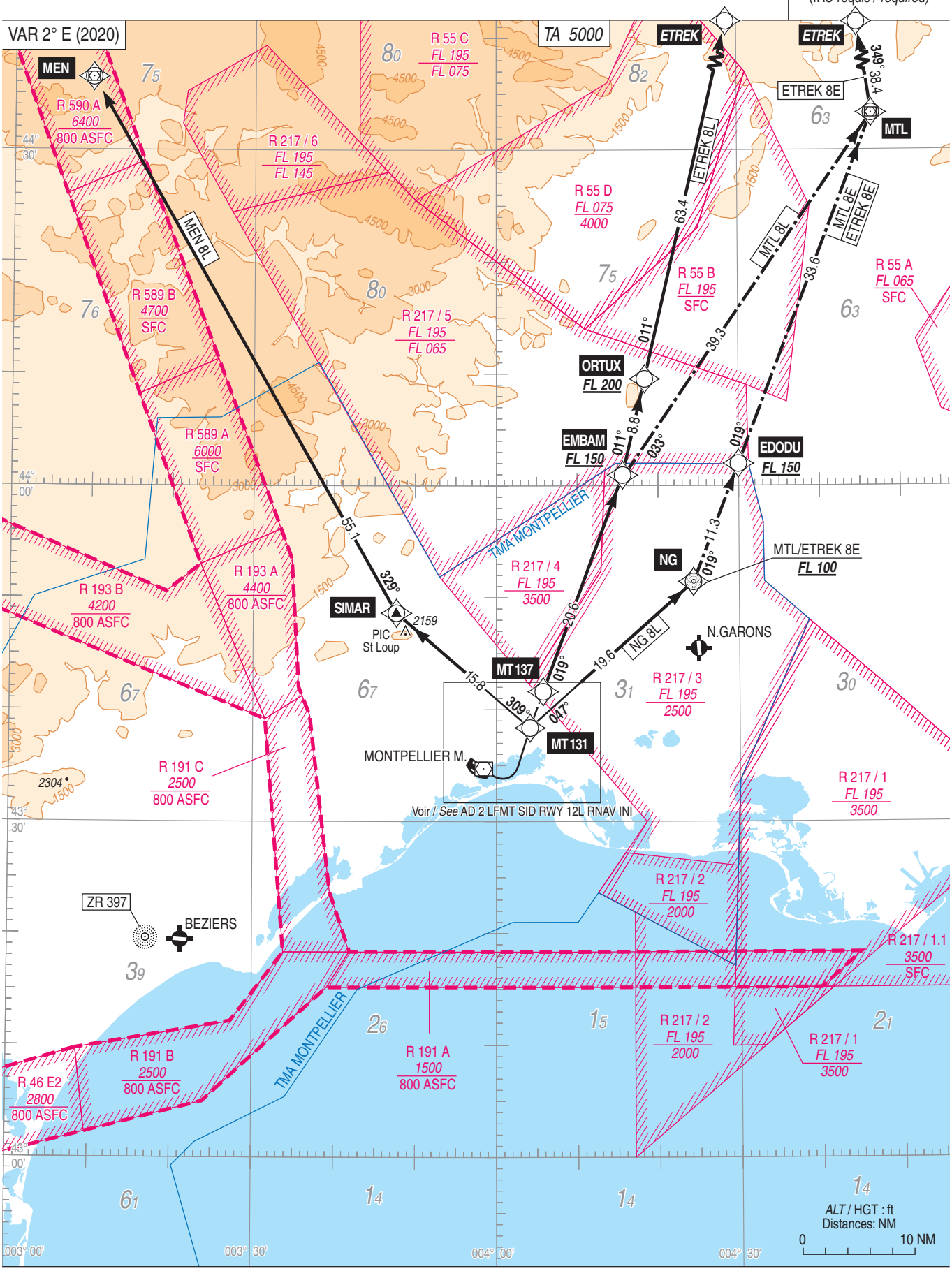

© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
# SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS :** MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On ATC authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*






© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
# SID RNAV NORD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV NORD RWY 12L | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS *or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Double contrainte environnement et ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6,5 % jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée.<br>En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>Théorique de montée : voir description des SID.<br><br>*Double constraint : environmental and ATS : during the whole climbing, slope gradient of 6.5 % till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*Theoretical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT-21).<br>VITESSE : FL < 100, MAX IAS 250 kt.<br><br>*NOISE POLLUTION : comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT-21).*<br>*SPEED : FL < 100, MAX IAS 250 kt.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| MEN 8L | Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis SIMAR et MEN.<br><br>*Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then SIMAR and MEN.* | 3000 | Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 070.<br><br>*ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 070.* |
| NG 8L | Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG.<br><br>*Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG.* | 3000 | Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à 2000 ft puis 6,5 % MNM jusqu'au FL 070.<br><br>*ATS Slope : 7.5 % MNM up to 2000 ft then 6.5 % up to FL 070.* |
| ETREK 8L | Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK.<br><br>*Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.* | 3000 | Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 200.<br>FL 150 MNM à EMBAM.<br>FL 200 MNM à ORTUX.<br><br>*ATS slope : 9 % MNM up to FL 200.*<br>*FL 150 MNM at EMBAM.*<br>*FL 200 MNM at ORTUX.* |
| MTL 8L<br>RFL < FL 195<br>(1) | Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis MT137, EMBAM et MTL.<br><br>*Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then MT137, EMBAM and MTL.* | 3000 | Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 150.<br>FL 150 MNM à EMBAM.<br><br>*ATS slope : 9 % MNM up to FL 150.*<br>*FL 150 MNM at EMBAM.* |
| ETREK 8E<br>(2) | Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU, MTL et ETREK.<br><br>*Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU, MTL and ETREK.* | 3000 | Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU.<br>FL 100 MNM à NG.<br>FL 150 MNM à EDODU.<br><br>*ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU.*<br>*FL 100 MNM at NG.*<br>*FL 150 MNM at EDODU.* |
| MTL 8E<br>FL 145 < RFL < FL 195 | Monter dans l'axe. A *520* ft tourner à gauche pour rejoindre la route 015° vers MT131 puis NG, EDODU et MTL.<br><br>*Climb in the axis. At 520 ft turn left to join route 015° to MT131 then NG, EDODU and MTL.* | 3000 | Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU.<br>FL 100 MNM à NG.<br>FL 150 MNM à EDODU.<br><br>*ATS Slope : 7.5 % MNM up to EDODU.*<br>*FL 100 MNM at NG.*<br>*FL 150 MNM at EDODU.* |

(1) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité R55, CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
*CTL authorization required, only outside R55, CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.*

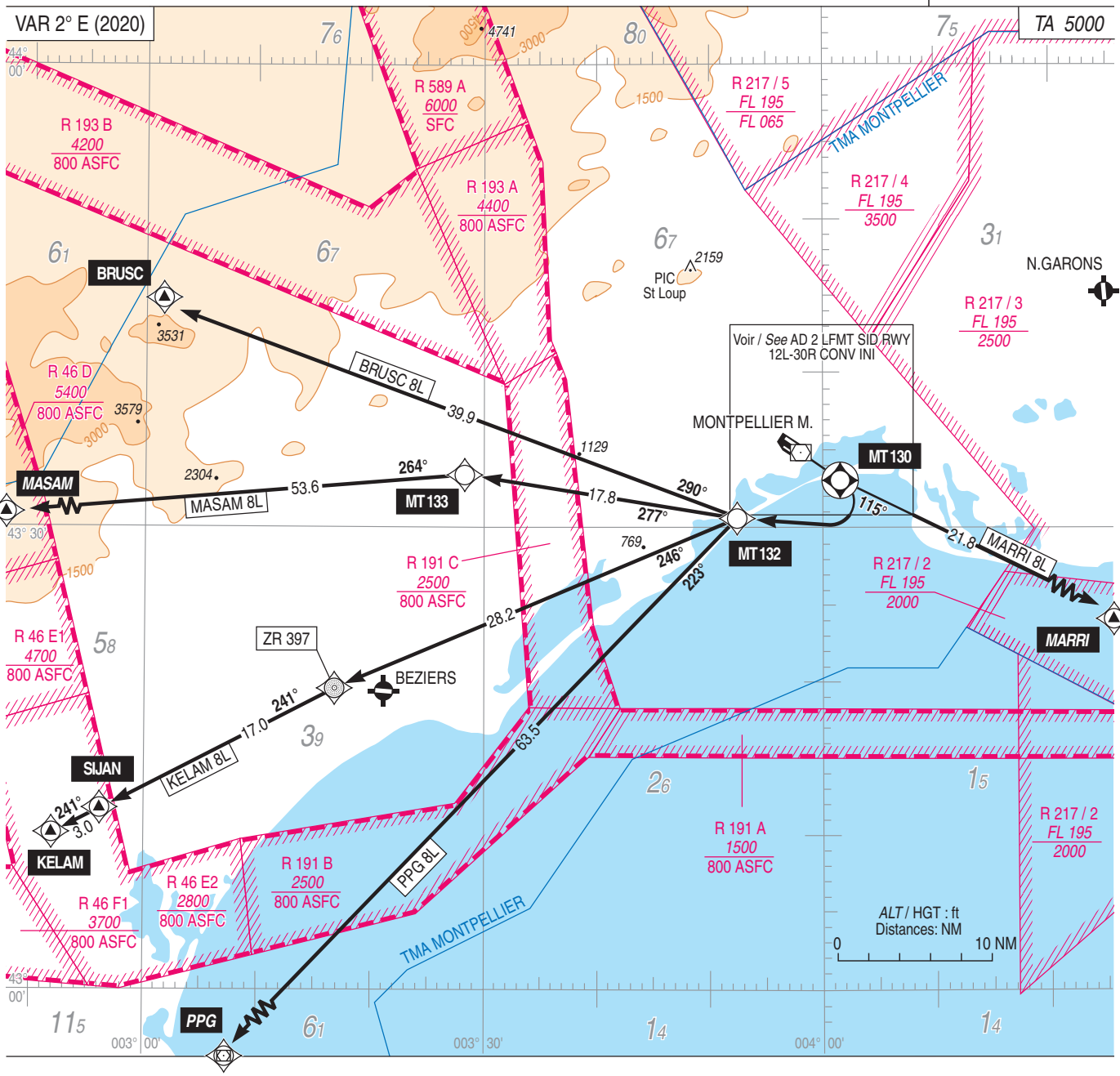
(2) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
*CTL authorization required, only outside CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## SID RNAV SUD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS :** MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*






© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
# SID RNAV SUD RWY 12L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

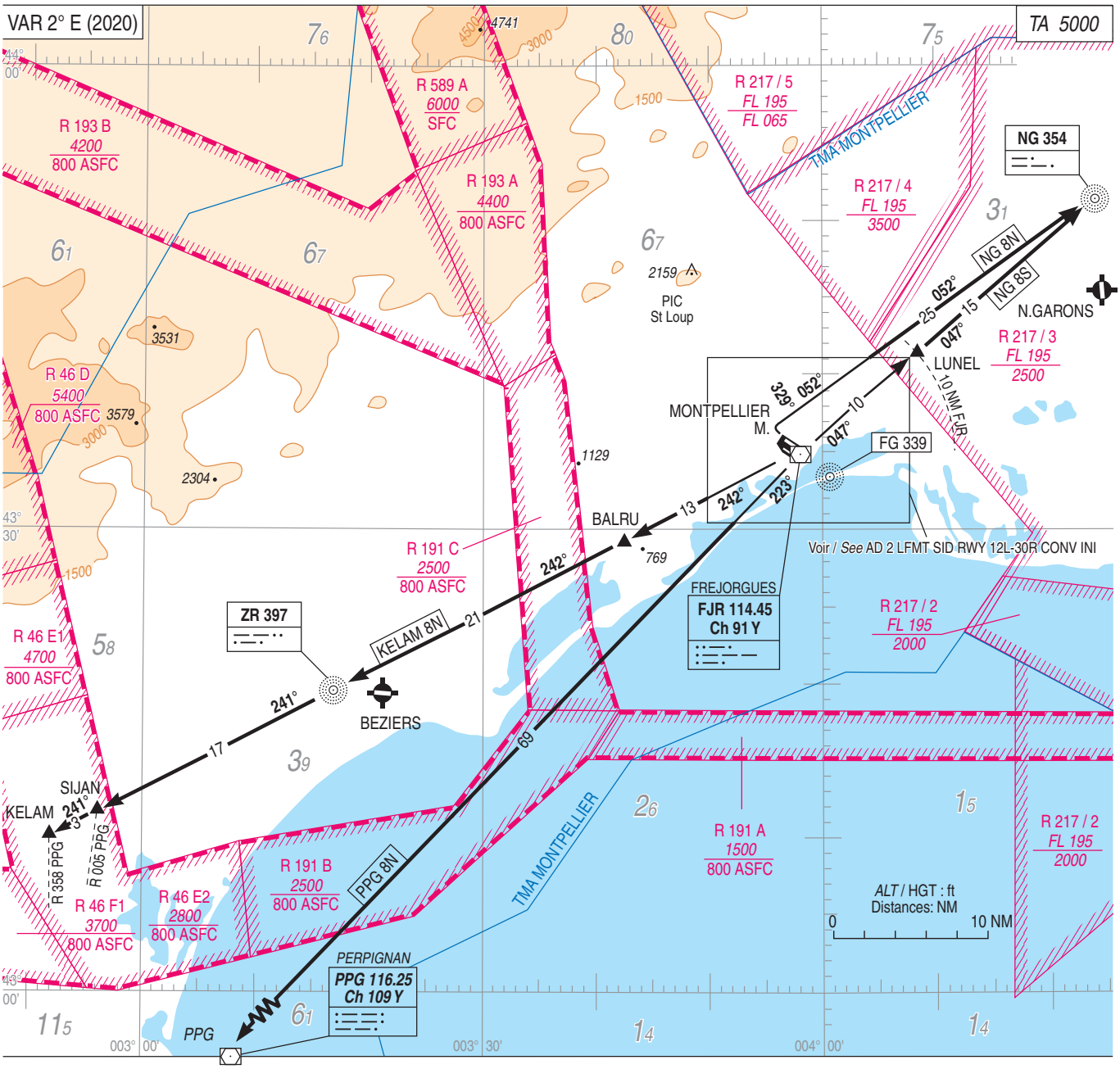
| SID RNAV SUD RWY 12L | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS *or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Double contrainte environnement et ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6.5% jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée.<br>- En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br><br>*Double constraint : environmental and ATS : during the whole climbing, slope gradient of 6.5% till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.*<br>*If not possible the pilot must advise control at the run up request.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br><br>**Consignes générales :**<br>Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.<br><br>**Vitesse :**<br>FL < 100, MAX IAS 250 KT.<br><br>**Nuisances :**<br>Appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT – 21).<br><br>***General instructions:***<br>*Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.*<br><br>***Speed:***<br>*FL < 100, MAX IAS 250 KT.*<br><br>***Noise pollution:***<br>*Comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT – 21).* |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **PPG 8L** | Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis PPG.<br><br>*Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then PPG.* | 3000 | |
| **KELAM 8L** | Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis ZR, SIJAN et KELAM.<br><br>*Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then ZR, SIJAN and KELAM.* | 3000 | |
| **MASAM 8L** | Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis MT133 et MASAM.<br><br>*Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then MT133 and MASAM.* | 3000 | |
| **BRUSC 8L** | Monter dans l'axe. A MT130 tourner à droite direct vers MT132 puis BRUSC.<br><br>*Climb in the axis. At MT130 turn right to MT132 then BRUSC.* | 3000 | |
| **MARRI 8L** | Monter dans l'axe. A MT130 vers MARRI.<br><br>*Climb in the axis. At MT130 to MARRI.* | 3000 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## SID CONV RWY 12L / 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS :** MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

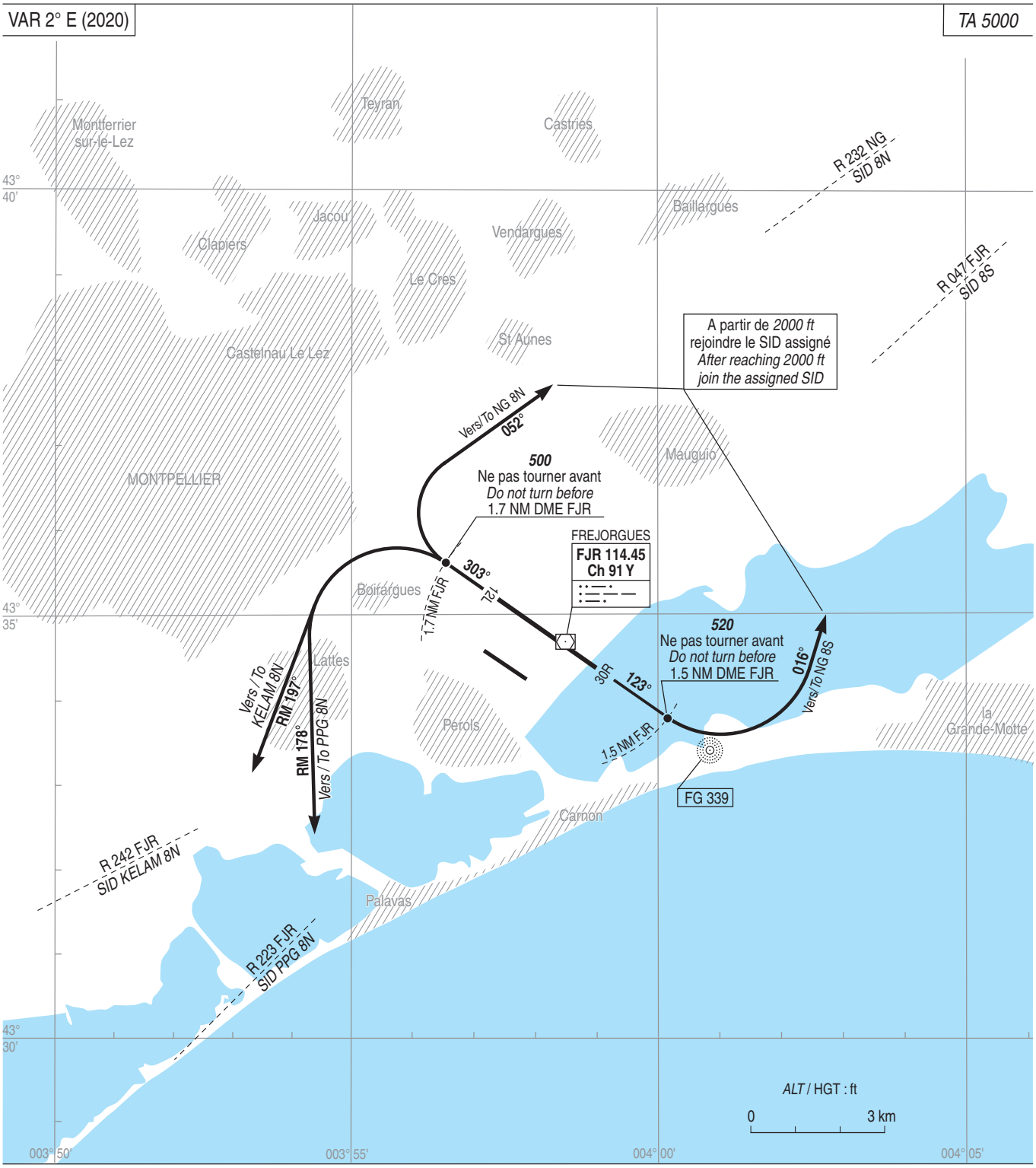





© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## Départs initiaux conventionnels RWY 12L / 30R
## *RWY 12L / 30R conventionnal initial departure*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01






© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
# SID CONV RWY 12L / 30R

| SID CONV RWY 12L/30R | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | - |
| Climb gradient | Double contrainte environnement et ATS :<br>- Tous départs : 6,5% jusqu'au FL 070.<br>- Départs 12L suivi de virage à gauche : 7,5% jusqu'à 2000 ft, puis 6,5% jusqu'au FL 070.<br>Ces pentes ATS s'appliquent aussi bien aux départs omnidirectionnels qu'aux itinéraires normalisés de départ. Sauf autorisation contraire de l'approche, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées. Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 070, la pente minimale de 6,5% doit être adoptée.<br>En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.<br>*Double constraint : environmental and ATS :*<br>- *Every departure : 6.5% until FL 070.*<br>- *Departures RWY 12 followed by left turning : 7.5 % until 2000 ft, then 6.5 % until FL 070.*<br>*These ATS slopes concern multidirectional departures as well as standardized departure routing. Except otherwise instructed by approach, the aircraft must comply with fixed specifications. During the whole climbing, and until FL 070, minimal slope gradient of 6,5 % must be adopted.*<br>*If not possible to adhere to the climb gradient, the pilot must advise control at the start up request.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>**Consignes générales :**<br>Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.<br>En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.<br>**Vitesse :** FL < 100, MAX IAS 250 KT.<br>**Nuisances :** appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT – 21).<br>***General instructions :***<br>*Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.*<br>***Speed :*** *FL < 100, MAX IAS 250 KT.*<br>***Noise pollution :*** *comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT – 21).* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **NG 8N** | Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à droite (ne pas tourner avant 1.7NM FJR) pour intercepter et suivre le R 052 NG (RM 52°) vers NG.<br>Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500ft (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%.<br>*Climb runway axis. At 500 ft, turn right (do not turn before 1.7NM FJR) to intercept and follow R 052 NG (MAG 052°) to NG.*<br>*Theoretical climb gradient : 4.5% until 500ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM) , then 3.3%.* | 3000 | |
| **NG 8S** | Monter dans l'axe. A 520 ft, tourner à gauche RM 016° (ne pas tourner avant 1.5NM FJR) pour intercepter et suivre le R 047 NG (RM 47°) vers NG.<br>*Climb runway axis. At 520 ft, turn left MAG 016° (do not turn before 1.5NM FJR) to intercept and follow R 047 NG (MAG 047°) to NG.* | 3000 | |
| **KELAM 8N** | Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 197° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le R 242 FJR (RM 242°) vers BALRU et ZR puis le R 241 ZR (RM 241°) vers SIJAN et KELAM.<br>Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%.<br>*Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 197° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow R 242 FJR (MAG 242°) to BALRU and ZR then R 241 ZR (MAG 241°) to SIJAN and KELAM.*<br>*Theoretical climb gradient : 4.5% until 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM), then 3.3%.* | 3000 | |
| **PPG 8N** | Monter dans l'axe. A 500 ft, tourner à gauche RM 178° (ne pas tourner avant 1.7 NM FJR) pour intercepter et suivre le R 223 FJR (RM 223°) vers PPG.<br>Pente théorique de montée : 4.5% jusqu'à 500 ft (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM), puis 3.3%.<br>*Climb runway axis. At 500 ft, turn left MAG 178° (do not turn before 1.7 NM FJR) to intercept and follow R 223 FJR (MAG 223°) to PPG.*<br>*Theoretical climb gradient : 4.5% until 500 ft (determined by a tree of 77ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM), then 3.3%.* | 3000 | |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures*

**RWY 30R :**
Monter dans l'axe. A ***500*** *ft*, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique : **4.5**% jusqu'à ***2000*** *ft* (déterminée par un arbre d'altitude *77*ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM puis par le pic Saint Loup d'altitude 2159 ft dans le 330° de la DER à 13 NM), puis **3.3**% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
*Climb runway axis. At* ***500*** *ft, direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*Theoretical climb :* ***4.5****% until* ***2000*** *ft (determined by a tree of 77ft in altitude in the radial 330° of DER, range 0.3 NM then by Pic Saint Loup, summit altitude 2159 ft located 330° and 13NM from DER), then* ***3.9****% until enroute safety altitude.*
**RWY 12L :**
Monter dans l'axe. A **520** ft, route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
*Climb runway axis. At* ***520*** *ft, direct route climbing up to enroute safety altitude.*

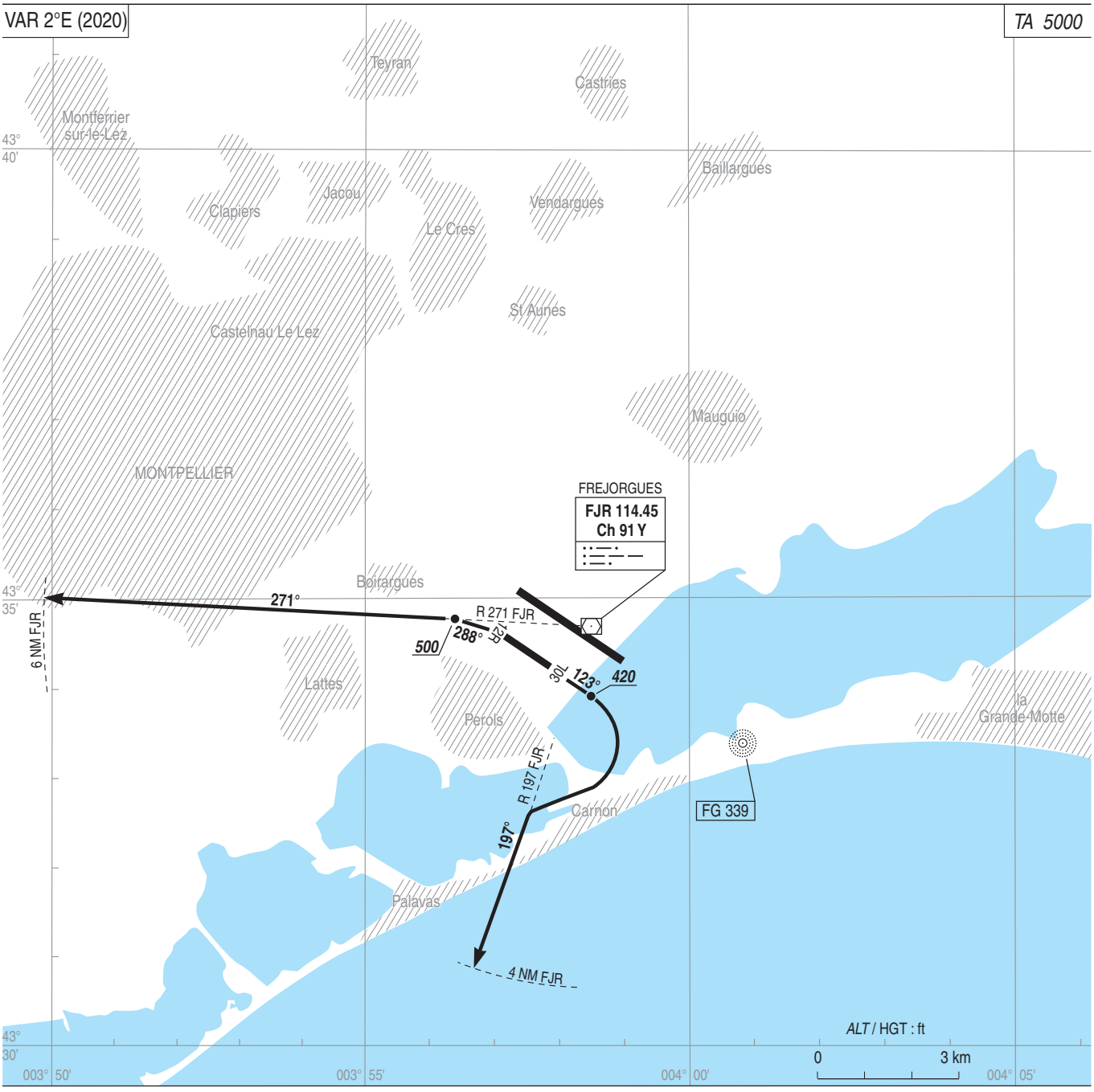
# MONTPELLIER MEDITERRANEE

## Départs omnidirectionnels type B RWY 12R / 30L

## *RWY 12R/30L type B omnidirectional departures*

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

**ATIS :** MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01




**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS TYPE B :**

**RWY 30L :**
Monter **RM 288°**. A ***500 ft***, tourner à **gauche** pour rejoindre et suivre en montée le **R 271 FJR** (RM 271°) jusqu'à **6 NM DME FJR**. Ensuite route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique de montée : **10.4%** jusqu'à ***200 ft*** (déterminée par un lampadaire d'altitude 44 ft situé dans le 232° de la DER à 185m), puis 3.3% jusqu'à l'alitude de sécurité en route.
Cette pente fait abstraction des obstacles suivants :
- groupe d'arbres d'altitude max 62 ft situés dans le 359° de la DER à 165m (pente induite 15.6%).

**RWY 12R :**
Monter dans l'axe. A ***420 ft***, tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre le **R 197 FJR** (RM 197°) jusqu'à **4 NM DME FJR**. Ensuite route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES TYPE B :***

***RWY 30L :***
*Climb **MAG 288°**. **At 500 ft**, turn **left** to join and follow **R 271 FJR** (MAG 271°) climbing up to **6 NM DME FJR**. Then proceed direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*Theoretical climb gradient : **10.4%** up to **200 ft** (determinated by a street light of 44 ft in altitude and located bearing 232° and 185 m from DER), then 3.3% until enroute safety altitude.*

*This gradient does not take into account the following obstacles :*
*- group of trees of 62 ft max in altitude located bearing 359° and 165 m from DER (gradient 15.6%).*

***RWY 12R :***
*Climb on track. At **420 ft**, turn right climbing to join and follow **R 197 FJR** (MAG 197°) up to **4 NM DME FJR**. Then proceed direct route climbing up to enroute safety altitude.*



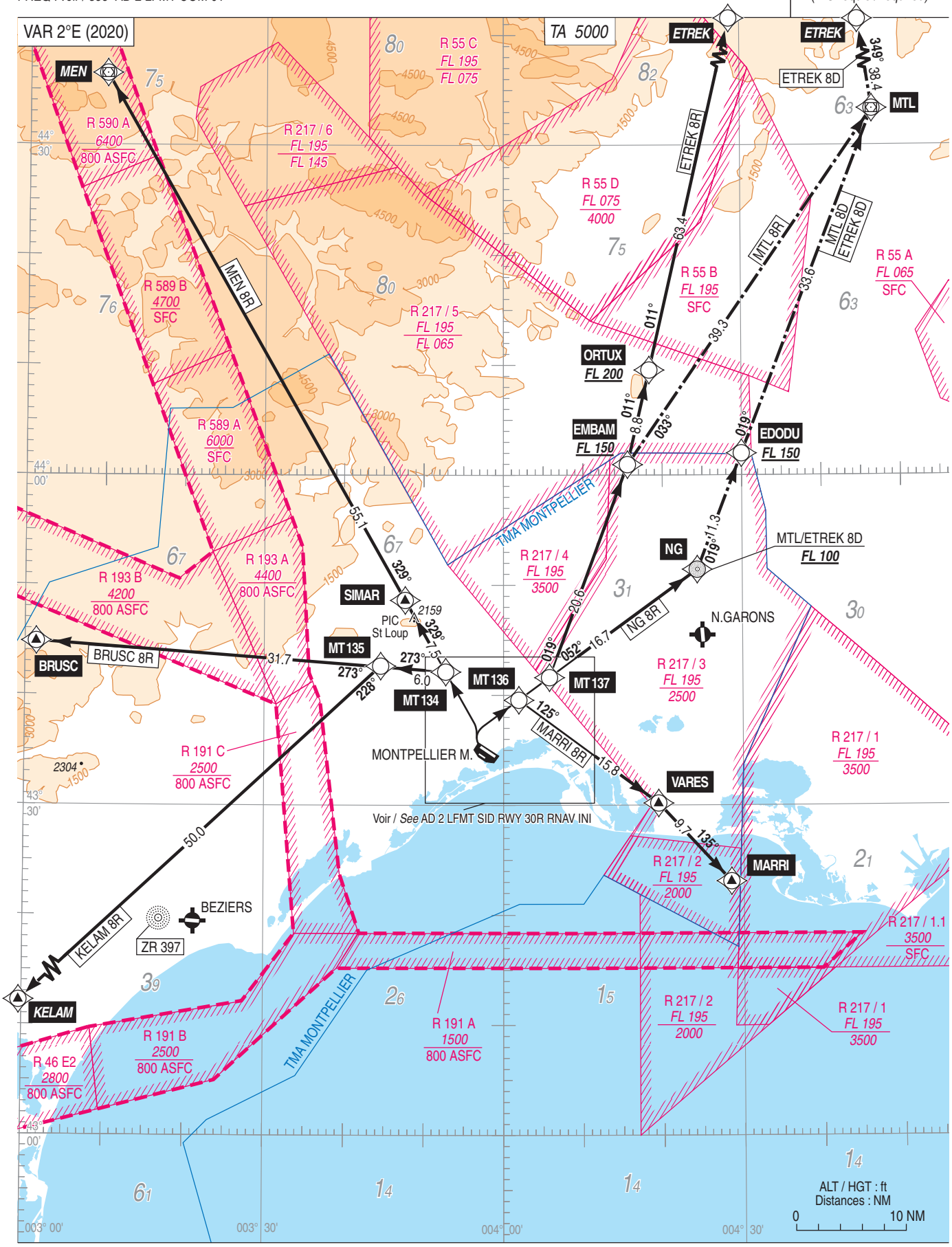
© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## SID RNAV RWY 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS :** MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On ATC authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*






© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## Départs initiaux RNAV RWY 30R
## *RNAV 30R initial departures procedures*

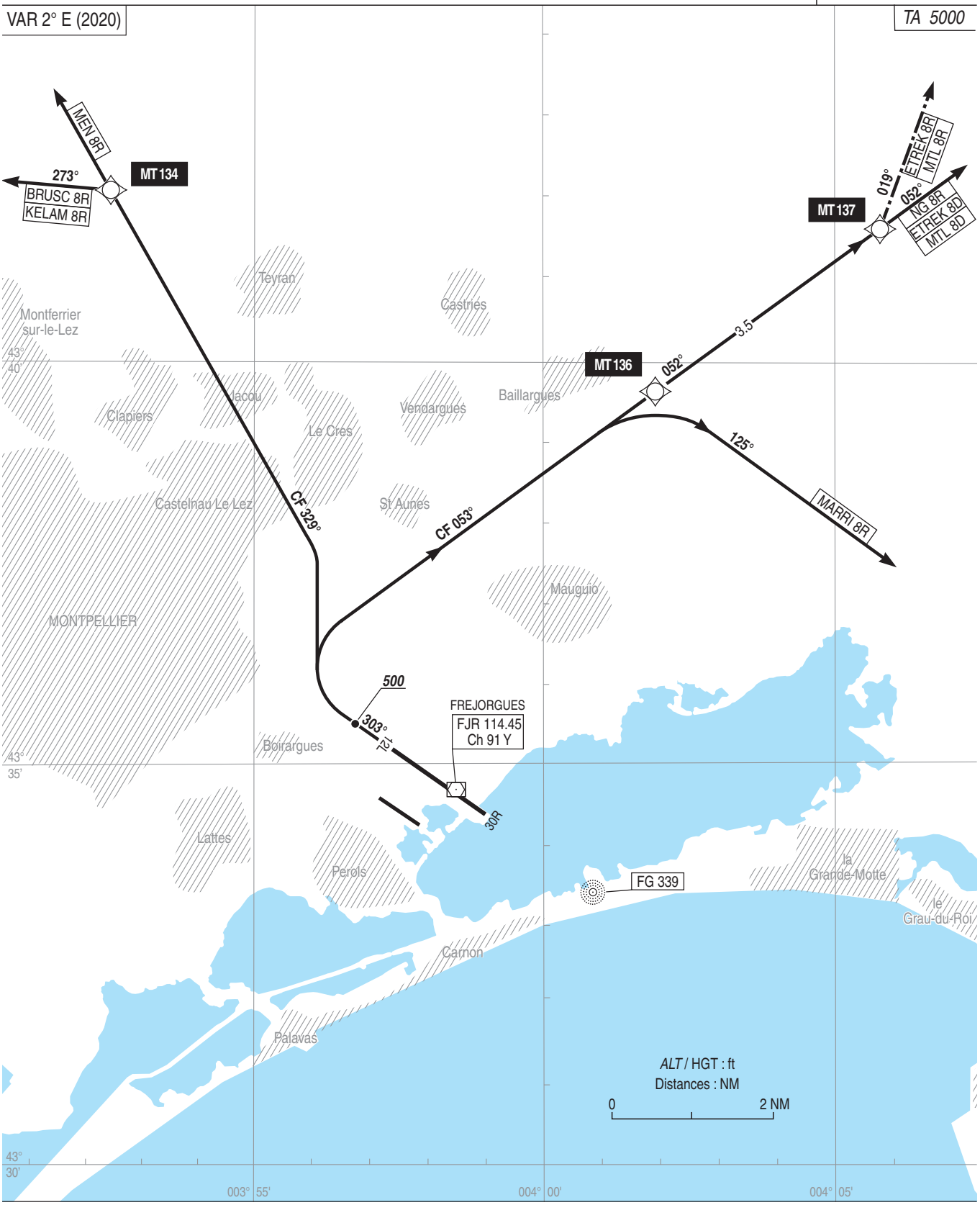
**ATIS :** MONTPELLIER 124.130
FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur autorisation du CTL / *On CTL authorization* *
* Voir / *see* AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME*
*(IRU requis / *required)*

VAR 2° E (2020)

TA 5000






© SIA

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## SID RNAV RWY 30 R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 30R | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS *or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Double contrainte environnement et ATS : dans toutes les phases de montée, pente de 6,5 % jusqu'au FL 070, sauf pour les segments de départs pour lesquels une pente mini supérieure est spécifiée.<br>- En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>- Théorique de montée : 4,5 % jusqu'à *500* ft (déterminée par un arbre d'altitude *77* ft dans le 332° de la DER à 0.3NM), puis 3,3 %.<br><br>*Double constraint : environmental and ATS : during the whole climbing, slope gradient of 6.5 % till FL 070, except departures for which a greater minimum gradient is specified.*<br>*- If not possible the pilot must advise control at the run up request.*<br>*Theoretical climb gradient : 4.5 % up to 500 ft (determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3NM), then 3.3 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | NUISANCES : appliquer les procédures moindres nuisances (AD 2 LFMT-21).<br>VITESSE : FL < 100, MAX IAS 250 kt.<br><br>*NOISE POLLUTION : comply with noise abatement procedures (AD 2 LFMT-21).*<br>*SPEED : FL < 100, MAX IAS 250 kt.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **BRUSC 8R** | Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et BRUSC.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then BRUSC.* | 5000 | Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070.<br><br>*ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.* |
| **MEN 8R** | Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis SIMAR et MEN.<br>Pente minimale de montée : 4,5 % jusqu'à MT134 puis 3,3 %.<br>Cette pente est déterminée par un arbre d'altitude *77* ft dans le 332° de la DER à 0.3 NM puis par le Pic Saint Loup de 2159 ft d'altitude au sommet et à 13 NM de la DER.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MEN.*<br>*Minimal theorical climb gradient : 4.5 % up to MT134 then 3.3 %.*<br>*This slope is determined by a tree of 77 ft in altitude in the radial 332° of DER, range 0.3 NM then by the Pic Saint Loup summit altitude, 2159 ft, located at 13 NM from the DER* | 5000 | Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070.<br><br>*ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.* |
| **KELAM 8R** | Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre au plus tôt route 329° vers MT134 puis MT135 et KELAM.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join ASAP route 329° to MT134 then MT135 and KELAM.* | 5000 | Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070.<br>*ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.* |
| **NG 8R** | Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG.* | 3000 | Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070.<br>*ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.* |
| **MARRI 8R** | Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis VARES et MARRI.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then VARES and MARRI.* | 3000 | Pente ATS : 6,5 % MNM jusqu'au FL 070.<br>*ATS slope : 6.5 % MNM up to FL 070.* |
| **ETREK 8R** | Monter dans l'axe. A 500 ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM, ORTUX et ETREK.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM, ORTUX and ETREK.* | 3000 | Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 200.<br>FL150 MNM à EMBAM. FL 200 MNM à ORTUX.<br><br>*ATS slope : 9 % MNM up to FL 200.*<br>*FL 150 MNM at EMBAM.*<br>*FL 200 MNM at ORTUX.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## SID RNAV RWY 30R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 30R | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **MTL 8R**<br>**RFL < FL 195**<br>**(1)** | Monter dans l'axe. A *500* ft AAL tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis MT137, EMBAM et MTL.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then MT137, EMBAM and MTL.* | 3000 | Pente ATS : 9 % MNM jusqu'au FL 150.<br>FL 150 MNM à EMBAM.<br><br>*ATS slope : 9 % MNM up to FL 150.*<br>*FL 150 MNM at EMBAM.* |
| **ETREK 8D** | Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à droite pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU, MTL et ETREK.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU, MTL and ETREK.* | 3000 | Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU.<br>FL 100 MNM à NG.<br>FL 150 MNM à EDODU.<br><br>*ATS slope : 7.5 % MNM up to EDODU.*<br>*FL 100 MNM at NG.*<br>*FL 150 MNM at EDODU.* |
| **MTL 8D**<br>**FL 145 < RFL< FL 195** | Monter dans l'axe. A *500* ft tourner à right pour rejoindre la route 053° vers MT136 puis NG, EDODU et MTL.<br><br>*Climb in the axis. At 500 ft turn right to join route 053° to MT136 then NG, EDODU and MTL.* | 3000 | Pente ATS : 7,5 % MNM jusqu'à EDODU.<br>FL 100 MNM à NG.<br>FL 150 MNM à EDODU.<br><br>*ATS slope : 7.5 % MNM up to EDODU.*<br>*FL 100 MNM at NG.*<br>*FL 150 MNM at EDODU.* |

(1) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité R55, CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
*CTL authorization required, only outside R55, CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity.*

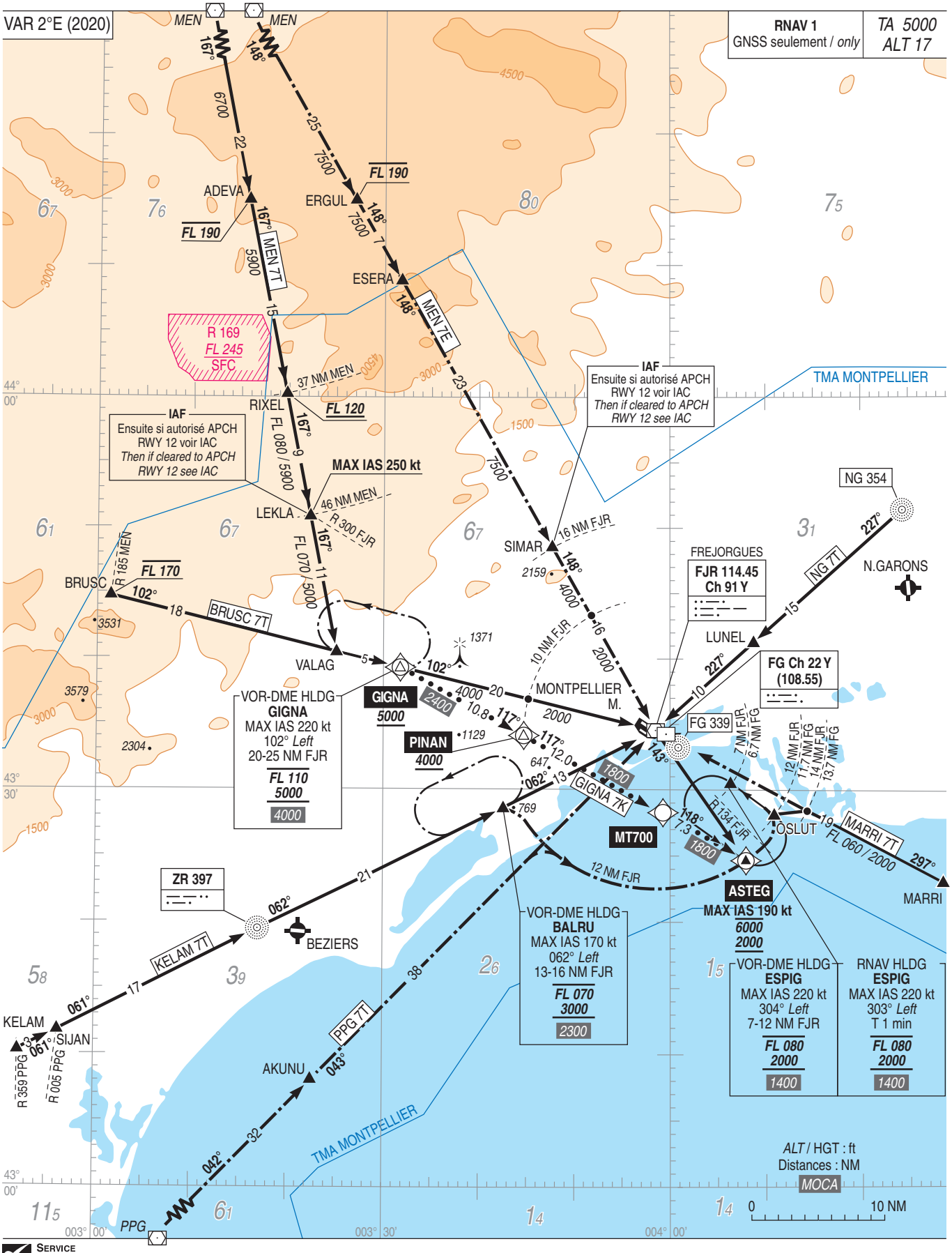
(2) Sur autorisation du CTL, uniquement hors activité CTA Rhône 3, 4 et 5 et LF-R217 associées.
*CTL authorization required, only outside CTA Rhône 3, 4 and 5 and related LF-R217 activity*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
## STAR RNAV CONV
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

Sur clairance CTL / *On ATC clearance*
RNAV 1
Sur clairance CTL / *On ATC clearance*





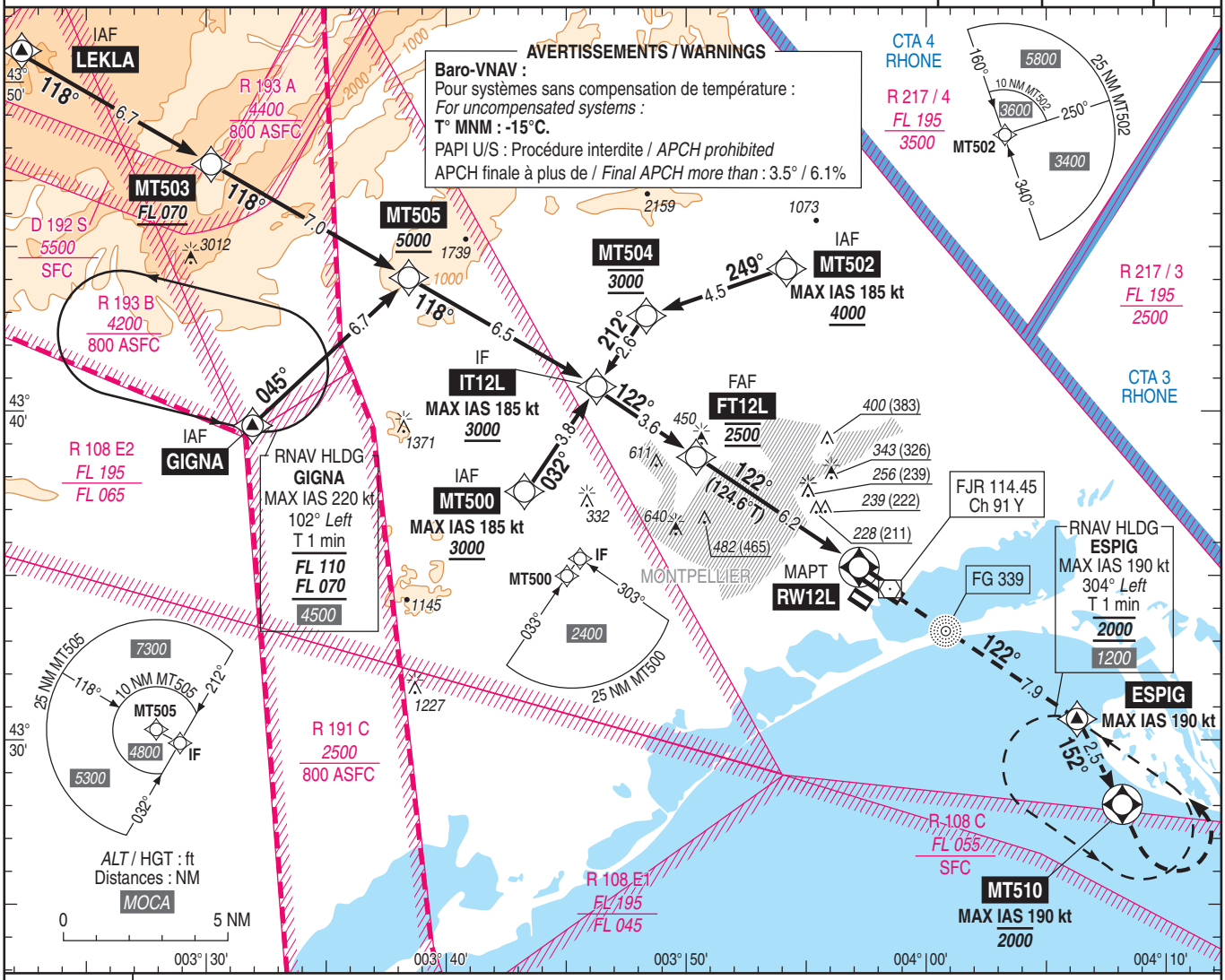

© SIA

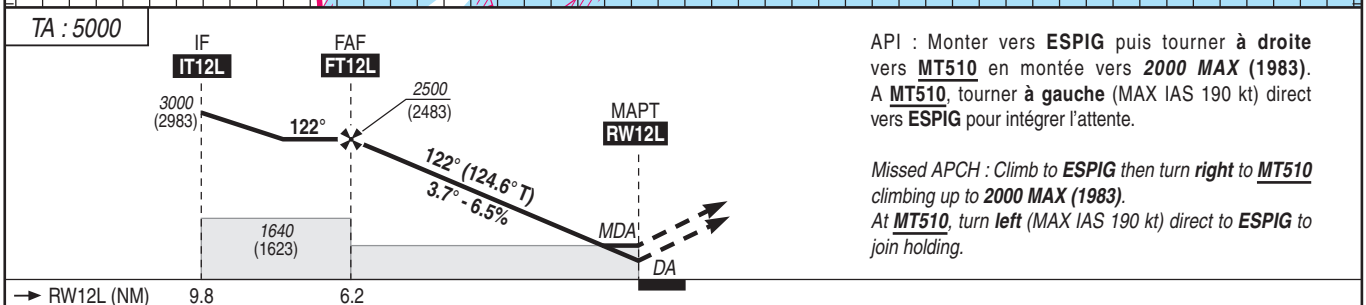
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 17,* ***THR : 17 (1 hPa)***

**MONTPELLIER** MEDITERRANEE

**RNP** RWY12L

| FREQ : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 76994 E12A** TCH : 49 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **ESPIG** puis tourner **à droite** vers **MT510** en montée vers ***2000 MAX*** **(1983)**. A **MT510**, tourner **à gauche** (MAX IAS 190 kt) direct vers **ESPIG** pour intégrer l'attente.

*Missed APCH : Climb to* ***ESPIG*** *then turn* ***right*** *to* ***MT510*** *climbing up to* ***2000 MAX (1983)****.*
*At* ***MT510****,* ***turn left*** *(MAX IAS 190 kt) direct to* ***ESPIG*** *to join holding.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***270*** (250) | 1300 | 198 | ***340*** (330) | 1500 | 322 | ***650*** (630) | 1500 | 630 | ***650*** (630) | 1500 | 630 |
| B | | | 215 | ***360*** (340) | 1500 | 336 | ***650*** (630) | 1500 | 630 | ***650*** (630) | 1600 | 630 |
| C | | | 226 | ***370*** (350) | 1600 | 346 | ***830*** (810) | 2400 | 807 | ***830*** (810) | 2400 | 807 |
| D | | | 240 | ***380*** (360) | 1600 | 357 | ***850*** (840) | 2400 | 832 | ***850*** (840) | 3600 | 832 |

| DIST RW12L NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2420*** (2403) | ***2030*** (2013) | ***1640*** (1623) | ***1240*** (1223) | ***850*** (833) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5

| FAF - THR | 6.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 19 | 4 min 22 | 3 min 43 | 3 min 14 | 2 min 52 | 2 min 34 | 2 min 19 | 2 min 01 |
| VSP (ft/min) | | 455 | 555 | 650 | 750 | 850 | 945 | 1045 | 1210 |



AMDT 01/26 **CHG :** VAR, orientations, TAA, MOCA HLDG GIGINA, contrainte FT12L, déplacement MT510, API, MNM AD, OCH MVL / *FAF FT12L constraint, MT510 moved.*

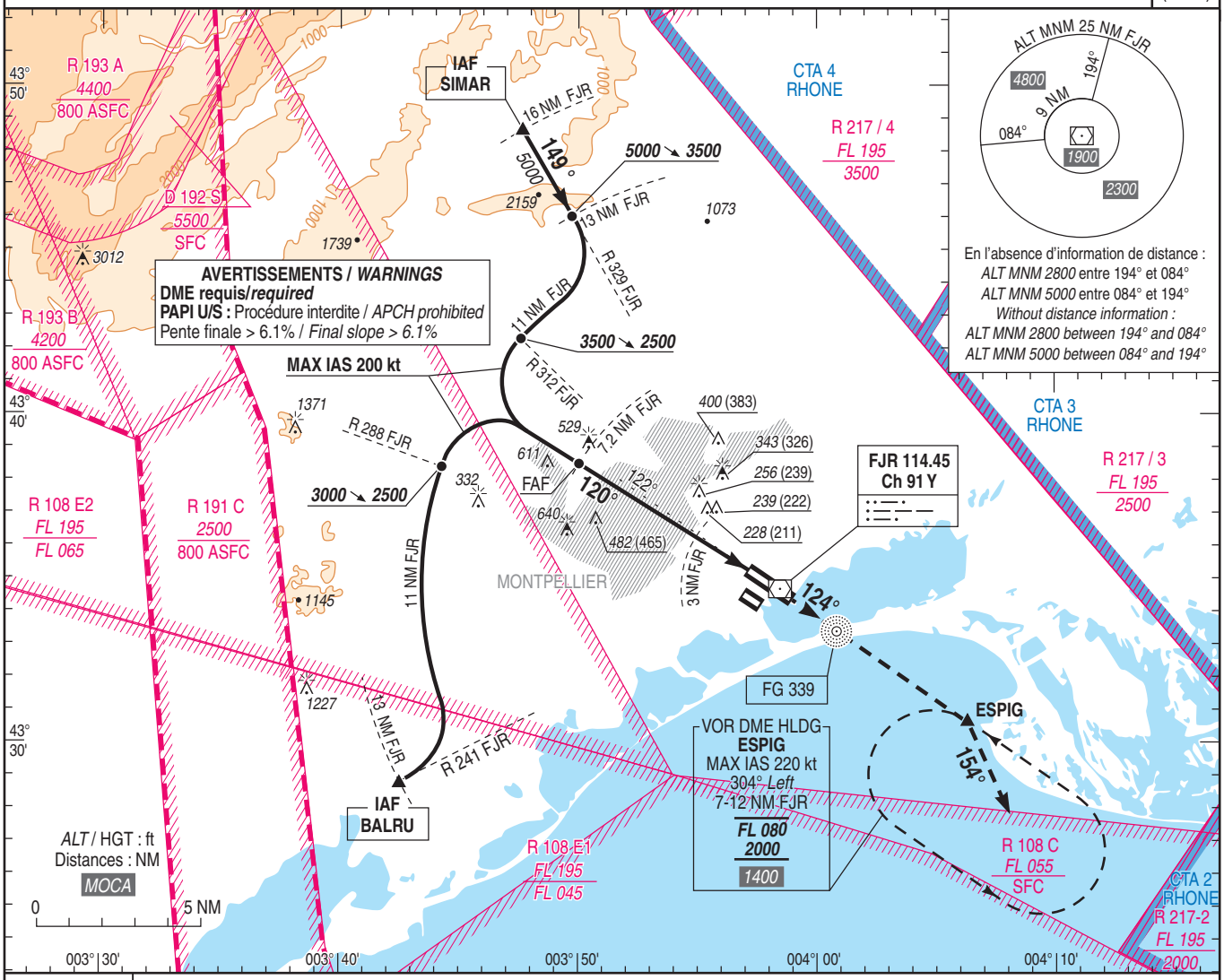
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 17*

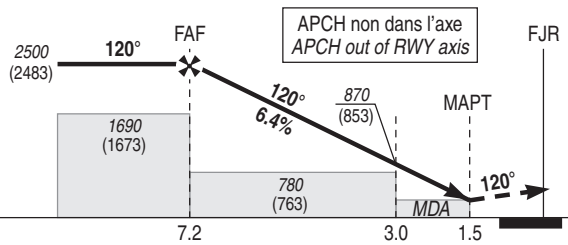
# MONTPELLIER MEDITERRANEE
VOR Y RWY 12L

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

VAR 2° E (2025)




**TA : 5000**




API : Monter sur **RDL 300° FJR (RM 120°)**. A **FJR**, monter **RDL 124° FJR (RM 124°)** vers ***2000*** (1983) pour intégrer l'attente **ESPIG**.
Monter à *1000* (983) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 300° FJR (MAG 120°)**. At **FJR**, climb **RDL 124° FJR (MAG 124°)** up to **2000** (1983) to join **ESPIG** holding.*
*Climb up to 1000 (983) prior to level acceleration.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → DME FJR (NM) | 7.2 | 3.0 | 1.5 |
| → THR (NM) | 6.3 | 2.1 | 0.6 |

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

| CAT | VOR Y | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***480*** (460) | 1500 | 457 | ***630*** (610) | 1500 | 607 |
| B | ***480*** (460) | 1500 | 457 | ***630*** (620) | 1600 | 613 |
| C | ***830*** (810) | 2400 | 807 | ***830*** (810) | 2400 | 807 |
| D | ***850*** (840) | 2400 | 832 | ***850*** (840) | 3600 | 832 |

| **DME FJR** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2420*** (2403) | ***2030*** (2013) | ***1640*** (1623) | ***1250*** (1233) | ***870*** (853) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes.
*(1) Circling prohibited South-West of RWY.*

| | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 450 | 550 | 650 | 750 | 840 | 1040 | 1200 |



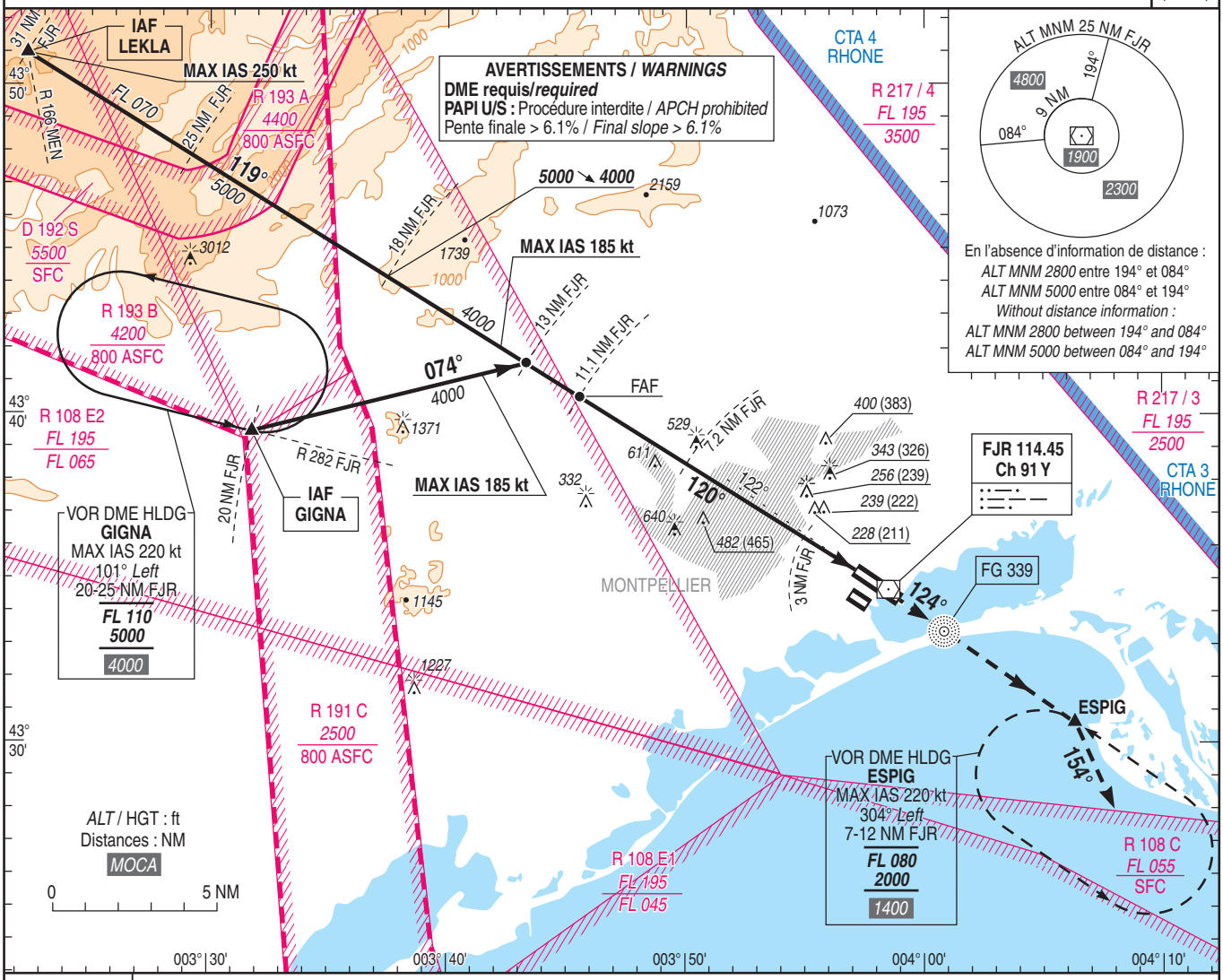
© SIA

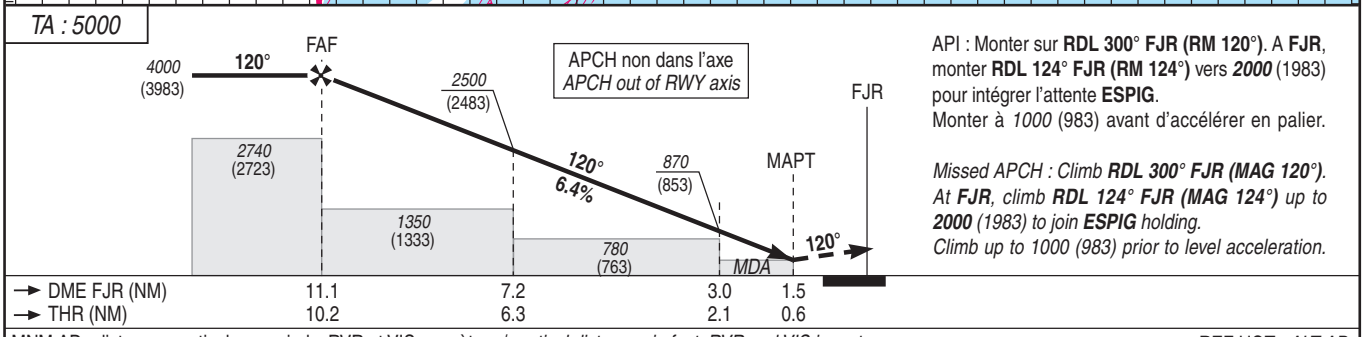
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 17*

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
VOR Z RWY 12L

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

VAR
2° E
(2025)




API : Monter sur **RDL 300° FJR (RM 120°)**. A **FJR**, monter **RDL 124° FJR (RM 124°)** vers ***2000*** (1983) pour intégrer l'attente **ESPIG**.
Monter à *1000* (983) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 300° FJR (MAG 120°)**. At **FJR**, climb **RDL 124° FJR (MAG 124°)** up to **2000** (1983) to join **ESPIG** holding. Climb up to 1000 (983) prior to level acceleration.*

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

| CAT | VOR Z | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***480*** (460) | 1500 | 457 | ***630*** (610) | 1500 | 607 |
| B | ***480*** (460) | 1500 | 457 | ***630*** (620) | 1600 | 613 |
| C | ***830*** (810) | 2400 | 807 | ***830*** (810) | 2400 | 807 |
| D | ***850*** (840) | 2400 | 832 | ***850*** (840) | 3600 | 832 |

| **DME FJR** | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **10** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3590*** (3573) | ***3200*** (3183) | ***2810*** (2793) | ***2420*** (2403) | ***2030*** (2013) | ***1640*** (1623) | ***1250*** (1233) | ***870*** (853) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes.
*(1) Circling prohibited South-West of RWY.*

| | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 450 | 550 | 650 | 750 | 840 | 1040 | 1200 |



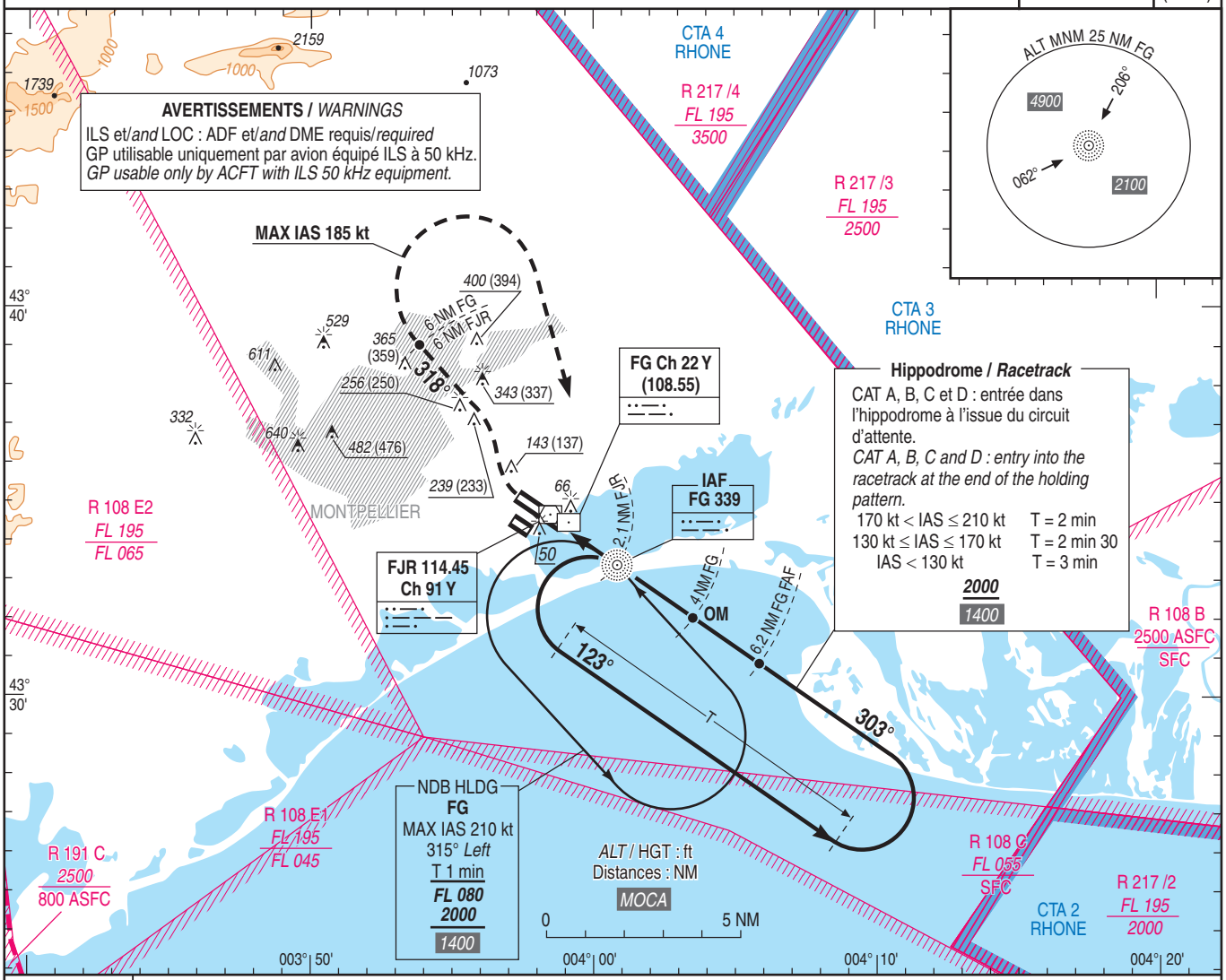
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 17,* ***THR : 6 (1 hPa)***

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 30R

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **FG 108.55** | 2° E |
| RDH : 50 | (2025) |



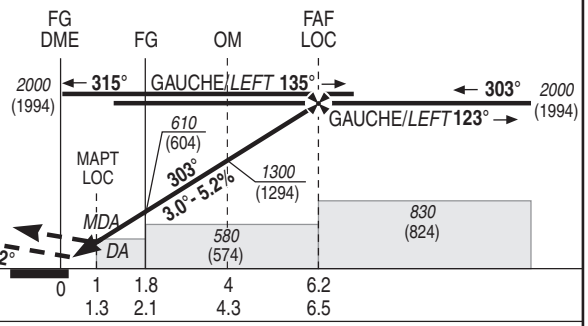

TA : 5000

**API ILS :** Monter **dans l'axe**. A ***330*** (324), tourner **à droite** pour rejoindre et suivre **R 318 FG (RM 318°)**. A **6 NM DME FG (ou 6 NM DME FJR)**, tourner **à droite** vers **FG** en montée vers ***3000*** (2994). Monter à *1600* (1594) avant d'accélérer en palier.

***ILS missed APCH :*** *Climb* ***straight ahead****. At* ***330*** *(324), turn* ***right*** *to join and follow* ***R 318 FG (MAG 318°).*** *At* ***6 NM DME FG (or 6 NM DME FJR)****, turn* ***right*** *to* ***FG*** *climbing to* ***3000*** *(2994). Climb to 1600 (1594) prior to level acceleration.*

**API LOC :** Dès l'appareil établi en montée, tourner **à droite** en montée vers ***3000*** (2994) pour rejoindre et suivre **R 318 FG (RM 318°)**. **Ne pas tourner avant le MAPT.** A **6 NM DME FG (ou 6 NM DME FJR)**, tourner **à droite** vers **FG** en montée vers ***3000*** (2994). Monter à *1600* (1594) avant d'accélérer en palier.

***LOC missed APCH :*** *As soon as climb is established, turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2994) to join and follow* ***R 318 FG (MAG 318°). Do not turn before MAPT.*** *At* ***6 NM DME FG (or 6 NM DME FJR)****, turn* ***right*** *to* ***FG*** *climbing to* ***3000*** *(2994). Climb to 1600 (1594) prior to level acceleration.*




DME FG ← (NM)
DME FJR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y (2) | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***210*** (200) | 750 | 191 | ***330*** (320) | 1000 | 319 | ***630*** (620) | 1500 | 618 |
| B | ***220*** (210) | 750 | 202 | | | | ***630*** (630) | 1600 | 624 |
| C | ***220*** (210) | 750 | 210 | | | | ***830*** (820) | 2400 | 818 |
| D | ***230*** (220) | 800 | 220 | | | | ***850*** (850) | 3600 | 843 |

| **DME FG** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1950*** | ***1620*** | ***1300*** | ***970*** | ***650*** |
| (HGT) | (1944) | (1614) | (1294) | (964) | (644) |

| **DME FJR** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1850*** | ***1520*** | ***1200*** | ***870*** | ***550*** |
| (HGT) | (1844) | (1514) | (1194) | (864) | (544) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*
(2) Base OCH LOC : NIL (position MAPT) / *OCH base LOC : NIL (MAPT position).*

| FAF - MAPT 5.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 31 | 3 min 43 | 3 min 10 | 2 min 45 | 2 min 26 | 2 min 11 | 1 min 59 | 1 min 43 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



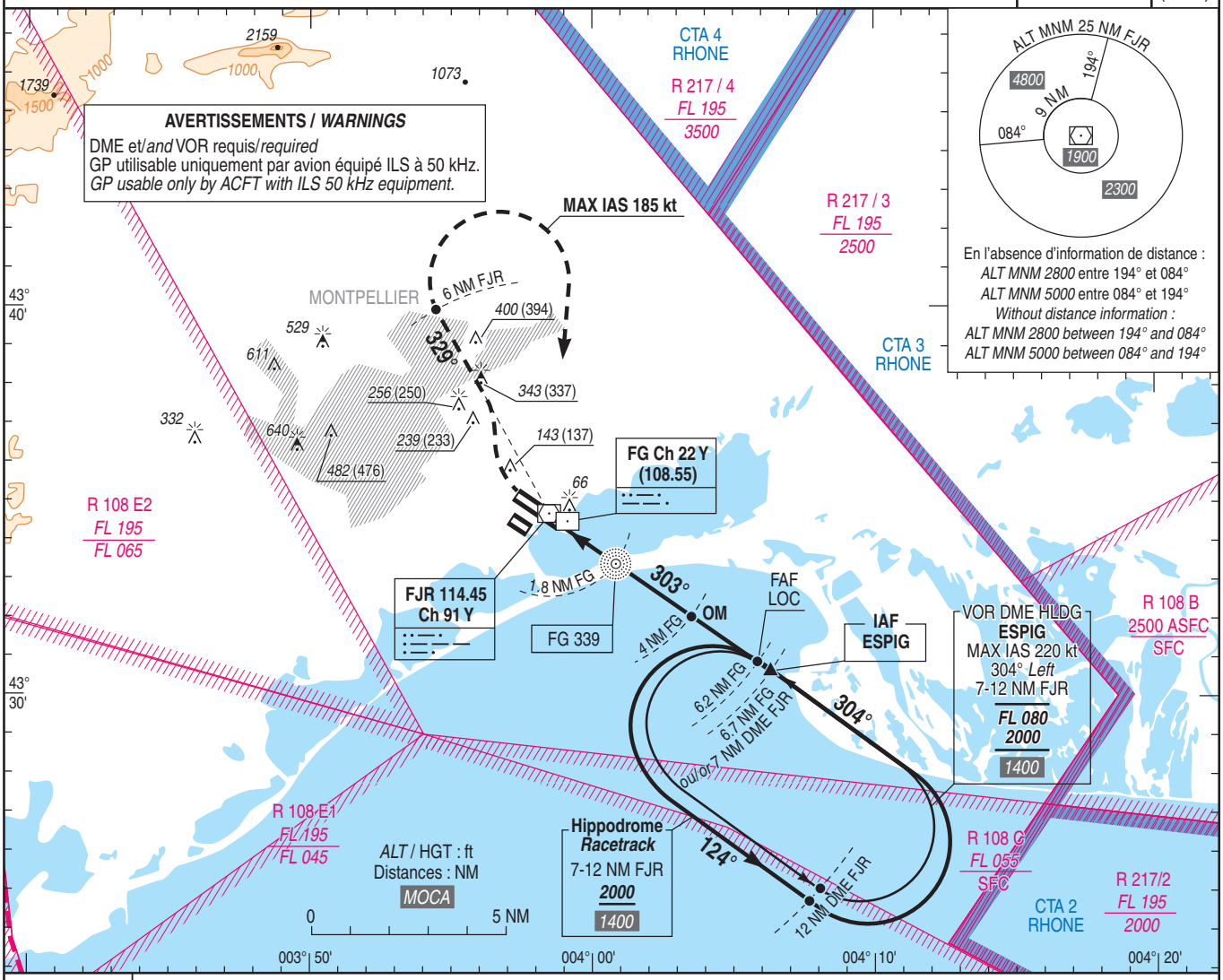
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 17,* ***THR : 6 (1 hPa)***

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 30R

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **FG 108.55** | 2° E |
| RDH : 50 | (2025) |



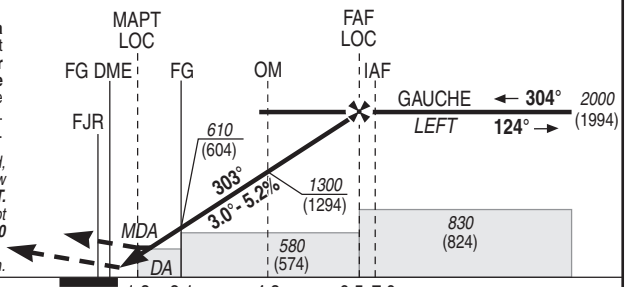

TA : 5000

**API ILS :** Monter **dans l'axe**. A ***310*** (304), tourner **à droite** en montée vers ***3000*** (2994) pour rejoindre et suivre **RDL 329° FJR (RM 329°)**. A **6 NM DME FJR**, tourner **à droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à *3000*** (2994).
Monter à *1400* (1394) avant d'accélérer en palier.

***ILS missed APCH :*** *Climb* ***straight ahead****. At* ***310*** *(304), turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2994) to join and follow* ***RDL 329° FJR (MAG 329°).*** *At* ***6 NM DME FJR****, turn* ***right*** *to join* ***FJR****. Then, except opposite ATS clearance, join* ***ESPIG*** *holding at* ***3000*** *(2994).*
*Climb up to 1400 (1394) prior to level acceleration.*

**API LOC :** Dès l'appareil établi en montée, tourner **à droite** en montée vers ***3000*** (2994) pour rejoindre et suivre **RDL 329° FJR (RM 329°). Ne pas tourner avant le MAPT.** A **6 NM DME FJR**, tourner **à droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à *3000*** (2994).
Monter à *1400* (1394) avant d'accélérer en palier.

***LOC missed APCH :*** *As soon as climb is established, turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2994) to join and follow* ***RDL 329° FJR (MAG 329°). Do not turn before MAPT.*** *At* ***6 NM DME FJR****, turn* ***right*** *to join* ***FJR****. Then, except opposite ATS clearance, join* ***ESPIG*** *holding at* ***3000*** *(2994).*
*Climb up to 1400 (1394) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z (2) | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***210*** (200) | 750 | 191 | ***330*** (320) | 1000 | 319 | ***630*** (620) | 1500 | 618 |
| B | ***220*** (210) | 750 | 202 | | | | ***630*** (630) | 1600 | 624 |
| C | ***220*** (210) | 750 | 210 | | | | ***830*** (820) | 2400 | 818 |
| D | ***230*** (220) | 800 | 220 | | | | ***850*** (850) | 3600 | 843 |

| **DME FG** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1950*** (1944) | ***1620*** (1614) | ***1300*** (1294) | ***970*** (964) | ***650*** (644) |

| **DME FJR** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1850*** (1844) | ***1520*** (1514) | ***1200*** (1194) | ***870*** (864) | ***550*** (544) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*
(2) Base OCH LOC+DME : NIL (position MAPT) / *OCH base LOC+DME : NIL (MAPT position).*

| FAF - MAPT 5.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 31 | 3 min 43 | 3 min 10 | 2 min 45 | 2 min 26 | 2 min 11 | 1 min 59 | 1 min 43 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

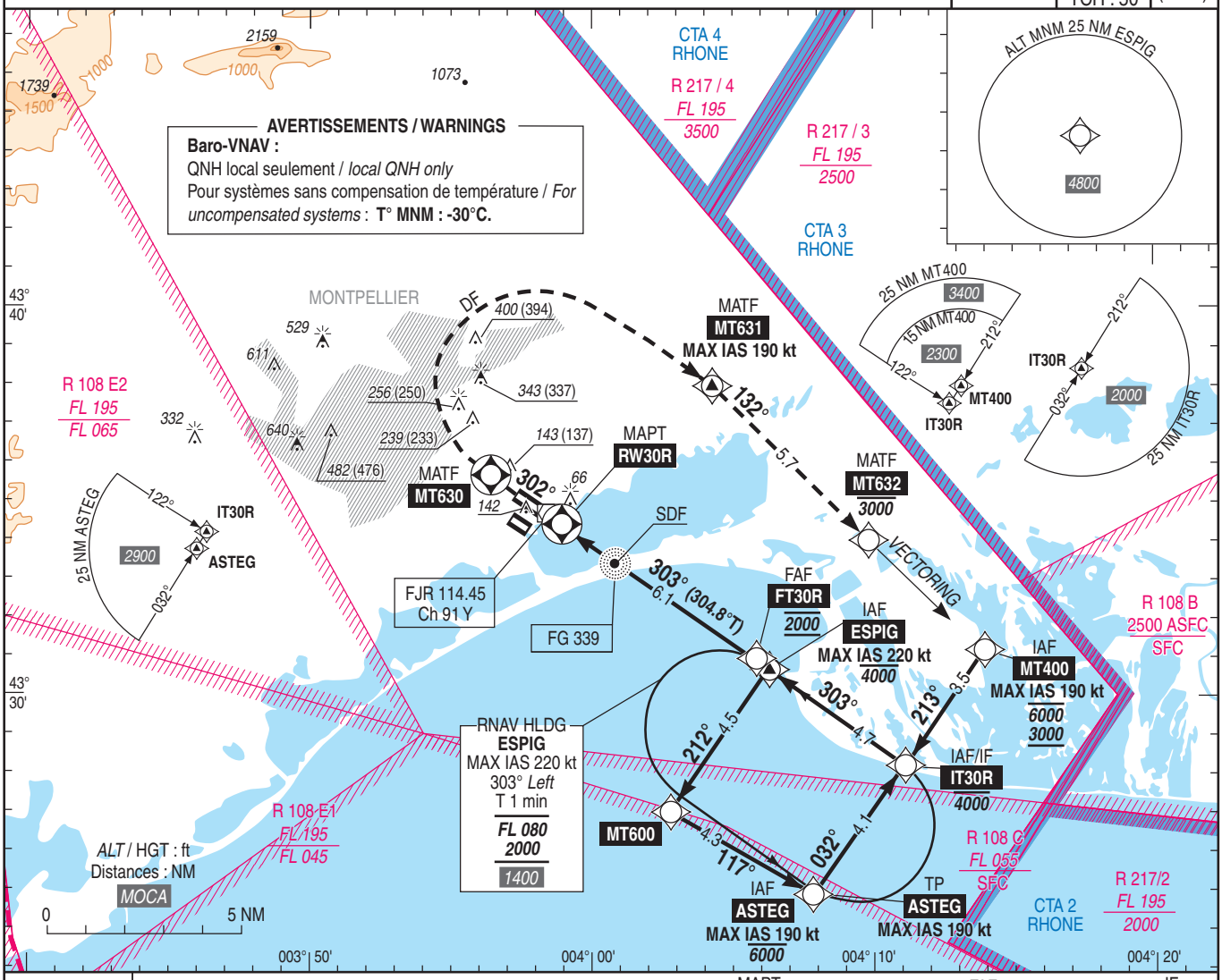


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 17,* ***THR : 6 (1 hPa)***

# MONTPELLIER MEDITERRANEE
**RNP** RWY30R

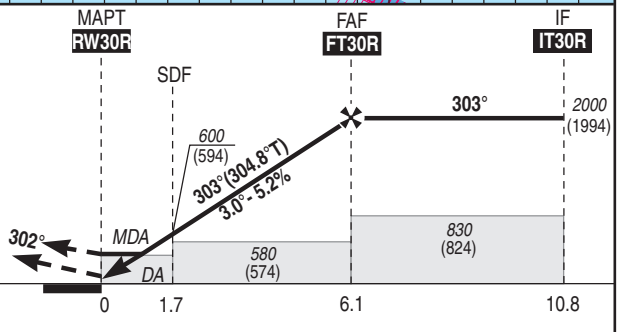
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 68379 E30A** TCH : 50 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

**API :** Monter dans l'axe vers **MT630**, tourner à **droite** direct vers **MT631** puis vers **MT632** en montée vers **3000 MAX** (2994) et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **MT632**, tourner à droite vers **ESPIG** en montée vers ***3000*** (2994) pour intégrer l'attente (MAX IAS 220 kt) ou effectuer une nouvelle procédure.

***Missed APCH :*** *Climb on runway axis to* ***MT630****, turn* ***right*** *direct to* ***MT631*** *then to* ***MT632*** *climbing to* ***3000 MAX*** *(2994) and follow ATC instructions.*
*In case of radio failure in missed APCH, at* ***MT632****, turn right to* ***ESPIG*** *climbing up to* ***3000*** *(2994) to enter the holding (MAX IAS 220 kt) or proceed to a new procedure.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***220*** (220) | 800 | 213 | ***260*** (250) | 800 | 213 | ***420*** (410) | 1500 | 405 | ***630*** (620) | 1500 | 618 |
| B | ***240*** (230) | 800 | 225 | ***260*** (250) | 800 | 225 | | | | ***630*** (630) | 1600 | 624 |
| C | ***240*** (240) | 800 | 233 | ***260*** (250) | 800 | 245 | | | | ***830*** (820) | 2400 | 818 |
| D | ***250*** (250) | 800 | 244 | ***280*** (280) | 900 | 271 | | | | ***850*** (850) | 3600 | 843 |

**DIST RW30R**

| DIST RW | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***690*** (684) | ***1010*** (1004) | ***1330*** (1324) | ***1650*** (1644) | ***1960*** (1954) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 6.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 14 | 4 min 19 | 3 min 40 | 3 min 11 | 2 min 49 | 2 min 32 | 2 min 18 | 1 min 59 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

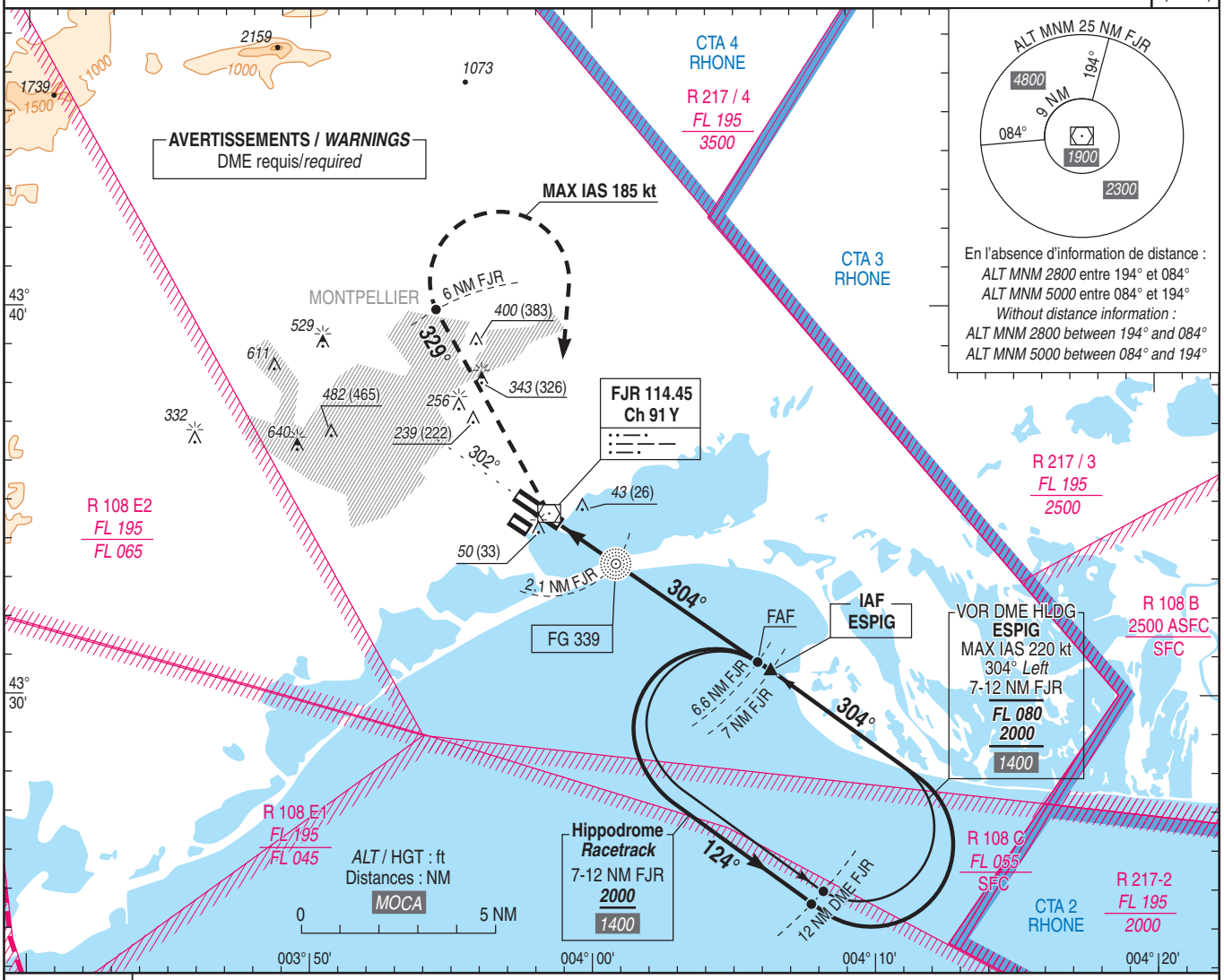
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 17 (1 hPa)**, THR : 6*

**MONTPELLIER** MEDITERRANEE

VOR RWY 30R

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFMT COM 01

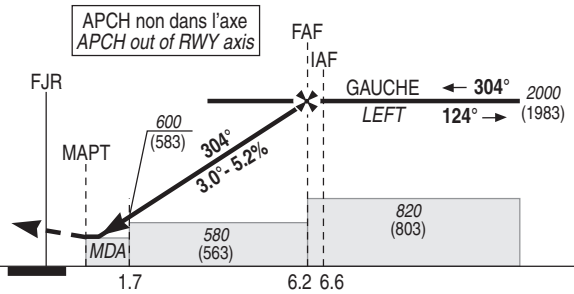
VAR 2° E (2025)




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner **à droite** pour suivre **RDL 329° FJR (RM 329°)** en montée vers ***3000*** (2983). A **6 NM DME FJR**, tourner **à droite** pour rejoindre **FJR**. Ensuite, sauf instruction contraire du CTL, rejoindre l'attente **ESPIG à *3000*** (2983).
Monter à *1400* (1383) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** to follow **RDL 329° FJR (MAG 329°)** up to **3000** (2983). At **6 NM DME FJR**, turn **right** to join **FJR**. Then, unless otherwise instructed by ATC, join **ESPIG** holding at **3000** (2983). Climb up to 1400 (1383) prior to level acceleration.*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | | | | 1.7 | 6.2 | 6.6 |
| DME FJR ← (NM) | | | 1 | 2.1 | 6.6 | 7 |

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

| CAT | VOR + DME FJR | | | MVL / Circling (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***290*** (280) | 900 | 272 | ***630*** (610) | 1500 | 607 |
| B | | | | ***630*** (620) | 1600 | 613 |
| C | | | | ***830*** (810) | 2400 | 807 |
| D | | | | ***850*** (840) | 3600 | 832 |

| **DME FJR** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***550*** (533) | ***860*** (843) | ***1180*** (1163) | ***1500*** (1483) | ***1820*** (1803) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud-Ouest des pistes / *Circling prohibited South-West of RWY.*

| | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMU.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMU - BEZIERS VIAS

**AD 2 LFMU.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°19'24"N 003°21'12"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes RWY et TWY "A" | intersection RWY and TWY "A" |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 11.5 km ESE BEZIERS (34 - HERAULT) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 56 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.1423°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.118°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE (SM) AEROPORT BEZIERS CAP D'AGDE | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport BEZIERS CAP D'AGDE RD 612, 34420 PORTIRAGNES | |
| | Telephone | Accueil AD : 04 67 809 909 - Opérations : 04 67 809 912 / 06 03 20 65 12 | |
| | FAX | Accueil AD : 04 67 809 910 - Opérations : 04 67 809 913 | |
| | TELEX | SITA : BZRAMXH | |
| | AFS | LFMUZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | B.C.A. AEROPORT : Béziers Cap D'Agde<br>FREQ OPS : 131.550 MHz<br>E-mail OPS : ops@beziers.aeroport.fr | |

**AD 2 LFMU.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Voir NOTAM | See NOTAM |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Ouverture adaptée au trafic international régulier sinon:<br>PPR 24HR au gestionnaire :<br>TEL et FAX OPS. | Opened for scheduled international flights, or :<br>PPR 24HR from administrator :<br>TEL and FAX OPS. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | Bordeaux (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | Voir / see AD2 LFKB.3.6 | |
| 7 | ATS | - ETE (sauf JUN, JUL et AUG) :<br>LUN-VEN : 0630-1830<br>SAM : 0730-1800<br>DIM : 0730-0945, 1115-1715<br>- JUN, JUL et AUG :<br>LUN-VEN : 0630-1830<br>SAM, DIM : 0730-1830<br>- HIV :<br>LUN-VEN : 0730-1830<br>SAM,DIM : 0830-1200, 1330-1800 | - SUM (except JUN, JUL and AUG) :<br>MON-FRI : 0630-1830<br>SAT : 0730-1800<br>SUN : 0730-0945, 1115-1715<br>- JUN, JUL and AUG :<br>MON-FRI : 0630-1830<br>SAT, SUN : 0730-1830<br>- WIN :<br>MON-FRI : 0730-1830<br>SAT,SUN : 0830-1200, 1330-1800 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Voir NOTAM | See NOTAM |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR AVT | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Pour vols réguliers et O/R | For scheduled flights and O/R |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | O/R SM : Opérations | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : voir NOTAM. | GRF (Global Reporting Format) : see NOTAM. |

**AD 2 LFMU.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel grades: 100 LL, JET A1<br>Lubrifiants/Oil grades: NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100 LL : 1 cuve de 30 m3<br>JET A1 : 150 m3, 1 camion de 17 m3 | 100 LL : 1 tank of 30 m3<br>JET A1 : 150 m3, 1 truck of 17 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Liquide antigivre type 1 | De-icing fluid type 1 |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Contact : TEL / FAX / E-mail / FREQ OPS, SITA.<br>HOR OPERATION ESCALE : voir NOTAM. | Contact : TEL / FAX / E-mail / FREQ OPS, SITA.<br>SKED STOP-OVER OPERATIONS : see NOTAM. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMU .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville, voir gestionnaire | In town, see AD administration |
| 2 | Restaurants | En ville, voir gestionnaire | In town, see AD administration |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voiture de location sans chauffeur ou bus selon HOR lignes commerciales. | Taxis, car rental or schuttle buses according to scheduled commercial flights. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Premiers secours sur site | First aid on AD |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur bancaire | Cash dispenser |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville, voir gestionnaire. Point Info Tourism | In town, see AD administration. Tourist information point. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMU .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 7 : 1 VIM70 / 1 VIM64, 250kg de poudre chacun | Level 7: 1 VIM70 / 1 VIM64, 250kg powder each |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Avec moyens extérieurs.<br>Contacter le numéro d'astreinte aéroport : 06 03 20 65 21<br>Numéro d'urgence aéronautique : 191 | With external means.<br>Call airport on-call number : 06 03 20 65 21<br>Aeronautical emergency number : 191 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 : voir NOTAM.<br>Niveau 5 : voir NOTAM.<br>Niveau 1 en dehors des HOR NOTAM.<br>PPR PN 24HR TEL : 04 67 80 99 12 ou<br>E-mail OPS | Level 7 : see NOTAM.<br>Level 5 : see NOTAM.<br>Level 1 outside NOTAM SKED.<br>PPR PN 24HR TEL : 04 67 80 99 12 or<br>E-mail OPS |

**AD 2 LFMU .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Pas d'équipement | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>No equipment |

**AD 2 LFMU .8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking commercial (B) : 47 F/C/X/T<br>Parking aviation légère (A) : 5.7 t/0.9 MPa. | Commercial apron (B) : 47 F/C/X/T<br>Light ACFT apron (A) : 5.7 t/0.9 MPa. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 23 m.<br>TWY B, T3 : 10 m.<br>TWY P : 15 m.<br>TWY T1, T2 : 18 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A, B, P, T1, T2, T3 : béton bitumineux | TWY A, B, P, T1, T2, T3 : bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A, T1, T2 : 48 F/C/X/T<br>TWY B, T3 : limité à 5.7 t/0.9 MPa<br>TWY P : 24 F/C/X/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking aviation commerciale et aviation générale. | Commercial and general aviation PRKG. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 49 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | INS 1 43°19'17.35"N 003°21'08.39"E<br>INS 2 43°19'17.20"N 003°21'11.14"E | INS 3 43°19'17.05"N 003°21'13.88"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT moyenne du PRKG : 49 ft<br>Limitation TWY B, T3 : envergure maximale 16.65 m | Mean altitude of PRKG: 49 ft<br>TWY B, T3 limitation : max wingspan 16.65 m |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMU.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | 1AE, 1AW, 2AE, 2AW, 3AE, 3AW, 4AE, 4AW, 1CE, 1CW, 2CE, 2CW, 1B, 2B, 3B. | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | TWY A, B et P : balisage diurne | TWY A, B and P : day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Ligne de guidage vers postes de stationnement et présence placeur. | Guidance line to PRKG stands and marshaller. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | N° identification, axe de piste, marques latérales des 300m, points d'attente, axes des voies de circulation | Designation, RWY centreline, 300m edge marking, holding points marking, TWY centreline marking. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMU .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMU.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFMU.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BASTIA PORETTA | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMU .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BASTIA PORETTA | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>HIV/WIN : CNL 1930<br>ETE/SUM : CNL 2030 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIVER : TREND entre 0300 et 1930<br>ETE : TREND entre 0300 et 2030 | WIN : TREND between 0300 and 1930<br>SUM : TREND between 0300 and 2030 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P-W<br>AD WARNING<br>HIV/WIN : 0300-1930<br>ETE/SUM : 0300-2030<br>METAR AUTO H24 | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 04 95 30 09 44 | |

**AD 2 LFMU.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 094.35 (092) | 2000 x 45 | 47 F/C/X/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°19'26.54"N 003°20'32.61"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 52ft |
| 27 | 274.35 (272) | 2000 x 45 | 47 F/C/X/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°19'21.60"N 003°22'01.12"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 41ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | 50 | 50 | 2220 x 280 | NIL | (1) |
| 27 | NIL | 50 | 50 | 2220 x 280 | NIL | (2) |

(1) RESA : 90 x 90 m.

(2) RESA : 90 x 90 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMU.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 2000 | 2050 | 2050 | 2000 | |
| TWY A | 1116 | 1166 | 1166 | | |
| TWY B | 742 | 792 | 792 | | |
| TWY P | 1235 | 1285 | 1285 | | |
| 27 | 2000 | 2050 | 2050 | 2000 | |
| TWY A | 907 | 957 | 957 | | |
| TWY B | 1268 | 1318 | 1318 | | |
| TWY P | 778 | 828 | 828 | | |

**AD 2 LFMU.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |
| 27 | Fé / *RWY FLG* | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 45 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 09 | 1440<br>600 | 60 | W<br>Y | LIH-LIL | R | 50 | R |
| 27 | 1440<br>600 | 60 | W<br>Y | LIH-LIL | R | 50 | R |

**AD 2 LFMU.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, TWY T1, TWY T2 | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Electrical GPU |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Hors mode secours inversé < 15 secondes.<br>En mode secours inversé < 1 seconde. | Out of reverse emergency mode < 15 seconds.<br>In reverse emergency mode < 1 second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (WIGWAG) aux points d'attentes TWY A, TWY B. | RWY protection lights (WIGWAG type) at holding points TWY A, TWY B. |

**AD 2 LFMU.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Pas de FATO piste 09/27<br>TLOF/aire de stationnement B : mixte - 1B, 2B, 3B<br>- Surface : béton bitumineux<br>- LHT max : 22,8 m<br>- Diamètre rotor max : 18,6 m<br>- UCW max : 4,5 m<br>- Masse maximale : voir AD 2 LFMU.8<br>- Balisage : aire de stationnement éclairée | No FATO on RWY 09/27<br>TLOF/Apron B : mixed - 1B, 2B, 3B<br>- Surface : bituminous concrete<br>- Max overall width : 22,8 m<br>- Max rotor diameter : 18,6 m<br>- Max UCW : 4,5 m<br>- Max weight : see AD 2 LFMU.8<br>- Lights : Apron by floodlighting |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMU.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BEZIERS partie 1**<br><br>43°26'24"N , 003°21'12"E - 43°26'23"N , 003°32'56"E - 43°19'19"N , 003°33'43"E - 43°16'17"N , 003°30'40"E - 43°16'32"N , 003°28'02"E - 43°17'26"N , 003°25'41"E - 43°16'54"N , 003°12'13"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 43°19'24"N , 003°21'12"E ( ARP ) - 43°26'24"N , 003°21'12"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>BEZIERS Tour (FR)<br>BEZIERS Tower (EN) | - SUM (except JUN, JUL and AUG) :<br>MON-FRI : 0630-1830<br>SAT : 0730-1800<br>SUN : 0730-0945, 1115-1715<br>- JUN, JUL and AUG :<br>MON-FRI : 0630-1830<br>SAT, SUN : 0730-1830<br>- WIN :<br>MON-FRI : 0730-1830<br>SAT,SUN : 0830-1200, 1330-1800<br>Extension d'horaires connue de : BEZIERS TWR et annoncée sur ATIS BEZIERS<br>Autres horaires par NOTAM.<br>SKED extension known on : BEZIERS TWR and announced on ATIS BEZIERS<br>Other hours via NOTAM. |
| **CTR BEZIERS partie 2**<br><br>43°16'54"N , 003°12'13"E - 43°17'26"N , 003°25'41"E - 43°16'32"N , 003°28'02"E - 43°16'17"N , 003°30'40"E - 43°12'30"N , 003°24'52"E - 43°12'24"N , 003°21'12"E - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 43°19'24"N , 003°21'12"E ( ARP ) - 43°16'54"N , 003°12'13"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>800ft AMSL | TWR<br><br>BEZIERS Tour (FR)<br>BEZIERS Tower (EN) | - SUM (except JUN, JUL and AUG) :<br>MON-FRI : 0630-1830<br>SAT : 0730-1800<br>SUN : 0730-0945, 1115-1715<br>- JUN, JUL and AUG :<br>MON-FRI : 0630-1830<br>SAT, SUN : 0730-1830<br>- WIN :<br>MON-FRI : 0730-1830<br>SAT,SUN : 0830-1200, 1330-1800<br>Extension d'horaires connue de : BEZIERS TWR et annoncée sur ATIS BEZIERS<br>Autres horaires par NOTAM.<br>SKED extension known on : BEZIERS TWR and announced on ATIS BEZIERS<br>Other hours via NOTAM. |

**AD 2 LFMU.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | BEZIERS Tour (FR)<br>*BEZIERS Tower (EN)* | 120.175 MHz | HO | |
| VDF | BEZIERS Gonio (FR)<br>*BEZIERS Homer (EN)* | 120.175 MHz | HO | |
| ATIS | BEZIERS (FR)<br>*BEZIERS (EN)* | 127.530 MHz | H24 | TEL +33(0)4 67 90 88 88 |
| A/A | BEZIERS (FR) | 120.175 MHz | OTHER | Absence ATS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMU.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DME | ZR | 109.35 MHz CH 30Y | H24 | 43°19'20.9"N 003°20'46.3"E | 88 ft | 25NM FL250 | | 117°/354 m THR 09 | |
| NDB | ZR | 397 kHz | H24 | 43°19'37.5"N 003°16'58.9"E | 107 ft | 25NM | | 272°/2,6 NM THR 09 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMU.20** **Règlements de circulation locaux** ***Additional information***

**20.1 UTILISATION PARKINGS**

Utilisation de l'aire de trafic par l'aviation générale limitée :

Accès à l'aire depuis l'aire de mouvement (aéronefs), accès de l'aire de trafic à l'aérogare et accès à l'aire de trafic depuis l'aérogare (pilotes), sous conditions :

PPR obligatoire auprès du gestionnaire AD (SM : Syndicat mixte) 4HR MNM avant l'heure estimée d'arrivée ou de départ et 1HR MNM avant la fermeture des opérations du gestionnaire.

HOR gestionnaire : voir NOTAM.

Aire de parking G obligatoire pour l'aviation légère, sauf accord préalable du gestionnaire de l'AD.

**20.1.1 Parking A**

Hélicoptères interdits

Stationnement sous réserve d'autorisation, avec PPR PN 48 HR auprès du service Opérations du gestionnaire de l'AD.

Assistance obligatoire pour raison de sécurité et de sûreté.

Postes de stationnement avion :

1AW/1AE/2AW/2AE/3AW/3AE/4AW/4AE :

MTOW MAX : 5.7 t

Envergure MAX : 12 mètres.

1CW/1CE/2CW/2CE :

MTOW MAX : 5.7 t

Envergure MAX : 16.65 mètres.

**20.1.2 Parking B**

**Réservé aux aéronefs commerciaux programmés et hélicoptères programmés.**

Stationnement sous réserve d'autorisation, avec PPR PN 48 HR auprès du service Opérations du gestionnaire de l'AD.

Assistance obligatoire pour raison de sécurité et de sûreté.

Poste de stationnement 1 B / 2 B / 3 B :

B737, A319, A320, A321

Agusta Westland EH101

**20.1.3 Parking G**

Hélicoptères interdits

Entrée entre balises rouges et blanches.

Sortie entre balises jaunes.

Parking complémentaire non revêtu réservé avion.

→ Entrée A :

Arrêt moteur sur parking A et poussage sur l'aire de stationnement.

→ Entrée B :

Arrêt moteur sur voie de desserte (prolongement TWY B) et poussage à la main sur l'aire de stationnement

**20.1.4 Parking P**

Strictement réservé à la Sécurité Civile.

Stationnement aviation générale interdit.

**20.2 PROCEDURE PARTICULIERE A400M**

**20.2.1 Accueil d'un A400M**

Stationnement sous réserve d'autorisation, avec PPR PN 48 HR auprès du service Opérations du gestionnaire de l'AD.

Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sûreté.

Le pilote suivra les indications des marshallers.

**20.2.1.1 Cheminement obligatoire A400M**

TWY A et TWY T2

TWY T1, T3, B et P : utilisation non autorisée

**20.2.1.2 Poste de stationnement sur parking B : 3B**

**20.2.1.3 Départ du poste**

La demande de mise en route et de roulage de l'aéronef se fera sur FREQ TOUR après clairance du contrôleur. Le démarrage des moteurs sera assuré par le personnel militaire. La sortie du poste se fera en autonome.

**20.2.2 Accueil de deux A400M**

Stationnement sous réserve d'autorisation, avec PPR PN 48 HR auprès du service Opérations du gestionnaire de l'AD.

Assistance obligatoire pour raison de sécurité et sûreté.

Le pilote suivra les indications des marshallers.

***20.1 APRON USE***

*Access to the apron limited for general aviation :*

*Access to the apron from the RWY (ACFT), access from the apron to landside and from landside to the apron (pilots) under conditions :*

*PPR mandatory from AD operator (SM) latest 4 HR before estimated time of arrival or departure and latest 1 HR before OPS closure.*

*AD operator SKED : see NOTAM.*

*Apron G mandatory for general aviation, except agreement from AD operator.*

***20.1.1 Parking A***

*Helicopters not allowed*

*Can be used with AD administration OPS service permission, PPR PN 48 HR.*

*Mandatory handling for safety and security reasons.*

*Aircraft parking stands :*

*1AW/1AE/2AW/2AE/3AW/3AE/4AW/4AE :*

*MTOW MAX : 5.7 t*

*Wingspan MAX : 12 meters.*

*1CW/1CE/2CW/2CE :*

*MTOW MAX : 5.7 t*

*Wingspan MAX : 16.65 meters.*

***20.1.2 Parking B***

***For scheduled commercial flights and scheduled helicopters only.***

*Can only be used with AD administration OPS service permission, PPR PN 48 HR.*

*Mandatory handling for safety and security reasons.*

*Aircraft parking stand 1 B / 2B / 3B :*

*B737, A319, A320, A321*

*Agusta Westland EH101*

***20.1.3 Parking G***

*Helicopters not allowed*

*Entrance between red and white markers.*

*Exit between yellow markers.*

*Additional unpaved apron for airplanes only.*

*Entrance A :*

*Engine must be shut down on apron A and hand push on parking stand.*

*Entrance B :*

*Engine must be shut down on service road (TWY B extension) and hand push on parking stand.*

***20.1.4 Parking P***

*Strictly reserved for Civil Security.*

*General aviation parking prohibited.*

***20.2 PARTICULAR INSTRUCTION FOR A400M***

***20.2.1 Reception of one A400M***

*AD operator OPS service permission mandatory, PPR PN 48 HR.*

*Mandatory handling for safety and security reasons.*

*The pilot will follow Marshallers' indications.*

***20.2.1.1 Mandatory path A400M***

*TWY A and TWY T2*

*TWY T1, T3, B and P : use not allowed*

***20.2.1.2 ACFT stand on apron B : 3B***

***20.2.1.3 Departure***

*Start up and taxi clearance must be requested on TWR FREQ. Engine start will be provided by military personnel. Exit from stand will be autonomous.*

***20.2.2 Reception of two A400M***

*AD operator OPS service permission mandatory, PPR PN 48 HR.*

*Mandatory handling for safety and security reasons.*

*The pilot will follow Marshallers' indications.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.2.2.1 Cheminement obligatoire A400M numéro 1**

TWY A

TWY T1, T2, T3, B et P : utilisation non autorisée

**20.2.2.2 Poste de stationnement sur parking B : 2B**

**20.2.2.3 Cheminement obligatoire A400M numéro 2**

TWY A et T2

TWY T1, T3, B et P : utilisation non autorisée

**20.2.2.4 Poste de stationnement sur parking B : 3B**

**20.2.2.5 Départ du poste**

Les demandes de mise en route et de roulage des deux aéronefs se feront sur FREQ TOUR après clairance du contrôleur. Premier départ A400M poste 2B. Deuxième départ A400M poste 3B. Le démarrage des moteurs sera assuré par le personnel militaire. La sortie du poste se fera en autonome.

**20.3 LIMITATIONS**

Station carburant automatique AVGAS 100LL : interdit lorsque le poste 3B est occupé par un B737 ou A400M

**20.4 CHEMINEMENTS HELICOPTERES**

Diamètre rotor :

- supérieur à 12 m : cheminement obligatoire via TWY A, T1 ou T2,
- inférieur à 12 m : cheminement obligatoire via TWY A, B, T1, T2 ou T3.

***20.2.2.1 Mandatory path A400M number 1***

*TWY A*

*TWY T1, T2, T3, B and P : use not allowed*

***20.2.2.2 ACFT stand on apron B : 2B***

***20.2.2.3 Mandatory path A400M number 2***

*TWY A and T2*

*TWY T1, T3, B and P : use not allowed*

***20.2.2.4 ACFT stand on apron B : 3B***

***20.2.2.5 Departure***

*Start up and taxi clearance must be requested on TWR FREQ. First departure A400M stand 2B. Second Departure A400M stand 3B. Engine start will be provided by military personnel. Exit from stand will be autonomous.*

***20.3 LIMITATIONS***

*Automatic fuel station AVGAS 100LL : prohibited when stand 3B is occupied by a B737 or A400M*

***20.4 HELICOPTER PATH***

*Rotor diameter :*

- *greater than 12 m : mandatory path via TWY A, T1 or T2,*
- *smaller than 12 m : mandatory path via TWA A, B, T1, T2 or T3.*

**AD 2 LFMU.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFMU.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 ENTRAINEMENTS AUX APPROCHES IFR**

Déposer un plan de vol IFR pour chacune des procédures aux instruments programmées.

**22.2 VOLS AU DEPART**

Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier un des points de sortie suivants : AFRIC, KELAM, MEN, FJR.

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.3.1 Départ**

Afficher code 7600. Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

**22.3.2 Arrivée**

→ APCH RWY 09 : effectuer la procédure d'approche interrompue jusqu'à EVADO, puis virage à droite rejoindre ZR à 3000 ft pour une nouvelle approche. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant 178° pour rechercher les conditions VMC.

→ APCH RWY 27 : effectuer la procédure d'approche interrompue pour une nouvelle approche. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en suivant 178° pour rechercher les conditions VMC.

***22.1 IFR TRAINING APPROACHES***

*File IFR flight plan for each procedure planned.*

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*After an omnidirectional departure, plan one of the following exit points : AFRIC, KELAM, MEN, FJR.*

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.3.1 Departure***

*Squawk 7600. Comply with the procedure defined in the national regulation.*

***22.3.2 Arrival***

*APCH RWY 09 : apply the missed approach procedure until EVADO, then join ZR at 3000 ft by a right turn to attempt a new approach. If this second attempt is followed by a new missed approach, leave the TMA following 178° to seek VMC.*

*APCH RWY 09 : apply the missed approach procedure to attempt a new approach. If this second attempt is followed by a new missed approach, leave the TMA following 178° to seek VMC.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMU.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Equipement de surveillance du trafic :

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

Horaire ouverture aérogare : voir NOTAM.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

STAP et PCL couplés : enclenchement par 3 ou 5 coups d'alternat.

STAP : Paramètres disponibles : vent, VIS, RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE.

PCL - aides lumineuses :

- 3 coups d'alternat : basse intensité
- 5 coups d'alternat : haute intensité
- activent également les PAPI 09 et 27

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Permanent (voir NOTAM).

**23.4 INSPECTION AIRE DE MOUVEMENT**

Première inspection de piste du jour effectuée seulement à la prise du service RFFS.

HOR : voir NOTAM.

**23.5 OPERATIONS TRANSPLANTS**

Aéronefs en opération transplant affectés sur parking commercial B, poste 1B attribué.

PPR (H24) TEL : 06 13 24 06 40

**23.6 DOUANES ET POLICE**

Service des douanes et contrôles aux frontières pour les vols hors Schengen ou hors UE au départ et à l'arrivée.

**23.7 RISQUES SANITAIRE**

En cas d'épidémie dans une zone à risques (liste disponible auprès de l'Agence Régionale de la Santé - ARS), dont un aéronef serait issu, l'équipage doit obligatoirement informer l'assistant en escale.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Traffic surveillance equipment :*

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

*Terminal and information desk opening times : see NOTAM.*

***23.2 EQUIPEMENT AD***

*Parameter Automatic Transmission System and PCL are combined : operating the trigger 3 or 5 times.*

*Parameter Automatic Transmission System : Available data : wind, VIS, RVR, cloud base, T, DP, QNH, QFE.*

*PCL :*

- *3 clicks : low intensity*
- *5 clicks : high intensity*
- *also activate PAPI 09 and 27*

***23.3 BIRD STRIKE HAZARD***

*Continuous (see NOTAM).*

***23.4 MOVEMENT AREA INSPECTION***

*First RWY inspection performed only when Rescue and firefighting services reports for duty.*

*HOR : see NOTAM.*

***23.5 TRANSPLANT OPERATIONS***

*The ACFT operations for transplants are assigned on commercial parking stand 1B.*

*PPR (H24) TEL : 06 13 24 06 40*

***23.6 CUSTOMS AND POLICE***

*Customs service and border controls for non-Schengen or non-EU flights on departure and arrival.*

***23.7 HEALTH AND SAFETY RISKS***

*In the event of an epidemic in a risk area (list available from the Health Regional Agency - ARS), which an ACFT would be come from, the aircrew members should notify to handling services.*

**AD 2 LFMU.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMU.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

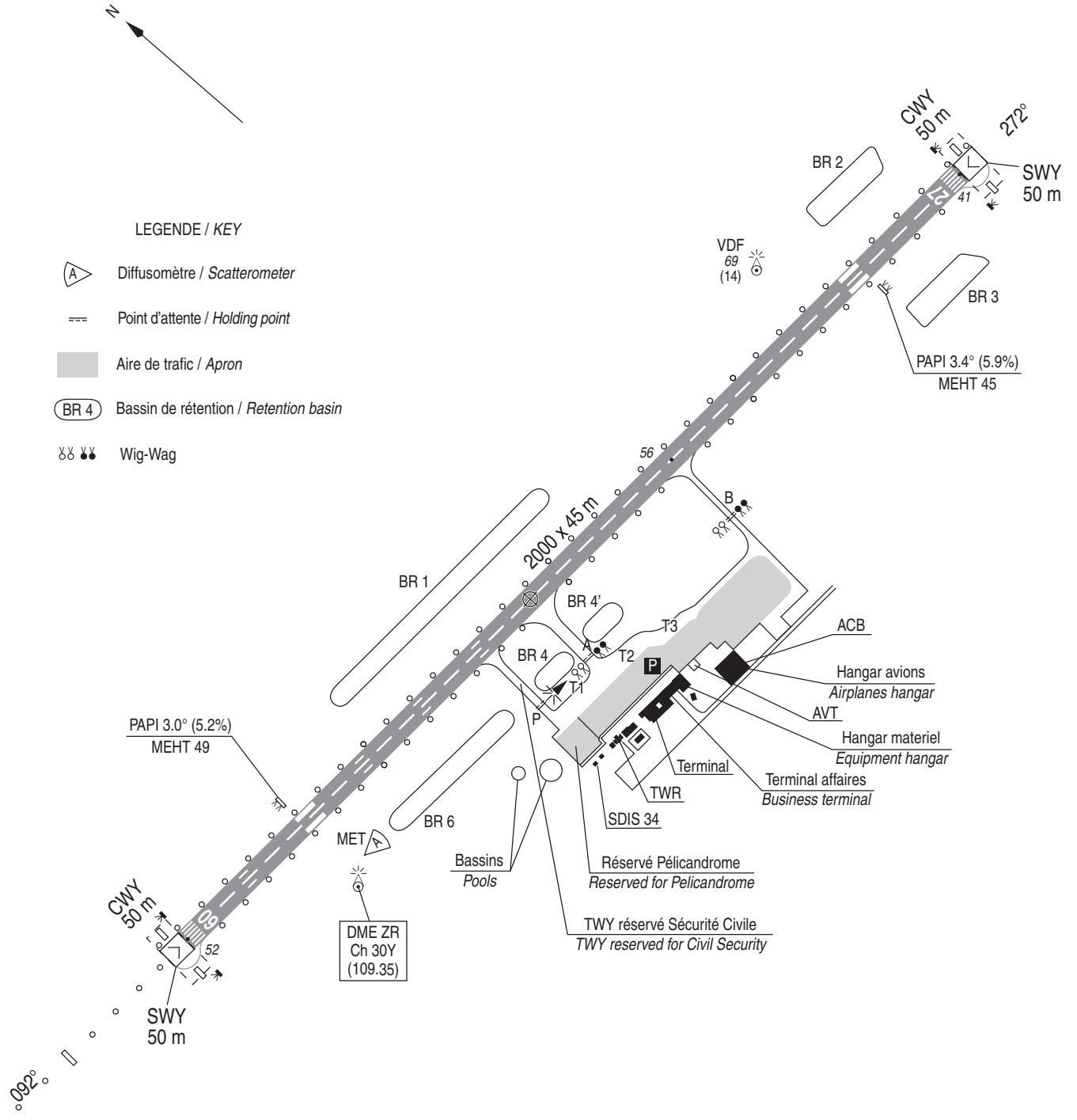
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : BEZIERS 127.530 ☎ 04 67 90 88 88
**STAP** : 120.175 ☎ 04 67 09 23 49 (HN, PPR absence ATS)

## BEZIERS VIAS
43 19 24 N - 003 21 12 E
*ALT AD : 56 (2 hPa)*

VAR 2° E (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 43° 19' 26.54" N | 003° 20' 32.61" E |
| THR 27 | 43° 19' 21.60" N | 003° 22' 01.12" E |

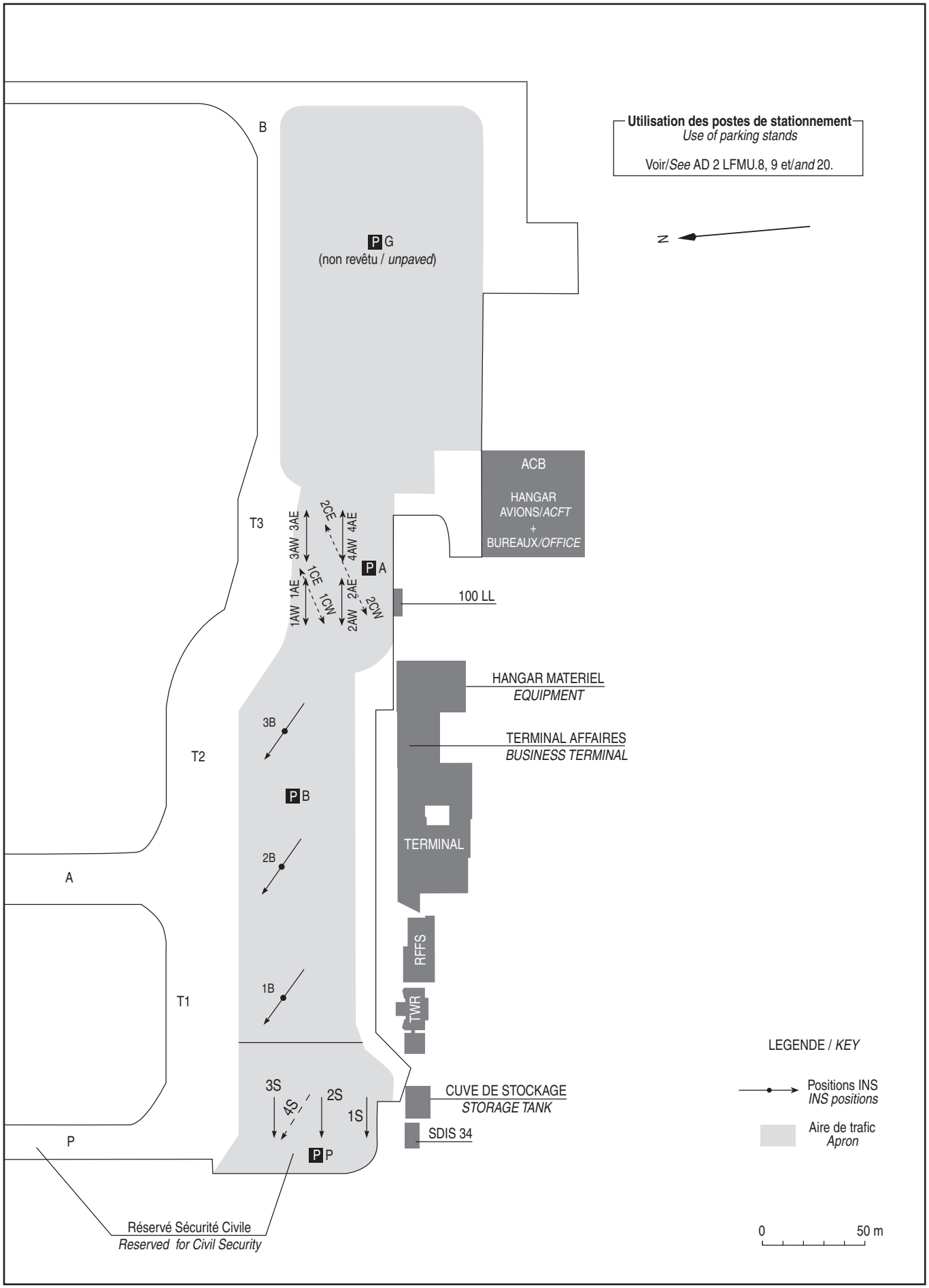
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | 420 m LIH | LIL/LIH | 2000 | 2050 | 2050 | 2000 | Revêtue *Paved* | 47 F/C/X/T | 800 | 800 | 800 | - |
| 27 | NIL | LIL/LIH | 2000 | 2050 | 2050 | 2000 | | | 800 | 800 | 800 | - |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**BEZIERS** VIAS






© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

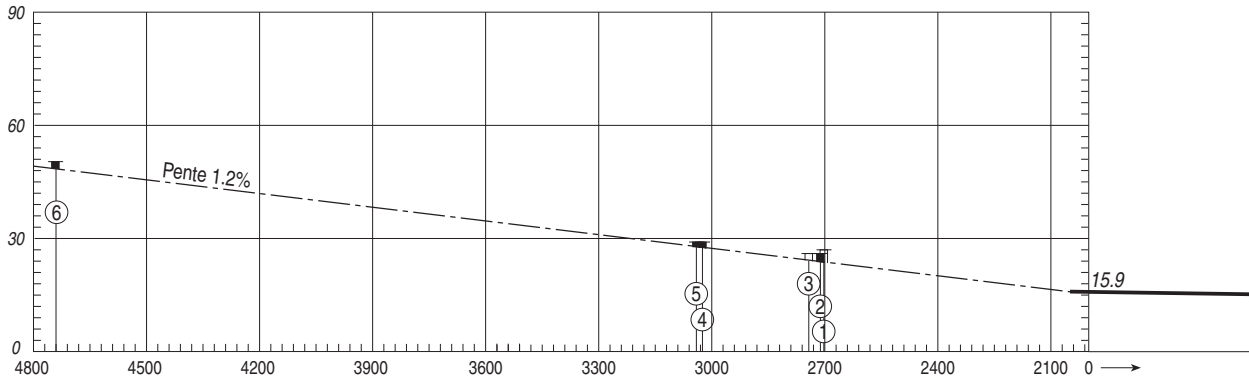
*Aeordrome obstacle chart - ICAO - A type*

**BEZIERS** VIAS
RWY 09/27

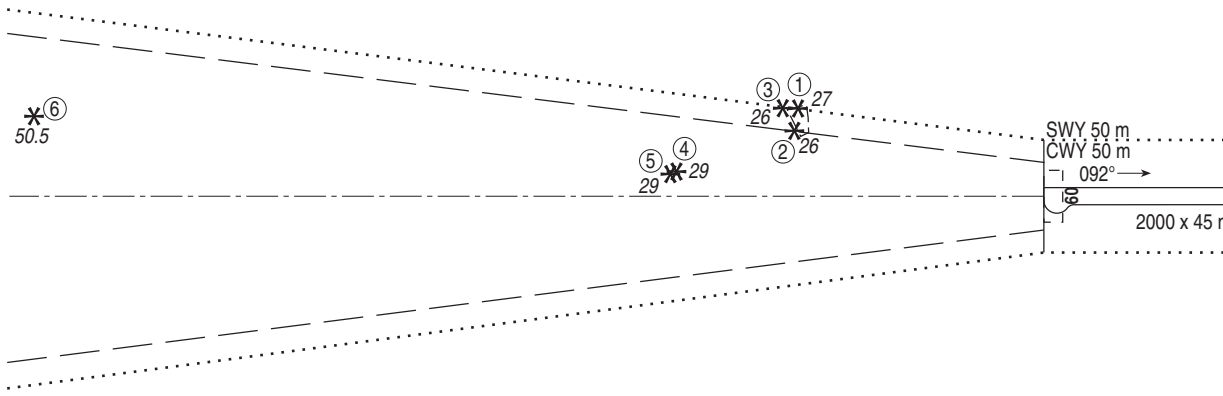
VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 09 | | | RWY 27 |
| 2000 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2000 |
| 2050 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2050 |
| 2050 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2050 |
| 2000 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2000 |




Echelle: 1 / 20 000




NOTE : SONT INDIQU

⑤ NUMERO D'IDEN

ARBRE OU ARBU

MÂT, TOUR, CLO

BATIMENT OU C

OBSTACLE NATU
DE LA TROUEE D

TO

Levé exécuté en 2007
Nivellement rattaché au N.G.F.



© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FJR | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| MEN | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ZR | REF AD 2 LFMU.19 | | X | X | X | X |
| AFRIC | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| EVADO | REF ENR 4.4 | | X | X | | X |
| SIJAN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| FAF NDB RWY 09 | 43°19'51.4" N | 003°12'23.9" E | | X | | X |
| FAF NDB RWY 27 | 43°18'47.7" N | 003°32'55.7" E | | X | | X |
| IMU09 | 43°20'11.2" N | 003°06'55.9" E | X | | | X |
| IMU27 | 43°18'28,8" N | 003°37'25,3" E | X | | | X |
| FMU09 | 43°19'53.5" N | 003°12'23.8" E | X | | | X |
| FMU27 | 43°18'44,5" N | 003°32'55,0" N | X | | | X |
| RW09 | REF THR09 LFMU AD2.12 | | X | | | X |
| RW27 | REF THR27 LFMU AD2.12 | | X | | | X |
| MU400 | 43°21'46.3" N | 003°37'47.0" E | X | | | X |
| MU402 | 43°15'11.4" N | 003°37'04.1" E | X | | | X |
| MU500 | 43°15'12.0" N | 003°06'24.6" E | X | | | X |
| MU502 | 43°24'40.5" N | 003°07'23.0" E | X | | | X |
| MU503 | 43°20'27.1" N | 003°01'57.9" E | X | | | X |
| MU504 | 43°14'08.6" N | 003°11'56.7" E | X | | | X |
| MU510 | 43°19'14.6" N | 003°24'05.7" E | X | | | X |
| MU511 | 43°18'57.9" N | 003°29'00.7" E | X | | | X |
| MU100 | 43°39'35.0" N | 003°15'08,0" E | X | | X | |
| MU101 | 43°28'45.7" N | 003°08'34.5" E | X | | X | |
| MU270 | 43°20'13.5" N | 003°17'23.8" E | X | | X | |
| MU271 | 43°23'37.9" N | 003°27'54.5" E | X | | X | |
| MU900 | 43°26'22.6" N | 003°35'26.3" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 09**

RMK -

MAG VAR 2025 2,1°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | ZR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ZR | IF | ZR | - | - | - | - | - | - | FL060 | 190 | - | - |
| | TF | MU504 | - | 212 | 213.9 | 6.6 | - | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MU500 | - | 283 | 284.7 | 4.2 | - | 3000 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | IMU09 | - | 002 | 004.4 | 5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA EVADO | IF | EVADO | - | - | - | - | - | - | FL060 | 190 | - | - |
| | TF | MU504 | - | 281 | 283.2 | 11.4 | - | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MU500 | - | 283 | 284.7 | 4.2 | - | 3000 | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | IMU09 | - | 002 | 004.4 | 5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MU500 | IF | MU500 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 190 | - | - |
| | TF | IMU09 | - | 002 | 004.4 | 5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MU503 | IF | MU503 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 190 | - | - |
| | TF | IMU09 | - | 092 | 094.2 | 3.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MU502 | IF | MU502 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 190 | - | - |
| | TF | IMU09 | - | 182 | 184.2 | 4.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IMU09 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | FMU09 | - | 092 | 094.2 | 4 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | Yes | 092 | 094.3 | 6 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | MU510 | - | 092 | 094.4 | 2.6 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MU511 | Yes | 092 | 094.4 | 3.6 | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | DF | EVADO | Yes | - | - | - | R | 3000 | 3000 | 190 | - | 1.0 |
| | DF | ZR | - | - | - | - | R | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BEZIERS** VIAS
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 09

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFMU |
| Runway | 09 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E09A |
| LTP/FTP Latitude | 431926.5400N |
| LTP/FTP Longitude | 0032032.6110E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 65.4 |
| FPAP Latitude | 431921.6010N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -4.9390 |
| FPAP Longitude | 0032201.1210E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 88.5100 |
| Threshold Crossing Height | 49.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 15 0D 06 0C 09 00 00 01 39<br>30 05 98 B8 97 12 C6 34 6F 01<br>8E 16 6A D9 FF 7C B3 02 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF D0 DD F5 39 |
| Calculated CRC Value | D0DDF539 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 16.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2,1°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA MU400 | IF | MU400 | - | - | - | - | - | - | - | 170 | - | - |
| | TF | IMU27 | - | 182 | 184.6 | 3.3 | - | - | 4000 | 160 | - | 1.0 |
| INA MU402 | IF | MU402 | - | - | - | - | - | - | - | 170 | - | - |
| | TF | IMU27 | - | 002 | 004.5 | 3.3 | - | - | 4000 | 160 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IMU27 | - | - | - | - | - | - | 4000 | 160 | - | - |
| | TF | FMU27 | - | 272 | 274.6 | 3.3 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | 272 | 274.5 | 8.0 | - | - | - | - | -3,44 / 50 | 0.3 |
| | TF | ZR | Yes | 272 | 274.1 | 3.7 | - | - | - | 170 | - | 1.0 |
| | HM | ZR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**BEZIERS** VIAS
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 27

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFMU |
| Runway | 27 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E27A |
| LTP/FTP Latitude | 431921.6010N |
| LTP/FTP Longitude | 0032201.1210E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 62.0 |
| FPAP Latitude | 431926.5400N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 4.9390 |
| FPAP Longitude | 0032032.6110E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -88.5100 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.44 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 15 0D 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 02 92 97 12 42 E8 71 01<br>6C 16 96 26 00 84 4C FD F4 01<br>58 01 64 00 C8 AF 64 F8 1C FB |
| Calculated CRC Value | 64F81CFB |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 12.6 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BEZIERS VIAS**
**SID RNAV RWY ALL**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY ALL**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1,5°E | | | REF NAVAID : FJR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **FJR 7L** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 093 | 094.4 | - | - | 1050 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MU900 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FJR | - | 062 | 063.5 | 18.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **FJR 7R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MU270 | Y | 288 | 289.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MU271 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FJR | - | 062 | 063.4 | 24.9 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**BEZIERS VIAS**
**STAR RNAV RWY ALL**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY ALL**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 2,1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HDLG** | | | | | | | | | | | |
| **ZR** | - | ZR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **FJR 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | FJR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ZR | - | 242 | 243.7 | 33.8 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **SIJAN 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SIJAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ZR | - | 061 | 062.8 | 17.1 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **MEN 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MEN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | MU100 | - | 174 | 176.1 | 57.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ZR | - | 174 | 176.1 | 20.0 | - | 3300 | - | - | 1.0 |
| **AFRIC 3R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AFRIC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | MU101 | - | 144 | 146.0 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ZR | - | 144 | 146.1 | 11.0 | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEZIERS VIAS

## **Fréquences** / *Frequencies*

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning:*** *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

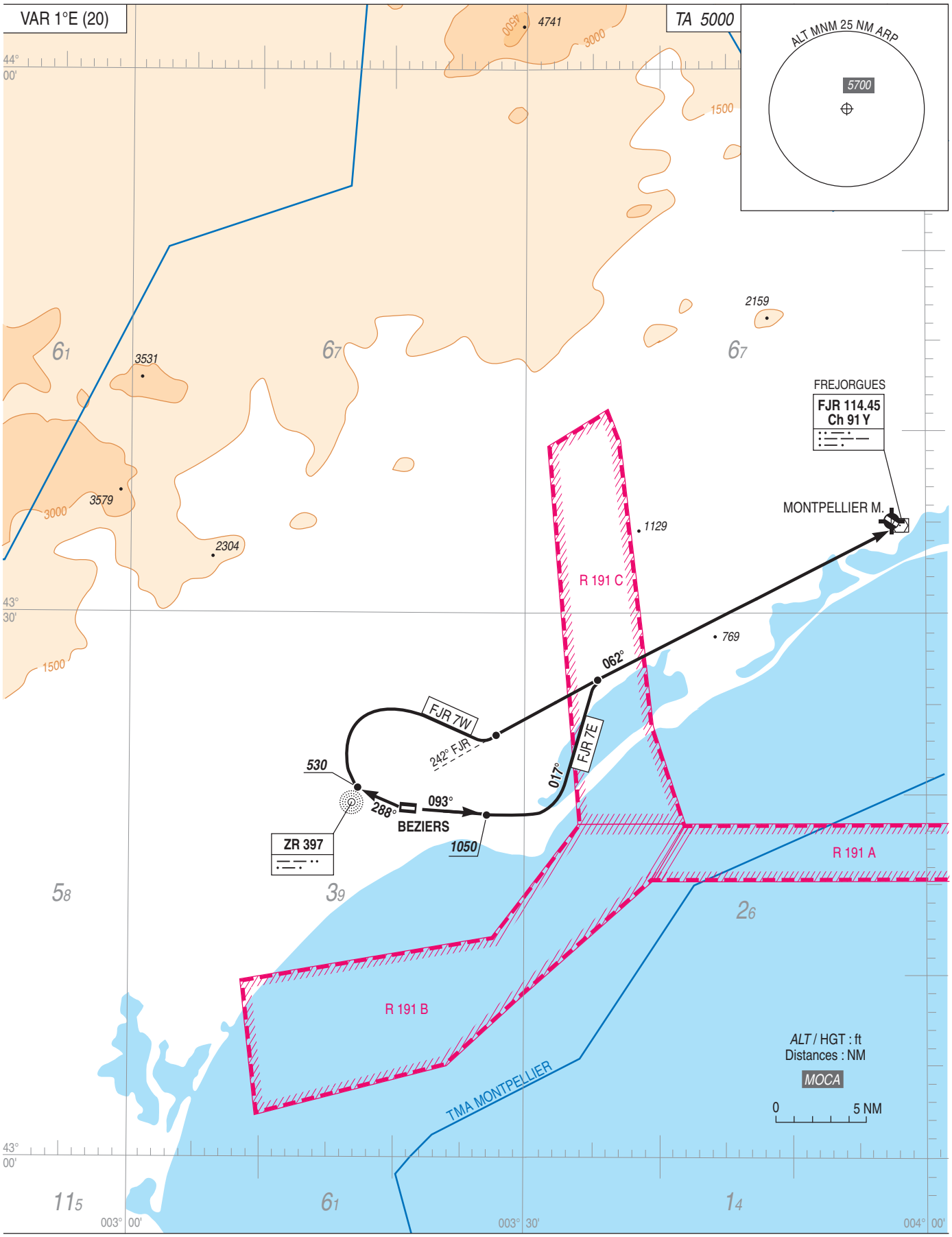
| | | |
|---|---|---|
| ATIS BEZIERS | | 127.530 |
| TWR BEZIERS | Tour / *Tower* | 120.175 |



© SIA

# BEZIERS VIAS
# SID RWY ALL CONV
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | BEZIERS | 127.530 |
| APP : | MONTPELLIER Approche/*Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 |
| **TWR** : | BEZIERS Tour/*Tower* | Voir/*See* AD 2 LFMU COM 01 |






© SIA

# BEZIERS VIAS
# SID RWY ALL CONV
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RWY ALL CONV | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| Climb gradient | Voir / *See* RMK | | |
| | **Consignes générales :**<br>Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.<br><br>***General instructions :***<br>*Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **FJR 7W** | Monter 288°. A 530 ft tourner à droite (ne pas tourner avant la DER) pour rejoindre le R 242 FJR (062°) vers FJR.<br><br>*Climb 288°. At 530 ft turn right (do not turn before DER) to join R 242 FJR (062°) to FJR.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente théorique de montée : 3.9 % jusqu'à 530 ft (déterminée par le relief de 280 ft dans le 300° de l'ARP à 2.6 NM) puis 3.3 %.<br><br>*Theoretical climb gradient : 3.9 % until 530 ft (determined by relief of 280 ft in the radial 300° of ARP, range 2.6 NM) then 3.3 %.* |
| **FJR 7E** | Monter dans l'axe. A 1050 ft, tournez à gauche 017° (ne pas tourner avant la DER) puis à droite pour rejoindre le R 242 FJR (062°) vers FJR.<br><br>*Climb runway axis. At 1050 ft, turn left 017° (do not turn before DER) then right to join R 242 FJR (062°) to FJR.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS 6 % jusqu'à 3000 ft.<br><br>*ATS slope : 6 % up to 3000 ft.* |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY ALL

**RWY 27**
Secteur nord de l'axe de piste / *North sector of runway axis* :

Monter 288° jusqu'à 530 ft (ne pas tourner avant la DER) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique de montée : 3.9 % (déterminée par le relief de 280 ft dans le 300° de l'ARP à 2.6NM) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

*Climb 288° until 530 ft (do not turn before DER) then direct routing to en route safety altitude.*
*Theoretical climb gradient : 3.9 % (determined by relief of 280 ft in the radial 300° of ARP, range 2.6 NM) until en route safety altitude.*

Secteur sud de l'axe de piste / *South sector of runway axis* :

Monter 288° jusqu'à 530 ft (ne pas tourner avant la DER) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente théorique de montée : 3.9 % jusqu'à 530 ft (déterminée par le relief de 280 ft dans le 300° de l'ARP à 2.6 NM) puis 3.3 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

*Climb 288° until 530 ft (do not turn before DER) then direct routing to en route safety altitude.*
*Theoretical climb gradient : 3.9 % until 530 ft (determined by relief of 280 ft in the radial 300° of ARP, range 2.6 NM) then 3.3 % until en route safety altitude.*

**RWY 09**
Monter dans l'axe jusqu'à 650 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente ATS : 6 % jusqu'à 3000 ft.

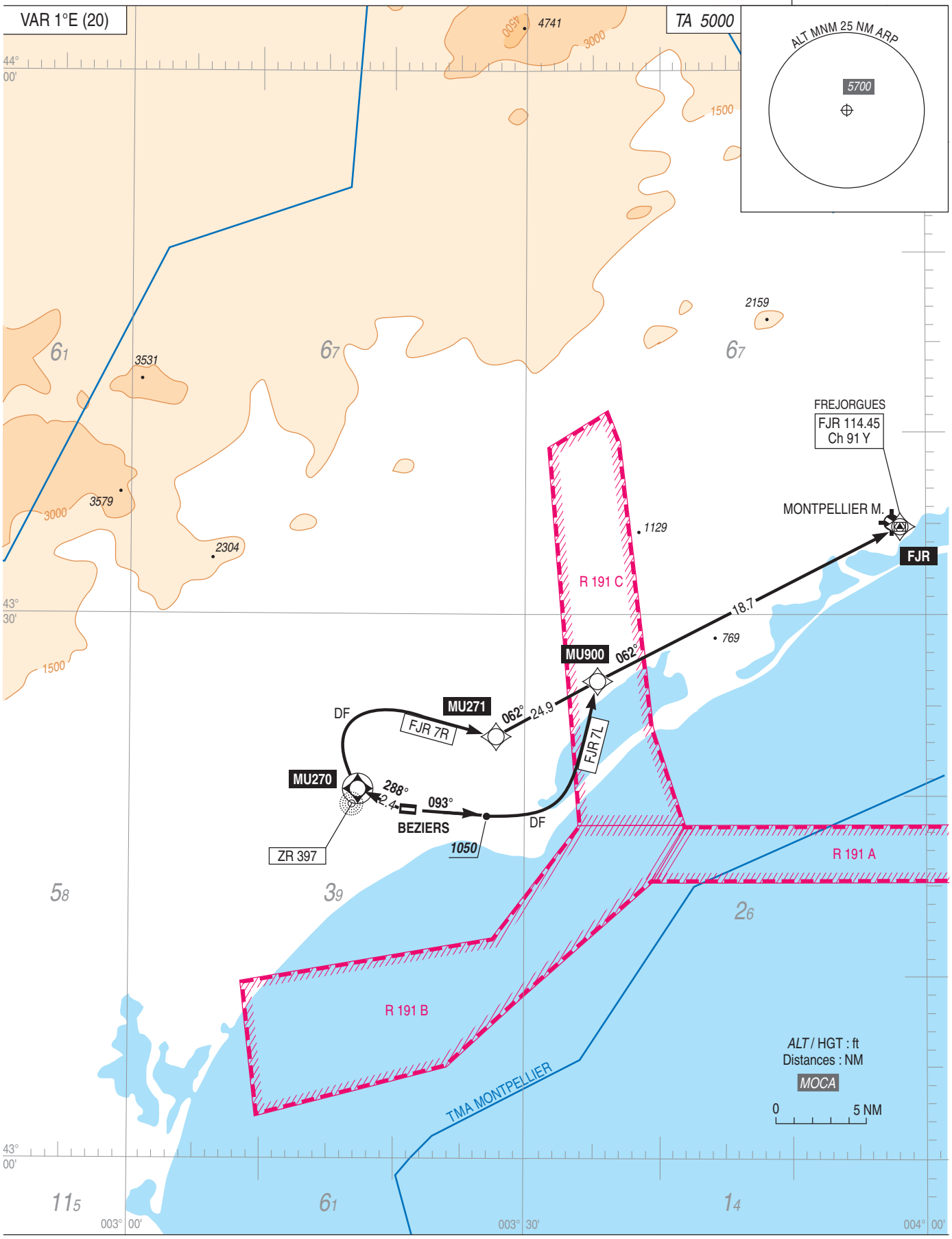
*Climb on track up to 650 ft, then climb direct routing up to the enroute safety altitude.*
*ATS slope : 6 % up to 3000 ft.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEZIERS VIAS
# SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** BEZIERS 127.530
APP : MONTPELLIER Approche/*Approach* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01
**TWR** : BEZIERS Tour/*Tower* Voir/*See* AD 2 LFMU COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME*
*(IRU requis/*required*)






© SIA

## BEZIERS VIAS

| SID RNAV RWY ALL | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Voir / *See* RMK |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | **Consignes générales :**<br>Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact.<br><br>***General instructions:***<br>*Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **FJR 7R**<br>DME critique/*Critical DME* : ITR et/*and* PPG | Monter RM 288° vers MU270 puis tourner droite direct vers MU271 puis à gauche vers FJR.<br><br>*Climb MAG 288° to MU270 then turn right direct to MU271 then left to FJR.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente théorique de montée : 3.9% (déterminée par le relief de 280 ft dans le 300° de l'ARP à 2.6NM) jusqu'à MU270 puis 3.3%.<br><br>*Theoretical climb gradient: 3.9% until MU270 (determined by relief of 280 ft in the radial 300° of ARP, range 2.6NM) then 3.3%.* |
| **FJR 7L**<br>DME critique/*Critical DME* : ITR et/*and* PPG | Monter dans l'axe. A 1050 (1000), tourner à gauche direct vers MU900. Puis, tourner à droite vers FJR.<br><br>*Climb runway axis. At 1050 (1000), turn left direct to MU900. Then turn right to FJR.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 6% jusqu'à 3000 ft<br><br>*ATS slope: 6% up to 3000 ft* |



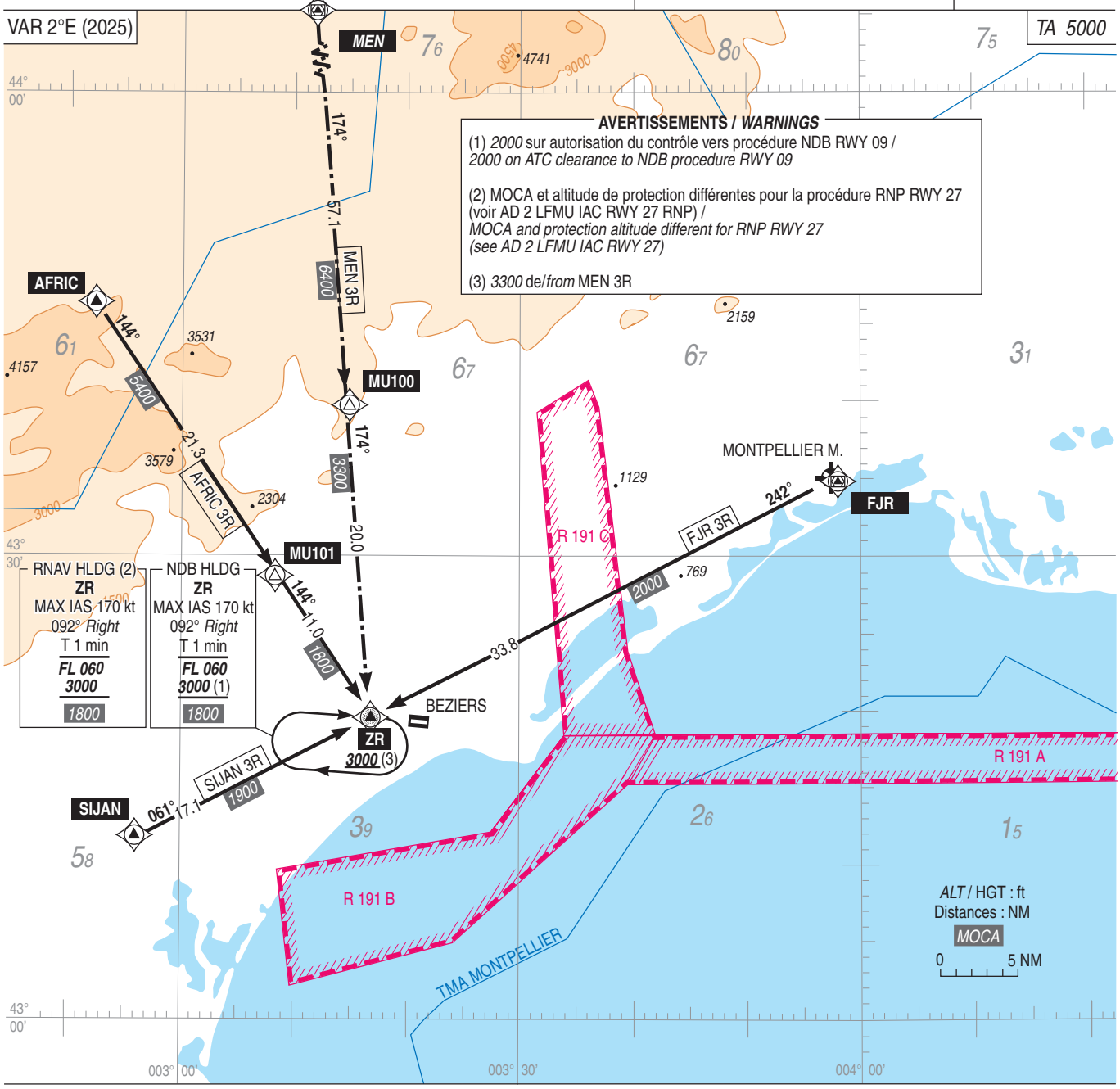
© SIA

# BEZIERS VIAS
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A,B,C)

**ATIS** BEZIERS 127.530
APP : MONTPELLIER Approche/*Approach* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01
**TWR** : BEZIERS Tour/*Tower* Voir/*See* AD 2 LFMU COM 01

Sur clairance ATC
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD 2 LFMU.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See AD 2 LFMU.22*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

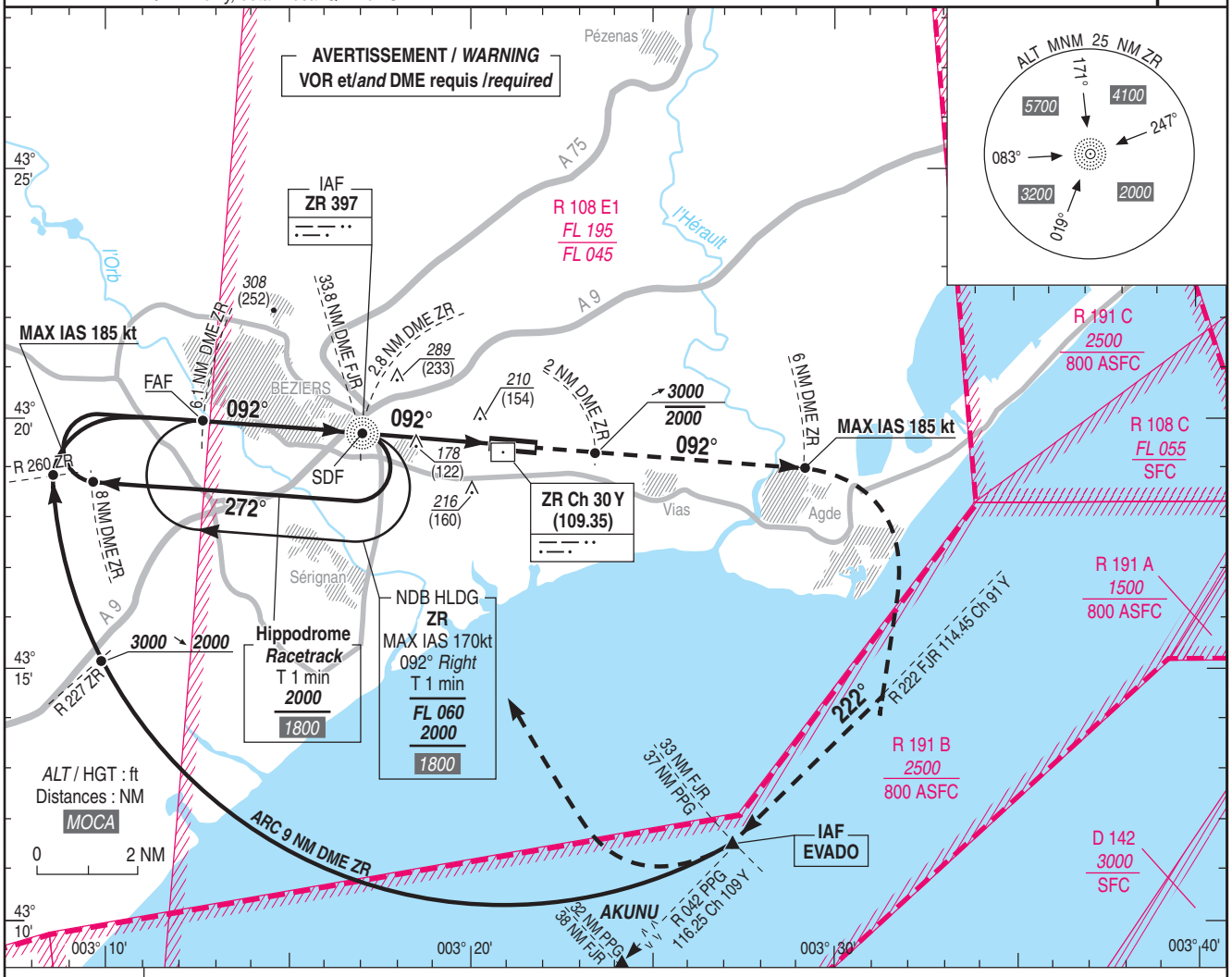
**BEZIERS** VIAS

CAT A B C
***ALT AD : 56 (3 hPa)**, THR : 52*

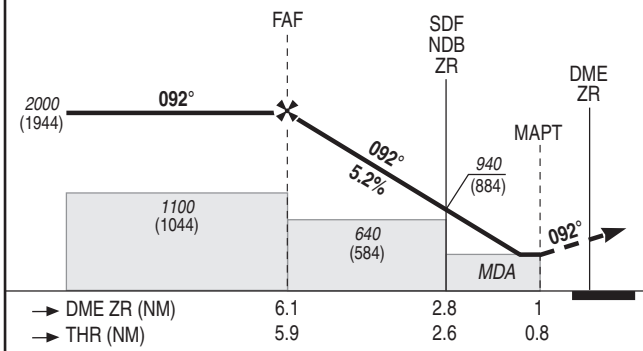
NDB RWY 09

**ATIS** BEZIERS : 127.530
APP : MONTPELLIER Approche/*Approach :* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01
**TWR** : BEZIERS Tour/*Tower :* Voir/*See* AD 2 LFMU COM 01 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** en FR seulement, obtenir QNH local sur STAP.
***A/A** FR only, obtain local QNH on STAP.*

VAR 2°E (2025)




TA : 5000




API : Monter au **R 092 ZR** (092°).
A **6 NM DME ZR**, tourner à **droite**, **MAX IAS 185 kt** pour intercepter et suivre le **R 222 FJR / R 042 PPG** (222°) vers **EVADO** (33 NM FJR / 37 NM PPG) en montée vers ***3000*** (2944) (***2000* MAX** à **2 NM DME ZR** en éloignement). A **EVADO** sauf instruction contraire du contrôle, rejoindre l'**attente ZR** à ***3000*** (2944). Pente ATS 7% jusqu'à ***3000*** (2944).

*Missed APCH : Climb **R 092 ZR** (092°).*
*At **6 NM DME ZR**, turn **right**, **MAX IAS 185 kt** to intercept and follow **R 222 FJR / R 042 PPG** (222°) to **EVADO** (33 NM FJR / 37 NM PPG) climbing up to **3000** (2944) (**2000 MAX** at **2 NM DME ZR** outbound).*
*At **EVADO,** unless otherwise instructed by ATC, join **holding ZR** at **3000** (2944). ATS gradient 7% up to **3000** (2944).*

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

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* (2)(3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B<br>C | ***470*** (410) | 1500 | 408 | ***700*** (650)<br>***710*** (650)<br>***870*** (820) | 1500<br>1600<br>2400 |

| **DME ZR** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1650*** (1594) | ***1330*** (1274) | ***1020*** (964) | ***700*** (644) |

Observations / *Remarks* : (2) Circuit AD RWY 27 : Droite / *AD circuit RWY 27 : Right.*
(3) MVL CAT B et C interdites au Sud de la piste / *MVL CAT B and C prohibited South of RWY.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

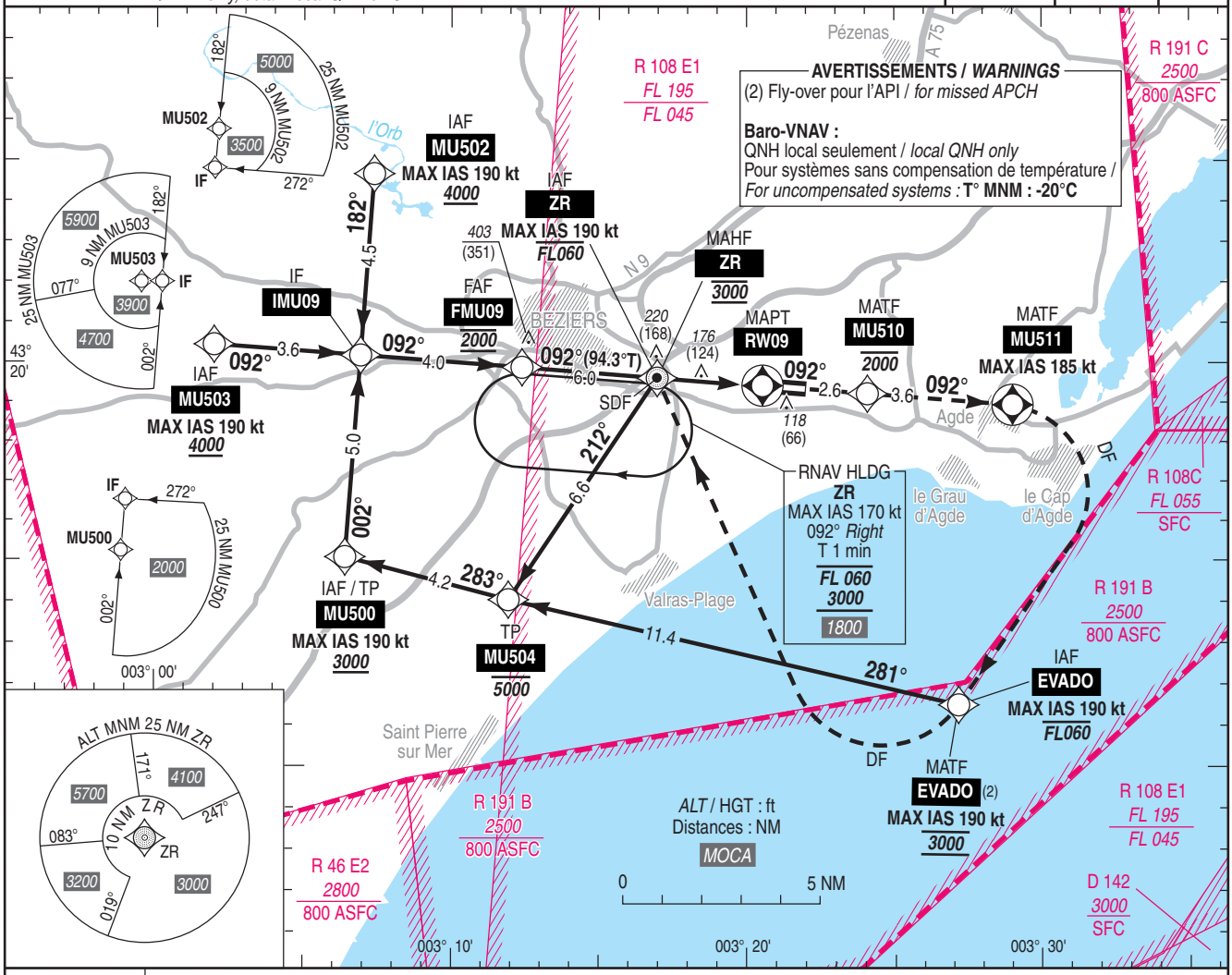
# BEZIERS VIAS

CAT A B C
*ALT AD : 56,* ***THR : 52 (2 hPa)***

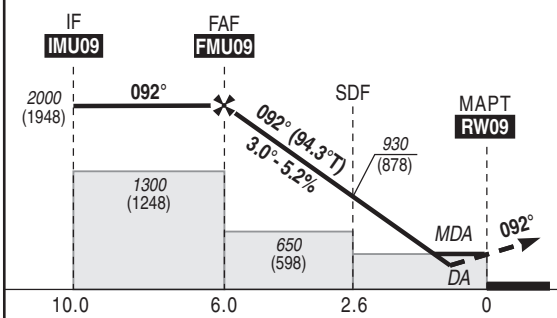
**RNP** RWY 09

**ATIS** BEZIERS : 127.530
APP : MONTPELLIER Approche/*Approach :* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01
**TWR** : BEZIERS Tour/*Tower :* Voir/*See* AD 2 LFMU COM 01 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** en FR seulement, obtenir QNH local sur STAP.
***A/A*** *FR only, obtain local QNH on STAP.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 61877 E09A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter vers **MU510 (*2000* MAX)** puis **MU511 (MAX IAS 185 kt)**, puis tourner **à droite** vers **EVADO** en montée vers ***3000*** (2948) **(MAX IAS 190 kt)**. A **EVADO**, sauf instruction contraire du contrôle, rejoindre **l'attente ZR** à ***3000*** (2948). Pente ATS 7% jusqu'à ***3000*** (2948).

*Missed approach : Climb up to* ***MU510 (2000 MAX)****, then to* ***MU511 (MAX IAS 185 kt)****, then turn* ***right*** *to* ***EVADO*** *climbing up to* ***3000*** *(2948)* ***(MAX IAS 190 kt)****. At* ***EVADO****, unless otherwise instructed by ATC, join* ***holding ZR*** *at* ***3000*** *(2948). ATS gradient 7% up to* ***3000*** *(2948).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL (3) (4) *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 178 | ***400*** (350) | 1200 | 245 | | | | ***700*** (650) | 1500 |
| B | ***310*** (250) | 800 | 190 | ***410*** (360) | 1200 | 258 | ***470*** (420) | 1500 | 414 | ***710*** (650) | 1600 |
| C | | | 198 | ***420*** (370) | 1300 | 266 | | | | ***870*** (820) | 2400 |

**DIST RW09**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1690*** (1638) | ***1370*** (1318) | ***1060*** (1008) | ***740*** (688) |

Observations : (3) Circuit AD RWY27 : Droite. (4) MVL CAT B et C interdites au Sud de la piste.
*Remarks : (3) AD circuit RWY27 : Right. (4) Circling CAT B and C prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.0 NM | 5 min 07 | 4 min 13 | 3 min 35 | 3 min 07 | 2 min 45 | 2 min 28 | 2 min 14 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



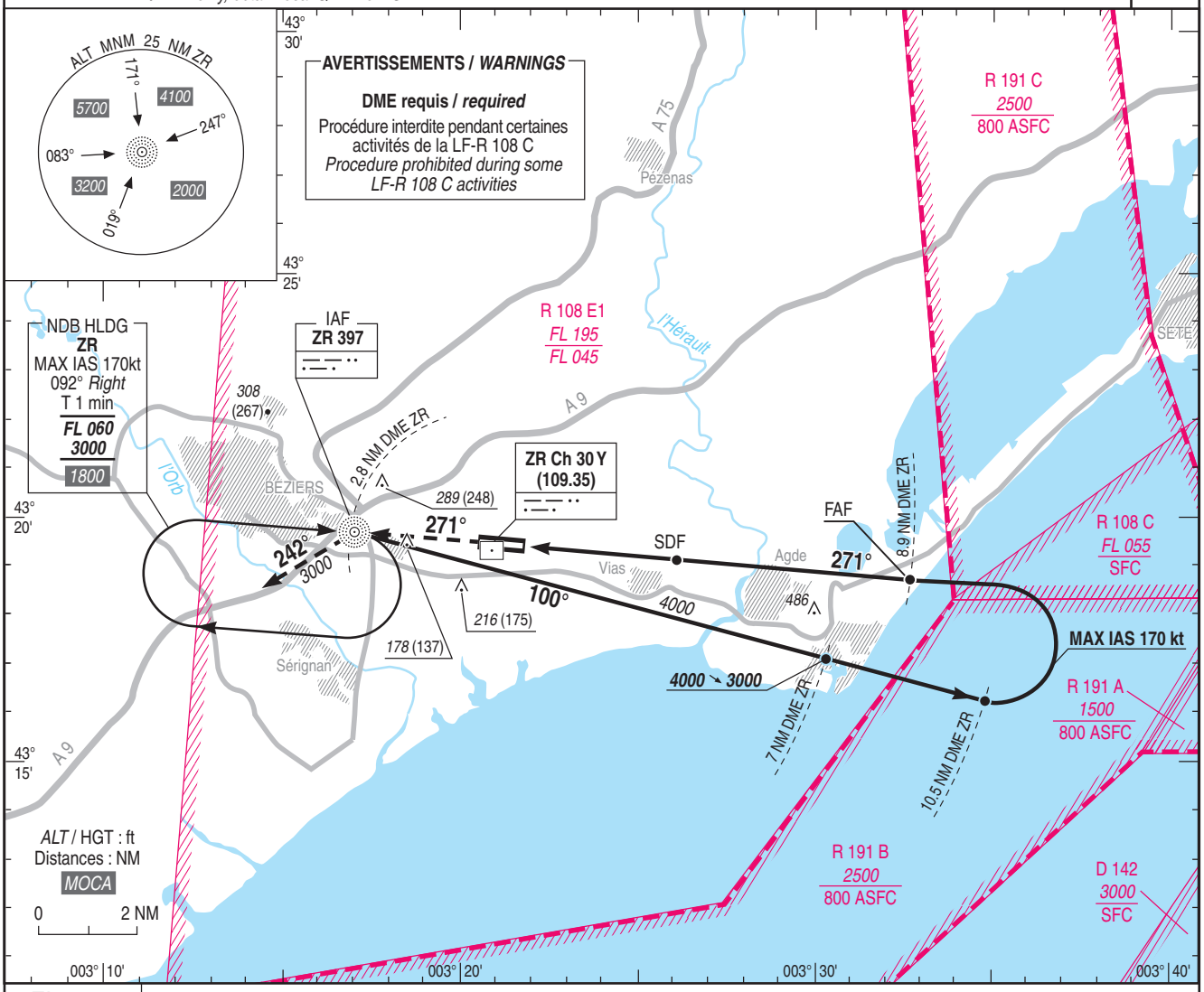
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
ALT AD : 56, ***THR : 41 (2 hPa)***

# BEZIERS VIAS
NDB RWY 27

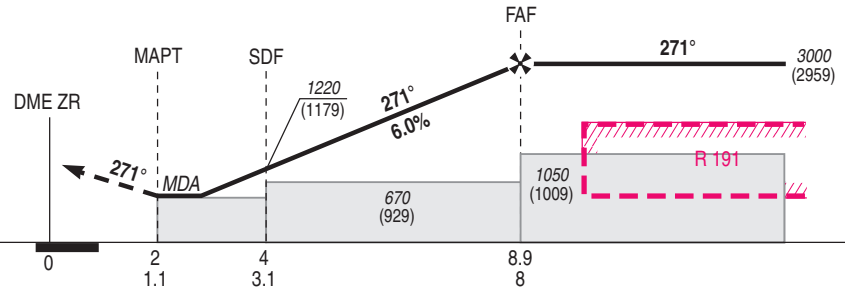
**ATIS** BEZIERS : 127.530
APP : MONTPELLIER Approche/*Approach :* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01
**TWR** : BEZIERS Tour/*Tower :* Voir/*See* AD 2 LFMU COM 01 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** en FR seulement, obtenir QNH local sur STAP.
***A/A** FR only, obtain local QNH from STAP.*

VAR 2°E (2025)




TA : 5000

API : Monter au **R 271 ZR**
vers ***3000*** (2959) et intégrer l'attente.
*Missed APCH : Climb **R 271 ZR***
*up to **3000** (2959) and join holding.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB+DME ZR | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH (2) | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***590*** (550) | 1500 | 545 | ***700*** (660) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***710*** (670) | 1600 |
| C | | 2400 | | ***870*** (830) | 2400 |

| **DME ZR** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** | ***2680*** | ***2310*** | ***1950*** | ***1580*** | ***1220*** | ***850*** |
| (HGT) | (2639) | (2269) | (1909) | (1539) | (1179) | (809) |

Observations / *Remarks* : (2) OCH de construction / *Construction OCH.*
(3) MVL CAT B et C interdites au Sud de la piste / *MVL CAT B and C prohibited South of RWY.*

| | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 430 | 520 | 610 | 700 | 790 | 880 | 970 |



© SIA

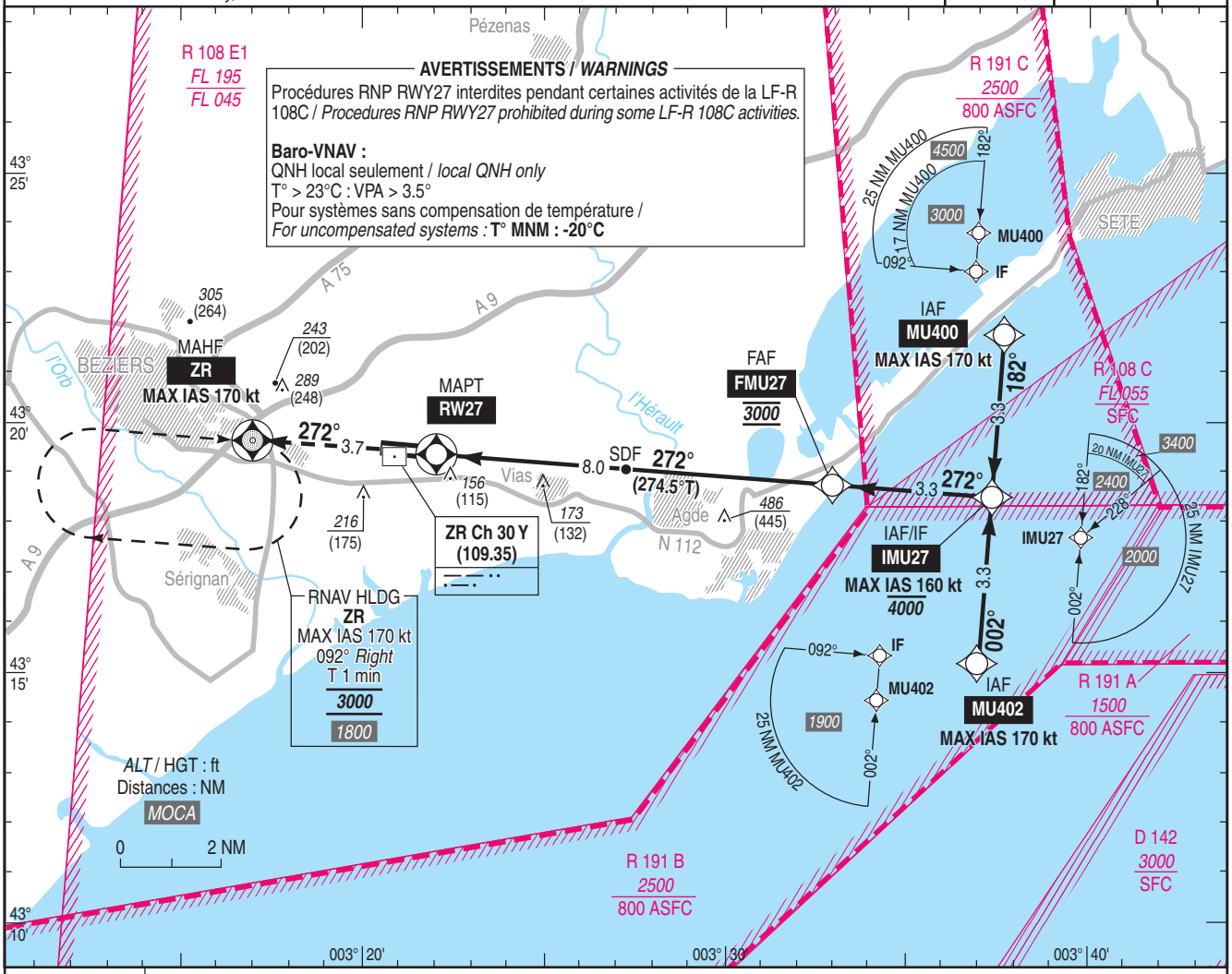
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# BEZIERS VIAS

CAT A B C
*ALT AD : 56,* ***THR : 41 (2 hPa)***

**RNP** RWY 27

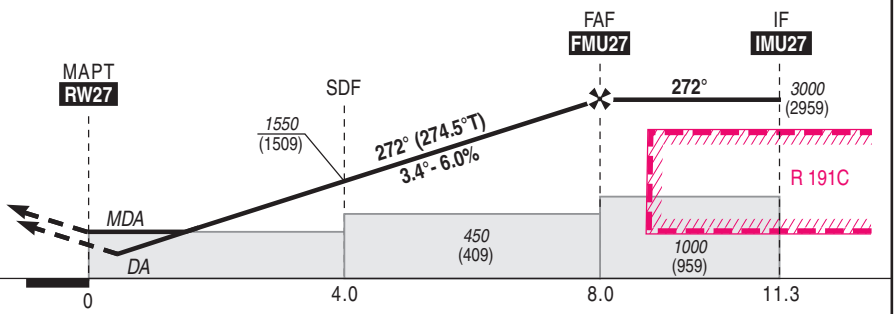
| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** BEZIERS : 127.530<br>APP : MONTPELLIER Approche/*Approach :* Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01<br>**TWR** : BEZIERS Tour/*Tower :* Voir/*See* AD 2 LFMU COM 01 (1)<br>(1) Absence ATS : **A/A** en FR seulement, obtenir QNH local sur STAP.<br>***A/A** FR only, obtain local QNH from STAP.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 51534**<br>**E27A**<br>TCH : 50 | VAR<br>2°E<br>(2025) |




*TA : 5000*

API : Monter vers **ZR** puis intégrer l'attente à ***3000*** **(MAX IAS 170 kt)** ou suivre instructions du contrôle.
Monter à ***1000*** (959) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* **ZR** *then enter holding pattern at* ***3000 (MAX IAS 170 kt)*** *or proceed according to ATC instructions.*
*Climb up to* ***1000*** *(959) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 190 | ***400*** (360) | 1500 | 251 | | 1500 | | ***700*** (660) | 1500 |
| B | ***300*** (250) | 1300 | 204 | ***410*** (370) | 1500 | 265 | ***420*** (380) | 1500 | 378 | ***710*** (670) | 1600 |
| C | | | 214 | ***420*** (380) | 1700 | 275 | | 1700 | | ***870*** (830) | 2400 |

**DIST RW27**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***460*** (419) | ***820*** (779) | ***1190*** (1149) | ***1550*** (1509) | ***1920*** (1879) | ***2280*** (2239) | ***2650*** (2609) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT B et C interdites au Sud de la piste / *MVL CAT B and C prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.0 NM | 6 min 50 | 5 min 37 | 4 min 47 | 4 min 09 | 3 min 41 | 3 min 18 | 2 min 59 |
| VSP (ft/min) | | 425 | 515 | 605 | 700 | 790 | 880 | 970 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMV - AVIGNON CAUMONT

**AD 2 LFMV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°54'24"N 004°54'07"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe de piste 17/35 et TWY C | Intersection between RWY 17/35 centerline and TWY C |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8 km SE d'Avignon (84 - Vaucluse) | 8 km SE of Avignon (84 - Vaucluse) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 124 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 33.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5038°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.118°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE AEROPORT AVIGNON PROVENCE | |
| | Adresse / *Address* | 46 cours Jean Jaurès - BP 158 - 84008 Avignon CEDEX<br>Sur AD/At AD : Aérodrome d'AVIGNON-CAUMONT - 75 rue Hélène Boucher - 84140 Montfavet | |
| | Telephone | 04 90 81 51 31 | |
| | FAX | 04 90 84 17 23 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFMVZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | SITA : AVNAPXH.<br>Site Web/Website : www.avignon.aeroport.fr. | |

**AD 2 LFMV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : ETE : 0500-1930, HIV : 0600-2000<br>SAM : 0600-1800<br>DIM : 0700-1900 | MON-FRI : SUM: 0500-1930, WIN : 0600-2000<br>SAT : 0600-1800<br>SUN : 0700-1900 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes avec PPR 24H, 0700-1900<br>- Vols sans assistance < 3,5T et à destination ou en provenance de tout pays étranger :<br>handling@avignon.aeroport.fr<br>- Vols avec assistance > 3,5T et à destination ou en provenance d'un pays hors espace Schengen :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com | Customs with PPR 24H, 0700-1900<br>- Flights < 3.5T without handling to or from any foreign country :<br>handling@avignon.aeroport.fr<br>- Flights with handling > 3.5T to or from a country outside the Schengen area :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN) | BORDEAUX (see GEN) |
| 5 | BDP / *ARO* | PCE : 04 90 81 51 31 | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : ETE : 0500-1930, HIV : 0600-2000.<br>SAM : ETE : 0500-1900, HIV : 0600-1800.<br>DIM : ETE : 0600-1930, HIV : 0700-2000.<br>Modifications possibles par NOTAM.<br>Extension des horaires ATS au bénéfice des vols commerciaux programmés annoncée sur ATIS. | MON-FRI : SUM : 0500-1930, WIN : 0600-2000.<br>SAT : SUM : 0500-1900, WIN : 0600-1800.<br>SUN : SUM : 0600-1930, WIN : 0700-2000.<br>Possible modifications via NOTAM.<br>ATS extensions for scheduled commercial flights announced on ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : ETE : 0500-1900, HIV : 0600-1930.<br>SAM : 0630-1730.<br>DIM : 0730-1830.<br>Automate AVGAS 100LL (envergure MAX 15m) et UL AERO SUPER+ (envergure MAX 10m) : HOR AVT uniquement, paiement espèces, carte TOTAL et carte bancaire.<br>En dehors de ces HOR : TEL gestionnaire d'AD. | MON-FRI : SUM : 0500-1900, WIN : 0600-1930.<br>SAT : 0630-1730.<br>SUN : 0730-1830.<br>Automatic dispenser AVGAS 100LL (MAX wingspan 15m) and UL AERO SUPER+ (MAX wingspan 10m) : AVT SKED only, payment by cash, TOTAL or credit card.<br>Outside these SKED : TEL AD operator. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR AD | AD SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Prestation non assurée. | Service not provided. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS<br>En dehors des horaires RFFS : GRF sur PPR 24HR auprès du gestionnaire d'AD :<br>handling@avignon.aeroport.fr,<br>https://cy.myhandlingsoftware.com<br>EVASAN hors HOR RFFS : GRF sur demande auprès du gestionnaire : E-mail handling ou TEL gestionnaire d'AD. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED<br>Outside RFFS SKED : GRF with PPR 24 HR AD operator : handling@avignon.aeroport.fr,<br>https://cy.myhandlingsoftware.com<br>Medical evacuations outside RFFS SKED : GRF O/R E-mail handling or TEL AD administrator. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS 100LL - UL AERO SUPER+ - JET A1.<br>Paiement : espèces, carte TOTAL, carte bancaire. | Fuel : AVGAS 100LL - UL AERO SUPER+ - JET A1.<br>Payment : cash, TOTAL card, credit card. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS 100LL : 1 module tracté 2000 L, 1 automate avec réservoir 50 m3 (envergure max 15 m)<br>UL AERO SUPER+: 1 automate avec réservoir 30 m3 (envergure max 10 m)<br>JET A1 : 1 camion 20 m3 (réservoirs : 100 m3). | AVGAS 100LL : 1 towed module 2000 L, 1 dispenser with a 50 m3 tank (max wingspan 15 m)<br>UL AERO SUPER+: 1 dispenser with a 30 m3 tank (max wingspan 10 m)<br>JET A1 : 1 truck 20 m3 (tanks : 100 m3). |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Prestation non assurée. | Service not provided. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible O/R auprès de l'exploitant d'AD. | Possible O/R to AD operator. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Toutes réparations avions légers :<br>ATA : TEL 04 90 80 07 00 / 06 09 88 46 54.<br>TECAERO Services : 06 02 12 42 47.<br>Sellerie aéronautique :<br>Borghino : TEL 04 90 92 19 46. | Any reparations for light ACFT :<br>ATA : TEL 04 90 80 07 00 / 06 09 88 46 54.<br>TECAERO Services : 06 02 12 42 47.<br>Aeronautical saddlery :<br>Borghino : TEL 04 90 92 19 46. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Service toilette, service eau potable.<br>GPU 28 V, 115 V 400 Hz.<br>Service tractage avec Mototok.<br>MTOM Supérieure à 3,5 T. : assistance obligatoire.<br>FREQ opérations : 131.750 Mhz<br>Service OPS : 04 90 81 51 31<br>Contact : handling@avignon.aeroport.fr,<br>https://cy.myhandlingsoftware.com | Drinking water service, toilet washing service.<br>GPU 28 V, 115 V 400 Hz.<br>Towing service with Mototok.<br>MTOM greater than 3.5 T. : handling is mandatory.<br>FREQ OPS : 131.750 Mhz<br>TEL OPS : 04 90 81 51 31<br>Contact : handling@avignon.aeroport.fr,<br>https://cy.myhandlingsoftware.com |

**AD 2 LFMV.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD et à proximité. | At AD and in the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Sur AD et à proximité. | At AD and in the vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autobus à proximité, taxis, véhicules de location, service limousine. | Bus in the vicinity, taxis, car rental, limousine service. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital à 8 km (hélicoptère médicalisé). | Hospital 8 km away (medicalized helicopter). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité. | In the vicinity. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville. | In town. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 6 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Véhicules d'intervention eau/émulseur :<br>2 VIM 60 : 6100 L d'eau et 250 kg de poudre. | Intervention vehicles water/emulsifier :<br>2 VIM 60 : 6100 L water and 250 kg powder. . |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Société de levage Foselev : 04 90 94 20 50<br>chateaurenard@fosselev.fr<br>Contact E-mail handling et TEL gestionnaire d'AD. | Lifting company Foselev : 04 90 94 20 50<br>chateaurenard@fosselev.fr<br>Contact E-mail handling and TEL AD administrator. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR gestionnaire.<br>Niveau 6 : PPR 24 HR, TEL gestionnaire d'AD. | Level 5: administrator SKED.<br>Level 6 : PPR 24 HR, TEL AD administrator. |

**AD 2 LFMV.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1- RWY 17/35 en totalité<br>2- les raquettes<br>3- les voies de circulations (B, C)<br>4- les aires de trafic | 1- entire RWY 17/35<br>2- turning areas<br>3- taxiways (B, C)<br>4- aprons |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | NIL | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux. | Bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking B : 6 TRSI.<br>Parking C et F : 28 F/C/W/T.<br>Parking I : 28 F/C/W/T.<br>Parking E : 10 TRSI. | B apron : 6 TRSI.<br>C and F aprons : 28 F/C/W/T.<br>I apron 28 F/C/W/T.<br>E apron : 10 TRSI. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | P2 et B : 10,5 m.<br>C : 19 m.<br>P3, P4 et D : 15 m.<br>E : 12 m. | P2 and B : 10.5 m.<br>C : 19 m.<br>P3, P4 and D : 15 m.<br>E : 12 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A1, A2, B, C, D, E, P2, P3, P4, W1 à W5 : béton bitumineux.<br>A, C1, C2, C3 et P1 : non revêtus. | A1, A2, B, C, D, E, P2, P3, P4, W1 to W5 : bituminous concrete.<br>A, C1, C2, C3 and P1 : unpaved. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | C, D, P3 et P4 : 38 F/C/W/T.<br>P2 et B : 6 TRSI.<br>E : 10 TRSI. | C, D, P3 and P4 : 38 F/C/W/T.<br>P2 and B : 6 TRSI.<br>E : 10 TRSI. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points d'attente A, B, C, D et E. | Holding points A, B, C, D and E. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | A : 124 ft, B : 118 ft, C : 116 ft, D : 110 ft, E : 111 ft. | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | TWY D et P4 non utilisables par un DASH8-400.<br>Voir AD 2 LFMV.20.<br>TWY P3 utilisation uniquement pour les aéronefs OMGWS < 9 m. | TWY D and P4 not usable for a DASH8-400.<br>See AD 2 LFMV.20.<br>TWY P3 use only for ACFT OMGWS < 9 m. |

**AD 2 LFMV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui. | Yes. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui. | Yes. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Numéro d'identification, axe de piste, marques latérales, marquage APP à vue, DTHR aux QFU 17 et 35, points d'attente.<br>Voir carte d'aérodrome ADC. | ID numbers, RWY centerline, side markings, visual APP marking, DTHR QFU 17 and 35, holding points.<br>See aerodrome chart. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMV .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFMV.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NICE CÔTE D'AZUR | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMV .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NICE CÔTE D'AZUR | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 20 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0300 et 2000. | TREND between 0300 and 2000. |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P - W<br>AD WARNING<br>0300-2000<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR): 04 92 29 48 55. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17 | 168.95 (167) | 1880 x 45 | 38 F/C/W/T revêtue / paved | 43°54'56.16"N 004°53'58.54"E ( 43°54'49.80"N 004°54'00.26"E ) ------ GUND NIL | THR : 115ft DTHR : 113ft |
| 35 | 348.95 (347) | 1880 x 45 | 38 F/C/W/T revêtue / paved | 43°53'56.41"N 004°54'14.67"E ( 43°54'06.26"N 004°54'12.01"E ) ------ GUND NIL | THR : 124ft DTHR : 123ft |
| 17L | 168.79 (167) | 250 x 20 | gazon / grass | 43°54'33.85"N 004°54'14.21"E ------ GUND NIL | THR : 112ft |
| 35R | 348.79 (347) | 250 x 20 | gazon / grass | 43°54'25.86"N 004°54'16.40"E ------ GUND NIL | THR : 114ft |
| 17R | 168.93 (167) | 700 x 50 | gazon / grass | 43°54'46.46"N 004°53'57.96"E ------ GUND NIL | THR : 109ft |
| 35L | 348.93 (347) | 700 x 50 | gazon / grass | 43°54'24.21"N 004°54'03.98"E ------ GUND NIL | THR : 114ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 17 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 17L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 35R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 17R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (3) |
| 35L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (4) |

(1) Utilisable sur PPR TWR/Usable on PPR from TWR.

(2) Utilisable sur PPR TWR/Usable on PPR from TWR.

(3) Utilisable sur PPR TWR/Usable on PPR from TWR.

(4) Utilisable sur PPR TWR/Usable on PPR from TWR.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 1880 | 1880 | 1880 | 1680 | |
| TWY B | 540 | 540 | 540 | | |
| TWY C | 880 | 880 | 880 | | |
| TWY C3 | 1680 | 1680 | 1680 | | |
| TWY E | 1280 | 1280 | 1280 | | |
| 35 | 1870 | 1870 | 1870 | 1560 | |
| TWY B | 1330 | 1330 | 1330 | | |
| TWY C | 990 | 990 | 990 | | |
| TWY E | 590 | 590 | 590 | | |
| 17L | 250 | 250 | 250 | 250 | |
| 35R | 250 | 250 | 250 | 250 | |
| 17R | 700 | 700 | 700 | 700 | |
| 35L | 700 | 700 | 700 | 700 | |

**AD 2 LFMV .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 35 ft | | | | | |
| 35 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 17 | 1880 | 50 | W | LIH/LIL | R | | |
| 35 | 1880 | 50 | W | LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFMV .15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY C et bordures parkings B et C : B LED. | TWY C and edges of aprons B and C : B LED. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui. | Yes. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 10,5 s en moyenne.<br>RVR < 800 m : < 1 s en mode secours inversé. | 10,5 s on average.<br>RVR < 800 m : < 1 s in reverse emergency mode. |
| 5 | Observations / *Remarks* | TWY B, TWY P3, E, P2, P4 et A2 : balisage latéral par balises réflectorisantes.<br>Feux de protection de piste (Wig-Wags) sur les points d'attente A, B, C, C3, D et E.<br>Panneau point d'attente D non éclairé.<br>TWY Alpha non utilisable de nuit.<br>Hors horaires ATS, de nuit, utiliser le TWY C. | TWY B, TWY P3, E, P2, P4 and A2 : edge lighting with reflective markers.<br>Runway guard lights (Wig-Wags) at holding points A, B, C, C3, D and E.<br>Holding point D sign not lit.<br>TWY Alpha not usable at night.<br>Outside ATS SKED, at night, use TWY C. |

**AD 2 LFMV .16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instruction TWR | On TWR instruction |

**AD 2 LFMV .17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR AVIGNON partie 1**<br>44°00'44"N , 004°45'55"E - 43°58'15"N , 004°47'57"E - 43°58'15"N , 004°53'40"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°49'00"N , 004°58'30"E - 43°48'20"N , 004°50'30"E - 43°49'00"N , 004°46'50"E - 44°00'44"N , 004°45'55"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br>AVIGNON Tour (FR)<br>AVIGNON Tower (EN) | HOR ATC : voir AD 2.3<br>ATC SKED : see AD 2.3 |
| **CTR AVIGNON partie 2**<br>44°00'44"N , 004°45'55"E - 44°04'15"N , 004°40'47"E - 44°06'00"N , 004°45'30"E - 44°06'00"N , 004°57'48"E - 44°04'33"N , 005°02'33"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°58'15"N , 004°53'40"E - 43°58'15"N , 004°47'57"E - 44°00'44"N , 004°45'55"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br>AVIGNON Tour (FR)<br>AVIGNON Tower (EN) | Active hors activation CTR ORANGE (annoncée sur RAI FREQ ORANGE APP) et durant les HOR ATC AVIGNON (voir AD 2.3).<br>Active out of ORANGE CTR SKED (announced on RAI ORANGE APP FREQ) and during AVIGNON ATC SKED (see AD 2.3). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV .18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | AVIGNON Sol (FR)<br>*AVIGNON Ground (EN)* | 121.755 MHz | HO | |
| TWR | AVIGNON Tour (FR)<br>*AVIGNON Tower (EN)* | 122.600 MHz | HO | |
| VDF | AVIGNON Gonio (FR)<br>*AVIGNON Homer (EN)* | 122.600 MHz | HO | |
| ATIS | AVIGNON (FR)<br>*AVIGNON (EN)* | 120.830 MHz | H24 | TEL : 04 90 84 32 84 |
| A/A | AVIGNON (FR) | 122.600 MHz | OTHER | Absence ATS. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | CM | 369 kHz | H24 | 43°54'29.8"N 004°54'19.4"E | 160 ft | 20NM | | 143°/750m DTHR 17 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

## 20.1 MANOEUVRES AU SOL

Afin de prévenir les incursions au niveau du point d'attente D, un Hotspot est identifié sur la carte AD 2 LFMV ADC 01.

Taxiway P3 : utilisation uniquement pour les aéronefs OMGWS 9 m.

Pour les ACFT de plus de 30 t, demi-tour obligatoire sur les raquettes.

A l'arrivée : pendant HOR ATS, les appareils équipés de roues contactent directement AVIGNON SOL, une fois la piste dégagée.

Accès sens unique aux postes d'avitaillement par A2.

Interdiction d'accès en contre-sens moteur tournant.

Interdiction aux hélicoptères rotor tournant.

Sortie depuis le hangar H2 : respecter l'arrêt pour contrôle d'absence de trafic sur A2.

Aéronef en accès station AVGAS depuis A2 prioritaire.

Circulation interdite entre les parking B et C.

## *20.1 GROUND MOVEMENTS*

*In order to prevent incursions at holhing point D, a Hotspot is identified on map AD 2 LFMV ADC 01.*

*TWY P3 : use only for ACFT OMGWS 9 m.*

*For ACFT over 30 t, half-turn on turn-around areas compulsory.*

*On arrival : during ATS SKED, aircraft equipped with wheels shall contact AVIGNON GROUND straight after vacating runway.*

*One-way access to refueling station via A2.*

*Access prohibited in opposite direction with engine running.*

*Access prohibited to helicopters with rotating rotor.*

*Exit from hangar H2 : comply with the stop to check there is no traffic on A2.*

Priority to aircraft accessing AVGAS station from A2.

*Taxiing prohibited between aprons B and C.*

## 20.2 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

## *20.2 USE OF PARKING STANDS*

| **Postes** *Stands* | **Types d'aéronef** *ACFT types* | **Envergure aéronef MAX** *ACFT MAX wingspan* | **Longueur aéronef MAX** *ACFT MAX length* | **Consignes** *Instructions* |
|---|---|---|---|---|
| **1B à 9B** | Maxi code A | 11.67 m | 10 m | Autonome / *Self-manoeuvring*<br>Numéros de postes non marqués au sol / *Stands numbers not marked on the ground* |
| **10B** | Maxi code A | 15 m | 14 m | Autonomous / *Self-manoeuvring*<br>Numéros de postes non marqués au sol / *Stands numbers not marked on the ground*<br>Réservé DA42 et DA62 / *Reserved DA42 and DA62* |
| **1C** | Maxi code C | 35.8 m | 37.6 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **2C** | Maxi code C | 35.8 m | 37.6 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **3C** | Maxi code C | 28.65 m | 30 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **4C** | Maxi code C | 28.65 m | 30 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **5C** | Maxi code C | 21.00 m | 26.92 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **6C Quick Turn** | Maxi code C | 21.00 m | 26.92 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **7C** | Maxi code B | 19.61 m | 20.86 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>*Placeur obligatoire / Marshaller mandatory* |
| **71C** | Maxi code B | 23.71 m | 25.32 m | Arrivée et départ en oversteering /Arrival and departure in oversteering<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **8C** | Maxi code B | < 19.61 m | 20.86 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>*Placeur obligatoire / Marshaller mandatory* |
| **81C** | Maxi code B | < 23.71 m | 25.32 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **9C** | Maxi code B | < 19.61 m | 20.86 m | Arrivée et départ en oversteering / *Arrival and departure in oversteering*<br>Vitesse 5 km/h recommandée / *Speed 5 km/h recommended*<br>Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **10C** | Maxi code B | 16.27 m | 14.4 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **11C** | Maxi code B | 17 m | 16 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **12C** | Maxi code B | 17 m | 16 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **13C AVION** | Maxi code B | 17 m | 16 m | Poste 13C HELICO condamné / *Stand 13C HELICO not available* |
| **13C HELICO** | - | 12.16 m (overall dimension) | - | Poste 13C AVION condamné / *Stand 13C AVION not available* |
| **14C** | Maxi code C | 35.8 m | 37.6 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **15C** | Maxi code C | 35.8 m | 37.6 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory* |
| **H HELICO** | - | 13.54 m (overall dimension) | - | - |
| **1F** | Maxi code A | 11 m | 15 m | Poste autonome / *Self-manoeuvring stand* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | Poste 2F condamné / *Stand 2F not available* |

| **Postes** *Stands* | **Types d'aéronef** *ACFT types* | **Envergure aéronef MAX** *ACFT MAX wingspan* | **Longueur aéronef MAX** *ACFT MAX length* | **Consignes** *Instructions* |
|---|---|---|---|---|
| **2F** | Maxi code B | 18.86 m | 18.60 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory*<br>Postes 1F et 3F condamnés / *Stands 1F and 3F not available* |
| **3F** | Maxi code A | 11 m | 15 m | Poste autonome / *Self-manoeuvring stand*<br>Postes 2F et 4F condamnés / *Stands 2F and 4F not available* |
| **4F** | Maxi code B | 18.86 m | 18.60 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory*<br>Postes 3F et 5F condamnés / *Stands 3F and 5F not available* |
| **5F** | Maxi code A | 11 m | 15 m | Poste autonome / *Self-manoeuvring stand*<br>Poste 4F condamné / *Stand 4F not available* |
| **6F** | Maxi code A | 11 m | 15 m | Poste autonome / *Self-manoeuvring stand*<br>Poste 7F condamné / *Stand 7F not available* |
| **7F** | Maxi code B | 18.86 m | 18.60 m | Placeur obligatoire / *Marshaller mandatory*<br>Postes 6F et 8F condamnés / *Stands 6F and 8F not available* |
| **8F** | Maxi code A | 11 m | 15 m | Poste autonome / *Self-manoeuvring stand*<br>Poste 7F condamné / *Stand 7F not available* |
| **I1 HELICO** | - | 15.58 m | 15.58 m | |
| **I2 HELICO** | - | 15.58 m | 15.58 m | |

**AD 2 LFMV.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 Procédures et consignes particulières**

Dans la mesure du possible éviter le survol de Caumont sur Durance, Châteauneuf de Gadagne, Morières, quartier Montfavet et Noves.

Pour les départs vers l'ouest : ne pas virer avant une altitude de 1000ft AMSL ou la voie ferrée (sauf intruction contraire du contrôle). Privilégier un virage à droite suivi d'un report verticale au-dessus du circuit.
Alignement recommandé pour les avions légers via le point d'attente Alpha.
Alignement pour les hélicoptères lourds via les points d'attente Charlie ou Bravo.

Arrivées de l'ouest au QFU 167° : Passage verticale TWR pour effectuer un circuit à l'est (sauf clairance du contrôle).

Circuits basse hauteur autorisés dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur uniquement. RWY 17/35 hauteur minimale 500 ft AAL, circuits à l'est.

Vols d'entraînement des ACFT de plus 5,7 t : sur autorisation de l'exploitant. Interdit le WE et JF, sauf dérogation.

***21.1 Procedures and special instructions***

*If possible avoid fying over Caumont sur Durance, Châteauneuf de Gadagne, Morières, district Montfavet and Noves.*

*For departures to the west : do not turn before an altitude of 1000ft AMSL or the railway (unless ATC instruction). Favor a right turn followed by an overhead report over the circuit.*
*Recommended lining-up for light aircraft via Alpha holding point.*
*Lining-up for heavy helicopters via holding points Charlie or Bravo.*

*Arrivals from the west to QFU 167° : overhead TWR passage for a circuit to the east (unless ATC clearance).*

*Low height circuits permitted for instructor-driven training flights only. RWY 17/35 minimum height 500 ft AAL, circuits to the east.*

*Training flights for more than 5,7 t ACFT : under aerodrome operator authorisation. Forbidden on WE and public holidays, except derogation.*

**AD 2 LFMV.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

AD interdit aux planeurs.

AD réservé aux aéronefs munis de radio.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

*AD prohibited for gliders.*

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**22.2 UTILISATION DES PISTES**

Piste non revêtue et bande ULM utilisables sur PPR TWR uniquement.

Piste non revêtue, bande ULM et TWY non revêtus utilisables de jour uniquement et en VMC.

Atterrissage et/ou décollage simultanés sur piste revêtue et piste non revêtue interdit.

***22.2 RUNWAY USAGE***

*Unpaved RWY and ULM strip available on PPR from TWR only.*

*Unpaved RWY, ULM strip and TWY unpaved usable only during daytime and VMC.*

*Simultaneous TKOF and/or LDG on paved and unpaved RWY forbidden.*

**22.3 ENTREE/SORTIE CTR**

Sauf autorisation ou instructions particulières, l'entrée et la sortie de la CTR en VFR doivent s'effectuer par les points de compte rendu obligatoires.

***22.3 ENTRY/EXIT CTR***

*Except special authorization or instruction, entering or exiting CTR on VFR shall be conducted compulsorily via reporting points.*

**22.4 VFR DE NUIT**

ACFT autres que monomoteurs et bimoteurs légers : sur autorisation de l'exploitant.

***22.4 NIGHT VFR***

*All ACFT except single-engined and light twin-engined : with operator authorization.*

**22.5 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Entraînement en tours de piste interdit après :

- HIV : 2100
- ETE : 2100

***22.5 TRAINING FLIGHTS***

*Training traffic patterns prohibited after :*

- *WIN : 2100*
- *SUM : 2100*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMV.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

Présence d'un obstacle massif (ligne TGV) au décollage QFU 167° à 2200 m du lâcher des freins, ALT 157 ft.

En approche pistes 35, par temps ensoleillé, en fin d'après-midi, entre mars et septembre, la présence de panneaux photovoltaïques sur les ombrières du parking du terminal à l'ouest de la piste, est susceptible d'entraîner un éblouissement.

PCL/STAP : HN, absence ATS : PPR exploitant AD avant 1700 par E-mail handling.

STAP :

- TEL : 04 90 84 32 96
- FR uniquement
- paramètres disponibles : vent, VIS, RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE.

***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

*TKOF : massive obstacle (high speed train railway) QFU 167° at 2200 m from brakes off, ALT 157 ft.*

*On approach RWY 35, on sunny day in the late afternoon, between March and September, the presence of photovoltaic panels in the shade of terminal PRKG, West of RWY is likely to cause a glare.*

*PCL/STAP : HN, absence ATS : PPR from operator before 1700 by E-mail handling.*

*STAP :*

- *TEL : 04 90 84 32 96*
- *FR only*
- *available data : wind, VIS, RVR, cloud base, T, DP, QNH, QFE.*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Continu pendant HOR SSLIA.

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Permanent during RFFS SKED.*

**AD 2 LFMV.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFMV.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

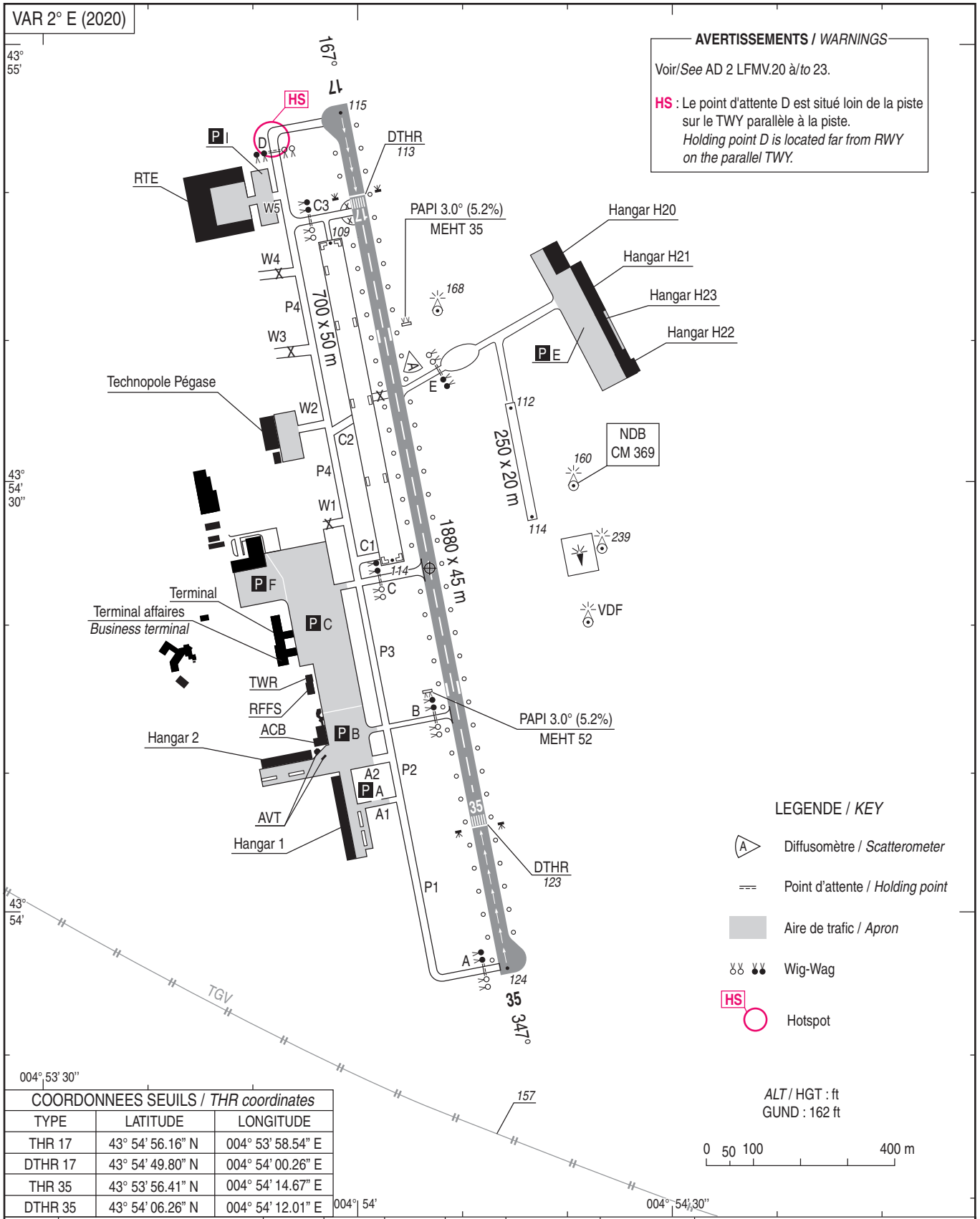
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP X RWY 17 | LNAV, LNAV / VNAV |
| RNP Y RWY 17 | LNAV, LNAV / VNAV |
| RNP Z RWY 17 | LNAV, LNAV / VNAV |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** AVIGNON 120.830 ☎ 04 90 84 32 84
**STAP** : 122.600 ☎ 04 90 84 32 96
**GND** (SOL) : 121.755

# **AVIGNON** CAUMONT
43 54 24 N - 004 54 07 E
*ALT AD : 124 (5 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 17 | 43° 54' 56.16" N | 004° 53' 58.54" E |
| DTHR 17 | 43° 54' 49.80" N | 004° 54' 00.26" E |
| THR 35 | 43° 53' 56.41" N | 004° 54' 14.67" E |
| DTHR 35 | 43° 54' 06.26" N | 004° 54' 12.01" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 17 | NIL | LIH/LIL | 1880 | 1880 | 1880 | 1680 | Revêtue *Paved* | 38 F/C/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 35 | NIL | LIH/LIL | 1870 | 1870 | 1870 | 1560 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | *Absence ATS : HJ et HN 800 m | | | |



© SIA

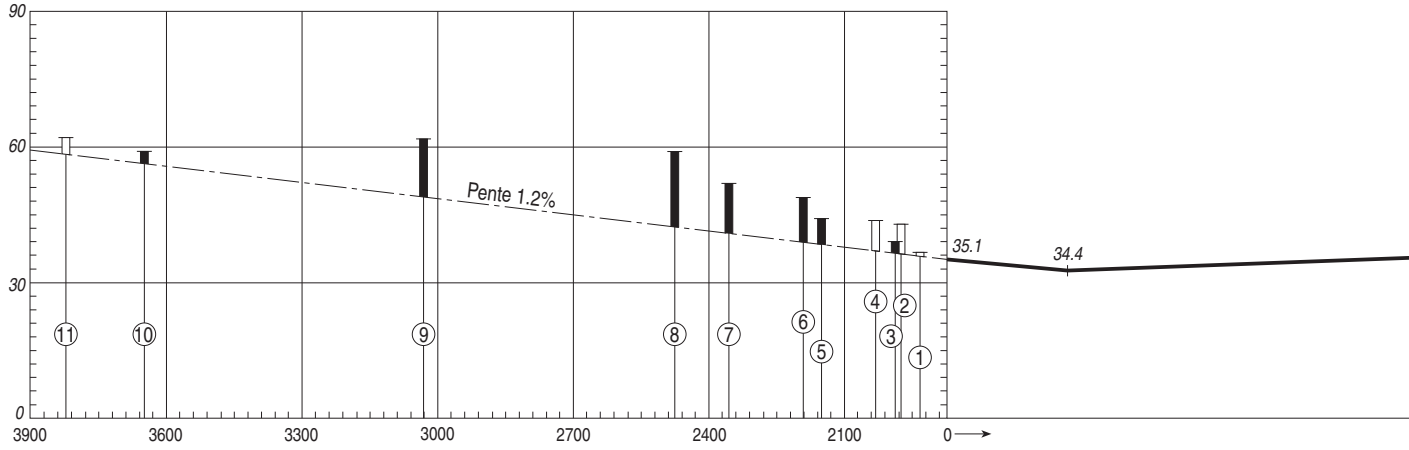
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - type A*

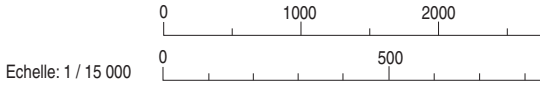
## AVIGNON CAUMONT
RWY 17/35

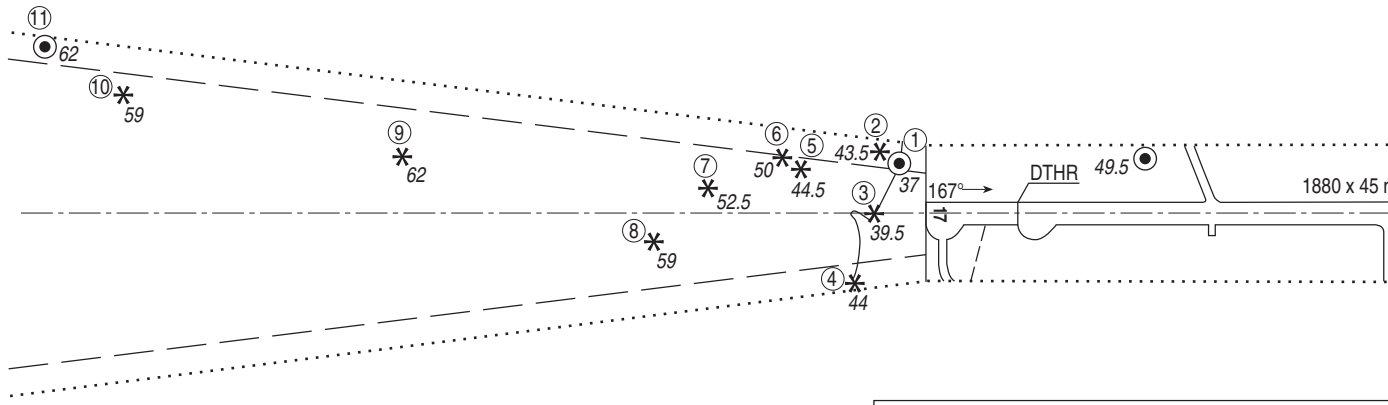
VAR 2° E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES D | | |
|---|---|---|
| RWY 17 | | |
| 1880 | TORA - | Longueur de roulemen |
| 1880 | TODA - | Distance de dé |
| 1880 | ASDA - | Distance accélér |
| 1680 | LDA - | Distance d'atte |




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-

- (5) NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

TOLERANCES CONFORMES AUX PE

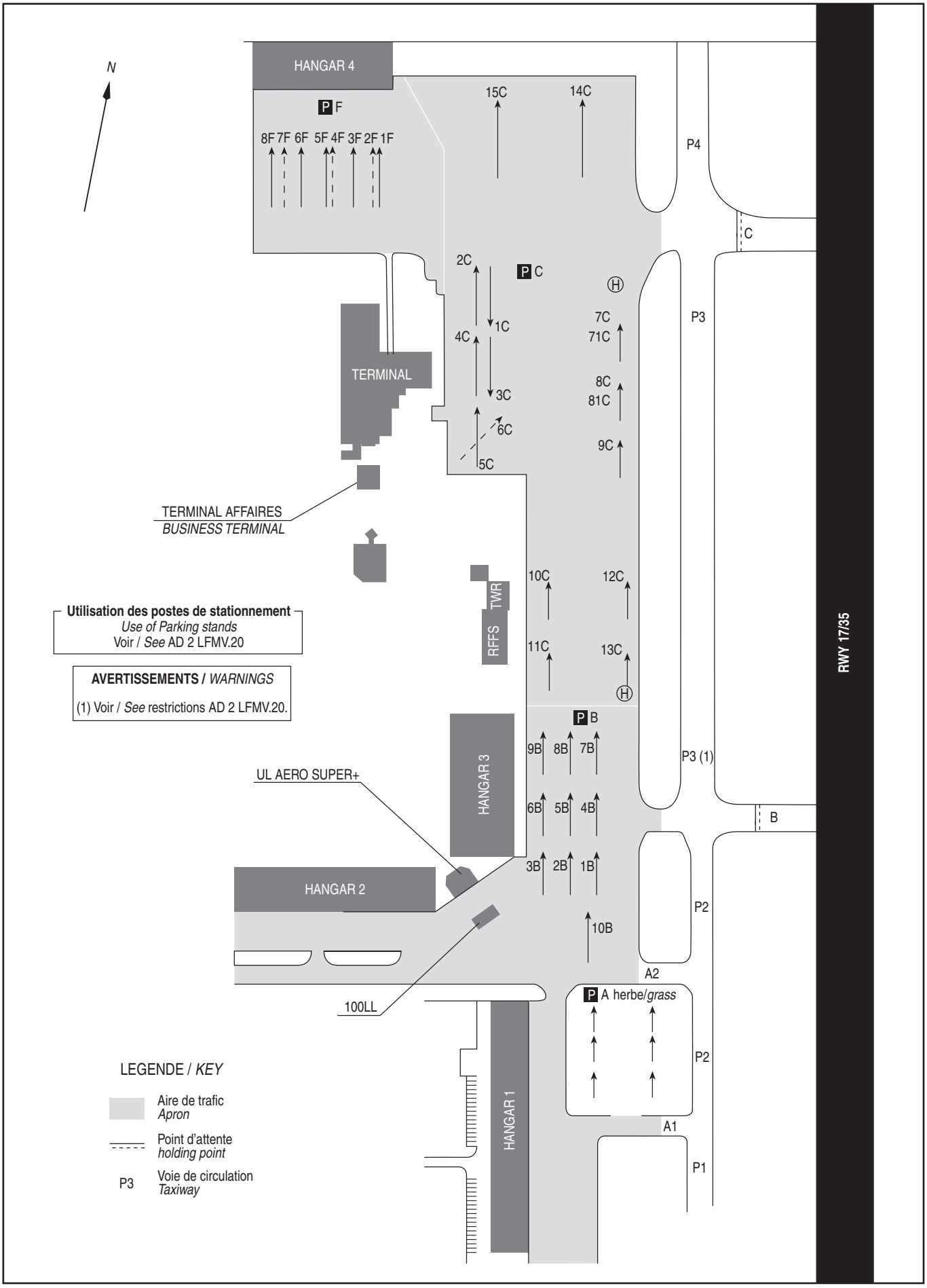
Levé exécuté en février 2022
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## AVIGNON CAUMONT






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| MTL | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| NG | REF LFTW AD 2.19 NDB NG | | X | | X | |
| ARMIV | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| AXIOS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LACAZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ORDIF | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| RARUS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| TOZEZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| TRETS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| VENTA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| VOJEL | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| FV17X | 43°59'52.7" N | 004°52'38.4" E | X | | | X |
| FV17Y | 43°59'52.7" N | 004°52'38.3" E | X | | | X |
| FV17Z | 44°04'11.7" N | 004°51'28.1" E | X | | | X |
| IV17X | 44°04'11.8" N | 004°51'28.1" E | X | | | X |
| IV17Y | 44°03'07.1" N | 004°51'45.7" E | X | | | X |
| MV402 | 43°58'50.3" N | 004°57'34.5" E | X | | | X |
| MV404 | 44°03'56.6" N | 004°56'12.0" E | X | | | X |
| MV410 | 43°58'23.5" N | 004°53'02.5" E | X | | | X |
| MV412 | 44°01'11.1" N | 004°48'15.6" E | X | | | X |
| MV414 | 44°03'56.2" N | 004°47'17.9" E | X | | | X |
| MV416 | 43°52'56.7" N | 004°54'30.8" E | X | | | X |
| MV500 | 43°57'35.2" N | 004°53'15.6" E | X | | X | |
| MV501 | 43°55'48.6" N | 004°45'42.2" E | X | | X | |
| MV600 | 43°52'28.8" N | 004°34'27.8" E | X | | X | X |
| MV711 | 43°52'04.5" N | 004°54'44.9" E | X | | X | |
| MV713 | 43°52'18.7" N | 004°46'15.0" E | X | | X | |
| MV715 | 44°00'00.0" N | 004°50'05.0" E | X | | X | |
| MV720 | 43°28'06.9" N | 005°15'56.1" E | X | | X | |
| RW17 | REF DTHR17 LFMV AD 2.12 | | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP X RWY17**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1,9°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | VOJEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA X VOJEL | IF | VOJEL | - | - | - | - | - | - | - | 170 | - | - |
| | TF | MV410 | - | 345 | 346.6 | 4.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MV412 | - | 307 | 309.0 | 4.4 | - | 2200 | 2200 | - | - | 1.0 |
| | TF | MV414 | - | 344 | 345.9 | 2.8 | - | 1800 | 1800 | - | - | 1.0 |
| | TF | IV17X | - | 083 | 085.1 | 3.0 | - | 1800 | 1800 | 170 | - | 1.0 |
| INA X TOZEZ | IF | TOZEZ | - | - | - | - | - | 4000 | - | 170 | - | - |
| | TF | IV17X | - | 082 | 084.2 | 5.4 | - | 1800 | 1800 | 170 | - | 1.0 |
| INA X MV600 | IF | MV600 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | TOZEZ | - | 030 | 031.8 | 13.2 | - | 4000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | IV17X | - | 082 | 084.2 | 5.4 | - | 1800 | 1800 | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IV17X | - | - | - | - | - | 1800 | 1800 | 170 | - | - |
| | TF | FV17X | - | 167 | 168.9 | 4.4 | - | 1800 | 1800 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17 | Yes | 167 | 168.9 | 5.1 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | MV416 | Yes | 167 | 168.9 | 1.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | VOJEL | - | - | - | - | R | 3000 | 3000 | 170 | - | 1.0 |

↑ ↑ ↑

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFMV** |
| **Runway** | **17** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **X** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E17D** |
| **LTP/FTP Latitude** | **435449.7995N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0045400.2585E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **83.8** |
| **FPAP Latitude** | **435355.8980N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-53.9015** |
| **FPAP Longitude** | **0045414.8080E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **14.5495** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **16** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 16 0D 06 0C 11 C0 00 04 37<br>31 05 8F 84 D8 12 85 56 1A 02<br>46 17 E5 5A FE AB 71 00 EA 01<br>2C 01 64 02 C8 AF 43 B6 59 A8** |
| **Calculated CRC Value** | **43B659A8** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **34.3** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP Y RWY17**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1,9°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | VOJEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA Y VOJEL | IF | VOJEL | - | - | - | - | - | - | - | 170 | - | - |
| | TF | MV402 | - | 027 | 028.4 | 4.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MV404 | - | 347 | 349.0 | 5.2 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IV17Y | - | 254 | 256.0 | 3.3 | - | 1800 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA Y TOZEZ | IF | TOZEZ | - | - | - | - | - | 4000 | - | 170 | - | - |
| | TF | IV17Y | - | 094 | 095.5 | 5.6 | - | 1800 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA Y MV600 | IF | MV600 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | TOZEZ | - | 030 | 031.8 | 13.2 | - | 4000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | IV17Y | - | 094 | 095.5 | 5.6 | - | 1800 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IV17Y | - | - | - | - | - | 1800 | - | 170 | - | - |
| | TF | FV17Y | - | 167 | 168.9 | 3.3 | - | 1800 | 1800 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17 | Yes | 167 | 168.9 | 5.1 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | MV416 | Yes | 167 | 168.9 | 1.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | VOJEL | - | - | - | - | R | 3000 | 3000 | 170 | - | 1.0 |

↑ ↑ ↑

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFMV** |
| **Runway** | **17** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **Y** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E17B** |
| **LTP/FTP Latitude** | **435449.7995N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0045400.2585E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **83.8** |
| **FPAP Latitude** | **435355.8980N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-53.9015** |
| **FPAP Longitude** | **0045414.8080E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **14.5495** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **16** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 16 0D 06 0C 11 C8 00 02 37<br>31 05 8F 84 D8 12 85 56 1A 02<br>46 17 E5 5A FE AB 71 00 EA 01<br>2C 01 64 02 C8 AF 1C 37 EE EE** |
| **Calculated CRC Value** | **1C37EEEE** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **34.3** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AVIGNON** CAUMONT

**PRECODING RNP** Z RWY 17

**RNP Z RWY17**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.9°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ORDIF | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | VOJEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA Z ORDIF | IF | ORDIF | - | - | - | - | - | 4200 | - | 170 | - | - |
| | TF | ARMIV | - | 167 | 168.9 | 2.4 | - | 3200 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ARMIV | - | - | - | - | - | 3200 | - | 170 | - | - |
| | TF | FV17Z | - | 167 | 168.9 | 2.1 | - | 3200 | 3200 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17 | Yes | 167 | 168.9 | 9.5 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | MV416 | Yes | 167 | 168.9 | 1.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | VOJEL | - | - | - | - | R | 3000 | 3000 | 170 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFMV** |
| **Runway** | **17** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **Z** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E17A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **435449.7995N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0045400.2585E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **83.8** |
| **FPAP Latitude** | **435355.8980N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-53.9015** |
| **FPAP Longitude** | **0045414.8080E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **14.5495** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **16** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 16 0D 06 0C 11 D0 00 01 37<br>31 05 8F 84 D8 12 85 56 1A 02<br>46 17 E5 5A FE AB 71 00 EA 01<br>2C 01 64 02 C8 AF 44 07 52 A9** |
| **Calculated CRC Value** | **440752A9** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **34.3** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# AVIGNON CAUMONT
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | SID RNAV RWY17 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.9E | | | REF NAVAID : VOR-DME AVN | |
| | Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| | **NG 8S** | | | | | | | | | | | |
| | - | CF | MV711 | Yes | 167 | 169.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | DF | MV713 | - | - | - | - | R | 3000 | 5000 | 175 | 1.0 |
| | - | TF | AXIOS | - | 282 | 284.2 | 3.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NG | - | 260 | 262.0 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | **MTL 8S** | | | | | | | | | | | |
| | - | CF | MV711 | Yes | 167 | 169.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | DF | MV715 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | RARUS | - | 332 | 334.2 | 8.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | MTL | - | 001 | 002.4 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | **TRETS 8S** | | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | MV711 | Yes | 167 | 169.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | DF | MV713 | Yes | - | - | - | R | 3000 | 5000 | 175 | 1.0 |
| → | - | DF | VOJEL | - | - | - | - | R | 5000 | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | VENTA | - | 142 | 143.6 | 24.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | MV720 | - | 167 | 168.8 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | TRETS | - | 097 | 099.1 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | **LACAZ 8S** | | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | MV711 | Yes | 167 | 169.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | DF | MV713 | Yes | - | - | - | R | 3000 | 5000 | 175 | 1.0 |
| → | - | DF | VOJEL | - | - | - | - | R | 5000 | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | VENTA | - | 142 | 143.6 | 24.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | LACAZ | - | 183 | 185.2 | 8.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | **MTL 8M** | | | | | | | | | | | |
| → | - | CF | MV711 | Yes | 167 | 169.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | DF | MV715 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | MTL | - | 354 | 356.0 | 33.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| | **TRETS 8M** | | | | | | | | | | | |
| | - | CF | MV711 | Yes | 167 | 169.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | VENTA | - | 139 | 140.5 | 22.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | MV720 | - | 167 | 168.8 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | TRETS | - | 097 | 099.1 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| | **LACAZ 8M** | | | | | | | | | | | |
| | - | CF | MV711 | Yes | 167 | 169.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | VENTA | - | 139 | 140.5 | 22.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | LACAZ | - | 183 | 185.2 | 8.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# AVIGNON CAUMONT
# SID RNAV RWY 35
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 35 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.9E | | | REF NAVAID : VOR-DME AVN | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MTL 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MV500 | Yes | 347 | 349.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 347 | 349.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | MTL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **NG 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MV500 | Yes | 347 | 349.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 347 | 349.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | CF | MV501 | Yes | 228 | 229.9 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | AXIOS | - | 228 | 229.8 | 4.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NG | - | 260 | 262.0 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TRETS 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MV500 | Yes | 347 | 349.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 347 | 349.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | CF | MV501 | Yes | 228 | 229.9 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | VENTA | - | 133 | 135.2 | 29.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MV720 | - | 167 | 168.8 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRETS | - | 097 | 099.1 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LACAZ 8N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MV500 | Yes | 347 | 349.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 347 | 349.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | CF | MV501 | Yes | 228 | 229.9 | - | L | - | - | 210 | 1.0 |
| - | TF | VENTA | - | 133 | 135.2 | 29.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LACAZ | - | 183 | 185.2 | 8.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MTL 8P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | MV500 | Yes | 347 | 349.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CA | - | - | 347 | 349.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RARUS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MTL | - | 001 | 002.4 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# AVIGNON CAUMONT
## STAR RNAV RWY 17/35
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 1.9E | | | REF NAVAID : | |
| | Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| | **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| | **VOJEL** | - | VOJEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | **ORDIF** | - | ORDIF | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | **NG 7V** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | NG | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| → | - | TF | MV600 | - | 080 | 081.8 | 7.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | VOJEL | - | 080 | 081.9 | 14.5 | - | 3000 | - | 170 | 1.0 |
| | **MTL 7V** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | MTL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | ORDIF | - | 172 | 174.2 | 24.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | VOJEL | - | 166 | 168.3 | 14.4 | - | 3000 | - | 170 | 1.0 |
| | **LACAZ 7V** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | LACAZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | VOJEL | - | 333 | 334.5 | 31.3 | - | 3000 (1) | - | 170 | 1.0 |
| | **MTL 7C** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | MTL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | TOZEZ | - | 182 | 183.8 | 29.7 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | - | TF | VOJEL | - | 139 | 141.0 | 11.8 | - | 3000 | - | 170 | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | |
| ← | | | | | | | | | | | | |

(1) 5000 si / *if* CTA1 SALON active

# AVIGNON CAUMONT
## Fréquences / *Frequencies*

### Consignes particulières / *Special instructions*

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

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

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS AVIGNON** | | 120.830 |
| **TWR AVIGNON** | Sol / *Ground* | 121.755 |
| | Tour / *Tower* | 122.600 |



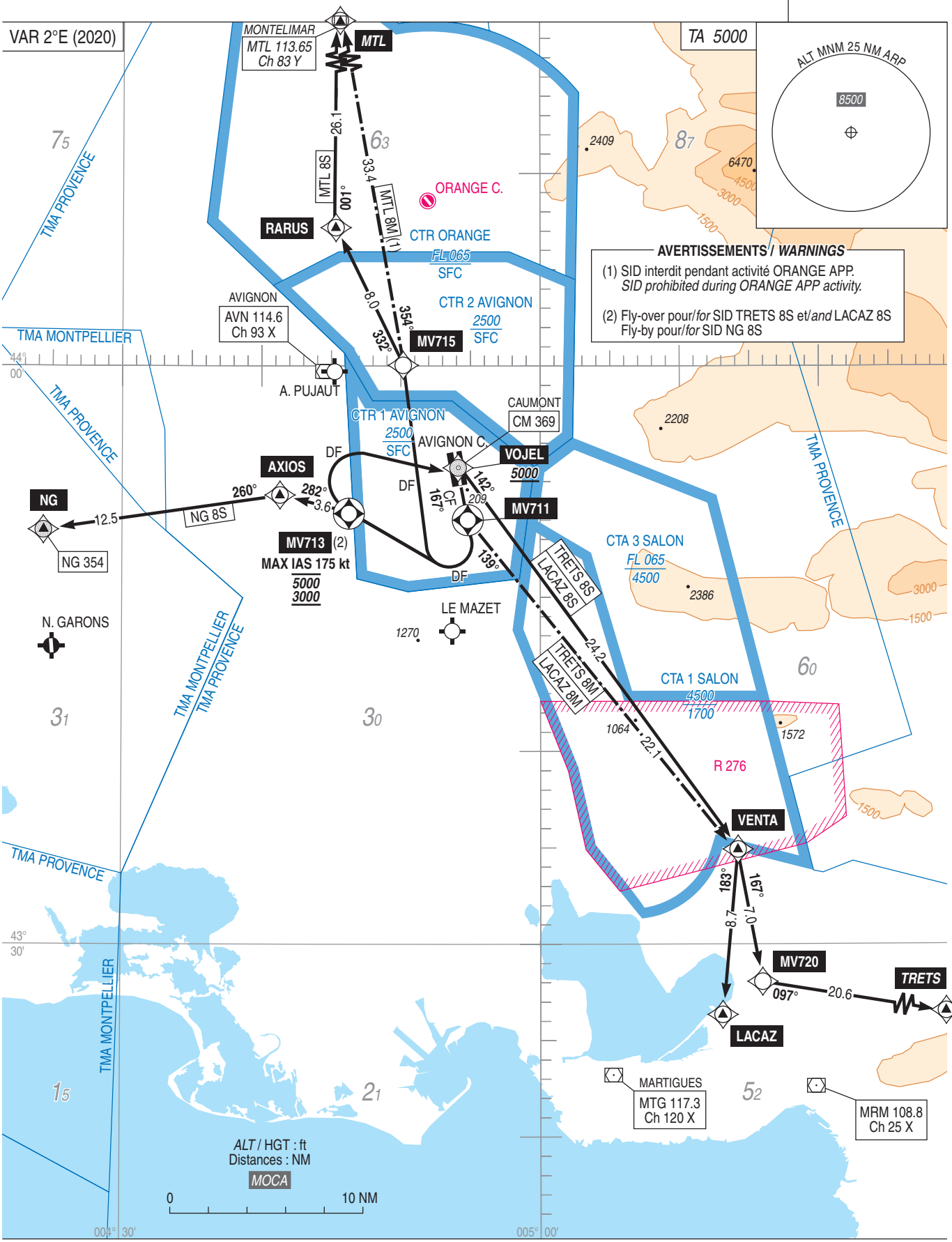
© SIA

# AVIGNON CAUMONT
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ** AVIGNON — Voir/*See* AD 2 LFMV COM 01
APP : ORANGE Approche/*Approach* — 118.925
PROVENCE Approche /*Approach* — Voir/*See* AD 2 LFML COM 01

Sur clairance CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






AMDT 10/25 **CHG :** Indicateurs de validité, création SID TRETS 8S, LACAZ 8S et MTL 8M, suppression DME AN, avertissements, normalisation / *validity indicators, creation SID TRETS 8S, LACAZ 8S and MTL 8M, DME AN removed, warnings, standardization.*

© SIA

# AVIGNON CAUMONT
# SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 17** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV1, GNSS *only* / seulement | | |
| Climb gradient | **Pente minimale théorique pour tous les départs RWY17 :**<br>6 % MNM jusqu'à MV711 (déterminée par un arbre d'altitude 209 ft, situé à 462 m de la DER à gauche de l'axe) puis 3.3%.<br>**Pentes dues aux contraintes ATS :**<br>En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite (cf RMK), le pilote doit aviser l'organisme ATC. | ***For all RWY17 departures, minimal theoretical climb minimal :*** *6 % MNM up to MV711, (determined by a tree at an altitude of 209 ft, located at 462 m from the DER, to the left of the axis) then 3.3%.*<br>***Climb gradients due to ATS requirements:***<br>*If unable to maintain the ATS climb gradient required (see RMK), the pilot must inform the appropriate ATC unit.* | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | **Consignes générales :**<br>Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.<br>En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact. | ***General instructions :***<br>*Except opposite instructions, aircraft must comply with each departure specifications.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.* | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **NG 8S** | Monter vers MV711, puis tourner à droite direct MV713, puis vers AXIOS et vers NG.<br>*Climb to MV711, then turn right direct MV713, then to AXIOS and to NG.* | Par CTL<br>*By ATC* | *3000* MNM et / *and 5000* MAX à / *at* MV713.<br>MAX IAS 175 kt jusqu'à / *up to* MV713.<br>Pente ATS : 6.5% jusqu'à *3000ft.*<br>*ATS Slope : 6.5% up to 3000ft.* |
| **MTL 8S** | Monter vers MV711, puis tourner à droite direct MV715, puis vers RARUS et tourner à droite vers MTL.<br>*Climb to MV711, then turn right direct MV715, then to RARUS and turn right to MTL.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS : 6.5% jusqu'à *3000ft.*<br>*ATS Slope : 6.5% up to 3000ft.* |
| **TRETS 8S** | Monter vers MV711, puis tourner à droite direct MV713, puis à droite direct VOJEL puis à droite vers VENTA puis tourner à droite vers MV720 et à gauche vers TRETS.<br>*Climb to MV711, then turn right direct MV713 then to the right direct VOJEL then turn right to VENTA, then turn right to MV720 and to the left to TRETS.* | Par CTL<br>*By ATC* | *3000* MNM et / *and 5000 MAX* à / *at* MV713.<br>*5000* MNM à / *at* VOJEL.<br>MAX IAS 175 kt jusqu'à */ up to* MV713.<br>Pente ATS : 6.5% jusqu'à *5000ft.*<br>*ATS Slope : 6.5% up to 5000ft* |
| **LACAZ 8S** | Monter vers MV711, puis tourner à droite direct MV713, puis à droite direct VOJEL puis à droite vers VENTA puis à droite vers LACAZ.<br>*Climb to MV711, then turn right direct MV713 then to the right direct VOJEL then turn right to VENTA then to the right to LACAZ.* | Par CTL<br>*By ATC* | *3000* MNM et / *and 5000 MAX* à / *at* MV713.<br>*5000* MNM à / *at* VOJEL.<br>MAX IAS 175 kt jusqu'à */ up to* MV713.<br>Pente ATS : 6.5% jusqu'à *5000ft.*<br>*ATS Slope : 6.5% up to 5000ft* |
| **MTL 8M**<br>Sur clairance (non planifiable)<br>*On clearance (can't be planned)* | Monter vers MV711, puis tourner à droite direct MV715, puis vers MTL.<br>*Climb to MV711, then turn right direct MV715, then to MTL.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS : 6.5% jusqu'à *3000ft.*<br>*ATS Slope : 6.5% up to 3000ft.* |
| **TRETS 8M**<br>Sur clairance (non planifiable)<br>*On clearance (can't be planned)* | Monter vers MV711, puis tourner à gauche vers VENTA, puis tourner à droite vers MV720 et à gauche vers TRETS.<br>*Climb to MV711, then turn left to VENTA, then turn right to MV720 and to the left to TRETS.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS : 8% jusqu'à *3000ft.*<br>*ATS Slope : 8% up to 3000 ft.* |
| **LACAZ 8M**<br>Sur clairance (non planifiable)<br>*On clearance (can't be planned)* | Monter vers MV711, puis tourner à gauche vers VENTA puis à droite vers LACAZ.<br>*Climb to MV711, then turn left to VENTA then to the right to LACAZ.* | Par CTL<br>*By ATC* | Pente ATS : 8% jusqu'à *3000ft.*<br>*ATS Slope : 8% up to 3000 ft.* |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 17

**Secteur OUEST / axe de piste**
Monter dans l'axe jusqu'à 530 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente minimale théorique de montée 6 % jusqu'à 530ft (déterminée par un arbre d'altitude 209 ft, situé à 462m de la DER à gauche de l'axe) puis 4.7% (déterminé par le relief d'altitude 411ft situé à 2000m de la DER à l'est du terrain).

**Secteur EST / axe de piste**
Monter dans l'axe jusqu'à 530 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente minimale théorique de montée 6 % jusqu'à 8500ft (déterminée par un arbre d'altitude 209 ft, situé à 462m de la DER à gauche de l'axe et par une tour d'altitude 6470 ft à 23 NM de la DER) puis 3.3%.

***WEST sector / runway heading***
*Climb runway heading up to 530 ft, then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*Minimum theoretical gradient 6% up to 530ft (determined by a tree at an altitude of 209 ft, located at 462m from the DER, to the left of the axis) then 4.7% (determined by terrain at an altitude of 411ft located at 2000m from the DER to the east of the airfield).*

***EAST sector / runway heading***
*Climb runway heading up to 530 ft, then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*Minimum theoretical gradient 6% up to 8500ft (determined by a tree at an altitude of 209 ft, located at 462m from the DER, to the left of the axis and by a tower at an altitude of 6470 ft located 23 NM from DER) then 3.3%.*

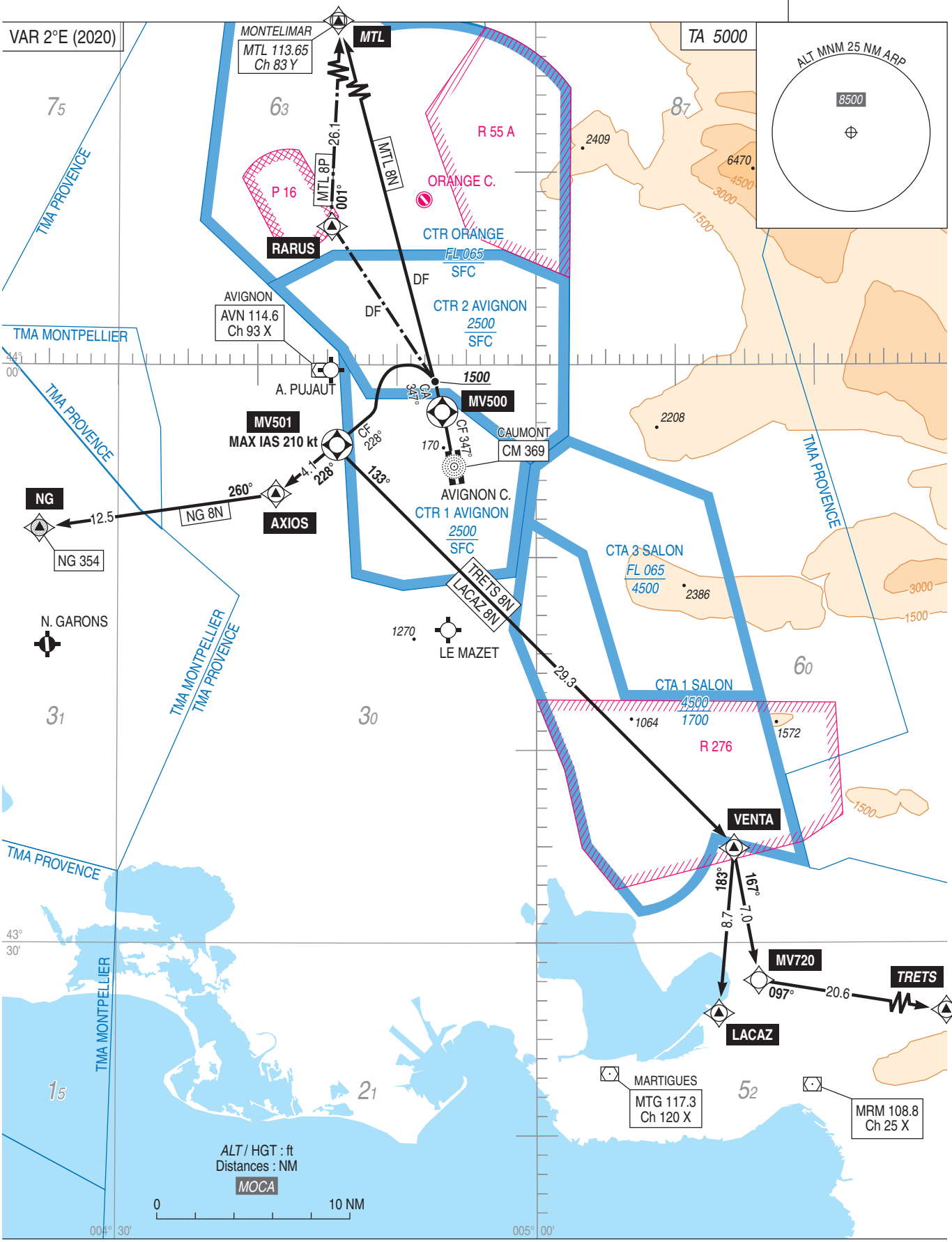
© Service de l'Information Aéronautique, France

# AVIGNON CAUMONT
## SID RNAV RWY 35
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ** AVIGNON — Voir/*See* AD 2 LFMV COM 01
APP : ORANGE Approche/*Approach* — 118.925
PROVENCE Approche /*Approach* — Voir/*See* AD 2 LFML COM 01

Sur clairance CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# AVIGNON CAUMONT
# SID RNAV RWY 35
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 35 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV1, GNSS *only* / seulement | | |
| Climb gradient | **Pente minimale théorique pour les départs "8N et 8P" RWY 35** :<br>4.7 % MNM jusqu'à 1500ft (déterminée par une haie d'altitude 170 ft, à 298 m de la DER à gauche de l'axe) puis 3.3%. | ***For all "8N and 8P" RWY35 departures, minimal theoretical climb gradient :*** *4.7 % MNM up to 1500ft (determined by a hedge at an altitude of 170 ft, located at 298 m from the DER, to the left of the axis) then 3.3%.* | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| General RMK | **Consignes générales :**<br>Sauf clairance contraire de l'organisme de contrôle, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors du premier contact. | ***General instructions :***<br>*Except opposite ATC instructions, aircraft must comply with each departure specifications.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform ATC at first contact.* | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **MTL 8N** | Monter vers MV500 RM 347° puis continuer la montée RM 347°. A 1500ft direct MTL.<br>*Climb to MV500 on course MAG 347° then continue climbing MAG 347°. At 1500ft direct MTL.* | Par CTL<br>*By ATC* | - |
| **NG 8N** | Monter vers MV500 RM 347° puis continuer la montée RM 347°. A 1500ft tourner à gauche vers MV501 RM 228° puis vers AXIOS et à droite vers NG.<br>*Climb to MV500 on course MAG 347° then continue climbing MAG 347°. At 1500ft turn left to MV501 on course MAG 228° then to AXIOS and to the right to NG.* | Par CTL<br>*By ATC* | MAX IAS 210 kt jusqu'à */ up to* MV501. |
| **TRETS 8N** | Monter vers MV500 RM 347° puis continuer la montée RM 347°. A 1500ft tourner à gauche vers MV501 RM 228° puis tourner à gauche vers VENTA, puis tourner à droite vers MV720 et à gauche vers TRETS.<br>*Climb to MV500 on course MAG 347° then continue climbing MAG 347°. At 1500ft turn left to MV501 on course MAG 228° then turn left to VENTA, then turn right to MV720 and to the left to TRETS.* | Par CTL<br>*By ATC* | MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* MV501. |
| **LACAZ 8N** | Monter vers MV500 RM 347° puis continuer la montée RM 347°. A 1500ft tourner à gauche vers MV501 RM 228° puis tourner à gauche vers VENTA et à droite vers LACAZ.<br>*Climb to MV500 on course MAG 347° then continue climbing MAG 347°. At 1500ft turn left to MV501 on course MAG 228° then turn left to VENTA and to the right to LACAZ.* | Par CTL<br>*By ATC* | MAX IAS 210 kt jusqu'à / *up to* MV501. |
| **MTL 8P**<br>Sur clairance (non planifiable)<br>*On clearance (can't be planned)* | Monter vers MV500 RM 347° puis continuer la montée RM 347°. A 1500ft direct vers RARUS puis tourner à droite vers MTL.<br>*Climb to MV500 on course MAG 347° then continue climbing MAG 347°. At 1500ft direct RARUS then turn right to MTL.* | Par CTL<br>*By ATC* | - |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 35

**Secteur OUEST / axe de piste**
Monter dans l'axe jusqu'à 530 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente minimale théorique de montée 4.7 % MNM jusqu'à 530ft (déterminée par une haie d'altitude 170 ft, située à 298m de la DER à gauche de l'axe) puis 3.4% (déterminée par un poteau haute tension d'altitude 445 ft situé à 1940m de la DER).

**Secteur EST / axe de piste**
Monter dans l'axe jusqu'à 530 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pente minimale théorique de montée 6,1 % jusqu'à 8500ft (déterminée par une tour d'altitude 6470 ft et à 22 NM de la DER) puis 3.3%.

***WEST sector / runway heading***
*Climb on runway heading up to 530 ft, then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*Minimal theoretical climb gradient : 4.7 % MNM up to 530ft (determined by a hedge at an altitude of 170 ft, located at 298m from the DER, to the left of the axis) then 3.4% (determined by a high voltage pole at an altitude of 445 ft located at 1940m from the DER).*

***EAST sector / runway heading***
*Climb on runway heading up to 530 ft, then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*Minimal theoretical climb gradient : 6.1% % up to 8500ft (determined by a tower at an altitude of 6470 ft located 22 NM from DER) then 3.3%.*

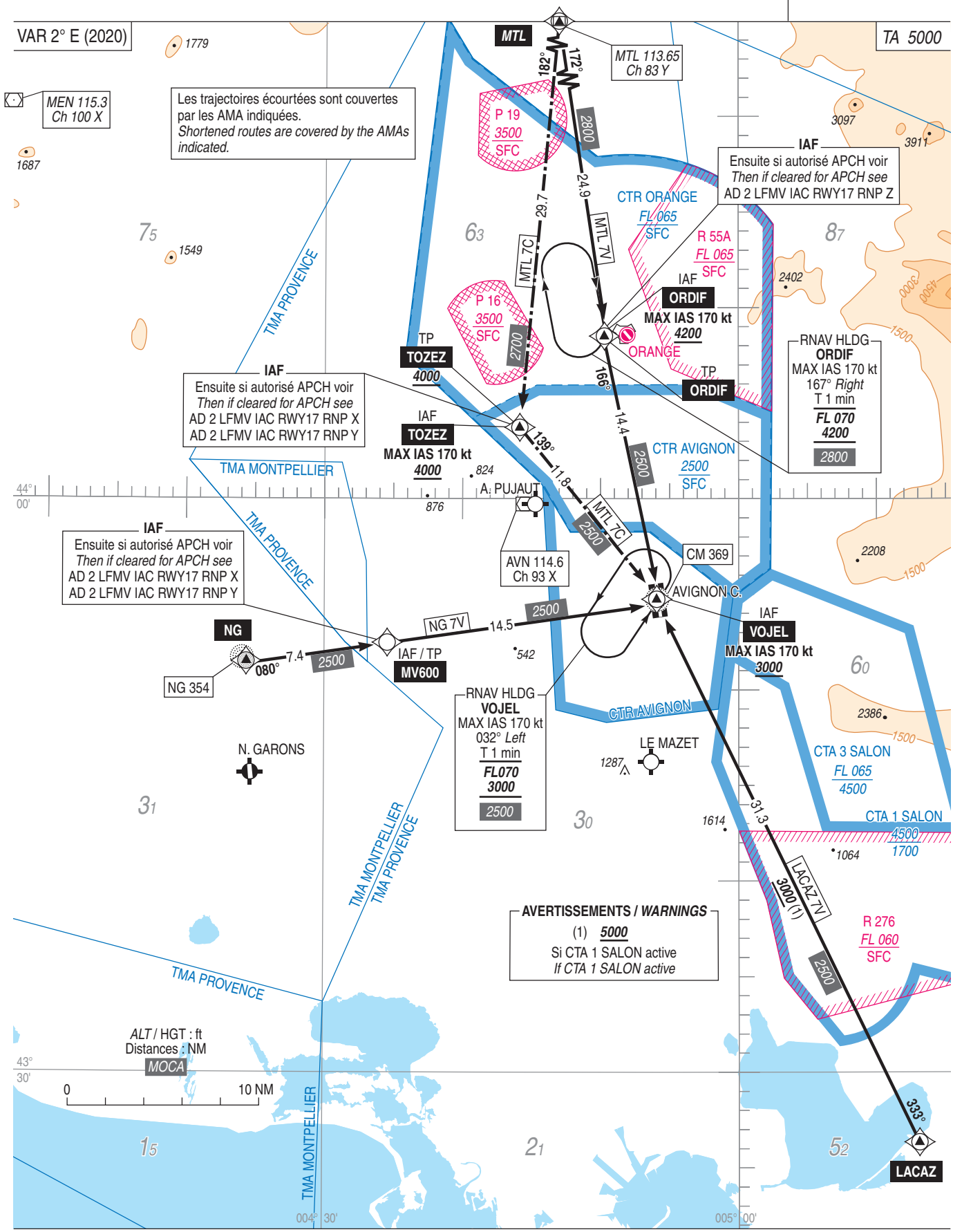
© Service de l'Information Aéronautique, France

# AVIGNON CAUMONT
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ** AVIGNON — Voir/*See* AD 2 LFMV COM 01
APP : ORANGE Approche/*Approach* — 118.925
PROVENCE Approche /*Approach* — Voir/*See* AD 2 LFML COM 01

Sur clairance CTL
*On ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# AVIGNON CAUMONT

CAT A B C

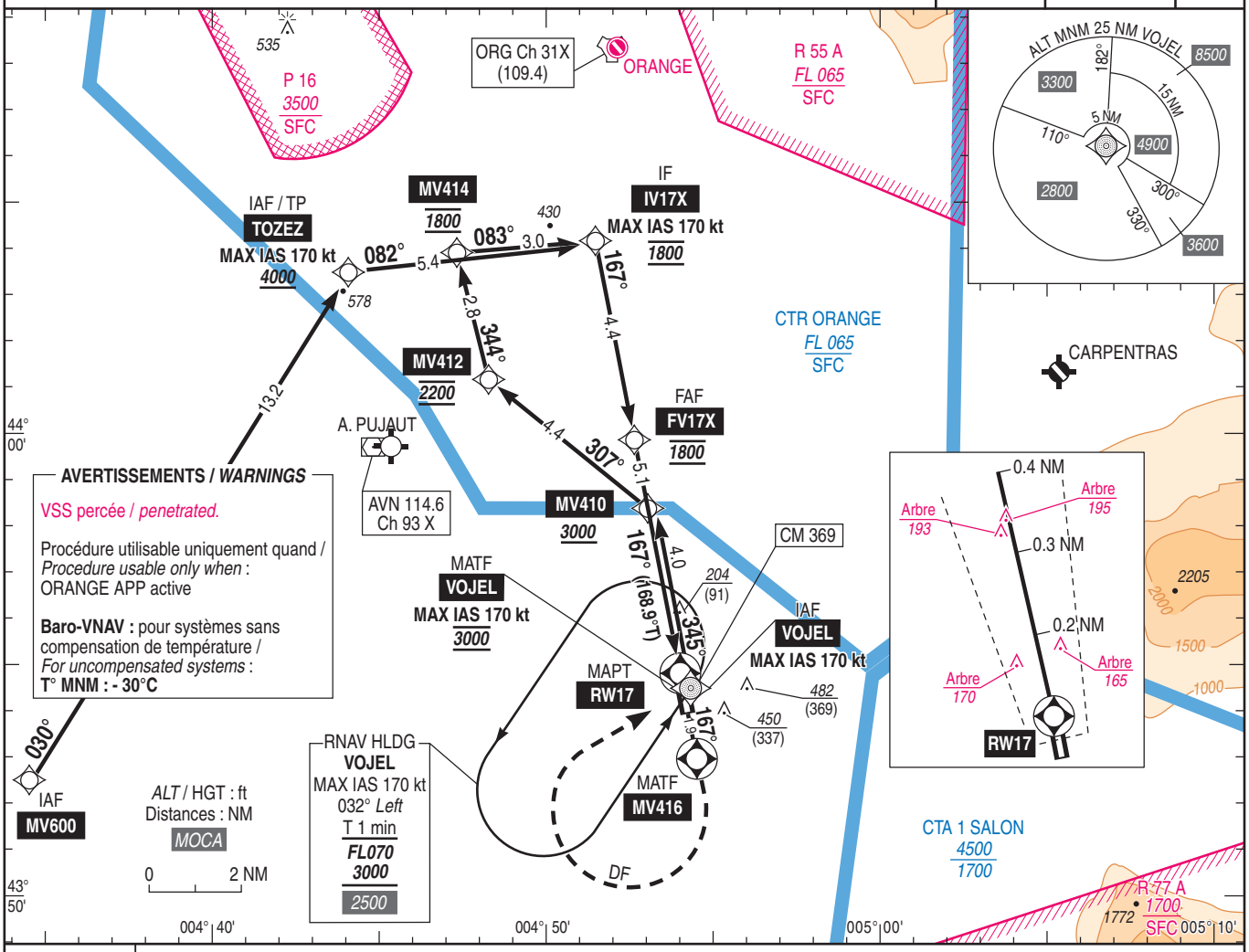
*ALT AD : 124,* ***DTHR : 113 (5 hPa)***

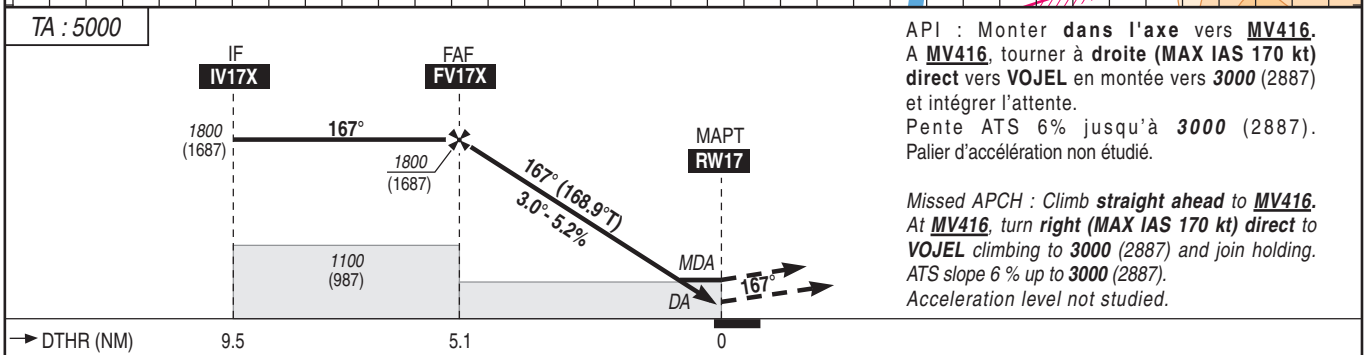
**RNP** X RWY 17

APP : PROVENCE Approche/*Approach* : voir/*see* AD 2 LFML COM 01
ORANGE Approche/*Approach* 118.925

**FREQ** AVIGNON : voir/*see* AD 2 LFMV COM 01
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only.* Obtenir QNH local sur STAP/*Obtain local QNH from STAP*

| RNP APCH | EGNOS CH 71519 E17D TCH : 49 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers **MV416**. A **MV416**, tourner à **droite (MAX IAS 170 kt) direct** vers **VOJEL** en montée vers ***3000*** (2887) et intégrer l'attente.
Pente ATS 6% jusqu'à ***3000*** (2887). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***MV416****. At* ***MV416****, turn* ***right (MAX IAS 170 kt) direct*** *to* ***VOJEL*** *climbing to* ***3000*** *(2887) and join holding. ATS slope 6 % up to* ***3000*** *(2887). Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV X | | | LNAV-VNAV X | | | LNAV X | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***460*** (340) | 1500 | 340 | ***470*** (360) | 1500 | 353 | ***530*** (420) | 1500 | 412 | ***790*** (680) | 1500 |
| B | ***470*** (360) | 1500 | 352 | ***480*** (370) | 1500 | 366 | ***530*** (420) | 1500 | 412 | ***790*** (680) | 1600 |
| C | ***480*** (370) | 1700 | 361 | ***500*** (390) | 1800 | 385 | ***540*** (430) | 2000 | 426 | ***890*** (770) | 2400 |

| DIST RW17 NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1750*** (1637) | ***1440*** (1327) | ***1120*** (1007) | ***800*** (687) |

Observations/*Remarks* : (1) absence ATS : MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - RW17 | 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 04 | 2 min 40 | 2 min 21 | 2 min 07 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# AVIGNON CAUMONT

CAT A B C

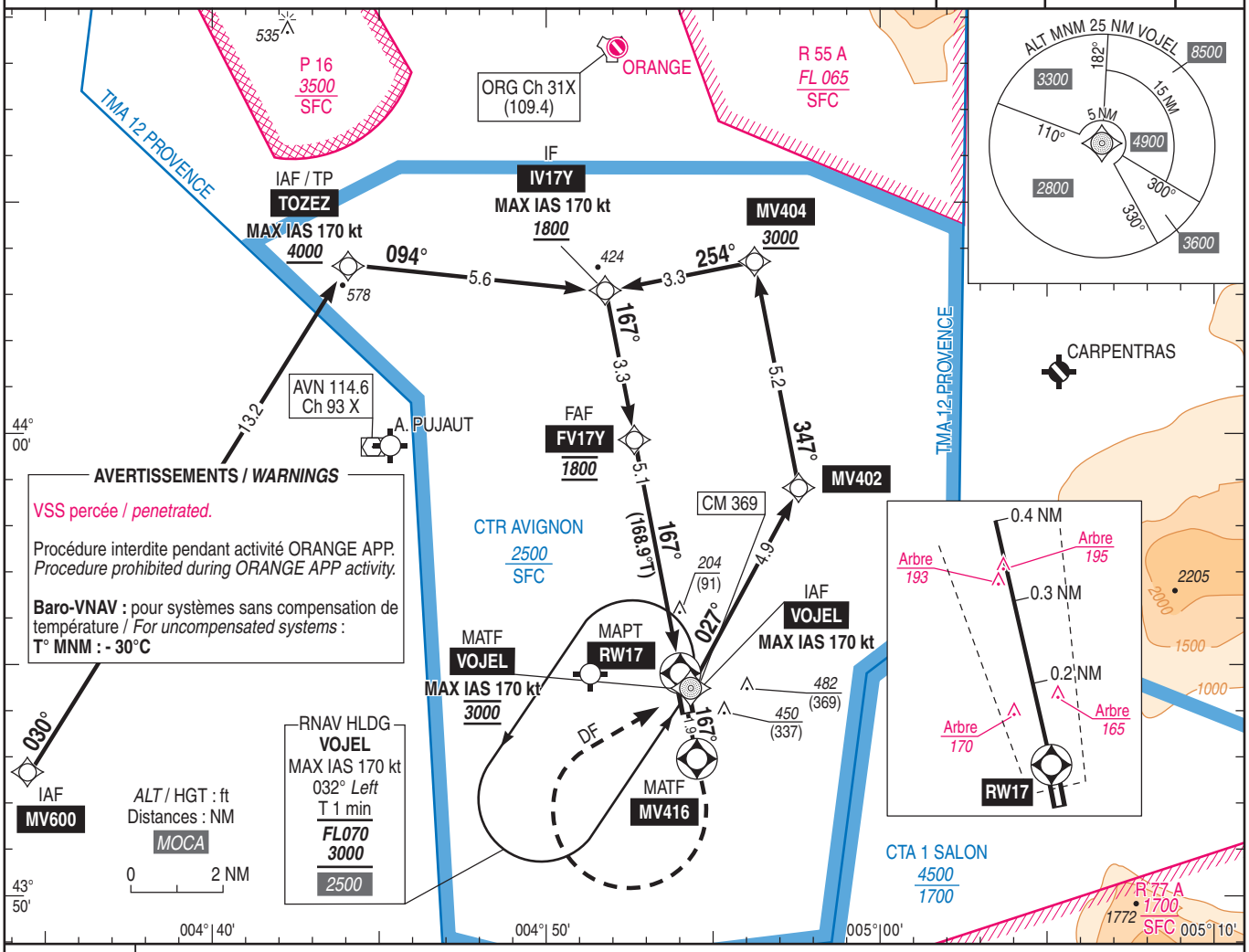
*ALT AD : 124,* ***DTHR : 113 (5 hPa)***

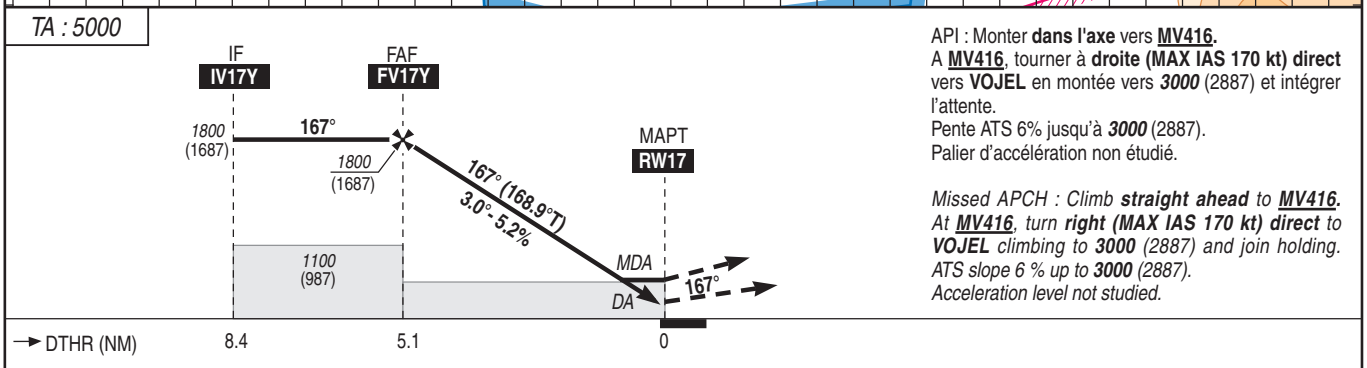
**RNP** Y RWY 17

APP : PROVENCE Approche/*Approach* : voir/*see* AD 2 LFML COM 01
ORANGE Approche/*Approach* 118.925

**FREQ** AVIGNON : voir/*see* AD 2 LFMV COM 01
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only.* Obtenir QNH local sur STAP/*Obtain local QNH from STAP*

| RNP APCH | EGNOS CH 70892 E17B TCH : 49 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers **MV416.**
A **MV416**, tourner à **droite (MAX IAS 170 kt) direct** vers **VOJEL** en montée vers ***3000*** (2887) et intégrer l'attente.
Pente ATS 6% jusqu'à ***3000*** (2887).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***MV416.***
*At* ***MV416****, turn* ***right (MAX IAS 170 kt) direct*** *to* ***VOJEL*** *climbing to* ***3000*** *(2887) and join holding.*
*ATS slope 6 % up to* ***3000*** *(2887).*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV Y | | | LNAV-VNAV Y | | | LNAV Y | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***460*** (340) | 1500 | 340 | ***470*** (360) | 1500 | 353 | ***530*** (420) | 1500 | 412 | ***790*** (680) | 1500 |
| B | ***470*** (360) | 1500 | 352 | ***480*** (370) | 1500 | 366 | ***530*** (420) | 1500 | 412 | ***790*** (680) | 1600 |
| C | ***480*** (370) | 1700 | 361 | ***500*** (390) | 1800 | 385 | ***540*** (430) | 2000 | 426 | ***890*** (770) | 2400 |

| **DIST RW17** NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1750*** (1637) | ***1440*** (1327) | ***1120*** (1007) | ***800*** (687) |

Observations/*Remarks* : (1) Absence ATS : MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - RW17 | 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 04 | 2 min 40 | 2 min 21 | 2 min 07 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# AVIGNON CAUMONT

CAT A B C

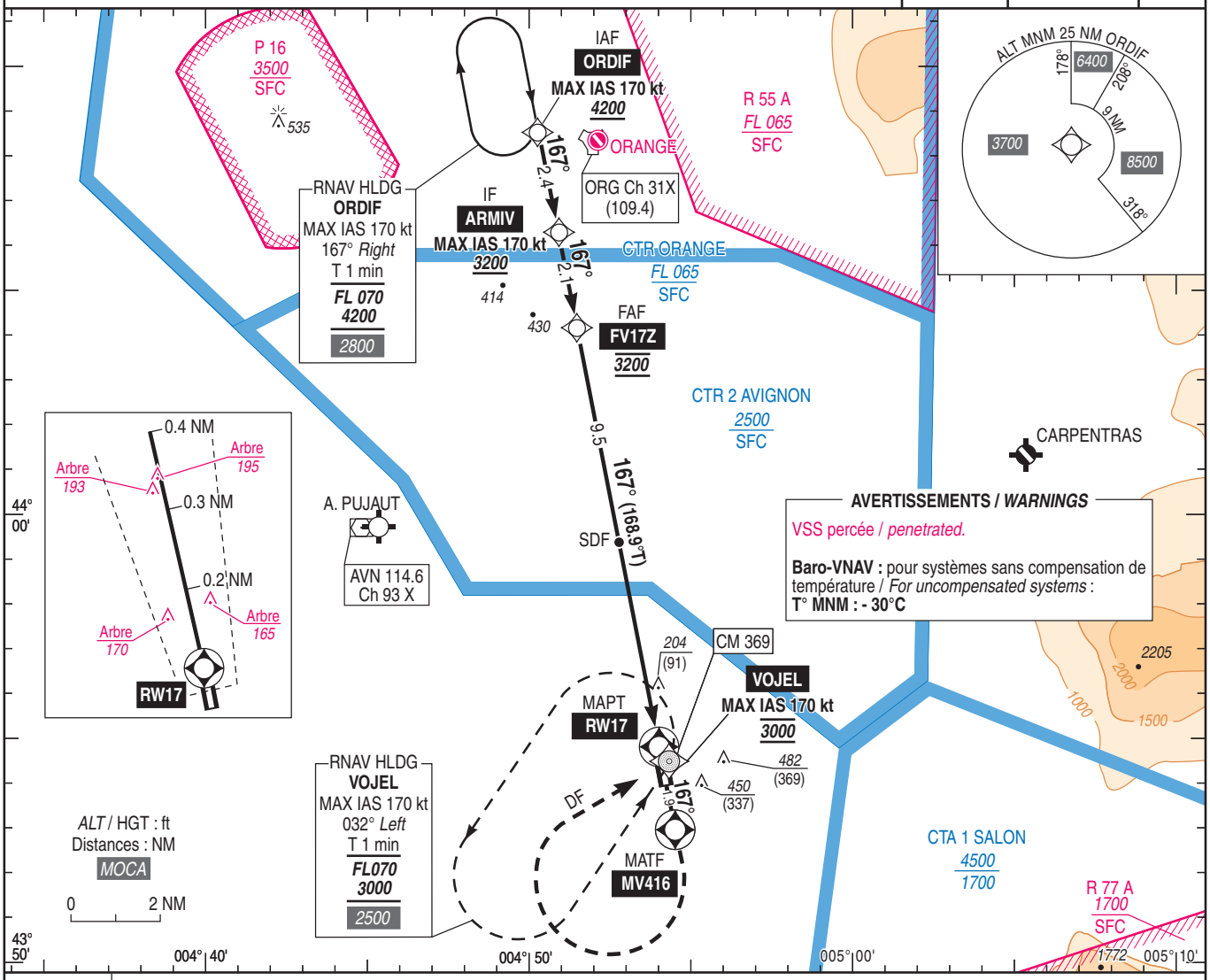
*ALT AD : 124,* ***DTHR : 113 (5 hPa)***

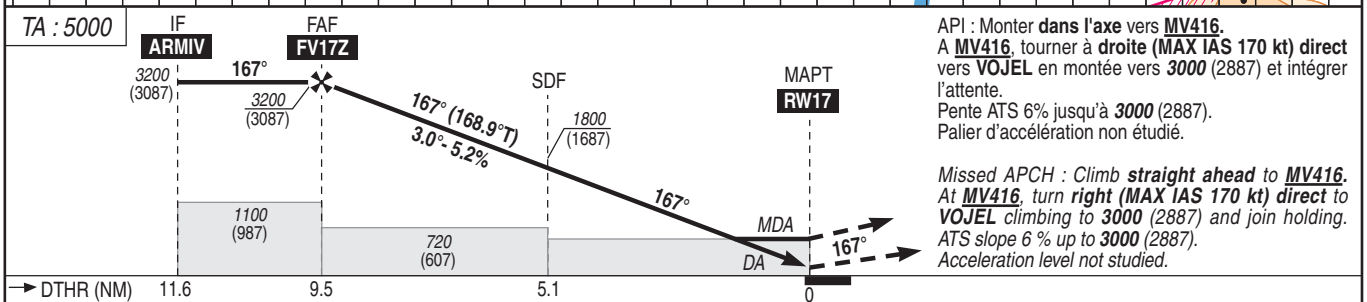
**RNP** Z RWY 17

APP : PROVENCE Approche/*Approach* : voir/*see* AD 2 LFML COM 01
ORANGE Approche/*Approach* 118.925

**FREQ** AVIGNON : voir/*see* AD 2 LFMV COM 01
Absence ATS : **A/A** FR seulement/*only.* Obtenir QNH local sur STAP/*Obtain local QNH from STAP*

| RNP APCH | EGNOS CH 62581 E17A TCH : 49 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers **MV416**.
A **MV416**, tourner à **droite (MAX IAS 170 kt) direct** vers **VOJEL** en montée vers ***3000*** (2887) et intégrer l'attente.
Pente ATS 6% jusqu'à ***3000*** (2887).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***MV416****.*
*At* ***MV416****, turn* ***right (MAX IAS 170 kt) direct*** *to* ***VOJEL*** *climbing to* ***3000*** *(2887) and join holding.*
*ATS slope 6 % up to* ***3000*** *(2887).*
*Acceleration level not studied.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV Z | | | LNAV-VNAV Z | | | LNAV Z | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***460*** (340) | 1500 | 340 | ***470*** (360) | 1500 | 353 | ***530*** (420) | 1500 | 412 | ***790*** (680) | 1500 |
| B | ***470*** (360) | 1500 | 352 | ***480*** (370) | 1500 | 366 | ***530*** (420) | 1500 | 412 | ***790*** (680) | 1600 |
| C | ***480*** (370) | 1700 | 361 | ***500*** (390) | 1800 | 385 | ***540*** (430) | 2000 | 426 | ***890*** (770) | 2400 |

| **DIST RW17** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3030*** (2917) | ***2710*** (2597) | ***2390*** (2277) | ***2070*** (1957) |
| | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***1750*** (1637) | ***1440*** (1327) | ***1120*** (1007) | ***800*** (687) |

Observations/*Remarks* : (1) Absence ATS : MVL interdite à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - RW17 | 9.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 8 min 09 | 6 min 42 | 5 min 42 | 4 min 57 | 4 min 23 | 3 min 56 | 3 min 34 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

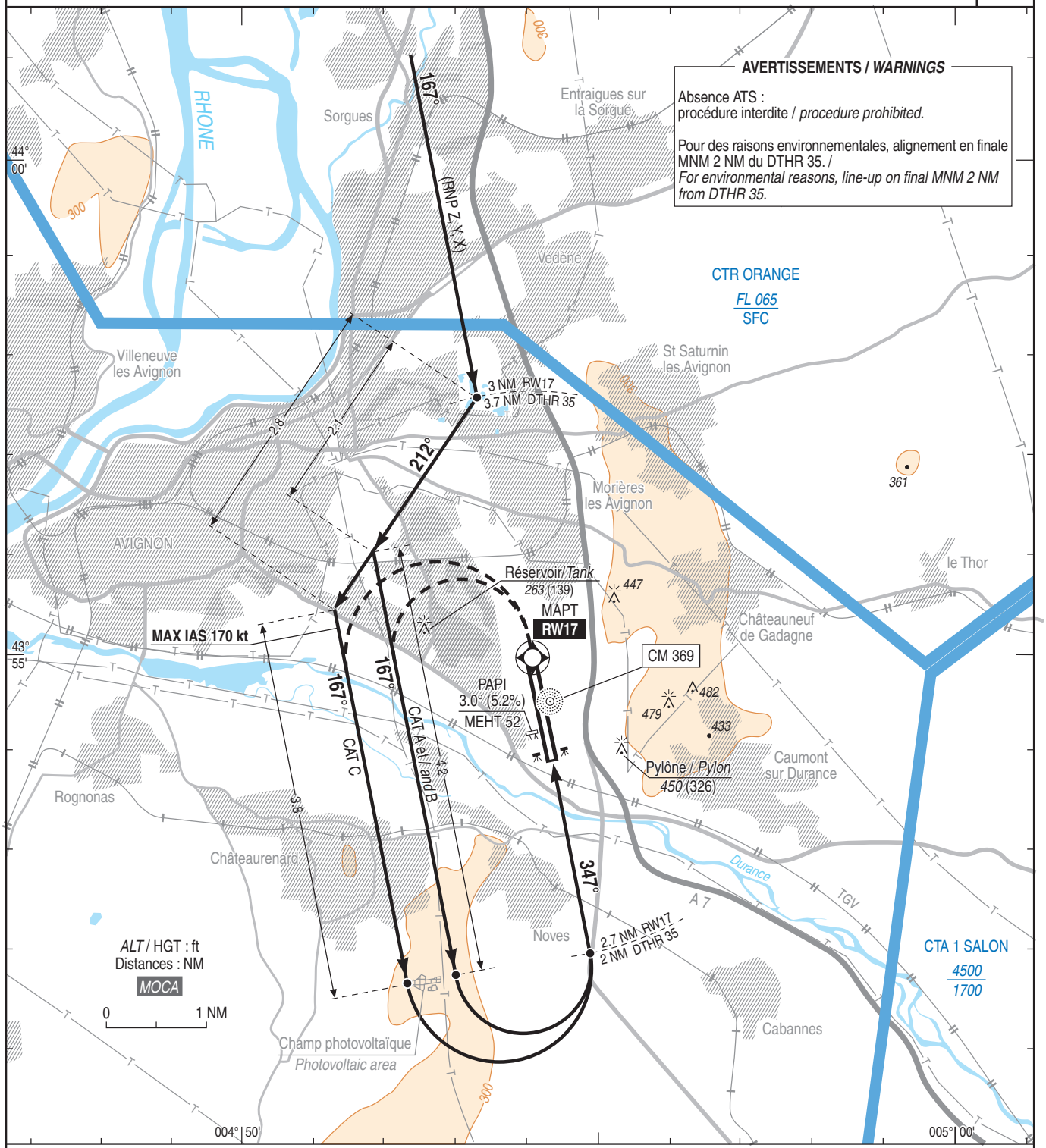
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 124 (5 hPa)**, DTHR : 123*

**AVIGNON** CAUMONT

VPT RWY 35

**ATIS** AVIGNON : 120.830
APP : PROVENCE Approche/*Approach* : Voir/*See* AD 2 LFML COM 01
ORANGE Approche/*Approach* 118.925
**FREQ** AVIGNON : voir/*see* AD 2 LFMV COM 01

VAR
2° E
(2020)




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

| CAT | VPT suite/*after* RNP Z, Y, X | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1130*** (1010) | 1500 |
| B | ***1130*** (1010) | 1600 |
| C | ***1130*** (1010) | 2400 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFMY.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFMY - SALON DE PROVENCE

**AD 2 LFMY.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°36'11"N 005°06'30"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 Km SSE SALON (13 - BOUCHES DU RHONE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 197 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 29 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5461°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.117°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA701 - 13661 SALON DE PROVENCE AIR | |
| | Telephone | 04.13.93.80.00 (standard)<br>06.03.01.26.96 (OPC/Duty Officer)<br>04.13.93.80.28 (DV/Flight director)<br>Email : ba701-ops.off-vols.fct@intradef.gouv.fr/dv.ba701@gmail.com | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFMYZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Chef du SO : 04.90.17.81.94<br>CDT ESCA : 04.13.93.80.16<br>Section Opérations : 04.13.93.00.47<br>Chef OPS ESCA : 04.13.93.85.11<br>Chef de quart : 04.13.93.80.38 | Operational Support (Chief) : 04.90.17.81.94<br>ATS CHIEF : 04.13.93.80.16<br>Ops Section : 04.13.93.00.47<br>ATS OPS chief : 04.13.93.85.11<br>Flight Supervisor : 04.13.93.80.38 |

**AD 2 LFMY.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS HOR |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HO | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | Section opérations : HOR ATS<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA de rattachement : BNIA BORDEAUX : 05.57.92.60.84 | OPS : ATS HOR<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BRIA briefing office: AIS National office BORDEAUX : 05.57.92.60.84 |
| 5 | BDP / *ARO* | Section opération : HOR ATS | OPS : ATS HOR. |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : 0445-1600<br>VEN : 0445-1400<br>SAM-DIM-JF : 2H avant HEA , 1H30 avant HED | MON-THU: 0445-1600<br>FRI: 0445-1400<br>SAT-SUN-HOL: 2H before ETA , 1H30 before ETD |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1600<br>VEN : 0700-1400<br>SAM-DIM-JF : Activité réelle annoncée par SALON APP ou RAI sur 135.150MHz | MON-THU: 0700-1600<br>FRI: 0700-1400<br>SAT-SUN-HOL: Activity announced by SALON APP or RAI Freq 135.150MHz |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-JEU : 0645-1545<br>VEN : 0645-1345<br>SAM, DIM et JF : délai 1 h<br>A/C civils : J-1 demande d'AVT via le DV (04.13.93.80.28) quand venue justifiée par document CDT aérodrome et dans un cadre non touristique.<br>Mode de paiement : chèque ou carte de crédit | MON-THU: 0645-1545<br>FRI: 0645-1345<br>SAT, SUN and HOL: delay 1 h<br>Civil A/C: Day before AVT request via Flight Director DV (04.13.93.80.28) when arrival justified by aerodrome CDT document and in a non-tourism framework.<br>Payment by: cheque or credit card |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS HOR |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMY.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 1 plateforme élévatrice 5t - 2 chariots palette | 1 elevator platform 5t - 2 pallet trucks |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | MIL : F18 - F34<br>CIV : 100LL - JET A1<br>Pas d'huile | MIL : F18 - F34<br>CIV : 100LL - JET A1<br>No oil |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F18 : 1 x 2.5 m3 - 2 x 3.5 m3<br>F34 : 1 x 11 m3 - 1 x 12 m3 -1 x 17 m3 - 1 x 30 m3 | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Possibilité avec les services techniques de la PAF de réparer un alphajet avec accord préalable du CST 04.90.17.83.27 | Alphajet repair possible with PAF technical services after agreement from techincal support Chief : 04.90.17.83.27 |
| 7 | Observations / *Remarks* | SPAA : standard + poste 28026<br>Aucun complément hydraulique, oxygène ou azote possible par la Section Accueil Aéronef<br>Possibilité avec les services techniques de la PAF avec accord préalable du CST | SPAA : standard + extension 28026<br>No topping up of hydraulic fluid, oxygen or nitrogen is possible by the Aircraft Reception Section<br>Possibility of technical services of the PAF with prior permission of technical support chief. |

**AD 2 LFMY.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtel(s) à l'aérodrome : Possibilités restreintes : 04.13.93.81.70<br>Hôtel(s) à proximité : Ville : nombreux hôtels | Hotel(s) at the aerodrome : Restricted possibilities : 04.13.93.81.70<br>Nearby hotel(s) : City : numerous hotels |
| 2 | Restaurants | Restaurant(s) à l'aérodrome : Mess militaire<br>Restaurant(s) à proximité : Ville : nombreux restaurants<br>Standard + poste 27398 | Restaurant(s) at the aerodrome : Military mess<br>Nearby restaurant(s) : City : numerous restaurants<br>Standard + extension 27398 |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Transport MIL restreint<br>Standard + poste 27237<br>Ville : Taxi O/R , transports urbains à l'entrée de la base | AD : Restricted MIL transport<br>Standard + extension 27237<br>City : Taxi O/R , urban transport facilities at base entrance |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : infirmerie, ambulances, permanence médicale en HO<br>Ville : hôpital à 4 km | AD : health care unit, ambulances, medical service during HO<br>City : hospital at 4 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Agence postale : NIL<br>Guichet CB : NIL | Post office : NIL<br>Automatic cash dispenser: NIL |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFMY.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VMA 108 + 2 VMA 105: Véhicules Mousse Aérodrome<br>2 VIRP : Véhicules incendie rapides polyvalents<br>1 VSA : Véhicule secours aérodrome<br>(Lot désincarcération, dépollution, soutènement A/C)<br>2 FPTL : Fourgons pompe tonne légers | 2 VMA 108 + 2 VMA 105 : Aerodrom foam vehicles<br>2 VIRP : Multi-purpose Rapid intervention vehicle<br>1 VSA : Aeronautical Emergency Truck<br>(Disincarceration, depollution, A/C support batch)<br>2 FPTL : Light fire tender |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Catégorie OTAN de l'AD : 4<br>DSOA établi par la préfecture des bouches du Rhône | AD NATO category : 4<br>DSOA prepared by the Bouches du Rhône prefecture |

**AD 2 LFMY.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 Balayeuses de piste équipées de :<br>Lame de déneigement et/ou<br>Balais frontal déneigement | 2 sweepers equiped with :<br>snow plow blade and/or<br>snow removal front brooms |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1.Piste 16/34, taxiway principal et points d'arrêts<br>2.Bretelles importantes (1, 6, 7 et 9)<br>3.Le reste des parties de l'aire de mouvement et les routes en dehors de l'aire de mouvement. | 1.Runway 16/34, main taxiway and holding bays<br>2.Important strips (1, 6, 7 and 9)<br>3.remaining part movement area and all roads outside the movement area. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Néant | None |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Transmission des informations via SNOWTAM.<br>L'autorité désignée pour coordonner les informations sur l'état d'avancement des opérations de déneigement et l'état de l'aire de mouvement est le directeur des vols :<br>Tel : 04 13 93 80 28<br>Email : ba701-ops.off-vols.fct@intradef.gouv.fr / dv.ba701@gmail.com | Transmission of information by SNOWTAM.<br>Designated authority to co-ordinate information on the state of snow clearance operations and the condition of the movement area is the flight director :<br>Tel : 04 13 93 80 28<br>Email : ba701-ops.off-vols.fct@intradef.gouv.fr / dv.ba701@gmail.com |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMY.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG 1 : 244m x 173m - Béton/Concrete<br>PRKG 2 : 100m x 70m - Enrobé/Coated<br>PRKG 3 : 180m x 50m - Enrobé/Coated<br>PRKG 4 : 156m x 40m - Enrobé/Coated<br>PRKG VIP : 80m x 70m - Enrobé/Coated<br>PRKG 5 : 110m x 56m - Enrobé/Coated<br>PRKG 6 : 150m x 55m - Enrobé/Coated<br>PRKG 7 : 200m x 30m - Enrobé/Coated<br>PRKG ESCALE : 65m x 31m - Enrobé/Coated | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG 1 : 17 R/B/W/T<br>PRKG 2 : 21 F/A/W/T<br>PRKG 3 : 280 F/A/W/T<br>PRKG 4 : 153 F/A/W/T<br>PRKG VIP : 214 F/A/W/T<br>PRKG 5 : 41 F/B/W/T<br>PRKG 6 : 124 F/A/W/T<br>PRKG 7 : 48 F/A/W/T, 51 F/B/W/T<br>PRKG ESCALE : 153 F/A/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | T, A1, B1, N : 15m<br>A2 : 25m<br>A à E : 15m<br>F : 20m | T, A1, B1, N : 15m<br>A2 : 25m<br>A to E : 15m<br>F : 20m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Tout Enrobé | All Coated |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | T : 112 F/A/W/T<br>A1 : 118 F/A/W/T<br>A2 : 140 F/A/W/T<br>B1 : 136 F/A/W/T<br>N : 163 F/A/W/T<br>A : 186 F/A/W/T<br>B : 111 F/A/W/T<br>C : 43 F/A/W/T<br>D : 116 F/A/W/T<br>E : 163 F/A/W/T<br>F : 52 F/B/W/T | T : 112 F/A/W/T<br>A1 : 118 F/A/W/T<br>A2 : 140 F/A/W/T<br>B1 : 136 F/A/W/T<br>N : 163 F/A/W/T<br>A : 186 F/A/W/T<br>B : 111 F/A/W/T<br>C : 43 F/A/W/T<br>D : 116 F/A/W/T<br>E : 163 F/A/W/T<br>F : 52 F/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Parking ESCALE : 191 ft<br>Parking VIP : 195 ft | ESCALE parking: 191 ft<br>VIP parking : 195 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | PRKG VIP : sur autorisation du chef de cabinet du Général<br>L'attribution des parkings est soumise au directeur des vols<br>Bretelle C fermée<br>C130 : stationnement parking VIP, voies A1, A2 et B1 interdites.<br>A400M : parking et TWY interdits sauf parking VIP si masse max < 120T après accord du DV.. | PRKG VIP : according to general's chief of staff<br>Parking assigment according to flight director authorization<br>Strip C closed<br>C130 : VIP parking only, strip A1, A2 and B1 prohibited.<br>A400M : parking and TWY prohibited excepted VIP park, if maximum weight < 120T with accordance by flight director. |

**AD 2 LFMY.9** **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux d'indication de TWY et PRKG avec ligne jaune de guidage au sol | TWY and PRKG indication panels with yellow guiding line on the ground |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne jaune axiale et latérale de guidage au sol | Axial and lateral yellow guiding line on the ground |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY QFU 16/34 : balisage lumineux blanc HI/BI - marquage diurne axial blanc Indication de seuil et de QFU<br>Panneaux distance restante tous les 300m (côté EST) | RWY QFU 16/34: white HI/LI lighted marking - white axial daylight marking<br>Indication of threshold and of QFU<br>Distance-to-go panels every 300m (EAST side) |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFMY .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | PA 16/34 déclassés: 2 croix blanches | SWY 16/34 out of standards: 2 white crosses |

**AD 2 LFMY.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFMY | |

**AD 2 LFMY.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | SALON |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFMY .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA - LYON MONT VERDUN |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | SALON |
| | Période de validité / *Validity period* | 24H (intervalle/Interval : 6H) |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | P<br>T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C<br>PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S<br>U<br>P<br>W<br>SWL<br>SWM<br>SWH<br>Images satellites/Satellites images |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | WRX/APT |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | SALON ESCA |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | Chef station/MET Chief : 04.13.93.80.00 poste 24813<br>OBS-PREVI/OBS-FORECAST : 04.90.17.84.09.<br>Demandes de TAF/TAF Request : voir/see AD2.23 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMY.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 087.00 (085) | 783 x 42 | gazon / grass | 43°36'32.82"N 005°06'33.35"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 197ft |
| 27 | 267.00 (265) | 783 x 42 | gazon / grass | 43°36'32.30"N 005°07'08.27"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 206ft |
| 16 | 160.00 (158) | 2001 x 45 | 91 F/A/W/T revêtue / paved | 43°36'56.35"N 005°06'15.88"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 195ft |
| 34 | 340.00 (338) | 2001 x 45 | 91 F/A/W/T revêtue / paved | 43°35'55.56"N 005°06'46.93"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 191ft |
| 16L | 165.00 (163) | 968 x 79 | gazon / grass | 43°36'53.00"N 005°06'57.32"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 206ft |
| 34R | 345.00 (343) | 968 x 79 | gazon / grass | 43°36'22.85"N 005°07'09.24"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 206ft |
| 16R | 165.00 (163) | 1103 x 80 | gazon / grass | 43°36'46.43"N 005°06'51.90"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 203ft |
| 34L | 345.00 (343) | 1103 x 80 | gazon / grass | 43°36'12.03"N 005°07'05.31"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 198ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 16 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | (1) |
| 34 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | (2) |
| 16L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 34R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 16R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 34L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RWY 16 glissante après pluie/RWY 16 slippery after rainfall
BAR AERAZUR F30 type 5 à chaque extrémité de piste hauteur : 1.5 mètres/BAR AERAZUR F30 type 5 at each end of the runway height : 1,5 meters
THR 16 (110 m) : 20 R/B/W/T.

(2) RWY 34 glissante après pluie/RWY 34 slippery after rainfall
BAR AERAZUR F30 type 5 à chaque extrémité de piste hauteur : 1.5 mètres/BAR AERAZUR F30 type 5 at each end of the runway height : 1,5 meters
THR 34 (110 m) : 24 R/B/W/T.

**AD 2 LFMY.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 | 1951 | 2061 | 1951 | 1951 | Pour les TORA, ASDA, et LDA les distances réelles sont disponibles 50 mètres avant le balisage de la fin de piste./For TORA,ASDA and LDA the actual distances are available 50 meters before lighting from the end of the RWY. |
| 34 | 1951 | 2061 | 1951 | 1951 | Pour les TORA, ASDA, et LDA les distances réelles sont disponibles 50 mètres avant le balisage de la fin de piste./For TORA,ASDA and LDA the actual distances are available 50 meters before lighting from the end of the RWY. |

**AD 2 LFMY.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 16 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 64 ft | | | | | |
| 34 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 25 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 16 | 2001 | 60 | W | 4 | R | | | (1) |
| 34 | 2001 | 60 | W | 4 | R | | | (2) |

(1) 2 Feux à éclats (3 intensités)/2 Flashing lights (3 intensities) - LIH/LIL

(2) 2 Feux à éclats (3 intensités)/2 Flashing lights (3 intensities) - LIH/LIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMY.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à vent lumineuse milieu de bande QFU 16/34 côté OUEST,à chaque extrémité de bande QFU 16/34 et bande (BG) QFU 16/34 | Lighted wind sock at middle of strip QFU 16/34 WEST and at each end of strip QFU 16/34 and (BG) QFU 16/34 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux latéraux bleus | Lateral blue lights |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupes de secours : DT : 500 Kva / DA : 750 Kva Onduleur : 100 Kva | Emergency generator sets: DT: 500 Kva / DA: 750 Kva Inverter: 100 Kva |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Sur onduleur : sans délai (autonomie : 30 min) puis sur DA : 7sec | on uninterruptible power supply : without delay (will run 30 min) then automatic switch : 7 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux ELAUL - mise en oeuvre : 45mn | |

**AD 2 LFMY.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFMY.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR SALON**<br><br>43°42'37"N , 005°16'26"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°35'03"N , 005°13'01"E - arc horaire de 4.86 NM de rayon centré sur 43°36'10"N , 005°06'29"E - 43°31'21"N , 005°07'14"E - 43°34'55"N , 005°03'15"E - 43°38'23"N , 005°02'12"E - 43°42'38"N , 005°00'01"E - 43°42'37"N , 005°16'26"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>SALON Tour (FR)<br>SALON Tower (EN) | Activable tous les jours<br>0500-2359. ETE - 1HR<br>Espace défini à l'exclusion de la LF-R271 CAMPAGNOLE ; des portions interférentes des LF-R88 Berre-La Fare, LF-R330A PELISSANNE ou LF-R276 PATROUILLE DE FRANCE lorsqu'elles sont actives.<br>Activité réelle connue de :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO et annoncée par RAI 135.150 MHz<br>Possible activation every day<br>0500-2359. SUM - 1HR<br>Airspace defined except for LF-R271 CAMPAGNOLE ; interfering parts of LF-R88 Berre-La Fare, LF-R330A PELISSANNE or LF-R276 PATROUILLE DE FRANCE when active.<br>Actual activity known on :<br>PROVENCE INFO ; MARSEILLE INFO and announced on RAI 135.150 MHz |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMY.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 135.150 MHz | H24 | Particulière Transit VFR ou RAI/Particular VFR transit or automatic information transmitter |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 142.175 MHz | HOR ATS | Particulière Recueil VHF-veillée/Particular Recovery VHF-monitored |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Commune veillée. / Common monitored. |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 142.750 MHz | OTHER | Particulère APP. / Particular to APP. |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 232.200 MHz | HOR ATS. | Particulière APP. / Particular to APP. |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse-veillée/Distress-monitored |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 356.875 MHz | HOR ATS | Particulière APP. / Particular to APP. |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Combinée Approche veillée\\Combined APP monitored |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 370.700 MHz | HOR ATS | Particulière Montée UHF/Particular UHF climbing |
| APP | SALON Approche (FR) *SALON Approach (EN)* | 372.800 MHz | HOR ATS | Particulière Recueil UHF-veillée/Particular Recovery UHF-monitored |
| PAR | SALON Precision (FR) *SALON Precision (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Commune GCA 1/Common to GCA1 |
| PAR | SALON Precision (FR) *SALON Precision (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Commune GCA 2/Common to GCA 2 |
| TWR | SALON Tour (FR) *SALON Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | |
| TWR | SALON Tour (FR) *SALON Tower (EN)* | 130.300 MHz | HOR ATS | Particulière Air-Sol VHF/Particular Air-Groung VHF |
| TWR | SALON Tour (FR) *SALON Tower (EN)* | 232.125 MHz | HOR ATS | Particulière Air-Sol UHF/Particular UHF Air-Ground |
| TWR | SALON Tour (FR) *SALON Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | |
| VDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Détresse/Distress |
| VDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 130.300 MHz | HOR ATS | Particular Air-sol/Particular Air-Ground |
| VDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 135.150 MHz | HOR ATS | Particulère Transit VFR / Particular VFR transit. |
| VDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 142.175 MHz | HOR ATS | Particular Recueil/Particular Recovery |
| VDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Commune APP/Common to APP |
| VDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 142.750 MHz | HOR ATS | Particulière APP/Particular to APP |
| UDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 232.200 MHz | HOR ATS | Particulière RADAR2/Particular RADAR2 |
| UDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse/Distress |
| UDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 356.875 MHz | HOR ATS | Particulière RADAR1/Particular RADAR1 |
| UDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Combinée Approche/Combined APP |
| UDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 370.700 MHz | HOR ATS | Particulière Montée/Particular Climbing |
| UDF | SALON Gonio (FR) *SALON Homer (EN)* | 372.800 MHz | HOR ATS | Particulière recueil/Particular Recovery |

**AD 2 LFMY.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | SAL | CH 98Y | H24 | 43°36'42.6"N 005°06'10.1"E | 192 ft | 100NM FL500 | | | |
| LOC 16 (II) | SAL | 110.9 MHz | H24 | 43°35'48.9"N 005°06'50.3"E | 193 ft | | | 158°/218 m THR 34 | |
| GP 16 | | 330.8 MHz | | 43°36'47.6"N 005°06'26.3"E | 193 ft | | 16.5 m/54 ft ( 3 °) | 138°/357 m THR 16 | |
| OM 16 | | 75 MHz | H24 | 43°41'02.3"N 005°04'10.9"E | 327 ft | | | 338°/4.37 NM THR 16 | |
| MM 16 | | 75 MHz | H24 | 43°37'23.3"N 005°06'02.8"E | 200 ft | | | 339°/882 m THR 16 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFMY.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

Survol de l'AD interdit H24 en dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.

AD utilisable de jour uniquement.
AD interdit aux avions armés.
AD interdit aux ACFT sans radio.
AD inutilisable hors TWY et RWY.
AD à usage restreint :

1 - prioritairement à l'accueil du trafic aérien militaire et d'Etat ;

2 - aux activités particulières qui y sont autorisées ;

3 - aux aéronefs basés sur l'aérodrome.

LDG soumis à PPR adressé au DV/chef du pôle OPS. Le NR d'accord doit être porté en case 18 du FPL.

En dehors des horaires d'activation des CTR et CTA Salon : fréquence d'auto-information 125.000.
RWY 16/34 : glissante par temps de pluie.
BAR AERAZUR F30 type 5 à chaque extrémité de RWY, hauteur 1.5 m.
Pour les TORA, ASDA et LDA les distances réelles sont disponibles 50 m avant le balisage de fin de RWY.

**20.2 ACTIVITES**

Partie Est de l'AD réservée au VAV, aux vols télépilotés sans personne à bord, au vol moteur "école" et entraînement acrobatique.

La LF-R276 Patrouille de France active exige un contournement obligatoire sauf aéronefs autorisés. .

**20.3 ROULAGE**

Bretelle C fermée définitivement.
C130 : stationnement parking VIP uniquement, voies A1, A2 et B1 interdites.
A400M : parking et TWY interdits sauf parking VIP si masse < 120T après accord du DV. .

**20.1 GENERAL INFORMATIONS**

Overflight of AD prohibited H24 below 1000 ft ASFC.

AD only usable by day.
AD prohibited to armed ACFT.
AD forbidden to ACFT without radio.
AD unusable outside TWY and RWY.
AD with restricted use :

1 - mainly to State and military ACFT ;

2 - to particular authorized activities ;

3 - to based ACFT.

LDG subject to PPR sent to the flight director/head of the OPS division. The agreement NR has to be mentioned in FPL's 18 field.

Outside activation times of CTR and CTA Salon :
auto-information frequency 125.000.
RWY 16/34 : slippery during rainy conditions.
BAR AERAZUR F30 type 5 at each end of the RWY, height : 1.5 m.
For TORA, ASDA and LDA the actual distances are available 50 m before RWY and lighting.

**20.2 ACTIVITIES**

Eastern part of AD reserved to GLD, unmanned aerial remote piloted vehicles, engine "school" flights and acrobating training.

LF-R276 Patrouille de France active requires mandatory bypass except for authorized aircraft.

**20.3 TAXIING**

Strip C closed.
C130 : VIP parking only, strip A1, A2 and B1 prohibited .
A400M : parking and TWY prohibited. excepted VIP park if maximum weight < 120T with accordance to flight director.

**AD 2 LFMY.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Départ QFU 34 : Après décollage, gauche 320 °, maintenir 500 ft QFE jusqu'à l'autoroute, suivre instructions de CTL ou procédures publiées en vigueur.

Departure QFU 34 : After take-off, left to heading 320 °, maintain at 500 ft QFE up to the highway, follow CTL instructions or prevailing procedures published.

**AD 2 LFMY.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

Nil.

**AD 2 LFMY.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 RISQUE AVIAIRE**

Aérodrome situé dans une zone à forte concentration ornithologique.

NW du seuil 16, risque aviaire élevé (présence d'une station d'épuration) : passage bas déconseillé.

**23.2 ZONES**

Zones associées à l'aérodrome : LF-R77, LF-R71, LF-R101, LF-R271, LF-R276, LF-R341, LF-R330 : voir AIP ENR5.1

**23.3 METEO**

les demandes de TAF hors créneaux publiés à l'AIP AD2.3 sont à formuler aux adresses suivantes :
cmoa.previ.fct@intradef.gouv.fr,
cmoa.trans.fct@intradef.gouv.fr et
cmoa.cdt.fct@intradef.gouv.fr

**23.1 BIRD HAZARD**

Aerodrome located in a high bird concentration area

NW from THR16, heavy bird hazard (presence of a sewage treatement plant) : low pass not recommended.

**23.2 AREAS**

Areas associated to AD : LF-R77, LF-R71, LF-R101, LF-R271, LF-R276, LF-R341, LF-R330 : See AIP ENR5.1

**23.2 METEO**

TAF requests outside AIP AD2. 3 published hours must be sent to following adresses :
cmoa.previ.fct@intradef.gouv.fr,
cmoa.trans.fct@intradef.gouv.fr and
cmoa.cdt.fct@intradef.gouv.fr


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFNB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFNB - MENDE BRENOUX

**AD 2 LFNB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 44°30'15"N 003°31'39"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SE Mende |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 3362 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 172 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.1853°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.121°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | COMMUNAUTE DE COMMUNES COEUR DE LOZERE |
| | Adresse / *Address* | |
| | Telephone | 04 66 94 09 67 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFNBZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFNB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>ETE : VEN-DIM : 0800-1000, 1130-1630<br>HIV : SAM-DIM : 1200-1530<br>TEL : 04 66 65 14 61. | AFIS :<br>SUM : FRI-SUN : 0800-1000, 1130-1630<br>WIN : SAT-SUN : 1200-1530<br>TEL : 04 66 65 14 61. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Carburants : 100 LL-JET A1 disponibles par automate H24 avec carte TOTAL<br>Si paiement en cash par chèque, contact préalable ATS ou TEL exploitant d'AD. | Fuel : 100LL - Jet A1 available by Fuel dispenser H24 with TOTAL credit card.<br>If Cash or cheque payment, PN ATS or TEL AD operator. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFNB.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL-JET A1 | Fuel : 100 LL-JET A1 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFNB.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFNB.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | HOR AFIS | AFIS SKED |

**AD 2 LFNB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFNB.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume. | Asphalt. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 5 TRSI | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 9.3 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume. | Asphalt. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 5 TRSI | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFNB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFNB .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFNB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFNB .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFNB .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | |
| | Langue utilisée / *Language used* | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFNB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 125.52 (124) | 1285 x 30 | 5 t<br>revêtue / paved | 44°30'16.81"N 003°31'35.33"E<br>( 44°30'12.93"N 003°31'42.92"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 3325ft<br>DTHR : 3320ft |
| 30 | 305.52 (304) | 1285 x 30 | 5 t<br>revêtue / paved | 44°29'52.61"N 003°32'22.73"E<br>( 44°29'57.01"N 003°32'14.09"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 3362ft<br>DTHR : 3355ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFNB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 1285 | 1285 | 1285 | 1079 | |
| 30 | 1285 | 1285 | 1285 | 1050 | |

**AD 2 LFNB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 21 ft | | | | | |
| 30 | | | PAPI 4.2 ° 7.3 % | 33 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12 | 1300 m | 60 m | W | LIL | R | | | |
| 30 | 1300 m | 60 m | W | LIL | R | | | |

**AD 2 LFNB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 13 SEC |
| 5 | Observations / *Remarks* | Raquette/Turn around pad : B LIL |

**AD 2 LFNB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFNB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFNB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | MENDE Information (FR)<br>*MENDE Information (EN)* | 119.605 MHz | HO | |
| A/A | MENDE (FR) | 119.605 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFNB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFNB.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| **Activités particulières** | ***Special activities*** |
|---|---|
| Activité remorquage planeur RWY 12 et 30. | *Towing glider activity RWY 12 and 30.* |
| Activité montgolfière. | *Hot Air Balloon activity.* |

**AD 2 LFNB.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFNB.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 EXIGENCES OPERATIONNELLES POUR TOUT EXPLOITANT DE TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS OU ETRANGER :**

- La reconnaissance de site ou l'entraînement sur un simulateur pourvu d'un visuel spécifique approuvé à cet effet est obligatoire par les commandants de bord. La reconnaissance doit couvrir toutes les procédures d'utilisation de l'aérodrome prévues par l'exploitant. A défaut, toute approche ou décollage s'effectuera en conditions météorologiques minimales plafond 2000 ft et visibilité 5000 m de jour uniquement.

- Décollage RWY 12 et 30 (avions multimoteurs de moins de 5700 kg et de moins de 10 passagers). Les exploitants d'appareils dont les performances en cas de panne moteur au décollage ne permettent pas de franchir les obstacles, avec les marges réglementaires, devront définir et inclure dans leur manuel d'exploitation des minimums opérationnels (visibilité et plafond) de décollage permettant d'éviter les obstacles à vue en cas de panne.

- Tous les exploitants doivent établir des consignes précises d'utilisation de l'aérodrome.

- L'existence et l'application de ces consignes sont susceptibles de vérification lors de contrôles effectués par la DGAC.

***22.1 OPERATIONAL REQUIREMENT FOR ALL FRENCH AND FOREIGN TRANSPORT AIRCRAFT OPERATING AGENCY :***

*- The recognition of the site or training on a simulator equipped with a specific approved visual is compulsory for the CDB. The recognition must cover all the use procedure of the airfield planned by the manager. If it is not available, each approach or take off will be performed with the minimal meteorological conditions : ceiling 2000 ft, visibility 5000 m, by day only.*

*- Takeoff RWY 12 and 30 (multi-engine under 5700 kg and 10 passengers). Aircraft operating agency which performance in case of engine failure during take off do not permit to clear the obstacles, with statutory margins, must define and include take off operational minima (visibility and ceiling) in their exploitation manual enabling to avoid the obstacle in case of failure.*

*- All aircraft operating agency must establish precise use instructions of the airfield.*

*- The existence and the application of these instructions are likely to be checked during DGAC inspection.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 12 : Monter à 7.1% (1) RM 124° jusqu'à *5100* (1740) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Relief surmonté de végétation de *4751* ft dans le QDR 134° de la DER à 6550 m.

RWY 30 : Départ dans l'axe et secteur Sud-Ouest de l'axe : monter à 8% (2) RM 304° jusqu'à *4200* (840) puis route directe secteur Sud-Ouest en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Relief surmonté de végétation de *3547* ft à 900 m de la DER à 200 m de l'axe gauche.

Départ secteur Nord-Est de l'axe : monter à 8% (3) RM 304° jusqu'à *4600* (1240) puis route directe secteur Nord-Est en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) Relief surmonté de végétation à une altitude de *3547* ft à 900 m de la DER à 200 m à gauche de l'axe impose une pente théorique de montée de 8% et l'obstacle de *5387* ft dans le QDR 001° de l'ARP à 15200 m impose le maintien de cette pente jusqu'à *4600* ft.

***22.2 DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 12 : Climb at 7.1% (1) MAG 124° up to 5100 (1740) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) Relief topped by vegetation 4751 ft on QDR 134° from DER at 6550 m.*

*RWY 30 : Departure on RWY axis and South-West sector of RWY axis : Climb at 8% (2) MAG 304° up to 4200 (840) then direct route South-West sector climbing up to enroute safety altitude.*

*(2) Relief topped by vegetation 3547 ft at 900 m from DER at 200 m left of RWY axis.*

*Departure North-East sector of RWY axis : Climb at 8% (3) MAG 304° up to 4600 (1240) then direct route North-East sector climbing up to enroute safety altitude.*

*(3) Relief topped by vegetation 3547 ft at 900 m from DER at 200 m left of RWY axis imposes a theoretical slope of 8% and the obstacle of 5387 ft on QDR 001° from ARP at 15200 m imposes keeping of this slope up to 4600 ft.*

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

MVL interdites de nuit.

***22.3 ARRIVING FLIGHTS***

*Circling prohibited at night.*

**AD 2 LFNB.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

Par vent du Nord, même faible, des conditions aérologiques très difficiles peuvent être rencontrées durant l'approche finale RWY 30.

Décollage RWY 30 : présence d'obstacles proches élevés.

Approche directe : pente d'approche finale 4° (7 %).

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Péril animalier : NIL.

By Northern wind, even light, some very difficult aerologic conditions could be encountered during final approach RWY 30.

Takeoff RWY 30 : presence of immediate high obstacles.

Straight-in approach : final approach slope 4° (7 %).

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Wildlife strike hazard : NIL.

**AD 2 LFNB.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFNB.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

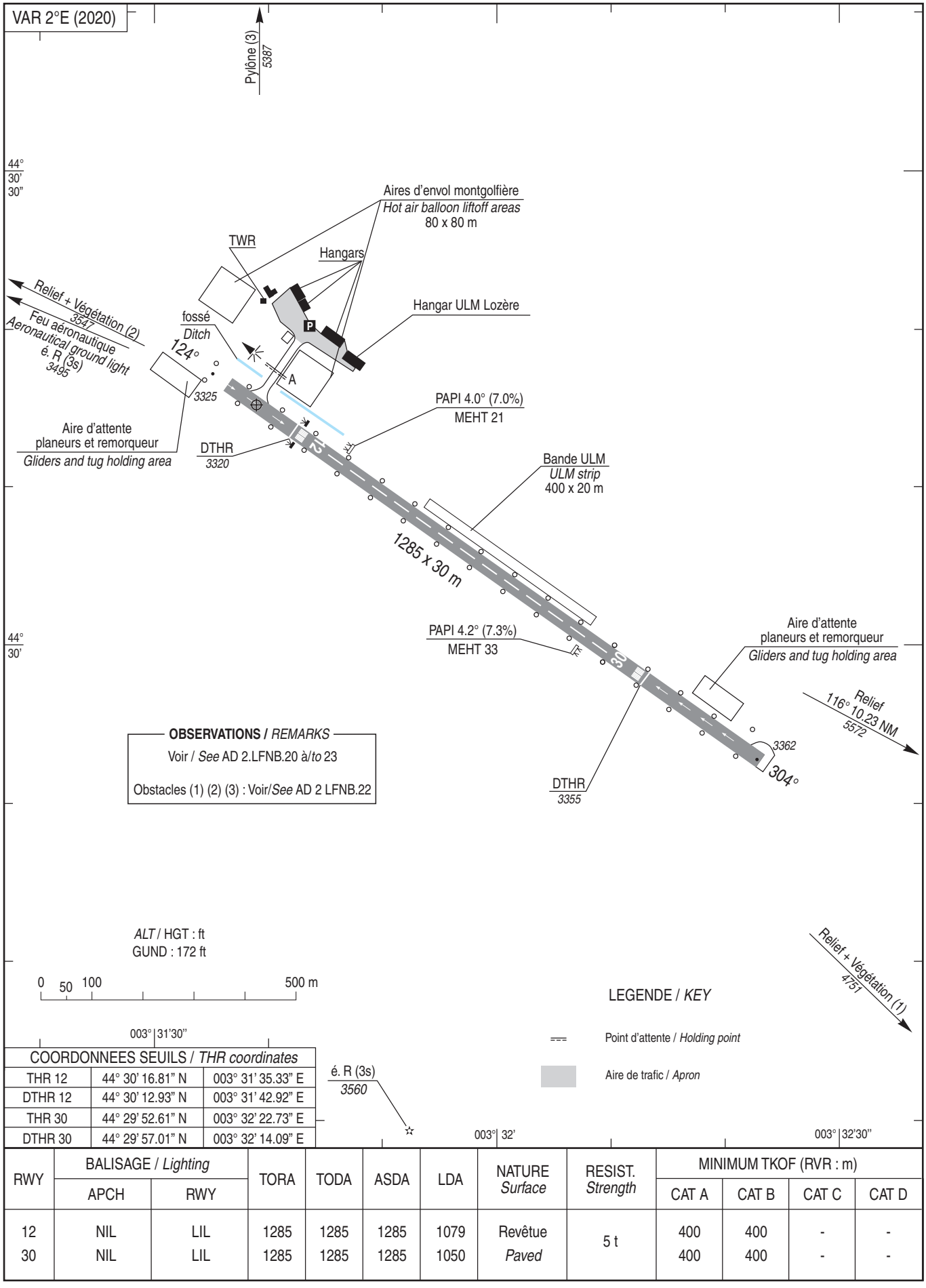
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : MENDE Information 119.605

**MENDE** BRENOUX
44 30 15 N - 003 31 39 E
*ALT AD : 3362 (121 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| THR 12 | 44° 30' 16.81" N | 003° 31' 35.33" E |
| DTHR 12 | 44° 30' 12.93" N | 003° 31' 42.92" E |
| THR 30 | 44° 29' 52.61" N | 003° 32' 22.73" E |
| DTHR 30 | 44° 29' 57.01" N | 003° 32' 14.09" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIL | 1285 | 1285 | 1285 | 1079 | Revêtue | 5 t | 400 | 400 | - | - |
| 30 | NIL | LIL | 1285 | 1285 | 1285 | 1050 | *Paved* | | 400 | 400 | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Way-points / Procedures main fixes*

| **Identification** | **Coordonnées** *Coordinates* | | **RNAV** | **CONV** |
|---|---|---|---|---|
| MEN | REF ENR 4.1 | | X | X |
| NB502 | 44°42'58.7" N | 003°16'13.6" E | X | |
| INB12 | 44°38'53.9" N | 003°14'38.3" E | X | |
| FNB12 | 44°35'10.6" N | 003°21'58.7" E | X | |
| RW12 | 44°30'12.93" N | 003°31'42.92" E | X | |
| NB510 | 44°29'10.5" N | 003°33'45.0" E | X | |



© SIA

RNP RWY 12

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,50°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | HM | MEN | Yes | 054 | 055.5 | T 1 min | L | 7000 | | 170 | | RNAV 1 |
| INA MEN | IF | MEN | | | | | | 7000 | | | | RNP APCH |
| | TF | INB12 | | 054 | 055.5 | 4.2 | | 7000 | 7000 | | | RNP APCH |
| INA NB502 | IF | NB502 | | | | | | 7400 | | | | RNP APCH |
| | TF | INB12 | | 194 | 195.5 | 4.2 | | 7000 | 7000 | | | RNP APCH |
| APCH | IF | INB12 | | | | | | 7000 | 7000 | | | RNP APCH |
| | TF | FNB12 | | 124 | 125.3 | 6.4 | | 7000 | 7000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW12 | Yes | 124 | 125.4 | 8.6 | | | | | -4.0° / 15,24 | RNP APCH |
| | TF | NB510 | Yes | 124 | 125.5 | 1.8 | | | 7000 | 130 | | RNP APCH |
| | DF | MEN | | | | | R | | 7000 | 130 | | RNP APCH |



© SIA

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 12

### Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFNB |
| **Runway** | 12 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E12A |
| **LTP/FTP Latitude** | 443012,9310N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0033142,9200E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 1064,3 |
| **FPAP Latitude** | 442941,0190N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -31,9120 |
| **FPAP Longitude** | 0033245,3590E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 62,4390 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 4,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 600 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 50 |

### Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 0E 06 0C 0C 00 00 01 32<br>31 05 86 4F 19 13 90 A9 83 01<br>93 3D B0 06 FF CE E7 01 2C 81<br>90 01 64 4B C8 FA CC 50 7D 8D |
| **Calculated CRC Value** | CC 50 7D 8D |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 1012,0 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 1012,0 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

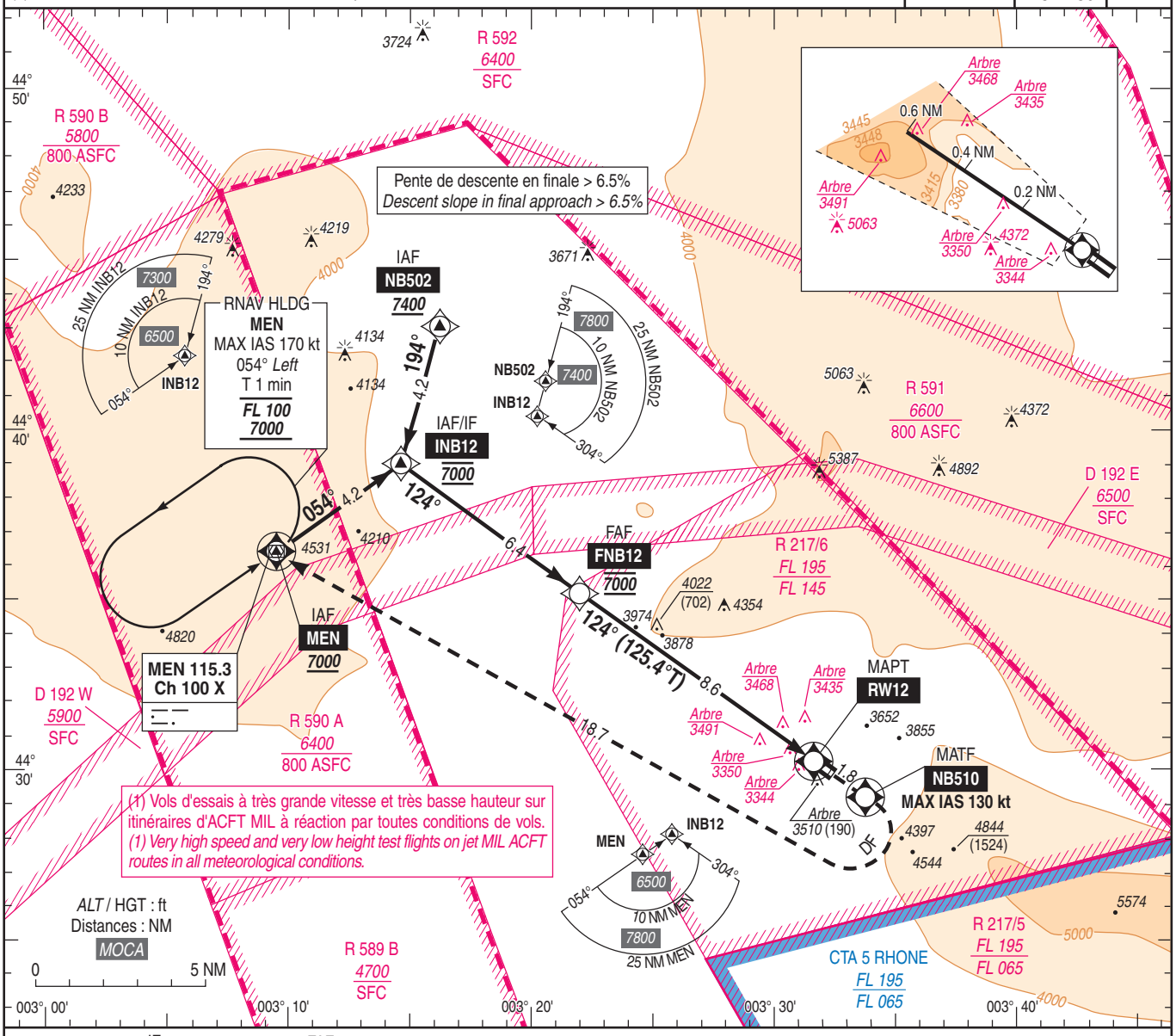
*ALT AD : 3362,* ***DTHR : 3320 (119 hPa)***

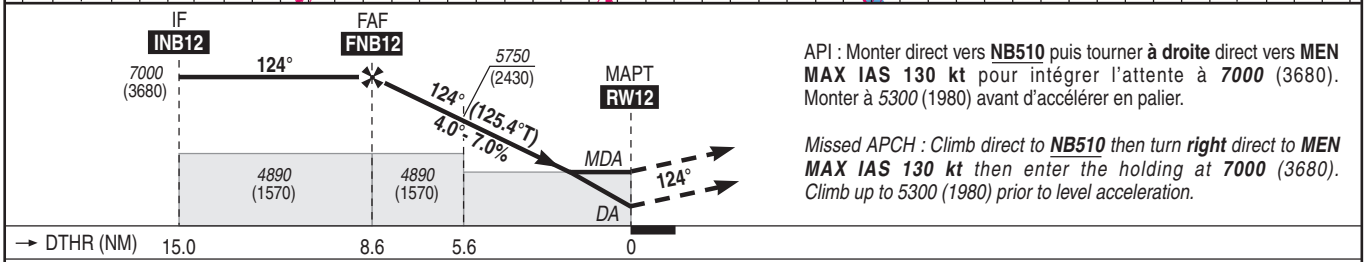
**MENDE** BRENOUX

**RNP** RWY 12

APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFMT COM 01
TWR : NIL (AD non contrôlé / *AD not controlled*)
**AFIS** : MENDE Information 119.605 (1)
(1) Procédure interdite hors HOR AFIS / *Procedure prohibited outside AFIS SKED*

| RNP APCH | EGNOS Ch 83551 E12A TCH : 50 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter direct vers **NB510** puis tourner **à droite** direct vers **MEN** **MAX IAS 130 kt** pour intégrer l'attente à ***7000*** (3680). Monter à *5300* (1980) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb direct to* ***NB510*** *then turn* ***right*** *direct to* ***MEN*** ***MAX IAS 130 kt*** *then enter the holding at* ***7000*** *(3680). Climb up to 5300 (1980) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (2)(3) | | | LNAV (2)(3) | | | MVL / *Circling* (3) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***4210*** (890) | 2400 | 810 | ***4390*** (1070) | 2400 | 1067 | ***4390*** (1070) | 2400 | 1067 |
| B | ***4780*** (1460) | | 900 | ***4890*** (1570) | 5000 | 1568 | ***4890*** (1570) | 5000 | 1568 |

| DIST RWY 12 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
| ***ALT*** (HGT) | ***6770*** (3450) | ***6345*** (3025) | ***5920*** (2600) | ***5495*** (2175) | ***5070*** (1750) |

Observations / *Remarks* : (2) PAPI U/S : Procédure inutilisable / *Procedure unavailable.* (3) HJ seulement / *HJ only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5

| FAF - DTHR 8.6 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 07 min 20 | 06 min 25 | 05 min 42 | 05 min 08 | 04 min 40 | 04 min 17 | 03 min 57 |
| VSP (ft/min) | 500 | 570 | 640 | 710 | 780 | 850 | 920 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOA.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOA - AVORD

**AD 2 LFOA.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°03'25"N 002°38'20"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection de l'ancienne piste 05/23 et bretelle B3 | Intersection of "former" runway 05/23 and strip B3 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km NNW AVORD (18 - CHER) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 578 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.2 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.9308°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.128°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE |
| | Adresse / *Address* | Mr le Commandant de la Base Aérienne 702<br>avenue de Bourges - 18520 AVORD | |
| | Telephone | Standard/Switchboard : 02.45.41.44.00<br>Directeur des Vols/Flight director : 02.48.68.40.54 - 811 702 4054<br>CDT ESCA : 02.45.41.49.91 | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFOAZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | AIS briefing office : 02.45.41.48.73 / 862 702 4873 (TPH/FAX)<br>Chef de quart //Duty officer : 02.34.34.71.36 / 811 572 5001 / 811 702 7136<br>OPC : 02.45.41.44.00 / 862 702 8002 | |

**AD 2 LFOA.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R PN 24H (douanes à//customs at BOURGES) : 02.48.50.80.65 - 02.48.50.80.53 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | | |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | PREVI OBS :<br>LUN-JEU : 0530-1600 (fin activité aérienne)<br>VEN : 0530-1400 (fin activité aérienne)<br>SAM-DIM-JF : fermée | Obs / forecast :<br>MON-THU : 0530-1600 (or end of activity)<br>FRI : 0530-1400 (or end of activity)<br>SAT-SUN-HOL : closed |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1600 (fin activité aérienne) - HN : O/R avant 1500<br>VEN : 0700-1400 (fin activité aérienne)<br>SAM-DIM-JF : O/R dernier JO avant 1300 | MON-THU : 0700-1600 (or end of activity) - HN : O/R PN before 1500<br>FRI : 0700-1400 (or end of activity)<br>SAT-SUN-HOL : O/R on last working day before 1300. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : 0700-1600<br>SAM-DIM-JF : O/R avant 1300 le dernier JO<br>O/R du DV, toutes h J/N avec préavis 0100. | MON-FRI : 0700-1600<br>SAT-SUN-HOL : O/R PN before 1300 on last working day.<br>O/R to flight director, any time D/N PN 01H. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS | ATS SKED |
| 12 | Observations / *Remarks* | NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOA .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | FIAT 7t | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F18 (avec préavis de 7 jours après demande écrite) - F34<br>O133 - O138 - O150 - O156 - RO156 - XO162 | F18 (with 7 advance notice after written request) - F34<br>O133 - O138 - O150 - O156 - RO156 - XO162 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F18 : 2,5 m3 - 200 L/min<br>F34 : 14000 m3 - 1100 L/min | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Oui | Yes |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Pour ACFT de dimensions restreintes | For ACFT with restricted dimensions |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 1/2 : E121<br>Escale et remise en œuvre : tous types d'ACFT | NTI 1/2 : E121<br>Ground handling and turnaround : all ACFT types |
| 7 | Observations / *Remarks* | Oxygène respirable gazeux et oxygène liquide (avec PN)<br>Possibilité de mise en oeuvre pour tous types FAF-E3A | Breathing oxygen and liquid oxygen (with PN)<br>Turnaround possibility for all FAF-E3A types |

**AD 2 LFOA .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | MIL : service hébergement<br>Ville : hôtels à AVORD (3 km) et BOURGES (20 km) | MIL : lodging service<br>City : hotels at AVORD (3km) and BOURGES (20km) |
| 2 | Restaurants | AD : mess<br>Ville : restaurants à AVORD et BOURGES | AD : DFAC<br>City : Restaurants at AVORD and BOURGES |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : O/R à CDT de la Base - Cars MIL selon horaire de travail<br>Ville : Gare SNCF à 3 km - Taxis en ville | AD: O/R to Base CDT - MIL buses during working hours<br>City : Train station at 3 km - Taxis in city |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances<br>Ville : Hôpital CIV à BOURGES | AD : Health care unit, ambulances<br>City : CIV hospital at BOURGES |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Services postaux : Nil | Postal services : Nil |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | BOURGES 20 km - 21 Rue Victor Hugo - TEL 02 48 23 02 60 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFOA .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Véhicule de secours aéronautique<br>Lot de levage et de soutènement,<br>Lot de désincarcération.<br>Lot de sauvetage aéronautique,<br>Lot d'intervention sur hydrazine.<br>Groupe d'éclairage de 5.5 KVA équipé de deux projecteurs de 1500 watts<br>Lot d'épandage hydrocarbure | Aero rescue vehicle.<br>Lifting and supporting kit<br>Disincarceration kit<br>Aeronautical rescue kit<br>Hydrazine intervention kit.<br>5.5 KVA lighting group equipped with two 1500 watt projectors<br>Hydrocarbon spreading kit |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | 1 grue// crane PINGUELY 25 t | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Catégorie OTAN : 7<br>Plan de secours établi avec la Préfecture. | NATO category : 7<br>Specialized emergency plan established by prefecture |

**AD 2 LFOA .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 chasse-neige<br>2 déverglaceuses<br>1 turbo fraise<br>2 kits épandage FRIGOL 5000 L | 2 snowploughs<br>2 de-icing vehicles<br>1 turbo snow blower<br>2 FRIGOL spraying kits 5000 L |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste puis par ordre de priorité :<br>- A1 et ZA1,<br>- la bretelle 1,<br>- P4,<br>- la bretelle 4, la bretelle 5,<br>- ZA3,<br>- P3,<br>- A2 et ZA2 | Runway, then, in order of priority,<br>- A1 et ZA1,<br>- B1,<br>- P4,<br>- ramp 4, ramp 5,<br>- ZA3,<br>- P3,<br>- A2 et ZA2 . |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | FRIGOL | FRIGOL |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Utilisable toute l'année. Transmission de l'information via ATIS, SNOWTAM et RCR | Available all year round. Transmission of information by ATIS, SNOWTAM and RCR |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | P1, P2, P3, P4, ZA1, ZA2 : Béton/rigide | P1, P2, P3, P4, ZA1, ZA2 : Concrete/rigid |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | P1 : 51 R/B/W/T<br>P2 (AST rigide) : 42 R/A/W/T<br>P2 (desserte souple) : 55 F/B/W/T<br>P3 : 30 R/B/W/T<br>P4 : 14 R/B/W/T<br>ZA1, ZA2 : 24 R/B/W/T<br>ZA3 : 16 t/RSI | P1 : 51 R/B/W/T<br>P2 (rigid AST) : 42 R/A/W/T<br>P2 (flexible service) : 55 F/B/W/T<br>P3 : 30 R/B/W/T<br>P4 : 14 R/B/W/T<br>ZA1, ZA2 : 24 R/B/W/T<br>ZA3 : 16 t/RSI |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | Bret A1 : 19m<br>Bret A2 : 22m<br>Bret B1, TWY W : 18m<br>Bret B2 : variable<br>Bret B3, B4, TWY E, C : 23m<br>Bret B5 : variable | Strip A1 : 19m<br>Strip A2 : 22m<br>Strip B1, TWY W : 18m<br>Strip B2 : variable<br>Strip B3, B4, TWY E, C : 23m<br>Strip B5 : variable |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY E, C, W, B2, B3, B4, B5 : Tarmac/souple<br>A1, A2, B1 : Béton/rigide | TWY E, C, W, STRIP B2, B3, B4, B5 : Tarmac/souple<br>STRIP A1, A2, B1 : Concrete/rigid |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY E (ZTO accès) : 37 F/C/W/T<br>TWY E (accès P2) : 51 F/C/W/T ou 59 F/C/W/T<br>TWY C : 45 F/B/W/T ou 52 F/C/W/T<br>TWY W, Bret. B5 : 35 F/B/W/T ou 42 F/C/W/T<br>Bret. A1 : 24 R/B/W/T<br>Bret. A2 : 24 R/B/W/T<br>Bret. B1 : 64 R/B/W/T<br>Bret. B2 : 33 F/C/W/T<br>Bret. B3 : 47 F/B/W/T<br>Bret. B4 : 47 F/B/W/T | TWY E (ZTO access) : 37 F/C/W/T<br>TWY E (access P2) : 51 F/C/W/T or 59 F/C/W/T<br>TWY C : 45 F/B/W/T or 52 F/C/W/T<br>TWY W, Strip. B5 : 35 F/B/W/T or 42 F/C/W/T<br>Strip A1 : 24 R/B/W/T<br>Strip A2 : 24 R/B/W/T<br>Strip B1 : 64 R/B/W/T<br>Strip B2 : 33 F/C/W/T<br>Strip B3 : 47 F/B/W/T<br>Strip B4 : 47 F/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Seuil 24 et seuil 06 | RWY THR 24 and RWY THR 06 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Cf AD2 LFOA ADC01 | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Axe de TWY | TWY axis |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | PRKG : feux bleus pour balisage latéral et lignes de guidage en jaune. | PRKG: blue lights for lateral marking and yellow guiding lines. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : marques de seuil, marques d'identification 06/24, bande axiale, marques de zone de toucher des roues, marques de points cibles et bande de bord de piste, marques de zone fermée.<br>TWY : axe médian, marques de point d'attente CATI, marques d'intersection de voies de circulation, panneaux indicateurs d'accès à la piste, marques de zone fermée.<br>Marques " RWY AHEAD " | RWY : threshold markings, runway designations, center line, touch down zone markings, target point mark, runway side line, runway closure markers.<br>TWY: taxiway center line, holding point CAT I, intersection between taxiway markings, taxiway location sign, runway indicator markers, taxiway closure markers.<br>Marks " RWY AHEAD " . |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOA .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux de distance au Nord en hectomètres tous les 300m. | Distance panels to North, in hectometres, every 300m. |

**AD 2 LFOA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFOA | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOA.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | AVORD |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOA .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA LYON MONT VERDUN TEL : 04.87.65.52.59 / 864 942 3092 |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | AVORD - CMOA LYON MONT VERDUN |
| | Période de validité / *Validity period* | 24H |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6H |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-CR-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S-U-P-W |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | SYNPA |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AVORD |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 02.45.41.49.89 / 862 702 4989 - FAX : 02.45.41.48.77 |

**AD 2 LFOA.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 060.00 (059) | 3503 x 45 | 62 F/B/W/T (*)<br>macadam / macadam | 47°02'52.61"N 002°36'42.40"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 546ft |
| 24 | 240.00 (239) | 3503 x 45 | 62 F/B/W/T (*)<br>macadam / macadam | 47°03'48.70"N 002°39'06.68"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 577ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | 400 | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 24 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) (*) Par dérogation, l'A330 MRTT peut utiliser la piste d'aérodrome, la bretelle B3 ainsi que le parking P2 à toutes les masses dans le cadre de ses missions opérationnelles ou d'entraînements.Tarmac/souple
Seuil 06 : 70/ R/B/W/T, de 80m à 1850m : 62 F/B/W/T, de 1850m à 2780m : 73 F/B/W/T, de 2780m à 3380m : 79 F/B/W/T
By exemption, the A330 MRTT can use the runway, the strip B3 and the parking P2 at all weight for his operational or training missions.
THR 06 : 70/ R/B/W/T, from 80m to 1850m : 62 F/B/W/T, from 1850m to 2780m : 73 F/B/W/T, from 2780m to 3380m : 79 F/B/W/T

(2) (*) Par dérogation, l'A330 MRTT peut utiliser la piste d'aérodrome, la bretelle B3 ainsi que le parking P2 à toutes les masses dans le cadre de ses missions opérationnelles ou d'entraînements.Tarmac/souple
By exemption, the A330 MRTT can use the runway, the strip B3 and the parking P2 at all weight for his operational or training missions.
Seuil 24 : 55 R/B/W/T
BAR : filet étalé en permanence à 55m du seuil RWY 06 et obstacles fixes de part et d'autre du seuil.
Permanent arrester nets lying at 55m of THR RWY 06, with fixed obstacles sides of THR.
THR 24 : 55 R/B/W/T


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOA .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 3503 | 3503 | 3903 | 3503 | Distances restantes depuis bretelles intermédiaires : B2 : 447m, B3 : 1218m, B4 : 2366m |
| 24 | 3503 | 3503 | 3503 | 3503 | Distances restantes depuis bretelles intermédiaires : B2 : 3070m, B3 : 2307m, B4 : 1159m |

**AD 2 LFOA .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 06 | - NIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 37 ft | | | | | |
| 24 | - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 34 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 06 | 3503 | 60 m | W | LIH | R | 400m | R | (1) |
| 24 | 3503 | 60 m | W | LIH | R | | | (2) |

(1) - 2 feux à éclats HI/2 HI flashing lights;
- Feux blancs et rouges d'axe de piste (center line LGT) ; Intensity LIH ;
- Feux LED verts de raquettes de retournement;
- PAPI (intensité réglable);
- Panneaux de distances restantes (tous les 300m), d'obligation et d'indication.

(2) - 2 feux à éclats HI/2 HI flashing lights;
- Feux blancs et rouges d'axe de piste (center line LGT) ; Intensity LIH ;
- Feux LED verts de raquettes de retournement;
- PAPI (intensité réglable);
- Panneaux de distances restantes (tous les 300m), d'obligation et d'indication.

**AD 2 LFOA .15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | 4 manches à air éclairées, 1 manche à air non éclairée | 4 lighted wind sock , 1 non lighted wind sock. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Feux verts bretelles B1, B3, B5 | Green lights strip B1, B3, B5 |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus<br>Plots réfléchissants | Blue lights<br>Reflective studs |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Un poste de livraison non secouru<br>Tous les postes HT sont ilôtés :<br>- 1 GE fixe par poste HT : 10/15s<br>En complément :<br>- 1 onduleur sur poste Y16,<br>- 2 onduleurs sur poste Y13, Y22 et Y25 | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Onduleurs : temps 0 | Inverters : 0s |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux prolongement d'arrêt 06, feux de protection piste (WIG WAG) | Stopway 06 lights, (WIG WAG) |

**AD 2 LFOA .16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOA.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR AVORD**<br><br>47°13'25"N , 002°37'25"E - 47°06'40"N , 002°48'45"E - 47°00'20"N , 002°49'35"E - 46°56'26"N , 002°47'15"E - 46°55'03"N , 002°33'29"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 47°03'25"N , 002°38'20"E - 47°11'23"N , 002°32'11"E - 47°13'25"N , 002°37'25"E | D | 2100ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>AVORD Approche (FR)<br>AVORD Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>AVORD Tour (FR)<br>AVORD Tower (EN) | Possible activation H24<br>A l'exclusion des LF-R 9 A, B et D et de la LF-R 606 FEEZ lorsqu'elles sont actives.<br>Procédures CAM/CAG activité connue de:<br>RAI 119.7<br>PARIS ACC FIC<br>BORDEAUX ACC FIC<br>BOURGES AFIS<br>NEVERS AFIS<br>POITIERS APP<br>LIMOGES APP<br>SEINE APP<br>LF-P 40 AVORD : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>Except for LF-R 9 A, B and D and LF-R 606 FEEZ when active.<br>OAT/GAT procedures known activity on:<br>RAI 119.7<br>PARIS ACC FIC<br>BORDEAUX ACC FIC<br>BOURGES AFIS<br>NEVERS AFIS<br>POITIERS APP<br>LIMOGES APP<br>SEINE APP<br>LF-P 40 AVORD : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOA .18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 119.700 MHz | HO | RAI / Automatic info transmitter |
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 121.500 MHz | HO | NIL |
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 138.950 MHz | HO | ATIS en local/locally |
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 142.450 MHz | HO | NIL |
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 243.000 MHz | HO | Combiné détresse/combined to distress - Internationale |
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 362.300 MHz | HO | Combiné/combined to APP - OTAN |
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 373.775 MHz | HO | Particulière APP - Recueil BA - 75 NM\\Particular APP - Low ALT radar vectoring - 75 NM |
| APP | AVORD Approche (FR)<br>*AVORD Approach (EN)* | 386.775 MHz | HO | Particulière/particular APP - 75 NM |
| PAR | AVORD Precision (FR)<br>*AVORD Precision (EN)* | 123.300 MHz | HO | RDH 06 : 49ft - RDH 24 : 52ft |
| PAR | AVORD Precision (FR)<br>*AVORD Precision (EN)* | 141.300 MHz | HO | NIL |
| PAR | AVORD Precision (FR)<br>*AVORD Precision (EN)* | 278.625 MHz | HO | RDH 06 : 49ft - RDH 24 : 52ft |
| PAR | AVORD Precision (FR)<br>*AVORD Precision (EN)* | 336.100 MHz | HO | NIL |
| PAR | AVORD Precision (FR)<br>*AVORD Precision (EN)* | 369.275 MHz | HO | NIL |
| SRE | AVORD Radar (FR)<br>*AVORD Radar (EN)* | 123.300 MHz | HO | NIL |
| SRE | AVORD Radar (FR)<br>*AVORD Radar (EN)* | 140.675 MHz | HO | NIL |
| SRE | AVORD Radar (FR)<br>*AVORD Radar (EN)* | 265.900 MHz | HO | NIL |
| SRE | AVORD Radar (FR)<br>*AVORD Radar (EN)* | 278.625 MHz | HO | Particulière/particular to radar 1 |
| SRE | AVORD Radar (FR)<br>*AVORD Radar (EN)* | 369.275 MHz | HO | Particulière/particular to radar 2 |
| TWR | AVORD Tour (FR)<br>*AVORD Tower (EN)* | 122.100 MHz | HO | NIL |
| TWR | AVORD Tour (FR)<br>*AVORD Tower (EN)* | 142.225 MHz | HO | Particulière/particular to TWR - Réservée MIL |
| TWR | AVORD Tour (FR)<br>*AVORD Tower (EN)* | 257.800 MHz | HO | Combiné/combined to TWR - Zone OTAN |
| TWR | AVORD Tour (FR)<br>*AVORD Tower (EN)* | 398.550 MHz | HO | Particulière/particular to TWR - 50 NM - Réservée MIL |
| VDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 119.700 MHz | HO | Réservée au trafic civil avec ACFT CIV HNO : RAI / reserved for CIV traffic with CIV ACFT during HNO: automatic info transmitter |
| VDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 121.500 MHz | HO | NIL |
| VDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 122.100 MHz | HO | |
| VDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 140.675 MHz | HO | NIL |
| VDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 142.450 MHz | HO | Réservée au trafic MIL/Reserved for MIL traffic |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 243.000 MHz | HO | Combiné détresse/combined to distress - OACI |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 257.800 MHz | HO | Combiné/combined to TWR - OTAN/NATO |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 265.900 MHz | HO | NIL |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 278.625 MHz | HO | NIL |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 362.300 MHz | HO | Combiné/combined to APP - OTAN/NATO |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 369.275 MHz | HO | NIL |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 373.775 MHz | HO | Réservée/reserved MIL |
| UDF | AVORD Gonio (FR) | 386.775 MHz | HO | Réservée/reserved MIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | *AVORD Homer (EN)* | | | |
| UDF | AVORD Gonio (FR)<br>*AVORD Homer (EN)* | 398.550 MHz | HO | Particulière/particular to TWR - OTAN/NATO |

**AD 2 LFOA.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | AVD | 288.5 kHz | H24 | 47°07'14.4"N 002°47'58.6"E | 695 ft | 50NM FL500 | | | |
| TACAN | AVD | CH 43X | H24 | 47°03'29.1"N 002°37'47.5"E | 578 ft | 150NM FL600 | | | |
| LOC 24 (I) | AV | 110.7 MHz | H24 | 47°02'44.2"N 002°36'20.7"E | 519 ft | | | 239°/527 m THR 06 | |
| GP 24 | | 330.2 MHz | H24 | 47°03'46.9"N 002°38'50.0"E | 578 ft | | 15.8 m/52 ft<br>( 3 °) | 260°/355m THR 24 | (1) |
| OM 24 | | 75 MHz | H24 | 47°05'43.0"N 002°44'02.2"E | 574 ft | | | 059°/3.87 NM THR 24 | |

(1) Couverture azimut GP limitée à 5° à droite de l'axe finale. Alt publiée = Alt au sommet\\GP azimuth coverage limited to 5° to right of final axis. Published Alt = Alt on top.

**AD 2 LFOA.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| AD fermé à la CAP et aux ACFT sans radio. | AD closed to Public air traffic and to ACFT without radio. |
| AD agréé VFR de nuit. | AD certified for night VFR |
| CIV : soumis impérativement à accord éventuel de LFYXZXVC Division survol avec préavis de 72 HR. | CIV: mandatorily subjected to possible permission of LFYXZXVC Division, fly-over with advance notice of 72 HR. |
| Conditions de survol : AD situé à l'intérieur de la zone LF-P40 (voir AIP France) | Fly-over conditions: AD located in LF-P40 area (see AIP France). |
| MIL : LDG soumis à l'accord préalable DV : 811.702.4054 pour les bases MTBA ou : 02.48.68.40.54, la veille avant 16h00 UTC. | MIL: LDG subject to prior permission of Flight Director: 811.702.4054 for the MTBA bases or: 02.48.68.40.54, on the eve, before 16h00 UTC . |
| Le NR d'accord devra figurer en case 18 du PLN. | The permission NR must be entered in box 18 of the PLN. |
| Vitesse limitée à 15KT sur TWY E et W pour les C135 et E3F. | Speed limit to 15KT on TWY E and W for C135 and E3F. |
| Les descentes, remontées, procédures APPROCHE/APPROCHE et exercices utilisant les espaces aériens associés à AVORD par des appareils non basés sont soumis à accord du chef des opérations de l'ESCA (862 .702.6239 ou 02.45.41.44.00 poste 26239) ou le jour même du chef de quart (811.572.5001 - 811.702.7136 ou 02.34.34.71.36). Le numéro d'approche devra figurer en case 18 du PLN.<br>Procédures LVP/LVTO disponibles : cf. carte de mouvements de surface. | The descent and climbing operations, the APP/APP procedures and exercises using the air spaces associated to AVORD by non-based aircraft are subject to agreement of the ESCA operations chief (862 .702.6239 or 02.45.41.44.00 extension 26239) or, on the day itself, of the Duty Officer (811.572.5001 - 811.702.7136 or 02.34.34.71.36). The approach NR must be entered in box 18 of the PLN.<br>LVP/LVTO procedures available : see GMC. |
| Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier MOTAL ou LEMIN (premier point dans le champ route du PLN). | After an omnidirectional departure procedure, plan MOTAL or LEMIN (first point in route field of the PLN). |
| Pour les PLN à destination de LFOA, les pilotes doivent obligatoirement terminer le champ route du PLN par MOTAL ou LEMIN . | For PLNs going to LFOA, the pilots must mandatorily terminate the route field of the PLN via MOTAL or LEMIN . |

**AD 2 LFOA.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

NIL

**AD 2 LFOA.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 SURVOL**

- L'intense activité école dans les secteurs d'arrivées et des départs nécessite une surveillance attentive du ciel.
- Survol de BOURGES et zone LF-R9 interdit.
- Se conformer à la clairance de la TWR lors de l'activation des zones : LF-R139, LF-R142 et LF-149 A (800 ft AGL à 1500 ft AGL).
- Survol ZTO, ZA2 et ZA3 (si actives), ZTNA, DVA et EPMu INTERDIT EN DESSOUS de 1000 ft AGL.
- RWY 24 : tour de piste à droite. Eviter le survol de la LF-R9. Se conformer aux instructions de la TWR lors de l'activation des zones LF-R139, LF-R142 et LF-R149.

**22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

**RWY06** : Monter à 4.2 % (1) RM 059 ° jusqu'à 690 (110) puis monter jusqu'à 1600 (1020) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) pente théorique de montée, obstacle le plus pénalisant : végétation de 667 ft situé à 667 m de la DER et à 274 m à gauche de l'axe.

**RWY 24** : Monter RM 239°. A 7 NM AVD route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.1 FLY OVER**

- The high flight training school activity needs a sky attentive surveillance.
- Fly over of LF-R9 and BOURGES are forbidden.
- Follow TWR clearance when areas: LFR139, LFR142, LFR149 A (800 ft AGL à 1500 ft AGL) are active.
- Fly over of ZTO, ZA2 (if active), ZA3 (if active), ZTNA, DVA and EPMu forbidden below 1000 ft AGL.
- RWY 24 : right hand runway pattern. Avoid flying over LF-R9. Comply with the instructions from the TWR during activation of areas LF-R139, LF-R142 and LF-R149.

**22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES**

**RWY 06** : Climb at 4.2 % gradient (1) Mag track 059° up to 690 (110) then climb up to 1600 (1020) then direct route climbing to enroute safety altitude.

(1) theorical climb gradient, most penalizing obstacle : vegetation, 667 ft, at 667 m from DER and 274 m left of track.

**RWY 24** : Climb Mag track 239°. At 7 NM AVD direct route climbing to enroute safety altitude.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOA .23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| **ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE** | **RELEVANT AIR TRAFFIC SERVICES** |
| L'APP d'AVORD assure, par délégation des ACC PARIS et BORDEAUX, le service de contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur de la TMA AVORD. | AVORD APP provides the air traffic control service within the TMA limits, on the authority of PARIS and BORDEAUX ACC. |
| **CALAGE ALTIMETRIQUE** | **ALTIMETER SETTINGS** |
| 1013,2 hPa.<br>Le niveau de transition de la TMA AVORD est calculé par AVORD APP. L'altitude de transition est fixée à 5000 ft. | 1013.2 hPa.<br>The transition level of AVORD TMA is calculated by AVORD APP.<br>The transition altitude is 5000 ft. |
| **PANNE DE COM** | **RADIO FAILURE** |
| Afficher transpondeur code 7600.<br>Appliquer la réglementation Nationale. | Squawk code 7600.<br>Apply the National Regulation. |
| **SECTION DE LA PREVENTION DU PERIL AVIAIRE** | **WILDLIFE CONTROL SERVICE** |
| Utilisation de méthodes passives et actives pour assurer la sécurité des aéronefs. Service de fauconnerie. | Use of passives and actives methods to ensure acft security. Falconery service |

**AD 2 LFOA .24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOA .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RWY 06 | sans objet / *not applicable* |
| RNP RWY 24 | LNAV |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Fermé à la CAP
*Closed to public air traffic*

**AVORD**
47 03 25 N - 002 38 20 E
*ALT AD : 578 (21 hPa)*

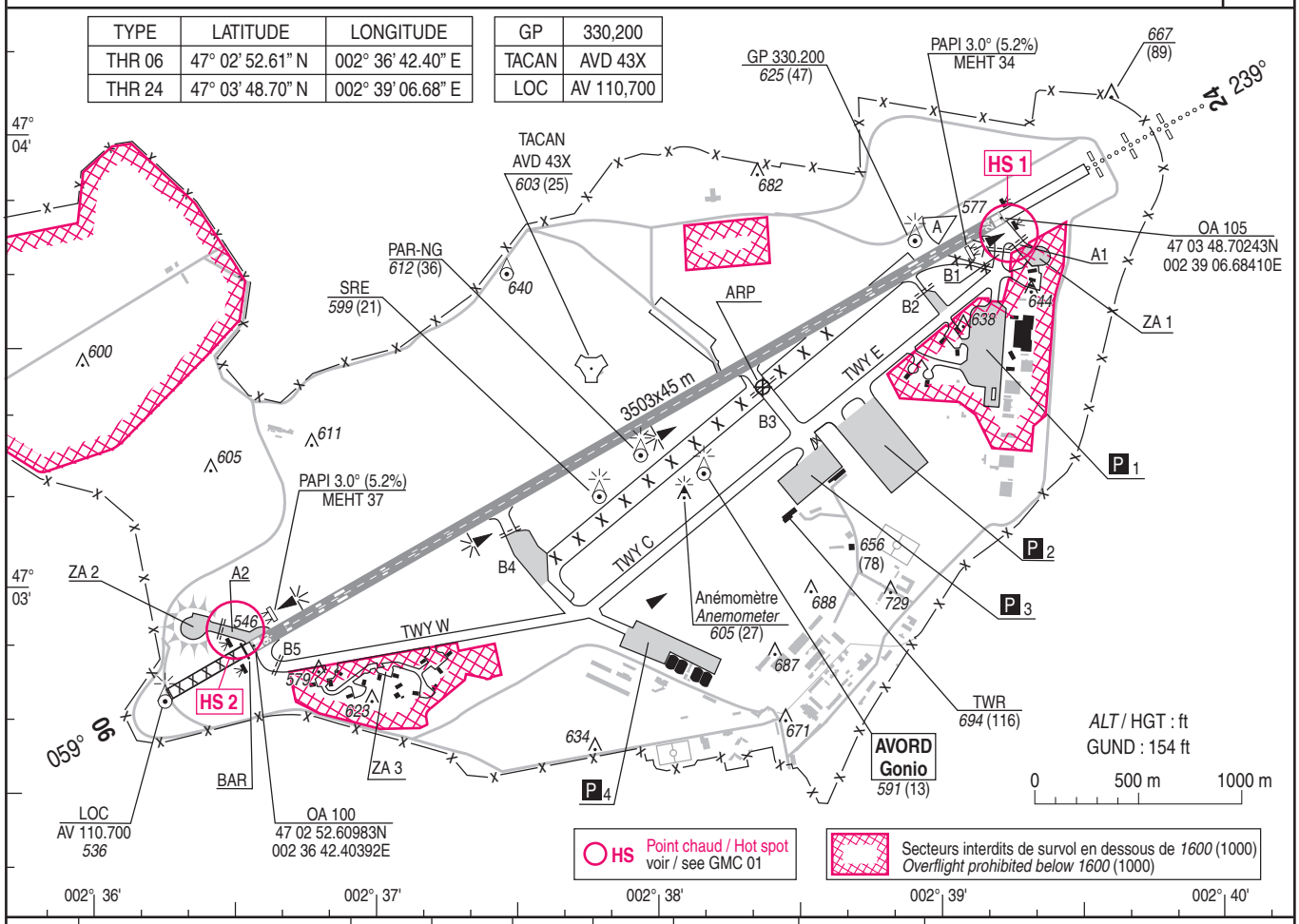
AVORD Sol / *ground* : 122.1 257.8
ATIS : 138.950 (réservée MIL / *reserved military*)
ATS : LUN-JEU : 0700-1600 (fin activité aérienne) - HN avant 1500 - VEN : 0700-1400 (fin activité aérienne)
SAM-DIM-JF : O/R dernier JO avant 1300 (ETE-1h)
*MON-THU* : 0700-1600 *(end of flight activity) - during night* O/R *before* 1500 - *FRI* : 0700-1400 *(end of flight activity)*
*SAT-SUN-HOL* : O/R *the previous working day before 1300 (SUM-1h)*
AVT : LUN-VEN : 0700-1600 - SAM-DIM-JF : O/R dernier JO avant 1300
*MON-FRI : 0700-1600 - SAT-SUN-HOL : O/R the previous working day before 1300.*
O/R du DV : toutes heures J/N avec préavis 1h / *O/R to flight director, at any time night and day, after 1h prior notice.*
F18 (préavis de 7 jours, après demande écrite / *7 days prior notice after written request*) - F34
Lubrifiants / *Oil grades* : O133-O138-O150-O156-O162.

BDP : HOR ATS 02.45.41.48.73
BNIA : BORDEAUX (Voir / *See* GEN)

VAR
1°E
(2020)

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 06 | 47° 02' 52.61" N | 002° 36' 42.40" E |
| THR 24 | 47° 03' 48.70" N | 002° 39' 06.68" E |

| | |
|---|---|
| GP | 330,200 |
| TACAN | AVD 43X |
| LOC | AV 110,700 |




| RWY | BALISAGE/*Lighting* APCH | BALISAGE/*Lighting* RWY | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 06 | NIL | HI | 3503 | 3503 | 3903 | 3503 | Revêtue *Paved* | 62 F/B/W/T (*) | ≥ 200 | ≥ 200 | ≥ 200 | ≥ 250 |
| 24 | HI OTAN 900m | HI | 3503 | 3503 | 3503 | 3503 | | | ≥ 200 | ≥ 200 | ≥ 200 | ≥ 250 |

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectionnal departures*

Voir/*see* AD2 LFOA 22

**BALISAGE /*Lighting :***

-Feux rouges de prolongement d'arrêt en 06 / *Red lights stopway* ;
-Feux LED verts de raquettes de retournements aux 2 QFU / *Green lights (LED) U-turn.*
-Feux LED d'axes de voies de circulation (piste vers P1 via B1, piste vers P2 via B3, piste vers P3 via B3, piste vers ZA3 via B5) / *Lights (LED) TWY and strips axis (RWY to P1 by B1, RWY to P2 by B3, RWY to P3 by B3, RWY to ZA3 by B5)*
-Feux de protection de piste (wig-wag) / *Wig-wag*

**OBSERVATIONS / *Remarks :***

(*) Seuil / *THD* 06 : 70 R/B/W/T
- de / *from* 80m à / *to* 1850m : 62 F/B/W/T
- de / *from* 1850m à / *to* 2780m : 73 F/B/W/T
- de / *from* 2780m à / *to* 3380m : 79 F/B/W/T
Seuil / THD 24 : 55 R/B/W/T.

-AD fermé à la CAP et aux ACFT sans radio / *AD closed to public air traffic and aircraft not equiped with radio.*
-Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier MOTAL ou LEMIN (premier point dans le champ route du PLN).
Pour les PLN à destination de LFOA, les pilotes doivent obligatoirement terminer le champ route du PLN par MOTAL ou LEMIN. / *For omnidirectional departure procedure, MOTAL or LEMIN must be planned as first point route field (FPL field 15).*
*For flights to LFOA, FPL route field must end with MOTAL or LEMIN.*
-Par dérogation, l'A330 MRTT peut utiliser la piste d'aérodrome, la bretelle B3 ainsi que le parking P2 à toutes les masses dans le cadre de ses missions opérationnelles ou d'entraînement. / *By exemption, A330 MRTT can use the RWY, the strip B3 and the parking P2 at all weight for his operational or training missions.*

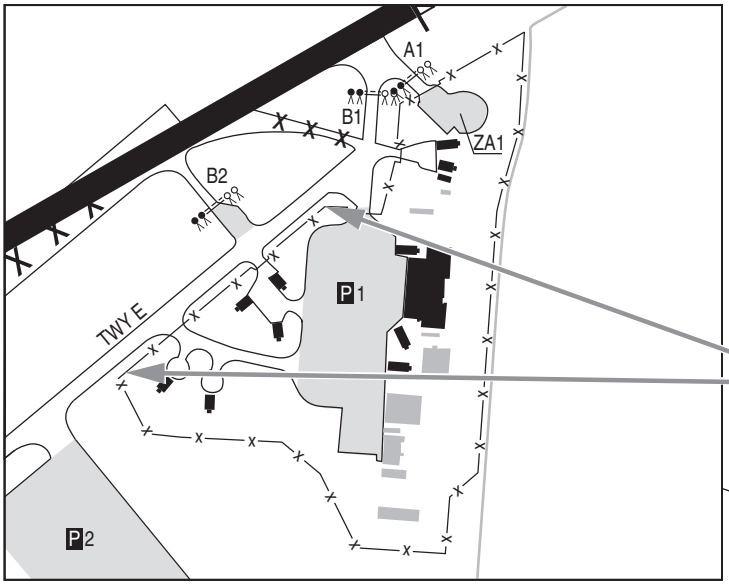


©

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**AVORD**

**RESTRICTION DE ROULAGE SUR TAXIWAY E**
***GROUND TAXIING LIMITATIONS TWY E***



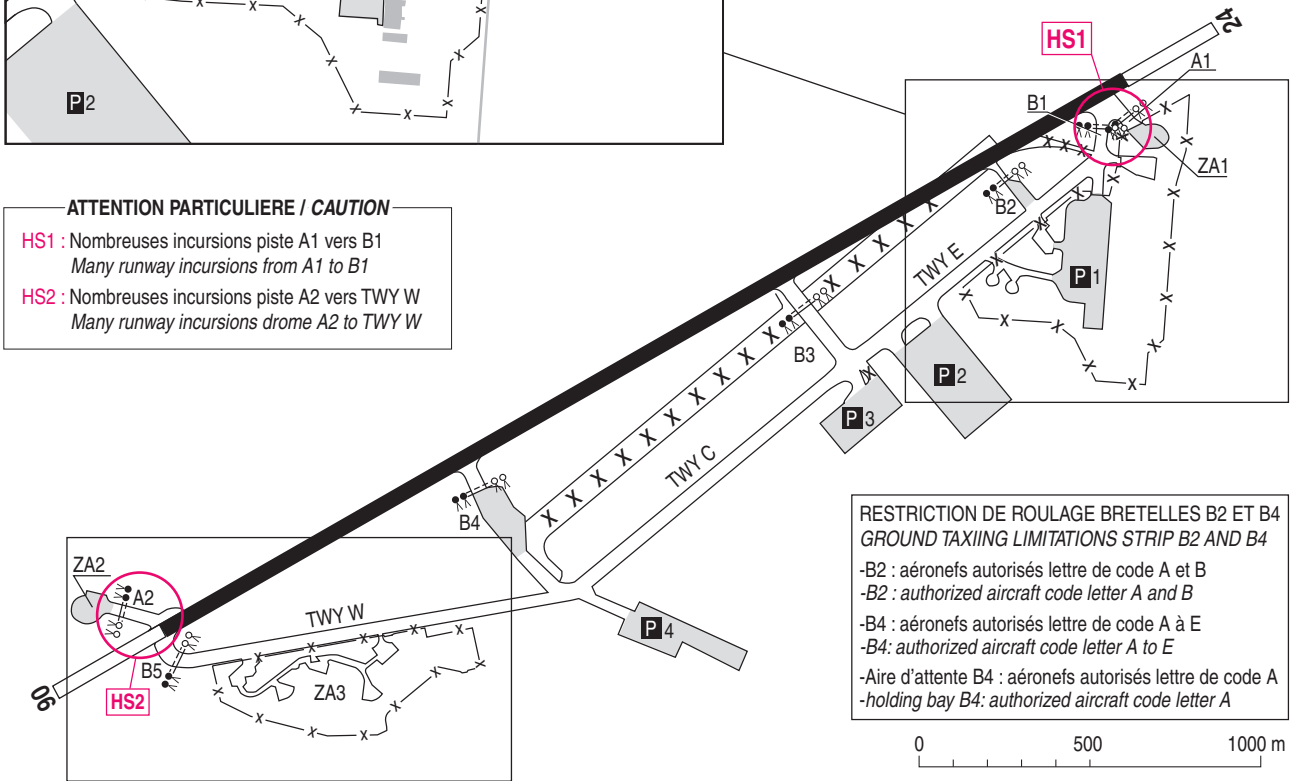

**Grillage TWY E / *TWY E fence***

Distance Axe TWY / Grillage P1 : 29,70 mètres
Hauteur grillage : 2,20 mètres
*Distance betweenTWY center line and P1 fence : 29.70m.*
*Height : 2.20m*

Aéronefs autorisés :
Appareils autorisés : Envergure ≤ 45 m
*Authorized ACFT : Wingspam ≤ 45m*

Vitesse max : 15 noeuds
*Max speed : 15kts*

N




**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

HS1 : Nombreuses incursions piste A1 vers B1
*Many runway incursions from A1 to B1*
HS2 : Nombreuses incursions piste A2 vers TWY W
*Many runway incursions drome A2 to TWY W*

RESTRICTION DE ROULAGE BRETELLES B2 ET B4
*GROUND TAXIING LIMITATIONS STRIP B2 AND B4*

-B2 : aéronefs autorisés lettre de code A et B
*-B2 : authorized aircraft code letter A and B*

-B4 : aéronefs autorisés lettre de code A à E
*-B4: authorized aircraft code letter A to E*

-Aire d'attente B4 : aéronefs autorisés lettre de code A
*-holding bay B4: authorized aircraft code letter A*

0 500 1000 m

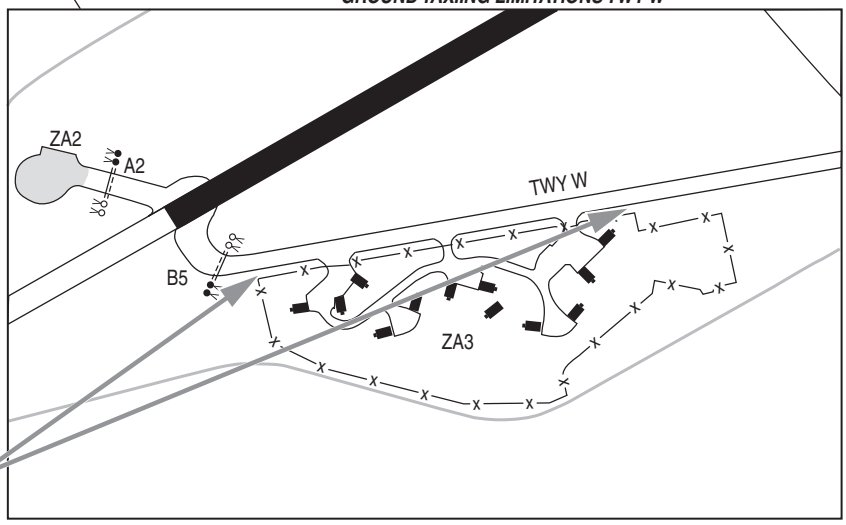
**RESTRICTION DE ROULAGE SUR TAXIWAY W**
***GROUND TAXIING LIMITATIONS TWY W***

**Grillage TWY W / *TWY W fence***

Distance Axe TWY / Grillage ZA3 : 25,15 m
Hauteur grillage : 2,20 mètres
*Distance betweenTWY center line and ZA3 fence : 25.15m.*
*Height : 2.20m*

Aéronefs autorisés :
Appareils de lettre de code A, B
Appareils de lettre de code C dont l'envergure est inférieure ou égale à 35 m
Par dérogation : E3F de l'EDCA 00.036 et C135 du GRV 02.091
*Authorized ACFT :*
*ACFT with code letter A, B*
*ACFT with code letter C with wingspan ≤35m*
*By derogation : E3F from EDCA 00.036 and C135 from GRV 02.091*

Vitesse max : 15 noeuds
*Max speed : 15kts*






©

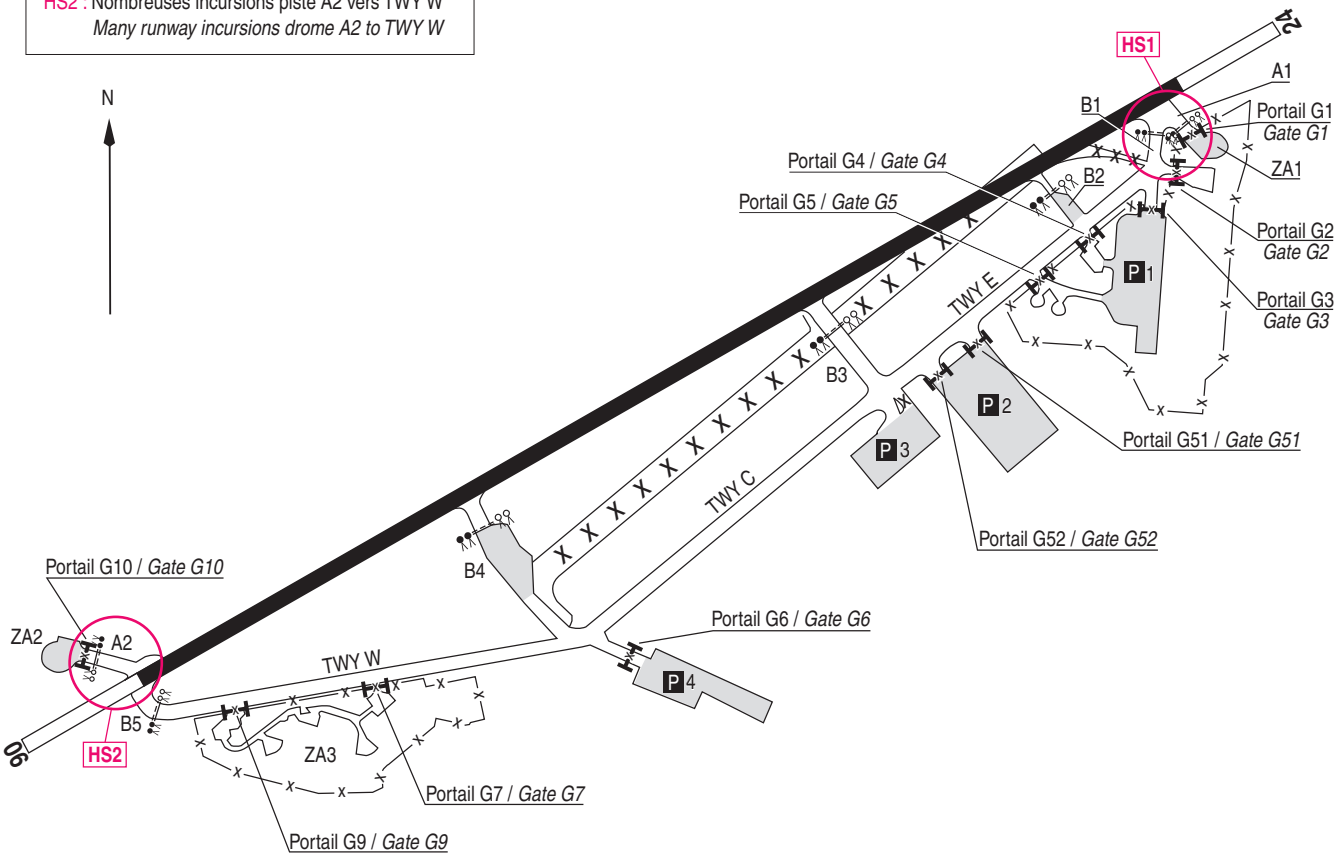
## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## AVORD

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

HS1 : Nombreuses incursions piste A1 vers B1
*Many runway incursions from A1 to B1*

HS2 : Nombreuses incursions piste A2 vers TWY W
*Many runway incursions drome A2 to TWY W*




RESTRICTION D'EXPLOITATION RELATIVES AUX PORTAILS ET VOIES DE DESSERTE
*OPERATING RESTRICTIONS RELATING TO GATES AND SERVICE LANES*

Compte tenu de l'implantation de portails et grillages protégeant l'accès de certaines aires de trafic, une majorité des voies de desserte ne dispose pas des dégagements réglementaires.
Cette non conformité impose des restrictions de roulage aux aéronefs détenant des envergures supérieures à celles stipulées dans le tableau ci-après :

*Given the establishment of gates and fences protecting access to certain aprons, a majority of service lanes do not have regulatory clearances.*
*This non-compliance imposes ground taxiing restrictions on aircraft with larger wingspans than those stipulated in the table below :*

| Portail/*Gate* | Exploitation demandée *Operation requested* | Largeur requise *Required width* | Largeur mesurée *Measured width* | Restrictions d'exploitation *Operating restrictions* |
|---|---|---|---|---|
| G1 | D | 67m | 59m | Envergure max dans code D : 44m<br>*Max. wingspan within D code: 44m* |
| G2 | A | 24m | 28m | Aucune<br>*NIL* |
| G3 | D | 67m | 60m | Envergure max dans code D : 45m<br>*Max. wingspan within D code: 45m* |
| G5 | D | 67m | 60,3m | Envergure max dans code D : 45m<br>*Max. wingspan within D code: 45m* |
| G51 | E | 80m | 79,15m | Envergure max dans code E : 64m<br>*Max. wingspan within E code: 64m* |
| G52 | E | 80m | 79,05m | Envergure max dans code E : 64m<br>*Max. wingspan within E code: 64m* |
| G7 | A | 24m | 23,65m | Envergure max dans code A : 14,65m<br>*Max. wingspan within A code: 14,65m* |
| G9 | A | 24m | 20,4m | Envergure max dans code A : 11,4m<br>*Max. wingspan within A code: 11,4m* |
| G10 | D | 67m | 71m | Aucune<br>*NIL* |

0 500 1000 m



©

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## AVORD

**CONFIGURATION LVP RWY 06**
***RWY 06 LVP CONFIGURATION***

Le dégagement de la piste 06 s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie B1.
Les voies B2 et B4 ne doivent être utilisées que sur consignes du contrôle aérien.
La voie B3 est utilisable uniquement et par dérogation par l'A330 MRTT, l'A400M et le C130 (l'A330 ne pouvant pas emprunter les TWY E et W, l'A400M et le C130 ne pouvant emprunter le TWY W).

*RWY 06 must be vacated at its extrimity via B1.*
*TWY B2 and B4 should be used only on specific control clearances.*
*TWY B3 is usable for A330, A400M and C130 only (A330 cannot use TWY E and W, A400M and C130 cannot use TWY W).*

POINTS DE COMPTE-RENDU POUR LES DEPARTS DE / *REPORTING POINTS FOR DEPARTURES FROM* :

Parking → avant chaque croisement (intersection, bretelle, parking) → point d'attente
*Apron → before each crossroads (intersection, strip, apron) → holding point*

Une fois aligné, l'équipage rappellera «freins lâchés» / *Once lined-up, crew will report «breaks released».*
Après décollage, l'équipage rappellera verticale la rampe d'approche / *After take-off, crew will report overhead approach ramp.*

POINTS DE COMPTE-RENDU POUR LES ARRIVEES A / *REPORTING POINTS FOR ARRIVALS AT* :

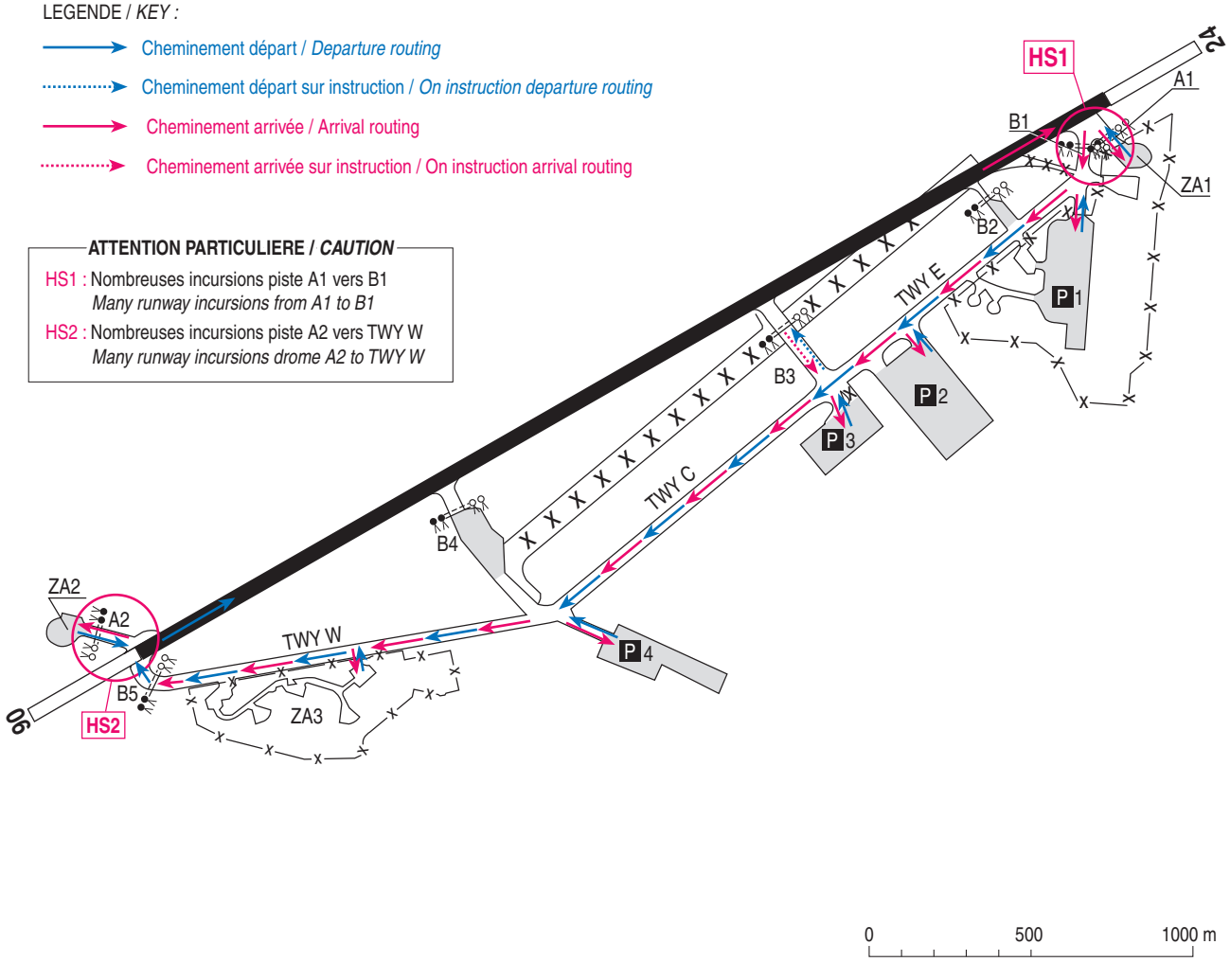
Point d'attente → avant chaque croisement (intersection, bretelle, parking) → au parking
*Holding point → before each crossroads (intersection, strip, apron) → at apron*

LEGENDE / *KEY :*

- Cheminement départ / *Departure routing*
- Cheminement départ sur instruction / *On instruction departure routing*
- Cheminement arrivée / Arrival routing
- Cheminement arrivée sur instruction / On instruction arrival routing

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

HS1 : Nombreuses incursions piste A1 vers B1
*Many runway incursions from A1 to B1*
HS2 : Nombreuses incursions piste A2 vers TWY W
*Many runway incursions drome A2 to TWY W*






©

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## AVORD

**CONFIGURATION LVP RWY 24**
***RWY 24 LVP CONFIGURATION***

Le dégagement de la piste 24 s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie B5.
Les voies B2 et B4 ne doivent être utilisées que sur consignes du contrôle aérien.
La voie B3 est utilisable uniquement et par dérogation par l'A330 MRTT, l'A400M et le C130 (l'A330 ne pouvant pas emprunter les TWY E et W, l'A400M et le C130 ne pouvant emprunter le TWY W).

*RWY 24 must be vacated at its extrimity via B5.*
*TWY B2 and B4 should be used only on specific control clearances.*
*TWY B3 is usable for A330, A400M and C130 only (A330 cannot use TWY E and W, A400M and C130 cannot use TWY W).*

POINTS DE COMPTE-RENDU POUR LES DEPARTS DE / *REPORTING POINTS FOR DEPARTURES FROM* :

Parking → avant chaque croisement (intersection, bretelle, parking) → point d'attente
*Apron → before each crossroads (intersection, strip, apron) → holding point*

Une fois aligné, l'équipage rappellera «freins lâchés» / *Once lined-up, crew will report «breaks released».*
Après décollage, l'équipage rappellera verticale LLZ / *After take-off, crew will report overhead LLZ.*

POINTS DE COMPTE-RENDU POUR LES ARRIVEES A / *REPORTING POINTS FOR ARRIVALS AT* :

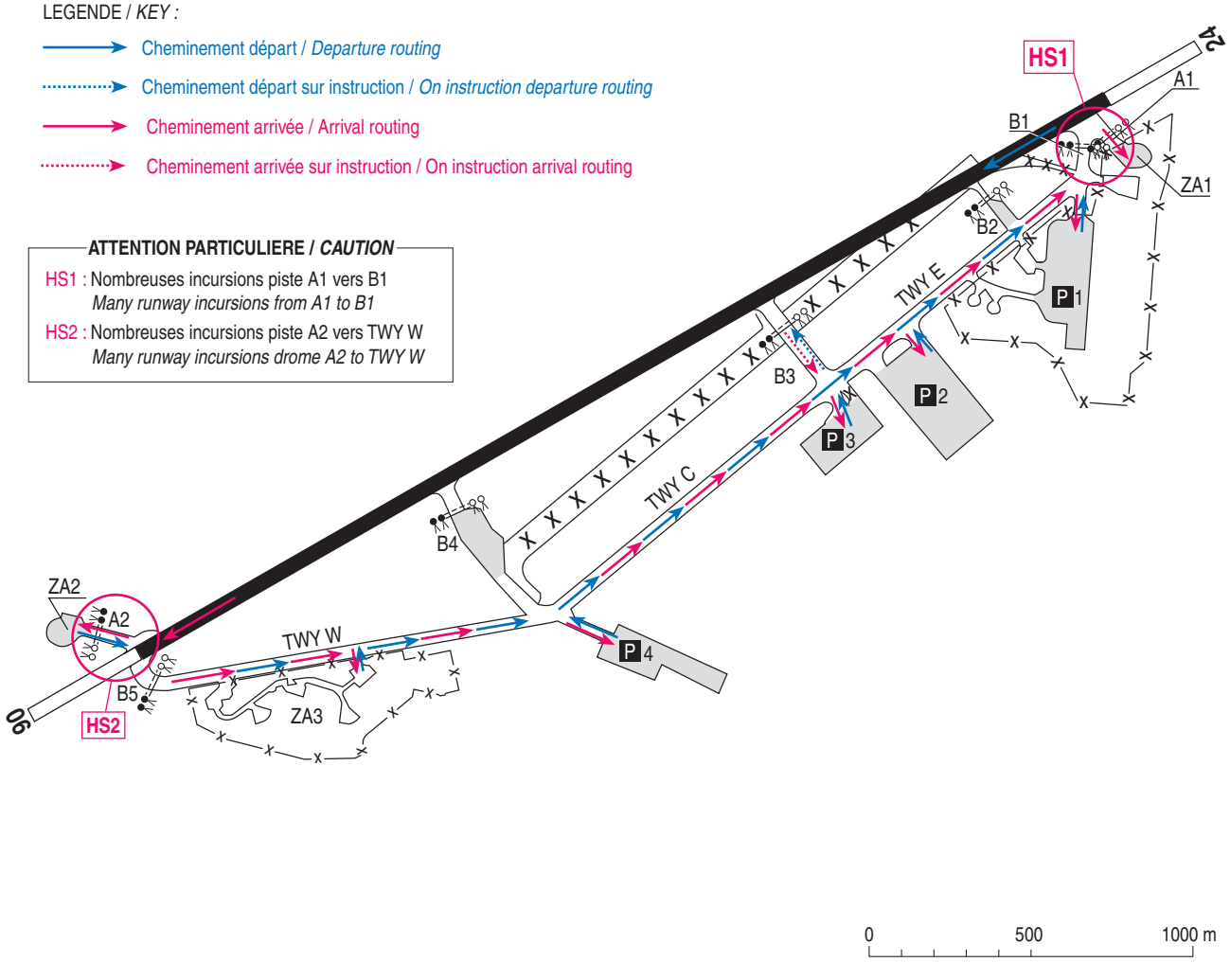
Point d'attente → avant chaque croisement (intersection, bretelle, parking) → au parking
*Holding point → before each crossroads (intersection, strip, apron) → at apron*

LEGENDE / *KEY* :

- Cheminement départ / *Departure routing*
- Cheminement départ sur instruction / *On instruction departure routing*
- Cheminement arrivée / Arrival routing
- Cheminement arrivée sur instruction / On instruction arrival routing

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

HS1 : Nombreuses incursions piste A1 vers B1
*Many runway incursions from A1 to B1*
HS2 : Nombreuses incursions piste A2 vers TWY W
*Many runway incursions drome A2 to TWY W*

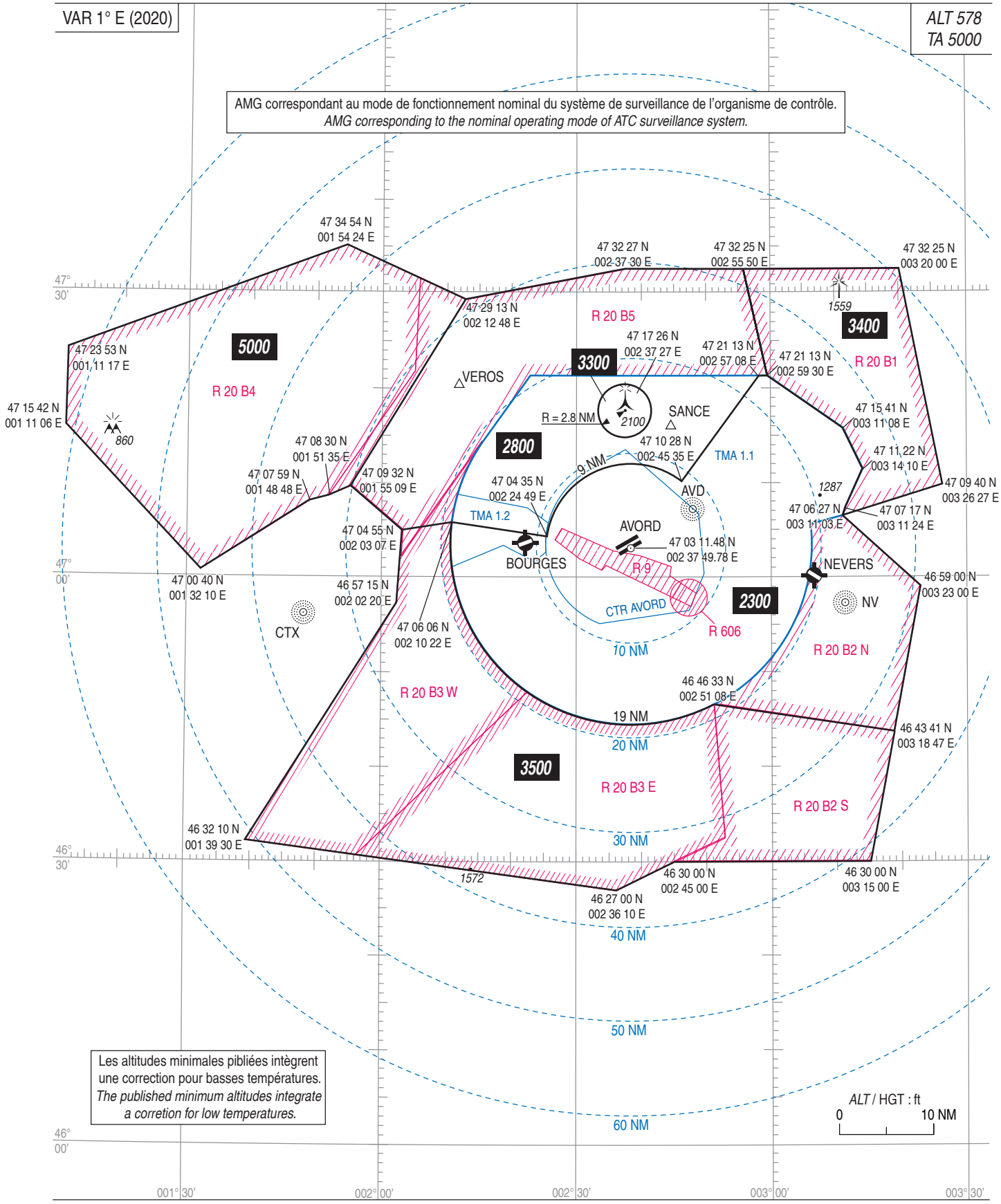





©

# AVORD
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**APP :** AVORD Approche /*Approach* 119.700






© DIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES

*Waypoints / Conventional procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AVD TACAN | REF ENR 4.1 | | X | | X |
| RW06 | 47°02'52,61" N 002°36'42,40" E | X | | | X |
| RW24 | 47°03'48,70" N 002°39'06,68" E | X | | | X |
| FAF LOC 24 | 47°06'50,6" N 002°46'56,9" E | | X | | X |
| FOA06 | 46°59'45,6" N 002°28'42,8" E | X | | | X |
| FOA24 | 47°06'52,2" N 002°47'00,0" E | X | | | X |
| IF ILS ou LOC 24 | 47°08'25,8" N 002°51'00,9" E | | X | | X |
| IOA06 | 46°57'16,6" N 002°22'22,6" E | X | | | X |
| IOA24 | 47°09'19,7" N 002°53'22,5" E | X | | | X |
| OA401 | 47°14'15,4" N 002°52'08,9" E | X | | | X |
| OA402 | 47°01'37,2" N 002°18'45,6" E | X | | | X |
| OA403 | 47°11'47,0" N 002°59'46,0" E | X | | | X |
| OA404 | 46°54'47,3" N 002°16'02,9" E | X | | | X |
| OA405 | 47°06'05,3" N 002°58'57,0" E | X | | | X |
| OA406 | 46°52'55,9" N 002°25'58,9" E | X | | | X |
| OA412 | 47°05'50,4" N 002°44'20,3" E | X | | | X |
| OA413 | 47°00'20,9" N 002°30'13,1" E | X | | | X |
| OA414 | 46°54'43,3" N 002°54'43,6" E | X | | | X |
| OA415 | 46°52'44,4" N 002°49'05,0" E | X | | | X |



© **DIA**

**AVORD**

**PRECODING RNP** RWY06

**RNP RWY 06**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1,19°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | | OA406 | | | | | | | | | | |
| INA OA402 | IF | OA402 | | | | | | 3100 | 3100 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOA06 | | 149 | 150,3 | 5,0 | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OA404 | IF | OA404 | | | | | | 3100 | 3100 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOA06 | | 059 | 060,1 | 5,0 | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OA406 | IF | OA406 | | | | | | 3500 | 3500 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOA06 | | 329 | 330,4 | 5,0 | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IOA06 | | | | | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FOA06 | | 059 | 060,2 | 5,0 | | 2600 | 2600 | | | RNP APCH |
| | TF | RW06 | Yes | 059 | 060,3 | 6,3 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | OA412 | | 059 | 060,4 | 6,0 | | | 3500 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | OA414 | | 146 | 147,4 | 13,2 | | 3500 | 3500 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | OA406 | | 264 | 265,0 | 19,8 | | 3500 | 3500 | 220 | | RNP APCH |



©

**AVORD**

**PRECODING RNP** RWY24

**RNP RWY 24**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,2°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | | OA405 | | | | | | | | | | |
| INA OA401 | IF | OA401 | | | | | | 3100 | 3100 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOA24 | | 169 | 170,4 | 5,0 | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OA403 | IF | OA403 | | | | | | 3100 | 3100 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOA24 | | 239 | 240,6 | 5,0 | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OA405 | IF | OA405 | | | | | | 3500 | 3500 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOA24 | | 309 | 310,5 | 5,0 | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IOA24 | | | | | | 2600 | 2600 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FOA04 | | 239 | 240,6 | 5,0 | | 2600 | 2600 | | | RNP APCH |
| | TF | RW24 | Yes | 239 | 240,5 | 6,2 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | OA413 | Yes | 239 | 240,4 | 7,0 | | | 3500 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | OA415 | | 119 | 120,4 | 15,0 | | 3500 | 3500 | 200 | | RNP APCH |
| | TF | OA405 | | 026 | 026,8 | 15,0 | | 3500 | 3500 | 220 | | RNP APCH |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT. A B C D

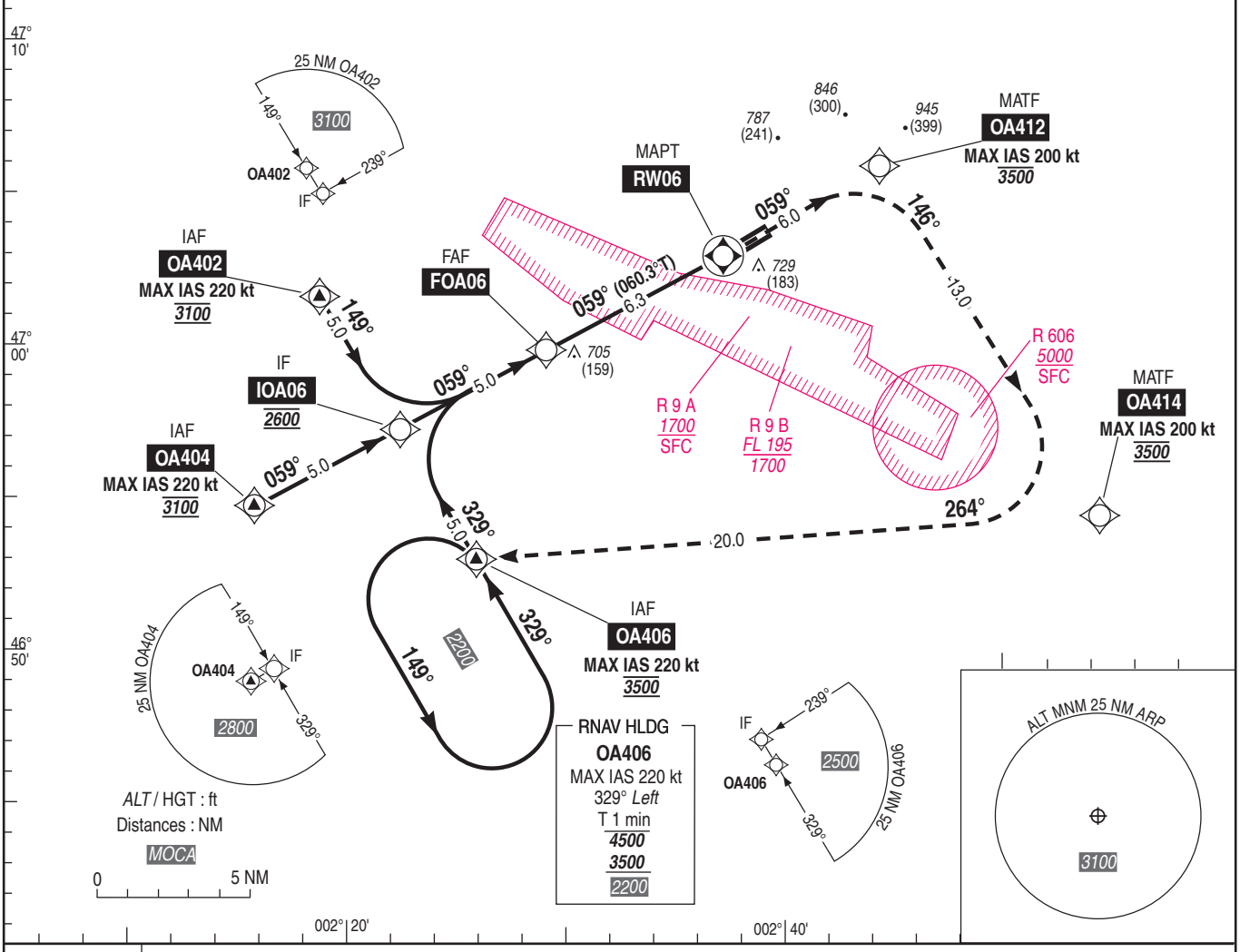
*ALT AD : 578,* ***THR : 546 (20 hPa)***

**AVORD**

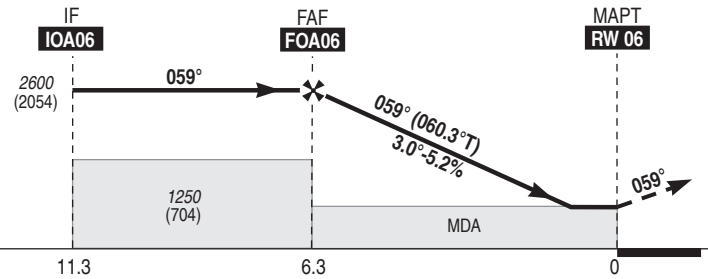
RNP RWY 06

**APP** : AVORD Approche / *Approach* : 119.700 373.775 (1)
**TWR** : AVORD Tour / *Tower* : 122.100 142.225 (1) 398.550 (1)
(1) Réservée / *Reserved* MIL

| RNP APCH | VAR 1°E (2020) |
|---|---|




TA : 5000




API : Monter à ***3500*** (2954) vers **OA412** puis **OA414** puis **OA406** pour une nouvelle présentation.

*Missed APCH : Climb to* ***3500*** *(2954) inbound* ***OA412,*** *next* ***OA414*** *and then* ***OA406.***

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV | | | MVL (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR |
| A | ***960*** (410) | 1900 | 405 | ***1030*** (480) | 1900 |
| B | | | | ***1090*** (540) | 1900 |
| C | | | | ***1250*** (700) | 2400 |
| D | | | | ***1340*** (800) | 3600 |

**DIST RW06**

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2510*** | ***2190*** | ***1870*** | ***1550*** | ***1230*** |
| (HGT) | (1964) | (1644) | (1324) | (1004) | (684) |

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement / *Day only.*

| FAF - MAPT | 6.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 24 | 4 min 27 | 3 min 47 | 3 min 17 | 2 min 54 | 2 min 22 | 2 min 03 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

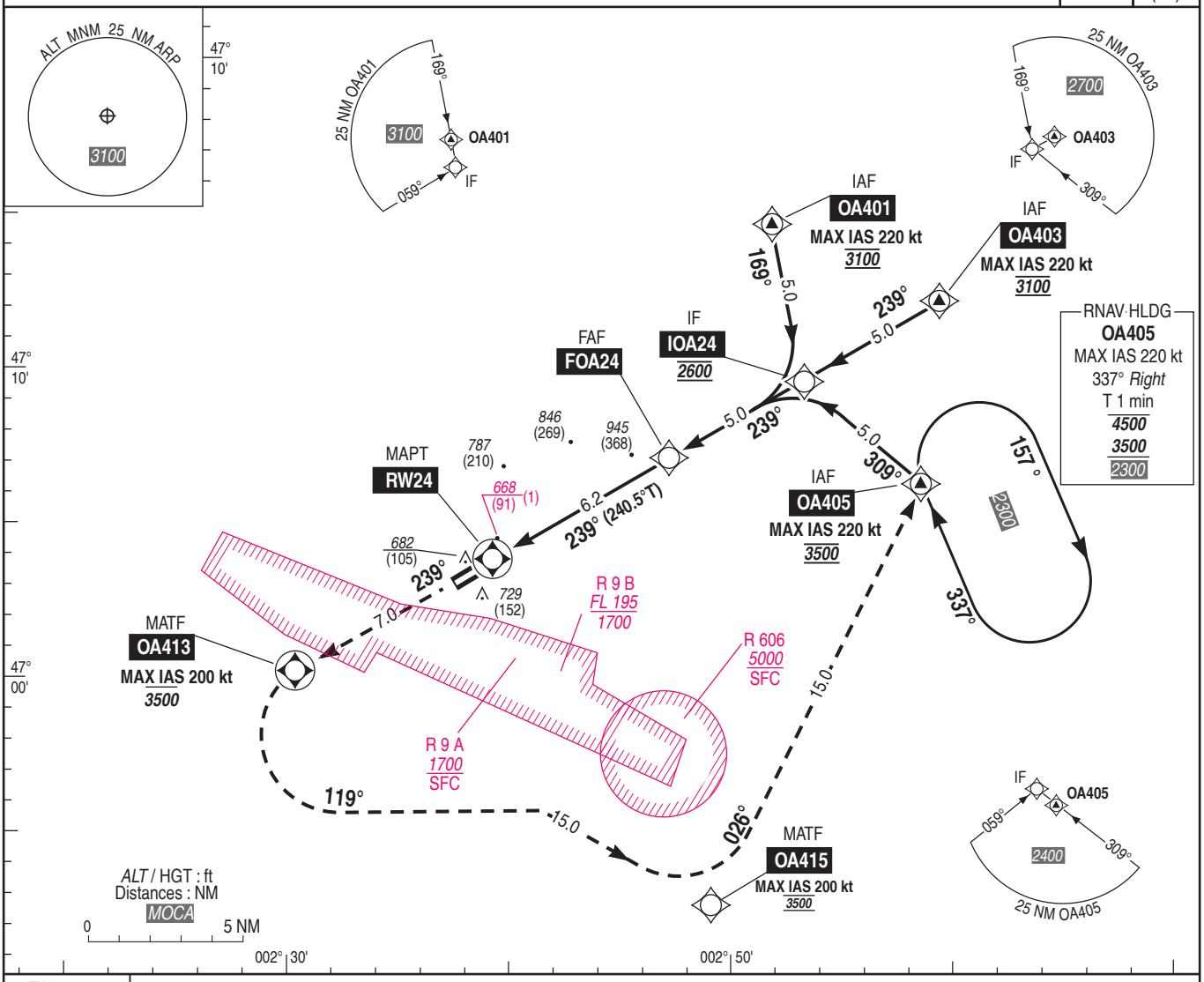
**AVORD**

CAT A B C D
*ALT AD : 578,* ***THR : 577 (21 hPa)***

RNP RWY 24

**APP :** AVORD Approche / *Approach* 119.700 373.775 (1)
**TWR :** AVORD Tour / *Tower* 122.100 142.225 (1) 398.550 (1)
(1) Réservée MIL / *Reserved MIL ACFT*

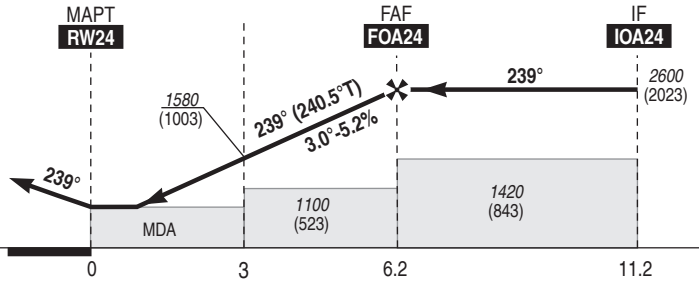
| RNP APCH | VAR 1°E (20) |
|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter à ***3500*** (2923) vers **OA413** puis **OA415** puis **OA405** pour une nouvelle présentation.

*Missed APCH : Climb to* ***3500*** *(2923) inbound* ***OA413,*** *next* ***OA415*** *and then* ***OA405.***




Minimums standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV | | | MVL (2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR |
| A B C D | ***930*** (360) | 900 | 352 | ***1030*** (450)<br>***1090*** (510)<br>***1250*** (670)<br>***1340*** (770) | 1500<br>1600<br>2400<br>3600 |

**DIST RW24**

| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***950*** | ***1260*** | ***1580*** | ***1900*** | ***2220*** | ***2540*** |
| (HGT) | (373) | (683) | (1003) | (1323) | (1643) | (1963) |

Observations/*Remarks* : (1) VSS Percée / *VSS crossed.* (2) HJ seulement / *Day only*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.2 NM | 5 min 19 | 4 min 23 | 3 min 43 | 3 min 14 | 2 min 52 | 2 min 20 | 2 min 01 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOB - BEAUVAIS TILLE

**AD 2 LFOB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°27'16"N 002°06'46"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection piste 12/30 et taxiway N | intersection RWY 12/30 and TWY N |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 0,5 NM NNE de BEAUVAIS | 0,5 NM NNE BEAUVAIS |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 359 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.7125°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.136°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | BELLOVA | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de Paris Beauvais<br>CS42158<br>60000 TILLE | |
| | Telephone | 06 78 00 96 64 / 06 46 71 83 82 | |
| | FAX | (0)3 44 11 46 60 | |
| | TELEX | SITA : BVAKKXH | |
| | AFS | LFOBYATV LFOBYUYX LFOBZPST LFOBZPZX LFOBZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFOB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0500-2200<br>Extension possible pour tout vol programmé. | 0500-2200<br>Possible extension for any scheduled flight. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | 09 70 27 11 66 / 03 44 52 40 48 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Infirmerie - 0500-2200.<br>Hôpital et clinique à Beauvais H24. | First aid room - 0500-2200.<br>Public and private Hospitals in Beauvais H24. |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | 0615-2200, extension pour tout vol commercial programmé. Activité connue sur ATIS | 0615-2200, extension for all scheduled commercial flights. Activity known on ATIS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | AVGAS 100 LL : H24, JET A1 TRO : HOR ATS.<br>Extension possible pour tout vol programmé. | AVGAS 100 LL : H24, JET A1 TRO : ATS SKED.<br>Possible extension for any scheduled flight. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | 0500-2200 | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H 24 | H 24 |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | O/R d'octobre à mai. | O/R from october to may. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | NIL |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants / Fuel : AVGAS 100LL - JET A1 TR0 (CIV-MIL)<br>Indices lubrifiants / Oil grades : NIL. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100 LL : Automate 40 m3, paiement par carte de crédit.<br>JET A1 : Camions (tous 55 m3/HR) : 2x40 m3, 4x35 m3.<br>Cuves : 6x120 m3 (120 m3/HR).<br>AVITAIR :<br>TEL : +33 (0) 3 44 48 69 12<br>FAX : +33 (0) 3 44 45 33 59<br>Paiement carte de crédit SHELL/WORLD FUEL SERVICE/VISA/MASTERCARD ou comptant.<br>Avitaillement Hélicoptère : AVGAS 100 LL indisponible / JET A1 TR0 par camion sur les postes de stationnement 7 et 8. | 100 LL : Automatic dispenser 40 m3, payment by credit card.<br>JET A1 : Trucks (all 55 m3/HR) : 2x40 m3, 4x35 m3.<br>Tanks : 6x120 m3 (120 m3/HR).<br>AVITAIR :<br>TEL : +33 (0) 3 44 48 69 12<br>FAX : +33 (0) 3 44 45 33 59<br>Payment by credit card SHELL/WORLD FUEL SERVICE/VISA/MASTERCARD or cash payment.<br>Helicopter refueling : AVGAS 100 LL unavailable / JET A1 TR0 by truck on stands 7 and 8. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 2 dégivreuses Vestergaard ELEPHANT MY<br>Dégivrants : ABAX ECOWING AD 2 Type 2. | 2 de-icers Vestergaard ELEPHANT MY<br>De-icing : ABAX ECOWING AD 2 Type 2. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Fréquence Opérations : BEAUVAIS OPS 131.540 MHz<br>Catering :<br>LOF-FLIGHTCATERING :<br>TEL : +33 (0) 6 09 43 36 65<br>E-mail : bvaops@lof.eu.com<br>GPU 28 V / 115 V 400 Hz.<br>Postes 1 à 12 équipés de moyens fixes de substitution en électricité 400 Hz. | Operations frequency : BEAUVAIS OPS 131.540 MHz<br>Catering :<br>LOF-FLIGHTCATERING :<br>TEL : +33 (0) 6 09 43 36 65<br>E-mail : bvaops@lof.eu.com<br>GPU 28 V / 115 V 400 Hz.<br>Stands 1 to 12 equipped with 400 Hz fixed electrical alternate means. |

**AD 2 LFOB.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur l'aéroport et à Beauvais. | At AD and in Beauvais. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport | At airport |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autocars, taxis, voitures de location | Buses, taxis, car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie sur AD et Hôpital à Beauvais | First aid room at AD and Hospital in Beauvais. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billets, boîte aux lettres. | Cash point, postbox. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A Beauvais<br>TEL : +33 (0) 3 44 15 30 30 | At Beauvais<br>TEL : +33 (0) 3 44 15 30 30 |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFOB.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | HOR : voir NOTAM.<br>RFFS pour tout vol commercial programmé. | SKED : see NOTAM.<br>RFFS for every skeduled commercial flight. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aéronef léger jusqu'à 7.5 t : kit de déplacement.<br>Autres : intervention société de levage en fonction des disponibilités. | Light aircraft up to 7.5 t : removal kit.<br>Other : removal company intervening according to their availabilities. |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige :<br>4 lames biaises sur tracteur.<br>Glace, verglas :<br>2 épandeurs pulvérisateurs de produit déverglacant.<br>Aire de manoeuvre :<br>4 tracteurs (lame et balai),<br>1 épandeur.<br>Aire de trafic :<br>1 épandeur balai,<br>2 tracteurs,<br>1 lame.<br>Matériel de traitement des surfaces de l'aire de mouvement : ECOWAY F35. | Snow :<br>tractor fitted with 4 skew blades.<br>Surface ice, black ice :<br>2 de-icing agent spreaders.<br>Manoeuvering area :<br>4 snow ploughs equipped with blade and sweeper,<br>1 spreader.<br>Apron :<br>1 spreader equipped with sweeper,<br>2 tractors,<br>1 blade.<br>Surface treatment equipment for the movement area :<br>ECOWAY F35. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1. RWY 12/30.<br>2. TWY W et N.<br>3. PRKG principal.<br>4. TWY R.<br>5. TWY T (à la demande). | 1. RWY 12/30.<br>2. TWY W and N.<br>3. Main apron.<br>4. TWY R.<br>5. TWY T (on request). |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | KFOR | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Epandage de produit déverglaçant soumis à accord exploitant AD.<br>Pistes spécialement traitées en conditions hivernales : non applicable. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>De-icing agent spreading is under permission of AD manager.<br>RWY specially treated in winter conditions : not practical. |

**AD 2 LFOB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Parking principal, aviation légère, Nord et IGN : enrobé. | Main apron, general aviation, North and IGN : asphalt. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking principal<br>Poste 1 : 69 F/B/W/T<br>Poste 2 : 49 F/C/W/T<br>Poste 3 : 67 F/B/W/T<br>Poste 4 : 62 F/C/W/T<br>Poste 5 : 51 F/C/W/T<br>Poste 6 : 50 F/C/W/T<br>Poste 7 : 47 F/C/W/T<br>Poste 8 et 9 : 46 F/B/W/T<br>Postes 10, 11 et 12 : 39 F/C/W/T<br>Parking aviation légère : 7,5 t<br>Parking Nord : 5,7 t<br>Parking IGN : 14 F/C/Y/T | Main apron<br>Stand 1 : 69 F/B/W/T<br>Stand 2 : 49 F/C/W/T<br>Stand 3 : 67 F/B/W/T<br>Stand 4 : 62 F/C/W/T<br>Stand 5 : 51 F/C/W/T<br>Stand 6 : 50 F/C/W/T<br>Stand 7 : 47 F/C/W/T<br>Stands 8 and 9 : 46 F/B/W/T<br>Stands 10, 11 and 12 : 39 F/C/W/T<br>Light aviation apron : 7.5 t<br>North apron : 5,7 t<br>IGN apron : 14 F/C/Y/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | N = 23 m; W, R = 18 m; A, P = 7.5 m; H = 11 m; T = 10.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | N, W, R, A, P, T : enrobé<br>H : herbe | N, W, R, A, P, T : asphalt<br>H : grass |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | N : 54 F/C/W/T<br>W : 46 F/B/W/T<br>R : 38 F/C/W/T<br>A, P : 5.7 t<br>T : 6 F/C/Y/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Seuils de piste | Thresholds |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD 2 LFOB ADC | See AD 2 LFOB ADC |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 1 49°27'30.78"N 002°06'39.04"E<br>10 49°27'33.53"N 002°06'52.73"E<br>11 49°27'34.63"N 002°06'54.24"E<br>12 49°27'35.79"N 002°06'55.69"E<br>2 49°27'30.11"N 002°06'40.51"E<br>3 49°27'29.26"N 002°06'42.52"E<br>4 49°27'28.49"N 002°06'44.36"E<br>5 49°27'28.00"N 002°06'45.38"E<br>6 49°27'28.85"N 002°06'46.20"E<br>7 49°27'29.91"N 002°06'47.62"E<br>8 49°27'30.99"N 002°06'49.07"E<br>9 49°27'32.80"N 002°06'51.20"E | D1 49°27'44.24"N 002°07'17.83"E<br>D2 49°27'44.57"N 002°07'18.29"E<br>D3 49°27'44.91"N 002°07'18.75"E<br>D4 49°27'45.24"N 002°07'19.21"E<br>G1 49°27'13.19"N 002°06'29.06"E<br>G2 49°27'13.67"N 002°06'27.95"E<br>G3 49°27'14.02"N 002°06'27.09"E<br>L1 49°27'31.20"N 002°06'35.52"E<br>L2 49°27'30.88"N 002°06'36.04"E<br>L3 49°27'31.16"N 002°06'35.43"E<br>L4 49°27'31.70"N 002°06'34.48"E<br>L5 49°27'32.16"N 002°06'33.50"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Parking Principal : Postes 1 à 12<br>Parking aviation légère : Postes L1 à L5<br>Parking Nord : Postes D1 à D4<br>Parking IGN : Postes G1 à G3<br>Utilisation des postes de stationnement : voir AD 2 LFOB MIA_TXT 01 | Main apron : Stands 1 to 12<br>Light aviation apron : Stands L1 to L5<br>North apron : Stands D1 to D4<br>IGN apron : Stands G1 to G3<br>Use of stands : see AD 2 LFOB MIA_TXT 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui : marquage axial de voie de circulation, sauf TWY en herbe H. | Yes : taxiway centreline marking, except for grass TWY H. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 12/30 : seuil, axe de piste, identification piste.<br>RWY 04/22 : seuil, axe de piste, identification de piste.<br>TWY : axes, points d'attente (sauf H) | RWY 12/30 : threshold, runway axis, runway identification.<br>RWY 04/22 : threshold, runway axis, runway identification.<br>TWY : axis, holding points (except H). |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | N, T, W commandables. | N, T, W remote controlled, |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOB .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | PARIS CHARLES DE GAULLE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LILLE |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING (H24)<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 041.47 (040) | 708 x 18 | 5.7t<br>revêtue / paved | 49°27'26.53"N 002°07'00.53"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 346ft |
| 22 | 221.48 (220) | 708 x 18 | 5.7t<br>revêtue / paved | 49°27'43.70"N 002°07'23.82"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 359ft |
| 12 | 123.66 (122) | 2429 x 45 | 52 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 49°27'29.92"N 002°06'13.87"E<br>( 49°27'29.14"N 002°06'15.69"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 352ft<br>DTHR : 352ft |
| 30 | 303.66 (302) | 2429 x 45 | 52 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 49°26'46.34"N 002°07'54.24"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 297ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | 768 x 60 | NIL | (1) |
| 22 | NIL | NIL | NIL | 768 x 60 | NIL | (2) |
| 12 | NIL | NIL | NIL | 2549 x 280 | NIL | (3) |
| 30 | NIL | NIL | NIL | 2549 x 280 | NIL | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 30 x 60 m (seuil 04) et de 30 x 60 m (seuil 22).
RESA (runway end safety area) 30 x 60 m (threshold 04) and 30 x 60 m (threshold 22).

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 30 x 60 m (seuil 22) et de 30 x 60 m (seuil 04).
RESA (runway end safety area) 30 x 60 m (threshold 22) and 30 x 60 m (threshold 04).

(3) Accotements non aménagés pour les quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est supérieure ou égale à 9 m.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 170 x 280 m (seuil 12) et de 240 x 280 m (seuil 30).
Shoulders non arranged for four-engine aircraft whose wingspan is greater than 36 m and whose overall width of the main gear is greater than or equal to 9 m.
RESA (runway end safety area) 170 x 280 m (threshold 12) and 240 x 280 m (threshold 30).

(4) Accotements non aménagés pour les quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est supérieure ou égale à 9 m.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 280 m (seuil 30) et de 170 x 280 m (seuil 12).
Pente longitudinale de 0,97% (supérieure à la valeur maximale règlementaire de 0,80%) sur le premier quart de la piste 30.
Shoulders non arranged for four-engine aircraft whose wingspan is greater than 36 m and whose overall width of the main gear is greater than or equal to 9 m.
RESA (runway end safety area) 240 x 280 m (threshold 30) and 170 x 280 m (threshold 12).
Longitudinal slope of 0.97% (greater than the maximum regulatory value of 0.80%) on the first quarter of RWY 30.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 708 | 708 | 708 | 708 | |
| 22 | 708 | 708 | 708 | 708 | |
| 12 | 2429 | 2429 | 2429 | 2385 | |
| TWY N | 1653 | 1653 | 1653 | | |
| TWY T | 1925 | 1925 | 1925 | | |
| TWY W | 2033 | 2033 | 2033 | | |
| 30 | 2429 | 2429 | 2429 | 2429 | |
| TWY N | 799 | 799 | 799 | | |

**AD 2 LFOB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | 900 m | 2429 | 15 m | W/R | LIH |
| 30 | - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | 2429 | 15 m | W/R | LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12 | 2429 | 60 m | R/W/Y | LIH | R | | | (1) |
| 30 | 2429 | 60 m | W/Y | LIH | R | | | (2) |

(1) Balisage d'approche, TDZ, seuil 12, axial et fin de piste : feux LED.
Balisage latéral de couleur rouge sur 44 m, puis blanche sur 1785 m et de couleur jaune sur les 600 m restants.
Balisage axial de couleur blanche puis de couleurs alternées rouge et blanc entre 900 m et 300 m de l'extrémité de piste et de couleur rouge entre 300 m et extrémité de piste.
Approach lighting, TDZ, THR 12 and end of RWY : LED lights.
Edge lighting red over 44 m, white over 1785 m and yellow over the 600 m remaining.
Axis lighting white, then alternate colours red and white between 900 m and 300 m from the end of RWY, and red between 300 m and the end of RWY.

(2) Balisage d'approche, seuil 30, axial et fin de piste : feux LED.
Balisage latéral de couleur blanche sur 1829 m, de couleur jaune sur les 600 m restants.
Balisage axial de couleur blanche puis de couleurs alternées rouge et blanc entre 900 m et 300 m de l'extrémité de piste et de couleur rouge entre 300 m et extrémité de piste.
Approach lighting, THR 30, axis lighting and end of RWY : LED lights.
Edge lighting white over 1829 m, yellow over the 600 m remaining.
Axis lighting white, then alternate colours red and white between 900 m and 300 m from the end of RWY and red between 300 m and the end of RWY.

**AD 2 LFOB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Voir AD 2 LFOB ADC 01. | See AD 2 LFOB ADC 01. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY N, W. | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY R, W, N, T. | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe no break | Power generator no break |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Instantané | without any delay |
| 5 | Observations / *Remarks* | WDI lumineuse | Lighted WDI |

**AD 2 LFOB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Les opérations de décollage et d'atterrissage d'hélicoptère s'effectuent uniquement sur la piste en service.<br>Postes 7 et 8 : D (LHT) < 19.5 m. | Helicopter TKOF and landing only on RWY in use.<br>Stands 7 and 8 : D (Overall length) < 19.5 m. |

**AD 2 LFOB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BEAUVAIS**<br><br>49°30'57"N , 002°15'58"E - arc horaire de 6.4 NM de rayon centré sur 49°25'38"N , 002°10'31"E - 49°19'22"N , 002°08'32"E - 49°25'05"N , 001°55'31"E - arc horaire de 6.4 NM de rayon centré sur 49°28'35"N , 002°03'43"E - 49°33'55"N , 002°09'09"E - 49°30'57"N , 002°15'58"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>BEAUVAIS Approche (FR)<br>BEAUVAIS Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>BEAUVAIS Tour (FR)<br>BEAUVAIS Tower (EN) | 0615-2200, SUM : -1HR<br>Extension pour tout vol commercial programmé.<br>Activation connue sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41.<br>Extension for all scheduled commercial flights.<br>Activity known on ATIS 118.380 MHz or phone 03 44 84 69 41. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | BEAUVAIS Information (FR)<br>*BEAUVAIS Information (EN)* | 119.800 MHz | HO | |
| FIS | BEAUVAIS Information (FR)<br>*BEAUVAIS Information (EN)* | 123.985 MHz | HO | Canal 8.33<br>Secteur/Sector WEST |
| APP | BEAUVAIS Approche (FR)<br>*BEAUVAIS Approach (EN)* | 121.405 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | BEAUVAIS Approche (FR)<br>*BEAUVAIS Approach (EN)* | 123.985 MHz | HO | Canal 8.33<br>Secteurs/Sectors WEST et/and EAST. |
| TWR | BEAUVAIS Tour (FR)<br>*BEAUVAIS Tower (EN)* | 121.405 MHz | HO | |
| TWR | BEAUVAIS Tour (FR)<br>*BEAUVAIS Tower (EN)* | 123.985 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Canal 8.33 |
| VDF | BEAUVAIS Gonio (FR)<br>*BEAUVAIS Homer (EN)* | 121.405 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| VDF | BEAUVAIS Gonio (FR)<br>*BEAUVAIS Homer (EN)* | 123.985 MHz | HO | Canal 8.33 |
| ATIS | BEAUVAIS (FR)<br>*BEAUVAIS (EN)* | 118.380 MHz | HO | Canal 8.33.<br>TEL : 03 44 84 69 41 |
| A/A | BEAUVAIS (FR) | 121.405 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFOB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | BV | 391 kHz | H24 | 49°29'30.1"N 002°01'46.3"E | 412 ft | 25NM | | 303°/3,53 NM THR 12 | |
| VOR-DME | BOV | 109.65 MHz<br>CH 33Y | H24 | 49°26'10.9"N 002°09'11.5"E | 301 ft | 60NM FL500 | | | |
| LOC 30 (I.E.1) | BI | 109.95 MHz | H24 | 49°27'34.3"N 002°06'03.8"E | 360 ft | | | 302°/245 m THR 12 | |
| GP 30 | | 333.65 MHz | H24 | 49°26'47.6"N 002°07'40.6"E | | | 16.1 m/53 ft<br>( 3 °) | 276°/277 m THR 30 | |
| DME 30 | | CH 36Y | H24 | 49°26'47.6"N 002°07'40.6"E | 356 ft | 25NM FL250 | | 276°/277 m THR 30 | |
| LOC 12 (III.E.4) | BVT | 111.15 MHz | H24 | 49°26'41.4"N 002°08'05.6"E | 312 ft | 25 NM | | 122°/276 m THR 30 | |
| GP 12 | | 331.55 MHz | H24 | 49°27'19.3"N 002°06'27.7"E | | | 16.5 m/54 ft<br>( 3 °) | 140°/389 m DTHR 12 | |
| DME 12 | | CH 48Y | H24 | 49°27'19.3"N 002°06'27.7"E | 392 ft | 25NM | | 140°/389 m DTHR 12 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1. DECOLLAGE PISTE 12**

Depuis l'intersection avec le TWY W :

* distances : voir AD 2 LFOB.13
* les usagers doivent prévenir la Tour de Contrôle à la mise en route.

LVTO avec RVR < 150/200 m autorisés.

**20.2. REPOUSSAGE**

L'autorisation de repoussage est valide 1 minute.

**20.3. REGLES DE SÛRETE SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT**

Sur le parking principal et aviation légère, dès l'arrivée au poste de stationnement, contact obligatoire avec Beauvais OPS 131.540 Mhz, ne pas quitter l'ACFT sans avoir été inspecté filtré par un agent de sûreté.

**20.4. CIRCULATION DES AERONEFS**

TWY A : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5m. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY H : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5m. Utilisable de jour uniquement. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY N : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9 m.

TWY P : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5 m. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY R : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9m et empattement < ou = 18 m. Circulation des aéronefs interdite par RVR < 550 m.

TWY T : limité aux aéronefs d'envergure < 24 m avec OMGWS < 6 m. Circulation des aéronefs interdite par RVR < 350 m.

TWY W : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9 m.

Sur la piste 04/22 : Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

**20.5. ENTRAINEMENT IFR**

O/R TEL 03 44 84 69 34

**20.6 RESTRICTION D'UTILISATION DES PISTES**

Demi-tour sur piste interdit par température supérieure à 30°C en dehors des aires de demi-tour.

La vitesse maximale d'utilisation des aires de demi-tour est de 10 kts.

Piste 12/30 :

- Fermée de nuit en dehors des HOR ATS (absence de PCL).

- Non utilisable par les aéronefs quadrimoteurs d'envergure supérieure ou égale à 36 m et dont l'OMGWS est supérieure ou égale à 9 m.

Piste 04/22 : Décollage et atterrissage interdits de nuit (absence de balisage lumineux).

Hors horaires ATS :

- Décollages et atterrissages simultanés sur piste 12/30 et 04/22 interdits.

- Lors du roulage sur la piste 12/30, en cas d'exploitation simultanée de la piste 04/22 par un autre aéronef, maintenir sur la piste 12/30 avant le TWY Novembre à l'écart des axes de la piste 04/22.

**20.7 GESTION DES AIRES DE TRAFIC**

- PRKG Principal affecté prioritairement aux ACFT commerciaux.

- PRKG Aviation Légère affecté prioritairement aux ACFT légers de passage.

- PRKG Nord affecté prioritairement aux ACFT basés.

- PRKG IGN réservé aux ACFT autorisés par l'IGN.

- Pentes sur postes de stationnement entre 1% et 1,8% : calage obligatoire.

La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manoeuvre.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic (délimitée par la ligne de sécurité) et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manoeuvre. L'établissement d'un contact radio est obligatoire avant la pénétration sur cette aire.

Sur l'aire de trafic, le pilote assure la prévention des abordages et des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

**20.7.1 Parking principal**

A l'arrivée, les postes de stationnement sont attribués par Beauvais OPS et cette information est relayée par la tour de contrôle aux aéronefs.

Assistance par un placeur obligatoire pour toute arrivée d'aéronef, à l'exception des hélicoptères

***20.1. TAKEOFF RUNWAY 12***

*From intersection with TWY W :*

* *distances : see AD 2 LFOB.13*
* *users must advise the control TWR at startup.*

*LVTO with RVR < 150/200 m authorized.*

***20.2. PUSHBACK***

*Pushback clearance is valid for one minute.*

***20.3. SECURITY RULES ON PARKING AREAS***

*On main parking and general aviation, when arriving on apron, contact obligatory Beauvais OPS on 131.540 Mhz, do not leave ACFT before being inspected by security agents.*

***20.4. AIRCRAFT TAXIING***

*TWY A : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.*

*TWY H : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. Available daytime only. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.*

*TWY N : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m.*

*TWY P : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.*

*TWY R : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m and wheelbase < or = to 18 m. ACFT taxiing prohibited if RVR < 550 m.*

*TWY T : limited to ACFT whose wingspan is < 24 m with OMGWS < 6 m. ACFT taxiing prohibited if RVR < 350 m.*

*TWY W : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m.*

*On RWY 04/22 : ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.*

***20.5. IFR TRAINING***

*O/R TEL 03 44 84 69 34*

***20.6 RESTRICTION OF RWY USE***

*U-turn on runway prohibited when temperature is above 30°C except on turn-around area.*

*Maximum speed when using turn-around area : 10 kts.*

*RWY 12/30 :*

*- Closed at night outside ATS SKED (no PCL).*

*- Not available for four-engined ACFT whose wingspan is > or = to 36 m and whose OMGWS is > or = to 9 m.*

*RWY 04/22 : TKOF and LDG forbidden at night (no lighting)*

*Outside ATS schedules :*

*- Simultaneous take-offs and landings on runways 12/30 and 04/22 prohibited.*

*- When taxiing on runway 12/30, in case of a simultaneous use of runway 04/22 by another aircraft, maintain on RWY 12/30 before TWY November away from the axes of runway 04/22.*

***20.7 APRON MANAGEMENT***

*- Main apron allocated in priority to commercial ACFT.*

*- Light Aviation apron allocated in priority to light ACFT in transit.*

*- North apron allocated in priority to home-based ACFT.*

*- IGN apron reserved for ACFT authorised by IGN.*

*- Slopes on stands between 1% and 1.8% : wheel chocks mandatory.*

*TWR organises the taxiing sequence to enter the manoeuvring area.*

*Responsabilities of control services finish on arrival, when ACFT enter the apron (defined by security line) and, on departure begin when ACFT enter the manoeuvring area. Radio contact is compulsory before entering the manoeuvring area.*

*On apron, pilots are responsible for ground collision avoidance, their own separation and the third party safety.*

***20.7.1 Main apron***

*On arrival, parking stands are allocated by Beauvais OPS and this information is transmitted by TWR to ACFT.*

*Assistance from a marshaller is required for all arriving aircraft, with the exception of helicopters.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Au départ et préalablement à tous déplacements, les aéronefs doivent obligatoirement contacter la TWR.

*On departure and before moving, ACFT must contact TWR.*

**20.7.2 Parking aviation légère**

***20.7.2 Light aviation apron***

A l'arrivée, les postes de stationnement sont attribués par Beauvais OPS et cette information est relayée par la tour de contrôle aux aéronefs.

*On arrival, parking stands are allocated by Beauvais OPS and this information is transmitted by TWR to ACFT.*

Le stationnement est réalisé en autoguidage par le pilote.

*Parking is performed using the pilot's autopilot system.*

Cette aire de trafic n'est pas équipée d'éclairage.

*This apron is not equipped with lighting.*

Utilisation interdite lors de l'activation des procédures de faible visibilité (LVP).

*Use prohibited during low-visibility procedures (LVP).*

Au départ et préalablement à tous déplacements, les aéronefs doivent obligatoirement contacter Beauvais OPS puis la TWR.

*On departure and before moving, ACFT must contact Beauvais OPS and then TWR.*

Les essais moteurs sont effectués sur le PRKG avant le déplacement en vue de rejoindre l'aire de manoeuvre.

*Run ups are performed on PRKG before taxiing to manoeuvring area.*

**20.7.3 Parking Nord**

***20.7.3 North apron***

Les pilotes veillent la fréquence lors de leurs déplacements sur le PRKG.

*Pilots monitor frequency during taxiing on PRKG.*

Préalablement à tout déplacement en vue de rejoindre l'aire de manoeuvre, les essais moteurs sont effectués sur le poste de stationnement puis les pilotes contactent la TWR.

*Before taxiing to manoeuvring area, run ups are performed on parking stand and then contact TWR.*

Voies de circulation autour du PRKG Nord limitées aux avions de 13 m d'envergure maximum.

*Twy around PRKG North limited to ACFT whose wingspan is MAX 13 m.*

Le stationnement est réalisé en autoguidage par le pilote.

*Parking is performed using the pilot's autopilot system.*

Cette aire de trafic n'est pas équipée d'éclairage.

*This apron is not equipped with lighting.*

**20.7.4 Parking IGN**

***20.7.4 IGN apron***

Les pilotes veillent la fréquence lors de leurs déplacements sur le PRKG.

*Pilot monitor frequency during taxiing on apron.*

Préalablement à tout déplacement en vue de rejoindre l'aire de manoeuvre, les pilotes contactent la TWR.

*Before taxiing to manoeuvring area, pilot must contact TWR.*

Le stationnement est réalisé en autoguidage par le pilote.

*Parking is performed using the pilot's autopilot system.*

**20.8 UTILISATION DES AIRES DE STATIONNEMENT**

***20.8 USE OF PARKING STANDS***

Pour tout aéronef non régulier ou non basé, PPR PN 48 HR obligatoire auprès du gestionnaire.

*For non scheduled flight or non home-based aircraft, mandatory PPR PN 48 HR from AD operator.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales)** ***Noise abatement procedures (and other environmental provisions)***

• Arrêté du 11 mars 2024 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise);

• Arrêté du 25 avril 2002 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise);

• Arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 22 septembre 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Beauvais;

• Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Le non-respect des dispositions du 2.21.1 et 2.21.3 ci-dessous peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 1 500 euros pour une personne physique et 40 000 euros pour une personne morale.

*• French ministerial order of March 11, 2024 amended, restricting the operation of Beauvais-Tillé airport;*

*• French ministerial order of April 25, 2002 amended, restricting the operation of Beauvais-Tillé airport;*

*• French ministerial order of July 28, 2023 (published September 22, 2023) regarding to the use of ACFT auxiliary power engines during a stopover at Beauvais-Tille airport;*

*• French ministerial order of December 14, 1993 regarding to the gradual withdrawal from service of subsonic jet ACFT non-standard-compliant the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3.*

*Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (2.21.1 and 2.21.3) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40,000 euros for a legal entity.*

## 21.1 RESTRICTIONS ACOUSTIQUES

### 21.1.1 Définition

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef;

- « Annexe 16 » : annexe à la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volume I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion;

- « chapitre 3 », « chapitre 4 » et « chapitre 14 » : respectivement le chapitre 3, chapitre 4 et chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16;

- « marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs ou turbopropulseur » : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

### 21.1.2 Restrictions applicables

21.1.2.1 Restriction Chapitre 2

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14, dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers, ne peut être exploité sur l'aérodrome.

21.1.2.2 Couvre-feu

Aucun aéronef ne peut atterrir ou décoller entre 0000 et 0500, heures locales de départ de son poste de stationnement ou de toucher des roues pour l'arrivée.

Aucun des aéronefs certifié chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 05 EPNdB ne peut atterrir ou décoller entre 2200 et 0000, d'une part, et entre 0500 et 0700, d'autre part, heures locales de départ du poste de stationnement ou de toucher des roues pour l'arrivée.

### 21.1.3 Exemptions / dérogations

• Exemptions

Les dispositions du 2.21.1.2.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol;

- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public;

- aux aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

• Dérogations

I. le commandant de bord peut déroger aux règles définies au 2.21.1.2.2. que s'il juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol;

II. Par dérogation au 2.21.1.2.2. les aéronefs répondant à l'ensemble des critères ci-après peuvent être autorisés à atterrir entre 0000 et 0100, heures locales de toucher des roues :

- aéronefs équipés de turboréacteurs;

- aéronefs effectuant des vols réguliers de transport de passagers;

- aéronefs certifiés chapitre 3 ayant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB ainsi que les aéronefs certifiés chapitre 4 et chapitre 14;

- aéronefs dont le dernier atterrissage était programmé entre 2100 et 2300 et dont le décollage est prévu le lendemain;

## *21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE*

### *21.1.1 Definition*

*Referred as :*

*- "operators" : ACFT technical operators;*

*- "Annex 16" : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07, 1944, entitled "Protection of the Environment (Volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of ACFT noise and ACFT engine emissions*

*- "Chapter 3", "Chapter 4" and "Chapter 14" : respectively Chapter 3, Chapter 4 and Chapter 14 of Annex 16, Volume 1, Part II;*

*- "The cumulative margin of a turbojet or turboprop engine" : the sum of the difference between the three points between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.*

### *21.1.2 Applicable restrictions*

*21.1.2.1 Chapter 2 restriction*

*No ACFT fitted with turbojet engines not complying with chapter 3, 4 or 14 standards, with MTOW equal or higher than 34,000 kg or with max certified passenger configuration higher than 19 may be operated on the airport.*

*21.1.2.2 Curfew*

*No ACFT can land or TKOF from midnight to 0500, local time of departure from the PRKG stand or touch-down for arrival.*

*No ACFT chapter 3 with a cumulative margin less than 05 EPNdB can land or TKOF from 2200 to midnight, on the first hand, and from 0500 to 0700, on the second hand, local time of departure from the PRKG stand or touch-down for arrival.*

### *21.1.3 Exemptions / waivers*

*• Exemptions*

*The provisions specified in paragraphs 2.21.1.2.2. do not prevent the following ACFT from landing and/or taking-off under special circumstances :*

*- ACFT performing humanitarian or ambulance flights;*

*- ACFT in emergency situations, for the sake of the flight safety;*

*- military ACFT and State's ACFT exclusively assigned to a public service;*

*- ACFT performing state flights.*

*• Waivers*

*I. Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in paragraph 2.21.1.2.2 for the sake of flight safety;*

*II. By waivers specified in paragraph 2.21.1.2.2. the ACFT meeting all the criteria below can be authorized to land from midnight to 0100, local touch-down time :*

*- ACFT equipped with turbojet engines;*

*- ACFT performing regular passenger transport flights;*

*- Chapter 3 ACFT with a cumulated margin equal to or greater than 13 EPNdB, as well as ACFT certified as per the standards mentioned in Chapters 4 and 14;*

*- ACFT the last landing of which was scheduled between 2100 and 2300 and the TKOF of which is scheduled the day after;*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- aéronefs subissant un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

Ces dérogations au 2.21.1.2.2. sont accordées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile si des raisons environnementales ou d'ordre public le justifient.

Les demandes de dérogation sont adressées au service compétent par l'intermédiaire de l'exploitant d'aérodrome.

III. Des dérogations aux règles définies au 2.21.1.2.1. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

**21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES**

**21.2.1 Procédures opérationnelles de départ et d'arrivées**

• Procédures opérationnelles au départ

Les itinéraires sont définis pour les aéronefs dont les performances de montée permettent d'adopter une pente minimale de 5.5%. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.
Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport.

**RWY 12 :**

Altération de cap à gauche dès le décollage

**Consignes SID CONV :**

Dès la DER monter 106°. A 800 ft (441 ft) tourner à gauche pour suivre le SID approprié.

**Consignes SID RNAV :**

Dès la DER monter 106°.

**Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1S) :**

A 800 ft (441 ft), tourner à gauche R 083 BOV (083°) (ne pas tourner avant la DER).
A 8.4 NM DME BI tourner à droite 118° vers OB701.
A OB701 (WP à survoler) suivre le SID.

**Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1V) :**

A 800 ft (441 ft), tourner à gauche R 083 BOV (083°) (ne pas tourner avant la DER).
A 4 NM DME BI tourner à droite 202° vers OB702 pour rejoindre le R 142 BOV.
A OB702 (WP à survoler) suivre le SID.

**Vers LGL- ELCOB (1S - 1V) et**

**Vers AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1V) :**

A 800 ft (441 ft), tourner à gauche (ne pas tourner avant la DER) pour rejoindre BV à 4000 ft (3641 ft) MNM.
A BV suivre le R 211 BV (211°) vers OB601.
A OB601 (WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 30 :**

**Consignes SID CONV :**

Monter dans l'axe (302°).

**Vers ATREX-NURMO-OPALE-VESAN (1N) :**

A 800 ft (441 ft) tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM DME BI) pour suivre le SID approprié.

**Vers MATID (1N) :**

A 1400 ft (1041 ft) rejoindre le R 302 BOV (302°) pour suivre le SID.

**Consignes SID RNAV :**

Monter dans l'axe (302°).

**Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1T) :**

A 800 ft (441 ft), tourner à droite 118° (ne pas tourner avant 2 NM DME BI) vers OB701.
A OB701 (WP à survoler) suivre le SID approprié.

**Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1W) :**

A 800 ft (441 ft), tourner à droite 172° (ne pas tourner avant 2 NM DME BI).
Rejoindre à 4000 ft (3641 ft) MNM et suivre le R 142 BOV (142°) vers OB702.
A OB702 (WP à survoler) suivre le SID approprié.

**Vers LGL- ELCOB (1T - 1W) et**

**Vers AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1W) :**

Description : voir volet AD 2 LFOB SID RWY30 RNAV INI INSTR 01.

Voir volets AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI et SID RWY30 RNAV INI.

*- ACFT delayed for reasons not incumbent on the carrier.*

*These waivers specified in paragraph 2.21.1.2.2. are granted on a case-by-case basis by the Minister in charge of civil aviation.*

*The requests for waiver are sent to the competent department through the airfield operator.*

*III. Waivers to 2.21.1.2.1. provisions can be exceptionally granted by the Minister in charge of civil aviation.*

***21.2 OPERATIONAL PROCEDURES***

***21.2.1 Operational procedures on departure and on arrival***

*• Operational procedures on departure*

*The paths are defined for ACFT whose climb performances enable them to fly a minimum gradient of 5.5%. If this is not the case, the Captains are obliged to report this as soon as they request start-up.*
*The ACFT shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible.*

***RWY 12 :***

*Alteration of heading to the left as soon as ACFT takes off.*

***SID CONV instructions :***

*When you get to DER, climb 106°. At 800 ft (441 ft), turn left to follow appropriate SID.*

***SID RNAV instructions :***

*When you get to DER, climb 106°.*

***To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1S) :***

*At 800 ft (441 ft), turn left R 083 BOV (083°) (do not turn before DER).*
*At 8.4 NM DME BI, turn right 118° to OB701.*
*At OB701 (flyover WP), follow SID.*

***To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1V) :***

*At 800 ft (441 ft), turn left R 083 BOV (083°) (do not turn before DER).*
*At 4 NM DME BI, turn right 202° to OB702 to join R 142 BOV.*
*At OB702 (flyover WP), follow SID.*

***To LGL- ELCOB (1S - 1V) and***

***To AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1V) :***

*At 800 ft (441 ft), turn left (do not turn before DER) to join BV at 4000 ft (3641 ft) MNM.*
*At BV, follow R 211 BV (211°) to OB601.*
*At OB601 (flyover WP), follow SID.*

***RWY 30 :***

***SID CONV instructions :***

*Climb straight ahead (302°).*

***To ATREX-NURMO-OPALE-VESAN (1N) :***

*At 800 ft (441 ft), turn right (do not turn before 2 NM DME BI) to follow appropriate SID.*

***To MATID (1N) :***

*At 1400 ft (1041 ft) join R 302 BOV (302°) to follow SID.*

***SID RNAV instructions :***

*Climb straight ahead (302°).*

***To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1T) :***

*At 800 ft (441 ft), turn right 118° (do not turn before 2 NM DME BI) to OB701.*
*At OB701 (flyover WP), follow appropriate SID.*

***To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1W) :***

*At 800 ft (441 ft), turn right 172° (do not turn before 2 NM DME BI).*
*Join at 4000 ft (3641 ft) MNM and follow R 142 BOV (142°) to OB702.*
*At OB702 (flyover WP), follow appropriate SID.*

***To LGL- ELCOB (1T - 1W) and***

***To AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1W) :***

*Description : see page AD 2 LFOB SID RWY30 RNAV INI INSTR 01.*

*See pages AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI and SID RWY30 RNAV INI.*

• Procédures opérationnelles à l'arrivée

MVL interdites pour ACFT de catégories C et D.

MVL RWY 12/30 : éviter le survol de la commune de Tillé.

Approche à vue CAT. C et D : maintenir 2000 ft en branche vent arrière RWY 30, intercepter la branche finale à 3.5 NM/BI.

**21.2.2 Entraînements**

L'entraînement aux tours de piste et/ou aux procédures d'approche aux instruments des aéronefs non basés est :

- interdit les SAM, DIM et JF.

- autorisé aux ACFT < 5.7 t du LUN au VEN de 0700 à 1900

- autorisé aux ACFT > 5.7 t du LUN au VEN de 0700 à 1700 (ETE : - 1 HR).

Circuit basse hauteur : uniquement pour vols d'entraînement d'ACFT basés monomoteurs < 5.7 t avec instructeur à bord. Entraînement réacteurs et bimoteurs piste 12 et 30 : circuit au nord, 1900 ft/AMSL (1500 ft/QFE). Eviter le survol des villages.

**21.3 UTILISATION DES APU**

**21.3.1 Définition**

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

Heure programmée de départ du poste de stationnement : SOBT (Scheduled Off Block Time).

**21.3.2 Utilisation des moyens de substitutions**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.3.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (SOBT) lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (SOBT) lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage;

**21.3.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage;

**21.3.5 Exemptions / dérogations**

• Exemptions

Les dispositions du 2.21.3.2. ne s'appliquent pas aux:

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol;

- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public;

- aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

• Dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles fixées au 2.21.3.2 to 2.21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

**21.4 AUTRES PROCEDURES OPERATIONNELLES**

**21.4.1 Inverseurs de poussée**

Utilisation des inverseurs de poussée interdite sauf pour motif de sécurité ou nécessité opérationnelle laissée à l'appréciation du commandant de bord.

• *Operational procedures on arrival*

*Circling (visual manoeuvring without prescribed track) prohibited for category C and D ACFT.*

*Circling RWY 12/30 : avoid flying over the village of Tillé.*

*Visual approach CAT. C and D : maintain 2000 ft in down wind leg RWY 30, intercept final leg at 3.5 NM/BI.*

***21.2.2 Training***

*Training in aerodrome circling and/or in instrument approach procedures for nonbased ACFT is :*

*- prohibited on SAT, SUN and HOL.*

*- authorized for ACFT < 5.7 t from MON to FRI between 0700 and 1900,*

*- authorized for ACFT > 5.7 t from MON to FRI between 0700 and 1700 (SUM : - 1 HR)*

*Low-height circuit : only for single-engine training flights for based ACFT < 5.7 t with instructor on board. Training for jet aircraft and twin-engine aircraft, runways 12 and 30 : pattern to the north, 1900 ft/AMSL (1500 ft/QFE). Avoid flying over villages.*

***21.3 APU RESTRICTIONS***

***21.3.1 Definition***

*"Alternative means" : fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an ACFT while parked on apron.*

*Scheduled time of departure from the stand : SOBT (Scheduled Off Block Time).*

***21.3.2 Use of alternative devices***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.*

***21.3.3 Departing flights***

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to the SOBT (as defined in paragraph 2.21.3.1), on PRKG stands equipped with alternative devices;*

*- 30 minutes prior to the SOBT (as defined in paragraph 2.21.3.1), on PRKG stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.*

***21.3.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes after arrival at the PRKG stand, when the stand is equipped with alternative devices supplying power or air conditionning;*

*- 20 minutes after arrival at the PRKG stand, when not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.*

***21.3.5 Exemptions / waivers***

*• Exemptions*

*The provisions specified in paragraphs 2.21.3.2. do not apply to :*

*- ACFT performing humanitarian or ambulance flights;*

*- ACFT in emergency situations, for the sake of the flight safety;*

*- military ACFT and State's ACFT exclusively assigned to a public service;*

*- ACFT carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

*• Waivers*

*Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in paragraphs 2.21.3.2 to 2.21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

***21.4 OTHER ENVIRONMENTAL PROVISIONS***

***21.4.1 Thrust reversers***

*The use of thrust reversers is prohibited except for safety reasons or operational necessity left to the appreciation of the Captain.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOB.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 APPROCHES DE PRECISION ILS RWY 12**

L'aire d'emploi de la radio sonde est de 300 m en amont du seuil 12.

Le profil du terrain en amont de cette aire d'emploi est irrégulier (de type marche*), de sorte que :

- l'exploitant d'aéronef doit s'assurer que les pilotes sont informés que la variation des informations de radio sonde, entre approximativement 230 ft (RA) et 100 ft (RA), est très rapide du fait du profil de terrain en amont du seuil.

- les opérations CAT II sont interdites.

- tout exploitant d'aéronef désirant opérer en CAT III en piste 12, doit effectuer un programme de démonstration opérationnelle acceptable par son autorité de tutelle.

(*) voir le profil vertical de la carte topographique pour approche de précision piste 12 (AD 2 LFOB PATC RWY 12).

***22.1 ILS PRECISION APPROACH RUNWAY 12***

*Coverage area of radio altimeter is 300 m upstream of threshold 12.*

*Terrain profile upstream of this coverage area is irregular (step profile*) therefore :*

*- ACFT operator must check pilots have been informed of variation of indications provided radio altimeter, between roughly 230 ft (RA) and 100 ft (RA), is very fast due to terrain profile upstream the threshold.*

*- CAT II operations are prohibited.*

*- all ACFT operator wishing to operate in CAT III on runway 12, has to execute an operational demonstration program acceptable by his regulatory authority.*

*(*) see vertical profile on precision approach terrain chart RWY 12 (AD 2 LFOB PATC RWY 12).*

**22.2 PROCEDURES LVP**

**22.2.1 Pistes**

La piste 12 est équipée d'un ILS homologué pour les approches CAT I et CAT III.

La piste 30 est équipée d'un ILS homologué pour les approches CAT I.

Pistes 12 et 30 utilisables pour les LVTO : voir AD 2 LFOB ADC 01.

***22.2 LVP PROCEDURES***

***22.2.1 Runways***

*Runway 12 is equipped with an ILS homologated for CAT I and III approaches.*

*Runway 30 is equipped with an ILS homologated for CAT I approaches.*

*Runways 12 and 30 available for LVTO : see AD 2 LFOB ADC 01.*

**22.2.2 Voies de circulation**

Par 350 m<RVR<550 m, seules les voies de circulation W, N et T sont utilisables par les aéronefs.

Par RVR<350 m, seules les voies de circulation W et N sont utilisables par les aéronefs. La circulation entre la piste 12/30 et les aires de trafic principale et aviation légère est normalisée comme suit :

En piste 12 :
toutes les sorties de ces aires de trafic se font via W,

Tous les mouvements depuis la piste vers ces aires de trafic se font via N.

En piste 30 :

Toutes les sorties de ces aires de trafic vers la piste se font via N,

Tous les mouvements depuis la piste vers ces aires de trafic se font via W.

Les voies de circulation W, N et T sont équipées de barres d'arrêt.

***22.2.2 Taxiways***

*With 350 m<RVR<550 m, only TWYs W, N and T are usable by aircraft.*

*With RVR<350 m, only TWYs W and N are usable by aircraft. The circulation between RWY 12/30 and main apron and light aviation apron is standardised as follows :*

*When RWY 12 :*
*All exits from these aprons via W,*

*All movement from RWY to these aprons via N.*

*When RWY 30 :*

*All exits from these aprons to RWY via N,*

*All movement from RWY to these apron via W.*

*Taxiways W, N and T are equipped with stopbars.*

**22.2.3 Critères de mise en place et de fin de LVP**

La mise en œuvre des LVP est décidée par la TWR et débute au plus tard lorsque la RVR est inférieure à 550 mètres ou lorsque le plafond est inférieur à 200 pieds.

Les procédures LVP prennent fin lorsque la visibilité et le plafond repassent au-dessus des valeurs précitées, durablement et en s'améliorant.

***22.2.3 LVP implementation and end criteria***

*LVP implementation is decided by TWR and starts at the latest when RVR is lower than 550 m or when the ceiling is lower than 200 ft.*

*LVP procedures end when visibility and ceiling come over preceding values, lasting and improving.*

**22.2.4 Marques au sol/dispositifs d'éclairage utilisés dans le cadre des procédures par faible visibilité**

Balisage approche CAT III piste 12, 420 m, HI, ou balisage approche CAT I piste 30, 900 m, HI.

Balisage axial piste, blanc/rouge, espacement 15 m, HI.

Balisage TDZ, blanc, 900 m.

Balisage latéral piste, blanc/jaune, espacement 60 m, HI.

Balisage seuil 30 et seuil décalé 12, vert, HI, et extrémités, rouge, HI.

Barres d'arrêt.

***22.2.4 Ground marking/lighting aids used during LVP procedures***

*CAT III approach lighting runway 12, 420 m, LIH, or CAT I approach lighting runway 30, 900 m, LIH.*

*Centreline runway marking, white/red, spacing 15 m, LIH.*

*TDZ marking, white, 900 m.*

*Runway edge marking, white/yellow, spacing 60 m, LIH.*

*THR 30 and DTHR 12 markings, green, LIH, and runway ends, red, LIH.*

*Stopbars.*

**22.3 Restriction SID Est**

Les SID LANVI sont planifiables H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :
- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI.
- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.
Les SIDs RANUX sont planifiables H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B :
- Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL, même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.

Attention : si un plan de vol utilisant un de ces SIDs est suspendu, l'envoi d'un message DLA pour dé-suspendre le vol peut parfois décaler le vol dans une période où l'état d'activation de la zone militaire a changé, et la route initiale n'est alors plus compatible avec l'activité de la zone. Dans ce cas-là, il convient d'envoyer un message CHG pour changer la route initiale et utiliser le bon SID, compatible avec le nouvel état d'activité de la zone interférente.

***22.3 East SID restriction***

*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*
*- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.*
*- If none of these areas is activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.*
*SID RANUX available H24 according to the activity of military area LFR175B :*
*- If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL >195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*

*Caution : if a flight plan using one of these SIDs is suspended, sending a DLA message to deal with the suspension of the flight can sometimes delay the flight in a period when the activation status of the military zone has changed, and the initial route is then no longer compatible with the activity of the area. In this case, a CHG message should be sent to change the original route and use the correct SID, compatible with the new activity state of the interfering zone.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.4 CPDLC**

CPDLC utilisable au-dessus du FL100.

L'adresse de logon de PARIS ACC est LFFF.

***22.4 CPDLC***

*CPDLC available above FL100.*

*PARIS ACC longon address is LFFF.*

**AD 2 LFOB.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" sont disponibles à l'adresse https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash. Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.

Interdit aux planeurs.

***23.1 GENERAL***

*Additional information called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" is available at https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash. for flight preparation. These non-exhaustive data are published for interest and basic guidance only. It is not meant to be a substitute for aeronautical information supplied through France AIP, NOTAM and SUP AIP.*

*Prohibited to gliders.*

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

***23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a secondary radar display (see AD 1.0).*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Service de Prévention du Risque Animalier (SPRA) :

- permanent HOR ATS sauf SS+30 - SR-30,
- ponctuellement réalisé par fauconnerie.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Wildlife hazard management :*

- *permanent ATS SKED except SS+30 - SR-30,*
- *sometimes achieved with falconry birds.*

**AD 2 LFOB.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOB.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
# LFOB

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*
## Cartes des aires de stationnement : se reporter APDC 01 / *Parking areas chart : see APDC 01*
## POSTES DE STATIONNEMENT / *PARKING STANDS*

| **Postes** *Stands* | **Sorties *** *Exits* | **Avion de référence code OACI** *ICAO code ACFT* | **Code aéronef** *ACFT code* | **Envergure MAX (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)** *MAX length (m)* | **Largeur hors tout du train principal MAX (m)** *MAX OMGWS (m)* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 2 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 3 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 4 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 5 | R / A | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | Départ possible en autonomie, assisté par guidage, pour les aéronefs de code A et B uniquement.<br>*Possible autonomous departure assisted by a marshaller, for ACFT code A and B only.* |
| 6 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 7 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 8 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 9 | R | A321 B738<br>Isc A30B / A3ST B762 / B752 | C | 47.60 | 55.00 | 14.99 | |
| 10 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 11 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| 12 | R | A321 B738 | C | 35.99 | 44.50 | 8.99 | |
| L1 | A | BE200 / C525 / DA 62 LJ31 / PA48 / PC12 / SR22 / TBM 900 | B | 18.00 | 18.00 | 5.99 | Affecté prioritairement aux ACFT légers de passage (< 7,5 t).<br>Aucun moyen de repoussage fourni par l'AD.<br>*Priority to non based light ACFT (< 7,5 t) .*<br>*No push back system provided by the AD.* |
| L2 | A | BE76 / C210 / SR22 / DA 40 / Jodel / PA28 Robin / SR22 / TB-21 | A | 12.00 | 14.00 | 4.49 | |
| L3 | A | BE76 / C210 / SR22 / DA 40 / Jodel / PA28 Robin / SR22 / TB-21 | A | 12.00 | 14.00 | 4.49 | |
| L4 | A | BE200 / C525 / DA 62 LJ31 / PA48 / PC12 / SR22 / TBM 900 | B | 18.00 | 16.50 | 5.99 | |
| L5 | A | BE200 / C525 / DA 62 LJ31 / PA48 / PC12 / SR22 / TBM 900 | B | 18.00 | 16.50 | 5.99 | |
| D1 | A | BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21 | A | 11.00 | 9.92 | 4.49 | Affecté prioritairement aux ACFT basés (< 5,7 t).<br>*Priority to based ACFT (< 5,7 t).* |
| D2 | A | BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21 | A | 11.00 | 9.92 | 4.49 | |
| D3 | A | BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21 | A | 11.00 | 9.92 | 4.49 | |
| D4 | A | BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21 | A | 11.00 | 9.92 | 4.49 | |
| G1 | R | BE200 | B | 16.61 | 16.50 | 5.99 | Réservé aux ACFT autorisés par l'IGN.<br>*Reserved for ACFT authorized by IGN.* |
| G2 | R | BE200 | B | 16.61 | 16.50 | 5.99 | |
| G3 | R | BE200 | B | 16.61 | 16.50 | 5.99 | |

* Sortie du poste : A : autonome R : repoussée

** Stand exit : A : self-manoeuvring R : push back*

**Remarques générales :**

- Sur le parking principal : sens de sortie du poste en autonome sur instruction du contrôle, départ assisté par guidage du placeur.
- Sur le parking principal : assistance obligatoire par un placeur pour l'arrivée et le départ hors urgence avérée avec autorisation du contrôle du trafic aérien.
- Les postes de stationnement peuvent être utilisés à la demande pour la réalisa-tion d'essais moteurs à la puissance ralentie pour les avions autorisés par l'exploitant d'AD et par la TWR.
- Pentes sur postes de stationnement entre 1% et 1,8% : calage obligatoire.

***General remarks:***

- *On main apron : self-manoeuvring stand exit on ATC instruction, departure with a marshaller guidance.*
- *On main apron : except for emergency with ATC authorization, marshaller assis-tance is compulsory for departure or arrival.*
- *Parking stands can be used on request for idle engine test for authorized ACFT by AD operator and TWR.*
- *Slope on stands between 1% and 1.8% : wheel chocks mandatory.*

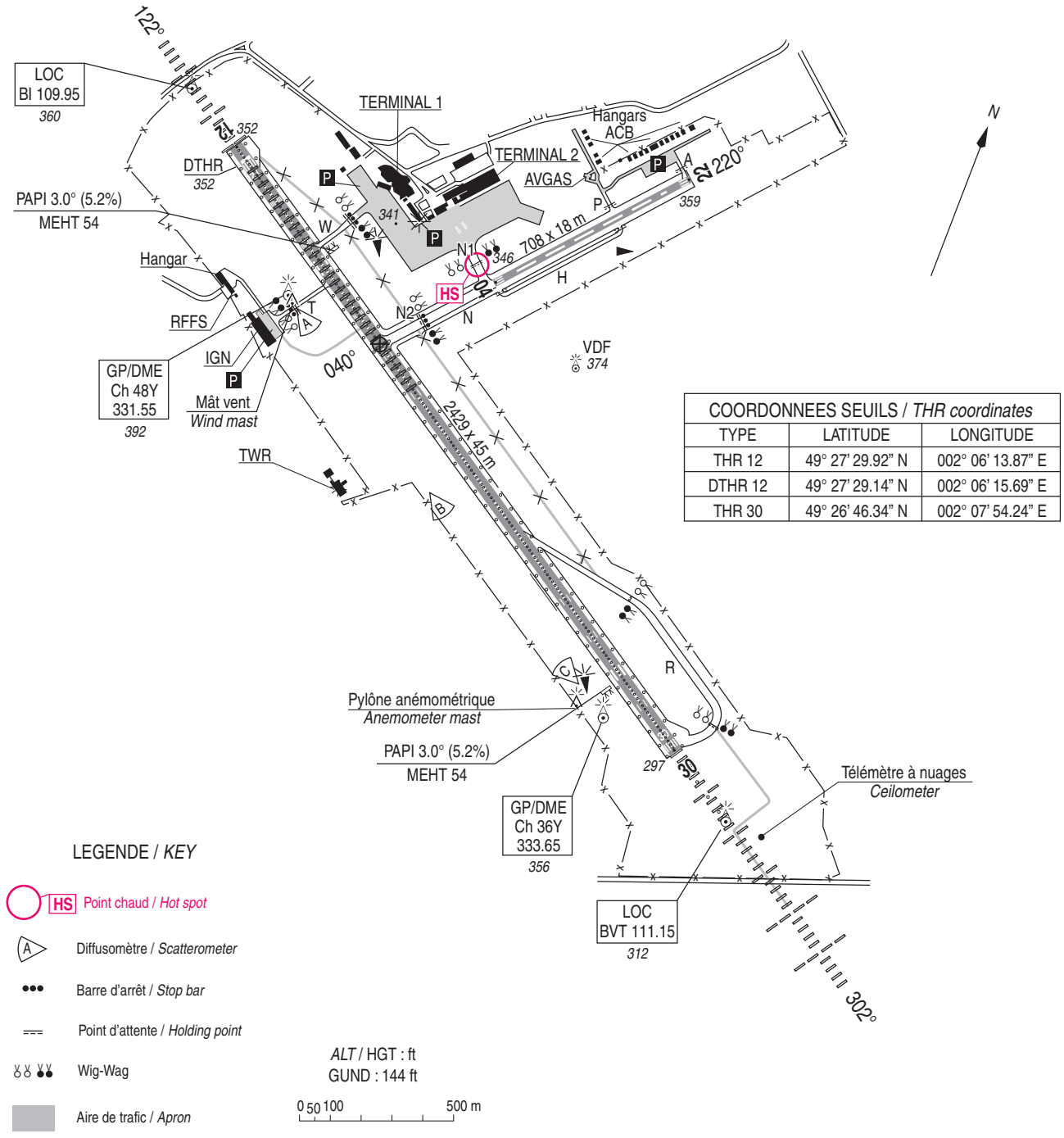
© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 118.380 ☎ 03 44 84 69 41

**BEAUVAIS** TILLE
49 27 16 N - 002 06 46 E
*ALT AD : 359 (13 hPa)*

VAR 2° E (2025)




**OBSERVATIONS** / *REMARKS*

HS : Voir / *See* GMC 01.
(1) Décollage RWY 12 depuis l'intersection avec le TWY W / *Take-off RWY 12 from the intersection with TWY W* : voir / *see* AD 2 LFOB.13 et/*and* 20

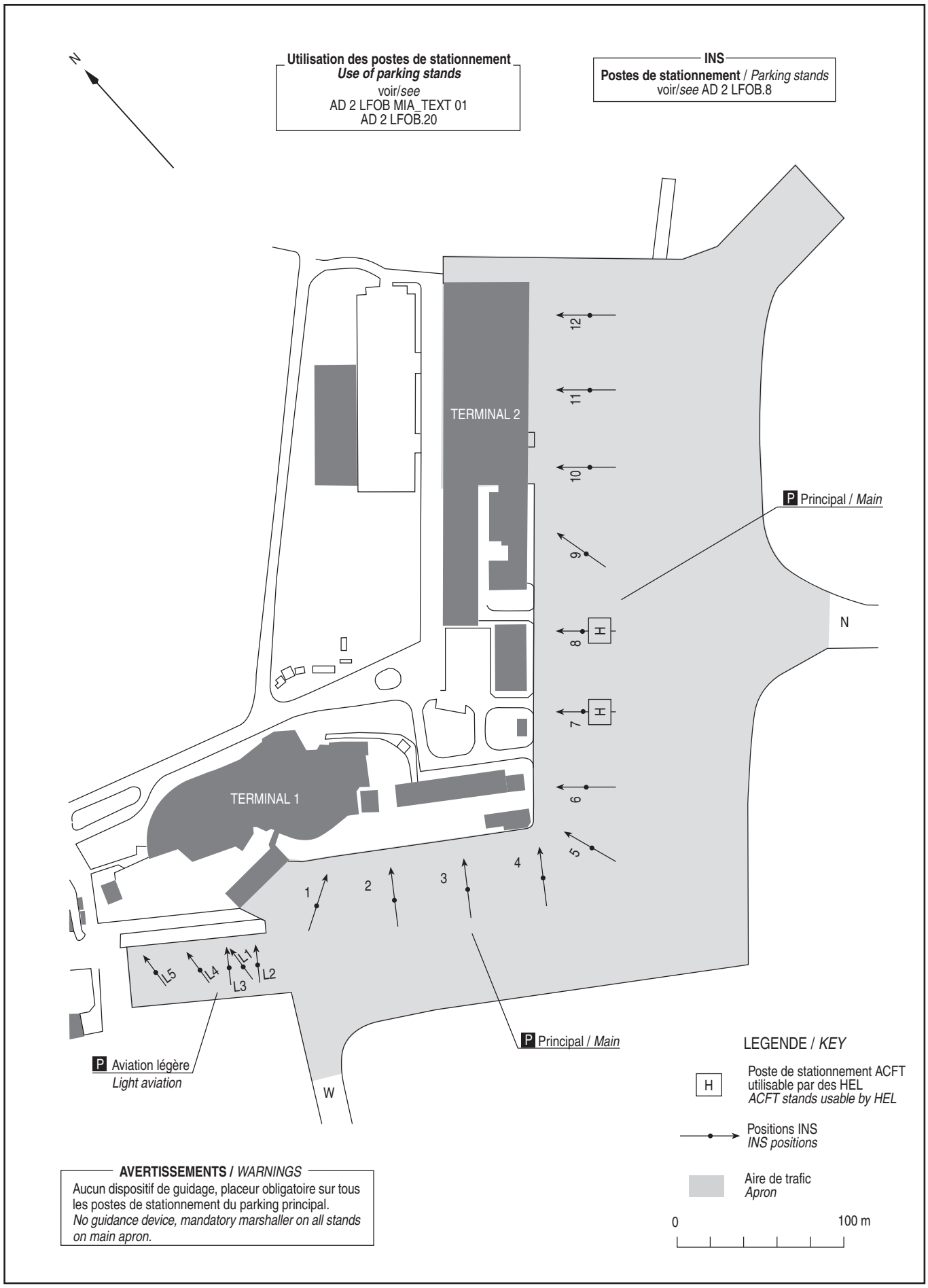
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12<br>30 | 420 m LIH<br>900 m LIH | LIH<br>LIH | 2429 (1)<br>2429 | 2429 (1)<br>2429 | 2429 (1)<br>2429 | 2385<br>2429 | Revêtue<br>*Paved* | 52 F/C/W/T | 150*<br>350* | 150*<br>350* | 150*<br>350* | 200*<br>350* |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m.<br>RWY 12 : LVTO RVR < 150/200 m. | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**BEAUVAIS** TILLE




**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*

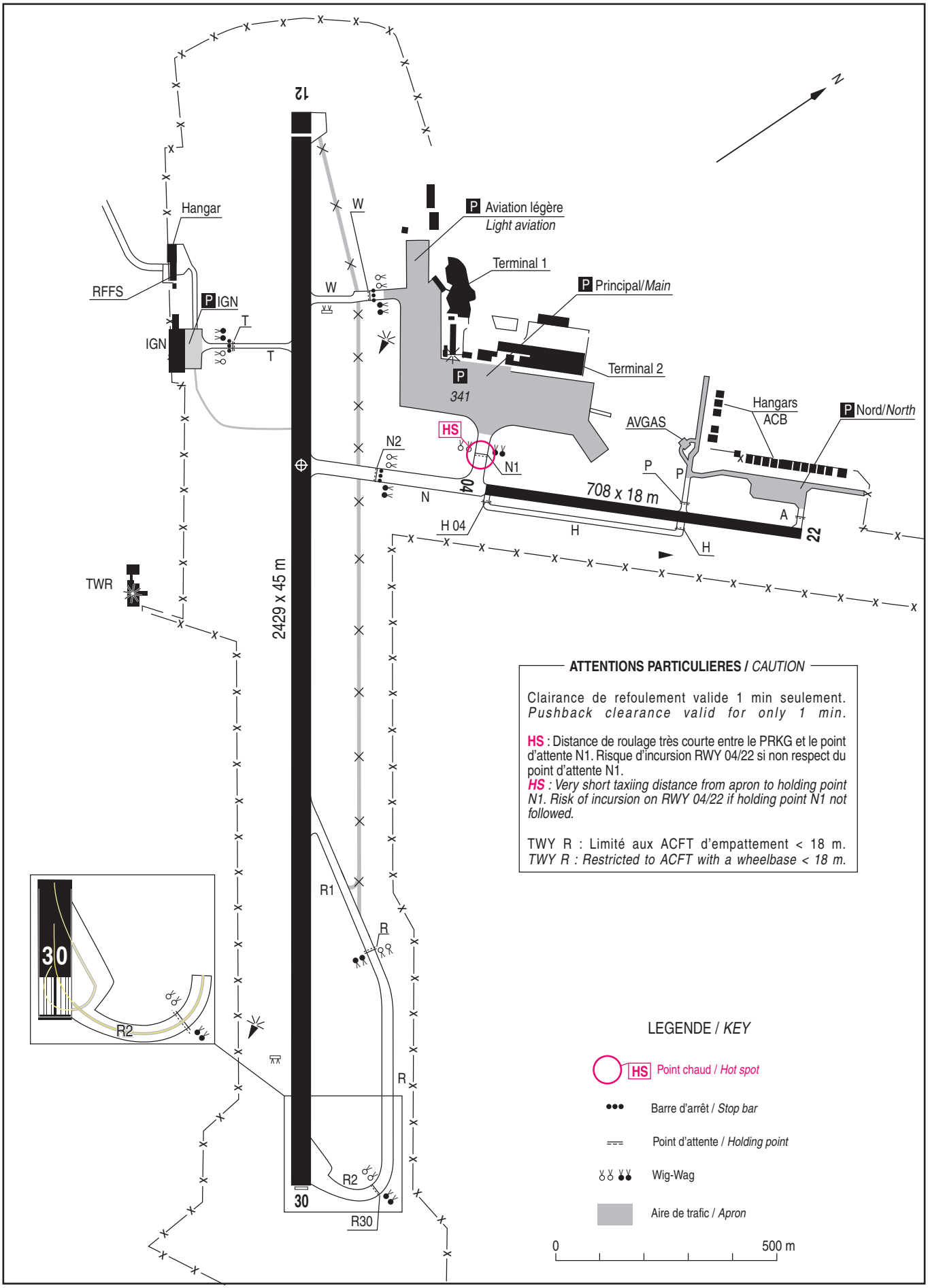
Aucun dispositif de guidage, placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement du parking principal.
*No guidance device, mandatory marshaller on all stands on main apron.*



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**BEAUVAIS** TILLE






© SIA

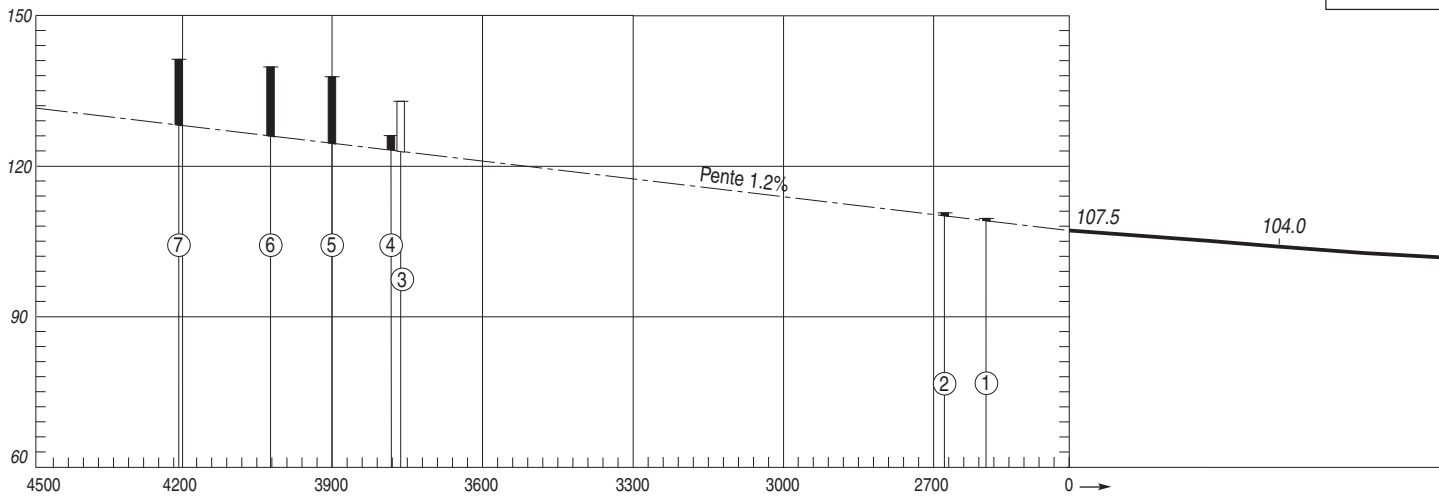
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**BEAUVAIS** TILLE
RWY 12/30

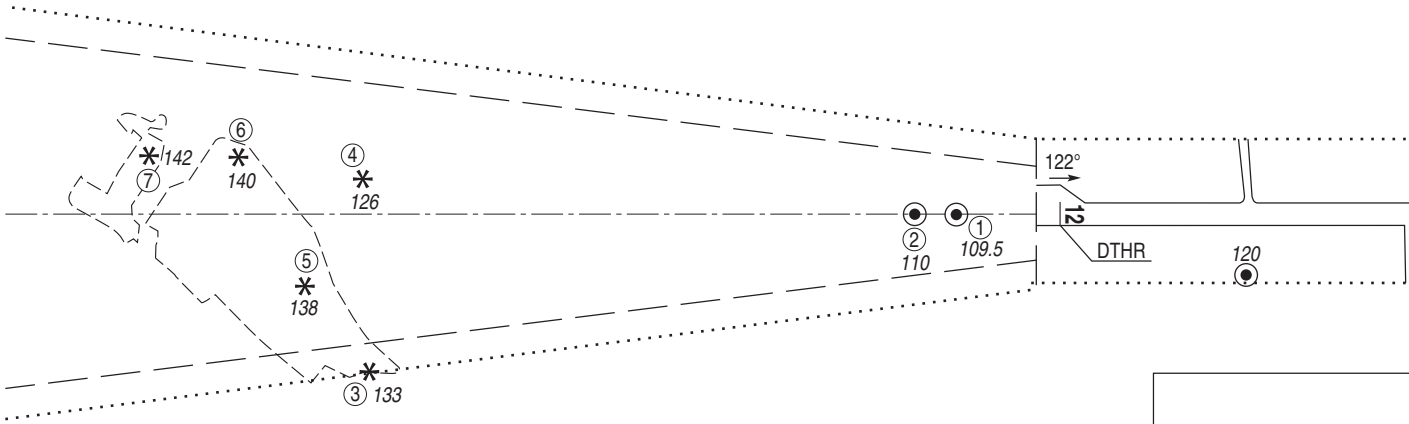
VAR 2° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| RWY 12 |
|---|
| 2429 |
| 2429 |
| 2429 |
| 2385 |




Echelle: 1 / 15 000




NOTE : SONT INDIQUE

① NUMERO D'IDENT

ARBRE OU ARBUS

MÂT, TOUR, CLOCI

BÂTIMENT OU CO

OBSTACLE NATUR
DE LA TROUEE D'

TOLE

Levé exécuté en Mai 2020
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

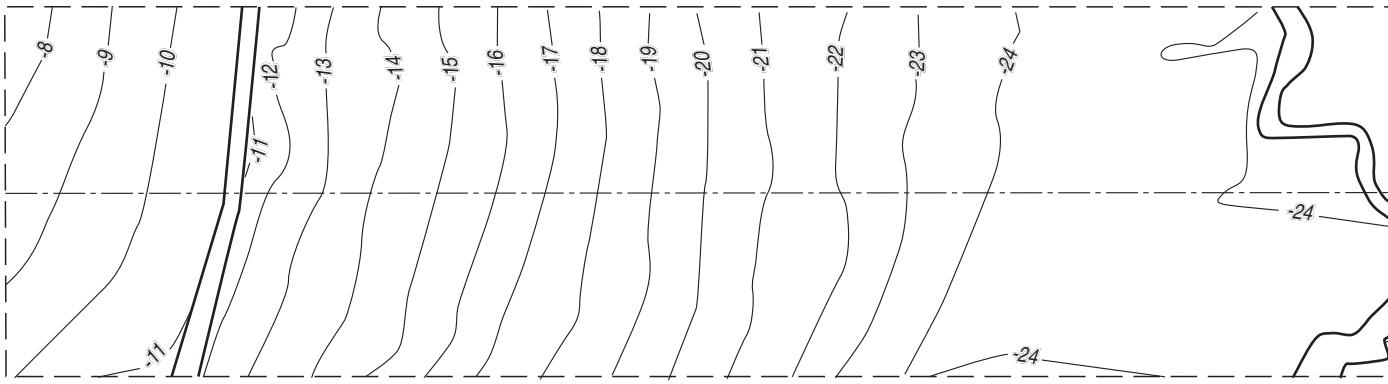
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

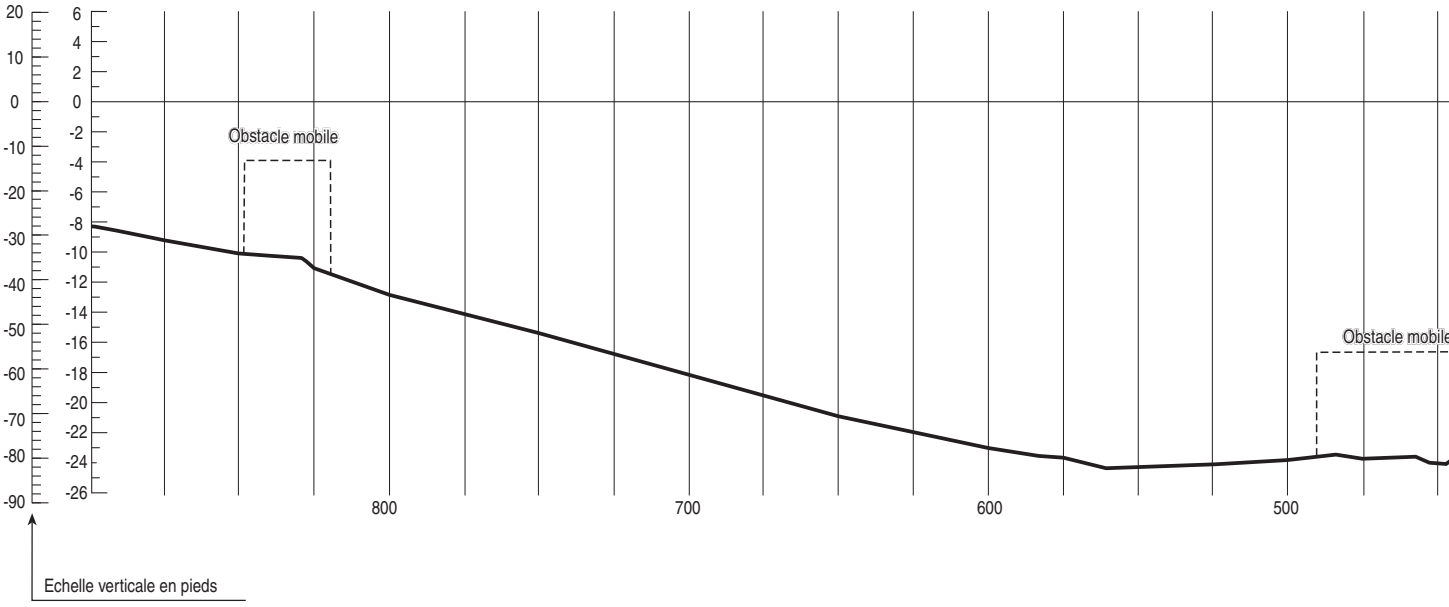
*Precision approach terrain chart - ICAO*

**BEAUVAIS** TILLE
RWY 12

VAR 2° E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en Mai 2020
Nivellement rattaché au N.G.F.



© **SIA**

# BEAUVAIS TILLE
## Consignes générales / *General rules*

## TMA PARIS

**1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**1.1** L'ACC PARIS et l'APP de PARIS-CHARLES DE GAULLE assurent les services de la circulation aérienne à l'intérieur de certaines parties de la TMA PARIS.

**1.2** Le centre de contrôle d'approche de BEAUVAIS assure les services de la circulation aérienne dans la TMA BEAUVAIS et la CTR BEAUVAIS.

**2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013.2 hPa.

Altitude de transition 5000 ft AMSL.

**3 ITINERAIRES NORMALISES D'ARRIVEES AUX INSTRUMENTS (STAR)**

Pour les arrivées à BEAUVAIS, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de STAR RNAV.

Des consignes relatives aux aéronefs NON RNAV figurent au paragraphe "Utilisation" et quelques itinéraires conventionnels sont publiés pour leur faciliter l'accès à l'aérodrome en-dessous du FL115.

**3.1 Domaine d'application**

Les itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

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

**3.2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

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

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

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

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

**3.3 Equipement des aéronefs**

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

**3.4 Utilisation**

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

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

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

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

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

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

***1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

***1.1*** *PARIS ACC and PARIS-CHARLES DE GAULLE APP provide the air traffic control service within some parts of PARIS TMA.*

***1.2*** *BEAUVAIS APP provides the air traffic control service within TMA BEAUVAIS and CTR BEAUVAIS.*

***2 ALTIMETER SETTING***

*1013,2 hPa.*

*The transition altitude is 5000 ft AMSL.*

***3 STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)***

*For arrivals at BEAUVAIS, all sectors in PARIS TMA are provided with RNAV STAR..*

*Instructions for NON RNAV aircraft are included in "Operations" paragraph and some conventional STAR are published in order to facilitate their arrival below FL115.*

***3.1 Field of application***

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

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

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

***3.2 Radar protection and operation***

*For categories A B C D aircraft.*

*RNAV STAR are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors.*

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

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

*The ATC unit permanently provides radar services.*

***3.3 Aircraft equipment***

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

***3.4 Utilisation***

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

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

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

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

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

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



© SIA

# BEAUVAIS TILLE
## Conditions générales / *General rules*

**3.5 Mesures transitoires**

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

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

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

La fonction «Direct to».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

**3.6 Panne de radiocommunication**

←

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

. HAP

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

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

**4 ITINERAIRES DE DEPART**

Demande de mise en route et clairance à demander sur fréquence TWR.

Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter une pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

**4.1 Départs OPALE et NURMO**

Voir volets AD 2 LFOB SID CONV INI et AD 2 LFOB SID CONV.

**4.2 Départs ATREX et VESAN (rejointe de route exclusivement RNAV)**

Voir volets AD 2 LFOB SID CONV INI et AD 2 LFOB SID CONV.

**4.3 Départs Est, Sud et Ouest : SID RNAV**

Voir volets AD 2 LFOB SID CONV INI ou SID RNAV INI 1 et pages AD 2 LFOB SID RNAV.

***3.5 Transitional measures***

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

*Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.*

*Display of the data base period of validity indicator.*

*Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.*

*Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.*

*Identification display of the active waypoint.*

*Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.*

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

*"Direct to" function.*

*Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").*

*In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.*

***3.6 Radiocommunication failure***

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

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

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

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

*. EAT*

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

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

***4 DEPARTURE ROUTES***

*Request start-up clearance on TWR FREQ.*

*Routes are defined for ACFT whose climb performance allows a minimal slope of 5.5 %. In case of impossibility, the pilot must advise ATS from start up request.*

***4.1 OPALE and NURMO departures***

*See pages AD 2 LFOB SID CONV INI and AD 2 LFOB SID CONV.*

***4.2 ATREX and VESAN departures (rejoining only RNAV routes)***

*See pages AD 2 LFOB SID CONV INI and AD 2 LFOB SID CONV.*

***4.3 East, South and West departures : SID RNAV***

*See pages AD 2 LFOB SID CONV INI or SID RNAV INI 1 and pages AD 2 LFOB SID RNAV.*

| | Secteur / *Sector* | | Réacteurs / *Jets* | Hélices / *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| **SID RNAV** | Est / *East* | **RANUX - LANVI - BUBLI (1)** | FL > 195 | FL > 195 |
| | | **DIKOL - BAXIR** | 115 < FL < 195 | 115 < FL < 195 |
| | Sud / *South* | **AGOPA – ERIXU – LATRA – OKASI - PILUL (1)** | FL > 195 | |
| | Ouest / *West* | **ELCOB - LGL** | FL > 115 | FL > 115 |

(1) Les SID RNAV LANVI, AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI et PILUL sont réservés au réacteurs

*(1) the SID RNAV LANVI, AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI and PILUL are reserved for jets*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## Conditions générales / *General rules*

4.3.1 Domaine d'application

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

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

4.3.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Les départs initiaux sont protégés uniquement en navigation conventionnelle ou uniquement en RNAV 1.

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

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

4.3.3 Equipement des aéronefs

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

4.3.4 Utilisation

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

Les départs initiaux RNAV sont publiés et utilisables uniquement en navigation RNAV 1.

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

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

4.3.5 Mesures transitoires

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

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure

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

La fonction « Direct to ».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

**4.4 Désignation des départs normalisés**

La désignation des départs normalisés RNAV est dépendante de la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG).

L'indicatif d'itinéraires sera obtenu sur BEAUVAIS TWR.

*4.3.1 Field of application*

*These flight routes are drawn up and defined as follows :*

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

*4.3.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C D aircraft.*

*Initial departures are only protected in conventional navigation or only in RNAV 1.*

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

*The ATC unit permanently provides radar services.*

*4.3.3 Aircraft equipment*

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

*4.3.4 Operating procedures*

*Conventional initial departures are published and only available for conventional navigation.*

*RNAV initial departures are published and only available for RNAV 1 navigation.*

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

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

*4.3.5 Transitional measures*

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

*Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.*

*Display of the data base period of validity indicator.*

*Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.*

*Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.*

*Identification display of the active waypoint.*

*Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.*

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

*"Direct to" function.*

*Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").*

*In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.*

***4.4 Designation of normalized departures***

*The designation of RNAV normalized departures depends on PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG) configuration.*

*The ident of routes will be obtained by calling BEAUVAIS TWR.*

| | SID<br>Conventionnels / *Conventional* | SID RNAV | |
|---|---|---|---|
| | | LFPG face à l'Est<br>*LFPG East facing* | LFPG face à l'Ouest<br>*LFPG West facing* |
| Départs / *Departures* RWY 12 | M | S | V |
| Départs / *Departures* RWY 30 | N | T | W |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## Conditions générales / *General rules*

**4.5 ASSIGNATION DE VITESSE**

A partir du FL100, la vitesse est limitée à IAS 280 kt pour les départs AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL, les aéronefs pouvant accélérer sans clairance sur les autres SID.

**5 LIMITATION DE VITESSE**

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

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

**6 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION**

Voir pages AD 2 LFOB ENV.

**7 PROCEDURES MOINDRE BRUIT**

Voir volets AD 2 LFOB INI et pages AD 2 LFOB 21.

**8 ITINERAIRES DE LIAISONS**

**8.1 Liaisons BEAUVAIS-ROUEN**

Réservées aux ACFT en provenance ou à destination de LFOP.

**8.2 Liaisons POGO BEAUVAIS-TOUSSUS et VILLACOUBLAY**

Définition :

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

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

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

Plan de vol :

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

Utilisation :

Les usagers des itinéraires POGO reliant BEAUVAIS à TOUSSUS et VILLACOUBLAY doivent planifier leur arrivée dans les périodes suivantes (heures locales) : avant 0730, entre 1230 et 1630 et après 2000.

**9 SERVICE RADAR**

BEAUVAIS Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, de l'information de vol et d'alerte.

**10 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**10.1 Arrivées**

1. Suivre et rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.
2. Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
3. Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
   - HAP
   - Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au niveau le plus bas de l'attente.
4. Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

**10.2 Départs**

SID CONV :

Suivre la dernière clairance reçue puis appliquer les consignes décrites sur les SID correspondantes.

SID RNAV :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP, puis poursuivre le vol selon le plan de vol en vigueur.

***4.5 SPEED RESTRICTION***

*Above FL100, IAS must not exceed 280 kt for AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL departures, but aircraft can accelerate without clearance on the other SID.*

***5 SPEED LIMITATION***

*Within PARIS TMA class A (parts 2 to 10), for SID RNAV departures, the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only However, for aircraft which cannot main-tain 250 kt for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after ATC clearance.*

***6 OPERATING RESTRICTIONS***

*See pages AD 2 LFOB ENV.*

***7 NOISE ABATEMENT PROCEDURES***

*See pages AD 2 LFOB INI and AD 2 LFOB 21.*

***8 CONNECTIONS ROUTES LFOB SID***

***8.1 BEAUVAIS-ROUEN connections***

*Reserved for ACFT from / to LFOP.*

***8.2 POGO BEAUVAIS-TOUSSUS and VILLACOUBLAY connections***

*Definition :*

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

*These routes include initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or omnidirectional departure followed by a conventional naviga-tion correction route to join the destination AD final approach procedure.*

*These routes do not include holding procedures. Any possible separation are taken into account, most of the time before starting up engines.*

*Flight plan :*

*Write DCT in PLN field 15 and POGO in PLN field 18.*

*Use :*

*Users of POGO routes connecting BEAUVAIS to TOUSSUS and VILLACOUBLAY must plan their arrival on the following period (local time) : before 0730, between 1230 and 1630 and after 2000.*

***9 RADAR SERVICE***

*BEAUVAIS Approach uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide control services, flight information and emergency.*

***10 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***10.1 Arrivals***

1. *Track or join authorized STAR or failing that the nearest one, depending on known or estimated landing direction.*
2. *Proceed IAF at the latest assigned level for which the pilot in command acknowledged receipt if it is usable in the holding pattern, or failing that at the highest holding pattern level.*
3. *Hold this level until the following latest time :*
   - *Expected approach time*
   - *Time of entering the holding plus 10 minutes, then descent to holding circuit until the lowest holding level.*
4. *Leave IAF at this level to carry out the approach procedure until landing.*

***10.2 Departures***

*SID CONV :*

*Follow the last clearance then comply with described instructions on corresponding SID.*

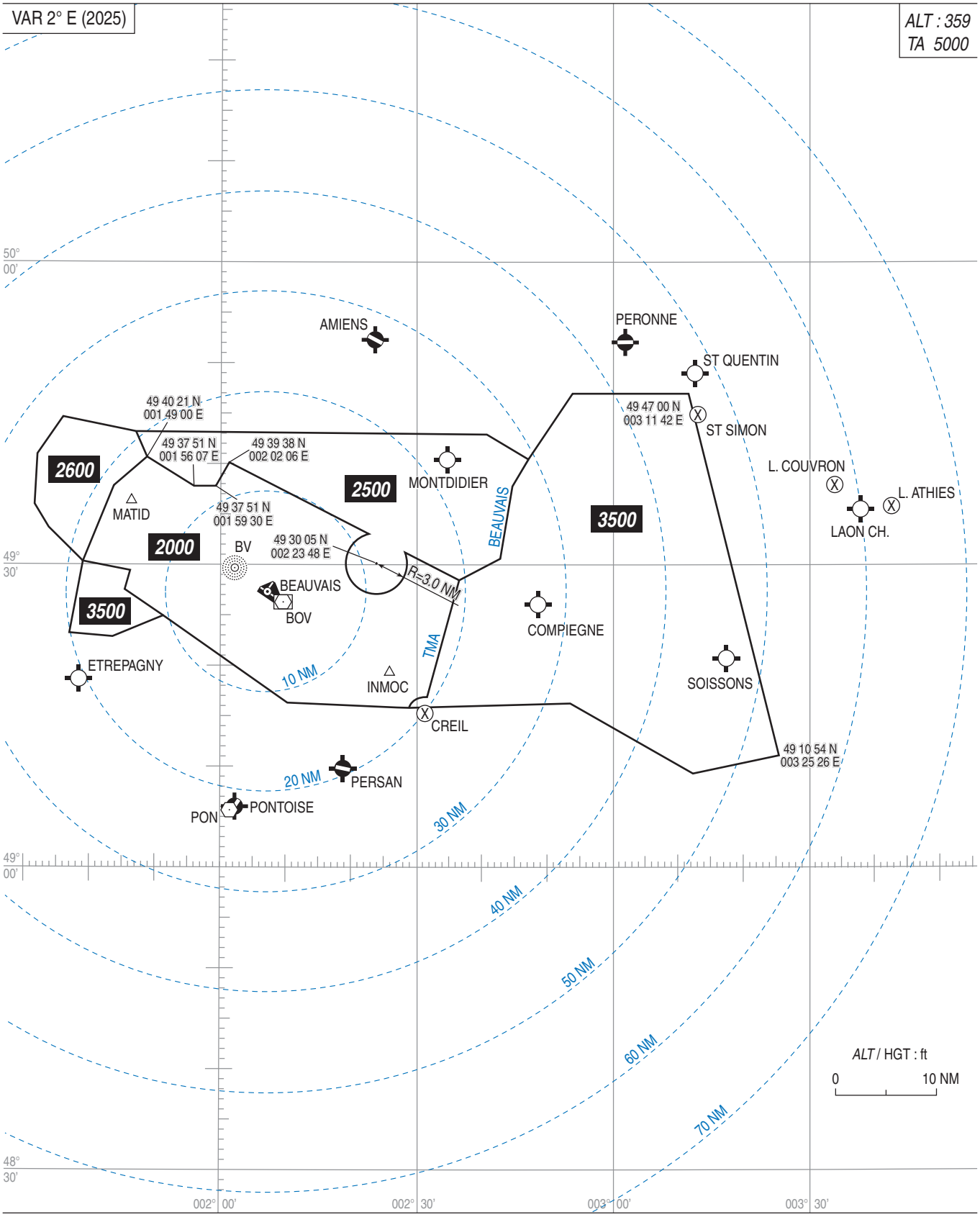
*SID RNAV :*

*Follow departure route and assigned levels up to 28 NM ARP, then continue flight according to FPL in use.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

| | | |
|---|---|---|
| **FIS** | BEAUVAIS Information | 119.800 - 123.985 Secteur / *Sector* WEST |
| **ATIS** | BEAUVAIS | 118.380 |
| **APP** | BEAUVAIS Approche / *Approach* | 123.985 |




Les altitudes minimales publiées intègrent une correction pour basses températures.
*Published minimum altitudes take into account a correction for low temperatures.*



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ABB | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| BSN | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| BV | REF LFOB AD2.19 | | X | X | X |
| BOV | REF LFOB AD2.19 | X | X | X | X |
| CMB | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| CLM | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| EVX | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LGL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LOL | REF LFPO AD2.19 | | X | X | |
| RBT | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| RLP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ROU | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| TRO | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ABOBO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ADADA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AGOPA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ALIMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ARSIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ATREX | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| BATAG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BAVOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BAXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BEKOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BIBAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUBLI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| → CREIL | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| DEROL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DEVIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DIKOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DIVON | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| DOPAP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EDOXA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EGOZE | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| ERIXU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ERTIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GILTO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GISOR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GONOX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| GOTRO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| INKUD | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| INMOC | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| IPNOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LALUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LANVI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LAPAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LASIV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LATRA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LESGA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LORNI | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | LUKIP | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | LUPAM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MATID | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | NEMED | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | NEPAR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | NIPOR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | NURMO | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | OBOBI | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | ODEBU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | OKASI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | OPALE | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | OSTIP | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | OXCEL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | PEKIM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | PEXIR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | PILUL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | RANUX | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | SOMDA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | SONUR | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | TINIL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | VEDUS | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | VELOL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | VEMIL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | VEPET | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | VESAN | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | XERAM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | FF302 | 47°44'13.0" N | 004°54'46.0" E | X | | X | |
| | PG101 | 48°50'22.1" N | 002°37'23.0" E | X | | X | |
| | PG102 | 48°43'14.6" N | 002°35'24.7" E | X | | X | |
| | PG278 | 49°05'34.4" N | 002°40'15.6" E | X | | X | |
| | OB101 | 49°50'10.1" N | 001°22'59.6" E | X | | X | |
| | OB102 | 49°45'02.9" N | 001°27'47.6" E | X | | X | |
| | OB104 | 49°29'18.2" N | 001°03'27.3" E | X | | X | |
| | OB105 | 49°35'52.1" N | 001°20'26.5" E | X | | X | |
| | OB408 | 49°31'59.4" N | 001°55'50.8" E | X | | | X |
| | OB410 | 49°25'06.9" N | 002°11'42.8" E | X | | | X |
| | OB412 | 49°29'30.1" N | 002°01'46.3" E | X | | | X |
| | OB504 | 49°23'31.1" N | 002°29'07.1" E | X | | | X |
| | OB510 | 49°28'26.0" N | 002°04'04.6" E | X | | | X |
| | OB600 | 49°28'13.0" N | 001°59'14.0" E | X | | X | |
| | OB601 | 49°22'57.6" N | 001°55'13.6" E | X | | X | |
| | OB602 | 48°59'06.2" N | 001°41'43.1" E | X | | X | |
| | OB603 | 48°48'48.7" N | 001°59'50.0" E | X | | X | |
| | OB701 | 49°24'59.0" N | 002°26'49.0" E | X | | X | |
| | OB702 | 49°20'42.5" N | 002°15'14.5" E | X | | X | |
| | OB703 | 48°56'15.8" N | 003°01'31.1" E | X | | X | |
| | FAP/FAF ILS Z RWY 30 | 49°24'14.4" N | 002°13'43.1" E | | X | | X |
| | FAF VOR Z RWY 30 | 49°24'12.2" N | 02°13'40.9" N | | X | | X |
| | FAF/FAP 3000 ft ILS RWY 12 | 49°31'57.6" N | 001°55'54.5" E | | X | | X |
| | IF 3000 ft ILS RWY 12 | 49°33'03.7" N | 001°53'20.8" E | | X | | X |
| | FAF 3000 ft VOR RWY 12 | 49°31'59.3" N | 001°55'56.3" E | | X | | X |
| | IF 3000 ft VOR RWY 12 | 49°33'06.0" N | 001°53'23.2" E | | X | | X |
| | FAF/FAP 2000 ft ILS RWY 12 | 49°30'14.9" N | 001°59'52.5" E | | X | | X |
| | IF 2000 ft ILS RWY 12 | 49°31'21.2" N | 001°57'19.0" E | | X | | X |
| | FAF 2000 ft VOR RWY 12 | 49°30'15.8" N | 001°59'53.3" E | | X | | X |
| | IF 2000 ft VOR RWY 12 | 49°31'22.6" N | 001°57'20.4" E | | X | | X |
| | FOB12 | 49°31'59.2" N | 001°55'51.1" E | X | | | X |
| | FOB30 | 49°22'09.3" N | 002°18'30.1" E | X | | | X |
| | RW12 | 49°27'29.14" N | 002°06'15.68" E | X | | | X |
| | RW30 | 49°26'46.34" N | 002°07'54.24" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING RNP** RWY 12

**RNP RWY 12**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | OB412 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA GONOX | IF | GONOX | - | - | - | - | - | 3000 | 4500 | 210 | - | 1.0 |
| | TF | DIVON | - | 212 | 213.5 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | DIVON | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | FOB12 | - | 122 | 123.5 | 3.7 | - | 3000 | 3000 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | RW12 | Yes | 122 | 123.5 | 8.2 | - | - | - | - | -3.00° / 54 | 0.3 |
| | TF | OB410 | Yes | 122 | 123.7 | 4.3 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | DF | OB412 | Yes | - | - | - | L | - | - | 200 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOB |
| **Runway** | 12 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E12A |
| **LTP/FTP Latitude** | 492729.1370N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0020615.6860E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 151.2 |
| **FPAP Latitude** | 492646.3430N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -42.7940 |
| **FPAP Longitude** | 0020754.2370E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 98.5510 |
| **Threshold Crossing Height** | 16.5 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 0F 06 0C 0C 00 00 01 32<br>31 05 E2 A0 39 15 0C 31 E7 00<br>E8 19 AC B1 FE EE 01 03 4A 81<br>2C 01 64 00 C8 FA 4E C0 E1 26 |
| **Calculated CRC Value** | 4EC0E126 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 107.2 |

**RNP RWY 30**

MAG VAR 2025 1.7°E

REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MATID | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | EGOZE | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MATID | IF | MATID | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | EGOZE | - | 094 | 096.1 | 28.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OB504 | - | 179 | 181.0 | 9.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | INMOC | - | 212 | 213.9 | 5.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA EGOZE | IF | EGOZE | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OB504 | - | 179 | 181.0 | 9.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | INMOC | - | 212 | 213.9 | 5.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA OBOBI | IF | OBOBI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | INMOC | - | 264 | 265.9 | 26.2 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | INMOC | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FOB30 | - | 302 | 303.9 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW30 | Yes | 302 | 303.8 | 8.3 | - | - | - | - | -3.00° / 53 | 0.3 |
| | TF | OB510 | Yes | 302 | 303.7 | 3.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | EGOZE | - | - | - | - | R | 3000 | - | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOB |
| **Runway** | 30 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E30A |
| **LTP/FTP Latitude** | 492646.3430N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0020754.2370E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 134.5 |
| **FPAP Latitude** | 492729.9250N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 43.5820 |
| **FPAP Longitude** | 0020613.8690E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -100.3680 |
| **Threshold Crossing Height** | 16.15 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 0F 06 0C 1E 00 00 01 30<br>33 05 8E 52 38 15 FA 32 EA 00<br>41 19 7C 54 01 E0 EF FC 43 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 27 49 D9 9B |
| **Calculated CRC Value** | 2749D99B |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 90.6 |

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV Réacteurs/*Jets* (FL>195)<br>RWY 12 (2S) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12.<br>*See Initial Departure AD2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 233 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 209 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 177 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIXU 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 233 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 209 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 175 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 169 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LATRA 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAPAX | - | 209 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 175 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKASI 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 175 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 151 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PILUL 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 183 | 184.6 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 197 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 140 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV Réacteurs/*Jets* (FL>195)**
**RWY 30 (2T) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL**

| RMK | GNSS GNSS ou / or DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12.<br>*See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.* | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 233 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 209 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 177 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIXU 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 233 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 209 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 175 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 169 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LATRA 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAPAX | - | 209 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 175 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKASI 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 175 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 151 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PILUL 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB703 | Y | 183 | 184.7 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 183 | 184.6 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 197 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 140 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 12 (2S)<br>Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI<br>Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195) DIKOL-BAXIR | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12.<br>*See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.* | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DIKOL 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 106 | 107.3 | 20.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 079 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 106 | 107.3 | 20.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 082 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 2S** | **Réservé réacteurs / *Reserved for jets*** | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 126 | 127.5 | 24.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 117 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 137 | 139.2 | 29.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.5 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 137 | 139.2 | 29.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 30 (2T)**
**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI**
**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195) DIKOL-BAXIR**

| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 30.<br>*See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 2 for descriptions DEP INI RWY 30.* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DIKOL 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 106 | 107.3 | 20.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 079 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 106 | 107.3 | 20.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 082 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 2T** | **Réservé réacteurs / *Reserved for jets*** | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 126 | 127.5 | 24.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 117 | 118.9 | 71.8 | | | | | 1.0 |
| **BAXIR 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 137 | 139.2 | 29.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.5 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB701 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | BSN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 137 | 139.2 | 29.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL>115)<br>RWY 12 (2S) LGL - ELCOB | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12.<br>*See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LGL 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 242.4 | 30.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EVX | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |

| SID RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL>115)<br>RWY 30 (2T) LGL - ELCOB | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) FA ou / *or* VA acceptable | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LGL 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 242.4 | 30.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV Réacteurs/*Turbofans* (FL>195)**
**RWY 12 (2V) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL**

| RMK | GNSS GNSS or DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12.<br>*See Initial Departure AD2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.7 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 177 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 177 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIXU 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.7 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 169 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LATRA 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEROL | - | 145 | 146.5 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 153 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKASI 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOPAP | - | 120 | 122.1 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 148 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 151 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PILUL 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 106 | 107.7 | 16.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEXIM | - | 146 | 147.3 | 32.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 140 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV Réacteurs/*Turbofans* (FL>195)**
**RWY 30 (2W) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL**

| RMK | GNSS GNSS or DME/DME (1) FA ou / or VA acceptable | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.7 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 177 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 177 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIXU 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.7 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 169 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LATRA 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEROL | - | 145 | 146.5 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 153 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKASI 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOPAP | - | 120 | 122.1 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 148 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 151 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PILUL 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB602 | - | 188 | 190.2 | 14.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB603 | - | 129 | 130.6 | 15.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 106 | 107.7 | 16.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEXIM | - | 146 | 147.3 | 32.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 140 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 12 (2V)**
**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI**
**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195) DIKOL-BAXIR**

| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12.<br>*See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.* | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **DIKOL 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 079 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 082 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 2V** | **Réservé réacteurs / *Reserved for jets*** | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 103 | 104.7 | 35.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 117 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 114 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 114 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 30 (2W)**
**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI**
**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195) DIKOL-BAXIR**

| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 30.<br>*See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 2 for descriptions DEP INI RWY 30.* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DIKOL 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 079 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 082 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 2W** | **Réservé réacteurs / *Reserved for jets*** | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 103 | 104.7 | 35.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 117 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 114 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB702 | Y | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | DF | VEMIL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG278 | - | 123 | 125.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 114 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL>115)**
**RWY 12 (2V) LGL - ELCOB**

| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12.<br>*See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.* | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LGL 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 241 | 242.5 | 18.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 240 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | DEP INI (1) | | | | | | | | | | |
| - | IF | OB601 | Y | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |

**SID RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL>115)**
**RWY 30 (2W) LGL - ELCOB**

| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME<br>(1) FA ou / *or* VA acceptable | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LGL 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 241 | 242.5 | 18.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 240 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 302 | 303.7 | - | L | 800 | - | - | 1.0 |
| - | CF | OB600 | - | 267 | 269.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OB601 | Y | 205 | 206.5 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | GILTO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 240 | 242.0 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## STAR RNAV RWY 12-30
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Turbofans andTurboprops<br>RWY 12-30 (1B) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS - DME/DME<br>Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **BIBAX** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LORNI** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MATID** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **EGOZE** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROU** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CMB 1B** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | CMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | EGOZE | - | 211 | 212.6 | 48.0 | - | - | FL080 | - | 1.0 |
| **-** | TF | BOV | - | 240 | 242.2 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **VEDUS 1B** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | - |
| **-** | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | IPNOB | - | 268 | 270.0 | 20.1 | - | - | FL090 | - | 1.0 |
| **-** | TF | INKUD | - | 255 | 256.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | EGOZE | - | 275 | 276.3 | 21.4 | - | - | FL080 | - | 1.0 |
| **SONUR 1B** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | SONUR | - | - | - | - | - | - | FL100 | - | - |
| **-** | TF | GIMER | - | 252 | 254.2 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | IPNOB | - | 308 | 310.0 | 21.5 | - | - | FL090 | - | 1.0 |
| **-** | TF | INKUD | - | 255 | 256.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | EGOZE | - | 275 | 276.3 | 21.4 | - | - | FL080 | - | 1.0 |

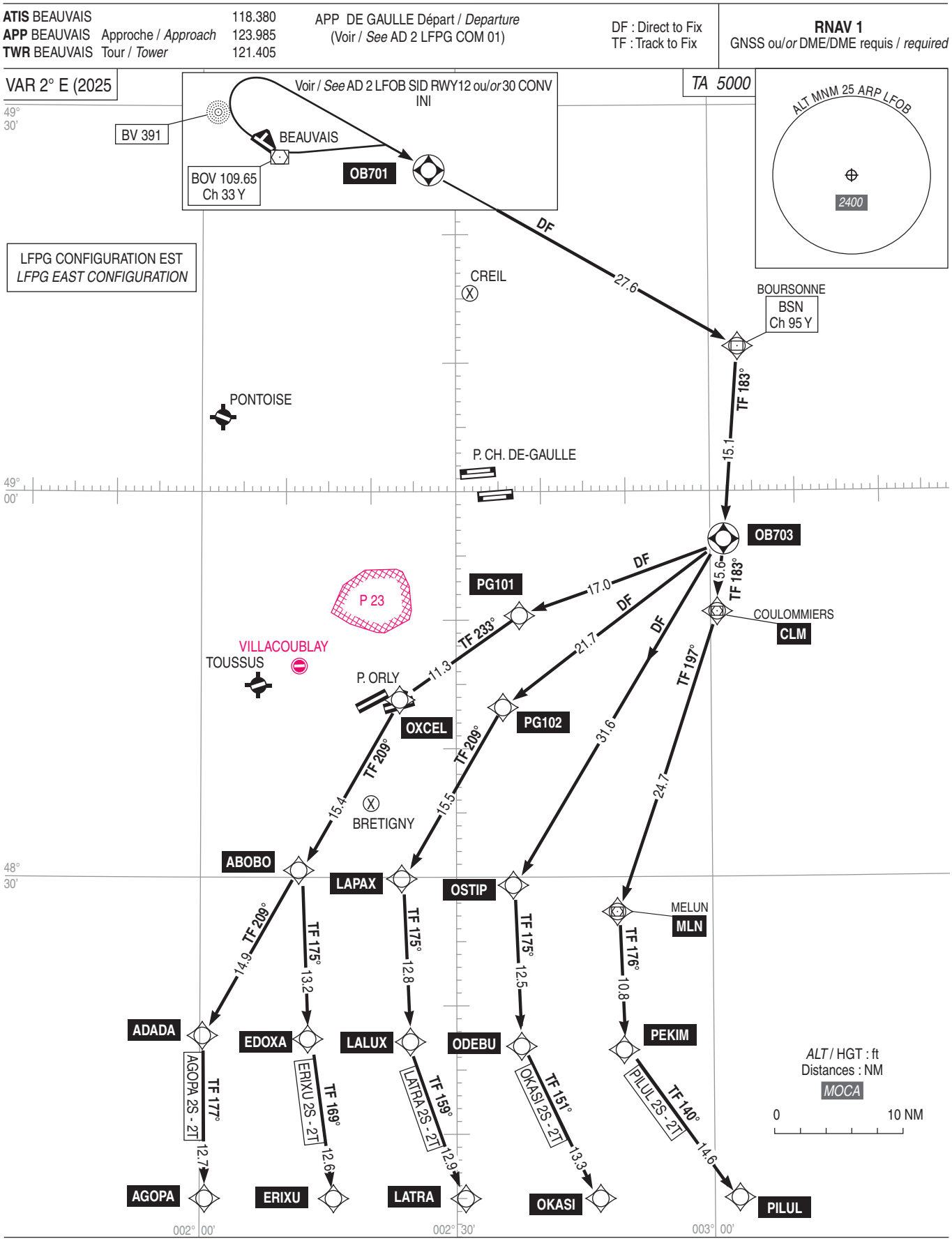
© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## STAR RNAV RWY 12-30
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Turbofans andTurboprops<br>RWY 12-30 (1B) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS - DME/DME<br>Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SOMDA | - | 301 | 303.0 | 48.0 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | ARSIL | - | 330 | 331.4 | 15.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALIMO | - | 329 | 331.2 | 10.7 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 329 | 331.2 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAVOL | - | 335 | 336.5 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 335 | 336.4 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 254 | 255.4 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 296 | 297.3 | 26.0 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| **TINIL 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF 302 | - | 318 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL240 | - | 1.0 |
| - | TF | ERTIP | - | 318 | 319.6 | 31.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SOMDA | - | 330 | 332.0 | 13.8 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | ARSIL | - | 330 | 331.4 | 15.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALIMO | - | 329 | 331.2 | 10.7 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 329 | 331.2 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAVOL | - | 335 | 336.5 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 335 | 336.4 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 254 | 255.4 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 296 | 297.3 | 26.0 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| **TRO 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL120 | 250 | - |
| - | TF | ARSIL | - | 010 | 012.0 | 19.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALIMO | - | 329 | 331.2 | 10.7 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 329 | 331.2 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAVOL | - | 335 | 336.5 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 335 | 336.4 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 254 | 255.4 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 296 | 297.3 | 26.0 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| **PEXIR 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PEXIR | - | - | - | - | - | FL120 | FL120 | 250 | - |
| - | TF | OB104 | - | 044 | 045.3 | 24.5 | - | FL120 | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | GOTRO | - | 044 | 045.6 | 8.5 | - | FL090 | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | OB105 | - | 081 | 082.8 | 5.0 | - | FL090 | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | NEMED | - | 081 | 082.9 | 9.7 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | MATID | - | 094 | 096.0 | 7.0 | - | 5000 | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 122 | 123.7 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VELOL 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VELOL | - | - | - | - | - | FL120 | FL140 | 250 | - |
| - | TF | OB101 | - | 147 | 148.6 | 7.2 | - | FL120 | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OB102 | - | 147 | 148.7 | 6.0 | - | FL090 | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | VEPET | - | 147 | 148.8 | 2.8 | - | FL090 | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | NEMED | - | 147 | 148.6 | 6.5 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | MATID | - | 094 | 096.0 | 7.0 | - | 5000 | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 122 | 123.7 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV (GNSS - DME/DME)
## Réacteurs / *Jets* (FL >195)
## RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)






© SIA

# BEAUVAIS TILLE
# SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV Réacteurs / *Jets* (FL>195)<br>RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS ou/or DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3%.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV).<br>Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT.<br>*The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2S**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **ERIXU 2S**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **LATRA 2S**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **OKASI 2S**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **PILUL 2S**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to OB703. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **AGOPA 2T**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers PG 101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA.<br>*DEP INI (2).*<br>*At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to PG 101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| **ERIXU 2T**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers PG 101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to PG 101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| **LATRA 2T**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers PG 102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to PG 102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| **OKASI 2T**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to OB703. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| **PILUL 2T**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers OB703. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to OB703. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

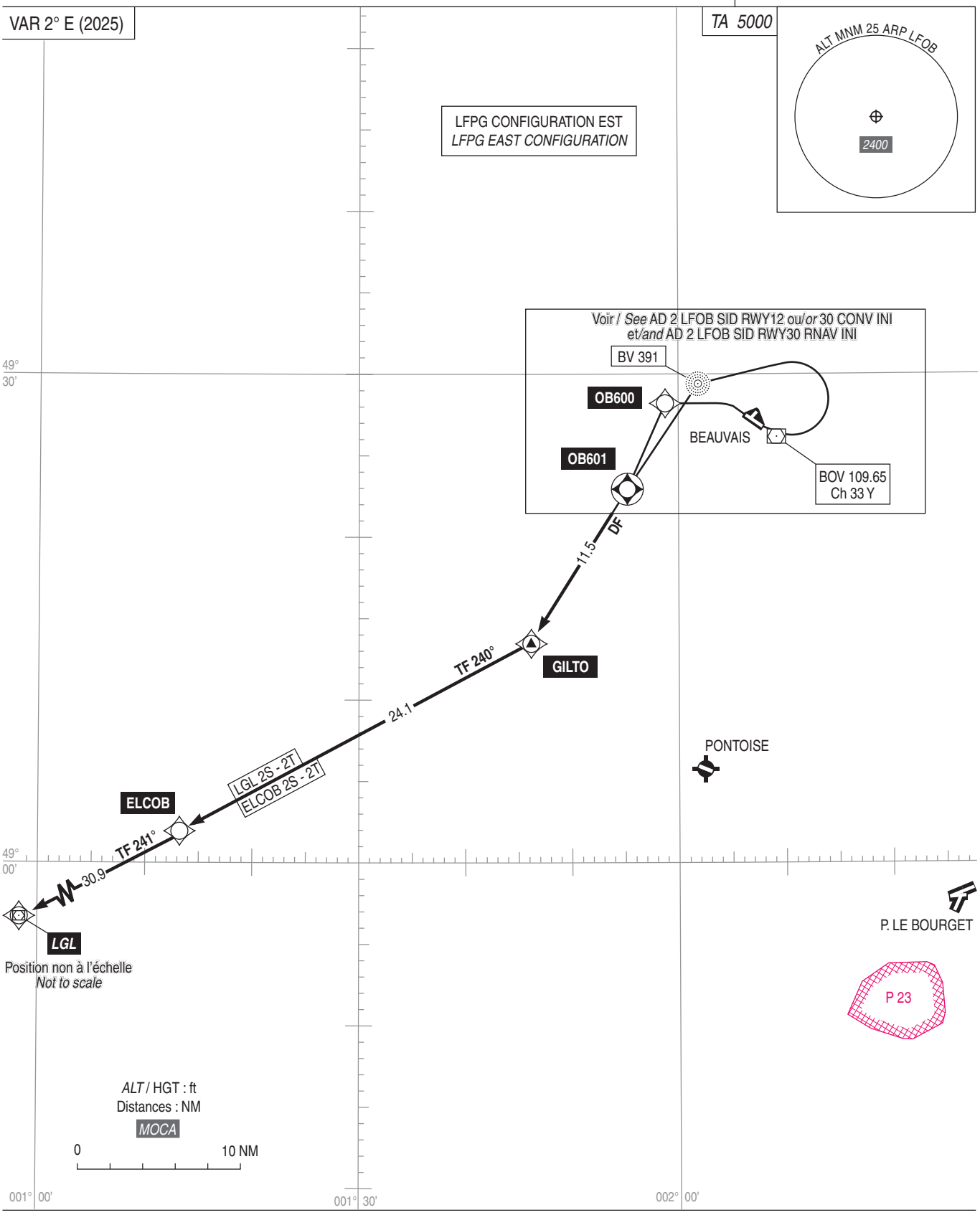
# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV (GNSS - DME/DME)
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >115)
## RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
## LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

APP DE GAULLE Départ / *Departure* :
voir / *see* AD 2 LFPG COM 01

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*






© SIA

# BEAUVAIS TILLE
# SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

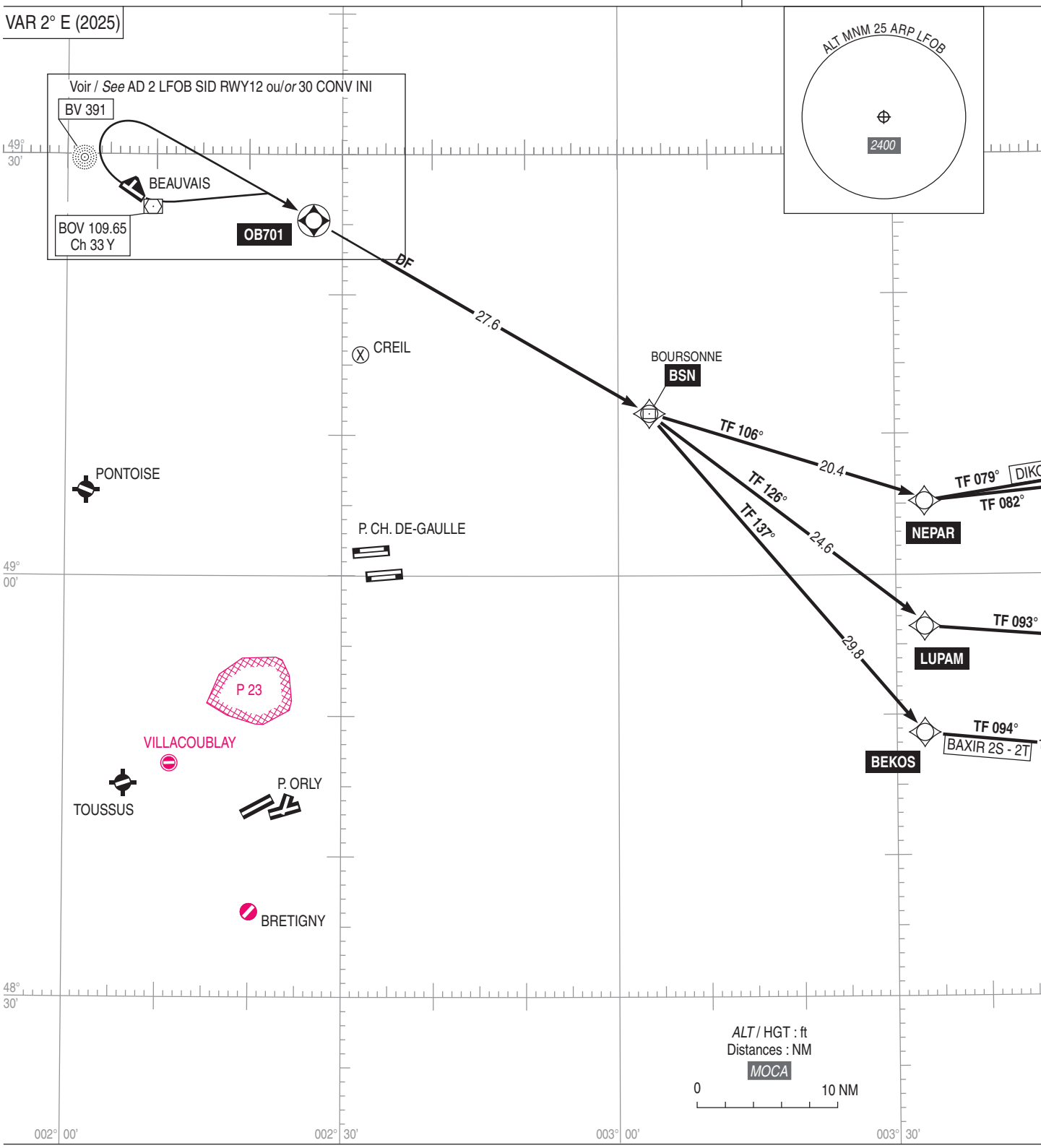
| **SID RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops* (FL>115)<br>RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T) LGL - ELCOB** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS ou/or DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3%.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD2 LFOB TEXT.<br>*The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV).*<br>*Radiocommunication failure: see AD2 LFOB TEXT.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LGL 2S** | DEP INI (1).<br>A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB, puis vers LGL.<br>*DEP INI (1).*<br>*At OB601 direct to GILTO then to ELCOB, then to LGL.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **ELCOB 2S** | DEP INI (1).<br>A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB.<br>*DEP INI (1).*<br>*At OB601 direct to GILTO then to ELCOB.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **LGL 2T** | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB, puis vers LGL.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. At OB601 direct to GILTO then to ELCOB, then to LGL.* | 5000 ft AMSL | |
| **ELCOB 2T** | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. At OB601 direct to GILTO then to ELCOB.* | 5000 ft AMSL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV (GNSS - DME/DME)
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >195)
## RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
## RANUX - LANVI - BUBLI
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195)
## RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
## DIKOL - BAXIR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** BEAUVAIS | | 118.380 | APP DE GAULLE Départ / *Departure* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | DF : Direct to Fix<br>TF : Track to Fix | **RNAV 1**<br>GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required* |
| **APP** BEAUVAIS | Approche / *Approach* | 123.985 | | | |
| **TWR** BEAUVAIS | Tour / *Tower* | 121.405 | | | |






© SIA

# BEAUVAIS TILLE
# SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)<br>Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI<br>Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195) DIKOL-BAXIR | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1 (GNSS ou/or DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3%.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT.<br>*The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.*<br>(3) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF R 175 B :<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LF R 175 B :*<br>*- If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected ; file DIKOL SID even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*<br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI.<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these area is activated, LANVI SIDs will be rejected ; file BUBLI SID.*<br>*- If none of these areas is activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| DIKOL 2S | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to NEPAR. To DIKOL.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| RANUX 2S (3) | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to NEPAR. To RANUX.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12.<br>(3) Voir / *see* General RMK. |
| LANVI 2S (4)<br>Réservé réacteurs / *Jets only*. | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12.<br>(4) Voir / *see* General RMK. |
| BAXIR 2S | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to BEKOS. To BAXIR.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| BUBLI 2S | DEP INI (1). A OB701 direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*DEP INI (1). At OB701 direct to BSN then to BEKOS. To BUBLI.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| DIKOL 2T | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to NEPAR. To DIKOL.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| RANUX 2T (3) | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to NEPAR. To RANUX.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30.<br>(3) Voir / *see* General RMK. |
| LANVI 2T (4)<br>Réservé réacteurs / *Jets only*. | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30.<br>(4) Voir / *see* General RMK. |
| BAXIR 2T | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to BEKOS. To BAXIR.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| BUBLI 2T | DEP INI (2). A OB701 direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*DEP INI (2). At OB701 direct to BSN then to BEKOS. To BUBLI.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

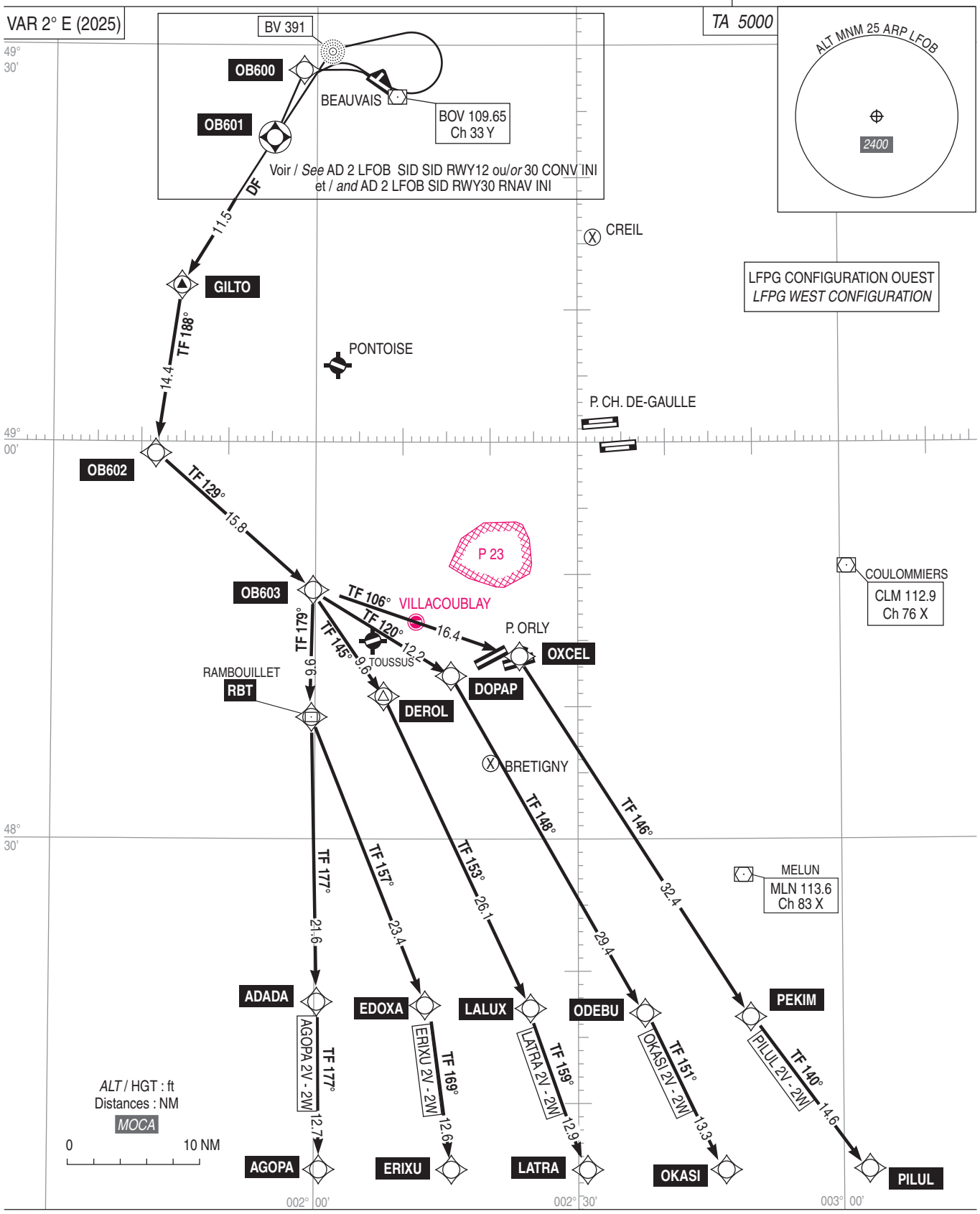
# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)
## Réacteurs / *Turbofans* (FL >195)
## RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

APP DE GAULLE Départ / *Departure* : voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*






AMDT 10/26 **CHG :** DEROL, DOPAP, LATRA 2V-2W, OKASI 2V-2W, normalisation/*standardization.*

© SIA

# BEAUVAIS TILLE
# SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV Réacteurs/*Jets* (FL>195)<br>RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS ou/*or* DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3%.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT.<br>*The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.* |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2V**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB601 direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*DEP INI (1). At OB601 direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To ADADA then to AGOPA.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **ERIXU 2V**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB601 direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*DEP INI (1). At OB601 direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **LATRA 2V**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB601 direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*DEP INI (1). At OB601 direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DEROL. To LALUX then to LATRA.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **OKASI 2V**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB601 direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DOPAP. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*DEP INI (1). At OB601 direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DOPAP. To ODEBU then to OKASI.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **PILUL 2V**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | DEP INI (1). A OB601 direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers OXCEL. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*DEP INI (1). At OB601 direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to OXCEL. To PEKIM then to PILUL.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **AGOPA 2W**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To ADADA then to AGOPA.* | 5000 ft AMSL | |
| **ERIXU 2W**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU.* | 5000 ft AMSL | |
| **LATRA 2W**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DEROL. To LALUX then to LATRA.* | 5000 ft AMSL | |
| **OKASI 2W**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DOPAP. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DOPAP. To ODEBU then to OKASI.* | 5000 ft AMSL | |
| **PILUL 2W**<br>Réservé réacteurs / *Jets only.* | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers OXCEL. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to OXCEL. To PEKIM then to PILUL.* | 5000 ft AMSL | |

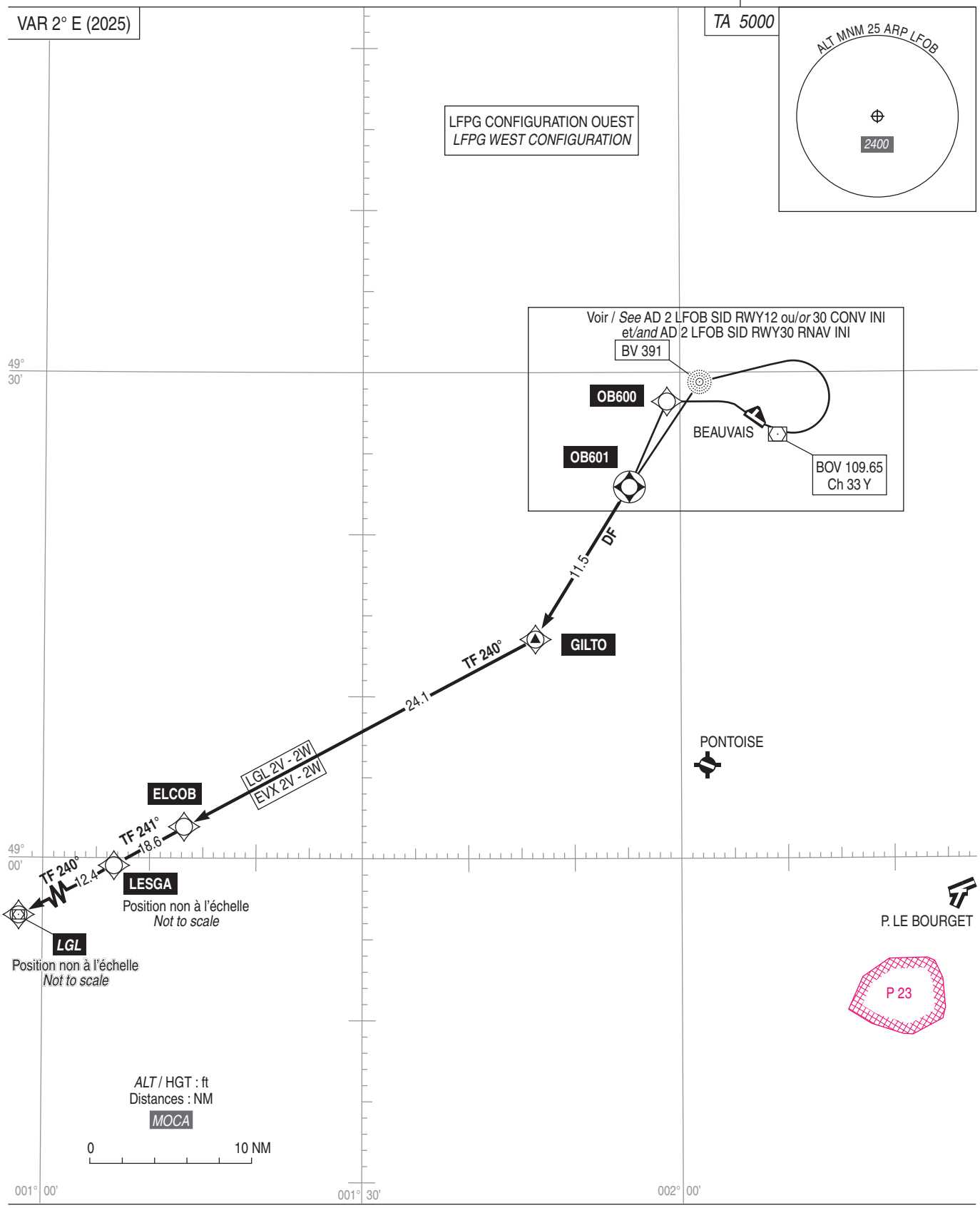
# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >115)
## RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
## LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BEAUVAIS | | 118.380 |
| **APP** BEAUVAIS | Approche / *Approach* | 123.985 |
| **TWR** BEAUVAIS | Tour / *Tower* | 121.405 |

APP DE GAULLE Départ / *Departure* : voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*






© SIA

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL>115)<br>RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W) LGL - ELCOB** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS ou/*or* DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3%.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT.<br>*The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV).*<br>*Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.* |

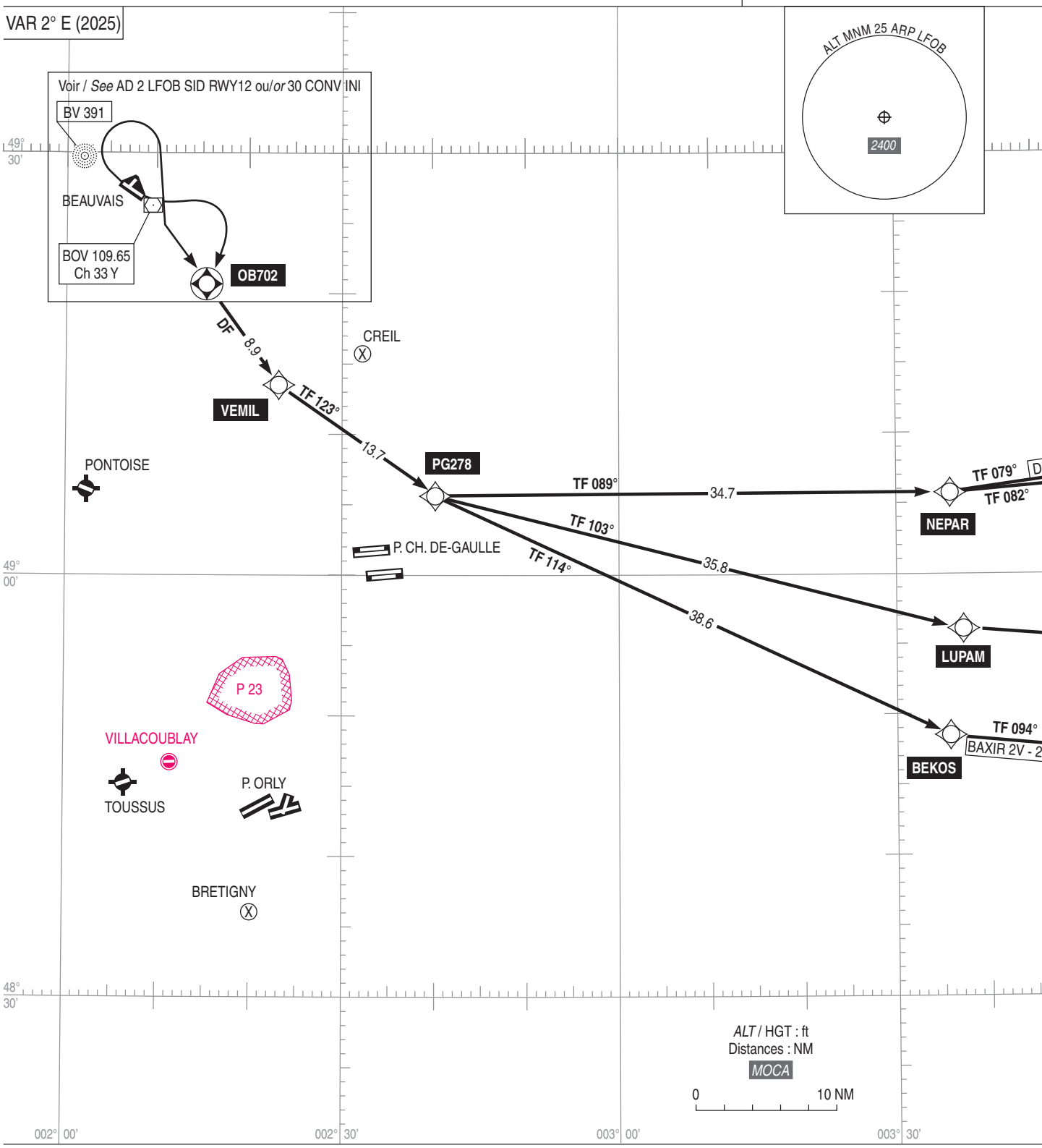
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LGL 2V** | DEP INI (1).<br>A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB. Vers LESGA puis vers LGL.<br>*DEP INI (1).*<br>*At OB601 direct to GILTO then to ELCOB. To LESGA then to LGL.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **ELCOB 2V** | DEP INI (1).<br>A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB.<br>*DEP INI (1).*<br>*At OB601 direct to GILTO then to ELCOB.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **LGL 2W** | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers ELCOB. Vers LESGA puis vers LGL.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to ELCOB. To LESGA then to LGL.* | 5000 ft AMSL | |
| **ELCOB 2W** | Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers ELCOB.<br>*Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to ELCOB.* | 5000 ft AMSL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV (GNSS - DME/DME)
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL >195)
## RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
## RANUX - LANVI - BUBLI
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195)
## RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
## DIKOL - BAXIR

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

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ATIS** BEAUVAIS | | 118.380 | APP DE GAULLE Départ / *Departure* : voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | DF : Direct to Fix<br>TF : Track to Fix | **RNAV 1**<br>GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required* |
| **APP** BEAUVAIS | Approche / *Approach* | 123.985 | | | |
| **TWR** BEAUVAIS | Tour / *Tower* | 121.405 | | | |






© SIA

# BEAUVAIS TILLE
# SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)**<br>**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (FL>195) RANUX-LANVI-BUBLI**<br>**Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (115<FL<195) DIKOL-BAXIR** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS ou/*or* DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3%.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT.<br>*The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.*<br>(3) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF R 175 B :<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LF R 175 B :*<br>*- If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected ; file DIKOL SID even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*<br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI.<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these area is activated, LANVI SIDs will be rejected ; file BUBLI SID.*<br>*- If none of these areas is activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2V** | DEP INI (1). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers DIKOL.<br>*DEP INI (1). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to DIKOL.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **RANUX 2V (3)** | DEP INI (1). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers RANUX.<br>*DEP INI (1). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to RANUX.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12.<br>(3) Voir / *see* General RMK. |
| **LANVI 2V (4)**<br>Réservé réacteurs / *Jets only*. | DEP INI (1). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI.<br>*DEP INI (1). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12.<br>(4) Voir / *see* General RMK. |
| **BAXIR 2V** | DEP INI (1). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BAXIR.<br>*DEP INI (1). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BAXIR.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **BUBLI 2V** | DEP INI (1). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BUBLI.<br>*DEP INI (1). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BUBLI.* | 5000 ft AMSL | (1) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12. |
| **DIKOL 2W** | DEP INI (2). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers DIKOL.<br>*DEP INI (2). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to DIKOL.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| **RANUX 2W (3)** | DEP INI (2). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers RANUX.<br>*DEP INI (2). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to RANUX.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30.<br>(3) Voir / *see* General RMK. |
| **LANVI 2W (4)**<br>Réservé réacteurs / *Jets only*. | DEP INI (2). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI.<br>*DEP INI (2). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30.<br>(4) Voir / *see* General RMK. |
| **BAXIR 2W** | DEP INI (2). A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BAXIR.<br>*DEP INI (2). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BAXIR.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |
| **BUBLI 2W** | DEP INI (2).A OB702 direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BUBLI.<br>*DEP INI (2). At OB702 direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BUBLI.* | 5000 ft AMSL | (2) Voir / *see* AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 30. |

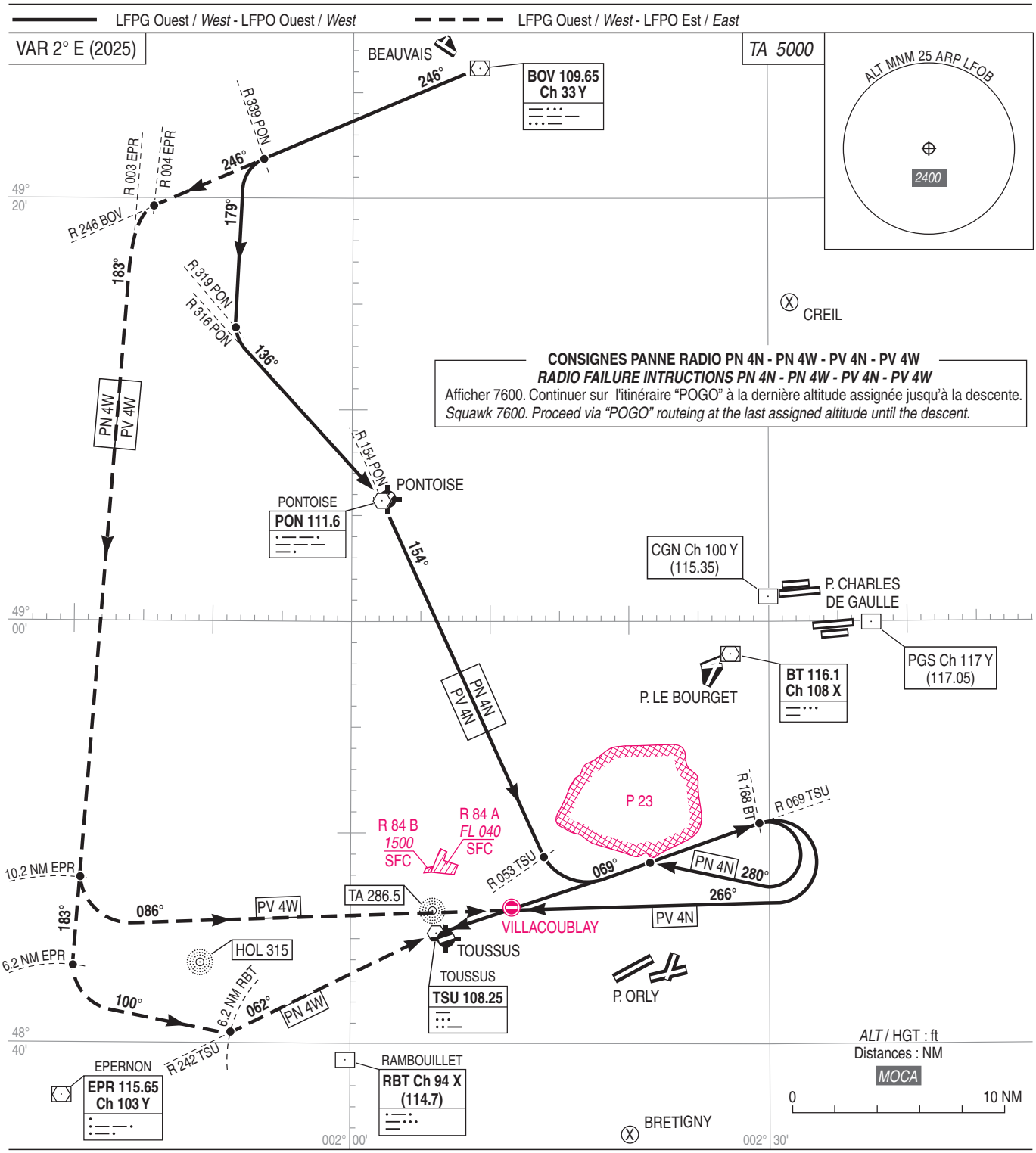
© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE

## Itinéraires normalisés de liaison RWY 12-30 (POGO)

*Connecting routings RWY 12-30 (POGO)*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFOB ADC 01, AD 2 LFPT ADC 01, AD 2 LFPN COM 1, AD 2 LFPV COM 1




**Consignes particulières :** voir AD 2 LFOB TEXT

**Départs omnidirectionnels :**

- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

Suite procédure APCH : voir carte AD 2 IAC FNA.

***Specific instructions :*** *see AD 2 LFOB TEXT*

***Omnidirectional departures :***

- *Noise pollution : comply with noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

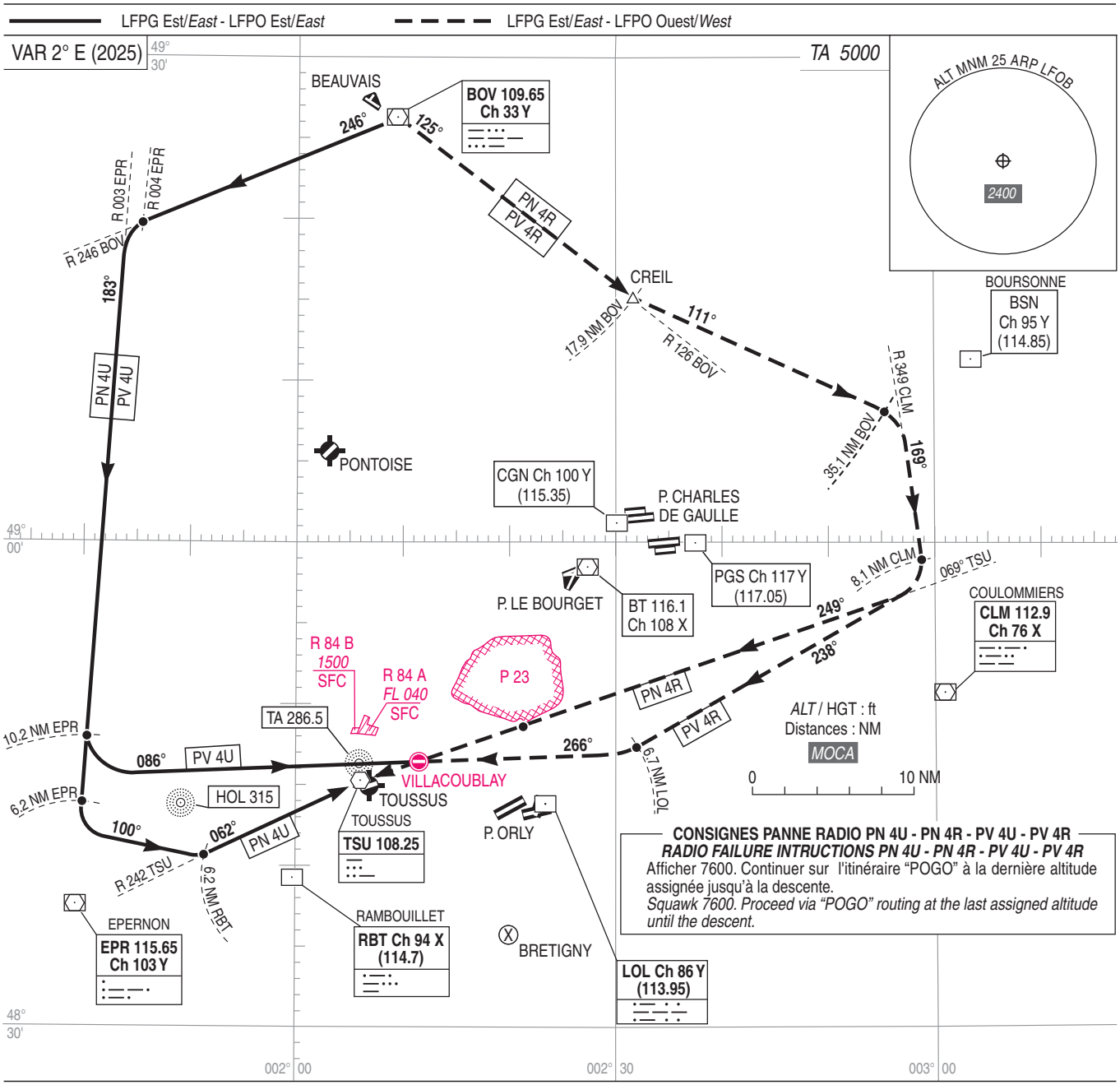
*Next APCH procedure : see AD 2 IAC FNA.*



© SIA

# BEAUVAIS TILLE
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 12-30 (POGO)
*Connecting routings RWY 12-30 (POGO)*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFOB ADC 01, AD 2 LFPT ADC 01, AD 2 LFPN COM 1, AD 2 LFPV COM 1




**Consignes particulières :** voir AD 2 LFOB TEXT

**Départs omnidirectionnels**

- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

Suite procédure APCH : voir carte AD 2 IAC FNA.

***Specific instructions :*** *see AD 2 LFOB TEXT*

***Multidirectional departures***

- *Noise pollution : apply noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

*Next APCH procedure : see AD 2 IAC FNA.*



© SIA

# BEAUVAIS TILLE (LFOB)
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 12 - 30 (POGO)
## *Connecting routings RWY 12 - 30 (POGO)*

| POGO | ITINERAIRES / ROUTES | NIVEAU INITIAL |
|---|---|---|
| **PN 4 N** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°).<br>Au R 339 PON, à gauche 179°.<br>Au R 319 PON, à gauche R 316 PON (136°).<br>A PON, à droite R 154 PON (154°).<br>Au R 053 TSU, à gauche R 069 TSU (069°).<br>Au R 168 BT, à droite 280° pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).*<br>*At R 339 PON, turn left 179°.*<br>*At R 319 PON, turn left R 316 PON (136°).*<br>*At PON, turn right R 154 PON (154°).*<br>*At R 053 TSU, turn left R 069 TSU (069°).*<br>*At R 168 BT, turn right 280° to intercept the read back FNA procedure.* | **4000 ft AMSL** |
| ***PN 4 W*** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°).<br>Au R 004 EPR, à gauche R 003 EPR (183°).<br>A D 6,2 EPR, à gauche 100°.<br>A D 6,2 RBT, à gauche R 242 TSU (062°) pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).*<br>*At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).*<br>*At D 6.2 EPR, turn left 100°.*<br>*At D 6.2 RBT, turn left R 242 TSU (062°), to intercept the read back FNA procedure.* | **4000 ft AMSL** |
| **PV 4 N** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°).<br>Au R 339 PON, à gauche 179°.<br>Au R 319 PON, à gauche R 316 PON (136°).<br>A PON, à droite R 154 PON (154°).<br>Au R 053 TSU, à gauche R 069 TSU (069°).<br>Au R 168 BT, à droite 266° pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).*<br>*At R 339 PON, turn left 179°.*<br>*At R 319 PON, turn left R 316 PON (136°).*<br>*At PON, turn right R 154 PON (154°).*<br>*At R 053 TSU, turn left R 069 TSU (069°).*<br>*At R 168 BT, turn right 266° to intercept the read back FNA procedure.* | **4000 ft AMSL** |
| ***PV 4 W*** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°).<br>Au R 004 EPR, à gauche R 003 EPR (183°).<br>A D 10,2 EPR, à gauche 086° pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).*<br>*At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).*<br>*At D 10.2 EPR, turn left 086° to intercept the read back FNA procedure.* | **4000 ft AMSL** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE (LFOB)
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 12 - 30 (POGO)
## *Connecting routings RWY 12 - 30 (POGO)*

| POGO | ITINERAIRES / ROUTES | NIVEAU INITIAL |
|---|---|---|
| **PN 4 U** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°).<br>Au R 004 EPR, à gauche R 003 EPR (183°).<br>A D 6,2 EPR, à gauche 100°.<br>A D 6,2 RBT, à gauche R 242 TSU (062°) pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).*<br>*At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).*<br>*At D 6.2 EPR, turn left 100°.*<br>*At D 6.2 RBT, turn left R 242 TSU (062°), to intercept the read back FNA procedure.* | **4000 ft AMSL** |
| ***PN 4 R*** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 125 BOV (125°).<br>A CREIL (D 17.9 BOV), à gauche 111°.<br>A D 35.1 BOV, à droite R 349 CLM (169°).<br>A D 8,1 CLM, à droite R 069 TSU (249°) pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 125 BOV (125°).*<br>*At CREIL (D 17.9 BOV), turn left 111°.*<br>*At D 35.1 BOV, turn right R 349 CLM (169°).*<br>*At D 8.1 CLM, turn right R 069 TSU (249°), to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |
| ***PV 4 U*** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°).<br>Au R 004 EPR, à gauche R 003 EPR (183°).<br>A D 10,2 EPR, à gauche 086° pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).*<br>*At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).*<br>*At D 10.2 EPR, turn left 086° to intercept the read back FNA procedure.* | **4000 ft AMSL** |
| ***PV 4 R*** | Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 125 BOV (125°).<br>A CREIL (D 17.9 BOV), à gauche 111°.<br>A D 35.1 BOV, à droite R 349 CLM (169°).<br>A D 8,1 CLM, à droite (238°).<br>A D 6,7 LOL, à droite 266° pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure, intercept and follow R 125 BOV (125°).*<br>*At CREIL (D 17.9 BOV), turn left 111°.*<br>*At D 35.1 BOV, turn right R 349 CLM (169°).*<br>*A D 8.1 CLM, turn right (238°).*<br>*At D 6.7 LOL, turn right 266° to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |

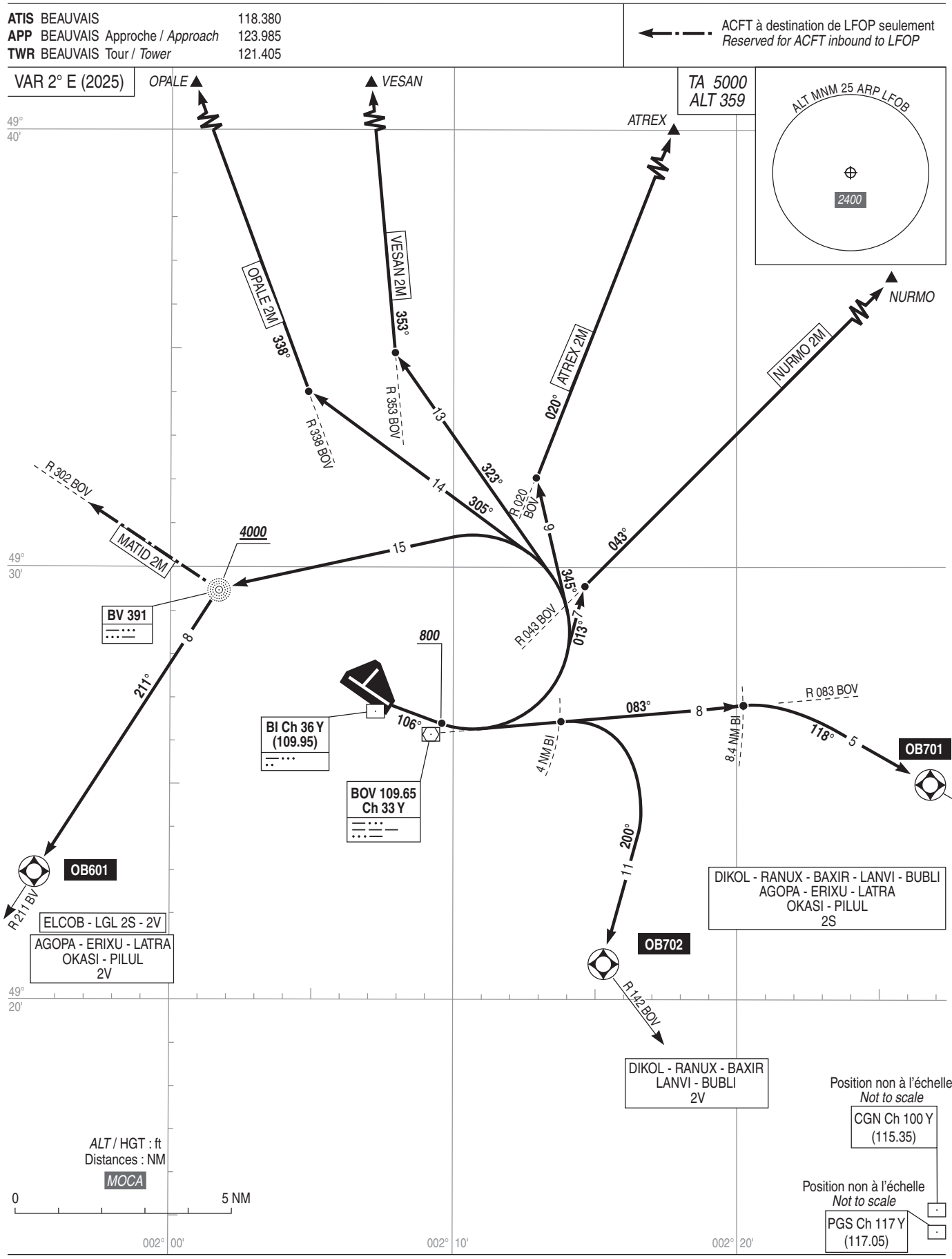
© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE

## Procédures moindre bruit et départs conventionnels initiaux RWY 12

## *Noise abatement procedures and conventional initial departures RWY 12*

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



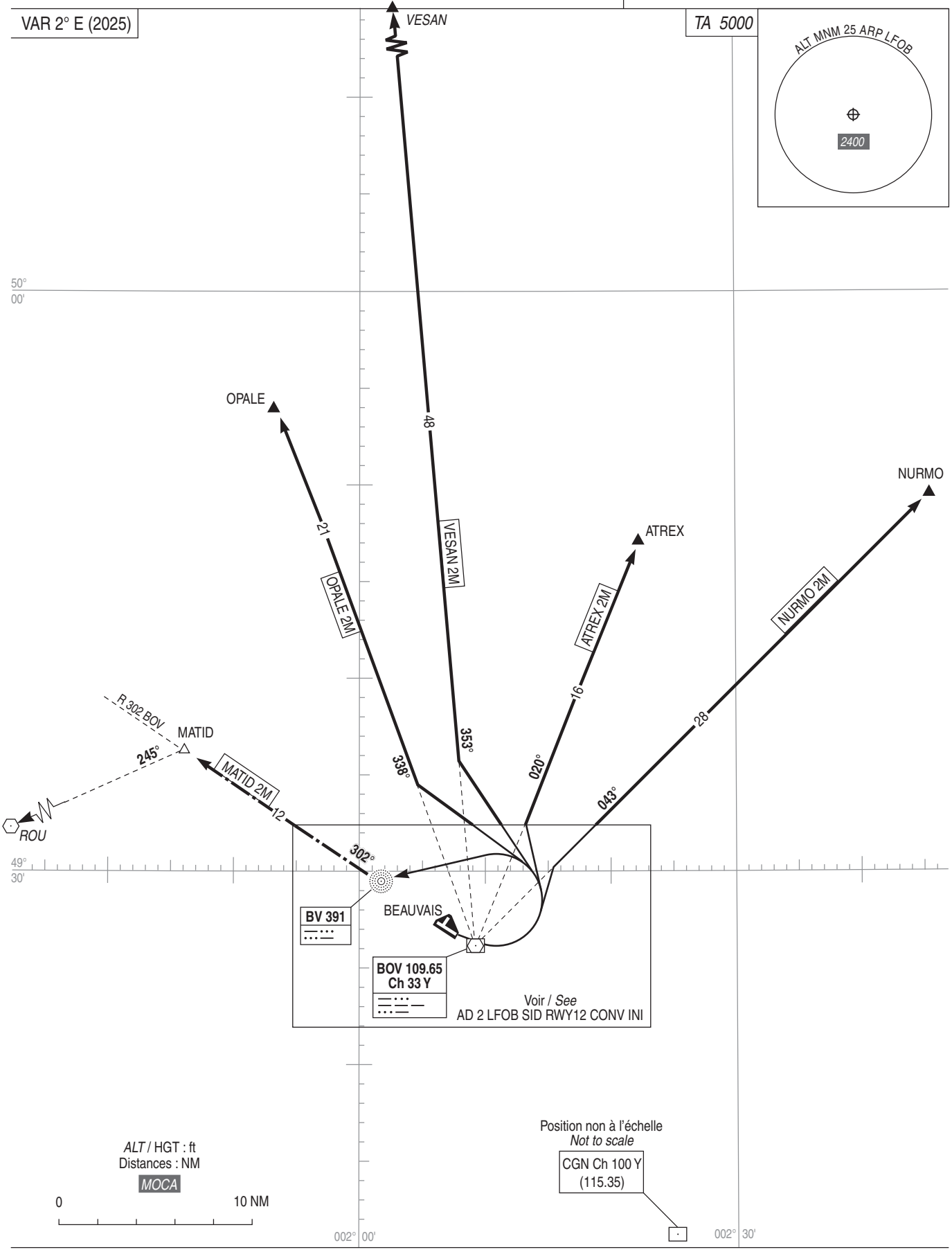



© SIA

# BEAUVAIS TILLE
## SID CONV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

ACFT à destination de LFOP seulement
*Reserved for ACFT inbound to LFOP*






© SIA

# BEAUVAIS TILLE
# SID CONV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**Consignes générales**

- Pente ATS de 5,5 % MNM.
- Appliquer les procédures moindre bruit.

**Départs omnidirectionnels**

Utilisables seulement sur clairance particulière de la TWR.

RWY 12 : Monter dans l'axe jusqu'à 1100 ft (741 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Départs : SID CONV**

Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit. (cf AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INI et AD 2 LFOB 21).

***General instructions***

*- Air traffic slope 5.5 % MNM.*

*- Comply with noise abatement procedures.*

***Omnidirectional departures***

*Usable only with special clearance from TWR.*

*RWY 12 : Climb straight ahead up to 1100 ft (741 ft) then proceed direct route climbing up to en-route safety altitude.*

***SID CONV departures***

*The following routes are to be joined after complying with noise abatement procedures (see AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INI and AD 2 LFOB 21).*

| **SID CONV RWY 12** | **ITINERAIRES** ***ROUTES*** |
|---|---|
| **ATREX 2M** | Monter 106°. A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 345°, ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 020 BOV (020°) vers ATREX.<br>*Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 345°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 020 BOV (020°) towards ATREX.* |
| **MATID 2M**<br>Réservé ACFT destination LFOP<br>*Reserved for ACFT with LFOP destination* | Monter 106°. A 800 ft (441 ft) tourner à gauche vers BV, ne pas tourner avant la DER, puis rejoindre le R 302 BOV (302°) vers MATID.<br>*Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left towards BV, do not turn before the DER, then join R 302 BOV (302°) towards MATID.* |
| **NURMO 2M** | Monter 106°. A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 013°, ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 043 BOV (043°) vers NURMO.<br>*Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 013°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 043 BOV (043°) towards NURMO.* |
| **OPALE 2M** | Monter 106°. A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 305°, ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 338 BOV (338°) vers OPALE.<br>*Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 305°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 338 BOV (338°) towards OPALE.* |
| **VESAN 2M** | Monter 106°. A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 323°, ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 353 BOV (353°) vers VESAN.<br>*Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 323°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 353 BOV (353°) towards VESAN.* |

Remarque : Les SID ATREX et VESAN permettent seulement la rejointe de routes RNAV.

*Remark : ATREX and VESAN SID allow only the junction with RNAV routes.*

**Panne de radiocommunication**

Voir volets AD 2 LFOB TEXT.

***Radiocommunication failure***

*See pages AD 2 LFOB TEXT.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

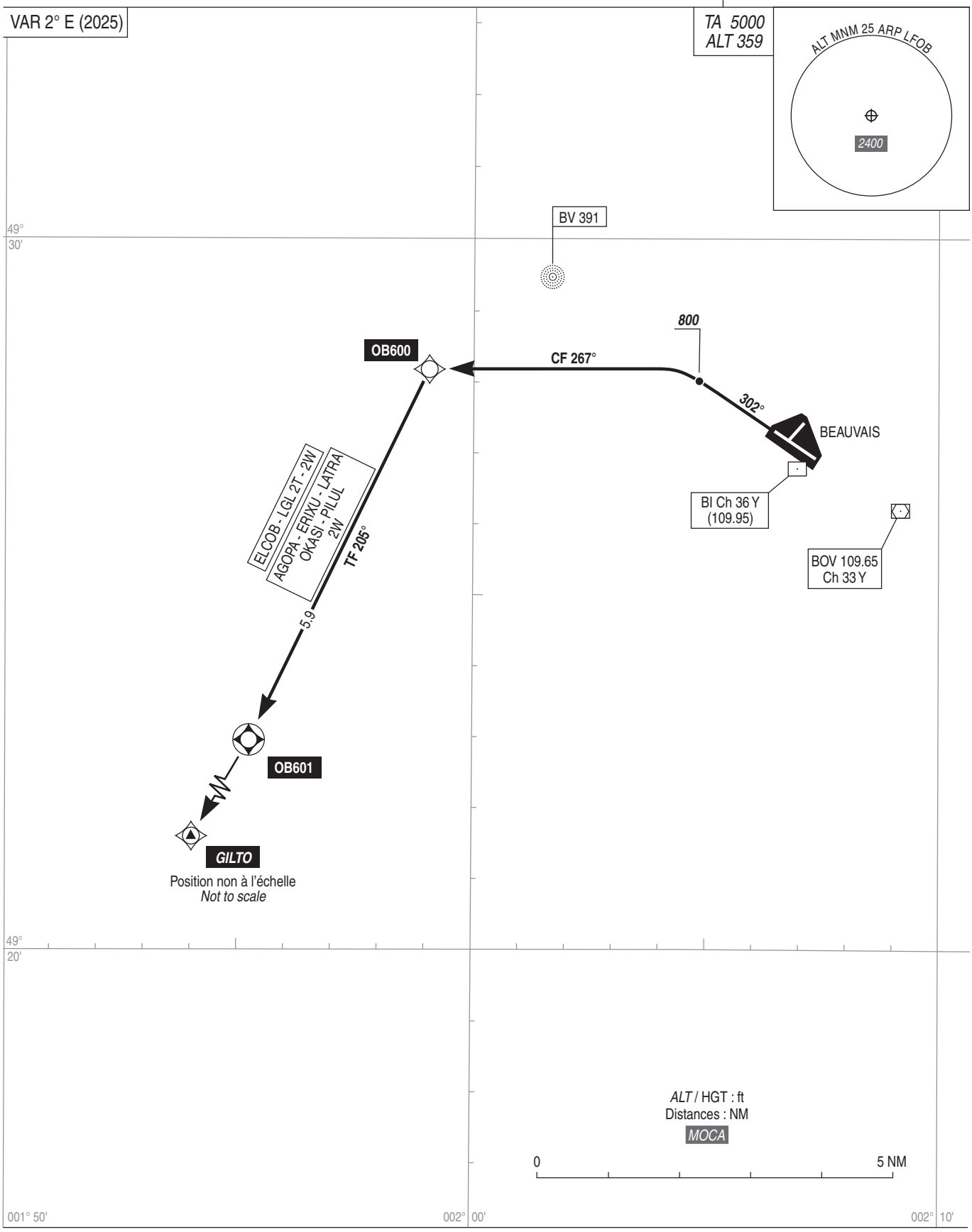
# BEAUVAIS TILLE
## SID RNAV INI (GNSS - DME/DME) RWY 30
## Procédures moindre bruit et départ initial RNAV RWY 30
## *Noise abatement procedures and initial departure RNAV RWY 30*

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

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

CF : Course to Fix
TF : Track to Fix

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*





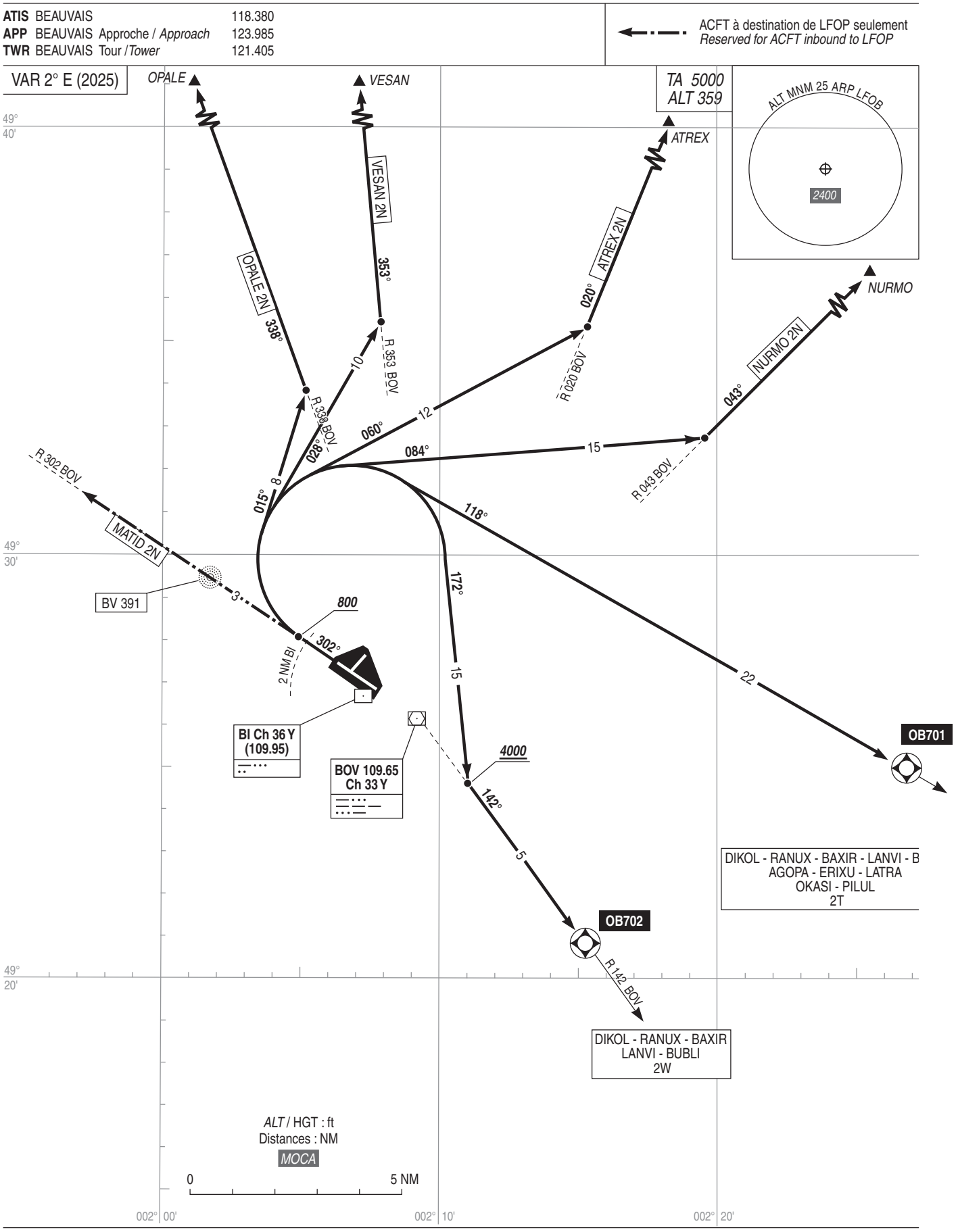

© SIA

# BEAUVAIS TILLE

## Procédures moindre bruit et départs conventionnels initiaux RWY 30

## *Noise abatement procedures and conventional initial departures RWY 30*

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



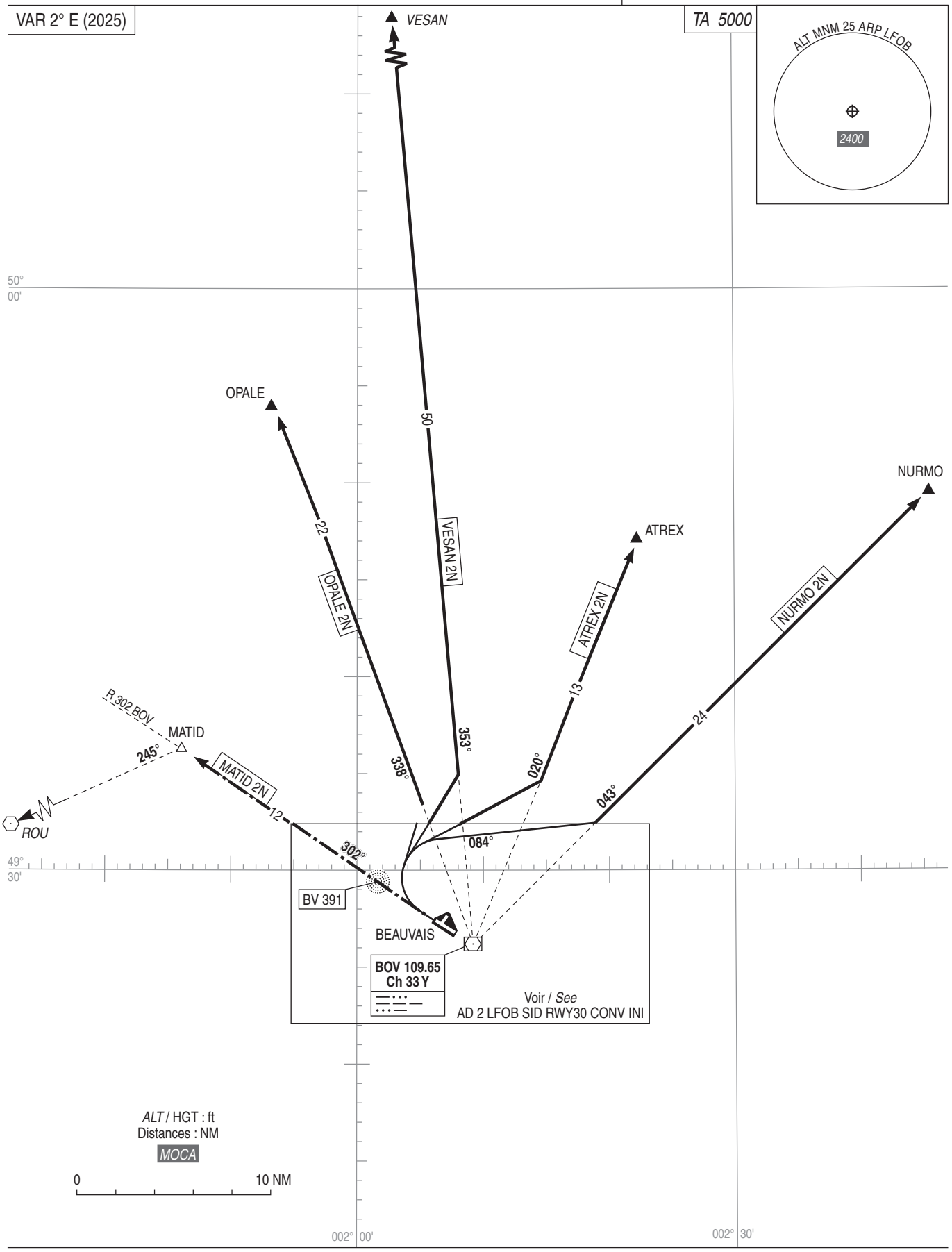



© SIA

# BEAUVAIS TILLE
## SID CONV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | BEAUVAIS | 118.380 |
| **APP** | BEAUVAIS Approche / *Approach* | 123.985 |
| **TWR** | BEAUVAIS Tour / *Tower* | 121.405 |

ACFT à destination de LFOP seulement
*Reserved for ACFT inbound to LFOP*






© SIA

# BEAUVAIS TILLE
# SID CONV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**Consignes générales**

- Pente ATS de 5,5 % MNM.
- Appliquer les procédures moindre bruit.

**Départs omnidirectionnels**

Utilisables seulement sur clairance particulière de la TWR.

RWY 30 : Monter dans l'axe jusqu'à 1400 ft (1041 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Départs : SID CONV**

Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit. (cf AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI et AD 2 LFOB 21).

***General instructions***

*- Air traffic slope 5.5 % MNM.*

*- Comply with noise abatement procedures.*

***Omnidirectional departures***

*Usable only with special clearance from TWR.*

*RWY 30 : Climb straight ahead up to 1400 ft (1041 ft) then proceed direct route climbing up to en-route safety altitude.*

***SID CONV departures***

*The following routes are to be joined after complying with noise abatement procedures (see AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI and AD 2 LFOB 21).*

| **SID CONV RWY 30** | **ITINERAIRES** ***ROUTES*** |
|---|---|
| **ATREX 2N** | Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 060° (ne pas tourner avant 2 NM BI) pour intercepter et suivre le R 020 BOV (020°) vers ATREX.<br>*Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 060° (do not turn before 2 NM BI) to intercept and follow R 020 BOV (020°) towards ATREX.* |
| **MATID 2N**<br>Réservé ACFT destination LFOP<br>*Reserved for ACFT with LFOP destination* | Monter 302°. A 1400 ft (1041 ft) rejoindre le R 302 BOV (302°) vers MATID.<br>*Climb 302°. At 1400 ft (1041 ft) join R 302 BOV (302°) towards MATID.* |
| **NURMO 2N** | Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 084°, (ne pas tourner avant 2 NM BI), pour intercepter et suivre le R 043 BOV (043°) vers NURMO.<br>*Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 084°, (do not turn before 2 NM BI) to intercept and follow R 043 BOV (043°) towards NURMO.* |
| **OPALE 2N** | Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 015° (ne pas tourner avant 2 NM BI) pour intercepter et suivre le R 338 BOV (338°) vers OPALE.<br>*Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 015° (do not turn before 2 NM BI) to intercept and follow R 338 BOV (338°) towards OPALE.* |
| **VESAN 2N** | Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 028° (ne pas tourner avant 2 NM BI) pour intercepter et suivre le R 353 BOV (353°) vers VESAN.<br>*Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 028° (do not turn before 2NM BI) to intercept and follow R 353 BOV (353°) towards VESAN.* |

Remarque : Les SID ATREX et VESAN permettent seulement la rejointe de routes RNAV.

*Remark : ATREX and VESAN SID allow only the junction with RNAV routes.*

**Panne de radiocommunication**

Voir volets AD 2 LFOB TEXT.

***Radiocommunication failure***

*See pages AD 2 LFOB TEXT.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BEAUVAIS TILLE
## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 12 / 30
## CMB (1B)

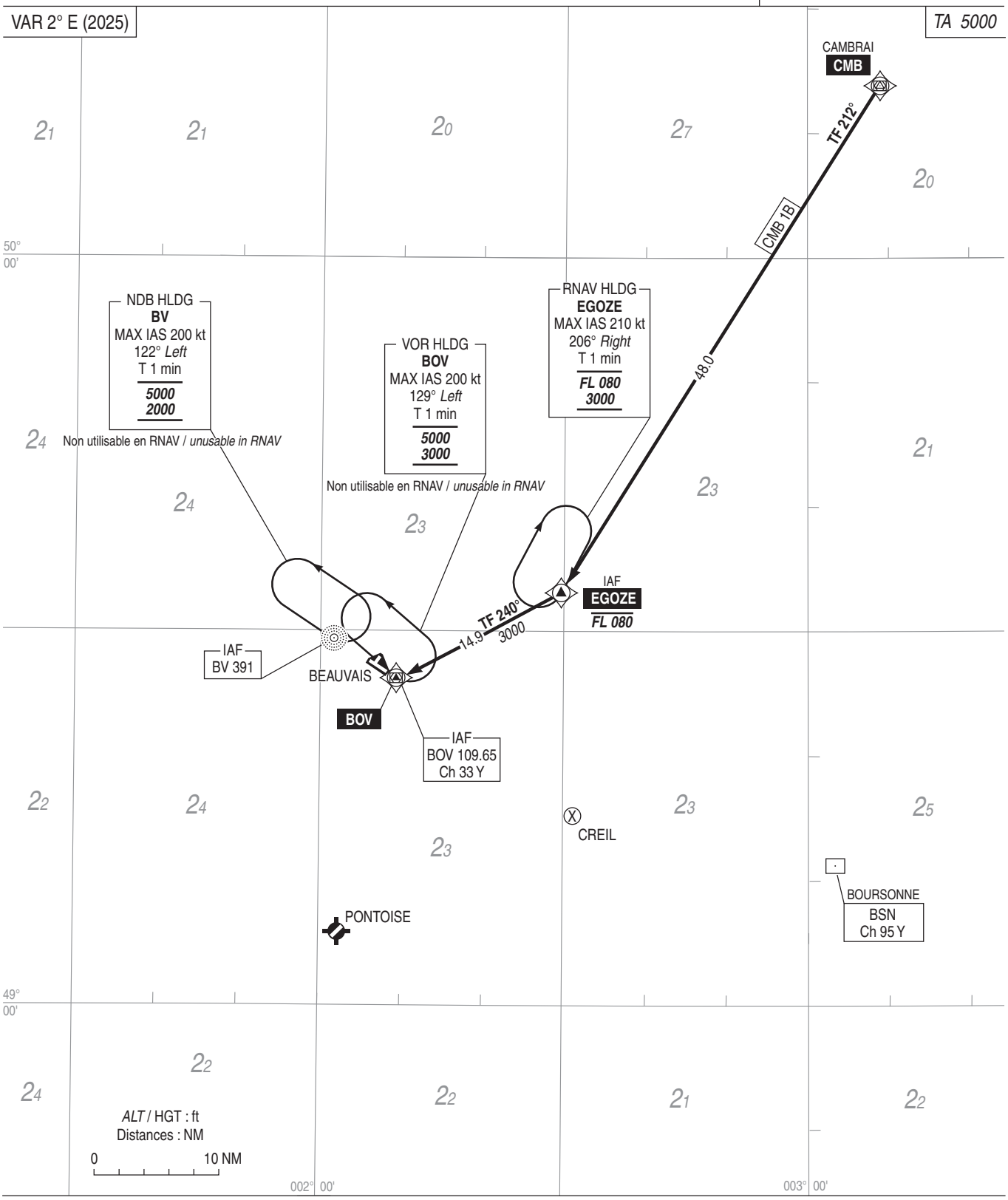
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : EGOZE / BOV**

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | BEAUVAIS | 118.380 |
| **APP** | BEAUVAIS Approche / *Approach* | 123.985 |
| **TWR** | BEAUVAIS Tour / *Tower* | 121.405 |

TF : Track to Fix

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Appliquer la procédure spécifiée en AD 2 LFOB TEXT.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*Comply with the procedure described in AD 2 LFOB TEXT.*



© SIA

# BEAUVAIS TILLE
## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 12 / 30
## PEXIR - VELOL (1B)

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

**IAF : MATID/BOV**

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | BEAUVAIS | 118.380 |
| APP | DE GAULLE Approche/*Approach* | 119.855 - 121.155 - 125.830 |
| **APP** | BEAUVAIS Approche/*Approach* | 123.985 |
| **TWR** | BEAUVAIS Tour/*Tower* | 121.405 |

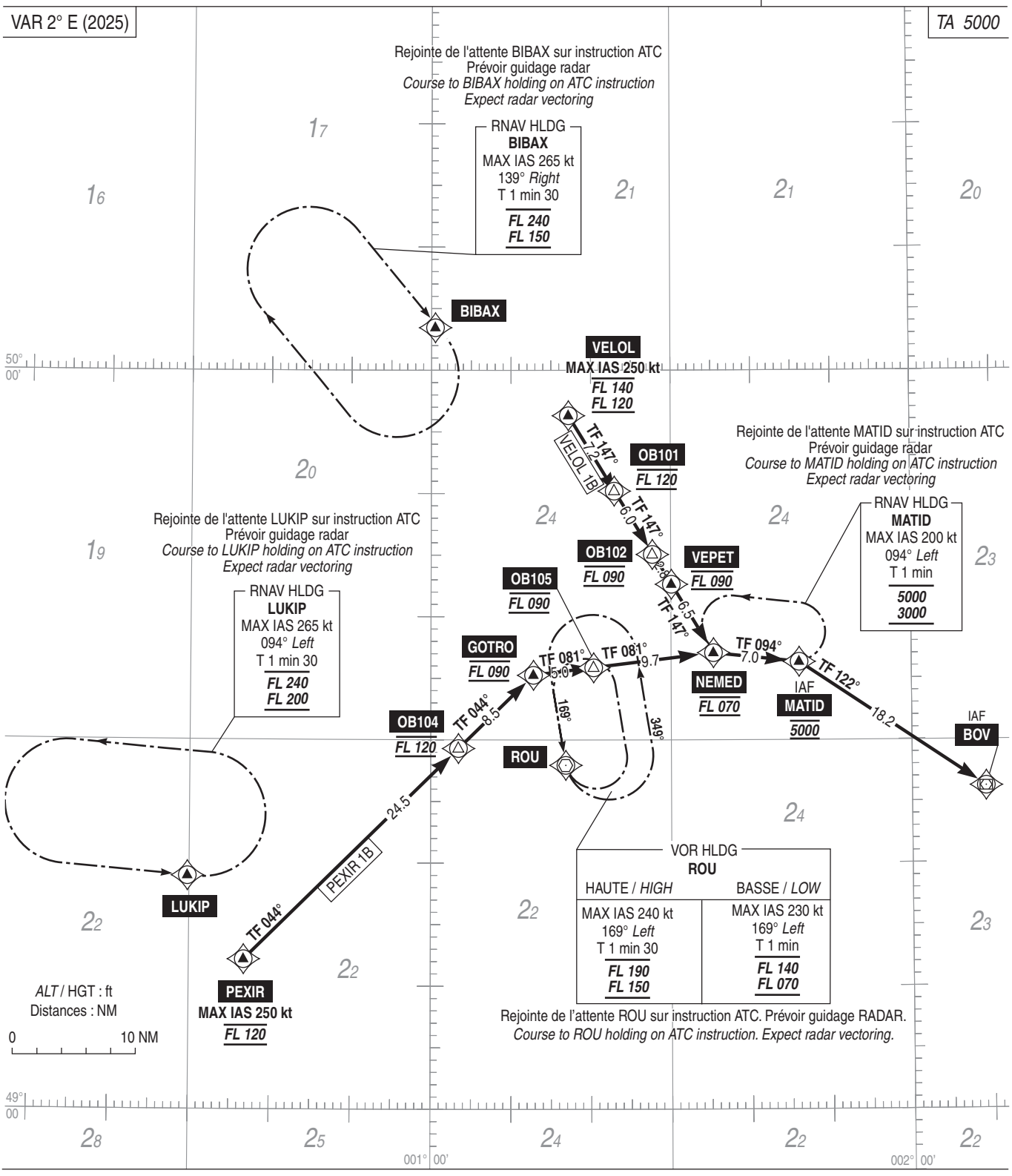
TF : Track to Fix

Sur instruction ATC / *On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*

VAR 2° E (2025)

*TA 5000*




Voir consignes STAR AD 2 LFOB.22

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFOB TEXT

*See instructions STAR AD 2 LFOB.22*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See special instructions STAR described on AD 2 LFOB TEXT*



© SIA

# BEAUVAIS TILLE

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

## RWY 12 / 30

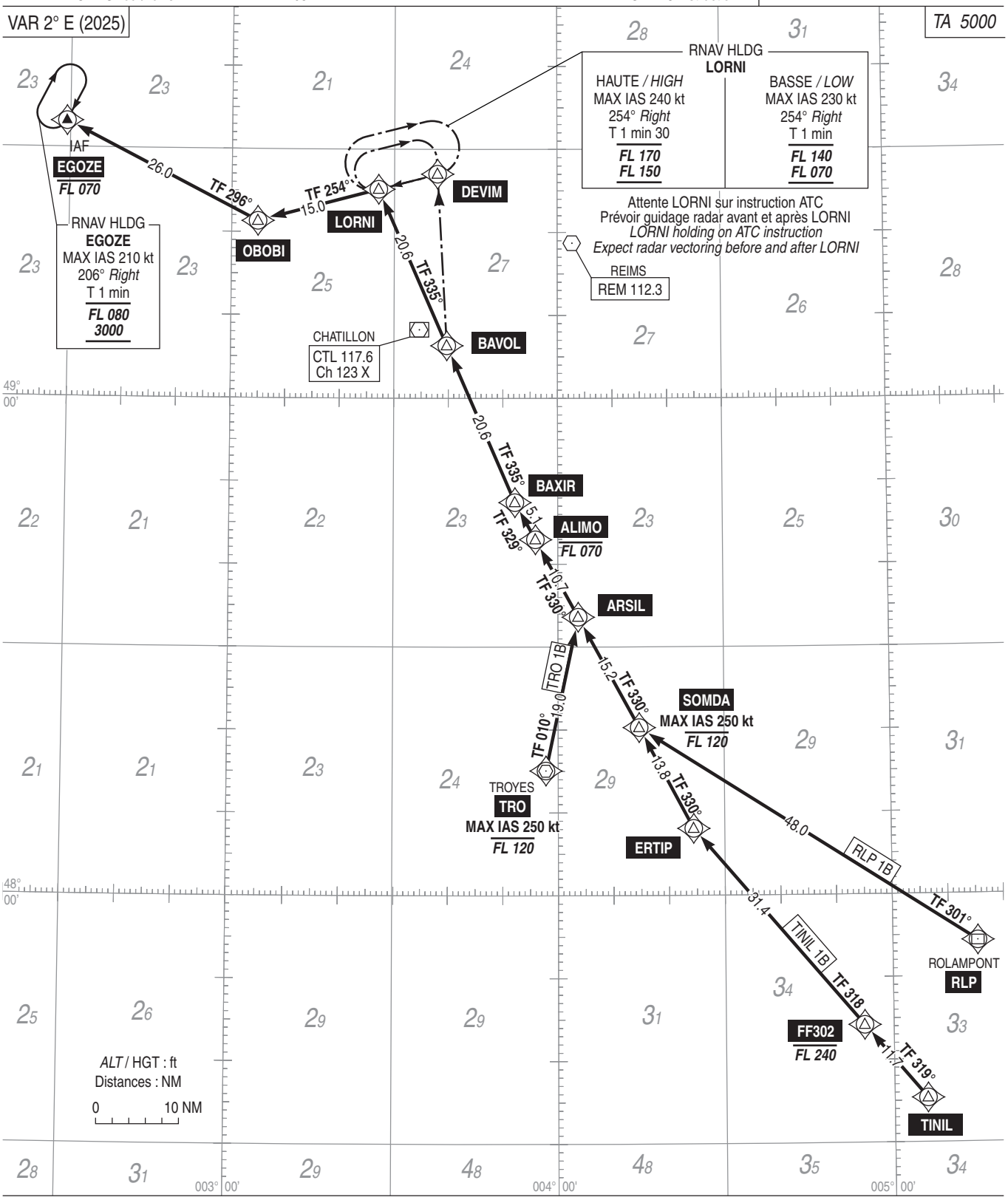
## TRO - RLP - TINIL (1B)

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

**IAF : EGOZE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** | BEAUVAIS | 118.380 | TF : Track to Fix |
| **APP** | DE GAULLE Approche/*Approach* | 119.855 - 121.155 - 125.830 | |
| **APP** | BEAUVAIS Approche/*Approach* | 123.985 | Sur instruction ATC / *On ATC instruction* |
| **TWR** | BEAUVAIS Tour/*Tower* | 121.405 | |

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Appliquer la procédure spécifiée en AD 2 LFOB TEXT.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*Comply with the procedure described in AD 2 LFOB TEXT.*



© SIA

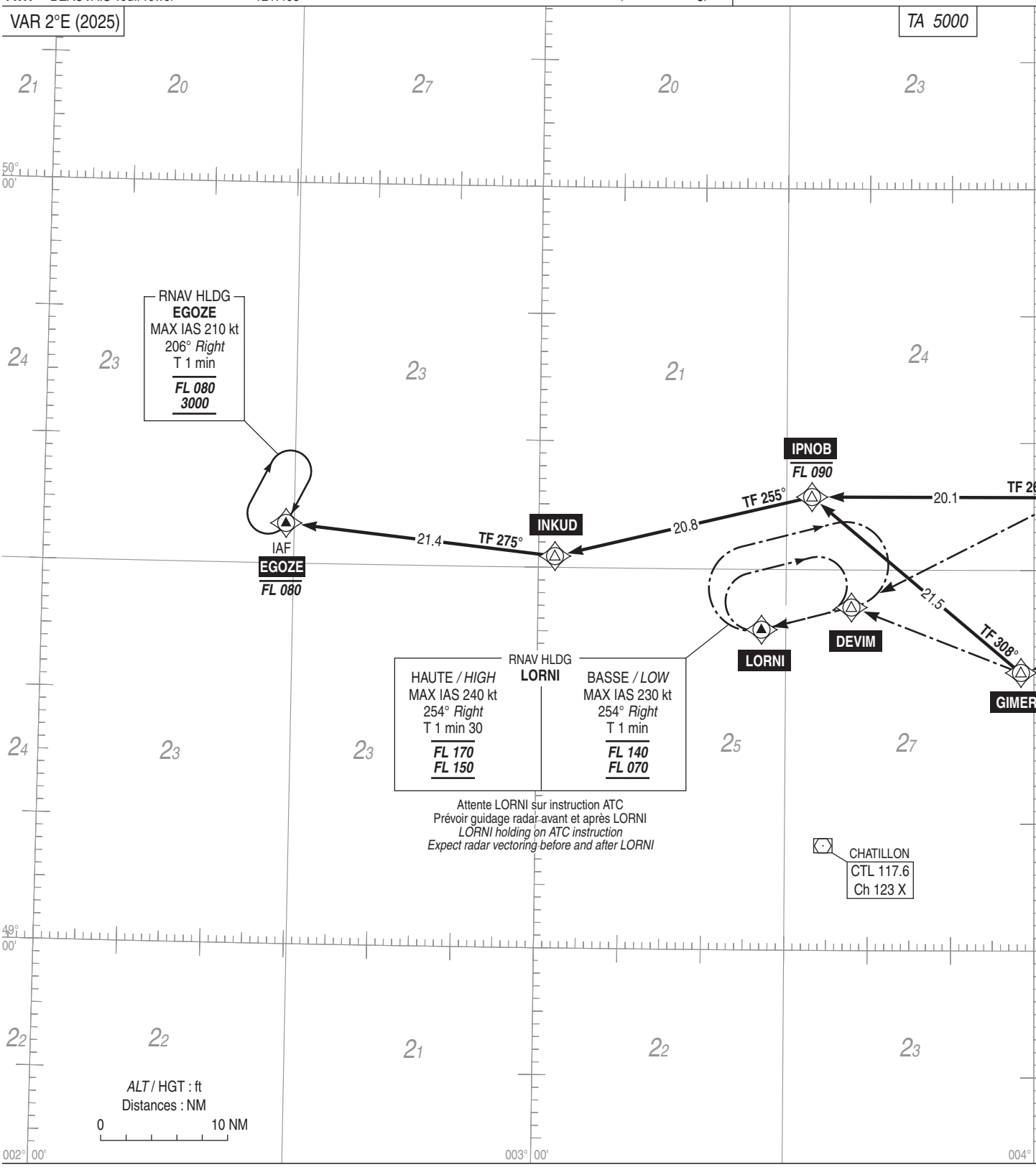
# BEAUVAIS TILLE
## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 12 / 30
## VEDUS - SONUR (1B)

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

**IAF : EGOZE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** | BEAUVAIS | 118.380 | TF : Track to Fix |
| APP | DE GAULLE Approche/*Approach* | 119.855 - 121.155 - 125.830 | |
| **APP** | BEAUVAIS Approche/*Approach* | 123.985 | Sur instruction ATC (attente éloignée) |
| **TWR** | BEAUVAIS Tour/*Tower* | 121.405 | *On ATC instruction (distant holding)* |

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Appliquer la procédure spécifiée en AD 2 LFOB TEXT

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the procedure described in AD 2 LFOB TEXT*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

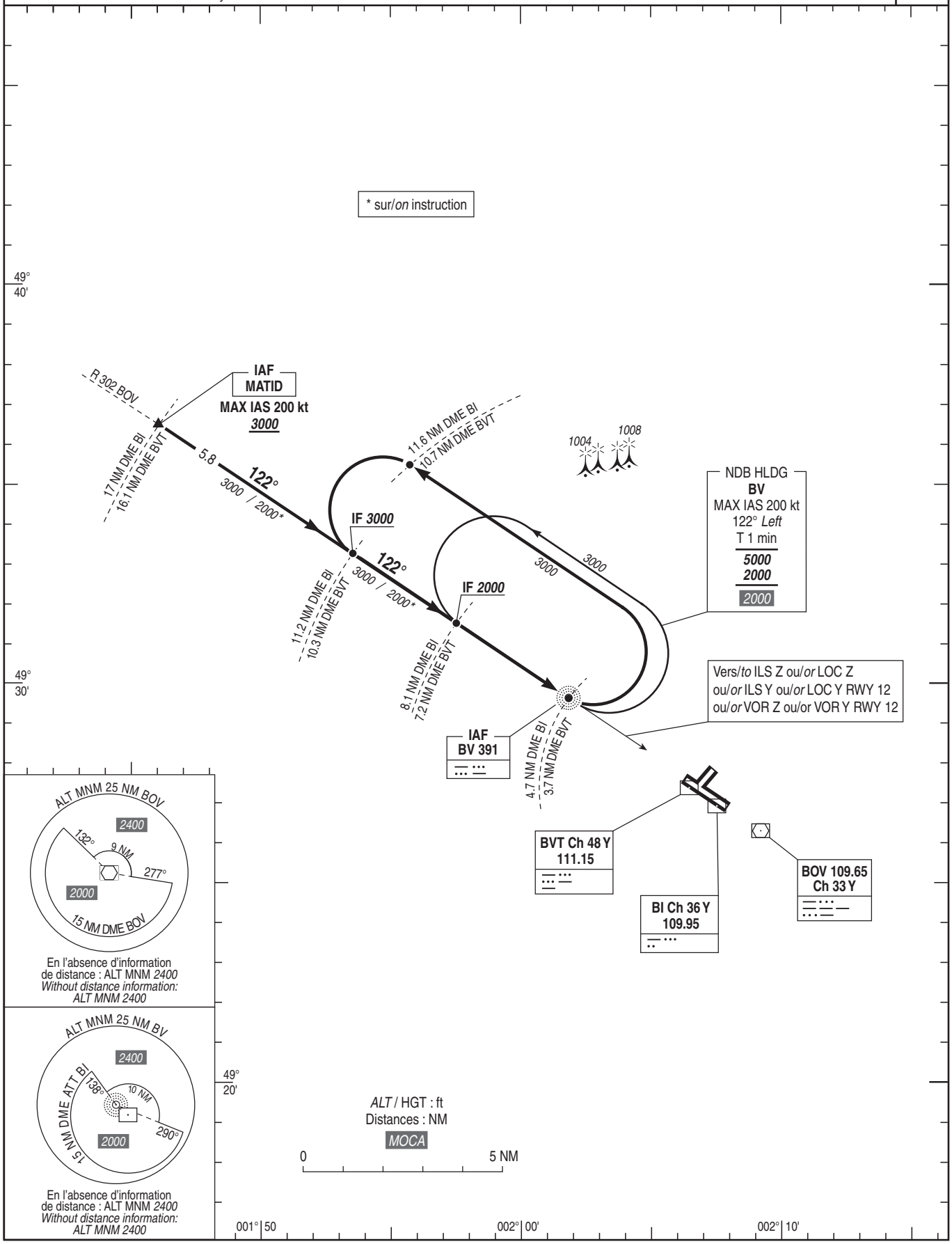
***ALT AD : 359 (13 hPa)**, DTHR : 352*

## **BEAUVAIS** TILLE

*INA* RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

VAR
2° E
(2025)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

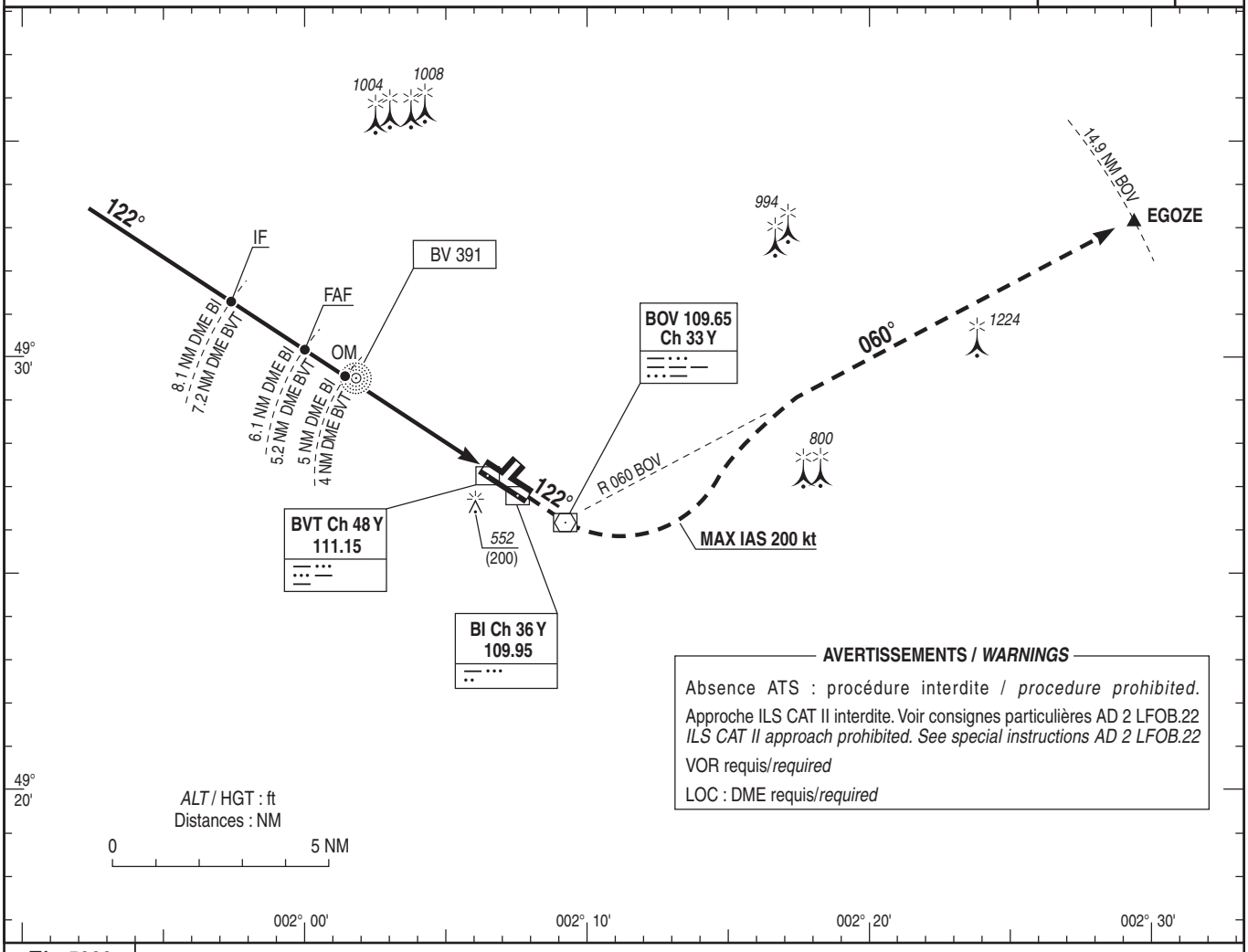
*ALT AD : 359,* ***DTHR : 352 (13 hPa)***

**BEAUVAIS** TILLE

*FNA* ILS Y CAT I ou/*or* ILS Y CAT III ou/*or* LOC Y RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS : 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **BVT 111.15** | 2° E |
| RDH : 54 | (2025) |




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

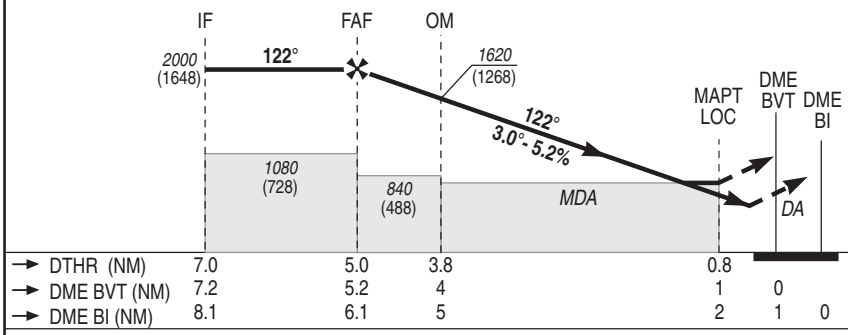
Absence ATS : procédure interdite / *procedure prohibited.*

Approche ILS CAT II interdite. Voir consignes particulières AD 2 LFOB.22
*ILS CAT II approach prohibited. See special instructions AD 2 LFOB.22*

VOR requis/*required*

LOC : DME requis/*required*

*TA : 5000*




API : Monter **dans l'axe**. A ***900*** (548), tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **R 060 BOV** (060°) vers **EGOZE**, en montée vers ***3000*** (2648).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***1600*** (1248) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***900*** *(548), turn* ***left*** *to intercept and follow* ***R 060 BOV*** *(060°) to* ***EGOZE****, climbing up to* ***3000*** *(2648).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to* ***1600*** *(1248) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Y | | OCH ILS CAT 1 | LOC Y | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***560*** (200) | 750 | 144 | ***760*** (390) | 1400 | 387 | ***860*** (500) | 1500 |
| B | | | 153 | | | | ***900*** (540) | 1600 |
| C | | | 164 | | | | - | - |
| D | | | 175 | | | | - | - |

**DME BVT** APCH homologuée CAT III, non homologuée CAT II

| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2890*** | ***2580*** | ***2260*** | ***1940*** | ***1620*** | ***1300*** | ***980*** | ***670*** |
| (HGT) | (2538) | (2228) | (1908) | (1588) | (1268) | (948) | (628) | (318) |

**DME BI**

| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2910*** | ***2590*** | ***2270*** | ***1950*** | ***1640*** | ***1320*** | ***1000*** | ***680*** |
| (HGT) | (2558) | (2238) | (1918) | (1598) | (1288) | (968) | (648) | (328) |

Observations / *Remarks* : OCH ILS CAT A et / *and* B : plan sol / *ground.*
(1) MVL CAT C et D interdites */ Circling CAT C and D prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 5.0 NM | 4 min 17 | 3 min 32 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 19 | 1 min 53 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 985 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

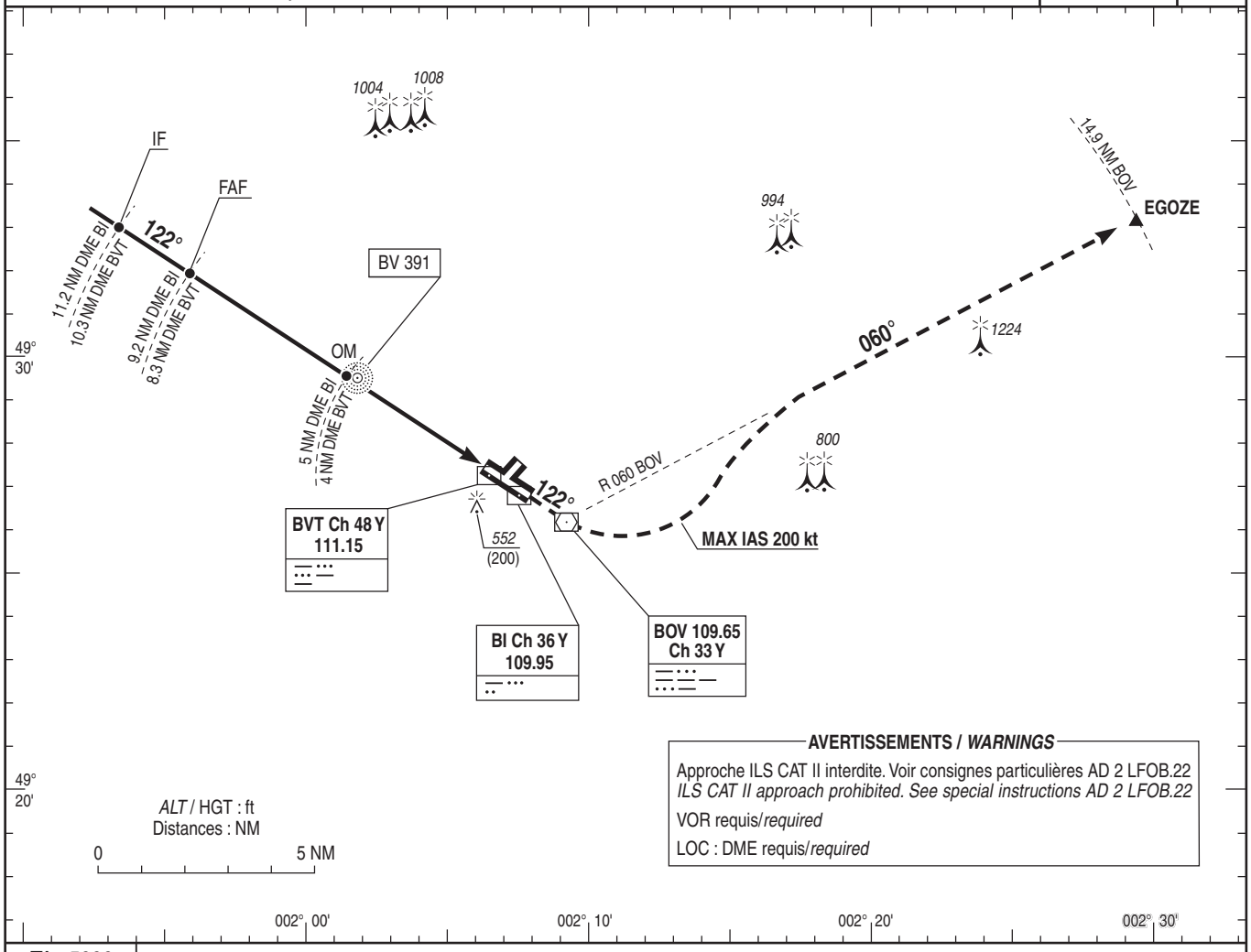
*ALT AD : 359,* ***DTHR : 352 (13 hPa)***

**BEAUVAIS** TILLE

*FNA* ILS Z CAT I ou/*or* ILS Z CAT III ou/*or* LOC Z RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS : 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

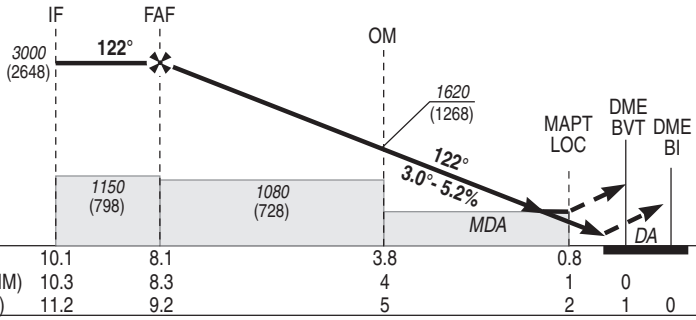
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **BVT 111.15** | 2° E |
| RDH : 54 | (2025) |




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Approche ILS CAT II interdite. Voir consignes particulières AD 2 LFOB.22
*ILS CAT II approach prohibited. See special instructions AD 2 LFOB.22*
VOR requis/*required*
LOC : DME requis/*required*

*TA : 5000*




API : Monter **dans l'axe**. A ***900*** (548), tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **R 060 BOV** (060°) vers **EGOZE**, en montée vers ***3000*** (2648).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***1600*** (1248) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***900*** *(548), turn* ***left*** *to intercept and follow* ***R 060 BOV*** *(060°) to* ***EGOZE****, climbing up to* ***3000*** *(2648).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to* ***1600*** *(1248) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Z | | OCH ILS CAT 1 | LOC Z | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***560*** (200) | 750 | 144 | ***760*** (390) | 1400 | 387 | ***860*** (500) | 1500 | ***1000*** (640) | 1500 |
| B | | | 153 | | | | ***900*** (540) | 1600 | ***1040*** (680) | 1600 |
| C | | | 164 | | | | - | - | - | - |
| D | | | 175 | | | | - | - | - | - |

| **DME BVT** | APCH homologuée CAT III, non homologuée CAT II | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** | ***2890*** | ***2580*** | ***2260*** | ***1940*** | ***1620*** | ***1300*** | ***980*** | ***670*** |
| (HGT) | (2538) | (2228) | (1908) | (1588) | (1268) | (948) | (628) | (318) |

| **DME BI** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2910*** | ***2590*** | ***2270*** | ***1950*** | ***1640*** | ***1320*** | ***1000*** | ***680*** |
| (HGT) | (2558) | (2238) | (1918) | (1598) | (1288) | (968) | (648) | (328) |

Observations / *Remarks* : OCH ILS CAT A et / *and* B : plan sol / *ground.*
(1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 8.1 NM | 6 min 57 | 5 min 43 | 4 min 52 | 4 min 14 | 3 min 44 | 3 min 02 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 985 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

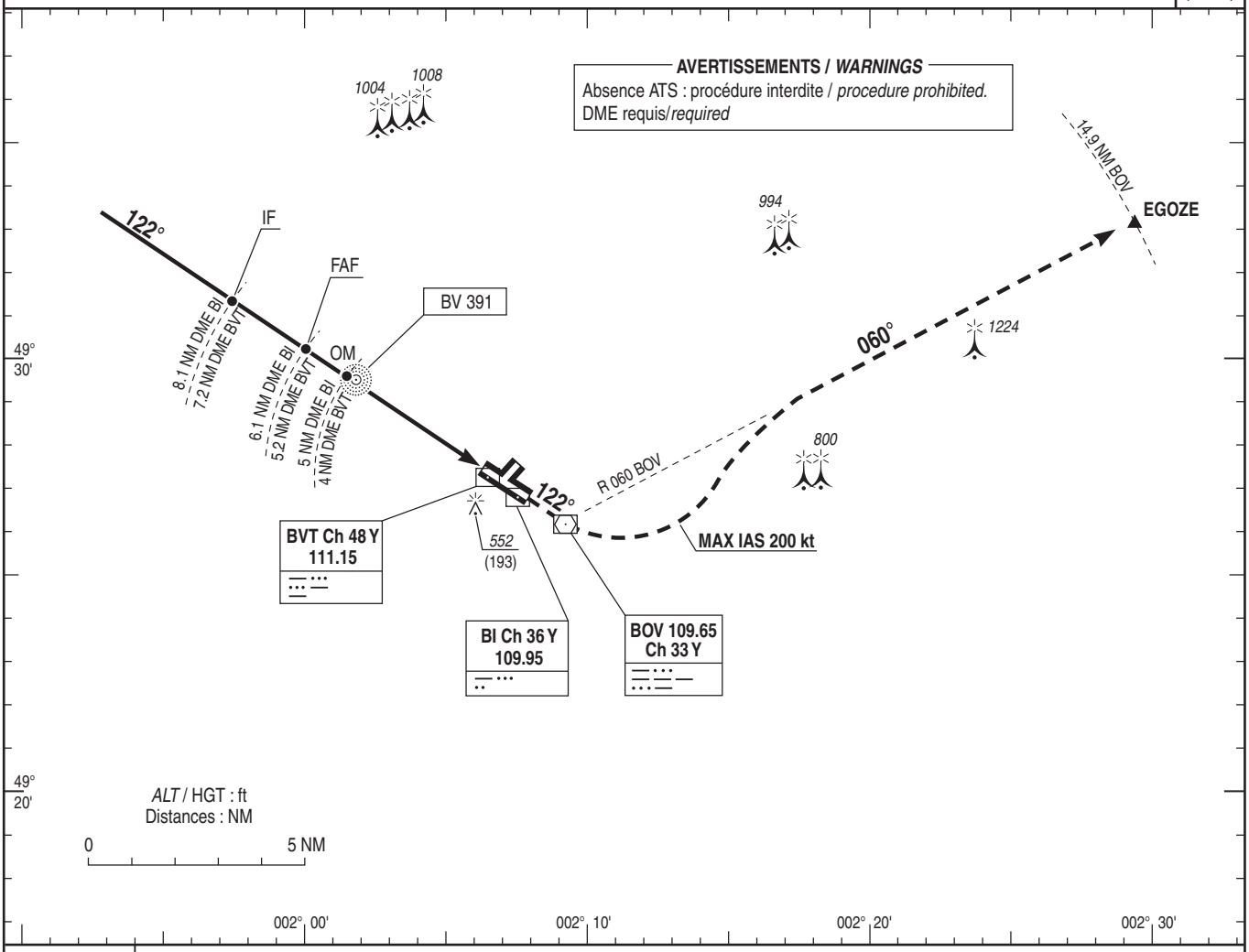
***ALT AD : 359 (13 hPa)**, DTHR : 352*

**BEAUVAIS** TILLE

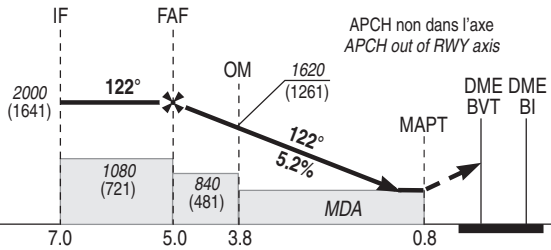
*FNA* VOR Y RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS : 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

VAR 2° E (2025)




*TA : 5000*




| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → DTHR (NM) | 7.0 | 5.0 | 3.8 | 0.8 | | | |
| → DME BVT (NM) | 7.2 | 5.2 | 4 | 1 | 0 | | |
| → DME BI (NM) | 8.1 | 6.1 | 5 | 2 | 1 | 0 | |

API : Monter **dans l'axe**. A ***900*** (541), tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **R 060 BOV** (060°) vers **EGOZE**, en montée vers ***3000*** (2641).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***1600*** (1241) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**. At **900** (541), turn **left** to intercept and follow **R 060 BOV** (060°) to **EGOZE**, climbing up to **3000** (2641).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to **1600** (1241) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR Y | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C D | ***760*** (400) | 1400 | 397 | ***860*** (500) | 1500 |
| | | | | ***900*** (540) | 1600 |
| | | | | - | - |
| | | | | - | - |

**DME BVT**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2890*** | ***2580*** | ***2260*** | ***1940*** | ***1620*** | ***1300*** | ***980*** | ***670*** |
| (HGT) | (2531) | (2221) | (1901) | (1581) | (1261) | (941) | (621) | (311) |

**DME BI**

| NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2910*** | ***2590*** | ***2270*** | ***1950*** | ***1640*** | ***1320*** | ***1000*** | ***680*** |
| (HGT) | (2551) | (2231) | (1911) | (1591) | (1281) | (961) | (641) | (321) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites */ Circling CAT C and D prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 5.0 NM | 4 min 17 | 3 min 32 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 19 | 1 min 53 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 985 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

**BEAUVAIS** TILLE

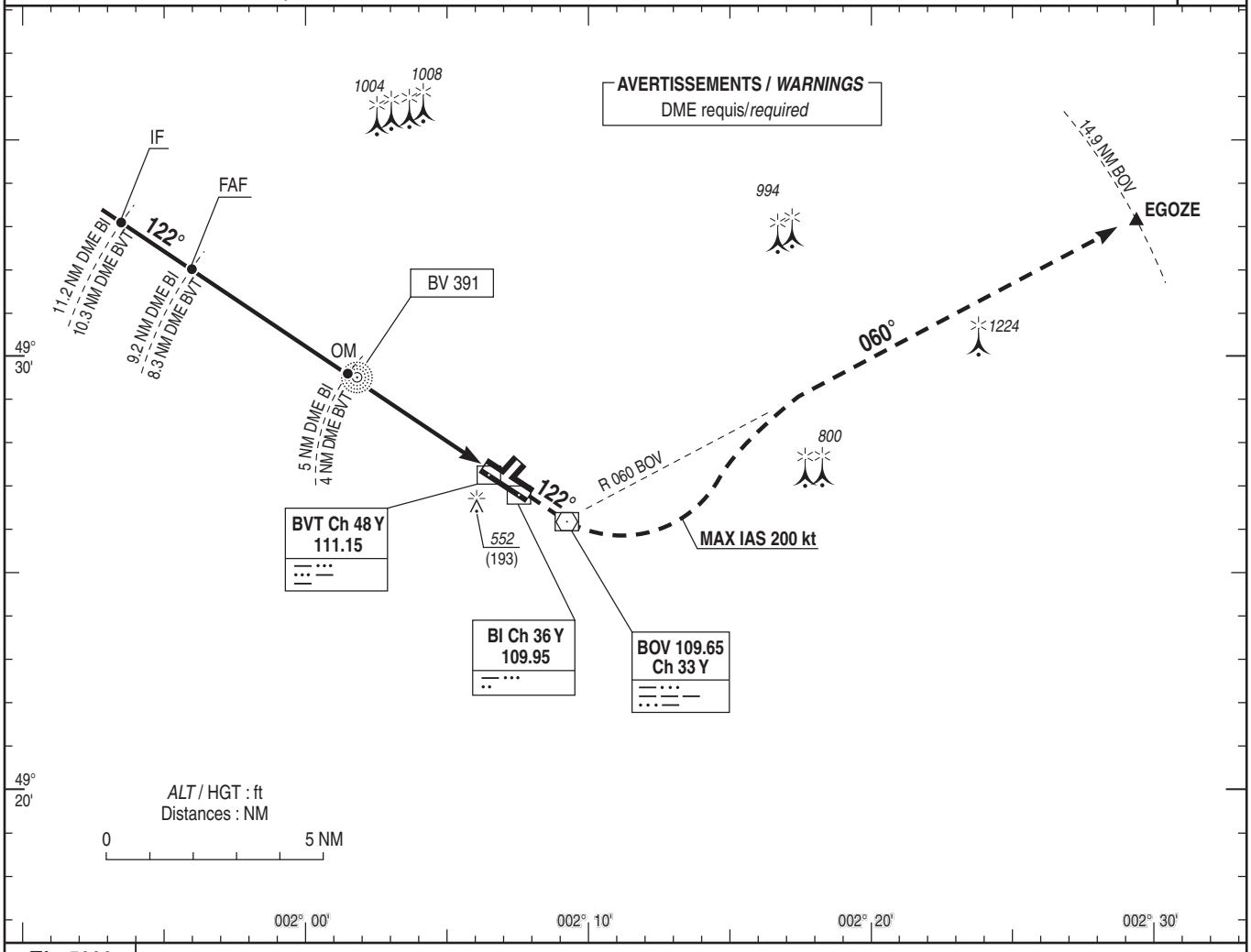
CAT A B C D

***ALT AD : 359 (13 hPa)**, DTHR : 352*

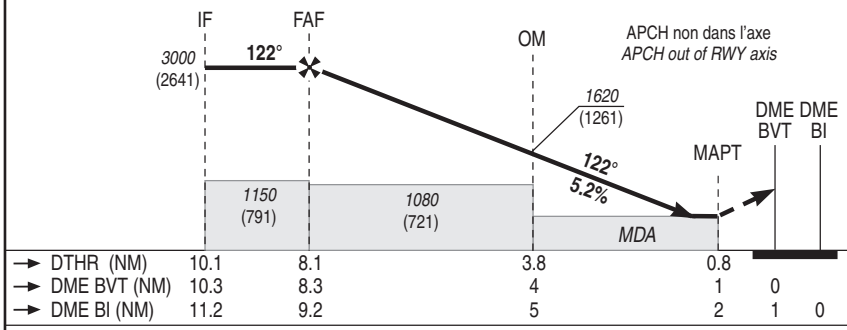
*FNA* VOR Z RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS : 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only.* Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

VAR 2° E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter **dans l'axe**. A ***900*** (541), tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **R 060 BOV** (060°) vers **EGOZE**, en montée vers ***3000*** (2641).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***1600*** (1241) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**. At **900** (541), turn **left** to intercept and follow **R 060 BOV** (060°) to **EGOZE**, climbing up to **3000** (2641).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to **1600** (1241) prior to level acceleration.*

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

| CAT | VOR Z | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***760*** (400) | 1400 | 397 | ***860*** (500) | 1500 | ***1000*** (640) | 1500 |
| B | | | | ***900*** (540) | 1600 | ***1040*** (680) | 1600 |
| C | | | | - | - | - | - |
| D | | | | - | - | - | - |

**DME BVT**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2890*** | ***2580*** | ***2260*** | ***1940*** | ***1620*** | ***1300*** | ***980*** | ***670*** |
| (HGT) | (2531) | (2221) | (1901) | (1581) | (1261) | (941) | (621) | (311) |

**DME BI**

| NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2910*** | ***2590*** | ***2270*** | ***1950*** | ***1640*** | ***1320*** | ***1000*** | ***680*** |
| (HGT) | (2551) | (2231) | (1911) | (1591) | (1281) | (961) | (641) | (321) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites */ Circling CAT C and D prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 8.1 NM | 6 min 57 | 5 min 43 | 4 min 52 | 4 min 14 | 3 min 44 | 3 min 02 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 985 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Intrument approach*

CAT A B C D

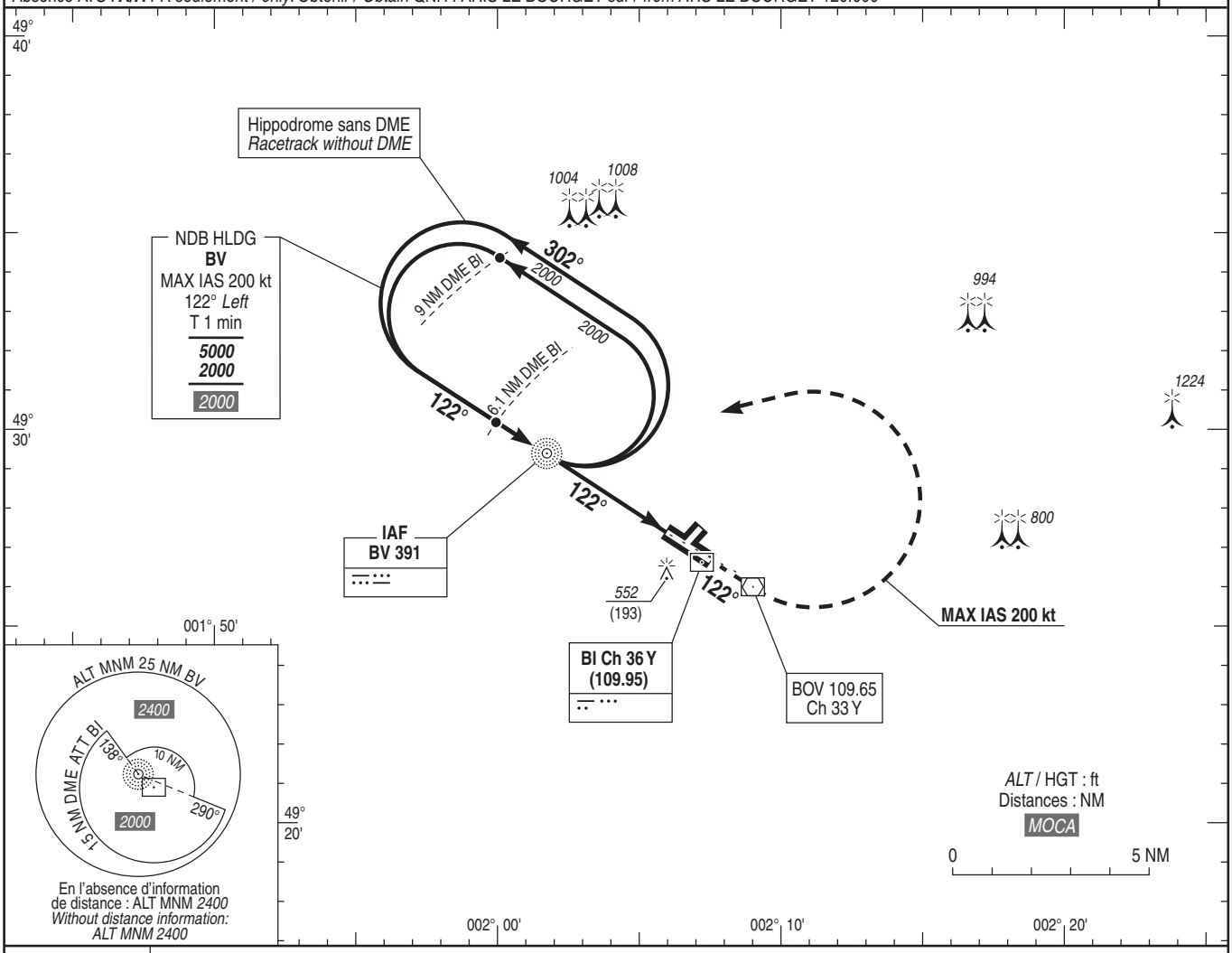
***ALT AD : 359 (13 hPa),*** *DTHR : 352*

**BEAUVAIS** TILLE

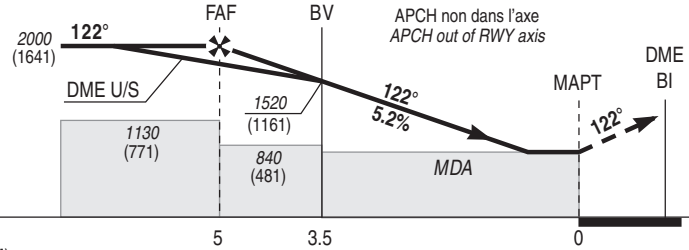
NDB RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

VAR 2° E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter sur **R 122 BV** (122°). A ***900*** (541), tourner **à gauche** vers **BV** en montée vers ***2000*** (1641).
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1400* (1041) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 122 BV** (122°). At **900** (541), turn **left** to **BV** climbing up to **2000** (1641).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1400 (1041) prior to level acceleration.*

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

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***780*** (420) | 1500 | 416 | ***860*** (500) | 1500 | ***1000*** (640) | 1500 |
| B | | | | ***900*** (540) | 1600 | ***1040*** (680) | 1600 |
| C | | | | - | - | - | - |
| D | | | | - | - | - | - |

| **DME BI** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1620*** (1261) | ***1300*** (941) | ***980*** (621) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - THR | 3.5 NM | 3 min 00 | 2 min 28 | 2 min 06 | 1 min 50 | 1 min 37 | 1 min 19 | 1 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 375 | 455 | 530 | 610 | 690 | 850 | 985 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

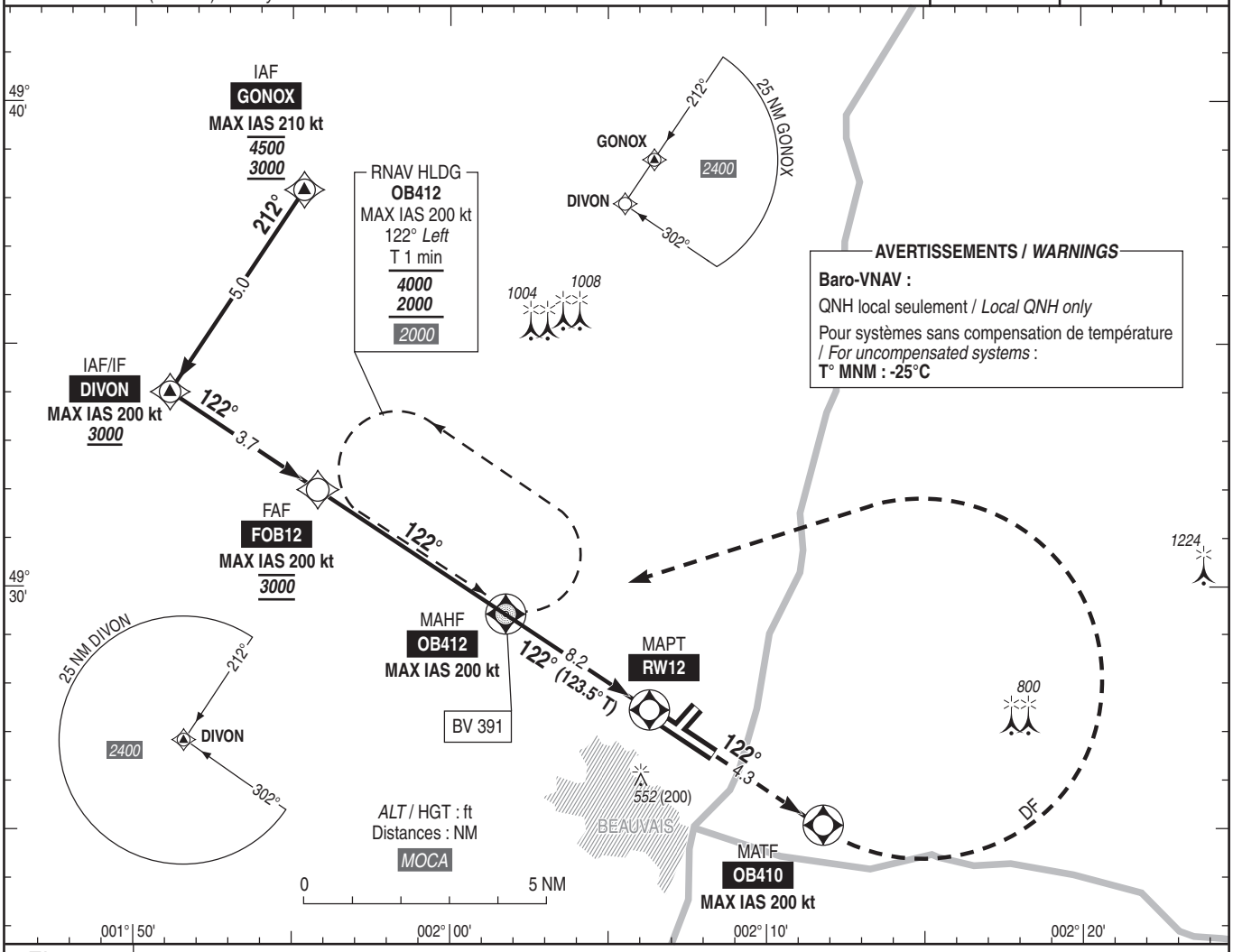
*ALT AD : 359,* ***DTHR : 352 (13 hPa)***

**BEAUVAIS** TILLE

**RNP** RWY 12

**ATIS** : BEAUVAIS 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** (121.405) FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000
**A/A** (121.405) *FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000*

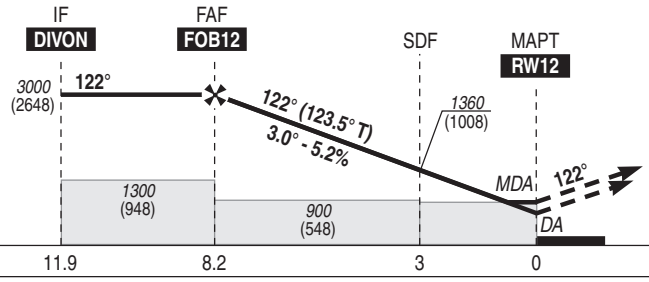
| RNP APCH | EGNOS Ch 52384 E12A TCH : 54 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **OB410**, puis tourner **à gauche** direct vers **OB412** pour intégrer l'attente en montée vers ***2000*** (1648) ou suivre les instructions du CTL.
Monter à *1400* (1048) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***OB410****, then turn* ***left*** *direct to* ***OB412*** *to enter holding, climbing up to* ***2000*** *(1648) or proceed according to ATC instructions.*
*Climb up to 1400 (1048) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (250) | 800 | 244 | ***710*** (360) | 1200 | 256 | ***760*** (410) | 1500 | 404 | ***860*** (500) | 1500 | ***1000*** (640) | 1500 |
| B | ***610*** (260) | 800 | 254 | ***720*** (370) | 1300 | 268 | | | | ***900*** (540) | 1600 | ***1040*** (680) | 1600 |
| C | ***620*** (270) | 900 | 264 | ***730*** (380) | 1300 | 276 | | | | - | - | - | - |
| D | ***630*** (280) | 900 | 274 | ***740*** (390) | 1400 | 287 | | | | - | - | - | - |

| **DIST RW12** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** | ***2950*** | ***2635*** | ***2315*** | ***1995*** |
| (HGT) | (2598) | (2283) | (1963) | (1643) |
| | **4** | **3** | **2** | |
| | ***1680*** | ***1360*** | ***1045*** | |
| | (1328) | (1008) | (693) | |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW12 | 8.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 59 | 5 min 46 | 4 min 54 | 4 min 15 | 3 min 46 | 3 min 04 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

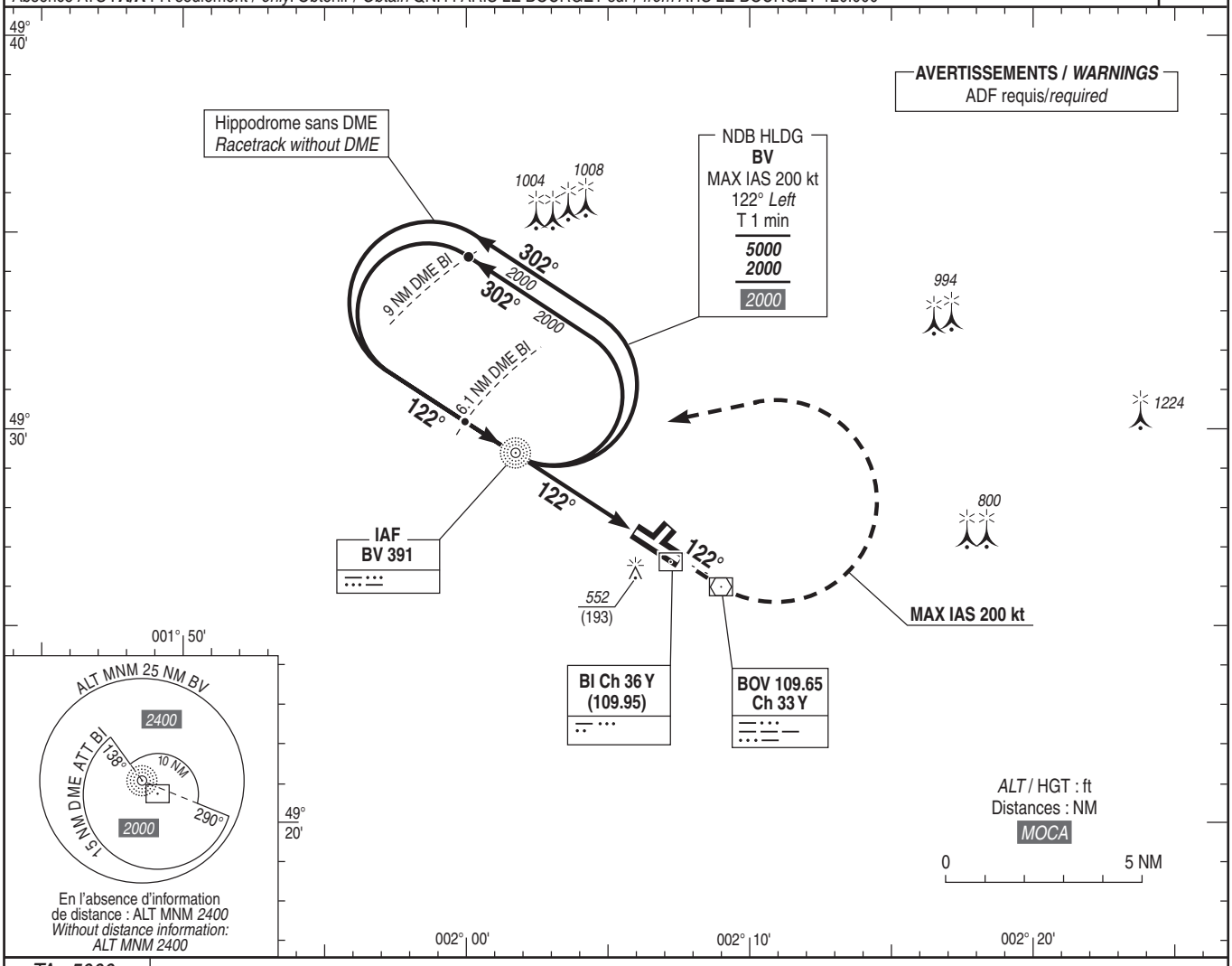
***ALT AD : 359 (13 hPa),*** *DTHR : 352*

**BEAUVAIS** TILLE

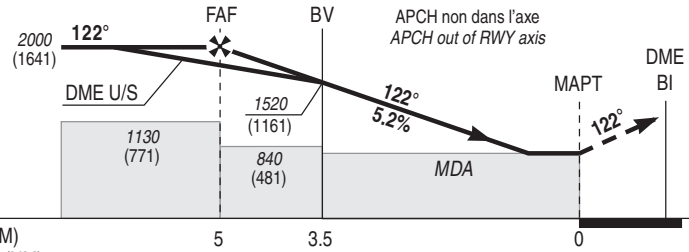
VOR X RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

VAR 2° E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter sur **R 302 BOV** (122°). A **BOV**, tourner **à gauche** vers **BV** en montée vers ***2000*** (1641).
Monter à *1400* (1041) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 302 BOV** (122°). At **BOV**, turn **left** to **BV** climbing up to **2000** (1641).*
*Climb up to 1400 (1041) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR X | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***760*** (400) | 1400 | 397 | ***860*** (500) | 1500 | ***1000*** (640) | 1500 |
| B | | | | ***900*** (540) | 1600 | ***1040*** (680) | 1600 |
| C | | | | - | - | - | - |
| D | | | | - | - | - | - |

| **DME BI** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1620*** (1261) | ***1300*** (941) | ***980*** (621) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - DTHR | 3.5 NM | 3 min 00 | 2 min 28 | 2 min 06 | 1 min 50 | 1 min 37 | 1 min 19 | 1 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 375 | 455 | 530 | 610 | 690 | 850 | 985 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

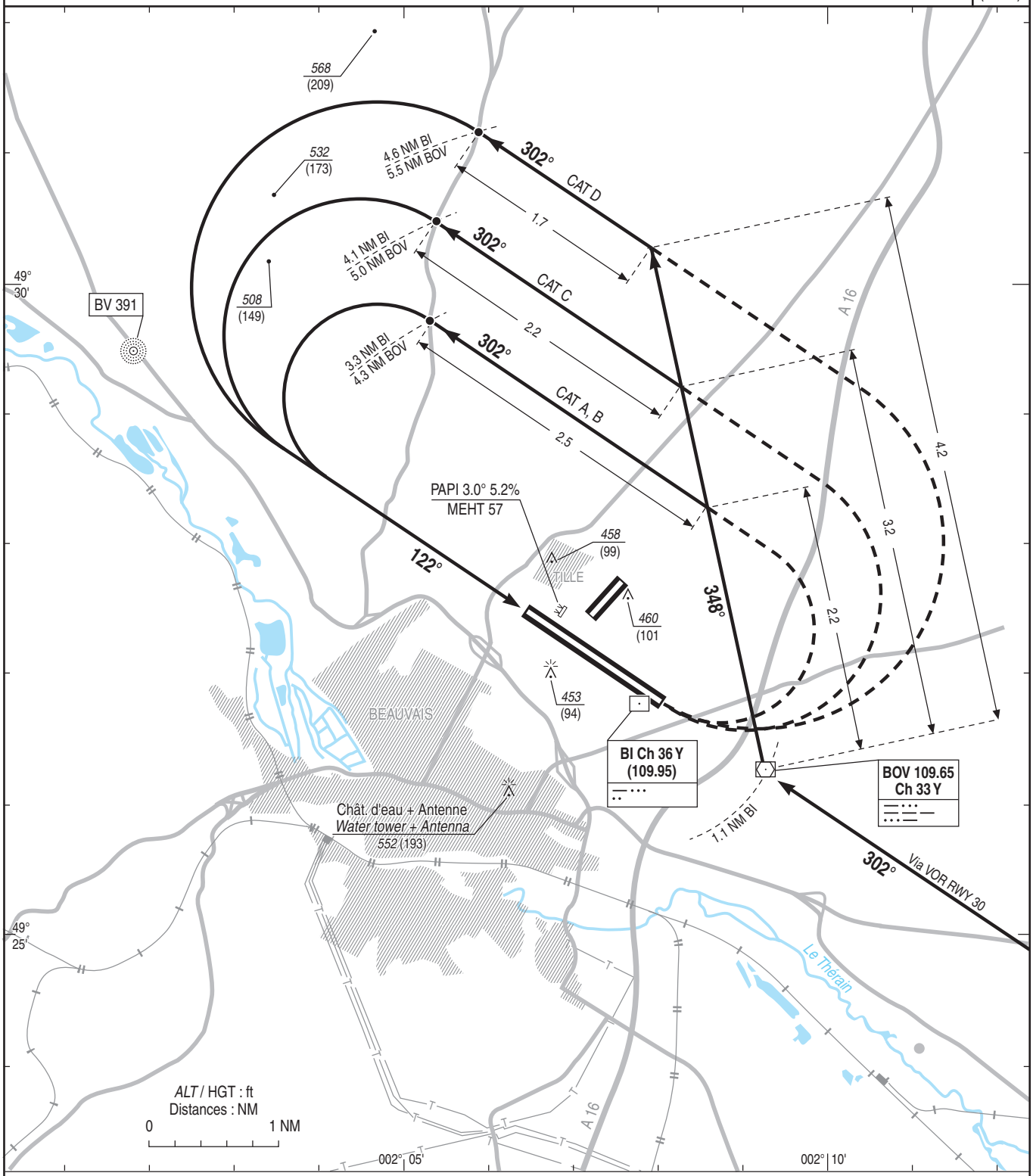
***ALT AD : 359 (13 hPa)**, DTHR : 352*

**BEAUVAIS** TILLE

VPT RWY 12

**ATIS** BEAUVAIS : 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

VAR
2° E
(2025)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***920*** (560) | 1500 |
| B | ***920*** (560) | 1600 |
| C | ***960*** (600) | 2400 |
| D | ***1060*** (700) | 3600 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

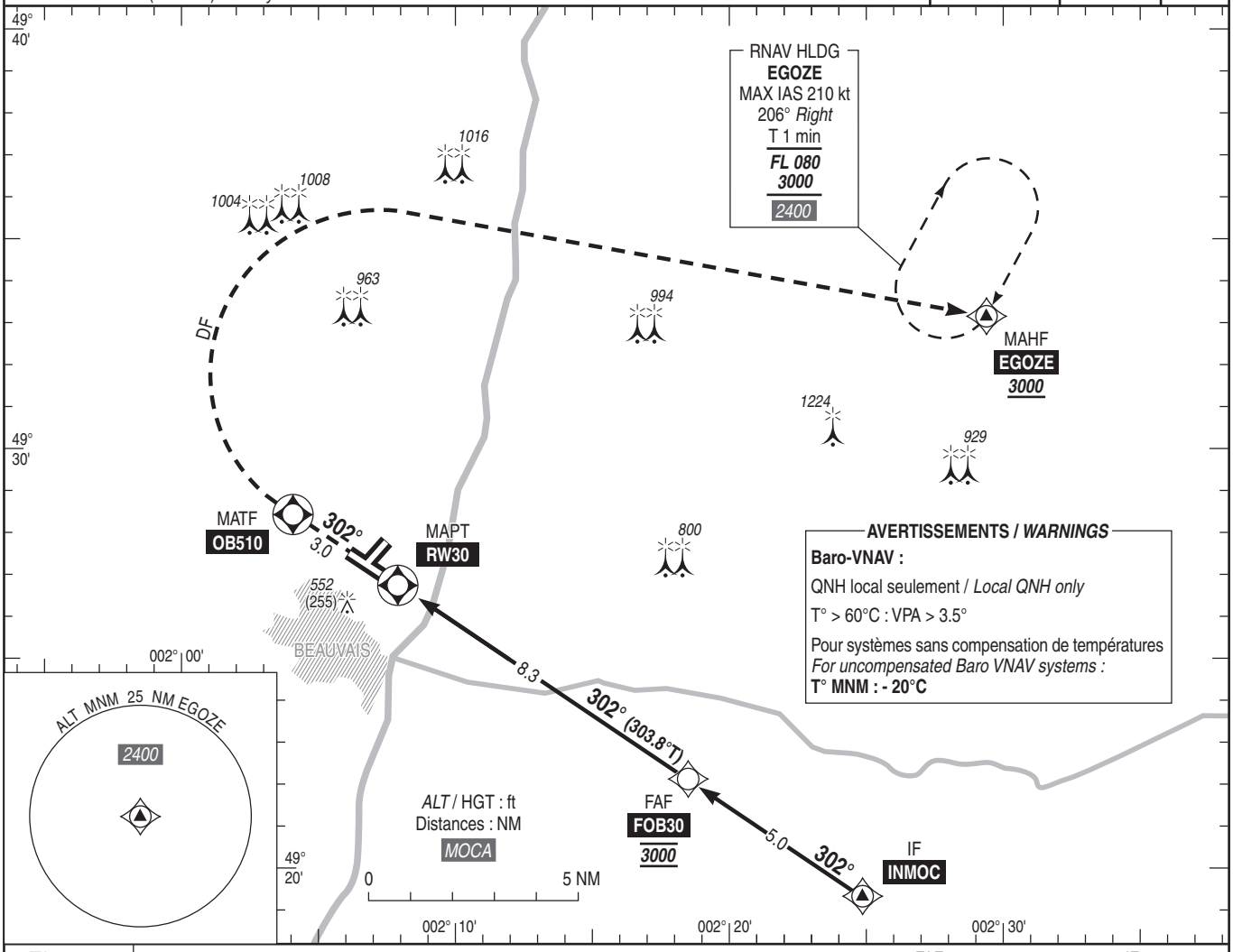
CAT A B C D

*ALT AD : 359,* ***THR : 297 (11 hPa)***

**BEAUVAIS** TILLE

*FNA* **RNP** RWY 30

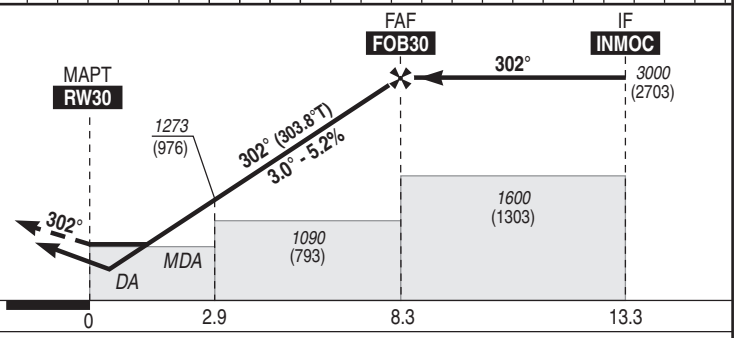
| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** : BEAUVAIS 118.380<br>**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985<br>**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405<br>Absence ATS : **A/A** (121.405) FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000<br>**A/A** (121.405) *FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 70898**<br>**E30A**<br>TCH : 53 | VAR<br>2° E<br>(2025) |




*TA : 5000*

API : Monter vers **OB510**, puis tourner **à droite** direct vers **EGOZE** pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2703) ou suivre les instructions du CTL.
Monter à ***1600*** (1303) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***OB510****, then turn* ***right*** *direct to* ***EGOZE*** *to enter holding climbing to* ***3000*** *(2703) or proceed according to ATC instructions.*
*Climb up to* ***1600*** *(1303) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***500*** (200) | 550 | 156 | ***640*** (350) | 900 | 231 | ***640*** (350) | 900 | 343 | ***860*** (560) | 1500 | ***1000*** (700) | 1500 |
| B | | | 166 | ***640*** (350) | 900 | 243 | | | | ***900*** (600) | 1600 | ***1040*** (740) | 1600 |
| C | | | 178 | ***640*** (350) | 900 | 262 | | | | - | - | - | - |
| D | | | 190 | ***660*** (370) | 1200 | 289 | ***660*** (370) | 1000 | 362 | - | - | - | - |

| **DIST RW30** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** | ***2900*** | ***2580*** | ***2260*** | ***1940*** |
| (HGT) | (2603) | (2283) | (1963) | (1643) |
| | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1620*** | ***1310*** | ***990*** | ***670*** |
| | (1323) | (1013) | (693) | (373) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FOB30 - RW30 | 8.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7min 08 | 5 min 52 | 5 min 00 | 4 min 21 | 3 min 50 | 3 min 07 | 2 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Intrument approach*

CAT A B C D

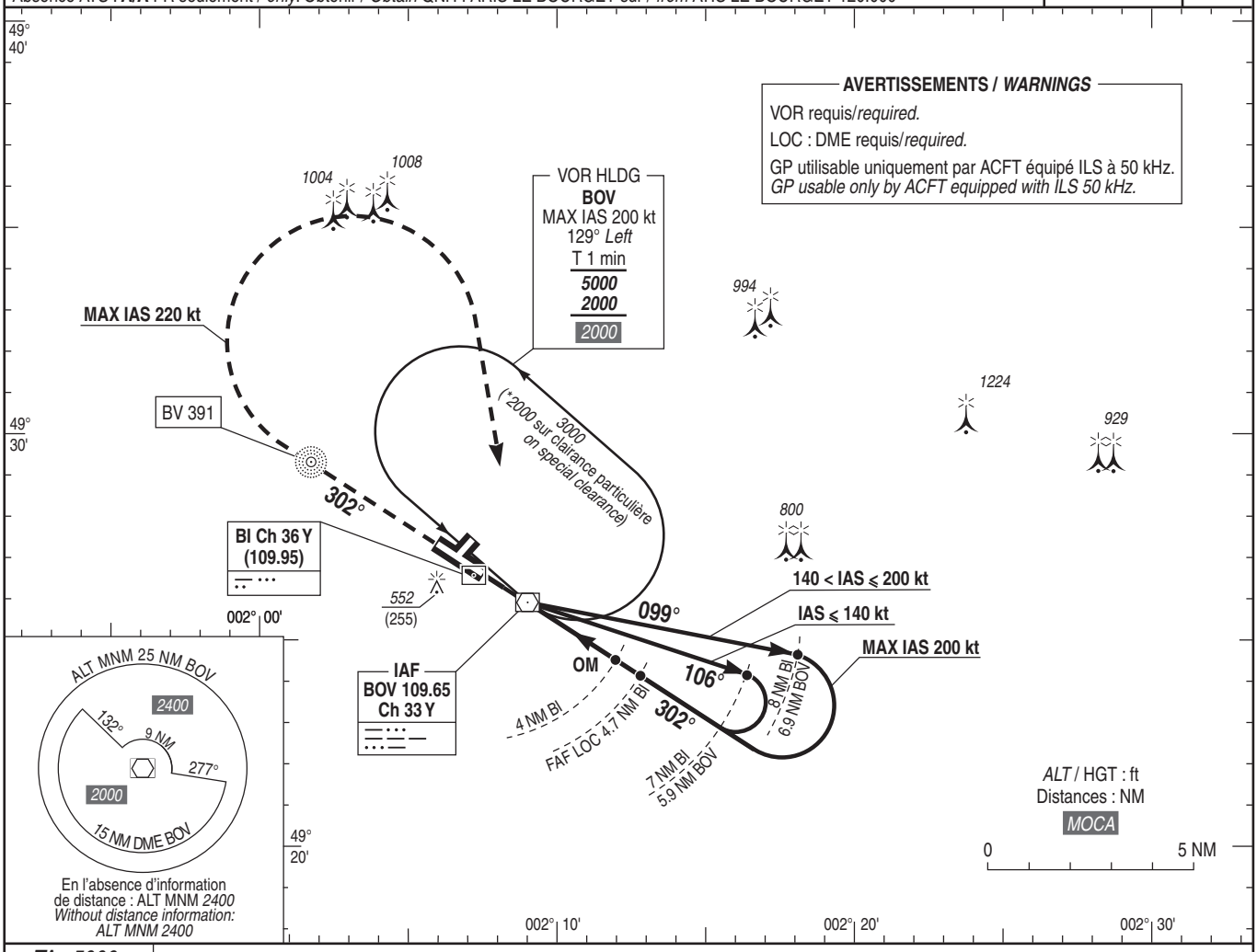
*ALT AD : 359,* ***THR : 297 (11 hPa)***

**BEAUVAIS** TILLE

ILS ou/*or* LOC RWY 30

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **BI 109.95** | 2° E |
| RDH : 53 | (2025) |

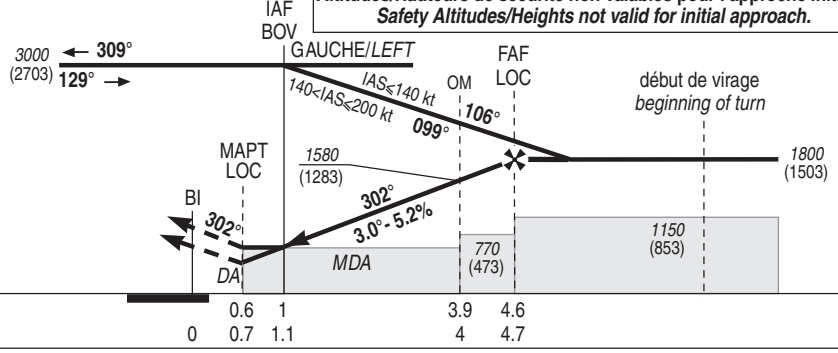



*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A ***1100*** (803), tourner **à droite** vers **BOV** en montée vers ***2000*** (1703).
**Ne pas tourner avant 0.7 NM BI**.
Monter à *1400* (1103) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1100*** *(803), turn* ***right*** *to* ***BOV*** *climbing up to* ***2000*** *(1703).*
***Do not turn before 0.7 NM BI.***
*Climb up to 1400 (1103) prior to level acceleration.*

**Altitudes/Hauteurs de sécurité non valables pour l'approche initiale.**
***Safety Altitudes/Heights not valid for initial approach.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* absence ATS HJ seulement/*only* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***500*** (200) | 550 | 157 | ***600*** (300) | 750 | 296 | ***860*** (560) | 1500 | ***1000*** (700) | 1500 |
| B | | | 166 | | | | ***900*** (600) | 1600 | ***1040*** (860) | 1600 |
| C | | | 180 | | | | - | - | - | - |
| D | | | 190 | | | | - | - | - | - |

| **DME BI** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1580*** (1283) | ***1260*** (963) | ***940*** (643) | ***620*** (323) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 4.6 NM | 3 min 57 | 3 min 15 | 2 min 46 | 2 min 24 | 2 min 07 | 1 min 44 | 1 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 365 | 445 | 525 | 605 | 685 | 835 | 965 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

**BEAUVAIS** TILLE

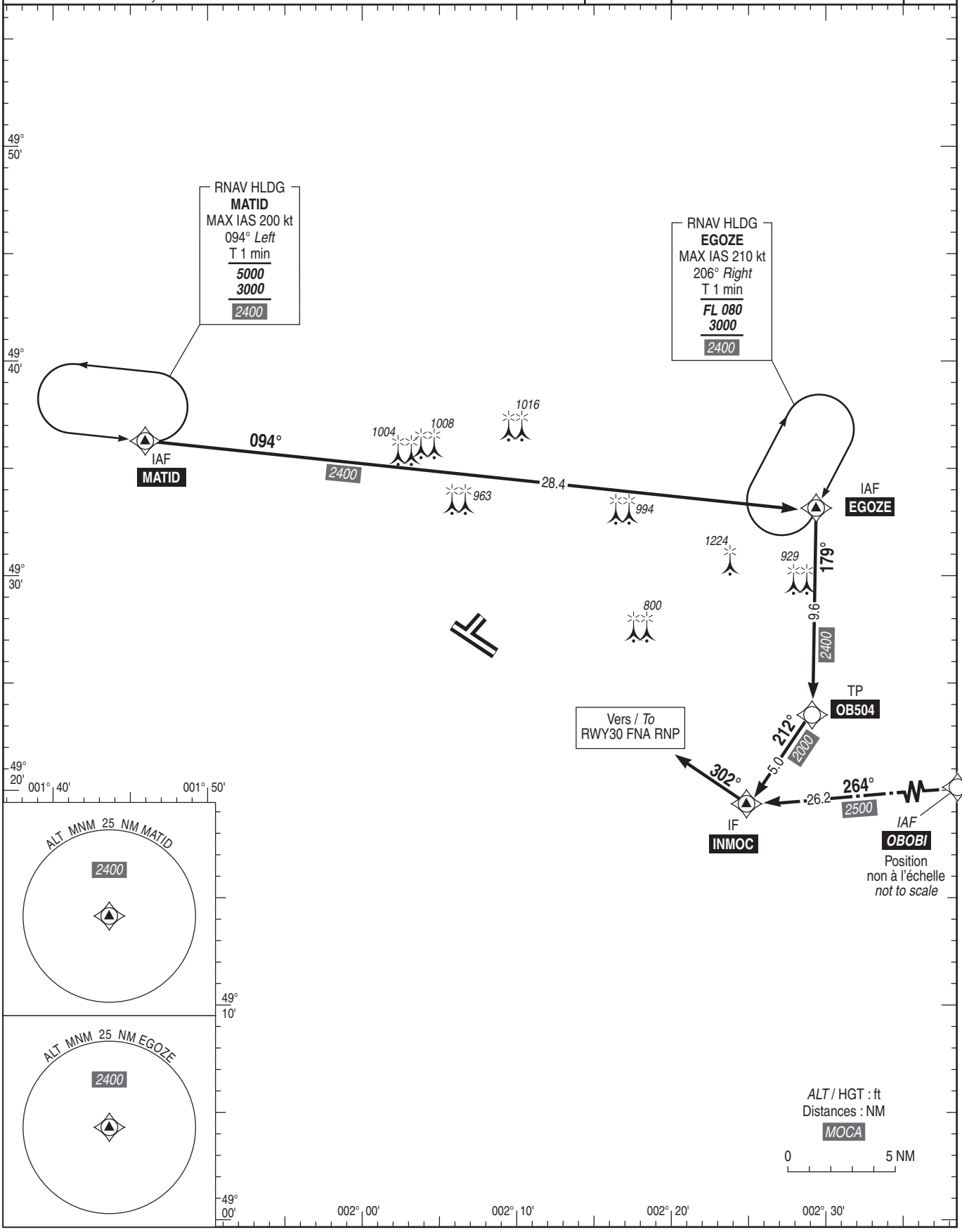
*INA* **RNAV** RWY 30

**ATIS** : BEAUVAIS 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000
**A/A** *FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000*

**RNP APCH**

Sur clairance du CTL
*With ATC clearance*

VAR
2° E
(2025)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

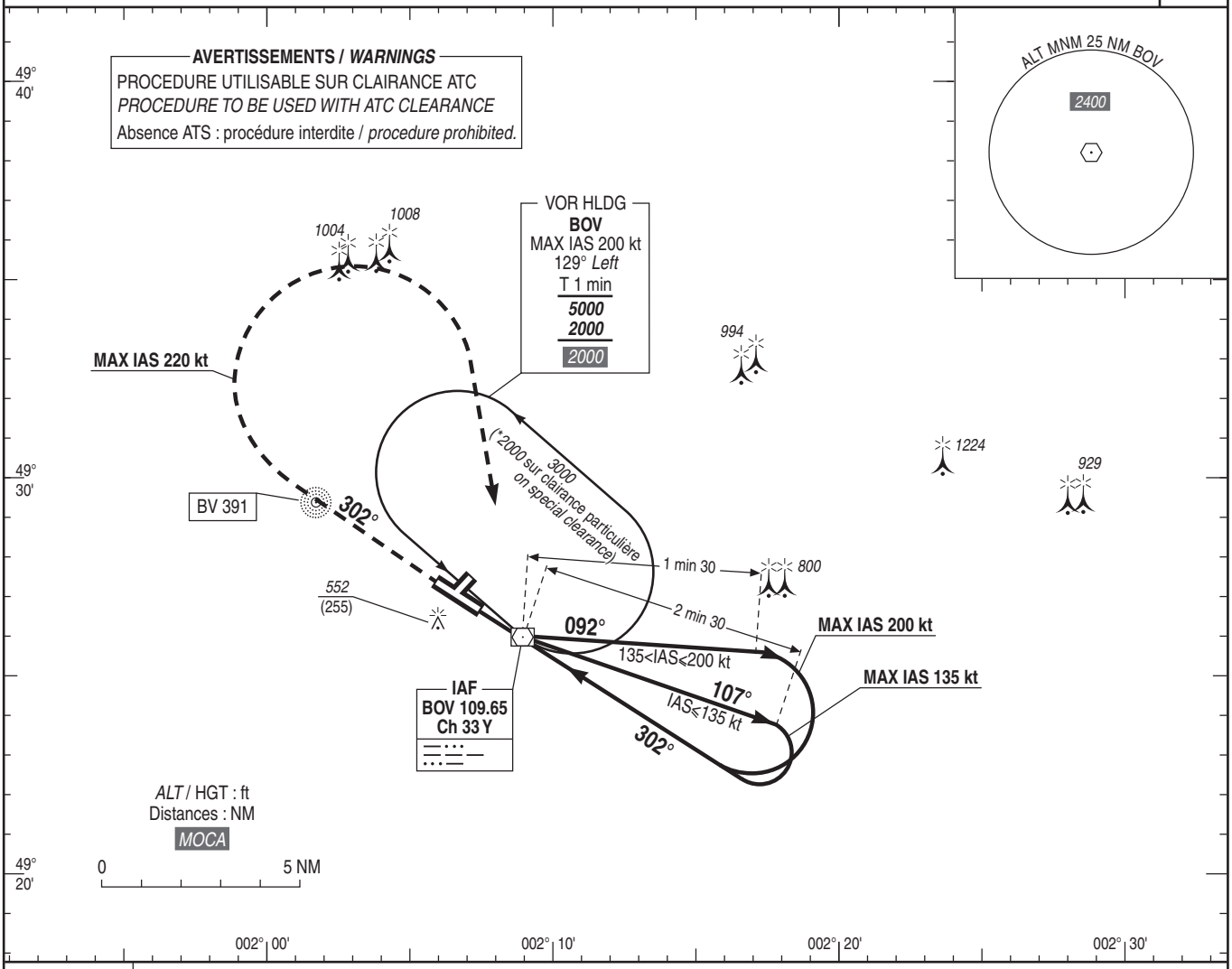
*ALT AD : 359,* ***THR : 297 (11 hPa)***

**BEAUVAIS** TILLE

VOR Y RWY 30

**ATIS** BEAUVAIS : 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

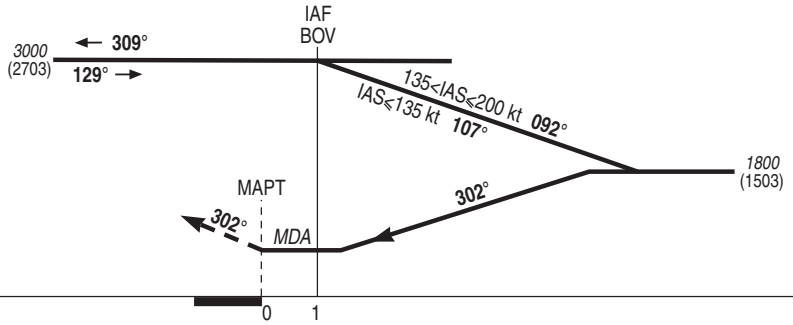
VAR 2° E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A ***1400*** (1103), tourner **à droite** vers **BOV** en montée vers ***2000*** (1703).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1400* (1103) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***1400*** *(1103), turn* ***right*** *to* ***BOV*** *climbing up to* ***2000*** *(1703).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1400* (1103) *prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR Y | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***920*** (630) | 1500 | 622 | ***920*** (630) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***920*** (630) | 1600 |
| C | | 2200 | | - | - |
| D | | 2200 | | - | - |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*

| VOR - MAPT 1.0 NM | 70 kt<br>0 min 52 | 85 kt<br>0 min 43 | 100 kt<br>0 min 36 | 115 kt<br>0 min 32 | 130 kt<br>0 min 28 | 160 kt<br>0 min 23 | 185 kt<br>0 min 20 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Intrument approach*

CAT A B C D

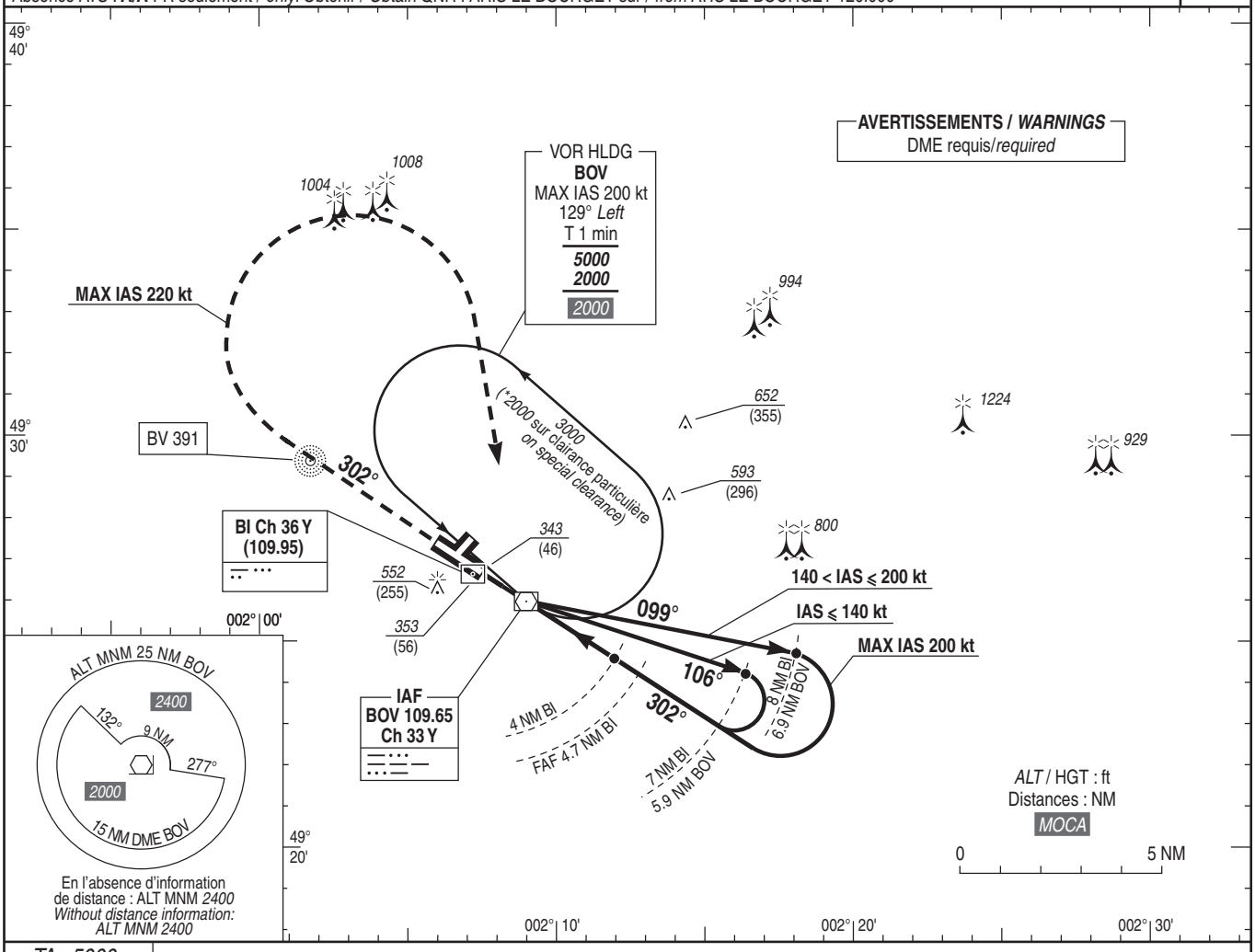
*ALT AD : 359,* ***THR : 297 (11 hPa)***

**BEAUVAIS** TILLE

VOR Z RWY 30

**ATIS** BEAUVAIS 118.380
**APP** : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
**TWR** : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

VAR 2° E (2025)

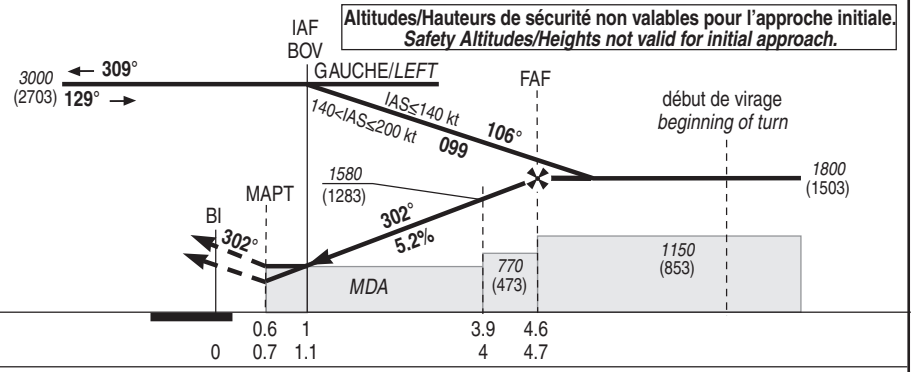



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**. A ***1100*** (803) , tourner **à droite** vers **BOV** en montée vers ***2000*** (1703). **Ne pas tourner avant 0.7 NM BI**.
Monter à *1400* (1103) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1100*** *(803), turn* ***right*** *to* ***BOV*** *climbing to* ***2000*** *(1703).* ***Do not turn before 0.7 NM BI.***
*Climb up to 1400 (1103) prior to level acceleration.*

**Altitudes/Hauteurs de sécurité non valables pour l'approche initiale.**
***Safety Altitudes/Heights not valid for initial approach.***




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR Z | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***630*** (330) | 800 | 327 | ***860*** (560) | 1500 | ***1000*** (700) | 1500 |
| B | | | | ***900*** (600) | 1600 | ***1040*** (740) | 1600 |
| C | | | | - | - | - | - |
| D | | | | - | - | - | - |

| DME BI NM | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1580*** (1283) | ***1260*** (963) | ***940*** (643) | ***620*** (323) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*

| FAF - THR 4.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3 min 57 | 3 min 15 | 2 min 46 | 2 min 24 | 2 min 07 | 1 min 44 | 1 min 30 |
| VSP (ft/min) | 365 | 445 | 525 | 605 | 685 | 835 | 965 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOE.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFOE - EVREUX FAUVILLE

**AD 2 LFOE.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°01'43"N 001°13'12"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY 04/22 | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5.5 Km E EVREUX (27 - EURE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 465 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 146 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.4649°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.136°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES | MINISTRY OF DEFENCE |
| | Adresse / *Address* | Monsieur le Commandant de la BA105<br>Route de PARIS - 27037 EVREUX cedex | |
| | Telephone | 02.76.57.51.05 - 862.105.5105 (Central Base / Base switchboard)<br>02.77.63.32.09 - 862.105.33.38 - 06.76.78.94.41 (Directeur des vols / Flight Director)<br>02.76.57.40.15 - 862.105.4015 (CDT de l'Escadron des services de la Circulation Aérienne / ATC Squadron Commander | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFOEZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | BIA/Bureau OPS base (AIS office/Base OPS) : 02.76.57.40.08 - 862.105.4008<br>Chef de Quart/ATS Supervisor : 02.77.63.32.00 - 811.505.5510<br>OPC/Duty Officer : 02.76.57.50.16 - 862.105.50.16 | |

**AD 2 LFOE.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes seulement : HOR ATS O/R<br>Pour marchandises : O/R LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1700 | Customs only : O/R ATS HOR<br>For goods : O/R MON-FRI : 0700-1100, 1300-1700 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | - BIA (section opérations) : HOR ATS<br>- BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile :<br>862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>- BRIA de rattachement : BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 | - AIS office (operations section) : ATS SKED<br>- Central Flight Information Office Cinq mars la pile :<br>H24 :862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>- Connected to BRIA briefing office : BORDEAUX :<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | PREVIS OBS :<br>LUN-MER : 0445-1615 (ou fin d'activité aérienne)<br>JEU-VEN : 0445-1515 (ou fin d'activité aérienne)<br>SAM-DIM-JF : HOR en fonction de l'activité plateforme | Obs/Forecast :<br>MON-WED : 0445-1615 (or end of activity)<br>THU-FRI : 0445-1515 (or end of activity)<br>SAT-SUN-SOL : HOR according to aerodrome activity |
| 7 | ATS | LUN-MER : 0700-1600<br>JEU-VEN : 0700-1500<br>SAM-DIM-JF : O/R avant 1400 le dernier JO<br>O/T : O/R avant 1400 la veille<br>PPR obligatoire | MON-WED : 0700-1600<br>THU-FRI : 0700-1500<br>SAT-SUN-HOL : O/R before 1400 on last working day<br>H/T : O/R before 1400 on eve<br>PPR mandatory |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : 0500-1930<br>O/T : PN 1 HR | MON-FRI : 0500-1930<br>O/T : PN 1 HR |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS | ATS SKED |
| 12 | Observations / *Remarks* | NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOE .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention à l'escale aérienne | Modern handling installations at air station |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34 - F35 - F18 (préavis 15 jours)<br>O135 - O138 - O150 - O156 - O159 | F34 - F35 - F18 (15-day advance notice)<br>O135 - O138 - O150 - O156 - O159 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 30 m3 | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | OUI sauf gros porteurs de type C17, B747 | YES except heavy a/c i.e C17,B747 |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Accueil occasionnel A/C d'envergure <=15m | Occasional stay for A/C wingspan <=15m |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 1 C130 DHC6 EC725<br>NTI 1 et 2 C160 CN35 | Reinforced 1st level : C130 DHC6 EC725<br>Reinforced 1st and 2nd level C160 CN35 |
| 7 | Observations / *Remarks* | LPOX - HPOX - OXRB - LOX (PN 72 h) - Azote liquide - S742 - H515 | LPOX - HPOX - OXRB - LOX (PN 72 h) - Liquid nitrogen - S742 - H515 |

**AD 2 LFOE .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : Hébergement MIL suivant disponibilité<br>Hôtels en ville | AD : MIL lodging according to availability<br>Hotels in city |
| 2 | Restaurants | AD : Restauration pour les MIL uniquement<br>Restaurants en ville | AD : Food service for MIL only<br>Restaurants in city |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : VP, PL et cars MIL selon HOR de travail<br>Ville : Taxis | AD : Light vehicles, trucks and MIL buses per working hours<br>City : Taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances, permanence médicale en fonction activité aérienne<br>Ville : Hôpital à 10 kms - SAMU - hôpitaux en région parisienne | AD : Health care unit, ambulances, medical service during flights<br>City : Hospital at 10 kms - Emerg Med Ambulance Service - hospitals in Paris region |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Banques en ville | Banks in city |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOE .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 8 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 02 Véhicule d'intervention aéronautique :<br>02 Véhicule Mousse Aérodrome (VMA 108). Débit de mousse : 4500L/min.<br>Agents extincteurs : Eau 9150L - Emulseur : 1290L - 250kg de poudre et 30kg de CO2<br>01 Fourgon Pompe Tonne (FPT)<br>01 Véhicule de Sauvetage Aéronautique (VSA)<br>01 lot de levage et de soutènement (coussin de levage pneumatique)<br>01 lot de sauvetage aéronautique (extraction pilote)<br>01 lot d'intervention et d'épandage H70 - Hydrazine<br>Elulseur utilisé : FFFP 3% type Protex 3. | 02 Aeronautical intervention vehicules :<br>02 Airdrome foam carrier vehicule. Foam debit : 4500L/min.<br>Extinguishing agents : Water 9150L - Foam concentrate 1290L - 250kg of foam and 30kg of CO2.<br>01 Tonne pump van<br>01 Aeronautical rescue vehicule<br>01 lifting batch (lifting air cushions)<br>01 rescue batch (pilot extraction)<br>01 H70 - Hydrazine intervention batch<br>Used foam concentrate : FFFP 3% Protex 3 type. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 8 - OTAN : 7<br>Plan de Secours Spécialisé Aérodrome actuellement à la signature par la préfecture. | ICAO : 8 - NATO : 7<br>Special Aerodrome Contingency Plan current in signature process by prefecture. |

**AD 2 LFOE .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 Déneigeuses<br>2 Déverglaceuses<br>1 Balayeuse avec kit lame biaise<br>1 Dégivreuse<br>1 Fraiseuse | 2 Snowploughs<br>2 Tanker trucks with de-icing agent spray bars<br>1 Motor-sweeper with skew-blade<br>1 De-icer<br>1 Snow-cutter |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1 : Piste principal<br>Si PO :<br>2 : bretelle L<br>Si A330 AUG :<br>2 : taxiway A, bretelle E et aire de dégivrage<br>Si MRTT/C135 :<br>2 : bretelle E, aire de dégivrage A330, bretelle C ou D | 1 : Main runway<br>If QRA :<br>2 : L strip<br>If presidential A330 :<br>2 : A taxiway, E strip and de-icing area<br>If MRTT/C135 :<br>2 : E strip, A330 de-icing area, C or D strip |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | XS-76 (Ecoway F-35) | XS-76 (Ecoway F-35) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Utilisable en toutes saisons. | Available in all seasons. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOE.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton | Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | M1 : 23 R/B/W/T<br>M2 : 31 R/A/W/T<br>M4 : 19 R/B/W/T<br>M5 : 24 R/B/W/T<br>M6 : 16 R/B/W/T<br>A330 : 56 R/B/W/T<br>HM430 : 41 R/B/W/T | M1 : 23 R/B/W/T<br>M2 : 31 R/A/W/T<br>M4 : 19 R/B/W/T<br>M5 : 24 R/B/W/T<br>M6 : 16 R/B/W/T<br>A330 : 56 R/B/W/T<br>HM430 : 41 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A et E2 : 22m<br>Bretelles B, C1, C2, D1, D2, E1, F1, G1, K1, K2, L1, L2, N et P : 22,5m<br>Bretelle E3 : 23m<br>Bretelle G2 : 17.25m | TWY A and E2 : 22m<br>Ramps B, C1, C2, D1, D2, E1, F1, G1, K1, K2, L1, L2, N and P : 22,5m<br>Ramp E3 : 23m<br>Ramp G2 : 17.25m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A : Béton bitumeux strié<br>TWY B, C, D, E2, E3, F, G, H ,J, K, L, N, P : Béton | TWY A : Striated bituminous concrete<br>TWY B, C, D, E2, E3, F, G, H ,J, K, L, N, P : concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 50 F/B/W/T<br>TWY B : 26 R/B/W/T<br>Bretelle C1 : 15 R/B/W/T<br>Bretelle C2 : 44 F/B/W/T<br>Bretelles D1 et L2 : 26 R/B/W/T<br>Bretelle D2 : 26 F/B/W/T<br>Bretelle E1 : Inconnue<br>Bretelle E2 : 50 F/B/W/T<br>Bretelle E3 : 59 R/B/W/T<br>Bretelle F : 20 R/B/W/T<br>Bretelle G1 : 21 R/B/W/T<br>Bretelle G2 : 39 R/B/W/T<br>Bretelle K1 : 35 R/B/W/T<br>Bretelle K2 : 19 R/B/W/T<br>Bretelle L1 : 25 R/B/W/T<br>Bretelle N : 30 R/B/W/T<br>Bretelle P : 24 R/B/W/T | TWY A : 50 F/B/W/T<br>TWY B : 26 R/B/W/T<br>Ramp C1 : 15 R/B/W/T<br>Ramp C2 : 44 F/B/W/T<br>Ramps D1 and L2 : 26 R/B/W/T<br>Ramp D2 : 26 F/B/W/T<br>Ramp E1 : Unknow<br>Ramp E2 : 50 F/B/W/T<br>Ramp E3 : 59 R/B/W/T<br>Ramp F : 20 R/B/W/T<br>Ramp G1 : 21 R/B/W/T<br>Ramp G2 : 39 R/B/W/T<br>Ramp K1 : 35 R/B/W/T<br>Ramp K2 : 19 R/B/W/T<br>Ramp L1 : 25 R/B/W/T<br>Ramp N : 30 R/B/W/T<br>Ramp P : 24 R/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | THR QFU 22 : 454 ft<br>THR QFU 04 : 448 ft | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD2.12 | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | M3 fermée ( travaux en cours ). | M3 unavailable ( work in progress ). |

**AD 2 LFOE.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne médiane jaune et raccordement de piste. | Yellow centre line and runway connection. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | NR d'identification de piste - axe de piste - peigne de seuil.<br>RWY : Marques d'identification de piste<br>Marques de seuil de piste<br>Marque d'axe de piste<br>Marque latérales de piste revêtue<br>Marques de point de cible<br>Marques de zone de toucher des roues<br>Marques de distances constantes - toucher des roues<br>Marques latérales de piste<br>Emplacement des BRA signalé par 6 cercles jaunes diamètre 3m sur piste.<br>TWY : Marques axiales de voie de circulation<br>Marques de point d'arrêt avant piste. | Runway identification NR - runway axis - threshold comb.<br>Rwy : designation marking<br>Rwy threshold marking<br>Rwy centreline marking<br>Paved rwy side strip marking<br>Aiming point marking<br>Touch-down point<br>Location of arresting cable indicated by 6 yellow 3m diameter circuits on runway<br>Regular distance marks - wheel touch-down<br>Runway lateral marks.<br>TWY : Marking, axial twy marking<br>Rwy holding point marking. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOE .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux de circulation au sol.<br>Feux de protections de piste sur TWY. | Ground traffic panels.<br>Runway guard light on TWY. |

**AD 2 LFOE.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFOE | |

**AD 2 LFOE.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | EVREUX | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOE .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA Lyon | Lyon AOMC |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | EVREUX - LYON | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TAF | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6 | |
| 5 | Briefing, consultation | P | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - CR - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W - T - SWH - SWM - SWL | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | TNL - diffusomètre - capteur temps présent | TNL - diffusometer - current weather sensor |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | EVREUX APROCHE / EVREUX TWR | EVREUX APPROACH / EVREUX TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 02.32.62.13.93 (CIV) - 811.105.2355 (MIL) | |

**AD 2 LFOE.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 039.86 (038.40) | 3001 x 45 | 55 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 49°01'05.93"N 001°12'24.16"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 448ft |
| 22 | 219.88 (218.42) | 3001 x 45 | 55 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 49°02'20.49"N 001°13'58.87"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 454ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) RWY surface : Béton/Concrete - Macadam

(2) RWY surface : Béton/Concrete - Macadam

**AD 2 LFOE.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 3001 | 3001 | 3001 | 3001 | |
| TWY D/L | 900 | 900 | 900 | | LDA : 900 |
| TWY E | 1400 | 1400 | 1400 | | LDA : 1400 |
| TWY F/K | 1900 | 1900 | 1900 | | LDA : 1900 |
| TWY G | 2700 | 2700 | 2700 | | LDA : 2700 |
| 22 | 3001 | 3001 | 3001 | 3001 | |
| TWY C | 2700 | 2700 | 2700 | | LDA : 2700 |
| TWY D/L | 2100 | 2100 | 2100 | | LDA : 2100 |
| TWY E | 1600 | 1600 | 1600 | | LDA : 1600 |
| TWY F/K | 1100 | 1100 | 1100 | | LDA : 1100 |

**AD 2 LFOE.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 42 ft | | | | | |
| 22 | - 900 m - HI 4 intensités | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 43 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 04 | | 60 m | W | HI - 4 intensités | R | | | (1) |
| 22 | | 60 m | W | HI - 4 intensités | R | | | (2) |

(1) Balisage axial conforme avec OACI / Axial marking compliant with ICAO.

(2) Balisage axial conforme avec OACI / Axial marking compliant with ICAO.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOE.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à vent lumineux. | Lighted wind sock. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées feux bleus en sortie de piste. | TWY edges by blue inert reflectors, blue lights at rwy exits runway. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Onduleurs (10mn) pour balisage<br>2 Groupes à démarrage automatique (DA)<br>Onduleur 0s et DA 10s | Inverters (10mn) for rwy lighting<br>2 automatic-start Generators auto 10s<br>Inverter 0s and Auto-Start Gé. 10s. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | <10 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Panneaux indicateurs de distances résiduelles côté est de la piste. | Illuminated Runway Distance Markers east side of the runway. |

**AD 2 LFOE.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFOE.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR EVREUX**<br><br>49°10'22"N , 001°14'51"E - 49°09'36"N , 001°16'00"E - 49°08'41"N , 001°17'58"E - 49°07'31"N , 001°19'31"E - 49°06'23"N , 001°20'36"E - 49°04'48"N , 001°23'12"E - 49°04'00"N , 001°25'00"E - 48°55'00"N , 001°14'00"E - 48°56'00"N , 001°08'30"E - 49°00'00"N , 001°01'00"E - 49°10'22"N , 001°14'51"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>EVREUX Approche (FR)<br>EVREUX Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>EVREUX Tour (FR)<br>EVREUX Tower (EN) | Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG<br>La désactivation est annoncée par RAI fréquence 118.125 ou par PARIS ACC FIC.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 118.125 or by PARIS ACC FIC. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOE.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | EVREUX Approche (FR)<br>*EVREUX Approach (EN)* | 118.125 MHz | HO | Particulière APP ou RAI - Zones non actives (inactive areas) |
| APP | EVREUX Approche (FR)<br>*EVREUX Approach (EN)* | 121.500 MHz | HO | |
| APP | EVREUX Approche (FR)<br>*EVREUX Approach (EN)* | 142.450 MHz | HO | Commune APP |
| APP | EVREUX Approche (FR)<br>*EVREUX Approach (EN)* | 243.000 MHz | HO | |
| APP | EVREUX Approche (FR)<br>*EVREUX Approach (EN)* | 362.200 MHz | HO | Particulière Recueil |
| APP | EVREUX Approche (FR)<br>*EVREUX Approach (EN)* | 362.300 MHz | HO | Combinée APP |
| SRE | EVREUX Radar (FR)<br>*EVREUX Radar (EN)* | 138.050 MHz | HO | Particulière APP |
| SRE | EVREUX Radar (FR)<br>*EVREUX Radar (EN)* | 265.900 MHz | HO | Commune APP |
| SRE | EVREUX Radar (FR)<br>*EVREUX Radar (EN)* | 279.150 MHz | HO | Particulière APP |
| SRE | EVREUX Radar (FR)<br>*EVREUX Radar (EN)* | 336.100 MHz | HO | Commune APP |
| SRE | EVREUX Radar (FR)<br>*EVREUX Radar (EN)* | 359.475 MHz | HO | Particulière APP |
| TWR | EVREUX Tour (FR)<br>*EVREUX Tower (EN)* | 119.700 MHz | HO | Fréq. veillée TWR |
| TWR | EVREUX Tour (FR)<br>*EVREUX Tower (EN)* | 122.100 MHz | HO | |
| TWR | EVREUX Tour (FR)<br>*EVREUX Tower (EN)* | 125.375 MHz | HO | |
| TWR | EVREUX Tour (FR)<br>*EVREUX Tower (EN)* | 257.800 MHz | HO | Combinée TWR |
| TWR | EVREUX Tour (FR)<br>*EVREUX Tower (EN)* | 399.525 MHz | HO | Utilisable par l'APP / Available for the APP ( PO / QRA) |
| VDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 118.125 MHz | HO | |
| VDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 119.700 MHz | HO | |
| VDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 121.500 MHz | HO | |
| VDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 122.100 MHz | HO | |
| VDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 125.375 MHz | HO | |
| VDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 142.450 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 243.000 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 257.800 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 265.900 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 279.150 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 336.100 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 359.475 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 362.200 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 362.300 MHz | HO | |
| UDF | EVREUX Gonio (FR)<br>*EVREUX Homer (EN)* | 399.525 MHz | HO | |
| ATIS | EVREUX (FR)<br>*EVREUX (EN)* | 138.225 MHz | HO | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOE.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | EVX | CH 71X | H24 | 49°01'42.7"N 001°12'50.6"E | 450 ft | | | | |
| LOC 22 (II) | EVX | 111.3 MHz | HO | 49°00'58.6"N 001°12'14.8"E | 443 ft | | | 219°/301 m THR 04 | |
| GP 22 | | 332.3 MHz | | 49°02'11.3"N 001°13'56.8"E | 459 ft | | 14.9 m/49 ft ( 3 °) | 187°/288m THR 22 | |
| OM 22 | | 75 MHz | HO | 49°05'24.0"N 001°17'51.0"E | 188 ft | | | 039°/3.91 NM THR 22 | |
| MM 22 | | 75 MHz | HO | 49°02'48.5"N 001°14'37.6"E | 419 ft | | | 041°/0.63 NM THR22 | |

**AD 2 LFOE.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1** AD agréé à usage restreint, sauf accord autorité compétente :
- CDT de base pour A/C Français privé ou commercial,
- MINARM/CAB pour A/C étranger privé,
- et COAIR pour étranger commercial.
- PPR obligatoire via le DV.

**20.2** AD interdit aux planeurs.

**20.3** ATT soumis à l'accord du GAA/DV la veille avant 1500 (14h00 Loc).

TEL : 02.77.63.32.09 - Port : 06.76.78.94.41 - PNIA : 862.105.3338.

**20.4** Circulation des gros porteurs uniquement sur TWY A et bretelle E1 et E2.

**20.1** AD with restricted use, unless permitted by competent authority :
- base CDT for French private or commercial A/C,
- MINARM/CAB for foreign private A/C,
- and COAIR for foreign commercial A/C.
- PPR mandatory via flight director.

**20.2** AD prohibited to gliders.

**20.3** LDG subject to permission of Flight director on eve, before 1500 (14h00 Loc).

TEL : 02.77.63.32.09 - Mobile : 33 06.76.78.94.41 - PNIA : 862.105.3338.

**20.4** Only TWY A and ramp E1 and E2 authorized to heavy aircraft.

**AD 2 LFOE.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

NIL

**AD 2 LFOE.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1** Circuit par la droite en QFU 04.

**22.2** Survol de l'AD interdit H24 au-dessous de 300m (1000 ft) ASFC.

**22.3** Consignes de départ omnidirectionnel :
RWY 04 : Monter RM 039° à 5% jusqu'à 8NM EVX(1), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.

RWY 22 : Monter RM 219° à 5% jusqu'à 9NM EVX(1), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente ATS, si impossibilité de maintenir cette pente, l'ATC dès la mise en route.

**22.1** Circuit by right in QFU 04.

**22.2** AD fly-over prohibited H24 below 300m (1000 ft) ASFC.

**22.3** Omnidirectionnal departure instruction :
RWY 04 : Clim MAG track 039° at 5% gradient up to 8NM EVX(1) , then direct route climbing up to enroute safety altitude.

RWY 22 : Clim MAG track 219 ° at 5% gradient up to 9NM EVX(1) , then direct route climbing up to enroute safety altitude.

(1) ATS gradient, if no possibility to maintain this gradient, advise ATC when starting up.

**AD 2 LFOE.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1** Pour une arrivée pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome, le préavis est de 2 jours ouvrables.

**23.2** Pour une arrivée en dehors des heures d'ouverture de l'aérodrome, le préavis est de 5 jours ouvrables.

**23.3** Les aéronefs militaires sont soumis à accord donné par DV (PPR à faire figurer en case 18 du PLN).

Validité PPR : 1H.

**23.4** SECTION DE PREVENTION DU PERIL ANIMALIER :
Utilisation de méthodes passives et actives pour assurer la sécurité des aéronefs. Service de fauconnerie.

**23.1** For an arrival during aerodrome operational hours, the advance notice is 2 working days.

**23.2** For an arrival outside aerodrome operational hours, the advance notice is 5 working days.

**23.3** Military aircraft are subject to permission given by Flight Director (PPR to be entered in box 18 of the PLN).

PPR available for 1H.

**23.4** WILDLIVE CONTROL SERVICE :
Use of passives and actives methods to ensure acft security. falconry service.

**AD 2 LFOE.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOE.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RWY 04 | sans objet / *not applicable* |
| RWY 22 | sans objet / *not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

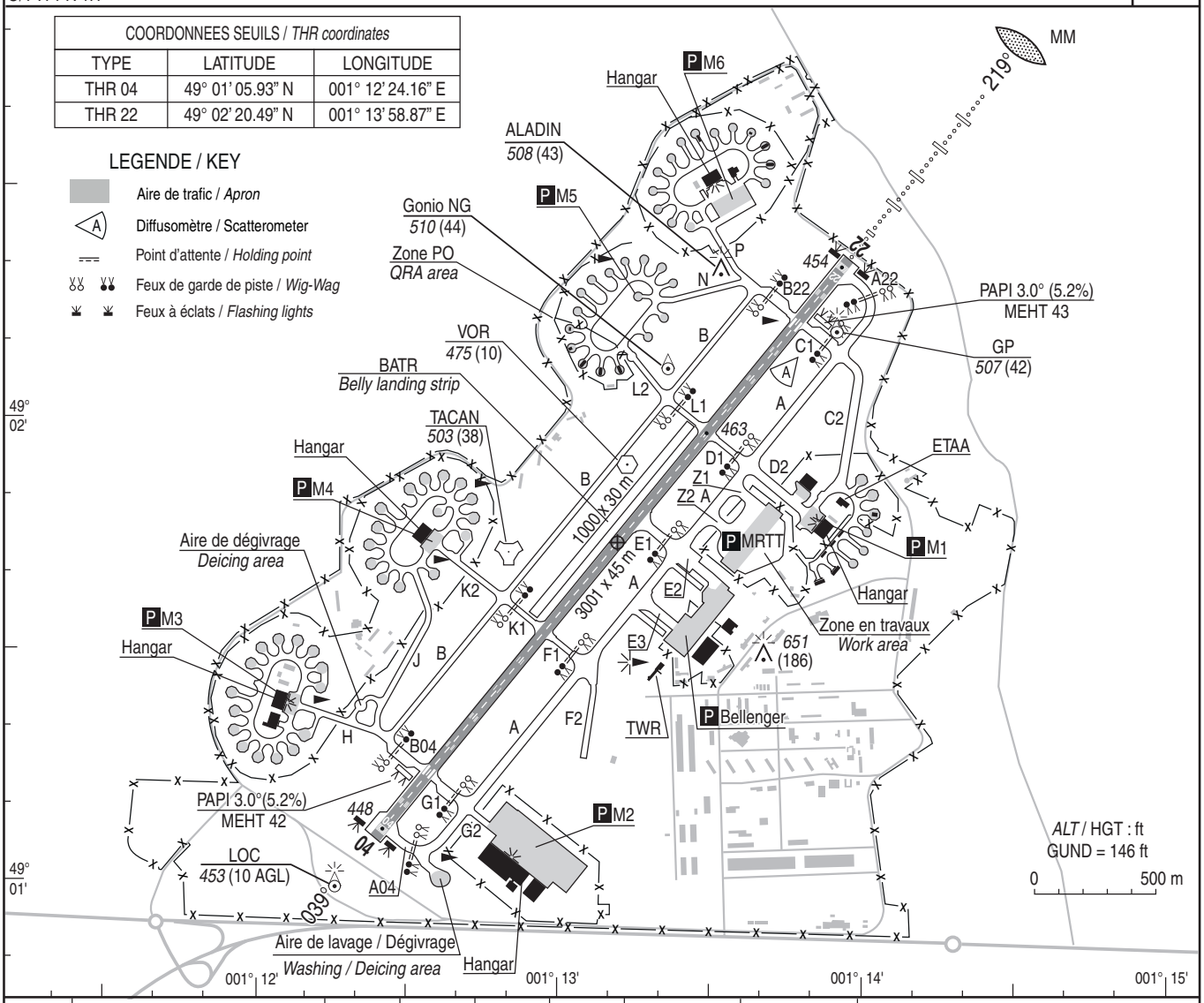
Usage restreint
*Restricted use*

# EVREUX FAUVILLE
49 01 43 N - 001 13 12 E
*ALT AD : 465 (17 hPa)*

ATIS EVREUX : 138.225
EVREUX SOL/*GROUND* : 122.100 257.800
BOB/BIA HOR ATS ☎ 02 76 57 40 08 - PNIA 862 105 4008 - BRIA BORDEAUX voir/*see* GEN
AVT : F34 - F35 - F18 (Préavis de 15 jours /*15 days prior notice*). Lubrifiants/*oil grades* O135-O138-O150-O156-O159
HOR AVT : LUN-VEN / *MON-FRI* 0500-1930 (ETE / *SUM* : - 1 HR).
O/T : PPR 1H

VAR
1°E
(2020)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 49° 01' 05.93" N | 001° 12' 24.16" E |
| THR 22 | 49° 02' 20.49" N | 001° 13' 58.87" E |




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIL Axiale O/R | 3001 | 3001 | 3001 | 3001 | Revêtue *Paved* | 55 F/C/W/T | 350 | 350 | 350 | 350 |
| 22 | LIL Axiale 900m | LIL Axiale O/R | 3001 | 3001 | 3001 | 3001 | | | 350 | 350 | 350 | 350 |

DEPART OMNIDIRECTIONNEL / *OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE*

RWY04 : Monter RM 039° à 5% jusqu'à 8 NM EVX (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
RWY22 : Monter RM 219° à 5% jusqu'à 9 NM EVX (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Pente ATS, si impossibilité de maintenir cette pente, aviser l'ATC dès la mise en route.

*RWY04 : Climb MAG track 039° at 5% gradient up to 8 NM EVX (1), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*RWY22 : Climb MAG track 219° at 5% gradient up to 9 NM EVX (1), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
*(1) ATS gradient, if no possibility to maintain this gradient, advise ATC when starting up.*

**BALISAGE / *Lighting :***
- THR : LIH vert / *green*
- Extrémités / *RWY end* : LIH rouge / *red*
- Ligne axiale / *RWY axis* : HI
- Rampe d'approche / *APP lights* : 900 m RWY 22 .
- RWY 04/22 panneaux distances / *distance signs* : 300 m.
- Feux bleus intersection RWY/TWY / *blue lights at RWY/TWY crossing.*
- TWY balises inertes bleues réflectorisées / *TWY blue inert reflectors.*

**OBSERVATIONS / *Remarks* :**
- CIV utilisable uniquement en cas d'application de plans particuliers.
- ATS : LUN-MER 0700-1600, JEU-VEN 0700-1500, SAM-DIM et JF : O/R avant 1400 le dernier jour ouvrable.
- O/T : O/R avant 1400 la veille. ETE : - 1 HR.
- Présence possible BRA sur la piste (opposé seuil QFU en service)

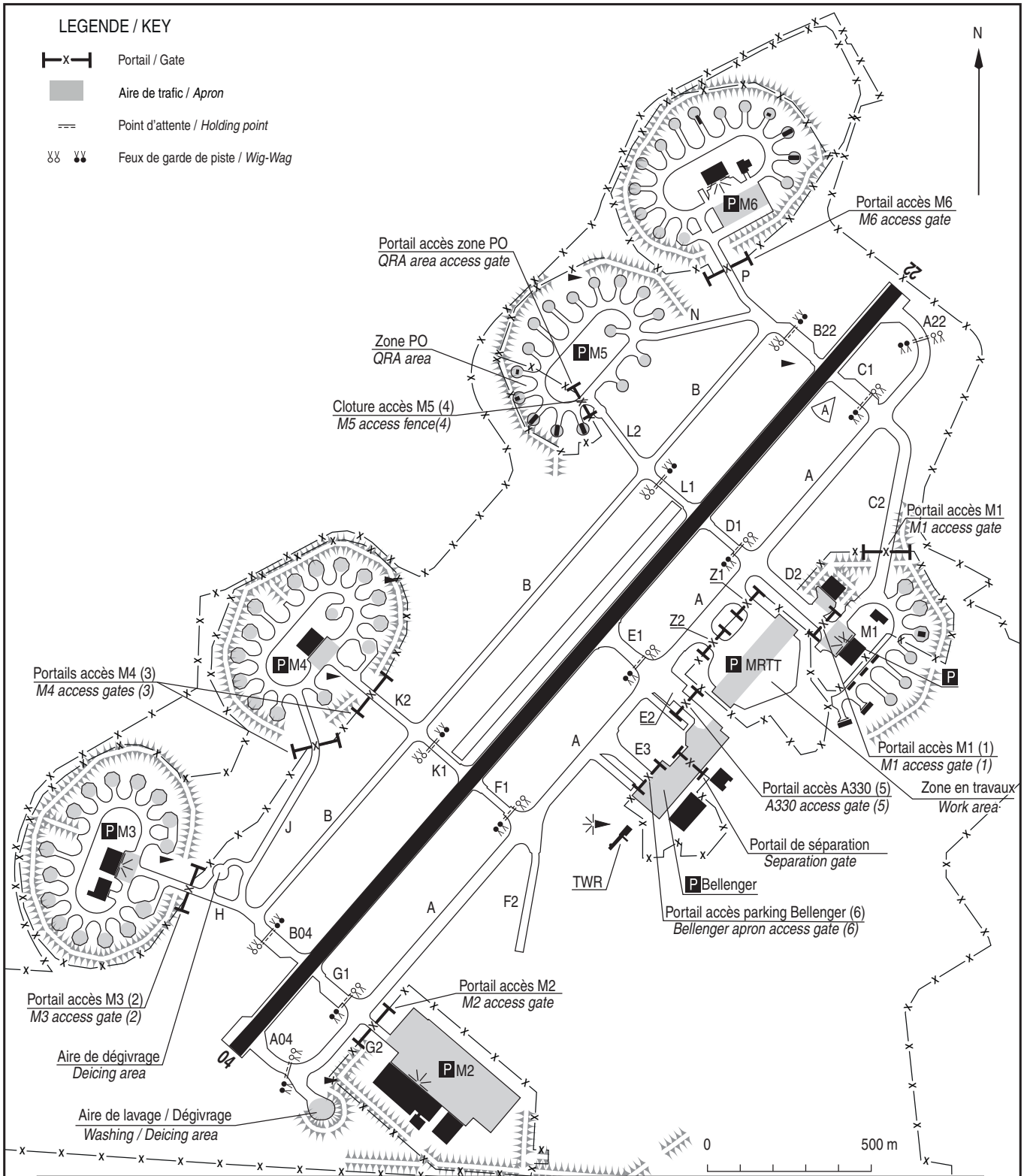
*CIV : serviceable only in case of application of special cases.*
*ATS : MON-WEN 0700-1600, THU-FRI 0700-1500, SAT-SUN and HOL : before 1400 the last working day*
*O/T : O/R before 1400 the day before. Summer : -1 HR.*
*possible presence of arresting cable on RWY (opposite of serviceable QFU).*



© DIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

EVREUX **FAUVILLE**




**CIRCULATION AU SOL**

- (1) Portail accès M1 bretelle C2. Distance axe TWY / portail 22,50 m. ACFT autorisés (hors CN35) envergure ≤ 45 m. Vitesse MAX 15 kt.
- (2) Portail accès M3 bretelle H. Distance axe TWY / portail 13,50 m. ACFT autorisés (hors CN35) envergure ≤ 27 m. Vitesse MAX 15 kt.
- (3) Portail accès M4 bretelle J. Distance axe TWY / portail 15,75 m. ACFT autorisés (hors CN35) envergure ≤ 30 m. Vitesse MAX 15 kt.
- (3) Bretelle K2. Distance axeTWY / portail 13,20 m. ACFT autorisés (hors CN35) envergure ≤ 26 m. Vitesse MAX 15 kt.
- (4) Cloture acces M5 bretelle L2. Distance axe TWY / portail 12m. ACFT autorisés (hors CN35) envergure ≤ 24 m. Vitesse MAX 15 kt.
- (5) Largeur portail (A330) : 76,20 m.
- (6) Largeur portail (Bellenger) : 58,20 m.

***GROUND TAXIING***

- *(1) Access gate M1 strip C2. Distance TWY axis / gate 22,50 m. Authorized ACFT (out CN35) wingspane ≤ 45 m. MAX speed 15 kt.*
- *(2) Access gate M3 strip H. Distance TWY axis / gate 13,50 m. Authorized ACFT (out CN35) wingspane ≤ 27 m. MAX speed 15 kt.*
- *(3) Access gate M4 strip J. Distance TWY axis / gate 15,75 m. Authorized ACFT (out CN35) wingspane ≤ 30 m. MAX speed 15 kt.*
- *(3) Strip K2. Distance TWY axis / gate 13,20 m. Authorized ACFT (out CN35) wingspane ≤ 26 m. MAX speed 15 kts.*
- *(4) Access fence M5 strip L2.Distance TWY axis / gate 12 m. Authorized ACFT (out CN35) wingspane ≤ 24 m. MAX speed 15 kts.*
- *(5) Access gate A330 : 76.20 m.*
- *(6) Access gate Bellenger : 58.20 m.*



© DIA

## POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

*Waypoints / Procedure main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| RW04 | 49°01'05.93" N 001°12'24.16" E | X | | | X |
| RW22 | 49°02'20.49" N 001°13'58.87" E | X | | | X |
| FAF LOC 22 | 49°05'56.7" N 001°18'34.1" E | | X | | X |
| FOE04 | 48°57'14.2" N 001°07'30.5" E | X | | | X |
| FOE22 | 49°06'11.0" N 001°18'52.4" E | X | | | X |
| IOE04 | 48°53'37.7" N 001°02'57.0" E | X | | | X |
| IOE22 | 49°09'47.0" N 001°23'28.3" E | X | | | X |
| OE401 | 48°49'18.7" N 001°06'45.7" E | X | | | X |
| OE402 | 48°49'47.1" N 000°58'06.7" E | X | | | X |
| OE403 | 48°55'18.7" N 000°55'48.8" E | X | | | X |
| OE406 | 49°05'41.9" N 001°18'15.2" E | X | | | X |
| OE407 | 49°09'51.5" N 001°10'39.2" E | X | | | X |
| OE421 | 49°14'06.5" N 001°19'39.4" E | X | | | X |
| OE422 | 49°13'36.5" N 001°28'22.5" E | X | | | X |
| OE426 | 48°57'44.3" N 001°08'08.6" E | X | | | X |
| OE427 | 49°01'53.9" N 001°00'33.8" E | X | | | X |



© **DIA**

**EVREUX** FAUVILLE

**PRECODING RNP** RWY 04

**RNP RWY 04**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 0,7°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | OE403 | | | | | | | | | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA OE401 | IF | OE401 | | | | | | 2200 | 2200 | 220 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IOE04 | | 329 | 329,9 | 5,0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA OE402 | IF | OE402 | | | | | | 2700 | 2700 | 220 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IOE04 | | 039 | 039,7 | 5,0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA OE403 | IF | OE403 | | | | | | 3200 | 3200 | 220 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IOE04 | | 109 | 109,8 | 5,0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IOE04 | | | | | | 2100 | 2100 | 220 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | FOE04 | | 039 | 039,7 | 4,7 | | 2100 | 2100 | | | RNP APCH |
| | TF | RW04 | Yes | 039 | 039,8 | 5,0 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | OE406 | | 039 | 039,9 | 6,0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | OE407 | | 309 | 309,9 | 6,5 | | | 2200 | 210 | | RNP APCH |
| | TF | OE403 | | 213 | 213,9 | 17,5 | | 3200 | 3200 | 220 | | RNP APCH |



©

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFOE |
| Runway | 04 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E04A |
| L TP/FTP Latitude | 490105.9280N |
| L TP/FTP Longitude | 0011224.1560E |
| L TP/FTP Ellipsoïdal Height (metres) | 181.0 |
| FPAP Latitude | 490220.4910N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 74.5630 |
| FPAP Longitude | 0011358.87 40E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 94.7180 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 (meters) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 05 0F 06 0C 04 00 00 01 34<br>30 05 10 50 09 15 B8 92 84 00<br>12 1B 86 46 02 FC E3 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 FA F7 9B 5E 3F |
| Calculated CRC Value | F79B5E3F |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 181.0 |



©

**EVREUX** FAUVILLE

**PRECODING RNP** RWY 22

**RNP RWY 22**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0,7°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA OE421 | IF | OE421 | | | | | | 2200 | 2200 | 220 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IOE22 | | 149 | 149,8 | 5,0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| INA OE422 | IF | OE422 | | | | | | 2400 | 2400 | 220 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | IOE22 | | 219 | 220,1 | 5,0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IOE22 | | | | | | 2100 | 2100 | 220 | | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | FOE22 | | 219 | 220,0 | 4,7 | | 2100 | 2100 | | | RNP APCH |
| | TF | RW22 | Yes | 219 | 219,9 | 5,0 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | OE426 | | 219 | 219,9 | 6,0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | OE427 | | 309 | 309,9 | 6,5 | | | 2200 | 210 | | RNP APCH |
| | TF | OE421 | | 045 | 045,6 | 17,5 | | 2200 | 2200 | 220 | | RNP APCH |



©

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFOE |
| Runway | 22 |
| Runway Letter | 0 (None) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E22A |
| L TP/FTP Latitude | 490220.4910N |
| L TP/FTP Longitude | 0011358.8740E |
| L TP/FTP Ellipsoïdal Height (metres) | 182.8 |
| FPAP Latitude | 490105.9280N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -74.5630 |
| FPAP Longitude | 0011224.1560E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -94.7180 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 (meters) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 05 0F 06 OC 16 00 00 01 32<br>32 05 96 96 OB 15 B4 76 87 00<br>24 1B 7A B9 FD 04 1C FD 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 FA 6E 38 FF B6 |
| Calculated CRC Value | 6E38FFB6 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 182.8 |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

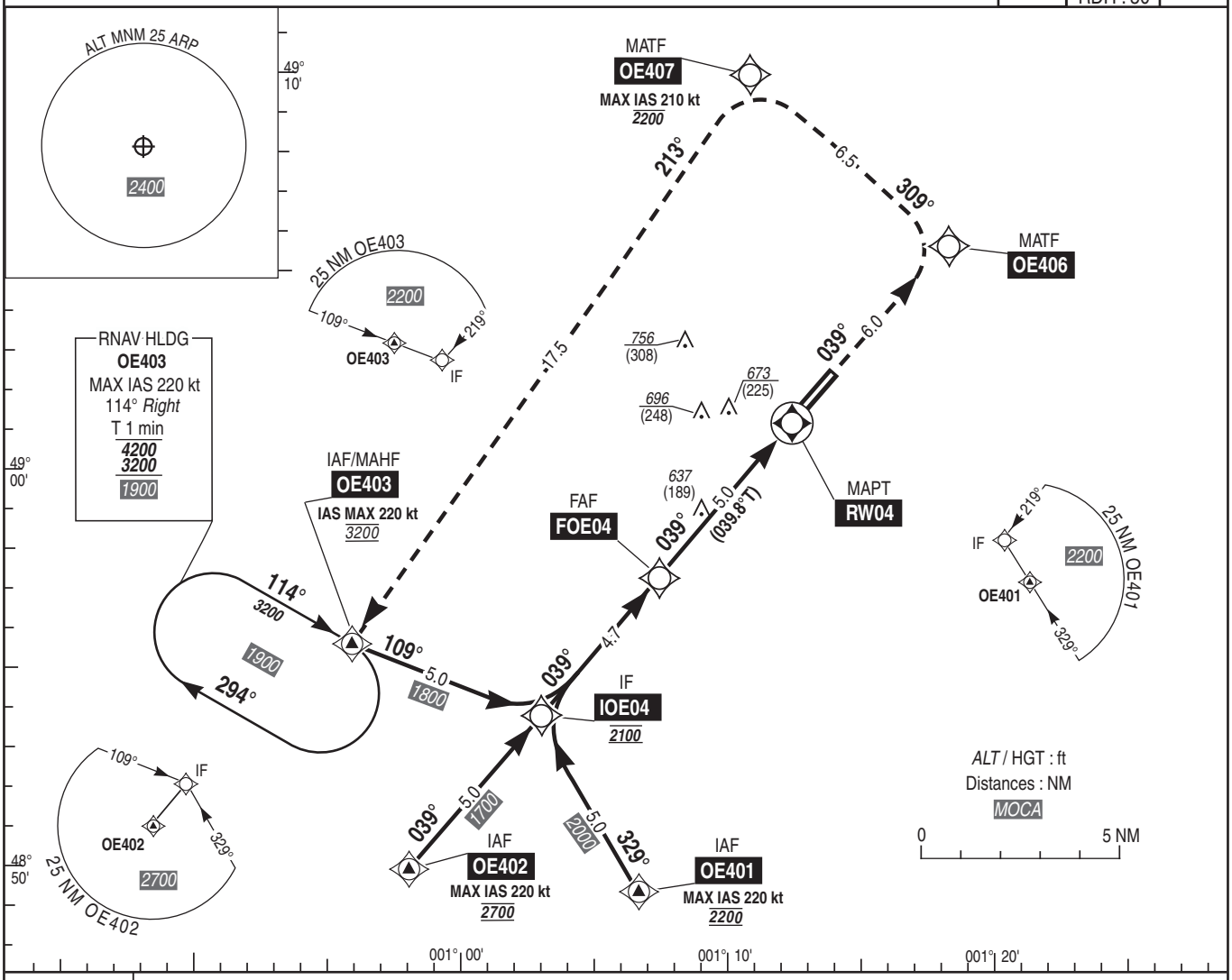
ALT AD : 465, ***THR : 448 (17 hPa)***

## EVREUX FAUVILLE

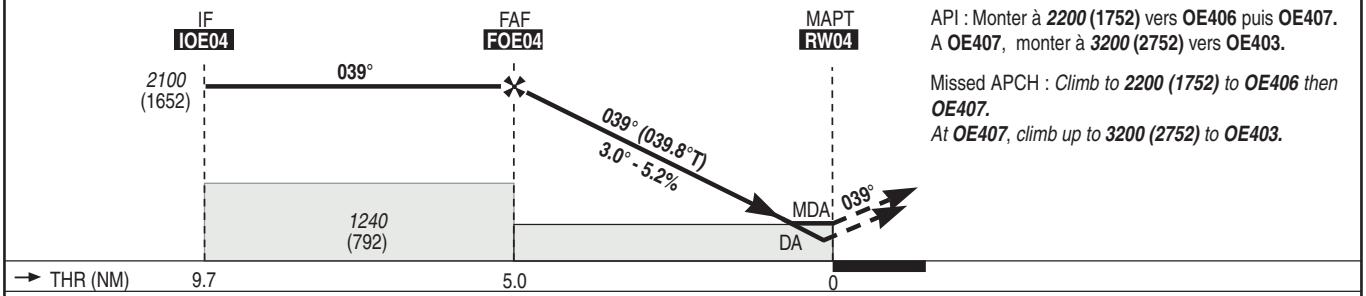
## RNP RWY 04

**ATIS** EVREUX : 138.225
**APP** : EVREUX Approche/*Approach* 118.125 142.450 362.200
**TWR** : EVREUX Tour/*Tower* 122.100 125.375 119.700 399.525

| RNP APCH | EGNOS CH 88010 E04A RDH : 50 | VAR 1°E (20) |
|---|---|---|




*TA : 5000*




API : Monter à ***2200*** **(1752)** vers **OE406** puis **OE407.**
A **OE407**, monter à ***3200*** **(2752)** vers **OE403.**

Missed APCH : *Climb to* ***2200 (1752)*** *to* ***OE406*** *then* ***OE407.***
*At* ***OE407****, climb up to* ***3200 (2752)*** *to* ***OE403.***

Minimums standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***700*** (250) | 1300 | 236 | ***890*** (440) | 1500 | 435 | ***970*** (530) | 1500 |
| B | ***700*** (250) | | 249 | | 1500 | | ***1000*** (550) | 1600 |
| C | ***710*** (260) | | 257 | | 2000 | | ***1150*** (710) | 2400 |
| D | ***720*** (270) | | 267 | | 2000 | | ***1170*** (720) | 3600 |

| **DIST RW04** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1770*** | ***1450*** | ***1140*** |
| (HGT) | (1322) | (1002) | (692) |

Observations / *Remarks* :

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF-MAPT | 5.0 NM | 4 min 17 | 3 min 32 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 18 | 1 min 52 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

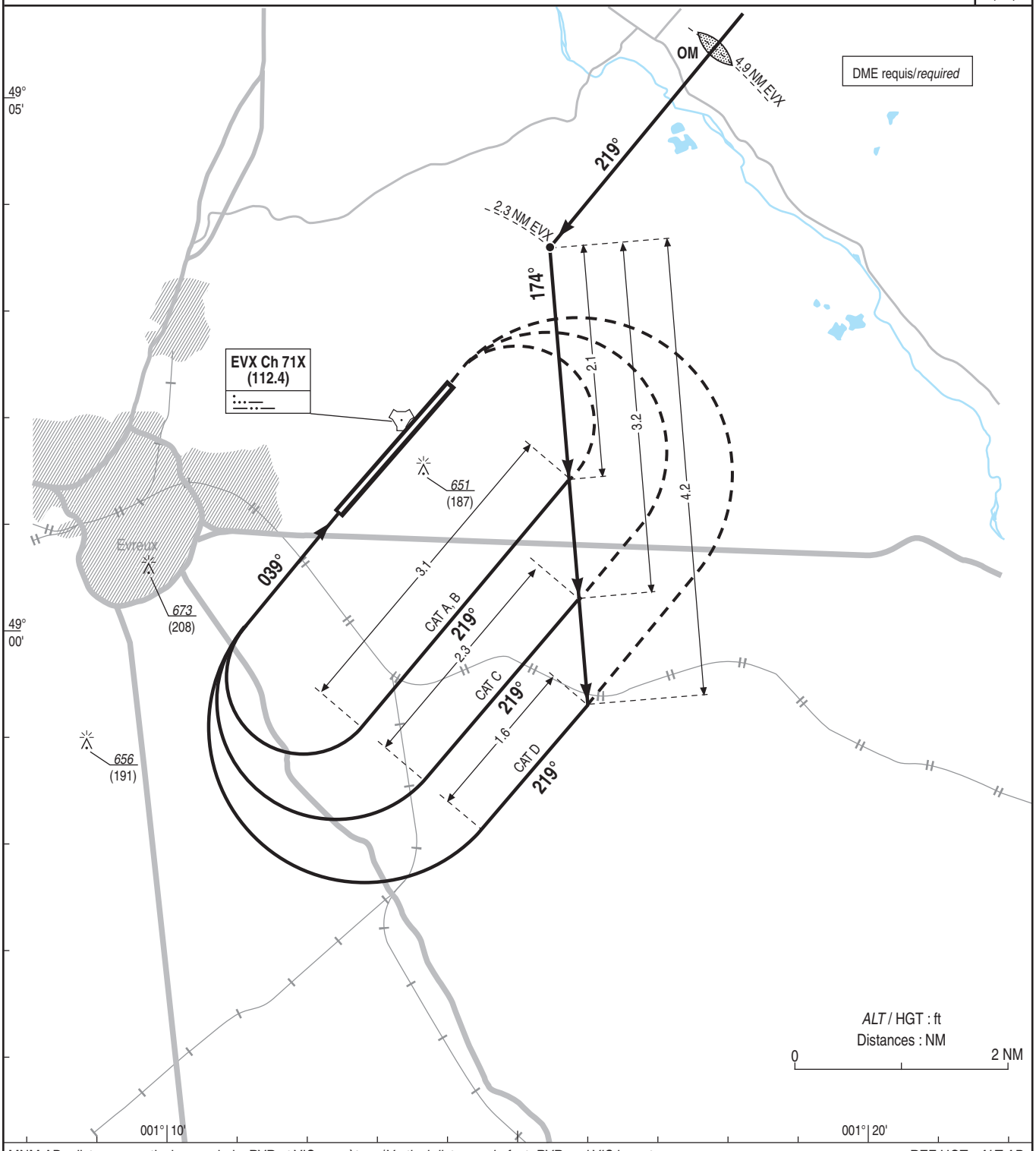
***ALT AD : 465 (17 hPa)**, THR : 448*

**EVREUX** FAUVILLE

VPT RWY 04

**TIS** EVREUX : 138.225
**APP** : EVREUX Approche/*Approach* 118.125 142.450 362.200
**TWR** : EVREUX Tour/*Tower* 122.100 125.375 119.700 399.525

VAR
1°E
(20)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***950*** (490) | 1500 |
| B | ***970*** (500) | 1600 |
| C | ***1070*** (600) | 2400 |
| D | ***1170*** (700) | 3600 |

Observations /*Remarks* :



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

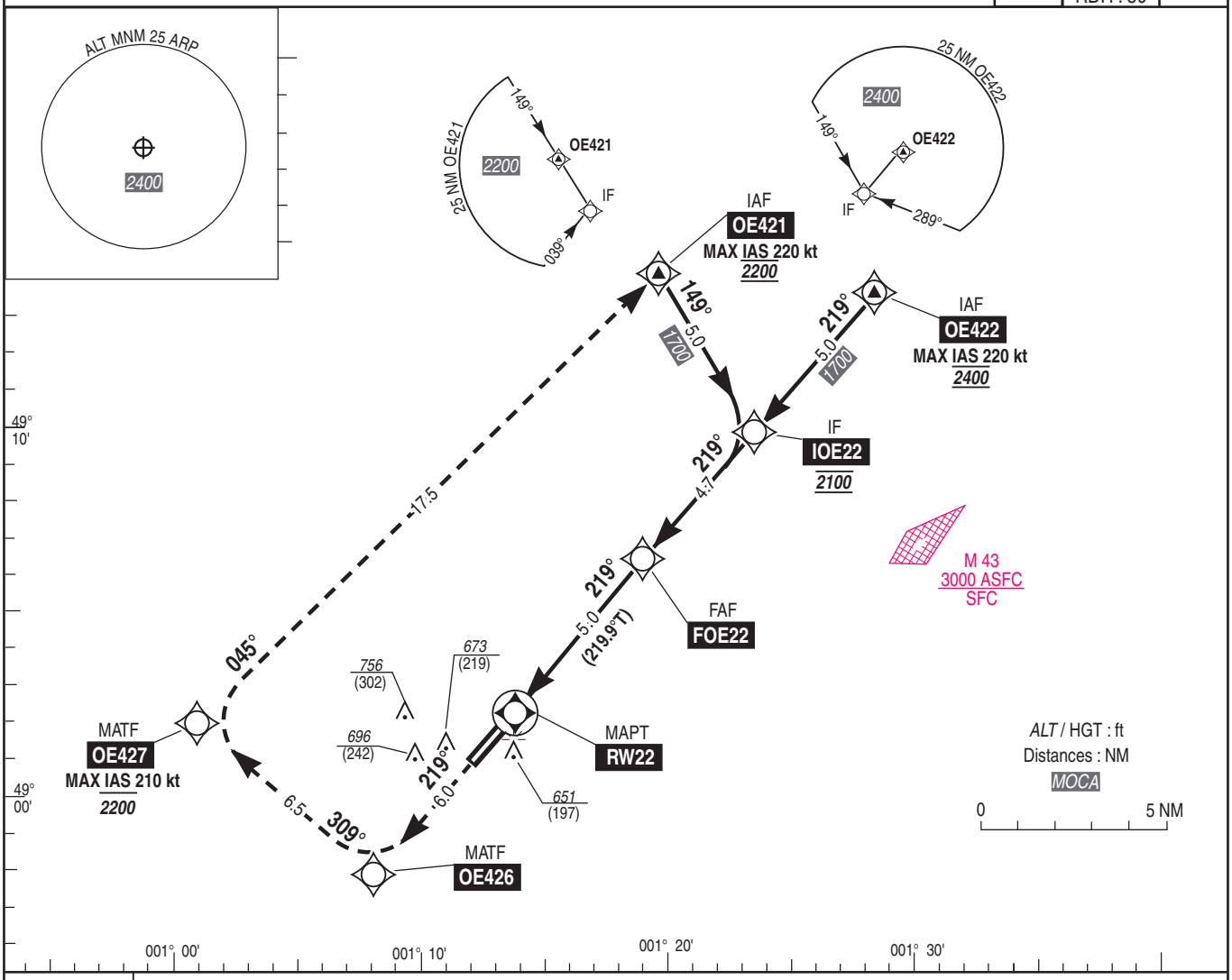
ALT AD : 465, ***THR : 454 (17 hPa)***

**EVREUX** FAUVILLE

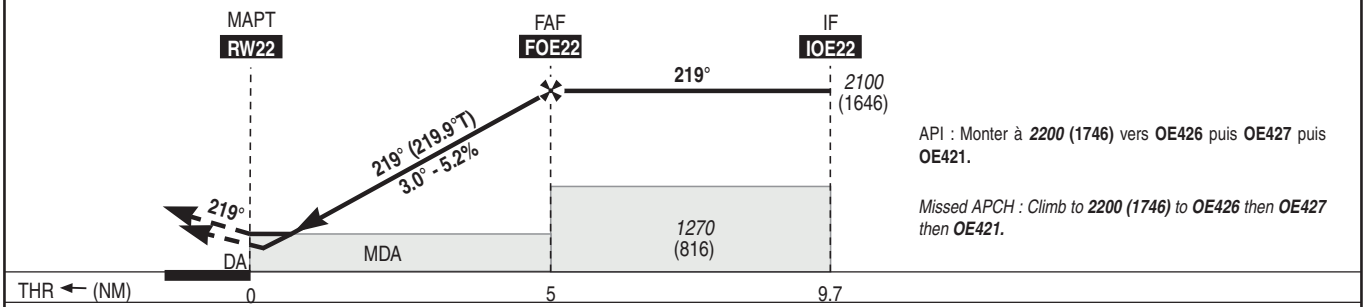
**RNP** RWY 22

**ATIS** EVREUX : 138.225
**APP** : EVREUX Approche/*Approach* 118.125 142.450 362.200
**TWR** : EVREUX Tour/*Tower* 122.100 125.375 119.700 399.525

| RNP APCH | EGNOS CH 88476 E22A RDH : 50 | VAR 1°E (20) |
|---|---|---|




TA : 5000




API : Monter à ***2200*** **(1746)** vers **OE426** puis **OE427** puis **OE421.**

*Missed APCH : Climb to* ***2200 (1746)*** *to* ***OE426*** *then* ***OE427*** *then* ***OE421.***

Minimums standard : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***710*** (250) | 800 | 199 | ***830*** (370) | 1000 | 368 | ***970*** (520) | 1500 |
| B | | | 211 | | | | ***1000*** (540) | 1600 |
| C | | | 219 | | | | ***1150*** (700) | 2400 |
| D | | | 230 | | | | ***1170*** (710) | 3600 |

| **DIST RW22** | **2** | **3** | **4** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1140*** (686) | ***1460*** (1006) | ***1780*** (1326) |

Observations / *Remarks* : (1) Minimums majorés / *Increased minimums.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF-MAPT | 5.0 NM | 4 min 17 | 3 min 32 | 3 min 00 | 2 min 37 | 2 min 18 | 1 min 52 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOH.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOH - LE HAVRE OCTEVILLE

**AD 2 LFOH.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°32'02"N 000°05'17"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes pistes et bretelle centrale | RWY and TWY CL intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km au NNW du HAVRE | 5 km NNW LE HAVRE |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 313 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 20.2 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 148 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.0951°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.139°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| | Adresse / *Address* | Société d'Exploitation Aéroportuaire Le Havre Octeville (SEALHO)<br>Rue LOUIS BLERIOT - 76620 LE HAVRE. | |
| | Telephone | 02 35 54 65 00 (SEALHO) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFOHYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOH.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R la veille avant 1600 heure locale pour les vols opérés du mardi au samedi aux heures d'ouverture de l'aéroport.<br>O/R PN 24 HR avant pour les vols opérés du mardi au samedi aux heures de fermeture de l'aéroport + 25 décembre et 1er janvier.<br>O/R le vendredi avant 1600 heure locale pour les vols opérés le dimanche et lundi aux heures d'ouverture ou de fermeture de l'aéroport.<br>Demande à faire par e-mail :<br>bsep-le-havre@douane.finances.gouv.fr<br>et codt-lille@douane.finances.gouv.fr<br>et operations@lehavre.aeroport.fr<br>Objet de l'e-mail : 'ppf le havre octeville'<br>Elements suivants à indiquer :<br>- identité et coordonnées de l'expéditeur<br>- date du vol / eta / etd en heure locale / aérodrome (ville) de départ et/ou d'arrivée + pays de provenance<br>- type de vol / type d'avion / immatriculation<br>- nombre de passagers + équipage<br>- 'gendec' / numéro passeport et/ou carte d'identité / marchandise à déclarer. | O/R the day before and before 1600 local time for flights operated from tuesday to saturday during airport opening hours.<br>O/R PN 24 HR before for flights operated from tuesday to saturday during airport closing hours + 25th of December and 1st of January.<br>O/R on fridays before 1600 local time for flights operated on sundays and mondays during airport opening or closing hours.<br>Request by e-mail:<br>bsep-le-havre@douane.finances.gouv.fr<br>and codt-lille@douane.finances.gouv.fr<br>and operations@lehavre.aeroport.fr<br>E-mail subject: 'ppf le havre octeville'<br>Specify following items:<br>- shipper identity and details<br>- flight date / eta / etd in local time / dep and/or arr ad (city) + country of origin<br>- flight type / plane type / registration<br>- number of passengers + crew<br>- 'gendec' / passport number and or id / goods to be declared |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0300-0000 | |
| 7 | ATS | AFIS<br>HIV :<br>LUN-VEN : 0830-1200 / 1300-1645<br>SAM-DIM et JF : 0930-1545<br>25 DEC / 01 JAN : A/A<br>ETE :<br>LUN-DIM et JF : 0730-1100 / 1200-1645<br>TEL : 02 35 54 64 91<br>E-mail : operations@lehavre.aeroport.fr<br>Extension sur PPR TEL : 02 35 54 65 00 / 06 08 27 57 84 (hors HOR) | AFIS<br>WIN :<br>MON-FRI : 0830-1200 / 1300-1645<br>SAT-SUN and HOL : 0930-1545<br>25 DEC / 01 JAN : A/A<br>SUM :<br>MON-SUN and public HOL : 0730-1100 / 1200-1645<br>TEL : 02 35 54 64 91<br>E-mail : operations@lehavre.aeroport.fr<br>Extension on PPR TEL : 02 35 54 65 00 / 06 08 27 57 84 (outside SKED) |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 : HOR RFFS niveau 2 ou supérieur uniquement / ou sur demande auprès de l'exploitant.<br>AVGAS 100LL : Automate H24.<br>Paiement carte TOTAL ou carte de crédit. | JET A1 : RFFS SKED level 2 or higher only / or upon request from AD operator.<br>AVGAS 100LL : Automate H24.<br>Payment : TOTAL card or credit card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Assuré sur PPR la veille avant 1900 | Provided : PPR before 1900 on the last day |
| 10 | Sûreté / *Safety* | PCZSAR non active H24.<br>Information auprès de l'exploitant<br>operations@lehavre.aeroport.fr<br>Traversée de la PCZSAR activée interdite sans accord exploitant (CIME nécessaire).<br>Respect des affichages piétons pour circulation sur aire de trafic.<br>Port du gilet haute visibilité obligatoire sur l'aire de trafic. | The critical portion of the security restricted area is not active H24.<br>Information from operations@lehavre.aeroport.fr.<br>Crossing of the activated PCZSAR is prohibited without the operator's agreement (Crew identification card is required).<br>Follow the pedestrian signs to circulate on the apron.<br>Wearing a high-visibility jacket is mandatory on the apron. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Non assuré. | Not provided. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Recording Format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFOH.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Passerelles passagers.<br>Groupe démarrage sur batterie 12/24 Volts - Groupe électrogène 28 Volts 1000/1800 Amp - Groupe démarrage bitension 28/112 Volts et 400 Hz. | Passenger bridges.<br>12/24 V battery starting unit - 28 Volts 1000/1800 Ampere power plant - twin voltage 28/112 Volts, 400 Hz starting unit. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant / Fuel grades : 100LL - JET A1 (CIV-MIL) | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Cuves : 100LL : 30 000 l - JET A1 : 1 x 60 000 l | Tanks : 100LL : 30 000 l - JET A1 : 1 x 60 000 l |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | 500 m2 - hauteur portes: 6.40 m - non chauffé. | 500 m2 - Door height: 6.40 m - not heated. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire pour tout aéronef (dont hélicoptères) pour lequel la masse est supérieure ou égale à 3 tonnes. | Handling compulsory for all ACFT (helicopters included) whose weight is higher than or equal to 3 tons. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOH.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD : NIL<br>Dans la localité : nombreux hôtels | At AD : NIL<br>In town : many hotels |
| 2 | Restaurants | O/R auprès de l'exploitant | O/R operator |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis (O/R) | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Sur AD : trousse premier secours<br>En ville : hôpitaux, cliniques. | At AD : first aid kit<br>In town : public and private hospitals. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOH.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule d'intervention eau / émulseur (VIM 60 P 2.5) de 6900 l d'eau, 800 l d'émulseur, 250 kg de poudre + 1 véhicule d'intervention eau / émulseur (VIM 64 P 2.5) de 7120 l d'eau, 1020 l d'émulseur, 250 kg de poudre<br>Niveau 1 : 5 extincteurs :<br>- 3 de 50 kg poudre devant l'aérogare, à proximité des emplacements de stationnement C1 à C3 et D1 à D3, au niveau de la station carburant AVGAS/100LL. | 1 rescue vehicle water/foaming agent 6900 l water, 800 l foaming agent, equipped with 250 kg powder + 1 rescue vehicle water/foaming agent 7120 l, 1020 l Foaming agent equipped with 250 kg powder<br>Level 1 : 5 fire extinguishers :<br>- 3 powder extinguishers 50 kg : in front of the terminal, near the stands C1 to C3 and D1 to D3, at the AVT/AVGAS/100LL. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | L'exploitant de l'AD est coordonateur des opérations de relevage.<br>Accord des autorités nécessaire, contractualisation obligatoire. Recours à entreprise spécialisée.<br>Moyens disponibles à proximité : grues mobiles, capacité de levage jusqu'à 100 tonnes selon disponibilité. | The AD operator is the coordinator of lifting operations.<br>Authorities agreement required, contractualization compulsory. Use of a specialized company.<br>Means available nearby : mobile cranes, lifting capacity up to 100 tons depending on availability. |
| 4 | Observations / *Remarks* | HIV :<br>Niveau 5 : LUN-VEN : 0830-1200 / 1300-1645<br>Niveau 2 : SAM-DIM et JF : 0930-1545<br>Niveau 1 : 25 DEC et 01 JAN<br>ETE :<br>Niveau 5 : LUN-VEN : 0730-1100 / 1200-1645<br>Niveau 2 : SAM-DIM et JF : 0730-1100 / 1200-1645<br>Niveau 7 : O/R exploitant.<br>Niveau 1 : hors de ces HOR. | WIN :<br>Level 5 : MON-FRI : 0830-1200 / 1300-1645<br>Level 2 : SAT-SUN and public HOL : 0930-1545<br>Level 1 : 25 DEC and 01 JAN<br>SUM :<br>Level 5 : MON-FRI : 0730-1100 / 1200-1645<br>Level 2 : SAT-SUN and public HOL : 0730-1100 / 1200-1645<br>Level 7 : O/R operator<br>Level 1 : outside these SKED. |

**AD 2 LFOH.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFOH.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 52 F/C/W/T sauf ACB : 20 F/C/W/T | 52 F/C/W/T except ACB : 20 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 21 m<br>TWY B : 23 m | TWY A : 21 m<br>TWY B : 23 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A et B : 51 F/C/W/T | TWY A and B : 51 F/C/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | THR 04 et THR 22 | THR 04 and THR 22 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | THR 04 : 310 ft<br>THR 22 : 301 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Face à ACB, postes C1 à C3 et D1 à D3 pour aviation légère. | In front of ACB, stands C1 to C3 and D1 to D3 reserved for light aviation. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOH .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOH.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOH.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOH .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | ORLY | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LILLE | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12<br>CNL 19 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0600 et 1900<br>ETE : TREND entre 0600 et 1800 | WIN : TREND between 0600 and 1900<br>SUM : TREND between 0600 and 1800 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25. | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOH.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 043.22 (042) | 2300 x 40 | 52 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°31'35.51"N 000°04'39.31"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 310ft |
| 22 | 223.22 (222) | 2300 x 40 | 52 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°32'29.82"N 000°05'57.51"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 301ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | 2420 x 300 | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | 2420 x 300 | NIL | NIL |

**AD 2 LFOH.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | |
| 22 | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | |

**AD 2 LFOH.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 55 ft | | | | | |
| 22 | CAT I - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 55 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 04 | | | B | LIH | R | | |
| 22 | | | B | LIH | R | | |

**AD 2 LFOH.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Oui | Yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A et B | TWY A and B |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Par groupe électrogène et onduleur (ASI) | With power supply and inverter |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 seconde (avec ASI)<br>Inférieur à 15 secondes (sans ASI) | Less than 1sec (with inverter)<br>Less than 15 seconds (without inverter) |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOH.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | Voir/see VAC LE HAVRE OCTEVILLE |

**AD 2 LFOH.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ LE HAVRE**<br>49°31'01"N , 000°00'03"W - 49°37'30"N , 000°08'18"E - 49°35'08"N , 000°12'47"E - 49°28'36"N , 000°04'24"E - 49°31'01"N , 000°00'03"W | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>LE HAVRE Information (FR)<br>LE HAVRE Information (EN) | <br><br>HOR AFIS LE HAVRE<br>LE HAVRE AFIS SKED |

**AD 2 LFOH.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LE HAVRE Information (FR)<br>*LE HAVRE Information (EN)* | 135.205 MHz | HO | |
| A/A | LE HAVRE (FR) | 135.205 MHz | HX | Absence AFIS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOH.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFOH.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

ACFT code D : absence d'accotement revêtu piste principale et taxiway.

**20.2 MANOEUVRES AU SOL**

TWY A limité aux aéronefs dont l'envergure est inférieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m.

Par RVR ≥ 550 m et < 800 m, seul le TWY A est utilisable.

ACFT code C : demi-tour uniquement sur les aires de retournement.

**20.3 ENTRAINEMENT AUX APPROCHES IFR**

Tout vol d'entraînement IFR doit faire l'objet d'un dépôt de plan de vol IFR avec des indicatifs différents pour chaque procédure d'approche aux instrument volée.

La mention "RMK/TRAINING" en case 18 est obligatoire pour chacun de ces plans de vol.

***20.1 GENERAL***

*Code D ACFT: no paved shoulders on the main runway and taxiway.*

***20.2 GROUND TAXIING***

*TWY A restricted to ACFT whose wingspan is smaller than 36 m and whose main gear overall width is smaller than 9 m.*

*If RVR < 800 m and ≥ 550 m, only TWY A can be used.*

*Code C ACFT: turnaround only on designated turn-pads.*

***20.3 TRAINING IN IFR APPROACHES***

*Any IFR training flight must be the subject of an IFR FPL submission with a different ident for each instrument approach procedure flown.*

*The note "RMK/TRAINING" in field 18 is mandatory for each of these FPL.*

**AD 2 LFOH.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOH.22** **Organisation des vol *Flight procedures***

**22.1 RESTRICTIONS**

Absence de vent et vent traversier : LDG RWY 22.

RWY 04 et 22 interdites par vent traversier supérieur à :

- 20 kt sur piste humide,
- 25 kt sur piste sèche.

Départs IFR : en cas d'absence LE HAVRE AFIS, le pilote demande la clairance IFR à RENNES APP par téléphone 02.99.31.31.55.

***22.1 LIMITATIONS***

*If no wind or crosswind : LDG RWY 22.*

*RWY 04 and 22 prohibited if crosswind higher than :*

*- 20 kt on wet RWY,*

*- 25 kt on dry RWY.*

*IFR departures : in case of LE HAVRE AFIS absence, the pilot shall require IFR departure clearance to RENNES APP by phone 02.99.31.31.55.*

**22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

RWY 04 : monter dans l'axe à 7.6% MNM jusqu'à 800 ft (487) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 22 : monter dans l'axe à 12% MNM jusqu'à 800 ft (487) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*RWY 04 : climb straight ahead at gradient 7.6% MNM up to 800 ft (487) then direct route up to en-route safety altitude.*

*RWY 22 : climb straight ahead at gradient 12% MNM up to 800 ft (487) then direct route up to en-route safety altitude.*

**22.3 VOLS À L'ARRIVÉE**

PAPI en fonctionnement, obligatoire pour toute approche de nuit RWY 04.

***22.3 INBOUND AIRCRAFT***

*PAPI serviceable, mandatory for any night approach RWY 04.*

**22.4 PROCEDURES LVP**

**22.4.1 Installations et équipements**

22.4.1.1 Pistes

La piste 22 est homologuée pour les approches de précision CAT I.

La piste 22 est équipée d'une rampe d'approche de 420 m constituée de feux blancs unidirectionnels.

La piste 04 n'est pas équipée.

22.4.1.2 Voies de circulation

Un seul appareil au roulage est autorisé sur l'aire de manœuvre.

22.4.1.3 Communications

Les pilotes sont informés par l'AFIS quand les procédures LVP sont en cours.

***22.4 LVP PROCEDURES***

***22.4.1 Facilities and equipment***

*22.4.1.1 Runways*

*RWY 22 is approved for CAT I precision approaches.*

*RWY 22 is equipped with a 420 m approach ramp consisting of unidirectional white lights.*

*RWY 04 is not equipped.*

*22.4.1.2 Taxiways*

*Only one taxiing ACFT at a time is authorized on manoeuvring area.*

*22.4.1.3 Communications*

*Pilots are informed by AFIS when LVP are in progress.*

**22.4.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

La phase de LVP au départ commence lorsque la RVR est comprise entre 550 m et 800 m. .

Pas de LVP à l'arrivée.

***22.4.2 Criteria for setting up and ending of LVP***

*On departure, LVP phase starts when RVR is between 550 m and 800 m.*

*No LVP on arrival.*

**22.4.3 Balisage de piste**

Feux omnidirectionnels haute intensité blancs.

Feux d'identification de seuil.

Des WIG-WAG sont présents au point d'attente A.

Balisage latéral pour les TWY A et B.

***22.4.3 RWY lighting***

*White high intensity omnidirectional lights.*

*THR identification lights.*

*WIG-WAG at holding point A.*

*Edge lighting for TWY A and B.*

**22.4.4 Observations**

Groupe électrogène de secours.

***22.4.4 Remarks***

*Back up power unit.*

**AD 2 LFOH.23 Procédures de vol *Flight procedures***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

STAP / PCL sur FREQ AFIS.

STAP, paramètres disponibles : vent, base des nuages, RVR, T, DP, QNH, QFE et info particulières.

PCL :

- 3 coups alternat : basse intensité,
- 5 coups d'alternat : haute intensité,
- 7 coups d'alternat : coupure PCL.

PAPI non couplé au PCL : PAPI en A/A O/R auprès de l'AFIS PPR 24 HR.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*STAP / PCL on AFIS FREQ.*

*STAP, paramètres disponibles : vent, base des nuages, RVR, T, DP, QNH, QFE et info particulières.*

*PCL :*

- *3 clicks on mic : low intensity,*
- *5 clicks on mic : high intensity,*
- *7 clicks on mic : PCL turned off.*

*PAPI uncoupled with PCL : PAPI in A/A O/R from AFIS PPR 24 HR.*

**AD 2 LFOH.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOH.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

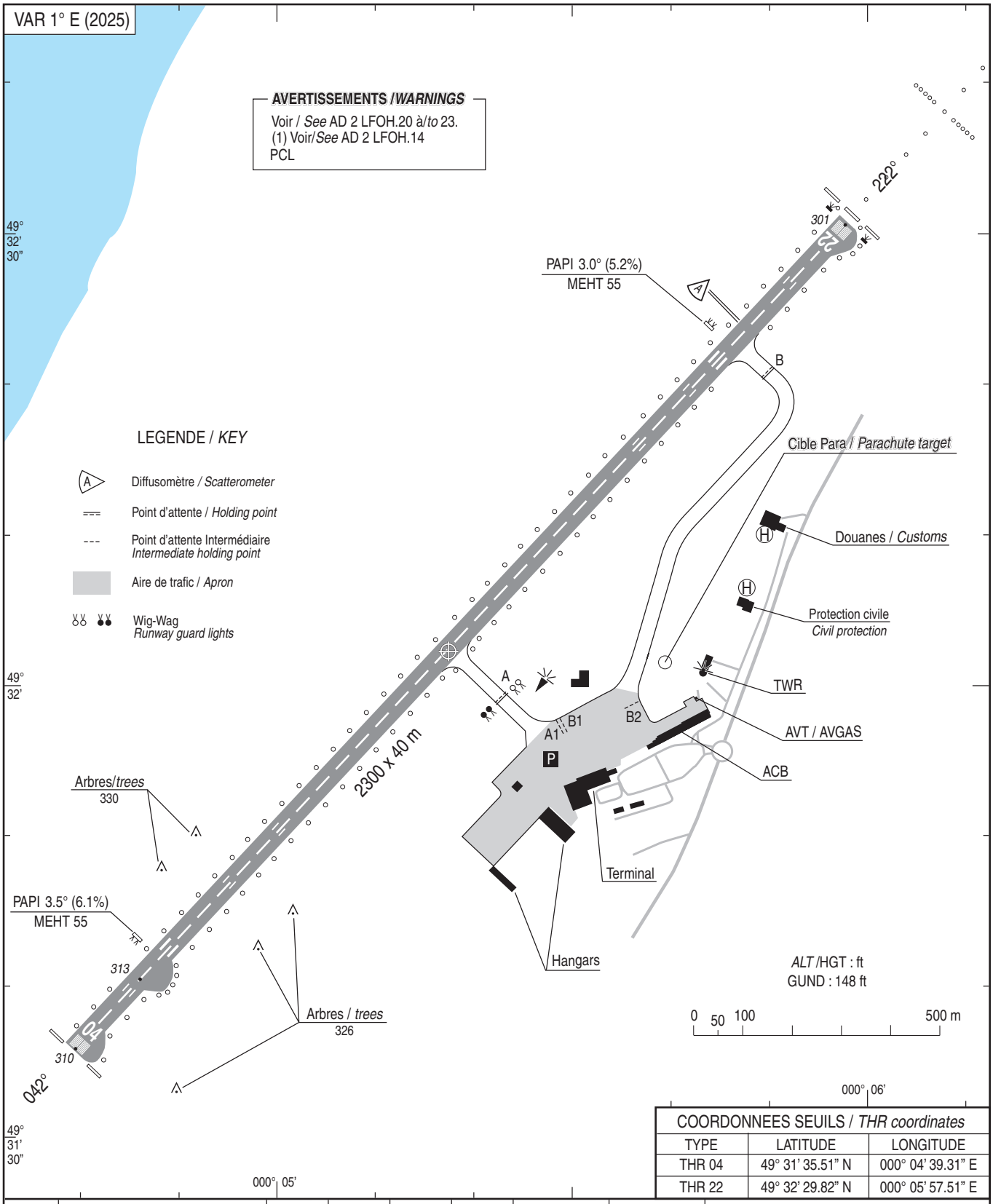
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP :** 135.205

# LE HAVRE OCTEVILLE
49 32 02 N - 000 05 17 E
*ALT AD : 313 (12 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 49° 31' 35.51" N | 000° 04' 39.31" E |
| THR 22 | 49° 32' 29.82" N | 000° 05' 57.51" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIH | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | Revêtue | 52 F/C/W/T | 550* | 550* | 550* | 550* |
| 22 | 420 m LIH | LIH | 2300 | 2300 | 2300 | 2300 | Paved | | 550* | 550* | 550* | 550* |

* HOR ATS uniquement / *ATS SKED only.*
Hors HOR ATS / *outside ATS SKED* :
HJ / HN 800 m.



© SIA

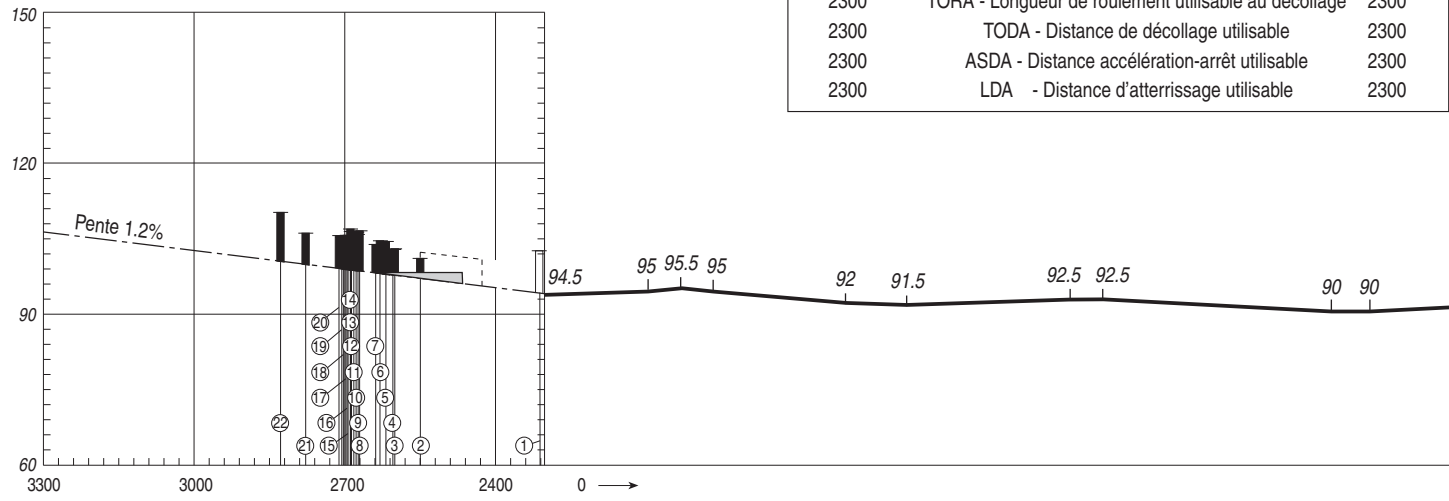
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - Type A*

**LE HAVRE** OCTEVILLE
RWY 04/22

VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

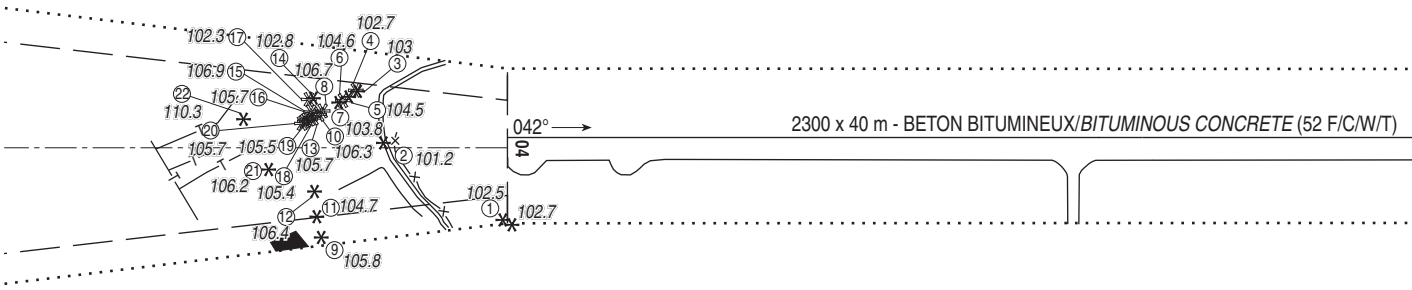
| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 04 | | RWY 22 |
| 2300 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 2300 |
| 2300 | TODA - Distance de décollage utilisable | 2300 |
| 2300 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 2300 |
| 2300 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable | 2300 |







Echelle: 1 / 15 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRES OU ARBUSTES - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERI DE LA TROUEE D'ENV
- OBSTACLE A L'EXTERI DE LA TROUEE D'ENV
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'O

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en août 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ABAMU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| DEMOM | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| GANPU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| IXIVO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LULIP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OLONU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| USAPI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OH410 | 49°33'07.4"N 000°06'51.6"E | X | | | X |
| OH710 | 49°30'18.6"N 000°02'48.6"E | X | | | X |
| IOH04 | 49°22'45.2"N 000°08'00.6"W | X | | | X |
| FOH04 | 49°26'24.4"N 000°02'47.3"W | X | | | X |
| FOH22 | 49°38'33.4"N 000°14'42.8"E | X | | | X |
| RW04 | REF THR 04 LFOH AD 2.12 | X | | | X |
| RW22 | REF THR 22 LFOH AD 2.12 | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LE HAVRE** OCTEVILLE

**PRECODING RNP** RWY 04

**RNP RWY04**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ABAMU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ABAMU | IF | ABAMU | - | - | - | - | - | 3000 | | 200 | - | - |
| | TF | IOH04 | - | 101 | 102.4 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA GANPU | IF | GANPU | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | IOH04 | - | 042 | 042.9 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA LULIP | IF | LULIP | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IOH04 | - | 332 | 333.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 200 | | 1.0 |
| **APCH** | IF | IOH04 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FOH04 | - | 042 | 043.0 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 042 | 043.0 | 7.1 | - | - | - | - | -3.5° / 49 | 0.3 |
| | TF | OH410 | Yes | 042 | 043.1 | 2.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | DEMOM | - | - | - | - | L | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | ABAMU | - | 208 | 208.8 | 10.3 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LE HAVRE** OCTEVILLE

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 04

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOH |
| **Runway** | 04 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E04A |
| **LTP/FTP Latitude** | 493135.5100N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0000439.3100E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 139.5 |
| **FPAP Latitude** | 493229.8200N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 54.3100 |
| **FPAP Longitude** | 0000557.5100E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 78.2000 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 08 0F 06 0C 04 00 00 01 34<br>30 05 AC 25 41 15 1C 86 08 00<br>73 19 4C A8 01 F0 62 02 EA 01<br>5E 01 64 00 C8 AF 72 44 EC 03 |
| **Calculated CRC Value** | 7244EC03 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 94.5 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LE HAVRE** OCTEVILLE

**PRECODING RNP** RWY 22

**RNP RWY 22**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | USAPI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA IXIVO | IF | IXIVO | - | - | - | - | - | 3000 | 4500 | 220 | - | - |
| | TF | USAPI | - | 152 | 153.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA OLANU | IF | OLONU | - | - | - | - | - | 3000 | 4500 | 220 | - | - |
| | TF | USAPI | - | 292 | 293.4 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA USAPI | IF/TF | USAPI | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | IF | USAPI | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FOH22 | - | 222 | 223.3 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW22 | Yes | 222 | 223.3 | 8.3 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | OH710 | Yes | 222 | 223.3 | 3.0 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | DF | USAPI | - | - | - | - | R | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**LE HAVRE** OCTEVILLE

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 22

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOH |
| **Runway** | 22 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E22A |
| **LTP/FTP Latitude** | 493229.8200N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0000557.5100E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 136.5 |
| **FPAP Latitude** | 493135.5100N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -54.3100 |
| **FPAP Longitude** | 0000439.3100E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -78.2000 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 08 0F 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 F8 CD 42 15 0C E9 0A 00<br>55 19 B4 57 FE 10 9D FD EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 81 27 67 29 |
| **Calculated CRC Value** | 81276729 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 91.7 |

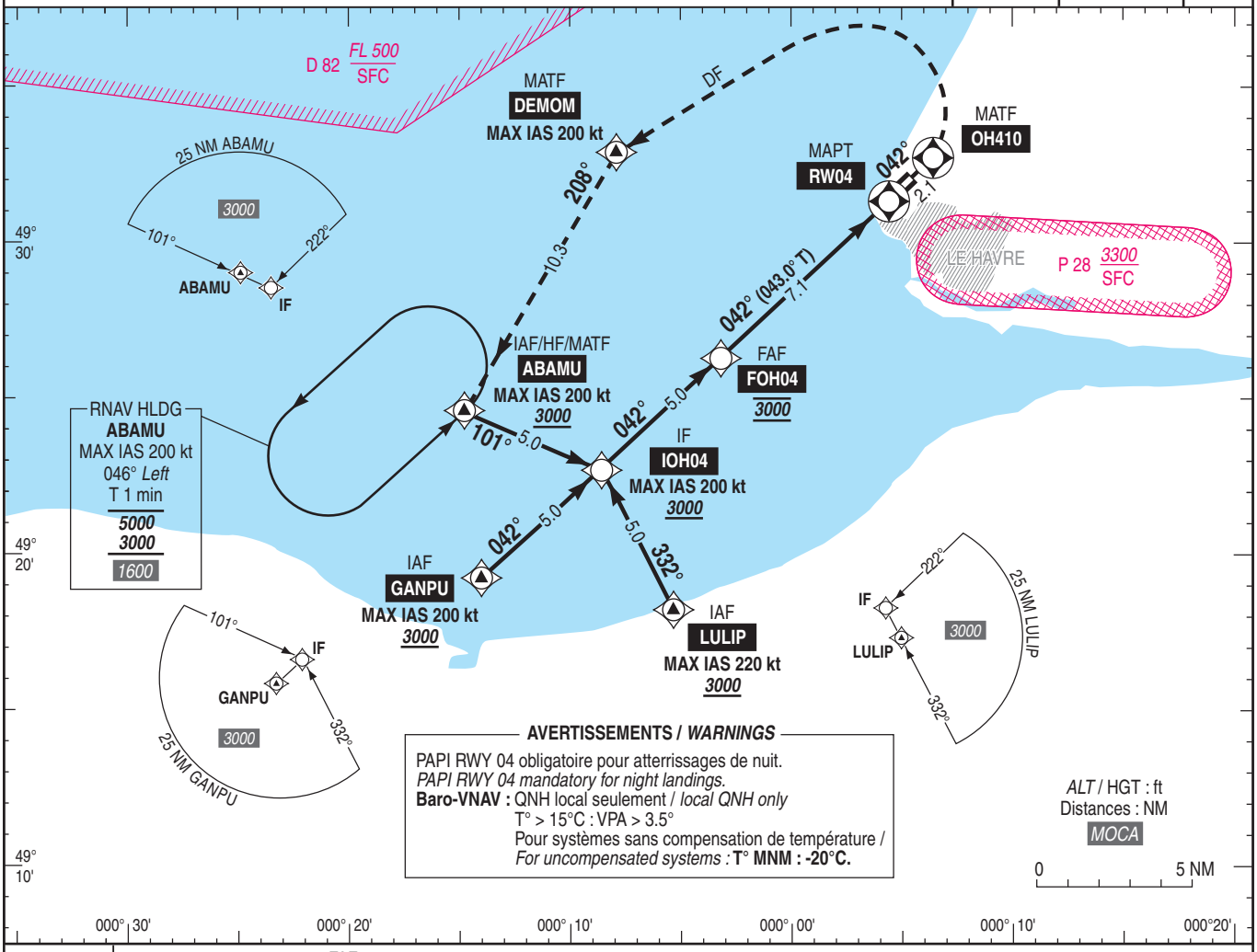
© Service de l'Information Aéronautique, France

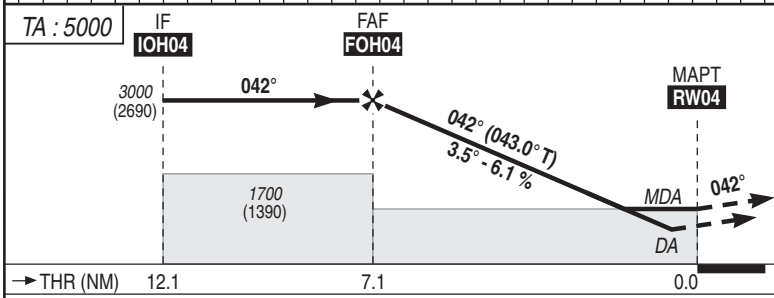
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 313,* ***THR : 310 (12 hPa)***

# LE HAVRE OCTEVILLE
**RNP** RWY 04

**STAP** 135.205
APP : RENNES Approche / *Approach* 120.350
**AFIS** : LE HAVRE Information 135.205
Absence ATS : **A/A** (135.205) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP (FR) ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP.
***A/A*** (135.205) *FR only. Obtain local QNH from STAP (FR) or obtain RENNES QNH from RENNES APP.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 61884 E04A TCH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter vers **OH410**, puis tourner **à gauche direct** vers **DEMOM (MAX IAS 200 kt)**, puis poursuivre vers **ABAMU** pour d'intégrer **l'attente RNAV ABAMU** en montée vers ***3000*** (2690), ou **suivre instructions CTL**. Monter à ***1200*** (890) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***OH410****, then turn* ***left direct*** *to* ***DEMOM (MAX IAS 200 kt)****, then proceed to* ***ABAMU*** *to enter* ***ABAMU RNAV holding pattern*** *climbing up to* ***3000*** *(2690), or* ***follow ATC instructions****. Climb up to* ***1200*** *(890) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* absence ATS (1) Sans/*Without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***640*** (330) | 1500 | 328 | ***740*** (430) | 1500 | 330 | ***760*** (450) | 1500 | 442 | ***810*** (500) | 1500 | ***1350*** (1040) | 1500 |
| B | ***660*** (350) | 1500 | 343 | ***760*** (450) | 1500 | 345 | | 1500 | | ***820*** (510) | 1600 | ***1360*** (1050) | 1600 |
| C | ***670*** (360) | 1600 | 353 | ***760*** (450) | 2100 | 356 | | 2100 | | ***920*** (610) | 2400 | ***1460*** (1150) | 2400 |
| D | ***680*** (370) | 1700 | 366 | ***760*** (450) | 2100 | 369 | | 2100 | | ***1020*** (710) | 3600 | ***1560*** (1250) | 3600 |

| DIST RW04 | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2960*** (2650) | ***2590*** (2280) | ***2220*** (1910) |
| | **4** | **3** | **2** |
| | ***1850*** (1540) | ***1470*** (1160) | ***1100*** (790) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling prohibited South-East of runway*
Absence ATS : MVL HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

| FAF - MAPT | 7.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 05 | 5 min 01 | 4 min 16 | 3 min 42 | 3 min 17 | 2 min 40 | 2 min 18 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 620 | 710 | 805 | 990 | 1145 |

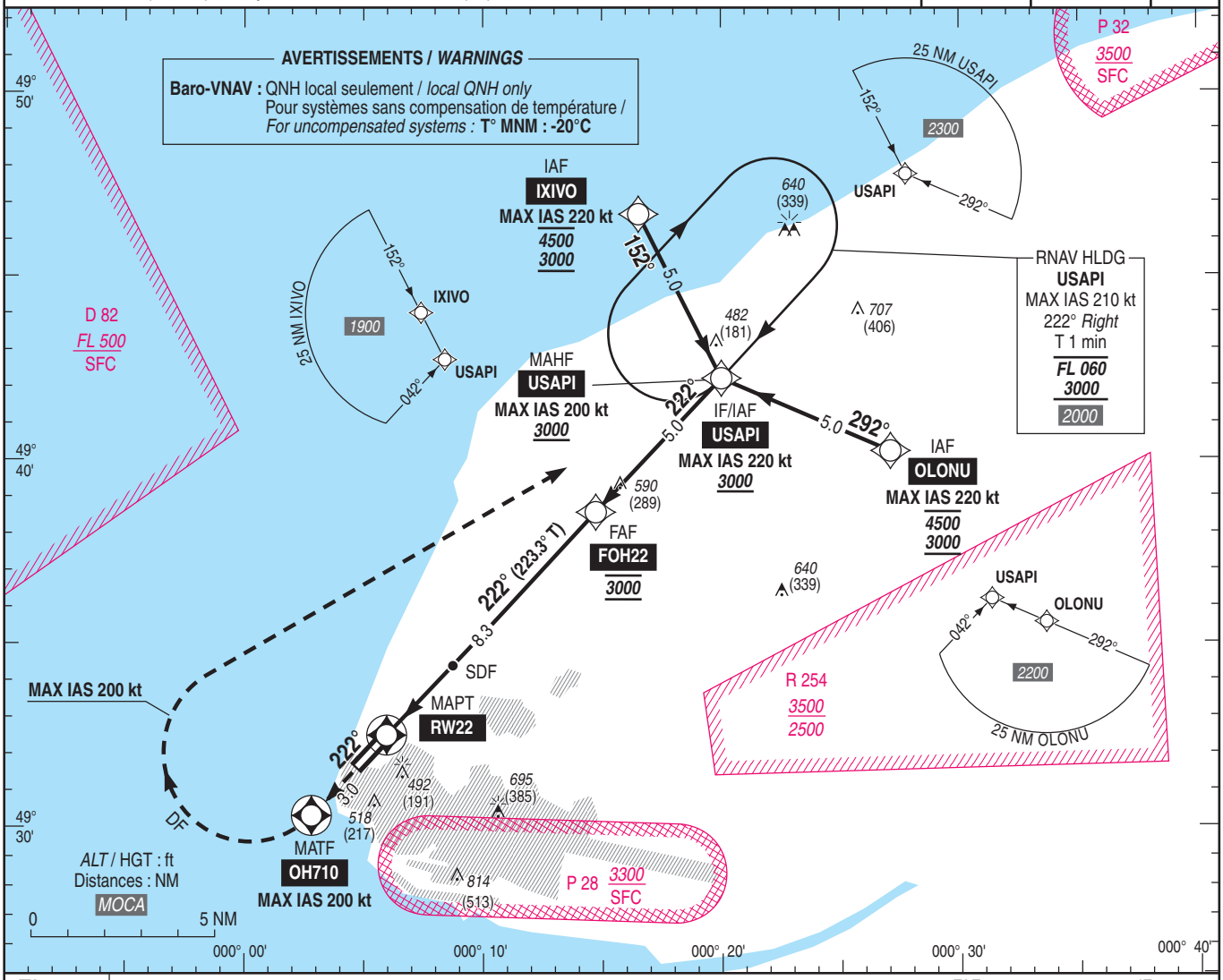


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 313,* ***THR : 301 (11 hPa)***

# LE HAVRE OCTEVILLE
**RNP** RWY 22

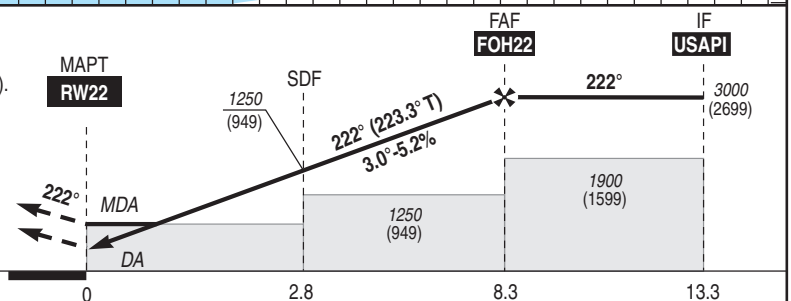
| | | | |
|---|---|---|---|
| **STAP** 135.205<br>APP : RENNES Approche / *Approach* 120.350<br>**AFIS** : LE HAVRE Information 135.205<br>Absence ATS : **A/A** (135.205) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP (FR) ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP.<br>***A/A*** (135.205) *FR only. Obtain local QNH from STAP (FR) or obtain RENNES QNH from RENNES APP.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 62582**<br>**E22A**<br>TCH : 49 | VAR<br>1° E<br>(2025) |




TA : 5000

API : Monter vers **OH710** (MAX IAS 200 kt).
A **OH710**, tourner à droite **direct** vers **USAPI** en montée vers ***3000*** (2699).
Monter à ***1400*** (1099) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***OH710*** *(MAX IAS 200 kt).*
*At* ***OH710****, turn* ***right*** *direct to* ***USAPI*** *up to* ***3000*** *(2699).*
*Climb up to* ***1400*** *(1099) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans/*Without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***620*** (320) | 1000 | 315 | ***740*** (430) | 1500 | 325 | ***760*** (460) | 1500 | 457 | ***820*** (520) | 1500 | ***1360*** (1060) | 1500 |
| B | ***630*** (330) | 1100 | 327 | ***750*** (440) | 1500 | 337 | | 1500 | | ***820*** (520) | 1600 | ***1360*** (1060) | 1600 |
| C | ***640*** (340) | 1100 | 335 | ***760*** (450) | 1700 | 345 | | 1700 | | ***920*** (620) | 2400 | ***1460*** (1160) | 2400 |
| D | ***650*** (350) | 1200 | 346 | ***760*** (460) | 1700 | 363 | | 1700 | | ***1020*** (720) | 3600 | ***1560*** (1260) | 3600 |

**DIST RW22**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***990*** (689) | ***1310*** (1009) | ***1620*** (1319) | ***1940*** (1639) |
| | **6** | **7** | **8** | |
| | ***2260*** (1959) | ***2580*** (2279) | ***2900*** (2599) | |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling prohibited South-East of RWY.*
Absence ATS : MVL HJ seulement si PCL hors service / *Circling daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.3 NM | 7 min 08 | 5 min 52 | 5 min 00 | 4 min 20 | 3 min 50 | 3 min 07 | 2 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOJ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOJ - ORLEANS BRICY

**AD 2 LFOJ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°59'16"N 001°45'38"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY07-25/RWY centre 07-25 | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 15 km NW ORLEANS (45 - LOIRET) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 412 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 147 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.6625°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.132°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA123 - BP30130 - 45143 ST JEAN DE LA RUELLE Cedex | |
| | Telephone | Standard base/Base switchboard : 02.45.40.77.99 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFOJZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | CAM/OAT<br>Commandant d'ESCA/ESCA CDT : 02.45.40.68.95<br>Courriel/email : ba123-ops-esca.cdu.fct@intradef.gouv.fr<br>02.38.42.66.61 - 811.123.6661 (Section OPS)<br>02.38.42.66.45 - 862.123.6026 (APP)<br>02.45.40.76.55 - 862.123.7655 (DV/Flight director)<br>Courriel/email : ba123.dv@intradef.gouv.fr | |

**AD 2 LFOJ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS HOR |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R 24 h<br>MIL : sans PN | O/R 24 h<br>MIL: without PN |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS HOR |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | SECTION OPERATIONS/OPS office :HOR ATS<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 (LFXOYXYX)<br>BRIA de rattachement : LE BOURGET 01.48.62.53.07 - FAX : 01.48.42.72.07 | AIS ofiice : ATS HOR<br>Central flight information office : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>Connected to briefing office: LE BOURGET 01.48.62.53.07 - FAX: 01.48.42.72.07 |
| 5 | BDP / *ARO* | BDP : HOR ATS (BURINFAERO ORLEANS 1C123A)<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 | ATS reporting office : ATS HOR (BURINFAERO ORLEANS 1C123A)<br>Central flight information office : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | H24 |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1600<br>VEN : 0700-1400<br>SAM-DIM-JF : O/R avant 1600 le VEN ou dernier JO | MON-THU: 0700-1600 FRI: 0700-1400<br>SAT-SUN-HOL: O/R before 1600 on FRI or last working day |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-JEU : 0600-2200<br>VEN : 0600-2100<br>SAM-DIM-JF : O/R avant 1400 le VEN ou le dernier JO | MON-THU: 0600-2200<br>FRI: 0600-2100<br>SAT-SUN-HOL: O/R before 1400 on FRI or last working day |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS HOR |
| 10 | Sûreté / *Safety* | - | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS | ATS HOR |
| 12 | Observations / *Remarks* | - | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOJ.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention pour fret palettisé à l'escale | Modern handling installations for palletised freight at station |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34<br>O135 - O138 - O156 - O159 - H515 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 1000 m3 - 50/60 m3/h | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 5 dégivreuses (VESTERGAARDS) | 5 defroster (VESTERGAARD) |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Selon disponibilités pour ACFT MIL uniquement | According to availability, for MIL ACFT only |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 2 : A400M - moteurs et pièces de rechange | NTI 2: A400M - engines and spare parts |
| 7 | Observations / *Remarks* | LPOX - HPOX - OXRB | |

**AD 2 LFOJ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL uniquement selon disponibilité<br>Ville : Nombreux hôtels | AD : MIL only, according to availability<br>City : Numerous hotels |
| 2 | Restaurants | AD : MIL seulement<br>Ville : Restaurants aux environs de la base et à ORLEANS | AD : MIL only<br>City : Restaurants around the base and at ORLEANS |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Cars MIL pour ORLEANS et banlieue (personnel MIL uniquement)<br>Ville : Taxis, voitures de location | AD : MIL buses for ORLEANS and suburbs (MIL staff only)<br>City : Taxis, rental cars |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances (premier secours par ESIS le WE)<br>Ville : Hôpital à 15 km, CHR à 23 km, SAMU | AD : Health care unit, ambulances (first aid by ESIS on WE)<br>City : Hospital at 15 km, Regional Hospital Centre at 23 km, Emergency Medical Ambulance Service |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur automatique de billets | Automatic cash dispenser |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In the city |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOJ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 10 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | - 6 VMA 108 (véhicule mousse aérodrome) : 9150L (eau), 1290L (émulseur), 30Kg (CO2), 250Kg (poudre).<br>Débit pompe : 6000L/min<br>Débit canon : 4500L/min<br>Débit lance à poudre : 250Kg/min<br>Débit perche CO2 : 30Kg/min<br>- 2 VMA 105 : 9500L (eau), 650L (émulseur).<br>Débit pompe : 5400L/min<br>Débit canon : 4000L/min<br>- 2 VLTT (véhicules légers commandant des opérations de secours)<br>- 1 VIRP (véhicule d'intervention rapide polyvalent)<br>- 1 VSA (véhicule de secours aéronautique)<br>- 3 Ambulances. | - 6 VMA 108 (foam aerodrome vehicle) : 9150L (water), 1290L (emulsifier), 30Kg (CO2), 250Kg (powder).<br>Flow rate pump : 6000L/min<br>Flow rate gun : 4500L/min<br>Flow rate gun powder : 250Kg/min<br>Flow rate gun CO2 : 30Kg/min<br>- 2 VMA 105 : 9500L (water), 650L (emulsifier).<br>Flow rate pump : 5400L/min<br>Flow rate gun : 4000L/min<br>- 2 VLTT (command light vehicle)<br>- 1 VIRP (rapid polyvalent intervention vehicle)<br>- 1 VSA (aeronautical rescue vehicle)<br>- 3 Ambulances. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Catégorie OTAN de l'aérodrome : 8<br>Plan de secours établi avec la préfecture | NATO AD category : 8<br>Contingency plan prepared with the prefecture |

**AD 2 LFOJ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 véhicule à lames biaises - 1 thermosoufflante<br>1 véhicule d'épandage de FRIGOL<br>dégivrage ACFT disponible | 1 vehicle with angle blades - 1 hot air blowing system<br>1 FRIGOL spraying vehicle<br>ACFT defrosting available |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | RWY sur une largeur de 30m - B1 - aire de dégivrage - sortie des hangars PP - A1 - B2 - T3 - T4 - parking GMCO - reste des VDC - reste des parkings. | RWY over a width of 30m - B1 - de-icing area - exits of hangars PP - A1 - B2 - T3 - T4 - GMCO apron - remainder of TWY - remainder of aprons. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | XS-76 | XS-76 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Plan neige de novembre à mars.L'autorité en charge d'informer sur l'avancée des opérations de déneigement et sur l'état de l'aire de mouvement est le directeur des vols :<br>TEL : +33 (2) 45 40 76 55<br>Email : ba123.dv@intradef.gouv.fr | Snow plan from November to March.Designated authority to coordinate information on the current state of progress of snow clearance operation and the condition of the movement area is the flight director :<br>TEL : +33 (2) 45 40 76 55<br>Email : ba123.dv@intradef.gouv.fr |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOJ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Aire de dégivrage - lavage/De-icing and washing area : béton/concrete.<br>Grand PRKG partie sud/Large PRKG, south part : béton/concrete. | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aire de dégivrage - lavage/De-icing and washing area : 44/R/B/W/T.<br>Grand PRKG (PP) partie sud/Large PRKG (PP), south part concrete : 33 R/B/W/T<br>Grand PRKG partie nord/Large PRKG north part concrete : 36/R/B/W/T. | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A1, B1: 23m<br>TWY A2 : 18m<br>TWY A3 : 18m<br>TWY A4 : 23m<br>TWY B2 : 18m<br>TWY C2 : 60m<br>TWY N1 : 18m<br>TWY N2 : 18m<br>TWY N3 : 18m<br>TWY T1, T2, T3 : 27.5m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Tarmac/Macadam | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY C2 : 22 F/B/W/T<br>TWY A1, B1, B2, N1, N2, N3 : 28 F/B/W/T<br>TWY A2, A3 : 29 F/B/W/T<br>TWY T1, T2, T3 : 25 F/A/W/T<br>TWY A4 : 32 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points de manoeuvre Sud des QFU 07 et 25/Manoeuvring points South of QFUs 07 and 25<br>QFU 07 : 47°58'58.6"N 001°44'46.1"E<br>QFU 25 : 47°59'19.5"N 001°46'33.5"E | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | QFU 07 : 416.66 ft<br>QFU 25 : 403.54 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | THR 25 CV352 47°59'30"N 001°46'32"E | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | - | |

**AD 2 LFOJ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Les parkings sont baptisés :<br>- Au nord-est de la piste (alvéoles nord-est) : PM<br>- Au sud de la piste (parking P) : PP<br>Les alvéoles au nord-ouest de la piste sont interdites. | The parkings are named :<br>- North-east of the runway : PM<br>- South of the runway (parking P) : PP<br>Parking located north-west of the runway is forbidden. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Les TWY sont baptisés comme suit de l'est vers l'ouest :<br>- Taxiway Tango : T1 - T2 - T3<br>- Bretelles axées nord-sud (au sud de la piste) : A1 - A2 - A3 - A4<br>- Bretelles d'accès à PM (au nord-est de la piste) : N1 - N2<br>- Bretelles d'accès à PP : B1 - B2<br>- Taxiway C2 (milieu PP).<br>- Bretelle d'accès à la Hot Cargo : N3 | The TWYs are named as follows from East to West:<br>- Taxiway Tango : T1 - T2 - T3<br>- Strips pointing North-South (South of the main runway) : A1 - A2 - A3 - A4<br>- Strips to join PM : N1 - N2<br>- Strips to join PP : B1 - B2<br>- Taxiway C2 (middle of PP).<br>- Strip to join Hot Cargo : N3 |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY :<br>- Marquage axial RWY 07/25 et seuils 07/25.<br>- Bandes blanches de 90cm de large pour délimitation largeur.<br>- Flèches de peignes de seuils, aires de prise de contact.<br>- Panneaux lumineux de distance restante tous les 300m.<br>TWY :<br>- Marquage des points d'attente.<br>- Marquage axial jaune des chemins de circulation. | RWY :<br>- Axial marking RWY 07/25 and thresholds 07/25.<br>- 90cm wide white strips for RWY width identification.<br>- Arrows and threshold combs, contact areas.<br>- Lighted distance-to-go information panels every 300m.<br>TWY :<br>- Marking of hold points.<br>- Axial yellow marking. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOJ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Panneaux de point d'arrêt de CAT I et feux de protection de piste (wig-wag) en bretelle A1. | CAT I hold point panels and runway protection lights (wig-wag) in strip A1. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Wig-wag en bretelles A1, A2, A3, A4, N1, N2 et N3 | Wig-wag in strips A1, A2, A3, A4, N1, N2 and N3. |

**AD 2 LFOJ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFOJ | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOJ.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CMA 45 |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOJ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CMA 45 ORLEANS BRICY |
| | Période de validité / *Validity period* | 24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6H |
| 5 | Briefing, consultation | P<br>T<br>D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C<br>CR<br>PL<br>TB |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S<br>T<br>U<br>P<br>W<br>SWH<br>SWM<br>SWL |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | COBALT - SYNPA |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | ESCA 1C123 |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | En HO/During working hours ou/or HNO/Outside working hours : 02.45.40.76.46 ou/or 862.123.7646 ou/or 862.123.6217 |

**AD 2 LFOJ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 069.31 (068) | 2404 x 45 | 50F/C/W/T<br>béton / concrete | 47°59'02.08"N 001°44'44.02"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 412ft |
| 25 | 249.33 (248) | 2404 x 45 | 50F/C/W/T<br>béton / concrete | 47°59'29.56"N 001°46'32.48"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 399ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 25 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) PCN RWY 07 : 50 F/C/W/T
PCN THR 07 : 46 R/B/W/T
Obs :Utilisable pour ACFT gros porteurs au poids max de 93.4t après autorisation de l'EMAA-INFRA/Available for wide-body ACFT with max weight of 93.4t after permission from EMAA/INFRA.

(2) PCN RWY 25 : 50 F/C/W/T
PCN THR 25 : 46 R/B/W/T
Obs : Utilisable pour ACFT gros porteurs au poids max de 93.4t après autorisation de l'EMAA-INFRA/Available for wide-body ACFT with max weight of 93.4t after permission from EMAA/INFRA


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOJ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 2404 | 2404 | 2404 | 2404 | |
| 25 | 2404 | 2404 | 2404 | 2404 | |

**AD 2 LFOJ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | - feux à éclats/flashing lights | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 57 ft | | | | | |
| 25 | - 900 m feux à éclats/flashing lights | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 60 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 07 | 2400m | 60m | W LIH - LIL | HI | R | | |
| 25 | 2400m | 60m | W LIH - LIL | HI | R | | |

**AD 2 LFOJ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | 47°58'52.1"N 001°46'12.6"E | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | 4 manches à air éclairées | 4 lighted wind socks |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Plots réfléchissants sur les TXY C2 et B1. | Reflective pavement marker on C2 and b1. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus | Blue lights |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Onduleurs + 2 groupes de 1.4 MW chacun pour alimentation rampe d'APP, RWY, TWY et PRKG. | Inverters + 2 generators of 1.4 MW each for supplying ramp of APP, RWY, TWY and PRKG. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins d'1 sec | Less than 1 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Panneaux lumineux de distance restante tous les 300m. | Lighted distance-to-go information panels every 300m. |

**AD 2 LFOJ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFOJ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BRICY**<br><br>48°05'31"N , 001°49'29"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 48°00'49"N , 001°52'00"E - 47°56'07"N , 001°54'32"E - 47°53'28"N , 001°43'39"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 47°58'10"N , 001°41'07"E - 47°57'43"N , 001°33'41"E - 48°02'07"N , 001°36'33"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 47°58'10"N , 001°41'07"E - 48°02'52"N , 001°38'36"E - 48°05'31"N , 001°49'29"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>BRICY Approche (FR)<br>BRICY Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>BRICY Tour (FR)<br>BRICY Tower (EN) | Possible activation : H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation de la CTR est annoncée par RAI fréquence 122.7 ou par PARIS ACC/FIC ou SIV Seine.<br>A l'exclusion de la LF-R295 Bricy quand elle est active.<br>OAT/GAT procedures.<br>CTR deactivation announced by RAI 122.7 or PARIS ACC/FIC or SEINE SIV.<br>Except for LF-R295 Bricy when active. |
| → **RMZ-TMZ BRICY**<br>48°05'31"N , 001°49'29"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 48°00'49"N , 001°52'00"E - 47°56'07"N , 001°54'32"E - 47°53'28"N , 001°43'39"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 47°58'10"N , 001°41'07"E - 47°57'43"N , 001°33'41"E - 48°02'07"N , 001°36'33"E - arc horaire de 5 NM de rayon centré sur 47°58'10"N , 001°41'07"E - 48°02'52"N , 001°38'36"E - 48°05'31"N , 001°49'29"E | G | 2400ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br>BRICY Tour (FR)<br>BRICY Tower (EN) | Possible activation : H24 lorsque CTR désactivée.<br>Circulation et procédures d'aérodrome.<br>Possible activation : H24 when CTR desactivated.<br>Aerodrome traffic and procedures. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOJ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 122.700 MHz | HOR ATS | Freq veillée.RAI/Monitored frequency.Automatical information transmitter |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 138.750 MHz | HOR ATS | |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 139.400 MHz | HOR ATS | |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 235.150 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 360.125 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 374.225 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| APP | BRICY Approche (FR)<br>*BRICY Approach (EN)* | 398.350 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| PAR | BRICY Precision (FR)<br>*BRICY Precision (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | SPAR MAINTENANCE LUN/MON 0800-1200 loc. |
| PAR | BRICY Precision (FR)<br>*BRICY Precision (EN)* | 138.750 MHz | HOR ATS | |
| PAR | BRICY Precision (FR)<br>*BRICY Precision (EN)* | 139.400 MHz | HOR ATS | |
| TWR | BRICY Tour (FR)<br>*BRICY Tower (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| TWR | BRICY Tour (FR)<br>*BRICY Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| TWR | BRICY Tour (FR)<br>*BRICY Tower (EN)* | 124.800 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| TWR | BRICY Tour (FR)<br>*BRICY Tower (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| TWR | BRICY Tour (FR)<br>*BRICY Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |
| TWR | BRICY Tour (FR)<br>*BRICY Tower (EN)* | 378.750 MHz | HOR ATS | Freq veillée/Monitored frequency |

**AD 2 LFOJ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | BCY | 117.35 MHz<br>CH 120Y | H24 | 47°59'07.1"N 001°45'20.0"E | 413 ft | | | 244°/1655 m THR 25 | |
| LOC 25 (I) | OAN | 111.3 MHz | H24 | 47°58'59.1"N 001°44'32.2"E | | | | 248°/262 m THR 07 | |
| GP 25 | | 332.3 MHz | | 47°59'21.7"N 001°46'19.1"E | 401 ft | | 17.7 m/58 ft<br>( 3 °) | 228°/369 m THR 25 | |
| MM 25 | | 75 MHz | H24 | 47°59'41.5"N 001°47'19.8"E | | | | 068°/1048 m THR 25 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOJ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1** AD interdit aux ACFT non munis de radio, de transpondeur et aux planeurs.

Survol de l'AD interdit H 24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC sauf instruction de l'ESCA.

Afin d'adapter les conditions d'accueil aéronefs (escale, ATC, adaptation risque aéronautique...), utilisation de l'aérodrome de BRICY soumise à autorisation préalable (PPR AFB123) :

J-1 AVANT 1500 JO ou 1300 la veille de jours fériés ou les weekends.

**20.2** Missions, descentes, montées d'aéronefs non basés dans TMA et CTR BRICY, soumises à accord PPR auprès du DV et CHEF OPS ESCA .

Le PPR obtenu doit apparaître en case 18 du PLN.

**20.3** LVP (Low Visibility Procedure) non applicable sur A/D Orléans-Bricy.

MINIMA DECOLLAGE 400 mètres.

**20.4** Roulage ACFT d'envergure > 52m : RWY A1, B1 et C2.

**20.5** Le premier niveau de vol des départs en IFR doit être inférieur ou égal au FL100 sur le plan de vol.

**20.1** AD prohibited to ACFT not equipped with radio or transponder and to GLDs.

AD fly-over prohibited below 300 m (1000 ft) ASFC unless instructed by the ESCA.

In order to adapt aircraft reception conditions (stop-over, ATC, adaptation of aeronautical risks, etc.), use of the BRICY aerodrome is subject to prior permission (PPR AFB123):

Day-1 BEFORE 1500 on working days or 1300 on the eve of holidays or weekends.

**20.2** Missions, landings, take-offs of aircraft not based in TMA and CTR BRICY, subjected to FLIGHT DIRECTOR and ATC MANAGER PPR permission, .

The PPR must be entered in box 18 of the PLN.

**20.3** LVP (Low Visibility Procedure) not applicable on Orléans-Bricy A/D.

TAKE-OFF MINIMA 400 metres.

**20.4** Taxiing ACFT with wingspan > 52m : RWY A1, B1 and C2.

**20.5** First flight level on IFR flight plan must be less than or equal to FL100 for departures from LFOJ.

**AD 2 LFOJ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

-

**AD 2 LFOJ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

Départs OMNIDIRECTIONNELS

RWY07 : Monter RM 069 ° jusqu'à 2000 (1588) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER.

RWY25 : Monter dans l'axe RM 248 ° jusqu'à *910* (498) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Abstraction d'un arbre de 449 ft situé à 310 m de la DER et à 221 m à gauche de l'axe de piste et d'un arbre de 475 ft situé à 707 m de la DER et à 191 m à gauche de l'axe de piste .

**PANNE DE COMMUNICATION**
Voir cartes.

OMNIDIRECTIONNAL Departures

RWY07 : Climb MAG Track 069 ° up to 2000 (1588) (1) , then direct route climbing to en-route safety altitude. Do not turn before DER.

RWY25 : Climb straight ahead MAG Track 248 ° up to *910* (498), then direct route climbing to en-route safety altitude.

(1) Disregard tree 449 ft at 310 m of DER and 221 m left of runway axis and tree 475 ft at 707 m of DER and 191 m left of runway axis .

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE**
See charts.

**AD 2 LFOJ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**Danger à la navigation aérienne :**
Forte concentration d'oiseaux et de cervidés sur la plate-forme et aux abords de celle-ci. Notamment, aux abords de la décharge de Bucy Saint Liphard et de l'usine de compostage de Saint Peravy la Colombe.
Service de prévention du péril animalier disponible en HO, sur demande préalable en HNO.

**Air navigation hazard :**
High concentration of birds and cervids on platform and in its surroundings. Particularly around Bucy Saint Liphar dump and Saint Peravy la Colombe composting plant.
Bird scare service available during working hours, on prior request outside working hours.

**AD 2 LFOJ.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOJ.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| RWY 07 | sans objet / *not applicable* |
| RWY 25 | sans objet / *not applicable* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

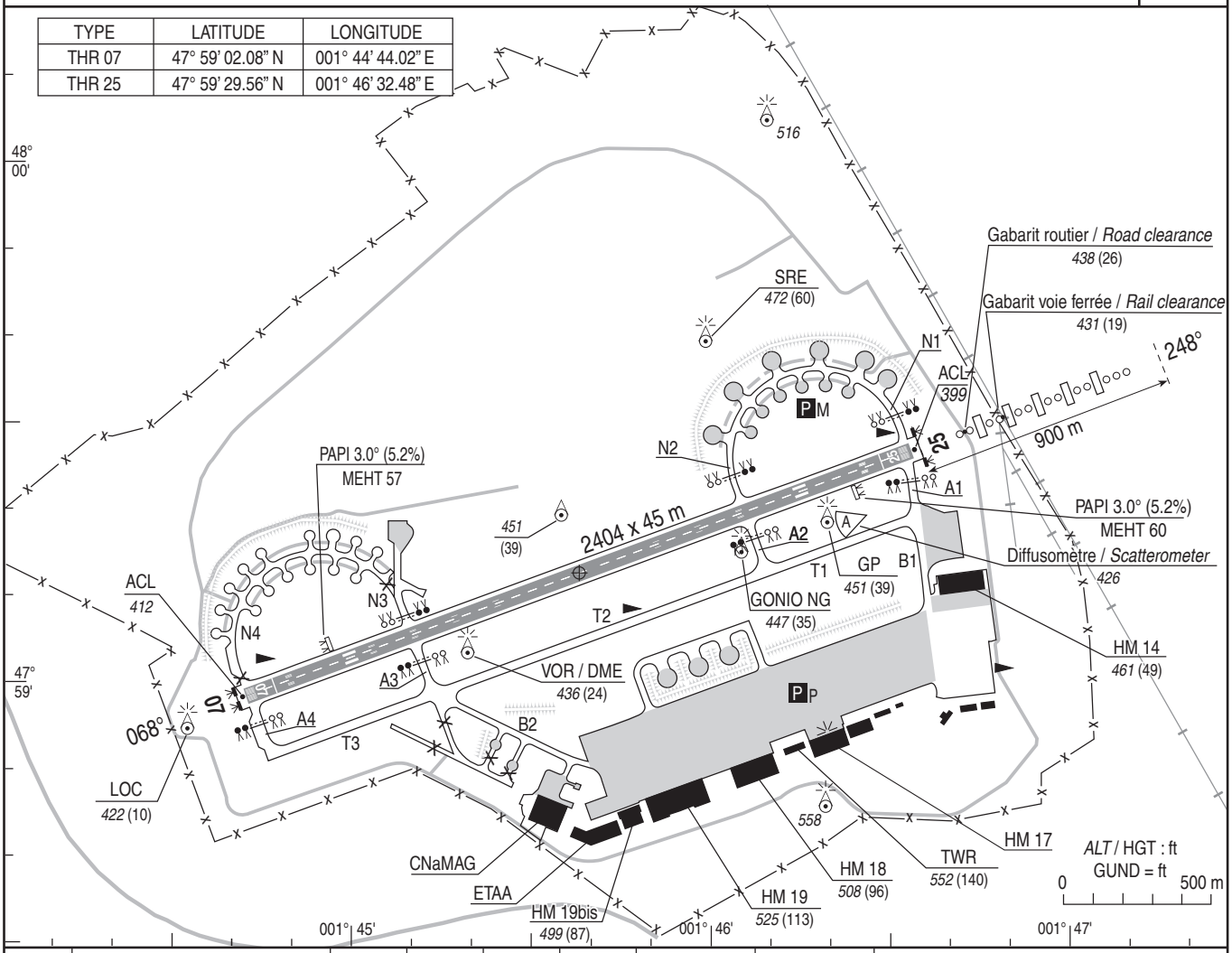
Fermé à la CAP
*Closed to public air traffic*

ORLEANS **BRICY**
47 59 16 N - 001 45 38 E
*ALT AD : 412 (15 hPa)*

BRICY SOL / *Ground* : 122.1
ATS : LUN-JEU : 0700-1600, VEN : 0700-1400, SAM - DIM et JF : O/R avant 1600 le dernier JO, (ETE : -1HR).
*ATS : MON-THU : 0700-1600, FRI : 0700-1400, SAT - SUN and HOL : O/R before 1600 the last working day, (SUM : -1HR).*
Section Opérations : HOR ATS : ☎ 002.38.42.66.61, PNIA : ☎ 0811.123.6661, BNIA : BORDEAUX (voir / *see* GEN).
AVT : F34 Lubrifiants : O135-O138-O150-O156-O159. LUN-JEU : 0600-2200, VEN : 0600-2100, SAM - DIM et JF : O/R avant 1400 le dernier JO, (ETE : -1HR)
*AVT : F34 Lubricants : O135-O138-O150-O156-O159. MON-THU : 0600-2200, FRI : 0600-2100, SAT-SUN and HOL : O/R before 1400 the last working day, (SUM : -1HR).*

VAR
1°E
(2020)

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 07 | 47° 59' 02.08" N | 001° 44' 44.02" E |
| THR 25 | 47° 59' 29.56" N | 001° 46' 32.48" E |




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | HI | 2404 | 2404 | 2404 | 2404 | Revêtue | (1) | 400 | 400 | 400 | 400 |
| 25 | HI | HI | 2404 | 2404 | 2404 | 2404 | *Paved* | (2) | 400 | 400 | 400 | 400 |
| | AXIALE 900m | | | | | | | | | | | |

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS / *Omnidirectional departures*

Voir / *See* AD 2.22

**BALISAGE / *Lighting :***
- Panneautage AST et TWY conforme CAT1 OACI / *Panels AST and TWY corresponding to ICAO CAT1.*
- RWY 07/25.
- Barres de distances 730 m / *Distance bars 730 m.*
- Extrémité de piste 07 : 2 x 5 rouge / *RWY end 07 : 2 x 5 red.*
- Extrémité de piste 25 : 2 x 5 rouge / *RWY end 25 : 2 x 5 red.*
- Seuils : vert / *THR : green.*

**OBSERVATIONS / *Remarks :***
(1) Piste / *RWY* 07 : 50 F/C/W/T
Seuil / *THR* 07 : 46 R/B/W/T
(2) Piste / *RWY* 25 : 50 F/C/W/T
Seuil / *THR* 25 : 46 R/B/W/T

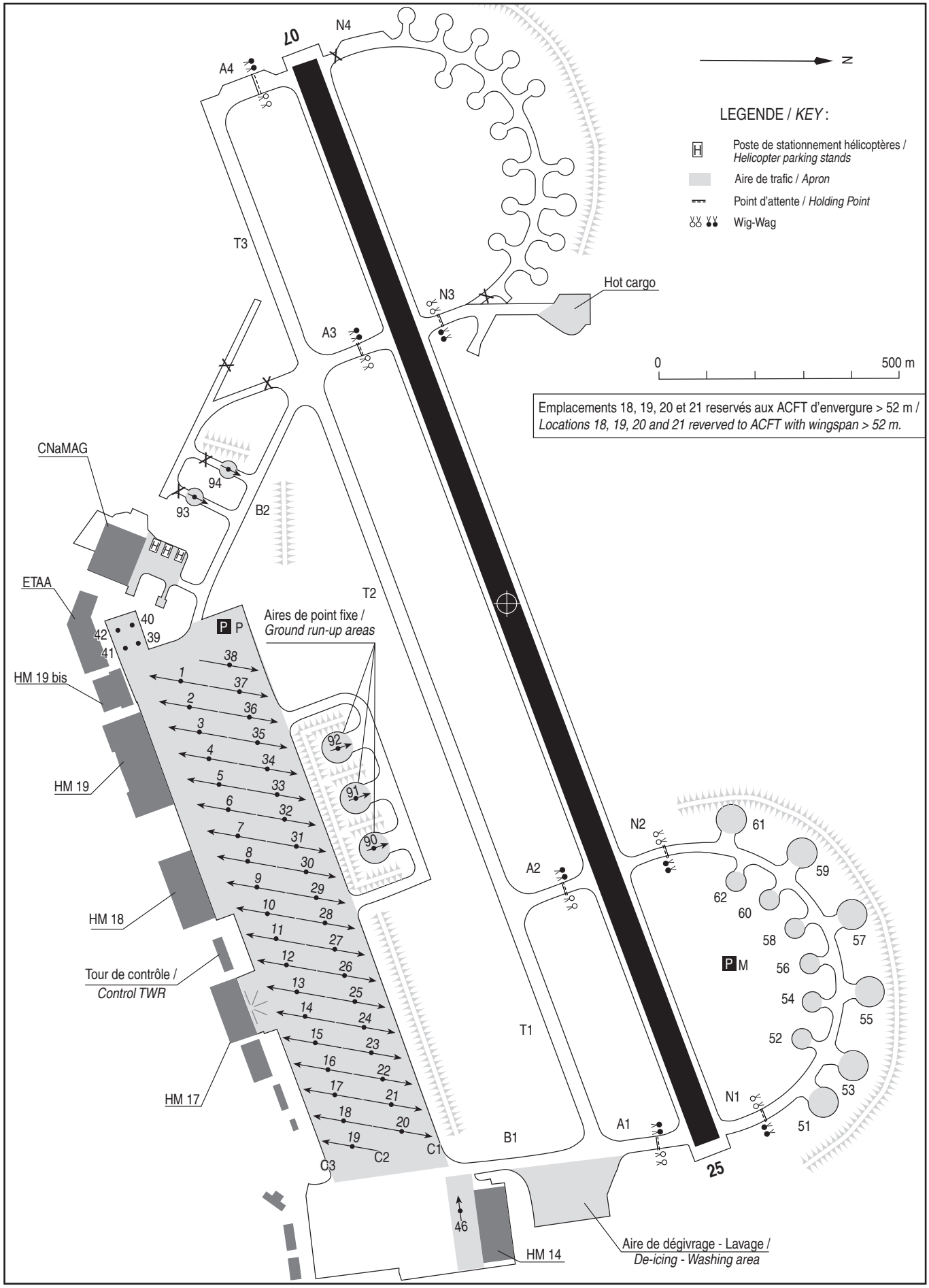
Voir / *See* AD 2.20 to 23



© DIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

ORLEANS **BRICY**

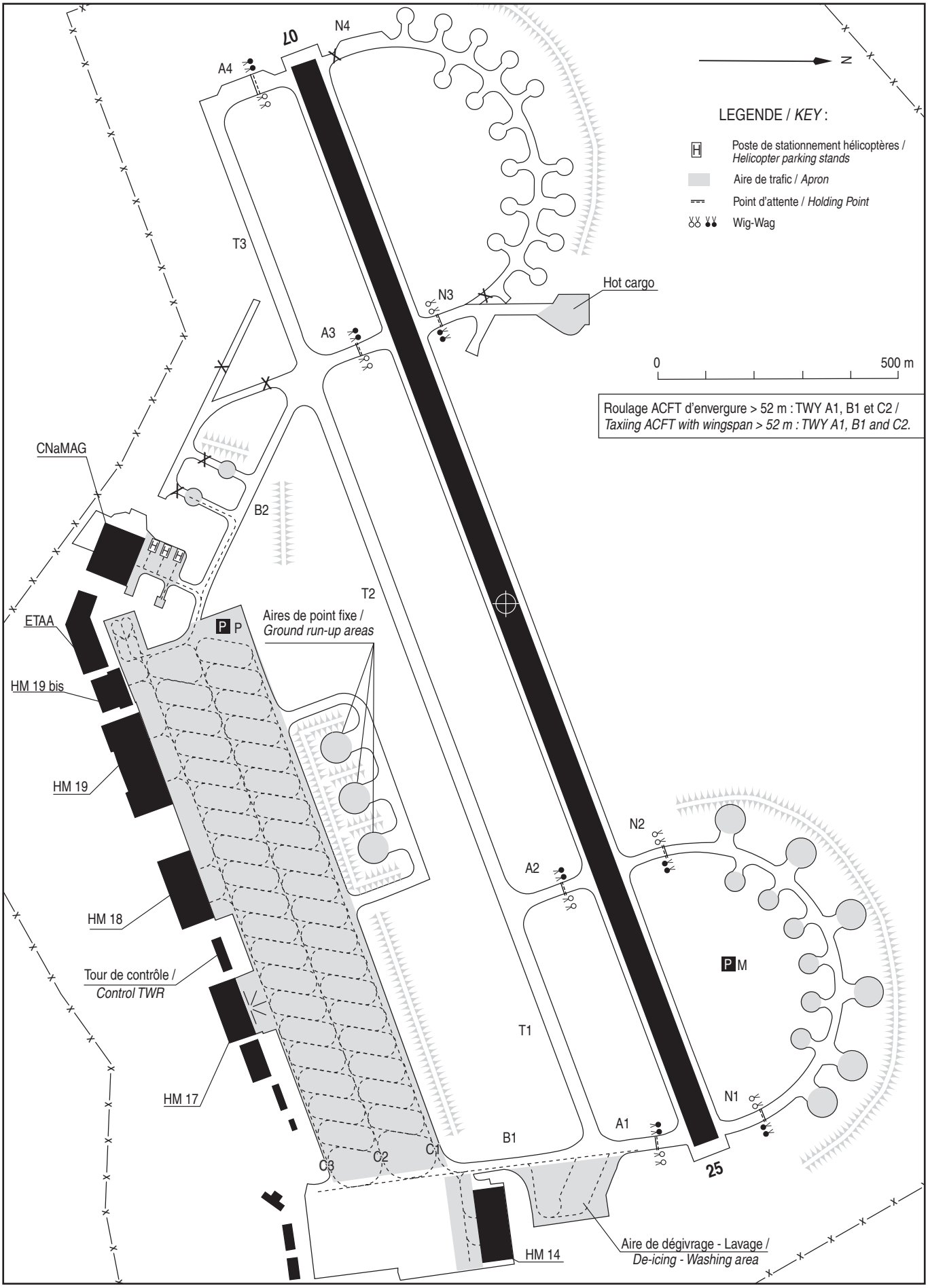





© DIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

ORLEANS **BRICY**






© DIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Way-points / Procedures main fixes*

| **Identification** | **Coordonnées** *Coordinates* | **RNAV** | **CONV** | **SID STAR** | **IAC** |
|---|---|---|---|---|---|
| BCY | REF AD2 LFOJ.19 | | **X** | **X** | **X** |
| RW07 | 47°59'02,08" N 001°44'44,02" E | **X** | | | **X** |
| RW25 | 47°59'29,56" N 001°46'32,48" E | **X** | | | **X** |
| DOMOD | REF ENR 4.4 | | **X** | **X** | |
| MOTAL | REF ENR 4.4 | | **X** | **X** | |
| FAF LOC 25 | 48°01'18,5" N 001°53'44,1" E | | **X** | | **X** |
| FOJ07 | 47°57'12,8" N 001°37'34,3" E | **X** | | | **X** |
| FOJ25 | 48°01'18,4" N 001°53'43,7" E | **X** | | | **X** |
| IF ILS ou LOC 25 | 48°02'20,4" N 001°57'50,9" E | | **X** | | **X** |
| IOJ07 | 47°55'26,3" N 001°30'37,2" E | **X** | | | **X** |
| IOJ25 | 48°03'03,6" N 002°00'42,3" E | **X** | | | **X** |
| OJ420 | 48°00'06,5" N 001°27'58,3" E | **X** | | | **X** |
| OJ421 | 47°53'39,4" N 001°23'40,8" E | **X** | | | **X** |
| OJ422 | 47°50'46,1" N 001°33'16,0" E | **X** | | | **X** |
| OJ425 | 48°00'05,6" N 001°48'54,8" E | **X** | | | **X** |
| OJ430 | 48°04'40,8" N 001°50'14,7" E | **X** | | | **X** |
| OJ431 | 48°06'48,3" N 001°58'36,9" E | **X** | | | **X** |
| OJ432 | 48°04'59,3" N 002°08'23,0" E | **X** | | | **X** |
| OJ433 | 47°48'56,4" N 001°49'08,9" E | **X** | | | **X** |
| OJ434 | 47°55'34,3" N 002°04'52,4" E | **X** | | | **X** |
| OJ435 | 47°58'26,2" N 001°42'21,7" E | **X** | | | **X** |



**© DIA**

ORLEANS **BRICY**

**PRECODING RNP** RWY 07

**RNP RWY 07**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0,9°E | | Ref NAVAID : VOR BCY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | OJ420 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OJ420 | IF | OJ420 | | | | | | 3500 | 3500 | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOJ07 | | 158 | 159.1 | 5.0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OJ421 | IF | OJ421 | | | | | | 2100 | 3500 | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOJ07 | | 068 | 069.1 | 5.0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OJ422 | IF | OJ422 | | | | | | 2100 | 3500 | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOJ07 | | 338 | 339.1 | 5.0 | | 2100 | 2100 | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IOJ07 | | | | | | 2100 | 2100 | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FOJ07 | | 068 | 069.1 | 5.0 | | 2100 | 2100 | | | RNP APCH |
| | TF | RW07 | Yes | 068 | 069.2 | 5.1 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | OJ425 | Yes | 068 | 069.3 | 3.0 | | | | | | RNP APCH |
| | CF | OJ420 | | 249 | 250.0 | | | 3500 | 3500 | 185 | | RNP APCH |



AMDT 04/25 **CHG** : PTV devient BCY.

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFOJ |
| Runway | 07 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E07A |
| LTP/FTP Latitude | 475902.0785N |
| LTP/FTP Longitude | 0014444.0190E |
| LTP/FTP Ellipsoïdal Height (metres) | 170.4 |
| FPAP Latitude | 475929.5560N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 27.4775 |
| FPAP Longitude | 0014632.4800E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 108.4610 |
| Threshold Crossing Height | 15.0 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0A OF 06 0C 07 00 00 01 37<br>30 05 7D AB 97 14 E6 C5 BF 00<br>A8 IA AB D6 00 5A 4F 03 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 10 F0 6D 5A |
| Calculated CRC Value | 10F06D5A |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 125.5 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 125.5 |



©

**RNP RWY 25**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0,9°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | OJ430 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| HLDG | | OJ433 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OJ430 | IF | OJ430 | | | | | | 2100 | | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | OJ431 | | 068 | 069,2 | 6,0 | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOJ25 | | 159 | 159,5 | 4,0 | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OJ432 | IF | OJ432 | | | | | | 2100 | | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOJ25 | | 249 | 249,5 | 5,5 | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA OJ433 | IF | OJ433 | | | | | | 4000 | | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | OJ434 | | 057 | 057,8 | 12,5 | | 4000 | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IOJ25 | | 339 | 339,5 | 8,0 | | 2100 | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IOJ25 | | | | | | 2100 | | 220 | | RNP APCH |
| | TF | FOJ25 | | 249 | 249,5 | 5,0 | | 2100 | 2100 | | | RNP APCH |
| | TF | RW25 | Yes | 249 | 249,4 | 5,1 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | OJ435 | Yes | 249 | 249,4 | 3,0 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | OJ430 | | | | | R | 2100 | 2100 | 185 | | RNP APCH |



©

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFOJ |
| Runway | 25 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E25A |
| LTP/FTP Latitude | 475929.5560N |
| LTP/FTP Longitude | 0014632.4800E |
| LTP/FTP Ellipsoïdal Height (metres) | 166.4 |
| FPAP Latitude | 475902.0785N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -27.4775 |
| FPAP Longitude | 0014444.0190E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -108.4610 |
| Threshold Crossing Height | 58.2 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0A 0F 06 0C19 00 00 01 35<br>32 05 28 82 98 14 40 15 C3 00<br>80 1A 55 29 FF A6 B0 FC 46 02<br>2C 01 64 00 C8 AF 8B 6D EF 5E |
| Calculated CRC Value | 8B6DEF5E |

## Required Additional Data

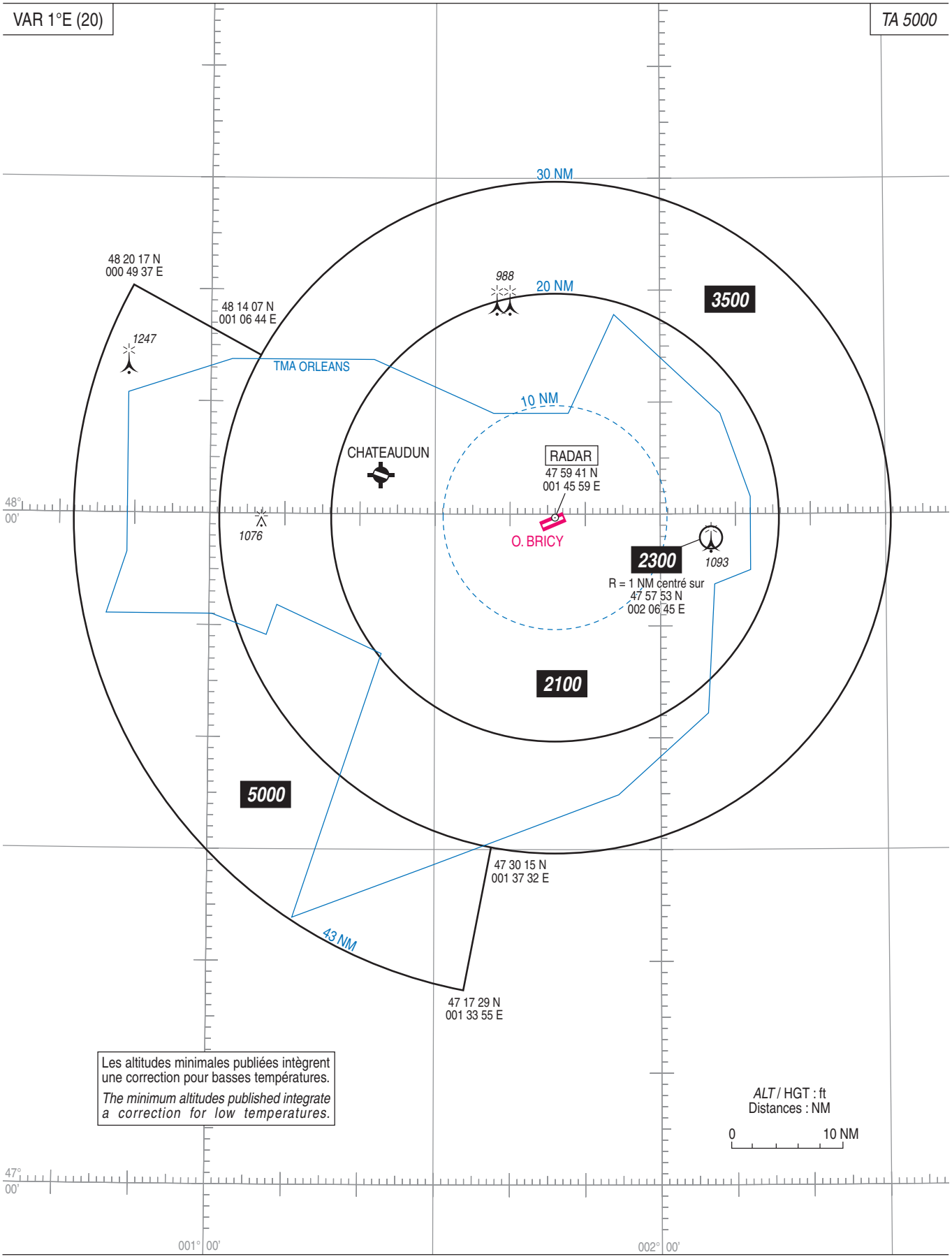
| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 121.7 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 121.7 |



©

# ORLEANS BRICY
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**APP** : BRICY Approche/*Approach* 122.700
**TWR** : BRICY Tour/*Tower* 122.100 - 124.800

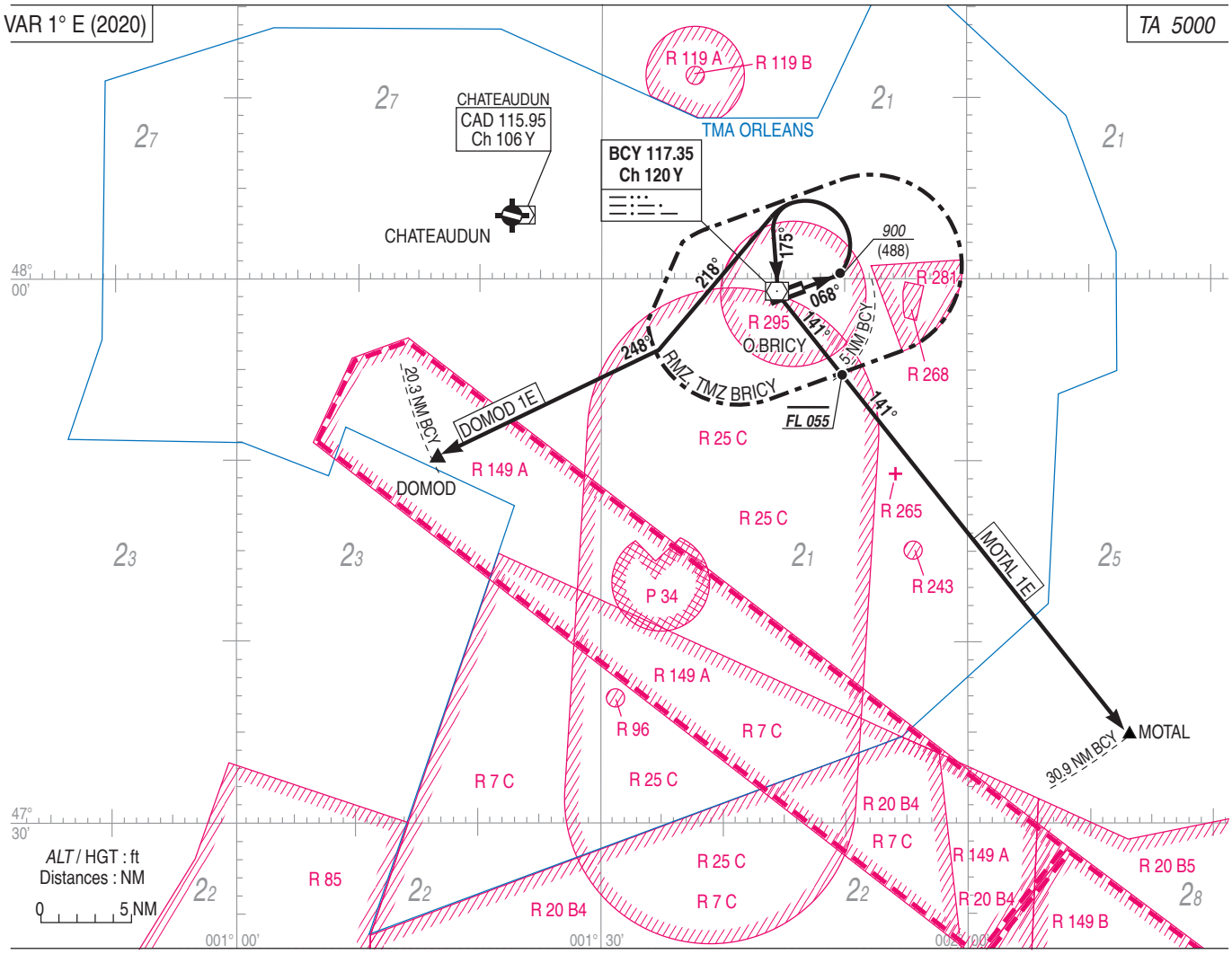





© SIA

# ORLEANS BRICY
# SID CONV RWY 07

**APP** : BRICY Approche/*Approach* 122.700
**TWR** : BRICY Tour/*Tower* 122.100 - 124.800




**ITINERAIRES DE DEPART**

**Itinéraires normalisés de départ :**

MOTAL 1E : Monter RM 068° jusqu'à *900* (488) (1), tourner à gauche RM 175° (RDL 355° BCY). Verticale BCY, suivre le RDL 141° BCY jusqu'à 5 NM BCY (FL 055 MAX). A 5 NM BCY poursuivre vers MOTAL au FL assigné.

DOMOD 1E : Monter RM 068° jusqu'à *900* (488) (1), tourner à gauche RM 218° pour intercepter et suivre le RDL 248° BCY vers DOMOD au FL assigné.

Tous départs ne pas tourner avant la DER.

(1) Abstractions d'un arbre de 449 ft situé à 310 m de la DER et à 221 m à gauche de l'axe de piste et d'un arbre de 475 ft situé à 707 m de la DER et à 191 m à gauche de l'axe de piste.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

EN VMC : Faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
EN IMC : Poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité, ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

***OUTGOING ROUTES***

***Standard instrument departures (SID) :***

*MOTAL 1E : Climb MAG 068° up to 900 (488) (1), turn left MAG 175° (QDR 355° BCY). Over BCY, follow QDR 141° BCY to 5 NM BCY (FL 055 MAX). At 5 NM BCY continue climb to MOTAL at assigned FL.*

*DOMOD 1E : Climb MAG 068° up to 900 (488) (1), turn left MAG 218° to intercept and follow QDR 248° BCY to DOMOD at assigned FL.*

*For all departures do not turn before DER.*

*(1) Disregard tree 449 ft at 310 m of DER and 221 m left of RWY axis and tree 475 ft at 707 m of DER and 191 m left of RWY axis.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

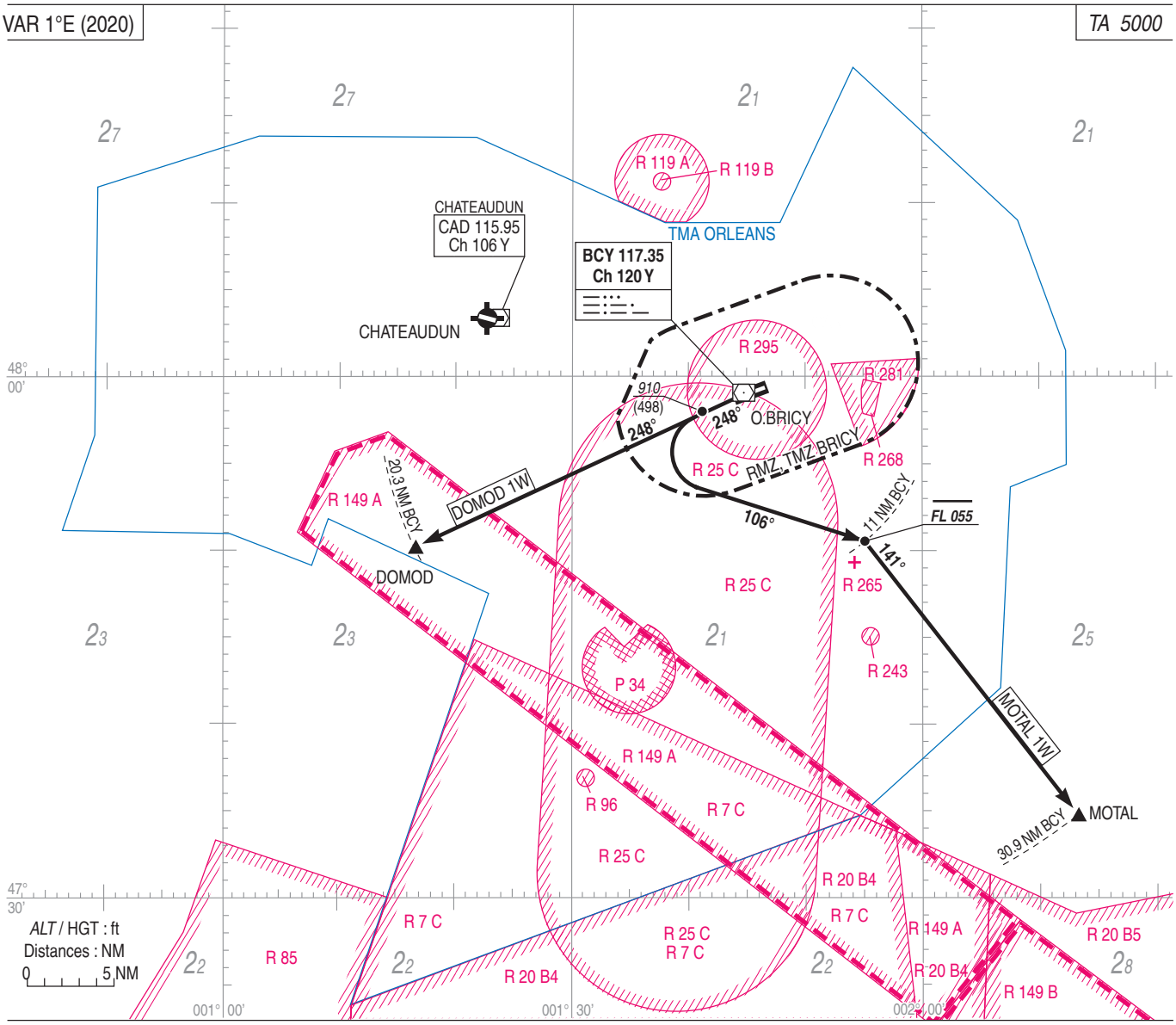
*VMC : Turn around to land at AD.*
*IMC : Proceed until TMA limits at the last assigned FL or if this one is not compatible with obstructions, at the last safe FL, then follow as stipulated in the current FPL in force.*



©

# ORLEANS BRICY
# SID CONV RWY 25

**APP** : BRICY Approche/*Approach* 122.700
**TWR** : BRICY Tour/*Tower* 122.100 - 124.800




**ITINERAIRES DE DEPART**

**Départs omnidirectionnels :**

Monter dans l'axe RM 248° jusqu'à *910* (498), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Itinéraires normalisés de départ :**

MOTAL 1W : Monter RM 248° jusqu'à *910* (498) tourner à gauche RM 106° pour intercepter et suivre RDL 141° BCY. A 11 NM BCY (FL 055 MAX), poursuivre la montée vers MOTAL au FL assigné.

DOMOD 1W : Monter RM 248° jusqu'à *910* (498) pour intercepter et suivre RDL 248° BCY vers DOMOD au FL assigné.

Tous départs, ne pas tourner avant la DER.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

EN VMC : Faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
EN IMC : Poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité, ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

***OUTGOING ROUTES***

***Omnidirectional departures :***

*Climb straight ahead MAG 248° up to 910 (498), then direct route climbing to en-route safety altitude.*

***Standard instrument departures (SID) :***

*MOTAL 1W : Climb MAG 248° up to 910 (498), turn left MAG 106° to intercept and follow QDR 141° BCY. At 11 NM BCY (FL 055 MAX) continue climb to MOTAL at assigned FL.*

*DOMOD 1W : Climb MAG 248° up to 910 (498), then intercept and follow QDR 248° BCY to DOMOD at assigned FL.*

*For all departures do not turn before DER.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*VMC : Turn back to land on AD.*
*IMC : Keep on flying until TMA limits at the last assigned FL or if this one is not compatible with obstructions, at the last safe FL, then follow as stipulated in the current FPL in force.*

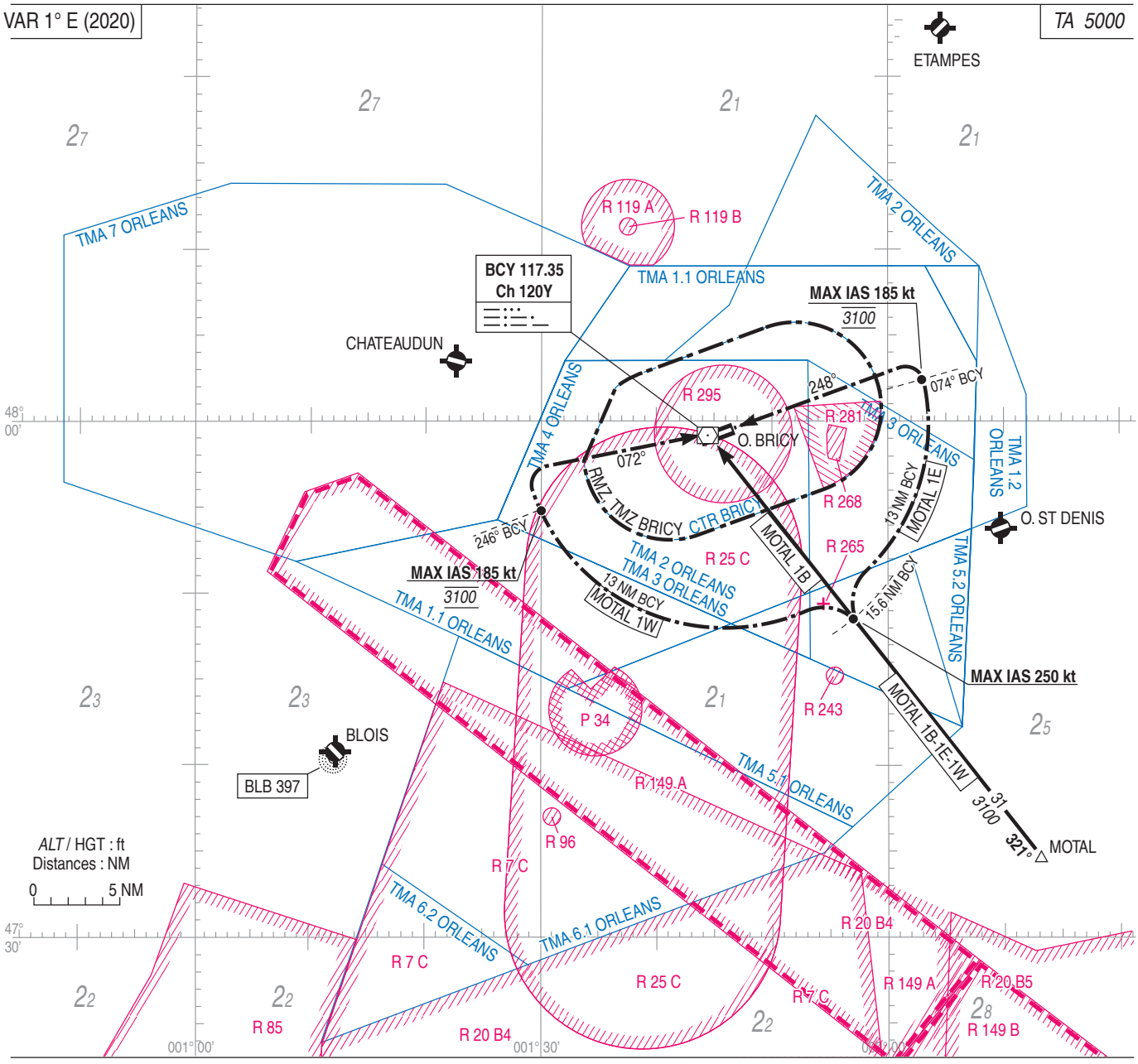


©

# ORLEANS BRICY
# STAR CONV RWY ALL

**APP** : BRICY Approche/*Approach* 122.700
**TWR** : BRICY Tour/*Tower* 122.100 - 124.800

Sur autorisation particulière de l'approche
*On special approach clearance*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

**1 - Appliquer la réglementation nationale.**

En cas de perte de liaison bilatérale, l'ACFT à l'arrivée doit :

- Poursuivre sa route au cap direct sur BCY jusqu'au dernier FL autorisé par BCY APP.
- Descendre à la verticale de BCY vers l'altitude de transition (QNH d'ORLEANS) au plus tôt à l'heure prévue d'arrivée.
- Se présenter en procédure ILS ou LOC RWY25 dans les 20 minutes qui suivent l'heure prévue d'arrivée sur BCY.

**2 - Si API :**

- Remise des gaz dans l'axe jusqu'à *1400* (1000).
- En fin de bande, poursuivre la montée jusqu'à 2100 (1700) (Altitude minimale de guidage).
- Se dérouter vers l'aérodrome de dégagement prévu au FPL.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***

***1 - Comply with the National Regulation.***

*In case of complete failure, pilot must :*

*- Continue the flight proceeding direct towards BCY at latest flight level assigned by BRICY APP.*
*- Descend overhead BCY to transition altitude (ORLEANS QNH), not earlier than the expected time of arrival.*
*- Perform an ILS or a LOC procedure RWY 25 within the 20 minutes following the expected time of arrival on BCY.*

***2 - If missed approach procedure :***

*- Go around runway heading up to 1400 (1000).*
*- At the end of the runway, continue climbing up to 2100 (1700) (Minimum guidance altitide).*
*- Divert towards the alternate airfield stated in FPL.*



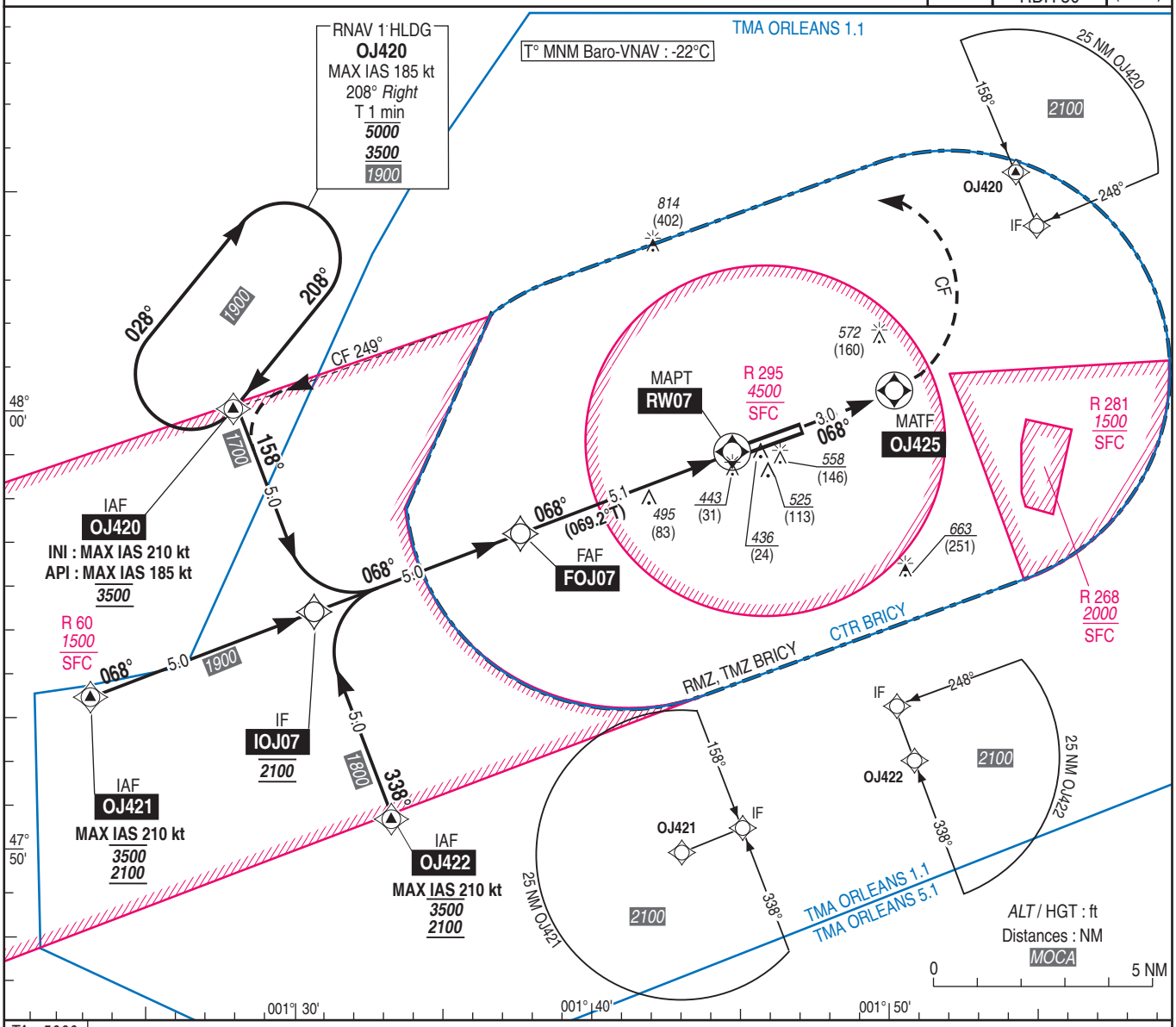
© DIA

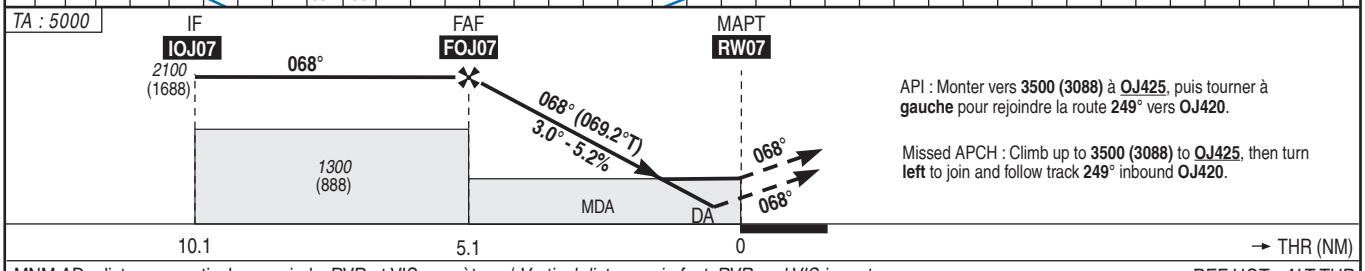
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 412,* ***THR : 412 (15 hPa)***

ORLEANS - **BRICY**

**RNP** RWY07

| | | | |
|---|---|---|---|
| **APP :** BRICY Approche / *Approach :* 122.700<br>**TWR :** BRICY Tour / *Tower :* 122.100 124.800 | RNP APCH | **EGNOS Ch 94185 E07A** RDH 50 | VAR 1° (2020) |




API : Monter vers **3500 (3088)** à **OJ425**, puis tourner à **gauche** pour rejoindre la route **249°** vers **OJ420**.

Missed APCH : Climb up to **3500 (3088)** to **OJ425**, then turn **left** to join and follow track **249°** inbound **OJ420**.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV- VNAV | | | LNAV | | | MVL (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR |
| A | ***620*** (200) | 1200 | 161 | ***670*** (250) | 1300 | 190 | ***750*** (330) | 1500 | 329 | ***860*** (450) | 1500 |
| B | | | 173 | | | 202 | | | | ***920*** (500) | 1600 |
| C | | | 181 | | | 222 | | | | ***1060*** (650) | 2400 |
| D | | | 192 | | | 249 | | | | ***1210*** (800) | 3600 |

| **DIST NM** | **RW07** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***5*** 2050 (1638) | ***4*** 1730 (1318) | ***3*** 1420 (1008) | ***2*** 1100 (688) | ***1*** 780 (368) |

Observations / *Remarks* : (1) IAS MAX CAT D : 195kt.

| FAF - THR 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 04 | 2 min 40 | 2 min 21 | 1 min 55 | 1 m 39 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

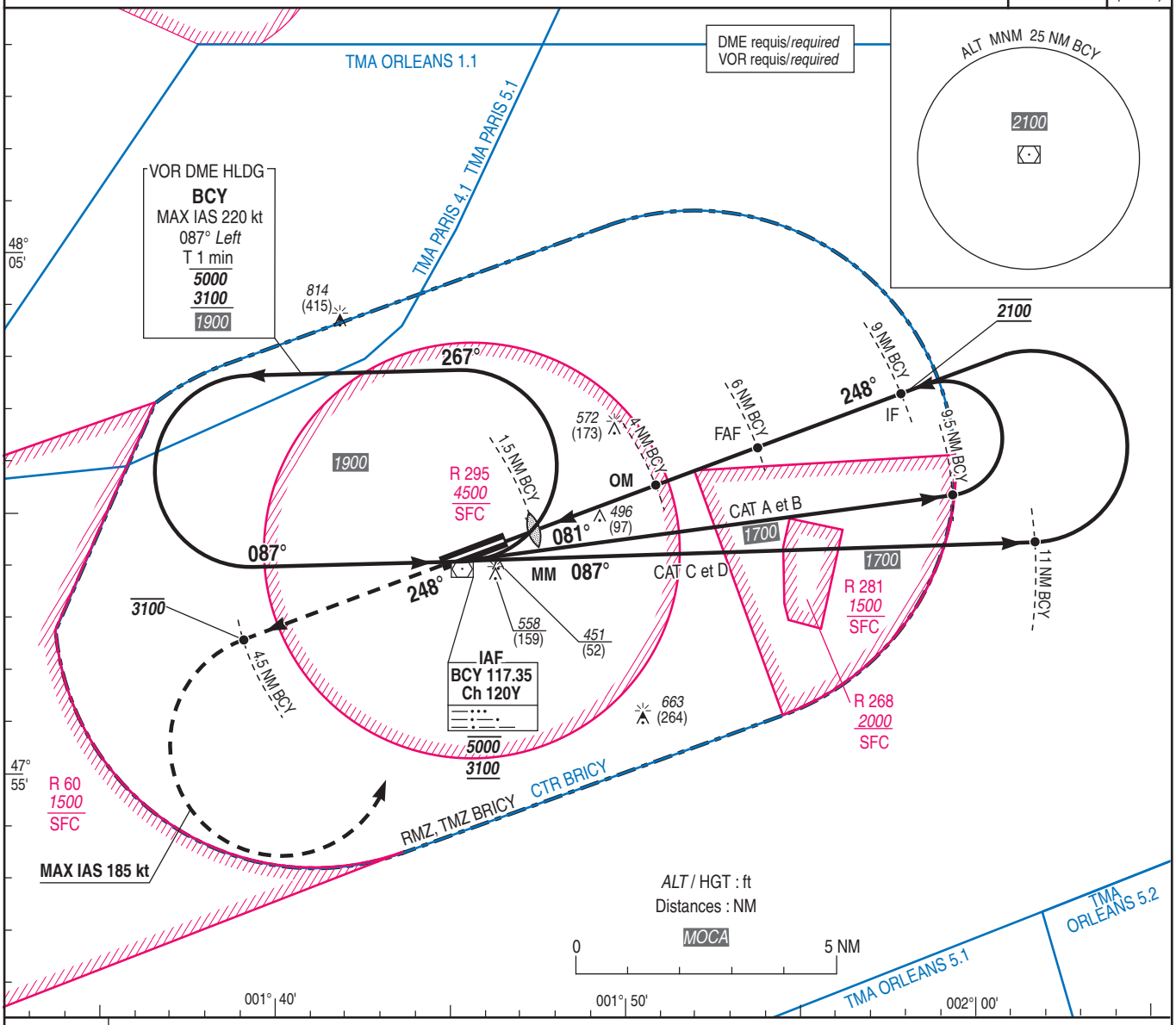
*ALT AD : 412,* ***THR : 399 (15 hPa)***

ORLEANS - **BRICY**

ILS ou/*or* LOC RWY25

**APP :** BRICY Approche / *Approach :* 122.700
**TWR :** BRICY Tour / *Tower :* 122.100 124.800

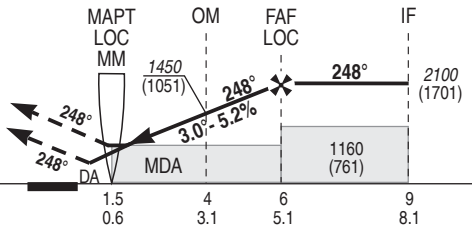
| **ILS OAN 111.3 RDH 58** | VAR 1° (2020) |
|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***3100*** **(2701).**
**A 4.5 NM BCY**, tourner à **gauche** vers **BCY**
et suivre clairance.

*Missed APCH: Climb* ***straight ahead*** *up to* ***3100*** **(2701).**
*At* ***4.5 NM BCY****, turn left to* ***BCY****.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR |
| A | ***600*** (200) | 550 | 182 | ***750*** (350) | 900 | 343 | ***860*** (460) | 1500 |
| B | ***600*** (200) | | 194 | | | | ***920*** (520) | 1600 |
| C | ***610*** (210) | | 202 | | | | ***1060*** (660) | 2400 |
| D | ***620*** (220) | | 212 | | | | ***1210*** (810) | 3600 |

**LOC DME BCY**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***810*** | ***1130*** | ***1450*** | ***1770*** |
| (HGT) | (411) | (731) | (1051) | (1361) |

Observations / *Remarks* : (1) MAX IAS CAT D : 195 kt

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 4.5 NM | 3 min 51 | 3 min 11 | 2 min 42 | 2 min 21 | 2 min 05 | 1 min 41 | 1 m 28 |
| OM - MAPT | 2.5 NM | 2 min 09 | 1 min 46 | 1 min 30 | 1 min 18 | 1 min 09 | 0 min 56 | 0 m 49 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 412,* ***THR : 399 (15 hPa)***

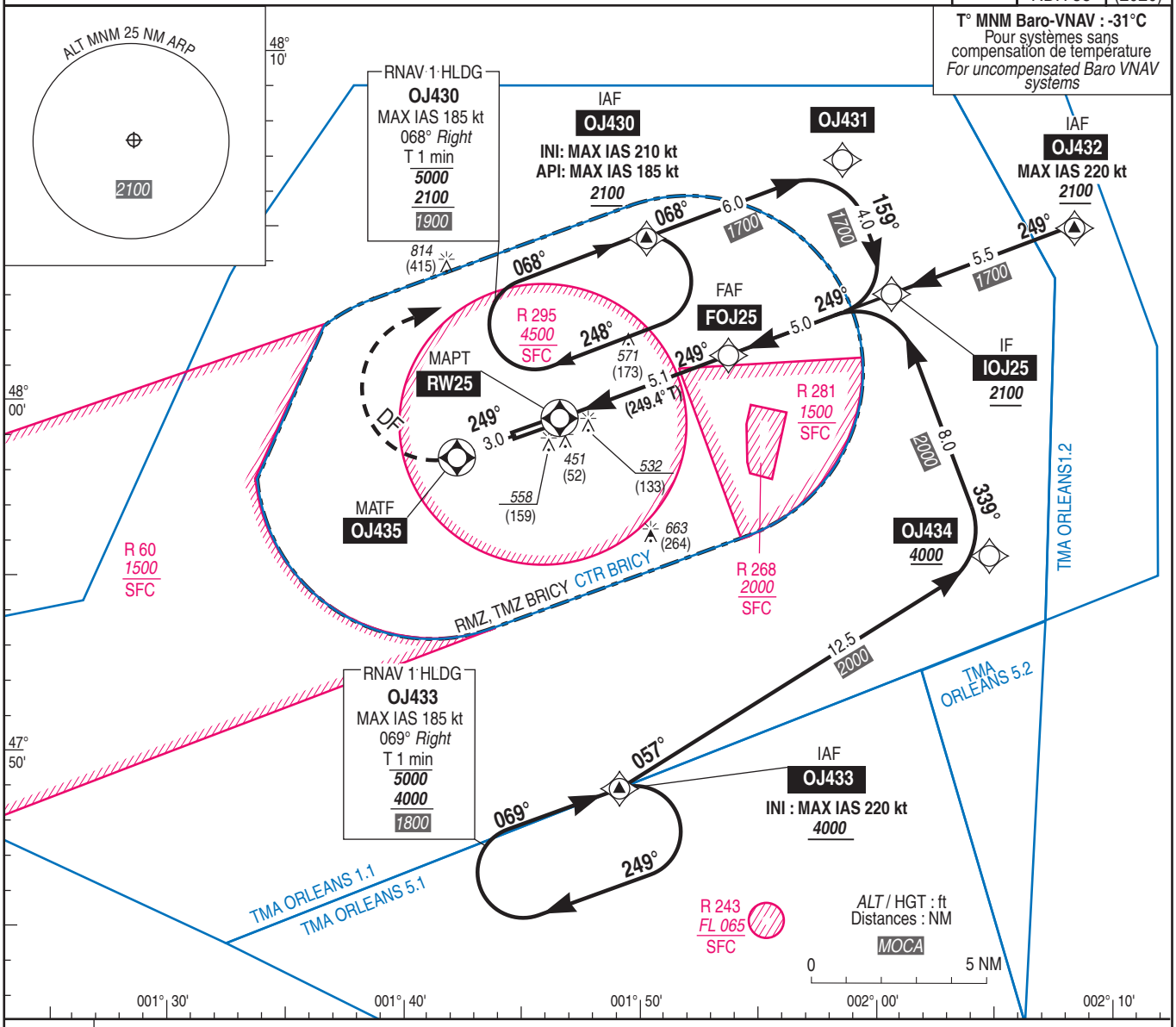
ORLEANS - **BRICY**

**RNP** RWY25

**APP :** BRICY Approche / *Approach :* 122.7
**TWR :** BRICY Tour / *Tower* : 122.1 124.8

| RNP APCH | EGNOS Ch 94234 E25A RDH 58 | VAR 1° (2020) |
|---|---|---|

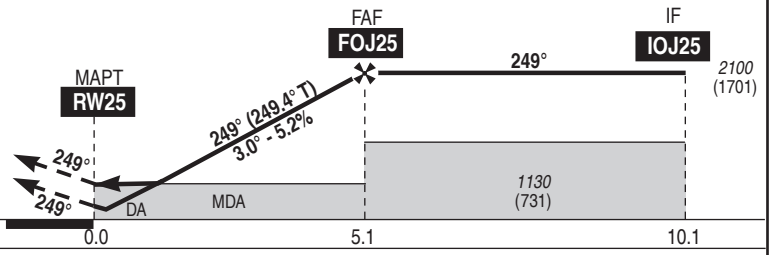
**T° MNM Baro-VNAV : -31°C**
Pour systèmes sans compensation de température
*For uncompensated Baro VNAV systems*




*TA : 5000*

API : Monter ***2100*** **(1701)** vers **OJ435**. A **OJ435,** tourner à **droite** direct **OJ430**.

*Missed APCH : Climb* ***2100 (1701)*** *inbound* ***OJ435****. At* ***OJ435,*** *turn* ***right*** *direct to* ***OJ430.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV - VNAV | | | LNAV | | | MVL (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (200) | 550 | 182 | ***670*** (270) | 600 | 262 | ***810*** (410) | 1200 | 405 | ***860*** (460) | 1500 |
| B | ***600*** (200) | | 194 | ***680*** (280) | 600 | 275 | | | | ***920*** (520) | 1600 |
| C | ***610*** (210) | | 202 | ***690*** (290) | 650 | 283 | | | | ***1060*** (660) | 2400 |
| D | ***620*** (220) | | 212 | ***710*** (310) | 700 | 307 | | | | ***1210*** (810) | 3600 |

| DIST RW25 NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***770*** (371) | ***1090*** (691) | ***1410*** (1011) | ***1730*** (1331) | ***2050*** (1651) |

Observations / *Remarks* : (1) MAX IAS CAT D : 195 kt.

| FAF - MAPT 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 04 | 2 min 40 | 2 min 21 | 1 min 55 | 1 min 39 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOK - CHALONS VATRY

**AD 2 LFOK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°46'24"N 004°12'22"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY A4. | RWY and TWY A4 intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | SW CHALONS EN CHAMPAGNE 22 km. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 586 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 20.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 150 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.3275°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.132°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EPGAV | |
| | Adresse / *Address* | Rue Louis Blériot<br>51320 BUSSY LETTREE | |
| | Telephone | EPGAV : 03 26 64 82 00, Service Trafic/Traffic Department : 03 26 64 82 30 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | Non disponible/Not available. | |
| | AFS | LFOKYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | SITA : XCRAPXH / XCRFFXH | |

**AD 2 LFOK.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | HOR douanes : 0600-2200.<br>Extension possible sur PPR 24 HR ou le dernier jour ouvrable précédent avant 1600 à CODT (Centre Opérationnel Douanier Terrestre) - FAX : 03 87 36 00 84<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr | Customs SKED: 0600-2200.<br>Possible extension on PPR 24 HR or before 1600 on the previous working day to CODT (Centre Opérationnel Douanier Terrestre) - FAX : 03 87 36 00 84<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0300-0000 | |
| 7 | ATS | TWR :<br>LUN-VEN : 0600-1800<br>SAM-DIM : 0830-1145 1300-1800<br>Info activité temps réel :<br>- VATRY TOUR<br>- ATIS VATRY<br>Autres HOR pour vols commerciaux et sanitaires PPR auprès de VATRY OPERATIONS 0326648230 le dernier jour ouvrable avant 1500.<br>AFIS : Hors HOR TWR sur demande auprès des opérations aéroportuaires. | TWR :<br>MON-FRI : 0600-1800<br>SAT-SUN : 0830-1145 1300-1800<br>Actual activity provided by:<br>- VATRY TWR<br>- VATRY ATIS<br>Other SKED for commercial and sanitary flights PPR from VATRY OPERATIONS +33(0)326648230 on the last working day before 1500.<br>AFIS : Outside TWR SKED on request from airport operations. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0700-1600<br>En dehors de ces HOR, AVT sur PPR 1 HR auprès des opérations aéroportuaires par TEL : 03 26 64 82 30. | 0700-1600<br>Outside these SKED, fuel on PPR 1 HR from airport operations by phone : 03 26 64 82 30. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | A la demande. | On request. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Assurée pendant les vols commerciaux.<br>En dehors sur PPR 48 HR. | Provided when commercial flights.<br>Outside on PPR 48 HR. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | A la demande. | On request. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOK.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Disponible pour tout type d'avion. Grutage sur PPR. | Available for all type of aircraft. Craning on PPR. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | JET A1 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 2 camions de 55 m3<br>1 camion avitailleur de 35 m3<br>1 soute à carburant de 3 cuves de 100 m3 chacune et 3 cuves de 120 m3 chacune. | 2 trucks 55 m3<br>1 refuelling truck 35 m3<br>1 fuel hold : 3 tanks 100 m3 each and 3 tanks 120 m3 each. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivreuse Vestergaard Beta ON790-6, potentiel de dégivrage : 5000 litres. | De-icer Vestergaard Beta ON790-6, de-icing potential : 5000 litres. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Pas de 100LL.<br>Assistance aéroportuaire obligatoire pour tout aéronef.<br>Accès parking avec PPR 2HR auprès du Service Trafic<br>TEL : 03 26 64 82 30<br>E-mail : ops@xcr-airport.com<br>SITA : XCRAPXH<br>FREQ OPS : 131.410 MHz. | No 100LL.<br>Handling services compulsory for all aircraft.<br>Parking available with PPR 2HR from Traffic Department<br>TEL : 03 26 64 82 30<br>E-mail : ops@xcr-airport.com<br>SITA : XCRAPXH<br>FREQ OPS : 131.410 MHz. |

**AD 2 LFOK.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur demande auprès du Service Trafic. | On request to Traffic Department. |
| 2 | Restaurants | NIL | NIL |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Navette sur demande auprès du Service Trafic TEL : 03 26 64 82 30. | Shuttle bus on request to Traffic Department TEL : 03 26 64 82 30. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Centre hospitalier de Châlons en Champagne | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Châlons en Champagne | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Châlons en Champagne | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Pas de transport public disponible dans la zone de l'AD. | No public transport is available in the AD area. |

**AD 2 LFOK.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 véhicules d'intervention de secours (capacité : 9000 litres d'eau, 1250 litres d'agent moussant et 250 kg de poudre)<br>1 véhicule d'intervention de secours (capacité : 6000 litres d'eau, 800 litres d'agent moussant et 250 kg de poudre) | 2 rescue intervention vehicles (capacity : 9000 litres of water, 1250 litres of foaming agent and 250 kg of powder)<br>1 rescue intervention vehicle (capacity : 6000 litres of water, 800 litres of foaming agent and 250 kg of powder) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Enlèvement d'aéronefs avec moyens extérieurs à l'aéroport.<br>Contact : Service Trafic : +33 3 26 64 82 30 / ops@xcr-airport.com / XCRAPXH. | ACFT removal with external means to AD.<br>Contact : Traffic Department : +33 3 26 64 82 30 / ops@xcr-airport.com / XCRAPXH. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 :<br>- LUN-VEN : 0600-1800<br>- SAM-DIM : 0830-1145, 1300-1800<br>En dehors de ces HOR, RFFS non assuré sauf niveau 5 ou 7 uniquement sur PPR 1 HR<br>Niveau 9 possible pendant HOR ATS sur PPR 7 jours auprès du Service Trafic, TEL : 03 26 64 82 30 | Level 7 :<br>- MON-FRI : 0600-1800<br>- SAT-SUN : 0830-1145, 1300-1800<br>Outside of these SKED, RFFS not provided except level 5 or 7 only on PPR 1 HR<br>Level 9 possible during ATS SKED on PPR 7 days from Traffic Department, phone : 03 26 64 82 30 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOK.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Aire de manoeuvre :<br>Lame biaise + balayeuse, épandeuse de produit déverglaçant.<br>Aire de trafic :<br>Lame biaise + balayeuse. | Manoeuvring area :<br>Skew blade + sweeper, de-icing agent spreader.<br>Apron :<br>Skew blade + sweeper. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | La piste sur une largeur de 45 mètres au moins sur toute la longueur,<br>TWY A5, TWY T4, TWY T3, TWY T2, TWY A2 | The RWY over a width of at least 45 m and over its entire length,<br>TWY A5, TWY T4, TWY T3, TWY T2, TWY A2. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Déverglaçant utilisé : formiate de potassium liquide (KAC). | Used de-icing : liquid potassium formate (KAC). |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Durée moyenne des opérations :<br>Piste, TWY : 1h30min - Totalité des aires de mouvement : 2h30min - Epandage de produit déverglaçant : 1h - Inspection GRF : 0h20min - Déneigement aire de trafic : 2h. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Average duration of operations :<br>RWY, TWY : 1h30min - The entire movement area : 2h30min - De-icing agent spreading : 1h - GRF inspection : 0h20min - Snow clearance of the apron : 2h. |

**AD 2 LFOK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | E : Béton<br>W : Béton<br>S : Béton<br>M1 : Béton bitumineux. | E : Concrete<br>W : Concrete<br>S : Concrete<br>M1 : Bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG Ouest : 59 R/A/W/T<br>PRKG Est : 58 R/A/W/T | West PRKG : 59 R/A/W/T<br>East PRKG : 58 R/A/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A2, A3, A4, A5, T2, T3, T4, B1 : 23 m.<br>B2, B4 : 34 m.<br>B3 : 40 m<br>M : 16 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux. | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 55 F/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking E/W/S/M1 | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 551 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | E10-A380 48°46'41.42"N 004°11'47.16"E<br>E10-AN124 48°46'41.62"N 004°11'47.61"E<br>E1E 48°46'45.98"N 004°11'32.94"E<br>E1W 48°46'45.78"N 004°11'31.75"E<br>E2E 48°46'44.97"N 004°11'32.64"E<br>E2W 48°46'45.07"N 004°11'31.89"E<br>E3E 48°46'43.96"N 004°11'32.33"E<br>E3W 48°46'44.06"N 004°11'31.58"E<br>E4E 48°46'42.95"N 004°11'32.03"E<br>E4W 48°46'43.05"N 004°11'31.28"E<br>E5 48°46'45.31"N 004°11'36.95"E<br>E5A 48°46'44.00"N 004°11'36.90"E<br>E6 48°46'44.92"N 004°11'40.50"E<br>E6A 48°46'45.21"N 004°11'39.50"E | E6B 48°46'44.96"N 004°11'41.44"E<br>E7 48°46'44.38"N 004°11'44.60"E<br>E7A 48°46'44.67"N 004°11'43.60"E<br>E7B 48°46'44.42"N 004°11'45.55"E<br>E8 48°46'43.98"N 004°11'48.31"E<br>E9 48°46'43.45"N 004°11'51.78"E<br>M1 48°46'40.98"N 004°12'28.29"E<br>W1 48°46'46.95"N 004°11'22.02"E<br>W2 48°46'47.56"N 004°11'13.72"E<br>W2 AUTONOME 48°46'45.62"N 004°11'16.57"E<br>W3 48°46'47.53"N 004°11'18.80"E<br>W4 48°46'47.91"N 004°11'15.91"E<br>W5 48°46'48.28"N 004°11'13.03"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT moyenne des PRKG : 168m.<br>TWY M : Pente négative de 3% vers le Nord.<br>Taxilanes sur aires de trafic Echo, Whisky et Mike : E, EA, EB, W et M. | Mean ALT of PRKG: 168m.<br>TWY M : Negative slope of 3 % to the North.<br>Taxilanes on Echo, Whisky and Mike Aprons : E, EA, EB, W and M. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | PRKG Est :<br>E1E/E1W/E2E/E2W/E3E/E3W/E4E/E4W<br>E5/E5A/E6/E6A/E6B/E7/E7A/E7B/E8/E9/E10<br>M1 : PRKG hangar de maintenance<br>PRKG Ouest : W1/W2/W3/W4/W5 | East apron : E1E/E1W/E2E/E2W/E3E/E3W/<br>E4E/E4W/ E5/E5A/E6/E6A/E6B<br>E7/E7A/E7B/E8/E9/E10<br>M1 : Maintenance hangar apron<br>West apron : W1/W2/W3/W4/W5 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | N° d'identification, marques de seuils, aire de prise de contact et de distance, ligne axiale, marques de points d'attente, bande axiale de guidage, marques de bord de piste. | Designation, THR marking, touch down area, RWY centreline, holding point marking, TWY centreline marking, RWY edge marking. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOK .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Permanente : A4.<br>Commandables : A2, A5.<br>Entrée interdite : A3. | Permanent : A4.<br>Controlled : A2, A5.<br>No entry : A3. |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOK.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOK.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOK .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LILLE | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 | |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>(HIVER: 0500-2100) (ÉTÉ: 0300-2030)<br>METAR AUTO | AD WARNING<br>(WIN: 0500-2100) (SUM: 0300-2030)<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 22. | |

**AD 2 LFOK.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 101.21 (099) | 3860 x 45 | 69 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°46'46.51"N 004°09'30.27"E<br>( 48°46'45.81"N 004°09'35.58"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 554ft<br>DTHR : 555ft |
| 28 | 281.21 (279) | 3860 x 45 | 69 F/A/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°46'22.18"N 004°12'35.73"E<br>( 48°46'22.88"N 004°12'30.42"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 586ft<br>DTHR : 586ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | 60 | 3980 x 280 | Oui | (1) |
| 28 | NIL | NIL | 60 | 3980 x 280 | Oui | (2) |

(1) RESA : 240 x 90 m.

(2) RESA : 240 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 3860 | 3920 | 3860 | 3750 | |
| TWY A2 | 2673 | 2733 | 2673 | | |
| 28 | 3860 | 3920 | 3860 | 3750 | |
| TWY A2 | 1206 | 1266 | 1206 | | |
| TWY A4 | 3587 | 3647 | 3587 | | |

**AD 2 LFOK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | CAT I-II-III - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 60 ft | 900m | 3860 | 15m | OACI/ICAO | LIH/LIL |
| 28 | CAT I - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 60 ft | | 3860 | 15m | OACI/ICAO | LIH/LIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 10 | 110m<br>3150m<br>600m | 60m | R<br>W<br>Y | LIH/LIL | R | | |
| 28 | 110m<br>3150m<br>600m | 60m | R<br>W<br>Y | LIH/LIL | R | | |

**AD 2 LFOK.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY A2, A3, A4, A5 : Y/G - TWY T2, T3, T4, B1, B2, B3 (LED), B4 : G. | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B - TWY. | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | 4 sources EDF indépendantes. | 4 separate EDF power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Commutation automatique T = 0 s. | Self-starting switch-over T = 0 s. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Absence de feux axiaux sur l'aire de demi-tour.<br>Balisage latéral TWY par balises rétro-réfléchissantes.<br>Feux latéraux de l'aire de trafic Whisky (hors sol et encastrés) : LED.<br>Feux latéraux de l'aire de trafic Echo (encastrés) : LED.<br>Feux latéraux de l'aire de trafic Echo (hors sol) : Halogène.<br>Feux d'obstacle des pare-souffles des aires de trafic Echo et Whisky : LED.<br>Feux d'obstacle des postes électriques aux Glides 10 et 28 : LED. | No centreline lights on turn pad.<br>TWY edge marking by reflective markers.<br>Whisky apron edge lights (above ground and recessed) : LED.<br>Echo apron edge lights (recessed) : LED.<br>Echo Apron edge lights (above ground) : Halogen.<br>Blast fences obstruction lights on apron Echo and Whisky : LED.<br>Obstruction lights for Glide 10 and 28 electrical substation : LED. |

**AD 2 LFOK.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | NIL. | NIL. |

**AD 2 LFOK.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR VATRY**<br>48°53'03"N , 004°08'18"E - 48°51'52"N , 004°17'21"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 48°45'59"N , 004°15'34"E - 48°40'06"N , 004°13'48"E - 48°41'17"N , 004°04'47"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 48°47'10"N , 004°06'32"E - 48°53'03"N , 004°08'18"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>VATRY Tour (FR)<br>VATRY Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFOK.3.7<br>A l'exclusion de la LF-R 6A lorsqu'elle est active.<br>Except for LF-R 6A when active. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOK.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | VATRY Tour (FR)<br>*VATRY Tower (EN)* | 129.405 MHz | HO | |
| AFIS | VATRY Information (FR)<br>*VATRY Information (EN)* | 129.405 MHz | HO | Hors HOR ATC. / Outside ATC SKED. |
| VDF | VATRY Gonio (FR)<br>*VATRY Homer (EN)* | 129.405 MHz | HO | |
| ATIS | VATRY (FR)<br>*VATRY (EN)* | 136.380 MHz | HO | TEL: 03 26 26 15 67. |
| A/A | VATRY (FR) | 129.405 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFOK.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | CVT | 347 kHz | H24 | 48°45'33.1"N 004°19'07.7"E | 636 ft | 25NM | | 101°/4.4 NM THR 28 | |
| NDB | VAT | 367 kHz | H24 | 48°47'52.0"N 004°00'58.0"E | 522 ft | 25NM | | 281°/5.75 NM THR 10 | |
| VOR-DME | CAV | 111.65 MHz<br>CH 53Y | H24 | 48°46'51.9"N 004°08'49.0"E | 561 ft | BLW FL200 : 75 NM ;<br>FL200-FL500 : 63 NM | | 281°/860 m THR 10 | |
| LOC 10 (III.E.4) | CVD | 111.3 MHz | H24 | 48°46'20.3"N 004°12'50.1"E | 588 ft | | | 101°/296 m THR 28 | |
| GP 10 | | 332.3 MHz | H24 | 48°46'39.3"N 004°09'47.9"E | 561 ft | | 15 m/49 ft<br>( 3 °) | 122°/426 m THR 10 | |
| DME 10 | | CH 50X | H24 | 48°46'39.3"N 004°09'47.9"E | 579 ft | 25NM FL250 | | 122°/426 m THR 10 | (1) |
| LOC 28 (I.B.1) | CVL | 109.55 MHz | H24 | 48°46'48.4"N 004°09'15.9"E | 550 ft | | | 281°/296 m THR 10 | (2) |
| GP 28 | | 332.45 MHz | H24 | 48°46'20.1"N 004°12'13.8"E | 585 ft | | 15 m/49 ft<br>( 3 °) | 262°/453 m THR 28 | |
| DME 28 | | CH 32Y | H24 | 48°46'20.1"N 004°12'13.8"E | 604 ft | 25NM FL250 | | 262°/452 m THR 28 | (3) |

(1) Secteur d'utilisation LOC / LOC usage sector.

(2) ILS 28 U/S hors horaires ATS (TWR ou AFIS) / ILS 28 U/S outside ATS SKED (TWR or AFIS).

(3) Secteur d'utilisation LOC / LOC usage sector.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOK.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CONDITIONS D'EXPLOITATION**

De nuit, le parking W est accessible uniquement :

- suite à atterrissage piste 10, après un dégagement de piste via les taxiways A4 ou A5.

- suite à atterrissage piste 28, après un dégagement de piste via le taxiway A2.

TWY A3 interdit à tout aéronef de catégorie de turbulence de sillage supérieure à L pour rejoindre le TWY T2.

Pour rejoindre l'aire de trafic W :

- suite à atterrissage piste 10 : prévoir un dégagement de piste via A4 ou A5,

- suite à atterrissage piste 28 : prévoir un dégagement de piste via A2.

Pénétration en piste et alignement à partir du taxiway A3 interdits. La marque jaune du point d'attente est à utiliser pour indiquer piste dégagée en sortie.

L'avion de référence pour les MEHT publié est le B747-400.

Balisage axial TWY : feux espacés de 30 m sur portions rectilignes - feux espacés de 15 m sur portions de 60 m en amont et en aval des courbes.

TWY B1 et B2 inutilisables de nuit.

Aire de Trafic Sierra inutilisable de nuit.

Aire de demi-tour seuil 10 utilisable uniquement pour aéronefs de code D ou inférieurs.

Les aéronefs de code E et F doivent privilégier les départs en piste 28 et les arrivées en piste 10. Les arrivées en piste 28 et les départs en piste 10 s'effectueront par et depuis le TWY A2.
Demi-tour sur piste interdit pour tout type d'aéronef.

***20.1 OPERATING CONDITIONS***

*At night, W apron is only accessible :*

*- following LDG RWY 10, after vacating RWY via TWY A4 or A5.*

*- following LDG RWY 28, after vacating RWY via TWY A2.*

*TWY A3 prohibited for any aircraft whose wake turbulence category is higher than L to access TWY T2.*

*To access apron W :*

*- following LDG RWY 10 : expect to vacate RWY via TWY A4 or A5,*

*- following LDG RWY 28 : expect to vacate RWY via TWY A2.*

*Runway penetration and line up from taxiway A3 prohibited. The yellow holding point marker is used to indicate that the runway is vacated (RWY exit).*

*The reference aircraft for the MEHT published is the B747-400.*

*TWY centerline lighting: lights separated by 30 m on straight portions - lights separated by 15 m on 60 m portions upstream and downstream of curves.*

*TWY B1 and B2 unusable at night.*

*Sierra apron unusable at night.*

*Turn pad THR 10 usable only for code D ACFT or lower.*

*Code E and F aircraft must prioritize departures from runway 28 and arrivals on runway 10. Arrivals on runway 28 and departures from runway 10 will be via and from TWY A2. Turning around on the runway is prohibited for all aircraft types.*

**20.2 CONDITIONS D'UTILISATION POUR LES ACFT DE CODE F**

- A l'atterrissage et au décollage, accès à la piste 10/28 uniquement via les TWY A2 et A5.

- Parking disponible pour A380 : E10 uniquement.

- Les TWY A3 et A4 sont interdits.

- Les TWY utilisables sont A2, A5, T2, T3, T4 et B4.

- Roulage avec moteurs extérieurs au ralenti obligatoire.

- Stationnement au poste E10. Présence de barrières anti-souffles.

- Roulage de précaution dans les parties courbes des TWY A2, A5 et B4.

- Approches de précision interdites si un aéronef de code F est présent sur l'aire de manoeuvre.

- Décollages par RVR < 150 m interdits si un aéronef de code F est présent sur l'aire de manoeuvre.

- Stationnements disponibles pour B748, AN124 : E6, E7, E10.

***20.2 TERMS OF USE FOR CODE F ACFT***

*- For TKOF and for LDG, access to RWY 10/28 only via TWY A2 and A5.*

- Apron available for A380 : E10 only.

*- TWY A3 and A4 are forbidden.*

*- TWY A2, A5, T2, T3, T4 and B4 can be used.*

*- Taxi with external idling engines mandatory.*

*- Stand E10. Jet blast fence.*

*- Caution taxi in the curved areas of TWY A2, A5 and B4.*

*- Precision approach forbidden if an F-code ACFT is on the manoeuvring area.*

*- TKOF with RVR < 150 m forbidden if an F-code ACFT is on the manoeuvring area.*

*- Stands available for B748, AN124 : E6, E7, E10.*

**20.3 CONDITIONS D'UTILISATION POUR LES HÉLICOPTERES**

- Lors du roulage et translation, obligation de suivre l'axe des TWY.

- TWY B1 et B2 inutilisables de nuit.

- HEL interdits sur les parkings E1E/E1W/E2E/E2W/E3E/E3W/E4E/E4W /M1/S.

- aéronef critique sur l'aire de trafic Whisky : NH90 Caïman

- Diamètre du rotor : 16,30 m

- Longueur hors-tout : 19,56 m

- OMGWS : 3,80 m

Aéronef critique sur l'aire de trafic Echo : H145

Diamètre du rotor : 10.80 m

Longueur hors-tout : 13.54 m

OMGWS : 2.40 m

Utilisation interdite des taxilanes EA/EB /M pour le NH90.

***20.3 TERMS OF USE FOR HELICOPTERS***

*- During taxi and manoeuvre, obligation to follow the axis of the TWY.*

*- TWY B1 and B2 unusable at night.*

*- Helicopters forbidden on stands E1E/E1W/E2E/E2W/E3E/E3W/E4E/E4W /M1/S.*

*- critical ACFT on Whisky apron : NH90 Caïman*

*- Rotor diameter : 16.30 m*

*- Overall length : 19.56 m*

*- OMGWS : 3.80 m*

*Critical ACFT on Echo apron : H145*

*Rotor diameter : 10.80 m*

*Overall length : 13.54 m*

*OGMWS : 2.40 m*

*Use of taxilanes EA/EB /M is prohibited for NH90.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.4 CONDITIONS D'UTILISATION TWY M**

- TWY M utilisable uniquement par des aéronefs d'envergure inférieure à 36 m et d'OMGWS inférieur à 9 m.
- TWY M inutilisable par ACFT transportant des PAX.
- TWY M inutilisable par ACFT transportant une quantité de carburant > 50 % de la capacité maximale de ses réservoirs.
- TWY M inutilisable de nuit et en LVP.

***20.4 TERMS OF USE FOR TWY M***

*- TWY M usable only by ACFT with wingspan smaller than 36 m and with OMGWS smaller than 9 m.*
*- TWY M unusable by ACFT with PAX onboard.*
*- TWY M unusable by ACFT transporting a quantity of fuel > 50 % of their tanks maximum capacity.*
*- TWY M unusable at night and in LVP conditions.*

**20.5 RESTRICTIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME**

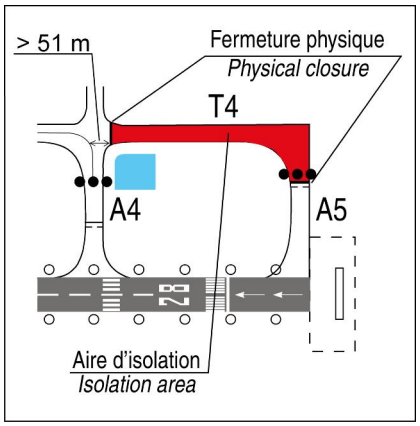
**20.5.1 Modalités d'utilisation de l'aire d'Isolement**

- L'aire d'isolement se trouve entre les TWY A5 et T4.
- Fermeture de la Piste 10/28 si utilisation de l'aire d'isolement.

***20.5 RESTRICTIONS ON USE OF THE AERODROME***

***20.5.1 Terms of use for isolation area***

*- Isolation area is located between TWY A5 and TWY T4.*
*- Closure of RWY 10/28 when isolation area is used.*




**AD 2 LFOK.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOK.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

AD interdit aux planeurs, aux ULM et aux avions non équipés de radio.

Entrainements IFR interdits en dehors des HOR d'activation de la TMA 4 SEINE.

**22.1 ENTRAINEMENT VOL A VUE**

tous les avions dont la MTOW est > ou = 20t et tout avion équipé de turboréacteurs devront effectuer les circuits de vol à vue dans les conditions suivantes :

- altitude du circuit standard : 2100 ft AMSL

- monter 1000 ft QNH minimum dans l'axe de piste avant de virer en " vent arrière " nord ou sud

- altitude minimale pour les exercices " basse hauteur " : 1300 ft QNH.

**22.2 PROCEDURE LVP**

**22.2.1 Piste(s) et équipement associé dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures par faible visibilité**

RWY 28 homologuée CAT I et LVTO avec RVR > 150 m.

RWY 10 homologuée CAT II/III uniquement en HOR ATC et LVTO avec RVR < 150 m.

RWY 10 :

- à l'arrivée, suite à une approche de CAT I, II ou III en piste 10, seul le TWY A5 est utilisé pour quitter la piste.

- au départ, seul le TWY A2 est utilisé pour pénétrer sur la piste.

RWY 28 :

- à l'arrivée, suite à une approche de CAT I en piste 28, seul le TWY A2 est utilisé pour quitter la piste.

- au départ, seul le TWY A5 est utilisé pour pénétrer sur la piste.

La circulation sur les TWY A2, A5, B3, B4, T2, T3 et T4 s'effectue à vitesse réduite par une RVR < 550 m.

TWY EA, EB interdits par RVR < 350 m

**22.2.2 Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées**

Phase Pré-LVP :

Lorsque la RVR est comprise entre 3000 et 550 m et/ou le plafond entre 400 et 200 ft, une phase préparatoire aux LVP est amorcée.

Mise en oeuvre des LVP :

Lorsque la RVR devient inférieure à 550 m ou le plafond devient inférieur à 200 ft :

a) En HOR ATC, mise en oeuvre des procédures par faible visibilité : atterrissage et décollage possibles.

b) En HOR AFIS, mise en oeuvre des procédures par faible visibilité, uniquement pour les décollages par RVR > 250 m. Les atterrissages ne sont pas prévus dans ces conditions d'exploitation.

Fin des LVP :

Les procédures LVP sont levées lorsque les conditions de visibilité et de plafond passent au-dessus de 550 m et de 200 ft.

**22.2.3 Marques au sol/dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures par faible visibilité**

NIL

**22.2.4 Observations**

Limitation à 1 seul mobile (aéronef/véhicule) au roulage à la fois si procédures LVP en vigueur.

Utilisation des TWY A3, A4, B1, B2, M et aire de demi-tour au seuil 10 interdite si procédures LVP en vigueur.

**22.2.4.1 Atterrissage derrière atterrissage**

Un ACFT ne peut débuter son approche, au passage du IAF KELON, avant que l'aéronef qui le précède ait annoncé son atterrissage. La séparation est d'environ 11,5 NM.

**22.2.4.2 Atterrissage derrière décollage**

Afin d'éviter le brouillage du localizer, aucune autorisation de décollage ne sera accordée à compter du moment où l'ACFT en approche a passé KELON en finale.

**22.2.4.3 Décollage derrière atterrissage**

Aucune autorisation de roulage ne sera accordée à un ACFT au départ tant que l'aéronef ayant atterri ne sera pas arrivé au parking.

*Prohibited to gliders, ULM, and ACFT non equipped with radio.*

*IFR training prohibited outside TMA 4 SEINE activation SKED.*

***22.1 VISUAL FLIGHT TRAINING***

*all planes with MTOW > or = 20t and turbojet planes must comply with visual flight patterns according to the following conditions :*

*- standard pattern altitude : 2100 ft AMSL*

*- climb up to minimum 1000 ft QNH on RWY centerline before entering north or south " downwind-leg "*

*- minimum altitude for " low altitude " training : 1300 ft QNH.*

***22.2 LVP PROCEDURE***

***22.2.1 RWY(s) and associated equipment whose use is authorized in LVP***

*RWY 28 is certified for CAT I and LVTO with RVR > 150 m.*

*RWY 10 is certified for CAT II/III only during ATC SKED and LVTO with RVR < 150 m.*

*RWY 10 :*

*- on arrival, after a CAT I, II or III approach for RWY 10, only TWY A5 is used to vacate the RWY.*

*- on departure, only TWY A2 is used to enter the RWY.*

*RWY 28 :*

*- on arrival, after a CAT I approach for RWY 28 only TWY A2 is used to vacate the RWY.*

*- on departure, only TWY A5 is used to enter the RWY.*

*Traffic at reduced speed on TWY A2, A5, B3, B4, T2, T3 and T4 when RVR < 550 m.*

*TWY EA, EB are prohibited if RVR < 350 m*

***22.2.2 Specific meteorological conditions within LVP are initiated, executed and terminated***

*Pre-LVP phasis :*

*When RVR is between 3000 and 550 m and/or ceiling between 400 and 200 ft, the LVP's preparation phasis is initiated.*

*LVP implementation :*

*When RVR becomes shorter than 550 m and ceiling becomes lower than 200 ft :*

*a) During ATC SKED, implementation of LVP : TKOF and LDG possible.*

*b) During AFIS SKED, implementation of LVP, only for TKOF when RVR > 250 m. No LDGs under these operating conditions.*

*End of LVP :*

*LVP are removed when visibility conditions and ceiling are greater than 550 m and 200 ft.*

***22.2.3 Ground marking/lighting to use in LVP***

*NIL*

***22.2.4 Remarks***

*Limitation to only 1 mobile (aircraft/vehicle) taxiing at a time when LVPs are in force.*

*Use of TWY A3, A4, B1, B2, M and turn around pad at THR 10 prohibited when LVPs are in force.*

***22.2.4.1 Landing behind landing***

*An ACFT can not start its approach, flying over IAF KELON, before ACFT in front has announced its landing. Separation is about 11,5 NM.*

***22.2.4.2 Landing behind take-off***

*In order to avoid scrambling of localizer, none clearance for take-off will be delivered once ACFT in approach has passed KELON in final.*

***22.2.4.3 Take-off behind landing***

*No clearance for taxiing will be delivered to an ACFT at departure until the ACFT landing has arrived at PRKG.*

**AD 2 LFOK.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0). | Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (see AD 1.0). |

**AD 2 LFOK.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOK.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHALONS** VATRY

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

### Aire de trafic « EST » / « EAST » apron

| Poste<br>*Stand* | Code<br>*Category* | Avion critique<br>*Critical aircraft* | Envergure MAX (m)<br>*MAX Wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*Max Length (m)* | Aire de dégivrage<br>*De-icing area* | Limitations/Exploitation<br>*Limitations/Operation* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| E1E/W | B | SF34, E120 | 22.75 | 20 | Oui / *Yes* | Utilisable sens Est ou Ouest<br>*Usable in East or West directions* |
| E2E/W | B | SF34, E120 | 22.75 | 20 | Oui / *Yes* | Utilisable sens Est ou Ouest<br>*Usable in East or West directions* |
| E3E/W | B | SF34, E120 | 22.75 | 20 | Oui / *Yes* | Utilisable sens Est ou Ouest<br>*Usable in East or West directions* |
| E4E/W | B | SF34, E120 | 22.75 | 20 | Oui / *Yes* | Utilisable sens Est ou Ouest<br>*Usable in East or West directions* |
| E5 | D | MD11 | 52 | 62 | Oui / *Yes* | Inutilisable si E5A occupé<br>*Unusable if E5A in use* |
| E5A | C | A319 | 36 | 47 | Oui / Yes | Inutilisable si E5 occupé<br>*Unusable if E5 in use* |
| E6 | F | AN124 | 73.30 | 76.75 | Oui / Yes | Inutilisable si E6A ou E6B occupés<br>*Unusable if E6A or E6B in use* |
| E6A | C | B3XM | 36 | 47 | Oui / Yes | Inutilisable si E6 occupé<br>*Unusable if E6 in use* |
| E6B | C | B3XM | 36 | 47 | Oui / Yes | Inutilisable si E6 occupé<br>*Unusable if E6 in use* |
| E7 | F | AN124 | 73.30 | 76.25 | Oui / Yes | Inutilisable si E7A ou E7B occupés<br>*Unusable if E7A or E7B in use* |
| E7A | C | B3XM | 36 | 47 | Oui / Yes | Inutilisable si E7 occupé<br>*Unusable if E7 in use* |
| E7B | C | B3XM | 36 | 47 | Oui / Yes | Inutilisable si E7 occupé<br>*Unusable if E7 in use* |
| E8 | E | B744, B779 | 65 | 76.75 | Oui / Yes | Inutilisable si E10 occupé<br>*Unusable if E10 in use* |
| E9 | E | B744 | 65 | 70.70 | Oui / Yes | Inutilisable si E10 occupé<br>*Unusable if E10 in use* |
| E10 | F | A380 | 79.75 | 80 | Oui / Yes | Inutilisable si E8 ou E9 occupés<br>*Unusable if E8 or E9 in use* |

### ☛ Aire de trafic « MIKE » *apron*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M1 | C | A321, B738 | 35.9 | 44.51 | Oui / *Yes* | Utilisable pour du stationnement uniquement. De nuit, tractage obligatoire pour arrivées et départs.<br>*For parking only. At night, towing mandatory for arrivals and departures.* |

### Aire de trafic « OUEST » / « WEST » apron

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | E | B747/MD11/DC8/ DC10/B767/B757/ A300 | | | Oui / *Yes* | |
| ☛ W2 | E | B747/MD11/DC8/ DC10/B767/B757/ A300 | | | Oui / *Yes* | Non utilisable si W3, W4, W5 occupés<br>*Unavailable if W3, W4, W5 in use* |
| ☛ W3 | E | MD11/DC8/DC10/ B767/B757/A300 | | | Oui / *Yes* | Non utilisable si W2 occupé<br>*Unavailable if W2 in use* |
| W4 | E | MD11/DC8/DC10/ B767/B757/A300 | | | Oui / *Yes* | Non utilisable si W2 occupé<br>*Unavailable if W2 in use* |
| W5 | E | MD11/DC8/DC10/ B767/B757/A300 | | | Oui / *Yes* | Non utilisable si W2 occupé<br>*Unavailable if W2 in use* |


© SIA

CHALONS **VATRY**

## **Utilisation des postes de stationnement /** *Use of parking stands*

**Aire de trafic "SIERRA" / "SIERRA" apron**

| **Poste** *Stand* | **Code** *Category* | **Avion critique** *Critical aircraft* | **Envergure MAX (m)** *MAX Wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)** *Max Length (m)* | **Aire de dégivrage** *De-icing area* | **Limitations/Exploitation** *Limitations/Operation* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S | E | B744 | 65 | 70.70 | Oui/*Yes* | Utilisable pour du stationnement uniquement. Inutilisable de nuit.<br>*For parking only. Unusable by night.* |

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 136.380 ☎ 03 26 26 15 67

CHALONS **VATRY**
48 46 24 N - 004 12 22 E
*ALT AD : 586 (22 hPa)*

VAR 2°E (2025)

LEGENDE / *KEY*

HS Point chaud
*Hot spot*

A Diffusomètre
*Diffusometer*

Barre d'arrêt / *Stop bar*

P Barre d'arrêt / *Stop bar* (P) Programmable

C Barre d'arrêt / *Stop bar* (C) Commandable / Available to order

I Barre d'entrée interdite / *No entry bar*

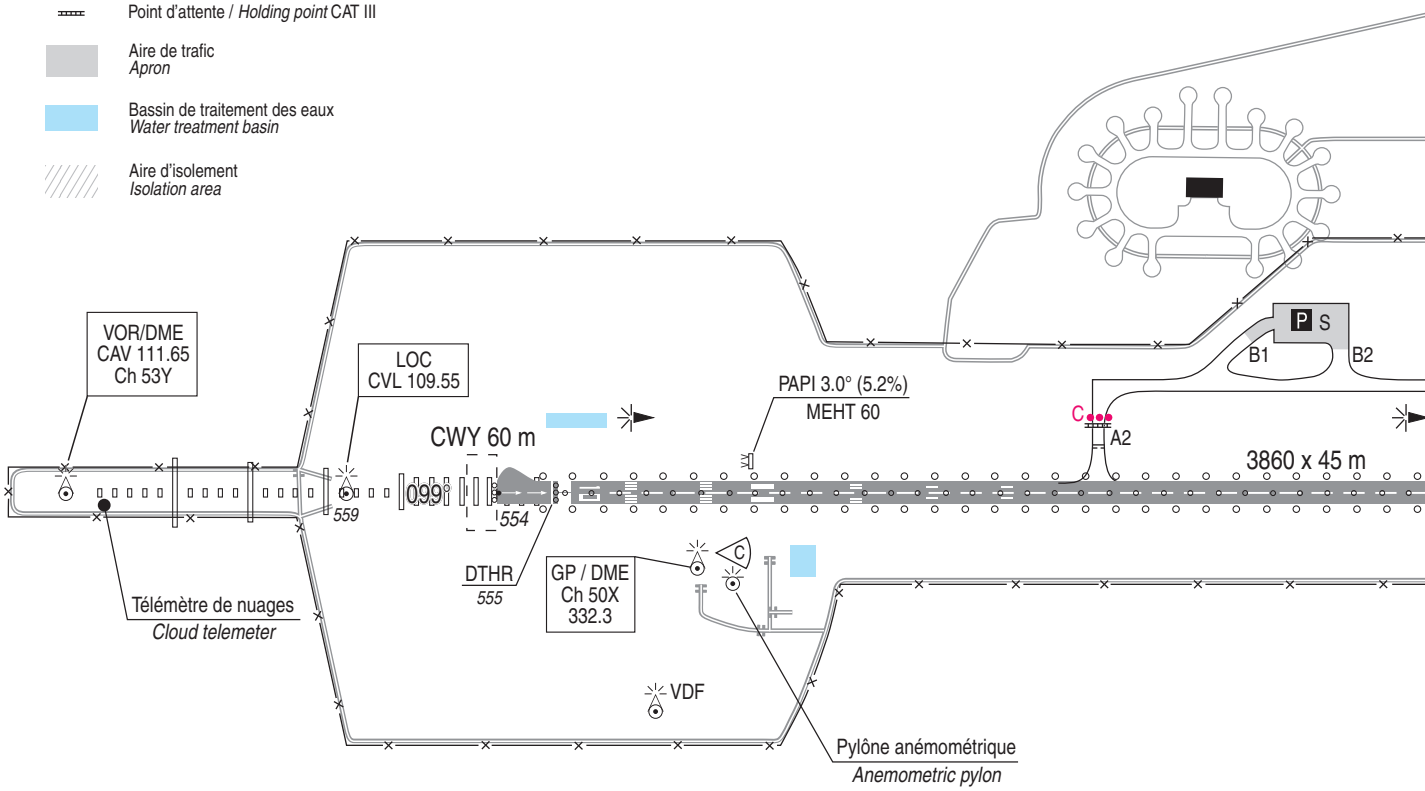
Point d'attente / *Holding point*

Point d'attente / *Holding point* CAT III

Aire de trafic
*Apron*

Bassin de traitement des eaux
*Water treatment basin*

Aire d'isolement
*Isolation area*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 10 | 48° 46' 46.51" N | 004° 09' 30.27" E | 10 | LIH 900 m | LIH / LIL | 3860 | 3920 | 3860 | 3750 | Revêtue *Paved* | 69 F/A/W/T |
| DTHR 10 | 48° 46 45.81" N | 004° 09' 35.58" E | | | | | | | | | |
| THR 28 | 48° 46 22.18" N | 004° 12' 35.73" E | 28 | LIH 900 m | LIH / LIL | 3860 | 3920 | 3860 | 3750 | | |
| DTHR 28 | 48° 46 22.88" N | 004° 12' 30.42" E | | | | | | | | | |

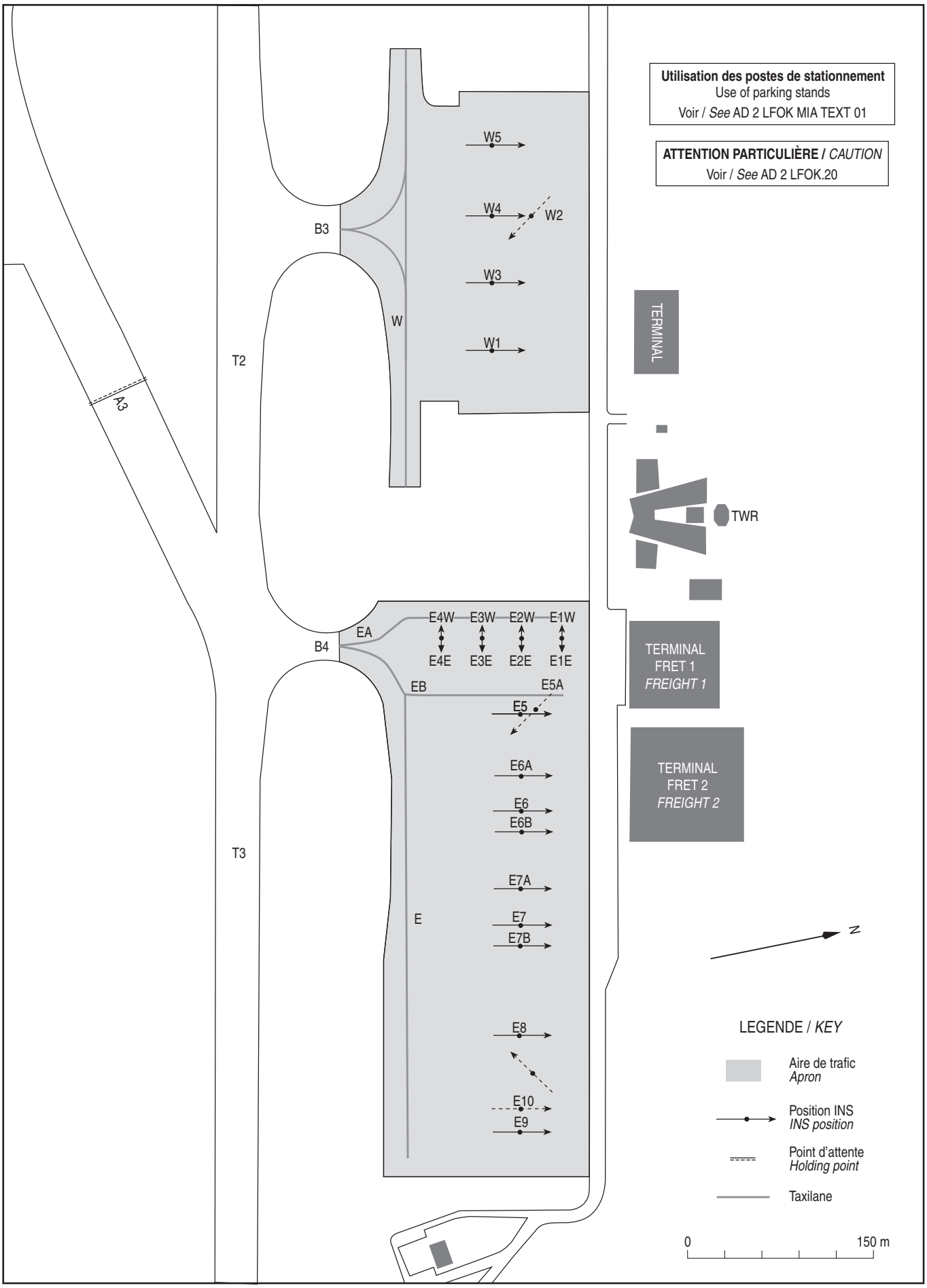


AMDT 09/26 **CHG :** ajout barre d'entrée interdite en A3/*no entry bar added on A3*, point d'attente/*holding point* CAT III sur/*on* A2, ARP, modification barres d'arrêt/*stop bars*, taxilane M devient aire de trafic/*becomes apron*, suppression bassins/*basins removed*.

© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

CHALONS **VATRY**






© SIA

**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

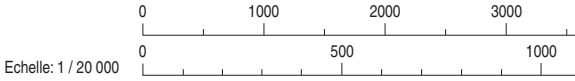
CHALONS **VATRY**
RWY 10/28

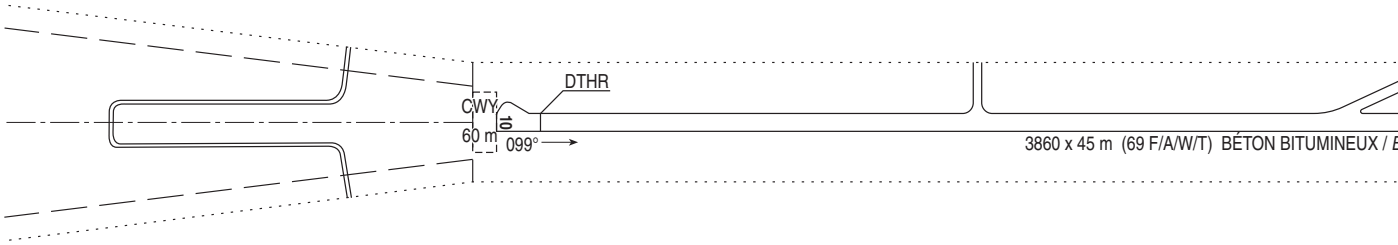
VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | |
|---|---|
| RWY 10 | |
| 3860 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 3920 | TODA - Distance de décollage utilisable |
| 3860 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable |
| 3750 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable |




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE

| | |
|---|---|
| ⑤ | NUMERO D'IDENTIFICATION |
| ✳ | ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE |
| ◉ | MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ... |
| ▬ | BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE |
| | OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL) |

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTION

Levé exécuté en octobre 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

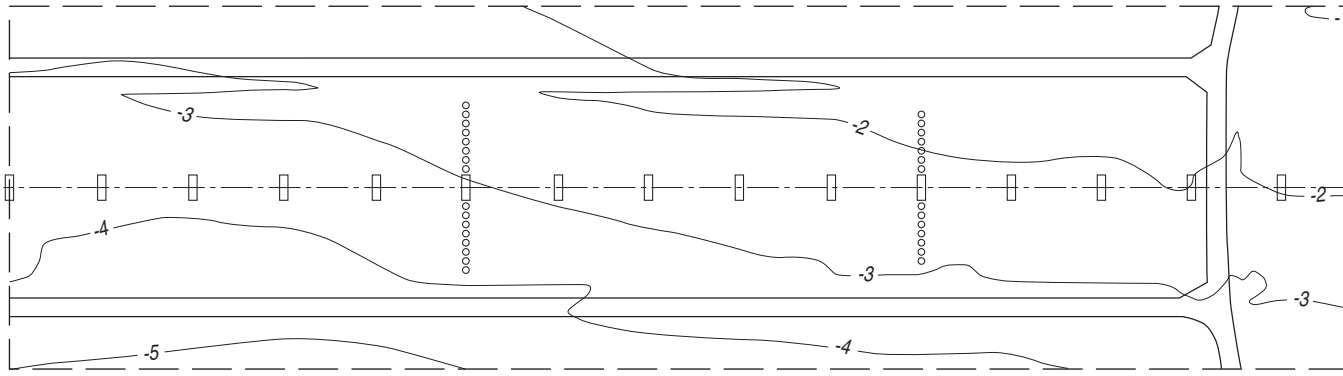
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

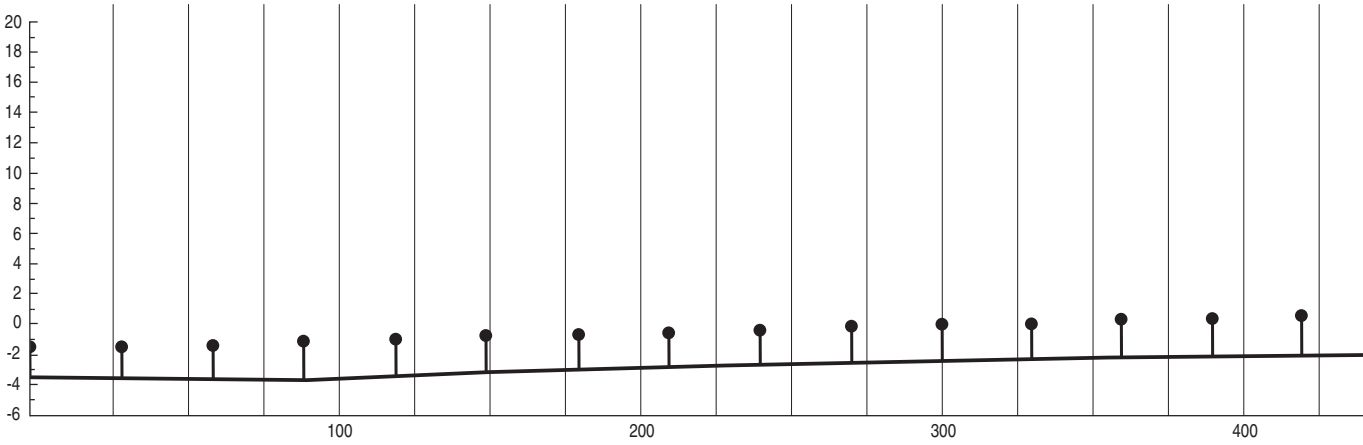
*Precision approach terrain chart - ICAO*

CHALONS **VATRY**
RWY 10

VAR 2° E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en septembre 1999
Nivellement rattaché au N.G.F.



© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures mains fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| CAV | REF AD 2 LFOK.19 | | X | X | |
| CVT | REF AD 2 LFOK.19 | X | X | | X |
| TRO | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| VAT | REF AD 2 LFOK.19 | | X | | X |
| ARSIL | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ASRUL | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| DIKOL | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| KELON | REF ENR 4.4 | | X | X | X |
| OKBUK | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| OKVIG | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| VAXED | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| OK400 | 48°35'00.3" N 004°04'43.5" E | X | | X | |
| OK404 | 48°49'20.5" N 004°28'36.7" E | X | | | X |
| OK500 | 49°01'37.7" N 003°58'35.4" E | X | | X | |
| OK610 | 48°51'26.0" N 004°20'52.7" E | X | | | X |
| FOK10 | 48°47'54.9" N 004°00'45.6" E | X | | | X |
| RW10 | 48°46'45.81" N 004°09'35.58" E | X | | | X |
| IOK28 | 48°44'26.7" N 004°27'06.7" E | X | | | X |
| FOK28 | 48°45'14.1" N 004°21'11.2" E | X | | | X |
| RW28 | 48°46'22.88" N 004°12'30.42" E | X | | | X |
| IF CONV RWY 10 | 48°48'18.8" N 003°57'39.8" E | | X | | X |
| FAP ILS RWY 10 | 48°47'55.0" N 004°00'46.2" E | | X | | X |
| FAP / FAF ILS RWY 28 | 48°45'14.3" N 004°21'11.1" E | | X | | X |
| FAF VOR RWY 28 | 48°45'07.8" N 004°21'05.1" E | | X | | X |
| FAF NDB RWY 28 | 48°45'17.4" N 004°21'09.6" E | | X | | X |



© SIA

**RNP RWY 10**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.3°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | OKBUK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKVIG | IF | OKVIG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | OKBUK | - | 189 | 191.0 | 6.0 | - | 2500 | - | - | - | 1 |
| INA ASRUL | IF | ASRUL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | OKBUK | - | 009 | 011.0 | 6.0 | - | 2500 | - | - | - | 1 |
| INA OKBUK | IF | OKBUK | - | - | - | - | - | 2500 | - | - | - | - |
| APCH | IF | OKBUK | - | - | - | - | - | 2500 | - | - | - | - |
| | TF | FOK10 | - | 099 | 101.0 | 5.6 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1 |
| | TF | RW10 | Yes | 099 | 101.1 | 6.0 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | CVT | - | 098 | 100.8 | 6.4 | - | - | - | - | - | 1 |
| | TF | OK610 | - | 009 | 011.1 | 6.0 | - | - | - | 210 | - | 1 |
| | TF | OKVIG | - | 279 | 281.2 | 18.0 | - | - | - | - | - | 1 |
| | TF | OKBUK | - | 189 | 191.0 | 6.0 | - | 2500 | - | - | - | 1 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOK |
| **Runway** | 10 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E10A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484645.8100N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0040935.5800E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 214.5 |
| **FPAP Latitude** | 484622.1800N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -23.6300 |
| **FPAP Longitude** | 0041235.7300E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 180.1500 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0B 0F 06 0C 0A 00 00 01 30<br>31 05 64 10 EF 14 B8 04 C9 01<br>61 1C 64 47 FF 6C 7F 05 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 FA 9C 16 FF 2B |
| **Calculated CRC Value** | 9C16FF2B |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 169.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 28**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 2.3°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | OKBUK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VAXED | IF | VAXED | - | - | - | - | - | 3500 | 4000 | - | - | - |
| | TF | OK404 | - | 101 | 103.6 | 14.6 | - | 3500 | 4000 | - | - | 1 |
| | TF | IOK28 | - | 189 | 191.5 | 5.0 | - | 2500 | 4000 | 210 | - | 1 |
| INA OKBUK | IF | OKBUK | - | - | - | - | - | 3500 | - | - | - | - |
| | TF | VAXED | - | 066 | 068.3 | 10.4 | - | 3500 | 4000 | - | - | 1 |
| | TF | OK404 | - | 101 | 103.6 | 14.6 | - | 3500 | 4000 | - | - | 1 |
| | TF | IOK28 | - | 189 | 191.5 | 5.0 | - | 2500 | 4000 | 210 | - | 1 |
| APCH | IF | IOK28 | - | - | - | - | - | 2500 | 4000 | 210 | - | - |
| | TF | FOK28 | - | 279 | 281.4 | 4.0 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1 |
| | TF | RW28 | - | 279 | 281.4 | 5.9 | - | - | - | - | -3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | OKBUK | - | 279 | 281.2 | 13.5 | - | - | 2500 | - | - | 1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOK |
| **Runway** | 28 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E28A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484622.8800N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0041230.4200E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 223.8 |
| **FPAP Latitude** | 484646.5100N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 23.6300 |
| **FPAP Longitude** | 0040930.2700E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -180.1500 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0B 0F 06 0C 1C 00 00 01 38<br>32 05 40 5D EE 14 A8 5A CE 01<br>BE 1C 9C B8 00 94 80 FA EA 01<br>2C 01 64 00 C8 FA E8 9F 0E 5D |
| **Calculated CRC Value** | E89F0E5D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 178.6 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

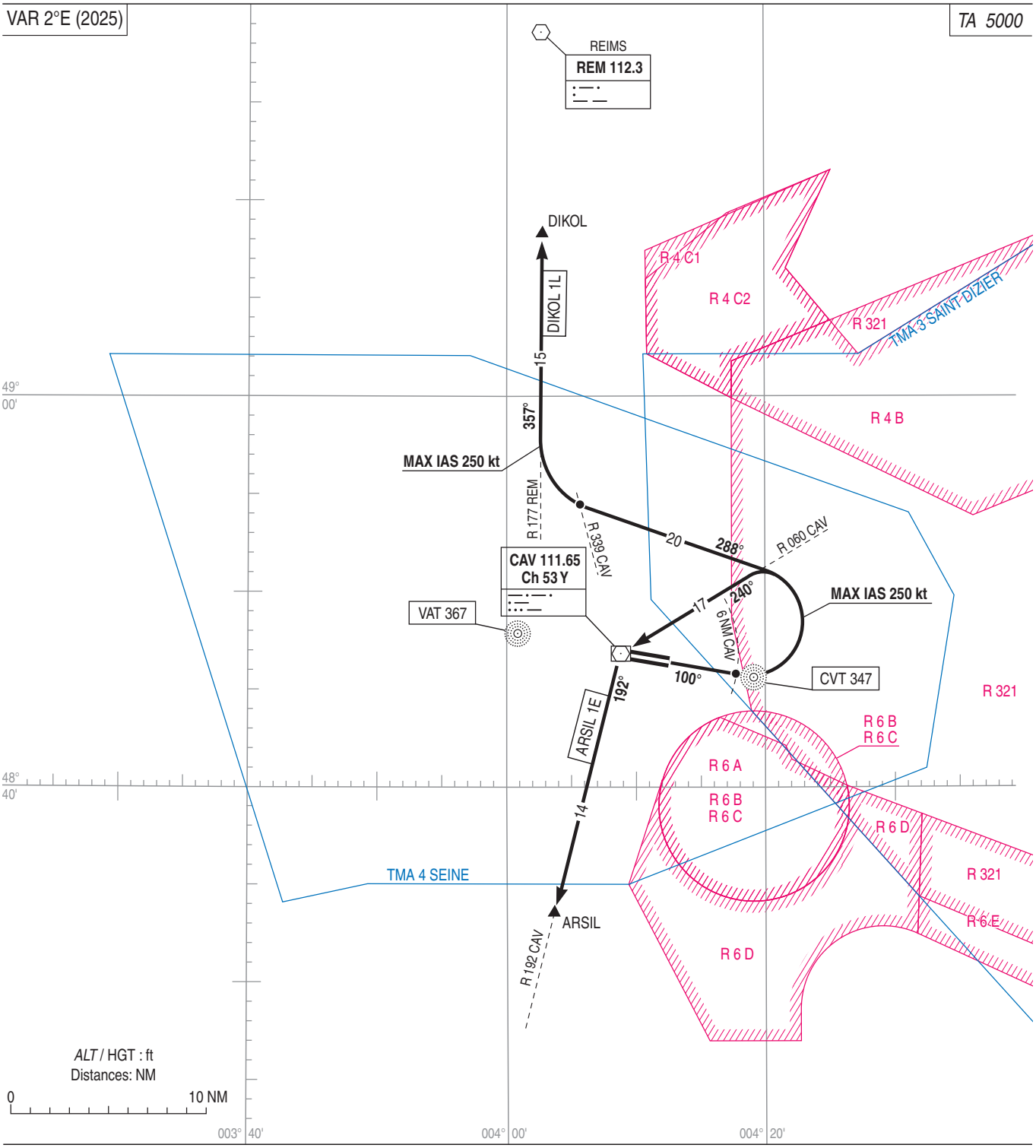
# CHALONS VATRY
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS Only | | | | | | MAG VAR 2025 2.3°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **OKBUK** | - | **OKBUK** | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIKOL 2P** | | | | | | | | | | | |
| | IF | DIKOL | - | - | - | - | - | - | - | 250 | - |
| | TF | OK500 | - | 201 | 203.4 | 7.2 | - | 2700 | - | - | 1.0 |
| | TF | OKVIG | - | 201 | 203.4 | 7.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKBUK | - | 189 | 191.0 | 6.0 | - | 2500 | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 2S** | | | | | | | | | | | |
| | IF | DIKOL | - | - | - | - | - | - | - | 250 | - |
| | TF | VAXED | - | 168 | 170.0 | 15.7 | - | 3500 | 4000 | - | 1.0 |
| **TRO 2P** | | | | | | | | | | | |
| | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | - | 250 | - |
| | TF | ASRUL | - | 348 | 350.5 | 28.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKBUK | - | 009 | 011.0 | 6.0 | - | 2500 | - | - | 1.0 |
| **TRO 2S** | | | | | | | | | | | |
| | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | - | 250 | - |
| | TF | OK400 | - | 011 | 013.0 | 20.5 | - | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | VAXED | - | 003 | 005.0 | 17.9 | - | 3500 | 4000 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CHALONS VATRY
## SID CONV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | VATRY | 136.380 |
| APP : | SEINE Approche / *Approach* | 118.890 |
| **TWR** : | VATRY Tour / *Tower* | 129.405 |




**ITINERAIRES :**
Sauf instruction du CTL, maintenir *5000* jusqu'à la rejointe de l'AWY B3.
**DIKOL 1L :**
Monter dans l'axe à 5.5% (1). A 6 NM CAV, tourner à gauche 288°. A l'intersection du R 339 CAV, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 177 REM (357°) vers DIKOL.
**ARSIL 1E :**
Monter dans l'axe à 5.5% (1). A 6 NM CAV, tourner à gauche pour intercepter le R 060 CAV (240°) vers CAV. A CAV, suivre le R 192 CAV (192°) vers ARSIL.
(1) Pente ATS : Harmonisation avec départs TMA PARIS

***OUTGOING ROUTES :***
*Except otherwise instructed by ATC, maintain 5000 until joining up with AWY B3.*
***DIKOL 1L :***
*Climb straight ahead at 5.5% (1). At 6 NM CAV, turn left 288°.*
*When crossing R 339 CAV, turn right to intercept and follow R 177 REM (357°) to DIKOL.*
***ARSIL 1E :***
*Climb straight ahead at 5.5% (1). At 6 NM CAV, turn left to intercept R 060 CAV (240°) to CAV. At CAV, follow R 192 CAV (192°) to ARSIL.*

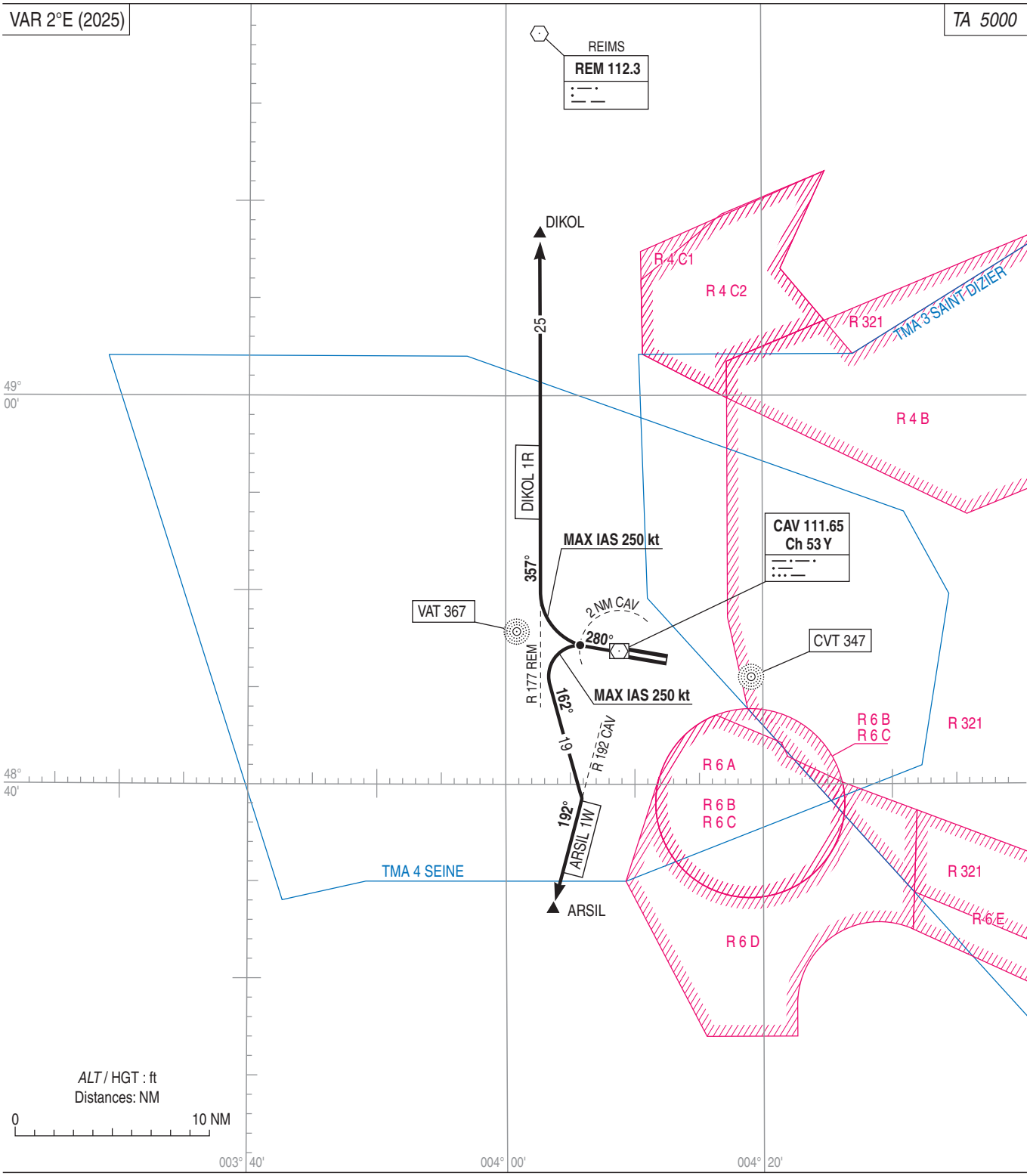
*(1) Climb gradient : Harmonization with TMA PARIS departures.*



© SIA

# CHALONS VATRY
## SID CONV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | VATRY | 136.380 |
| APP : | SEINE Approche /*Approach* | 118.890 |
| **TWR** : | VATRY Tour /*Tower* | 129.405 |




**ITINERAIRES :**
Sauf instruction du CTL, maintenir *5000* jusqu'à la rejointe de l'AWY B3.
**DIKOL 1R :**
Monter dans l'axe à 5,5% (1). A 2 NM CAV, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 177 REM (357°) vers DIKOL.
**ARSIL 1W :**
Monter dans l'axe à 6,9% (2). A 2 NM CAV, tourner à gauche 162° pour intercepter et suivre le R 192 CAV (192°) vers ARSIL.
(1) Pente ATS : Harmonisation avec départs TMA PARIS
(2) Pente ATS : Intégration de l'AWY à ARSIL.

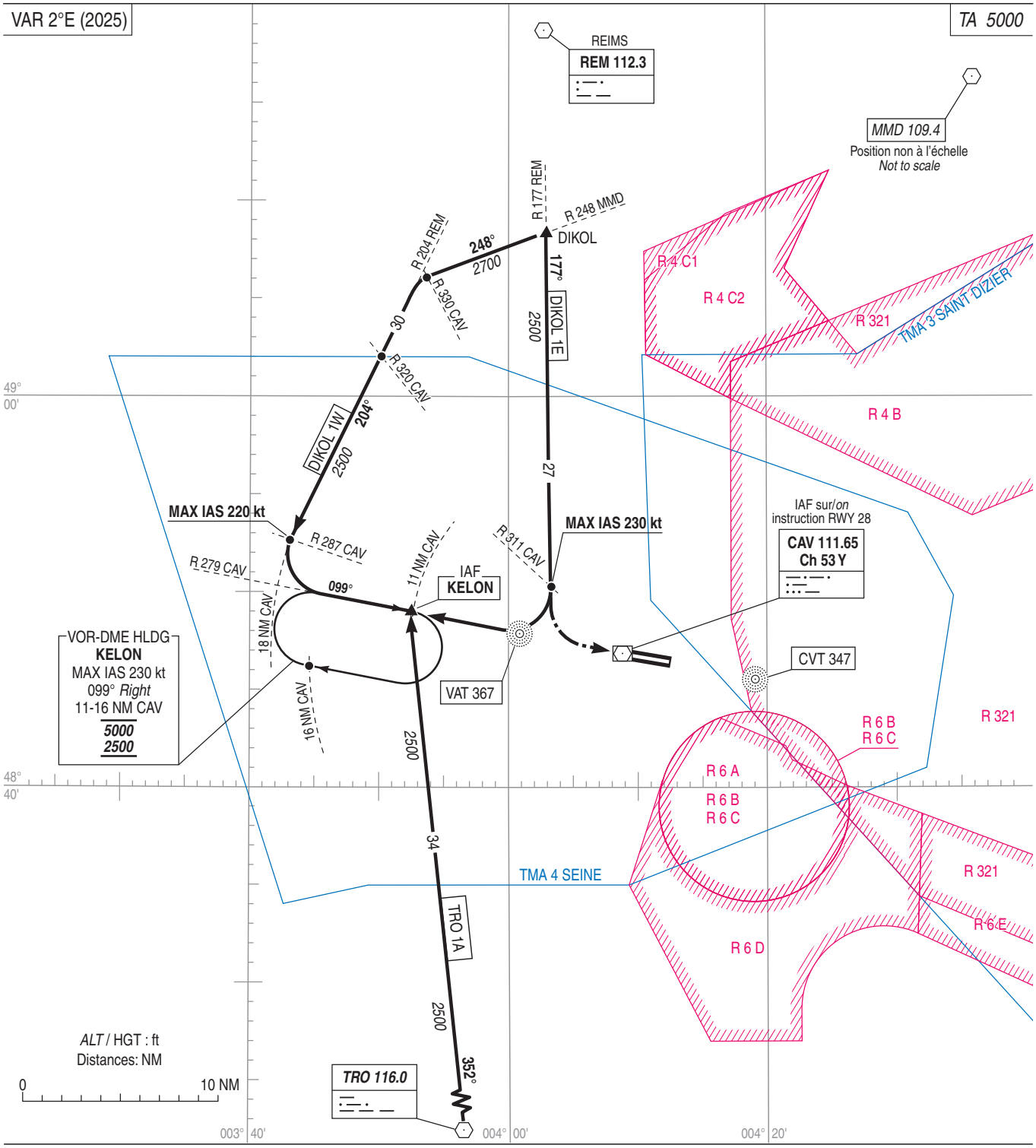
***OUTGOING ROUTES :***
*Except otherwise instructed by ATC, maintain 5000 until joining up with AWY B3.*
***DIKOL 1R :***
*Climb straight ahead at 5.5% (1). At 2 NM CAV, turn right to intercept and follow R 177 REM (357°) to DIKOL.*
***ARSIL 1W :***
*Climb straight ahead at 6.9% (2). At 2 NM CAV, turn left 162° to intercept and follow R 192 CAV (192°) to ARSIL.*
*(1) Climb gradient: Harmonization with TMA PARIS departures.*
*(2) Climb gradient: Join up AWY at ARSIL.*


© SIA

# CHALONS VATRY
# STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche /*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour /*Tower* 129.405

Sur instruction APP
*On APP instruction*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**
Appliquer la procédure d'approche interrompue décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.
Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, appliquer la procédure de dégagement de la TMA.

***RADIO FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH***
*Comply with the missed approach procedure described in IAC then attempt a new approach.*
*If this second attempt is followed by a new missed approach, comply with the procedure to vacate the TMA.*

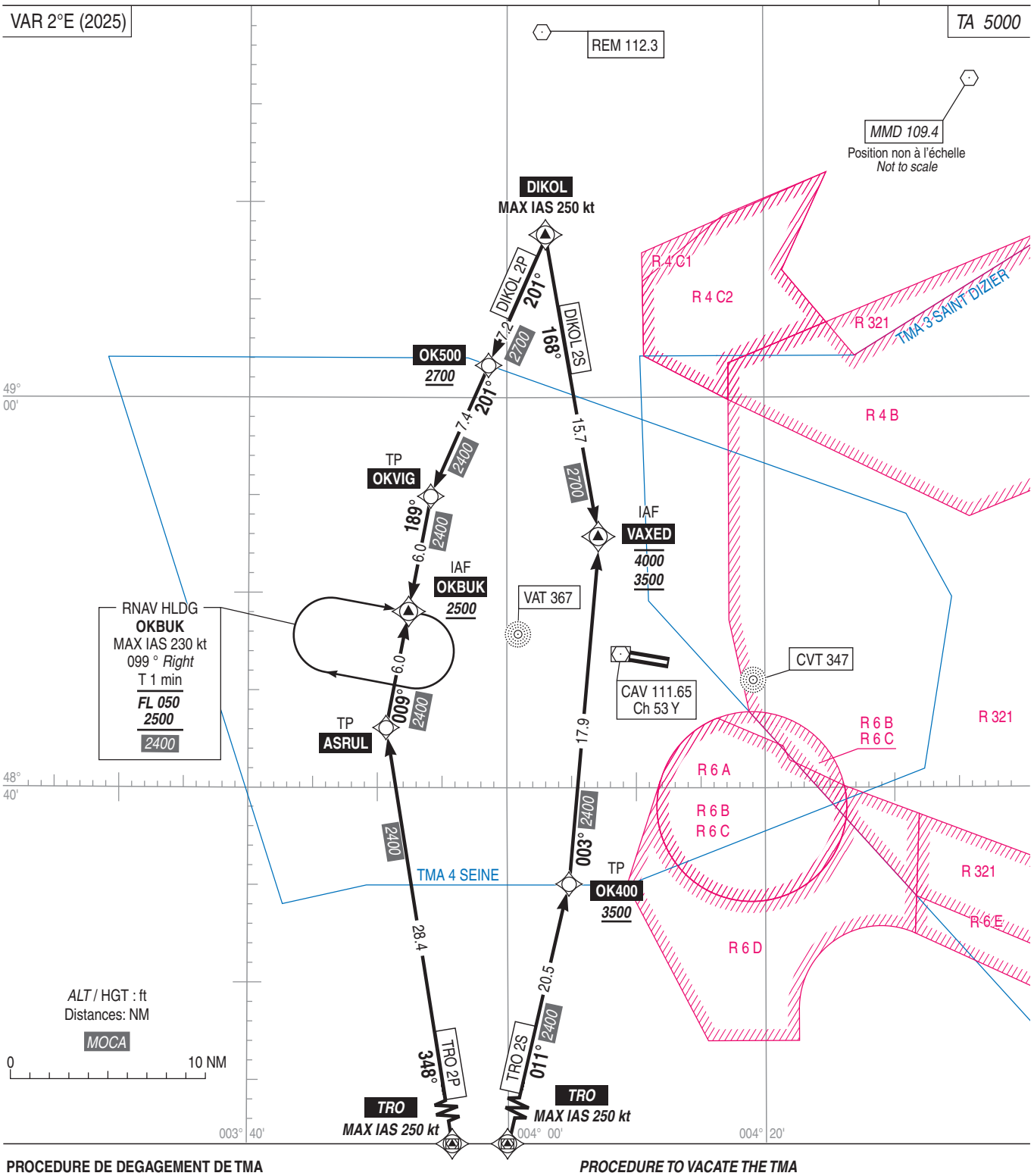
**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE TMA**
Utiliser la trajectoire de départ vers TRO à *5000* et rechercher les conditions VMC.

***PROCEDURE TO VACATE THE TMA***
*Comply with departure TRO at 5000 and seek VMC.*


© SIA

# CHALONS VATRY
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** VATRY | 136.380 | **RNAV 1** |
| APP : SEINE Approche /*Approach* | 118.890 | GNSS seulement /*only* |
| **TWR** : VATRY Tour /*Tower* | 129.405 | |




**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE TMA**
Utiliser la trajectoire de départ vers TRO à *5000* et rechercher les conditions VMC.

***PROCEDURE TO VACATE THE TMA***
*Comply with departure TRO at 5000 and seek VMC.*

**SECIFICATIONS DE NAVIGATION**
Toutes les STAR RNAV sont protégées selon les critères de spécification de navigation de la RNAV1 avec senseur GNSS seulement.
Ces STAR sont définies pour les équipages et ACFT certifiés RNAV 1 exclusivement.
Le pilote doit se signaler "NON RNAV" immédiatement en cas de perte de capacité RNAV en cours de vol, l'APP assurant aux équipages une surveillance radar et un guidage radar si nécessaire.

***NAVIGATION SPECIFICATIONS***
*All the RNAV STAR are protected according to the navigation specification criteria of RNAV1 equipment with GNSS sensor only.*
*These STARs are defined for crews and ACFT certified RNAV 1 exclusively.*
*The pilot must report "non RNAV" immediately in the event of the loss of RNAV capability in flight, APP providing crews with radar surveillance and radar vectoring if necessary.*


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

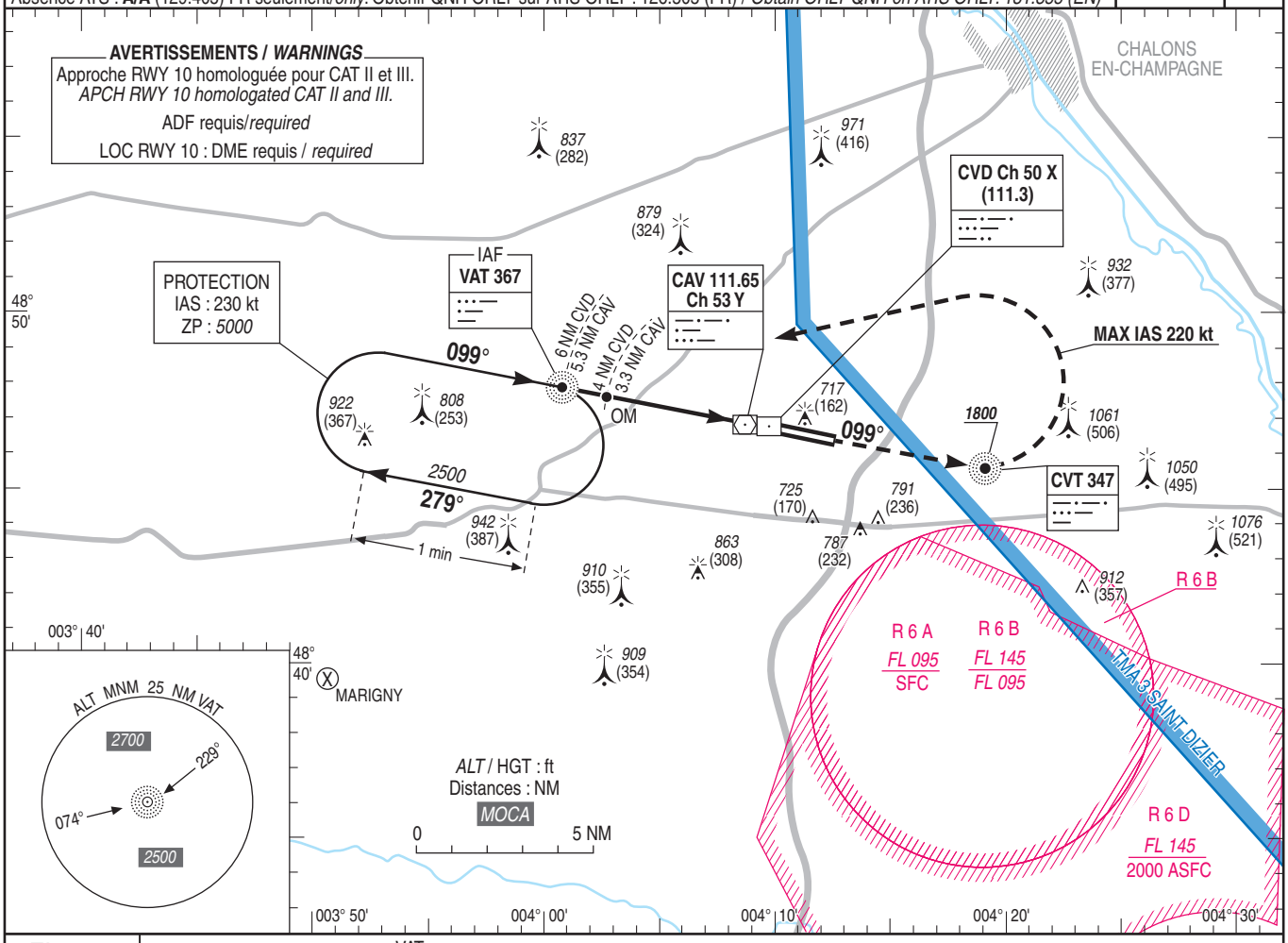
*ALT AD : 586,* ***DTHR : 555 (21 hPa)***

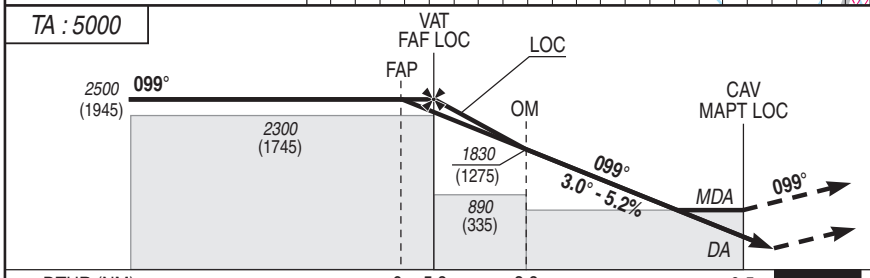
CHALONS **VATRY**

ILS Y CAT I ou/*or* ILS Y CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Y RWY 10

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405
Absence ATS : **A/A** (129.405) FR seulement/*only*. Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY : 126.505 (FR) / *Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY: 131.355 (EN)*

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **CVD 111.3** | 2°E |
| RDH : 49 | (2025) |




API : Monter **dans l'axe**. A ***1800*** (1245), tourner à **gauche vers VAT** en montée vers ***2500*** (1945).
Ne pas tourner avant CVT.
Monter à *2000* (1445) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb* ***straight ahead.***
*At* ***1800*** *(1245), turn* ***left to VAT*** *up to* ***2500*** *(1945).*
*Do not turn before CVT.*
*Climb to 2000 (1445) prior to level acceleration.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → DTHR (NM) | 6 | 5.8 | 3.8 | 0.5 |
| → CVD (NM) | 6.2 | 6 | 4 | 0.7 |
| → CAV (NM) | 5.5 | 5.3 | 3.3 | 0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Y | | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | LOC Y | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS, HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | (2) | (2) | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 159 | 58 | | | | ***1120*** (570) | 1500 | ***1460*** (910) | 1500 |
| B | | | 169 | 70 | | | | ***1140*** (580) | 1600 | ***1480*** (920) | 1600 |
| C | ***760*** (200) | 550 | 171 | 81 | ***880*** (320) | 750 | 320 | ***1260*** (710) | 2400 | ***1600*** (1050) | 2400 |
| D | | | 184 | 99 | | | | ***1290*** (740) | 3600 | ***1630*** (1080) | 3600 |
| DL | | | 184 | 100 | - | - | - | - | - | - | - |

| **DME CAV** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2360*** (1805) | ***2040*** (1485) | ***1720*** (1165) | ***1410*** (855) | ***1090*** (535) |

| **DME CVD** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2150*** (1595) | ***1830*** (1275) | ***1510*** (955) | ***1190*** (635) |

Observations / *Remarks* : Base OCH ILS CAT A et B / *OCH base ILS CAT A and B* : NIL.
(1) MVL CAT C interdites au Sud de la piste si R 6 A active / *Circling CAT C prohibited South of RWY if R 6 A active.*
MVL CAT D interdites au Sud de la piste / *Circling CAT D prohibited South of RWY.*
(2) OCH ILS 1 et/*and* 2 CAT C : calculées pour avion large / *calculated for large ACFT.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.3 NM | 4 min 33 | 3 min 44 | 3 min 11 | 2 min 46 | 2 min 27 | 1 min 59 | 1 min 43 |
| OM - DTHR | 3.8 NM | 3 min 15 | 2 min 41 | 2 min 17 | 1 min 59 | 1 min 45 | 1 min 26 | 1 min 14 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CHALONS **VATRY**

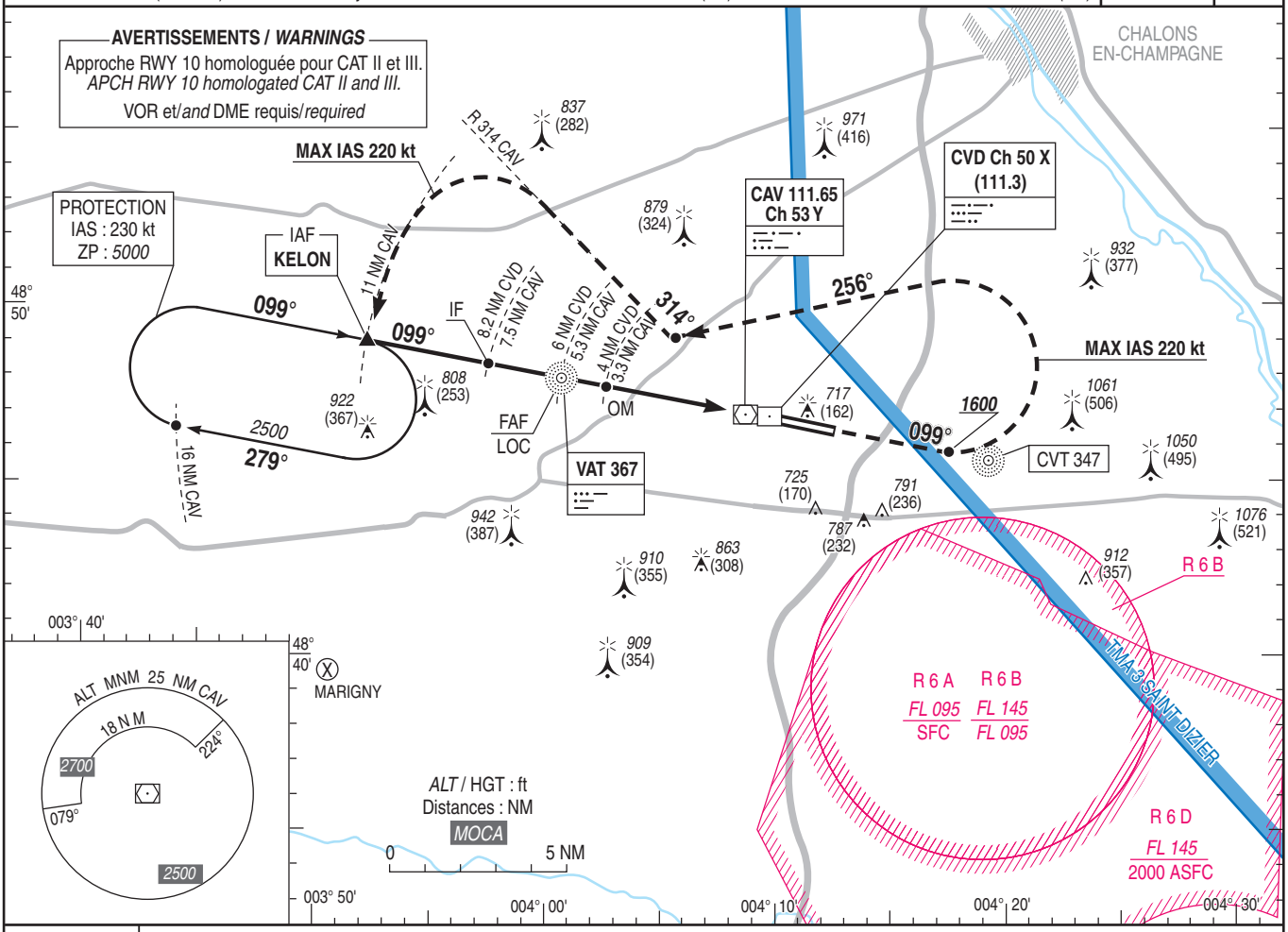
CAT A B C D

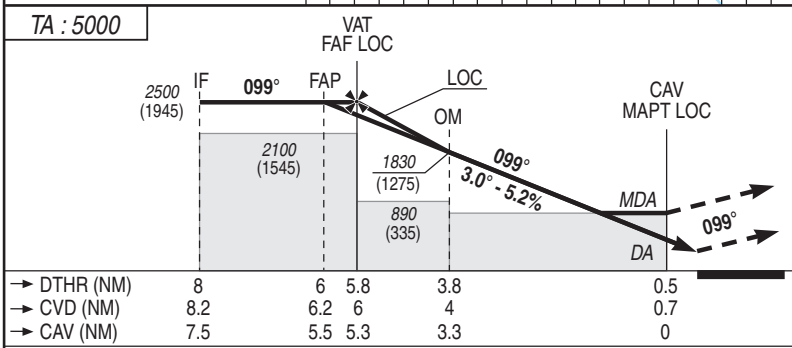
*ALT AD : 586,* ***DTHR : 555 (21 hPa)***

ILS Z CAT I ou/*or* ILS Z CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Z RWY 10

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405
Absence ATS : **A/A** (129.405) FR seulement/*only.* Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY : 126.505 (FR) / *Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY: 131.355 (EN)*

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **CVD 111.3** | 2°E |
| RDH : 49 | (2025) |




API : Monter **dans l'axe**. A ***1600*** (1045), tourner **à gauche 256°** en montée vers ***2500*** (1945) pour intercepter et suivre le **R 314 CAV** (314°) vers l'arc **11 NM CAV, KELON** ensuite.
Monter à *2000* (1445) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1600*** *(1045), turn* ***left 256°*** *up to* ***2500*** *(1945) to intercept and follow* ***R 314 CAV*** *(314°) to* ***11 NM*** *arc* ***CAV***, ***KELON*** *after.*
*Climb up to 2000 (1445) prior to level acceleration.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| → DTHR (NM) | 8 | 6 | 5.8 | 3.8 | | 0.5 |
| → CVD (NM) | 8.2 | 6.2 | 6 | 4 | | 0.7 |
| → CAV (NM) | 7.5 | 5.5 | 5.3 | 3.3 | | 0 |

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Z | | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | LOC Z | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS, HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | (2) | (2) | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 159 | 58 | | | | ***1120*** (570) | 1500 | ***1460*** (910) | 1500 |
| B | | | 169 | 70 | | | | ***1140*** (580) | 1600 | ***1480*** (920) | 1600 |
| C | ***760*** (200) | 550 | 171 | 81 | ***880*** (320) | 750 | 320 | ***1260*** (710) | 2400 | ***1600*** (1050) | 2400 |
| D | | | 184 | 99 | | | | ***1290*** (740) | 3600 | ***1630*** (1080) | 3600 |
| DL | | | 184 | 100 | - | - | - | - | - | - | - |

| DME CAV NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2360*** (1805) | ***2040*** (1485) | ***1720*** (1165) | ***1410*** (855) | ***1090*** (535) |

| DME CVD NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2150*** (1595) | ***1830*** (1275) | ***1510*** (955) | ***1190*** (635) |

Observations/*Remarks* : Base OCH ILS CAT A et B : NIL. *OCH base ILS CAT A and B : NIL.*
(1) MVL CAT C interdites au sud de la piste en cas d'activation de la R 6 A. MVL CAT D interdites au sud de la piste.
*Circling CAT C prohibited South of RWY in case of R 6 A activation. Circling CAT D prohibited South of RWY.*
(2) OCH ILS 1et/*and* 2 CAT C calculée pour avion large/*calculated for large ACFT.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.3 NM | 4 min 33 | 3 min 44 | 3 min 11 | 2 min 46 | 2 min 27 | 1 min 59 | 1 min 43 |
| OM - DTHR | 3.8 NM | 3 min 15 | 2 min 41 | 2 min 17 | 1 min 59 | 1 min 45 | 1 min 26 | 1 min 14 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

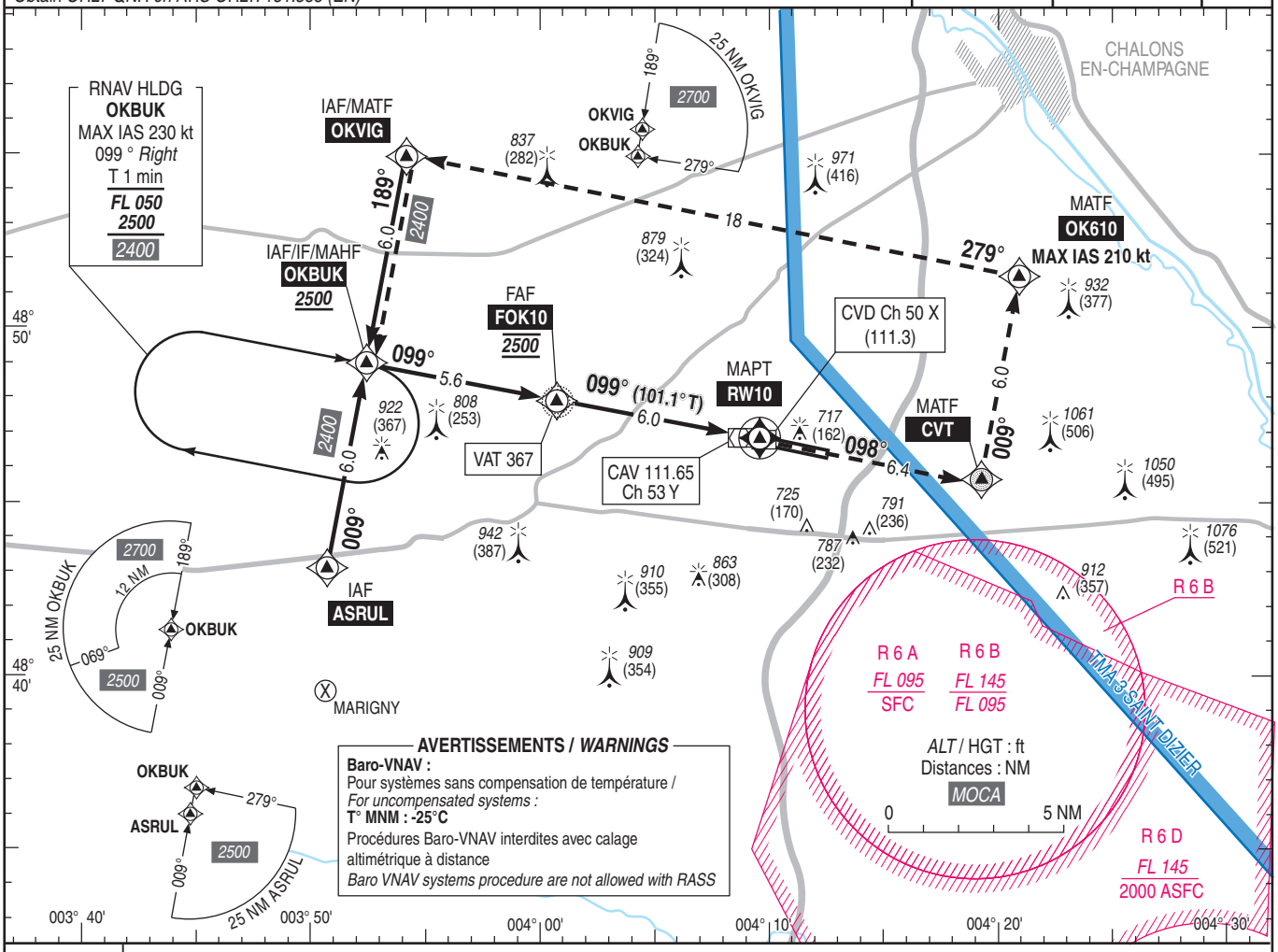
*ALT AD : 586,* ***DTHR : 555 (21 hPa)***

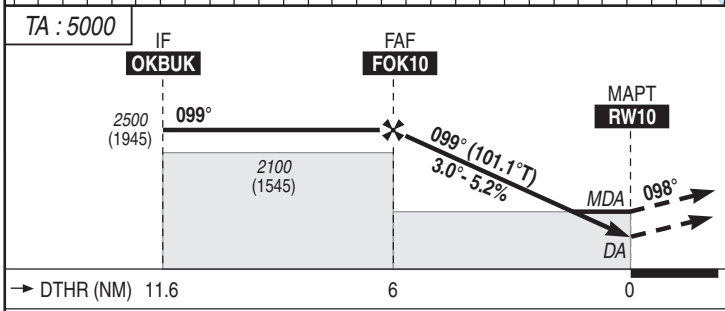
CHALONS **VATRY**

**RNP** RWY 10

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405
Absence ATS : **A/A** (129.405) FR seulement / *only.* Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY : 126.505 (FR) /
*Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY: 131.355 (EN)*

| RNP APCH | EGNOS Ch 61872 E10A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter vers **CVT**, puis tourner **à gauche** vers **OK610** (MAX IAS 210 kt), puis tourner **à gauche** vers **OKVIG** en montée vers ***2500*** (1945), puis tourner **à gauche** vers **OKBUK** pour intégrer l'attente ou suivre instructions du CTL. Monter à ***2000*** (1445) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb to* ***CVT****, then turn* ***left*** *to* ***OK610*** *(MAX IAS 210 kt), then turn* ***left*** *to* ***OKVIG*** *climbing to* ***2500*** *(1945), then turn* ***left*** *to* ***OKBUK*** *to join holding pattern or proceed according to ATC.*
*Climb to* ***2000*** *(1445) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS, HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***810*** (250) | 750 | 206 | ***880*** (320) | 750 | 192 | ***880*** (320) | 750 | 320 | ***1120*** (570) | 1500 | ***1460*** (910) | 1500 |
| B | | | 218 | | | 204 | | | | ***1140*** (580) | 1600 | ***1480*** (920) | 1600 |
| C | | | 227 | | | 212 | | | | ***1260*** (710) | 2400 | ***1600*** (1050) | 2400 |
| D | | | 237 | | | 224 | | | | ***1290*** (740) | 3600 | ***1630*** (1080) | 3600 |
| DL | | | 237 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**DIST RW10**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2200*** (1645) | ***1880*** (1325) | ***1560*** (1005) | ***1240*** (685) | ***920*** (365) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *loss of GNSS guidance during APCH* : voir/*see AIP* ENR 1.5
(1) MVL CAT C interdites au sud de la piste en cas d'activation de la R 6 A / *Circling CAT C prohibited South of RWY when R 6 A is active.*
MVL CAT D interdites au sud de la piste / *Circling CAT D prohibited South of RWY.*

| FAF - MAPT | 6.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 06 | 4 min 12 | 3 min 34 | 3 min 06 | 2 min 45 | 2 min 14 | 1 min 56 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CHALONS **VATRY**

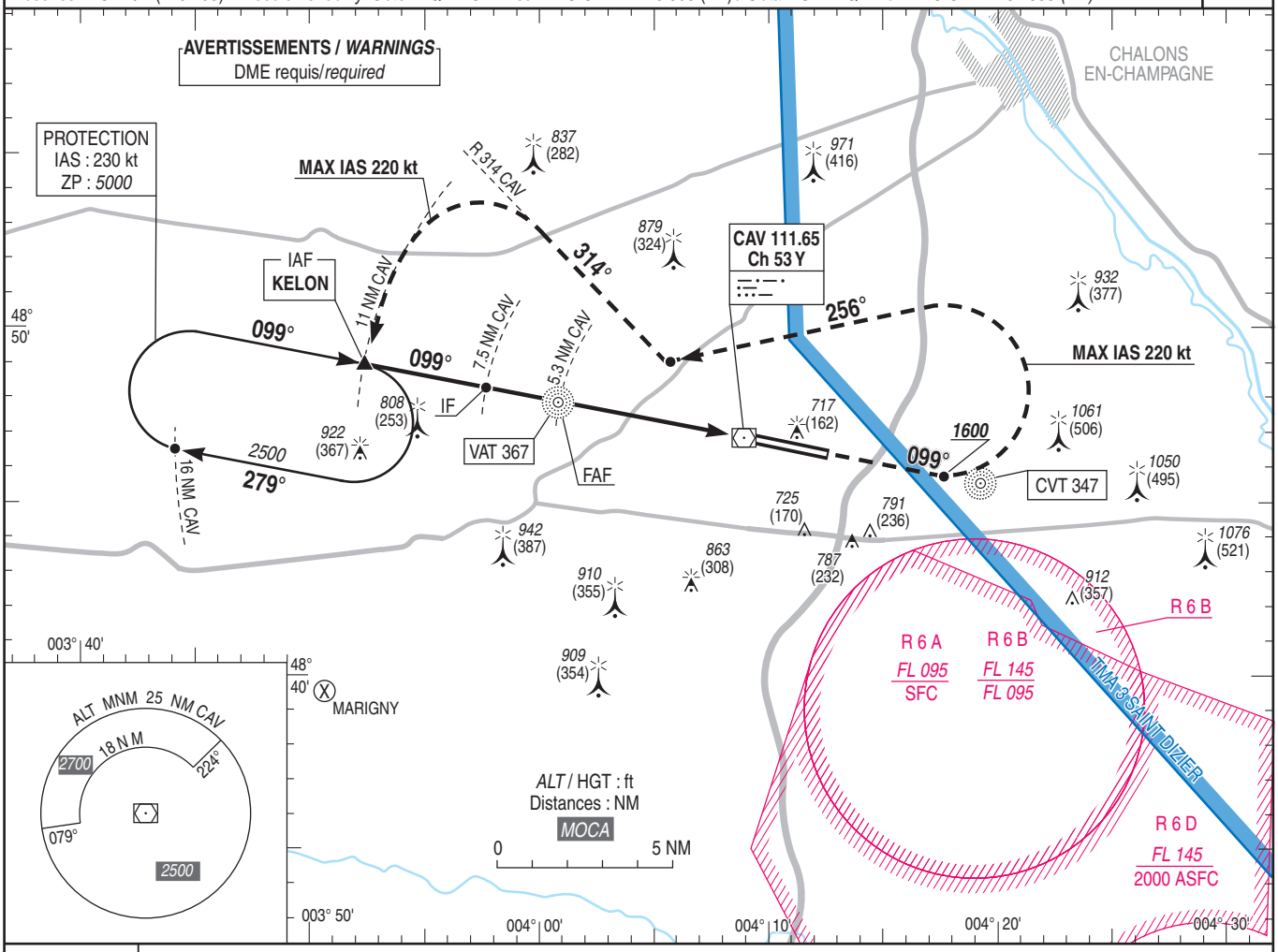
CAT A B C D

*ALT AD : 586,* ***DTHR : 555 (21 hPa)***

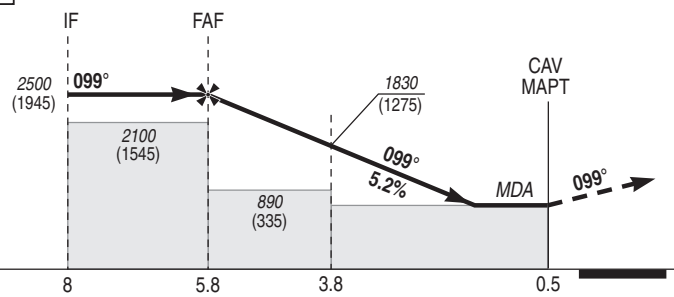
VOR RWY 10

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405
Absence ATS : **A/A** (129.405) FR seulement/*only*. Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY : 126.505 (FR) / *Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY: 131.355 (EN)*

VAR 2°E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter **R 099 CAV**. A ***1600*** (1045), tourner **à gauche 256°** en montée vers ***2500*** (1945) pour intercepter et suivre le **R 314 CAV** (314°) vers l'arc **11 NM CAV, KELON** ensuite.
Monter à *2000* (1445) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb* ***R 099 CAV.*** *At* ***1600*** *(1045), turn* ***left 256°*** *up to* ***2500*** *(1945) to intercept and follow* ***R 314 CAV*** *(314°) to* ***11 NM*** *arc* ***CAV, KELON*** *after.*
*Climb to 2000 (1445) prior to level acceleration.*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → DTHR (NM) | 8 | 5.8 | 3.8 | 0.5 | | | | |
| → CAV (NM) | 7.5 | 5.3 | 3.3 | 0 | | | | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR + DME CAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS, HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***880*** (320) | 750 | 320 | ***1120*** (570) | 1500 | ***1460*** (910) | 1500 |
| B | | | | ***1140*** (580) | 1600 | ***1480*** (920) | 1600 |
| C | | | | ***1260*** (710) | 2400 | ***1600*** (1050) | 2400 |
| D | | | | ***1290*** (740) | 3600 | ***1630*** (1080) | 3600 |

**DME CAV**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2360*** | ***2040*** | ***1720*** | ***1410*** | ***1090*** |
| (HGT) | (1805) | (1485) | (1165) | (855) | (535) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL CAT C interdites au sud de la piste en cas d'activation de la R 6 A. MVL CAT D interdites au sud de la piste.
*(1) Circling CAT C prohibited South of RWY in case of R 6 A activation. Circling CAT D prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.3 NM | 4 min 33 | 3 min 44 | 3 min 11 | 2 min 46 | 2 min 27 | 1 min 59 | 1 min 43 |
| FAF - DTHR | 5.8 NM | 4 min 58 | 4 min 06 | 3 min 29 | 3 min 02 | 2 min 41 | 2 min 10 | 1 min 53 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

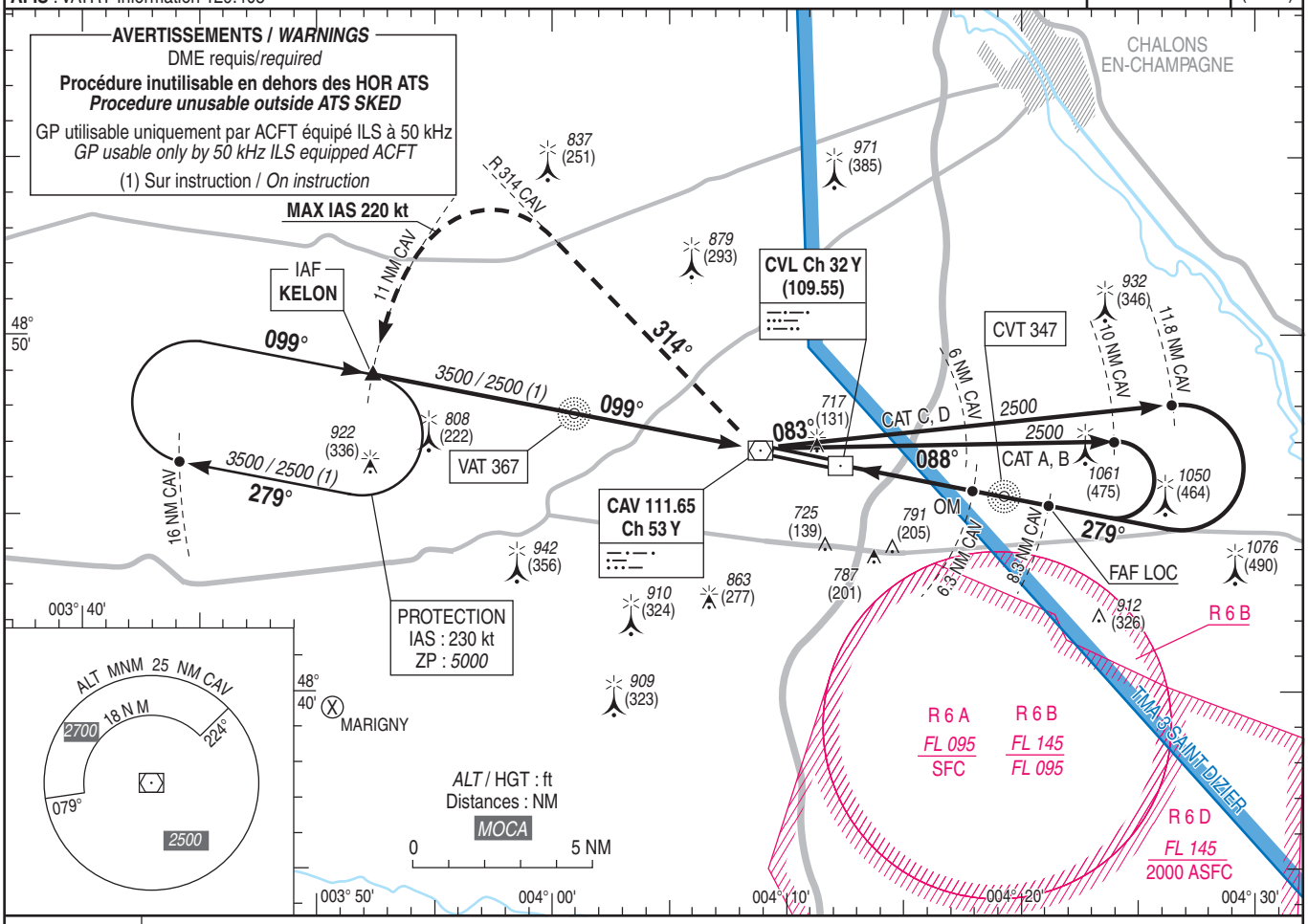
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 586,* ***DTHR : 586 (22 hPa)***

CHALONS **VATRY**

ILS ou/*or* LOC RWY 28

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **CVL 109.55** | 2°E |
| RDH : 49 | (2025) |

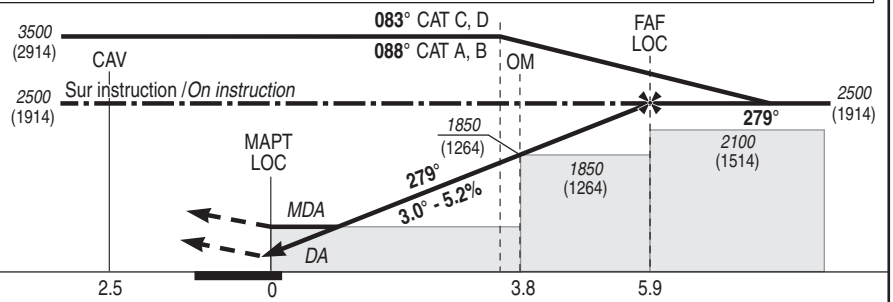



*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **CAV**, tourner **à droite R 314 CAV** (314°) en montée pour intercepter **11 NM CAV** et intégrer l'attente à ***2500*** (1914). Monter à *2000* (1414) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb* ***straight ahead.*** *At* ***CAV****, turn* ***right R 314 CAV*** *(314°) climbing to intercept* ***11 NM CAV*** *and join the holding at* ***2500*** *(1914). Climb to 2000 (1414) prior to level acceleration.*

***ALT*** **/ HGT de sécurité non valables pour l'approche initiale /** ***Safety ALT / HGT not valid for initial approach***




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 2.5 | 0 | 3.8 | 5.9 |
| DME CAV ← (NM) | 0 | 2.5 | 6 6.3 | 8.3 |
| DME CVL ← (NM) | | 0.2 | 4 | 6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | OCH CAT 1 | LOC+DME CAV | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | (2) | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***790*** (200) | | 186 | | | | ***1120*** (540) | 1500 |
| B | ***790*** (200) | | 195 | | | | ***1140*** (550) | 1600 |
| C | ***800*** (210) | 550 | 205 | ***910*** (320) | 750 | 319 | ***1260*** (680) | 2400 |
| D | ***810*** (220) | | 219 | | | | ***1290*** (710) | 3600 |
| DL | **820** (230) | | 221 | - | - | - | - | - |

| **DME CAV** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** | ***1120*** | ***1440*** | ***1760*** | ***2080*** | ***2400*** |
| (HGT) | (534) | (854) | (1174) | (1494) | (1814) |

Observations / *Remarks* : Base OCH ILS : ACFT *665* (79)
(2) OCH ILS CAT C : calculée pour avion large / *calculated for large ACFT.*
(3) MVL CAT C interdites au Sud de la piste si R 6 A active / *Circling CAT C prohibited South of RWY if R 6 A active.*
MVL CAT D interdites au Sud de la piste / *Circling CAT D prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.9 NM | 5 min 03 | 4 min 10 | 3 min 32 | 3 min 05 | 2 min 43 | 2 min 13 | 1 min 55 |
| OM - DTHR | 3.8 NM | 3 min 15 | 2 min 41 | 2 min 17 | 1 min 59 | 1 min 45 | 1 min 26 | 1 min 14 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CHALONS **VATRY**

CAT A B C D

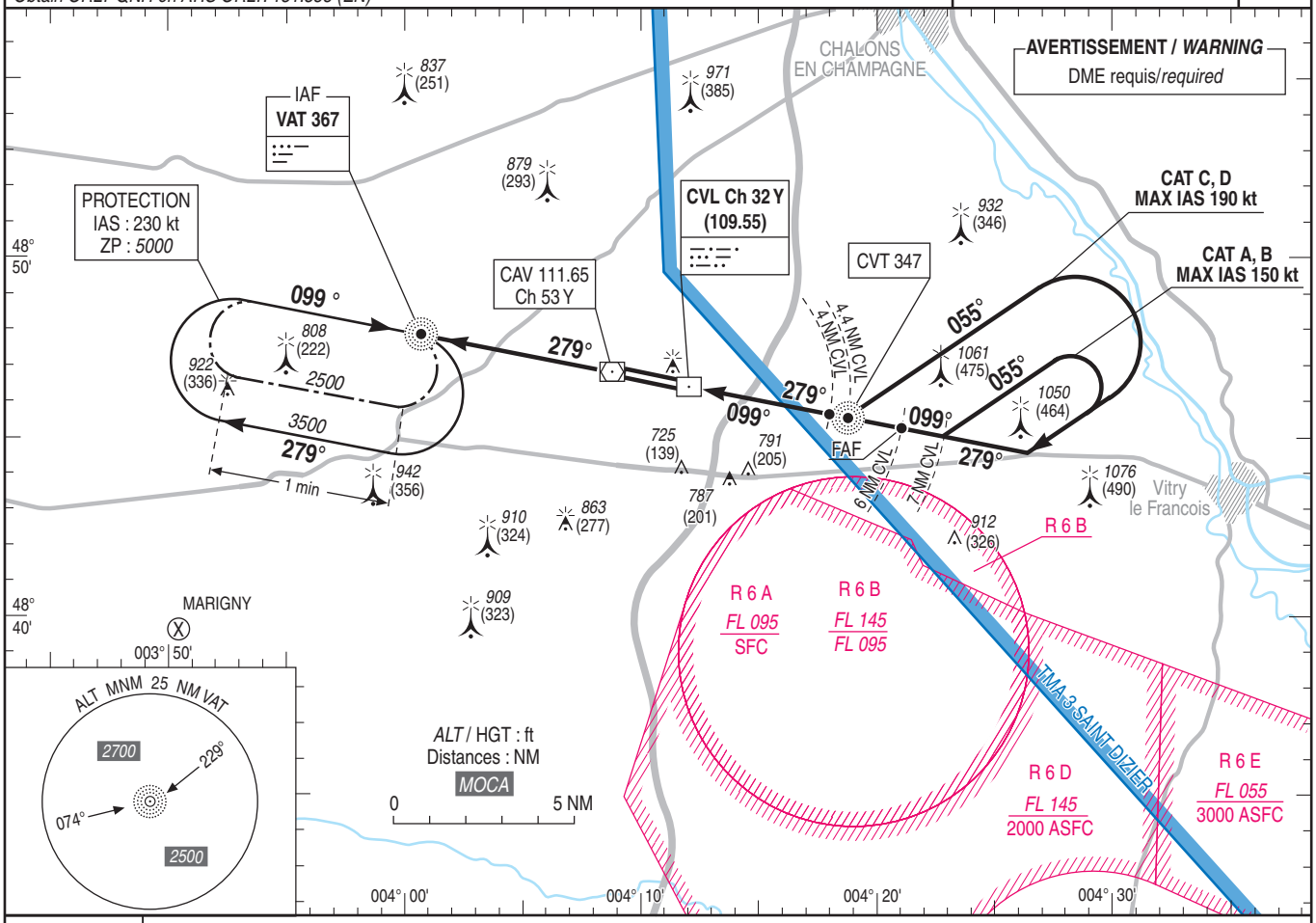
***ALT AD : 586 (22 hPa)**, DTHR : 586*

NDB RWY 28

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405
Absence ATS : **A/A** (129.405) FR seulement/*only*. Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY : 126.505 (FR) /
*Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY: 131.355 (EN)*

Sur instruction ATC / *On ATC instruction*

VAR 2°E (2025)

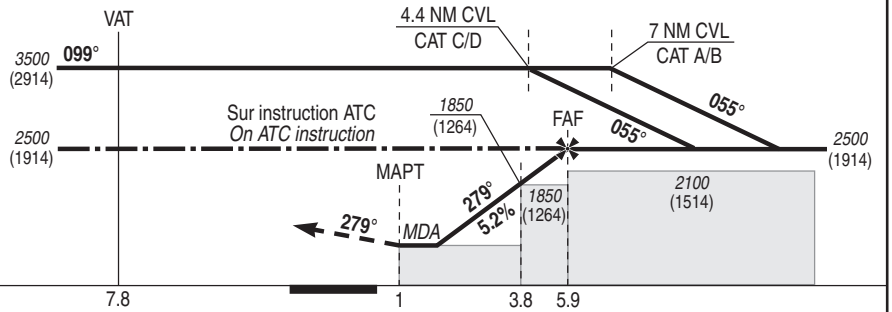



*TA : 5000*

***ALT* / HGT de sécurité non valables pour l'approche initiale / *Safety ALT / HGT not valid for initial approach***

API : Monter **R 279 VAT** (279°) vers
***2500*** (1914) pour intégrer l'hippodrome **VAT**
à ***2500*** (1914).
Monter à *2000* (1414) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb **R 279 VAT***
*(279°) up to **2500** (1914) to join*
*the race track **VAT** at **2500** (1914).*
*Climb to 2000 (1414) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB + DME CVL | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS, HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1040*** (450) | 1400 | 450 | ***1120*** (540) | 1500 | ***1460*** (880) | 1500 |
| B | | | | ***1140*** (550) | 1600 | ***1480*** (890) | 1600 |
| C | | | | ***1260*** (680) | 2400 | ***1600*** (1020) | 2400 |
| D | | | | ***1290*** (710) | 3600 | ***1630*** (1050) | 3600 |

| **DME CVL** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| ***ALT*** | ***1210*** | ***1530*** | ***1850*** | ***2160*** |
| (HGT) | (623) | (943) | (1263) | (1573) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C interdites au sud de la piste si R 6 A active. MVL CAT D interdites au sud de la piste.
*(1) Circling CAT C prohibited South of RWY if R 6 A active. Circling CAT D prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 4.9 NM | 4 min 12 | 3 min 28 | 2 min 56 | 2 min 33 | 2 min 16 | 1 min 50 | 1 min 35 |
| FAF - DTHR | 5.9 NM | 5 min 03 | 4 min 10 | 3 min 32 | 3 min 05 | 2 min 43 | 2 min 13 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

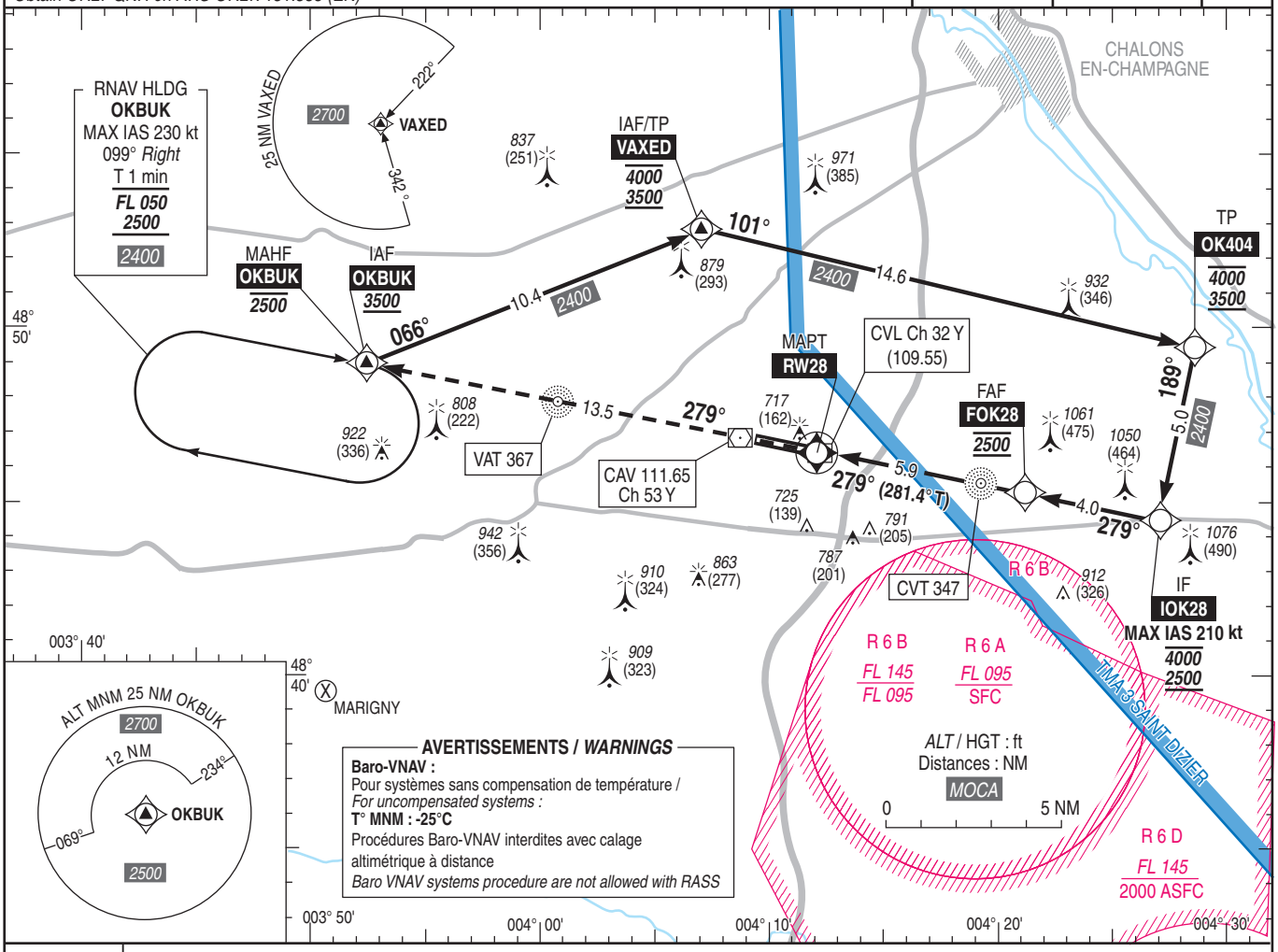
*ALT AD : 586,* ***DTHR : 586 (22 hPa)***

CHALONS **VATRY**

**RNP** RWY 28

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405
Absence ATS : **A/A** (129.405) FR seulement/*only.* Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY : 126.505 (FR) /
*Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY: 131.355 (EN)*

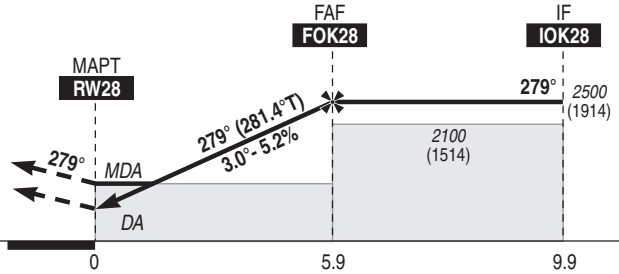
| RNP APCH | EGNOS Ch 70001 E28A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **OKBUK** pour intégrer l'attente en montée vers ***2500*** (1914), ou suivre instructions du CTL.
Monter à ***2000*** (1414) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb to* ***OKBUK****, to join holding pattern climbing to* ***2500*** *(1914), or proceed according to ATC.*
*Climb to* ***2000*** *(1414) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS, HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***840*** (250) | 750 | 180 | ***920*** (330) | 800 | 210 | ***920*** (330) | 800 | 330 | ***1120*** (540) | 1500 | ***1460*** (880) | 1500 |
| B | | | 192 | | | 222 | | | | ***1140*** (580) | 1600 | ***1480*** (890) | 1600 |
| C | | | 200 | | | 235 | | | | ***1260*** (680) | 2400 | ***1600*** (1020) | 2400 |
| D | | | 210 | | | 250 | | | | ***1290*** (710) | 3600 | ***1630*** (1050) | 3600 |
| DL | | | 210 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**DIST RW28**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***950*** (364) | ***1270*** (684) | ***1590*** (1004) | ***1910*** (1324) | ***2230*** (1644) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *loss of GNSS guidance during APCH* : voir/*see* AIP ENR 1.5
(1) MVL CAT C interdites au sud de la piste si R 6 A active. MVL CAT D interdites au sud de la piste.
*(1) Circling CAT C prohibited South of RWY when R6 A is active. Circling CAT D prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.9 NM | 5 min 01 | 4 min 08 | 3 min 31 | 3 min 03 | 2 min 42 | 2 min 12 | 1 min 54 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CHALONS **VATRY**

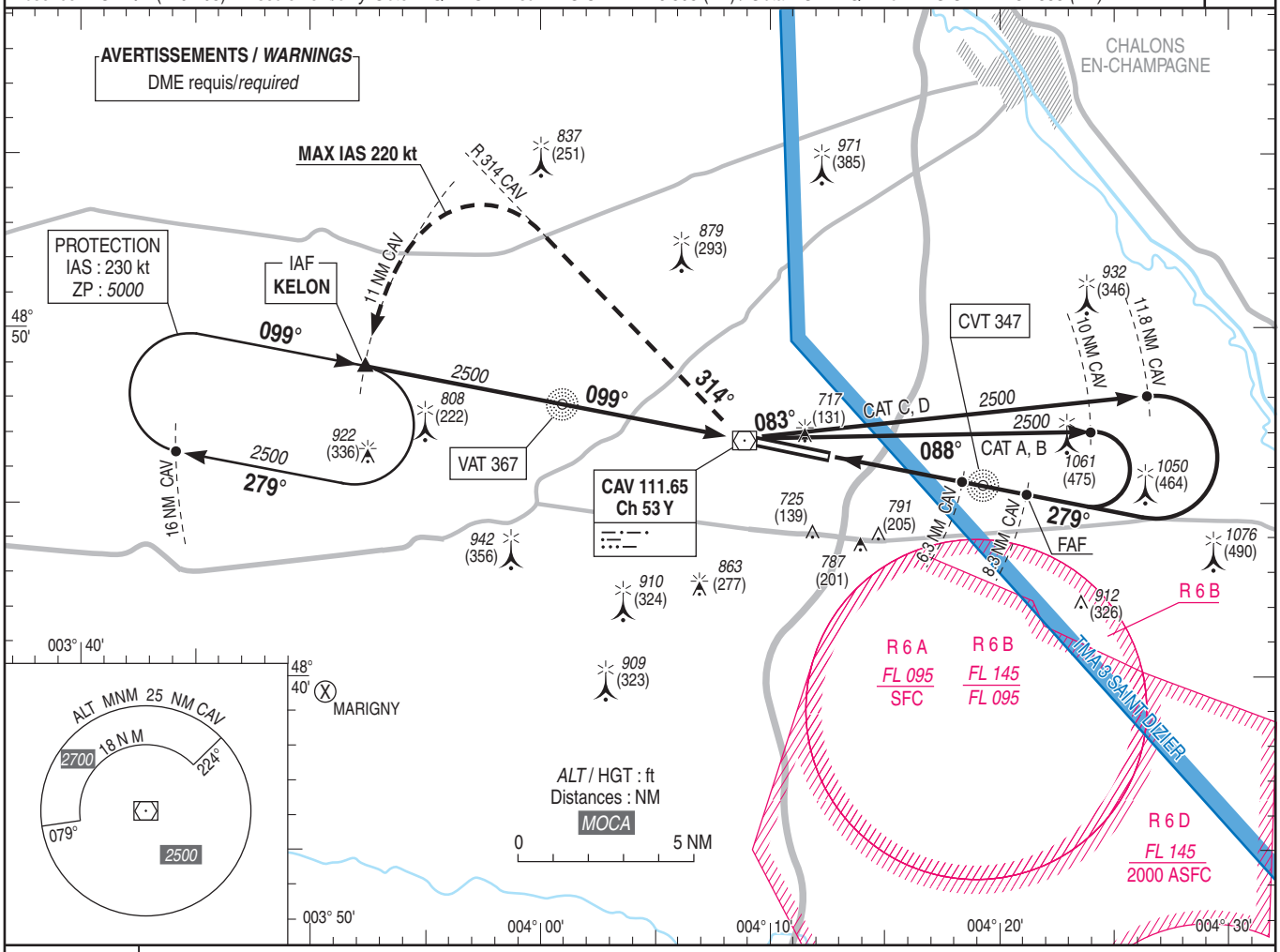
CAT A B C D

***ALT AD : 586 (22 hPa)**, DTHR : 586*

VOR RWY 28

**ATIS** VATRY 136.380
APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**TWR** : VATRY Tour/*Tower* 129.405
**AFIS** : VATRY Information 129.405
Absence ATS : **A/A** (129.405) FR seulement/*only.* Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY : 126.505 (FR) / *Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY : 131.355 (EN)*

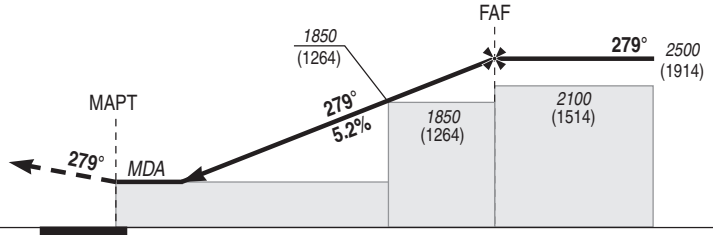
VAR 2°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter **R 099 CAV** (279°). A CAV, tourner **à droite R 314 CAV** (314°) pour intercepter **11 NM CAV** et intégrer l'attente à ***2500*** (1914).
Monter à *2000* (1414) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH: Climb **R 099 CAV** (279°). At **CAV**, turn **right R 314 CAV** (314°) to intercept **11 NM CAV** and join the holding at **2500** (1914). Climb to 2000 (1414) prior to level acceleration.*




| | | |
|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0 | 3.8 5.9 |
| DME CAV ← (NM) | 2.5 | 6.3 8.3 |

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

| CAT | VOR+DME CAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) absence ATS, HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1000*** (410) | 1200 | 408 | ***1120*** (540) | 1500 | ***1460*** (880) | 1500 |
| B | | | | ***1140*** (550) | 1600 | ***1480*** (890) | 1600 |
| C | | | | ***1260*** (680) | 2400 | ***1600*** (1020) | 2400 |
| D | | | | ***1290*** (710) | 3600 | ***1630*** (1050) | 3600 |

| **DME CAV** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** | ***1120*** | ***1440*** | ***1760*** | ***2080*** | ***2400*** |
| (HGT) | (534) | (854) | (1174) | (1494) | (1814) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL CAT C interdites au sud de la piste si R 6 A active. MVL CAT D interdites au sud de la piste.
*(1) Circling CAT C prohibited South of RWY if R 6 A active. Circling CAT D prohibited South of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.9 NM | 5 min 03 | 4 min 10 | 3 min 32 | 3 min 05 | 2 min 43 | 2 min 13 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOP.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOP - ROUEN VALLEE DE SEINE

**AD 2 LFOP.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°23'27"N 001°11'02"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | THR 22 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 KM de ROUEN. |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 512 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 21.9 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 145 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.4377°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.137°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEARVS |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de Rouen - Rue Maryse Bastié - BP87 - 76520 BOOS |
| | Telephone | Direction : 02 35 79 41 02<br>Standard : 02 35 79 41 00<br>Opérations : 02 35 79 41 01 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFOPYDYX, LFOPXHAX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | SITA : UROAPXH<br>SEARVS (Société d'Exploitation Aéroportuaire de Rouen Vallée de Seine) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOP.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN - VEN : 0700 - 1700, SAM et DIM : 0800 - 1800.<br>Extension et réouverture O/R :<br>- pendant heures ouvrables : TEL 02 35 79 41 01<br>- en dehors des heures ouvrables : TEL 06 74 69 57 69. | MON - FRI : 0700 - 1700, SAT and SUN : 0800 - 1800.<br>Extension and reopening O/R :<br>- during working hours : TEL 02 35 79 41 01<br>- outside working hours : TEL 06 74 69 57 69. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R PN 24 HR :<br>- pour les vols du MAR au SAM : dépôt au plus tard la veille avant 1400.<br>- pour les vols de DIM et LUN: dépôt au plus tard le vendredi avant 1400.<br>Envoyer demande douanes ou FPL par RSFTA : LFOPXHAX ou SITA : UROAPXH ou (0)2 35 79 41 03 - FAX (0)2 35 80 48 67. | O/R PN 24 HR:<br>- for flights from TUE to SAT: filing by the day before, before 1400 at the latest.<br>- for flights on SUN and MON: filing by Friday before 1400 at the latest.<br>Send customs request or FPL by AFTN: LFOPXHAX or SITA: UROAPXH or (0)2 35 79 41 03 - FAX (0)2 35 80 48 67. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX. | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0300-0000 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0700-1900, SAM-DIM : 0800-1800.<br>En dehors de ces horaires, extension et réouverture :<br>Pour ligne régulière : O/R<br>Pour Evasan : contacter le SAMU 76<br>Pour aéronef d'État : contacter la Préfecture de Seine-Maritime<br>Pour aéronef autre que ligne régulière, Evasan ou aéronef d'Etat : PPR 24 HR au plus tard le dernier jour ouvrable avant 1500 par :<br>SITA : UROAPXH, TEL : 02 35 79 41 03 ou FAX : 02 35 79 41 22<br>Aviation Civile, Aéroport de Rouen, 76520 Boos<br>ATC Manager TEL : 02 35 80 46 62 - FAX : 02 35 80 53 03<br>ATC TEL : 02 35 80 53 19 - FAX : 02 35 79 07 45. | MON-FRI : 0700-1900, SAT-SUN : 0800-1800.<br>Outside these SKED, extension and reopening :<br>For scheduled flight : O/R<br>For Air ambulance : contact SAMU 76<br>For State ACFT : contact Préfecture de Seine-maritime<br>For other ACFT : PPR 24 HR at the latest on the last working day before 1500 by :<br>SITA : UROAPXH, TEL : 02 35 79 41 03 or FAX : 02 35 79 41 22<br>Aviation Civile, Aéroport de Rouen, 76520 Boos<br>ATC Manager TEL : 02 35 80 46 62 - FAX : 02 35 80 53 03<br>ATC TEL : 02 35 80 53 19 - FAX : 02 35 79 07 45. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AVT : LUN - VEN : 0745 - 1630, SAM - DIM : 0845 - 1730.<br>Extension et réouverture : O/R, pendant heures ouvrables :<br>TEL : 02 35 79 41 01 ou SITA : UROAPXH ou RSFTA : LFOPXHAX<br>En dehors des heures ouvrables, pour aéronefs d'Etat ou EVASAN seulement : TEL : 06 74 69 57 69. | AVT SKED: MON - FRI : 0745 - 1630, SAT - SUN : 0845 - 1730.<br>Extension and reopening : O/R, during working hours :<br>TEL : 02 35 79 41 01 or SITA : UROAPXH or RSFTA : LFOPXHAX<br>Outside working hours, for State ACFT or Air ambulance only : TEL : 06 74 69 57 69. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | LUN - VEN : 0745 - 1630, SAM - DIM : 0845 - 1730.<br>Extension et réouverture : O/R, pendant heures ouvrables :<br>TEL : 02 35 79 41 01 ou SITA : UROAPXH ou RSFTA : LFOPXHAX<br>En dehors des heures ouvrables : TEL : 06 74 69 57 69. | MON - FRI : 0745 - 1630, SAT - SUN : 0845 - 1730.<br>Extension and reopening : O/R, during working hours :<br>TEL : 02 35 79 41 01 or SITA : UROAPXH or RSFTA : LFOPXHAX<br>Outside working hours : TEL : 06 74 69 57 69. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR : voir Gestionnaire AD | SKED : see AD administration |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR : voir HANDLING. | SKED : see HANDLING |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOP.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | O/R. HOR : voir HANDLING. | O/R. HOR : see HANDLING. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel types: 100LL - JET A1 (CIV-MIL) - Lubrifiants/Lubricants : ETO 2380-R3520 (CIV-MIL). | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 2 cuves de 20000 l<br>JET A1 : 2 cuves de 50000 l + 1 camion de 20000 l. | 100LL: 2 tanks of 20000 l<br>JET A1: 2 tanks of 50000 l + 1 truck of 20000 l. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | NIL |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | 2000 m2 - hauteur des portes : 9 m et 5.50 m - non chauffés. | 2000 m2 - doors height: 9 m and 5.50 m - non heated. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOP.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Nombreux hôtels à ROUEN et à proximité. | Many hotels in ROUEN and nearby. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport et à proximité. Catering et restaurant sur AD. | At airport and nearby. Catering and restaurant at AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de louage,TEL HANDLING:02 35 79 41 00 ou 03. | Taxis, car rental.TEL HANDLING:02 35 79 41 00 ou 03 |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Trousse premier secours et oxygènothérapie. Hôpitaux et cliniques en ville.<br>Cabinet médical : 02 35 80 20 80.<br>Défibrillateur. | First aid kit and oxygenotherapy. Public and private hospitals in ROUEN.<br>Medical office : 02 35 80 20 80.<br>Defibrillator. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A 1 km dans la ville de Boos. | 1 km away, in Boos town. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Office du Tourisme de Rouen<br>25 place de la Cathédrale<br>BP 666-76008, Rouen Normandie cedex 1<br>TEL : 02 32 08 32 40 - FAX : 02 32 08 32 44. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOP.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Niveau 5 :<br>LUN - VEN : 0700 - 1700, SAM - DIM : 0800 - 1800<br>Extension et réouverture O/R :<br>Pendant heures ouvrables :<br>TEL : 02 35 79 41 01<br>En dehors des heures ouvrables :<br>TEL : 06 74 69 57 69<br>Niveau 1 : en dehors de ces horaires. | Level 5 :<br>MON - FRI : 0700 - 1700, SAT - SUN : 0800 - 1800<br>Extension and reopening O/R :<br>During working hours :<br>TEL : 02 35 79 41 01<br>Outside working hours :<br>TEL : 06 74 69 57 69<br>Level 1 : outside these SKED. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Voir Gestionnaire AD | See AD administration |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 1 pour piste non revêtue 05/23 | Level 1 for unpaved RWY 05/23 |

**AD 2 LFOP.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | - Lame de caoutchouc de déneigement d'une largeur de 2.50 m, mise en oeuvre sur un véhicule par le SSIS local.<br>- 2 camions équipés de lame biaise d'une largeur de 2.50 m mis en oeuvre par une entreprise locale.<br>- Déverglaçant ECO 6, D-VER-ICE clearway, épandage par une entreprise locale. | Rubber snow clearance blade over a width of 2.50 m mounted on a local fire service vehicle.<br>- 2 trucks equipped with skew blades 2.50 m wide operated by a local firm.<br>- ECO 6, D-VER-ICE clearway de-icing agent applied by a local firm. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | - Piste sur une largeur de 30 m au moins et sur la totalité de la longueur ainsi que les raquettes d'extrémité et les balisages associés.<br>- TWY 22.<br>- Parking B.<br>- Parking M et TWY associés.<br>- Totalité de la piste<br>- Autres TWY<br>- Parkings A et C. | - RWY over a width of at least 30 m and its entire length in addition to the turn-around areas and the associated lighting.<br>- TWY 22.<br>- B apron.<br>- M apron and associated TWY.<br>- The entire RWY.<br>- The other TWY.<br>- A and C aprons. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Les opérations sont conduites de manière à réduire au maximum la durée de fermeture de la plate-forme au trafic aérien. Dans tous les cas, les décisions d'interventions et l'ordre des opérations sont fonction du trafic commercial attendu, des conditions d'exploitation et de l'évolution des conditions météorologiques.<br>Durée moyenne des opérations :<br>- Aire de manoeuvre :<br>. Déneigement par lame biaise : 2 heures.<br>. Epandage de déverglaçant : 1 heure 30 minutes.<br>- Parkings avions :<br>. Déneigement : 1 heure.<br>. Epandage de déverglaçant : 30 minutes. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Operations will be carried out in such a way as to reduce time that the airfield is closed to air traffic to a minimum. In all cases, the decisions as to when action is to be taken and the order in whitch the operations are carried out will depend on the anticipated commercial traffic, operating conditions and changes in meteorological conditions.<br>Average time taken for the operations:<br>- Manoeuvring area:<br>. Snow clearance by skew blade: 2 hours.<br>. Spreading of de-icing agent: 1 hour 30 minutes.<br>- ACFT parking areas:<br>. Snow clearance: 1 hour.<br>. Spreading of de-icing agent: 30 minutes. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOP.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobé | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking B : 45 F/A/W/T | B apron : 45 F/A/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 15m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Enrobé | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY T1 et S1 : 45 F/A/W/T<br>TWY P, T2 et T3 : 24 F/B/W/T<br>TWY S, S2, S3, R1, R2 : 20 F/B/W/T | TWY T1 and S1 : 45 F/A/W/T<br>TWY P, T2 and T3 : 24 F/B/W/T<br>TWY S, S2, S3, R1, R2 : 20 F/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Seuil RWY22 | THR RWY 22 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Seuil RWY 22 : 512 | THR RWY 22: 512 |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | B1 49°23'22.00"N 001°11'14.00"E<br>B2/737 49°23'21.00"N 001°11'11.00"E<br>B2/A320 49°23'21.00"N 001°11'11.00"E | B2/E95 49°23'21.00"N 001°11'12.00"E<br>B3 49°23'18.00"N 001°11'11.00"E<br>B4 49°23'21.00"N 001°11'12.00"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOP.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/see AD 2 LFOP APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 04/22 : ligne axiale, n° d'identifications, marques de seuils, de point d'impact et de zone de toucher des roues.<br>Bande gazonnée 05/23 : balisage latéral, balisage d'angles et DTHR. | RWY 04/22 : centre line, designations, THR, impact point and TDZ markings.<br>Grass strip 05/23 : edge marking, corners markings and DTHR. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOP .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Feux de protection de piste sur bretelles T1, T2 et T3. | RWY protection lights on TWY T1, T2 and T3. |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOP.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOP.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOP .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | BALE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LILLE |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 18 ETE<br>CNL 19 HIVER |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV/WIN : 0600-1900<br>ETE/SUM : 0600-1800 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | NIL |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOP.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 041.36 (040) | 1700 x 45 | 45 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 49°22'46.09"N 001°10'06.42"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 498ft |
| 22 | 221.36 (220) | 1700 x 45 | 45 F/A/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix | 49°23'27.43"N 001°11'02.17"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 512ft |
| 05 | 043.82 (042) | 900 x 80 | gazon / grass | ( 49°23'05.22"N 001°11'11.09"E )<br>------<br>GUND NIL | DTHR : 492ft |
| 23 | 223.82 (222) | 900 x 80 | gazon / grass | ( 49°23'22.35"N 001°11'36.28"E )<br>------<br>GUND NIL | DTHR : 509ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | 200 | 2100 x 300 | NIL | (1) |
| 22 | NIL | NIL | 200 | 2100 x 300 | NIL | (2) |
| 05 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 23 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) Rainurage 04/22
Grooving 04/22

(2) Rainurage 04/22
Grooving 04/22

**AD 2 LFOP.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 1700 | 1900 | 1700 | 1700 | |
| 22 | 1700 | 1900 | 1700 | 1700 | |
| 05 | 900 | 900 | 900 | 815 | |
| 23 | 900 | 900 | 900 | 815 | |

**AD 2 LFOP.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | 1700 m | 15 m | OACI | LIH |
| 22 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 50 ft | | 1700 m | 15 m | OACI | LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 04 | 1100<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH | R | | |
| 22 | 1100<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH | R | | |

**AD 2 LFOP.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | G seulement pour raquette de demi-tour en QFU 22. | G only for QFU 22 turn around area. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 seconde. | Less than 1 second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | PCL hors HOR ATS. | PCL out of ATS SKED. |

**AD 2 LFOP.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Piste 04/22. | RWY 04/22. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOP.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR ROUEN**<br>49°29'27"N , 001°06'51"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°25'00"N , 001°13'00"E - 49°25'42"N , 001°22'08"E - 49°23'36"N , 001°22'31"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°15'08"N , 001°05'47"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°21'04"N , 001°07'05"E - 49°25'12"N , 001°00'26"E - 49°29'27"N , 001°06'51"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>ROUEN Tour (FR)<br>ROUEN Tower (EN) | MON-FRI : 0700-1900<br>SAT, SUN : 0800-1800<br>(SUM : - 1HR) |

**AD 2 LFOP.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | ROUEN Tour (FR)<br>*ROUEN Tower (EN)* | 120.200 MHz | HO | |
| VDF | ROUEN Gonio (FR)<br>*ROUEN Homer (EN)* | 118.575 MHz | HX | |
| VDF | ROUEN Gonio (FR)<br>*ROUEN Homer (EN)* | 120.200 MHz | HX | |
| ATIS | ROUEN (FR)<br>*ROUEN (EN)* | 120.730 MHz | HX | TEL : 02 35 80 80 34 |
| A/A | ROUEN (FR) | 120.200 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFOP.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR | ROU | 116.8 MHz | H24 | 49°27'56.3"N 001°16'50.3"E | 560 ft | 40NM FL250 | | 040°/5,9NM THR 22 | |
| LOC 22 (I.E.1) | RN | 110.5 MHz | H24 | 49°22'39.9"N 001°09'58.1"E | 502 ft | | | 221°/254 m THR 04 | |
| GP 22 | | 329.6 MHz | H24 | 49°23'21.5"N 001°10'46.3"E | 506 ft | | 16.5 m/54 ft<br>( 3 °) | 240°/369 m THR 22 | |
| DME 22 | | CH 42X | H24 | 49°23'21.5"N 001°10'46.3"E | 571 ft | 25NM FL250 | | 240°/369 m THR 22 | |

**AD 2 LFOP.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 PISTE 05/23 NON REVETUE**

Restrictions d'utilisation RWY 05/23 non revêtue :

- piste RWY 05/23 non revêtue réservée aux ACFT basés,
- information sur l'état de la piste ou conditions particulières d'utilisation disponibles auprès du gestionnaire de l'aérodrome.

***20.1 UNPAVED RUNWAY 05/23***

*Regulations for use of unpaved RWY 05/23 :*

- *unpaved RWY 05/23 reserved for home-based ACFT,*
- *runway condition information or special operating conditions available from AD administrator.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013,2 hPa.

Altitude de transition 5000 ft AMSL.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*1013.2 hPa.*

*Transition altitude 5000 ft AMSL.*

**AD 2 LFOP.21** **Procédures à moindre bruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOP.22** **Procédures des vols *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Par vent nul LDG RWY 22.

**22.2 ARRIVEE**

Procédure d'arrivée : contacter LILLE APP au plus tard à l'entrée de la CTR.

Les itinéraires d'arrivée figurent sur les cartes ci-après.

**22.3 DEPART**

Procédure de décollage : sauf clairance ATS contraire, monter à 1000 ft AAL dans l'axe avant de virer.

Les itinéraires de départ figurent sur les cartes ci-après.

**22.4 LIAISONS BEAUVAIS-ROUEN**

Réservées aux ACFT en provenance ou à destination de LFOB.

**22.5 PANNE DE COMMUNICATIONS**

**Au départ :**

En VMC, faire demi-tour.

En IMC, poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA ou CTR au dernier FL assigné, ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité ; ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

**A l'arrivée :**

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

**A l'arrivée suivie d'une API :**

- appliquer la procédure d'API décrite sur les volets IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche ;

- si cette dernière échoue, appliquer la procédure de dégagement de la CTR et TMA.

**Procédure de dégagement de la CTR et TMA :**

Dégager la CTR et TMA à 4000 ft AMSL vers ELBOX puis LGL et rechercher les conditions VMC.

**22.6 PROCEDURES LVP**

**22.6.1 Installations et équipements disponibles :**

RWY 22 :

ILS Cat 1 3.0° PAPI 3.0°

Balisage approche, 420 m - HI

Balisage axial, espacement 15 m - HI

Balisage latéral, espacement 60 m - HI

Feux à éclats THR 22

Balisage axial raquette demi-tour, espacement 15 m - HI

RWY 04 :

Balisage axial, espacement 15 m - HI

Balisage latéral, espacement 60 m - HI

Balisage axial raquette demi-tour, espacement 15 m - HI

**22.6.2 Critères de mise en vigueur des LVP :**

Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées ou terminées : LVP en vigueur si RVR inférieure ou égale à 800 m.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

*When wind is calm LDG RWY 22.*

***22.2 ARRIVAL***

*Arrival procedure : contact LILLE APP before entering CTR.*

*Routes are plotted on the charts which are presented thereafter.*

***22.3 DEPARTURE***

*TKOF procedure : except otherwise instructed, climb straight ahead up to 1000 ft AAL before turning.*

*Routes are plotted on the charts which are presented thereafter.*

***22.4 BEAUVAIS-ROUEN CONNECTIONS***

*Reserved for ACFT coming from or going to LFOB.*

***22.5 RADIO FAILURE***

***On departure :***

*In VMC, return to base.*

*In IMC, continue the flight till TMA or CTR limits, respecting the last assigned FL, or, if it is not compatible with the obstructions, at the first safety FL, and then apply the FPL in force.*

***On arrival :***

*Comply with the procedure defined in the national regulation.*

***On arrival followed by a missed approach :***

*- comply with the missed APCH procedure as described on IAC to carry out a second presentation ;*

*- if this last attempt is followed by a new missed APCH, comply with the CTR and TMA clearing procedure.*

***CTR and TMA clearing procedure :***

*Clear the CTR and TMA at 4000 ft AMSL via ELBOX-LGL and seek VMC.*

***22.6 LVP PROCEDURES***

***22.6.1 Available facilities and equipment :***

*RWY 22 :*

*ILS Cat 1 3.0° PAPI 3.0°*

*Approach lighting, 420 m - LIH*

*Centerline lighting, spacing 15 m - LIH*

*Edge lighting, spacing 60 m - LIH*

*Flashing lights THR 22*

*Centerline lighting turn around area, spacing 15 m - LIH*

RWY 04 :

*Centerline lighting, spacing 15 m - LIH*

*Edge lighting, spacing 60 m - LIH*

*Centerline lighting turn around area, spacing 15 m - LIH*

***22.6.2 LVP implementation criteria :***

*Precise weather conditions under which low visibility procedures will be initiated, executed and completed : LVP in effect if RVR less than or equal to 800 m.*

**AD 2 LFOP.23** **Informations complémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

AD équipé de visualisation radar (voir AD 1.0).

STAP paramètres disponibles : vent, base des nuages, RVR, VIS, T, DP, QNH, QFE et informations particulières éventuelles.

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel HOR RFFS.

***23.1 AD EQUIPMENT***

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

*STAP available data : wind, cloud base, RVR, VIS, T, DP, QNH, QFE and possible special information.*

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random RFFS SKED.*

**AD 2 LFOP.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOP.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME

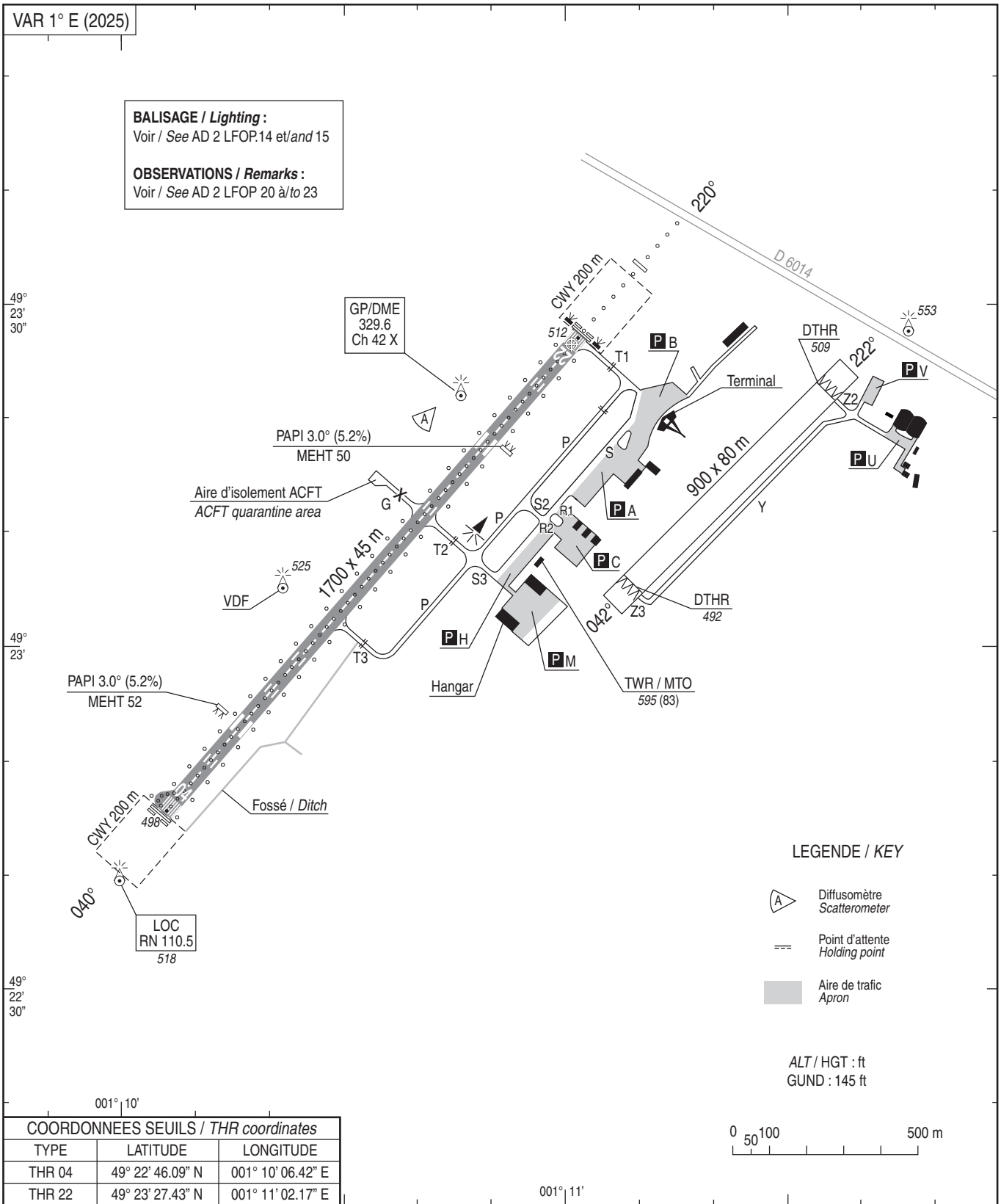
*Aerodrome chart*

*ALT AD : 512 (19 hPa)*

**ATIS** ROUEN 120.730 ☎ 02 35 80 80 34
**STAP** : absence ATS 120.730

# **ROUEN** VALLEE DE SEINE

49 23 27 N - 001 11 02 E




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 49° 22' 46.09" N | 001° 10' 06.42" E |
| THR 22 | 49° 23' 27.43" N | 001° 11' 02.17" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIH | 1700 | 1900 | 1700 | 1700 | Revêtue *Paved* | 45 F/A/W/T | 250* | 250* | 250* | - |
| 22 | 420 m LIH | LIH | 1700 | 1900 | 1700 | 1700 | | | 250* | 250* | 250* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 550 m HJ, 800 m HN. | | | |

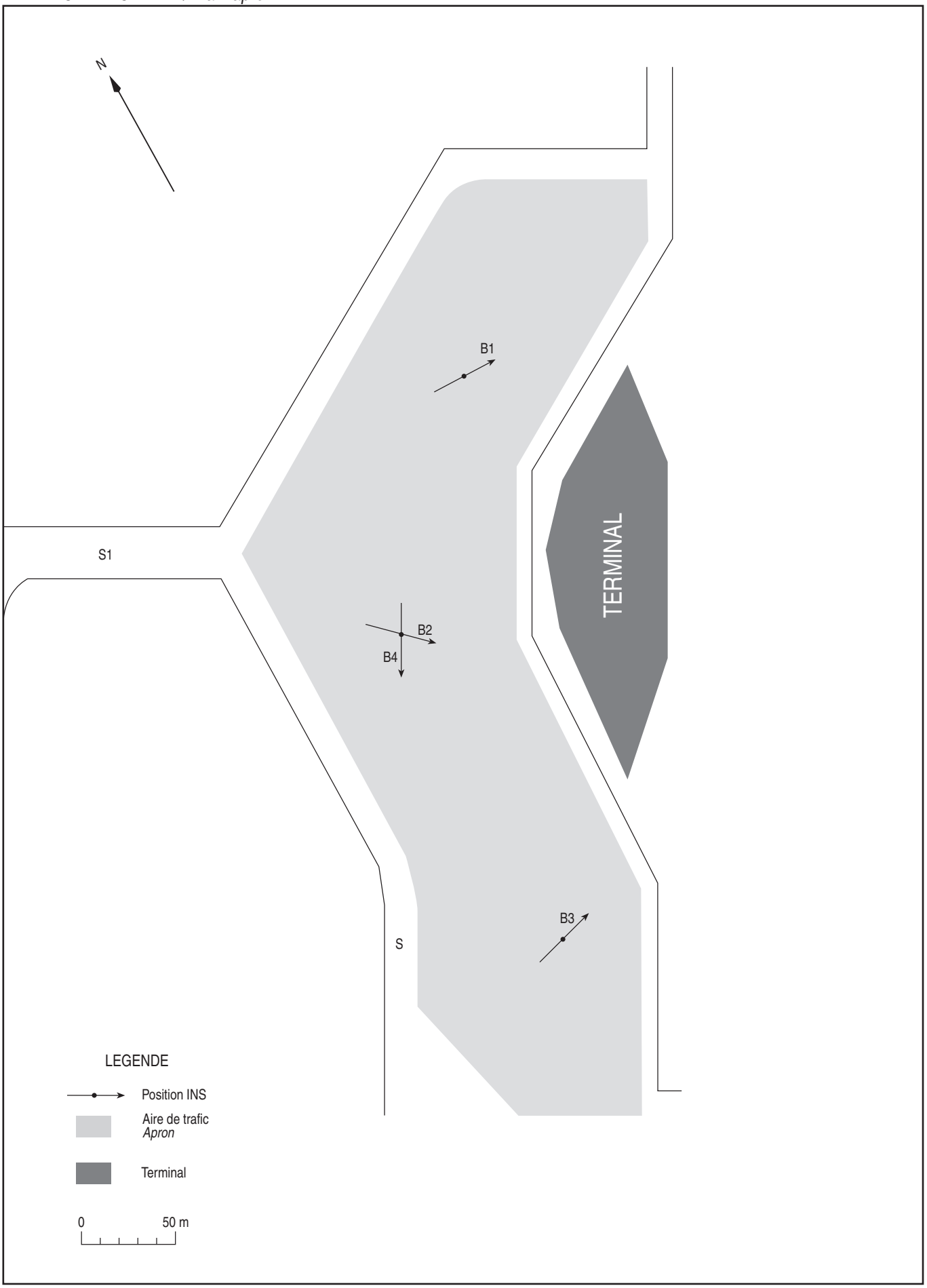


© SIA

**AIRE DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*

**ROUEN** VALLEE DE SEINE

PARKING PRINCIPAL B / *Main apron B*



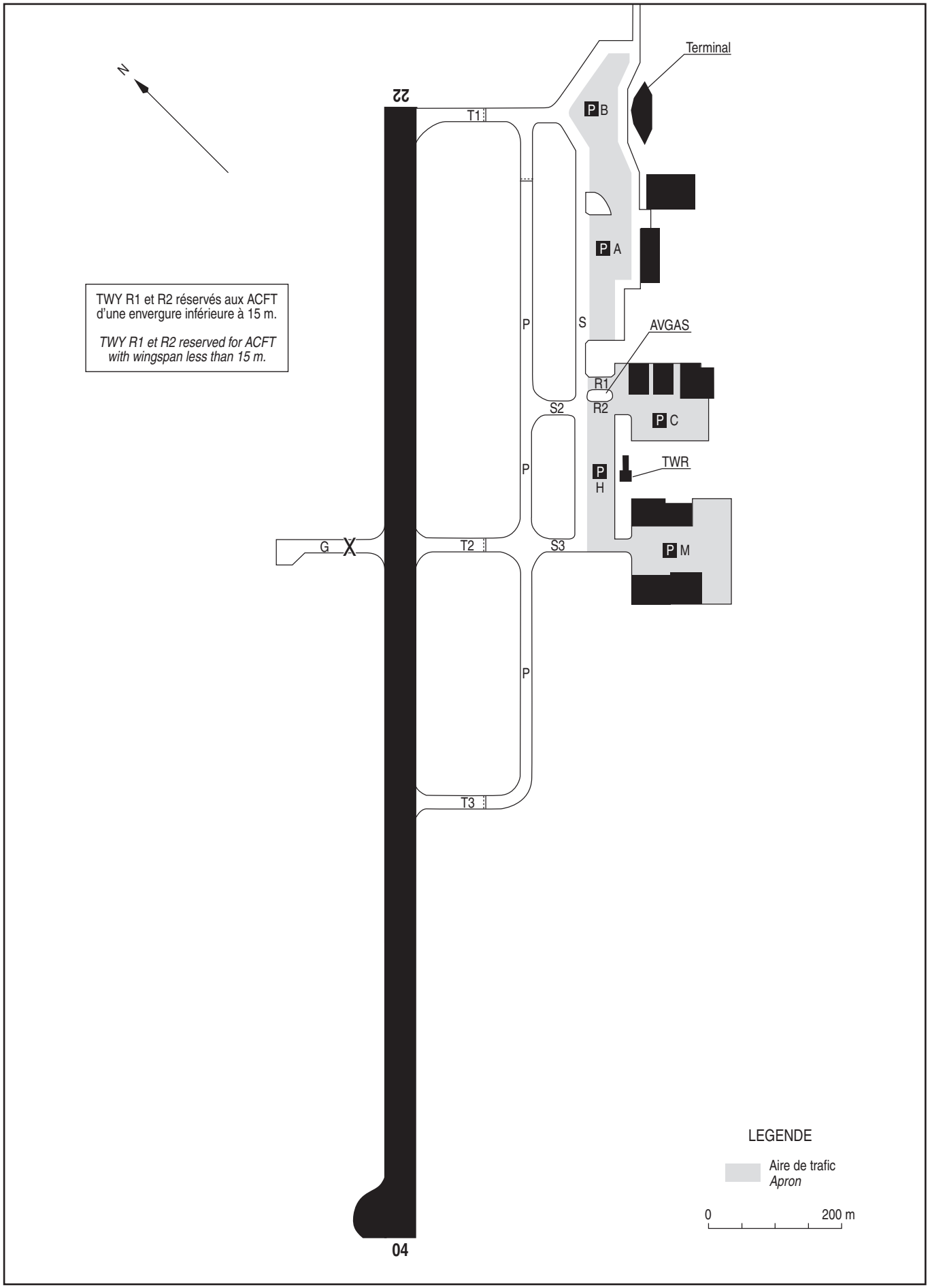



© **SIA**

## MOUVEMENTS A LA SURFACE

*Ground movements*

**ROUEN** VALLEE DE SEINE






© **SIA**

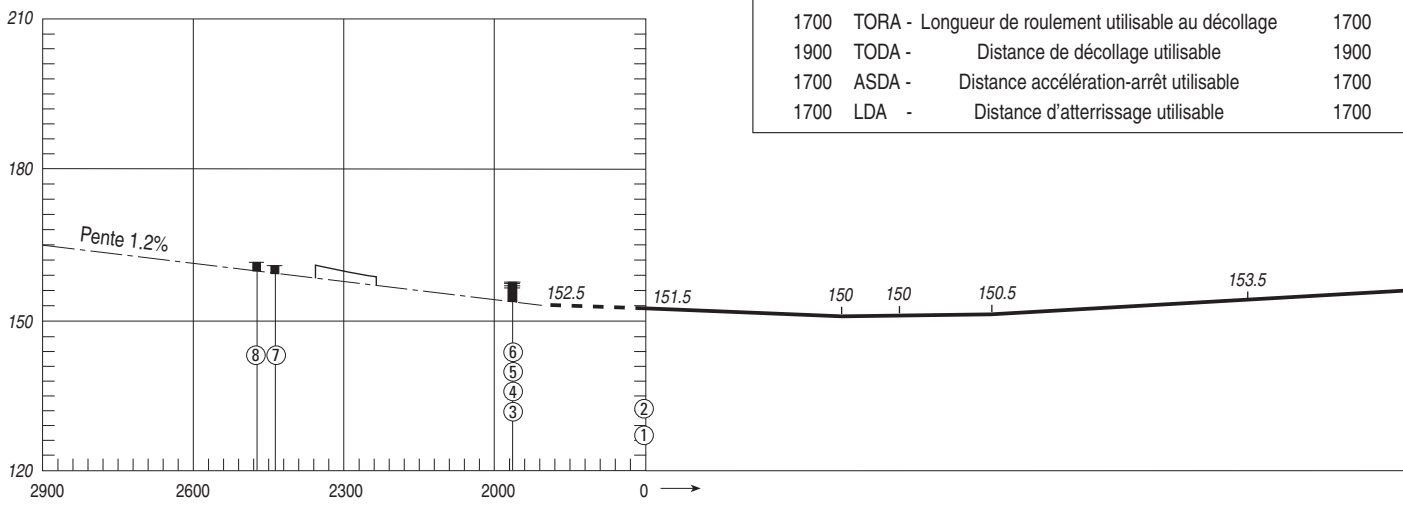
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

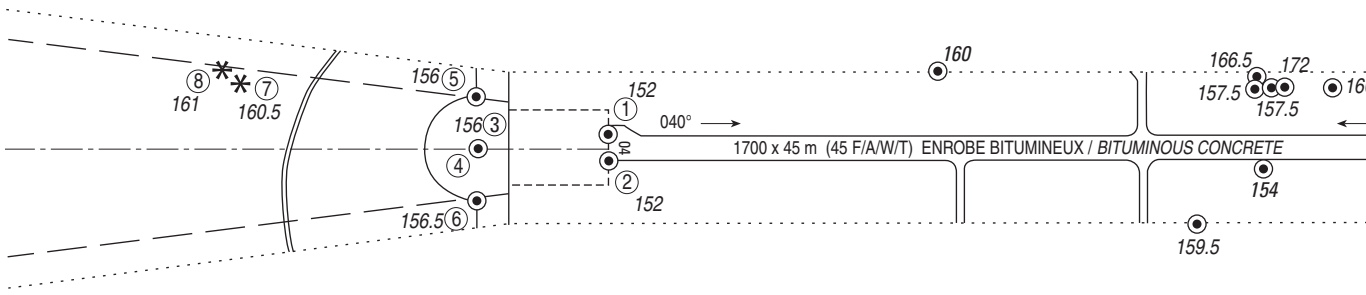
**ROUEN** VALLEE DE SEINE
RWY 04/22

VAR 1° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 04 | | | RWY 22 |
| 1700 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 1700 |
| 1900 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 1900 |
| 1700 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 1700 |
| 1700 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 1700 |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REP

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INT DE LA TROUEE D
- ⑤ OBSTACLE A L'EX DE LA TROUEE D
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en 1993
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| CAN | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ← | | | | | |
| LGL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ROU | REF LFOP AD 2.19 | | X | | X |
| BANTI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BOGVA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ELBOX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ERESI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| IDLAB | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| MATID | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NAKIB | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| → OKRUZ | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OQSAM | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VAQOQ | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| OP410 | 49°18'57.3" N 001°04'58.6" E | X | | | X |
| OP411 | 49°21'13.6" N 000°54'25.9" E | X | | | X |
| OP414 | 49°33'37.5" N 001°07'49.6" E | X | | | X |
| OP510 | 49°26'30.8" N 001°15'10.5" E | X | | | X |
| OP512 | 49°32'17.3" N 001°05'06.1" E | X | | | X |
| OP523 | 49°29'42.1" N 001°01'48.0" E | X | | X | X |
| OP526 | 49°23'40.6" N 000°55'48.0" E | X | | X | X |
| OP604 | 49°26'54.7" N 001°15'42.2" E | X | | X | |
| OP610 | 49°20'28.2" N 001°15'09.7" E | X | | X | |
| OP612 | 49°25'45.1" N 001°05'58.3" E | X | | X | |
| OP614 | 49°25'36.8" N 001°21'43.4" E | X | | X | |
| OP622 | 49°19'18.6" N 001°05'27.2" E | X | | X | |
| FOP04 | 49°16'59.2" N 001°02'20.1" E | X | | | X |
| FOP22 | 49°29'11.1" N 001°18'46.9" E | X | | | X |
| IF ILS/LOC RWY 22 | 49°30'39.4" N 001°20'47.0" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 22 | 49°29'09.6" N 001°18'45.0" E | | X | | X |
| RW 04 (THR 04) | REF LFOP AD 2.12 | X | | | X |
| RW 22 (THR 22) | REF LFOP AD 2.12 | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 04**

RMK : -

MAG VAR 2025 1.4°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | VAQOQ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VAQOQ | IF | VAQOQ | - | - | - | - | - | 3000 | - | 190 | - | - |
| | TF | OQSAM | - | 160 | 161.1 | 4.6 | - | 3000 | - | 190 | - | 1.0 |
| APCH | IF | OQSAM | - | - | - | - | - | 3000 | - | 190 | - | - |
| | TF | FOP04 | - | 070 | 071.2 | 4.4 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW 04 | Yes | 040 | 041.3 | 7.7 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | OP510 | - | 040 | 041.4 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OP414 | - | 325 | 326.1 | 8.6 | - | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | OP523 | - | 224 | 225.0 | 5.6 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OP526 | - | 212 | 213.0 | 7.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VAQOQ | - | 199 | 200.0 | 4.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING ILS Z LOC Z** RWY 22

**ILS Z LOC Z RWY 22**

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NAKIB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | IDLAB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NAKIB | IF | NAKIB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IDLAB | - | 130 | 131.4 | 7.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA BOGVA | IF | BOGVA | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IDLAB | - | 310 | 311.6 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | IF | IDLAB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| APCH | See chart ILS Z LOC Z RWY 22 | | | | | | | | | | | |
| | - | OP410 | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | OP411 | - | 287 | 288.3 | 7.3 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | OP523 | - | 028 | 029.5 | 9.8 | R | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | OP414 | - | 044 | 045.0 | 5.6 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | NAKIB | - | 053 | 054.3 | 5.7 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |

**ROUEN** VALLEE DE SEINE

**PRECODING RNP** RWY 22

**RNP RWY 22**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NAKIB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | IDLAB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NAKIB | IF | NAKIB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IDLAB | - | 130 | 131.4 | 7.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA BOGVA | IF | BOGVA | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | IDLAB | - | 310 | 311.6 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IDLAB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FOP22 | - | 220 | 221.5 | 4.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW22 | Yes | 220 | 221.5 | 7.6 | - | - | - | - | -3.00 / 54 | 0.3 |
| | TF | OP410 | - | 220 | 221.4 | 6.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | OP411 | - | 287 | 288.3 | 7.3 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | OP523 | - | 028 | 029.5 | 9.8 | R | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | OP414 | - | 044 | 045.0 | 5.6 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | NAKIB | - | 053 | 054.3 | 5.7 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ROUEN** VALLEE DE SEINE

**FAS DATA BLOCK RNP** RWY 22

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFOP** |
| **Runway** | **22** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E22A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **492327.4300N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0011102.1700E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **200.4** |
| **FPAP Latitude** | **492246.0900N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-41.3400** |
| **FPAP Longitude** | **0011006.4200E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-55.7500** |
| **Threshold Crossing Height** | **54.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 10 0F 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 8C 40 32 15 34 12 82 00<br>D4 1B 08 BD FE 74 4C FE 1C 02<br>2C 01 64 00 C8 AF EC 84 9D AE** |
| **Calculated CRC Value** | **EC849DAE** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **156.1** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ROUEN VALLEE DE SEINE
## SID RNAV RWY 04
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 04 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only<br>SID MATID 4N, CAN 4L and LGL 4L on APP clearance | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BANTI 4N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP604 | Yes | 040 | 041.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ERESI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BANTI | - | 033 | 034.5 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **CAN 4N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP604 | Yes | 040 | 041.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP610 | - | - | - | - | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELBOX | - | 258 | 259.5 | 17.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CAN | - | 261 | 262.7 | 50.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 4N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP604 | Yes | 040 | 041.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP610 | - | - | - | - | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELBOX | - | 258 | 259.5 | 17.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 199 | 200.3 | 31.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MATID 4N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP604 | Yes | 040 | 041.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BOGVA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MATID | - | 055 | 056.8 | 13.4 | - | 5000 | 5000 | - | 1.0 |
| **CAN 4L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP604 | Yes | 040 | 041.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP612 | - | - | - | - | L | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELBOX | - | 232 | 233.3 | 14.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CAN | - | 261 | 262.7 | 50.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 4L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP604 | Yes | 040 | 041.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP612 | - | - | - | - | L | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELBOX | - | 232 | 233.3 | 14.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 199 | 200.3 | 31.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ROUEN VALLEE DE SEINE
## SID RNAV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 22 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only<br>SID MATID 4S, BANTI 4R and MATID 4R on APP clearance | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : BOV | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BANTI 4S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 220 | 221.4 | - | - | 900 | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP614 | - | - | - | - | L | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERESI | - | 354 | 355.9 | 13.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BANTI | - | 033 | 034.5 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **CAN 4S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP622 | Yes | 220 | 221.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ELBOX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CAN | - | 261 | 262.7 | 50.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 4S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP622 | Yes | 220 | 221.4 | | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ELBOX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 199 | 200.3 | 31.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MATID 4S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 220 | 221.4 | - | - | 900 | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP614 | - | - | - | - | L | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOGVA | - | 052 | 053.5 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MATID | - | 055 | 056.8 | 13.4 | - | 5000 | 5000 | - | 1.0 |
| **BANTI 4R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP622 | Yes | 220 | 221.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP612 | - | - | - | - | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERESI | - | 033 | 034.5 | 16.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BANTI | - | 033 | 034.5 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MATID 4R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | OP622 | Yes | 220 | 221.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OP612 | - | - | - | - | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOGVA | - | 076 | 077.5 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MATID | - | 055 | 056.8 | 13.4 | - | 5000 | 5000 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ROUEN VALLEE DE SEINE
## STAR RNAV RWY 04
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 04 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **VAQOQ** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANTI 5B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BANTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | OP523 | - | 221 | 222.2 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OP526 | - | 212 | 213.0 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAQOQ | - | 199 | 200.0 | 4.0 | - | 3000 | - | 190 | 1.0 |
| **CAN 5B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ELBOX | - | 080 | 081.7 | 50.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAQOQ | - | 050 | 051.3 | 4.4 | - | 3000 | - | 190 | 1.0 |
| **OKRUZ 5B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OKURUZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | OP523 | - | 191 | 192.0 | 26.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OP526 | - | 212 | 213.0 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAQOQ | - | 199 | 200.0 | 4.0 | - | 3000 | - | 190 | 1.0 |
| **LGL 5B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LGL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ELBOX | - | 019 | 020.1 | 31.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAQOQ | - | 050 | 051.3 | 4.4 | - | 3000 | - | 190 | 1.0 |
| **MATID 5B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATID | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | OP523 | - | 256 | 257.3 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OP526 | - | 212 | 213.0 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAQOQ | - | 199 | 200.0 | 4.0 | - | 3000 | - | 190 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# ROUEN VALLEE DE SEINE
# STAR RNAV RWY 22
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 22 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.4°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **NAKIB** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANTI 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BANTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NAKIB | - | 217 | 218.5 | 23.6 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **CAN 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ELBOX | - | 080 | 081.7 | 50.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OP523 | - | 033 | 034.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OP414 | - | 044 | 045.0 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NAKIB | - | 053 | 054.3 | 5.7 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **OKRUZ 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OKRUZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NAKIB | - | 169 | 170.5 | 18.8 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **LGL 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LGL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ELBOX | - | 019 | 020.1 | 31.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OP523 | - | 033 | 034.7 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OP414 | - | 044 | 045.0 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NAKIB | - | 053 | 054.3 | 5.7 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **MATID 5A** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATID | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NAKIB | - | 271 | 272.1 | 20.2 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |

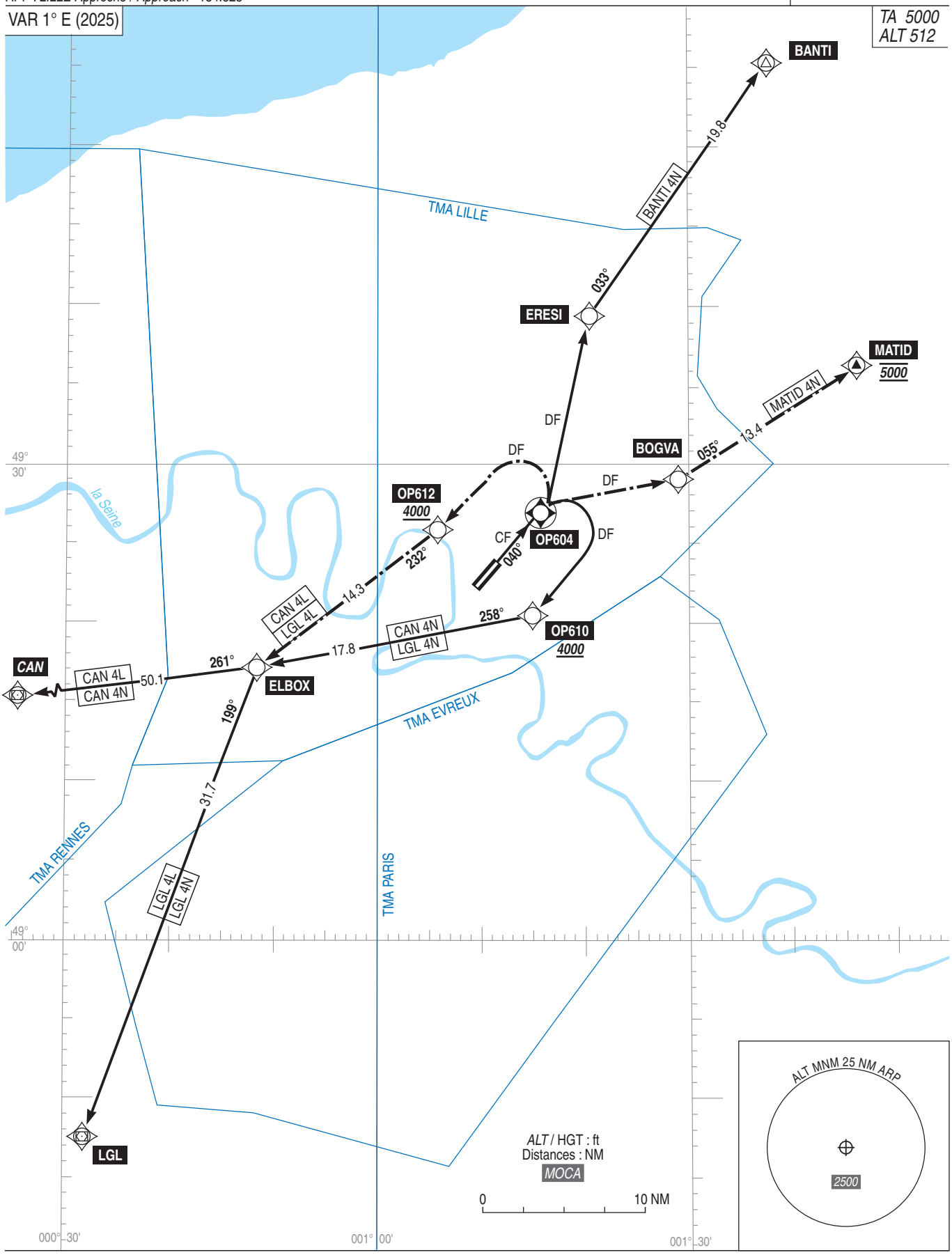
© Service de l'Information Aéronautique, France

# ROUEN VALLEE DE SEINE
## SID RNAV RWY 04
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** ROUEN 120.730
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825

Sur clairance APP
*On APP clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# ROUEN VALLEE DE SEINE
# SID RNAV RWY 04
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 04 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement/only |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour les aéronefs dont les performances de montée permettent d'adopter les pentes minimales spécifiées. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de la signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with performances allowing to maintain the minimum specified air traffic slopes. If not, the captains must say it, when requesting clearance to start up.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.<br>L'IAS ne doit pas dépasser 250 kt avant le transfert à l'ACC.<br>*Except otherwise clearance from APP, especially about the slope gradient, ACFT must comply with the specifications of each SID.*<br>*IAS must not exceed 250 kt before the handover to ACC.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **BANTI 4N** | Monter vers OP604 sur la route 040°, puis direct vers ERESI, puis vers BANTI.<br>*Climb to OP604 on course 040°, then direct to ERESI, then to BANTI.* | 5000 ft AMSL | - |
| **CAN 4N** | Monter vers OP604 sur la route 040°, puis tourner à droite direct vers OP610 à 4000 ft MNM. Ensuite vers ELBOX, puis vers CAN.<br>*Climb to OP604 on course 040°, then turn right direct to OP610 at 4000 ft MNM. Then to ELBOX, then to CAN.* | 5000 ft AMSL | Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |
| **LGL 4N** | Monter vers OP604 sur la route 040°, puis tourner à droite direct vers OP610 à 4000 ft MNM. Ensuite vers ELBOX, puis vers LGL.<br>*Climb to OP604 on course 040°, then turn right direct to OP610 at 4000 ft MNM. Then to ELBOX, then to LGL.* | 5000 ft AMSL | Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |
| **MATID 4N** | Monter vers OP604 sur la route 040°, puis direct vers BOGVA, puis vers MATID à 5000 ft.<br>*Climb to OP604 on course 040°, then direct to BOGVA, then to MATID at 5000 ft.* | 5000 ft AMSL | Utilisable sur clairance APP.<br>*Usable on APP clearance.* |
| **CAN 4L** | Monter vers OP604 sur la route 040°, puis tourner à gauche direct vers OP612 à 4000 ft MNM. Ensuite vers ELBOX, puis vers CAN.<br>*Climb to OP604 on course 040°, then turn left direct to OP612 at 4000 ft MNM. Then to ELBOX, then to CAN.* | 5000 ft AMSL | Utilisable sur clairance APP.<br>Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Usable on APP clearance.*<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |
| **LGL 4L** | Monter vers OP604 sur la route 040°, puis tourner à gauche direct vers OP612 à 4000 ft MNM. Ensuite vers ELBOX, puis vers LGL.<br>*Climb to OP604 on course 040°, then turn left direct to OP612 at 4000 ft MNM. Then to ELBOX, then to LGL.* | 5000 ft AMSL | Utilisable sur clairance APP.<br>Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Usable on APP clearance.*<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |

| Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 04 |
|---|
| Utilisable seulement sur clairance particulière de l'APP.<br>Monter 040° jusqu'à 1600 (1088) puis route directe en montée jusqu'au FL assigné ou l'altitude de sécurité en route.<br>*Available only with particular APP clearance.*<br>*Climb 040° till 1600 (1088), then straight route climbing up to the assigned FL or to the enroute safety altitude.* |

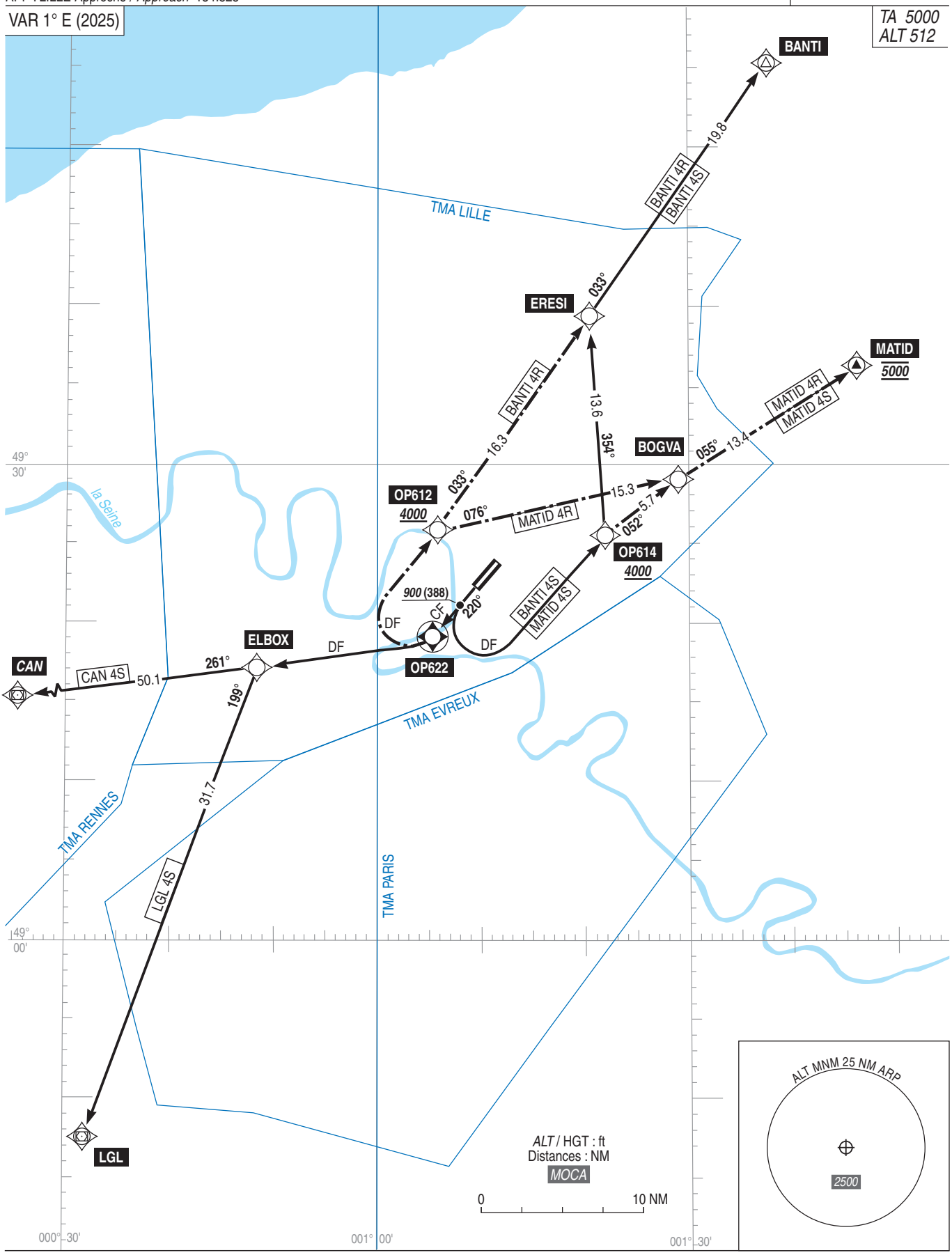
© Service de l'Information Aéronautique, France

# ROUEN VALLEE DE SEINE
## SID RNAV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** ROUEN 120.730
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825

Sur clairance APP
*On APP clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# ROUEN VALLEE DE SEINE
# SID RNAV RWY 22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 22 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement/only |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour les aéronefs dont les performances de montée permettent d'adopter les pentes minimales spécifiées. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de la signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%.<br>*Routes are defined for ACFT with performances allowing to maintain the minimum specified air traffic slopes. If not, the captains must say it, when requesting clearance to start up.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.<br>L'IAS ne doit pas dépasser 250 kt avant le transfert à l'ACC.<br>*Except otherwise clearance from APP, especially about the slope gradient, ACFT must comply with the specifications of each SID.*<br>*IAS must not exceed 250 kt before the handover to ACC.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **BANTI 4S** | Monter 220°, à 900 ft tourner à gauche direct vers OP614 à 4000 ft MNM. Ensuite vers ERESI, puis vers BANTI.<br>*Climb 220°, at 900 ft turn left direct to OP614 at 4000 ft MNM. Then to ERESI, then to BANTI.* | 5000 ft AMSL | Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |
| **CAN 4S** | Monter vers OP622 sur la route 220°, puis direct vers ELBOX, puis vers CAN.<br>*Climb to OP622 on course 220°, then direct to ELBOX, then to CAN.* | 5000 ft AMSL | - |
| **LGL 4S** | Monter vers OP622 sur la route 220°, puis direct vers ELBOX, puis vers LGL.<br>*Climb to OP622 on course 220°, then direct to ELBOX, then to LGL.* | 5000 ft AMSL | Pente ATS minimale 7% jusqu'au FL070.<br>*Minimal ATS gradient 7% up to FL070.* |
| **MATID 4S** | Monter 220°, à 900 ft tourner à gauche direct vers OP614 à 4000 ft MNM. Ensuite vers BOGVA, puis vers MATID à 5000 ft.<br>*Climb 220°, at 900 ft turn left direct to OP614 at 4000 ft MNM. Then to BOGVA, then to MATID at 5000 ft.* | 5000 ft AMSL | Utilisable sur clairance APP.<br>Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Usable on APP clearance.*<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |
| **BANTI 4R** | Monter vers OP622 sur la route 220°, puis tourner à droite direct vers OP612 à 4000 ft MNM. Ensuite vers ERESI, puis vers BANTI.<br>*Climb to OP622 on course 220°, then turn right direct to OP612 at 4000 ft MNM. Then to ERESI, then to BANTI.* | 5000 ft AMSL | Utilisable sur clairance APP.<br>Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Usable on APP clearance.*<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |
| **MATID 4R** | Monter vers OP622 sur la route 220°, puis tourner à droite direct vers OP612 à 4000 ft MNM. Ensuite vers BOGVA, puis vers MATID à 5000 ft.<br>*Climb to OP622 on course 220°, then turn right direct to OP612 at 4000 ft MNM. Then to BOGVA, then to MATID at 5000 ft.* | 5000 ft AMSL | Utilisable sur clairance APP.<br>Pente ATS minimale 7% jusqu'à 4000 ft AMSL.<br>*Usable on APP clearance.*<br>*Minimal ATS gradient 7% up to 4000 ft AMSL.* |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 22

Utilisable seulement sur clairance particulière de l'APP.
Monter 220° jusqu'à 1600 (1088) puis route directe en montée jusqu'au FL assigné ou l'altitude de sécurité en route.
*Available only with particular APP clearance.*
*Climb 220° till 1600 (1088), then straight route climbing up to the assigned FL or to the enroute safety altitude.*

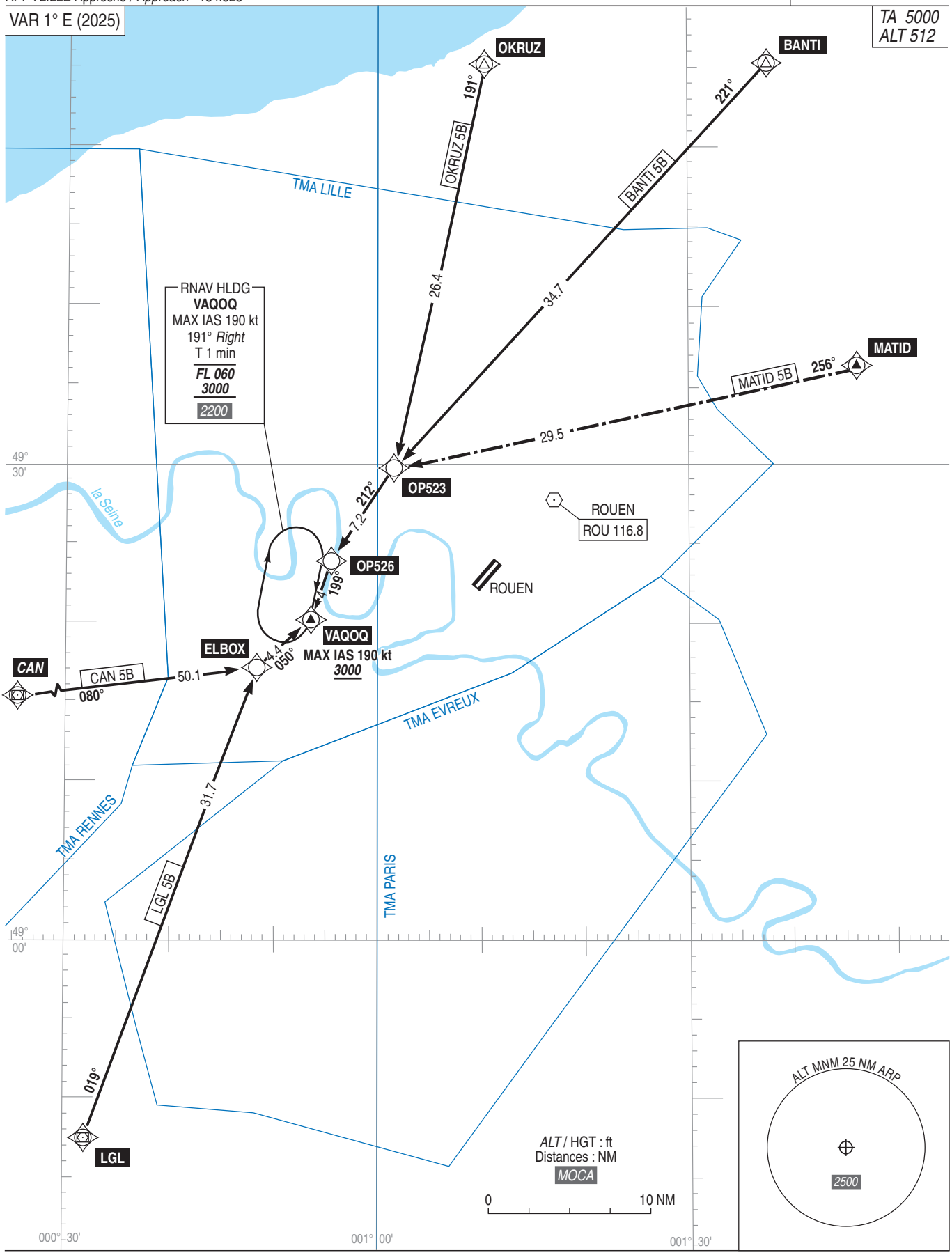
© Service de l'Information Aéronautique, France

# ROUEN VALLEE DE SEINE
# STAR RNAV RWY 04
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** ROUEN 120.730
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825

Sur clairance APP
*On APP clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*





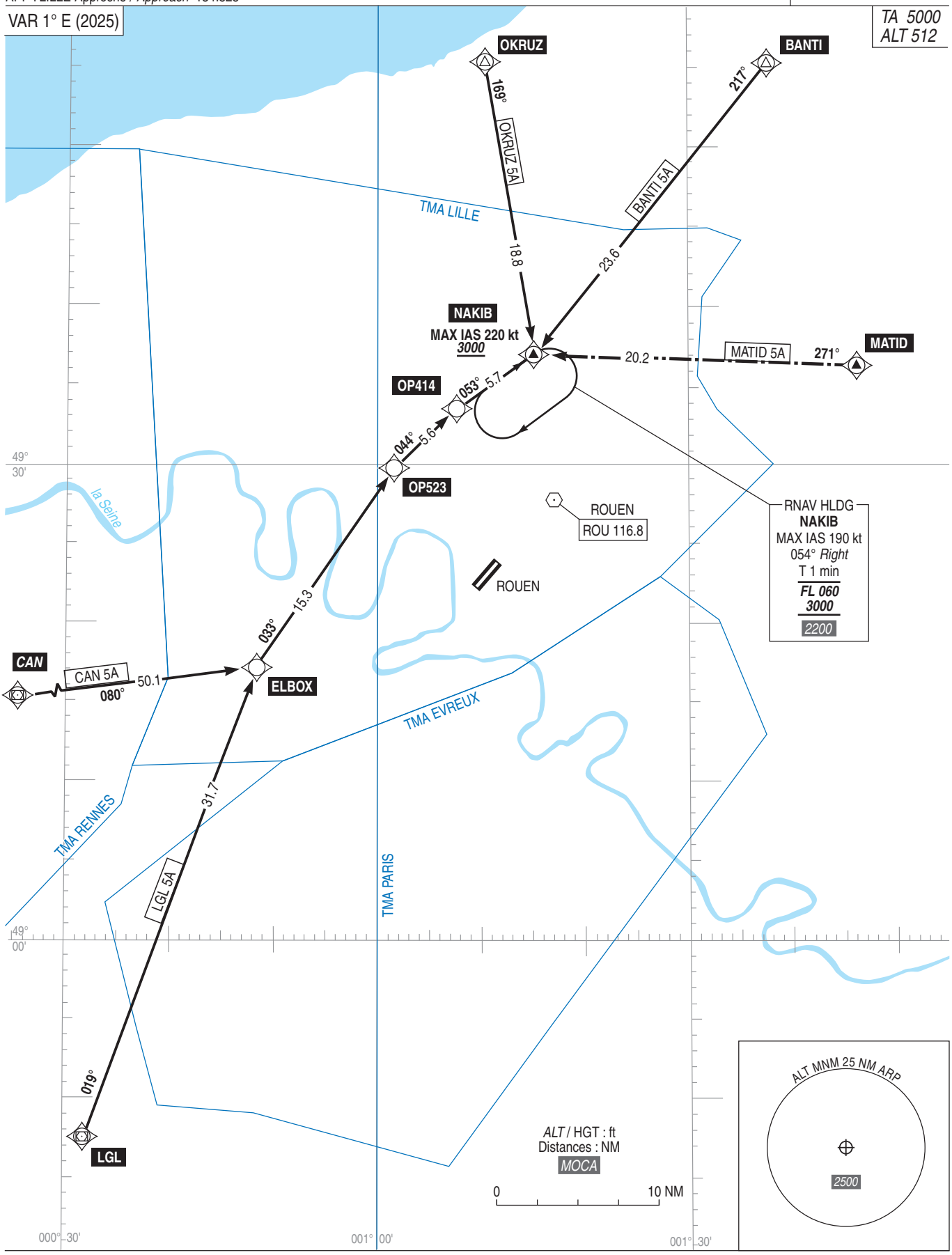

© SIA

# ROUEN VALLEE DE SEINE
## STAR RNAV RWY 22
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** ROUEN 120.730
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825

Sur clairance APP
*On APP clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**ROUEN** VALLEE DE SEINE

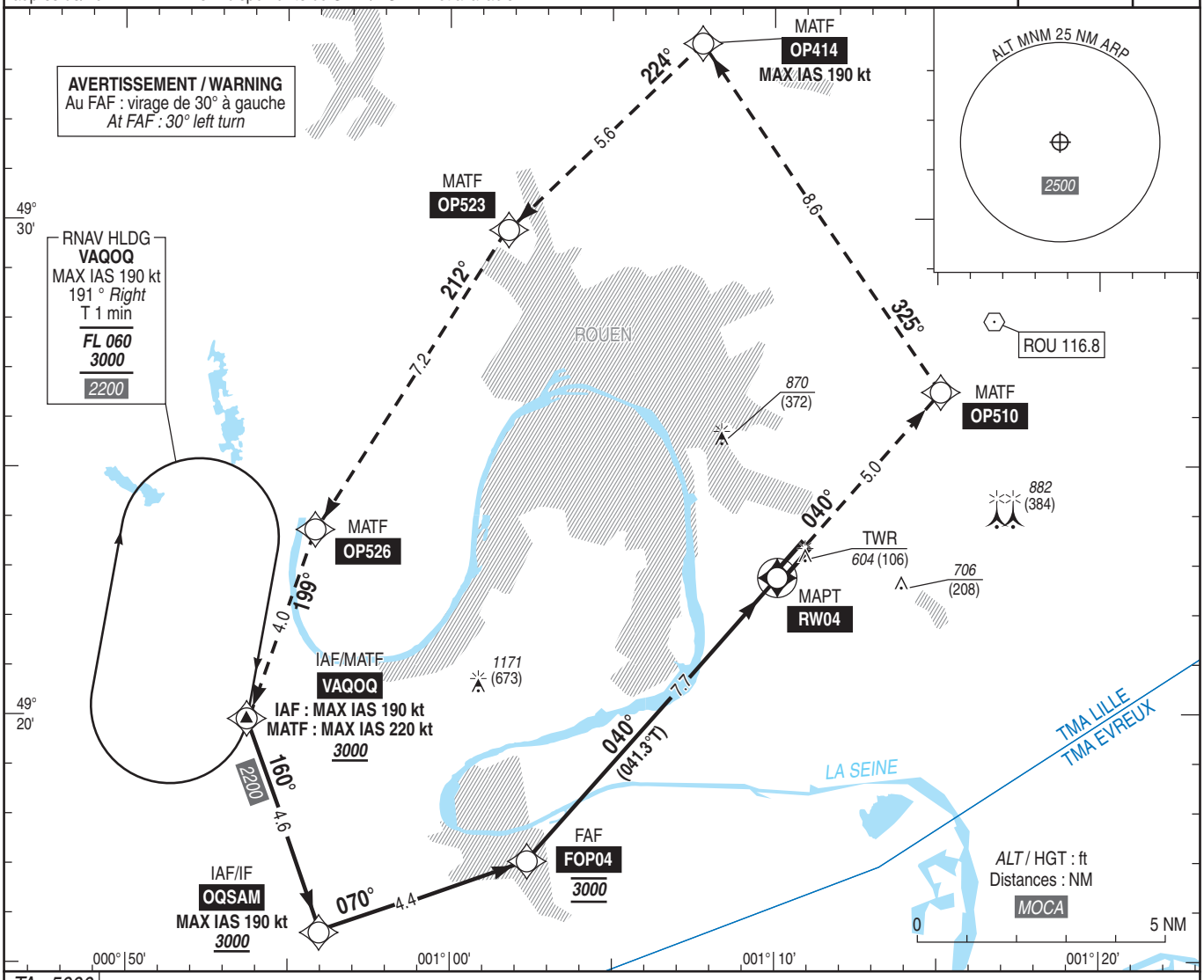
CAT A B C
*ALT AD : 512 ,* ***THR : 498 (19 hPa)***

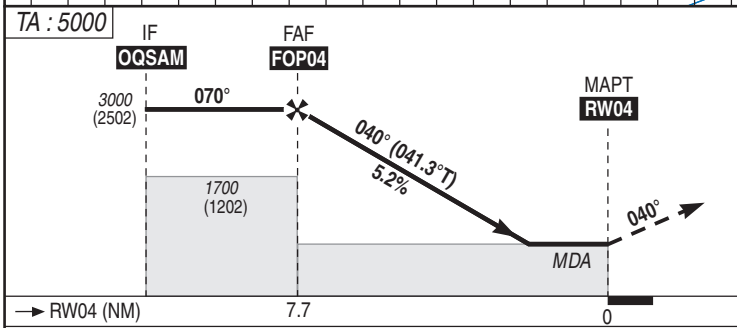
**RNP** RWY 04

**ATIS** ROUEN 120.730 ☎ 02 35 80 80 34
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.200) FR seulement/*only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP (120.730) ou/*or* QNH PARIS CHARLES DE GAULLE auprès de/*from* LILLE APP si indisponibilité du STAP/*if STAP not available.*

**RNP APCH**

VAR 1° E (2025)




API : Monter vers **OP510,** puis tourner vers **OP414 (MAX IAS 190 kt).** Ensuite tourner **à gauche** vers **OP523**, puis vers **OP526**, puis vers **VAQOQ (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** (2502)**.**
**Ou suivre instructions ATC.**
Monter à ***1600*** (1102) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : Climb to* ***OP510,*** *then turn to* ***OP414 (MAX IAS 190 kt).*** *Then turn* ***left*** *to* ***OP523,*** *then to* ***OP526,*** *then to* ***VAQOQ (MAX IAS 220 kt)*** *climbing up to* ***3000*** *(2502).*
***Or proceed according to ATC instructions.***
*Climb up to* ***1600*** *(1102) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* sans QNH local / *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | | ***1020*** (500) | 1500 | ***1290*** (770) | 1500 |
| B | ***820*** (320) | 1400 | 316 | ***1170*** (660) | 1600 | ***1440*** (930) | 1600 |
| C | | | | ***1280*** (770) | 2400 | ***1550*** (1040) | 2400 |

**DIST RW04**

| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2780*** (2282) | ***2460*** (1962) | ***2140*** (1642) | ***1820*** (1322) | ***1500*** (1002) | ***1180*** (682) | ***870*** (372) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
MVL /*Circling* absence ATS : HJ seulement si PCL hors service / *daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.7 NM | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 3 min 11 | 2 min 53 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 765 | 845 |



© SIA

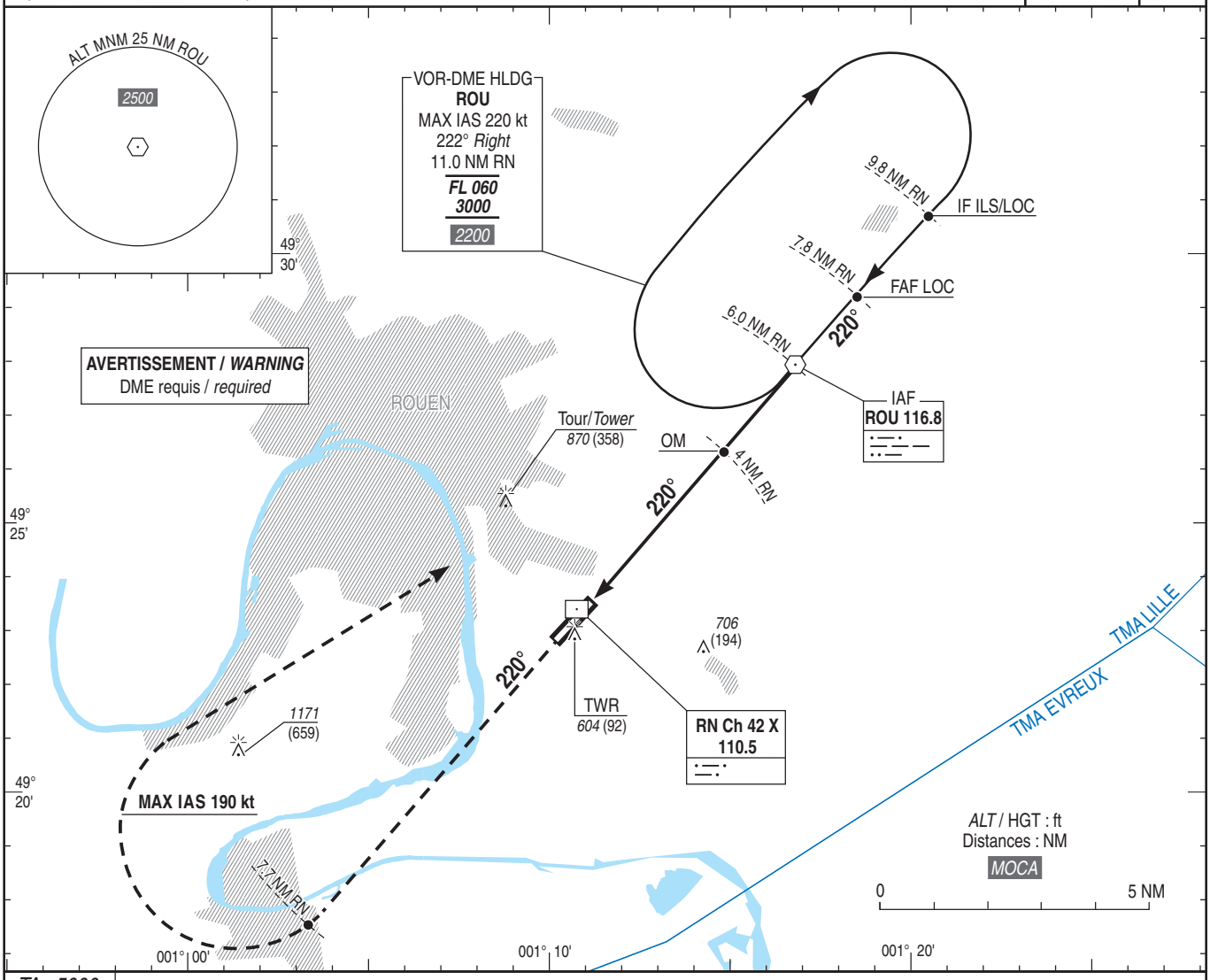
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 512,* ***THR : 512 (19 hPa)***

**ROUEN** VALLEE DE SEINE
ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 22

**ATIS** ROUEN 120.730 ☎ 02 35 80 80 34
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.200) FR seulement/*only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP (120.730) ou/*or* QNH PARIS CHARLES DE GAULLE auprès de/*from* LILLE APP si indisponibilité du STAP/*if STAP not available.*

**ILS - DME**
**RN 110.5**
RDH : 54

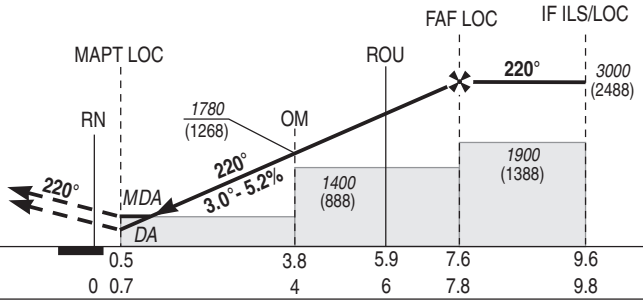
VAR
1° E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** (220°). A **7.7 NM RN**, tourner **à droite** (**MAX IAS 190 kt**) vers **ROU** en montée vers ***3000*** (2488) (**MAX IAS 220 kt**). **Ou suivre les instructions du contrôle.** Monter à ***1600*** (1088) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : Climb* ***straight ahead*** *(220°). At* ***7.7 NM RN****, turn* ***right (MAX IAS 190 kt)*** *to* ***ROU*** *climbing up to* ***3000*** *(2488)* ***(MAX IAS 220 kt). Or proceed according to ATC instructions*** *. Climb up to* ***1600*** *(1088) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* sans QNH local / *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (200) | 750 | 159 | ***860*** (350) | 1200 | 341 | ***1020*** (500) | 1500 | ***1290*** (770) | 1500 |
| B | | | 171 | | | | ***1170*** (660) | 1600 | ***1440*** (930) | 1600 |
| C | | | 179 | | | | ***1280*** (770) | 2400 | ***1550*** (1040) | 2400 |

| **DME RN** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***820*** (308) | ***1140*** (628) | ***1460*** (948) | ***1780*** (1268) | ***2100*** (1588) | ***2420*** (1908) | ***2740*** (2228) |

Observations / *Remarks* : MVL/*Circling* absence ATS : HJ seulement si PCL hors service / *daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.1 NM | 6 min 07 | 5 min 03 | 4 min 17 | 3 min 44 | 3 min 18 | 2 min 57 | 2 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# ROUEN VALLEE DE SEINE

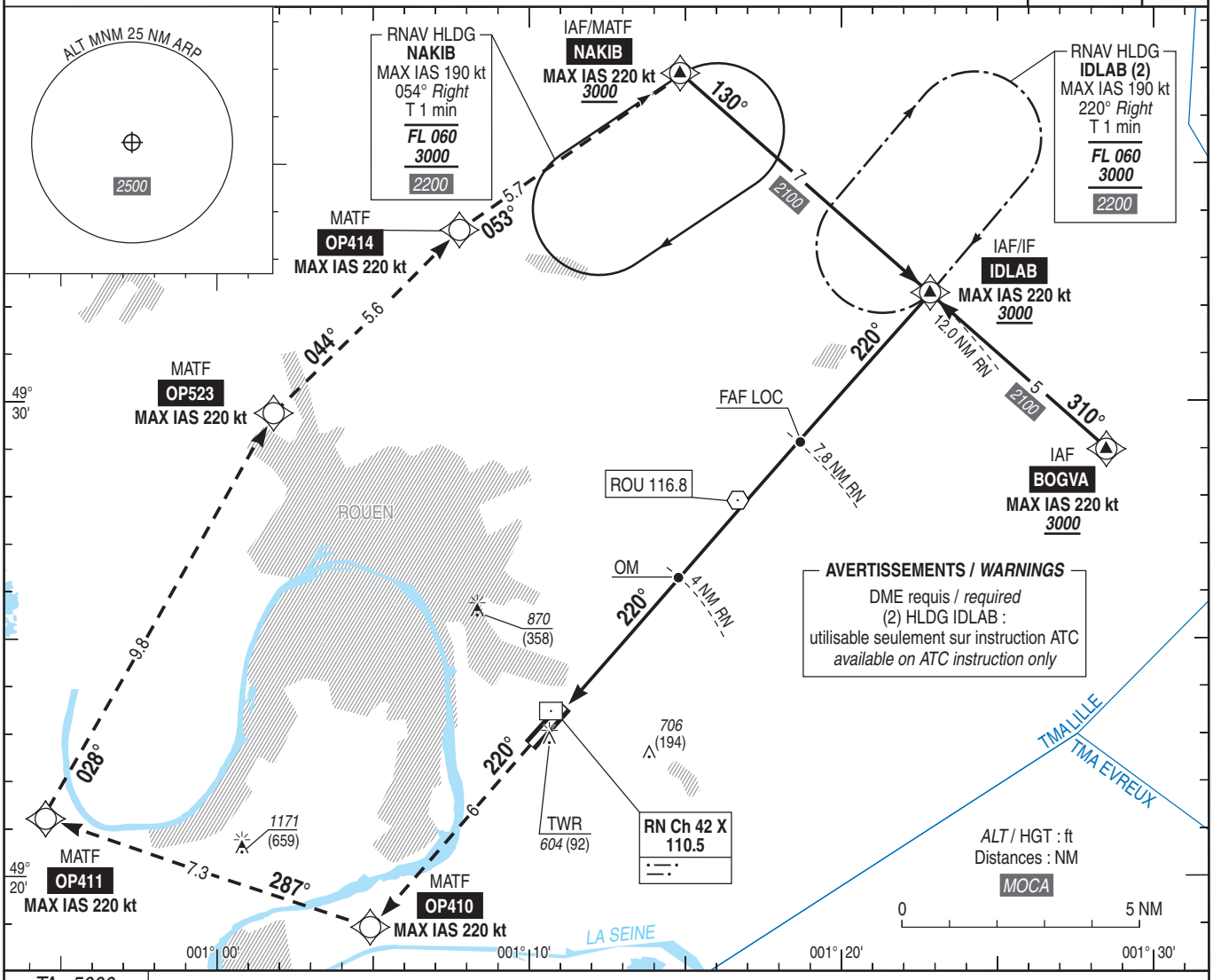
CAT A B C
*ALT AD : 512,* ***THR : 512 (19 hPa)***

ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 22

**ATIS** ROUEN 120.730 ☎ 02 35 80 80 34
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.200) FR seulement/*only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP (120.730) ou/*or* QNH PARIS CHARLES DE GAULLE auprès de/*from* LILLE APP si indisponibilité du STAP/*if STAP not available.*

**ILS - DME**
**RN 110.5**
RDH : 54

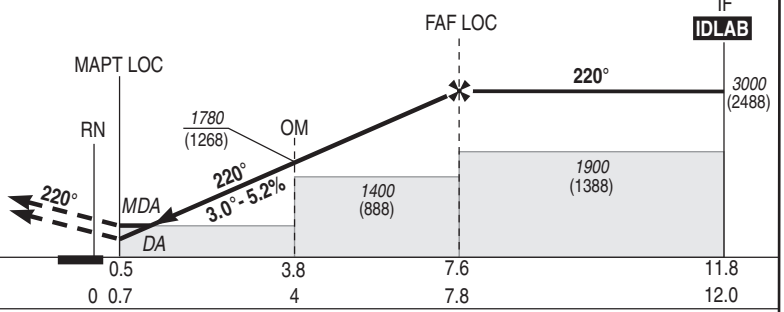
VAR
1° E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter dans l'axe vers **OP410,** puis tourner vers **OP411 (MAX IAS 220 kt)**. Ensuite tourner **à droite vers OP523**, puis vers **OP414**, puis vers **NAKIB (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** **(2488).**
**Ou suivre les instructions CTL.**
Monter à ***1600*** **(1088)** avant d'accéler en palier.

*Missed approach : Climb* ***straight ahead*** *to* ***OP410,*** *then turn to* ***OP411 (MAX IAS 220 kt).*** *Then turn* ***right*** *to* ***OP523,*** *then to* ***OP414,*** *then to* ***NAKIB (MAX IAS 220 kt)*** *climbing up to* ***3000 (2488).***
***Or proceed according to ATC instructions.***
*Climb up to* ***1600 (1088)*** *prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* sans QNH local / *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 159 | | | | ***1020*** (500) | 1500 | ***1290*** (770) | 1500 |
| B | ***720*** (200) | 750 | 171 | ***860*** (350) | 1200 | 341 | ***1170*** (660) | 1600 | ***1440*** (930) | 1600 |
| C | | | 179 | | | | ***1280*** (770) | 2400 | ***1550*** (1040) | 2400 |

| DME RN | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** | ***820*** | ***1140*** | ***1460*** | ***1780*** | ***2100*** | ***2420*** | ***2740*** |
| (HGT) | (308) | (628) | (948) | (1268) | (1588) | (1908) | (2228) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* partie ENR 1.5.
MVL/*Circling* absence ATS : HJ seulement si PCL hors service / *daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.1 NM | 6 min 07 | 5 min 03 | 4 min 17 | 3 min 44 | 3 min 18 | 2 min 57 | 2 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**ROUEN** VALLEE DE SEINE

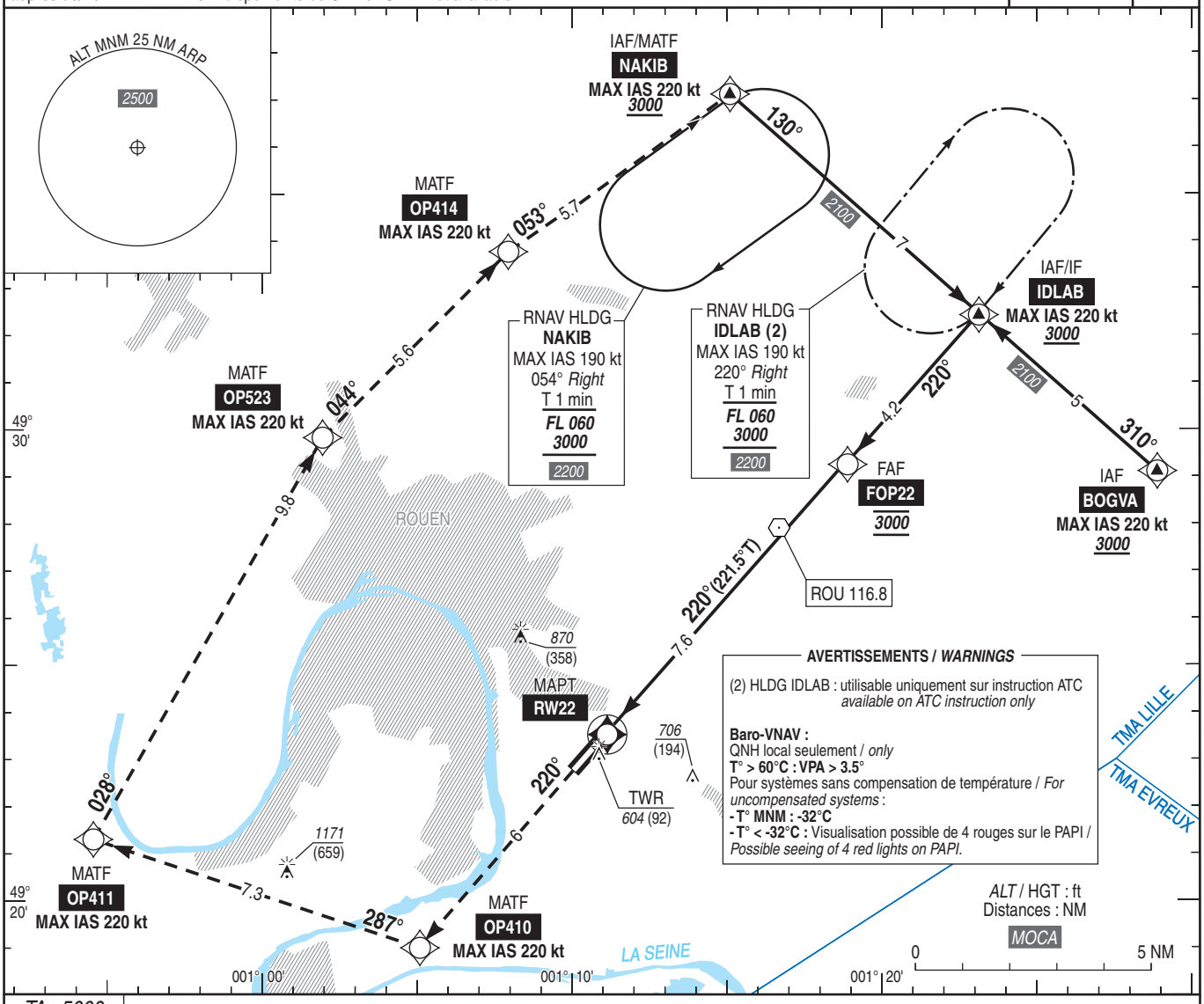
CAT A B C
*ALT AD : 512,* ***THR : 512 (19 hPa)***

**RNP** RWY 22

**ATIS** ROUEN 120.730 ☎ 02 35 80 80 34
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.200) FR seulement/*only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP (120.730) ou/*or* QNH PARIS CHARLES DE GAULLE auprès de/*from* LILLE APP si indisponibilité du STAP/*if STAP not available.*

**RNP APCH**
**Ch 70985**
**E22A**
TCH : 54

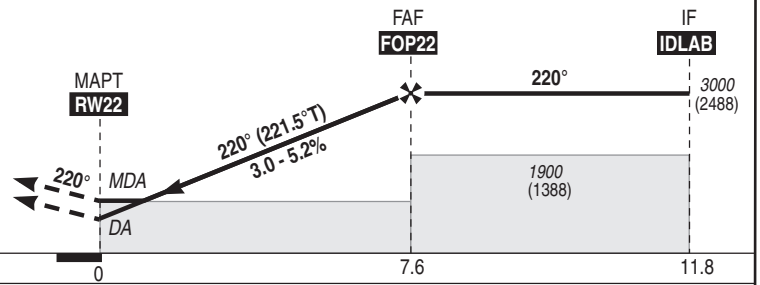
VAR
1° E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter vers **OP410**, puis tourner vers **OP411 (MAX IAS 220 kt)**. Ensuite tourner **à droite** vers **OP523**, puis vers **OP414**, puis vers **NAKIB (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** (2488). **Ou suivre les instructions ATC.** Monter à ***1600*** (1088) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : Climb to* ***OP410****, then turn to* ***OP411 (MAX IAS 220 kt)****. Then turn* ***right*** *to* ***OP523****, then to* ***OP414****, then to* ***NAKIB (MAX IAS 220 kt)*** *climbing up to* ***3000*** *(2488).* ***Or proceed according to ATC instructions.*** *Climb up to* ***1600*** *(1088) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (200) | 750 | 159 | ***860*** (350) | 1200 | 228 | ***860*** (350) | 1200 | 346 | ***1020*** (500) | 1500 | ***1290*** (770) | 1500 |
| B | | | 171 | | | 240 | | | | ***1170*** (660) | 1600 | ***1440*** (930) | 1600 |
| C | | | 179 | | | 248 | | | | ***1280*** (770) | 2400 | ***1550*** (1040) | 2400 |

| **DIST RW22** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***880*** (368) | ***1200*** (688) | ***1520*** (1008) | ***1840*** (1328) |
| | **5** | **6** | **7** | |
| | ***2160*** (1648) | ***2480*** (1968) | ***2800*** (2288) | |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
MVL / *Circling* absence ATS : HJ seulement si PCL hors service / *daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.6 NM | 6 min 33 | 5 min 24 | 4 min 35 | 3 min 59 | 3 min 32 | 3 min 10 | 2 min 52 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

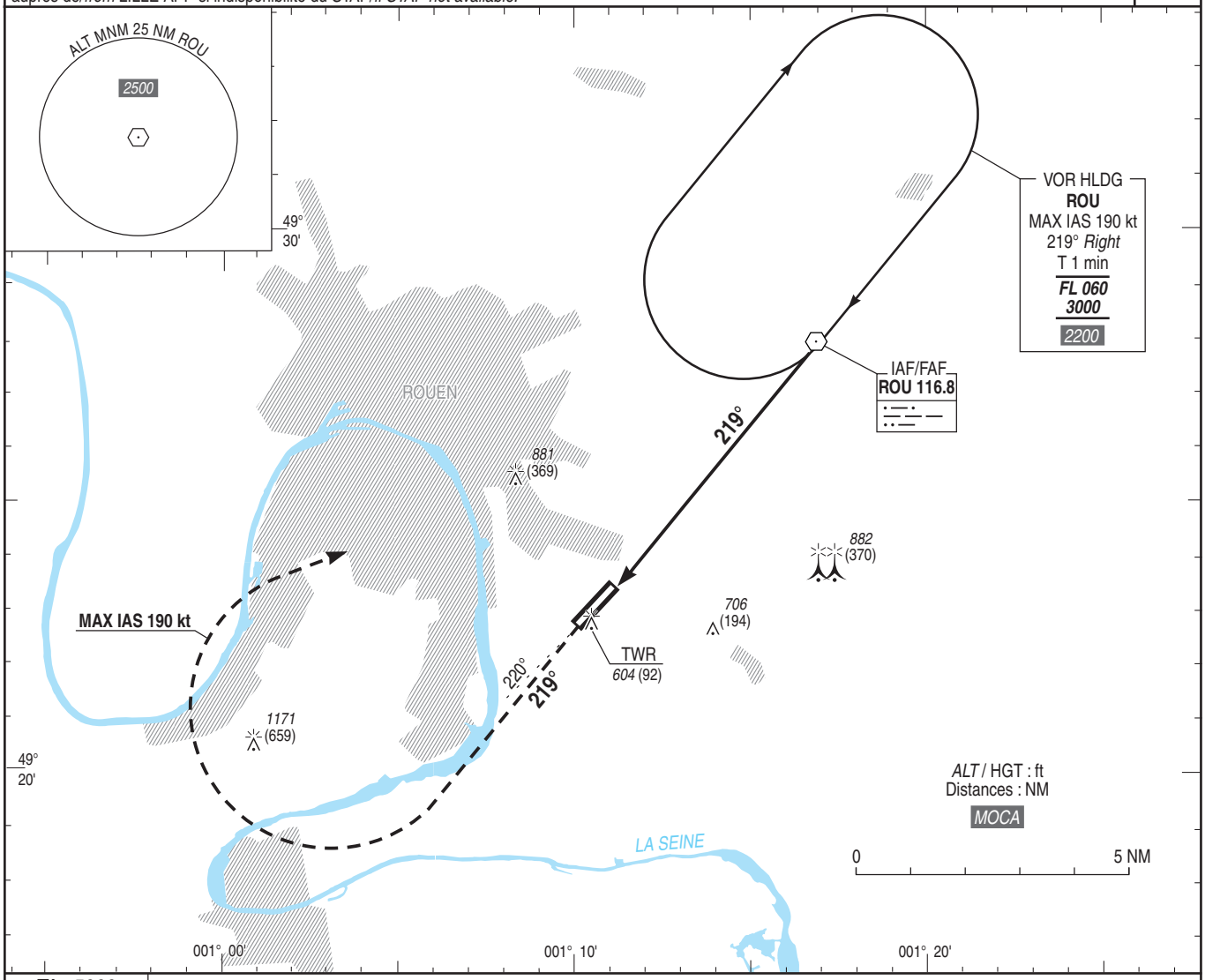
***ALT AD : 512 (19 hPa),*** *THR : 512*

**ROUEN** VALLEE DE SEINE

VOR RWY 22

**ATIS** ROUEN 120.730 ☎ 02 35 80 80 34
APP : LILLE Approche / *Approach* 134.825
**TWR** : ROUEN Tour / *Tower* 120.200 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.200) FR seulement/*only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP (120.730) ou/*or* QNH PARIS CHARLES DE GAULLE auprès de/*from* LILLE APP si indisponibilité du STAP/*if STAP not available.*

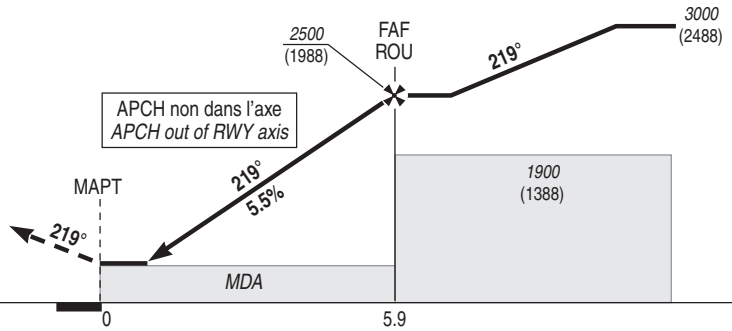
VAR
1° E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter sur le **R 219 ROU** (219°).
A ***1200*** (688), tourner **à droite** vers **ROU** en montée vers ***3000*** (2488).
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1600* (1088) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 219 ROU** (219°).*
*At **1200** (688), turn **right** to **ROU** climbing up to **3000** (2488).*
***Do not turn before MAPT**.*
*Climb up to 1600 (1088) prior to level acceleration.*




THR ←(NM)

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

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* sans QNH local / *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***880*** (370) | 1300 | 362 | ***1020*** (500) | 1500 | ***1290*** (770) | 1500 |
| B | | | | ***1170*** (660) | 1600 | ***1440*** (930) | 1600 |
| C | | | | ***1280*** (770) | 2400 | ***1550*** (1040) | 2400 |

Observations / *Remarks* : Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service. / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT/THR | 5.9 NM | 5 min 03 | 4 min 10 | 3 min 32 | 3 min 05 | 2 min 43 | 2 min 26 | 2 min 13 |
| VSP (ft/min) | | 385 | 465 | 550 | 630 | 710 | 795 | 880 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOQ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOQ - BLOIS LE BREUIL

**AD 2 LFOQ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°40'47"N 001°12'21"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe RWY et TWY B | RWY and TWY B intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8 NM de Blois, 8 NM de Vendôme | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 398 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 149 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.5156°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.132°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEMOP AERODROME BLOIS LE BREUIL | |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de Blois Le Breuil<br>RD957<br>41330 VILLEFRANCOEUR | |
| | Telephone | 02 54 20 30 30 | |
| | FAX | 02 54 33 10 71 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFOQZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aerodrome.blois-lebreuil@bloislebreuil.fr | |

**AD 2 LFOQ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols extra communautaires et intra Schengen : PN 24H au plus tard la veille ou le dernier jour ouvré.<br>Par mail : aerodrome.blois-lebreuil@bloislebreuil.fr | Flights outside UE and inside Schengen : PN 24H at the latest on the previous day or the last working day.<br>By mail : aerodrome.blois-lebreuil@bloislebreuil.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN sauf JF :<br>0830-1130, 1230-1630<br>En dehors de ces HOR, PPR AFIS avant 1530 la veille ou le dernier jour ouvré.<br>TEL : 02 54 20 17 18 | AFIS: MON-FRI except HOL:<br>0830-1130, 1230-1630<br>Outside these SKED, PPR AFIS before 1530 the day before or the last working day.<br>TEL: 02 54 20 17 18 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 : station automatique avec CB.<br>Pendant HOR RFFS, avitaillement possible avec carte AEG aérodrome.<br>En dehors de ces HOR, PPR AFIS avant 1530 la veille ou dernier jour ouvré. | H24 : automatic dispenser with credit card.<br>During RFFS SKED, refuelling is possible with "AEG aerodrome" card.<br>Outside these SKED, PPR AFIS before 1530 on the previous day or on the last working day. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS et demande d'ouverture exceptionnelle. | GRF (Global Reporting Format) : HOR AFIS and exceptional opening request. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOQ.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100 LL - JET A1. | Fuel : 100 LL - JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : cuve 50 m3, débit 12 m3/h.<br>AVGAS : cuve 50 m3, débit 5 m3/h. | JET A1 : tank 50 m3, flow 12 m3/h.<br>AVGAS : tank 50 m3, flow 5 m3/h. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Occasionnel | Occasionally |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | BLOIS AERO SERVICES (atelier de réparation et maintenance) TEL : 02 54 51 20 10.<br>AEROZACH (Atelier de maintenance ROTAX) TEL : 06 36 08 12 61. | BLOIS AERO SERVICES (repair and maintenance workshop) TEL : 02 54 51 20 10.<br>AEROZACH (repair and maintenance ROTAX workshop) TEL : 06 36 08 12 61 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Salle pilote au pied de la tour, accessible H24. Accès wifi, TV, boîte aux lettres pour redevance. Code du digicode : Fréquence LFOQ.<br>GPU, vide-toilette, citerne à eau potable, marchepieds. | Pilot room at the bottom of TWR, access H 24. Wifi, TV, mailbox for landing fee. Keypad : Frequency LFOQ.<br>GPU, toilet bin, drinking water fountain, footstools. |

**AD 2 LFOQ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité. | In the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Restaurant sur AD. | Restaurant on AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi à proximité.<br>Prêt de véhicule possible pendant HOR RFFS, PPR AFIS avant 1530 la veille ou dernier jour ouvré. | Taxi in the vicinity.<br>Vehicle lending possible during RFFS SKED, PPR AFIS before 1530 on the previous day or on the last working day. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital de Blois à 8 NM. | Hospital Blois at 8 NM. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Blois TEL : 02 54 90 41 41. Vendôme TEL : 02 54 77 05 07. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOQ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 3 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule d'intervention muni de 250 kg de poudre.<br>1 extincteur à poudre 50 kg.<br>1 véhicule d'intervention VIM30 muni de 3000 L eau + 500 L émulseur + 280 kg poudre. | 1 intervention vehicle equipped with 250 kg powder.<br>1 extinguisher with 50 kg powder.<br>1 VIM30 intervention vehicle equipped with 3000 L water + 500 L foam + 280 kg powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Appel prestataire extérieur. | External service provider call. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 3 :<br>- LUN, MER-VEN : 0830-1130, 1230-1630<br>-MAR 1230-1630<br>- Sauf JF.<br>En dehors de ces HOR, niveau 2 ou 3 PPR AFIS avant 1530 la veille ou le dernier jour ouvré.<br>Niveau 1 en dehors de ces HOR. | Level 3 :<br>- MON, WED-FRI : 0830-1130, 1230-1630<br>-TUE 1230-1630.<br>- Except public HOL.<br>Outside SKED, level 2 or 3 PPR AFIS before 1530 on previous day or on last working day.<br>Level 1 outside these SKED. |

**AD 2 LFOQ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOQ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | P1, P2, P3, P4, P5, P6 (8850 m2) : Béton bitumineux<br>P10, P11, P12 (5500 m2) : Béton bitumineux<br>P14 (1800 m2) : Béton bitumineux<br>P0 (13500 m2) : Herbe | P1, P2, P3, P4, P5, P6 (8850 m2) : Bituminous concrete<br>P10, P11, P12 (5500 m2) : Bituminous concrete<br>P14 (1800 m2) : Bituminous concrete<br>P0 (13500 m2) : Grass |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | P1 à P14 : 5/F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, A2, B, C et N : 9,50 m, S : 30 m, S1 : 15 m, A1 : 10,5 m. | A, A2, B, C and N : 9.50 m, S : 30 m, S1 : 15 m, A1 : 10.5 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A, A1, A2, B, C et N : béton bitumineux.<br>S, S1 : herbe. | A, A1, A2, B, C and N : bituminous concrete.<br>S, S1 : grass. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A, A1, A2, B, C et N : 6/F/D/W/T | A, A1, A2, B, C and N : 6/F/D/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points d'attente A et C | Holding points A and C |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | A : 387 ft<br>C : 396 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOQ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | P1, P2, P3, P4, P5 indiqué sur les hangars. | P1, P2, P3, P4, P5 indicated on hangars. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 12/30 : ligne médiane discontinue, NR d'identification RWY, marques de point cible, chevrons DTHR RWY12.<br>RWY 02R/20L balisage latéral : balises pyramidales blanches côté TWY, ligne discontinue côté piste 02L/20R, chevrons DTHR RWY 02R, marques d'angle, balise dièdre.<br>RWY 02L/20R balisage latéral : ligne discontinue, chevrons DTHR RWY 02L, marques d'angle.<br>RWY 02/20 balisage latéral : balises pyramidales blanches.<br>RWY 12L/30R balisage latéral : ligne discontinue côté RWY 12R/30L, marques d'angle.<br>RWY 12R/30L balisage latéral : ligne discontinue, marques d'angle.<br>TWY A, A1, A2, B, C: ligne médiane continue. | RWY 12/30 : discontinuous centre-line, RWY identification NR, aiming point markings, chevrons DTHR RWY12.<br>RWY 02R/20L edge lighting : white pyramidal-shaped markers on TWY side, discontinuous line on RWY 02L/20R side, chevron DTHR RWY 02R, corners markings, dihedral beacons.<br>RWY 02L/20R edge lighting : discontinuous line, chevron DTHR RWY 02L, corners markings.<br>RWY 02/20 edge lighting : pyramidal-shaped markers.<br>RWY 12L/30R edge lighting : discontinuous line on RWY 12R/30L side,corners marking.<br>RWY 12R/30L edge lighting : discontinuous line, corners markings.<br>TWY A, A1, A2, B, C : continuous centre-line. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOQ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOQ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOQ.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOQ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | STAP : 02 54 20 17 17 |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOQ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 022.18 (021) | 250 x 55 | non revêtue / not paved | 47°40'15.25"N 001°12'09.72"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 387ft |
| 20 | 202.18 (201) | 250 x 55 | non revêtue / not paved | 47°40'22.81"N 001°12'14.28"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 383ft |
| 02L | 022.33 (021) | 930 x 80 | non revêtue / not paved | 47°40'11.33"N 001°12'13.71"E<br>( 47°40'13.92"N 001°12'15.62"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 390ft<br>DTHR : 390ft |
| 20R | 202.33 (201) | 930 x 80 | non revêtue / not paved | 47°40'39.38"N 001°12'30.77"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 390ft |
| 02R | 022.07 (021) | 920 x 70 | non revêtue / not paved | 47°40'10.45"N 001°12'17.12"E<br>( 47°40'13.18"N 001°12'18.19"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 387ft<br>DTHR : 390ft |
| 20L | 202.07 (201) | 920 x 70 | non revêtue / not paved | 47°40'38.29"N 001°12'33.83"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 383ft |
| 12 | 121.48 (120) | 1250 x 30 | 6 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 47°40'53.90"N 001°12'05.09"E<br>( 47°40'53.06"N 001°12'07.12"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 396ft<br>DTHR : 397ft |
| 30 | 301.48 (300) | 1250 x 30 | 6 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 47°40'32.79"N 001°12'56.13"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 381ft |
| 12L | 121.07 (120) | 720 x 80 | non revêtue / not paved | 47°40'50.92"N 001°12'06.90"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 396ft |
| 30R | 301.07 (300) | 720 x 80 | non revêtue / not paved | 47°40'39.00"N 001°12'36.19"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 388ft |
| 12R | 121.37 (120) | 630 x 80 | non revêtue / not paved | 47°40'49.72"N 001°12'02.42"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 393ft |
| 30L | 301.37 (300) | 630 x 80 | non revêtue / not paved | 47°40'39.08"N 001°12'28.26"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 383ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | NIL | 250 x 55 | NIL | NIL |
| 20 | NIL | NIL | NIL | 250 x 55 | NIL | NIL |
| 02L | NIL | NIL | NIL | 930 x 80 | NIL | (1) |
| 20R | NIL | NIL | NIL | 930 x 80 | NIL | (2) |
| 02R | NIL | NIL | NIL | 920 x 70 | NIL | (3) |
| 20L | NIL | NIL | NIL | 920 x 70 | NIL | NIL |
| 12 | NIL | NIL | NIL | 1370 x 150 | NIL | (4) |
| 30 | NIL | NIL | NIL | 1370 x 150 | NIL | NIL |
| 12L | NIL | NIL | NIL | 720 x 80 | NIL | NIL |
| 30R | NIL | NIL | NIL | 720 x 80 | NIL | NIL |
| 12R | NIL | NIL | NIL | 630 x 80 | NIL | (5) |
| 30L | NIL | NIL | NIL | 630 x 80 | NIL | (6) |

→ (1) Seuil décalé 90 m, piste planeurs. / DTHR 90 m, gliders RWY.
→ (2) Piste planeurs. / Gliders RWY.
→ (3) Seuil décalé 90 m. / DTHR 90 m.
→ (4) Seuil décalé 50 m. / DTHR 50 m.
→ (5) Piste planeurs. / Gliders RWY.
→ (6) Piste planeurs. / Gliders RWY.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOQ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 250 | 250 | 250 | 250 | |
| 20 | 250 | 250 | 250 | 250 | |
| 02L | 930 | 930 | 930 | 840 | |
| 20R | 930 | 930 | 930 | 930 | |
| 02R | 920 | 920 | 920 | 830 | |
| 20L | 920 | 920 | 920 | 920 | |
| 12 | 1250 | 1250 | 1250 | 1200 | |
| 30 | 1250 | 1250 | 1250 | 1250 | |
| 12L | 720 | 720 | 720 | 720 | |
| 30R | 720 | 720 | 720 | 720 | |
| 12R | 630 | 630 | 630 | 630 | |
| 30L | 630 | 630 | 630 | 630 | |

**AD 2 LFOQ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | G | | | | | | | |
| 30 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12 | 1250 m | 60 m | W | LIL | R | | | |
| 30 | 1250 m | 60 m | W | LIL | R | | | |

**AD 2 LFOQ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à air au pied de la TWR, balisée. | Lighted windsock in front of the TWR. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY B feux bleus.<br>TWY N entre B et A2, TWY A2 : balises rétro-réfléchissantes. | TWY B blue lights.<br>TWY N between B and A2, TWY A2 : retro-reflecting beacons. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène. | Electric generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 9 s. | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (Wig Wag) au point d'attente B. | RWY guard lights (Wig Wag) at holding point B. |

**AD 2 LFOQ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFOQ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFOQ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | BLOIS Information (FR) *BLOIS-information (EN)* | 118.455 MHz | HO | |
| A/A | BLOIS (FR) | 118.455 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFOQ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | BLB | 397 kHz | H24 | 47°40'26.2"N 001°12'08.9"E | 439 ft | 25NM | | | |

**AD 2 LFOQ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Pistes 12/30 prioritaires. | *Priority for runways 12/30.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOQ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| **EVITEMENT DE SURVOL** | ***OVERFLIGHT AVOIDANCE*** |
| Eviter le survol des villes de Villefrancoeur, Le Breuil et La Chapelle Vendômoise. | *Avoid overflight of Villefrancoeur, Le Breuil and La Chapelle Vendômoise cities.* |
| **VFR DE NUIT** | ***NIGHT VFR*** |
| Tour de piste interdit après 2200 locales sauf autorisation exceptionnelle de l'exploitant. | *Circuit patterns prohibited after 2200 local time except with special authorization from the AD operator.* |

**AD 2 LFOQ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| **22.1 GENERALITES** | ***22.1 GENERAL*** |
| Tout décollage ou atterrissage est suspendu sur la piste 12/30 si un appareil est immobilisé sur la demi-bande accolée de la piste 12L/30R non revêtue. | *All TKOF or LDG RWY 12/30 is interrupted if an ACFT is occupying the adjacent strip of unpaved RWY 12L/30R.* |
| Atterrissages et décollages simultanés interdits sur toutes les pistes. | *Simultaneous LDG and TKOF prohibited for all runways.* |
| Verticale terrain interdite pendant activité voltige ou parachutisme. | *Overhead airfield: overhead flying is prohibited during aerobatic activity or parachuting.* |
| Circuits courts interdits piste 12 et 12L pendant l'activité parachutisme. | *Short circuit patterns prohibited RWY12 and 12L during parachuting activities.* |
| **22.2 ATTENTION PARTICULIERE** | ***22.2 SPECIAL ATTENTION*** |
| Les points d'attente S, Z et U sont sur un TWY traversant plusieurs pistes. | *Holding points S, Z and U are on a TWY which crosses several runways.* |
| **22.3 CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR** | ***22.3 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES*** |
| RWY 12 : monter 120° jusqu'à 900 ft (502) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. | *RWY 12 : climb 120° up to 900 ft (502) then direct route climbing up to en-route safety altitude.* |
| RWY 30 : monter 300° jusqu'à 900 ft (502) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. | *RWY 30 : climb 300° up to 900 ft (502) then direct route climbing up to en-route safety altitude.* |
| Prévoir un AD de dégagement accessible et secouru. | *Provide for an accessible and self-powered alternate AD.* |

**AD 2 LFOQ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| **23.1 EQUIPEMENT AD** | ***23.1 AD EQUIPMENT*** |
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| PCL hors HOR ATS, sur PPR AFIS avant 1530 la veille ou le dernier jour ouvré. | *PCL outside ATS SKED, on PPR AFIS before 1530 the day before or on the last working day.* |
| Utilisation PCL en approche : 3 coups d'alternat. | *Use of PCL during approach : 3 clicks.* |
| Activation des feux à éclats : 5 coups d'alternat. | *Activation of flashing lights : 5 clicks.* |
| Extinction du balisage : 7 coups d'alternat. | *Lights out : 7 clicks.* |
| STAP : | *STAP :* |
| - TEL : 02 54 20 17 17. | *- TEL : 02 54 20 17 17.* |
| - PCL 3 coups d'alternat. | *- PCL 3 clicks.* |
| - HN uniquement. | *- HN only.* |
| PPR AFIS avant 1530 la veille ou le dernier jour ouvré. | *PPR AFIS before 1530 on the previous day or on the last working day.* |
| Paramètres disponibles : | *Available data :* |
| Vent, visibilité instrumentale, nébulosité,T°, DP, QNH, QFE, infos diverses. | *Wind, instrumental visibility, cloud cover,T°, DP, QNH, QFE, miscellaneous.* |
| **23.2 PÉRIL ANIMALIER** | ***23.2 WILDLIKE STRIKE HAZARD*** |
| Occasionnel - HOR RFFS niveau 2. | *Random - RFFS level 2 SKED.* |

**AD 2 LFOQ.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOQ.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

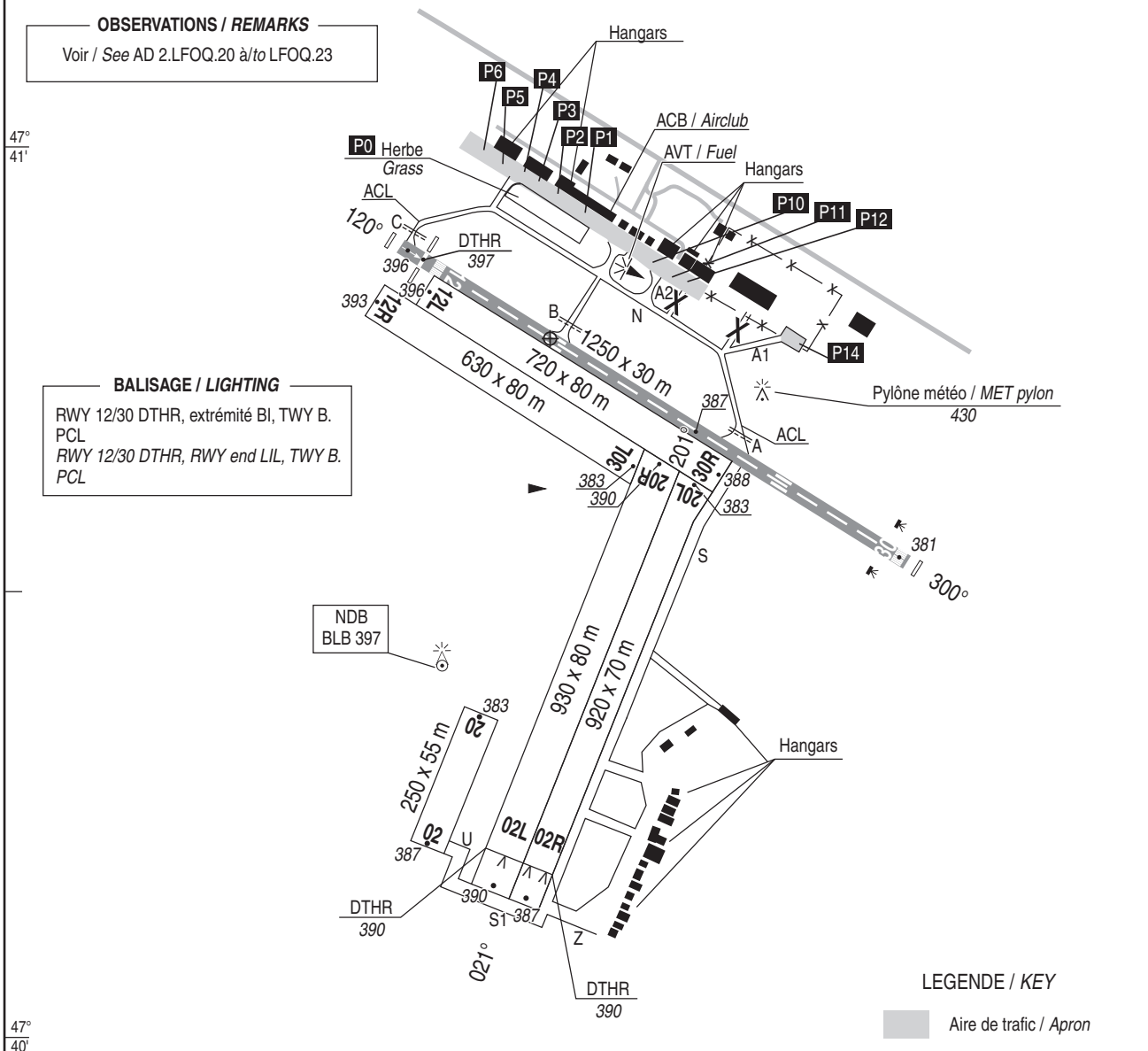
**AFIS** : 118.455 ☎ 02 54 20 17 18

## BLOIS LE BREUIL
47 40 47 N - 001 12 21 E
*ALT AD : 398 (15 hPa)*

VAR 2°E (2025)

**OBSERVATIONS / *REMARKS***

Voir / *See* AD 2.LFOQ.20 à/*to* LFOQ.23




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 47°40' 53.90" N | 001°12' 05.09" E |
| DTHR 12 | 47°40' 53.06" N | 001°12' 07.12" E |
| THR 30 | 47°40' 32.79" N | 001°12' 56.13" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIL | 1250 | 1250 | 1250 | 1200 | Revêtue *Paved* | 6 F/D/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 30 | NIL | LIL | 1250 | 1250 | 1250 | 1250 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * 800 m HN | | | |

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION :*** NIL.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BLB | REF AD 2 LFOQ 2.19 | | | x | | x |
| BABOG | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| BARAX | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| BALIV | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| OQ403 | 47°37'28.5"N | 001°28'14.3"E | x | | | x |
| OQ420 | 47°41'33.2"N | 001°10'29.9"E | x | | | x |
| OQ421 | 47°33'48.2"N | 001°12'48.0"E | x | | | x |
| IOQ30 | 47°35'04.9"N | 001°26'05.5"E | x | | | x |
| FOQ30 | 47°37'48.4"N | 001°19'32.8"E | x | | | x |
| RW30 | 47°40'32.79"N | 001°12'56.13"E | x | | | x |
| RW12 | 47°40'53.06"N | 001°12'07.12"E | x | | | x |
| OQ502 | 47°49'34.8"N | 000°50'57.1"E | x | | | x |
| OQ503 | 47°53'10.2"N | 000°54'11.0"E | x | | | x |
| OQ504 | 47°45'12.6"N | 001°10'19.8"E | x | | | x |
| OQ505 | 47°40'49.0"N | 001°17'40.4"E | x | | | x |
| OQ520 | 47°39'19.1"N | 001°15'54.2"E | x | | | x |
| IOQ12 | 47°46'11.5"N | 000°59'13.9"E | x | | | x |
| FOQ12 | 47°43'35.6"N | 001°05'33.5"E | x | | | x |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY12**

| RMK | NIL | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | BABOG | - | - | - | - | - | - | - | - | | - |
| INA OQ502 | IF | OQ502 | | | | | | 2100 | 2500 | 200 | | 1.0 |
| | TF | IOQ12 | - | 120 | 121.2 | 6.5 | | 2100 | | | | 1.0 |
| INA BABOG | IF | BABOG | | | | | | 2500 | 4000 | 230 | | 1.0 |
| | TF | OQ505 | - | 342 | 343.1 | 10.4 | | | | | | 1.0 |
| | TF | OQ504 | - | 310 | 311.6 | 6.6 | | 2100 | 2500 | 200 | | 1.0 |
| | TF | OQ503 | - | 305 | 306.3 | 13.5 | | | | | | 1.0 |
| | TF | OQ502 | - | 210 | 211.2 | 4.2 | | 2100 | | 200 | | 1.0 |
| | TF | IOQ12 | - | 120 | 121.2 | 6.5 | | 2100 | | | | 1.0 |
| INA OQ503 | IF | OQ503 | | | | | | 2100 | 2500 | 200 | | 1.0 |
| | TF | OQ502 | - | 210 | 211.2 | 4.2 | | | | 200 | | 1.0 |
| | TF | IOQ12 | - | 120 | 121.2 | 6.5 | | 2100 | | | | 1.0 |
| APCH | IF | IOQ12 | | | | | | 2100 | | | | 1.0 |
| | TF | FOQ12 | - | 120 | 121.3 | 5.0 | | 2100 | 2100 | | | 1.0 |
| | TF | RW12 | Y | 120 | 121.4 | 5.2 | | 447 | 447 | | -3.0° / 50 | 0.3 |
| | TF | OQ520 | - | 120 | 121.5 | 3.0 | | | | 230 | | 1.0 |
| | TF | BABOG | Y | 152 | 153.4 | 9.5 | | 2500 | | 230 | | 1.0 |
| | HM | BABOG | Y | 30 | 32 | T 1 min | L | 2500 | 2500 | 230 | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BLOIS** LE BREUIL
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 12

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFOQ** |
| **Runway** | **12** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E12A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **474053.0620N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0011207.1210E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **166.4** |
| **FPAP Latitude** | **474024.3960N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-28.6660** |
| **FPAP Longitude** | **0011316.4180E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **69.2970** |
| **Threshold Crossing Height** | **15.0** |
| **TCH Units Selector** | **1 (meters)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **496** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 11 0F 06 0C 0C 00 00 01 32**<br>**31 05 8C 6F 76 14 A2 0D 84 00**<br>**80 1A 0C 20 FF 62 1D 02 2C 81**<br>**2C 01 64 3E C8 AF 35 DD F2 14** |
| **Calculated CRC Value** | **35DDF214** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **121.0** |



© SIA

**RNP RWY 30**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.5°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | BABOG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BABOG | IF | BABOG | | | | | | 2500 | 4000 | 210 | | 1.0 |
| | TF | IOQ30 | | 031 | 032.1 | 5.0 | | 2100 | 4000 | | | 1.0 |
| INA BALIV | IF | BALIV | | | | | | 3800 | 5000 | 220 | | 1.0 |
| | TF | OQ403 | | 210 | 211.3 | 3.2 | | 3100 | 4500 | 210 | | 1.0 |
| | TF | IOQ30 | | 210 | 211.3 | 2.8 | | 2100 | 4000 | | | 1.0 |
| INA BARAX | IF | BARAX | | | | | | 2500 | | | | 1.0 |
| | TF | IOQ30 | | 300 | 301.7 | 5.0 | | 2100 | 4000 | | | 1.0 |
| APCH | IF | IOQ30 | | | | | | 2100 | 4000 | | | 1.0 |
| | TF | FOQ30 | | 300 | 301.7 | 5.2 | | 2100 | 2100 | | | 1.0 |
| | TF | RW30 | Yes | 300 | 301.6 | 5.2 | | 430 | 430 | | -3.0°/49 | 0.3 |
| | TF | OQ420 | Yes | 300 | 301.5 | 1.9 | | | | | | 1.0 |
| | DF | OQ421 | | | | | | | | 190 | | 1.0 |
| | TF | BABOG | | 113 | 114.9 | 7 | | 2500 | | 210 | | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOQ |
| **Runway** | 30 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E30A |
| **LTP/FTP Latitude** | 474032.7895N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0011256.1300E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 161.5 |
| **FPAP Latitude** | 474101.4510N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 28.6615 |
| **FPAP Longitude** | 0011146.8260E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -69.3040 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 448 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 11 0F 06 0C 1E 00 00 01 30<br>33 05 2B D1 75 14 84 8C 85 00<br>4F 1A EB DF 00 90 E2 FD EA 01<br>2C 01 64 38 C8 AF 5C B6 B4 F8 |
| **Calculated CRC Value** | 5CB6B4F8 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 116.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

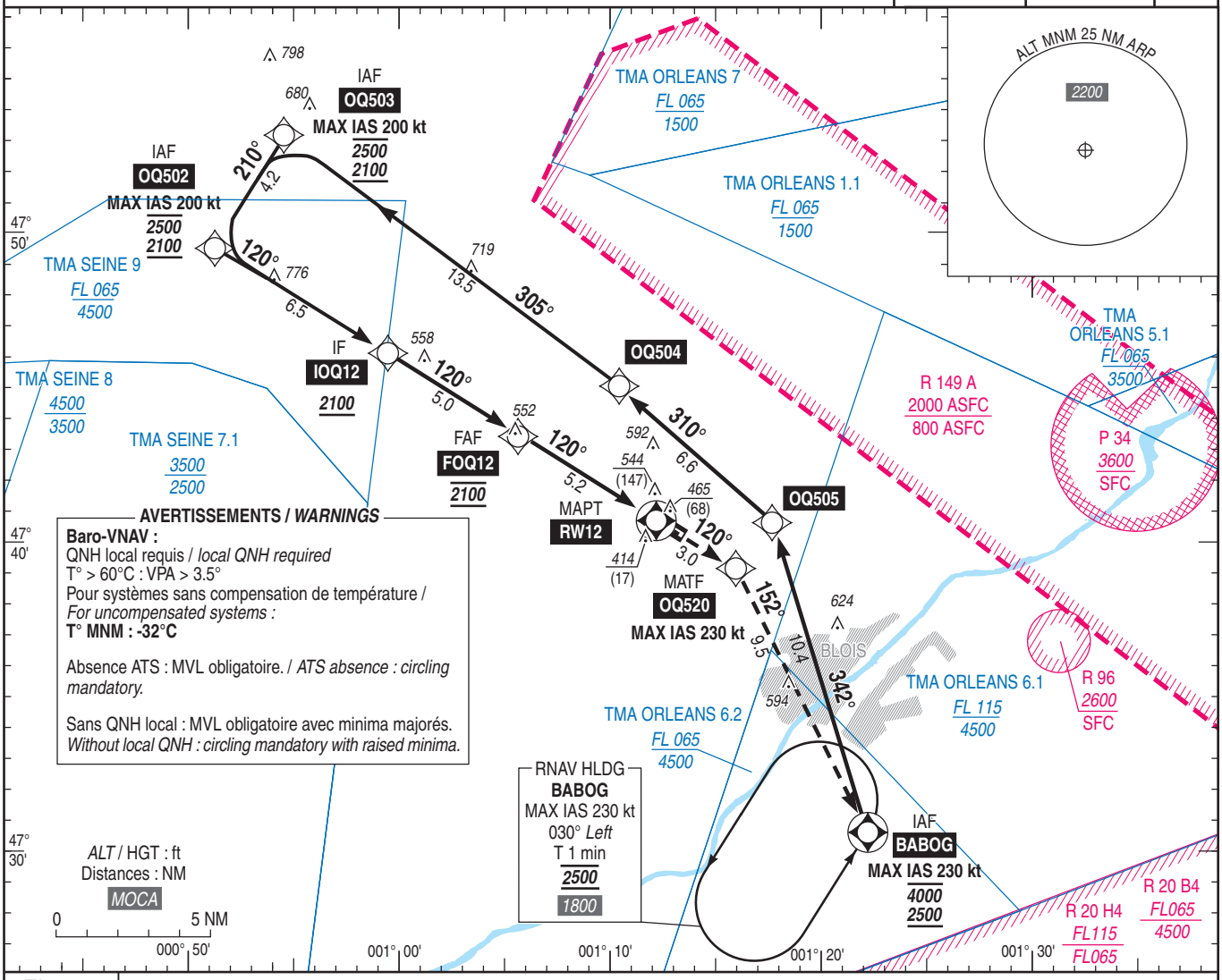
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

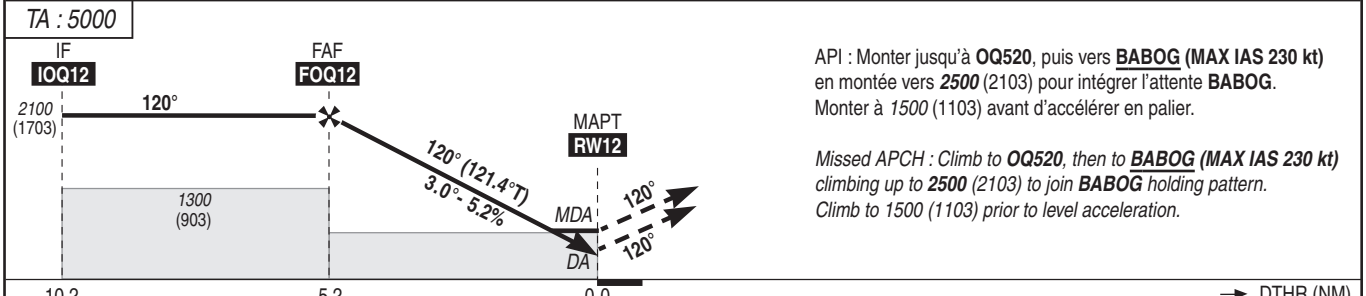
# BLOIS LE BREUIL

CAT A B C
*ALT AD : 398 ,* ***DTHR : 397 (15 hPa)***

**RNP** RWY 12

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : 118.455 | Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH régional auprès de SEINE APP 134.875 ou PARIS ACC 118.725.<br>***A/A*** *FR only. Obtain local QNH from STAP or the regional QNH from SEINE APP 134.875 or PARIS ACC 118.725.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**CH72374**<br>**E12A**<br>TCH : 50 | VAR<br>2°E<br>(2025) |




API : Monter jusqu'à **OQ520**, puis vers **BABOG (MAX IAS 230 kt)** en montée vers ***2500*** (2103) pour intégrer l'attente **BABOG**. Monter à *1500* (1103) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***OQ520****, then to* ***BABOG (MAX IAS 230 kt)*** *climbing up to* ***2500*** *(2103) to join* ***BABOG*** *holding pattern. Climb to 1500 (1103) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***650*** (250) | 1300 | 147<br>159<br>167 | ***650*** (250) | 1300 | 214<br>221<br>225 | ***720*** (320) | 1400 | 314 | ***840*** (450)<br>***900*** (500)<br>***1000*** (600) | 1500<br>1600<br>2400 | ***940*** (540)<br>***1000*** (600)<br>***1100*** (700) | 1500<br>1600<br>2400 |
| B | | | | | | | | | | | | | |
| C | | | | | | | | | | | | | |

| **DIST RW12** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2040*** (1643) | ***1720*** (1323) | ***1400*** (1003) | ***1080*** (683) | ***770*** (373) |

Observations /*Remarks* : (1) Piste non homologuée CAT I. Panne de guidage GNSS durant l'approche voir AIP ENR 1.5
*(1) RWY not approved for CAT I. GNSS guidance loss during approach see AIP ENR 1.5*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.2 NM | 70 kt<br>4 min 27 | 85 kt<br>3 min 40 | 100 kt<br>3 min 07 | 115 kt<br>2 min 43 | 130 kt<br>2 min 24 | 145 kt<br>2 min 09 | 160 kt<br>1 min 57 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



AMDT 09/26 **CHG** : VAR, orientations, plafond/*upper limit* TMA 6.1 ORLEANS, ajout TMA 6.2 ORLEANS/*added*, TMA 5.1 et/*and* TMA 7 ORLEANS, limites latérales et plafond/*lateral and upper limits* LF-R 96, normalisation/*standardization*.

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**BLOIS** LE BREUIL

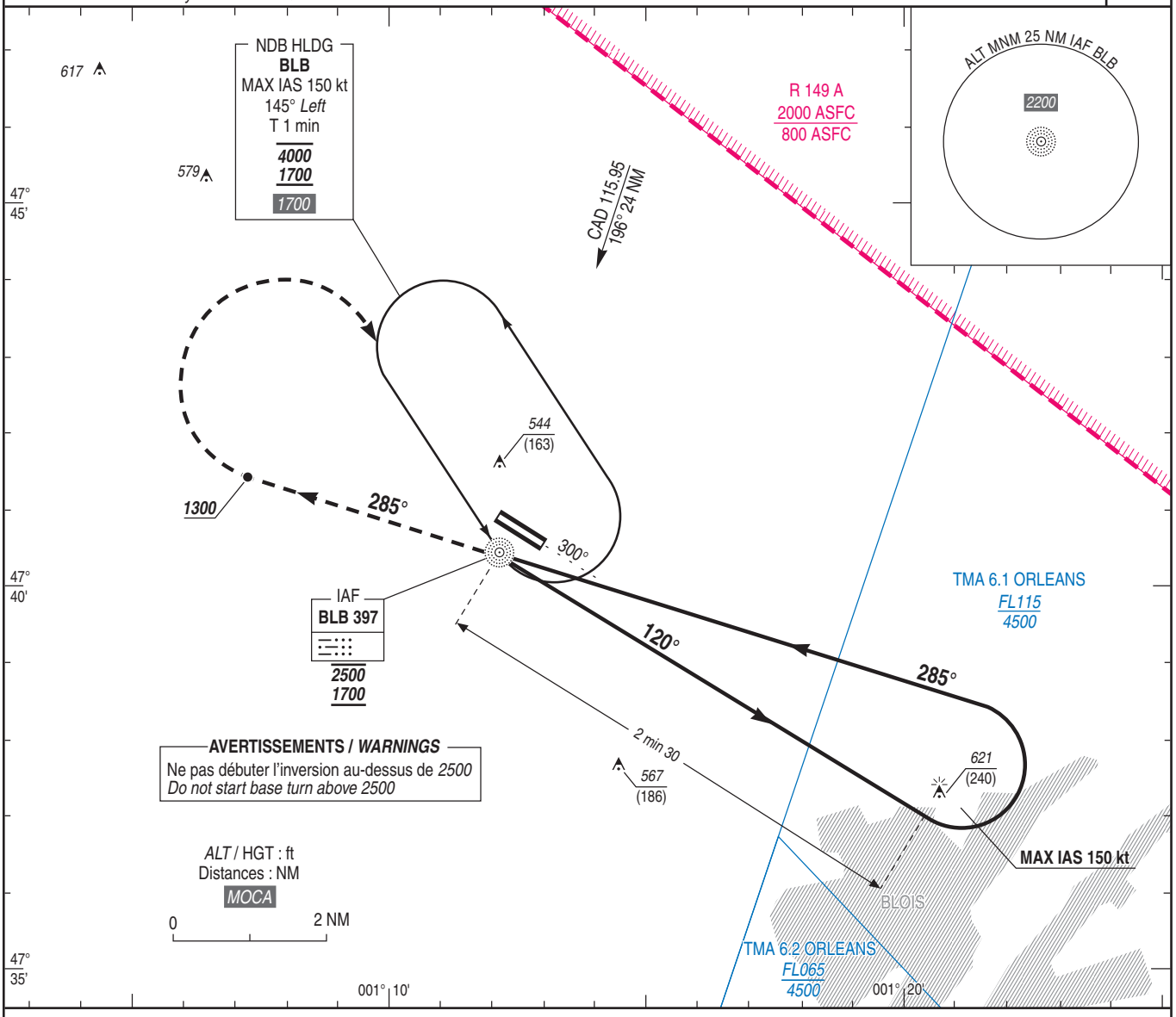
CAT A B

*ALT AD : 398,* ***THR : 381 (15 hPa)***

NDB RWY 30

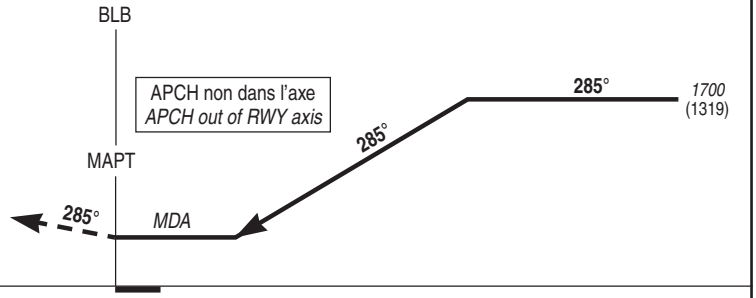
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : 118.455
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH TOURS auprès de TOURS Tour 124.400, SEINE APP 134.875, PARIS ACC 118.725.
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH from STAP or the QNH TOURS from TOURS TWR 124.400 or SEINE APP 134.875 or PARIS ACC 118.725.*

VAR
2°E
(2025)




API : Monter sur le **R 285 BLB** (285°).
A ***1300*** (919), tourner à **droite** vers **BLB** en montée vers ***1700*** (1319).
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Si impossible d'atteindre ***1700*** à **BLB**, continuer à monter dans l'attente.
Monter à ***1200*** (819) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 285 BLB*** *(285°).*
*At* ***1300*** *(919), turn* ***right*** *to* ***BLB*** *up to* ***1700*** *(1319).*
***Do not turn before MAPT.***
*If unable to reach* ***1700*** *over* ***BLB****, continue to climb in the holding.*
*Climb up to* ***1200*** *(819) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS, sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***920*** (540) | 2400 | 532 | ***920*** (540) | 2400 | ***1220*** (840) ***1250*** (870) | 2400 |



© SIA

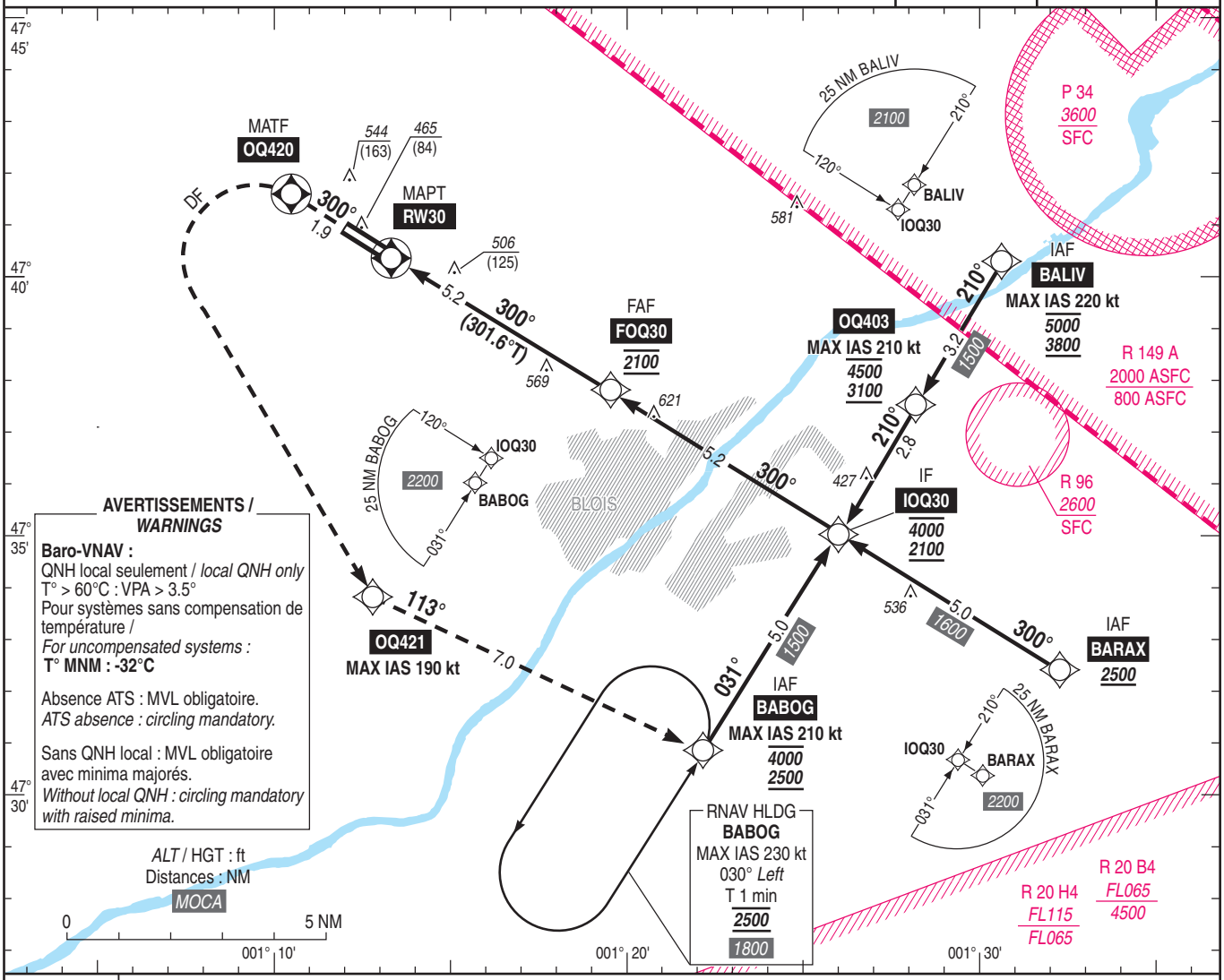
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# BLOIS LE BREUIL

CAT A B C
*ALT AD : 398 ,* ***THR : 381 (14 hPa)***

**RNP** RWY 30

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : 118.455 | Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH régional auprès de SEINE APP 134.875 ou PARIS ACC 118.725.<br>***A/A*** *FR only. Obtain local QNH from STAP or the regional QNH from SEINE APP 134.875 or PARIS ACC 118.725.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**CH62586**<br>**E30A**<br>TCH : 49 | VAR<br>2°E<br>(2025) |




**AVERTISSEMENTS /** ***WARNINGS***

**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 60°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température /
*For uncompensated systems :*
**T° MNM : -32°C**

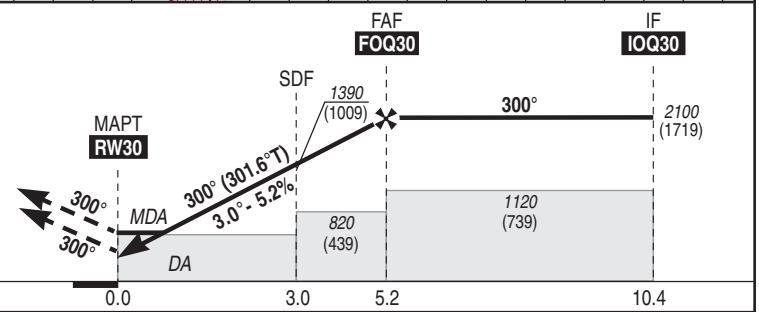
Absence ATS : MVL obligatoire.
*ATS absence : circling mandatory.*

Sans QNH local : MVL obligatoire avec minima majorés.
*Without local QNH : circling mandatory with raised minima.*

*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **OQ420**, puis tourner à **gauche (MAX IAS 190 kt)** direct vers **OQ421**, puis jusqu'à **BABOG (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***2500*** (2119).
Monter à *1500* (1119) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***OQ420****, then turn* ***left (MAX IAS 190 kt)*** *direct to* ***OQ421****, then to* ***BABOG (MAX IAS 210 kt)*** *climbing up to* ***2500*** *(2119).*
*Climb to 1500 (1119) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 189 | ***660*** (280) | 1300 | 273 | | 1500 | | ***840*** (460) | 1500 | ***1220*** (840) | 1500 |
| B | ***640*** (250) | 1300 | 201 | ***670*** (290) | 1400 | 285 | ***760*** (380) | 1500 | 371 | ***900*** (510) | 1600 | ***1280*** (890) | 1600 |
| C | | | 209 | ***690*** (310) | 1400 | 304 | | 1700 | | ***990*** (610) | 2400 | ***1370*** (990) | 2400 |

| **DIST RW30** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***750*** (369) | ***1070*** (689) | ***1390*** (1009) | ***1700*** (1319) | ***2020*** (1639) |

Observations /*Remarks* : (1) Piste non homologuée CAT I. Panne de guidage GNSS durant l'approche voir AIP ENR 1.5
*(1) RWY not approved for CAT I. GNSS guidance loss during approach see AIP ENR 1.5*

| FAF - MAPT | 5.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 30 | 3 min 42 | 3 min 09 | 2 min 44 | 2 min 25 | 2 min 10 | 1 min 58 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFOT - TOURS VAL DE LOIRE

**AD 2 LFOT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°25'55"N 000°43'23"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | BAT 0079 | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km NNE de TOURS (37-INDRE ET LOIRE) | 6 km NNE from TOURS (37-INDRE ET LOIRE) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 357 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 151 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.3873°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.132°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS TOURS VAL DE LOIRE | |
| | Adresse / *Address* | 40 rue de l'aéroport, 37100 TOURS | |
| | Telephone | Service opérations : 02 47 49 37 03 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFOTZTZX - LFOTZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | tours.information@edeis.com (terminal commercial)<br>tours.handling@edeis.com (terminal affaires / business)<br>My Handling : https://ap.myhandlingsoftware.com | |

**AD 2 LFOT.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Via My Handling | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | H24 7/7 via My Handling PPR PN 24 HR | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | HOR ATS publiés par NOTAM. | ATS SKED published by NOTAM. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 7/7 via My Handling PPR PN 24 HR | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | H24 7/7 via My Handling PPR PN 24 HR | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS - PPR PN 48 HR pour ouvertures exceptionnelles via pierre.marin@edeis.com | ATS SKED - PPR PN 48 HR for exceptional opening facilities via pierre.marin@edeis.com |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Via My Handling, entre Octobre et Avril. | Via My Handling, between October and April. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

**AD 2 LFOT.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Véhicule Fenwick (1.0 t) | Fenwick vehicle (1.0 t) |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 100 m3<br>AVGAS : 20 m3<br>Camion JET A1 : 20 m3<br>Règlement via CB, Espèce ou virement. | JET A1 : 100 m3<br>AVGAS : 20 m3<br>JET A1 truck : 20 m3<br>Payment via credit card, cash or bank transfer. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | ABAX ECOWING AD 2 Type II 75/25 | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur demande via My Handling | On request via My Handling |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | ASU 250KVA et GPU. | ASU 250KVA and GPU. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOT .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels en ville et à proximité | Hotels in town and nearby. |
| 2 | Restaurants | Restaurants sur AD | Restaurants at AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Tramway en ville, taxis et VTC à l'aérogare. | Tram in town, taxis and VTC at air terminal. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | En ville : (centre hospitalier - hélistation). | In town : (medical center - heliport). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Sur AD : boite aux lettres | At AD: letterbox |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | TEL : 02 47 70 37 37 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Véhicule et salon VIP. | Car and VIP lounge. |

**AD 2 LFOT .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VIM64, 1 véhicule chef de manœuvre et véhicule SPPA. | 2 VIM64, 1 maneuvering chief vehicle, and wildlife control vehicle. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD : contact AD.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport. | AD operator procedure : contact AD.<br>Damaged ACFT removed through means external to AD. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 pour vols commerciaux correspondants<br>Niveau 5 : HOR ATS<br>Ou sur demande via My Handling | Level 7 for applicable commercial flights<br>Level 5 : ATS SKED<br>Or on request via My Handling |

**AD 2 LFOT .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Munis d'un FOD Razor pour le balayage des pistes, taxiways et parkings. | Equipped with a FOD Razor for sweeping the runways, taxiways, and parking areas. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Correspondant au niveau. | Corresponding to the level. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFOT .8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG P1 et/and P2 : 45630 m2 : béton/concrete<br>PRKG P3 : 18 000 m2 : béton/concrete<br>PRKG PC : 16350 m2 : béton/concrete | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG P1 : 32 R/C/W/T<br>PRKG P2 : 33 R/C/W/T<br>PRKG P3 : 44 R/B/W/T<br>PRKG PC : 39 R/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A, B, C1, D : 15 m<br>TWY C : 21 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton et macadam | Concrete and macadam |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 50 R/C/W/T<br>TWY B, C1 : 41 R/C/W/T<br>TWY C : 47 F/C/W/T<br>TWY D : 50 R/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Seuils RWY | RWY THR |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 351 ft pour les 2 QFU | 351 ft for both QFU |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOT .9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir / see AD2 LFOT APDC | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne médiane continue | Continuous centerline |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Panneaux indicateurs de QFU et PRKG.<br>Panneaux d'interdiction d'alignement par les bretelles C et C1. | QFU and PRKG indicating panels.<br>RWY line-up via TWY C and C1 interdiction signs. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : ligne médiane discontinue, NR d'identification RWY, panneaux de distance restante sur bretelle B. | RWY : broken centerline, RWY identification NR, distance remaining signs on TWY B. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOT .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOT.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOT.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | PARIS ORLY |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | ATC/AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42. |

**AD 2 LFOT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 015.00 (015) | 2404 x 45 | 51 R/C/W/T<br>béton / concrete | 47°25'18.44"N 000°43'24.28"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 351ft |
| 20 | 195.00 (195) | 2404 x 45 | 51 R/C/W/T<br>béton / concrete | 47°26'33.55"N 000°43'54.48"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 351ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 20 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFOT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 2404 | 2404 | 2404 | 2404 | Décollage interdit depuis la bretelle B sur la piste 02.<br>TKOF prohibited from TWY B on RWY 02. |
| 20<br>TWY B | 2404<br>1600 | 2404<br>1600 | 2404<br>1600 | 2404 | |

**AD 2 LFOT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | - NIL | G | PAPI 3.1 ° 5.5 % | 66 ft | | | | | |
| 20 | - 900 m - LIH - 2 flashing lights | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 55 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 02 | 1800m<br>600m | 60m<br>60m | W<br>Y | LIH<br>LIH | R LIH | | | (1) |
| 20 | 1800m<br>600m | 60m<br>60m | W<br>Y | LIH<br>LIH | R LIH | | | (2) |

(1) Balisage piste: 4 intensités / RWY lighting: 4 different intensities

(2) Balisage piste: 4 intensités / RWY lighting: 4 different intensities

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOT.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Non | No |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui : bleu | Yes : blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Par groupes auxiliaires d'alimentation | By auxiliary power-units |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Temps de commutation inférieur à 1 sec (ASI). | Switching time less than 1 sec (ASI). |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (WIGWAG) aux points d'attente A, B, D. | RWY guard lights (WIGWAG) at holding points A, B, D. |

**AD 2 LFOT.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFOT.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR TOURS VAL DE LOIRE**<br><br>47°30'33"N , 000°36'21"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 47°28'58"N , 000°44'53"E - 47°27'23"N , 000°53'25"E - 47°21'19"N , 000°50'57"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 47°22'54"N , 000°42'26"E - 47°17'16"N , 000°45'30"E - 47°17'58"N , 000°42'15"E - 47°17'20"N , 000°39'08"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 47°22'54"N , 000°42'26"E - 47°24'29"N , 000°33'55"E - 47°30'33"N , 000°36'21"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>TOURS Tour (FR)<br>TOURS Tower (EN) | A l'exclusion de la LF-P 29 LE RIPAULT.<br>Activable pendant les HOR de TOURS TWR, activité réelle publiée par NOTAM.<br>La désactivation de la CTR est connue de : SEINE APP/INFO, TOURS INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO.<br>Except for LF-P 29 LE RIPAULT.<br>Activation is possible during TOURS TWR SKED, actual activity published by NOTAM.<br>CTR deactivation known on : SEINE APP/INFO, TOURS INFO, PARIS ACC/FIC, POITIERS INFO. |

**AD 2 LFOT.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | TOURS Tour (FR)<br>*TOURS Tower (EN)* | 124.400 MHz | NOTAM | Extension possible. |
| AFIS | TOURS Information (FR)<br>*TOURS Information (EN)* | 124.400 MHz | NOTAM | extension possible. |
| A/A | TOURS (FR) | 124.400 MHz | HX | Absence ATS<br>Réservé aux ACFT basés / Reserved for home-based ACFT |

**AD 2 LFOT.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOT.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| **20.1 GENERALITES** | ***20.1 GENERAL INFORMATION*** |
| **20.1.1 Conditions d'utilisation de l'AD** | ***20.1.1 AD operating conditions*** |
| AD interdit aux planeurs et aux ULM (classe 1, 2, 4, 5 et 6). | *AD prohibited for gliders and ULM (class 1, 2, 4, 5 and 6).* |
| VFR Spécial : | *Special VFR :* |
| - Réacteurs avions : VIS 5 km - plafond 1000 ft. | *- Jet ACFT : VIS 5 km - ceilling 1000 ft.* |
| - HEL : VIS 800 m - plafond 600 ft. | *- HEL : VIS 800 m - ceilling 600 ft.* |
| **VFR de nuit** autorisé avec les restrictions suivantes : | ***Night VFR** authorized with following restrictions :* |
| - vols de nuit sur PPR PN 24 HR et autorisation de l'exploitant ; | *- night flights on PPR PN 24 HR and AD operator authorization ;* |
| - réservé aux aéronefs basés ; | *- reserved for home-based ACFT ;* |
| - approche 02 interdite si PAPI 02 H/S ; | *- RWY 02 approach prohibited if PAPI 02 U/S ;* |
| - approche 20 interdite si PAPI 20 H/S. | *- RWY 20 approach prohibited if PAPI 20 U/S.* |
| **IFR de nuit** autorisé avec les restrictions suivantes : | ***Night IFR** authorized with following restrictions :* |
| - sur autorisation de l'exploitant ; | *- with AD operator authorization ;* |
| - procédure IFR RWY 02 interdite si PAPI 02 H/S ; | *- IFR approach RWY 02 prohibited if PAPI 02 U/S ;* |
| - procédure IFR RWY 20 interdite si PAPI 20 H/S ; | *- IFR approach RWY 20 prohibited if PAPI 20 U/S ;* |
| - étude aéronefs à réaliser si supérieur aux codes accueillis. | *- aircraft study to be conducted if larger than the codes accommodated.* |
| **20.1.2 Dangers à la navigation** | ***20.1.2 Navigation hazards*** |
| Tous QFU : limitation vent traversier maximum (calculé sur le vent moyen) : 25 kt piste sèche / 20 kt piste mouillée. | *For all QFU : max crosswind (calculated with average wind) : 25 kt dry RWY / 20 kt wet RWY.* |
| **20.2 MANOEUVRES AU SOL** | ***20.2 GROUND MOVEMENTS*** |
| **20.2.1 Roulage** | ***20.2.1 Taxi regulation*** |
| Toute pénétration piste via le TWY C est interdite de jour comme de nuit. | *RWY penetration via TWY C is prohibited day and night.* |
| Utilisation du TWY C interdite lors de l'utilisation du TWY C par un aéronef d'envergure supérieure ou égale à 24 m. | *TWY C prohibited when TWY C used by an ACFT with a wingspan bigger than or equal to 24 m.* |
| Utilisation du TWY C1 limitée aux appareils dont l'envergure est inférieure à 15 m. | *TWY C1 restricted to ACFT with a wingspan of less than 15 m.* |
| Utilisation du TWY B limitée aux appareils dont l'envergure est inférieure à 24 m. | *TWY B restricted to ACFT with a wingspan of less than 24 m.* |
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY.* |
| **20.2.2 Utilisation des postes de stationnement** | ***20.2.2 Use of parking stands*** |
| Parking P1, P2, P3 : | *Apron P1, P2, P3 :* |
| - réservé aux aéronefs sur demande auprès de l'exploitant avec assistance obligatoire, | *- reserved for ACFT O/R to AD manager with mandatory assistance,* |
| - utilisation de jour uniquement. | *- daytime only.* |

**AD 2 LFOT.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Utilisation de l'APU limitée à 30 min. | *APU use limited to 30 min.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOT.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

RWY 02 :

Montée dans l'axe et rappeler en sortie CTR pendant les HOR ATC.

RWY 20 :

- En fin de bande, virer à gauche au cap 148° pour éviter le survol de la ville de Tours.

- Rappeler en sortie de CTR pendant les HOR ATC.

**Départs omnidirectionels :**

Voir AD 2 LFOT SID RWY02 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01 et AD 2 LFOT SID RWY20 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

Pour les PLN à destination de LFOT, les pilotes doivent obligatoirement terminer le champ route du PLN par AMB s'ils ne peuvent pas utiliser les STAR RNAV.

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher code 7600

**Au départ :**

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

- En IMC : respecter l'itinéraire normalisé de départ et ses spécifications de montée, puis appliquer la réglementation nationale.

**A l'arrivée :**

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.

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

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

❍ HAP

❍ Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au niveau le plus bas

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

**A l'arrivée suivie d'une API :**

- Appliquer la procédure décrite sur le volet IAC, puis effectuer une deuxième présentation.

- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'altitude de sécurité en route.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

*RWY 02 :*

*Climb in RWY axis and report at exit of CTR during ATC SKED.*

*RWY 20 :*

*- At end of RWY strip, turn left heading 148° to avoid overflying the city of Tours.*

*- Report at exit of CTR during ATC SKED.*

***Omnidirectional departures :***

*See AD 2 LFOT SID RWY02 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01 and AD 2 LFOT SID RWY20 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*For flights bound for LFOT, the FPL route box must end with AMB if the STAR RNAV can't be used.*

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk code 7600*

***On departure :***

*- VMC : turn back to land on AD.*

*- IMC : apply SID and its climbing specifications, then apply national regulation.*

***On arrival :***

*- Follow or join the authorized STAR or, failing this the nearest one.*

*- Join the IAF at the last assigned acknowledged FL if it is unusable in the holding pattern or, for lack of this the highest level in the holding pattern.*

*- Wait at this level until the latest of the following times :*

❍ *the expected approach time*

❍ *the arrival time in the holding pattern plus 10 minutes then descent in the holding pattern until the lowest level.*

*- Leave the IAF at this level and perform the approach procedure until landing.*

***On arrival followed by a missed approach :***

*- Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*

*- If this second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL, climbing up to minimum enroute safety altitude.*

**AD 2 LFOT.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC**

Aérodrome équipé d'une visualisation radar aux horaires ATC.

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel, pendant HOR ATS.

***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a radar display during ATC SKED.*

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random, during ATS SKED.*

**AD 2 LFOT.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOT.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

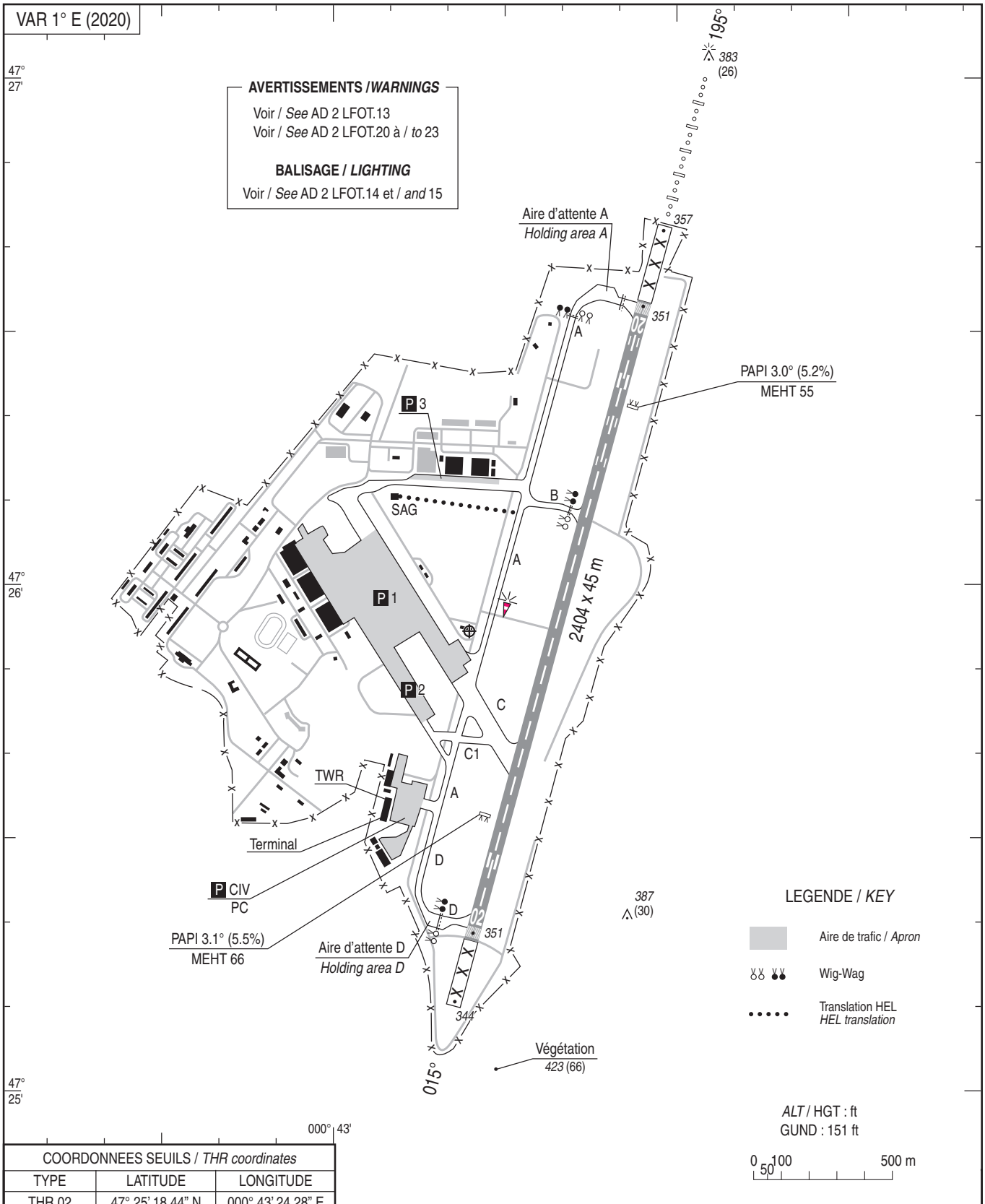
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Voir / *see* AD 2 LFOT.18

## TOURS VAL DE LOIRE
47 25 55 N - 000 43 23 E
*ALT AD : 357 (13 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 02 | 47° 25' 18.44" N | 000° 43' 24.28" E |
| THR 20 | 47° 26' 33.55" N | 000° 43' 54.48" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 02 | NIL | LIH/LIL | 2404 | 2404 | 2404 | 2404 | Revêtue | 51 R/C/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 20 | 900 m LIH | LIH/LIL | 2404 | 2404 | 2404 | 2404 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | 550 |



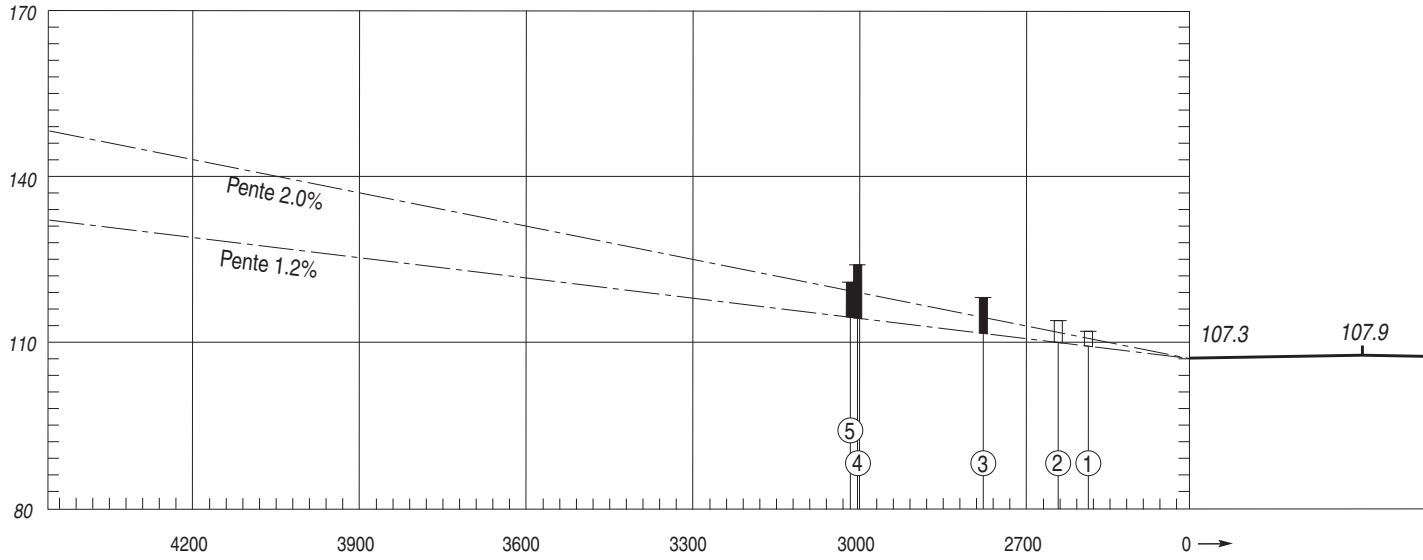
© SIA

**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle chart - ICAO - type A*

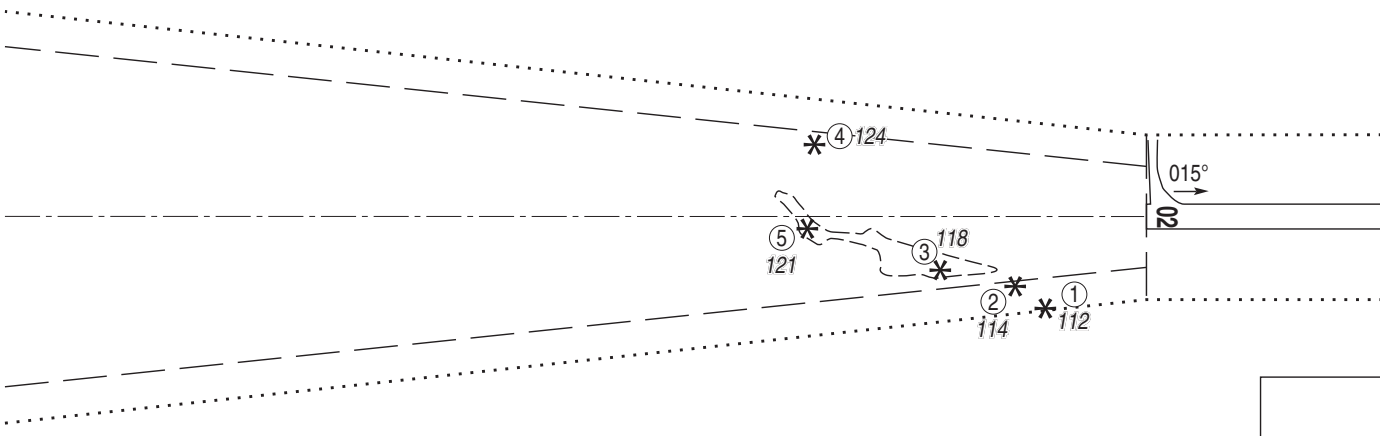
**TOURS** VAL DE L
RWY

VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITU
EN METRES



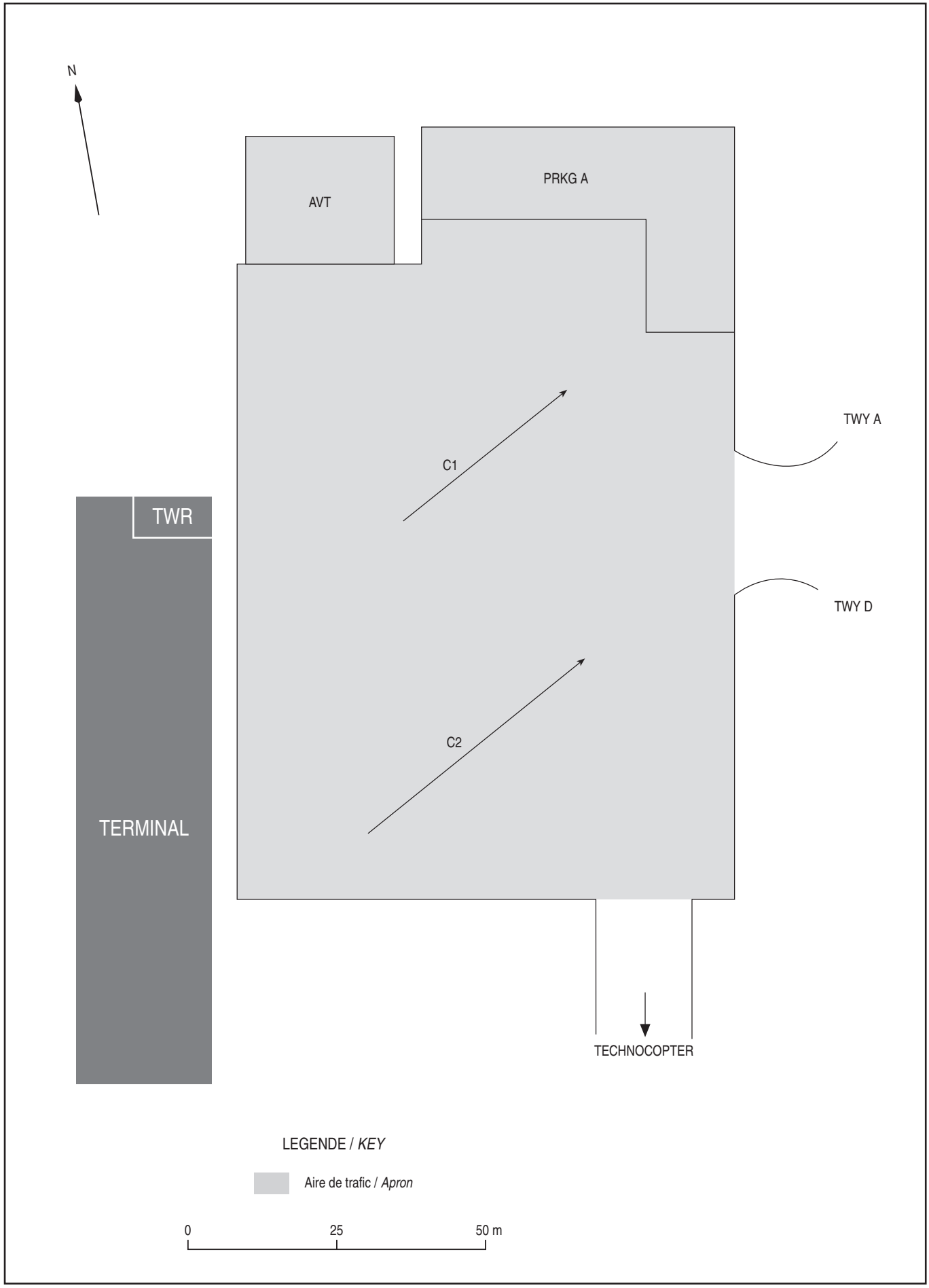

Echelle: 1 / 15 000




NOT

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**TOURS** VAL DE LOIRE






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → | POI | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ← | | | | | | | |
| → | OMARI | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | OTKUR | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| → | OTKIG | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| → | SOPIL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| → | VANAD | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | RW 02 | 47°25'18.44" N | 000°43'24.28" E | X | | | X |
| | RW 20 | 47°26'33.55" N | 000°43'54.48" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| | IOT02 | 47°13'11.4" N | 000°38'33.2" E | X | | X | X |
| | FOT02 | 47°17'26.1" N | 000°40'14.9" E | X | | | X |
| → | IOT20 | 47°38'40.3" N | 000°48'48.0" E | X | | X | X |
| | FOT20 | 47°34'25.8" N | 000°47'05.0" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| → | OT452 | 47°15'16.7" N | 000°27'13.2" E | X | | X | X |
| → | OT454 | 47°14'22.0" N | 000°32'10.8" E | X | | | X |
| → | OT462 | 47°30'07.7" N | 000°45'20.7" E | X | | | X |
| → | OT552 | 47°40'46.5" N | 000°37'23.0" E | X | | X | X |
| → | OT554 | 47°39'51.4" N | 000°42'22.8" E | X | | | X |
| → | OT562 | 47°21'44.3" N | 000°41'58.3" E | X | | | X |
| → | OT700 | 47°20'59.4" N | 000°45'17.7" E | X | | X | |
| → | OT701 | 47°14'45.3" N | 000°47'39.6" E | X | | X | |
| → | OT702 | 47°26'59.0" N | 000°53'02.5" E | X | | X | |
| → | OT703 | 47°36'17.4" N | 000°54'42.2" E | X | | X | |
| → | OT800 | 47°16'52.9" N | 000°44'35.1" E | X | | X | |
| → | OT801 | 46°52'22.2" N | 000°33'31.9" E | X | | X | |
| → | OT802 | 47°01'35.4" N | 000°31'00.1" E | X | | X | |
| → | OT803 | 47°07'15.3" N | 000°34'40.9" E | X | | X | |
| → | OT804 | 47°10'31.7" N | 000°28'32.1" E | X | | X | |
| → | OT901 | 47°44'32.2" N | 000°51'39.2" E | X | | X | |
| → | OT902 | 47°44'31.5" N | 000°44'07.2" E | X | | X | |



© SIA

| RNP RWY 02 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 0.6°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | OTKUR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OTKUR | IF | OTKUR | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | OT452 | - | 194 | 195.1 | 9.2 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | OT454 | - | 105 | 105.1 | 3.5 | - | 4000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IOT02 | - | 105 | 105.1 | 4.5 | - | 3000 | - | 230 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IOT02 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 230 | - | RNP APCH |
| | TF | FOT02 | - | 015 | 015.2 | 4.4 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW02 | Yes | 015 | 015.2 | 8.2 | - | - | - | - | -3.0 / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | OT462 | Yes | 015 | 015.3 | 5.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | OTKUR | - | - | - | - | L | 4000 | - | - | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOT |
| **Runway** | 02 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E02A |
| **LTP/FTP Latitude** | 472518.4350N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0004324.2770E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 153.2 |
| **FPAP Latitude** | 472633.5490N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 75.1140 |
| **FPAP Longitude** | 0004354.4835E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 30.2065 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 14 0F 06 0C 02 00 00 01 32<br>30 05 C6 E9 59 14 EA 79 4F 00<br>FC 19 D4 4A 02 FD EB 00 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 23 70 26 B1 |
| **Calculated CRC Value** | 237026B1 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 107.1 |



© SIA

**RNP RWY 20**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.6°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | OTKIG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OTKIG | IF | OTKIG | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | OT552 | - | 015 | 015.1 | 9.2 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | OT554 | - | 105 | 105.2 | 3.5 | - | 4000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IOT20 | - | 105 | 105.2 | 4.5 | - | 3000 | - | 230 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IOT20 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 230 | - | RNP APCH |
| | TF | FOT20 | - | 195 | 195.3 | 4.4 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW20 | Yes | 195 | 195.3 | 8.2 | - | - | - | - | -3.0 / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | OT562 | Yes | 195 | 195.3 | 5.0 | - | - | - | 230 | - | RNP APCH |
| | DF | OTKIG | - | - | - | - | R | 4000 | - | - | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOT |
| **Runway** | 20 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E20A |
| **LTP/FTP Latitude** | 472633.5490N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0004354.4835E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 153.2 |
| **FPAP Latitude** | 472518.4350N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -75.1140 |
| **FPAP Longitude** | 0004324.2770E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -30.2065 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 14 0F 06 0C 14 00 00 01 30<br>32 05 9A 34 5C 14 E7 65 50 00<br>FC 19 2C B5 FD 03 14 FF 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 01 5A 79 80 |
| **Calculated CRC Value** | 015A7980 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 107.1 |



© SIA

# **TOURS** VAL DE LOIRE
## SID RNAV RWY ALL
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 02 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) GNSS requis / *required* | | | | | | MAG VAR 2020 0.6°E | | | REF NAVAID : CAD | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **OMARI 1N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 015 | 015.3 | - | - | 800 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | DF | OMARI | - | - | - | - | R | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **SOPIL 1N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 015 | 015.3 | - | - | 800 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | DF | OMARI | - | - | - | - | R | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | SOPIL | - | 131 | 131.8 | 12.7 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| **VANAD 1N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 015 | 015.3 | - | - | 800 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | DF | VANAD | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |

| SID RNAV RWY 20 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) GNSS requis / *required* | | | | | | MAG VAR 2020 0.6°E | | | REF NAVAID : CAD | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **OMARI 1S** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 195 | 195.3 | - | - | 800 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | CF | OT700 | Yes | 147 | 148.0 | - | L | 3000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT701 | - | 165 | 165.5 | 6.4 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OMARI | - | 165 | 165.3 | 4.9 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| **SOPIL 1S** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 195 | 195.3 | - | - | 800 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | CF | OT700 | Yes | 147 | 148.0 | - | L | 3000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT701 | - | 165 | 165.5 | 6.4 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OMARI | - | 165 | 165.3 | 4.9 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | SOPIL | - | 131 | 131.8 | 12.7 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| **VANAD 1S** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 195 | 195.3 | - | - | 800 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | CF | OT700 | Yes | 147 | 148.0 | - | L | 3000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | DF | OT702 | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT703 | - | 006 | 006.9 | 9.4 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | VANAD | - | 359 | 359.3 | 14.0 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |



© SIA

# **TOURS** VAL DE LOIRE
## STAR RNAV RWY 02
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| STAR RNAV RWY 02 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) GNSS requis / *required*<br>(2) Sur instruction du CTL / *With ATC clearance* | | | | | | MAG VAR 2020 0.6°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | OTKUR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **POI 1A (2)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | POI | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT801 | - | 031 | 031.5 | 20.6 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT802 | - | 349 | 349.4 | 9.4 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT804 | - | 349 | 349.3 | 9.1 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT452 | - | 349 | 349.3 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKUR | - | 014 | 015.1 | 9.2 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **POI 1D (2)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | POI | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT801 | - | 031 | 031.5 | 20.6 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT802 | - | 349 | 349.4 | 9.4 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT803 | - | 023 | 023.9 | 6.2 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | IOT02 | - | 023 | 024.0 | 6.5 | - | 3000 | - | 230 | RNAV 1 (1) |
| **OMARI 1A** | | | | | | | | | | | |
| | IF | OMARI | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT800 | - | 334 | 334.2 | 7.7 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKUR | - | 307 | 307.9 | 11.9 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **SOPIL 1A** | | | | | | | | | | | |
| | IF | SOPIL | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OMARI | - | 311 | 311.9 | 12.7 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT800 | - | 334 | 334.2 | 7.7 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKUR | - | 307 | 307.9 | 11.9 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **VANAD 1A** | | | | | | | | | | | |
| | IF | VANAD | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT902 | - | 230 | 230.7 | 9.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT552 | - | 230 | 230.5 | 5.9 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKUR | - | 195 | 195.2 | 17.2 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |



© SIA

# **TOURS** VAL DE LOIRE
## **STAR RNAV RWY 20**
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| STAR RNAV RWY 20 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) GNSS requis / *required*<br>(2) Sur instruction du CTL / *With ATC clearance* | | | | | | MAG VAR 2020 0.6°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| - | - | OTKIG | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **POI 1B (2)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | POI | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT801 | - | 031 | 031.5 | 20.6 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT802 | - | 349 | 349.4 | 9.4 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT804 | - | 349 | 349.3 | 9.1 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT452 | - | 349 | 349.3 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKIG | - | 014 | 015.1 | 17.2 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **OMARI 1B** | | | | | | | | | | | |
| | IF | OMARI | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT800 | - | 334 | 334.2 | 7.7 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKIG | - | 333 | 334.1 | 16.7 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **SOPIL 1B** | | | | | | | | | | | |
| | IF | SOPIL | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OMARI | - | 311 | 311.9 | 12.7 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT800 | - | 334 | 334.2 | 7.7 | - | FL070 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKIG | - | 333 | 334.1 | 16.7 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **VANAD 1B** | | | | | | | | | | | |
| | IF | VANAD | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT902 | - | 230 | 230.7 | 9.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT552 | - | 230 | 230.5 | 5.9 | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OTKIG | - | 195 | 195.2 | 9.2 | - | 4000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| **VANAD 1D (2)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | VANAD | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | OT901 | - | 198 | 198.2 | 6.0 | - | 5000 | - | - | RNAV 1 (1) |
| | TF | IOT20 | - | 198 | 198.2 | 6.2 | - | 3000 | - | 230 | RNAV 1 (1) |



© SIA

# **TOURS** VAL DE LOIRE
## **SID RNAV RWY 02**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 02** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | **RNAV1** GNSS requis / *required.* | | |
| Climb gradient | Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %.<br>*Minimum theoretical slope gradients : 3.3 %.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| | Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOT.22<br>*Radiocommunication failure : see AD 2 LFOT.22* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **OMARI 1N** | Monter RM 015°, à 800 (443) virer à droite direct vers OMARI (FL 070 MNM). Ne pas tourner avant la DER.<br>*Climb MAG 015°, at 800 (443) turn right direct to OMARI (FL 070 MNM). Do not turn before DER.* | FL070 | Pente ATS minimale 7 % jusqu'au FL 070.<br>*Minimal ATS gradient 7 % up to FL 070.* |
| **SOPIL 1N** | Monter RM 015°, à 800 (443) virer à droite direct vers OMARI (FL 070 MNM), puis continuer vers SOPIL. Ne pas tourner avant la DER.<br>*Climb MAG 015°, at 800 (443) turn right direct to OMARI (FL 070 MNM), then proceed to SOPIL. Do not turn before DER.* | FL070 | Pente ATS minimale 7 % jusqu'au FL 070.<br>*Minimal ATS gradient 7 % up to FL 070.* |
| **VANAD 1N** | Monter RM 015°, à 800 (443) direct vers VANAD (FL 070 MNM).<br>*Climb MAG 015°, at 800 (443) direct to VANAD (FL 070 MNM).* | FL070 | Pente ATS minimale 7 % jusqu'au FL 070.<br>*Minimal ATS gradient 7 % up to FL 070.* |

| **Départs omnidirectionnels** / *Omnidirectional departures* **RWY 02** |
|---|
| Monter RM 015° à 800 (443), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br><br>*Climb MAG 015 up to 800 (443), then direct routing climbing up to en route safety altitude.* |



© SIA

# **TOURS** VAL DE LOIRE
## **SID RNAV RWY 20**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 20** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** GNSS requis / *required.* |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY 20, la pente initiale théorique de montée est de 5,4 % jusqu'à 450 (93) déterminée par des arbres de 431 ft situés à 437 m de la DER à gauche de l'axe. Cette pente fait abstraction des arbres de 431 ft situé à 643 m de la DER dans l'axe. Si on fait abstraction de ces obstacles, la pente théorique minimale réglementaire de 3,3 % s'applique.<br>*For all departure from RWY 20, the initial theoretical climb gradient is 5.4 % up to 450 (93), calculated from trees located 437 m from the DER and left of runway axis. This climb gradient disregards trees of 431 ft located 643 m from the DER on runway axis. If disregarding these obstacles, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 %, applies.*<br>(1) Les départs RWY 20 sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent de respecter la pente minimale ATS de 10 % jusqu'à 3000 (2643) pour le SID VANAD, jusqu'au FL 070 pour les SID OMARI et SOPIL. Dans le cas contraire, les équipages sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>*(1) Departures RWY 20 are defined for ACFT with climb performance compliant with the minimal ATS gradient of 10 % up to 3000 (2643) for the SID VANAD, up to FL 070 for the SID OMARI and SOPIL. If unable to comply, inform ATC when requesting startup.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOT.22<br>*Radiocommunication failure : see AD 2 LFOT.22* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OMARI 1S** | Monter RM 195°, à 800 (443) virer à gauche vers OT700 (3000 MNM) direction 147°. Ensuite vers OT701 (FL070 MNM) puis vers OMARI.<br>*Climb MAG 195°, at 800 (443) turn left to OT700 (3000 MNM) on course 147°. Then proceed to OT701 (FL070 MNM) then to OMARI.* | FL 070 | Pente ATS minimale 10 % jusqu'au FL 070.<br>*Minimal ATS gradient 10 % up to FL 070.*<br>Voir / *see* Note (1). |
| **SOPIL 1S** | Monter RM 195°, à 800 (443) virer à gauche vers OT700 (3000 MNM) direction 147°. Ensuite vers OT701 (FL070 MNM) puis vers OMARI, puis vers SOPIL.<br>*Climb MAG 195°, at 800 (443) turn left to OT700 (3000 MNM) on course 147°. Then proceed to OT701 (FL070 MNM) then to OMARI, then to SOPIL.* | FL 070 | Pente ATS minimale 10 % jusqu'au FL 070.<br>*Minimal ATS gradient 10 % up to FL 070.*<br>Voir / *see* Note (1) |
| **VANAD 1S** | Monter RM 195°, à 800 (443) virer à gauche vers OT700 (3000 MNM) direction 147°. Ensuite virer à gauche direct vers OT702, puis vers OT703 et puis vers VANAD (FL070 MNM).<br>*Climb MAG 195°, at 800 (443) turn left to OT700 (3000 MNM) on course 147°. Then turn left direct to OT702, then to OT703 and then to VANAD (FL070 MNM).* | FL 070 | Pente ATS minimale 10 % jusqu'à 3000 (2643).<br>*Minimal ATS gradient 10 % up to 3000 (2643).*<br>Voir / *see* Note (1). |

### **Départs omnidirectionnels** / *Omnidirectional departures* **RWY 20**

**Départ secteur Est de l'axe de piste** */ Departure East sector of runway axis* **:**

Monter à 5,4 % RM 180° jusqu'à 450 (93) (2), puis monter à 800 (443), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.
*Climb 5.4 % MAG 180° up to 450 (93) (2), then up to 800 (443), then direct route climbing up to the en-route safety altitude.*

**Départ secteur Ouest de l'axe de piste** */ Departure West sector of runway axis* **:**

Monter à 5,4 % RM 180°jusqu'à 450 (93) (2), puis monter à 3300 (2943), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.
*Climb 5.4 % MAG 180° up to 450 (93) (2), then up to 3300 (2943), then direct route climbing up to the en-route safety altitude.*

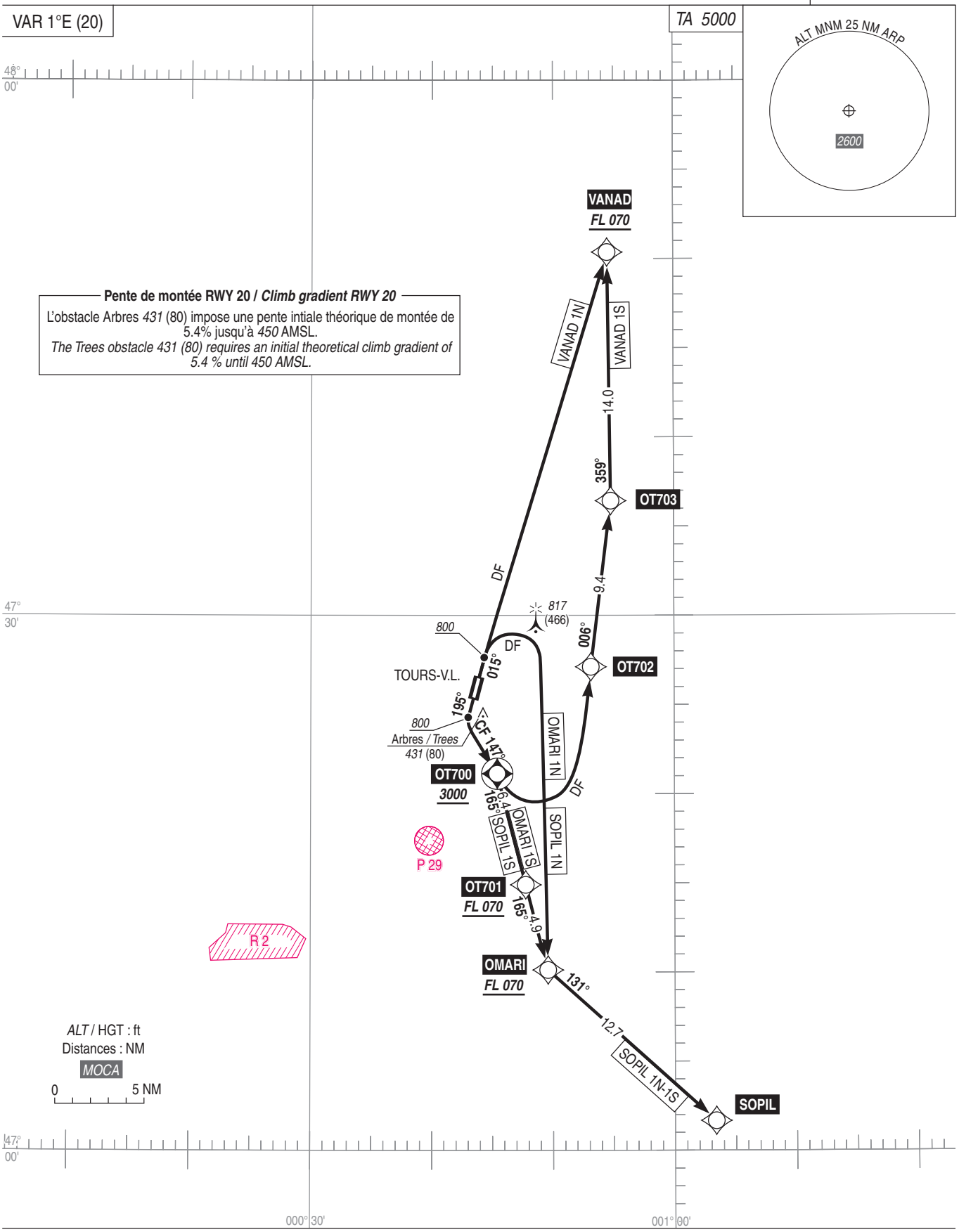
(2) Pente théorique de montée : arbres de 431 ft située à 437 m de la DER à gauche de l'axe. Cette pente fait abstraction des arbres de 431 ft située à 643 m de la DER dans l'axe.
*(2) Theoretical climb gradient : trees located 437 m from the DER and left of runway axis. This climb gradient disregards trees of 431 ft located 643 m from the DER on runway axis.*


© SIA

# TOURS VAL DE LOIRE
## SID RNAV RWY 02 (1N) - 20 (1S)
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : SEINE Approche / *Approach* 134.875
**TWR** : TOURS Tour / *Tower* 124.400
**AFIS** : TOURS Information 124.400

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*





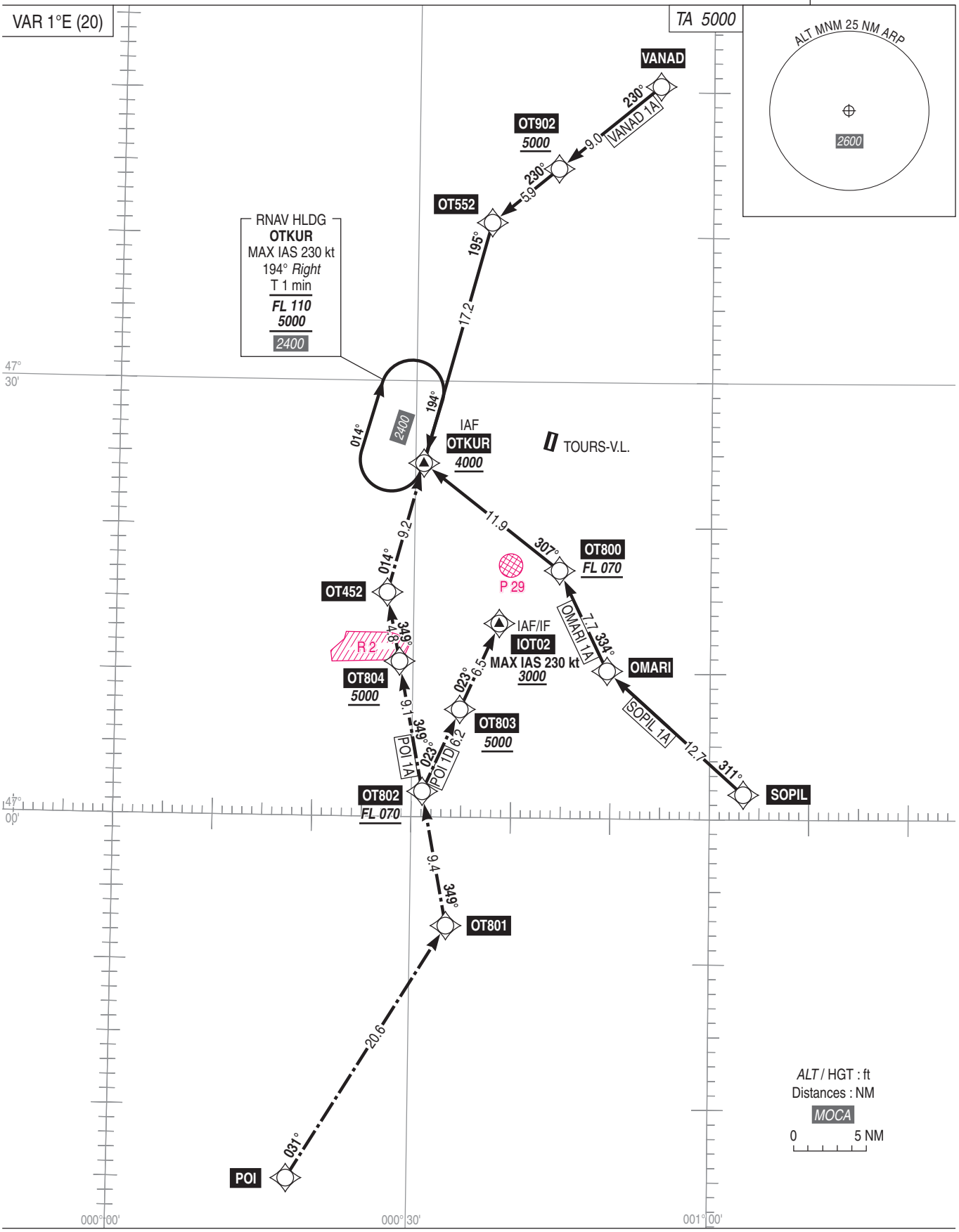

© SIA

# TOURS VAL DE LOIRE
## STAR RNAV RWY 02 (1A - 1D)
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : SEINE Approche / *Approach* 134.875
**TWR** : TOURS Tour / *Tower* 124.400
**AFIS** : TOURS Information 124.400

Sur instruction CTL
*On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*





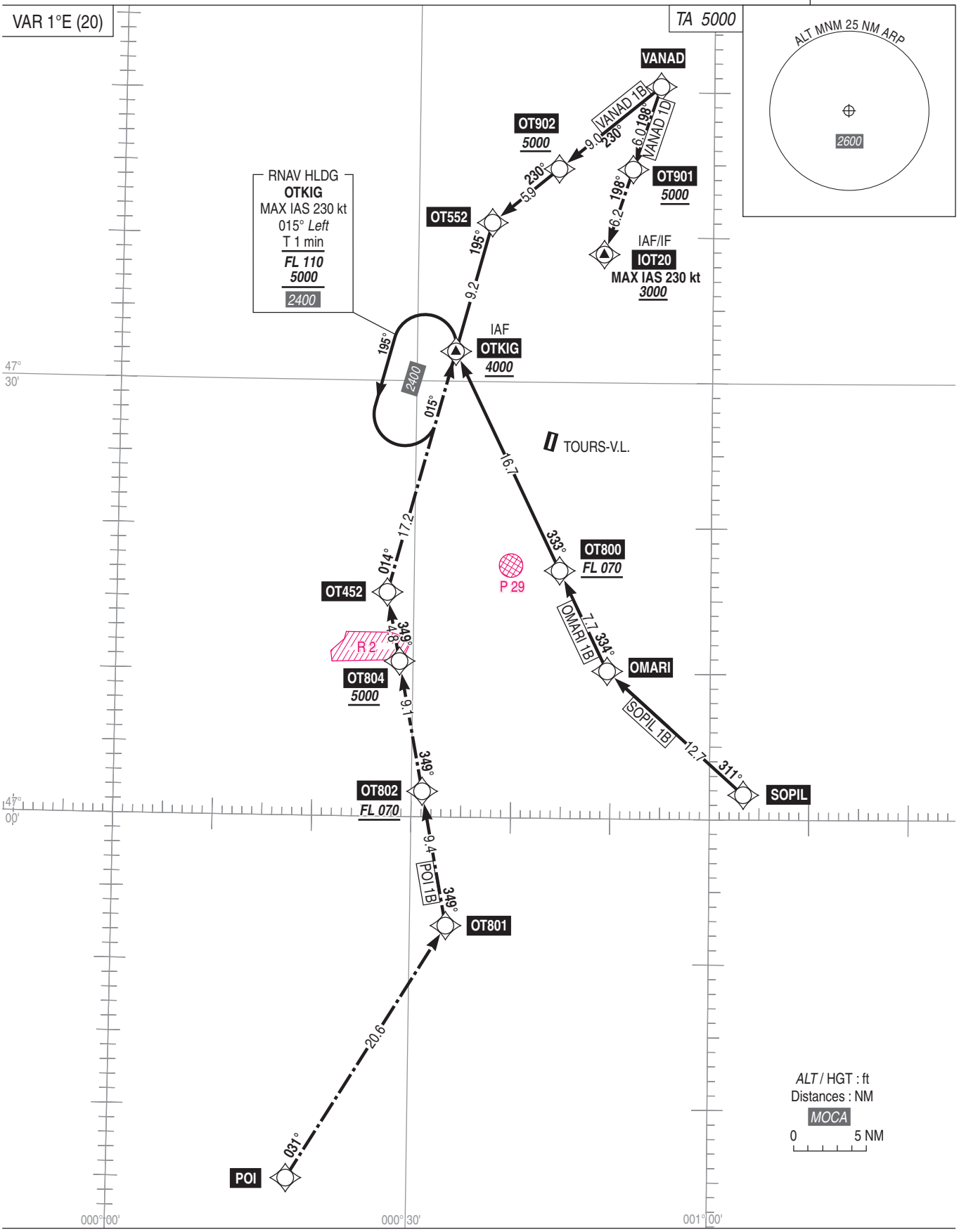

© SIA

# TOURS VAL DE LOIRE
## STAR RNAV RWY 20 (1B - 1D)
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**APP** : SEINE Approche / *Approach* 134.875
**TWR** : TOURS Tour / *Tower* 124.400
**AFIS** : TOURS Information 124.400

Sur instruction CTL
*On ATC instruction*

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

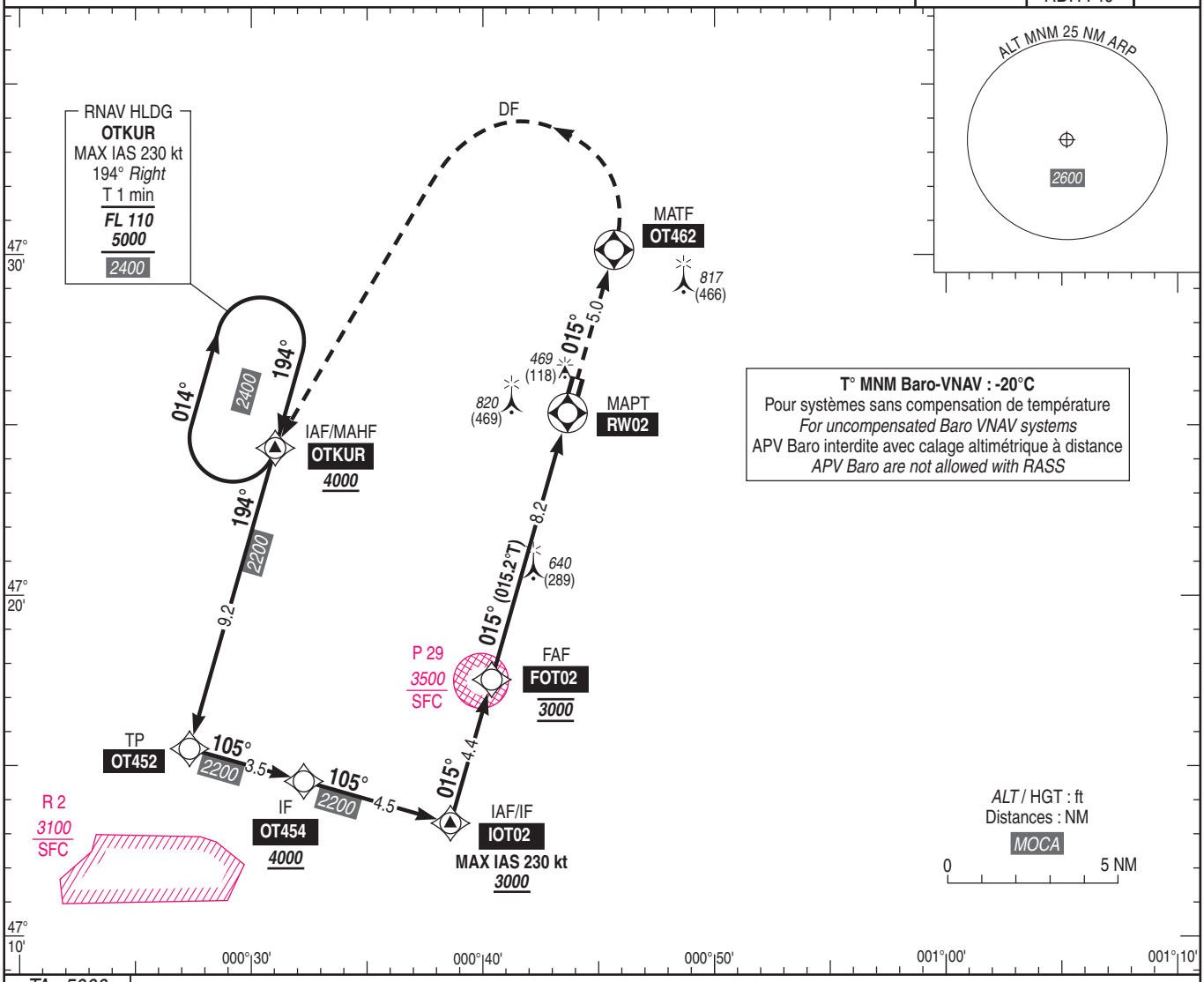
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
ALT AD : 357 , ***THR : 351 (13 hPa)***

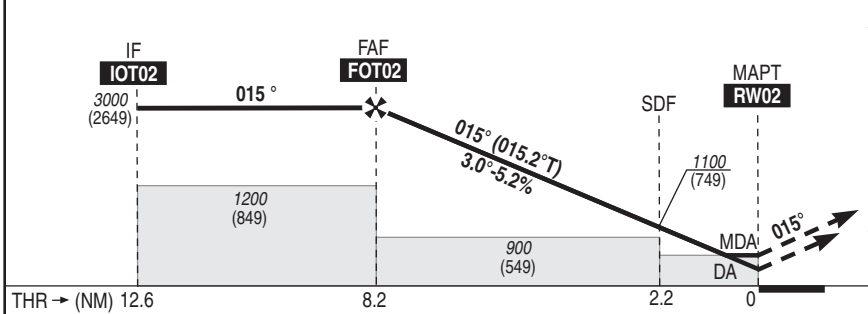
**TOURS** VAL DE LOIRE

**RNP** RWY 02

**APP** : SEINE Approche / *Approach* 134.875
**TWR** : TOURS Tour / *Tower* 124.400
**AFIS** : TOURS Information 124.400

| RNP APCH | EGNOS Ch 87952 E02A RDH : 49 | VAR 1° E (20) |
|---|---|---|




API : Monter vers **OT462**, puis tourner à **gauche direct** vers **OTKUR**, en montée vers ***4000*** (3649) ou ***5000*** (4649) pour intégrer l'attente OTKUR (MAX IAS 230 kt), **ou suivre instructions du contrôle.**

*Missed APCH : Climb to* ***OT462****, then turn* ***left direct*** *to* ***OTKUR****, climbing to* ***4000*** *(3649) or to* ***5000*** *(4649) to enter holding OTKUR (MAX IAS 230 kt),* ***or proceed according to ATC instructions.***

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV-VNAV (1) | | | LNAV | | | MVL (2) *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***610*** (250) | 1300 | 183 | ***610*** (250) | 1300 | 209 | ***680*** (330) | 1500 | 326 | ***860*** (510) | 1700 |
| B | | | 195 | | | 222 | | | | ***880*** (530) | 1700 |
| C | | | 213 | | | 230 | | | | ***1220*** (870) | 2400 |
| D | | | 223 | | | 240 | | | | ***1220*** (870) | 3600 |

| DIST RW02 NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2950*** (2599) | ***2630*** (2279) | ***2310*** (1959) | ***1990*** (1639) | ***1670*** (1319) | ***1360*** (1009) | ***1040*** (689) | ***720*** (369) |

Observations/*Remarks* : (1) Minimums majorés / *Increased minimums* (2) MVL interdites à l'ouest et de nuit. / *Circling prohibited West of RWY and by night.*

| FAF - MAPT 8.2 NM | 70 kt 7 min 00 | 85 kt 5 min 46 | 100 kt 4 min 54 | 115 kt 4 min 16 | 130 kt 3 min 46 | 145 kt 3 min 23 | 160 kt 3 min 04 | 185 kt 2 min 39 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

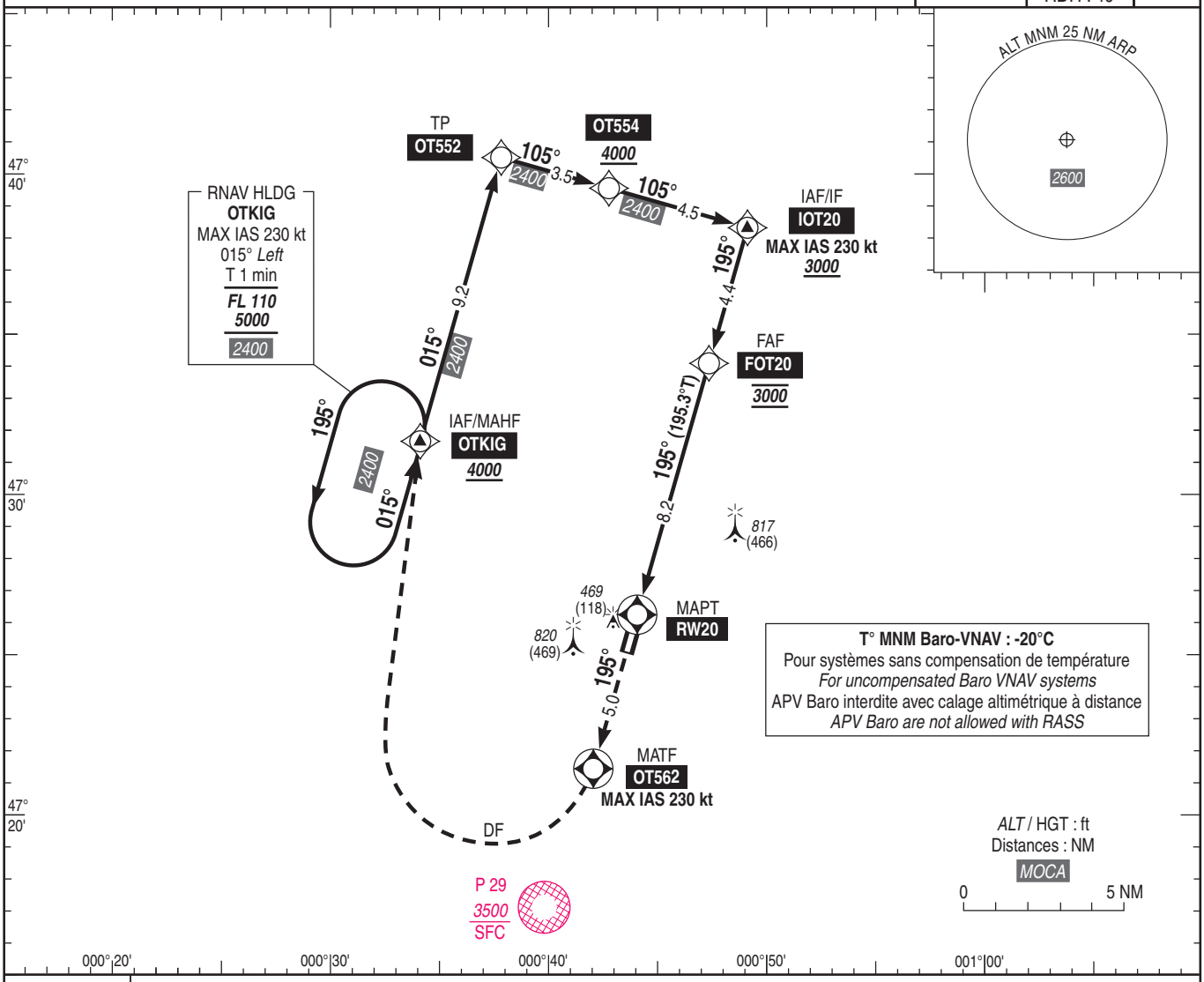
ALT AD : 357 , ***THR : 351 (13 hPa)***

**TOURS** VAL DE LOIRE

**RNP** RWY 20

**APP** : SEINE Approche / *Approach* 134.875
**TWR** : TOURS Tour / *Tower* 124.400
**AFIS** : TOURS Information 124.400

| RNP APCH | EGNOS Ch 93358 E20A RDH : 49 | VAR 1° E (20) |
|---|---|---|

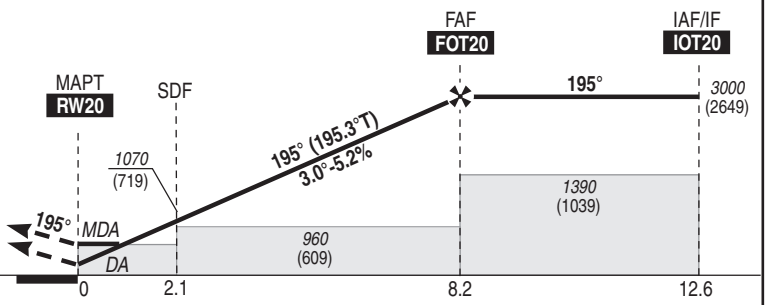



**T° MNM Baro-VNAV : -20°C**
Pour systèmes sans compensation de température
*For uncompensated Baro VNAV systems*
APV Baro interdite avec calage altimétrique à distance
*APV Baro are not allowed with RASS*

*TA : 5000*

API : Monter vers **OT562** (MAX IAS 230 kt), puis tourner à **droite direct** vers **OTKIG**, en montée vers ***4000*** (3649) ou ***5000*** (4649) pour intégrer l'attente OTKIG **ou suivre instructions du contrôle.**

*Missed APCH : Climb to **OT562** (MAX IAS 230 kt), then turn **right direct** to **OTKIG**, climbing to **4000** (3649) or to **5000** (4649) to enter holding OTKIG, or **proceed according to ATC instructions.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL (2) *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***610*** (250) | 800 | 192 | ***610*** (250) | 800 | 229 | ***720*** (370) | 1000 | 365 | ***860*** (510) | 1500 |
| B | | | 204 | ***610*** (250) | | 241 | | | | ***880*** (530) | 1600 |
| C | | | 212 | ***620*** (260) | | 260 | | | | ***1220*** (870) | 2400 |
| D | | | 223 | ***630*** (280) | | 279 | | | | ***1220*** (870) | 3600 |

| DIST RW20 NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2950*** (2599) | ***2630*** (2279) | ***2310*** (1959) | ***1990*** (1639) | ***1670*** (1319) | ***1360*** (1009) | ***1040*** (689) | ***720*** (369) |

Observations/*Remarks* : (1) Minimums majorés / *Increased minimums* (2) MVL interdites à l'ouest et de nuit. / *Circling prohibited West of RWY and by night.*

| FAF - MAPT 8.2 NM | 70 kt 7 min 00 | 85 kt 5 min 46 | 100 kt 4 min 54 | 115 kt 4 min 16 | 130 kt 3 min 46 | 145 kt 3 min 23 | 160 kt 3 min 04 | 185 kt 2 min 39 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOU.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOU - CHOLET LE PONTREAU

**AD 2 LFOU.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°04'55"N 000°52'38"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY B |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 km N Cholet |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 443 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.9 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9385°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.133°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CHOLET AGGLOMERATION |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de Cholet le Pontreau<br>49300 Cholet |
| | Telephone | 02 41 62 12 22 |
| | FAX | 02 41 62 29 58 |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : fboisard@choletagglomeration.fr |

**AD 2 LFOU.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0400-0100 | |
| 7 | ATS | AFIS : ETE : LUN - SAM : 0530-1000 et 1130-1700, DIM et JF : 1200-1700.<br>HIV : LUN - SAM : 0700-1100 et 1230-1800, DIM et JF : 1300-1800.<br>En dehors de ces HOR, PPR dernier jour ouvrable avant 1700.<br>TEL : 02 41 62 12 22 - FAX : 02 41 62 29 58. | AFIS : SUM : MON - SAT : 0530-1000 and 1130-1700, SUN and public HOL : 1200-1700.<br>WIN : MON - SAT : 0700-1100 and 1230-1800, SUN and public HOL : 1300-1800.<br>Outside these SKED, PPR before 1700 on the last working day.<br>TEL : 02 41 62 12 22 - FAX : 02 41 62 29 58. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AFIS.<br>En dehors de ces HOR, PPR dernier jour ouvrable précédent avant 1700. | AFIS SKED.<br>Outside these SKED, PPR on the last working day before 1700. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

**AD 2 LFOU.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL, JET A1.<br>Lubrifiants : NIL<br>Paiement chèques, cartes bancaires ou comptant. | Fuel : 100 LL, JET A1.<br>Lubricants : NIL<br>Payment Cheques, bank cards or cash. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 1 cuve 50 m³<br>JET A1 : 1 cuve 35 m³ | 100LL: tank 50 m³<br>JET A1: tank 35 m³ |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOU.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOU.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM24 et/and VIP2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 (Sauf JF) : LUN-SAM : 0700-1100, 1300-1700.<br>Niveau 4 : PPR 24 HR auprès de l'AFIS.<br>En dehors de ces HOR :<br>- Niveau 1.<br>- Niveau 2 sur PPR 24 HR auprès de l'AFIS. | Level 2 (except public HOL) : MON-SAT : 0700-1100, 1300-1700.<br>Level 4 : PPR 24 HR from AFIS.<br>Outside these SKED :<br>- Level 1.<br>- Level 2 with PPR 24 HR from AFIS |

**AD 2 LFOU.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>NIL | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFOU.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 7 F/D/Y/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A, B : 10.5 m<br>TWY C : 7.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | NIL | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOU.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | NIL |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOU .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFOU.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOU .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES ATLANTIQUE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOU .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOU.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 025.00 (024) | 1380 x 30 | 7 F/D/Y/T revêtue / paved | 47°04'35.51"N 000°52'51.20"W ( 47°04'40.73"N 000°52'47.64"W ) ------ GUND NIL | THR : 427ft DTHR : 433ft |
| 20 | 205.00 (204) | 1380 x 30 | 7 F/D/Y/T revêtue / paved | 47°05'15.94"N 000°52'23.58"W ------ GUND NIL | THR : 410ft |
| 02R | 025.00 (024) | 1030 x 80 | non revêtue / not paved | 47°04'40.35"N 000°52'44.96"W ------ GUND NIL | THR : 433ft |
| 20L | 205.00 (204) | 1030 x 80 | non revêtue / not paved | 47°05'10.56"N 000°52'24.30"W ------ GUND NIL | THR : 411ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | NIL | 1500 x 150 | NIL | NIL |
| 20 | NIL | NIL | 60 | 1500 x 150 | NIL | NIL |
| 02R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 20L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFOU.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 1380 | 1380 | 1380 | 1200 | |
| 20 | 1290 | 1350 | 1380 | 1380 | TORA et TODA réduites : cause gabarit routier situé dans la trouée de décollage. Reduced TORA and TODA : due to road gauge located in the take-off funnel. |
| 02R | 1030 | 1030 | 1030 | 1030 | |
| 20L | 1030 | 1030 | 1030 | 1030 | |

**AD 2 LFOU.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 43 ft | | | | | |
| 20 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 02 | 1380 m | 60 m | W | LIL | R | | | |
| 20 | 1380 m | 60 m | W | LIL | R | | | |

**AD 2 LFOU.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | OUI | YES |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 11 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOU.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFOU.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOU.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | CHOLET Information (FR)<br>*CHOLET Information (EN)* | 120.405 MHz | HO | Exploitant: Cholet Agglomération. |
| A/A | CHOLET (FR) | 120.405 MHz | HX | Absence AFIS. |

**AD 2 LFOU.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFOU.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

TWY C réservé aux ACFT d'envergure inférieure à 15m.

**20.1.2 Roulage en configuration LVP**

Par RVR inférieure à 550 m de jour :

- piste 02 en service : seul le TWY A est utilisable.
- piste 20 en service : seul le TWY B est utilisable.
- 1 seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

***20.1.1 Taxi regulations***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*TWY C reserved for ACFT with wingspan less than 15m.*

***20.1.2 Taxi in LVP configuration***

*When RVR is less than 550 m by day :*

*- RWY 02 in use : only TWY A is available.*

*- RWY 20 in use : only TWY B is available.*

*- one movement at a time on the maneuvering area.*

**AD 2 LFOU.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFOU.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**22.1.1 DEPARTS RWY 02**

TKOF QFU 024° : hors HOR ATS, remontée de piste et alignement uniquement depuis point d'attente A. Depuis PRKG Est, rejoindre le point d'attente A par TWY C puis B.

**22.1.2 DEPARTS RWY 20**

Présence d'une route pouvant représenter un obstacle lors d'un décollage en piste 20.

TKOF RWY 20 : alignement au seuil de piste.

**22.1.3 CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR**

RWY 02 : Monter 024° jusqu'à 1000 (557), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 20 : Monter à 5.5% 204° jusqu'à 1000 (557) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée ; obstacle le plus pénalisant ; obstacle le plus pénalisant : massif boisé de 522 ft d'altitude situé R 228 / 500 m de la DER.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

***22.1.1 DEPARTURES RWY 02***

*TKOF QFU 024° : outside ATS SKED, backtracking and lining up only from holding point A. From East apron, join holding point A via TWY C then B.*

***22.1.2 DEPARTURES RWY 20***

*A road might be considered as an obstruction during TKOF RWY 20.*

*TKOF RWY 20 : line-up at THR.*

***22.1.3 RECOMMENDED INTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES***

*RWY 02 : Climb 024° up to 1000 (557), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*RWY 20 : Climb 5.5 % 204° up to 1000 (557) (1), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) Theoretical climbing slope ; most penalizing obstacle : wooded massif ALT 522 ft located R 228 / 500 m from DER.*

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

MVL interdites pistes 02R et 20L.

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*Circling prohibited RWY 02R and 20L.*

**AD 2 LFOU.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

Equipement AD : PCL

Absence ATS : PAPI 02 indisponible.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*AD equipment: PCL*

*Absence ATS : PAPI 02 unavailable.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random*

**AD 2 LFOU.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOU .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

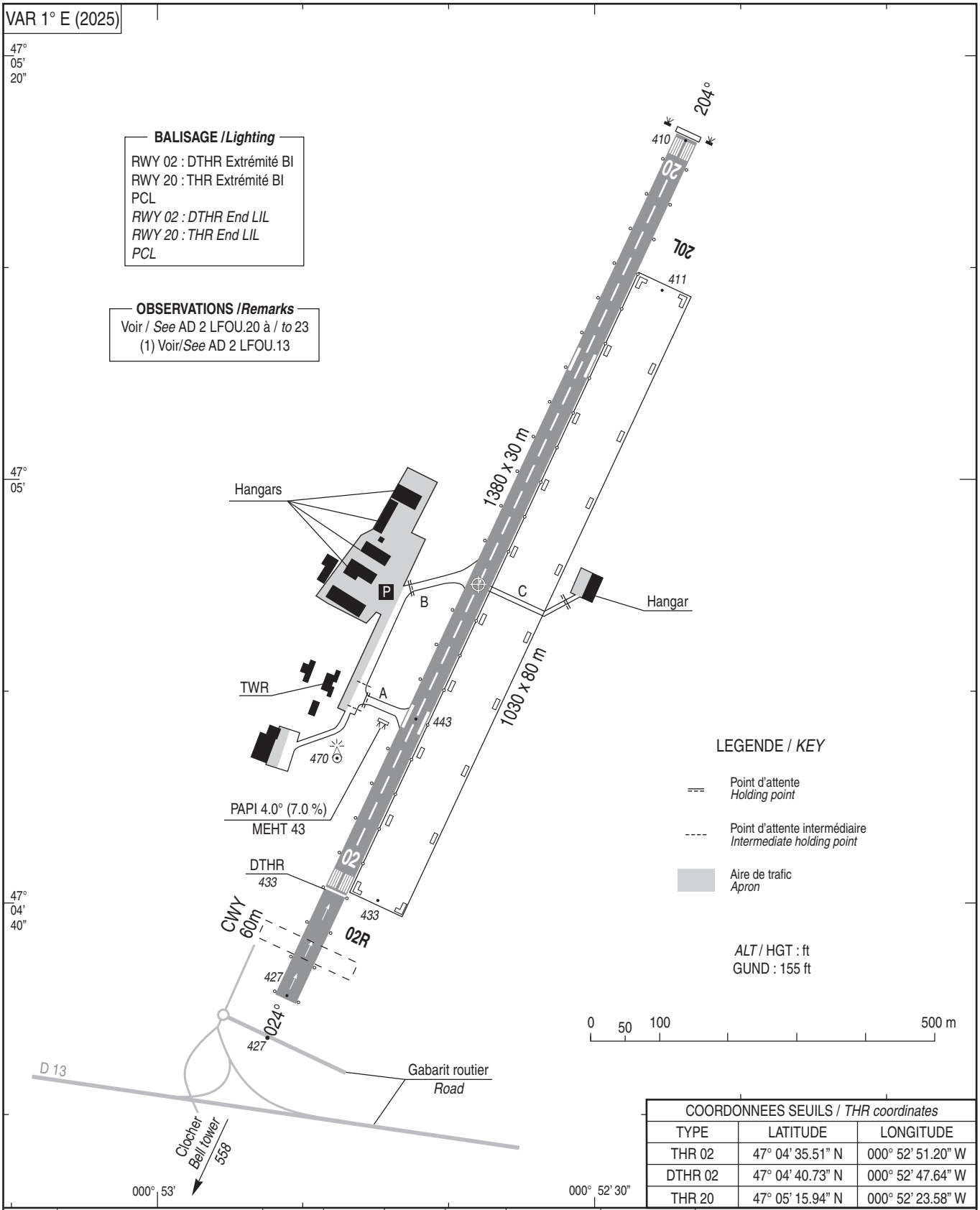
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFOU.18

# CHOLET LE PONTREAU
47 04 55 N - 000 52 38 W
*ALT AD : 443 (17 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 02 | 47° 04' 35.51" N | 000° 52' 51.20" W |
| DTHR 02 | 47° 04' 40.73" N | 000° 52' 47.64" W |
| THR 20 | 47° 05' 15.94" N | 000° 52' 23.58" W |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 02 | NIL | LIL | 1380 | 1380 | 1380 | 1200 | Revêtue *Paved* | 7 F/D/Y/T | 800* | 800* | 800* | - |
| 20 | NIL | LIL | 1290 (1) | 1350 (1) | 1380 | 1380 | | | 800* | 800* | 800* | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| RW20 | REF THR20 LFOU AD 2.12 | X | | | X |
| ENOBU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NUVNU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OLALU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| IOU20 | 47°13'16.1"N 000°46'54.5"W | X | | | X |
| FOU20 | 47°09'38.8"N 000°49'23.7"W | X | | | X |
| OU504 | 47°03'06.6"N 000°53'51.8"W | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING RNP** Y RWY 20

**RNP Y RWY 20** | - | **MAG VAR 2025 0.94°E** | REF NAVAID :

| RMK | - | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ENOBU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OLALU | IF | OLALU | - | - | - | - | - | 2800 | - | 210 | - | - |
| | TF | **IOU20** | - | **114** | 115.0 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA NUVNU | IF | NUVNU | - | - | - | - | - | 2800 | - | 210 | - | - |
| | TF | **IOU20** | - | **204** | 205.1 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA ENOBU | IF | ENOBU | - | - | - | - | - | 2800 | - | 210 | - | - |
| | TF | **IOU20** | - | **294** | 295.2 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | **IOU20** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | **FOU20** | - | **204** | 205.1 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | **RW20** | Yes | **204** | 205.1 | 4.8 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | OU504 | Yes | **204** | 205.0 | 2.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | ENOBU | - | - | - | - | L | - | 2800 | 210 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOU |
| **Runway** | 20 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Y |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E20B |
| **LTP/FTP Latitude** | 470515.9400N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0005223.5810W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 172.2 |
| **FPAP Latitude** | 470426.2010N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -49.7390 |
| **FPAP Longitude** | 0005257.5590W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -33.9780 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 320 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 15 0F 06 0C 14 C8 00 02 30<br>32 05 48 37 35 14 C6 10 A0 FF<br>BA 1A 6A 7B FE 8C F6 FE EA 01<br>2C 01 64 28 C8 AF BD 39 C8 61 |
| **Calculated CRC Value** | BD39C861 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 125.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING RNP** Z RWY 20

**RNP Z RWY 20** - **MAG VAR 2025 0.94°E** REF NAVAID :

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ENOBU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OLALU | IF | OLALU | - | - | - | - | - | 2800 | - | 210 | - | - |
| | TF | **IOU20** | - | **114** | 115.0 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA NUVNU | IF | NUVNU | - | - | - | - | - | 2800 | - | 210 | - | - |
| | TF | **IOU20** | - | **204** | 205.1 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA ENOBU | IF | ENOBU | - | - | - | - | - | 2800 | - | 210 | - | - |
| | TF | **IOU20** | - | **294** | 295.2 | 5.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | **IOU20** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | **FOU20** | - | **204** | 205.1 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | **RW20** | Yes | **204** | 205.1 | 4.8 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | OU504 | Yes | **204** | 205.0 | 2.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | OLALU | - | - | - | - | R | - | 2800 | 210 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOU |
| **Runway** | 20 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E20A |
| **LTP/FTP Latitude** | 470515.9400N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0005223.5810W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 172.2 |
| **FPAP Latitude** | 470426.2010N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -49.7390 |
| **FPAP Longitude** | 0005257.5590W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -33.9780 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 320 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 15 0F 06 0C 14 D0 00 01 30<br>32 05 48 37 35 14 C6 10 A0 FF<br>BA 1A 6A 7B FE 8C F6 FE EA 01<br>2C 01 64 28 C8 AF E5 09 74 26 |
| **Calculated CRC Value** | E5097426 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 125.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

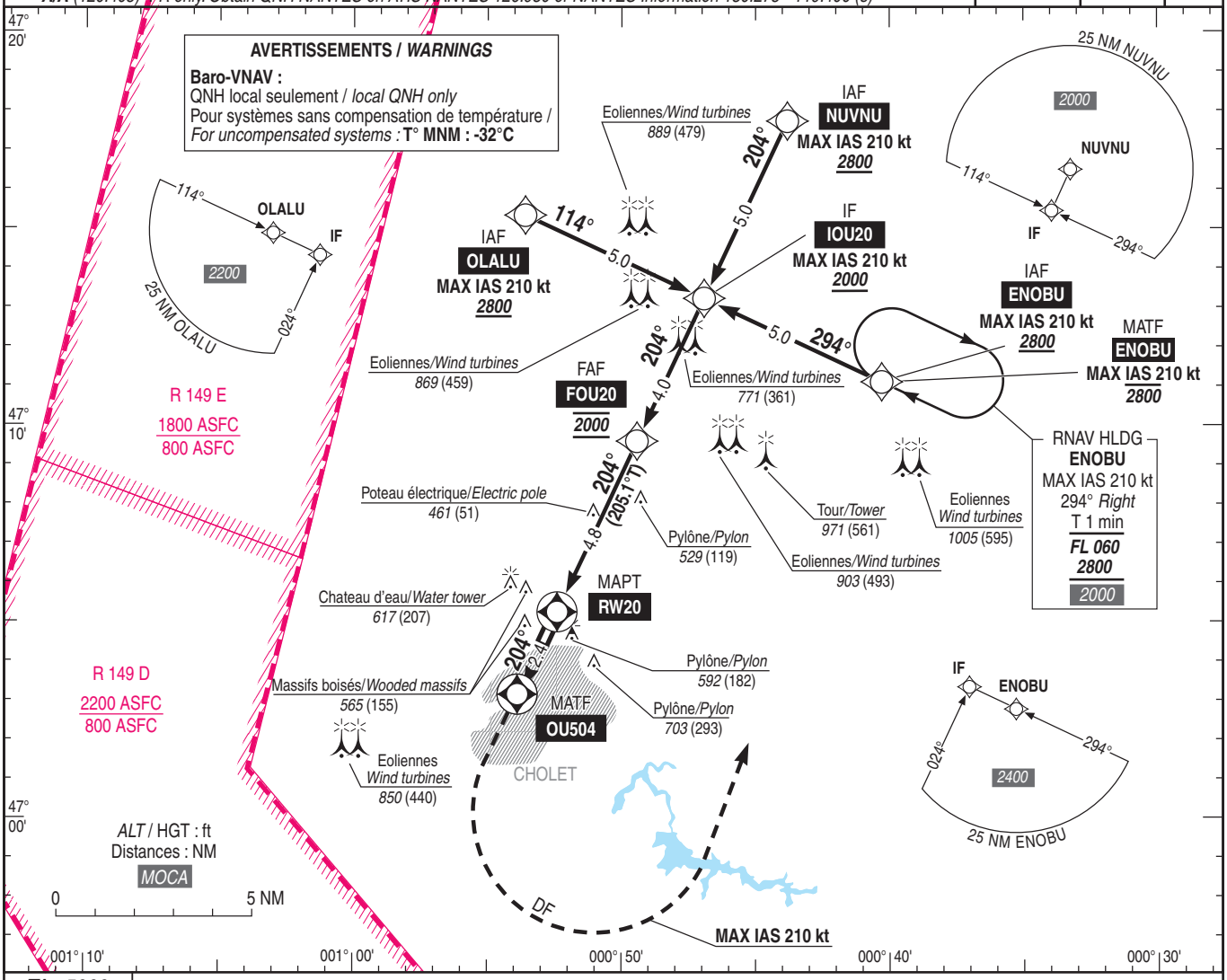
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 443,* ***THR : 410 (15 hPa)***

**CHOLET** LE PONTREAU

**RNP** Y RWY 20
(R 149 D et/*and* E actives/*active*)

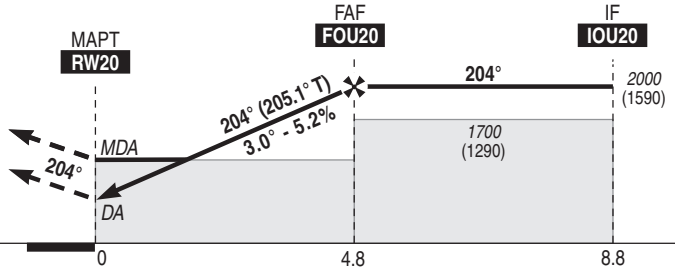
APP **:** NANTES Approche / *Approach* 124.250 - 119.400 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** CHOLET Information 120.405
Absence ATS :
***A/A*** (120.405) FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES sur ATIS NANTES 126.930 ou NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)
***A/A*** *(120.405) FR only. Obtain QNH NANTES on ATIS NANTES 126.930 or NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*

| RNP APCH | EGNOS Ch 70891 E20B TCH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **OU504** puis tourner à **gauche** direct vers **ENOBU** en montée vers ***2800*** (2390) **MAX IAS 210kt**.
Palier d'accélération non étudié.
*Missed APCH : Climb to* ***OU504*** *then turn* ***left*** *direct to* ***ENOBU*** *climbing to* ***2800*** *(2390)* **MAX IAS 210kt**.
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***660*** (250) | 1300 | 195 | ***740*** (330) | 1500 | 256 | ***740*** (330) | 1500 | 329 | ***1000*** (590) | 1500 | ***1130*** (720) | 1500 |
| B | | | 207 | ***750*** (340) | 1500 | 269 | ***750*** (340) | 1500 | 336 | ***1000*** (590) | 1600 | ***1130*** (720) | 1600 |
| C | | | 216 | ***770*** (360) | 1600 | 288 | ***770*** (360) | 1600 | 356 | ***1100*** (690) | 2400 | ***1230*** (820) | 2400 |

| DIST RW20 NM | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***780*** (370) | ***1100*** (690) | ***1410*** (1000) | ***1730*** (1320) |

Observations /*Remarks* : (1) HJ seulement / *Daytime only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 4.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 09 | 3 min 25 | 2 min 54 | 2 min 31 | 2 min 14 | 2 min 00 | 1 min 49 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

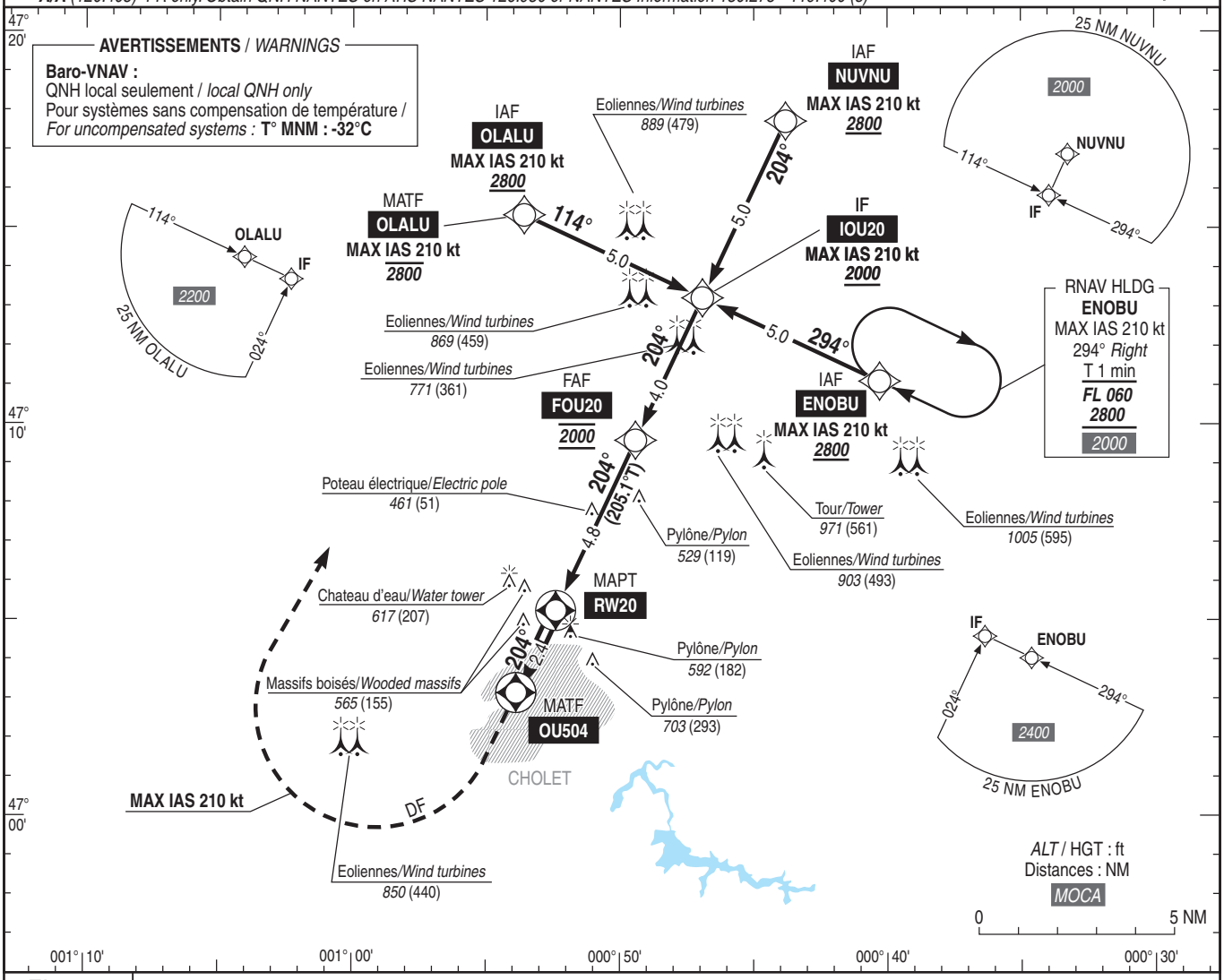
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 443,* ***THR : 410 (15 hPa)***

**CHOLET** LE PONTREAU

**RNP** Z RWY 20
(R 149 D et/*and* E non actives/*not active*)

APP **:** NANTES Approche / *Approach* 124.250 - 119.400 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** CHOLET Information 120.405
Absence ATS :
**A/A** (120.405) FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES sur ATIS NANTES 126.930 ou NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)
***A/A*** *(120.405) FR only. Obtain QNH NANTES on ATIS NANTES 126.930 or NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*

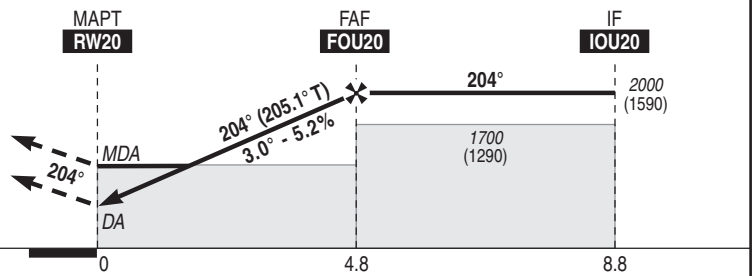
| RNP APCH | EGNOS Ch 62580 E20A TCH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **OU504** puis tourner à **droite** direct vers **OLALU** en montée vers ***2800*** (2390) **MAX IAS 210kt**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***OU504*** *then turn* ***right*** *direct to* ***OLALU*** *climbing to* ***2800*** *(2390)* ***MAX IAS 210kt****.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL/*Circling* Absence ATS (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***660*** (250) | 1300 | 195 | ***740*** (330) | 1500 | 247 | ***740*** (330) | 1500 | 329 | ***1000*** (590) | 1500 | ***1130*** (720) | 1500 |
| B | | | 207 | ***750*** (340) | 1500 | 259 | ***750*** (340) | 1500 | 336 | ***1000*** (590) | 1600 | ***1130*** (720) | 1600 |
| C | | | 216 | ***770*** (360) | 1600 | 278 | ***770*** (360) | 1600 | 356 | ***1100*** (690) | 2400 | ***1230*** (820) | 2400 |

| DIST RW20 NM | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***780*** (370) | ***1100*** (690) | ***1410*** (1000) | ***1730*** (1320) |

Observations /*Remarks* : (1) HJ seulement / *Daytime only.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 4.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 09 | 3 min 25 | 2 min 54 | 2 min 31 | 2 min 14 | 2 min 00 | 1 min 49 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFOV - LAVAL ENTRAMMES

**AD 2 LFOV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°01'56"N 000°44'34"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY non revêtue et TWY B. | Unpaved RWY and TWY B intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km SSE Laval | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 330 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9272°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.135°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE LAVAL ET DE LA MAYENNE | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de Laval<br>route d'Angers<br>53000 LAVAL | |
| | Telephone | 02 43 53 71 30 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Pour les vols en provenance ou à destination d'un pays hors espace Schengen, PPR 48 HR à la brigade des douanes du Mans pour contrôle entre 0700 et 1900.<br>E-mail : preavis-vols-douane-le-mans@douane.finances.gouv.fr<br>En cas d'urgence, contacter le Centre Opérationnel Douanier d'Ile de France.<br>Tel : 09 70 27 18 33.<br>E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr | For flights from or to a country outside the Schengen area, PPR 48 HR from le Mans customs brigade for control between 0700 and 1900.<br>E-mail : preavis-vols-douane-le-mans@douane.finances.gouv.fr<br>In case of emergency, contact the customs operational center of Ile de France.<br>Tel : 09 70 27 18 33.<br>E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NEANT | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1600 sauf JF.<br>En dehors de ces horaires, avance PPR la veille avant 1100, prolongation PPR le jour même avant 1100 pour vols commerciaux, sanitaires et officiels. Avance ou prolongation possible de 0600 à 2100, PPR la veille avant 1100 pour vols non commerciaux.<br>Aérodrome de Laval - 53000 LAVAL,<br>TEL : 02 43 53 71 30,<br>E-mail : contact@aeroport-laval.fr | AFIS : MON-FRI : 0700-1100, 1300-1600 except public HOL.<br>Outside these SKED, earlier HOR PPR on the day before, before 1100, extension PPR on the same day before 1100, for commercial, sanitary and official flights. Earlier HOR or extension possible from 0600 to 2100,PPR on the day before, before 1100, for non commercial flights.<br>Aérodrome de Laval - 53000 LAVAL,<br>TEL : 02 43 53 71 30,<br>E-mail : contact@aeroport-laval.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS jusqu'à 30 MIN avant fermeture.<br>H24 : Automate Carte de crédit TOTAL | ATS SKED until 30 MIN before closing.<br>H24 : Automatic fuel dispenser TOTAL credit card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Sur PPR PN 24HR ou dernier jour ouvrable avant le vol. | Upon PPR PN 24HR or last working day before flight. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOV .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants 100LL, JET A1<br>Lubrifiants : NIL<br>Paiement : CB, VISA, Eurocard, Mastercard, Fuel Release. Autres cartes : contacter ATS. | Fuel 100LL, JET A1-<br>Lubricants : NIL<br>Payment : CB, VISA, Eurocard, Mastercard, Fuel Release. Other cards : check with ATS. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Station carburant fixe, coupling sur demande. | Fixed fuel station, coupling O/R. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivrage et antigivrage type II.<br>E-mail : contact@aeroport-laval.fr | Type II de-icing and anti-icing.<br>E-mail : contact@aeroport-laval.fr |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | AVIA LAVAL TEL : 02 43 56 20 24 - E-mail : contact@avialaval.fr. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOV .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville. | In town. |
| 2 | Restaurants | En ville. | In town. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | En ville : Taxi / Location de voiture. | In town : Taxi / Car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOV .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aucun moyen sur place.<br>Procédure enlèvement aéronef existante. | No on-site resources.<br>Existing aircraft removal procedure. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : LUN-VEN : 0700-1100, 1300-1600 sauf JF.<br>Niveau 5 : PPR par E-mail : contact@aeroport-laval.fr auprès ATS au plus tard le dernier jour ouvrable pendant HOR ATS.<br>En dehors de ces HOR : Niveau 1. | Level 2 : MON-FRI : 0700-1100, 1300-1600 except public HOL.<br>Level 5 : PPR by E-mail : contact@aeroport-laval.fr with ATS not later than previous working day during ATS SKED.<br>Outside these SKED : Level 1. |

**AD 2 LFOV .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFOV .8** **Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 11 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A/B : 15m ; TWY C : 12m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A/B : revêtu / paved ; TWY C : herbe / grass | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A/B : 13 F/C/W/T ; TWY C : < 2,5 T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui / Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Aucun / None |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/see AD 2 LFOV .14/15 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOV .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFOV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOV.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOV .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14 | 142.31 (142) | 1662 x 30 | 13 F/C/W/T revêtue / paved | 48°02'18.62"N 000°45'03.99"W ( 48°02'18.08"N 000°45'03.38"W ) ------ GUND NIL | THR : 325ft DTHR : 325ft |
| 32 | 322.31 (322) | 1662 x 30 | 13 F/C/W/T revêtue / paved | 48°01'36.04"N 000°44'14.94"W ( 48°01'37.73"N 000°44'16.88"W ) ------ GUND NIL | THR : 320ft DTHR : 321ft |
| 14L | 142.31 (142) | 1440 x 75 | non revêtue / not paved | 48°02'18.71"N 000°44'59.86"W ------ GUND NIL | THR : 324ft |
| 32R | 322.31 (322) | 1440 x 75 | non revêtue / not paved | 48°01'41.81"N 000°44'17.35"W ------ GUND NIL | THR : 319ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 14 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | NIL |
| 32 | NIL | NIL | 185 | NIL | NIL | NIL |
| 14L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 32R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFOV.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | 1662 | 1722 | 1662 | 1641 | |
| 32 | 1662 | 1847 | 1662 | 1596 | |
| 14L | 1440 | 1440 | 1440 | 1440 | |
| 32R | 1440 | 1440 | 1440 | 1440 | |

**AD 2 LFOV.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 14 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 42 ft | | | | | |
| 32 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 42 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 14 | 1662 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | |
| 32 | 1662 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | |

**AD 2 LFOV.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY A / B | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène 80 kVA. Sur totalité puissance par alimentation électrique auxiliaire. | Power generator 80 kVA. On totality power by auxiliairy feeding. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | <15 SEC | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOV.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFOV.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOV.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LAVAL Information (FR)<br>*LAVAL Information (EN)* | 120.805 MHz | HO | |
| A/A | LAVAL (FR) | 120.805 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFOV.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFOV.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

TWY C interdit si MTOW > 2.5 t

TWY B interdit en période d'activité planeur.

Par RVR inférieure à 550 m :

- seuls les TWY A et B sont utilisables,
- un seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*TWY C prohibited if MTOW > 2.5 t.*

*TWY B prohibited during glider activity.*

*When RVR is lower than 550 m :*

- *only TWY A and B are available,*
- *only one moving ACFT at a time on the manoeuvring area.*

**AD 2 LFOV.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFOV.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 14 : Monter à 4,1% (1) RM 143° jusqu'à 800 (470), puis route directe en montée à 3.3% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée déterminée par des taillis de 377 ft (47 ft) et de la végétation de 375 ft (45 ft) à gauche et à droite de l'axe.

RWY 32 : Monter à 4,7% (2) RM 323° jusqu'à 900 (570), puis route directe en montée à 3.3% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Pente théorique de montée déterminée par un pylône de 698 ft (368 ft) à 3100 m dans le Nord-Ouest.

***DEPARTURE FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departure***

RWY 14: Climb at 4.1% (1) MAG 143° up to 800 (470), then direct route maintaining minimum climb gradient of 3.3% up to enroute safety altitude.

(1) Theoretical climbing slope is determined by coppices 377 ft (47 ft) and vegetation 375 ft (45 ft) left and right of axis.

RWY 32: Climb at 4.7% (2) MAG 323° up to 900 (570), then direct route maintaining minimum climb gradient of 3.3% up to enroute safety altitude.

(2) Theoretical climbing slope is determined by a pylon 698 ft (368 ft) at 3100 m North-Westward.

**AD 2 LFOV.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Equipement AD : PCL

Péril animalier : occasionnel HOR ATS

AD reserved for radio-equipped ACFT.

AD equipment: PCL

Wildlife strike hazard: random ATS SKED

**AD 2 LFOV.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOV.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

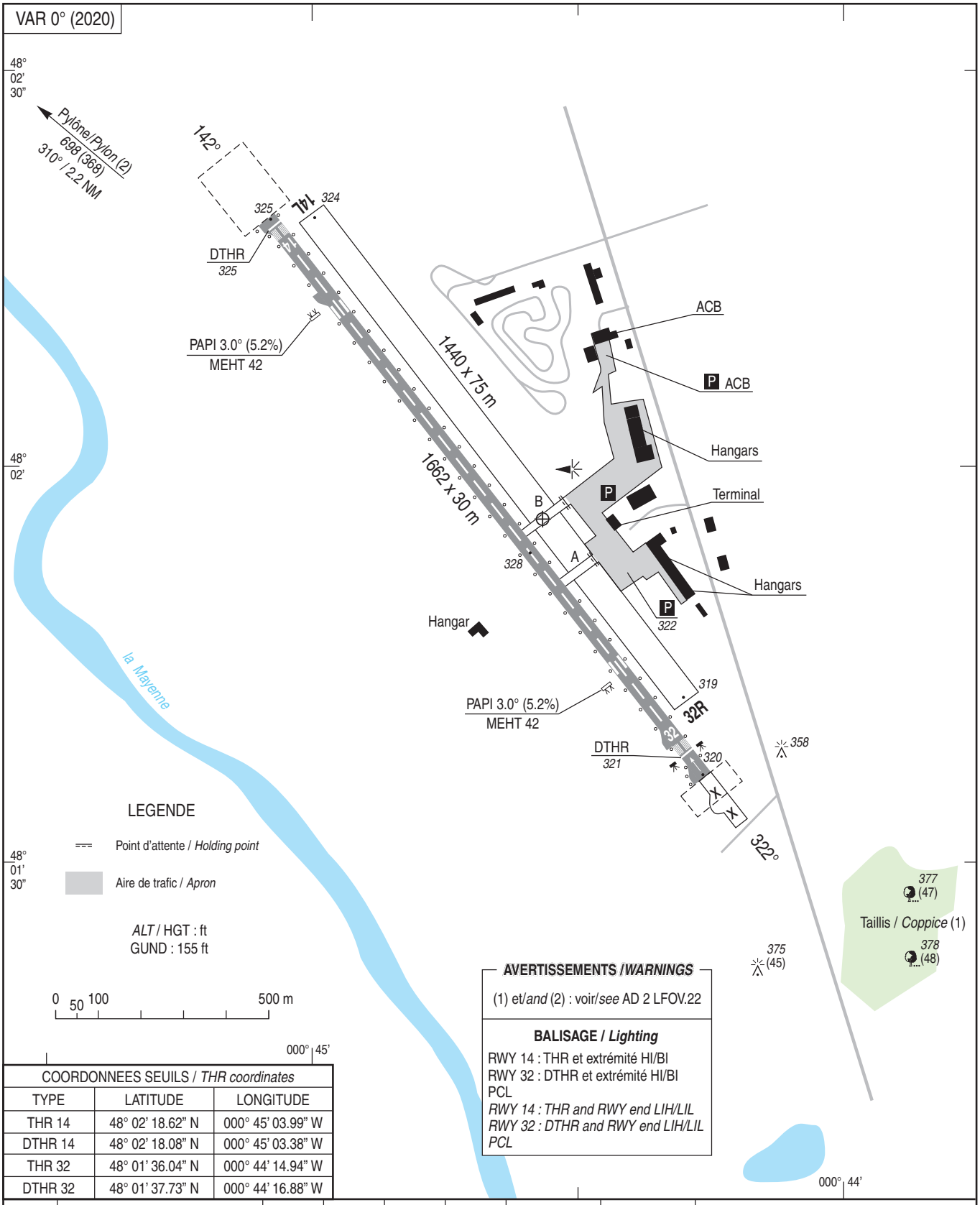
*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**LAVAL** ENTRAMMES
48 01 56 N - 000 44 34 W
*ALT AD : 330 (12 hPa)*




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) et/*and* (2) : voir/*see* AD 2 LFOV.22

**BALISAGE / *Lighting***

RWY 14 : THR et extrémité HI/BI
RWY 32 : DTHR et extrémité HI/BI
PCL
*RWY 14 : THR and RWY end LIH/LIL*
*RWY 32 : DTHR and RWY end LIH/LIL*
*PCL*

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 14 | 48° 02' 18.62" N | 000° 45' 03.99" W |
| DTHR 14 | 48° 02' 18.08" N | 000° 45' 03.38" W |
| THR 32 | 48° 01' 36.04" N | 000° 44' 14.94" W |
| DTHR 32 | 48° 01' 37.73" N | 000° 44' 16.88" W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 14 | NIL | LIH/LIL | 1662 | 1722 | 1662 | 1641 | Revêtue *Paved* | 13 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 32 | NIL | LIH/LIL | 1662 | 1847 | 1662 | 1596 | | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : HJ : 550 m, HN : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ARNEV | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| BIRSO | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| OTLOV | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| LADAV | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| LALKU | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| LANOM | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| OV401 | 48°04'47.5"N | 000°47'55.7"W | x | | | x |
| OV722 | 47°59'08.3"N | 000°41'24.9"W | x | | | x |
| IOV14 | 48°13'20.3"N | 000°57'50.2"W | x | | | x |
| IOV32 | 47°53'56.3"N | 000°35'27.1"W | x | | | x |
| FOV14 | 48°09'18.8"N | 000°53'09.7"W | x | | | x |
| FOV32 | 47°57'34.8"N | 000°39'37.5"W | x | | | x |
| RW14 | 48°02'18.08"N | 000°45'03.38"W | x | | | x |
| RW32 | 48°01'37.73"N | 000°44'16.88"W | x | | | x |



© SIA

**RNP RWY 14**

RMK : -

MAG VAR 2020 0.1°E

Ref NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | LADAV | - | - | - | - | - | - | - | - | | - |
| INA LADAV | IF | LADAV | | | | | | 3500 | | 220 | | RNP APCH |
| | TF | IOV14 | - | 212 | 212.4 | 5.0 | | 3200 | | | | RNP APCH |
| INA LALKU | IF | LALKU | | | | | | 3500 | | 220 | | RNP APCH |
| | TF | IOV14 | - | 072 | 071.9 | 5.0 | | 3200 | | | | RNP APCH |
| INA LANOM | IF | LANOM | | | | | | 3500 | | 230 | | RNP APCH |
| | TF | IOV14 | - | 142 | 142.1 | 5.0 | | 3200 | | | | RNP APCH |
| APCH | IF | IOV14 | | | | | | 3200 | | | | RNP APCH |
| | TF | FOV14 | - | 142 | 142.1 | 5.1 | | 3200 | 3200 | | | RNP APCH |
| | TF | RW14 | Y | 142 | 142.2 | 8.9 | | 374 | 374 | | -3.0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | OV722 | Y | 142 | 142.3 | 4.0 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | LADAV | - | | | | L | 3500 | | 230 | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOV |
| **Runway** | 14 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E14A |
| **LTP/FTP Latitude** | 480218.0820N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0004503.3800W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 146.3 |
| **FPAP Latitude** | 480134.6595N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -43.4225 |
| **FPAP Longitude** | 0004413.3475W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 50.0325 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 56 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 16 0F 06 0C 0E 00 00 01 34<br>31 05 C4 A6 9D 14 D8 7F AD FF<br>B7 19 C3 AC FE E1 86 01 2C 81<br>2C 01 64 07 C8 AF EE 37 FE E8 |
| **Calculated CRC Value** | EE37FEE8 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 99.1 |



© SIA

**RNP RWY 32**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.1°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | - | ARNEV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ARNEV | IF | ARNEV | - | | | | | 2100 | | 195 | | RNP APCH |
| | TF | IOV32 | - | 233 | 232.9 | 5.0 | | 2000 | | | | RNP APCH |
| INA BIRSO | IF | BIRSO | - | | | | | 2200 | | 230 | | RNP APCH |
| | TF | IOV32 | - | 322 | 322.5 | 5.0 | | 2000 | | | | RNP APCH |
| INA OTLOV | IF | OTLOV | - | | | | | 2100 | | 210 | | RNP APCH |
| | TF | IOV32 | - | 052 | 051.9 | 5.0 | | 2000 | | | | RNP APCH |
| APCH | IF | IOV32 | - | | | | | 2000 | | | | RNP APCH |
| | TF | FOV32 | - | 322 | 322.4 | 4.6 | | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW32 | Y | 322 | 322.4 | 5.1 | | 370 | 370 | | -3.0° / 15 | RNP APCH |
| | TF | OV401 | Y | 322 | 322.3 | 4.0 | | | | | | RNP APCH |
| | DF | ARNEV | - | | | | R | 2100 | | 195 | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOV |
| **Runway** | 32 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E32A |
| **LTP/FTP Latitude** | 480137.7290N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0004416.8790W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 145.1 |
| **FPAP Latitude** | 480221.1540N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 43.4250 |
| **FPAP Longitude** | 0004506.9070W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -50.0280 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 96 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 16 0F 06 0C 20 00 00 01 32<br>33 05 82 6B 9C 14 22 EB AE FF<br>AB 19 42 53 01 28 79 FE 2C 81<br>2C 01 64 0C C8 AF 85 95 11 E1 |
| **Calculated CRC Value** | 859511E1 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 97.9 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

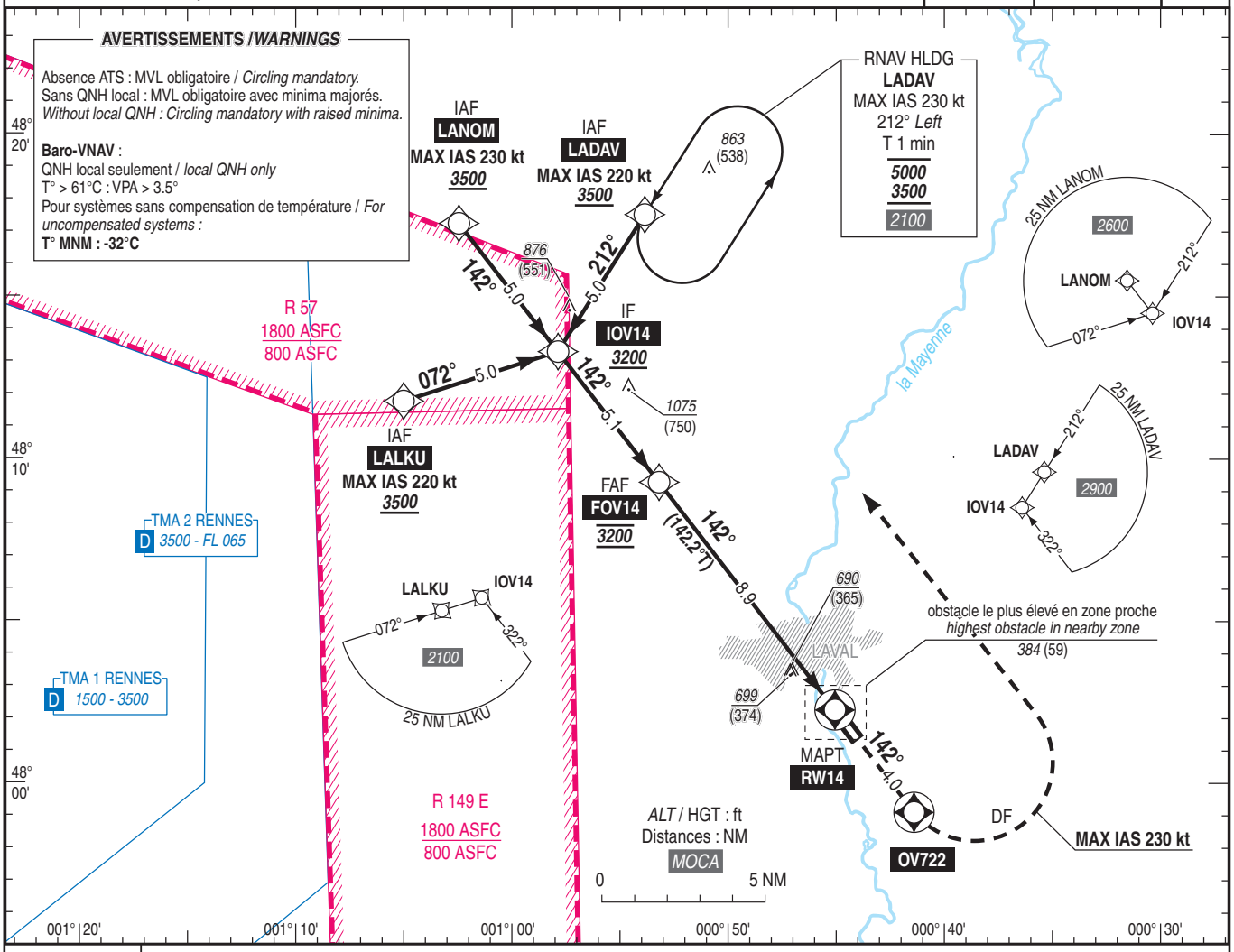
# LAVAL ENTRAMMES

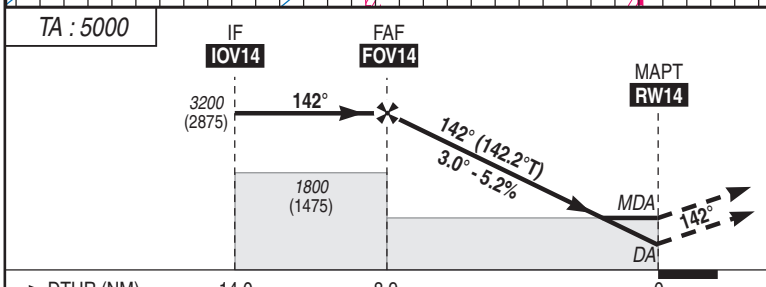
CAT A B C
*ALT AD : 330,* ***DTHR : 325 (12 hPa)***

**RNP** RWY 14

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : LAVAL Information 120.805
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH de RENNES auprès l'ATIS de RENNES ou RENNES INFO 134.000
***A/A*** *FR only. Obtain RENNES QNH from ATIS RENNES or RENNES INFO 134.000*

| RNP APCH | EGNOS Ch 71118 E14A TCH: 49 | VAR 0°E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter jusqu'à **OV722 (RM 142°)** puis tourner **à gauche (MAX IAS 230 kt)** direct vers **LADAV** en montée vers ***3500*** (3175). Monter à ***1400*** (1075) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***OV722*** *(**MAG 142°**) then turn **left (MAX IAS 230 kt) direct** to **LADAV** climbing up to **3500** (3175). Climb up to **1400** (1075) prior to level acceleration.*

→ DTHR (NM) 14.0 8.9 0

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) absence ATS sans/*without* QNH | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***580*** (250) | 1300 | 188 | ***830*** (500) | 1500 | 499 | ***940*** (620) | 1500 | 612 | ***1000*** (680) | 1500 | ***1170*** (850) | 1500 |
| B | | | 200 | ***840*** (520) | 1500 | 511 | | 1500 | | ***1000*** (680) | 1600 | ***1170*** (850) | 1600 |
| C | | | 209 | ***850*** (520) | 2400 | 519 | | 2400 | | ***1100*** (780) | 2400 | ***1270*** (950) | 2400 |

**DIST RW14**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2920*** (2595) | ***2600*** (2275) | ***2280*** (1955) | ***1970*** (1645) |
| **NM** | **4** | **3** | **2** | |
| ***ALT*** (HGT) | ***1650*** (1325) | ***1330*** (1005) | ***1010*** (685) | |

Observations / *Remarks* : (1) Piste non homologuée CAT I / *RWY not approved for CAT I.*
(2) Circuit préférentiel : Ouest / *Preferential circuit : West.*
Panne ou perte de guidage GNSS durant l'approche / *Failure or loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FOV14 - RW14 8.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 36 | 6 min 16 | 5 min 19 | 4 min 38 | 4 min 06 | 3 min 40 | 3 min 20 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

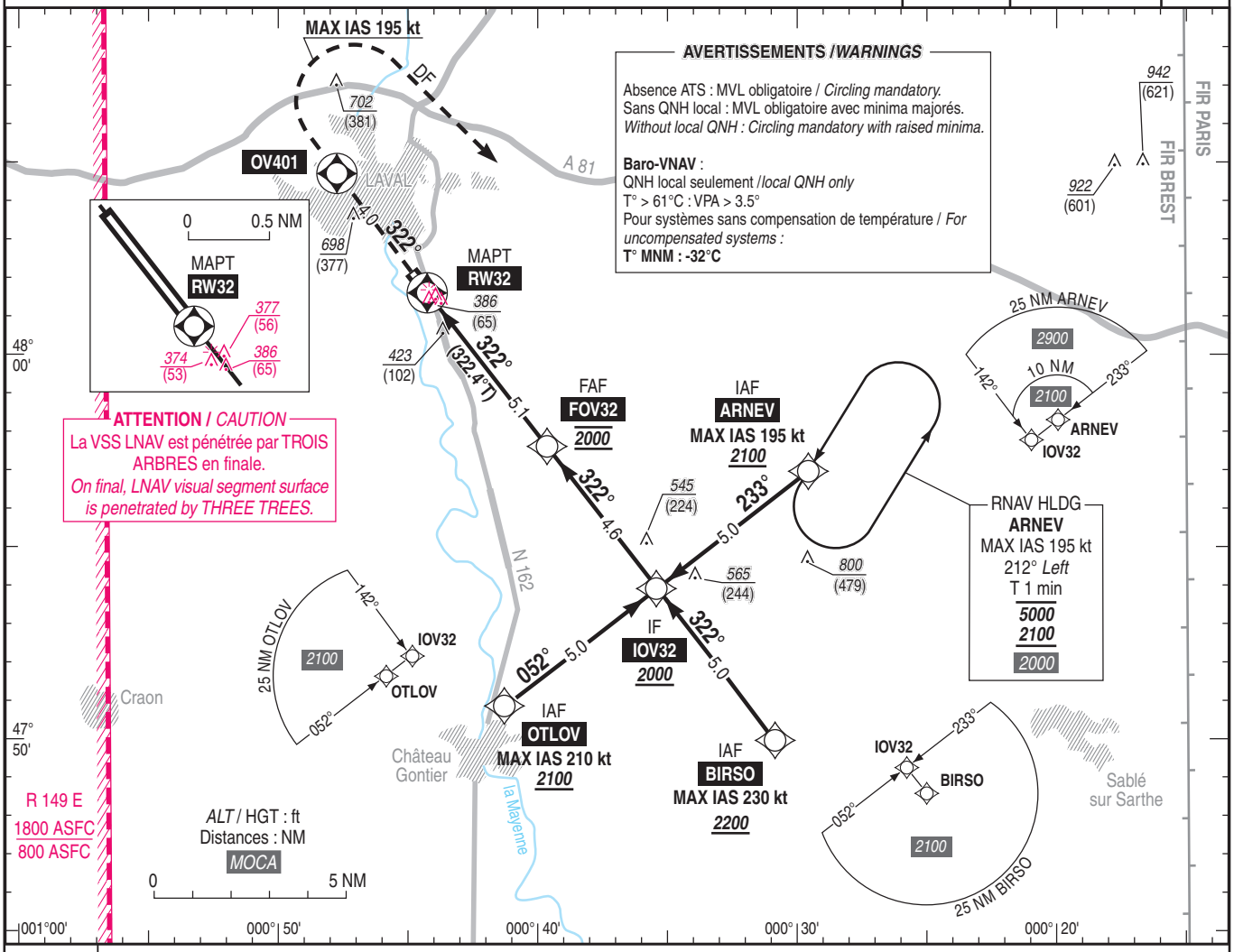
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# LAVAL ENTRAMMES

CAT A B C
*ALT AD : 330 (12 hPa),* ***DTHR : 321 (12 hPa)***

**RNP** RWY 32

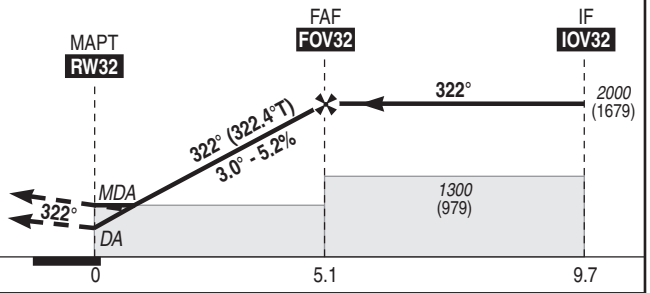
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : LAVAL Information 120.805<br>Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH de RENNES auprès l'ATIS de RENNES ou RENNES INFO 134.000<br>***A/A*** *FR only. Obtain RENNES QNH from ATIS RENNES or RENNES INFO 134.000* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 71236**<br>**E32A**<br>TCH : 49 | VAR<br>0°<br>(2020) |




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **OV401** **(RM 322°)** puis tourner **à droite** **(MAX IAS 195 kt)** direct vers **ARNEV** en montée vers ***2100*** (1779) ou suivre les instructions du CTL.
Monter à ***1200*** (879) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***OV401*** *(****MAG 322°****) then turn* ***right (MAX IAS 195 kt)*** *direct to* ***ARNEV*** *climbing up to* ***2100*** *(1779) or follow ATC instructions. Climb up to* ***1200*** *(879) prior to level acceleration.*




DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV (1) | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* absence ATS sans/*without* QNH (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 194 | ***580*** (250) | | 232 | | 1500 | | ***1000*** (680) | 1500 | ***1170*** (850) | 1500 |
| B | ***580*** (250) | 1300 | 207 | ***580*** (250) | 1300 | 244 | ***670*** (350) | 1500 | 348 | ***1000*** (680) | 1600 | ***1170*** (850) | 1600 |
| C | | | 215 | ***580*** (260) | | 252 | | 1600 | | ***1100*** (780) | 2400 | ***1270*** (950) | 2400 |

**DIST RW32**

| NM | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1960*** | ***1640*** | ***1330*** |
| (HGT) | (1639) | (1319) | (1009) |
| **NM** | **2** | **1** | |
| ***ALT*** | ***1010*** | ***690*** | |
| (HGT) | (689) | (369) | |

Observations / *Remarks* : (1) Piste non homologuée CAT I / *RWY not approved for CAT I.*
(2) Circuit préférentiel : Ouest / *Preferential circuit : West.*
Panne ou perte de guidage GNSS durant l'approche / *Failure or loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FOV32 - RW32 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 23 | 3 min 37 | 3 min 04 | 2 min 40 | 2 min 22 | 2 min 07 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFOZ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFOZ - ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL

**AD 2 LFOZ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°53'51"N 002°09'51"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection entre RWY et TWY B. | Intersection between RWY and TWY B. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km NE de Saint Denis de L'Hôtel. | 4 km NE of Saint Denis de L'Hôtel town. |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 397 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 148 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.7792°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.131°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SMAEDAOL | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport Orléans Loire-Valley<br>Zone des quatre vents<br>45550 Saint Denis de l'Hôtel | |
| | Telephone | +33 (0)2 38 46 33 32 | |
| | FAX | +33 (0)2 38 46 33 31 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFOZZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | contact@orleans.aeroport.fr | |

**AD 2 LFOZ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0730-1100, 1330-1700. | MON-FRI : 0730-1100, 1330-1700. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PPR PN 24 HR pendant HOR ATS auprès de l'exploitant. | PPR PN 24 HR during ATS SKED from operator. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS<br>LUN-VEN sauf JF : 0730-1100, 1330-1700.<br>Extension sur PPR pendant HOR ATS au plus tard la veille ou dernier jour ouvrable avant 1600.<br>TEL : +33 (0)2 38 46 33 33 | AFIS<br>MON-FRI except HOL : 0730-1100, 1330-1700.<br>Extension with PPR during ATS SKED no later than 1600 on the day before or on the last working day.<br>TEL :+33 (0)2 38 46 33 33 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | PPR PN 24HR HOR ATS | PPR PN 24HR ATS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Sur PPR | On PPR |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | PPR PN 24 HR HOR ATS | PPR PN 24 HR ATS SKED |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS et extensions. | GRF (Global Reporting Format): ATS SKED and extended ATS SKED. |

**AD 2 LFOZ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Chariot élévateur | Forklift truck. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100LL, JET A1 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Pistolet, coupling, H24 uniquement carte BP,<br>Autre moyen paiement (CB, espèces) HOR ATS ou PPR 24 HR.<br>Camion JET A1 : 11 m3, pistolet JET A1 : 70 m3, pistolet 100LL : 50 m3. | dispensing gun, coupling, H24 only BP card.<br>Other means of payment (credit card, cash) ATS SKED or PPR 24 HR.<br>Truck JET A1 : 11 m3, dispensing gun JET A1 : 70 m3, dispensing gun 100LL : 50 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Camions type 2. | Trucks type 2. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Hélisphère Maintenance - TEL : +33(0) 2 38 46 04 32 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Service toilette<br>GPU 28V, 115V 400Hz<br>Service tractage avec LEKTRO 55T<br>MTOW supérieur à 3 tonnes, handling obligatoire à contact@orleans.aeroport.fr. | Washing service<br>GPU 28V, 115V 400Hz<br>Towing service with LEKTRO 55T<br>MTOW more than 3 tons, handling mandatory to contact@orleans.aeroport.fr. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOZ .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | Nearby |
| 2 | Restaurants | A proximité | Nearby |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | A proximité | Nearby |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité | Nearby |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Chateauneuf sur Loire - Orléans. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOZ .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM24, VIM61 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Services extérieurs | External services |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 , PN 2 HR pendant HOR Niveau 2.<br>Niveau 2 : LUN-VEN sauf JF : 0730-1100, 1330-1700.<br>Extension possible pour niveau 2 ou 4 (à préciser) sur PPR ATS avant 1600 la veille ou dernier jour ouvrable.<br>En dehors de ces HOR : niveau 1. | Level 4 , PN 2 HR during SKED Level 2.<br>Level 2: MON-FRI except HOL: 0730-1100,1330-1700.<br>Possible extension for level 2 or 4 (to clarify) with PPR ATS before 1600 on the day before or the last working day.<br>Outside these SKED : level 1. |

**AD 2 LFOZ .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Tracteur avec lame et fraise à neige. | Tractor with blade and snow cutter. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Le déneigement n'est envisageable que lorsque l'épaisseur de neige atteint 7 cm au sol.<br>Les opérations de déneigement doivent permettre l'utilisation des surfaces suivantes par ordre de priorité :<br>a) Neige priorité 1<br>- La piste sur toute sa longueur et sur 24m de largeur.<br>- Voies de circulation A et D.<br>- Station d'avitaillement JET A1.<br>- Aire de stationnement activité commerciale (A) en fonction des occupations et des prévisions de vol.<br>- Accès SSLIA.<br>b) Neige priorité 2<br>- Bretelles B et C.<br>- Station d'avitaillement AVGAS 100 LL.<br>- Aire de stationnement activité Loisir (B). | The snow removal operation is carried out only when the snow depth is 7 cm on the ground.<br>The snow removal and de-icing operations must allow the use of the following areas, which were assigned a priority rating :<br>a) Snow priority 1<br>- Runway over a width of 24m.<br>- Taxiways A and D.<br>- JET A1 refuelling station.<br>- (A) apron for commercial activity depending on effective occupations and scheduled flights.<br>- Fire fighting access.<br>b) Snow priority 2<br>- Taxiways B and C.<br>- AVGAS 100 LL refuelling station.<br>- (B) apron for leisure activity. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Dérogation au plan neige : aucune opération de déblaiement ne sera entreprise en l'absence de vols commerciaux ou d'affaires prévus. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow plan derogation : no clearing operation shall be performed if no commercial or business flight has been scheduled. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOZ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Alpha : 28 F/C/W/T, Bravo : 9 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 14.6 m, TWY B : 12.6 m, TWY C,D : 15 m, TWY F : 7.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A,D : 25 F/C/W/T, TWY B : 11 F/C/W/T, TWY C : 14 F/C/W/T<br>TWY F < 5.7 T, pression pneumatique limitée à 0.9 MPa. | TWY F < 5.7 T, tyre pressure limited to 0.9 Mpa. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A1 47°53'50.99"N 002°09'37.10"E<br>A10 47°53'48.96"N 002°09'33.63"E<br>A2 47°53'50.33"N 002°09'35.83"E<br>A3 47°53'49.50"N 002°09'35.29"E<br>A4 47°53'49.34"N 002°09'33.87"E<br>A5 47°53'48.56"N 002°09'33.42"E<br>A6 47°53'51.00"N 002°09'37.67"E<br>A7 47°53'50.53"N 002°09'36.75"E<br>A8 47°53'49.88"N 002°09'35.45"E<br>A9 47°53'49.41"N 002°09'34.53"E<br>AG 47°53'54.37"N 002°09'46.33"E<br>B10 47°53'58.31"N 002°09'53.85"E | B11 47°53'58.58"N 002°09'54.39"E<br>B12 47°53'58.86"N 002°09'54.93"E<br>B2 47°53'56.12"N 002°09'49.52"E<br>B3 47°53'56.40"N 002°09'50.08"E<br>B4 47°53'56.68"N 002°09'50.62"E<br>B5 47°53'56.95"N 002°09'51.16"E<br>B6 47°53'57.22"N 002°09'51.70"E<br>B7 47°53'57.49"N 002°09'52.23"E<br>B8 47°53'57.76"N 002°09'52.77"E<br>B9 47°53'58.04"N 002°09'53.31"E<br>C 47°53'52.11"N 002°09'39.91"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOZ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD_2_LFOZ_APDC_01 | See AD_2_LFOZ_APDC_01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFOZ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOZ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFOZ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFOZ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOZ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 053.14 (052) | 1600 x 30 | 21 F/C/W/T revêtue / paved | 47°53'38.91"N 002°09'26.35"E ------ GUND NIL | THR : 390ft |
| 23 | 233.14 (232) | 1600 x 30 | 21 F/C/W/T revêtue / paved | 47°54'10.00"N 002°10'28.01"E ------ GUND NIL | THR : 397ft |
| 05R | 053.19 (052) | 1252 x 70 | non revêtue / not paved | 47°53'39.42"N 002°09'32.63"E ------ GUND NIL | THR : 389ft |
| 23L | 233.19 (232) | 1252 x 70 | non revêtue / not paved | 47°54'03.72"N 002°10'20.92"E ------ GUND NIL | THR : 394ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | 1720 x 150 | NIL | NIL |
| 23 | NIL | NIL | NIL | 1720 x 150 | NIL | NIL |
| 05R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 23L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFOZ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | |
| 23 | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | |
| 05R | 1252 | 1252 | 1252 | 1252 | |
| 23L | 1252 | 1252 | 1252 | 1252 | |

**AD 2 LFOZ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 35 ft | | | | | |
| 23 | - 720 m | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 41 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 1600 m | 60 m | W | LIH | R | | | |
| 23 | 1600 m | 60 m | W | LIH | R | | | (1) |

(1) THR 23 : feux de seuil de type hors-sol/elevated threshold lights.

**AD 2 LFOZ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B, C et D.<br>Balisage rétro-réflechissant sur le TWY F | Retro-reflecting lighting on TWY F. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe et onduleurs | Generater and inverters. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 seconde. | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFOZ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFOZ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |



© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOZ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | ST DENIS Information (FR)<br>*ST DENIS Information (EN)* | 122.405 MHz | HO | |
| A/A | ST DENIS (FR) | 122.405 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFOZ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | ORS | 322 kHz | H24 | 47°56'14.6"N 002°14'33.5"E | 432 ft | 25NM | | 053°/3,45 NM THR 23 | |

**AD 2 LFOZ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

TWY E interdit aux IFR et VFR de nuit.

TWY F interdit de nuit et pendant LVP.

**20.1.2 Aire d'attente RWY 05**

Limitée aux aéronefs d'envergure < 15m.

Lorsque l'aire d'attente 05 est utilisée, le TWY D est limité aux aéronefs d'envergure < 24 m.

**20.1.3 Atterrissage et décollage**

Préavis et extension obligatoire sur PPR pour les aéronefs nécessitant une longueur de piste supérieure ou égale à 1200 m pour décollage.

Atterrissages et/ou décollages simultanés sur les 2 pistes accolées strictement interdits.

ATT RWY 05 : dégagement par TWY C interdit.

ATT RWY 23 : dégagement par TWY F et TWY A interdit.

DEC des TWY intermédiaires interdit sauf HEL

**20.2 GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC**

PRKG A réservé à l'aviation d'affaire et commerciale.

Demande d'attribution d'emplacement obligatoire auprès de l'exploitant avant 1500 la veille du dernier jour ouvrable.

Le PRKG B est réservé à l'aviation de loisir et interdit aux ACFT de plus de 5.7 t.

***20.1 GROUND HANDLING***

***20.1.1 Taxiing***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*TWY E prohibited to IFR and night VFR.*

*TWY F prohibited by night and by LVP.*

***20.1.2 Holding area RWY 05***

*Restricted to aircraft with wingspan < 15m.*

*When the holding area 05 is engaged, the TWY D is restricted to the aircraft with wingspan < 24m.*

***20.1.3 Landing and takeoff***

*Notice and extension mandatory with PPR for the aircraft requiring 1200 m or more of runway length for the take-off.*

*Simultaneous landings and/or takoffs on adjacent RWYs strictly prohibited.*

*LDG RWY 05 : clearing RWY via TWY C prohibited.*

*LDG RWY 23 : clearing RWY via TWY F and TWY A prohibited.*

*TKOF from intermediate TWYs prohibited except for HEL.*

***20.2 APRON MANAGEMENT***

*PRKG A reserved for business and commercial aviation.*

*Request a stand mandatory to AD operator before 1500 on the day before the last working day.*

*PRKG B is reserved for light aviation and prohibited to ACFT over 5.7 t.*

**AD 2 LFOZ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFOZ .22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Absence ATS : Entrainement IFR interdit.

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 23 : monter RM 232° jusqu'à 900 (504) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 05 : monter RM 052° jusqu'à 900 (504) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.3 PROCEDURES LVP**

**22.3.1 Piste(s) et équipements associés dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures par faible visibilité**

Pistes 23 et 05 homologuées LVP pour les départs uniquement.

En LVP, l'accès pour l'alignement n'est autorisé que :

- au point d'attente A pour alignement piste 23,
- au point d'attente D pour alignement piste 05.

**22.3.2 Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées**

LVP mises en oeuvre lorsque la RVR (ou, à défaut, la VIS) < 400 m.

Départs par faible visibilité homologués avec les conditions suivantes :

- si la RVR > 250 m,
- pendant les heures d'ouverture ATS,
- LVP sont en vigueur.

**22.3.3 Marques au sol / Dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures par faible visibilité**

NIL.

**22.3.4 Observations**

LVP en vigueur : un seul appareil en déplacement sur l'aire de manoeuvre.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

*Absence ATS : IFR training prohibited.*

***22.2 DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 23 : climb MAG track 232° up to 900 (504) then direct route up to en-route safety altitude.*

*RWY 05 : climb MAG track 052° up to 900 (504) then direct route up to en-route safety altitude.*

***22.3 LVP PROCEDURES***

***22.3.1 Runway(s) and related equipment allowed to be used within the framework of low visibility procedures***

*Runways 23 and 05 LVP approved for departures only.*

*On LVP, access for line-up is only allowed :*

*- at holding point A for line-up runway 23,*

*- at holding point D for line-up runway 05.*

***22.3.2 Precise weather conditions under which low visibility procedures shall be started, performed and terminated***

*LVP shall be executed if RVR (or, failing that, VIS) < 400 m.*

*Low visibility departures approved under the following conditions :*

*- if RVR > 250 m,*

*- during ATS opening hours,*

*- LVP in force.*

***22.3.3 Ground markings / Lighting devices to be used within the framework of low visibility procedures***

*NIL.*

***22.3.4 Remarks***

*LVP in force : only one ACFT moving on the manoeuvring area.*

**AD 2 LFOZ .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.2 DANGER A LA NAVIGATION AERIENNE**

Piste rainurée sur une largueur de 24 m, centrée sur l'axe.

L'attention des équipages est attirée sur la distance du front des installations dont la TWR de 440 (44) ft à 140 m de l'axe de piste, et du mât météo de 435 (39) ft à 80 m de l'axe de piste.

**23.3 EQUIPEMENT AD**

**STAP :**

FREQ : 122.405 MHz (FR seulement)

TEL : +33(0) 2 38 46 33 27

Limité HN sur PPR AFIS avant 1630 pendant HOR ATS.

Paramètres disponibles : vent, RVR seuil QFU 232°, VIS, hauteur de la base des nuages, T, DP, QNH, QFE, informations diverses éventuelles.

**PCL :**

limité HN sur PPR AFIS avant 1630 pendant HOR ATS.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Adapté pendant HOR ATS.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Runway grooved on a 24-meter width centered on the axis.*

*Crews' attention is drawn towards the distance of installations front with the 440 (44) feet-high TWR located 140 m away from the RWY centerline and of a 435 (39) feet-high MTO mast located 80 m away from the RWY centerline.*

***23.3 AD EQUIPMENT***

***STAP :***

*FREQ : 122.405 MHz (FR only)*

*TEL : +33(0) 2 38 46 33 27*

*HN with PPR from AFIS during ATS SKED before 1630.*

*Available parameters: wind, RVR THR QFU 232°, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE, miscellaneous information.*

***PCL :***

*HN PPR from AFIS during ATS SKED before 1630.*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Adapted during ATS SKED.*

**AD 2 LFOZ .24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFOZ .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AIRES DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*

**ORLEANS** ST DENIS DE L'HOTEL

| Postes *Stands* | Envergure Max (m) Max Wingspan (m) | Longueur Max (m) Max Lenght (m) | Sortie *Exit* | Observations Remarks |
|---|---|---|---|---|
| **A1** | 29,00m | 35,90m | Autonome *Self maneuvering* | - Postes A6 / A7 neutralisés ; - *Stand A6 / A7 closed ;* |
| **A2** | 29,00m | 35,90m | Autonome si A1 libre *Self maneuvering if A1 free* | - Postes A7 / A8 neutralisés ; - *Stand A7 / A8 closed ;* |
| **A3** | 21,38m | 21,58m | Autonome si A8/A9 libre *Self maneuvering if A8/A9 free* | - Postes A2/A4 limités wspan < 21,38m ; - *Stands A2/A4 limited wspan < 21,38m ;* |
| **A4** | 29,00 -> 40,41m *(Code C-D)* | 35,90m | Repoussage *Push-back* | - Postes A3, A5, A9 et A10 neutralisés ; - *Stands A3,A5,A9 et A10 closed ;* |
| | 21,38 -> 29,00m *(Code B-C)* | 35,90m | Autonome si A2 libre *Self maneuvering if A2 free* | - Postes A3, A5, A9 et A10 neutralisés ; - *Stands A3,A5,A9 et A10 closed ;* |
| | ≤ 21,38m *(Code A-B)* | 21,58m | Autonome si A10 libre *Self maneuvering if A9/A10 free* | |
| **A5** | 19,07m | 21,58m | Autonome *Self maneuvering* | - Poste A4 limité wspan < 19,07m ; - *Stand A4 limited wspan < 19,07m ;* |
| **A6** | 20,98m | 14,34m | Autonome si A1 libre *Self maneuvering if A1 free* | - Poste A1 limité wspan < 21,38m ; - *Stand A1 limited wspan < 21,38m ;* |
| **A7** | 20,98m | 14,34m | Autonome si A1/A6 libres *Self maneuvering if A1/A6 free* | - Postes A1/A2 limités wspan < 21,38m ; - *Stands A1/A2 limited wspan < 21,38m ;* |
| **A8** | 20,98m | 14,34m | Autonome si A2 libre *Self maneuvering if A2 free* | - Poste A2 limité wspan < 21,38m ; - *Stand A2 limited wspan < 21,38m ;* |
| **A9** | 20,98m | 14,34m | Autonome si A3/A8 libres *Self maneuvering if A3/A8 free* | - Poste A4 limité wspan < 21,38m ; - *Stand A4 limited wspan < 21,38m ;* |
| **A10** | 20,98m | 14,34m | Autonome si A4/A9 libres *Self maneuvering if A4/A9 free* | - Poste A4 limité wspan < 21,38m ; - *Stand A4 limited wspan < 21,38m ;* |
| **C** | 24,57m | 22,67m | Autonome *Self maneuvering* | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| De **B1** à **B12** | 12m | | Autonome *Self-maneuvering* | |



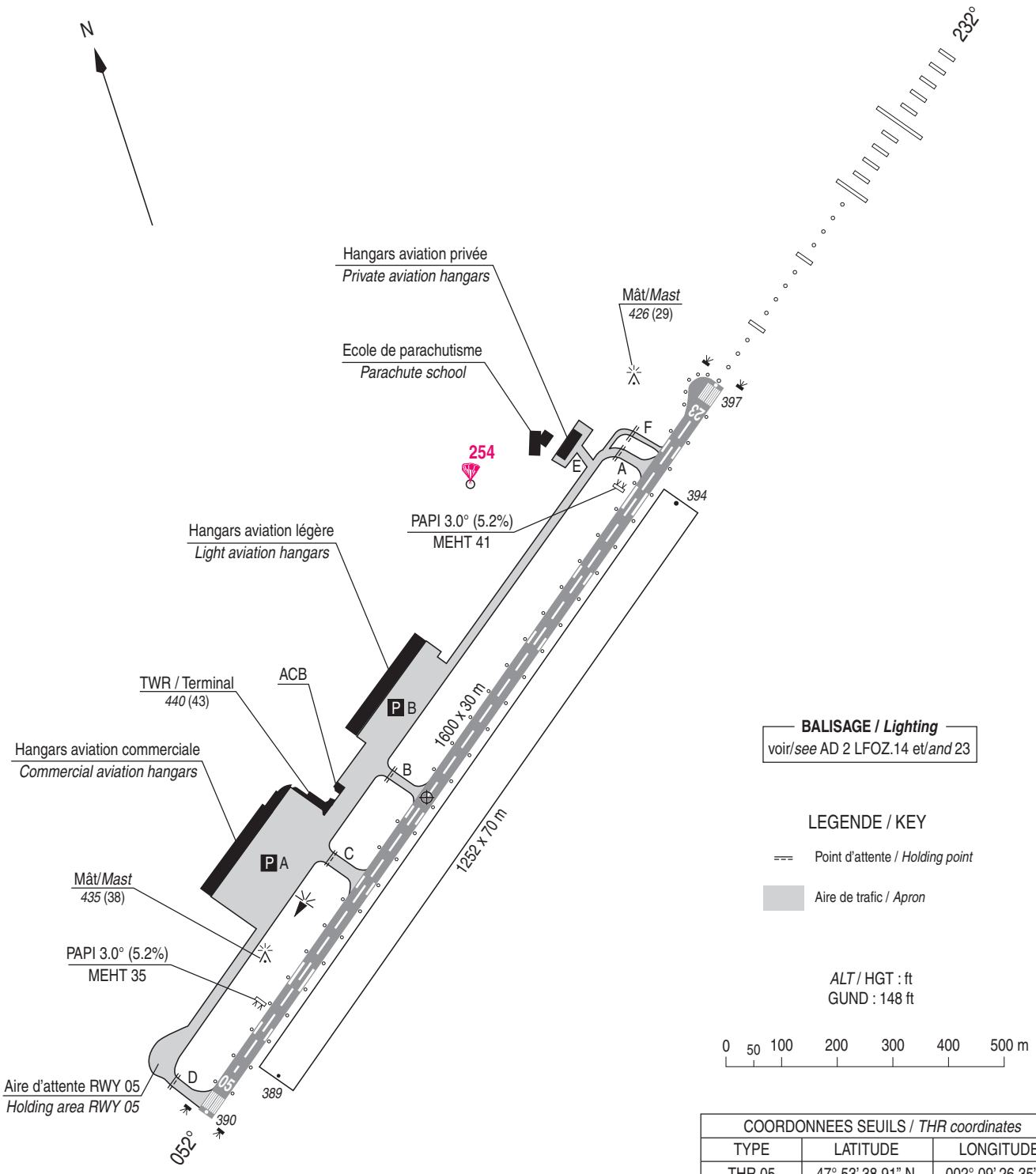
© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP** : voir/*see* AD 2 LFOZ.23

ORLEANS **ST DENIS** DE L' HOTEL
47 53 51 N - 002 09 51 E
*ALT AD : 397 (15 hPa)*

VAR 1° E (20)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 05 | 47° 53' 38.91" N | 002° 09' 26.35" E |
| THR 23 | 47° 54' 10.00" N | 002° 10' 28.01" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05 | NIL | LIH | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | Revêtue | 21 F/C/W/T | 250 * | 250 * | 250 * | - |
| 23 | 720 m | LIH | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | *Paved* | | 250 * | 250 * | 250 * | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION :***
Aéronefs nécessitant une longueur de piste supérieure ou égale à 1200 m / *Aircraft requiring 1200 m or more of runway length for the take-off* : voir/*see* AD 2 LFOZ.20



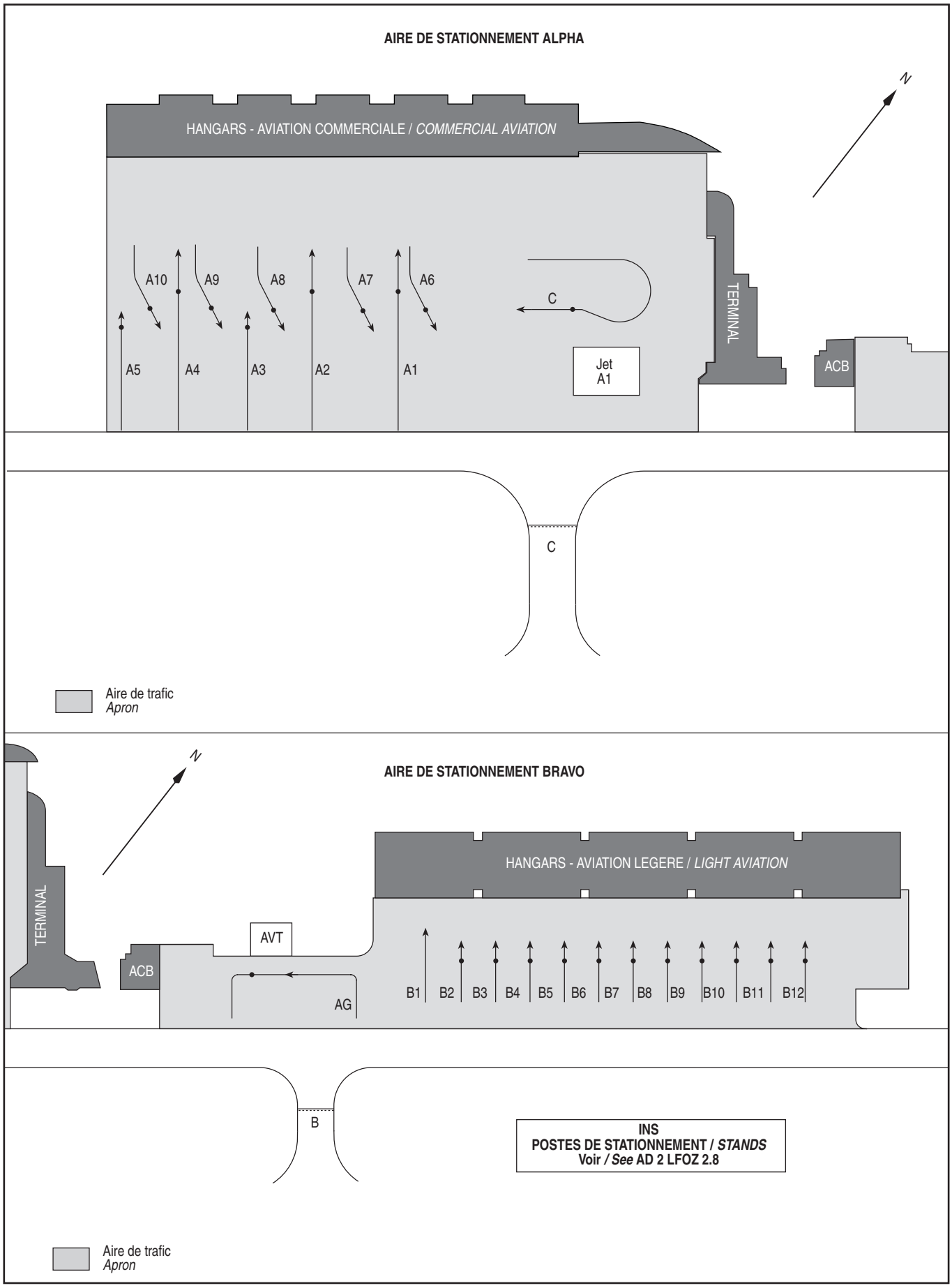
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

*Parking areas*

ZONES DE FRET
*Freight areas*

ORLEANS **ST DENIS** DE L' HOTEL






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| → | ORS | REF AD 2 LFOZ.19 | | X | | X |
| | ADATI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | LIMTA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | RISNO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | TUPID | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | UMOGI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | IOZ05 | 47°47'53.5" N 001°58'03.9" E | X | | | X |
| | FOZ05 | 47°50'31.1" N 002°03'14.7" E | X | | | X |
| | RW05 | 47°53'38.91" N 002°09'26.35" E | X | | | X |
| | OZ511 | 47°55'07.0" N 002°12'21.2" E | X | | | X |
| | IOZ23 | 48°00'12.3" N 002°22'29.3" E | X | | | X |
| | FOZ23 | 47°57'16.6" N 002°16'38.9" E | X | | | X |
| | OZ411 | 47°52'37.8" N 002°07'25.3" E | X | | | X |
| | RW23 | 47°54'10.01" N 002°10'28.01" E | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 05**

| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2020 01.0°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | **Navigation Accuracy (NM)** |
| INA TUPID | IF | TUPID | | | | | | | | | | **-** |
| | TF | IOZ05 | N | 322.0 | 323.3 | 6.5 | | 2100.00 | | 210.00 | | **1.0** |
| INA UMOGI | IF | LIMTA | | | | | | | | | | **-** |
| | TF | IOZ05 | N | 103.0 | 103.8 | 5.0 | | 2100.00 | | 210.00 | | **1.0** |
| APCH | IF | IOZ05 | | | | | | 2100.00 | | 210.00 | | **-** |
| | TF | FOZ05 | N | 052.0 | 053.0 | 4.4 | | 2100.00 | 2100.00 | | | **1.0** |
| | TF | RW05 | Y | 052.0 | 053.1 | 5.2 | | | | | -3.0/15 | **0.3** |
| | TF | OZ511 | Y | 052.0 | 053.1 | 2.5 | | | | | | **1.0** |
| | DF | TUPID | N | | | | R | 2100.00 | | 225 | | **1.0** |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOZ |
| **Runway** | 05 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E05A |
| **LTP/FTP Latitude** | 475338.9110N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0020926.3480E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 164.0 |
| **FPAP Latitude** | 475411.8350N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 32.9240 |
| **FPAP Longitude** | 0021031.6400E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 65.2920 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 96 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 1A 0F 06 0C 05 00 00 01 35<br>30 05 BE CE 8D 14 98 02 ED 00<br>68 1A 38 01 01 18 FE 01 2C 81<br>2C 01 64 0C C8 AF 33 CF BF 38 |
| **Calculated CRC Value** | 33CFBF38 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 118.9 |



© SIA

**RNP RWY 23**

| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2020 01.0°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA RISNO | IF | RISNO | | | | | | | | 220.00 | | - |
| | TF | IOZ23 | N | 322.0 | 323.4 | 5.0 | | 2100.00 | | 210.00 | | 1.0 |
| INA UMOGI | IF | UMOGI | | | | | | | | 220.00 | | - |
| | TF | IOZ23 | N | 142.0 | 143.2 | 5.0 | | 2100.00 | | 210.00 | | 1.0 |
| INA ADATI | IF | ADATI | | | | | | | | | | - |
| | TF | IOZ23 | N | 232.0 | 233.4 | 5.0 | | 2100.00 | | 210.00 | | 1.0 |
| APCH | IF | IOZ23 | | | | | | 2100.00 | | 210.00 | | - |
| | TF | FOZ23 | N | 232.0 | 233.3 | 4.9 | | 2100.00 | 2100.00 | | | 1.0 |
| | TF | RW23 | Y | 232.0 | 233.2 | 5.2 | | | | | -3.0/15 | 0.3 |
| | TF | OZ411 | Y | 232.0 | 233.1 | 2.6 | | | | | | 1.0 |
| | DF | RISNO | N | | | | L | 2100.00 | | 220.00 | | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFOZ |
| **Runway** | 23 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E23A |
| **LTP/FTP Latitude** | 475410.0065N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0021028.0135E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 166.1 |
| **FPAP Latitude** | 475337.0820N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -32.9245 |
| **FPAP Longitude** | 0020922.7220E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -65.2915 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 96 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 1A 0F 06 0C 17 00 00 01 33<br>32 05 AD C1 8E 14 5B E4 EE 00<br>7D 1A C7 FE FE E9 01 FE 2C 81<br>2C 01 64 0C C8 AF 2A EE 41 C6 |
| **Calculated CRC Value** | 2AEE41C6 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 121.1 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

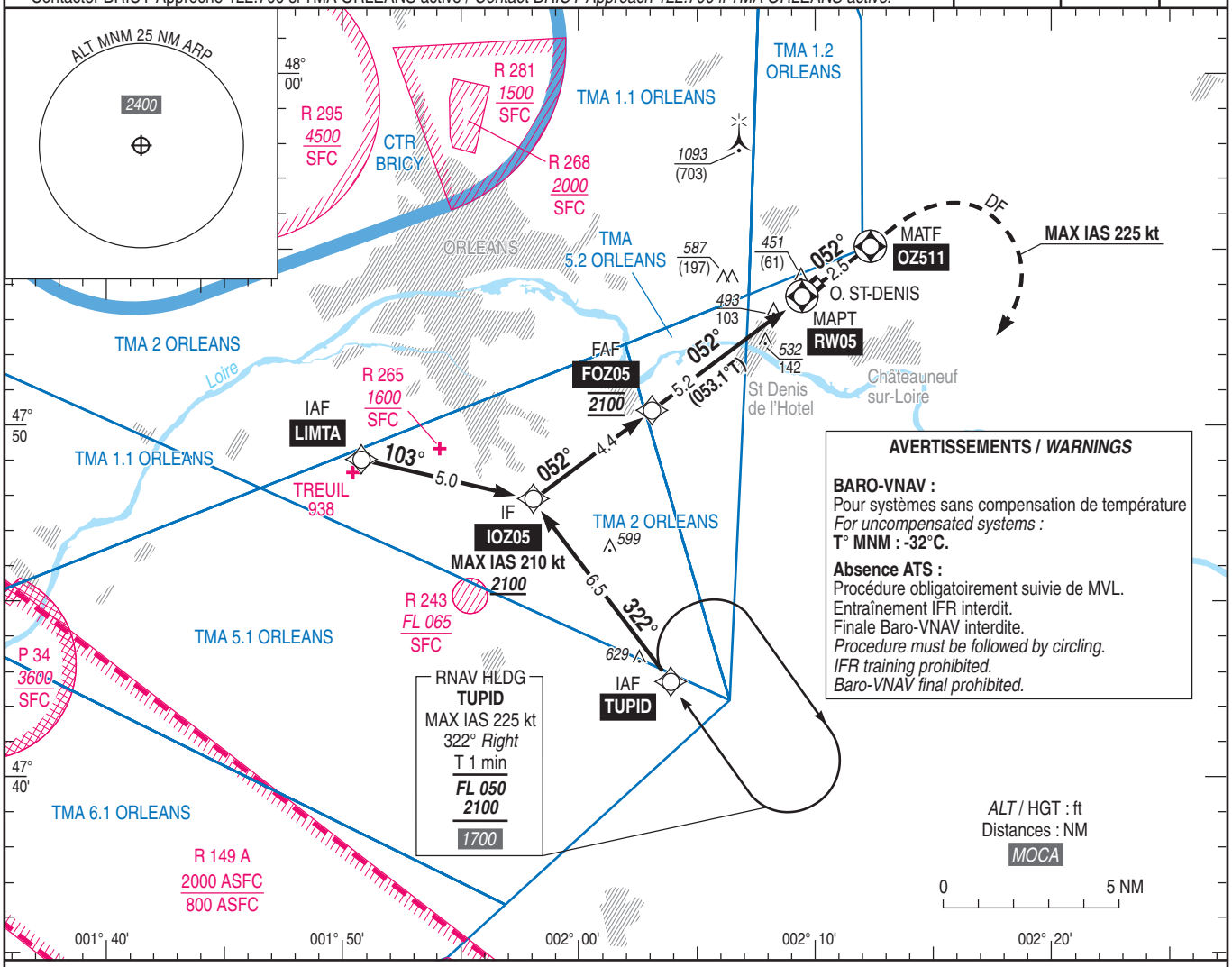
*ALT AD : 397,* ***THR : 390 (14 hPa)***

ORLEANS **SAINT DENIS** DE L'HOTEL

**RNP** RWY 05

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : SAINT DENIS Information 122.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH d'ORLY auprès d'ATIS ORLY 126.505 (FR) 131.355 (EN).
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH from STAP or ORLY QNH from ATIS ORLY 126.505 (FR) 131.355 (EN).*
Contacter BRICY Approche 122.700 si TMA ORLEANS active / *Contact BRICY Approach 122.700 if TMA ORLEANS active.*

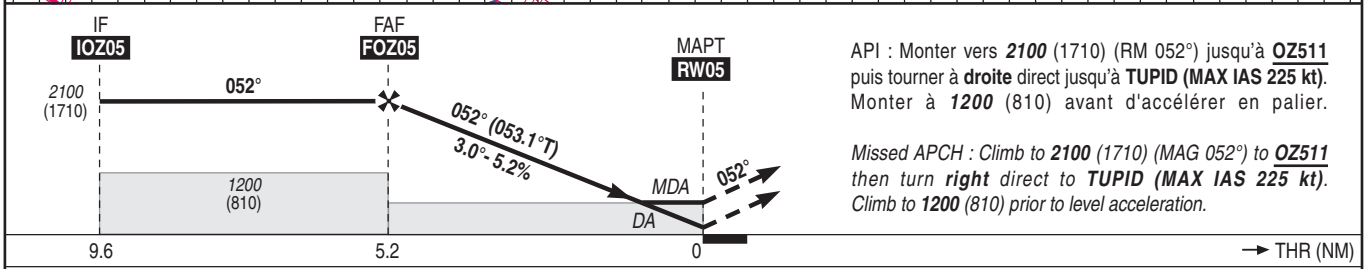
| RNP APCH | EGNOS Ch 74931 E05A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**BARO-VNAV :**
Pour systèmes sans compensation de température
*For uncompensated systems :*
**T° MNM : -32°C.**

**Absence ATS :**
Procédure obligatoirement suivie de MVL.
Entraînement IFR interdit.
Finale Baro-VNAV interdite.
*Procedure must be followed by circling.*
*IFR training prohibited.*
*Baro-VNAV final prohibited.*




API : Monter vers ***2100*** (1710) (RM 052°) jusqu'à **OZ511** puis tourner à **droite** direct jusqu'à **TUPID (MAX IAS 225 kt)**. Monter à ***1200*** (810) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***2100*** *(1710) (MAG 052°) to* ***OZ511*** *then turn* ***right*** *direct to* ***TUPID (MAX IAS 225 kt)****. Climb to* ***1200*** *(810) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) sans QNH local *Without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***590*** (200) | 1200 | 190 | ***640*** (250) | 1300 | 232 | ***780*** (390) | 1500 | 388 | ***890*** (500) | 1500 | ***1110*** (720) | 1500 |
| B | ***600*** (210) | | 203 | ***640*** (250) | | 245 | | 1500 | | ***890*** (500) | 1600 | ***1110*** (720) | 1600 |
| C | ***610*** (220) | | 211 | ***650*** (260) | | 253 | | 1800 | | ***1490*** (1100) | 2400 | ***1720*** (1330) | 2400 |

| DIST RW05 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2030*** (1640) | ***1710*** (1320) | ***1400*** (1010) | ***1080*** (690) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

STAP : Voir/*see* AD 2 LFOZ.23

| FOZ05 - RW05 5.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 28 | 3 min 41 | 3 min 08 | 2 min 43 | 2 min 24 | 2 min 09 | 1 min 57 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

ORLEANS **SAINT DENIS** DE L'HOTEL

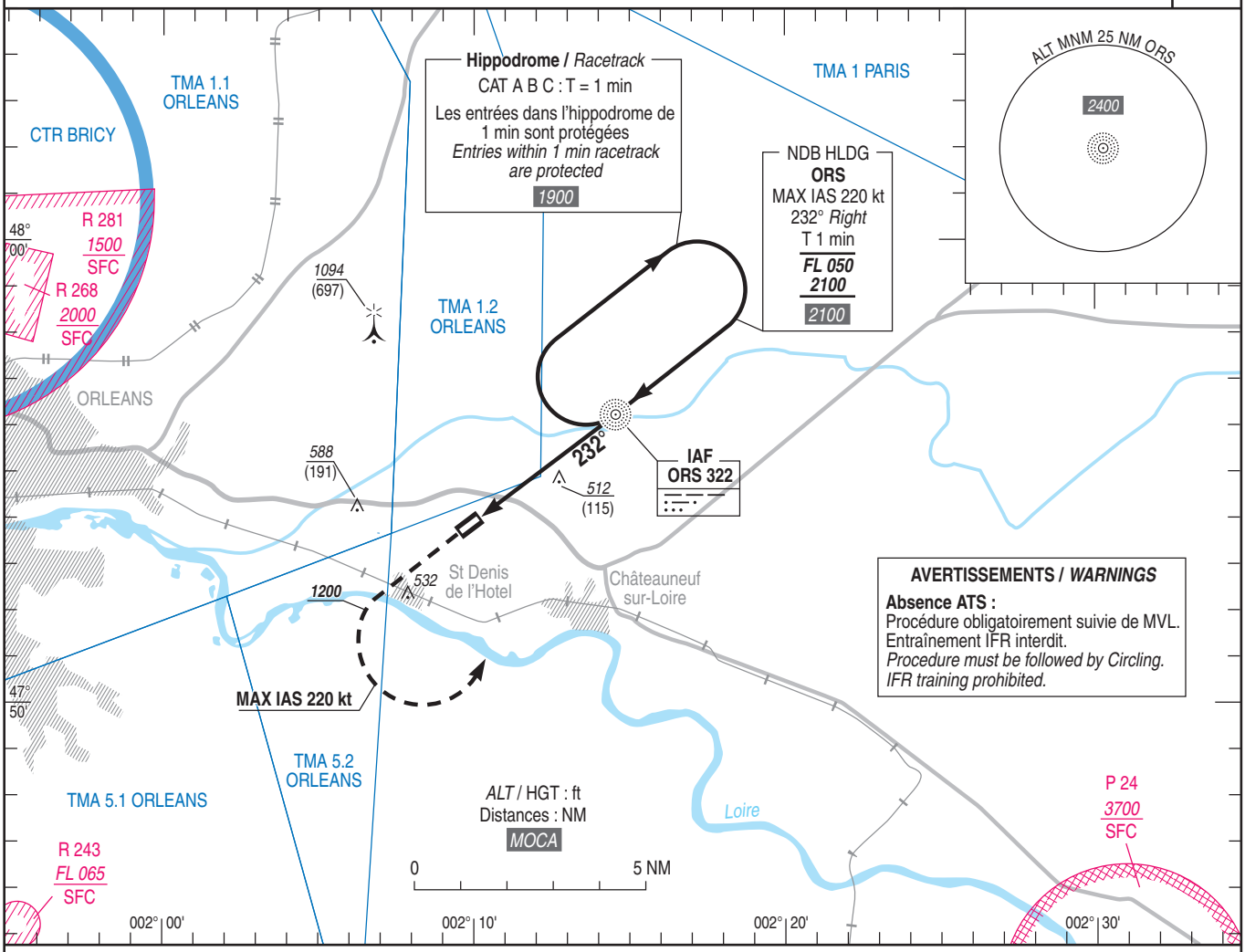
CAT A B C

***ALT AD : 397 (15 hPa),*** *THR : 397*

NDB RWY 23

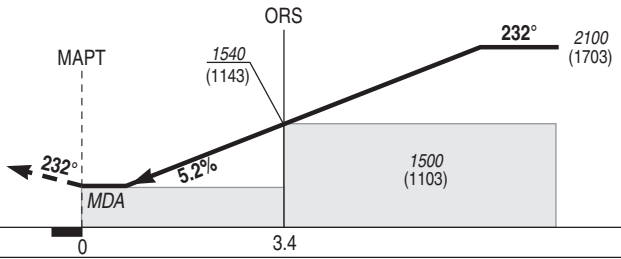
APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : SAINT DENIS Information 122.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH d'ORLY auprès d'ATIS ORLY 126.505 (FR) 131.355 (EN).
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH from STAP or ORLY QNH from ATIS ORLY 126.505 (FR) 131.355 (EN).*
Contacter BRICY Approche 122.700 si TMA ORLEANS active / *Contact BRICY Approach 122.700 if TMA ORLEANS active.*

VAR
1° E
(2020)




API : Monter **QDR 232° ORS** (RM 232°). A ***1200*** (803), tourner à **gauche** vers **ORS** en montée vers ***2100*** (1703).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1200* (803) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **QDR 232° ORS** (MAG 232°). At **1200** (803), turn **left** towards **ORS** climbing to **2100** (1703).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1200 (803) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B<br>C | ***760*** (370) | 1000 | 361 | ***890*** (490)<br>***900*** (500)<br>***1490*** (1090) | 1500<br>1600<br>2400 | ***1110*** (720)<br>***1110*** (720)<br>***1720*** (1320) | 1500<br>1600<br>2400 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

| NDB - MAPT | 3.4 NM | 70 kt<br>2 min 57 | 85 kt<br>2 min 27 | 105 kt<br>2 min 04 | 115 kt<br>1 min 48 | 130 kt<br>1 min 35 | 145 kt<br>1 min 25 | 160 kt<br>1 min 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 680 | 760 | 840 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

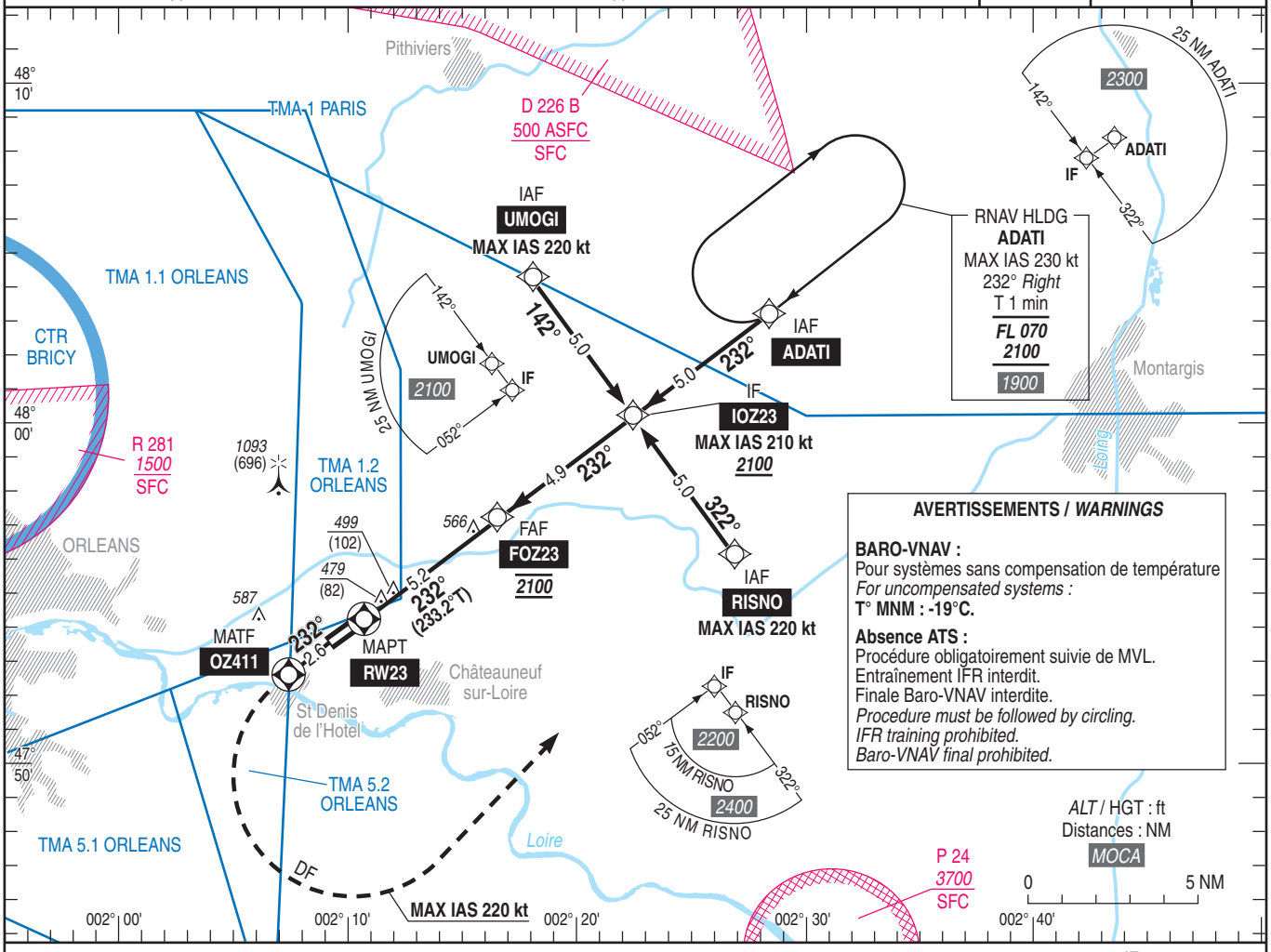
*ALT AD : 397,* ***THR : 397 (15 hPa)***

ORLEANS **SAINT DENIS** DE L'HOTEL

**RNP** RWY 23

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : SAINT DENIS Information 122.405
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH d'ORLY auprès d'ATIS ORLY 126.505 (FR) 131.355 (EN).
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH from STAP or ORLY QNH from ATIS ORLY 126.505 (FR) 131.355 (EN).*
Contacter BRICY Approche 122.700 si TMA ORLEANS active / *Contact BRICY Approach 122.700 if TMA ORLEANS active.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 75258 E23A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|



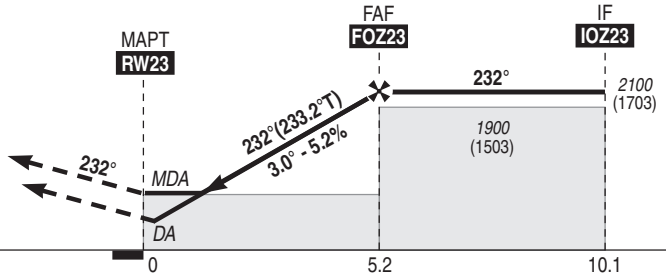

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**BARO-VNAV :**
Pour systèmes sans compensation de température
*For uncompensated systems :*
**T° MNM : -19°C.**

**Absence ATS :**
Procédure obligatoirement suivie de MVL.
Entraînement IFR interdit.
Finale Baro-VNAV interdite.
*Procedure must be followed by circling.*
*IFR training prohibited.*
*Baro-VNAV final prohibited.*

API : Monter vers ***2100*** (1703) (RM 232°) jusqu'à **OZ411**
puis tourner à **gauche** direct jusqu'à **RISNO (MAX IAS 220 kt)**.
Monter à ***1200*** (803) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***2100*** *(1703) (MAG 232°) to* ***OZ411***
*then turn* ***left*** *direct to* ***RISNO (MAX IAS 220 kt).***
*Climb to* ***1200*** *(803) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) sans QNH local *Without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***610*** (220) | | 211 | ***650*** (250) | 550 | 232 | | | | ***890*** (490) | 1500 | ***1110*** (720) | 1500 |
| B | ***630*** (230) | 550 | 224 | ***650*** (250) | 550 | 244 | ***770*** (370) | 1000 | 365 | ***900*** (500) | 1600 | ***1110*** (720) | 1600 |
| C | ***630*** (240) | | 232 | ***650*** (260) | 600 | 252 | | | | ***1490*** (1090) | 2400 | ***1720*** (1320) | 2400 |

| DIST RW23 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| ***ALT*** (HGT) | ***2040*** (1643) | ***1720*** (1323) | ***1400*** (1003) | ***1080*** (683) | ***770*** (373) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

STAP : Voir/*See* AD 2 LFOZ.23

| FOZ23 - RW23 5.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 27 | 3 min 40 | 3 min 07 | 2 min 43 | 2 min 24 | 2 min 09 | 1 min 57 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFPB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFPB - PARIS LE BOURGET

**AD 2 LFPB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°58'10"N 002°26'29"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des pistes 03/21 et 07/25. | RWY 03/21 and 07/25 intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6.5 NM au NNE de PARIS. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 220 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23.9 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8254°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORTS DE PARIS | |
| | Adresse / *Address* | 1 rue Désiré Lucca, 93350 LE BOURGET | |
| | Telephone | Pôle Opérations Aéroportuaires 01 48 62 40 10 | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFPBYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Interdit au trafic commercial régulier et charter. | Prohibited to scheduled commercial traffic and to charter flights. |

**AD 2 LFPB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BNIA BORDEAUX H24 | |
| 5 | BDP / *ARO* | H24 | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0500-2200 | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24. | GRF (Global Reporting Format) : H24. |

**AD 2 LFPB.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention.<br>Embranchement ferroviaire gare du BOURGET à 3 km. | Modern handling facilities. Railway sidings in LE BOURGET station 3 km away. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : TR0 - JET A1 (CIV-MIL).<br>Lubrifiants : W80 - W100 - W120 - Turbine Oil 390 - 500 - 750 - Fluide 3, 4, 5, 6 - PRIST (CIV-MIL). | Fuel types: TR0 - JET A1 (CIV-MIL).<br>Oil grades: W80 - W100 - W120 - Turbine Oil 390 - 500 - 750 - Fluid 3, 4, 5, 6 - PRIST (CIV-MIL). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Camions citernes à 2 flexibles. Débit MAX 120.000 l/HR | By twin hose trucks; MAX flow 120.000 l/HR. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Moyens de dégivrage disponibles chez certains FBO. | De-icing facilities available in some FBO. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Toutes réparations possibles. | All repairs possible. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire par sociétés basées agréées.<br>Le nom de la société assistante doit être obligatoirement mentionné en case 18 du FPL en remarque (RMK).<br>Oxygène et services connexes : pour tous types d'équipement CO2.<br>Liquide hydraulique et dégivrant. | Mandatory assistance by approved based companies.<br>The name of the assistant society must be stated in field 18 of the FPL as a remark (RMK).<br>Oxygen and relating servicing: for all types of CO2 equipment.<br>Hydraulic and defrosting fluids. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Proximité immédiate. | In near vicinity. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, autobus. | Taxis, buses. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Médecins en ville. Hôpitaux à AULNAY (6 km), BOBIGNY (4 km) et PARIS. | Doctors in town. Hospitals in AULNAY (6 km), BOBIGNY (4 km) and PARIS. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPB .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 8 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Véhicules d'intervention eau/émulseur :<br>4 véhicules de 9000 litres d'eau, chaque véhicule muni de 250 kg de poudre et de 750 litres d'émulseur et 1 véhicule de 2500 litres d'eau muni de 250 kg de poudre et 350 litres d'émulseur.<br>Moyens secours publics :<br>1 véhicule de prompt secours. | Water/foaming agent intervention vehicle :<br>4 vehicles of 9000 liters of water, each equipped with 250 kg of powder and 750 liters of foam and 1 vehicle of 2500 liters of water equipped with 250 kg of powder and 350 liters of foam.<br>Public rescue means :<br>1 rapid rescue vehicle. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | L'autorité aéroportuaire est le coordinateur des opérations de relevage sur la plateforme. En cas de besoin, des entreprises spécialisées de relevage sont disponibles et un kit IATP est disponible auprès de la compagnie Air France. Les opérations de relevage sont soumises à l'accord des services compétents de l'Etat et doivent être formalisées entre l'opérateur, l'entreprise de relevage et l'autorité aéroportuaire. | Airport authority is the wrecking operations coordinator on the platform. If necessary, specialized aircraft removal companies are available. IATP kit is also available from the airline Air France. Wrecking operations are subject to the State competent services agreement and must be formalized with the airline, the aircraft removal company and the airport authority. |
| 4 | Observations / *Remarks* | TEL : + 33 1 48 62 53 18 | |

**AD 2 LFPB .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | -Déneigeuses compactes soufflantes<br>-Fraise à neige<br>-Tracteurs avec lame triaxiale<br>-Épandeurs de produit déverglaçant liquide. | - Compact blowing snow cleaners<br>- Snow tillers<br>- Tractors with triaxial blade<br>- Liquid deicing agent sprayers |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | L'ordre de priorité de traitement des pistes et voies de circulation diffère suivant la configuration, le trafic attendu, l'évolution des conditions météorologiques, l'état de fonctionnement des aides radio et l'état de la surface des différentes pistes.<br>Les pistes sont traitées sur 40 m de large au minimum (sur 45 m si possible) et sur toute leur longueur.<br>Les taxiways sont traités sur toute leur largeur.<br>Le traitement des aires de trafic n'est pas prioritaire et est effectué à la demande. | The treatment priority order of the runways and taxiways depends on the wind configuration, the anticipated traffic, the development of the meteorological conditions, the radio aid operational status and the surface conditions on the various runways.<br>Each RWY is cleared over a width of at least 40 m (45 m if possible) and also over its entire length.<br>Taxiways are cleared over their entire width.<br>The apron treatment is not a priority and is done on request. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produits hivernaux :<br>Formiate de potassium liquide : KFOR | Winter substances :<br>Potassium formate fluids : KFOR |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Sauf nécessité d'exploitation, la piste 03/21 ne sera pas traitée. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Unless operating conditions require it, the RWY 03/21 will not be cleared. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Aires de stationnement :<br>G1, G2, H1, H2, H3, H4, H5, I, K1, K2, L2, P1, S, Z1 Z2 : béton.<br>D, E, F1, F2, F3, J, L1, M1, M2, M3, M4, N, T, Q : enrobé. | Parking areas :<br>G1, G2, H1, H2, H3, H4, H5, I, K1, K2, L2, P1, S, Z1 Z2 : concrete.<br>D, E, F1, F2, F3, J, L1, M1, M2, M3, M4, N, T, Q : bituminous concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 58 R/C/W/U | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 5 m (DQ, DQS, DQN, VQ)<br>15 m ( W5)<br>20 m (A, B1, C11, C4, U1, U2, U3, V2, V3, W1, W2, R, R1)<br>23 m (A1, B, C1, C2, C3, C22, N2, V4, W3, W4)<br>30 m (C) | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton et tarmac (sauf DQS et DQN : herbe). | Concrete and tarmac (except DQS and DQN : grass). |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 47 F/C/W/U | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | RWY 03, 07, 21, 25 et 09. | RWY 03, 07, 21, 25 and 09. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | RWY 03 : 45 m RWY 07 : 45 m<br>RWY 21 : 53 m RWY 25 : 66 m<br>RWY 09 : 45 m | RWY 03: 45 m RWY 07: 45 m<br>RWY 21: 53 m RWY 25: 66 m<br>RWY 09: 45 m |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | (1) La voie de circulation C3 présente une pente longitudinale de 1,9 %.<br>Sur les aires de stationnement S, G1, G2, T, H1 à H5, K1, K2, M1, M2, M3, M4, E, J, L1, N, Z1, Z2 la pente longitudinale est ponctuellement comprise entre 1,1 % et 1,35 %.<br>(2) Distance TWY A / RWY 09-27 : 133 m.<br>Pas d'obstacle mobile sur TWY A à l'ouest du TWY A1 lorsque avion à l'atterrissage en piste 27.<br>(3) Présence d'un bâtiment à 42,5 m de l'axe de W3.<br>(4) Sur l'aire d'essai moteurs P1, la pente est ponctuellement comprise entre 1,05% et 1,55%. Cette aire ne dispose pas d'éclairage.<br>Présence de marquages de postes de stationnement hélicoptères sur l'aire P1 utilisables uniquement pendant le SIAE dans le cadre d'un SUP AIP spécifique. | (1) TWY C3 : longitudinal slope : 1.9%.<br>ACFT stands S, G1, G2, T, H1 to H5, K1, K2, M1, M2, M3, M4, E, J, L1, N, Z1, Z2 : longitudinal slope occasionally between 1.1 % and 1.35 %.<br>(2) Distance TWY A / RWY 09-27 : 133 m.<br>No moving obstacle on TWY A west of TWY A1 when ACFT landing on RWY 27.<br>(3) Presence of a building 42.5 m from W3 axis.<br>(4) On engine test area P1, slope between 1.05% and 1.55%. There is no flood lighting on this area.<br>Helicopters stands markings on apron P1 only usable during Paris Air Show and described in a specific AIP SUP. |

**AD 2 LFPB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Non | No |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD2 LFPB OACI | See chart AD2 LFPB ICAO |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFPB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | Les aires de stationnement ne disposent pas d'aides visuelles diurnes et lumineuses.<br>Guidage obligatoire au départ et à l'arrivée de l'aéronef au moyen de signaleur et vigies. | Neither marking nor light on aircraft stands.<br>Mandatory guidance with marshalling for departure and ariival. |

**AD 2 LFPB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS CHARLES DE GAULLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFPB .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | PARIS CHARLES DE GAULLE |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 03 | 025.00 (024) | 2395 x 45 | 47 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°56'55.39"N 002°25'36.71"E<br>( 48°57'03.16"N 002°25'42.18"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 147ft<br>DTHR : 144ft |
| 21 | 205.00 (204) | 2395 x 45 | 47 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°58'05.75"N 002°26'26.18"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 173ft |
| 07 | 068.00 (067) | 2991 x 45 | 58 R/C/W/U<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°57'49.81"N 002°25'13.04"E<br>( 48°57'53.46"N 002°25'26.63"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 148ft<br>DTHR : 155ft |
| 25 | 248.00 (247) | 2991 x 45 | 58 R/C/W/U<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°58'26.46"N 002°27'29.71"E<br>( 48°58'15.49"N 002°26'48.77"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 218ft<br>DTHR : 186ft |
| 09 | 085.00 (084) | 1847 x 45 | 47 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°57'49.25"N 002°25'13.45"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 148ft |
| 27 | 265.00 (264) | 1847 x 45 | 47 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°57'54.19"N 002°26'43.97"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 166ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 03 | NIL | 269 | NIL | 2784 x 280 | NIL | (1) |
| 21 | NIL | NIL | 60 | 2784 x 280 | NIL | (2) |
| 07 | NIL | NIL | 150 | 3111 x 280 | NIL | (3) |
| 25 | NIL | NIL | 60 | 3111 x 280 | NIL | (4) |
| 09 | NIL | 82 | 66 | 2049 x 280 | NIL | (5) |
| 27 | NIL | NIL | NIL | 2049 x 280 | NIL | (6) |

(1) RESA 160 m x 90 m.
Profil longitudinal. La piste 03/21 présente une pente comprise entre 1,34% et 1,54% sur le dernier quart nord sur une longueur de 550 m.
Longitudinal profile. RWY 03/21 slope is between 1,34% and 1,54% on the last quarter on 550 m.

(2) RESA 205 m x 90 m
Profil longitudinal. La piste 03/21 présente une pente comprise entre 1,34% et 1,54% sur le dernier quart nord sur une longueur de 550 m.
Longitudinal profile. RWY 03/21 slope is between 1,34% and 1,54% on the last quarter on 550 m.

(3) RESA 90 m x 90 m
Profil longitudinal. La piste 07/25 présente un pente de 0,83 % sur le premier quart ouest sur une longueur de 225m, et 1,09 % sur le dernier quart Est sur une longueur de 750 m / Longitudinal profile. RWY 07/25 slope is 0,83 % on the first quarter on 225 m, and 1,09 % on the last quarter on 750 m.
Profil transversal. La piste 07/25 présente ponctuellement une pente supérieure à 1,5 % avec un maximum à 3 % / Transversal profile. RWY 07/25 slope is occasionally between 1,5 % and 3 %.

(4) Profil longitudinal. La piste 07/25 présente un pente de 0,83 % sur le premier quart ouest sur une longueur de 225 m, et 1,09 % sur le dernier quart Est sur une longueur de 750 m / Longitudinal profile. RWY 07/25 slope is 0,83 % on the first quarter on 225 m, and 1,09 % on the last quarter on 750 m.
Profil transversal. La piste 07/25 présente ponctuellement une pente supérieure à 1,5 % avec un maximum à 3 % / Transversal profile. RWY 07/25 slope is occasionally between 1,5 % and 3 %.

(5) Piste rainurée sur 1760 m entre les marques de seuil de piste 09/27 / RWY grooved on 1760 m between threshold markers ok RWY 09/27.
Profil longitudinal. La piste 09/27 présente 3 secteurs de pente de l'ouest vers l'est : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 % / Longitudinal profile. RWY 09/27 slope has 3 sectors from west to east : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 %.
Profil transversal. La piste 09/27 présente une pente comprise entre 1,5 % et 2,0 % sur toute la largeur / Transversal profile. RWY 09/27 slope is between 1,5 % and 2,0 % on its width.
RESA 90 m x 90 m

(6) Piste rainurée sur 1760 m entre les marques de seuil de piste 09/27 / RWY grooved on 1760 m between threshold markers of RWY 09/27.
Profil longitudinal. La piste 09/27 présente 3 secteurs de pente de l'ouest vers l'est : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 % / Longitudinal profile. RWY 09/27 slope has 3 sectors from west to east : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 %.
Profil transversal. La piste 09/27 présente une pente comprise entre 1,5 % et 2,0 % sur toute la largeur / Transversal profile. RWY 09/27 slope is between 1,5 % and 2,0 % on its width.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 03 | 2395 | 2395 | 2664 | 2130 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY.<br>TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge. |
| TWY C1 | 1875 | 1875 | 2144 | | |
| TWY C2 | 1176 | 1176 | 1445 | | |
| 21 | 2130 | 2190 | 2130 | 2130 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY.<br>TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge. |
| TWY C2 | 981 | 1041 | 981 | | |
| TWY C3 | 1469 | 1529 | 1469 | | |
| 07 | 2901 | 3051 | 2901 | 2602 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY.<br>TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge. |
| TWY A1 | 2581 | 2731 | 2581 | | |
| 25 | 2938 | 3051 | 2938 | 2049 | L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY.<br>TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge. |
| 09 | 1847 | 1913 | 1929 | | Atterrissage interdit.<br>l'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY.<br>Landing prohibited<br>TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge. |
| TWY A1 | 1542 | 1608 | 1624 | | Atterrissage interdit.<br>Landing prohibited. |
| 27 | | | | 1805 | Décollage interdit.<br>TKOF prohibited. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 03 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 62 ft | | | | | |
| 21 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 62 ft | | | | | |
| 07 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 65 ft | | | | | |
| 25 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 65.8 ft | | | | | |
| 09 | | | | | | | | | |
| 27 | - 510 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 50 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 03 | 265 m<br>1530 m<br>600 m | 60 m | R<br>W<br>Y | LIH | R | 269 m | R | (1) |
| 21 | 1530 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH | R | | | (2) |
| 07 | 300 m<br>2000 m<br>600 m | 50 m | R<br>W<br>Y | LIH | R | | | (3) |
| 25 | 900 m<br>1500 m<br>600 m | 50 m | R<br>W<br>Y | LIH | R | | | (4) |
| 09 | 1240 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH | R | 82 m | R | (5) |
| 27 | 1240 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | LIH | R | | | |

(1) Porte constituée de 2 feux d'identification de seuil omnidirectionnels.
Feux simples de zone de toucher des roues.
Balisage de piste : feux LED.
Door made up by 2 omnidirectional threshold identification lights.
Simple touchdown zone lights.
RWY lighting : LED lights.

(2) Porte constituée de 2 feux d'identification de seuil omnidirectionnels.
Axe PAPI orienté de 5° à gauche de l'axe de piste.
Feux simples de zone de toucher des roues.
Balisage de piste et PAPI : feux LED.
Door made up by 2 omnidirectional threshold identification lights.
PAPI AXIS offset 5° left from RWY axis.
Simple touchdown zone lights.
RWY lighting and PAPI : LED lights.

(3) L'espacement entre les feux de bord de piste varie entre 42 et 64 m, sans valeur de référence.
DTHR - Extrémités (feux LED) : HI.
PAPI : feux LED.
Spacing of runway edge lighting varies from 42 to 64 m, without reference value.
DTHR - Ends (LED lights) : LIH.
PAPI : LED lights.

(4) Axe PAPI orienté de 5° à gauche de l'axe de piste
Ligne de prise de terrain :
- entre 119 m avant seuil physique 25 et 450 m après ce seuil,
- constituée de 8 feux à allumage séquentiel, directionnels orientés au 096° magnétique et d'une porte comportant 2 feux à éclats unidirectionnels implantés au niveau du seuil décalé.
PAPI : feux LED.
DTHR - Extrémités : HI.
L'espacement entre les feux de bord de piste varie entre 42 et 64 m, sans valeur de référence.
PAPI axis offset 5° left from RWY axis.
Final approach line :
- between 119 m before physical threshold and 450 m after this threshold,
- made up by 8 directional sequence flashers RDL 096° and a door made up by 2 unidirectional flashing lights located at DTHR.
PAPI : LED lights.
DTHR - Ends : LIH.
Spacing of runway edge lighting varies from 42 to 64 m, without reference value.

(5) Feux d'extrémités (feux LED) : HI.
End lights (LED lights) : LIH.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | G-HI (sauf W4). | G-LIH (except W4). |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées associées à des feux bleus aux carrefours (sauf W4 avec balisage latéral lumineux bleu). | Demarcation by reflectorized inert blue beacons linked to blue lights at junctions (except W4 with blue lights beacon). |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Tous balisages lumineux et lignes d'approche par alimentation auxiliaire. | All lightings and APP lights by secondary power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balisage axial TWY : Espacement entre les feux 30 m sur segment rectiligne, 15 m dans les virages.<br>En cas de panne d'une boucle d'alimentation des feux de balisage axial, convoyage obligatoire pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 36 m sur les TWY A, C3, C11, U1, U2, W1 et W2.<br>La barre d'entrée interdite située sur A1 est active uniquement par RVR < 800 m ou plafond nuageux < 300 ft.<br>Les barres d'entrée interdite situées sur B1, U3 et R sont actives H24. | TWY centreline lighting : Spacing between lights 30 m on straight sections, 15 m in curves.<br>In the event of failure of a power supply loop of the centreline lighting, follow-me car is required for aircraft with wingspan greater than or equal to 36 m on TWY A, C3, C11, U1, U2, W1 and W2.<br>No-entry bar on TWY A1 is active only when RVR < 800 m or cloud ceiling < 300 ft.<br>No-entry bars on TWY B1, U3 and R are active H24. |

**AD 2 LFPB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFPB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PARIS**<br><br>49°06'36"N , 002°41'48"E - 48°59'38"N , 002°50'29"E - 48°57'36"N , 002°50'18"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N , 002°50'02"E ( ARP de MEAUX ESBLY ) - 48°56'17"N , 002°47'10"E - 48°55'00"N , 002°38'48"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E ( ARP de CHELLES LE PIN ) - 48°53'47"N , 002°33'19"E - 48°49'18"N , 002°33'34"E - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 48°49'19"N , 002°37'22"E ( ARP de LOGNES EMERAINVILLE ) - 48°47'26"N , 002°34'53"E - 48°48'02"N , 002°36'43"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°34'17"N , 002°22'15"E - 48°34'15"N , 002°16'05"E - 48°36'34"N , 002°07'17"E - 48°39'40"N , 002°06'57"E - 48°42'30"N , 002°09'57"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°54'40"N , 002°04'40"E - 49°06'13"N , 002°19'16"E - 49°06'36"N , 002°41'48"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN)<br><br>VILLA Approche (FR)<br>VILLA Approach (EN) | H24<br>Espace de procédures DE GAULLE - ORLY - LE BOURGET - VILLACOUBLAY.<br>A l'exclusion :<br>- des zones LF-R 84 A et B, LF-R 113, LF-R 262 ENGHIEN et de la partie interférente de la LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE,<br>- de la CTR VILLACOUBLAY<br>lorsqu'elles sont actives.<br>F-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, et LF-P 82 BRETIGNY : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>ATTENTION : cette CTR coexiste avec la LF-R 275 PARIS à contournement obligatoire pour les vols en CAG VFR (sauf autorisation spécifique : cf. AIP ENR 5.1).<br>DE GAULLE - ORLY- LE BOURGET - VILLACOUBLAY airspace procedures.<br>Except for:<br>- LF- R 84 A and B, LF- R 113, LF-R 262 ENGHIEN and interfering part of LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE,<br>- VILLACOUBLAY CTR<br>when active.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, and LF-P 82 BRETIGNY : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1.<br>CAUTION: this CTR coexists with LF-R 275 PARIS which avoidance is mandatory for GAT VFR (except with special authorization : see AIP ENR 5.1). |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | LE BOURGET Information (FR)<br>*LE BOURGET Information (EN)* | 123.835 MHz | HO | |
| APP | LE BOURGET Approche (FR)<br>*LE BOURGET Approach (EN)* | 118.805 MHz | HO | FREQ pour service d'approche uniquement sur AD Pontoise. / FREQ for service approach to PONTOISE AD only. |
| TWR | LE BOURGET Prevol (FR)<br>*LE BOURGET Delivery (EN)* | 121.955 MHz | HO | |
| TWR | LE BOURGET Sol (FR)<br>*LE BOURGET Ground (EN)* | 121.905 MHz | HO | |
| TWR | LE BOURGET Tour (FR)<br>*LE BOURGET Tower (EN)* | 118.405 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| TWR | LE BOURGET Tour (FR)<br>*LE BOURGET Tower (EN)* | 118.930 MHz | HO | FREQ pour TKOF et APCH finale toute condition MTO. / FREQ for TKOF and final APCH all weather condition. |
| ATIS | LE BOURGET (FR)<br>*LE BOURGET (EN)* | 120.005 MHz | HO | Diffusion des paramètres de DEP et ARR. / DEP and ARR parameter broadcasting. |
| D-ATIS | LE BOURGET (FR)<br>*LE BOURGET (EN)* | NIL | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR-DEP parameters via DATA-link |

**AD 2 LFPB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | BT | 116.1 MHz<br>CH 108X | H24 | 48°58'28.8"N 002°27'18.6"E | 200 ft | 40NM FL250 | | 286°/238 m THR 25 | |
| LOC 07 (I.E.1) | LBG | 109.5 MHz | H24 | 48°58'27.9"N 002°27'35.2"E | 215 ft | | | 067°/1019 m DTHR 25 | |
| GP 07 | | 332.6 MHz | H24 | 48°58'01.6"N 002°25'37.3"E | 167 ft | | 15.2 m/50 ft<br>( 3 °) | 040°/332 m DTHR 07 | |
| DME 07 | | CH 32X | H24 | 48°58'01.6"N 002°25'37.3"E | 185 ft | 25NM | | 040°/332 m DTHR 07 | |
| LOC 25 (I) | LBW | 111.1 MHz | H24 | 48°58'31.0"N 002°26'45.2"E | 215 ft | | | 350°/485 m DTHR 25 | (1) |
| LOC 27 (I.E.4) | RGE | 110.55 MHz | H24 | 48°57'48.9"N 002°25'07.9"E | 146 ft | | | 263°/113 m THR 09 | |
| GP 27 | | 329.45 MHz | H24 | 48°57'57.4"N 002°26'25.3"E | 159 ft | | 16.2 m/53 ft<br>( 3 °) | 283°/398 m THR 27 | |
| DME 27 | | CH 42Y | H24 | 48°57'57.4"N 002°26'25.3"E | 185 ft | 25NM FL250 | | 283°/398 m THR 27 | |

(1) Hor ATS

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS :**

**20.1.1 REGLES GENERALES**

L'aéroport est interdit aux aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 65 m

Il est recommandé aux équipages d'aéronefs dont la largeur de train est supérieure à 11 m de rouler avec précaution.

L'assistance en escale étant obligatoire, les équipages doivent obligatoirement mentionner en case 18 du plan de vol, l'aire de trafic de destination et le nom de l'assistant en escale.

La procédure de roulage N-1 moteurs est interdite sur l'ensemble des voies de circulation pour les aéronefs de lettre de code D et E .

Dans le cadre de la prévention des rapprochements dangereux entre mobiles sur l'aire de manoeuvre, la vitesse des aéronefs sur les TWY W1, W2, W3 et C22 est limitée à 35 km/h (20 kt) MAX.

Sur les voies de circulation, les phares de roulage doivent être allumés H24 quelles que soient les conditions de visibilité.

L'aire de trafic P1 est à usage exclusif des essais moteurs uniquement pour des puissances inférieures à 15 000 lbf. Demande à effectuer auprès du Pôle Opérations Aéroportuaires au +33 1 48 62 40 10.

L'aire de trafic Q et les voies VQ et DQ, DQS, DQN sont réservés aux VTOL.

**20.1.2 CHEMINEMENTS ET VIRAGES INTERDITS**

Tout déplacement d'aéronef (autonome, tracté ou repoussé) ne peut se faire qu'en suivant un axial (piste, taxiway, holding bay, poste avion).

Tout cheminement ou virage dont l'axial n'est pas matérialisé au sol est interdit.

**20.2 DESCRIPTIF DE SIGNALISATION SUR L'AIRE D'ATTENTE AB, L'AIRE D'ATTENTE NB ET CONDITIONS D'UTILISATION :**

**20.2.1 UTILISATION**

Aire d'attente AB :

L'aire d'attente de AB permet le positionnement indépendant d'un aéronef code C (ou inférieur).

Elle est accessible à partir de la voie A pour les départs sur les pistes 07 et 09.

L'aire est équipée d'un point d'attente intermédiaire « AB » utilisable dans le sens des départs au seuil commun 07-09.

L'aire d'attente n'est pas utilisable dans le sens des arrivées 25 et 27 après dégagement de ces deux pistes.

L'utilisation de l'aire d'attente par un aéronef code C (ou inférieur) est compatible avec l'utilisation de la voie A par un aéronef code C (ou inférieur).

La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef de code C (ou inférieur) est possible en présence d'un aéronef positionné au point d'attente intermédiaire AG1.

Dans le cas où la voie A est utilisée par un aéronef code D ou E, l'aire d'attente est inutilisable.

Aire d'attente NB :

L'aire d'attente de NB permet le positionnement indépendant d'un aéronef code C (ou inférieur).
Elle est accessible à partir de la voie B pour les départs sur la piste 25.
L'aire est équipée d'un point d'attente intermédiaire « NB » utilisable dans le sens des départs au seuil 25.
L'aire d'attente n'est pas utilisable dans le sens des arrivées RWY 07 après dégagement de cette piste.
L'utilisation de l'aire d'attente par un aéronef code C (ou inferieur) est compatible avec l'utilisation de la voie B par un aéronef code C (ou inférieur).
La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef de code C (ou inférieur) est possible en présence d'un aéronef positionné au point d'attente intermédiaire NR6.
Dans le cas où la voie B est utilisée par un aéronef code D ou E, l'aire d'attente est inutilisable.

**20.2.2 SIGNALISATION**

Accès à l'aire d'attente AB :

- un caisson de direction « HOLDING BAY »

- un balisage axial Marque « MAX SPAN 36M »

Le point d'attente intermédiaire « AB » sur l'aire d'attente

- un caisson de position « AB » au point d'attente intermédiaire AB

- 3 feux de couleur orange

En dehors de l'aire d'attente, le point d'attente intermédiaire "AG1" sur la voie A

***20.1 TAXIING :***

***20.1.1 GENERAL RULES***

The airport is prohibited for aircraft with a wingspan >= 65 m.

*Aircraft crews with undercarriage width greater than 11 m are advised to taxi with caution.*

*Handling is compulsory and following indications are mandatory in field 18 of the flight plan : the apron of destination and the name of the handling provider.*

*N-1 engine taxiing procedure is forbidden on all the taxiways for aircrafts with code letter D and E.*

*To prevent dangerous proximity between ACFT operating on manoeuvring area, ACFT speed on TWY W1, W2, W3 and C22 is limited at 35 km/h (20 kt) MAX.*

*On TWY, taxi lights must be on H24 whatever the visibility.*

*Apron P1, must be used for aircraft's engine test, only for thrust below 15 000 lbf. Request shall be done to Pôle Opérations Aéroportuaires at +33 1 48 62 40 10.*

*Apron Q and taxiways VQ and DQ, DQS, DQN are for VTOL use only.*

***20.1.2 PROHIBITED PATHS AND TURNS***

*Any aircraft movement (self-manoeuvring, towed or pushed back) can only be done by following a centreline (runway, taxiway, holding bay, aircraft stand).*

*Any path or turn whose centreline is not materialized on the ground is prohibited.*

***20.2 SIGN DESCRIPTION OF HOLDING BAY AB, HOLDING BAY NB AND USING CONDITIONS :***

***20.2.1 USE***

*Holding Bay AB :*

*Holding Bay AB allows independent positioning of aircraft of code C (or less).*

*It can be accessed from taxiway A for departures from runways 07 and 09.*

*The area is equipped with an intermediate holding point "AB", which can be used in the direction of departures with the common threshold 07-09.*

*The holding bay cannot be used in the direction of arrivals 25 and 27 after clearing these two runways.*

*The use of the holding bay by aircraft of code C (or less) is compatible with the use of taxiway A by aircraft of code C (or less).*

*The exit of the holding bay of a code C aircraft (or less) is possible in presence of another aircraft stopped on intermediate holding point AG1.*

*In the event that taxiway A is used by code D or E aircraft, the holding bay cannot be used.*

*Holding Bay NB :*

*Holding Bay NB allows independent positioning of aircraft of code C (or less).*
*It can be accessed from taxiway B for departures from runway 25.*
*The area is equipped with an intermediate holding point "NB", which can be used in the direction of departures from threshold 25.*
*The holding bay cannot be used in the direction of arrivals RWY 07 after clearing this runway.*
*The use of the holding bay by aircraft of code C (or less) is compatible with the use of taxiway B by aircraft of code C (or less).*
*The exit of the holding bay of a code C aircraft (or less) is possible in presence of another aircraft stopped on intermediate holding point NR6.*
*In the event that taxiway B is used by code D or E aircraft, the holding bay cannot be used.*

***20.2.2 MARKINGS***

*Access to the holding bay AB :*

*- direction sign box « HOLDING BAY »*

*- axial sign "MAX SPAN 36M" ground mark*

*Intermediate holding point "AB" in the holding bay*

*- position box "AB" at the intermediate holding point AB*

*- 3 orange-coloured lights*

*Intermediate holding point "AG1" in taxiway A outside of the holding bay*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- un caisson de position « AG1 » au point d'attente intermédiaire AG1
- 3 feux de couleur orange

Accès à l'aire d'attente NB :
- un caisson de direction « HOLDING BAY ».
- un balisage axial Marque « MAX SPAN 36M ».

Le point d'attente intermédiaire « NB » sur l'aire d'attente.
- un caisson de position « NB » au point d'attente intermédiaire NB.
- 3 feux de couleur orange.

En dehors de l'aire d'attente, le point d'attente intermédiaire "NR6" sur la voie B.
- un caisson de position « NR6 » au point d'attente intermédiaire NR6.
- 3 feux de couleur orange.

**20.3 PROCÉDURE D'UTILISATION DU MODE S ET ADS-B AU SOL :**

**20.3.1 INTRODUCTION**

L'aérodrome de PARIS LE BOURGET est équipé d'un système de multi-latération utilisant le transpondeur Mode S et l'ADS-B, améliorant la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements en surface.

**20.3.2 PROCEDURES A APPLIQUER PAR LES PILOTES**

Pour les aéronefs au départ, au moment de demander la clairance de repoussage ou de roulage d'une aire de stationnement :

- Saisir en utilisant le FMS ou le boitier de commande du transpondeur l'indicatif du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI, et en l'absence d'indicatif, l'immatriculation de l'appareil.

- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Afficher le code Mode A assigné par le contrôle.

Pour les aéronefs à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt sur l'aire de stationnement :

- Conserver XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Conserver le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Maintenir l'affichage du code Mode A assigné par le contrôle.

**20.4 OBSERVATIONS :**

La fréquence LE BOURGET Prévol est utilisée pour les vérifications PLN IFR et la transmission des paramètres ARR/DEP (ceux-ci sont diffusés systématiquement sur l'ATIS).

Appel initial 10 min au plus tôt avant HR prévue de mise en route (Indiquer : Indicatif-Destination-Point de stationnement " Prêt à mettre en route dans 10 min ").

Transfert sur LE BOURGET Sol pour le roulage après autorisation de LE BOURGET PREVOL.

La fréquence LE BOURGET Approche est dédiée uniquement au contrôle des aéronefs en TMA LE BOURGET.

*- position box "AG1" at the intermediate holding point AG1*
*- 3 orange-coloured lights*

*Access to the holding bay NB :*
*- "HOLDING BAY" direction sign box.*
*- axial sign "MAX SPAN 36M" ground mark.*

*Intermediate holding point "NB" in the holding bay.*
*- position box "NB" at the intermediate holding point NB.*
*- 3 orange-coloured lights.*

*Intermediate holding point "NR6" in taxiway B outside of the holding bay.*
*- position box "NR6" at the intermediate holding point NR6.*
*- 3 orange-coloured lights.*

***20.3 PROCEDURE FOR USE OF MODE S AND ADS-B ON THE GROUND :***

***20.3.1 INTRODUCTION***

*A multi-lateration system is installed at PARIS LE BOURGET aerodrome. This system using the Mode S transponder and ADS-B improves the accuracy and the reliability of the ground movement monitoring system.*

***20.3.2 PROCEDURE TO BE APPLIED BY PILOTS***

*For outbound aircraft; upon request for pushback or taxiing from a parking stand, whichever comes first:*

*- Enter, using either the FMS mode or the transporter control unit, the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g: ELY123, AFR456, RAM945) and in the absence of flight identification, the aircraft registration.*
*- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.*
*- Select AUTO mode if function available.*
*- Do not select the OFF or STDBY functions.*
*- Set Mode A code assigned by ATC.*

*For inbound aircraft; after landing and until complete standstill at parking stand:*

*- Maintain XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.*
*- Maintain AUTO mode selected if function available.*
*- Do not select the OFF or STDBY functions.*
*- Maintain Mode A code assigned by ATC.*

***20.4 REMARKS :***

*LE BOURGET Delivery frequency is used to check the IFR FPL and the ARR/DEP data (transmitted by ATIS).*

*First call not earlier than 10 min before estimated time of start up (say : call sign-destination-stand- "ready to start up in the next 10 min").*

*Hand-over to LE BOURGET Ground for taxi after clearance from LE BOURGET DELIVERY.*

*LE BOURGET approach frequency is only dedicated to control traffic in TMA LE BOURGET.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Le non-respect des dispositions de ces arrêtés, reprises ci-dessous (§ 21.1.2 et 21.3) peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40000 euros pour une personne morale.

*French ministerial order of February 15, 2011 restricting the operation of Paris-Le Bourget airport.*

*French ministerial order of July 28, 2023 concerns the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget aerodromes.*

*French ministerial order of December 14, 1993 regarding the gradual withdrawal from service of subsonic jet aircraft notcompliant with the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3.*

*Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (§ 21.1.2 et 21.3) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40000 euros for a legal entity.*

## 21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES

### 21.1.1 Définitions

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef ;

- « Annexe 16 » : annexe à la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volume I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion;

- « chapitre 3 », « chapitre 4 » ou « chapitre 14 » : respectivement le chapitre 3, chapitre 4 et le chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16.

### 21.1.2 Restrictions applicables

21.1.2.1 Restriction chapitre 2

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14, dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers, ne peut être exploité sur l'aérodrome.

21.1.2.2 Horaires des mouvements d'aéronefs

Aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9000 kilogrammes non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14 ne peut sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget :

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

- atterrir entre 2330 et 0615, heures locales.

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2215 et 0600, heures locales.

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14 ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget entre 2330 et 0615, heures locales.

21.1.2.3 Exemptions/Dérogations

Exemptions :

Les dispositions du 21.1.2.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol;

- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public;

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux;

- aéronefs programmés à destination de l'aérodrome de Paris-Le Bourget en dehors des horaires mentionnés au 21.1.2.2. et qui ont été retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur;

- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs à destination de l'aérodrome de Paris-Le Bourget non visés par le 21.1.2.2.

Dérogations :

- le commandant de bord peut déroger aux règles définies au 21.1.2.2. que s'il juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;

- des dérogations aux règles définies au 21.1.2.1. et 21.1.2.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

## *21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE*

### *21.1.1 Definitions*

*Referred as :*

*- « operator » : aircraft technical operator ;*

*- « Annex 16 » : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07, 1944, entitled "Protection of the Environment (Volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of aircraft noise and aircraft engine emissions;*

*- "Chapter 3", "Chapter 4" and "Chapter 14" : respectively Chapter 3, Chapter 4 and Chapter 15 of Annex 16, Volume 1, Part II.*

### *21.1.2 Applicable restrictions*

*21.1.2.1 Chapter 2 restriction*

*No aircraft fitted with turbojet engines not complying with chapter 3, 4 or 14 standards, with MTOW equal or higher than 34 000 kg or with max certified passenger configuration higher than 19 may be operated at the airport.*

*21.1.2.2 Take-offs and landings hours*

*No propeller powered ACFT with certified take-off weight greater than 9 metric tons which is not certified chapter 3, 4 or 14, may at Paris-Le-Bourget :*

*- leave parking stand for take-off between 2315 and 0600, local time ;*

*- land between 2330 and 0615, local time.*

*No jet engined aircraft may leave parking stand for take-off from 2215 to 0600, local time.*

*No jet engined aircraft which is not certified chapter 3, 4 or 14 may land at Paris Le Bourget between 2330 and 0615, local time.*

*21.1.2.3 Exemptions/waivers*

*Exemptions :*

*The provisions specified in paragraph 21.1.2.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances:*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights;*

*- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety;*

*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service;*

*- aircraft performing state flights;*

*- scheduled ACFT to Paris-Le-Bourget aerodrome outside the stated times in article 21.1.2.2 and which have been delayed for purely technical reasons outside the companies control;*

*- ACFT substituted at the last moment, for purely technical reasons, for ACFT not mentioned in 21.1.2.2.*

*Waivers :*

*- Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 21.1.2.2 for the sake of flight safety ;*

*- Waivers to the rules defined in § 21.1.2.1 and 21.1.2.2 above may be exceptionally granted by the Minister in charge of Civil Aviation.*

## 21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

### 21.2.1 Modalités d'utilisation des pistes

## *21.2 OPERATIONAL PROCEDURES*

### *21.2.1 Applicable provisions for the use of runways*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Piste 03

De 2115 à 0500, sauf impératifs de circulation aérienne, l'utilisation de la piste 03 n'est autorisée qu'aux aéronefs de 5,7 tonnes maximum.

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

Piste 07

De 2115 à 0500, les décollages d'aéronefs à réaction autorisés (voir paragraphe 21.1) s'effectuent de préférence sur la piste 07.

Piste 21

Cette piste ne peut être utilisée qu'à titre exceptionnel.
Sauf s'il suit une trajectoire publiée ou en guidage radar, le pilote doit effectuer un virage dès que possible après le décollage, et au plus tard à 3 km (1,5 NM) de l'aéroport pour ne pas risquer le survol de Paris (Zone P 23)

**21.2.2 Procédures opérationnelles de départ et d'arrivée**

Procédures opérationnelles au départ

Les procédures opérationnelles de décollage à moindre bruit suivantes doivent être appliquées par les pilotes au départ de l'aéroport du BOURGET.

La montée initiale doit être conduite selon la procédure NADP1 telle que décrite dans la Doc 8168 de l'OACI, de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft AAL.
Lorsque cela est compatible avec les performances de l'aéronef et les procédures d'exploitation, la trajectoire préconisée est la suivante :

| Entre décollage et 1500 ft AAL | Entre 1500 ft AAL et 3000 ft AAL | Atteignant 3000 ft AAL |
|---|---|---|
| Puissance de décollage<br>Montée à V2+10 à 20 kt<br>Volets et becs en configuration décollage | Puissance de montée maximale<br>Montée à V2+10 à 20 kt<br>Volets et becs en configuration décollage | Accélération vers 250 kt<br>MAX, avec rétraction progressive des dispositifs hypersustentateurs |

Si cette trajectoire ne peut pas être suivie, les équipages doivent en informer le contrôle aérien avant de pénétrer la piste.

Procédures opérationnelles à l'arrivée

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

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

Approche à vue :

L'approche à vue telle que décrite dans l'IR ATM n'est pas autorisée de jour comme de nuit.

**21.3 UTILISATION DES APU**

**21.3.1 Définitions**

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

**21.3.2 Utilisations des moyens de substitutions**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.3.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (EOBT), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage (y compris les moyens de substitution mobiles mis à disposition par le FBO) ;

- 45 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (EOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

**21.3.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage (y compris les moyens de substitution mobiles mis à disposition par le FBO) et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

*Runway 03*

*From 2115 to 0500 except for air traffic control constraints, runway 03 can only be used by aircraft weighing 5.7 tons maximum.*

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

*Runway 07*

*From 2115 to 0500, jet engined aircraft authorized to take-off (see paragraph 21.1) will if possible use runway 07.*

*Runway 21*

*This runway may only be used on an exceptional basis.*
*Except if following SID or under radar vectoring, pilot must turn as soon as possible after take off, and no later than 3 km (1,5 NM) from the airport so as to avoid overflight of Paris (Prohibited Area P 23).*

***21.2.2 Operational procedures on departure and on arrival***

*Operational procedures on departure*

*The following operational Noise Abatement Departure Procedures must be followed by pilots on departure from LE BOURGET airport.*

*Initial climb shall be conducted according to NADP1 procedure, as described in ICAO Doc 8168, in order to reach 3000 ft AAL as fast as practicable.*
*Whenever compatible with aircraft performance and operational procedures, the recommended trajectory is the following :*

| *Between TKOF and 1500 ft AAL* | *Between 1500 ft AAL and 3000 ft AAL* | *Reaching 3000 ft AAL* |
|---|---|---|
| *TKOF power*<br>*Climb at V2+10 to 20 kt*<br>*Flaps and slats in TKOF configuration* | *MAX climb power*<br>*Climb at V2+10 to 20 kt*<br>*Flaps and slats in TKOF configuration* | *Acceleration to 250 kt*<br>*MAX, with progressive retraction of high-lift devices* |

*If this trajectory cannot be followed, pilots shall notify ATC before entering the RWY.*

*Operational procedures on arrival*

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

*Jet reverse, or propeller pitch reverse may be used from 2115 to 0500, only in case of security requirement.*

*Visual approach :*

*Visual approach as described in IR ATM is not allowed during day or night.*

***21.3 APU RESTRICTIONS***

***21.3.1 Definitions***

*« Alternative means » : fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

***21.3.2 Use of alternative devices***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.*

***21.3.3 Departing flight***

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to the EOBT, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning (including mobile alternative devices when offered by the FBO) ;*

*- 45 minutes prior to the EOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.*

***21.3.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices supplying power and air conditioning (including mobile alternative devices when offered by the FBO), and during the necessary plug in time of the alternative mobile devices ;*

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

**21.3.5 Exemptions et Dérogations**

Exemptions

Les dispositions du 21.3.2 au 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;

- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public ;

- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

Dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles fixées au 21.3.3. et 21.3.4. que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

**21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES**

**21.4.1 Essais des moteurs au point fixe**

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

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying electricity or air conditioning.*

***21.3.5 Exemptions/waivers***

*Exemptions*

*The provisions of § 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

*- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*

*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*

*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

*Waivers*

*Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 21.3.3 and 21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

***21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES***

***21.4.1 Testing of engines at holding point***

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


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPB.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

## 22.1 CONSIGNES GENERALES

22.1.1 Restrictions d'exploitation

RWY 27 utilisable exclusivement à l'atterrissage des aéronefs d'envergure inférieure à 52 m et de largeur hors tout du train principal inférieure à 9 m.

RWY 09 utilisable exclusivement au décollage des aéronefs d'envergure inférieure à 52 m et de largeur hors tout du train principal inférieure à 9 m.

a) L'aérodrome est interdit au trafic commercial régulier et charter. Réservé aux ACFT obligatoirement munis des fréquences de "DE GAULLE Approche (IFR)" et "LE BOURGET TWR".

b) L'entraînement aux approches CAT II et CAT III est interdit sur toutes les pistes.

c) Restrictions sur décollages et atterrissages pour raisons environnementales : voir AD 2 LFPB 2.21.

d) ACFT tous types : aucun vol d'entraînement n'est admis de jour comme de nuit.

22.1.2 Mesures de régulation du trafic

L'accès à l'Aéroport Paris Le Bourget en VFR est soumis à régulation de trafic (PPR).

Ces PPR ne concernent pas les hélicoptères et les missions de service public suivantes :

Défense, intérieur, police, douanes, protection civile, evacuations sanitaires.

Toute demande de PPR doit être transmise par courriel avec un préavis de 48 heures ouvrées minimum à l'adresse suivante : ppr-vfr-lfpb@aviation-civile.gouv.fr

22.1.3 Limitation de vitesse et niveaux

Voir cartes STAR et fiches INA.

En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

Dans les TMA PARIS (parties 2 à 10), pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

22.1.4 Procedures finales RNP APCH

En cas d'exploitation de procédures finales RNAV au Bourget, des mesures de régulation du trafic peuvent être mises en oeuvre :

Suivant les minima publiés pour le QFU considéré, un filtrage des vols non capables peut être opéré et est basé sur l'équipement et la capacité de l'aéronef indiqué au plan de vol.

Pour éviter des retards conséquents dus à ce filtrage, il est nécessaire de renseigner la capacité du vol (aéronef + équipage) comme suit :

- Vol capable minima LPV : inscrire le code "B" dans la partie "Descriptif du type d'équipement" du champ 10-a : Équipements de navigation et d'approche,

ou

- Vol capable minima LNAV-VNAV (avec Baro-VNAV) : inscrire le code "S2" dans la partie "Descriptif de la spécification RNP" du champ 18 : Renseignements divers,

ou

- Le code "S1" dans le champ 10-a ne doit être utilisé que pour les vols uniquement capables minima "LNAV" sans "Baro-VNAV",

ou

- Aucun de ces codes dans le cas d'un vol non capable RNP APCH.

22.1.5 Départ à vue

Le départ à vue tel que défini dans le SERA n'est pas autorisé de jour comme de nuit.

22.1.6 Guidage radar

Les altitudes minimales de guidage radar et les limites latérales des aires associées sont décrites en AD2 LFPB MVA01.

22.1.7 Vols spéciaux (missions photos, travail aérien, drones)

Sur demande avec préavis minimum de 10 jours ouvrés au SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.
E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr

En complément, en cas de demande de mission drones à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire du Bourget, prendre contact auprès d'ADP.

## *22.1 GENERAL INSTRUCTIONS*

*22.1.1 Operating restrictions*

*RWY 27 : exclusively available for LDG and only for aircraft whose wingspan is smaller than 52 m and OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) is smaller than 9 m.*

*RWY 09 : exclusively available for TKOF and only for aircraft whose wingspan is smaller than 52 m and OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) is less than 9 m.*

*a) Prohibited to scheduled commercial traffic and to charter flights. Reserved to ACFT having "DE GAULLE Approach (IFR)" and "LE BOURGET TWR" frequencies.*

*b) Approaches CAT II and CAT III for training are prohibited all RWY.*

*c) TKOF and LDG restrictions for environmental reasons : see AD 2 LFPB 2.21.*

*d) All types of ACFT : training flights prohibited day and night.*

*22.1.2 Measures of traffic control*

*Access to Paris le Bourget AD by VFR flights subjected to traffic control (PPR).*

*These PPR do not apply to helicopters and to the following public service missions :*

*Defence, home office, police, customs, civil defence and medical evacuations.*

*Any PPR request shall be sent by email with a prior notice of 48 working hours minimum to the following address : ppr-vfr-lfpb@aviation-civile.gouv.fr*

*22.1.3 Speed and level limitations*

*See STAR and INA sheets.*

*Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point (if unable advise ATC).*

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

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

*22.1.4 RNP APCH final procedures*

*In case of operation of RNAV final procedures at Le Bourget, traffic management measures may be carried out :*

*According to published minima on the given QFU, a filtering of uncapable flights may be operated and is based on the aircraft equipment and capability indicated in the flight plan.*

*In order to avoid significant delays due to this filtering, it is necessary to fill in the flight capability (aircraft + flightcrews) as follows :*

*- Flight capable LPV minima : indicate code "B" in the part "Descriptor of type of equipment" of the field 10-a : Navigation and approach equipment,*

*or*

*- Flight capable LNAV-VNAV minima (with Baro-VNAV) : indicate code "S2" in the part "Descriptor of RNP specifications" of the field 18 : Additional information,*

*or*

*- "S1" code in field 10-a must be used only for flights capable LNAV minima without "Baro-VNAV",*

*or*

*- None of these codes in the case of a flight totally uncapable RNP APCH.*

*22.1.5 Visual departure*

*The visual departure as described in SERA is not allowed by day or night.*

*22.1.6 Radar vectoring*

*The minimum vectoring altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD2 LFPB MVA01.*

*22.1.7 Special flights (scenic air-photos, air work, drones)*

*On request with minimum advance notice of 10 working days to the SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.*
*E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr*

*In addition, in case of drones mission within the Le Bourget airfield request, contact ADP.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

→ Voir également AIP ENR 5.1 : conditions de pénétration de la zone réglementée LF-R 275 PARIS et LF-R 262 PARIS.

*See also AIP ENR 5.1 : restricted areas LF-R 275 PARIS and LF-R 262 PARIS penetrating conditions.*

## 22.2 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

## *22.2 PARTICULAR INSTRUCTION FOR ARRIVALS PROCEDURE*

22.2.1 APPROCHES INITIALES (INA) RNAV+RADAR

*22.2.1 INITIAL APPROACHES (INA) RNAV+RADAR*

22.2.1.1 Domaine d'application

Les procédures d'approche initiale (INA) débutent au point d'approche initiale (IAF) et s'achèvent sur un repère spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche finale.

En particulier en cas d'approche finale (FNA) RNP APCH, une fonction FMS permettant l'interception de l'axe final RNP en amont de l'IF est exigée.

*22.2.1.1 Field of application*

*RNAV initial approach procedures (INA) start from the Initial Approach Fix (IAF) then end with a specified marker from which radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.*

*In particular, in case of RNP APCH final approach (FNA), FMS function allowing interception of RNP final axis upstream the IF is required.*

22.2.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Ces procédures, protégées pour une navigation RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).

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

*22.2.1.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C D aircraft.*

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

*The ATC unit permanently provides radar services.*

22.2.1.3 Equipement des aéronefs

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

Les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI.

Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
- qui se trouvent en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

*22.2.1.3 Aircraft equipment*

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

*Aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.*

*This is not applicable to :*

*- State aircraft ;*
*- Emergency aircraft ;*
*- Medical aircraft.*

22.2.1.4 Utilisation

Ces procédures sont publiées uniquement « RNAV » et sont utilisables en mode de navigation « RNAV1 » basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

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

En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.

*22.2.1.4 Operating procedures*

*These procedures, published only "RNAV", are to be flied with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.*

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

*If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.*

22.2.2 CONDITIONS D'UTILISATION DES PISTES

*22.2.2 RUNWAYS USE CONDITIONS*

22.2.2.1 Réduction des minima de séparation liés à la turbulence de sillage

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronefs en fonction de leur turbulence de sillage, est en vigueur dans l'espace aérien géré par l'approche du Bourget. Sur la base de cette classification, des minima de séparation fondés sur la distance respective sont utilisés pendant les arrivées et les départs, quand l'aéronef est en vol.

Le remplissage des cases du plan de vol et la phraséologie restent inchangés. Au premier contact radio, l'équipage indique la catégorie de l'aéronef pour turbulence de sillage.

*22.2.2.1 Reduction of wake turbulence separation minima*

*The RECAT-UE specification, which includes six aicraft categories depending on their wake turbulence, is in force in the airspace managed by LE BOURGET Approach. On the basis of this classification, separation minima based on relative distance are used during arrivals and departures, while the aircraft is airborne.*

*The filling of the flight plan boxes and the phraseology remain the same. On the first radio contact crew indicates the aircraft wake turbulence category.*

22.2.2.2 En configuration d'atterrissage face à l'Ouest à PARIS-LE BOURGET, la piste 27 permet d'accueillir la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

Seuls les aéronefs ne pouvant atterrir en piste 27 sont dirigés vers la piste 25.

Procédures GNSS soumises à l'autorisation préalable des services ATS, demande à formuler au 1er contact avec CDG Approche.

Si pour des raisons de sécurité un aéronef désire utiliser la piste 25, il devra en aviser l'approche de CHARLES DE GAULLE dès le premier contact. Des mesures de régulation de débit (attente en vol éventuelle) pourront lui être appliquées afin d'assurer la compatibilité avec le trafic de PARIS- CHARLES DE GAULLE.

Procédures MVL RWY 21 et 25 soumises à l'autorisation préalable des services ATS, demande à formuler au premier contact avec CDG Approche.

ATT RWY 03 de nuit : PAPI obligatoire.

*22.2.2.2 In landing attitude westbound PARIS-LE BOURGET, the RWY 27 can accomodate almost all ACFT proceeding the airfield.*

*Only ACFT which are not able to land on runway 27 are vectored towards RWY 25.*

*GNSS procedures subject to prior authorization of ATS Services, request to be made on first contact with CDG Approach.*

*If a pilot of an ACFT plans to use the RWY 25 for safety reasons, he should have to report it to CHARLES DE GAULLE approach at the first contact. Flow control measures (potential holding) should apply to him in order to ensure the compatibility with PARIS-CHARLES DE GAULLE traffic.*

*Circlings RWY 21 and 25 subject to prior authorization of ATS services, request to be made on first contact with CDG Approach.*

*LDG RWY 03 at night : PAPI compulsory.*

22.2.3 PREVENTION DE DEPASSEMENT D'AXE EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTROLE

*22.2.3 PROCEDURES TO GUARD AGAINST OVERSHOOTING OF THE RUNWAY CENTERLINE WITHOUT ATC INSTRUCTION*


© Service de l'Information Aéronautique, France

En guidage radar, lorsqu'ils auront reçu un cap convergent sous un angle inférieur à 70° vers l'axe d'approche finale de la piste attribuée, les pilotes devront intercepter d'eux mêmes l'ILS ou le moyen d'approche de remplacement, sauf s'ils ont reçu auparavant une demande du contrôle de traverser l'axe.

*After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway centreline at an angle smaller than 70°, pilots will take the initiative to intercept the ILS localizer or any replacement approach aid unless they have previously been instructed to cross the RWY centreline by ATC.*

22.2.4 Approches simultanées avec PARIS-CHARLES DE GAULLE

*22.2.4 Simultaneous approaches with PARIS-CHARLES DE GAULLE*

22.2.4.1 Des approches parallèles simultanées triples ont lieu en toutes conditions météorologiques en direction de la piste 27 PARIS-LE BOURGET et en direction des pistes 27L, 27R, 26L et 26R de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

*22.2.4.1 Triple simultaneous parallel approaches apply in all weather conditions to RWY 27 PARIS-LE BOURGET and to RWY 27L, 27R, 26L and 26R to PARIS-CHARLES DE GAULLE.*

22.2.4.2 Conduite du vol

Durant la phase d'interception du LOC RWY 27 sauf clairance contraire de CHARLES DE GAULLE radar, la vitesse ne devra pas excéder 220 kt (IAS) afin de ne pas interférer avec l'axe d'approche de la piste 26L (ou 26R) de CHARLES DE GAULLE.

L'attention des pilotes est attirée sur la nécessité de suivre rigoureusement la navigation sur l'axe d'approche 27 afin de ne pas pénétrer dans la zone de non transgression (NTZ) définie entre l'axe d'approche de la piste 27 de PARIS-LE BOURGET et celui de la piste 26L (ou 26R) de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

Tout écart par rapport à l'axe ILS ou toutes anomalies de fonctionnement devront être signalés sans délai au service de contrôle, de même que toute décision d'interruption de l'approche.

*22.2.4.2 Flight handling*

*On intercepting the LOC RWY 27 unless otherwise instructed by CHARLES DE GAULLE radar, speed would not exceed 220 kt (IAS) in order not to interfere with approach centerline RWY 26L (or 26R) of CHARLES DE GAULLE.*

*The attention of pilots is drawn on the obligation to follow right on the approach centerline RWY 27 in order to avoid the non transgression area (NTZ) which is defined between the approach centerline RWY 27 of PARIS-LE BOURGET and the approach centerline RWY 26L (or 26R) of PARIS-CHARLES DE GAULLE.*

*Any excessive deviation from LLZ centerline or any malfunction of LLZ or decision to initiate a missed approach must be relayed immediately to approach control.*

22.2.4.3 Approches interrompues en finale

*22.2.4.3 Missed approaches on final*

Toutes les procédures API des approches ILS, LOC DME et RNP en piste 27 sont des procédures RNAV1.

Néanmoins, dans certaines circonstances, un équipage peut détecter, en cas d'interruption d'approche, une éventuelle difficulté à suivre tout ou partie de la procédure API : des circonstances telles que du cisaillement de vent en finale, ou une incapacité avion temporaire, ou une exemption RNAV1, ou un défaut de signal GNSS...

Durant l'approche finale, tout équipage anticipant le risque, en cas d'interruption d'approche, d'un suivi impossible de la procédure standard, du fait de l'une de ces circonstances, doit se signaler comme tel au contrôle le plus tôt possible.

Dans les cas particuliers d'un problème de navigation (incapacité avion temporaire, défaut de signal GNSS, avion exempté RNAV1), tout aéronef en interruption d'approche finale appliquera également la procédure suivante par défaut et l'annoncera au contrôle :

Monter vers 1500 ft AMSL dans l'axe de la piste 27, puis prévoir un guidage radar.

Le franchissement des obstacles jusqu'à la MVA est assuré par le respect de la pente minimum de l'API (2,5%).

*All API procedures of ILS, LOC DME and RNP final approaches RWY 27 are RNAV1 procedures.*

*Nevertheless, in particular situations, a flightcrew may detect, in case of missed approach, a possible difficulty to perform all or part of the API procedure : such situations may include windshear on final, or a temporary aircraft inability, or an RNAV1 exemption, or a loss of GNSS signal...*

*On final approach, every flightcrew that would predict, in case of missed approach, the chance of not being able to perform standard procedure, due to one of these situations, must report its situation to ATC as soon as possible.*

*In the particular cases of a navigation issue (temporary aircraft inability, loss of GNSS signal, RNAV1-exempted aircraft), every aircraft cancelling its final approach will also have to comply by default with the following back-up procedure and will have to report it to ATC :*

*Climb up to 1500 ft AMSL on RWY track 27, then expect radar vectoring.*

*Obstacle clearance is provided to minimum vectoring altitude in compliance with missed approach minimum slope gradient (2,5%).*

22.2.5 Procedure piste 07 ILS : approche interrompue

*22.2.5 RWY 07 ILS procedure : missed APCH*

Compte tenu de l'indépendance des approches 07 de PARIS LE BOURGET et 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE, l'attention des navigateurs est attirée sur la nécessité, en cas d'approche interrompue, de suivre rigoureusement la procédure d'API 07 afin d'éviter tout débordement vers l'axe d'approche 08R.

Toutes anomalies de fonctionnement de l'équipement radio électrique de bord devront être signalées aux services ATS CHARLES DE GAULLE APPROCHE et/ou LE BOURGET TWR.

En cas de non-suivi de la procédure API standard, à des fins d'anti-collision avec le trafic de CDG, l'équipage doit se conformer immédiatement aux instructions du contrôle, et s'attendre à une reprise en guidage radar dès 800 ft (altitude de la phase initiale de l'API), y compris sous la MVA locale (1500 ft).

*Due to the fact that 07 PARIS LE BOURGET and 08R/08L PARIS CHARLES DE GAULLE approaches are managed independently, air users' attention is drawn towards the necessity, in case of missed APCH to strictly adhere to the missed APCH procedure 07 in order to avoid drifting on to approach path 08R.*

*Any malfunction of aircraft radioelectric equipment must be relayed to CHARLES DE GAULLE approach and/or LE BOURGET TWR.*

*If the standard API procedure is not followed, to avoid conflict with CDG traffic, the flight crew must immediately comply with ATC instructions and anticipate radar vectoring at 800 ft (the altitude of the initial API phase), including below the local MVA (1500 ft).*

22.2.6 Atterrissage manqué piste 03

*22.2.6 Missed landing RWY 03*

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

En cas d'atterrissage manqué RWY 03, dès que possible tourner à droite en montée vers 770 (550) pieds MAX afin d'éviter tout débordement vers l'axe d'approche de la finale 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE, puis effectuez un circuit à vue main droite pour la piste 03.

*Air crew attention is drawn to the proximity of PARIS CHARLES DE GAULLE final approach axis RWY 08R and 08L.*

*In case of missed landing RWY 03, as soon as possible turn right climbing up to 770 (550) ft MAX in order to avoid drifting on to approach path 08R of PARIS CHARLES DE GAULLE, then proceed a right hand circuit for RWY 03.*

22.2.7 Restrictions locales

L'entraînement aux approches CAT 2 et CAT 3 est interdit toutes pistes. ACFT tous types : aucun vol d'entraînement n'est admis de jour comme de nuit.

*22.2.7 Local regulations*

*Approaches CAT 2 and CAT 3 for training are prohibited all RWY. All types of ACFT : no training flight day and night.*

22.2.8 Traversée de piste / prévention des incursions

*22.2.8 RWY crossing / prevention of incursions*

En configuration d'atterrissage face à l'est, après atterrissage les ACFT dégageant la piste 07/25 ne doivent EN AUCUN CAS traverser la piste 09/27 sans clairance ATC préalable. Après autorisation, la traversée de la 09/27 doit être effectuée rapidement. Le contact sur la fréquence SOL ne s'effectue qu'une fois la piste 09/27 traversée et dégagée.

*In eastbound landing configuration, after landing ACFT vacating RWY 07/25 owe ON NO ACCOUNT cross RWY 09/27 without prior ATC clearance. After clearance the crossing of the RWY 09/27 must be quickly made. Contact on ground frequency is made only once RWY 09/27 is crossed and vacated.*

**22.3 CONSIGNES PARTICULIERES / SID**

***22.3 SPECIAL PROCEDURES / SID***

22.3.1 Consignes

*22.3.1 Rules*

22.3.1.1 Assignation de vitesse

Limitation de vitesse :

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

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

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

*22.3.1.1 Speed limit*

*Speed limitation :*

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

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

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

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

*22.3.1.2 For CONV SID speed is limited to IAS 220 kt.*

22.3.1.3 Pente sol ATS

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

*22.3.1.3 ATS climb gradient*

*ACFT must adhere to the climb gradient specified on the SID. If no other gradient has been stipulated, ACFT must adhere to a 5,5 % minimum gradient to FL 150. If unable to adhere to the stipulated gradient, ACFT must notify the air traffic control organism on the DELIVERY frequency at first contact.*
*When climbing up, if unable to adhere to the assigned gradient, ACFT must notify the appropriate air traffic organism on the departure frequency.*

22.3.2 Départs

*22.3.2 Departures*

22.3.2.1 Clairance de départ

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

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

*22.3.2.1 Departure clearance*

*ACFT must make radio contact 10 minutes before starting up engines. Pilots must transmit the following information :*

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

22.3.2.2 Départs RWY 07

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

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

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 08R/08L à PARIS CHARLES DE GAULLE, la rejointe après l'envol de la route 095° MAG vers PB 093 (CF 095°) doit se faire strictement conformément aux consignes publiées sur les SID.

*22.3.2.2 Departures RWY 07*

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

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

*Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 08R/08L center line, when airborne, ACFT must establish on course 095° MAG to PB093 (CF 095°) with strict compliance to published SID instructions.*

22.3.2.3 Départs RWY 09

En configuration de décollage face à l'est à PARIS LE BOURGET, la piste 09 (voir distances déclarées AD 2 LFPB-13) permet de traiter la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

ATTENTION PARTICULIERE - DEPART 09 de PARIS LE BOURGET
L'attention des équipages est attirée sur la proximité des axes d'approche finale 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Après l'envol, suivre rigoureusement l'axe de piste 09 (CF 084°) jusqu'à PB 090 (WP à survoler). Ne déborder en aucun cas au nord de l'axe de piste 09 de PARIS LE BOURGET.

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

- Piste 07 : cap magnétique 067°.

- Piste 09 : cap magnétique 084°.

*22.3.2.3 Departures RWY 09*

*When taking off eastwards at PARIS LE BOURGET, RWY 09 (see declared distances AD 2 LFPB.13) can cater for the vast majority of traffic using this airport.*

*SPECIAL CAUTION - DEPARTURES 09 of PARIS LE BOURGET. Air crew's attention is drawn to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 08R/08L final approach.*

*When airborne, track strictly RWY center line (CF 084°) until PB 090 (flyover WP). In any case, do not spill North of RWY 09 center line of PARIS LE BOURGET.*

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

*- RWY 07 : magnetic track 067°.*

*- RWY 09 : magnetic track 084°.*

22.3.2.4 Départs RWY 25

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

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 26R/26L de PARIS CHARLES DE GAULLE, après l'envol, suivre strictement les consignes publiées sur SID jusqu'à PB 250 (WP à survoler).

*22.3.2.4 Departures RWY 25*

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

*Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 26R/26L centre line, when airborne, ACFT must strictly adhere to SID instructions until PB 250 (fly-over WP).*

22.3.3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)

*22.3.3 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)*


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR (secteur SUD) doivent au préalable emprunter les SID CONV.
*The propeller ACFT bound for UIR (South sector) must first use CONV SID.*
(2) Réacteurs uniquement. Au départ de PARIS LE BOURGET, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.
*Jets only. For departure from PARIS LE BOURGET, all the sectors of Paris TMA are provided with RNAV SID.*

22.3.3.1 Domaine d'application

Pour les pistes 07, 09, 21 et 25, les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis intégralement en RNAV 1 jusqu'au point de rejointe de la structure « En-Route ».

22.3.3.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

L'intégralité des départs est protégée en RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME. Cependant, pour les départs piste 21, la couverture DME/DME n'est pas garantie en dessous de 1500ft AMSL.

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

22.3.3.3 Equipement des aéronefs

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

Conformément à l'Arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI .

Seuls certains vols mentionnés dans cet Arrêté peuvent faire l'objet d'une exemption. Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
- qui se trouvent en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

22.3.3.4 Utilisation

22.3.3.4.1 Départs pistes 07, 09, 21 et 25

Les SID au départ de toutes les pistes sont publiés uniquement RNAV 1 avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, mais requièrent l'utilisation du signal GNSS sous 1500 ft.

Le pilote ne pouvant assurer le suivi du SID RNAV doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès la demande de mise en route sur la fréquence PREVOL (uniquement pour les vols exemptés) afin de bénéficier d'un guidage radar dès l'envol et jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure « En-Route » prévu dans le FPL.

22.3.3.4.2 Restrictions SID Est

Les SIDs LANVI sont planifiables H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :
- si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI.
- si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.
Les SIDs RANUX sont planifiables H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B :
- si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL, même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.
Attention : si un plan de vol utilisant un de ces SIDs est suspendu, l'envoi d'un message DLA pour dé-suspendre le vol peut parfois décaler le vol dans une période où l'état d'activation de la zone militaire interférente a changé, et la route initiale n'est alors plus compatible avec l'activité de la zone.
Dans ce cas-là, il convient d'envoyer un message CHG pour changer la route initiale et utiliser le bon SID, compatible avec le nouvel état d'activité de la zone interférente.

22.3.4 Départs : DCT FPL

*22.3.3.1 Field of application*

*For RWY 07, 09, 21 and 25, these flight routes are drawn up and defined as full-RNAV 1 procedures until reaching the waypoint joining the "En-Route" network.*

*22.3.3.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C D aircraft.*

*The departures are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors. However, for departures from RWY 21, DME/DME coverage is not guaranteed below 1500ft AMSL.*

*The ATC unit permanently provides radar services.*

*22.3.3.3 Aircraft equipment*

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

*In accordance with Order of 20 October 2015, aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.*

*Only certain flights mentioned in this Order may be subject to exemption. This measure is not applicable to :*

*- State aircraft ;*

*- Emergency aircraft ;*

*- Medical aircraft.*

*22.3.3.4 Operating procedures*

*22.3.3.4.1 Departures RWY 07, 09, 21 and 25*

*All SID from all RWY are only published for RNAV navigation with GNSS and/or DME/DME sensors, but require GNSS below 1500 ft.*

*The pilot not being able to fly the RNAV SID must report "Unable RNAV 1" upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency (exempt flights only) in order to get radar guidance as soon as airborne until the time when they can resume their own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL.*

*22.3.3.4.2 East SID restrictions*

*LANVI SIDs are available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*
*- if one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.*
*- if none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to destination.*
*RANUX SIDs are available H24 according to the activity of the military area LFR175B :*
*- if the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*
*Warning : if a flight plan using one of these SIDs is suspended, a filed DLA message to deal with the suspension of the flight, may occasionnally reschedule the flight in a period where activation status of interfering military area has changed, then the original route is no more compatible with the area activity.*
*In such situation, it is needed to file a CHG message in order to change the route and to use the proper SID, compatible with the new activity status of the interfering area.*

*22.3.4 Departures : DCT FPL*

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

*The pilots must comply with the following procedures :*

| | | | Réacteurs / *Jets* | Hélices / *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| SID RNAV ou / *or* DCT FPL | Secteur Nord / *North Sector* | EGOZE | FL < 115 | FL < 115 |
| | Secteur Est / *East Sector* | NIPOR - ALIMO | FL < 115 | FL < 115 |
| | Secteur Sud / *South Sector* | OLZOM - MONOT - DORDI | FL < 145 | Tous / *All* FL (1) |
| | Secteur Ouest / *West Sector* | ELCOB - LGL | FL < 115 | FL < 115 |

Préciser FPL case 15

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

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné (Voir descriptif AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI, SID RWY21 RNAV EAST INI, SID RWY21 RNAV WEST INI et SID RWY25 INI).

- Vers le secteur Nord : guidage radar vers EGOZE.
- Vers le secteur Est : guidage radar vers CTL pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO.
- Vers le secteur Sud (1) : suivre SID OLZOM -MONOT ou DORDI.
- Vers le secteur Ouest : guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL.

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR doivent préciser :

après OLZOM : DCT ERIXU

après MONOT :
- MONOT DCT LAMUT ou
- MONOT DCT UFFIX puis DCT OKEKO ou DCT PIMUP.

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

*Write in FPL item 15*

*- To the North sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En Route structure.*
*- To East sector : DCT NIPOR or ALIMO.*
*- To South sector (1) : SID OLZOM , MONOT or DORDI.*
*- To West sector : DCT ELCOB or LGL.*

*After an initial departure depending on the runway used for take-off (See AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI, SID RWY21 RNAV EAST INI, SID RWY21 RNAV WEST INI and SID RWY25 INI).*

*- To the North sector : radar vectoring to EGOZE.*
*- To East sector : radar vectoring to CTL to join NIPOR or radar vectoring to RDL 101° CLM, to join ALIMO.*
*- To South sector (1) : follow SID OLZOM -MONOT or DORDI.*
*- To West sector : radar vectoring to join ELCOB or LGL.*

*(1) The propeller ACFT inbound UIR must specify :*

*after OLZOM : DCT ERIXU*

*after MONOT :*
*- MONOT DCT LAMUT or*
*- MONOT DCT UFFIX then DCT OKEKO or DCT PIMUP.*

*For these departures with RFL < FL 115. Pilots must be aware that they may fly through class E airspace (in particular on ELCOB and LGL) in which VFR traffic unknown to ATC can fly.*

22.3.5 Panne de radiocommunication

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D40 ARP LFPB puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

*22.3.5 Radiocommunication failure*

*Comply with the departure route and assigned level to D40 ARP LFPB then proceed as indicated in the FPL in force.*

22.3.6 CPDLC

CPDLC utilisable au-dessus du FL100. Le Logon de Paris ACC est LFFF.

*22.3.6 CPDLC*

*CPDLC available above FL 100. Logon of Paris ACC is LFFF.*

22.3.7 POGO

22.3.7.1 Définition

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

Ils comportent soit un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) soit un départ omnidirectionnel, suivi d'un itinéraire de raccordement en navigation conventionnelle pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination. Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.

*22.3.7 POGO*

*22.3.7.1 Definition*

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

*They include either an initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or a omnidirectional departure followed by a conventional navigation junction route to join the destination AD final approach procedure. These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.*

22.3.7.2 Plan de vol

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

*22.3.7.2 Flight plan*

*Write DCT in field 15 and POGO in field 18.*

22.3.7.3 Utilisation

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

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

*22.3.7.3 Utilization*

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

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

22.3.7.4 Vols PARIS LE BOURGET > MELUN

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

*22.3.7.4 Flights PARIS LE BOURGET > MELUN*

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

## 22.4 CONSIGNES PARTICULIERES / STAR

## *22.4 SPECIAL PROCEDURES / STAR*

22.4.1 ITINERAIRES NORMALISES D'ARRIVEES AUX INSTRUMENTS (STAR)

A l'arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés exclusivement de STAR RNAV.

*22.4.1 STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL ROUTES (STAR)*

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

22.4.1.1 Domaine d'application

*22.4.1.1 Field of application*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) RNAV débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse. Ces contraintes sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.

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

*The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements. These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.*

22.4.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

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

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

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

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

*22.4.1.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C D aircraft.*

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

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

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

*The ATC unit permanently provides radar services.*

22.4.1.3 Equipement des aéronefs

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

Les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI.

Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;

- qui se trouvent en situation d'urgence ;

- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

*22.4.1.3 Aircraft equipment*

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

*Aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.*

*This is not applicable to :*

*- State aircraft ;*

*- Emergency aircraft ;*

*- Medical aircraft.*

22.4.1.4 Utilisation

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

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

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

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

Limitation de vitesse :

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

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

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

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

*22.4.1.4 Operating procedures*

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

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

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

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

*Speed limitation :*

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

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

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

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

22.4.1.5 Panne de radiocommunication

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

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

Afficher 7600.

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

*22.4.1.5 Radiocommunication failure*

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

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

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

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

*- EAT*

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

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

*Characteristic of arrivals LFPB by MOBRO in West configuration.*

*Squawk 7600.*

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

Particularité des arrivées LFPB par VEBEK

Afficher 7600.

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

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

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

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

*Characteristic of arrivals LFPB by VEBEK*

*Squawk 7600.*

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

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

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

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

22.4.1.6 Particularités en l'absence d'instruction du contrôle

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (à ou après l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée, au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé réception.

Ce principe est valable dans toutes les configurations, pour toutes les arrivées LFPB utilisant les IAF MOBRO, MOPAR, KOLIV, VEBEK, OKABO et BANOX gérés par les approches de CDG ou d'Orly.

*22.4.1.6 Procedure by default without ATC instruction*

*The lack of ATC clearance to perform the initial approach may be caused by a late ACC/APP handover (at or after the IAF), and/or by an overloaded frequency.*

*In such situation, on reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure, at the last assigned level which has been acknowledged.*

*This rule has to be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPB and using the IAF MOBRO, MOPAR, KOLIV, VEBEK, OKABO and BANOX handled by CDG APP or Orly APP.*

22.4.1.7 Indicateurs d'itinéraires STAR

*22.4.1.7 STAR indicators*

| | **Face à l'Ouest**<br>*West facing* | **Face à l'Est**<br>*East facing* |
|---|---|---|
| Réacteurs et Hélices<br>*Jets and Propollers* | W et/ *and* P | E |

**AD 2 LFPB.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé de radar secondaire (voir AD 1.0)

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées «COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS » sont disponibles à l'adresse :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

Traffic surveillance equipment : AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).

Additional information for the preparation of flights called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" are available at

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/en/collaborative-aerodrome-safety-highlights-eng.

These data are published for informational purposes only, and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and Sup AIP.

**AD 2 LFPB.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFPB.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

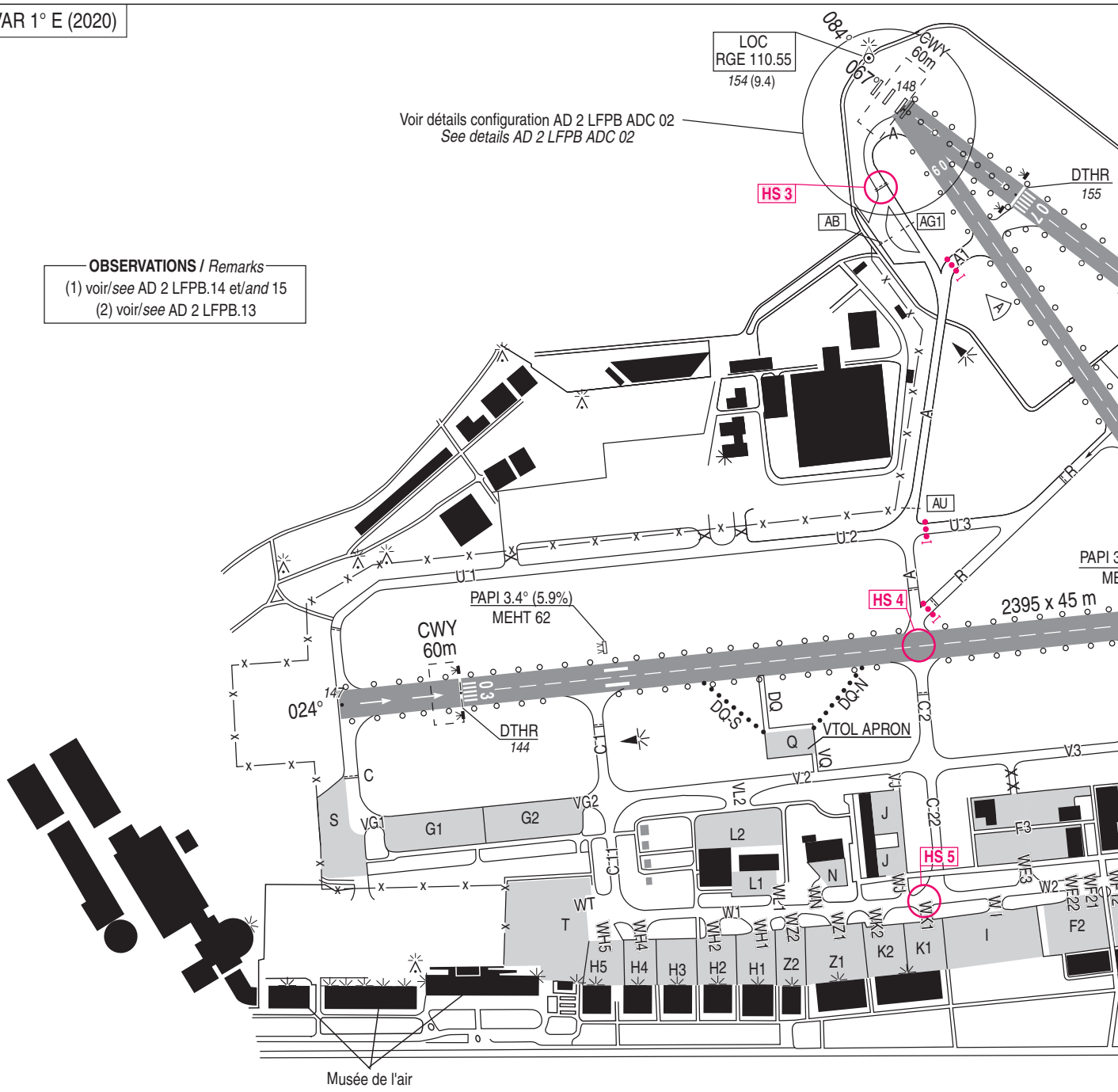

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 120.005 ☎ 01 48 62 43 92
**DELIVERY** (PREVOL) : 121.955
**GND** (SOL) : 121.905

## PARIS **LE BOURGET**
48 58 10 N - 002 26 29 E
*ALT AD : 220 ft (8 hPa)*

VAR 1° E (2020)

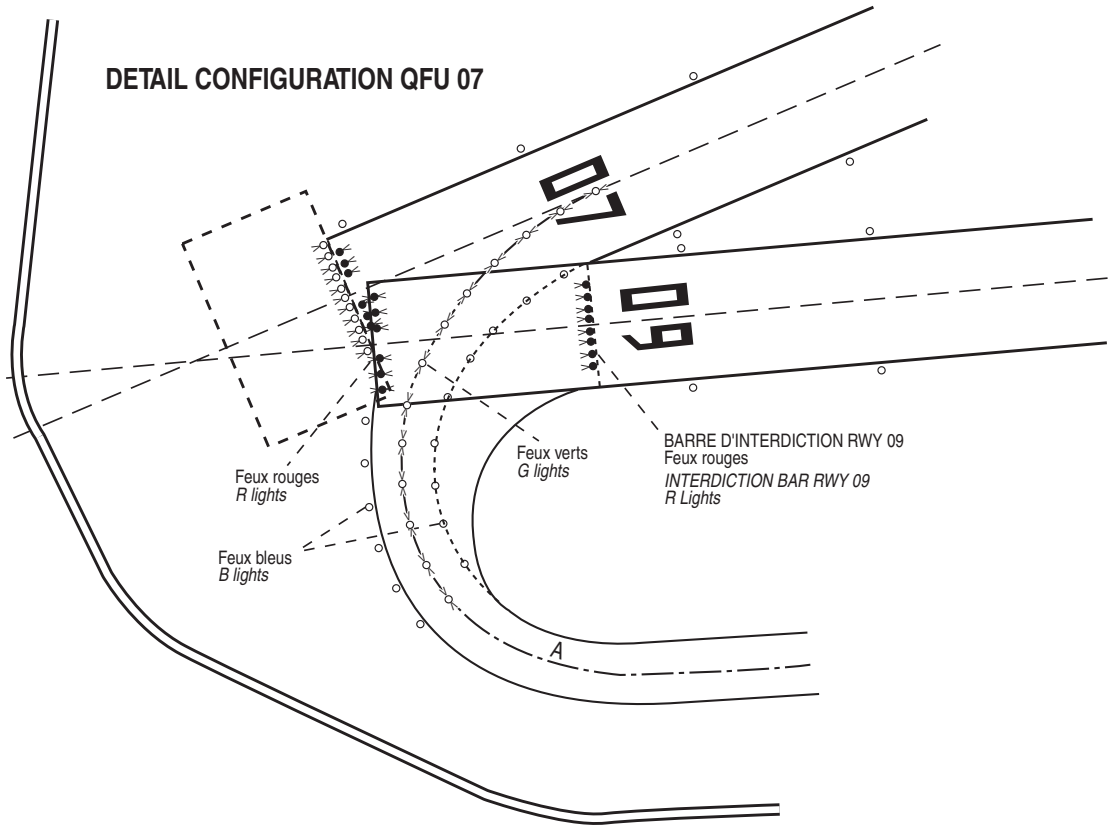



| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA (2) | TODA (2) | ASDA (2) | LDA (2) | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 03 | 48° 56' 55.39" N | 002° 25' 36.71" E | 03 | NIL | LIH | 2395 | 2395 | 2664 | 2130 | Revêtue Paved | 47 F/C/W/T |
| DTHR 03 | 48° 57' 03.16" N | 002° 25' 42.18" E | | | | | | | | | |
| THR 21 | 48° 58' 05.75" N | 002° 26' 26.18" E | 21 | NIL | LIH | 2130 | 2190 | 2130 | 2130 | | |
| THR 07 | 48° 57' 49.81" N | 002° 25' 13.04" E | 07 | 420 m LIH | LIH | 2901 | 3051 | 2901 | 2602 | Revêtue Paved | 58 R/C/W/U |
| DTHR 07 | 48° 57' 53.46" N | 002° 25' 26.63" E | | | | | | | | | |
| THR 25 | 48° 58' 26.46" N | 002° 27' 29.71" E | 25 | NIL | LIH | 2938 | 3051 | 2938 | 2049 | | |
| DTHR 25 | 48° 58' 15.49" N | 002° 26' 48.77" E | | | | | | | | | |
| THR 09 | 48° 57' 49.25" N | 002° 25' 13.45" E | 09 | NIL | LIH | 1847 | 1913 | 1929 | NIL | Revêtue Paved | 47 F/C/W/T |
| THR 27 | 48° 57' 54.19" N | 002° 26' 43.97" E | 27 | 510 m LIH | LIH | NIL | NIL | NIL | 1805 | | |

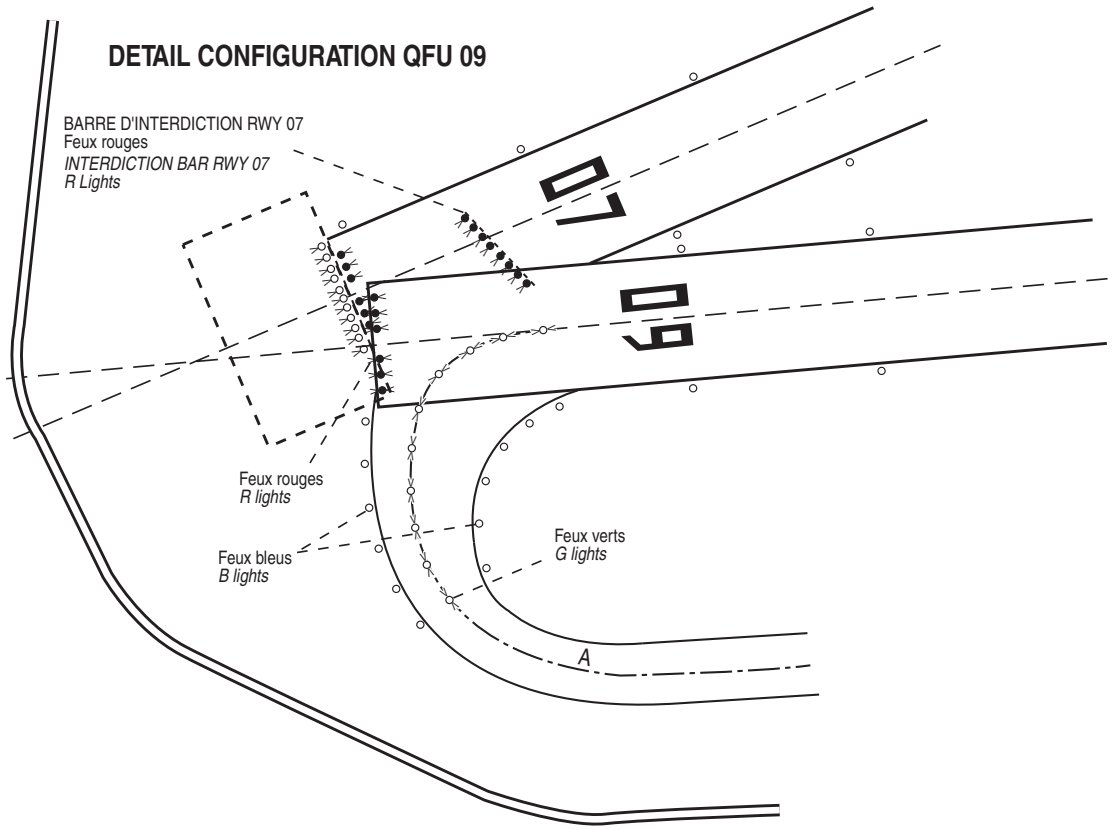


© SIA

## DETAIL CONFIGURATION QFU 07




## DETAIL CONFIGURATION QFU 09

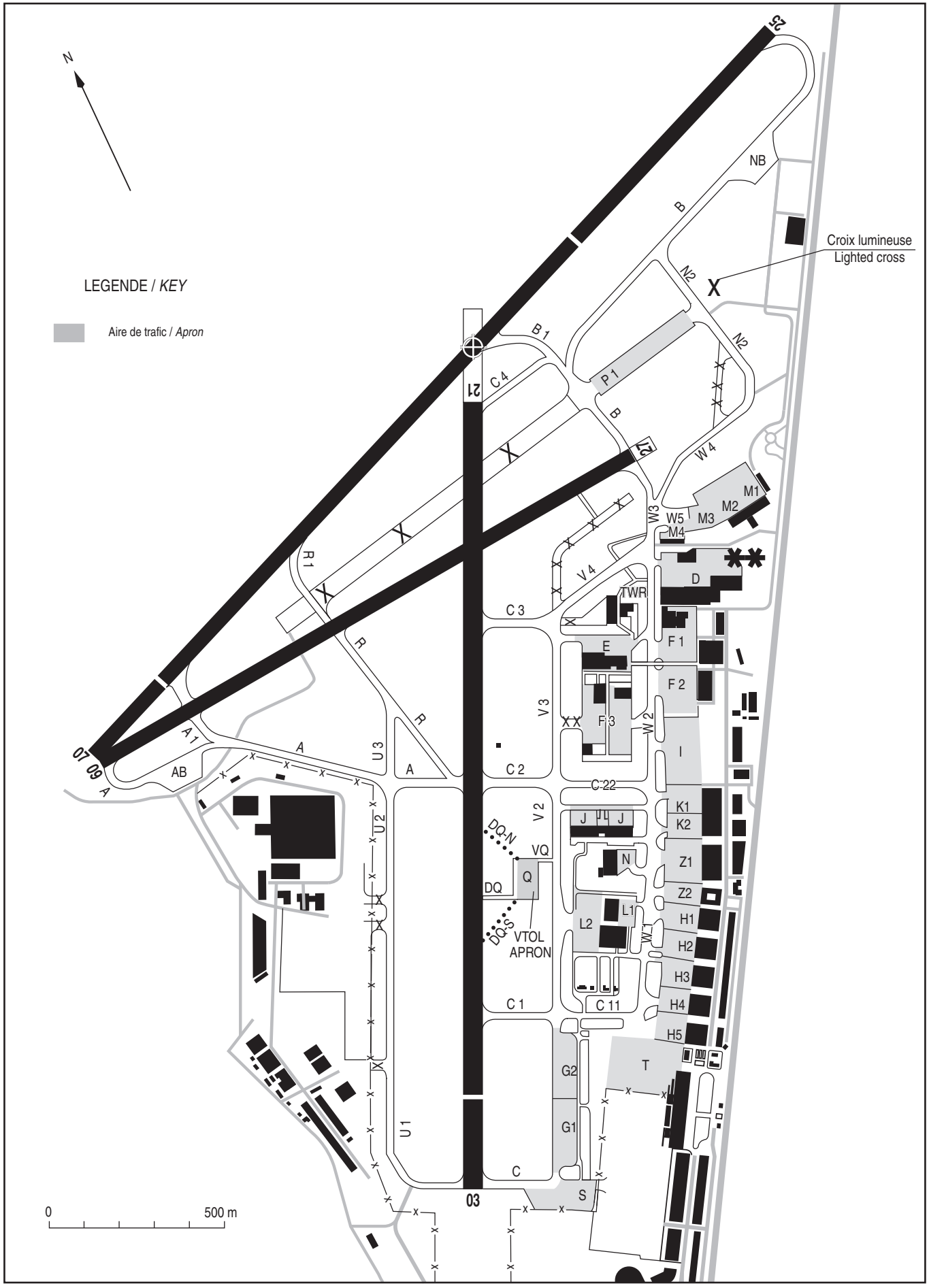





© **SIA**

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

PARIS **LE BOURGET**






© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

PARIS **LE BOURGET**

### Carte des cheminements pour les avions dont l'envergure est inférieure à 52 m
### *Ground movement chart for aircraft whose wingspan is less than 52 m*

LEGENDE / *KEY*

Voies de circulation interdites aux avions d'envergure supérieure à 42 m
*TWY prohibited for aircraft whose wingspan is more than 42 m*

Point chaud
*Hot spot*

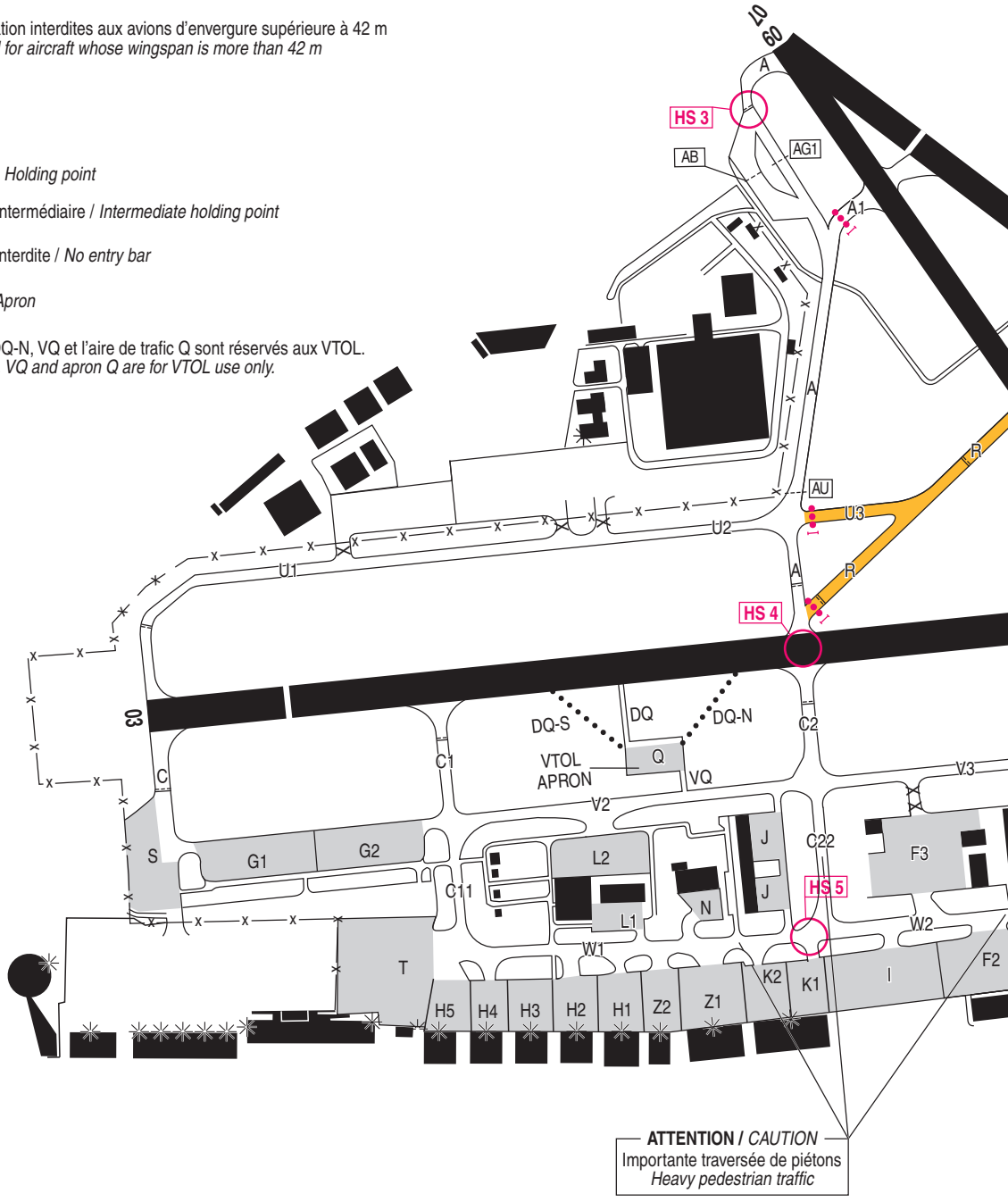
Point d'attente / *Holding point*

PAI Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*

Barre d'entrée interdite / *No entry bar*

Aire de trafic / *Apron*

Note : Les voies DQ, DQ-S, DQ-N, VQ et l'aire de trafic Q sont réservés aux VTOL.
*TWY DQ, DQ-S, DQ-N, VQ and apron Q are for VTOL use only.*




**ATTENTION** / *CAUTION*
Importante traversée de piétons
*Heavy pedestrian traffic*

Véhicules sur cheminemen
*Vehicles on road progr*
Hauteur / *Height* : 4.85 m
41 m de l'axe du TWY V4 / *from*

0 500 m



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

PARIS **LE BOURGET**

### Carte des cheminements pour les avions dont l'envergure est supérieure ou égale à 52 m et inférieure à
### *Ground movement chart for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m and less than 65 m*

LEGENDE / *KEY*

Point chaud
*Hot spot*

Point d'attente / *Holding point*

Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*

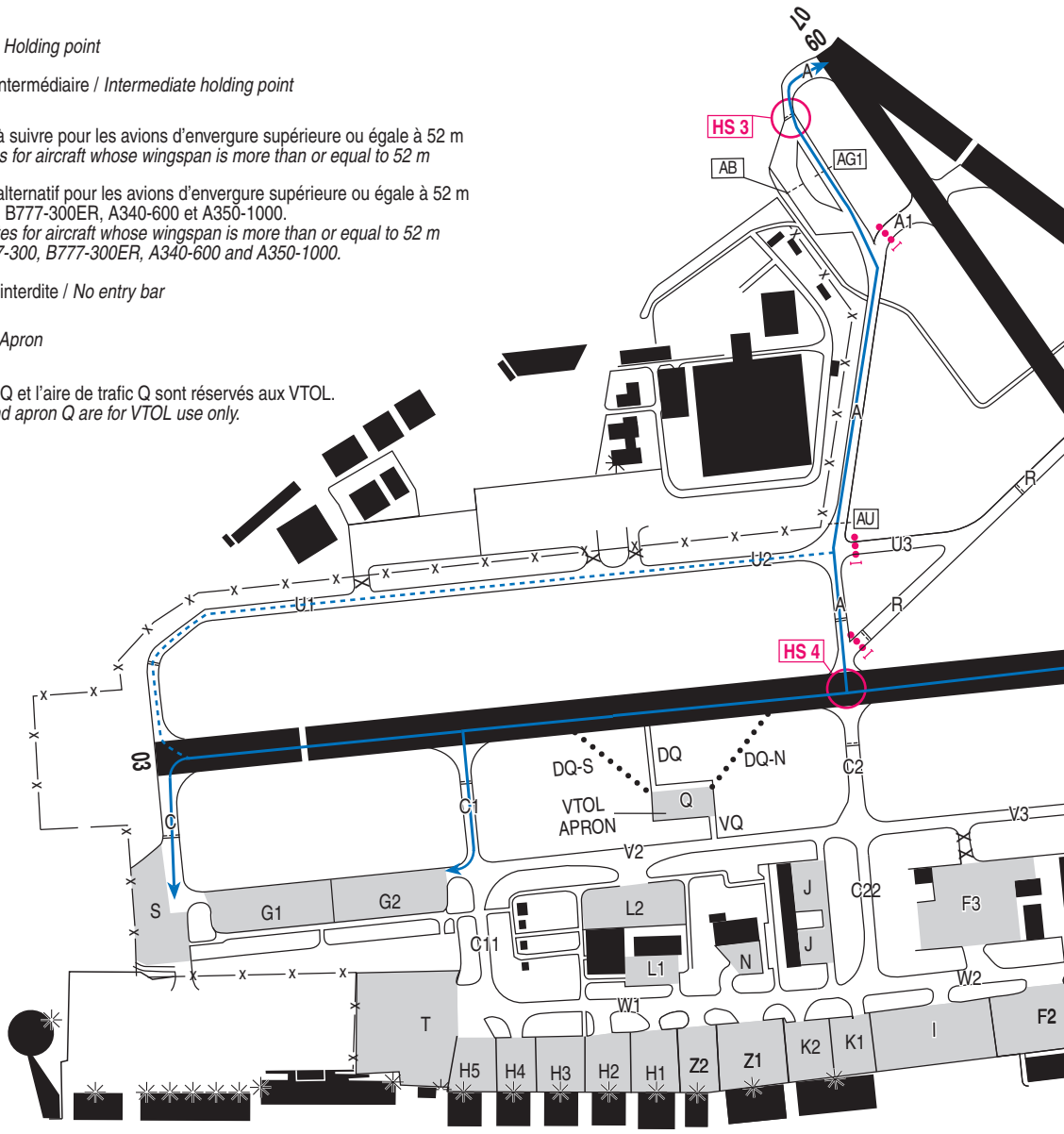
Cheminement à suivre pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 52 m
*Specified routes for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m*

Cheminement alternatif pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 52 m sauf B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000.
*Alternative routes for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m except for B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000.*

Barre d'entrée interdite / *No entry bar*

Aire de trafic / *Apron*

Note : Les voies DQ, DQ-S, DQ-N, VQ et l'aire de trafic Q sont réservés aux VTOL.
*TWY DQ, DQ-S, DQ-N, VQ and apron Q are for VTOL use only.*




0 500 m

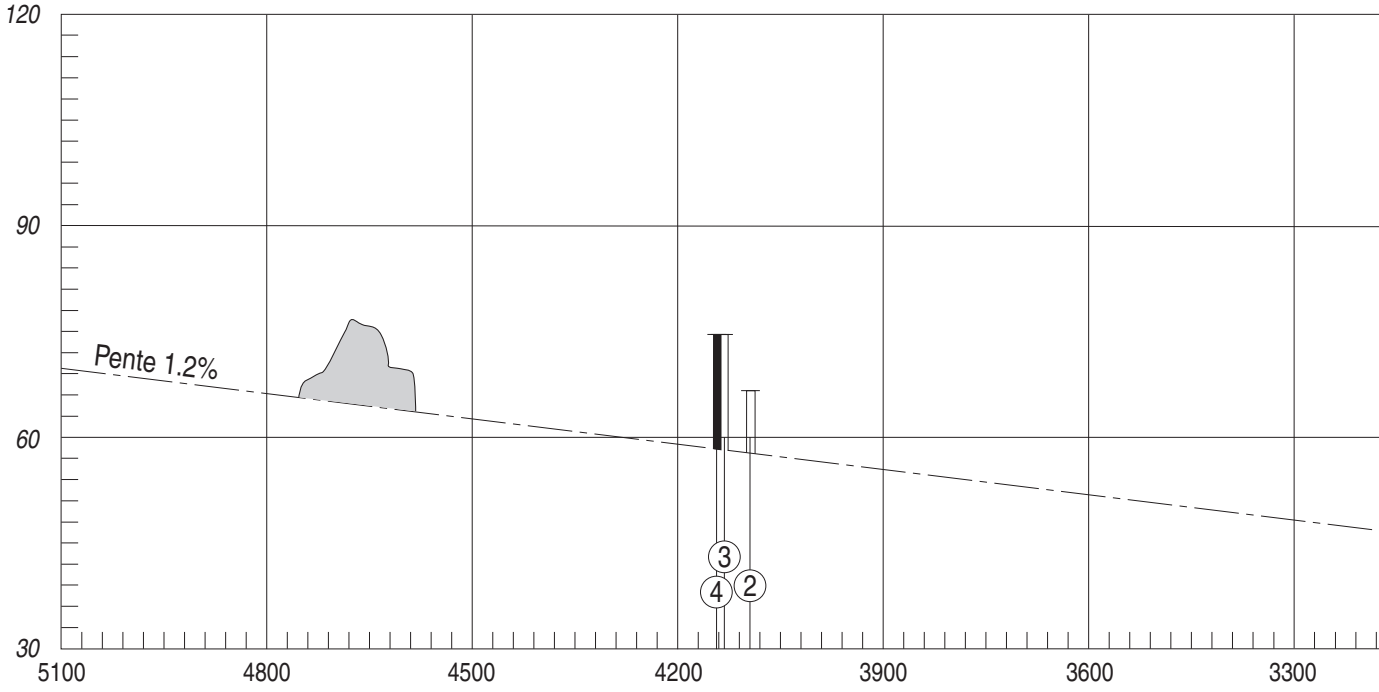


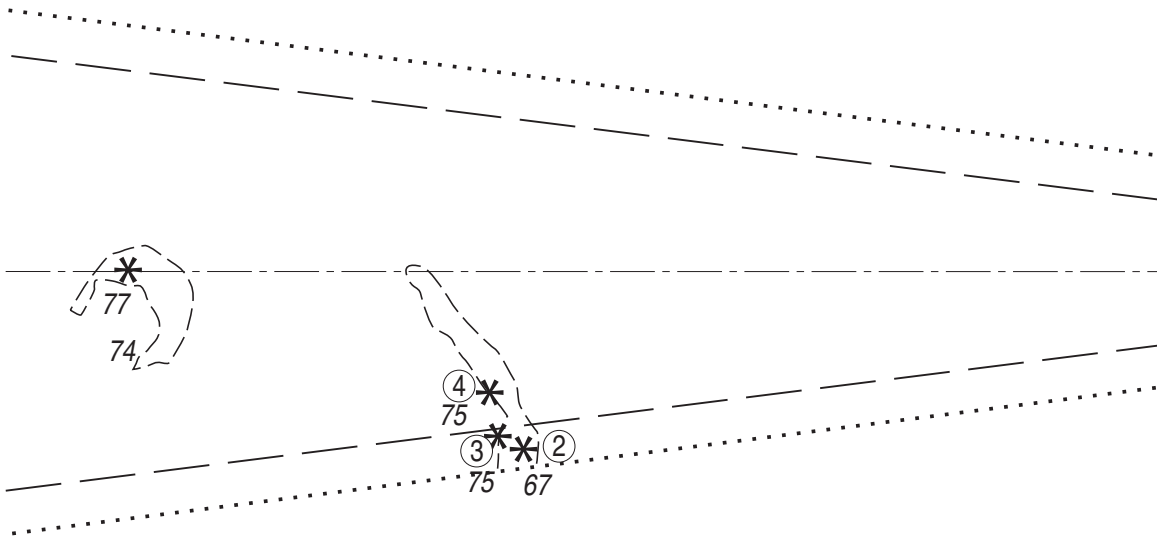
© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle chart - ICAO - type A*

VAR 1°E (20)



# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

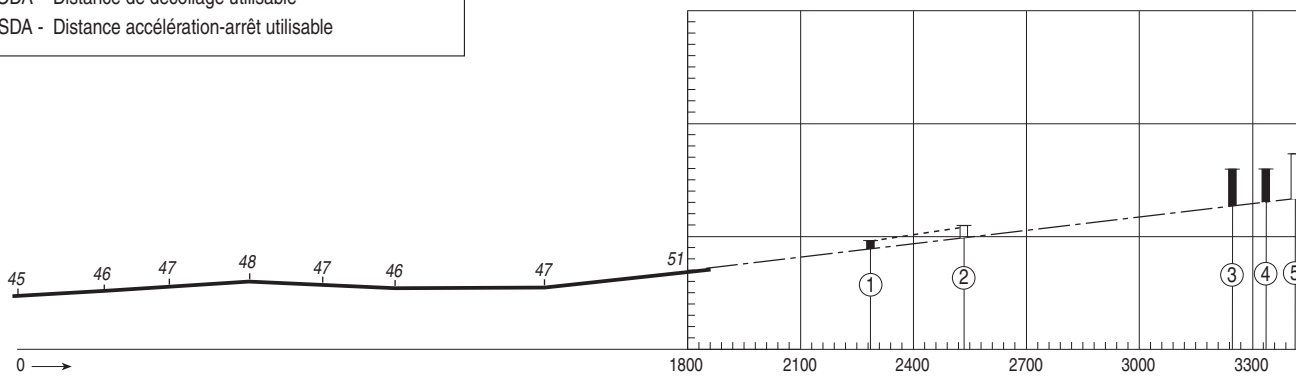
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

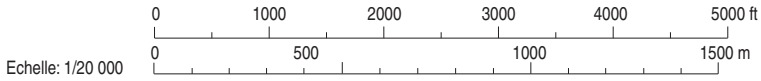
PARIS **LE BOURGET**
RWY 09

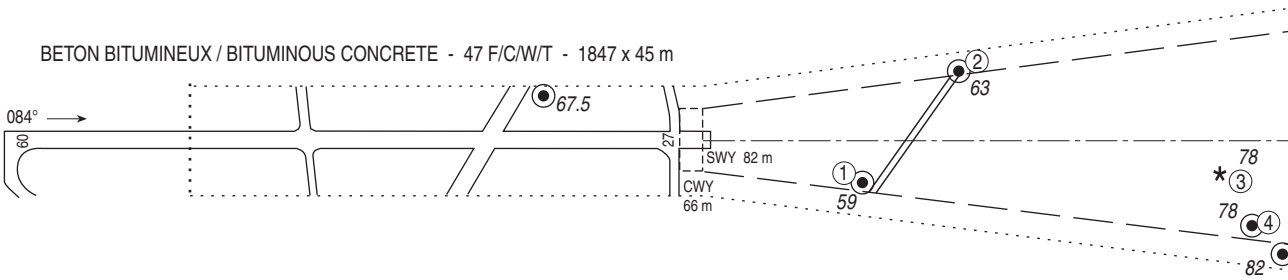
VAR 1°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 09 | | |
| 1847 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 1913 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 1929 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- * (*) ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- ◉ MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- ▬ BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- — — TROUEE D'ENVOL
- ····· ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en 1995
Nivellement rattaché au N.G.F.



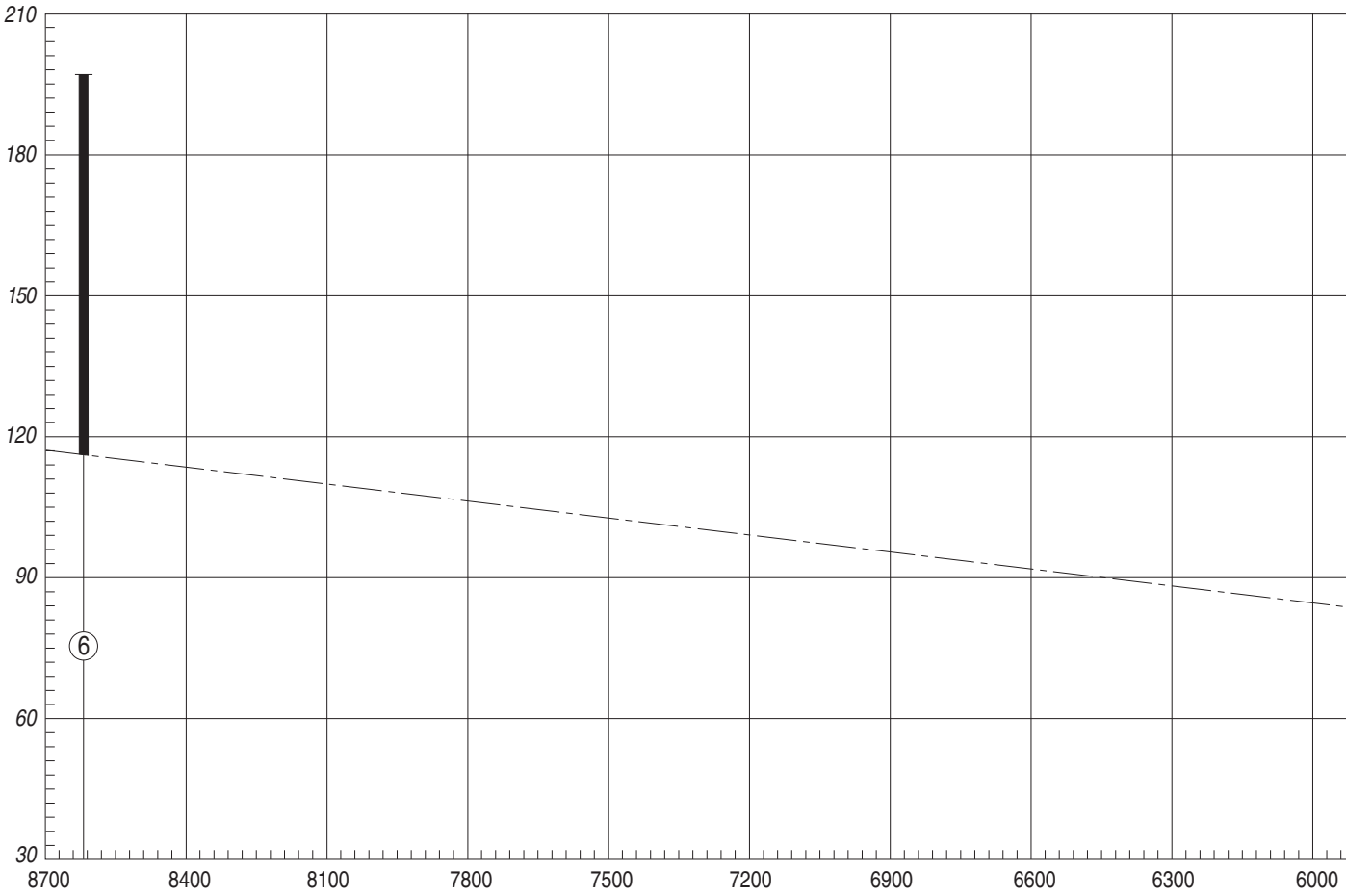
© SIA

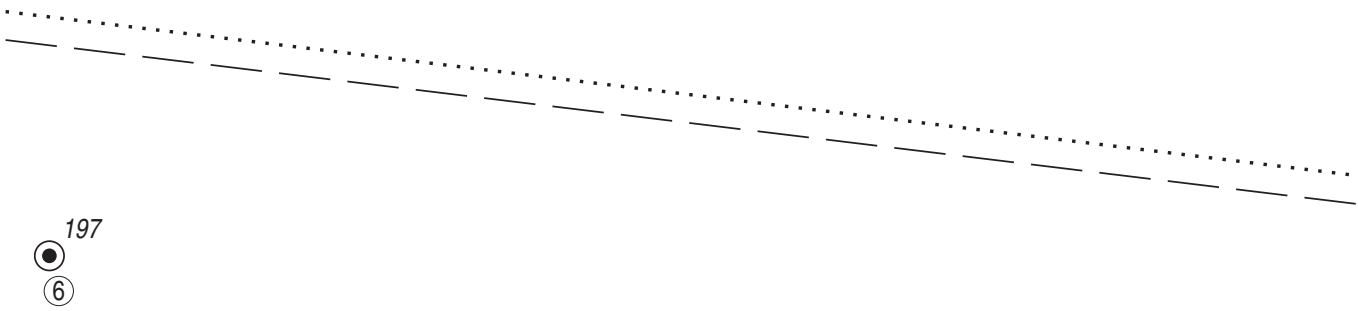
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

VAR 1°E (20)

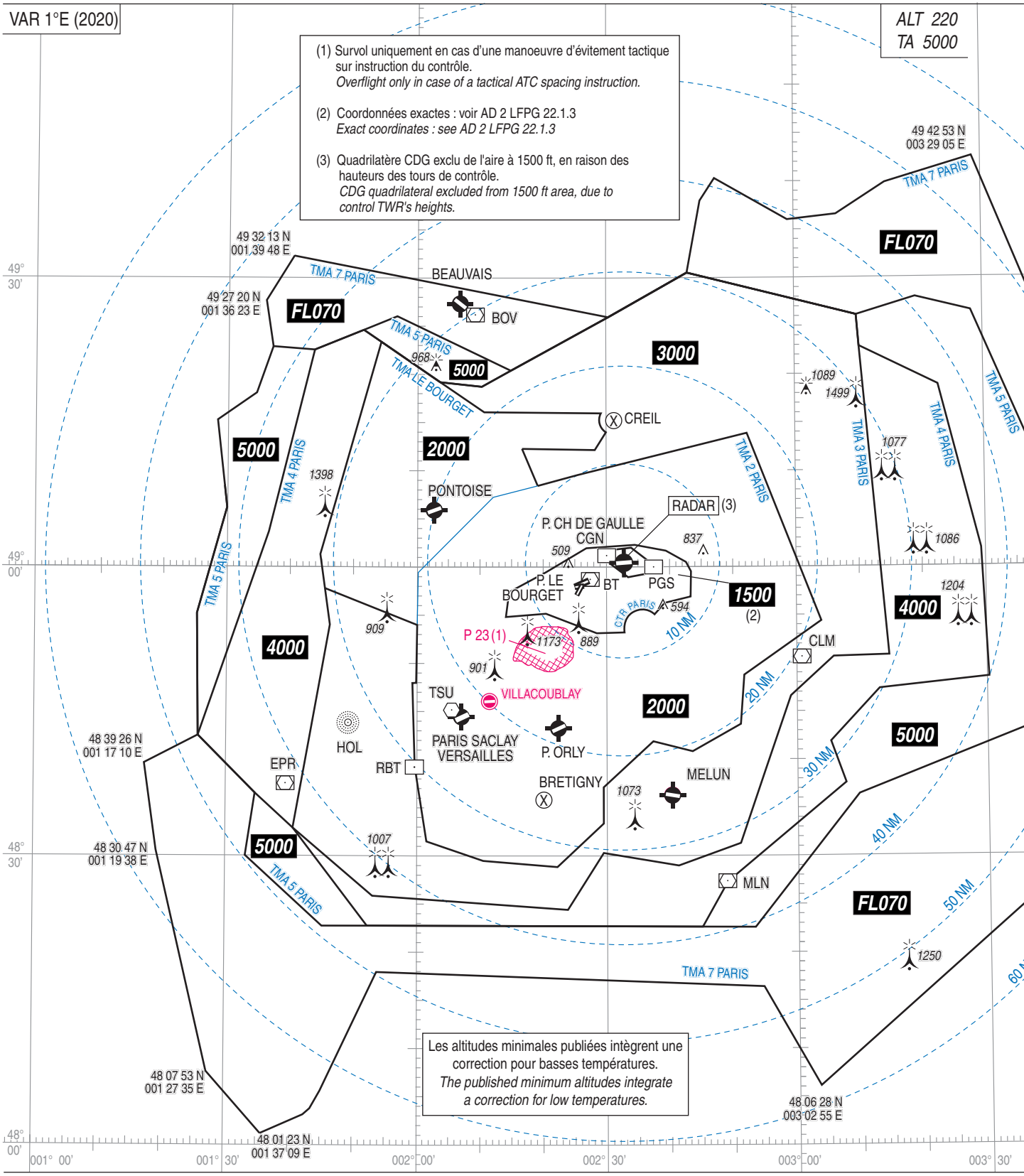
DIM



# PARIS LE BOURGET
## Altitudes Minimales de Guidage
*Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ :** voir /*see* AD 2 LFPB COM 01




**Points avec coordonnées géographiques :** Définis par les limites de l'espace aérien géré par les approches parisiennes, hors sommet de TMA.
***Points with geographic coordinates :*** *based on Parisian approaches airspace's boundaries, out of TMA corners.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD 2 LFPB 22
En cas d'interruption des communications au cours d'une APCH radar, rejoindre et suivre la trajectoire d'APCH standard publiée pour la piste en service.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See AD 2 LFPB 22*
*In the event of a loss of communication during a radar APCH, join and follow the standard APCH track published for the RWY in use.*



AMDT 10/26 **CHG :** suppression LOL, PON, POY/*LOL, PON, POY removed,* normalisation/*standardization,* statut Villacoublay/*Villacoublay status.*

© SIA

# PARIS LE BOURGET
## Fréquences / *Frequencies*

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

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

**PARIS LE BOURGET**

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** LE BOURGET | | 120.005 |
| **TWR** LE BOURGET | Prévol / *Delivery* | 121.955 |
| | Sol / *Ground* | 121.905 |
| | Tour / *Tower* | 118.930 - 118.405 (s) |

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| ☛ **APP** DE GAULLE | Départ / *Departure* | **DIKOL - OPALE - ATREX - NURMO - EVX - RANUX** | 124.355 - 126.580 (s) |
| | | **LANVI - BUBLI - BAXIR** | 131.205 - 126.580 (s) |
| | | **AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI** | |
| | | **PILUL - LGL - OLZOM** | 133.380 - 126.580 (s) |
| | | **MONOT - DORDI** | |
| ☛ | Approche / *Approach* | **MOPAR - MOBRO - LORNI - VEBEK** | 121.155 - 136.280 - 126.580 (s) |
| | | **OKABO - BANOX** | 125.830 - 136.280 - 126.580 (s) |
| ☛ | Transit / *Transit* | ACFT à l'arrivée ou au départ de | 119.855 |
| | | *On arrival or on departure of* | |
| | | **LFOB - LFPT** | |

**PARIS ORLY**

| | | |
|---|---|---|
| **APP** ORLY | Départ / *Departure* | 127.750 - 128.380 (s) |
| | Approche / *Approach* | 123.875 - 124.450 - 118.855 (s) |

**SEINE**

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** SEINE | | 128.175 |
| **APP** SEINE | Approche / *Approach* | 118.050 - 120.325 - 134.300 - 134.875 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| BT | REF AD2 LFPB. 19 | | X | X | X |
| BOV | REF AD2 LFOB. 19 | X | X | X | X |
| CLM | REF ENR 4.1 | X | | X | X |
| CTL | REF ENR 4.1 | X | | | X |
| DJL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| DPE | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| EPL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LGL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LOL | REF AD2 LFPO. 19 | X | X | X | |
| MLN | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| MOU | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ← | | | | | |
| RBT | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| REM | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RLP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ROU | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| TRO | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| TSU | REF ENR 4.1 | | X | X | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ABOBO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ADADA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | AGOPA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | AKONO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| → | AMJUS | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | ATREX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | AVLON | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BANOX | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| | BAXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BEKOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BENAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BIBAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BOLLY | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BUBLI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | CREIL | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | DEROL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | DEVIM | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | DIKOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | DOBIK | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | DOPAP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | DORDI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | EDOXA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | EGOZE | REF ENR 4.4 | X | | | |
| | ELCOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | EPURI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ERIXU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | GIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | GITAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | INRUN | REF ENR 4.4 | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| KELUD | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| KEPER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| KOLIV | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| KOVAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LALUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LANVI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LAPAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LARPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LASIV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LATRA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LESGA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LIRSO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LORNI | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| LUKIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUMAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUPAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUVAL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MATIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOBRO | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| MONOT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOPAR | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| MOPIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NEGUR | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NEPAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NERKI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NURMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODEBU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKABO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| OKASI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OLZOM | REF ENR 4.4 | X | | | |
| OPALE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSTIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OXCEL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PEKIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PEXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIBAT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PILUL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PITAV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIVER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RANUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RENSA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ROMGO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| SABLE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOTUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SUBOX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VEBEK | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| VELOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VEPET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| XERAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| FF 501 | 48°24'43'' N 001°01'57'' E | X | | X | |
| PB090 | 48°58'08.8'' N 002°31'13.4'' E | X | | X | |
| PB093 | 48°57'04.4'' N 002°46'55.3'' E | X | | X | |
| PB094 | 48°56'31.7'' N 002°54'19.1'' E | X | | X | |
| PB095 | 48°56'03.6'' N 003°00'35.8'' E | X | | X | |
| PB096 | 49°08'13.2'' N 002°56'16.1'' E | X | | X | |
| PB098 | 48°55'38.5'' N 003°06'07.7'' E | X | | X | |
| PB103 | 48°53'07.0'' N 002°49'50.0'' E | X | | X | |
| PB105 | 48°52'40.0'' N 002°47'22.0'' E | X | | X | |
| PB107 | 48°48'46.0'' N 002°25'32.0'' E | X | | X | |
| PB109 | 48°43'30.0'' N 002°49'26.0'' E | X | | X | |
| PB111 | 48°27'57.0'' N 002°25'03.0'' E | X | | X | |
| PB113 | 48°24'06.0'' N 002°19'05.0'' E | X | | X | |
| PB 250 | 48°56'14.4'' N 002°19'41.3'' E | X | | X | |
| PB 252 | 48°55'31.4'' N 002°17'15.5'' E | X | | X | |
| PB 253 | 48°55'04.2'' N 002°15'43.4'' E | X | | X | |
| PB 254 | 48°59'00.0'' N 002°12'08.9'' E | X | | X | |
| PB 256 | 48°54'39.1'' N 002°07'17.3'' E | X | | X | |
| PB 258 | 48°54'06.5'' N 001°57'58.5'' E | X | | X | |
| PB259 | 48°53'35.0'' N 002°10'42.0'' E | X | | X | |
| PB260 | 48°49'50.0'' N 002°10'11.0'' E | X | | X | |
| PB277 | 48°21'51.0'' N 002°18'35.0'' E | X | | X | |
| PB407 | 48°53'08.6'' N 002°07'51.7'' E | X | | | X |
| PB408 | 48°54'34.2'' N 002°13'07.3'' E | X | | | X |
| PB409 | 48°52'52.3'' N 002°53'46.4'' E | X | | | X |
| PB410 | 48°53'21.2'' N 002°08'38.0'' E | X | | | X |
| PB411 | 48°57'07.2'' N 002°29'50.6'' E | X | | | X |
| PB412 | 48°56'13.1'' N 002°34'58.3'' E | X | | | X |
| PB413 | 48°52'52.3'' N 002°53'46.4'' E | X | | | X |
| PB414 | 49°02'50.3'' N 003°03'57.6'' E | X | | | X |
| PB425 | 48°57'45.4'' N 002°44'35.8'' E | X | | | X |
| PB426 | 48°57'57.7'' N 002°39'53.8'' E | X | | | X |
| PB430 | 48°58'26.1'' N 002°28'19.5'' E | X | | | X |
| PB431 | 48°56'20.2'' N 002°16'42.8'' E | X | | | X |
| PB433 | 48°57'42.8'' N 002°23'16.7'' E | X | | | X |
| PB434 | 48°56'24.9'' N 002°16'25.4'' E | X | | | X |
| PB435 | 49°00'07.6'' N 002°10'46.4'' E | X | | | X |
| PB500 | 48°49'18.1'' N 002°35'11.1'' E | X | | | X |
| PB501 | 48°46'54.7'' N 001°45'05.4'' E | X | | | X |
| PB502 | 48°45'33.3'' N 001°46'29.2'' E | X | | | X |
| PB503 | 49°07'36.9'' N 001°41'06.7'' E | X | | | X |
| PB504 | 48°46'36.5'' N 002°13'34.5'' E | X | | | X |
| PB505 | 48°48'52.8'' N 002°27'38.7'' E | X | | | X |
| PB506 | 48°49'28.8'' N 002°29'08.5'' E | X | | | X |
| PB508 | 48°47'26.2'' N 003°15'42.3'' E | X | | | X |
| PB510 | 49°02'39.6'' N 003°26'10.4'' E | X | | | X |
| PG101 | 48°50'22.1'' N 002°37'23.0'' E | X | | X | |
| PG102 | 48°43'14.6'' N 002°35'24.7'' E | X | | X | |
| PG286 | 48°57'29.9'' N 001°53'33.3'' E | X | | X | |
| PG502 | 49°06'16.6'' N 002°23'12.7'' E | X | | | X |
| PG528 | 49°21'31.0'' N 002°32'01.0'' E | X | | | X |
| PG534 | 49°15'42.2'' N 002°23'16.7'' E | X | | | X |
| PG536 | 49°13'54.1'' N 002°42'54.0'' E | X | | | X |
| FPB07 | 48°54'34.2'' N 002°13'07.1'' E | X | | | X |
| FPB27 | 48°58'36.7'' N 002°39'56.5'' E | X | | | X |
| RW07 | 48°57'53.46'' N 002°25'26.63'' E | X | | | X |
| RW27 | 48°57'54.19'' N 002°26'43.97'' E | X | | | X |
| IF ILS/LOC RWY 07 | VOIR/*SEE* PB 410 | | X | | X |
| FAF LOC RWY 07 | VOIR/*SEE* FPB07 | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 27 | 48°58'50.9'' N 002°44'28.9'' E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 27 | VOIR/*SEE* FPB27 | | X | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I ou / *or* LOC RWY 07**

| RMK | GNSS required | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | PB410 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNAV1 |
| | *See chart* ILS CAT I ou / *or* LOC RWY 07 | | | | | | | | | | | |
| | CF | PB411 | - | 104 | 104.9 | 3.7 | - | 800 | 800 | 185 | - | RNAV1 |
| | TF | PB412 | - | 104 | 104.9 | 3.5 | - | 2000 | 3000 | - | - | RNAV1 |
| | TF | PB413 | - | 104 | 104.9 | 12.8 | - | 2000 | 3000 | - | - | RNAV1 |
| | TF | PB414 | - | 033 | 033.9 | 12.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNAV1 |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

**FNA RNP RWY 07**

| RMK | GNSS required | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | PB410 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNAV1 / RNP APCH |
| | TF | FPB07 | - | 067 | 067.6 | 3.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW07 | Yes | 067 | 067.7 | 8.8 | - | - | - | 185 | -3.0 / 15 | RNP APCH |
| | CF | PB411 | - | 104 | 104.9 | 3 | - | 800 | 800 | 185 | - | RNAV1 |
| | TF | PB412 | - | 104 | 104.9 | 3.5 | - | 2000 | 3000 | - | - | RNAV1 |
| | TF | PB413 | - | 104 | 105.0 | 12.8 | - | 2000 | 3000 | - | - | RNAV1 |
| | TF | PB414 | - | 033 | 033.9 | 12.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNAV1 |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1E / OKABO 1E RWY 07
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** BANOX 1E / KOLIV 1E RWY 07

**INA RNAV RWY 07**

MAG VAR 2020 1,0°E — REF NAVAID : BT

| RMK | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1E | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 257 | 257,8 | 44,1 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKABO 1E | IF | OKABO | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 312 | 313,3 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB500 | - | 264 | 265,5 | 17,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB505 | - | 264 | 265,2 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1E | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL090 | FL090 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | SUBOX | - | 025 | 026,0 | 11,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB501 | - | 066 | 067,3 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 066 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA KOLIV 1E | IF | KOLIV | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PB503 | - | 155 | 156,5 | 11,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 155 | - | - | - | - | - | - | - | - |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFPB |
| **Runway** | 07 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E07A |
| **LTP/FTP Latitude** | 485753.4595N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022526.6285E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 91.1 |
| **FPAP Latitude** | 485826.4580N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 32.9985 |
| **FPAP Longitude** | 0022729.7075E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 123.0790 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 10 06 0C 07 00 00 01 37<br>30 05 67 70 03 15 C9 50 0A 01<br>8F 17 CD 01 01 8E C1 03 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 2F CA E4 4F |
| **Calculated CRC Value** | 2FCAE44F |



© SIA

**FNA RNP RWY25**

RMK : -

MAG VAR 2020 1.0°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| APCH | IF | PB425 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | PB426 | - | 273 | 273.7 | 3.1 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | PB430 | Yes | 273 | 273.7 | 7.7 | - | - | - | - | -3.0°/15 | RNP APCH |
| | TF | PB431 | - | 254 | 254.6 | 7.9 | - | - | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | PON | - | 314 | 314.6 | 13.4 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | MOPAR | Yes | 316 | 317.1 | 16.1 | - | FL070 | FL070 | 230 | - | RNAV1 |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

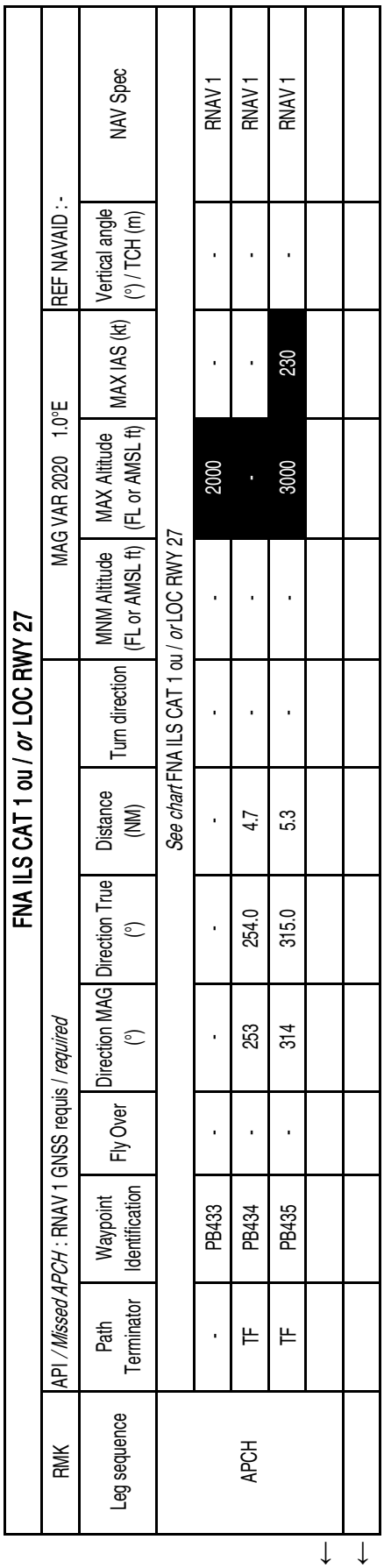


© SIA

**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1W / OKABO 1W RWY 25
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** BANOX 1W / MOPAR 1W RWY 25
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** MOBRO 1W RWY 25

**INA RNAV RWY 25**

| RMK | (1) Sur instruction ATC uniquement / *Only on ATC clearance* | | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207,9 | 8,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB510 | - | 224 | 224,9 | 7,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKABO 1W | IF | OKABO | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | DOBIK | - | 312 | 313,3 | 5,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LIRSO | - | 338 | 339,3 | 6,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB508 | - | 329 | 329,9 | 5,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 329 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1W | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PB502 | - | 043 | 043,8 | 15,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB504 | - | 085 | 086,5 | 18,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB506 | - | 073 | 074,3 | 10,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 073 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1W (1) | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL110 | FL120 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOBRO 1W | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 106 | - | - | - | - | - | - | - | - |



**FNA ILS CAT 1 ou / *or* LOC RWY 27**

MAG VAR 2020 1.0°E — REF NAVAID : -

| RMK | API / *Missed APCH* : RNAV 1 GNSS requis / *required* | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | *See chart* FNA ILS CAT 1 ou / *or* LOC RWY 27 | | | | | | | | | | | |
| | - | PB433 | - | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | RNAV 1 |
| | TF | PB434 | - | 253 | 254.0 | 4.7 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | PB435 | - | 314 | 315.0 | 5.3 | - | - | 3000 | 230 | - | RNAV 1 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |



© SIA

**FNA RNP RWY27**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| INA | IF | INRUN | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | TF | NEGUR | - | 265 | 265.8 | 4.7 | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FPB27 | - | 265 | 265.7 | 11.7 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW27 | Yes | 264 | 265.4 | 8.7 | - | - | - | - | -3.0°/16.1 | RNP APCH |
| | TF | PB433 | - | 264 | 265.3 | 2.3 | - | - | 2000 | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | PB434 | - | 253 | 254.0 | 4.7 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | PB435 | - | 314 | 315.0 | 5.3 | - | - | 3000 | 230 | - | RNP APCH |



© SIA

**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1W / OKABO 1W RWY 27
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** BANOX 1W / MOPAR 1W RWY 27
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** MOBRO 1W RWY 27

**INA RNAV RWY 27** — MAG VAR 2020 1,0°E — REF NAVAID : BT

| RMK | (1) Sur instruction ATC uniquement / *Only on ATC clearance* | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207,9 | 8,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB510 | - | 224 | 224,9 | 7,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKABO 1W | IF | OKABO | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | DOBIK | - | 312 | 313,3 | 5,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LIRSO | - | 338 | 339,3 | 6,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB508 | - | 329 | 329,9 | 5,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 329 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1W | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PB502 | - | 043 | 043,8 | 15,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB504 | - | 085 | 086,5 | 18,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PB506 | - | 073 | 074,3 | 10,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 073 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1W (1) | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL110 | FL120 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOBRO 1W | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 106 | - | - | - | - | - | - | - | - |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFPB |
| **Runway** | 27 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E27A |
| **LTP/FTP Latitude** | 485754.1940N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022643.9710E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 94.4 |
| **FPAP Latitude** | 485749.2480N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -4.9460 |
| **FPAP Longitude** | 0022513.4465E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -90.5245 |
| **Threshold Crossing Height** | 53.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 80.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 10 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 24 76 03 15 06 AD 0C 01<br>B0 17 5C D9 FF C7 3C FD 12 02<br>2C 01 00 00 C8 AF 96 21 F3 24 |
| **Calculated CRC Value** | 9621F324 |



© SIA

# PARIS LE BOURGET
## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 07 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 317 | 318.5 | 61.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330.4 | 44.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | 349 | 350.3 | 42.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **AGOPA 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 07 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ERIXU 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LATRA 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **PILUL 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB095 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.3 | 5.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LGL 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 269 | 270.2 | 73.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 067 | 067.8 | - | - | 650 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 286 | 287.0 | 48.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

**Réacteur (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***

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

| SID RNAV RWY 09 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 317 | 318.5 | 61.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330.4 | 44.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | 349 | 350.3 | 42.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OPALE 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 317 | 318.5 | 61.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ATREX 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330.4 | 44.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***NURMO 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | 349 | 350.3 | 42.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RANUX 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB 098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB 098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DIKOL 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***RANUX 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LANVI 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BAXIR 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB 098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| ***BUBLI 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB 098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **AGOPA 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **ERIXU 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LATRA 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PILUL 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB095 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.3 | 5.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***AGOPA 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***ERIXU 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***LATRA 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***OKASI 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***PILUL 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB095 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.3 | 5.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LGL 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 269 | 270.2 | 73.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 286 | 287.0 | 48.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 269 | 270.2 | 73.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 286 | 287.0 | 48.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

**SID RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DORDI 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB103 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 180 | 181.5 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 182 | 183.5 | 14.2 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| ***DORDI 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB105 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB107 | - | 254 | 255.0 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 195 | 196.0 | 5.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| **MONOT 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB103 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB109 | - | 181 | 181.6 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB111 | - | 225 | 226.3 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 175 | 176.0 | 23.0 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| ***MONOT 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB105 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB107 | - | 254 | 255.0 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 195 | 196.0 | 5.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB277 | - | 187 | 188.3 | 22.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 160 | 160.6 | 17.9 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| **OLZOM 7J** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB103 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB109 | - | 181 | 181.6 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB113 | - | 225 | 226.3 | 28.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.2 | 14.9 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| ***OLZOM 7M*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 570 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB090 | Yes | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB093 | Yes | 095 | 096.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB105 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB107 | - | 254 | 255.0 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 195 | 196.0 | 5.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

| SID RNAV RWY 21 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 317 | 318.5 | 61.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330.4 | 44.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB096 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | 349 | 350.3 | 42.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB098 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

| SID RNAV RWY 21 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **ERIXU 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LATRA 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **PILUL 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB095 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.3 | 5.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LGL 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 269 | 270.2 | 73.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7Q** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB093 | Yes | - | - | - | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 286 | 287.0 | 48.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

| SID RNAV RWY 21 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB252 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BOV | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB252 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB252 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | LUPAM | - | 074 | 075.0 | 21.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

**Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

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

| SID RNAV RWY 21 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB258 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 175 | 175.7 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **ERIXU 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB258 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 175 | 175.7 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LATRA 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DEROL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DOPAP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **PILUL 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OXCEL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LGL 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PG286 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 264 | 264.8 | 43.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7P** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 204 | 204.8 | - | - | 550 | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB253 | Yes | - | - | - | - | - | - | 205 | 1.0 |
| - | DF | PG286 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 279 | 279.7 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

**Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

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

| SID RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.4 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB250 | Yes | 245 | 246.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BOV | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.4 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB250 | Yes | 245 | 246.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.4 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB250 | Yes | 245 | 246.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OPALE 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.4 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB250 | Yes | 245 | 246.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BOV | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ATREX 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.4 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB250 | Yes | 245 | 246.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***NURMO 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.4 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB250 | Yes | 245 | 246.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB254 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 074 | 075.0 | 21.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

**Réacteur (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***

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

**SID RNAV RWY 25**

| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BAXIR 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.5 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DIKOL 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***RANUX 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LANVI 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 074 | 075.0 | 21.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BAXIR 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.5 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BUBLI 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIVER | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

**Réacteur (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***

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

| SID RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB258 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 175 | 175.7 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **ERIXU 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB258 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 175 | 175.7 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LATRA 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DEROL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DOPAP | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **PILUL 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OXCEL | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***AGOPA 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB258 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 175 | 175.7 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***ERIXU 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB258 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 175 | 175.7 | 14.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***LATRA 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DEROL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| ***OKASI 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DOPAP | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***PILUL 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB256 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OXCEL | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LGL 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG286 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 264 | 264.8 | 43.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG286 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 279 | 279.7 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG286 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 264 | 264.8 | 43.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG286 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 279 | 279.7 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

**Réacteur (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***

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

| SID RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/*or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DORDI 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB259 | Yes | 245 | 245.9 | 3.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB260 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 123 | 124.5 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| ***DORDI 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB259 | Yes | 245 | 245.9 | 3.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB260 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 123 | 124.5 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| **MONOT 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB259 | Yes | 245 | 245.9 | 3.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB260 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 123 | 124.5 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB277 | - | 187 | 188.3 | 22.2 | - | - | - | | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 160 | 160.6 | 17.9 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| ***MONOT 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB259 | Yes | 245 | 245.9 | 3.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB260 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 123 | 124.5 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 175 | 176.0 | 38.9 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| **OLZOM 7C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB259 | Yes | 245 | 245.9 | 3.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB260 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 123 | 124.5 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| ***OLZOM 7F*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 245 | 246.2 | - | - | 600 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PB253 | Yes | 245 | 246.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB259 | Yes | 245 | 245.9 | 3.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PB260 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 123 | 124.5 | 10.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET (LFPB)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 07

| STAR RNAV RWY 07 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 20 1,0°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | | | | | | | | | 1.0 |
| | TF | GITAN | | 173 | 173.8 | 43.6 | | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | TF | GIMER | | 253 | 254.0 | 2.5 | | | | | 1.0 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | | | | | | | FL260 | | 1.0 |
| | TF | SOTUS | | 182 | 182.8 | 46.2 | | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | TF | GIMER | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | 1.0 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 300 | 1.0 |
| **RENSA 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | | | | | | FL260 | FL260 | | 1.0 |
| | TF | SOTUS | | 254 | 254.6 | 34.0 | | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | TF | GIMER | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | 1.0 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 300 | 1.0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | | | | | | | | | 1.0 |
| | TF | LUVAL | | 267 | 268.1 | 36.3 | | | | | 1.0 |
| | TF | BOLLY | | 253 | 253.6 | 42.0 | | | | | 1.0 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL150 | FL150 | 250 | 1.0 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL090 | FL090 | | 1.0 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | 1.0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | | | | | | | | | 1.0 |
| | TF | BOLLY | | 284 | 284.5 | 45.6 | | | | | 1.0 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL150 | FL150 | 250 | 1.0 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL090 | FL090 | | 1.0 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | 1.0 |
| **DJL 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | | | | | | | | | 1.0 |
| | TF | AKONO | | 321 | 322.5 | 33.8 | | | FL260 | 280 | 1.0 |
| | TF | BOLLY | | 321 | 322.1 | 28.7 | | | | | 1.0 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL150 | FL150 | 250 | 1.0 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL090 | FL090 | | 1.0 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | 1.0 |
| **PIBAT 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | | | | | | | | | 1.0 |
| | TF | AVLON | | 337 | 338.2 | 48.8 | | | | | 1.0 |
| | TF | TRO | | 007 | 008.2 | 41.9 | | FL150 | FL150 | 250 | 1.0 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL090 | FL090 | | 1.0 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | 1.0 |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | | | | | | | | | 1.0 |
| | TF | TRO | | 007 | 008.2 | 93.7 | | FL150 | FL150 | 250 | 1.0 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL090 | FL090 | | 1.0 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | 1.0 |
| **TRO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TRO | | | | | | FL150 | FL150 | 250 | 1.0 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL090 | FL090 | | 1.0 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | 1.0 |
| **KEPER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KEPER | | | | | | FL240 | FL240 | | 1.0 |
| | TF | LUMAN | | 034 | 035.1 | 9.8 | | | | 280 | 1.0 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035.1 | 30.0 | | | | | 1.0 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL130 | FL130 | | 1.0 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL100 | FL100 | 250 | 1.0 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL090 | FL090 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET (LFPB)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 07

| STAR RNAV RWY 07 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 20 1,0°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| KOVAK 9E (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | KOVAK | | | | | | | | 280 | 1,0 |
| | TF | BENAR | | 344 | 345,3 | 16,1 | | | | | 1,0 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035,4 | 6,9 | | | | | 1,0 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062,4 | 8,5 | | FL130 | FL130 | | 1,0 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062,6 | 13,2 | | FL100 | FL100 | 250 | 1,0 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062,6 | 8,0 | | FL090 | FL090 | 250 | 1,0 |
| SABLE 9E (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | SABLE | | | | | | | | | 1,0 |
| | TF | LUMAN | | 078 | 078,8 | 27,3 | | | | 280 | 1,0 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035,1 | 30,0 | | | | | 1,0 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062,4 | 8,5 | | FL130 | FL130 | | 1,0 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062,6 | 13,2 | | FL100 | FL100 | 250 | 1,0 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062,6 | 8,0 | | FL090 | FL090 | 250 | 1,0 |
| ROMGO 9E (UIR FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | ROMGO | | | | | | | | | 1,0 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062,4 | 8,5 | | FL130 | FL130 | | 1,0 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062,6 | 13,2 | | FL100 | FL100 | 250 | 1,0 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062,6 | 8,0 | | FL090 | FL090 | 250 | 1,0 |
| PEXIR 9E | | | | | | | | | | | |
| | IF | PEXIR | | | | | | | FL130 | 250 | 1,0 |
| | TF | PITAV | | 091 | 092,1 | 12,6 | | | FL090 | | 1,0 |
| | TF | KOLIV | | 075 | 075,6 | 25,8 | | | FL070 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOPAR | | 093 | 093,8 | 7,4 | | FL070 | FL070 | | 1,0 |
| VELOL 9E | | | | | | | | | | | |
| | IF | VELOL | | | | | | | FL140 | 250 | 1,0 |
| | TF | VEPET | | 148 | 148,6 | 16,0 | | | FL090 | | 1,0 |
| | TF | KOLIV | | 173 | 173,7 | 24,8 | | | FL070 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOPAR | | 093 | 093,8 | 7,4 | | FL070 | FL070 | | 1,0 |

| HOLDING | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LORNI | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| OKABO | - | OKABO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BANOX | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| MOPAR | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LUKIP | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BIBAX | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| XERAM | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ROMGO | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET (LFPB)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 25

**STAR RNAV RWY 25**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GITAN | | 173 | 173.8 | 43.6 | | FL140 | FL140 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | 253 | 254.0 | 2.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 250 | RNAV 1 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | | | | | | | FL260 | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | 182 | 182.8 | 46.2 | | FL140 | FL140 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 250 | RNAV 1 |
| **RENSA 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | | | | | | FL260 | FL260 | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | 254 | 254.6 | 34.0 | | FL140 | FL140 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 250 | RNAV 1 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | LUVAL | | 267 | 268.1 | 36.3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | BOLLY | | 253 | 253.6 | 42.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | BOLLY | | 284 | 284.5 | 45.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **DJL 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AKONO | | 321 | 322.5 | 33.8 | | | FL260 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | BOLLY | | 321 | 322.1 | 28.7 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **PIBAT 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AVLON | | 337 | 338.2 | 48.8 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 007 | 008.2 | 41.9 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 007 | 008.2 | 93.7 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **TRO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TRO | | | | | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **KEPER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KEPER | | | | | | FL240 | FL240 | | RNAV 1 |
| | TF | LUMAN | | 034 | 035.1 | 9.8 | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035.1 | 30.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |



© SIA

# PARIS LE BOURGET (LFPB)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 25

| STAR RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **KOVAK 9W (FIR)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | KOVAK | | | | | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | BENAR | | 344 | 345.3 | 16.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035.4 | 6.9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **SABLE 9W (FIR)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | SABLE | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | LUMAN | | 078 | 078.8 | 27.3 | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035.1 | 30.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **ROMGO 9W (UIR FIR)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | ROMGO | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **PEXIR 9W** | | | | | | | | | | | |
| | IF | PEXIR | | | | | | | FL150 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | PITAV | | 091 | 092.1 | 12.6 | | | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | MOBRO | | 058 | 059.1 | 30.7 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **VELOL 9W** | | | | | | | | | | | |
| | IF | VELOL | | | | | | | FL140 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | VEPET | | 148 | 148.6 | 16.0 | | | FL090 | | RNAV 1 |
| | TF | MOBRO | | 164 | 164.9 | 15.8 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |

| HOLDING | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKABO** | - | OKABO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS LE BOURGET (LFPB)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 27

**STAR RNAV RWY 27**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GITAN | | 173 | 173.8 | 43.6 | | FL140 | FL140 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | 253 | 254.0 | 2.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 250 | RNAV 1 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | | | | | | | FL260 | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | 182 | 182.8 | 46.2 | | FL140 | FL140 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 250 | RNAV 1 |
| **RENSA 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | | | | | | FL260 | FL260 | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | 254 | 254.6 | 34.0 | | FL140 | FL140 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | 250 | RNAV 1 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | LUVAL | | 267 | 268.1 | 36.3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | BOLLY | | 253 | 253.6 | 42.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | BOLLY | | 284 | 284.5 | 45.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **DJL 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AKONO | | 321 | 322.5 | 33.8 | | | FL260 | 280 | RNAV 1 |
| | TF | BOLLY | | 321 | 322.1 | 28.7 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 321 | 321.8 | 12.2 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **PIBAT 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AVLON | | 337 | 338.2 | 48.8 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 007 | 008.2 | 41.9 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TRO | | 007 | 008.2 | 93.7 | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **TRO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TRO | | | | | | FL130 | FL130 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | EPURI | | 313 | 313.6 | 18.0 | | FL080 | FL080 | | RNAV 1 |
| | TF | OKABO | | 312 | 313.4 | 8.1 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **KEPER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KEPER | | | | | | FL240 | FL240 | | RNAV 1 |
| | TF | LUMAN | | 034 | 035.1 | 9.8 | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035.1 | 30.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |



© SIA

# PARIS LE BOURGET (LFPB)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
## RWY 27

| STAR RNAV RWY 27 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **KOVAK 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KOVAK | | | | | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | BENAR | | 344 | 345.3 | 16.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035.4 | 6.9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **SABLE 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | SABLE | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | LUMAN | | 078 | 078.8 | 27.3 | | | | 280 | RNAV 1 |
| | TF | ROMGO | | 034 | 035.1 | 30.0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **ROMGO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ROMGO | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 501 | | 061 | 062.4 | 8.5 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | NERKI | | 062 | 062.6 | 13.2 | | FL090 | FL090 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | BANOX | | 062 | 062.6 | 8.0 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **PEXIR 9W** | | | | | | | | | | | |
| | IF | PEXIR | | | | | | | FL150 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | PITAV | | 091 | 092.1 | 12.6 | | | FL110 | | RNAV 1 |
| | TF | MOBRO | | 058 | 059.1 | 30.7 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |
| **VELOL 9W** | | | | | | | | | | | |
| | IF | VELOL | | | | | | | FL140 | 250 | RNAV 1 |
| | TF | VEPET | | 148 | 148.6 | 16.0 | | | FL090 | | RNAV 1 |
| | TF | MOBRO | | 164 | 164.9 | 15.8 | | FL070 | FL070 | 250 | RNAV 1 |

| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKABO** | - | OKABO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

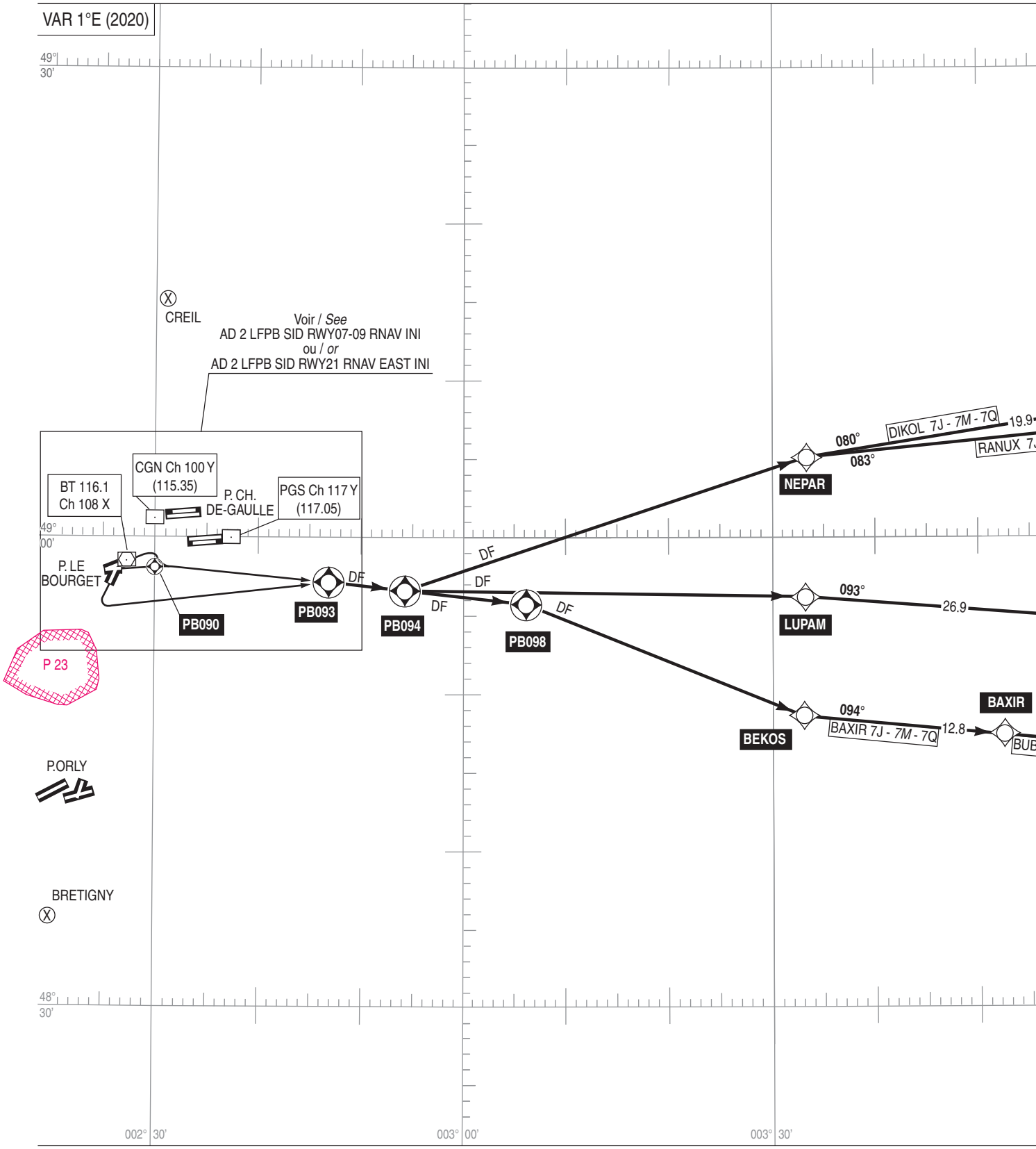


© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV
### Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* ( *FL > 195* )
### RWY 09 (7J-*7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
### RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1)
### Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* ( *115 < FL < 195* )
### RWY 09 (7J-*7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
### DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)

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

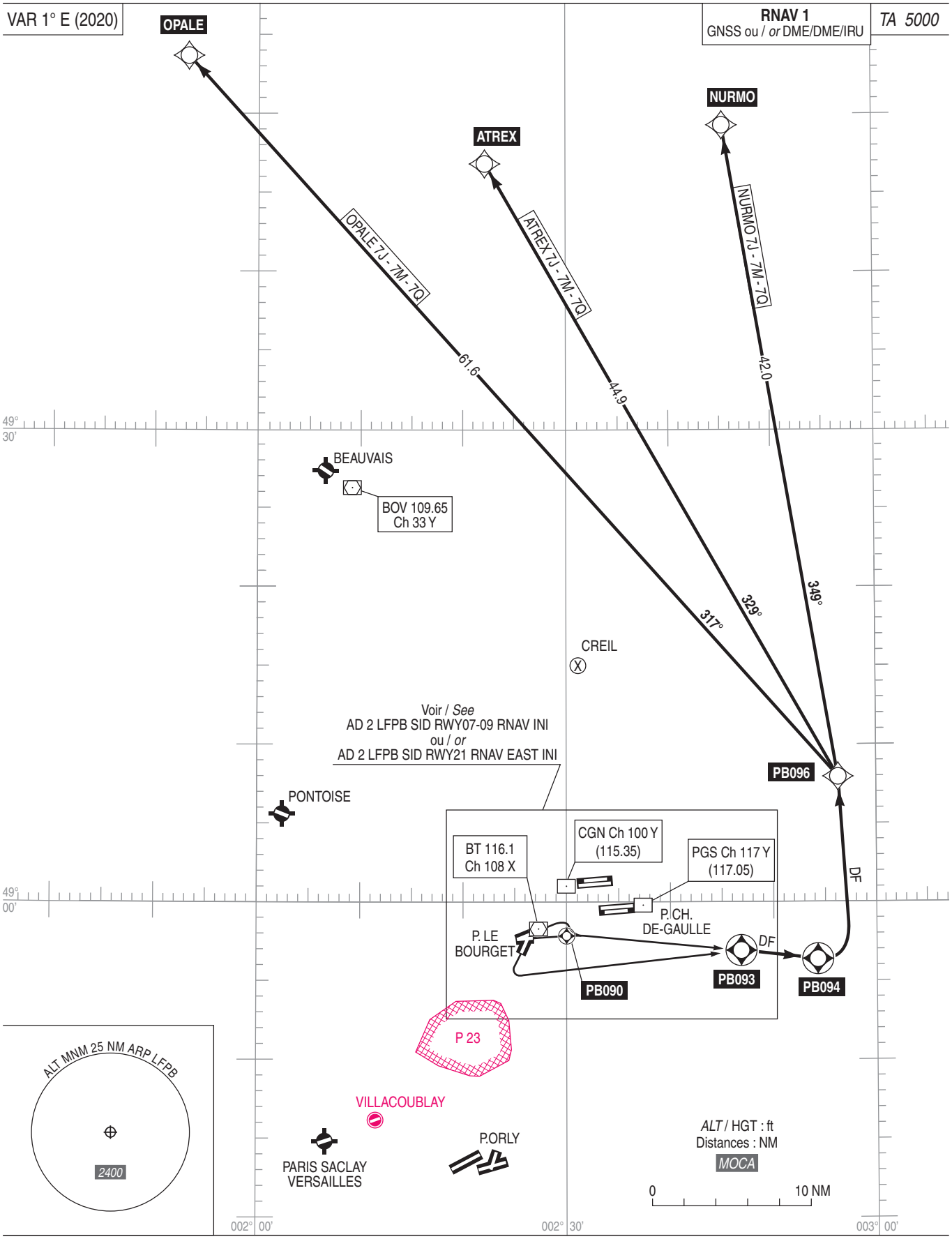
**(1)** Voir / *See* AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INS
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INS
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INS
**(2)** Réacteurs uniquement / *Jets only*
**(3)** *115 < FL < 195*






© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* ( *FL > 115* )
## RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
## OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

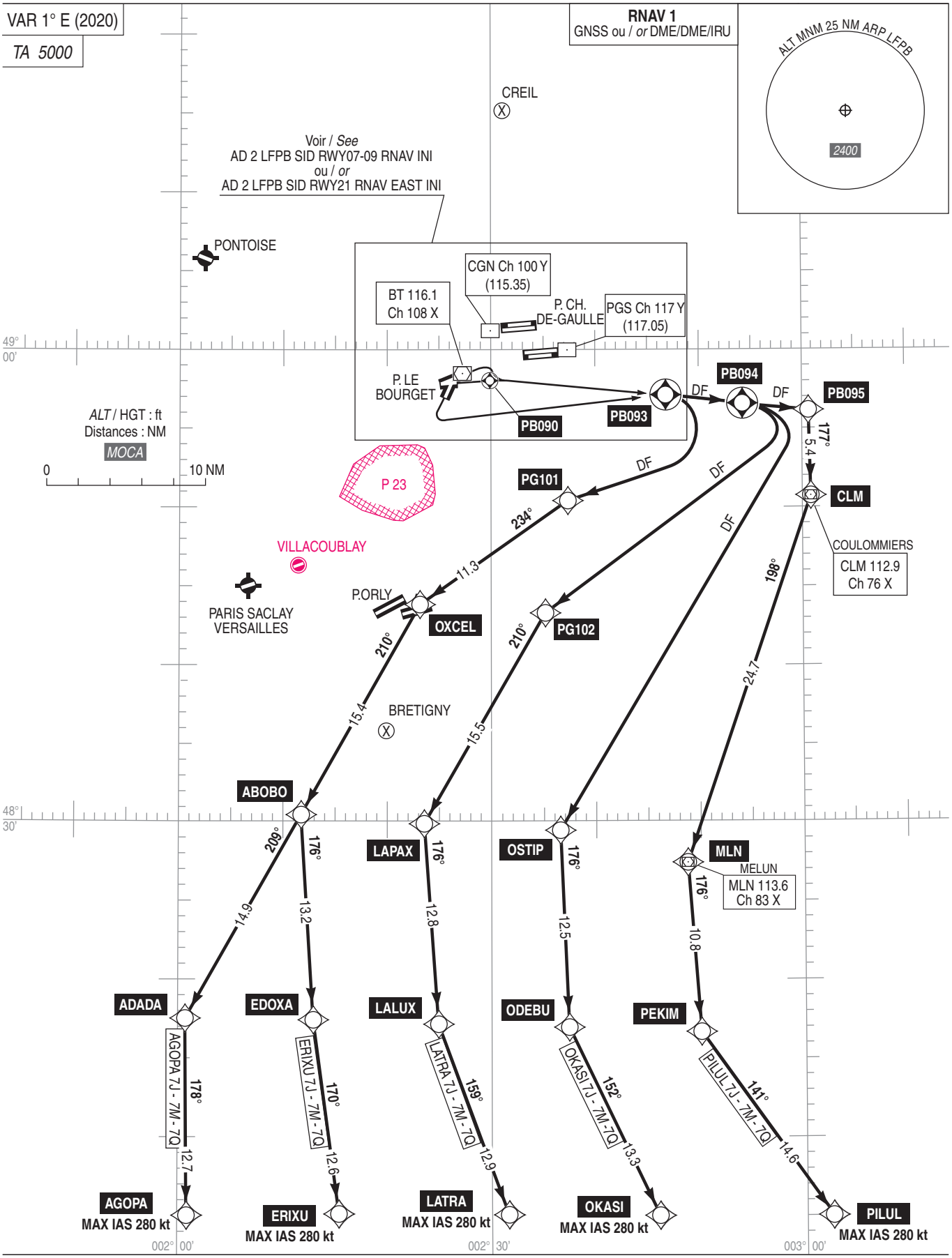





AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV Réacteurs / *Jets* ( *FL >195* )
## RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

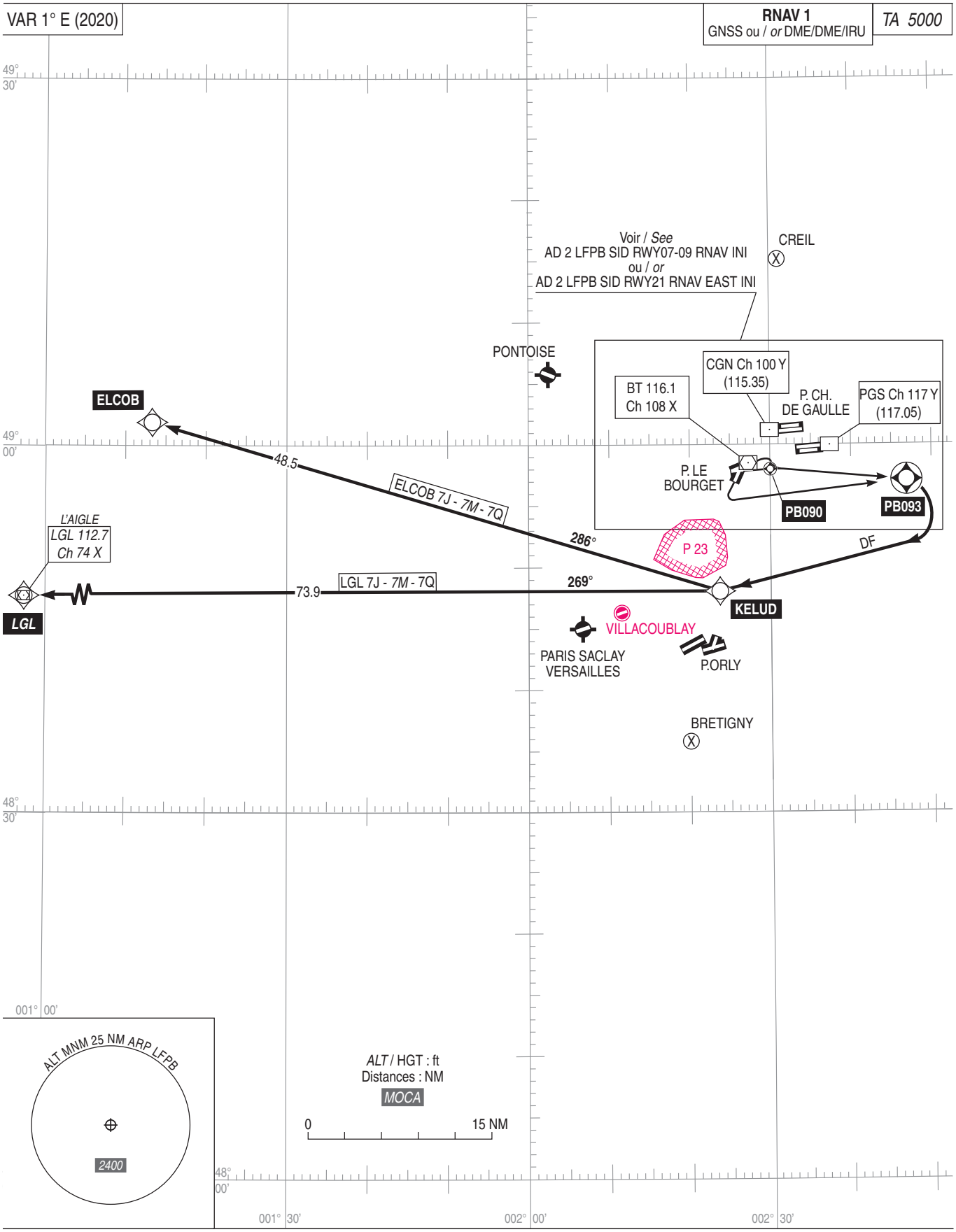





AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* ( *FL > 115* )
## RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
## LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)





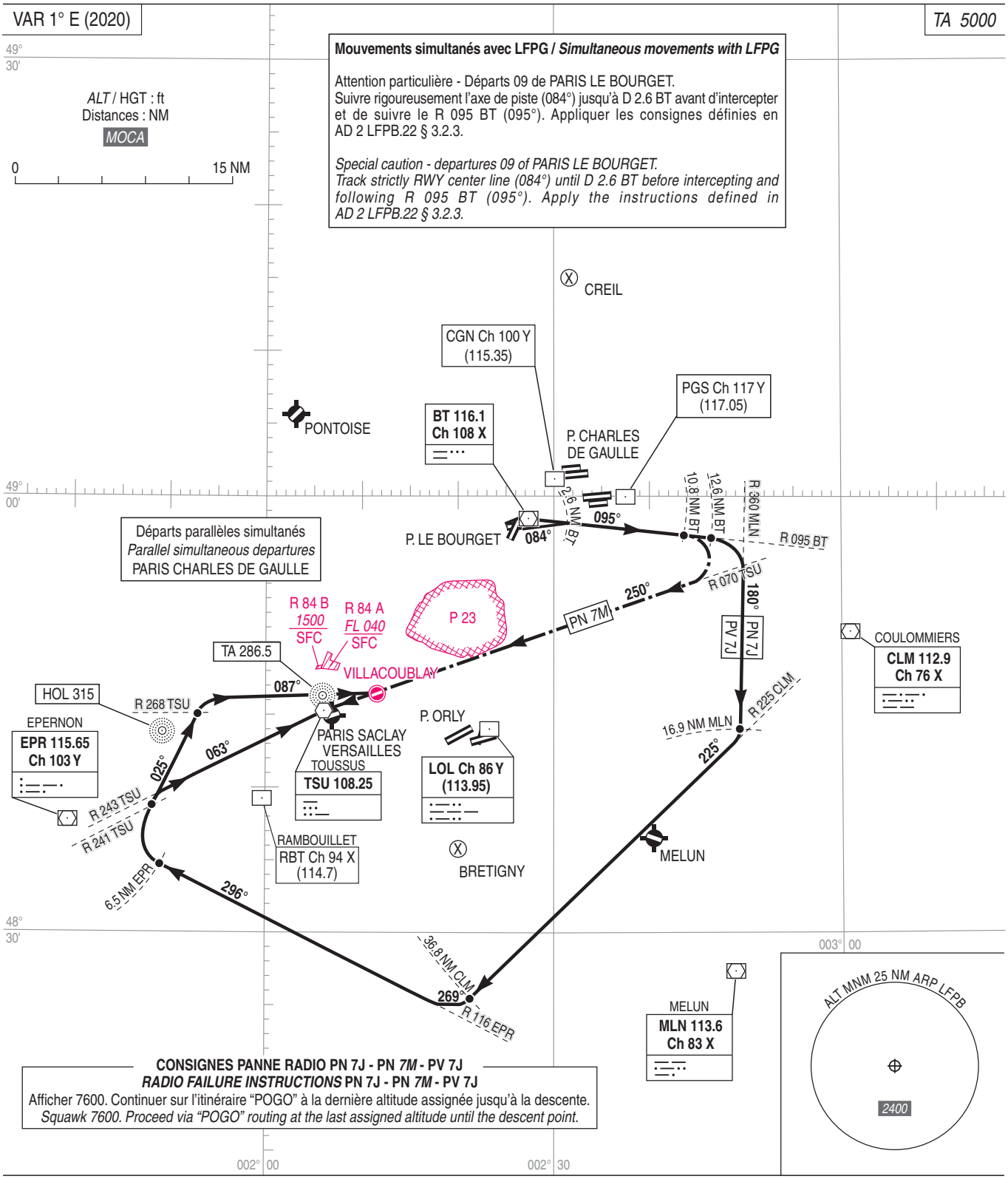

AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

# PARIS LE BOURGET
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 - 09 (POGO)
*Connecting routings RWY 07 - 09 (POGO)*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFPB COM 01, AD 2 LFPN COM 01, AD 2 LFPV COM 01

LFPG Est /*East* - LFPO Est /*East* — LFPG Est /*East* - LFPO Ouest /*West*




**CONSIGNES PANNE RADIO PN 7J - PN *7M* - PV 7J**
***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS* PN 7J - PN *7M* - PV 7J**
Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'à la descente.
*Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude until the descent point.*

Consignes particulières : Voir AD 2 LFPB.22 § 3.6
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

*Specific instructions: See AD 2 LFPB § 3.6*
- *Noise pollution: Comply with noise abatement procedures.*
- *Speed: IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient: If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● Suite procédure APCH : Voir carte IAC AD 2 LFPN ou LFPV.

● *Next APCH procedure: See IAC chart AD 2 LFPN or LFPV.*



AMDT 10/26 **CHG :** Indicateurs de validité/*Validity indicators*, suppression/*removal* VOR PON, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

# PARIS LE BOURGET
## Départs initiaux / *Initial departures*
## SID RNAV : RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 (7Q)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

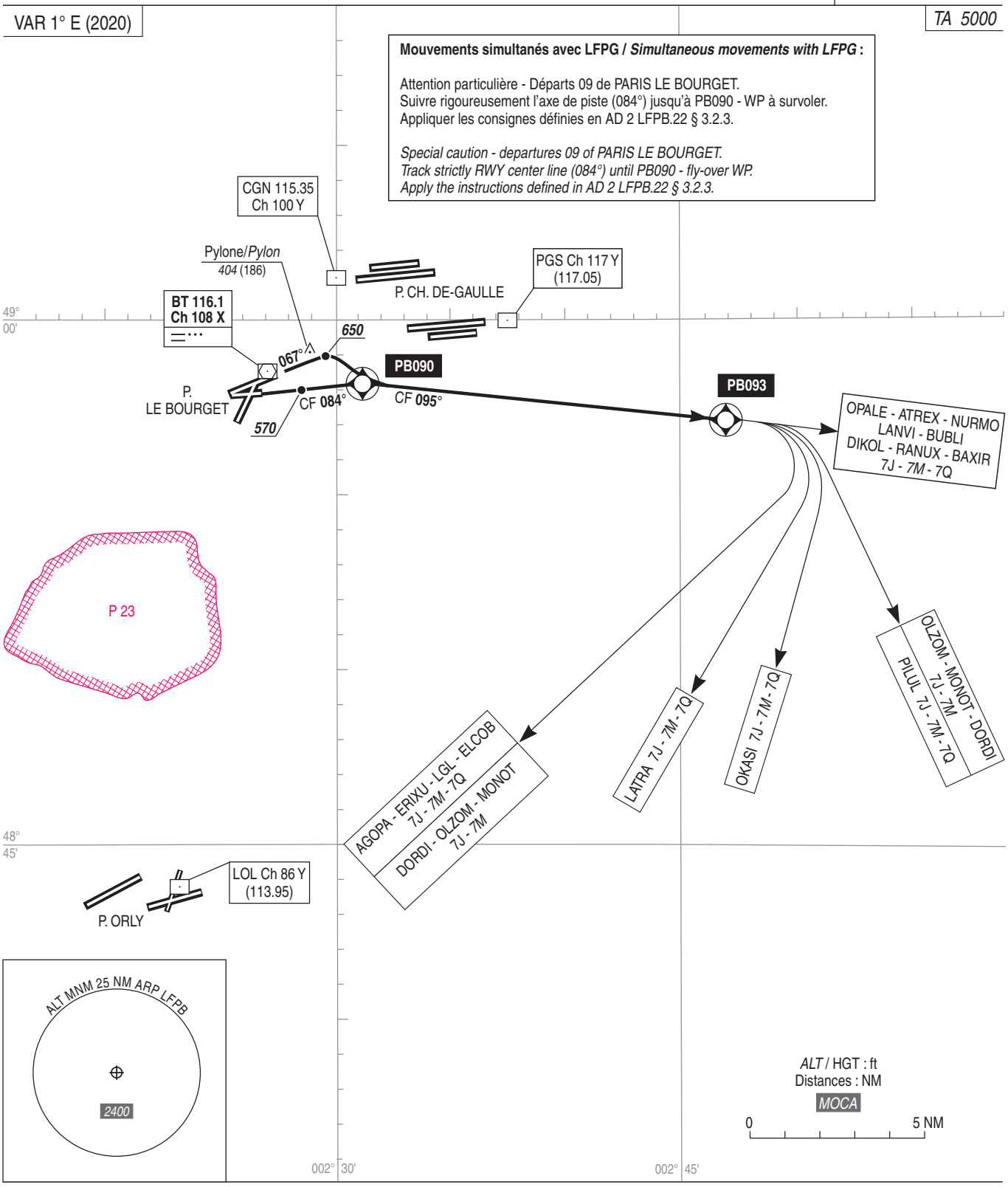
VAR 1° E (2020)

*TA 5000*

**Mouvements simultanés avec LFPG / *Simultaneous movements with LFPG* :**

Attention particulière - Départs 09 de PARIS LE BOURGET.
Suivre rigoureusement l'axe de piste (084°) jusqu'à PB090 - WP à survoler.
Appliquer les consignes définies en AD 2 LFPB.22 § 3.2.3.

*Special caution - departures 09 of PARIS LE BOURGET.*
*Track strictly RWY center line (084°) until PB090 - fly-over WP.*
*Apply the instructions defined in AD 2 LFPB.22 § 3.2.3.*






© SIA

**PARIS LE BOURGET**
**Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 (POGO)**
*Connecting routings RWY 07 (POGO)*

| POGO | ITINERAIRES/ROUTES | NIVEAU INITIAL |
|---|---|---|
| **PN 7J** | Monter 067°.<br>A 620 ft AMSL, à droite R 095 BT (095°).<br>A D 12,6 BT, à droite R 360 MLN (180°).<br>A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°).<br>A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°).<br>A D 6,5 EPR, à droite 025°.<br>Au R 241 TSU, à droite R 243 TSU (063°) pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*Climb 067°.*<br>*At 620 ft AMSL, turn right to intercept R 095 BT (095°).*<br>*At D 12,6 BT , turn right R 360 MLN (180°).*<br>*At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).*<br>*At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR (296°).*<br>*At D 6,5 EPR, turn right 025°.*<br>*At R 241 TSU, turn right R 243 TSU (063°) to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |
| **PN 7M** | Monter 067°.<br>A 620 ft AMSL, à droite R 095 BT (095°).<br>A D 10,8 BT, à droite R 070 TSU (250°) pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*Climb 067°.*<br>*At 620 ft AMSL, turn right to intercept R 095 BT (095°).*<br>*At D 10,8 BT, turn right R 070 TSU (250°) to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |
| **PV 7J** | Monter 067°.<br>A 620 ft AMSL, à droite R 095 BT (095°).<br>A D 12,6 BT, à droite 360° MLN (180°).<br>A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°).<br>A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°).<br>A D 6,5 EPR, à droite 025°.<br>Au R 268 TSU, à droite 087° pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*Climb 067°.*<br>*At 620 ft AMSL, turn right to intercept R 095 BT (095°).*<br>*At D 12,6 BT , turn right R 360 MLN (180°).*<br>*At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).*<br>*At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR (296°).*<br>*At D 6,5 EPR, turn right 025°.*<br>*At R 268 TSU, turn right 087° to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
# SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 07 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>(1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br><br>(2) Réservé réacteurs/*Jets only*<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,*<br>*- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.*<br><br>(3) FL > 195<br><br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195.*<br><br>(5) Pente minimale théorique de montée 3,4% jusqu'à 650 ft, puis 3.3 % - Obstacle : pylône altitude 403.5ft (xxxft) situé à 1,8NM au nord-est de la DER 07.<br>Minimum theoretical climb gradient 3,4% until 650 ft – Obstacle : pylon elevation 403.5ft (xxxft) located 1.8NM north-east of DER 07. |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB096 puis vers OPALE.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB096 then to OPALE.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 |
| **ATREX 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB096 puis vers ATREX.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB096 then to ATREX.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB096 puis vers NURMO.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB096 then to NURMO.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| **DIKOL 7Q**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers NEPAR puis vers DIKOL.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to NEPAR then to DIKOL.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(4) | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers NEPAR puis vers RANUX.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to NEPAR then to RANUX.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| **LANVI 7Q**<br>(2) (3)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°,* then direct to PB094. Direct to LUPAM then to LASIV. To LANVI. | 4000 AMSL (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 7Q**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB098 puis direct BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BAXIR.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1)) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| **BUBLI 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB098 puis direct BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BUBLI.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 07 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **AGOPA 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280kt.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| **ERIXU 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| **LATRA 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **OKASI 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **PILUL 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB095. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB095. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| **LGL 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers KELUD. Vers LGL.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to KELUD. To LGL.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190 |
| **ELCOB 7Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers KELUD. Vers ELCOB.<br>*Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to KELUD. To ELCOB.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 – UT 176 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**PARIS LE BOURGET**
**Itinéraires normalisés de liaison RWY 09 (POGO)**
*Connecting routings RWY 09 (POGO)*

| POGO | ITINERAIRES/ROUTES | NIVEAU INITIAL |
|---|---|---|
| **PN 7J** | Monter vers le niveau initial 084°.<br>A D 2,6 BT, à droite R 095 BT (095°).<br>A D 12,6 BT, à droite R 360 MLN (180°).<br>A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°).<br>A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°).<br>A D 6,5 EPR, à droite 025°.<br>Au R 241 TSU, à droite R 243 TSU (063°) pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*Climb to initial level 084°.*<br>*At D 2,6 BT, turn right R 095 BT (095°).*<br>*At D 12,6 BT , turn right R 360 MLN (180°).*<br>*At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).*<br>*At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR ( 296°).*<br>*At D 6,5 EPR, turn right 025°.*<br>*At R 241 TSU, turn right R 243 TSU (063°) to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |
| **PN 7M** | Monter vers le niveau initial 084°.<br>A D 2,6 BT, à droite R 095 BT (095°).<br>A D 10,8 BT, à droite R 070 TSU ( 250°) pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*Climb to initial level 084°.*<br>*At D 2,6 BT, turn right R 095 BT (095°).*<br>*At D 10,8 BT, turn right R 070 TSU (250°) to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |
| **PV 7J** | Monter vers le niveau initial 084°.<br>A D 2,6 BT, à droite R 095 BT (095°).<br>A D 12,6 BT, à droite R 360 MLN (180°).<br>A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°).<br>A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°).<br>A D 6,5 EPR, à droite 025°.<br>Au R 268 TSU, à droite 087° pour intercepter la procédure FNA collationnée.<br>*Climb to initial level 084°.*<br>*At D 2,6 BT, turn right R 095 BT (095°).*<br>*At D 12,6 BT, turn right R 360 MLN (180°).*<br>*At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).*<br>*At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR (296°).*<br>*At D 6,5 EPR, turn right 025°.*<br>*At R 268 TSU, turn right 087° to intercept the read back FNA procedure.* | **3000 ft AMSL** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
# SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>(1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs<br>*If (H) not mentioned : Jets only*<br><br>(2) Réservé réacteurs/*Jets only*<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,*<br>*- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.*<br><br>(3) FL > 195<br><br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*<br><br>(5) Réservés Hélices (tous RFL) et Réacteurs avec RFL<145.<br>*Propellers (all RFL) and Jets RFL<145 only.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers OPALE.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB096. To OPALE.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 421 |
| **ATREX 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers ATREX.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB096. To ATREX.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 225 |
| **NURMO 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers NURMO.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB096. To NURMO.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 874 |
| ***OPALE 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers OPALE.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB096. To OPALE.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 421 |
| ***ATREX 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers ATREX.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB096. To ATREX.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 225 |
| ***NURMO 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers NURMO.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB096. To NURMO.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 874 |
| **DIKOL 7J**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to NEPAR. To DIKOL.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : J 10 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **RANUX 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(4) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to NEPAR. To RANUX.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 858 |
| **LANVI 7J**<br>(2) (3)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | 4000 AMSL (R) (1) | Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 7J**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BAXIR.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BAXIR.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1)) | Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13 |
| **BUBLI 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BUBLI.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BUBLI.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UG 42 |
| ***DIKOL 7M***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to NEPAR. To DIKOL.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : J 10 |
| ***RANUX 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(4) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to NEPAR. To RANUX.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 858 |
| ***LANVI 7M***<br>(2) (3)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | 4000 AMSL (R) (1) | Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491 |
| ***BAXIR 7M***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BAXIR.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BAXIR.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1)) | Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13 |
| ***BUBLI 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BUBLI.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BUBLI.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UG 42 |
| **AGOPA 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ERIXU 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB095 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***AGOPA 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***ERIXU 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***LATRA 7M***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. *Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA.* MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***OKASI 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB094 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***PILUL 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to PB095 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LGL 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers LGL.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to KELUD then to LGL.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
# SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 09 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ELCOB 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers ELCOB.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to KELUD then to ELCOB.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 – UT 176 |
| ***LGL 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers LGL.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to KELUD then to LGL.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190 |
| ***ELCOB 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers ELCOB.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.*<br>*Direct to KELUD then to ELCOB.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 – UT 176 |
| **DORDI 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB103, puis vers MLN. Vers DORDI.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB103, then to MLN. To DORDI.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 3000ft AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| ***DORDI 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°.<br>Direct vers PB105, puis vers PB107. Vers OXCEL puis vers DORDI.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB105 then to PB107. To OXCEL then to DORDI.*<br>*MAX IAS 220kt.* | FL070 | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| **MONOT 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°.<br>Direct vers PB103, puis vers PB109. Vers PB111 puis vers MONOT.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB103, then to PB109. To PB111 then to MONOT.*<br>*MAX IAS 220kt* | 3000ft AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| ***MONOT 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°.<br>Direct vers PB105, puis vers PB107. Vers OXCEL, puis vers PB277 puis vers MONOT.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB105, then to PB107. To OXCEL, then to PB277 then to MONOT.*<br>*MAX IAS 220kt.* | FL070 | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| **OLZOM 7J**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°.<br>Direct vers PB103, puis vers PB109. Vers PB113 puis vers OLZOM.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB103, then to PB109. To PB113 then to OLZOM.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 3000ft AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |
| ***OLZOM 7M***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°.<br>Direct vers PB105, puis vers PB107. Vers OXCEL puis vers OLZOM.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB105, then to PB107. To OXCEL ten to OLZOM.*<br>*MAX IAS 220kt.* | FL070 | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET

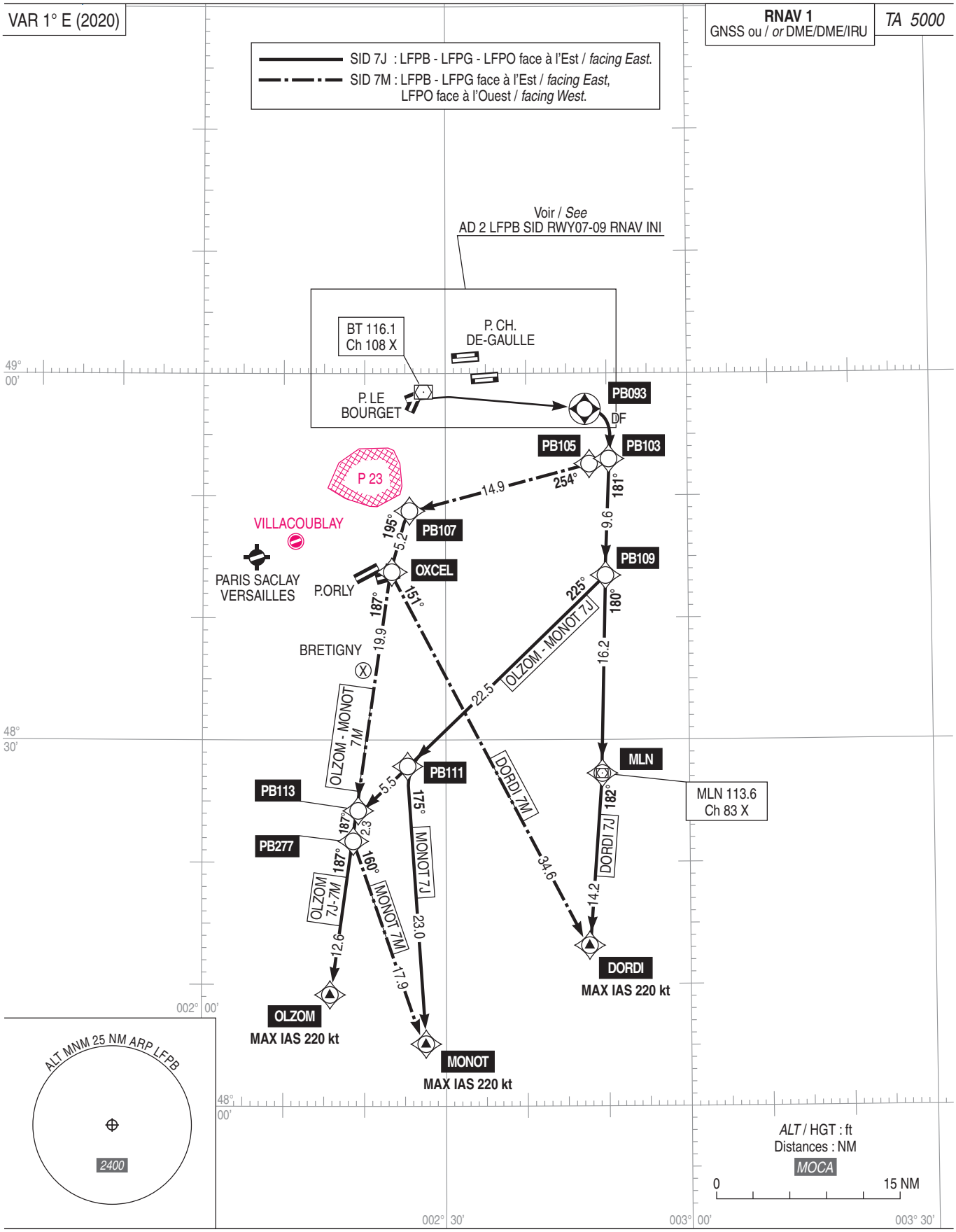
## SID RNAV Réacteurs / *Jets* ( *FL < 145* ) - Hélices / *Propellers* (Tous / *All FL* )

## LFPB RWY 09 (7J - *7M*)

## OLZOM - MONOT - DORDI

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

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01



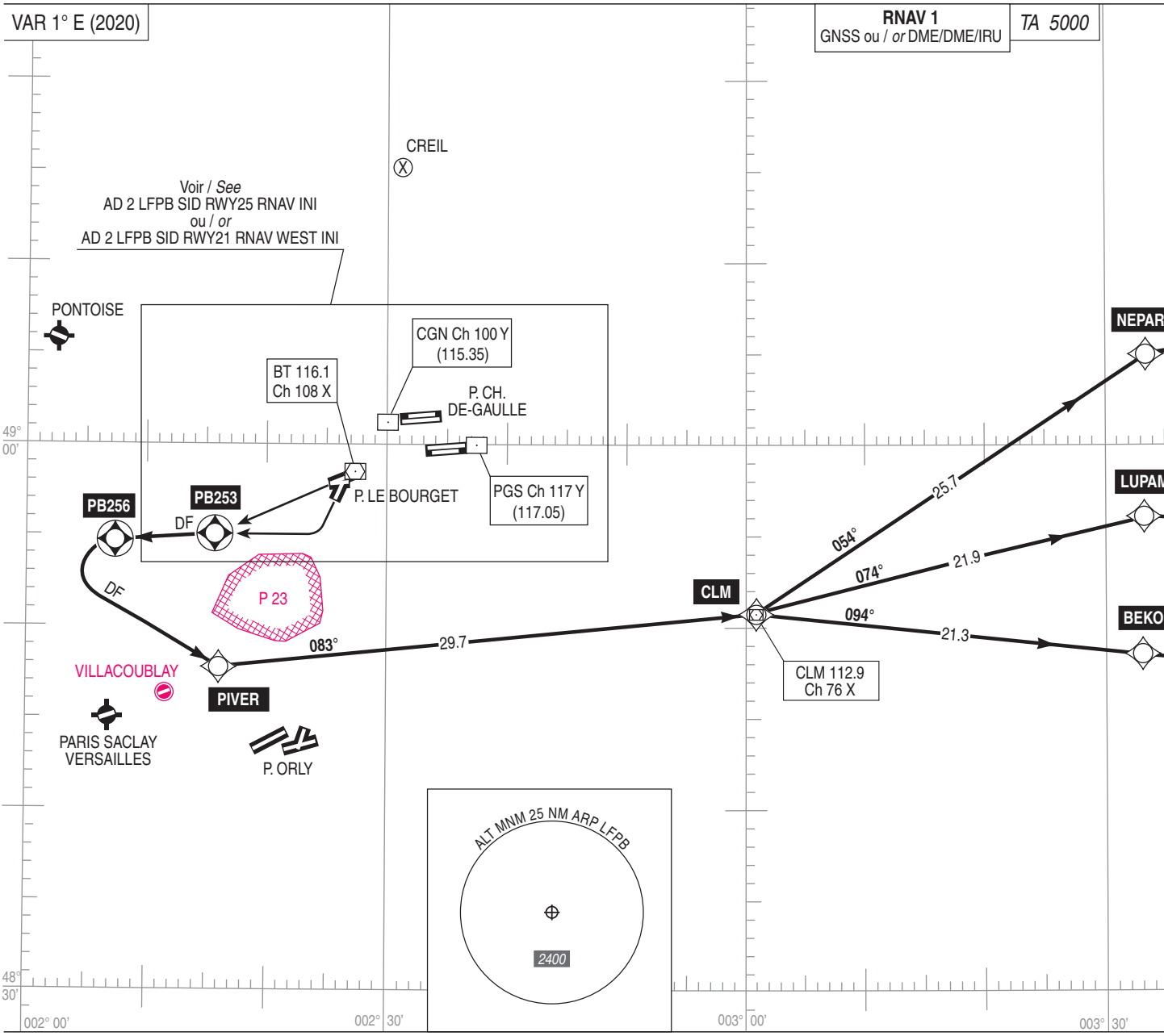



© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* ( *FL > 195* )
## RWY 25 (7C - *7F*) - RWY 21 (7P)
## RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1)
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* ( *115 < FL < 195* )
## RWY 25 (7C - *7F*) - RWY 21 (7P)
## DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)

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

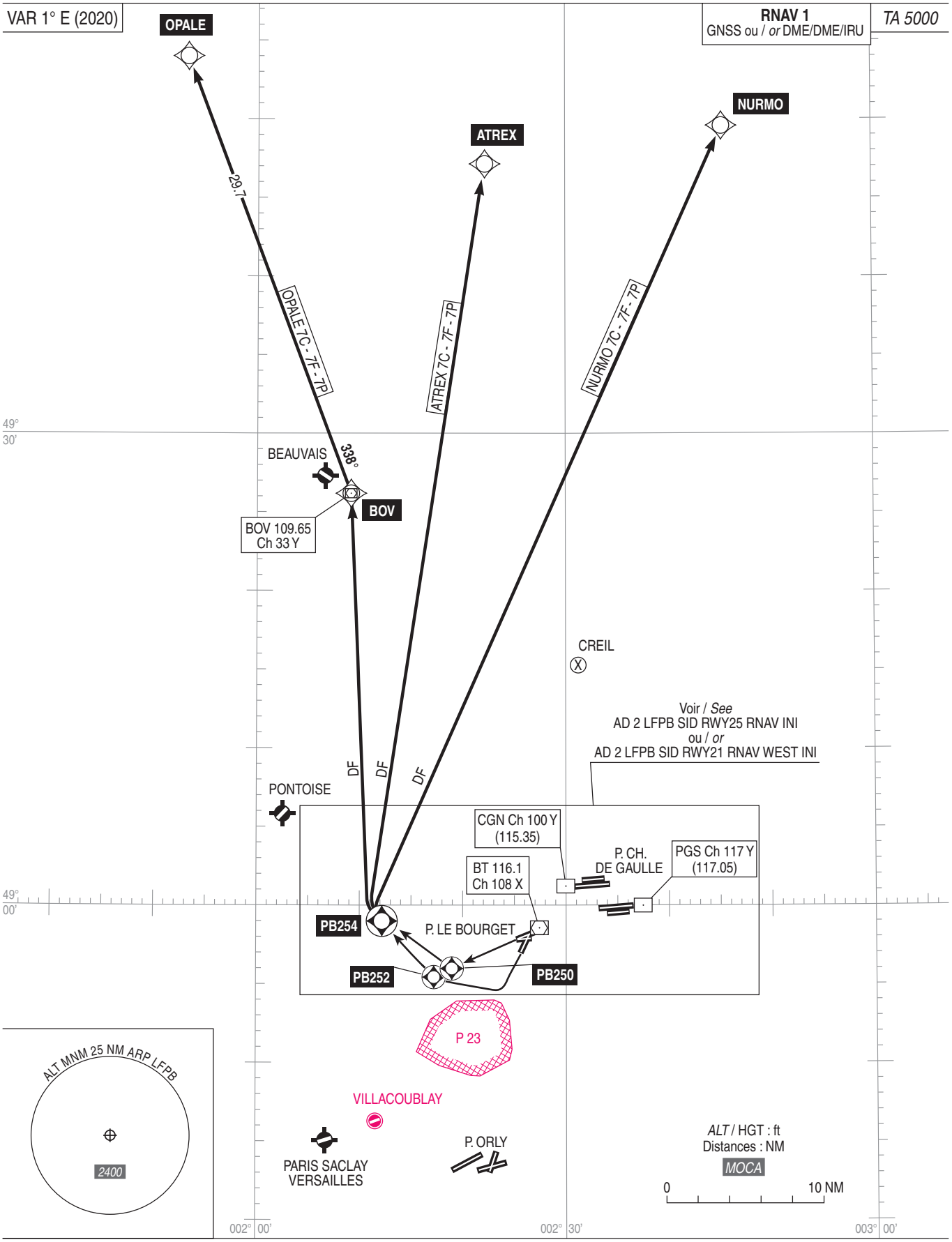
**(1)** Voir / *See* AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV I
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV I
**(2)** Réacteurs uniquement / *Jets only*
**(3)** *115 < FL < 195*






© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV
## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* ( *FL > 115* )
## RWY 25 (7C - 7F) - RWY 21 (7P)
## OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

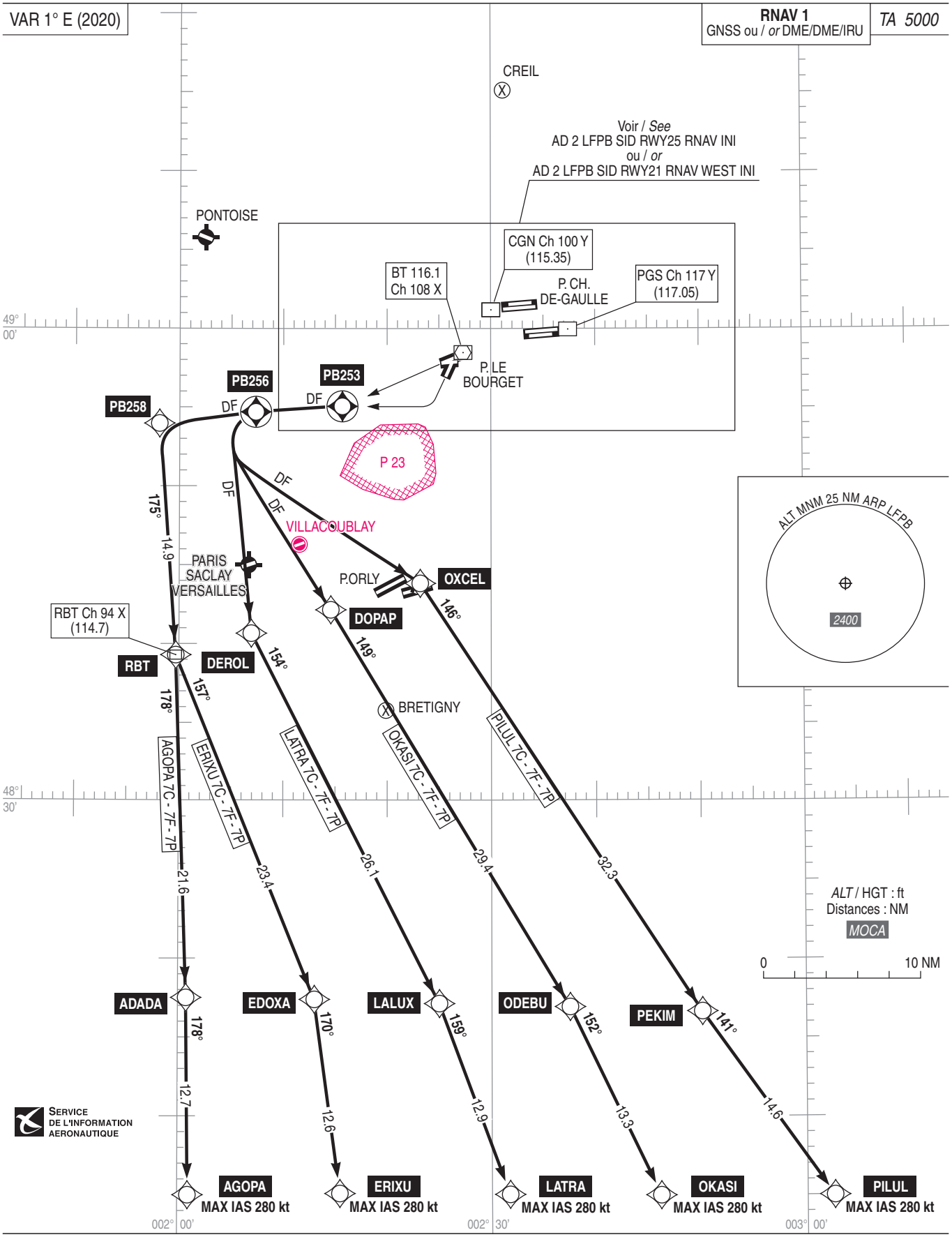





AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, indicateurs de validité/*validity indicators,* TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization.*

© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV
## Réacteurs / *Jets* ( *FL > 195* )
## RWY 25 (7C - 7F) - RWY 21 (7P)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



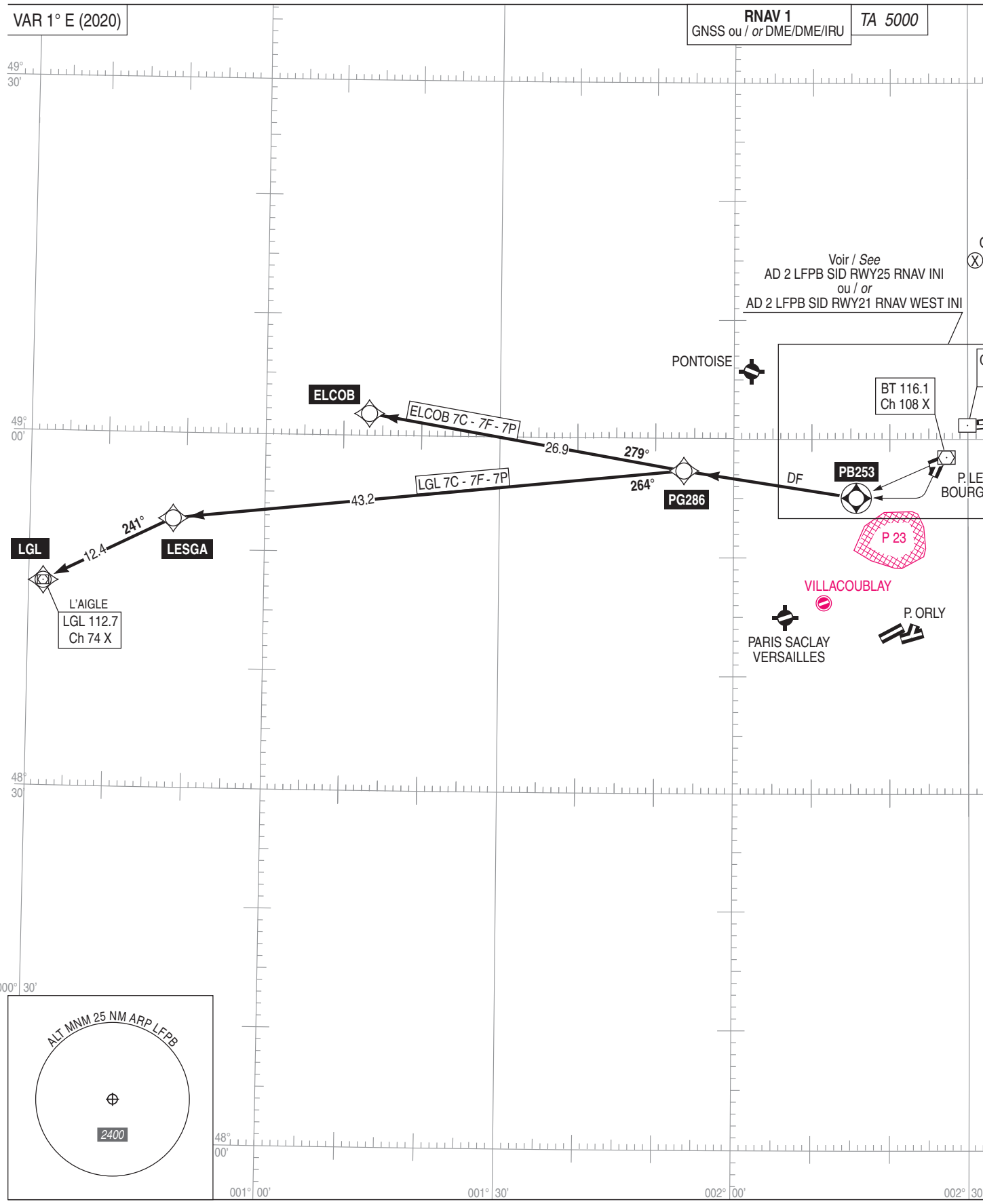



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV
## Réacteurs et Hélices /*Jets and Propellers* ( *FL > 115*)
## RWY 25 (7C - *7F*) - RWY 21 (7P)
## LGL - ELCOB

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






AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

# PARIS LE BOURGET

## Départs initiaux Est / *East initial departures*

## SID RNAV RWY 21

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

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

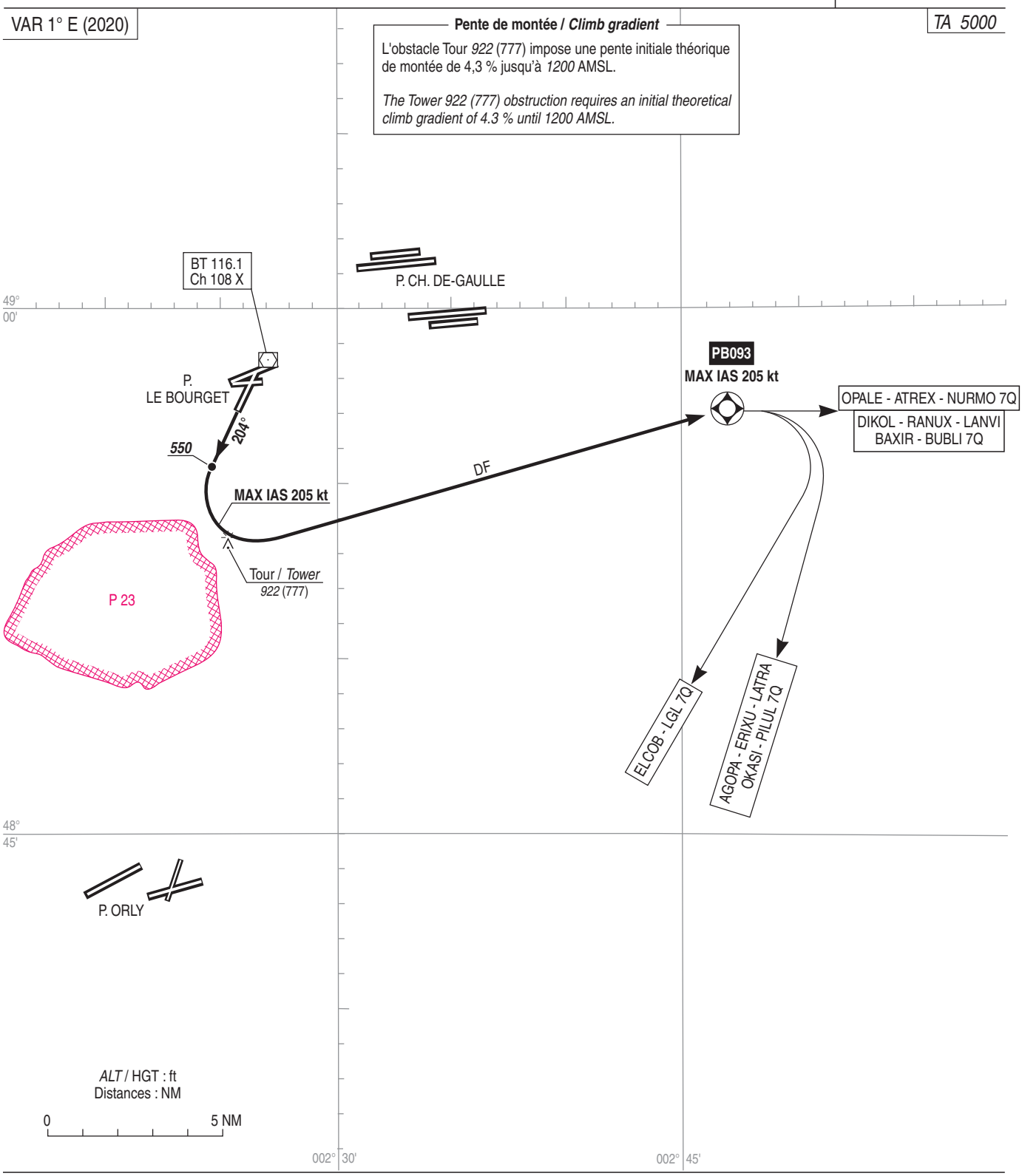
VAR 1° E (2020)

*TA 5000*

**Pente de montée / *Climb gradient***

L'obstacle Tour *922* (777) impose une pente initiale théorique de montée de 4,3 % jusqu'à *1200* AMSL.

*The Tower 922 (777) obstruction requires an initial theoretical climb gradient of 4.3 % until 1200 AMSL.*






© SIA

# PARIS LE BOURGET

## Départs initiaux Ouest/ *West initial departures*

## SID RNAV RWY 21

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

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

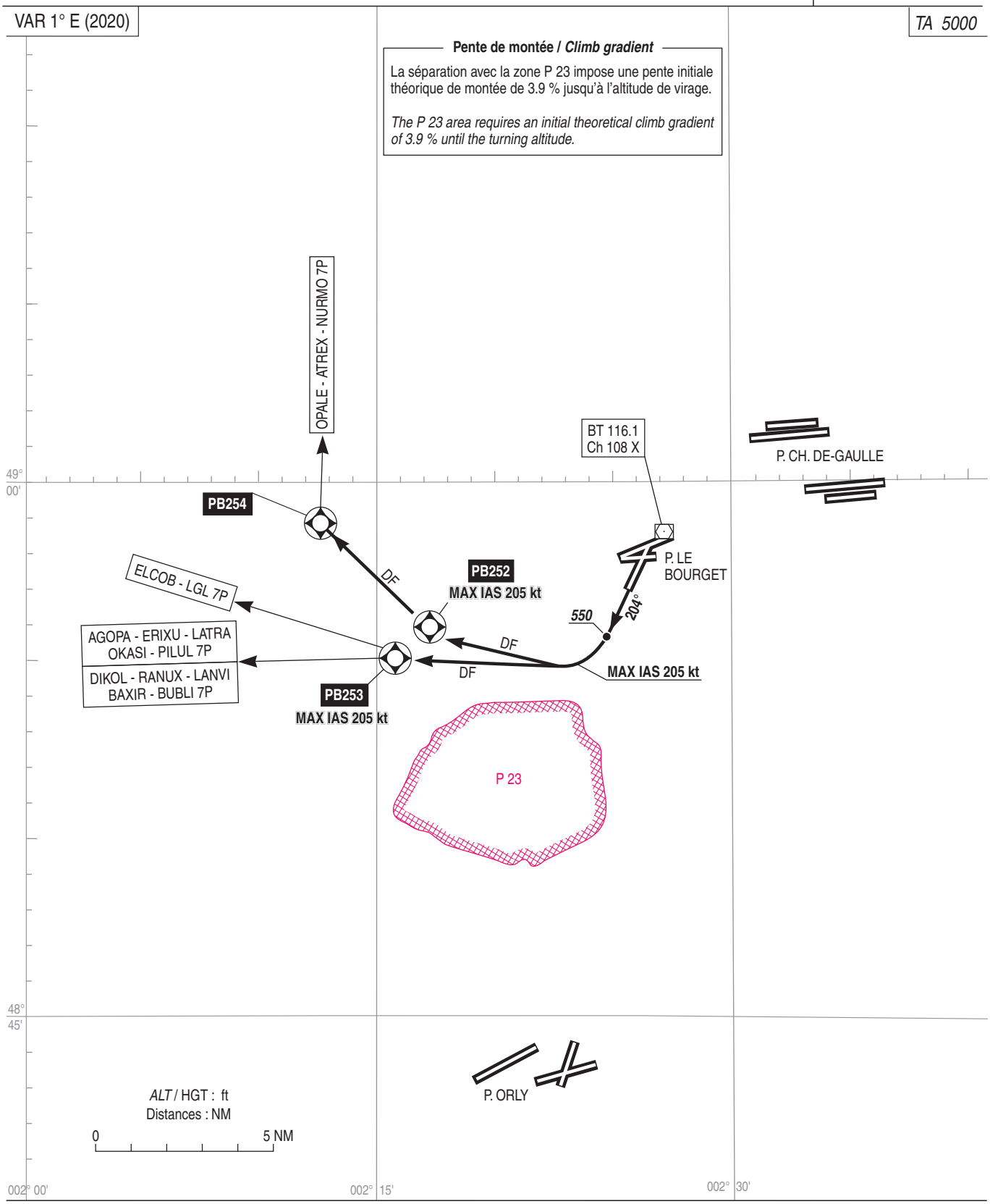
VAR 1° E (2020)

*TA 5000*

**Pente de montée / *Climb gradient***

La séparation avec la zone P 23 impose une pente initiale théorique de montée de 3.9 % jusqu'à l'altitude de virage.

*The P 23 area requires an initial theoretical climb gradient of 3.9 % until the turning altitude.*






© SIA

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 21 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% (4) |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>(1) *(R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers*<br>Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs<br>*If (H) not mentioned : Jets only*<br><br>(2) Réservé réacteurs/*Jets only*<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,*<br>*- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.*<br>(3) *FL > 195*<br>(4) Départs via PB093 : Pente ATS 6% jusqu'à 2000ft, puis 5,5% */ Departures via PB093 : ATS gradient 6% until 2000ft, then 5,5%*<br>(5) Pente minimale théorique de montée 4,3% jusqu'à 1200ft - Obstacle : tour altitude 922 ft (777 ft) située à 3,9NM au sud de la DER 21. *Minimum theoretical climb gradient 4,3% until 1200ft - Obstacle : tower elevation 922 ft (777 ft) located 3,9NM south of DER 21*<br>(6) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PB096 puis vers OPALE.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB096 then to OPALE.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 421 |
| **ATREX 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PB096 puis vers ATREX.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB096 then to ATREX.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 225 |
| **NURMO 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PB096 puis vers NURMO.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB096 then to NURMO.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 874 |
| **DIKOL 7Q**<br>115 < FL < 195 | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers NEPAR puis vers DIKOL.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to NEPAR then to DIKOL.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : J 10 |
| **RANUX 7Q**<br>(6) | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers NEPAR puis vers RANUX.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to NEPAR then to RANUX.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 858 |
| **LANVI 7Q**<br>(2) (3) | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to LUPAM then to LASIV. To LANVI.* | 4000 AMSL (R) (1) | Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 7Q**<br>115 < FL < 195 | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct jusqu'à PB098 puis direct BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BAXIR.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1)) | Voir utilisation / See use : A 6 - B 13 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
# SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 21 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **BUBLI 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct jusqu'à PB098 puis direct BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BUBLI.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UG 42 |
| **AGOPA 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **ERIXU 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALAUX then to LATRA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PB095. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB095. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LGL 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers KELUD. Vers LGL.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to KELUD. To LGL.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190 |
| **ELCOB 7Q** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers KELUD. Vers ELCOB.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to KELUD. To ELCOB.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
# SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 21 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **OPALE 7P** | *Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB252 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB254, puis direct vers BOV. Vers OPALE.*<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB252 MAX IAS 205KT, then direct to PB254, then direct to BOV. To OPALE.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 421 |
| **ATREX 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB252 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB254, puis direct vers ATREX.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB252 MAX IAS 205KT, then direct to PB254, then direct to ATREX.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 225 |
| **NURMO 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB252 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB254, puis direct vers NURMO.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB252 MAX IAS 205KT, then direct to PB254,* then direct to NURMO. | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 874 |
| **DIKOL 7P**<br>115 < FL < 195 | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / See use : J 10 |
| **RANUX 7P**<br>(3) (6) | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 858 |
| **LANVI 7P**<br>(2) (3) | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 7P**<br>115 < FL < 195 | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / See use : A 6 - B 13 |
| **BUBLI 7P**<br>(3) | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / See use : UG 42 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
# SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

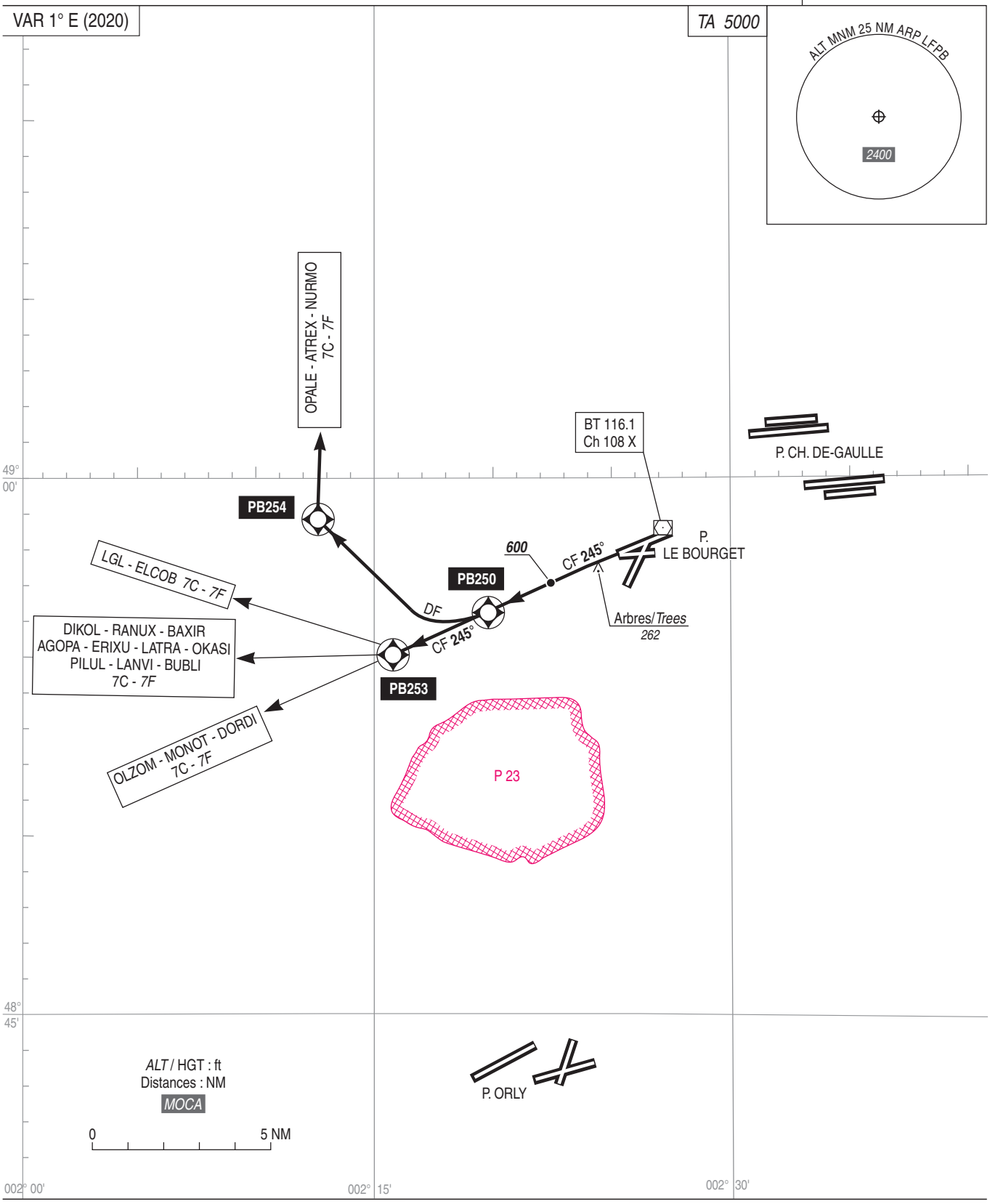
| SID RNAV RWY 21 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **AGOPA 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **ERIXU 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to DEROL then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LGL 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PG286. Vers LESGA puis vers LGL.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PG286. To LESGA then to LGL.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190 |
| **ELCOB 7P** | Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PG286. Vers ELCOB.<br>*Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PG286. To ELCOB.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## Départs initiaux RNAV RWY 25
## *RNAV initial departures RWY 25*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU






© SIA

# PARIS LE BOURGET
# SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 25 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>Pente minimale théorique de montée 4,1% jusqu'à PB250 ou PB253 - Obstacle : relief altitude 261ft (113ft) situé à 0.6NM de la DER 25 dans l'axe de piste.<br>*Minimum theoretical climb gradient 4,1% until PB250 or PB253 - Obstacle : terrain elevation 261ft (113ft) located 0.6NM from DER 25 on extended runway centerline.*<br><br>(1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs<br>*If (H) not mentioned : Jets only*<br><br>(2) Réservé réacteurs/*Jets only*<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,*<br>*- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.*<br><br>(3) FL > 195<br><br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*<br><br>(5) Réservés Hélices (tous RFL) et Réacteurs avec RFL<145.<br>*Propellers (all RFL) and Jets RFL<145 only.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to BOV then to OPALE.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 421 |
| **ATREX 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers ATREX.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245°* then direct to PB254. Direct to ATREX. | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 225 |
| **NURMO 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers NURMO.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to NURMO.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 874 |
| ***OPALE 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to BOV then to OPALE.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 421 |
| ***ATREX 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers ATREX.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to ATREX.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 225 |
| ***NURMO 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers NURMO.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to NURMO.* | 3000 AMSL (R) (1)<br>3000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 874 |
| **DIKOL 7C**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : J 10 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 25 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **RANUX 7C**<br>(3) (4)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| **LANVI 7C**<br>(2) (3)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 7C**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| **BUBLI 7C**<br>(3)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 7F***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 7F***<br>(3) (4)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| ***LANVI 7F***<br>(2) (3)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.* | FL 070 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |
| ***BAXIR 7F***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| ***BUBLI 7F***<br>(3)<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.* | FL 070 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| **AGOPA 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 25 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ERIXU 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DEROL then to LALAUX. To LATRA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***AGOPA 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***ERIXU 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***LATRA 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DEROL then to LALAUX. To LATRA. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***OKASI 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| ***PILUL 7F***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt* | FL 070 (R) (1) | NIL |
| **LGL 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers LESGA puis vers LGL.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To LESGA then to LGL.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 25 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ELCOB 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers ELCOB.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To ELCOB.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 – UT 176 |
| **LGL 7F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers LESGA puis vers LGL.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To LESGA then to LGL.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190 |
| **ELCOB 7F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers ELCOB.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To ELCOB.* | 4000 AMSL (R) (1)<br>4000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 – UT 176 |
| **DORDI 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers DORDI.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To DORDI.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 4000ft AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| **DORDI 7F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers DORDI.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To DORDI.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 4000ft AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| **MONOT 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers PB277 puis vers MONOT.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To PB277 then to MONOT.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 4000ft AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| **MONOT 7F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers MONOT.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To MONOT.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 4000ft AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| **OLZOM 7C**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers OLZOM.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To OLZOM.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 4000ft AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |
| **OLZOM 7F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL<br>(5) | Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers OLZOM.<br>MAX IAS 220kt.<br>*Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To OLZOM.*<br>*MAX IAS 220kt.* | 4000ft AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS LE BOURGET
## SID RNAV Réacteurs / *Jets* ( *FL < 145* ) - Hélices / *Propellers* ( Tous / *All FL* )
## LFPB RWY 25 (7C - *7F*)
## OLZOM - MONOT - DORDI

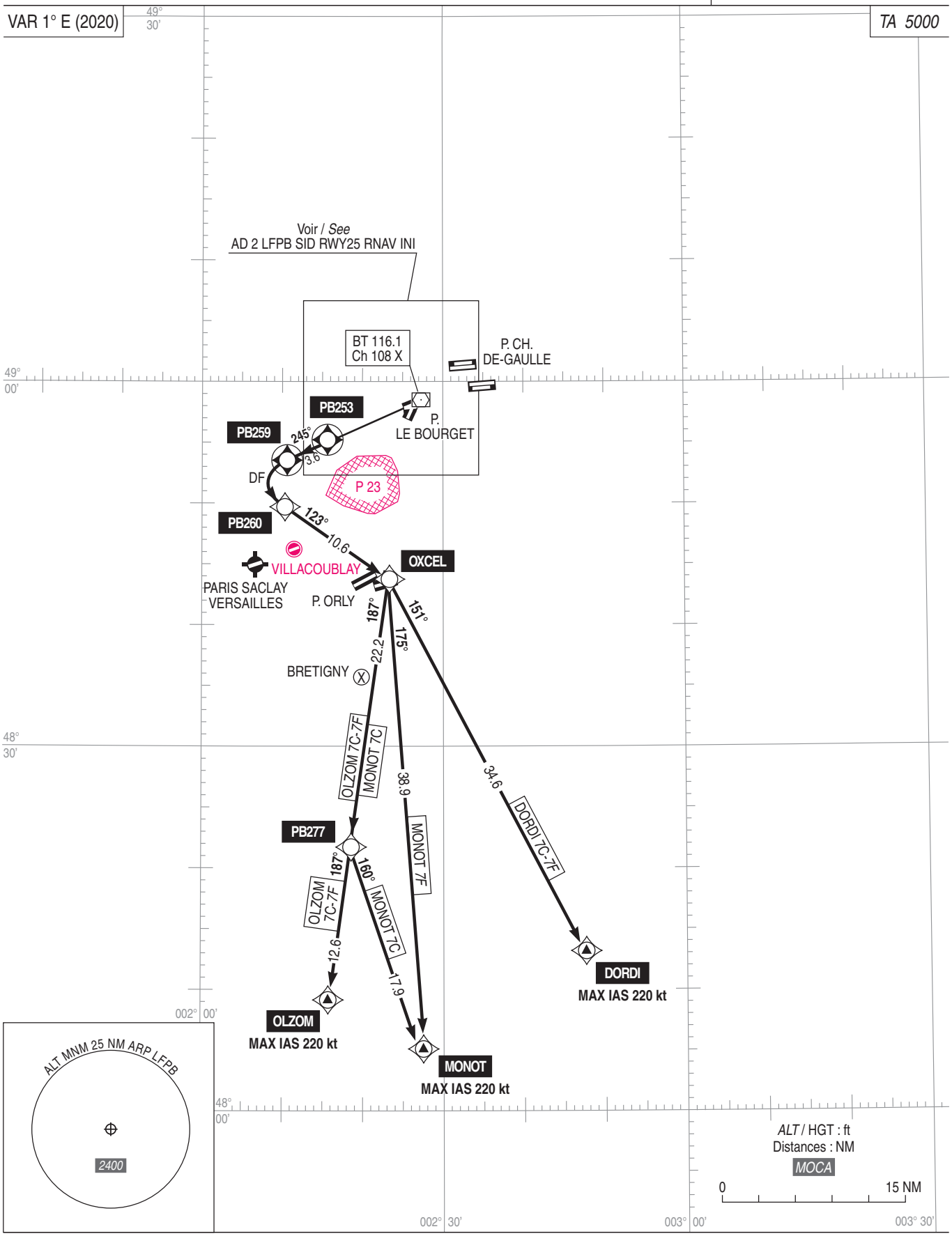
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

VAR 1° E (2020)

*TA 5000*






© SIA

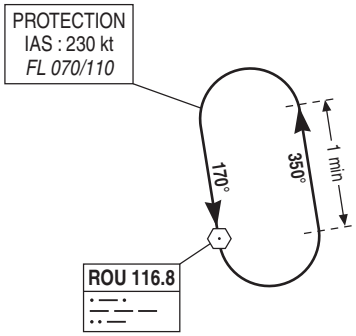
## ATTENTES CONVENTIONNELLES

*Conventional Holdings*

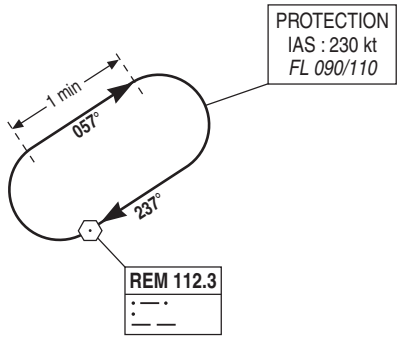
VAR 1°E (20)

Secteur Nord / *North sector*

Secteur Nord-Ouest
*North-West sector*




Secteur Nord-Est
*North-East sector*




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

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



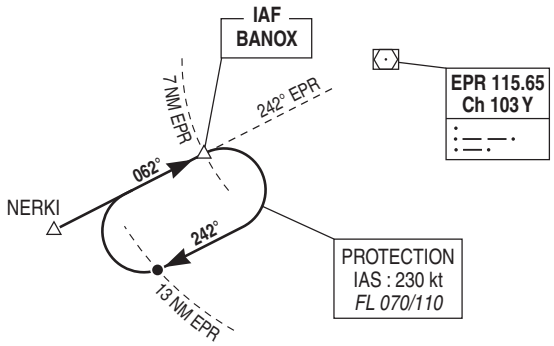
© SIA

# ATTENTES CONVENTIONNELLES

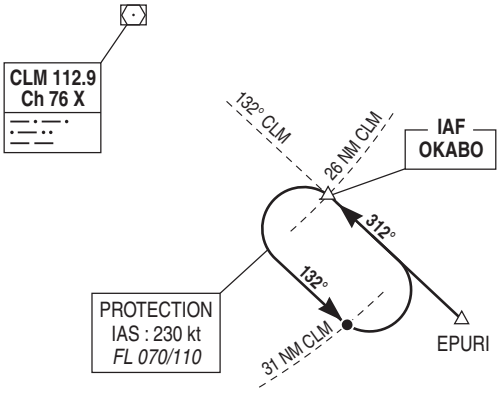
*Conventional Holdings*

VAR 1°E (20) | Secteur Sud / *South sector*

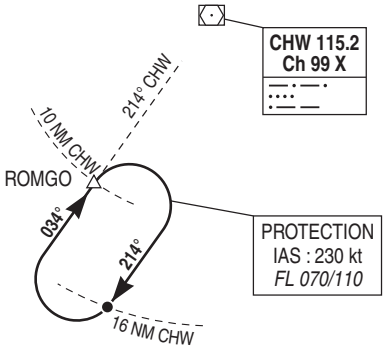
Secteur Sud-Ouest
*South-West sector*




Secteur Sud-Est
*South-East sector*




Secteur Sud-Ouest
*South-West sector*




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

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



© SIA

# PARIS LE BOURGET

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 07 (9E)

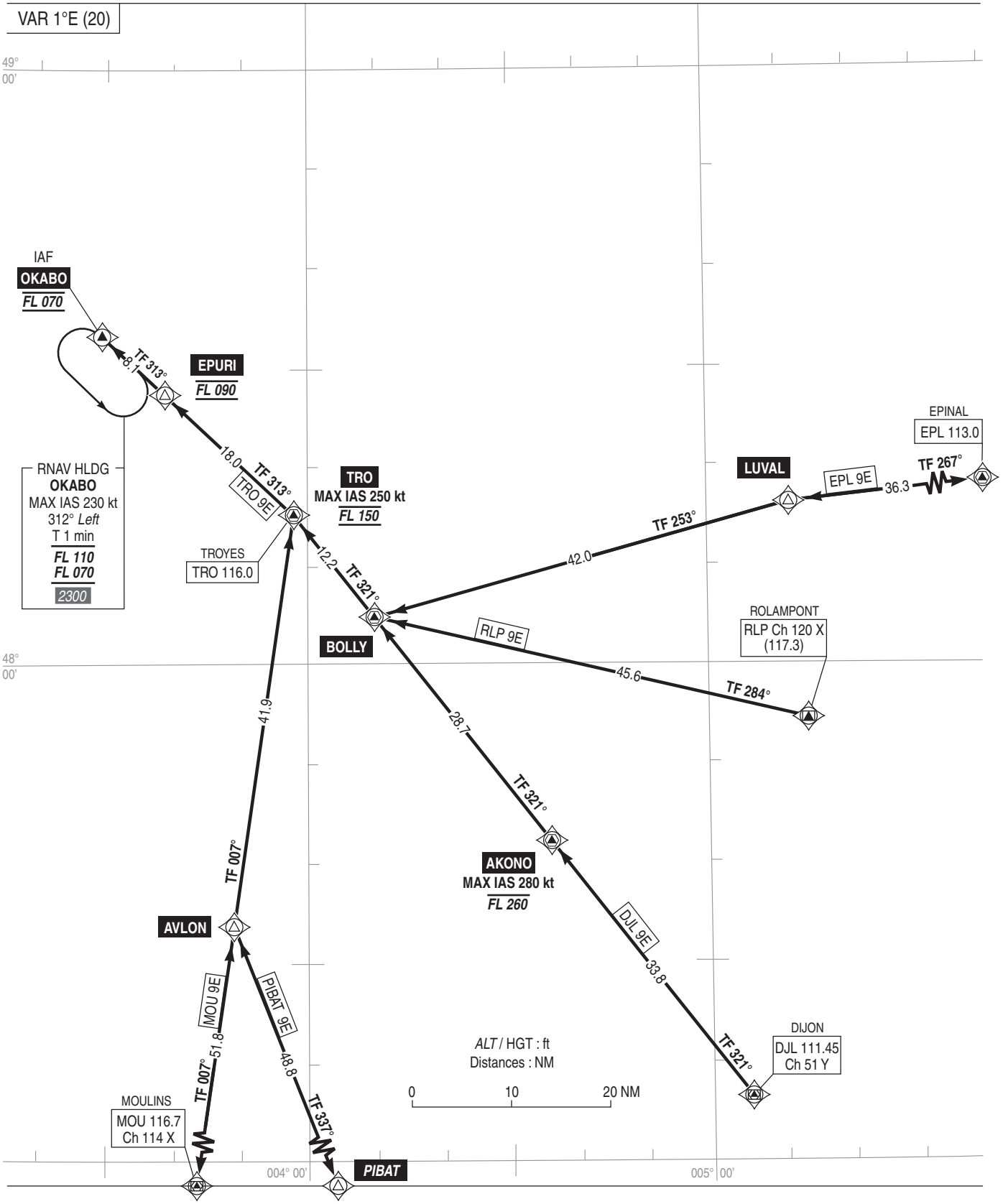
## EPL - RLP - DJL - PIBAT - MOU - TRO

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

**IAF : OKABO**

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

**TF** : Track to Fix




Consignes particulières : voir AD 2 LFPB.22 § 4.

*Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.*



© SIA

# PARIS LE BOURGET

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 07 (9E)

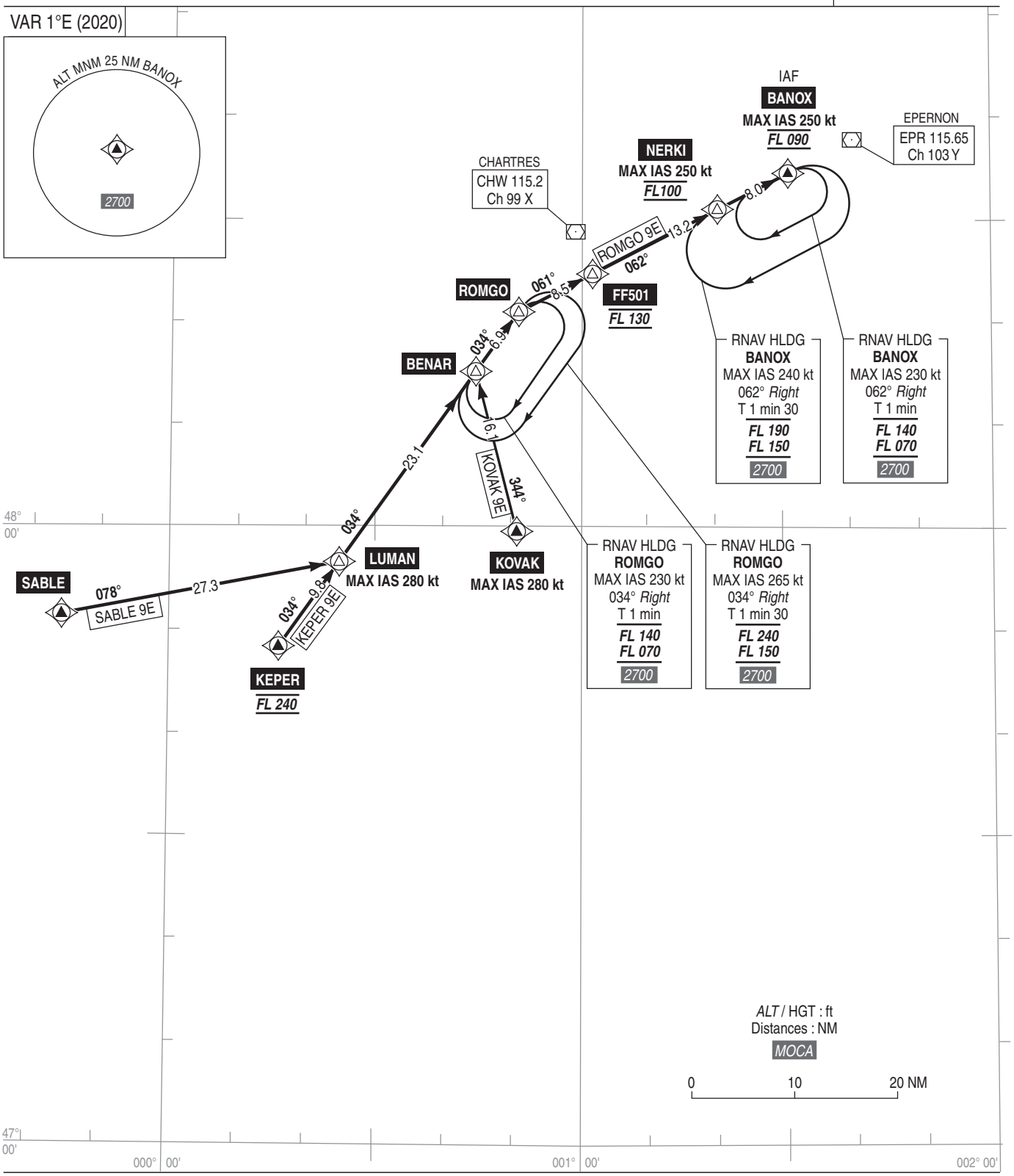
## KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

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

**IAF : BANOX**

**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**




**CONSIGNES PARTICULIERES ET PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :** Voir AD 2 LFPB.22 § 4.

***SPECIAL INSTRUCTIONS AND RADIOCOMMUNICATION FAILURE :*** *See AD 2 LFPB.22 § 4.*



© SIA

# PARIS LE BOURGET

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 07

## MATIX - MOPIL - RENSA (9E)

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

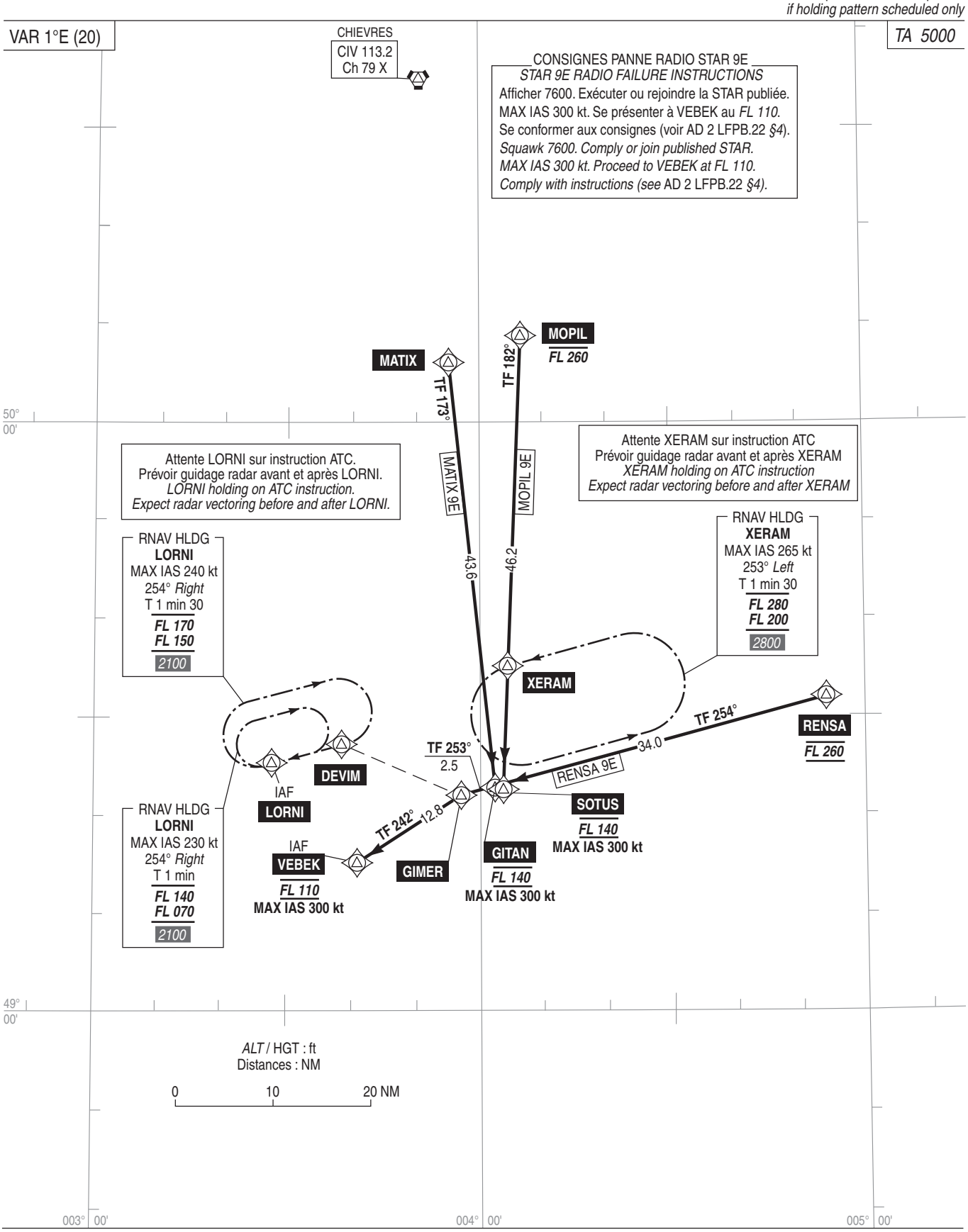
**IAF : VEBEK / LORNI ***

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

**TF** : Track to Fix

Sur intruction ATC
*On ATC instruction*

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






© SIA

# PARIS LE BOURGET

## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 07

## PEXIR - VELOL (9E)

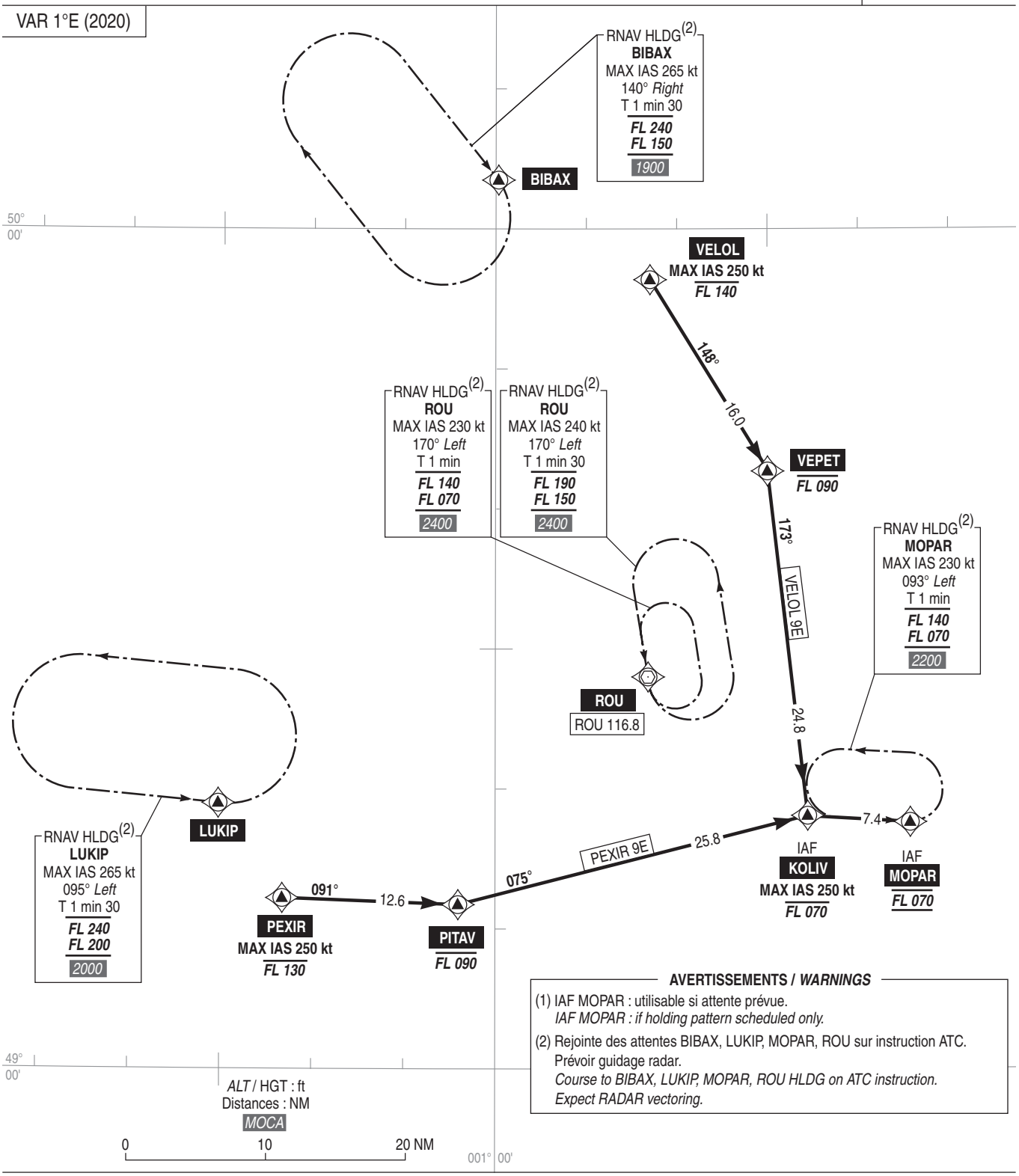
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : KOLIV / MOPAR(1)**

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**

Sur instruction ATC
*On ATC instrution*




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) IAF MOPAR : utilisable si attente prévue.
*IAF MOPAR : if holding pattern scheduled only.*

(2) Rejointe des attentes BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU sur instruction ATC. Prévoir guidage radar.
*Course to BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU HLDG on ATC instruction. Expect RADAR vectoring.*

Consignes particulières : see AD 2 LFPB.22 § 4.

*Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.*



© SIA

# PARIS LE BOURGET

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 25 - 27 (9W)

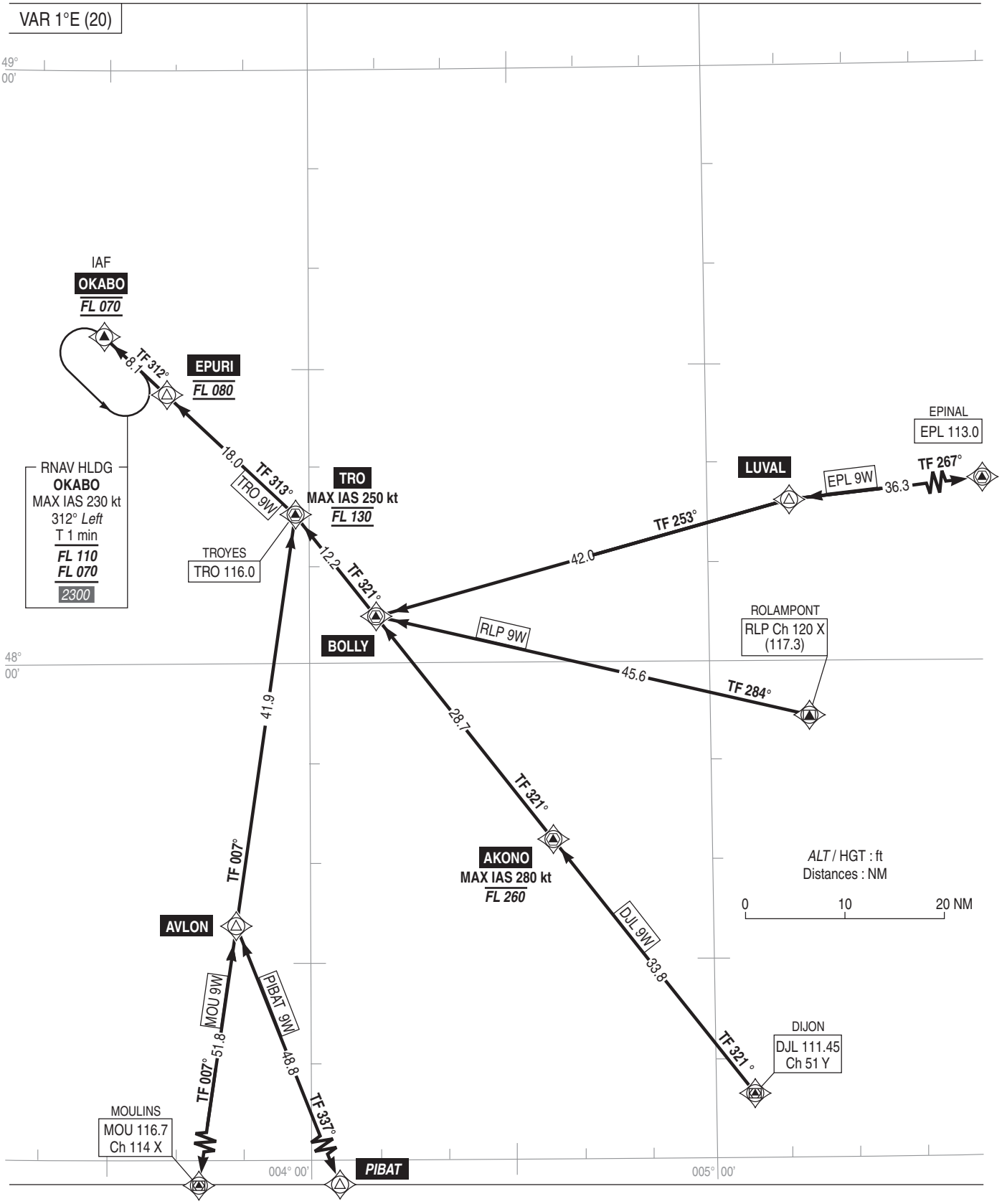
## EPL - RLP - DJL - PIBAT - MOU - TRO

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

**IAF : OKABO**

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

**TF** : Track to Fix




Consignes particulières : voir AD 2 LFPB.22 § 4.

*Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.*



© SIA

# PARIS LE BOURGET

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 25 - 27 (9W)

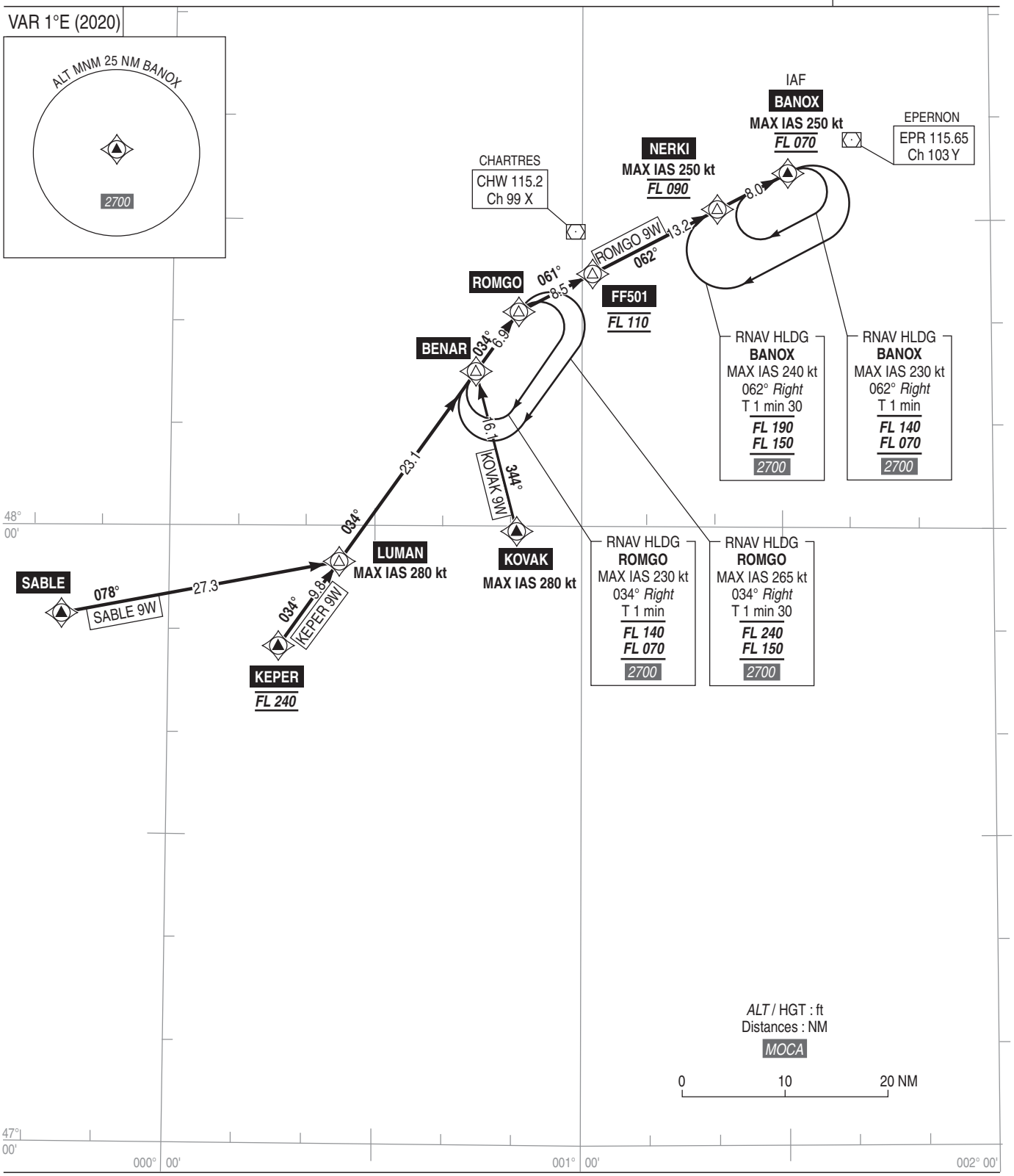
## KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

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

**IAF : BANOX**

**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**




**CONSIGNES PARTICULIERES ET PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :** Voir AD 2 LFPB.22 § 4.

***SPECIAL INSTRUCTIONS AND RADIOCOMMUNICATION FAILURE :*** *See AD 2 LFPB.22* § 4.



© SIA

# PARIS LE BOURGET

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 25 - 27

## MATIX - MOPIL - RENSA (9W)

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

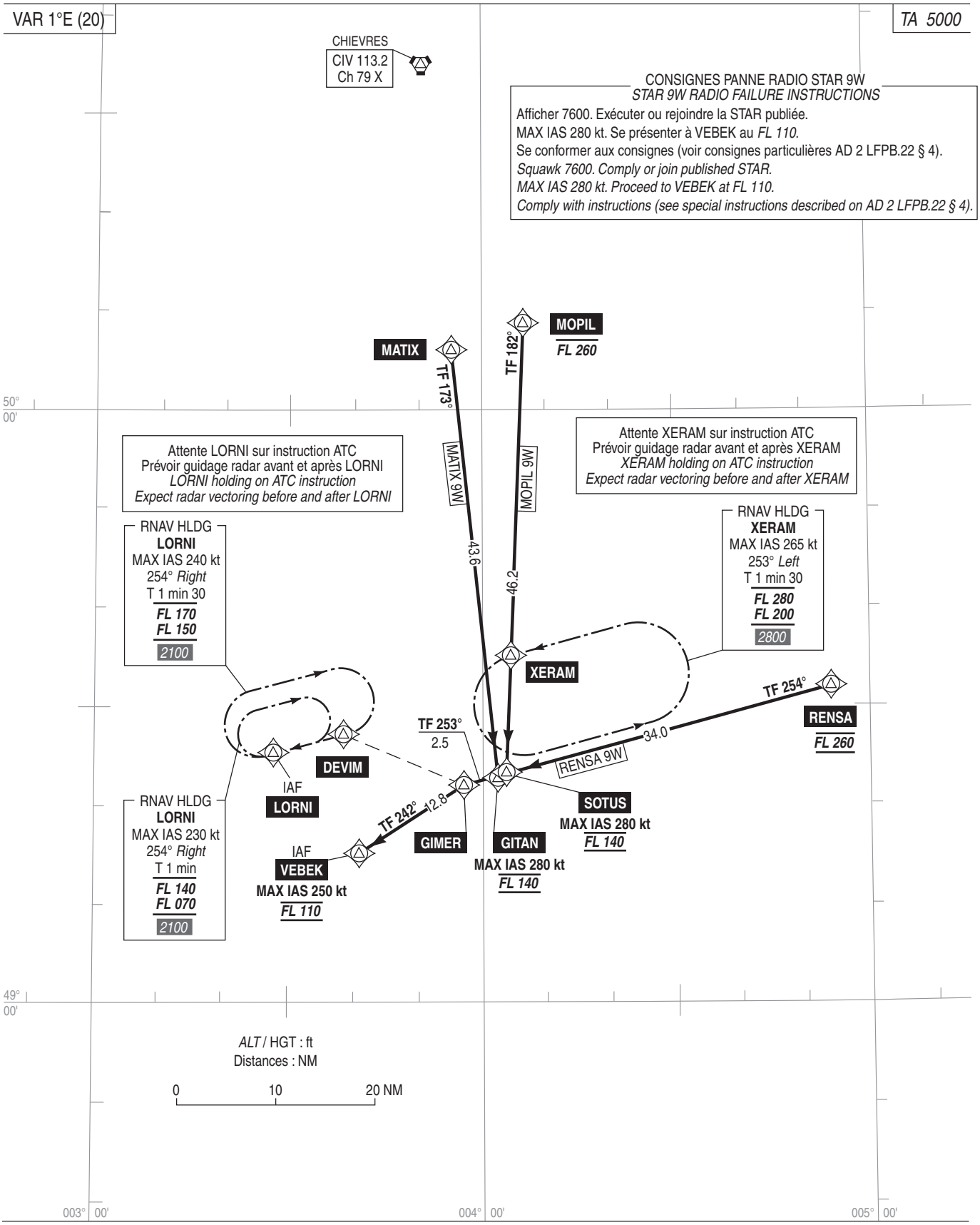
**IAF : VEBEK / LORNI ***

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

**TF** : Track to Fix

Sur intruction ATC
*On ATC instruction*

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






© SIA

# PARIS LE BOURGET
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 25-27
## PEXIR - VELOL (9W)

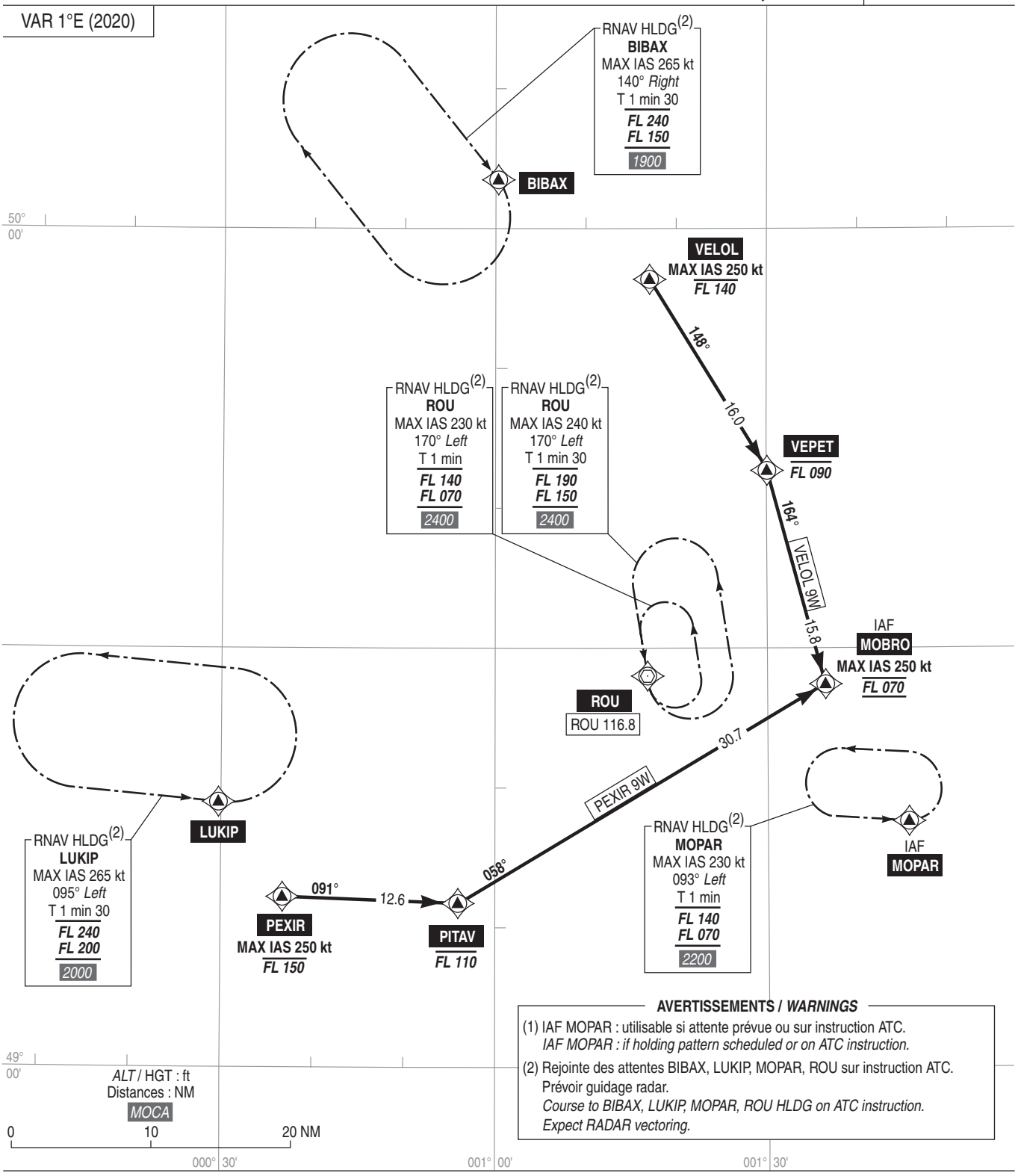
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : MOBRO / MOPAR(1)**

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC
*By ATC instrution*

**RNAV 1**




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) IAF MOPAR : utilisable si attente prévue ou sur instruction ATC.
*IAF MOPAR : if holding pattern scheduled or on ATC instruction.*

(2) Rejointe des attentes BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU sur instruction ATC.
Prévoir guidage radar.
*Course to BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU HLDG on ATC instruction.*
*Expect RADAR vectoring.*

Consignes particulières : voir AD 2 LFPB.22 § 4.

*Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

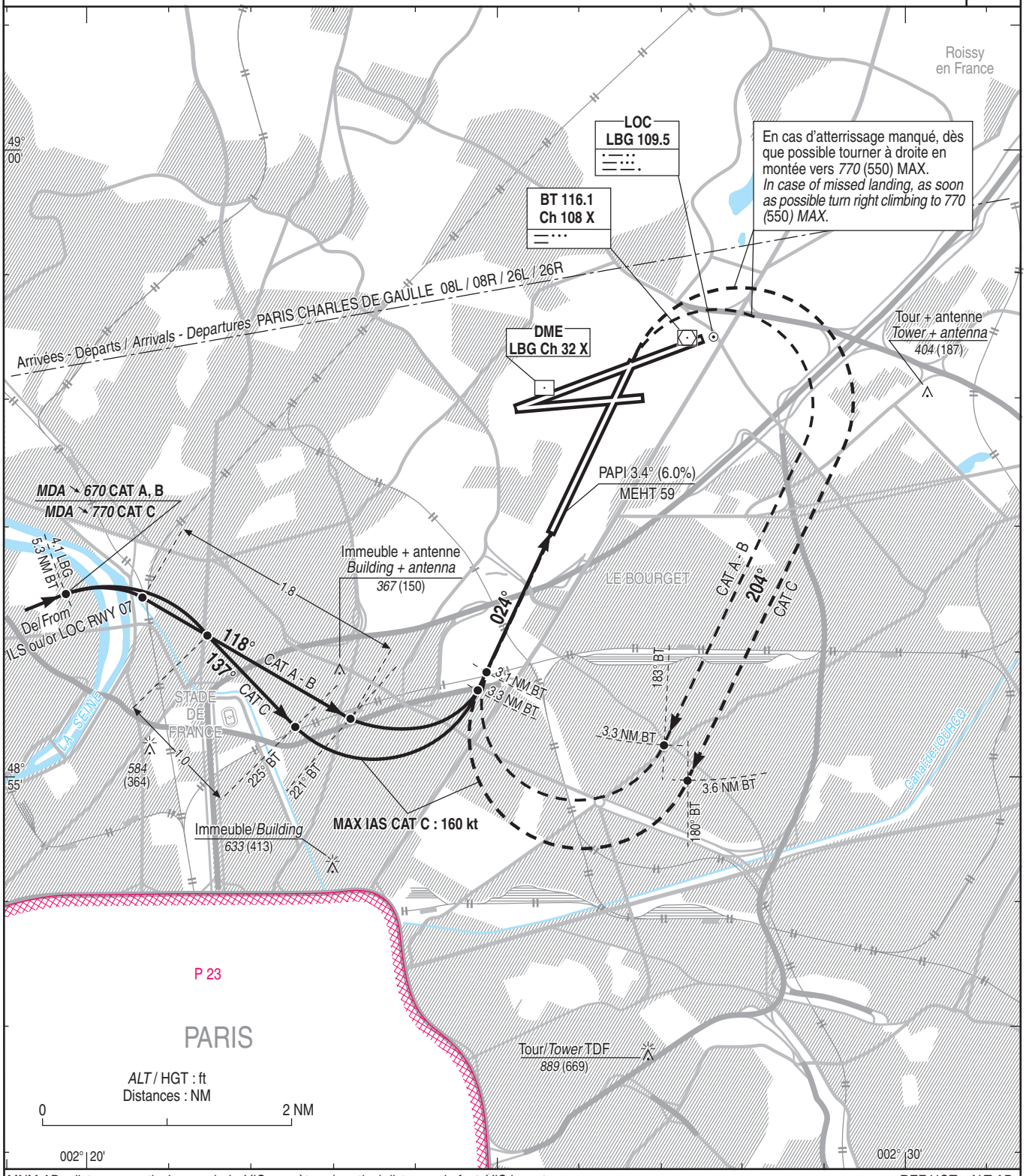
***ALT AD : 220 (8 hPa)**, DTHR : 144*

PARIS **LE BOURGET**

VPT A RWY 03

**FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR 1°E (20)




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

| CAT | VPT A | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1460*** (1240) | 1500 |
| B | | 1600 |
| C | | 2400 |

Observations / *Remarks* : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / *OCS PAPI limited at 7 km.*
Procédure interdite pour CAT D / *Procedure prohibited for CAT D.*

CAT A, B : Descendre de la MDA vers *670* (450). Ne pas descendre en dessous de *670* (450) avant le début du segment d'alignement. *Descend from MDA to 670 (450). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment.*

CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers *770* (550). Ne pas descendre en dessous de *770* (550) avant le début du segment d'alignement.
*MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

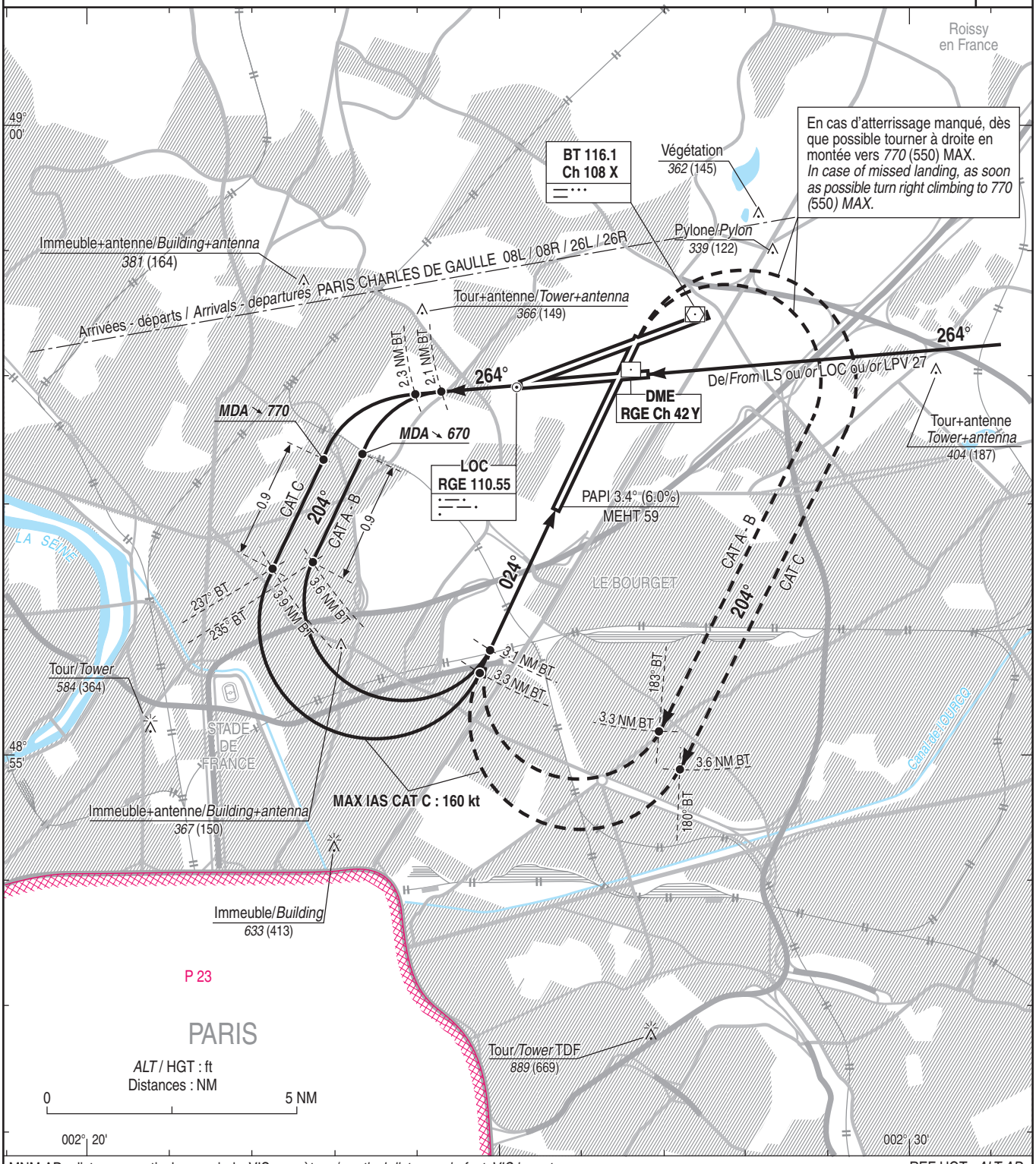
***ALT AD : 220 (8 hPa)**, DTHR : 144*

PARIS **LE BOURGET**

VPT C RWY 03

**FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
1°E
(20)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT C | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (500) | 1500 |
| B | ***720*** (500) | 1600 |
| C | ***820*** (600) | 2400 |

Observations / *Remarks* : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / *OCS PAPI limited at 7 km.*

CAT A, B : Descendre de la MDA vers *670* (450) sur la branche vent arrière (RM 204°). Ne pas descendre en dessous de *670* (450) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
*Descend from MDA to 670 (450) on downwind leg (MAG 204°). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment.*

CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers *770* (550) sur la branche vent arrière (RM 204°). Ne pas descendre en dessous de *770* (550) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
*MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550) on downwind leg (MAG 204°). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

*INA* **RNAV** BANOX 1E RWY 07

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**

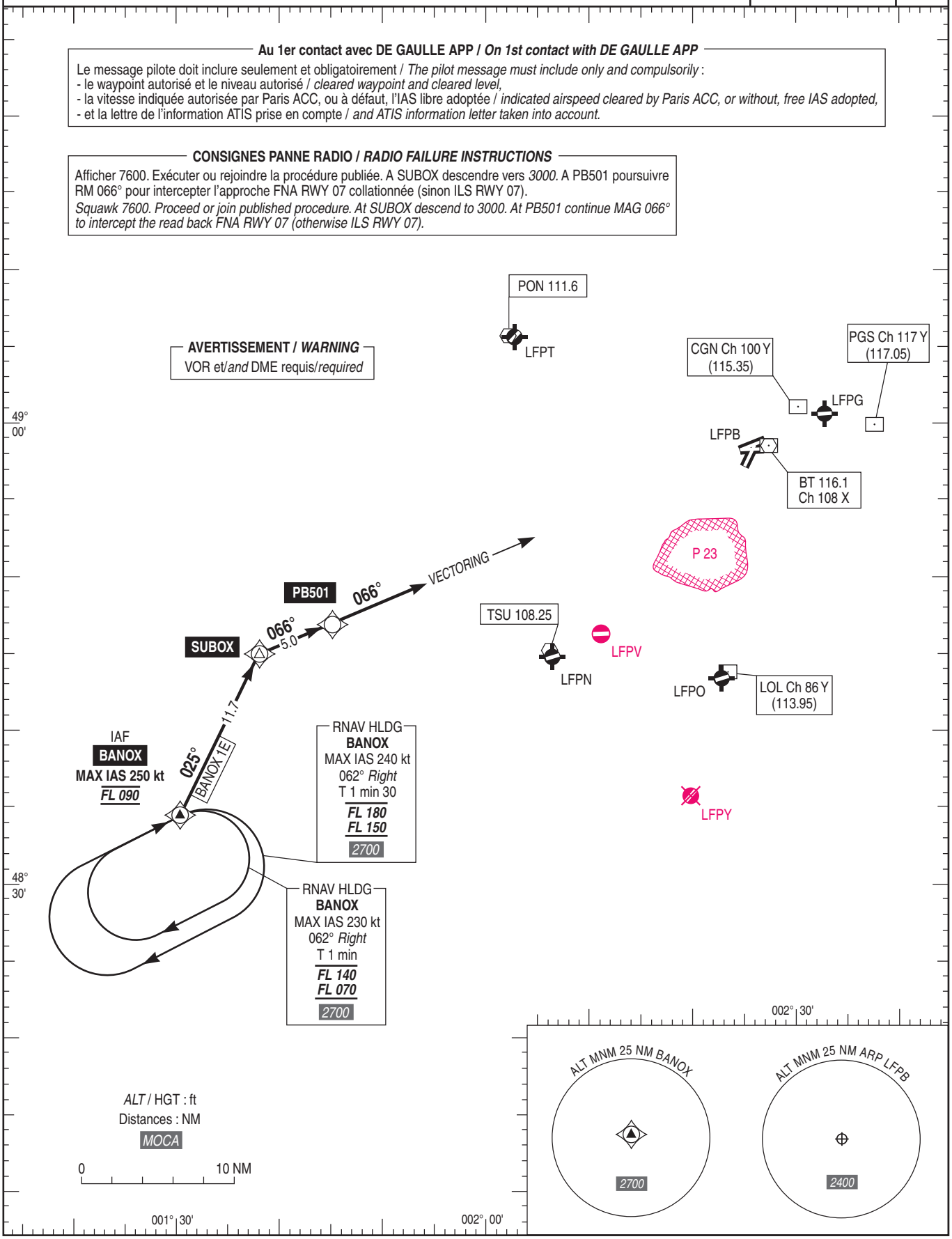
VAR 1°E (2020)

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A SUBOX descendre vers *3000*. A PB501 poursuivre RM 066° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).
*Squawk 7600. Proceed or join published procedure. At SUBOX descend to 3000. At PB501 continue MAG 066° to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

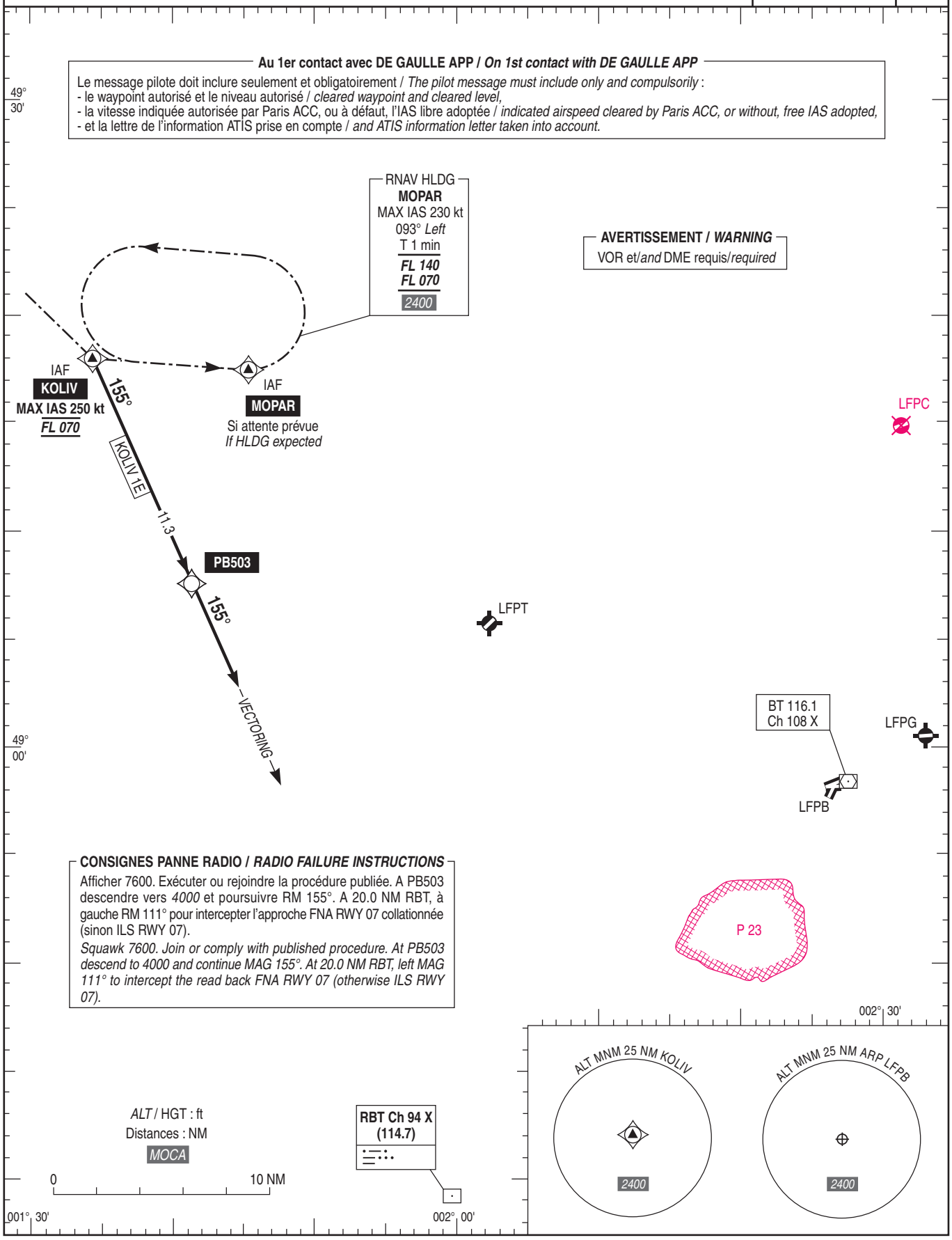
*INA* **RNAV** KOLIV 1E RWY 07

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
*With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before and after MOPAR.*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **LE BOURGET**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** OKABO 1E RWY 07

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP***

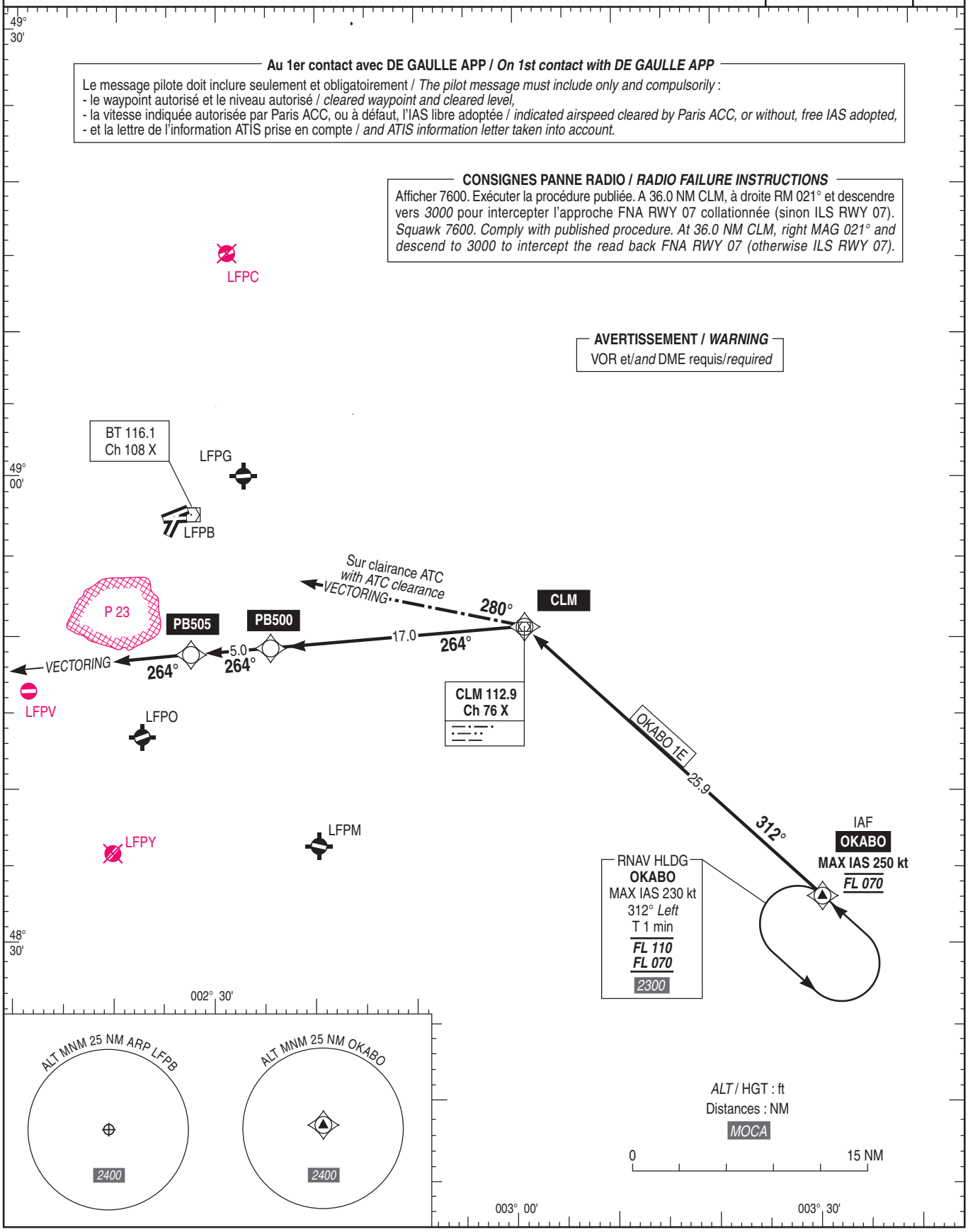
Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée. A 36.0 NM CLM, à droite RM 021° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).
*Squawk 7600. Comply with published procedure. At 36.0 NM CLM, right MAG 021° and descend to 3000 to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).*

**AVERTISSEMENT / *WARNING***

VOR et/*and* DME requis/*required*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

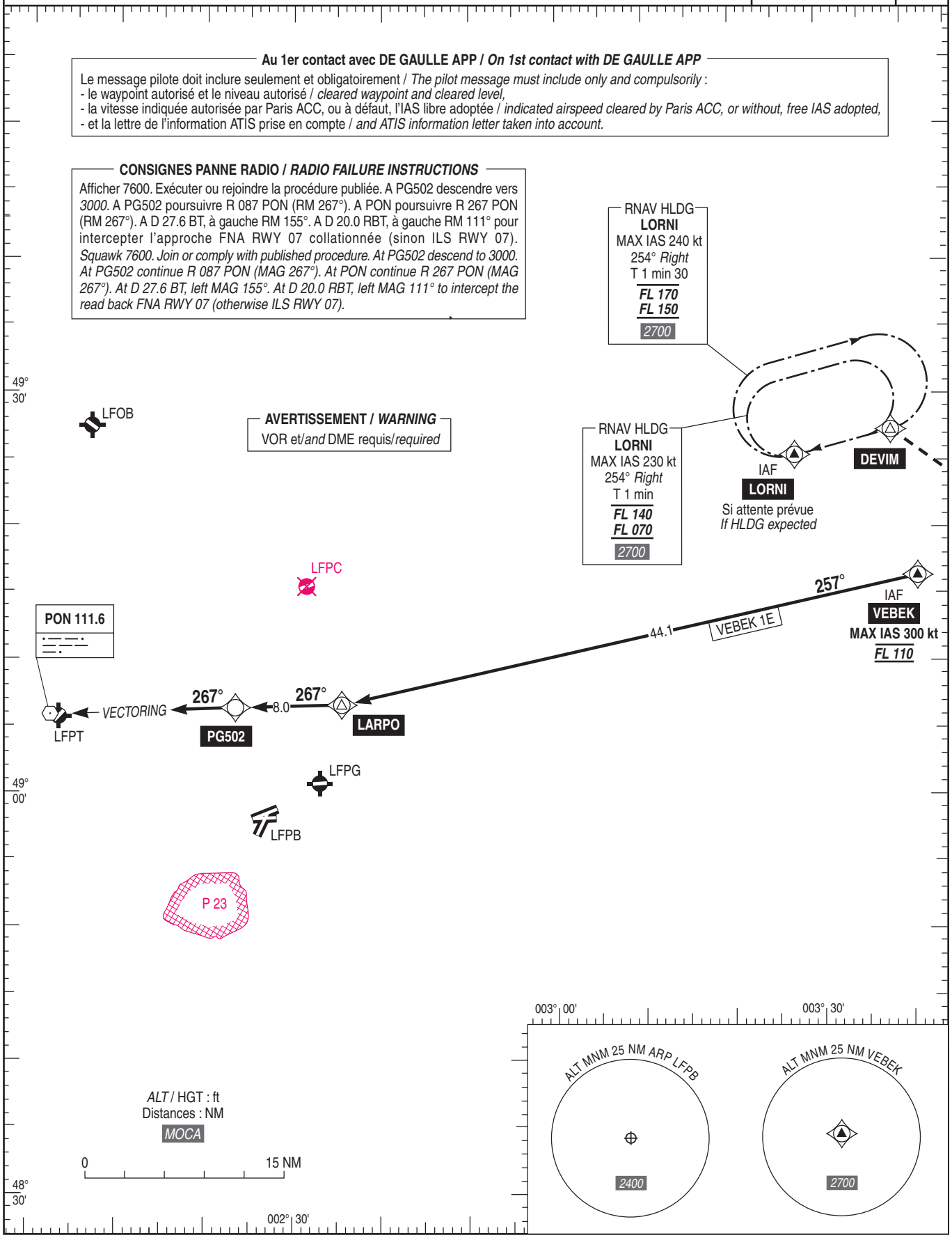
*INA* **RNAV** VEBEK 1E RWY 07

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après LORNI.
*With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before and after LORNI.*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)





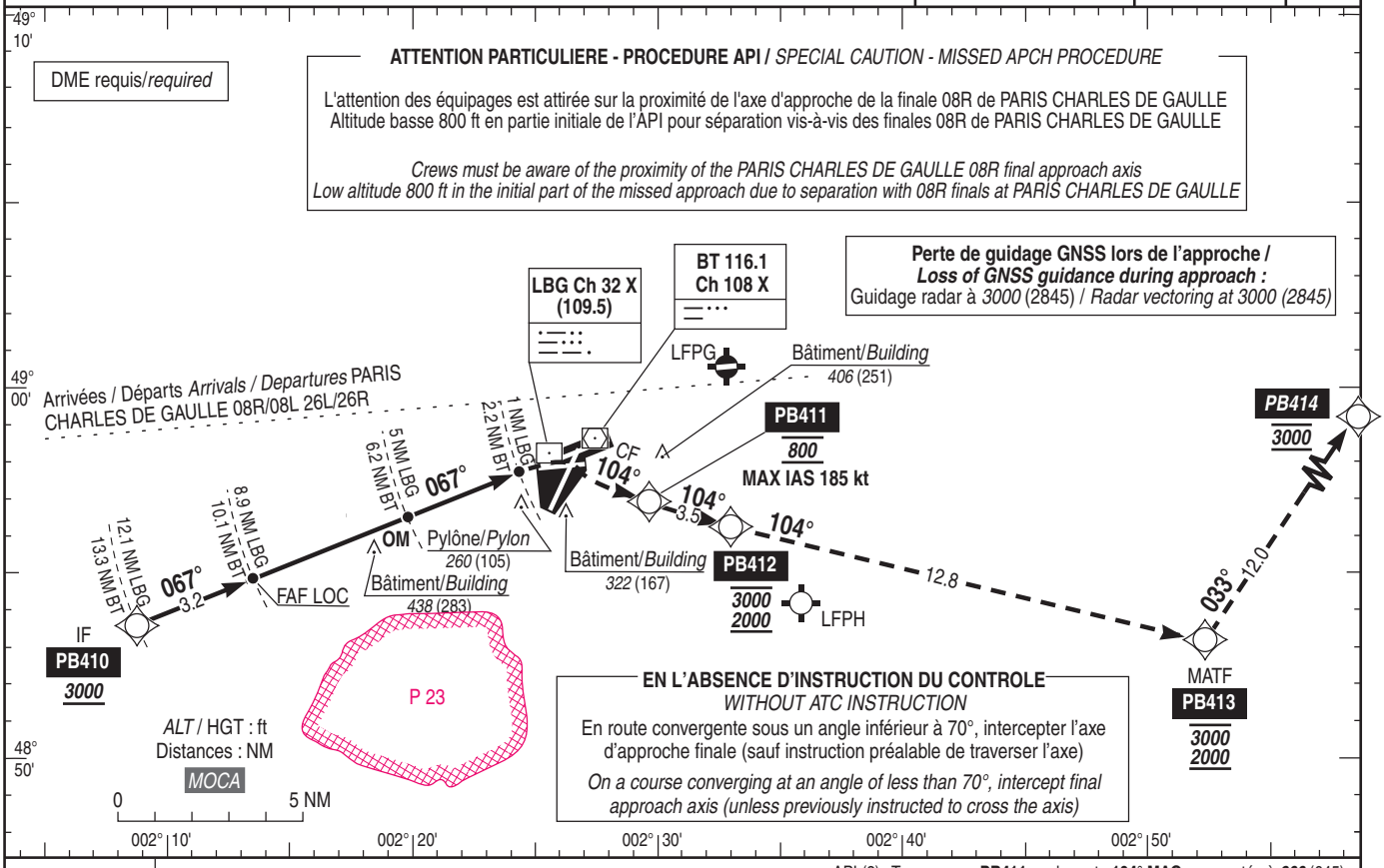

© SIA

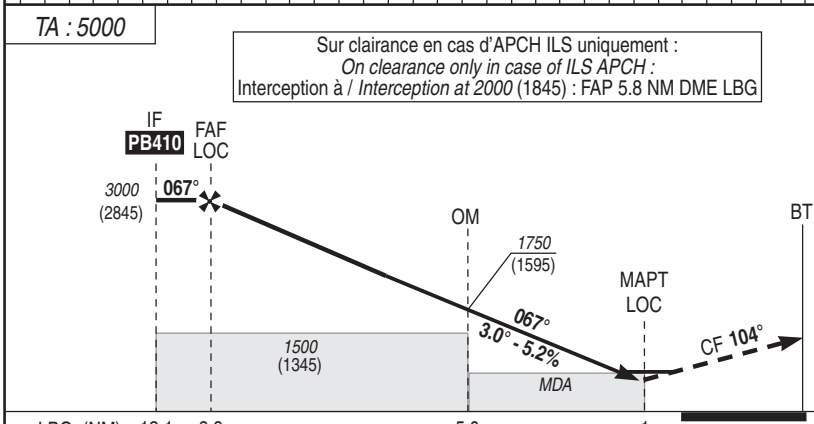
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 220,* ***DTHR : 155 (6 hPa)***

PARIS **LE BOURGET**

*FNA* ILS CAT I ou/*or* LOC RWY 07

| **FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01 | **RNAV 1**<br>GNSS requis / *required* | **ILS - DME**<br>**LBG 109.5**<br>RDH/TCH : 50 | VAR<br>1°E<br>(20) |
|---|---|---|---|




API (2) : Tourner vers **PB411** sur la route **104° MAG**, en montée à ***800*** (645), MAX IAS 185 kt, puis vers **PB412** et monter à ***2000*** (1845) **MNM**.
Continuer vers **PB413** à ***3000*** (2845) **MAX**, puis vers **PB414** à ***3000*** (2845) et suivre instructions du contrôle.
En cas de panne radio et d'interruption d'approche à une altitude au-dessus du palier de l'API : dès l'interruption d'approche, suivre la trajectoire API standard en montée vers l'altitude ***3000***. En cas de panne radio en API, à **PB414** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA VEBEK 6W) ou effectuer une nouvelle procédure.
**Ne pas tourner avant 1 NM LBG (MAPT).** Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH (2): Turn towards **PB411** on course **MAG 104°** climbing to **800** (645), MAX IAS 185 kt, then proceed **PB412** and climb to **2000** (1845) **MNM**. Continue towards **PB413** to **3000** (2845) **MAX** and towards **PB414** at **3000** (2845) and follow ATC instructions.*
*In case of radio failure and approach cancellation at an altitude higher than missed APCH initial level-off : from approach cancellation, follow standard missed APCH trajectory climbing to altitude **3000**. In case of radio failure in missed APCH, at **PB414** proceed to **LORNI** at **FL 070** to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see chart INA VEBEK 6W) or proceed to another INA procedure.*
***Do not turn before 1 NM LBG (MAPT).** Level acceleration not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***550*** (390) | 1400 | 388 | ***580*** (430) | 1600 | 424 | ***710*** (560) | 1500 |
| B | ***560*** (400) | 1400 | 398 | | | | ***800*** (650) | 1600 |
| C | ***570*** (410) | 1500 | 408 | | | | ***1320*** (1170) | 2400 |
| D | ***580*** (420) | 1500 | 418 | | | | ***1320*** (1170) | 3600 |

(2) Informer Le Bourget TWR en APCH finale si la contrainte "at or above *2000*" à PB412 ne peut être satisfaite en cas de remise de gaz.
*Advise Le Bourget TWR on final APCH if ACFT is unable to comply with restriction "at or above 2000" at PB412 in case of missed APCH.*

**DME LBG**

| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2700*** | ***2380*** | ***2060*** | ***1750*** | ***1430*** | ***1110*** | ***790*** |
| (HGT) | (2545) | (2225) | (1905) | (1595) | (1275) | (955) | (635) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT. / *Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.* (1) (2) Voir consignes / *See instructions* AD 2 LFPB.22.2.5
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* ENR 1.5
Rotondité non prise en compte sur la carte / *Curvature of the Earth's surface not taken into account on the chart*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.9 NM | 6 min 48 | 5 min 36 | 4 min 46 | 4 min 09 | 3 min 40 | 3 min 17 | 2 min 59 | 2 min 35 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **LE BOURGET**

CAT A B C D
*ALT AD : 220,* ***DTHR : 155 (6 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 07

| **FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01 | **RNP APCH**<br>LPV et LNAV-VNAV seulement/only<br>**RNAV 1**<br>GNSS requis / *GNSS required* | **EGNOS**<br>**CH 44250**<br>**E07A**<br>RDH : 50 | VAR<br>1°E<br>(20) |
|---|---|---|---|

**ATTENTION PARTICULIERE - PROCEDURE API /** *SPECIAL CAUTION - MISSED APCH PROCEDURE*

L'attention des équipages est attirée sur la proximité de l'axe d'approche de la finale 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE
Altitude basse 800 ft en partie initiale de l'API pour séparation vis-à-vis des finales 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE

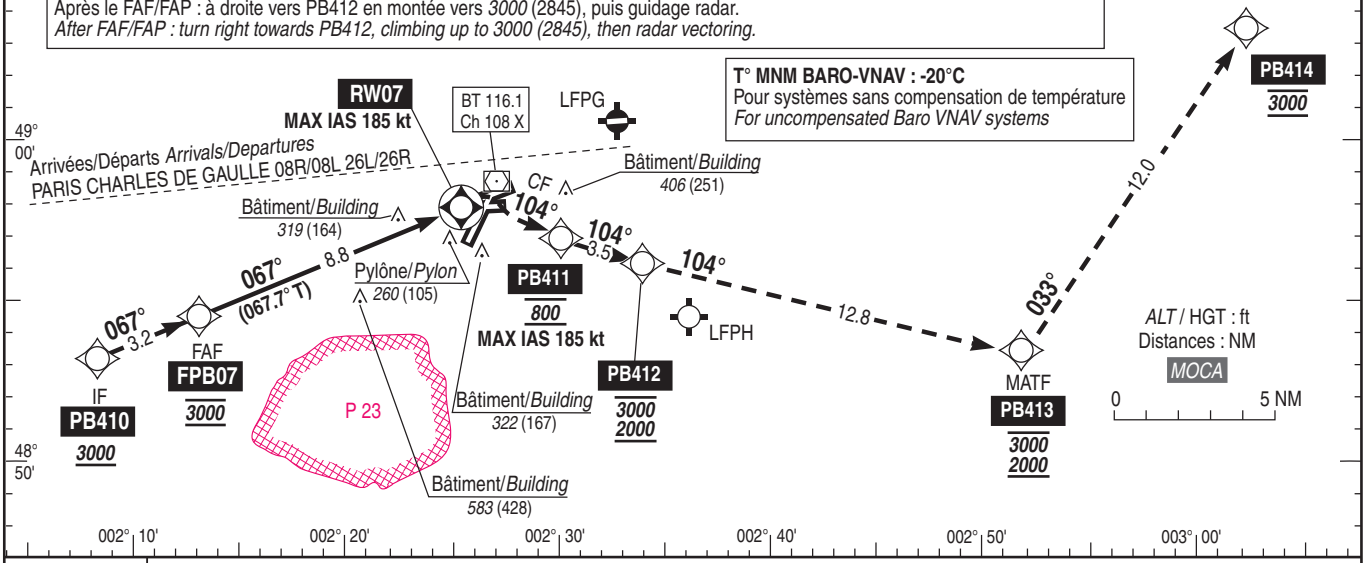
*Crews must be aware of the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 08R final approach axis*
*Low altitude 800 ft in the initial part of the missed approach due to separation with 08R finals at PARIS CHARLES DE GAULLE*

Prévoir un guidage radar pour rejoindre l'axe de piste / *Expect radar vectoring to RWY extended centerline.*
Voir / *See* AD 2 LFPG AMG et/*and* AD 2 LFPB.22.

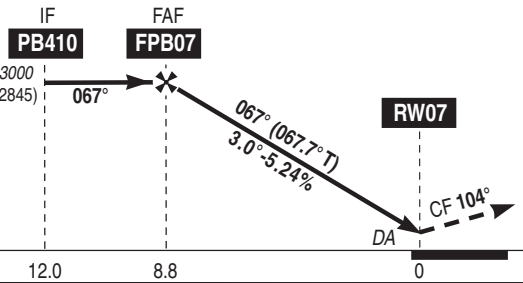
**En l'absence d'instruction du contrôle /** ***Without ATC instruction :***
En route convergente sous un angle inférieur à 70°, intercepter l'axe d'approche finale RNP (sauf instruction préalable de traverser l'axe)
*On a course converging at an angle of less than 70°, intercept RNP final approach course (unless previously instructed to cross the axis)*

**Perte de guidage GNSS lors de l'approche /** ***Loss of GNSS guidance during approach:***
Avant le FAF/FAP: guidage radar à *3000* (2845)
*Before FAF/FAP: radar vectoring at 3000 (2845).*
Après le FAF/FAP : à droite vers PB412 en montée vers *3000* (2845), puis guidage radar.
*After FAF/FAP : turn right towards PB412, climbing up to 3000 (2845), then radar vectoring.*

**T° MNM BARO-VNAV : -20°C**
Pour systèmes sans compensation de température
*For uncompensated Baro VNAV systems*




*TA : 5000*




API (2): A **RW07** tourner vers **PB411** sur la route **104° MAG**, en montée à ***800*** (645), MAX IAS 185 kt, puis vers **PB412** et monter à ***2000*** (1845) **MNM**.
Continuer vers **PB413** à ***3000*** (2845) **MAX**, puis vers **PB414** à ***3000*** (2845) et suivre instructions du contrôle.
En cas de panne radio et d'interruption d'approche à une altitude au-dessus du palier de l'API : dès l'interruption d'approche, suivre la trajectoire API standard en montée vers ***3000***. En cas de panne radio en API, à **PB414** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA VEBEK 6W) ou effectuer une nouvelle procédure. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH (2): At* ***RW07*** *turn towards* ***PB411*** *on course* ***MAG 104°*** *climbing up to* ***800*** *(645),* MAX IAS 185 kt, *then proceed* ***PB412*** *and climb to* ***2000*** *(1845)* ***MNM****. Continue towards* ***PB413*** *to* ***3000*** *(2845)* ***MAX*** *and towards* ***PB414*** *at* ***3000*** *(2845) and follow ATC instructions. In case of radio failure and approach cancellation at an altitude higher than missed APCH initial level-off : from approach cancellation, follow standard missed APCH trajectory climbing to* ***3000****. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PB414*** *proceed to* ***LORNI*** *at* ***FL 070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see chart INA VEBEK 6W) or proceed to another INA procedure. Level acceleration not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV API : 2.5% | | | LPV API : 5% | | | LNAV / VNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | VIS |
| A | ***560*** (410) | 1500 | 403 | ***540*** (380) | 1300 | 376 | ***560*** (410) | 1500 | 363 | ***710*** (560) | 1500 |
| B | ***570*** (420) | 1500 | 413 | ***550*** (390) | 1400 | 386 | ***570*** (420) | 1500 | 373 | ***800*** (650) | 1600 |
| C | ***580*** (430) | 1600 | 423 | ***560*** (400) | 1500 | 396 | ***580*** (430) | 1600 | 417 | ***1320*** (1170) | 2400 |
| D | ***590*** (440) | 1600 | 433 | ***570*** (410) | 1500 | 406 | ***640*** (480) | 1800 | 478 | ***1320*** (1170) | 3600 |

(2) Informer Le Bourget TWR en APCH finale si la contrainte "at or above *2000*" à PB412 ne peut être satisfaite en cas de remise de gaz.
*Advise Le Bourget TWR on final APCH if ACFT is unable to comply with restriction "at or above 2000" at PB412 in case of missed APCH.*

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT.
/ *Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*
(1) (2) Voir consignes / *See instructions* AD 2 LFPB.22
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* ENR 1.5
Rotondité non prise en compte sur la carte / *Curvature of the Earth's surface not taken into account on the chart*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW07 | 8.8 NM | 7 min 32 | 6 min 12 | 5 min 16 | 4 min 35 | 4 min 03 | 3 min 38 | 3 min 18 | 2 min 51 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **LE BOURGET**

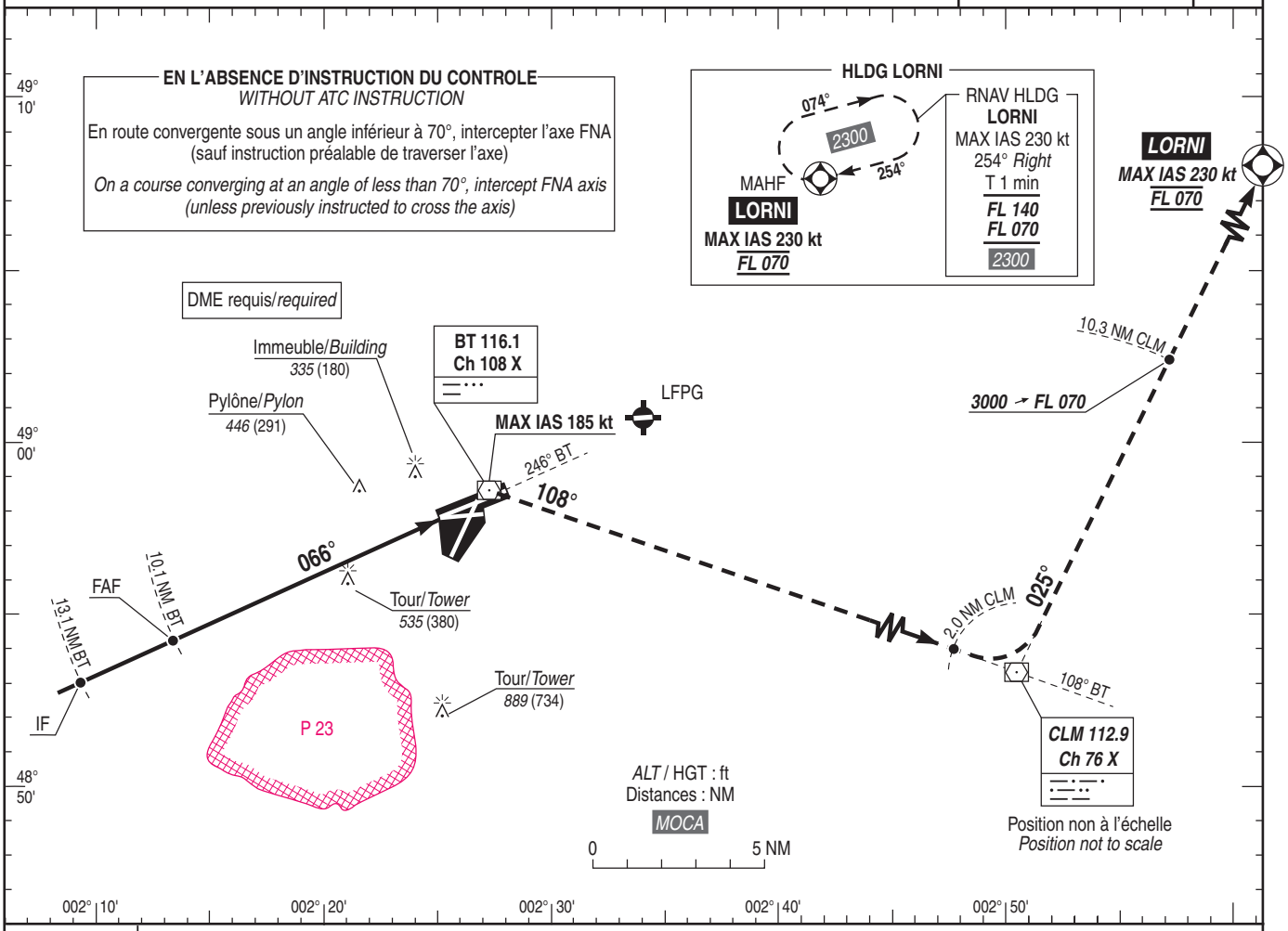
CAT A B C D
*ALT AD : 220,* ***DTHR : 155 (6 hPa)***

*FNA* VOR RWY 07

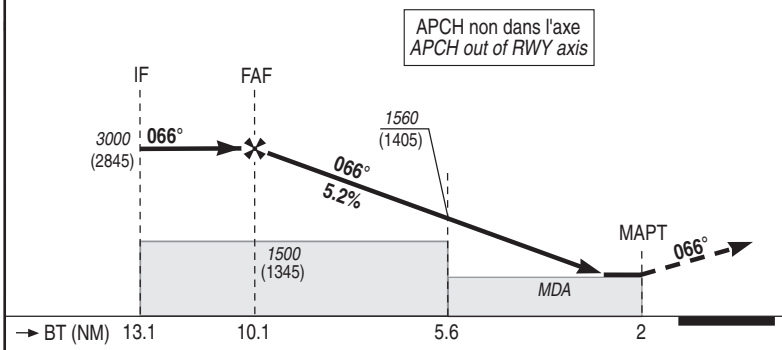
**FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01

HLDG API / *Missed APCH*
**RNAV 1**
requis / *required*

VAR
1°E
(20)




*TA : 5000*




API : Suivre le **RDL 246° BT** (RM 066°). A **BT**, tourner à **droite** pour intercepter et suivre le **RDL 108° BT** (RM 108°) vers **CLM** en montée vers ***3000*** (2845) **MAX**. A **2.0 NM CLM**, tourner à **gauche** pour intercepter et suivre **RDL 025° CLM** (RM 025°) vers **LORNI**. A **10.3 NM CLM**, monter au ***FL070*** (MAX IAS 230 kt) ou suivre clairance du contrôle. Monter à *1100* (945) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Follow* ***RDL 246° BT*** *(MAG 066°). At* ***BT****, turn* ***right*** *to intercept and follow* ***RDL 108° BT*** *(MAG 108°) to* ***CLM*** *climbing to* ***3000*** *(2845)* ***MAX****. At* ***2.0 NM CLM****, turn* ***left*** *to intercept and follow* ***RDL 025° CLM*** *(MAG 025°) to* ***LORNI****. At* ***10.3 NM CLM****, climb to* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt) or follow ATC clearance.*
*Climb to 1100 (945) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***590*** (430) | 1500 | 430 | ***740*** (580) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***740*** (580) | 1600 |
| C | | 1600 | | ***1290*** (1130) | 2400 |
| D | | 1600 | | ***1290*** (1130) | 3600 |

**DME BT**

| **NM** | **10** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2960*** | ***2640*** | ***2320*** | ***2000*** | ***1680*** | ***1360*** | ***1040*** | ***730*** |
| (HGT) | (2805) | (2485) | (2165) | (1845) | (1525) | (1205) | (885) | (575) |

Observations/*Remarks* : MVL : MAX IAS 185 kt ;interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT. / *Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*

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



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

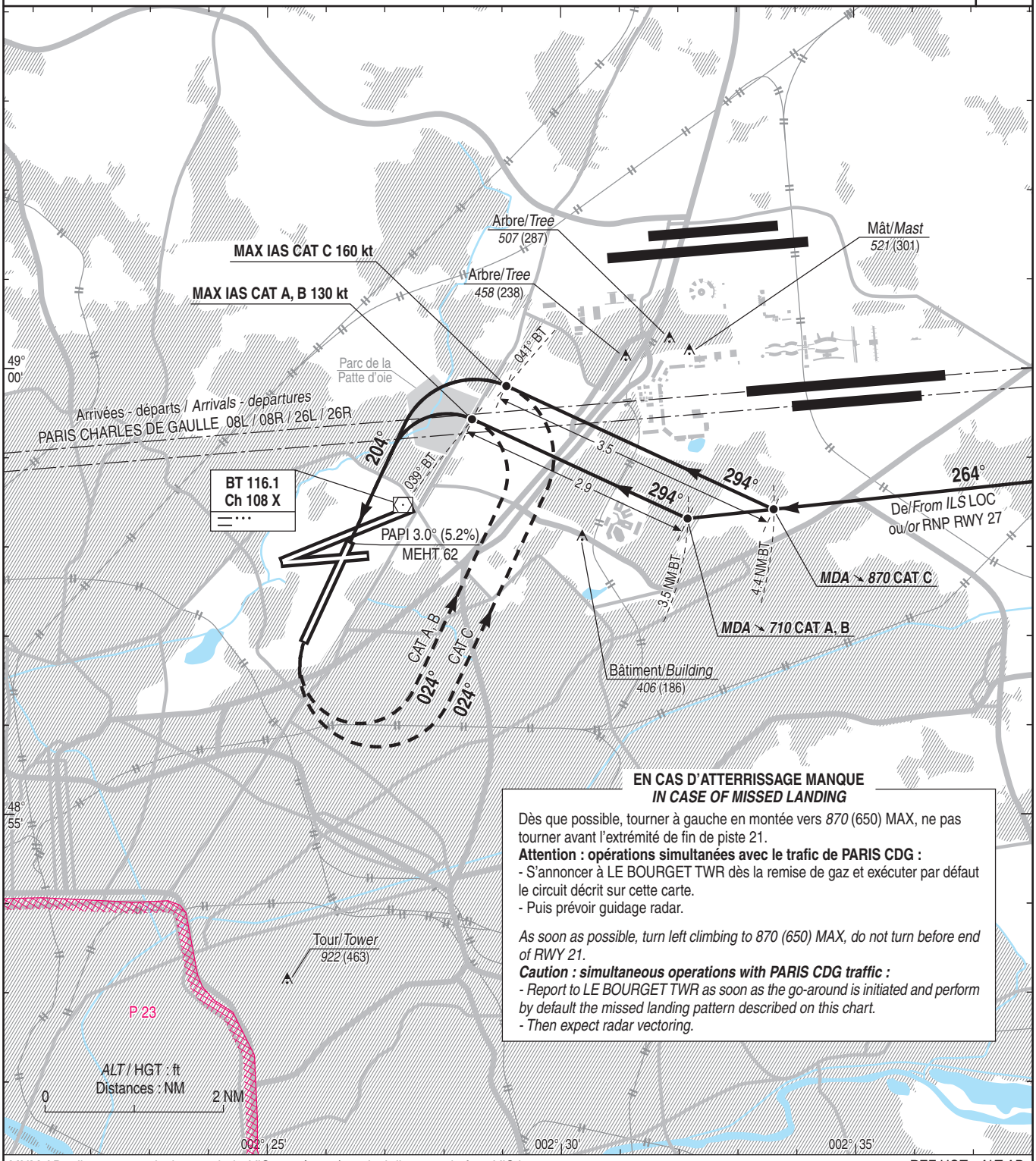
***ALT AD : 220 (8 hPa)**, THR : 173*

PARIS **LE BOURGET**

VPT B RWY 21

**FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR 1°E (20)




**EN CAS D'ATTERRISSAGE MANQUE**
***IN CASE OF MISSED LANDING***

Dès que possible, tourner à gauche en montée vers *870* (650) MAX, ne pas tourner avant l'extrémité de fin de piste 21.
**Attention : opérations simultanées avec le trafic de PARIS CDG :**
- S'annoncer à LE BOURGET TWR dès la remise de gaz et exécuter par défaut le circuit décrit sur cette carte.
- Puis prévoir guidage radar.

*As soon as possible, turn left climbing to 870 (650) MAX, do not turn before end of RWY 21.*
***Caution : simultaneous operations with PARIS CDG traffic :***
*- Report to LE BOURGET TWR as soon as the go-around is initiated and perform by default the missed landing pattern described on this chart.*
*- Then expect radar vectoring.*

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

| CAT | VPT B | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1470*** (1250) | 1500 |
| B | ***1470*** (1250) | 1600 |
| C | ***1740*** (1520) | 2400 |

Observations / *Remarks* :

CAT A, B : MAX IAS 130 kt. Descendre de la MDA vers *710* (490). Ne pas descendre en-dessous de *710* (490) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
*MAX IAS 130 kt. Descend from MDA to 710 (490). Do not descend below 710 (490) before the beginning of straight line segment.*

CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers *870* (650). Ne pas descendre en dessous de *870* (650) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
*MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 870 (650). Do not descend below 870 (650) before the beginning of straight line segment.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

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

PARIS **LE BOURGET**

*FNA* **RNP** RWY 25

**FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01

**RNP APCH**
LNAV seulement / *only*

VAR 1°E (20)

**PANNE DE GUIDAGE GNSS LORS DE L'APPROCHE**
*LOSS OF GNSS GUIDANCE IN APPROACH*

A gauche route 260° en montée vers *2000* (1814) puis guidage radar.
*Left track 260°, climb to 2000 (1814), then radar vectoring.*

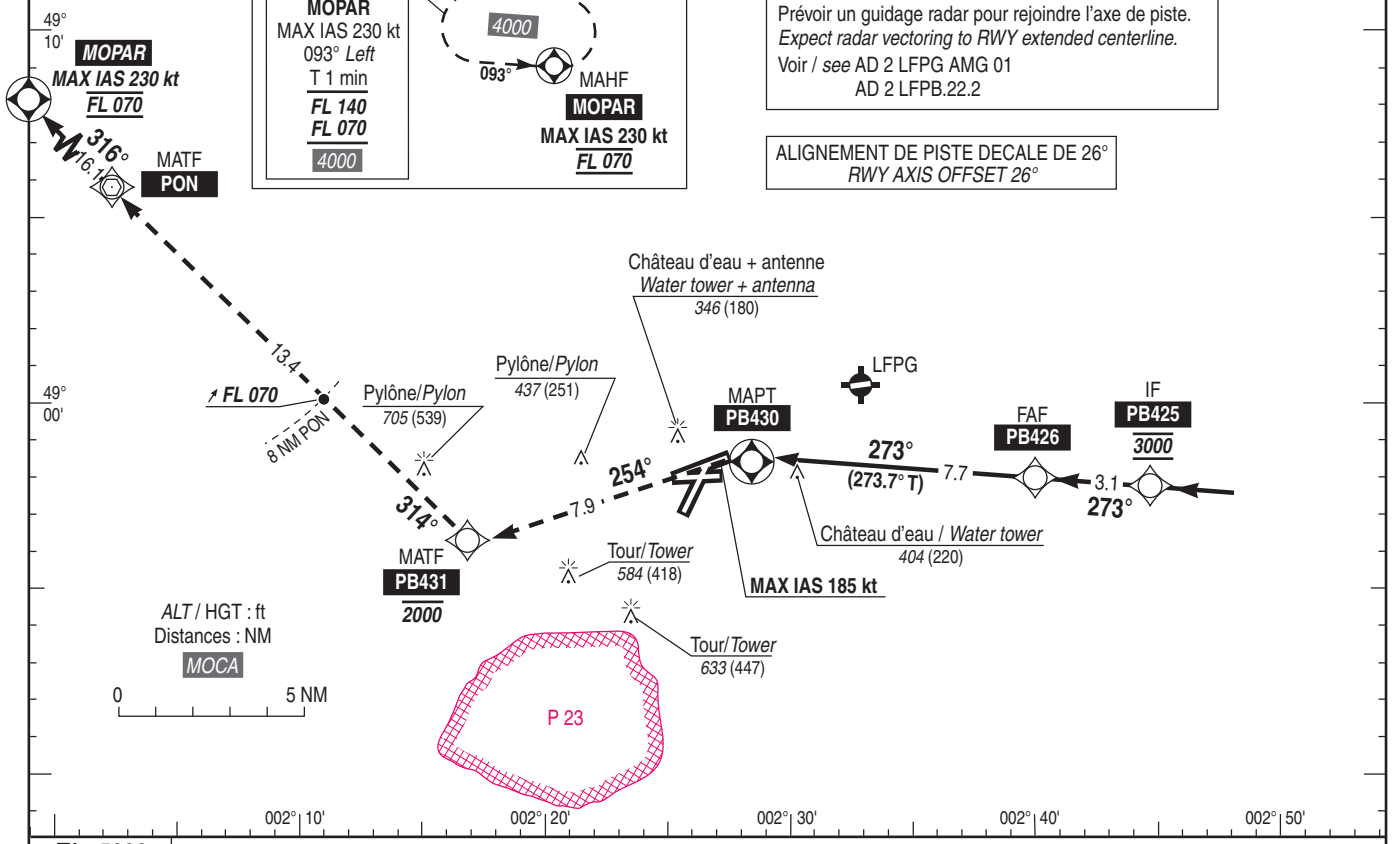
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTROLE**
*WITHOUT ATC INSTRUCTION*

En route convergente sous un angle inférieur à 70°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe)
*On a course converging at an angle of less than 70°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis)*

Prévoir un guidage radar pour rejoindre l'axe de piste.
*Expect radar vectoring to RWY extended centerline.*
Voir / *see* AD 2 LFPG AMG 01
AD 2 LFPB.22.2

ALIGNEMENT DE PISTE DECALE DE 26°
*RWY AXIS OFFSET 26°*

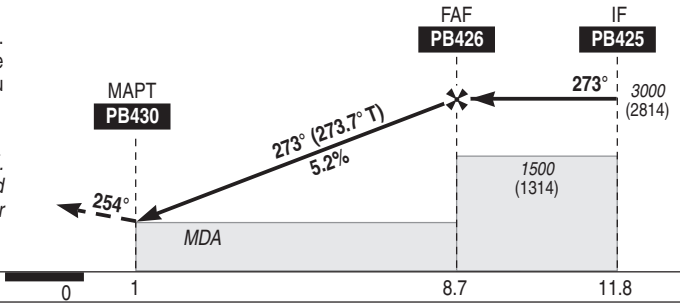
**HLDG MOPAR**
RNAV HLDG
**MOPAR**
MAX IAS 230 kt
093° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*4000*
273°
*4000*
093°
MAHF
**MOPAR**
**MAX IAS 230 kt**
***FL 070***




*TA : 5000*

API : A **PB430**, tourner vers **PB431** en montée vers ***2000*** (1814) **MAX**. A **PB431**, continuer vers **PON**. **8NM avant PON**, monter ***FL070*** puis poursuivre jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente **MOPAR** (MAX IAS 230 kt) ou suivre clairance du contrôle.
Monter à *1100* (914) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At* ***PB430****, turn towards* ***PB431*** *climbing to* ***2000*** *(1814)* ***MAX****. At* ***PB431****, continue towards* ***PON****.* ***8NM before PON****, climb up to* ***FL070*** *and proceed to* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate* ***MOPAR*** *holding (MAX IAS 230 kt) or follow ATC clearance.*
*Climb to 1100 (914) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV | | MVL / *Circling* (1) RWY25 seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***890*** (700) | 1900 | ***890*** (700) | 1900 |
| B | ***890*** (700) | 1900 | ***890*** (700) | 1900 |
| C | ***1030*** (840) | 2400 | ***1030*** (840) | 2400 |
| D | ***1220*** (1030) | 3600 | ***1220*** (1030) | 3600 |

**DIST PB430**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1190*** | ***1510*** | ***1830*** | ***2146*** | ***2465*** | ***2783*** |
| (HGT) | (1004) | (1324) | (1644) | (1960) | (2279) | (2597) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT/*Circling: MAX IAS 185 kt; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*

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



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

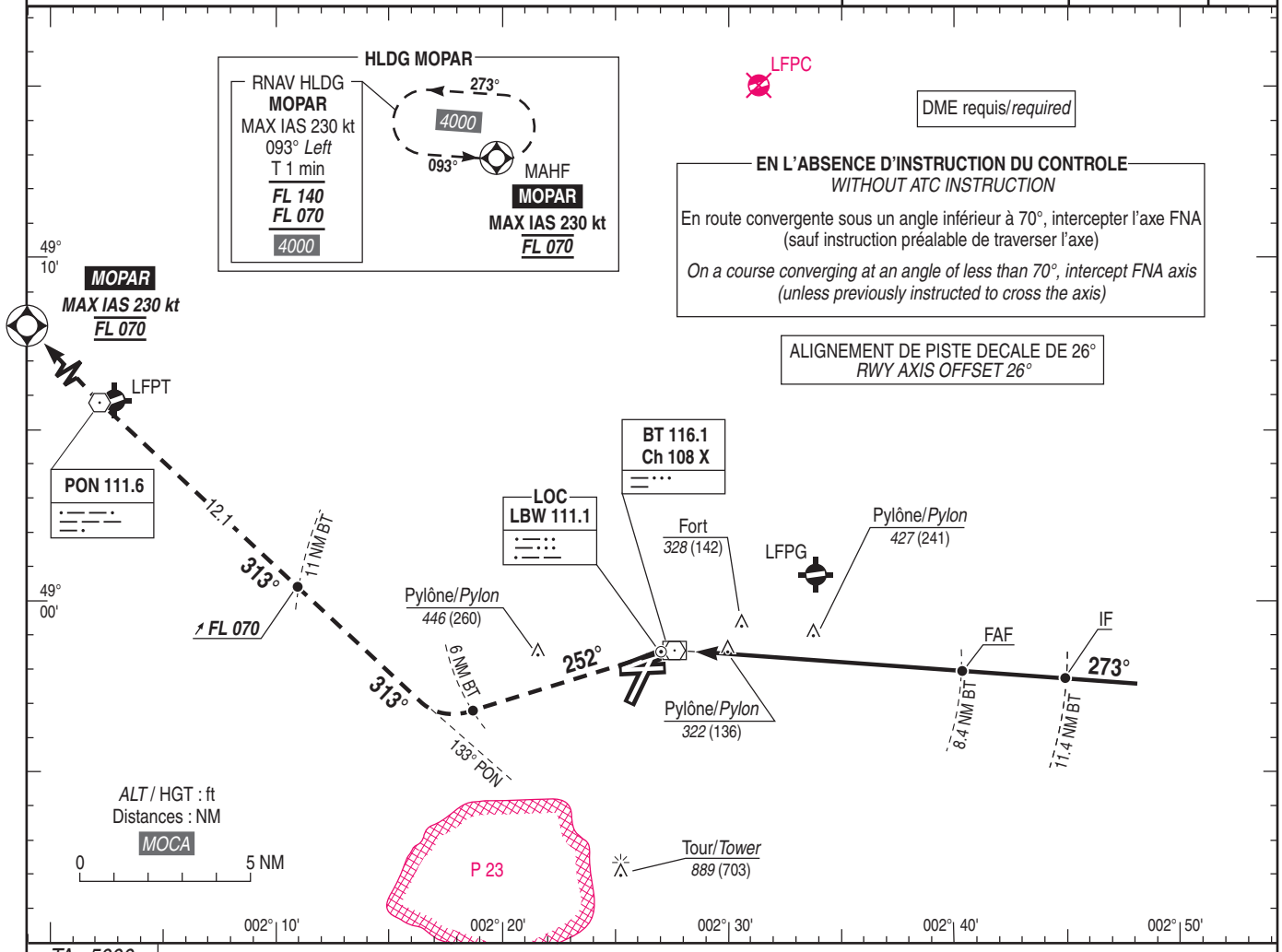
PARIS **LE BOURGET**

CAT A B C D

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

LOC A RWY 25

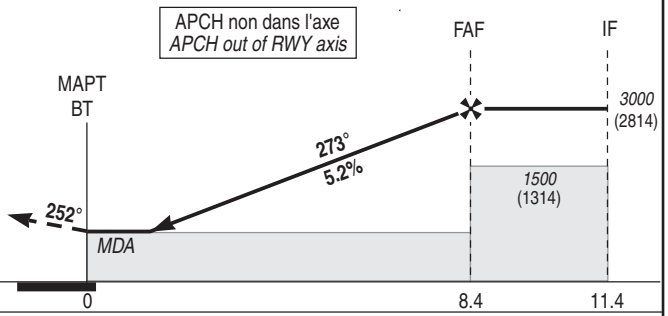
| **FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01 | HLDG API / *Missed APCH* **RNAV 1** requis / *required* | **LOC LBW 111.1** | VAR 1°E (20) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Au **MAPT**, tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **RDL 252° BT** (RM 252°) en montée vers ***2000*** (1814). A **6 NM BT**, touner à **droite** pour intercepter et suivre le **RDL 133° PON** (RM 313°) en montée vers ***3000*** (2814). A **11 NM BT** monter ***FL070***. A **PON** procéder **MOPAR** (MAX IAS 230 kt) ou suivre clairance du contrôle. Monter à *1100* (914) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At the* ***MAPT****, turn* ***left*** *to intercept and follow* ***RDL 252° BT*** *(MAG 252°) climbing to* ***2000*** *(1814). At* ***6 NM BT****, turn* ***right*** *to intercept and follow* ***RDL 133° PON*** *(MAG 313°) climbing to* ***3000*** *(2814). At* ***11 NM BT*** *climb to* ***FL070****. At* ***PON****, proceed* ***MOPAR*** *(MAX IAS 230 kt) or follow ATC clearance. Climb to 1100 (914) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LOC A | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***700*** (520) | 2400 | 512 | ***740*** (550) | 1800 |
| B | ***700*** (520) | 2400 | 512 | ***740*** (550) | 2000 |
| C | ***800*** (610) | 2800 | 610 | ***1290*** (1100) | 2800 |
| D | ***890*** (700) | 3600 | 700 | ***1290*** (1100) | 3600 |

**DME BT**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***980*** | ***1300*** | ***1610*** | ***1930*** | ***2250*** | ***2570*** | ***2890*** |
| (HGT) | (794) | (1114) | (1424) | (1744) | (2064) | (2384) | (2704) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084°et 264° VOR BT/*Circling: MAX IAS 185 kt; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*

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



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

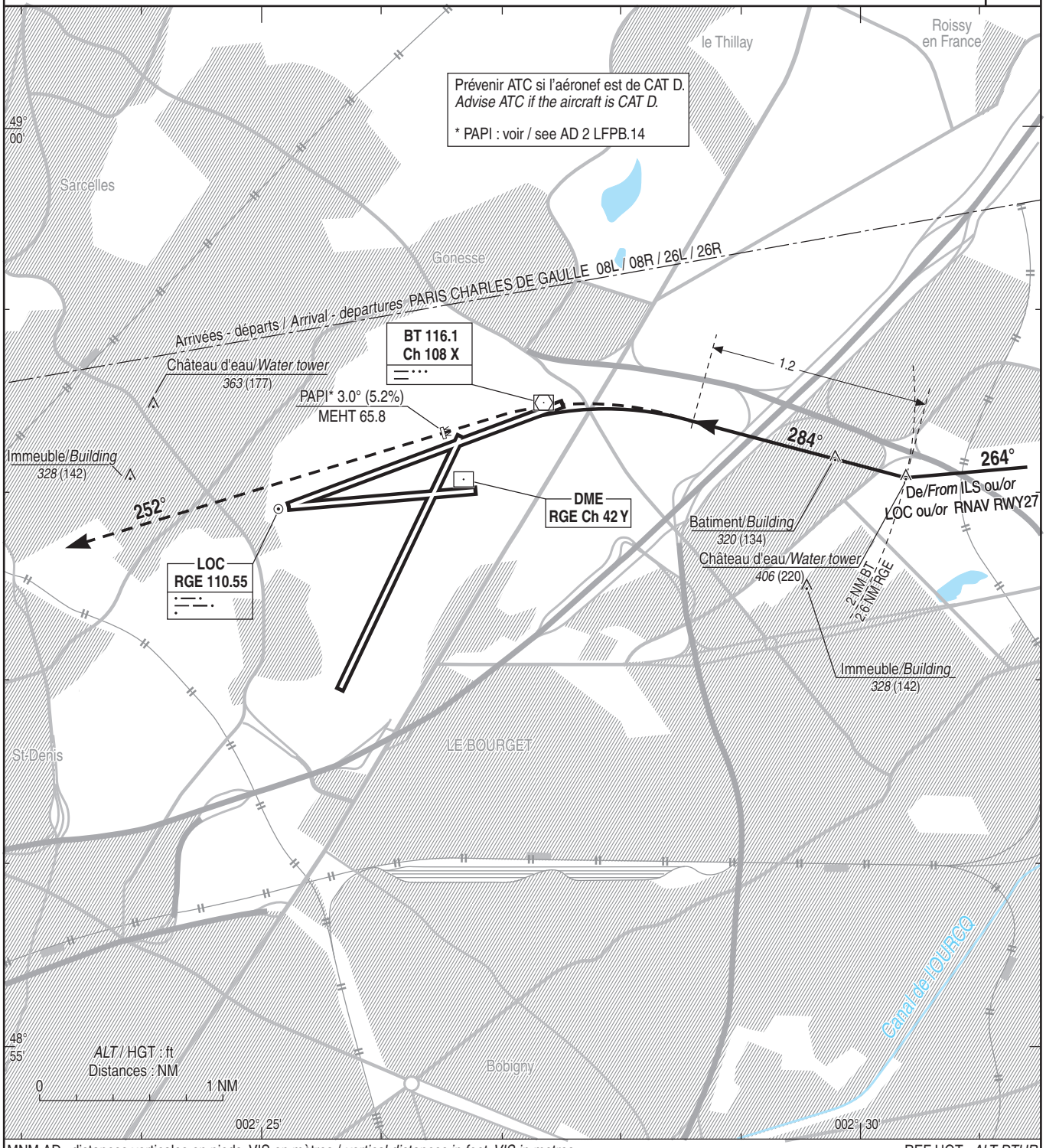
*ALT AD : 220,* ***DTHR : 186 (7 hPa)***

PARIS **LE BOURGET**

VPT D RWY 25

**FREQ :** voir / see AD 2 LFPB COM 01

VAR 1°E (20)




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VPT D | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***980*** (790) | 1800 |
| B | | 2000 |
| C | | 2800 |
| D | | 3600 |

API : Intercepter et suivre le **RDL 252° BT** (RM 252°) en montée vers ***2000*** (1814). A 6 NM BT tourner **à droite** pour suivre le **RDL 133° PON** (RM 313°) en montée vers ***3000*** (2814). A **11 NM BT** monter ***FL070***. A **PON** procéder **MOPAR** ou suivre clairance du contrôle. Monter à *1100* (914) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Intercept and follow* ***RDL 252° BT*** *(MAG 252°) climbing to* ***2000*** *(1814). At 6 NM BT turn* ***right*** *to follow* ***RDL 133° PON*** *(MAG 313°) climbing to* ***3000*** *(2814). At* ***11 NM BT*** *climb to* ***FL070***. *At* ***PON,*** *proceed* ***MOPAR*** *or follow ATC clearance. Climb to 1100 (914) prior to level acceleration.*

Observations / *Remarks* : MDA majorée (hauteur de passage au point de divergence) / *increased MDA (crossing height at divergence point).*



© SIA

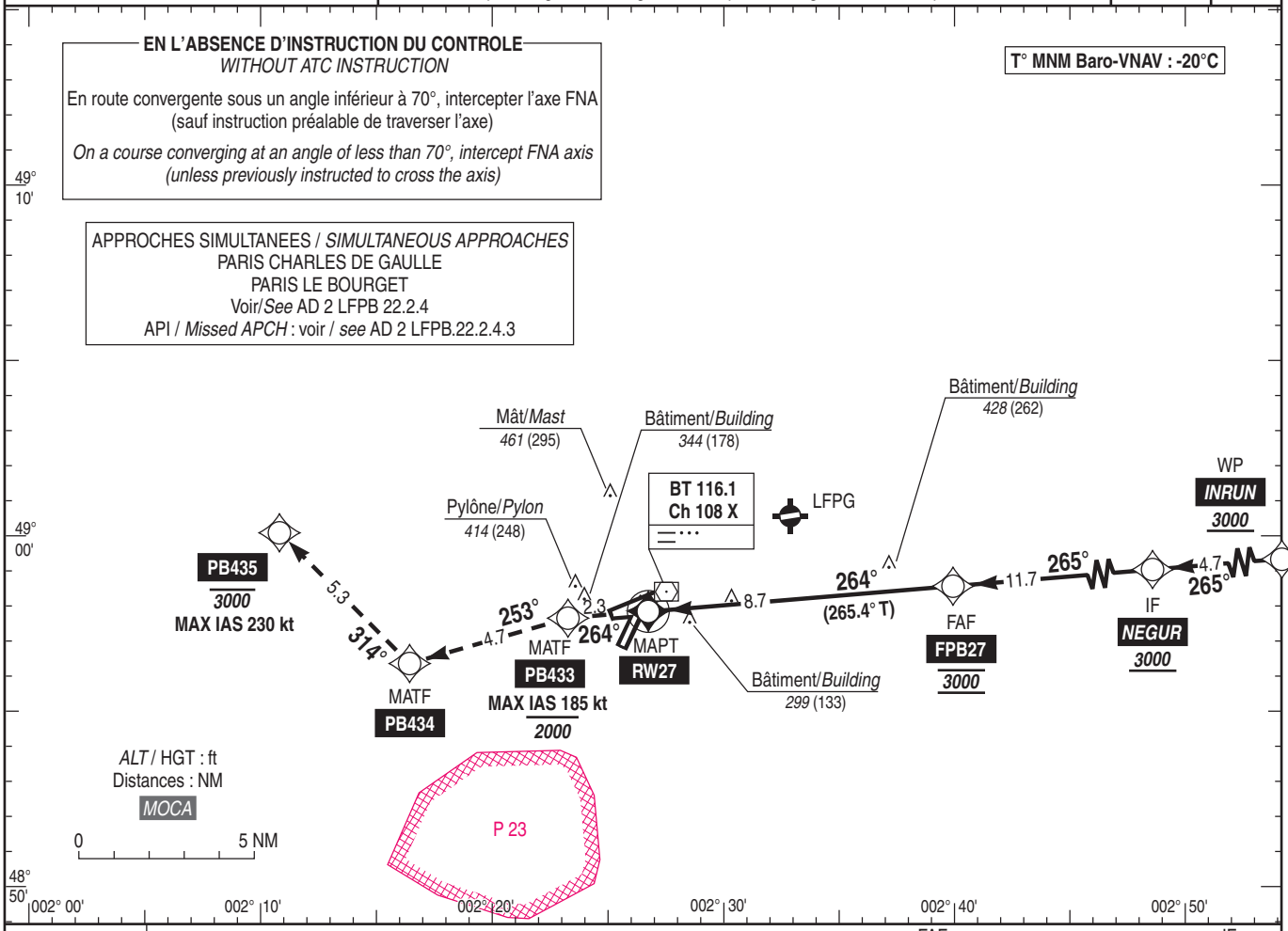
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

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

*FNA* **RNP** RWY 27

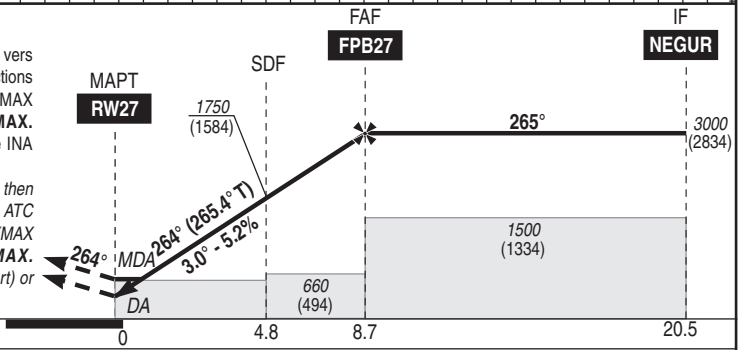
| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV non autorisées pendant les opérations simultanées<br>Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées / *LNAV procedures Not Athorized during simultaneous operations - Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations.* | **EGNOS**<br>**CH 44001**<br>**E27A**<br>RDH : 53 | VAR<br>1°E<br>(20) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** (MAX IAS 185 kt) puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX** (MAX IAS 230 kt), et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** (MAX IAS 185 kt) puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX.** Procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 6W) ou effectuer une nouvelle procédure..

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(1834)* ***MAX*** *(MAX IAS 185 kt), then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX*** *(MAX IAS 230 kt) and follow ATC instructions. In case of radio failure, climb* ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(834)* ***MAX*** *(MAX IAS 185 kt), then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX.*** *Proceed to* ***MOPAR*** *at* ***FL 070*** *to enter holding (MAX IAS 230 kt,see INA MOPAR 6W chart) or start another INA procedure.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***370*** (200) | 750 | 184 | ***430*** (270) | 900 | 264 | ***660*** (490) | 1500 | 486 | ***710*** (550) | 1500 |
| B | ***370*** (200) | 750 | 194 | ***440*** (280) | | 274 | | 1500 | | ***800*** (640) | 1600 |
| C | ***370*** (210) | 750 | 204 | ***450*** (290) | | 284 | | 1800 | | ***1320*** (1150) | 2400 |
| D | ***380*** (220) | 800 | 214 | ***460*** (300) | | 293 | | 1800 | | ***1320*** (1150) | 3600 |

| **DIST RW27** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** (HGT) | ***860*** (694) | ***1170*** (1004) | ***1490*** (1324) | ***1810*** (1644) | ***2130*** (1964) | ***2450*** (2284) | ***2770*** (2604) |

Observations/*Remarks* : 1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT (notamment RWY 25). /
*Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° BT VOR (especially RWY 25).*
En cas de perte du signal GNSS sous l'altitude minimale de guidage (1500 ft), monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft et informer le contrôle.
In case of GNSS signal loss below 1500 ft (minimum vectoring altitude),*climb straight ahead up to 1500 ft and inform ATC.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW27 | 8.7 NM | 07 min 29 | 06 min 10 | 05 min 14 | 04 min 33 | 04 min 02 | 03 min 17 | 02 min 50 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

*INA* **RNAV** BANOX 1W RWY 25-27

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**

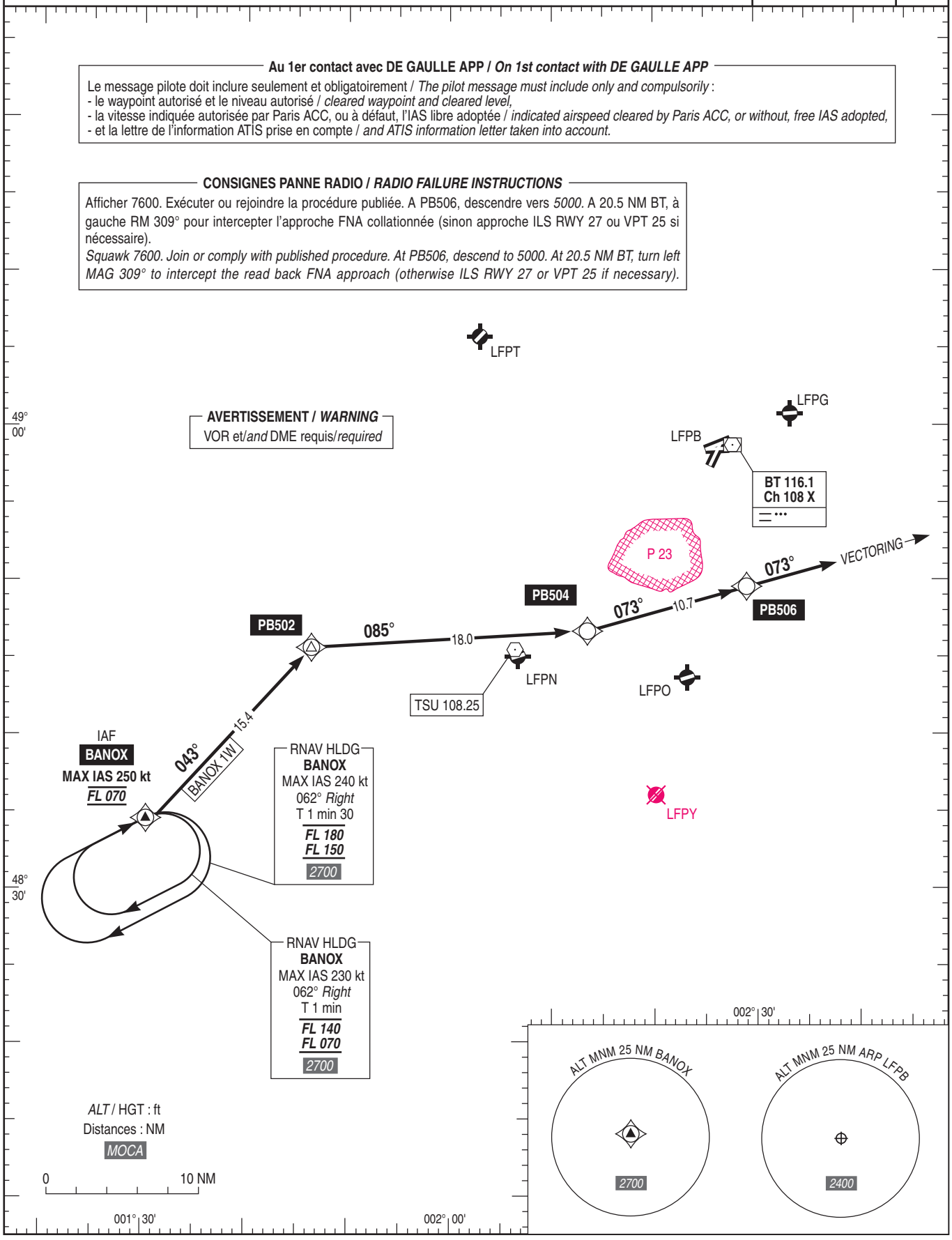
VAR 1°E (2020)

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PB506, descendre vers *5000.* A 20.5 NM BT, à gauche RM 309° pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).
*Squawk 7600. Join or comply with published procedure. At PB506, descend to 5000. At 20.5 NM BT, turn left MAG 309° to intercept the read back FNA approach (otherwise ILS RWY 27 or VPT 25 if necessary).*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**
*INA* **RNAV** MOBRO 1W RWY 25-27
*INA* **RNAV** MOPAR 1W RWY 25-27

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant MOPAR.
*With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before MOPAR.*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *At 1st contact with DE GAULLE APP***

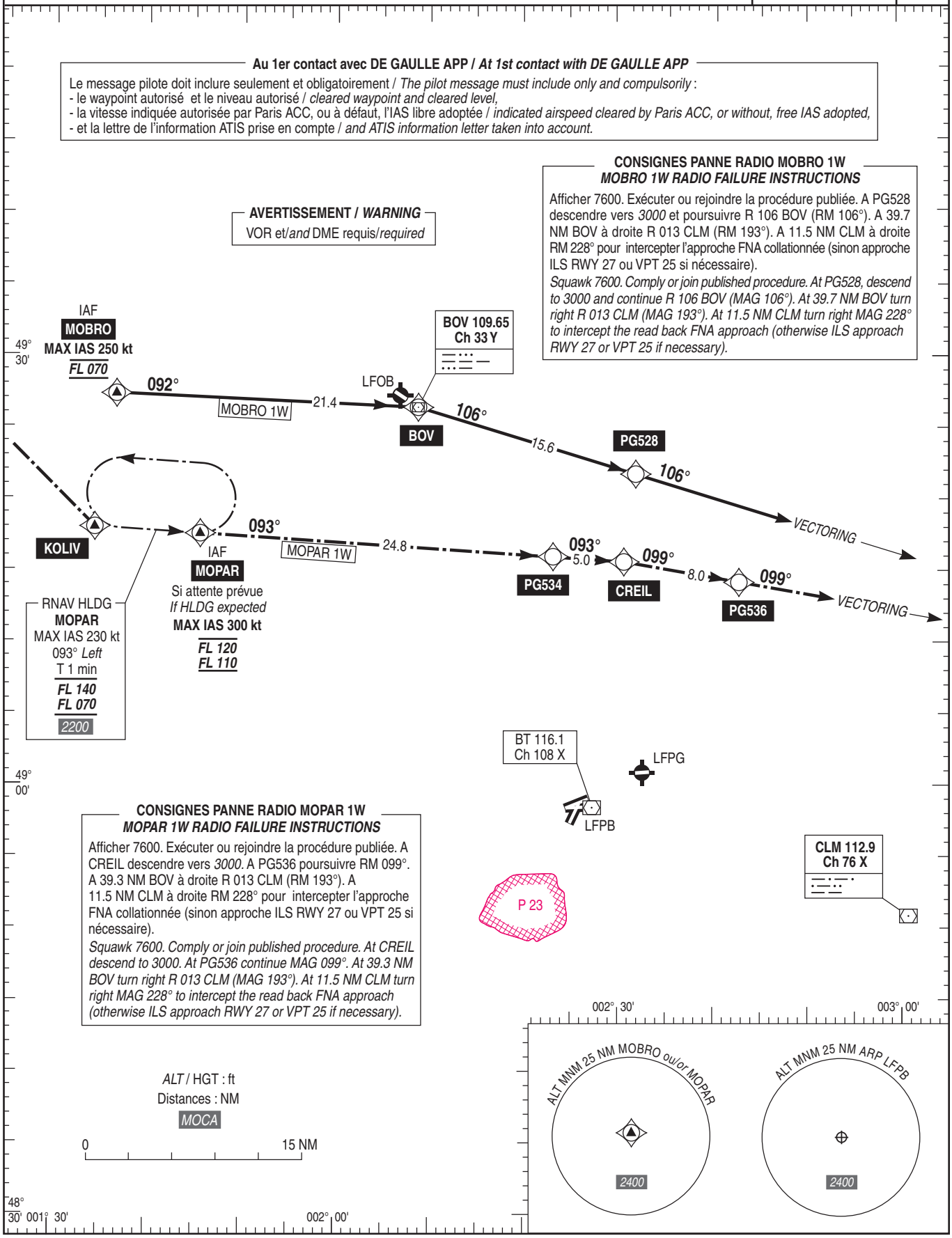
Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO MOBRO 1W**
***MOBRO 1W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG528 descendre vers *3000* et poursuivre R 106 BOV (RM 106°). A 39.7 NM BOV à droite R 013 CLM (RM 193°). A 11.5 NM CLM à droite RM 228° pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).

*Squawk 7600. Comply or join published procedure. At PG528, descend to 3000 and continue R 106 BOV (MAG 106°). At 39.7 NM BOV turn right R 013 CLM (MAG 193°). At 11.5 NM CLM turn right MAG 228° to intercept the read back FNA approach (otherwise ILS approach RWY 27 or VPT 25 if necessary).*

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
VOR et/*and* DME requis/*required*




**CONSIGNES PANNE RADIO MOPAR 1W**
***MOPAR 1W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A CREIL descendre vers *3000*. A PG536 poursuivre RM 099°. A 39.3 NM BOV à droite R 013 CLM (RM 193°). A 11.5 NM CLM à droite RM 228° pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).

*Squawk 7600. Comply or join published procedure. At CREIL descend to 3000. At PG536 continue MAG 099°. At 39.3 NM BOV turn right R 013 CLM (MAG 193°). At 11.5 NM CLM turn right MAG 228° to intercept the read back FNA approach (otherwise ILS approach RWY 27 or VPT 25 if necessary).*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **LE BOURGET**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** OKABO 1W RWY 25-27

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

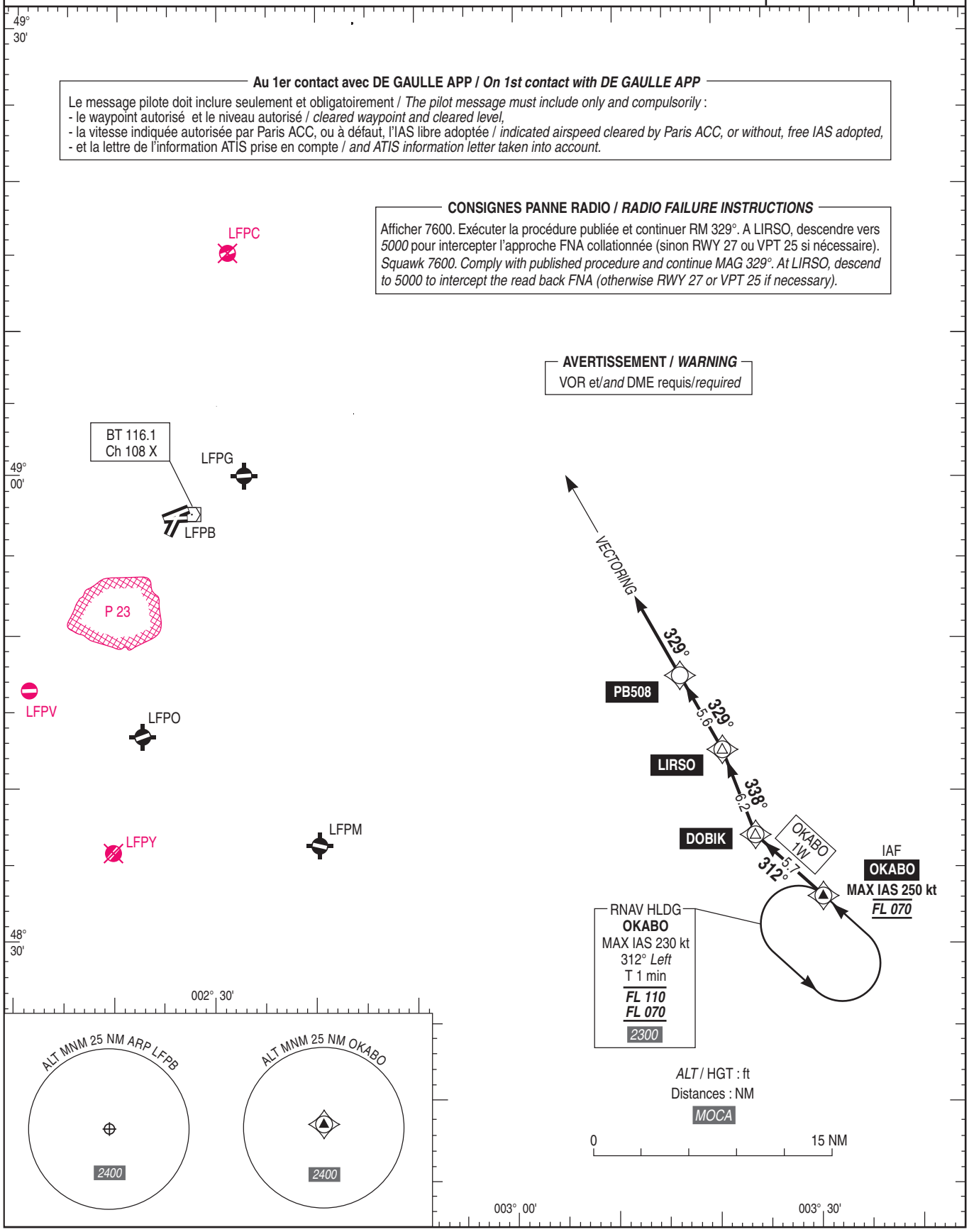
**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée et continuer RM 329°. A LIRSO, descendre vers *5000* pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).
*Squawk 7600. Comply with published procedure and continue MAG 329°. At LIRSO, descend to 5000 to intercept the read back FNA (otherwise RWY 27 or VPT 25 if necessary).*

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
VOR et/*and* DME requis/*required*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

*INA* **RNAV** VEBEK 1W RWY 25-27

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après LORNI.
*With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before and after LORNI.*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *At 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée et continuer RM 224°. A CTL descendre vers *5000* pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).
*Squawk 7600. Comply with published procedure and continue MAG 224°. At CTL descend to 5000 to intercept the read back FNA (else approach ILS RWY 27 or VPT 25 if necessary).*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*2100*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
*2100*

49° 30'

LFOB

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
VOR et/*and* DME requis/*required*

IAF
**LORNI**
Si attente prévue
*If HLDG expected*

IAF
**VEBEK**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 110***

**DEVIM**

207°
VEBEK 1W
8.9
**CTL**
224°
7.9
**PB510**
224°
VECTORING

LFPC

LFPG

LFPB

P 23

49° 00'

48° 30'

002° 30'

003° 00'

003° 30'

ALT MNM 25 NM ARP LFPB
2400

ALT MNM 25 NM VEBEK
2700

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 15 NM



© SIA

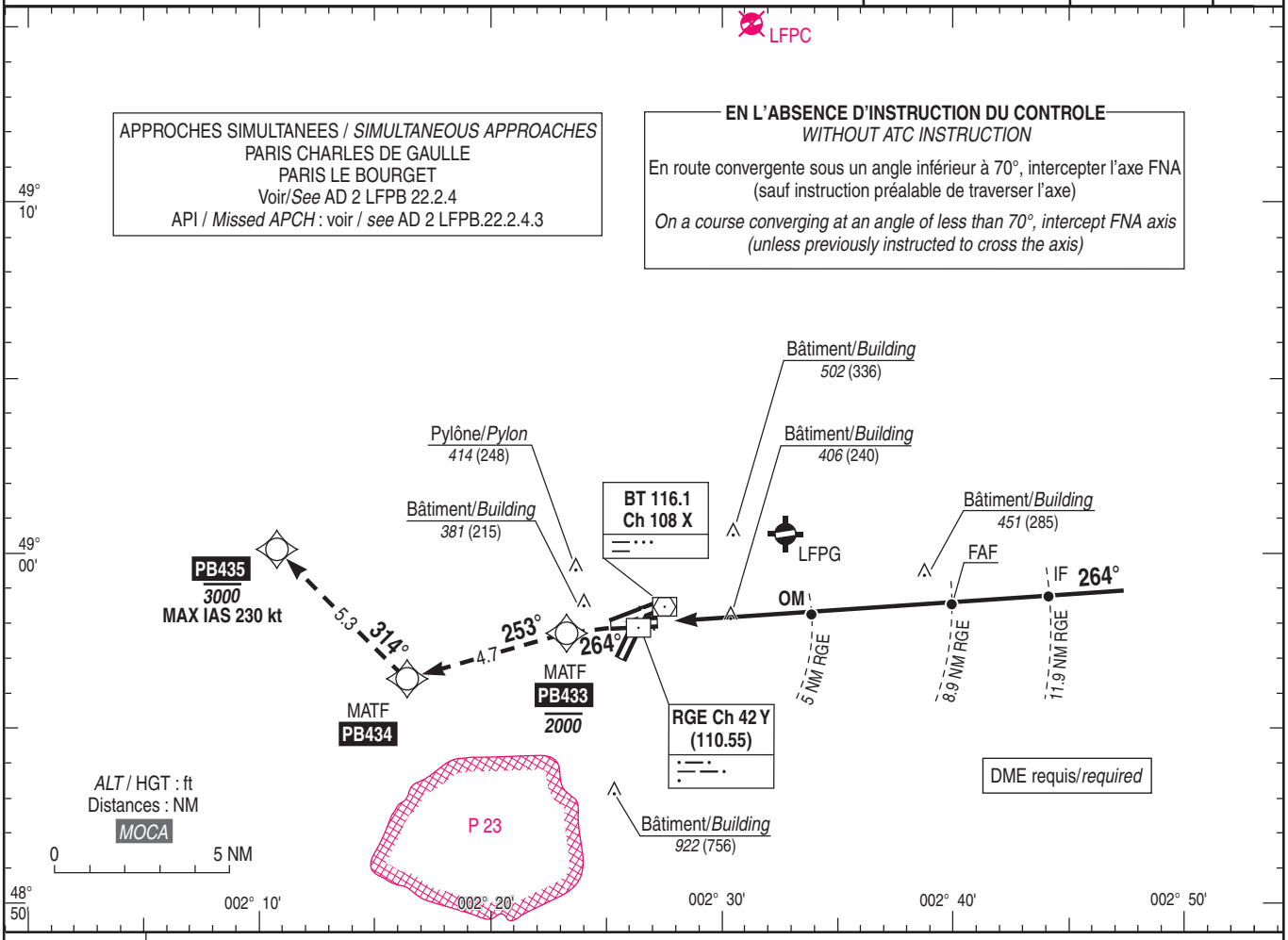
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

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

*FNA* ILS CAT I ou/*or* LOC RWY 27

| **FREQ :** Voir / See AD 2 LFPB COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** GNSS requis/required | **ILS - DME RGE 110.55** RDH : 53 | VAR 1°E (20) |
|---|---|---|---|

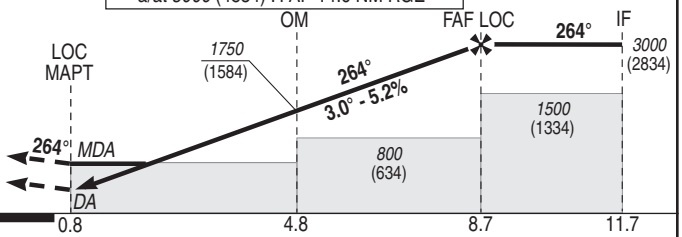



*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX** (MAX IAS 230 kt), et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX.** Procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 6W) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(1834)* ***MAX****, then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX*** *(MAX IAS 230 kt) and follow ATC instructions. In case of radio failure, climb* ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(1834)* ***MAX****, then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX.*** *Proceed to* ***MOPAR*** *at* ***FL 070*** *to enter holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 6W chart) or start another INA procedure.*

En cas de clairance d'APCH ILS uniquement
*On clearance in case of ILS APCH only :*
à/*at 2000* (1834) : FAP 5.7 NM RGE
à/*at 4000* (3834) : FAP 11.7 NM RGE
à/*at 5000* (4834) : FAP 14.6 NM RGE




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***370*** (200) | 750 | 197 | ***660*** (490) | 1500 | 486 | ***710*** (550) | 1500 |
| B | ***380*** (210) | 750 | 207 | | 1500 | | ***800*** (640) | 1600 |
| C | ***390*** (220) | 800 | 217 | | 1800 | | ***1320*** (1150) | 2400 |
| D | ***400*** (230) | 800 | 227 | | 1800 | | ***1320*** (1150) | 3600 |

**DME RGE**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***790*** | ***1110*** | ***1420*** | ***1750*** | ***2060*** | ***2380*** | ***2700*** |
| (HGT) | (624) | (944) | (1254) | (1584) | (1894) | (2214) | (2534) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT (notamment RWY 25). /
*Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° BT VOR (especially RWY 25).*
En cas de perte du signal GNSS sous l'altitude minimale de guidage (1500 ft), monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft et informer le contrôle.
In case of GNSS signal loss below 1500 ft (minimum vectoring altitude), *climb straight ahead up to 1500 ft and inform ATC.*

| FAF - THR | 8.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 07 min 29 | 06 min 10 | 05 min 14 | 04 min 33 | 04 min 02 | 03 min 37 | 03 min 17 | 02 min 50 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFPG.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFPG - PARIS CHARLES DE GAULLE

**AD 2 LFPG.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°00'35"N 002°32'52"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR Centrale |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 13.5 NM de PARIS |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 392 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.7 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 143 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8548°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | DIRECTION DE L'AEROPORT DE PARIS CHARLES DE GAULLE |
| | Adresse / *Address* | BP 81007- 95931 Roissy Charles de Gaulle CEDEX |
| | Telephone | 01 48 62 02 59 |
| | FAX | Non disponible/Not available |
| | TELEX | Non disponible/Not available |
| | AFS | LFPGZDZD |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | NIL |

**AD 2 LFPG.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BRIA de rattachement : BORDEAUX | Connected with BRIA BORDEAUX |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | Voir / see AD 2 LFPG.18 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24. Interruption du service chaque lundi entre 0000 et 0200 pour contrôle réglementaire du réseau et le dernier jour de chaque mois calendaire entre 2250 et 2310. | H24. Break in service every monday between 0000 and 0200 for fuelling network regulatory control and the last day of each calendar month between 2250 and 2310. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | H24 | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Du 15 octobre au 15 mai.<br>Voir AD 2 LFPG.20-3.7 | From 15th October to 15th May.<br>See AD 2 LFPG.20-3.7 |
| 12 | Observations / *Remarks* | Vigie Trafic CDG2 : 0530 - 2300. Voir AD 2 LFPG.20-3.4<br>Vigie Fedex : H24. Voir AD 2 LFPG.20-3.4<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : Voir AD 2 LFPG.20-3.9.<br>Restrictions d'utilisation de l'aérodrome : voir AD 2 LFPG.21-1.1 | CDG2 Apron CTL : 0530 - 2300. See AD 2 LFPG.20-3.4<br>Fedex Apron : H24. Voir AD 2 LFPG.20-3.4<br>GRF (Global Reporting Format) : See AD 2 LFPG.20-3.9.<br>Restrictions for use of aerodrome : see AD 2 LFPG.21-1.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention. | Modern handling facilities. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : JET A1 (CIV)<br>Lubrifiants : tous indices (CIV). | Fuel types: JET A1 (CIV)<br>Oil grades: all grades (CIV). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR.<br>Pas de restriction. | HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR.<br>No limitations. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Les moyens/équipements de dégivrage disponibles du 15 Octobre au 15 Mai.<br>Les opérations de dégivrage s'effectuent moteur en marche au ralenti à l'aide des liquides de dégivrage/antigivrage avion et sont suivies d'un contrôle après dégivrage.<br>Equipements : dégivreuses mobiles compatibles A380.<br>Localisation : La dénomination des baies de dégivrage est indépendante de l'appellation des bretelles sur lesquelles elles sont implantées. Lorsque ces voies sont utilisées pour le dégivrage/antigivrage, elles changent de nom pour devenir une baie de dégivrage.<br>Exemple : BD2 est une voie de circulation mais NW1 est une baie de dégivrage.<br>Les baies de dégivrage sont implantées sur six aires de dégivrage :<br>- Aires de dégivrage THR 09R et THR 08L (voir AD 2 LFPG GMC 04)<br>- Aires de dégivrage THR 27L et THR 26R (voir AD 2 LFPG GMC 05)<br>- Aires de dégivrage ROMEO et JULIETT (voir AD 2 LFPG GMC 06)<br>- Des aires de dégivrage dédiées à FEDEX sont également implantées sur BM2 et BM3. | De-icing facilities are available from 15th October to 15th May.<br>De-icing operations are carried out with engines running at idle using ACFTde-icing/anti-icing fluids and are followed by post-de-icing/anti-icing checks.<br>Equipment : A380-compatible mobile de-icing machines.<br>Location: The designation of the de-icing pads is distinct from the designation of the ramps on which they are located. When these TWY are used for de-icing/anti-icing, they change name to become de-icing pads.<br>Example : "BD2" is a TWY but "NW1" is a de-icing pad.<br>The de-icing pads are located on 6 deicing areas :<br>- De-icing areas THR 09R and THR 08L (see AD 2 LFPG GMC 04)<br>- De-icing areas THR 27L and THR 26R (see AD 2 LFPG GMC 05)<br>- De-icing areas ROMEO and JULIETT (see AD 2 LFPG GMC 06)<br>- De-icing areas dedicated to FEDEX are also located on BM2 and BM3. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Eventuellement par les compagnies exploitantes. | On occasion, by operating airlines. |
| 7 | Observations / *Remarks* | 1- SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE<br>(1) Coordonnateur des aéroports parisiens :<br>TEL : +33 (0)1 49 75 88 10<br>Adresse postale : ORLYTECH - Bât. 522 - 2 rue du commandant Mouchotte - 91550 Paray-Vieille-Poste.<br>E-mail : hdqcoxh@cohor.org<br>Site web : www.cohor.org<br>(2) Assistance ALYZIA (CDG1 - CDG2 - CDG3)<br>TEL : 01 48 16 22 13 (Chef d'escale de permanence)<br>SITA : CDGKAXH<br>FAX : 01 70 03 17 79<br>E-mail : cepcdg@alyzia.com<br>E-mail : traficcdg@alysia.com (Bureau plan de vol)<br>Fréquence : 131.915<br>(3) Assistance Air France (CDG1 - CDG2) :<br>TEL : 01 48 64 13 31 (Chef d'escale de permanence)<br>SITA : RSYKKAF (Chef d'escale de permanence)<br>TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1)<br>SITA : RSYKLAF (CDG1)<br>TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2)<br>SITA : RSYKBAF (CDG2)<br>FAX : 01 74 29 23 89<br>E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr<br>Fréquence : 131.585 (moyen courrier) / 131.880 (long courrier)<br>(4) Assistance Europe Handling (CDG1 - CDG2)<br>TEL : 01 48 16 30 40/01 48 16 30 39<br>FAX : 01 48 16 84 32<br>SITA : CDGKZXH / CDGGOXH<br>E-mail : AH-REPS@geh.aero; regultrafic-cdg1@geh.aero; huehrard@geh.aero<br>Fréquence : 131.470<br>(5) Assistance Swissport (CDG3) :<br>TEL : 01 74 37 15 66/06 88 46 62 71<br>FAX : 01 74 37 15 83<br>SITA : CDGSWXH<br>E-mail : cdg3.cep@swissport.com<br>(6) Coordonnées du gestionnaire de l'aéroport :<br>TEL : 01 48 16 11 79 (responsable d'Exploitation Plateforme)<br>TEL : 01 48 62 39 79 (AOC)<br>FAX : 01 48 62 94 44<br>SITA : CDGXJXH<br>(7) Pour correspondance uniquement entre/avec vols AIR FRANCE : Poste de décision et coordination des operations (PCO) pour la compagnie AIR France<br>TEL : 01 48 64 21 06<br>FAX : 01 74 29 23 89 | 1- HANDLING SERVICES<br>(1) Parisian airports coordinator:<br>TEL : +33 (0)1 49 75 88 10<br>Postal address: ORLYTECH - Bât. 522 - 2 rue du commandant Mouchotte - 91550 Paray-Vieille-Poste.<br>E-mail: hdqcoxh@cohor.org<br>Website : www.cohor.org<br>(2) Ground support service ALYZIA (CDG1 - CDG2 - CDG3)<br>TEL : 01 48 16 22 13 (Station Manager on duty)<br>SITA : CDGKAXH<br>FAX : 01 70 03 17 79<br>E-mail : cepcdg@alyzia.com<br>E-mail : traficcdg@alysia.com (Flight Plan Office)<br>Frequency : 131.915<br>(3) Air France ground handling (CDG1 - CDG2) :<br>TEL : 01 48 64 13 31 (Station Manager on duty)<br>SITA : RSYKKAF (Station Manager on duty)<br>TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1)<br>SITA : RSYKLAF (CDG1)<br>TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2)<br>SITA : RSYKBAF (CDG2)<br>FAX : 01 74 29 23 89<br>E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr<br>Frequency : 131.585 (medium range liner) / 131.880 (long range liner)<br>(4) Ground support service Europe Handling (CDG1 - CDG2)<br>TEL : 01 48 16 30 40/01 48 16 30 39<br>FAX : 01 48 16 84 32<br>SITA : CDGKZXH / CDGGOXH<br>E-mail : AH-REPS@geh.aero; regultrafic-cdg1@geh.aero; huehrard@geh.aero<br>Frequency : 131.470<br>(5) Ground support service Swissport (CDG3) :<br>TEL : 01 74 37 15 66/06 88 46 62 71<br>FAX : 01 74 37 15 83<br>SITA : CDGSWXH<br>E-mail : cdg3.cep@swissport.com<br>(6) Airport Manager :<br>TEL : 01 48 16 11 79 (Airport Operations Manager)<br>TEL : 01 48 62 39 79 (Airside Operations Center)<br>FAX : 01 48 62 94 44<br>SITA : CDGXJXH<br>(7) For Air France on-line connection or connection with an Air France flight only: operations coordinating and control (PCO) for Air France Company<br>TEL : 01 48 64 21 06 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | SITA : CDGKOAF<br>E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr<br>Fréquences : 131.585 (moyen courrier) / 131.880 (long courrier).<br>2- OXYGENE ET SERVICES CONNEXES<br>Disponibles dans les compagnies | FAX : 01 74 29 23 89<br>SITA: CDGKOAF<br>E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr<br>Frequencies : 131.585 (medium range liner) / 131.880 (long range liner).<br>2- OXYGEN AND RELATED SERVICES<br>Available from airlines |

**AD 2 LFPG.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur l'aéroport et à PARIS. | At airport and in PARIS. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, autobus, voitures de louage, SNCF. | Taxis, buses, car rental, railway station. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Service médical d'urgence :<br>Aérogare n° 2 : niveau inférieur module 2F2. | Emergency services:<br>Terminal NR 2: lower floor - module 2F2. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFPG.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 10 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Moyens nautiques : 1 vedette de sauvetage disposant de 8 plates-formes de recueil (capacité totale de recueil 240 places). Poste de secours fixe équipé de 8 positions de réanimation. | Water means: 1 Featured rescue with 8 platforms collection (total capacity of 240 seats collection). Fixed aid station equipped with 8 resuscitation positions. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | L'autorité aéroportuaire est le coordinateur des opérations de relevage sur la plateforme. Un kit IATP est disponible auprès de la compagnie Air France.<br>Les opérations de relevage sont soumises à l'accord des autorités nationales et doivent être contractualisées entre la compagnie, Air France et l'autorité aéroportuaire.<br>Contact : cdg_recovery_process_info@adp.fr | Airport authority is the wrecking operations coordinator on the platform. IATP kit is available from Air France company.<br>Wrecking operations are subject to the national authorities agreement and must be formalized with the company, Air France and the airport authority.<br>Contact : cdg_recovery_process_info@adp.fr |
| 4 | Observations / *Remarks* | RFFS 1 (Nord) et RFFS 2 (Sud) : niveau 10.<br>Voir carte AD 2 LFPG ADC 01 | RFFS 1 (North) and RFFS 2 (South): level 10.<br>See chart AD 2 LFPG ADC 01 |

**AD 2 LFPG.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Déneigeuses compactes haute performance,<br>Fraises à neige haute performance,<br>Déneigeuses compactes soufflantes,<br>Tracteurs avec un équipement lame/balai,<br>Tracteurs avec un équipement lame avec système d'épandage de produit déverglaçant,<br>Epandeurs de produit déverglaçant liquide,<br>Epandeurs de produit déverglaçant solide,<br>Chargeurs et camions d'enlèvement des tas de neige,<br>Camions avitailleurs carburant. | High-performance compact snowploughs,<br>High-performance snow tillers,<br>Compact blowing snow cleaners,<br>Tractors equipped with blade/brush,<br>Tractors equipped with blade equipment and de-icing product spreading system,<br>Liquid de-icing agent sprayers,<br>Solid de-icing agent sprayers,<br>Chargers and removing piles of snow trucks,<br>Fuel bowsers trucks. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | PRINCIPES GENERAUX REGISSANT L'ORDRE DES OPERATIONS.<br>Les pistes, les voies de circulation et les postes avions sont traités simultanément lors des opérations de déneigement et/ou de déverglaçage.<br>Les opérations seront conduites de manière à éviter la fermeture totale de la plate forme au trafic.<br>Le dégagement des aires de trafic a pour objet initial le dégagement des zones permettant l'assistance au sol. | GENERAL PRINCIPLES GOVERNING THE ORDER OF THE OPERATIONS.<br>Runways, taxiways and aircraft stands are treated simultaneously during snow removal and/or deicing operations.<br>The operations are conducted in such a way that closing the entire platform to traffic is avoided.<br>The initial objective of clearing the traffic areas is to clear the areas for ground handling. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Epandage de produits à base de formiate de potassium liquide (KFOR) et/ou de formiate de sodium solide (NAFO).<br>Aucun traitement à l'urée n'est réalisé à PARIS CDG. | Spreading of liquid potassium formate (KFOR) and/or solid sodium formate (NAFO) based products.<br>No urea treatment is applied at PARIS CDG. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Voir AD 2 LFPG.20-3.7.10 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>See AD 2 LFPG.20-3.7.10 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton. | Concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 80 R/C/W/T<br>I80 à I86 : 37 R/B/W/T | 80 R/C/W/T<br>I80 to I86 : 37 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | >=23 m.<br>< 23 m :<br>- Y1 entre D3 et D4<br>- Y3 entre Y4 et D<br>- Y4<br>- Y6<br>- W2<br>- W3<br>- W4<br>- W5<br>- W6<br>- BD1 au raccordement avec D1<br>- DA1 entre B et M<br>- F entre FN1 et FN5<br>- N entre FN1 et FN5<br>- R entre RT3 et RT7<br>- T entre RT3 et RT9<br>- E de FN2 à GE1<br>- U entre UC1 et UT1<br>- C entre UC1 et UT1<br>- M entre EM2 et BM5 | >= 23 m.<br>< 23 m :<br>- Y1 between D3 and D4<br>- Y3 between Y4 and D<br>- Y4<br>- Y6<br>- W2<br>- W3<br>- W4<br>- W5<br>- W6<br>- BD1 at connection with D1<br>- DA1 between B and M<br>- F between FN1 and FN5<br>- N between FN1 and FN5<br>- R between RT3 and RT7<br>- T between RT3 and RT9<br>- E from FN2 to GE1<br>- U between UC1 and UT1<br>- C between UC1 and UT1<br>- M between EM2 and BM5 |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton et béton bitumineux. | Concrete and bituminous concrete. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 100 R/C/W/T<br>BM1 : 37 R/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Sur satellites et postes de stationnement. | On satellites and apron stands. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | ALT moyenne : 107 m. | Mean ALT: 107 m. |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A01 48°59'59.00"N 002°33'38.57"E<br>A03 48°59'59.25"N 002°33'41.30"E<br>A04 49°00'07.30"N 002°33'38.08"E<br>A05 48°59'59.64"N 002°33'44.82"E<br>A06 49°00'06.99"N 002°33'37.71"E<br>A07 48°59'59.82"N 002°33'48.13"E<br>A08 49°00'06.95"N 002°33'40.81"E<br>A09 48°59'59.99"N 002°33'51.44"E<br>A10 49°00'06.88"N 002°33'43.68"E<br>A12 49°00'06.56"N 002°33'46.73"E<br>A14 49°00'07.21"N 002°33'48.96"E<br>A16 49°00'06.89"N 002°33'48.85"E<br>A18 49°00'07.93"N 002°33'51.27"E<br>A30 49°00'08.28"N 002°33'29.75"E<br>A32 49°00'06.92"N 002°33'29.51"E<br>A34 49°00'06.78"N 002°33'30.86"E<br>A38 49°00'06.11"N 002°33'32.69"E<br>A39 48°59'58.94"N 002°33'33.15"E<br>B01 49°00'25.44"N 002°33'48.00"E<br>B02 49°00'19.05"N 002°33'49.82"E<br>B03 49°00'25.34"N 002°33'45.75"E<br>B04 49°00'18.87"N 002°33'48.18"E<br>B05 49°00'25.24"N 002°33'43.76"E<br>B06 49°00'19.13"N 002°33'48.32"E<br>B07 49°00'25.13"N 002°33'41.78"E<br>B08 49°00'19.43"N 002°33'46.26"E<br>B09 49°00'25.03"N 002°33'39.79"E<br>B10 49°00'18.64"N 002°33'44.74"E<br>B11 49°00'24.91"N 002°33'37.80"E<br>B12 49°00'19.02"N 002°33'44.78"E<br>B13 49°00'24.93"N 002°33'37.45"E<br>B14 49°00'18.67"N 002°33'41.99"E<br>B15 49°00'24.81"N 002°33'35.82"E<br>B16 49°00'18.63"N 002°33'39.48"E<br>B18 49°00'17.96"N 002°33'39.37"E<br>B20 49°00'18.29"N 002°33'37.48"E<br>B22 49°00'17.80"N 002°33'35.54"E<br>B24 49°00'16.61"N 002°33'34.55"E<br>B26 49°00'16.99"N 002°33'34.43"E<br>C02 49°00'07.65"N 002°33'56.88"E<br>C03 49°00'01.08"N 002°34'00.99"E<br>C04 49°00'07.56"N 002°34'00.06"E<br>C05 49°00'00.75"N 002°34'04.31"E<br>C06 49°00'07.33"N 002°34'02.54"E<br>C07 49°00'00.91"N 002°34'07.23"E<br>C08 49°00'08.10"N 002°34'05.53"E<br>C10 49°00'07.43"N 002°34'08.24"E<br>C12 49°00'08.20"N 002°34'08.33"E<br>C14 49°00'09.17"N 002°34'10.82"E<br>C4A 49°00'07.29"N 002°34'00.05"E<br>CF9 49°00'00.94"N 002°34'04.91"E | I51 49°00'44.86"N 002°29'40.55"E<br>I52 49°00'44.03"N 002°29'40.93"E<br>I53 49°00'42.93"N 002°29'40.54"E<br>I54 49°00'41.69"N 002°29'41.22"E<br>I55 49°00'41.01"N 002°29'40.76"E<br>I60 49°01'03.04"N 002°30'28.20"E<br>I61 49°01'02.72"N 002°30'25.25"E<br>I62 49°01'02.85"N 002°30'24.64"E<br>I63 49°01'02.56"N 002°30'22.29"E<br>I64 49°01'02.66"N 002°30'21.09"E<br>I65 49°01'02.40"N 002°30'19.32"E<br>I66 49°01'02.46"N 002°30'17.53"E<br>I67 49°01'02.24"N 002°30'16.36"E<br>I68 49°01'02.27"N 002°30'13.97"E<br>I69 49°01'02.08"N 002°30'13.40"E<br>I70 49°01'02.08"N 002°30'10.41"E<br>I71 49°01'01.69"N 002°30'06.24"E<br>I72 49°01'01.83"N 002°30'05.88"E<br>I73 49°01'01.53"N 002°30'03.22"E<br>I74 49°01'01.64"N 002°30'02.32"E<br>I75 49°01'01.38"N 002°30'00.04"E<br>I76 49°01'01.45"N 002°29'58.67"E<br>I77 49°01'01.22"N 002°29'57.49"E<br>I78 49°01'01.24"N 002°29'54.84"E<br>I79 49°01'01.06"N 002°29'54.56"E<br>I80 49°00'53.11"N 002°29'41.54"E<br>I81 49°00'54.23"N 002°29'42.03"E<br>I82 49°00'55.65"N 002°29'42.54"E<br>I83 49°00'57.07"N 002°29'43.04"E<br>I84 49°00'58.49"N 002°29'43.55"E<br>I85 49°00'53.63"N 002°29'47.28"E<br>I86 49°00'52.39"N 002°29'47.21"E<br>I90 49°00'52.70"N 002°29'52.83"E<br>I91 49°00'54.46"N 002°29'51.65"E<br>J01 49°00'15.22"N 002°35'52.01"E<br>J02 49°00'14.07"N 002°35'52.26"E<br>J03 49°00'13.03"N 002°35'52.51"E<br>J04 49°00'13.03"N 002°35'54.06"E<br>J05 49°00'14.54"N 002°35'53.87"E<br>J06 49°00'15.62"N 002°35'53.94"E<br>J10 49°00'17.46"N 002°36'00.37"E<br>J11 49°00'16.07"N 002°36'00.55"E<br>J12 49°00'14.88"N 002°36'00.70"E<br>J13 49°00'13.93"N 002°36'00.16"E<br>J14 49°00'14.08"N 002°36'01.54"E<br>J16 49°00'14.22"N 002°36'03.15"E<br>J18 49°00'14.76"N 002°36'03.72"E<br>J20 49°00'15.85"N 002°36'03.50"E<br>J21 49°00'16.94"N 002°36'03.36"E<br>J30 49°00'17.35"N 002°36'10.33"E<br>J31 49°00'16.25"N 002°36'10.29"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

CFE 49°00'09.09"N 002°34'10.89"E
CFW 49°00'07.65"N 002°33'57.26"E
D02 49°00'19.22"N 002°34'09.69"E
D03 49°00'26.32"N 002°34'06.33"E
D05 49°00'26.18"N 002°34'04.30"E
D06 49°00'19.44"N 002°34'08.11"E
D07 49°00'26.21"N 002°34'02.52"E
D08 49°00'20.13"N 002°34'06.32"E
D09 49°00'26.07"N 002°34'02.26"E
D10 49°00'19.74"N 002°34'04.99"E
D11 49°00'25.96"N 002°34'00.23"E
D12 49°00'19.88"N 002°34'04.92"E
D13 49°00'26.06"N 002°33'59.83"E
D14 49°00'20.03"N 002°34'02.62"E
D15 49°00'25.99"N 002°33'58.18"E
D16 49°00'19.64"N 002°33'59.67"E
D17 49°00'25.92"N 002°33'57.14"E
D18 49°00'19.91"N 002°33'57.18"E
D19 49°00'25.88"N 002°33'56.15"E
D20 49°00'19.50"N 002°33'55.02"E
D22 49°00'18.76"N 002°33'54.23"E
D24 49°00'18.65"N 002°33'54.13"E
E01 49°00'13.20"N 002°35'02.70"E
E05 49°00'11.82"N 002°35'02.83"E
E08 49°00'04.37"N 002°34'25.17"E
E09 49°00'10.46"N 002°35'03.14"E
E14 49°00'05.06"N 002°34'27.91"E
E15 49°00'09.09"N 002°35'03.31"E
E16 49°00'04.85"N 002°34'27.72"E
E17 49°00'07.34"N 002°35'03.52"E
E18 49°00'05.33"N 002°34'30.95"E
E20 49°00'05.51"N 002°34'34.46"E
E21 49°00'05.97"N 002°35'03.69"E
E22 49°00'05.94"N 002°34'37.89"E
E24 49°00'06.16"N 002°34'41.44"E
E25 49°00'04.60"N 002°35'03.86"E
E26 49°00'06.29"N 002°34'45.00"E
E29 49°00'03.23"N 002°35'04.03"E
E30 49°00'06.27"N 002°34'48.59"E
E32 49°00'06.19"N 002°34'52.06"E
E34 49°00'06.13"N 002°34'55.92"E
E38 49°00'08.92"N 002°34'52.84"E
EN20 49°00'54.72"N 002°30'42.54"E
EN21 49°00'54.53"N 002°30'39.04"E
EN22 49°00'54.34"N 002°30'35.49"E
EN23 49°00'54.15"N 002°30'31.95"E
EN24 49°00'53.95"N 002°30'28.41"E
EN50 49°00'49.54"N 002°30'36.68"E
EN51 49°00'47.66"N 002°30'39.56"E
EN52 49°00'47.93"N 002°30'44.45"E
EN53 49°00'47.96"N 002°30'45.16"E
EN54 49°00'48.93"N 002°30'43.18"E
EN55 49°00'47.76"N 002°30'41.35"E
EN56NOSEIN 49°00'47.76"N 002°30'41.35"E
EN56NOSEOUT 49°00'47.93"N 002°30'44.45"E
EN57 49°00'49.36"N 002°30'49.32"E
EN58 49°00'44.82"N 002°30'37.90"E
EN59 49°00'42.78"N 002°30'38.18"E
EN81 49°00'48.42"N 002°30'53.94"E
EN82 49°00'47.13"N 002°30'54.31"E
EN83 49°00'45.83"N 002°30'54.46"E
EN97 49°00'51.01"N 002°31'10.53"E
EN98 49°00'52.24"N 002°31'13.27"E
EN99 49°00'51.59"N 002°31'13.27"E
F02 49°00'19.74"N 002°34'25.10"E
F03 49°00'26.77"N 002°35'01.79"E
F04 49°00'20.93"N 002°34'24.73"E
F08 49°00'22.26"N 002°34'24.15"E
F09 49°00'24.06"N 002°35'02.12"E
F10 49°00'23.39"N 002°34'23.80"E
F14 49°00'24.29"N 002°34'23.84"E
F15 49°00'21.28"N 002°35'02.46"E
F16 49°00'24.96"N 002°34'25.00"E
F20 49°00'25.53"N 002°34'26.35"E
F22 49°00'25.68"N 002°34'27.96"E
F26 49°00'25.47"N 002°34'30.50"E
F28 49°00'25.34"N 002°34'30.95"E
F30 49°00'24.72"N 002°34'31.92"E
F32 49°00'23.64"N 002°34'32.23"E
F34 49°00'22.58"N 002°34'32.99"E
F66 49°00'22.70"N 002°34'39.86"E
F68 49°00'23.83"N 002°34'39.80"E
F70 49°00'25.20"N 002°34'39.98"E
F72 49°00'25.29"N 002°34'39.88"E
F74 49°00'25.04"N 002°34'39.94"E
J33 49°00'15.14"N 002°36'10.15"E
J34 49°00'14.44"N 002°36'10.57"E
J37 49°00'14.74"N 002°36'12.72"E
J38 49°00'14.77"N 002°36'14.06"E
J39 49°00'15.51"N 002°36'13.48"E
J40 49°00'16.65"N 002°36'13.32"E
J41 49°00'17.99"N 002°36'13.02"E
J51 49°00'36.40"N 002°35'53.31"E
J55 49°00'31.71"N 002°35'53.89"E
J57 49°00'29.37"N 002°35'54.17"E
K01 49°00'27.18"N 002°35'06.92"E
K05 49°00'26.93"N 002°35'06.88"E
K09 49°00'24.77"N 002°35'07.22"E
K13 49°00'22.65"N 002°35'07.47"E
K17 49°00'22.41"N 002°35'07.51"E
K21 49°00'20.08"N 002°35'07.80"E
K26 49°00'27.72"N 002°35'23.18"E
K32 49°00'25.38"N 002°35'23.73"E
K38 49°00'23.04"N 002°35'23.73"E
K44 49°00'20.69"N 002°35'23.95"E
K52 49°00'14.23"N 002°35'24.81"E
K53 49°00'13.10"N 002°35'08.57"E
K58 49°00'11.89"N 002°35'25.10"E
K59 49°00'10.20"N 002°35'09.01"E
K64 49°00'09.55"N 002°35'25.67"E
K65 49°00'07.29"N 002°35'09.37"E
K70 49°00'07.21"N 002°35'25.61"E
K71 49°00'04.97"N 002°35'09.65"E
K76 49°00'04.85"N 002°35'26.03"E
L27 49°00'27.89"N 002°35'27.81"E
L33 49°00'25.07"N 002°35'28.16"E
L39 49°00'22.24"N 002°35'28.51"E
L53 49°00'13.96"N 002°35'29.88"E
L59 49°00'11.13"N 002°35'30.16"E
L65 49°00'08.31"N 002°35'30.51"E
L71 49°00'05.49"N 002°35'30.86"E
M06 49°00'01.45"N 002°32'45.31"E
M07 49°00'01.25"N 002°32'41.75"E
M08 49°00'01.06"N 002°32'38.20"E
M09 49°00'00.91"N 002°32'34.64"E
M10 49°00'00.70"N 002°32'31.08"E
M11 49°00'00.52"N 002°32'27.51"E
M12 49°00'00.30"N 002°32'23.99"E
M13 49°00'00.07"N 002°32'20.63"E
M14 48°59'59.93"N 002°32'16.78"E
M15 48°59'59.74"N 002°32'13.35"E
M16 48°59'59.78"N 002°32'10.92"E
M17 48°59'59.52"N 002°32'04.92"E
M21 49°00'00.01"N 002°32'10.71"E
M23 48°59'59.93"N 002°32'08.95"E
N01 48°59'48.20"N 002°31'52.66"E
N02 48°59'46.19"N 002°31'52.71"E
N03 48°59'44.17"N 002°31'52.97"E
N04 48°59'41.94"N 002°31'54.25"E
N05 48°59'39.55"N 002°31'54.21"E
N06 48°59'37.13"N 002°31'54.51"E
N08 48°59'32.09"N 002°31'55.48"E
N09 48°59'29.66"N 002°31'55.68"E
N10 48°59'27.09"N 002°31'55.75"E
N11 48°59'24.67"N 002°31'56.04"E
N31 48°59'44.72"N 002°31'53.33"E
N33 48°59'43.59"N 002°31'53.47"E
N41 48°59'42.41"N 002°31'53.62"E
N43 48°59'41.30"N 002°31'54.59"E
N51 48°59'40.00"N 002°31'54.80"E
N53 48°59'38.07"N 002°31'54.96"E
N63 48°59'28.97"N 002°31'55.29"E
N73 48°59'24.00"N 002°31'55.90"E
P70 48°59'33.85"N 002°32'09.34"E
P71 48°59'32.77"N 002°32'09.48"E
P72 48°59'31.58"N 002°32'09.53"E
P73 48°59'30.27"N 002°32'09.69"E
P74 48°59'27.78"N 002°32'10.20"E
P75 48°59'26.57"N 002°32'10.02"E
P80 48°59'33.76"N 002°32'10.75"E
P81 48°59'31.75"N 002°32'12.92"E
P82 48°59'31.88"N 002°32'15.39"E
P83 48°59'33.99"N 002°32'16.66"E
P84 48°59'35.50"N 002°32'17.51"E
P90 48°59'28.01"N 002°32'12.63"E
P91 48°59'28.24"N 002°32'16.29"E
P92 48°59'27.81"N 002°32'11.88"E
P93 48°59'27.72"N 002°32'14.30"E
P94 48°59'27.86"N 002°32'16.88"E
Q01 49°00'41.52"N 002°33'10.36"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

F76 49°00'25.92"N 002°34'40.66"E
F80 49°00'26.37"N 002°34'42.46"E
F82 49°00'26.41"N 002°34'44.86"E
F84 49°00'26.40"N 002°34'46.29"E
F86 49°00'25.61"N 002°34'47.73"E
F90 49°00'24.59"N 002°34'48.06"E
F92 49°00'23.41"N 002°34'47.88"E
F94 49°00'22.17"N 002°34'48.30"E
F96 49°00'21.01"N 002°34'48.20"E
G10 49°00'11.75"N 002°33'22.59"E
G11 49°00'11.81"N 002°33'23.29"E
G12 49°00'11.82"N 002°33'23.89"E
G13 49°00'11.90"N 002°33'25.08"E
G14 49°00'11.88"N 002°33'25.27"E
G20 49°00'14.40"N 002°33'21.73"E
G21 49°00'14.39"N 002°33'21.74"E
G22 49°00'14.49"N 002°33'23.39"E
G23 49°00'14.51"N 002°33'24.07"E
G24 49°00'14.57"N 002°33'25.06"E
G31 49°00'17.83"N 002°33'22.15"E
G35 49°00'17.91"N 002°33'25.61"E
H01 49°00'58.34"N 002°34'43.14"E
H02 49°00'58.04"N 002°34'39.59"E
H03 49°00'57.89"N 002°34'36.03"E
H04 49°00'57.76"N 002°34'32.47"E
H05 49°00'48.53"N 002°34'44.35"E
H06 49°00'48.34"N 002°34'40.79"E
H07 49°00'48.15"N 002°34'37.23"E
H08 49°00'47.96"N 002°34'33.68"E
H09 49°00'56.14"N 002°34'28.37"E
H10 49°00'55.95"N 002°34'24.82"E
H11 49°00'49.01"N 002°34'29.26"E
H12 49°00'49.01"N 002°34'25.67"E
H20 49°00'58.17"N 002°34'43.53"E
H21 49°00'58.05"N 002°34'41.38"E
H22 49°00'57.94"N 002°34'39.25"E
H23 49°00'58.28"N 002°34'42.65"E
H30 49°00'57.79"N 002°34'36.40"E
H34 49°00'57.67"N 002°34'34.27"E
H40 49°00'57.56"N 002°34'32.13"E
H50 49°00'48.93"N 002°34'44.67"E
H55 49°00'48.54"N 002°34'42.84"E
H60 49°00'48.70"N 002°34'40.39"E
H65 49°00'48.81"N 002°34'42.52"E
H70 49°00'48.55"N 002°34'37.54"E
H80 49°00'48.32"N 002°34'33.28"E
H87 49°00'48.43"N 002°34'35.41"E
I04 49°00'49.01"N 002°30'17.76"E
I05 49°00'49.13"N 002°30'20.00"E
I06 49°00'49.26"N 002°30'22.23"E
I09 49°00'43.82"N 002°30'18.40"E
I10 49°00'43.94"N 002°30'20.64"E
I11 49°00'44.06"N 002°30'22.87"E
I14 49°00'41.43"N 002°30'20.97"E
I15 49°00'39.50"N 002°30'20.92"E
I16 49°00'39.10"N 002°30'21.21"E
I17 49°00'37.58"N 002°30'21.16"E
I18 49°00'36.77"N 002°30'21.50"E
I19 49°00'35.66"N 002°30'21.40"E
I20 49°00'47.26"N 002°30'09.30"E
I21 49°00'45.04"N 002°30'08.30"E
I22 49°00'44.42"N 002°30'08.24"E
I23 49°00'43.12"N 002°30'08.54"E
I24 49°00'41.20"N 002°30'08.79"E
I25 49°00'39.28"N 002°30'09.03"E
I26 49°00'37.96"N 002°30'08.87"E
I27 49°00'37.32"N 002°30'08.53"E
I30 49°00'55.09"N 002°30'24.91"E
I31 49°00'55.44"N 002°30'24.27"E
I32 49°00'55.19"N 002°30'22.50"E
I33 49°00'55.35"N 002°30'20.71"E
I34 49°00'54.99"N 002°30'20.12"E
I35 49°00'54.27"N 002°30'11.54"E
I36 49°00'54.13"N 002°30'08.97"E
I37 49°00'53.99"N 002°30'06.39"E
I38 49°00'53.81"N 002°30'02.97"E
I39 49°00'53.67"N 002°30'00.40"E
I3A 49°00'52.85"N 002°30'10.94"E
I3B 49°00'52.76"N 002°30'09.16"E
I3C 49°00'52.67"N 002°30'07.42"E
I3D 49°00'52.57"N 002°30'05.62"E
I3F 49°00'52.52"N 002°30'03.27"E
I3G 49°00'52.43"N 002°30'01.60"E
I3H 49°00'52.34"N 002°29'59.92"E
I40 49°00'48.32"N 002°30'09.64"E
Q02 49°00'41.69"N 002°33'13.57"E
Q03 49°00'41.76"N 002°33'14.48"E
Q04 49°00'41.80"N 002°33'15.52"E
Q05 49°00'41.90"N 002°33'17.49"E
Q06 49°00'41.98"N 002°33'18.34"E
Q07 49°00'42.01"N 002°33'19.45"E
Q08 49°00'42.12"N 002°33'21.41"E
Q09 49°00'42.19"N 002°33'22.39"E
Q10 49°00'42.22"N 002°33'23.37"E
Q11 49°00'42.33"N 002°33'25.33"E
Q12 49°00'49.08"N 002°33'23.84"E
Q13 49°00'49.08"N 002°33'23.39"E
Q14 49°00'48.96"N 002°33'21.61"E
Q15 49°00'48.89"N 002°33'19.84"E
Q16 49°00'48.84"N 002°33'19.32"E
Q17 49°00'48.70"N 002°33'16.76"E
Q18 49°00'48.69"N 002°33'16.16"E
Q19 49°00'48.57"N 002°33'14.52"E
Q20 49°00'48.49"N 002°33'12.61"E
Q21 49°00'48.45"N 002°33'12.23"E
R01 49°01'03.56"N 002°32'59.00"E
R02 49°01'01.63"N 002°32'59.49"E
R03 49°01'01.33"N 002°32'59.15"E
R04 49°00'59.88"N 002°32'59.71"E
R05 49°00'58.15"N 002°32'59.73"E
R06 49°00'57.87"N 002°32'59.58"E
R07 49°00'56.42"N 002°32'59.99"E
R08 49°00'54.68"N 002°33'00.16"E
R09 49°00'54.40"N 002°33'00.01"E
R10 49°00'52.93"N 002°33'00.42"E
R11 49°00'51.15"N 002°33'00.99"E
R12 49°00'50.19"N 002°33'00.94"E
R13 49°00'49.59"N 002°33'01.57"E
R14 49°00'47.71"N 002°33'02.24"E
R39 49°01'01.17"N 002°32'59.15"E
S06 49°00'40.85"N 002°32'10.09"E
S06B 49°00'42.25"N 002°32'11.55"E
S07 49°00'42.35"N 002°32'10.10"E
S07B 49°00'42.67"N 002°32'11.04"E
S08 49°00'41.51"N 002°32'11.19"E
S08B 49°00'41.38"N 002°32'11.54"E
S09 49°00'40.28"N 002°32'13.23"E
S09B 49°00'40.87"N 002°32'14.06"E
S10 49°00'39.30"N 002°32'13.31"E
S11 49°00'39.17"N 002°32'13.81"E
S12 49°00'39.09"N 002°32'15.36"E
S13 49°00'38.44"N 002°32'17.38"E
S14 49°00'39.18"N 002°32'18.32"E
S15 49°00'38.87"N 002°32'20.69"E
S16 49°00'38.69"N 002°32'21.13"E
S17 49°00'39.17"N 002°32'22.74"E
S18 49°00'38.81"N 002°32'24.25"E
S19 49°00'39.28"N 002°32'24.79"E
S20 49°00'39.68"N 002°32'27.17"E
S21 49°00'39.01"N 002°32'28.05"E
S22 49°00'39.77"N 002°32'28.84"E
S23 49°00'39.57"N 002°32'36.76"E
S24 49°00'40.15"N 002°32'39.99"E
S25 49°00'39.47"N 002°32'40.80"E
S26 49°00'40.16"N 002°32'42.13"E
S27 49°00'39.67"N 002°32'44.35"E
S28 49°00'40.39"N 002°32'46.40"E
S29 49°00'40.05"N 002°32'47.88"E
S30 49°00'40.46"N 002°32'48.54"E
S31 49°00'40.71"N 002°32'50.71"E
U03 49°00'53.04"N 002°32'41.58"E
U04 49°00'51.69"N 002°32'41.57"E
U05 49°00'50.37"N 002°32'41.34"E
U06 49°00'46.82"N 002°32'39.41"E
U07 49°00'45.54"N 002°32'40.28"E
U08 49°00'45.75"N 002°32'40.80"E
U10 49°00'47.28"N 002°32'43.92"E
U11 49°00'49.07"N 002°32'44.37"E
U12 49°00'51.48"N 002°32'44.91"E
U13 49°00'53.96"N 002°32'44.64"E
U14 49°00'56.23"N 002°32'43.30"E
U15 49°00'58.06"N 002°32'41.37"E
U16 49°00'59.66"N 002°32'38.68"E
U17 49°00'59.38"N 002°32'34.45"E
W04 49°01'01.68"N 002°32'29.95"E
W05 49°01'01.46"N 002°32'27.16"E
W06 49°00'59.80"N 002°32'26.22"E
W07 49°00'57.85"N 002°32'27.55"E
W08 49°00'59.25"N 002°32'26.72"E
X01 49°00'58.36"N 002°32'24.97"E


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | I41 49°00'47.46"N 002°30'08.02"E<br>I42 49°00'47.71"N 002°30'07.73"E<br>I43 49°00'47.26"N 002°30'04.31"E<br>I44 49°00'47.10"N 002°30'01.40"E<br>I45 49°00'46.95"N 002°29'58.48"E<br>I46 49°00'46.78"N 002°29'55.56"E<br>I47 49°00'46.63"N 002°29'52.64"E<br>I48 49°00'46.44"N 002°29'49.14"E<br>I49 49°00'46.28"N 002°29'46.22"E<br>I4J 49°00'48.89"N 002°30'08.18"E<br>I4K 49°00'48.80"N 002°30'06.50"E<br>I4L 49°00'48.71"N 002°30'04.82"E<br>I4M 49°00'48.61"N 002°30'03.15"E<br>I4N 49°00'48.52"N 002°30'01.47"E<br>I4P 49°00'48.43"N 002°29'59.79"E<br>I4Q 49°00'48.34"N 002°29'58.12"E<br>I4R 49°00'48.25"N 002°29'56.44"E<br>I4S 49°00'48.16"N 002°29'54.76"E<br>I4T 49°00'48.07"N 002°29'53.09"E<br>I4U 49°00'47.98"N 002°29'51.41"E<br>I4V 49°00'47.87"N 002°29'49.34"E<br>I4W 49°00'47.78"N 002°29'47.66"E<br>I4X 49°00'47.68"N 002°29'45.99"E<br>I50 49°00'45.80"N 002°29'43.35"E | X02 49°01'00.22"N 002°32'23.74"E<br>X03 49°00'58.88"N 002°32'24.63"E<br>X04 49°00'59.10"N 002°32'20.50"E<br>X05 49°00'57.74"N 002°32'18.56"E<br>X06 49°00'56.06"N 002°32'19.48"E<br>X07 49°00'55.13"N 002°32'22.41"E<br>X08 49°00'55.85"N 002°32'20.41"E<br>Y01 49°00'54.44"N 002°32'19.93"E<br>Y02 49°00'55.34"N 002°32'17.17"E<br>Y03 49°00'54.69"N 002°32'19.15"E<br>Y04 49°00'53.11"N 002°32'15.78"E<br>Y05 49°00'51.25"N 002°32'15.62"E<br>Y06 49°00'50.36"N 002°32'17.98"E<br>Y07 49°00'50.89"N 002°32'21.13"E<br>Y08 49°00'50.59"N 002°32'18.89"E<br>Z01 49°00'49.30"N 002°32'19.91"E<br>Z02 49°00'48.83"N 002°32'16.91"E<br>Z03 49°00'49.16"N 002°32'19.07"E<br>Z04 49°00'46.53"N 002°32'18.02"E<br>Z05 49°00'45.04"N 002°32'19.71"E<br>Z06 49°00'45.29"N 002°32'23.24"E<br>Z07 49°00'46.16"N 002°32'24.39"E<br>Z09 49°00'46.41"N 002°32'23.52"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Points VOR : voir AD 2 LFPG.19<br>Points INS : voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05<br>Dégagement de piste voir AD 2 LFPG.20-3<br>Voie de circulation T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T.<br>Informations spécifiques pour l'exploitation de l'A380 et B748 voir AD 2 LFPG.20-3.3.3<br>Limitation accessibilité voir AD 2 LFPG.20-3.3.2 | VOR checkpoints: see AD 2 LFPG.19<br>INS checkpoints: see charts AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05<br>Vacating RWY see AD 2 LFPG.20-3<br>TWY T6: slope of 3% between RWY 08L/26R and TWY T.<br>Special information for A380 and B748 operations see AD 2 LFPG.20-3.3.3<br>Limitations accessibility see AD 2 LFPG.20-3.3.2 |

**AD 2 LFPG.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05 | See AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Voir AD 2 LFPG.20-3.5.1 | See AD 2 LFPG.20-3.5.1 |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage conforme aux spécifications de l'OACI.<br>Marques de seuil, bande axiale piste, marques de distance constante (300 m), marques de zone d'impact.<br>Marques de points d'attente pour protection approche ILS CAT III.<br>Absence des premiers chevrons du seuil décalé 26R.<br>Marques de points d'attente pour protection approche ILS CAT I (90 m ou 107.5 m de l'axe de piste).<br>Marques "No Entry" sur les voies en entrée interdite en direction de la piste. | Marking in compliance with ICAO specifications.<br>THR, RWY centreline, fixed distance (300 m) and touchdown area markings.<br>Holding point markings for ILS CAT III approach.<br>Absence of first chevrons of DTHR 26R.<br>Holding point markings for ILS CAT I approach (90 m or 107.5 m from RWY centreline).<br>"No Entry" markings on exit only taxiways towards the runway. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFPG .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Voir carte AD 2 LFPG ADC 02<br>Voir AD 2 LFPG.20-3.2.1.6 | See chart AD 2 LFPG ADC 02<br>See AD 2 LFPG.20-3.2.1.6 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Système RWSL installé sur les pistes 09R/27L et 08L/26R (voir AD 2 LFPG 20.3.2.4)<br>Informations spécifiques pour l'exploitation A380 et B748. (voir AD 2 LFPG.20-3) | RWSL system on RWY 09R/27L and 08L/26R (see AD 2 LFPG 20.3.2.4)<br>Specific information for A380 and B748 operations. (see AD 2 LFPG.20-3) |

**AD 2 LFPG.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFPG.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-ROISSY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFPG .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-ROISSY |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>PREDEC |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR<br>APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08L | 085.34 (084) | 4142 x 45 | 100 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°59'44.47"N 002°33'09.88"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 338ft |
| 26R | 265.38 (264) | 4142 x 45 | 100 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°59'55.32"N 002°36'32.99"E<br>( 48°59'53.95"N 002°36'07.24"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 316ft<br>DTHR : 318ft |
| 08R | 085.35 (084) | 2700 x 60 | 100 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°59'34.49"N 002°33'56.38"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 337ft |
| 26L | 265.37 (264) | 2700 x 60 | 100 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°59'41.56"N 002°36'08.77"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 317ft |
| 09L | 085.32 (084) | 2700 x 60 | 100 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°01'28.99"N 002°31'29.62"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 378ft |
| 27R | 265.35 (264) | 2700 x 60 | 100 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°01'36.10"N 002°33'42.09"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 391ft |
| 09R | 085.31 (084) | 4200 x 45 | 100 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°01'14.22"N 002°30'47.01"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 371ft |
| 27L | 265.35 (264) | 4200 x 45 | 100 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°01'25.29"N 002°34'13.06"E<br>( 49°01'23.71"N 002°33'43.62"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 386ft<br>DTHR : 388ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08L | NIL | NIL | 60 | 4262 x 280 | NIL | (1) |
| 26R | NIL | NIL | 60 | 4262 x 280 | NIL | (2) |
| 08R | NIL | NIL | 60 | 2820 x 280 | NIL | (3) |
| 26L | NIL | NIL | 60 | 2820 x 280 | NIL | (4) |
| 09L | NIL | NIL | 60 | 2820 x 280 | NIL | (5) |
| 27R | NIL | NIL | 60 | 2820 x 280 | NIL | (6) |
| 09R | NIL | NIL | 60 | 4320 x 280 | NIL | (7) |
| 27L | NIL | NIL | 60 | 4320 x 280 | NIL | (8) |

(1) PCN 100 F/C/W/T sur les 526 derniers mètres.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
La piste 08L est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.
PCN 100 F/C/W/T for the last 526 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
RWY 08L is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis.

(2) PCN 100 F/C/W/T sur les 526 premiers mètres.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
La piste 26R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.
PCN 100 F/C/W/T for the first 526 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
RWY 26R is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis.

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.
La piste 08R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
RWY 08R is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.
La piste 26L et est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
RWY 26L is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(5) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.
La piste 09L est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
RWY 09L is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(6) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.
La piste 27R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
RWY 27R is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(7) PCN 95 F/C/W/T sur les 600 derniers mètres.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
La piste 09R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.
PCN 95 F/C/W/T for the last 600 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
RWY 09R is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| (8) PCN 95 F/C/W/T sur les 600 premiers mètres.<br>RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.<br>La piste 27L est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.<br>PCN 95 F/C/W/T for the first 600 m.<br>RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.<br>RWY 27L is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis. | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08L | 4142 | 4202 | 4142 | 4142 | TORA 4142 ou 3969 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée.<br>Autres vols : TORA 3751.<br>TORA 4142 or 3969 long range flights only PPR PN 30 min 1st contacted FREQ.<br>Others flights: TORA 3751. |
| TWY T2 | 3969 | 4029 | 3969 | | |
| TWY T3 | 3751 | 3811 | 3751 | | |
| TWY T4 | 3589 | 3649 | 3589 | | |
| TWY T5 | 3408 | 3468 | 3408 | | |
| TWY T6 | 3166 | 3226 | 3166 | | |
| 26R | 4142 | 4202 | 4142 | 3616 | TORA 4142 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée.<br>Autres vols : TORA 3737.<br>l'accès au THR26R par la voie R1 pour un DEP avec 4142 m n'est pas autorisée lorsque l'aire de dégivrage 26R est en service.<br>TORA 4142 long range flights only PPR PN 30 min 1st contacted FREQ.<br>Others flights: TORA 3737.<br>Access to THR26R by TWY R1 for a 4142 m DEP is not authorised when de-icing area 26R is in use. |
| TWY T10 | 3468 | 3528 | 3468 | | |
| TWY T11 | 3616 | 3676 | 3616 | | |
| TWY T12 | 3737 | 3797 | 3737 | | |
| TWY T9 | 3241 | 3301 | 3241 | | |
| 08R | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | |
| TWY V2 | 2621 | 2681 | 2621 | | |
| 26L | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | |
| TWY V7 | 2513 | 2573 | 2513 | | |
| 09L | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | |
| TWY Z2 | 2560 | 2620 | 2560 | | |
| 27R | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | |
| TWY Z7 | 2508 | 2568 | 2508 | | |
| 09R | 4200 | 4260 | 4200 | 4200 | TORA 4200 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée.<br>Autres vols : TORA 3631.<br>TORA 4200 long range flights only PPR PN 30 min 1 st contacted FREQ.<br>Others flights: TORA 3631. |
| TWY D3 | 3631 | 3691 | 3631 | | |
| TWY D4 | 3463 | 3523 | 3463 | | |
| TWY D5 | 3180 | 3240 | 3180 | | |
| TWY D6 | 2962 | 3022 | 2962 | | |
| 27L | 4200 | 4260 | 4200 | 3600 | TORA 4200 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée.<br>Autres vols : TORA 3874.<br>TORA 4200 long range flights only PPR PN 30 min 1st contacted FREQ.<br>Others flights: TORA 3874. |
| TWY Q2 | 3182 | 3242 | 3182 | | |
| TWY Q3 | 3436 | 3496 | 3436 | | |
| TWY Q4 | 3598 | 3658 | 3598 | | |
| TWY Q5 | 3874 | 3934 | 3874 | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08L | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 66 ft | 900 m | 4142 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |
| 26R | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 66 ft | 900 m | 4142 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |
| 08R | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 63 ft | 900 m | 2700 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |
| 26L | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 63 ft | 900 m | 2700 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |
| 09L | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 63 ft | 900 m | 2700 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |
| 27R | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 63 ft | 900 m | 2700 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |
| 09R | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 63 ft | 900 m | 4200 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |
| 27L | CAT III - 900 m - LIL/LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 66 ft | 900 m | 4200 m | 15 m | W / W-R / R | LIH-LED |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 08L | 4142 m | 60 m | W / Y | LIH-LED | R | | | (1) |
| 26R | 4142 m | 60 m | R / W / Y | LIH-LED | R | | | (2) |
| 08R | 2700 m | 60 m | W / Y | LIH-LED | R | | | (3) |
| 26L | 2700 m | 60 m | W / Y | LIH-LED | R | | | (4) |
| 09L | 2700 m | 60 m | W / Y | LIH-LED | R | | | (5) |
| 27R | 2700 m | 60 m | W / Y | LIH-LED | R | | | (6) |
| 09R | 4200 m | 60 m | W / Y | LIH-LED | R | | | (7) |
| 27L | 4200 m | 60 m | R / W / Y | LIH-LED | R | | | (8) |

(1) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :
- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
- Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.
Feux d'identification de seuil de piste.
Balisage de piste :
- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.
- Ligne axiale HI-LED.
- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.
Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.
Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.
Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.
Approach lighting (distance-coded centerline) :
- CAT II strengthening in the last meters.
- Flashing lights in the first 600 meters of the approach.
RWY THR identification lights.
RWY lighting :
- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.
- Runway centerline : LIH-LED.
- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.
Edge lights yellow on the last 600 m.
RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.
RWY centerline red between 300 m and RWY end.

(2) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :
- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
- Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.
Feux d'identification de seuil de piste.
Balisage de piste :
- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.
- Ligne axiale HI-LED.
- Dégagements grande vitesse et sorties de piste : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.
Balisage latéral rouge sur les 600 premiers mètres.
Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.
Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.
Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.
Approach lighting (distance-coded centerline):
- CAT II strengthening in the last meters.
- Flashing lights in the first 600 meters of the approach.
RWY THR identification lights.
RWY lighting :
- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.
- Runway centerline : LIH-LED.
- Rapid Exit TWY and RWY exit: alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.
Edge lighting red on the first 600 m.
Edge lighting yellow on the last 600 m.
Runway centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.
Runway centerline red between 300 m and RWY end.

(3) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :
- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
Feux d'identification de seuil de piste.
Balisage de piste :
- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.
- Ligne axiale HI-LED.
- Dégagements grande vitesse et sorties de piste : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.
Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.<br>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.<br>Approach lighting (distance-coded centerline) :<br>- CAT II strengthening in the last meters.<br>RWY THR identification lights.<br>RWY lighting :<br>- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.<br>- Runway centerline : LIH-LED.<br>- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.<br>Edge lights yellow on the last 600 m.<br>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.<br>RWY centerline red between 300 m and RWY end. | | | | | | | | |
| (4) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :<br>- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.<br>Feux d'identification de seuil de piste.<br>Balisage de piste :<br>- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.<br>- Ligne axiale HI-LED.<br>- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.<br>Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.<br>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.<br>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.<br>Approach lighting (distance-coded centerline) :<br>- CAT II strengthening in the last meters.<br>RWY THR identification lights.<br>RWY lighting :<br>- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.<br>- Runway centerline : LIH-LED.<br>- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.<br>Edge lights yellow on the last 600 m.<br>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.<br>RWY centerline red between 300 m and RWY end. | | | | | | | | |
| (5) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :<br>- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.<br>Feux d'identification de seuil de piste.<br>Balisage de piste :<br>- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.<br>- Ligne axiale HI-LED.<br>- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.<br>Balisage latéral Jaune sur les 600 derniers mètres.<br>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.<br>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.<br>Approach lighting (distance-coded centerline) :<br>- CAT II strengthening in the last meters.<br>RWY THR identification lights.<br>RWY lighting :<br>- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.<br>- Runway centerline : LIH-LED.<br>- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.<br>Edge light Yellow on the last 600 m.<br>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.<br>RWY centerline red between 300 m and RWY end. | | | | | | | | |
| (6) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :<br>- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.<br>Feux d'identification de seuil de piste.<br>Balisage de piste :<br>- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.<br>- Ligne axiale HI-LED.<br>- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.<br>Balisage latéral Jaune sur les 600 derniers mètres.<br>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.<br>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.<br>Approach lighting (distance-coded centerline) :<br>- CAT II strengthening in the last meters.<br>RWY THR identification lights.<br>RWY lighting :<br>- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.<br>- Runway centerline : LIH-LED.<br>- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.<br>Edge light Yellow on the last 600 m.<br>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.<br>RWY centerline red between 300 m and RWY end. | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| (7) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :<br>- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.<br>- Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.<br>Feux d'identification de seuil de piste.<br>Balisage de piste :<br>- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.<br>- Ligne axiale HI-LED.<br>- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.<br>Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.<br>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant extrémité de piste.<br>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.<br>Approach lighting (distance-coded centerline) :<br>- CAT II strengthening in the last meters.<br>- Flashing lights in the first 600 meters of the approach.<br>RWY THR identification lights.<br>RWY lighting :<br>- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.<br>- Runway centerline : LIH-LED.<br>- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.<br>Edge lights yellow on the last 600 m.<br>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.<br>RWY centerline red between 300 m and RWY end. | | | | | | | | |
| (8) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :<br>- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.<br>- Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.<br>Feux d'identification de seuil de piste.<br>Balisage de piste :<br>- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.<br>- Ligne axiale HI-LED.<br>- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.<br>Balisage latéral rouge sur les 600 premiers mètres.<br>Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.<br>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant extrémité de piste.<br>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.<br>Approach lighting (distance-coded centerline) :<br>- CAT II strengthening in the last meters.<br>- Flashing lights in the first 600 meters of the approach.<br>RWY THR identification lights.<br>RWY lighting :<br>- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.<br>- Runway centerline : LIH-LED.<br>- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.<br>Edge lights red on the first 600 m.<br>Edge lights yellow on the last 600 m.<br>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.<br>RWY centerline red between 300 m and RWY end. | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Voir carte AD 2 LFPG ADC 01 | See chart AD 2 LFPG ADC 01 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | G - HI-LED.<br>R - HI-LED sur TWY en sens interdit (DGV et la voie MD2 entre M et B).<br>B - HI-LED sur TWY G3, G4, TB2 et P3 (voir carte AD2 LFPG GMC 03).<br>O - HI-LED sur TWY G3, G4, TB2 et P3 (voir carte AD2 LFPG GMC 03).<br>L'écartement des feux axiaux par rapport au marquage axial de taxiway peut varier de 0 à 65cm. | G - HI-LED.<br>R - HI-LED on no entry TWY (Rapid Exit TWY and MD2 taxiway between M and B taxiways).<br>B - HI-LED on G3, G4, TB2 and P3 TWYs (see chart AD2 LFPG GMC 03).<br>O - HI-LED on G3, G4, TB2 and P3 TWYs (see chart AD2 LFPG GMC 03).<br>The spacing of the axial lights in relation to the axial marking of the taxiway can vary from 0 to 65cm. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées, associées à des feux bleus aux carrefours. | TWY edges B inert reflectors associated with B lights at cross-ways. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire. | Full power by power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 sec | 0 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Voir AD 2 LFPG.9 | See AD 2 LFPG.9 |

**AD 2 LFPG.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO :<br>- dimensions : 440 m x 30 m,<br>- revêtement : gazon,<br>- balisage : non,<br>- orientation MAG : 084°/264°.<br>TLOF :<br>- position : N49°00'57" - E002°33'39",<br>- altitude : 358 ft,<br>- revêtement : béton bitumineux,<br>- dimensions : 20 m x 20 m,<br>- résistance : 5 TRSI,<br>- balisage : non.<br>Conditions d'utilisation : voir AD 2 LFPG.20-4.2<br>Voir VAC HELISTATIONS et AD 1.3 | FATO:<br>- dimension: 440 m x 30 m,<br>- surface: grass,<br>- lighting: no,<br>- MAG orientation: 084°/264°.<br>TLOF:<br>- position: N49°00'57" - E002°33'39",<br>- altitude: 358 ft,<br>- surface: bituminous concrete,<br>- dimension: 20 m x 20 m,<br>- strength: 5 TRSI,<br>- lighting: no.<br>Instructions for use: see AD 2 LFPG.20-4.2<br>See VAC HELISTATIONS and AD 1.3 |

**AD 2 LFPG.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PARIS**<br><br>49°06'36"N , 002°41'48"E - 48°59'38"N , 002°50'29"E - 48°57'36"N , 002°50'18"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N , 002°50'02"E ( ARP de MEAUX ESBLY ) - 48°56'17"N , 002°47'10"E - 48°55'00"N , 002°38'48"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E ( ARP de CHELLES LE PIN ) - 48°53'47"N , 002°33'19"E - 48°49'18"N , 002°33'34"E - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 48°49'19"N , 002°37'22"E ( ARP de LOGNES EMERAINVILLE ) - 48°47'26"N , 002°34'53"E - 48°48'02"N , 002°36'43"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°34'17"N , 002°22'15"E - 48°34'15"N , 002°16'05"E - 48°36'34"N , 002°07'17"E - 48°39'40"N , 002°06'57"E - 48°42'30"N , 002°09'57"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°54'40"N , 002°04'40"E - 49°06'13"N , 002°19'16"E - 49°06'36"N , 002°41'48"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN)<br><br>VILLA Approche (FR)<br>VILLA Approach (EN) | H24<br>Espace de procédures DE GAULLE - ORLY - LE BOURGET - VILLACOUBLAY.<br>A l'exclusion :<br>- des zones LF-R 84 A et B, LF-R 113, LF-R 262 ENGHIEN et de la partie interférente de la LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE,<br>- de la CTR VILLACOUBLAY<br>lorsqu'elles sont actives.<br>F-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, et LF-P 82 BRETIGNY : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>ATTENTION : cette CTR coexiste avec la LF-R 275 PARIS à contournement obligatoire pour les vols en CAG VFR (sauf autorisation spécifique : cf. AIP ENR 5.1).<br>DE GAULLE - ORLY- LE BOURGET - VILLACOUBLAY airspace procedures.<br>Except for:<br>- LF- R 84 A and B, LF- R 113, LF-R 262 ENGHIEN and interfering part of LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE,<br>- VILLACOUBLAY CTR<br>when active.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, and LF-P 82 BRETIGNY : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1.<br>CAUTION: this CTR coexists with LF-R 275 PARIS which avoidance is mandatory for GAT VFR (except with special authorization : see AIP ENR 5.1). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 118.155 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 119.855 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 121.155 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 124.355 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 125.830 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 126.430 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 126.580 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 131.205 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 133.380 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| APP | DE GAULLE Approche (FR)<br>*DE GAULLE Approach (EN)* | 136.280 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Prevol (FR)<br>*DE GAULLE Delivery (EN)* | 121.730 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Prevol (FR)<br>*DE GAULLE Delivery (EN)* | 121.840 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Sol (FR)<br>*DE GAULLE Ground (EN)* | 121.610 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Sol (FR)<br>*DE GAULLE Ground (EN)* | 121.780 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Sol (FR)<br>*DE GAULLE Ground (EN)* | 121.810 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Sol (FR)<br>*DE GAULLE Ground (EN)* | 121.980 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Tour (FR)<br>*DE GAULLE Tower (EN)* | 118.655 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Tour (FR)<br>*DE GAULLE Tower (EN)* | 119.255 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Tour (FR)<br>*DE GAULLE Tower (EN)* | 119.630 MHz | H24 | Fréquence feu. Fire frequency. Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Tour (FR)<br>*DE GAULLE Tower (EN)* | 120.655 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Tour (FR)<br>*DE GAULLE Tower (EN)* | 120.905 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Tour (FR)<br>*DE GAULLE Tower (EN)* | 123.605 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Tour (FR)<br>*DE GAULLE Tower (EN)* | 125.330 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Trafic (FR)<br>*DE GAULLE Apron (EN)* | 121.580 MHz | 0630 - 0000 locales/local times | Au profit du poste de stationnement F. / In respect of parking stand F.<br>Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Trafic (FR)<br>*DE GAULLE Apron (EN)* | 121.640 MHz | 0630 - 0000 locales/local times | Au profit des postes de stationnement B et D. / In respect of parking stands B and D.<br>Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Trafic (FR)<br>*DE GAULLE Apron (EN)* | 121.680 MHz | 0630 - 0000 locales/local times | Au profit des postes de stationnement K, L. / In respect of parking stands K, L.<br>Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Trafic (FR)<br>*DE GAULLE Apron (EN)* | 121.880 MHz | 0630 - 0000 locales/local times | Au profit des postes de stationnement J. / In respect of parking stands J.<br>Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Trafic (FR)<br>*DE GAULLE Apron (EN)* | 121.930 MHz | 0630 - 0000 locales/local times | Au profit des postes de stationnement A, C et E. / In respect of parking stands A, C and E.<br>Canal 8.33 |
| TWR | DE GAULLE Trafic (FR)<br>*DE GAULLE Apron (EN)* | 125.330 MHz | 0630 - 0000 locales/local times | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.<br>Au profit des postes de stationnement A, B, C, D, E, F, J, K et L.<br>In respect of parking stands A, B, C, D, E, F, J, K and L.<br>Canal 8.33 |
| TWR | FEDEX Trafic (FR)<br>*FEDEX Ramp control (EN)* | 131.605 MHz | H24 | Au profit des postes de stationnement I.<br>In favour of parking stands I.<br>Canal 8.33 |
| ATIS | DE GAULLE (FR) | 128.230 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (FR)/ARR-DEP parameters broadcasting.<br>Canal 8.33 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| ATIS | DE GAULLE (FR)<br>*DE GAULLE (EN)* | 127.130 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (EN)/ARR-DEP parameters broadcasting(EN).<br>Canal 8.33 |
| D-ATIS | DE GAULLE (FR)<br>*DE GAULLE (EN)* | NIL | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR-DEP parameters via DATA-link. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DME | CGN | 113.55 MHz CH 82Y | H24 | 49°01'11.7"N 002°30'00.4"E | 385 ft | 130NM FL120 - 63NM FL120 au/to FL500 | | 265°/950m THR 09R | |
| DME | PGS | 117.05 MHz CH 117Y | H24 | 48°59'58.1"N 002°37'25.7"E | 348 ft | 110NM FL500 | | 085°/0,86NM DTHR 26R | |
| LOC 09R (III.E.4) | CGE | 110.1 MHz | HX | 49°01'26.3"N 002°34'33.0"E | 377 ft | | | 085°/1003 m DTHR 27L | (1) |
| GP 09R | | 334.4 MHz | HX | 49°01'19.4"N 002°31'02.6"E | 373 ft | | 16.5 m/54 ft ( 3 °) | 063°/356 m THR 09R | (2) |
| DME 09R | | CH 38X | H24 | 49°01'19.4"N 002°31'02.6"E | 420 ft | 25NM FL250 | | 063°/356m THR 09R | |
| LOC 27L (III.E.4) | CGW | 110.7 MHz | HX | 49°01'13.2"N 002°30'28.3"E | 363 ft | | | 265°/381 m THR 09R | (3) |
| GP 27L | | 330.2 MHz | HX | 49°01'27.1"N 002°33'26.2"E | 383 ft | | 17.1 m/56 ft ( 3 °) | 286°/369 m DTHR 27L | (4) |
| DME 27L | | CH 44X | H24 | 49°01'27.1"N 002°33'26.2"E | 430 ft | 25NM FL250 | | 286°/369m DTHR 27L | |
| LOC 08R (III.E.4) | DSE | 108.55 MHz | H24 | 48°59'43.4"N 002°36'43.4"E | 307 ft | | | 085°/707 m THR 26L | (5) |
| GP 08R | | 329.75 MHz | HX | 48°59'31.0"N 002°34'12.2"E | 335 ft | | 16.5 m/54 ft ( 3 °) | 109°/339 m THR 08R | (6) |
| DME 08R | | CH 22Y | H24 | 48°59'31.0"N 002°34'12.2"E | 357 ft | 25NM FL250 | | 109°/339m THR 08R | |
| LOC 26L (III.E.4) | DSU | 108.35 MHz | H24 | 48°59'31.8"N 002°33'05.4"E | 324 ft | | | 265°/1041 m THR 08R | (7) |
| GP 26L | | 333.95 MHz | HX | 48°59'36.4"N 002°35'53.9"E | 315 ft | | 17.3 m/57 ft ( 3 °) | 242°/342 m THR 26L | (8) |
| DME 26L | | CH 20Y | H24 | 48°59'36.4"N 002°35'53.9"E | 337 ft | 25NM FL250 | | 242°/341m THR 26L | |
| LOC 26R (III.E.4) | GAU | 111.95 MHz | HX | 48°59'43.1"N 002°32'43.7"E | 343 ft | | | 265°/533 m THR 08L | (9) |
| GP 26R | | 330.95 MHz | HX | 48°59'48.8"N 002°35'52.1"E | 318 ft | | 15.2 m/50 ft ( 3 °) | 242°/347 m DTHR 26R | (10) |
| DME 26R | | CH 56Y | H24 | 48°59'48.8"N 002°35'52.1"E | 368 ft | 25NM FL250 | | 242°/347m DTHR 26R | |
| LOC 08L (III.E.4) | GLE | 108.7 MHz | HX | 48°59'56.2"N 002°36'48.9"E | 312 ft | | | 085°/850 m DTHR 26R | (11) |
| GP 08L | | 330.5 MHz | HX | 48°59'40.3"N 002°33'26.7"E | 339 ft | | 17.3 m/57 ft ( 3 °) | 110°/365 m THR 08L | (12) |
| DME 08L | | CH 24X | H24 | 48°59'40.3"N 002°33'26.7"E | 360 ft | 25NM | | 110°/365m THR 08L | |
| LOC 09L (III.E.4) | PNE | 109.35 MHz | HX | 49°01'38.7"N 002°34'31.4"E | 382 ft | | | 085°/1005 m THR 27R | (13) |
| GP 09L | | 331.85 MHz | HX | 49°01'34.1"N 002°31'43.8"E | 381 ft | | 16.5 m/54 ft ( 3 °) | 061°/330 m THR 09L | (14) |
| DME 09L | | CH 30Y | | 49°01'34.1"N 002°31'43.8"E | 400 ft | 25NM FL250 | | 061°/329 m THR 09L | |
| LOC 27R (III.E.4) | PNW | 110.35 MHz | HX | 49°01'25.9"N 002°30'32.9"E | 365 ft | | | 265°/1154 m THR 09L | (15) |
| GP 27R | | 334.85 MHz | HX | 49°01'39.5"N 002°33'24.4"E | 386 ft | | 16.5 m/54 ft ( 3 °) | 286°/375 m THR 27R | (16) |
| DME 27R | | CH 40Y | H24 | 49°01'39.5"N 002°33'24.4"E | 408 ft | 25NM FL250 | | 286°/375 m THR 27R | |

(1) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(2) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(3) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(4) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(5) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(6) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(7) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(8) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(9) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(10) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(11) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(12) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(13) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(14) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Activable H24 when the corresponding runway is in service. | | | | | | | | | |
| (15) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.<br>Activable H24 when the corresponding runway is in service. | | | | | | | | | |
| (16) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.<br>Activable H24 when the corresponding runway is in service. | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

L'ACC Paris assure le service de contrôle à l'intérieur de certaines parties de la TMA PARIS. Voir carte de croisière espaces inférieurs ENR 6.1.

PARIS CHARLES DE GAULLE Approche et PARIS ORLY Approche assurent le service de contrôle dans certaines parties de la TMA PARIS définies ci-après, et dans les CTA PARIS.

PARIS CHARLES DE GAULLE Approche assure le service de contrôle des aéronefs au départ et à destination des aérodromes de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET et PONTOISE.

PARIS ORLY Approche assure le service de contrôle des aéronefs au départ et à destination des aérodromes de PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY et PARIS SACLAY VERSAILLES.

Pour les aérodromes de BEAUVAIS, EVREUX, MELUN et ROUEN, les organismes assurant le service de contrôle sont indiqués dans les pages AD 2 des aérodromes correspondantes.

***20.1 RELEVANT AIR TRAFFIC SERVICE***

*Paris ACC provides air traffic services within certain parts of PARIS TMA. See En-Route chart lower airspace ENR 6.1.*

*PARIS CHARLES DE GAULLE APP and PARIS ORLY APP provide air traffic services within certain parts of PARIS TMA defined as follows, and within the PARIS CTA.*

*PARIS CHARLES DE GAULLE APP ensures ATC services for outbound and inbound traffic from/to PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET and PONTOISE aerodromes.*

*PARIS ORLY APP ensures ATC services for outbound and inbound traffic from/to PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY and PARIS SACLAY VERSAILLES aerodromes.*

*Air traffic services organisms ensuring services for BEAUVAIS, EVREUX, MELUN and ROUEN are shown in pages AD 2 aerodromes.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Dans la TMA PARIS, l'altitude de transition (TA) est fixée à 5000 ft AMSL. Voir carte AD 2 LFPG AMG 01.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*Within the PARIS TMA, the transition altitude (TA) is 5000 ft AMSL. See chart AD 2 LFPG AMG 01.*

**20.3 MANOEUVRE AU SOL**

***20.3 GROUND MOVEMENT***

**20.3.1 Généralités**

Aéroport certifié lettre de code E avec extension pour une exploitation de l'A380 et du B748 sur cheminements spécifiés.

Interdit aux ACFT non munis des fréquences APP et TWR. Voir cartes AD 2 LFPG GMC 07 08.

***20.3.1 General information***

*Airport certified letters code E with extension for A380 and B748 operations, on specified routes.*

*Prohibited for ACFT not equipped with APP and TWR FREQ. See charts AD 2 LFPG GMC 07 08.*

**20.3.2 Pistes**

***20.3.2 Runways***

**20.3.2.1 Utilisation particulière des pistes**

Pour garantir la meilleure capacité de l'aéroport, les pistes de PARIS - CHARLES DE GAULLE sont exploitées de la manière suivante :

- pistes extérieures (08R/26L et 09L/27R) de manière préférentielle pour les arrivées;

- pistes intérieures (08L/26R et 09R/27L) de manière préférentielle pour les départs.

Un aéronef peut recevoir une clairance d'atterrissage après un autre atterrissage ou un autre décollage, ou une clairance de décollage après un autre décollage si l'aéronef qui le précède sur la piste laisse disponible une longueur de piste d'au moins 2400 m.

***20.3.2.1 Specific RWY use***

*In order to optimise arrival and departure rates, runways are operated as follow :*

*- outer RWY (08R/26L and 09L/27R) preferential use for arrivals.*

*- inner RWY (08L/26R and 09R/27L) preferential use for departures.*

*A landing clearance can be issued if the preceding aircraft (arrival or departure) has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway. A takeoff clearance can be issued if the preceding aircraft departing has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway.*

**20.3.2.1.1 HIRO**

Les procédures HIRO sont en vigueur à l'Aéroport de Paris Charles de Gaulle.

Lors de ces procédures, les pilotes doivent s'assurer d'un temps d'occupation minimal de la piste. Voir AD 2 LFPG.20-3.2.3

***20.3.2.1.1 High Intensity Runway Operations***

*High Intensity Runway Operations (HIRO) are in force at Paris Charles de Gaulle Airport.*

*During these operations pilots are expected to ensure minimum runway occupancy time (MROT). See AD 2 LFPG.20-3.2.3*

**20.3.2.1.1.1 Arrivée**

Les procédures HIRO sont actives H24.

Au stade du briefing, planifier une voie de sortie rapide compatible avec les performances du jour et permettant un temps d'occupation minimal de la piste.

***20.3.2.1.1.1 Arrival***

*High Intensity Runway Operations (HIRO) are active H24.*

*During the arrival, select an appropriate and achievable Rapid Exit Taxiway to ensure MROT.*

| **Distance du seuil à la voie de sortie rapide (m)* / *Distance from threshold to Rapid Exit Taxiway (m)*** | | | |
|---|---|---|---|
| **08R** | V5 : 1408 | V6 : 1950 | V7 : 2411 |
| **08L** | W4 : 1459 | W5 : 2104 | W6 : 2665 |
| **09R** | Y4 : 1459 | Y5 : 1996 | Y6 : 2637 |
| **09L** | Z5 : 1429 | Z6 : 1967 | Z7 : 2420 |
| **26R** | W3 : 1455 | W2 : 2076 | W1 : 2647 |
| **26L** | V4 : 1428 | V3 : 2068 | V2 : 2519 |
| **27R** | Z4 : Fermé / *Closed* | Z3 : 1970 | Z2 : 2474 |
| **27L** | Y3 : 1461 | Y2 : 1998 | Y1 : 2649 |

*Pour le calcul des distances mentionnées, on suppose que le point de divergence de l'axe du DGV est franchi à 50 kt.

Maintenir la vitesse de dégagement jusqu'au franchissement des panneaux de dégagement , puis décélérer vers la vitesse de roulage et maintenir le point d'attente de la voie spécifiée par le contrôleur Tour avant la piste intérieure.

** Distances calculated to begin turnoff at 50 kt.*

*Maintain exit speed until the runway vacated signs before decelerating to taxi speed and hold short of the inner runway at the holding point allocated by the Control Tower.*

**20.3.2.1.1.2 Traversée**

Voir AD 2 LFPG.20-3.2.3

***20.3.2.1.1.2 Crossing***

*See AD 2 LFPG.20-3.2.3*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.2.1.1.3 Départ**

Les pilotes doivent être prêts au départ à l'approche du point d'attente, dans le cas contraire avertir le contrôle Sol.

**20.3.2.1.2 Dispositions particulières concernant les doublets**

Pour minimiser le risque de confusion de piste en finale :

- l'ILS de la piste intérieure n'est généralement pas activé (sauf si RVR < 150 m, pour les besoins départ LVP);
- la rampe d'approche de la piste intérieure et TDZ ne sont pas allumés.

**20.3.2.1.3 Dispositions particulières concernant les conditions LVP**

En fonction des conditions météorologiques prévalant sur chaque doublet de pistes, les procédures LVP peuvent être mises en œuvre sur un doublet de pistes uniquement, le second doublet restant en exploitation CAT I.

Les équipages sont informés d'une telle situation par l'ATIS ou sur les fréquences de contrôle.

Les pistes à l'arrivée et au départ sont attribuées selon des critères objectifs d'optimisation de la circulation aérienne.Sauf pour des critères de sécurité du vol, Il est demandé aux équipages de s'y conformer sans argumenter.

**20.3.2.1.4 Transmission des RVR**

Les RVR ne seront transmises que lorsque la visibilité météorologique sera < 1500 m.

**20.3.2.1.5 Utilisation des points à 90 m et 107,50 m des axes de piste**

Des points d'attente situés à 90 et 107,50 m des axes de piste sont matérialisés sur les voies d'accès et de traversée de piste.

Hors période d'exploitation par faible visibilité ("LVP" transmis à l'ATIS ou sur la fréquence contrôle), il est demandé aux pilotes de s'approcher jusqu'au point situé à 90 m sans demande sur les fréquences de contrôle.

Les pilotes doivent dégager les pistes rapidement au-delà des points d'attente 90 m pour libérer la piste pour le suivant. Le contrôleur peut donner une clairance de départ ou d'arrivée si l'appareil précédent a dépassé 60 m.

**20.3.2.1.6 Points d'attente avant piste**

**20.3.2.1.6.1** Description

**Points d'attente CAT I 90 et 107,50 m**

| Piste / RWY | VDC / TWY |
|---|---|
| 09L/27R | Z1, Z2, Z7, Z8 (1) |
| 09R/27L | D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K6, K7, K8 |
| 08L/26R | T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9 |
| 08R/26L | V1, V2, V7, V9 (1) |

(1) VDC Z1, Z2, Z7, Z8 et V1, V2, V7, V9. Points d'attente CAT I (107,50 m)

**Marquage diurne :**

Marque de point d'attente d'avant piste simple,

Marque "RWY AHEAD" au sol.

**Balisage lumineux :**

De chaque côté de la voie :

Identification de la piste, CAT I (caissons lumineux),

2 paires de feux de protection de piste de couleur jaune à éclats (de type Wig Wag).

**Points d'attente CAT III (LVP)**

| Piste / RWY | VDC / TWY |
|---|---|
| 09L/27R | Z1, Z8 |
| 09R/27L | D1, D3, D4, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K3, K6, K7, K8 |
| 08L/26R | T1, T2, T3, T4, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9 |
| 08R/26L | V1, V9 |

**Marquage diurne :**

Marque de point d'attente d'avant piste CAT III.

***20.3.2.1.1.3 Departure***

*Pilots should be ready for departure when reaching the holding point, if not, advise ground control.*

***20.3.2.1.2 Specific measures for the use of close parallel runways***

*To minimise the risk of confusion between runways during final approach :*

*the inner runway ILS is "off"most of the time (except when RVR < 150 m, for the need of LVP departures);*

*the inner runway approach lighting system and TDZ is switched off.*

***20.3.2.1.3 Specific measures about LVP procedures***

*Depending on the weather conditions prevailing on each runways doublet, LVP procedures may be implemented on one runway doublet only, with the second doublet remaining in CAT I operation.*

*Crews are informed of any such situation via the ATIS or control frequencies.*

*Arrival and departure runways are allocated according to objective air traffic optimization criteria. Except in the case of flight safety criteria, crews are asked to comply without argument.*

***20.3.2.1.4 RVR transmission***

*RVR will be transmitted only when the MET VIS < 1500 m.*

***20.3.2.1.5 Use of taxi holding points located at 90 and 107,50 m from the RWY axis.***

*Some taxi holding points located at 90 and 107.50 m from RWY axis are marked on way in and crossing taxiways.*

*Except in LVP conditions (according to ATIS or control frequencies), pilots shall taxi up to the 90 m holding point without any request on CTL frequencies.*

*Pilots must vacate quickly the runway beyond the 90 m holding points to clear the runway for the next aircraft.*
*ATC can issue landing or takeoff clearance as soon as the preceding aircraft is 60 m away from the runway center line.*

***20.3.2.1.6 Holding points***

***20.3.2.1.6.1*** *Description*

***Holding points CAT I 90 and 107,50 m***

| Piste / RWY | VDC / TWY |
|---|---|
| 09L/27R | Z1, Z2, Z7, Z8 (1) |
| 09R/27L | D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K6, K7, K8 |
| 08L/26R | T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9 |
| 08R/26L | V1, V2, V7, V9 (1) |

*(1) TWY Z1, Z2, Z7, Z8 and V1, V2, V7, V9. Holding point CAT I (107,50 m)*

***Marking :***

*Single RWY holding point marking,*

*Ground mark "RWY AHEAD".*

***Lighting :***

*Each side of TWY :*

*RWY ident, CAT I (lighting box),*

*2 pairs of yellow flashing runway guard lights (Wig Wag type).*

***Holding points CAT III (LVP)***

| Piste / RWY | VDC / TWY |
|---|---|
| 09L/27R | Z1, Z8 |
| 09R/27L | D1, D3, D4, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K3, K6, K7, K8 |
| 08L/26R | T1, T2, T3, T4, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9 |
| 08R/26L | V1, V9 |

***Marking :***

*RWY holding point CAT III.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**Balisage lumineux :**

De chaque côté de la voie :

Identification de la piste, CAT III (caissons lumineux),

1 paire de feux de protection de piste de couleur jaune à éclats (de type Wig Wag),

Barre d'arrêt commandable, composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté

**Note 1** : les voies de circulation non utilisables en LVP sont équipées d'une barre d'arrêt permanente composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté .

**Note 2** : en cas de panne d'une barre d'arrêt commandable, cette dernière est éteinte .

**20.3.2.1.6.2 Fonctionnement**

Les points d'attente CAT I et CAT III fonctionnent H24, en mode alternatif, c'est-à-dire :

Hors conditions LVP

- La signalisation CAT III est éteinte (caisson lumineux, Wig Wag et barre d'arrêt),

- La signalisation CAT I fonctionne (caisson lumineux et Wig Wag).

En conditions LVP :

- La signalisation CAT I est éteinte ( caisson lumineux et Wig Wag),

- La signalisation CAT III fonctionne (caisson lumineux, Wig Wag et barre d'arrêt commandable),

- Sur les voies d'alignement non utilisables en LVP, la barre d'arrêt permanente fonctionne.

***Lighting :***

*Each side of TWY :*

*RWY ident, CAT III (lighting box),*

*1 pair of yellow flashing runway guard lights (Wig Wag type),*

*Controlled stop bar, composed of red lights recessed with 1 pair of red lights above ground on each side.*

***Note 1** : TWY, unusable in LVP are equipped with a permanent stop bar composed of red lights recessed with 1 pair of red lights above ground on each side.*

***Note 2** : In case of stop controllable bar failure, the stop bar are switched off.*

***20.3.2.1.6.2 Operating***

*Holding points CAT I and CAT III, are in use H24, in alternative mode :*

*Out of LVP conditions :*

*- CAT III signs are off (lighting box, Wig Wag and stop bar),*

*- CAT I signs are in use (lighting box and Wig Wag),*

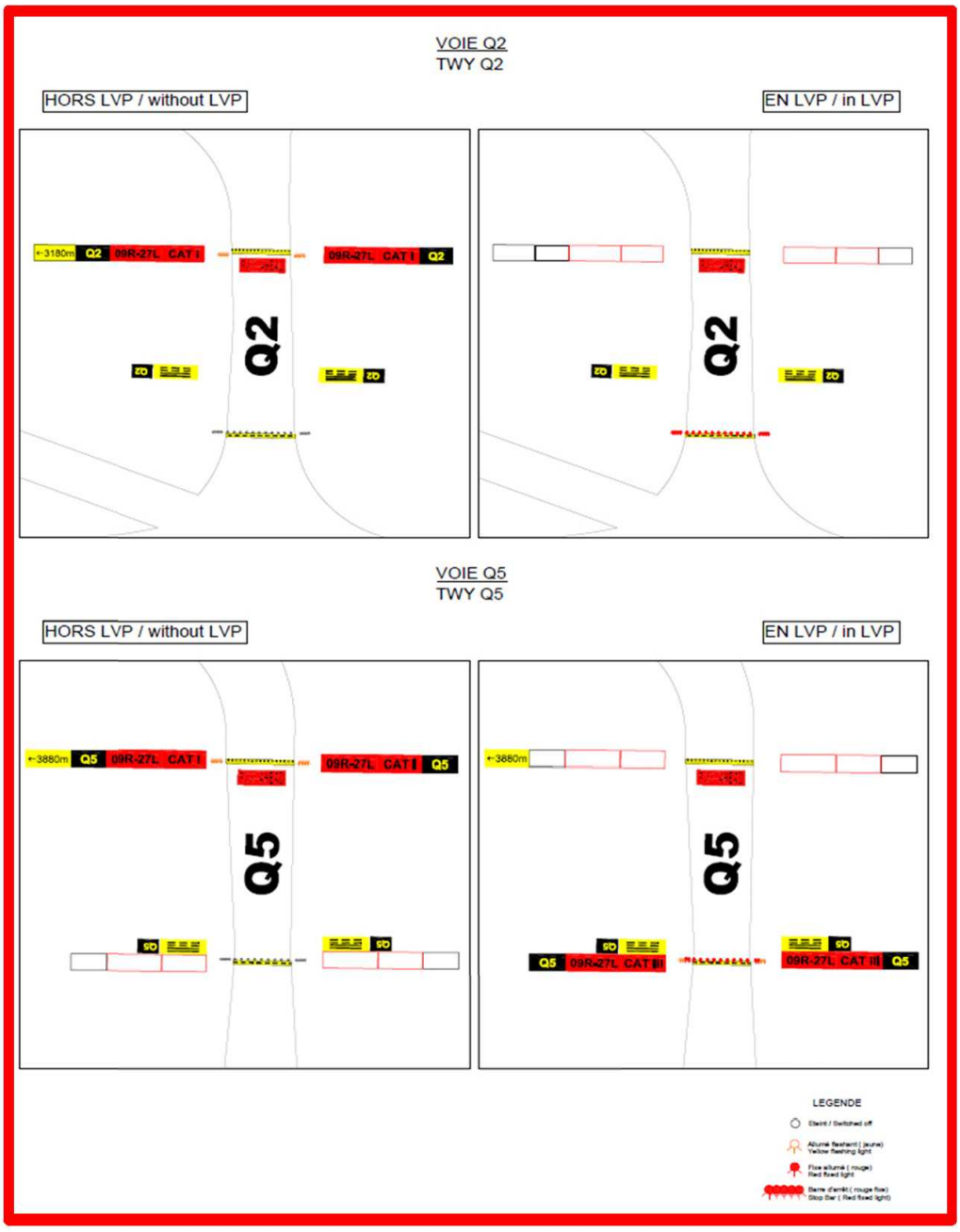
*In LVP conditions :*

*- CAT I signs are off (lighting box and Wig Wag),*

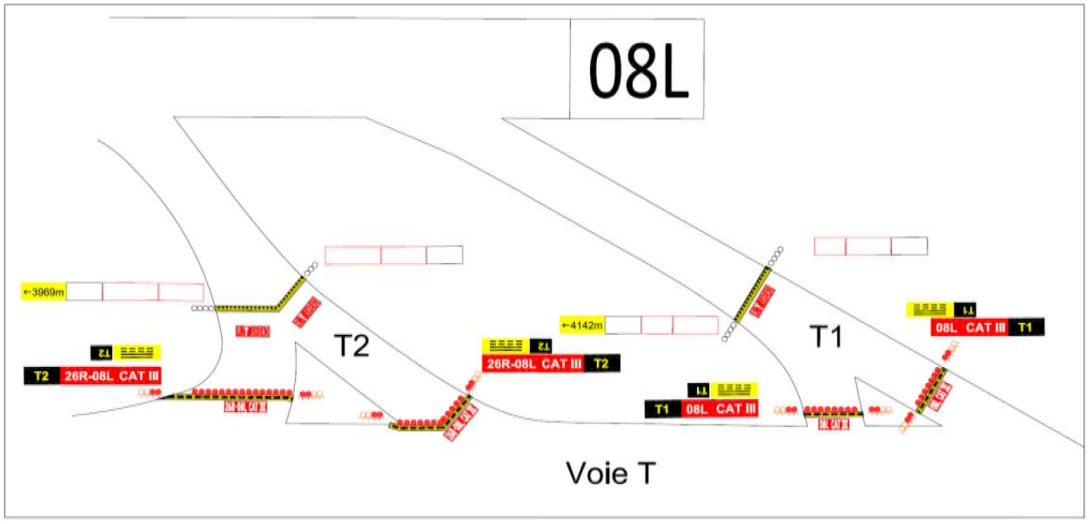
*- CAT III signs are in use (lighting box, Wig Wag and controlled stop bar),*

*- On TWY unusable in LVP, permanent stop bar is in use.*

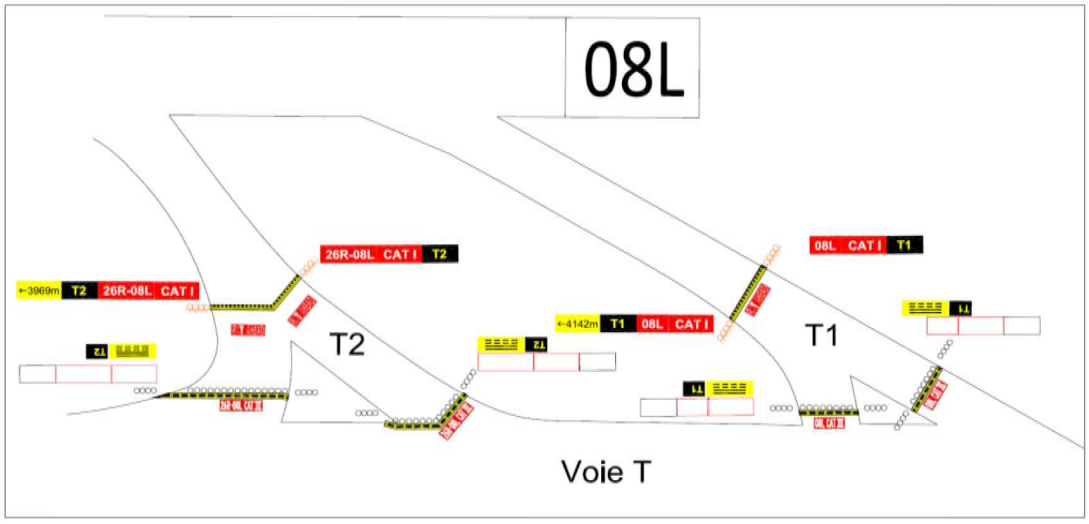

© Service de l'Information Aéronautique, France


VOIE Q2
TWY Q2
HORS LVP / without LVP
EN LVP / in LVP
Q2
09R-27L CAT I
VOIE Q5
TWY Q5
HORS LVP / without LVP
EN LVP / in LVP
Q5
09R-27L CAT I
09R-27L CAT III
LEGENDE

VOIES T1 ET T2 EN LVP
TWY T1 and T2 in LVP




VOIES T1 ET T2 HORS LVP
TWY T1 and T2 without LVP







**20.3.2.1.7 Barres d'entrée interdite**

**20.3.2.1.7.1 Description**

Pour éviter des incursions sur pistes, des barres d'entrée interdite sont matérialisées sur les voies en entrée interdite non utilisable à l'alignement.

**Barres d'entrée interdite**

| Piste / RWY | VDC / TWY |
|---|---|
| 09L/27R | Z3, Z5 , Z6 |
| 09R/27L | Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6 |
| 08L/26R | W1, W2, W3, WT, W4, W5, W6 |
| 08R/26L | V3, V4, V5 , V6 |

**Marquage diurne :**

Marque "NO ENTRY" au sol.

Marque de point d'attente avant piste disposée le long de la barre d'entrée interdite.

***20.3.2.1.7 No entry bars***

***20.3.2.1.7.1 Description***

*To avoid runway incursions, no entry bars are materialized on the no entry taxiways not usable with the alignment.*

***No entry bars***

| Piste / RWY | VDC / TWY |
|---|---|
| 09L/27R | Z3, Z5 , Z6 |
| 09R/27L | Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6 |
| 08L/26R | W1, W2, W3, WT, W4, W5, W6 |
| 08R/26L | V3, V4, V5 , V6 |

***Marking :***

*Markers "NO ENTRY" on the ground*

*Holding point marking, located along the no entry bar.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**Balisage lumineux**

De chaque côté de la voie :
sens interdit (caissons lumineux),
Barre d'entrée interdite composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté.

**20.3.2.1.7.2 Fonctionnement**

Les barres d'entrée interdite fonctionnent H24.

**20.3.2.2 Dégagement des pistes**

Les voies de sortie rapide inclinées avec la piste et permettant de dégager celle-ci avec une vitesse plus élevée sont les suivantes :

***Lighting :***

*Each side of TWY :*
*No entry (lighting box),*
*No entry bar, composed of red lights recessed with 1 pair of red lights above ground on each side.*

***20.3.2.1.7.2 Operating***

*No entry bars work H24.*

***20.3.2.2 Exiting the runway***

*The rapid exit taxiways (RET) have an acute angle with the runway. They allow leaving the runway with higher speeds. These taxiways are :*

RWY 27L : Y3, Y2 et/ *and* Y1
RWY 09R : Y4, Y5 et/ *and* Y6
RWY 08L : W4, W5 et/ *and* W6
RWY 26 R : W3, W2 et/ *and* W1
RWY 08R : V5, V6 et/ *and* V7
RWY 26 L : V4, V3 et/ *and* V2
RWY 09L : Z5, Z6 et/ *and* Z7
RWY 27R : Z3 et/ *and* Z2

La vitesse de conception de ces voies de sortie rapide est 50 kts maximum au moment de quitter la piste.

Les autres voies de sortie sont utilisées à une vitesse de roulage usuelle (< 20 kts).

*The design speed of these rapid exit taxiways is 50 kts maximum when exiting the runway.*

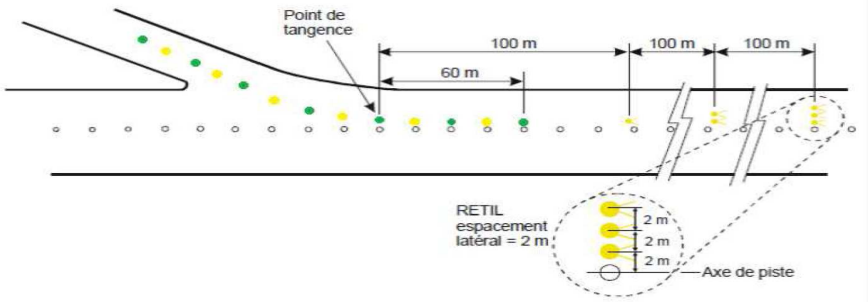
*The other exit taxiways are used at a usual speed (< 20 kts).*

**20.3.2.2.1 Pré-marquage lumineux des DGV : RETIL**

Des feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL) sont implantés afin de renseigner la distance restante avant la voie de sortie rapide la plus proche. (Voir schéma ci-dessous)

***20.3.2.2.1 Light pre-marking : RETIL***

*Rapid Exit Taxiway Indicator Light (RETIL) are established to inform the nearest remaining distance before the rapid exit taxiway. (see diagram below)*




Ce dispositif est installé sur les voies à dégagement grande vitesse (DGV) suivantes :

- Piste 08R-26L : V3, V4, V5, V6
- Piste 08L-26R : W2, W3, W4, W5
- Piste 09L-27R : Z3, Z5, Z6
- Piste 09R-27L : Y2, Y3, Y4, Y5

*This device is installed on Rapid Exit Taxiway turn-off as follows :*

- *RWY 08R-26L : V3, V4, V5, V6*
- *RWY 08L-26R : W2, W3, W4, W5*
- *RWY 09L-27R : Z3, Z5, Z6*
- *RWY 09R-27L : Y2, Y3, Y4, Y5*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.2.3 Traversée de pistes intérieures**

Les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste 08R/26L ou la piste 09L/27R hors conditions LVP, en utilisant la sortie rapide la plus proche, compatible avec la sécurité.

Après dégagement complet de la piste, les aéronefs doivent maintenir le point d'attente de la voie spécifiée par le contrôle avant la piste intérieure (maintenir le point d'attente CAT III en LVP et/ou si demandé).

Le collationnement systématique et complet de l'instruction de maintien du point d'attente avant la piste intérieure est exigé.

Il est impératif que les avions à l'arrivée en attente avant la piste intérieure restent sur la fréquence TWR.

Après atterrissage les aéronefs dégageant la piste 08R/26L ou la piste 09L/27R ne doivent EN AUCUN CAS traversée la piste 08L/26R ou la piste 09R/27L sans clairance ATC préalable.

Après autorisation, la traversée doit être effectuée rapidement et perpendiculairement à l'axe de piste.

Le contact sur la fréquence SOL ne s'effectue qu'une fois la piste intérieure traversée et dégagée.

**Hot Spots :**

Configuration face à l'Est :

Voir cartes AD 2 LFPG GMC 01 et 07.

HS_1E à HS_3E : risque d'incursion sur piste 09R après avoir libéré la piste 09L.

HS_4E à HS_6E : risque d'incursion sur piste 08L après avoir libéré la piste 08R.

Configuration face à l'Ouest :

Voir cartes AD 2 LFPG GMC 02 et 08.

HS_1W à HS_3W : risque d'incursion sur piste 27L après avoir libéré la piste 27R.

HS_4W : au roulage sur D6, risque d'incursion sur piste 27L en cas de virage à gauche sur Y2 au lieu de D après traversée de la piste 27L.

HS_5W à HS_7W : risque d'incursion sur piste 26R après avoir libéré la piste 26L.

HS_9W : au roulage sur E vers le sud risque d'incursion sur la piste 26R par T9.

**20.3.2.4 RWSL sur pistes 09R/27L et 08L/26R - Indication lumineuse d'occupation de la piste**

Le RWSL est installé en pistes 09R/27L et 08L/26R, et transmet automatiquement l'état d'occupation de la piste, indiquant quand celle-ci est dangereuse pour la pénétration ou la traversée, via l'utilisation de feux d'avertissement encastrés RELs (Runway Entrance Lights) et quand elle est dangereuse pour le décollage, via l'utilisation de feux d'avertissement encastrés THLs (Take-off Hold Lights).

**20.3.2.4.1 Principe d'utilisation des RELs et des THLs**

Les lampes des RELs et des THLs allumées rouges signifient : STOP L'extinction des lampes n'est pas une autorisation de traversée ou de décollage. Une autorisation de l'organisme ATS est toujours nécessaire.

***20.3.2.3 Inner RWY crossing***

*Pilots are requested to vacate the runway 08R/26L or 09L/27R in the shortest possible time, except in LVP conditions, by using the earliest highspeed turn off available in compliance with safety.*

*After full vacating of the runway, aircraft have to hold short of the inner runway at the holding point allocated by the TWR (hold short CAT III holding point in LVP and/or if requested).*

*Systematic and full read back of the instruction to hold before the inner runway is mandatory.*

*Arriving aircraft waiting before the inner runway must remain on the TWR frequency.*

*Aircraft vacating runway 08R/26L or 09L/27R after landing must NEVER cross RWY 08L/26R or RWY 09R/27L without first receiving specific ATC clearance.*

*Once clear to do so, pilots should cross rapidly, perpendicular to the inner runway.*

*Contact the ground frequency only after the inner runway has been crossed and vacated.*

***Hot Spots :***

*East configuration :*

*See charts AD 2 LFPG GMC 01 and 07.*

*HS_1E to HS_3E : risk of incursion on RWY 09R after clearing RWY 09L.*

*HS_4E to HS_6E : risk of incursion on RWY 08L after clearing RWY 08R.*

*West configuration :*

*See charts AD 2 LFPG GMC 02 and 08.*

*HS_1W to HS_3W : risk of incursion on RWY 27L after clearing RWY 27R.*

*HS_4W : during taxiing on D6, risk of incursion on RWY 27L when turning left on Y2 instead of D after crossing RWY 27L.*

*HS_5W à HS_7W : risk of incursion on RWY 26R after clearing RWY 26L.*

*HS_9W : during taxiing on E to South risk of incursion on RWY 26R via T9.*

***20.3.2.4 Runway Status Lights (RWSL) on runways 09R/27L and 08L/26R - Lights indicating runway occupancy status***

*The RWSL is installed on runways 09R/27L and 08L/26R, and conveys automatically the runway occupancy status, indicating when a runway is unsafe to enter or cross, through the use of in-pavement warning Runway entrance Lights (RELs) and when it is unsafe to take off,through the use of in-pavement warning Take-off Hold Lights (THLs).*

***20.3.2.4.1 Runway entrance Lights (RELs) and Take-off Hold Light (THLs) - Instruction for use***

*RELs and THLs that are illuminated Red means: STOP Lights that are off are not a permission to cross or take-off. A clearance from ATS is still mandatory.*

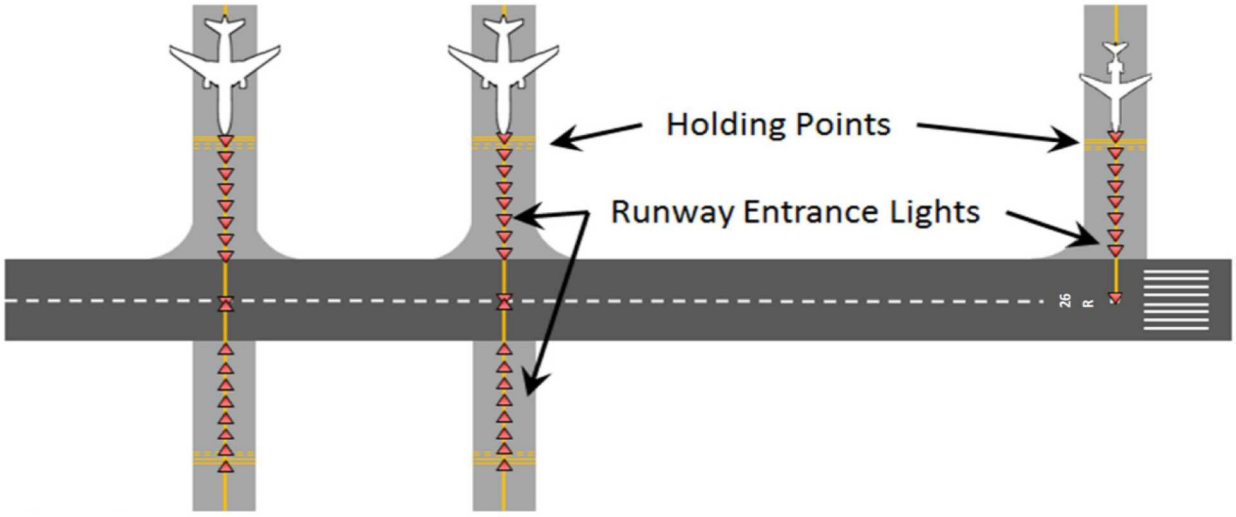

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.2.4.2 Description des RELs**

RELs le long de l'axe d'une voie d'entrée de piste. (pas à l'échelle)

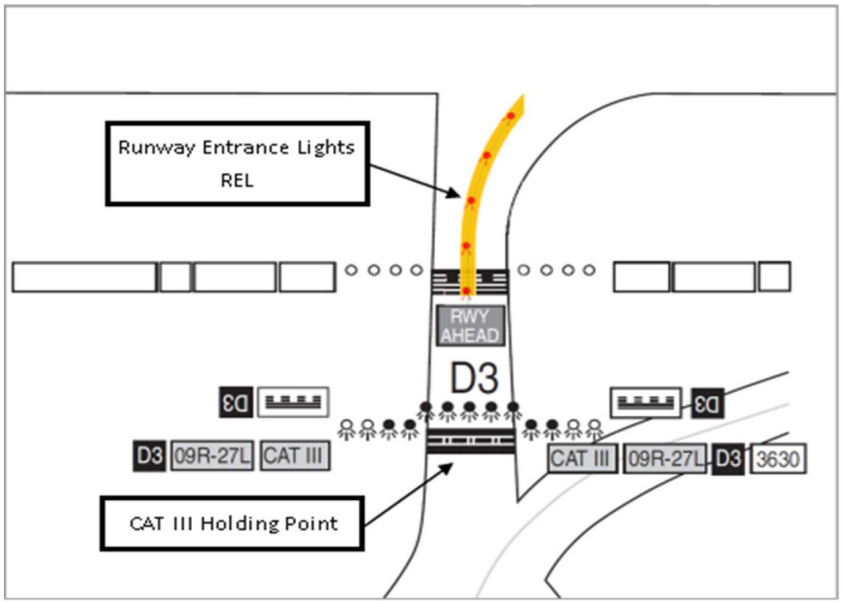
***20.3.2.4.2 Runway Entrance Lights (RELs) description***

*Runway Entrance Lights (RELs) along a straight taxiway centerline. (not to scale)*




Point d'attente CAT III avec RELs allumés. (pas à l'échelle)

*Holding point CAT III with Runway Entrance Lights (RELs) illuminated in red. (not to scale)*

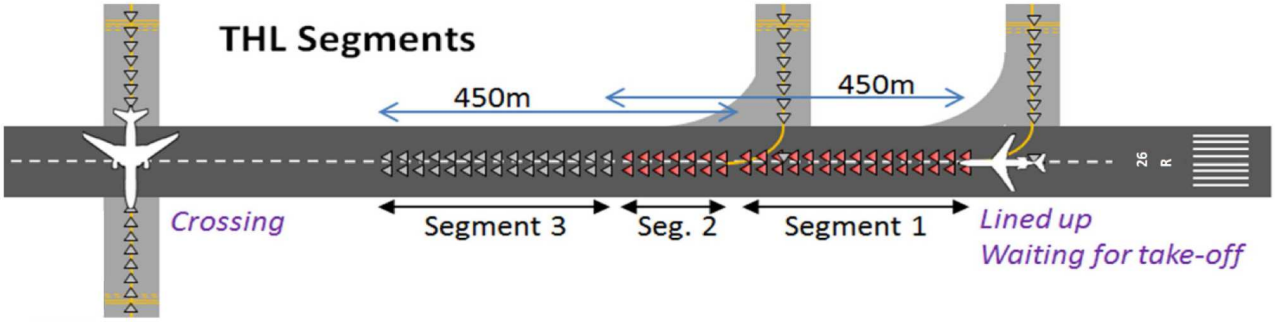



**20.3.2.4.3 Description des THLs**

Double ligne de feux THLs situés de part et d'autre de l'axe de piste. (pas à l'échelle)

***20.3.2.4.3 Take-off Hold Lights (THLs) description***

*Double-row Take-off Hold Lights (THLs) straddling the runway centerline lights. (not to scale)*



**20.3.2.4.4 Positionnement des RELs sur piste 09R-27L**

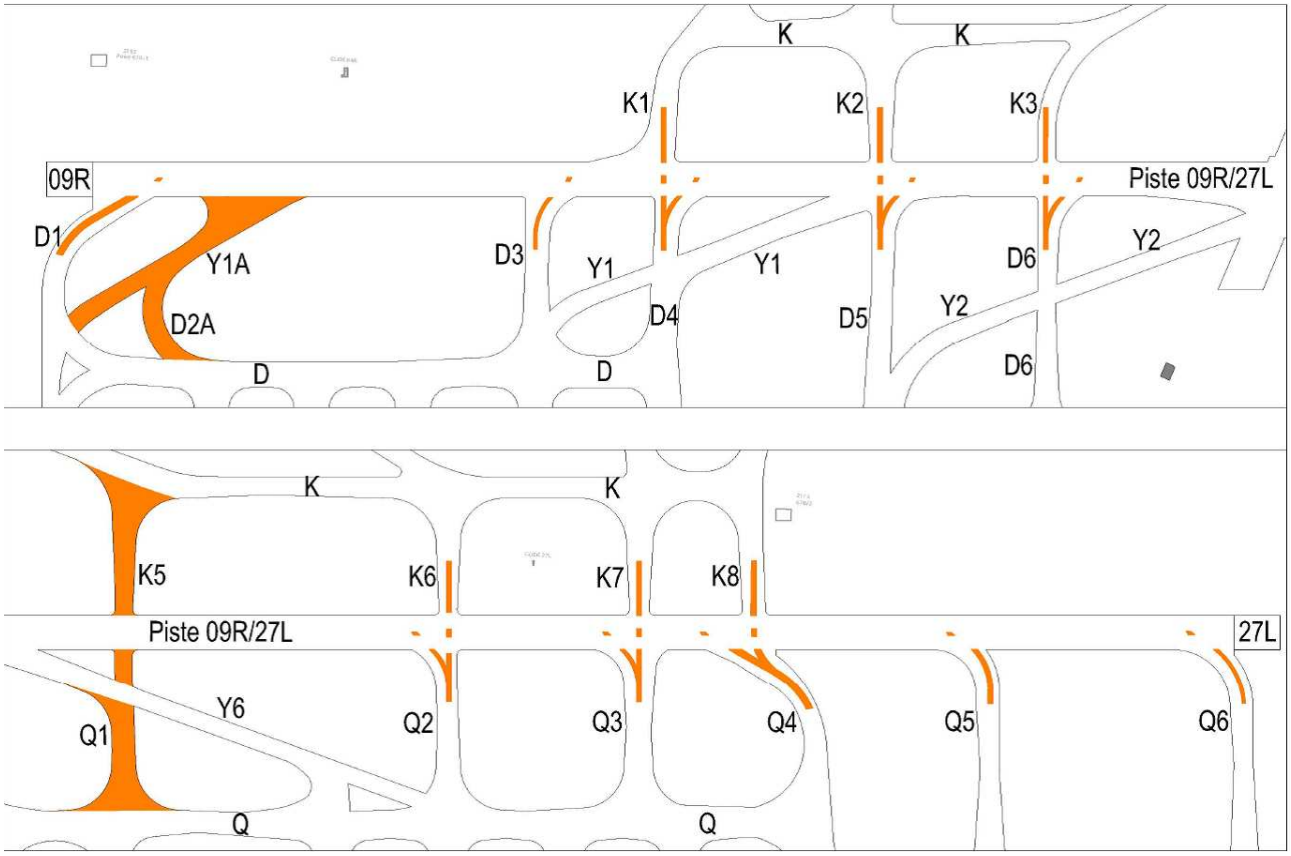
Les RELs sont opérationnelles sur les taxiways suivants de la piste 09R/27L :

- Côté Nord : sur les Taxiways K1, K2, K3, K6, K7 et K8;
- Côté Sud : sur les Taxiways D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5 et Q6.

***20.3.2.4.4 Location of Runway Entrance Lights (RELs) on runway 09R-27L***

*The RELs are operational at the following intersections of runway 09R/27L :*

*- North Side : at Taxiways K1, K2, K3, K6, K7 and K8;*
*- South Side : at Taxiways D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5 and Q6.*




**20.3.2.4.5 Positionnement des RELs sur piste 08L-26R**

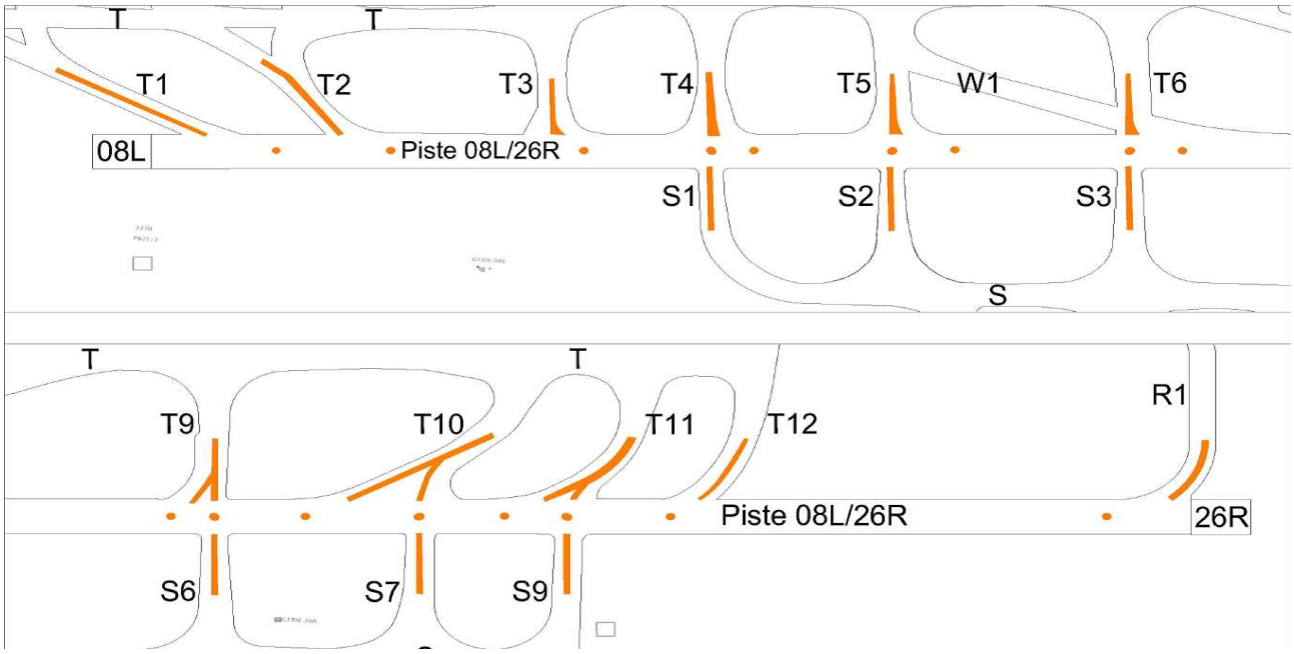
Les RELs sont opérationnelles sur les taxiways suivants de la piste 08L/26R :

- Côté Nord : sur les Taxiways T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12 et R1;
- Côté Sud : sur les Taxiways S1, S2, S3, S6, S7 et S9.

***20.3.2.4.5 Location of Runway Entrance Lights (RELs) on runway 08L-26R***

*The RELs are operationnal at the following intersections of runway 08L/26R :*

*- North Side : at Taxiways T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12 and R1;*
*- South Side : at Taxiways S1, S2, S3, S6, S7 and S9.*





© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.2.4.6 Positionnement des THLs sur piste 09R-27L**

Les THLs sont opérationnelles :

En piste 09R du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement D3, D4, D5, D6.

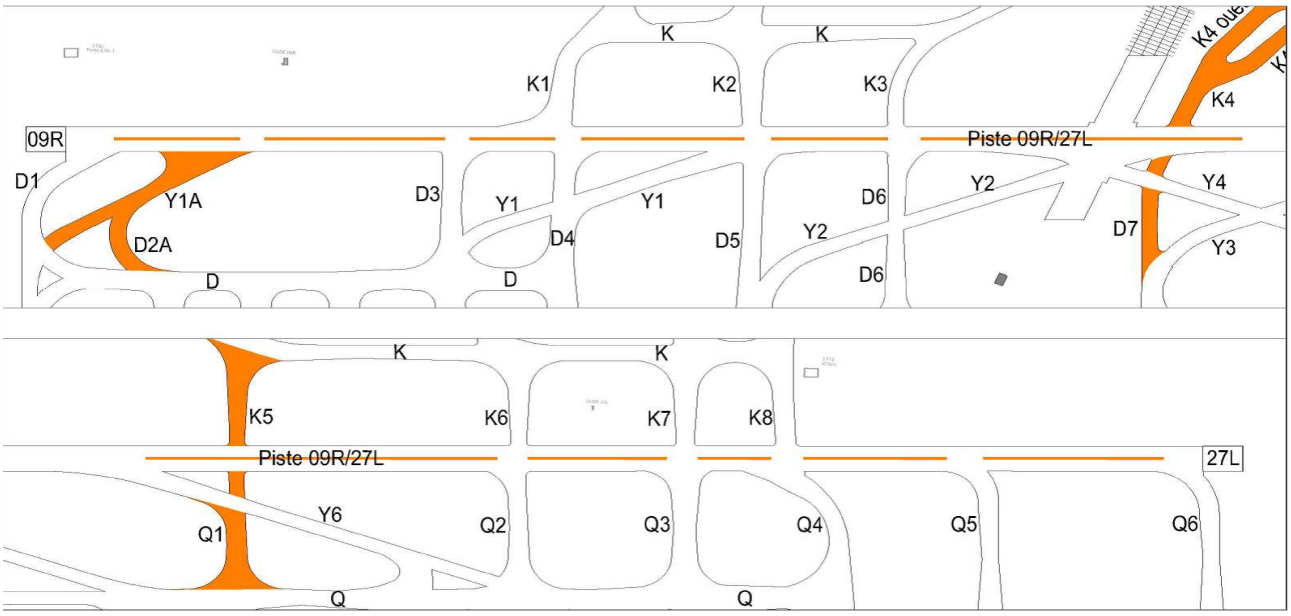
En piste 27L du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement Q5, Q4, Q3, Q2.

***20.3.2.4.6 Location of Take-off Hold Lights (THLs) on runway 09R-27L***

*The THLs are operational :*

*On runway 09R, at the full-lengh and intersection departure positions D3, D4, D5, D6.*

*On runway 27L, at the full-lengh and intersection departure positions Q5, Q4, Q3, Q2.*




**20.3.2.4.7 Positionnement des THLs sur la piste 08L-26R**

Les THLs sont opérationnelles :

En piste 08L du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement T2, T3, T4, T5, T6.

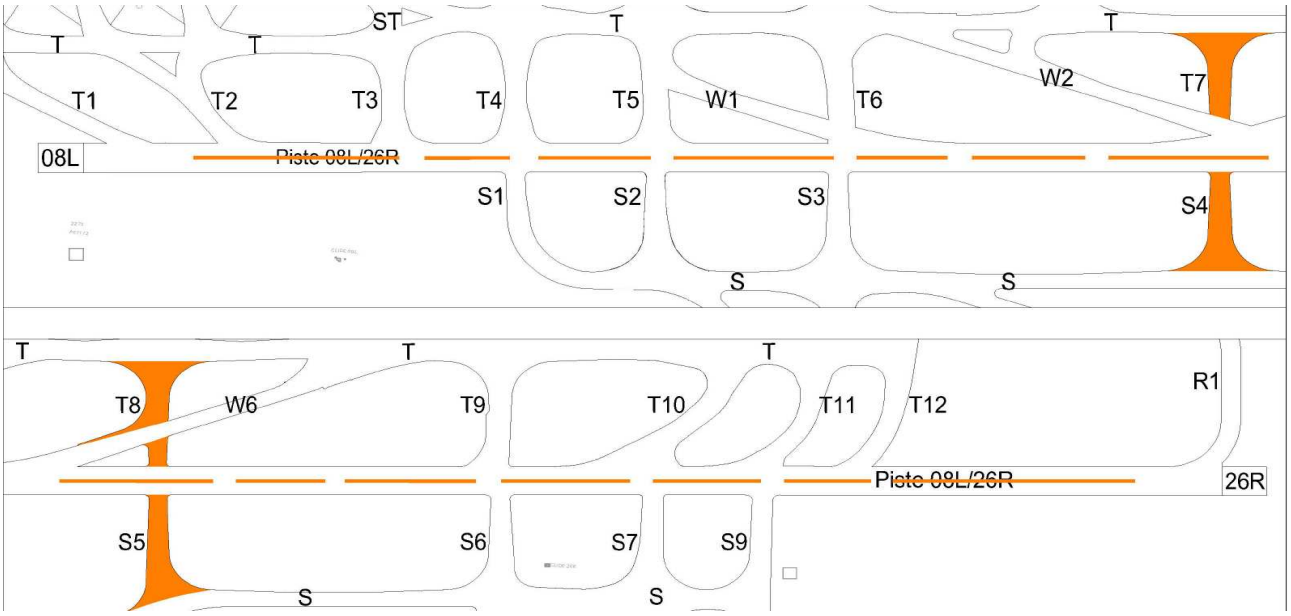
En piste 26R du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement T12, T11, T10, T9.

***20.3.2.4.7 Location of Take-off Hold Lights (THLs) on runway 08L-26R***

*The THLs are operational :*

*On runway 08L, at the full-lengh and intersection departure positions T2, T3, T4, T5, T6.*

*On runway 26R, at the full-lengh and intersection departure positions T12, T11, T10, T9.*



**20.3.2.5 Dégagement de pistes intérieures**

**20.3.2.5.1 Protection des aires critiques des ILS**

Afin de ne pas pénétrer dans les aires critiques des ILS, tous les aéronefs doivent privillégier si possible les voies de dégagement de pistes suivantes :

- Piste 08L : dégagement par la voie T10 ou avant ;
- Piste 09R : dégagement par la voie Q4 ou avant ;
- Piste 26R : dégagement par la voie T4 ou avant ;
- Piste 27L : dégagement par la voie D3 ou avant ;

**20.3.2.5.2 Face Est**

Les appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q).

Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie TANGO (T).

**20.3.2.5.3 Face Ouest**

Les appareils circulant sur la voie DELTA (D), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie DELTA (D).

Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T4, T5 et T6.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T4, T5 et T6 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie TANGO (T).

**20.3.3 Roulage**

**20.3.3.1 Cheminements standards**

Hors clairance contrôle, après traversée de la piste intérieure 26R/08L ou 27L/09R le trafic dégageant la piste est prioritaire sur le premier taxiway (T, D ou Q) puis en l'absence de clairance s'arrête. Prévoir des clairances conformes aux roulages des cartes AD2 LFPG GMC 01 02 07 08.

***20.3.2.5 Exiting the inner Runway***

***20.3.2.5.1 Protection of critical areas of ILS***

*In order not to infringe the critical areas of the ILS, all aircraft should prepare if possible the rapid exit taxiways indicated below :*

*- RWY 08L : exit via T10 or before ;*
*- RWY 09R : exit via Q4 or before ;*
*- RWY 26R : exit via T4 or before ;*
*- RWY 27L : exit via D3 or before ;*

***20.3.2.5.2 Face East***

*ACFT moving on TWY QUEBEC (Q), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4.*

*ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4 have right of way over ACFT moving on TWY QUEBEC (Q).*

*ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T9, T10 and T11.*

*ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T9, T10 and T11 have right of way over ACFT moving on TWY TANGO (T).*

***20.3.2.5.3 Face West***

*ACFT moving on TWY DELTA (D), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6.*

*CFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6 have right of way over ACFT moving on TWY DELTA (D).*

*ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T4, T5 and T6.*

*ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T4, T5 and T6 have right of way over ACFT moving on TWY TANGO (T).*

***20.3.3 Taxiing***

***20.3.3.1 Standard paths***

*Except with taxi clearance after crossing inner runway 26R/08L or 27L/09R traffic vacating the runway has priority upon the first taxiway (T, D or Q) and has to stop if not receiving further taxi clearance. Expect taxi clearances according to AD 2 LFPG GMC 01 02 07 08.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.3.2 Limitations et interdictions**

**20.3.3.2.1 Bande dégagée d'obstacles**

La voie P2 a une bande dégagée d'obstacles de 38 m.

La voie P1 a une bande dégagée d'obstacles de 40 m.

La voie U (entre UC1 et UC3), à une bande dégagée d'obstacles de 41,7 m.

La voie C (entre C1 et C2), à une bande dégagée d'obstacles de 42,5 m.

Le dual taxilane G3 a une bande dégagée d'obstacles de 23,5 m.

Le dual taxilane G4 a une bande dégagée d'obstacles de 22,5 m.

La voie A3 a une bande dégagée d'obstacles de 37,5 m.

**20.3.3.2.2 Limitations d'accessibilité**

Voie de circulation A3 limitée aux avions d'envergure max 61 m.

Virage vers la voie de circulation A3 depuis le pont de la voie de circulation A limité aux avions d'envergure max 36 m.

Virage depuis la voie de circulation A3 vers le pont de la voie de circulation A limité aux avions d'envergure max 36 m.

Virage vers la voie de circulation DA1 depuis la voie de circulation A limité aux avions d'envergure max 36 m.

Voie G1 limitée aux avions d'envergure max 33 m.

Voies C2, E1, E2, E10, E11, E12, E13, G2, P4, P5 et BM1 limitées aux avions d'envergure max 36 m.

Voies de circulation G3 (axe orange et bleu), G4 (axe orange et bleu), P3 (axe orange et bleu) et TB2 (axe orange et bleu) limitées aux avions d'envergure max 36 m.

Voie de circulation EM23 limitée aux avions d'envergure max 52 m.

La voie de circulation FN4 est limitée aux avions d'envergure max 36 m et / ou d'une masse max de 80 tonnes.

La voie de circulation T entre T1 et T2 est limitée aux avions d'envergure max 36 m dès lors qu'un avion est en attente sur les baies de dégivrage SW1 à SW4. Cette restriction est valable à toute période de l'année.

La voie de circulation WT est limitée aux avions d'envergure max 36 m.

Les voies EM3, EM4, EM5, EM6, EM7 et EM8 sont exploitées uniquement par les aéronefs tractés (moteurs éteints).

Les voies interdites aux avions d'envergure supérieure à 65 m sont référencées dans les cartes GMC 07 et GMC 08.

**20.3.3.2.3 Mouvements interdits**

Autour du terminal 1, il est interdit de :

- Circuler entre deux satellites pour rejoindre la Voie A depuis la voie A3,

- Circuler entre deux satellites pour rejoindre la Voie A3 depuis la voie A,

- Effectuer un virage à 180° sur les postes de stationnement en nose-in,

- Contourner des appareils en stationnement,

- Effectuer des départs par baïonnette entre deux satellites.

Sur les aires Roméo, il est interdit de :

Effectuer un virage à 180° sur les postes de stationnement.

Les voies de sortie des postes de dégivrage RN et RS sont équipées de feux axiaux rouges.

La voie MD2 entre M et B est équipée de feux axiaux rouges dans le sens "vers la piste".

Doublet nord : voir carte AD 2 LFPG ADC 02.

Les voies utilisables pour sortir de la piste et non utilisables à l'alignement sont toutes équipées de barre d'entrée interdite. Pour renforcer l'interdiction les voies Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6 et Z5 sont également équipées de feux axiaux rouges dans le sens "vers la piste".

Doublet sud : voir carte AD 2 LFPG ADC 02.

Les voies utilisables pour sortir de la piste et non-utilisables à l'alignement sont toutes équipées de barre d'entrée interdite. Pour renforcer l'interdiction, les voies WT, W1, W2, W3, W4, W5, W6, V4 et V5 sont également équipées de feux axiaux rouges dans le sens "vers la piste".

***20.3.3.2 Limitations and restrictions***

***20.3.3.2.1 Obstacle clearance strip of TWY***

*The obstacle clearance strip of TWY P2 is 38 m wide.*

*The obstacle clearance strip of TWY P1 is 40 m wide.*

*The obstacle clearance strip of TWY U (between UC1 and UC3) is 41.7 m wide.*

*The obstacle clearance strip of TWY C (between C1 and C2) is 42.5 m wide.*

*The obstacle clearance strip of the dual taxilane on TWYs G3 is 23.5 m wide.*

*The obstacle clearance strip of the dual taxilane on TWYs G4 is 22.5 m wide.*

*The obstacle clearance strip of TWY A3 is 37.5 m wide.*

***20.3.3.2.2 Limitations accessibility***

*TWY A3 is prohibited to wingspan greater than 61 m.*

*Turn to TWY A3 from the bridge of TWY A is prohibited to wingspan greater than 36 m.*

*Turn from TWY A3 to the bridge of TWY A is prohibited to wingspan greater than 36 m.*

*Turn to TWY DA1 from TWY A is prohibited to wingspan greater than 36 m.*

*TWY G1 is prohibited to wingspan greater than 33 m.*

*TWY C2, E1, E2, E10, E11, E12, E13, G2, P4, P5 and BM1 are prohibited to wingspan greater than 36 m.*

*TWY G3 (orange and blue axis), G4 (orange and blue axis), P3 (orange and blue axis) and TB2 (orange and blue axis) are prohibited to wingspan greater than 36 m.*

*TWY EM23 is prohibited to wingspan greater than 52 m.*

*TWY FN4 is prohibited to wingspan greater than 36 m and / or bigger than 80 t.*

*The taxiway T between T1 and T2 is limited to aircraft with a maximum wingspan of 36 m when an aircraft is waiting on the de-icing bays SW1 to SW4. This restriction is valid at any time of the year.*

*The taxiway WT is limited to aircraft with a maximum wingspan of 36 m.*

*The taxiways EM3, EM4, EM5, EM6, EM7 and EM8 are operated only by towed aircraft (engines off).*

*The taxiways prohibited to aircraft with a wingspan greater than 65 m are referenced in GMC 07 and GMC 08 charts.*

***20.3.3.2.3 Prohibited movements***

*Around Terminal 1, it is forbidden :*

*- Taxi between two satellites to join TWY A from TWY A3,*

*- Taxi between two satellites to join TWY A3 from TWY A,*

*- Make a 180° on nose-in stands,*

*- Bypass parked aircraft,*

*- Make a departure with a side-step between two satellites.*

*In the Romeo areas, it is forbidden :*

*- Make a 180° on stands.*

*The exit ways from RN and RS de-icing pads are equipped with red centerline lights.*

*Taxiway MD2 between M and B is equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".*

*North parallel runways : see chart AD 2 LFPG ADC 02.*

*The taxiways usable for leaving the track and not usable for alignment are all equipped with prohibited entry bars. To reinforce the prohibition, taxiways Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6 and Z5 are also equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".*

*South parallel runways : see chart AD 2 LFPG ADC 02.*

*The taxiways usable for leaving the runway and not usable for alignment are all equipped with a prohibited entry bar. To reinforce the prohibition, tawiways WT, W1, W2, W3, W4, W5, W6, V4 and V5 are also equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Hot Spot :

HS_8W : Erreur de cheminement : au roulage sur E cap à l'Est, risque de continuer tout droit sur TJ1 au lieu de tourner à droite sur E.

**20.3.3.2.4 Risque d'excursion au roulage**

**20.3.3.2.4.1 Recommandation au roulage**

La pratique de l'oversteering en virage est recommandée pour tout type avion.

Les équipages des A340-600, A350-1000 et B777-300 sont invités à rouler avec précaution, la pratique de l'oversteering étant nécessaire dans tous les virages.

Les équipages de CRJ-1000, E190, E195, A319, A320, BCS3 et DH8D sont invités à rouler avec précaution, la pratique de l'oversteering étant nécessaire dans les virages TJ3, TJ4 et TJ5 (accès aux aires JULIETT du T2G).

*Hot Spot :*

*HS_8W : routing error : during taxiing on E heading East, risk of continuing straight on TJ1 instead of turning right on E.*

***20.3.3.2.4 Risk of taxiway excursion***

***20.3.3.2.4.1 Taxiing recommendation***

*Oversteering is recommended for all aircraft types.*

*A340-600, A350-1000, and B777-300 crews are advised to taxi with caution, as oversteering is required in all turns.*

*CRJ-1000, E190, E195, A319, A320, BCS3, and DH8D crews are advised to taxi with caution, as oversteering is required in turns TJ3, TJ4, and TJ5 (access to the JULIETT areas of the T2G).*

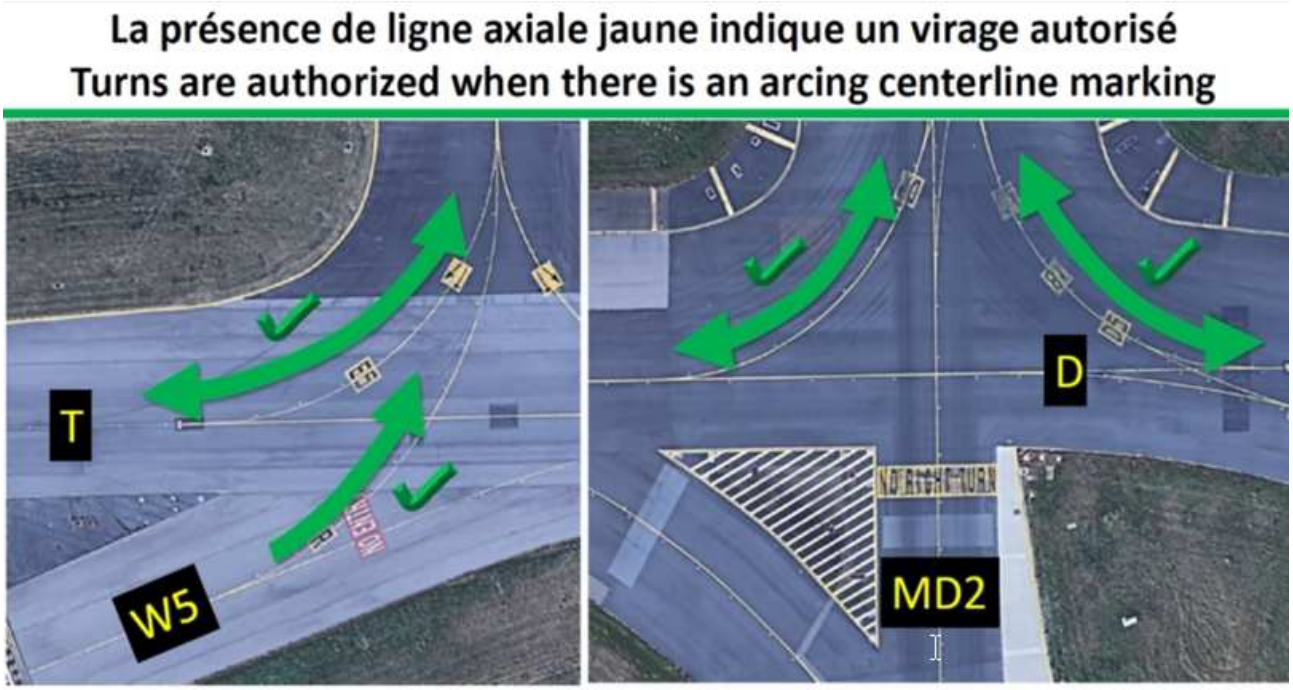

© Service de l'Information Aéronautique, France

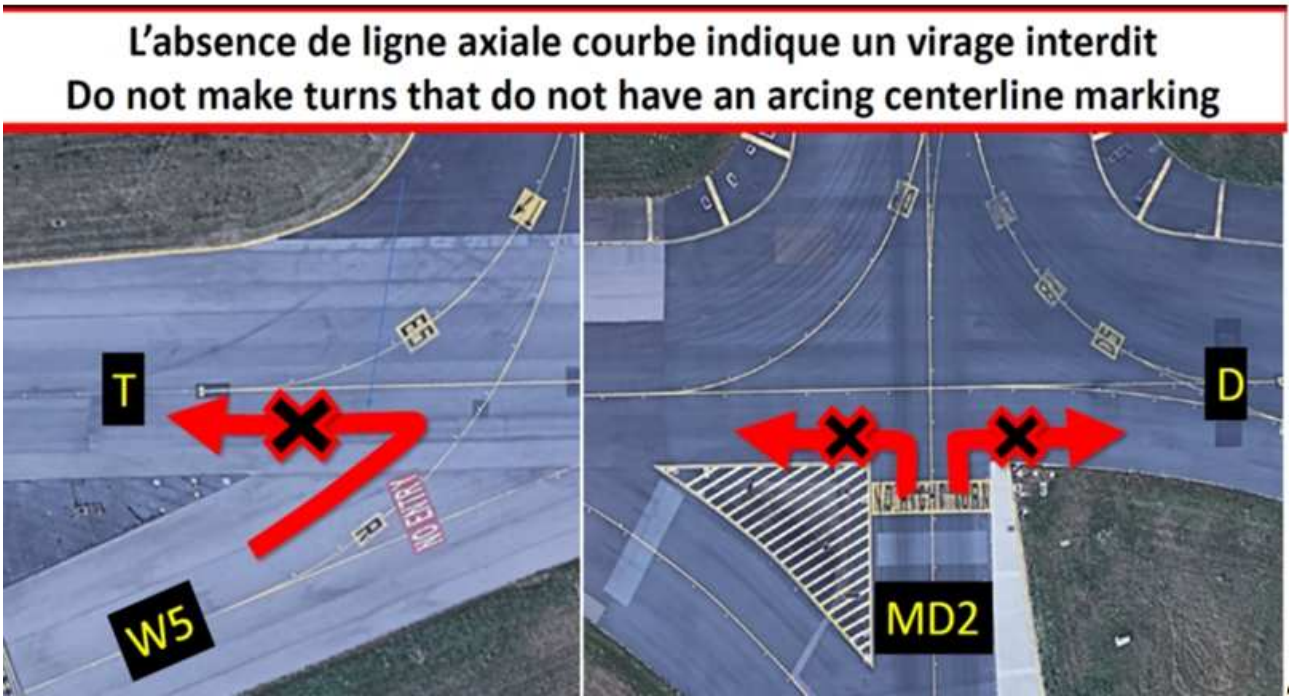
**20.3.3.2.4.2 Virages interdits**

Tout virage dont l'axial n'est pas matérialisé au sol est interdit.

***20.3.3.2.4.2 Turn prohibited***

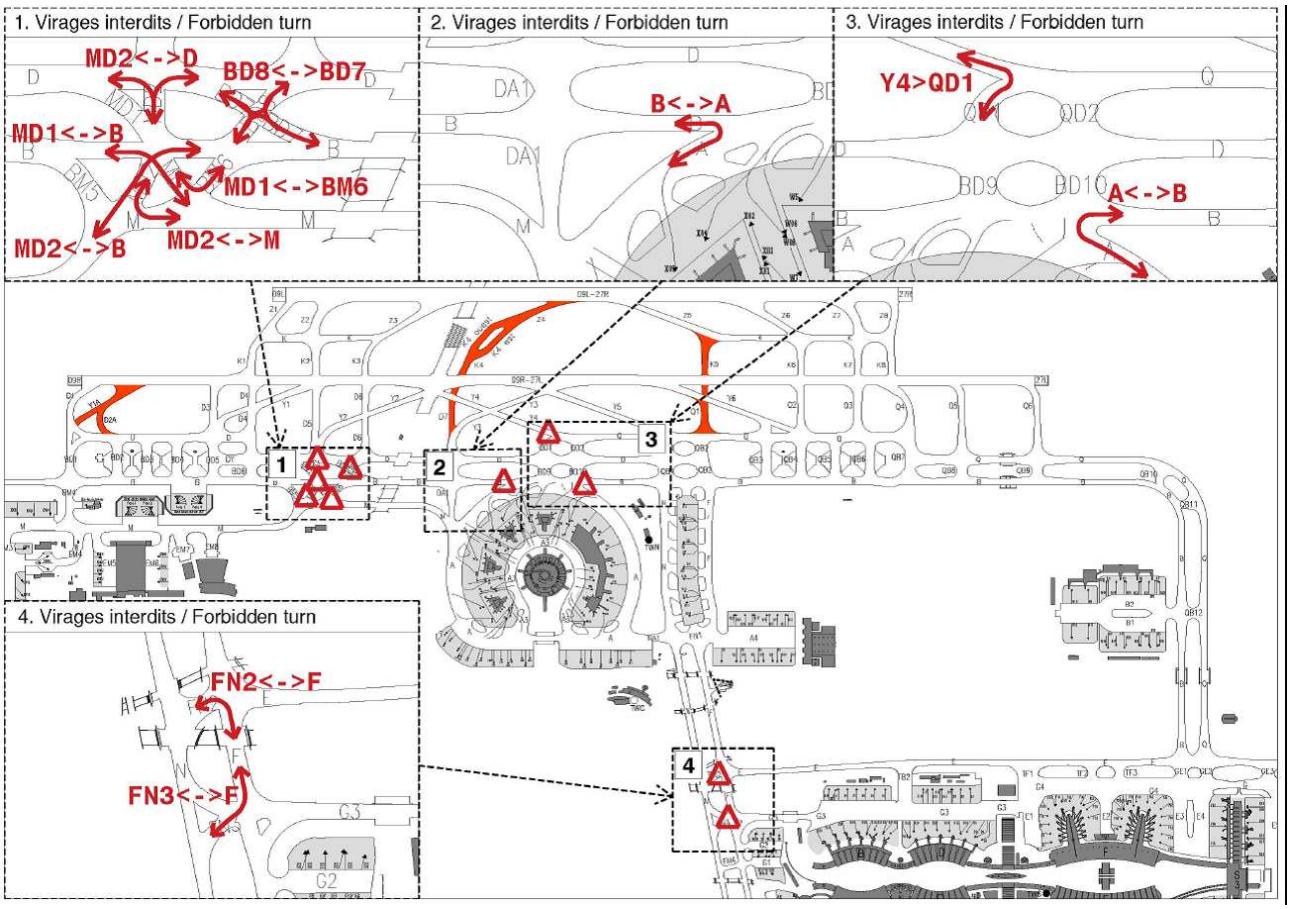
*When a turn is not marked nor lighted on the ground, it is forbidden.*



**20.3.3.2.4.3 Carte des virages interdits les plus dangereux**

***20.3.3.2.4.3 Taxiway excursions Hot Spot Map***




**20.3.3.2.4.4 Hot Spots**

HS_A à HS_E : croisement d'une route de service avec présence de nombreux véhicules : risque de refus de priorité aux avions par les véhicules.

Voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 et 02.

***20.3.3.2.4.4 Hot Spots***

*HS_A to HS_E : crossing with a service road with multiple vehicles : risk of failure to yield.*

*See charts AD 2 LFPG APDC 01 and 02.*

**20.3.3.3 Consignes particulières A388 - B748 - C5 - A124**

***20.3.3.3 Specific instructions A388 - B748 - C5 - A124***

**20.3.3.3.1 Dégagements des pistes**

***20.3.3.3.1 Exiting the runway***

Afin de ne pas pénétrer dans les aires critique des ILS, les aéronefs A388 et A124 doivent privilégier si possible les voies de dégagement de piste suivantes :

- Piste 08L : dégagement par la voie W6 ou avant ;
- Piste 08R : dégagement par les voies V6 ou V7 ;
- Piste 09R : dégagement par la voie Q2 ou avant ;
- Piste 26R : dégagement par la voie W1 ou avant ;
- Piste 27L : dégagement par la voie D5 ou avant ;

Lorsqu'un A388 ou A124 utilise l'ILS, tout aéronef en finale peut ressentir des fluctuations du LOC.

*In order not to infringe the critical areas of the ILS, the A388 and A124 aircraft should prepare if possible the rapid exit taxiways indicated below :*

*- RWY 08L : exit via W6 or before ;*
*- RWY 08R : exit via V6 or V7 ;*
*- RWY 09R : exit via Q2 or before ;*
*- RWY 26R : exit via W1 or before ;*
*- RWY 27L : exit via D5 or before ;*

*When A388 or A124 uses ILS, any aircraft on final approch can expect ILS interference.*

**20.3.3.3.2 Voies interdites**

***20.3.3.3.2 Prohibited taxiways***

Hot Spots :

Configuration face à l'Est :

Voir carte AD 2 LFPG GMC 07.

HS_7E : carrefour B/E, risque d'incursion sur la portion Ouest de la voie ECHO non autorisée aux avions d'envergure supéreirure à 65 mètres.

Configuration face à l'Ouest :

Voir carte AD 2 LFPG GMC 08.

HS_10W : carrefour F/E, risque d'incursion sur la voie ECHO non autorisée aux avions d'envergure supérieure à 65 mètres.

*Hot Spots :*

*East configuration :*

*See chart AD 2 LFPG GMC 07.*

*HS_7E : crossing B/E, risk of incursion on unauthorized West part of Echo taxiway with max span 65 m aircraft.*

*West configuration :*

*See chart AD 2 LFPG GMC 08.*

*HS_10W : crossing F/E, risk of incursion on unauthorized Echo taxiway with max span 65 m aircraft.*

**20.3.3.3.3 Largeur de voies**

***20.3.3.3.3 Width taxiways***

Voir AD 2 LFPG.8-2.

Plusieurs voies de circulation autorisées à l'A380 , B748, A124 et C5 en autonome ont des largeurs inférieures à 23 m.

*See AD 2 LFPG.8-2.*

*Several TWY authorized for A380, B748, A124 and C5 in self-manoeuvring are less than 23 m wide.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.3.3.4 Bande dégagée d'obstacles**

Les bandes dégagées d'obstacles sur cheminements A380 respectent les conditions suivantes :

- Pas d'obstacle, à une distance inférieure à 45 m sur les parties rectilignes et à une distance inférieure à 5 m en bout d'aile sur les parties courbes de l'axe de la voie de circulation,

- Obstacle fixe ou mobile toléré à une distance comprise entre 45 m et 49 m sur les parties rectilignes et à une distance comprise entre 5 m et 9 m en bout d'aile sur les parties courbes de l'axe de la voie de circulation, si la hauteur est inférieure ou égale à 4,5 m,

- Obstacle fixe ou mobile toléré au-delà de 49 m sur les parties rectilignes et à une distance inferieure à 9 m en bout d'aile sur les parties courbes de l'axe de la voie de circulation, sans limitation de gabarit,

- Obstacle situé à une distance inférieure aux valeurs suscitées:

Bâtiment : N 48°59'58.15'' - E002° 33'44.34'',

- situé à 48,80 m de l'axe de la voie Romeo,

- balisage : jour et nuit,

- hauteur : 6,07 m au-dessus de la voie.

Les voies B (entre BD3 et BD5) et R (entre RT1 et TE3) ont une bande dégagée d'obstacles réduite à 47.5 m.

La voie A Est (entre NA1 et B) a une demi-bande dégagée d'obstacles réduite à 45 m.

Un obstacle est présent dans le virage TA3 vers R cap à l'Est à une distance de 47,5 m du rayon de virage. Il est demandé aux équipages d'A380 de pratiquer l'oversteering afin de garantir les marges en bout d'aile.

Balisage : jour et nuit

Les bandes dégagées d'obstacles sur les cheminements A380 respectent les recommandations du AACG (Airbus Aircraft Compatibility Group).

Les bandes dégagées d'obstacles sur les cheminements B748 respectent les recommandations du BACG (Boeing Aircraft Compatibility Group).

***20.3.3.3.4 Obstacle clearance strip of TWY***

*The obstacles clearance strips of TWY used for A380 comply with following conditions :*

*- No obstacle, at a distance of less than 45 m on rectilinear parts and at a distance of less than 5 m at the end of the wing over the curved portions of the axis of the TWY,*

*- Fixed or mobile obstacle tolerated at a distance of between 45 m and 49 m on straight portions and at a distance of between 5 m and 9 m at the wing tip over the curved portions of the center line of the taxiway, if the height is less than or equal to 4.5 m,*

*- Fixed or mobile obstacle tolerated beyond 49 m on straight portions and at a distance of less than 9 m at the wing tip over the curved portions of the center line of the taxiway, without limitation of size,*

*- Obstacle located at a distance less than the aforementioned values :*

*Building : N 48 ° 59'58.15 " - E002 ° 33'44.34 ",*

*- Located at 48.80 m from the axis of the TWY Romeo,*

*- Lighting : day and night,*

*- Height : 6.07 m above the TWY.*

*The obstacle clearance strip of TWYs B (between BD3 and BD5) and R (between RT1 and TE3) is reduced to 47.5 m.*

*The obstacle clearance half strip of TWY A East (between NA1 and B) is reduced to 45 m.*

*An obstacle is present in turn TA3 towards R heading East at a distance of 47.5 m from the turn radius. A380 crews are asked to practise oversteering to guarantee wingtip margins.*

*Lighting: day and night*

*The obstacle clearance strips of TWY used for A380 comply with the recommendations of the AACG (Airbus Aircraft Compatibility Group).*

*The obstacles clearance strips of TWY used for B748 comply with the recommendations of the BACG (Boeing Aircraft Compatibility Group).*

**20.3.3.3.5 Ouvrages d'Art (ponts avion)**

Voir cartes AD 2 LFPG GMC 07 08.

***20.3.3.3.5 Structures (bridges for ACFT)***

*See charts AD 2 LFPG GMC 07 08.*

**20.3.3.3.6 Tractage**

Le déplacement de l'A380 et du B748 au tracteur est autorisé sur les voies :

- M : entre les voies BM4 et MD1

- B : entre les voies BM3 et BD1

- BM3, BM5, BM6, EM7, EM8.

***20.3.3.3.6 Towing***

*The taxiing of A380 and B748 with a towing vehicle is authorized on TWYs :*

*- M : between BM4 and MD1,*

*- B : between BM3 and BD1*

*- BM3, BM5, BM6, EM7, EM8.*

**20.3.3.3.7 Risques de souffle**

Pour éviter les risques de souffle sur les postes de stationnement, il est demandé aux équipages A380 de rouler sur les voies de circulation d'aire de trafic avec une poussée répartie sur les quatre moteurs, à l'exception des cas suivants :

Vols au départ :

- Le roulage sur les voies E5 à E8 (associées aux aires KILO et LIMA) peut se faire en configuration 2 moteurs (« N-2 moteurs »).

Vols à l'arrivée :

- Le roulage sur les voies E5 à E8 (associées aux aires KILO et LIMA) peut se faire en configuration 2 moteurs (« N-2 moteurs »).

- Le roulage à destination des postes de stationnement CFW et CFE (associés à l'aire CHARLIE) peut se faire en configuration 2 moteurs (« N-2 moteurs ») uniquement avec les moteurs intérieurs en service.

***20.3.3.3.7 Risks of blast***

*To avoid risks of blast on parking stands, aircraft A380 crews are requested to taxi on apron taxiways with thrust distributed across all four engines, except in the following cases :*

*Departing flights :*

*- Taxiing on taxiways E5 to E8 (associated with areas KILO and LIMA) may be carried out in a two-engine configuration ("N-2 engines").*

*Arriving flights :*

*- Taxiing on taxiways E5 to E8 (associated with areas KILO and LIMA) may be carried out in a two-engine configuration ("N-2 engines").*

*- Taxiing to stands positions CFW and CFE (associated with the CHARLIE area) may be carried out in a two-engine configuration ("N-2 engines") with only the inner engines in operation.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.3.4 Consignes particulières A225**

Atterissage et décollage uniquement sur les pistes 09R/27L et 08L/26R.

Atterissage : rejoindre le point d'attente lié à son QFU par la dernière voie de sortie de piste et attendre la clairance du contrôle.

Voie de sortie de piste :

- Atterrissage QFU 09R : sortir Q6 pour rejoindre la voie Q travers QB9
- Atterrissage QFU 27L : sortir D1 pour rejoindre la voie D travers BD1
- Atterrissage QFU 08L : sortir R1 pour rejoindre la voie R1 avant RP15
- Atterrissage QFU 26R : sortir T1 pour rejoindre la UT1 entre les voies T et C

Point d'attente :

- QFU 09R : Voie Q travers QB8
- QFU 27L : Voie D travers BD4
- QFU 08L : Voie R1 avant RP15
- QFU 26R : Voie UT1 entre T et C

**20.3.3.4.1 Cheminements**

"FOLLOW ME" obligatoire

**20.3.3.4.2 Risques de souffle**

Pour éviter les risques de souffle sur les postes de stationnement, il est demandé aux équipages de rouler sur les voies d'aires de trafic (taxilanes) avec une poussée répartie sur l'ensemble des moteurs.

**20.3.4 Gestion de l'aire de trafic**

**20.3.4.1 Généralités**

Voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04.

**20.3.4.2 Gestion du triple axes sur les voies d'aires de trafic G3, TB2, G4, P3**

Un service de gestion d'aire de trafic est mis en œuvre jusqu'aux indications des points d'attente intermédiaires.

Au profit des postes de stationnement A, B, C, D, E et F.

- Fréquences : 121.640 MHz ; 121.580 MHz et 121.930 MHz
- Indicatif : “DE GAULLE trafic”
- Horaires : tous les jours de 0530 à 2300.

Au profit des postes de stationnement K, L et J.

- Fréquences : 121.680 MHz ; 121.880 MHz
- Indicatif : “DE GAULLE trafic”
- Horaires : tous les jours de 0530 à 2300.

Fréquence supplétive du service de gestion d'aire de trafic

- Fréquence : 125.330 MHz

Au profit des postes de stationnement I.

- Fréquence : 131.605 MHz
- Indicatif : “FEDEX trafic”
- Horaires : H24

Nature du service rendu :

- Approuve les repoussages d'aéronefs,
- Désigne aux aéronefs et à d'autres véhicules désignés, les axes et sens de circulation,
- Fournit l'information de position des autres aéronefs ou véhicules désignés circulant à proximité.

Pendant les heures d'activités des vigies trafic de CDG2, le roulage et le repoussage pour des appareils d'envergure maximale de 36 m, peuvent être effectués de manière indépendante sur les 2 axes bleu et orange. (voir carte AD 2 LFPG GMC 03)

**20.3.4.3 Gestion des départs sur les voies de circulation avion d'aires de trafic du Terminal 1**

Les équipages reçoivent la clairance de repoussage/tractage avec la phraséologie ci-dessous :

- "GREEN PUSH" / "GREEN PULL" : Repoussage / Tractage de l'avion lui permettant d'emprunter le sens de roulage vert,
- "RED PUSH" / "RED PULL" : Repoussage / Tractage de l'avion lui permettant d'emprunter le sens de roulage rouge.

Les équipages transmettent la phraséologie à l'agent au casque qui réalise le repoussage/tractage approuvé par DE GAULLE SOL.

(Voir carte AD 2 LFPG APDC 02)

***20.3.3.4 Specific intructions A225***

*Landing and take-off only on RWY 09R/27L and 08L/26R.*

*Landing : join holding point linked to its QFU by the last TWY and wait for clearance from ATC.*

*Turn off taxiway :*

- *Landing QFU 09R : leave Q6 to join TWY Q abeam QB9*
- *Landing QFU 27L : leave D1 to join TWY D abeam BD1*
- *Landing QFU 08L : leave R1 to join TWY R1 before RP15*
- *Landing QFU 26R : leave T1 to join TWY UT1 between TWY T and C*

*Holding point :*

- *QFU 09R : TWY Q abeam QB8*
- *QFU 27L : TWY D abeam BD4*
- *QFU 08L : TWY R1 before RP15*
- *QFU 26R : TWY UT1 between TWY T and C*

***20.3.3.4.1 Paths***

*"FOLLOW ME" Mandatory*

***20.3.3.4.2 Risks of blast***

*To avoid risks of blast on parking stands, flight crew must taxi on taxilanes with a thrust distributed over all the engines.*

***20.3.4 Apron management***

***20.3.4.1 General information***

*See charts AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04.*

***20.3.4.2 Management of triple axis on G3, TB2, G4, P3 taxilanes***

*A ground service has been set up up to the intermediate holding points.*

*In respect of parking positions A, B, C, D, E and F.*

- *Frequencies : 121.640 MHz ; 121.580 MHz and 121.930 MHz*
- *Callsign : “DE GAULLE Apron”*
- *SKED : every day from 0530 to 2300.*

*In respect of parking positions K, L and J.*

- *Frequencies : 121.680 MHz ; 121.880 MHz*
- *Callsign : “DE GAULLE Apron”*
- *SKED : every day from 0530 to 2300.*

*Ground service additional frequency*

- *Frequency : 125.330 MHz*

*In respect of parking positions I.*

- *Frequency : 131.605 MHz.*
- *Callsign : “FEDEX Ramp Control ”.*
- *SKED : H 24.*

*Nature of the service :*

- *aircraft pushback approval,*
- *giving ACFT and some designated vehicles, instructions about center lines and ways to be followed,*
- *giving information about the position of other ACFT or designated vehicles taxiing in their vicinity.*

*During the hours of operation of CDG aprons, taxiing and pushing back for maximum 36 m wigspan aircraft, can be performed independently on both blue and orange lines. (see chart AD 2 LFPG GMC 03)*

***20.3.4.3 Management of departures on taxilanes around Terminal 1***

*Crews receive push back/pull out clearance according to the phraseology below :*

- *"GREEN PUSH" / "GREEN PULL" : Push back / Pull out allowing the aircraft to follow the green taxiing direction,*
- *"RED PUSH" / "RED PULL" : Push back / Pull out allowing the aircraft to follow the red taxiing direction.*

*Crews transmit the phraseology to the headset agent who performs the push back / pull out approved by DE GAULLE GROUND.*

*(See chart AD 2 LFPG APDC 02)*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.5 Utilisation des postes de stationnement**

Certains postes de stationnement font l'objet de distances de sécurité inférieures aux standards, notamment lorsqu'ils sont équipés d'une mire de guidage.

Les opérateurs sont informés via les consignes particulières d'utilisation des postes de stationnement disponibles auprès du gestionnaire d'aéroport : https://espacepro.groupeadp.fr/

**20.3.5.1 Système de guidage et d'accostage**

L'accostage d'un avion sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un signaleur ou du système de guidage visuel pour accostage. Si ces conditions ne sont pas réunies, l'avion devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

**20.3.6 Roulage en configuration LVP**

Voir AD 2 LFPG.22-2.2

**20.3.7 Procédures de dégivrage**

Les demandes de dégivrage doivent être adressées au REP CDGR par TELEX et à la tour sur la fréquence 121,840 .
TELEX : CDGDEXH

Lorsque les baies sont fermées, le délai d'ouverture des sites est de 60 minutes après réception de la première demande de dégivrage. Les compagnies sont prévenues par TELEX de l'ouverture des aires de dégivrage.

Du 15 octobre au 15 mai, l'utilisation de la voie T entre T1 et T3 est interdite aux avions d'envergure supérieure à 36 m sortant des baies SW1, SW2 et SW3 en fonction de l'activation des baies de dégivrage SW2, SW3 et SW4.

Check-List "après dégivrage/antigivrage" : afin de fluidifier la circulation aux abords des seuils, il est demandé aux pilotes d'effectuer leur check-list après dégagement de la baie de dégivrage.

L'aire de dégivrage ROMEO est interdite aux A380, B748, A124, C5 et A225.

**20.3.7.1 Fréquences affectées aux baies de dégivrage.**

Baies de dégivrage NW1 et NE1 : 121,560 MHz

Baies de dégivrage NW2 et NE2 : 121,990 MHz

Baies de dégivrage NW3 et NE3 : 129,480 MHz

Baies de dégivrage NW4 et NE4 : 121,710 MHz

Baies de dégivrage SW1 et SE2 : 121,590 MHz

Baies de dégivrage SW2 et SE3 : 121,860 MHz

Baies de dégivrage SW3 et SE4 : 129,490 MHz

Baies de dégivrage SW4 et SE1 : 121,790 MHz

Baie de dégivrage ROMEO Nord : 121,690 MHz

Baie de dégivrage ROMEO Sud : 121,830 MHz

Baie de dégivrage JULIETT Nord : 135,705 MHz

Baie de dégivrage JULIETT Sud : 121,630 MHz

Baie de dégivrage BM2 : 119,665MHz

Baie de dégivrage BM3 : 119,685MHz

**20.3.7.2 Accès aux baies de dégivrage**

L'accès des baies de dégivrage est soumis à la clairance du CTL qui assigne le nom de la baie et la fréquence où l'appareil va dégivrer. Une fois le contact établi sur la fréquence assignée, le pilote suit les informations fournies par l'opérateur dégivrage qui l'autorise à entrer, puis le guide pour le placement de l'avion sur la baie (roulage, ralentir, arrêt).

- En entrée de la baie :

ligne de feux rouges encastrés de zone d'emploi limité :

allumée: accès interdit,

éteinte: accès autorisé.

Sur certaines baies, les informations transmises sur la fréquence dégrivrage par le chef de poste dégivrage sont reprises sur des panneaux à message variable.

***20.3.5 Use of parking stands***

*Some parking stands have safety distances that are below the standards, particularly on stands equipped with a visual docking guidance system.*

*Operators are informed through parking stand special operating instructions available from the airport manager : https://espacepro.groupeadp.fr/*

***20.3.5.1 Visual docking - Parking guidance system***

*Pilots should not enter a parking stand unless under instruction from a marshaller or following indications from an operational visual docking guidance system. In the other situations, the ACFT should hold position on the taxiway/taxilane centerline ahead of the parking stand lead-in line, notify Ground Movement Control and request assistance.*

***20.3.6 Taxiing in LVP procedures***

*See AD 2 LFPG.22-2.2*

***20.3.7 De-icing procedures***

*The de-icing requests shall be adressed to REP CDGR by TELEX and to the TWR on 121.840 frequency.*
*TELEX : CDGDEXH*

*When the de-icing pads are closed, the opening delay is 60 minutes after the receipt of the first deicing request. Airlines are notified of de-icing opening by telex.*

*From 15 October to 15 May, TWY T from T1 to T3 is forbidden to wingspan greater than 36 metres exiting pads SW1, SW2 and SW3 depending on the activation of SW2, SW3 and SW4 de-icing pads.*

*After de-icing/anti-icing' checklist : in order to keep traffic moving around thresholds, pilots are requested to carry out their checklist after exiting de-icing pad.*

*A380, B748, A124, C5 and A225 aircrafts are not authorized to use the ROMEO de-icing pad.*

***20.3.7.1 Frequencies assigned to de-icing areas***

*De-icing pads NW1 and NE1 : 121.560 MHz*

*De-icing pads NW2 and NE2 : 121.990 MHz*

*De-icing pads NW3 and NE3 : 129.480 MHz*

*De-icing pads NW4 and NE4 : 121.710 MHz*

*De-icing pads SW1 and SE2 : 121.590 MHz*

*De-icing pads SW2 and SE3 : 121.860 MHz*

*De-icing pads SW3 and SE4 : 129.490 MHz*

*De-icing pads SW4 and SE1 : 121.790 MHz*

*De-icing pad ROMEO North : 121.690 MHz*

*De-icing pad ROMEO South : 121.830 MHz*

*De-icing pad JULIETT North : 135.705 MHz*

*De-icing pad JULIETT South : 121.630 MHz*

*De-icing pad BM2 : 119.665 MHz*

*De-icing pad BM3 : 119.685 MHz*

***20.3.7.2 Access to de-icing pads***

*Access to de-icing pads is subject to a CTL clearance, assigning the appropriate frequency and the name of the de-icing pad where the aircraft is to be de-iced. Once contact established on assigned frequency, the pilot complies with the information supplied by de-icing operator who provides taxi and stop guidances into the deicing pad (taxiing, slow and stop).*

*- De-icing pad entry :*

*line of red flush lights for limited operation pad :*

*switched on : access prohibited,*

*switched off : access permitted.*

*On some pads, information broadcasted on de-icing frequency by de-icing manager are also provided on variable message signs.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.7.3 Aires de dégivrage 08L - 26R - 09R - 27L**

Les baies de dégivrage du seuil 09R disposent de 3 points d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 11, DE-ICE 12 et DE-ICE13.

Les baies de dégivrage du seuil 27L disposent de 3 points d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 21, DE-ICE 22 et DE-ICE 23.

Les baies de dégivrage du seuil 08L disposent d'un point d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 31.

Les baies de dégivrage du seuil 26R disposent de 4 points d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 41, DE-ICE 42, DE-ICE 43 et DE-ICE 44.

Le point d'attente intermédiaire de dégivrage en service est le point d'attente allumé (trois feux encastrés de couleur jaune). Voir AD 2 LFPG GMC 04 et GMC 05.

**20.3.7.4 Aires de dégivrage THR 09R**

Baie NW4 active : voie DY fermée

Voir AD 2 LFPG GMC 04.

**20.3.7.5 Aires de dégivrage THR 26R**

Baie(s) SE3 et/ou SE4 active(s) : voie R fermée à l'est de RT13

Baie(s) SE1 et/ou SE2 active(s) : voie R fermée à l'est de RT11

Voir AD 2 LFPG GMC 05.

**20.3.7.6 Aires de dégivrage ROMEO**

Accès aux baies ROMEO Nord et Sud par une seule entrée, depuis la voie F ou la voie N et cap au Nord en fonction du sens de circulation en vigueur. Suivre la ligne centrale orange (balisage axial lumineux vert clignotant jusqu'à l'entrée de l'aire ROMEO - voir AD 2 LFPG GMC 06).

**20.3.7.7 Aire de dégivrage JULIETT**

Voir AD 2 LFPG GMC 06.

**20.3.7.8 Accès aux baies JULIETT Nord et Sud**

Depuis P4, suivre la ligne de couleur orange.

Les types avions suivants sont autorisés à dégivrer dans les baies de dégivrage Juliett Nord et Juliett Sud. Tous les autres types avions sont interdits dans ces baies.

Type avion autorisé : E145, E170, E190, E195, E75S, E290, CRJ9, CRJX, DH8D, A318, A319, A320, A20N, B733, B736, B737, BCS1, BCS3.

**20.3.7.9 Sortie des baies de dégivrage**

"La fin de l'opération de dégivrage/antigivrage est annoncée sur la fréquence par le chef de poste dégivrage. Le roulage s'éffectue seulement après instruction du CTL."

**20.3.8 Procédure d'élimination de glace moteur**

Pendant le roulage l'opération de délestage de givre sur les pales par application d'une puissance de 70% de N1 maximum peut être conduite dans des zones prévues à cet effet (voir GMC 01, 02, 07, 08) et avec autorisation de « De Gaulle Sol ». Lors du premier contact avec "De Gaulle Prévol" les équipages font part de leur volonté d'effectuer une procédure "Ice-Shedding".

***20.3.7.3 De-icing areas 08L - 26R - 09R - 27L***

*The de-icing pads 09R have 3 intermediate de-icing holding points: DE-ICE 11, DE-ICE 12 and DE-ICE 13.*

*The de-icing pads 27L have 3 intermediate de-icing holding points: DE-ICE 21, DE-ICE 22 and DE-ICE 23.*

*The de-icing pads 08L have one intermediate de-icing holding points: DE-ICE 31.*

*The de-icing pads 26R have 4 intermediate de-icing holding points: DE-ICE 41, DE-ICE 42, DE-ICE 43 and DE-ICE 44.*

*The de-icing intermediate holding point in service is the holding point whose lighting is switched on (3 flush yellow lights). See AD 2 LFPG GMC 04 and GMC 05.*

***20.3.7.4 De-icing areas THR 09R***

*Pad NW4 active : Taxiway DY closed*

*See AD 2 LFPG GMC 04.*

***20.3.7.5 De-icing areas THR 26R***

*Pad(s) SE3 and / or SE4 active : TWY R closed to the east of RT13*

*Pad(s) SE1 and / or SE2 active : TWY R closed to the east of RT11*

*See AD 2 LFPG GMC 05.*

***20.3.7.6 De-icing areas ROMEO***

*Access to pads ROMEO North and South by a single entry, from TWY F or TWY N and facing north depending on traffic direction in force. Follow the orange center line (green centerline lights flashing until the entrance to ROMEO area - see AD 2 LFPG GMC 06).*

***20.3.7.7 De-icing areas JULLIETT***

*See AD 2 LFPG GMC 06.*

***20.3.7.8 Access to de-icing pads***

*From P4, follow the orange line.*

*The following aircraft types are authorised to de-ice in the Juliett North and Juliett South de-icing bays. All other aircraft types are prohibited in these bays.*

*Authorised aircraft type : E145, E170, E190, E195, E75S, E290, CRJ9, CRJX, DH8D, A318, A319, A320, A20N, B733, B736, B737, BCS1, BCS3.*

***20.3.7.9 De-icing pads exit***

*"The end of de-icing/anti-icing is announced on frequency by de-icing manager. Taxiing is done after CTL instruction only. "*

***20.3.8 Ice shedding procedure***

*During taxi the completion of aircraft run-up applying 70% of N1 maximum can be conducted on areas designed for such operation (see GMC 01, 02, 07, 08) and with clearance of « De Gaulle Ground ». On initial contact with « De Gaulle Delivery » flight crews share their will to perform an « Ice-shedding » procedure.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

→ **20.3.8.1 Sur taxiway**

→ Les zones Ice-shedding sont les suivantes :

→ a) Pour un départ piste 08L, 08R, 09L ou 09R :

→ - Zone IS2 : Sur la voie M cap à l'est entre les voies EM8 et BM5 (travers route de service)

→ - Zone IS3 : Sur la voie D cap à l'ouest avant la voie BD6

→ - Zone IS4 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie BD6

→ - Zone IS6 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB7

→ - Zone IS7 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB7

→ - Zone IS8 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB9

→ - Zone IS9 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB9

→ - Zone IS10 : Sur la voie C cap à l'est avant la voie UT1 (travers route de service)

→ - Zone IS11 : Sur la voie U cap à l'est entre les voies N et UT4

→ - Zone IS12 : Sur la voie N cap au sud avant la voie FN4

→ - Zone IS13 : Sur la voie E cap à l'ouest avant la voie F

→ b) Pour un départ piste 26L, 26R, 27L ou 27R :

→ - Zone IS1 : Sur la voie M cap à l'ouest travers EM6 (travers route de service)

→ - Zone IS2 : Sur la voie M cap à l'est entre les voies EM8 et BM5 (travers route de service)

→ - Zone IS5 : Sur la voie D cap à l'est avant la voie QB2

→ - Zone IS6 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB7

→ - Zone IS7 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB7

→ - Zone IS8 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB9

→ - Zone IS9 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB9

→ - Zone IS10 : Sur la voie C cap à l'est avant la voie UT1 (travers route de service)

→ - Zone IS11 : Sur la voie U cap à l'est entre les voies N et UT4

→ - Zone IS14 : Sur la voie E cap à l'est avant la voie TB2

→ - Zone IS15 : Sur la voie E cap au sud avant la voie GE7

→ - Zone IS16 : Sur la voie R cap à l'est avant la voie RT10

→ **20.3.8.2 Sur piste**

→ La nécessité d'effectuer une procédure de délestage de givre "Ice-Shedding" ou une mise en puissance sur piste doit être demandée lors de la clairance d'alignement sur cette même piste.

**20.3.9 Informations complémentaires**

**20.3.9.1 GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste)**

H24

**20.3.9.2 Report pilote estimation de freinage (AIREP)**

L'ATIS reporte l'état de surface des pistes (Runway Condition Report) en indiquant pour chaque tiers de piste, le code d'état de surface, la nature, la profondeur et l'étendue des contaminants.

Les AIREP doivent être effectués, sur les fréquences TWR en utilisant les termes consacrés : BON, MOYEN-BON, MOYEN, MOYEN-MEDIOCRE, MEDIOCRE, MOINS QUE MEDIOCRE.

***20.3.8.1 On TWY***

*The Ice-shedding areas are the following :*

*"a) For departure runway 08L, 08R, 09L or 09R :*

*- Area IS2 : On taxiway M bearing east between taxiways EM8 and BM5(abeam service road)*

*- Area IS3 : On taxiway D bearing west before taxiway BD6*

*- Area IS4 : On taxiway B bearing west before taxiway BD6*

*- Area IS6 : On taxiway Q bearing west before taxiway QB7*

*- Area IS7 : On taxiway B bearing west before taxiway QB7*

*- Area IS8 : On taxiway Q bearing west before taxiway QB9*

*- Area IS9 : On taxiway B bearing west before taxiway QB9*

*- Area IS10 : On taxiway C bearing east before taxiway UT1 (abeam service road)*

*- Area IS11 : On taxiway U bearing east between taxiways N and UT4*

*- Area IS12 : On taxiway N bearing south before taxiway FN4*

*- Area IS13 : On taxiway E bearing west before taxiway F*

*b) For departure runway 26L, 26R, 27L or 27R :*

*- Area IS1 : On taxiway M bearing west crossing EM6 (abeam service road)*

*- Area IS2 : On taxiway M bearing east between taxiways EM8 and BM5 (abeam service road)*

*- Area IS5 : On taxiway D bearing east before taxiway QB2*

*- Area IS6 : On taxiway Q bearing west before taxiway QB7*

*- Area IS7 : On taxiway B bearing west before taxiway QB7*

*- Area IS8 : On taxiway Q bearing west before taxiway QB9*

*- Area IS9 : On taxiway B bearing west before taxiway QB9*

*- Area IS10 : On taxiway C bearing east before taxiway UT1 (abeam service road)*

*- Area IS11 : On taxiway U bearing east between taxiways N and UT4*

*- Area IS14 : On taxiway E bearing east before taxiway TB2*

*- Area IS15 : On taxiway E bearing south before taxiway GE7*

*- Area IS16 : On taxiway R bearing east before taxiway RT10*

***20.3.8.2 On RWY***

*The need to perform an « Ice-shedding » procedure or a startup on RWY must be requested during the line-up clearance on this same RWY.*

***20.3.9 Additional information***

***20.3.9.1 GRF (Global Reporting Format)***

*H24*

***20.3.9.2 Pilot braking estimate report (AIREP)***

*The ATIS reports the runway surface condition (Runway Condition Report), indicating for each third of the runway, the surface condition code, the nature, depth and extent of the contaminants.*

*AIREPs must be carried out, on TWR frequencies, using the established terms : GOOD, MEDIUM-GOOD, MEDIUM, MEDIUM-Poor, Poor, LESS THAN Poor.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | |
|---|---|
| "Décélération et Contrôle Directionnel Observations".<br>*"Deceleration and Directional Control Observations".* | AIREP |
| "Décélération conforme à l'effort appliqué sur les freins. Contrôle directionnel normal".<br>*"Deceleration in compliance with the pressure put on the brakes. Normal directional contrntrol".* | Bon<br>*Good* |
| "Décélération et contrôle directionnel entre Bon et Moyen".<br>"Deceleration and directional control between Good and Medium" . | Bon à moyen<br>*Good to medium* |
| "Décélération notablement réduite comparativement à l'effort appliqué aux freins. Contrôle directionnel légèrement diminué".<br>*"Deceleration reduced in comparison with the pressure put on the brakes. Directional control slightly reduced".* | Moyen<br>*Medium* |
| "Décélération et contrôle directionnel entre Moyen et Médiocre. Risque éventuel d'aquaplaning".<br>*"Deceleration and directional control between Medium and Poor. Possible risk of aquaplaning".* | Moyen à médiocre<br>*Medium to poor* |
| *"Décélération significativement réduite comparativement à l'effort appliqué aux freins".*<br>*Contrôle directionnel pouvant être significativement réduit.*<br>*"Deceleration considerably reduced in comparison with the pressure put on the brakes.*<br>*Directional control may be considerably reduced"* . | Médiocre<br>*Poor* |
| "Décélération minimale voire inexistante comparativement à l'effort appliqué aux freins.<br>Contrôle directionnel incertain".<br>*"Minimum or no deceleration in comparison with the pressure put on the brakes.*<br>*Uncertain directional control"* . | Moins que médiocre<br>*Less than poor* |

Les équipages devront également mentionner le type avion.

A partir de deux AIREP consécutifs convergents indiquant une dégradation de l'état de freinage, les services ATS communiqueront en phonie aux équipages, les AIREP reportés en attendant que soit produit un nouveau rapport d'état de surface et la mise à jour de l'ATIS.

*The crews must also mention the type of aircraft.*

*From two convergent consecutive AIREPs indicating a degradation of the braking state, the ATS services will communicate by voice to the crews, the postponed AIREPs pending the production of a new surface condition report and the update of the ATIS.*

A partir de deux AIREP consécutifs convergents indiquant une dégradation de l'état de freinage, les services ATS communiqueront en phonie aux équipages, les AIREP reportés en attendant que soit produit un nouveau rapport d'état de surface et la mise à jour de l'ATIS.

*From two convergent consecutive AIREPs indicating a degradation of the braking state, the ATS services will communicate by voice to the crews, the postponed AIREPs pending the production of a new surface condition report and the update of the ATIS.*

**20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES**

**20.4.1 Vols d'entrainement**

Interdit .

**20.4.2 Hélicoptères**

Caractéristiques FATO et TLOF :

Voir AD 2 LFPG.16.

Conditions d'utilisation :

**VFR :** conditions VMC de jour comme de nuit : VIS : 5000 m - Plafond : 1500 ft.

**VFR Spécial :** interdit de jour comme de nuit.

**Accès de nuit**
L'hélistation n'est pas utilisable de nuit, néanmoins l'accès à la plateforme de CDG est possible en VFR. Prévoir un atterrissage sur piste avion et translation sur les voies de circulation vers un poste de stationnement avion (usuellement aires ROMEO (R) ou SIERRA (S)). Coordination préalable obligatoire avec Aéroports de Paris, identique aux opérations sur l'hélistation.

**Danger au décollage**
La présence d'un A380 au roulage sur la voie de circulation FOX-TROT (F), constitue potentiellement un obstacle mobile par la hauteur de sa dérive (25m). En cas de besoin de lever le doute, demander au contrôle si un A380 roule sur la voie de circulation FOX-TROT (F).

Voir VAC HELISTATIONS et AD 1.3

**20.4.3 Planeurs**

Aucun.

**20.4.4 ULM**

Aucun.

**20.4.5 Aéronefs d'état**

Aucun.

***20.4 SPECIFIC ACTIVITIES***

***20.4.1 Training flights***

*Prohibited.*

***20.4.2 Helicopters***

*FATO and TLOF characteristics :*

*See AD 2 LFPG.16.*

*Instructions for use :*

***VFR :*** *VMC conditions day or night. VIS : 5000 m - Ceiling : 1500 ft*

***Special VFR :*** *not available day and night.*

***Night access***
*The use of the FATO is not permitted at night, nevertheless the access to CDG airport is possible in VFR. Expect landing on a ACFT runway and then translating towards a plane parking stand (usually ROMEO (R) or SIERRA (S) areas) . Prior coordination with Aéroports de Paris mandatory, identically to operations on the helistation.*

***Danger during take-off***
*The presence of an A380 taxiing on taxiway FOX-TROT (F) is a potential danger due to the height of its vertical stabilizer (25m). In case of any doubt, ask ATC if an A380 is taxiing on taxiway FOX-TROT (F).*

*See VAC HELISTATIONS and AD 1.3*

***20.4.3 Gliders***

*NIL.*

***20.4.4 Microlight Unit***

*NIL.*

***20.4.5 State aircrafts***

*NIL.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.5 REDUCTION DE LA VALEUR DES SEPARATIONS RADAR EN APPROCHE**

A PARIS - CHARLE DE GAULLE, la séparation minimale radar peut être réduite à 2,5 Nm :

- Entre deux aéronefs en approche finale lorsque l'aéronef qui précède appartient à une catégorie de turbulence de sillage inférieure ou égale à la catégorie de l'aéronef qui suit,

- La séparation réduite ne s'applique pas derrière les avions gros porteurs et de type B757 et A380.

***20.5 REDUCTION RADAR SEPARATION ON FINAL APPROACH***

*At PARIS CHARLES DE GAULLE Airport, the minimum radar separation on final approach may be reduced to 2,5 NM provided that :*

*- the leading aircraft's weight category according to the wake turbulence classification is the same as or less than that of the category of the ACFT following it,*

*- reduced separation does not apply when following heavy ACFT and B757 and A380 type.*

**20.6 MANOEUVRES A VUE (MVL) SUR DOUBLET**

Les minimums des manœuvres à vues (MVL) publiés ne concernent que les changements d'axe entre les pistes de chaque doublet.

Piste 08R → 08L ou 08L → 08R et 26L → 26R ou 26R → 26L

Piste 09L → 09R ou 09R → 09L et 27L → 27R ou 27R → 27L

Ne pas overshooter au-delà de l'axe de la piste d'atterrissage.

***20.6 CIRCLING ON CLOSE PARALLEL RUNWAYS***

*The published AD MNM (circling) are to be considered only for axis changes between each close parallel runways.*

*RWY 08R → 08L or 08L → 08R and 26L → 26R or 26R → 26L*

*RWY 09L → 09R or 09R → 09L and 27L → 27R or 27R → 27L*

*Do not overshoot landing RWY centerline.*

**20.7 ENTRAINEMENT AUX APPROCHES DE PRECISION DE CATEGORIE III ET AUX ATTERRISSAGES AUTOMATIQUES EN DEHORS DU CADRE DE PROTECTION DES LVP**

**20.7.1 Principe d'utilisation**

L'entraînement aux approches de précision de CAT III et aux atterrissages automatiques, en dehors du cadre des LVP, est possible sur l'aéroport de PARIS - CHARLES DE GAULLE.
Les pilotes effectuent leur demande au premier contact avec l'approche CDG. Si certaines circonstances l'exigent (sécurité, trafic…), le contrôle pourra toutefois refuser cette demande ou interrompre la procédure en cours.

***20.7 TRAINING IN CATEGORIE III PRECISION APPROACHES AND AUTOMATIC LANDING OUTSIDE DES LVP PROTECTION SCOPE***

***20.7.1 Principle***

*Training in CAT III precision approaches and automatic landing outside the LVP protection scope, is possible on PARIS CHARLES DE GAULLE airport.*
*Pilots shall ask on first contact with De Gaulle appoach. if so required by certain circumstances (safety, traffic...), ATC may however reject such request or interrupt the current procedure.*

**20.7.2 Conditions météorologiques**

Les entraînements sont possibles uniquement lorsque les conditions suivantes sont réunies :

Visibilité horizontales > 5 km

Plafond > 600 pieds

Nota : Le pilote devra vérifier que les conditions météorologiques lui permettent une reprise en pilotage manuel de l'avion à tout moment.

***20.7.2 Meteorological conditions***

*Training is possible only when the following conditions are met :*

*- horizontal visibility > 5 km*

*- ceiling > 600 feet*

*Note : The pilot shall check that MET conditions allow him to return to aircraft handling at any time.*

**20.8 CLAIRANCE DE SEPARATION VISUELLE**

Lorsque la séparation radar minimale entre deux aéronefs établis en finale au sein du même doublet risque de ne plus être maintenue, le contrôleur peut proposer une clairance de séparation visuelle à l'aéronef rattrapant celui qui le précède.

Les conditions d'application de cette séparation visuelle sont :

- De jour;

- Le pilote voit l'aéronef précédent;

- Le pilote voit le terrain.

S'il accepte la clairance de séparation visuelle, le pilote devient alors responsable de sa séparation avec le précédent, le contrôleur transmettant un message d'avertissement du risque de turbulence de sillage.

S'il perd le visuel du précédent ou s'il est établi qu'une séparation supplémentaire est nécessaire, l'équipage en informe l'organisme ATC, en précisant ses besoins.

Le contrôleur continue d'assurer une surveillance radar et reste responsable des séparations sur piste.

Nota : Afin d'éviter tout rapprochement avec un aéronef en approche parallèle simultanée, l'équipage qui maintient une séparation visuelle veille à ne pas dévier de l'axe de piste.

***20.8 VISUAL SEPARATION CLEARANCE***

*When there is a risk that the minimum required radar separation between two aircraft established on the same final approach can no longer be maintained, a controller may suggest a visual separation clearance to the aircraft which isclosing in on a preceding aircraft.*

*The conditions for applying this visual separation are :*

*- Daytime*

*- The pilot can see the preceding aircraft*

*- The pilot can see the airfield*

*If he accepts the visual separation clearance, the pilot is then responsible for his separation from the preceding aircraft; the controller will issue a wake turbulence risk warning.*

*If the pilot loses sight of the preceding aircraft, or if an additional separation clearance is judged necessary, the pilot will contact ATC to communicate his requirements.*

*Throughout, the controller continues to monitor the radar, and remains responsible for separation on the runway.*

*N.B : To avoid any possible conflict with aircraft on simultaneous parallel approach, a crew maintaining visual separation must not deviate from the runway center line.*

**20.9 PROCEDURES D'UTILISATION DU MODE S AU SOL**

**20.9.1 Introduction**

L'aérodrome de PARIS CHARLES DE GAULLE est équipé d'un système de multi-latération utilisant le transpondeur Mode S, améliorant la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements à la surface.

***20.9 PROCEDURES FOR USE OF MODE S ON THE GROUND***

***20.9.1 Introduction***

*A multi-lateration system is installed at PARIS CHARLES DE GAULLE aerodrome. This system using the Mode S transponder improves the accuracy and the reliability of the ground movement monitoring system.*

**20.9.2 Procédure à appliquer par les pilotes**

***20.9.2 Procedure to be applied by pilots***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.9.2.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S**

Les compagnies aériennes opérant à CDG doivent s'assurer que les aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S sont en mesure de l'utiliser au sol.

Le pilote applique les procédures suivantes :

a) Aéronef au départ : au moment de demander la clairance de refoulement ou à défaut, la clairance de roulage d'un poste de stationnement :

- Saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur l'indicatif du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW123, AFR456, SAS945) et en l'absence d'indicatif de vol, l'immatriculation de l'aéronef.

- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé,

- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible,

- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY,

- Afficher le code Mode A assigné par le contrôle.

b) Aéronef à l'arrivée : après l'atterrissage jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- Conserver XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé,

- Conserver le mode AUTO si la fonction est disponible,

- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY,

- Maintenir l'affichage du code Mode A assigné par le contrôle.

Quand l'aéronef est à l'arrêt au poste de stationnement :

- Sélectionner OFF ou STDBY.

c) Autres cas d'aéronef en déplacement :

- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé,

- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible,

- Afficher le code Mode A 2000,

- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.

**20.9.2.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur Mode S ou transpondeur Mode S indisponible**

Le pilote d'un aéronef non équipé d'un transpondeur Mode S ou équipé d'un transpondeur Mode S indisponible, applique la procédure suivante :

a) Aéronef au départ : maintenir le transpondeur Mode A + C sur OFF jusqu'à l'alignement.

b) Aéronef à l'arrivée : mettre le transpondeur Mode A + C sur OFF dès que l'aéronef a dégagé la piste.

c) Autres cas d'aéronef en déplacement : maintenir le transpondeur Mode A + C sur OFF pendant tout le déplacement.

***20.9.2.1 Aircraft equipped with Mode S tranponder***

*Aircraft operators intending to use LFPG airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.*

*Pilot shall comply with the following procedure :*

*a) For outbound aircraft : pon request for pushback or taxiing from a parking stand whichever comes first :*

*- Enter, using either the FMS mode or the transponder control unit, the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g : BAW123, AFR456, SAS945) and in the absence of flight identification, the aircraft registration.*

*- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model,*

*- Select AUTO mode if function available,*

*- Do not select the OFF or STDBY functions,*

*- Set Mode A code assigned by ATC.*

*b) For inbound aircraft : after landing and until complete standstill at parking stand :*

*- Maintain XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model selected,*

*- Maintain AUTO mode selected if function available,*

*- Do not select the OFF and STDBY functions,*

*- Maintain Mode A code assigned by ATC.*

*When the aircraft is at standstill at parking position :*

*- Select OFF or STDBY.*

*c) Other cases of taxiing aircraft :*

*- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model,*

*- Select AUTO mode if function available,*

*- Set Mode A code to 2000,*

*- Do not select the OFF and STDBY functions.*

***20.9.2.2 Aircraft not equipped with mode S transponder or with an unserviceable Mode S transponder***

*Pilot of aircraft not equipped with a Mode S transponder or equipped with an unserviceable Mode S transponder, shall comply with the following procedure :*

*a) For outbound aircraft : maintain the Mode A + C transponder in the "OFF" position until lining up.*

*b) For inbound aircraft : set the Mode A + C transponder to OFF as soon as runway is vacated.*

*c) Other cases of taxiing aircraft : maintain the Mode A + C transponder in the "OFF" position all through taxiing.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Arrêté du 06 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Arrêté du 06 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

Le non respect des dispositions de ces arrêtés, reprises ci-dessous (2.21.1 à 2.21.5) peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

*French ministerial order of September 20th, 2011 restricting the operation of Paris-Charles-de-Gaulle airport.*

*French ministerial order of february 18th, 2003 introducing operating restrictions by creating environment protection airspace (VPE) at Paris-Charles-de-Gaulle airport.*

*French ministerial order of November 06, 2003 introducing night-time operating restrictions of aircraft exceeding a noise threshold on take-off or landing at the Paris-Charles-de-Gaulle airport.*

*French ministerial order of November 06, 2003 prohibiting between 00:00 and 05:00, take-offs of unscheduled aircraft during the said hourly period at Paris-Charles-de-Gaulle airport.*

*French ministerial order of July 28, 2023 concerns the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget aerodromes.*

*Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (2.21.1 to 2.21.5) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.*

**21.1 Restrictions liées aux performances acoustiques** ***21.1 Restrictions on acoustic performance***

**21.1.1 Définitions** ***21.1.1 Definitions***

On désigne par :

- " Exploitant" : l'exploitant technique d'un aéronef ;

- " Annexe 16 " : annexe à la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volume I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion ;

- " Chapitre 2 " et " Chapitre 3 " : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;

- " Marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs ou de turbopropulseurs " : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3, pour chacun des trois points de mesure définis dans l'annexe 16.

*Referred as :*

*- " Operator " : aircraft technical operator ;*

*- " Annex 16 " : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07, 1944, entitled "Protection of the Environment (Volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of aircraft noise and aircraft engine emissions ;*

*- " Chapter 2" and "Chapter 3" : respectively Chapter 2 and Chapter 3 of Annex 16, Volume 1, Part II ;*

*- " Cumulative margin of a jet engine aircraft or propeller aircraft ": the sum of the between the certified noise level and the permissible limit defined in Chapter 3, for each of the three measurement points defined in Appendix 16.*

**21.1.2 Restrictions applicables** ***21.1.2 Applicable restrictions***

• Restriction permanente d'accès pour les aéronefs chapitre 2 :

Les aéronefs certifiés chapitre 2 sont interdits.

• Restriction permanente d'accès pour les aéronefs chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB :

Les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB, sont interdits.

• Restriction d'accès de nuit pour les appareils certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB :

Les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent :

- Atterrir entre 22h00 et 06h00, heures locales ;

- Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22h00 et 06h00, heures locales.

• Restriction de nuit pour les appareils dépassant un certain niveau de bruit :

Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, est supérieur à la valeur de 99 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement, en vue de son décollage, entre 00h00 et 04h59, heures locales.

Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, est supérieur à la valeur de 104,5 EPNdB ne peut atterrir entre 00h30 et 05h29, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.

Un exploitant qui en fait la demande peut obtenir l'autorisation d'opérer des mouvements d'aéronefs dans les plages horaires visées dès lors qu'une méthode de conduite de vol reproductible permet un impact environnemental reconnu par le ministre chargé de l'aviation civile équivalent à celui d'un avion dont la valeur de certification acoustique ne dépasserait pas les valeurs fixées ci-dessus (99 EPNdB ou 104.5 EPNdB suivant le cas).

*• Permanent access restriction for Chapter 2 certified aircraft :*

*Chapter 2 certified Aircraft are prohibited.*

*• Permanent access restriction for chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 5 EPNdB :*

*Chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 5 EPNdB are prohibited.*

*• Access restriction for chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 10 EPNdB :*

*Chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 10 EPNdB may not :*

*- Land between 22:00 and 06:00, local time ;*

*- Leave the parking stand, in order to take-off, between 22:00 and 06:00, local time.*

*• Restriction at night for aircraft exceeding certain noise levels :*

*No aircraft with a noise level certified at the so-called overflight point, as defined in the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, higher than 99 EPNdB may leave the parking stand to take-off from Paris-Charles de Gaulle airport between 00:00 and 04:59, local time.*

*No aircraft with a noise level certified at the so-called approach point, as defined in the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, higher than 104.5 EPNdB may land at Paris-Charles de Gaulle airport to arrive at the apron between 00:30 and 05:29, local time.*

*An operator who makes the request may obtain authorization to operate aircraft during these time periods if a reproducible method of conducting the flight permits an environmental impact that is recognized by the French Minister for Civil Aviation as equivalent to that of an aircraft with an acoustic certification value not exceeding the values defined above (99 EPNdB or 104.5 EPNdB depending on the case).*

**21.1.3 Exempions / Dérogations** ***21.1.3 Exemptions / Waivers***

• Exemptions :

Les dispositions du 2.21.1.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

*• Exemptions :*

*The provisions specified in paragraphs 2.21.1.2. do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :*

- Aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ;
- Aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ;
- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

• Dérogations :

- L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux règles définies au 2.21.1.2. ;
- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.1.2. que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;
- L'organisme de contrôle peut, pour des motifs de sécurité du vol, délivrer des clairances dérogeant aux règles définies au 2.21.1.2. ;
- Les dérogations aux règles définies au 2.21.1.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

**21.2 Procédures opérationnelles**

**21.2.1 Consignes générales pour les procédures**

Les restrictions applicables en matière de circulation aérienne à CDG sont de trois types :

- restrictions d'utilisation de certaines procédures de départ ;
- obligation de suivi de certaines procédures de départ ;
- obligation de conduire le vol à l'intérieur des volumes de protection environnementale (VPE).

**21.2.2 Procédures opérationnelles au départ et à l'arrivée**

**21.2.2.1 Procédures opérationnelles au départ**

• Procédures opérationnelles de décollage à moindre bruit :

Les procédures opérationnelles de décollage à moindre bruit suivantes doivent être appliquées par les pilotes au départ de l'aéroport de CDG.

La montée initiale doit être conduite selon la procédure NADP1 telle que décrite dans la Doc 8168 de l'OACI.

Lorsque cela est compatible avec les performances de l'aéronef et les procédures d'exploitation, la trajectoire préconisée est la suivante :

| Entre Décollage et 1500 ft<br>(Au-dessus du niveau de l'aérodrome)<br>*Between Take-Off and 1500 ft*<br>*(Above Aerodrome Level)* | Entre 1500 ft et 3000 ft<br>(Au-dessus du niveau de l'aérodrome)<br>*Between 1500 ft and 3000 ft*<br>*(Above Aerodrome Level)* | A 3000 ft<br>(Au-dessus du niveau de l'aérodrome)<br>*At 3000 ft*<br>*(Above Aerodrome Level)* |
|---|---|---|
| Puissance de décollage<br>Montée à V2 + 10 à 20 kt<br>Volets et becs en configuration décollage<br>*Take Off Power*<br>*Climb at V2 + 10 to 20 kt*<br>*Flaps and slats in Take Off configuration* | Puissance de montée maximale<br>Montée à V2 + 10 à 20 kt<br>Volets et becs en configuration décollage<br>*Maximum climb power*<br>*Climb at V2 + 10 to 20 kt*<br>*Flaps and slats in Take Off configuration* | Après NADP1, poursuivre l'accélération vers 250 kt maximum tout en conservant une pente de montée positive, et en ajustant la rétractation progressive des dispositifs hypersustentateurs.<br>*After NADP1, continue acceleration to 250 kt maximum while keeping a positive climb gradient, and adjusting progressive retraction of high-lift devices.* |

Si cette trajectoire ne peut pas être suivie, les équipages doivent en informer le contrôle aérien avant de pénétrer la piste.

• Obligation de suivi de la trajectoire initiale de départ :

Sauf impératif de sécurité ou de contrôle, les pilotes des appareils munis de turboréacteurs sont tenus de suivre la partie initiale de la trajectoire standard de départ publiée dans les publications d'information aéronautique :

- sauf raccordement SID 6Z , jusqu'à une distance de 11 miles nautiques de la balise DME PGS pour les décollages en pistes 26L et 26R, et 6,1 NM de la balise DME CGN pour les décollages en pistes 27R et 27L, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060 ;
- jusqu'à une distance de 8,2 NM CGN pour les décollages en pistes 09L et 09R, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060 ;
- jusqu'à une distance de 4,6 NM PGS pour les décollages en pistes 08L et 08R, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060.

Ce suivi sera effectué avec la plus grande précision. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux avions à hélices entre 0600 et 2315, heures de départs de l'aire de stationnement.

• Restrictions d'utilisation de certaines procédures :

- Face à l'Ouest, les procédures de décollage situées dans l'axe des pistes ne peuvent être utilisées que par des appareils respectant une pente minimale de montée de 6,5%. En cas d'impossibilité de respecter cette pente aviser DE GAULLE PREVOL.

*- Aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*
*- Aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*
*- Military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*
*- Aircraft performing state flights.*

*• Waivers :*

*- Obtaining clearance to proceed from air traffic control is not equivalent to exemption from any of the rules defined in § 2.21.1.2. ;*
*- The captain may only waive the rules defined in § 2.21.1.2. if he deems it necessary for the sake of flight safety ;*
*- ATC unit may, for flight safety reasons, issue clearances waivering the rules defined in § 2.21.1.2. ;*
*- Waivers to 2.21.1.2. provisions can be exceptionally granted by the Director of DGAC (General directorate of civil aviation).*

***21.2 Operational procedures***

***21.2.1 General instructions for procedures***

*Three types of restrictions apply to air traffic at CDG :*

*- restrictions on the use of certain departure procedures;*
*- obligation to monitor certain departure procedures;*
*- obligation to conduct the flight within the environmental protection volumes (Volumes de Protection Environnementale - VPE).*

***21.2.2 Operational procedures on departure and on arrival***

***21.2.2.1 Operational procedures on departure***

*• Operational take-off procedures producing least noise :*

*The following operational take-off procedures for minimum noise must be followed by pilots on departure from CDG airport.*

*Initial climb shall be conducted according to NADP1 procedure, as described in ICAO Doc 8168.*

*Whenever compatible with aircraft performance and operational procedures, the recommended trajectory is the following :*

*If this trajectory cannot be followed, pilots shall notify air traffic control before entering the runway.*

*• Obligation to follow the initial take-off path :*

*Unless for reasons of safety or control, pilots of aircraft with turbo-jet engines are required to follow the initial part of the standard take-off path published in the Aeronautical Information Publications:*

*- unless joining SID 6Z , until they are at a distance of 11 nautical miles from the DME PGS beacon for take-offs from runways 26L and 26R; or of 6.1 NM from the DME CGN beacon for take-offs from runways 27R and 27L. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060;*
*- until they are at a distance of 8.2 NM CGN for take-offs from runways 09L and 09R. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060;*
*- until they are at a distance of 4.6 NM PGS for take-offs from runways 08L and 08R. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060.*

*These rules shall be followed punctiliously. The restrictions do not apply to propeller-driven aircraft leaving the apron between 0600 and 2315.*

*• Restrictions on the use of certain procedures :*

*- Westbound, the procedures for a take-off running along a runway axis may only be used by aircraft climbing at a gradient of at least 6.5%. If it is not possible to climb at this gradient, notify DE GAULLE Delivery.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

- Face à l'ouest, entre 00h00 et 05h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement, les départs suivent des trajectoires particulières (décrites dans AD2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI -INSTR 01) en vue de réduire les nuisances sonores.

**21.2.2.2 Procédures opérationnelles à l'arrivée**

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

**21.2.2.2.1 Restrictions d'utilisation de certaines procédures**

Toute utilisation de procédure d'arrivée à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en configuration face à l'est, en provenance du sud-est, et passant au sud de la plate-forme à partir du point MOSUD est interdite dès lors qu'elle s'effectuerait avec un passage audit point MOSUD entre 22h20 et 07h00, heures locale.

**21.2.2.2.2 CDO 75**

La CDO75 est un concept opérationnel qui vise à réduire les nuisances sonores via l'exécution d'une descente sans palier sous 7500 ft au-dessus de l'altitude de l'aéroport.

Les critères retenus par Eurocontrol sont les suivants pour considérer un vol en CDO75 :

• Aucun palier de plus de 20 secondes (à l'exclusion du palier d'approche intermédiaire jusqu'à 30 secondes).

• Un palier est défini comme toute étape de l'approche avec une vitesse verticale inférieure à 300 ft/min.

Pour un aéronef à l'arrivée, tout équipage qui reçoit du contrôle d'approche, une instruction de descente continue, ou une instruction affranchissant explicitement les pilotes de contraintes de taux de descente, doit s'efforcer d'exécuter une CDO 75.

**21.2.2.2.3 Procédures d'approche initiale "Night"**

• Restrictions d'utilisation :

Toutes les procédures d'approche initiale "Night" sont strictement interdites en dehors du créneau 00h30 – 05h00 (heure locale), heure de passage IAF.

Elles ne sont utilisables que sur instruction ATC et dans le créneau 00h30 – 05h00 (heure locale).

A tout moment, durant ce créneau, les procédures "Night" peuvent être suspendues par les services ATS.

Ne pas dépasser l'axe d'approche finale à l'interception :

Tout équipage qui détecterait le risque d'un dépassement du localizer au passage de l'IF en fin de procédure Night :

- n'est pas autorisé à exécuter une procédure Night

- et doit se signaler à l'ATC dès le survol de l'IAF.

• Guidage radar :

Le guidage radar des aéronefs en procédure "Night" reste possible à tout moment, pour les besoins du séquencement des arrivées par exemple.

En pareille situation, conserver impérativement les points de la procédure "Night" dans le système de navigation (FMS), afin de pouvoir ensuite rejoindre la procédure "Night" en cas d'instruction ATC en direct-to.

Niveaux et vitesses en approche Night :

Les niveaux et vitesses sont soumis à instruction du contrôle.

Une fois autorisé à descendre vers 4000 ( ou 5000 ) pieds QNH :

- l'équipage s'efforce de mettre en œuvre une descente aussi continue que possible, afin de minimiser les paliers avant la descente finale et de réaliser une CDO 75 (voir § 21.2.2.2.) : de préférence, le mode "VNAV" plutôt que le mode "Level Change" par exemple.

- en particulier, même après l'instruction du contrôle, le début de la descente en fin de STAR et sur la procédure Night, reste à la discrétion de l'équipage et peut même être retardé de manière à mettre en œuvre une descente continue jusqu'à l'interception du segment d'approche finale (capture du glide en ILS).

- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien controlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.

**21.2.2.4 Utilisation des trainées des avions**

Dans le respect de la sécurité et des consignes de stabilisation, lorsque les performances de leur aéronef le permettent, les pilotes sont invités à retarder la sortie du train d'atterrissage à 2000 ft AGL afin de participer à l'atténuation des nuisances phoniques.

**21.2.3 Volumes de protection environnementale (VPE)**

On désigne par :

*- Westbound, departures leaving the apron between 00:00 and 05:00 (local time) follow specific paths (described in AD2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI -INSTR 01) in order to reduce noise pollution.*

***21.2.2.2 Operational procedures on arrival***

*Pilots are to perform their approach so as to maintain the last altitude assigned by ATS until interception of glide path. After the interception the final approach must be effected so as not to fly beneath this plan.*

***21.2.2.2.1 Restricrtions on the use of certain procedures***

*Any use of an arrival procedure at Paris-Charles de Gaulle airport in the eastbound configuration, coming from the south-east and traveling south of the platform, is prohibited from the point MOSUD during a window for MOSUD overflight between 22:20 and 07:00 local time.*

***21.2.2.2.2 CDO 75***

*CDO75 is an operational concept that aims at reducing noise pollution via the carrying out of the descent without level leg below 7500 ft above airport altitude.*

*Criteria retained by Eurocontrol to consider a flightpath as a CDO 75, are as follows :*

*• No level leg lasting more than 20 seconds (except level leg before the final descent until 30 seconds).*

*• A level leg is referred as any flight leg with vertical speed less than 300 ft/min.*

*For an arriving aircraft, any flightcrew that has been issued by approach control, an instruction allowing a continuous descent, or an instruction explicitly freeing pilots from constraints on rates of descent, is expected to endeavour to carry out a CDO 75.*

***21.2.2.2.3 Initial approach procedures "Night"***

*• Restrictions on use:*

*All the procedures for an initial approach "Night" are strictly prohibited when the IAF overflight is outside the window 00:30 – 05:00 (local time).*

*They may be used only with ATC clearance and within the window 00:30 – 05:00 (local time).*

*The "Night" procedures may be suspended at any time during this period by the ATC services.*

*Do not overshoot final approach course while intercepting:*

*Any crew that identifies a risk of overshooting the localizer when crossing the IF at the end of the "Night" procedure:*

*- is not authorized to carry out a "Night" procedure*

*- and must indicate to the ATC when it flies over the IAF.*

*• Radar vectoring:*

*Radar vectoring of aircraft using the "Night" procedure remains possible at all times, for the purposes of arrival sequencing for instance.*

*In such a situation, you must retain the points for the "Night" procedure in the navigation system (FMS), so you can revert later to the "Night" procedure in the event of a "direct to" ATC instruction.*

*Levels and speeds for a «Night» approach:*

*Levels and speeds are subject to ATC instructions.*

*Once authorized to descend to 4000 (or 5000) feet QNH:*

*- the crew aims to make a descent as gradual as possible, in order to minimize level legs before the final descent and to carry out a CDO 75 (see§ 21.2.2.2.) : "VNAV" rather than "Level Change" mode where possible, for example.*

*- in particular, even after ATC instruction, the start of the descent at the end of STAR and on Night procedure, remains at flightcrew's discretion, and may even be delayed in order to carry out a continuous descent until the interception of final approach segment (glide capture on ILS).*

*- the crew is responsible for maintaining its flight in controlled air space (Paris class A TMA) and must comply with the level constraints published for the IAF.*

***21.2.2.4 Use of drag***

*While ensuring safety and complying with stabilisation instructions, and when ACFT performances allow, pilots are invited to delay the landing gear extension until 2000 ft AGL for noise abatement reasons.*

***21.2.3 Environment protection airspaces (VPE)***

*Referred as :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

- " Volume de protection environnementale " : un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales ;

- " Limites de sortie " : partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut sortir du volume ;

- " Limites d'entrée " : partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont décrits dans les publications aéronautiques suivantes :

*- " Environment protection airspace ": an airspace section associated to a departure or arrival procedure, notified to users through the Aeronautical Information Service, in which the flight shall be contained for environmental reasons ;*

*- " Exit limits " : section of lateral limits in the environment protection airspace, in which the flight can leave the environment protection airspace ;*

*- " Entry limits " : section of lateral limits in the environment protection airspace, in which the flight can enter the environment protection airspace ;*

*The captain of an aircraft flying according to the instrument flight rules conducts his/her flight within the environmental protection volume associated with the procedure that the Air traffic control authority has declared to be in use.*

*The relevant procedures and their associated environmental protection volumes are described in the following Aeronautical Information Publications and in the appendix attached to this Ministerial Order :*

| **Procédures** *Procedures* | **AIP FRANCE procédures** *See AIP FRANCE* | **Volumes de protection environnementale** *Volume of environmental protection* |
|---|---|---|
| Départ/ *Departure* RWY 08R-08L | AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI | AD 2 LFPG SID RWY08 VPE DEP |
| Départ/ *Departure* RWY 09R-09L | AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI | AD 2 LFPG SID RWY09 VPE DEP |
| Départ/ *Departure* RWY 26R-26L | AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI | AD 2 LFPG SID RWY26 VPE DEP |
| Départ/ *Departure* RWY 27R-27L | AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI | AD 2 LFPG SID RWY27 VPE DEP |
| Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 08R | AD2 LFPG IAC RWY08R FNA ILS CAT 123 LOC | AD2 LFPG STAR RWY08R VPE DEP |
| Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 09L | AD2 LFPG IAC RWY09L FNA ILS CAT 123 LOC | AD2 LFPG STAR RWY09L VPE DEP |
| Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 26L | AD2 LFPG IAC RWY26L FNA ILS CAT 123 LOC | AD2 LFPG STAR RWY26L VPE DEP |
| Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 27R | AD2 LFPG IAC RWY27R FNA ILS CAT 123 LOC | AD2 LFPG STAR RWY27R VPE DEP |

Lorsque un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initial, le commandant de bord n'est plus tenu de conduire son vol à l'intérieur de ce volume dès lors qu'il a atteint les limites de « sortie » ou bien la limite supérieure définie (FL060).

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure d'arrivée ILS, le commandant de bord est tenu de pénétrer dans ce volume par les limites d'« entrée ».

*When an environmental protection volume is associated with an initial departure procedure, the captain is no longer required to conduct the flight within this volume once the aircraft has reached either the "exit" limits or the upper defined limit (FL060).*

*When an environmental protection volume is associated with an ILS arrival procedure, the captain is required to enter the volume within the "entry" limits.*

**21.2.4 Exemptions / Dérogations**

*21.2.4 Exemptions / Waivers*

• Exemptions :

*• Exemptions :*

Les dispositions du 2.21.2.2.1. et du 2.21.2.2.2.1. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

*The provisions specified in paragraphs 2.21.2.2.1. and 2.21.2.2.2.1. do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :*

- Aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

*- Aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ;

*- Aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*

- Aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L6100-1 du code des transports ;

*- Military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*

- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

*- Aircraft performing state flights.*

Les dispositions du 2.21.2.2.1. ne s'appliquent pas aux avions à hélices entre 06h00 et 22h00, heures locales de départ du point de stationnement en vue d'un décollage.

*Provisions specified in paragraph 2.21.2.2.1. do not apply to propeller-driven aircraft leaving the parking stand for take-off between 06:00 and 22:00.*

Les dispositions du 2.21.2.3. relatives aux volumes de protection environnementale associées aux procédures de départ initial, prévues dans ce paragraphe, ne s'appliquent pas aux avions à hélices de 06h00 à 23h15, heures locales de départ de l'aire de stationnement, sauf en l'absence de procédures spécifiques pour ces avions.

*Provisions specified in paragraph 2.21.2.3. relating to the environmental protection volumes associated with the initial departure procedures set out in this paragraph do not apply to propeller-driven aircraft that leave the apron between 6:00 and 23:15 (local time), unless there are no specific procedures for these aircraft.*

• Dérogations :

*• Waivers :*

Le commandant de bord peut déroger aux règles définies au 2.21.2.2. que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

*The captain may only waive the rules defined in paragraphs 2.21.2.2. unless he deems it necessary for the sake of flight safety or if he has received an air traffic control instruction issued from the ATC unit for flight safety reasons.*

Des dérogations aux règles définies aux 2.21.2.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le Directeur général de l'aviation civile.

*Waivers to 2.21.2.2. provisions can be exceptionally granted by the Director of DGAC (General directorate of civil aviation).*

**21.3 Utilisation des APU**

***21.3 APU restrictions***

**21.3.1 Définitions**

***21.3.1 Definitions***

" Moyens de substitution " : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

*" Alternative means " : fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

**21.3.2 Utilisations des moyens de substitution**

***21.3.2 Use of alternative devices***

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**21.3.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-Chauffage ;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 tonnes ;

- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 tonnes.

***21.3.3 Departing flights***

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to the TOBT, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning/heating ;*

*- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW < 140t ;*

*- 60 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW > 140t.*

**21.3.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 tonnes ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 tonnes.

***21.3.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices supplying power and air conditioning/heating, and during the necessary plug in time of the alternative devices ;*

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW < 140t ;*

*- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW > 140t.*

**21.3.5 Exemptions / dérogations**

• Exemptions :

Les dispositions du § 2.21.3.2 to 2.21.3.4 ne s'appliquent pas aux aéronefs suivants :

- Aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;

- Aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public ;

- Aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

• Dérogations :

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles fixées au 2.21.3.3. et 2.21.3.4. que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

***21.3.5 Exemptions / Waivers***

*• Exemptions :*

*The provisions of § 2.21.3.2 to 2.21.3.4 do not apply to :*

*- Aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

*- Aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*

*- Military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*

*- Aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

*• Waivers :*

*The captain may only waive the rules defined in § 2.21.3.3 and 2.21.3.4 if he deems it necessary for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

**21.4 Restrictions liées aux créneaux horaires**

***21.4 Slot restrictions***

**21.4.1 Restrictions applicables**

Le décollage d'un aéronef est interdit entre 00h00 et 04h59, heures locales de départ du point de stationnement, si ce décollage n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau de départ (par COHOR) dans ladite plage horaire le jour en question.

***21.4.1 Applicable restrictions***

*Aircraft are not allowed to leave the parking stand between 00:00 and 04:59 local time to take-off from the platform, unless they have been allotted a time slot (by COHOR, French association time slot coordinator) for departure within this period on the day in question.*

**21.4.2 Exemptions / Dérogations**

• Exemptions :

Les dispositions du 2.21.4.1. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- Aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ;

- Aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ;

- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

• Dérogations :

L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux règles définies au 2.21.4.1.

***21.4.2 Exemptions / Waivers***

*• Exemptions :*

*The provisions specified in paragraphs 2.21.4.1. do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :*

*- Aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

*- Aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*

*- Military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*

*- Aircraft performing state flights.*

*• Waivers :*

*Obtaining clearance to proceed from air traffic control is not equivalent to exemption from any of the rules defined in § 2.21.4.1.*

**21.5 Autres mesures environnementales**

***21.5 Other environmental measures***

**21.5.1 Inverseur de poussée**

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée seront limités au ralenti entre 22h00 et 05h00 heures locales, excepté pour des impératifs opérationnels et de sécurité.

**21.5.2 Essais moteurs**

Les essais de moteurs ne peuvent être effectués qu'à des emplacements déterminés et suivant des modalités définies par Aéroports de Paris.

On désigne par 'essais de moteurs' toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.

Aucun essai ne peut être effectué entre 22h00 et 06h00, heures locales.

**21.5.3 Dérogations**

Des dérogations aux règles définies au 2.21.5.2. peuvent être accordées entre 22h00 et 23h00 d'une part et 05h00 et 06h00 d'autre part, heures locales, dans des circonstances exceptionnelles pour des raisons tenant à la sécurité des vols, par le ministre chargé de l'aviation civile, après demande du responsable du vol, propriétaire, exploitant technique ou commercial de l'aéronef.

***21.5.1 Reverse Thrust***

*On landing, reverse thrust should not be used beyond idle power between 22h00 and 05h00 local time, except for safety or operational requirements.*

***21.5.2 Engines testing***

*Engines may be tested at predetermined points and in accordance with procedures as defined by Aéroports de Paris.*

*"Engines testing" means all operations carried out an aircraft which is stationary with its engines going for more than 5 minutes at a power setting greater than power used for starting engines or taxiing.*

*The testing of engines cannot be carried out from 2200 to 0600 local time.*

***21.5.3 Waivers***

*Derogations to the rules defined in § 2.21.5.2. can be granted from firstly 2200 to 2300 and secondly from 0500 to 0600 local time, under exceptional circumstances for flight safety, by the minister in charge of civil aviation, requested by the flight supervisor or the aircraft owner or the technical operator or the commercial operator.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPG.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

## 22.1 GENERALITES

### 22.1.1 Domaine d'application

Les procédures d'approche initiale (INA) débutent au point d'approche initiale (IAF) et s'achèvent sur un repère spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche initiale.

### 22.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Les départs initiaux sont protégés en navigation conventionnelle et en RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME avec WP à anticiper ou à survoler.

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

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

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

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

### 22.1.3 Guidage RADAR

Les altitudes minimales de guidage et les limites latérales des aires associées sont décrites en AD 2 LFPG MVA 01/LFPO MVA 01

Coordonnées de la MVA à 1500 ft AMSL :

| | Latitude | Longitude |
|---|---|---|
| 1 | 48°57'34.782"N | 002°15'03.079"E |
| 2 | 49°02'11.157"N | 002°26'56.255"E |
| 3 | 49°02'41.234"N | 002°34'31.726"E |
| 4 | 49°02'05.176"N | 002°39'37.855"E |
| 5 | 49°00'56.682"N | 002°42'58.754"E |
| 6 | 48°59'45.039"N | 002°43'38.108"E |
| 7 | 48°57'19.575"N | 002°43'45.360"E |
| 8 | 48°56'43.210"N | 002°39'28.063"E |
| 9 | 48°55'32.739"N | 002°37'52.036"E |
| arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E ( ARP de CHELLES LE PIN ) | | |
| 13 | 48°53'38.470"N | 002°33'19.458"E |
| 14 | 48°53'23.958"N | 002°28'59.372"E |
| 15 | 48°55'30.695"N | 002°20'46.765"E |
| 16 | 48°55'03.281"N | 002°14'28.958"E |

### 22.1.4 Equipement des aéronefs

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

### 22.1.5 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

Le service automatique d'information de région terminale (ATIS) est diffusé par liaison de données en conformité aux modalités précisées dans la documentation aéronautique AIP France ENR 1.5-12.

### 22.1.6 Plan de vol

L'aéroport de PARIS CHARLES DE GAULLE est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.
Tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

Pour un vol ne relevant pas d'une série de créneau (vol non régulier) à l'arrivée ou au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 §1.10.2.

## 22.2 PISTES

## *22.1 GENERAL INFORMATION*

### *22.1.1 Field of application*

*Initial approach procedures (INA) start from the Initial Approach Fix (IAF) then end with a specified marker from which radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.*

### *22.1.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C D aircraft.*

*Initial departures are protected for conventional navigation and RNAV1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors with fly by WP or fly over WP.*

*The routes are protected for RNAV 1 based GNSS and/or DME/DME sensors.*

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

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

*The ATC unit permanently provides radar services.*

### *22.1.3 Radar vectoring*

*The minimum vectoring altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD 2 LFPG MVA 01/LFPO MVA 01*

*Coordinates of MVA at 1500 ft AMSL :*

| | Latitude | Longitude |
|---|---|---|
| 1 | 48°57'34.782"N | 002°15'03.079"E |
| 2 | 49°02'11.157"N | 002°26'56.255"E |
| 3 | 49°02'41.234"N | 002°34'31.726"E |
| 4 | 49°02'05.176"N | 002°39'37.855"E |
| 5 | 49°00'56.682"N | 002°42'58.754"E |
| 6 | 48°59'45.039"N | 002°43'38.108"E |
| 7 | 48°57'19.575"N | 002°43'45.360"E |
| 8 | 48°56'43.210"N | 002°39'28.063"E |
| 9 | 48°55'32.739"N | 002°37'52.036"E |
| anti-clockwise arc of 2 NM radius centered on 48°53'48"N, 002°36'22"E (ARP of CHELLES LE PIN) | | |
| 13 | 48°53'38.470"N | 002°33'19.458"E |
| 14 | 48°53'23.958"N | 002°28'59.372"E |
| 15 | 48°55'30.695"N | 002°20'46.765"E |
| 16 | 48°55'03.281"N | 002°14'28.958"E |

### *22.1.4 Aircraft equipment*

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

### *22.1.5 Automatic terminal information service (ATIS)*

*The automatic terminal information service (ATIS) is broadcast by data link in conformity with modalities specified in aeronautical documentation AIP France ENR 1.5 12.*

### *22.1.6 Flight plans*

*PARIS CHARLES DE GAULLE AD is an AD coordinated under the terms of the European community regulation 95/93 dated 18 January 1993 amended by the regulation 793/2004 dated 21 April 2004, designed by a decree from the relevant Minister of civil aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to a previous allocation of an airport time slot by the COHOR schedule coordination association.*

*For flights not concerned by serial slots allocation (non-scheduled flights), arriving to or leaving from PARIS CHARLES DE GAULLE, it is compulsory to fill in item 18 of the flight plan the authorization number given by COHOR, according to the regulation published in AIP FRANCE ENR 1.10 §1.10.2.*

## *22.2 RWY*

**22.2.1 Approches parallèles indépendantes**

Des approches parallèles indépendantes ont lieu en toutes conditions météorologiques d'une part en direction des pistes 27R, 27L, 26L, 26R de PARIS - CHARLES DE GAULLE et de la piste 27 de PARIS-LE BOURGET et d'autre part en direction des pistes 09L, 09R, 08R et 08L de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

**22.2.1.1** Il est nécessaire pour sécuriser la phase de convergence vers des localizers séparés de moins de 3 Nm que les aéronefs en guidage vers les pistes 09L/R (face à l'Est) et 26L/R (face à l'Ouest) soient contraints en dessous du plan optimal de descente.

En dehors des phases de réduction de vitesse, il est donc demandé aux équipages de conserver vers ces pistes un taux de descente d'au moins 1300 ft/mn jusqu'au FL ou jusqu'à l'altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche initiale attribuée puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale prévue .

Ne pas appliquer cette restriction sur les approches initiales Night, ou dans les autres cas, lorsque l'équipage a reçu du contrôle d'approche une instruction de descente continue, ou une instruction l'affranchissant explicitement de cette contrainte.

***22.2.1 Independent parallel approaches***

*Independent parallel approaches apply in all weather conditions on the one hand to RWY 27R, 27L, 26L and 26R of PARIS CHARLES DE GAULLE and RWY 27 of PARIS - LE BOURGET, on the other hand to RWY 09L, 09R, 08R and 08L of PARIS CHARLES DE GAULLE.*

***22.2.1.1*** *It is necessary for a safe convergence towards localizers distant from less than 3 Nm that aircraft vectored for runways 09 L/R (facing east) and 26L/R (facing west) are under their optimum glide path.*

*Excepted during speed reduction phases, this is why pilots should maintain towards these runways a rate of descent not less than 1300 ft/min until cleared FL or altitude, throughout allocated initial approach then under radar vectoring, until interception of expected final approach .*

*Do not apply this restriction on Night initial approach procedures, or in other cases, when flightcrew has been issued by approach control an instruction allowing a continuous descent, or an instruction explicitly freeing flightcrew from this constraint.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.2.1.2 Réduction des minimums de séparation liés à la turbulence de sillage**

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronef en fonction de leur turbulence de sillage, est en vigueur dans l'espace aérien géré par l'approche de CDG. Sur la base de cette nouvelle classification, de nouveaux minimums de séparation fondés sur la distance sont utilisés pendant les arrivées et les départs, quand l'aéronef est en vol.

Pour profiter pleinement de cette réduction des minimums de séparation liés à la turbulence de sillage, il est demandé aux équipages de respecter scrupuleusement les vitesses assignées et de minimiser le temps d'occupation de la piste. En cas d'impossibilité de maintenir ces vitesses, l'équipage doit le signaler le plus rapidement possible aux services du contrôle.

Le remplissage des cases du plan de vol et la phraséologie reste inchangés.

**22.2.1.3 Gestion des aéronefs en interruption d'approche**

Selon l'organisation du trafic à l'arrivée ou au départ à PARIS - CHARLES DE GAULLE et à PARIS - LE BOURGET et en cas d'approches interrompues pistes 26L, 26R, 27R, 27L, 08R, 08L, 09L et 09R, l'organisme de contrôle pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiée.

A proximité des seuils de piste, des clairances pourront être délivrées de tourner sous l'AMG (Altitude Minimale de Guidage), à ou au-dessus de 800 ft QNH en montée initialement vers 1500 ft QNH minimum, par analogie aux départs omnidirectionnels (voir § 22.2.4.2 ci-dessous).

Toutes les procédures API de PARIS-CHARLES DE GAULLE sont des procédures RNAV. Chaque API fait diverger, à un moment donné de la procédure, l'aéronef en remise de gaz de l'axe de piste. Cela permet aux aéronefs en remise de gaz de rester à l'écart des départs simultanés sur le même doublet de pistes. Cas des approches interrompues en pistes 08L, 08R, 26L, 26R : la divergence sur ces procédures est moindre ( 10°) pour rester également à l'écart des trafics de PARIS LE BOURGET en simultané et transitant au sud de la plateforme de PARIS-CHARLES DE GAULLE. Il s'agit des arrivées en approche finale en piste 27 de PARIS LE BOURGET en face à l'Ouest, et des départs depuis la piste 09 de PARIS LE BOURGET en face à l'Est.

Cas des arrivées PARIS-CHARLES DE GAULLE en interruption d'approche finale bien en amont des minima, quelle que soit la piste : ne pas sortir de l'axe de piste avant le passage du seuil de piste en finale ILS ou RNP, ou avant le passage du MAPT en finale LOC DME, même si le critère altitude est atteint (2500 ft AMSL pour les pistes 26L et 26R, 1000 ft AMSL pour toutes les autres pistes).

Ainsi, pour toutes ces raisons, le suivi en automatique de la procédure API standard est fortement recommandé pour tout aéronef en remise de gaz.

→ Dans certaines circonstances, un équipage peut détecter, en cas d'interruption d'approche, une éventuelle difficulté à suivre tout ou partie de la procédure API : des circonstances telles que du cisaillement de vent en finale, ou une incapacité avion temporaire, ou une exemption RNAV1, ou un défaut de signal GNSS...

→ Durant l'approche finale, tout équipage anticipant le risque, en cas d'interruption d'approche, d'un suivi impossible de la procédure standard, du fait de l'une de ces circonstances, doit se signaler comme tel au contrôle le plus tôt possible.

Dans les cas particuliers d'un problème de navigation (incapacité avion temporaire, défaut de signal GNSS, avion exempté RNAV1), tout aéronef en interruption d'approche finale appliquera également la procédure suivante par défaut et l'annoncera au contrôle :

Monter dans l'axe de la piste attribuée, à l'altitude de l'API correspondante, puis demander un guidage radar.

Le franchissement des obstacles jusqu'à l'AMG est assuré par le respect de la pente minimum de l'API (2,5%).

**22.2.1.4 Information aux commandants de bord**

La piste sera confirmée lors de la clairance d'interception de l'ILS.

**22.2.1.5** Tout écart par rapport à l'axe LOC et/ou toute anomalie dans son fonctionnement devront être signalés sans délai au contrôleur d'approche, de même que toute décision d'interruption de l'approche.

**22.2.1.6 Prévention de dépassement d'axe en l'absence d'instruction du contrôle**

En guidage radar, lorsqu'ils auront reçu un cap convergent sous un angle inférieur à 70° vers l'axe d'approche finale de la piste attribuée, les pilotes devront intercepter d'eux-mêmes l'ILS ou le moyen d'approche de remplacement, sauf s'ils ont reçu auparavant une demande du contrôle de traverser l'axe.

***22.2.1.2 Reduction of separation minima linked to wake turbulence***

*The RECAT-EU system, distinguishing six categories of aircraft according to wake turbulence, is used in the air space controlled by CDG approach. With this new classification, new separation minima based on distances are used for arriving and departing aircraft in flight.*

*In order to benefit fully from this reduction of separation minima, crews are asked to scrupulously comply with assigned speeds and to minimize runway occupation time. When crews are unable to maintain the assigned speeds, they should inform ATC as soon as possible.*

*There are no changes to boxes to be filled in on the flight plan form or in phraseology.*

***22.2.1.3 Management of aircraft on missed approach***

*According to the arrival of departure traffic from PARIS CHARLES DE GAULLE and PARIS LE BOURGET and in the event of missed approaches on RWY 26L, 26R, 27R, 27L, 08R, 08L , 09L, and 09R , ATC may issue non standard missed approach instructions.*

*Close to RWY thresholds, instructions may be delivered to turn below MVA (Minimum Vectoring Altitude), at or above 800 ft QNH and climb to 1500 ft QNH minimum initially, by analogy with multidirectional departures (see § 22.2.4.2 below).*

*All PARIS CHARLES DE GAULLE missed APP procedures are RNAV procedures. Each missed APP procedure makes diverge, at some time of the procedure, the going-around aircraft from RWY centerline. It enables aircraft on missed APP to remain apart from simultaneous departures on the same twin RWY. Cases of missed APP RWY 08L, 08R, 26L, 26R : the divergence on these procedures is smaller ( 10°) in order to also remain apart from simultaneous air traffic of PARIS LE BOURGET, transiting at the south of PARIS CHARLES DE GAULLE airfield. It consists of arrivals on final APP RWY 27 at PARIS LE BOURGET facing west, and departures from RWY 09 at PARIS LE BOURGET facing east.*

*Cases of PARIS CHARLES DE GAULLE arrivals cancelling final APP well before minima, whichever RWY : do not leave RWY centerline before passing RWY threshold on ILS or RNP final APP, or before passing MAPT on LOC DME final APP, even if the criterium altitude has been reached (2500 ft AMSL for RWY 26L et 26R, 1000 ft AMSL for all other RWY).*

*Thus, for all these reasons, the automatic execution of the standard missed APP procedure is highly recommended for any going-around aircraft.*

*On particular situations, a flightcrew may detect, in case of missed APP, a possible difficulty to perform all or part of the procedure : such situations may include windshear on final, or a temporary aircraft inability, or a RNAV1 exemption, or a loss of GNSS signal...*

*On final approach, every flightcrew that would predict, in case of missed APP, the chance of not being able to perform standard procedure, due to one of these situations, must report its situation to ATC as soon as possible.*

*In the particular cases of a navigation issue (temporary aircraft inability, loss of GNSS signal, RNAV1-exempted aircraft), every aircraft cancelling its final approach will also have to comply by default with the following back-up procedure and will have to report it to ATC :*

*Climb straight ahead on allocated RWY track, up to related API altitude, then ask for radar vectoring.*

*Obstacle clearance is provided to minimum vectoring altitude in compliance with missed approach minimum slope gradient (2,5%).*

***22.2.1.4 Information to be provided***

*Runway allocation will be confirmed when intercepting the ILS.*

***22.2.1.5*** *Any excessive deviation from LOC center line and/or malfunction of LOC or decision to initiate a missed approach must be reported immediately to Approach Control.*

***22.2.1.6 Procedures to guard against overshooting of the runway center line without ATC instruction***

*After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway center line at an angle of less than 70°, pilots will take the initiative to intercept the ILS localizer or any replacement approach aid unless they have previously been instructed to cross the RWY centerline by ATC.*

**22.2.1.7 Autorisation d'atterrissage**

Le collationnement de l'autorisation d'atterrissage et de la piste est obligatoire.

Hors LVP, l'autorisation d'atterrissage est effectuée de manière anticipée (cf RCA 3 § 5.6.6.3 et 5.6.6.4) au premier contact avec la tour de contrôle, un nombre d'aéronefs maximal de quatre peut recevoir une clairance anticipée, la tour effectuant un suivi radar et/ou visuel du bon dégagement des servitudes par le précédent.

En LVP, l'autorisation d'atterrissage peut être retardée jusqu'à ce que l'aéronef en approche soit parvenu à 1 NM du seuil de piste.

Les atterrissages sont effectués de manière simultanée et indépendante. Il en est de même pour les décollages.

**22.2.2 Départs**

Points d'attente pistes 08L, 08R, 09L, 09R, 26L, 26R, 27L, 27R.

En conditions "LVP" et barres d'arrêt allumées ou hors service signalées par l'ATIS :

- Attendre au point d'attente CAT3 (à 150 m de l'axe).

Hors conditions ci-dessus :

- Attendre au point d'attente CAT1 (à 90 m de l'axe).
(voir AIP carte AD2 LFPG ADC 02).

**22.2.3 Alignement et décollage**

L'utilisation des voies intermédiaires, à la demande des équipages ou sur proposition du contrôle, est très importante pour optimiser l'écoulement du trafic.

Pour éviter l'encombrement des fréquences TWR, les contrôleurs SOL peuvent demander aux équipages de se mettre à l'écoute de DE GAULLE TWR.

Après clairance d'alignement et/ou de décollage, ces opérations doivent être effectuées aussi vite que possible.

**22.2.4 Après décollage**

**22.2.4.1 Départs simultanés**

Des départs simultanés ont lieu sur les pistes 09R, 09L et 08R/08L ou 27L, 27R et 26R/26L. Ceci implique un suivi rigoureux des départs initiaux, que ce soit en navigation RNAV1 ou conventionnelle.

Sur chaque doublet de pistes exploité en mode spécialisé (voir § 20.3.2.1), les départs peuvent avoir lieu en simultané avec les arrivées.

Pour des raisons de sécurité, les procédures de remise de gaz divergent en standard des axes de piste à un moment donné de la procédure, ce qui permet aux arrivées en approche interrompue de rester à l'écart des départs simultanés sur le même doublet de pistes.

Néanmoins, pour accélérer l'établissement d'une séparation entre une arrivée en remise de gaz et le départ d'un même doublet, le contrôle peut demander à tout équipage au départ de stopper immédiatement sa montée initiale à l'envol à une altitude supérieure ou égale à 1500 pieds (altitude minimale de guidage à 1500 pieds au voisinage immédiat de l'aérodrome - voir AD 2 LFPG AMG 01), en particulier dans les cas où l'arrivée en remise de gaz s'annonce ou se montre dans l'incapacité de suivre la procédure d'approche interrompue standard (pour l'une des raisons mentionnées au § 22.2.1.3 ci-dessus).

Tout départ à l'envol doit donc se tenir prêt, sur instruction du contrôle, à stopper immédiatement sa montée initiale à cette basse altitude et ce, en dépit de la procédure NADP1 en vigueur au départ.

**22.2.4.2 Départs omnidirectionnels**

Des départs omnidirectionnels peuvent être donnés aux aéronefs à hélices :

RWY 09L/27R et RWY 09R/27L

- TNA : 800 ft vers le Nord

- TNA : 900 ft vers le Sud

RWY 08L/26R et RWY 08R/26L

- TNA : 900 ft vers le Nord

- TNA : 800 ft vers le Sud.

**22.2.4.3 Départ à vue**

Le départ à vue tel que défini dans le SERA n'est pas autorisé de jour comme de nuit.

***22.2.1.7 Landing clearance***

*The read back of landing and the RWY clearance is mandatory.*

*When LVPs are not in force, clearance to land is given using anticipated separation (see RCA 3 § 5.6.6.3 and 5.6.6.4) on first contact with the tower. A maximum of four aircraft can receive this type of clearance. The tower ensures visually and/or by radar tracking that the runway safety area has been vacated by the preceding traffic.*

*With LVPs in force, the landing clearance may be delayed until the aircraft on approach is 1NM from the runway threshold.*

*The landings are simultaneous and independent. It is the same for take-offs.*

***22.2.2 Departures***

*Holding point markings at 08L, 08R, 09L, 09R, 26L, 26R, 27L, 27R THR.*

*In "LVP" conditions and stop bar lighted or out of service transmitted by ATIS :*

*- Wait at holding point CAT3 (150 m from the axis).*

*Outside conditions above mentioned :*

*- Wait at holding point CAT1 (90 m from the axis).*
*(see AIP, AD2 LFPG ADC 02 chart).*

***22.2.3 Line-up & Take-off clearances***

*Unless otherwise instructed, Pilots are encouraged to take advantage of "intersection take-offs" to ensure minimum runway occupancy time.*

*On De Gaulle GROUND when instructed to change frequency, Pilots may be asked to "monitor" the "TWR" frequencies to guard against excessive frequency overloading.*

*On receipt of line-up or take-off clearances, pilots should ensure, commensurate with safety, that they are able to proceed expeditiously.*

***22.2.4 Departure control***

***22.2.4.1 Simultaneous departures***

*Simultaneous parallel departures are conducted from runways 27L, 27R & 26R/26L or 09R, 09L & 08R/08L. Pilots must adhere strictly to the published initial climb segments, whether using conventional navigation or RNAV1.*

*On each twin RWY operated with preferential use (one RWY for departures, one RWY for arrivals : see § 20.3.2.1), departures may be conducted simultaneously with arrivals.*

*For safety reasons, standard going-around procedures diverge from RWY centerlines at some time of each procedure, what enables aircraft on missed APP to remain apart from simultaneous departures on the same twin RWY.*

*Nevertheless, to accelerate the establishment of a separation between an arrival going around and the departure of the same twin RWY, control may ask every flightcrew on departure to immediately stop the initial climb when airborne at altitude 1500 feet or more (minimum vectoring altitude is at 1500 feet on the immediate vicinity of aerodrome - see AD 2 LFPG AMG 01), particularly in situations where an arrival going around reports or becomes unable to perform the standard missed APP procedure (due to one of the reasons mentioned in § 22.2.1.3 above).*

*Hence, every departure when airborne may be prepared, under control instruction, to immediately stop the initial climb at this low altitude, even if NADP1 procedure is expected on departure.*

***22.2.4.2 Multidirectional departures***

*Propeller aircraft may obtain multidirectional departure clearances :*

*RWY 09L/27R and RWY 09R/27L*

*- TNA : 800 ft (early Northbound turn)*

*- TNA : 900 ft (early Southbound turn)*

*RWY 08L/26R and RWY 08R/26L*

*- TNA : 900 ft (early Northbound turn)*

*- TNA : 800 ft (early Southbound turn).*

***22.2.4.3 Visual departure***

*The visual departure as described in SERA is not allowed by day or night.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.3.1 Attribution de piste**

La piste réellement attribuée à l'arrivée est donnée à l'équipage au premier contact avec De Gaulle Approche, en route vers l'IAF

En évolution sur ou proximité des STAR, et si l'équipage en fait la demande, la piste prévue à l'arrivée :

- peut être donnée par les contrôleurs de Paris Contrôle,

- mais ne doit être considérée que comme une information.

Cette information de piste à l'arrivée sera ensuite confirmée ou amendée, au besoin, au 1er contact avec De Gaulle Approche lors de la clairance d'approche initiale.

**22.3.2 Limitation de vitesse**

**22.3.2.1** Voir cartes STAR et fiche INA

Dans les TMA PARIS de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

**22.3.2.2 Gestion tactique des vitesses**

Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément.

Si les circonstances nécessitent une modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef, les équipages doivent le signaler sans délai.

Les équipages doivent s'attendre en général aux instructions suivantes : 220 kt en étape de base et jusqu'à l'interception du localizer, 200 kt à 180 kt au glide, puis 160 kt en approche finale jusqu'à 4 Nm du seuil.

Si des restrictions de vitesse ne sont pas nécessaires, il sera clairement indiqué par l'ATC : "Pas de restriction de vitesse".

**22.3.3 Equipements RNAV**

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

En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.

**22.3.4 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

**22.3.4.1** A l'arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés exclusivement de STAR RNAV.

**22.3.4.2 Domaine d'application**

Les itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) RNAV débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

Ces contraintes sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable. En cas d'attente prévue, ne pas tenir compte des contraintes de niveau de vol publiées à l'IAF : se conformer au niveau de vol assigné par l'ATC pour exécuter l'attente.

**22.3.4.3 Utilisation**

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

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

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

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

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

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

**22.3.4.4 Indicateurs d'itinéraires STAR**

←

***22.3 ARRIVAL FLIGHTS***

***22.3.1 Runway allocation on arrival***

*The runway effectively allocated on arrival is given to flightcrew on first contact with de Gaulle Approach, en-route to IAF.*

*When flying on or close to STAR, and if flightcrew is asking for it, the expected runway on arrival :*

*- may be given by controllers of Paris ACC,*

*- but must be only considered as information.*

*This piece of information about runway on arrival will then be either confirmed or amended, if needed, on first contact with de Gaulle Approach during initial approach clearance.*

***22.3.2 Speed limitation***

***22.3.2.1*** *See STAR and INA sheets*

*Within class A PARIS TMA (parts 2 to 10), the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.*

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

***22.3.2.2 Tactical speed instructions***

*Speed instructions during approach are issued by ATC for safety and efficiency purposes and are to be flown accurately.*

*Pilots should advise immediately if circumstances necessitate a change of speed for aircraft performance reasons.*

*Pilots should typically expect to be given the following speed restrictions: 220 kt on base leg and until intercepting the localizer, between 200 kt and 180 kt capturing the glide, then 160 kt on final approach until 4 Nm DME.*

*If speed restrictions are not necessary, ATC will announce clearly: "No speed restriction".*

***22.3.3 RNAV equipment***

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

*If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.*

***22.3.4 Standard instrument arrivals (STAR)***

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

***22.3.4.2 Field of application***

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

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

*These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile. In case of expected holding, do not take into accont flight level constraints published at the IAF: comply with flight level assigned by ATC to perform the holding.*

***22.3.4.3 Operating procedures***

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

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

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

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

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

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

***22.3.4.4 STAR indicators***

© Service de l'Information Aéronautique, France

| IAF | Face à l'Ouest<br>*West facing* | Face à l'Est<br>*East facing* |
|---|---|---|
| BANOX | **Réacteurs /** *Turbofans* : W ou / *or* X*<br>**Hélices /** *Turboprops* : P | E |
| LORNI | W ou / *or* J* | **Réacteurs /** *Turbofans* : E ou / *or* X*<br>**Hélices /** *Turboprops* : H |
| MOBRO | **Hélices /** *Turboprops* : P | NIL |
| MOPAR | **Réacteurs /** *Turbofans* : W ou / *or* V* ou / *or* X*<br>**Hélices /** *Turboprops* : W* ou / *or* V* | E ou / *or* D* |
| OKIPA | **Réacteurs /** *Turbofans* : W<br>**Hélices /** *Turboprops* : P | **Réacteurs /** *Turbofans* : E ou / *or* X*<br>**Hélices /** *Turboprops* : H |

* : sur instruction ATC uniquement / *upon ATC instruction only*

**22.3.4.5 Approche à vue**

L'approche à vue est autorisée uniquement aux aéronefs en approche finale, établis sur un axe vers la piste d'atterrissage attribuée.

***22.3.4.5 Visual approach***

*The visual approach is allowed only for aircraft established on final axis inbound the allocated landing runway.*

**22.3.4.6 POGO**

Pour les vols de liaison vers PARIS ORLY, voir cartes :

AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV

ou
Pour les vols de liaison vers BEAUVAIS TILLE voir cartes :

AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO

***22.3.4.6 POGO***

*For linking flights to PARIS ORLY, see charts :*

*AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV*
*AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV*

*or*
*For linking flights to BEAUVAIS TILLE, see charts :*

*AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO*
*AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO*

**22.3.4.6.1 Définition**

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

Ils sont définis comme des SID RNAV au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE et comportent un segment de montée initiale (cf. volets SID RWY EAST/WEST INI RNAV) suivi d'un itinéraire de raccordement spécifique en navigation RNAV (vers LFPO).

Aucun itinéraire normalisé de liaison "POGO", au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE n'est défini vers BEAUVAIS TILLE. En conséquence, pour tout vol de liaison de PARIS CHARLES DE GAULLE vers BEAUVAIS TILLE, prévoir une clairance départ constituée du suivi de la partie initiale :

- D'un SID OPALE -A -D jusqu'à BOV, face Ouest à PARIS CHARLES DE GAULLE,

- Ou d'un SID OPALE -G -K puis guidage radar vers BOV, face Est à PARIS CHARLES DE GAULLE.

En cas de panne de radiocommunications, prévoir à partir de BOV d'exécuter l'une des procédures d'approche en vigueur annoncée à l'information ATIS de BEAUVAIS TILLE.

Restrictions horaires pour les vols de liaison POGO reliant PARIS ORLY à PARIS CHARLES DE FAULLE : les opérateurs aériens doivent planifier leur départ de PARIS ORLY pour une arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE après 0800 UTC HIV (HOR ETE : - 1 HR).

Le transpondeur A + C est obligatoire pour les vols CAG IFR en TMA PARIS et en CTA PARIS.

***22.3.4.6.1 Definition***

*Connecting routes called "POGO", linking PARIS CHARLES DE GAULLE to PARIS ORLY are located within airspace managed by PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY and VILLACOUBLAY approaches.*

*They are defined as RNAV SID departing from PARIS CHARLES DE GAULLE and include an initial climb segment (See charts SID RWY EAST/WEST INI RNAV), followed by a specific RNAV junction route (to LFPO).*

*No connecting route "POGO", departing from PARIS CHARLES DE GAULLE, is defined to BEAUVAIS TILLE. As a consequence, for every flight linking PARIS CHARLES DE GAULLE to BEAUVAIS TILLE, expect a departure clearance consisting in performing the initial part of :*

*- One SID OPALE -A -D until BOV, facing west at PARIS CHARLES DE GAULLE,*

*- Or one SID OPALE -G -K then radar vectors to BOV, facing east at PARIS CHARLES DE GAULLE.*

*In case of radiocommunications failure, expect from BOV to perform one of the approach procedures in force forecast in ATIS information at BEAUVAIS TILLE.*

*Sked restrictions for linking flights POGO from PARIS ORLY to PARIS CHARLES DE GAULLE: aircraft operators must schedule their departure from PARIS ORLY for an arrival at PARIS CHARLES DE GAULLE after 0800 UTC WIN (Sked SUM: -1 HR).*

*Mode A and C transpondeur is compulsory for all IFR general air traffic within PARIS TMA and PARIS CTA.*

**22.3.4.7 Vols d'essais**

Les vols d'essais sont interdits dans l'espace géré par l'approche de CDG.

***22.3.4.7 Test flights***

*Test flights are prohibited in space managed by the CDG approach.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.4 PROCEDURES DE NUIT**

**22.4.1 QFU préférentiel face à l'Ouest de nuit**

**22.4.1.1 Décollage**

Tous les décollages effectués entre 0000 et 0500 (heure locale du lâcher des freins) auront lieu vers l'Ouest, pour autant que la composante de vent arrière au sol ne soit pas supérieure à 1 kt.

**22.4.1.2 Atterrissage**

Tous les atterrissages effectués entre 0000 et 0500 (heure locale du toucher des roues) auront lieu vers l'Ouest, pour autant que la composante de vent arrière au sol ne soit pas supérieure à 1 kt.
En cas d'impossibilité, le commandant de bord fournira dans son rapport de vol les justifications du choix d'une autre piste et la compagnie les transmettra aux Service de la Navigation Aérienne de PARIS - CHARLES DE GAULLE : (E-mail : SNA-RP-CDG-SE-QDSE-Encadrement@aviation-civile.gouv.fr).

**22.4.2 Procédures d'approche initiale "Night"**

Restrictions d'utilisation :

Toutes les procédures d'approche initiale "Night" sont strictement interdites en dehors du créneau 0030 - 0500 (heure locale), heure de passage IAF.

Elles ne sont utilisables que sur instruction ATC et dans le créneau 0030 - 0500 (heure locale).

A tout moment, durant ce créneau, les procédures "Night" peuvent être suspendues par les services ATS.

Ne pas dépasser l'axe d'approche finale à l'interception :

Tout équipage qui détecterait le risque d'un dépassement du localizer au passage de l'IF en fin de procédure Night :
- n'est pas autorisé à exécuter une procédure Night
- et doit se signaler à l'ATC dès le survol de l'IAF

Guidage radar :

Le guidage radar des aéronefs en procédure "Night" reste possible à tout moment, pour les besoins du séquencement des arrivées par exemple.

En pareille situation, conserver impérativement les points de la procédure "Night" dans le système de navigation (FMS), afin de pouvoir ensuite rejoindre la procédure "Night" en cas d'instruction ATC en direct-to.

Niveaux et vitesses en approche Night :

Les niveaux et vitesses sont soumis à instruction du contrôle.

Une fois autorisé à descendre vers 4000 (ou 5000) ft QNH :

- l'équipage s'efforce de mettre en œuvre une descente aussi continue que possible, afin de minimiser les paliers avant la descente finale (de préférence, le mode "VNAV" plutôt que le mode "Level Change"),

- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien controlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.

***22.4 NIGHT PROCEDURES***

***22.4.1 Preferential QFU facing West at night***

***22.4.1.1 Take-off***

*All take-offs between 0000 and 0500 (local time of brake release) will be performed westward, provided the ground tail-wind component is not more than 1 kt.*

***22.4.1.2 Landing***

*All landings between 0000 and 0500 (local time of touchdown) will be performed westward, provided the ground tail-wind component is not more than 1 kt.*
*If unable to comply, the Pilot-in-command should justify the choice of another runway in his flight report and the appropriate Airline will send these justifications to PARIS CHARLES DE GAULLE Air Traffic Services: (E-mail : SNA-RP-CDG-SE-QDSE-Encadrement@aviation-civile.gouv.fr).*

***22.4.2 Initial approach procedures "Night"***

*Restrictions for use :*

*All initial approach procedures "Night" are strictly forbidden out of the slot 0030 and 0500 (local time), time of IAF overflight.*

*They are usable only on ATC instruction and during the slot between 0030 - 0500 (local time).*

*During this slot, the "Night" procedures may be suspended at any time by ATS.*

*Do not overshoot final approach course while intercepting :*

*All flightcrews that would detect the chance of overshooting the Localizer on reaching the IF, at the end of a "Night" procedure :*
*- are not allowed to use "Night" procedures,*
*- and must advise ATC of this inability as soon as IAF overflight.*

*Radar vectoring :*

*Radar vectoring for ACFT using a "Night" procedure remains possible at any time, for arrival sequencing needs for example.*

*On such a situation, it is absolutely necessary to keep RNAV points of "Night" procedure in the navigation system (FMS), then to be able to rejoin the "Night" procedure if instructed by ATC (direct-to clearances).*

*Levels and speeds on Night approach :*

*Level and speed of all aircraft are subject to ATC instructions.*

*Once cleared to descent to altitude 4000 (or 5000) ft QNH :*

*- Flight crews endeavour to carry out their descent as continuously as possible, in order to minimize level legs before the final descent ("VNAV" mode in preference to "Level Change" mode),*

*- Flight crews are responsible for maintaining their flight in air controlled airspace (A-class Paris TMA), and must comply with level contraints published at the IAF.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## 22.5 VOLS AU DEPART

### 22.5.1 Procédure Départ et Mise en Route

#### 22.5.1.1 Définitions

Paris-CDG est un A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) depuis novembre 2010.

La procédure Départs s'appuie en particulier sur un système local de calcul et de gestion d'une séquence des départs blocs, couplé au Centre des Opérations du Réseau.

A CDG, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative).

La SOBT (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire COHOR.

L'EIBT (Estimated In Block Time) est l'heure estimée d'arrivée au bloc du vol rotation arrivée.

L'AIBT (Actual In Block Time) est l'heure réalisée d'arrivée au bloc du vol rotation arrivée.

L'ED (Estimated Departure) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc.

La TOBT (Target Off Block Time) est la traduction par le système A-CDM de l'ED.

La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.

L'ASAT (Actual Start-up Approval Time) est l'heure d'activation du vol donnée par le PREVOL lorsque le pilote appelle prêt au départ.

La CTOT (Calculated Take-off Time) est le créneau de décollage transmis par le Network Manager, permettant de satisfaire une régulation en-route ou à destination.

L'EOBT (Estimated Off-Block Time) est l'heure estimée de départ bloc définie dans le plan de vol.

Le MTT (Minimum Turn-round Time) est le temps minimum défini par la compagnie pour réaliser la rotation complète de l'avion.

#### 22.5.1.2 Généralités

Le concept A-CDM vise à améliorer l'efficacité et la prévisibilité des opérations aéroportuaires en optimisant l'utilisation des ressources grâce à une collaboration et au partage des informations de vol et des contraintes (locales et du ciel européen), entre les acteurs (exploitant, compagnies, assistants et ATC et le Network Manager).

La TOBT et ses mises à jour améliorent la prédictibilité durant la touchée de l'appareil. Par l'utilisation des temps de roulage variables, la séquence des départs blocs se transcrit en heure de décollage. Ces valeurs sont visibles par tous les partenaires, et sont aussi communiquées au centre des opérations du réseau pour être prises en compte dans la gestion du réseau européen.

Pour chaque vol, en toutes situations et en particulier lors des situations dégradées, la GLD calcule une TSAT, constituant ainsi une séquence de départs bloc et permettant à l'organisme ATS d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

En cas d'impossibilité de respecter la pente de 5,5% ou celle spécifiée sur le SID aviser DE GAULLE PREVOL.

#### 22.5.1.3 Coordination avec le Réseau

L'aéroport de CDG est relié directement au Centre des Opérations du Réseau (NMOC) pour échanger les messages de mise à jour des données de vol (Collaborative management of Flight Updates). Ces messages sont les DPI et les API, ils contiennent entre autres les estimées de décollage prévues, que le centre des opérations du réseau prend en compte pour les prévisions de trafic en route et pour l'allocation des créneaux.

Les différents types de DPI et API sont :

- General Arrival Planning Information (G-API)
- Predicted Departure Planning Information (P-DPI)
- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information (C-DPI)

Le message REA n'est plus utilisé et est remplacé par les messages DPI envoyés systématiquement et automatiquement.

## *22.5 DEPARTURES FLIGHTS*

### *22.5.1 Description of departure operational procedure*

#### *22.5.1.1 Definitions*

*Paris-CDG is an A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) since November 2010.*

*The Departure Procedure is based on a local system calculating and managing an off block predeparture sequence. This system is linked to Network Manager Operation Center.*

*At CDG airport, A-CDM system and associated procedures are called CPDS (Collaborative PreDeparture Sequencing).*

*SOBT (Scheduled Off Block Time) is that time relating to COHOR airport slot.*

*EIBT (Estimated In Block Time) is the estimated in-block time of the inbound rotation flight.*

*AIBT (Actual In Block Time) is the actual in-block time of the inbound rotation flight.*

*ED (Estimated Departure) is that target time set by airline itself as off-block departure time.*

*TOBT (Target Off Block Time) is the translation by A-CDM system (PDS) of the ED.*

*TSAT (Target Start-up Approval Time) is off-block departure approved time, calculated by A-CDM system.*

*ASAT (Actual Start-up Approval Time) is the flight's activation time given by Clearance Delivery when the pilot calls ready to depart.*

*CTOT (Calculated Take-off Time) is the take-off slot transmitted by the Network Manager, allowing an en-route or destination regulation to be satisfied.*

*EOBT (Estimated Off-Block Time) is the estimated off-block departure time defined in the flight plan.*

*MTT (Minimum Turn-round Time) is the minimum time defined by the airline to carry out the complete turnaround of the aircraft.*

#### *22.5.1.2 General information*

*Airport-CDM is based on flight information and constraints shared by partners (airport operators, aircraft operators/ground handlers and ATS unit) working together more efficiently and transparently.*

*TOBT and its updates improve predictability during the turn-round process of aircraft. By using Variable Taxi Times, the link between off-block times and take-off times becomes transparent to all partners, and a proper prediction of take-off times is then communicated to the Network Manager Operation Center as an input for the management of European network.*

*For each flight, in nominal situations as well as in disrupted situations, the PDS calculates a TSAT, thus providing an off-block sequence, enabling ATS unit to optimize the use of available capacity.*

*If the 5.5% minimum climb gradient or the one listed on the relevant SID cannot be complied with, DE GAULLE DELIVERY is to be notified.*

#### *22.5.1.3 Coordination with Network*

*CDG airport PDS is directly connected with the Network Manager Operation Center (NMOC) for data exchange (Collaborative Management of Flight Updates). Data are automatically exchanged through DPI and API messages which include target take off times, taken into account by Network Manager Operation Center for En Route traffic prediction and for slot allocation.*

*DPI and API are of different types :*

*- General Arrival Planning Information (G-API)*
*- Predicted Departure Planning Information (P-DPI)*
*- Early Departure Planning Information (E-DPI)*
*- Target Departure Planning Information (T-DPI)*
*- ATC Departure Planning Information (A-DPI)*
*- Cancel Departure Planning Information (C-DPI)*

*The REA message is no longer to be used REA as it is replaced by DPI messages systematically and automatically sent.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5.1.4 Calcul de la séquence et règles**

**22.5.1.4.1 SOBT et EOBT**

La SOBT sert de référence pour fixer la priorité du vol lors de l'attribution de sa position dans la séquence des départs blocs.

A réception du plan de vol (au moins 3 heures avant l'EOBT selon les règles CFMU), l'EOBT et la SOBT doivent être cohérentes : l'EOBT doit être postérieure ou égale à la SOBT, sinon les opérations doivent déposer un nouveau plan de vol.

***22.5.1.4 Sequence calculation and rules***

***22.5.1.4.1 SOBT and EOBT***

*SOBT serves as reference source to set flight priority when allocating position in off-block departure sequence.*

*On reception of the flight plan (at least 3 hours before EOBT according to CFMU rules), EOBT and SOBT must be coherent : EOBT must be later than or equal to SOBT, otherwise the airline must file a new flight plan.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5.1.4.2 TOBT**

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :

- Portes closes,
- Passerelle enlevée,
- Push-back disponible (si nécessaire),
- Avion prêt à rouler/repousser dès autorisation.

La TOBT est la traduction par la GLD de l'ED (Estimée Départ) transmise par la compagnie au système d'information d'ADP (SARIA). Elle permet de renseigner la GLD sur l'heure avant laquelle le départ bloc n'est pas envisageable.

Une ED doit être émise par les opérations dès qu'elles ont connaissance du retard d'un vol par rapport à l'heure programmée SOBT, ou d'une variation (retard ou amélioration) de 5 minutes ou plus de l'heure cible (TOBT) en mettant CDGSJXH dans les destinataires.

Toute ED doit être au minimum supérieure à l'heure courante et à SOBT-15min. L'émission de l'ED doit se faire au plus tard avant la dernière valeur d'ED en vigueur ou avant la SOBT s'il n'y a pas eu d'ED.
Il n'y a pas de limitation au nombre d'ED envoyées pour un même vol.

Le responsable de l'ED d'un vol est la compagnie ou son assistant. L'émission de l'ED est faite soit par un lien direct entre les systèmes de la compagnie et d'ADP, soit par un message MVT par le réseau SITA en attribuant un code retard.

Par défaut, sans indication des opérations, la GLD considérera que l'heure de départ cible, au plus tôt, est égale à la SOBT.
Une TOBT doit être émise à jour dès que l'heure cible de départ change (avance ou retard).

Il reste toujours obligatoire, pour tous les vols, de mettre à jour le plan de vol par un message DLA lorsque l'EOBT varie de plus de 15 minutes. En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée par la GLD.

Il faut toutefois souligner la différence de gestion des ED et des plans de vol : une ED peut toujours être avancée ou retardée alors que l'EOBT du plan de vol peut être retardée par un DLA mais ne peut pas être avancée. Par conséquent, il est important que chaque compagnie gère en interne sa procédure de mise à jour des plans de vol en fonction des ED.

Les procédures habituelles OACI de mise à jour des plans de vol restent les mêmes : envoi d'un message DLA lorsque TOBT/SOBT > [EOBT + 15 min].

La compagnie doit continuer de gérer :

• les plans de vols en envoyant des messages DLA pour éviter les FLS dus à FAM,

• le respect du CTOT.

**22.5.1.4.3 CTOT**

La CTOT (Calculated Take-Off Time) est le créneau attribué à la piste par EUROCONTROL qu'un vol doit respecter afin de satisfaire une régulation en route ou à destination.
La TSAT est calculée de manière à permettre le respect de cette contrainte.

Il existe une fenêtre de tolérance associée (Slot Tolerance Window – STW), définie comme suit : [CTOT – 5 min ; CTOT + 10 min].

La CTOT peut être modifiée (avancée, retardée ou supprimée). Un vol peut ainsi passer rapidement d'un statut régulé à non régulé et doit être prêt à respecter sa TOBT.

**22.5.1.4.4 TSAT**

La TSAT est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système GLD en fonction de la capacité de départ de l'aéroport, du programme des vols, des TOBT et des CTOT du NMOC. Elle est initialement calculée à EOBT-3h, puis mise à jour en permanence.

La TSAT est l'heure à laquelle un appareil doit quitter le bloc après autorisation de mise en route et de repoussage (ou roulage) par l'Organisme ATS.

**22.5.1.4.5 Calcul de la séquence**

Le calcul des TSAT repose sur les horaires compagnies et sur les contraintes locales (capacité piste et capacité de dégivrage) et réseaux (CTOT EUROCONTROL).
L'horaire compagnie utilisé est celui jugé le plus réprésentatif de l'état du vol : TOBT ou EOBT ou EIBT/AIBT + MTT.

La séquence est établie selon un principe de balance capacité/demande, la capacité piste étant répartie en intervalles de 10 minutes. Les vols sont ordonnés selon leur heure cible à la piste,

***22.5.1.4.2 TOBT***

*TOBT (Target Off-Block Time) is that target time set by airline itself as off-block departure time :*

*- airplane's doors closed*

*- jetway removed*

*- push back available (if need be)*

*- airplane ready to taxi/push back upon clearance.*

*TOBT is the translation by PDS of the ED transmitted by the airline to SARIA, the ADP (Aéroport De Paris) information system. It informs PDS system of time before which departure from block is not feasible.*

*An ED must be sent by operations as soon as they become aware of a flight's delay compared to its scheduled SOBT, or of a variation (delay or improvement) of 5 minutes or more in the target time (TOBT), copying CDGSJXH among the recipients.*

*Any ED must be at least later than the current time and SOBT-15 min. The ED must be issued at the latest before the last ED value in force, or before SOBT if no ED has been sent*
*There is no limit to the number of EDs sent for a single flight.*

*The airline or its handling agent is responsible for the flight's ED. The ED is sent either through a direct link between the airline's systems and ADP, or by an MVT message via the SITA network, allocating a delay code.*

*By default, in the absence of notice from operations, PDS will consider that the earliest target departure time is equal to SOBT.*
*An updated TOBT must be issued as soon as the target departure time changes (earlier or later).*

*It is still mandatory, for all flights, to update the flight plan with a DLA message when EOBT changes by more than 15 minutes. If the difference between TOBT and EOBT exceeds 15 minutes, an alert will be generated and displayed by PDS.*

*However, it should be noted that ED and flight plans are managed differently: an ED can always be brought forward or delayed, whereas the flight plan's EOBT can be delayed by a DLA but cannot be brought forward. It is therefore important that each airline manages its own flight plan update procedure internally according to its EDs.*

*The usual ICAO procedures for updating flight plans remain unchanged : a DLA message is sent when TOBT/SOBT > [EOBT + 15 min].*

*The airline must continue to :*

*• update flight plans by sending DLA messages to avoid FLS triggered by FAM,*

*• comply with CTOT.*

***22.5.1.4.3 CTOT***

*CTOT (Calculated Take-Off Time) is the slot allocated to the runway by EUROCONTROL that a flight must comply with in order to satisfy an en-route or destination regulation.*
*TSAT is calculated so as to allow this constraint to be complied with.*

*There is an associated tolerance window (Slot Tolerance Window – STW), defined as follows: [CTOT – 5 min ; CTOT + 10 min].*

*CTOT may be modified (brought forward, delayed or cancelled). A flight may thus quickly move from regulated to non-regulated status and must be ready to comply with its TOBT.*

***22.5.1.4.4 TSAT***

*TSAT is the approved off-block departure time, calculated by the PDS system according to the airport's available departure capacity, the flight schedule, TOBT and the Network Manager Operation Center's CTOT. It is initially calculated at EOBT-3h, then continuously updated.*

*TSAT is the time by which an aircraft must leave the block after start-up and push-back (or taxi) clearance has been given by the ATS unit.*

***22.5.1.4.5 Sequence calculation***

*The calculation of TSAT is based on airline schedule times and on local constraints (runway capacity and de-icing capacity) and network constraints (EUROCONTROL CTOT).*
*The airline schedule time used is the one considered most representative of the flight's status: TOBT or EOBT or EIBT/AIBT + MTT.*

*The sequence is established according to a capacity/demand balance principle, runway capacity being divided into 10-minute intervals. Flights are ordered according to their target runway time, then allocated to*


© Service de l'Information Aéronautique, France

puis répartis dans les intervalles disponibles.
En cas de saturation, des priorisations sont appliquées et les vols excédentaires sont reportés sur les intervalles suivants.

Le détail des règles de séquencement est disponible sur le site CDM@CDG.

Un vol ne respectant pas sa TSAT peut être sorti de la séquence (SEQOUT). Dans ce cas, la TSAT est supprimée et le vol est sorti de la séquence départ. Il est alors nécessaire de ressaisir une TOBT afin de réintégrer le vol dans la séquence.

Les cas de SEQOUT sont les suivants :
- absence d'activation du vol (ASAT) à TSAT + 5 min ou,
- absence de départ bloc (AOBT) à ASAT + 5 min.

En cas d'impossibilité de départ après l'obtention de l'ASAT (par exemple problème technique ou SEQOUT), il est nécessaire que le pilote reprenne contact avec le PREVOL.

Le plan de vol peut également être suspendu dans les cas suivants :
- le vol est hors de la séquence départ depuis 5 minutes (SEQOUT + 5 min).
- le vol est bloqué par le NMOC pour une autre raison.
- le vol est bloqué par le DMAN pour une autre raison.

*the available intervals.*
*In the event of saturation, prioritisation is applied and excess flights are deferred to the following intervals.*

*Details of the sequencing rules are available on the CDM@CDG website.*

*A flight that does not comply with its TSAT may be removed from the sequence (SEQOUT). In this case, the TSAT is deleted and the flight is removed from the departure sequence. A new TOBT must then be entered in order to bring the flight back into the sequence.*

*SEQOUT occurs in the following cases :*
*- no flight activation (ASAT) by TSAT + 5 min, or*
*- no off-block departure (AOBT) by ASAT + 5 min.*

*If departure is not possible after ASAT has been obtained (for example due to a technical problem or SEQOUT), the pilot must contact Clearance Delivery again.*

*The flight plan may also be suspended in the following cases :*
*- the flight has been out of the departure sequence for 5 minutes (SEQOUT + 5 min).*
*- the flight is blocked by the NMOC for another reason.*
*- the flight is blocked by the DMAN for another reason.*

### 22.5.1.5 Procédure départ avec l'Organisme ATS en mode séquencé

### 22.5.1.5.1 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont visualisables :

- sur le site Web du CDM : https://www.cdmcdg.net (accès sur demande à ADP),

- sur les téléaffichages professionnels existants,

- via le flux de données GLD pour les compagnies ou assistants en ayant fait la demande (dans ce cas l'utilisation et la visualisation des données du flux GLD sont à la charge du demandeur),

- sur le DMAN (Departure Manager), interface spécifique ATC.

La compagnie ou l'assistant doivent faire en sorte que la TOBT soit connue de tous les acteurs de la touchée à tout moment.

Toute modification de la TSAT doit être communiquée par la compagnie ou l'assistant à l'équipage (par contact direct, radio ou liaison Datalink). La communication de la TSAT à l'équipage doit être traitée avec la même priorité que le créneau du centre des opérations du réseau. Ce dernier est pris en compte dans le calcul de la TSAT.

Le statut de vol bloqué et les différentes alertes issues de la GLDC seront également visibles sur le site Web CDM.

### *22.5.1.5 Departure procedure with ATS unit in sequenced mode*

### *22.5.1.5.1 TOBT and TSAT communication*

*TOBT and TSAT for all flights are available at the following :*

*- CDM's web site : https://www.cdmcdg.net (access on request to ADP),*

*- current professional TV monitor displays,*

*- via PDS data flow for airlines and handlers having made a specific request (in this case, cost for processing and visualization of PDS data are borne by applicant),*

*- on DMAN HMI (Departure Manager), specific interface for ATS unit, which supports controllers for departure sequence application.*

*Airline or handler shall make sure that TOBT is known by all stakeholders of aircraft turn-round at all times.*

*Any alteration to TSAT is to be communicated by airline or handler to flight crew (by direct contact, radio or Data-link). Communication of TSAT to crew shall be handled with same priority as Network Manager Operation Center slot. Network Manager Operation Center slots are taken into account in TSAT calculation.*

*Status of blocked flight and various alarms issued from PDS will also be visible on CDM's web site.*

### 22.5.1.5.2 Mise en route en mode séquencé

Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer une demande RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à TOBT - 15 min (ou SOBT - 15 en l'absence de TOBT).

L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ, mettra le vol en attente et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Le pilote doit ensuite rappeler « prêt au départ » dans la fenêtre TSAT – 5 min à TSAT + 5 min :
- avant TSAT – 5 min : le PREVOL indique qu'il rappellera le pilote en fonction de sa TSAT. Le pilote doit veiller la fréquence car la TSAT peut s'améliorer à tout moment.
- dans la fenêtre : activation du vol par le PREVOL (ASAT) et transfert sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage par radio.
- après TSAT + 5 min : une nouvelle TOBT est requise.

C'est par radio seulement, dans les minutes qui précèdent la TSAT, que le PREVOL rappelle le pilote pour le transférer sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage par radio.

Il est implicite que lorsque le contrôleur donne l'autorisation de mise en route, il la donne pour un départ parking effectif à TSAT.

Le pilote ne doit pas redemander la mise en route au PREVOL lorsqu'il est mis en attente pour ne pas encombrer la fréquence. Si un pilote a un doute suite au non rappel du PREVOL, il doit préalablement contacter ses opérations ou son assistance pour connaître sa TSAT courante et savoir ainsi si la TSAT s'est dégradée. Il est admis de rappeler le PREVOL si l'heure courante est supérieure à la TSAT.

L'envoi de REA n'a plus lieu d'être, toutes les données sont désormais automatiquement transmises par DPI.

### *22.5.1.5.2 Start-up*

*Pilot shall contact Clearance Delivery or perform RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance at TOBT – 15 min (or SOBT-15 if no TOBT).*

*Pilot is supposed to know its current TSAT when contacting Clearance Delivery.ATC will then give the pilot all parameters of Departure Clearance (En Route clearance), will put the flight on hold and will ask the pilot to call back when fully ready to depart.*

*The pilot must then call back "ready to depart" within the window TSAT – 5 min to TSAT + 5 min :*
*- before TSAT – 5 min : clearance Delivery informs the pilot that it will call back according to the flight's TSAT. The pilot shall keep monitoring the frequency as TSAT may improve at any time.*
*- within the window : the flight is activated by Clearance Delivery (ASAT) and handed over to the Ground or Apron frequency, which will then give start-up and push-back clearances via radio.*
*- after TSAT + 5 min : a new TOBT is required.*

*It is then via radio only that a few minutes before TSAT Clearance Delivery calls the pilot back to hand over the flight to Ground or Apron where Start up and Push back will be given.*

*It is implied that when controller approves start-up, this is issued for positive parking departure at TSAT.*

*Pilot shall not request start-up on Clearance Delivery again when he is put on hold as he would crowd frequency unnecessarily. If pilot is in doubt when no further call comes from Clearance Delivery frequency, he shall contact his operations or his handler first to confirm current TSAT and be advised of a possible downgraded TSAT. Calling Clearance Delivery again is acceptable when current time gets later than TSAT.*

*All data are automatically transmitted to the network via DPI and REA message is no longer in use at CDG.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5.1.5.3 Repoussage**

L'autorisation de repoussage est obtenue sur la fréquence Sol ou Trafic à partir de TSAT–5 min et en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/départ du bloc à TSAT.

Si le départ bloc n'a pas eu lieu à ASAT + 5 min, le vol passe SEQOUT et une nouvelle TOBT doit être émise après contact avec le PREVOL.

Tout au long de la procédure départ, si après rappel du contrôleur, un vol mis en attente ne répond pas ou s'il déclare qu'il n'est pas prêt à mettre en route ou à repousser, celui-ci est bloqué manuellement par le contrôleur dans la GLD.

Le vol devra alors reprendre la totalité de la procédure départ (envoi d'une nouvelle TOBT, appel du PREVOL, etc.).

**22.5.1.6 Procédure départ en mode non séquencé**

**22.5.1.6.1 Communication des heures de départ bloc**

En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLD, l'aéroport peut être amené à passer la gestion des départs en mode dégradé.

Un affichage d'alerte est diffusé sur les systèmes :

- sur le site WEB du CDM : https://www.cdmcdg.net

- sur les téléaffichages professionnels existants.

Dans ce cas, l'affichage de la TSAT sur le site web et les TVM sera suspendu.

- via le flux de données GLDC pour les compagnies ou assistants en ayant fait la demande,

- sur le DMAN, interface spécifique de l'Organisme ATS.

Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence de départs bloc n'est plus appliqué, mais une procédure départ de même type continue d'être appliquée manuellement.

Les ED (TOBT) doivent toujours être mises à jour par les compagnies, ainsi que les EOBT des plans de vol en fonction de ces ED. L'Organisme ATS calculera une heure de départ bloc, confirmé sur la fréquence PREVOL lors de l'appel à TOBT-15 mn. Cette heure correspond à :

• EOBT du plan de vol pour un vol non régulé,

• COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT – forfait temps de roulage local) pour un vol régulé.

**22.5.1.6.2 Mise en route en mode non séquencé**

Le pilote doit contacter le PREVOL ou envoyer une RCD pour demander sa clairance départ à TOBT – 15 min.

L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Lorsque le pilote rappelle prêt au Départ, deux cas peuvent se présenter :

1. Si l'heure de départ bloc Contrôle est proche, le PREVOL transfère le vol sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage par radio.

2. Si l'heure de départ bloc Contrôle est éloignée, le PREVOL confirme l'heure prévue de départ bloc et indique qu'il rappellera le pilote le moment venu. Le pilote doit veiller la fréquence.

C'est ensuite par radio seulement que le PREVOL rappelle le pilote pour le transférer sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage.

Si l'appel a lieu beaucoup trop tôt, le PREVOL lui indiquera de rappeler à TOBT-15 min. Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT-15 min.

L'appel du pilote ou le RCD doivent permettre un départ bloc à EOBT+/-15 min ou avant COBT+10 min, sinon le vol sera bloqué par l'Organisme ATS jusqu'à ce que le plan de vol soit mis à jour par la compagnie en déposant un message DLA.

**22.5.1.6.3 Repoussage en mode non séquencé**

Comme l'autorisation de mise en route, l'autorisation de repoussage est obtenue sur la fréquence Sol ou Trafic en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/départ du bloc à EOBT+/-15 min ou avant COBT+10 min.

L'autorisation de repoussage est valable 1 minute.

Le repoussage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

***22.5.1.5.3 Push-back***

*Push-back approval is obtained on the Ground or Apron frequency from TSAT – 5 min, while being ready to push back/leave the block. This contact should allow push-back/off-block departure at TSAT.*

*If off-block departure has not taken place by ASAT + 5 min, the flight goes to SEQOUT and a new TOBT must be issued after contacting Clearance Delivery.*

*Throughout the departure procedure, if after being called back by the controller, a flight on hold does not respond or states that it is not ready for start-up or push-back, it is blocked manually by the controller in PDS.*

*The flight will then have to repeat the entire departure procedure (sending a new TOBT, calling Clearance Delivery, etc.).*

***22.5.1.6 Departure procedure in non sequenced mode***

***22.5.1.6.1 Communicating Off-Block Time***

*In case a technical or operational issue makes it impossible to use off-block sequence calculated by PDS, airport may be led to switch to non sequenced mode.*

*An alarm message is distributed via systems :*

*- on CDM web site : https://www.cdmcdg.net*

*- on existing professional TV monitor displays,*

*In this case, on CDM web site and TV monitor TSAT display will be suspended.*

*- via CPDS data flow for airlines and handlers using it,*

*- on DMAN, specific interface for ATS unit.*

*Automatic calculation of departure sequence is no longer in force, but a departure procedure of same type is manually applied.*

*ED (TOBT) are still to be updated by airlines, as well as EOBT for flight plans in relation to those ED. ATS unit will calculate an off-block time, confirmed on frequency upon pilot's call at TOBT-15min. It is equal to :*

*• EOBT of flight plan for a non-regulated flight,*

*• COBT (calculated off-block time = CTOT - Local default taxiing time) for regulated flight.*

***22.5.1.6.2 Start-up in non sequenced mode***

*Pilot shall contact Clearance Delivery or perform RCD to request Departure Clearance at TOBT-15 mn.*

*ATS unit will then give the pilot all parameters of Departure Clearance (En Route clearance) and will ask the pilot to call back when fully ready to depart.*

*When pilot calls back ready to depart, two options may arise in relation to flight's ATC Off Block time :*

*1. If Off Block Time is close, Clearance Delivery hands over the flight to Ground or Apron frequency where start up and push back clearances will be given via radio.*

*2. If Off Block Time is much later, Clearance Delivery controller confirms expected Off block time and tells he will call the pilot back when clock time gets closer. The pilot shall keep monitoring the frequency.*

*It is then via radio only that a few minutes before Off Block time Clearance Delivery calls the pilot back to hand over the flight to Ground or Apron where Start up and Push back will be given.*

*If pilot's call takes place too early, Clearance Delivery will ask him to call again at TOBT – 15 min. In case of a RCD, no reply is to be expected before TOBT-15 min.*

*The call or RCD has to ensure that departure will occur at EOBT +/-15 min or before COBT + 10 min, otherwise flight will be blocked by ATS unit until flight plan is updated by a DLA.*

***22.5.1.6.3 Push-back in non sequenced mode***

*As well as for Start up approval, push back will be given by Ground or Apron controller, flight being ready for push-back / off-block departure. This contact should allow push-back / off-block departure at EOBT+/-15 min or before COBT+10 min if regulated.*

*Push-back approval is valid for one minute.*

*Push-back is therefore to begin shortly after approval. Flight lays open to being blocked by ATS unit and having to redo the whole departure procedure if rule is not observed.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5.2 Equipement des aéronefs**

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

Conformément à l'Arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris Charles de Gaulle doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'OACI.

Seuls certains vols mentionnés dans cet Arrêté peuvent faire l'objet d'une exemption. Cette mesure n'est en effet pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers;
- qui se trouvent en situation d'urgence;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

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

***22.5.2 Aircraft equipment***

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

*In accordance with Order of 20 October 2015, aircraft from or to Paris Charles de Gaulle airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV 1 specification defined by ICAO 9613 document.*

*Only certain flights mentioned in this Order may be subject to exemption. Indeed, this measure is not applicable to :*

*- State aircraft ;*

*- Emergency aircraft ;*

*- Medical aircraft.*

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

**22.5.3 Départs : SID RNAV**

***22.5.3 Departures : SID RNAV***

| | **Secteur** / *Sector* | | **Réacteurs** / *Jets* | **Hélices** / *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| SID RNAV | Nord / *North* | **OPALE – ATREX - NURMO** | FL > 115 | FL > 115 |
| | Est / *East* | **RANUX – LANVI ( 1 ) - BUBLI** | FL > 195 | FL > 195 |
| | | **DIKOL - BAXIR** | 115 < FL < 195 | 115 < FL < 195 |
| | Sud / *South* | **AGOPA – ERIXU – LATRA – OKASI - PILUL** | FL > 195 | non planifiable / *unschedulable* |
| | | **OLZOM - MONOT - DORDI** | FL < 145 | Tous FL / *All FL* |
| | Ouest / *West* | **ELCOB - LGL** | FL > 115 | FL > 115 |

(1) Réservé réacteurs.
*(1) Reserved jet.*

**22.5.3.1 Itinéraires normalisés de départs (SID)**

Au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA Paris sont dotés de SID RNAV.

***22.5.3.1 Standard instrument departures (SID)***

*For PARIS CHARLES DE GAULLE departures, all the sectors of Paris TMA are provided with RNAV SIDs.*

**22.5.3.2 Domaine d'application**

Les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis depuis toutes les pistes en RNAV 1 de l'extrémité départ (DER) de la piste jusqu'au point de rejointe de la structure "En-Route". (voir tableau §5.3).

Des départs initiaux sont également publiés en navigation conventionnelle au départ de toutes les pistes de CDG. Ces départs sont utilisables uniquement par les aéronefs exemptés RNAV 1.

***22.5.3.2 Field of application***

*These RNAV standard instrument departures (SID) are drawn up and defined for all runways in RNAV 1 from the departure end (DER) of the runvay until reaching the way point joining the "En-route" network. (see table §5.3)*

*Initial depatures are also published for conventional navigation from all CDG runways. These SIDs are only available to RNAV 1 exempted ACFT.*

**22.5.3.3 Utilisation**

Les SID RNAV au départ de toutes les pistes sont utilisables en RNAV 1 basés sur des capteurs GNSS et/ou DME/DME.

Ils sont attribués préférentiellement par le PREVOL.

Vols exemptés RNAV 1 :

Dès la demande de clairance sur la fréquence PREVOL, le pilote d'un aéronef faisant l'objet d'une exemption RNAV 1 doit s'annoncer selon le cas :

- "Impossible RNAV 1" si le vol est non RNAV, ou

- "RNAV 5 mais impossible RNAV 1", si le vol est capable RNAV 5.

- Il n'y a pas de départ initial conventionnel publié à CDG. En conséquence, il lui sera délivré une clairance départ consistant initialement en une montée à 3000 ou 4000 ft AMSL dans l'axe de piste en maintenant la RM 264° ou 084°, suivie d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévu dans le FPL. Ce point de rejointe dépend de l'équipement RNAV du vol exempté : cas d'un vol non RNAV, ou cas d'un vol seulement capable RNAV 5 (voir § 5.4).

Vols RNAV 1 avec RFL < 115 :

Le pilote doit annoncer son RFL dès la demande de clairance sur la fréquence PREVOL.

Il lui sera attribué un départ initial sur SID RNAV 1 (voir AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI et AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI) suivi d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévu dans le FPL. Ce point de rejointe dépend du secteur concerné (voir § 5.4).

**22.5.3.4 Restrictions SID Est**

Les SIDs LANVI sont planifiables H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :

- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,
- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.

Les SIDs RANUX sont planifiables H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B :
Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL, même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.

Attention : si un plan de vol utilisant un de ces SIDs est suspendu, l'envoi d'un message DLA pour dé-suspendre le vol peut parfois décaler le vol dans une période où l'état d'activation de la zone militaire interférente a changé, et la route initiale n'est alors plus compatible avec l'activité de la zone.
Dans ce cas-là, il convient d'envoyer un message CHG pour changer la route initiale et utiliser le bon SID, compatible avec le nouvel état d'activité de la zone interférente.

**22.5.4 Départs : DCT PLN**

***22.5.3.3 Operating procedures***

*RNAV SID from all runways are usable in RNAV 1 based on GNSS and/or DME/DME sensors.*

*They are preferentially given by DELIVERY.*

*RNAV 1 exempted flights :*

*Upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency, the pilot of an aircraft being subject to exemption must report, depending on the case :*

*- "Impossible RNAV 1" if the flight is no RNAV, or*

*- "RNAV 5 but impossible RNAV 1", if the flight is RNAV 5 capable.*

*There is no conventional initial departure published at Paris-CDG. Consequently, the flight will be given a departure clearance consisting in a climb at 3000 or 4000 ft AMSL on RWY Track while maintaining RM 264° or 084°, followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL. This junction point depends on RNAV equipment of the exempted flight : the case of a no RNAV flight, or the case of a flight only RNAV 5 capable (see § 5.4).*

*RNAV 1 flights with RFL < 115 :*

*The pilot must report his RFL upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency.*

*The flight will be given an initial departure on SID RNAV 1 (see AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI and AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI) followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL. This junction point depends on the concerned sector (see § 5.4).*

***22.5.3.4 East SID restrictions***

*LANVI SIDs are available H24 according to the activitty of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*

*- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,*
*- If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to destination.*

*RANUX SIDs are available H24 according to the activity of the military area LFR175B :*
*If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*

*Warning : if a flight plan using one of these SIDs is suspended, a filed DLA message to deal with the suspension of the flight, may occasionnally reschedule the flight in a period where activation status of interfering military area has changed, then the original route is no more compatible with the area activity.*
*In such situation, it is needed to file a CHG message in order to change the route and to use the proper SID, compatible with the new activity status of the interfering area.*

***22.5.4 Departures : DCT PLN***

| | **Secteur** / *Sector* | | **Réacteurs** / *Jets* | **Hélices** / *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| DCT PLN | Nord / *North* | **EGOZE** | FL < 115 | FL < 115 |
| | Est / *East* | **NIPOR - ALIMO** | FL < 115 | FL < 115 |
| | Sud / *South* | **OLZOM (1) - MONOT (1) - DORDI** | FL < 145 | Tous FL / *All FL* (1) |
| | Ouest / *West* | **ELCOB - LGL** | FL > 115 | FL > 115 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

Préciser PLN case 15 :

- vers le secteur Nord : DCT EGOZE puis DCT premier point de rejointe de la structure En-Route,

- vers le secteur Est : DCT NIPOR ou ALIMO,

- vers le secteur Ouest : DCT ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR doivent préciser :
après OLZOM : DCT ERIXU,
après MONOT : .

- MONOT DCT LAMUT ; ou

- MONOT DCT UFFIX puis DCT OKEKO ou DCT PIMUP.

**1) Départs exemptés RNAV 1 :**

Il n'y a pas de départ initial conventionnel publié à CDG. En conséquence, le pilote doit s'attendre à une clairance départ consistant initialement en une montée à 3000 ou 4000 ft AMSL dans l'axe de piste en maintenant la RM 264° ou 084°, suivie d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévue dans le FPL.

Le pilote doit s'attendre ensuite (2 cas possibles) :

**Pour les vols non RNAV (tous RFL) :**

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers CTL (WP) pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar pour rejoindre OLZOM, MONOT, DORDI.

**Pour les vols équipés RNAV 5 (avec RFL > 115) :**

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers OPALE-ATREX-NURMO,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers RANUX-DIKOL-LANVI-BAXIR-BUBLI,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar ELCOB -LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI.

**2) Départs RNAV 1 avec RFL < 115 :**

Après un départ initial sur SID RNAV 1 selon la piste utilisée et le secteur concerné (voir AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI et AD2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI), le pilote doit s'attendre :

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers CTL (Wp) pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar pour rejoindre OLZOM, MONOT, DORDI.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'une partie du vol peut être effectuée par un espace aérien de classe E dans lequel peuvent évoluer des vols VFR inconnus de l'ATC.

**3) Départs Hélices RNAV 1 à destination de l'UIR :**

Préciser PLN case 15 : (1)

- après OLZOM : DCT ERIXU,

- après MONOT :

- MONOT DCT LAMUT ; ou

- MONOT DCT UFFIX puis DCT OKEKO ou DCT PIMUP.

*Pilots must comply with the following procedures :*

*Write in FPL item 15 :*

*- to North sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En-Route structure,*

*- to East sector : DCT NIPOR or ALIMO,*

*- to West sector : DCT ELCOB or LGL,*

*- to South sector : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.*

*(1) The propeller ACFT inbound UIR must specify :*
*after OLZOM : DCT ERIXU,*
*after MONOT :*

*- MONOT DCT LAMUT ; or*

*- MONOT DCT UFFIX then DCT OKEKO or DCT PIMUP.*

***1) RNAV 1 exempted departures :***

*There is no conventional initial departure published at CDG. Consequently, the pilot should expect a departure clearance consisting initially of a climb to 3000 or 4000 ft AMSL on the runway centreline while maintaining MAG 264° or 084°, followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL.*

*Then the pilot may expect :*

***For no RNAV flights (whatever the RFL) :***

*- to North sector : radar guidance to EGOZE,*

*- to East sector : radar guidance to CTL (WP) to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM to proceed ALIMO,*

*- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB or LGL,*

*- to South sector : radar guidance to proceed OLZOM, MONOT, DORDI.*

***For RNAV 5 equipped flights (with RFL > 115) :***

*- to North sector : radar guidance to proceed OPALE-ATREX-NURMO,*

*- to East sector : radar guidance to proceed RANUX-DIKOL-LANVI-BAXIR-BUBLI,*

*- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB -LGL,*

*- to South sector : radar guidance to proceed AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI.*

***2) RNAV 1 departures with RFL < 115 :***

*After an initial departure on RNAV 1 SID depending on the runway and the sector used for take-off (see AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI and AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI), the pilot may expect :*

*- to North sector : radar guidance to proceed EGOZE,*

*- to East sector: radar guidance to CTL (Wp) to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM to proceed ALIMO,*

*- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB or LGL,*

*- to South sector : radar guidance to proceed OLZOM, MONOT, DORDI.*

*Pilot attention is drawn to the fact that they may fly through class E airspace in which can fly VFR traffic unknown to ATC.*

***3) RNAV 1 propeller departures destination UIR :***

*Indicate in FPL item 15 : (1)*

*- after OLZOM : DCT ERIXU,*

*- after MONOT :*

*- MONOT DCT LAMUT; or*

*- MONOT DCT UFFIX then DCT OKEKO or DCT PIMUP.*

**22.5.5 Limitations de vitesse**

Dans les TMA PARIS de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

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

Pour tout aéronef réacteur au départ, en prévention des rattrapages, De Gaulle Départ doit être informé, pour accord du contrôle :

- de toute vitesse cible différente de 250 kt indiqués entre NADP1 et le FL 100, particulièrement durant la montée dans le VPE départ,

- de toute intention de retarder l'accélération au-dessus du FL 100,

- de tout besoin de décélération momentanée durant la montée, quelles qu'en soient les raisons.

Gestion économique de la montée du type d'Opticlimb ou équivalent :

- Toute gestion de ce type doit être annoncée dès le premier contact à De Gaulle Départ, ou au plus tard en sortie de VPE, pour prise en compte par le contrôle,

- Après NADP1, la vitesse indiquée doit être de 235 kt minimum,

- Pour tous vols moyens tonnages de classe supérieure et de classe inférieure, l'accélération vers une vitesse supérieure à 250 kt IAS doit se faire au plus tard passant le FL 145.

À tout moment, De Gaulle Départ peut délivrer des instructions de vitesse différentes pour les besoins de la régulation : le cas échéant, cela entraîne l'annulation systématique de la gestion économique de la montée du type d'Opticlimb ou équivalent.

**22.5.6 CPDLC**

CPDLC utilisable au-dessus du FL100. Le Logon de Paris ACC est LFFF.

**22.6 TRANSITS**

Ces itinéraires sont décrits sur la carte régionale (ARC).

**22.7 PROCEDURES SPECIFIQUES (A380-B748)**

Les transpondeurs Mode S des A380 ne sont pas totalement conformes aux recommandations du "Minimum Operational Performance Specification for Secondary Surveillance Radar Mode S Transponders" (MOPS ED-73). Cela entraîne des pertes d'identification sur les systèmes radar sol (ASMGCS). En conséquence, il est demandé de ne pas déclarer éligible au Mode S les plans de vol A380 en renseignant le champ 10b du plan de vol par la lettre P.

**22.8 PROCEDURES LVP**

Les procédures LVP sont activées indépendamment sur chaque doublet, au plus tard lorsque la RVR est inférieure ou égale à 600 m et/ou la HBN est inférieure à 200 ft, et lorsque les moyens techniques le permettent.

Voir AD 2 LFPG.20-3.2.1.3

**22.9 VFR**

**22.9.1 Vols VFR dans les espaces gérés par les approches control**

Des vols VFR peuvent être admis dans les espaces gérés par les approches.

**22.9.1.1 Hélicoptères**

Sur les itinéraires dérogatoires spécifiques.

Description et conditions d'utilisation de ces itinéraires :

Voir carte VAC HEL AD3 LFPG et carte aéronautique au 1/100000 ème (Annexe à l'arrêté du 8 février 1984 modifié) "ITINERAIRES HELICOPTERES".

VFR de nuit : Voir AD 2 LFPG.20-4.2

***22.5.5 Speed limitations***

*Within class A PARIS TMA (parts 2 to 10), the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.*

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

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

*For control approval, to prevent any catching-up, 'De Gaulle Departure' must be informed for any jet engine aircraft on departure, about :*

*- Any target speed other than 250 kt indicated between 'NADP1' and FL 100, particularly during climb in the environment protection airspace for departures,*

*- Any intention to delay acceleration above FL 100,*

*- Any need for temporary deceleration during climb, whatever the reasons.*

*Economical management of the climb 'Opticlimb' or equivalent :*

*- Every management of this kind must be announced at first contact with De Gaulle Departure, or when leaving the environmental protection volume at the latest, to be taken into account by ATS,*

*- After NADP1, the indicated airspeed must be 235 kt IAS minimum,*

*- For every upper or lower medium ACFT on departure, the acceleration to an airspeed higher than 250 kt IAS must be carried out passing FL 145 maximum.*

*At any time, De Gaulle Departure may issue speed instructions with different values for sequencing needs : when occurrring, it systematically results in the cancellation of the economical management of the climb 'Opticlimb' or equivalent.*

***22.5.6 CPDLC***

*CPDLC available above FL 100. Logon of Paris ACC is LFFF.*

***22.6 TRANSIT ROUTES***

*Those routes are defined on the area chart (ARC).*

***22.7 SPECIFICS PROCEDURES (A380-B748)***

*Currently, A380 Mode S equipment is not fully compliant with the Minimum Operational Performance Specification for Secondary Surveillance Radar Mode S transponders (MOPS ED-73). That leads to a loss of identification on Surface Movement Guidance and Control Systems 'ASMGCS). Therefore the A380 fleet connat claim to be eligible for code A1000 and 10b field of their flight plan must be filled with letter P.*

***22.8 LVP PROCEDURES***

*The LVP procedures are activated independently on each parallel runways, at the latest when the RVR is less than or equal to 600 m and/or the cloud base height is less than 200 ft, and when the technical means allow it.*

*See AD 2 LFPG.20-3.2.1.3*

***22.9 VFR***

***22.9.1 VFR flights in airspaces managed by approach control***

*VFR flights may be allowed into airspaces handled by Approach Control.*

***22.9.1.1 Helicopters***

*On specific derogatory routes.*

*Description and use conditions described :*

*See VAC HEL AD3 LFPG chart and aeronautical chart 1/100,000 (appendix to the 08 february 1984 order modified) "ITINERAIRES HELICOPTERES".*

*Night VFR : See AD 2 LFPG.20-4.2*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.9.1.2 Avions**

Sur les itinéraires dont les conditions d'utilisation sont décrites dans la carte VAC AD 2 LFPG APP 01.

**22.9.1.3 Vols spéciaux (missions photo, travail aérien, drones)**

Sur demande avec préavis minimum de 10 jours ouvrés au SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.
E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr
Télécopie : 01 74 37 86 19

Drones à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire de Roissy CDG avec préavis de 35 jours suivant procédure décrite sur https://espacepro.aeroportsdeparis.fr/Default.aspx

Voir également AIP ENR 5.1 : conditions de pénétration de la zone réglementée LF-R 275 PARIS.

**22.9.1.4 Activités de loisirs aériens**

Les planeurs et aéronefs utilisés par les aéroclubs signataires d'un protocole avec l'approche de PARIS CHARLES DE GAULLE peuvent évoluer dans les zones réglementées dédiées à cet usage (zones LF-R 3100 à LF-R 3106 pour les planeurs).

Pendant leurs périodes d'activité ces zones se substituent aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elles interfèrent.

Les approches gestionnaires des TMA PARIS de classe A assurent le contournement de ces zones par les aéronefs placés sous leur responsabilité.

**22.9.2 VFR Spécial**

Tous les aéronefs en VFR (avions ou hélicoptères) à l'arrivée ou au départ de Paris Charles de Gaulle (depuis les pistes ou l'hélistation) sont interdits en conditions VFR Spécial. Ces vols VFR ne sont possibles qu'en conditions VMC en classe D.

Toute demande de mission de travail aérien en VFR (avion ou hélicoptère), dont la trajectoire risque d'interférer avec des procédures IFR de Paris Charles de Gaulle et/ou de Paris Le Bourget, pourra être refusée en conditions VFR spécial en CTR Paris.

**22.10 PERTE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.10.1 Panne de radiocommunication à l'arrivée**

**22.10.1.1 Consignes en cas de panne de radiocommunication en STAR**

***22.9.1.2 Planes***

*On routes to be used under conditions set described in VAC AD 2 LFPG APP 01.*

***22.9.1.3 Special flights (scenic air-photo, air work, drones)***

*On request with minimum advance notice of 10 working days in the SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.*
*E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr*
*FAX : 01 74 37 86 19*

*On request with minimum advance notice of 10 working days in the SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.*
*E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr*

*See also AIP ENR 5.1 : restricted area LF-R 275 PARIS penetrating conditions.*

***22.9.1.4 Air leisure activities***

*Gliders and aircrafts used by the signatory flying clubs of a protocol with the approach of PARIS CHARLES DE GAULLE can evolve in the regulated areas dedicated to this use (areas LF-R 3100 to LF-R 3106 for gliders).*

*During their periods of activity these areas substitute themselves for the portions of the class A air space with which they interfere.*

*Approach control of class A TMA PARIS ensure the bypassing of these areas by aircrafts placed under its responsibility.*

***22.9.2 VFR Spécial***

*All VFR flights (airplanes and helicopters) arriving to or departing from Paris Charles de Gaulle (using CDG runways or helistop) are temporarily forbidden in Special VFR conditions.Thse VFR flights are allowed only in VMC conditions within class 'D' airspace.*

*Every request for air work in VFR (airplane or helicopter), whose trajectory is likely to interfere with IFR procedures at Paris Charles de Gaulle and/or Paris Le Bourget, might be refused in Special VFR conditions in Paris CTR.*

***22.10 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.10.1 Arrival radiocommunication failure***

***22.10.1.1 Instructions in case of radiocommunication failure during STAR***

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

**22.10.1.2 Consignes en cas de panne de radiocommunication en approche initiale**

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "pannes radio" spécifiques à la procédure en cours.

**INA RNAV MOPAR 1E RWY 08L-08R-09L-09R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MOPAR, descendre vers 4000. 5 NM après PG527 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 09L de préférence, via le point IF IG09L).

**INA RNAV LORNI 1E et 1X RWY 08L-08R-09L-09R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A BUNOR, descendre vers 4000. 20 NM après PG501 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 09L de préférence, via le point IF IG09L).

**INA RNAV OKIPA 1N et 1R RWY 08L-08R-09L-09R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A LARPO, descendre vers 4000. A PG504 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 09L de préférence, via le point IF IG09L).

**INA RNAV OKIPA 1E et 1X RWY 08L-08R-09L-09R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. 6,5 NM avant PG503, descendre vers 5000. A PG505 tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 08R de préférence, via le point IF IG08R).

**INA RNAV BANOX 1E RWY 08L-08R-09L-09R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A SUBOX, descendre vers 5000 et tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 08R de préférence, via le point IF IG08R).

**INA RNAV MOPAR 1W et 1X RWY 26L-26R-27L-27R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A CREIL, descendre vers 5000. 15,5 NM après PG536 tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

**INA RNAV MOBRO 1W RWY 26L-26R-27L-27R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG528, descendre vers 5000. 25 NM après PG528, tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

**INA RNAV LORNI 1W RWY 26L-26R-27L-27R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A LORNI, descendre vers 5000. A PG520, tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

**INA RNAV VEBEK 1W RWY 26L-26R-27L-27R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A VEBEK, descendre vers 5000. A CTL, tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

**INA RNAV OKIPA 1W RWY 26L-26R-27L-27R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A OKIPA, descendre vers 4000 (FL070 MNM à PG522). A PG522, tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis

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

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

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

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

*- EAT*

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

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

***22.10.1.2 Instructions in case of radiocommunication failure during initial approach***

*The pilot should perform the published procedure (including level and speed requirements) and follow or get back to the "RADAR" route then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.*

***INA RNAV MOPAR 1E RWY 08L-08R-09L-09R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At MOPAR, descend to 4000. 5 NM after PG527 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 09L preferably, via WPT IF IG09L).*

***INA RNAV LORNI 1E and 1X RWY 08L-08R-09L-09R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At BUNOR, descend to 4000. 20 NM after PG501 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 09L preferably, via WPT IF IG09L).*

***INA RNAV OKIPA 1N and 1R RWY 08L-08R-09L-09R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At LARPO, descend to 4000. At PG504 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 09L preferably, via WPT IF IG09L).*

***INA RNAV OKIPA 1E and 1X RWY 08L-08R-09L-09R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. 6,5 NM before PG503, descend to 5000. At PG505 turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 08R preferably, via WPT IF IG08R).*

***INA RNAV BANOX 1E RWY 08L-08R-09L-09R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At SUBOX, descend to 5000 and turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 08R preferably, via WPT IF IG08R).*

***INA RNAV MOPAR 1W and 1X RWY 26L-26R-27L-27R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At CREIL, descend to 5000. 15.5 NM after PG536 turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).*

***INA RNAV MOBRO 1W RWY 26L-26R-27L-27R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At PG528, descend to 5000. 25 NM after PG528, turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).*

***INA RNAV LORNI 1W RWY 26L-26R-27L-27R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At LORNI, descend to 5000. At PG520, turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).*

***INA RNAV VEBEK 1W RWY 26L-26R-27L-27R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At VEBEK, descend to 5000 . At CTL, turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).*

***INA RNAV OKIPA 1W RWY 26L-26R-27L-27R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At OKIPA, descend to 4000 (FL 070 MNM at PG522). At PG522 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA*


© Service de l'Information Aéronautique, France

exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 26L de préférence, via le point IF IG26L).

**INA RNAV BANOX 1W et 1X RWY 26L-26R-27L-27R :**

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG515, descendre vers 4000. A PG517 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 26L de préférence, via le point IF IG26L).

*approach (otherwise ILS approach, RWY 26L preferably, via WPT IF IG26L).*

***INA RNAV BANOX 1W and 1X RWY 26L-26R-27L-27R :***

*Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At PG515, descend to 4000. At PG517 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 26L preferably, via WPT IF IG26L).*

**22.10.1.3 Particularité des arrivées LFPG par MOBRO en face à l'Ouest**

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

***22.10.1.3 Characteristic of propellers arrivals LFPG by MOBRO in West configuration***

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

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

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

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

**22.10.1.4 Particularité des arrivées LFPG par VEBEK en face à l'Ouest**

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à VEBEK au FL110.

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

***22.10.1.4 Characteristic of arrivals LFPG by VEBEK in West configuration***

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

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

*Proceed to VEBEK at FL110.*

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

**22.10.1.5 Particularités en l'absence d'instruction de contrôle**

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (ou après l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée, au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé réception.

Ce principe est valable dans toutes les configurations, pour toutes les arrivées LFPG utilisant les IAF MOPAR,MOBRO (hélices), LORNI, VEBEK (face à l'Ouest), OKIPA et BANOX gérés par CDG APP.

***22.10.1.5 Procedure by default without ATC instruction***

*The lack of ATC clearance to perform the initial approach may be caused by a late ACC/APP handover (at or after the IAF), and/or by an overloaded frequency.*

*In such situation, on reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure, at the last assigned level which has been acknowledged.*

*This rule has be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPG and using the IAF MOPAR, MOBRO (propeller aircraft), LORNI, VEBEK (facing West at LFPG), OKIPA and BANOX handled by CDG APP.*

**22.10.2 Panne de radiocommunication au départ**

Afficher 7600.

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

***22.10.2 Departure radiocommunication failure***

*Squawk 7600.*

*Comply with the departure route and assigned levels up to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*

**22.11 Retour terrain (QRF) en raison d'une situation d'urgence**

Dans le cas d'un aéronef au départ qui nécessite un retour à Paris-CDG en raison d'une défaillance technique, le point INKUD (voir AD2 LFPG DATA 01) peut être utilisé sur instruction du contrôle pour isoler temporairement l'avion à des fins de vérification technique ou autres actions de l'équipage.

***22.11 Emergency return (QRF)***

*In the case of a departing aircraft that needs to turn back to Paris-CDG because of a technical failure, the waypoint INKUD (see AD2 LFPG DATA 01) may be used upon ATC instruction in order to temporarily isolate the aircraft for the purposes of technical checks or other flightcrews actions.*

**22.12 MOYENS OBLIGATOIRES**

***22.12 REQUIRED EQUIPMENT***

**22.12.1 Récepteur DME**

Le récepteur DME est obligatoire pour tous les aéronefs en CAG IFR devant pénétrer dans les espaces désignés ci-dessous :

a) Espace ayant pour limites latérales celles de la TMA PARIS et des CTA PARIS, et pour limites verticales le FL 100 et le FL 195 ;

b) Espaces gérés par les approches de PARIS ORLY et PARIS CHARLES DE GAULLE définis ci-après.

En cas de panne du récepteur de bord, informer les organismes de contrôle de la Circulation Aérienne.

***22.12.1 DME receiver***

*DME receivers are compulsory for all IFR general air traffic ACFT having to enter airspace described as follows :*

*a) airspace with the same lateral limits as the PARIS TMA and the PARIS CTA, and whose vertical limits are FL 100 and FL 195 ;*

*b) airspace managed by PARIS ORLY APP and PARIS CHARLES DE GAULLE APP defined as follows.*

*In case of DME receiver failure, advise air traffic control organism.*

**22.12.2 Transpondeur**

Le transpondeur A + C est obligatoire pour les vols CAG IFR en TMA PARIS et en CTA PARIS.

***22.12.2 Transponder***

*Mode A and C transponder is compulsory for all IFR general air traffic within PARIS TMA and PARIS CTA.*

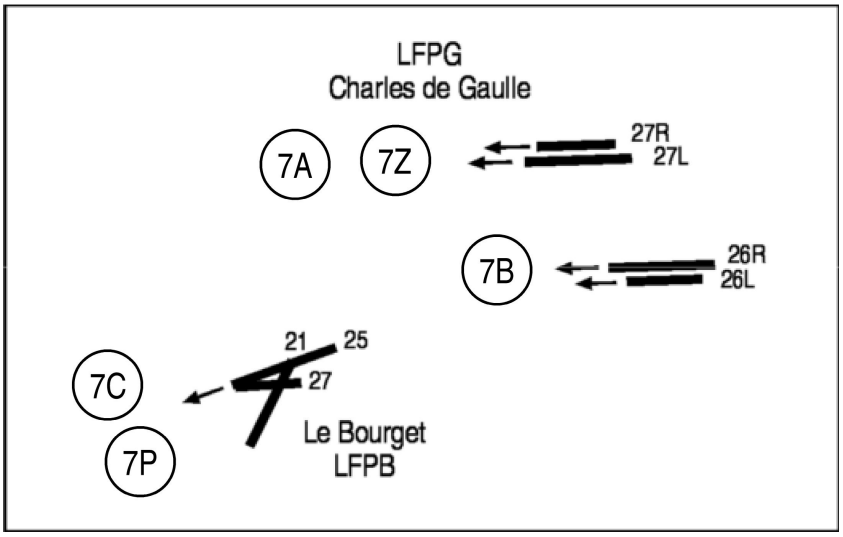
**22.13 INDICATEURS D'ITINERAIRES SID EN TMA PARIS**

***22.13 SID INDICATORS WITHIN PARIS TMA***

**22.13.1 Configuration Ouest**

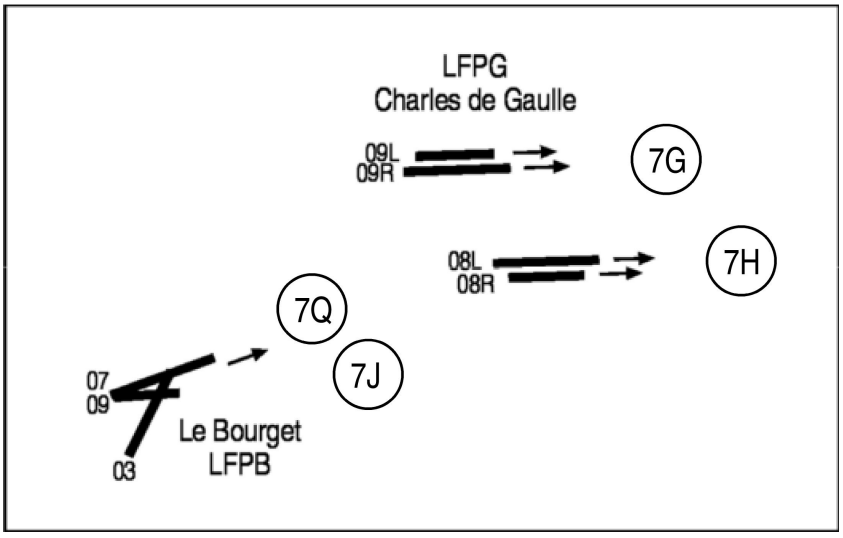
***22.13.1 West configuration***

© Service de l'Information Aéronautique, France



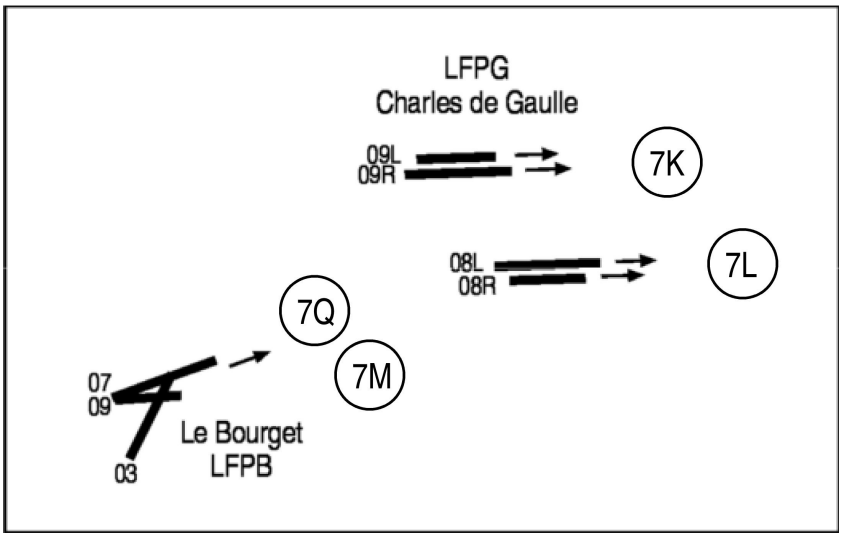

**22.13.2 Configuration Est**

***22.13.2 East configuration***




**22.13.3 Configuration inverse**
**LFPO : Ouest LFPG : Est**

***22.13.3 Opposite configuration***
***LFPO : West LFPG : East***

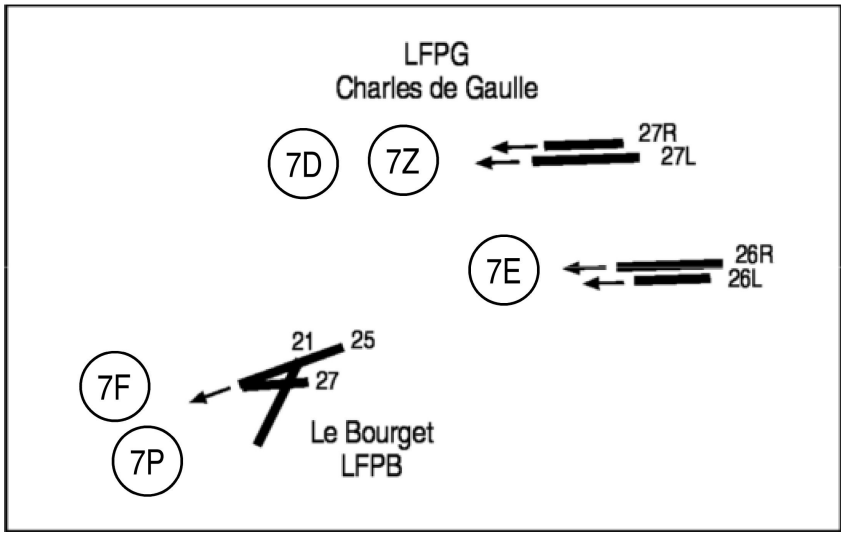




© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.13.4 Configuration inverse / Opposite configuration**
**LFPO : Est LFPG : Ouest**

***22.13.4 Configuration inverse / Opposite configuration***
***LFPO : East LFPG : West***




**22.14 OBSTACLES**

**22.14.1 Cartes d'obstacle**

Voir cartes :

- AD 2 LFPG OACI 01
- AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R
- AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L
- AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R
- AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L
- AD 2 LPFG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L

**22.14.2 Observations**

NIL

***22.14 OBSTACLES***

***22.14.1 Obstacle charts***

*See charts :*

- *AD2 LFPG OACI 01*
- *AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R*
- *AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L*
- *AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R*
- *AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L*
- *AD 2 LPFG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L*

***22.14.2 Remarks***

*NIL*

**AD 2 LFPG.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 TRANSFERT DE COMMUNICATIONS**

Voir carte AD 2 LFPG AMG 01

***23.1 TRANSFER OF COMMUNICATIONS***

*See chart AD 2 LFPG AMG 01*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Validité sur chaque doublet de LS-30 à CS+30

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Validity on each twin RWY from SR-30 to SS+30*

**23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Hotspots)**

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées «COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS » sont disponibles à l'adresse :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash.

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

***23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Hotspots)***

*Additional information for the preparation of flights called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" are available at :*

*https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/en/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash.*

*These data are published for informational purposes only, and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and Sup AIP.*

**AD 2 LFPG.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFPG.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

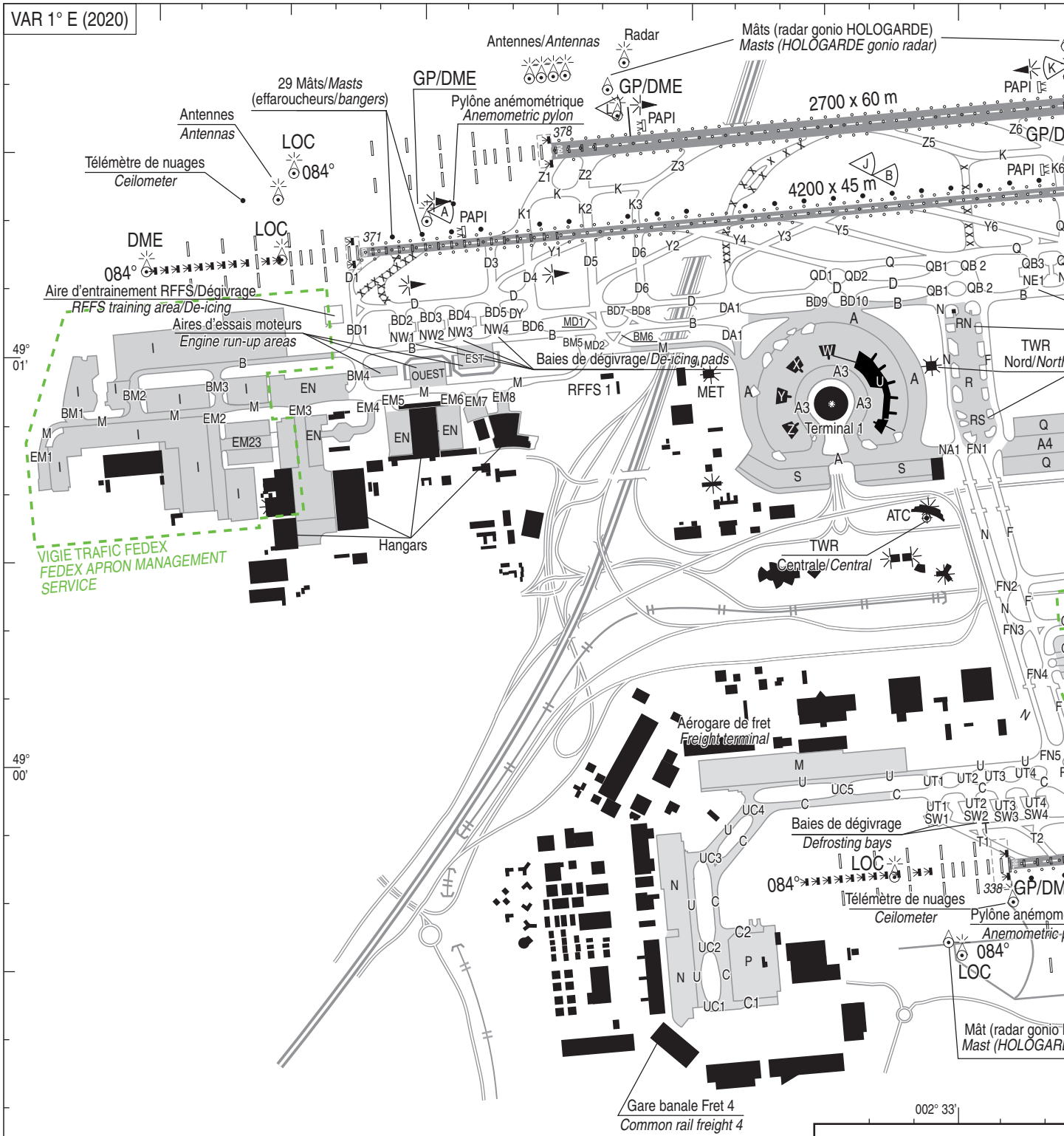
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : DE GAULLE 128.230 (FR) ☎ 01 48 62 10 92 - 127.130 (EN)
**DELIVERY** (PREVOL) : 121.840 - 121.730
**GND** (SOL) : 121.610 - 121.810 - 121.980 - 121.780
**ATS** : H24

# PARIS CHARLES **DE GAULLE**
49 00 35 N - 002 32 52 E
*ALT AD : 392 (15 hPa)*




**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION* :**

(1) Voir/*See* AD 2 LFPG.12
(2) Voir/*See* AD 2 LFPG.13

Etre très attentif aux clairances de traversée de piste.
**Le collationnement de toute instruction d'attente avant une traversée de piste est exigé.**
*Strictly follow RWY crossing clearance.*
***It is mandadory to read back all holding instructions before a RWY crossing.***

Marques de points d'attente / *Holding points marks* : voir/*see* AD 2 LFPG ADC 02

COORDONNEES SEUILS / *THR*

| TYPE | LATITUDE | LO |
|---|---|---|
| THR 09L | 49° 01' 28.99" N | 002 |
| THR 27R | 49° 01' 36.10" N | 002 |
| THR 09R | 49° 01' 14.22" N | 002 |
| THR 27L | 49° 01' 25.29" N | 002 |
| DTHR 27L | 49° 01' 23.71" N | 002 |
| THR 08L | 48° 59' 44.47" N | 002 |
| THR 26R | 48° 59' 55.32" N | 002 |
| DTHR 26R | 48° 59' 53.95" N | 002 |
| THR 08R | 48° 59' 34.49" N | 002 |
| THR 26L | 48° 59' 41.56" N | 002 |

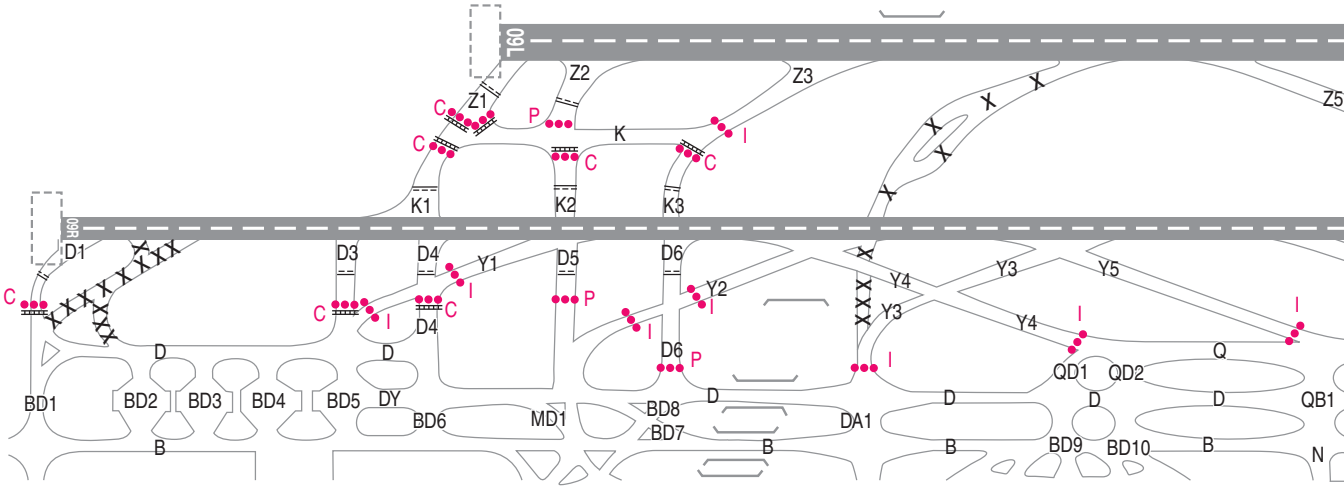


© SIA

# CARTE D'AERODROME - BARRES D'ARRET ET POINTS D'ATTENTE CAT I ET CAT III

*Aerodrome chart - Stopbars and holding points CAT I and holding points CAT III*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
49 00 35 N - 002 32 52 E
*ALT AD : 392 (14 hPa)*





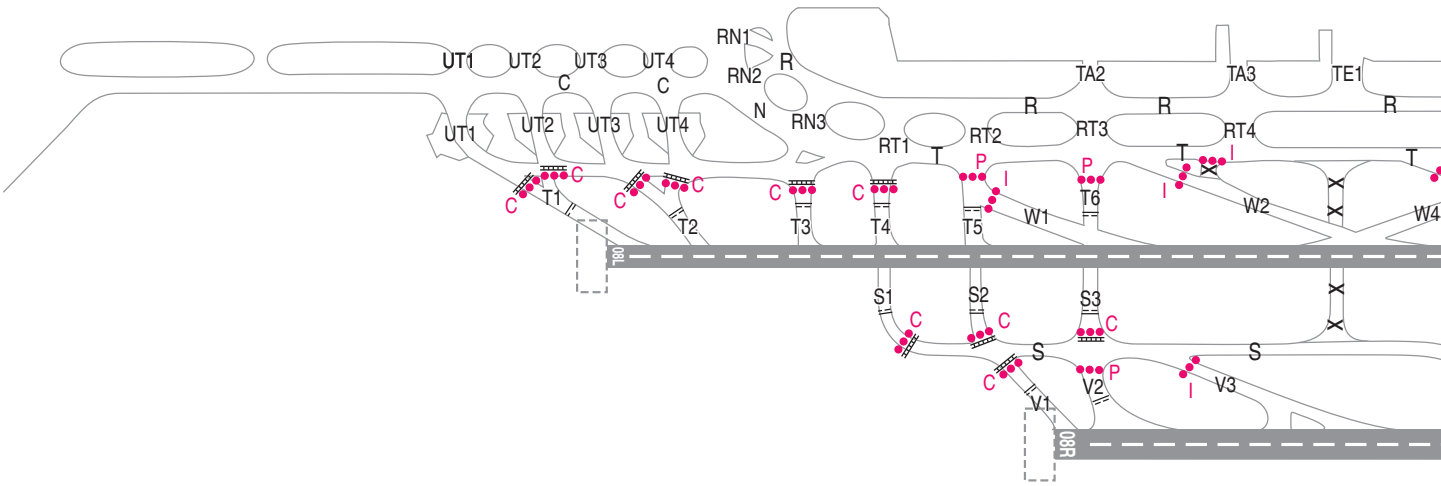


| VCA<br>*TWY* | Points d'attente CAT I (à 90 m ou 107.5 m)<br>*Holding points CAT I (at 90m or 107.5 m)* |
|---|---|
| Z1 | Oui / *Yes* |
| Z2 | Oui / *Yes* |
| Z3 | Non / *No* |
| Z5 | Non / *No* |
| Z6 | Non / *No* |
| Z7 | Oui / *Yes* |
| Z8 | Oui / *Yes* |
| K1 | Oui / *Yes* |
| K2 | Oui / *Yes* |
| K3 | Oui / *Yes* |
| K6 | Oui / *Yes* |
| K7 | Oui / *Yes* |
| K8 | Oui / *Yes* |
| D1 | Oui / *Yes* |
| D3 | Oui / *Yes* |
| D4 | Oui / *Yes* |
| D5 | Oui / *Yes* |
| D6 | Oui / *Yes* |
| Y1 | Non / *No* |
| Y2 | Non / *No* |
| Y3 | Non / *No* |
| Y4 | Non / *No* |
| Y5 | Non / *No* |
| Y6 | Non / *No* |
| Q2 | Oui / *Yes* |
| Q3 | Oui / *Yes* |
| Q4 | Oui / *Yes* |
| Q5 | Oui / *Yes* |
| Q6 | Oui / *Yes* |

LEGENDE

- P Barre d'arrêt permanente / *Permanent stop bar*
- C Barre d'arrêt commandable / *Controlled stop bar*
- I Barre d'entrée interdite / *No entry bar*
- Point d'attente CAT I (à 90 m ou 107,5 m) / *Holding point CAT I (at 90 m or 107.5 m)*
- Point d'attente CAT III (à 150 m) / *Holding point CAT III (at 150 m)*

0 250 500 750 1000 m





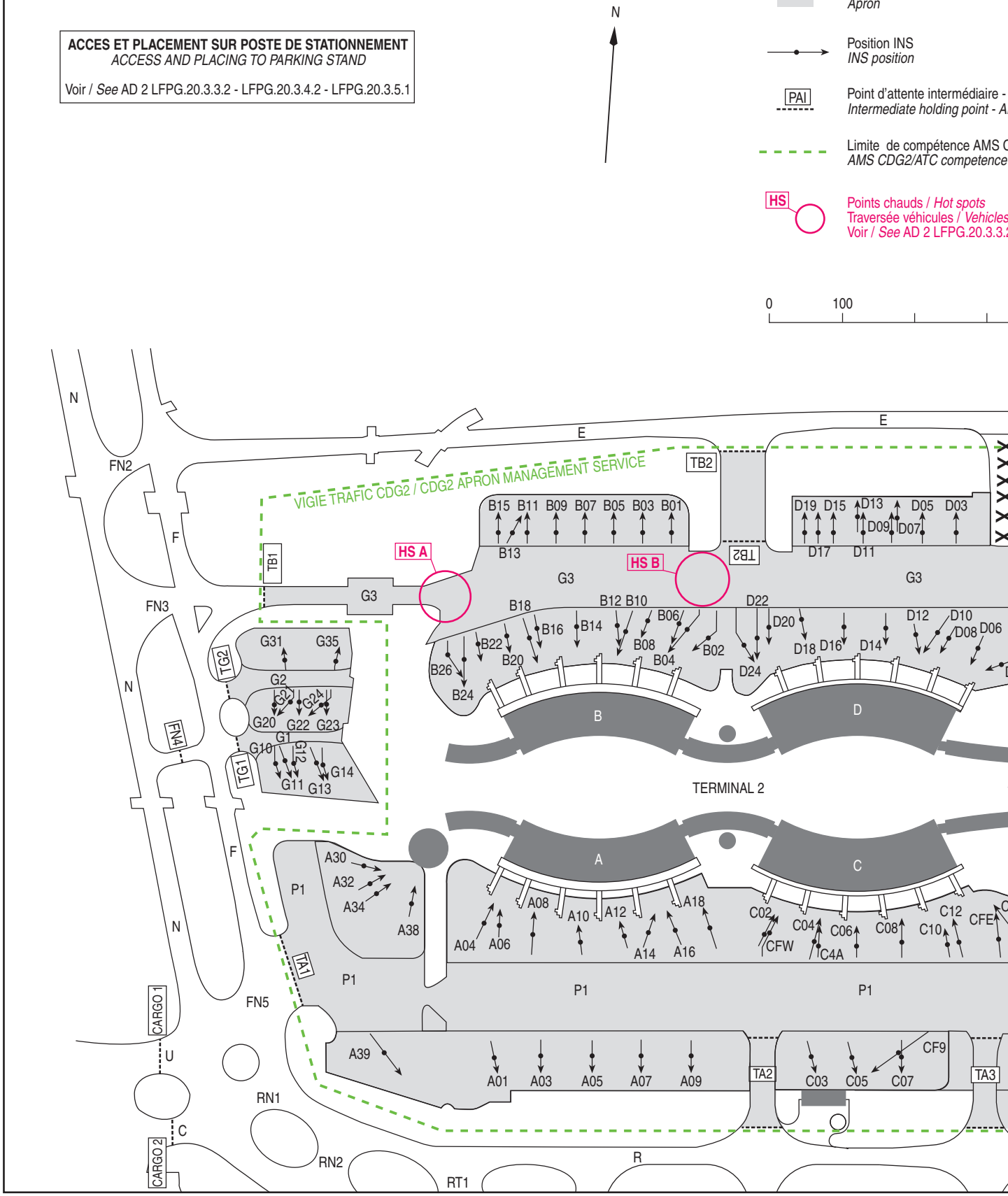

© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
ALPHA - BRAVO - CHARLIE - DELTA - ECHO - FOX - GOLF - HOTEL

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

**INS**
**POSTES DE STATIONNEMENT /** *Parking stands*
voir/*see* AD 2 LFPG.8

**ACCES ET PLACEMENT SUR POSTE DE STATIONNEMENT**
*ACCESS AND PLACING TO PARKING STAND*
Voir / *See* AD 2 LFPG.20.3.3.2 - LFPG.20.3.4.2 - LFPG.20.3.5.1

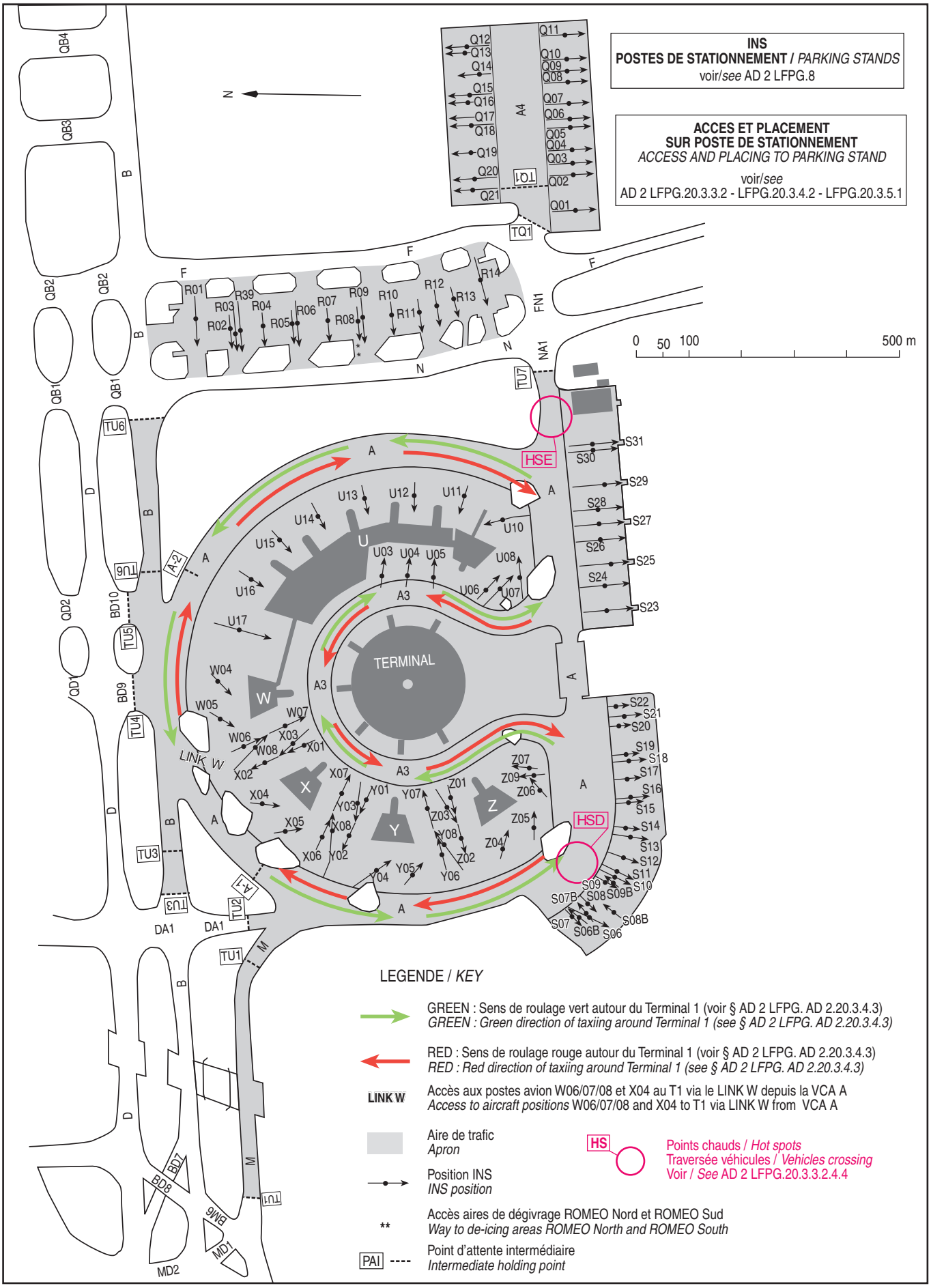





© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
AEROGARE 1
*Terminal 1*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

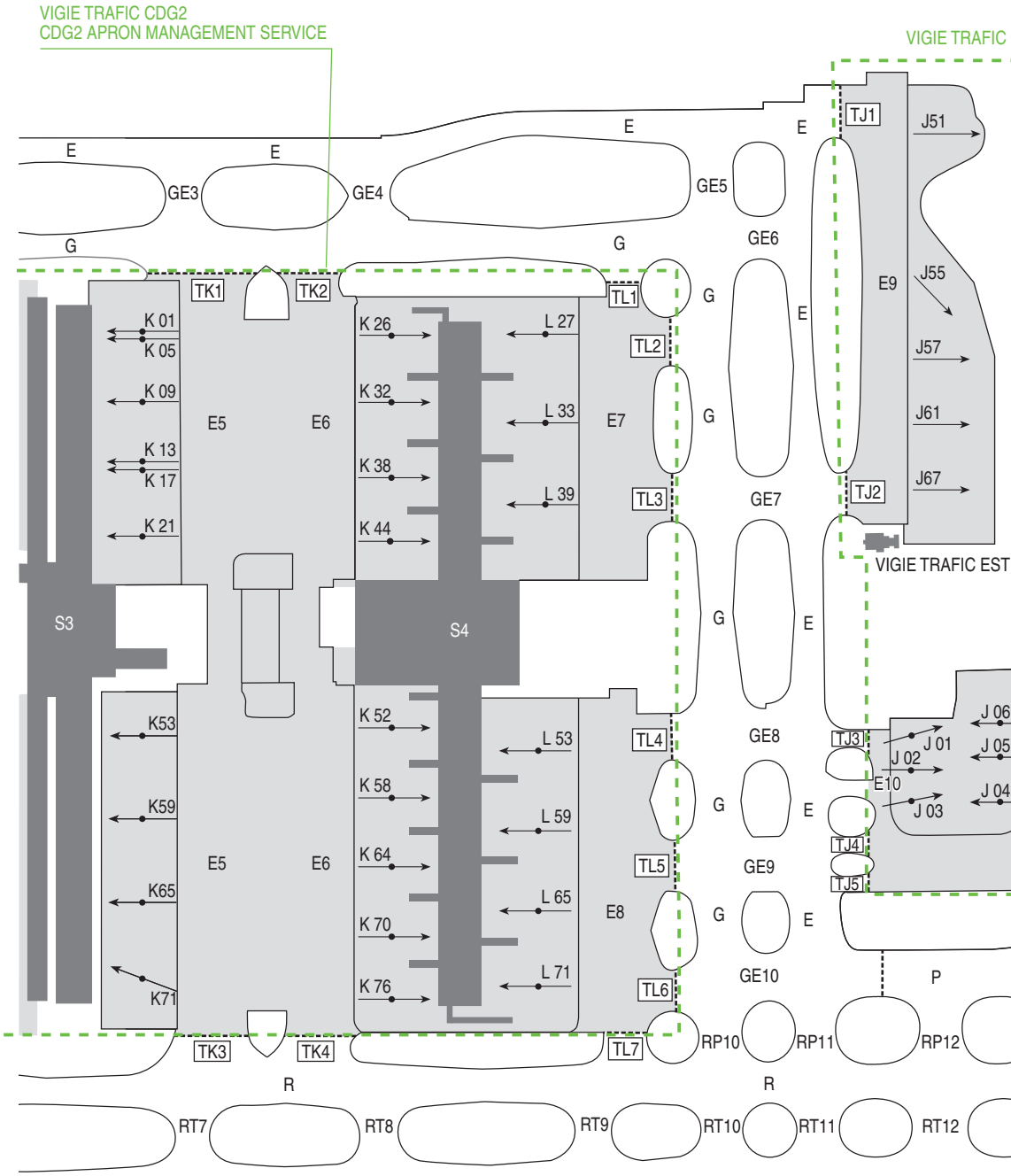





© SIA

**AIRES DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*
JULIETT - KILO - LIMA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**





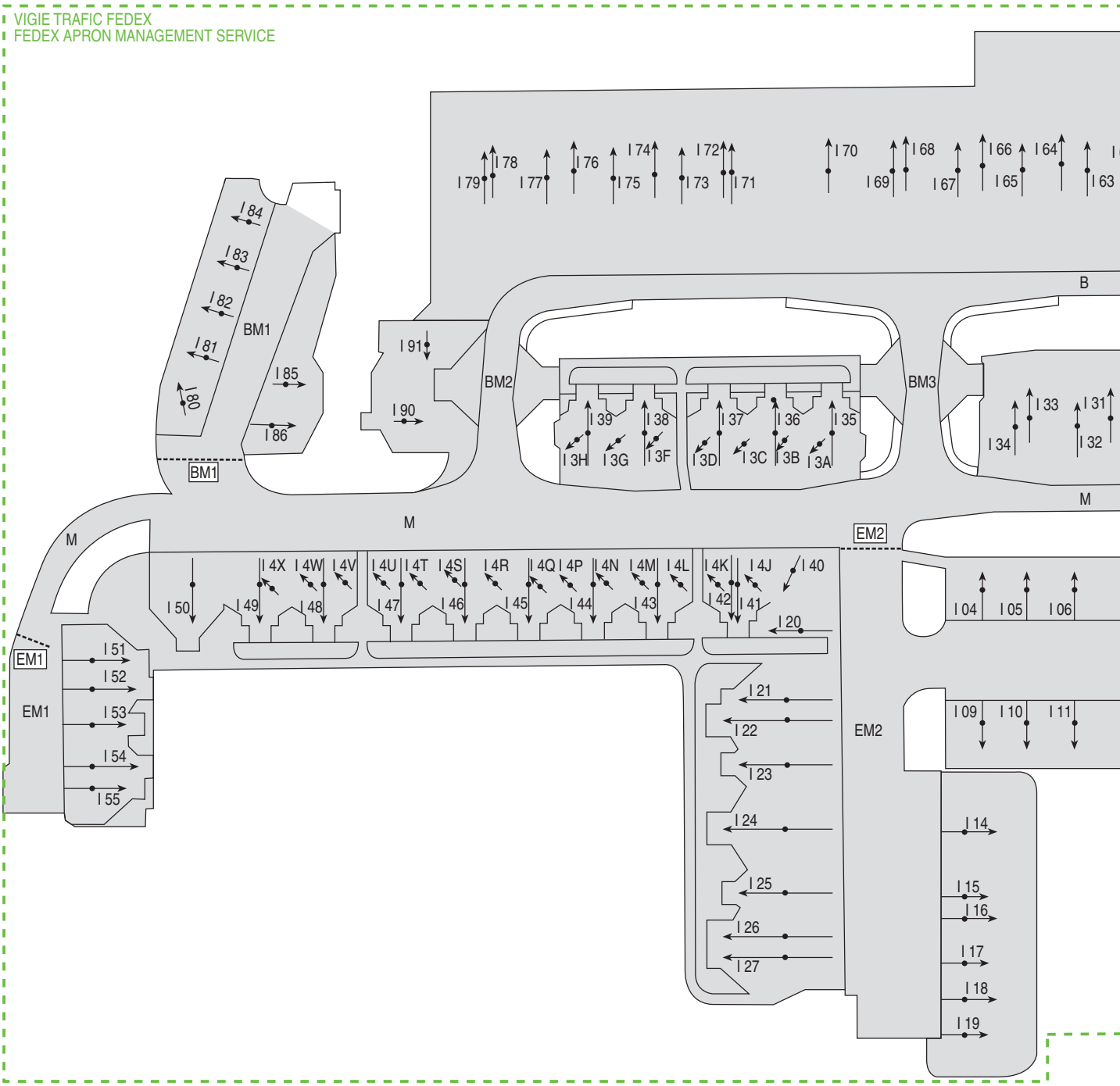

© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
ECHO NOVEMBRE - INDIA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

**INS**
**POSTES DE STATIONNEMENT /** *Parking stands*
voir/*see* AD 2 LFPG.8

**ACCES ET PLACEMENT SUR POSTE DE STATIONNEMENT**
*ACCESS AND PLACING TO PARKING STAND*
Voir / *See* AD 2 LFPG.20.3.3.2 - LFPG.20.3.4.2 - LFPG.20.3.5.1



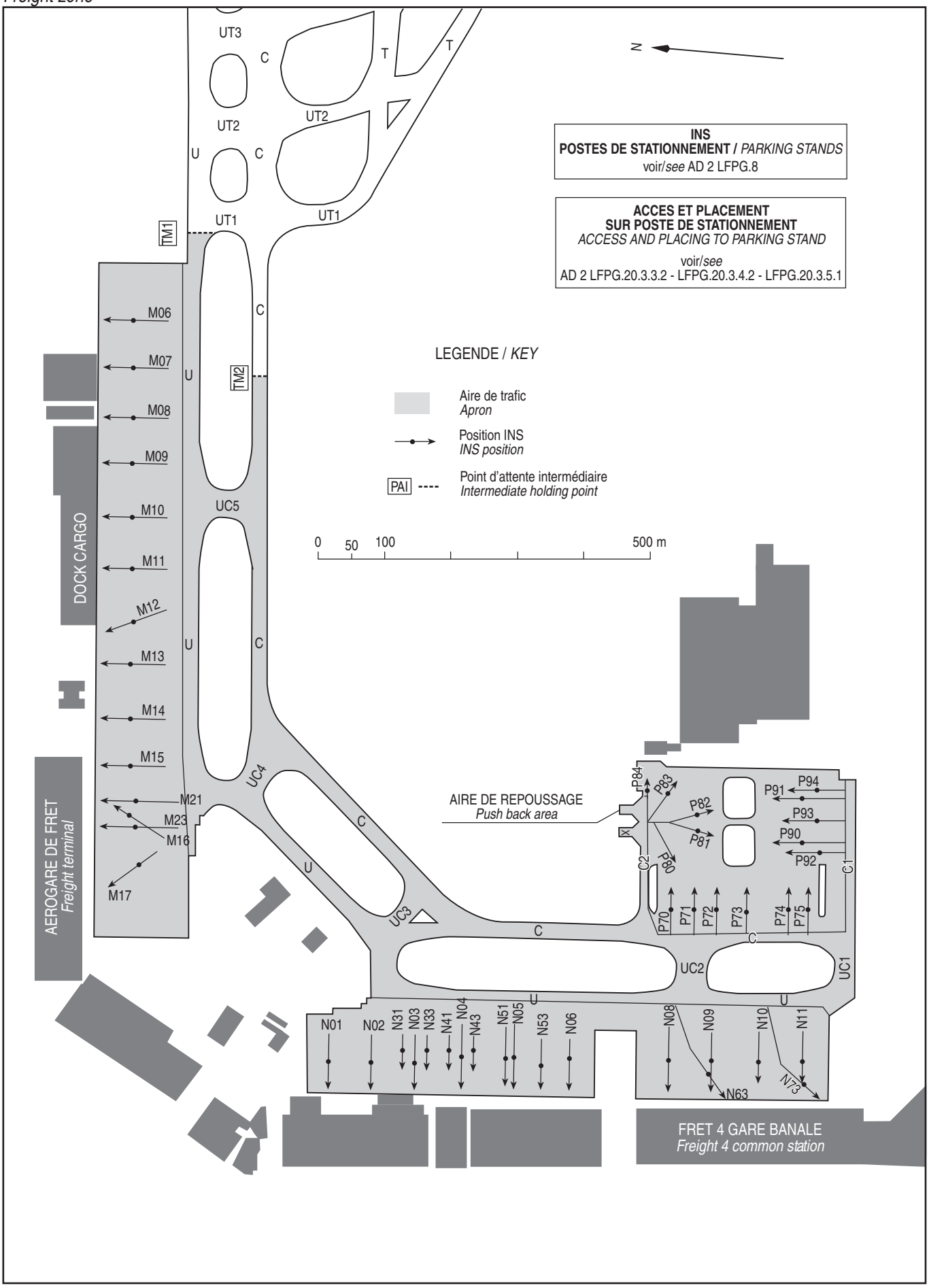



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

ZONE DE FRET
*Freight zone*



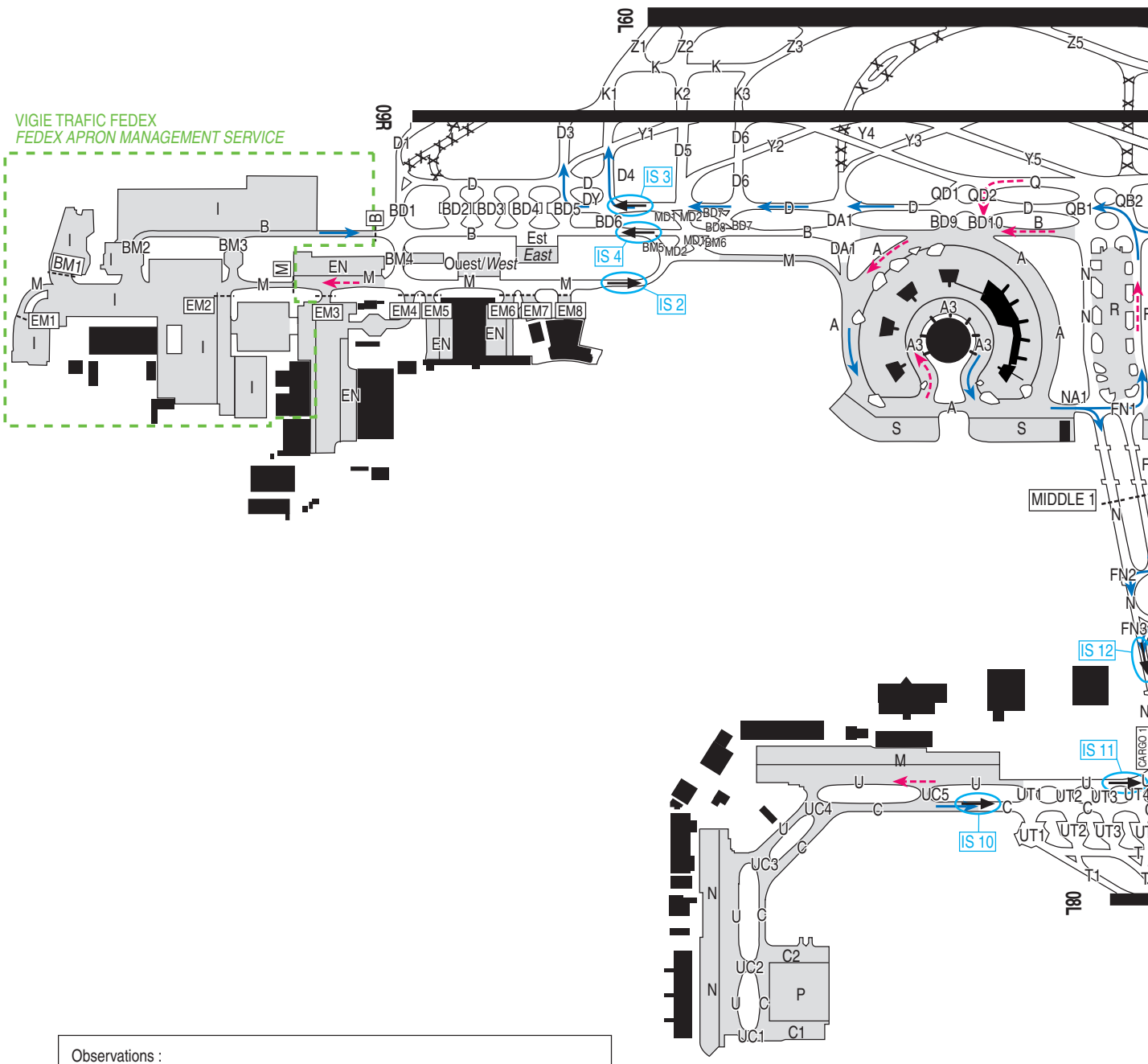



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*
FACE EST/*EAST*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

**CONFIGURATION FACE EST :**
***EAST CONFIGURATION :***
**PISTES 09L, 09R, 08L et 08R en service**
***RWY 09L, 09R, 08L and 08R in use***
ARR DEP




Observations :
- Voie de circulation T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et T.
- Voie de circulation FN4 interdite aux ACFT > à 80 t.
- Voie P2, entre les voies TE1 et TE3, distance de séparation 38 m au lieu de 42,5 m.

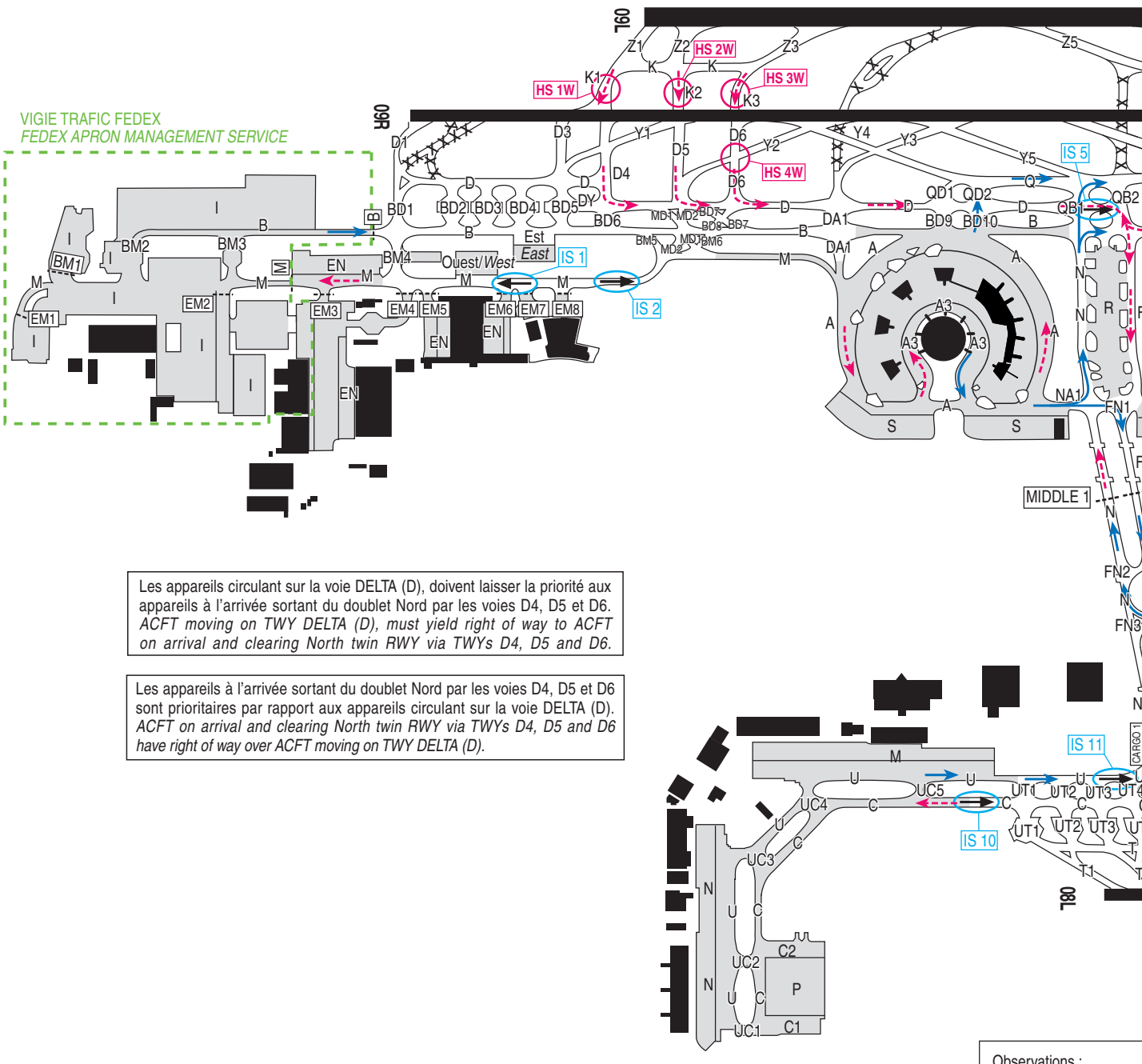
*Remarks :*
*- TWY T6 : 3% slope between RWY 08L/26R and T.*
*- TWY FN4 prohibited to ACFT > 80 t.*
*- TWY P2, between TWYs TE1 and TE3, spacing distance 38 m instead of 42.5 m.*



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*
FACE OUEST/*WEST*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**




Les appareils circulant sur la voie DELTA (D), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6.
*ACFT moving on TWY DELTA (D), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6.*

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie DELTA (D).
*ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6 have right of way over ACFT moving on TWY DELTA (D).*

Observations :
- Voie de circulation T6 :
- Voie de circulation FN4
- Voie P2, entre les voies

*Remarks :*
- *TWY T6 : 3% slope bet*
- *TWY FN4 prohibited to*
- *TWY P2, between TWY*

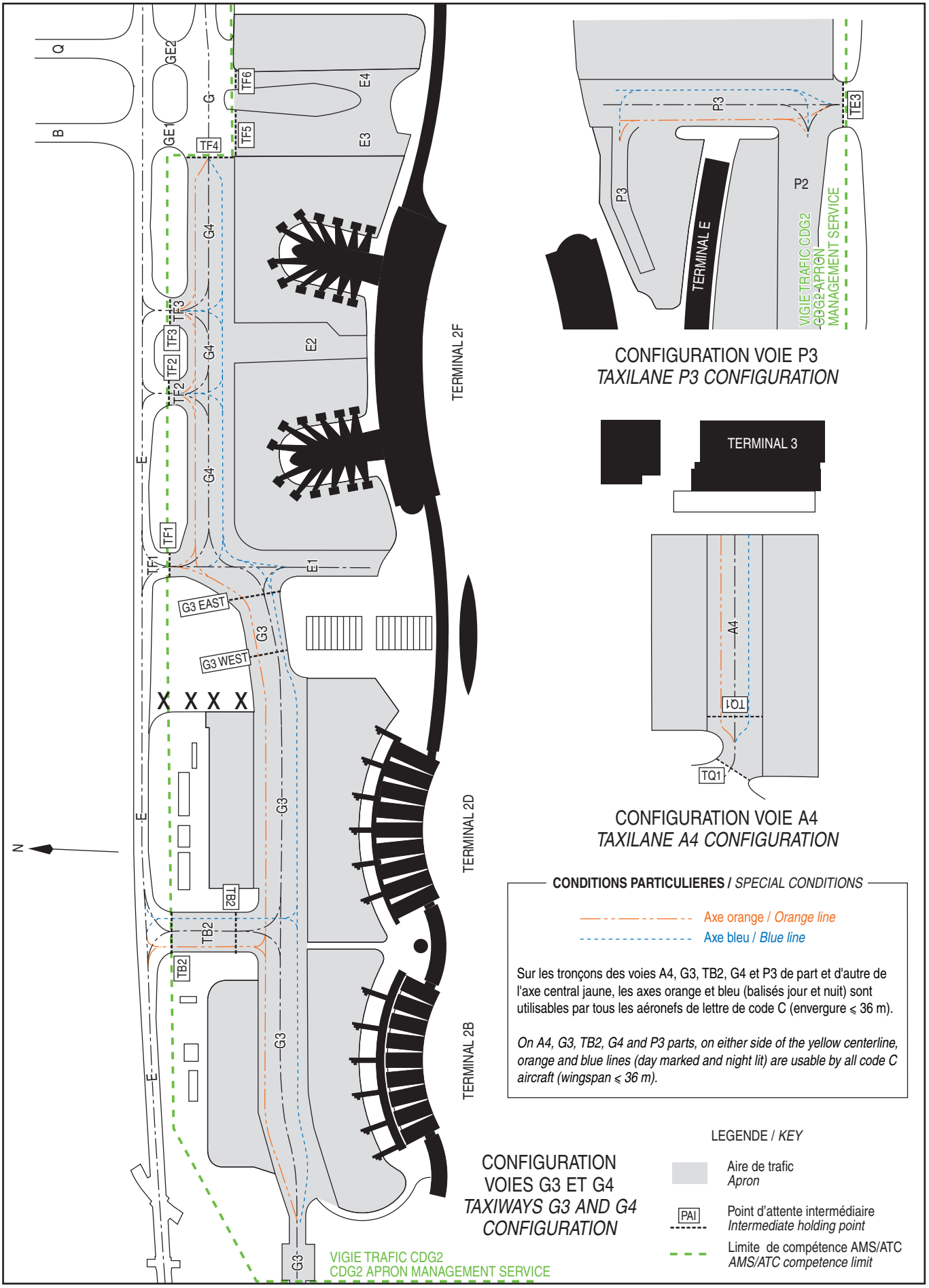


© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

TERMINAL 2 et/*and* TERMINAL 3





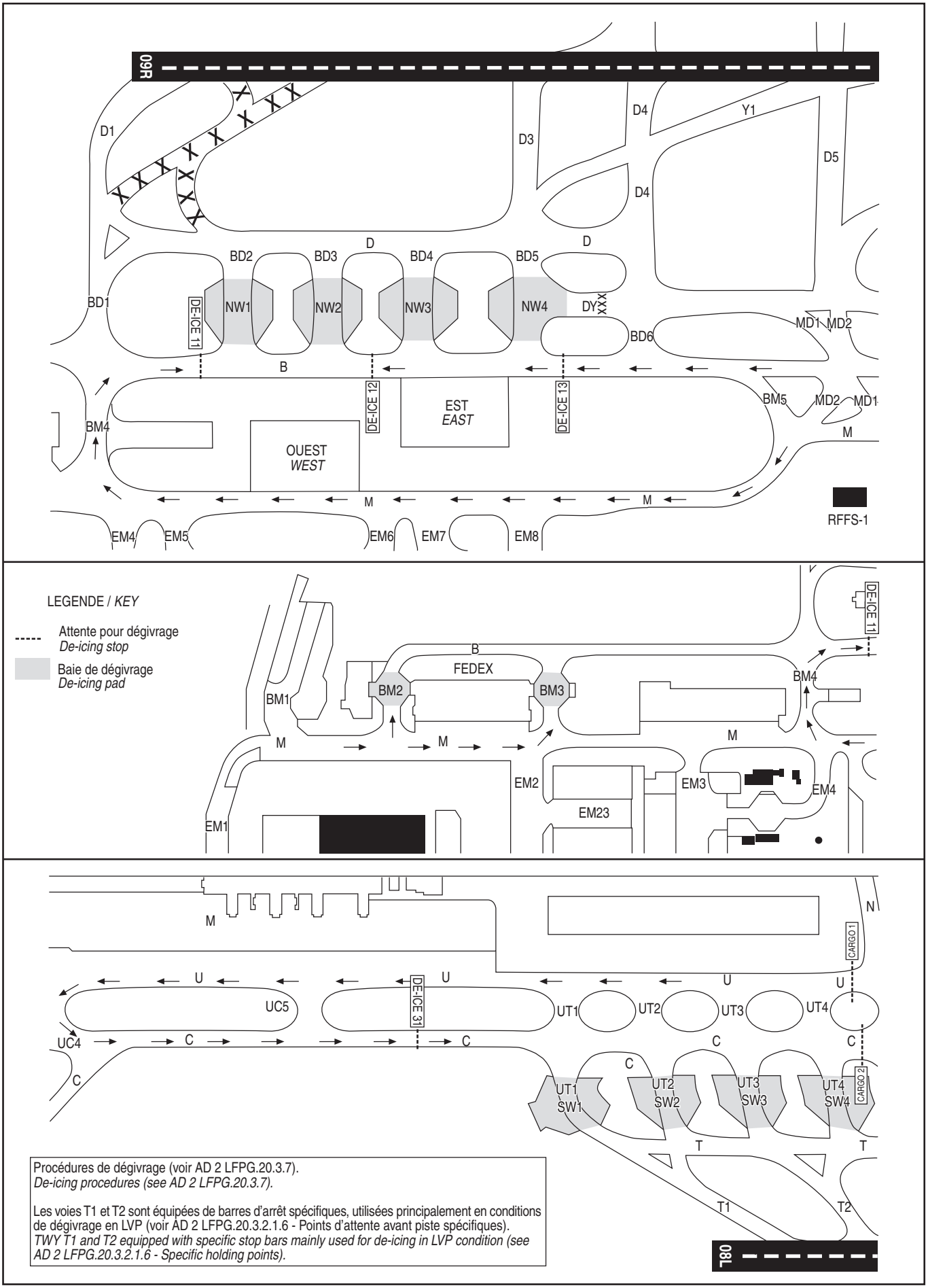

© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE

*Ground movements*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

AIRES DE DEGIVRAGE / *DE-ICING AREAS*




Procédures de dégivrage (voir AD 2 LFPG.20.3.7).
*De-icing procedures (see AD 2 LFPG.20.3.7).*

Les voies T1 et T2 sont équipées de barres d'arrêt spécifiques, utilisées principalement en conditions de dégivrage en LVP (voir AD 2 LFPG.20.3.2.1.6 - Points d'attente avant piste spécifiques).
*TWY T1 and T2 equipped with specific stop bars mainly used for de-icing in LVP condition (see AD 2 LFPG.20.3.2.1.6 - Specific holding points).*



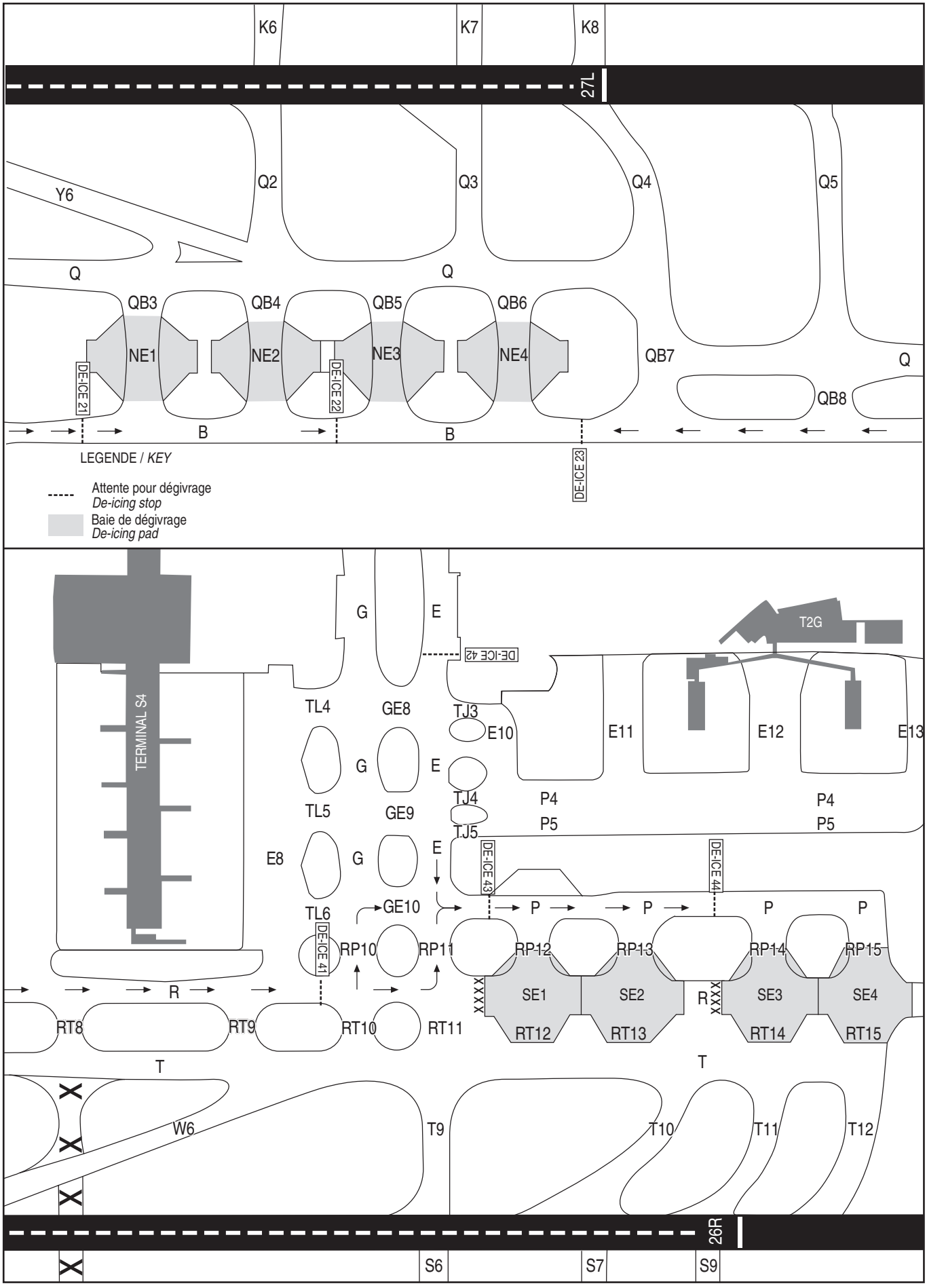
© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE

*Ground movements*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

AIRES DE DEGIVRAGE/*DE-ICING AREAS*





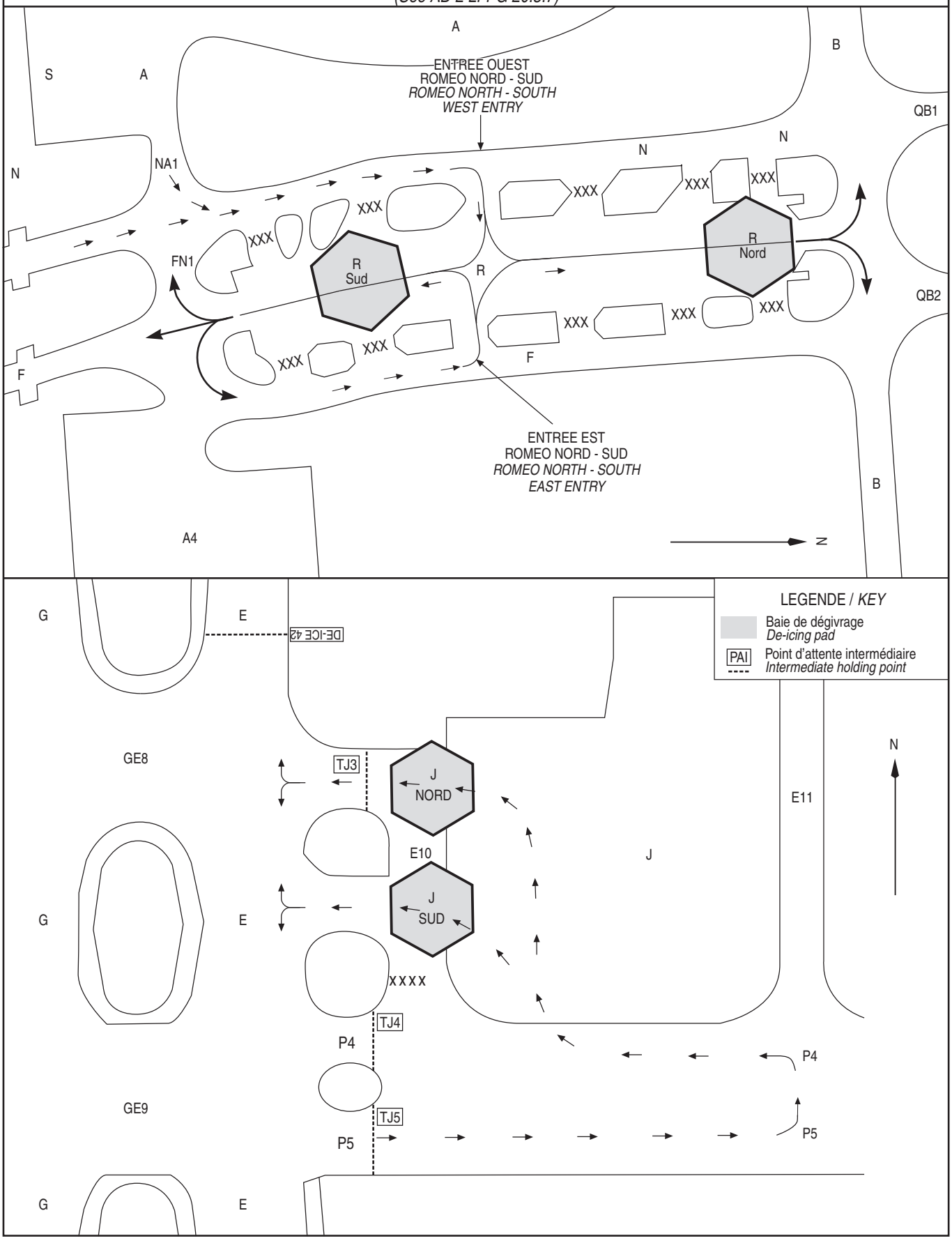

© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

AIRE DE DEGIVRAGE/*DE-ICING AREA*

**ACCES ET SORTIE DES BAIES DE DEGIVRAGE**
(Voir AD 2 LFPG.20.3.7)
***Access and exit de-icing pads***
*(See AD 2 LFPG 20.3.7)*






© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE A380 - B748 - A124 - C5

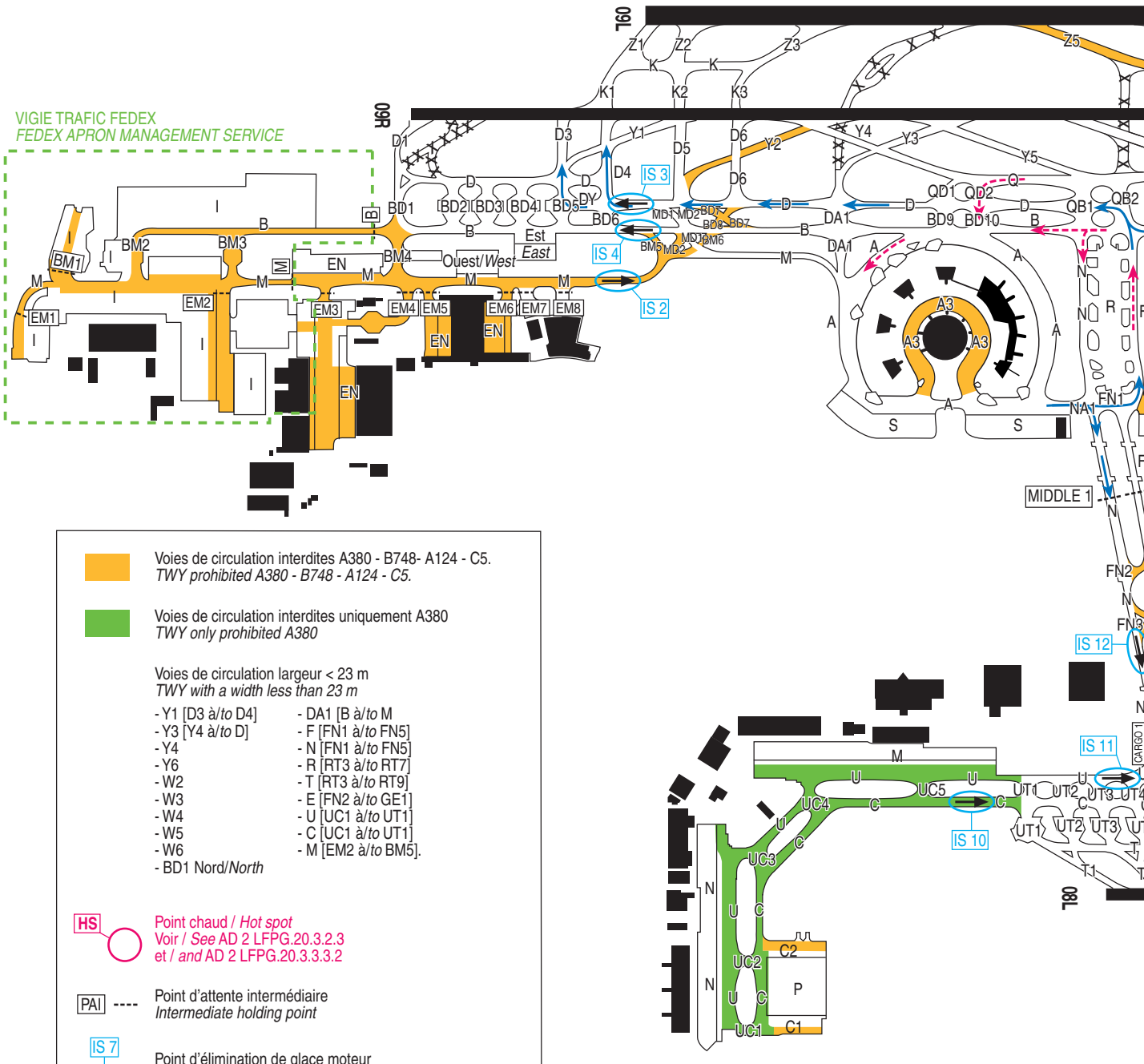
*Ground movements A380 - B748 - A124 - C5*

FACE EST/*EAST*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

**Mouvements à la surface A380 - B748 - A124 - C5 / *Ground movements for A380 - B748 - A124 - C5***
**CONFIGURATION FACE EST / *EAST CONFIGURATION :***
**ITINERAIRES PREFERENTIELS / *PREFERRED TAXIWAYS***
**PISTES 09L, 09R, 08L et 08R en service**
***RWY 09L, 09R, 08L and 08R in use***

ARR DEP




Voies de circulation interdites A380 - B748- A124 - C5.
*TWY prohibited A380 - B748 - A124 - C5.*

Voies de circulation interdites uniquement A380
*TWY only prohibited A380*

Voies de circulation largeur < 23 m
*TWY with a width less than 23 m*

- Y1 [D3 à/*to* D4]
- Y3 [Y4 à/*to* D]
- Y4
- Y6
- W2
- W3
- W4
- W5
- W6
- BD1 Nord/*North*
- DA1 [B à/*to* M
- F [FN1 à/*to* FN5]
- N [FN1 à/*to* FN5]
- R [RT3 à/*to* RT7]
- T [RT3 à/*to* RT9]
- E [FN2 à/*to* GE1]
- U [UC1 à/*to* UT1]
- C [UC1 à/*to* UT1]
- M [EM2 à/*to* BM5].

HS Point chaud / *Hot spot*
Voir / *See* AD 2 LFPG.20.3.2.3
et / *and* AD 2 LFPG.20.3.3.2

PAI ---- Point d'attente intermédiaire
*Intermediate holding point*

IS 7 Point d'élimination de glace moteur
*Ice shedding point*

**Observations / *Remarks* :**
TWY T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T.
Voies autorisées pour le tractage A380 - B748 : voir AD 2 LFPG 20-3.3.3.6
*TWY T6 : slope gradient 3% between RWY 08L/26R and TWY T.*
*Taxiways approved for towing A380 - B748 : see AD 2 LFPG 20-3.3.3.6*



© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE A380 - B748 - A124 - C5

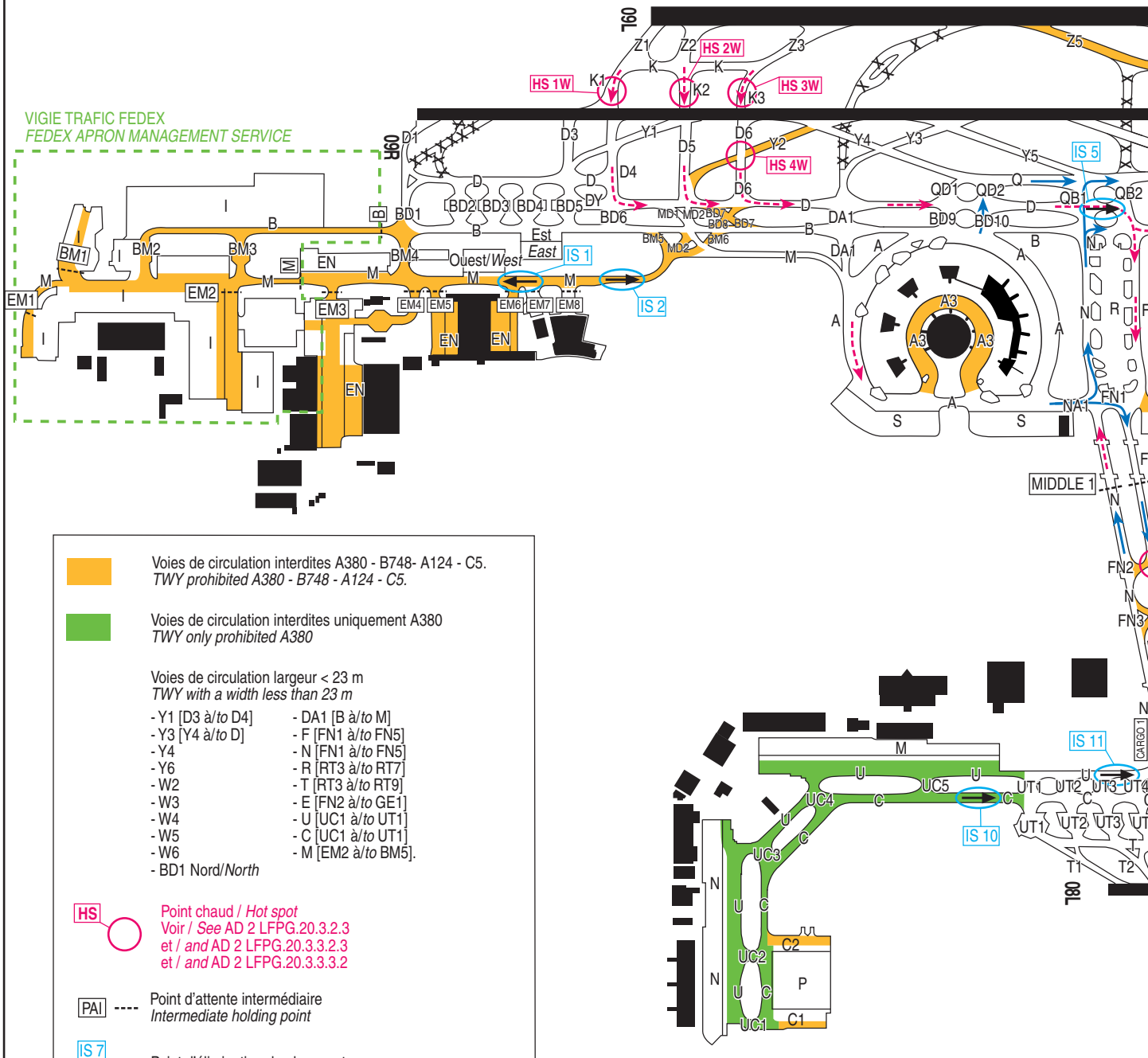
*Ground movements A380 - B748 - A124 - C5*

FACE OUEST/*WEST*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

**Mouvements à la surface A380 - B748 - A124 - C5 / *Ground movements for A380 - B748 - A124 - C5***
**CONFIGURATION FACE OUEST / *WEST CONFIGURATION :***
**ITINERAIRES PREFERENTIELS / *PREFERRED TAXIWAYS***
**PISTES 27L, 27R, 26L et 26R en service**
***RWY 27L, 27R, 26L and 26R in use***

ARR ⟵ DEP




Voies de circulation interdites A380 - B748- A124 - C5.
*TWY prohibited A380 - B748 - A124 - C5.*

Voies de circulation interdites uniquement A380
*TWY only prohibited A380*

Voies de circulation largeur < 23 m
*TWY with a width less than 23 m*

- Y1 [D3 à/*to* D4]
- Y3 [Y4 à/*to* D]
- Y4
- Y6
- W2
- W3
- W4
- W5
- W6
- BD1 Nord/*North*
- DA1 [B à/*to* M]
- F [FN1 à/*to* FN5]
- N [FN1 à/*to* FN5]
- R [RT3 à/*to* RT7]
- T [RT3 à/*to* RT9]
- E [FN2 à/*to* GE1]
- U [UC1 à/*to* UT1]
- C [UC1 à/*to* UT1]
- M [EM2 à/*to* BM5].

HS — Point chaud / *Hot spot*
Voir / *See* AD 2 LFPG.20.3.2.3
et / *and* AD 2 LFPG.20.3.3.2.3
et / *and* AD 2 LFPG.20.3.3.3.2

PAI ---- Point d'attente intermédiaire
*Intermediate holding point*

IS 7 — Point d'élimination de glace moteur
*Ice shedding point*

**Observations / *Remarks* :**
TWY T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T.
Voies autorisées pour le tractage A380 - B748 : voir AD 2 LFPG 20-3.3.3.6
*TWY T6 : slope gradient 3% between RWY 08L/26R and TWY T.*
*Taxiways approved for towing A380 - B748 : see AD 2 LFPG 20-3.3.3.6*



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

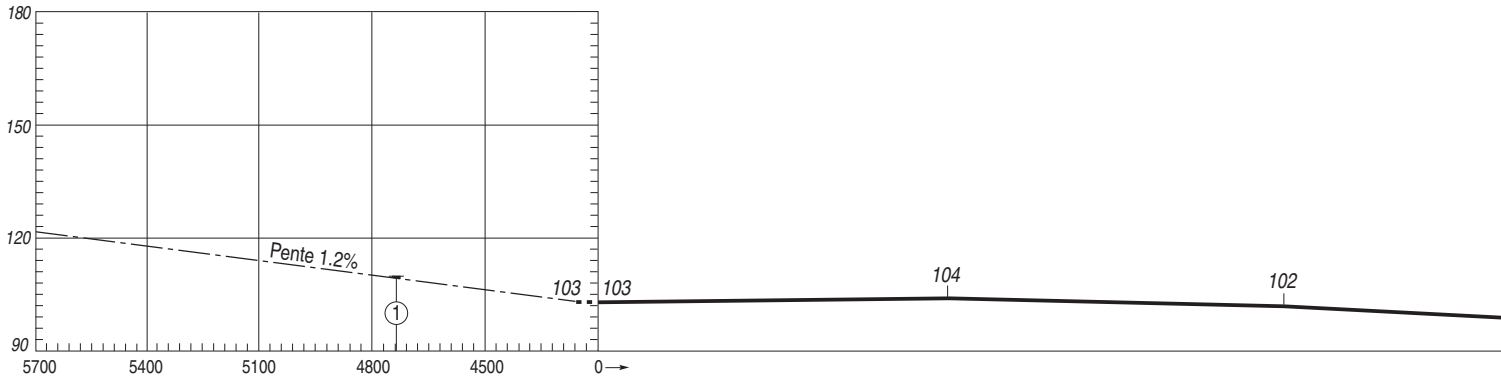
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A*

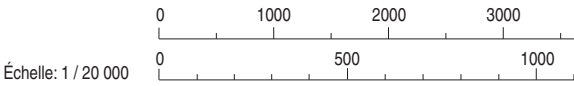
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08L/26R

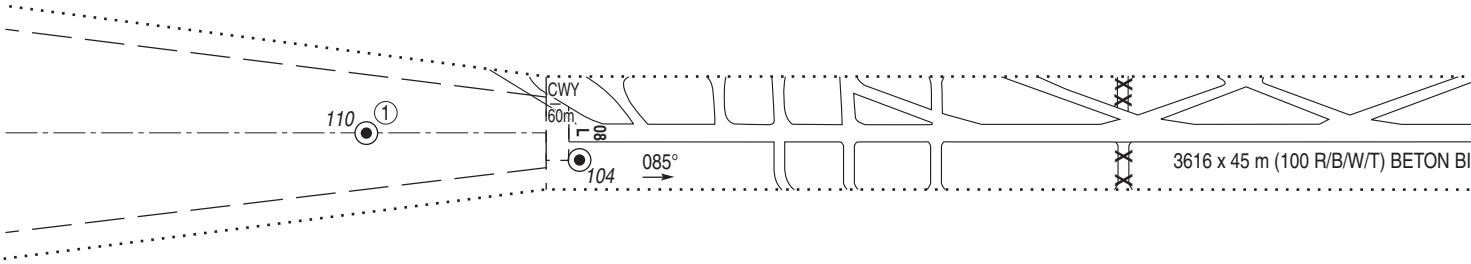
VAR 1° E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 08 L | | | RWY 26 R |
| 4142 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 4142 |
| 4202 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 4202 |
| 4142 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 4142 |
| 4142 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 3616 |




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

Levé exécuté en Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIP



© **SIA**

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

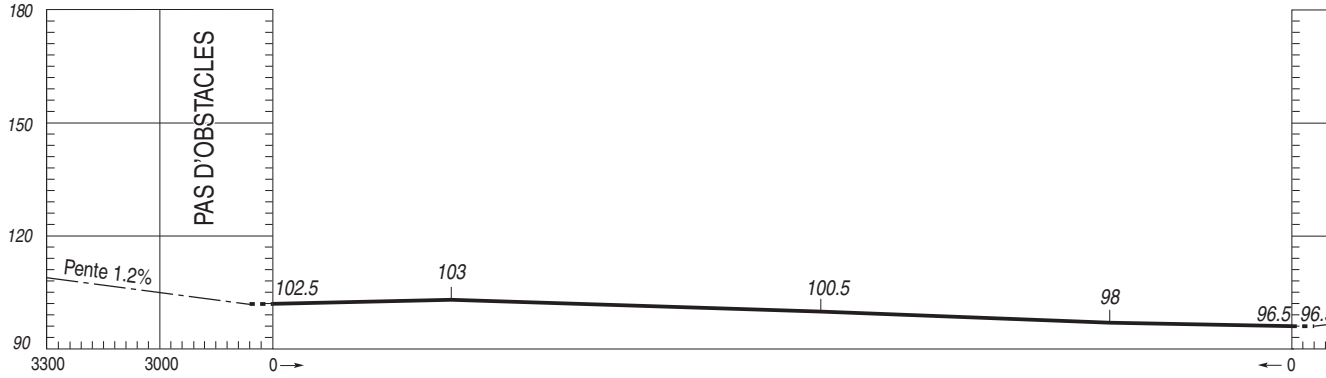
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08R/26L

VAR 1° E (2020)

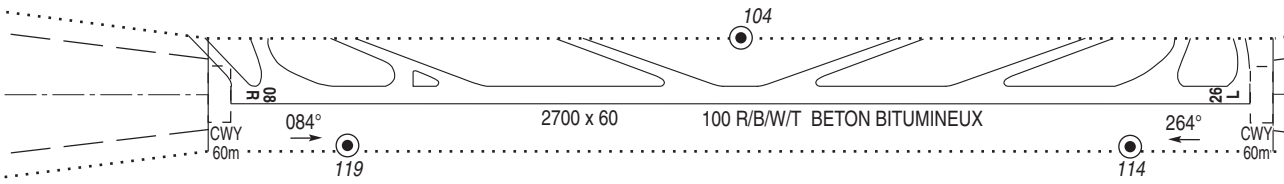
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 08 R | | | RWY 26 L |
| 2700 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2700 |
| 2760 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2760 |
| 2700 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2700 |
| 2700 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2700 |










## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Levé exécuté en Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

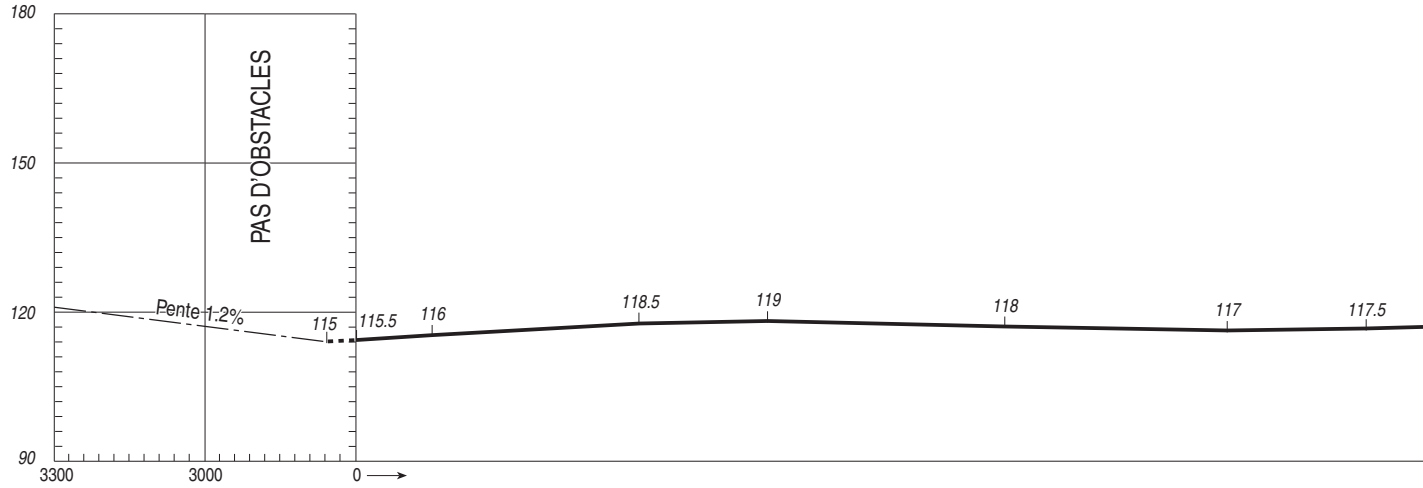
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A*

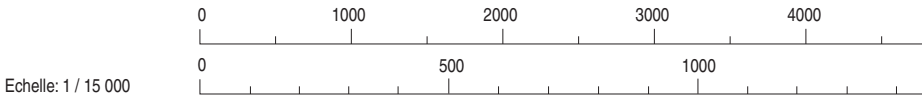
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09L/27R

VAR 1°E (2020)

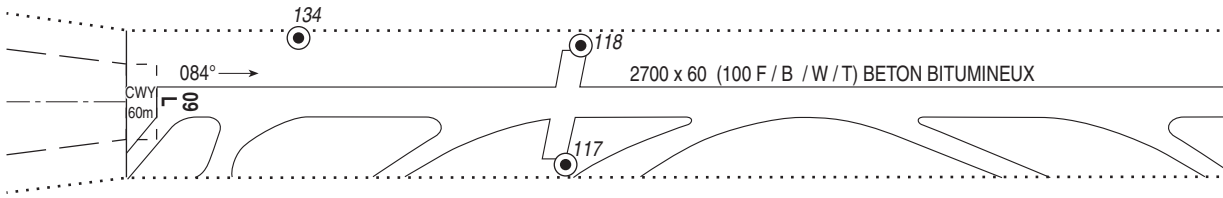
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 09L | | | RWY 27R |
| 2700 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2700 |
| 2760 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2760 |
| 2700 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2700 |
| 2700 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2700 |




Echelle: 1 / 15 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Levé exécuté en Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

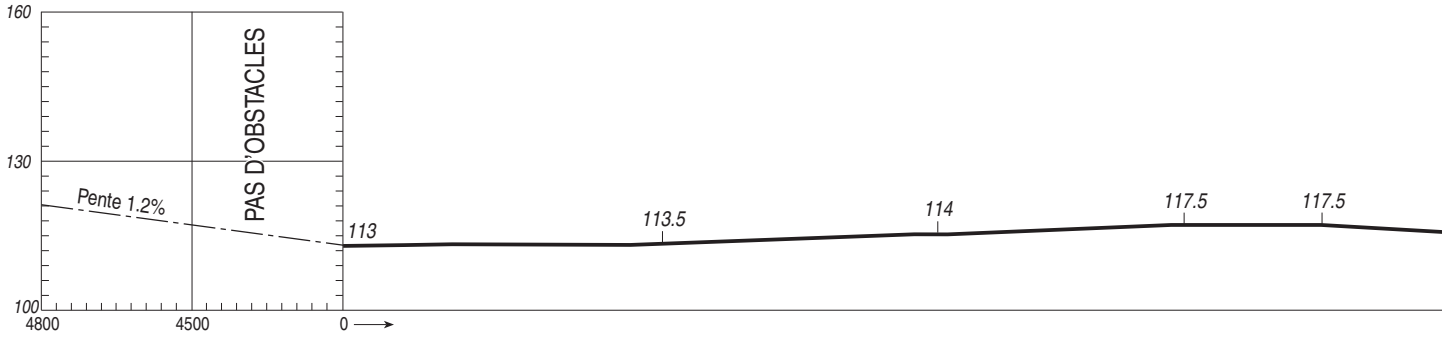
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A*

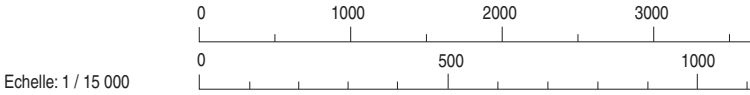
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09R/27L

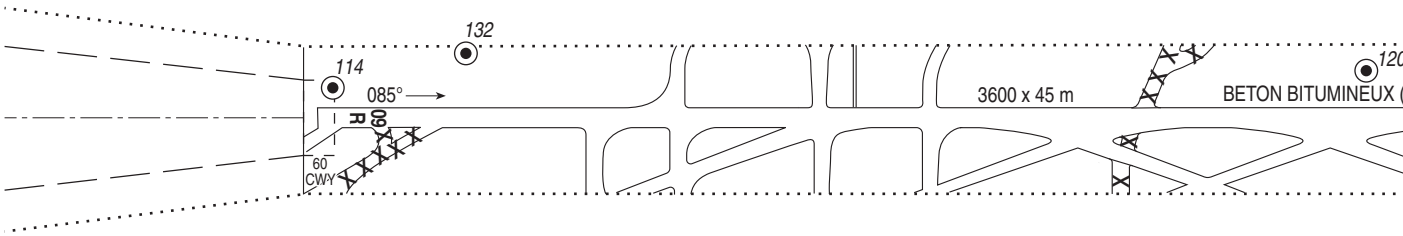
VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLARE | |
|---|---|
| RWY 09R | |
| 4200 | TORA - Longueur de roulement utilisable |
| 4260 | TODA - Distance de décollage util |
| 4200 | ASDA - Distance accélération-arrêt u |
| 4200 | LDA - Distance d'atterrissage utili |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACL DE LA TR
- ⑤ OBSTACL DE LA TR
- TROUEE
- ZONE DE

Levé exécuté en Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© SIA

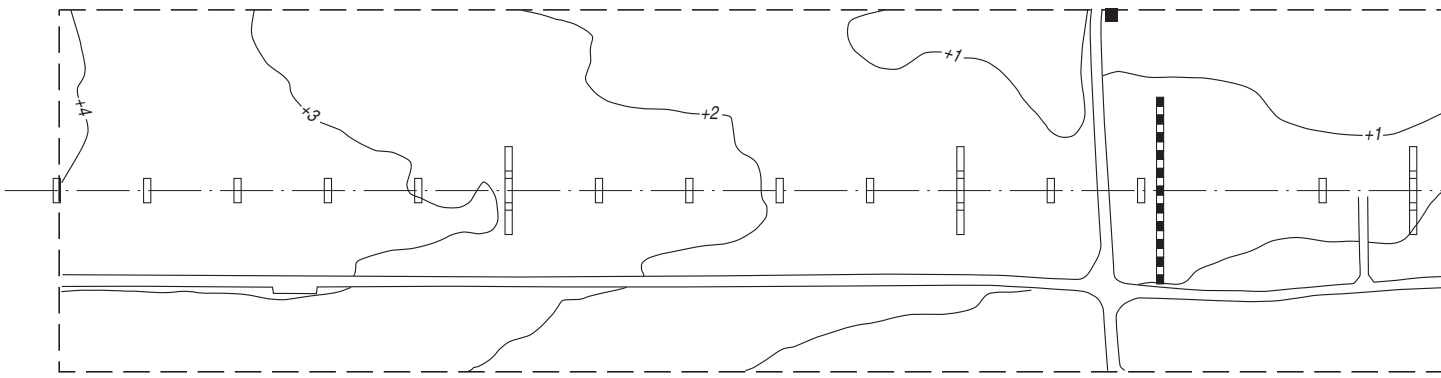
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

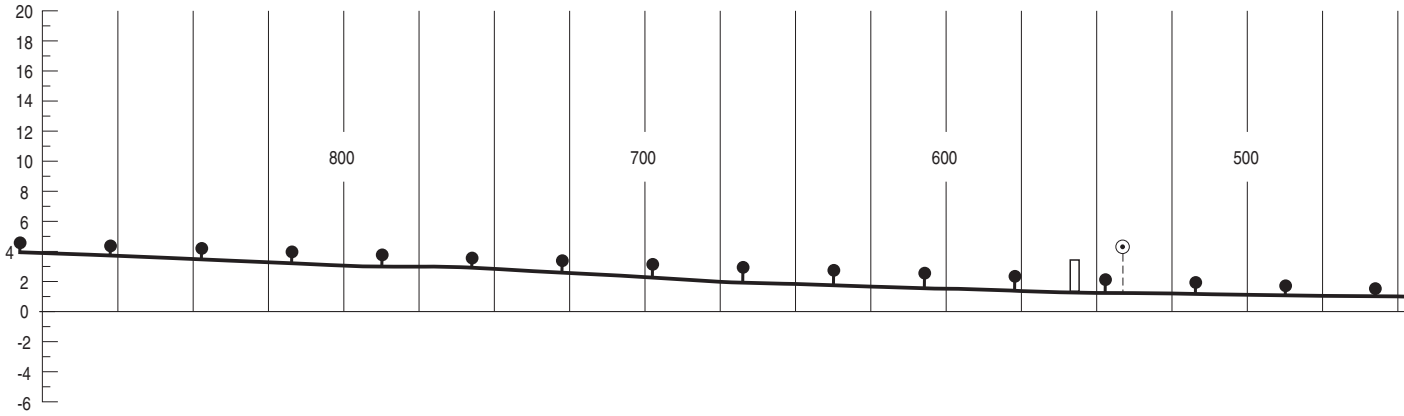
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08 L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



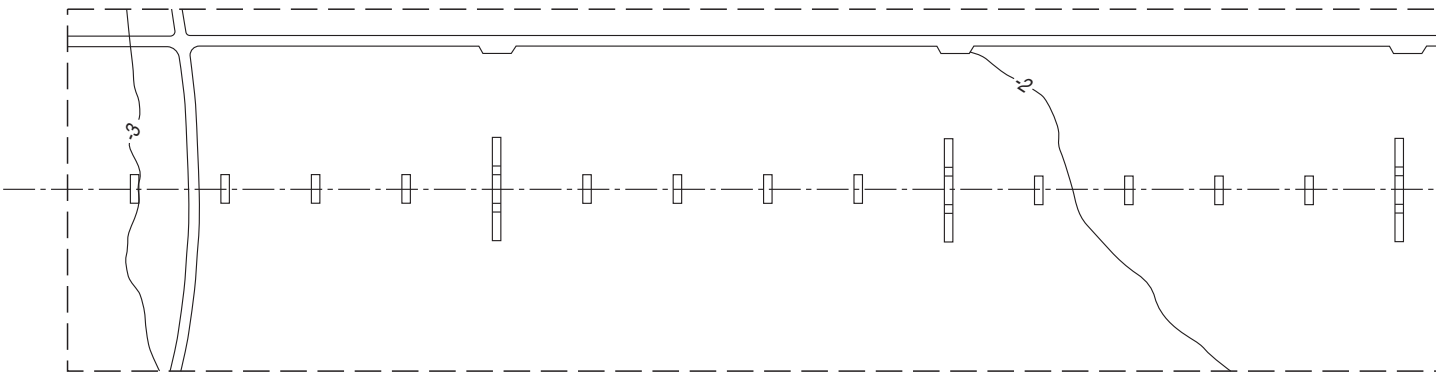
© SIA

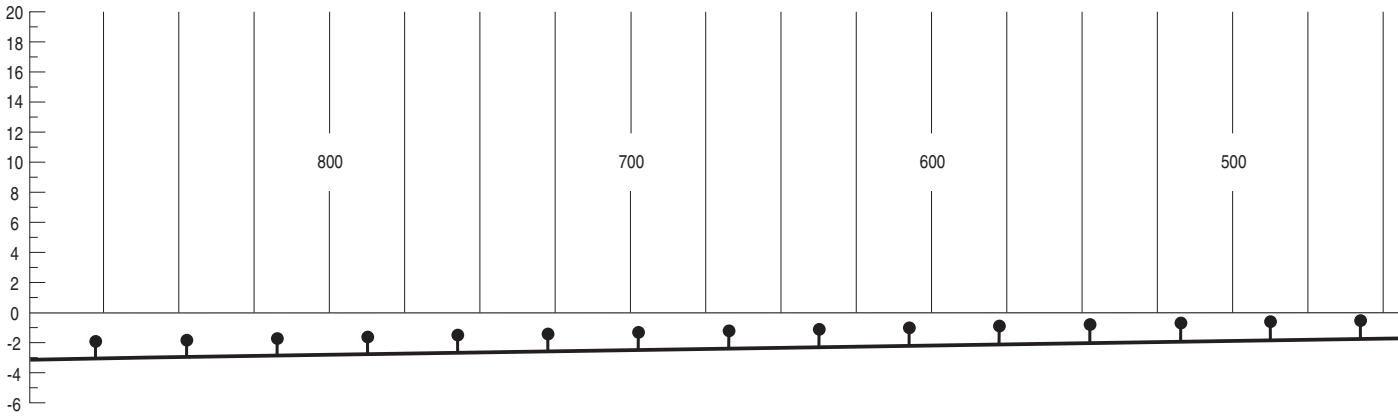
**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08 R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



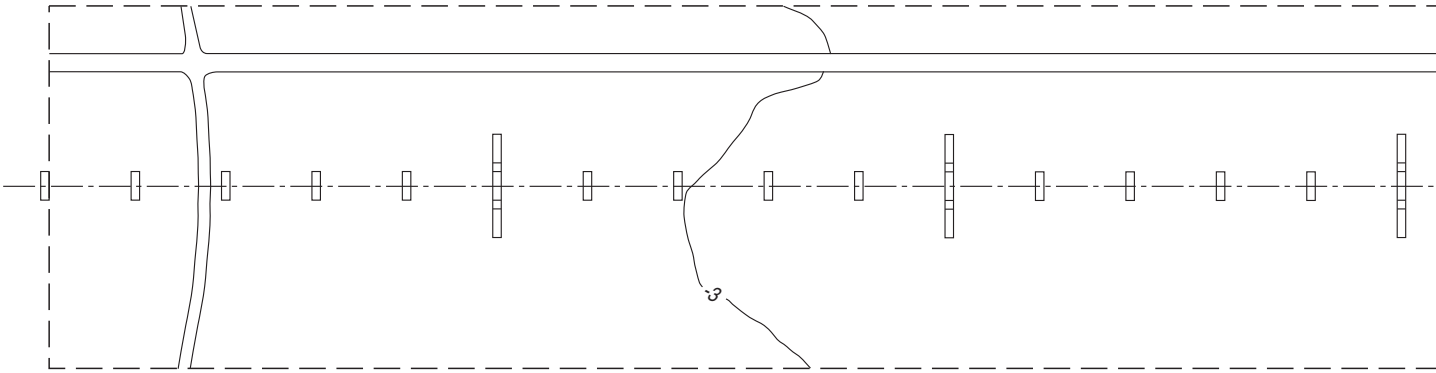
© SIA

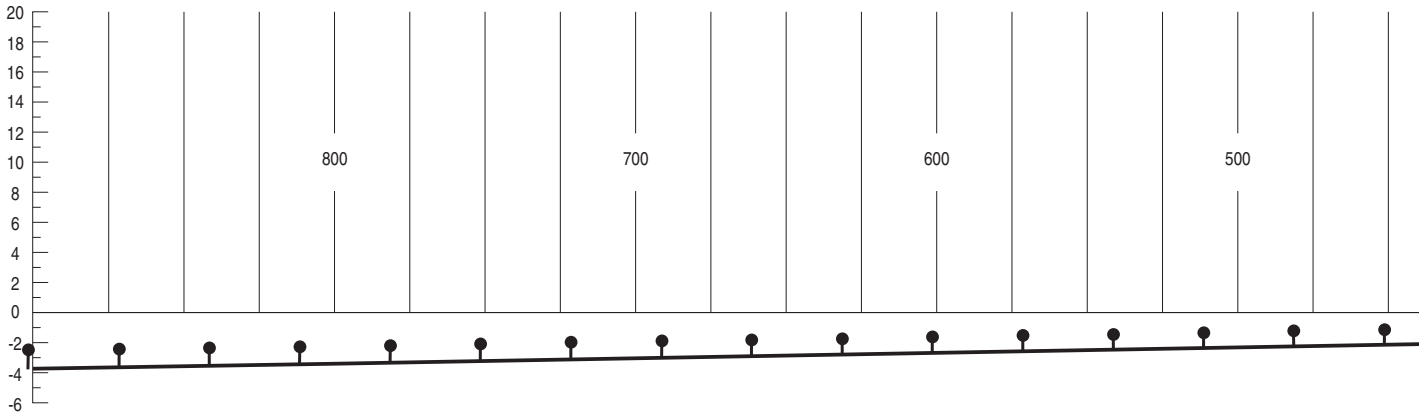
**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

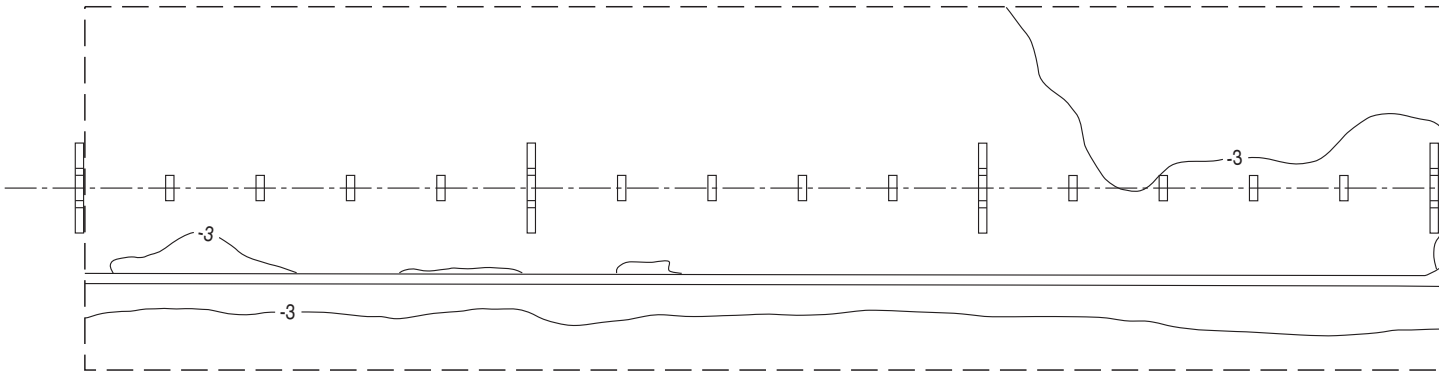
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

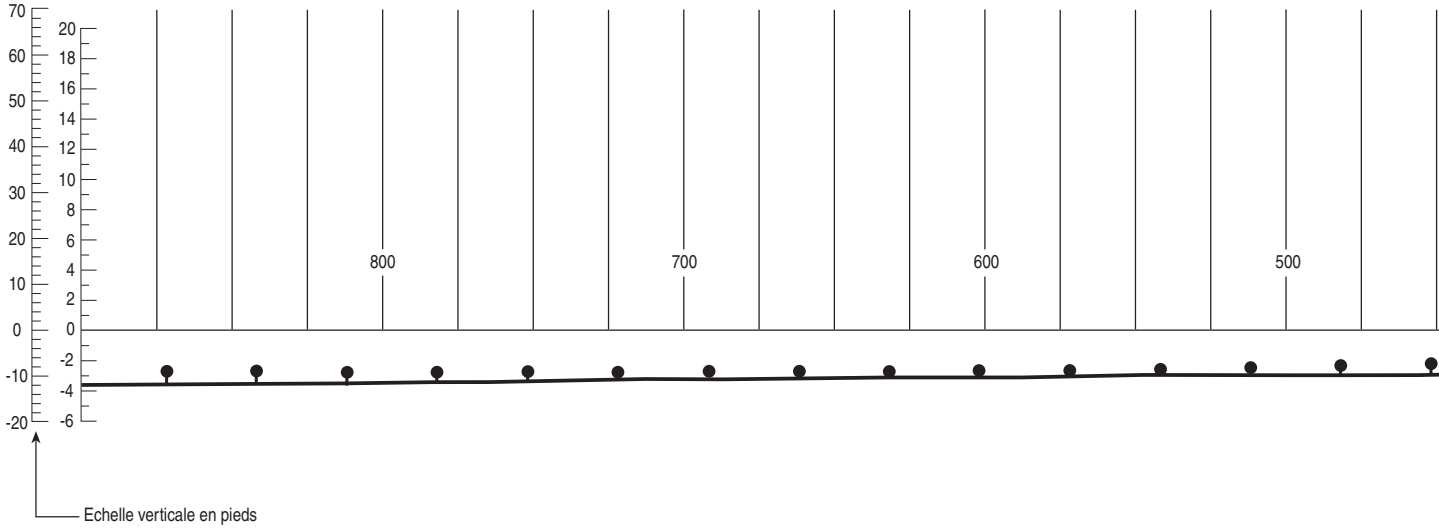
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



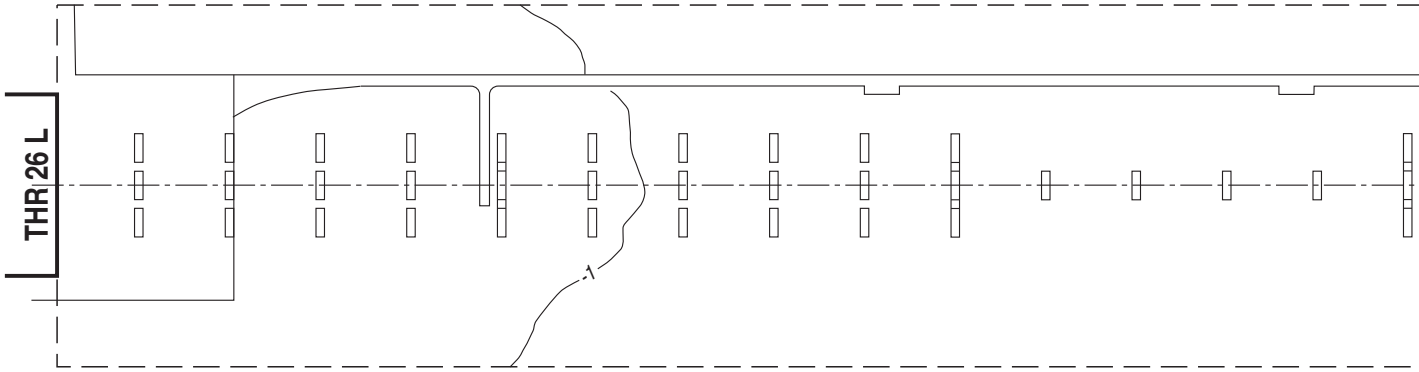
© SIA

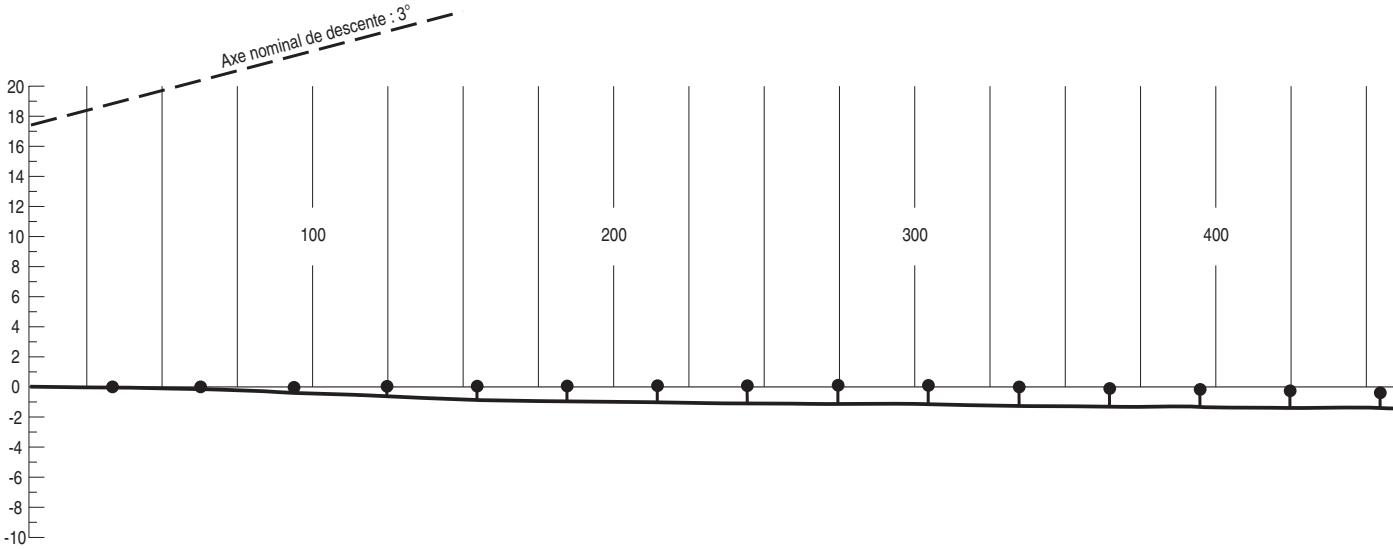
**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 26 L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

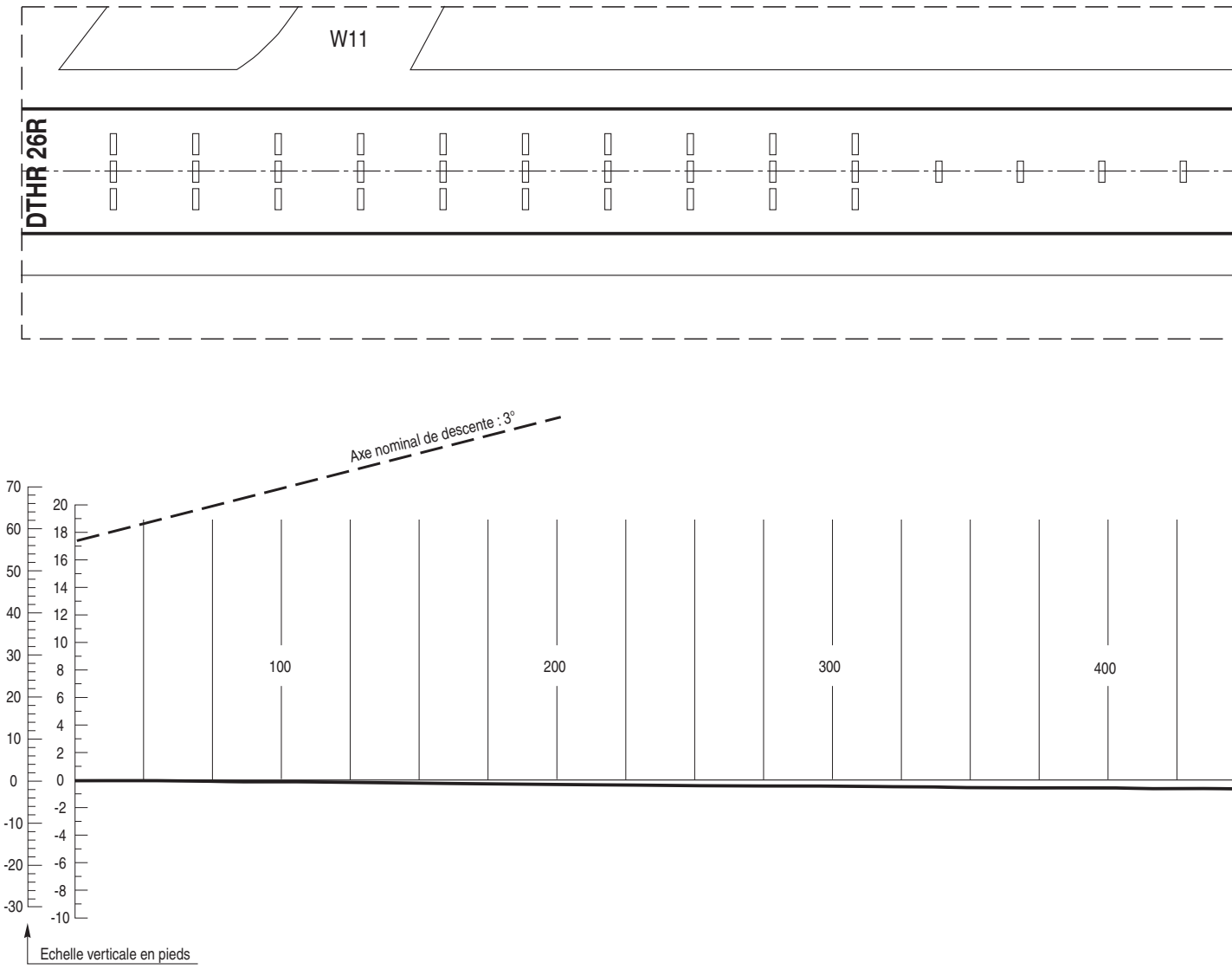
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 26 R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

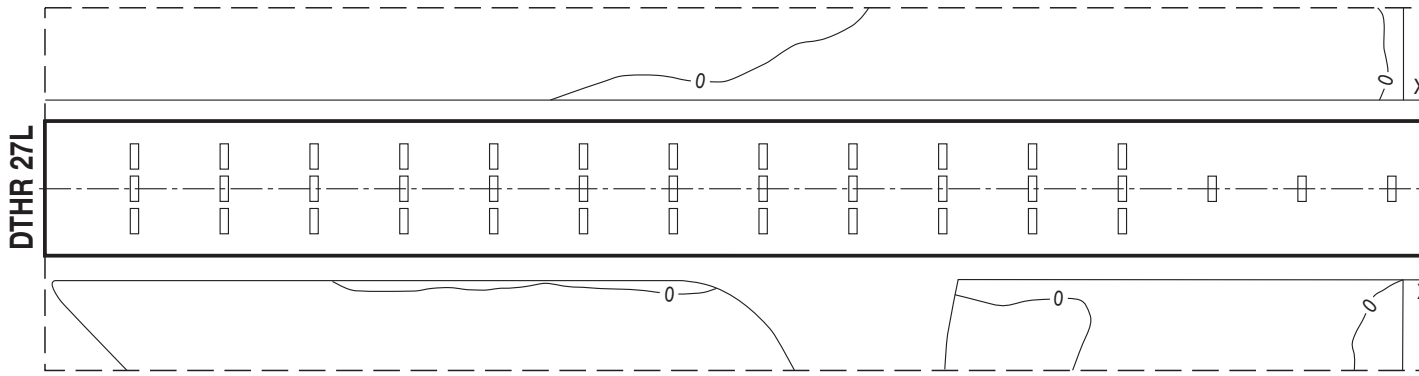
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

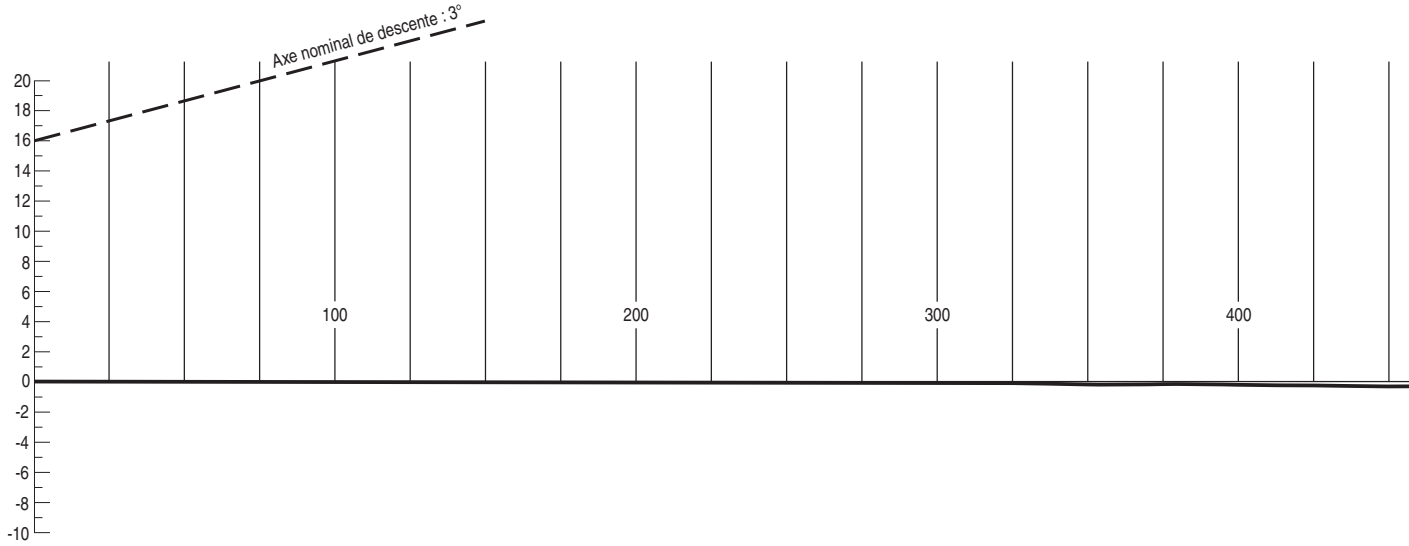
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 27L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

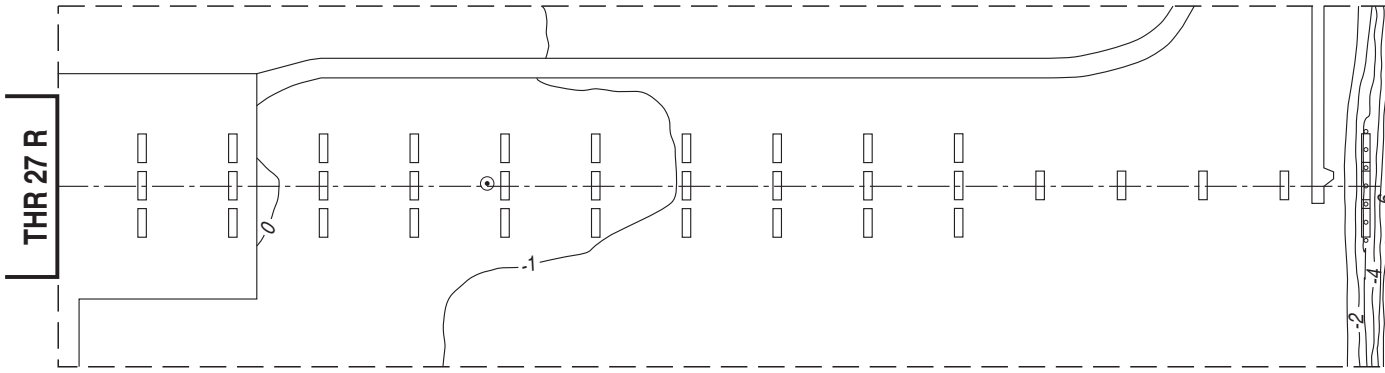
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

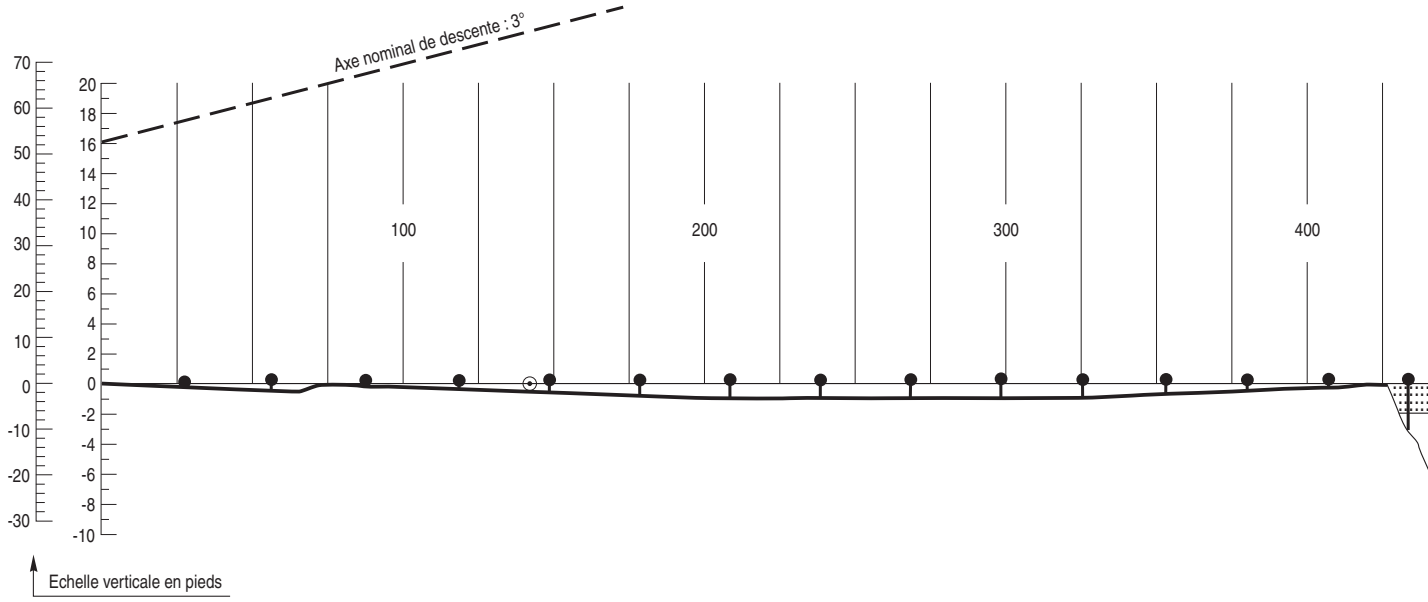
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 27R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

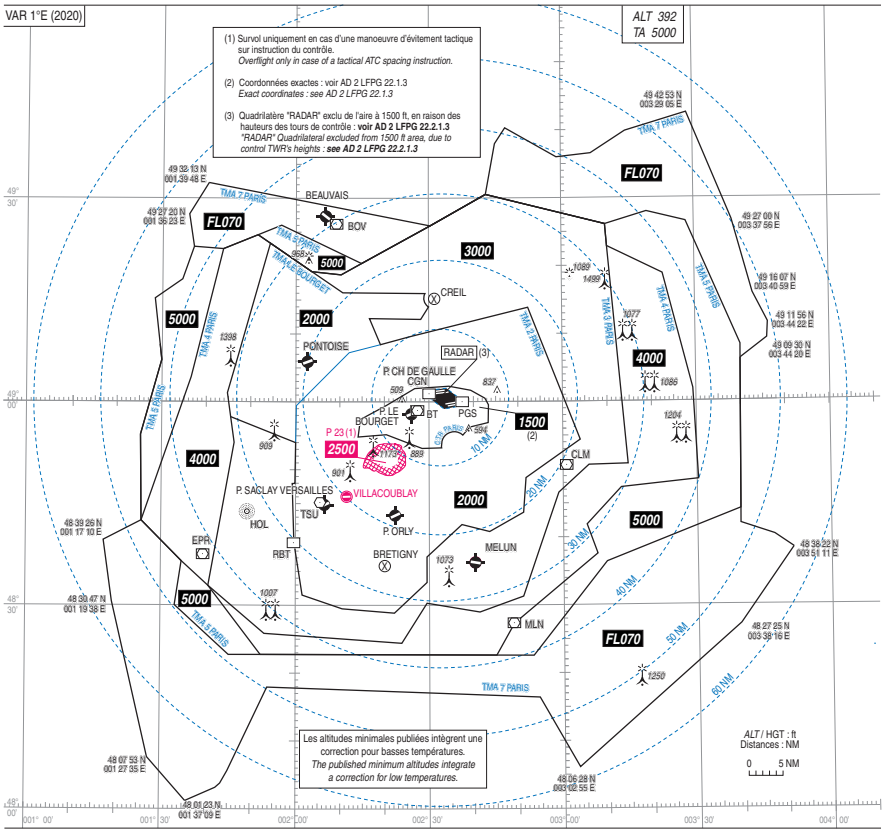
Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Altitudes Minimales de Guidage
*Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFPG COM 01




**Points avec coordonnées géographiques :** Définis par les limites de l'espace aérien géré par les approches parisiennes, hors sommet de TMA.
***Points with geographic coordinates :*** *based on parisian approaches airspace's boundaries, out of TMA corners.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir LFPG AD 2.22
En cas d'interruption des communications au cours d'une APCH radar, rejoindre et suivre la trajectoire d'APCH standard publiée pour la piste en service.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See LFPG AD 2.22*
*In the event of a loss of communication during a radar APCH, join and follow the standard APCH track published for the RWY in use.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE

## Fréquences / *Frequencies*

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

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

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ATIS DE GAULLE | | | 128.230 (FR) - 127.130 (EN) |
| | TWR DE GAULLE | Prévol / *Delivery* | | 121.840 - 121.730 |
| | | Trafic / *Apron* | Aires B et D | 121.640 |
| | | | Aire F | 121.580 |
| | | | Aires A, C et E | 121.930 |
| | | | Aires I, EN (1 à 9) | 131.605 |
| | | | Aires K, L et J | 121.680 - 121.880 - 125.330 (s) |
| | | Sol / *Ground* | Zone Nord | 121.610 - 121.780 - 120.655 (s) - 119.630 (s) |
| | | | Zone Sud | 121.810 - 121.980- 125.330 (s) - 119.630 (s) |
| ☛ | | Tour / *Tower* | Pistes 09/27 | 119.255 - 123.605 - 120.655 (s) - 119.630 (s) |
| ☛ | | | Pistes 08/26 | 120.905 - 118.655 - 125.330 (s) - 119.630 (s) |
| | APP DE GAULLE | Départ / *Departure* | OPALE - ATREX - NURMO<br>ELCOB - RANUX - DIKOL | 124.355 - 126.580 (s) |
| ☛ | | | LANVI - BUBLI - BAXIR | 131.205 - 126.580 (s) |
| ☛ | | | AGOPA - ERIXU - LATRA<br>OKASI - PILUL - LGL<br>OLZOM - MONOT - DORDI | 133.380 - 126.580 (s) |
| ☛ | | Arrivée / *Arrival* | MOPAR - MOBRO - LORNI - VEBEK | 121.155 - 126.430 - 126.580 (s) |
| ☛ | | | OKIPA - BANOX | 125.830 - 118.155 - 126.580 (s) |
| ☛ | | Approche / *Approach* | ACFT à l'arrivée ou au départ de<br>*ACFT on arrival or departure from*<br>LFOB - LFPT | 119.855 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DATA** PARIS CHARLES **DE GAULLE**

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| BOV | REF AD2 LFOB.19 | X | X | X | X |
| CGN | REF AD2 LFPG.19 | X | X | | |
| CLM | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| CTL | REF ENR 4.1 | X | | | X |
| DJL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ← | | | | | |
| EPL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LGL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LOL | REF AD2 LFPO.19 | X | X | | |
| MLN | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| MOU | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| PGS | REF AD2 LFPG.19 | X | X | | |
| ← | | | | | |
| RBT | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| REM | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RLP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| ROU | REF ENR 4.1 | X | X | | |
| TRO | REF ENR 4.1 | X | | X | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ABOBO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ADADA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | AGOPA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| → | AMJUS | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | ATREX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | AVLON | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BANOX | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | BAXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BEKOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BENAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BIBAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BUBLI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BUNOR | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | CREIL | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | DEROL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | DEVIM | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | DIKOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | DOMUS | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | DOPAP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | DORDI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | EDOXA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | EGOZE | REF ENR 4.4 | X | | | |
| | ELCOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ENORI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ERIXU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ERTIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DATA** PARIS CHARLES **DE GAULLE**

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| INKUD | REF ENR 4.4 | X | | | |
| KELUD | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| KEPER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| KOLIV | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| KOVAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LALUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LANVI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LAPAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LARPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LASIV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LATRA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LESGA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LORNI | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| LUKIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUMAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUPAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MATIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOBRO | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| MONOT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOPAR | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| MOPIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOSUD | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NANOP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NEPAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NERKI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NURMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODEBU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKASI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKIPA | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| OLZOM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OPALE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSTIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OXCEL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PEKIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIBAT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PILUL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIVER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RANUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ROMGO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SABLE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SUBOX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TINIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| URELO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VAKOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VEBEK | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| VEDUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| XERAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DATA**

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BIBA1 | 49°51'11.0" N | 001°00'47.0" E | X | | X | |
| BIBA2 | 49°47'02.0" N | 000°52'05.0" E | X | | X | |
| BIBA3 | 49°39'18.0" N | 000°42'22.0" E | X | | X | |
| BIBA4 | 49°30'13.0" N | 000°35'57.0" E | X | | X | |
| BIBA5 | 49°20'23.0" N | 000°33'13.0" E | X | | X | |
| FF301 | 48°20'51.0" N | 004°05'01.0" E | X | | X | |
| FF302 | 47°44'13.0" N | 004°54'46.0" E | X | | X | |
| FF304 | 47°36'17.0" N | 004°43'02.0" E | X | | X | |
| FF501 | 48°24'43.0" N | 001°01'57.0" E | X | | X | |
| LUKI1 | 49°21'50.0" N | 000°41'20.0" E | X | | X | |
| LUKI2 | 49°28'43.0" N | 000°43'16.0" E | X | | X | |
| LUKI3 | 49°36'39.0" N | 000°48'53.0" E | X | | X | |
| LUKI4 | 49°43'25.0" N | 000°57'24.0" E | X | | X | |
| LUKI5 | 49°48'36.0" N | 001°08'16.0" E | X | | X | |
| PG081 | 49°00'13.0" N | 002°42'07.3" E | X | | X | |
| PG082 | 49°00'25.6" N | 002°46'11.1" E | X | | X | |
| PG084 | 49°00'35.7" N | 002°49'26.6" E | X | | X | |
| PG085 | 48°59'00.7" N | 003°00'28.2" E | X | | X | |
| PG086 | 49°00'54.5" N | 002°55'36.5" E | X | | X | |
| PG088 | 48°59'19.2" N | 002°57'23.0" E | X | | X | |
| PG091 | 49°01'42.7" N | 002°39'41.9" E | X | | X | |
| PG092 | 49°01'52.8" N | 002°42'54.1" E | X | | X | |
| PG093 | 49°06'11.9" N | 002°39'06.5" E | X | | X | |
| PG094 | 49°02'29.7" N | 002°55'41.7" E | X | | X | |
| PG095 | 49°02'46.0" N | 003°00'18.5" E | X | | X | |
| PG097 | 49°04'19.7" N | 002°32'20.2" E | X | | X | |
| PG098 | 49°01'18.8" N | 002°21'29.7" E | X | | X | |
| PG099 | 49°13'30.0" N | 002°38'03.0" E | X | | X | |
| PG100 | 48°56'31.1" N | 003°00'34.6" E | X | | X | |
| PG101 | 48°50'22.1" N | 002°37'23.0" E | X | | X | |
| PG102 | 48°43'14.6" N | 002°35'24.7" E | X | | X | |
| PG103 | 48°54'01.0" N | 003°00'41.2" E | X | | X | |
| PG105 | 48°52'40.5" N | 002°47'22.1" E | X | | X | |
| PG107 | 48°49'27.4" N | 002°28'12.9" E | X | | X | |
| PG109 | 48°43'31.5" N | 002°49'39.0" E | X | | X | |
| PG111 | 48°27'37.7" N | 002°25'05.2" E | X | | X | |
| PG113 | 48°23'38.1" N | 002°18'58.6" E | X | | X | |
| PG263 | 48°59'27.4" N | 002°27'53.6" E | X | | X | |
| PG264 | 48°59'03.8" N | 002°20'47.0" E | X | | X | |
| PG265 | 48°58'29.6" N | 002°10'38.0" E | X | | X | |
| PG266 | 48°58'16.2" N | 002°06'44.4" E | X | | X | |
| PG267 | 48°58'06.4" N | 002°03'53.5" E | X | | X | |
| PG268 | 48°57'52.3" N | 001°59'52.7" E | X | | X | |
| PG270 | 49°00'55.3" N | 002°24'59.8" E | X | | X | |
| PG271 | 49°01'00.8" N | 002°26'38.8" E | X | | X | |
| PG272 | 49°00'44.4" N | 002°21'40.8" E | X | | X | |
| PG273 | 49°02'40.5" N | 002°01'15.7" E | X | | X | |
| PG274 | 49°05'41.2" N | 002°20'28.4" E | X | | X | |
| PG275 | 48°53'44.5" N | 001°58'41.5" E | X | | X | |
| PG276 | 49°07'03.2" N | 002°19'10.3" E | X | | X | |
| PG277 | 48°22'15.7" N | 002°18'40.7" E | X | | X | |
| PG278 | 49°05'34.4" N | 002°40'15.6" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DATA**

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PG280 | 49°02'17.9" N | 002°08'47.9" E | X | | X | |
| PG284 | 49°03'52.6" N | 001°37'43.4" E | X | | X | |
| PG286 | 48°57'29.9" N | 001°53'33.3" E | X | | X | |
| PG289 | 48°49'06.7" N | 002°11'12.0" E | X | | X | |
| PG290 | 49°04'10.0" N | 002°21'54.0" E | X | | X | |
| PG410 | 48°58'13.5" N | 002°05'55.3" E | X | | | X |
| PG415 | 49°01'18.8" N | 003°03'45.2" E | X | | | X |
| PG416 | 48°59'10.1" N | 002°44'37.3" E | X | | | X |
| PG417 | 48°58'54.7" N | 003°09'03.4" E | X | | | X |
| PG420 | 48°58'03.6" N | 002°06'40.4" E | X | | | X |
| PG425 | 49°01'05.5" N | 003°03'28.0" E | X | | | X |
| PG432 | 48°58'37.7" N | 002°12'59.6" E | X | | | X |
| PG433 | 49°00'48.0" N | 002°09'51.0" E | X | | | X |
| PG435 | 49°01'11.1" N | 003°01'08.0" E | X | | | X |
| PG441 | 49°00'58.6" N | 003°01'08.0" E | X | | | X |
| PG442 | 48°54'57.8" N | 002°08'11.8" E | X | | | X |
| PG501 | 49°10'35.9" N | 002°22'13.4" E | X | | | X |
| PG502 | 49°06'16.6" N | 002°23'12.7" E | X | | | X |
| PG503 | 48°54'58.8" N | 002°27'34.6" E | X | | | X |
| PG504 | 49°05'56,5" N | 002°06'35,2" E | X | | | X |
| PG505 | 48°53'50,7" N | 002°07'35,0" E | X | | | X |
| PG510 | 48°54'09.1" N | 002°12'49.8" E | X | | | X |
| PG515 | 48°54'58.4" N | 002°27'33.9" E | X | | | X |
| PG516 | 48°55'06.7" N | 002°39'41.6" E | X | | | X |
| PG517 | 48°55'17,8" N | 003°00'08,6" E | X | | | X |
| PG520 | 49°16'28.2" N | 003°19'33.5" E | X | | | X |
| PG522 | 48°47'04.2" N | 003°24'45.8" E | X | | | X |
| PG527 | 49°10'11.6" N | 001°50'22.2" E | X | | | X |
| PG528 | 49°21'31.0" N | 002°32'01.0" E | X | | | X |
| PG534 | 49°15'42.2" N | 002°23'16.7" E | X | | | X |
| PG536 | 49°13'54.1" N | 002°42'54.0" E | X | | | X |
| PG552 | 48°59'56.8" N | 001°57'14.5" E | X | | | X |
| PG554 | 49°09'35.8" N | 002°06'51.2" E | X | | | X |
| PG556 | 48°52'40.8" N | 001°59'44.9" E | X | | | X |
| PG560 | 49°12'05.0" N | 002°58'04.4" E | X | | | X |
| PG562 | 49°06'53.7" N | 003°08'41.3" E | X | | | X |
| PG564 | 48°57'02.0" N | 003°16'01.6" E | X | | | X |
| PG566 | 48°52'15.5" N | 002°43'47.2" E | X | | | X |
| PG568 | 48°53'06.0" N | 003°00'23.0" E | X | | | X |
| PG650 | 49°02'59.7" N | 003°00'45.2" E | X | | | X |
| PG651 | 49°06'22.1"N | 002°13'30.5"E | X | | | X |
| PG652 | 49°03'47.5" N | 002°16'10.5" E | X | | | X |
| PG660 | 49°02'47.4" N | 003°00'47.1" E | X | | | X |
| PG661 | 49°01'01.6" N | 002°26'55.1" E | X | | | X |
| PG670 | 49°00'04.7" N | 002°06'17.6" E | X | | | X |
| PG671 | 49°06'48.9"N | 002°50'46.1"E | X | | | X |
| PG672 | 49°09'29.6" N | 002°56'01.1" E | X | | | X |
| PG680 | 48°59'49.8" N | 002°05'35.1" E | X | | | X |
| PG681 | 49°01'46.7" N | 002°40'56.6" E | X | | | X |
| PG800 | 48°28'05.8" N | 002°21'54.9" E | X | | X | |
| PG801 | 48°28'15.9" N | 002°15'46.2" E | X | | X | |
| PG802 | 48°49'54.1" N | 002°58'35.8" E | X | | X | |
| PG803 | 48°48'35.6" N | 002°51'17.7" E | X | | X | |
| PG821 | 48°57'32.7" N | 001°57'21.8" E | X | | X | |
| PG822 | 48°52'58.4" N | 001°54'42.7" E | X | | X | |
| PG823 | 48°49'29.2" N | 002°13'07.5" E | X | | X | |
| PG824 | 48°36'05.2" N | 002°37'14.2" E | X | | X | |
| PG825 | 48°36'27.0" N | 002°42'41.0" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DATA** PARIS CHARLES **DE GAULLE**

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| FG08L | 48°58'31.9" N 002°11'17.1" E | X | | | X |
| FG08R | 48°58'22.0" N 002°12'02.7" E | X | | | X |
| FG09L | 49°00'32.9" N 002°14'31.9" E | X | | | X |
| FG09R | 49°00'17.9" N 002°13'47.4" E | X | | | X |
| FG26L | 49°00'35.3" N 002°53'23.1" E | X | | | X |
| FG26R | 49°00'47.8" N 002°53'23.4" E | X | | | X |
| FG27L | 49°02'31.3" N 002°55'24.1" E | X | | | X |
| FG27R | 49°02'43.6" N 002°55'22.3" E | X | | | X |
| RW08L | REF THR08L AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| RW08R | REF THR08R AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| RW09L | REF THR09L AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| RW09R | REF THR09R AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| RW26L | REF THR26L AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| RW26R | REF DTHR26R AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| RW27L | REF DTHR27L AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| RW27R | REF THR27R AD2 LFPG.12 | X | | | X |
| **IG08L** (IF ILS/LOC RWY 08L) | 48°58'16.5" N 002°06'44.9" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 08L | 48°58'31.9" N 002°11'17.1" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 08L | 48°59'40.5"N 002°31'55.6"E | | X | | X |
| **IG08R** (IF ILS/LOC RWY 08R) | 48°58'09.6" N 002°08'23.0" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 08R | 48°58'22.0" N 002°12'02.7" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 08R | 48°59'30.4"N 002°32'41.1"E | | X | | X |
| **IG09L** (IF ILS/LOC RWY 09L) | 49°00'19.3" N 002°10'31.2" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 09L | 49°00'32.9" N 002°14'31.9" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 09L | 49°01'24.9" N 002°30'13.7" E | | X | | X |
| **IG09R** (IF ILS/LOC RWY 09R) | 49°00'04.2" N 002°09'44.9" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 09R | 49°00'17.9" N 002°13'47.4" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 09R | 49°01'10.2" N 002°29'32.5" E | | X | | X |
| **IG26L** (IF ILS/LOC RWY 26L) | 49°00'47.5" N 002°57'23.2" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 26L | 49°00'35.3" N 002°53'23.1" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 26L | 48°59'46.0"N 002°37'33.0"E | | X | | X |
| **IG26R** (IF ILS/LOC RWY 26R) | 49°01'00.1" N 002°57'25.1" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 26R | 49°00'47.8" N 002°53'23.4" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 26R | 48°59'57.9"N 002°37'22.2"E | | X | | X |
| **IG27L** (IF ILS/LOC RWY 27L) | 49°02'42.7" N 002°59'09.6" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 27L | 49°02'31.3" N 002°55'24.1" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 27L | 49°01'27.7" N 002°34'57.4" E | | X | | X |
| **IG27R** (IF ILS/LOC RWY 27R) | 49°02'54.9" N 002°59'03.2" E | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 27R | 49°02'43.6" N 002°55'22.3" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 27R | 49°01'40.0" N 002°34'55.5" E | | X | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 08L

| INA RNAV RWY 08L | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1E | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL110 (R) (1)<br>FL110 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL120 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1X | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL160 | FL170 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1E | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1X | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1N | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1R | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1E | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL090 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | SUBOX | - | 025 | 026,0 | 11,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 025 | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| INA MOPAR 1E | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL080 | FL100 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG527 | - | 155 | 156,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 155 | - | - | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 08L**

| RMK | API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required* | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | IG08L | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 08L | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 84 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG416 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PG417 | - | 90 | 090.8 | 16.1 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

↑

**FNA RNP RWY08L**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG410 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | - |
| | TF | FG08L | - | 84 | 085.0 | 3.5 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW08L | Yes | 84 | 085.0 | 14.5 | - | - | - | - | -3,0°/57 | 0.3 |
| | CA | - | - | 84 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG416 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PG417 | - | 90 | 090.8 | 16.1 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

↑

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPG |
| **Runway** | 08 |
| **Runway Direction** | 3 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E08A |
| **LTP/FTP Latitude** | 485944,4700N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023309,8800E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 146,8 |
| **FPAP Latitude** | 485955,3600N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 10,8900 |
| **FPAP Longitude** | 0023633,9600E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 204,0800 |
| **Threshold Crossing Height** | 57,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 16 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 10 06 0C C8 00 00 01 38<br>30 05 AC D3 06 15 F0 73 18 01<br>BC 19 14 55 00 60 3A 06 3A 02<br>2C 01 64 02 C8 AF 63 64 CE 1D |
| **Calculated CRC Value** | 63 64 CE 1D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 103,2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 08R

| INA RNAV RWY 08R | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1E | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL110 (R) (1)<br>FL110 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL120 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1X | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL160 | FL170 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT LORNI 3Q | IF | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG554 | - | 263 | 264,4 | 10,1 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG08R | - | 174 | 174,9 | 11,5 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA OKIPA 1E | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1X | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1N | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1R | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT OKIPA 3Q | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 294 | 295,5 | 9,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG554 | - | 263 | 264,4 | 10,1 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG08R | - | 174 | 174,9 | 11,5 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA BANOX 1E | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL090 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | SUBOX | - | 025 | 026,0 | 11,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 025 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT BANOX 3Q | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL090 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | SUBOX | - | 025 | 026,0 | 11,7 | - | FL090 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG556 | - | 061 | 061,6 | 16,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG08R | - | 045 | 046,0 | 7,9 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA MOPAR 1E | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL080 | FL100 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG527 | - | 155 | 156,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 155 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT MOPAR 3Q | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL080 | FL100 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG527 | - | 155 | 156,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG552 | - | 155 | 156,2 | 11,2 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG08R | - | 103 | 103,6 | 7,6 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

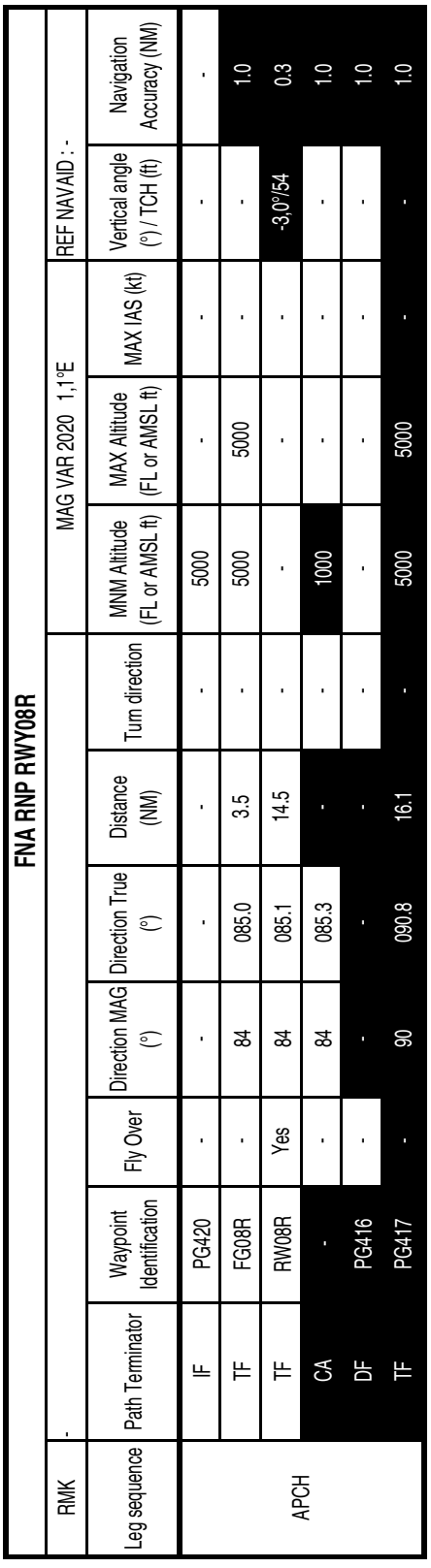
**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 08R**

MAG VAR 2020 1.1°E

REF NAVAID : -

| RMK | API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required* | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | IG08R | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | 1.0 |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 08R | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 84 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG416 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PG417 | - | 90 | 090.8 | 16.1 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

↑



**FNA RNP RWY08R**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG420 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | - |
| | TF | FG08R | - | 84 | 085.0 | 3.5 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW08R | Yes | 84 | 085.1 | 14.5 | - | - | - | - | -3,0°/54 | 0.3 |
| | CA | - | - | 84 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG416 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PG417 | - | 90 | 090.8 | 16.1 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPG |
| **Runway** | 08 |
| **Runway Direction** | 1 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E08B |
| **LTP/FTP Latitude** | 485934,4900N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023356,3800E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 146,3 |
| **FPAP Latitude** | 485942,6100N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 8,1200 |
| **FPAP Longitude** | 0023628,4500E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 152,0700 |
| **Threshold Crossing Height** | 54,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 400 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 10 06 0C 48 00 00 02 38<br>30 05 B4 85 06 15 38 DF 19 01<br>B7 19 70 3F 00 0C A4 04 1C 02<br>2C 01 64 32 C8 AF 3E 30 2B AE |
| **Calculated CRC Value** | 3E 30 2B AE |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 102,7 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 09L

| **INA RNAV RWY 09L** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1E | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL110 (R) (1)<br>FL110 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL120 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1X | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL160 | FL170 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT LORNI 3P | IF | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG554 | - | 263 | 264,4 | 10,1 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG09L | - | 164 | 165,4 | 9,6 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA OKIPA 1E | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1X | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1N | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1R | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT OKIPA 3P | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 294 | 295,5 | 9,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG554 | - | 263 | 264,4 | 10,1 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG09L | - | 164 | 165,4 | 9,6 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA BANOX 1E | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL090 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | SUBOX | - | 025 | 026,0 | 11,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 025 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT BANOX 3P | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL090 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | SUBOX | - | 025 | 026,0 | 11,7 | - | FL090 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG556 | - | 061 | 061,6 | 16,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG09L | - | 042 | 042,8 | 10,4 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA MOPAR 1E | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL080 | FL100 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG527 | - | 155 | 156,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 155 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT MOPAR 3P | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL080 | FL100 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG554 | - | 118 | 119,3 | 16,1 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG09L | - | 164 | 165,4 | 9,6 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |

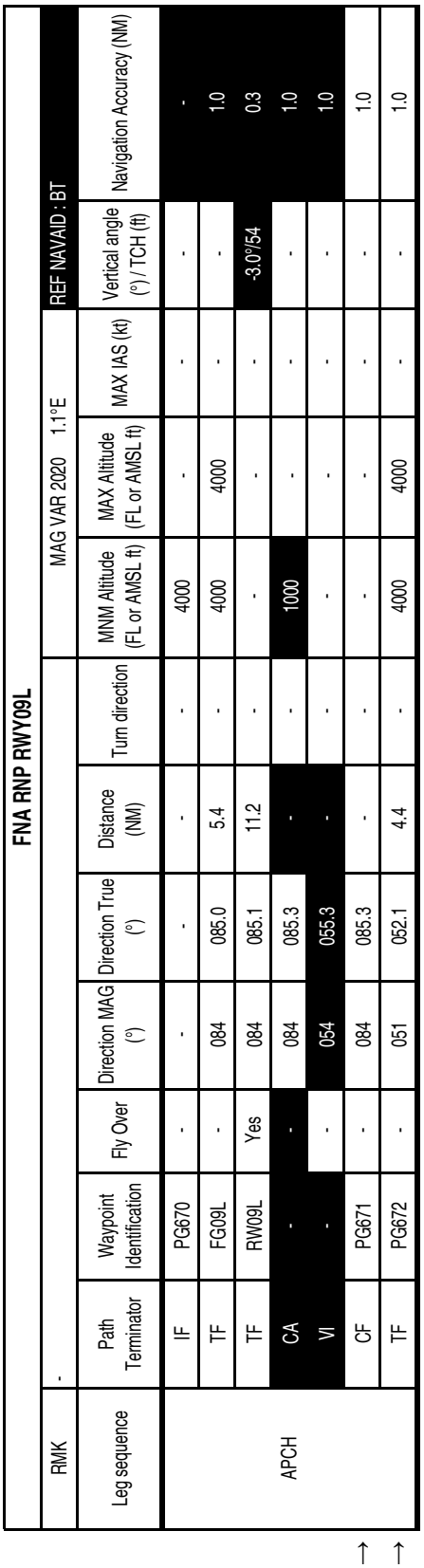
© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 09L**

MAG VAR 2020 1.1°E — REF NAVAID : BT

| RMK | - | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IG09L | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 09L | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 054 | 055.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | PG671 | - | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PG672 | - | 051 | 052.1 | 4.4 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France



**FNA RNP RWY09L**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG670 | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | TF | FG09L | - | 084 | 085.0 | 5.4 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09L | Yes | 084 | 085.1 | 11.2 | - | - | - | - | -3.0°/54 | 0.3 |
| | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 054 | 055.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | PG671 | - | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PG672 | - | 051 | 052.1 | 4.4 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPG |
| **Runway** | 09 |
| **Runway Direction** | 3 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E09A |
| **LTP/FTP Latitude** | 490128,9900N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023129,6200E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 158,9 |
| **FPAP Latitude** | 490137,9400N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 8,9500 |
| **FPAP Longitude** | 0023416,4600E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 166,8400 |
| **Threshold Crossing Height** | 54,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 696 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 10 06 0C C9 00 00 01 39<br>30 05 3C 04 0A 15 A8 64 15 01<br>35 1A EC 45 00 70 17 05 1C 02<br>2C 01 64 57 C8 AF 33 25 98 A1 |
| **Calculated CRC Value** | 33 25 98 A1 |

## Required Additional Data

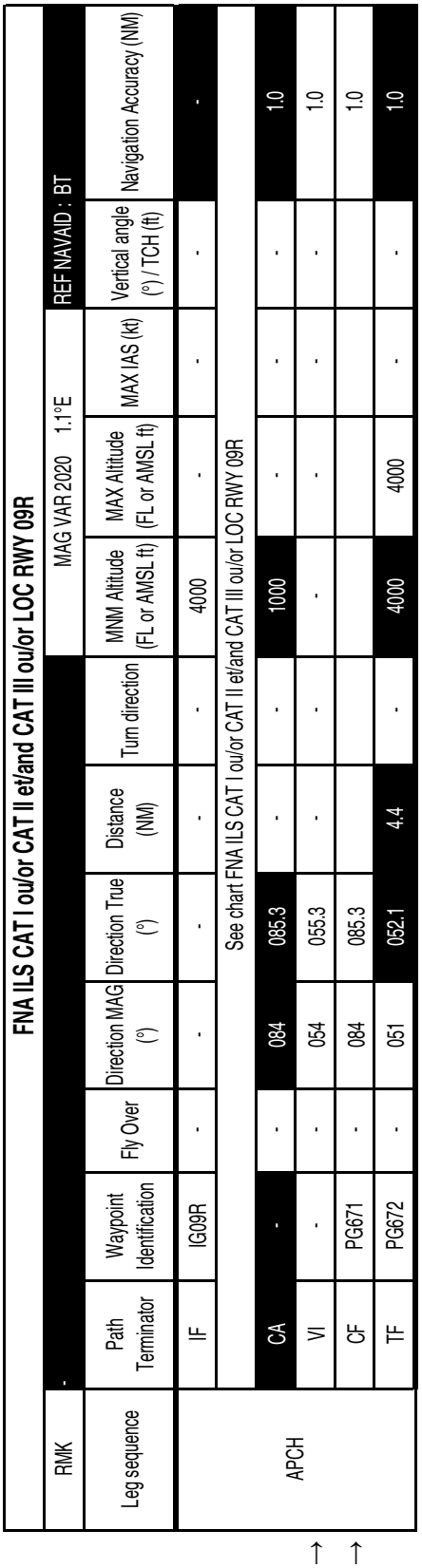
| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 115,3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 09R

| INA RNAV RWY 09R | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1E | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL110 (R) (1)<br>FL110 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL120 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1X | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL160 | FL170 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | BUNOR | - | 247 | 247,8 | 37,3 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG501 | - | 267 | 268,2 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1E | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1X | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG503 | - | 264 | 265,5 | 15,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG505 | Y | 264 | 265,2 | 13,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 264 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1N | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1R | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL180 | FL190 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | CLM | - | 302 | 302,9 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MOSUD | - | 311 | 312,5 | 8,3 | - | FL140 | FL150 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | LARPO | - | 313 | 314,0 | 14,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG502 | - | 267 | 268,5 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG504 | Y | 267 | 268,3 | 10,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1E | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL090 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | SUBOX | - | 025 | 026,0 | 11,7 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 025 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1E | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL080 | FL100 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG527 | - | 155 | 156,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 155 | - | - | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France



**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 09R**

MAG VAR 2020 1.1°E — REF NAVAID : BT

| | RMK | - | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | | IF | IG09R | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 09R | | | | | | | | | | | |
| | | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | | VI | - | - | 054 | 055.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | CF | PG671 | - | 084 | 085.3 | | | | | | | 1.0 |
| | | TF | PG672 | - | 051 | 052.1 | 4.4 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY09R**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG680 | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | TF | FG09R | - | 084 | 085.0 | 5.4 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09R | Yes | 084 | 085.1 | 11.2 | - | - | - | - | -3.0°/54 | 0.3 |
| | CA | - | - | 084 | 085.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 054 | 055.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | PG671 | - | 084 | 085.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PG672 | - | 051 | 052.1 | 4.4 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFPG |
| Runway | 09 |
| Runway Direction | 1 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E09B |
| LTP/FTP Latitude | 490114,2200N |
| LTP/FTP Longitude | 0023047,0100E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 156,7 |
| FPAP Latitude | 490125,5400N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 11,3200 |
| FPAP Longitude | 0023418,0300E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 211,0200 |
| Threshold Crossing Height | 54,00 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 104 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 07 10 06 0C 49 00 00 02 39<br>30 05 D8 90 09 15 C4 17 14 01<br>1F 1A 70 58 00 98 70 06 1C 02<br>2C 01 64 0D C8 AF E2 11 D4 75 |
| Calculated CRC Value | E2 11 D4 75 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 113,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 26L

| **INA RNAV RWY 26L** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1W | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL070 | FL130 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG520 | - | 208 | 209,5 | 10,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 208 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT LORNI 3Y | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL070 | FL130 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG520 | - | 208 | 209,5 | 10,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG562 | - | 216 | 216,7 | 11,9 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG26L | - | 230 | 230,7 | 9,6 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207,9 | 8,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1W | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL070 (R) (1)<br>FL070 (H) (1) | FL110 (R) (1)<br>FL100 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG522 | - | 329 | 330,1 | 12,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 329 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT OKIPA 3Y | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL070 (R) (1)<br>FL070 (H) (1) | FL110 (R) (1)<br>FL100 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG522 | - | 329 | 330,1 | 12,0 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG564 | - | 329 | 330,0 | 11,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG26L | - | 286 | 287,1 | 12,8 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA BANOX 1W | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1X | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL170 | FL180 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | FL140 | FL160 | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | FL130 | FL140 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT BANOX 3Y | IF | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | FL140 | FL150 | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | FL130 | FL140 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG566 | - | 103 | 104,1 | 11,0 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG568 | - | 084 | 085,5 | 11,0 | - | - | - | 220 | - | 1,0 |
| | TF | IG26L | - | 345 | 345,6 | 7,9 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA MOPAR 1W | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL110 | FL120 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1X | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL150 | FL160 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT MOPAR 3Y | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG560 | - | 099 | 100,3 | 10,1 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG26L | - | 181 | 182,3 | 11,3 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA MOBRO 1W | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 (H) (1) | FL070 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 106 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT MOBRO 3Y | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 (H) (1) | FL070 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG560 | - | 118 | 118,8 | 19,5 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG26L | - | 181 | 182,3 | 11,3 | - | 4000 | - | 185 | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26L**

| RMK | API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | IG26L | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26L | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 264 | 265.4 | - | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG442 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMUS | - | 339 | 339.8 | 11.5 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA RNP RWY26L**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG441 | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | TF | FG26L | - | 265 | 265.7 | 5.1 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW26L | Yes | 265 | 265.6 | 11.4 | - | - | - | - | -3.0°/57 | 0.3 |
| | CA | - | - | 264 | 265.4 | - | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG442 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMJUS | - | 339 | 339.8 | 11.5 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPG |
| **Runway** | 26 |
| **Runway Direction** | 3 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E26A |
| **LTP/FTP Latitude** | 485941,5600N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023608,7700E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 140,4 |
| **FPAP Latitude** | 485932,5600N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -9,0000 |
| **FPAP Longitude** | 0023320,3300E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -168,4400 |
| **Threshold Crossing Height** | 57,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 736 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 10 06 0C DA 00 00 01 36<br>32 05 F0 BC 06 15 84 E9 1D 01<br>7C 19 B0 B9 FF 10 DC FA 3A 02<br>2C 01 64 5C C8 AF DA 92 7B 16 |
| **Calculated CRC Value** | DA 92 7B 16 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 96,6 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 26R

| INA RNAV RWY 26R | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1W | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL070 | FL130 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG520 | - | 208 | 209,5 | 10,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 208 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207,9 | 8,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1W | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL070 (R) (1)<br>FL070 (H) (1) | FL110 (R) (1)<br>FL100 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG522 | - | 329 | 330,1 | 12,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 329 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1W | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1X | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL170 | FL180 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | FL140 | FL160 | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | FL130 | FL140 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1W | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL110 | FL120 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1X | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL150 | FL160 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOBRO 1W | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 (H) (1) | FL070 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 106 | - | - | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26R**

| RMK | API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required* | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | IG26R | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26R | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 264 | 265.3 | - | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG442 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMJUS | - | 339 | 339.8 | 11.5 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY26R**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG435 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | FG26R | - | 265 | 265.7 | 5.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW26R | Yes | 265 | 265.6 | 11.4 | - | - | - | - | -3.0°/50 | 0.3 |
| | CA | - | - | 264 | 265.4 | - | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PG442 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMJUS | - | 339 | 339.8 | 11.5 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPG |
| **Runway** | 26 |
| **Runway Direction** | 1 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E26B |
| **LTP/FTP Latitude** | 485953,9500N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023607,2400E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 140,5 |
| **FPAP Latitude** | 485943,8700N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -10,0800 |
| **FPAP Longitude** | 0023258,6900E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -188,5500 |
| **Threshold Crossing Height** | 50,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 232 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 10 06 0C 5A 00 00 02 36<br>32 05 BC 1D 07 15 90 DD 1D 01<br>7D 19 40 B1 FF F4 3E FA F4 01<br>2C 01 64 1D C8 AF 8C 8F 5B 99 |
| **Calculated CRC Value** | 8C 8F 5B 99 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 96,9 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 27L

| INA RNAV RWY 27L | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1W | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL070 | FL130 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG520 | - | 208 | 209,5 | 10,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 208 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207,9 | 8,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1W | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL070 (R) (1)<br>FL070 (H) (1) | FL110 (R) (1)<br>FL100 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG522 | - | 329 | 330,1 | 12,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 329 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1W | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1X | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL170 | FL180 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | FL140 | FL160 | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | FL130 | FL140 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1W | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL110 | FL120 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1X | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL150 | FL160 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOBRO 1W | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 (H) (1) | FL070 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 106 | - | - | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27L**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IG27L | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | - |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27L | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 264 | 265.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 299 | 300.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | PG651 | - | 264 | 265.4 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMJUS | - | 264 | 265.4 | 7.5 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY27L**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG660 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | - |
| | TF | FG27L | - | 264 | 265.7 | 3.6 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27L | Yes | 264 | 265.6 | 14.3 | - | - | - | - | -3.0°/56 | 0.3 |
| | CA | - | - | 264 | 265.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 299 | 300.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | PG651 | - | 264 | 265.4 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMJUS | - | 264 | 265.4 | 7.5 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFPG |
| Runway | 27 |
| Runway Direction | 3 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E27A |
| LTP/FTP Latitude | 490123,7100N |
| LTP/FTP Longitude | 0023343,6200E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 161,8 |
| FPAP Latitude | 490114,0200N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -9,6900 |
| FPAP Longitude | 0023043,2600E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -180,3600 |
| Threshold Crossing Height | 56,00 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 80 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 07 10 06 0C DB 00 00 01 37<br>32 05 FC DA 09 15 88 7B 19 01<br>52 1A 4C B4 FF F0 7E FA 30 02<br>2C 01 64 0A C8 AF 84 2C 19 F6 |
| Calculated CRC Value | 84 2C 19 F6 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 118,1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING** INA **RNAV** LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 27R

| **INA RNAV RWY 27R** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Réacteurs / *Jets* = (R) - Hélices / *Propellers* = (H) | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA LORNI 1W | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL070 | FL130 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG520 | - | 208 | 209,5 | 10,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 208 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT LORNI 3Z | IF | LORNI | - | - | - | - | - | FL070 | FL130 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG520 | - | 208 | 209,5 | 10,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG562 | - | 216 | 216,7 | 11,9 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG27R | - | 237 | 237,9 | 7,5 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207,9 | 8,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKIPA 1W | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL070 (R) (1)<br>FL070 (H) (1) | FL110 (R) (1)<br>FL100 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG522 | - | 329 | 330,1 | 12,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 329 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT OKIPA 3Z | IF | OKIPA | - | - | - | - | - | FL070 (R) (1)<br>FL070 (H) (1) | FL110 (R) (1)<br>FL100 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG522 | - | 329 | 330,1 | 12,0 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG564 | - | 329 | 330,0 | 11,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG27R | - | 297 | 297,9 | 12,6 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA BANOX 1W | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL140 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | FL150 (R) (1)<br>FL140 (H) (1) | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BANOX 1X | IF | BANOX | - | - | - | - | - | FL170 | FL180 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | FL140 | FL160 | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | FL130 | FL140 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG516 | - | 088 | 088,9 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG517 | Y | 088 | 089,1 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 088 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT BANOX 3Z | IF | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | DOMUS | - | 043 | 043,8 | 26,2 | - | FL140 | FL150 | - | - | 1,0 |
| | TF | PG510 | - | 084 | 084,9 | 9,9 | - | FL130 | FL140 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG515 | - | 084 | 085,1 | 9,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG566 | - | 103 | 104,1 | 11,0 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG568 | - | 084 | 085,5 | 11,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG27R | - | 354 | 354,9 | 9,9 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA MOPAR 1W | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL110 | FL120 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR 1X | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL150 | FL160 | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 099 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT MOPAR 3Z | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - | 1,0 |
| | TF | PG534 | - | 093 | 093,9 | 24,8 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CREIL | - | 093 | 094,4 | 5,0 | - | FL110 | FL120 | 250 | - | 1,0 |
| | TF | PG536 | - | 099 | 100,1 | 8,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG560 | - | 099 | 100,3 | 10,1 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG27R | - | 175 | 176,0 | 9,2 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |
| INA MOBRO 1W | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 (H) (1) | FL070 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | FM | - | - | 106 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NIGHT MOBRO 3Z | IF | MOBRO | - | - | - | - | - | FL070 (H) (1) | FL070 (H) (1) | 250 | - | 1,0 |
| | TF | BOV | - | 092 | 092,9 | 21,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG528 | - | 106 | 107,2 | 15,6 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | PG560 | - | 118 | 118,8 | 19,5 | - | FL070 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IG27R | - | 175 | 176,0 | 9,2 | - | 5000 | - | 185 | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27R**

MAG VAR 2020 1.1°E — REF NAVAID : BT

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | | | | | |
| APCH | IF | IG27R | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | - |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27R | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 264 | 265.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 299 | 300.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | PG651 | - | 264 | 265.4 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMJUS | - | 264 | 265.4 | 7.5 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY27R**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identificatior | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | PG650 | - | - | - | - | - | 5000 | - | - | - | - |
| | TF | FG27R | - | 264 | 265.7 | 3.6 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27R | Yes | 264 | 265.6 | 14.3 | - | - | - | - | -3.0°/54 | 0.3 |
| | CA | - | - | 264 | 265.3 | - | - | 1000 | - | - | - | 1.0 |
| | VI | - | - | 299 | 300.3 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | CF | PG651 | - | 264 | 265.4 | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AMJUS | - | 264 | 265.4 | 7.5 | - | 5000 | 5000 | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPG |
| **Runway** | 27 |
| **Runway Direction** | 1 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E27B |
| **LTP/FTP Latitude** | 490136,1000N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023342,0900E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 163,0 |
| **FPAP Latitude** | 490126,7400N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -9,3600 |
| **FPAP Longitude** | 0023047,8900E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -174,2000 |
| **Threshold Crossing Height** | 54,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 848 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 10 06 0C 5B 00 00 02 37<br>32 05 C8 3B 0A 15 94 6F 19 01<br>5E 1A E0 B6 FF 10 AF FA 1C 02<br>2C 01 64 6A C8 AF EB 66 56 F5 |
| **Calculated CRC Value** | EB 66 56 F5 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 119,3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) /** ***Turbofans (R) and turboprops (H)***
**RWY 08L - 08R**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV POGO RWY 08L-08R**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : PGS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PO 7H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG084 | Yes | 084 | 085.5 | 4.8 | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PG109 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG800 | - | 229 | 230.2 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG801 | - | 271 | 272.4 | 4.1 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PG801 | - | 271 | 272.4 | - | - | - | - | - | - |
| **PO 7L** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG802 | - | 187 | 187.7 | 9.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG803 | - | 254 | 254.9 | 5.0 | - | - | 4000 | 220 | 1.0 |
| - | FM | PG803 | - | 254 | 254.9 | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**PARIS CHARLES DE GAULLE**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***
**SID RNAV RWY 08L - 08R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 08L - 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **OPALE 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG084 | Yes | 084 | 085.5 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | OPALE | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| **ATREX 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG084 | Yes | 084 | 085.5 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| **NURMO 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG084 | Yes | 084 | 085.5 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| **OPALE 6L** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG084 | Yes | 084 | 085.5 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | OPALE | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| ***ATREX 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG084 | Yes | 084 | 085.5 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| ***NURMO 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG084 | Yes | 084 | 085.5 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| **DIKOL 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG086 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **RANUX 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG086 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LANVI 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BAXIR 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**
**Réacteurs (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***
**SID RNAV RWY 08L - 08R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 08L - 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **BUBLI 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***DIKOL 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG086 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***RANUX 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG086 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LANVI 6L** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***BAXIR 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***BUBLI 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **AGOPA 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **ERIXU 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**
**Réacteurs (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***
**SID RNAV RWY 08L - 08R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 08L - 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **LATRA 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **OKASI 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **PILUL 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | CLM | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***AGOPA 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***ERIXU 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***LATRA 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**
**Réacteurs (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***
**SID RNAV RWY 08L - 08R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 08L - 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| ***OKASI 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***PILUL 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | CLM | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **DORDI 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG085 | - | 097 | 098.5 | 9.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 8.3 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG109 | - | 225 | 226.0 | 10.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MLN | - | 181 | 182.0 | 16.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | DORDI | - | 182 | 183.5 | 14.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **OLZOM 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG085 | - | 097 | 098.5 | 9.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 8.3 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG113 | - | 225 | 226.0 | 38.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.2 | 14.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **MONOT 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG085 | - | 097 | 098.5 | 9.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 8.3 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG111 | - | 225 | 226.0 | 33.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MONOT | - | 175 | 176.0 | 22.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***DORDI 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG085 | - | 097 | 098.5 | 9.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG103 | - | 177 | 178.4 | 5.0 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG105 | - | 260 | 261.4 | 8.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG107 | - | 255 | 255.8 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 208 | 209.5 | 6.5 | - | - | - | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***OLZOM 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG085 | - | 097 | 098.5 | 9.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG103 | - | 177 | 178.4 | 5.0 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG105 | - | 260 | 261.4 | 8.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG107 | - | 255 | 255.8 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 208 | 209.5 | 6.5 | - | - | - | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**
**Réacteurs (R) et hélices (H) /** ***Jets (R) and propellers (H)***
**SID RNAV RWY 08L - 08R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 08L - 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| ***MONOT 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG085 | - | 097 | 098.5 | 9.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG103 | - | 177 | 178.4 | 5.0 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG105 | - | 260 | 261.4 | 8.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG107 | - | 255 | 255.8 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 208 | 209.5 | 6.5 | - | - | - | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | PG277 | - | 187 | 188.3 | 21.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MONOT | - | 160 | 161.2 | 18.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LGL 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LGL | - | 269 | 270.2 | 73.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ELCOB 6H** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ELCOB | - | 286 | 287.0 | 48.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***LGL 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LGL | - | 269 | 270.2 | 73.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***ELCOB 6L*** | | | | | | | | | | | |
| RWY08L | CF | PG081 | - | 084 | 085.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY08R | | | - | 081 | 082.4 | | | | | | |
| - | TF | PG082 | Yes | 084 | 085.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG088 | Yes | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | KELUD | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ELCOB | - | 286 | 287.0 | 48.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***
**SID RNAV RWY 09L - 09R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 09L - 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **OPALE 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG099 | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OPALE | - | 323 | 324.5 | 50.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ATREX 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| **NURMO 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| ***OPALE 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG099 | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OPALE | - | 323 | 324.5 | 50.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***ATREX 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| ***NURMO 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | | | - | - | - | RNAV 1 |
| **DIKOL 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **RANUX 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LANVI 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R)* and propellers (H)**
**SID RNAV RWY 09L - 09R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 09L - 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **BAXIR 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BUBLI 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***DIKOL 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***RANUX 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | NEPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***LANVI 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | LUPAM | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***BAXIR 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***BUBLI 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG094 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BEKOS | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **AGOPA 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R)* and propellers (H)**
**SID RNAV RWY 09L - 09R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 09L - 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ERIXU 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **LATRA 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **OKASI 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **PILUL 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 12.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***AGOPA 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ADADA | - | 209 | 210.3 | 14.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***ERIXU 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | DF | PG101 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 234 | 234.7 | 11.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ABOBO | - | 210 | 210.9 | 15.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | EDOXA | - | 176 | 176.9 | 13.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***LATRA 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | | | | | RNAV 1 |
| - | DF | PG102 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LAPAX | - | 210 | 210.7 | 15.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LALUX | - | 176 | 177.0 | 12.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R)* and propellers (H)**
**SID RNAV RWY 09L - 09R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 09L - 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| ***OKASI 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG100 | Yes | 177 | 178.4 | 6.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | OSTIP | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ODEBU | - | 176 | 177.2 | 12.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| ***PILUL 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG095 | - | - | - | - | | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 12.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MLN | - | 198 | 198.9 | 24.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PEKIM | - | 176 | 177.4 | 10.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | RNAV 1 |
| **DORDI 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG095 | - | 084 | 085.5 | 11.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 12.1 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG109 | - | 225 | 226.0 | 10.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MLN | - | 181 | 182.0 | 16.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | DORDI | - | 182 | 183.5 | 14.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **OLZOM 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG095 | - | 084 | 085.5 | 11.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 12.1 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG113 | - | 225 | 226.0 | 38.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.2 | 14.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **MONOT 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG095 | - | 084 | 085.5 | 11.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | CLM | - | 177 | 178.4 | 12.1 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG111 | - | 225 | 226.0 | 33.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MONOT | - | 175 | 176.0 | 22.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***DORDI 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG095 | - | 084 | 085.5 | 11.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG103 | - | 177 | 178.4 | 8.8 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG105 | - | 260 | 261.4 | 8.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG107 | - | 255 | 255.8 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 208 | 209.5 | 6.5 | - | - | - | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***OLZOM 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG095 | - | 084 | 085.5 | 11.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG103 | - | 177 | 178.4 | 8.8 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG105 | - | 260 | 261.4 | 8.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG107 | - | 255 | 255.8 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 208 | 209.5 | 6.5 | - | - | - | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R)* and propellers (H)**
**SID RNAV RWY 09L - 09R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

| SID RNAV RWY 09L - 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| ***MONOT 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG095 | - | 084 | 085.5 | 11.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG103 | - | 177 | 178.4 | 8.8 | - | - | - | 220 | RNAV 1 |
| - | TF | PG105 | - | 260 | 261.4 | 8.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG107 | - | 255 | 255.8 | 13.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 208 | 209.5 | 6.5 | - | - | - | 250 | RNAV 1 |
| - | TF | PG277 | - | 187 | 188.3 | 21.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | MONOT | - | 160 | 161.2 | 18.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LGL 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG093 | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG097 | - | 246 | 247.2 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG098 | - | 246 | 247.1 | 7.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ELCOB | - | 270 | 271.2 | 44.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 242.4 | 30.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ELCOB 6G** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG093 | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG097 | - | 246 | 247.2 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG098 | - | 246 | 247.1 | 7.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ELCOB | - | 270 | 271.2 | 44.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***LGL 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG093 | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG097 | - | 246 | 247.2 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG098 | - | 246 | 247.1 | 7.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ELCOB | - | 270 | 271.2 | 44.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 242.4 | 30.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ***ELCOB 6K*** | | | | | | | | | | | |
| RWY09L | CF | PG091 | - | 087 | 088.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY09R | | | - | 084 | 085.4 | | | | | | |
| - | TF | PG092 | Yes | 084 | 085.4 | 2.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | PG093 | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG097 | - | 246 | 247.2 | 4.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG098 | - | 246 | 247.1 | 7.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ELCOB | - | 270 | 271.2 | 44.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***
**RWY 26L - 26R**
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**SID RNAV POGO RWY 26L-26R**

| RMK | GNSS ou / *or* DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : PGS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **PO 6B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Yes | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG266 | - | 264 | 265.2 | 9.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG823 | - | 153 | 154.4 | 9.7 | L | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | OXCEL | - | 129 | 129.9 | 8.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG824 | - | 129 | 130.0 | 12.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG825 | - | 083 | 084.2 | 3.6 | - | - | FL 080 | 220 | RNAV 1 |
| - | FM | PG825 | - | 083 | 084.2 | - | - | - | - | - | - |
| **PO 6E** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Yes | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG266 | - | 264 | 265.2 | 9.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG821 | - | 262 | 263.4 | 6.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | PG822 | - | 200 | 200.9 | 4.9 | - | - | 5000 | 220 | RNAV 1 |
| - | FM | PG822 | - | 200 | 200.9 | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 26L - 26R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | BOV | - | 357 | 358.1 | 27.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| **ATREX 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | ATREX | - | 008 | 008.7 | 49.2 | - | - | - | - | **1.0** |
| **NURMO 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | NURMO | - | 023 | 023.7 | 55.9 | - | - | - | - | **1.0** |
| ***OPALE 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | BOV | - | 357 | 358.1 | 27.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| ***ATREX 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | ATREX | - | 008 | 008.7 | 49.2 | - | - | - | - | **1.0** |
| ***NURMO 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | NURMO | - | 023 | 023.7 | 55.9 | - | - | - | - | **1.0** |
| **DIKOL 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | **1.0** |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | **1.0** |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | **1.0** |
| **RANUX 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 074 | 074.9 | 21.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 26L - 26R**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BAXIR 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DIKOL 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***RANUX 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 054 | 055.5 | 25.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LANVI 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 074 | 074.9 | 21.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BAXIR 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BUBLI 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG265 | - | 264 | 265.3 | 6.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PIVER | - | 160 | 161.6 | 11.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CLM | - | 083 | 084.1 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 094 | 095.1 | 21.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **AGOPA 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.5 | 18.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 26L - 26R**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ERIXU 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.5 | 18.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **LATRA 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG267 | - | 264 | 265.2 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEROL | - | 170 | 171.4 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG266 | - | 264 | 265.2 | 9.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG289 | - | 161 | 162.2 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOPAP | - | 156 | 157.4 | 7.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **PILUL 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG266 | - | 264 | 265.2 | 9.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG289 | - | 161 | 162.2 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 122 | 123.3 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***AGOPA 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.5 | 18.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***ERIXU 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 179 | 180.5 | 18.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***LATRA 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG267 | - | 264 | 265.2 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEROL | - | 170 | 171.4 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***OKASI 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG266 | - | 264 | 265.2 | 9.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG289 | - | 161 | 162.2 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOPAP | - | 156 | 157.4 | 7.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***PILUL 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG266 | - | 264 | 265.2 | 9.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG289 | - | 161 | 162.2 | 9.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 122 | 123.3 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 26L - 26R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DORDI 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 4.2 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OLZOM 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 4.2 | | | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MONOT 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 4.2 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG277 | - | 187 | 188.3 | 21.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 160 | 161.2 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DORDI 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 4.2 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OLZOM 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 4.2 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***MONOT 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG268 | - | 264 | 265.2 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 4.2 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 175 | 176.0 | 38.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG286 | - | 264 | 265.3 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 264 | 264.8 | 43.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7B** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG286 | - | 264 | 265.3 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 279 | 279.7 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG286 | - | 264 | 265.3 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 264 | 264.8 | 43.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 7E*** | | | | | | | | | | | |
| RWY26L | CF | PG263 | - | 267 | 268.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY26R | | | - | 264 | 265.3 | | | | | | |
| - | TF | PG264 | Y | 264 | 265.2 | 4.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG286 | - | 264 | 265.3 | 18.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 279 | 279.7 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 27L - 27R**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG276 | Y | 327 | 328.1 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BOV | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG276 | Y | 327 | 328.1 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG276 | Y | 327 | 328.1 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OPALE 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG276 | Y | 327 | 328.1 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BOV | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ATREX 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG276 | Y | 327 | 328.1 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ATREX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***NURMO 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG276 | Y | 327 | 328.1 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | NURMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANVI 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 104 | 104.7 | 35.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 27L - 27R**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BAXIR 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 115 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 115 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DIKOL 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 080 | 080.9 | 19.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***RANUX 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEPAR | - | 089 | 090.3 | 34.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 083 | 084.0 | 32.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LANVI 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPAM | - | 104 | 104.7 | 35.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LASIV | - | 093 | 094.5 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANVI | - | 118 | 118.9 | 71.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BAXIR 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 115 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.6 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BUBLI 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG274 | Y | 327 | 328.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG278 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEKOS | - | 115 | 115.6 | 38.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.5 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **AGOPA 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RBT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **ERIXU 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RBT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 27L - 27R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LATRA 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DEROL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG289 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOPAP | - | 156 | 157.4 | 7.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **PILUL 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG289 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 122 | 123.3 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***AGOPA 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RBT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***ERIXU 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RBT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***LATRA 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DEROL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***OKASI 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG289 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOPAP | - | 156 | 157.4 | 7.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| ***PILUL 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG289 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 122 | 123.3 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **AGOPA 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 182 | 183.6 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 178 | 179.0 | 21.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **ERIXU 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | - | 182 | 183.6 | 26.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 157 | 158.4 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 27L - 27R**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LATRA 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEROL | - | 170 | 171.4 | 25.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 154 | 154.7 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **OKASI 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG289 | - | 159 | 160.3 | 17.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOPAP | - | 156 | 157.4 | 7.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 149 | 149.9 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **PILUL 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG289 | - | 159 | 160.3 | 17.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 122 | 123.3 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 146 | 147.3 | 32.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| **DORDI 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG273 | - | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 9.1 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OLZOM 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG273 | - | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 9.1 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MONOT 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG273 | - | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 9.1 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG277 | - | 187 | 188.3 | 21.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 160 | 161.2 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DORDI 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG273 | - | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 9.1 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OLZOM 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG273 | - | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 9.1 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
## SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 27L - 27R**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| ***MONOT 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG273 | - | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.7 | 9.1 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 175 | 176.0 | 38.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DORDI 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.8 | 12.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.2 | 34.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OLZOM 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.8 | 12.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 187 | 188.3 | 34.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MONOT 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG275 | - | 190 | 190.8 | 12.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | - | 120 | 121.2 | 19.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PG277 | - | 187 | 188.3 | 21.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MONOT | - | 160 | 161.2 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG284 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 262 | 263.2 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 241 | 242.5 | 18.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7A** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG284 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 262 | 263.2 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG284 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 262 | 263.2 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 241 | 242.5 | 18.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 7D*** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG271 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 261.6 | | | | | | |
| - | TF | PG272 | Y | 264 | 265.2 | 3.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | PG280 | Y | 273 | 274.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PG284 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 262 | 263.2 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 262 | 263.2 | 32.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LESGA | - | 241 | 242.5 | 18.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 241 | 241.8 | 12.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ELCOB 7Z** | | | | | | | | | | | |
| RWY27L | CF | PG270 | - | 264 | 265.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| RWY27R | | | - | 261 | 262.5 | | | | | | |
| - | TF | PG290 | Y | 327 | 327.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | AMJUS | - | 271 | 272.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 262 | 263.2 | 32.4 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L

| STAR RNAV RWY 08L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| **-** | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9E** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L

| STAR RNAV RWY 08L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VEDUS 9H** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **ENORI 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9X** | **(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **TINIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **DJL 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.6 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L

| STAR RNAV RWY 08L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **TRO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **EPL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **RLP 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **DJL 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 321.5 | 48.5 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **MOU 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **TRO 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **EPL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L

| STAR RNAV RWY 08L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TINIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | FL340 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 319 | 319.8 | 43.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | FL260 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **DJL 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.7 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **PIBAT 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **MOU 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 007 | 008.2 | 51.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TRO 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **KEPER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **KOVAK 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 280 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **SABLE 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L

| STAR RNAV RWY 08L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ROMGO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08R

| STAR RNAV RWY 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| **-** | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9E** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08R

| STAR RNAV RWY 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VEDUS 9H** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **ENORI 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9X** | **(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **TINIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **DJL 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.6 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08R

| STAR RNAV RWY 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **TRO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **EPL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **RLP 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **DJL 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 321.5 | 48.5 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **MOU 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **TRO 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **EPL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **RLP 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TINIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | FL340 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 319 | 319.8 | 43.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | FL260 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08R

| STAR RNAV RWY 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DJL 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.7 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **PIBAT 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **MOU 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 007 | 008.2 | 51.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TRO 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **KEPER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **KOVAK 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 280 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **SABLE 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **ROMGO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08R

| STAR RNAV RWY 08R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BIBAX 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09L

| STAR RNAV RWY 09L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| **-** | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9E** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09L

| STAR RNAV RWY 09L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VEDUS 9H** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **ENORI 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9X** | **(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **TINIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **DJL 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.6 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09L

| STAR RNAV RWY 09L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **TRO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **EPL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **RLP 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **DJL 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 321.5 | 48.5 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **MOU 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **TRO 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **EPL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09L

| STAR RNAV RWY 09L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TINIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | FL340 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 319 | 319.8 | 43.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | FL260 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **DJL 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.7 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **PIBAT 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **MOU 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 007 | 008.2 | 51.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TRO 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **KEPER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **KOVAK 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 280 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **SABLE 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09L

| STAR RNAV RWY 09L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ROMGO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09R

| STAR RNAV RWY 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| **-** | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9E** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **MATIX 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09R

| STAR RNAV RWY 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VEDUS 9H** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL280 | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **ENORI 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **MOPIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **VEDUS 9X** | **(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL160 | FL170 | 300 | 1.0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **TINIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL200 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **DJL 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.6 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09R

| STAR RNAV RWY 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PIBAT 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **TRO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | - | 1.0 |
| **EPL 9H** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **RLP 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **DJL 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 321.5 | 48.5 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **MOU 9H** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **TRO 9H** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL190 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL140 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| **EPL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09R

| STAR RNAV RWY 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TINIL 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | FL340 | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 319 | 319.8 | 43.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | FL260 | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.5 | 26.2 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **DJL 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.5 | 74.7 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **PIBAT 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **MOU 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 007 | 008.2 | 51.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | - | FL190 | 300 | 1.0 |
| **TRO 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL260 | 300 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL200 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL180 | FL190 | 300 | 1.0 |
| **KEPER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL240 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **KOVAK 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 280 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **SABLE 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 280 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 09R

| STAR RNAV RWY 09R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ROMGO 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL150 | FL150 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL090 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9D** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | FL100 | FL110 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL080 | FL100 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26L

| STAR RNAV RWY 26L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| **-** | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MATIX | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | 280 | - |
| **-** | TF | VAKOS | **-** | 173 | 173.8 | 31.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.1 | 10.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MOPIL | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 182 | 182.7 | 33.1 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.2 | 13.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **VEDUS 9W** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | VEDUS | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 269 | 270.5 | 27.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.2 | 13.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **ENORI 9J** | **(UIR FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| **-** | TF | VEBEK | - | 196 | 196.8 | 12.9 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9J** | **(FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MATIX | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | 280 | - |
| **-** | TF | VAKOS | **-** | 173 | 173.8 | 31.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | VEBEK | **-** | 214 | 214.8 | 22.0 | **-** | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9J** | **(UIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MOPIL | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 182 | 182.7 | 33.1 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | VEBEK | **-** | 216 | 217.5 | 24.8 | **-** | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26L

| STAR RNAV RWY 26L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VEDUS 9J** | **(UIR FIR FL > 105 Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEBEK | - | 216 | 217.5 | 24.8 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TINIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | 280 | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **DJL 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TRO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL160 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **EPL 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26L

| STAR RNAV RWY 26L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **DJL 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **MOU 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **TRO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL150 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **KEPER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **KOVAK 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **SABLE 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **ROMGO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26L

| | STAR RNAV RWY 26L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| | Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| | **KEPER 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KOVAK 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **SABLE 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **ROMGO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KEPER 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction)*** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | BENAR | - | 034 | 035.1 | 23.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **KOVAK 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| → | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **SABLE 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| → | - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **ROMGO 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26L

| STAR RNAV RWY 26L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BIBAX 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9W** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9W** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **BIBAX 9P** | **(Hélices uniquement / *Propellers only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 146 | 147.0 | 43.0 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9P** | **(Hélices uniquement / *Propellers only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 078 | 078.7 | 44.3 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9X** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9X** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26R

| STAR RNAV RWY 26R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 280 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.1 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **VEDUS 9W** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 236 | 237.2 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **ENORI 9J** | **(UIR FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| - | TF | VEBEK | - | 196 | 196.8 | 12.9 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9J** | **(FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 280 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 173 | 173.8 | 31.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEBEK | - | 214 | 214.8 | 22.0 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9J** | **(UIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 182 | 182.7 | 33.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEBEK | - | 216 | 217.5 | 24.8 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26R

| STAR RNAV RWY 26R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VEDUS 9J** | **(UIR FIR FL > 105 Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEBEK | - | 216 | 217.5 | 24.8 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TINIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | 280 | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **DJL 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TRO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL160 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **EPL 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26R

| STAR RNAV RWY 26R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **DJL 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **MOU 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **TRO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL150 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **KEPER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **KOVAK 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **SABLE 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **ROMGO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26R

| | STAR RNAV RWY 26R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| | Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| | **KEPER 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KOVAK 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **SABLE 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **ROMGO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KEPER 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction)*** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | BENAR | - | 034 | 035.1 | 23.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **KOVAK 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| → | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **SABLE 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| → | - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **ROMGO 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26R

| STAR RNAV RWY 26R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BIBAX 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9W** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9W** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **BIBAX 9P** | **(Hélices uniquement / *Propellers only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 146 | 147.0 | 43.0 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9P** | **(Hélices uniquement / *Propellers only*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 078 | 078.7 | 44.3 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9X** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9X** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only*, Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27L

| STAR RNAV RWY 27L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| **-** | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MATIX | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | 280 | - |
| **-** | TF | VAKOS | **-** | 173 | 173.8 | 31.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.1 | 10.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MOPIL | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 182 | 182.7 | 33.1 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.2 | 13.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **VEDUS 9W** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | VEDUS | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 269 | 270.5 | 27.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.2 | 13.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **ENORI 9J** | **(UIR FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| **-** | TF | VEBEK | - | 196 | 196.8 | 12.9 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9J** | **(FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MATIX | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | 280 | - |
| **-** | TF | VAKOS | **-** | 173 | 173.8 | 31.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | VEBEK | **-** | 214 | 214.8 | 22.0 | **-** | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9J** | **(UIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MOPIL | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 182 | 182.7 | 33.1 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | VEBEK | **-** | 216 | 217.5 | 24.8 | **-** | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **VEDUS 9J** | **(UIR FIR FL > 105 Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | VEDUS | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 269 | 270.5 | 27.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | VEBEK | **-** | 216 | 217.5 | 24.8 | **-** | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27L

| STAR RNAV RWY 27L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TINIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | 280 | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **DJL 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TRO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL160 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **EPL 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27L

| STAR RNAV RWY 27L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **DJL 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **MOU 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **TRO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL150 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **KEPER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **KOVAK 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **SABLE 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **ROMGO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27L

| | STAR RNAV RWY 27L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| | Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| | **KEPER 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KOVAK 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **SABLE 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **ROMGO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KEPER 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction)*** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | BENAR | - | 034 | 035.1 | 23.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **KOVAK 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| → | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **SABLE 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| → | - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **ROMGO 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27L

| STAR RNAV RWY 27L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BIBAX 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices /** ***Use on ATC instruction only for jets and propellers*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices /** ***Use on ATC instruction only for jets and propellers*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9W** | **(Réacteurs uniquement /** ***Jets only*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9W** | **(Réacteurs uniquement /** ***Jets only*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **BIBAX 9P** | **(Hélices uniquement /** ***Propellers only*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 146 | 147.0 | 43.0 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9P** | **(Hélices uniquement /** ***Propellers only*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 078 | 078.7 | 44.3 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9X** | **(Réacteurs uniquement /** ***Jets only*** **, Sur instruction /** ***On instruction*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9X** | **(Réacteurs uniquement /** ***Jets only*** **, Sur instruction /** ***On instruction*** **)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27R

| STAR RNAV RWY 27R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKIPA** | - | OKIPA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BANOX** | - | BANOX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI** | - | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **NANOP** | - | NANOP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ROMGO** | - | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ENORI 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| **-** | TF | DEVIM | - | 255 | 255.6 | 5.9 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | - | 254 | 255.5 | 7.3 | - | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MATIX | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | 280 | - |
| **-** | TF | VAKOS | **-** | 173 | 173.8 | 31.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.1 | 10.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MOPIL | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 182 | 182.7 | 33.1 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.2 | 13.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **VEDUS 9W** | **(UIR FIR FL > 105)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | VEDUS | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 269 | 270.5 | 27.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | ENORI | **-** | 236 | 237.2 | 13.5 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | DEVIM | **-** | 255 | 255.6 | 5.9 | **-** | **-** | FL130 | 250 | 1.0 |
| **-** | TF | LORNI | **-** | 254 | 255.5 | 7.3 | **-** | FL070 | FL130 | 250 | 1.0 |
| **ENORI 9J** | **(UIR FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ENORI | - | - | - | - | - | - | - | 260 | - |
| **-** | TF | VEBEK | - | 196 | 196.8 | 12.9 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MATIX 9J** | **(FIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MATIX | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | 280 | - |
| **-** | TF | VAKOS | **-** | 173 | 173.8 | 31.9 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | VEBEK | **-** | 214 | 214.8 | 22.0 | **-** | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9J** | **(UIR Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MOPIL | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | FL260 | 280 | - |
| **-** | TF | XERAM | **-** | 182 | 182.7 | 33.1 | **-** | **-** | **-** | **-** | 1.0 |
| **-** | TF | VEBEK | **-** | 216 | 217.5 | 24.8 | **-** | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27R

| STAR RNAV RWY 27R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **VEDUS 9J** | **(UIR FIR FL > 105 Sur instruction / *On instruction*)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VEBEK | - | 216 | 217.5 | 24.8 | - | FL080 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TINIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 319 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL280 | 280 | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 319.5 | 41.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **DJL 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL160 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **TRO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL160 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL120 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL110 | - | 1.0 |
| **EPL 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | NANOP | - | 267 | 268.0 | 73.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27R

| STAR RNAV RWY 27R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ERTIP | - | 291 | 292.3 | 36.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NANOP | - | 318 | 318.8 | 10.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | FF301 | - | 308 | 309.5 | 8.1 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 308 | 309.4 | 18.1 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **DJL 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF304 | - | 321 | 322.5 | 25.3 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 321 | 322.2 | 49.3 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | AVLON | - | 337 | 338.2 | 48.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 41.9 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **MOU 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | TRO | - | 007 | 008.2 | 93.7 | - | - | FL150 | 250 | 1.0 |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **TRO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL150 | 250 | - |
| - | TF | URELO | - | 331 | 331.9 | 19.6 | - | - | FL100 | - | 1.0 |
| - | TF | OKIPA | - | 302 | 303.0 | 8.0 | - | FL070 | FL100 | - | 1.0 |
| **KEPER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **KOVAK 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| **SABLE 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27R

| | STAR RNAV RWY 27R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
| | Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| | **ROMGO 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | - | FL160 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL150 | 300 | 1.0 |
| | **KEPER 9P** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | FL280 | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KOVAK 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **SABLE 9P** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **ROMGO 9P** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| | - | TF | FF501 | - | 061 | 062.4 | 8.5 | - | FL190 | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 062 | 062.6 | 13.2 | - | FL140 | FL140 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1.0 |
| | **KEPER 9X** | **(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction)*** | | | | | | | | | | |
| | - | IF | KEPER | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | TF | LUMAN | - | 034 | 035.1 | 9.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | BENAR | - | 034 | 035.1 | 23.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | FL240 | 300 | 1.0 |
| | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |
| → | **KOVAK 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | KOVAK | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| → | - | TF | BENAR | - | 344 | 345.3 | 16.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.4 | 6.9 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| → | - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| → | - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 27R

**STAR RNAV RWY 27R**

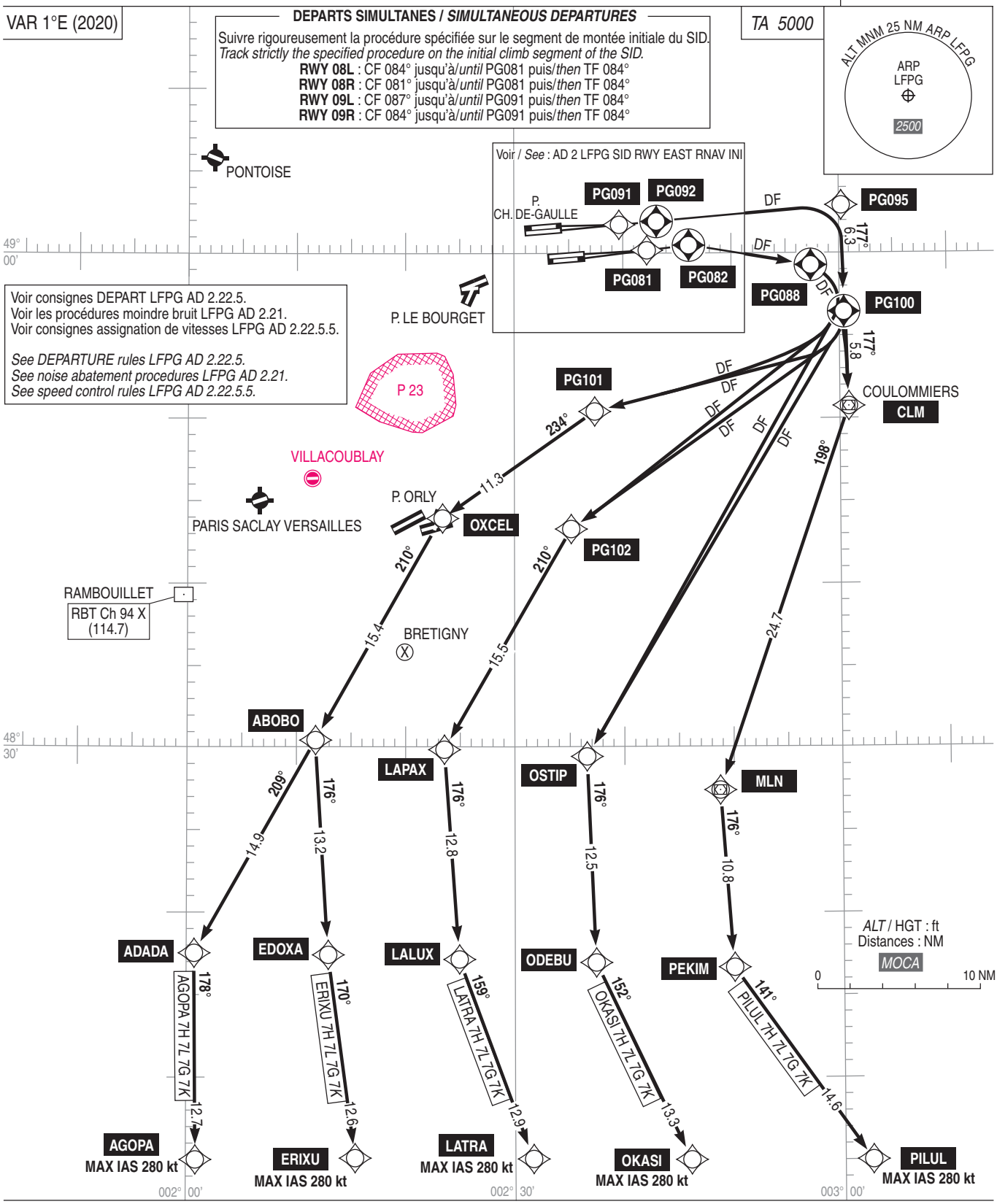
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **SABLE 9X** | **(FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | SABLE | - | - | - | - | - | - | FL190 | - | - |
| - | TF | LUMAN | - | 078 | 078.8 | 27.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ROMGO | - | 034 | 035.1 | 30.0 | - | - | - | 300 | 1.0 |
| - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | - | FL180 | 300 | 1.0 |
| **ROMGO 9X** | **(UIR FIR, Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | ROMGO | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | NERKI | - | 061 | 062.4 | 21.7 | - | - | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | BANOX | - | 062 | 062.6 | 8.0 | - | FL170 | FL180 | 300 | 1.0 |
| **BIBAX 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | BIBA1 | - | 178 | 179.1 | 12.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA2 | - | 233 | 233.7 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA3 | - | 218 | 219.2 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA4 | - | 204 | 204.7 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BIBA5 | - | 189 | 190.3 | 10.0 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 092 | 093.0 | 40.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9V** | **(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | LUKI1 | - | 068 | 069.0 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI2 | - | 009 | 010.3 | 7.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI3 | - | 024 | 024.7 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI4 | - | 038 | 039.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUKI5 | - | 053 | 053.6 | 8.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 150 | 150.9 | 35.0 | - | - | FL130 | 250 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9W** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9W** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL130 | 300 | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL110 | FL120 | 300 | 1.0 |
| **BIBAX 9P** | **(Hélices uniquement / *Propellers only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 146 | 147.0 | 43.0 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **LUKIP 9P** | **(Hélices uniquement / *Propellers only* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | FL240 | 250 | - |
| - | TF | MOBRO | - | 078 | 078.7 | 44.3 | - | FL070 | FL070 | 250 | 1.0 |
| **BIBAX 9X** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 153 | 154.1 | 50.5 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |
| **LUKIP 9X** | **(Réacteurs uniquement / *Jets only* , Sur instruction / *On instruction* )** | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | 300 | - |
| - | TF | KOLIV | - | 090 | 090.9 | 42.2 | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 093 | 093.8 | 7.4 | - | FL150 | FL160 | 300 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## Réacteurs / *Turbofans* (*FL>195*)
## RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*



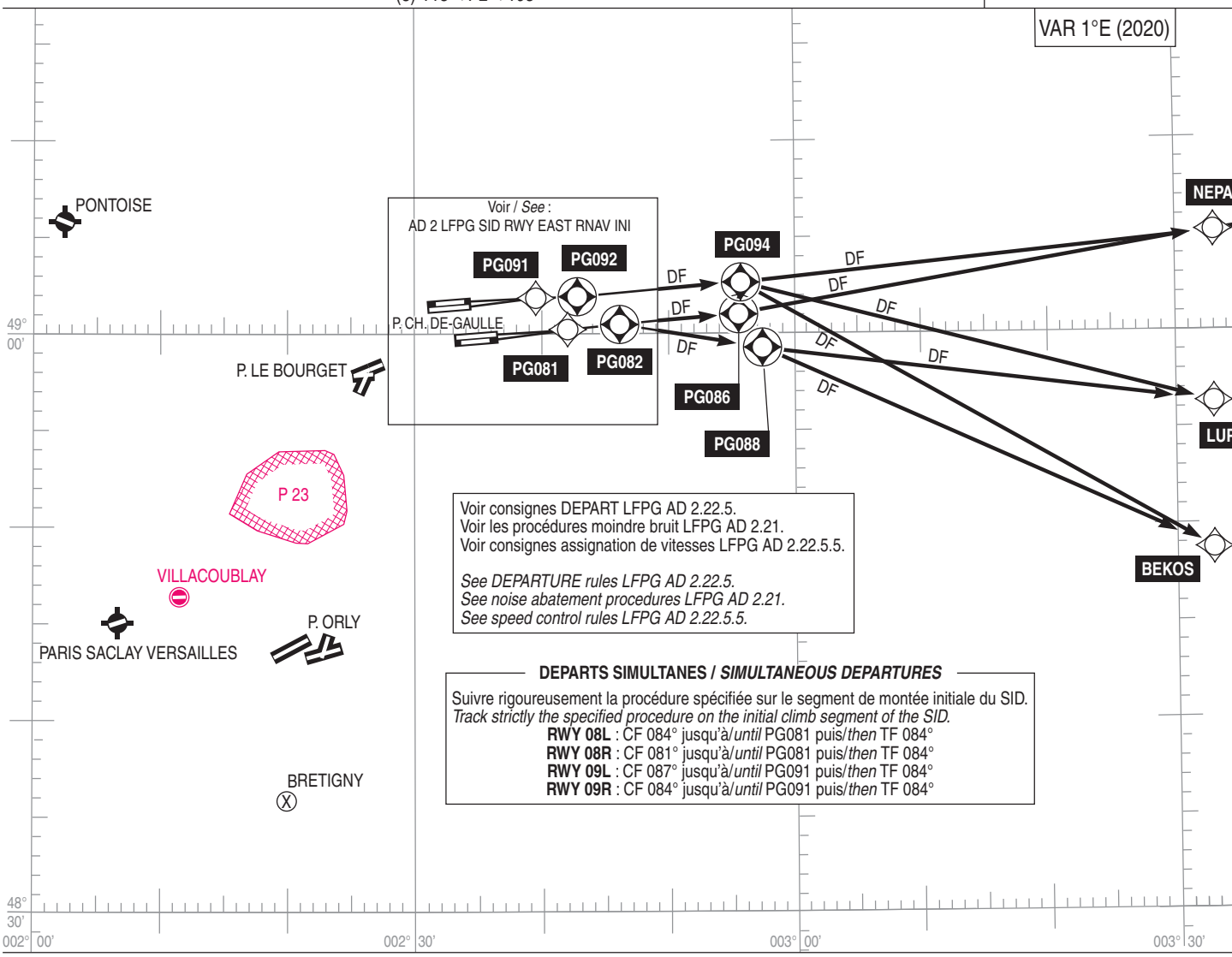
© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
### Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
### RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)
### RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1) - DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

(1) Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR
(2) Réservé réacteurs/*Reserved jets*
(3) *115 < FL < 195*

**RNAV 1**




Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

*See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.*
*See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.*
*See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.*

**DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES***

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
*Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.*
**RWY 08L** : CF 084° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
**RWY 08R** : CF 081° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
**RWY 09L** : CF 087° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°
**RWY 09R** : CF 084° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

*RADIOCOMMUNICATION FAILURE :*
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
## RWY 08L - 08R (7H - 7*L*) - RWY 09L - 09R (7G - 7*K*)
## LGL - ELCOB
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**

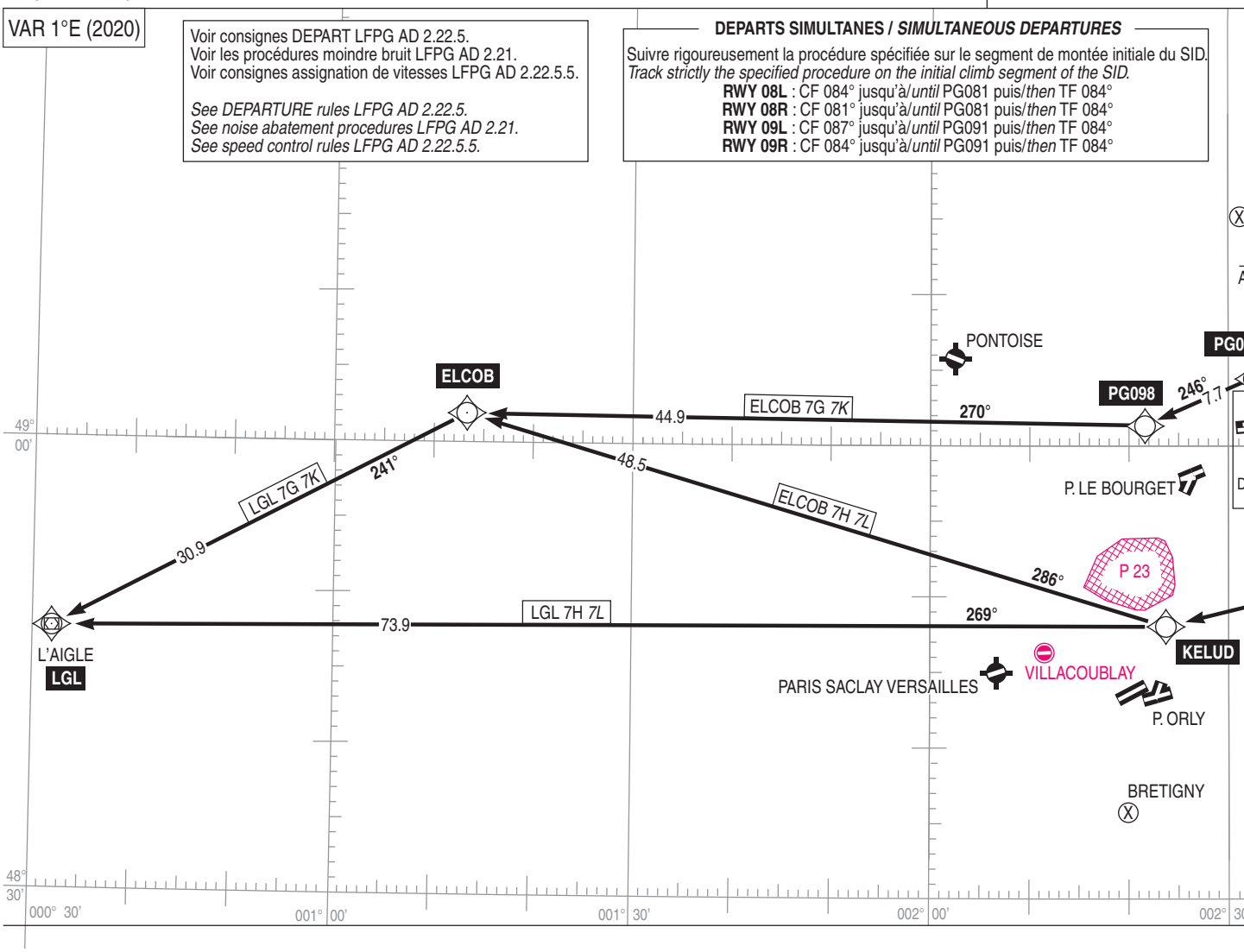
VAR 1°E (2020)

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

*See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.*
*See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.*
*See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.*

**DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES***

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
*Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.*
**RWY 08L** : CF 084° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
**RWY 08R** : CF 081° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
**RWY 09L** : CF 087° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°
**RWY 09R** : CF 084° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°




PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

*RADIOCOMMUNICATION FAILURE :*
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| **SID RNAV RWY 08L - 08R** | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 , GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5% MNM jusqu'au FL150 / *5,5% MNM until FL150* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | DME critique / Critical DME : NIL | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers<br>Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs<br>*If (H) not mentionned : Jets only* | | |
| | (2) Réservé réacteurs/Jets only<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.*<br>*- If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* | | |
| | (3) FL > 195<br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **OPALE 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG084. Direct vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) (Do not turn before DER) then to PG084 . Direct to OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 |
| **ATREX 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG084. Direct vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG084 . Direct to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG084. Direct vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG084 . Direct to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG084. Direct vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG084 . Direct to OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 |
| ***ATREX 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG084. Direct vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG084 . Direct to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| **SID RNAV RWY 08L - 08R** | | | |
|---|---|---|---|
| ***NURMO 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG084. Direct vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG084. Direct to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| **DIKOL 6H**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>J 10 |
| **RANUX 6H**<br>**(4)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UN 858 |
| **LANVI 6H**<br>**(2) (3)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG088 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 6H**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG088 puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| **BUBLI 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG088 puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| **DIKOL 6L**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 6L***<br>***(4)*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| **LANVI 6L**<br>**(2) (3)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG088 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| **SID RNAV RWY 08L - 08R** | | | |
|---|---|---|---|
| **BAXIR 6L**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG088 puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| ***BUBLI 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct PG088 puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| **AGOPA 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **ERIXU 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***AGOPA 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |



© SIA

## PARIS CHARLES DE GAULLE

### Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

| SID RNAV RWY 08L - 08R | | | |
|---|---|---|---|
| ***ERIXU 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***LATRA 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08L) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***OKASI 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***PILUL 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis direct vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **OLZOM 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Vers PG085 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG113 puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to CLM. MAX IAS 220 kt. To PG113 then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| **MONOT 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Vers PG085 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG111 puis vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to CLM. MAX IAS 220 kt.To PG111 then to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| **DORDI 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Vers PG085 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG109 puis vers DORDI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to CLM.MAX IAS 220 kt. To PG109 then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>G40 - G54 - J301 |
| ***OLZOM 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Vers PG085 puis vers PG103.MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| ***MONOT 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Vers PG085 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers PG277. Vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to PG277. To MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R161 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| **SID RNAV RWY 08L - 08R** | | | |
|---|---|---|---|
| ***DORDI 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Vers PG085 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers DORDI<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to PG103. MAX IAS 220 kt.To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>G40 - G54 - J301 |
| **LGL 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176- UT 190 |
| **ELCOB 6H** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |
| ***LGL 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176- UT 190 |
| ***ELCOB 6L*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| **SID RNAV RWY 09L - 09R** | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 , GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5% MNM jusqu'au FL150 / *5,5% MNM until FL150* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | DME critique / *Critical DME* : NIL | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / *Propellers*<br>Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs<br>*If (H) not mentionned : Jets only* | | |
| | (2) Réservé réacteurs/Jets only<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.*<br>*- If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* | | |
| | (3) FL > 195<br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **OPALE 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis jusqu'à PG092. Tourner à gauche direct vers PG099 puis vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Turn left direct to PG099 then to OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 |
| **ATREX 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis jusqu'à PG092. Tourner à gauche direct vers PG099 puis vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Turn left direct to PG099 then to OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 |
| ***ATREX 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| SID RNAV RWY 09L - 09R | | | |
|---|---|---|---|
| ***NURMO 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| **DIKOL 6G**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 6G**<br>**(4)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| **LANVI 6G**<br>**(2) (3)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 6G**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| **BUBLI 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| **DIKOL 6K**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 6K***<br>***(4)*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| **LANVI 6K**<br>**(2) (3)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| SID RNAV RWY 09L - 09R | | | |
|---|---|---|---|
| **BAXIR 6K**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| ***BUBLI 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG094. then direct to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| **AGOPA 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **ERIXU 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***AGOPA 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| **SID RNAV RWY 09L - 09R** | | | |
|---|---|---|---|
| ***ERIXU 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***LATRA 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084°M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***OKASI 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to PG100. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***PILUL 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG095 then to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **OLZOM 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Vers PG095 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG113 puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to CLM. MAX IAS 220 kt. To PG113 then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R31 |
| **MONOT 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Vers PG095 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG111 puis vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to CLM. MAX IAS 220 kt.To PG111 then to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R161 |
| **DORDI 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Vers PG095 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG109 puis vers DORDI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to CLM. MAX IAS 220 kt. To PG109 then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301 |
| ***OLZOM 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Vers PG095 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to PG103. MAX IAS 220 kt.To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R31 |



© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)***

| **SID RNAV RWY 09L - 09R** | | | |
|---|---|---|---|
| ***MONOT 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Vers PG095 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCELMAX IAS 250 kt puis vers PG277. Vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt. then to PG277. To MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| ***DORDI 6K*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Vers PG095 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers DORDI<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCELMAX IAS 250 kt then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>G40 - G54 - J301 |
| **LGL 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190 |
| **ELCOB 6G** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |
| **LGL 6K** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190 |
| **ELCOB 6K** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)
(Réacteurs / *Turbofans* FL<145 et / *and* Hélices / *Turboprops* tous FL / *all FL*)
## OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)

**DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES***

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
*Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.*
**RWY 08L** : CF 084° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
**RWY 08R** : CF 081° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
**RWY 09L** : CF 087° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°
**RWY 09R** : CF 084° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°

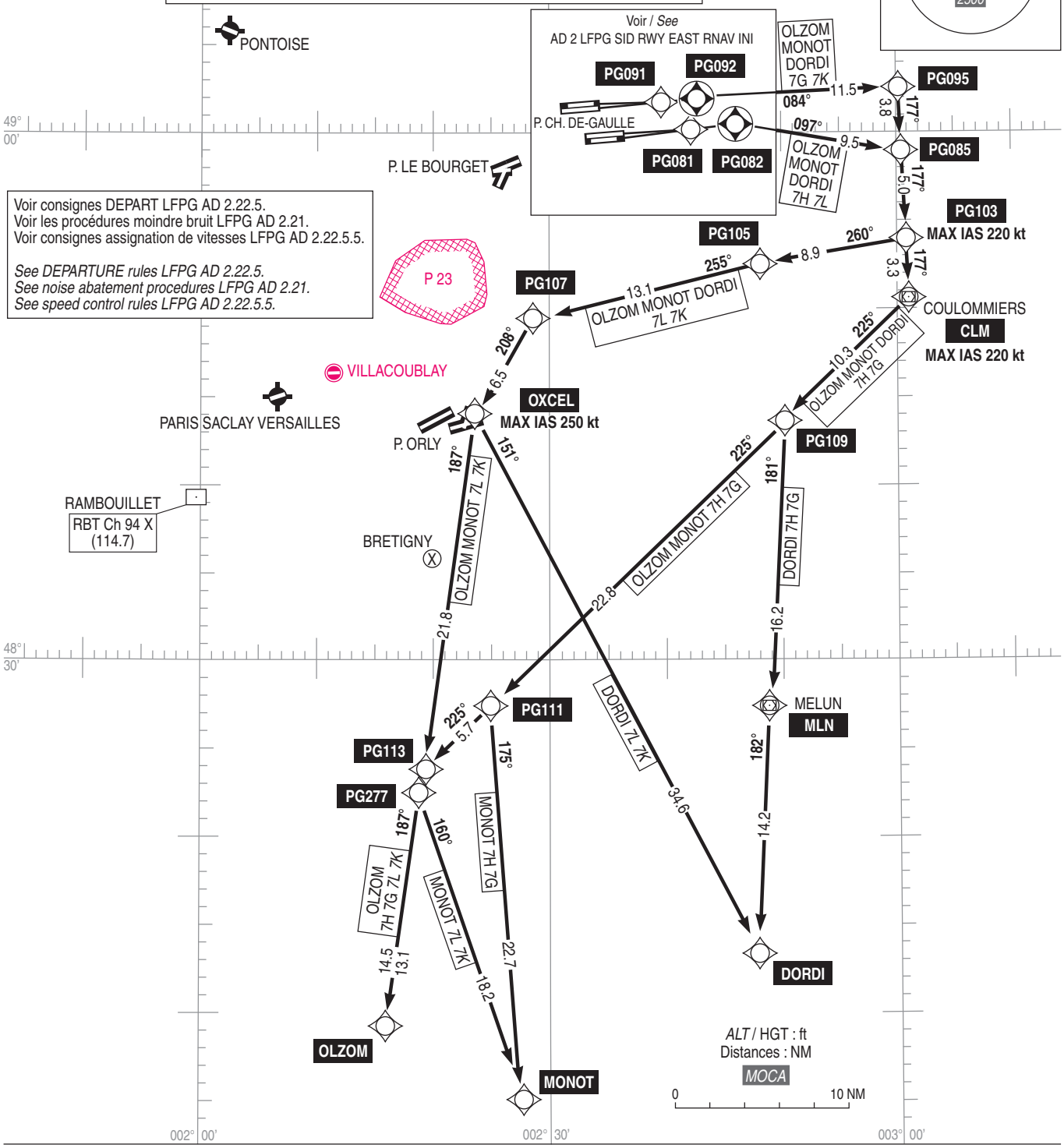
TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
ARP LFPG
2500

Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

*See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.*
*See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.*
*See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.*

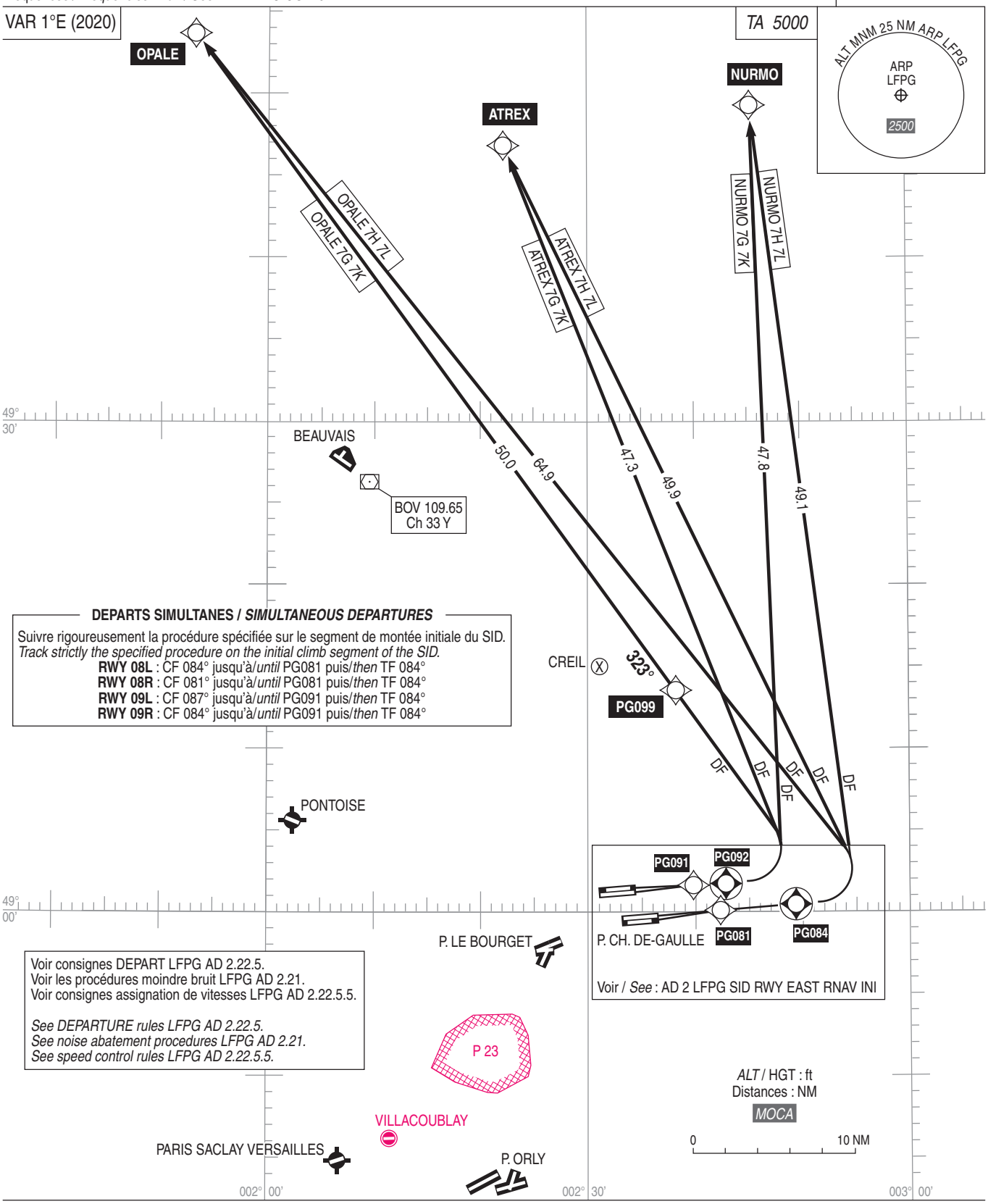


© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
## RWY 08L - 08R (7H - 7L) - RWY 09L - 09R (7G - 7K)
## OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

RNAV 1




PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

*RADIOCOMMUNICATION FAILURE :*
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, indicateurs de validité, MOCA MSA, AD TOUSSUS devient PARIS SACLAY VERSAILLES /
*validity indicators, AD TOUSSUS becomes PARIS SACLAY VERSAILLES.*

© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
## RWY 08L - 08R - 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV POGO RWY 26L-26R (7B-*7E*) 08L-08R (7H-*7L*) | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient*: (1) 6,5% MNM jusqu'au FL 060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL 150 (SID 7B-*7E*)<br>*(1) 6.5% MNM until FL 060 then 5.5% MNM until FL 150 (SID 7B-7E)*<br>(2) 5,5% MNM (SID 7H-*7L*) |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>DME critique / *Critical DME*: NIL<br><br>Pour tous les itinéraires POGO : IAS MAX : 220 kt<br>*For all POGO routings : IAS MAX : 220 kt* |

| POGO | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| PO 7B (1) | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis jusqu'à PG264. Vers PG266 puis virer à gauche vers PG823. Vers OXCEL puis vers PG824. Vers PG825 au FL 080 MAX, MAX IAS 220 kt. A PG825, continuer sur la route 083° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then turn left to PG823. To OXCEL then to PG824. To PG825 at FL 080 MAX, MAX IAS 220kt. At PG825, continue on track 083° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | FL 080 | |
| *PO 7E (1)* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis jusqu'à PG264. Vers PG266 puis vers PG821. Vers PG822 à 5000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. A PG822, continuer sur la route 200° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG821. To PG822 at 5000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. At PG822, continue on track 200° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 5000 AMSL | |
| PO 7H (2) | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG081 sur la route 084° RWY08L (respectivement route 081° RWY08R) puis jusqu'à PG084 à 2000 ft. Virer à droite direct vers PG109 puis vers PG800. Vers PG801, MAX IAS 220 kt. A PG801, continuer sur la route 271° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PG081 on course 084° RWY08L (respectively course 081° RWY08R) then to PG084 at 2000 ft. Turn right Direct to PG109 then to PG800. To PG801, MAX IAS 220kt. At PG801, continue on track 271° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 2000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |
| *PO 7L (2)* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG081 sur la route 084° RWY08L (respectivement route 081° RWY08R) puis jusqu'à PG082. Direct vers PG085 puis vers PG802. Vers PG803 à 4000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. A PG803, continuer sur la route 254° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PG081 on course 084° RWY08L (respectively course 081° RWY08R) then to PG082. Direct to PG085 then to PG802. To PG803 at 4000 ft MAX, MAX IAS 220kt. At PG803, continue on track 254° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 4000 AMSL | |

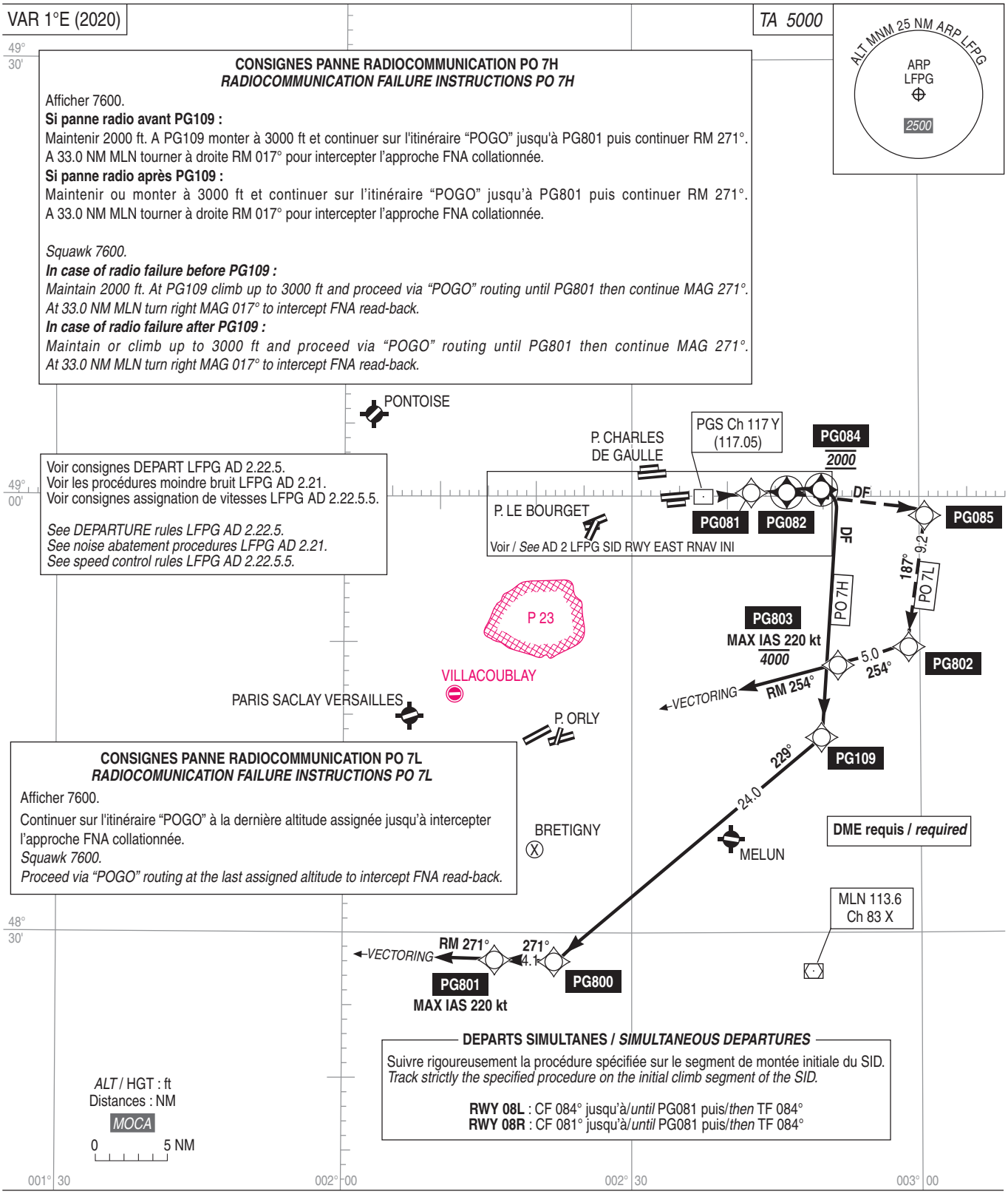
© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 08L - 08R (POGO)
## *Connecting routings RWY 08L - 08R (POGO)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01
et / *and* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

LFPG Est/*East* - LFPO Est/*East*  LFPG Est/*East* - LFPO Ouest/*West*




Consignes particulières : Voir LFPG AD 2 LFPG.22.
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.
- ● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPO IAC FNA.

*Specifics instructions : See LFPG AD 2 LFPG.22.*
- *Noise pollution : Apply noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*
- ● *Next APCH procedure : See AD 2 LFPO IAC FNA.*

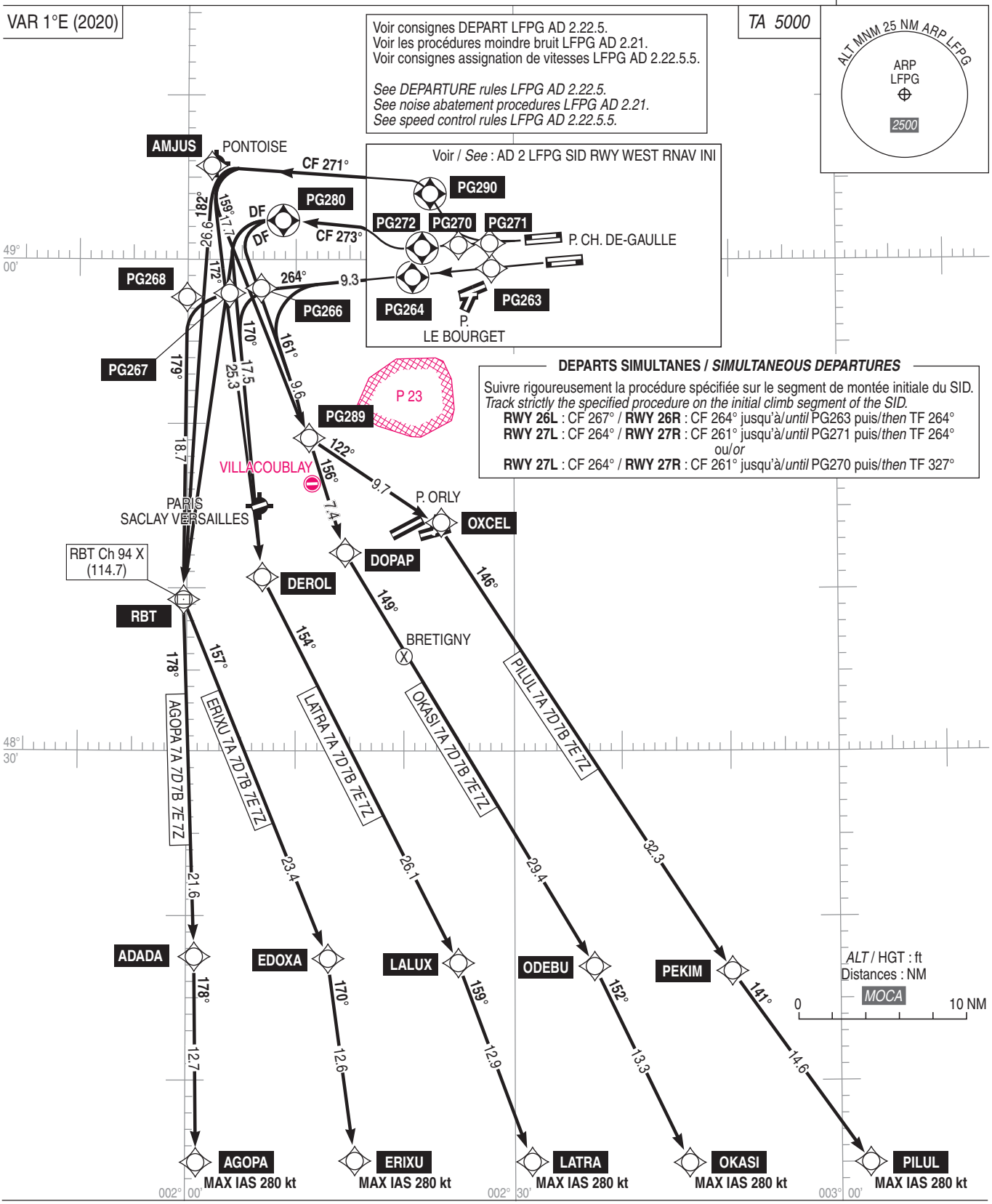


© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* - 7Z)
(Réacteurs / *Turbofans* FL > 195)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***

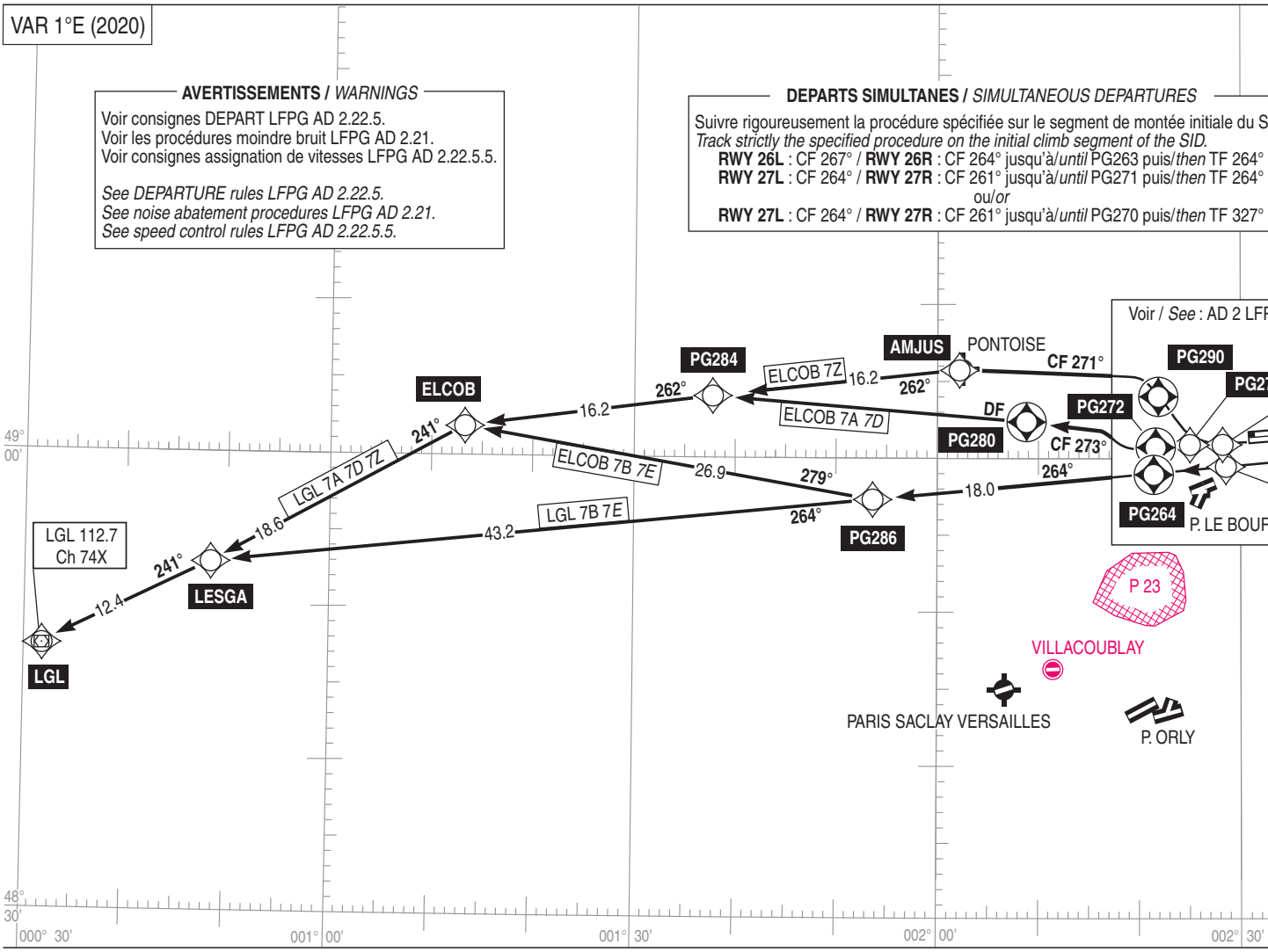
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
## RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* - 7Z)
## LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPG COM 01




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*



AMDT 10/26 **CHG :** indicateurs de validité, AMJUS remplace PON, MOCA MSA, AD TOUSSUS devient PARIS SACLAY VERSAILLES, PBN BOX / *validity indicators, AMJUS replaces PON, AD TOUSSUS becomes PARIS SACLAY VERSAILLES, PBN BOX.*

© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 26L - 26R | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 7B - *7E*.<br>*6.5% MNM until FL060 then 5.5% MNM until FL150 for all SID 7B - 7E.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | DME critique / *Critical DME* : NIL | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Turbofans* - (H) : Hélices / *Turboprops* | | |
| | Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs | | |
| | *If (H) not mentionned : Turbofans only* | | |
| | (2) Réservé réacteurs / *Turbofans only*<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.*<br>*- If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* | | |
| | (3) FL > 195 | | |
| | (4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.* | | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| OPALE 7B | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers BOV. Vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to BOV. To OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 |
| ATREX 7B | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| NURMO 7B | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| *OPALE 7E* | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers BOV. Vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to BOV. To OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 |
| *ATREX 7E* | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| *NURMO 7E* | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 26L - 26R | | | |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 7B**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 7B**<br>**(4)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| **LANVI 7B**<br>**(2) (3)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |
| **BAXIR 7B**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |
| **BUBLI 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 7E***<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 7E***<br>***(4)*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 858 |
| ***LANVI 7E***<br>***(2) (3)*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 164 - UN 491 |
| ***BAXIR 7E***<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 6 - B 13 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 26L - 26R | | | |
|---|---|---|---|
| ***BUBLI 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 090 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| **AGOPA 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **ERIXU 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG267 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG267 then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***AGOPA 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***ERIXU 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***LATRA 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG267 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG267 then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 26L - 26R | | | |
|---|---|---|---|
| ***OKASI 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***PILUL 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **OLZOM 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| **MONOT 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to PG277. To MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| **DORDI 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>G40 - G54 - J301 |
| ***OLZOM 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) (Do not turn before DER) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt.To OXCEL then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| ***MONOT 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt.To OXCEL then to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| ***DORDI 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use :<br>G40 - G54 - J301 |
| **LGL 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers LESGA. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to LESGA. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176<br>- UT 190 |
| **ELCOB 7B** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |
| ***LGL 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers LESGA. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to LESGA. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176<br>- UT 190 |
| ***ELCOB 7E*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 27L - 27R | |
|---|---|
| Cat | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* :<br>6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 7A - *7D* vers le Sud et l'Ouest.<br>5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 7A - *7D* vers le Nord et l'Est, et tous les SID 7Z.<br>*6,5% MNM until FL060 then 5.5% MNM until FL150 for SID 7A - 7D to South and West.*<br>*5,5% MNM until FL150 for SID 7A - 7D to North and East, and all SID 7Z.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | DME critique / *Critical DME* : NIL |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Turbofans* - (H) : Hélices / *Turboprops*<br>Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs<br>*If (H) not mentionned : Turbofans only* |
| | (2) Réservé réacteurs / *Turbofans only*<br>SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :<br>- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI,<br>- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.<br>*SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :*<br>*- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.*<br>*- If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* |
| | (3) FL > 195<br>(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B.<br>Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.<br>*SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.*<br>*If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **OPALE 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to BOV then to OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 421<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.<br>*Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **ATREX 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 225 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.<br>*Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **NURMO 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 874<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| ***OPALE 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to BOV then to OPALE.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 421<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.<br>*Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 27L - 27R | | | |
|---|---|---|---|
| ***ATREX 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers ATREX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to ATREX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UT 225<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.<br>*Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| ***NURMO 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers NURMO.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to NURMO.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 874<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **DIKOL 7A**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : J 10<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **RANUX 7A**<br>**(4)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 858<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **LANVI 7A**<br>**(2) (3)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **BAXIR 7A**<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 27L - 27R | | | |
|---|---|---|---|
| **BUBLI 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UG 42<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| ***DIKOL 7D***<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : J 10<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| ***RANUX 7D***<br>***(4)*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UN 858<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| ***LANVI 7D***<br>**(2) (3)** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.* | FL 100 (R) (1) | Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| ***BAXIR 7D***<br>**115 < FL < 195** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : A 6 - B 13<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| ***BUBLI 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use : UG 42<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 27L - 27R | | | |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **ERIXU 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **LATRA 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273°. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to DEROL. To LALUX. then to LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **OKASI 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **PILUL 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***AGOPA 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***ERIXU 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***LATRA 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 27L - 27R | | | |
|---|---|---|---|
| ***OKASI 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| ***PILUL 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | NIL |
| **AGOPA 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **ERIXU 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.<br>*Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **LATRA 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.<br>*Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **OKASI 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **PILUL 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.* | FL 120 (R) (1) | Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

| SID RNAV RWY 27L - 27R | | | |
|---|---|---|---|
| **OLZOM 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R31 |
| **MONOT 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to PG277. To MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R161 |
| **DORDI 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301 |
| ***OLZOM 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R31 |
| ***MONOT 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R161 |
| ***DORDI 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301 |
| **OLZOM 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R31<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **MONOT 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to PG277. To MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : R161<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

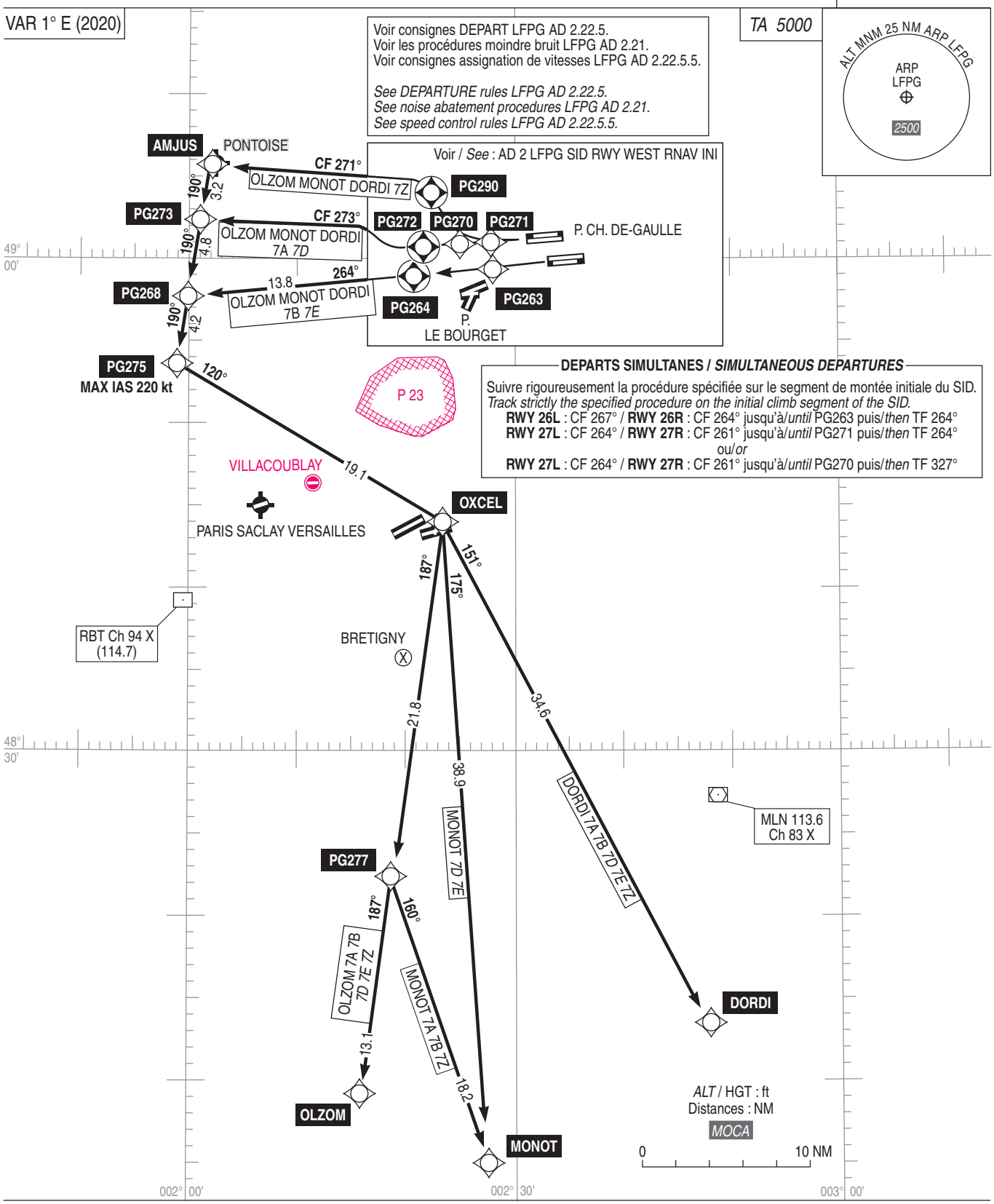
| SID RNAV RWY 27L - 27R | | | |
|---|---|---|---|
| **DORDI 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **LGL 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB puis vers LESGA. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB then to LESGA. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190 |
| **ELCOB 7A** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |
| ***LGL 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB puis vers LESGA. Vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB then to LESGA. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190 |
| ***ELCOB 7D*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 300 - UT 176 |
| **LGL 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers ELCOB. Vers LESGA puis vers LGL.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to ELCOB. To LESGA then to LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |
| **ELCOB 7Z** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers ELCOB.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to ELCOB.* | FL 100 (R) (1)<br>5000 AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176<br>Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* - 7Z)
(Réacteurs / *Turbofans* FL<145 et / *and* Hélices / *Turboprops* tous FL / *all FL*)
## OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***

*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.*



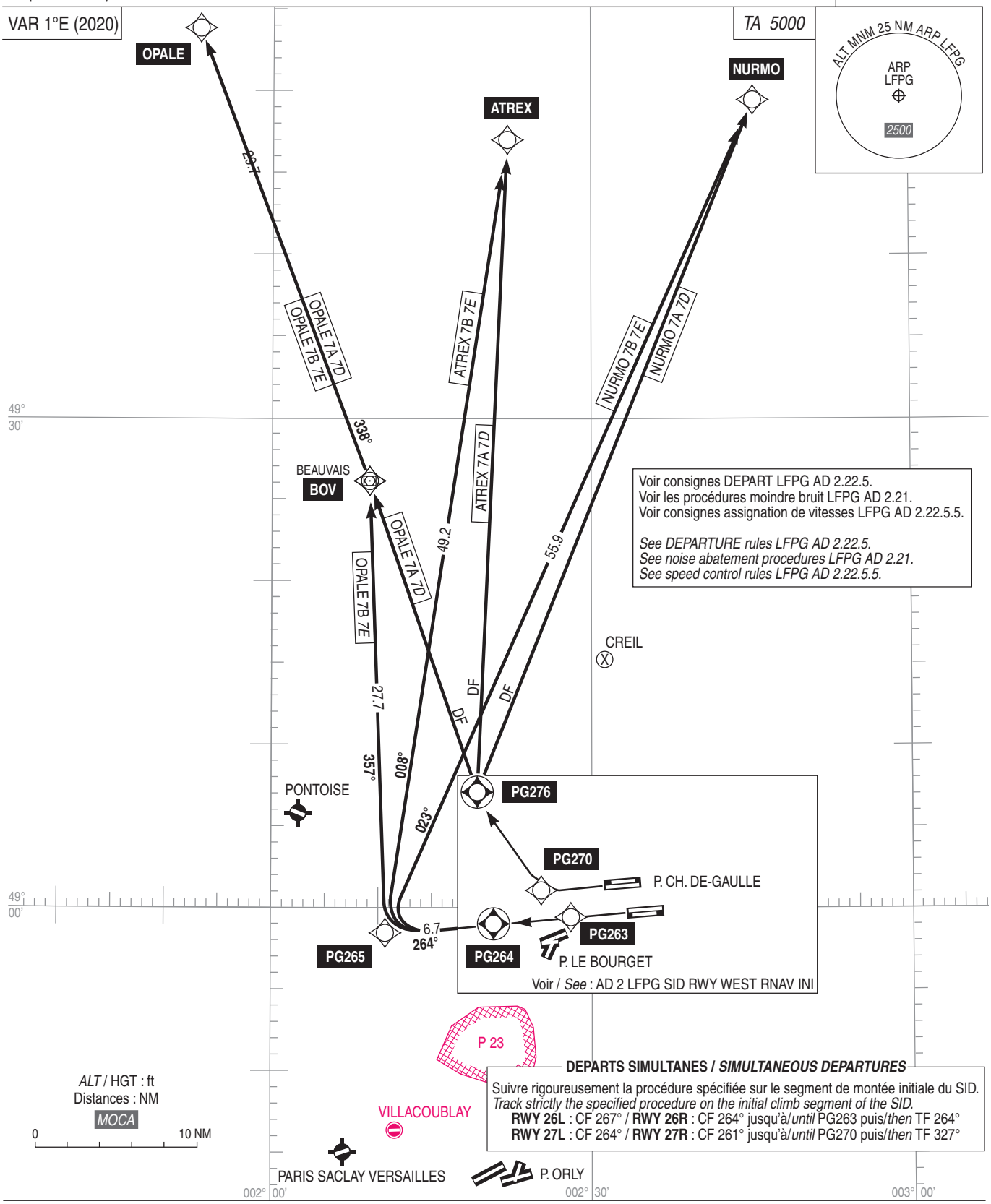
AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, indicateurs de validité, AMJUS remplace PON, MOCA MSA, AD TOUSSUS devient PARIS SACLAY VERSAILLES / *validity indicators, AMJUS replaces PON, AD TOUSSUS becomes PARIS SACLAY VERSAILLES.*

© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops (FL>115)*
## RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D*)
## OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

RNAV 1




**DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES***

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
*Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.*
**RWY 26L** : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
**RWY 27L** : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.*



© SIA

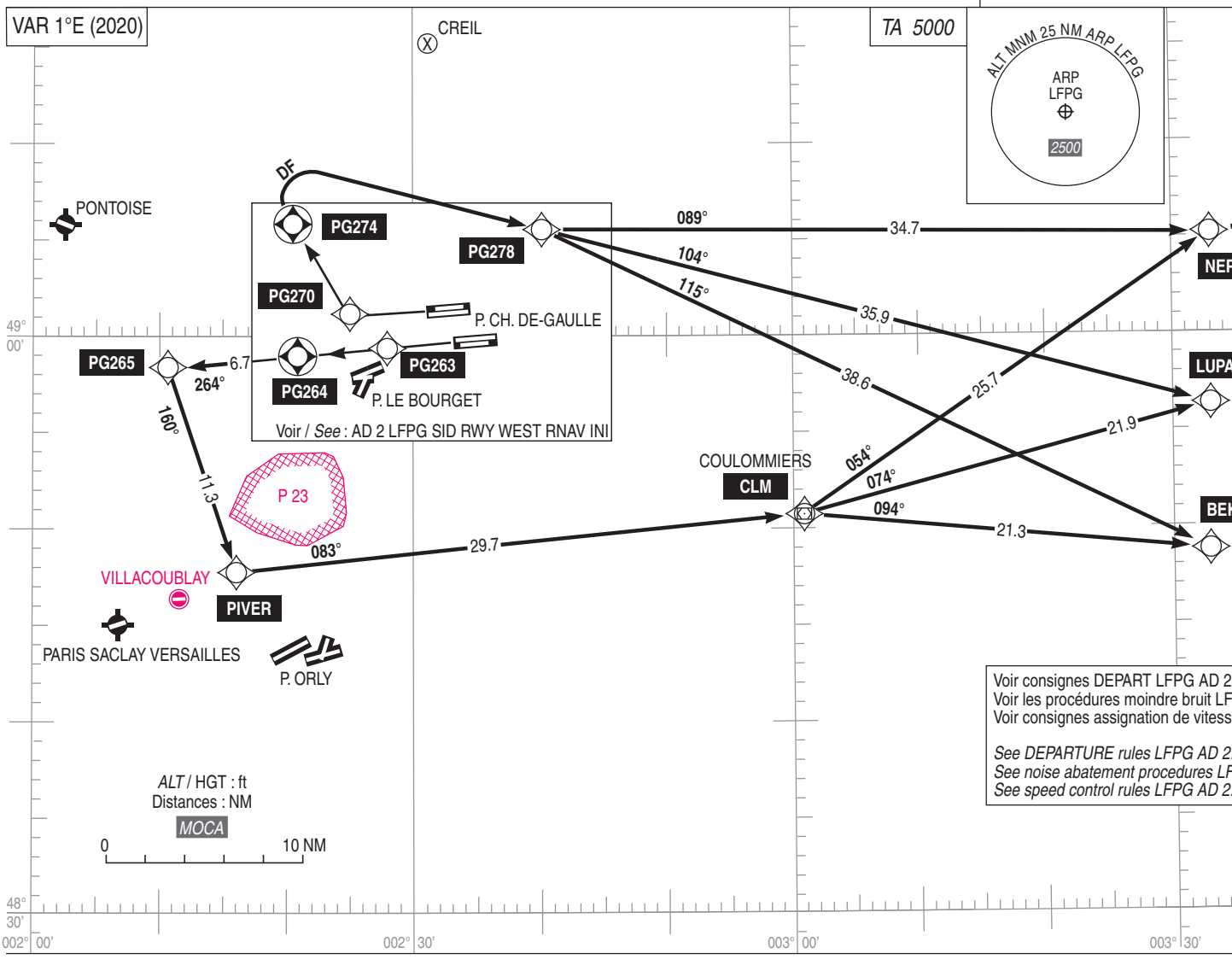
# PARIS CHARLES DE GAULLE
## SID RNAV
## Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
## RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D*)
## RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1) - DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)

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

(1) Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR
(2) Réservé réacteurs/*Reserved jets*
*(3) 115 < FL < 195*

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.*



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, indicateurs de validité, MOCA MSA, AD TOUSSUS devient PARIS SACLAY VERSAILLES / *validity indicators, AD TOUSSUS becomes PARIS SACLAY VERSAILLES.*

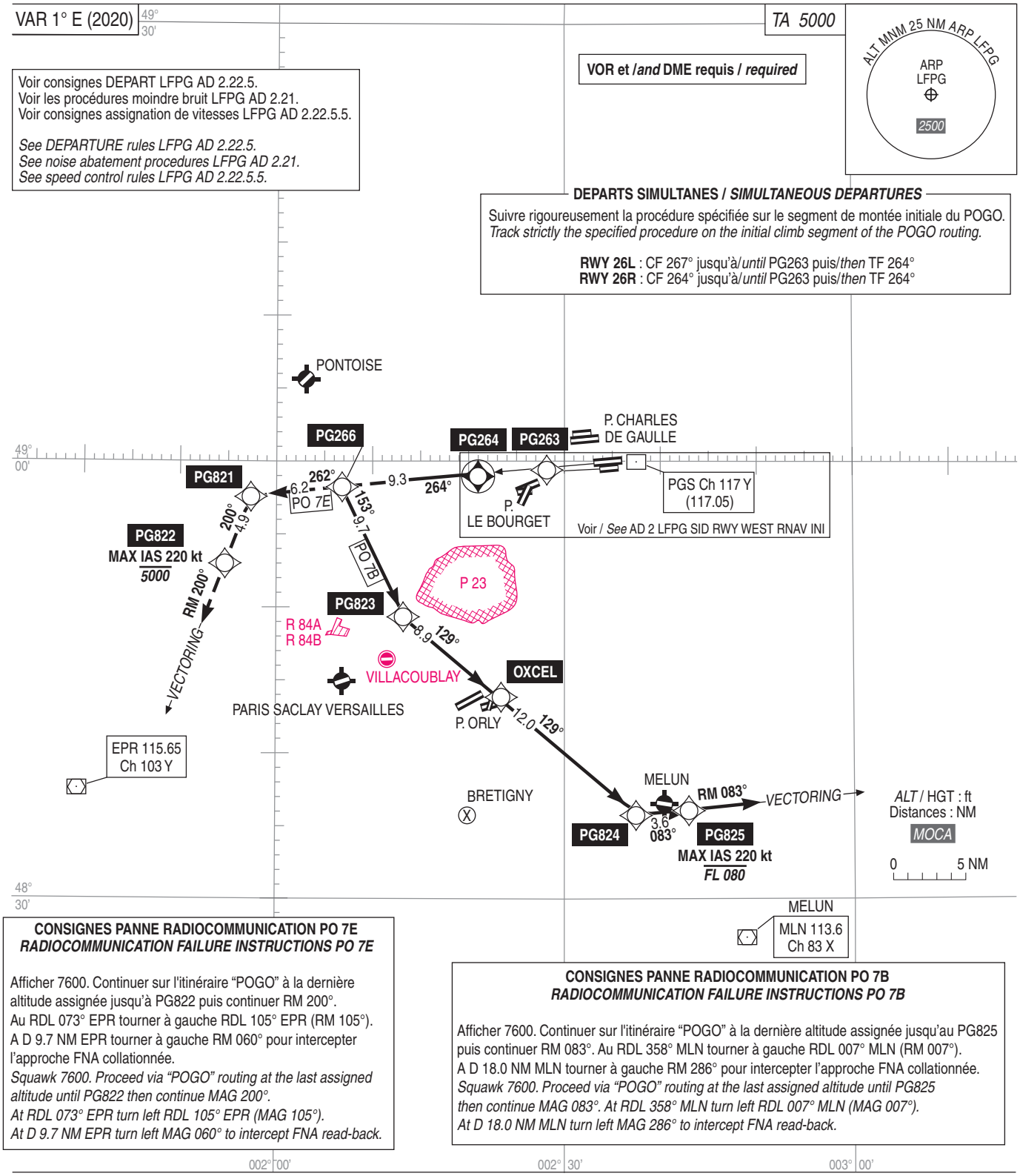
© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 26L - 26R (POGO)
## *Connecting routings RWY 26L - 26R (POGO)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01
et / *and* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

LFPG Ouest/*West* - LFPO Ouest/*West* — — — LFPG Ouest/*West* - LFPO Est/*East*




Consignes particulières : Voir LFPG AD 2 LFPG.22.
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.
- ● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPO IAC FNA.

*Specifics instructions : See LFPG AD 2 LFPG.22.*
- *Noise pollution : Apply noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*
- ● *Next APCH procedure : See AD 2 LFPO IAC FNA.*



© SIA

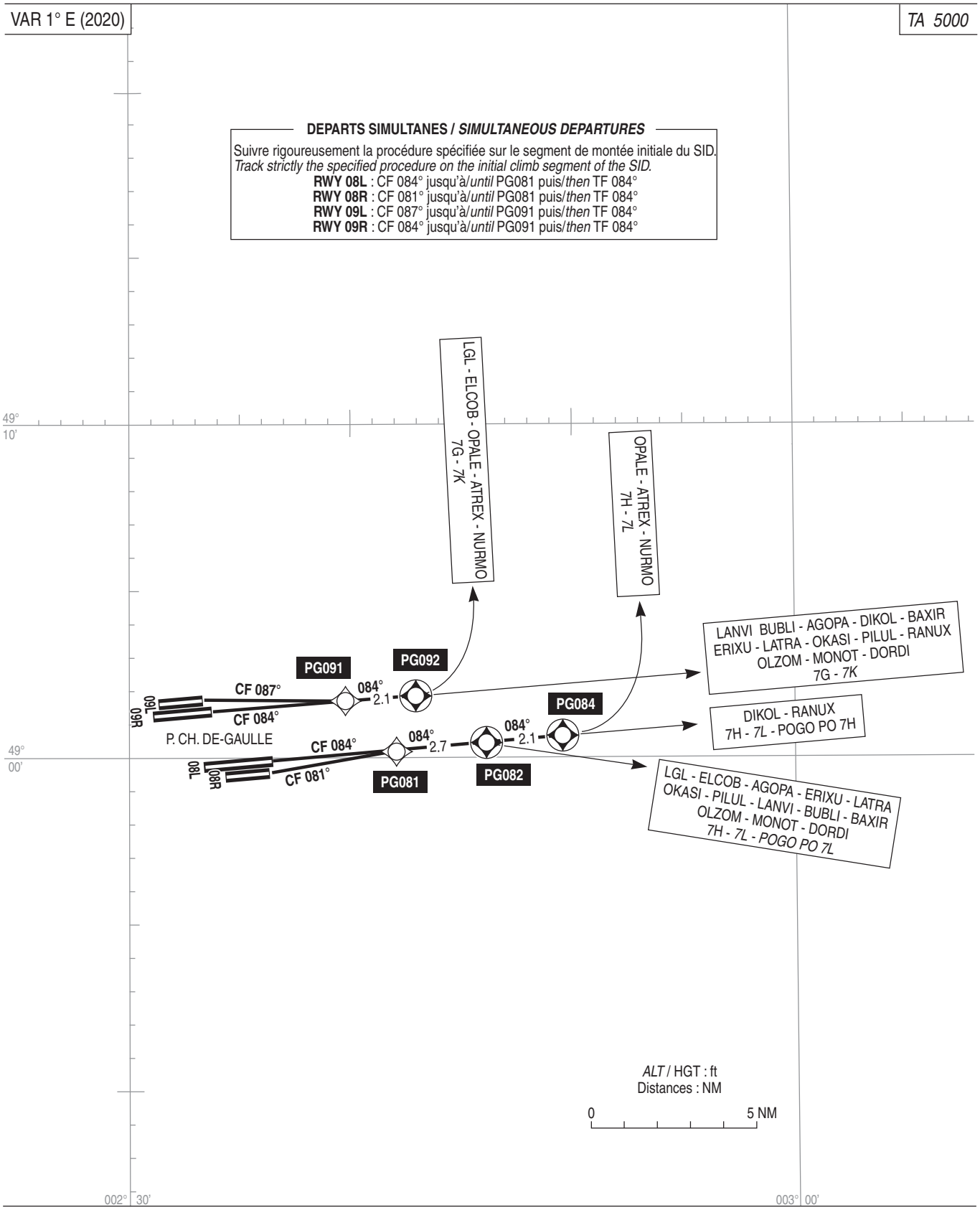
# PARIS CHARLES DE GAULLE

## Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*

## RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)

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

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***

*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*
## RWY 08L - 08R (7H - *7L* ) - RWY 09R - 09L (7G - *7K* )

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.

*See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.*

Voir cartes et descriptifs LFPG SID RWY EAST RNAV.

*See charts and attached pages LFPG SID RWY EAST RNAV.*

Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.

*See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.*

Voir consignes assignation de vitesse LFPG AD 2.22.5.5.

*See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.*

Pente ATS RWY 08L-08R-09L-09R : 5,5 % MNM jusqu'au FL150.

*ATS gradient RWY 08L-08R-09L-09R : 5.5 % MNM until FL150.*

RWY 08L :

*RWY 08L :*

Monter vers le niveau initial vers PG081 084° puis :

*Climb to initial level to PG081 084° then :*

- vers PG082 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-*7L*).**
- **POGO PO (7L).**

*- to PG082 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-7L).***
*- **POGO PO (7L).***

ou

*or*

- vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7H-*7L*).**
- **POGO PO (7H).**

*- To PG084 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (7H-7L).***
*- **POGO PO (7H).***

RWY 08R :

*RWY 08R :*

Monter vers le niveau initial vers PG081 081° (ne pas tourner avant la DER) puis :

*Climb to initial level to PG081 081° (do not turn before DER) then :*

- vers PG082 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-*7L*).**
- **POGO PO (*7L*).**

*- to PG082 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-7L).***
*- **POGO PO (7L).***

ou

*or*

- Vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7H-*7L*).**
- **POGO PO (7H).**

*- To PG084 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (7H-7L).***
*- **POGO PO (7H).***

RWY 09R :

*RWY 09R :*

Monter vers le niveau initial vers PG091 084° puis :

*Climb to initial level to PG091 084° then :*

- vers PG092 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-*7K*).**

*- to PG092 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-7K).***

RWY 09L :

*RWY 09L :*

Monter vers le niveau initial vers PG091 087° (ne pas tourner avant la DER) puis :

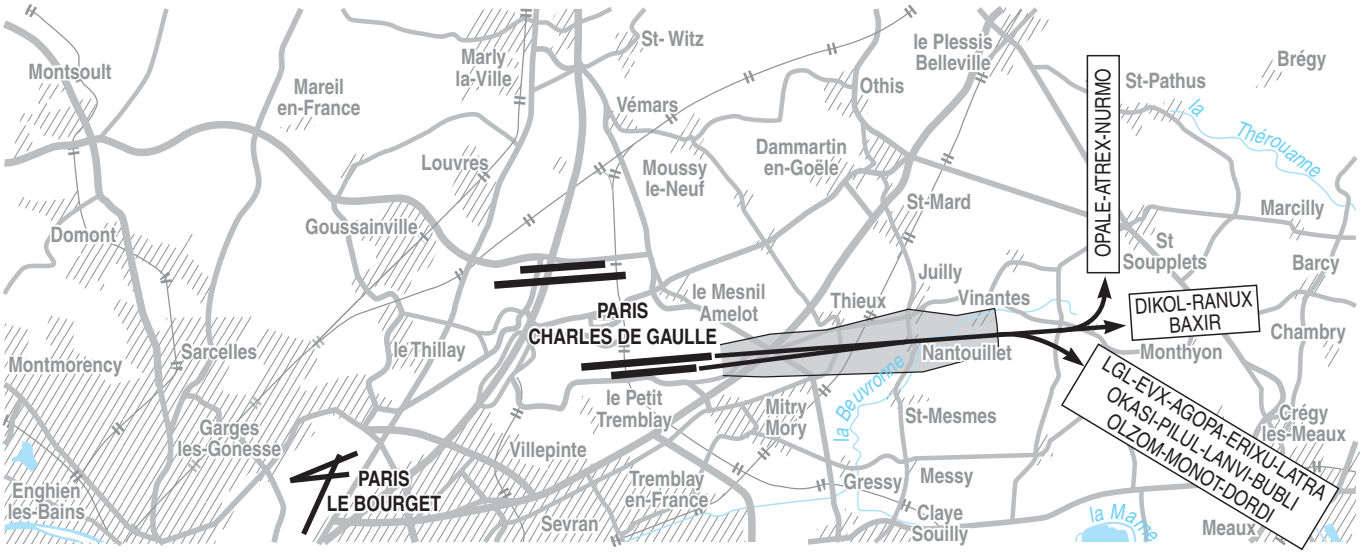
*Climb to initial level to PG091 087° (do not turn before DER) then :*

- vers PG092 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-*7K*).**

*- to PG092 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-7K).***

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# DEPARTS INITIAUX RWY 08
# *INITIAL DEPARTURES RWY 08*




**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 08**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E - 2. 48°59'37.64"N, 002°34'55.22"E
3. 48°59'34.00"N, 002°37'49.35"E - 4. 48°59'37.56"N, 002°42'22.49"E
5. 48°59'51.85"N, 002°43'40.37"E - 6. 48°59'56.13"N, 002°44'03.69"E
7. 48°59'56.01"N, 002°44'26.05"E

puis un arc sens anti-horaire de 4.61 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°00'44.69"N, 002°44'20.11"E
9. 49°00'39.45"N, 002°43'35.24"E - 10. 49°00'37.64"N, 002°43'19.78"E
11. 49°00'44.94"N, 002°42'00.50"E - 12. 49°00'23.98"N, 002°39'47.73"E
13. 49°00'19.00"N, 002°38'13.37"E - 14. 48°59'47.61"N, 002°34'08.73"E
15. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 7. et 8.

***Environment protection airspace associated with initial departures for runway 08***

*a) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E - 2. 48°59'37.64"N, 002°34'55.22"E*
*3. 48°59'34.00"N, 002°37'49.35"E - 4. 48°59'37.56"N, 002°42'22.49"E*
*5. 48°59'51.85"N, 002°43'40.37"E - 6. 48°59'56.13"N, 002°44'03.69"E*
*7. 48°59'56.01"N, 002°44'26.05"E*

*then a counter-clockwise arc of 4.61 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°00'44.69"N, 002°44'20.11"E*
*9. 49°00'39.45"N, 002°43'35.24"E - 10. 49°00'37.64"N, 002°43'19.78"E*
*11. 49°00'44.94"N, 002°42'00.50"E - 12. 49°00'23.98"N, 002°39'47.73"E*
*13. 49°00'19.00"N, 002°38'13.37"E - 14. 48°59'47.61"N, 002°34'08.73"E*
*15. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E*

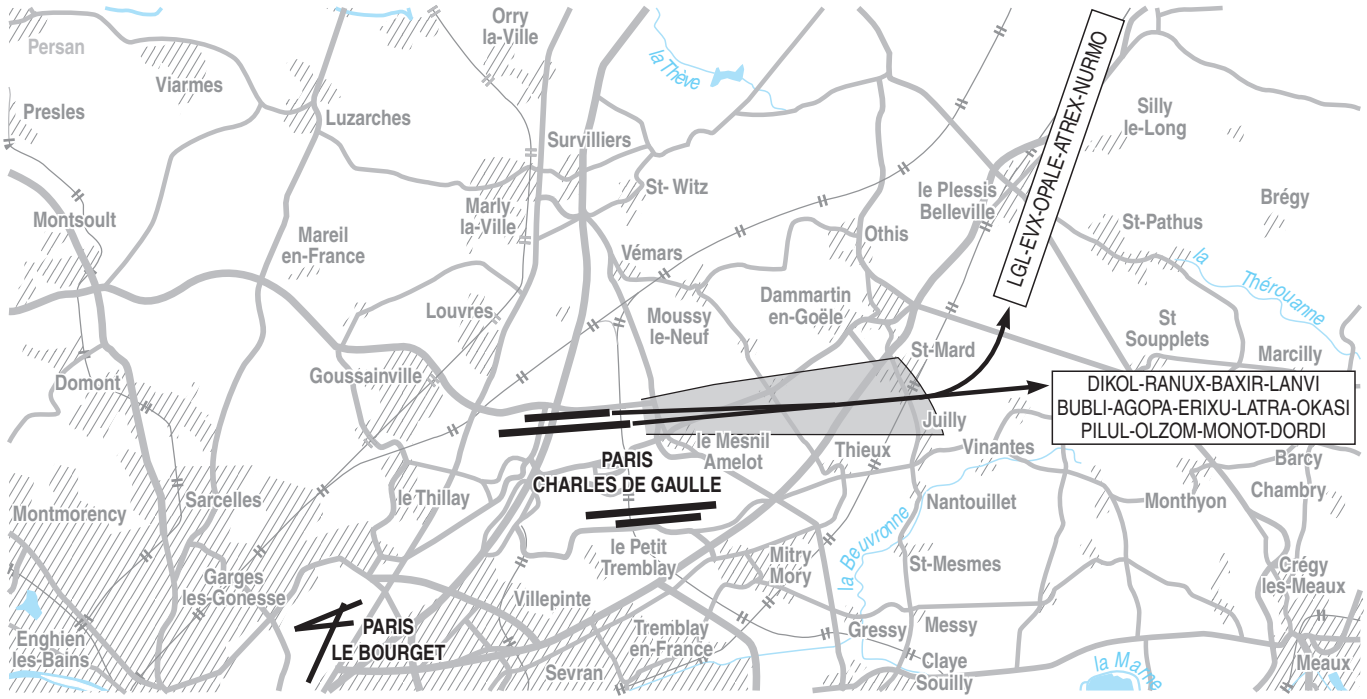
*b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.*

*c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 7. and 8.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# DEPARTS INITIAUX RWY 09
# *INITIAL DEPARTURES RWY 09*




**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 09**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E - 2. 49°01'09.02"N, 002°42'03.73"E
3. 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E
puis un arc sens anti-horaire de 3.77 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 4. 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E
5. 49°02'26.41"N, 002°40'40.92"E - 6. 49°02'03.30"N, 002°36'30.28"E
7. 49°01'32.15"N, 002°32'28.50"E - 8. 49°01'31.57"N, 002°32'57.12"E
9. 49°01'23.46"N, 002°31'45.11"E - 10. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 3. et 4.

***Environment protection airspace associated with initial departures for runway 09***

*a) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E - 2. 49°01'09.02"N, 002°42'03.73"E*
*3. 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E*
*then a counter-clockwise arc of 3.77 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 4. 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E*
*5. 49°02'26.41"N, 002°40'40.92"E - 6. 49°02'03.30"N, 002°36'30.28"E*
*7. 49°01'32.15"N, 002°32'28.50"E - 8. 49°01'31.57"N, 002°32'57.12"E*
*9. 49°01'23.46"N, 002°31'45.11"E - 10. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E*

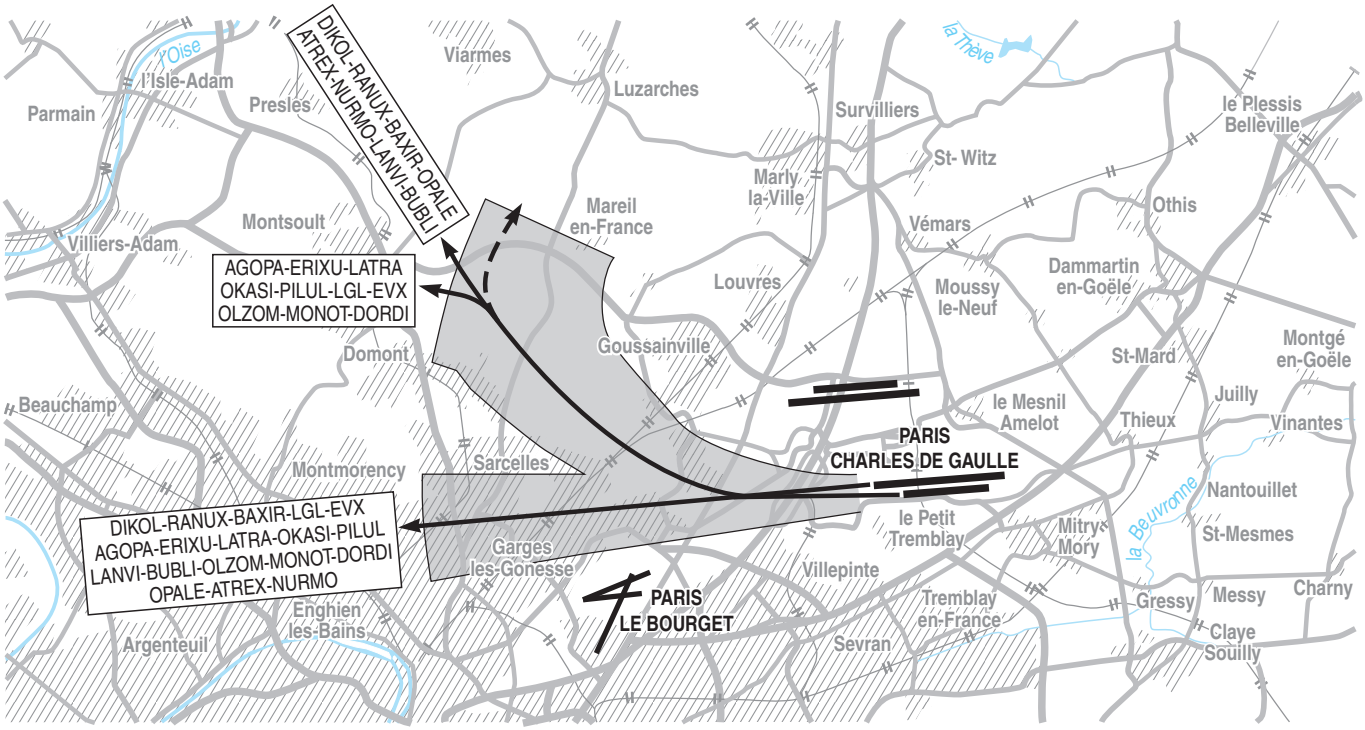
*b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.*

*c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 3. and 4.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# DEPARTS INITIAUX RWY 26
# *INITIAL DEPARTURES RWY 26*




**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 26**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E - 2. 48°59'39.81"N, 002°34'41.81"E
3. 48°59'42.89"N, 002°35'09.37"E - 4. 48°59'58.70"N, 002°35'07.42"E
5. 48°59'59.48"N, 002°31'47.35"E
puis un arc sens horaire de 5.93 NM de rayon centré sur 49°05'53.67"N, 002°32'30.84"E - 6. 49°00'49.78"N, 002°27'50.61"E
7. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E
puis un arc sens horaire de 1.52 NM de rayon centré sur 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 8. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
9. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 10. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E
11. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E
puis un arc sens anti-horaire de 2.66 NM de rayon centré sur 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 12. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E
13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E
puis un arc sens anti-horaire de 7.35 NM de rayon centré sur 49°06'33.65"N, 002°30'13.24"E - 14. 49°00'00.74"N, 002°25'09.26"E
15. 49°00'01.37"N, 002°20'43.36"E
puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 16. 48°58'06.82"N, 002°20'58.03"E
17. 48°58'38.16"N, 002°25'34.00"E - 18. 48°59'16.36"N, 002°32'18.96"E
19. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 8., 9. et 10 d'une part, et les points 15. et 16. d'autre part.

***Environment protection airspace associated with initial departures for runway 26***

*a) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E - 2. 48°59'39.81"N, 002°34'41.81"E*
*3. 48°59'42.89"N, 002°35'09.37"E - 4. 48°59'58.70"N, 002°35'07.42"E*
*5. 48°59'59.48"N, 002°31'47.35"E*
*then a clockwise arc of 5.93 NM radius centered*
*on 49°05'53.67"N, 002°32'30.84"E - 6. 49°00'49.78"N, 002°27'50.61"E*
*7. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E*
*then a clockwise arc of 1.52 NM radius centered*
*on 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 8. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E*
*9. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E*
*then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered*
*on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 10. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E*
*11. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E*
*then a counter-clockwise arc of 2.66 NM radius centered*
*on 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 12. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E*
*13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E*
*then a counter-clockwise arc of 7.35 NM radius centered*
*on 49°06'33.65"N, 002°30'13.24"E - 14. 49°00'00.74"N, 002°25'09.26"E*
*15. 49°00'01.37"N, 002°20'43.36"E*
*then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered*
*on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 16. 48°58'06.82"N, 002°20'58.03"E*
*17. 48°58'38.16"N, 002°25'34.00"E - 18. 48°59'16.36"N, 002°32'18.96"E*
*19. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E*

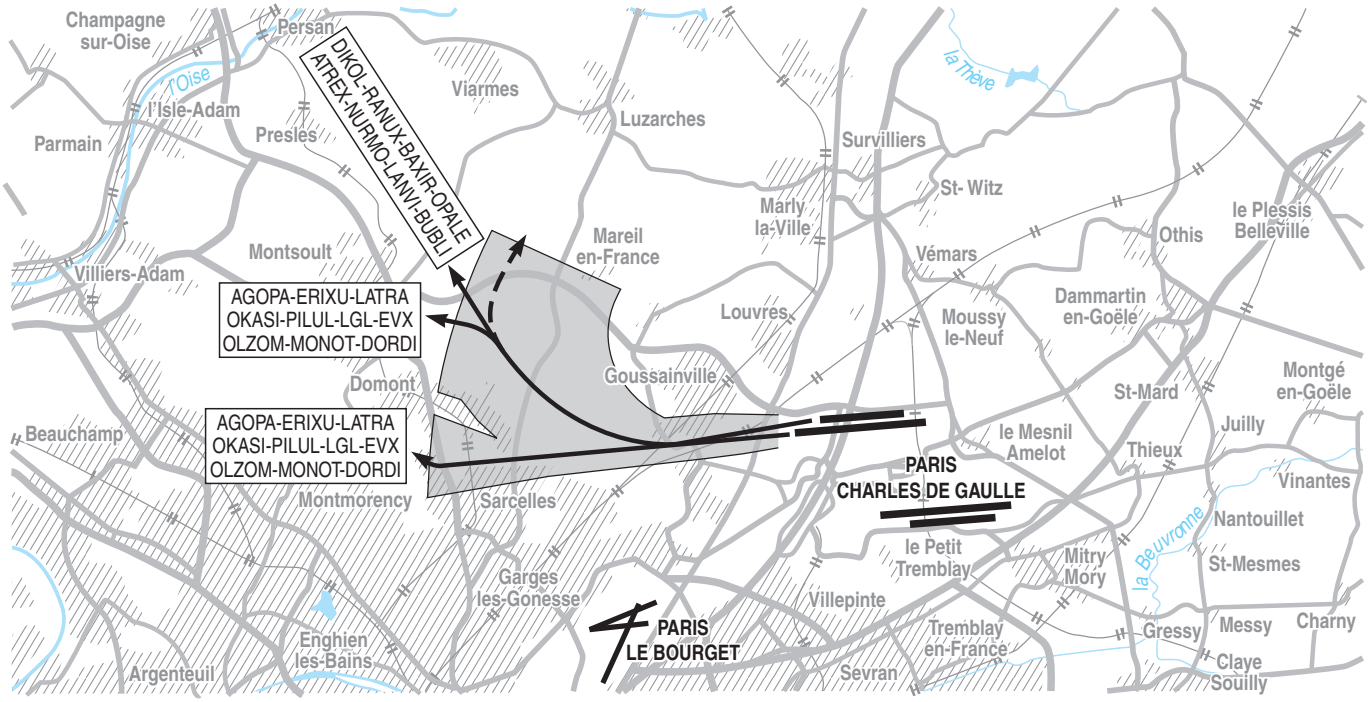
*b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.*

*c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 8., 9. and 10., on the one hand, and, the points 15. and 16., on the other hand*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# DEPARTS INITIAUX RWY 27
# *INITIAL DEPARTURES RWY 27*




**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 27**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E - 2. 49°01'32.94"N, 002°32'43.19"E
3. 49°01'37.88"N, 002°28'36.95"E - 4. 49°01'33.14"N, 002°27'09.82"E
puis un arc sens horaire de 1.93 NM de rayon centré sur 49°03'16.39"N, 002°28'29.57"E - 5. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E
puis un arc sens horaire de 1.52 NM de rayon centré sur 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 6. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
7. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E
9. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E
puis un arc sens anti-horaire de 2.66 NM de rayon centré sur 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 10. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E
11. 49°01'37.16"N, 002°20'54.45"E
puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 12. 49°00'08.62"N, 002°20'43.45"E
13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E - 14. 49°00'55.09"N, 002°29'27.71"E
15. 49°01'20.74"N, 002°32'44.70"E - 16. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 6., 7. et 8., d'une part, et les points 11. et 12., d'autre part.

***Environment protection airspace associated with initial departures for runway 27***

*a) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E - 2. 49°01'32.94"N, 002°32'43.19"E*
*3. 49°01'37.88"N, 002°28'36.95"E - 4. 49°01'33.14"N, 002°27'09.82"E*
*then a clockwise arc of 1.93 NM radius centered on 49°03'16.39"N, 002°28'29.57"E - 5. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E*
*then a clockwise arc of 1.52 NM radius centered on 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 6. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E*
*7. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E*
*then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E*
*9. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E*
*then a counter-clockwise arc of 2.66 NM radius centered on 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 10. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E*
*11. 49°01'37.16"N, 002°20'54.45"E*
*then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 12. 49°00'08.62"N, 002°20'43.45"E*
*13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E - 14. 49°00'55.09"N, 002°29'27.71"E*
*15. 49°01'20.74"N, 002°32'44.70"E - 16. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E*

*b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.*

*c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 6., 7. and 8., on the one hand, and the points 11. and 12., on the other hand.*



© SIA

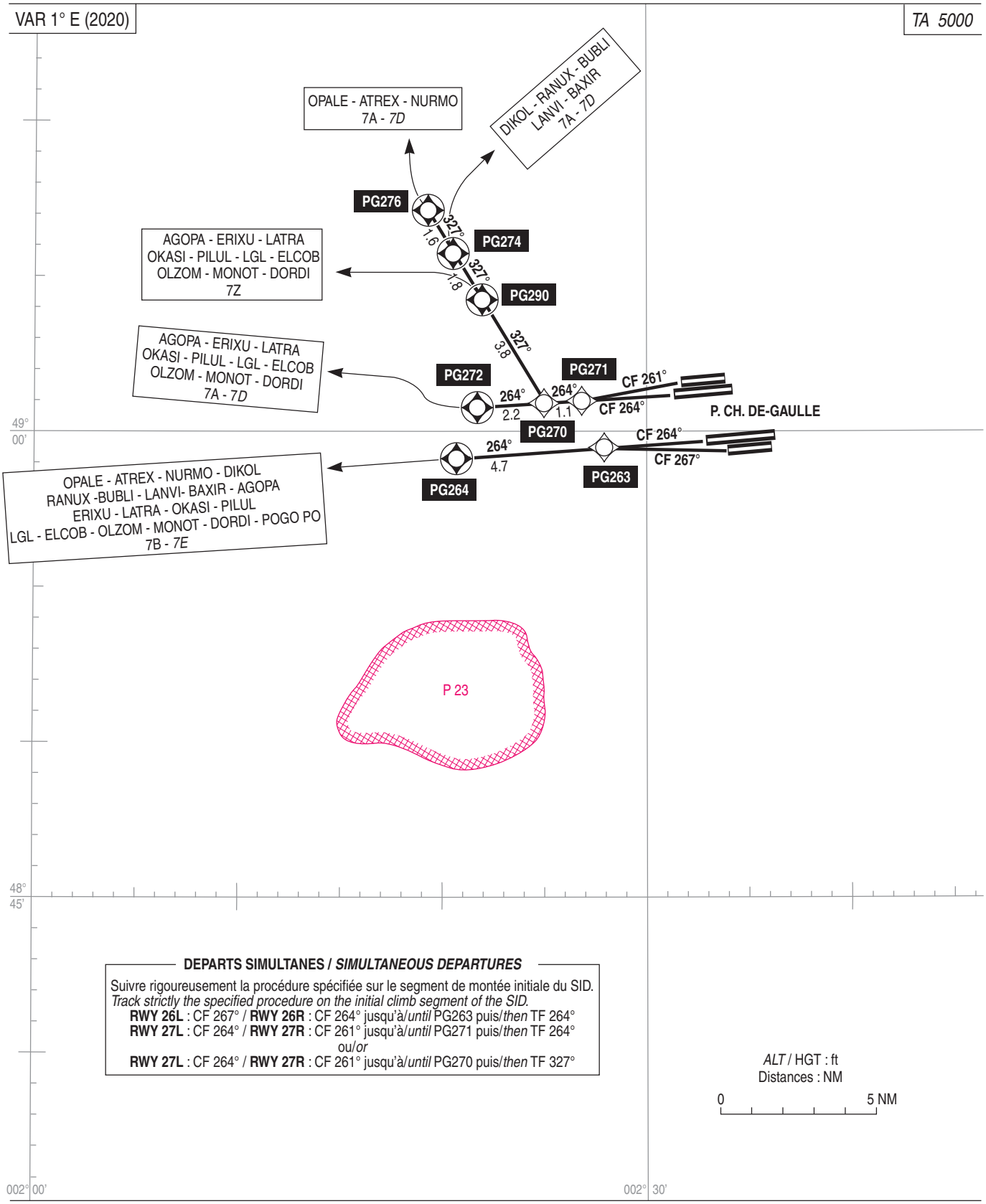
# PARIS CHARLES DE GAULLE

## Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*

## RWY 26L - 26R (7B - 7*E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* - 7Z)

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

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01




**DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES***

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
*Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.*

**RWY 26L** : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
**RWY 27L** : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG271 puis/*then* TF 264°
ou/*or*
**RWY 27L** : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***

*Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*
## RWY 26R - 26L (7B - *7E* ) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* ) (7Z)

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir cartes et descriptifs LFPG SID RWY WEST RNAV.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesse LFPG AD 2.22.5.5.
Pente ATS RWY 26L-26R-27L-27R :

→ - 6,5 % MNM jusqu'au FL060 puis 5,5 % jusqu'au FL150 pour tous les SID 7A-*7D* vers le Sud et l'Ouest et tous les SID 7B-*7E*.

→ - 5,5 % MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 7Z et les SID 7A-*7D* vers le Nord et l'Est.

*See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.*
*See charts and attached pages LFPG SID RWY WEST RNAV.*
*See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.*
*See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.*
*ATS gradient RWY 26L-26R-27L-27R :*

- *6.5 % MNM until FL060 then 5.5 % until FL150 for all SID 7A-7D to South and West and all SID 7B-7E.*
- *5.5 % until FL150 for all SID 7Z and SID 7A-7D to North and East.*

**RWY 26L :**

Monter vers le niveau initial vers PG263 267° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG264 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO (7B-*7E*).**

***RWY 26L :***

*Climb to initial level to PG263 267° (do not turn before DER) then :*

- *to PG264 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO (7B-7E).***

**RWY 26R :**

Monter vers le niveau initial vers PG263 264° puis :

→ - vers PG264 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO(7B-*7E*).**

***RWY 26R :***

*Climb to initial level to PG263 264° then :*

- *to PG264 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO(7B-7E).***

**RWY 27L :**

Monter vers le niveau initial vers PG271 264° puis :

→ - vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-*7D*).**

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 264° puis :

→ - vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-*7D*).**

→ - vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-*7D*).**

→ - vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).**

***RWY 27L :***

*Climb to initial level to PG271 264° then :*

- *to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-7D).***

*or*

*Climb to initial level to PG270 264° then :*

- *to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-7D).***
- *to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-7D).***
- *to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).***

→ Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique.
En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.

*Departures 27L to PG270 : ATS climb gradient of 5.5% must be applied.*
*If unable, pilots must advise ATC when requesting departure clearance and must comply with specific procedure design gradient of 4%.*

**RWY 27R :**

Monter vers le niveau initial vers PG271 261° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-*7D*).**

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 261° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-*7D*).**

→ - vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-*7D*).**

→ - vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).**

***RWY 27R :***

*Climb to initial level to PG271 261° (do not turn before DER) then :*

- *to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-7D).***

*or*

*Climb to initial level to PG270 261° (do not turn before DER) then :*

- *to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-7D).***
- *to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-7D).***
- *to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).***

**OPERATIONS DE NUIT**

Face à l'Ouest, entre 00h00 et 05h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement, les départs suivent des trajectoires particulières en vue de réduire les nuisances sonores :
- Les départs des pistes 27L - 27R vers l'Ouest et le Sud sont orientés sur les SID RNAV1 7Z décrites en :
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL.

***NIGHT OPERATIONS***

*Westbound between 00h00 and 05h00, local time of departure from parking area, departures follow special tracks in order to reduce noise pollution :*
*- Departures from runways 27L - 27R to Westbound and Southbound follow RNAV1 SID 7Z described in :*
*AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ;*
*AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL ;*
*AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI ;*
*AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAVELCOB LGL.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

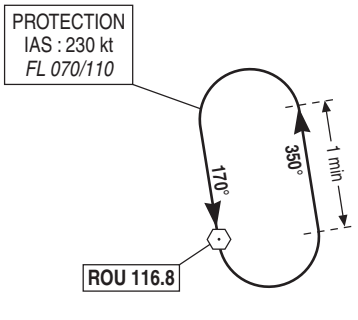
## ATTENTES CONVENTIONNELLES

*Conventional Holdings*

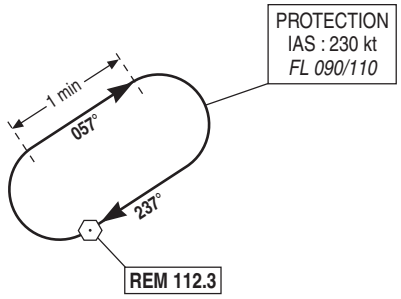
VAR 1°E (20)

Secteur Nord / *North sector*

Secteur Nord-Ouest
*North-West sector*




Secteur Nord-Est
*North-East sector*




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

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



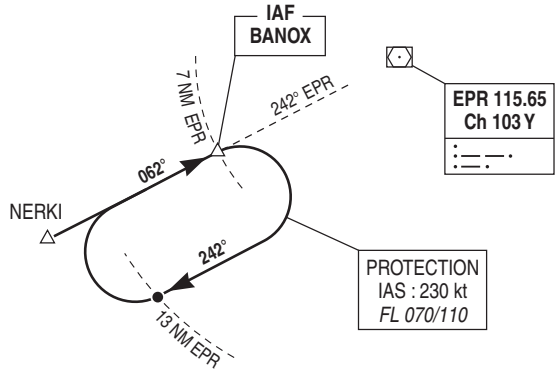
© SIA

# ATTENTES CONVENTIONNELLES

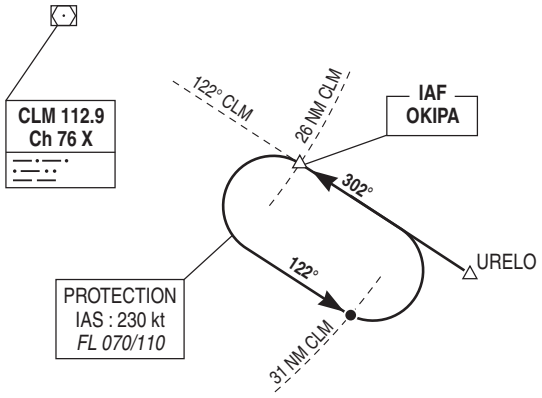
*Conventional Holdings*

VAR 1°E (20) | Secteur Sud / *South sector*

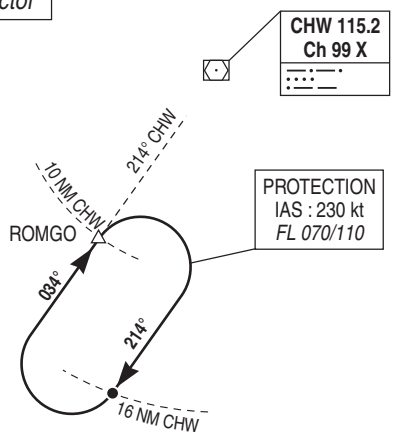
Secteur Sud-Ouest
*South-West sector*




Secteur Sud-Est
*South-East sector*




Secteur Sud-Ouest
*South-West sector*




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

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



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L - 08R - 09L - 09R
## BIBAX - LUKIP (9E - 9D (1))

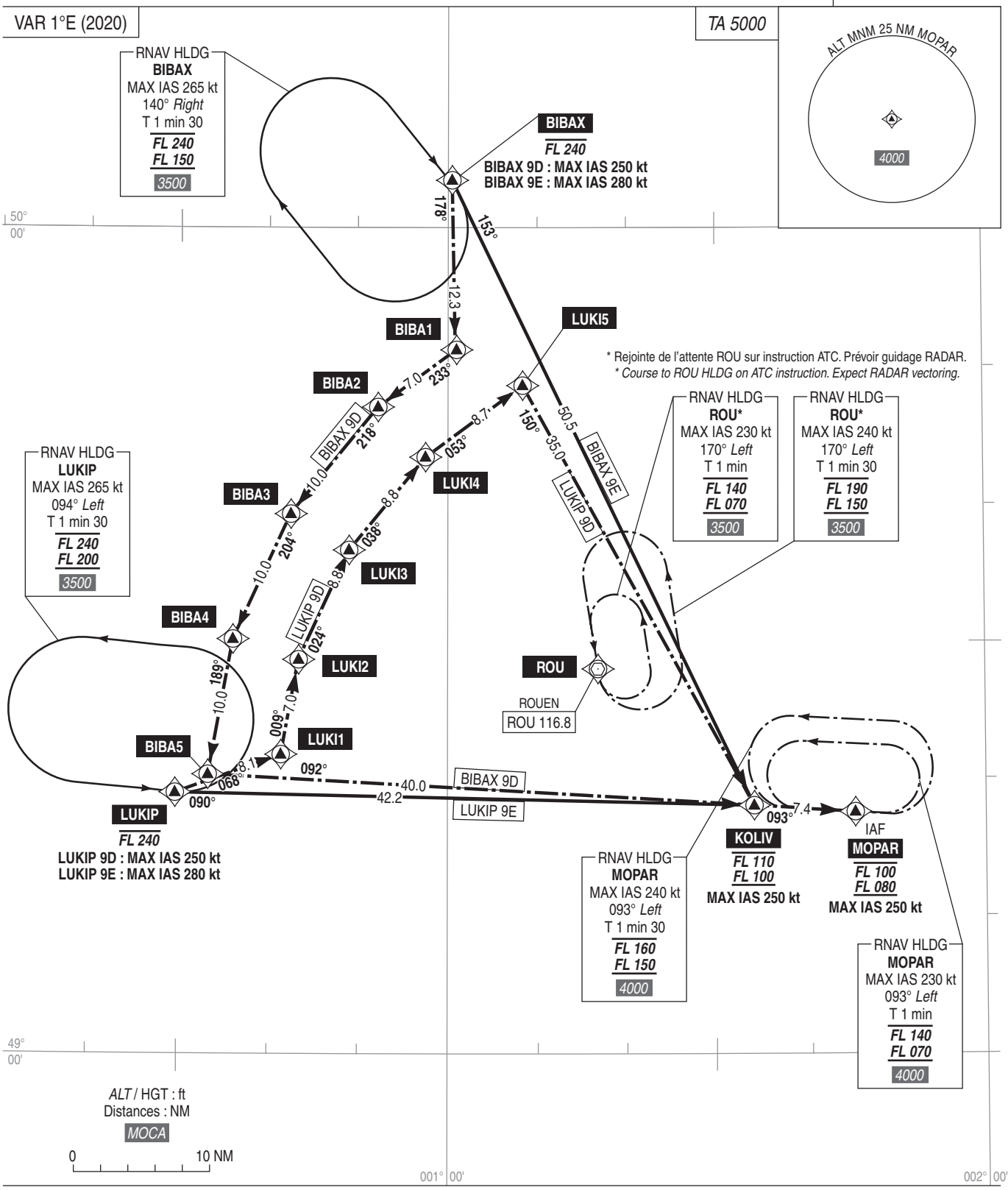
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : MOPAR**

**FREQ :** voir/see AD 2 LFPG COM 01

(1) STAR 9D : sur instruction ATC uniquement / *on ATC instruction only*

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

*See STAR instructions AD 2 LFPG.22.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE

## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 09L - 09R - 08L - 08R (9E - 9H)

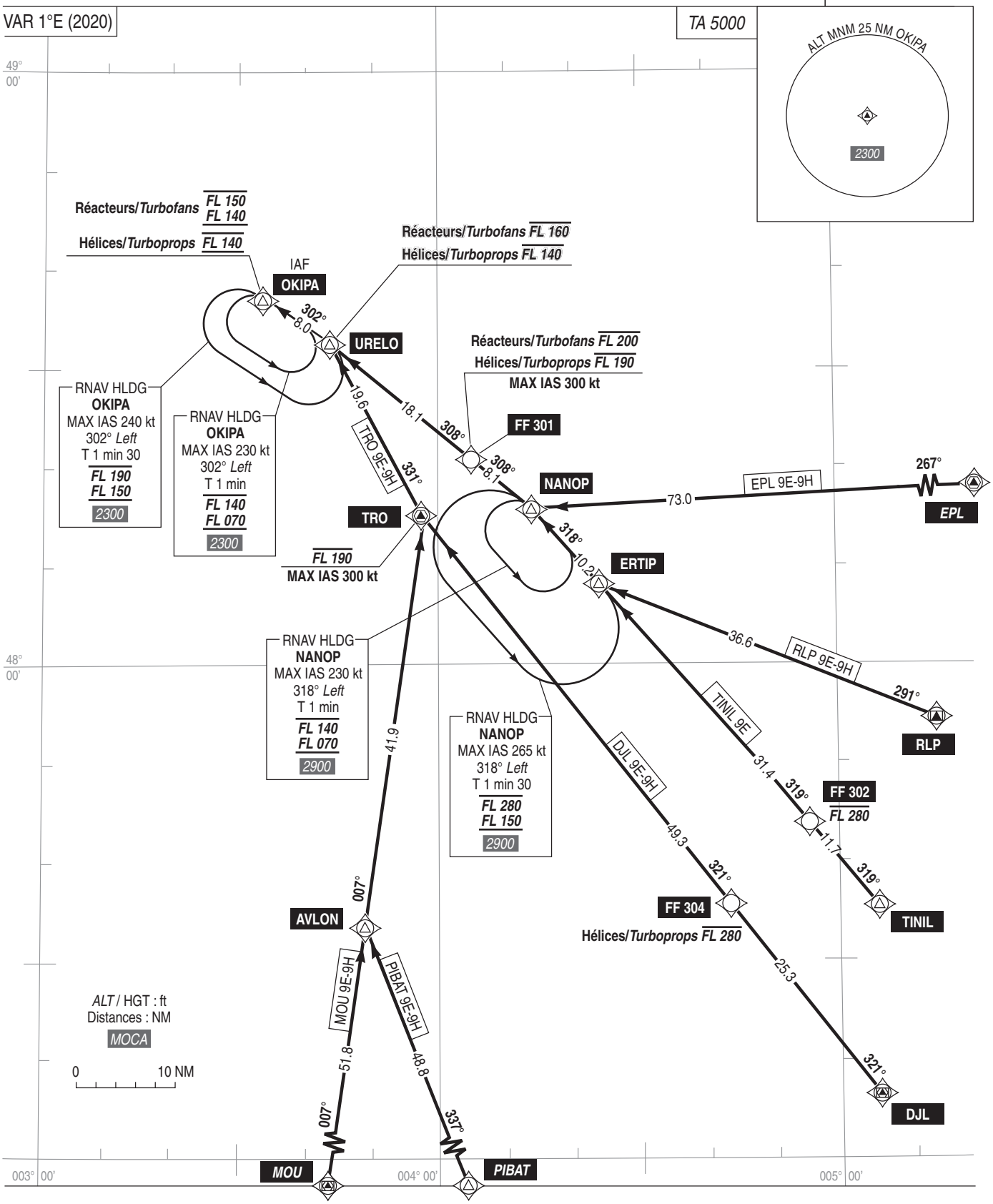
## EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU - TRO

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

**IAF : OKIPA**

**RNAV 1**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPG COM 01




Voir consignes STAR LFPG AD 2.22.
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR LFPG AD 2.22.

*See instructions STAR LFPG AD 2.22.*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See special instructions STAR described on LFPG AD 2.22.*



© SIA

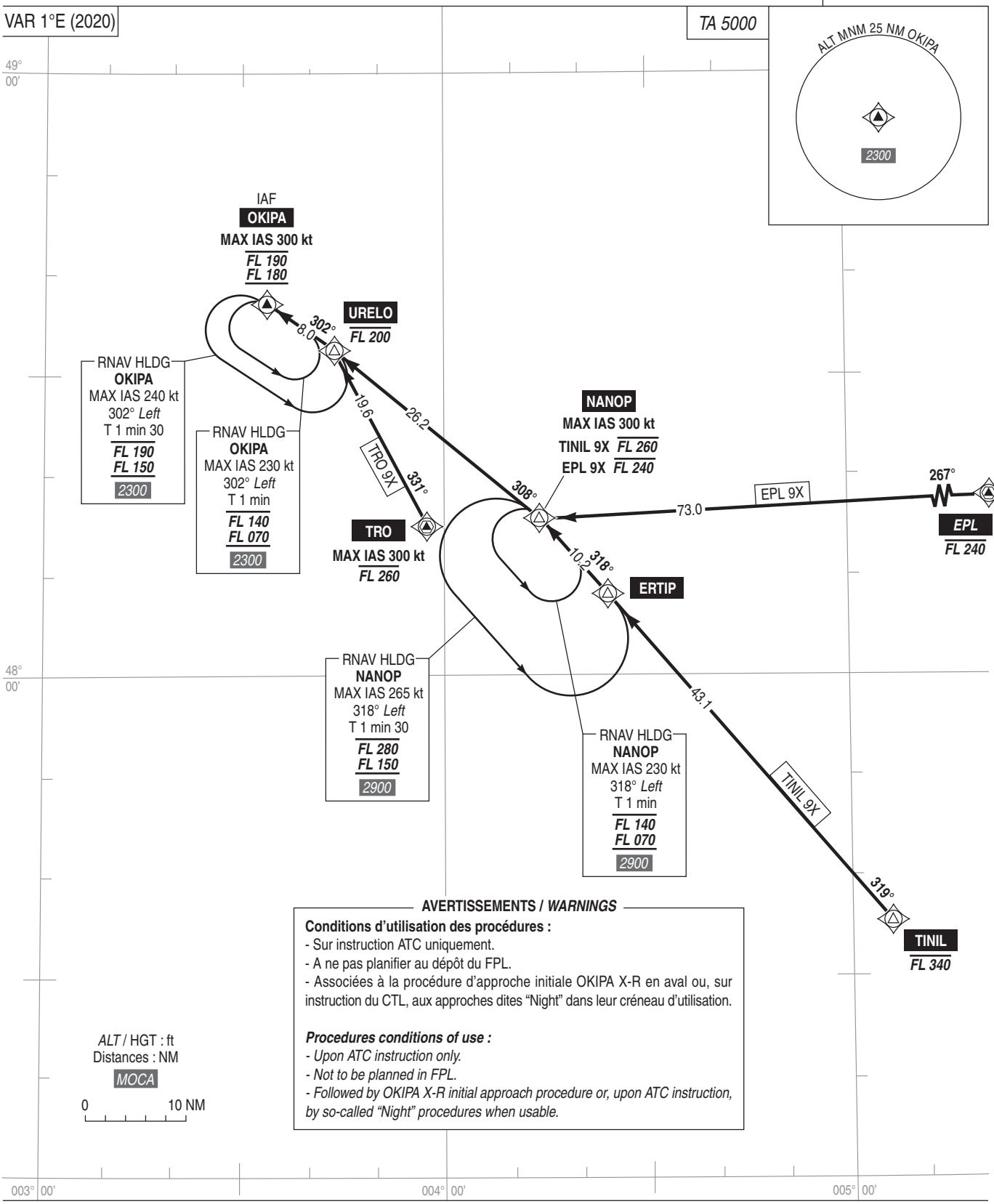
# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Turbofans only*
## RWY 09L - 09R - 08L - 08R
## EPL - TINIL - TRO (9X)

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

**IAF : OKIPA**

**RNAV 1**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPG COM 01




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Conditions d'utilisation des procédures :**
- Sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Associées à la procédure d'approche initiale OKIPA X-R en aval ou, sur instruction du CTL, aux approches dites "Night" dans leur créneau d'utilisation.

***Procedures conditions of use :***
- *Upon ATC instruction only.*
- *Not to be planned in FPL.*
- *Followed by OKIPA X-R initial approach procedure or, upon ATC instruction, by so-called "Night" procedures when usable.*

Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

*See STAR instructions AD 2 LFPG.22.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.*



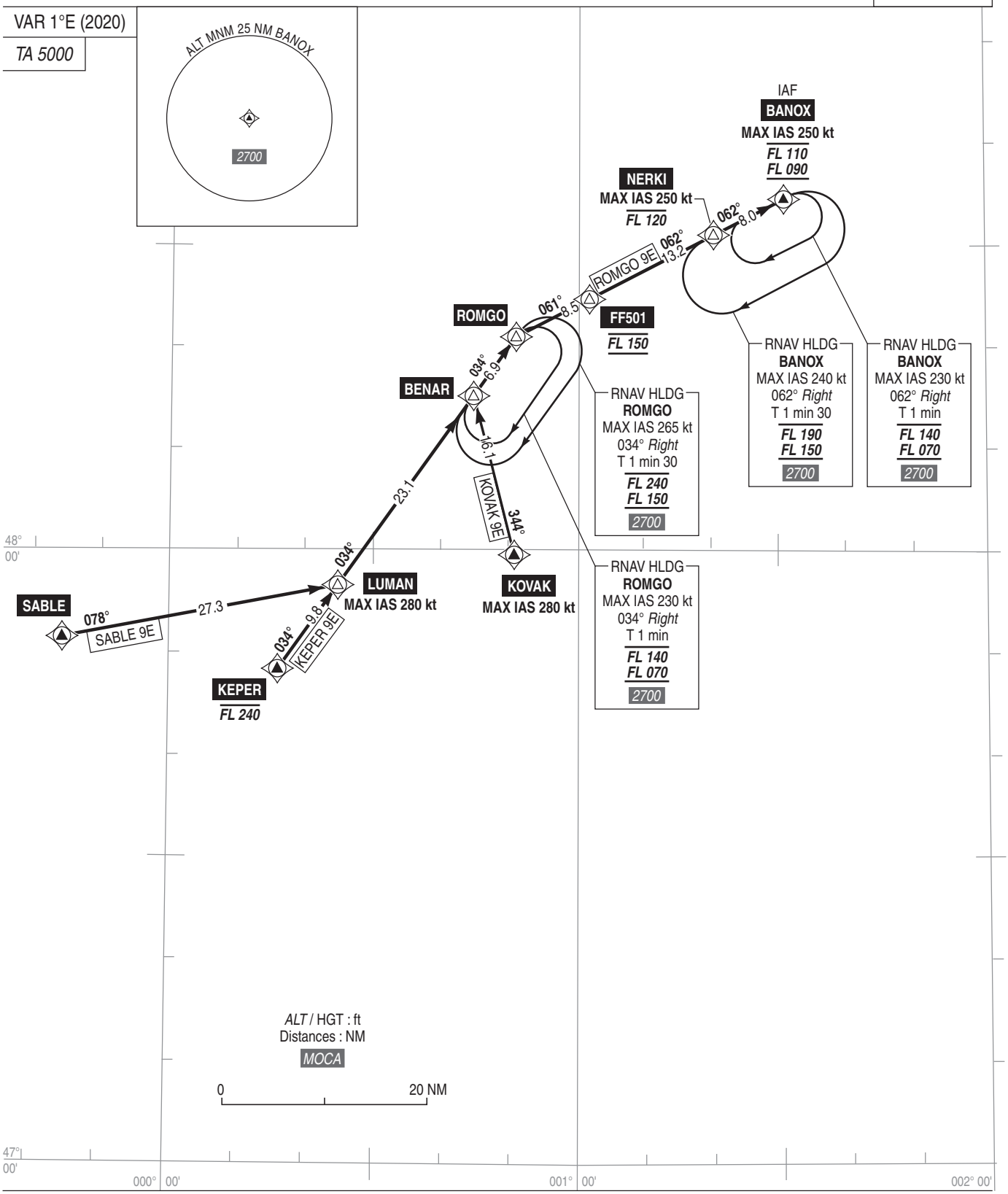
© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L - 08R - 09L - 09R (9E)
## KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : BANOX**

**RNAV 1**

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

*See STAR instructions AD 2 LFPG.22.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See STAR special instructions described in AD 2 LFPG.22.*


© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 08L - 08R - 09L - 09R
## ENORI - MATIX - MOPIL - VEDUS (9E - 9H)

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

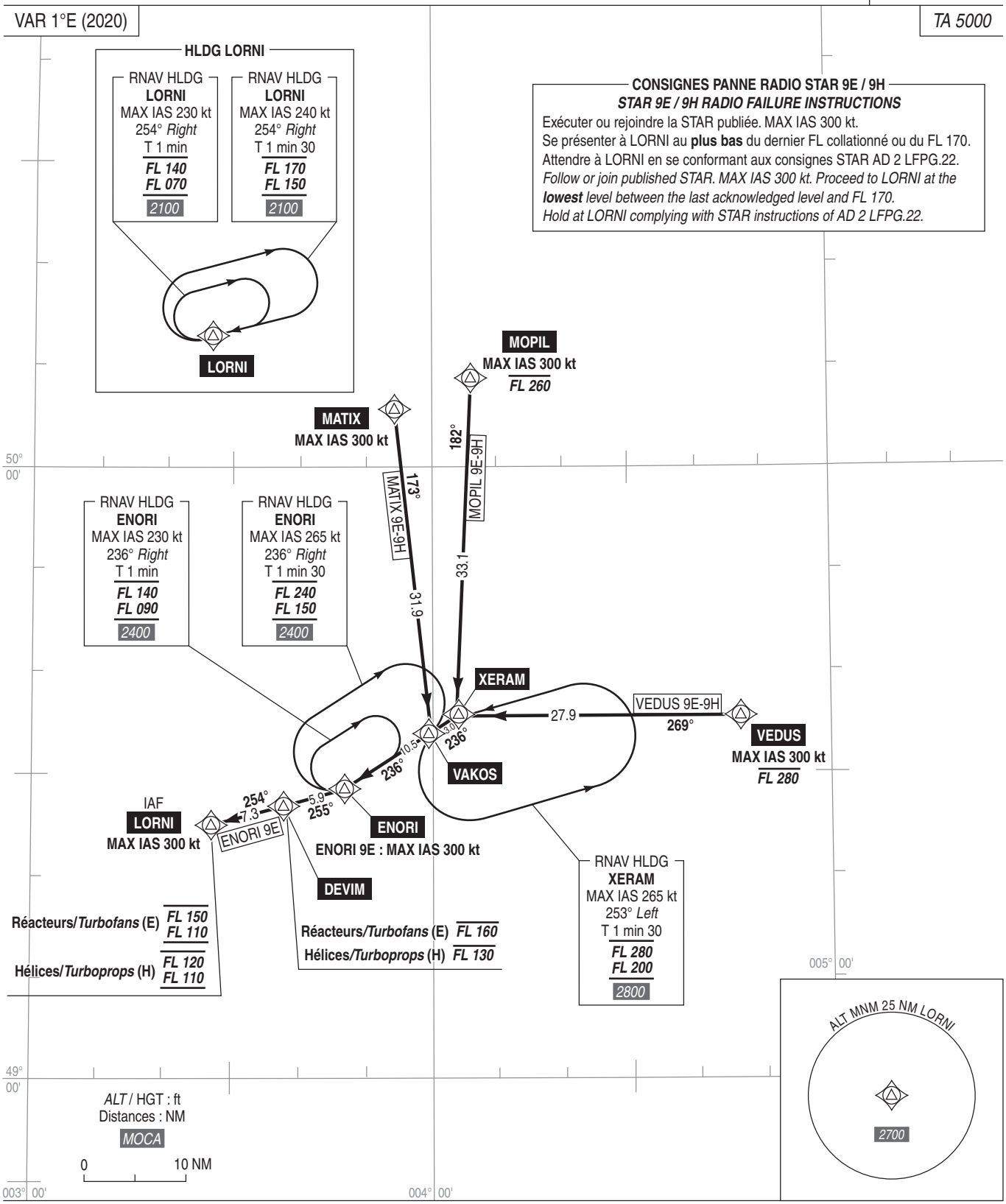
**IAF : LORNI**

**FREQ :** voir / see AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

*See STAR instructions AD 2 LFPG.22.*



© SIA

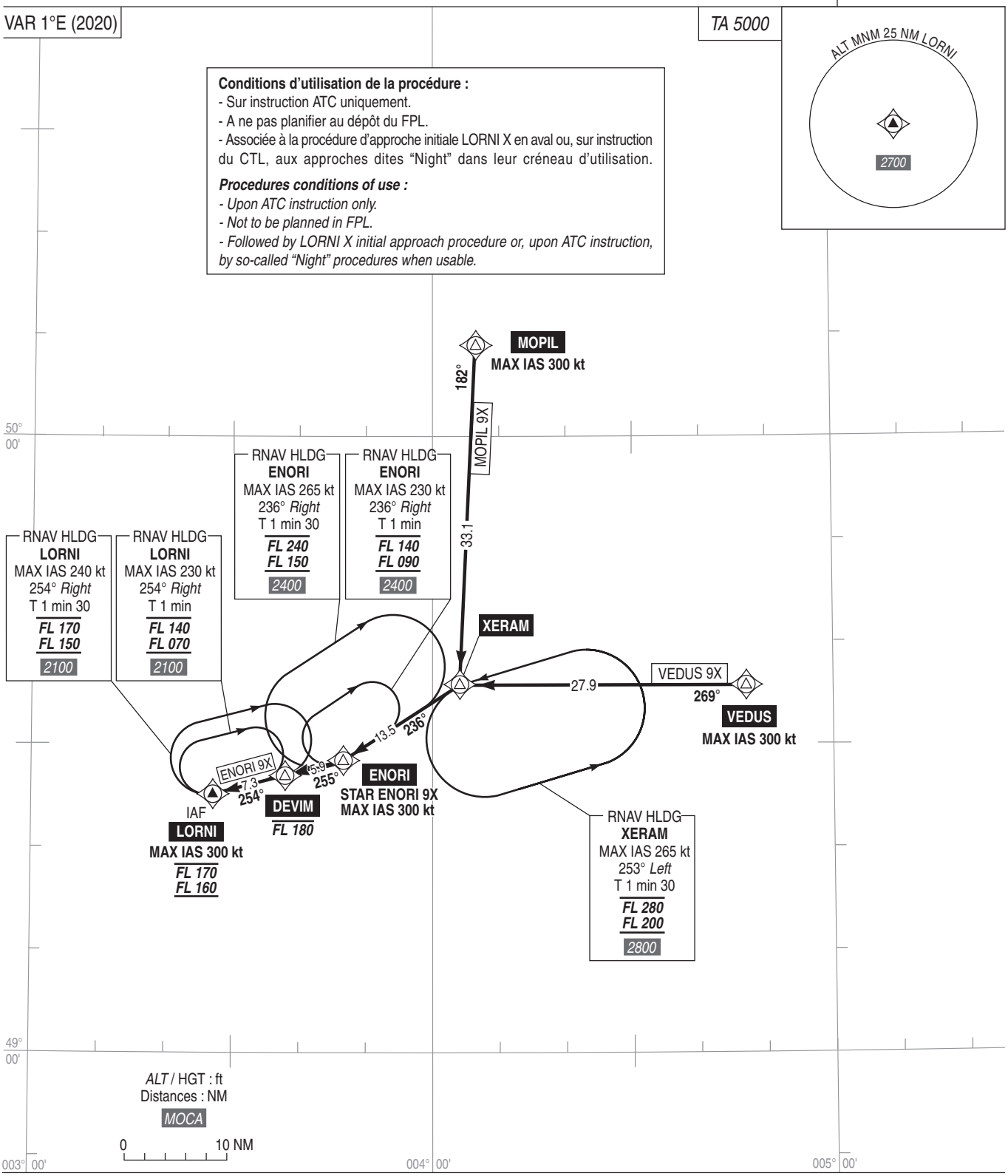
# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Turbofans only*
## RWY 08L - 08R - 09L - 09R
## ENORI - MOPIL - VEDUS (9X)

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

**IAF : LORNI**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

*See STAR instructions AD 2 LFPG.22.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.*


© SIA

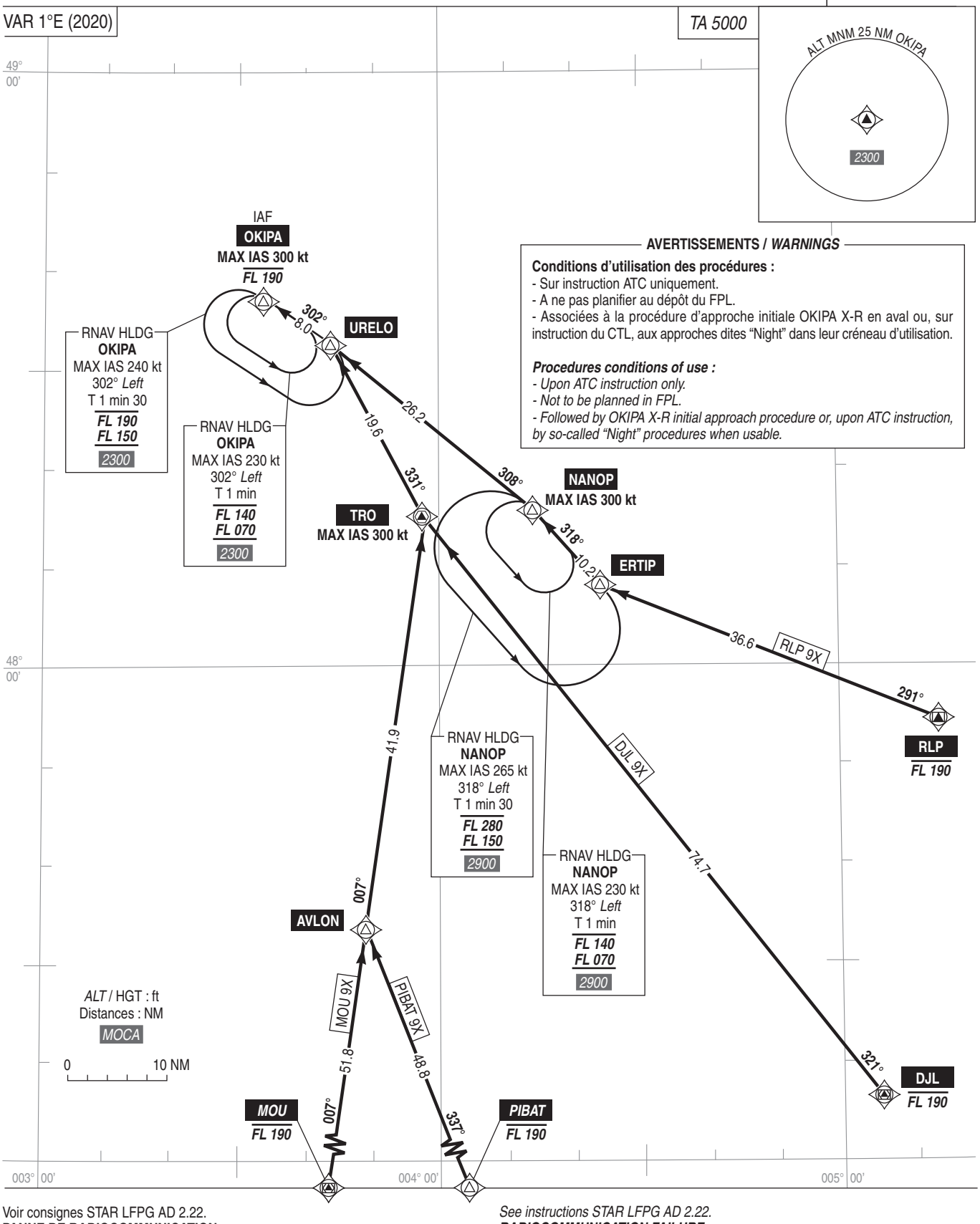
# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Turbofans only*
## RWY 09L - 09R - 08L - 08R
## RLP - DJL - PIBAT - MOU (9X)

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

**IAF : OKIPA**

**FREQ :** voir / see AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Conditions d'utilisation des procédures :**
- Sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Associées à la procédure d'approche initiale OKIPA X-R en aval ou, sur instruction du CTL, aux approches dites "Night" dans leur créneau d'utilisation.

***Procedures conditions of use :***
*- Upon ATC instruction only.*
*- Not to be planned in FPL.*
*- Followed by OKIPA X-R initial approach procedure or, upon ATC instruction, by so-called "Night" procedures when usable.*

Voir consignes STAR LFPG AD 2.22.
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR LFPG AD 2.22.

*See instructions STAR LFPG AD 2.22.*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See special instructions STAR described on LFPG AD 2.22.*


© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Hélices / *Turboprops*
## RWY 26L - 26R - 27L - 27R
## BIBAX - LUKIP (9P)

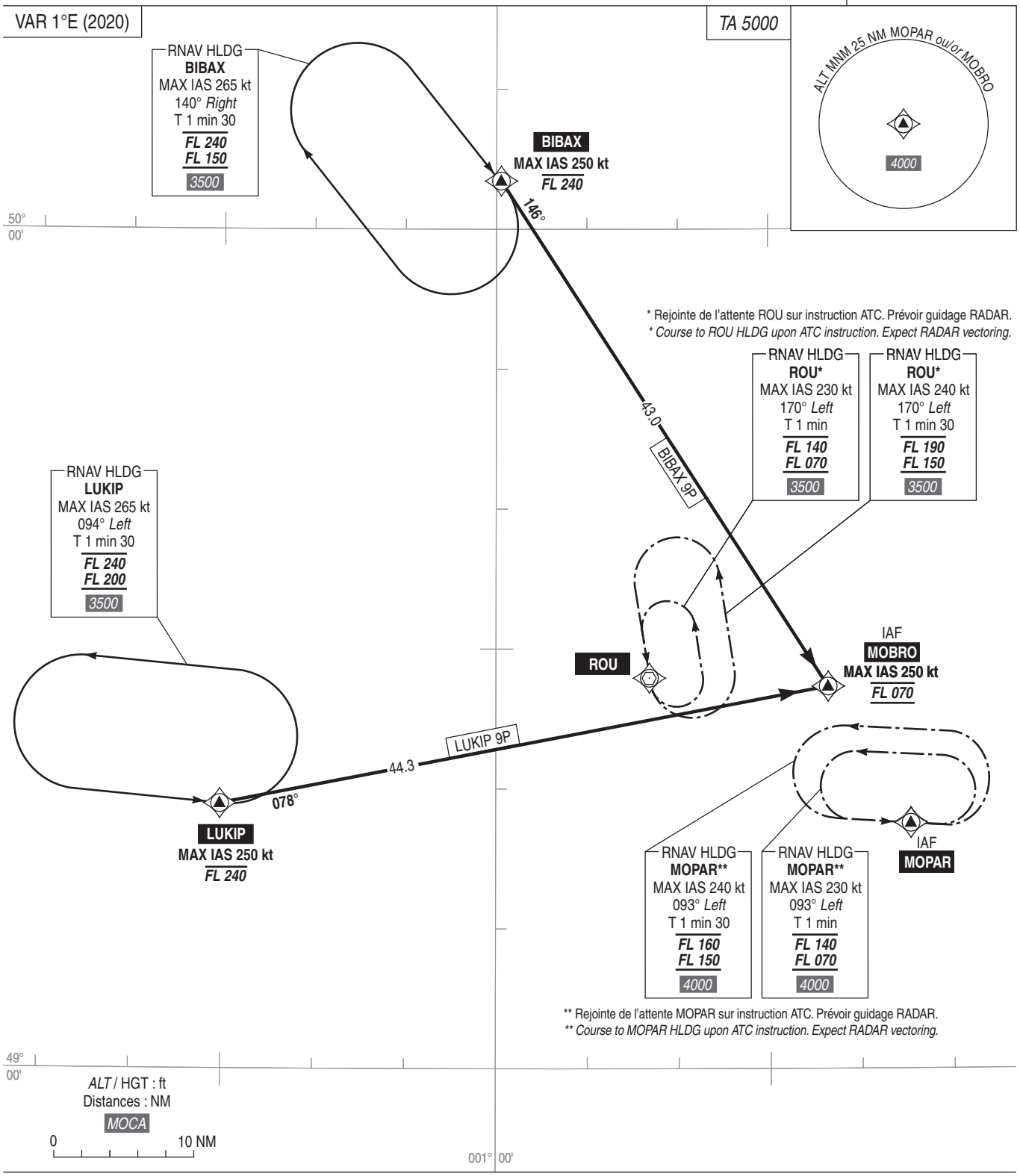
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : MOBRO/MOPAR (1)**

**FREQ :** voir / see AD 2 LFPG COM 01

(1) IAF MOPAR : utilisable si attente prévue / *can be used if holding pattern expected*

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22

*See STAR instructions AD 2 LFPG.22.*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE

## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops* (1)

## RWY 26L - 26R - 27L - 27R

## BIBAX - LUKIP (9W - 9V (2))

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

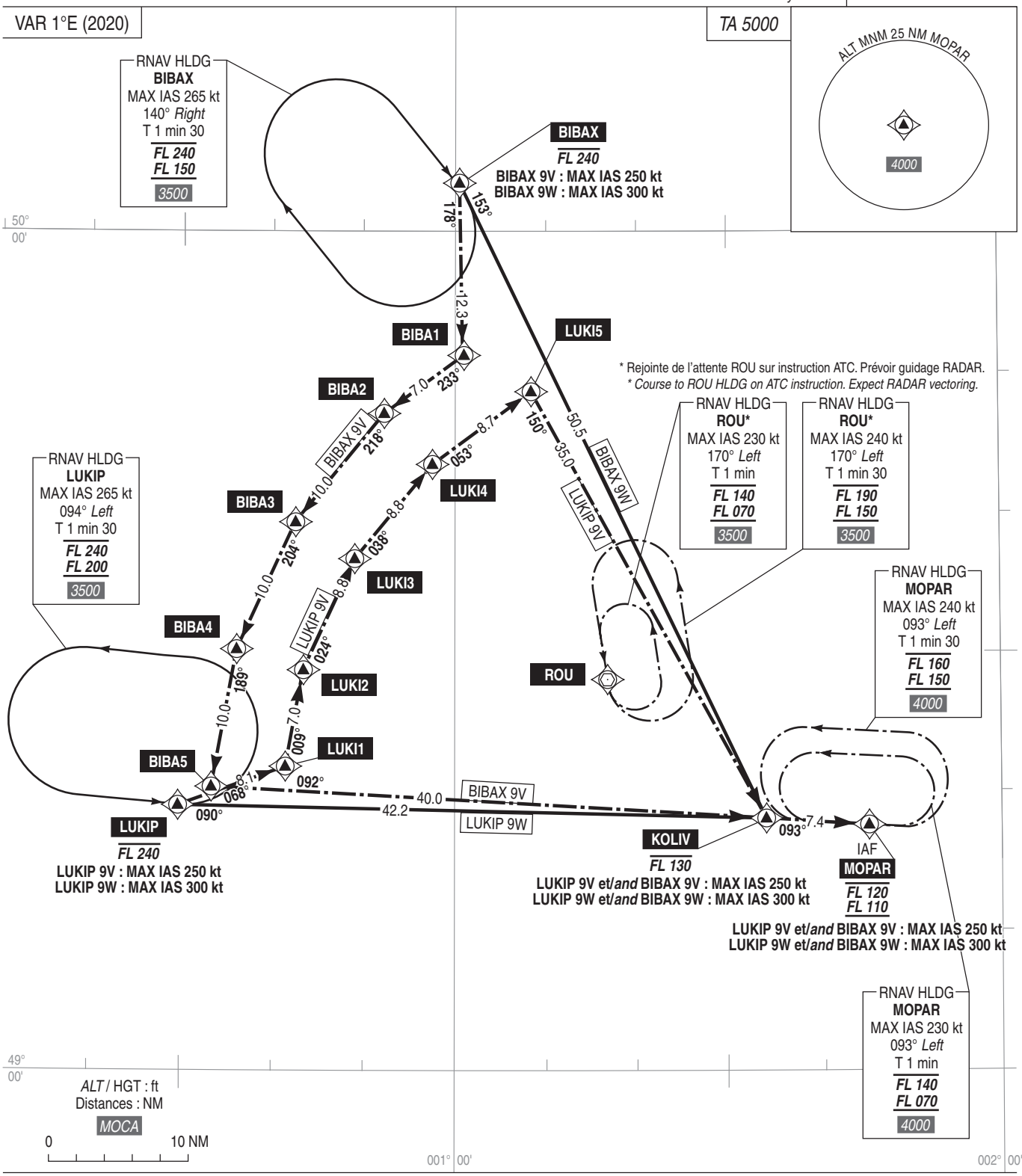
**IAF : MOPAR**

**FREQ :** voir / see AD 2 LFPG COM 01

(1) STAR 9V : sur instruction du CTL pour les hélices / *on ATC instruction for propellers*

(2) BIBAX 9V et/*and* LUKIP 9V : sur instruction ATC uniquement / *on ATC instruction only*

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

*See instructions STAR AD 2 LFPG.22.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.*



© SIA

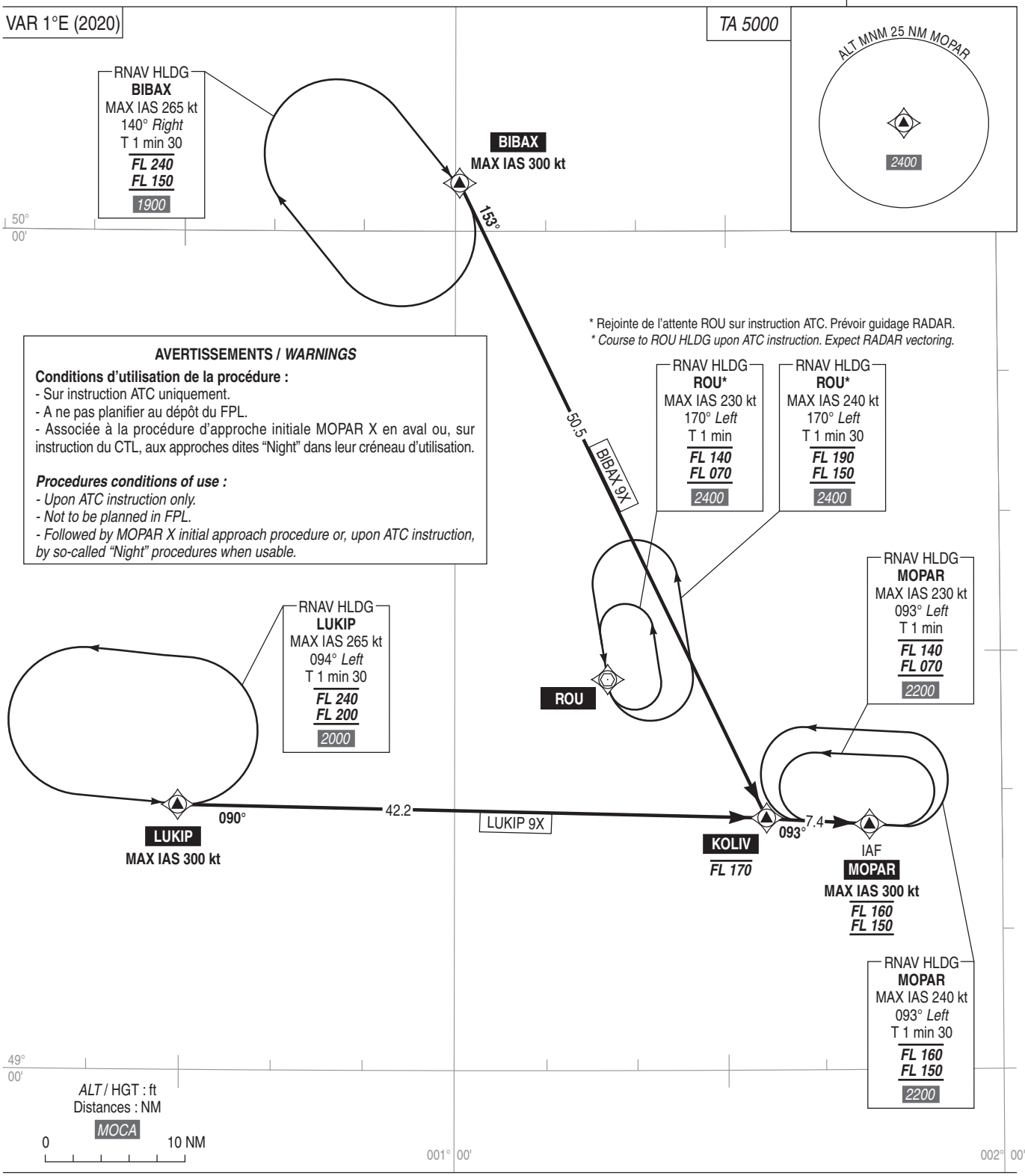
# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Turbofans only*
## RWY 26L - 26R - 27L - 27R
## BIBAX - LUKIP (9X)

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

**IAF : MOPAR**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

*See instructions STAR AD 2 LFPG.22.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE

## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 27L - 27R - 26L - 26R (9W - 9P)

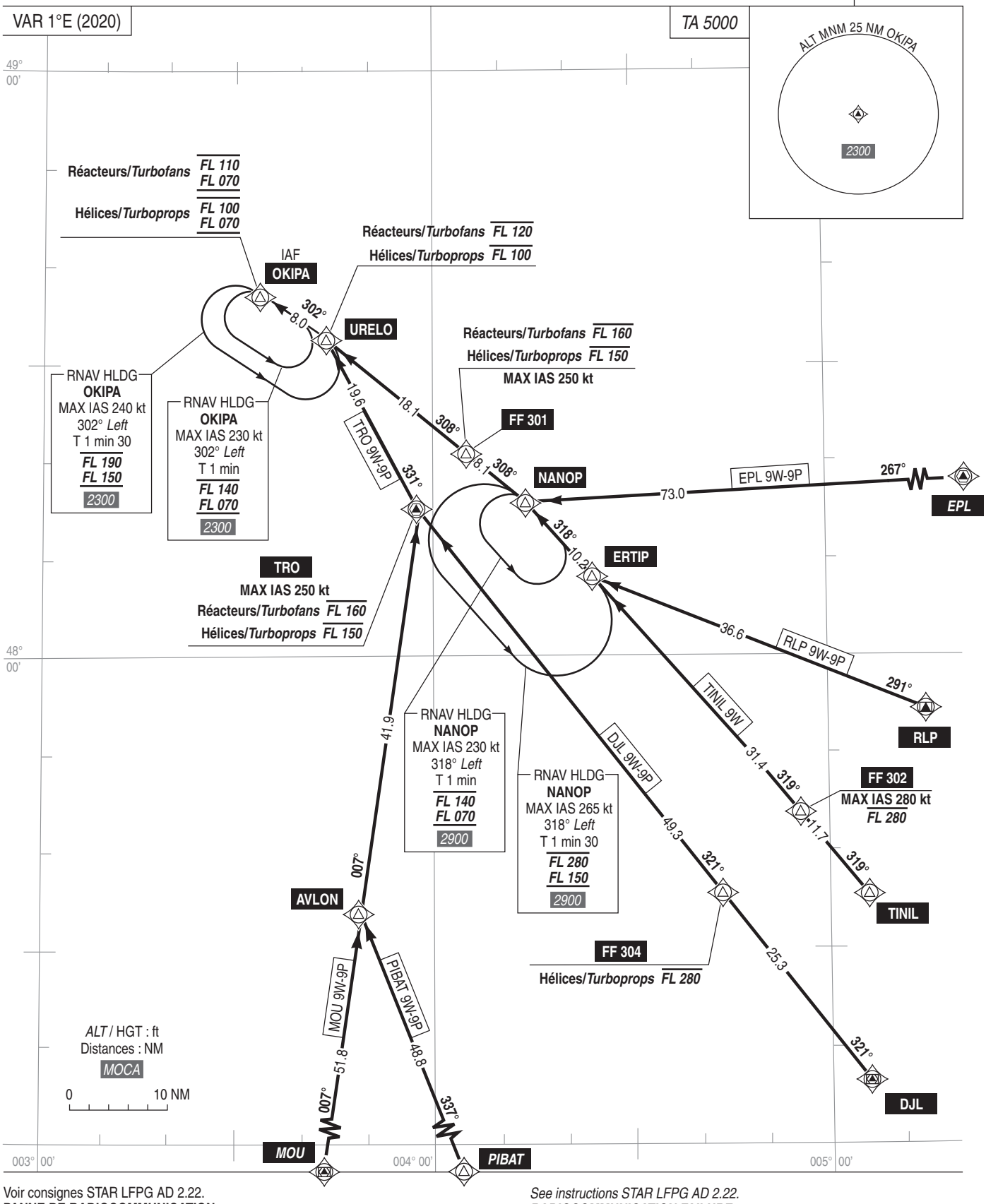
## EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU - TRO

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

**IAF : OKIPA**

**RNAV 1**

**FREQ :** voir/see AD 2 LFPG COM 01




Voir consignes STAR LFPG AD 2.22.
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR LFPG AD 2.22.

*See instructions STAR LFPG AD 2.22.*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE*** *:*
*See special instructions STAR described on LFPG AD 2.22.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE

## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY 26L - 26R - 27L - 27R (9W - 9P)

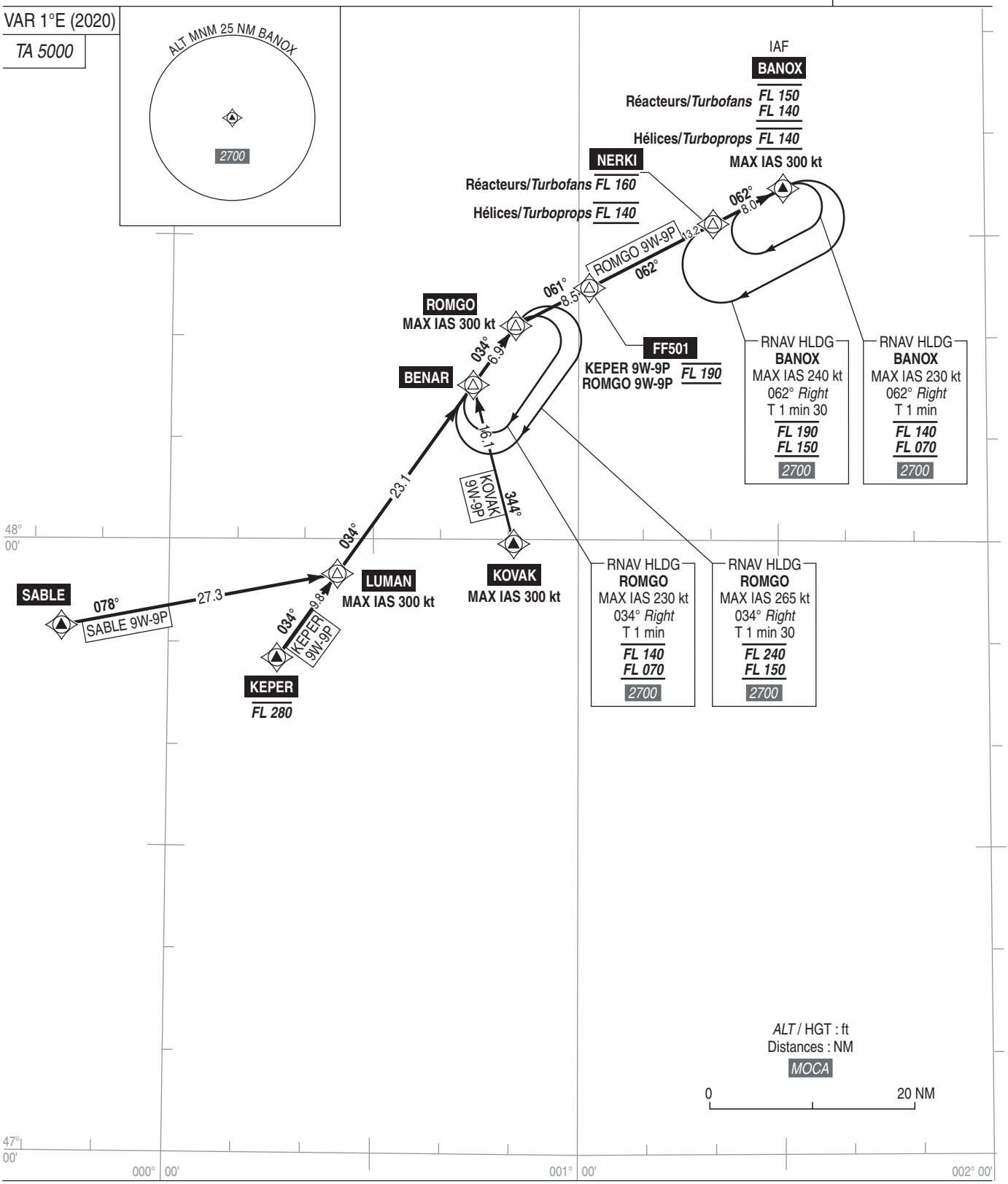
## KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

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

**IAF : BANOX**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

*See instructions STAR AD 2 LFPG.22.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE** :*

*See STAR special instructions described in AD 2 LFPG.22.*


© SIA

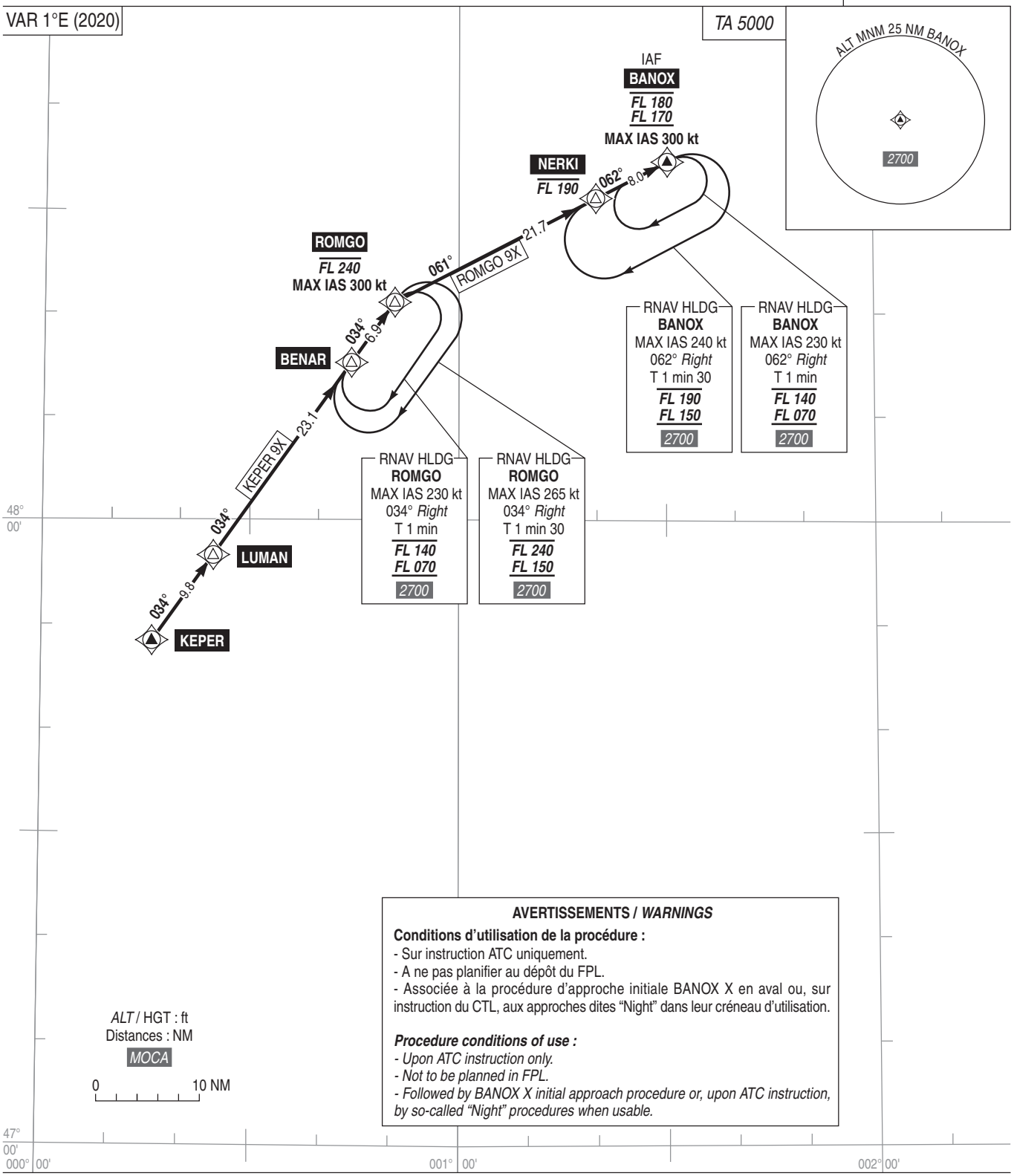
# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Turbofans only*
## RWY 26L - 26R - 27L - 27R
## KEPER - ROMGO (9X)

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

**IAF : BANOX**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Conditions d'utilisation de la procédure :**
- Sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Associée à la procédure d'approche initiale BANOX X en aval ou, sur instruction du CTL, aux approches dites "Night" dans leur créneau d'utilisation.

***Procedure conditions of use :***
*- Upon ATC instruction only.*
*- Not to be planned in FPL.*
*- Followed by BANOX X initial approach procedure or, upon ATC instruction, by so-called "Night" procedures when usable.*

Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

*See instructions STAR AD 2 LFPG.22.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE*** *:*
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22*


© **SIA**

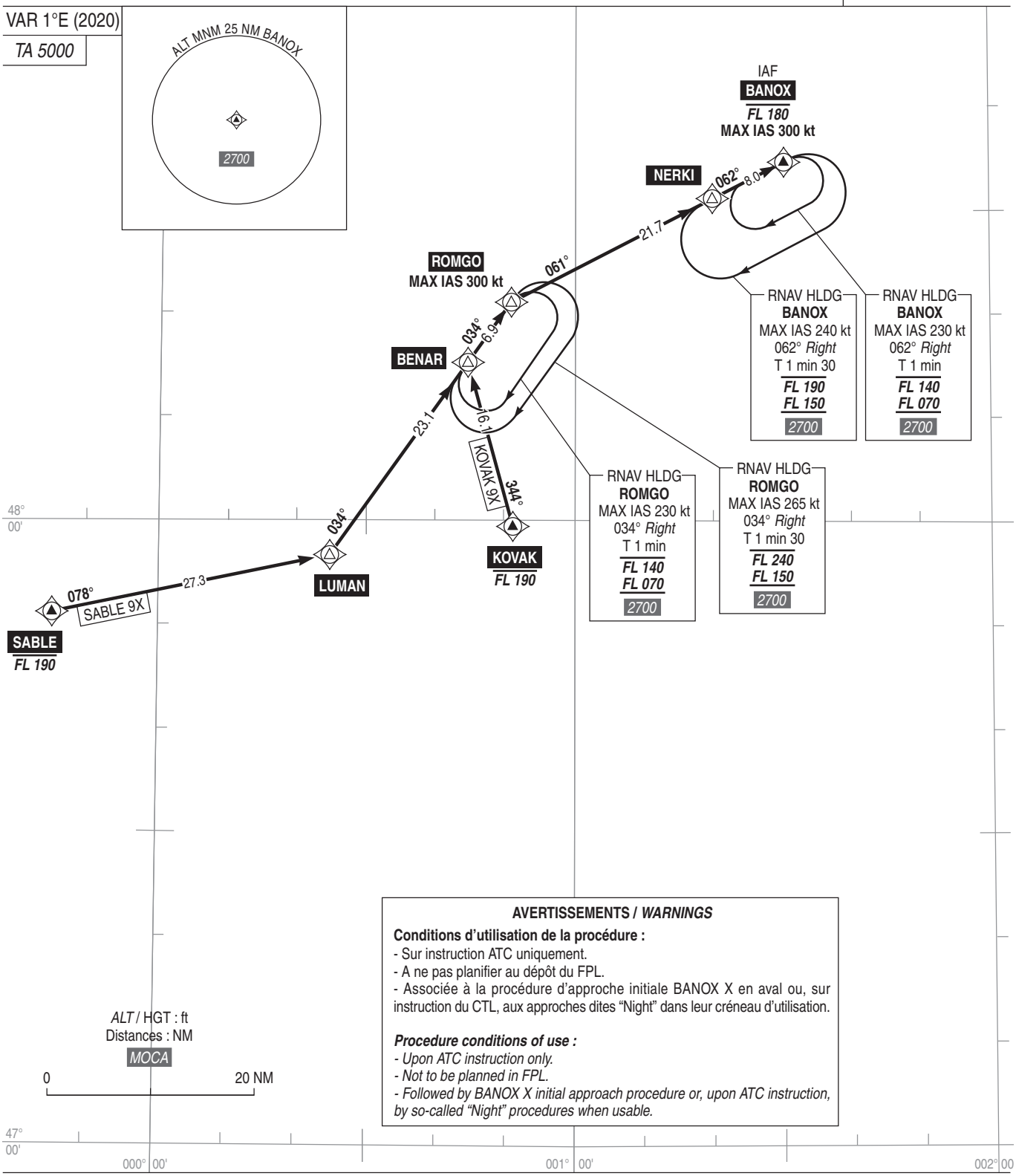
# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Turbofans only*
## RWY 26L - 26R - 27L - 27R
## KOVAK - SABLE (9X)

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

**IAF : BANOX**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Conditions d'utilisation de la procédure :**
- Sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Associée à la procédure d'approche initiale BANOX X en aval ou, sur instruction du CTL, aux approches dites "Night" dans leur créneau d'utilisation.

***Procedure conditions of use :***
*- Upon ATC instruction only.*
*- Not to be planned in FPL.*
*- Followed by BANOX X initial approach procedure or, upon ATC instruction, by so-called "Night" procedures when usable.*

Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

*See instructions STAR AD 2 LFPG.22.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE*** *:*
*See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22*


© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 26L - 26R - 27L - 27R
## ENORI - MATIX - MOPIL - VEDUS (9W - 9J)

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

**IAF : LORNI / VEBEK**

**FREQ :** voir/see AD 2 LFPG COM 01

Sur instruction ATC / *Upon ATC instruction*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*

ALT MNM 25 NM LORNI / VEBEK
2700

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
STAR sur instruction MATIX 9J, MOPIL 9J, ENORI 9J et VEDUS 9J à VEBEK
*FL110* MAX à VEBEK sur instruction ATC
*STAR upon ATC instruction MATIX 9J, MOPIL 9J, ENORI 9J and VEDUS 9J to VEBEK*
*FL110 MAX at VEBEK upon ATC instruction*

**HLDG LORNI**
RNAV HLDG **LORNI** MAX IAS 230 kt 254° *Right* T 1 min ***FL 140 FL 070*** 2100
RNAV HLDG **LORNI** MAX IAS 240 kt 254° *Right* T 1 min 30 ***FL 170 FL 150*** 2100
**LORNI**

**HLDG ENORI**
RNAV HLDG **ENORI** MAX IAS 230 kt 236° *Right* T 1 min ***FL 140 FL 090*** 2400
RNAV HLDG **ENORI** MAX IAS 265 kt 236° *Right* T 1 min 30 ***FL 240 FL 150*** 2400
**ENORI**

**MATIX** MAX IAS 280 kt
**MOPIL** MAX IAS 280 kt ***FL 260***
**XERAM**
RNAV HLDG **XERAM** MAX IAS 265 kt 253° *Left* T 1 min 30 ***FL 280 FL 200*** 2800
**VAKOS**
**VEDUS** MAX IAS 280 kt ***FL 260***
VEDUS 9W-9J 269°

173° MATIX 9W-9J 31.9
182° MOPIL 9W-9J 33.1
27.9
236° 10.5

**ENORI** ENORI 9W-9J : MAX IAS 260 kt

IAF **LORNI** MAX IAS 250 kt ***FL 130 FL 070***
ENORI 9W 5.9 255° 7.3 254°
214° 22.0 216° 24.8 196° 12.9
ENORI 9J MATIX 9J VEDUS 9J MOPIL 9J

**DEVIM** MAX IAS 250 kt ***FL 130***

IAF **VEBEK** MAX IAS 250 kt ***FL 110 FL 080***

**CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9W**
***STAR 9W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Exécuter ou rejoindre la STAR publiée. MAX IAS 280 kt.
Se présenter à LORNI au **plus bas** du dernier FL collationné ou du FL 170.
Attendre à LORNI en se conformant aux consignes STAR AD 2 LFPG.22.
*Follow or join published STAR. MAX IAS 280 kt. Proceed to LORNI at the* ***lowest*** *level between the last acknowledged level and FL 170.*
*Hold at LORNI complying with instructions of STAR AD 2 LFPG.22.*

**CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9J**
***STAR 9J RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Exécuter ou rejoindre la STAR publiée.
MAX IAS 280 kt. Se présenter à VEBEK au FL 110.
Se conformer aux consignes STAR AD 2 LFPG.22.
*Follow or join published STAR.*
*MAX IAS 280 kt. Proceed to VEBEK at FL 110.*
*Comply with STAR instructions of AD 2 LFPG.22.*

50° 00' | 49° 00'
003° 00' | 004° 00' | 005° 00'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 10 NM

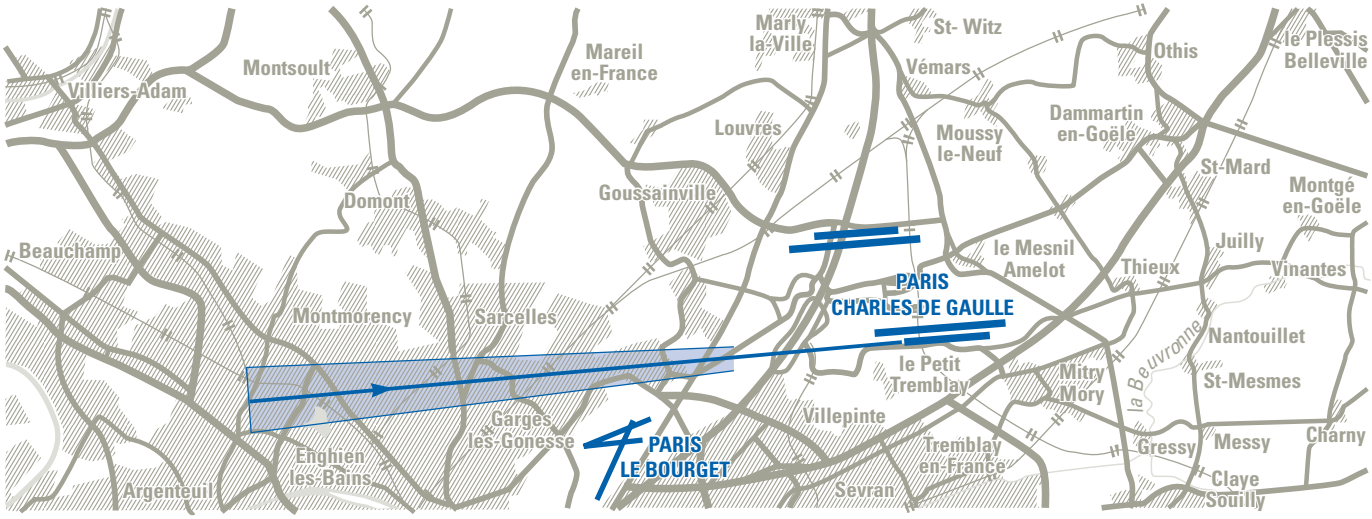
Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

*See STAR instructions AD 2 LFPG.22.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# ARRIVEES ILS RWY 08R




**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 08R**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E - 2. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E
3. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E - 4. 48°58'01.51"N, 002°16'10.03"E
5. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 3500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E - 7. 48°59'36.72"N, 002°32'17.82"E
8. 48°59'21.79"N, 002°32'19.68"E - 9. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E
10. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 3500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

***Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 08R***

*a1) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E - 2. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E*
*3. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E - 4. 48°58'01.51"N, 002°16'10.03"E*
*5. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E*

*b1) Vertical limits : the lower limit is set to 3500 ft AMSL.*

*c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*

*and,*

*a2) Lateral limits : broken line joining the points :*

*6. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E - 7. 48°59'36.72"N, 002°32'17.82"E*
*8. 48°59'21.79"N, 002°32'19.68"E - 9. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E*
*10. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E*

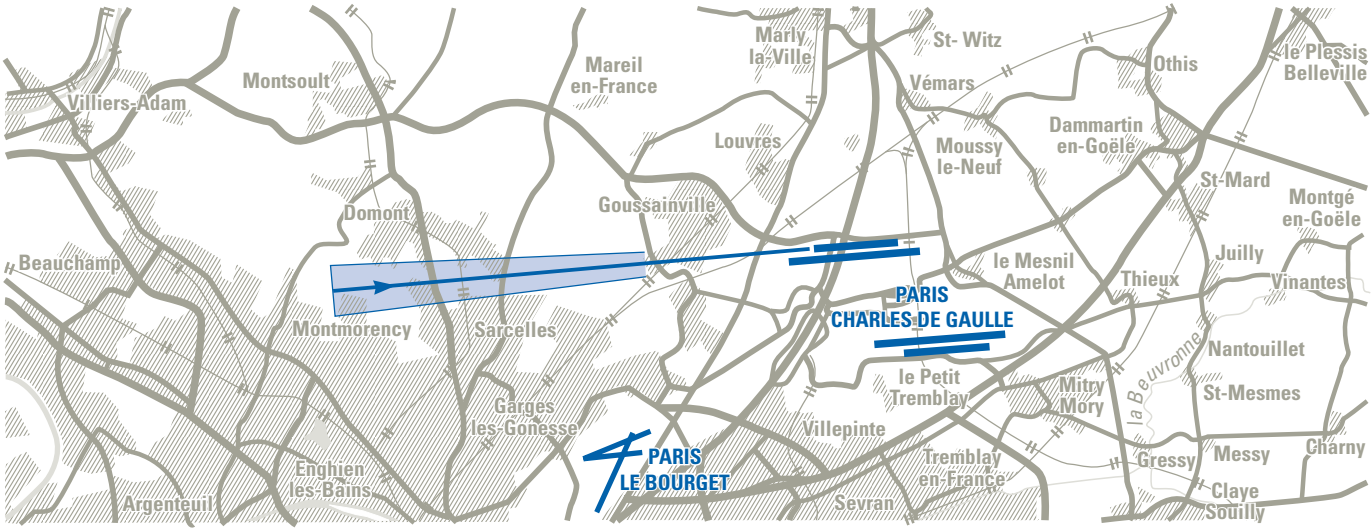
*b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 3500 ft AMSL down to the runway threshold.*

*c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# ARRIVEES ILS RWY 09L




## Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 09L

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E - 2. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E
3. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E - 4. 49°00'19.01"N, 002°18'23.95"E
5. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E - 7. 49°01'31.63"N, 002°29'59.20"E
8. 49°01'16.69"N, 002°30'01.06"E - 9. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E
10. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

## *Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 09L*

*a1) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E - 2. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E*
*3. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E - 4. 49°00'19.01"N, 002°18'23.95"E*
*5. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E*

*b1) Vertical limits : the lower limit is set to 2500 ft AMSL.*

*c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*

*and,*

*a2) Lateral limits : broken line joining the points :*

*6. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E - 7. 49°01'31.63"N, 002°29'59.20"E*
*8. 49°01'16.69"N, 002°30'01.06"E - 9. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E*
*10. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E*

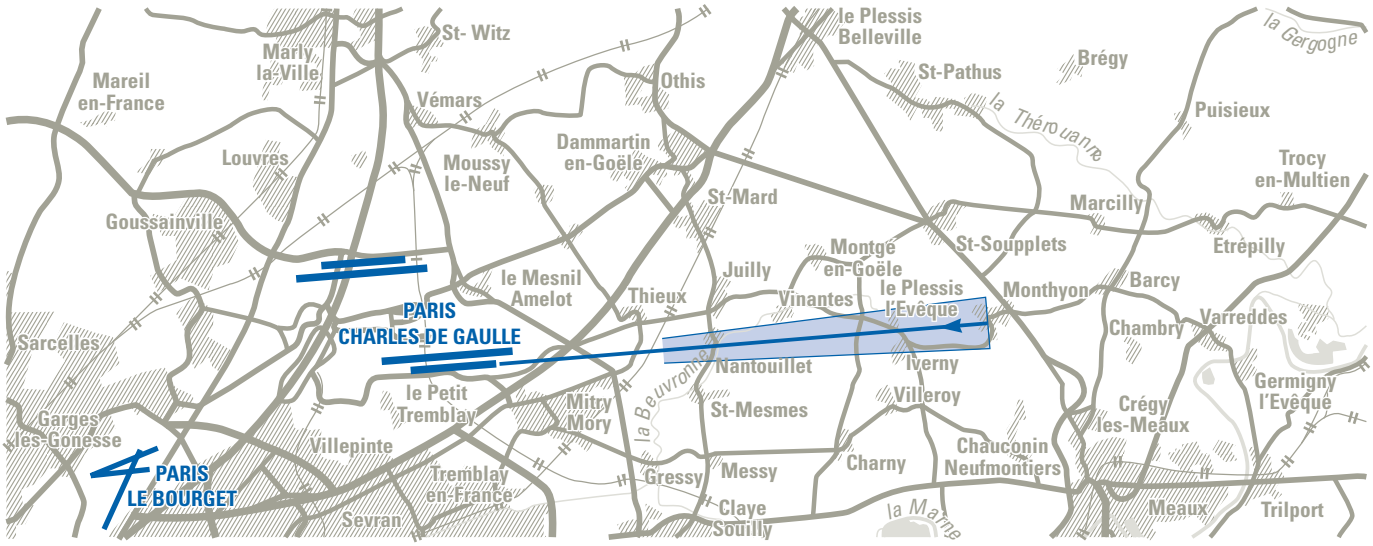
*b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 2500 ft AMSL down to the runway threshold.*

*c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# ARRIVEES ILS RWY 26L




## Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 26L

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E - 2. 49°00'51.14"N, 002°49'31.39"E
3. 48°59'56.25"N, 002°49'37.90"E - 4. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E
5. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E - 7. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E
8. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E - 9. 48°59'38.42"N, 002°37'31.28"E
10. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

## *Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 26L*

*a1) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E - 2. 49°00'51.14"N, 002°49'31.39"E*
*3. 48°59'56.25"N, 002°49'37.90"E - 4. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E*
*5. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E*

*b1) Vertical limits : the lower limit is set to 2500 ft AMSL.*

*c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*

*and,*

*a2) Lateral limits : broken line joining the points :*

*6. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E - 7. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E*
*8. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E - 9. 48°59'38.42"N, 002°37'31.28"E*
*10. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E*

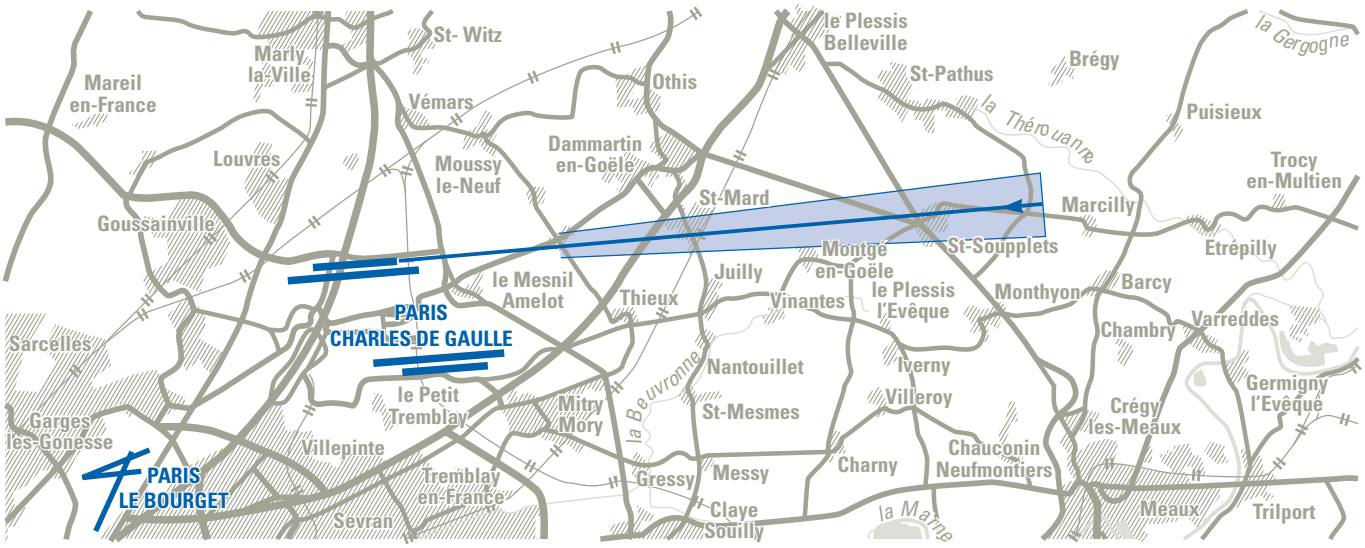
*b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 2500 ft AMSL down to the runway threshold.*

*c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.*



© SIA

# PARIS CHARLES DE GAULLE
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# ARRIVEES ILS RWY 27R




## Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 27R

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E - 2. 49°03'05.75"N, 002°51'15.32"E
3. 49°01'57.06"N, 002°51'23.43"E - 4. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E
5. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 3500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E - 7. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E
8. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E - 9. 49°01'33.02"N, 002°35'05.15"E
10. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 3500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

## *Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 27R*

*a1) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E - 2. 49°03'05.75"N, 002°51'15.32"E*
*3. 49°01'57.06"N, 002°51'23.43"E - 4. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E*
*5. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E*

*b1) Vertical limits : the lower limit is set to 3500 ft AMSL.*

*c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*

*and,*

*a2) Lateral limits : broken line joining the points :*

*6. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E - 7. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E*
*8. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E - 9. 49°01'33.02"N, 002°35'05.15"E*
*10. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E*

*b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 3500 ft AMSL down to the runway threshold.*

*c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

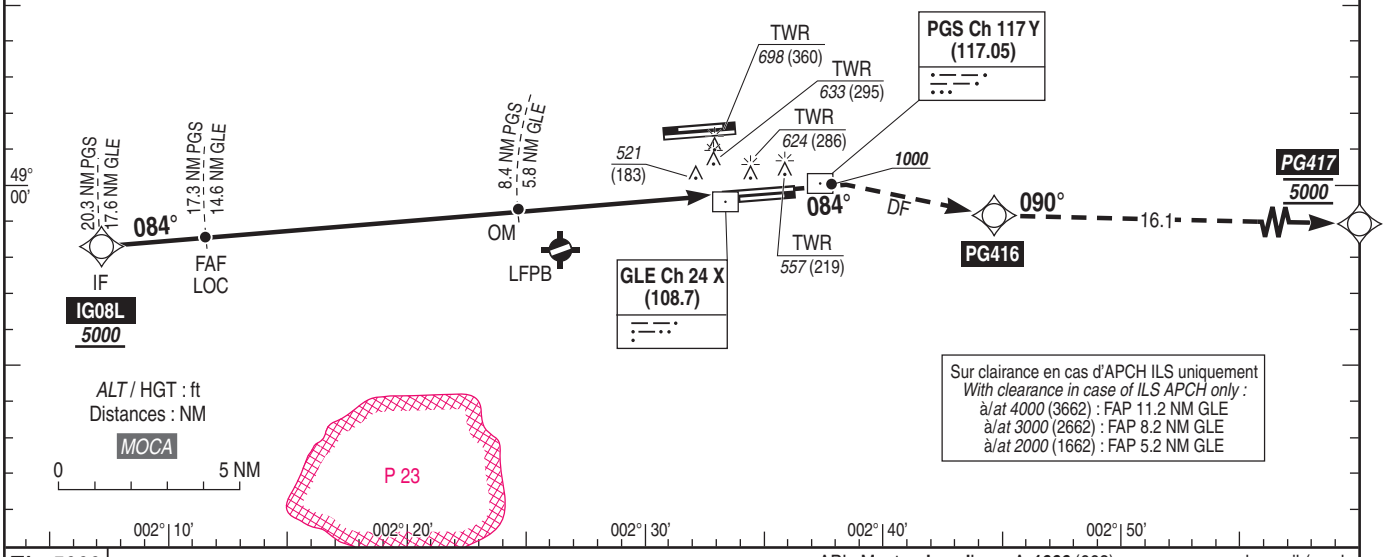
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***THR : 338 (13 hPa)***

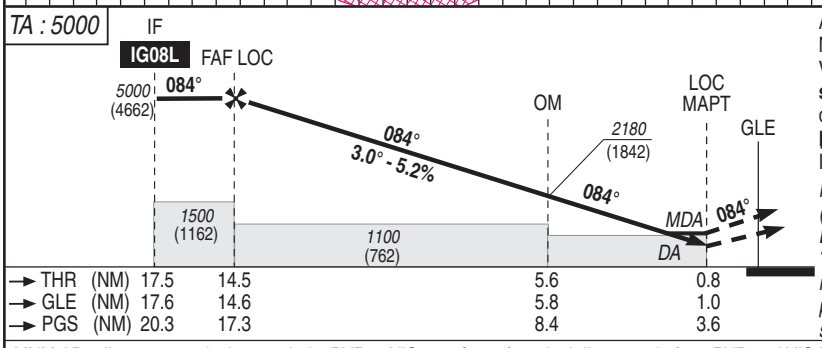
*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 08L

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS-DME GLE 108.7** RDH : 57 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**DME requis /** ***required***
APCH : RWY 08L homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
**Approches simultanées** avec RWY 09L ou 09R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 09L or 09R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG08L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG08L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG08L.
***Interception of RWY extended centreline :***
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG08L in the navigation system in case of use by control, and strictly comply with control instruction for axis interception with heading or direct-to IG08L. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct instruction to IG08L.
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (662) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, direct vers **PG416**. Vers **PG417**, en montée vers ***5000*** (4662). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG417,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.
*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(662) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, direct to* ***PG416****. To* ***PG417****, climbing up to* ***5000*** *(4662).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG417****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL/*Circling* (2) 08L → 08R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 (1) | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 138 | 49 | ***740*** (400) | 1100 | 400 | ***980*** (640) | 3000 |
| B | | | 147 | 60 | ***770*** (430) | 1300 | 424 | ***980*** (640) | 3000 |
| C | ***540*** (200) | 550 | 161 | 73 | ***790*** (450) | 1400 | 447 | ***1230*** (890) | 3700 |
| D | | | 173 | 86 | ***810*** (470) | 1500 | 467 | ***1230*** (890) | 4300 |
| DL | | | 175 | 87 | - | | | - | |

| **DME GLE** NM | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***4790*** (4452) | ***4470*** (4132) | ***4150*** (3812) | ***3840*** (3502) | ***3520*** (3182) | ***3200*** (2862) |
| **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***2880*** (2542) | ***2560*** (2222) | ***2240*** (1902) | ***1930*** (1592) | ***1610*** (1272) | ***1290*** (952) | ***970*** (632) |

Observations /*Remarks* : (1) Base OCH / *OCH Base* : NIL
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - THR | 14.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 12 min 24 | 10 min 12 | 8 min 41 | 7 min 33 | 6 min 40 | 5 min 25 | 4 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***THR : 338 (13 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

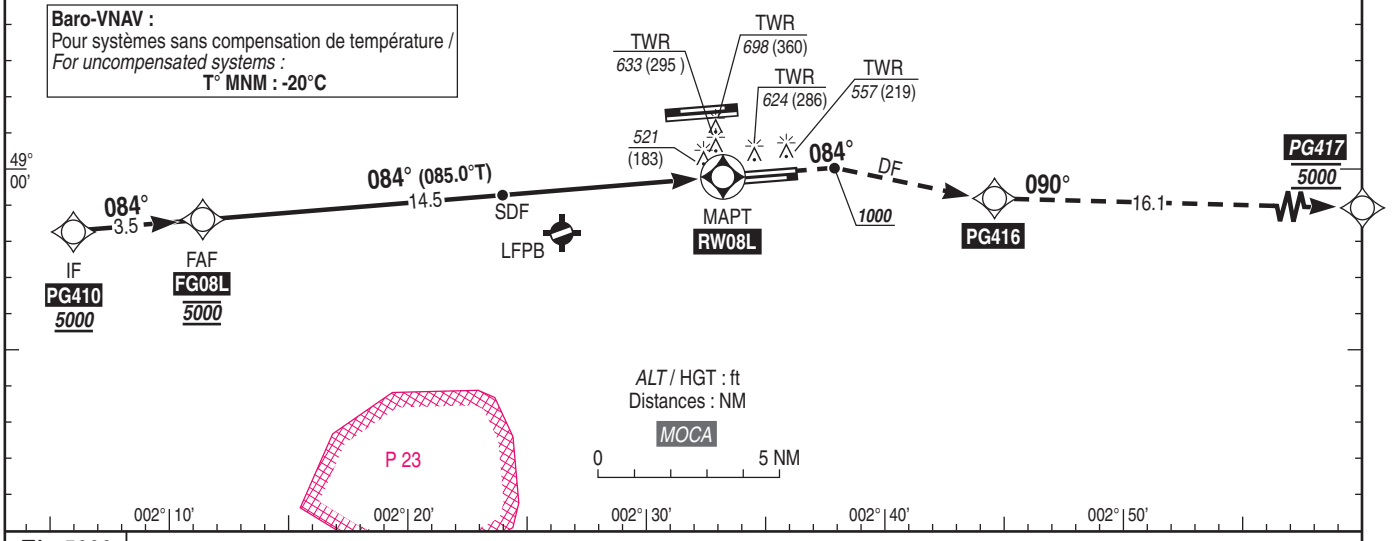
*FNA* **RNP** RWY 08L

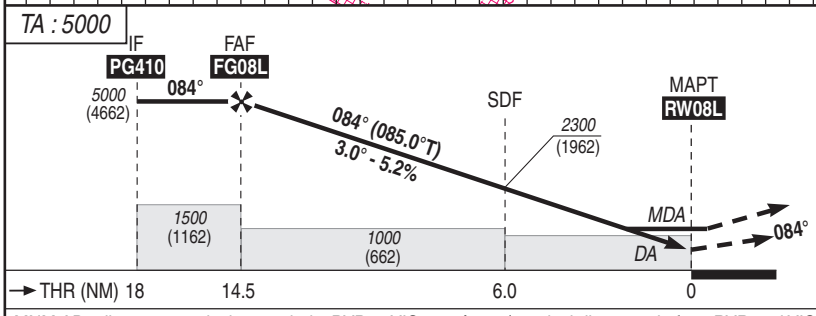
| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 57477**<br>**E 08 A**<br>TCH : 57 | VAR<br>1°E<br>(2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*
**Approches simultanées** avec RWY 09L ou 09R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 09L or 09R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG410 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG410 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en directe PG410). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG410.
***Interception of RWY extended centreline :***
*Expect radar vectoring or direct-to PG410 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.*
*Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG410 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG410).*
*Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG410 instruction.*
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*
**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*

**Baro-VNAV :**
Pour systèmes sans compensation de température /
*For uncompensated systems :*
**T° MNM : -20°C**




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (662) ou au passage de **RW08L**, au plus tardif des deux, direct vers **PG416**. Vers **PG417**, en montée vers ***5000*** (4662). **Ne pas tourner avant RW08L**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG417,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(662) or passing* ***RW08L****, whichever the later, direct to* ***PG416****. To* ***PG417****, climbing up to* ***5000*** *(4662).* ***Do not turn before RW08L****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG417****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 08L →08R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***540*** (200) | 550 | 138 | ***770*** (430) | 1300 | 333 | ***770*** (430) | 1300 | 428 | ***980*** (640) | 3000 |
| B | | | 147 | | | 346 | | | | ***980*** (640) | 3000 |
| C | | | 161 | | | 334 | | | | ***1230*** (890) | 3700 |
| D | | | 173 | | | 344 | | | | ***1230*** (890) | 4300 |
| DL | | | 175 | | | - | | | | | |

| **DIST RW08L** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **14** | **13** | **12** | **11** | **10** | **9** |
| ***ALT*** (HGT) | ***4850*** (4512) | ***4530*** (4192) | ***4220*** (3882) | ***3900*** (3562) | ***3580*** (3242) | ***3260*** (2922) |
| **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***2940*** (2602) | ***2620*** (2282) | ***2310*** (1972) | ***1990*** (1652) | ***1670*** (1332) | ***1350*** (1012) | ***1030*** (692) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes AD 2 LFPG.20 / *Circling : see instructions AD 2 LFPG.20.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* ENR 1.5.

| FAF - THR | 14.5 NM | 70 kt<br>12 min 24 | 85 kt<br>10 min 12 | 100 kt<br>8 min 41 | 115 kt<br>7 min 33 | 130 kt<br>6 min 40 | 160 kt<br>5 min 25 | 185 kt<br>4 min 41 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT BANOX 3Q RWY 08R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1** | VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

ARP LFPG

2500

ALT MNM 25 NM BANOX

BANOX

2700

**DME requis /*required***

**Restrictions d'utilisation**
***Restrictions for use***
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

*This "NIGHT" procedure :*
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
*- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time),*
*Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.*

49° 30'

49° 00'

48° 30'

001° 30'

002° 00'

002° 30'

LFPT

IF
**IG08R**
***5000***
**MAX IAS 185 kt**

Vers/*To* ILS/LOC 08R

LFPB

CGN Ch 100 Y (115.35)

**PGS Ch 117 Y (117.05)**

LFOE

**PG 556**

045°

7.9

16.2

061°

P 23

**SUBOX**
***FL 090***

LFPV

LFPN

LFPO

IAF
**BANOX**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 110***
***FL 090***

025°

BANOX 3Q

11.7

LFPM

**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
*Levels and speeds on "NIGHT" approaches*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3

**- Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL.**
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.

***- Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 230 kt
062° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2700

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 240 kt
062° *Right*
T 1 min 30
***FL 190***
***FL 150***
2700

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

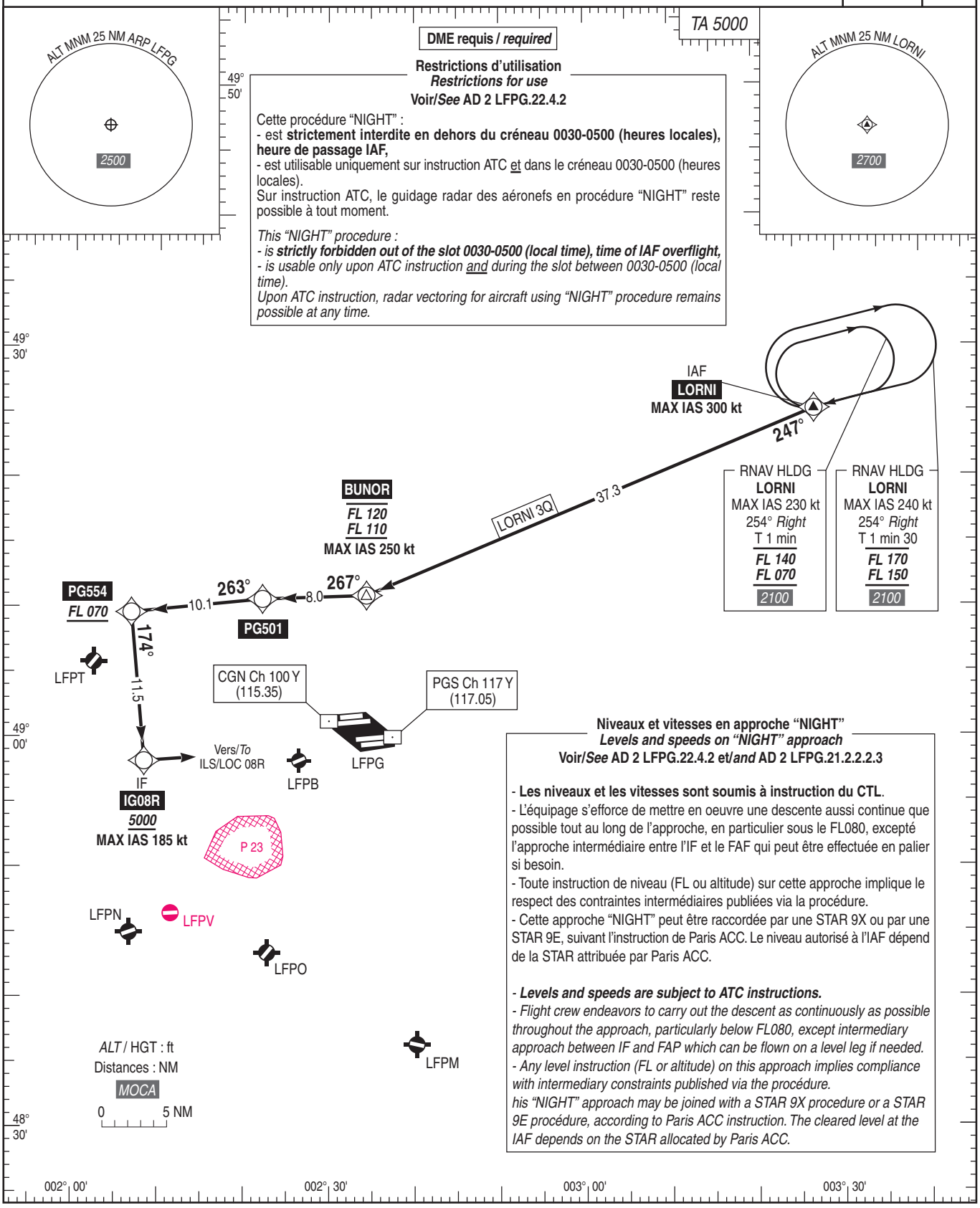
CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT LORNI 3Q RWY 08R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT MOPAR 3Q RWY 08R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1** | VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
ARP LFPG
2500

ALT MNM 25 NM MOPAR
MOPAR
2400

**DME requis / *required***

**Restrictions d'utilisation**
*Restrictions for use*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

*This "NIGHT" procedure :*
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
*- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time), Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.*

RNAV HLDG
**MOPAR**
MAX IAS 230 kt
093° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2200

RNAV HLDG
**MOPAR**
MAX IAS 240 kt
093° *Left*
T 1 min 30
***FL 160***
***FL 150***
2200

IAF
**MOPAR**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 100***
***FL 080***

155° MOPAR 3Q 8.0

**PG 527**

155° 11.2

103° 7.6

**PG 552**
***FL 070***

IF
**IG08R**
***5000***
**MAX IAS 185 kt**

Vers/*To* ILS/LOC 08R

LFPT

CGN Ch 100 Y (115.35)

LFPB

**PGS Ch 117 Y (117.05)**

P 23

LFPO

LFPM

49° 30'
49° 00'
48° 30'

**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
*Levels and speeds on "NIGHT" approach*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3

**- Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL.**
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.

***- Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance*

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

001° 30' 002° 00' 002° 30' 003° 00'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

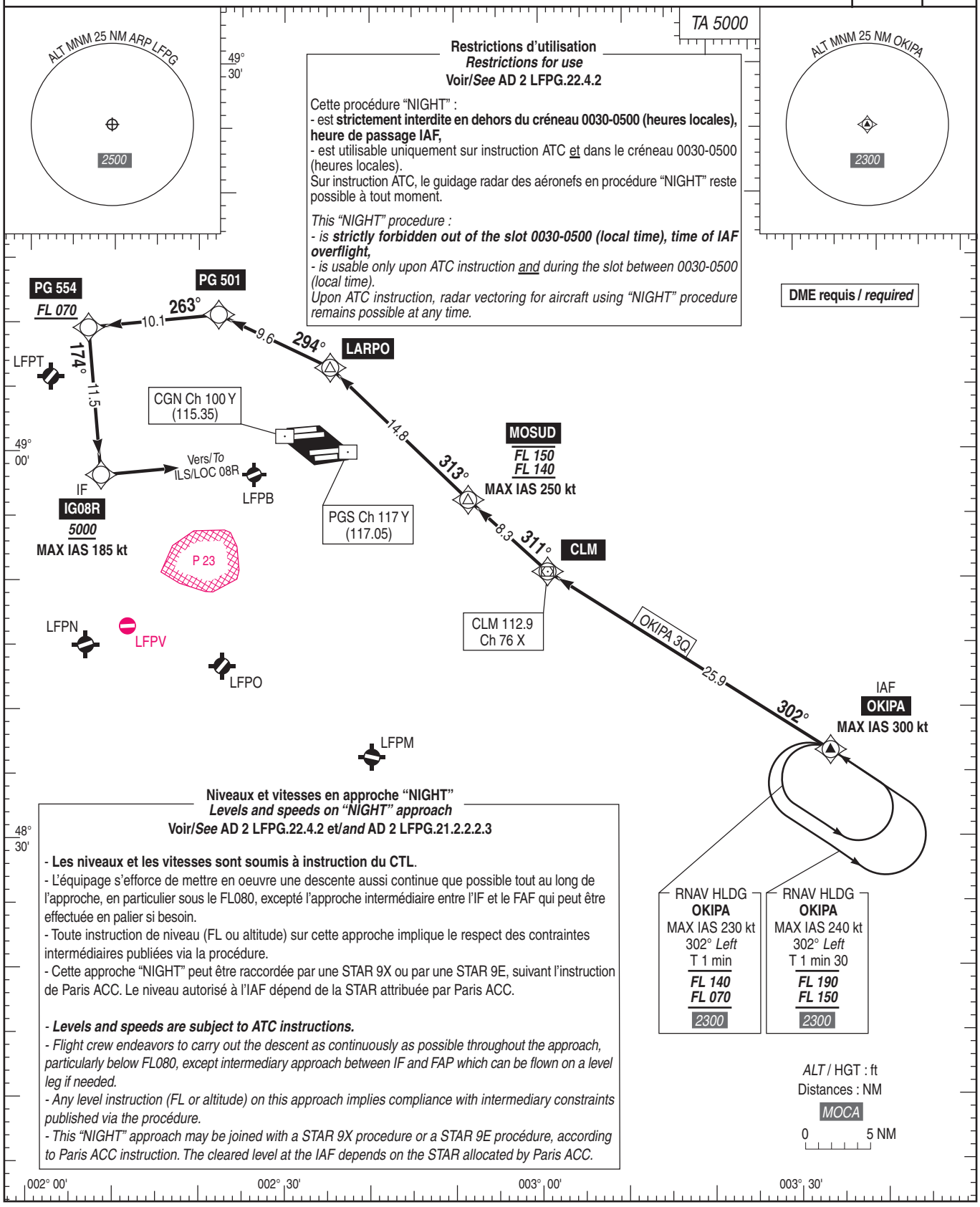
CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT OKIPA 3Q RWY 08R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

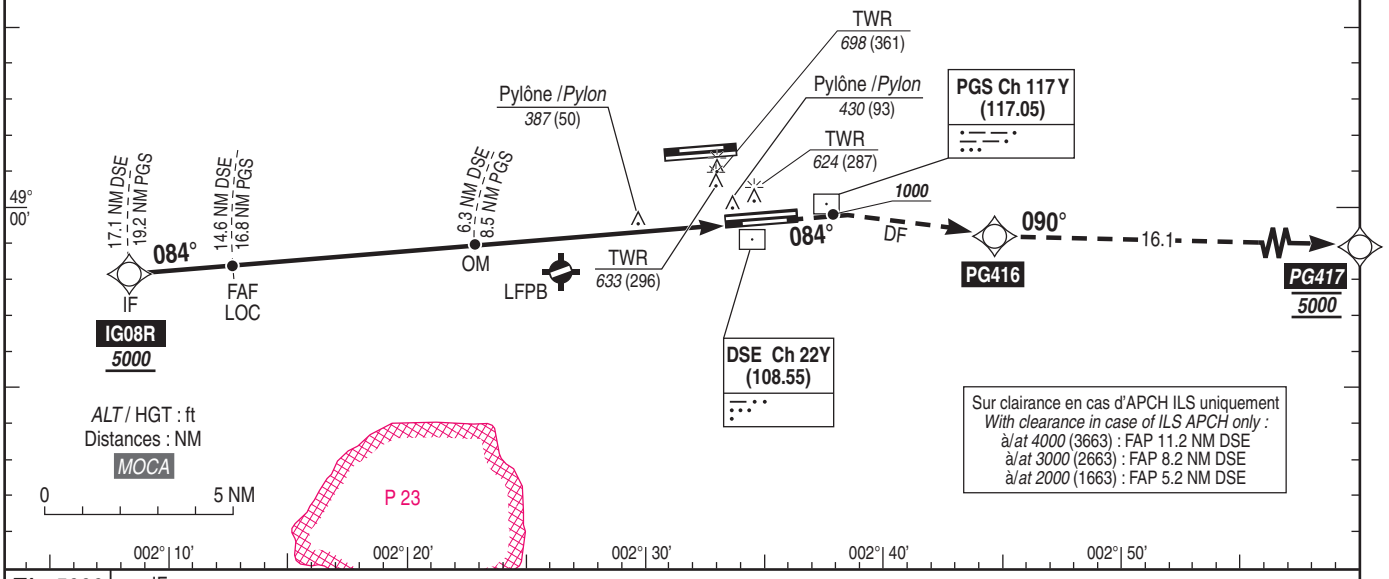
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***THR : 337 (13 hPa)***

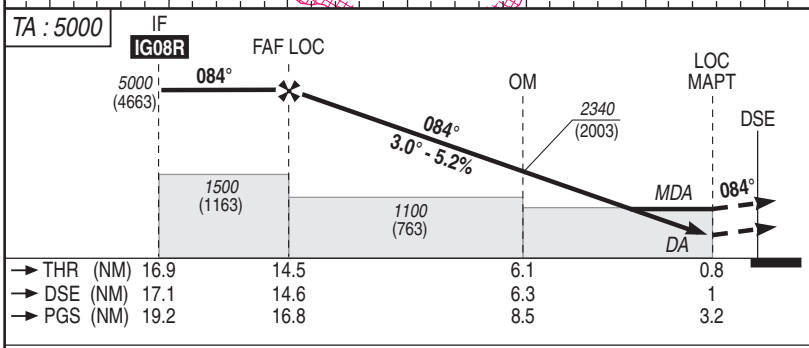
*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 08R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS - DME DSE 108.55** RDH : 54 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**DME requis / *required***
APCH : RWY 08R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
**Approches simultanées** avec RWY 09L ou 09R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 09L or 09R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG08R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG08R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG08R.
***Interception of RWY extended centreline :***
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG08R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception with heading or direct-to IG08R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG08R instruction.
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (663) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, direct vers **PG416**. Vers **PG417**, en montée vers ***5000*** (4663). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG417,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure. *Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(663) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, direct to* ***PG416****. To* ***PG417****, climbing up to* ***5000*** *(4663).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG417****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL/*Circling* (2) 08R → 08L | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 (1) | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | 49 | ***660*** (320) | 750 | 316 | ***980*** (640) | 3000 |
| B | | | 150 | 60 | ***680*** (340) | 800 | 335 | ***980*** (640) | 3000 |
| C | ***540*** (200) | 550 | 165 | 74 | ***700*** (360) | 900 | 358 | ***1230*** (890) | 3700 |
| D | | | 177 | 85 | ***720*** (380) | 1000 | 378 | ***1230*** (890) | 4300 |
| DL | | | 179 | 88 | - | | | | |

| **DME DSE** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **14** | **13** | **12** | **11** | **10** | **9** |
| ***ALT*** | ***4790*** | ***4470*** | ***4150*** | ***3840*** | ***3520*** | ***3200*** |
| (HGT) | (4453) | (4133) | (3813) | (3503) | (3183) | (2863) |
| **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***2880*** | ***2560*** | ***2240*** | ***1920*** | ***1610*** | ***1290*** | ***970*** |
| (2543) | (2223) | (1903) | (1583) | (1273) | (953) | (633) |

Observations / *Remarks* : (1) Base OCH / *OCH Base* : NIL
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - THR | 14.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 12 min 24 | 10 min 13 | 8 min 41 | 7 min 33 | 6 min 41 | 5 min 26 | 4 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***THR : 337 (13 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

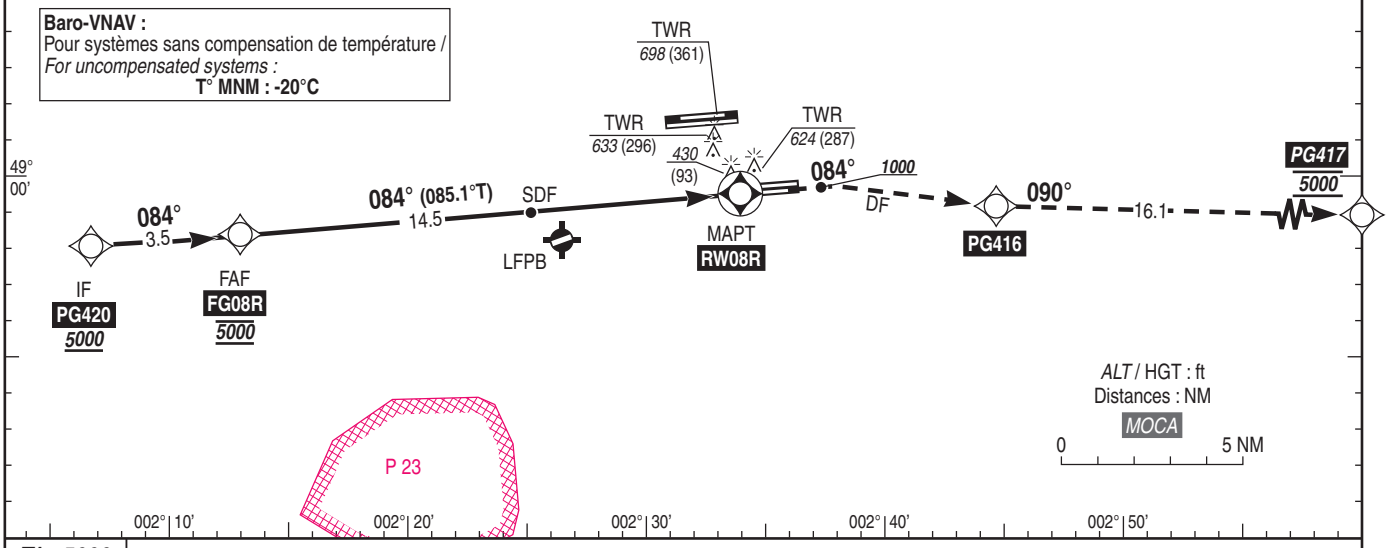
*FNA* **RNP** RWY 08R

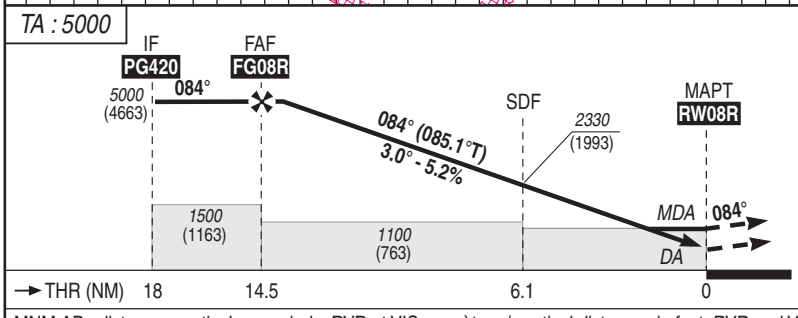
| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 57500**<br>**E 08 B**<br>TCH : 54 | VAR<br>1°E<br>(2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*
**Approches simultanées** avec RWY 09L ou 09R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 09L or 09R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG420 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG410 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en directe PG420). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG420.
***Interception of RWY extended centreline :***
*Expect radar vectoring or direct-to PG420 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.*
*Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG420 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG410).*
*Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG420 instruction.*
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*
**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*

**Baro-VNAV :**
Pour systèmes sans compensation de température /
*For uncompensated systems :*
**T° MNM : -20°C**




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (663) ou au passage de **RW08R**, au plus tardif des deux, direct vers **PG416**. Vers **PG417**, en montée vers ***5000*** (4663). **Ne pas tourner avant RW08R**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG417** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(663) or passing* ***RW08R****, whichever the later, direct to* ***PG416****. To* ***PG417****, climbing up to* ***5000*** *(4663).* ***Do not turn before RW08R****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG417****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 08R → 08L | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | ***760*** (420) | 1200 | 319 | ***760*** (420) | 1200 | 419 | ***980*** (640) | 3000 |
| B | | | 150 | ***770*** (440) | 1300 | 331 | ***780*** (440) | 1300 | 440 | ***980*** (640) | 3000 |
| C | ***540*** (200) | 550 | 165 | ***790*** (450) | 1400 | 350 | ***800*** (470) | 1500 | 462 | ***1230*** (890) | 3700 |
| D | | | 177 | ***820*** (480) | 1500 | 377 | ***820*** (480) | 1500 | 480 | ***1230*** (890) | 4300 |
| DL | | | 179 | - | | | | | | | |

| **DIST RW08R** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **14** | **13** | **12** | **11** | **10** | **9** |
| ***ALT*** (HGT) | ***4850*** (4513) | ***4530*** (4193) | ***4210*** (3873) | ***3890*** (3553) | ***3580*** (3243) | ***3260*** (2923) |
| **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***2940*** (2603) | ***2620*** (2283) | ***2300*** (1963) | ***1980*** (1643) | ***1660*** (1323) | ***1350*** (1013) | ***1030*** (693) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes LFPG AD 2.20 / *Circling : see instructions LFPG AD 2.20.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - THR | 14.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 12 min 24 | 10 min 13 | 8 min 41 | 7 min 33 | 6 min 41 | 5 min 26 | 4 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

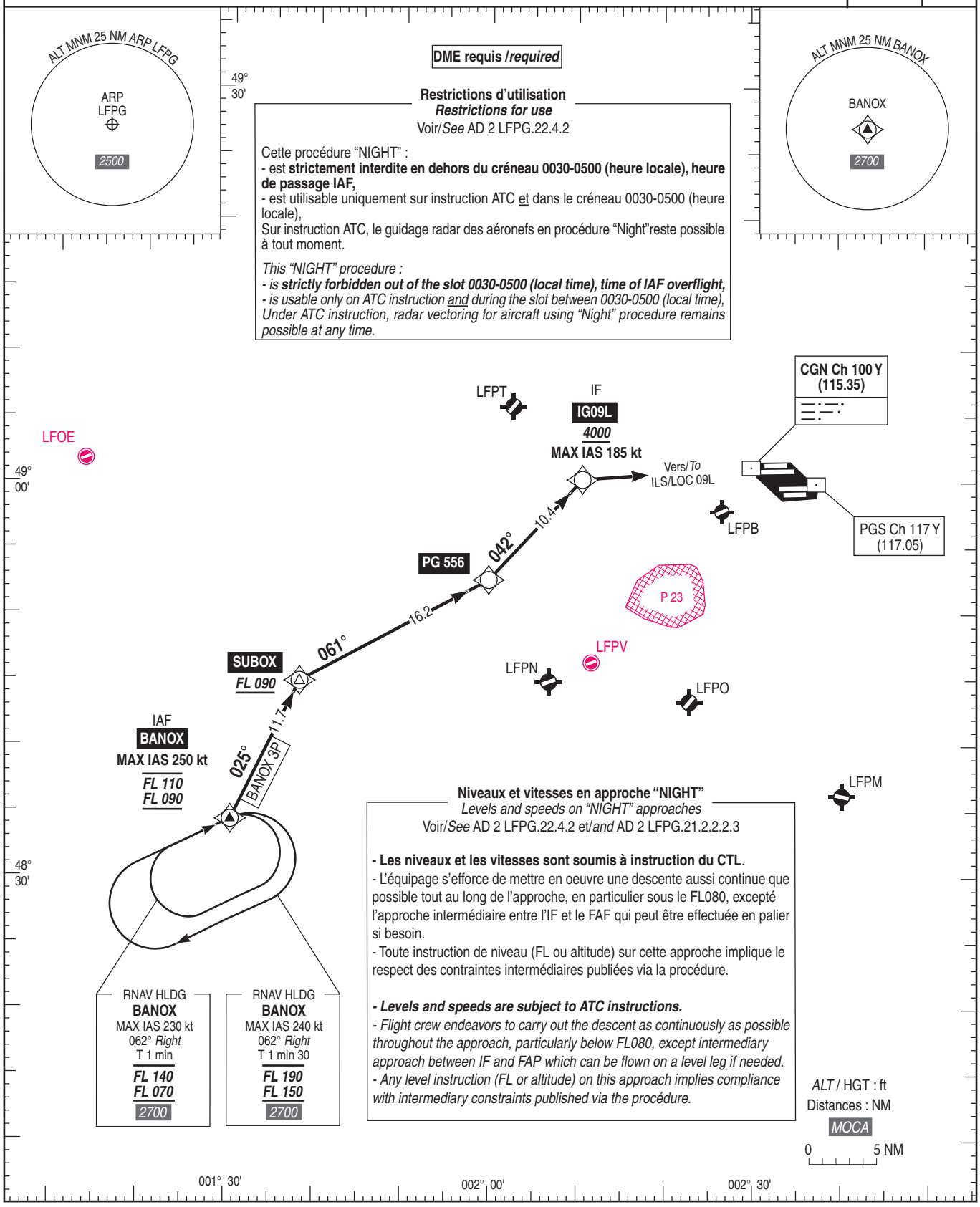
CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT BANOX 3P RWY 09L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

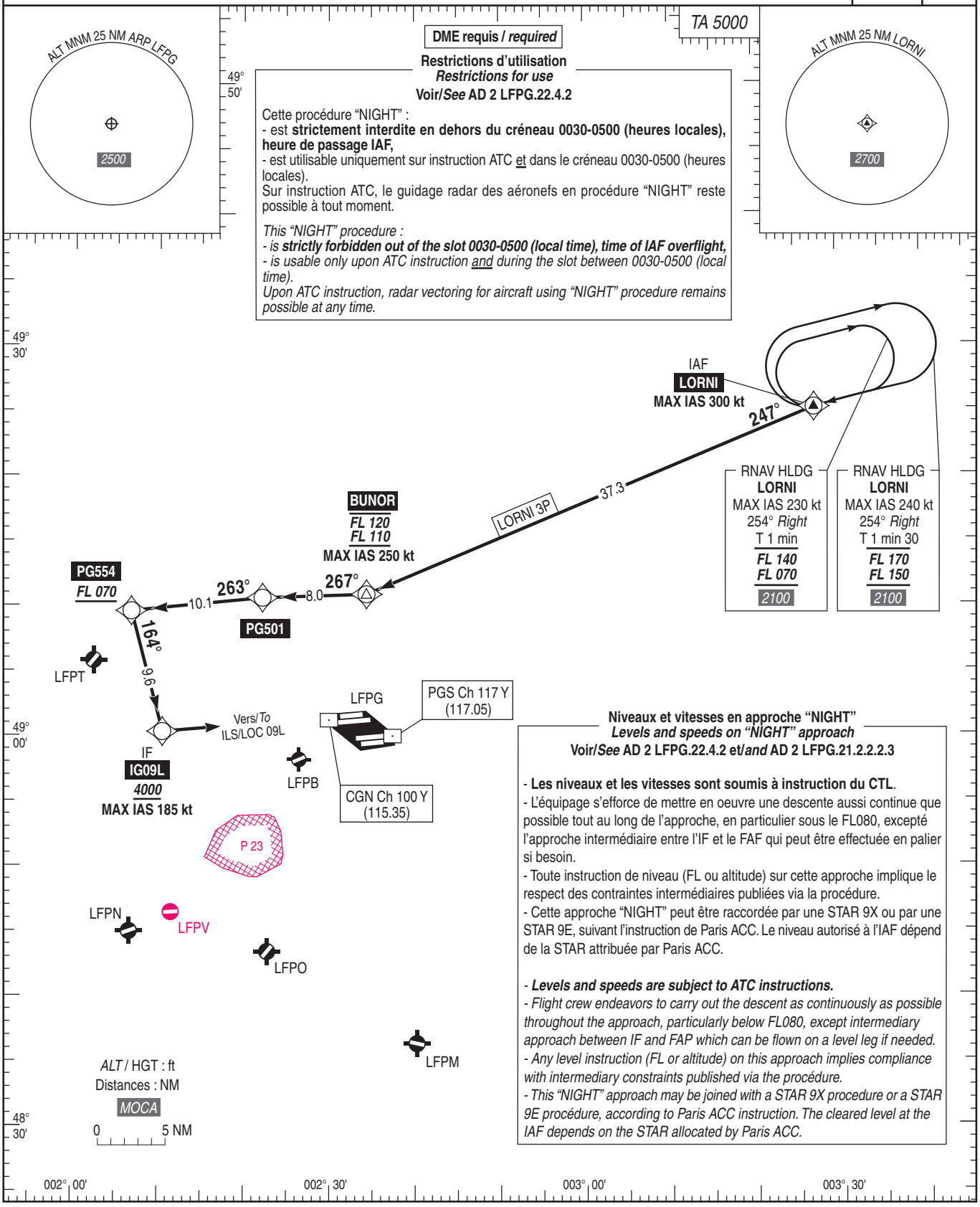
CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT LORNI 3P RWY 09L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)




**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
***Levels and speeds on "NIGHT" approach***
**Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3**

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X ou par une STAR 9E, suivant l'instruction de Paris ACC. Le niveau autorisé à l'IAF dépend de la STAR attribuée par Paris ACC.

- ***Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
- *Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
- *Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*
- *This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure or a STAR 9E procédure, according to Paris ACC instruction. The cleared level at the IAF depends on the STAR allocated by Paris ACC.*



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT MOPAR 3P RWY 09L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR
1°E
(2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

ARP
LFPG

2500

ALT MNM 25 NM MOPAR

MOPAR

2400

**DME requis /*required***

**Restrictions d'utilisation**
*Restrictions for use*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

*This "NIGHT" procedure :*
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
*- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time), Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.*

49° 30'

IAF
**MOPAR**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 100***
***FL 080***

118°
MOPAR 3P
16.1

**PG 554**
***FL 070***

164°
9.6

IF
**IG09L**
***4000***
**MAX IAS 185 kt**

RNAV HLDG
**MOPAR**
MAX IAS 230 kt
093° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2200

RNAV HLDG
**MOPAR**
MAX IAS 240 kt
093° *Left*
T 1 min 30
***FL 160***
***FL 150***
2200

49° 00'

LFPT

Vers/*To*
ILS/LOC 09L

**CGN Ch 100 Y**
**(115.35)**

LFPB

PGS Ch 117 Y
(117.05)

P 23

**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
*Levels and speeds on "NIGHT" approaches*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3

**- Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL.**
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.

***- Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*

LFPO

LFPM

48° 30'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

001° 30' 002° 00' 002° 30' 003° 00'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

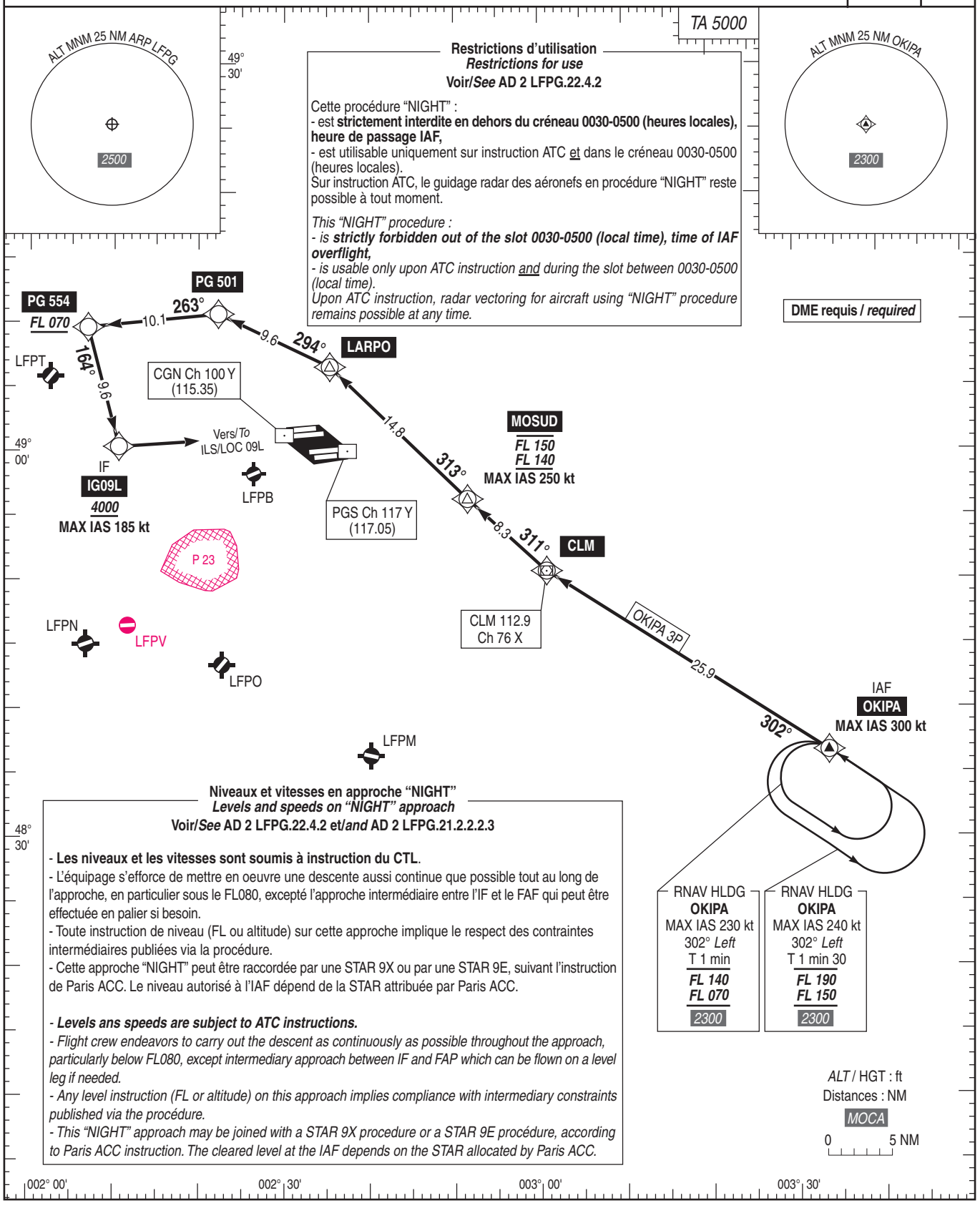
CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT OKIPA 3P RWY 09L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***THR : 378 (14 hPa)***

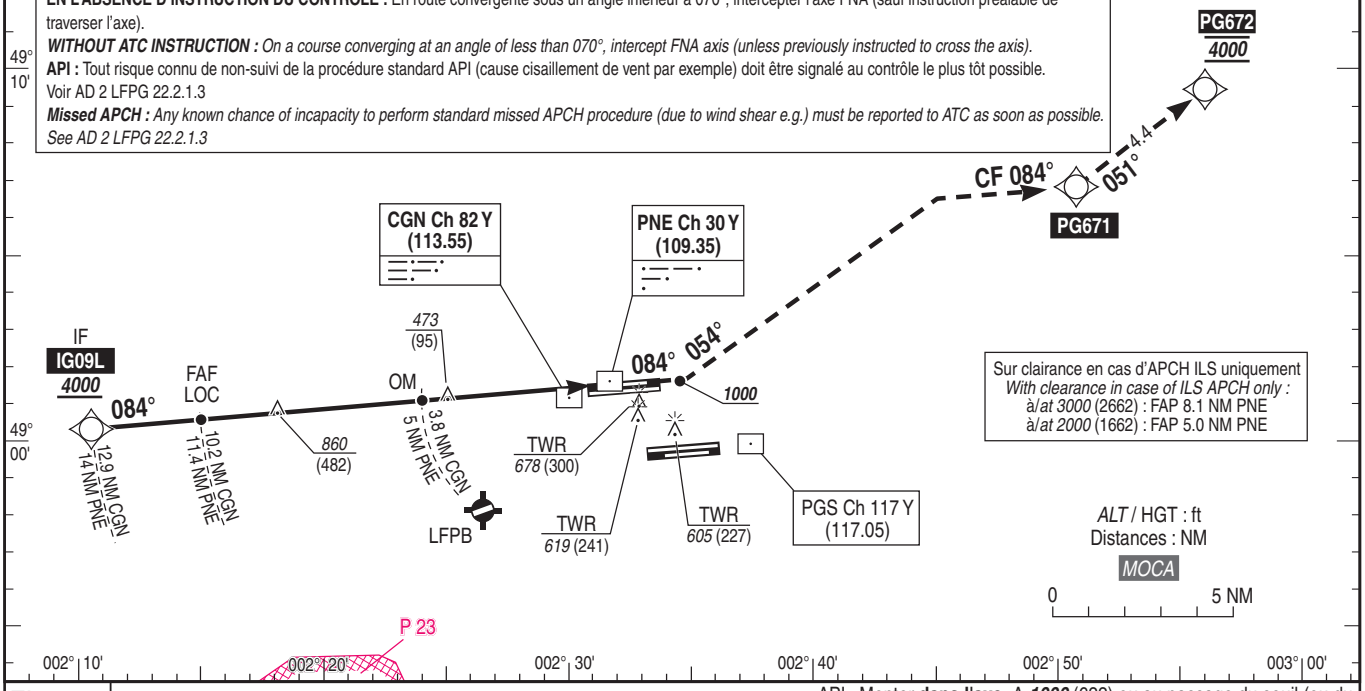
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

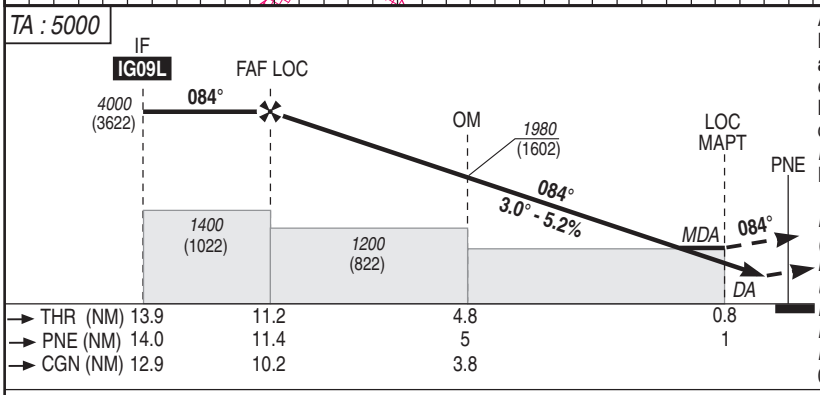
*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 09L

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS - DME PNE 109.35** RDH : 54 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**DME** requis / *required*
APCH : RWY 09L homologuée / *homologated* **CAT 2 et / *and* 3**
**Approches simultanées** avec RWY 08L ou 08R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 08L or 08R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG09L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle, en cap ou en directe IG09L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe IG09L.
***Interception of RWY extended centreline :***
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG09L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG09L. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to IG09L instruction.
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (622) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **gauche au cap 054°** pour intercepter la route **084°** vers **PG671**. Vers **PG672**, en montée vers ***4000*** (3622). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG672,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(622) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***left heading 054°*** *to intercept track* ***084°*** *to* ***PG671****. To* ***PG672****, climbing up to* ***4000*** *(3622).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG672****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | LOC | | | MVL / *Circling* (1) 09L→09R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***580*** (200) | 550 | 148 | 52 | ***790*** (410) | 1200 | 404 | ***980*** (600) | 3000 |
| B | | | 160 | 63 | ***800*** (420) | 1200 | 414 | ***980*** (600) | 3000 |
| C | | | 178 | 82 | ***820*** (440) | 1300 | 437 | ***1230*** (850) | 3700 |
| D | | | 190 | 93 | ***840*** (460) | 1400 | 457 | ***1230*** (850) | 4300 |
| DL | | | 192 | 101 | - | - | - | - | - |

**DME PNE**

| NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3880*** (3502) | ***3560*** (3182) | ***3240*** (2862) | ***2920*** (2542) | ***2600*** (2222) |
| | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***2290*** (1912) | ***1970*** (1592) | ***1650*** (1272) | ***1330*** (952) | ***1010*** (632) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL / *Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - THR | 11.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9 min 36 | 7 min 55 | 6 min 43 | 5 min 51 | 5 min 10 | 4 min 12 | 3 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*ALT AD : 392,* ***THR : 378 (14 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 09L

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 61578**<br>**E09A**<br>TCH : 54 | VAR<br>1°E<br>(2020) |

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

**Approches simultanées** avec RWY 08L ou 08R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 08L or 08R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG670 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG670 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en directe PG670). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG670.

***Interception of RWY extended centreline :***

Expect radar vectoring or direct-to-PG670 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG670 in the navigation system in case of use by control, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG670).

Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG670 instruction.

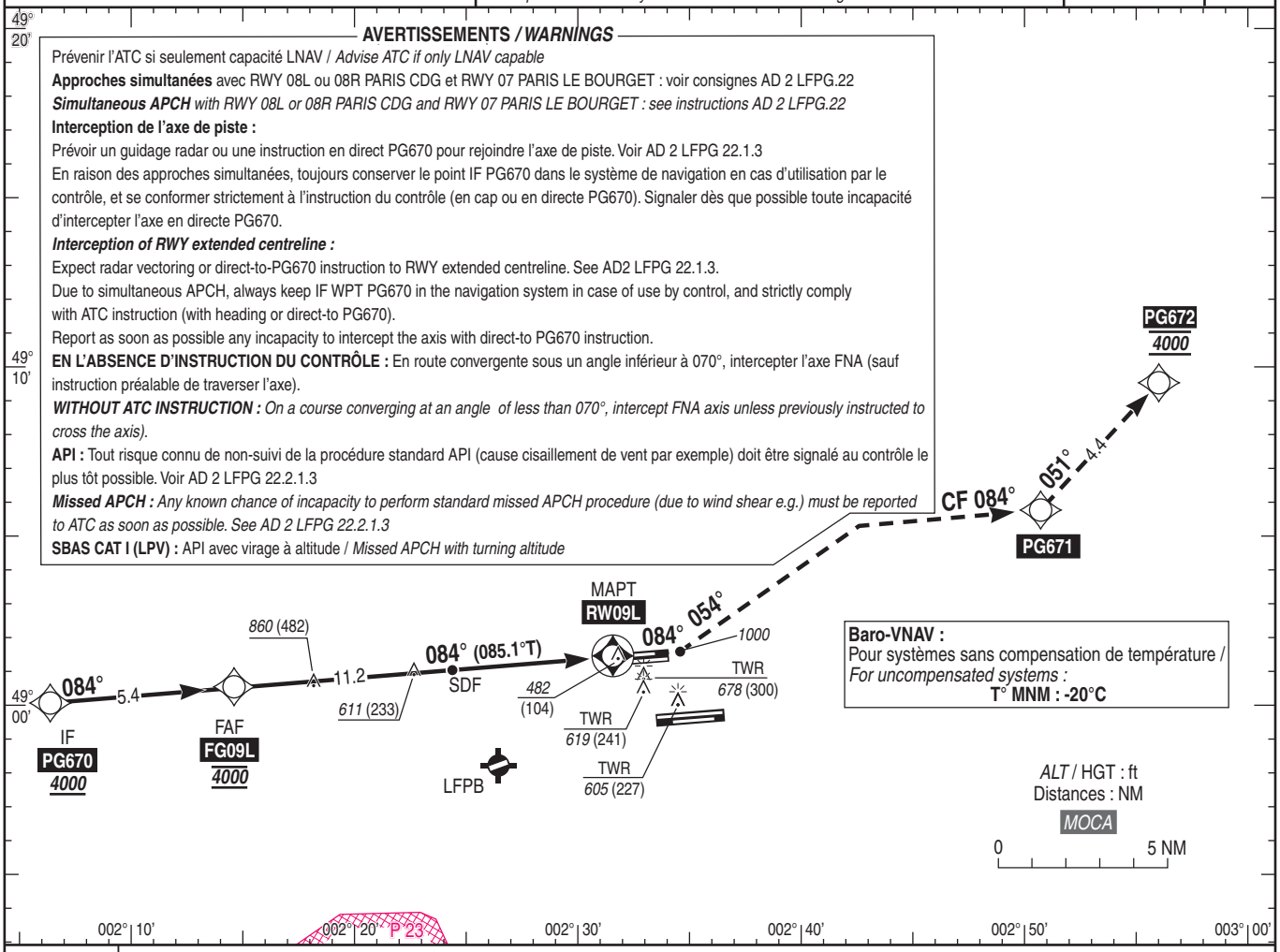
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

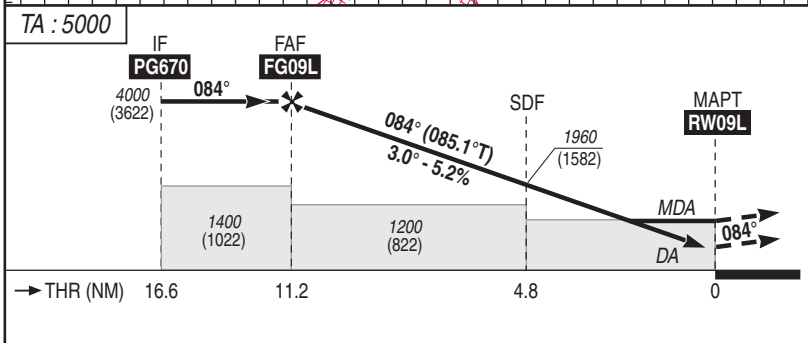
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (622) ou au passage de **RW09L**, au plus tardif des deux, tourner à **gauche au cap 054°** pour intercepter la route **084°** vers **PG671**. Vers **PG672**, en montée vers ***4000*** (3622). **Ne pas tourner avant RW09L**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG672,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(622) or passing* ***RW09L****, whichever the later, turn* ***left heading 054°*** *to intercept track* ***084°*** *to* ***PG671****. To* ***PG672****, climbing up to* ***4000*** *(3622).* ***Do not turn before RW09L****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG672****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 09L → 09R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 148 | ***770*** (400) | 1100 | 294 | ***770*** (400) | 1100 | 391 | ***980*** (600) | 3000 |
| B | | | 160 | ***790*** (410) | 1200 | 307 | ***800*** (420) | 1200 | 414 | ***980*** (600) | 3000 |
| C | ***580*** (200) | 550 | 178 | ***810*** (430) | 1300 | 326 | ***820*** (440) | 1300 | 437 | ***1230*** (850) | 3700 |
| D | | | 190 | ***840*** (460) | 1400 | 353 | ***840*** (460) | 1400 | 457 | ***1230*** (850) | 4300 |
| DL | | | 192 | - | | | - | | | | |

| **DIST RW09L** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** |
| ***ALT*** | ***3930*** | ***3620*** | ***3300*** | ***2980*** | ***2660*** |
| (HGT) | (3552) | (3242) | (2922) | (2602) | (2282) |
| | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***2340*** | ***2020*** | ***1710*** | ***1390*** | ***1070*** |
| | (1962) | (1642) | (1332) | (1012) | (692) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes AD 2 LFPG.20 / *Circling : see instructions AD 2 LFPG.20.*

Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 11.2 NM | 9 min 36 | 7 min 55 | 6 min 43 | 5 min 51 | 5 min 12 | 4 min 12 | 3 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***THR : 371 (14 hPa)***

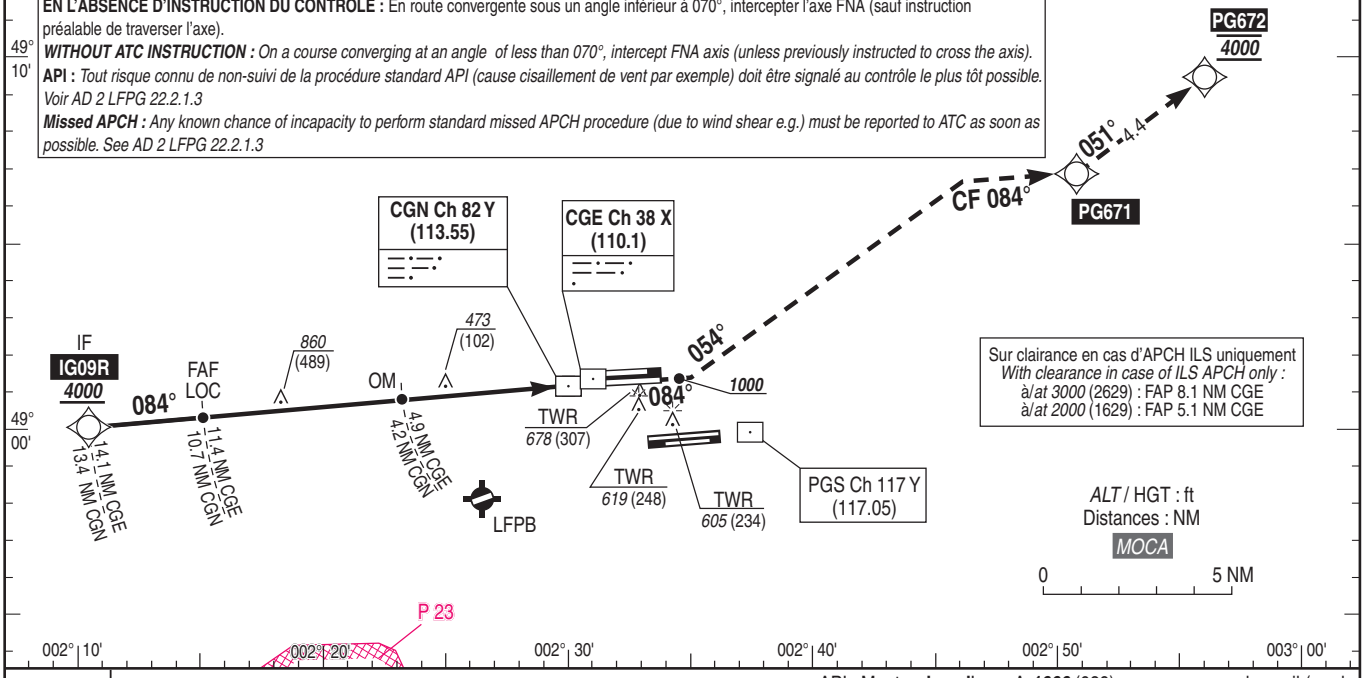
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

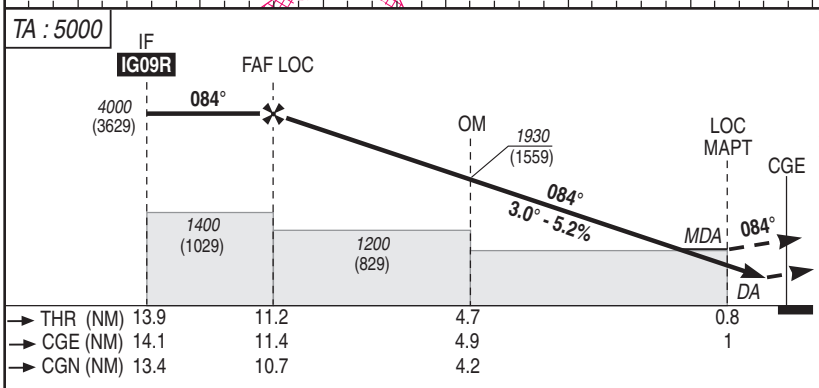
*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 09R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS/DME CGE 110.1** RDH : 54 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**DME** requis / *required*
APCH : RWY 09R homologuée / *homologated* **CAT 2 et / *and* 3**
**Approches simultanées** avec RWY 08L ou 08R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 08L or 08R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG09R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG09R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe IG09R.
***Interception of RWY extended centreline :***
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG09R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception (with heading or direct-to IG09R). Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to IG09R instruction.
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** *Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3*
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (629) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **gauche au cap 054°** pour intercepter la route **084°** vers **PG671**. Vers **PG672**, en montée vers ***4000*** (3629). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG672,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(629) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***left heading 054°*** *to intercept track* ***084°*** *to* ***PG671****. To* ***PG672****, climbing up to* ***4000*** *(3629).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG672****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) 09R → 09L | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 143 | 49 | | | | ***980*** (610) | 3000 |
| B | | | 154 | 60 | ***770*** (400) | 1100 | 399 | ***980*** (610) | 3000 |
| C | ***580*** (200) | 550 | 172 | 76 | | | | ***1230*** (860) | 3700 |
| D | | | 183 | 89 | | | | ***1230*** (860) | 4300 |
| DL | | | 186 | 95 | - | | | | |

**DME CGE**

| NM | 10 | 9 | 8 | 7 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3550*** (3179) | ***3230*** (2859) | ***2910*** (2539) | ***2590*** (2219) |

| 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***2270*** (1899) | ***1960*** (1589) | ***1640*** (1269) | ***1320*** (949) | ***1000*** (629) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - THR | 11.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9 min 37 | 7 min 55 | 6 min 44 | 5 min 51 | 5 min 11 | 4 min 13 | 3 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*ALT AD : 392,* ***THR : 371 (14 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 09R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 61666**<br>**E09B**<br>TCH : 54 | VAR<br>1°E<br>(2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS /** ***WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

**Approches simultanées** avec RWY 08L ou 08R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 08L or 08R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG680 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG680 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en directe PG680). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG680.

***Interception of RWY extended centreline :***

Expect radar vectoring or direct-to-PG680 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG680 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG680). Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG680 instruction.

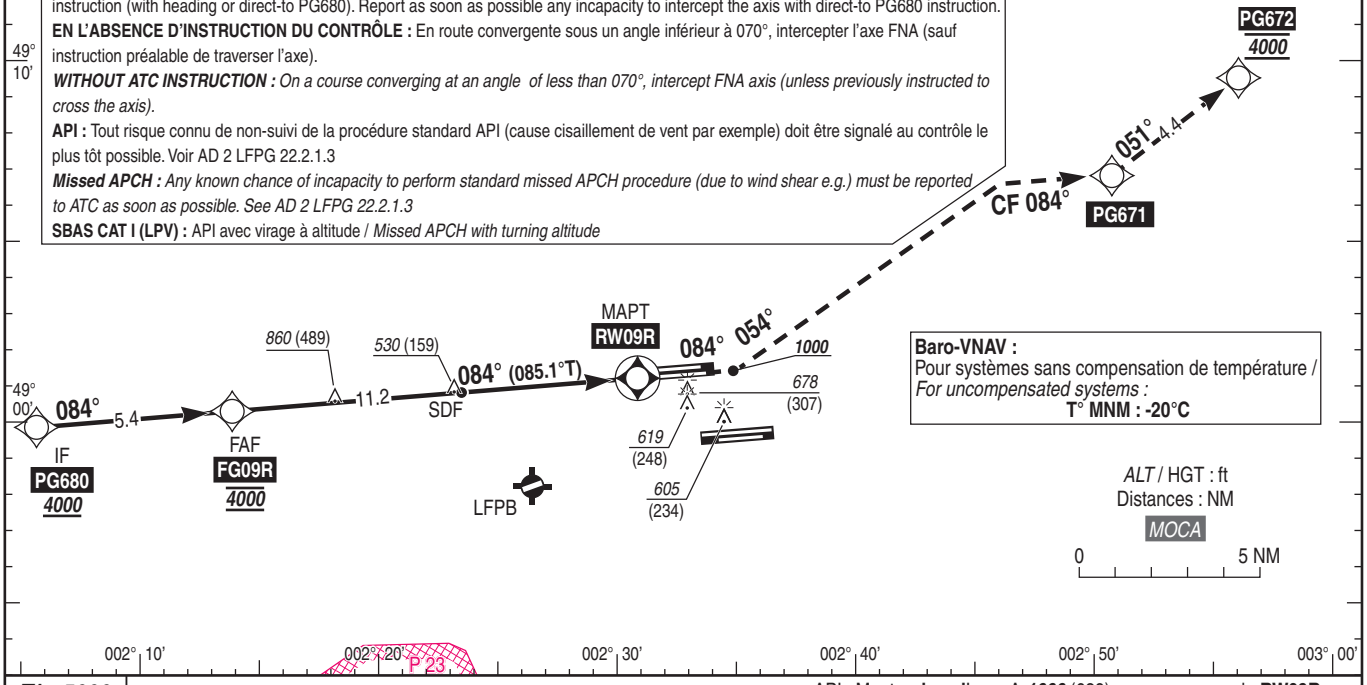
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

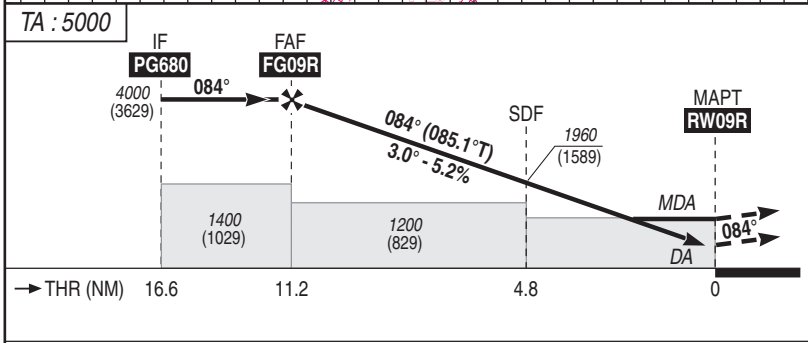
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*




API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (629) ou au passage de **RW09R**, au plus tardif des deux, tourner à **gauche au cap 054°** pour intercepter la route **084°** vers **PG671**. Vers **PG672**, en montée vers ***4000*** (3629). **Ne pas tourner avant RW09R**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG672,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(629) or passing* ***RW09R****, whichever the later, turn* ***left heading 054°*** *to intercept track* ***084°*** *to* ***PG671****. To* ***PG672****, climbing up to* ***4000*** *(3629).* ***Do not turn before RW09R****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG672****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 09L → 09R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 143 | ***720*** (350) | 900 | 249 | ***750*** (380) | 1000 | 375 | ***980*** (610) | 3000 |
| B | | | 154 | ***740*** (370) | 1000 | 261 | ***750*** (380) | 1000 | 375 | ***980*** (610) | 3000 |
| C | ***580*** (200) | 550 | 172 | ***750*** (380) | 1000 | 281 | ***750*** (380) | 1000 | 375 | ***1230*** (860) | 3700 |
| D | | | 183 | ***770*** (400) | 1100 | 308 | ***770*** (400) | 1100 | 391 | ***1230*** (860) | 4300 |
| DL | | | 186 | - | | | | | | | |

| **DIST RW09R** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** |
| ***ALT*** | ***3930*** | ***3610*** | ***3290*** | ***2970*** | ***2650*** |
| (HGT) | (3559) | (3239) | (2919) | (2599) | (2279) |
| | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | ***2340*** | ***2020*** | ***1700*** | ***1380*** | ***1060*** |
| | (1969) | (1649) | (1329) | (1009) | (689) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes AD 2 LFPG.20 / *Circling : see instructions AD 2 LFPG.20.*

Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 11.2 NM | 9 min 37 | 7 min 55 | 6 min 44 | 5 min 51 | 5 min 11 | 4 min 13 | 3 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |


© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT BANOX 3Y RWY 26L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
2500

ALT MNM 25 NM BANOX
2700

**DME requis / *required***

**Restrictions d'utilisation**
***Restrictions for use***
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales).
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "NIGHT" reste possible à tout moment.

*This "NIGHT" procedure :*
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
*- is usable only upon ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time).*
*Upon ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "NIGHT" procedure remains possible at any time.*

49° 30'
49° 00'
48° 30'

LFPT
CGN Ch 100 Y (115.35)
PGS Ch 117 Y (117.05)
LFPB
LFPV
LFPN
LFPO
LFPM

IF
**IG26L**
***4000***
**MAX IAS 185 kt**

Vers/To ILS/LOC 26L

**PG510**
***FL 140***
***FL 130***
**MAX IAS 250 kt**

**DOMUS**
***FL 150***
***FL 140***

**PG515**

**PG566**
***FL 070***

**PG568**
**MAX IAS 220 kt**

P 23

084° 9.9 084° 9.8 103° 11.0 084° 11.0 345° 7.9

BANOX 3Y 26.2 043°

IAF
**BANOX**
**MAX IAS 300 kt**

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 230 kt
062° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2700

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 240 kt
062° *Right*
T 1 min 30
***FL 190***
***FL 150***
2700

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

001° 30' 002° 00' 002° 30' 003° 00'

**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
***Levels and speeds on "NIGHT" approach***
**Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3**

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le *FL080*, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAP qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X ou par une STAR 9W, suivant l'instruction de Paris ACC. Le niveau autorisé à l'IAF dépend de la STAR attribuée par Paris ACC.

*- **Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possiblethroughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*
*- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure or a STAR 9W procédure, according to Paris ACC instruction. The cleared level at the IAF depends on the STAR allocated by Paris ACC.*



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT LORNI 3Y RWY 26L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

ARP LFPG

2500

ALT MNM 25 NM LORNI

LORNI

2700

**DME requis /*required***

**Restrictions d'utilisation**
*Restrictions for use*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

*This "NIGHT" procedure :*
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
*- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time),*
*Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2100

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2100

208°
10.0
LORNI 3Y

IAF
**LORNI**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 130***
***FL 070***

**PG 520**

216°
11.9

**PG 562**
***FL 070***

230°
9.6

IF
**IG26L**
***4000***
**MAX IAS 185 kt**

Vers/*To* ILS/LOC 26L

**PGS Ch 117 Y (117.05)**

CGN Ch 100 Y (115.35)

LFPT
LFPB
LFPG
LFPN
LFPV
LFPO
LFPM
P 23

**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
*Levels and speeds on "NIGHT" approaches*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3

**- Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL.**
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.

***- Levels ans speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

49° 50'
49° 30'
49° 00'
48° 30'
002° 00'
002° 30'
003° 00'
003° 30'



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

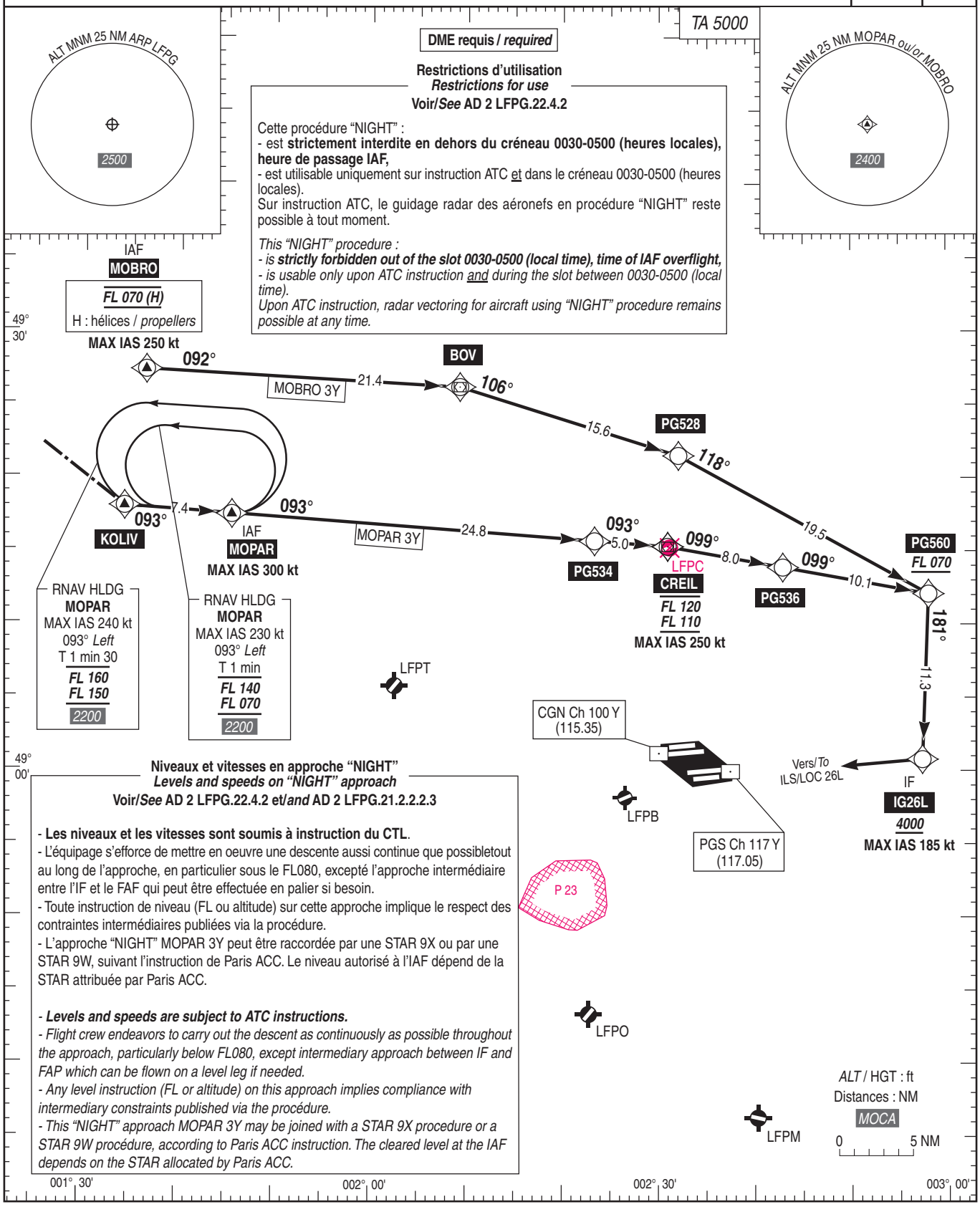
*INA* **RNAV** NIGHT MOPAR 3Y RWY 26L
*INA* **RNAV** NIGHT MOBRO 3Y RWY 26L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
*Upon ATC instruction only if holding, expect radar vectoring before and after MOPAR.*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)




**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
***Levels and speeds on "NIGHT" approach***
**Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3**

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possibletout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- L'approche "NIGHT" MOPAR 3Y peut être raccordée par une STAR 9X ou par une STAR 9W, suivant l'instruction de Paris ACC. Le niveau autorisé à l'IAF dépend de la STAR attribuée par Paris ACC.

- ***Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
- *Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
- *Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*
- *This "NIGHT" approach MOPAR 3Y may be joined with a STAR 9X procedure or a STAR 9W procédure, according to Paris ACC instruction. The cleared level at the IAF depends on the STAR allocated by Paris ACC.*



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

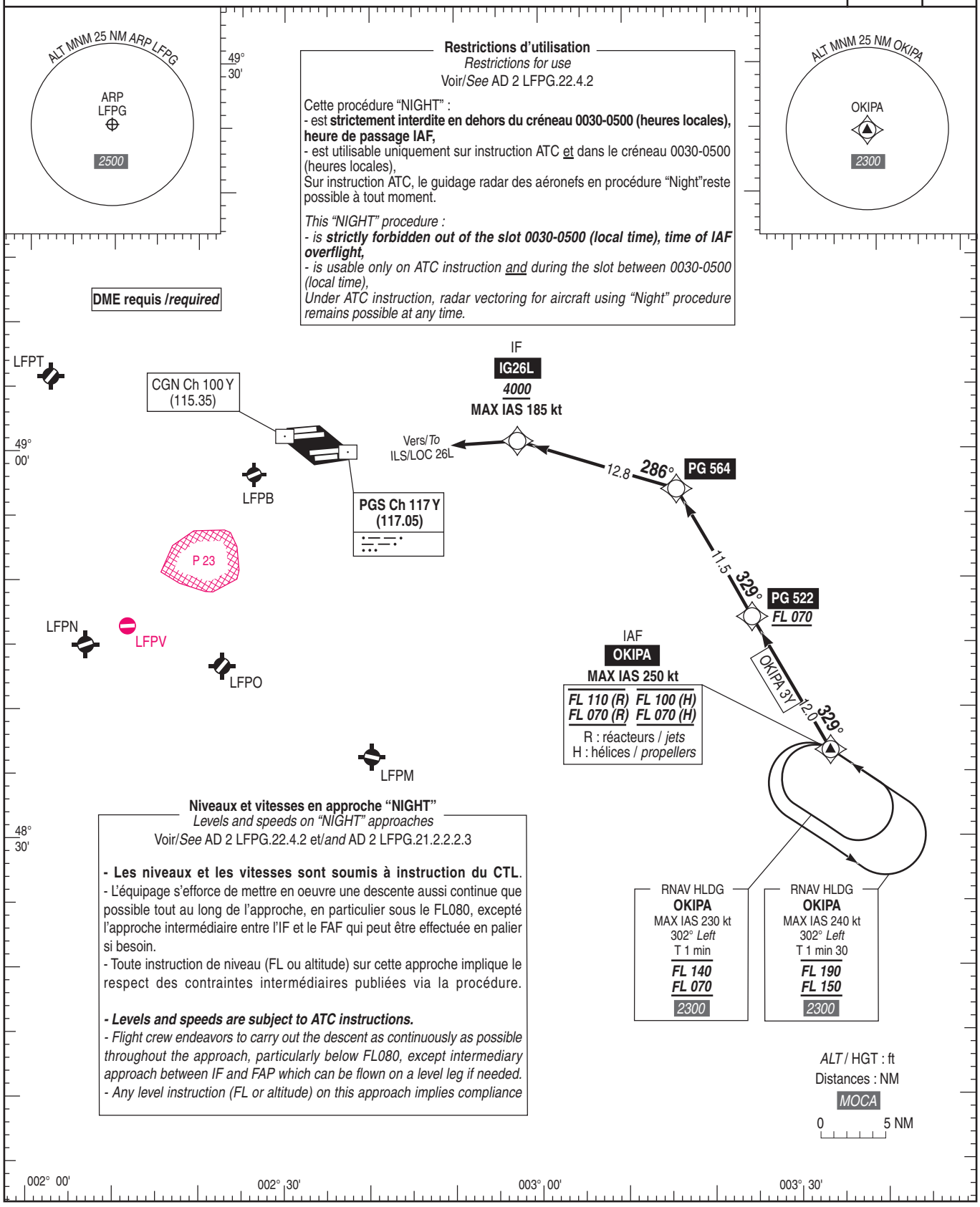
CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT OKIPA 3Y RWY 26L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*ALT AD : 392,* ***THR : 317 (12 hPa)***

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 26L

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS - DME DSU 108.35** RDH : 57 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**DME** requis / *required*

APCH : RWY 26L homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**

**Approches simultanées** avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG26L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG26L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe IG26L.

***Interception of RWY extended centreline :***

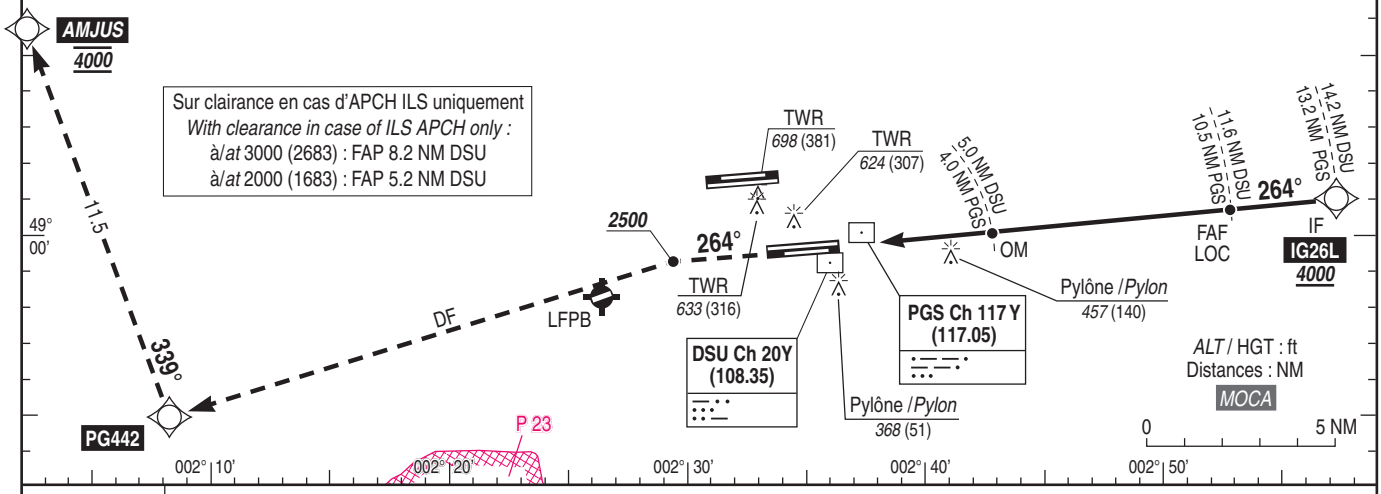
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG26L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG26L. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to IG26L instruction.

**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

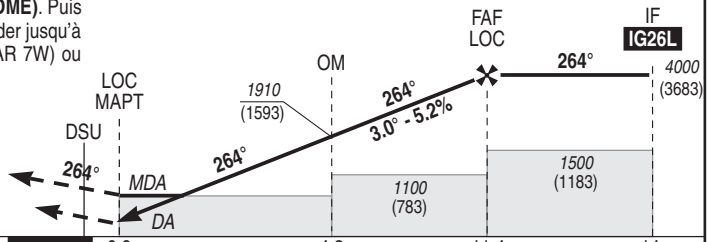
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2183) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3683). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2183) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3683).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL/*Circling* (2) 26L → 26R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 (1) | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (200) | 550 | 141 | 50 | ***700*** (390) | 1100 | 381 | ***980*** (660) | 3000 |
| B | | | 151 | 61 | | | | ***980*** (660) | 3000 |
| C | | | 167 | 78 | | | | ***1230*** (910) | 3700 |
| D | | | 178 | 86 | | | | ***1230*** (910) | 4300 |
| DL | | | 181 | 91 | - | | | | |

**DME DSU**

| **NM** ***ALT*** (HGT) | **2** ***950*** (633) | **3** ***1270*** (953) | **4** ***1590*** (1273) | **5** ***1900*** (1583) | **6** ***2220*** (1903) |
|---|---|---|---|---|---|
| | **7** ***2540*** (2223) | **8** ***2860*** (2543) | **9** ***3180*** (2863) | **10** ***3500*** (3183) | **11** ***3810*** (3493) |

Observations /*Remarks* : (1) Base OCH / *OCH Base* : NIL
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - THR | 11.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9 min 46 | 8 min 02 | 6 min 50 | 5 min 56 | 5 min 15 | 4 min 16 | 3 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*ALT AD : 392,* ***THR : 317 (12 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 26L

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 61919**<br>**E 26 A**<br>TCH : 57 | VAR<br>1°E<br>(2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS /** ***WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

**Approches simultanées** avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG441 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG441 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en directe PG441). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG441.

***Interception of RWY extended centreline :***

Expect radar vectoring or direct-to PG441 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG441 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG441).

Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG441 instruction.

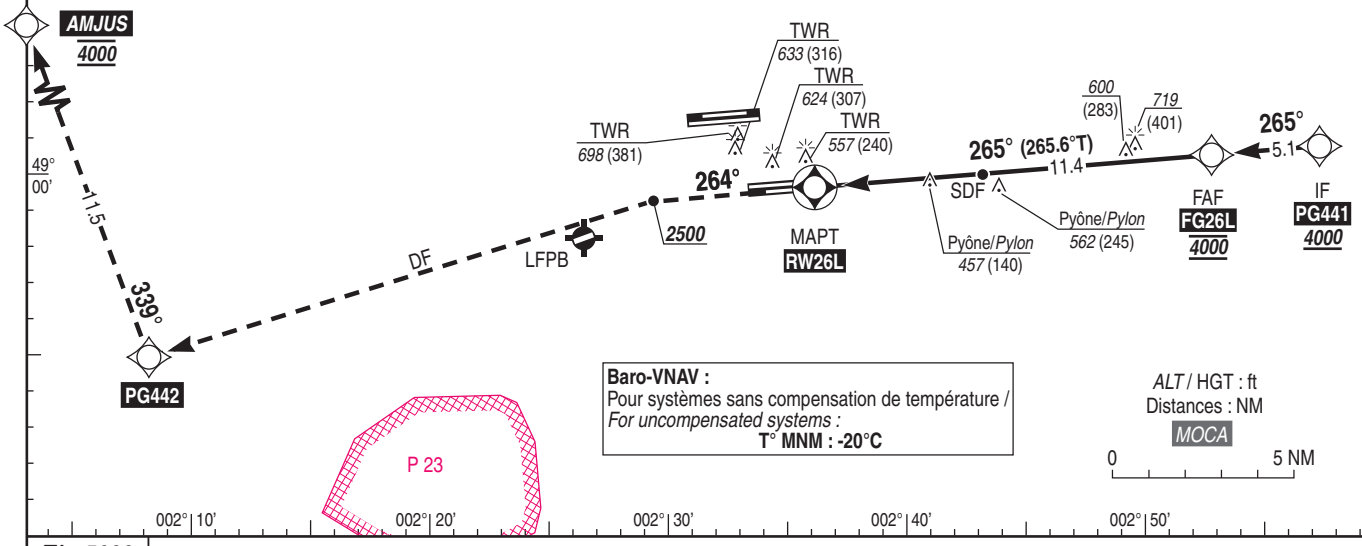
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

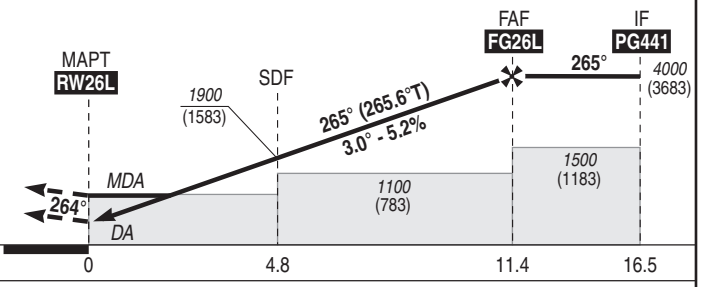
**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2183) ou au passage de **RW26L**, au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3683). **Ne pas tourner avant RW26L**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2183) or passing* ***RW26L****, whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3683).* ***Do not turn before RW26L****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 26L → 26R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 141 | ***730*** (410) | 1200 | 308 | | | | ***980*** (660) | 3000 |
| B | | | 151 | ***740*** (430) | 1300 | 321 | ***750*** (430) | 1300 | 425 | ***980*** (660) | 3000 |
| C | ***520*** (200) | 550 | 167 | ***750*** (430) | 1300 | 340 | | | | ***1230*** (910) | 3700 |
| D | | | 178 | ***750*** (430) | 1300 | 367 | | | | ***1230*** (910) | 4300 |
| DL | | | 181 | - | | | | | | | |

| **DIST RW26L** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1010*** (693) | ***1330*** (1013) | ***1650*** (1333) | ***1970*** (1653) | ***2280*** (1963) |
| | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| | ***2600*** (2283) | ***2920*** (2603) | ***3240*** (2923) | ***3560*** (3243) | ***3880*** (3563) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes LFPG AD 2.20 / *Circling : see instructions LFPG AD 2.20.*

Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - THR | 11.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9 min 46 | 8 min 02 | 6 min 50 | 5 min 56 | 5 min 15 | 4 min 16 | 3 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***DTHR : 318 (12 hPa)***

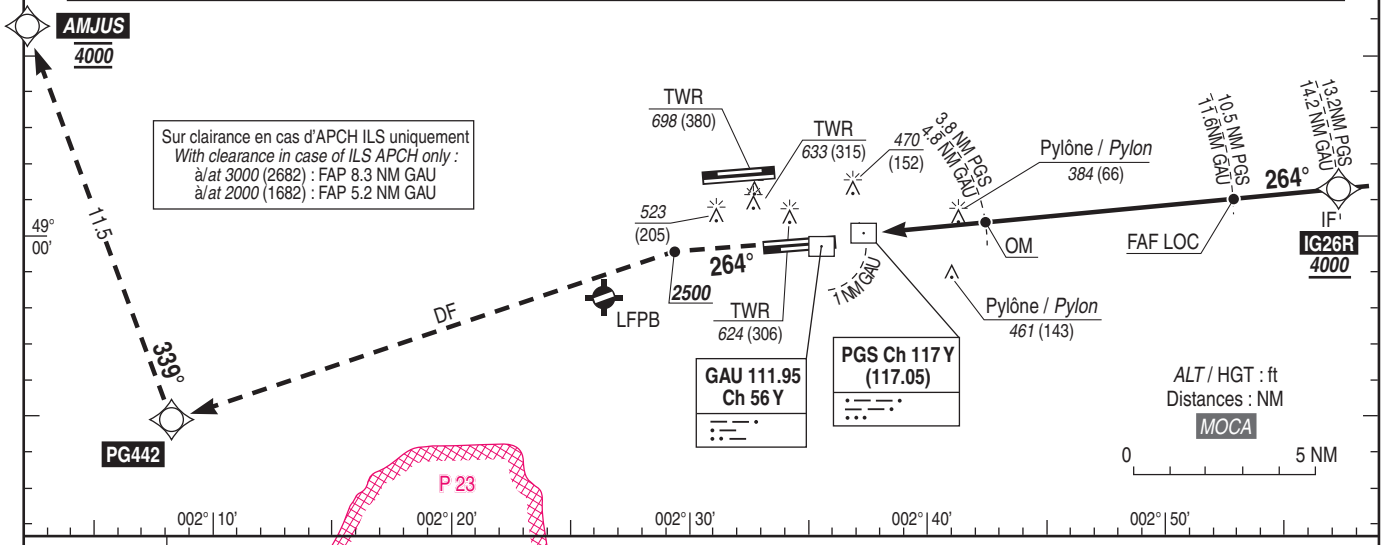
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 26R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS - DME GAU 111.95** RDH : 50 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

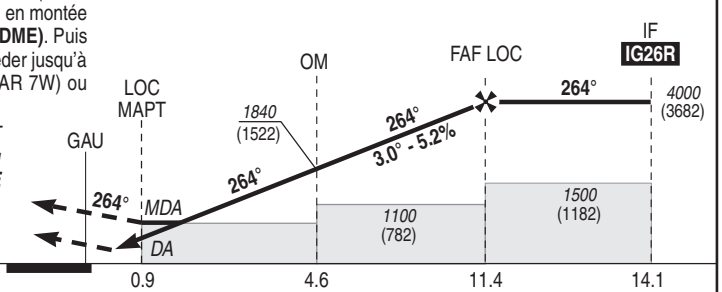
**DME** requis / *required*
APCH : RWY 26R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
**Approches simultanées** avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG26R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG26R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG26R.
***Interception of RWY extended centreline :***
*Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG26R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception with heading or direct-to IG26R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG26R instruction.*
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2182) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3682). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2182) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3682).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | | 0.9 | 4.6 | 11.4 | 14.1 |
| PGS ← (NM) | | 0 | 3.8 | 10.5 | 13.2 |
| GAU ← (NM) | 0 | 1 | 4.8 | 11.6 | 14.2 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL/*Circling* (2) 26R → 26L | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 (1) | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | 49 | ***680*** (370) | 1000 | 362 | ***980*** (660) | 3000 |
| B | | | 150 | 60 | ***680*** (370) | 1000 | 362 | ***980*** (660) | 3000 |
| C | ***520*** (200) | 550 | 165 | 76 | ***690*** (370) | 1000 | 370 | ***1230*** (910) | 3700 |
| D | | | 177 | 86 | ***710*** (390) | 1100 | 390 | ***1230*** (910) | 4300 |
| DL | | | 179 | 91 | - | - | - | - | - |

| **DME GAU** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***940*** (622) | ***1260*** (942) | ***1580*** (1262) | ***1900*** (1582) | ***2220*** (1902) |
| | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| | ***2540*** (2222) | ***2860*** (2542) | ***3170*** (2852) | ***3490*** (3172) | ***3810*** (3492) |

Observations /*Remarks* : (1) Base OCH / *OCH base* : ACFT point d'attente / *at holding point*
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - DTHR | 11.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 9 min 47 | 8 min 03 | 6 min 51 | 5 min 57 | 5 min 16 | 4 min 17 | 3 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***DTHR : 318 (12 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

*FNA* **RNP** RWY 26R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 62021**<br>**E 26 B**<br>TCH : 50 | VAR<br>1°E<br>(2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

**Approches simultanées** avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG435 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG435 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe PG435. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG435.

***Interception of RWY extended centreline :***

Expect radar vectoring or direct-to PG435 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG435 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to PG435. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG435 instruction.

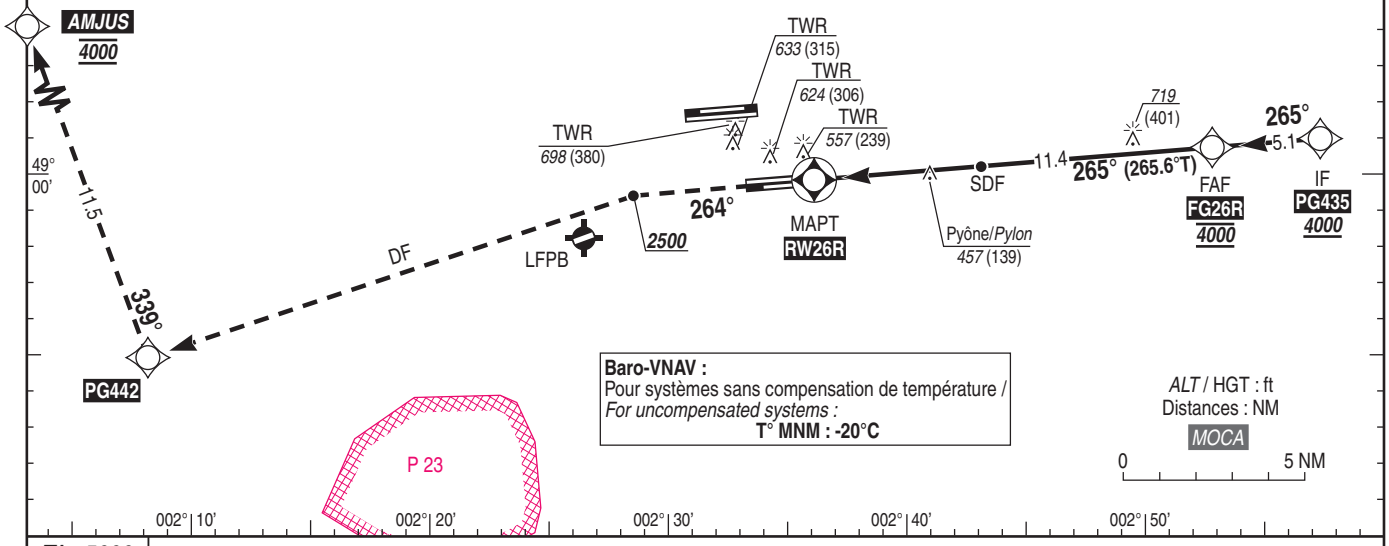
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

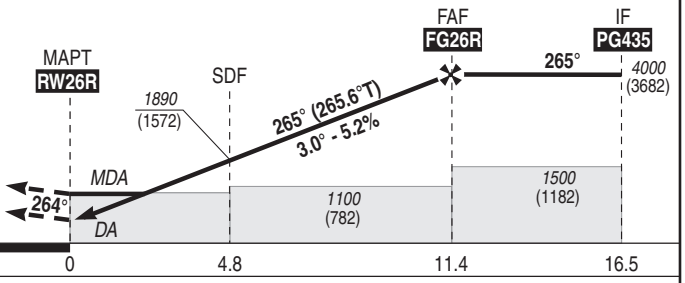
**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2182) ou au passage de **RW26R**, au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3682). **Ne pas tourner avant RW26R**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2182) or passing* ***RW26R****, whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3682).* ***Do not turn before RW26R****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 26R→ 26L | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | ***750*** (430) | 1300 | 327 | | | | ***980*** (660) | 3000 |
| B | | | 150 | ***760*** (440) | 1300 | 339 | | | | ***980*** (660) | 3000 |
| C | ***520*** (200) | 550 | 165 | ***780*** (460) | 1400 | 359 | ***810*** (490) | 1500 | 486 | ***1230*** (910) | 3700 |
| D | | | 177 | ***810*** (490) | 1500 | 385 | | | | ***1230*** (910) | 4300 |
| DL | | | 179 | - | | | | | | | |

| **DIST RW26R** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1000*** (682) | ***1320*** (1002) | ***1640*** (1322) | ***1960*** (1642) | ***2280*** (1962) |
| | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** |
| | ***2600*** (2282) | ***2920*** (2602) | ***3230*** (2912) | ***3550*** (3232) | ***3870*** (3552) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes LFPG AD 2.20 / *Circling : see instructions LFPG AD 2.20.*

Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 11.4 NM | 9 min 47 | 8 min 03 | 6 min 51 | 5 min 57 | 5 min 16 | 4 min 17 | 3 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*ALT AD : 392,* ***DTHR : 388 (15 hPa)***

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 27L

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS/DME CGW 110.7** RDH : 56 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**DME** requis / *required*

APCH : RWY 27L homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**

**Approches simultanées** avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG27L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG27L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG27L.

***Interception of RWY extended centreline :***

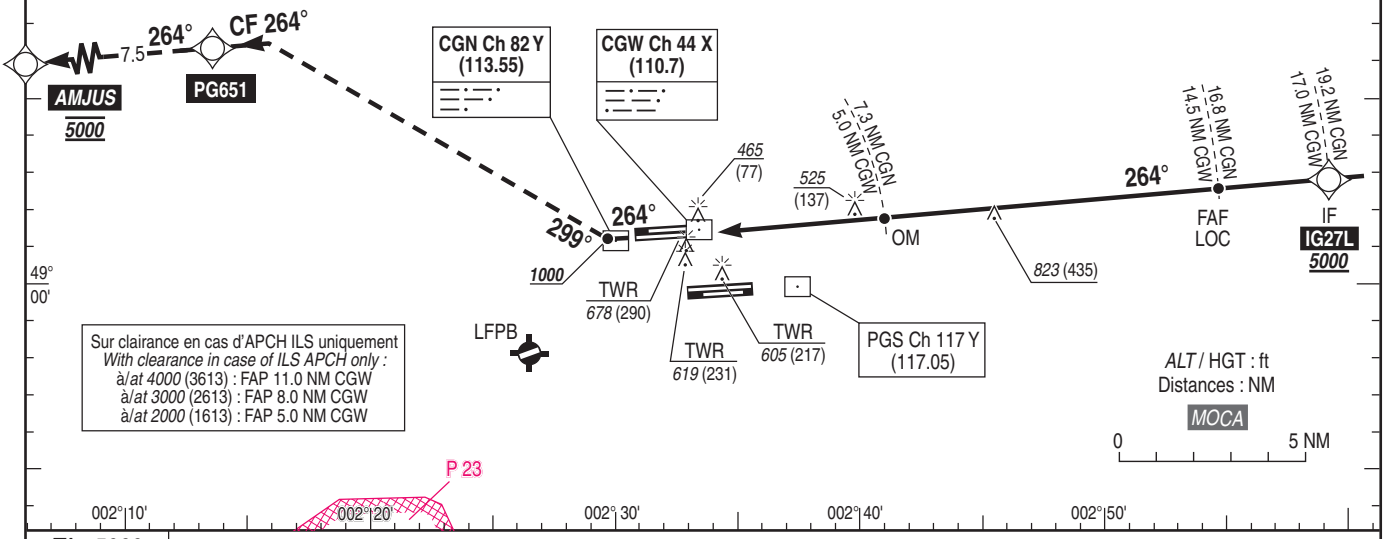
*Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG27L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG27L. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG27L instruction.*

**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

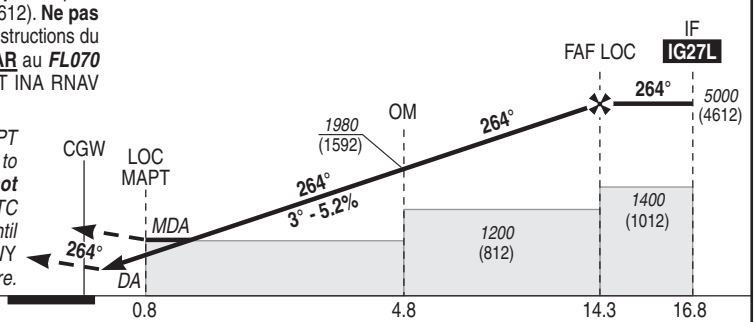
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (612) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4612). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(612) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***right heading 299°*** *to intercept track* ***264°*** *to* ***PG651****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***5000*** *(4612).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0.8 | 4.8 | 14.3 | 16.8 |
| CGW ← (NM) | 1 | 5 | 14.5 | 17 |
| CGN ← (NM) | 3.3 | 7.3 | 16.8 | 19.2 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) 27L→27R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | 49 | ***810*** (430) | 1300 | 421 | ***980*** (590) | 3000 |
| B | | | 150 | 59 | ***840*** (450) | 1400 | 444 | ***980*** (590) | 3000 |
| C | ***590*** (200) | 550 | 166 | 74 | ***860*** (470) | 1500 | 468 | ***1230*** (840) | 3700 |
| D | | | 178 | 85 | ***880*** (490) | 1500 | 487 | ***1230*** (840) | 4300 |
| DL | | | 180 | 89 | - | | | | |

**DME CGW**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1020*** (632) | ***1340*** (952) | ***1650*** (1262) | ***1970*** (1582) | ***2290*** (1902) | ***2610*** (2222) |
| **NM** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2930*** (2542) | ***3250*** (2862) | ***3560*** (3172) | ***3880*** (3492) | ***4200*** (3812) | ***4520*** (4132) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - DTHR 14.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 12 min 16 | 10 min 06 | 8 min 35 | 7 min 28 | 6 min 36 | 5 min 22 | 4 min 38 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*ALT AD : 392,* ***DTHR : 388 (15 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 27L

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 62779**<br>**E27A**<br>TCH : 56 | VAR<br>1°E<br>(2020) |

**AVERTISSEMENTS /** ***WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

**Approches simultanées** avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG660 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG660 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe PG660. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG660.

***Interception of RWY extended centreline :***

Expect radar vectoring or direct-to PG660 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG660 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception (with heading or direct-to PG660). Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG660 instruction.

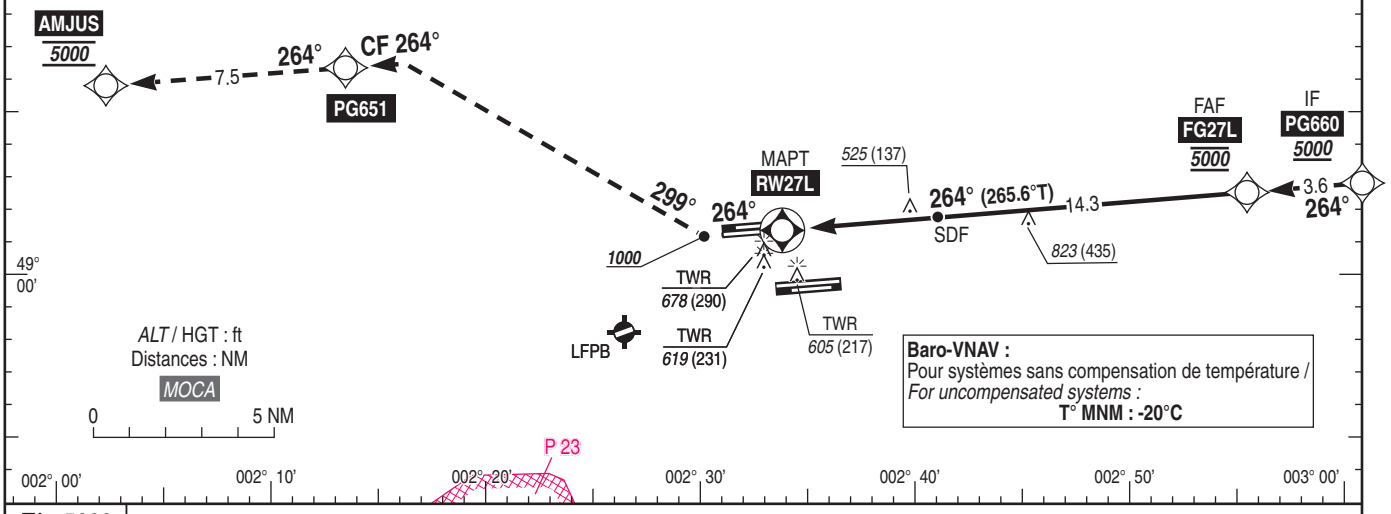
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

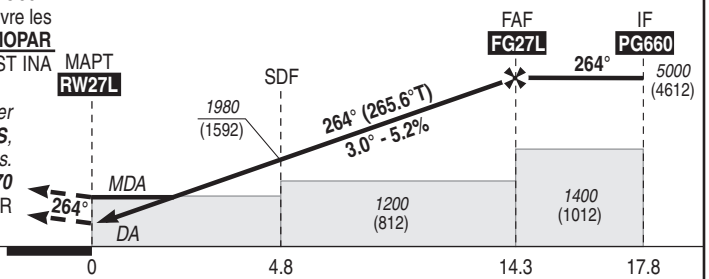
**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (612) ou au passage de **RW27L**, au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4612). **Ne pas tourner avant RW27L**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS,** procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(612) or passing* ***RW27L****, whichever the later, turn* ***right heading 299°*** *to intercept track* ***264°*** *to* ***PG651****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***5000*** *(4612).* ***Do not turn before RW27L****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 27L → 27R | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | ***810*** (420) | 1200 | 315 | ***810*** (430) | 1300 | 421 | ***980*** (590) | 3000 |
| B | | | 150 | ***820*** (430) | 1300 | 327 | ***840*** (450) | 1400 | 444 | ***980*** (590) | 3000 |
| C | ***590*** (200) | 550 | 166 | ***840*** (450) | 1400 | 347 | ***860*** (470) | 1500 | 468 | ***1230*** (840) | 3700 |
| D | | | 178 | ***870*** (480) | 1500 | 374 | ***880*** (490) | 1500 | 487 | ***1230*** (840) | 4300 |
| DL | | | 180 | - | | | | | | | |

| **DIST RW27L** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1080*** (692) | ***1400*** (1012) | ***1720*** (1332) | ***2040*** (1652) | ***2350*** (1962) | ***2670*** (2282) |
| **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** |
| ***2990*** (2602) | ***3310*** (2922) | ***3630*** (3242) | ***3950*** (3562) | ***4270*** (3882) | ***4580*** (4192) | ***4900*** (4512) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes AD 2 LFPG.20 / *Circling : see instructions AD 2 LFPG.20.*

Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 14.3 NM | 12 min 16 | 10 min 06 | 8 min 35 | 7 min 28 | 6 min 36 | 5 min 22 | 4 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT BANOX 3Z RWY 27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

2500

ALT MNM 25 NM BANOX

2700

**DME requis / *required***

**Restrictions d'utilisation**
***Restrictions for use***
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales).
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "NIGHT" reste possible à tout moment.

*This "NIGHT" procedure :*
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
*- is usable only upon ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time).*
*Upon ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "NIGHT" procedure remains possible at any time.*

49° 30'
49° 00'
48° 30'

LFPT
CGN Ch 100 Y (115.35)
PGS Ch 117 Y (117.05)
LFPB
LFPV
LFPN
LFPO
LFPM

**IG27R**
***5000***
**MAX IAS 185 kt**
Vers/*To* ILS/LOC 27R

**PG510**
***FL 140***
***FL 130***
**MAX IAS 250 kt**

**DOMUS**
***FL 150***
***FL 140***

**PG515**
**PG566**
***FL 070***
**PG568**

P 23

084° 9.9
084° 9.8
103° 11.0
084° 11.0
354° 9.9
26.2
043°
BANOX 3Z

IAF
**BANOX**
**MAX IAS 300 kt**

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 230 kt
062° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2700

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 240 kt
062° *Right*
T 1 min 30
***FL 190***
***FL 150***
2700

**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
***Levels and speeds on "NIGHT" approach***
**Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3**

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le *FL080*, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X ou par une STAR 9W, suivant l'instruction de Paris ACC. Le niveau autorisé à l'IAF dépend de la STAR attribuée par Paris ACC.

- ***Levels ans speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*
*- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure or a STAR 9W procédure, according to Paris ACC instruction. The cleared level at the IAF depends on the STAR allocated by Paris ACC.*

001° 30' 002° 00' 002° 30' 003° 00'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT LORNI 3Z RWY 27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

ARP LFPG

2500

ALT MNM 25 NM LORNI

LORNI

2700

**DME requis /*required***

**Restrictions d'utilisation**
*Restrictions for use*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

*This "NIGHT" procedure :*
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
*- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time), Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2100

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2100

208° 10.0 LORNI 3Z

IAF
**LORNI**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 130***
***FL 070***

**PG 520**

216° 11.9

237° 7.5

**PG 562**
***FL 070***

Vers/*To* ILS/LOC 27R

**IG27R**
***5000***
**MAX IAS 185 kt**

**CGN Ch 100 Y (115.35)**

PGS Ch 117 Y (117.05)

LFPT

LFPG

LFPB

P 23

LFPN

LFPV

LFPO

LFPM

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
*Levels and speeds on "NIGHT" approaches*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3

**- Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL.**
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.

***- Levels ans speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*

49° 50'
49° 30'
49° 00'
48° 30'
002° 00'
002° 30'
003° 00'
003° 30'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

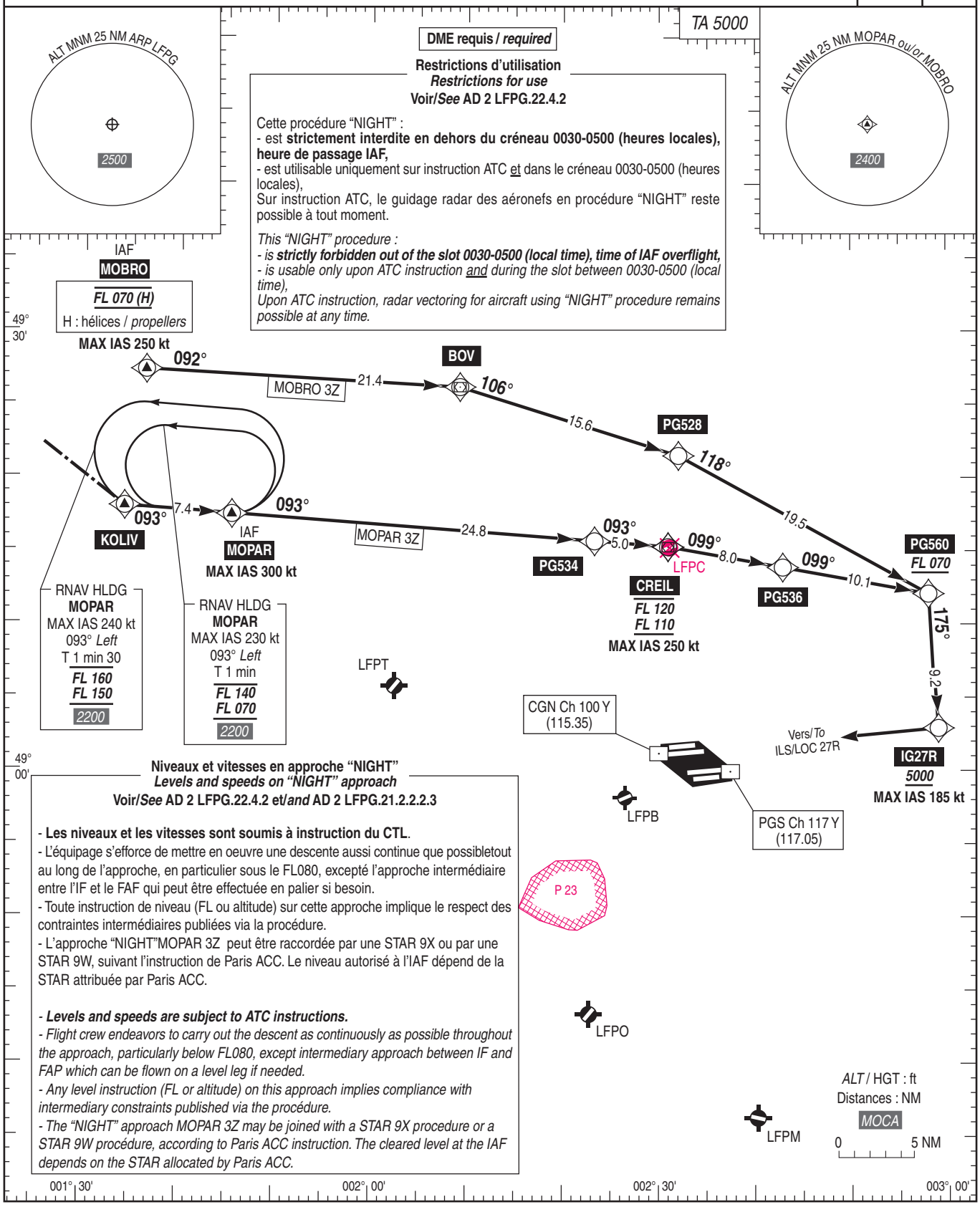
*INA* **RNAV** NIGHT MOPAR 3Z RWY 27R
*INA* **RNAV** NIGHT MOBRO 3Z RWY 27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
*Upon ATC instruction only if holding, expect radar vectoring before and after MOPAR.*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

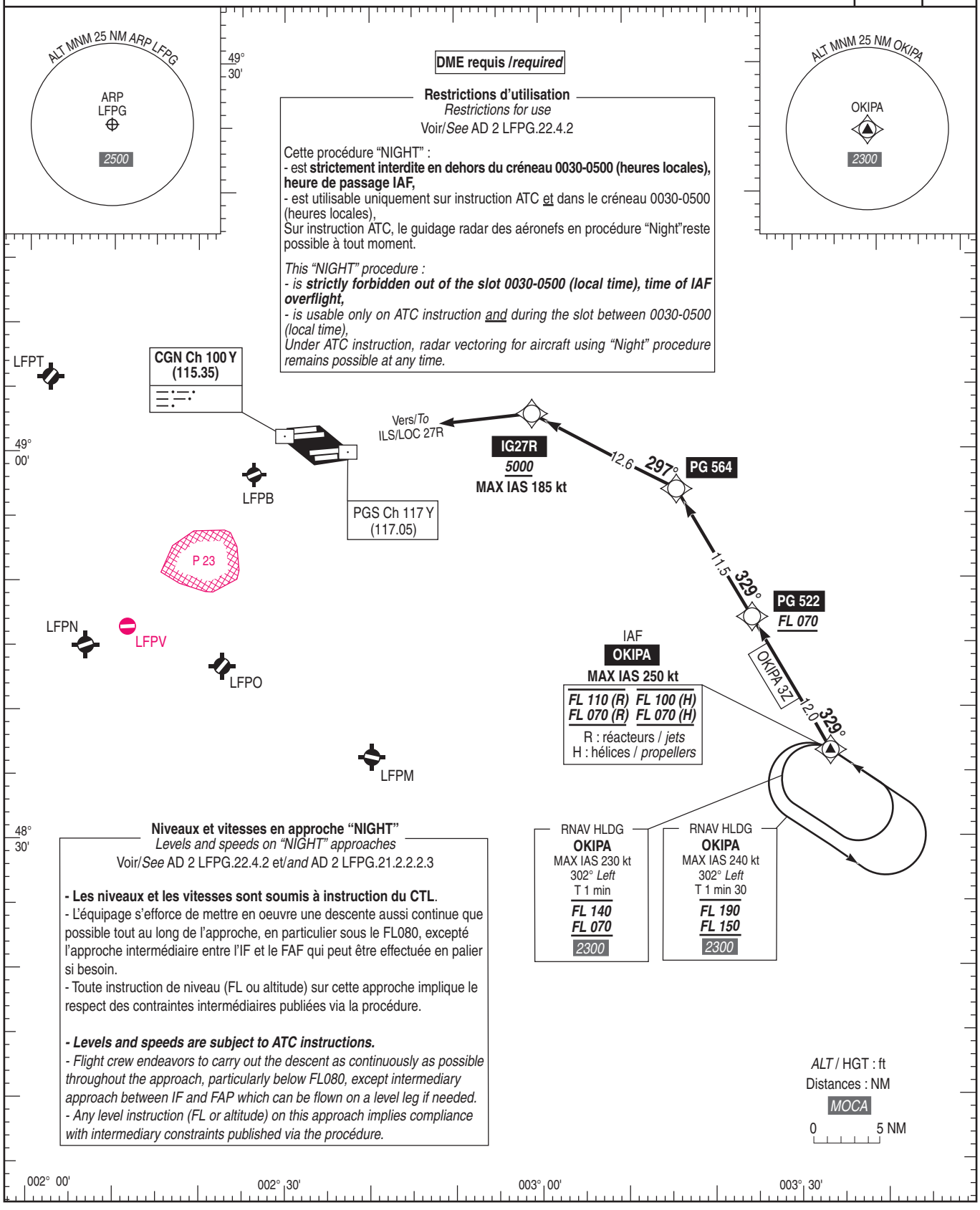
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** NIGHT OKIPA 3Z RWY 27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1** | VAR 1°E (2020)




**Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"**
*Levels and speeds on "NIGHT" approaches*
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2 et/*and* AD 2 LFPG.21.2.2.2.3

**- Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL.**
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible tout au long de l'approche, en particulier sous le FL080, excepté l'approche intermédiaire entre l'IF et le FAF qui peut être effectuée en palier si besoin.
- Toute instruction de niveau (FL ou altitude) sur cette approche implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.

***- Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
*- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible throughout the approach, particularly below FL080, except intermediary approach between IF and FAP which can be flown on a level leg if needed.*
*- Any level instruction (FL or altitude) on this approach implies compliance with intermediary constraints published via the procédure.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*ALT AD : 392,* ***THR : 391 (15 hPa)***

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 27R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS/DME PNW 110.35** RDH : 54 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**DME** requis */ required*

APCH : RWY 27R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**

**Approches simultanées** avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH*** *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

**Interception de l'axe de piste :**

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG27R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG27R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG27R.

***Interception of RWY extended centreline :***

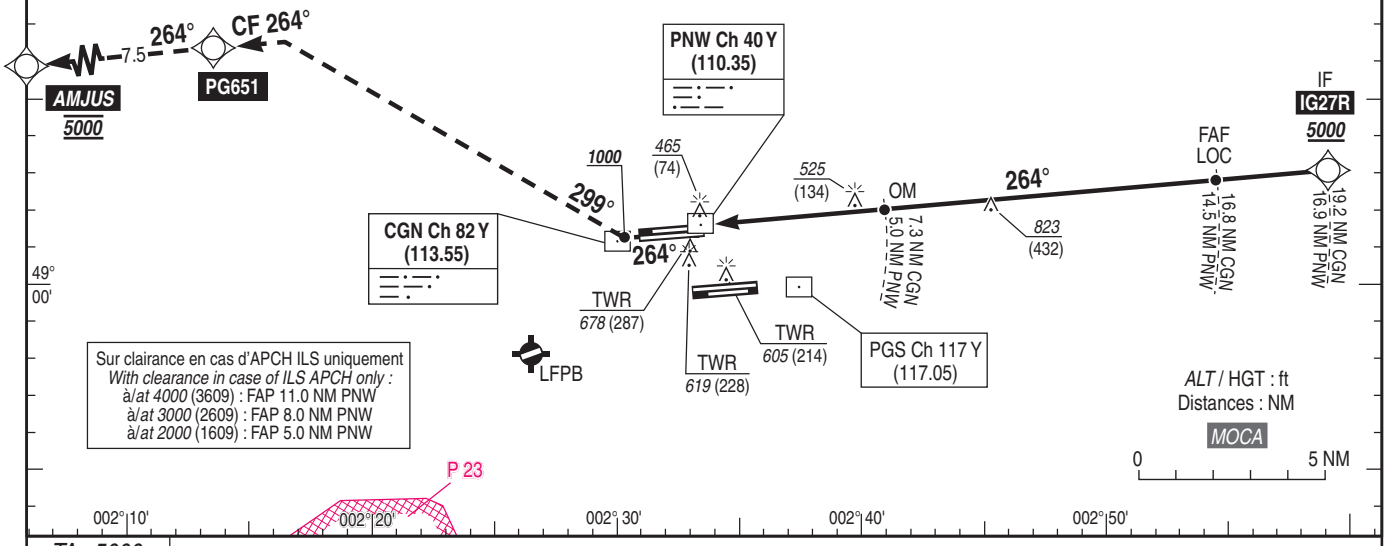
*Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG27R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG27R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG27R instruction.*

**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

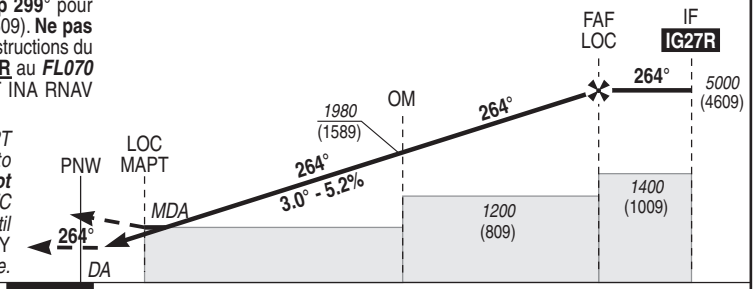
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (609) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4609). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME).** Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(609) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***right heading 299°*** *to intercept track* ***264°*** *to* ***PG651****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***5000*** *(4609).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | 0.8 | 4.8 | 14.3 | 16.7 |
| PNW ← (NM) | 1 | 5 | 14.5 | 16.9 |
| CGN ← (NM) | 3.3 | 7.3 | 16.8 | 19.2 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) 27R → 27L | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (200) | 550 | 139 | 50 | ***810*** (420) | 1200 | 418 | ***980*** (590) | 3000 |
| B | | | 149 | 61 | ***840*** (450) | 1400 | 441 | ***980*** (590) | 3000 |
| C | | | 163 | 76 | ***860*** (470) | 1500 | 465 | ***1230*** (840) | 3700 |
| D | | | 175 | 85 | ***880*** (490) | 1500 | 484 | ***1230*** (840) | 4300 |
| DL | | | 177 | 88 | - | | | | |

**DME PNW**

**NM**

***ALT***

(HGT)

| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***1020*** (629) | ***1340*** (949) | ***1650*** (1259) | ***1970*** (1579) | ***2290*** (1899) | ***2610*** (2219) |

| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***2930*** (2539) | ***3250*** (2859) | ***3560*** (3169) | ***3880*** (3489) | ***4200*** (3809) | ***4520*** (4129) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

| FAF - THR | 14.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 12 min 16 | 10 min 06 | 8 min 35 | 7 min 28 | 6 min 36 | 5 min 22 | 4 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 392,* ***THR : 391 (15 hPa)***

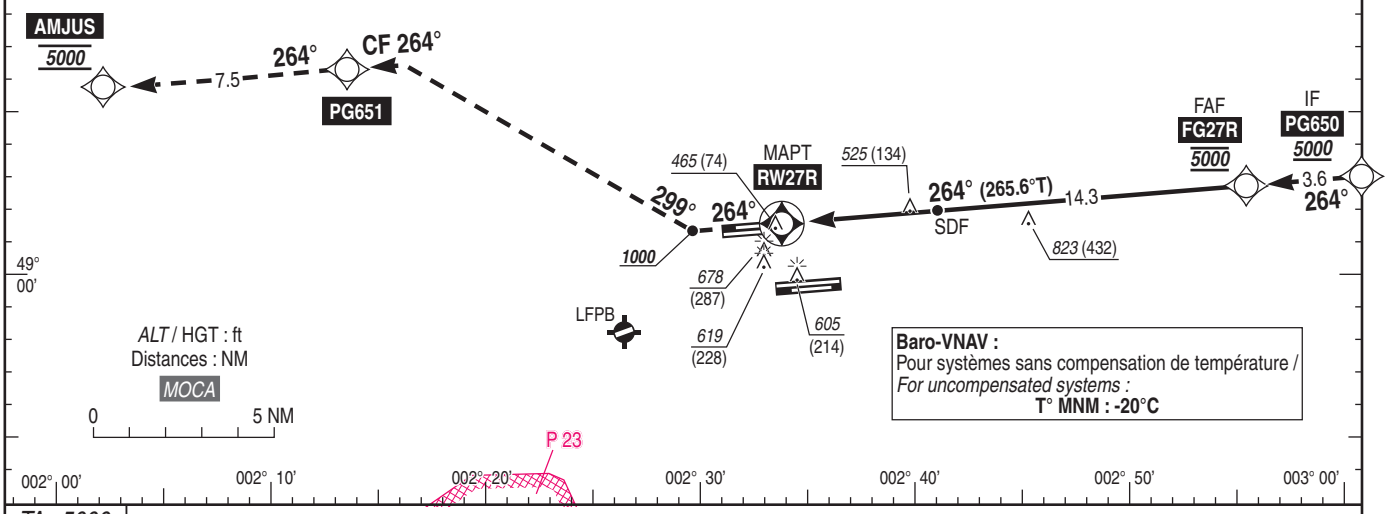
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

*FNA* **RNP** RWY 27R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01 | **RNP APCH**<br>Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar.<br>*LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.* | **EGNOS**<br>**CH 63300**<br>**E27B**<br>TCH : 54 | VAR<br>1°E<br>(2020) |
|---|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*
**Approches simultanées** avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
***Simultaneous APCH*** *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
**Interception de l'axe de piste :**
Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG650 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG650 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe PG650. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG650.
***Interception of RWY extended centreline :***
Expect radar vectoring or direct-to PG650 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG650 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to PG650. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG650 instruction.
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
***WITHOUT ATC INSTRUCTION :*** *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
***Missed APCH :*** *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*
**SBAS CAT I (LPV) :** API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*

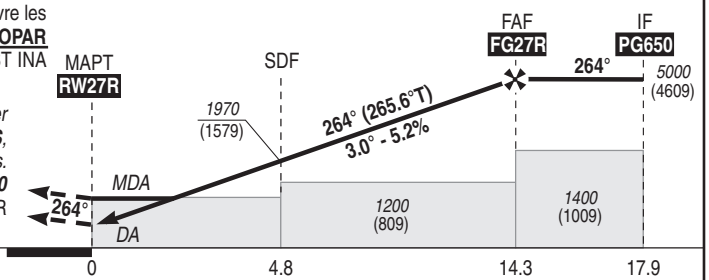



**Baro-VNAV :**
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**T° MNM : -20°C**

*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (609) ou au passage de **RW27R**, au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4609). **Ne pas tourner avant RW27R**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS,** procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(609) or passing* ***RW27R****, whichever the later, turn* ***right heading 299°*** *to intercept track* ***264°*** *to* ***PG651****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***5000*** *(4609).* ***Do not turn before RW27R****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) 27R→ 27L | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 139 | ***810*** (420) | 1200 | 313 | ***810*** (420) | 1200 | 418 | ***980*** (590) | 3000 |
| B | | | 149 | ***820*** (430) | 1300 | 325 | ***840*** (450) | 1400 | 441 | ***980*** (590) | 3000 |
| C | ***600*** (200) | 550 | 163 | ***840*** (450) | 1400 | 345 | ***860*** (470) | 1500 | 465 | ***1230*** (840) | 3700 |
| D | | | 175 | ***870*** (480) | 1500 | 371 | ***880*** (490) | 1500 | 484 | ***1230*** (840) | 4300 |
| DL | | | 177 | - | | | | | | | |

| **DIST RW27R NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1080*** (689) | ***1400*** (1009) | ***1720*** (1329) | ***2040*** (1649) | ***2360*** (1969) | ***2670*** (2279) |
| **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** |
| ***2990*** (2599) | ***3310*** (2919) | ***3630*** (3239) | ***3950*** (3559) | ***4270*** (3879) | ***4580*** (4189) | ***4900*** (4509) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes AD 2 LFPG.20 / *Circling : see instructions AD 2 LFPG.20.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - THR | 14.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 12 min 16 | 10 min 06 | 8 min 35 | 7 min 28 | 6 min 36 | 5 min 22 | 4 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |


© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** BANOX 1E RWY 08L-08R-09L-09R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM BANOX

BANOX

2700

**VOR et DME requis**
***VOR and DME required***

**1er contact avec DE GAULLE APP**
***On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

ARP LFPG

2500

Vers pistes 09L - 09R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche BANOX 1E puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (Ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT BANOX 3P RWY 09L).

*Towards runways 09L - 09R :*
*1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout BANOX 1E approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (Do not apply this restriction on initial approach NIGHT BANOX 3P RWY 09L).*

LFPT

CGN Ch 100 Y (115.35)

LFPG

LFPB

PGS Ch 117 Y (117.05)

P 23

LFPN

LFPO

LFPY

VECTORING

025°

SUBOX

11.7

BANOX 1E

025°

IAF
**BANOX**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 110***
***FL 090***

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 230 kt
062° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2700

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 240 kt
062° *Right*
T 1 min 30
***FL 190***
***FL 150***
2700

49° 00'
49° 20'
48° 40'
48° 20'
001° 30'
001° 50'
002° 10'
002° 30'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

**CONSIGNES PANNE RADIO**
***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** LORNI 1E RWY 08L-08R-09L-09R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

2500

ALT MNM 25 NM LORNI

2700

**VOR et DME requis**
***VOR and DME required***

**1er contact avec DE GAULLE APP**
***On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par PARIS ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by PARIS ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

Vers pistes 09L - 09R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche LORNI 1E puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (Ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT LORNI 3P RWY 09L).

*Towards runways 09L - 09R :*
*1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout LORNI 1E approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (Do not apply this restriction on initial approach NIGHT LORNI 3P RWY 09L).*

49° 20'

247°

37.3

LORNI 1E

IAF
**LORNI**

***FL 150 (R)*** ***FL 120 (H)***
***FL 110 (R)*** ***FL 110 (H)***
R : réacteurs / *jets*
H : hélices / *propellers*
**MAX IAS 300 kt**

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2100

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2100

LFPC

**PG501**

*VECTORING*

267°

8.0

267°

**BUNOR**

LFPT

CGN Ch 100 Y (115.35)

LFPG

LFPB

PGS Ch 117 Y (117.05)

49° 00'

P 23

**CONSIGNES PANNE RADIO**
***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

48° 40'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

002° 10' 002° 30' 002° 50' 003° 10' 003° 30'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** LORNI 1X RWY 08L-08R-09L-09R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
2500

**DME requis/*required***

TA 5000

ALT MNM 25 NM LORNI
2700

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP**
***On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par PARIS ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by PARIS ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

49° 40'

**CONSIGNES PANNE RADIO**
***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

49° 20'

IAF
**LORNI**
***FL 170***
***FL 160***
**MAX IAS 300 kt**

247°

LORNI 1X

37.3

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2100

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2100

LFPC

**PG501**

*VECTORING*

267°

267°

8.0

**BUNOR**
***FL 120***
***FL 110***
**MAX IAS 250 kt**

LFPT

CGN Ch 100 Y (115.35)

LFPG

LFPB

PGS Ch 117 Y (117.05)

P 23

49° 00'

48° 40'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

**Conditions d'utilisation de la procédure :**
- Réacteurs uniquement, sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Arrivées par MOPIL et VEDUS : prévoir une STAR MOPIL 9X ou VEDUS 9X.
- Arrivées par MATIX et DINAN : prévoir une levée des contraintes sur les STAR 9E, uniquement sur instruction de PARIS ACC.
- Entre LORNI et BUNOR, mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible en prévoyant des réductions de vitesse sur instruction ATC.
- Toute instruction de FL sur l'approche LORNI 1X implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Après BUNOR, vers les pistes 09L-09R, 1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisée, jusqu'à l'interception de l'approche finale.

**Procedure conditions of use :**
- *Jets only, upon ATC instruction only.*
- *Not to be planned in FPL.*
- *Arrivals via MOPIL and VEDUS : expect MOPIL 9X and VEDUS 9X STAR.*
- *On 9E arrivals from MATIX and DINAN : expect constraints to be lifted upon PARIS ACC instruction only.*
- *Between LORNI and BUNOR, perform a descent as continuous as possible, while expecting speed reductions by ATC.*
- *Any FL instruction on LORNI 1X approach implies compliance with intermediary constraints published via the procedure.*
- *After BUNOR, towards RWY 09L-09R, 1300 ft/min or more to each cleared level or altitude, until interception of final approach.*

002° 10' 002° 30' 002° 50' 003° 10' 003° 30'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** MOPAR 1E RWY 08L-08R-09L-09R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM MOPAR

MOPAR

2400

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

ARP LFPG

2500

**VOR et DME requis**
***VOR and DME required***

**1er contact avec DE GAULLE APP**
***On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
*- cleared waypoint and cleared level,*
*- indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
*- and ATIS information letter taken into account.*

RNAV HLDG
**MOPAR**
MAX IAS 230 kt
093° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2200

RNAV HLDG
**MOPAR**
MAX IAS 240 kt
093° *Left*
T 1 min 30
***FL 160***
***FL 150***
2200

IAF
**MOPAR**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 100***
***FL 080***

155°
MOPAR 1E
8.0
**PG527**
155°
VECTORING

Vers pistes 09L - 09R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche MOPAR 1E puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (Ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT MOPAR 3P RWY 09L).

*Towards runways 09L - 09R :*
*1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout MOPAR 1E approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (Do not apply this restriction on initial approach NIGHT MOPAR 3P RWY 09L).*

LFPT

CGN Ch 100 Y
(115.35)

LFPG

LFPB

PGS Ch 117 Y
(117.05)

**CONSIGNES PANNE RADIO**
***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD2 LFPG 22.10.1.2

P 23

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

49° 30'
49° 20'
49° 10'
49° 00'
48° 50'
001° 40'
001° 50'
002° 00'
002° 10'
002° 20'
002° 30'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

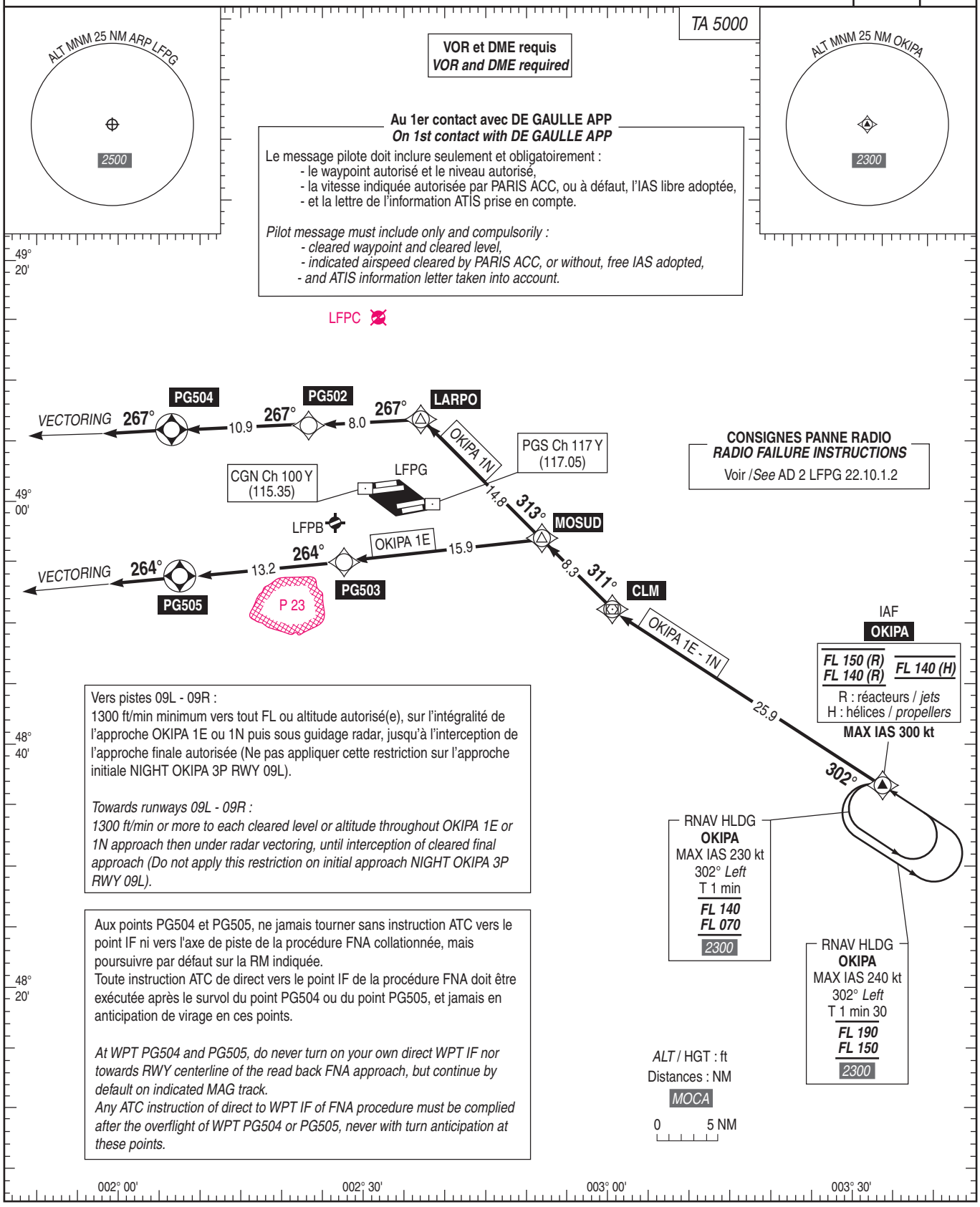
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** OKIPA 1E RWY 08L-08R-09L-09R
*INA* **RNAV** OKIPA 1N RWY 08L-08R-09L-09R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1** | VAR 1°E (2020)






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

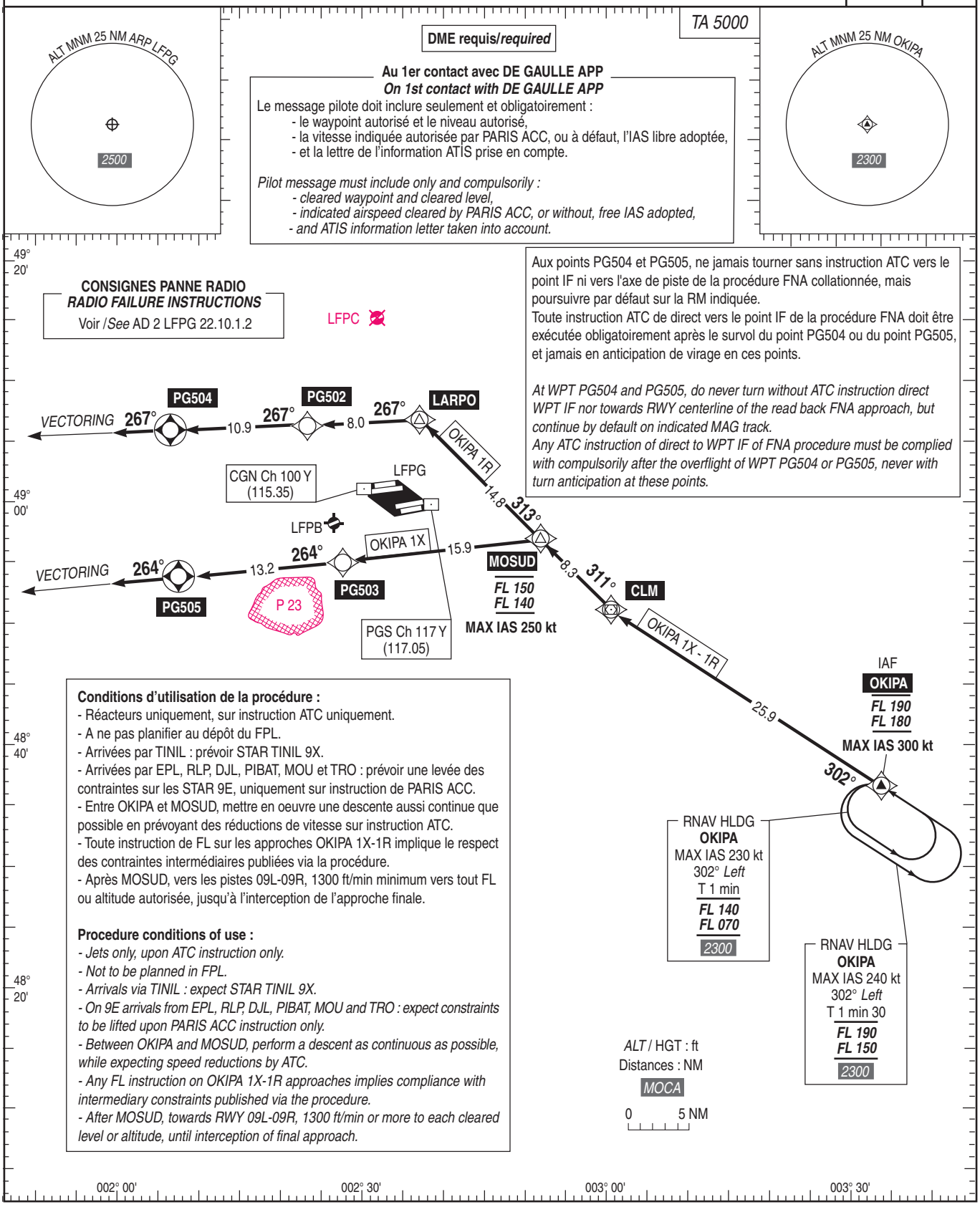
CAT A B C D

*INA* **RNAV** OKIPA 1X RWY 08L-08R-09L-09R
*INA* **RNAV** OKIPA 1R RWY 08L-08R-09L-09R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)




**Conditions d'utilisation de la procédure :**
- Réacteurs uniquement, sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Arrivées par TINIL : prévoir STAR TINIL 9X.
- Arrivées par EPL, RLP, DJL, PIBAT, MOU et TRO : prévoir une levée des contraintes sur les STAR 9E, uniquement sur instruction de PARIS ACC.
- Entre OKIPA et MOSUD, mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible en prévoyant des réductions de vitesse sur instruction ATC.
- Toute instruction de FL sur les approches OKIPA 1X-1R implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Après MOSUD, vers les pistes 09L-09R, 1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisée, jusqu'à l'interception de l'approche finale.

**Procedure conditions of use :**
- *Jets only, upon ATC instruction only.*
- *Not to be planned in FPL.*
- *Arrivals via TINIL : expect STAR TINIL 9X.*
- *On 9E arrivals from EPL, RLP, DJL, PIBAT, MOU and TRO : expect constraints to be lifted upon PARIS ACC instruction only.*
- *Between OKIPA and MOSUD, perform a descent as continuous as possible, while expecting speed reductions by ATC.*
- *Any FL instruction on OKIPA 1X-1R approaches implies compliance with intermediary constraints published via the procedure.*
- *After MOSUD, towards RWY 09L-09R, 1300 ft/min or more to each cleared level or altitude, until interception of final approach.*



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** BANOX 1W RWY 26L-26R-27L-27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

TA 5000

ALT MNM 25 NM BANOX

2700

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

2500

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP**
***On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par PARIS ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

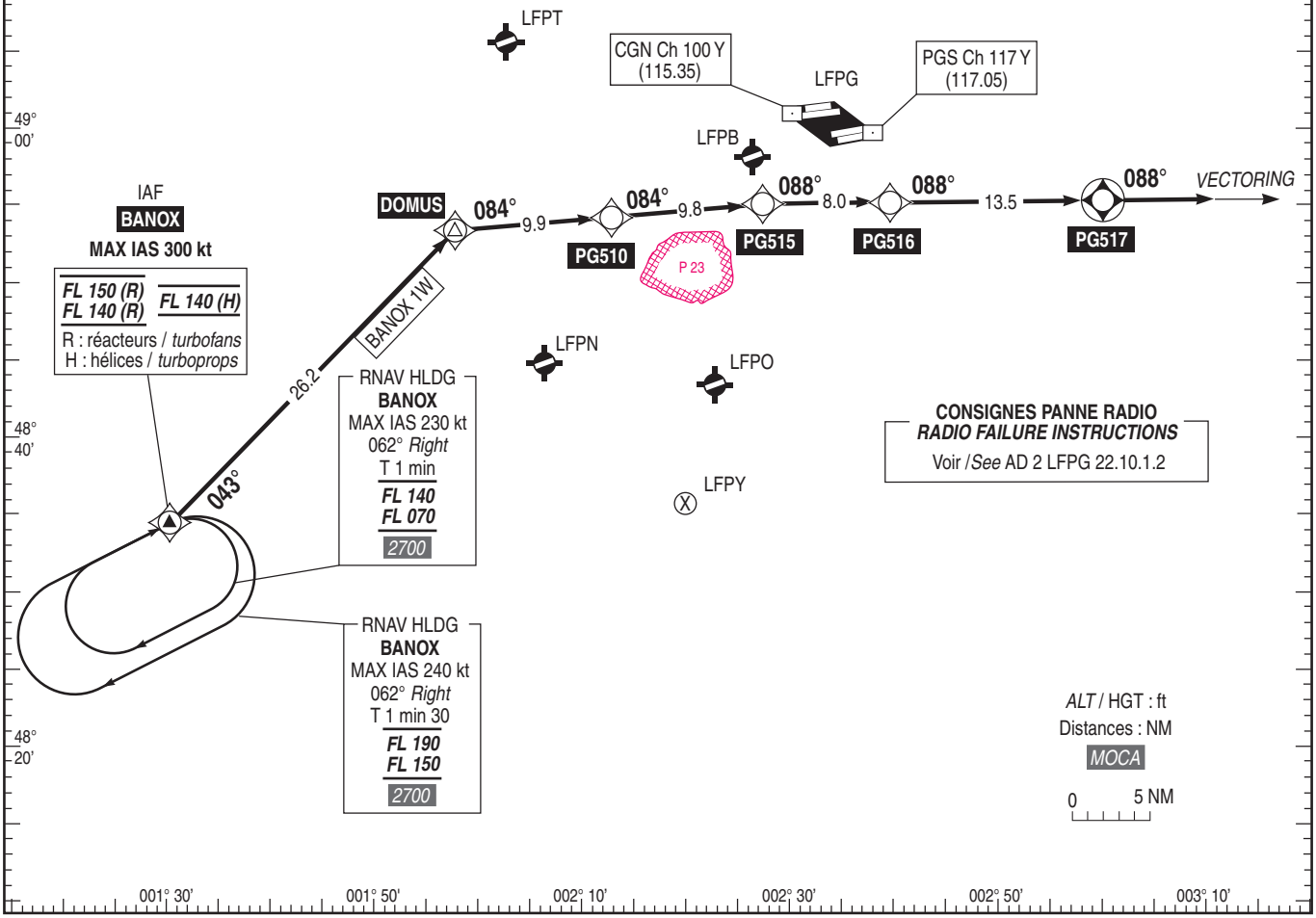
*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by PARIS ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

Vers pistes 26L - 26R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche BANOX 1W puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT BANOX 3Y RWY 26L).

*Towards runways 26L - 26R :*
*1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout BANOX 1W approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (do not apply this restriction on initial approach NIGHT BANOX 3Y RWY 26L).*

Au point PG517, ne jamais tourner sans instruction ATC vers le point IF ni vers l'axe de piste de la procédure FNA collationnée, mais poursuivre par défaut sur la RM indiquée.
Toute instruction ATC de direct vers le point IF de la procédure FNA doit être exécutée obligatoirement après le survol du point PG517, et jamais en anticipation de virage en ce point.

*At WPT PG517, do never turn without ATC instruction direct WPT IF nor towards RWY centerline of the read back FNA approach, but continue by default on indicated MAG track.*
*Any ATC instruction of direct to WPT IF of FNA procedure must be complied with compulsorily after the overflight of WPT PG517, never with turn anticipation at this point.*






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** BANOX 1X RWY 26L-26R-27L-27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM BANOX

2700

**DME requis / *required***

TA 5000

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP**
***On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par PARIS ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by PARIS ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

2500

Au point PG517, ne jamais tourner sans instruction ATC vers le point IF ni vers l'axe de piste de la procédure FNA collationnée, mais poursuivre par défaut sur la RM indiquée.
Toute instruction ATC de direct vers le point IF de la procédure FNA doit être exécutée obligatoirement après le survol du point PG517, et jamais en anticipation de virage en ce point.

*At WPT PG517, do never turn without ATC instruction direct WPT IF nor towards RWY centerline of the read back FNA approach, but continue by default on indicated MAG track.*
*Any ATC instruction of direct to WPT IF of FNA procedure must be complied with compulsorily after the overflight of WPT PG517, never with turn anticipation at this point.*

**CONSIGNES PANNE RADIO**
***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

49° 20'
49° 00'
48° 40'
48° 20'

CGN Ch 100 Y (115.35)
PGS Ch 117 Y (117.05)
LFPG
LFPT
LFPB
LFPN
LFPO
LFPY

**PG510**
***FL 140***
***FL 130***
**MAX IAS 250 kt**

**DOMUS**
***FL 160***
***FL 140***

084° 9.9 084° 9.8 088° 8.0 088° 13.5 088° VECTORING

**PG515** **PG516** **PG517**

P 23

BANOX 1X 26.2 043°

IAF
**BANOX**
***FL 180***
***FL 170***
**MAX IAS 300 kt**

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 230 kt
062° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2700

RNAV HLDG
**BANOX**
MAX IAS 240 kt
062° *Right*
T 1 min 30
***FL 190***
***FL 150***
2700

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 5 NM

001° 30' 001° 50' 002° 10' 002° 30' 002° 50' 003° 10'

**Conditions d'utilisation de la procédure :**
- Réacteurs uniquement, sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Arrivées par KEPER : prévoir STAR KEPER 9X.
- Arrivées par SABLE, KOVAK et ROMGO : prévoir une levée des contraintes sur les STAR 9W, uniquement sur instruction de PARIS ACC.
- Entre BANOX et DOMUS, mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible en prévoyant des réductions de vitesse sur instruction ATC.
- Toute instruction de FL sur l'approche BANOX 1X implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Après PG510, vers les pistes 26L-26R, 1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisée, jusqu'à l'interception de l'approche finale.

**Procedure conditions of use :**
- *Turboprops only, upon ATC instruction only.*
- *Not to be planned in FPL.*
- *Arrivals via KEPER : expect STAR KEPER 9X.*
- *On 9W arrivals from SABLE, KOVAK and ROMGO : expect constraints to be lifted upon PARIS ACC instruction only.*
- *Between BANOX and DOMUS, perform a descent as continuous as possible, while expecting speed reductions by ATC.*
- *Any FL instruction on BANOX 1X approach implies compliance with intermediary constraints published via the procedure.*
- *After PG510, towards RWY 26L-26R, 1300 ft/min or more to each cleared level or altitude, until interception of final approach.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

*INA* **RNAV** LORNI 1W RWY 26L-26R-27L-27R
*INA* **RNAV** VEBEK 1W RWY 26L-26R-27L-27R

CAT A B C D

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et aprés LORNI.
*On ATC instruction only if holding, expect radar guidance before and after LORNI.*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
ARP LFPG
2500

**VOR et DME requis**
***VOR and DME required***

**1er contact avec DE GAULLE APP**
***At 1st contact with DE GAULLE APP***
Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

ALT MNM 25 NM LORNI ou/or VEBEK
LORNI ou/or VEBEK
2700

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2100

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2100

IAF
**LORNI**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 130***
***FL 070***

**DEVIM**

208°
10.0
LORNI 1W
**PG520**
208°
VECTORING

IAF
**VEBEK**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 110***
***FL 080***
VEBEK 1W
8.9
207°
**CTL**
224°
VECTORING

Vers pistes 26L - 26R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche LORNI 1W puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (Ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT LORNI 3Y RWY 26L).

*Towards runways 26L - 26R :*
*1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout LORNI 1W approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (Do not apply this restriction on initial approach NIGHT LORNI 3Y RWY 26L).*

LFPT
CGN Ch 100 Y (115.35)
LFPG
LFPB
PGS Ch 117 Y (117.05)
P 23

**CONSIGNES PANNE RADIO LORNI 1W**
***LORNI 1W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

**CONSIGNES PANNE RADIO VEBEK 1W**
***VEBEK 1W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

49° 40'
49° 20'
49° 00'
48° 40'
002° 10'
002° 30'
002° 50'
003° 10'
003° 30'



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

*INA* **RNAV** MOPAR 1W RWY 26L-26R-27L-27R
*INA* **RNAV** MOBRO 1W RWY 26L-26R-27L-27R

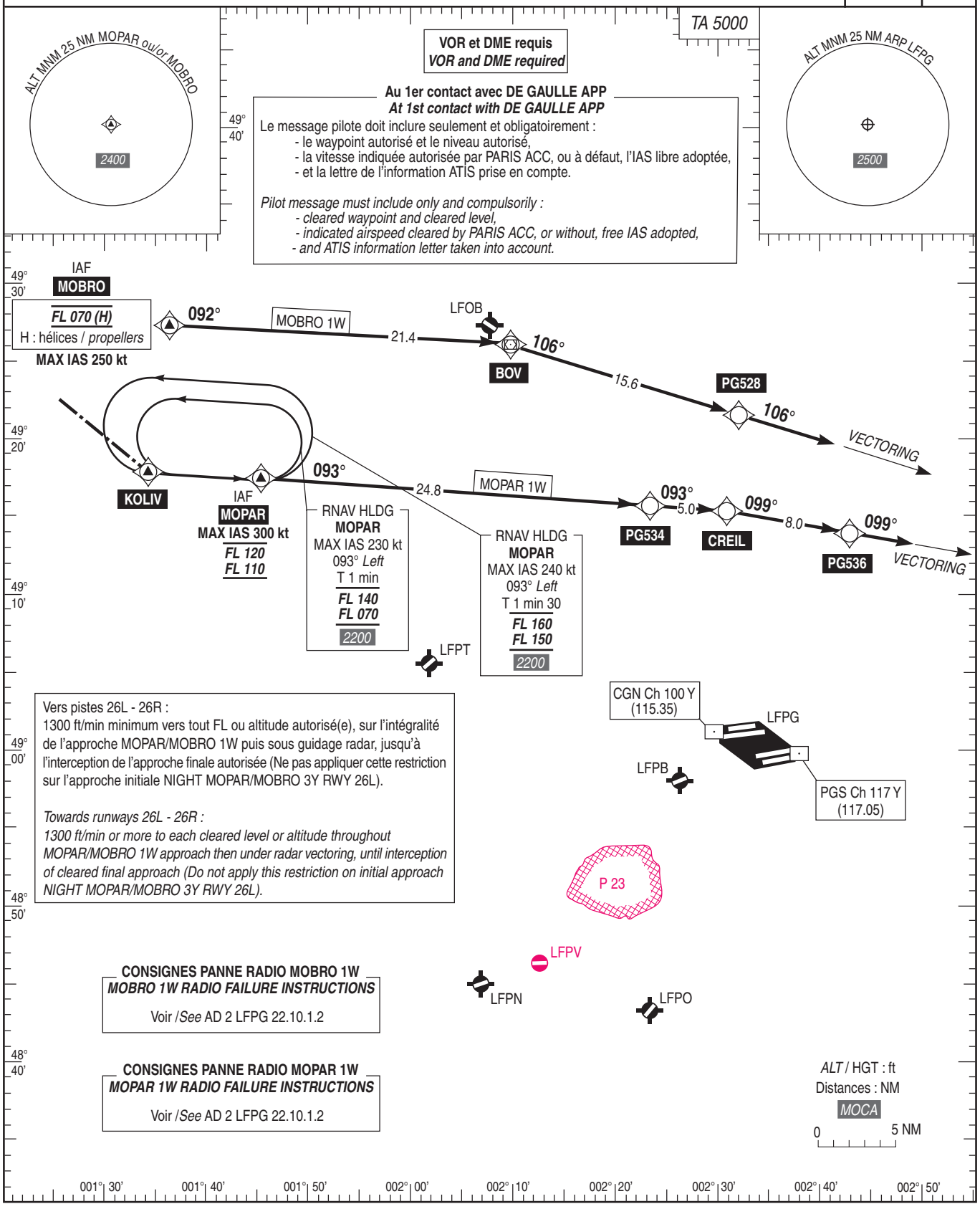
CAT A B C D

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
*Upon ATC instruction only if holding, expect radar vectoring before and after MOPAR.*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

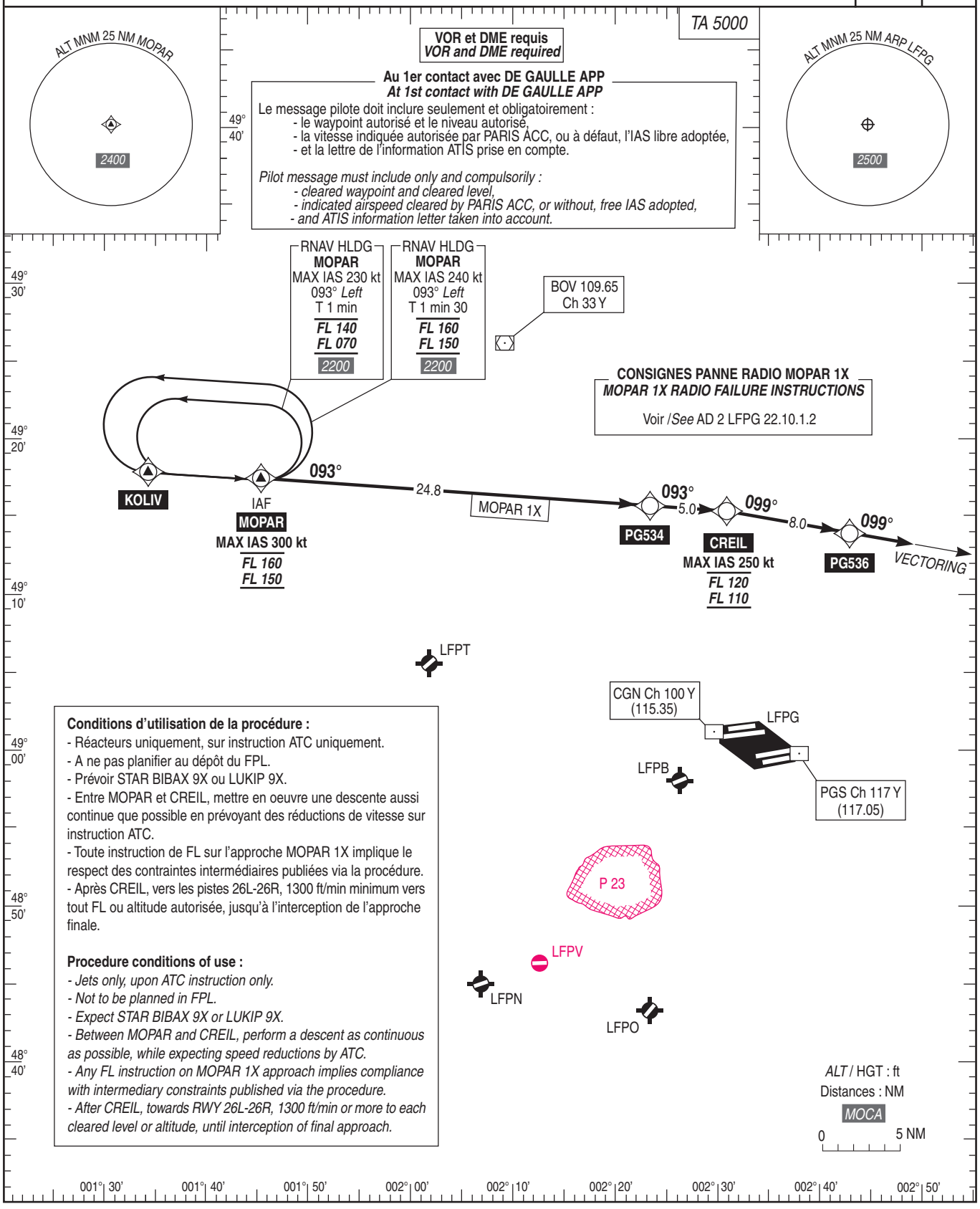
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** MOPAR 1X RWY 26L-26R-27L-27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1** | VAR 1°E (2020)






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** OKIPA 1W RWY 26L-26R-27L-27R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPG

ARP LFPG

2500

ALT MNM 25 NM OKIPA

OKIPA

2300

**VOR et DME requis**
***VOR and DME required***

**1er contact avec DE GAULLE APP**
***On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

CGN Ch 100 Y (115.35)

LFPG

PGS Ch 117 Y (117.05)

LFPB

P 23

Vers pistes 26L - 26R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche OKIPA 1W puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (Ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT OKIPA 3Y RWY 26L).

*Towards runways 26L - 26R :*
*1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout OKIPA 1W approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (Do not apply this restriction on initial approach NIGHT OKIPA 3Y RWY 26L).*

VECTORING

329°

**PG522**

OKIPA 1W

12.0

329°

IAF
**OKIPA**
**MAX IAS 250 kt**

| | |
|---|---|
| ***FL 100 (H)*** | ***FL 110 (R)*** |
| ***FL 070 (H)*** | ***FL 070 (R)*** |

RNAV HLDG
**OKIPA**
MAX IAS 240 kt
302° *Left*
T 1 min 30
***FL 190***
***FL 150***
2300

RNAV HLDG
**OKIPA**
MAX IAS 230 kt
302° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2300

**CONSIGNES PANNE RADIO**
***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM

49° 20'
49° 00'
48° 40'
48° 20'
002° 30'
003° 00'
003° 30'



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFPM.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFPM - MELUN VILLAROCHE

**AD 2 LFPM.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°36'19"N 002°40'15"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Croisement de la piste10/28 et 01/19. | RWY 10/28 and 01/19 intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8.5 km N Melun | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 304 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.9018°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.133°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYMPAV | |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de Melun Villaroche<br>77950 Montereau sur le Jard | |
| | Telephone | 01 60 68 83 90 | |
| | FAX | 01 60 68 88 93 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : contact@sympav.com | |

**AD 2 LFPM.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0800-1100 et 1230-1600<br>Extension possible sur demande PPR 48 HR | MON-FRI : 0800-1100 and 1230-1600<br>Possible extension PPR 48 HR |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | TWR :<br>HIV et ETE, LUN-VEN sauf JF : 0800-1600.<br>TEL : +33 (0) 1 64 14 27 30.<br>Aérodrome de MELUN Villaroche, 77550 Moissy Cramayel<br>AFIS :<br>En dehors des HOR TWR : PPR 48 HR exploitant AD ou Handling.<br>TEL : +33 (0) 1 64 81 95 34.<br>Adresse : voir exploitant AD. | TWR :<br>WIN and SUM, MON-FRI except public HOL : 0800-1600.<br>TEL : +33 (0) 1 64 14 27 30.<br>Aérodrome de MELUN Villaroche, 77550 Moissy Cramayel<br>AFIS :<br>Outside TWR SKED : PPR 48 HR from AD operator or Handling.<br>TEL : +33 (0)1 64 81 95 34.<br>Address : see AD operator. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Station TOTAL : JET A1 et AVGAS disponibles H24 / J7.<br>Paiement : carte AIR TOTAL France uniquement.<br>Station ELYXAN : camion ravitailleur JET A1 : 0800-1900<br>- sur demande H24 / J7<br>- paiement carte crédit seulement<br>TEL : 06 58 83 66 25<br>E-mail : ops@elyxan-aviation.fr | Station TOTAL : JET A1 and AVGAS available H24 / J7.<br>Payment : AIR TOTAL France card only.<br>Station ELYXAN : refuelling truck JET A1 : 0800-1900<br>- on request 24/7<br>- payment by credit card only.<br>TEL : 06 58 83 66 25<br>E-mail : ops@elyxan-aviation.fr |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPM.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Handling obligatoire pour les aéronefs MTOW supérieure à 3 tonnes non basés. | Handling mandatory for non-based ACFT whose MTOW is greater than 3 tons. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS, Jet A1.<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : AVGAS, Jet A1.<br>Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | TOTAL : paiement AVT par carte AIR TOTAL France uniquement.<br>ELYXAN : paiement AVT par carte bancaire. | TOTAL : AVT payment by AIR TOTAL France card only.<br>ELYXAN : AVT payment by credit card. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | ELYXAN AVIATION<br>TEL : 06 58 83 66 25 / 01 64 38 00 91<br>E-mail : ops@elyxan-aviation.fr | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Handling : ELYXAN AVIATION<br>TEL : 06 58 83 66 25 / 01 64 38 00 91<br>E-mail : ops@elyxan-aviation.fr | |

**AD 2 LFPM.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | |
| 2 | Restaurants | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFPM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2,5 et VIM60 | Rescue vehicle 2.5 and massive rescue vehicle 60 |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 1 hors HOR ATS.<br>Niveau 2 durant les HOR ATS.<br>Niveau 5 possible après accord exploitant (PPR 48 HR). | Level 1 outside ATS SKED.<br>Level 2 during ATS SKED.<br>Level 5 possible after agreement from AD operator (PPR 48 HR). |

**AD 2 LFPM.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Parking ENAC-JEUMONT 3 TONNEAUX : rigide.<br>Parking ACB : enrobé souple. | ENAC-JEUMONT 3 TONNEAUX apron : concrete.<br>ACB apron : asphalt. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY J : 19 m<br>TWY R : 15 m<br>TWY T : 21 m<br>TWY W, C, D : 15 m<br>TWY Z (partie Est) : 9 m<br>TWY Z (partie Ouest) : 18 m | TWY J : 19 m<br>TWY R : 15 m<br>TWY T : 21 m<br>TWY W, C, D : 15 m<br>TWY Z (East side) : 9 m<br>TWY Z (West side) : 18 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY J, C, D, T, Z, R : enrobé souple<br>TWY W : enrobés souple et rigide | TWY J, C, D, T, Z, R : asphalt<br>TWY W : mixed concrete/asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY C : 5 F/D/W/T<br>TWY D : 7 F/D/W/T<br>TWY J : 10 F/D/W/T<br>TWY R : 31 F/C/W/T<br>TWY T : 4 F/D/W/T<br>TWY W : 18 F/C/W/T<br>TWY Z : < 5,7 t. | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Seuils de piste. | RWY THR. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir/See AD 2 LFPM. 12 | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir / See AD2 LFPM APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui, balisage diurne | Yes, day marking |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir/See AD 2 LFPM. 14/15 | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFPM .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste sur TWY W uniquement. | RWY guard lights for TWY W only. |

**AD 2 LFPM.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFPM.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFPM .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR, AFIS. |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPM.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 012.75 (011) | 1300 x 30 | 8 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 48°36'22.19"N 002°40'15.88"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 298ft |
| 19 | 192.75 (191) | 1300 x 30 | 8 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 48°37'03.30"N 002°40'29.91"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 304ft |
| 10 | 103.50 (102) | 1972 x 45 | 18 R/B/W/T<br>revêtue / paved | 48°36'23.32"N 002°39'47.83"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 296ft |
| 28 | 283.50 (282) | 1972 x 45 | 18 R/B/W/T<br>revêtue / paved | 48°36'08.41"N 002°41'21.46"E<br>( 48°36'09.03"N 002°41'17.54"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 301ft<br>DTHR : 300ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | NIL | 1420 x 80 | NIL | (1) |
| 19 | NIL | NIL | 200 | 1420 x 80 | NIL | (2) |
| 10 | NIL | NIL | NIL | 2092 x 300 | NIL | (3) |
| 28 | NIL | NIL | 678 | 2092 x 300 | NIL | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 90 m
(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 90 m
(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 90 m
(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 90 m

**AD 2 LFPM.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 1300 | 1300 | 1300 | 1300 | |
| 19 | 1300 | 1500 | 1300 | 1300 | |
| 10 | 1972 | 1972 | 1972 | 1972 | |
| 28 | 1972 | 2650 | 1972 | 1890 | |

**AD 2 LFPM.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 27 ft | | | | | |
| 28 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 10 | 1972 m | 60 m | W | LIL - LIH | R | | | |
| 28 | 1972 m | 60 m | W | LIL - LIH | R | | | |

**AD 2 LFPM.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui<br>TWY W, R<br>RWY 10/28 | Yes<br>TWY W, R<br>RWY 10/28 |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 9 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Voie de relation R : balisage latéral lumineux. | TWY R : edge lighting. |

**AD 2 LFPM.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPM.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR MELUN**<br>48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°40'53"N , 002°43'19"E - 48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°31'20"N , 002°50'50"E - 48°29'00"N , 002°41'07"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E - 48°33'22"N , 002°29'21"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>MELUN Tour (FR)<br>MELUN Tower (EN) | HOR TWR<br>TWR SKED |
| **RMZ MELUN**<br>48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°40'53"N , 002°43'19"E - 48°38'50"N , 002°54'42"E - 48°31'20"N , 002°50'50"E - 48°29'00"N , 002°41'07"E - 48°30'18"N , 002°29'21"E - 48°33'22"N , 002°29'21"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>MELUN Information (FR)<br>MELUN Information (EN) | HOR AFIS<br>Le service AFIS peut être rendu sans préavis en-dehors des HOR publiés.<br>AFIS SKED<br>AFIS can be provided without prior notice outside published SKED. |

**AD 2 LFPM.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | SEINE Information (FR)<br>*SEINE Information (EN)* | 120.330 MHz | HO | Secteur/Sector SK (SIV 4/5). |
| FIS | SEINE Information (FR)<br>*SEINE Information (EN)* | 127.815 MHz | HO | Secteur/Sector SK (SIV 6/7/8). |
| FIS | SEINE Information (FR)<br>*SEINE Information (EN)* | 134.300 MHz | HO | Secteur/Sector SJ (SIV 1/2/3). |
| APP | SEINE Approche (FR)<br>*SEINE Approach (EN)* | 118.050 MHz | HO | Secteur/Sector SJ (TMA SEINE 1/5/6). |
| APP | SEINE Approche (FR)<br>*SEINE Approach (EN)* | 118.890 MHz | HO | Secteur/Sector SI (TMA SEINE 2/3/4). |
| APP | SEINE Approche (FR)<br>*SEINE Approach (EN)* | 134.875 MHz | HO | Secteur/Sector SK (TMA SEINE 7.1/7.2/8/9/10). |
| TWR | MELUN Tour (FR)<br>*MELUN Tower (EN)* | 121.105 MHz | HO | |
| AFIS | MELUN Information (FR)<br>*MELUN Information (EN)* | 121.105 MHz | HO | |
| ATIS | MELUN (FR)<br>*MELUN (EN)* | 128.180 MHz | HO | TEL : 01 64 14 28 44 |
| A/A | MELUN (FR) | 121.105 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFPM.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | MLN | 113.6 MHz<br>CH 83X | H24 | 48°27'20.8"N 002°48'47.8"E | 104.36 m | 40NM FL250 | | | |

**AD 2 LFPM.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le Centre de Contrôle d'Approche SEINE assure les services de la circulation aérienne (correspondant à la classification des espaces) dans les SIV 1 à 8 SEINE.

SEINE APP assure le service de contrôle dans les TMA 1 à 10 SEINE.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES***

*SEINE Approach Control Centre provides the air traffic services (according to the airspace classification) within SEINE SIV 1 to 8.*

*SEINE APP provides air traffic control within SEINE TMA 1 to 10.*

**20.2 MANOEUVRES AU SOL**

**20.2.1 Roulage**

Intentions de vol obligatoires avant roulage, sur FREQ ATS.

TWY Z et parking "3 Tonneaux" réservés aux aéronefs basés.

TWY Z interdit aux ACFT de masse supérieure à 5.7 t.

PRKG "3 Tonneaux" : roulage au moteur interdit ; les ACFT devront être tractés soit manuellement, soit à l'aide d'un tracteur.

PRKG "JEUMONT" : roulage au moteur interdit ; les ACFT devront être tractés soit manuellement, soit à l'aide d'un tracteur.

Voie de circulation A interdite en présence d'un ACFT à l'avitaillement.

**20.2.2 Décollage des intersections**

Décollage interdit depuis les intersections : remontée de piste obligatoire.

***20.2 GROUND MANOEUVRING***

***20.2.1 Taxiing***

*Flight intentions compulsory before taxiing, on ATS FREQ.*

*TWY Z and apron "3 Tonneaux" reserved for home-based ACFT.*

*TWY Z prohibited for ACFT whose weight is over 5.7 t.*

*Apron "3 Tonneaux" : self-manoeuvring is prohibited ; ACFT must be towed either manually or by a towing tractor.*

*Apron "JEUMONT" : self-manoeuvring is prohibited ; ACFT must be towed either manually or by a towing tractor.*

*TWY A prohibited when ACFT is refueling.*

***20.2.2 Takeoff from intersections***

*Take-Off prohibited from intersections : backtrack RWY mandatory.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPM.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| **21.1** Utilisation entre 2200 et 0600 locales soumise à autorisation de l'exploitant avec PN 48H. | ***21.1*** *Use between 2200-0600 local time subject to authorization from the AD operator, PN 48H.* |
| **21.2** Tours de piste réservés aux ACFT basés, interdits les week-ends et jours fériés. | ***21.2*** *Traffic patterns reserved for home-based ACFT, prohibited week-ends and HOL.* |

**AD 2 LFPM.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| **22.1 PROCEDURES** | ***22.1 PROCEDURES*** |
| Itinéraires à l'intérieur de la TMA | *Routes within the TMA* |
| Cf carte régionale. | *Cf area chart.* |
| **Arrivées** | ***Arrivals*** |
| Cf cartes STAR. | *Cf STAR charts.* |
| **Départs** | ***Departures*** |
| Cf cartes SID. | *Cf SID charts.* |
| **POGO** | ***POGO*** |
| Les itinéraires de liaison avec les aérodromes situés dans la TMA PARIS sont appelés "POGO". | *Joining routes, between the AD situated within the TMA PARIS are called "POGO".* |
| Départs de MELUN vers ORLY-LE BOURGET-VILLACOUBLAY- PARIS SACLAY VERSAILLES-BEAUVAIS-PONTOISE : après départ initial, effectué selon les consignes recommandées, l'itinéraire de liaison et le raccordement à l'IAF de l'aérodrome de destination, sera déterminé par guidage radar. | *Departure from MELUN to ORLY-LE BOURGET-VILLACOUBLAY- PARIS SACLAY VERSAILLES-BEAUVAIS-PONTOISE : after initial departure, according to the recommended instructions, the joining route and the transition to the IAF of the destination AD, will be determined by radar vectoring.* |
| La mention POGO devra figurer dans les cases 15 et 18 du FPL. | *POGO mention will be listed in items 15 and 18 of the FPL.* |
| Les autres itinéraires POGO dans la TMA PARIS sont décrits en AD 2 LFPO POGO. | *The others POGO routes within the PARIS TMA are described in AD 2 LFPO POGO.* |
| **22.2 SERVICE RADAR** | ***22.2 RADAR SERVICE*** |
| SEINE APP utilise les fonctions Guidage, Surveillance Radar et Assistance Radar pour rendre les services de contrôle, d'information et d'alerte. | *SEINE APP use the functions of guidance, surveillance radar and radar monitoring to provide the services of traffic control, flight information and alert.* |
| **22.3 PANNE DE COMMUNICATION** | ***22.3 RADIO FAILURE*** |
| DEPARTS : | *DEPARTURES:* |
| SID : Cf cartes SID. | *SID: See SID charts.* |
| DEPART POGO : | *POGO DEPARTURE:* |
| - en VMC avant les limites CTR MELUN, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. | *- In VMC and before the MELUN CTR limits, make a turn-around to land on AD.* |
| - en IMC ou VMC après CTR MELUN, poursuivre selon le dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception et se raccorder à la procédure d'arrivée de l'aérodrome de destination en contournant la LF-P23. | *- In IMC or VMC after the MELUN CTR, continue the flight according to the last acknowledged assigned FL and join the arrival procedure of the destination aerodrome avoiding the LF-P23.²* |
| ARRIVEES : | *ARRIVALS:* |
| STAR ou ARRIVEE POGO : | *STAR or POGO ARRIVAL:* |
| - Transpondeur A 7600. | *- Transponder A 7600.* |
| - Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche. | *- Follow or join the authorized STAR or, default, the nearest.* |
| - Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente. | *- Report to the IAF at the last assigned level for which there is an acknowledgement of receipt if it is usable in the holding, or failing that, at the highest level in the holding.* |
| - Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes : | *- Wait at this level until the latest of the following times:* |
| - HAP, | *- HAP,* |
| - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au niveau le plus bas. | *- Time of arrival in the holding plus 10 minutes, then descend in the holding pattern to the lowest level.* |
| - Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage. | *- Leave the IAF at this level to begin the approach procedure until landing.* |

**AD 2 LFPM.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD interdit aux planeurs et aérostats. | *AD prohibited to gliders and aerostats.* |
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| **23.1 Equipement AD** | ***23.1 AD Equipment*** |
| PCL n'allume pas le PAPI. | *PCL n'allume pas le PAPI.* |
| Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0). | *Traffic surveillance equipment: AD equipped with secondary radar (see AD 1.0).* |
| STAP , paramètres disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE. | *STAP, available data: wind, VIS, cloud base, T, DP, QNH, QFE.* |
| **23.2 Péril animalier** | ***23.2 Wild strike hazard*** |
| Occasionnel | *Random* |

**AD 2 LFPM.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPM.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

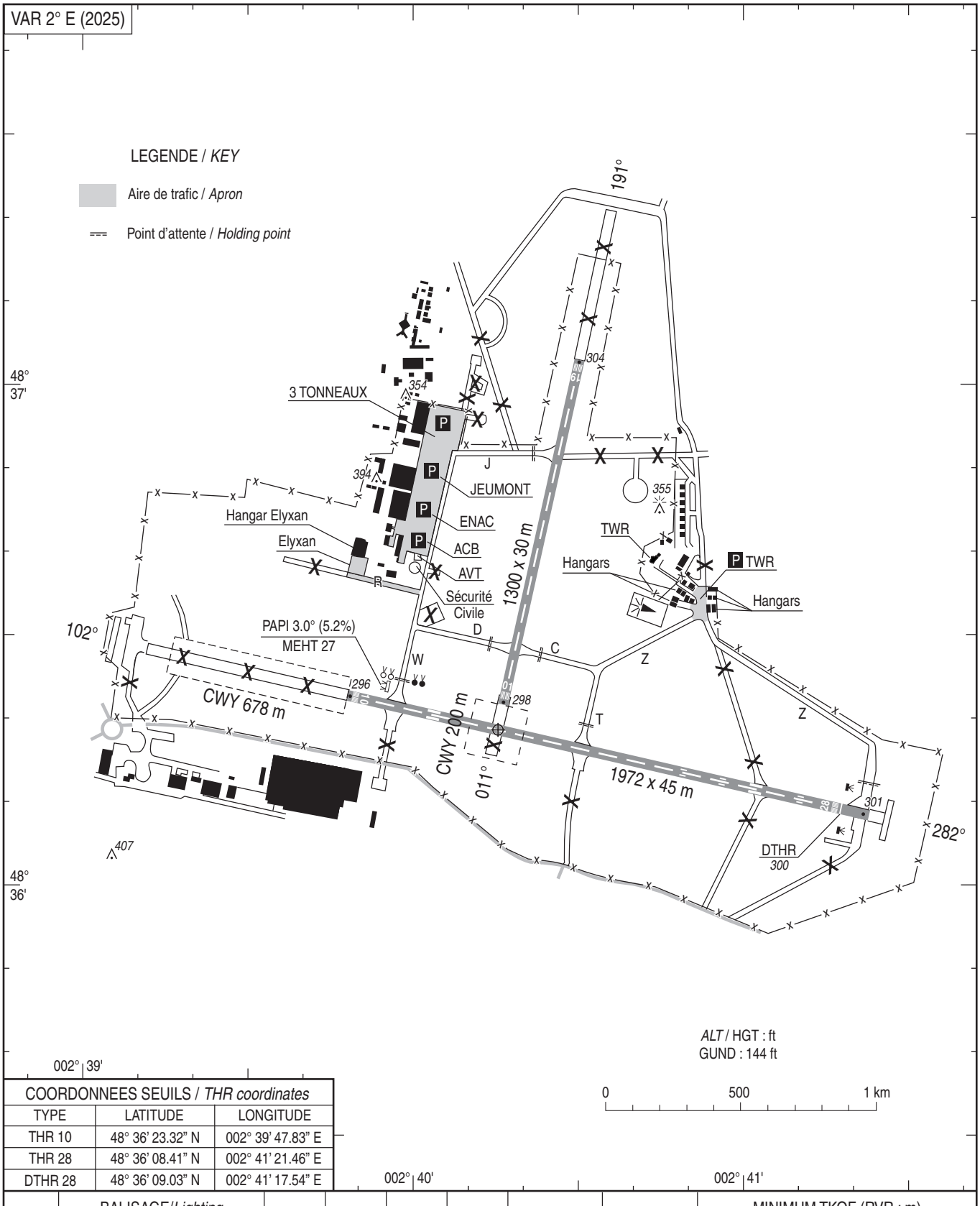
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** MELUN : 128.180 ☎ 01 64 14 28 44.
**STAP** : 121.105 Absence ATS

## MELUN VILLAROCHE
48 36 19 N - 002 40 15 E
*ALT AD : 304 (12 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 48° 36' 23.32" N | 002° 39' 47.83" E |
| THR 28 | 48° 36' 08.41" N | 002° 41' 21.46" E |
| DTHR 28 | 48° 36' 09.03" N | 002° 41' 17.54" E |

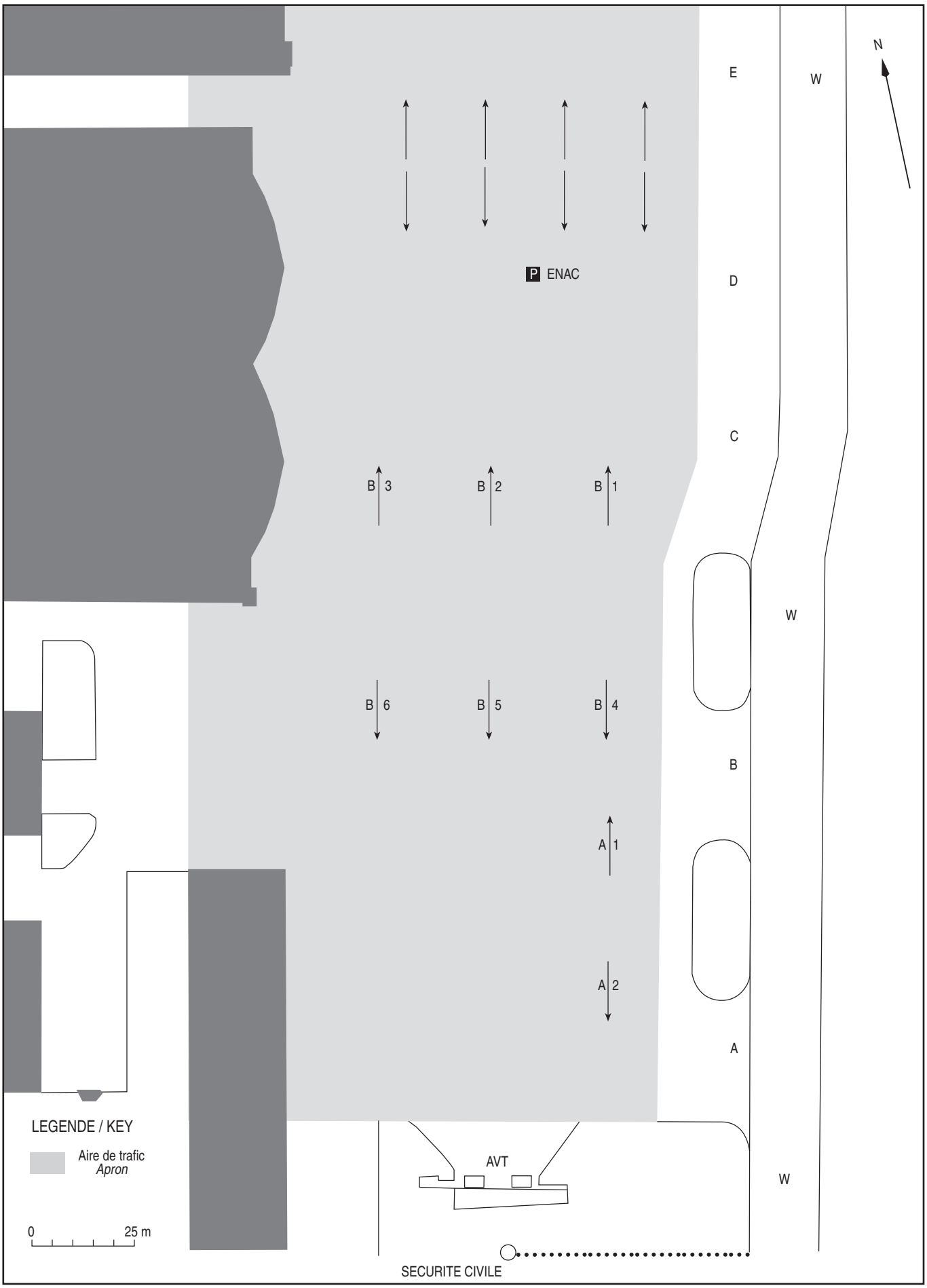
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10 | NIL | LIH/LIL | 1972 | 1972 | 1972 | 1972 | Revêtue *Paved* | 18 R/B/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 28 | NIL | LIH/LIL | 1972 | 2650 | 1972 | 1890 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | *HN : 800 m<br>Absence ATS : 550 m HJ uniquement / *only* | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## **MELUN** VILLAROCHE





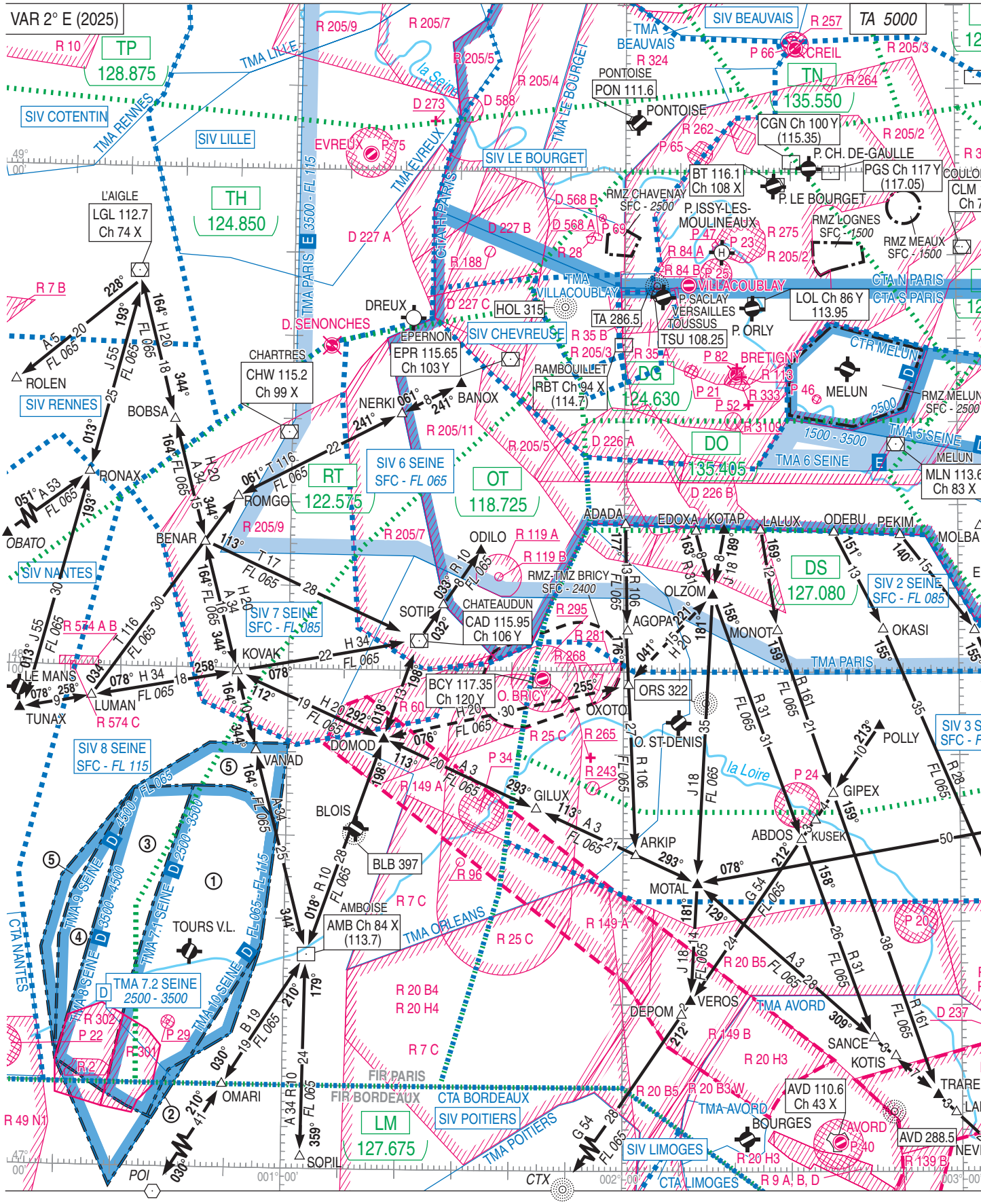

© SIA

# MELUN VILLAROCHE
## Carte régionale
## *Area chart*

| | | |
|---|---|---|
| **FIS** | SEINE Information | 134.300 (1)(2)(3) - 120.330 (4)(5) - 127.815 (6)(7)(8) |
| **ATIS** | MELUN | 128.180 |
| **APP** | SEINE Approche/*Approach* | 118.050 - 118.890 - 134.875 |
| **TWR** | MELUN Tour/*Tower* | 121.105 |
| **AFIS** | MELUN Information | 121.105 |
| TWR | VATRY Tour/*Tower* | 129.405 |

(1) à/*to* (8) : SIV 1 à/*to* SIV 8

Sur instruction ACC / *On ACC instruction.*





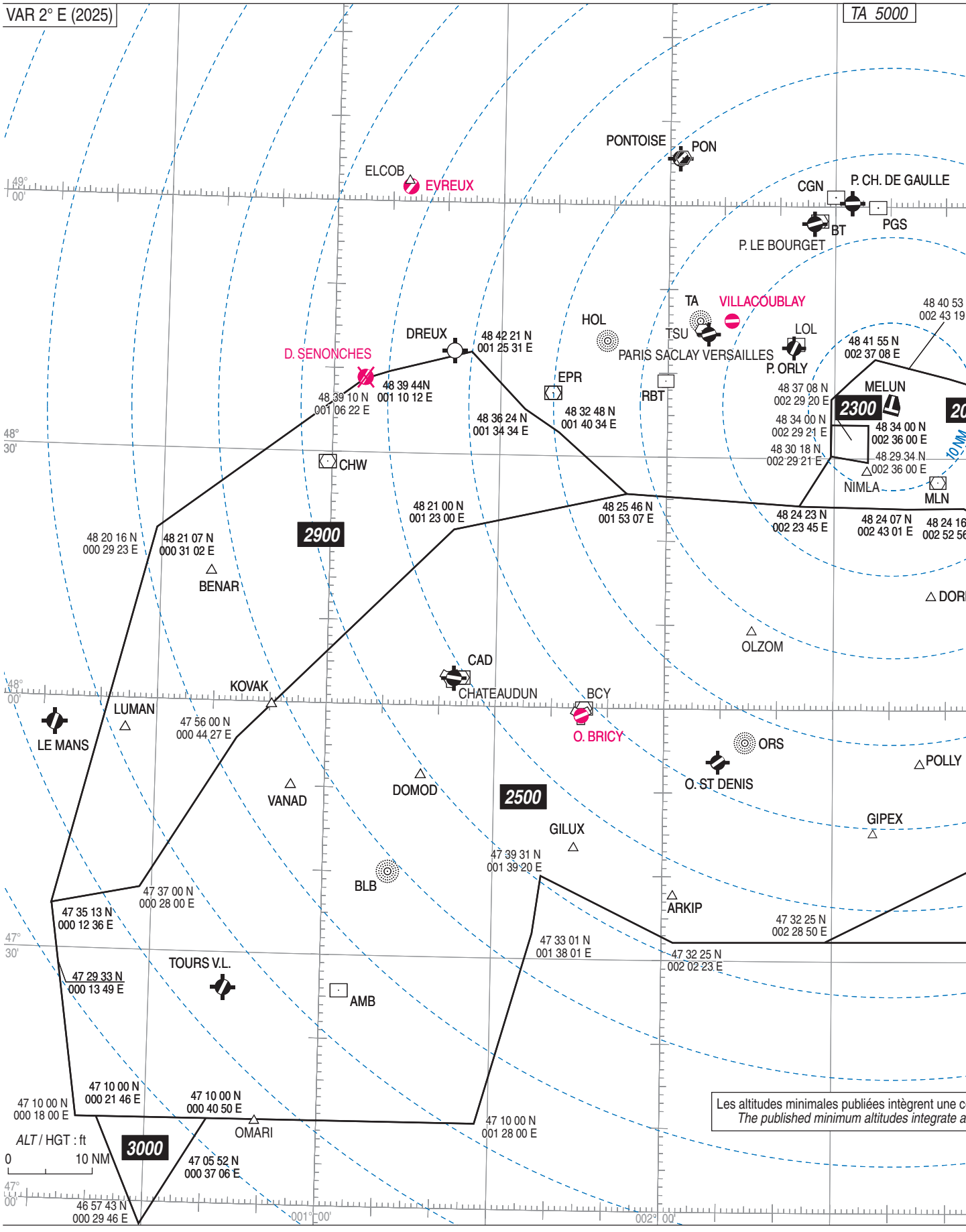

© SIA

# MELUN VILLAROCHE

## Altitudes Minimales de Guidage

*Minimum Radar Vectoring Altitudes*

| | | | |
|---|---|---|---|
| **TWR** MELUN Tour / *Tower* | 121.105 | **ATIS** MELUN | 128.180 |
| **AFIS** MELUN Information | 121.105 | APP SEINE Approche / *Approach* | 118.050 - 118.890 - 134.875 |






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DJL | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| MOU | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| TRO | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ADDOZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| APPOC | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| ARSIL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| ATTUC | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| DORDI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| LUREN | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| NERIN | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| NIMLA | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| OLZOM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| PIBAT | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| POLLY | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| VANEX | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| PM500 | 48°30'24.0'' N | 002°53'54.9'' E | X | | | X |
| PM501 | 48°31'58.6'' N | 003°05'28.0'' E | X | | | X |
| PM504 | 48°31'59,3'' N | 003°06'36,9'' E | X | | | X |
| PM505 | 48°31'17,4'' N | 003°11'02,2'' E | X | | | X |
| → PM506 | 48°27'29.7"N | 002°58'27.5"E | X | | X | |
| → PM507 | 48°28'34.3"N | 003°07'49.7"E | X | | X | |
| → PM508 | 48°25'27.5"N | 002°54'47.8"E | X | | X | |
| → PM509 | 48°24'16.0"N | 003°02'46.9"E | X | | X | |
| → PM510 | 48°24'39.1"N | 002°53'20.8"E | X | | X | |
| → PM511 | 48°22'06.0"N | 003°00'15.4"E | X | | X | |
| PM512 | 48°18'37.2'' N | 002°48'00.3'' E | X | | X | |
| PM514 | 48°17'28.0'' N | 003°44'06.1'' E | X | | X | |
| → PM516 | 48°10'17.5"N | 003°31'50.6"E | X | | X | |
| PM517 | 48°11'49,1'' N | 003°34'26,4'' E | X | | X | |
| → PM518 | 48°37'06,7''N | 002°41'42,6''E | X | | X | |
| PM519 | 48°37'06.1'' N | 002°35'18.2'' E | X | | | X |
| PM520 | 48°35'36.0'' N | 002°31'34.6'' E | X | | | X |
| PM521 | 48°31'59.3'' N | 002°29'56.3'' E | X | | | X |
| PM523 | 48°03'48,4'' N | 003°20'50,2'' E | X | | X | |
| PM526 | 48°07'09,1'' N | 003°26'30,4'' E | X | | X | |
| IPM28 | 48°34'13.8'' N | 002°53'16.3'' E | X | | | X |
| FPM28 | 48°34'56.2'' N | 002°48'52.8'' E | X | | | X |
| → RW10 | REF AD 2.12 LFPM THR 10 | | X | | | X |
| RW28 | REF AD 2.12 LFPM DTHR 28 | | X | | | X |

**MELUN** VILLAROCHE
**SBAS FAS DATA BLOCK** *FNA* **RNP** Y RWY 28

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPM |
| **Runway** | 28 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Y |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E28B |
| **LTP/FTP Latitude** | 483609,0290N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0024117,5420E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 135,3 |
| **FPAP Latitude** | 483623,3210N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 14,2920 |
| **FPAP Longitude** | 0023947,8300E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -89,7120 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,20 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0D 10 06 0C 1C C8 00 02 38<br>32 05 8A A1 DB 14 CC 55 27 01<br>49 19 A8 6F 00 20 43 FD 30 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 0D 11 7B A3 |
| **Calculated CRC Value** | 0D 11 7B A3 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 91,4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 91,4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MELUN** VILLAROCHE
**SBAS FAS DATA BLOCK** *FNA* **RNP** Z RWY 28

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPM |
| **Runway** | 28 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E28A |
| **LTP/FTP Latitude** | 483609,0290N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0024117,5420E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 135,3 |
| **FPAP Latitude** | 483623,3210N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 14,2920 |
| **FPAP Longitude** | 0023947,8300E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -89,7120 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,20 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0D 10 06 0C 1C D0 00 01 38<br>32 05 8A A1 DB 14 CC 55 27 01<br>49 19 A8 6F 00 20 43 FD 30 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 55 21 C7 E4 |
| **Calculated CRC Value** | 55 21 C7 E4 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 91,4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 91,4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MELUN** VILLAROCHE
**PRECODING RNP** Y RWY 28

**RNP Y RWY 28**

RMK: -

MAG VAR 2020 1.1°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | ATTUC | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | | | | |
| | - | ADDOZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | VANEX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ATTUC | IF | ATTUC | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PM501 | - | 321 | 322.4 | 12.4 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | VANEX | - | 285 | 285.6 | 4.7 | - | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 284 | 285.5 | 3.7 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA APPOC | IF | APPOC | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PM505 | - | 282 | 283.5 | 5.9 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PM504 | - | 282 | 283.4 | 3.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | VANEX | - | 282 | 283.4 | 5.4 | - | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 284 | 285.5 | 3.7 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA ADDOZ | IF | ADDOZ | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PM500 | - | 039 | 040.6 | 5.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 352 | 353.6 | 3.9 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA NERIN | IF | NERIN | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 213 | 213.8 | 5.0 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| INA VANEX | IF | VANEX | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 284 | 285.5 | 3.7 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IPM28 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | FPM28 | - | 282 | 283.7 | 3.0 | - | 2000 | 2000 | 160 | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | Y | 282 | 283.6 | 5.2 | - | - | - | - | -3.0 / 50 | 0.3 |
| | TF | PM519 | Y | 282 | 283.5 | 4.1 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | DF | PM520 | - | - | - | - | L | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | PM521 | - | 196 | 196.8 | 3.8 | - | 2000 | 2000 | 180 | - | 1.0 |
| | TF | NIMLA | - | 133 | 134.2 | 5.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ADDOZ | - | 101 | 102.3 | 8.9 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | ATTUC | - | 101 | 102.5 | 19.2 | - | 3000 | 5000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**MELUN** VILLAROCHE
**PRECODING RNP** Z RWY 28

**RNP Z RWY 28**

RMK -

MAG VAR 2020 1.1°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | ATTUC | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | | | | |
| | - | ADDOZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | VANEX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ATTUC | IF | ATTUC | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PM501 | - | 321 | 322.4 | 12.4 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | VANEX | - | 285 | 285.6 | 4.7 | - | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 284 | 285.5 | 3.7 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA APPOC | IF | APPOC | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PM505 | - | 282 | 283.5 | 5.9 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PM504 | - | 282 | 283.4 | 3.0 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | VANEX | - | 282 | 283.4 | 5.4 | - | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 284 | 285.5 | 3.7 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA ADDOZ | IF | ADDOZ | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PM500 | - | 039 | 040.6 | 5.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 352 | 353.6 | 3.9 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA NERIN | IF | NERIN | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 213 | 213.8 | 5.0 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| VANEX | IF | VANEX | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IPM28 | - | 284 | 285.5 | 3.7 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IPM28 | - | - | - | - | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | FPM28 | - | 282 | 283.7 | 3.0 | - | 2000 | 2000 | 160 | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | Y | 282 | 283.6 | 5.2 | - | - | - | - | -3,0 / 50 | 0.3 |
| | TF | PM519 | Y | 282 | 283.5 | 4.1 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | DF | PM520 | - | - | - | - | L | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | PM521 | - | 196 | 196.8 | 3.8 | - | 2000 | 2000 | 180 | - | 1.0 |
| | TF | NIMLA | - | 133 | 134.2 | 5.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ADDOZ | - | 101 | 102.3 | 8.9 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MELUN VILLAROCHE

## SID RNAV RWY 10

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 10 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS or DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1,1° E | | | REF NAVAID : MLN | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ARSIL 5E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 102 | 103.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | ADDOZ | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM506 | - | 079 | 080.0 | 6.6 | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM507 | - | 079 | 080.1 | 6.3 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | APPOC | - | 079 | 080.2 | 8.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARSIL | - | 081 | 082.5 | 29.5 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| **LUREN 5E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 102 | 103.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | ADDOZ | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM510 | - | 118 | 118.9 | 3.5 | - | 3000 | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM511 | - | 118 | 119.0 | 5.3 | - | 4000 | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM516 | - | 118 | 119.1 | 24.2 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | LUREN | - | 118 | 119.4 | 17.7 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |
| **OLZOM 5E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 102 | 103.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | ADDOZ | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM512 | - | 182 | 183.5 | 7.8 | - | 3000 | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 182 | 183.4 | 5.4 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 259 | 259.8 | 21.5 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |
| **POLLY 5E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 102 | 103.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | ADDOZ | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM512 | - | 182 | 183.5 | 7.8 | - | 3000 | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 182 | 183.4 | 5.4 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | POLLY | - | 182 | 183.5 | 19.6 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |
| **TRO 5E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 102 | 103.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | DF | ADDOZ | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM508 | - | 101 | 102.5 | 4.2 | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM509 | - | 101 | 102.6 | 5.5 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | ATTUC | - | 102 | 102.7 | 9.6 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM514 | - | 103 | 104.3 | 18.8 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 103 | 104.6 | 9.5 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MELUN VILLAROCHE

## SID RNAV RWY 28

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| SID RNAV RWY 28 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS or DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1,1°E | | | REF NAVAID : MLN | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| ARSIL 5C | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 282 | 283.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| | DF | PM518 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADDOZ | - | 155 | 156.6 | 11.7 | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM506 | - | 079 | 080.0 | 6.6 | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM507 | - | 079 | 080.1 | 6.3 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | APPOC | - | 079 | 080.2 | 8.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ARSIL | - | 081 | 082.5 | 29.5 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| LUREN 5C | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 282 | 283.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| | DF | PM518 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADDOZ | - | 155 | 156.6 | 11.7 | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM510 | - | 118 | 118.9 | 3.5 | - | 3000 | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM511 | - | 118 | 119.0 | 5.3 | - | 4000 | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM516 | - | 118 | 119.1 | 24.2 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | LUREN | - | 118 | 119.4 | 17.7 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |
| OLZOM 5C | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 282 | 283.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| | DF | PM518 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADDOZ | - | 155 | 156.6 | 11.7 | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM512 | - | 182 | 183.5 | 7.8 | - | 3000 | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 182 | 183.4 | 5.4 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | OLZOM | - | 259 | 259.8 | 21.5 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |
| POLLY 5C | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 282 | 283.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| | DF | PM518 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADDOZ | - | 155 | 156.6 | 11.7 | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM512 | - | 182 | 183.5 | 7.8 | - | 3000 | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 182 | 183.4 | 5.4 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | POLLY | - | 182 | 183.5 | 19.6 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |
| TRO 5C | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 282 | 283.5 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| | DF | PM518 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADDOZ | - | 155 | 156.6 | 11.7 | - | 2000 | 2000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM508 | - | 101 | 102.5 | 4.2 | - | - | 3000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM509 | - | 101 | 102.6 | 5.5 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | TF | ATTUC | - | 102 | 102.7 | 9.6 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | PM514 | - | 103 | 104.3 | 18.8 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | TRO | - | 103 | 104.6 | 9.5 | - | - | FL 080 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MELUN VILLAROCHE

## STAR RNAV RWY ALL

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

| | STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°E | | | REF NAVAID : | |
| | Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| | **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| | | - | ATTUC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| → | | - | ADDOZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | **ARSIL 6A** | | | | | | | | | | | |
| | | IF | ARSIL | - | - | - | - | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| | | TF | APPOC | - | 262 | 263,1 | 29,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| | **TRO 6A** | | | | | | | | | | | |
| | | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL080 | - | 1,0 |
| | | TF | PM514 | - | 284 | 284,8 | 9,5 | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| | | TF | ATTUC | - | 283 | 284,6 | 18,8 | - | 3000 | 5000 | - | 1,0 |
| | **DJL 6A** | | | | | | | | | | | |
| | | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | | TF | PM517 | - | 311 | 312,6 | 83,1 | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| | | TF | ATTUC | - | 310 | 311,5 | 15,6 | - | 3000 | 5000 | - | 1,0 |
| | **PIBAT 6A** | | | | | | | | | | | |
| | | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | | TF | PM526 | - | 336 | 337,4 | 85,6 | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| | | TF | ATTUC | - | 336 | 336,8 | 16,3 | - | 3000 | 5000 | - | 1,0 |
| | **MOU 6A** | | | | | | | | | | | |
| | | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | | TF | PM523 | - | 351 | 352,0 | 82,3 | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| | | TF | ATTUC | - | 351 | 351,8 | 18,5 | - | 3000 | 5000 | - | 1,0 |
| → | **OLZOM 6A** | | | | | | | | | | | |
| → | | IF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | FL080 | - | 1,0 |
| → | | TF | DORDI | | 078 | 079,4 | 21,5 | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| → | | TF | PM512 | - | 002 | 003,4 | 5,4 | - | 3000 | 3000 | - | 1,0 |
| → | | TF | ADDOZ | - | 002 | 003,5 | 7,8 | - | 2000 | 2000 | - | 1,0 |
| → | **ARSIL 6B** | | | | | | | | | | | |
| → | | IF | ARSIL | - | - | - | - | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| → | | TF | ATTUC | - | 249 | 250,1 | 33,2 | - | 3000 | 5000 | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MELUN VILLAROCHE

## SID RNAV RWY 10

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 10 | |
|---|---|
| CAT | Départs 5E protégés pour les catégories A, B, C.<br>*5E departures protected for CAT A, B, C.* |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS or DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% jusqu'à / *until* 2000 ft AMSL |
| General RMK | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **ARSIL 5E** | Monter sur la route 102° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM506 à 3000 ft MAX, puis vers PM507 à 4000 ft MAX, puis vers APPOC, puis vers ARSIL à 5000 ft MAX.<br>*Climb on track 102° MAG, at or above 700 ft turn right direct to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM506 at 3000 ft MAX, then to PM507 at 4000 ft MAX, then to APPOC, then to ARSIL at 5000 ft MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **LUREN 5E** | Monter sur la route 102° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM510 à 3000 ft, puis vers PM511 à 4000 ft, puis vers PM516 à 5000 ft MAX, puis vers LUREN à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 102° MAG, at or above 700 ft turn right direct to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM510 at 3000 ft, then to PM511 at 4000 ft, then to PM516 at 5000 ft MAX, then to LUREN at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **OLZOM 5E** | Monter sur la route 102° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers ADDOZ à 2000 ft, puis vers PM512 à 3000 ft, puis vers DORDI à 5000 ft MAX, puis vers OLZOM à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 102° MAG, at or above 700 ft turn right direct to ADDOZ at 2000 ft, then to PM512 at 3000 ft, then to DORDI at 5000 ft MAX, then to OLZOM at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **POLLY 5E** | Monter sur la route 102° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers ADDOZ à 2000 ft, puis vers PM512 à 3000 ft, puis vers DORDI à 5000 ft MAX, puis vers POLLY à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 102° MAG, at or above 700 ft, turn right direct to ADDOZ at 2000 ft, then to PM512 at 3000 ft, then to DORDI at 5000 ft MAX, then to POLLY at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **TRO 5E** | Monter sur la route 102° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM508 à 3000 ft MAX, puis vers PM509 à 4000 ft MAX, puis vers ATTUC à 5000 ft MAX, puis vers PM514 à 5000 ft MAX, puis vers TRO à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 102° MAG, at or above 700 ft turn right direct to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM508 at 3000 ft MAX, then to PM509 at 4000 ft MAX, then to ATTUC at 5000 ft MAX, then to PM514 at 5000 ft MAX, then to TRO at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |

| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 10** |
|---|
| Monter sur la route 102° MAG à 1000ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>*Climb on track 102° MAG up to 1000 ft, then direct routing up to en route safety altitude.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MELUN VILLAROCHE
# SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| SID RNAV RWY 28 | |
|---|---|
| CAT | Départs 5C protégés pour les catégories A, B.<br>*5C departures protected for CAT A, B.* |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS or DME/DME/IRU |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient*: 5,5% jusqu'à / *until* 2000 ft AMSL |
| General RMK | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **ARSIL 5C** | Monter sur la route 282° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers PM518, puis vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM506 à 3000 ft MAX, puis vers PM507 à 4000 ft MAX, puis vers APPOC, puis vers ARSIL à 5000 ft MAX.<br>*Climb on track 282° MAG, at or above 700 ft turn right direct to PM518, then to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM506 at 3000 ft MAX, then to PM507 at 4000 ft MAX, then to APPOC, then to ARSIL at 5000 ft MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **LUREN 5C** | Monter sur la route 282° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers PM518, puis vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM510 à 3000 ft, puis vers PM511 à 4000 ft, puis vers PM516 à 5000 ft MAX, puis vers LUREN à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 282° MAG, at or above 700 ft turn right direct to PM518, then to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM510 at 3000 ft, then to PM511 at 4000 ft, then to PM516 at 5000 ft MAX, then to LUREN at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **OLZOM 5C** | Monter sur la route 282° MAG, à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers PM518, puis vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM512 à 3000 ft, puis vers DORDI à 5000 ft MAX, puis vers OLZOM à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 282° MAG, at or above 700 ft turn right direct to PM518, then to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM512 at 3000 ft, then to DORDI at 5000 ft MAX, then to OLZOM at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **POLLY 5C** | Monter sur la route 282° MAG à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers PM518, puis vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM512 à 3000 ft, puis vers DORDI à 5000 ft MAX puis vers POLLY à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 282° MAG at or above 700 ft turn right direct to PM518, then to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM512 at 3000 ft, then to DORDI at 5000 ft MAX, then to POLLY at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |
| **TRO 5C** | Monter sur la route 282° MAG à 700 ft ou au-dessus tourner à droite direct vers PM518, puis vers ADDOZ à 2000 ft.<br>Vers PM508 à 3000 ft MAX, puis vers PM509 à 4000 ft MAX, puis vers ATTUC à 5000 ft MAX, puis vers PM514 à 5000 ft MAX, puis vers TRO à FL 080 MAX.<br>*Climb on track 282° MAG at or above 700 ft turn right direct to PM518, then to ADDOZ at 2000 ft.*<br>*To PM508 at 3000 ft MAX, then to PM509 at 4000 ft MAX, then to ATTUC at 5000 ft MAX, then to PM514 at 5000 ft MAX, then to TRO at FL 080 MAX.* | 2000 ft AMSL | NIL |

| **Départs omnidirectionnels /** *Omnidirectional departures* **RWY 28** |
|---|
| Monter sur la route 282° MAG à 1000ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>*Climb on track 282° MAG up to 1000 ft, then direct routing up to en route safety altitude.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

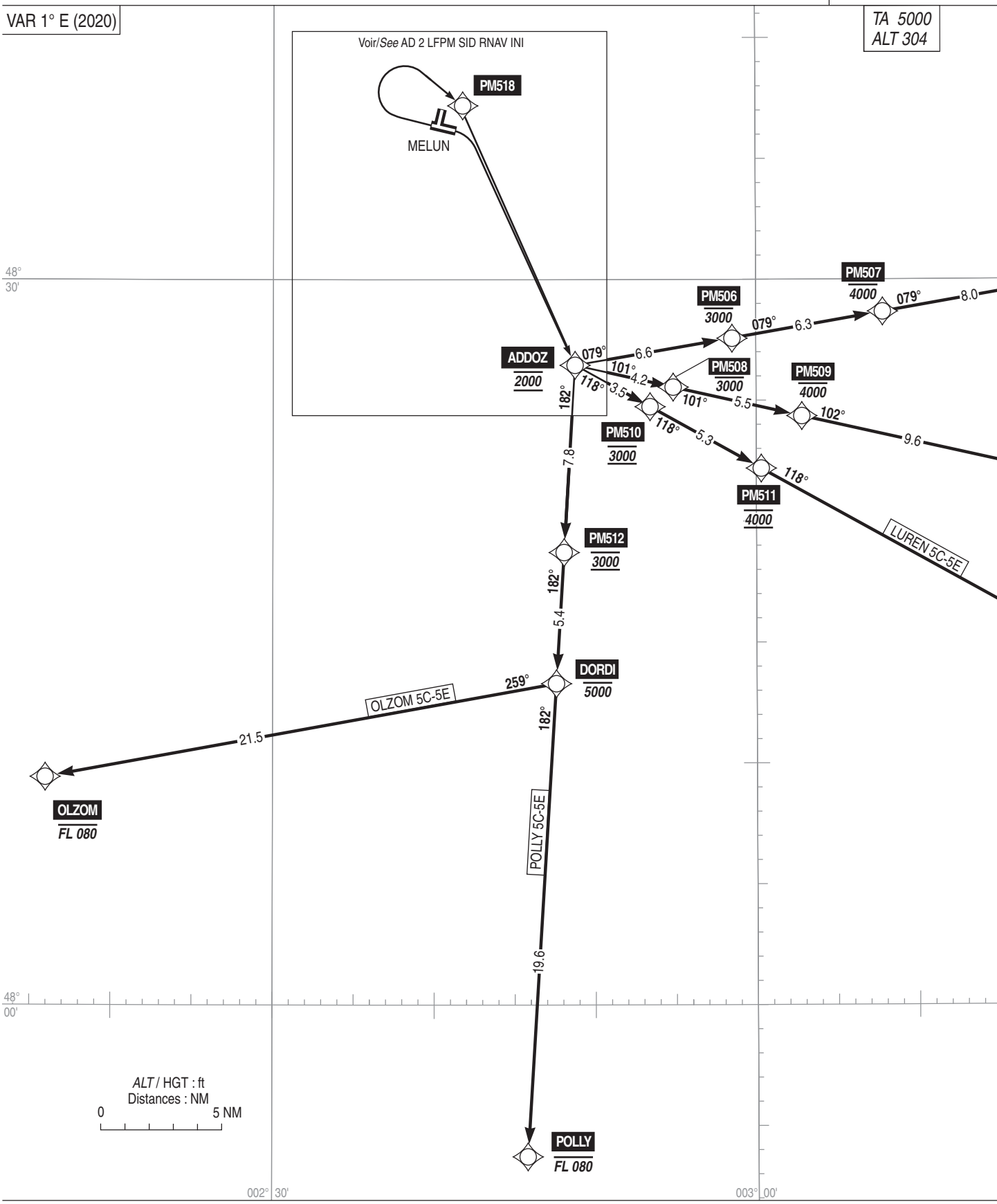
# MELUN VILLAROCHE
## SID RNAV RWY 10-28
(SID 5C protégés pour / *Protected for* CAT A, B)
(SID 5E protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| | |
|---|---|
| **ATIS** MELUN | 128.180 |
| **APP :** SEINE Approche / *Approach* | 118.050 - 118.890 - 134.875 |
| **TWR :** MELUN Tour/*Tower* | 121.105 |

**RNAV 1**
GNSS ou / *or*
DME / DME / IRU

VAR 1° E (2020)

*TA 5000*
*ALT 304*






© SIA

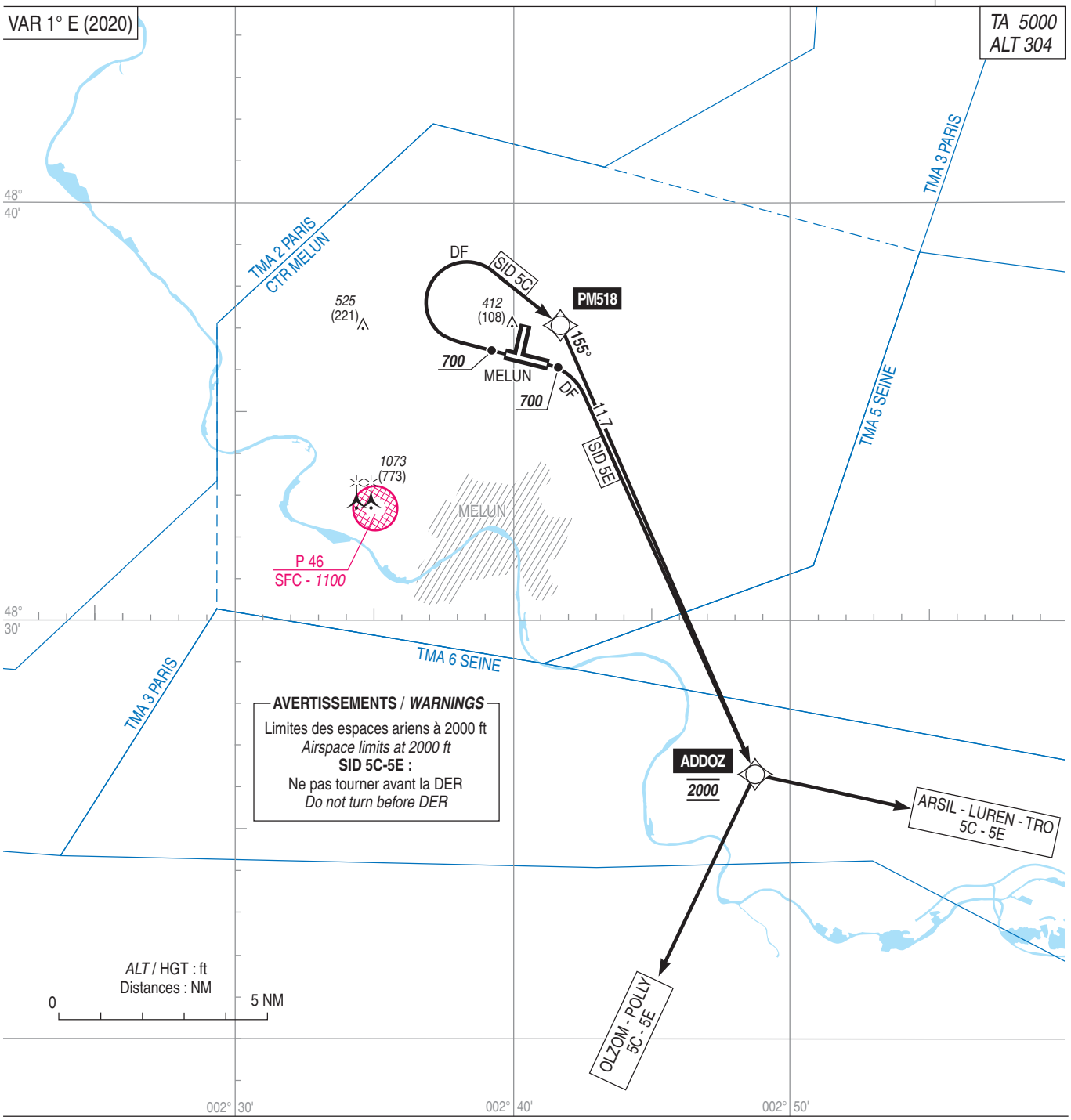
# MELUN VILLAROCHE

## SID RNAV initiaux / *Initial*

(SID 5C protégés pour / *Protected for* CAT A, B)
(SID 5E protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** MELUN 128.180
**APP :** SEINE Approche / *Approach* 118.050 - 118.890 - 134.875
**TWR :** MELUN Tour/*Tower* 121.105

**RNAV 1**
GNSS ou / *or*
DME / DME / IRU



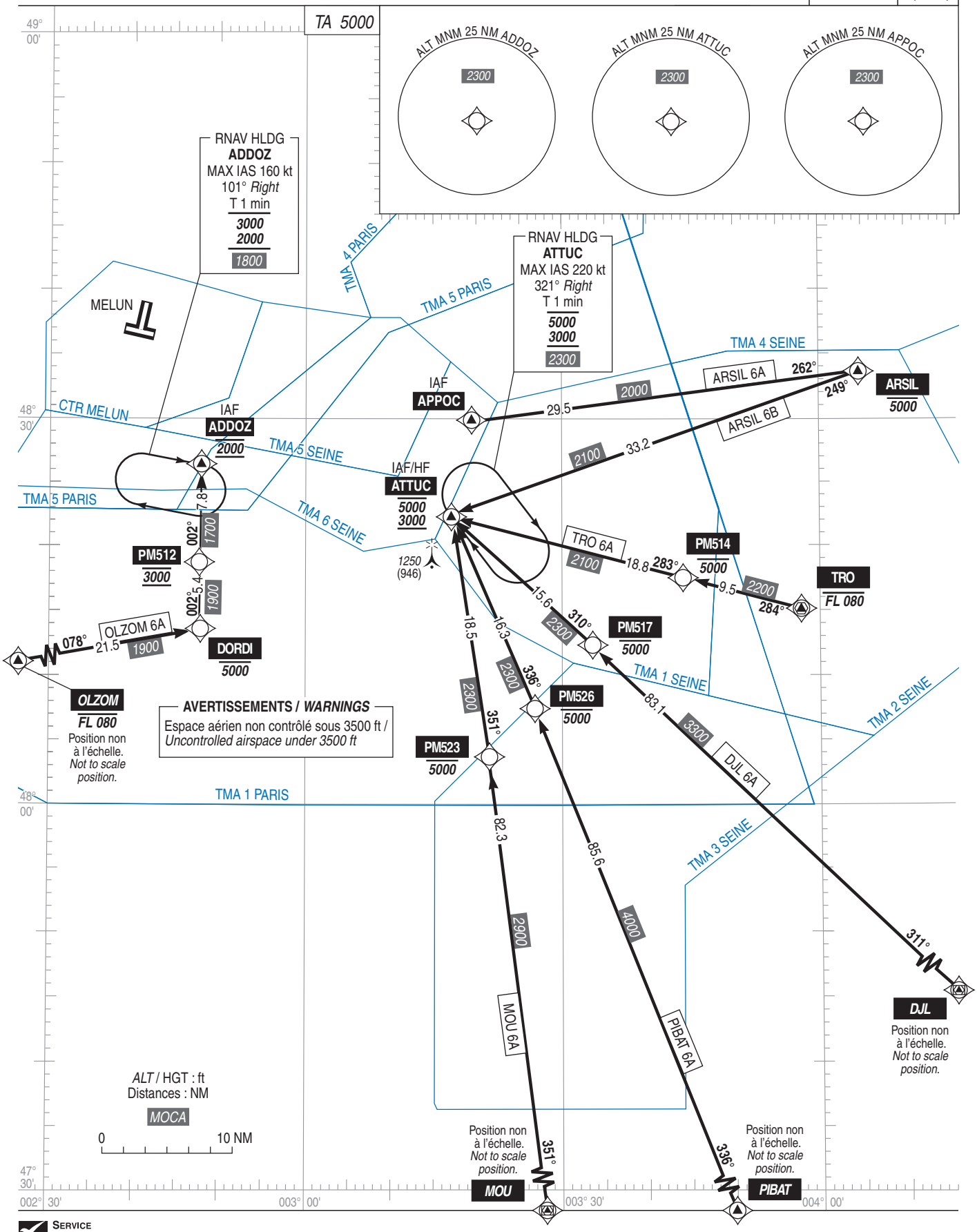



© SIA

# MELUN VILLAROCHE
# STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**ATIS** MELUN : 128.180
**APP :** SEINE Approche / *Approach* 118.050 - 118.890 - 134.875
**TWR :** MELUN Tour / Tower 121.105

**RNAV 1** | VAR 1° E (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

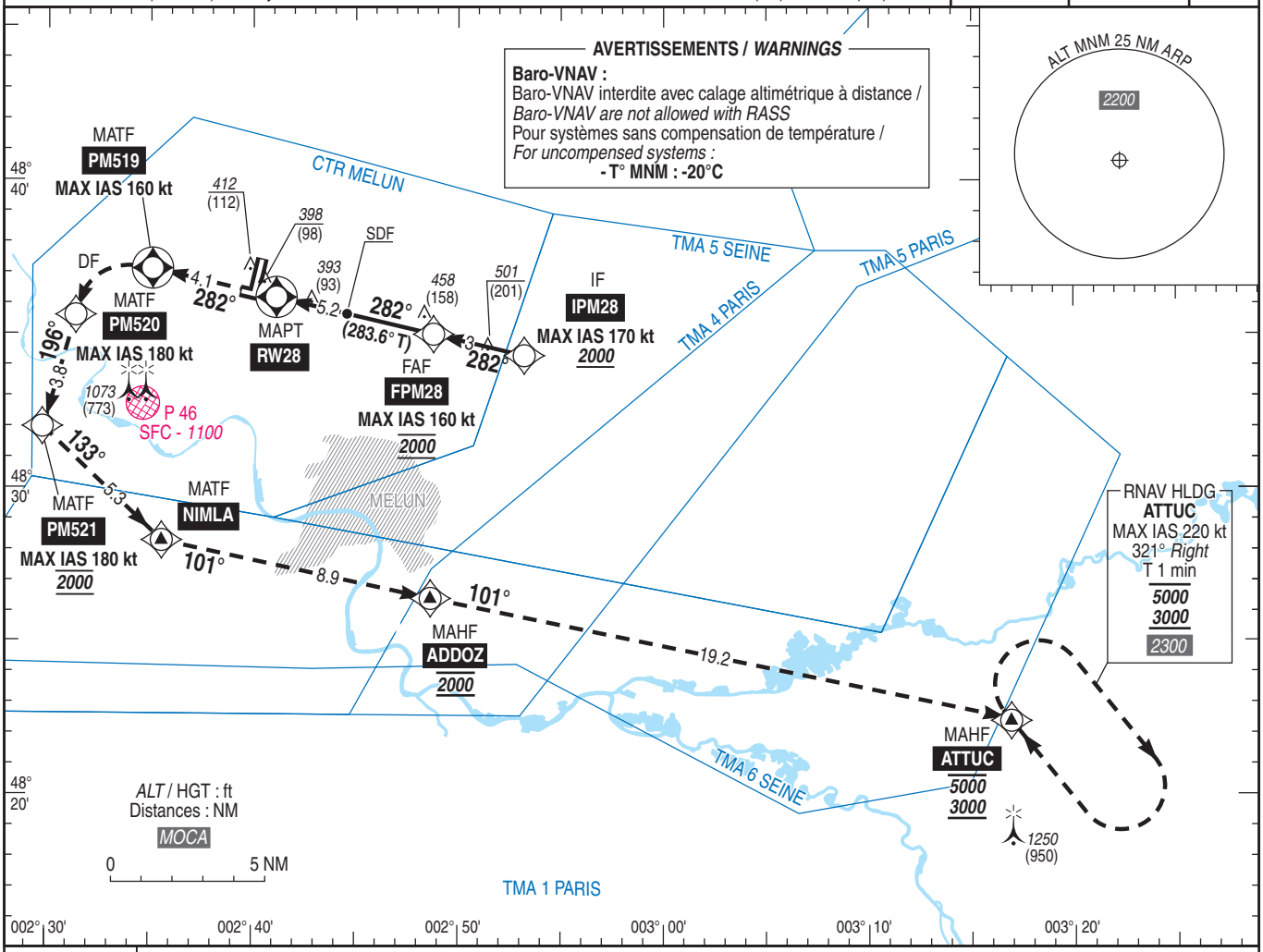
# MELUN VILLAROCHE

CAT A B C
*ALT AD : 304,* ***DTHR : 300 (11hPa)***

*FNA* **RNP Y** RWY 28

**ATIS** MELUN : 128.180
**APP** : SEINE Approche /*Approach* 118.050 - 118.890 - 134.875
**TWR** : MELUN Tour /*Tower* 121.105
**AFIS** : MELUN Information 121.105
**STAP** : Absence ATS : 121.105
Absence ATS : **A/A** (121.105) FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH ORLY sur ATIS ORLY 126.505 (FR), 131.355 (EN)
***A/A*** *(121.105) FR only. Obtain local QNH with STAP or ORLY QNH on ATIS ORLY 126.505 (FR), 131.355 (EN)*

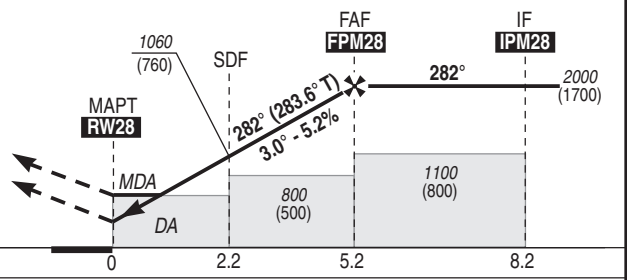
| RNP APCH | EGNOS Ch 53862 E28B TCH : 50 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **PM519** (MAX IAS 160kt), puis tourner à **gauche** direct vers **PM520** (MAX IAS 180kt), puis vers **PM521** à ***2000*** (1700) (MAX IAS 180kt), puis vers **NIMLA**, puis vers **ADDOZ** à ***2000*** (1700), puis vers ***ATTUC*** en montée vers ***3000 MIN*** (2700), ***5000 MAX*** (4700) pour intégrer l'attente ***ATTUC*** ou suivre instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***PM519*** *(MAX IAS 160kt), then turn* ***left*** *direct to* ***PM520*** *(MAX IAS 180kt), then to* ***PM521*** *at* ***2000*** *(1700) (MAX IAS 180kt), then to* ***NIMLA****, then to* ***ADDOZ*** *at* ***2000*** *(1700), then to* ***ATTUC*** *climbing to* ***3000 MIN*** *(2700),* ***5000 MAX*** *(4700) to join* ***ATTUC*** *holding or follow ATC instructions.*




DTHR ← (NM)

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* absence ATS sans QNH local/*without local QNH* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***500*** (200) | 1200 | 147 | ***550*** (250) | 1300 | 223 | ***640*** (340) | 1500 | 339 | ***770*** (470) | 1500 | ***810*** (510) | 1500 |
| B | | | 155 | | | 236 | | | | ***810*** (510) | 1600 | ***850*** (550) | 1600 |
| C | | | 165 | | | 244 | | | | ***930*** (630) | 2400 | ***980*** (680) | 2400 |

**DIST RW28**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***670*** | ***990*** | ***1310*** | ***1620*** | ***1940*** |
| (HGT) | (370) | (690) | (1010) | (1320) | (1640) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL CAT B et C interdites au Sud de la piste. / *Circling for CAT B and C is prohibited South of RWY.*
Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5.*

| FAF - MAPT | 5.2 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 27 | 3 min 53 | 3 min 27 | 3 min 07 | 2 min 50 | 2 min 35 | 2 min 24 | 2 min 13 | 2 min 04 | 1 min 57 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 580 | 635 | 685 | 740 | 795 | 845 |



© SIA

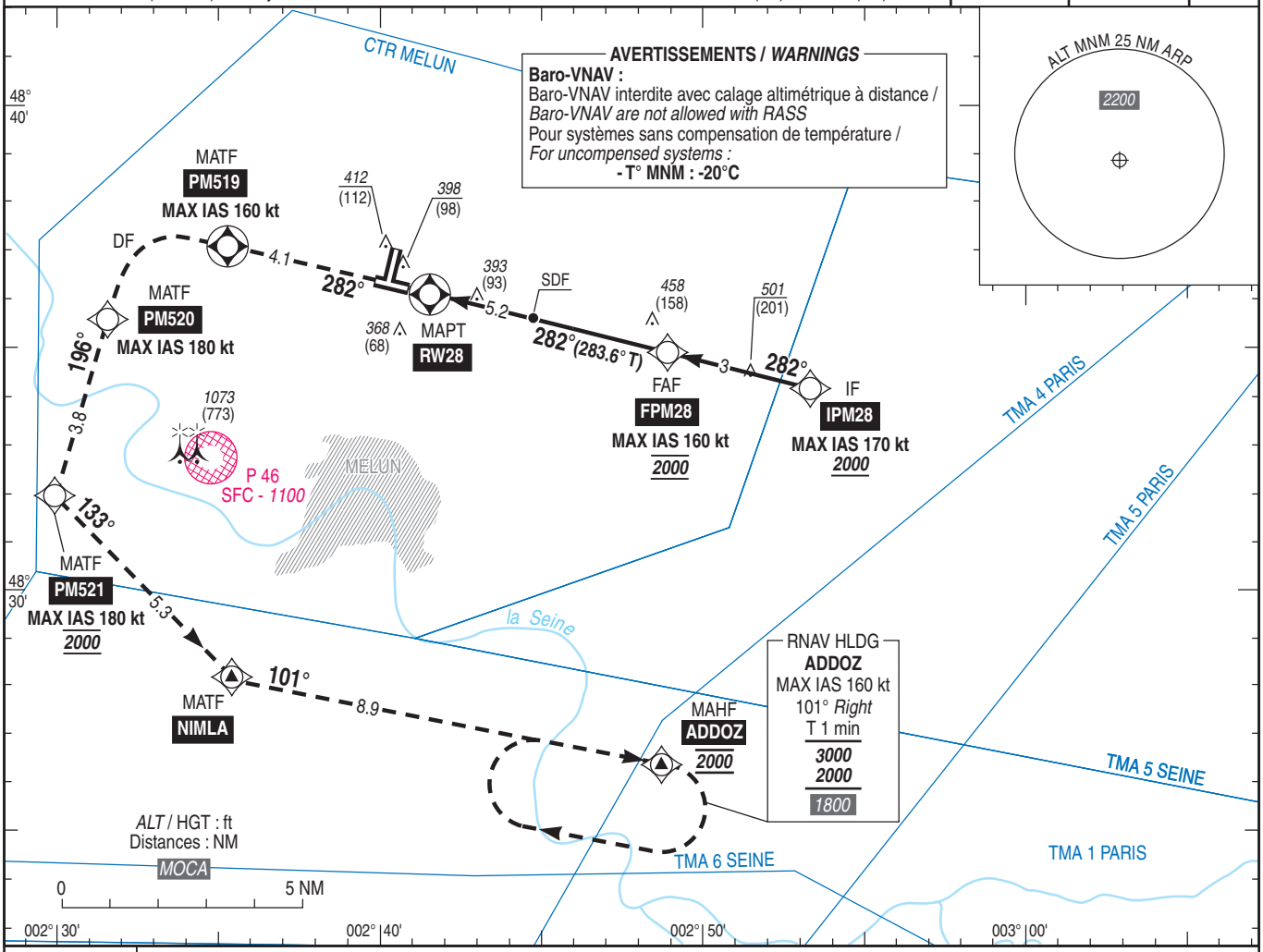
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 304,* ***DTHR : 300 (11hPa)***

**MELUN** VILLAROCHE

*FNA* **RNP Z** RWY 28

**ATIS** MELUN : 128.180
**APP** : SEINE Approche /*Approach* 118.050 - 118.890 - 134.875
**TWR** : MELUN Tour /*Tower* 121.105
**AFIS** : MELUN Information 121.105
**STAP** : Absence ATS : 121.105
Absence ATS : **A/A** (121.105) FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH ORLY sur ATIS ORLY 126.505 (FR), 131.355 (EN)
***A/A*** *(121.105) FR only. Obtain local QNH with STAP or ORLY QNH on ATIS ORLY 126.505 (FR), 131.355 (EN)*

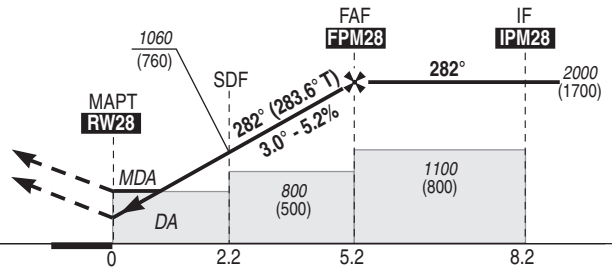
| RNP APCH | EGNOS Ch 97278 E28A TCH : 50 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **PM519** (MAX IAS 160kt), puis tourner à **gauche** direct vers **PM520** (MAX IAS 180kt), puis vers **PM521** à ***2000*** (1700) (MAX IAS 180kt), puis vers **NIMLA**, puis vers **ADDOZ** à ***2000*** (1700), pour intégrer l'attente **ADDOZ** ou suivre instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb to* ***PM519*** *(MAX IAS 160kt), then turn* ***left*** *direct to* ***PM520*** *(MAX IAS 180kt), then to* ***PM521*** *at* ***2000*** *(1700) (MAX IAS 180kt), then to* ***NIMLA****, then to* ***ADDOZ*** *at* ***2000*** *(1700), to join* ***ADDOZ*** *holding or follow ATC instructions.*




DTHR ← (NM)

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* absence ATS sans QNH local/*without local QNH* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***500*** (200) | 1200 | 147 | ***550*** (250) | 1300 | 223 | ***640*** (340) | 1500 | 339 | ***770*** (470) | 1500 | ***810*** (510) | 1500 |
| B | | | 155 | | | 236 | | | | ***810*** (510) | 1600 | ***850*** (550) | 1600 |
| C | | | 165 | | | 244 | | | | ***930*** (630) | 2400 | ***980*** (680) | 2400 |

**DIST RW28**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***670*** | ***990*** | ***1310*** | ***1620*** | ***1940*** |
| (HGT) | (370) | (690) | (1010) | (1320) | (1640) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL CAT B et C interdites au Sud de la piste. / *Circling for CAT B and C is prohibited South of RWY.*
Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5.*

| FAF - MAPT | 5.2 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 27 | 3 min 53 | 3 min 27 | 3 min 07 | 2 min 50 | 2 min 35 | 2 min 24 | 2 min 13 | 2 min 04 | 1 min 57 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 580 | 635 | 685 | 740 | 795 | 845 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**MELUN** VILLAROCHE

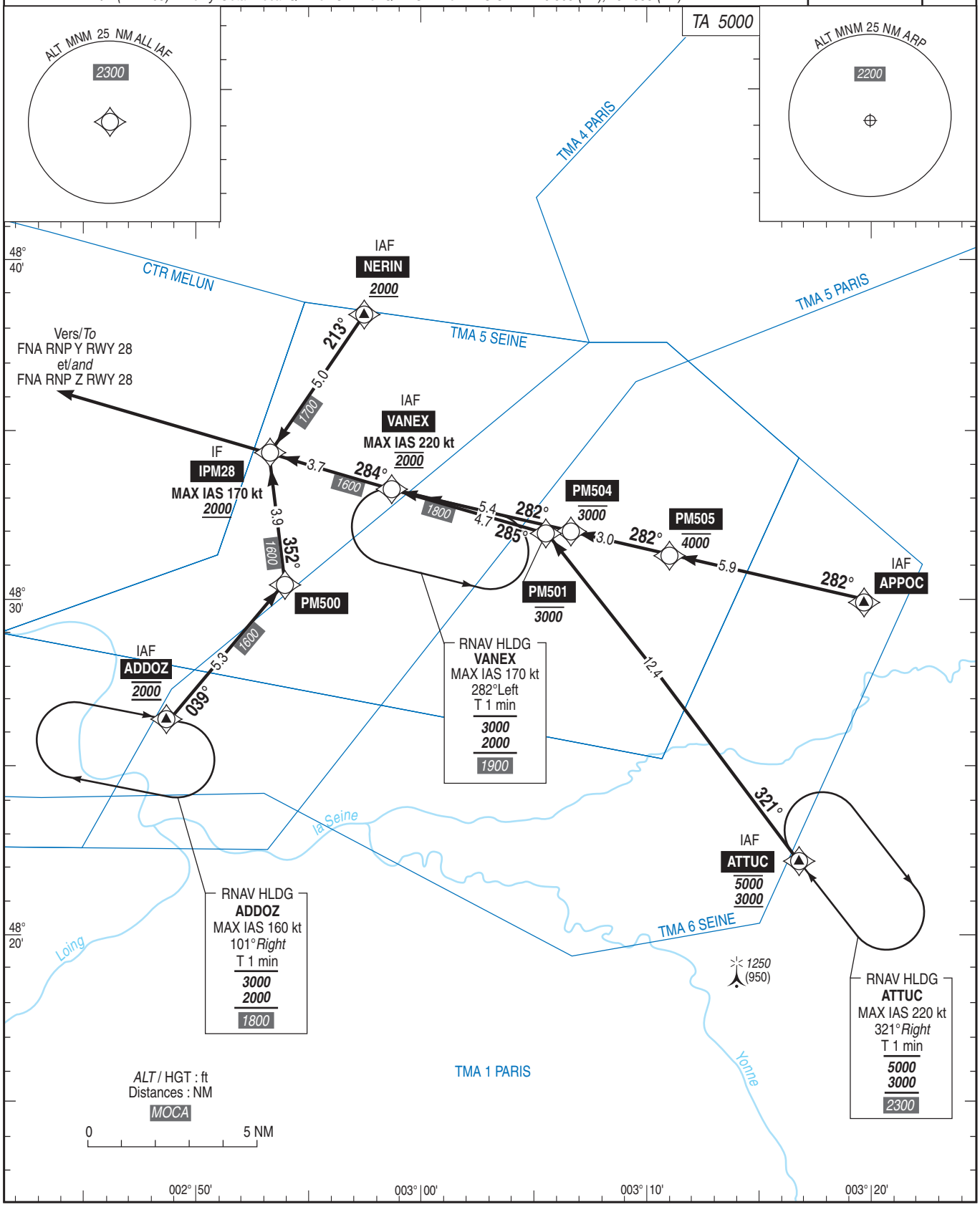
CAT A B C

*INA* **RNAV** RWY 28

**ATIS** MELUN : 128.180
**APP :** SEINE Approche / *Approach* 118.050 - 118.890 - 134.875
**TWR** : MELUN Tour / *Tower* 121.105
**AFIS** : MELUN Information 121.105
**STAP** : Absence ATS : 121.105
Absence ATS : **A/A** (121.105) FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH ORLY sur ATIS ORLY 126.505 (FR), 131.355 (EN)
***A/A*** *(121.105) FR only. Obtain local QNH on STAP or QNH ORLY on ATIS ORLY 126.505 (FR), 131.355 (EN)*

**RNP APCH**

VAR 1° E (2020)






© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFPN.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFPN - PARIS SACLAY VERSAILLES

**AD 2 LFPN.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°44'59"N 002°06'40"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | 118m / 222° de la TWR. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km SSW Versailles (78-Yvelines). |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 538 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.2 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.7372°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORTS DE PARIS |
| | Adresse / *Address* | Direction du Bourget et des aérodromes d'aviation générale.<br>Le Bourget, Bt Paul Bert |
| | Telephone | 06 69 58 04 03 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFPNZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Information redevances aéronautiques / Aeronautical fees information :<br>- E-mail : airportfees_lbg@adp.fr<br>- TEL : 01 49 75 74 61 ou/or 01 48 62 31 24 |

**AD 2 LFPN.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | - VOLS INTRA SCHENGEN : autorisés sous conditions de franchises (capitaux et marchandises).<br>- VOLS EXTRA SCHENGEN : interdits.<br>Voir site internet : www.douane.gouv.fr<br>Gendarmerie des Transports Aériens : +33 (0)1 39 56 51 83 | - INTRA SCHENGEN FLIGHTS : permitted subject to allowances (capital and cargo).<br>- OUTSIDE SCHENGEN FLIGHTS : prohibited.<br>See website : www.douane.gouv.fr<br>Air Transport Police : +33 (0)1 39 56 51 83 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | TWR : 0600-2100.<br>SNA RP : Service de contrôle TEL : 01 39 56 34 75 - FAX : 01 39 56 43 26 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0600-2000.<br>Extension possible jusqu'à 2100 sur PN de 4 HR | 0600-2000<br>Possible extension until 2100 PN 4 HR. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Non assuré. | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPN.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - JET A1 - JET SAF - UL AERO SUPER +<br>Paiement : Cartes de crédit : TOTAL, American Express, VISA, UVAIR, paiement en espèces.<br>TEL : 01 39 56 31 26. | Fuel : 100 LL - JET A1 - JET SAF - UL AERO SUPER +<br>Payment : Credit cards : TOTAL, American Express, VISA, UVAIR, cash payment. .<br>TEL : + 33 (0)1 39 56 31 26. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Deux camions citernes JET A1 de 11 m3.<br>Un camion citerne de JET SAF de 11 m3.<br>Quatre camions citernes 100LL de 5 m3.<br>Réservation de carburants :<br>https://totalenergi.es/resatoussus | Two 11 m3 JET A1 tankers.<br>One 11 m3 JET SAF tanker.<br>Four 5 m3 100LL tankers.<br>Fuel allocation :<br>https://totalenergi.es/resatoussus |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Monomoteurs et bimoteurs ; avions et hélicoptères. | Single and twin engines ; ACFT and helicopters. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance :<br>CLEAN AERO SERVICE :<br>TEL : 06 82 09 46 32<br>Accueil commercial :<br>AIR AFFAIRES ASSISTANCE :<br>TEL : 06 08 25 26 49 - FAX : 01 39 56 54 12<br>E-mail : affairesassistance@wanadoo.fr | |

**AD 2 LFPN.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur l'AD et à proximité | At AD and in the vicinity |
| 2 | Restaurants | Sur l'AD et à proximité | At AD and in the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et autobus | Taxis and bus |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 3 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | 0530-2130. TEL : 01 39 56 46 58<br>Niveau 3 : pendant HOR RFFS si ATS assuré<br>Niveau 1 : si ATS non assuré et en dehors des HOR RFFS. | 0530-2130. TEL : 01 39 56 46 58<br>Level 3: during RFFS SKED if ATS provided.<br>Level 1: if ATS not provided and outside RFFS SKED. |

**AD 2 LFPN.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Moyens utilisés pour le déneigement :<br>- Déneigeuse compact avec produit déverglaçant embarqué.<br>- Tracteur avec lame tri axiale et balai.<br>- Camion avec produit déverglaçant grande largeur.<br>- Fraise à neige<br>- Produit déverglaçant. | Means used for snow removal :<br>- Compact snow plough with on-board de-icing product.<br>- Tractor with triaxial blade and broom.<br>- Truck with large width de-icing product.<br>- Snow thrower.<br>- de-icing product. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Opérations de déneigement réalisées en coordination avec la Tour.<br>L'aire de manœuvre est prioritaire sur toute aire de trafic. | Snow removal operation carried out in coordination with the TWR.<br>The manoeuvring area has priority over any apron. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produits hivernaux : formiate de potassium KFOR. | Winter products : potassium formate KFOR. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Opérations de déneigement réalisées à la discrétion de l'exploitant.<br>Opérations de déneigement et de traitement de l'aire de manœuvre uniquement LUN-VEN : 0600-1500 et seulement en présence des services ATS. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow removal operation carried out at the discretion of the operator.<br>Snow removal operation and treatment of the manoeuvring area only MON-FRI : 0600-1500 and only in the presence of ATS services. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPN.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux<br>Bituminious concrete | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 12 F/C/Y/U | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY de largeur 10,5 m : E, S, W, A, B, C, D, F<br>TWY de largeur 7,5 m : E1, E2, E3, E4, S1, S2, S11, S12, W1, W2, W3. | TWY width = 10.5 m : E, S, W, A, B, C, D, F<br>TWY width = 7,5 m : E1, E2, E3, E4, S1, S2, S11, S12, W1, W2, W3. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux<br>Bituminious concrete | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 12 F/C/Y/U | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Vérification aux seuils de piste<br>ACL on thresholds | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD 2.12 LFPN<br>See AD 2.12 LFPN | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir carte AD 2 LFPN APDC 01<br>See AD 2 LFPN APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | oui | yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFPN .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFPN.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFPN .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | PARIS ORLY | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15-18<br>CNL 21 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0600 et 2100 | TREND between 0600 and 2100 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>0530-1700<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPN.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07L | 071.23 (069) | 1100 x 30 | 12 F/C/Y/U revêtue / paved | 48°45'04.34"N 002°05'55.41"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 538ft |
| 25R | 251.23 (249) | 1100 x 30 | 12 F/C/Y/U revêtue / paved | 48°45'15.81"N 002°06'46.44"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 503ft |
| 07R | 071.23 (069) | 1050 x 30 | 26 F/B/W/T revêtue / paved | 48°44'58.33"N 002°05'59.07"E<br>( 48°44'59.99"N 002°06'06.49"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 536ft<br>DTHR : 528ft |
| 25L | 251.23 (249) | 1050 x 30 | 26 F/B/W/T revêtue / paved | 48°45'09.27"N 002°06'47.74"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 499ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 25R | NIL | 200 | 50 | NIL | NIL | (2) |
| 07R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (3) |
| 25L | NIL | 105 | 60 | NIL | NIL | (4) |

→ (1) RESA 90 x 60 m
→ (2) RESA 90 x 60 m
→ (3) RESA 90 x 60 m
→ (4) RESA 90 x 60 m

**AD 2 LFPN.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07L | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | |
| 25R | 1100 | 1150 | 1300 | 1100 | |
| 07R | 1050 | 1050 | 1050 | 890 | |
| 25L | 945 | 1005 | 1050 | 1050 | Distances réduites cause présence d'aéronefs au roulage dans l'axe de piste, sur la voie de circulation W.<br>Reduced distances due to aircraft crossing runway centreline on taxiway W. |

**AD 2 LFPN.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07L | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 40 ft | | | | | |
| 25R | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 59 ft | | | | | |
| 07R | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 30 ft | | | | | |
| 25L | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 30 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 07L | 1100 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | | | |
| 25R | 1100 m | 60 m | W | LIH/LIL | R | 200 m | R | |
| 07R | 1050 m | 60 m | W | LIL | R | | | (1) |
| 25L | 1050 m | 60 m | W | LIL | R | | | (2) |

→ (1) Balisage de piste et PAPI : feux LED. / RWY lighting and PAPI : LED lights.
→ (2) Balisage de piste et PAPI : feux LED. / RWY lighting and PAPI : LED lights.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPN.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées, associées à des feux bleus sur les TWY E et W entre le seuil de piste et le point d'attente. | TWY edges B inert reflectors associated with B lights on TWY E and W between runway threshold and holding point. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire. | Full secondary power supply. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | PCL hors ATS. | |

**AD 2 LFPN.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | FATO :<br>- position : 48°44'58.35"N - 002° 6'14.42"E<br>- altitude : 525 ft<br>- en surface<br>- dimensions : 30 m x 26 m<br>- orientation MAG : 070°/250°<br>TLOF :<br>- revêtement : béton bitumineux<br>- dimensions : 14 m x 14 m<br>- résistance : 12 t<br>Conditions d'utilisation : voir VAC HELISTATIONS. | FATO :<br>- position : 48°44'58.35"N - 002° 6'14.42"E<br>- altitude : 525 ft<br>- above ground<br>- dimensions : 30 m x 26 m<br>- MAG orientation : 070°/250°<br>TLOF :<br>- surface : bituminous concrete<br>- dimensions : 14 m x 14 m<br>- strength : 12 t<br>Instructions for use : see HELIPORTS VAC. |

**AD 2 LFPN.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFPN.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | CHEVREUSE Info (FR)<br>*CHEVREUSE Info (EN)* | 119.305 MHz | HO | |
| TWR | TOUSSUS Sol (FR)<br>*TOUSSUS Ground (EN)* | 122.130 MHz | HO | |
| TWR | TOUSSUS Tour (FR)<br>*TOUSSUS Tower (EN)* | 119.305 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. COS 25 NM/FL 030. |
| TWR | TOUSSUS Tour (FR)<br>*TOUSSUS Tower (EN)* | 120.755 MHz | HO | |
| VDF | TOUSSUS Gonio (FR)<br>*TOUSSUS Homer (EN)* | 119.305 MHz | HO | |
| VDF | TOUSSUS Gonio (FR)<br>*TOUSSUS Homer (EN)* | 120.755 MHz | HO | |
| ATIS | TOUSSUS (FR)<br>*TOUSSUS (EN)* | 127.480 MHz | HO | TEL : 01 39 56 54 70 |

**AD 2 LFPN.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR | TSU | 108.25 MHz | H24 | 48°45'13.4"N 002°06'08.5"E | 547 ft | 100NM(134°..314°)<br>80NM FL500 | | 042°/387m THR 07L | |
| LOC 25R (I.E.1) | TNO | 110.15 MHz | H24 | 48°44'58.5"N 002°05'29.4"E | 547 ft | | | 250°/561 m THR 07L | |
| GP 25R | | 334.25 MHz | | 48°45'16.8"N 002°06'32.5"E | 508 ft | | 17.8 m/59 ft<br>( 3.5 °) | 274°/286 m THR 25R | |
| DME 25R | | CH 38Y | | 48°45'16.8"N 002°06'32.5"E | 564 ft | 25NM FL250 | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPN.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| **20.1 MANOEUVRES AU SOL** | ***20.1 GROUND MANOEUVRING*** |
| **20.1.1 Roulage** | ***20.1.1 Taxiing*** |
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY.* |
| Utilisation simultanée interdite pour 2 ACFT d'envergure > 15 m pour les TWY E1 et E4, pour le TWY menant au point d'attente E et son by-pass, et pour le TWY menant au point d'attente W et son by-pass. | *Simultaneous use prohibited for 2 ACFT whose wingspan > 15 m for TWY E1 and E4, TWY leading to holding point E and its bypass, and for TWY leading to holding point W and its bypass.* |
| Aire de trafic et voie de circulation E2 limitées aux appareils d'envergure inférieure ou égale à 15 m. | *Apron and taxiway E2 restricted to ACFT whose wingspan is smaller than or equal to 15 m.* |
| TWY E3 réservé aux aéronefs basés Farman ou utilisateurs de la société Goujon Aéro et dont l'envergure est inférieure à 18 m. | *TWY E3 reserved for Farman home-based ACFT or Goujon Aero users, whose wingspan is smaller than 18 m.* |
| Voie de circulation S2 limitée aux appareils d'envergure inférieure ou égale à 15 m. | *Taxiway S2 restricted to ACFT whose wingspan is smaller than or equal to 15 m.* |
| L'aire d'avitaillement UL AERO SUPER+ est à sens unique (Sud vers Nord). | *The UL AERO SUPER+ refuelling area is one-way (South to North).* |
| L'aire d'avitaillement AVGAS 100LL est à sens unique (Est vers Ouest). | *The AVGAS 100LL refuelling area is one-way (East to West).* |
| Tout mouvement d'aéronef sur les voies de circulation menant aux postes 20 est interdit au travers du poste A3 lorsqu'un hélicoptère est présent rotor tournant sur ce poste. | *All aircraft movements on the taxiways leading to stands 20 are prohibited abeam stand A3 when an helicopter is present, its rotor turning at that stand.* |
| Tout mouvement d'aéronef sur les voies de circulation menant aux postes 10 est interdit au travers du poste A3 lorsqu'un hélicoptère est présent rotor tournant sur ce poste. | *All aircraft movements on the taxiways leading to stands 10 are prohibited abeam stand A3 when an helicopter is present, its rotor turning at that stand.* |
| **20.1.2 Gestion de l'aire de trafic** | ***20.1.2 Apron management*** |
| Postes 10 à 14 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 12 m. | *Stands 10 to 14 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m.* |
| Postes 22 à 24 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 12 m ; interdits aux hélicoptères. | *Stands 22 to 24 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; helicopters prohibited.* |
| → Postes 32 à 34 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 18 m. | *Stands 32 to 34 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 18 m.* |
| Postes 40 à 43 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 18,50 m. | *Stands 40 to 43 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 18,50 m.* |
| Postes AVT A1 et A2 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 12m ; interdits aux hélicoptères (sauf accord express de l'exploitant aéroportuaire). | *Refuelling stands A1 and A2 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; helicopters prohibited (unless expressly authorized by the airport operator).* |
| Poste AVT A3 : réservé aux aéronefs d'envergure inférieure à 12 m ; autorisé aux hélicoptères de longueur hors tout inférieure à 10 m. | *Refuelling stand A3 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; permitted for helicopters of overall length smaller than 10 m.* |
| Poste AVT A4 : réservé aux aéronefs d'envergure inférieure à 12m ; interdits aux hélicoptères (sauf accord express de l'exploitant aéroportuaire). | *Refuelling stand A4 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; helicopters prohibited (unless expressly authorized by the airport operator).* |
| Parking non revêtu utilisable par les aéronefs légers monomoteurs d'envergure inférieure à 15 m. | *Unpaved apron usable by light single-engine ACFT whose wingspan is less than 15 m.* |

**AD 2 LFPN.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Aérodrome interdit à tout trafic de 2130-0500 (ETE - 1 HR). | *Aerodrome prohibited to all air traffic from 2130-0500 (SUM - 1 HR).* |
| Plages de silence, du 1er Avril au 30 Septembre, le dimanche et les jours fériés de 1100 à 1400 (ETE - 1 HR) : | *Silence periods, from 01 APR to 30 SEP, SUN and HOL from 1100 to 1400 (SUM - 1 HR) :* |
| - Aérodrome interdit à tout trafic. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs exploités dans le cadre d'évacuation sanitaire, à caractère d'urgence. | *- Aerodrome prohibited to all air traffic, except ACFT operated for aeromedical transport, with emergency characteristic.* |
| - Les points fixes sont interdits | *- Run-up prohibited.* |
| - La circulation de surface est uniquement autorisée pour déplacement de point de parking ou vers l'atelier de maintenance. | *- Taxiing is authorized only for moving on apron or toward maintenance workshop.* |
| Les ACFT munis de turboréacteurs autorisés à utiliser l'AD en IFR doivent être certifiés selon le chapitre 3 ou 4. | Jet ACFT allowed to use AD in IFR must be certified according to chapter 3 or 4. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPN.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 UTILISATION DE L'AD**

Aérodrome réservé aux VFR basés de 0500 à 0600 (ETE - 1 HR).

En dehors des HOR du contrôle d'aérodrome, aérodrome interdit aux aéronefs non basés VFR et IFR sauf dérogation obtenue auprès de la DSAC NORD.

Activité VFR interdite aux ACFT munis de turboréacteurs.

RWY 07R/25L utilisable de nuit uniquement pendant les HOR ATS.

AD interdit aux ACFT dont la masse au décollage est supérieure à 12 t.

***22.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*Aerodrome reserved for home-based VFR aircraft from 0500 to 0600 (SUM - 1 HR).*

*Outside ATS SKED, AD prohibited to non-home-based VFR and IFR ACFT except authorization from DSAC NORD services.*

*VFR activity prohibited to turbo-jet ACFT.*

*RWY 07R/25L usable at night only during ATS SKED.*

*AD prohibited to aircraft with a take-off weight over 12 t.*

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.2.1 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE**

**APPROCHES INITIALES (INA) RNAV + RADAR**

***22.2 INBOUND AIRCRAFT***

***22.2.1 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR INBOUND PROCEDURES***

***RNAV + RADAR INITIAL APPROACHES (INA)***

**22.2.1.1 Domaine d'application**

Les procédures d'approche initiale (INA) débutent au point d'approche initiale (IAF) et s'achèvent sur un repère spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche finale.

***22.2.1.1 Field of application***

*RNAV initial approach procedures (INA) start from the Initial Approach Fix (IAF) then end with a specified marker from which radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.*

**22.2.1.2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégories A.B.C.

Ces procédures sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR)

Celles qui sont publiées RNAV sont protégées pour une navigation RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME. et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler.

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

***22.2.1.2 Radar protection and operation***

*For categories A B C aircraft.*

*These procedures are set above the minimum safe altitude (MSA or AMSR).*

*The procedures published "RNAV" are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors and meeting RNAV 1 requirements with anticipated WP or overflown WP.*

*The ATC unit permanently provides radar services.*

**22.2.1.3 Equipement des aéronefs**

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

***22.2.1.3 Aircraft equipment***

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

**22.2.1.4 Utilisation**

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

En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.

***22.2.1.4 Operating procedures***

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

*If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.*

**22.2.1.5 Mesures transitoires**

L'ensemble des procédures d'attente et d'approche initiale (INA) aux instruments déclarées utilisables en RNAV1 peuvent être suivies par des aéronefs équipés d'un système de navigation de surface non approuvé RNAV1, sous réserve d'observer les conditions techniques et opérationnelles suivantes :

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

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

La fonction « Direct to ».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

***22.2.1.5 Transitional measures***

*Every holding patterns and Initial Approach (INA) procedures declared as available for RNAV 1 operations can be flied by aircraft equipped with a non-RNAV 1 approved area navigation system provided to comply with the following technical and operational requirements:*

*Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.*

*Display of the data base period of validity indicator.*

*Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.*

*Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.*

*Identification display of the active waypoint.*

*Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.*

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

*"Direct to" function.*

*Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").*

*In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.*

**22.2.1.6 Panne de radiocommunication**

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "panne radio" spécifiques à la procédure en cours.

***22.2.1.6 Radiocommunication failure***

*The pilot should perform the published procedure (including level and speed requirements) and follow or get back to the "RADAR" route then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.2.2 LIMITATIONS VITESSES ET NIVEAUX (voir cartes STAR et fiches INA)**

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

Hors procédures d'attente et sauf clairance contraire du contrôle, les vitesses de 250 kt et 220 kt spécifiées sur certains segments de la procédure devront être respectées.

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

Des contraintes de niveaux sont imposées sur certains segments de la procédure pour des raisons de circulation aérienne.

En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié.

Les aéronefs qui ne pourraient respecter ces limitations devront le signaler au plus tôt à l'approche.

**22.2.3 GUIDAGE RADAR**

Les altitudes minimales de sécurité radar dans la TMA PARIS sont publiées à l'AIP FRANCE AD2 LFPO AMSR.

**22.2.4 PROCEDURES EN AUTO INFORMATION**

A/A en français uniquement réservées aux usagers basés selon consignes locales.

Clôture du FPL dans les meilleurs délais auprès du BTIV

TEL : 0810 VFR IFR.

IAS MAX : 150 kt.

- Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale est effectuée au même QFU, le pilote peut s'intégrer directement en longue finale.

- Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale n'est pas effectuée au même QFU, le pilote doit s'intégrer en début de vent arrière.

- Si la piste en service n'est pas connue, les procédures d'approche utilisables sont obligatoirement suivies d'une MVL pour effectuer une verticale afin de procéder à l'examen de l'aérodrome puis s'intégrer en début de vent arrière.

- Dans tous les cas, les minimums opérationnels applicables correspondent aux valeurs publiées pour la MVL en l'absence d'ATS dans les volets de procédures IAC.

**22.2.5 CONSIGNE PARTICULIERE DE RADIOCOMMUNICATION**

A l'arrivée, pendant les HOR ATS, les ACFT contactent directement TOUSSUS SOL une fois la piste dégagée pour demander la clairance de roulage.

**22.2.6 STAR CONVENTIONNELLES**

Pour l'arrivée à PARIS SACLAY VERSAILLES, quelques itinéraires conventionnels sont publiés pour faciliter l'accès à l'aérodrome aux aéronefs NON-RNAV en-dessous du FL115.

**22.2.6.1 Domaine d'application**

Ces itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

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

**22.2.6.2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégories A B C.

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

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

**22.2.6.3 Utilisation**

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

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

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

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

Limitation de vitesse :

***22.2.2 SPEED AND FLIGHT LEVEL LIMITATIONS (see STAR and INA sheets)***

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

*Outside holding procedures and except otherwise instructed by control, pilots shall have to adhere to the speeds of 250 kt and 220 kt specified on certain segments of the procedures.*

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

*Flight level contraints are imposed on certain segments of the procedure due to traffic.*

*Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point.*

*ACFT that should not be able to comply with these limitations must advise ATC as soon as possible.*

***22.2.3 RADAR VECTORING***

*The minimum radar safety altitudes within the PARIS TMA are published in the AIP FRANCE AD2 LFPO AMSR.*

***22.2.4 AUTO INFORMATION PROCEDURES***

*A/A FR only reserved to home based users according to local instructions.*

*Closing of the FPL as soon as possible at BTIV*

*TEL : 0810 VFR IFR.*

*IAS MAX : 150 kt.*

*- If the RWY in use is known by the ATIS and if the final approach is made at the same QFU, join directly in long final.*

*- If the RWY in use is known by the ATIS and if the final is not made at the same QFU, join the beginning of the downwind leg.*

*- If the RWY is unknown, the usable approach procedures are followed by a circling to fly overhead for AD recognition then join the beginning of the downwind leg.*

*- In any case, the applicable operating minima fit to published values for the circling without ATS in the IAC procedures pages.*

***22.2.5 SPECIAL RADIOCOMMUNICATION INSTRUCTION***

*When landing during ATS SKED, ACFT contact directly TOUSSUS GND after vacating RWY to request taxi clearance.*

***22.2.6 CONVENTIONAL STARs***

*For arrival at PARIS SACLAY VERSAILLES, some conventional STAR are published in order to facilitate NON-RNAV aircraft access to the airfield below FL115.*

***22.2.6.1 Field of application***

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

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

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

***22.2.6.2 Radar protection and operation***

*For categories A B C aircraft.*

*The "En-Route" and "IAF" holding patterns are protected with conventional navigation between FL070 and FL110 when radionavigation infrastructure enables it.*

*The ATC unit permanently provides radar services.*

***22.2.6.3 Operating procedures***

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

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

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

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

*Speed limitation:*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

**22.2.6.4 Panne de radiocommunication**

**22.2.6.4.1 Cas général**

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

**22.2.6.4.2 Procédure particulière pour les arrivées LFPN et LFPV par VEBEK**

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à VEBEK au FL 110.

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

**22.2.6.5 Procédure particulière en l'absence d'instruction du contrôle (hors panne de radiocommunication) pour les arrivées LFPN / LFPV**

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (à ou après l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée (arrivées MOLBA ou ODILO), au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception, ou la procédure particulière publiée au paragraphe 2.6.4.2 (arrivées VEBEK). Ce principe est valable dans toutes les configurations.

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

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

***22.2.6.4 Radiocommunication failure***

***22.2.6.4.1 Usual case***

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

*In case of radar vectoring, join the initial STAR.*

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

*Maintain this level till the later of the following times:*

*- HAP*

*- Arrival time in the holding plus 10 minutes, then descend in holding pattern to the level specified at the beginning of the initial approach.*

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

***22.2.6.4.2 Specific case for LFPN and LFPV arrivals via VEBEK***

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

*In case of radar vectoring, join the initial STAR.*

*Proceed to VEBEK at FL110.*

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

***22.2.6.5 Specific case in absence of any ATC instructions ( except communication failure) for LFPN / LFPV***

*The lack of ATC clearance to perform the initial approach may be caused by a late ACC/APP handover (at or after the IAF), and/or by an overloaded frequency.*

*In such a situation, reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure assigned level which has been acknowledged (MOLBA or ODILO arrivals) or the procedure described at §2.6.4.2 (VEBEK arrivals). This is the case in all configurations.*

## 22.3 VOLS AU DEPART

### 22.3.1 CONSIGNES

Sauf autorisation contraire de l'APP, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 150, la PENTE SOL MINIMALE de 5,5% doit être adoptée par les aéronefs. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser la TWR lors du premier contact.

Le niveau de vol le plus élevé spécifié sur l'itinéraire normalisé de départ ne peut être quitté que sur autorisation du contrôle.

En cas de panne radio, afficher code 7600, respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D 40 LOL puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

### 22.3.2 ASSIGNATION DE VITESSE

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

Au dessus du FL 100, pour les départs AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL, accélération vers la vitesse indiquée (IAS) 300 kt maximum sauf instruction du contrôle.

### 22.3.3 DEPARTS RWY 07L (LFPN) - RWY 09 (LFPV)

**DESIGNATION**

La désignation des itinéraires normalisés de départ est liée à la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE, ils reçoivent :

- la lettre A lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'EST ;

- la lettre B lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'OUEST.

## *22.3 OUTBOUND AIRCRAFT*

### *22.3.1 RULES*

*Unless otherwise instructed by the APP, ACFT must comply with specifications laid down for each standard departure route.*

*In all phases of the upward gradient and up to FL 150, the MINIMUM 5,5 % GROUND ANGLE OF SLOPE must be adhered to by all ACFT. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting the latter.*

*The highest specified flight level on the standard departure route can only be left after clearance from the air traffic control.*

*In the event of radio failure squawk code 7600, adhere to standard departure routes and assigned flight levels up to D 40 LOL then continue flight in accordance with FPL in force.*

### *22.3.2 SPEED RESTRICTION*

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

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

*Above FL 100, for AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL departures, acceleration to the indicated speed (IAS) 300 kt maximum except ATC instructions.*

### *22.3.3 DEPARTURES RWY 07L (LFPN) - RWY 09 (LFPV)*

**IDENTIFICATION**

*The identification of standard departure routes depends on whether departures are westwards or eastwards at PARIS CHARLES DE GAULLE:*

*- the letter A when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are eastwards ;*

*- the letter B when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are westwards.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.3.4 DEPARTS RWY 25R (LFPN) - RWY 27 (LFPV)**

**DESIGNATION**

La désignation des itinéraires normalisés de départ est liée à la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE, ils reçoivent :

- la lettre P lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'OUEST ;

- la lettre V lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'EST.

***22.3.4 DEPARTURES RWY 25R (LFPN) - RWY 27 (LFPV)***

***IDENTIFICATION***

*The identification of standard departure routes depends on whether departures are westwards or eastwards at PARIS CHARLES DE GAULLE:*

*- the letter P when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are westwards ;*

*- the letter V when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are eastwards.*

**22.3.5 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)**

Pour les départs de PARIS SACLAY VERSAILLES et de VILLACOUBLAY, les secteurs Nord, Est, Sud et Ouest de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

***22.3.5 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)***

*For departures from PARIS SACLAY VERSAILLES and VILLACOUBLAY, all the North, East, South and West sectors of PARIS TMA are provided with RNAV SID.*

| | Secteur/ *Sector* | | Réacteurs/ *Jets* | Hélices/ *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| SID RNAV | Nord/ *North* | OPALE - ATREX - NURMO | FL > 115 | FL > 115 |
| | Est/ *East* | RANUX - BUBLI | FL > 195 | FL > 195 |
| | | DIKOL - BAXIR | 115 < FL < 195 | 115 < FL < 195 |
| | Sud/ *South* | AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL | FL > 195 | FL > 195 |
| | | OLZOM - MONOT - DORDI | FL < 195 | FL < 195 |
| | Ouest/ *West* | ELCOB - LGL | Tous/ *All* FL | Tous/ *All* FL |

**22.3.5.1 Domaine d'application**

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

- un "départ initial" conventionnel débutant à l'extrémité de la piste de départ (DER) et se terminant à un repère conventionnel spécifié.

- puis une "phase de raccordement" uniquement RNAV 1 se poursuivant jusqu'au point de rejointe du réseau « En-Route ».

***22.3.5.1 Field of application***

*These RNAV SID are drawn up and defined as follows :*

*- a conventional "initial departure" beginning from the departure end of the runway (DER) and ending at a specified conventional marker.*

*- then a "junction phase" which is only operated with RNAV 1 navigation mode until reaching the waypoint joining the "En-Route" network.*

**22.3.5.2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégories A B C.

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

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

***22.3.5.2 Radar protection and operation***

*For categories A B C aircraft.*

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

*The ATC unit permanently provides radar services.*

**22.3.5.3 Equipement des aéronefs**

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

***22.3.5.3 Aircraft equipment***

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

**22.3.5.4 Utilisation**

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

Les phases de raccordement, publiées uniquement RNAV avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, sont utilisables en RNAV 1.

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

***22.3.5.4 Operating procedures***

*Initial departures are published and available only in RNAV navigation.*

*The junction phases published only for RNAV procedures with sensors GNSS and/or DME/DME are also available for RNAV 1 procedures.*

*The pilot not able to fly the RNAV junction phase must report "NON RNAV 1 Terminal area" upon requesting start up on DELIVERY frequency, in order to have a radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume its own navigation to the point joining the En-Route structure, which is planned in FPL .*

**22.3.5.5 Mesures transitoires**

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

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

***22.3.5.5 Transitional measures***

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

*Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.*

*Display of the data base period of validity indicator.*

*Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.*

*Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.*

*Identification display of the active waypoint.*

*Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

La fonction « Direct to ».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

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

*"Direct to" function.*

*Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").*

*In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.*

**22.3.6 DEPARTS : DCT FPL**

Des départs en DCT FPL sont possibles au départ de PARIS SACLAY VERSAILLES et VILLACOUBLAY vers les secteurs Nord, Est et Ouest de la TMA PARIS.

***22.3.6 DEPARTURES: DCT FPL***

*FPL DCT departures are possible from PARIS SACLAY VERSAILLES and VILLACOUBLAY to the North, East and West sectors of TMA PARIS.*

| | Secteur/ *Sector* | | Réacteurs/ *Jets* | Hélices/ *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| **DCT FPL** | Nord/ *North* | **EGOZE** | FL < 115 | FL < 115 |
| | Est/ *East* | **NIPOR** | FL < 115 | FL < 115 |
| | Ouest/ *West* | **ELCOB - LGL** | Tous/ *All* FL | Tous/ *All* FL |

Les pilotes doivent appliquer les procédures DCT FPL suivantes :

Préciser FPL case 15 :

- vers le secteur Nord : DCT EGOZE puis DCT premier point de rejointe de la structure En-Route,

- vers le secteur Est : DCT NIPOR,

- vers le secteur Ouest : DCT ELCOB ou LGL.

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné : (voir descriptif AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ et AD 2 LFPV SID RWY 09 RNAV OMNI B PACIQ)

- vers le secteur Nord : départ PACIQ puis guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : départ PACIQ puis guidage radar CTL puis vers NIPOR,

- vers le secteur Ouest : en fonction de la configuration, départ RNAV initial ou départ RNAV PACIQ puis guidage radar ELCOB ou LGL.

Pour ces départs avec RFL < FL 115 :

L'attention des pilotes est attirée par le fait qu'une partie du vol peut être effectuée en espace aérien de classe E (notamment sur ELCOB et LGL) dans lequel peuvent évoluer des vols VFR inconnus de l'ATC.

*Pilots must comply with the DCT FPL procedures as follows :*

*Fill in FPL field 15 :*

*- Northbound sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En-Route structure,*

*- Eastbound sector : DCT NIPOR,*

*- Westbound sector : DCT ELCOB or LGL.*

*After an initial departure depending on the runway used for take-off : (see AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ and AD 2 LFPV SID RWY 09 RNAV OMNI B PACIQ)*

*- Northbound sector : PACIQ departure then radar guidance to EGOZE,*

*- Eastbound sector : PACIQ departure then radar guidance CTL then to NIPOR,*

*- Westbound sector : depending on the configuration, Initial RNAV departure or RNAV PACIQ departure then ELCOB or LGL radar guidance.*

*On these departure with RFL < FL 115 :*

*Pilots must be aware that they may fly through class E airspace (in particular on ELCOB and LGL) in which VFR traffic unknown to ATC may fly.*

**22.3.7 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D40 LOL puis poursuivre le vol selon FPL en vigueur.

***22.3.7 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with departure route and assigned level as far as D40 LOL then continue the flight according to the FPL in force.*

**22.3.8 POGO**

**22.3.8.1 Définition**

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

Au départ de LFPN, prévoir le départ RNAV PACIQ puis prévoir guidage vers BOV, AMJUS ou BT suivant le terrain de destination pour rejoindre la procédure d'approche finale en vigueur de l'AD de destination.

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

***22.3.8 POGO***

***22.3.8.1 Definition***

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

*For LFPN departure, expect RNAV PACIQ departure then expect vectoring to BOV, AMJUS or BT according to the destination airfield to join the final approach procedure in use at the destination AD.*

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

**22.3.8.2 Plan de vol**

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

***22.3.8.2 Flight plan***

*Write DCT in field 15 and POGO in field 18.*

**22.3.8.3 Utilisation**

Restrictions horaires itinéraires POGO reliant LFPN à LFPT et LFOB : Les usagers doivent impérativement planifier leur arrivée à destination avant 1000 ou après 1230 (heures locales).

***22.3.8.3 Use***

*Time restrictions for POGO routes linking LFPN to LFPT and LFOB: Users must plan to arrive at their destination before 1000 or after 1230 (local time).*

**22.3.8.4 Vols PARIS SACLAY VERSAILLES > MELUN**

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

***22.3.8.4 Flights PARIS SACLAY VERSAILLES > MELUN***

*Flights from PARIS SACLAY VERSAILLES bound for MELUN are to use DORDI OLZOM SID. The junction to the IAF "VANEX" is executed in compliance with the clearances issued by ORLY approach ATC.*

**22.3.9 DEPARTS A VUE PISTE 25L/07R**

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue piste 25L/07R peut être autorisé dans les conditions suivantes :

- De jour uniquement.

- Piste 25R/07L fermée.

- Visibilité supérieure ou égale à 1500 m et plafond supérieur à 1500 ft AMSL.

- Le pilote doit virer au plus tôt pour rejoindre les SID publiés.

- Le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à une altitude de 1500 ft AMSL MNM et doit ensuite se conformer aux SID publiés pistes 25R/07L.

***22.3.9 VISUAL DEPARTURES RWY 25L/07R***

*To improve departures management, a visual departure RWY 25L/07R can be authorized under the following conditions.*

*- Daytime only.*

*- RWY 25R/07L closed.*

*- Visibility greater than or equal to 1500 m and ceiling above 1500 ft AMSL.*

*- The pilot must turn as soon as possible to reach the published SID.*

*- The pilot is responsible for crossing obstacles up to 1500 ft AMSL MNM and must then comply with the RWY 25R/07L published SID.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.3.10 LVP**

**22.3.10.1 Infrastructures utilisables en LVP :**

PISTE 07L/25R

TWY E, W, S, S2, F, D, B, A E1, E2, E4

**22.3.10.2 Critères de mises en place et de fin de LVP :**

Procédures LVP en vigueur pour les décollages uniquement.

Procédures LVP possibles uniquement en présence du contrôle.

En situation LVP, les mouvements de mobiles sur l'aire de manoeuvre sont limités à un seul mobile.

La phase pré-LVP est mise en oeuvre lorsque la RVR est comprise entre 800 m et 550 m.

Les LVP sont mises en oeuvre lorsque la RVR est comprise entre 550m et 400m.

**22.3.10.3 Liste des équipements utilisés lors des LVP :**

Voir AD 2 LFPN.14 et AD 2 LFPN.15

***22.3.10 LVP***

***22.3.10.1 Facilities suitable for LVP :***

*RWY 07L/25R*

*TWY E, W, S, S2, F, D, B, A E1, E2, E4*

***22.3.10.2 Criteria for initiating and terminating LVP :***

*LVP in force for take-offs only.*

*LVP permitted only when air traffic control is present.*

*In LVP conditions, movements of ground vehicles on the apron are limited to a single vehicle.*

*The pre-LVP phase is implemented when RVR is between 800 m and 550 m.*

*LVP are implemented when RVR is between 550 m and 400 m.*

***22.3.10.3 List of equipment used during LVP :***

*See AD 2 LFPN.14 and AD 2 LFPN.15*

**AD 2 LFPN.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

**23.1.1 Equipement de surveillance du trafic :**
AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

**23.1.2 PCL :**
Absence ATS : PCL 25R/07L uniquement de 0500 à 2130 (ETE : -1HR).

**23.2 ESPACES ADJACENTS**

LF-R 35 A et LF-R 35 B : voir ENR 5.1

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

**23.4 AVITAILLEMENT UL AERO SUPER+ ET 100 LL**

Distributeurs automatiques dans la zone des parkings 20 et 30.

***23.1 AD EQUIPMENT***

***23.1.1 Traffic surveillance equipment :***
*AD equipped with a radar display (see AD 1.0) .*

***23.1.2 PCL :***
*Absence ATS : PCL 25R/07L only from 0500 to 2130 (SUM : -1HR).*

***23.2 ADJACENT AIRSPACES***

*LF-R 35 A and LF-R 35 B : see ENR 5.1*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

***23.4 UL AERO SUPER+ AND 100 LL REFUELLING***

*Automatic dispensers in the vicinity of parking stands 20 and 30.*

**AD 2 LFPN.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFPN.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

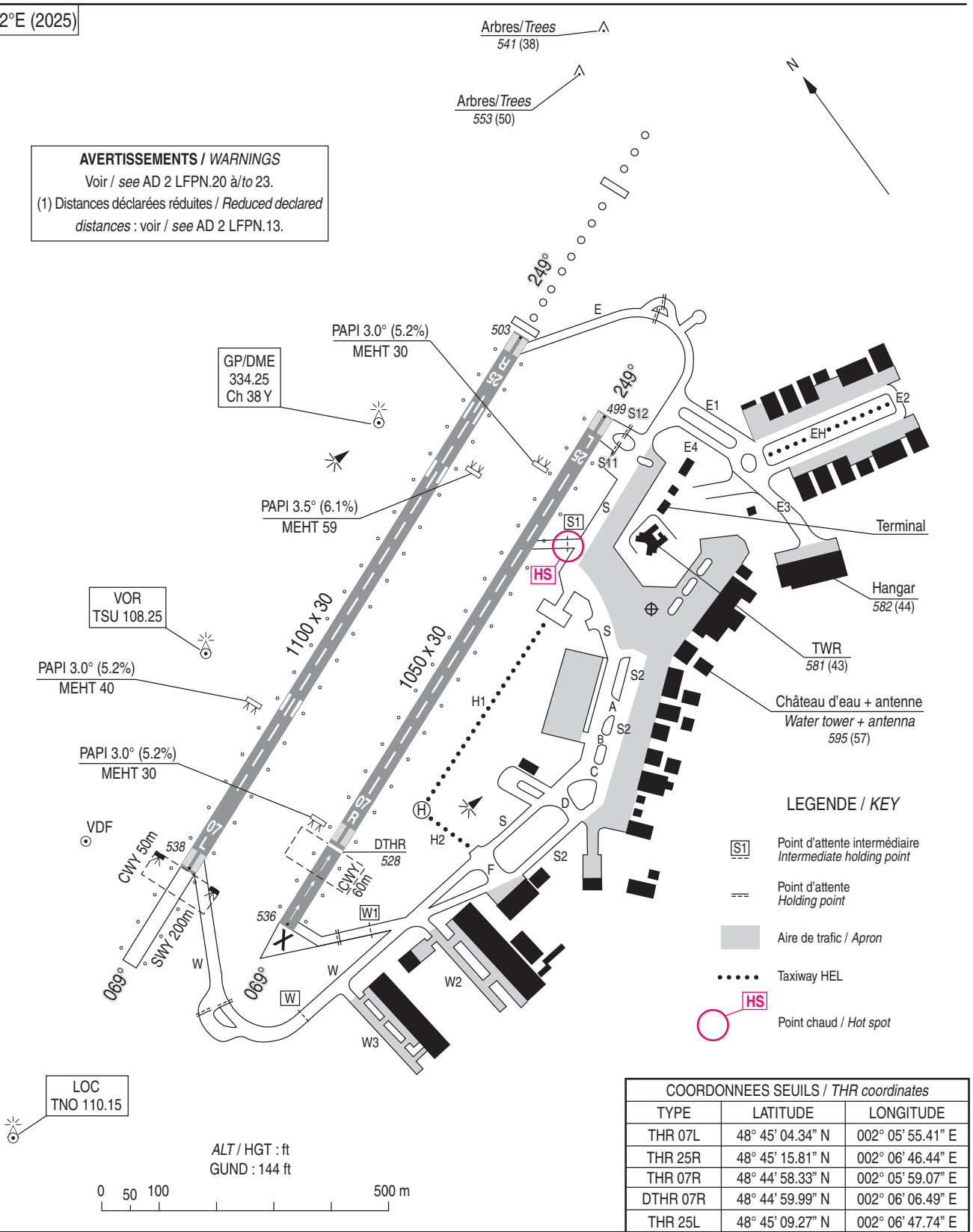
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 127.480 ☎ 01 39 56 54 70
**GND** (SOL) : 122.130

PARIS SACLAY VERSAILLES
48 44 59 N - 002 06 40 E
*ALT AD : 538 (20 hPa)*

VAR 2°E (2025)

**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*
Voir / *see* AD 2 LFPN.20 à/*to* 23.
(1) Distances déclarées réduites / *Reduced declared distances* : voir / *see* AD 2 LFPN.13.




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 07L | 48° 45' 04.34" N | 002° 05' 55.41" E |
| THR 25R | 48° 45' 15.81" N | 002° 06' 46.44" E |
| THR 07R | 48° 44' 58.33" N | 002° 05' 59.07" E |
| DTHR 07R | 48° 44' 59.99" N | 002° 06' 06.49" E |
| THR 25L | 48° 45' 09.27" N | 002° 06' 47.74" E |

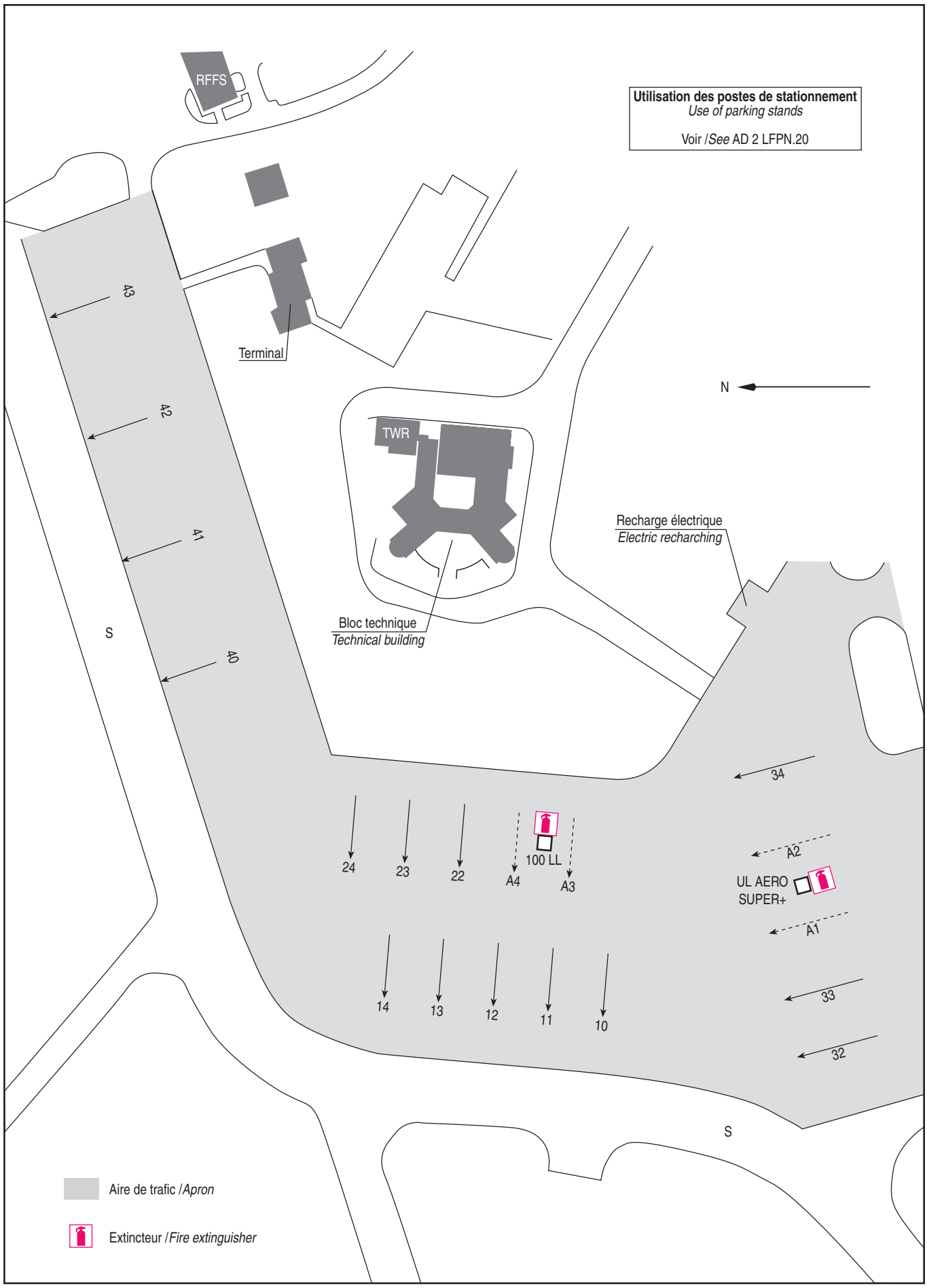
| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07L | NIL | LIH/LIL | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | Revêtue *Paved* | 12 F/C/Y/U | 250* | 250* | 250* | |
| 25R | 420 m LIH | LIH/LIL | 1100 | 1150 | 1300 | 1100 | | | 250* | 250* | 250* | |
| 07R | NIL | LIL | 1050 | 1050 | 1050 | 890 | Revêtue *Paved* | 26 F/B/W/T | * Absence ATS : 550 m le jour / *by day.* 800 m la nuit / *at night.* | | | |
| 25L | NIL | LIL | 945 (1) | 1005 (1) | 1050 | 1050 | | | | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

PARIS SACLAY VERSAILLES



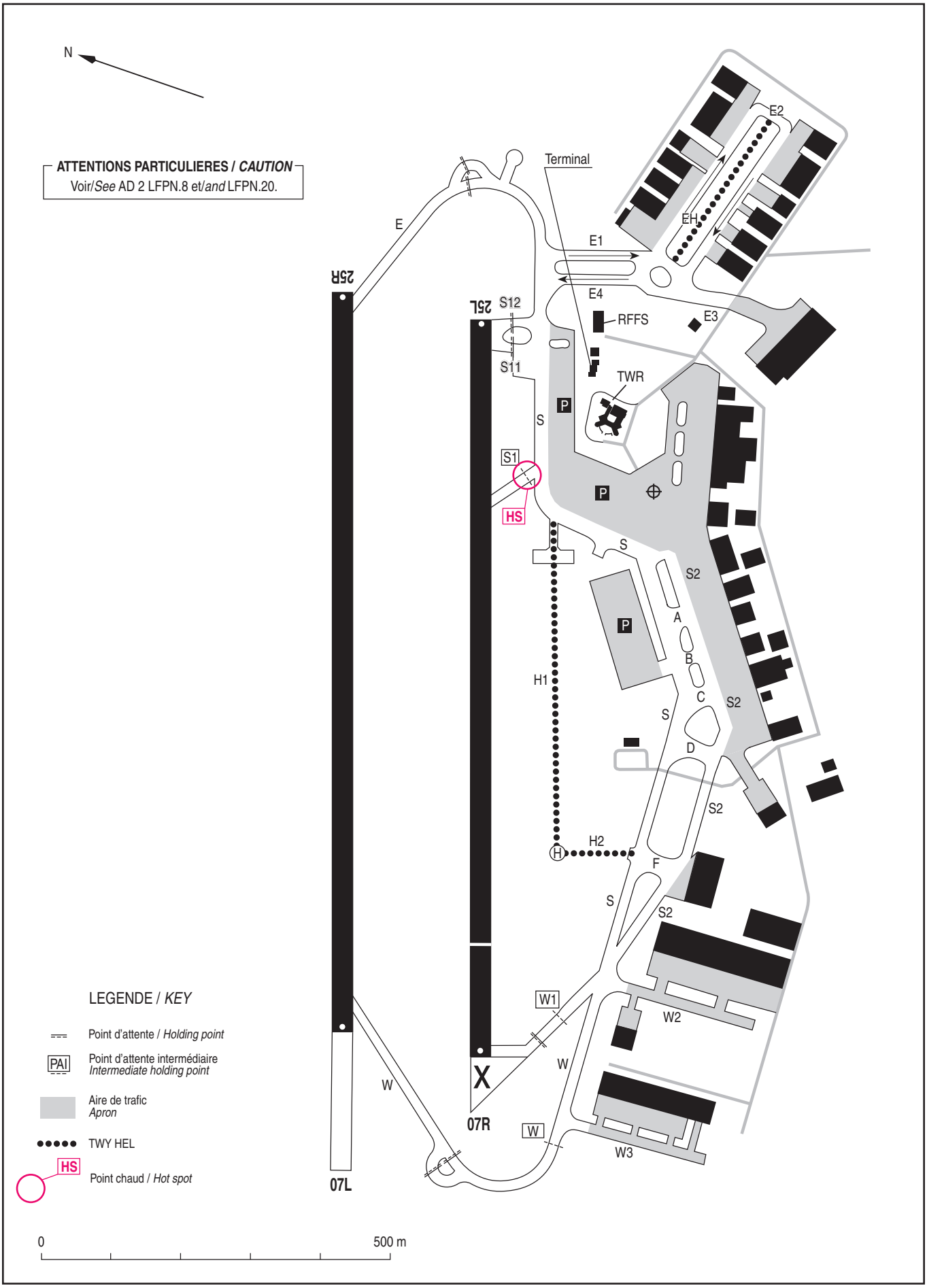



AMDT 06/26 **CHG :** Modifications postes de stationnement/*PRKG stands modified*, ajout/*addition* aires/*areas* AVT 100LL - UL AERO SUPER+, aire recharge électrique/*electric recharging area*.

© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

PARIS SACLAY VERSAILLES






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES

Fréquences / *Frequencies*

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

***CAUTION :*** *Frequencies can be used differently of the standard affectation described below, specially by night, in case of failure or during maintenance phase. A frequency can be replaced by another one with the same characteristics.*

## PARIS SACLAY VERSAILLES

| | | |
|---|---|---|
| ATIS TOUSSUS | | 127.480 |
| TWR TOUSSUS | Sol / *GND* | 122.130 |
| ☛ | Tour / *TWR* | 120.755 – 119.305 (s) |

## VILLACOUBLAY - VELIZY

| | | |
|---|---|---|
| APP VILLA | Approche départ / *Approach departure* | 119.425 |

## PARIS ORLY

| | | |
|---|---|---|
| ATIS ORLY | | 126.5 (FR) – 131.355 (EN) |
| TWR ORLY | Prévol / *Delivery*<br>Sol / *GND*<br>Tour / *TWR* | 121.555 – 120.5 (s)<br>121.705 – 121.815 (s)<br>118.7 – 120.5 (s) |
| APP ORLY | Départ / *Departure*<br>Approche / *Approach* | 127.750 – 128.380 (s)<br>123.875 – 124.450 – 118.855 (s) |

## PARIS CHARLES DE GAULLE

| | | | |
|---|---|---|---|
| ☛ APP DE GAULLE | Départ / *Departure* | **OPALE – ATREX – NURMO** | 124.355 – 133.380 – 126.580 (s) |
| ☛ | | **NIPOR** | 131.205 – 133.380 – 136.280 – 126.580 (s) |
| ☛ | | **EVX – LGL** | 136.280 |
| ☛ | Approche / *Approach* | **VEBEK** | 121.155 – 126.580 (s) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AMB | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| BOV | REF AD2 - LFOB. 19 | X | | X | |
| CAD | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| CGN | REF AD2 - LFPG. 19 | | X | X | |
| CTL | REF ENR 4.1 | X | | | X |
| DJL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| EPL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| EPR | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| | | | | | |
| HOL | REF AD2 - LFPV. 19 | X | X | X | |
| LGL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LOL | REF AD2 - LFPO. 19 | X | X | X | X |
| MLN | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| MOU | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| PGS | REF AD2 - LFPG. 19 | | X | X | |
| ← | | | | | |
| RBT | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| REM | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RLP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| TSU | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ABORO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ADADA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AGOPA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ALARO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ARDOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ASVOK | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ATREX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AVLON | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BATAG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BAXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BENAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BOBSA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUBLI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| CHABY | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DEVIM | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| DIBES | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DIKOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DORDI | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| EBOMA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EDOXA | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

*Waypoints / Procedure main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| EGOZE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ELCOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ERIXU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GITAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GORET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| INPER | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| KUTAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LALUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LARPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LATRA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LORNI | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| LUMAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUVAL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MATIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOLBA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| MONOT | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MOPIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NURMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBAMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBURO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODEBU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODILO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| OKASI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKRIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OLZOM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OPALE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSPIS | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| OXCEL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PACIQ | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PEKIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIBAT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PILUL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RANUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RENSA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOMED | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOTIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOTUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TUNOR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TUTAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VALPO | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| VEBEK | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| XERAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |



© SIA

## POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

*Waypoints / Procedure main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| IN07L | 48°41'39.1" N | 001°50'48.3" E | X | | | X |
| FN07L | 48°42'37.5" N | 001°55'05.3" E | X | | | X |
| IN25R | 48°48'48.8" N | 002°22'40.5" E | X | | | X |
| FN25R | 48°47'22.0" N | 002°16'10.1" E | X | | | X |
| IF VOR z-VOR y RWY 07L | 48°40'40.9" N | 001°52'13.9" E | | X | | X |
| FAF VOR z-VOR y RWY 07L | 48°41'47.4" N | 001°55'36.8" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 25R | 48°48'28.3" N | 002°21'07.6" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 25R | 48°47'21.9" N | 002°16'10.2" E | | X | | X |
| IF VOR z-VOR y RWY 25R | 48°47'58.7" N | 002°21'37.0" E | | X | | X |
| FAF VOR z-VOR y RWY 25R | 48°47'19.9" N | 002°17'57.9" E | | X | | X |
| RW 07L | 48°45'04.34" N | 002°05'55.41" E | X | | | X |
| RW 25R | 48°45'15.81" N | 002°06'46.44" E | X | | | X |
| FF305 | 47°24'15.0" N | 004°36'07.0" E | X | | X | |
| FF306 | 47°27'34.0" N | 004°10'27.0" E | X | | X | |
| FF307 | 47°22'26.0" N | 003°55'29.0" E | X | | X | |
| PN070 | 48°45'59.2" N | 002°10'42.4" E | X | | X | |
| PN071 | 48°47'44.9" N | 002°21'20.0" E | X | | X | |
| PN072 | 48°49'20.2" N | 002°31'01.0" E | X | | X | |
| PN073 | 48°49'04.7" N | 002°09'31.6" E | X | | X | |
| PN074 | 48°50'01.4" N | 002°07'01.7" E | X | | X | |
| PN075 | 48°51'51.5" N | 002°02'09.9" E | X | | X | |
| PN076 | 48°47'09.4" N | 002°49'35.3" E | X | | X | |
| PN250 | 48°44'07.4" N | 001°56'57.9" E | X | | X | |
| PN251 | 48°27'41.5" N | 002°09'06.0" E | X | | X | |
| PN252 | 48°27'28.8" N | 002°36'19.2" E | X | | X | |
| PN253 | 48°44'45.7" N | 002°03'00.4" E | X | | X | |
| PN254 | 48°48'33.6" N | 002°00'19.6" E | X | | X | |
| PN255 | 48°51'02.2" N | 001°55'59.8" E | X | | X | |
| PN256 | 48°44'26,1" N | 001°38'02,9" E | X | | X | |
| PN290 | 48°28'52.3" N | 002°10'27.2" E | X | | X | |
| PN418 | 48°46'36.8" N | 002°12'47.6" E | X | | | X |
| PN420 | 48°50'23.8" N | 002°10'50.7" E | X | | | X |
| PN422 | 48°53'58.9" N | 001°57'15.9" E | X | | | X |
| PN510 | 48°44'37.2" N | 002°03'54.8" E | X | | | X |
| PN615 | 48°27'28.9" N | 001°37'09.6" E | X | | | X |
| PN617 | 48°25'45.9" N | 002°35'08.4" E | X | | | X |
| PN618 | 48°30'52.4" N | 002°34'24.4" E | X | | | X |
| PN619 | 48°45'11.1" N | 002°32'20.8" E | X | | | X |
| PN620 | 48°49'08.5" N | 002°23'17.5" E | X | | | X |
| PN621 | 48°24'39.0" N | 002°38'23.0" E | X | | | X |
| PO084 | 48°46'33.8" N | 002°58'38.9" E | X | | X | |
| PO088 | 48°44'54.2" N | 002°00'47.6" E | X | | X | |
| PO090 | 49°08'12.2" N | 002°05'30.4" E | X | | X | |
| PO092 | 48°49'57.8" N | 001°46'47.1" E | X | | X | |
| PO183 | 48°38'24.3" N | 002°18'36.0" E | X | | X | |
| PO185 | 48°37'37.3" N | 002°15'42.9" E | X | | X | |
| PO187 | 48°41'57.6" N | 001°31'54.7" E | X | | X | |
| PO189 | 48°39'50.3" N | 001°53'40.9" E | X | | X | |
| PO191 | 48°44'53.8" N | 001°29'10.8" E | X | | X | |
| PO262 | 49°14'00.2" N | 002°01'35.5" E | X | | X | |
| PO271 | 48°28'53.4" N | 002°00'31.2" E | X | | X | |
| PO302 | 48°31'26.5" N | 002°51'01.8" E | X | | X | |
| PO304 | 48°39'01.5" N | 003°04'08.1" E | X | | X | |
| PO306 | 48°52'15.6" N | 003°09'10.2" E | X | | X | |
| PO617 | 49°05'22.9" N | 001°42'35.0" E | X | | | X |
| PB096 | 49°08'13.2" N | 002°56'16.1" E | X | | X | |



© SIA

**PRECODING** FNA **RNP** RWY 07L

**FNA RNP RWY 07L**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | REF NAVAID :- | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | IN07L | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | FN07L | - | 070 | 071,0 | 3.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW07L | Yes | 070 | 071,1 | 7.6 | - | - | - | - | -3,0° / 15 | RNP APCH |
| | TF | PN418 | - | 070 | 071,2 | 4.8 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | PN420 | - | 340 | 341,2 | 4.0 | - | - | - | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | PN422 | Yes | 291 | 291,9 | 9.7 | - | - | 2000 | - | - | RNP APCH |



© SIA

**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1E / 1Y RWY 07L
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** MOLBA 1F RWY 07L
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** ODILO 1F RWY 07L

INA RNAV RWY 07L

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,0° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1E | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 300 | - | 1.0 |
| | TF | LARPO | - | 257 | 257.8 | 44.1 | - | - | - | 250 | - | 1.0 |
| | TF | PO617 | - | 267 | 268.5 | 34.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ASVOK | - | 226 | 227.3 | 11.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 180 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1Y | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 207 | 208.4 | 25.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN621 | - | 248 | 248.8 | 7.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOLBA 1F | IF | MOLBA | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 070 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | OSPIS | - | 313 | 314.1 | 9.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN621 | - | 269 | 270.4 | 9.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 269 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ODILO 1F | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 070 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | PN615 | - | 007 | 008,3 | 13.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 007 | - | - | - | - | - | - | - | - |

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 07L

### Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFPN |
| **Runway** | 07 |
| **Runway Letter** | 3 (Left) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E07A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484504.3420N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0020555.4100E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 207.8 |
| **FPAP Latitude** | 484521.9980N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 17.6560 |
| **FPAP Longitude** | 0020713.9810E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 78.5710 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 592 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0E 10 06 0C C7 00 00 01 37<br>30 05 AC F7 EB 14 A4 92 E6 00<br>1E 1C F0 89 00 D6 65 02 2C 81<br>2C 01 64 4A C8 AF 2E B1 D4 8E |
| **Calculated CRC Value** | 2EB1D48E |



© SIA

**PRECODING** FNA **RNP** RWY 25R

**FNA RNP RWY 25R**

MAG VAR 2020 1°E

REF NAVAID :

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IN25R | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | - |
| | TF | FN25R | - | 250 | 251.4 | 4.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RWY25R | Y | 250 | 251.3 | 6.6 | - | - | - | - | -3.50 / 59 | 0.3 |
| | TF | PN510 | Y | 250 | 251.2 | 2.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | EPR | - | 246 | 246.6 | 17.7 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |



© SIA

**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1W / MOLBA 1X RWY 25R
**PRECODING** (GNSS) INA **RNAV** ODILO 1X / 1N RWY 25R

INA RNAV RWY 25R

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOLBA 1X | IF | MOLBA | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 070 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 313 | 314.1 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN618 | - | 289 | 290.3 | 10.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN619 | - | 354 | 354.8 | 14.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 300 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ODILO 1X | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 070 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | INPER | - | 033 | 034,1 | 11.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN617 | - | 085 | 086,1 | 34.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN619 | - | 354 | 354.6 | 19.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 300 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ODILO 1N | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 070 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | INPER | - | 033 | 034,1 | 11.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | TSU | - | 034 | 034,6 | 26.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN620 | - | 070 | 070,8 | 12.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 070 | - | - | - | - | - | - | - | - |

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 25R

### Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPN |
| **Runway** | 25 |
| **Runway Direction** | 1 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E25A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484515,8110N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0020646,4400E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 197,3 |
| **FPAP Latitude** | 484458,1500N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -17,6610 |
| **FPAP Longitude** | 0020527,8750E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -78,5650 |
| **Threshold Crossing Height** | 59,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,50 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 592 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

### Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0E 10 06 0C 59 00 00 01 35<br>32 05 46 51 EC 14 50 21 E8 00<br>B5 1B 06 76 FF 36 9A FD 4E 02<br>5E 01 64 4A C8 AF 1D 1C 52 E9 |
| **Calculated CRC Value** | 1D 1C 52 E9 |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 153,3 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 153,3 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 07L (2A - *2B*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 07L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 298.9 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 007 | 007.6 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 339 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 298.9 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 340 | 341.4 | 14.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 298.9 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OPALE 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 298.9 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 339 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ATREX 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 298.9 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021.8 | 22.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***NURMO 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 298.9 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043.3 | 26.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 07L (2A - *2B*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 07L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | [redacted] | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DIKOL 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO 084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DIKOL 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***RANUX 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BAXIR 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BUBLI 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 07L (2A - *2B*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 07L**

| RMK | _ | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230.2 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIXU 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 210 | 210.5 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LATRA 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196.9 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKASI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152.8 | 12.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PILUL 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129.3 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***AGOPA 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230.2 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ERIXU 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 210 | 210.5 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LATRA 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196.9 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OKASI 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152.8 | 12.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***PILUL 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129.3 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)

Réservé aux aéronefs à pistons et hélicoptères sur clairance ATC, ou POGO

*Reserved for piston ACFT and helicopters with ATC clearance, or POGO*

SID RNAV RWY 07L (2A - *2B*)

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 07L** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | _ | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **PACIQ 2A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY 07L** | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | DF | PN073 | - | - | - | - | L | 2000 | 2000 | 175 | RNAV 1 |
| | TF | PN074 | - | 299 | 299.8 | 1.9 | - | 2000 | 2000 | - | RNAV 1 |
| | TF | PN075 | - | 299 | 299.8 | 3.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | PACIQ | Yes | 299 | 299.7 | 7.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **PACIQ 2B** | | | | | | | | | | | |
| **RWY 07L** | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | DF | PN073 | - | - | - | - | L | 2000 | 2000 | 175 | RNAV 1 |
| | TF | PN074 | - | 299 | 299.8 | 1.9 | - | 2000 | 2000 | - | RNAV 1 |
| | TF | PN075 | - | 299 | 299.8 | 3.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | PACIQ | Yes | 299 | 299.7 | 7.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 07L (2A - *2B*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 07L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | _ | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ELCOB 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278.5 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278.5 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 277 | 278.2 | 40.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 287 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 287 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 07L (2A - *2B*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 07L | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OLZOM 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **MONOT 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **DORDI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN076 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 181 | 181.5 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | DORDI | - | 183 | 183.5 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OLZOM 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***MONOT 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN071 | - | 075 | 075.9 | 7.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DORDI 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 070 | 071.2 | - | - | 910 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PN070 | Yes | 075 | 075.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 13.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN076 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 181 | 181.5 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 183 | 183.5 | 14.2 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 25R (2P - *2V*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO262 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 339 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO262 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021.8 | 22.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO262 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043.3 | 26.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OPALE 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048.8 | 11.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332.1 | 18.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 318 | 318.5 | 61.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ATREX 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048.8 | 11.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332.1 | 18.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330.4 | 44.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***NURMO 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048.8 | 11.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014.1 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332.1 | 18.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 349 | 350.3 | 42.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 25R (2P - *2V*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 25R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DIKOL 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DIKOL 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***RANUX 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BAXIR 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BUBLI 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084.3 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049.0 | 27.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 25R (2P - *2V*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181.0 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIXU 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 144 | 144.9 | 14.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LATRA 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 140 | 141.2 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKASI 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 122 | 123.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PILUL 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 114 | 115.1 | 28.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***AGOPA 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181.0 | 11.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ERIXU 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 144 | 144.9 | 14.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LATRA 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 140 | 141.2 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OKASI 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 122 | 123.4 | 21.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***PILUL 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 114 | 115.1 | 28.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 25R (2P - *2V*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OLZOM 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **MONOT 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **DORDI 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN251 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN252 | - | 090 | 090.5 | 18.1 | | | | | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.3 | 16.1 | | | | | 1.0 |
| ***OLZOM 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***MONOT 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DORDI 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160.0 | 5.2 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN251 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN252 | - | 090 | 090.5 | 18.1 | | | | | 1.0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152.3 | 16.1 | | | | | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV 25R (2P - *2V*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ELCOB 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274.7 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274.7 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN256 | - | 274 | 274.7 | 7.4 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274.6 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN250 | - | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266.8 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PN256 | - | 274 | 274.7 | 7.4 | - | - | 5000 | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274.6 | 5.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV 25R (2P - *2V*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 25R | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PACIQ 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN253 | Yes | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN254 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 175 | 1.0 |
| - | TF | PN255 | - | 310 | 310.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PACIQ | Yes | 329 | 329.9 | 5.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PACIQ 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PN253 | Yes | 260 | 261.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PN254 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 175 | 1.0 |
| - | TF | PN255 | - | 310 | 310.9 | 3.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PACIQ | Yes | 329 | 329.9 | 5.4 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 07L
# VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 09
## Réacteurs et Hélices / *Jets and propellers*

**STAR RNAV RWY 07L**

| RMK | _ | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173.8 | 43.6 | - | - | FL140 | 300 | 1.0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254.0 | 2.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243.1 | 12.8 | - | FL110 | FL110 | - | 1.0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1.0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182.8 | 46.2 | - | - | FL140 | 300 | 1.0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253.8 | 3.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243.1 | 12.8 | - | FL110 | FL110 | - | 1.0 |
| **RENSA 9E** | **UIR (FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254.6 | 34.0 | - | - | FL140 | 300 | 1.0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253.8 | 3.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243.1 | 12.8 | - | FL110 | FL110 | - | 1.0 |
| **EPL 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268.1 | 36.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253.4 | 66.7 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **RLP 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273.7 | 67.9 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **DJL 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313.8 | 19.6 | - | - | FL270 | - | 1.0 |
| | TF | TUNOR | - | 313 | 313.5 | 33.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282.3 | 23.7 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **KUTAN 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272.7 | 18.7 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **TUTAX 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317.9 | 39.2 | - | - | FL270 | - | 1.0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317.4 | 20.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304.1 | 33.9 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |



© SIA

☛

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 07L
# VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 09
## Réacteurs et Hélices / *Jets and propellers*

**STAR RNAV RWY 07L**

| RMK | _ | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ARDOL 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336.1 | 46.6 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335.8 | 22.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303.6 | 18.4 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9T** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338.2 | 36.7 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338.0 | 38.4 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **MOU 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008.2 | 51.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337.9 | 26.3 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **NIMER 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095.1 | 23.9 | - | - | FL200 | 280 | 1.0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056.9 | 7.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018.9 | 35.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **AMB 9T** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL200 | 280 | 1.0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019.2 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018.9 | 35.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **LUMAN 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079.3 | 39.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **BOBSA 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165.2 | 15.1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114.0 | 28.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **CAD 9T** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |

| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 25R
# VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 27
## Réacteurs et Hélices / *Jets and propellers*

**STAR RNAV RWY 25R**

| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173.8 | 43.6 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254.0 | 2.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243.1 | 12.8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1.0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182.8 | 46.2 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253.8 | 3.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243.1 | 12.8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **RENSA 9W** | **UIR (FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254.6 | 34.0 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253.8 | 3.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243.1 | 12.8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1.0 |
| **EPL 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268.1 | 36.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253.4 | 66.7 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **RLP 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273.7 | 67.9 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **DJL 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313.8 | 19.6 | - | - | FL270 | - | 1.0 |
| | TF | TUNOR | - | 313 | 313.5 | 33.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282.3 | 23.7 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **KUTAN 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272.7 | 18.7 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **TUTAX 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317.9 | 39.2 | - | - | FL270 | - | 1.0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317.4 | 20.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304.1 | 33.9 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 25R
# VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 27
## Réacteurs et Hélices / *Jets and propellers*

**STAR RNAV RWY 25R**

| RMK | _ | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ARDOL 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336.1 | 46.6 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335.8 | 22.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303.6 | 18.4 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **PIBAT 9T** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338.2 | 36.7 | - | - | FL280 | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338.0 | 38.4 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **MOU 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008.2 | 51.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337.9 | 26.3 | - | - | FL140 | 280 | 1.0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314.4 | 20.3 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314.2 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **NIMER 9T** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095.1 | 23.9 | - | - | FL200 | 280 | 1.0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056.9 | 7.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018.9 | 35.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **AMB 9T** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL200 | 280 | 1.0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019.2 | 5.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018.9 | 35.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **LUMAN 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079.3 | 39.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **BOBSA 9T** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165.2 | 15.1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1.0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114.0 | 28.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **CAD 9T** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034.0 | 5.2 | - | - | FL090 | 250 | 1.0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034.1 | 8.0 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |

| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

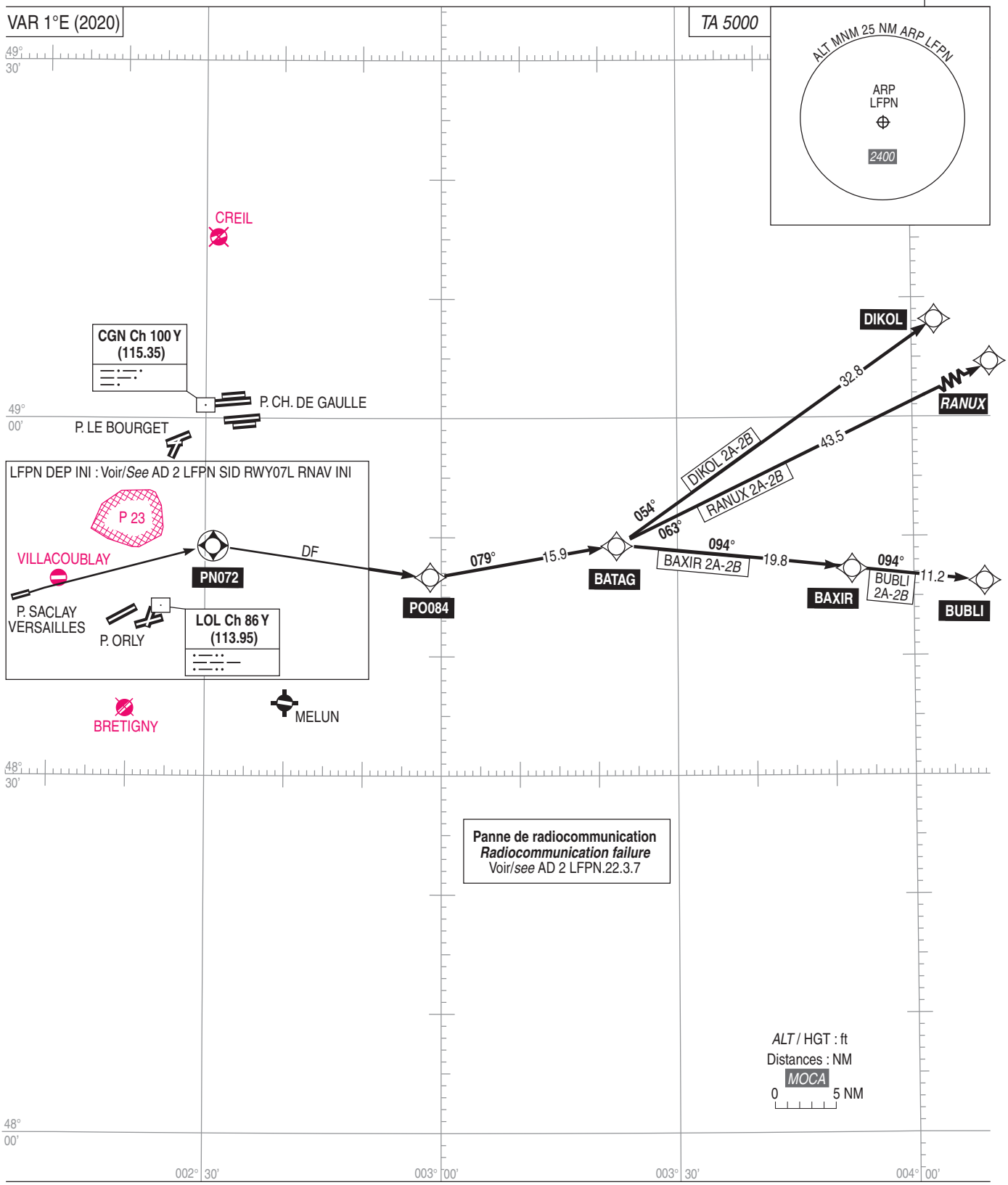


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV
Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et Hélices/*and Propellers* (*FL > 195*)
RWY 07L (2A - *2B*)
RANUX - BUBLI
Réacteurs/*Jets* (*115 < FL < 195*) et Hélices/*and Propellers* (*115 < FL < 195*)
RWY 07L (2A - *2B*)
DIKOL - BAXIR
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
# SID RNAV RWY 07L
# (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 07L** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 |
| Climb gradient | Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL.<br>*Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.*<br><br>Pente ATS : 7 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150.<br>*ATS gradient : 7%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>Vitesse/*speed* : voir/*see* AD 2 LFPN.22.3.2 |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2A**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2A**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 2B***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| ***BAXIR 2B***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| ***BUBLI 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |

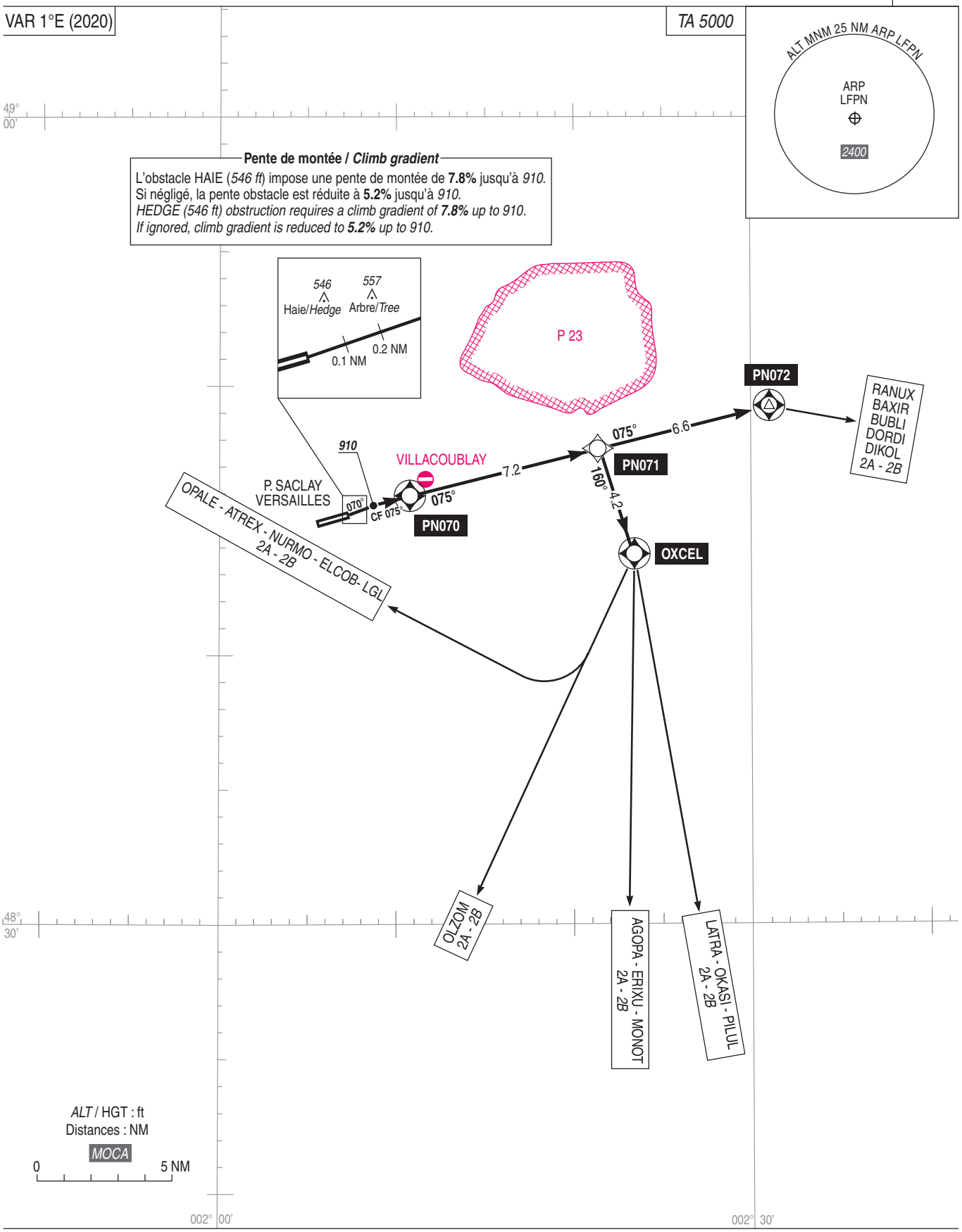


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## Départs initiaux RNAV / *RNAV Initial departures*
## RWY 07L (2A - *2B*)
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

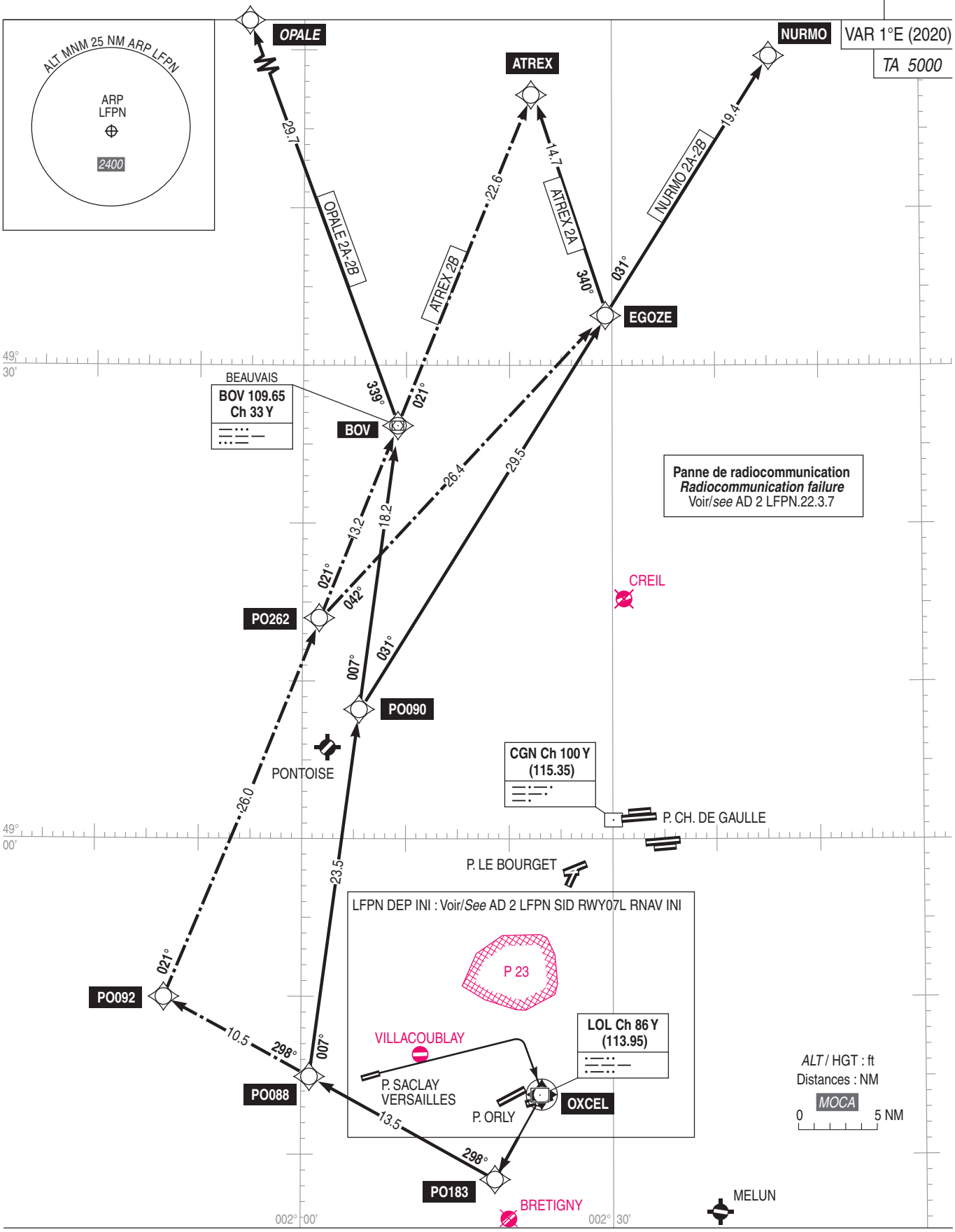
# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL > 115*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL > 115*)
## RWY 07L (2A - *2B*)
## OPALE - ATREX - NURMO
## (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

LFPO Est/*East* - LFPG Est/*East*
LFPO Est/*East* - LFPG Ouest/*West*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)
*TA 5000*






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
# SID RNAV RWY 07L
# (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 07L** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 |
| Climb gradient | Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL.<br>*Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.*<br><br>Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150.<br>*ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>(1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>Vitesse/*speed* : voir/*see* AD 2 LFPN.22.3.2 |

| | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers *BOV* puis vers OPALE.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To BOV then to OPALE.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers ATREX.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to ATREX.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 225 |
| **NURMO 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to NURMO.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UN 874 |
| ***OPALE 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to OPALE.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to ATREX.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 225 |
| ***NURMO 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UN 874 |

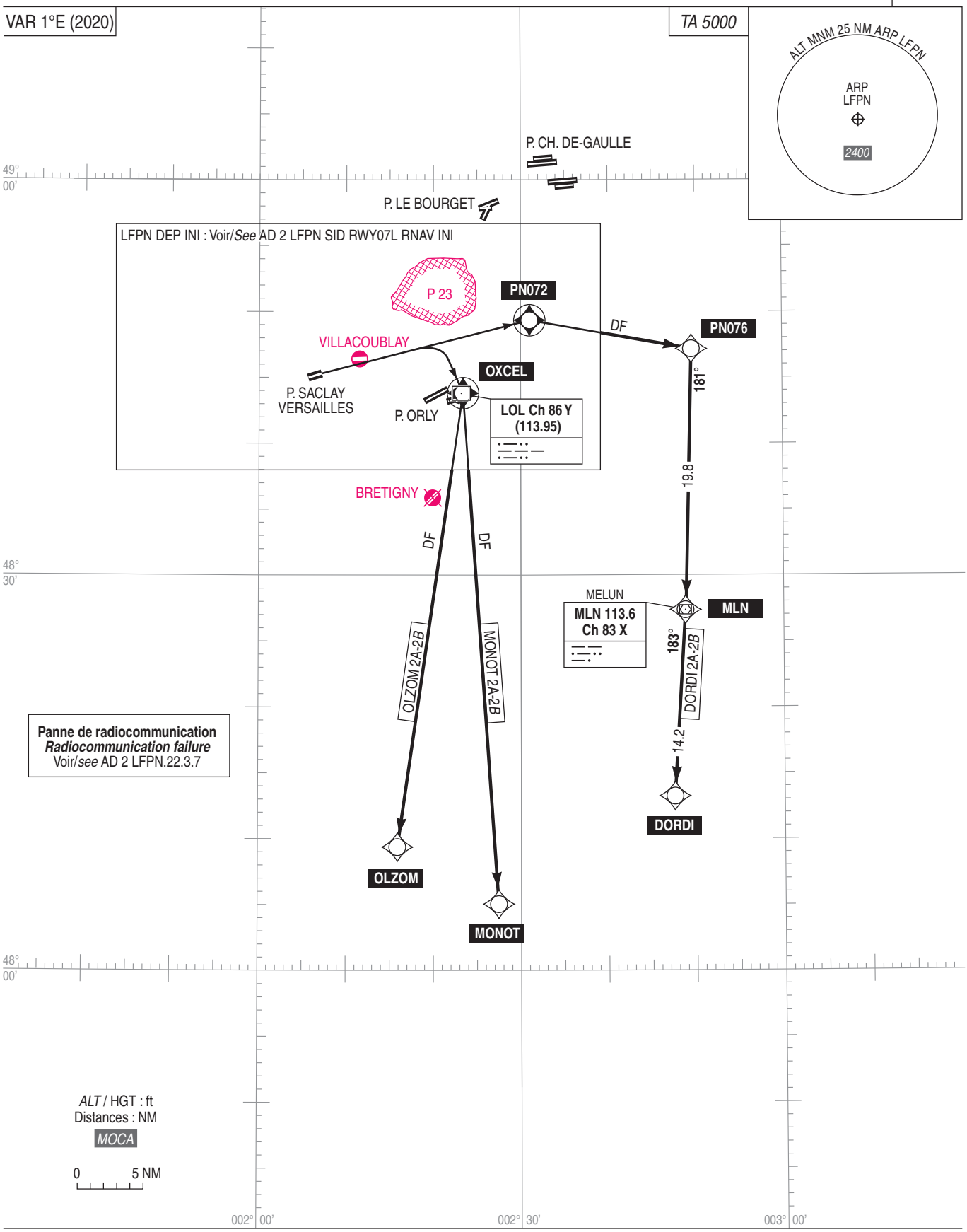


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL < 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL < 195*)
## RWY 07L (2A - *2B*)
## OLZOM - MONOT - DORDI
## (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
# SID RNAV RWY 07L
# (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 07L** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL.<br>*Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.*<br><br>**SID OLZOM-MONOT :**<br>Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150.<br>*ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.*<br><br>**SID DORDI :**<br>Pente ATS 7 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150.<br>*ATS gradient : 7%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195<br>*RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195*<br>Vitesse/*speed* : voir/*see* AD 2 LFPN.22.3.2 |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OLZOM 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OLZOM.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OLZOM.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| **MONOT 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers MONOT.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to MONOT.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| **DORDI 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PN076. To MLN then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |
| ***OLZOM 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OLZOM.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OLZOM.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| ***MONOT 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers MONOT.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to MONOT.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| ***DORDI 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à PN072, puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to PN072, then direct to PN076. To MLN then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |

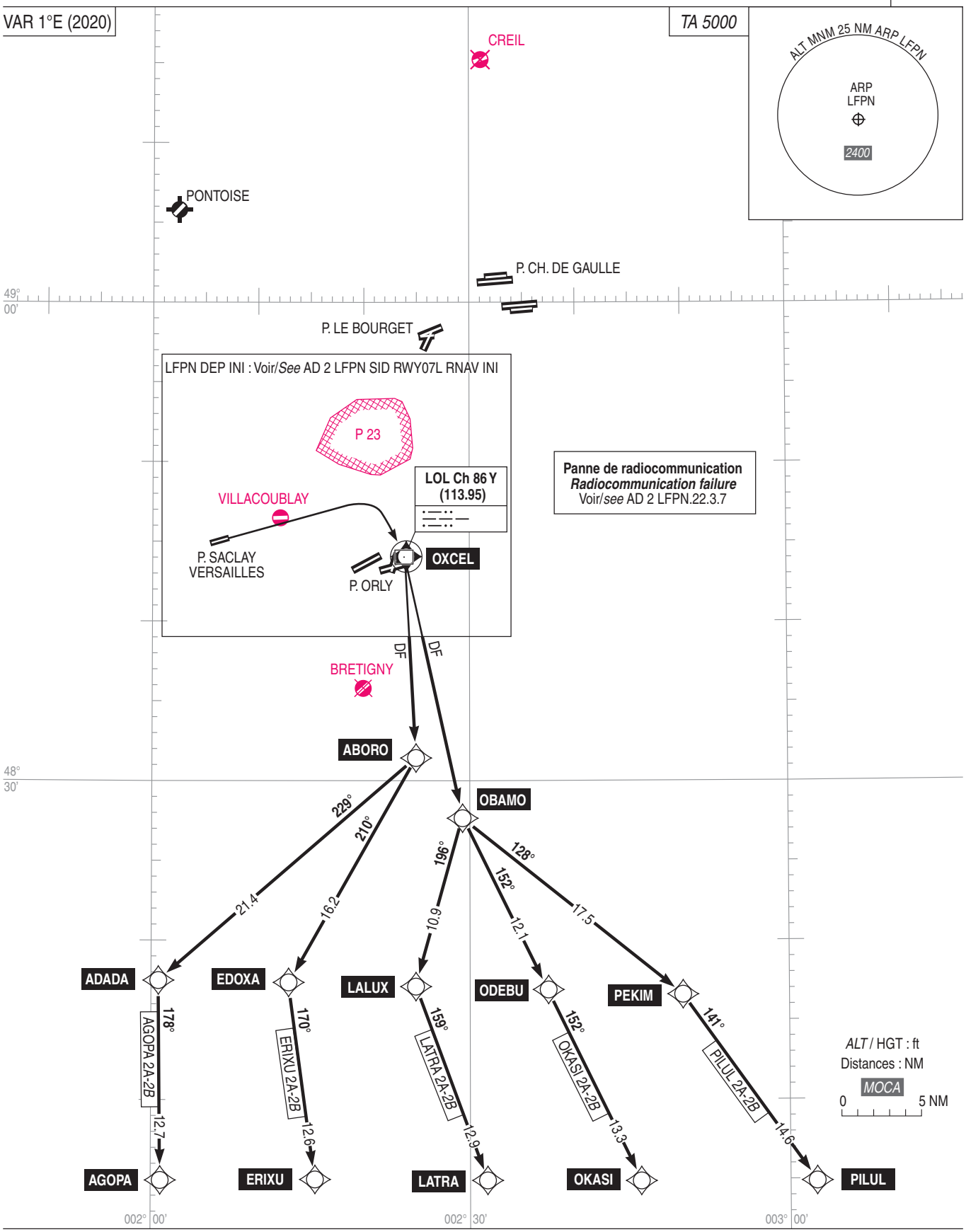


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL > 195*)
## RWY 07L (2A - *2B*)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
## (Protégés pour/*Protected for* CAT A B C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
# SID RNAV RWY 07L
# (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 07L** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 |
| Climb gradient | Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL.<br>*Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.*<br><br>Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150.<br>*ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>Vitesse/*speed* : voir/*see* AD 2 LFPN.22.3.2 |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **ERIXU 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **LATRA 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **OKASI 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **PILUL 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***AGOPA 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***ERIXU 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***LATRA 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***OKASI 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***PILUL 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
# SID RNAV RWY 07L
# (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 07L** | | | |
|---|---|---|---|
| ***AGOPA 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***ERIXU 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***LATRA 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***OKASI 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***PILUL 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |

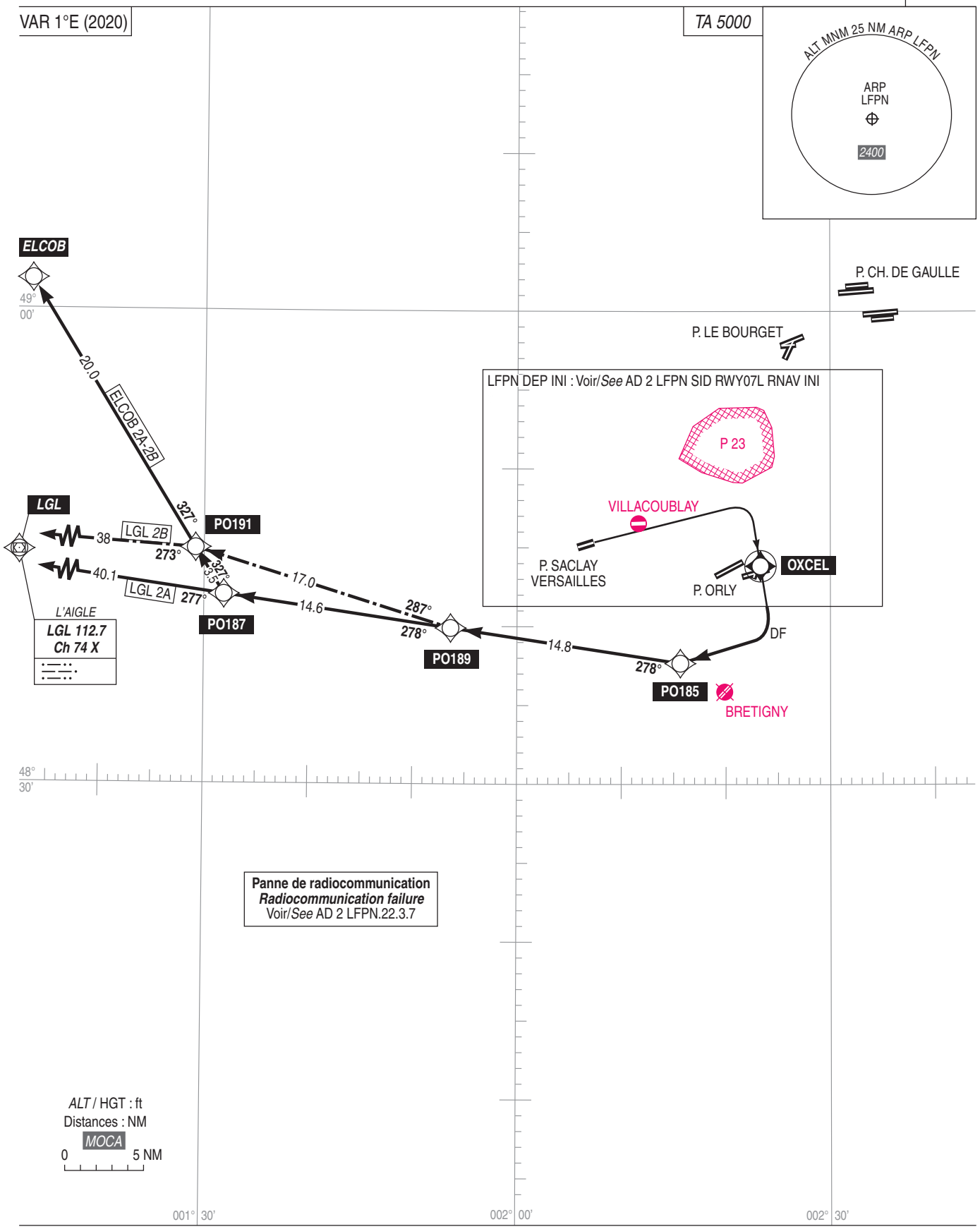

© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/*Jets* (Tous/*All* FL) et/*and* Hélices/*Propellers* (Tous/*All* FL)
RWY 07L (2A - *2B*)
ELCOB - LGL
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

LFPO Est/*East* - LFPG Est/*East*
LFPO Est/*East* - LFPG Ouest/*West*

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
# SID RNAV RWY 07L
# (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 07L** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL.<br>*Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.*<br><br>Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150.<br>*ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : Tous FL<br>*RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : All FL*<br>Vitesse/*speed* : voir/*see* AD 2 LFPN.22.3.2<br><br>SID susceptibles d'être reroutés via PACIQ par ATC. *SID may be rerouted via PACIQ by ATC.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ELCOB 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers ELCOB.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to ELCOB.* | 4000 AMSL | Voir utilisation V4<br>*See V4 use* |
| **LGL 2A**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers LGL.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to LGL.* | 4000 AMSL | Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491<br>*See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use* |
| ***ELCOB 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers ELCOB.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to ELCOB.* | 4000 AMSL | Voir utilisation V4<br>*See V4 use* |
| ***LGL 2B***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers LGL.<br>*Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to PN070 on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to LGL.* | 4000 AMSL | Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491<br>*See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use* |

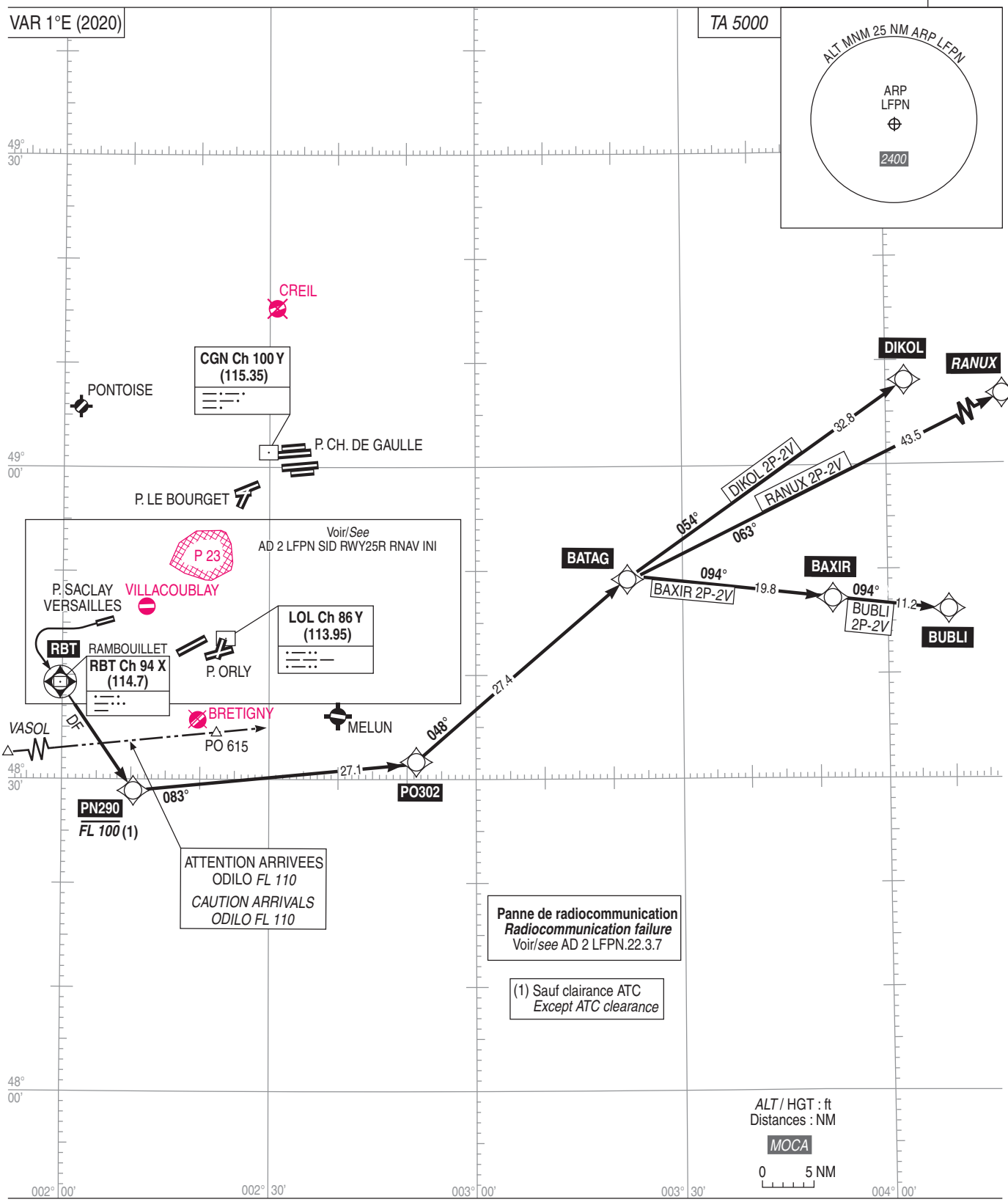


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV
Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL > 195*)
RWY 25R (2P - *2V*)
RANUX - BUBLI
Réacteurs/*Jets* (*115 < FL < 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*115 < FL < 195*)
RWY 25R (2P - *2V*)
DIKOL - BAXIR
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
# SID RNAV 25R
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle.<br>*The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>(1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2P**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2P**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 2V***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| ***BAXIR 2V***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| ***BUBLI 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |

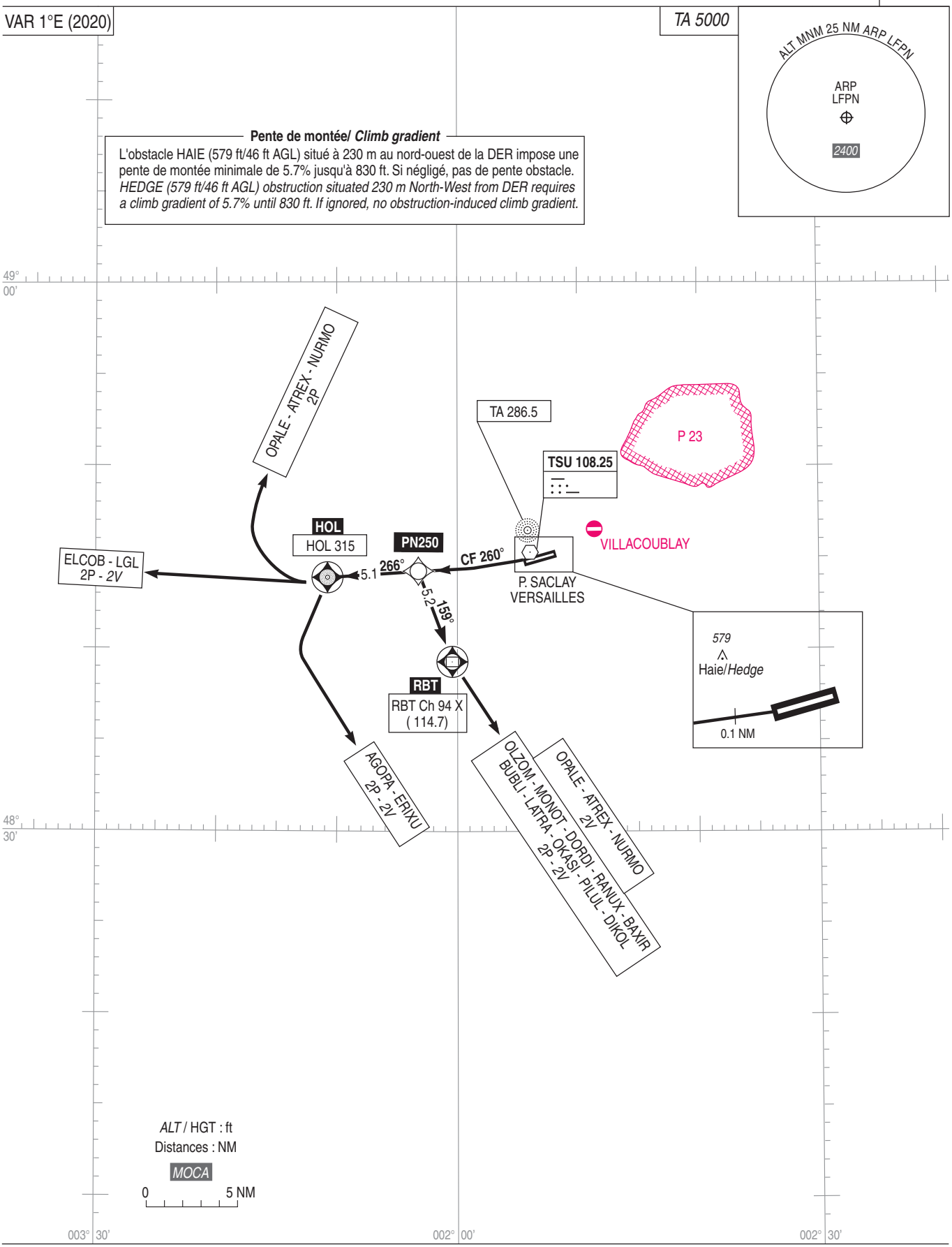


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## Départs initiaux / *Initial departures*
## RWY 25R (2P - *2V*)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**





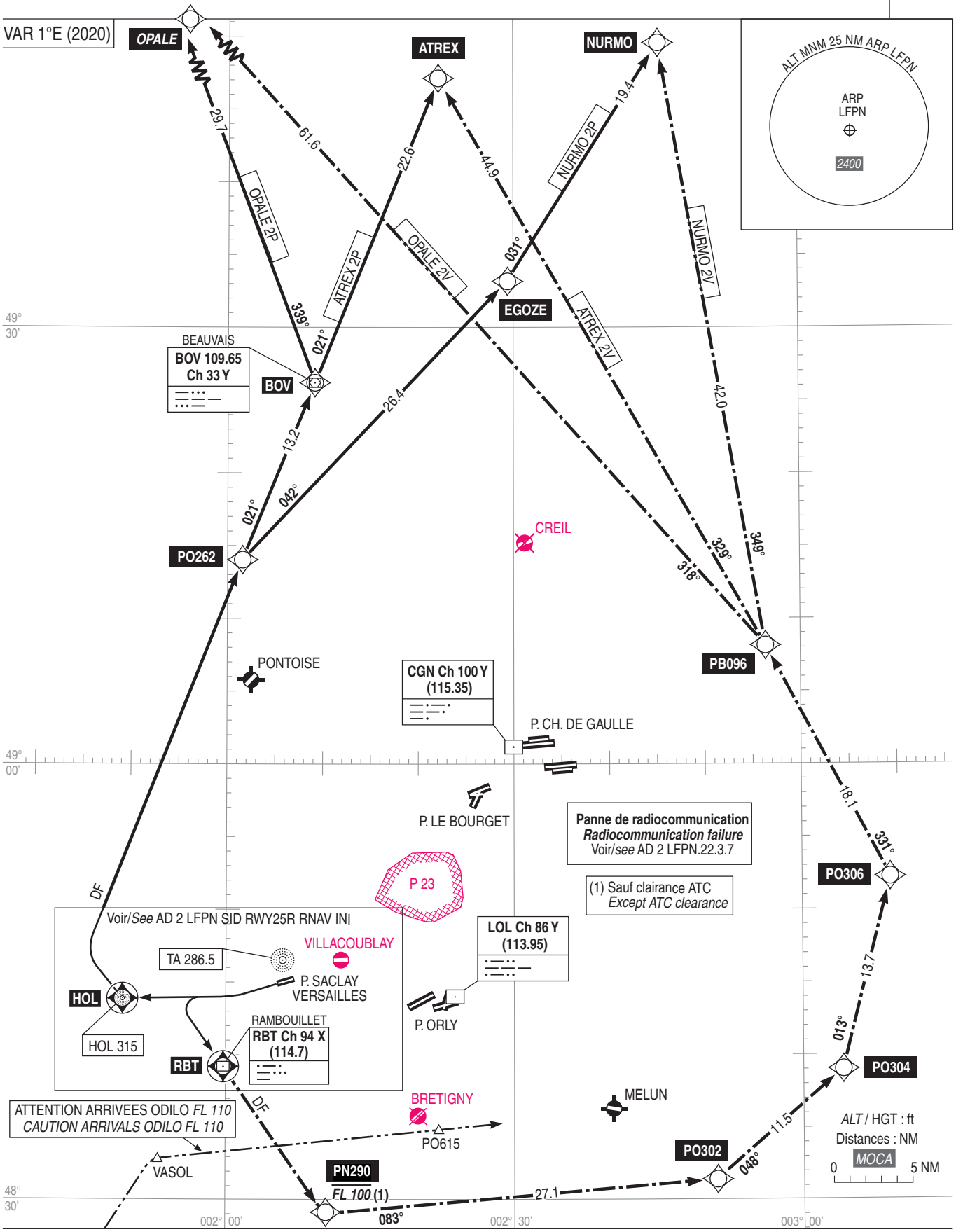

© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL > 115*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL > 115*)
## RWY 25R (2P - *2V*)
## OPALE - ATREX - NURMO
## (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

LFPN Ouest/*West* - LFPG Ouest/*West*
LFPN Ouest/*West* - LFPG Est/*East*

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 25R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV1 | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle.<br>*The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | DME critique/ *Critical DME* : NIL | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance*<br>(3) RFL > 115 | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **OPALE 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis direct vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then direct to PO262. To BOV then to OPALE.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis direct vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then direct to PO262. To BOV then to ATREX.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 225 |
| **NURMO 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis direct vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then direct to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UN 874 |
| ***OPALE 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers OPALE.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To OPALE.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers ATREX.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To ATREX.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UT 225 |
| ***NURMO 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers NURMO.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To NURMO.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>UN 874 |

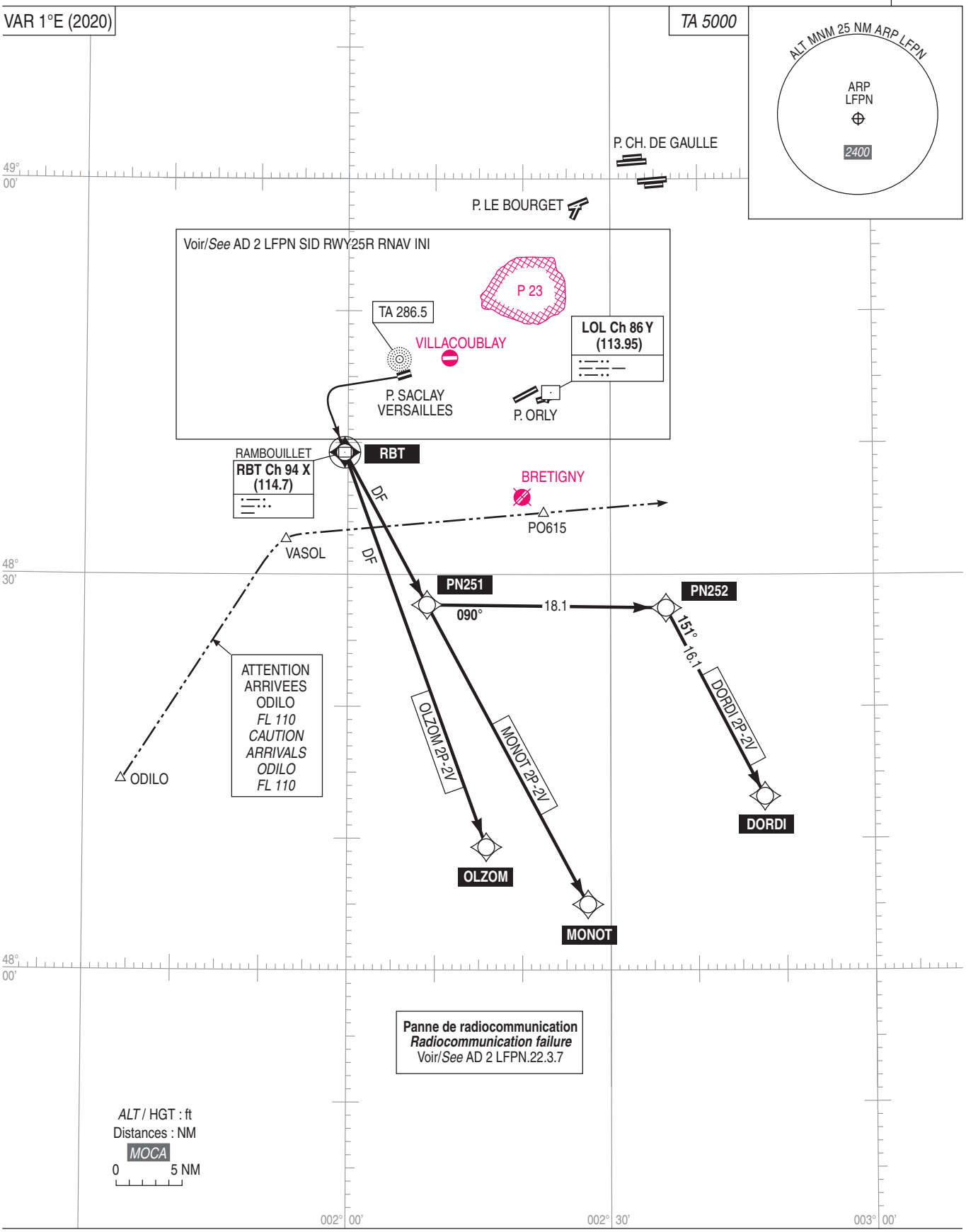


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL < 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL < 195*)
## RWY 25R (2P - *2V*)
## OLZOM - MONOT - DORDI
## (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 25R
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R (LFPN)** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle.<br>*The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195<br>*RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OLZOM 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers OLZOM.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| **MONOT 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers MONOT.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| **DORDI 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN251. Vers PN252 puis vers DORDI.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN251. To PN252 then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |
| ***OLZOM 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers OLZOM.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| ***MONOT 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers MONOT.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| ***DORDI 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN251. Vers PN252 puis vers DORDI.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN251. To PN252 then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |

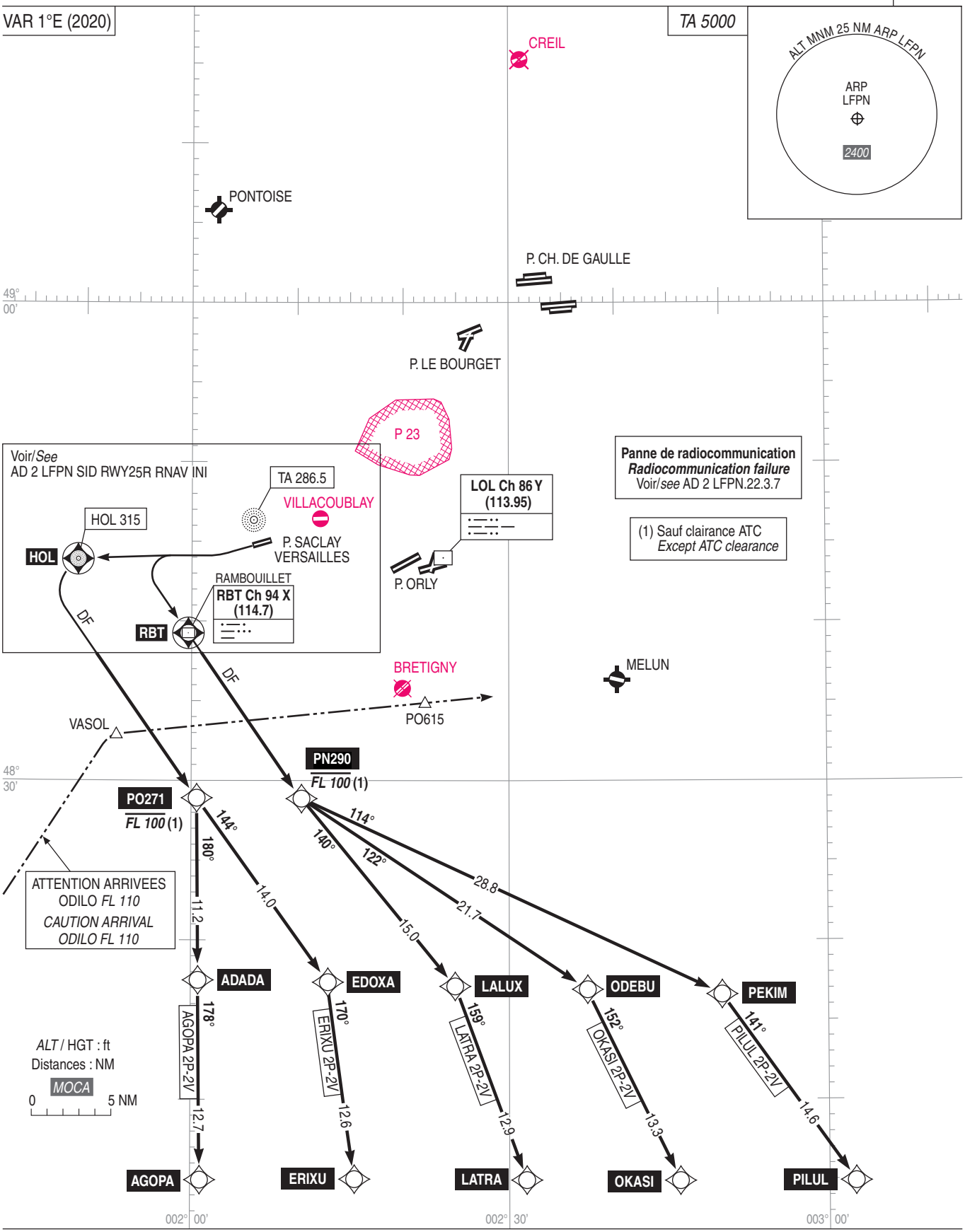


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL > 195*)
## RWY 25R (2P - *2V*)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
## (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV 25R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C | | |
| PBN Box | RNAV1 | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle.<br>*The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance*<br>(3) RFL > 195 | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **AGOPA 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **ERIXU 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **LATRA 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **OKASI 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **PILUL 2P**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***AGOPA 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***ERIXU 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***LATRA 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***OKASI 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***PILUL 2V***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à RBT, puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to RBT, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | NIL |

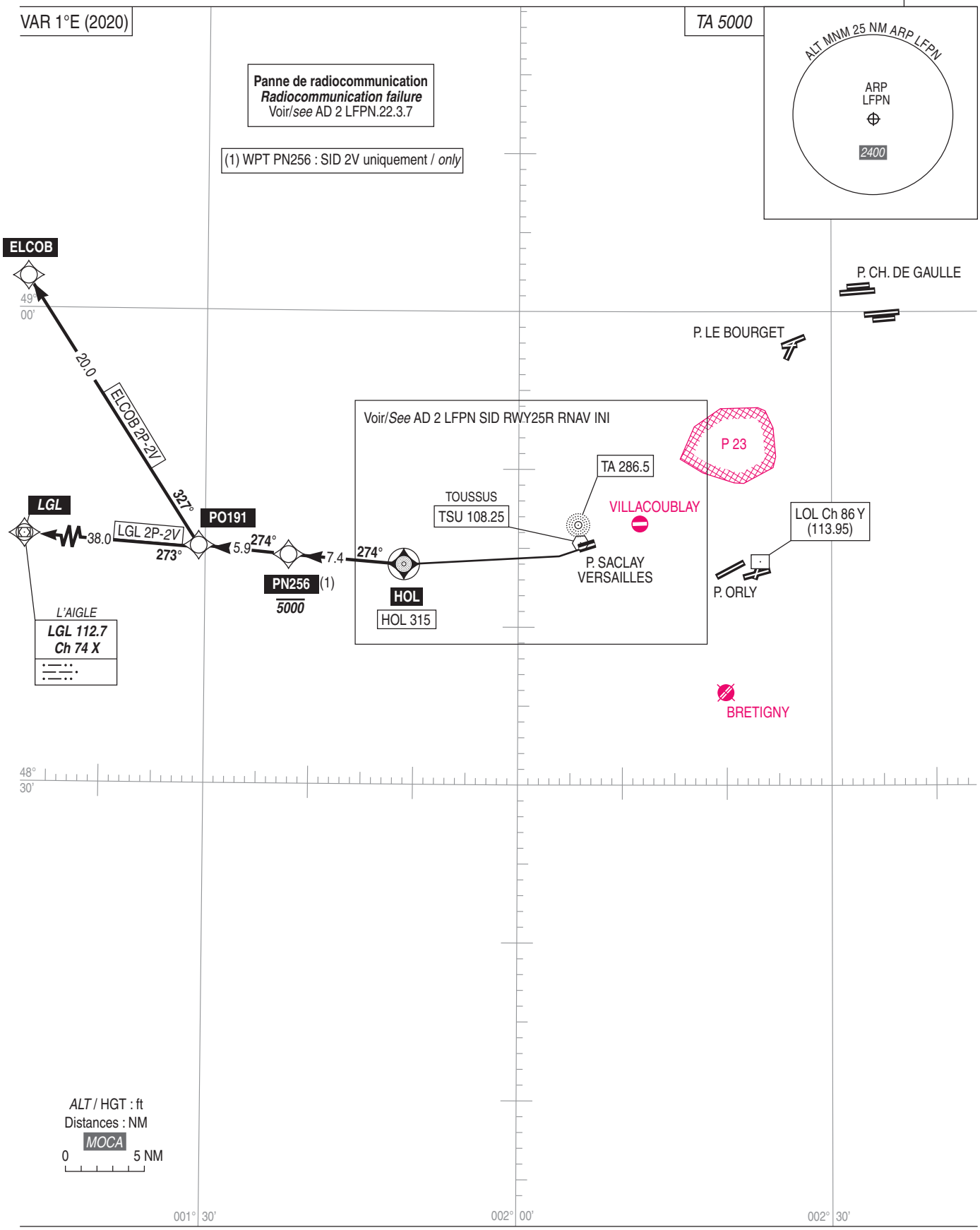


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (Tous/*All FL*) et/*and* Hélices/*Propellers* (Tous/*All FL*)
## RWY 25R (2P - *2V*)
## ELCOB - LGL
## (Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
## SID RNAV RWY 25R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 25R** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5.5% MNM<br>L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230 m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5,7% jusqu'à 830 ft. Si négligé, pas de pente obstacle.<br>*The obstruction (hedge 46 ft AGL) situated 230 m north-west of DER requires a climb gradient of 5,7% until 830 ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : Tous FL<br>*RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : All FL* |

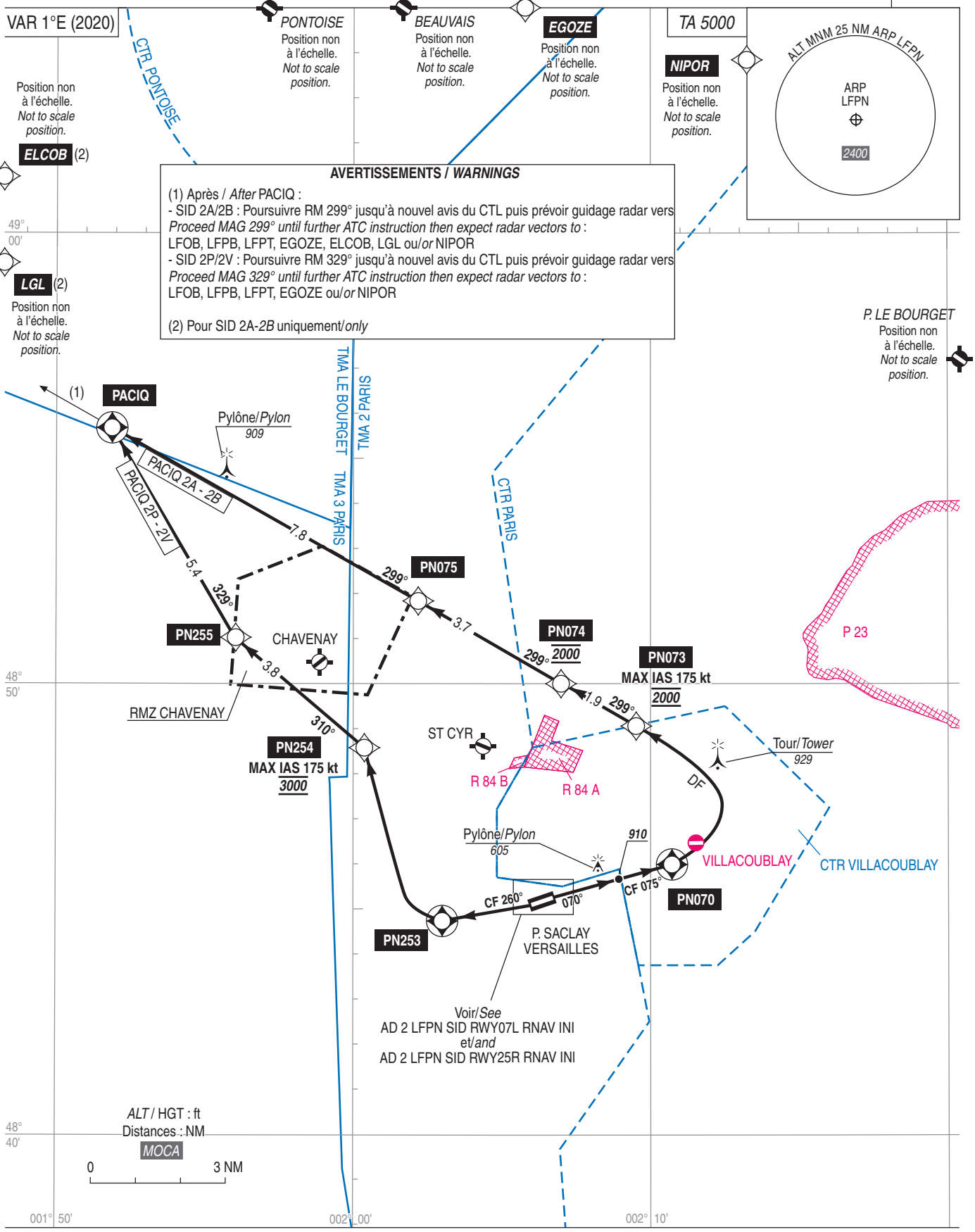
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ELCOB 2P** | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis vers PO191, puis vers ELCOB.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then to PO191, then to ELCOB.* | 3000 ft AMSL | Voir utilisation V4<br>*See V4 use* |
| **LGL 2P (L'AIGLE)** | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis vers PO191, puis vers LGL.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then to PO191, then to LGL.* | 3000 ft AMSL | Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491<br>*See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use* |
| ***ELCOB 2V*** | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis vers PN256 à 5000 ft MAX. Vers PO191, puis vers ELCOB.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then to PN256 at 5000 ft MAX. To PO191, then to ELCOB.* | 3000 ft AMSL | Voir utilisation V4<br>*See V4 use* |
| ***LGL 2V (L'AIGLE)*** | Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à HOL, puis vers PN256 à 5000 ft MAX. Vers PO191, puis vers LGL.<br>*To PN250 on course 260° MAG, then to HOL, then to PN256 at 5000 ft MAX. To PO191, then to LGL.* | 3000 ft AMSL | Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491<br>*See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use* |


© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV RWY 07L (2A - *2B*) / 25R (2P - *2V*)
## PACIQ
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

**RNAV 1**






© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES
## SID RNAV RWY 07 (2A - *2B*) / 25 (2P - *2V*)
## PACIQ
## (Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY ALL PACIQ** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 |
| Climb gradient | **PACIQ 2A-*2B*:**<br>Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, la pente obstacle est réduite à 5.2% jusqu'à 910ft AMSL.<br>*Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient is reduced to 5.2% up to 910ft AMSL.*<br><br>Pente ATS / *ATS gradient* : 5.5% MNM<br><br>**PACIQ 2P-*2V*:**<br>Pente de montée : L'obstacle HAIE (579 ft) impose une pente de montée de 5.7% jusqu'à 830 ft AMSL. Si négligé, pas de pente obstacle.<br>*Climb gradient : HEDGE (579 ft) obstruction requires a climb gradient of 5.7% up to 830 ft AMSL. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.*<br><br>Pente ATS : Le respect de la contrainte d'altitude à 3000ft à PN254 impose une montée continue depuis la DER avec une pente de 6.5% MNM jusqu'à 3000ft. Cette contrainte assure la séparation avec la RMZ Chavenay (forte activité VFR).<br>*ATS gradient : The respect of altitude constraint at 3000ft at PN254 requires a continuous climb from DER with a 6.5% MNM climb gradient up to 3000ft. This constraint ensures separation with RMZ Chavenay (high VFR activity).* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br><br>DME critique/ *Critical DME* : NIL |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **PACIQ 2A** | Monter vers 2000 ft sur la route 070° MAG. A 910ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis à gauche direct vers PN073 à 2000 ft (MAX IAS 175kt). Vers PN074 à 2000 ft, puis vers PN075 et poursuivre jusqu'à PACIQ.<br><br>*Climb up to 2000 ft on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, continue to PN070 on course 075° MAG (do not turn before DER), then turn left direct to PN073 at 2000 ft (MAX IAS 175kt). To PN074 at 2000 ft, then to PN075 and continue to PACIQ.* | 2000ft | NIL |
| ***PACIQ 2B*** | Monter vers 2000 ft sur la route 070° MAG. A 910ft AMSL, poursuivre jusqu'à PN070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis à gauche direct vers PN073 à 2000 ft (MAX IAS 175kt). Vers PN074 à 2000 ft, puis vers PN075 et poursuivre jusqu'à PACIQ.<br><br>*Climb up to 2000 ft on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, continue to PN070 on course 075° MAG (do not turn before DER), then turn left direct to PN073 at2000 ft (MAX IAS 175kt). To PN074 at 2000 ft, then to PN075 and continue to PACIQ.* | 2000ft | NIL |
| **PACIQ 2P** | Monter jusqu'à PN253 sur la route 260° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PN254 à 3000ft (MAX IAS 175kt), puis vers PN255 et poursuivre jusqu'à PACIQ.<br><br>*Climb to PN253 on course 260° MAG (do not turn before DER), then direct to PN254 at 3000ft (MAX IAS 175kt), then to PN255, then proceed to PACIQ.* | 3000ft | NIL |
| ***PACIQ 2V*** | Monter jusqu'à PN253 sur la route 260° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PN254 à 3000ft (MAX IAS 175kt), puis vers PN255 et poursuivre jusqu'à PACIQ.<br><br>*Climb to PN253 on course 260° MAG (do not turn before DER), then direct to PN254 at 3000ft (MAX IAS 175kt), then to PN255, then proceed to PACIQ.* | 3000ft | NIL |



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : RWY 07L
# VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09
## STAR RNAV - Réacteurs et Hélices/*Turbofans and Turboprops*
## MATIX - MOPIL - RENSA (9E)
## (Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : VEBEK / LORNI ***

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPN COM 01

Sur instruction ATC
*With ATC instrution*

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

**RNAV1**

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*

ALT MNM 25 NM VEBEK / LORNI
2700

**CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9E**
*STAR 9E RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la STAR publiée.
MAX IAS 300 kt. Se présenter à VEBEK au *FL 110*.
Se conformer aux consignes STAR en AD 2 LFPN.

*Squawk 7600. Proceed according to or join published STAR.*
*MAX IAS 300 kt. Proceed to VEBEK at FL 110.*
*Comply with STAR instructions on AD 2 LFPN.*

**MOPIL**
***FL 260***

**MATIX**

173°
182°
MATIX 9E
MOPIL 9E
43.6
46.2

50° 00'

Attente LORNI sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après LORNI
*LORNI holding on ATC instruction*
*Expect radar vectoring before and after LORNI*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*2100*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
*2100*

RNAV HLDG
**XERAM**
MAX IAS 265 kt
253° *Left*
T 1 min 30
***FL 280***
***FL 200***
*2800*

Attente XERAM sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après XERAM
*XERAM holding on ATC instruction*
*Expect radar vectoring before and after XERAM*

**XERAM**

254°
**RENSA**
34.0
RENSA 9E

IAF
**LORNI**

**DEVIM**

253°
242°
3.1
12.8
**GIMER**

IAF
**VEBEK**
***FL 110***
**MAX IAS 300 kt**

**GITAN**
***FL 140***
**MAX IAS 300 kt**

**SOTUS**
***FL 140***
**MAX IAS 300 kt**

MONTMEDY
MMD 109.4

BOURSONNE
BSN Ch 95 Y
(114.85)

49° 00'

*MOCA*
*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
0 10 NM

003° 00' 004° 00' 005° 00'

Voir consignes STAR en AD 2 LFPN.22

*See STAR instructions on AD 2 LFPN.22*



© SIA

# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : RWY 25R
# VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 27
## STAR RNAV - Réacteurs et Hélices/*Turbofans and Turboprops*
## MATIX - MOPIL - RENSA (9W)
## (Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

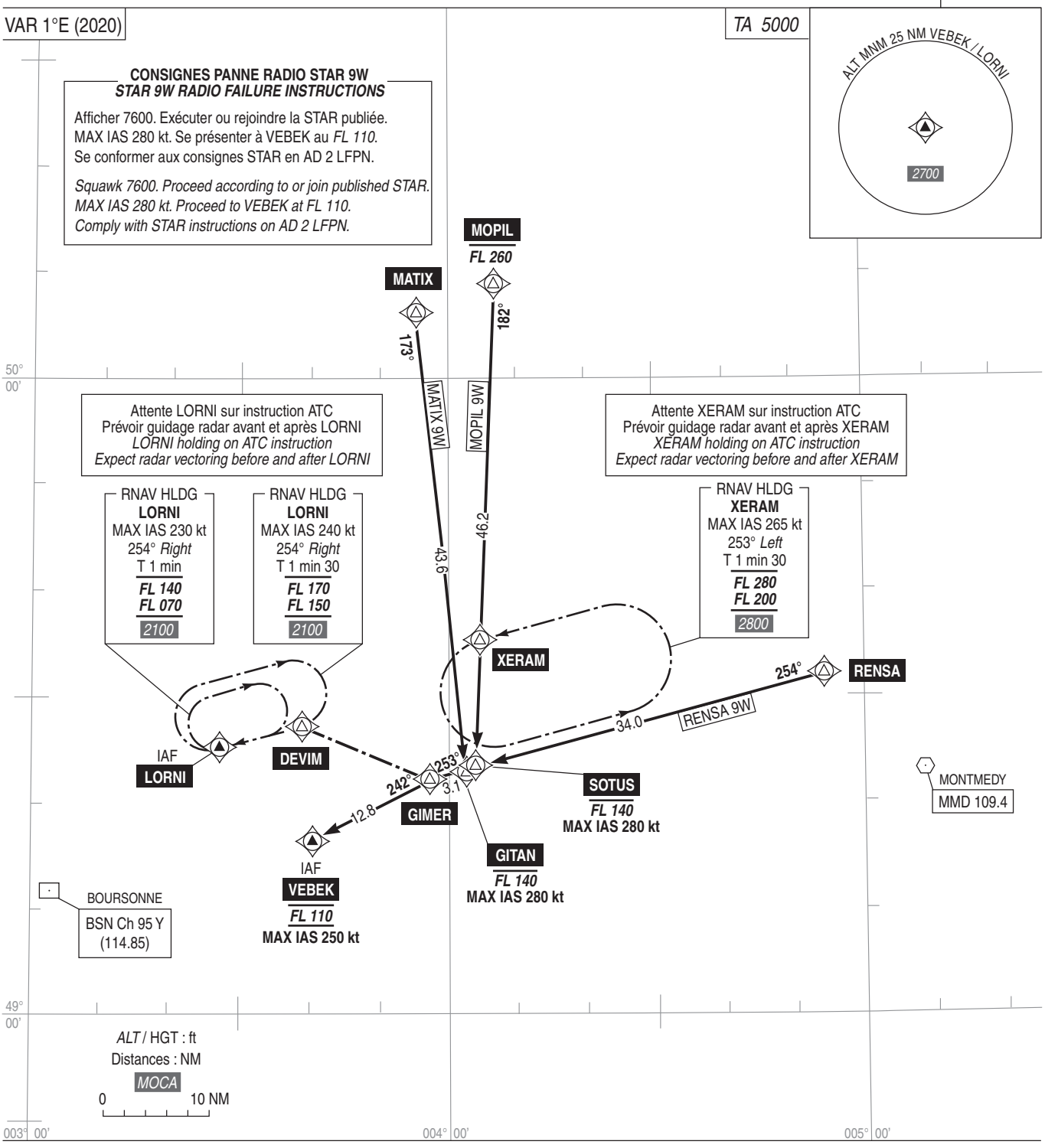
**IAF : VEBEK / LORNI ***

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01

Sur instruction ATC
*With ATC instrution*

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

**RNAV1**




Voir consignes STAR en AD 2 LFPN.22

*See STAR instructions on AD 2 LFPN.22*



© SIA

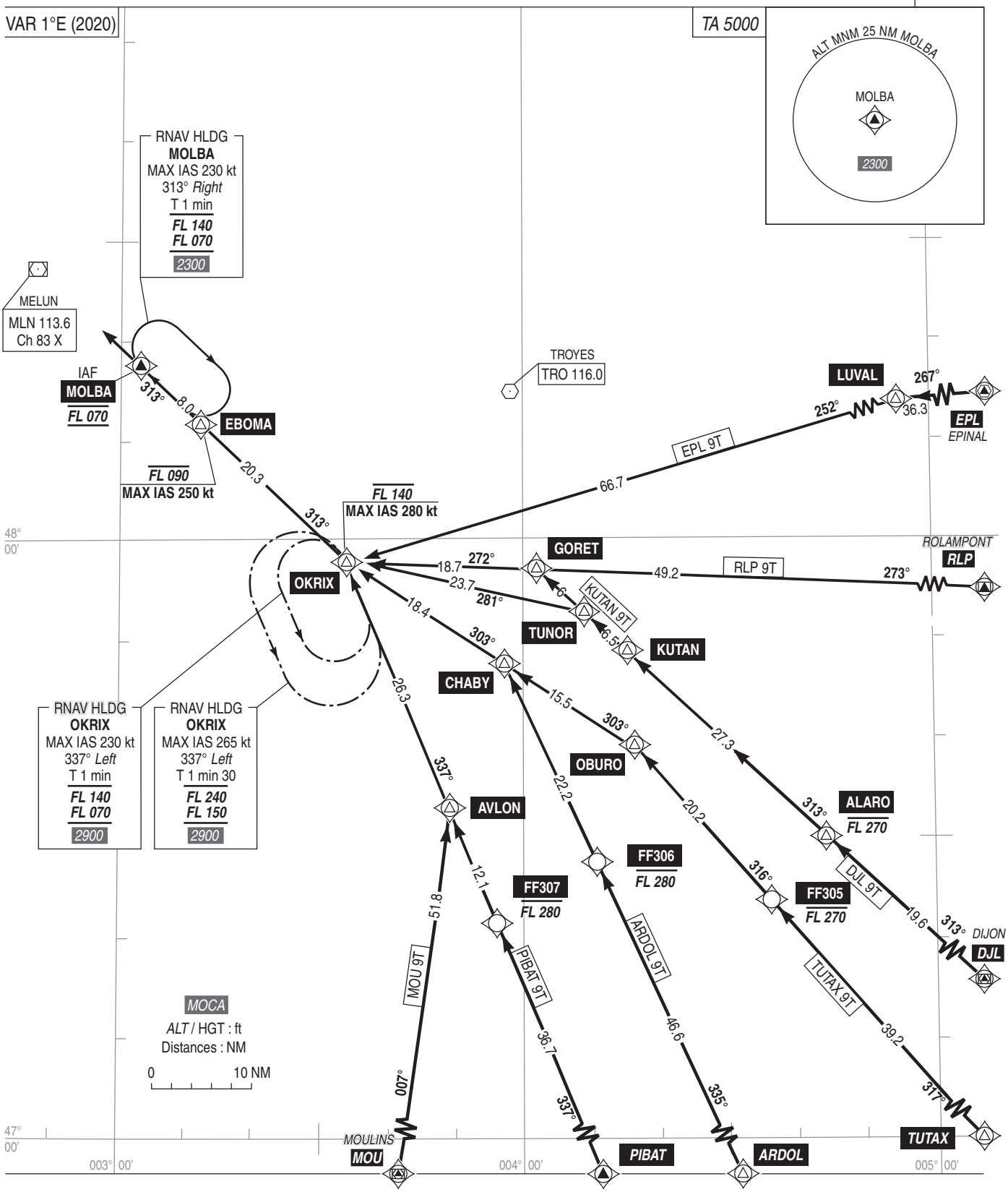
# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : RWY 07L - 25R
# VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09 - 27
## STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## EPL - RLP - DJL - KUTAN - TUTAX - ARDOL - PIBAT - MOU (9T)
## (Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : MOLBA**

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPN COM 01

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
*On ATC instruction (Distant holding)*

**RNAV1**




Voir consignes STAR AD 2 LFPN.22
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPN.22

*See instructions STAR AD 2 LFPN.22*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*See specific STAR instructions described on AD 2 LFPN.22*



© SIA

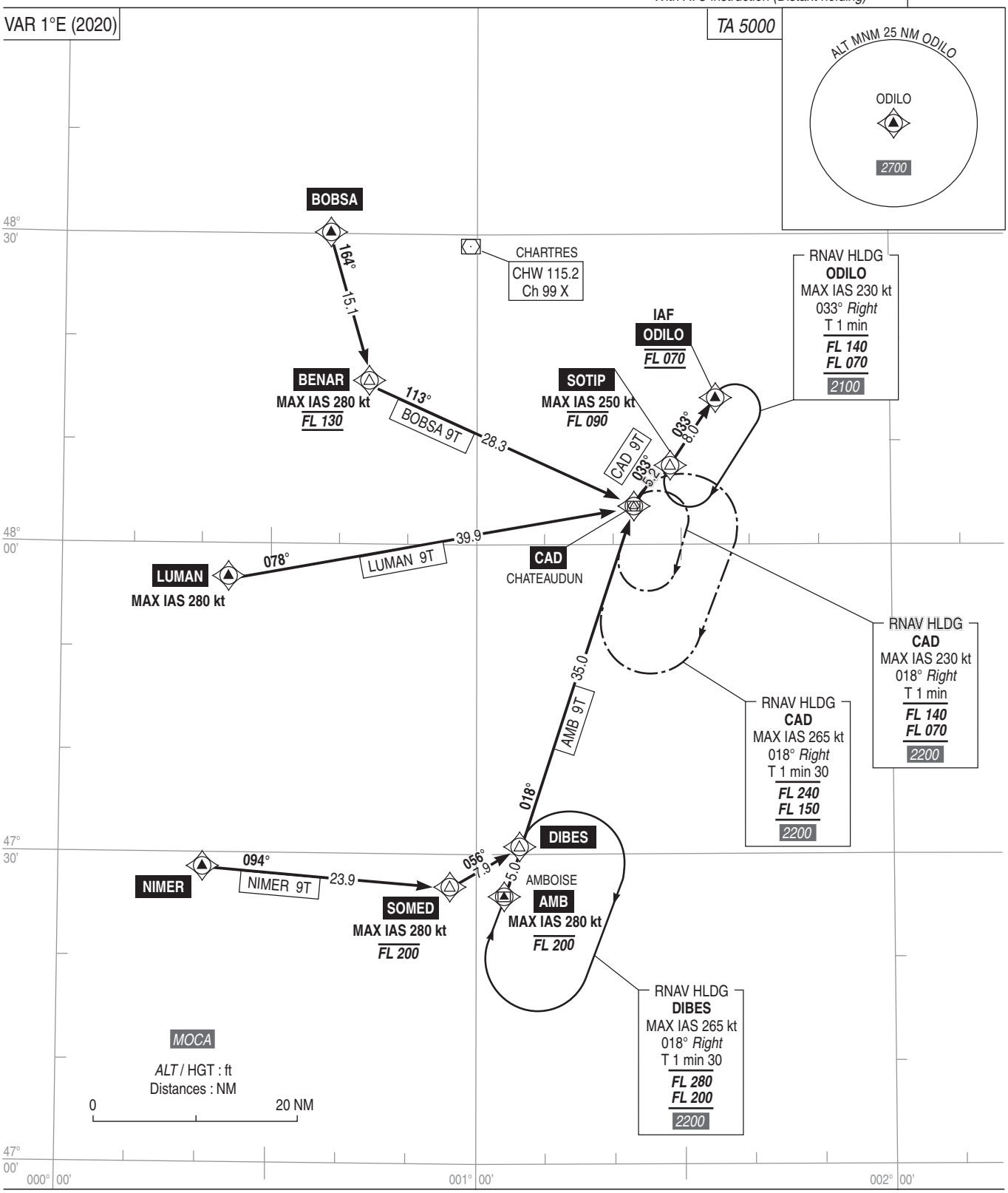
# PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : RWY 07L - 25R
# VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09 - 27
## STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA - CAD (9T)
## (Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : ODILO**

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPN COM 01

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
*With ATC instruction (Distant holding)*

**RNAV1**




Voir consignes STAR AD 2 LFPN.22

*See instructions STAR AD 2 LFPN.22*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPN.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See specific instructions STAR described on AD 2 LFPN.22*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

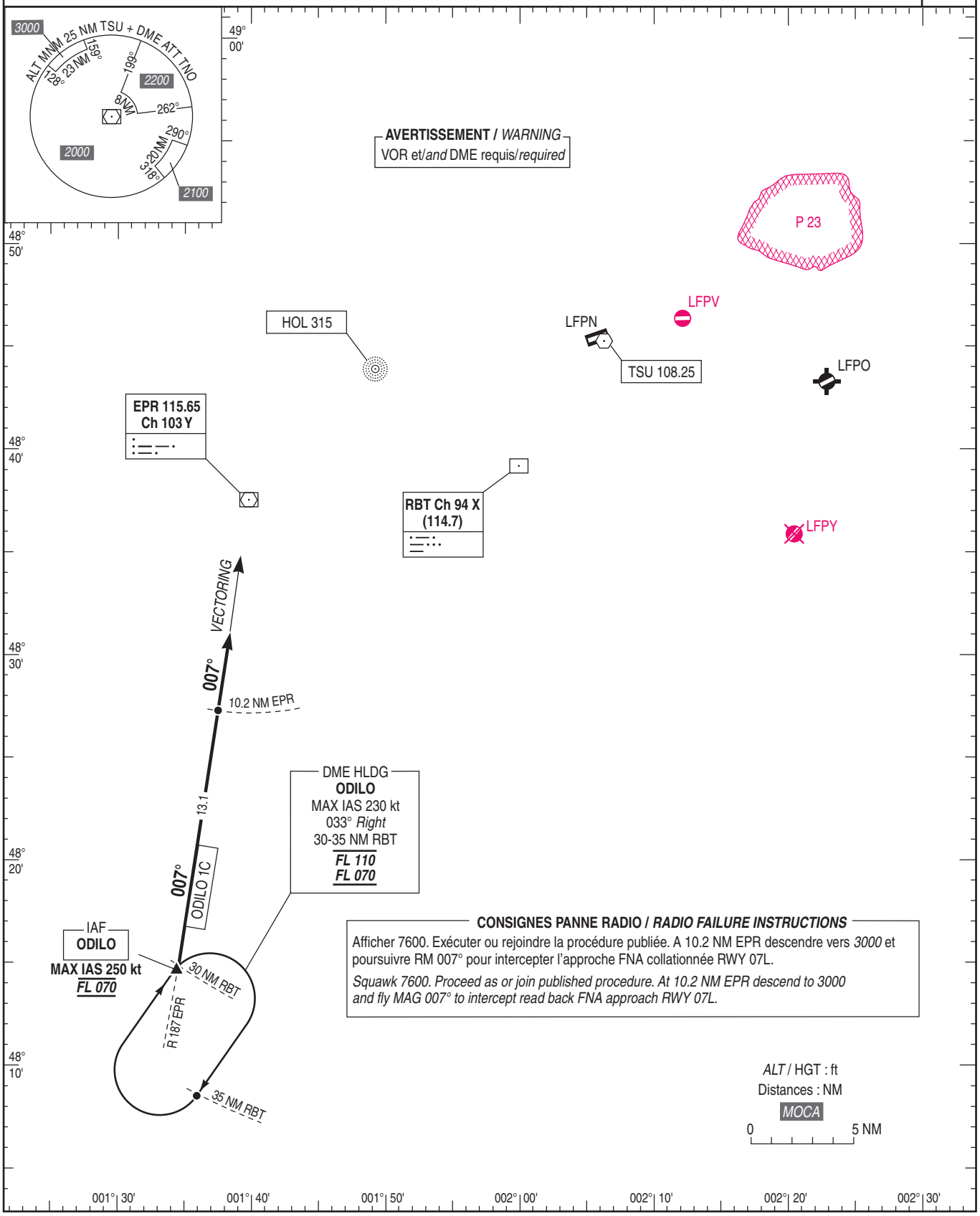
PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

*INA* **CONV** ODILO 1C RWY 07L

**FREQ :** Voir/*see* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

VAR
1°E
(2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS SACLAY VERSAILLES

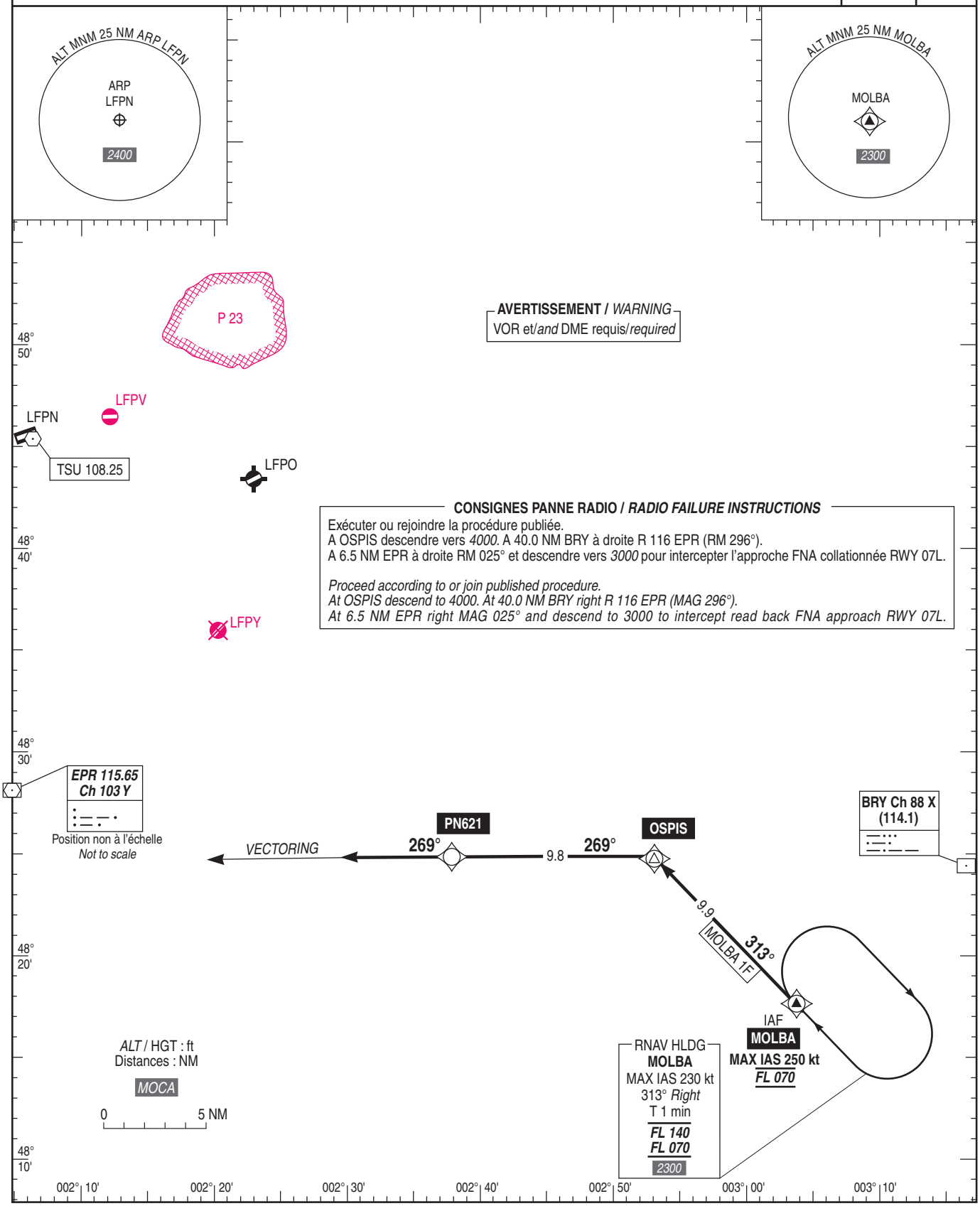
CAT A B C

*INA* **RNAV** MOLBA 1F RWY 07L

**FREQ :** Voir/*see* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS SACLAY VERSAILLES

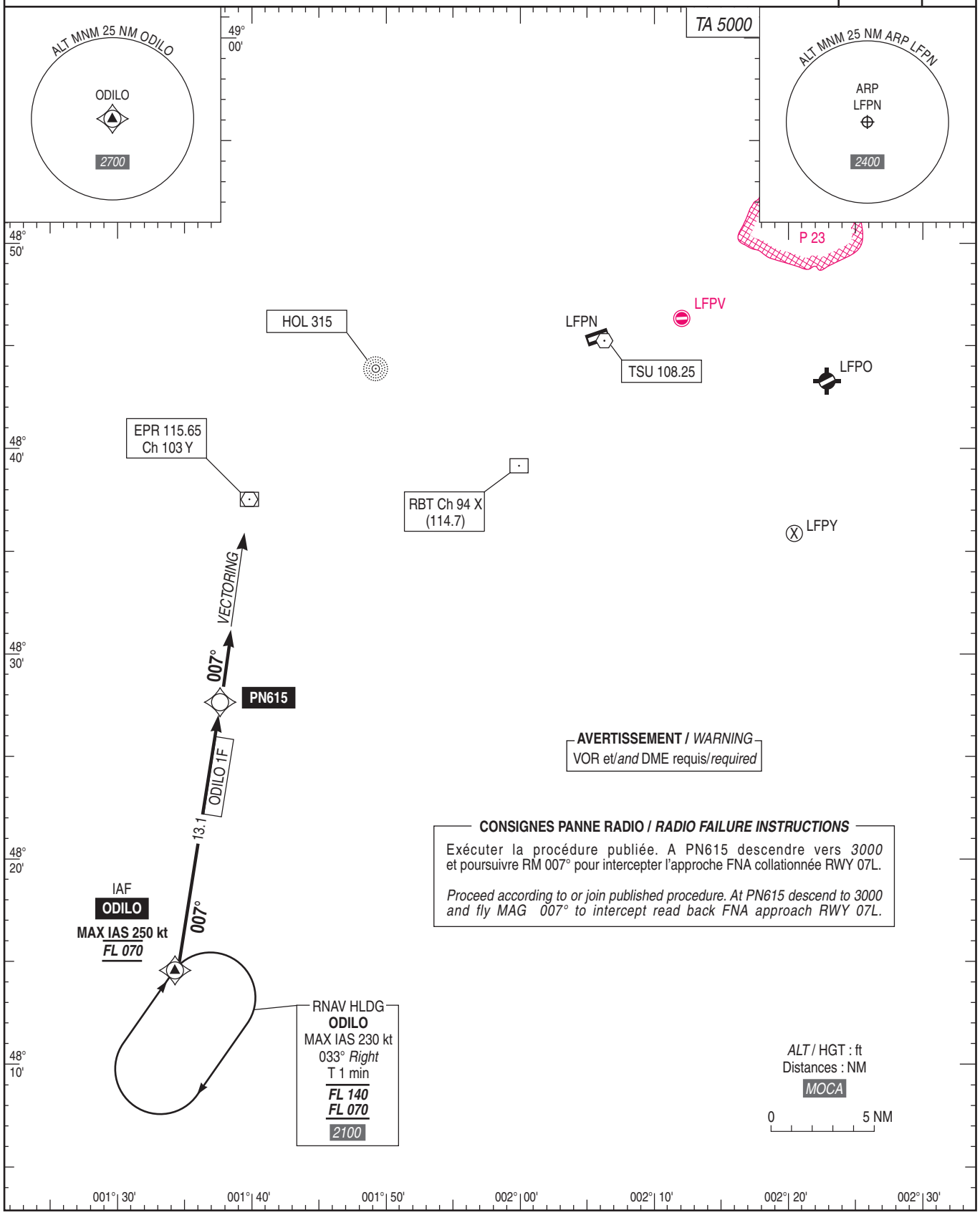
CAT A B C

*INA* **RNAV** ODILO 1F RWY 07L

**FREQ :** Voir/*see* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS SACLAY VERSAILLES

*INA* **RNAV** VEBEK 1E RWY 07L
*INA* **RNAV** VEBEK 1Y RWY 07L

CAT A B C

**FREQ :** Voir/*see* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

Sur clairance /*On clearance* DE GAULLE APP
LFPG configuration OUEST / *West configuration*

Sur clairance ATC uniquement si attente.
Prévoir guidage radar avant et après LORNI.
*With ATC clearance only if HLDG.*
*Expect radar guidance before and after LORNI.*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)

ALT MNM 25 NM ARP LFPN
ARP LFPN
2400

**AVERTISSEMENT /** *WARNING*
VOR et/*and* DME requis/*required*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2100

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2100

ALT MNM 25 NM VEBEK
VEBEK
2700

**CONSIGNES PANNE RADIO /** ***RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

**VEBEK 1E**
Exécuter ou rejoindre la procédure publiée et poursuivre RM 180°. A P0617 descendre vers *5000*. A 12.0 NM EPR à gauche R 324 EPR (RM 144°). A 6.0 NM EPR à gauche RM 106° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY 07L.
*Proceed according to or join published procedure and continue MAG 180°. At PO617 descend to 5000. At 12.0 NM EPR left R 324 EPR (MAG 144°). At 6.0 NM EPR left MAG 106° and descend to 3000 to intercept read back FNA approach RWY 07L .*

**VEBEK 1Y**
Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A VALPO descendre vers *4000* (*FL 070* MNM à MLN). A 40.0 NM BRY à droite R 116 EPR (RM 296°). A 6.5 NM EPR à droite RM 025°et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY 07L.
*Proceed according to or join published procedure. At VALPO descend to 4000 (FL 070 MNM at MLN). At 40.0 NM BRY right R 116 EPR (MAG 296°). At 6.5 NM EPR right MAG 025° and descend to 3000 to intercept read back FNA approach RWY 07L.*

DEVIM
254°
IAF
**LORNI**
Si attente prévue
*If HLDG expected*
**MAX IAS 300 kt**
**VEBEK 1E**
***FL 110***
IAF
**VEBEK**
257°
207°
8.9
44.1
VEBEK 1E
CREIL
**LARPO**
**MAX IAS 250 kt**
267°
34.7
LFPT
**PO617**
226°
11.5
**CTL**
224°
25.6
**VEBEK 1Y**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 110***
CGN Ch 100 Y (115.35)
LFPG
PGS Ch 117 Y (117.05)
LFPB
180°
**ASVOK**
*VECTORING*
P 23
LFPV
LFPN
LFPO
RBT Ch 94 X (114.7)
TSU 108.25
VEBEK 1Y
207°
**VALPO**
25.9
LFPY
**EPR 115.65 Ch 103 Y**
248°
7.4
270°
*VECTORING*
**MLN**
**PN621**

**Au 1er contact avec DE GAULLE Approche**
***At 1st contact with DE GAULLE Approach***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- la lettre de l'information ATIS prise en compte.

*Pilot message must include only and compulsorily :*
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken to account.*

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 10 NM

50° 00' | 49° 40' | 49° 20' | 49° 00' | 48° 40' | 48° 20'
001° 40' | 002° 00' | 002° 20' | 002° 40' | 003° 00' | 003° 20' | 003° 40'



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

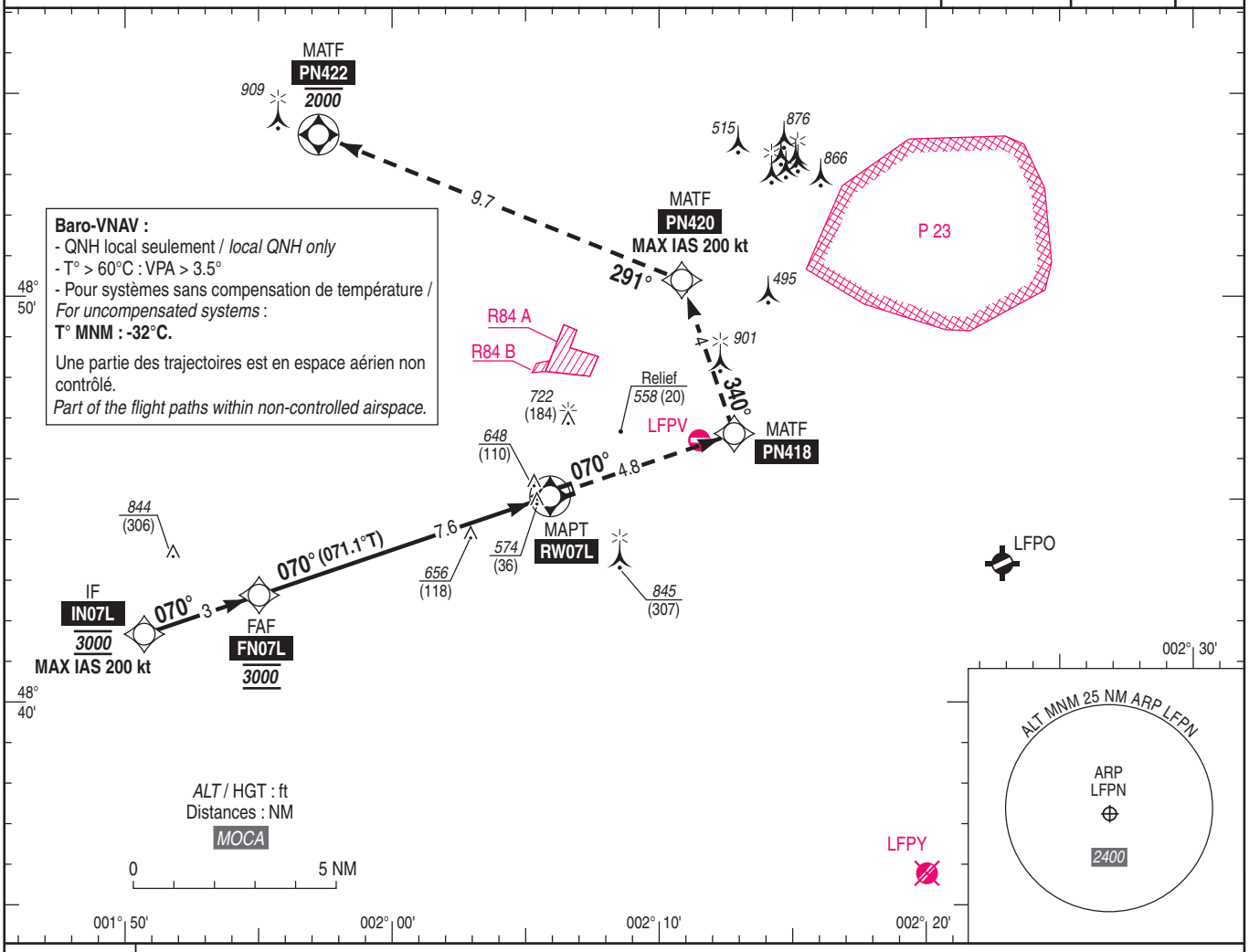
PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C
*ALT AD : 538,* ***THR : 538 (20 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 07L

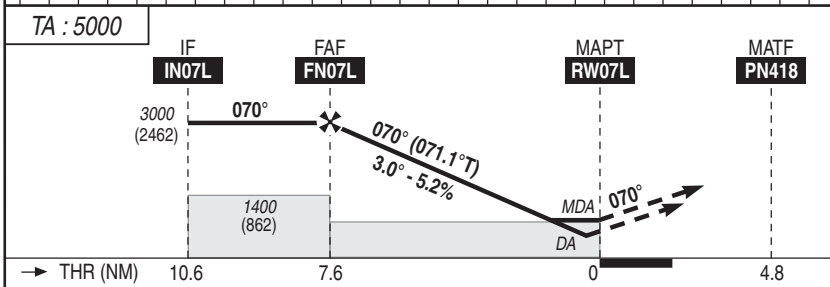
**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A** FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

| RNP APCH | EGNOS Ch 47773 E07A TCH : 49 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|




**Baro-VNAV :**
- QNH local seulement / *local QNH only*
- T° > 60°C : VPA > 3.5°
- Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* :
**T° MNM : -32°C.**

Une partie des trajectoires est en espace aérien non contrôlé.
*Part of the flight paths within non-controlled airspace.*




API : Monter vers **PN418**, puis tourner à **gauche** vers **PN420** (MAX IAS 200kt) puis **PN422** en montée **vers *2000 MAX*** (1462) ou **suivre instruction du CTL**. Monter à *1400* (862) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***PN418****, then turn* ***left to PN420*** *(MAX IAS 200kt) then to* ***PN422*** *climbing* ***to 2000 MAX*** *(1462) or* ***comply with ATC clearance*** *. Climb to 1400 (862) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 182 | ***800*** (260) | | 256 | | 1500 | | ***1040*** (500) | 1500 | ***1070*** (530) | 1500 |
| B | ***790*** (250) | 1300 | 194 | ***810*** (270) | 1300 | 269 | ***920*** (390) | 1500 | 381 | ***1150*** (610) | 1600 | ***1180*** (640) | 1600 |
| C | | | 202 | ***820*** (280) | | 277 | | 1800 | | ***1240*** (710) | 2400 | ***1270*** (740) | 2400 |

**DIST MAPT**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2820*** | ***2500*** | ***2180*** | ***1860*** |
| (HGT) | (2282) | (1962) | (1642) | (1322) |
| | **3** | **2** | **1** | |
| | ***1540*** | ***1220*** | ***910*** | |
| | (1002) | (682) | (372) | |

Observations / *Remarks* : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/ 25 : *1200 ft AMSL*. Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir AIP ENR 1.5
*(1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL. Loss of GNSS guidance during approach : see AIP ENR 1.5*

| FAF - MAPT | 7.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 30 | 5 min 21 | 4 min 33 | 3 min 57 | 3 min 30 | 3 min 08 | 2 min 50 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

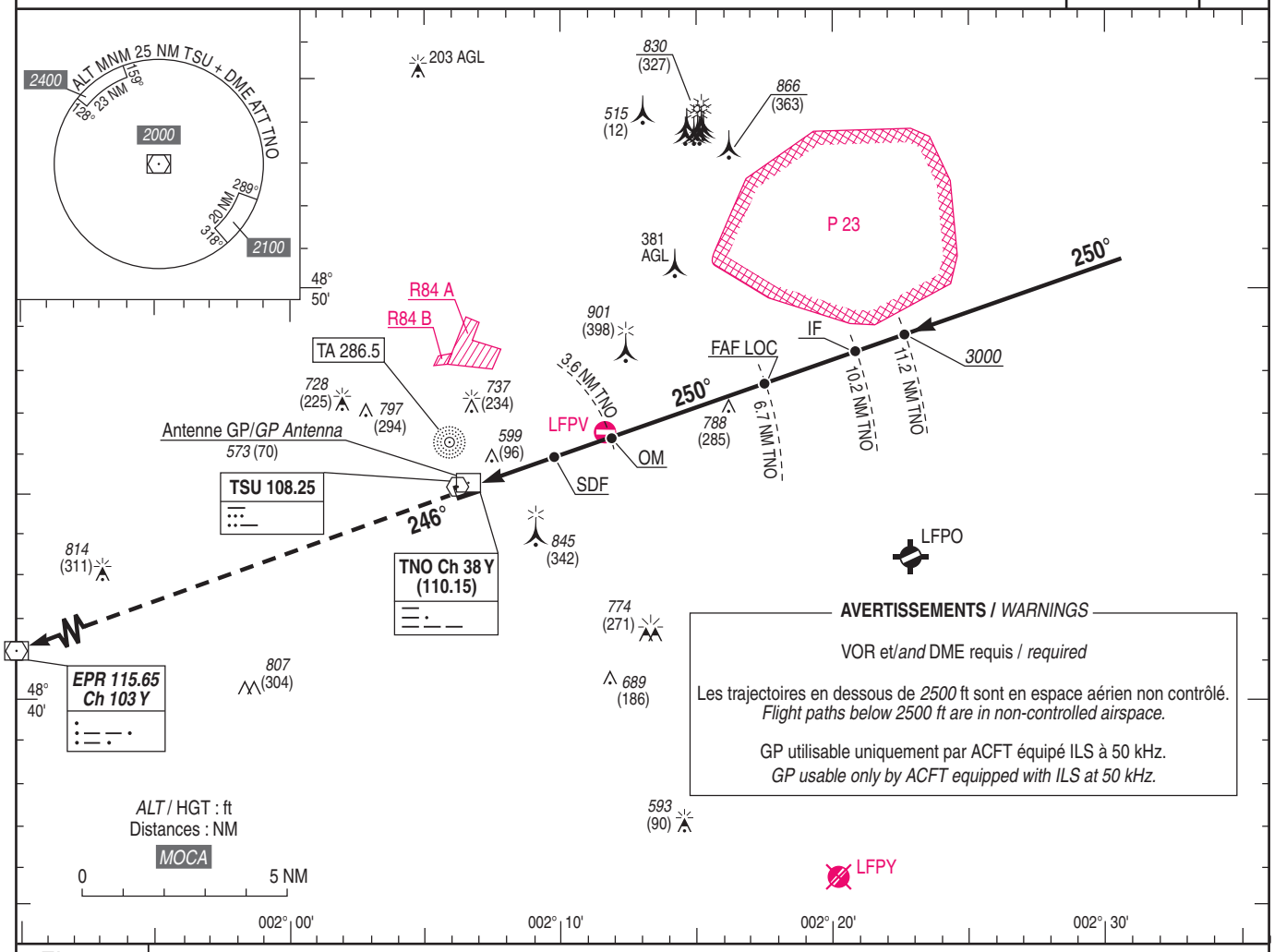
*ALT AD : 538 ,* ***THR : 503 (18 hPa)***

PARIS SACLAY VERSAILLES

*FNA* ILS ou/*or* LOC RWY 25R

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

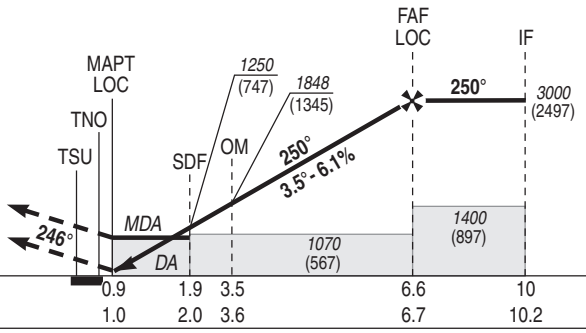
| **ILS - DME**<br>**TNO 110.15**<br>RDH : 59 | VAR<br>1° E<br>(2020) |
|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A **TSU**, tourner à **gauche R 246 TSU** (RM 246°) en montée **vers *2000*** (1497) pour rejoindre **EPR et suivre clairance du CTL.** Monter à 1400 (897) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***TSU****, turn* ***left R 246 TSU*** *(MAG 246°) climbing* ***to 2000*** *(1497) to join* ***EPR, and comply with ATC clearance****. Climb to 1400 (897) prior to level acceleration.*




En cas de clairance :
à 2000 (1497) : FAP à 4 NM TNO
*If clearance :*
*at 2000 (1497) : FAP at 4 NM TNO*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 160 | | | | ***1040*** (540) | 1500 | ***1070*** (560) | 1500 |
| B | ***710*** (200) | 750 | 172 | ***870*** (360) | 1200 | 358 | ***1150*** (640) | 1600 | ***1180*** (670) | 1600 |
| C | | | 188 | | | | ***1240*** (740) | 2400 | ***1270*** (770) | 2400 |

| **DIST DME TNO** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***880*** (377) | ***1250*** (747) | ***1620*** (1117) | ***2000*** (1497) | ***2370*** (1867) | ***2740*** (2237) |

Observations / *Remarks* : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/25 : *1200 ft AMSL.*
*(1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.*

| FAF - THR | 6.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 37 | 4 min 38 | 3 min 56 | 3 min 25 | 3 min 02 | 2 min 43 | 2 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

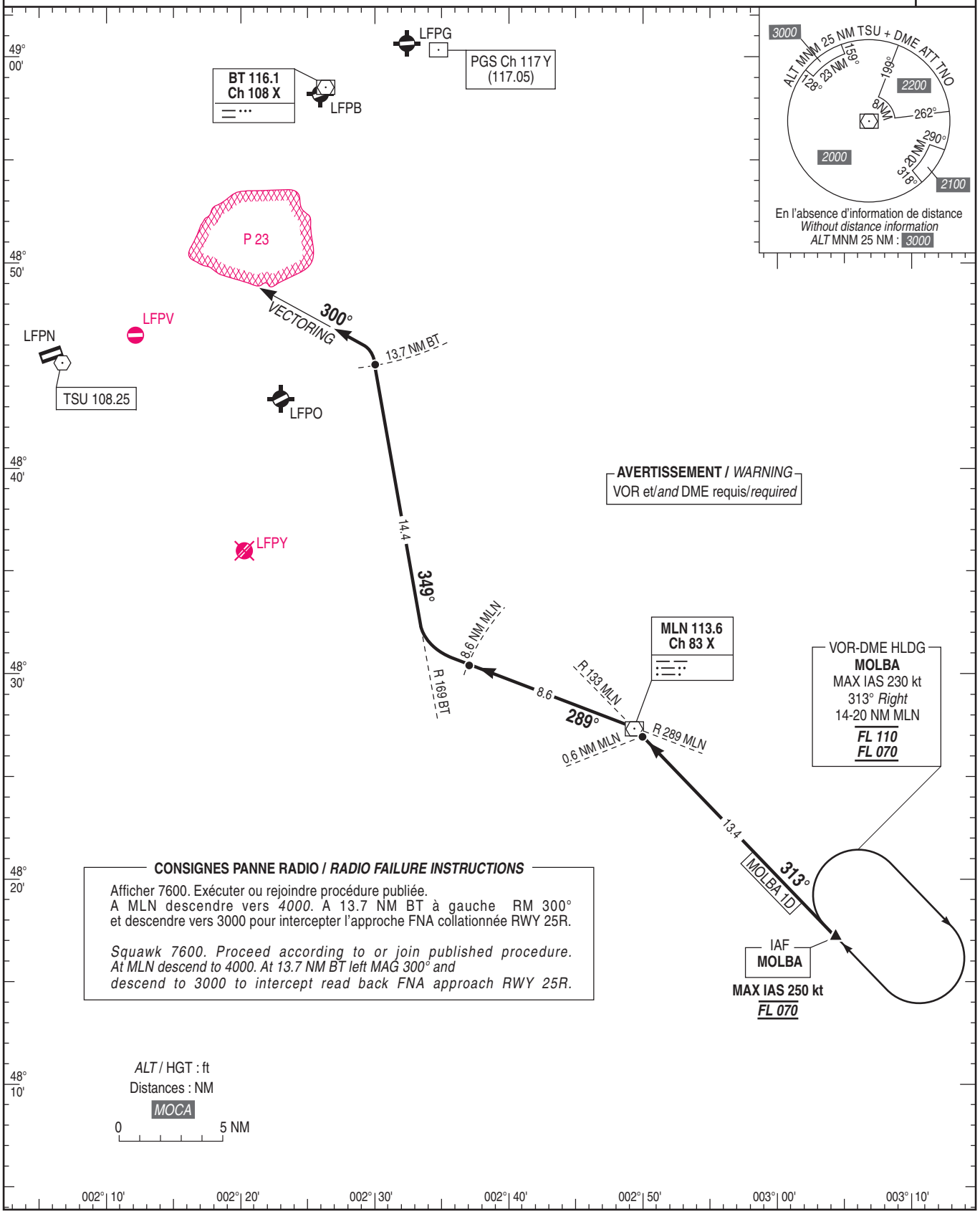
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

PARIS SACLAY VERSAILLES

*INA* **CONV** MOLBA 1D RWY 25R

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

VAR
1°E
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C

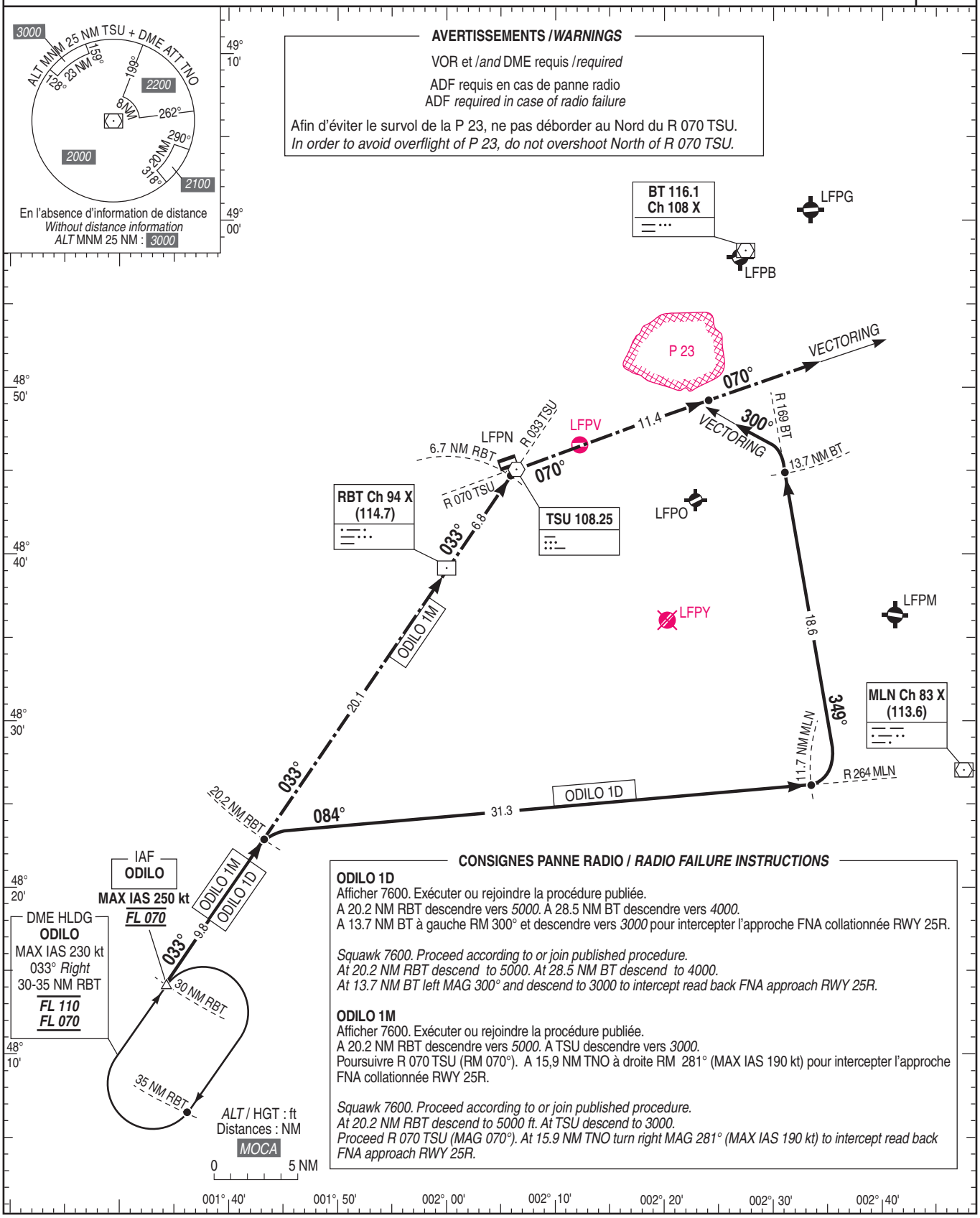
PARIS SACLAY VERSAILLES

*INA* **CONV** ODILO 1D RWY 25R
*INA* **CONV** ODILO 1M RWY 25R

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

Procédure sur clairance ATC
*Procedure on ATC clearance*

VAR
1° E
(2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

**ODILO 1D**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée.
A 20.2 NM RBT descendre vers *5000*. A 28.5 NM BT descendre vers *4000*.
A 13.7 NM BT à gauche RM 300° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY 25R.

*Squawk 7600. Proceed according to or join published procedure.*
*At 20.2 NM RBT descend to 5000. At 28.5 NM BT descend to 4000.*
*At 13.7 NM BT left MAG 300° and descend to 3000 to intercept read back FNA approach RWY 25R.*

**ODILO 1M**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée.
A 20.2 NM RBT descendre vers *5000*. A TSU descendre vers *3000*.
Poursuivre R 070 TSU (RM 070°). A 15,9 NM TNO à droite RM 281° (MAX IAS 190 kt) pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY 25R.

*Squawk 7600. Proceed according to or join published procedure.*
*At 20.2 NM RBT descend to 5000 ft. At TSU descend to 3000.*
*Proceed R 070 TSU (MAG 070°). At 15.9 NM TNO turn right MAG 281° (MAX IAS 190 kt) to intercept read back FNA approach RWY 25R.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS SACLAY VERSAILLES

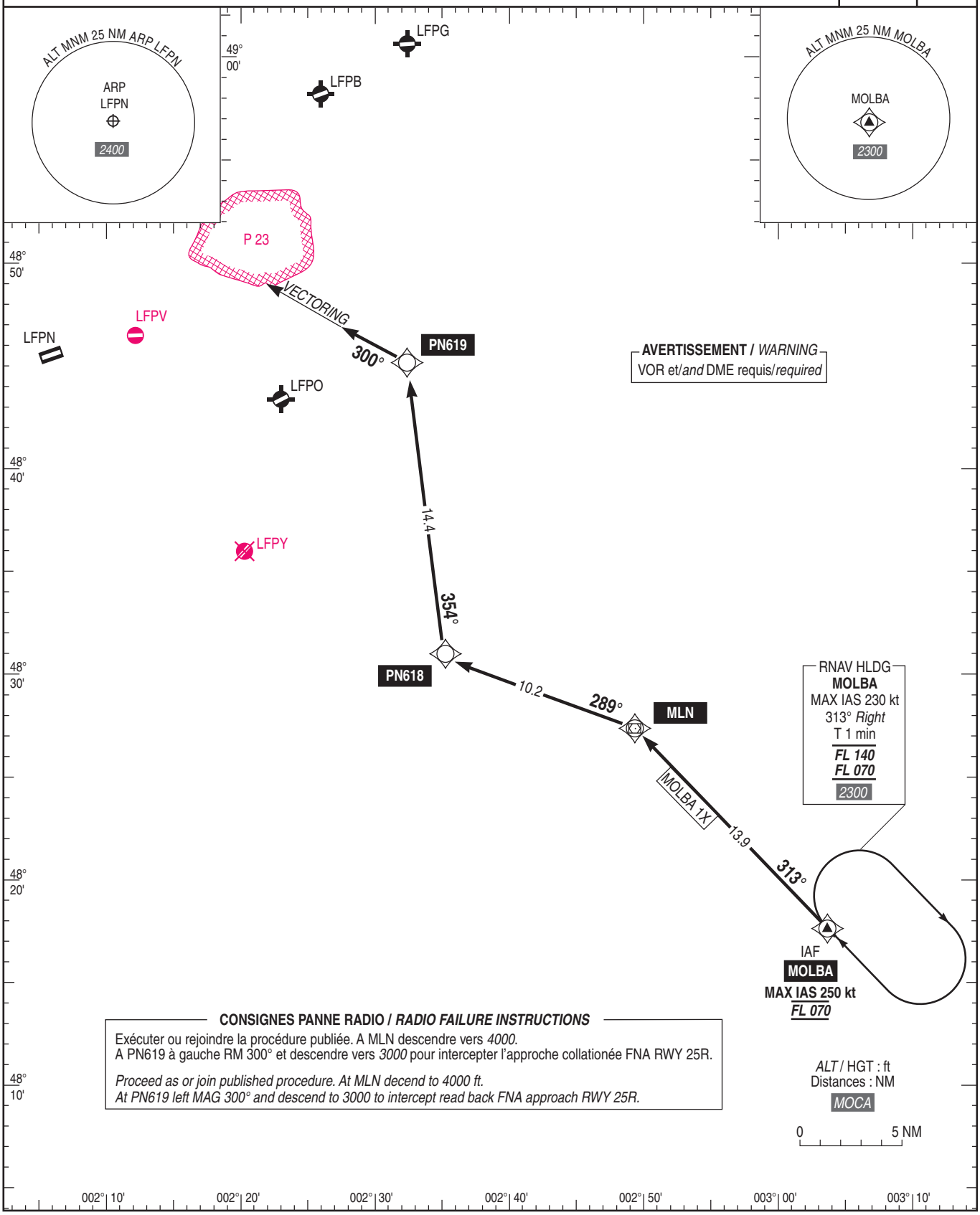
CAT A B C

*INA* **RNAV** MOLBA 1X RWY 25R

**FREQ :** Voir/*see* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

**RNAV 1**

VAR
1° E
(2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS SACLAY VERSAILLES

*INA* **RNAV** ODILO 1X RWY 25R
*INA* **RNAV** ODILO 1N RWY 25R

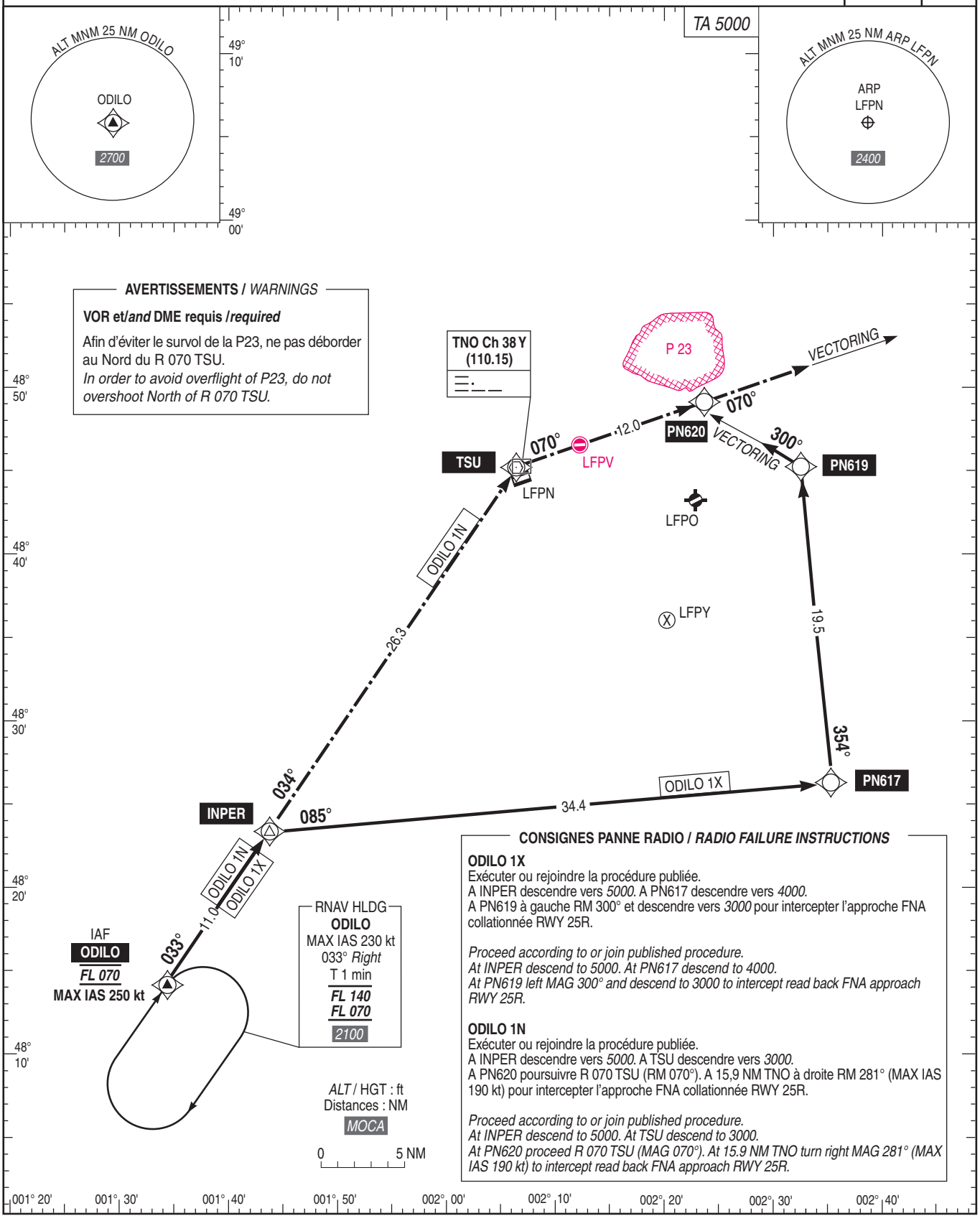
CAT A B C

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

Procédure sur clairance ATC
*Procedure on ATC clearance*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

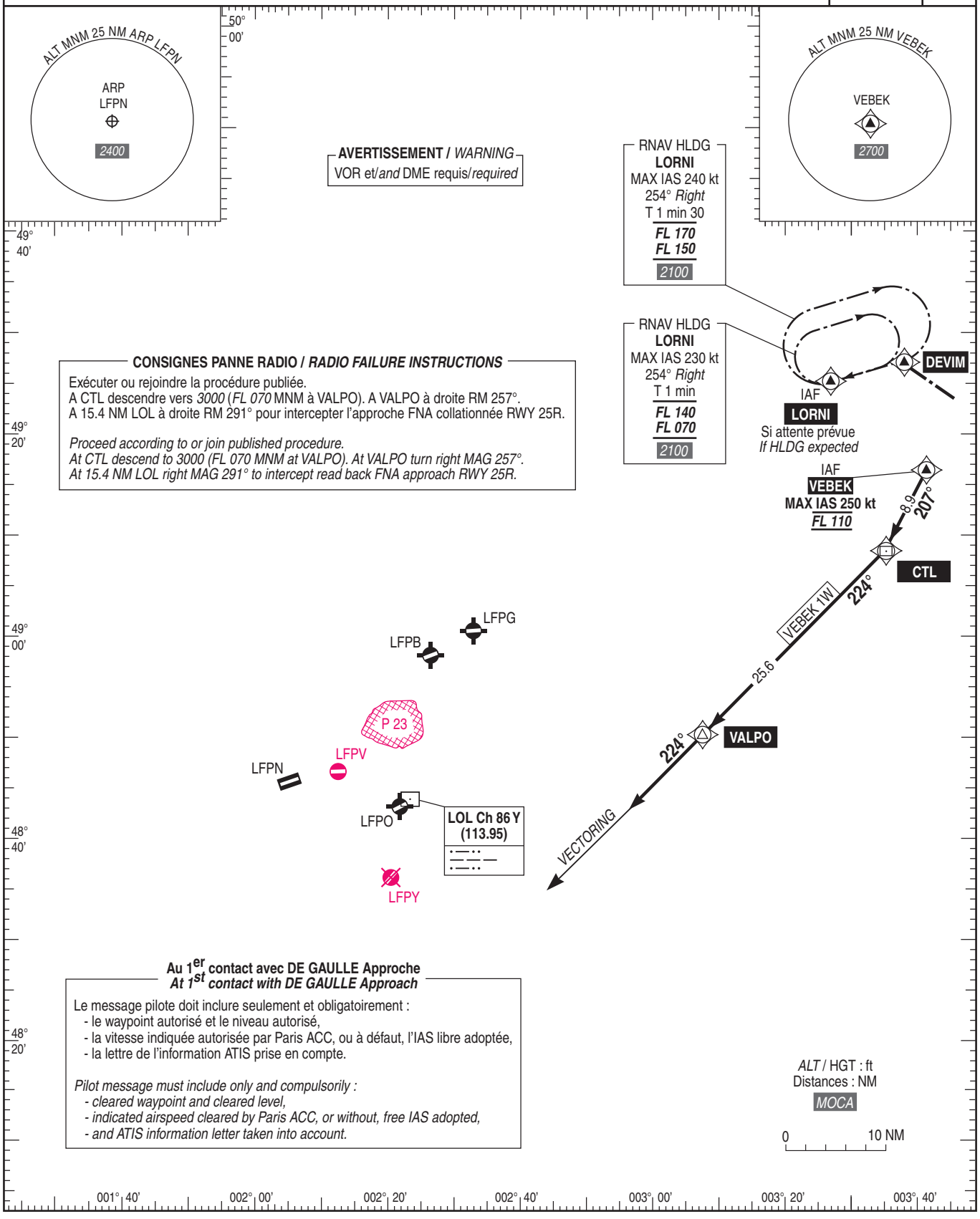
*INA* **RNAV** VEBEK 1W RWY 25R

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

Sur clairance ATC uniquement si attente.
Prévoir guidage radar avant et après LORNI.
*With ATC clearance only if HLDG.*
*Expect radar guidance before and after LORNI.*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)






© SIA

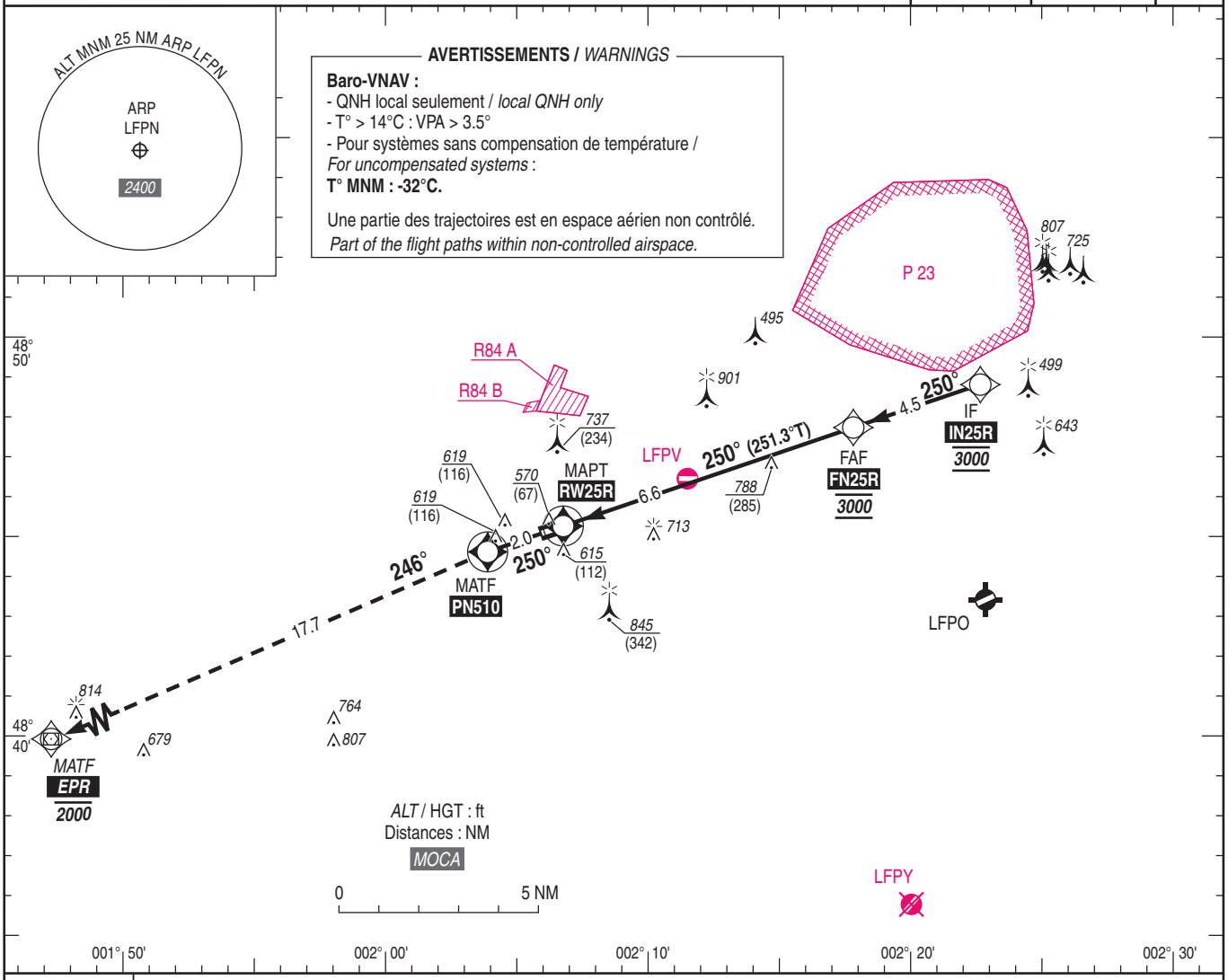
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS SACLAY VERSAILLES

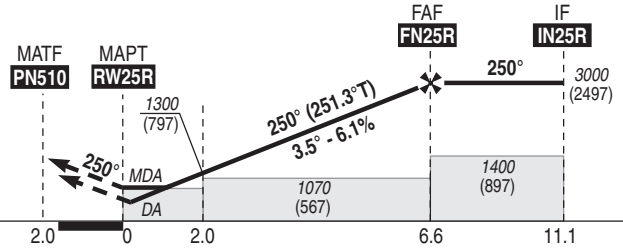
CAT A B C
*ALT AD : 538 ,* ***THR : 503 (18 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 25R

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FREQ :** Voir/*see* AD 2 LFPN COM 01<br>Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY<br>***A/A** FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY* | **RNP APCH** | **EGNOS<br>Ch 71000<br>E25A**<br>TCH : 59 | VAR<br>1° E<br>(2020) |




*TA : 5000*




API : Monter vers **PN510**, puis **vers EPR** en montée **vers *2000* MAX** (1497) et **suivre instruction du CTL**. Monter à *1400* (897) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***PN510****, then* ***to EPR*** *climbing* ***up to 2000 MAX*** *(1497)and* ***comply with ATC clearance****. Climb up to 1400 (897) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (210) | 750 | 208 | ***770*** (260) | 800 | 260 | | | | ***1040*** (530) | 1500 | ***1070*** (560) | 1500 |
| B | ***730*** (230) | 800 | 223 | ***780*** (280) | 900 | 274 | ***880*** (380) | 1300 | 371 | ***1150*** (640) | 1600 | ***1180*** (670) | 1600 |
| C | ***740*** (240) | 800 | 233 | ***800*** (300) | 900 | 293 | | | | ***1240*** (740) | 2400 | ***1270*** (770) | 2400 |

| **DIST RW25R** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** | ***930*** | ***1300*** | ***1680*** | ***2050*** | ***2420*** | ***2790*** |
| (HGT) | (427) | (797) | (1177) | (1547) | (1917) | (2287) |

Observations / *Remarks* : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/ 25 : *1200 ft AMSL / AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW25R | 6.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 37 | 4 min 38 | 3 min 56 | 3 min 25 | 3 min 02 | 2 min 43 | 2 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

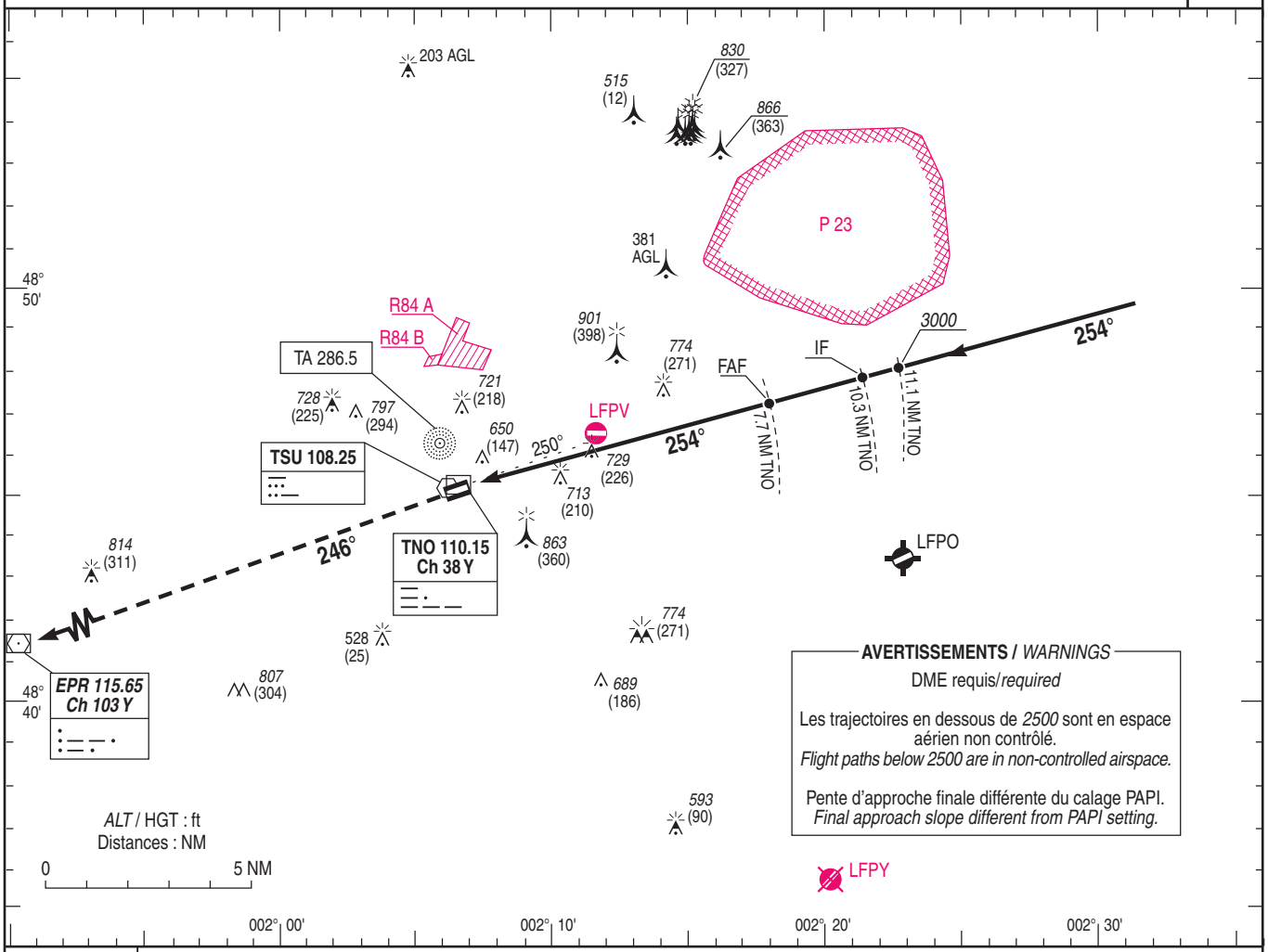
*ALT AD : 538 ,* ***THR : 503 (18 hPa)***

PARIS SACLAY VERSAILLES

*FNA* VOR Z RWY 25R

**FREQ :** Voir/*see* AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
***A/A*** *FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY*

VAR
1° E
(2020)




**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*

DME requis/*required*

Les trajectoires en dessous de *2500* sont en espace aérien non contrôlé.
*Flight paths below 2500 are in non-controlled airspace.*

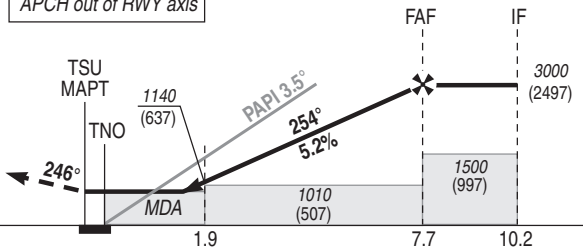
Pente d'approche finale différente du calage PAPI.
*Final approach slope different from PAPI setting.*

*TA : 5000*

API : Monter sur **RDL 246° TSU** (RM 246°) **vers *2000*** (1497) pour rejoindre **EPR et suivre clairance du CTL.** Monter à 1400 (897) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RDL 246° TSU*** *(MAG 246°)* ***up to 2000*** *(1497) to join* ***EPR, and comply with ATC clearance*** *. Climb up to 1400 (897) prior to level acceleration.*

APCH non dans l'axe
*APCH out of RWY axis*




| | | | |
|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | | 1.9 | 7.7 10.2 |
| DME TNO ← (NM) | | 2.0 | 7.7 10.3 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR Z | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1200 | | ***1150*** (640) | 1500 | ***1310*** (810) | |
| B | ***880*** (380) | 1300 | 376 | ***1150*** (640) | 1600 | ***1310*** (810) | 3000 |
| C | | 1400 | | ***1240*** (740) | 2400 | ***1410*** (910) | |

| **DIST** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **DME TNO** | | | | | | |
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2740*** | ***2420*** | ***2100*** | ***1780*** | ***1460*** | ***1140*** |
| (HGT) | (2237) | (1917) | (1597) | (1277) | (957) | (637) |

Observations : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/25 : *1200 ft AMSL.*
*Remarks : (1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.*

| FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 35 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 3 min 11 | 2 min 53 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFPO.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFPO - PARIS ORLY

**AD 2 LFPO.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°43'24"N 002°22'46"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe des pistes : 07/25 et 02/20 | RWY 07/25 and 02/20 intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7,5NM au Sud de PARIS | 7.5NM South of PARIS |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 291 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.8153°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORTS DE PARIS | |
| | Adresse / *Address* | Direction Paris-Orly<br>ORLY 4<br>Bâtiment 400 - Escalier S2 - 6ème étage<br>CS 90055<br>94396 ORLY AEROGARE CEDEX | |
| | Telephone | Voir / See AD 2 LFPO.3 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPO.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Groupe ADP :<br>- de 0515 à 0000 locales : DO : +33 (0)6 68 60 50 08<br>ou<br>- H24 : RPP : +33 (0)6 03 26 13 27 | ADP group:<br>- from 0515 AM to midnight local time: DO: +33 (0)6 68 60 50 08 or<br>- H24: RPP: +33 (0) 6 03 26 13 27 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | H24 | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | 0500-2300<br>PCNA (Poste de Coordination de la Navigation Aérienne)<br>RSFTA : LFPOZPZX<br>E-mail : orly.pcna@aviation-civile.gouv.fr | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0500-2230<br>Non assuré de 2230 à 0500, sauf accord spécial négocié avec essenciers locaux. | 0500-2230<br>Not provided between 2230 and 0500, except special arrangement with local fuelling services. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | H24 | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24 | GRF (Global Reporting Format) : H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention. | Modern handling equipments. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants / Fuel grades: JET A1 (CIV-MIL).<br>100LL non disponible / 100LL not available.<br>Lubrifiants / Oil grades: tous lubrifiants pour ACFT courants / Oil for every ACFT | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Par camion. Débit par camions, essence: 1 170L/min, TR.0: 9 170L/min, TR.4: 6 670L/min. Ces deux derniers pouvant être portés à 15 000L/min.<br>Système de remplissage 900m3/HR. | By truck. Discharge rates gazoline: 1170L/min, TR.0: 9 170L/min, TR.4: 6670L/min. The last 2 can be increased to 15 000L/min.<br>Hydrant system: 900m3/HR. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | - 2 assistants.<br>- 20 engins. | - 2 handlers.<br>- 20 devices. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Eventuellement par compagnies exploitantes. | Occasionally by operating companies |
| 7 | Observations / *Remarks* | 1- Oxygène et services connexes disponibles dans les compagnies aériennes.<br>2- SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE :<br>- AIR FRANCE<br>TEL : (0)1 58 08 90 00 - (0)6 84 50 21 34<br>SITA : ORYKOAF<br>FREQ : 131.890 MHz<br>- ALYZIA<br>Régulation AOT trafic : 01 49 75 77 86<br>Régulation AOT CZA (Transavia) : 06 77 03 74 06<br>SITA : ORYKAXH<br>FREQ : 131.935 MHz<br>- GROUPE EUROPE HANDLING<br>TEL : (0)1 74 22 51 09 - (0)7 77 91 24 18 (REP)<br>FAX : (0)1 49 75 49 88<br>SITA : ORYGOXH<br>FREQ : 131.750 MHz<br>- AVIAPARTNER<br>E-mail : ory.ops@aviapartner.aero<br>TEL : 01 74 22 02 35<br>SITA : ORYAOXH<br>FREQ : 131.410 MHz<br>- Pour les VOLS DIPLOMATIQUES UNIQUEMENT : AAH ALYZIA HANDLING AND DIPLOMATIC FLIGHT SUPPORT<br>E-mail : generalaviation@alyzia.com<br>TEL : +33 (0)6 45 74 31 13 et +33 (1) 49 75 77 70 / +33 (0)6 11 85 34 66 | 1- Oxygen and related servicing available from airlines.<br>2- HANDLING SERVICES :<br>- AIR FRANCE<br>TEL: (0)1 58 08 90 00 - (0)6 84 50 21 34<br>SITA: ORYKOAF<br>FREQ: 131.890 MHz<br>- ALYZIA<br>AOT Traffic operations: 01 49 75 77 86<br>AOT CZA operations (Transavia): 06 77 03 74 06<br>SITA: ORYKAXH<br>FREQ: 131.935 MHz<br>- GROUPE EUROPE HANDLING<br>TEL: (0)1 74 22 51 09 - (0)7 77 91 24 18 (REP)<br>FAX: (0)1 49 75 49 88<br>SITA: ORYGOXH<br>FREQ: 131.750 MHz<br>- AVIAPARTNER<br>E-mail: ory.ops@aviapartner.aero<br>TEL: 01 74 22 02 35<br>SITA: ORYAOXH<br>FREQ: 131.410 MHz<br>- For DIPLOMATIC FLIGHTS ONLY: AAH ALYZIA HANDLING AND DIPLOMATIC FLIGHT SUPPORT<br>E-mail: generalaviation@alyzia.com<br>TEL: +33 (0)6 45 74 31 13 and +33 (1) 49 75 77 70 / +33 (0)6 11 85 34 66 |

**AD 2 LFPO.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur aéroport et à Paris | At airport and in Paris |
| 2 | Restaurants | Oui | Yes |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, autocars, voitures de louage, tramway, métro (ligne 14). | Taxis, busses, car rental, tramway, underground (line 14). |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Service médical d'urgence : Terminal 1, porte 10A. | Emergency medical facilities : Terminal 1, gate 10A. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Moyens secours aéronautiques :<br>- Véhicules d'intervention eau/émulseur : 6 de 12000 litres d'eau, chaque véhicule muni de 250 kg de poudre et de 1500 litres d'émulseur.<br>- Véhicule MAH (moyen d'Accès en Hauteur).<br>Moyens secours publics :<br>- VSAV : Véhicules de Secours et d'Assistance aux Victimes.<br>- FPT : Fourgon Pompe Tonne. | Aeronautical rescue equipment :<br>- Fire fighting water/foam : 6 trucks 12000 litres water, each vehicle including 250 kg of powder and 1500 litres foam.<br>- Passenger boarding steps.<br>Public rescue equipment :<br>- Ambulance.<br>- Fire truck. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | L'autorité aéroportuaire est le coordinateur des opérations de relevage sur la plateforme. Un kit IATP est disponible auprès de la compagnie Air France. Les opérations de relevage sont soumises à l'accord des services compétents de l'Etat et doivent être formalisées entre la compagnie, Air france et l'autorité aéroportuaire.<br>Contact : RPA_Terrain_ORLY@adp.fr | Airport authority is the aircraft recovery coordinator on the platform. IATP kit is available from Air France recovery department. Recovery operations are subject to the State competent services approval and must be formalized with the airline, Air france and the airport authority.<br>Contact : RPA_Terrain_ORLY@adp.fr |
| 4 | Observations / *Remarks* | En cas d'urgence médicale à bord d'un aéronef, le pilote doit le signaler aux ATC en indiquant les éléments suivants :<br>- Age et sexe de la victime,<br>- Est-elle consciente ou inconsciente,<br>- Type de malaise, de symptômes, ou de blessures<br>Le contrôleur informera alors le service compétent. | In the event of a medical emergency on board, the pilot must report it to the ATC with the following elements:<br>- Age and sex of the victim,<br>- Is the victim conscious or unconscious,<br>- Type of discomfort, symptoms, or injuries<br>The controller will then advise the competent service |

**AD 2 LFPO.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | AIRE DE MANOEUVRE<br>- fraises à neige<br>- déneigeuses haute performance<br>- déneigeuses compactes<br>- épandeurs à disques et à buses<br>- déneigeuses frontales autonomes.<br>AIRE DE TRAFIC<br>- tracteurs équipés de lames, de balais.<br>- déneigeuses frontales<br>- déneigeuses frontales épandeuses<br>- déneigeuses épandeuses<br>- porte-outils polyvalents avec lame, balai et disque d'épandage<br>- tracteurs équipés uniquement avec cuve tractée<br>- saleuses avec lame et disque d'épandage. | MANEUVERING AREA<br>- snow blowers<br>- high-performance snowploughs<br>- compact snowploughs<br>- nozzle and disc spreaders<br>- independant frontal snowploughs.<br>TRAFFIC AREA<br>- tractors equipped with blades, brushes blade/wiper.<br>- frontal snowploughs<br>- frontal snowploughs spreaders<br>- snowploughs spreaders<br>- quad bikes equipped with blade/wiper and disc speader<br>- tractors only equipped for spraying de-icing agent<br>- solid de-icing agent spreaders trucks. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | PRINCIPES GENERAUX REGISSANT L'ORDRE DES OPERATIONS.<br>Les pistes, les voies de circulation et les postes avions sont traités simultanément lors des opérations de déneigement et/ou de déverglaçage.<br>Les opérations seront conduites de manière à éviter la fermeture totale de la plateforme au trafic.<br>Le dégagement des aires de trafic a pour objet initial le dégagement des zones permettant l'assistance au sol. | GENERAL PRINCIPLES GOVERNING THE ORDER OF THE OPERATIONS.<br>Runways, taxiways and aircraft stands are treated simultaneously during snow removal and/or deicing operations.<br>The operations are conducted in such a way that closing the entire platform to traffic is avoided.<br>The initial objective of clearing the traffic areas is to clear the areas for ground handling. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produits hivernaux :<br>Formiate de potassium liquide : KFOR<br>Formiate de sodium solide : NAFO<br>Propylène Glycol type 1 et type 4 : PG | Winter substances :<br>Potassium formate fluids KFOR<br>Sodium formate solids : NAFO<br>Propylene Glycol type 1 and type 4 : PG |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton (ou béton bitumineux). | Concrete (or bituminous concrete). |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aires A : 88 R/B/W/T<br>Aires R : 65 R/C/W/U<br>Aires B, H, J, aires G entre G09 et G10 : 80 R/B/W/T<br>Aires C, D, E, F, G, K, M, N Est, P entre P12 et P42, S, T : 85 R/C/W/U<br>Aires G entre G05 et G08 : 94 R/B/W/T<br>Aires P entre P08 et P11 : 81 R/B/W/T<br>Aires N Ouest, U : 109 R/C/W/U<br>Aires Q : 85 R/B/W/T<br>Aires V : V06 : 109 R/C/W/U, V07 : 87 R/B/W/T | Areas A : 88 R/B/W/T<br>Apron R : 65 R/C/W/U<br>Apron B, H, J, apron G from G09 to G10 : 80 R/B/W/T<br>Apron C, D, E, F, G, K, M, N East, P between P12 and P42, S, T : 85 R/C/W/U<br>Apron G from G05 to G08 : 94 R/B/W/T<br>Apron P from P08 to P11 : 81 R/B/W/T<br>Apron N West, U : 109 R/C/W/U<br>Apron Q : 85 R/B/W/T<br>Apron V : V06 : 109 R/C/W/U, V07 : 87 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | W44, W45, W47, W3 entre les postes de stationnement P11 et P14, W1 entre LP et L42, entre L44 et W44, entre LC et LB, entre LGN et LJ, entre LH exclu et le point d'attente Kilo (en ZIN), W2 en ZIN, L43, LN, LNA, LRA, voie d'accès au poste de stationnement F04 : 22.5 m.<br>Autres taxiways : 23 m. | W44, W45, W47, W3, between aircraft stands P11 and P14, W1 between LP and L42, between L44 and W44, between LC and LB, between LGN and LJ, between LH excluded and holding point Kilo (ZIN), W2 within ZIN, L43, LN, LNA, LRA, taxiway to parking stand F04 : 22.5 m.<br>Other taxiways : 23 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton et béton bitumineux. | Concrete and bituminous concrete. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 85 R/C/W/U sauf :<br>W22, W41 et W1 entre LP et LS : 95 R/B/W/T<br>W42 entre la piste 06/24 et le point d'attente : 86 R/B/W/T<br>W42 entre le point d'attente et LRA : 103 R/B/W/T<br>W43 : 67 F/B/W/T<br>W47 entre THR 06 et l'aire d'attente W47 : 82 R/B/W/T<br>Aire d'attente W47 : 98 R/B/W/T<br>W47 entre l'aire d'attente W47 et W45 : 73 F/B/W/T<br>W47 entre W45 et LN, LM, LN, W2 entre LM et W3, W3 entre LU et W2, W1 entre LM et LS : 109 R/C/W/U<br>W31 : 82 F/B/W/T<br>W32 : 116 F/A/W/T<br>W33 : 94 R/B/W/T<br>W36 : 103/R/B/W/T sauf entre W35 et piste 07/25 : 66 R/B/W/T<br>W5 : 94 F/B/W/T<br>W37 : 96 R/B//W/T<br>WQ : 97 R/B/W/T<br>W2 entre postes D04 inclus et V06 inclus : 90 R/B/W/T<br>W2 entre postes C01 exclus et D02 inclus : 105 R/B/W/T<br>LGN, LJ et W2 de LG jusqu'à W1 exclu au Nord : 109 R/B/W/T<br>W1 entre L3 inclus et L4 exclus, W2 entre LM inclus et LS exclus : 106 R/B/W/T | 85 R/C/W/U except :<br>W22, W41 and W1 between LP and LS : 95 R/B/W/T<br>W42 between RWY 06/24 and the holding point : 86 R/B/W/T<br>W42 betwen the holding point and LRA : 103 R/B/W/T<br>W43 : 67 F/B/W/T<br>W47 between THR 06 and the holding bay W47 : 82 R/B/W/T<br>Holding bay W47 : 98 R/B/W/T<br>W47 between the holding bay W47 and W45 : 73 F/B/W/T<br>W47 between W45 and LN, LM, LN, W2 between LM and W3, W3 between LU and W2, W1 between LM and LS : 109 R/C/W/U<br>W31 : 82 F/B/W/T<br>W32 : 116 F/A/W/T<br>W33 : 94 R/B/W/T<br>W36 : 103/R/B/W/T except between W35 and RWY 07/25 : 66 R/B/W/T<br>W5 : 94 F/B/W/T<br>W37 : 96 R/B//W/T<br>WQ : 97 R/B/W/T<br>W2 between stand D04 included and V06 included: 90 R/B/W/T<br>W2 between stands C01 excluded and D02 included : 105 R/B/W/T<br>LGN, LJ and W2 from LG to W1 excluded Northbound : 109 R/B/W/T<br>W1 between L3 included and L4 excluded, W2 between LM included and LS excluded : 106 R/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Vérification aux seuils de piste | ACL on thresholds |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD 2 LFPO.12 | See AD 2 LFPO.12 |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A01 48°43'33.18"N 002°21'38.31"E<br>A02 48°43'33.86"N 002°21'41.31"E<br>A03 48°43'34.62"N 002°21'45.44"E<br>A04 48°43'35.42"N 002°21'49.81"E<br>A05 48°43'36.28"N 002°21'54.04"E<br>A11 48°43'32.08"N 002°21'37.01"E<br>A12 48°43'32.92"N 002°21'38.77"E<br>A21 48°43'32.82"N 002°21'40.69"E<br>A22 48°43'34.09"N 002°21'41.95"E<br>A31 48°43'33.69"N 002°21'44.76"E<br>A32 48°43'34.73"N 002°21'46.18"E<br>A41 48°43'34.46"N 002°21'48.88"E<br>A42 48°43'35.44"N 002°21'50.30"E<br>A51 48°43'35.28"N 002°21'53.12"E<br>A52 48°43'36.37"N 002°21'54.54"E<br>B01 48°43'42.84"N 002°22'28.71"E<br>B02 48°43'43.89"N 002°22'31.59"E<br>B03 48°43'46.09"N 002°22'32.45"E<br>B04 48°43'48.25"N 002°22'33.51"E<br>B05 48°43'50.29"N 002°22'33.52"E<br>B12 48°43'42.43"N 002°22'28.92"E<br>B21 48°43'42.95"N 002°22'30.85"E<br>B22 48°43'43.98"N 002°22'31.22"E<br>B31 48°43'45.08"N 002°22'32.49"E<br>B32 48°43'46.19"N 002°22'32.74"E<br>B41 48°43'47.19"N 002°22'34.18"E<br>B42 48°43'48.29"N 002°22'33.57"E<br>B51 48°43'49.88"N 002°22'34.49"E<br>B52 48°43'50.42"N 002°22'32.86"E | J02 48°44'24.97"N 002°22'53.02"E<br>J21 48°44'24.18"N 002°22'53.22"E<br>J22 48°44'25.52"N 002°22'52.89"E<br>K01 48°44'35.52"N 002°22'22.87"E<br>K02 48°44'35.07"N 002°22'23.38"E<br>K04 48°44'35.09"N 002°22'25.63"E<br>K05 48°44'35.63"N 002°22'15.88"E<br>K06 48°44'33.82"N 002°22'15.05"E<br>K07 48°44'35.61"N 002°22'13.58"E<br>K08 48°44'35.90"N 002°22'19.88"E<br>K18 48°44'30.53"N 002°22'27.56"E<br>K19 48°44'30.44"N 002°22'29.81"E<br>K20 48°44'30.46"N 002°22'31.86"E<br>K21 48°44'30.48"N 002°22'34.04"E<br>K22 48°44'29.72"N 002°22'36.49"E<br>K23 48°44'30.86"N 002°22'37.58"E<br>K24 48°44'29.74"N 002°22'38.64"E<br>K25 48°44'29.36"N 002°22'41.64"E<br>K26 48°44'28.78"N 002°22'42.30"E<br>K27 48°44'29.70"N 002°22'43.46"E<br>K30 48°44'26.60"N 002°22'29.94"E<br>K31 48°44'25.80"N 002°22'30.79"E<br>K32 48°44'26.63"N 002°22'32.09"E<br>K33 48°44'27.04"N 002°22'35.33"E<br>K36 48°44'38.52"N 002°22'44.47"E<br>K37 48°44'36.81"N 002°22'54.04"E<br>K38 48°44'37.68"N 002°23'02.66"E<br>K39 48°44'37.69"N 002°23'04.72"E<br>K40 48°44'37.71"N 002°23'06.78"E |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | B61 48°43'51.85"N 002°22'32.18"E<br>B62 48°43'51.87"N 002°22'30.66"E<br>C01 48°43'38.95"N 002°22'13.48"E<br>C02 48°43'39.38"N 002°22'15.83"E<br>C03 48°43'39.81"N 002°22'18.17"E<br>C06 48°43'41.25"N 002°22'20.52"E<br>C08 48°43'41.93"N 002°22'23.92"E<br>D01 48°43'38.69"N 002°22'06.59"E<br>D02 48°43'38.25"N 002°22'03.20"E<br>D04 48°43'37.55"N 002°22'00.10"E<br>D06 48°43'37.26"N 002°21'57.37"E<br>E01 48°43'27.97"N 002°22'03.97"E<br>E02 48°43'27.23"N 002°22'00.61"E<br>E03 48°43'27.01"N 002°21'59.21"E<br>E04 48°43'25.74"N 002°21'54.25"E<br>E05 48°43'24.57"N 002°21'50.41"E<br>E06 48°43'23.13"N 002°21'41.15"E<br>E07 48°43'22.52"N 002°21'37.78"E<br>E08 48°43'21.87"N 002°21'34.36"E<br>E09 48°43'21.01"N 002°21'30.69"E<br>E41 48°43'26.54"N 002°21'56.67"E<br>E42 48°43'26.14"N 002°21'54.50"E<br>E71 48°43'22.82"N 002°21'37.27"E<br>E81 48°43'22.19"N 002°21'33.85"E<br>E91 48°43'21.52"N 002°21'30.22"E<br>F04 48°43'33.56"N 002°22'27.51"E<br>F10 48°43'30.50"N 002°22'16.25"E<br>F20 48°43'30.97"N 002°22'20.62"E<br>F30 48°43'30.94"N 002°22'22.50"E<br>F41 48°43'32.41"N 002°22'27.60"E<br>F42 48°43'32.78"N 002°22'29.58"E<br>G02 48°43'56.58"N 002°22'39.36"E<br>G03 48°43'56.89"N 002°22'42.12"E<br>G04 48°43'57.77"N 002°22'43.03"E<br>G05 48°44'00.07"N 002°22'42.55"E<br>G06 48°44'02.84"N 002°22'43.94"E<br>G07 48°44'05.60"N 002°22'45.32"E<br>G08 48°44'08.37"N 002°22'46.71"E<br>G09 48°44'11.21"N 002°22'48.06"E<br>G10 48°44'14.17"N 002°22'48.87"E<br>G11 48°44'13.36"N 002°22'48.97"E<br>G12 48°44'14.77"N 002°22'49.68"E<br>G51 48°43'59.29"N 002°22'42.84"E<br>G52 48°44'00.73"N 002°22'42.80"E<br>G61 48°44'02.14"N 002°22'43.51"E<br>G62 48°44'03.56"N 002°22'44.22"E<br>G71 48°44'04.83"N 002°22'45.58"E<br>G72 48°44'06.26"N 002°22'45.57"E<br>G81 48°44'07.40"N 002°22'46.76"E<br>G82 48°44'08.97"N 002°22'47.56"E<br>G91 48°44'10.38"N 002°22'48.26"E<br>G92 48°44'11.79"N 002°22'48.97"E<br>H01 48°44'24.10"N 002°22'55.21"E<br>H02 48°44'24.11"N 002°22'53.09"E<br>H11 48°44'26.27"N 002°22'54.00"E<br>J01 48°44'22.54"N 002°22'56.63"E | K42 48°44'30.79"N 002°22'47.82"E<br>K81 48°44'35.12"N 002°22'18.88"E<br>K82 48°44'35.89"N 002°22'20.71"E<br>M01 48°43'30.10"N 002°21'16.83"E<br>M02 48°43'31.97"N 002°21'15.80"E<br>M03 48°43'34.01"N 002°21'15.13"E<br>M04 48°43'36.19"N 002°21'13.94"E<br>M05 48°43'37.93"N 002°21'13.64"E<br>M06 48°43'39.59"N 002°21'13.00"E<br>N01 48°43'35.04"N 002°21'04.18"E<br>N02 48°43'32.78"N 002°21'05.13"E<br>N03 48°43'30.52"N 002°21'06.08"E<br>N04 48°43'28.42"N 002°21'07.48"E<br>N05 48°43'28.68"N 002°21'04.06"E<br>N06 48°43'28.04"N 002°21'00.65"E<br>N11 48°43'35.61"N 002°21'04.90"E<br>N12 48°43'34.14"N 002°21'05.33"E<br>N21 48°43'32.73"N 002°21'06.11"E<br>N25 48°43'32.34"N 002°21'05.33"E<br>N31 48°43'31.09"N 002°21'06.80"E<br>N34 48°43'29.62"N 002°21'07.24"E<br>N41 48°43'28.20"N 002°21'07.95"E<br>N51 48°43'28.40"N 002°21'04.69"E<br>N55 48°43'28.68"N 002°21'03.87"E<br>N56 48°43'28.66"N 002°21'03.77"E<br>N61 48°43'27.59"N 002°21'00.33"E<br>P08 48°43'55.32"N 002°21'42.91"E<br>P09 48°43'54.19"N 002°21'41.28"E<br>P10 48°43'53.33"N 002°21'39.41"E<br>P11 48°43'52.71"N 002°21'37.45"E<br>P12 48°43'51.88"N 002°21'35.21"E<br>P13 48°43'51.21"N 002°21'33.53"E<br>P14 48°43'50.26"N 002°21'32.86"E<br>P15 48°43'49.32"N 002°21'31.25"E<br>P42 48°43'48.31"N 002°21'30.28"E<br>Q02 48°43'30.36"N 002°21'01.38"E<br>Q03 48°43'32.92"N 002°21'00.31"E<br>Q21 48°43'29.58"N 002°21'00.50"E<br>Q22 48°43'30.91"N 002°20'59.94"E<br>Q31 48°43'32.29"N 002°20'59.36"E<br>Q32 48°43'33.62"N 002°20'58.81"E<br>R01 48°43'46.88"N 002°21'28.70"E<br>R22 48°43'47.34"N 002°21'25.34"E<br>T26 48°43'42.59"N 002°21'23.96"E<br>T27 48°43'41.98"N 002°21'25.31"E<br>T28 48°43'42.66"N 002°21'27.26"E<br>T29 48°43'42.36"N 002°21'30.46"E<br>T30 48°43'39.53"N 002°21'30.66"E<br>T31 48°43'38.52"N 002°21'28.36"E<br>T32 48°43'37.75"N 002°21'25.97"E<br>U03 48°43'36.72"N 002°21'26.69"E<br>U04 48°43'35.97"N 002°21'28.46"E<br>U05 48°43'34.48"N 002°21'29.65"E<br>V06 48°43'33.31"N 002°21'31.93"E<br>V07 48°43'34.24"N 002°21'33.83"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Coordonnées non disponibles : S03 / S31 / S32 / S04<br>Toute zone de l'aire de manoeuvre fermée aux aéronefs (avec le balisage de fermeture adapté) est systématiquement déclassée en aire de trafic. | Coordinates not available : S03 / S31 / S32 / S04<br>Any part of the manoeuvring area closed to ACFT (with suitable markings) is systematically downgraded to apron. |

**AD 2 LFPO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir carte APDC PARIS ORLY | See chart APDC PARIS ORLY |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Voir AD 2 LFPO.20.8.1 ACCES AU POSTE DE STATIONNEMENT | See AD 2 LFPO.20.8.1 ACCESS TO PARKING STAND |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFPO .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Barres d'arrêt commandables (C) :<br>W31, W37, W41, W47.<br>Barres d'arrêt permanentes (P) :<br>W32, W33, RWY 02/20, W4, W36, W42, L42.<br>Barres d'arrêt spécifiques (S) :<br>W5, W31, PRKG F04, 2 sur W4 associés au PRKG F04.<br>Barres d'interdiction (I) :<br>W34, W35, W43, L43, W44, L44, W45, W46.<br>(Voir carte AD 2 LFPO ADC 02). | Remote-controlled stop bars (C):<br>W31, W37, W41, W47.<br>Permanent stop bars (P):<br>W32, W33, RWY 02/20, W4, W36, W42, L42.<br>Specific stop bars (S) :<br>W5, W31, PRKG F04, 2 on W4 associated with PRKG F04.<br>No entry bars (I) :<br>W34, W35, W43, L43, W44, L44, W45, W46.<br>(See chart AD 2 LFPO ADC 02). |
| 4 | Observations / *Remarks* | Voir AD 2 LFPO.24 pour :<br>- Informations déroutements A380 (AD 2 LFPO GMC 02)<br>- Informations circulation B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000 (AD 2 LFPO GMC 03).<br>- Informations circulation B748 en déroutement de Paris Charles de Gaulle ou accueil officiel (AD 2 LFPO GMC 04). | See AD 2 LFPO.24 for :<br>- Operations of diverted A380 (AD 2 LFPO GMC 02)<br>- Special information for B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000 ground movements (AD 2 LFPO GMC 03).<br>- Ground movements for B748 diverted from Paris Charles de Gaulle or in official reception (AD 2 LFPO GMC 04). |

**AD 2 LFPO.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFPO.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS ORLY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFPO .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | PARIS ORLY |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>PREDEC |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 46. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 018.35 (017) | 2400 x 45 | 95 R/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°43'03.15"N 002°22'36.11"E<br>------<br>GUND 144 FT | THR : 287ft |
| 20 | 198.35 (197) | 2400 x 45 | 95 R/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°44'16.88"N 002°23'13.09"E<br>------<br>GUND 144 FT | THR : 288ft |
| 06 | 061.85 (061) | 3650 x 45 | 94 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°43'11.91"N 002°19'00.91"E<br>( 48°43'16.49"N 002°19'13.85"E )<br>------<br>GUND 144 FT | THR : 288ft<br>DTHR : 283ft |
| 24 | 241.85 (241) | 3650 x 45 | 94 R/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°44'07.64"N 002°21'38.44"E<br>------<br>GUND 144 FT | THR : 285ft |
| 07 | 074.40 (073) | 3320 x 45 | 114 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°43'09.87"N 002°21'30.93"E<br>------<br>GUND 144 FT | THR : 277ft |
| 25 | 254.40 (253) | 3320 x 45 | 114 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°43'38.75"N 002°24'07.45"E<br>( 48°43'34.98"N 002°23'47.01"E )<br>------<br>GUND 144 FT | THR : 285ft<br>DTHR : 288ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | NIL | 2520 x 280 | Oui / Yes | (1) |
| 20 | NIL | NIL | NIL | 2520 x 280 | Non / No | (2) |
| 06 | NIL | NIL | 60 | 3770 x 280 | Oui / Yes | (3) |
| 24 | NIL | NIL | 60 | 3770 x 280 | Oui / Yes | (4) |
| 07 | NIL | NIL | NIL | 3440 x 280 | Oui / Yes | (5) |
| 25 | NIL | NIL | 320 | 3440 x 280 | Oui / Yes | (6) |

(1) RESA 02: 132 x 120 m.
Accotements de piste : 7,5 m revêtus de part et d'autre / RWY shoulders : 7,5 m paved on each side.
La piste 02/20 présente, au niveau de l'intersection avec la piste 07/25, un profil non conforme aux normes internationales :
- un rayon de courbure inférieure à la valeur recommandée
- une distance entre deux courbes inférieure à la valeur recommandée. /
Runway 02/20 has a profile that does not comply with international requirements, at the intersection with runway 07/25:
- a radius of curvature inferior to the recommended value
- the distance between two curves inferior to the recommended value.

(2) RESA 20: 180 x 150 m.
Accotements de piste : 7,5 m revêtus de part et d'autre / RWY shoulders : 7,5 m paved on each side.
La piste 02/20 présente, au niveau de l'intersection avec la piste 07/25, un profil non conforme aux normes internationales :
- un rayon de courbure inférieure à la valeur recommandée
- une distance entre deux courbes inférieure à la valeur recommandée. /
Runway 02/20 has a profile that does not comply with international requirements, at the intersection with runway 07/25:
- a radius of curvature inferior to the recommended value
- the distance between two curves inferior to the recommended value.

(3) RESA 06: 157 x 150 m.
Accotements de piste : 7,5 m revêtus de part et d'autre / RWY shoulders : 7,5 m paved on each side.

(4) RESA 24: 130 x 150 m.
Accotements de piste : 7,5 m revêtus de part et d'autre / RWY shoulders : 7,5 m paved on each side.

(5) PCN 105 R/B/W/T sur les 1020 derniers mètres / PCN 105 R/B/W/T on the last 1020 meters.
RESA 07: 220 x 120 m.
Accotements de piste : 7,5 m revêtus de part et d'autre / RWY shoulders : 7,5 m paved on each side.
La distance entre l'axe de piste et le bord Sud de la bande de piste 07/25 est localement de 132 m sur une longueur de 100 m. / Distance between RWY centerline and the Southern part of RWY 07/25 strip is locally 132 m over a 100 m length.
La distance entre l'axe de piste et le bord Nord de la bande de piste 07/25 est localement de 136 m sur une longueur de 100 m. / Distance between RWY centerline and the Northern part of RWY 07/25 strip is locally 136 m over a 100 m length.

(6) PCN 105 R/B/W/T sur les 1020 premiers mètres / PCN 105 R/B/W/T on the first 1020 meters.
RESA 25: 240 x 150 m.
Accotements de piste : 7,5 m revêtus de part et d'autre / RWY shoulders : 7,5 m paved on each side.
La distance entre l'axe de piste et le bord Sud de la bande de piste 07/25 est localement de 132 m sur une longueur de 100 m. / Distance between RWY centerline and the Southern part of RWY 07/25 strip is locally 132 m over a 100 m length.
La distance entre l'axe de piste et le bord Nord de la bande de piste 07/25 est localement de 136 m sur une longueur de 100 m. / Distance between RWY centerline and the Northern part of RWY 07/25 strip is locally 136 m over a 100 m length.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 2400 | 2400 | 2400 | 2400 | Décollage IFR interdit<br>IFR take-off prohibited |
| 20 | 2400 | 2400 | 2400 | 2400 | |
| TWY W23 | 1907 | 1907 | 1907 | | |
| 06 | 3650 | 3710 | 3650 | 3350 | |
| 24 | 3650 | 3710 | 3650 | 3650 | |
| TWY W42 | 3083 | 3143 | 3083 | | |
| 07 | 3320 | 3320 | 3320 | 3320 | |
| TWY W36 | 2782 | 2782 | 2782 | | |
| 25 | 3320 | 3640 | 3320 | 2885 | |
| TWY W32 | 2884 | 3204 | 2884 | | |
| TWY W33 | 2120 | 2440 | 2120 | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | CAT I - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 72 ft | | | | | |
| 20 | | G | PAPI 3.4 ° 5.9 % | 75 ft | | | | | |
| 06 | CAT III - 720 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 72 ft | 900m | 3650m | 15m | W<br>R | LIH |
| 24 | CAT III - 740 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 68 ft | 900 m | 3650m | 15m | W<br>R | LIH |
| 07 | CAT III - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 67 ft | 900m | 3320m | 15m | W<br>R | LIH |
| 25 | CAT III - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 68 ft | 900m | 3320m | 15m | W<br>R | LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 02 | 1800m<br>600m | 60m | W<br>Y | LIH | R | | | (1) |
| 20 | 1800m<br>600m | 60m | W<br>Y | LIH | R | | | (2) |
| 06 | 300m<br>2750m<br>600m | 60m | R<br>W<br>Y | LIH | R | | | (3) |
| 24 | 3050m<br>600m | 60m | W<br>Y | LIH | R | | | (4) |
| 07 | 2720m<br>600m | 60m | W<br>Y | LIH | R | | | (5) |
| 25 | 435m<br>2285m<br>600m | 60m | R<br>W<br>Y | LIH | R | | | (6) |

(1) Feux PAPI : LED.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
Balisage d'approche (feux LED).
PAPI lights : LED.
RWY lighting (LED lights) :
- THR ends LIH.
Approach lighting (LED lights).

(2) Feux PAPI : LED.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
- Feux d'identification de seuil de piste (feux à éclat)
RWY lighting (LED lights) :
- THR ends LIH.
- RWY THR identification lights system (flashing light)

(3) Feux PAPI : LED.
Balisage d'approche (feux LED) :
- Ligne axiale à distance codée
- Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
- Feux d'identification de seuil de piste (feux à éclat)
- Balisage axial : 2450 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge.
Balisage dégagements grande vitesse : axiaux (RETIL : voir AD 2.20.2.2.1).
PAPI lights: LED.
Approach lighting (LED lights) :
- Distance coded centre line
- CAT II strengthening in the last 300 meters.
RWY lighting (LED lights):
- THR ends LIH.
- RWY THR identification lights system (flashing light)
- Centreline lighting: 2450 m White, 600 m Red and White, 300 m Red.
- Rapid Exit TWY lighting: on the axis (RETIL: see AD 2.20.2.2.1).

(4) Feux PAPI : LED.
Balisage d'approche (feux LED) :
- Ligne axiale à distance codée
- Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
- Balisage axial : 2750 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge.
Balisage dégagements grande vitesse : axiaux (RETIL : voir AD 2.20.2.2.1).
PAPI lights: LED.
Approach lighting (LED lights):
- Distance coded centre line
- CAT II strengthening in the last 300 meters.
RWY lighting (LED lights):
- THR ends LIH.

© Service de l'Information Aéronautique, France

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| - Centreline lighting: 2750 m White, 600 m Red and White, 300 m Red.<br>- Rapid Exit TWY lighting: on the axis (RETIL: see AD 2.20.2.2.1). | | | | | | | | |
| (5) Feux PAPI : LED.<br>Balisage d'approche (feux LED) :<br>- Ligne axiale à distance codée<br>- Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres.<br>- Feux à éclats sur les 900 mètres de l'approche.<br>Balisage de piste (feux LED) :<br>- Seuil Extrémités HI.<br>- Balisage axial : 2420 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge.<br>PAPI lights: LED.<br>Approach lighting (LED lights):<br>- Distance coded centre line<br>- CAT II strengthening in the last 300 meters.<br>- Flashing lights in the 900 meters of the approach.<br>RWY lighting (LED lights):<br>- THR ends LIH.<br>- Centreline lighting: 2420 m White, 600 m Red and White, 300 m Red. | | | | | | | | |
| (6) Feux PAPI : LED.<br>Balisage d'approche (feux LED) :<br>- Ligne axiale à distance codée.<br>- Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres.<br>Balisage de piste (feux LED) :<br>- Seuil Extrémités HI.<br>- Feux d'identification de seuil de piste (feux à éclat).<br>- Balisage axial : 1985 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge.<br>- Balisage dégagements grande vitesse : axiaux (RETIL voir AD 2.20.2.2.1).<br>PAPI lights: LED.<br>Approach lighting (LED lights):<br>- Distance coded centre line.<br>- CAT II strengthening in the last 300 meters.<br>RWY lighting (LED lights):<br>- THR ends LIH.<br>- RWY THR identification lights system (flashing light).<br>- Centreline lighting: 1985 m White, 600 m Red and White, 300 m Red.<br>- Rapid Exit TWY lighting: on the axis (RETIL see AD 2.20.2.2.1). | | | | | | | | |

**AD 2 LFPO.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Tous les taxiways disposent d'un balisage axial lumineux, sauf W2 en ZIN, W21, W22, W23, W28, W4 (cap au sud uniquement), LRA, WEM. | All taxiways have center line lights, except W2 in ZIN, W21, W22, W23, W28, W4 (southbound only), LRA, WEM. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Tous les taxiways sauf les tronçons équipés de balisage axial lumineux et WEM. | All TWY except TWY equipped with centre line lighting and WEM. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire | Full secondary power supply |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 sec. | 0 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Dégagements balisés alternativement Y/G feu par feu HI : W41 - W42 - W43 - W44 - W45 - W46 - W47 - W31 - W32 - W33 - W34 - W4 - W35 - W36 - W37 - 02/20 (en dégagement de la piste 07).<br>L'espacement des feux axiaux de TWY à l'approche de certains virages est de 15 m au lieu de 7,5 m.<br>Feux RTILs sur les seuils de piste : 06, 24, 07, 25 et 20 (voir carte AD 2 LFPO ADC 01).<br>Tous les feux de balisage sont en LED. | Clearing TWY alternately lighted Y/G light by light LIH : W41 - W42 - W43 - W44 - W45 - W46 - W47 - W31 - W32 - W33 - W34 - W4 - W35 - W36 - W37 - 02/20 (vacating RWY 07).<br>Spacing between axial lightings TWY near some turns is not 7,5 m but 15 m.<br>Light RTILs at THR : 06, 24, 07, 25 and 20 (see AD 2 LFPO ADC 01).<br>All beacon lights are LED. |

**AD 2 LFPO.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instruction TWR / On TWR instruction |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PARIS**<br><br>49°06'36"N , 002°41'48"E - 48°59'38"N , 002°50'29"E - 48°57'36"N , 002°50'18"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N , 002°50'02"E ( ARP de MEAUX ESBLY ) - 48°56'17"N , 002°47'10"E - 48°55'00"N , 002°38'48"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E ( ARP de CHELLES LE PIN ) - 48°53'47"N , 002°33'19"E - 48°49'18"N , 002°33'34"E - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 48°49'19"N , 002°37'22"E ( ARP de LOGNES EMERAINVILLE ) - 48°47'26"N , 002°34'53"E - 48°48'02"N , 002°36'43"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°34'17"N , 002°22'15"E - 48°34'15"N , 002°16'05"E - 48°36'34"N , 002°07'17"E - 48°39'40"N , 002°06'57"E - 48°42'30"N , 002°09'57"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°54'40"N , 002°04'40"E - 49°06'13"N , 002°19'16"E - 49°06'36"N , 002°41'48"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>DE GAULLE Approche (FR)<br>DE GAULLE Approach (EN)<br><br>ORLY Approche (FR)<br>ORLY Approach (EN)<br><br>VILLA Approche (FR)<br>VILLA Approach (EN) | H24<br>Espace de procédures DE GAULLE - ORLY - LE BOURGET - VILLACOUBLAY.<br>A l'exclusion :<br>- des zones LF-R 84 A et B, LF-R 113, LF-R 262 ENGHIEN et de la partie interférente de la LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE,<br>- de la CTR VILLACOUBLAY<br>lorsqu'elles sont actives.<br>F-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, et LF-P 82 BRETIGNY : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>ATTENTION : cette CTR coexiste avec la LF-R 275 PARIS à contournement obligatoire pour les vols en CAG VFR (sauf autorisation spécifique : cf. AIP ENR 5.1).<br>DE GAULLE - ORLY- LE BOURGET - VILLACOUBLAY airspace procedures.<br>Except for:<br>- LF- R 84 A and B, LF- R 113, LF-R 262 ENGHIEN and interfering part of LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE,<br>- VILLACOUBLAY CTR<br>when active.<br>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, and LF-P 82 BRETIGNY : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1.<br>CAUTION: this CTR coexists with LF-R 275 PARIS which avoidance is mandatory for GAT VFR (except with special authorization : see AIP ENR 5.1). |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | ORLY Approche (FR)<br>*ORLY Approach (EN)* | 118.855 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | ORLY Approche (FR)<br>*ORLY Approach (EN)* | 120.855 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | ORLY Approche (FR)<br>*ORLY Approach (EN)* | 123.880 MHz | HO | Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHZ, voir AD 2.23.9 |
| APP | ORLY Approche (FR)<br>*ORLY Approach (EN)* | 124.455 MHz | HO | |
| APP | ORLY Approche (FR)<br>*ORLY Approach (EN)* | 127.755 MHz | HO | FREQ réservée aux DEP.<br>Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHZ, voir AD 2.23.9 |
| APP | ORLY Approche (FR)<br>*ORLY Approach (EN)* | 128.380 MHz | HO | Fréquence supplétive reservée aux DEP/Auxiliary frequency only for DEP. |
| TWR | ORLY Prevol (FR)<br>*ORLY Delivery (EN)* | 121.555 MHz | HO | Eléments de PLN et paramètres de DEP. |
| TWR | ORLY Sol (FR)<br>*ORLY Ground (EN)* | 121.705 MHz | H24 | |
| TWR | ORLY Sol (FR)<br>*ORLY Ground (EN)* | 121.815 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| TWR | ORLY Tour (FR)<br>*ORLY Tower (EN)* | 118.705 MHz | HO | |
| TWR | ORLY Tour (FR)<br>*ORLY Tower (EN)* | 120.505 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxilliary frequency. |
| TWR | ORLY Tour (FR)<br>*ORLY Tower (EN)* | 135.005 MHz | HO | FREQ " FIRE ". |
| VDF | ORLY Gonio (FR)<br>*ORLY Homer (EN)* | 118.705 MHz | H24 | |
| VDF | ORLY Gonio (FR)<br>*ORLY Homer (EN)* | 118.855 MHz | H24 | |
| VDF | ORLY Gonio (FR)<br>*ORLY Homer (EN)* | 121.500 MHz | H24 | Fréquence détresse / Distress frequency |
| VDF | ORLY Gonio (FR)<br>*ORLY Homer (EN)* | 123.880 MHz | H24 | |
| VDF | ORLY Gonio (FR)<br>*ORLY Homer (EN)* | 124.455 MHz | H24 | |
| VDF | ORLY Gonio (FR)<br>*ORLY Homer (EN)* | 127.755 MHz | H24 | |
| VDF | ORLY Gonio (FR)<br>*ORLY Homer (EN)* | 128.380 MHz | H24 | |
| ATIS | ORLY (FR)<br>*ORLY (EN)* | 126.505 MHz | HO | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (FR). |
| ATIS | ORLY (FR)<br>*ORLY (EN)* | 131.355 MHz | HO | Diffusion des paramètres de DEP et ARR (EN). |
| A/A | ORLY (FR)<br>*ORLY (EN)* | 131.510 MHz | H24 | FREQ Zone Industrielle Nord. FR seulement/only. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DME | LOL | 113.95 MHz CH 86Y | H24 | 48°43'47.8"N 002°23'10.9"E | 285 ft | 100NM FL100 - 65NM FL500 | | 182°/917m THR20 | |
| LOC 07 (III.E.4) | OLE | 108.15 MHz | H24 | 48°43'40.1"N 002°24'14.9"E | 282 ft | | | 074°/158 m THR 25 | |
| GP 07 | | 334.55 MHz | H24 | 48°43'09.0"N 002°21'47.8"E | 281 ft | | 16.2 m/53 ft ( 3 °) | 095°/347 m THR 07 | |
| DME 07 | | CH 18Y | H24 | 48°43'09.0"N 002°21'47.9"E | 336 ft | 25NM 2300 ft | | 095°/347 m THR 07 | |
| LOC 02 (I.E.1) | OLN | 110.3 MHz | H24 | 48°44'22.8"N 002°23'16.1"E | 281 ft | | | 018°/193 m THR 20 | |
| GP 02 | | 335 MHz | H24 | 48°43'10.7"N 002°22'48.4"E | 289 ft | | 15.2 m/50 ft ( 3 °) | 047°/343 m THR 02 | |
| DME 02 | | CH 40X | H24 | 48°43'10.7"N 002°22'48.4"E | 289 ft | 25 NM 2300 ft | | 047° / 343 m THR 02 | |
| LOC 24 (III.E.4) | OLO | 110.9 MHz | H24 | 48°43'09.6"N 002°18'54.5"E | 288 ft | 25NM 3000 ft | | 241°/448 m DTHR 06 | |
| GP 24 | | 330.8 MHz | H24 | 48°44'06.7"N 002°21'21.8"E | 287 ft | | 16.2 m/53 ft ( 3 °) | 265°/341 m THR 24 | |
| DME 24 | | CH 46X | H24 | 48°44'06.7"N 002°21'21.8"E | 308 ft | 25NM FL250 | | 265°/341m THR 24 | |
| LOC 25 (III.E.4) | OLW | 111.75 MHz | H24 | 48°43'06.9"N 002°21'14.9"E | 274 ft | | | 254°/340 m THR 07 | |
| GP 25 | | 333.35 MHz | H24 | 48°43'27.3"N 002°23'33.7"E | 286 ft | | 16.5 m/54 ft ( 3 °) | 229°/360 m DTHR 25 | |
| DME 25 | | CH 54Y | H24 | 48°43'27.3"N 002°23'33.7"E | 286 ft | 25NM FL250 | | 229°/360m DTHR 25 | |
| LOC 06 (III.E.4) | ORE | 108.5 MHz | H24 | 48°44'11.1"N 002°21'48.3"E | 284 ft | | | 061°/230 m THR 24 | |
| GP 06 | | 329.9 MHz | H24 | 48°43'25.9"N 002°19'26.4"E | 275 ft | | 17.3 m/57 ft ( 3 °) | 041°/387 m DTHR 06 | |
| DME 06 | | CH 22X | H24 | 48°43'25.9"N 002°19'26.4"E | 298 ft | 25NM FL250 | | 041°/387m DTHR 06 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 AIRES DE STATIONNEMENT**

**20.1.1 Feux anticollision**

Les feux anticollision doivent être allumés avant la mise en route des moteurs et le rester pendant leur fonctionnement sur les aires de stationnement.

**20.1.2 Eclairage**

Entre 2330 et 0500 locales, toutes les manœuvres sol d'aéronefs sur les aires de stationnement avion et toutes les interventions sur postes de stationnement avion occupés par un aéronef doivent faire l'objet d'un appel téléphonique préalable au RPA APOC (06 71 76 19 99) afin de s'assurer de la conformité de l'éclairage sur le poste de stationnement.

***20.1 PARKING AREAS***

***20.1.1 Anti-collision lights***

*Lights must be turned on before engine start-up and must stay on when engines still running on the apron.*

***20.1.2 Apron floodlighting***

*Between 1130 PM and 0500 AM local, all movements on apron and all interventions on stands occupied by an aircraft must be preceded by a call to RPA APOC (06 71 76 19 99) to ensure compliance of the apron floodlighting.*

**20.2 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS**

**20.2.1 Obstacles situés dans la bande des TWY code E**

***20.2 AIRCRAFT GROUND MOVEMENTS***

***20.2.1 Obstacles located within code E TWY strip***

| **AERONEF LIMITE**<br>*LIMIT ACFT**** | **VOIES UTILISABLES AVEC OBSTACLES DANS LA BANDE**<br>*Usable TWY with obstacles within TWY band* | **NATURE ET HAUTEUR MAXIMALE DES OBSTACLES**<br>*Type and maximum height of obstacles* | **DISTANCE ENTRE AXE / OBSTACLES**<br>*Distance between axis and obstacles* |
|---|---|---|---|
| Code E ** | W3 | - Empennages d'avions au stationnement /<br>*Tails of aircraft on parking position* | > = 40 m |
| | | - Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicles* | > = 35 m |
| | W2 entre / *between* LS et / *and* LU | - Empennages d'avions au stationnement /<br>*Tails of aircraft on parking position* | > = 39 m |
| | | - Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicles* | > = 36 m |
| | W1 entre / *between* L44 et / *and* W44 | - Muret < 2 m / *Wall < 2 m* | > = 42 m |
| | W1 entre / *between* L4 et / *and* LF | - Empennages d'avions au stationnement /<br>*Tails of aircraft on parking position* | > = 37 m |
| | | - Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicles* | > = 37 m |
| | W1* en / *in* ZIN | - Obstacles divers 1,8 m / *Miscellaneous obstacles 1.8 m* | > = 31 m |
| | | - Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicles* | > = 39 m |
| | | - Bâtiment / *Building* | > = 42 m |
| | LN au droit de / *passing* N06 | - Empennages d'avions au stationnement / *Tails of aircraft on parking position* | > = 43.3 m |

* W1 et W2 sont des voies d'aires de trafic en ZIN (Zone Industrielle Nord) / *W1 and W2 are aprons taxiways in ZIN (North industrial apron).*

** Circulation en ZIN (Zone Industrielle Nord) : voir AD 2 LFPO.20 / *Taxiing in ZIN (North Industrial Apron) : see AD 2 LFPO.20.*

*** Informations déroutement A380 et B747-8 : voir AD 2 LFPO.20 / *Operations of diverted A380 and B747-8 : see AD 2 LFPO.20.*

**20.2.2 Recommandations au roulage**

Les équipages d'appareil d'envergure supérieure à 63 m signaleront lors du premier contact avec le contrôle d'Orly, puis sur la fréquence ORLY SOL, le type d'aéronef.

L'attention des pilotes est attirée sur les risques de souffle. Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage.

Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E, en particulier d'A340-600, de B777-300 ou d'A350-1000 de rouler avec précaution et d'utiliser la technique de l'over steering en virage.

Les équipages sont informés que certaines voies de circulation avions sont traversées par des routes de service utilisées par des véhicules sans contact radio. La priorité absolue est réservée aux avions.

***20.2.2 Taxiing recommendation***

*Crews of ACFT with wing span in excess of 63 m shall specify at first contact with ORLY ATC and ORLY GROUND frequencies the type of ACFT.*

*Pilots must be aware of jet blast risks. A reduced thrust is recommended during start-up sequences and when taxiing near aprons.*

*It is recommended for ACFT code letter E crews, especially forA340-600, B777-300 and A350-1000 to taxi with caution and use over steering judgemental technique for curves.*

*Crews are informed that several taxiways are crossed by service roads used by vehicles without radio contact with Air Traffic Control services. Aircraft have absolute right of way over vehicles.*

**20.2.2.1 Pré-marquage lumineux des DGV : RETIL**

Des feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL) sont implantés afin de renseigner la distance restante avant la voie de sortie rapide la plus proche (voir schéma ci-dessous).

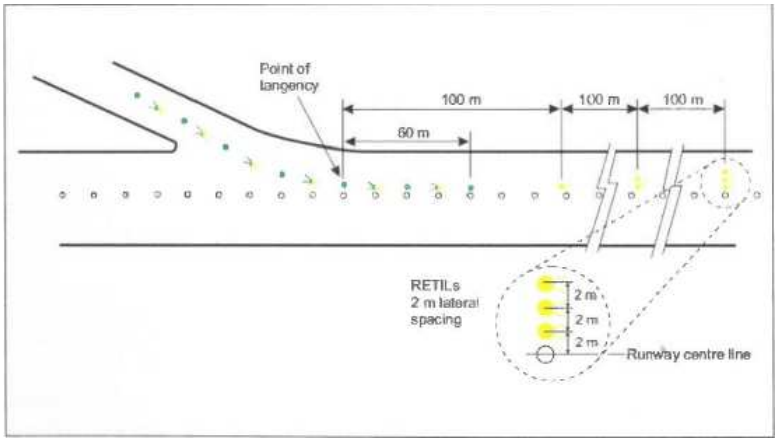
Ce dispositif est installé sur les voies à dégagement grande vitesse (DGV) associées à la piste 06 : W43 et W44 ; à la piste 24 : W45 et W46 ; à la piste 25 : W35.

***20.2.2.1 Light pre-marking : RETIL***

*Exit Taxiway Indicator Light (RETIL) are established to inform the nearest remaining distance before the rapid exit taxiway (see diagram hereafter).*

*This device is installed on high speed taxiways turn-off to RWY 06 : W43 and W44 ; RWY 24 : W45 and W46 ; RWY25 : W35.*


© Service de l'Information Aéronautique, France




**20.2.2.2 Configuration particulière des DGV**

L'aerodrome de Paris-Orly dispose de voies de Dégagement Grande Vitesse (DGV) conçues avec des angles et rayons de virage inférieurs aux préconisations réglementaires.

Le DGV W35 fait l'objet d'une limitation de vitesse en dégagement :

- 30 kt sur chaussée mouillée.
- 35 kt sur chaussée sèche.

Les autres DGV W46, W45, W44, W43 sont limitées à 50 kt sur chaussée mouillée

***20.2.2.2 Specific RET use***

*Paris-Orly aerodrome has high speed clearing TWY (RET) designed with turn angles and radius lower than regulatory recommendations.*

*The RET W35 is subject to a speed limitation in clearance :*

*- 30 kt on wet pavement.*
*- 35 kt on dry pavement.*

*The other RET W46, W45, W44, W43 are limited to 50 kt on wet pavement.*

**20.2.2.3 Cheminements et virages interdits**

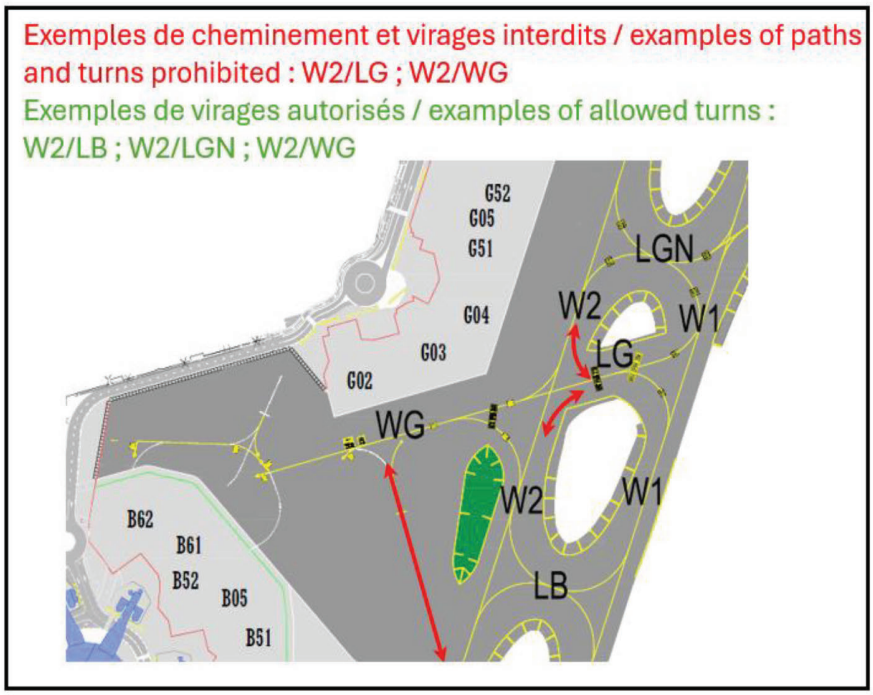
Tout déplacement d'aéronef (autonome, tracté ou repoussé) ne peut se faire qu'en suivant un axial (piste, taxiway, holding bay, poste avion).

Tout cheminement ou virage dont l'axial n'est pas matérialisé au sol est interdit.

***20.2.2.3 Paths and turns prohibited***

*Any aircraft movement (autonomous, towed or pushed back) can only be done by following an axis (runway, taxiway, holding bay, aircraft stand).*

*Any path or turn which axis is not materialized on the ground is prohibited.*



**20.2.2.4 Marquages spécifiques pour les conducteurs de véhicules**

PISTE 02/20

La piste 02/20 croise la piste 07/25 : afin de protéger les éventuelles incursions sur la piste 07/25 par des véhicules, deux lignes de marquage verte et blanche sont peintes au sol à 150m de l'axe 07/25 afin de signaler les servitudes de la piste.

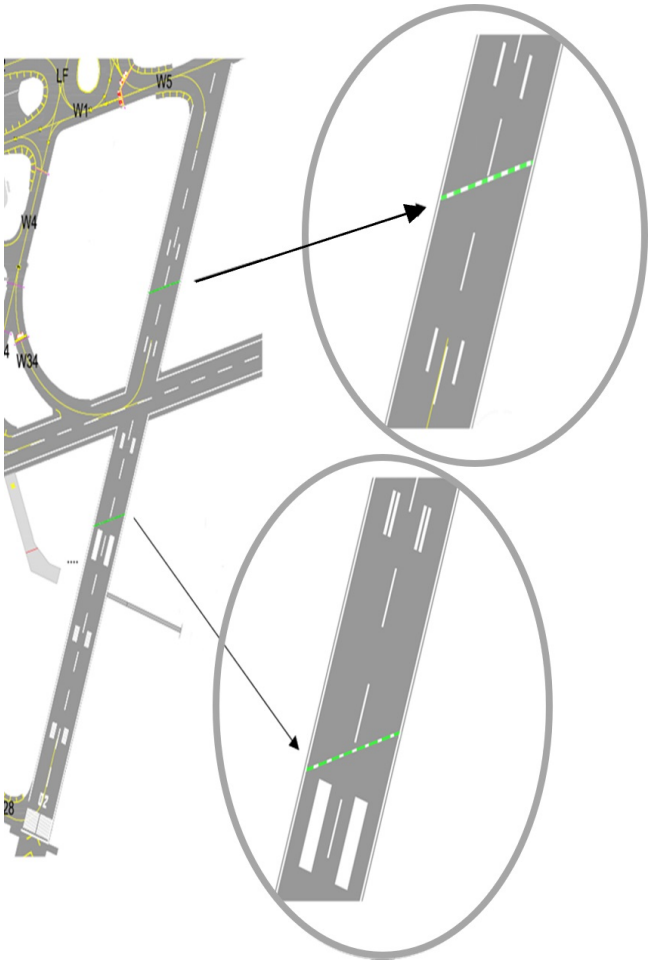
Elles ne sont pas destinées à la circulation des aéronefs.

***20.2.2.4 Special markings for vehicle drivers***

*RWY 02/20*

*RWY 02/20 crosses RWY 07/25 : to protect the possible incursions on RWY 07/25 by vehicles, two green and white marking lines are painted on the ground 150 m from axis 07/25 to indicate the RWY service areas.*

*They are not intended for aircraft traffic.*





© Service de l'Information Aéronautique, France

PISTE 06/24

Des marques de points d'attente intermédiaires sont positionnées sur W43, W44, W45, W46.

Elles ne sont pas destinées à la circulation des aéronefs.

*RWY 06/24*

*Intermediate holding point marks are positioned on W43, W44, W45, W46.*

*They are not intended for aircraft traffic.*

**20.2.3 Circulation au sol pour B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000**

Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 03.

***20.2.3 B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000 ground movements***

*Taxiing only on specified taxiways as shown on AD 2 LFPO GMC 03.*

**20.3 EXPLOITATION : ACCUEIL A380 ET B748**

A380 et B748 autorisés à PARIS ORLY suite à déroutements de vols à destination de PARIS CHARLES DE GAULLE et B748 en accueil officiel.

***20.3 OPERATION : RECEPTION OF A380 AND B748***

*A380 and B748 approved at PARIS ORLY in case of diversions of flights inbound to PARIS CHARLES DE GAULLE and B748 in official reception.*

**20.3.1 Caractéristiques physiques**

- Pistes 07/25 et 06/24 conformes code E : 45 m de large avec accotements de 7.5 m de part et d'autre de la piste. Balisage latéral encastré.

- Voies de circulations conformes code E : 22.5 m ou 23 m de large, avec accotements stabilisés non revêtus,

- Ouvrage d'art de piste 07/25 : 300 m de large, portance limitée à 600 t,

- Ouvrages d'art de voie de circulation : 50 m de large minimum sans protection latérale pour le souffle, portance limitée à 398 t,

- Dégagements de voies de circulation de 47,5 m. Présence d'obstacles bas, fixes ou mobiles.

***20.3.1 Physical characteristics***

*- RWY 07/25 and 06/24 comply with code E letter : 45 m wide with 7.5 m paved shoulders on each side of RWY. Built-in RWY edge lights.*

*- TWY comply with code E letter : 22.5 m or 23 m wide with unpaved shoulders,*

*- RWY 07/25 structure (bridge for ACFT) : 300 m wide, weight limited to 600 t,*

*- TWY structures (bridges for ACFT) : minimum 50 m wide without blast side protective device, weight limited to 398 t,*

*- Obstacle clearance strip of TWY : 47.5 m with low fixed or mobile obstacles.*

**20.3.2. Restrictions d'exploitation**

Pour tout mouvement, il est demandé aux pilotes de prévenir le controleur si le tonnage de l'avion est supérieur à 398 t.

***20.3.2. Operating conditions***

*For any movement, pilots are requested to notify the controller if the aircraft weight exceeds 398 t.*

**20.3.2.1 A380**

Masse maximale au sol (roulage, décollage, atterrissage) limitée à 398 t ou 600 t selon cheminements.

Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 02.

Utilisation de la technique de l'oversteering recommandée.

Roulage obligatoire avec moteurs extérieurs au ralenti sol.

Véhicule FOLLOW ME obligatoire pour tout roulage ou tractage.

Traitements hivernaux des pistes : limités à une largeur de 45 m.

Précautions à prendre pour limiter le souffle en entrée de poste N25.

Atterrissage et décollage interdits sur la piste 02/20. Roulage autorisé selon carte GMC 02.

***20.3.2.1 A380***

*Weight limitation : 398 t (landing, taxiing, take-off) or 600 t according to taxiways.*

*Taxi only on specified routes as shown on AD 2 LFPO GMC 02.*

*Pilots are advised to use over steering technique in the curve.*

*Taxi compulsory with outer engines at ground idle power.*

FOLLOW ME car is madatory for any taxi or towing.

*RWY snow clearing : limited to 45 m wide.*

*Taxi with caution when entering N25 gate to avoid blast damage.*

*LDG and TKOF prohibited on RWY 02/20. Taxiing authorized in accordance with GMC 02 chart.*

**20.3.2.2 B748**

Masse maximale au sol pour les mouvements accueils officiels de 398 t.

Masse maximale au sol pour les déroutements limitée à 398 t ou 600 t selon cheminements.

Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 04.

Utilisation de la technique de l'oversteering recommandée.

Précautions à prendre pour limiter le souffle en entrée de poste N25.

- Présence d'empennages d'aéronefs stationnés à 45 m au Nord de l'axe de la voie LN.

Atterrissage et décollage interdits sur la piste 02/20. Roulage autorisé selon carte GMC 04.

***20.3.2.2 B748***

*Maximum ground weight for aircraft in official reception : 398 t.*

*Maximum ground weight for diversion limited to 398 t or 600 t according to ground routes.*

*Taxiing limited to ground routes published in chart AD 2 LFPO GMC 04.*

*Pilots are advised to use over steering technique in the curve.*

*Taxi with caution when entering N25 gate to avoid blast damage.*

*- Tails of ACFT on parking position at 45 m North of LN axis.*

*LDG and TKOF prohibited on RWY 02/20. Taxiing authorized in accordance with GMC 04 chart.*

**20.4 FONCTIONNEMENT DE LA SIGNALISATION LUMINEUSE**

***20.4 SIGNS OPERATING***

| **RWY** | Voies de circulation associées / *Associated taxiways* |
|---|---|
| **02-20** | W21, W22, W23, W31, W5, RWY 07/25, W28 |
| **06-24** | W47, W46, W45, W44-L44, W43-L43, W42-L42, W41 |
| **07-25** | W37, W36, W35, W28, W4, W34, RWY 02/20, W33, W32, W31 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.4.1 Signalisations lumineuses en conditions de visibilité réduite**

Quelles que soient les conditions de visibilité, les barres d'interdiction (BI) sont allumées H24.

L'aéroport d'Orly est en conditions LVP quand au moins une des deux conditions suivantes est vraie :

- plafond <= 200 ft

- RVR <= 600m

Cas particulier de la barre d'arrêt permanente W32 :

VIS <= 2200 m et hors LVP.

La barre d'arrêt W32 est allumée.

**Les autres barres d'arrêt suivent les conditions d'utilisation suivantes :**

**VIS > 1500 m et Hors LVP**

- La signalisation lumineuse de protection de piste associée aux points d'attente simple est allumée (caissons lumineux, WIG-WAG).

- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie sont allumées.

- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' sont éteintes.

- La signalisation lumineuse CAT II/III est éteinte (caissons lumineux, WIG-WAG, barres d'arrêt commandables 'BAC').

**VIS <= 1500 m et Hors LVP**

- L'alignement s'opère uniquement par le taxiway d'extrémité de piste :

- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' sont allumées.

- Les barres d'arrêt Commandables 'BAC' situées aux points d'attente CAT II/III sont allumées à l'exception de celle située sur la voie d'extrémité utilisée pour l'alignement.

- La signalisation lumineuse associée au point d'attente simple d'alignement est allumée (caissons lumineux, WIG WAG).

- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie restent allumées

**VIS <= 1500 m et LVP**

- L'alignement s'opère uniquement par le taxiway d'extrémité de piste

- La signalisation lumineuse CAT II/III est allumée (caissons lumineux, WIG-WAG, barres d'arrêt commandables).

- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' sont allumées.

- Lors d'un double point d'attente les caissons lumineux et WIG-WAG associés au point d'attente simple sont éteints;

- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie restent allumées;

***20.4.1 Signs operating in reduced visibility conditions***

*Whatever the visibility conditions, the no entry bars (BI) are lit H24.*

*Conditions LVP in force on Orly Airport when at least one of following conditions is true :*

*- Ceiling <= 200 ft*

*- RVR <= 600 m*

*Special case of the permanent stop bar W32 :*

*VIS <= 2200 m and outside LVP.*

*The stop bar W32 is lit.*

***The other stopbars comply with the following operating conditions :***

***VIS > 1500 m and no LVP***

*- The luminous signs associated with holding points is lit (luminous panels, WIGWAG)*

*- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.*

*- Permanent stop bars 'BAP' are off.*

*- The CAT II/III luminous signs are off (luminous panels, runway guard lights WIGWAG, controlled stop bars 'BAC').*

***VIS <= 1500 m and no LVP***

*- Lining-up only from taxiway leading to runway extremity.*

*- Permanent stop bars 'BAP' are lit.*

*- All controlled stop bars 'BAC' are lit, at CAT II/III holding positions, except for the BAC located on the extremity taxiway used for the lining-up.*

*- The luminous signs associated with holding points is lit (luminous panels, runway guard lights WIG-WAG).*

*- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.*

***VIS <= 1500 m and LVP***

*- Lining-up only from taxiway leading to runway extremity*

*- The luminous signs associated with 'CAT II/III ' holding points are lit (luminous panels, runway guard lights WIG-WAG, controlled stop bars).*

*- Permanent stop bars 'BAP' are lit.*

*- When double holding point luminous panels and associated runway guard light WIG WAG of single holding point are off.*

*- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.5 DESCRIPTIF SIGNALISATION DE ET VERS LA PISTE** ***20.5 SIGNS DESCRIPTION FROM AND TO THE RUNWAY***

| | | |
|---|---|---|
| **Vers la piste 06-24 / To the RWY 06-24** | | |
| **06-24** | W47, W46, W45, W44-L44, W43-L43, W42-L42, W41 | |
| **W47** | Marque de point d'attente simple avant piste<br>- Marque " 06 " au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position,<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)<br>Marque de point d'attente CAT II/III avant piste<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons :<br>Identification de la piste, CAT II/III , position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)<br>- Barre d'arrêt commandable. | *RWY holding point marking*<br>*- Ground mark " 06 "*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position.*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*<br>*RWY CAT II/III holding point marking*<br>*Lighting :*<br>*- Box :*<br>*RWY ident, CAT II/III , position.*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (Wig-Wag type)*<br>*- Controlled stop bar.* |
| **W46, W45, W44-L44, W43-L43** | Marque de point d'attente intermédiaire en limite de servitude de piste.<br>Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie.<br>- Marque " NO ENTRY " au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caisson d'interdiction<br>- Barre d'interdiction 'BI' allumée H24 | *Intermediate holding point located at the edge of the RWY strip.*<br>*Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of TWY :*<br>*- "NO ENTRY" ground mark*<br>*Lighting :*<br>*- Prohibition sign box*<br>*- No entry bar 'BI' is lit H24 .* |
| **W42** | Marque de point d'attente simple avant piste<br>- Marque " 06 - 24 " au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)<br>- Barre d'arrêt permanente à 150 mètres de l'axe de piste | *RWY holding point marking*<br>*- Ground mark " 06 - 24 "*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*<br>*- Permanent stop bar 'BAP' at 150 metres of the runway center line* |
| **L42** | - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie | *- Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway* |
| **W41** | Marque de point d'attente simple avant piste<br>- Marque " 24 " au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position,<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)<br>Marque de point d'attente CAT II/III avant piste<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons :<br>Identification de la piste, CAT II/III , position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)<br>- Barre d'arrêt commandable. | *RWY holding point marking*<br>*- Ground mark " 24 "*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position.*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*<br>*RWY CAT II/III holding point marking*<br>*Lighting :*<br>*- Box :*<br>*RWY ident, CAT II/III , position.*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (Wig-Wag type).*<br>*- Controlled stop bar.* |
| **Vers la piste 07-25 / To the RWY 07-25** | | |
| **07-25** | W37, W36, W35, W28, W4, W34, RWY 02/20, W33, W32, W31 | |
| **W37** | Marque de point d'attente simple avant piste<br>- Marque " 07 " au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : identification de la piste, position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIGWAG)<br>Marque de point d'attente CAT II/III avant piste<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : identification de la piste, CAT II/III , position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIGWAG)<br>Barre d'arrêt commandable | *RWY holding point marking*<br>*- Ground marks " 07 "*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*<br>*RWY CAT II/III holding point marking*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, CAT II/III , position*<br>*-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*<br>*Controlled stop bar* |
| **W36** | Marque de point d'attente simple avant piste | *RWY holding point marking* |

| | | |
|---|---|---|
| | - Marque " 25 - 07 " au sol | *- Ground mark " 25 - 07 "* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection | *- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection* |
| | - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) | *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| | - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie. | *- Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway* |
| **W35** | Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie | *Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of taxiway* |
| | - Marque " NO ENTRY " au sol | *- "NO ENTRY" ground mark* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caisson d'interdiction | *- Prohibition sign box* |
| | - Barre d'interdiction 'BI' allumée H24 | *- No entry bar 'BI' is lit H24* |
| **W28** | Marque de point d'attente simple | *RWY holding point marking* |
| | - Marque "07 - 25" au sol | *- Ground mark "07 - 25"* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caissons : Identification de la piste, position | *- Box : RWY ident, position* |
| | - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) | *-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| **W4** | Marque de point d'attente simple avant piste | *RWY holding point marking* |
| | - Marque " 25 - 07 " au sol | *- Ground mark " 25 - 07 "* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caissons : Identification de la piste, position | *- Box : RWY ident, position* |
| | - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) | *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| | - Barre d'arrêt permanente | *- Permanent stop bar 'BAP'* |
| | - Barres d'arrêt spécifiques en emplanture de voie et associées au poste F04. | *- Specific stop bars at the entry of TWY and associated to aircraft stand F04.* |
| **W34** | Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie | *Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of taxiway* |
| | - Marque " NO ENTRY " au sol | *- "NO ENTRY" ground mark* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caisson d'interdiction | *- Prohibition sign box* |
| | - Barre d'interdiction 'BI' allumée H24 | *- No entry bar 'BI' is lit H24* |
| **RWY 02/20** | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | Barre d'arrêt permanente 20 en limite Sud de la servitude des TWY W5 et W31, visible en circulant cap au Sud. | *Permanent stop bar 'BAP' located at the South of W5 and W31 cleared strips and visible when taxiing facing South.* |
| **W33** | Marque de point d'attente simple | *RWY holding point marking* |
| | - Marque " 25 - 07 " au sol | *- Ground mark " 25 - 07 "* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection | *- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection* |
| | - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) | *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| | - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie | *- Permanent stop bar 'BAP' at the entry of TWY* |
| **W32** | Marque de point d'attente simple | *RWY holding point marking* |
| | - Marque " 25 - 07 " au sol | *- Ground mark " 25 - 07 "* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection | *- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection* |
| | - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) | *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| | - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie | *- Permanent stop bar 'B A P' at the entry of TWY* |
| **W31** | Marque de point d'attente simple avant piste | *RWY holding point marking* |
| | - Marque " 25 " au sol | *- Ground mark " 25 "* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caissons : Identification de la piste, position | *- Box : RWY ident, position* |
| | - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) | *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| | Marque de point d'attente CAT II/III avant piste | *RWY CAT II/III holding point marking* |
| | Balisage lumineux : | *Lighting :* |
| | - Caissons : | *- Box :* |
| | Identification de la piste, CAT II/III , position | *RWY ident, CAT II/III , position* |
| | | *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | |
|---|---|---|
| | - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)<br>- Barre d'arrêt commandable. | <br><br>*- Controlled stop bar.* |
| **Vers la piste 02-20 / To the RWY 02-20** | | |
| **02-20** | **W21, W22, W23, W31, W5, W28** | |
| **W21; W22** | Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste<br>- Marque "20" au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) | *RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip*<br>*- Ground mark "20"*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position*<br>*-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| **W23** | Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste<br>- Marque "20 - 02" au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) | *RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip*<br>*- Ground mark "20 - 02"*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection*<br>*-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights- Wig-Wag type)* |
| **W31** | Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste<br>- Marque "02 - 20" au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag)<br>- Barre d'arrêt spécifique associée à l'utilisation de la piste 02/20 | *RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip*<br>*- Ground mark "02 - 20"*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*<br>*- Specific stop bar associated to the RWY 02/20.* |
| **W5** | Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste<br>- Marque "20 - 02" au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag)<br>- Barre d'arrêt spécifique associée à l'utilisation de la piste 02/20 | *RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip*<br>*- Ground mark "20 - 02"*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*<br>*- Specific stop bar associated to the RWY 02/20* |
| **W28** | Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste<br>- Marque "02" au sol<br>Balisage lumineux :<br>- Caissons : Identification de la piste, position<br>- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) | *RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip*<br>*- Ground mark "02"*<br>*Lighting :*<br>*- Box : RWY ident, position*<br>*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* |
| **Venant de la piste / From the RWY** | | |
| **06** | W44, W43, W42, W41 (1) | |
| **24** | W45, W46, W47 (1) | |
| **07** | W4, RWY 02/20, W33, W32, W31 (1) | |
| **25** | W34, W4, W35, W36, W37 (1) | |
| **02** | W5, W23, W22, W21 (1) | |
| **20** | W5, W34, W28 (1) | |

(1) Caissons de dégagement de bande et de position sauf W35 et RWY 02/20.

*(1) Standard box signalization for location and RWY strip clearance except W35 and RWY 02/20.*

## 20.6 DESCRIPTIF SIGNALISATION SUR AIRE D'ATTENTE ET CONDITIONS D'UTILISATION

### 20.6.1 Caractéristiques aire d'attente W37 (HB W37)

L'aire d'attente W37 permet le positionnement soit :

- de 2 aéronefs d'envergure < = 36 mètres, ou
- d'1 aéronef d'envergure > 36 mètres et < = 65 mètres.

A l'approche de la holding bay, un caisson de direction HOLDING BAY, est présent sur W1 (en allant vers la piste 07) et sur W37 (en sortant de la piste 25).

Elle est équipée de 3 points d'attente intermédiaires dénommés :

N : Nord

C : Centre

S : Sud

Ces points d'attente sont matérialisés par :

- des caissons de position,
- des marques de point d'attente intermédiaire, doublées de 3 feux de couleur jaune.

Au point d'attente intermédiaire C, une flèche au sol permet la sortie de l'aire d'attente. Cette manœuvre est limitée MAX SPAN 36 M comme indiqué au sol.

L'aire d'attente peut être utilisée de jour comme de nuit à partir de 350 mètres de RVR minimum.

**Venant de la piste 25**

- Pour les aéronefs d'envergure < = 36 mètres, les points d'attente en service sont : C et N
- Pour les aéronefs d'envergure > 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : N

**Allant vers la piste 07**

- Pour les aéronefs d'envergure < = 36 mètres, les points d'attente en service sont : C et S
- Pour les aéronefs d'envergure > 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : S

En configuration décollage piste 07 depuis W37 : les pilotes doivent être prêts au départ avant l'aire d'attente W37.

Sinon, informer l'ATC.

## *20.6 SIGNS DESCRIPTION OF HOLDING BAY AND USING CONDITIONS*

### *20.6.1 Holding bay W37 characteristics (HB W37)*

*The holding bay W37 enables the positioning of either :*

*- 2 aircraft with a wingspan < = 36 meters, or*

*- 1 aircraft with a wingspan > 36 meters and < = 65 meters.*

*Approaching the holding bay, a HOLDING BAY direction sign is located on W1 (going towards runway 07) and on W37 (leaving runway 25).*

*Equipped with 3 intermediate holding points named :*

*N : North*

*C : Center*

*S : South*

*These holding points are materialized by :*

*- location signs,*

*- intermediate holding point markings, lined with 3 yellow lights.*

*At the intermediate holding point C, an arrow on the ground enables exit from the holding bay. This maneuver is limited to MAX SPAN 36 M as indicated on the ground.*

*The holding Bay can be used during the day or night from a minimum of 350 meters of RVR.*

***From RWY 25***

*- For aircraft with wingspan < = 36 meters, the holding points in service are : C and N*

*- For aircraft with wingspan > 36 meters and < = 65 meters, the holding point in service is : N*

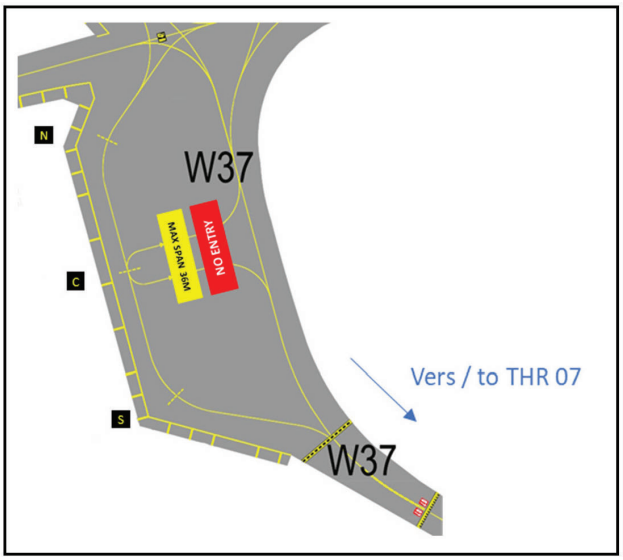
***To RWY 07***

*- For aircraft with wingspan < = 36 meters, the holding points in service are : C and S*

*- For aircraft with wingspan > 36 meters and < = 65 meters, the holding point in service is : S*

*When TKOF RWY 07 from W37 : pilots must be ready for departure before holding bay W37.*

*If not, inform ATC.*





© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.6.2 Laissé intentionnellement vide**

***20.6.2 Intentionally blank***

**20.6.3 Caractéristiques aire d'attente W47 (HB W47)**

L'aire d'attente W47 permet le positionnement soit :

- de 2 aéronefs d'envergure < = 36 m, ou

- d'1 aéronef d'envergure < = 65 m.

A l'approche de la holding bay, un caisson de direction HOLDING BAY, est présent sur W47 (en allant vers la piste 06) et sur W47 (en sortant de la piste 24).

Elle est équipée de 4 points d'attente intermédiaires dénommés :

- HB1,

- HB2,

- HB3,

- HB4.

Ces points d'attente sont matérialisés par :

- caissons de position : HB1 / HB2 / HB3 / HB4

- marques de point d'attente intermédiaire, doublées de 3 feux de couleur jaune,

- une flèche au sol, de sortie d'aire d'attente aux points d'attente intermédiaires HB2 et HB4,

- marques au sol : MAX SPAN 36 M, aux points d'attente intermédiaire HB2 et HB4.

L'aire d'attente peut être utilisée de jour comme de nuit à partir de 350 mètres de RVR minimum.

**Venant de la piste 24 :**

- Pour les aéronefs d'envergure <= 36 mètres, les points d'attente en service sont : HB4 et HB3.

- Pour les aéronefs d'envergure >= 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : HB3 .

Dans le cas où HB3 est utilisé par un aéronef d'envergure > à 36 m, il ne pourra pas y avoir d'aéronef sur HB4 .

**Allant vers la piste 06 :**

- Pour les aéronefs d'envergure < = 36 mètres, les points d'attente en service sont : HB2 et HB1.

- Pour les aéronefs d'envergure >= 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : HB1.

Dans le cas où HB1 est utilisé par un aéronef d'envergure supérieure à 36 m, il ne pourra pas y avoir d'autre aéronef sur l'aire d'attente.

En configuration décollage piste 06 : les pilotes doivent être prêts au départ avant l'aire d'attente W47. Sinon, informer l'ATC.

***20.6.3 Holding bay W47 characteristics (HB W47)***

*The holding bay W47 enables the positioning of either :*

*- 2 aircraft with a wingspan < =36 m, or*

*- 1 aircraft with a wingspan < = 65 m.*

*Approaching the holding bay, a HOLDING BAY direction sign is located on W47 (going towards runway 06) and on W47 (leaving runway 24).*

*Equipped with 4 intermediate holding points named :*

*- HB1,*

*- HB2,*

*- HB3,*

*- HB4.*

*These holding points are materialized by :*

*- location signs: HB1 / HB2 / HB3 / HB4*

*- intermediate holding point markings, lined with 3 yellow lights,*

*- ground mark : an arrow to exit holding bay at the intermediate holding points HB2 and HB4,*

*- ground marks : MAX SPAN 36 M, at the intermediate holding points HB2 and HB4.*

*The holding bay can be used during the day or night from a minimum of 350 meters of RVR.*

***From RWY 24 :***

*- For aircraft with wingspan <= 36 meters, the holding points in service are : HB4 and HB3.*

*- For aircraft with wingspan >= 36 meters and <= 65 meters the holding points in service is: HB3.*

*When an aircraft with wingspan > 36 m is holding at the HB3 point, there must not be any aircraft on HB4.*

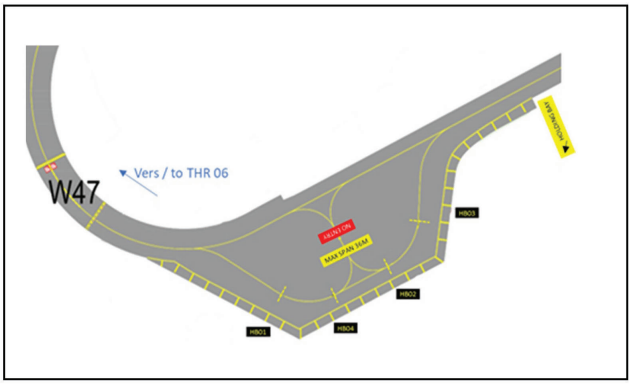
***To RWY 06 :***

*- For aircraft with wingspan < = 36 meters, the holding points in service are: HB2 and HB1.*

*- For aircraft with wingspan >= 36 meters and < = 65 meters, the holding point in service is : HB1.*

*When an aircraft with wingspan above 36 m is holding at the HB1 point, there must not be any other aircraft on the holding bay.*

*When TKOF RWY 06 : pilots must be ready for departure before holding bay W47. If not, inform ATC.*




**20.7 LAISSE INTENTIONNELLEMENT VIDE**

***20.7 INTENTIONALLY BLANK***

**20.8 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

**20.8.1 Accès au poste de stationnement**

L'accostage d'un aéronef sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur, utilisant les gestes conventionnels ou le système de guidage visuel pour l'accostage. Si ces conditions ne sont pas réunies, l'aéronef devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

**20.8.2 Départs du poste de stationnement**

**Tous les départs de poste se font au push-back*.**

* Les départs en autonomes sont autorisés sur certains postes pour certains types d'aéronefs : se référer aux fiches des postes de stationnement disponibles sur l'extranet opérationnel ADP.

https://espacepro.groupeadp.fr (onglet "infos pratiques", rubrique MANEX, sujet "documentation liée au manuel d'exploitation").

**20.8.3 Contraintes sur postes de stationnement**

***20.8 USE OF PARKING STANDS***

***20.8.1 Access to parking stand***

*Pilots should not enter a parking stand unless under instruction from a marshaller, using conventional gestures or the visual docking guidance system. In all other situations, the ACFT should hold position on the taxiway/taxilane centreline ahead of the parking stand lead-in line and notify Ground Movement Control to request assistance.*

***20.8.2 Departures from parking stand***

***All departures from stand are pushed-back*.***

** Autonomous departures are authorized from certain positions for certain types of aircraft : refer to stands sheet available on the operational extranet ADP.*

*https://espacepro.groupeadp.fr (section "infos pratiques", "MANEX", topic "documentation llée au manuel d'exploitation").*

***20.8.3 Constraints on stands***

| POSTES<br>*STANDS* | ARRIVEE EN POSTE<br>*ARRIVAL TO STAND* | DEPART DU POSTE<br>*DEPARTURE FROM STAND* |
|---|---|---|
| B01 | Entrée face à l'Ouest interdite en autonome / *autonomous arrival facing West prohibited.* | NIL |
| B52, B61, B62 | Entrée uniquement depuis le taxiway WG / *entrance from taxiway WG only* | Si repoussage face au Sud, départ obligatoire sur WG, pour rejoindre W2 / *If pushback facing South, taxi via WG then W2* |
| E08 | Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 36 mètres, l'entrée face à l'Est est interdite en autonome via W1 / *For aircraft with wingspan of 36 meters or higher, autonomous arrival facing East is prohibited via W1.* | NIL |
| E09 | Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 36 mètres, l'entrée face à l'Est est interdite en autonome via W1 / *For aircraft with wingspan of 36 meters or higher, autonomous arrival facing East is prohibited via W1.* | NIL |
| F04 | Entrée interdite via W1 (entrée obligatoire via W4) / *Arrival via W1 prohibited (mandatory arrival via W4).* | Sortie via W1 face à l'Est interdite / *Exit via W1 facing East prohibited.* |
| F30 | Entrée face à l'Est interdite via W1 / *Arrival facing East via W1 prohibited.*<br>Marges réduites en tête de poste : mire obligatoire / *Reduced margins at the front of the stand: visual docking guidance system mandatory* | NIL |
| G02, G03 | NIL | Repoussage sur W2 face au Nord et sur LG interdit / Pushback on W2 facing North and on LG prohibited |
| G04 | NIL | Repoussage sur LG interdit / *Pushback on LG prohibited.* |
| G10, G12 | NIL | Repoussage face au Sud (possible sur l'aire de push) : demi-tour sur LJ interdit.<br>*Pushback facing South (possible on pushback area) : U-turn on LJ prohibited.* |
| H01, H02, H11 | Les arrivées protocolaires sur les postes HOTEL se font en autonome / *Official arrivals at the HOTEL stands are autonomous.* | Sortie obligatoire via LH / *Mandatory exit via LH.*<br>Départ autonome possible / *Autonomous departure possible.* |
| M02, M03, M04, M05 | NIL | Départ autonome avec virage à droite possible avec accord RPA* pour / *Autonomous departure possible with right turn, with RPA's* approval for* : AT4, AT5, AT7, BE1, BEH, DH1, DH3, DH4, et DH7. |
| N01, N02, N03 | Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 52 mètres, le dernier virage doit être réalisé avec poussée minimale / *For aircraft with wingspan of 52 meters or higher, the final turn must be executed with minimal thrust.*<br>Particularité pour 77L et 77W : Arrivée obligatoirement en tractage, moteurs éteints / *77L and 77W Specificity: towed arrival with engines off mandatory.* | Particularité pour 77L et 77W : repoussage avec mise en route 1er moteur au ralenti, puis démarrage 2ème moteur une fois aligné sur W1. / *77L and 77W Specificity: push-back with engine one start (idle), engine two start once on taxiway W1.* |
| N04 | Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 52 mètres, le dernier virage doit être réalisé avec poussée minimale / *For aircraft with wingspan of 52 meters or higher, the final turn must be executed with minimal thrust.* | NIL |
| N11, N12, N21, N31, N34, N41, N51, N56, N61 | NIL | Départ en autonome avec virage à droite possible avec accord RPA* pour / *Autonomous departure possible with right turn, with RPA's* approval for* : BEH. |
| P14, P42, S25 | Marges de bout d'ailes réduites à 3 m en entrée de poste. Usage de la mire obligatoire. / *Wingtip margins reduced to 3 m at stand entry. Mandatory use of visual docking guidance system.* | NIL |
| T32 | Entrée interdite via W3 face au Nord pour / *Arrival facing North via W3 prohibited for: 752 - 75W* | Sortie obligatoire via W3 face au Sud pour / *Mandatory exit via W3 facing South for: 752 - 75W* |
| V06 | Entrée interdite via W2 face à l'Ouest / *Arrival facing West via W2 prohibited.* | En cas de repoussage sur W3, celui-ci devra se faire jusqu'au poste U05 afin de garantir la sécurité du personnel au sol / *In case of a push-back on W3, this must be stopped level with stand U05 to ensure ground staff safety.* |
| V07 | NIL | En cas de repoussage sur W3, celui-ci devra se faire jusqu'au poste U05 afin de garantir la sécurité du personnel au sol / *In case of a push-back* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| POSTES<br>*STANDS* | ARRIVEE EN POSTE<br>*ARRIVAL TO STAND* | DEPART DU POSTE<br>*DEPARTURE FROM STAND* |
|---|---|---|
| | | *on W3, this must be stopped level with stand U05 to ensure ground staff safety.* |

* RPA (Airside operations duty manager) : +33 6 10 89 04 43 ou/or + 33 6 71 76 19 99

**20.9 CONSIGNES PARTICULIERES**

**20.9.1 Procédures de circulation de, vers et en ZIN (Zone Industrielle Nord)**

Une fréquence d'auto-information " ORLY ZIN " sur 131.510 MHz est à disposition de tous les usagers de la ZIN en langue unique française.

Obligation est faite avant, durant et après tout mouvement d'aéronef, autonome ou tracté, et mobiles:
- d'être en veille sur la fréquence " ORLY ZIN ",
- de se signaler aux autres usagers et trafics potentiels ou réels afin d'assurer la sécurité et l'anti-collision.

Activation obligatoire du transpondeur pour les mouvements d'aéronefs en surface (cf. AD 2 LFPO 20.10).

- MOUVEMENTS INTRA ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome et tout véhicule devra déclarer sa position et son intention de rouler sur " ORLY ZIN ".

Les déplacements de poste à poste se font sous l'entière responsabilité des opérateurs.

Les règles de circulation en vigueur sur VCA et d'entrée / sortie de poste s'appliquent à la ZIN.

Les portions de taxiways W1 et W2 en ZIN sont situés en aire de trafic.

- MOUVEMENT EN ENTREE DE ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome et tout véhicule devra signaler son intention d'y accéder sur "ORLY ZIN" à l'approche du PAI (Point d'Attente Intermédiaire) "KILO".

- MOUVEMENT EN SORTIE DE ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome, devra au plus tôt signaler son intention d'en sortir sur "Orly ZIN", puis à l'approche du PAI " KILO ", devra contacter "ORLY SOL".

Les aéronefs en autonome au départ désirant une "Mise en route" doivent d'abord contacter "ORLY PREVOL" avant d'évoluer en direction du PAI "KILO".

**20.9.2 HIRO**

Les procédures HIRO (High Intensity Runway Operations) sont en vigueur et actives H24 sur l'aéroport de PARIS ORLY

Les pilotes doivent s'assurer d'un temps d'occupation minimal de la piste, permettant à l'ATC d'organiser une utilisation plus efficace de la piste.

20.9.2.1 Arrivée

Après atterissage, les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste en utilisant la sortie la plus proche compatible avec la sécurité.

En cas de nécessité, le taxiway de dégagement préférentiel est donné à l'ATIS, prévenir ORLY ATC au premier contact si les performances du jour ne permettent pas son utilisation.

***20.9 SPECIAL INSTRUCTIONS***

***20.9.1 Procedures covering taxiing to, from and within ZIN (North industrial apron)***

*This procedure allows all aircraft and vehicles to give information about movement intentions to other users via the frequency "ORLY ZIN" on 131.510 MHz. All communications will be conducted only in FRENCH.*

*This frequency must be used before taxiing in the ZIN and constantly monitored during all movements to ensure clearance between every aircraft or mobile units on the taxiways.*

*Transponder use is mandatory for ground movements (see AD 2 LFPO 20.10).*

*- MOVEMENTS INSIDE THE ZIN :*

*Any ACFT, taxiing or being towed or any vehicle, inside the ZIN must declare its intention to move using "ORLY ZIN" Frequency.*

*Movements inside the ZIN will remain entirely under the responsibility of operators.*

*Usual rules for taxiing and aircraft stand allocation remain applicable.*

*Parts of TWY W1 and W2 in ZIN are apron area.*

*- TAXIING FROM THE MANOEUVRING AERA TO THE ZIN :*

*Any ACFT, taxiing or being towed or any vehicle, must declare its intention to access the ZIN while approaching intermediate holding point "KILO" by using "ORLY ZIN" Frequency.*

*- TAXIING FROM THE ZIN TO THE MANOEUVRING AERA :*

*Any ACFT, taxiing or being towed, must declare its intention to move using "ORLY ZIN" Frequency and will have to contact "ORLY GROUND" just before reaching the intermediate holding point "KILO".*

*Any ACFT with a FPL requesting a start-up clearance must first contact "ORLY FLIGHT DATA" ( DELIVERY) before leaving stand.*

***20.9.2 High Intensity Runway Operations***

*HIRO (High Intensity Runway Operations) are in force and active H24 at PARIS ORLY Airport.*

*Pilots are expected to ensure minimum runway occupancy time (MROT), allowing ATC to plan runway use more efficiently.*

*20.9.2.1 Arrival*

*After landing, crews are invited to vacate the runway rapidly, using the nearest exit in compliance with safety.*

*If necessary, the preferential clearance taxiway is given to the ATIS, warn ORLY ATC at first contact if the performances of the day do not allow its use.*

| **Distance du seuil à la voie de sortie (mètres) / *Distance from threshold to exit taxiway (meters)*** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 07 | W4 : 1318 | RWY 02 : 1652 | W33 : 2120 | W32 : 2884 |
| 25 | W34 : 1441 | W4 : 1692 | W35 : 2053 | W36 : 2349 |
| 02 | W5 : 1198 | W23 : 1907 | | |
| 20 | W5 : 1272 | RWY 25 : 1772 | | |
| 06 | W44 : 1618 | W43 : 2167 | W42 : 2783 | |
| 24 | W45 : 1616 | W46 : 2167 | | |

Maintenir la vitesse de dégagement jusqu'au franchissement des caissons de sortie de piste, puis décélérer vers la vitesse de roulage.

20.9.2.2 Départ

Les avions doivent être prêts au départ à l'approche du point d'attente, dans le cas contraire avertir l'ATC. Après réception de la clairance ATC, s'aligner et/ou décoller sans délai.

**20.9.3 TRANSFERTS**

**20.9.3.1 Transfert ORLY TWR vers ORLY SOL**

Après atterissage, la fréquence SOL 121.705 MHz n'est pas donnée. Préparez-la à l'avance et attendez le message du contrôleur TOUR pour contacter le SOL.

**20.9.3.2 Transfert ORLY TWR vers ORLY DEP**

Après décollage, la fréquence Départ 127.750 MHz n'est pas donnée. Préparez-la à l'avance et attendez le message du contrôleur TOUR pour contacter le départ.

**20.10 PROCÉDURE D'UTILISATION DU MODE S AU SOL**

**20.10.1 Introduction**

L'aérodrome de PARIS ORLY est équipé d'un système de multi-latération utilisant le transpondeur Mode S, améliorant la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements en surface.

**20.10.2 Procédures à appliquer par les pilotes**

20.10.2.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S

Les compagnies aériennes opérant à ORLY doivent s'assurer que les aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S sont en mesure de l'utiliser au sol.
Le pilote applique les procédures suivantes :

**a) Aéronef au départ ;** au moment de demander la clairance de refoulement ou à défaut, la clairance de roulage d'un poste de stationnement :
- Saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur, l'indicatif du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : ELY123, AFR456, RAM945) et en l'absence d'indicatif de vol, l'immatriculation de l'aéronef.
- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Afficher le code Mode A assigné par le contrôle.

**b) Aéronef à l'arrivée ;** après l'atterrissage jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :
- Conserver XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Conserver le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Maintenir l'affichage du code Mode A assigné par le contrôle. Quand l'aéronef est à l'arrêt au poste de stationnement :
- Sélectionner OFF ou STDBY.

**c) Autres cas d'aéronef en déplacement :**
- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Afficher le code Mode A 2000.

20.10.2.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur Mode S ou transpondeur Mode S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé d'un transpondeur Mode S ou équipé d'un transpondeur Mode S indisponible applique la procédure suivante :

**a) Aéronef au départ :**
Maintenir le transpondeur Mode A+C sur OFF jusqu'à l'alignement.
**b) Aéronef à l'arrivée :**
Mettre le transpondeur Mode A+C sur OFF dès que l'aéronef a dégagé la piste.
**c) Autres cas d'aéronef en déplacement :**
Maintenir le transpondeur Mode A+C sur OFF pendant tout le déplacement.

*Pilots should clear the runway completely (runway exit signs) before decelerating to taxi speed.*

*20.9.2.2 Departure*

*Planes should be ready for departure when reaching the holding point, if not, advise ATC. After ATC clearance, line up and/or take off without any delay.*

***20.9.3 TRANSFERS***

***20.9.3.1 Transfer from ORLY TWR to ORLY GND***

After landing, ground frequency 121.705 MHz is not announced. Preset it and wait for TWR instruction to contact ground.

***20.9.3.2 Transfer from ORLY TWR to ORLY DEP***

After take-off, Departure frequency 127.750 MHz is not announced. Preset it and wait for TWR instruction to contact departure.

***20.10 PROCEDURE FOR USE OF MODE S ON THE GROUND***

***20.10.1 Introduction***

*A multi-lateration system is installed at PARIS ORLY aerodrome. This system using the Mode S transponder improves the accuracy and the reliability of the ground movement monitoring system.*

***20.10.2 Procedure to be applied by pilots***

*20.10.2.1 Aircraft equipped with Mode S transponder*

*Aircraft operators intending to use LFPO airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground. Pilots shall apply the following procedure:*

***a) For outbound aircraft;** upon request for pushback or taxiing from a parking stand, whichever comes first:*
*- Enter, using either the FMS mode or the transporter control unit, the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g: ELY123, AFR456, RAM945) and in the absence of flight identification, the aircraft registration.*
*- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.*
*- Select AUTO mode if function available.*
*- Do not select the OFF or STDBY functions.*
*- Set Mode A code assigned by ATC.*

***b) For inbound aircraft;** after landing and until complete standstill at parking stand:*
*- Maintain XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.*
*- Maintain AUTO mode selected if function available.*
*- Do not select the OFF or STDBY functions.*
*- Maintain Mode A code assigned by ATC.*
*When the aircraft is at standstill at parking position:*
*- Select OFF or STDBY.*

***c) Other cases of taxiing aircraft:***
*- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.*
*- Select AUTO mode if function available.*
*- Do not select the OFF or STDBY functions.*
*- Set Mode A code to 2000.*

*20.10.2.2 Aircraft not equipped with Mode S transponder or with an unserviceable Mode S transponder*

*Pilot of aircraft not equipped with a Mode S transponder or equipped with an unserviceable Mode S transponder shall apply the following procedure.*

***a) For outbound aircraft:***
*Maintain the Mode A+C transponder in the "OFF" position until lining up.*
***b) For inbound aircraft:***
*Set the Mode A+C transponder to OFF as soon as runway is vacated.*
***c) Other cases of taxiing aircraft:***
*Maintain the Mode A+C transponder in the "OFF" position all through taxiing.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFPO.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) *Noise abatement procedures (and other environmental provisions)*

Arrêté du 4 juillet 2025 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly.

*French ministerial order of July 4th, 2025 introducing use restrictions at Paris-Orly aerodrome.*

Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly.

*French ministerial order of February 18th, 2003 introducing operating restrictions by creating environment protection airspace (VPE) at Paris-Orly airport.*

Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

*French ministerial order of July 28, 2023 concerns the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget aerodromes.*

Le non-respect des dispositions de ces arrêtés, reprises ci-dessous (2.21.1 à 2.21.5) peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 € pour une personne morale.

*Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (2.21.1 to 2.21.5) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 € for a legal entity.*

### 21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES *21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE*

#### 21.1.1 Définitions *21.1.1 Definitions*

On désigne par :

*Referred as :*

- « exploitant » : l'exploitant technique d'un aéronef ;

*- " operator " : aircraft technical operator ;*

→ - « mouvement » : tout décollage ou atterrissage d'un aéronef ;

*- " movement " : any takeoff or landing of an aircraft ;*

- « Annexe 16 » : annexe à la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volume I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion ;

*- « Annex 16 » : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07th, 1944, entitled "Protection of the Environment (Volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of aircraft noise and aircraft engine emissions ;*

- « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 » ou « chapitre 14 » : respectivement le chapitre 2, chapitre 3, chapitre 4 et le chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16.

*- " Chapter 2 ", « Chapter 3 », « Chapter 4 » and « Chapter 14 » : respectively Chapter 2, Chapter 3, Chapter 4 and Chapter 14 of Annex 16, Volume 1, Part II.*

→ - « point d'approche » : le point de référence de mesure du bruit à l'approche spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16 ;

*- " approach point ": the noise measurement reference point for the approach defined in Chapter 3 of Annex 16 ;*

→ - « point de survol » : le point de référence de mesure de bruit au survol spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16 ;

*- " flyover point " : the noise measurement reference point for the flyover defined in Chapter 3 of Annex 16 ;*

→ - « marge acoustique cumulée » : la somme des différences aux trois points de mesures entre les niveaux maximaux de bruit et les niveaux maximaux de bruit autorisés spécifiés au chapitre 3 de l'annexe 16 ;

*- " cumulative acoustic margin ": the sum of the differences at the three measurement points between the maximum noise levels and the maximum permissible noise levels defined in Chapter 3 of Annex 16 ;*

→ - « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels qui sert à mesurer la marge acoustique cumulée ;

*- "EPNdB" : the unit of measurement for the effective level of perceived noise expressed in decibels which is used to measure the cumulative margin ;*

→ Toute mention d'heure d'arrivée ou de départ d'un aéronef s'entend comme heure d'arrivée ou de départ au/du point de stationnement.

*Any reference to an aircraft's arrival or departure time refers to the time of arrival or departure to/from the parking stand.*

→ Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure de toucher des roues.

*Any reference to an aircraft's landing time refers to the time the wheels touch the runway.*

#### 21.1.2 Restrictions applicables *21.1.2 Applicable restrictions*

→ Restriction d'accès pour les aéronefs certifiés chapitre 3 ou chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB

*Access restriction for chapter 3 or chapter 4 certified aircraft with a cumulative noise margin of less than 17 EPNdB*

→ Les aéronefs certifiés chapitre 3 ou chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB ne peuvent :

*Chapter 3 or 4 certified aircraft with cumulative noise margin of less than 17 EPNdB cannot :*

→ - Atterrir entre 2200 et 0600, heures locales ;

*- Land between 1000 PM and 0600 AM, local time ;*

→ - Quitter, en vue de son décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

*- Leave the parking stand, to take-off, between 2200 PM and 0600 AM, local time.*

→ Par exception, durant la période qui s'étend du 25 octobre 2026 jusqu'au 31 décembre 2028, les aéronefs certifiés chapitre 3 ou chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée comprise entre 13 et 17 EPNdB peuvent atterrir ou quitter le point de stationnement dès lors qu'ils remplissent les conditions cumulatives spécifiques précisées à l'article 4 de l'arrêté du 4 juillet 2025 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne).

*As an exception, during the period from October 25th, 2026, through December 31st, 2028, Chapter 3 or 4 certified aircraft with a cumulative noise margin between 13 and 17 EPNdB may land or leave the parking stand if they meet all of the specific cumulative conditions set forth in Article 4 of the Order of July 4, 2025, regarding operational restrictions at Paris-Orly Airport (Val-de-Marne).*

→ Restriction pour les aéronefs dépassant un certain niveau de bruit

*Restriction for aircraft exceeding certain noise level*

→ Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à 97 EPNdB ne peut atterrir entre 2200 et 0600, heures locales.

*No aircraft with a maximum certified noise level at the approach point, as specified in the standards set out in Annex 16, higher than 97 EPNdB may land between 1000 PM and 0600 AM, local time.*

→ Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à 91 EPNdB ne peut quitter, en vue de son décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

*No aircraft with a maximum certified noise level at the overflight point, as specified in the standards set out in Annex 16, higher than 91 EPNdB may leave the parking stand, to take-off, between 1000 PM and 0600 AM, local time.*

#### 21.1.3 Exemptions et dérogations *21.1.3 Exemptions / Waivers*

→ * Exemptions

** Exemptions*

→ Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.1.2. que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;

*The captain may waive the rules specified in § 2.21.1.2. only if deemed necessary for the sake of flight safety ;*

→ Les dispositions du 2.21.1.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

*The provisions specified in paragraphs 2.21.1.2. do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :*

→ - aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au 2° alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.

* Dérogations

Des dérogations aux règles définies aux 2.21.1.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile pour des motifs liés à la sécurité aérienne ou à l'ordre public.

Aucune dérogation ne peut être accordée pour des évènements qui relèvent de la conduite de ses opérations par l'exploitant de l'aéronef.

*- aircraft in emergency situation due to flight safety or security reason;*

*- military aircraft and state aircraft exclusively assigned to a public service.*

** Waivers*

*Waivers to 2.21.1.2. provisions can be exceptionally granted by the minister responsible for civil aviation for reasons related to aviation safety or public order.*

*No waiver may be granted for events that relate to the management by the operator of the aircraft operation.*

**21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES**

**21.2.1 Modalités d'utilisation des Pistes**

Pour les pistes principales ces modalités sont les suivantes :

Configuration face à l'Ouest :

Piste préférentielle pour les décollages RWY 24 ;

Piste préférentielle pour les atterrissages RWY 25.

Configuration face à l'Est :

Piste préférentielle pour les décollages RWY 07 ;

Piste préférentielle pour les atterrissages RWY 06.

L'utilisation de la piste 02/20 reste exceptionnelle. Elle correspond principalement :

- aux cas d'indisponibilité d'une piste principale (elle intervient alors en tant que complément) ;
- à des cas de vent fort de secteur nord ou de secteur Sud.

Toutes les pistes disponibles peuvent par ailleurs être utilisées pour répondre à des impératifs de sécurité, de contrôle, de sûreté ou de protocole.

***21.2 OPERATIONAL PROCEDURES***

***21.2.1 Applicable provisions for the use of runways***

*For main runways, these procedures are as follow :*

*Westward configuration :*

*Preferred runway for take-offs RWY 24 ;*

*Preferred runway for landings RWY 25.*

*Eastward configuration :*

*Preferred runway for take-offs RWY 07 ;*

*Preferred runway for landings RWY 06.*

*The RWY 02/20 is exceptionally used in case of :*

*- unavailability of a main runway (in this case, it should only be used as an additional runway) ;*

*- strong Northbound or Southbound winds.*

*All available runways may be used to meet safety, control, security or protocol requirements.*

**21.2.2 Procédures opérationnelles de départs et d'arrivées**

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments respectent les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Les équipages de conduite respectent les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions du document 8168 – Procédures pour les Services de Navigation Aérienne, exploitation technique des aéronefs, volume III – Procédures d'exploitation technique des aéronefs publiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

21.2.2.1 Procédures opérationnelles au départ

Les aéronefs doivent respecter les procédures de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

- jusqu'à une distance de 7 milles nautiques de LOL pour les décollages en pistes 24 et 25 ;
- jusqu'à une distance de 6,5 milles nautiques de LOL pour les décollages en pistes 06 et 07 ;
- la manœuvre de virage ne sera en aucun cas initiée avant d'avoir atteint cette distance.
- Les avions à hélices de plus de 5,7 t sont libérés de cette contrainte lorsqu'ils dépassent l'altitude de 2 500 ft.

Les pilotes doivent adopter un profil NADP 1 telle que décrite dans la Doc 8168 de l'OACI, en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef.

Les services de contrôle s'attachent par ailleurs dans toute la mesure du possible :

- A éviter pour les décollages en piste 06 et 07 les virages vers le nord à moins de 9 milles nautiques de LOL en dessous du FL 060 pour les réacteurs ou de l'altitude de 2 500 pieds pour les hélices ;
- A éviter pour les décollages en piste 24 et 25 les virages vers le nord à moins de 9,4 milles nautiques de LOL en dessous du FL 060 pour les réacteurs ou de l'altitude de 2500 pieds pour les hélices.

***21.2.2 Operational procedures for departures and arrivals***

*Aircraft operating IFR must comply with the operational noise abatement procedures, which are communicated to users through Information Aeronautical Service.*

*Aircrews shall comply with the engine operation instructions included in the operating manuals aiming at reducing to a minimum the noise impact of landings and take-offs. These instructions shall comply with the document 8168 - Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume III – Aircraft Operating Procedures published by the International Civil Aviation Organization.*

*21.2.2.1 Operational procedures on departure*

*The following operational noise abatement take off procedures must be applied for outbound flights from PARIS ORLY.*

*- up to 7 nautical miles from LOL for take-offs on runways 24 and 25 ;*
*- up to 6.5 nautical miles from LOL for take-offs on runways 06 and 07 ;*
*- turns must not be started under any circumstances before these distances have been reached.*
*- Propeller powered aircrafts weighing more than 5.7 tons do not have to adhere to these restrictions when flying above 2 500 ft.*

*Pilots must adopt to NADP1 procedure, as described in ICAO Doc 8168, according to the specific operational standards for each aircraft.*

*Air traffic control services attempt whenever possible to :*

*- On take-off, avoid northward turns less than 9 nautical miles from LOL below FL 060 for jet engine aircraft or an altitude of 2,500 feet for propeller powered aircraft on runways 06 and 07 ;*
*- On take-off, avoid northward turns less than 9.4 nautical miles from LOL below FL 060 for jet engine aircraft or an altitude of 2,500 ft for propeller powered aircraft on RWY 24 and 25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

21222 Procédures opérationnelles à l'arrivée

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

Dans le cas d'une approche 25, dès lors qu'une 'Direct to' est donnée, il est attendu de l'équipage qu'il adopte un profil de vol économique (type descente continue).

Dans le respect de la sécurité et des consignes de stabilisation, lorsque les performances de leur aéronef le permettent, les pilotes sont invités à retarder la sortie du train d'atterrissage à 2 000 ft AGL afin de participer à l'atténuation des nuisances phoniques.

Approche à vue :

L'approche à vue est autorisée uniquement aux aéronefs en approche finale, établis sur un axe vers la piste d'atterrissage attribuée ou pour raison de sécurité.

**21.2.3 Volumes de protection environnementale (VPE)**

On désigne par :

« Volume de protection environnementale » un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales ;

- « limite de sortie » partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut sortir du volume.

- « limites d'entrée » partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnemental qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont décrits dans les cartes suivantes :

Cartes : AD 2 LFPO SID RWY24 VPE DEP, AD 2 LFPO SID RWY07 VPE DEP, AD 2 LFPO STAR RWY25 VPE ILS et AD 2 LFPO STAR RWY06 VPE ILS.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initial, le commandant de bord n'est plus tenu de conduire son vol à l'intérieur de ce volume dès qu'il a atteint les limites de sortie ou bien les limites supérieures définies.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure d'approche ILS, le commandant de bord est tenu de pénétrer dans ce volume par les « limites d'entrée ».

**21.2.4 Exemptions / dérogations**

· Exemptions :

- Les règles mentionnées du 2.21.2.2 ne s'appliquent pas aux avions à hélices de moins de 5,7 t.

- Les avions à hélices ne sont pas concernés par les règles mentionnées du 2.21.2.3 relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initiales.

· Dérogations :

- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.2.2 et 2.21.2.3 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

**21.3 COUVRE-FEU**

**21.3.1 Restrictions applicables**

Aucune arrivée d'aéronef ne peut être programmée entre 2330 et 0615 (heure locale d'arrivée au point de stationnement).

Aucun départ d'aéronef ne peut être programmé entre 2315 et 0600 (heure locale de départ du point de stationnement).

Aucun aéronef ne peut atterrir entre 2330 et 0600 (heures locales) ni quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2315 et 0600 (heures locales).

*21222 Operational procedures on arrival*

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

*While performing a runway 25 approach, pilots are expected to realize a continuous descent approach when a 'Direct to' clearance is given.*

*While ensuring safety and complying with stabilisation instructions, and when aircraft performances allow, pilots are invited to delay the landing gear extension until 2 000 ft AGL for noise abatement reasons.*

*Visual approach :*

*Visual approach is allowed only for ACFTs following a final approach procedure, established on the approach path to the cleared landing runway or for safety reason.*

***21.2.3 Environment Protection Airspaces (VPE)***

*Referred as :*

*Environment protection airspace : an airspace section associated to a departure or arrival procedure, notified to users through Aeronautical Information Service, in which the flight shall be contained for environmental reasons.*

*- " exit limits " : section of lateral limits in environment protection airspace, through which the flight can leave the environment protection airspace.*

*- " entry limits " : section of lateral limits in environment protection airspace, through which the flight can enter the environment protection airspace.*

*The captain of an aircraft operating IFR shall fly within the environment protection airspace associated with the procedure declared in force by the ATC unit.*

*The relevant procedures and the associated environment protection airspaces are defined in the following charts :*

*Charts : AD 2 LFPO SID RWY24 VPE DEP, AD 2 LFPO SID RWY07 VPE DEP, AD 2 LFPO STAR RWY25 VPE ILS et AD 2 LFPO STAR RWY06 VPE ILS.*

*When an environment protection airspace is associated with an initial departure procedure, the flight captain is not anymore required to apply the provisions of this article as soon as the "exit limits" or the upper limit defined are reached.*

*When an environment protection airspace is associated with an ILS approach procedure (instrument landing system), the captain must enter this airspace through the "entry limits".*

***21.2.4 Exemptions / waivers***

· *Exemptions :*

*- The rules defined in § 2.21.2.2 do not apply to propeller powered aircraft weighing less than 5.7 tons.*

*- Propeller powered aircraft are not concerned by the rules defined in § 2.21.2.3 relative to the environment protection airspaces associated with initial departure procedures specified in paragraph 2 of this article.*

· *Waivers :*

*- Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.2.2 and 2.21.2.3 for the sake of flight safety or if an air traffic control instruction issued from the ATC unit for flight safety reasons has been received.*

***21.3 CURFEW***

***21.3.1 Applicable restrictions***

*No aircraft arrival will be planned between 1130 PM and 0615 AM (local time of arrival on the parking stand).*

*No aircraft departure will be planned between 1115 PM and 0600 AM (local time of departure from the parking stand).*

*No aircraft may land between 1130 PM and 0600 AM (local time) or may leave the parking stand, to take-off, between 1115 PM and 0600 AM (local time).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**21.3.2 Exemptions / dérogations**

· Exemptions :

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.3.1 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;

Les dispositions du 2.21.3.1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol ou de sûreté ;

- aéronefs mentionnés au 2° alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.

· Dérogations :

Des dérogations aux règles définies au 2.21.3.1. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile pour des motifs liés à la sécurité aérienne ou à l'ordre public.

Aucune dérogation ne peut être accordée pour des évènements qui relèvent de la conduite de ses opérations par l'exploitant de l'aéronef.

**21.4 UTILISATION DES APU**

**21.4.1 Définitions**

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes (prises 400 Hz et PCA "pre-conditioned air") ou mobiles (GPU et ACU) sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

**21.4.2 Utilisation des moyens de Substitution**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.4.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage ;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 t ;

- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 t.

**21.4.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 t ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 t.

***21.3.2 Exemptions / waivers***

· *Exemptions :*

*The captain may waive the rules specified in § 2.21.3.1 only if deemed necessary for the sake of flight safety ;*

*The rules specified in paragraphs 2.21.3.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

*- aircraft in emergency situation due to flight safety or security reason ;*

*- aircraft referred to in the 2nd paragraph of article L.6100-1 of the Transport Code.*

· *Waivers :*

*Waivers to 2.21.3.1. provisions may be exceptionally granted by the minister responsible for civil aviation for reasons related to aviation safety or public order.*

*No waiver may be granted for events that relate to the management by the operator of the aircraft operation.*

***21.4 APU USAGE RESTRICTIONS***

***21.4.1 Definitions***

*« Alternative means » : fix (400 Hz sockets and PCA) or mobile (GPU and ACU) devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

***21.4.2 Use of alternative devices***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.*

***21.4.3 Departing flight***

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to the TOBT, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning ;*

*- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning for aircraft with a MTOW < 140 t ;*

*- 60 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning for aircraft with a MTOW > 140 t.*

***21.4.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices supplying power and air conditioning, and during the necessary plug in time of the alternative mobile devices ;*

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning for aircraft with a MTOW < 140 t ;*

*- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning for aircraft with a MTOW > 140 t.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**21.4.5 Exemptions / dérogations**

· Exemptions :

Les dispositions du 2.21.4.2 au 2.21.4.4 ne s'applique pas aux :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;

- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public ;

- aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

· Dérogations :

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles fixées au 2.21.4.3 et 2.21.4.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef.

Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

**21.5 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES**

**21.5.1 Essais moteurs**

21.5.1.1 Définition

On désigne par :

« essais moteur » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;

Aucun essai moteur ne peut être effectué entre 2200 et 0600 (heures locales).

21.5.1.2 Aires de stationnement

Essais moteurs soumis au respect des capacités des postes de stationnement définies par Aéroports de Paris (Information pour les postes privatifs auprès d'Aéroports de Paris).

Pour tout essai moteur, une autorisation préalable doit être demandée à Aéroports de Paris (1).

(1) Aéroports de Paris - Coordonnateurs Aire de Mouvement (CAM)
TEL : 01 49 75 62 00
E-mail : oryr-cam@adp.fr

21.5.1.3 Piste 02/20, aire d'essais moteur WEM, taxiways W31 et W47

Pour tout essai moteur, une autorisation préalable doit être demandée à Aéroports de Paris (2).

(2) Aéroports de Paris - Responsable Process Avion (RPA Terrain)
TEL : 01 70 03 00 57 ou 06 10 89 04 43
E-mail : rpa_terrain_orly@adp.fr

**21.6 PROCEDURE DE ROULAGE N-1 MOTEUR**

Afin de réduire les émissions de CO2 et de nanoparticules des aéronefs sur la plateforme de Paris-Orly, les pilotes sont incités à pratiquer le roulage sur un moteur à l'arrivée et au départ.

Les opérateurs sont invités à évaluer le risque de souffle associé à cette procédure avant de l'appliquer, notamment sur le taxiway WT.

***21.4.5 Exemptions / waivers***

*· Exemptions :*

*The provisions of § 2.21.4.2 to 2.21.4.4 do not apply to :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

*- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*

*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*

*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

*· Waivers :*

*Unless deemed necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.4.3 and 2.21.4.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health.*

*In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the reasons to depart from the rules limiting the use of the APU.*

***21.5 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES***

***21.5.1 Engines run-up***

*21.5.1.1 Definition*

*Referred as :*

*" engines run-up ": any operation carried out on aircraft which is stationary with its engines running for more than five minutes or at a power setting greater than the power used for starting up and taxiing sequences ;*

*No engine run-up can be carried out between 1000 PM and 0600 AM (local time).*

*21.5.1.2 Parking stands*

*Engines run-up submitted to respect of stands capacity as ruled by "Aéroports de Paris" Authority (Information about private aircraft stands with "Aéroports de Paris" Authority).*

*For any run-up, prior permission must be requested from "Aéroports de Paris" Authority (1).*

*(1) Aéroports de Paris - Coordonnateurs Aire de Mouvement (CAM)*
*Phone : +(0)1 49 75 62 00*
*E-mail : oryr-cam@adp.fr*

*21.5.1.3 RWY 02/20, Run-up area WEM, taxiways W31 and W47*

*For any engine test, prior permission must be requested from "Aéroports de Paris" Authority (2).*

*(2) Aéroports de Paris - Responsable Process Avion (RPA Terrain)*
*Phone : 01 70 03 00 57 or 06 10 89 04 43*
*E-mail : rpa_terrain_orly@adp.fr*

***21.6 REDUCED ENGINE TAXI PROCEDURE***

*In order to reduce CO2 and nanoparticle emissions from aircraft on Paris-Orly airport, pilots are invited to practice single engine taxi on arrivals and departures.*

*Operators are requested to assess jet blast hazards associated with this procedure before application, particularly on WT taxiway.*

**AD 2 LFPO.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 LIMITATION DE VITESSE**

Dans les TMA PARIS (parties 2 à 10), pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

***22.1 SPEED LIMITATION***

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

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

**22.2 A-CDM ET PROCEDURE DEPART**

**22.2.1 Définitions**

L'A-CDM vise à améliorer l'efficacité et la prévisibilité des opérations aéroportuaires en optimisant l'utilisation des ressources grâce à une collaboration entre les acteurs (exploitant, compagnies, assistants et ATC) et le Network Manager.

Paris-Orly est A-CDM depuis novembre 2016 : les départs y sont séquencés et se font en fonction d'une heure attribuée (TSAT).

La GLD (Pre-Departure Sequencer - PDS) calcule cette séquence afin d'assurer un flux de départ conforme aux contraintes de capacité de la TWR et du Network Manager, tout en intégrant les horaires souhaitées par les compagnies.

**22.2.2 Terminologie des acronymes A-CDM**

La SOBT (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire COHOR.

La TOBT (Target Off Block Time) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc.

La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.

La CTOT (Calculated Take-off Time) est le créneau de décollage transmis par le Network Manager, permettant de satisfaire une régulation en-route ou à destination.

L'EOBT (Estimated Take-off Time) est l'heure estimée de départ bloc définie dans le plan de vol.

Le MTT (Minimum Turn-round Time) est le temps minimum défini par la compagnie pour réaliser la rotation complète de l'avion.

**22.2.3 Coordinations avec le Network Manager**

L'aéroport d'Orly est relié directement au Centre des Opérations du Network Manager (NMOC) pour échanger les messages de mise à jour des données de vol. Ces messages sont les DPI et les API, ils contiennent entre autres les estimées de décollage prévues (TTOT), que le NMOC prend en compte pour les prévisions de trafic En Route et pour l'allocation des créneaux.

Les différents types de DPI et API sont :

- General arrival planning information (G-API)
- Predicted departure planning information (P-DPI)
- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)
- Cancel departure planning information (C-DPI)

Les messages READY ne sont plus utilisés et sont remplacés par les messages DPI envoyés systématiquement et automatiquement par la GLD.

**22.2.4 Calcul de la séquence et règles**

22.2.4.1 TOBT

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :

- portes closes,
- passerelle retirée,
- push-back prêt,
- avion prêt à rouler/repousser.

Par défaut, sans indication des opérations, la GLD considérera que l'heure de départ possible, au plus tôt, est égale à la SOBT.

Une TOBT doit être mise à jour dès qu'un retard est connu par rapport à la SOBT, ou si la TOBT change de 5 minutes ou plus (en avance ou en retard).

Toute TOBT doit être supérieure à l'heure courante. Il n'y a pas de limitation au nombre de TOBT envoyées pour un même vol.

Le responsable de l'envoi de TOBT d'un vol est la compagnie ou son assistant.

***22.2 A-CDM AND DEPARTURE PROCEDURE***

***22.2.1 Definitions***

*A-CDM aims to improve the efficiency and predictability of airport operations by optimizing the use of ressources through collaboration between stakeholders (airport operator, airlines, handlers and ATC) and the network Manager.*

*Paris-Orly has been A-CDM since November 2016 : departures are sequenced and take place according to an assigned time (TSAT).*

*The GLD (Pre-Departure Sequencer - PDS) calculates this sequence in order to ensure a departure flow that complies with TWR and Network Manager capacity constraints, while taking into account the times requested by the airlines.*

***22.2.2 A-CDM acronyms terminology***

*SOBT (Scheduled Off Block Time) is the time corresponding to the COHOR airport slot.*

*TOBT (Target Off Block Time) is the target time set by the airline as the off-block departure time.*

*TSAT (Target Start-up Approval Time) is the authorized off-block departure time, calculated by the A-CDM system.*

*CTOT (Calculated Take-off Time) is the take-off slot transmitted by the Network Manager, used to comply with an en-route or destination regulation.*

*EOBT (Estimated Off Block Time) is the estimated off-block departure time defined in the flight plan.*

*MTT (Minimum Turn-round Time) is the minimum time defined by the airline to complete the aircraft turnaround.*

***22.2.3 Coordination with Network Manager***

*Orly airport PDS is directly connected to the Network Manager Operation Center (NMOC) for data exchange. Data are automatically exchanged through DPI and API messages which include target take-off time (TTOT), taken into account by the NMOC for En-Route traffic prediction and for slot allocation.*

*The different types of DPI and API are :*

*- General arrival planning information (G-API)*
*- Predicted departure planning information (P-DPI)*
*- Early Departure Planning Information (E-DPI)*
*- Target Departure Planning Information (T-DPI)*
*- ATC Departure Planning Information (A-DPI)*
*- Cancel departure planning information (C-DPI)*

*READY messages are no longer used and have been replaced by DPI messages sent systematically and automatically by the GLD.*

***22.2.4 Sequence calculation and rules***

*22.2.4.1 TOBT*

*TOBT (Target Off-Block Time) is the target time set by the airline as the off-block departure time:*

*- doors closed,*
*- passenger bridge removed,*
*- push back ready,*
*- aircraft ready to push back.*

*By default, without any input from operations, the GLD will consider that the earliest possible departure time is equal to the SOBT.*

*A TOBT must be updated as soon as a delay relative to the SOBT is known, or if the TOBT changes by 5 minutes or more (earlier or later).*

*Any TOBT must be later than the current time. There is no limit to the number of TOBTs sent for the same flight.*

*The airline or its handling agent is responsible for sending a flight's TOBT.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

→ 22.2.4.2 EOBT

→ A réception du plan de vol, l'EOBT et la SOBT doivent être cohérentes : l'EOBT doit être postérieure ou égale à la SOBT, sinon les opérations doivent déposer un nouveau plan de vol.

→ Pour tout écart de TOBT de 15 minutes ou plus par rapport à l'EOBT, il est obligatoire d'envoyer un message de retard (DLA) au Network Manager.

→ En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée par la GLD.

→ 22.2.4.3 CTOT

→ La CTOT (Calculated Take-Off Time) est le créneau attribué à la piste par EUROCONTROL qu'un vol doit respecter afin de satisfaire une régulation en route ou à destination. La TSAT est calculée de manière à permettre le respect de cette contrainte.

→ Il existe une fenêtre de tolérance associée (Slot Tolerance Window - STW), définie comme suit : [CTOT - 5 min ; CTOT + 10 min].

→ La CTOT peut être modifiée (avancée, retardée ou supprimée). Un vol peut ainsi passer rapidement d'un statut régulé à non régulé et doit rester prêt à respecter sa TOBT afin d'éviter un SEQOUT et l'attribution d'un nouveau créneau.

22.2.4.4 TSAT

La TSAT est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système GLD en fonction de la capacité départ de l'aéroport, du programme des vols, des TOBT et des CTOT du NMOC. Elle est initialement calculée à EOBT - 3HR, puis mise à jour en permanence.

←

→ Un vol ne respectant pas sa TSAT peut être sorti de la séquence (SEQOUT). Dans ce cas, la TSAT est supprimée et le vol est éjecté de la séquence départ. Il est alors nécessaire de ressaisir une TOBT afin de réintégrer le vol dans la séquence.

→ Les cas de SEQOUT sont les suivants :

→ - Absence de clairance départ (ASAT) à TSAT + 5 min,

→ - Absence de repoussage (AOBT) à max (TSAT + 5 min; ASAT + 5 min).

→ Le plan de vol peut également être suspendu dans les cas suivants :

→ - Le vol est hors de la séquence départ depuis 10 minutes (SEQOUT + 10 min),

→ - Le vol est bloqué par le NMOC pour une autre raison,

→ - Le vol est bloqué par le DMAN pour une autre raison.

→ 22.2.4.5 Calcul de la séquence

→ Le calcul des TSAT repose sur les contraintes locales (capacité piste), réseau (CTOT EUROCONTROL) et compagnies (TOBT/EOBT).

→ Le séquencement s'appuie sur les informations les plus représentatives de l'état du vol : TOBT en priorité, puis EOBT, ou à défaut une estimation basée sur EIBT/AIBT + MTT.

→ La séquence est établie selon un principe de balance capacité/demande, la capacité piste étant répartie en intervalles de 10 minutes. Les vols sont ordonnés selon leur heure cible à la piste (CTOT ou TOBT+temps de roulage), puis répartis dans les intervalles disponibles.

→ En cas de saturation, une priorisation est appliquée et les vols excédentaires sont reportés sur les intervalles suivants.

→ Le détail des règles de séquencement est disponible sur le site CDM@ORY.

→ Les TOBT et TSAT sont accessibles via les outils CDM (site web CDM@ORY, IHM web GLD). Ces informations sont également visualisables directement par les pilotes sur les mires de guidage, présentes sur chaque parking avion.

*22.2.4.2 EOBT*

*Upon receipt of the flight plan, the EOBT and the SOBT must be consistent: the EOBT must be later than or equal to the SOBT; otherwise, operations must file a new flight plan.*

*For any TOBT deviation of 15 minutes or more from the EOBT, it is mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager.*

*If the difference between the TOBT and the EOBT exceeds 15 minutes, an alert will be generated and displayed by the GLD.*

*22.2.4.3 CTOT*

*CTOT (Calculated Take-Off Time) is the runway slot allocated by EUROCONTROL that a flight must comply with in order to satisfy an en-route or destination regulation. The TSAT is calculated so as to allow compliance with this constraint.*

*There is an associated tolerance window (Slot Tolerance Window - STW), defined as follows: [CTOT - 5 min; CTOT + 10 min].*

*The CTOT may be modified (brought forward, delayed or cancelled). A flight may therefore move quickly from a regulated to an unregulated status and must remain ready to comply with its TOBT in order to avoid a SEQOUT and the allocation of a new slot.*

*22.2.4.4 TSAT*

*TSAT is the authorised off-block departure time, calculated by the GLD system according to the airport departure capacity, the flight schedule, the TOBT and the NMOC CTOT. It is initially calculated at EOBT - 3HR and then updated continuously.*

*A flight that does not comply with its TSAT may be removed from the sequence (SEQOUT). In this case, the TSAT is deleted and the flight is removed from the departure sequence. It is then necessary to re-enter a TOBT in order to reintegrate the flight into the sequence.*

*The cases leading to SEQOUT are as follows :*

*- No start-up clearance (ASAT) at TSAT + 5 min,*

*- No pushback (AOBT) at max (TSAT + 5 min; ASAT + 5 min).*

*The flight plan may also be suspended in the following cases :*

*- The flight has been out of the departure sequence for 10 minutes (SEQOUT + 10 min),*

*- The flight is blocked by the NMOC for another reason,*

*- The flight is blocked by the DMAN for another reason.*

*22.2.4.5 Sequence calculation*

*TSAT calculation is based on local constraints (runway capacity), network constraints (EUROCONTROL CTOT) and airline constraints (TOBT/EOBT).*

*Sequencing relies on the information that best reflects the flight status: TOBT first, then EOBT, or failing that, an estimate based on EIBT/AIBT + MTT.*

*The sequence is established according to a capacity/demand balancing principle, with runway capacity split into 10-minute intervals. Flights are ordered according to their reference runway time (CTOT or TOBT + taxi time), then assigned to the available intervals.*

*In the event of congestion, prioritization is applied and excess flights are deferred to the following intervals.*

*Details of the sequencing rules are available on the CDM@ORY website.*

*TOBT and TSAT are available through the CDM tools (CDM@ORY website, GLD web interface). This information can also be viewed directly by pilots on the guidance displays located at each aircraft stand.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.2.5 Procédures**

22.2.5.1 Procédure de mise en route sur la fréquence PVL

Le pilote doit contacter le PREVOL (radio ou ACARS) pour demander sa clairance départ à TOBT – 15 min (ou SOBT – 15 min en l'absence de TOBT). En cas d'appel anticipé, le PREVOL demandera de rappeler à cette échéance.

Le pilote doit ensuite rappeler « prêt au départ » dans la fenêtre TSAT – 5 min à TSAT + 5 min :

- avant TSAT – 5 min : le PREVOL rappellera le pilote,
- dans la fenêtre : autorisation de mise en route (ASAT) et transfert vers SOL,
- après TSAT + 5 min : une nouvelle TOBT est requise.

Il est implicite que lorsque le contrôleur donne l'autorisation de mise en route (ASAT), celle-ci est donnée pour un départ parking effectif à TSAT. Si l'ASAT intervient entre TSAT et TSAT +5 min, le transfert avec le SOL et le repoussage de l'appareil doit s'effectuer le plus rapidement possible pour garantir le respect de la place à la piste.

22.2.5.2 Procédure de repoussage sur la fréquence SOL

L'autorisation de repoussage est délivrée, après l'autorisation de mise en route (ASAT), sur la fréquence SOL à partir de TSAT – 5 min, lorsque l'avion est prêt à repousser. Elle doit permettre un départ du parking à TSAT.

Si le départ bloc n'a pas eu lieu à max (ASAT + 5 min ; TSAT + 5 min), le vol est SEQOUT et une nouvelle TOBT doit être émise.

22.2.5.3 Procédure de GLD en mode non séquencé

En cas d'indisponibilité technique de la GLD ou de ses systèmes associés, ou pour des raisons opérationnelles, la gestion des départs peut être temporairement basculée en mode non séquencé.

Une information est diffusée via le site CDM@ORY et les téléaffichages opérationnels.

Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence départ est suspendu. Le séquencement est alors assuré par le PREVOL, en fonction des contraintes TOBT, EOBT et CTOT.

Les compagnies doivent continuer de maintenir à jour les TOBT et les EOBT afin de permettre au PVL une bonne gestion des vols et de faciliter le retour au mode séquencé dès rétablissement du système.

***22.2.5 Procedures***

*22.2.5.1 Start-up procedure on the DELIVERY frequency*

*The pilot must contact DELIVERY (by radio or ACARS) to request departure clearance at TOBT - 15 min (or SOBT - 15 min if there is no TOBT). In the event of an early call, DELIVERY will ask the pilot to call back at that time.*

*The pilot must then call back "ready for departure" within the TSAT - 5 min to TSAT + 5 min window :*

*- before TSAT - 5 min: DELIVERY will ask the pilot to call back,*
*- within the window: start-up approval (ASAT) and transfer to GROUND,*
*- after TSAT + 5 min : a new TOBT is required.*

*It is implicit that when the controller gives the start-up approval (ASAT), it is issued for an actual off-block departure at TSAT. If the ASAT is issued between TSAT and TSAT +5 min, transfer to GROUND and aircraft pushback must take place as quickly as possible to ensure that the runway slot is met.*

*22.2.5.2 Pushback procedure on the GROUND frequency*

*After start-up approval (ASAT), pushback clearance is issued on the GROUND frequency from TSAT - 5 min, when the aircraft is ready to push back. It must allow off-block departure from the stand at TSAT.*

*If off-block departure has not taken place by max (ASAT + 5 min; TSAT + 5 min), the flight becomes SEQOUT and a new TOBT must be issued.*

*22.2.5.3 GLD procedure in non-sequenced mode*

*In the event of a technical outage of the GLD or its associated systems, or for operational reasons, departure management may be temporarily switched to non-sequenced mode.*

*Information is disseminated via the CDM@ORY website and the operational display screens.*

*In this mode, automatic calculation of the departure sequence is suspended. Sequencing is then ensured by DELIVERY according to TOBT, EOBT and CTOT constraints.*

*Operators must continue to keep TOBTs and EOBTs up to date in order to enable DELIVERY to manage flights properly and to facilitate the return to sequenced mode as soon as the system is restored.*

## 22.3 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

### 22.3.1 Approches initiales (INA) RNAV+radar

22.3.1.1 Domaine d'application

Les procédures d'approche initiale (INA) débutent au point d'approche initiale (IAF) et s'achèvent sur un repère spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche finale.

22.3.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.
Ces procédures, protégées pour une navigation RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME. et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou MVA).
L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.

22.3.1.3 Equipement des aéronefs

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

22.3.1.4 Utilisation

Ces procédures sont publiées uniquement « RNAV » et sont utilisables en mode de navigation "RNAV1" basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.
En cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès le début de la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.
En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.

## *22.3 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR ARRIVALS PROCEDURES*

### *22.3.1 Initial approaches (INA) RNAV+radar*

*22.3.1.1 Field of application*

*RNAV initial approach procedures (INA) start from the Initial Approach Fix (IAF) then end with a specified marker from which radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.*

*22.3.1.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C D aircraft.*
*These procedures, protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors and meeting RNAV 1 requirements with anticipated WP or overflown WP, are set above the minimum safe altitude (MSA or MVA).*
*The ATC unit permanently provides radar services.*

*22.3.1.3 Aircraft equipment*

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

*22.3.1.4 Operating procedures*

*These procedures, published only "RNAV", are to be flown with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.*
*In case of lost of RNAV capability, the pilot must report "Unable RNAV 1" as soon as the required navigation precision is lost in order to get radar guidance.*
*If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

22.3.1.5 Dispositions particulières

En application de l'arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de Paris-Orly doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'organisation de l'aviation civile internationale.
Gestion des exemptions
L'obligation d'emport d'équipement de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 ne s'applique pas :
• aux aéronefs appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui ;
• aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
• aux aéronefs évoluant dans le cadre d'activités associées au musée de l'air et de l'espace ou de spectacles publics organisés sur l'aérodrome de Paris-le Bourget ;
• aux aéronefs effectuant des vols médicaux ou des évacuations sanitaires ;
• aux aéronefs en situation d'urgence.
Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus dont l'équipement n'est pas conforme à la spécification de navigation RNAV 1 doivent notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée aux services de la navigation aérienne de la région parisienne avec un préavis de 24 heures lorsque la planification du vol le permet.
La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante :
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr
Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part des services de la navigation aérienne de la région parisienne afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.

*22.3.1.5 Specific provisions*

*Pursuant to the 20th of October 2015 decree, aircraft to and from Paris-Orly shall be fitted with a functioning on-board area navigation equipment which complies with navigation specification RNAV 1 as defined in ICAO document n° 9613.*
*Exemptions management*
*The RNAV 1 compliance requirement is not applicable to:*
*• French State-owned, rented or chartered aircraft;*
*• Other States-owned aircraft;*
*• Aircraft flying in the context of the air and space museum or public shows organized at Paris-Le Bourget;*
*• Aircraft undertaking medical flights or evacuations;*
*• Aircraft in emergency situation. Operators of RNAV 1 non-compliant aircraft here above mentioned shall notify their departure and arrival intentions to the air traffic control organism in charge ("services de la navigation aérienne de la région parisienne") with a 24 hour prior notice, when flight planning permits such notification.*
*This notification is to be submitted by e-mail to:*
*crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr*
*This notification can lead to schedule modification requests from the organism providing air traffic control services in order to ensure the optimal integration of these flights.*

22.3.1.6 Panne de radiocommunication

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "panne radio" spécifiques à la procédure en cours.

*22.3.1.6 Radiocommunication failure*

*The pilot should perform the published procedure (including level and speed requirements) and follow or get back to the "RADAR" route then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.*

**22.3.2 Limitations vitesse et niveaux (voir cartes STAR et fiches INA)**

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.
Hors procédures d'attente et sauf clairance contraire du contrôle, les vitesses de 250 kt et 220 kt spécifiées sur certains segments de la procédure devront être respectées.
Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.
Des contraintes de niveaux sont imposées sur certains segments de la procédure pour des raisons de circulation aérienne.
En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié.
Les aéronefs qui ne pourraient respecter ces limitations devront le signaler au plus tôt à l'approche.

***22.3.2 Speed and levels instructions (see STAR and INA charts)***

*In TMA Paris of class A (part 2 - 10), speed is limited to IAS 250 kt maximum below FL100, except explicit clearance and on the initiative of the control only.*
*Outside holding procedures and except otherwise instructed by ATC, pilots shall have to adhere to the speeds of 250 kt and 220 kt specified on certain segments of the procedure.*
*However, for the aircraft which, for technical or flight quality reasons cannot maintain 250 kt, a higher speed is possible after ATC agreement.*
*Flight level constraints are imposed on certain segments of the procedure due to traffic.*
*Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point.*
*ACFT that should not be able to comply with these limitations must advise ATC as soon as possible.*

**22.3.3 Altitudes minimales de guidage radar**

Les altitudes minimales de guidage radar sont publiées en AD 2 LFPO MVA 01.

***22.3.3 Minimum radar vectoring altitudes***

*Minimum radar vectoring altitudes are described in AD 2 LFPO MVA 01.*

**22.3.4 Modification des API sous la MVA**

Selon l'organisation du trafic à l'arrivée et au départ et en cas d'approches interrompues à l'issue de finales ILS, RNP ou LOC sur les pistes 02, 06, 07, 20, 24 ou 25, l'ATC pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiées pour séparation avec les départs. Des clairances pourront être délivrées pour tourner :

- de 90° max. à droite ou à gauche
- à ou au-dessus de 800 ft QNH en montée vers 2000 ft QNH minimum.

Le franchissement des obstacles jusqu'à la MVA est assuré par le respect de la pente minimale de l'API (2,5 %).

***22.3.4 Amendment of missed-approach procedures below MVA***

*With regard to the organisation of inbound and outbound traffic, and in case of missed approaches after ILS, RNP or LOC final for runways 02, 06, 07, 20, 24 and 25, ATC may amend the missed-approach procedures for separation with departures. Clearances may be given to turn :*

*- a maximum of 90° to the right or to the left*
*- at or above 800 ft QNH climbing to 2000 ft QNH minimum.*

*Obstacle clearance until reaching the MVA is ensured by compliance with the minimum slope of the published missed-approach procedure (2.5 %).*

**22.3.5 MSAW**

La surveillance MSAW est effective dans la partie de l'espace contrôlé par l'Approche d'ORLY.
Les approches 25, 24, 06, 02 et RNAV 20 sont surveillées jusqu'à la piste.

***22.3.5 MSAW***

*MSAW surveillance is effective in the airspace controlled by ORLY approach center.*
*Approaches 25, 24, 06, 02 and RNAV 20 are monitored until reaching the runway.*

**22.3.6 Entrainement aux approches de catégories II ou III et aux atterrissages automatiques en dehors des procédures d'exploitations par faible visibilité (LVP)**

22.3.6.1 Principe d'utilisation

L'équipage doit annoncer son intention d'effectuer une approche pour entraînement au premier contact avec le contrôle d'approche d'Orly en tenant compte des conditions particulières ci-dessous.
Les demandes pourront être refusées si les circonstances l'exigent.

***22.3.6 Training on category II or III approaches and automatic landings outside LVP procedures***

*22.3.6.1 Principle*

*Crews must declare their wish to perform an approach for training on first contact with Orly APP taking into account the following conditions.*
*Request may be denied if circumstances demand.*

22.3.6.2 Horaires

L'entraînement n'est pas autorisé dans les plages horaires suivantes :
- du lundi au vendredi de 0700 à 1000 et de 1800 à 2130 (heures locales).
- le dimanche de 1800 à 2130 (heures locales).

22.3.6.3 Conditions météorologiques minimales

- Visibilité horizontale > 1500 m et plafond >= 1000 ft.

22.3.6.4 Configuration piste

L'entrainement peut se faire sur les QFU 06, 07, 24 et 25.
L'entraînement ne sera pas autorisé en cas d'exploitation en mode banalisé de la piste à l'atterrissage.
Nota : en entraînement CAT II et CAT III seuls l'exploitation de l'ILS et les séparations entre aéronefs sont conformes aux obligations des procédures par faible visibilité.

**22.3.7 Réduction de la valeur des séparations radar en approche finale**

A Paris ORLY la séparation minimale radar peut être réduite à 2,5 NM :
- lorsque la piste est sèche ou mouillée à l'exclusion des conditions météorologiques suivantes : neige, verglas et fortes averses orageuses de pluie et de grêle.
- entre deux aéronefs en approche finale lorsque l'aéronef qui précède appartient à une catégorie de turbulence de sillage inférieure ou égale à la catégorie de l'aéronef qui suit.
- la séparation réduite ne s'applique pas derrière les avions gros porteurs et de type B 757.
Les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste, en utilisant la sortie rapide la plus proche, compatible avec la sécurité.

**22.3.8 Réduction des séparations aux abords de l'aérodrome**

- A Paris ORLY, entre deux IFR en finale sur le même QFU, une séparation visuelle peut être proposée par le contrôleur Tour ou demandée par le pilote.
Le pilote doit avoir visuel sur le précédent.
- S'il l'accepte, le pilote devient alors responsable de sa séparation avec le précédent y compris de la turbulence de sillage jusqu'au poser de ce dernier.
- Le contrôleur continue d'assurer une surveillance radar, reste responsable de la séparation sur piste et délivre la clairance d'atterrissage.
- Conditions :
• base des nuages > 1000 ft et visibilité >= 5km,
• de jour, piste sèche ou mouillée à l'exclusion des conditions météorologiques suivantes : neige, verglas et fortes averses orageuses de pluie et de grêle.
- Le pilote peut demander à tout moment la fin de la séparation visuelle (perte de contact visuel par exemple), le contrôleur met fin à la séparation visuelle et redevient responsable du maintien de la séparation entre les aéronefs.
- Phraséologie employée :
Pilote : ORLY TOUR, visuel sur le précédent, preneur d'une séparation visuelle avec lui.
Contrôleur : Gardez l'A320 (A340) en vue 3NM (5NM) devant, attention à la turbulence.

**22.3.9 Réductions des espacements sur les pistes**

Un aéronef peut recevoir une clairance d'atterrissage après un autre atterrissage ou un autre décollage, ou une clairance de décollage après un autre décollage si l'aéronef qui le précède sur la piste laisse disponible une longueur de piste d'au moins 2400 m.

**22.3.10 Pistes liées**

Lorsque les conditions météorologiques se dégradent (VIS =< 1500 m ou Plafond < 1000 ft) les décollages et atterrissages sont interdépendants, entraînant une réduction de la capacité ATC pouvant se traduire par une augmentation de la durée d'attente au seuil de décollage.

**22.4 STAR CONSIGNES PARTICULIÈRES**

A l'arrivée à PARIS ORLY, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de STAR RNAV.

**22.4.1 Domaine d'application**

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

*22.3.6.2 Times*

*Training shall not be performed within the following time periods:*
*- from Monday to Friday : between 0700 and 1000 and between 1800 and 2130 (local time).*
*- Sunday : between 1800 and 2130 (local time).*

*22.3.6.3 Minimum meteorological conditions*

*- Horizontal visibility > 1500 m and ceilling >= 1000 ft.*

*22.3.6.4 RWY configuration*

*Training is possible on QFU 06, 07, 24 and 25.*
*Training will not be authorised during periods of mixed mode runway operation.*
*Note : on CAT II or III training approachs only the ILS and separation between ACFT are in compliance with LVP procedures.*

***22.3.7 Radar separation on final approach***

*At Paris ORLY Airport, the minimum radar separation on final approach may be reduced to 2,5 NM provided :*
*- the runway is dry or wet excluding the following weather occurences : snow, ice and severe storm related precipitations of rain or hail.*
*- the leading aircraft's weight category according to the wake turbulence classification is the same or less than the trailing aircraft category.*
*- heavy aircraft and the B757 participate in the separation reduction as the trailing aircraft only.*
*Pilots are encouraged, commensurate with safety, to vacate runways expeditiously via the earliest high speed exit taxiway available.*

***22.3.8 Spacing reduction in the vicinity of the airfield***

*- At Paris ORLY, between two aircraft on the same final, a visual separation can be suggested by the tower controller or requested by the pilot.*
*The pilot must have preceding aircraft. in sight.*
*- In such a case, the pilot is responsible for separation with the preceding aircraft until it has landed taking the turbulence into account.*
*- The controller continues radar monitoring, is responsible for runway separation and delivers the landing clearance.*
*- Conditions:*
*• cloud-base > 1000 ft and visibility > =5km,*
*• during daytime, dry or wet runway excluding snow/black ice/heavy stormy rain/hail.*
*- The pilot can ask to end the visual separation at any time (visual loss on the preceding for instance) and the controller will put an end to visual separation and is again responsible for separation between these aircraft.*
*- The phraseology is :*
*Pilot: ORLY TOWER, we have the previous in sight, we'd accept a visual separation.*
*CTL: Keep the A320 (A340) 3NM (5NM) ahead in sight, caution wake turbulence.*

***22.3.9 Reduced runway spacing***

*A landing clearance can be issued if the preceding ACFT (arrival or departure) has passed a point at least 2400 m from the RWY THR. A TKOF clearance can be issued if the preceding ACFT departing has passed a point at least 2400 m from the RWY THR.*

***22.3.10 Linked runways***

*If weather conditions worsen (VIS =< 1500 m or ceiling < 1000 ft) take-offs and landings are interdependent, leading to a reduction in capacity. This could cause an increase in holding times at the take-off threshold.*

***22.4 STAR SPECIAL PROCEDURES***

*On arrival PARIS ORLY, all sectors in PARIS TMA are exclusively provided with RNAV STAR.*

***22.4.1 Field of application***

*These RNAV standard instrument arrival routes (STAR) start at a navigation fix located on the "En-Route" network and end at an initial approach fix (IAF) serving the destination aerodrome.*
*The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.4.2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.
Ces itinéraires sont protégés pour une navigation RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.
Tous les points de cheminements (WP) sont des points à anticipation de virage hormis les points délivrés sur clairance ATC servant de base à un circuit d'attente.
Les circuits d'attente « En-Route » et ceux basés sur un IAF sont protégés principalement en RNAV "mode manuel" mais également en navigation conventionnelle entre les FL070 et FL110 lorsque l'infrastructure de radionavigation le permet.
L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.

**22.4.3 Equipement des aéronefs**

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

**22.4.4 Utilisation**

Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR sont publiés « RNAV » et sont utilisables en mode de navigation « RNAV1 » basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.
En cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès le début de la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.
La portée de la « clairance STAR » ne concerne que le suivi de la route publiée.
Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée à l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande du pilote.
Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées.
En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.
Limitation de vitesse :
Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

**22.4.5 Dispositions particulières**

En application de l'arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de Paris-Orly doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'organisation de l'aviation civile internationale.
Gestion des exemptions
L'obligation d'emport d'équipement de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 ne s'applique pas :
• aux aéronefs appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui ;
• aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
• aux aéronefs évoluant dans le cadre d'activités associées au musée de l'air et de l'espace ou de spectacles publics organisés sur l'aérodrome de Paris-le Bourget ;
• aux aéronefs effectuant des vols médicaux ou des évacuations sanitaires ;
• aux aéronefs en situation d'urgence.
Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus dont l'équipement n'est pas conforme à la spécification de navigation RNAV 1 doivent notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée aux services de la navigation aérienne de la région parisienne avec un préavis de 24 heures lorsque la planification du vol le permet.
La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante :
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr
Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part des services de la navigation aérienne de la région parisienne afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.

**22.4.6 Procédure particulière en l'absence d'instruction du contrôle (hors panne de radiocommunication) pour les arrivées LFPO**

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (ou aprés l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.
En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée (arrivées MOLBA ou ODILO), au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception. Ce principe est valable dans toutes les configurations.

***22.4.2 Radar protection and operation***

*For categories A B C D aircraft.*
*These routes are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors.*
*All the waypoints (WP) are fly-by waypoints except the points delivered on ATC clearance used as base for holding pattern.*
*The "En-Route" and "IAF" holding patterns are mainly protected with RNAV "manual mode" but also for conventional navigation between FL070 and FL110 when radionavigation infrastructure enables it.*
*The ATC unit permanently provides radar services.*

***22.4.3 Aircraft equipment***

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

***22.4.4 Operating procedures***

*STAR published "RNAV" are to be flied with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.*
*In case of lost of RNAV capability, the pilot must report "Unable RNAV 1" as soon as the required navigation precision is lost in order to get radar guidance.*
*The "STAR clearance" coverage only affects the published route data. Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on the proposal of ATC unit or on pilot request.*
*On STAR or on radar guidance, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements.*
*When it is not possible, pilot must immediately inform the ATC unit*
*Speed limitation:*
*In TMA Paris of class A (part 2 - 10), speed is limited to IAS 250 kt maximum below FL100, except explicit clearance and on the initiative of the control only. However, for the aircrafts which, for technical or flight quality reasons, cannot maintain 250 kt, a higher speed is possible after agreement of the control.*

***22.4.5 Special provisions***

*Pursuant to the 20th of October 2015 decree, aircraft to and from Paris-Orly shall be fitted with a functioning on-board area navigation equipment which complies with navigation specification RNAV 1 as defined in ICAO document n° 9613.*
*Exemptions management*
*The RNAV 1 compliance requirement is not applicable to :*
*• French State-owned, rented or chartered aircraft ;*
*• Other States-owned aircraft ;*
*• Aircraft flying in the context of the air and space museum or public shows organized at Paris-Le Bourget ;*
*• Aircraft undertaking medical flights or evacuations ;*
*• Aircraft in emergency situation.*
*Operators of RNAV 1 non-compliant aircraft here above mentioned shall notify their departure and arrival intentions to the air traffic control unit in charge ("services de la navigation aérienne de la région parisienne") with a 24 hour prior notice, when flight planning permits such notification.*
*This notification is to be submitted by e-mail to :*
*crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr*
*This notification can lead to schedule modification requests from the unit providing air traffic control services in order to ensure the optimal integration of these flights.*

***22.4.6 Overriding procedure in the event of no ATC instruction (not due to communication faillure) for LFPO arrivals***

*The lack of ATC clearance to perform the initial approach may be caused by a late ACC/APP handover (at or after the IAF), and/or by an overloaded frequency.*
*In such situation, on reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure assigned level which has been acknowledged (MOLBA or ODILO arrivals). This principle is valid for all configurations.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.5 SID CONSIGNES PARTICULIÈRES**

**22.5.1 Consignes**

Sauf autorisation contraire de l'APP, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 150, la PENTE Sol MINIMALE de 5,5% doit être adoptée par les aéronefs. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser la TWR lors du premier contact avec le PREVOL.
Le niveau de vol le plus élevé spécifié sur l'itinéraire normalisé de départ ne peut être quitté que sur autorisation du contrôle.

**22.5.2 Assignation de vitesse**

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.
Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.
Au dessus du FL 100, pour les départs AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL, accélération vers une vitesse indiquée (IAS) de 300 kt minimum sauf instruction du contrôle.

**22.5.3 Configuration Est (RWY 06-07)**

MONTEES INITIALES - MOINDRE BRUIT
IMPORTANT :
Pour limiter l'étalement du bruit, les pilotes sont invités à adapter la conduite de leur aéronef pour suivre avec la plus grande précision, la trajectoire de montée initiale décrite jusqu'à une distance de 6.5 NM LOL (ou au croisement du R 164 BT).

**22.5.4 Configuration Ouest (RWY 24-25)**

MONTEES INITIALES - MOINDRE BRUIT
IMPORTANT :
Pour limiter l'étalement du bruit, les pilotes sont invités à adapter la conduite de leur aéronef pour suivre avec la plus grande précision, la trajectoire de montée initiale décrite, jusqu'à une distance minimale de 7 NM LOL (ou au croisement du R 130 TSU).

**22.5.5 Itinéraires normalisés de départs aux instruments (SID) RNAV**

Pour le départ de PARIS ORLY, les secteurs Nord, Ouest, Est et Sud de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

***22.5 SID SPECIAL PROCEDURES***

***22.5.1 Rules***

*Unless otherwise instructed by the APP, aircraft must comply with specifications laid down for each standard departure route in all phases of the upward gradient and up to FL 150, the MINIMUM 5,5% Ground ANGLE OF SLOPE must be adhered to by all aircraft. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting the DELIVERY.*
*The highest specified flight level on the standard departure route can only be left after clearance from air traffic control.*

***22.5.2 Speed restriction***

*In TMA Paris of class A (part 2 - 10), speed is limited to IAS 250 kt maximum below FL100, except explicit clearance and on the initiative of the control only.*
*However, for the aircrafts which, for technical or flight quality reasons, cannot maintain 250 kt, a higher speed is possible after agreement of the control.*
*Above FL 100, for AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL, departures, acceleration to an indicated speed (IAS) of 300 kt minimum except other ATC instruction.*

***22.5.3 Eastern pattern (RWY 06-07)***

*INITIAL CLIMB GRADIENT - NOISE ABATEMENT*
*IMPORTANT :*
*In order to limit the area of noise, pilots are requested to fly their aircraft in strict compliance with the given initial climb path, to a distance of 6.5 NM LOL (or when crossing R 164 BT).*

***22.5.4 Western pattern (RWY 24-25)***

*INITIAL CLIMB GRADIENT - NOISE ABATEMENT*
*IMPORTANT :*
*In order to limit the area of noise, pilots are requested to fly their aircraft in strict compliance with the given initial climb path, to a minimum distance of 7 NM LOL (or when crossing R 130 TSU).*

***22.5.5 RNAV standard instrument departures (SID)***

*For departure from PARIS ORLY, all the North, West, East and South sectors of PARIS TMA are provided with RNAV SID.*

| | **Secteur** / *Sector* | | **Réacteurs** / *Jets* | **Hélices** / *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| SID RNAV | Nord / *North* | **OPALE – ATREX - NURMO** | FL > 115 | FL > 115 |
| | Est / *East* | **RANUX - BUBLI** | FL > 195 | FL > 195 |
| | | **DIKOL - BAXIR** | 115 < FL < 195 | 115 < FL < 195 |
| | Sud / *South* | **AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL** | FL > 195 | FL > 195 |
| | | **OLZOM - MONOT - DORDI** | FL < 195 | FL < 195 |
| | Ouest / *West* | **LGL** | FL > 115 | *FL > 115* |
| | | **ELCOB** | FL > 115 | *FL > 115* |

22.5.5.1 Domaine d'application

Les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis en RNAV 1 depuis l'extrémité de la piste de départ (DER) de la piste jusqu'au point de rejointe du réseau "En-Route".

22.5.5.2 Equipement des aéronefs

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

22.5.5.3 Utilisation

Les itinéraires normalisés de départ aux instruments, publiés en RNAV, avec capteurs GNSS, sont utilisables en RNAV1.

Le pilote ne pouvant assurer le suivi de la procédure de départ RNAV doit notifier son intention de départ aux services du contrôle de la navigation aérienne comme décrit ci-après au § 22.5.5.4.

CPDLC utilisable au-dessus du FL100. L'adresse de logon de Paris ACC est LFFF.

22.5.5.4 Dispositions particulières

En application de l'arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de Paris-Orly doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'organisation de l'aviation civile internationale.

*22.5.5.1 Field of application*

*These RNAV standard instrument departures (SID) are designed and defined for all runways in RNAV 1 from the departure end of the RWY (DER) until reaching the way point joining the "En-route" network.*

*22.5.5.2 Aircraft equipment*

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

*22.5.5.3 Operating procedures*

*Standard instrument departures, published for RNAV navigation with GNSS sensors are available for RNAV 1 operations.*

*The pilot not able to fly the RNAV departure procedure shall notify its departure intentions to the air traffic control unit in charge as described in below § 22.5.5.4.*

*CPDLC available above FL100. Logon of Paris ACC is LFFF.*

*22.5.5.4 Specific provisions*

*Pursuant to the 20th of October 2015 decree, aircraft to and from Paris-Orly shall be fitted with a functioning on-board area navigation equipment which complies with navigation specification RNAV 1 as defined in ICAO document n° 9613.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Gestion des exemptions

L'obligation d'emport d'équipement de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 ne s'applique pas :

• aux aéronefs appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui ;
• aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
• aux aéronefs évoluant dans le cadre d'activités associées au musée de l'air et de l'espace ou de spectacles publics organisés sur l'aérodrome de Paris-le Bourget ;
• aux aéronefs effectuant des vols médicaux ou des évacuations sanitaires ;
• aux aéronefs en situation d'urgence.

Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus dont l'équipement n'est pas conforme à la spécification de navigation RNAV 1 doivent notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée aux services de la navigation aérienne de la région parisienne avec un préavis de 24 heures lorsque la planification du vol le permet.

La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante :
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr

Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part des services de la navigation aérienne de la région parisienne afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.

*Exemptions management*

*The RNAV 1 compliance requirement is not applicable to:*

*• French State-owned, rented or chartered aircraft;*
*• Other States-owned aircraft;*
*• Aircraft flying in the context of the air and space museum or public shows organized at Paris-Le Bourget;*
*• Aircraft undertaking medical flights or evacuations;*
*• Aircraft in emergency situation.*

*Operators of RNAV 1 non-compliant aircraft here above mentioned shall notify their departure and arrival intentions to the air traffic control unit in charge ("services de la navigation aérienne de la région parisienne") with a 24 hour prior notice, when flight planning permits such notification.*

*This notification is to be submitted by e-mail to:*
*crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr*

*This notification can lead to schedule modification requests from the unit providing air traffic control services in order to ensure the optimal integration of these flights.*

**22.5.6 POGO**

22.5.6.1 Définition

Les itinéraires normalisés de liaison entre les aérodromes situés à l'intérieur des espaces gérés par les approches de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY et les aérodromes voisins sont appelés "POGO".
Ils comportent soit un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) soit un départ omnidirectionnel, suivi d'un itinéraire de raccordement pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination.
Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.

22.5.6.2 Plan de vol

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

22.5.6.3 Vols PARIS ORLY > MELUN

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

***22.5.6 POGO***

*22.5.6.1 Definition*

*Standard routes linking aerodromes located within airspace managed by PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY approaches and neighbouring aerodromes are called "POGO".*
*They include either an initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or a multidirectional departure followed by a junction route to join the destination AD final approach procedure.*
*These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.*

*22.5.6.2 Flight plan*

*Write DCT in field 15 and POGO in field 18.*

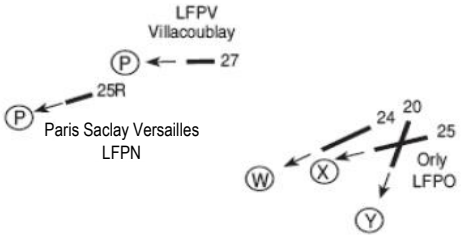
*22.5.6.3 Flights PARIS ORLY > MELUN*

*Flights from PARIS ORLY bound for Melun are to use SID "DORDI". The junction to the IAF "VANEX" is executed in compliance with the clearances issued by ORLY approach ATS.*

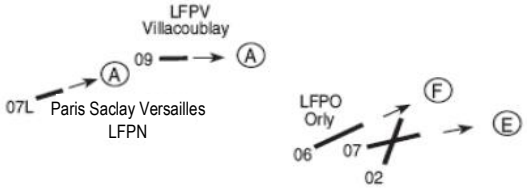
© Service de l'Information Aéronautique, France

## PARIS ORLY
## Indicateurs d'itinéraires SID en TMA PARIS
## *SID indicators within PARIS TMA*

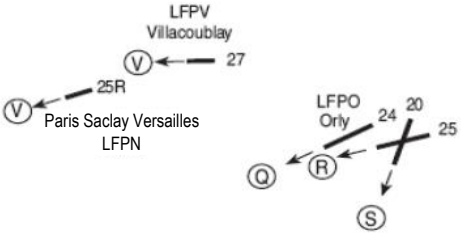
CONFIGURATION OUEST
*WEST CONFIGURATION*



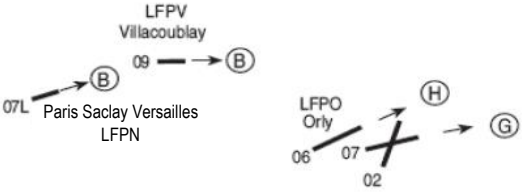

CONFIGURATION EST
*EAST CONFIGURATION*




CONFIGURATION INVERSE
LFPO : OUEST LFPG : EST
*OPPOSITE CONFIGURATION*
*LFPO : WEST LFPG : EAST*




CONFIGURATION INVERSE
LFPO : EST LFPG : OUEST
*OPPOSITE CONFIGURATION*
*LFPO : EAST LFPG : WEST*





© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.6 PANNE DE COMMUNICATION**

**22.6.1 STAR**

22.6.1.1 Cas général

Afficher 7600.
Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.
En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.
Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente ou à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
- HAP
- Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes, puis descendre dans le secteur d'attente jusqu'au niveau spécifié de début d'approche initiale.
Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

22.6.1.2 Procédure particulière pour les arrivées LFPO par VEBEK

Afficher 7600.
Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.
En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.
Se présenter à VEBEK au FL 110.
**En atteignant VEBEK, ne pas rejoindre l'attente LORNI mais quitter directement l'IAF VEBEK à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.**

**22.6.2 SID**

AFFICHER 7600.
Respecter l'itinéraire de départ et le dernier niveau assigné par l'ATC jusqu'à une distance de 40 NM de LOL puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

**22.7 PROCEDURES LVP**

→ L'aéroport d'Orly est en conditions LVP quand au moins une des deux conditions suivantes est vraie :

→ - plafond <= 200 ft,

→ - RVR <= 600 m.

Voir AD 2 LFPO.14 et AD 2 LFPO.20.4.

***22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.6.1 STAR***

*22.6.1.1 General case*

*Squawk 7600.*
*Follow the PLN STAR or the authorized STAR according to the known or estimated landing direction.*
*In case of radar vectoring, join the initial STAR.*
*Proceed to the IAF at the last assigned level which has been acknowledged if it is available in the holding or otherwise, at the highest level in the holding pattern.*
*Maintain this level till the later of the following times :*
*- EAT*
*- Arrival time in the holding plus 10 minutes, then descend in holding pattern to the level specified at the beginning of the initial approach.*
*Leave the IAF at this level to perform the approach procedure until landing.*

*22.6.1.2 Special procedure for LFPO arrivals via VEBEK*

*Squawk 7600.*
*Follow the PLN STAR or the authorized STAR according to the known or estimated landing direction.*
*In case of radar vectoring, join the initial STAR.*
*VEBEK at FL 110.*
***Reaching VEBEK, do not join LORNI holding but leave directly IAF VEBEK at this level to perform the approach procedure until landing.***

***22.6.2 SID***

*SQUAWK 7600.*
*Comply with departure route and assigned ATC level as far as D 40 LOL then proceed according to the FPL in force.*

***22.7 LVP PROCEDURES***

*Conditions LVP in force on Orly Airport when at least one of following conditions is true :*

*- Ceiling <= 200 ft*

*- RVR <= 600 m*

*See AD 2 LFPO.14 and AD 2 LFPO.20.4.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPO.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

Interdit aux ACFT non munis des FREQ APP et TWR

Autorisation d'accès :

a) ACFT commerciaux (vols réguliers, supplémentaires ou charters) :

- uniquement en régime IFR
- accord préalable du coordonnateur des aéroports parisiens (1)
- assistance obligatoire par société agréée (voir AD 2 LFPO.4)

b) Aviation d'affaires ou privée (multimoteurs en régime IFR pour vols de correspondance uniquement) :

- accord préalable du coordonnateur des aéroports parisiens (1)
- assistance obligatoire par société agréée (voir AD 2 LFPO.4)

c) Hélicoptères uniquement en EVASAN ou en vols de correspondance :

- assistance obligatoire par société agréée (voir en AD 2 LFPO.4) pour les hélicoptères en vols de correspondance

d) Interdit à tous autres aéronefs et aux vols d'entraînement.

(1) COHOR
TÉL : + 33 (0) 1 49 75 88 10
Adresse postale :
2 rue du commandant Mouchotte
Bâtiment 522 - ORLYTECH
91550 PARAY-VIEILLE-POSTE
E-mail : office@cohor.org
Site web : www.cohor.org

e) Utilisation de nuit : (réf. arrêté du 4.04.68) voir AD 2 LFPO.21

f ) Procédures de circulation en Zone Industrielle Nord (ZIN) : voir AD 2 LFPO.20

Décollages 20 :

En l'absence de système de mesure de la visibilité au seuil 20, il appartient au pilote d'évaluer lui-même la RVR au seuil

Equipement de surveillance du trafic :

Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) - Zone de traitement : la surveillance est effective dans la partie de l'espace controlée par l'approche d'ORLY. A proximité immédiate de l'aéroport d'ORLY, les approches 25, 24, 06, 02 et RNP 20 sont surveillées jusqu'à la piste. Les approches finales de VILLACOUBLAY et PARIS-SACLAY-VERSAILLES ne sont pas surveillées

AD équipé de radar primaire et secondaire (voir AD 1.0)

**23.2 PLANS DE VOL**

L'aéroport de PARIS ORLY est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR. Pour un vol ne relevant pas d'une série de créneau (vol non régulier) à l'arrivée ou au départ de PARIS ORLY, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 (§ 1.10.2).
L'attention des exploitants est attirée sur les difficultés probables d'écoulement du trafic de dégagement vers LFPG, lorsque c'est le terrain retenu, à la suite d'une réduction inopinée de la capacité de LFPO, en cas notamment de dégradation rapide des conditions météorologiques ou de la fermeture de piste(s). Prévoir une quantité de carburant supplémentaire - par rapport au minimum réglementaire - pour tenir compte de l'allongement vraisemblable des trajectoires et des temps d'attente liés à la gestion du trafic.

**23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)**

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées «COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS » sont disponibles à l'adresse :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif,

***23.1 GENERAL***

*Prohibited to ACFT not equipped with APP and TWR frequencies*

*Entering clearance :*

*a) Commercial flight (scheduled, additional or charter) :*

*- IFR flights only*
*- PPR from coordonnateur des aéroports parisiens (1)*
*- compulsory assistance provided by approved society (see AD 2 LFPO.4)*

*b) Business and private flights (multi-engines in IFR for connecting flights) :*

*- PPR from coordonnateur des aéroports parisiens (1)*
*- compulsory assistance provided by approved society (see AD 2 LFPO.4)*

*c) Helicopters only MEDEVAC or connecting flights :*

*- compulsory assistance provided by approved society (see AD 2 LFPO.4) for helicopters connecting flights*

*d) Prohibited to all aircraft and training flights.*

*(1) COHOR*
*PHONE : + 33 (0) 1 49 75 88 10*
*Postal address :*
*2 rue du commandant Mouchotte*
*Bâtiment 522 - ORLYTECH*
*91550 PARAY-VIEILLE-POSTE*
*E-mail : office@cohor.org*
*Web site : www.cohor.org*

*e) Night use : (ref. arrêté du 4.4.68) see AD 2 LFPO.21*

*f ) Taxiing procedures in Zone Industrielle Nord (ZIN): see AD 2 LFPO.20*

*Take off 20 :*

*Due to the lack of visibility measurement system at THR 20, it is up to the pilot himself to estimate the RVR at the RWY THR*

*Traffic surveillance equipment :*

*MSAW ground warning system (see AD 1.0) - Processing area : the MSAW monitoring is effective in airspace controlled by ORLY approach. In the close vicinity or ORLY airport, approaches 25, 24, 06, 02 and RNP 20 are monitored until reaching the runway. The final approaches for VILLACOUBLAY and PARIS-SACLAY-VERSAILLES are not monitored*

*AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0)*

***23.2 FLIGHT PLANS***

*PARIS ORLY AD is an AD coordinated under the terms of the European community regulation 95/93 dated 18 January 1993 amended by the regulation 793/2004 dated 21 April 2004, designed by a decree from the relevant Minister of civil aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to a previous allocation of an airport time slot by the COHOR schedule coordination association.*
*For flights not concerned by serial slots allocation (non-scheduled flights), arriving to or leaving from PARIS ORLY, it is compulsory to fill in item 18 of the flight plan the authorization number given by COHOR, according to the regulation published in AIP FRANCE ENR 1.10 (§1.10.2).*
*The attention of aircraft operators is drawn to the difficulties likely to raise from traffic flow clearance to LFPG, as a result of an unexpected capacity reduction of LFPO, particularly in case of rapid degradation of weather conditions or runway(s) closure. It is thus necessary to plan an additional amount of fuel – compared to the minimum required – to reflect increased trajectories and waiting times associated with air traffic management.*

***23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)***

*Additional information for the preparation of flights called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" are available at :*

*https://www.ecologie.gouv.fr/en/public-policies/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash*

*These data are published for informational purposes only, and are not*


© Service de l'Information Aéronautique, France

et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.

*exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and SUP AIP.*

**23.4 LASERS PORTATIFS**

Les rapports d'éblouissement par lasers portatifs étant nombreux, il est demandé aux équipages de signaler immédiatement ces évènements au service du contrôle de la navigation aérienne en précisant autant que possible le lieu de provenance

***23.4 PORTABLE LASERS***

*Since reports of glare from portable lasers are numerous, crews are asked to report these events immediately to the air traffic control service, specifying as far as possible the place of origin.*

**23.5 INDICATEURS D'ITINERAIRES STAR**

***23.5 STAR INDICATORS***

| | Face à l'Ouest<br>*West facing* | Face à l'Est<br>*East facing* |
|---|---|---|
| Réacteurs / *Jets* | W | E |
| Hélices / *Propellers* | W | E |

**23.6 VOLS VFR DANS LES ESPACES GERES PAR LES APPROCHES**

***23.6 VFR FLIGHTS IN AIRSPACES MANAGED BY APPROACH CONTROL***

**23.6.1 Dans la CTR PARIS de classe D coexistant avec la zone réglementée LF-R275 PARIS**

Des vols VFR peuvent être admis dans la zone réglementée LF-R275 PARIS (voir AIP ENR 5.1) :
a) Pour les hélicoptères : sur les itinéraires dont les conditions d'utilisation sont décrites dans la carte aéronautique au 1/100 000 ème (annexe à l'arrêté du 8 février 1984 modifié), "CTR PARIS - ITINERAIRES HELICOPTERES" et la carte VAC hélistation AD 3 LFPO
b) Pour les avions : sur les itinéraires dont les conditions d'utilisation sont décrites dans la carte VAC AD 2 LFPO
c) Pour les vols spéciaux (missions photo, travail aérien) : sur demande adressée avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés avant la date souhaitée de début de mission au SNA/RP/ORY/SE/Subdivision Contrôle (E-mail : lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).

***23.6.1 Within PARIS CTR of class D coexisting with restricted area LF-R275 PARIS.***

*VFR flights can be admitted in restricted area LF-R275 Paris (see AIP ENR 5.1) :*
*a) For helicopters : on routes to be used under conditions set forth in aeronautical chart 1:1/100,000 (addendum to modified 08 February 1984 order) "* ***CTR PARIS-ITINERAIRES HELICOPTERES*** *" and chart "* ***VAC hélistation AD 3 LFPO*** *".*
*b) For aircraft : on routes to be used under conditions published in VAC AD 2 LFPO.*
*c) For special flights (scenic air-photo, aerial scouting) upon request addressed with minimum notice of 5 working days before the desired date of beginning of mission to SNA/RP/ORY/SE/Subdivision Contrôle (E-mail : lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).*

**23.6.2 Dans les TMA PARIS de classe A**

Les planeurs et aéronefs utilisés par les aéroclubs signataires d'un protocole avec l'approche d'ORLY peuvent évoluer dans les zones réglementées dédiées à cet usage.
Pendant leurs périodes d'activité, ces zones se substituent aux portions d'espace de classe A interférentes.
Les services de contrôle assurent le contournement de ces zones par les aéronefs placés sous leur responsabilité.

***23.6.2 Within PARIS TMA of class A***

*Gliders and aircraft used by aeroclubs that have signed a protocol with ORLY Approach may fly in restricted areas dedicated to this use. During periods of operation, these areas replace interfering portions of class A airspace.*
*ATC services ensure aircraft under their control remain clear of these areas.*

**23.7 AERONEFS SANS EQUIPAGE A BORD**

Présence fréquente d'aéronefs sans équipage à bord dans la CTR. Ces aéronefs assurent leur propre séparation avec tout aéronef habité.

***23.7 UNMANNED AIRCRAFT***

*Regular unmanned aircraft activity within the CTR. These aircraft maintain their own separation with any manned ACFT.*

**23.8 PREVENTION DU RISQUE ANIMALIER**

Validité sur les pistes 07/25, 02/20 et 06/24 (hors LVP) : de SR-30 hors couvre feu à SS+30.

***23.8 WILDLIFE STRIKE PREVENTION***

*For RWY 07/25, 02/20 and 06/24 (outside LVP): from SR-30 outside curfew to SS+30.*

**23.9 AERONEFS D'ETAT NE DISPOSANT PAS D'EQUIPEMENT DE RADIOCOMMUNICATION COMPATIBLE EN ESPACEMENT 8.33 KHz**

Au départ, contacter les services ATS sur la fréquence 127.755 MHz. A l'arrivée ou en transit, en l'absence d'indication autre des services ATS, contacter les services ATS sur la fréquence 123.880 MHz en fonction du secteur d'arrivée.

***23.9 STATE AIRCRAFT WITHOUT COMPATIBLE RADIO EQUIPMENT IN 8.33 KHZ SEPARATION***

*On departure, contact ATS on frequency 127.755 MHz. On arrival or in transit, in the absence of any other indication from the ATS services, contact the ATS services on frequency 123.880 MHz, depending on the arrival sector.*

**AD 2 LFPO.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFPO.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

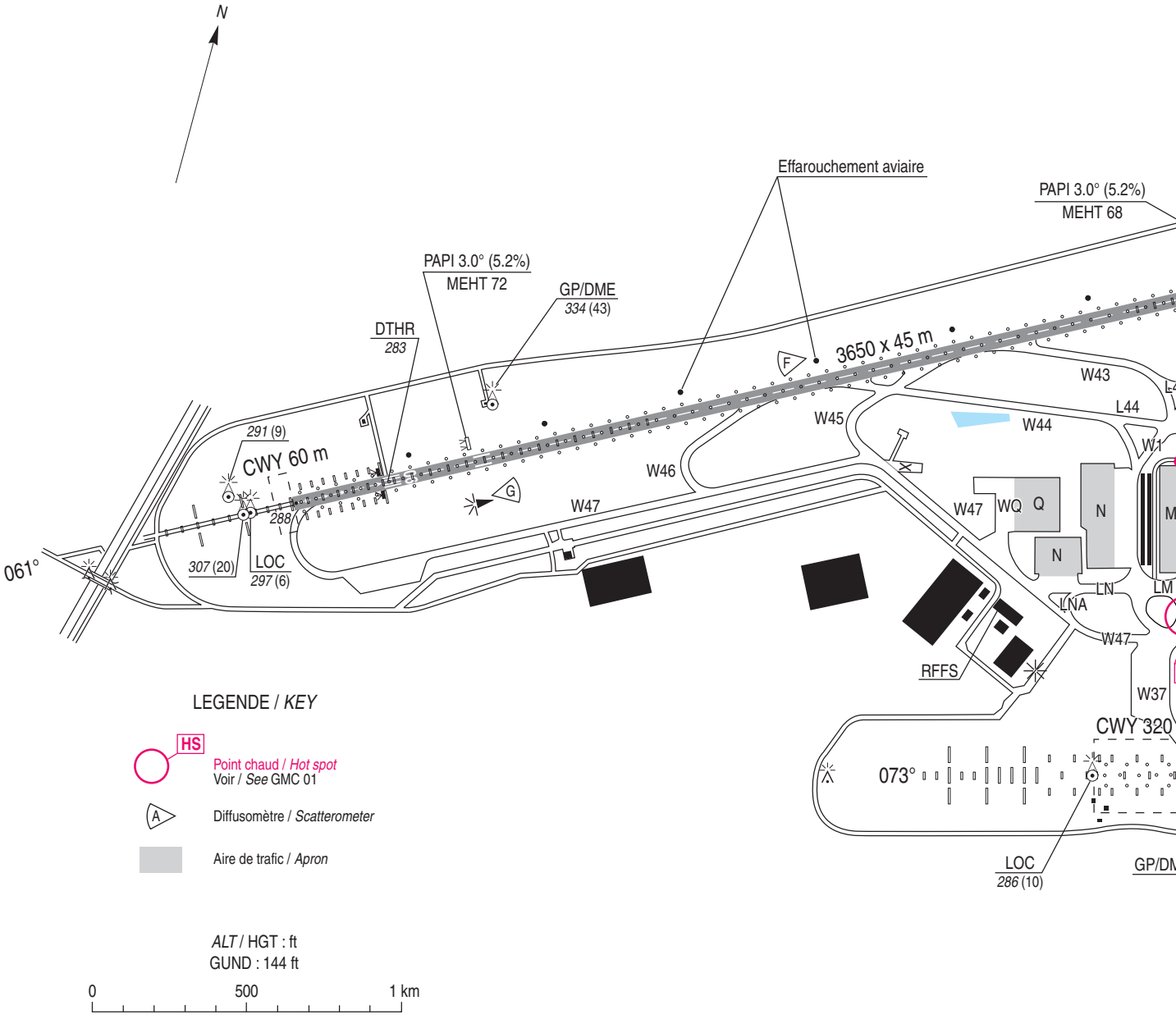
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** ORLY 126.505 (FR) - ☎ 01 87 36 68 28
131.355 (EN) - ☎ 01 87 36 68 30
**DELIVERY** (PREVOL) 121.555 - 120.500 (s)
**GND** (SOL) 121.705 - 121.815 (s)

PARIS **ORLY**
48 43 24 N - 002 22 46 E
*ALT AD : 291 (11 hPa)*

VAR 1° E (2020)




LEGENDE / *KEY*

HS — Point chaud / *Hot spot*
Voir / *See* GMC 01

A — Diffusomètre / *Scatterometer*

Aire de trafic / *Apron*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 144 ft

0 — 500 — 1 km

**OBSERVATIONS / *Remarks*** :
Pour les vérifications FPL IFR et paramètres de DEP, appeler ORLY PREVOL 10 min AU PLUS TOT avant l'heure prévue de mise en route.
Préciser : Indicatif-Destination-Point de stationnement et "Prêt à mettre en route dans 10 min".
Transfert sur ORLY SOL 121.705 pour la mise en route après autorisation de ORLY PREVOL. Clairance de repoussage valable 1 minute.
LDG RWY 20 : PAPI allumé en permanence.
LDG RWY 20 : il est préconisé de suivre la pente d'approche de manière rigoureuse compte tenu des obstacles qui percent les servitudes.

*For IFR FPL verifications and DEP parameters, call ORLY DELIVERY 10 min at the earliest before planned start up. Indicate : Call sign-Destination-Parking and "Ready to start in 10 min".*
*Transfer to ORLY GROUND 121.705 for start up after clearance from ORLY DELIVERY. Push-back clearance is valid for one minute.*
*LDGs RWY 20 : PAPI switched on permanently.*
*LDGs RWY 20 : it is recommended to follow the approach slope rigorously, taking into account the obstacles that are above the limitation surfaces.*

TRANSMISSION RVR : RWY 07, 25, 06, 24, 02
1) si la visibilité météorologique < 1500 m
a) RVR mesurée au seuil est transmise en arrivée
b) RVR mesurée au seuil RWY et RVR mesurée mi-RWY sont systématiquement transmises dans cet ordre pendant finale.
2) si visibilité météorologique > 1500 m : aucune RVR n'est transmise.
Restrictions d'utilisation du terrain et utilisation de nuit de l'aéroport : voir Consignes.

*RVR TRANSMISSION : RWY 07, 25, 06, 24, 02*
*1) if meteorological visibility < 1500 m*
*a) RVR measured at THR is transmitted upon arrival*
*b) RVR measured at RWY THR and RVR measured at mid-RWY are always transmitted in this order during final*
*2) if meteorological visibility > 1500 m : no RVR is transmitted*
*Airfield use restrictions and aerodrome night use : see Instructions.*

**BALISAGE / *Lighting*** : RWY 06, 07, 24, 25 : Ligne axiale codée. RWY 06, 07, 24 et 25 : Zone de toucher des roues LIH.
*RWY 06, 07, 24, 25 : Coded axis line. RWY 06, 07, 24 and 25 : TDZ LIH.*

COORDONNEES SEUILS / *THR*

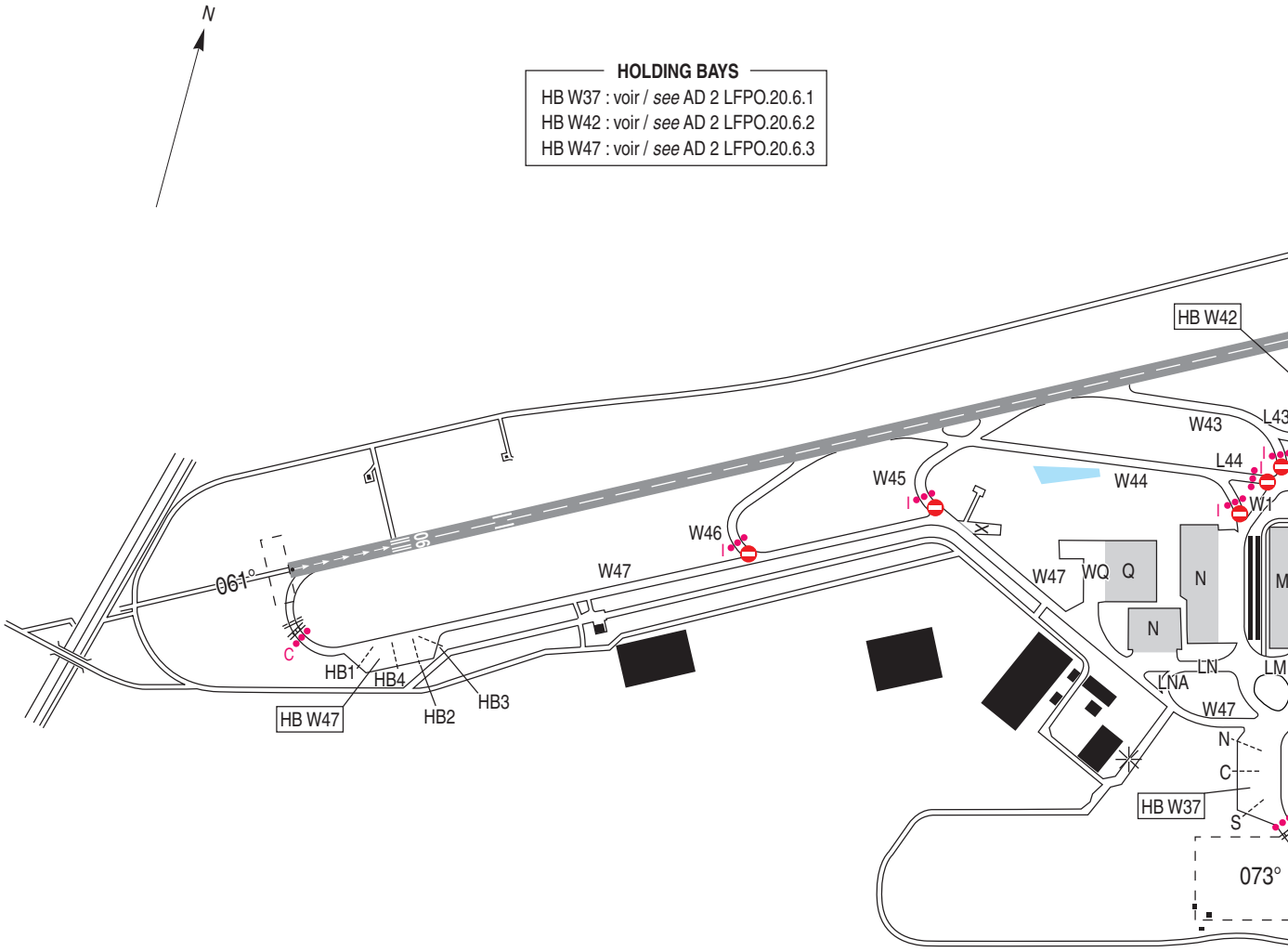
| TYPE | LATITUDE | |
|---|---|---|
| THR 02 | 48° 43' 03.15" N | 0 |
| THR 20 | 48° 44' 16.88" N | 0 |
| THR 06 | 48° 43' 11.91" N | 0 |
| DTHR 06 | 48° 43' 16.49" N | 0 |
| THR 24 | 48° 44' 07.64" N | 0 |
| THR 07 | 48° 43' 09.87" N | 0 |
| THR 25 | 48° 43' 38.75" N | 0 |
| DTHR 25 | 48° 43' 34.98" N | 0 |

# CARTE D'AERODROME - BARRES D'ARRET ET POINTS D'ATTENTE

*Aerodrome chart - Stopbars and holding points*

PARIS **ORLY**
48 43 24 N - 002 22 46 E
*ALT AD : 291 (11 hPa)*

VAR 1° E (2020)




LEGENDE / *KEY*

- "NO ENTRY"
- I — Barre d'interdiction / *No entry bar*
- S — Barre d'arrêt à usage spécifique / *Specific usage stop bar*
- C — Barre d'arrêt commandable / *Controllable stop bar*
- P — Barre d'arrêt permanente / *Permanent stop bar*
- Point d'attente / *Holding point*
- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Point d'attente CAT II/III / *CAT II/III Holding point*
- Aire de trafic / *Apron*

0 — 500 — 1 km



© **SIA**

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking area*

PARIS **ORLY**

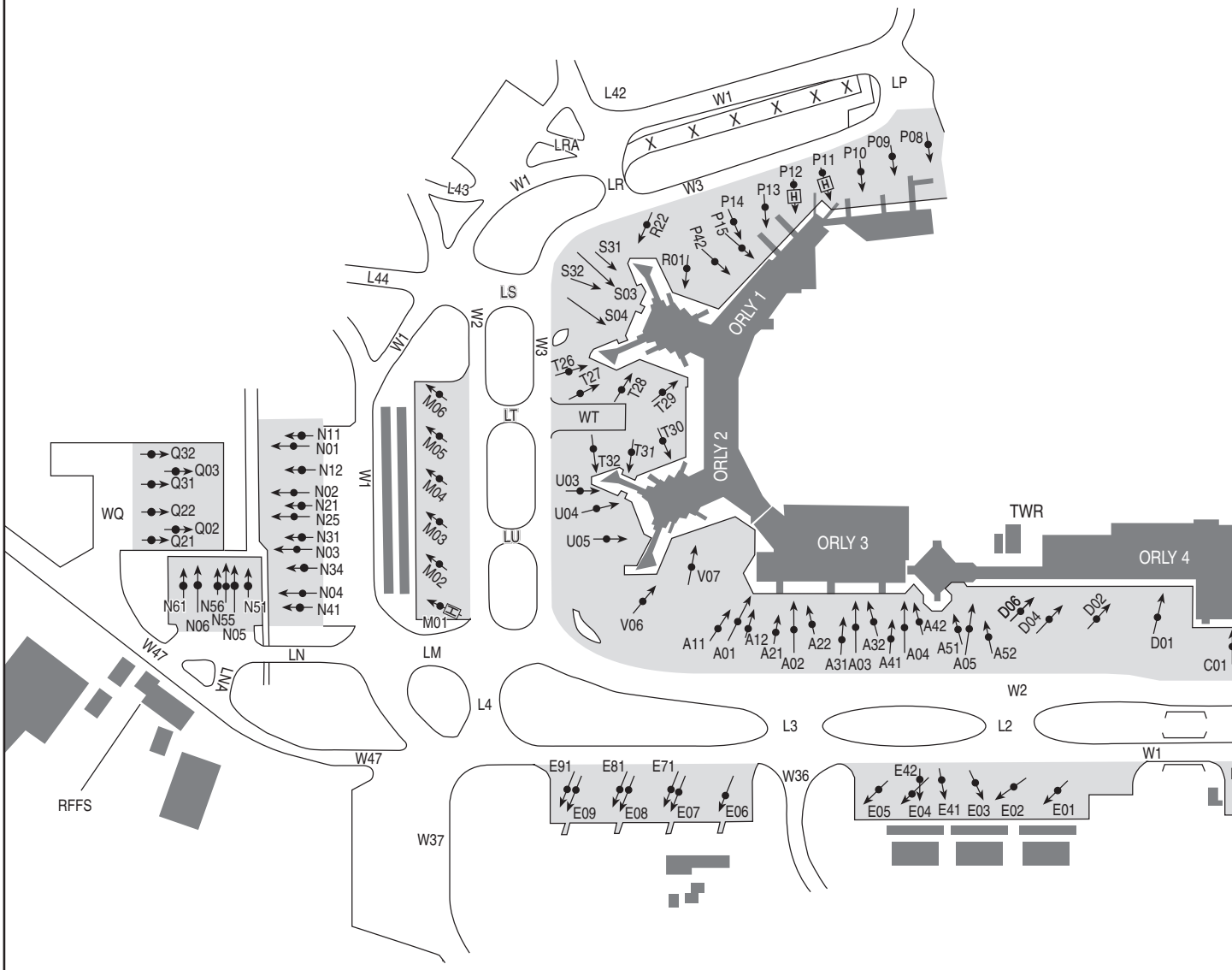
**INS**

**Postes de stationnement / *Parking stands***
Voir / *See* AD 2 LFPO.8

**Contraintes sur postes de stationnement / *Constraints on Parking stands***
Voir / *See* AD 2 LFPO.20.8.3

**ATTENTION / *CAUTION***
La sortie des postes de stationnement H01, H02 et H11 se fait uniquement cap au Nord par la voie LH en direction de W1.
*Exit of aircraft stands H01, H02 and H11 only facing North via exiting taxiway LH towards W1.*

**RISQUES DE SOUFFLE / *JET BLAST RISKS***
Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant le roulage sur les taxiways et en entrée sur les postes de stationnement.
*Pilots must be aware of jet blast risks. A reduced thrust is recommended during taxiing and when entering stands.*






© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

PARIS **ORLY**

*Parking areas*

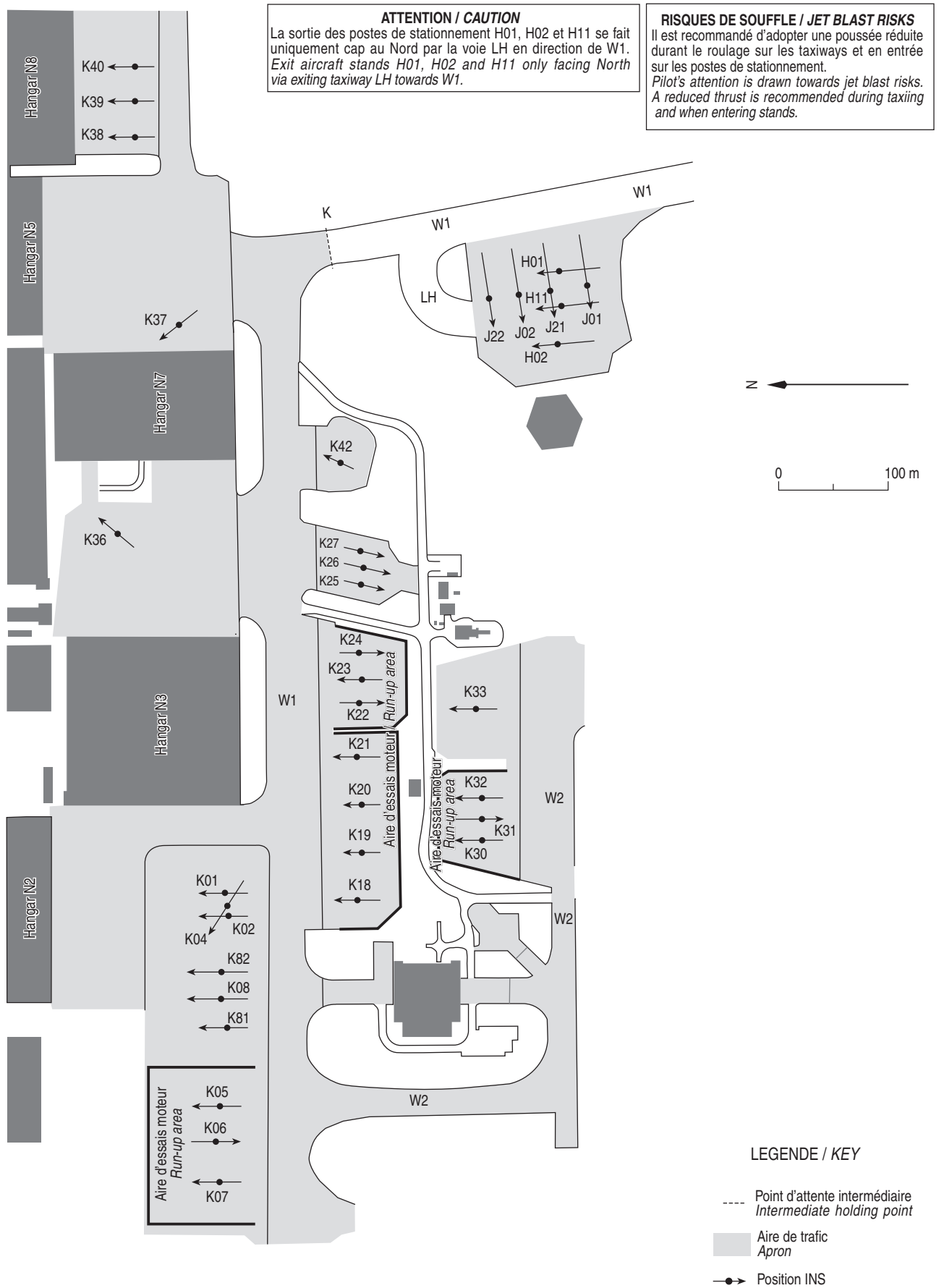
ZONE INDUSTRIELLE NORD - AIRE KILO / *NORTH INDUSTRIAL APRON - APRON KILO*

**ATTENTION / *CAUTION***

La sortie des postes de stationnement H01, H02 et H11 se fait uniquement cap au Nord par la voie LH en direction de W1.
*Exit aircraft stands H01, H02 and H11 only facing North via exiting taxiway LH towards W1.*

**RISQUES DE SOUFFLE / *JET BLAST RISKS***

Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant le roulage sur les taxiways et en entrée sur les postes de stationnement.
*Pilot's attention is drawn towards jet blast risks. A reduced thrust is recommended during taxiing and when entering stands.*






© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

PARIS **ORLY**

HS Point chaud / *Hot spot*

**HS 1 : RISQUE D'INCURSION SUR PISTE / *RUNWAY INCURSION RISK***

Points d'attente et barres d'arrêt situés sur W5 et W31.
Clairance et collationnement obligatoire. /
*Holding points and holding bars on W5 and W31.*
*Clearance and read back mandatory.*

**HS 2 : NOEUD DE CIRCULATION IMPORTANT (aéronefs et véhicules) / *IMPORTANT KNOT OF TRAFFIC ( aircraft and vehicles)***

Mauvaise visibilité des véhicules due à la présence de pare-souffles.
**Restez vigilant**. /
*Poor driver visibility due to the presence of anti-blasts.*
***Stay alert***.

**HS 3 : RISQUE DE VEHICULE HORS GABARIT EN SERVITUDE DE W2 OU W3 / *RISK OF OVERSIZE VEHICLE IN W2 OR W3 TWY STRIP***

Un véhicule ou engin long, à l'arrêt au STOP de traversée de W2 cap à l'ouest, peut se retrouver en servitude de W3 (et inversement pour la traversée de W3).
**Restez vigilant**. /
*A long vehicle or machine, stopped at the W2 crossing STOP heading west, may find itself in the cleared strip of W3 (and vice versa for W3 crossing).*
***Stay alert***.

**HS 4 : ARRIVEE/DEPART DU POSTE R01 / *ARRIVAL/DEPARTURE FROM/TO STAND R01***

Risque de refus de priorité par les véhicules traversant le taxiway W3 (mauvaise visibilité). /
*Risk of priority refusal from vehicles crossing taxiway W3 (poor driver visibility).*

**RISQUES AU ROULAGE / *TA***

**Oversteering**
Il est recommandé aux équipages de rouler avec p
de l'oversteering en virage. / *It is recommended t*
*steering judgemental technique for curves.*

**Risques de souffle / *Jet blast risks***
Il est recommandé d'adopter une poussée réduite
et en entrée des postes de stationnement. / *Pilots*
*A reduced thrust is recommended during taxiing a*

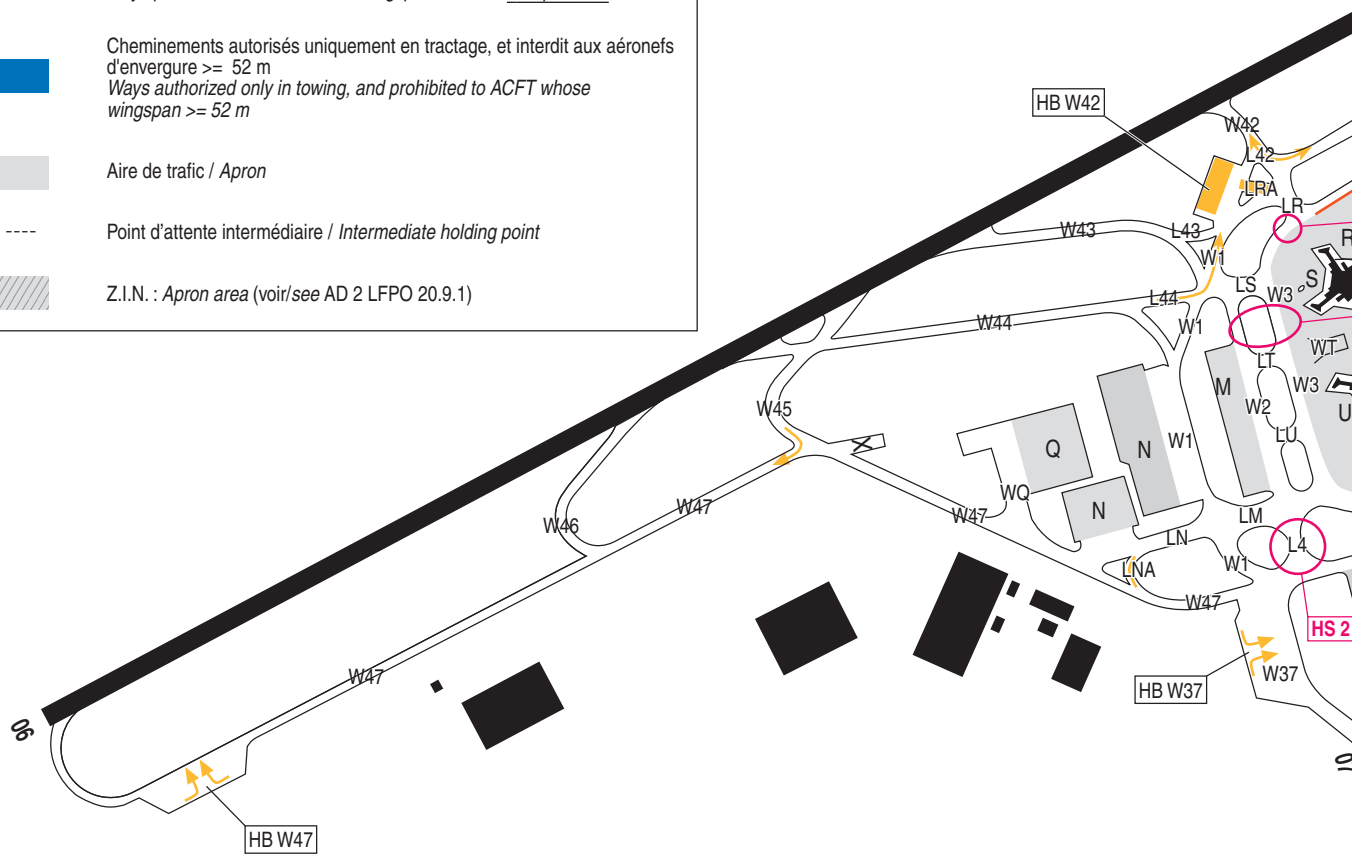
**Dégagement W35 / *W35 clearance***
Vitesse en début de virage dégagement W35 RW
*turn W35 RWY 25 :*
- 30 kt sur chaussée mouillée / *wet pavement*
- 35 kt sur chaussée sèche / *dry pavement*

**HOLDING BAYS**

HB W37 : voir / *see* AD 2 LFPO.20.6
HB W42 : voir / *see* AD 2 LFPO.20.6
HB W47 : voir / *see* AD 2 LFPO.20.6

LEGENDE / *KEY*

- Cheminements interdits aux aéronefs d'envergure >= 36 m
  *Ways prohibited to ACFT whose wingspan >= 36 m*
- Cheminements interdits aux aéronefs d'envergure >= 36 m sauf tractés
  *Ways prohibited to ACFT whose wingspan >= 36 m except towed*
- Cheminements autorisés uniquement en tractage, et interdit aux aéronefs d'envergure >= 52 m
  *Ways authorized only in towing, and prohibited to ACFT whose wingspan >= 52 m*
- Aire de trafic / *Apron*
- ---- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Z.I.N. : *Apron area* (voir/*see* AD 2 LFPO 20.9.1)



## MOUVEMENTS A LA SURFACE POUR A380 EN DEROUTEMENT DE PARIS CHARLES DE GAULLE

*Ground movements for A380 diverted from PARIS CHARLES DE GAULLE.*

PARIS **ORLY**

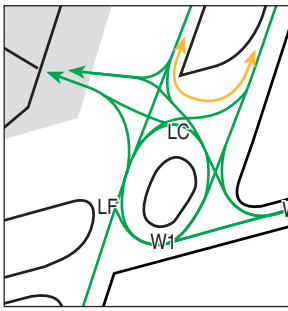
### LEGENDE / *KEY*

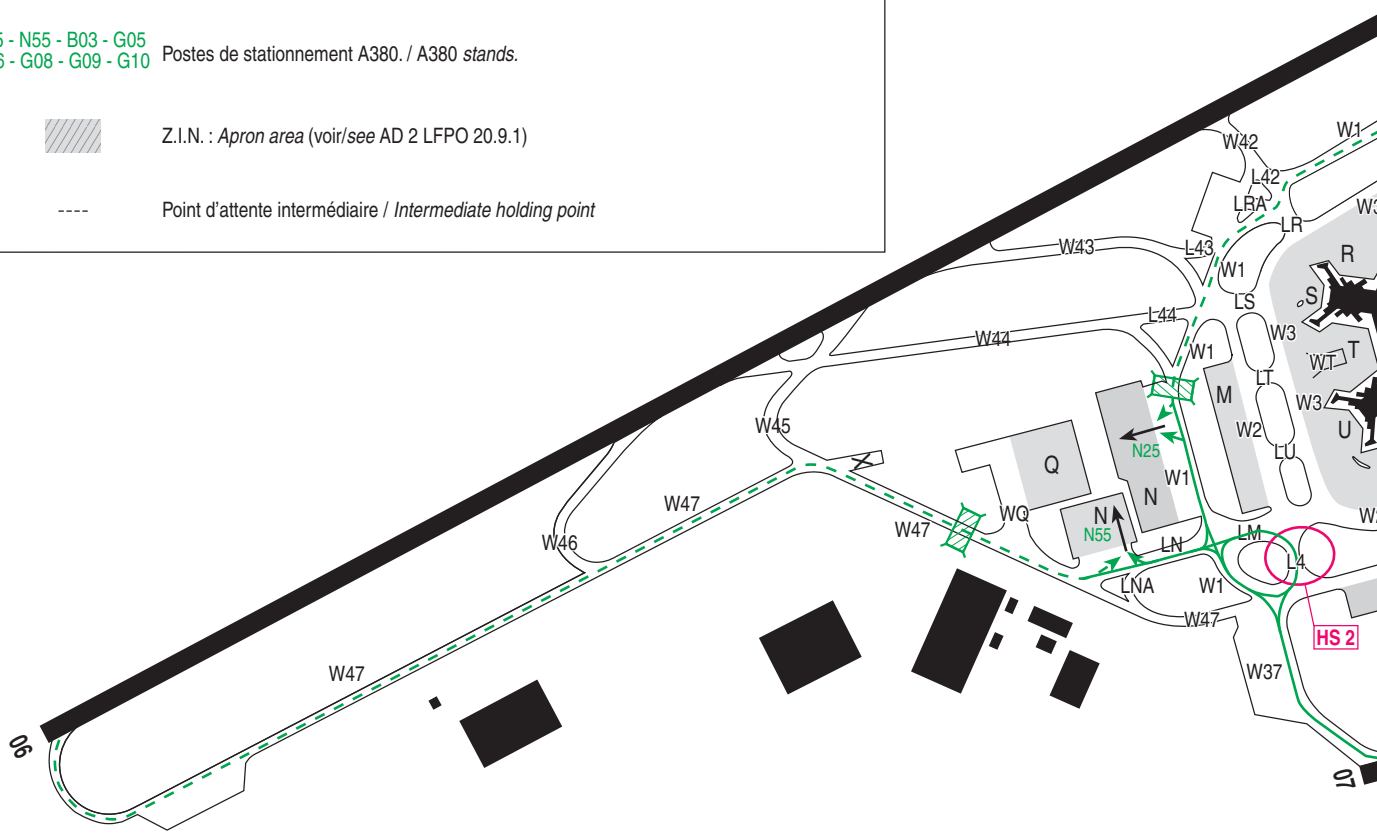
- Mouvements à la surface autorisés - Arrivée / Départ. *Specified routes - Arrival / Departure.*
- Circulation autorisée, si la masse de l'aéronef est inférieure ou égale à 398 t *Taxiing authorized, if ACFT weight is less than or equal to 398 t.*
- Demi-tours W2 cap Sud / LGN / W1 cap Nord et W2 cap Nord / LGN / W1 cap Sud interdits. *U-Turns W2 South / LGN / W1 North and W2 North / LGN / W1 South prohibited.*
- Demi-tour interdit. *U-Turn prohibited.*
- Pont avions. / *Bridge for ACFT.*
- Pont supportant une masse maximale de 398 t. *Bridge bearing a maximum load of 398 t.*
- HS — Point chaud *Hot spot* — Voir/*See* AD 2 LFPO GMC 01
- Aire de trafic. / *Apron.*
- N25 - N55 - B03 - G05 G06 - G08 - G09 - G10 — Postes de stationnement A380. / A380 *stands.*
- Z.I.N. : *Apron area* (voir/*see* AD 2 LFPO 20.9.1)
- ---- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*

**OBSERVATIONS / *RE***

Présence d'obstacles : se référer à AD 2
*Presence of obstacles : refer to AD 2 LF*

En cas de déroutement de PARIS CHARL
contacter au plus tôt / *In case of flight div*
*PARIS CHARLES DE GAULLE, contact a*
DO : +33(0) 6 68 60 50 08 ou / or RPA AF



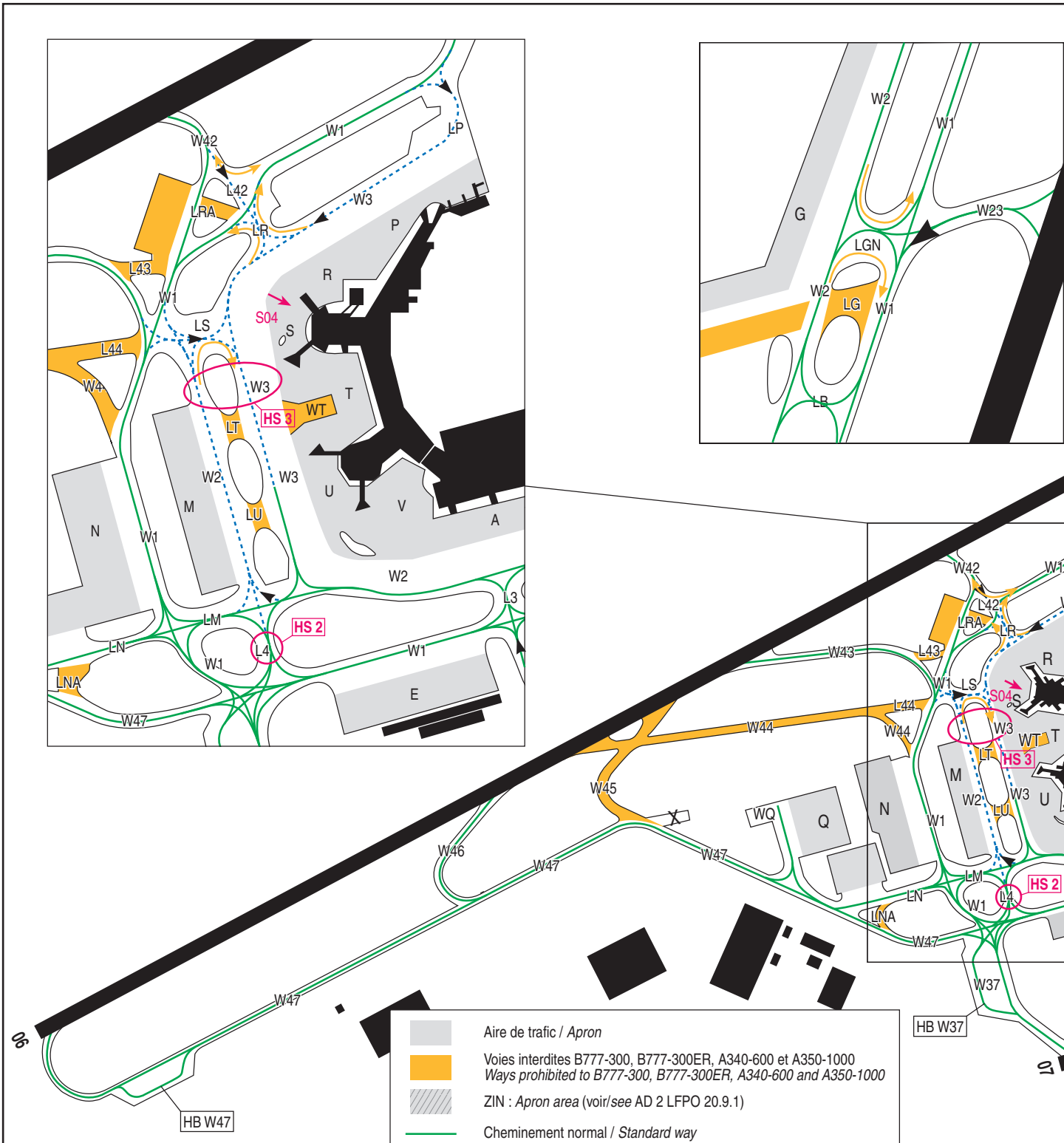



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE POUR B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000

*Ground movements for B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000*

PARIS **ORLY**




**HOLDING BAYS**

HB W37 : voir / *see* AD 2 LFPO.20.6.1
HB W47 : voir / *see* AD 2 LFPO.20.6.3

Il est re
Il est recomm
*Pilots m*



AMDT 06/26 **CHG :** TWY WM devient / *becomes WEM*, suppression bâtiments aire F / *deletion buildings F area.*

© SIA

**MOUVEMENTS A LA SURFACE POUR B748 EN DEROUTEMENT DE PARIS CHARLES DE GAULLE OU EN ACCUEIL OFFICIEL**
*Ground movements for B748 diverted from PARIS CHARLES DE GAULLE or in official reception.*

PARIS **ORLY**

## LEGENDE / *KEY*

Mouvements à la surface autorisés - Arrivée / Départ.
*Specified routes - Arrival / Departure.*

Circulation autorisée, si la masse de l'aéronef est inférieure ou égale à 398 tonnes.
*Taxi authorized if ACFT weight is smaller than or equal to 398 tons.*

Demi-tours W2 cap Sud / LGN / W1 cap Nord et W2 cap Nord / LGN / W1 cap Sud interdits.
*U-Turns W2 South / LGN / W1 North and W2 North / LGN / W1 South prohibited.*

Demi-tour interdit.
*U-Turn prohibited.*

Pont avions. / *Bridge for ACFT.*

Pont supportant une masse maximale de 398 tonnes.
*Bridge bearing a maximum load of 398 tons.*

HS — Point chaud / *Hot spot* — Voir/*See* AD 2 LFPO GMC 01

Aire de trafic. / *Apron.*

N25 - N05 - B03 - G05 - G06
G07 - G08 - G09 - G10
H01 - H11
Postes de stationnement B748 / *B748 stands.*

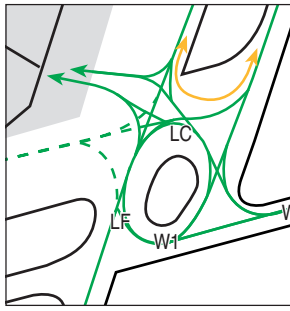
Z.I.N. : *Apron area* (voir/*see* AD 2 LFPO 20.9.1)

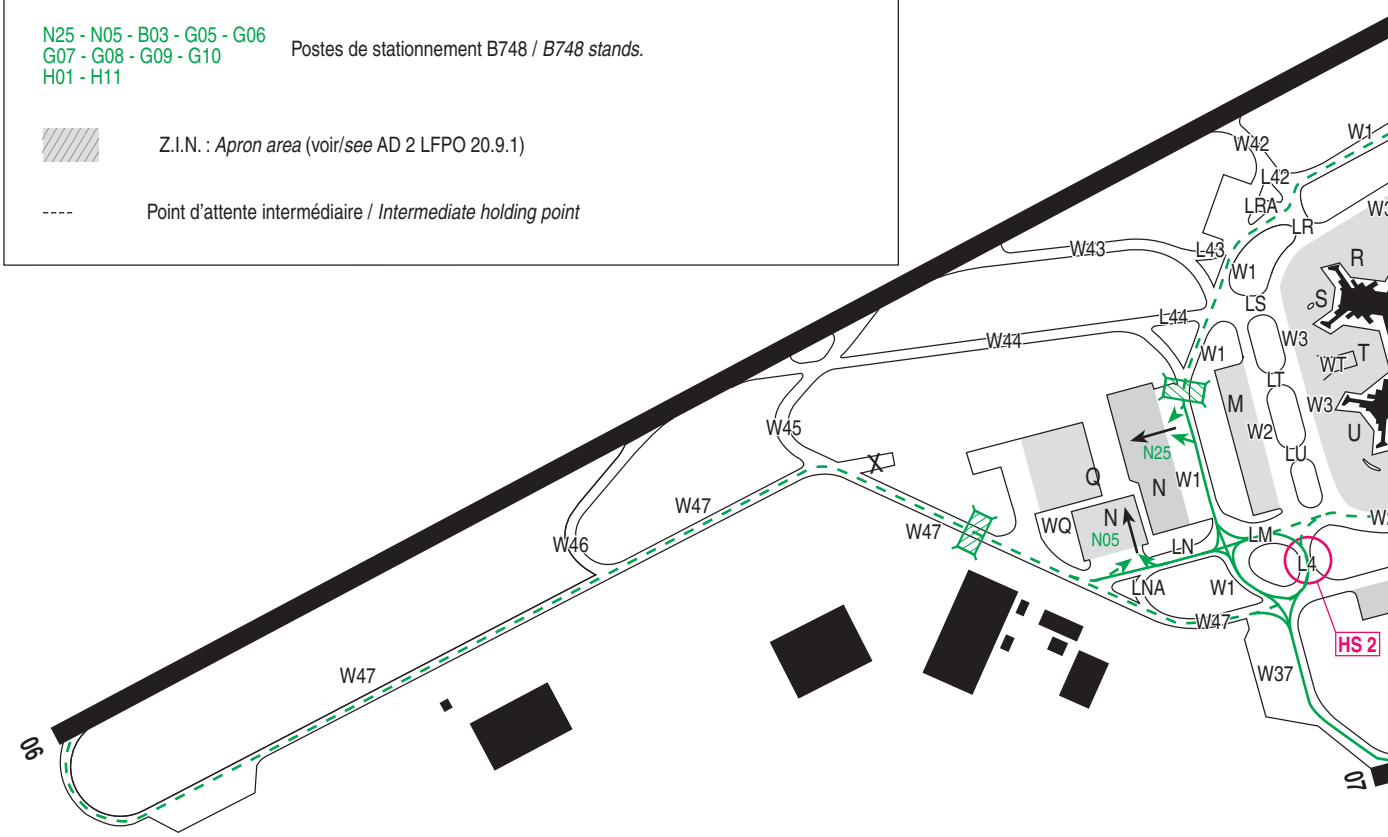
---- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*

**OBSERVATIONS**

Présence d'obstacles : se référer à
*Presence of obstacles : refer to AI*

En cas de déroutement de PARIS C
contacter au plus tôt / *In case of flig*
*PARIS CHARLES DE GAULLE, co*
DO : +33(0) 6 68 60 50 08 ou / or F





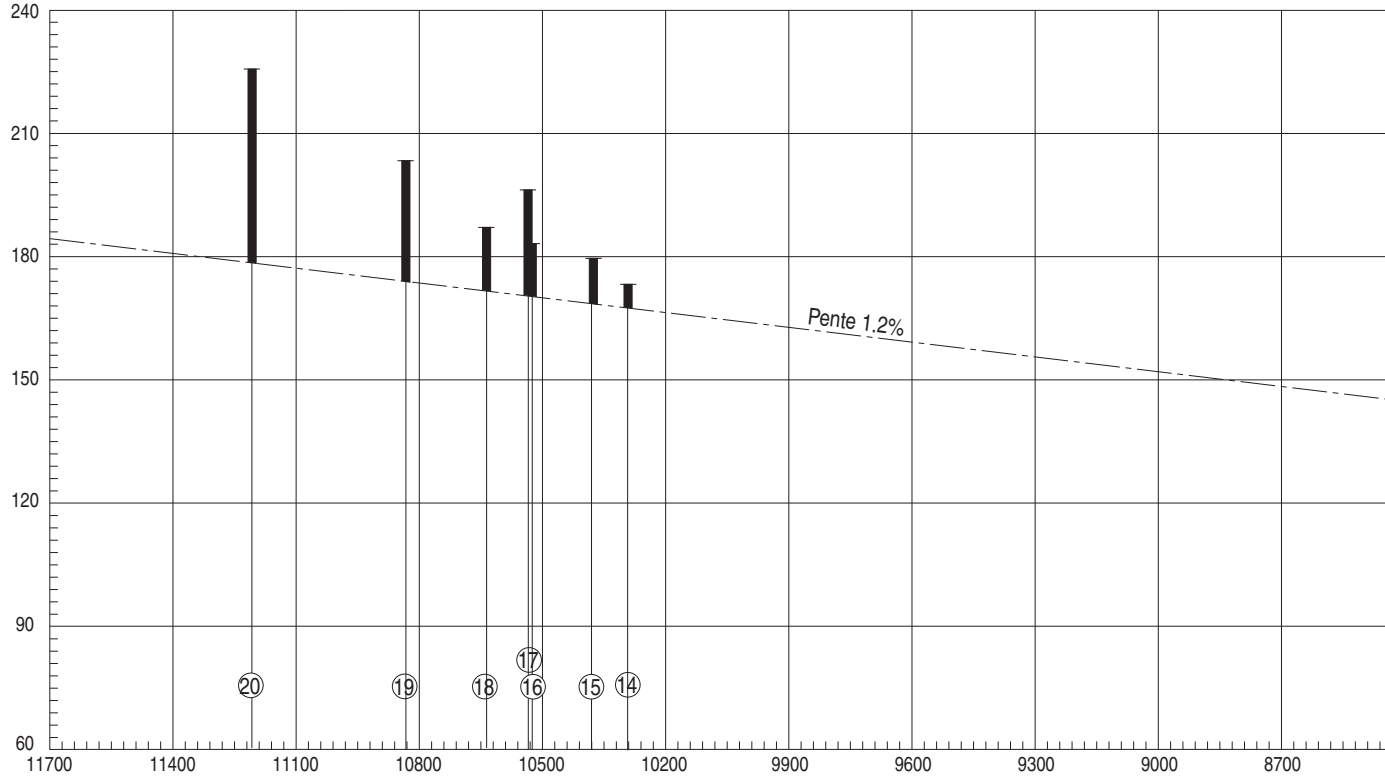

© SIA

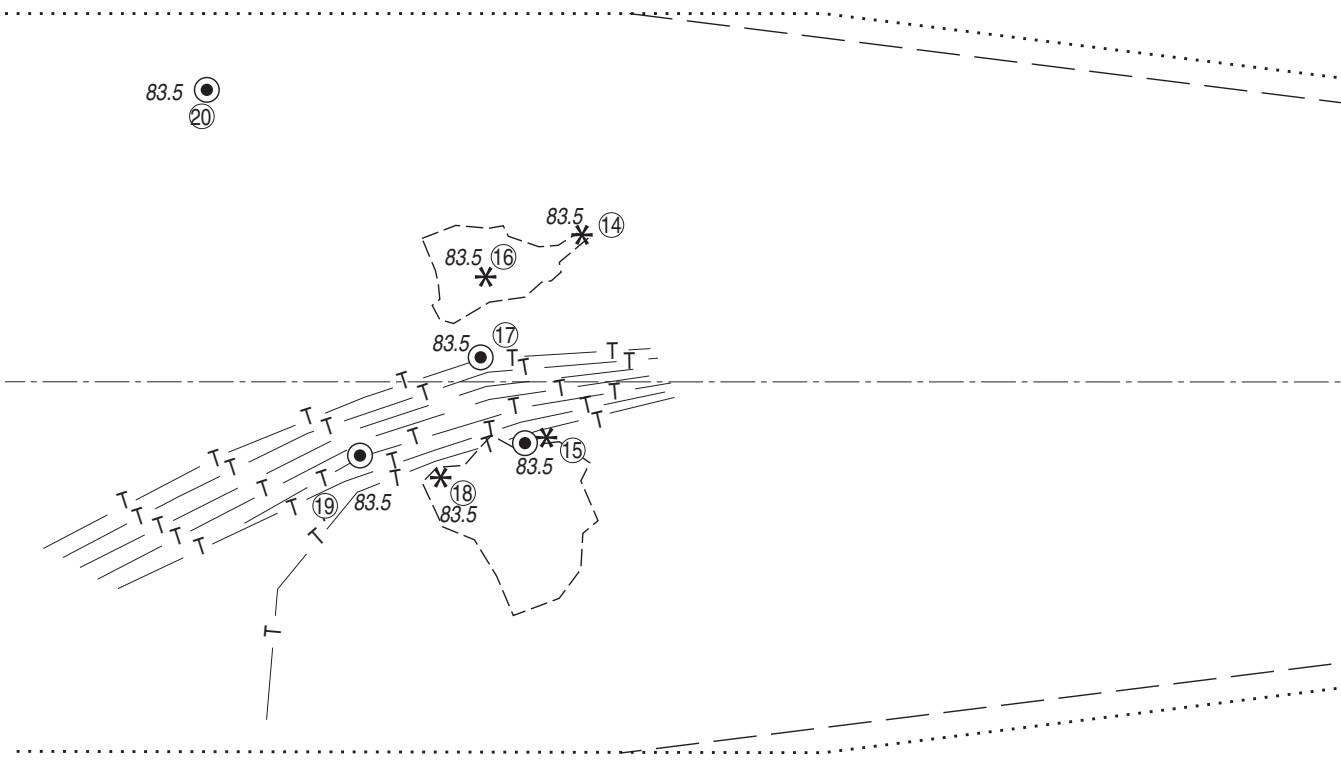
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

PARIS **C**
RWY C

VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUD
EN METRES

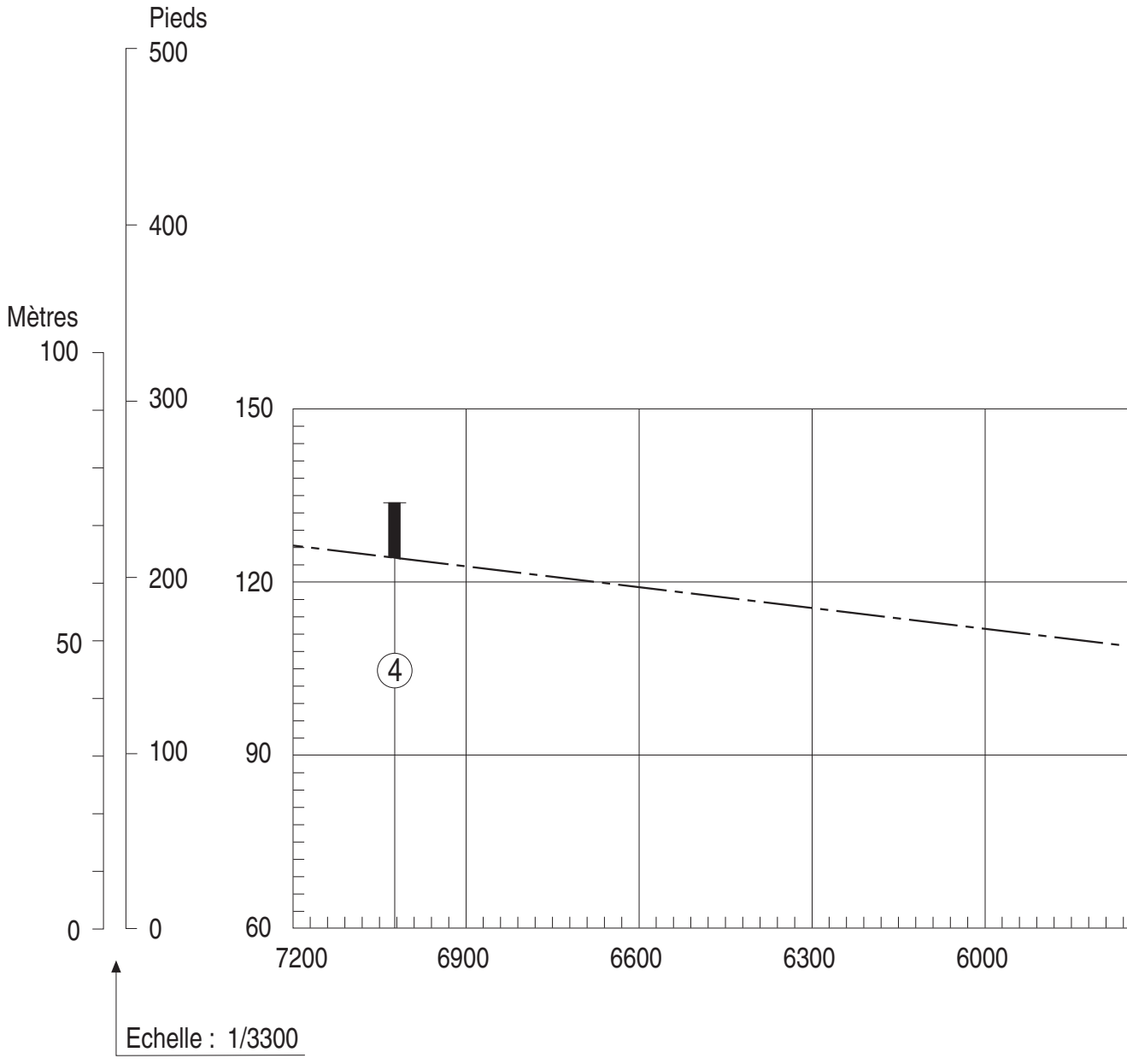


# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

VAR 1°E (2020)



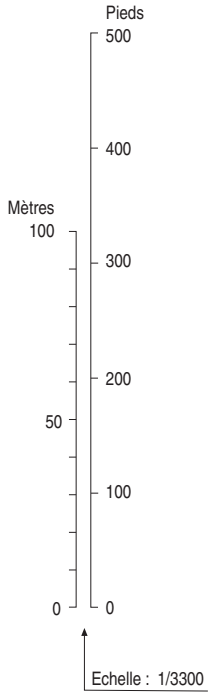
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

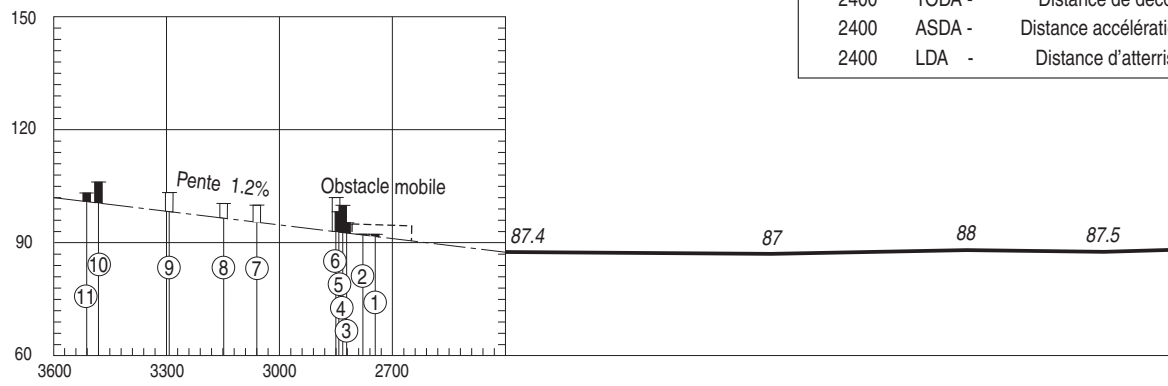
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

PARIS **ORLY**
RWY 20

VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

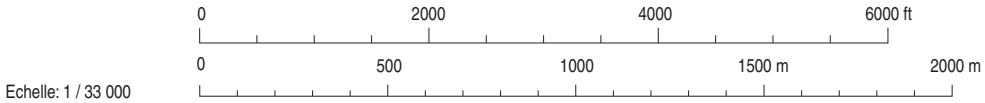


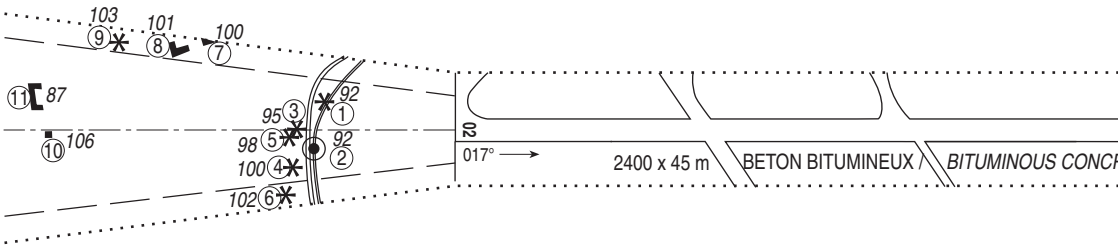




DISTANCES DECLAR

RWY 20

| | | |
|---|---|---|
| 2400 | TORA - | Longueur de roulement |
| 2400 | TODA - | Distance de déco |
| 2400 | ASDA - | Distance accélérati |
| 2400 | LDA - | Distance d'atterri |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE (PROFIL)
- ② OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ② OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en JUIN 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.



© **SIA**

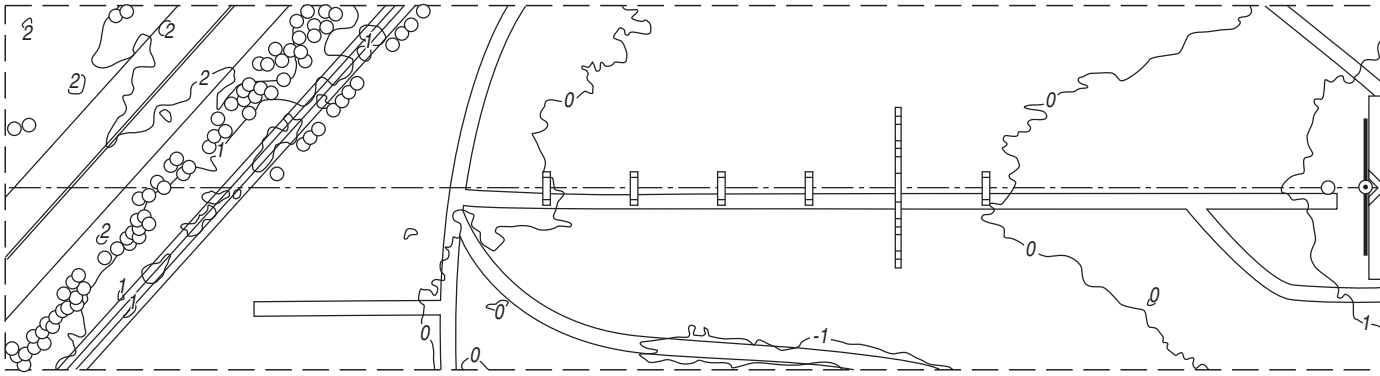
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

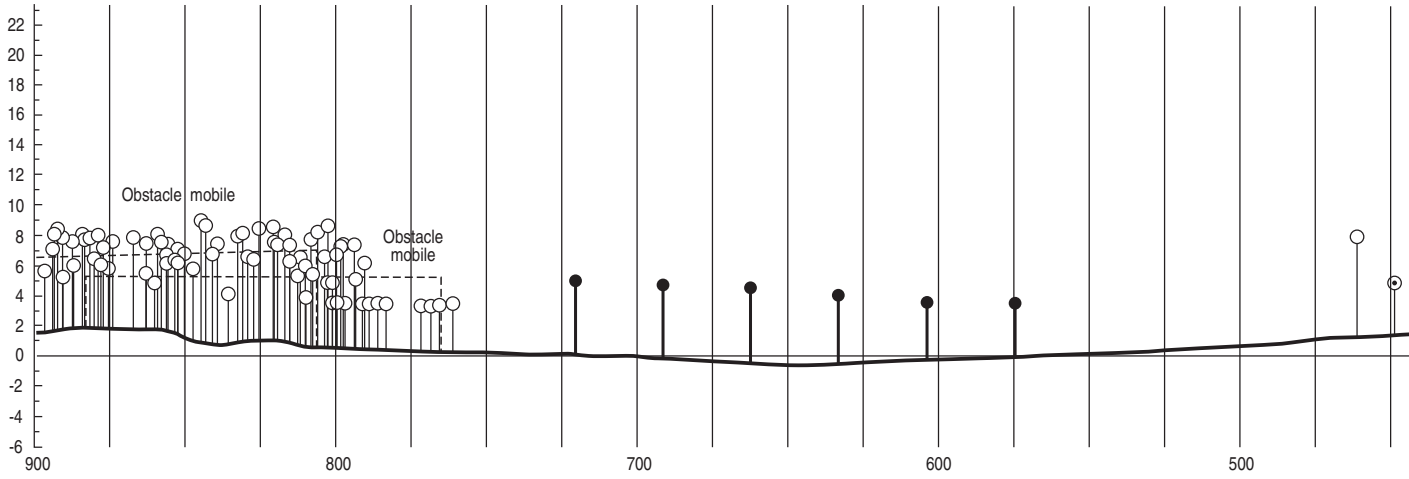
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS **ORLY**
RWY 06

VAR 1° E (2020)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| OBSTACLES | |
| CLOTURE | x x x |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE | |
| NAVAID | |



© **SIA**

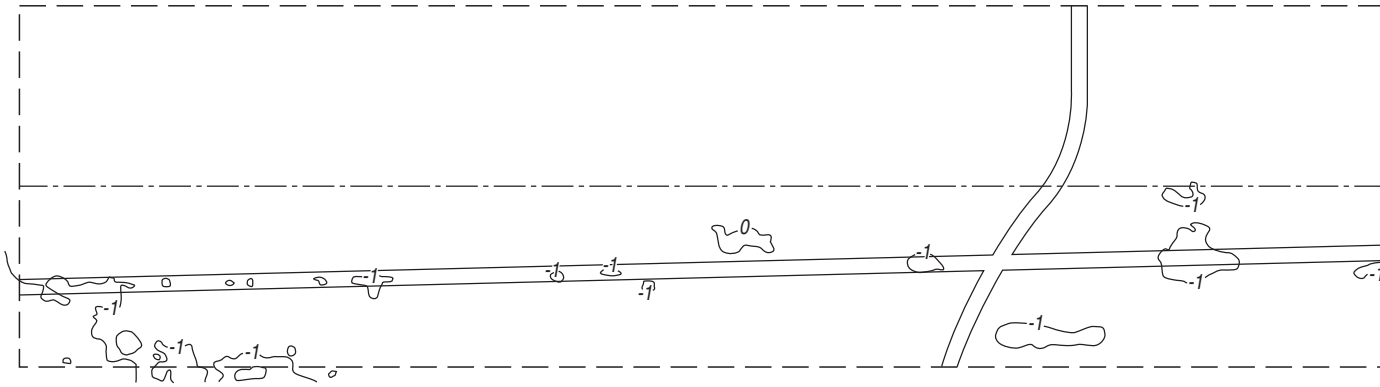
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

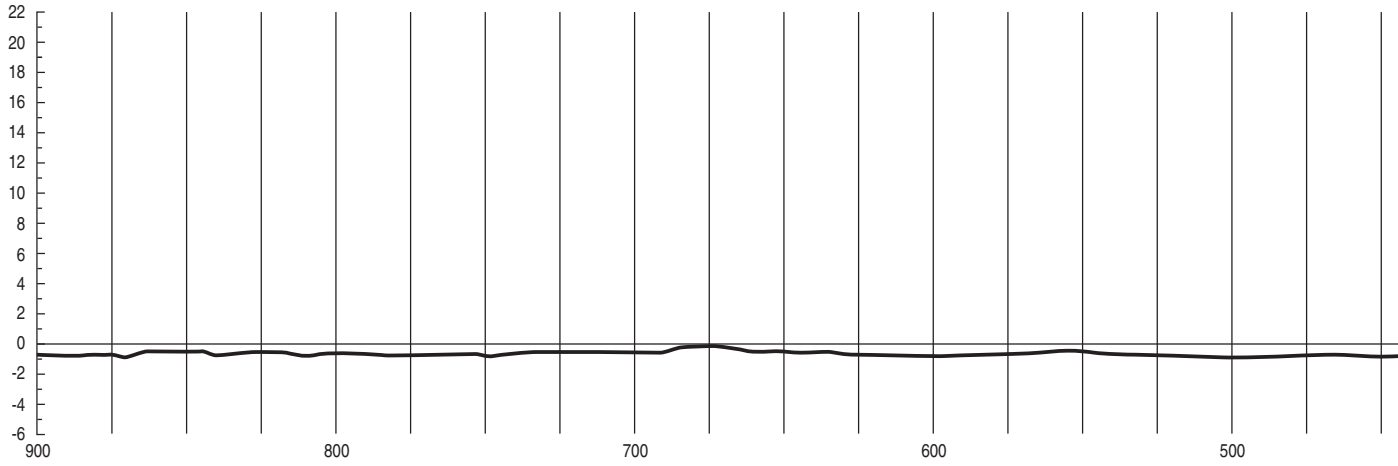
*Precision Approach Terrain Chart - ICAO*

PARIS **ORLY**
RWY 07

VAR 1° E (2020)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| OBSTACLES | |
| CLOTURE | x x x |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE | |
| NAVAID | |

LES COURE
RAPPORTE



© **SIA**

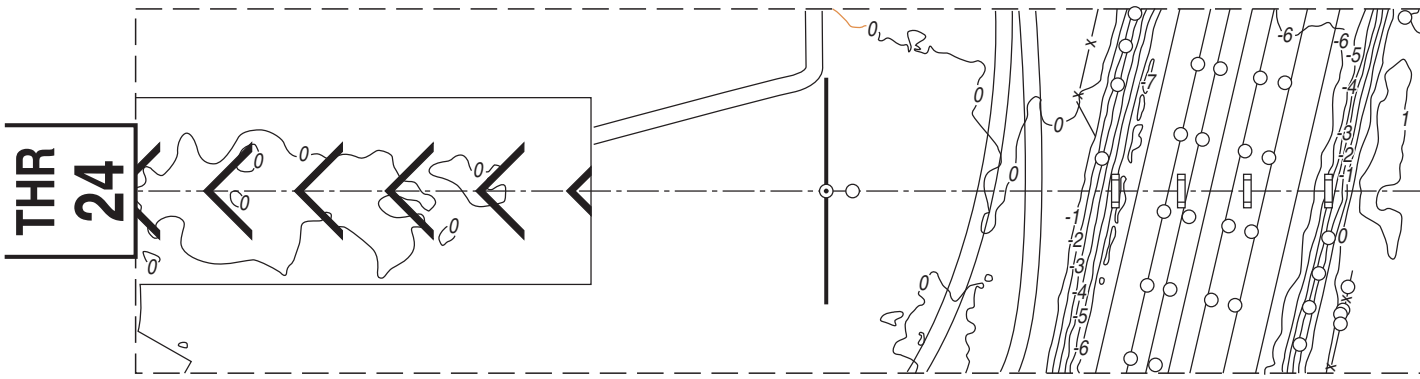
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

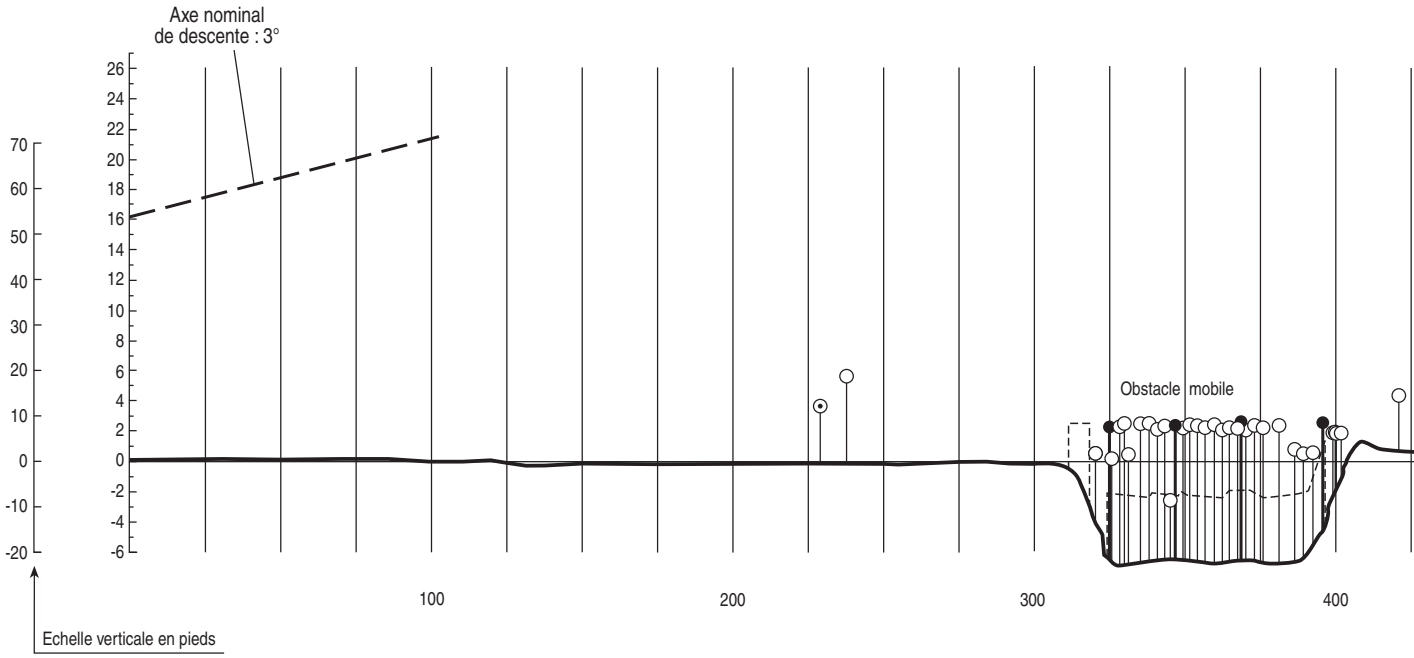
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS **ORLY**
RWY 24

VAR 1° E (2020)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| OBSTACLES | |
| CLOTURE | |
| COURBE DE NIVEAU | |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE | |
| NAVAID | |



© **SIA**

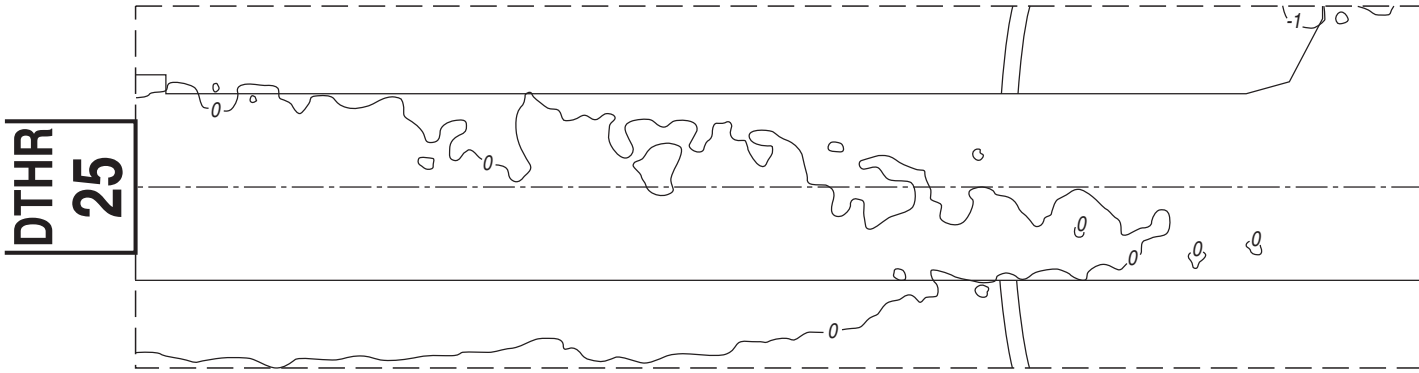
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

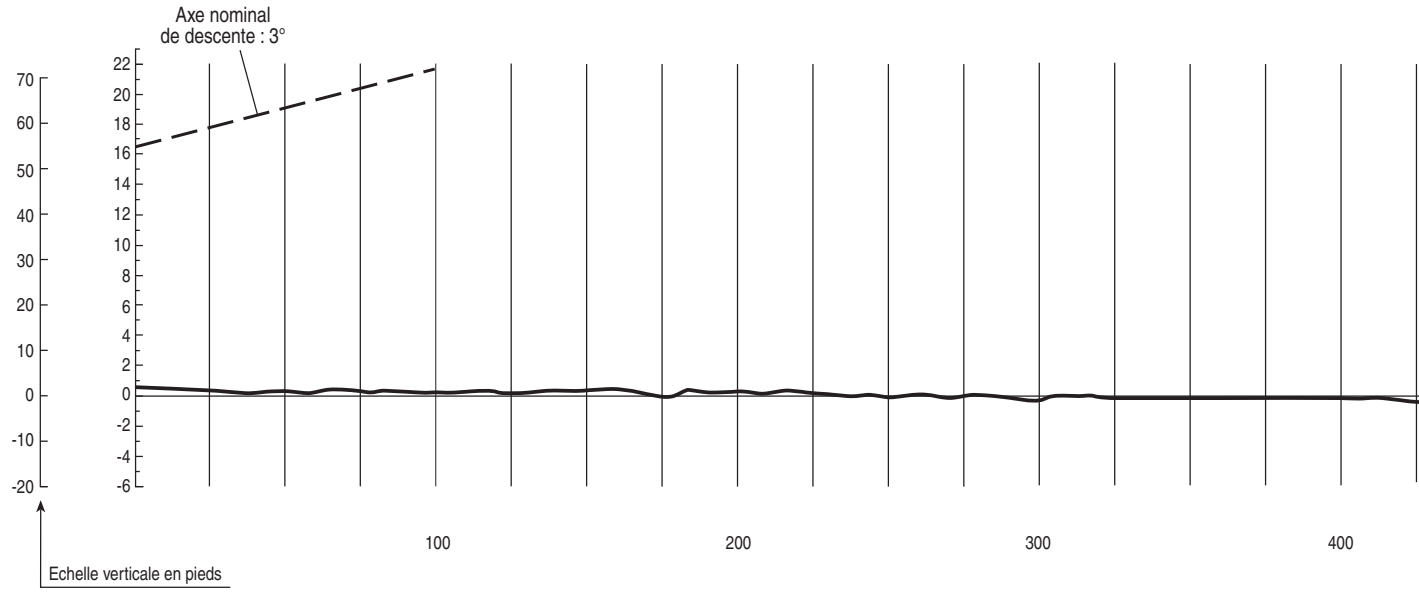
*Precision approach terrain chart - ICAO*

PARIS **ORLY**
RWY 25

VAR 1° E (2020)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



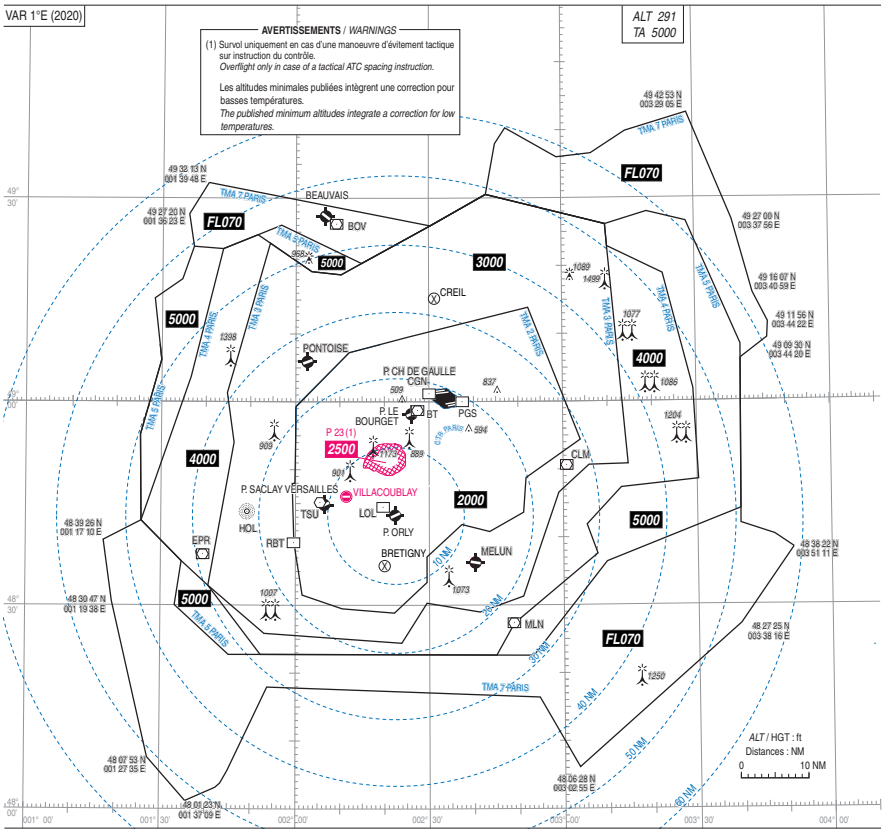

| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| OBSTACLES | |
| CLOTURE | |
| COURBE DE NIVEAU | |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE | |
| NAVAID | |



© **SIA**

# PARIS ORLY
## Altitudes Minimales de Guidage
*Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFPO COM 01




**Points avec coordonnées géographiques :** définis par les limites de l'espace aérien géré par les approches parisiennes, hors sommet de TMA.
***Points with geographic coordinates :*** *based on parisian approaches airspace's boundaries, out of TMA corners.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir LFPO AD 2.22
En cas d'interruption des communications au cours d'une APCH radar, rejoindre et suivre la trajectoire d'APCH standard publiée pour la piste en service.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See LFPO AD 2.22*
*In the event of a loss of communication during a radar APCH, join and follow the standard APCH track published for the RWY in use.*



© SIA

# PARIS ORLY
## **Fréquences** / *Frequencies*

**Avertissement**

Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning***

*The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of a breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

**PARIS ORLY**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **ATIS** ORLY | | | 126.505 (FR) – 131.355 (EN) |
| ☛ | **TWR** ORLY | Prévol / *Delivery* | | 121.555 – 120.505 (s) |
| | | Sol / *Ground* | | 121.705 – 121.815 (s) |
| ☛ | | Tour / *Tower* | | 118.705 – 120.505 (s) |
| ☛ | **APP** ORLY | Départ / *Departure* | | 127.755 – 128.380 (s) |
| ☛ | | Approche / *Approach* | | 123.880 – 124.455 – 118.855 (s) – 120.855 (s) |

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ☛ | **APP** DE GAULLE | Approche / *Approach* | **VEBEK** | 121.155 – 126.580 (s) |

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AMB | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| BOV | REF AD2 - LFOB. 19 | X | | X | |
| CAD | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| CGN | REF AD2 - LFPG. 19 | | X | X | X |
| CTL | REF ENR 4.1 | X | | | X |
| DJL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| EPL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LGL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| LOL | REF AD2 - LFPO. 19 | | X | X | X |
| MLN | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| MOU | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| PGS | REF AD2 - LFPG. 19 | | X | X | X |
| RBT | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| REM | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RLP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| TSU | REF ENR 4.1 | X | | X | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ABORO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ADADA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AGOPA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ALARO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ARDOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ASVOK | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ATREX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AVLON | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BATAG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BAXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BENAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BOBSA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUBLI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| CHABY | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DEVIM | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| DIBES | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DIKOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DORDI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EBOMA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EDOXA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EGOZE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ELCOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EMMAQ | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| ERIXU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GITAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GORET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| KUTAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LALUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LARPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LATRA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LORNI | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| LUMAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUVAL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MATIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MEDWY | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| MOLBA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| MONOT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOPIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NURMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBAMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBURO | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DATA**

PARIS **ORLY**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ODEBU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODILO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| OKASI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKRIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OLZOM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OPALE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PEKIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIBAT | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PILUL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RANUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RENSA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOMED | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOTIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOTUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TUNOR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TUTAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VALPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VASOL | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VEBEK | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| VEKUH | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| XERAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| IPO02 | 48°31'47.9" N 002°16'58.9" E | X | | | X |
| FPO02 | 48°35'07.1" N 002°18'38.1" E | X | | | X |
| IPO06 | 48°36'10.7" N 001°59'18.7" E | X | | | X |
| FPO06 | 48°37'50.4" N 002°03'57.2" E | X | | | X |
| IPO07 | 48°39'56.9" N 002°04'14.9" E | X | | | X |
| FPO07 | 48°40'54.0" N 002°09'19.8" E | X | | | X |
| IPO20 | 48°50'07.2" N 002°29'11.0" E | X | | | X |
| FPO20 | 48°47'36.0" N 002°24'53.1" E | X | | | X |
| IPO24 | 48°49'41.7" N 002°37'28.2" E | X | | | X |
| FPO24 | 48°48'03.3" N 002°32'47.5" E | X | | | X |
| IF ILS/LOC RNP RWY 25 | REF VEKUH | X | X | | X |
| FPO25 | 48°45'48.7" N 002°35'56.2" E | X | | | X |
| IF ILS/LOC RWY 02 | REF IPO02 | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 02 | 48°35'07.1" N 002°18'38.1" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 06 | REF IPO06 | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 06 | 48°37'50.4" N 002°03'57.2" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 07 | 48°40'05.1" N 002°04'58.4" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 07 | 48°40'54.0" N 002°09'19.8" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 24 | REF IPO24 | X | X | | X |
| FAF LOC RWY 24 | 48°48'03.3" N 002°32'47.5" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 25 | 48°45'48.7" N 002°35'56.2" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 07 | 48°42'56.6" N 002°20'19.2" E | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 25 | 48°43'48.2" N 002°24'58.7" E | | X | | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| RW02 | REF AD 2 LFPO.12 + THR 02 | X | | | X |
| RW06 | REF AD 2 LFPO.12 + THR 06 | X | | | X |
| RW07 | REF AD 2 LFPO.12 + THR 07 | X | | | X |
| RW20 | REF AD 2 LFPO.12 + THR 20 | X | | | X |
| RW24 | REF AD 2 LFPO.12 + THR 24 | X | | | X |
| RW25 | REF AD 2 LFPO.12 + THR 25 | X | | | X |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| FF305 | 47°24'15.0" N 004°36'07.0" E | X | | X | |
| FF306 | 47°27'34.0" N 004°10'27.0" E | X | | X | |
| FF307 | 47°22'26.0" N 003°55'29.0" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PO060 | 48°45'24.9" N | 002°25'16.9" E | X | | X | |
| PO061 | 48°45'14.0" N | 002°32'47.1" E | X | | X | |
| PO081 | 48°44'22.2" N | 002°28'03.2" E | X | | X | |
| PO082 | 48°44'34.3" N | 002°32'56.0" E | X | | X | |
| PO083 | 48°45'12.8" N | 002°40'56.8" E | X | | X | |
| PO084 | 48°46'33.8" N | 002°58'38.9" E | X | | X | |
| PO085 | 48°38'27.7" N | 002°37'39.2" E | X | | X | |
| PO088 | 48°44'54.2" N | 002°00'47.6" E | X | | X | |
| PO090 | 49°08'12.2" N | 002°05'30.4" E | X | | X | |
| PO092 | 48°49'57.8" N | 001°46'47.1" E | X | | X | |
| PO181 | 48°39'55.0" N | 002°24'11.0" E | X | | X | |
| PO183 | 48°38'24.3" N | 002°18'36.0" E | X | | X | |
| PO185 | 48°37'37.3" N | 002°15'42.9" E | X | | X | |
| PO187 | 48°41'57.6" N | 001°31'54.7" E | X | | X | |
| PO189 | 48°39'50.3" N | 001°53'40.9" E | X | | X | |
| PO191 | 48°44'53.8" N | 001°29'10.8" E | X | | X | |
| PO202 | 48°38'48.9" N | 002°15'24.2" E | X | | X | |
| PO203 | 48°37'54.8" N | 002°13'59.9" E | X | | X | |
| PO204 | 48°36'38.9" N | 002°07'51.6" E | X | | X | |
| PO241 | 48°42'23.6" N | 002°17'20.2" E | X | | X | |
| PO243 | 48°40'52.7" N | 002°13'35.1" E | X | | X | |
| PO244 | 48°40'20.5" N | 002°12'19.5" E | X | | X | |
| PO245 | 48°39'59.7" N | 002°11'31.6" E | X | | X | |
| PO246 | 48°39'46.3" N | 002°11'01.7" E | X | | X | |
| PO248 | 48°38'02.5" N | 002°05'26.3" E | X | | X | |
| PO260 | 48°46'03.6" N | 001°44'24.3" E | X | | X | |
| PO262 | 49°14'00.2" N | 002°01'35.5" E | X | | X | |
| PO270 | 48°32'05.3" N | 002°03'29.2" E | X | | X | |
| PO271 | 48°28'53.4" N | 002°00'31.2" E | X | | X | |
| PO272 | 48°31'24.9" N | 002°03'54.6" E | X | | X | |
| PO300 | 48°29'37.9" N | 002°22'03.1" E | X | | X | |
| PO301 | 48°28'43.2" N | 002°18'57.6" E | X | | X | |
| PO302 | 48°31'26.5" N | 002°51'01.8" E | X | | X | |
| PO303 | 48°28'23.7" N | 002°05'47.4" E | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PO304 | 48°39'01.5" N | 003°04'08.1" E | X | | X | |
| | PO306 | 48°52'15.6" N | 003°09'10.2" E | X | | X | |
| → | PO403 | 48°46'56.4" N | 002°24'33.2" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| ← | | | | | | | |
| | PO406 | 48°45'04.4" N | 002°34'20.1" E | X | | | X |
| | PO410 | 48°46'08.7" N | 002°37'45.2" E | X | | | X |
| | PO411 | 48°49'10.0" N | 002°35'57.8" E | X | | | X |
| | PO412 | 48°42'59.4" N | 002°39'37.0" E | X | | | X |
| | PO420 | 48°47'33.5" N | 002°45'33.2" E | X | | | X |
| | PO421 | 48°46'46.0" N | 002°41'10.7" E | X | | | X |
| | PO422 | 48°47'56.3" N | 002°37'00.1" E | X | | | X |
| | PO423 | 48°49'29.9" N | 002°31'24.8" E | X | | | X |
| | PO425 | 48°31'29.9" N | 002°16'49.9" E | X | | | X |
| | PO431 | 48°37'54.8" N | 002°04'09.5" E | X | | | X |
| | PO432 | 48°32'05.5" N | 002°17'07.7" E | X | | | X |
| | PO604 | 48°23'34.9" N | 001°43'33.0" E | X | | | X |
| | PO609 | 48°22'24.8" N | 001°42'21.4" E | X | | | X |
| | PO610 | 48°35'18.2" N | 002°49'56.6" E | X | | | X |
| | PO611 | 48°34'33.9" N | 001°54'49.7" E | X | | | X |
| | PO615 | 48°34'40.3" N | 002°22'22.8" E | X | | | X |
| | PO617 | 49°05'22.9" N | 001°42'35.0" E | X | | | X |
| | PO621 | 48°27'39.0" N | 002°38'22.0" E | X | | | X |
| | PO623 | 48°19'54.9" N | 001°48'36.6" E | X | | | X |
| | PO720 | 48°36'07,0"N | 002°07'16,0"E | X | | X | |
| | PO721 | 48°37'26,4" N | 002°03'46,7" E | X | | X | |
| | PO722 | 48°42'55,2" N | 001°38'54,5" E | X | | X | |
| | PO723 | 48°49'15,0" N | 001°45'18,0" E | X | | X | |
| | PO724 | 48°51'04,0" N | 002°37'26,0" E | X | | X | |
| | PO771 | 48°38'13,0" N | 002°19'02,0" E | X | | X | |
| | PO772 | 48°47'11,6" E | 001°54'01,4" E | X | | X | |
| | PO773 | 48°47'10,2" N | 003°06'27,7" E | X | | X | |
| | PB096 | REF AD 2 LFPB DATA | | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS **ORLY**
**PRECODING** FNA **ILS CAT1 LOC** RWY 02

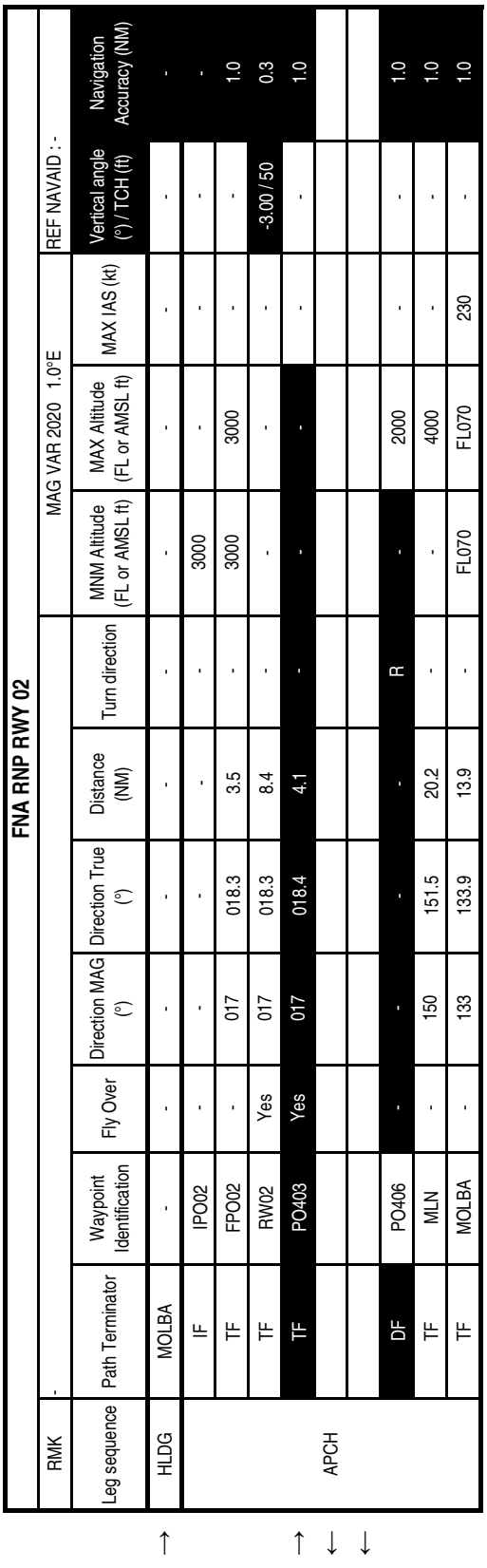
**FNA ILS LOC RWY 02**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IPO02 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | See chart ILS or LOC RWY 02 | | | | | | | | | | | |
| | - | PO403 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PO406 | - | - | - | - | R | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 150 | 151.5 | 20.2 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 133 | 133.9 | 13.9 | | FL070 | FL070 | 230 | - | 1.0 |

**INA RNAV RWY 02**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1E | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 300 | - | - |
| | TF | LARPO | - | 257 | 257.8 | 44.1 | - | - | - | 250 | - | 1.0 |
| | TF | PO617 | - | 267 | 268.5 | 34.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ASVOK | - | 226 | 227.3 | 11.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 180 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA VEBEK 1Y | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 250 | - | - |
| | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 207 | 208.4 | 25.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO621 | - | 272 | 272.6 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 272 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MOLBA 1E | IF | MOLBA | - | - | - | | - | FL100 | FL100 | 250 | - | - |
| | TF | MLN | - | 313 | 314.1 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO621 | - | 272 | 272.6 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 272 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA ODILO 1S | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL100 | FL100 | 250 | - | - |
| | TF | PO623 | - | 59 | 060.4 | 11.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 59 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |

PARIS **ORLY**
**PRECODING** FNA **RNP** RWY 02



**FNA RNP RWY 02**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IPO02 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | FPO02 | - | 017 | 018.3 | 3.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW02 | Yes | 017 | 018.3 | 8.4 | - | - | - | - | -3.00 / 50 | 0.3 |
| | TF | PO403 | Yes | 017 | 018.4 | 4.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PO406 | - | - | - | - | R | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 150 | 151.5 | 20.2 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | - | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL070 | FL070 | 230 | - | 1.0 |

PARIS **ORLY**
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 02

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPO |
| **Runway** | 02 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E02A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484303,1500N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022236,1100E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 131,4 |
| **FPAP Latitude** | 484416,8800N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 73,7300 |
| **FPAP Longitude** | 0022313,0900E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 36,9800 |
| **Threshold Crossing Height** | 50,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0F 10 06 0C 02 00 00 01 32<br>30 05 DC 44 E8 14 9C 1C 05 01<br>22 19 04 40 02 E8 20 01 F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 89 76 57 E6 |
| **Calculated CRC Value** | 89 76 57 E6 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 87,6 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA ILS CAT I or CAT II or CAT III RWY06**

| RMK | ILS procedure only - LOC ONLY prohibited | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IPO06 | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | See chart AD 2 LFPO IAC RWY06 FNA ILS CAT123 | | | | | | | | | | | |
| | - | PO411 | - | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PO412 | - | 158 | 158.6 | 6.6 | R | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 158 | 158.7 | 16.8 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL 070 | FL 070 | 230 | - | 1.0 |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPO |
| **Runway** | 06 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E06A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484316,4900N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0021913,8500E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 130,2 |
| **FPAP Latitude** | 484407,6400N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 51,1500 |
| **FPAP Longitude** | 0022138,4400E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 144,5900 |
| **Threshold Crossing Height** | 57,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0F 10 06 0C 06 00 00 01 36<br>30 05 14 AD E8 14 74 F0 FE 00<br>16 19 9C 8F 01 9C 69 04 3A 02<br>2C 01 64 00 C8 AF 73 9D 79 7D |
| **Calculated CRC Value** | 73 9D 79 7D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 86,4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**INA RNAV RWY 06**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1E | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 300 | - | - |
| | TF | LARPO | - | 257 | 257.8 | 44.1 | - | - | - | 250 | - | 1.0 |
| | TF | PO617 | - | 267 | 268.5 | 34.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ASVOK | - | 226 | 227.3 | 11.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 180 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA VEBEK 1Y | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 250 | - | - |
| | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 207 | 208.4 | 25.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO621 | - | 272 | 272.6 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 272 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MOLBA 1E | IF | MOLBA | - | - | - | - | - | FL100 | FL100 | 250 | - | - |
| | TF | MLN | - | 313 | 314.1 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO621 | - | 272 | 272.6 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 272 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA ODILO 1E | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL100 | FL100 | 250 | - | - |
| | TF | PO604 | - | 033 | 034,2 | 11.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 033 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA ODILO 1A | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL100 | - | 250 | - | - |
| | TF | PO609 | - | 033 | 034,2 | 9.6 | - | FL100 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO611 | - | 033 | 034,2 | 14.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IPO06 | - | 060 | 061,5 | 3.4 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY 06**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IPO06 | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FPO06 | - | 061 | 061.6 | 3.5 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW06 | Yes | 061 | 061.7 | 11.5 | - | - | - | - | -3.0°/17.4 | 0.3 |
| | TF | PO411 | - | 061 | 061.9 | 12.5 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PO412 | - | 158 | 158.6 | 6.6 | R | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 158 | 158.7 | 16.8 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL 070 | FL 070 | 230 | - | 1.0 |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| **FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 07** | | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 07 | | | | | | | | | | | | |
| APCH | - | PO410 | - | - | - | - | - | - | 2000 | 230 | - | RNAV 1 |
| | TF | PO412 | - | 158 | 158.7 | 3.4 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNAV 1 |
| | TF | MLN | - | 158 | 158.7 | 16.8 | - | - | 4000 | - | - | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL070 | FL070 | 230 | - | RNAV 1 |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

**FNA RNP RWY07**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | IF | IPO07 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | FPO07 | - | 073 | 074.2 | 3.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW07 | Yes | 073 | 074.2 | 8.4 | - | - | - | - | -3.0°/16,2 | RNP APCH |
| | TF | PO410 | - | 073 | 074.4 | 11.2 | - | - | 2000 | 230 | - | RNP APCH |
| | TF | PO412 | - | 158 | 158.7 | 3.4 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MLN | - | 158 | 158.7 | 16.8 | - | - | 4000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL070 | FL070 | 230 | - | RNAV1 |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

INA RNAV RWY 07

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1E | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 300 | - | - |
| | TF | LARPO | - | 257 | 257.8 | 44.1 | - | - | - | 250 | - | 1.0 |
| | TF | PO617 | - | 267 | 268.5 | 34.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ASVOK | - | 226 | 227.3 | 11.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 180 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA VEBEK 1Y | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 250 | - | - |
| | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 207 | 208.4 | 25.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO621 | - | 272 | 272.6 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 272 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MOLBA 1E | IF | MOLBA | - | - | - | - | - | FL 100 | FL 100 | 250 | - | - |
| | TF | MLN | - | 313 | 314.1 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO621 | - | 272 | 272.6 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 272 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA ODILO 1E | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL 100 | FL 100 | 250 | - | - |
| | TF | PO604 | - | 033 | 034,2 | 11.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 033 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFPO |
| Runway | 07 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E07A |
| LTP/FTP Latitude | 484309,8650N |
| LTP/FTP Longitude | 0022130,9290E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 128,2 |
| FPAP Latitude | 484338,7510N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 28,8860 |
| FPAP Longitude | 0022407,4550E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 156,5260 |
| Threshold Crossing Height | 16,20 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0F 10 06 0C 07 00 00 01 37<br>30 05 52 79 E8 14 62 1F 03 01<br>02 19 AC E1 00 DC C6 04 44 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 2F 31 2C 75 |
| Calculated CRC Value | 2F 31 2C 75 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 84,4 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 84,4 |



© SIA

**PRECODING** INA **RNAV** VEBEK 1W / MOLBA 1W (GNSS) RWY 20
**PRECODING** INA **RNAV** ODILO 1W (GNSS) RWY 20

INA RNAV RWY 20

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 250 | - | - |
| | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MOLBA 1W | IF | MOLBA | - | - | - | - | - | FL 100 | FL 100 | 250 | - | - |
| | TF | MLN | - | 313 | 314.1 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO610 | - | 004 | 005.5 | 8.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 035 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA ODILO 1W | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 280 | - | - |
| | TF | VASOL | - | 033 | 34.1 | 22.0 | - | FL 110 | FL 110 | - | - | 1.0 |
| | TF | PO615 | - | 083 | 84.1 | 19.7 | - | FL 110 | FL 110 | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 083 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |

PARIS ORLY
**PRECODING** FNA **RNP** RWY 20

**FNA RNP RWY20**

| RMK | (*) Radar vectoring before PO420 | | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA (AFTER RWY WEST INA RNAV VEBEK OR MOLBA OR ODILO) | (*) | PO420 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | - |
| | TF | PO421 | - | 254 | 254,7 | 3,0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1,0 |
| | TF | PO422 | - | 292 | 293,0 | 3,0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1,0 |
| | TF | PO423 | - | 292 | 292,9 | 4,0 | - | 2000 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | IPO20 | - | 292 | 292,9 | 1,6 | - | 1600 | - | 180 | - | 1,0 |
| APCH | IF | IPO20 | - | - | - | - | - | 1600 | - | 180 | - | - |
| | TF | FPO20 | - | 227 | 228,4 | 3,8 | - | 1600 | 1600 | 180 | - | 1,0 |
| | TF | RW20 | Yes | 197 | 198,4 | 3,5 | - | - | - | - | -3,4° / 49 | 0,3 |
| | TF | PO425 | - | 197 | 198,4 | 13,5 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | MLN | - | 100 | 100,9 | 21,7 | L | - | 4000 | - | - | 1,0 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133,9 | 13,9 | - | FL070 | FL070 | 230 | - | 1,0 |

**FNA ILS CAT I or CAT II or CAT III RWY24**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IPO24 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | *See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III RWY 24* | | | | | | | | | | | |
| | - | PO431 | Yes | | | | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | DF | MLN | - | | | - | L | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL 070 | FL 070 | 230 | - | 1.0 |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

**Input data**

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFPO |
| **Runway** | 24 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E24A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484407,6400N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0022138,4400E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 130,8 |
| **FPAP Latitude** | 484311,9100N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -55,7300 |
| **FPAP Longitude** | 0021900,9100E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -157,5300 |
| **Threshold Crossing Height** | 53,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

**Output data**

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0F 10 06 0C 18 00 00 01 34<br>32 05 B0 3C EA 14 10 5A 03 01<br>1C 19 9C 4C FE 4C 31 FB 12 02<br>2C 01 64 00 C8 AF D0 FF 75 92 |
| **Calculated CRC Value** | D0 FF 75 92 |

**Required Additional Data**

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 86,9 |

**PRECODING** INA **RNAV** VEBEK 1W / MOLBA 1W (GNSS) RWY 24
**PRECODING** INA **RNAV** ODILO 1W (GNSS) RWY 24

INA RNAV RWY 24

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 250 | - | - |
| | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA MOLBA 1W | IF | MOLBA | - | - | - | - | - | FL 100 | FL 100 | 250 | - | - |
| | TF | MLN | - | 313 | 314.1 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PO610 | - | 004 | 005.5 | 8.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 035 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| INA ODILO 1W | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 280 | - | - |
| | TF | VASOL | - | 033 | 34.1 | 22.0 | - | FL 110 | FL 110 | - | - | 1.0 |
| | TF | PO615 | - | 083 | 84.1 | 19.7 | - | FL 110 | FL 110 | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 083 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**FNA RNP RWY 24**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IPO24 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | FPO24 | - | 241 | 242.1 | 3.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW24 | Yes | 241 | 242.0 | 8.4 | - | - | - | - | -3.0°/53.0 | 0.3 |
| | TF | PO431 | Yes | 241 | 241.9 | 13.2 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | DF | MLN | - | - | - | - | L | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL 070 | FL 070 | 230 | - | 1.0 |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| **FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 25** | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | RNAV1 transition to ILS | | | | | | | | | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | VEKUH | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | See chart FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* III ou/*or* LOC RWY 25 | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 254 | 254.6 | - | - | 700 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PO432 | - | - | - | - | L | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 101 | 102.5 | 21.6 | L | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL 070 | FL 070 | 230 | - | 1.0 |

**FNA RNP RWY25**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | VEKUH | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | FPO25 | - | 254 | 254.7 | 5.9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW25 | Yes | 254 | 254.6 | 8.4 | - | - | - | - | -3.0°/54 | 0.3 |
| | CA | - | - | 254 | 254.6 | - | - | 700 | - | - | - | 1.0 |
| | DF | PO432 | - | - | - | - | L | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 101 | 102.5 | 21.6 | L | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOLBA | Yes | 133 | 133.9 | 13.9 | - | FL070 | FL070 | 230 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFPO** |
| **Runway** | **25** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E25A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **484334.9800N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0022347.0100E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **131.6** |
| **FPAP Latitude** | **484309.5600N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-25.4200** |
| **FPAP Longitude** | **0022129.2700E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-137.7400** |
| **Threshold Crossing Height** | **54.1** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **32** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0F 10 06 0C 19 00 00 01 35<br>32 05 88 3D E9 14 84 46 07 01<br>24 19 68 39 FF E8 CB FB 1D 02<br>2C 01 64 04 C8 AF 7C A0 34 93** |
| **Calculated CRC Value** | **7CA03493** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **87.9** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**INA RNAV RWY25**

| | RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| | HLDG | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | HLDG | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | HLDG | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1W | | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 250 | - | - |
| | | TF | CTL | - | 207 | 207.9 | 8.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | VALPO | - | 224 | 224.9 | 25.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | FM | VALPO | - | 224 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | MEDWY | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | VEKUH | - | 298 | 298.9 | 3.5 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA MOLBA 1W | | IF | MOLBA | - | - | - | - | - | FL100 | FL100 | 250 | - | - |
| | | TF | MLN | - | 313 | 314.1 | 13.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | PO610 | - | 004 | 005.5 | 8.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | FM | PO610 | - | 035 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | EMMAQ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MEDWY | - | 359 | 360.0 | 4.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | VEKUH | - | 298 | 298.9 | 3.5 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA ODILO 1W | | IF | ODILO | - | - | - | - | - | FL110 | FL110 | 280 | - | - |
| | | TF | VASOL | - | 033 | 34.1 | 22.0 | - | FL110 | FL110 | - | - | 1.0 |
| | | TF | PO615 | - | 083 | 84.1 | 19.7 | - | FL110 | FL110 | - | - | 1.0 |
| | | FM | PO615 | - | 083 | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | EMMAQ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | MEDWY | - | 359 | 360.0 | 4.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | TF | VEKUH | - | 298 | 298.9 | 3.5 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |

# PARIS ORLY (LFPO)
## SID RNAV POGO
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| POGO RNAV RWY 06-07 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/*required* | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PG 2E** | | | | | | | | | | | |
| **RWY07** | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | DF | PO771 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | PO772 | - | 298 | 298,6 | 18,8 | - | - | FL070 | 220 | 1.0 |
| **-** | FM | - | - | 298 | 298,6 | - | - | - | - | - | - |
| **PG 2F** | | | | | | | | | | | |
| **RWY06** | CF | PO060 | Yes | 061 | 061,8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| **-** | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | DF | PO771 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | PO772 | - | 298 | 298,6 | 18,8 | - | - | FL070 | 220 | 1.0 |
| **-** | FM | - | - | 298 | 298,6 | - | - | - | - | - | - |
| ***PG 2G*** | | | | | | | | | | | |
| **RWY07** | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | PO773 | - | 082 | 083,1 | 22,3 | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| **-** | FM | - | - | 082 | 083,1 | - | - | - | - | - | - |
| ***PG 2H*** | | | | | | | | | | | |
| **RWY06** | CF | PO060 | Yes | 061 | 061,8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| **-** | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | CF | PO773 | - | 082 | 083,1 | - | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| **-** | FM | - | - | 082 | 083,1 | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) */ Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

**SID RNAV RWY 06**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 299.0 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 007 | 007.6 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 299.0 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 340 | 341.4 | 14.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 299.0 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OPALE 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 299.0 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ATREX 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 299.0 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021.8 | 22.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***NURMO 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 299.0 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043.3 | 26.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) */ Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR
## RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

**SID RNAV RWY 06**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DIKOL 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BAXIR 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUBLI 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DIKOL 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***RANUX 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BAXIR 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***BUBLI 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 06** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230.4 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230.2 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIXU 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230.4 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 209 | 210.5 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LATRA 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207.2 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196.9 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKASI 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207.2 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152.8 | 12.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PILUL 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207.2 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129.3 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***AGOPA 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230.4 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230.2 | 21.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ERIXU 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230.4 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 209 | 210.5 | 16.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LATRA 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207.2 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196.9 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 06** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| ***OKASI 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207.2 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152.8 | 12.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***PILUL 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207.2 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129.3 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DORDI 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **OLZOM 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **MONOT 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DORDI 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OLZOM 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***MONOT 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 06** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ELCOB 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247.8 | 6.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278.8 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 2F** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247.8 | 6.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278.8 | 29.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 277 | 278.2 | 40.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247.8 | 6.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 2H*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO060 | Yes | 061 | 061.8 | - | - | - | 2000 | - | 1.0 |
| - | DF | PO061 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247.8 | 6.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

**SID RNAV RWY 07**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 299.0 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 007 | 007.6 | 18.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ATREX 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 299.0 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 340 | 341.4 | 14.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NURMO 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 299.0 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OPALE 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 299.0 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ATREX 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 299.0 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021.8 | 22.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***NURMO 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO183 | - | 247 | 247.8 | 4.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 299.0 | 24.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043.3 | 26.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **RANUX 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) */ Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR
## RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

**SID RNAV RWY 07**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BAXIR 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079,7 | 15,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BUBLI 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079,7 | 15,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DIKOL 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079,7 | 15,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***RANUX 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079,7 | 15,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BAXIR 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079,7 | 15,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BUBLI 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO083 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079,7 | 15,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **AGOPA 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230,4 | 11,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230,2 | 21,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| **ERIXU 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230,4 | 11,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 209 | 210,5 | 16,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR
## RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

| SID RNAV RWY 07 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LATRA 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207,2 | 12,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196,9 | 10,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| **OKASI 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207,2 | 12,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152,8 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| **PILUL 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207,2 | 12,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129,3 | 17,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***AGOPA 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230,4 | 11,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230,2 | 21,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ERIXU 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ABORO | - | 229 | 230,4 | 11,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 209 | 210,5 | 16,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LATRA 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207,2 | 12,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196,9 | 10,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OKASI 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207,2 | 12,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152,8 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***PILUL 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO085 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OBAMO | - | 206 | 207,2 | 12,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129,3 | 17,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 07** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DORDI 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **OLZOM 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **MONOT 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DORDI 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OLZOM 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***MONOT 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 07** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **ELCOB 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247,8 | 6,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278,8 | 29,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328,4 | 23,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| **LGL 2E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247,8 | 6,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278,8 | 29,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LGL | - | 277 | 278,2 | 40,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ELCOB 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247,8 | 6,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278,8 | 14,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287,5 | 17,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328,4 | 20,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LGL 2G*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO081 | Yes | 073 | 074,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO082 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO181 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO185 | - | 247 | 247,8 | 6,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO189 | - | 278 | 278,8 | 14,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287,5 | 17,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274,2 | 38,0 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV POGO**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| POGO RNAV RWY 20-24-25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/*required* | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PG 2W** | | | | | | | | | | | |
| **RWY24** | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO721 | - | 241 | 242,2 | 7,4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 302 | 303,3 | 3,3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | TSU | - | 065 | 066,0 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO724 | - | 073 | 074,0 | 21,5 | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| - | FM | - | - | 073 | 074,0 | - | - | - | - | - | - |
| **PG 2X** | | | | | | | | | | | |
| **RWY25** | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO721 | - | 241 | 242,2 | 7,4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 302 | 303,3 | 3,3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | TSU | - | 065 | 066,0 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO724 | - | 073 | 074,0 | 21,5 | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| - | FM | - | - | 073 | 074,0 | - | - | - | - | - | - |
| **PG 2Y** | | | | | | | | | | | |
| **RWY20** | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO720 | - | 242 | 243,5 | 6,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RBT | Yes | 301 | 301,8 | 5,9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | TSU | - | 065 | 066,0 | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO724 | - | 073 | 074,0 | 21,5 | - | - | 5000 | 220 | 1.0 |
| - | FM | - | - | 073 | 074,0 | - | - | - | - | - | - |
| ***PG 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| **RWY24** | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO721 | - | 241 | 242,2 | 7,4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO722 | - | 288 | 288,6 | 17,4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO723 | - | 033 | 033,7 | 7,6 | R | - | FL 070 | 220 | 1.0 |
| - | FM | - | - | 033 | 033,7 | - | - | - | - | - | - |
| ***PG 2R*** | | | | | | | | | | | |
| **RWY25** | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO721 | - | 241 | 242,2 | 7,4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO722 | - | 288 | 288,6 | 17,4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO723 | - | 033 | 033,7 | 7,6 | R | - | FL 070 | 220 | 1.0 |
| - | FM | - | - | 033 | 033,7 | - | - | - | - | - | - |
| ***PG 2S*** | | | | | | | | | | | |
| **RWY20** | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO720 | - | 242 | 243,5 | 6,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO722 | - | 289 | 290,1 | 20,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO723 | - | 033 | 033,7 | 7,6 | R | - | FL070 | 220 | 1.0 |
| - | FM | - | - | 033 | 033,7 | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) */ Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

| SID RNAV RWY 20 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO204 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339,5 | 29,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| **ATREX 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO204 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021,8 | 22,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| **NURMO 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO204 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043,3 | 26,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032,1 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OPALE 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | | 048 | 048,8 | 11,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB 096 | | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | | 317 | 318,5 | 61,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ATREX 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB 096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330,4 | 44,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***NURMO 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB 096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 349 | 350,3 | 42,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **DIKOL 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

| SID RNAV RWY 20 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RANUX 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BAXIR 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BUBLI 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DIKOL 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***RANUX 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BAXIR 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BUBLI 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **AGOPA 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO272 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO271 | - | 221 | 221,8 | 3,4 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR
## RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

| SID RNAV RWY 20 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ERIXU 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO272 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO303 | - | 156 | 157,5 | 3,3 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 156 | 157,5 | 11,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| **LATRA 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO301 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 161 | 162,1 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| **OKASI 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 140 | 140,9 | 16,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| **PILUL 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 124 | 125,4 | 22,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***AGOPA 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO272 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO271 | - | 221 | 221,8 | 3,4 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ERIXU 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO272 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO303 | - | 156 | 157,5 | 3,3 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 156 | 157,5 | 11,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LATRA 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO301 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 161 | 162,1 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OKASI 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 140 | 140,9 | 16,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***PILUL 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 124 | 125,4 | 22,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 20** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DORDI 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **OLZOM 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **MONOT 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DORDI 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OLZOM 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***MONOT 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198,4 | - | - | 700 | - | - | 1,0 |
| - | CF | PO203 | Yes | 225 | 225,9 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 20** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ELCOB 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198.4 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO204 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 2Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198.4 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO204 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198.4 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO204 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 2S*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 197 | 198.4 | - | - | 700 | - | - | 1.0 |
| - | CF | PO202 | Yes | 225 | 225.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO204 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 24**

| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO245 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339,5 | 29,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| **ATREX 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO245 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021,8 | 22,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| **NURMO 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO245 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043,3 | 26,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032,1 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OPALE 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | - | 317 | 318,5 | 61,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ATREX 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330,4 | 44,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***NURMO 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 349 | 350,3 | 42,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **DIKOL 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR
## RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

| SID RNAV RWY 24 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RANUX 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BAXIR 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BUBLI 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DIKOL 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***RANUX 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BAXIR 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BUBLI 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **AGOPA 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO246 | Yes | 236 | 237,1 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| **ERIXU 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO246 | Yes | 236 | 237,1 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO270 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO303 | - | 156 | 157,5 | 4,0 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 156 | 157,5 | 11,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 24** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LATRA 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO244 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO301 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 161 | 162,1 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| **OKASI 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 140 | 140,9 | 16,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| **PILUL 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 124 | 125,4 | 22,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***AGOPA 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO246 | Yes | 236 | 237,1 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ERIXU 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO246 | Yes | 236 | 237,1 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO270 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO303 | - | 156 | 157,5 | 4,0 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 156 | 157,5 | 11,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LATRA 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO244 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO301 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 161 | 162,1 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OKASI 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 140 | 140,9 | 16,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***PILUL 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 124 | 125,4 | 22,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 24** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DORDI 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **OLZOM 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **MONOT 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DORDI 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OLZOM 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***MONOT 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO243 | Yes | 236 | 237,2 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 24** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ELCOB 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO245 | Yes | 236 | 237.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LGL 2W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO245 | Yes | 236 | 237.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***ELCOB 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO245 | Yes | 236 | 237.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***LGL 2Q*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO245 | Yes | 236 | 237.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) */ Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

| SID RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO245 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | - | 338 | 339,5 | 29,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| **ATREX 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO245 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | | 021 | 021,8 | 22,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| **NURMO 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO245 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO260 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 021,9 | 30,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043,3 | 26,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032,1 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OPALE 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | - | 317 | 318,5 | 61,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ATREX 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330,4 | 44,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***NURMO 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 349 | 350,3 | 42,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **DIKOL 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Réacteurs (R) et hélices (H) */ Jets (R) and Propellers (H)*

## OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI

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

| SID RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RANUX 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BAXIR 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BUBLI 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 084 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DIKOL 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 053 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***RANUX 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BAXIR 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BUBLI 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,4 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **AGOPA 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO246 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 25** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ERIXU 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO246 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO270 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO303 | - | 156 | 157,5 | 4,0 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 156 | 157,5 | 11,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| **LATRA 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO244 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO301 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 161 | 162,1 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| **OKASI 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 140 | 140,9 | 16,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| **PILUL 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 124 | 125,4 | 22,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***AGOPA 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO246 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ERIXU 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO246 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO270 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO303 | - | 156 | 157,5 | 4,0 | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 156 | 157,5 | 11,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LATRA 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO244 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO301 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 161 | 162,1 | 12,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 25** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| ***OKASI 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 140 | 140.9 | 16.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| ***PILUL 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO300 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 124 | 125.4 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DORDI 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **OLZOM 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **MONOT 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***DORDI 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | DORDI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***OLZOM 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| ***MONOT 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PO243 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and Propellers (H)***
**OPALE - ATREX - NURMO - OKASI - PILUL - ELCOB - LGL - DIKOL - BAXIR**
**RANUX - BUBLI - AGOPA - ERIXU - LATRA - OLZOM - MONOT - DORDI**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 25** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS ou/or DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ELCOB 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO245 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287,5 | 17,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328,4 | 20,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **LGL 2X** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO245 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287,5 | 17,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274,2 | 38,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ELCOB 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO245 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | | 286 | 287,5 | 17,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ELCOB | | 327 | 328,4 | 20,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LGL 2R*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PO241 | Yes | 253 | 254,4 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO245 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO248 | Yes | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO189 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 286 | 287,5 | 17,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274,2 | 38,0 | - | - | - | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 02**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173,8 | 43,6 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254,0 | 2,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182,8 | 46,2 | - | - | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **RENSA 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254,6 | 34,0 | - | - | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268,1 | 36,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253,4 | 66,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273,7 | 67,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **DJL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313,8 | 19,6 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | TUNOR | - | 312 | 313,5 | 33,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282,3 | 23,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **KUTAN 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272,7 | 18,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **TUTAX 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317,9 | 39,2 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317,4 | 20,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304,1 | 33,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **ARDOL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336,1 | 46,6 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335,8 | 22,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303,6 | 18,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **PIBAT 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338,2 | 36,7 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338,0 | 38,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008,2 | 51,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337,9 | 26,3 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 02**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **NIMER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095,1 | 23,9 | - | - | FL240 | 280 | 1,0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056,9 | 7,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **AMB 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | 1,0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019,2 | 5,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **LUMAN 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079,3 | 39,9 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **BOBSA 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165,2 | 15,1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114,0 | 28,3 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **CAD 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | - | - | - | - | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| | | | | | | | | | | | |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 06**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173,8 | 43,6 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254,0 | 2,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182,8 | 46,2 | - | - | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **RENSA 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254,6 | 34,0 | - | - | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268,1 | 36,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253,4 | 66,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273,7 | 67,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **DJL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313,8 | 19,6 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | TUNOR | - | 312 | 313,5 | 33,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282,3 | 23,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **KUTAN 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272,7 | 18,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **TUTAX 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317,9 | 39,2 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317,4 | 20,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304,1 | 33,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **ARDOL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336,1 | 46,6 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335,8 | 22,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303,6 | 18,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **PIBAT 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338,2 | 36,7 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338,0 | 38,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 06**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008,2 | 51,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337,9 | 26,3 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **NIMER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095,1 | 23,9 | - | - | FL240 | 280 | 1,0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056,9 | 7,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **AMB 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | 1,0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019,2 | 5,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **LUMAN 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079,3 | 39,9 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **BOBSA 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165,2 | 15,1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114,0 | 28,3 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **CAD 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | - | - | - | - | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| | | | | | | | | | | | |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 07**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173,8 | 43,6 | - | FL140 | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254,0 | 2,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **MOPIL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182,8 | 46,2 | - | - | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **RENSA 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254,6 | 34,0 | - | - | FL140 | 300 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **EPL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268,1 | 36,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253,4 | 66,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **RLP 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273,7 | 67,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **DJL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313,8 | 19,6 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | TUNOR | - | 312 | 313,5 | 33,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282,3 | 23,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **KUTAN 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272,7 | 18,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **TUTAX 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317,9 | 39,2 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317,4 | 20,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304,1 | 33,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **ARDOL 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336,1 | 46,6 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335,8 | 22,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303,6 | 18,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 07**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PIBAT 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338,2 | 36,7 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338,0 | 38,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **MOU 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008,2 | 51,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337,9 | 26,3 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **NIMER 9E** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095,1 | 23,9 | - | - | FL240 | 280 | 1,0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056,9 | 7,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **AMB 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL240 | 280 | 1,0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019,2 | 5,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **LUMAN 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079,3 | 39,9 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **BOBSA 9E** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165,2 | 15,1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114,0 | 28,3 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **CAD 9E** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | | | | | | FL130 | FL130 | | 1,0 |
| | TF | SOTIP | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | ODILO | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL100 | FL100 | | 1,0 |
| | | | | | | | | | | | |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 20**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173,8 | 43,6 | - | FL140 | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254,0 | 2,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182,8 | 46,2 | - | - | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **RENSA 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254,6 | 34,0 | - | - | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268,1 | 36,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253,4 | 66,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273,7 | 67,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **DJL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313,8 | 19,6 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | TUNOR | - | 312 | 313,5 | 33,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282,3 | 23,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **KUTAN 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272,7 | 18,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **TUTAX 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317,9 | 39,2 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317,4 | 20,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304,1 | 33,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **ARDOL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336,1 | 46,6 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335,8 | 22,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303,6 | 18,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **PIBAT 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338,2 | 36,7 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338,0 | 38,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008,2 | 51,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337,9 | 26,3 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 20**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **NIMER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095,1 | 23,9 | - | - | FL260 | 280 | 1,0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056,9 | 7,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **AMB 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | 1,0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019,2 | 5,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **LUMAN 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079,3 | 39,9 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **BOBSA 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165,2 | 15,1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114,0 | 28,3 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **CAD 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | - | - | - | - | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| | | | | | | | | | | | |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 24**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173,8 | 43,6 | - | FL140 | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254,0 | 2,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182,8 | 46,2 | - | - | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **RENSA 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254,6 | 34,0 | - | - | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268,1 | 36,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253,4 | 66,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273,7 | 67,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **DJL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313,8 | 19,6 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | TUNOR | - | 312 | 313,5 | 33,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282,3 | 23,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **KUTAN 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272,7 | 18,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **TUTAX 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317,9 | 39,2 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317,4 | 20,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304,1 | 33,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **ARDOL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336,1 | 46,6 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335,8 | 22,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303,6 | 18,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **PIBAT 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338,2 | 36,7 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338,0 | 38,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008,2 | 51,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337,9 | 26,3 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 24**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **NIMER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095,1 | 23,9 | - | - | FL260 | 280 | 1,0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056,9 | 7,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **AMB 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | 1,0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019,2 | 5,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **LUMAN 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079,3 | 39,9 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **BOBSA 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165,2 | 15,1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114,0 | 28,3 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **CAD 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | - | - | - | - | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| | | | | | | | | | | | |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 25**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MATIX 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GITAN | - | 173 | 173,8 | 43,6 | - | FL140 | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 254,0 | 2,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **MOPIL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 182 | 182,8 | 46,2 | - | - | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **RENSA 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOTUS | - | 254 | 254,6 | 34,0 | - | - | FL140 | 280 | 1,0 |
| | TF | GIMER | - | 253 | 253,8 | 3,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | VEBEK | - | 242 | 243,1 | 12,8 | - | FL110 | FL110 | 250 | 1,0 |
| **EPL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | LUVAL | - | 267 | 268,1 | 36,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 252 | 253,4 | 66,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **RLP 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 273 | 273,7 | 67,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **DJL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ALARO | - | 313 | 313,8 | 19,6 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | TUNOR | - | 312 | 313,5 | 33,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 281 | 282,3 | 23,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **KUTAN 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | GORET | - | 313 | 313,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 272 | 272,7 | 18,7 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | | 1,0 |
| **TUTAX 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 305 | - | 317 | 317,9 | 39,2 | - | - | FL270 | - | 1,0 |
| | TF | OBURO | - | 316 | 317,4 | 20,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 304,1 | 33,9 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **ARDOL 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 306 | - | 335 | 336,1 | 46,6 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | CHABY | - | 335 | 335,8 | 22,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 303 | 303,6 | 18,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | | 1,0 |
| **PIBAT 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | FF 307 | - | 337 | 338,2 | 36,7 | - | - | FL280 | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 338,0 | 38,4 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |
| **MOU 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | AVLON | - | 007 | 008,2 | 51,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | OKRIX | - | 337 | 337,9 | 26,3 | - | - | FL180 | 280 | 1,0 |
| | TF | EBOMA | - | 313 | 314,4 | 20,3 | - | - | FL120 | 250 | 1,0 |
| | TF | MOLBA | - | 313 | 314,2 | 8,0 | - | FL100 | FL100 | - | 1,0 |



© SIA

# PARIS ORLY

## Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*

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

**STAR RNAV RWY 25**

| RMK | GNSS - DME/DME | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **NIMER 9W** | **(UIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | SOMED | - | 094 | 095,1 | 23,9 | - | - | FL260 | 280 | 1,0 |
| | TF | DIBES | - | 056 | 056,9 | 7,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **AMB 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | 1,0 |
| → | TF | DIBES | - | 018 | 019,2 | 5,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 018 | 018,9 | 35,0 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **LUMAN 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | - | - | - | - | - | - | - | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 078 | 079,3 | 39,9 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **BOBSA 9W** | **(FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | BENAR | - | 164 | 165,2 | 15,1 | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | CAD | - | 113 | 114,0 | 28,3 | - | FL130 | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| **CAD 9W** | **(UIR FIR)** | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | - | - | - | - | - | FL130 | FL130 | 280 | 1,0 |
| | TF | SOTIP | - | 033 | 034,0 | 5,2 | - | - | FL130 | - | 1,0 |
| | TF | ODILO | - | 033 | 034,1 | 8,0 | - | FL110 | FL110 | - | 1,0 |
| | | | | | | | | | | | |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOLBA** | - | MOLBA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **ODILO** | - | ODILO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XERAM** | - | XERAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OKRIX** | - | OKRIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **CAD** | - | CAD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **DIBES** | - | DIBES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

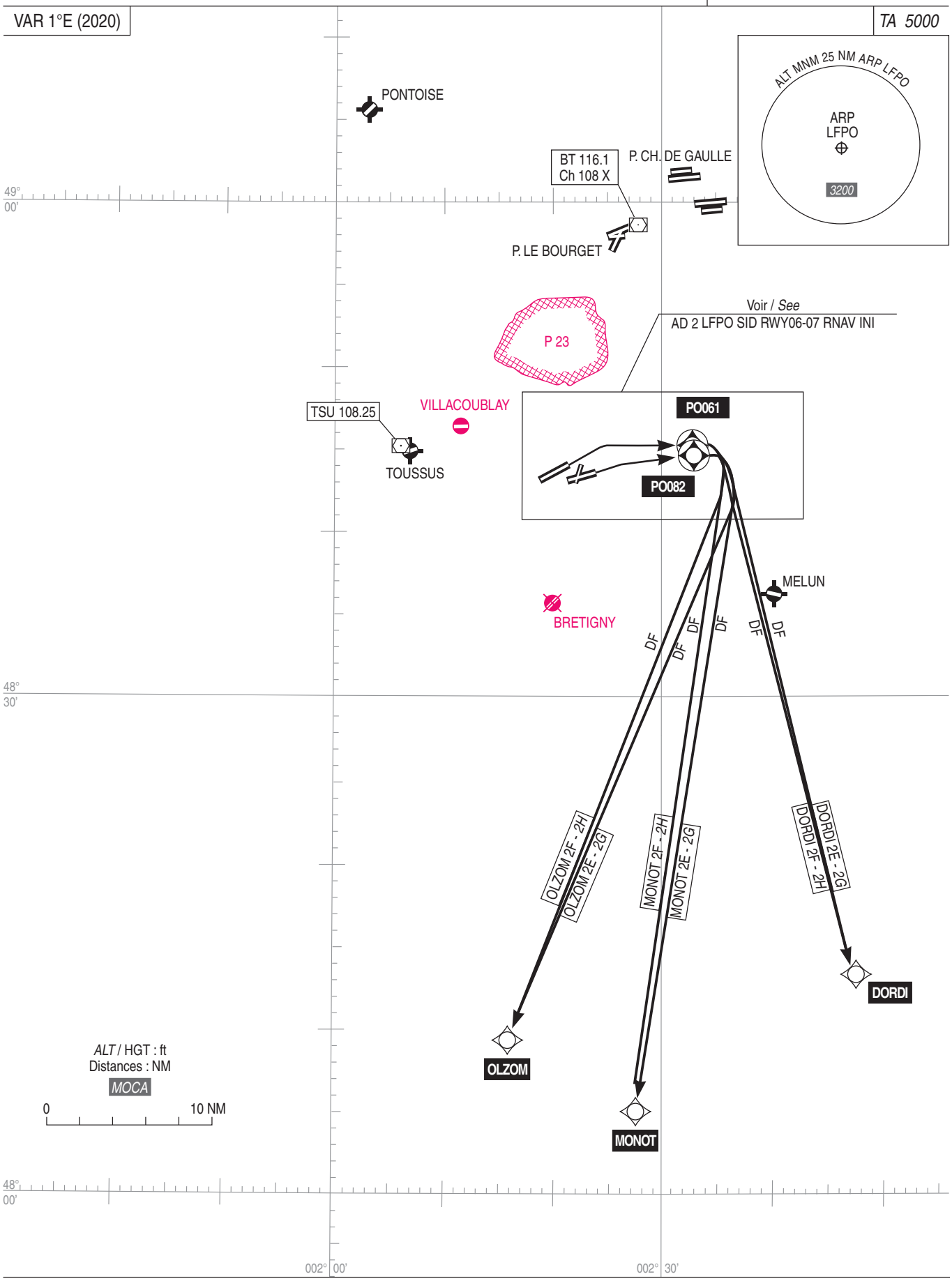
# PARIS ORLY
## SID RNAV (FL<195) RWY 06 (2F - *2H*) - RWY 07 (2E - *2G*)
## OLZOM - MONOT - DORDI

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01 et / *and* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required)*

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*






© SIA

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 06

| SID RNAV RWY 06 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2F**<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 2F**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2F**<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2F**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 2H***<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| ***BAXIR 2H***<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| ***BUBLI 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 06

| SID RNAV RWY 06 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 2F**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO088 then to PO090. To BOV then to OPALE.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2F**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers ATREX.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to ATREX.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 2F**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to NURMO.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| ***NURMO 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO092 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 06

| SID RNAV RWY 06 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2F**<br>Réservé réacteurs / *Jets only*<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | FL 130 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| **ERIXU 2F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| **LATRA 2F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **OKASI 2F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **PILUL 2F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| **DORDI 2F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061°M puis monter vers le niveau initial direct jusqu'à PO061. Direct vers DORDI.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061°M then climb to initial level direct to PO061. Direct to DORDI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>G40 - G54 - J301 |
| **MONOT 2F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061°M puis monter vers le niveau initial direct jusqu'à PO061. Direct vers MONOT.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061°M then climb to initial level direct to PO061. Direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R161 |
| **OLZOM 2F**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061°M puis monter vers le niveau initial direct jusqu'à PO061. Direct vers OLZOM.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061°M then climb to initial level direct to PO061. Direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R31 |
| ***AGOPA 2H***<br>Réservé réacteurs / *Jets only*<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | FL 130 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| ***ERIXU 2H***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| ***LATRA 2H***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| ***OKASI 2H***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 06

| SID RNAV RWY 06 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ***PILUL 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Direct to PO085 then to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| ***DORDI 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061°M puis monter vers le niveau initial direct jusqu'à PO061. Direct vers DORDI.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061°M then climb to initial level direct to PO061. Direct to DORDI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>G40 - G54 - J301 |
| ***MONOT 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061°M puis monter vers le niveau initial direct jusqu'à PO061. Direct vers MONOT.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061°M then climb to initial level direct to PO061. Direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R161 |
| ***OLZOM 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061°M puis monter vers le niveau initial direct jusqu'à PO061. Direct vers OLZOM.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061°M then climb to initial level direct to PO061. Direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R31 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 06

| SID RNAV RWY 06 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ELCOB 2F**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO187 puis vers ELCOB.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO187 then to ELCOB.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 130 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| **LGL 2F**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO187 puis vers LGL.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO187 then to LGL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 130 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |
| ***ELCOB 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO189 puis vers PO191. Vers ELCOB.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO189 then to PO191. To ELCOB.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| ***LGL 2H***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers 2000 ft MAX jusqu'à PO060 sur la route 061° M, puis direct jusqu'à PO061. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO189 puis vers PO191. Vers LGL.<br>*Climb to 2000 ft MAX to PO060 on course 061° M, then direct to PO061. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO189 then to PO191. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 100 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY

## Départs initiaux RNAV / *RNAV Initial departures*

## RWY 06 (2F - *2H*) - RWY 07 (2E - *2G*)

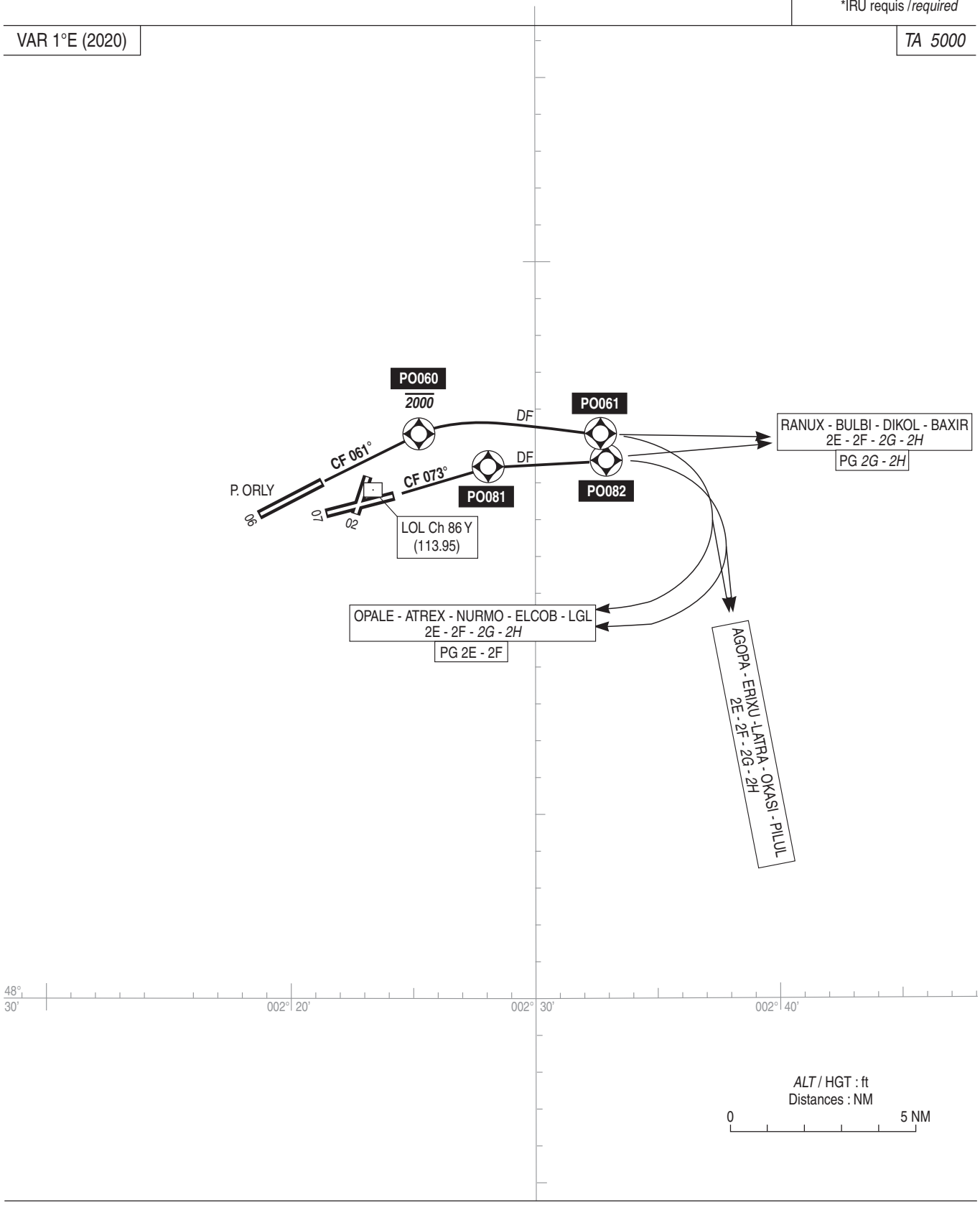
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME*
*IRU requis /*required*

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFPO.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFPO.22*



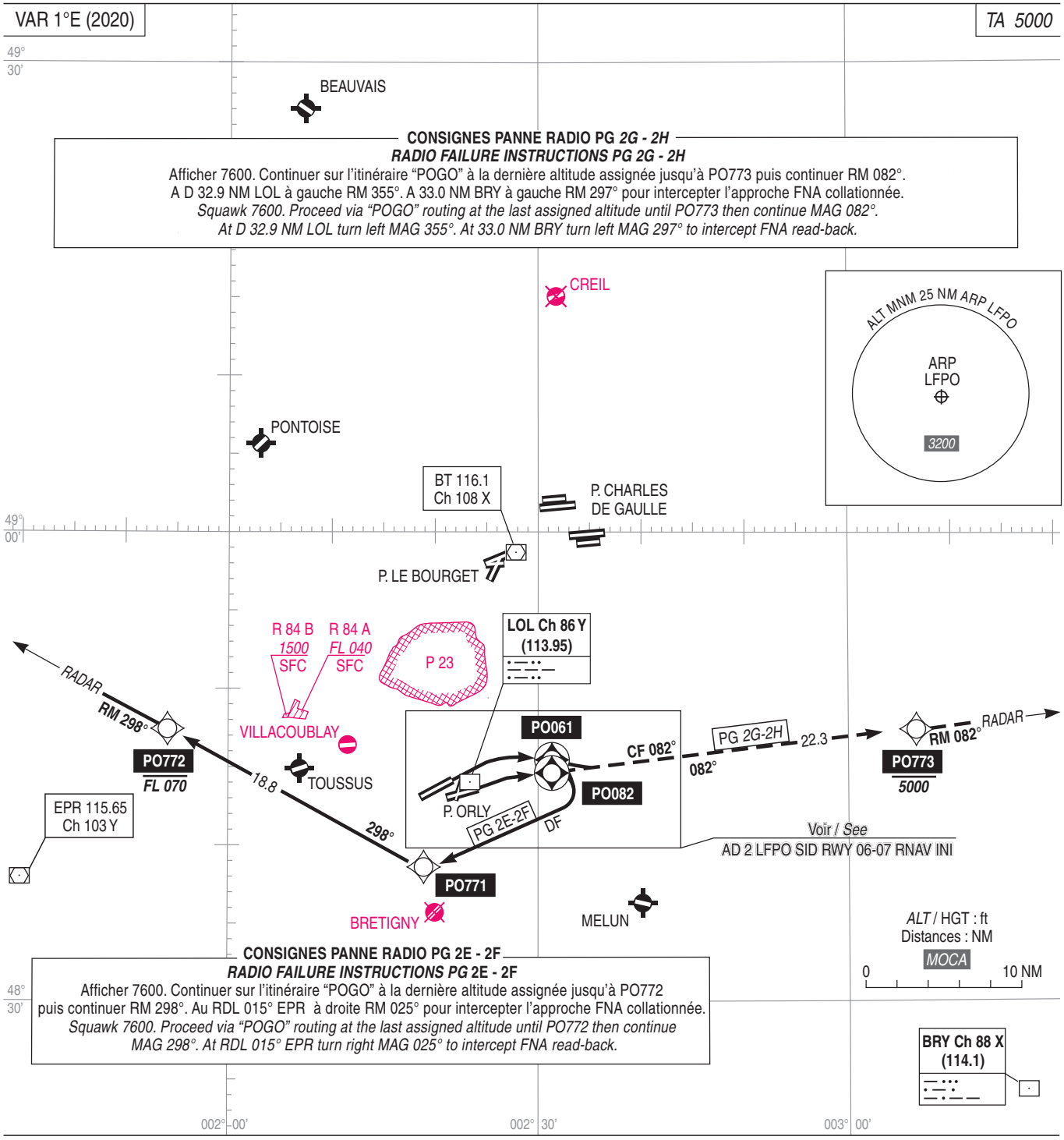
© SIA

# PARIS ORLY
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 06-07 (POGO)
## *Connecting routings RWY 06-07 (POGO)*

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01
et / *and* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME*
*IRU requis /*required*

LFPO Est / *East* - LFPG Est / *East*  LFPO Est / *East* - LFPG Ouest / *West*




Consignes particulières : Voir AD 2 LFPO 22.5
Départs initiaux : Voir AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV INI
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : MAX IAS 220 kt.
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPG IAC FNA.

*Specific instructions : See AD 2 LFPO 22.5*
*Initial departures : See AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV INI*
*- Noise pollution : Apply noise abatement procedures.*
*- Speed : MAX IAS 220 kt.*
*- Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● *Continuation of APCH procedure : See AD 2 LFPG IAC FNA chart.*



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV POGO RWY 06-07**
**Itinéraires normalisés de liaison (POGO) RWY 06 (2F - *2H*) - 07 (2E - *2G*)**
*Connecting routings (POGO) RWY 06 (2F - 2H) -07 (2E - 2G)*

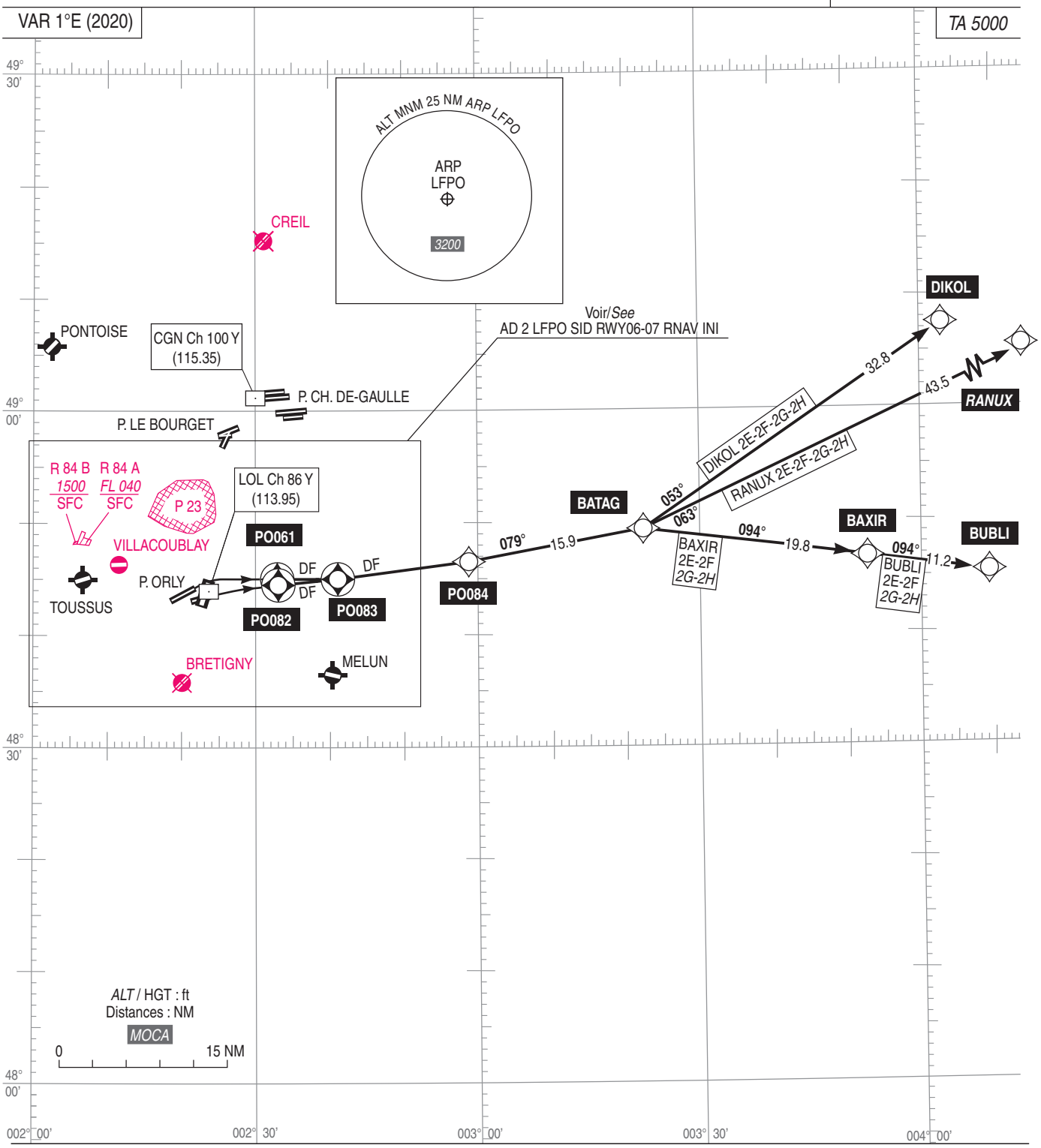
| **SID RNAV POGO RWY 06-07** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS requis/*required* | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | IAS MAX : 220 kt | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **PG 2E** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 081 sur la route 073° M, puis direct jusqu'à PO 082. Virer à droite direct vers PO 771 puis vers PO 772. A PO 772, continuer sur la route 298°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PO 081 on course 073° MAG, then direct to PO 082. Turn right direct to PO 771 then to PO 772. At PO 772, continue on track 298°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | FL 070 | |
| **PG 2F** | Monter vers 2000ft MAX (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 060 sur la route 061° M, puis montez vers le niveau initial direct jusqu'à PO 061. Virer à droite direct vers PO 771 puis vers PO 772. A PO 772, continuer sur la route 298°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to 2000ft MAX (Do not turn before DER) to PO 060 on course 061° M, then climb to initial level direct to PO 061. Turn right direct to PO 771 then to PO 772. At PO 772, continue on track 298°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | FL 070 | |
| ***PG 2G*** | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 081 sur la route 073° M, puis direct jusqu'à PO 082. Vers PO 773. A PO 773, continuer sur la route 082°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PO 081 on course 073° MAG, then direct to PO 082. To PO 773. At PO 773, continue on track 082°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 5000 ft AMSL | |
| ***PG 2H*** | Monter vers 2000ft MAX (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 060 sur la route 061° M, puis montez vers le niveau initial direct jusqu'à PO 061. Vers PO 773 sur la route 082° M. A PO 773, continuer sur la route 082°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to 2000ft MAX (Do not turn before DER) to PO 060 on course 061° M, then climb to initial level direct to PO 061. To PO 773 on course 082° MAG. At PO 773, continue on track 082°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 5000 ft AMSL | |


© SIA

# PARIS ORLY
## SID RNAV (GNSS - DME/DME)
## Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et Hélices/*and Propellers* (*FL > 195*)
## RWY 07 (2E - *2G*) - RWY 06 (2F - *2H*)
## RANUX - BUBLI
## Réacteurs/*Jets* (115 < *FL < 195*) et Hélices/*and Propellers* (115 < *FL < 195*)
## RWY 07 (2E - *2G*) - RWY 06 (2F - *2H*)
## DIKOL-BAXIR
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME*
*IRU requis / *required*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFPO.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFPO.22*



© SIA

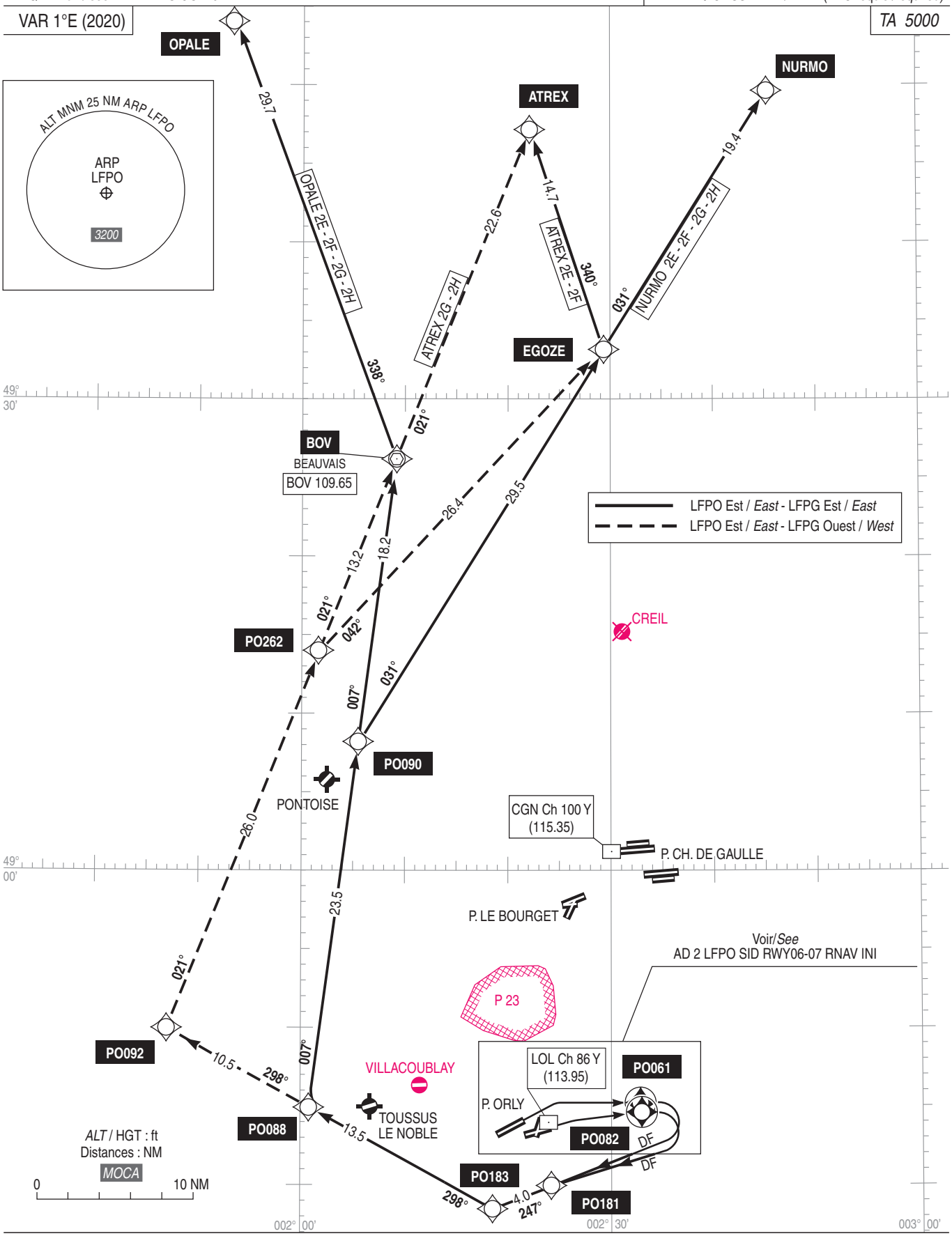
# PARIS ORLY
## SID RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs/*Jets* (*FL > 115*) et Hélices / *and Propellers* (*FL > 115*)
## RWY 07 (2E - *2G*) - RWY 06 (2F - *2H*)
## OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1 /** GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required)

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFPO.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFPO.22*



© SIA

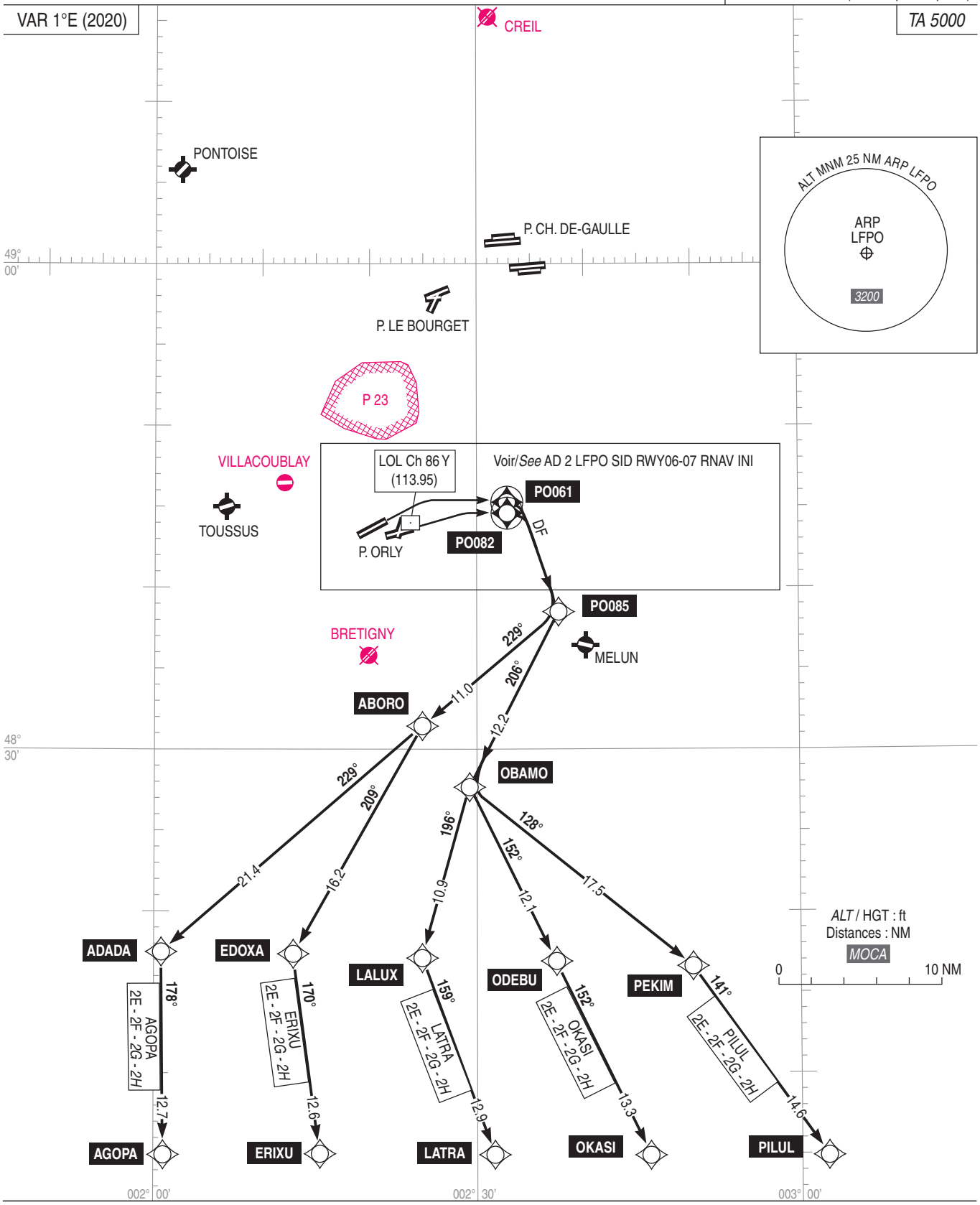
# PARIS ORLY
## SID RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et Hélices/*and Propellers* (*FL > 195*)
## RWY 07 (2E - *2G*) - RWY 06 (2F - *2H*)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required)*

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFPO.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFPO.22*



© SIA

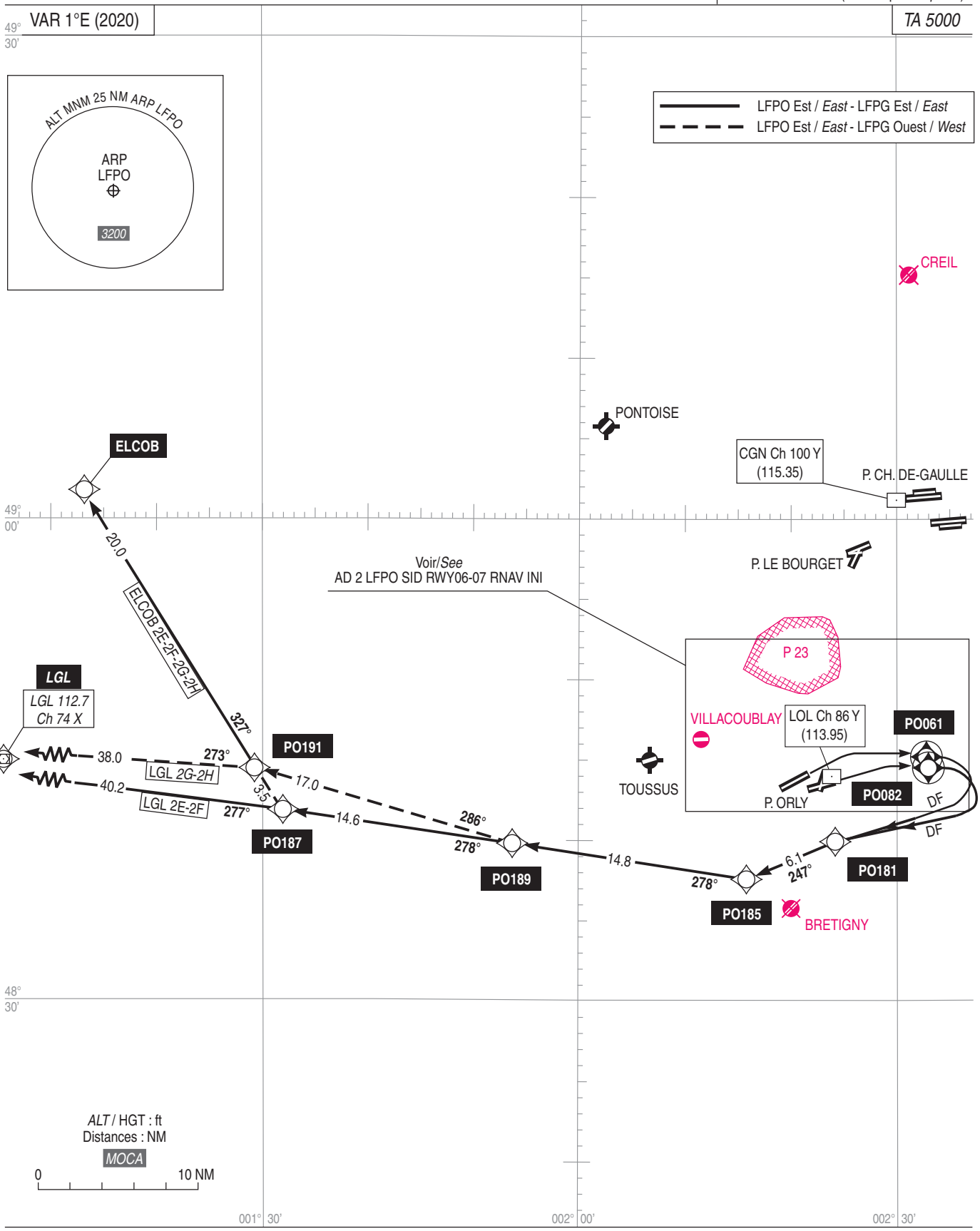
# PARIS ORLY
## SID RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs/*Jets* (*FL > 115*) et Hélices / *and Propellers* (*FL > 115*)
## RWY 07 (2E - *2G*) - RWY 06 (2F - *2H*)
## LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required*)

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFPO.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFPO.22*



© SIA

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 07

| SID RNAV RWY 07 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2E**<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082., Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2E**<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.* | FL 090 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 2G***<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| ***BAXIR 2G***<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct jusqu'à PO083 puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2G**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct jusqu'à PO083 puis vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082, Direct to PO083 then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 07

| SID RNAV RWY 07 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO088 then to PO090. To BOV then to OPALE.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers ATREX.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to ATREX.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to NURMO.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 120 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE* 2G**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX* 2G**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| ***NURMO* 2G**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO183. To PO092 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 07

| SID RNAV RWY 07 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2E**<br>Réservé réacteurs / *Jets only*<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | FL 130 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| **ERIXU 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| **LATRA 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **OKASI 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **PILUL 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| **DORDI 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073°M puis direct jusqu'à PO082. Direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073°M then direct to PO082. Direct to DORDI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>G40 - G54 - J301 |
| **MONOT 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073°M puis direct jusqu'à PO082. Direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073°M then direct to PO082. Direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R161 |
| **OLZOM 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073°M puis direct jusqu'à PO082. Direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073°M then direct to PO082. Direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R31 |
| ***AGOPA 2G***<br>Réservé réacteurs / *Jets only*<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | FL 130 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| ***ERIXU 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| ***LATRA 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| ***OKASI 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 07

| SID RNAV RWY 07 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ***PILUL 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Direct vers PO085 puis vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Direct to PO085 then to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 110 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| ***DORDI 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073°M puis direct jusqu'à PO082. Direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073°M then direct to PO082. Direct to DORDI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>G40 - G54 - J301 |
| ***MONOT 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073°M puis direct jusqu'à PO082. Direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073°M then direct to PO082. Direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R161 |
| ***OLZOM 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073°M puis direct jusqu'à PO082. Direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073°M then direct to PO082. Direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R31 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

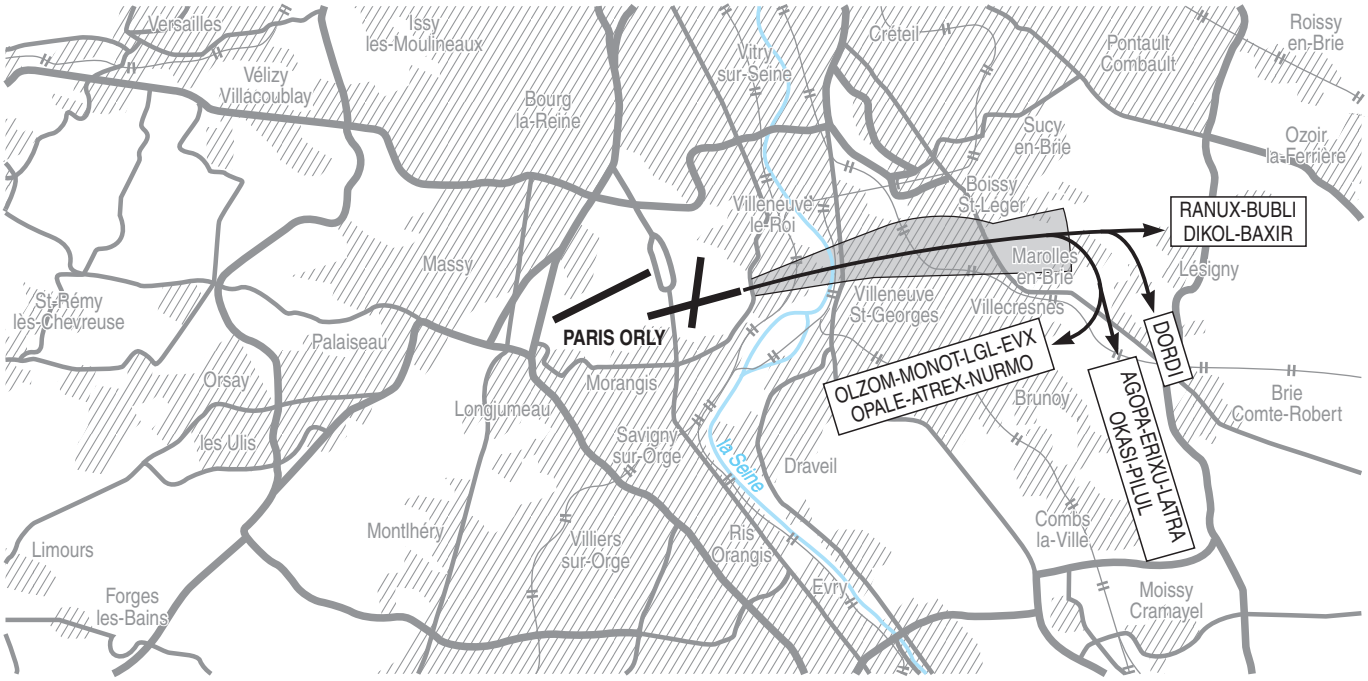
# PARIS ORLY
# SID RNAV RWY 07

| SID RNAV RWY 07 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME. |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5,5 %. |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ELCOB 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO187 puis vers ELCOB.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO187 then to ELCOB.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 130 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| **LGL 2E**<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO187 puis vers LGL.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO187 then to LGL.* | FL 130 (R) (1)<br>FL 130 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |
| ***ELCOB 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO189 puis vers PO191. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO189 then to PO191. To ELCOB.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| ***LGL 2G***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO081 sur la route 073° M, puis jusqu'à PO082. Virer à droite direct vers PO181 puis vers PO185. Vers PO189 puis vers PO191. Vers LGL.<br>*Climb to initial level to PO081 on course 073° M, then direct to PO082. Turn right direct to PO181 then to PO185. To PO189 then to PO191. To LGL.* | FL 100 (R) (1)<br>FL 100 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PARIS ORLY
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# DEPARTS INITIAUX RWY 07
# *INITIAL DEPARTURES RWY 07*




**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 07**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°43'20.30"N, 002°22'27.46"E - 2. 48°43'49.08"N, 002°26'57.65"E
3. 48°43'53.49"N, 002°27'39.22"E - 4. 48°44'00.43"N, 002°33'00.00"E
puis un arc sens anti-horaire de 6.5 NM de rayon centré
sur 48°43'47.5"N, 002°23'11.1"E - 5. 48°45'07.89"N, 002°32'47.77"E
6. 48°44'51.59"N, 002°30'50.30"E
puis un arc sens anti-horaire de 2.55 NM de rayon centré
sur 48°42'28.13"N, 002°29'30.10"E - 7. 48°44'49.01"N, 002°28'00.05"E
8. 48°44'29.94"N, 002°26'48.42"E - 9. 48°43'20.30"N, 002°22'27.46"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité de fin de piste; il n'y a pas de limite supérieure.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

***Environment protection airspace associated with initial departures for runway 07***

*a) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 48°43'20.30"N, 002°22'27.46"E - 2. 48°43'49.08"N, 002°26'57.65"E*
*3. 48°43'53.49"N, 002°27'39.22"E - 4. 48°44'00.43"N, 002°33'00.00"E*
*then a counter-clockwise arc of 6.5 NM radius centered*
*on 48°43'47.5"N, 002°23'11.1"E - 5. 48°45'07.89"N, 002°32'47.77"E*
*6. 48°44'51.59"N, 002°30'50.30"E*
*then a counter-clockwise arc of 2.55 NM radius centered*
*on 48°42'28.13"N, 002°29'30.10"E - 7. 48°44'49.01"N, 002°28'00.05"E*
*8. 48°44'29.94"N, 002°26'48.42"E - 9. 48°43'20.30"N, 002°22'27.46"E*

*b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side ; there is no upper limit.*

*c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*



© SIA

# PARIS ORLY

## Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*

## RWY 24 (2W - *2Q*) - RWY 25 (2X - 2*R*) - RWY 20 (2Y - *2S*)

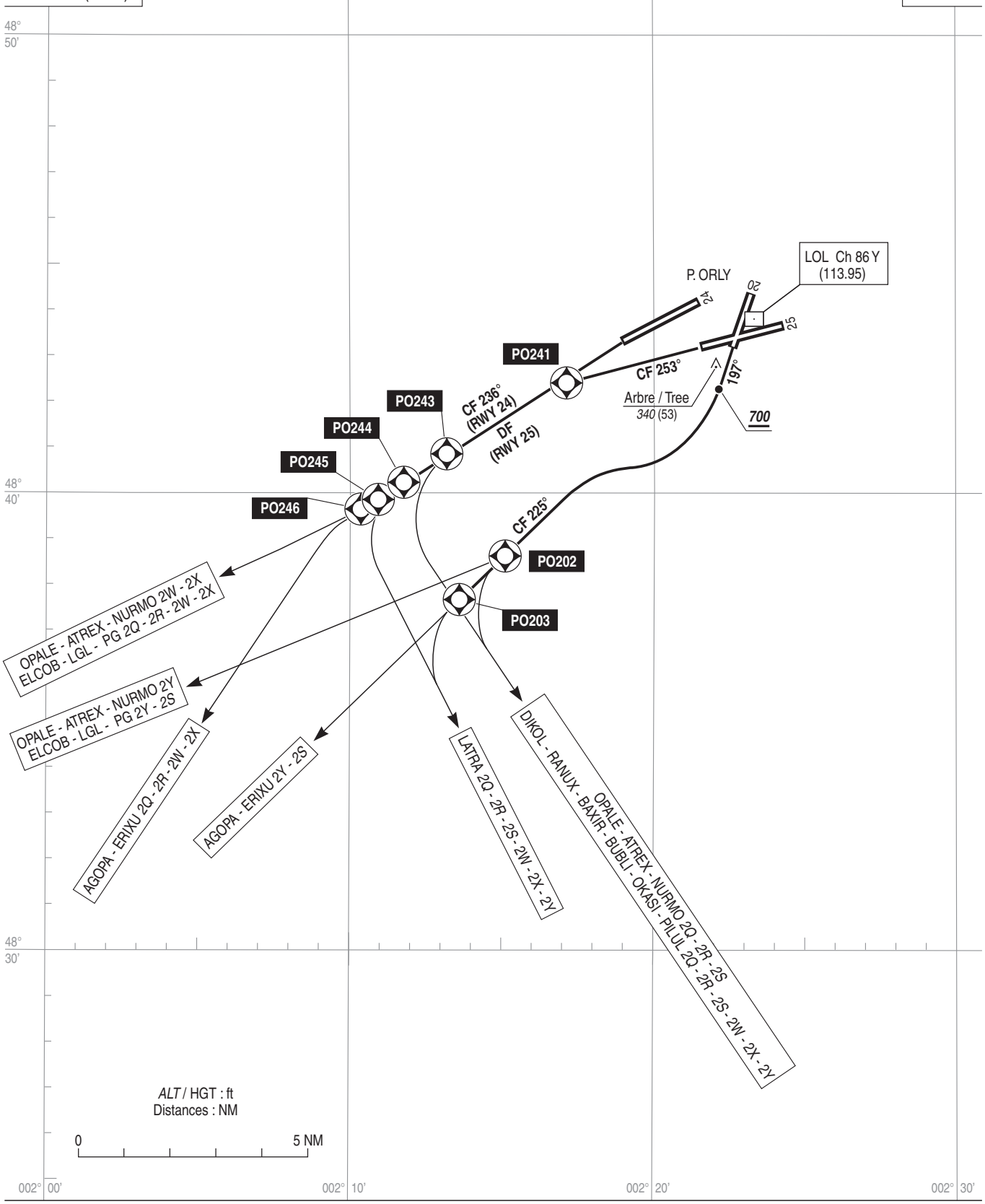
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required)*

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*






© SIA

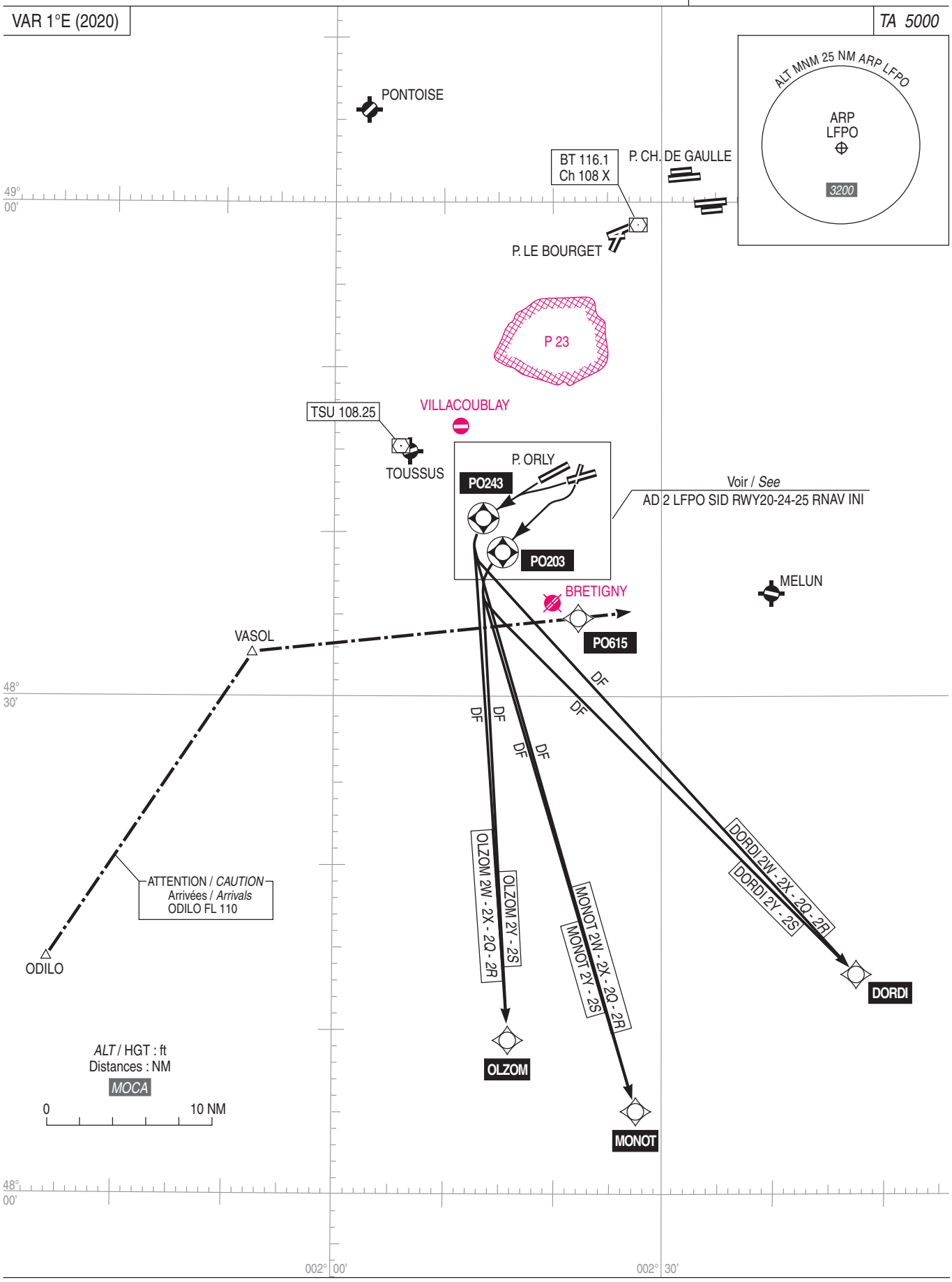
# PARIS ORLY
## SID RNAV (FL<195) RWY 20 (2Y - *2S*) - RWY 24 (2W - *2Q*) - RWY 25 (2X - *2R*)
## OLZOM - MONOT - DORDI

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01 et / *and* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required*)

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*





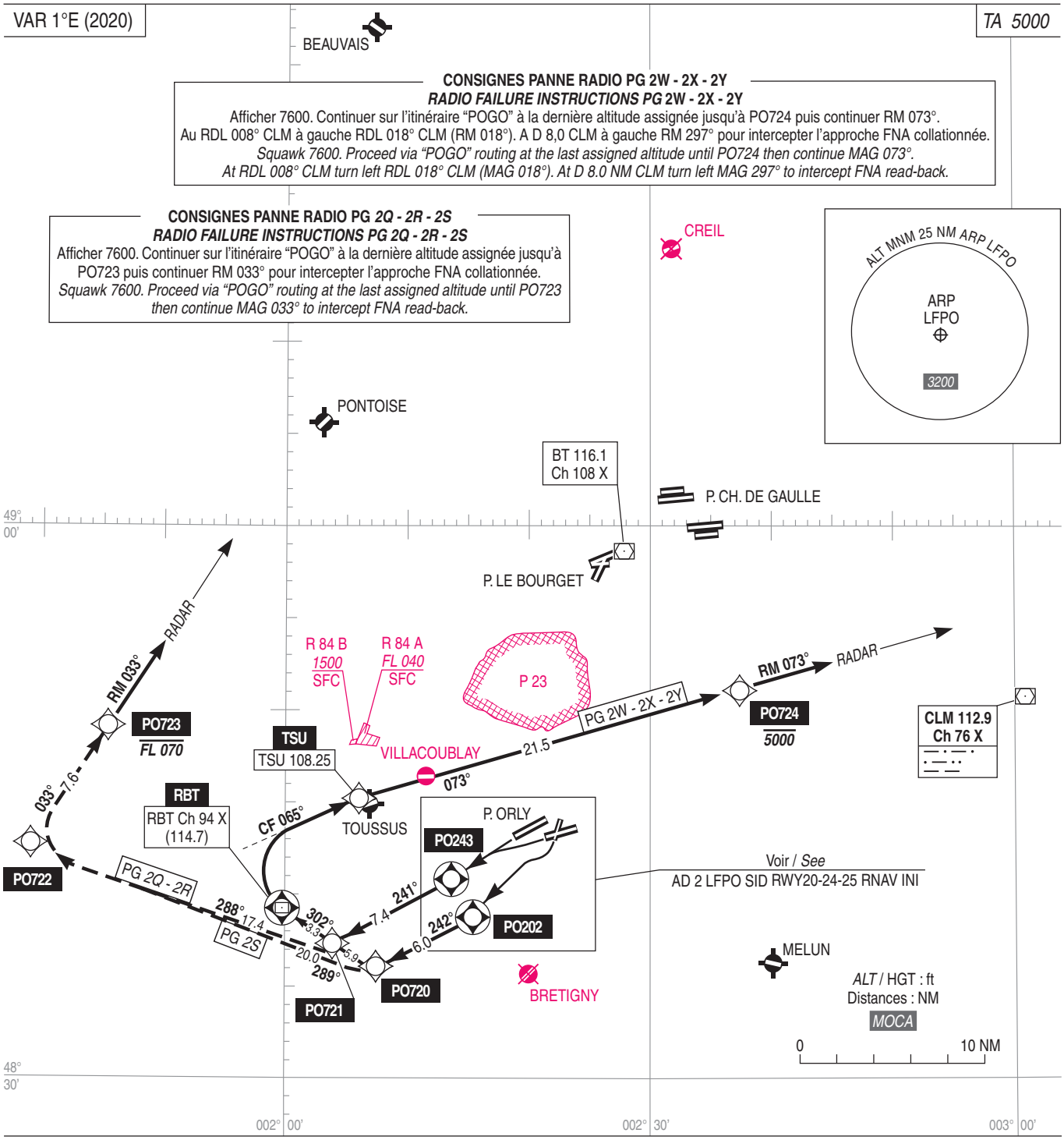

© SIA

# PARIS ORLY
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 20-24-25 (POGO)
## *Connecting routings RWY 20-24-25 (POGO)*

**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFPO COM 01
et /*and* AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME*
*IRU requis /*required*

LFPO Ouest / *West* - LFPG Ouest / *West*
LFPO Ouest / *West* - LFPG Est / *East*




Consignes particulières : Voir AD 2 LFPO 22.5
Départs initiaux : Voir AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV INI
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : MAX IAS 220 kt.
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPG IAC FNA.

*Specific instructions : See AD 2 LFPO 22.5*
*Initial departures : See AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV INI*
*- Noise pollution : Apply noise abatement procedures.*
*- Speed : MAX IAS 220 kt.*
*- Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● *Continuation of APCH procedure : See AD 2 LFPG IAC FNA chart.*



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)

## Itinéraires normalisés de liaison (POGO) RWY 24 (2W - *2Q*) - 25 (2X - *2R*) - 20 (2Y - *2S*)

*Connecting routings (POGO) RWY 24 (2W - 2Q) - 25 (2X - 2R) - 20 (2Y - 2S)*

| SID RNAV POGO RWY 20-24-25 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | IAS MAX : 220 kt |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **PG 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 243 sur la route 236° M, puis vers PO 721 puis jusqu'à RBT. Vers TSU sur la route 065° M puis vers PO 724. A PO 724, continuer sur la route 073°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PO 243 on course 236° MAG, then to PO 721 then to RBT. To TSU on course 065° MAG, then to PO 724. At PO 724, continue on track 073°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 5000 ft AMSL | |
| **PG 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 241 route 253° M, puis direct jusqu'à PO 243. Vers PO 721 puis jusqu'à RBT. Vers TSU sur la route 065° M, puis vers PO 724. A PO 724, continuer sur la route 073°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PO 241 on course 253° MAG, then direct to PO 243. To PO 721 then to RBT. To TSU on course 065° MAG, then to PO 724. At PO 724, continue on track 073°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 5000 ft AMSL | |
| **PG 2Y**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° M. A 700 ft AMSL tourner à droite jusqu'à PO 202 sur la route 225° M (Ne pas tourner avant la DER). Vers PO 720 puis jusqu'à RBT. Vers TSU sur la route 065° M puis vers PO 724. A PO 724, continuer sur la route 073°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level on course 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO 202 on course 225° MAG (Do not turn before DER). To PO 720 then RBT. To TSU on course 065° MAG, then to PO 724. At PO 724, continue on track 073°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 5000 ft AMSL | |
| ***PG 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 243 sur la route 236° M, puis vers PO 721. Vers PO 722, puis à droite vers PO 723. A PO 723, continuer sur la route 033°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PO 243 on course 236° MAG, then to PO 721. To PO 722, then turn right to PO 723. At PO 723, continue on track 033°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | FL 070 | |
| ***PG 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO 241 route 253° M, puis direct jusqu'à PO 243. Vers PO 721. Vers PO 722, puis à droite vers PO 723. A PO 723, continuer sur la route 033°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level (Do not turn before DER) to PO 241 on course 253° MAG, then direct to PO 243. To PO 721. To PO 722, then turn right to PO 723. At PO 723, continue on track 033°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | FL 070 | |
| ***PG 2S***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° M. A 700 ft AMSL tourner à droite jusqu'à PO 202 sur la route 225° M (Ne pas tourner avant la DER). Vers PO 720. Vers PO 722, puis à droite vers PO 723. A PO 723, continuer sur la route 033°M et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*Climb to initial level on course 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO 202 on course 225° MAG (Do not turn before DER). To PO 720. To PO 722, then turn right to PO 723. At PO 723, continue on track 033°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | FL 070 | |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)
# SID RNAV RWY 20

| SID RNAV RWY 20 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>La pente initiale théorique de montée est de 3.6% jusqu'à 700ft (TNA), déterminée par un arbre situé à 570m de la DER et à 300m à l'ouest de l'axe de piste. Si l'on fait abstraction de cet obstacle, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% assure le franchissement des obstacles.<br>*The initial theoretical climb gradient is 3.6% until 700ft (TNA), induced by a tree located 570m from the DER and 300m west of runway axis. If disregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% ensures obstacle clearance.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2Y**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>J 10 |
| **RANUX 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2Y**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>B 13 |
| **BUBLI 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UG 42 |
| ***DIKOL 2S***<br>*115 < FL < 195*<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>J 10 |
| ***RANUX 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UH 101 - UN 858 |
| ***BAXIR 2S***<br>*115 < FL < 195*<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>B 13 |
| ***BUBLI 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER),then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UG 42 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 20**

| **SID RNAV RWY 20** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>La pente initiale théorique de montée est de 3.6% jusqu'à 700ft (TNA), déterminée par un arbre situé à 570m de la DER et à 300m à l'ouest de l'axe de piste. Si l'on fait abstraction de cet obstacle, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% assure le franchissement des obstacles.<br>*The initial theoretical climb gradient is 3.6% until 700ft (TNA), induced by a tree located 570m from the DER and 300m west of runway axis. If disregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% ensures obstacle clearance.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 2Y**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct jusqu'à PO204. Direct vers PO260 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO204. Direct to PO260 then to PO262. To BOV then to OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2Y**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct jusqu'à PO204. Direct vers PO260 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO204. Direct to PO260 then to PO262. To BOV then to ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 2Y**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct jusqu'à PO204. Direct vers PO260 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO204. Direct to PO260 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE* 2S**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers OPALE.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX* 2S**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers ATREX.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| ***NURMO* 2S**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers NURMO.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)
# SID RNAV RWY 20

| SID RNAV RWY 20 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>La pente initiale théorique de montée est de 3.6% jusqu'à 700ft (TNA), déterminée par un arbre situé à 570m de la DER et à 300m à l'ouest de l'axe de piste. Si l'on fait abstraction de cet obstacle, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% assure le franchissement des obstacles.<br>*The initial theoretical climb gradient is 3.6% until 700ft (TNA), induced by a tree located 570m from the DER and 300m west of runway axis. If disregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% ensures obstacle clearance.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2Y**<br>Réservé réacteurs / Jets only<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO272. Vers PO271 au FL 100 maximum (2) puis vers ADADA. Vers AGOPA.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO272. To PO271 at FL 100 maximum (2) then to ADADA. To AGOPA.* | FL 080 (R) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UL 167 |
| **ERIXU 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO272. Vers PO303 au FL 100 maximum (2) puis vers EDOXA. Vers ERIXU.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO272. To PO303 at FL 100 maximum (2) then to EDOXA. To ERIXU.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UN 860 |
| **LATRA 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO301 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER),then direct to PO301 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UN 133 |
| **OKASI 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER),then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UN 133 |
| **PILUL 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| **DORDI 2Y**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to DORDI.* | FL 060 (R) (1)<br>FL 060 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| **MONOT 2Y**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| **OLZOM 2Y**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)
# SID RNAV RWY 20

| SID RNAV RWY 20 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>La pente initiale théorique de montée est de 3.6% jusqu'à 700ft (TNA), déterminée par un arbre situé à 570m de la DER et à 300m à l'ouest de l'axe de piste. Si l'on fait abstraction de cet obstacle, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% assure le franchissement des obstacles.<br>*The initial theoretical climb gradient is 3.6% until 700ft (TNA), induced by a tree located 570m from the DER and 300m west of runway axis. If disregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% ensures obstacle clearance.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ***AGOPA 2S***<br>Réservé réacteurs / Jets only<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO272. Vers PO271 au FL 100 maximum (2) puis vers ADADA. Vers AGOPA.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO272. To PO271 at FL 100 maximum (2) then to ADADA. To AGOPA.* | FL 080 (R) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UL 167 |
| ***ERIXU 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO272. Vers PO303 au FL 100 maximum (2) puis vers EDOXA. Vers ERIXU.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO272. To PO303 at FL 100 maximum (2) then to EDOXA. To ERIXU.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UN 860 |
| ***LATRA 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO301 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO301 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UN 133 |
| ***OKASI 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use :*<br>UN 133 |
| ***PILUL 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| ***DORDI 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to DORDI.* | FL 060 (R) (1)<br>FL 060 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| ***MONOT 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| ***OLZOM 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO203 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO203 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 20**

| **SID RNAV RWY 20** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5%<br>La pente initiale théorique de montée est de 3.6% jusqu'à 700ft (TNA), déterminée par un arbre situé à 570m de la DER et à 300m à l'ouest de l'axe de piste. Si l'on fait abstraction de cet obstacle, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% assure le franchissement des obstacles.<br>*The initial theoretical climb gradient is 3.6% until 700ft (TNA), induced by a tree located 570m from the DER and 300m west of runway axis. If disregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% ensures obstacle clearance.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / *Except ATC clearance* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ELCOB 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct jusqu'à PO204. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO204. Direct to PO189 then to PO191. To ELCOB.* | FL 080 (R) (1) FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : V4 |
| **LGL 2Y**<br>DME critique/ Critical DME : NIL | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct jusqu'à PO204. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers LGL.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO204. Direct to PO189 then to PO191. To LGL.* | FL 080 (R) (1) FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : A 5 - A 55 - A 532 - H 20 - H 490 - R9 - R 111 - R 491 |
| ***ELCOB 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct jusqu'à PO204. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers ELCOB.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO204. Direct to PO189 then to PO191. To ELCOB.* | FL 080 (R) (1) FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : V4 |
| ***LGL 2S***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial sur la route 197° MAG. A 700 ft AMSL, tourner à droite jusqu'à PO202 sur la route RM 225° (ne pas tourner avant la DER), puis direct jusqu'à PO204. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers LGL.<br>*Climb to initial level on track 197° MAG. At 700 ft AMSL turn right to PO202 on course 225° MAG (do not turn before DER), then direct to PO204. Direct to PO189 then to PO191. To LGL.* | FL 080 (R) (1) FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* : A 5 - A 55 - A 532 - H 20 - H 490 - R9 - R 111 - R 491 |



© SIA

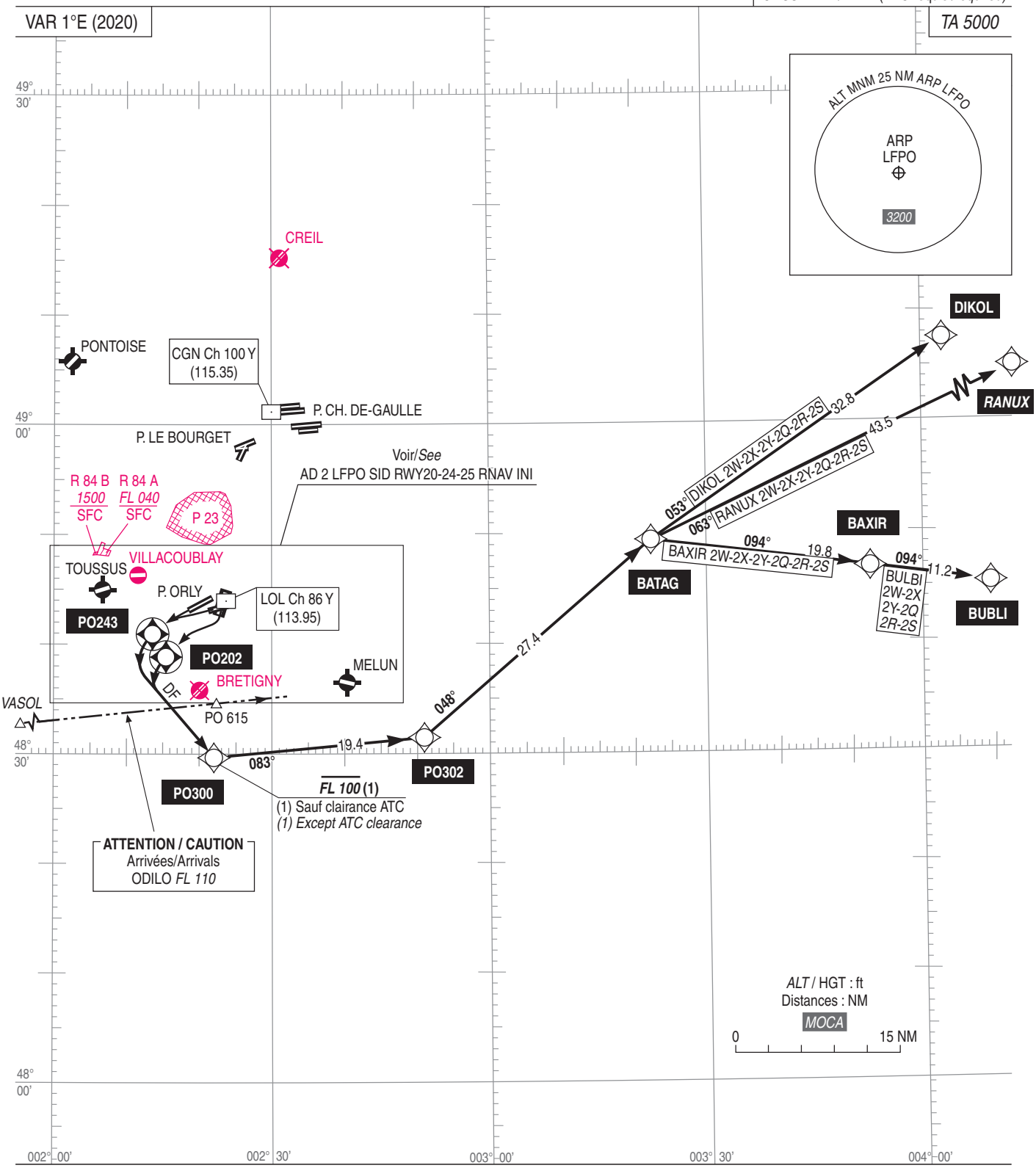
# PARIS ORLY
## SID RNAV (GNSS - DME/DME)
## Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et Hélices/*and Propellers* (*FL > 195*)
## RWY 24 (2W - *2Q*) - 25 (2X - *2R*) - 20 (2Y - *2S*)
## RANUX - BUBLI
## Réacteurs/*Jets* (115 < *FL < 195*) et Hélices/*and Propellers* (115 < *FL < 195*)
## RWY 24 (2W - *2Q*) - 25 (2X - *2R*) - 20 (2Y - *2S*)
## DIKOL - BAXIR
(Protégés pour/*Protected for* CAT A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required*)

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFPO.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFPO.22*



© SIA

# PARIS ORLY

## SID RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs/*Jets* (*FL > 115*) et Hélices / *and Propellers* (*FL > 115*)
## RWY 24 (2W - *2Q*) - 25 (2X - *2R*) - 20 (2Y - *2S*) OPALE - ATREX - NURMO

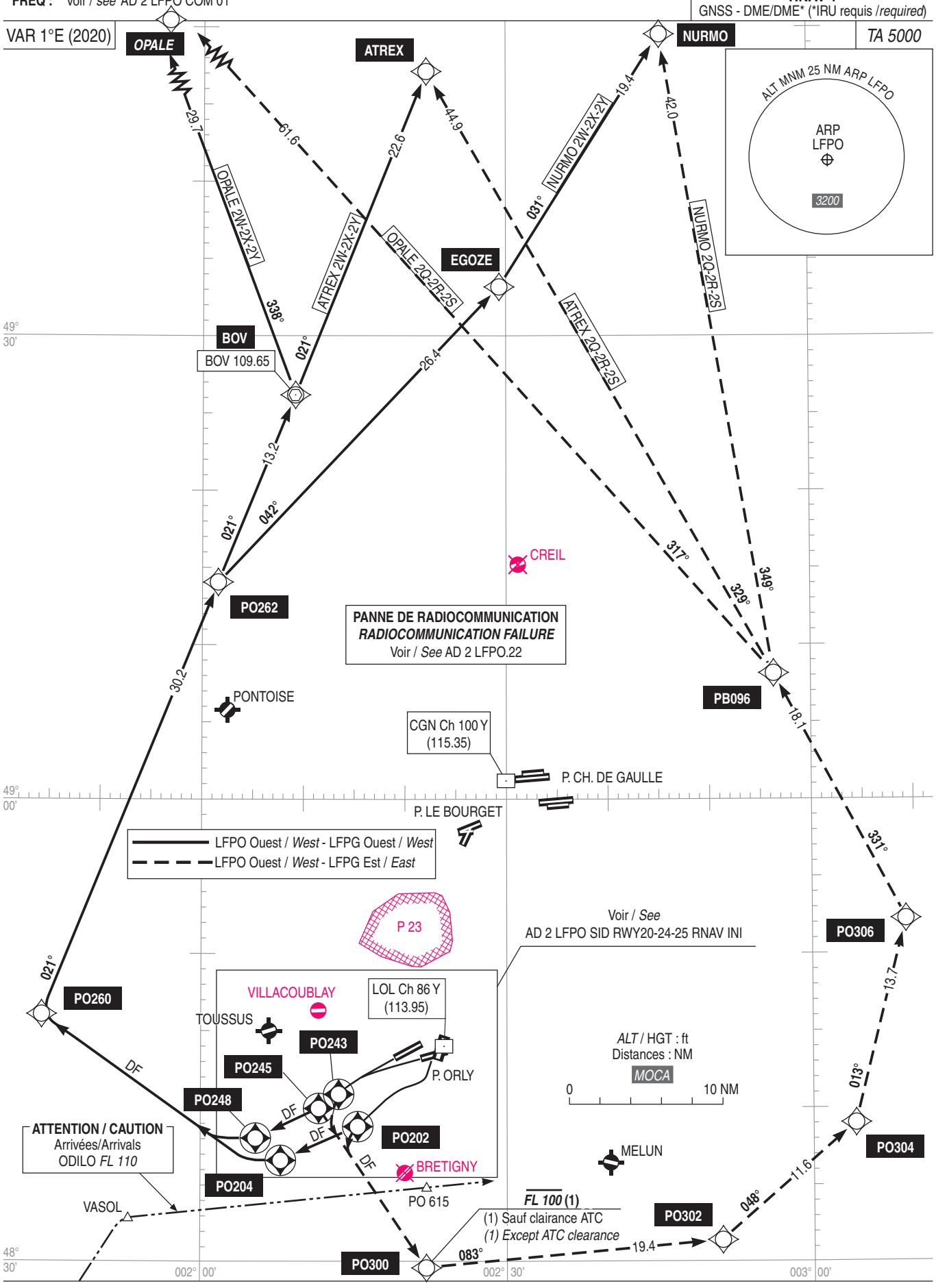
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required*)

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*



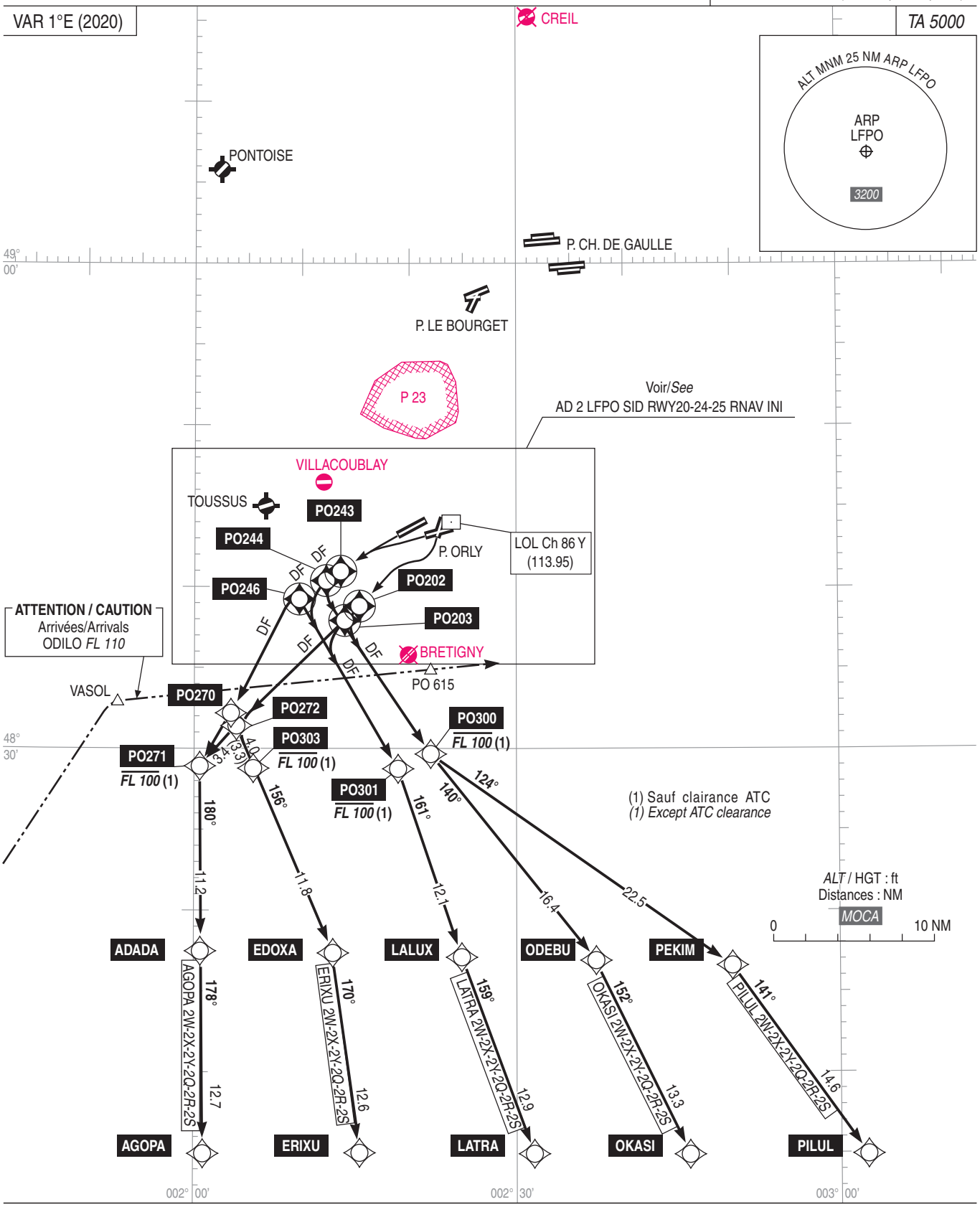



© SIA

# PARIS ORLY
## SID RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et Hélices/*and Propellers* (*FL > 195*)
## RWY 24 (2W - *2Q* ) - 25 (2X - *2R*) - 20 (2Y - *2S*)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/*Protected for* CAT A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis /*required*)




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFPO.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFPO.22*



© SIA

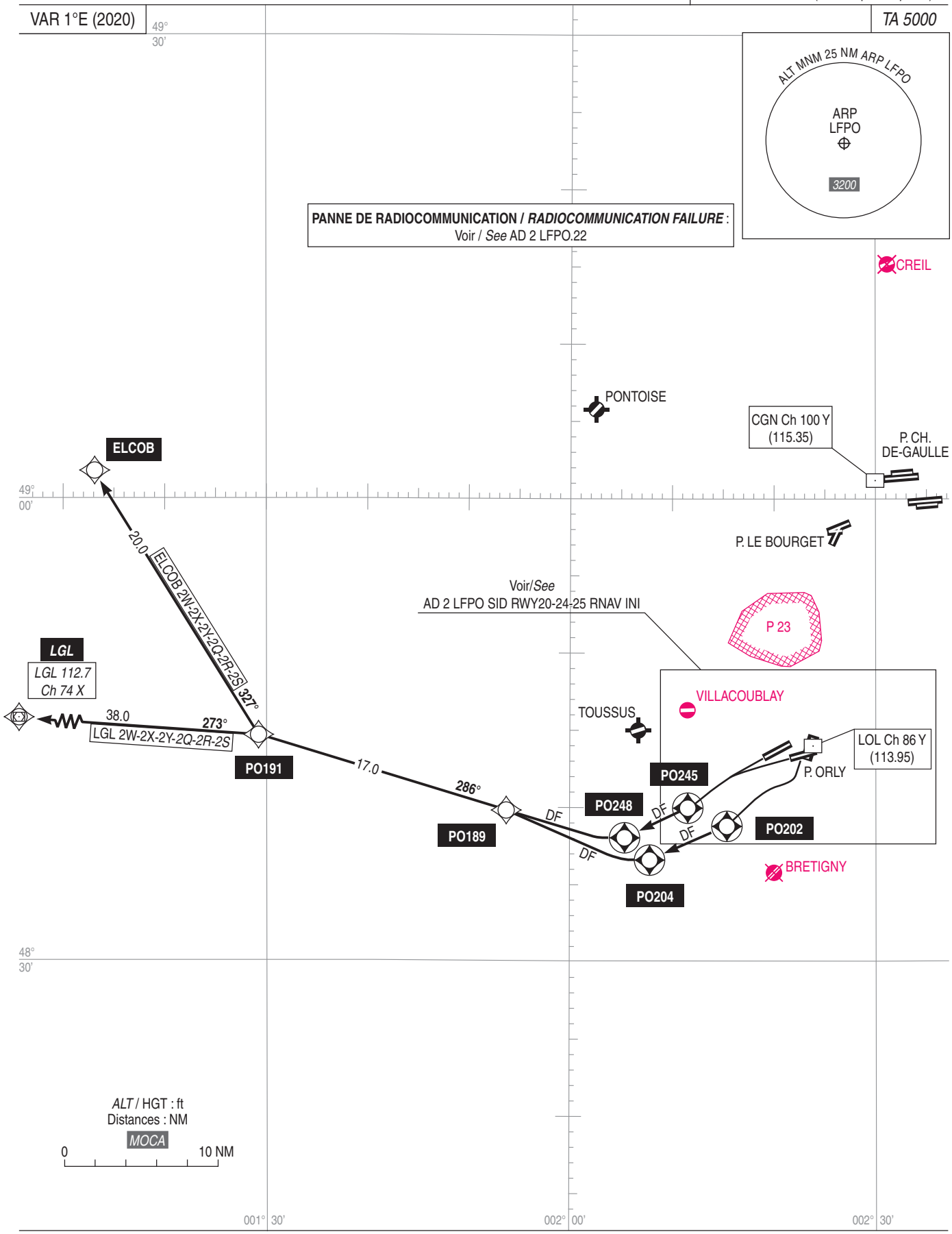
# PARIS ORLY
## SID RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 115*)
## RWY 24 (2W - *2Q*) - 25 (2X - *2R*) - 20 (2Y - *2S*)
## LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A B C D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**
GNSS - DME/DME* (*IRU requis / *required*)

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*






© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 24**

| **SID RNAV RWY 24** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2W**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2W**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 2Q***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| ***BAXIR 2Q***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| ***BUBLI 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 24**

| **SID RNAV RWY 24** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **OPALE 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO245 sur la route 236° M, puis direct jusqu'à PO248. Direct vers PO260 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO245 on course 236° M, then direct to PO248. Direct to PO260 then to PO262. To BOV then to OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO245 sur la route 236° M, puis direct jusqu'à PO248. Direct vers PO260 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO245 on course 236° M, then direct to PO248. Direct to PO260 then to PO262. To BOV then to ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO245 sur la route 236° M, puis direct jusqu'à PO248. Direct vers PO260 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO245 on course 236° M, then direct to PO248. Direct to PO260 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE* 2Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers OPALE.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX* 2Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers ATREX.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| ***NURMO* 2Q**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers NURMO.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)
# SID RNAV RWY 24

| SID RNAV RWY 24 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2W**<br>Réservé réacteurs / Jets only<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO246 sur la route 236° M, puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO246 on course 236° M, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.* | FL 080 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| **ERIXU 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO246 sur la route 236° M, puis direct vers PO270. Vers PO303 au FL 100 maximum (2) puis vers EDOXA. Vers ERIXU.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO246 on course 236° M, then direct to PO270. To PO303 at FL 100 maximum (2) then to EDOXA. To ERIXU.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| **LATRA 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO244 sur la route 236° M, puis direct vers PO301 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO244 on course 236° M, then direct to PO301 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **OKASI 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **PILUL 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| **DORDI 2W**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236°M puis direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236°M then direct to DORDI.* | FL 060 (R) (1)<br>FL 060 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| **MONOT 2W**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236°M puis direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236°M then direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| **OLZOM 2W**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236°M puis direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236°M then direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| ***AGOPA 2Q***<br>Réservé réacteurs / Jets only<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO246 sur la route 236° M, puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO246 on course 236° M, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.* | FL 080 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| ***ERIXU 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO246 sur la route 236° M, puis direct vers PO270. Vers PO303 au FL 100 maximum (2) puis vers EDOXA. Vers ERIXU.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO246 on course 236° M, then direct to PO270. To PO303 at FL 100 maximum (2) then to EDOXA. To ERIXU.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)
# SID RNAV RWY 24

| SID RNAV RWY 24 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| ***LATRA 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO244 sur la route 236° M, puis direct vers PO301 au FL 100 maximum (2).<br>Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO244 on course 236° M, then direct to PO301 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| ***OKASI 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2).<br>Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| ***PILUL 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236° M, puis direct vers PO300 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236° M, then direct to PO300 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| ***DORDI 2Q***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236°M puis direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236°M then direct to DORDI.* | FL 060 (R) (1)<br>FL 060 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| ***MONOT 2Q***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236°M puis direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236°M then direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| ***OLZOM 2Q***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO243 sur la route 236°M puis direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level (do not turn before DER) to PO243 on course 236°M then direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 24**

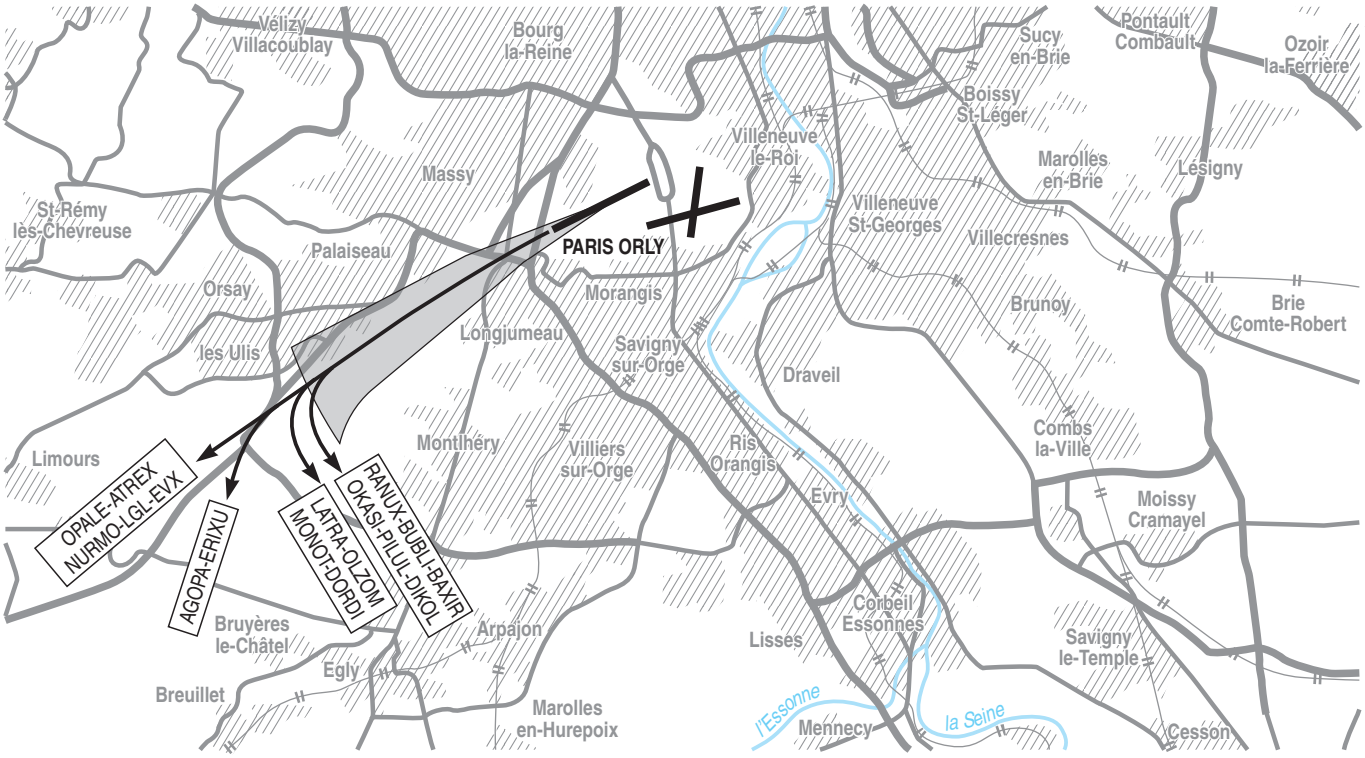
| **SID RNAV RWY 24** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ELCOB 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO245 sur la route 236° M, puis direct jusqu'à PO248. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers ELCOB.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO245 on course 236° M, then direct to PO248. Direct to PO189 then to PO191. To ELCOB.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| **LGL 2W**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO245 sur la route 236° M, puis direct jusqu'à PO248. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers LGL.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO245 on course 236° M, then direct to PO248. Direct to PO189 then to PO191. To LGL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |
| ***ELCOB 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO245 sur la route 236° M, puis direct jusqu'à PO248. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers ELCOB.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO245 on course 236° M, then direct to PO248. Direct to PO189 then to PO191. To ELCOB.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| ***LGL 2Q***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PO245 sur la route 236° M, puis direct jusqu'à PO248. Direct vers PO189 puis vers PO191. Vers LGL.<br>*Climb to Initial level (do not turn before DER) to PO245 on course 236° M, then direct to PO248. Direct to PO189 then to PO191. To LGL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |



© SIA

# PARIS ORLY
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# DEPARTS INITIAUX RWY 24
# *INITIAL DEPARTURES RWY 24*




**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 24**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°43'49.30"N, 002°20'46.62"E - 2. 48°42'40.22"N, 002°18'15.17"E
3. 48°42'38.26"N, 002°18'11.70"E - 4. 48°42'17.59"N, 002°17'35.09"E
5. 48°41'57.20"N, 002°16'59.00"E - 6. 48°40'17.29"N, 002°14'02.31"E
puis un arc sens anti horaire de 1.8 NM de rayon centré sur : 48°38'55.45"N, 002°15'47.84"E - 7. 48°39'20.00"N, 002°13'09.67"E
puis un arc sens horaire de 8 NM de rayon centré sur :
48°43'47.5"N, 002°23'11.1"E
8. 48°41'03.86"N, 002°11'49.83"E - 9. 48°42'42.78"N, 002°16'35.22"E
10. 48°42'43.96"N, 002°16'38.63"E - 11. 48°42'54.26"N, 002°17'17.66"E
12. 48°43'05.51"N, 002°18'00.33"E - 13. 48°43'49.30"N, 002°20'46.62"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 060.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 7. et 8.

***Environment protection airspace associated with initial departures for runway 24***

*a) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 48°43'49.30"N, 002°20'46.62"E - 2. 48°42'40.22"N, 002°18'15.17"E*
*3. 48°42'38.26"N, 002°18'11.70"E - 4. 48°42'17.59"N, 002°17'35.09"E*
*5. 48°41'57.20"N, 002°16'59.00"E - 6. 48°40'17.29"N, 002°14'02.31"E*
*then an anticlockwise arc of 1.8 NM radius centered on : 48°38'55.45"N, 002°15'47.84"E - 7. 48°39'20.00"N, 002°13'09.67"E*
*then a clockwise arc of 8 NM radius centered on :*
*48°43'47.5"N, 002°23'11.1"E*
*8. 48°41'03.86"N, 002°11'49.83"E - 9. 48°42'42.78"N, 002°16'35.22"E*
*10. 48°42'43.96"N, 002°16'38.63"E - 11. 48°42'54.26"N, 002°17'17.66"E*
*12. 48°43'05.51"N, 002°18'00.33"E - 13. 48°43'49.30"N, 002°20'46.62"E*

*b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 060.*

*c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 7. and 8.*



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 25**

| **SID RNAV RWY 25** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **DIKOL 2X**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers DIKOL.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to DIKOL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers RANUX.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to RANUX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2X**<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers BAXIR.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to BAXIR.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers BUBLI.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to BUBLI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |
| ***DIKOL 2R***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers DIKOL.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to DIKOL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| ***RANUX 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers RANUX.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to RANUX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| ***BAXIR 2R***<br>115 < FL < 195<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers BAXIR.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to BAXIR.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| ***BUBLI 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers BATAG.puis vers BUBLI.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To BATAG then to BUBLI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 25**

| **SID RNAV RWY 25** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **OPALE 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO245. Direct jusqu'à PO248 puis direct vers PO260. Vers PO262 puis vers BOV. Vers OPALE.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO245. Direct to PO248 then direct to PO260. To PO262 then to BOV. To OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO245. Direct jusqu'à PO248 puis direct vers PO260. Vers PO262 puis vers BOV. Vers ATREX.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO245. Direct to PO248 then direct to PO260. To PO262 then to BOV. To ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO245. Direct jusqu'à PO248 puis direct vers PO260. Vers PO262 puis vers EGOZE. Vers NURMO.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO245. Direct to PO248 then direct to PO260. To PO262 then to EGOZE. To NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct vers PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers PO304 puis vers PO306. Vers PB 096 puis vers OPALE.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To PO304 then to PO306. To PB 096 then to OPALE.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct vers PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers PO304 puis vers PO306. Vers PB 096 puis vers ATREX.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To PO304 then to PO306. To PB 096 then to ATREX.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UT 225 |
| ***NURMO 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PO302. Vers PO304 puis vers PO306. Vers PB 096 puis vers NURMO.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PO302. To PO304 then to PO306. To PB 096 then to NURMO.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 874 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 25**

| **SID RNAV RWY 25** | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2X**<br>Réservé réacteurs / Jets only<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO246. Direct vers PO271 au FL 100 maximum (2) puis vers ADADA. Vers AGOPA.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO246. Direct to PO271 at FL 100 maximum (2) then to ADADA. To AGOPA.* | FL 080 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| **ERIXU 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO246. Direct vers PO270 puis vers PO303 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO246. Direct to PO270 then to PO303 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| **LATRA 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO244. Direct vers PO301 au FL 100 maximum (2) puis vers LALUX. Vers LATRA.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M,, then direct to PO244. Direct to PO301 at FL 100 maximum (2) then to LALUX. To LATRA.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **OKASI 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers ODEBU. Vers OKASI.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to ODEBU. To OKASI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| **PILUL 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PEKIM. Vers PILUL.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PEKIM. Tto PILUL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| **DORDI 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253°M puis direct jusqu'à PO243. Direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level to PO241 on course 253°M then direct to PO243. Direct to DORDI.* | FL 060 (R) (1)<br>FL 060 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R31 |
| **MONOT 2X**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253°M puis direct jusqu'à PO243. Direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level to PO241 on course 253°M then direct to PO243. Direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| **OLZOM 2X**<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253°M puis direct jusqu'à PO243. Direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level to PO241 on course 253°M then direct to PO243. Direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |
| ***AGOPA 2R***<br>Réservé réacteurs / Jets only<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO246. Direct vers PO271 au FL 100 maximum (2) puis vers ADADA. Vers AGOPA.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO246. Direct to PO271 at FL 100 maximum (2) then to ADADA. To AGOPA.* | FL 080 (R) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UL 167 |
| ***ERIXU 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO246. Direct vers PO270 puis vers PO303 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO246. Direct to PO270 then to PO303 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 860 |
| ***LATRA 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO244. Direct vers PO301 au FL 100 maximum (2) puis vers LALUX. Vers LATRA.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO244. Direct to PO301 at FL 100 maximum (2) then to LALUX. To LATRA.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |



© SIA

# PARIS ORLY (LFPO)
# SID RNAV RWY 25

| SID RNAV RWY 25 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| ***OKASI 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers ODEBU. Vers OKASI.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to ODEBU. To OKASI.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UN 133 |
| ***PILUL 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO243. Direct vers PO300 au FL 100 maximum (2) puis vers PEKIM. Vers PILUL.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO243. Direct to PO300 at FL 100 maximum (2) then to PEKIM. Tto PILUL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UM 975 |
| ***DORDI 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253°M puis direct jusqu'à PO243. Direct vers DORDI.<br>*Climb to initial level to PO241 on course 253°M then direct to PO243. Direct to DORDI.* | FL 060 (R) (1)<br>FL 060 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>R31 |
| ***MONOT 2R***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253°M puis direct jusqu'à PO243. Direct vers MONOT.<br>*Climb to initial level to PO241 on course 253°M then direct to PO243. Direct to MONOT.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R161 |
| ***OLZOM 2R***<br>*DME critique/ Critical DME : NIL* | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253°M puis direct jusqu'à PO243. Direct vers OLZOM.<br>*Climb to initial level to PO241 on course 253°M then direct to PO243. Direct to OLZOM.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / See use :<br>R31 |



© SIA

**PARIS ORLY (LFPO)**
**SID RNAV RWY 25**

| **SID RNAV RWY 25** | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME | | |
| Climb gradient | Pente ATS / ATS gradient : 5,5% | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| | (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **ELCOB 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO245. Direct jusqu'à PO248, puis direct vers PO189. Vers PO191 puis vers ELCOB.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO245.Direct to PO248 then direct to PO189. To PO191 then to ELCOB.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| **LGL 2X**<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO245. Direct jusqu'à PO248. puis direct vers PO189. Vers PO191 puis vers LGL.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO245.Direct to PO248 then direct to PO189. To PO191 then to LGL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |
| ***ELCOB 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO245. Direct jusqu'à PO248, puis direct vers PO189. Vers PO191 puis vers ELCOB.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO245.Direct to PO248 then direct to PO189. To PO191 then to ELCOB.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 080 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>V4 |
| ***LGL 2R***<br>DME critique/ *Critical DME* : NIL | Monter vers le niveau initial jusqu'à PO241 sur la route 253° M, puis direct jusqu'à PO245. Direct jusqu'à PO248. puis direct vers PO189. Vers PO191 puis vers LGL.<br>*Climb to Initial level to PO241 on course 253° M, then direct to PO245.Direct to PO248 then direct to PO189. To PO191 then to LGL.* | FL 080 (R) (1)<br>FL 070 (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>A 5 - A 55 - A 532 - H 20<br>- H 490 - R9 - R 111 - R 491 |



© SIA

# PARIS ORLY
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 02 - 06 - 07
## MATIX - MOPIL - RENSA (9E)

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

**IAF : VEBEK / LORNI ***

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

Sur instruction ATC
*With ATC instruction*

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

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)

*TA 5000*

ALT MNM 25 NM VEBEK/LORNI
2700

CHIEVRES
CIV 113.2
Ch 79 X

**CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9E**
***STAR 9E RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la STAR publiée. MAX IAS 300 kt. Se présenter à VEBEK au *FL 110*. Se conformer aux consignes AD 2 LFPO.22.3.1.6.
*Squawk 7600. Comply or join published STAR. MAX IAS 300 kt. Proceed to VEBEK at FL 110. Comply with instructions of AD 2 LFPO.22.3.1.6.*

MOPIL
*FL 260*
MATIX
182°
173°
MATIX 9E
MOPIL 9E
46.2
43.6

Attente LORNI sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après LORNI
*LORNI holding on ATC instruction*
*Expect radar vectoring before and after LORNI*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*2100*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
*2100*

RNAV HLDG
**XERAM**
MAX IAS 265 kt
253° *Left*
T 1 min 30
***FL 280***
***FL 200***
*2800*

Attente XERAM sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après XERAM
*XERAM holding on ATC instruction*
*Expect radar vectoring before and after XERAM*

XERAM
RENSA
254°
34.0
RENSA 9E

IAF
LORNI
DEVIM
253°
242°
12.8
2.5
GIMER
GITAN
MAX IAS 300 kt
*FL 140*
SOTUS
MAX IAS 300 kt
*FL 140*

IAF
VEBEK
MAX IAS 300 kt
*FL 110*

MONTMEDY
MMD 109.4

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 20 NM

50° 00'
49° 00'
003° 00'
004° 00'
005° 00'

Voir consignes STAR AD 2 LFPO.22

*See instructions STAR AD 2 LFPO.22*



© SIA

# PARIS ORLY
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 02 - 06 - 07
## NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA - CAD (9E)
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : ODILO**

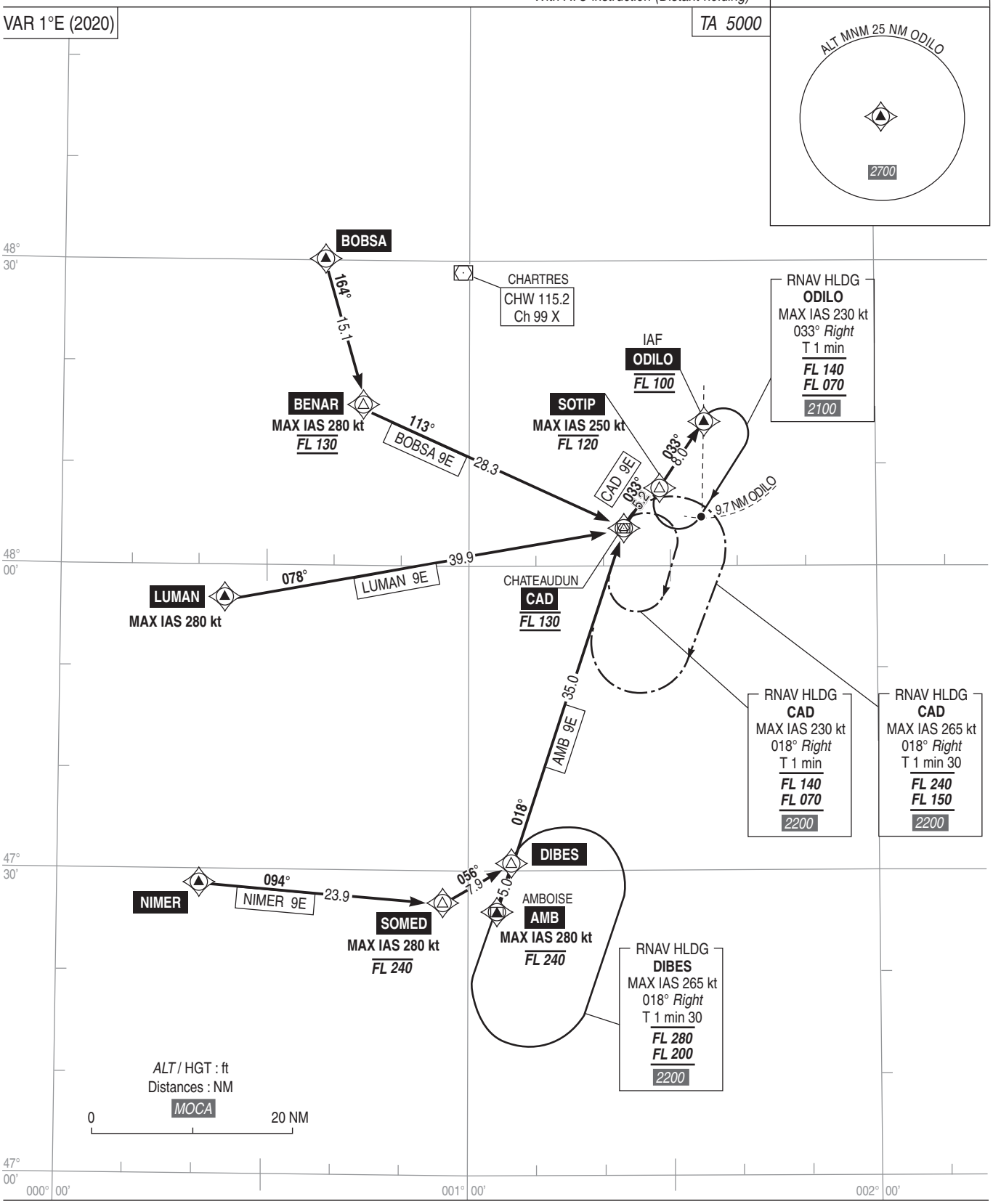
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
*With ATC instruction (Distant holding)*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




Voir consignes STAR AD 2 LFPO.22

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPO.22

*See instructions STAR AD 2 LFPO.22*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See specific instructions STAR described on AD 2 LFPO.22*



© SIA

# PARIS ORLY
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 20 - 24 - 25
## MATIX - MOPIL - RENSA (9W)

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

**IAF : VEBEK / LORNI ***

**FREQ** : voir / see AD 2 LFPO COM 01

Sur instruction ATC
*With ATC instrution*

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

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)

*TA 5000*

CHIEVRES
CIV 113.2
Ch 79 X

**CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9W**
***STAR 9W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la STAR publiée. MAX IAS 280 kt. Se présenter à VEBEK au *FL 110*. Se conformer aux consignes STAR AD 2 LFPO TEXT.
*Squawk 7600. Comply or join published STAR. MAX IAS 280 kt. Proceed to VEBEK at FL 110. Comply with instructions of STAR AD 2 LFPO TEXT.*

ALT MNM 25 NM VEBEK/LORNI
2700

MOPIL
*FL 260*

MATIX

173°

182°

MATIX 9W

MOPIL 9W

46.2

43.6

Attente LORNI sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après LORNI
*LORNI holding on ATC instruction*
*Expect radar vectoring before and after LORNI*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2100

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2100

RNAV HLDG
**XERAM**
MAX IAS 265 kt
253° *Left*
T 1 min 30
***FL 280***
***FL 200***
2800

Attente XERAM sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après XERAM
*XERAM holding on ATC instruction*
*Expect radar vectoring before and after XERAM*

XERAM

RENSA

254°

34.0

RENSA 9W

IAF
LORNI

DEVIM

253°

25.5

242°

12.8

GIMER

SOTUS
MAX IAS 280 kt
*FL 140*

IAF
VEBEK
MAX IAS 250 kt
*FL 110*

GITAN
MAX IAS 280 kt
*FL 140*

MONTMEDY
MMD 109.4

50° 00'
49° 00'
003° 00'
004° 00'
005° 00'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 20 NM

Voir consignes STAR AD 2 LFPO.22

*See instructions STAR AD 2 LFPO.22*



© SIA

# PARIS ORLY
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 20 - 24 - 25
## NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA - CAD (9W)

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

**IAF : ODILO**

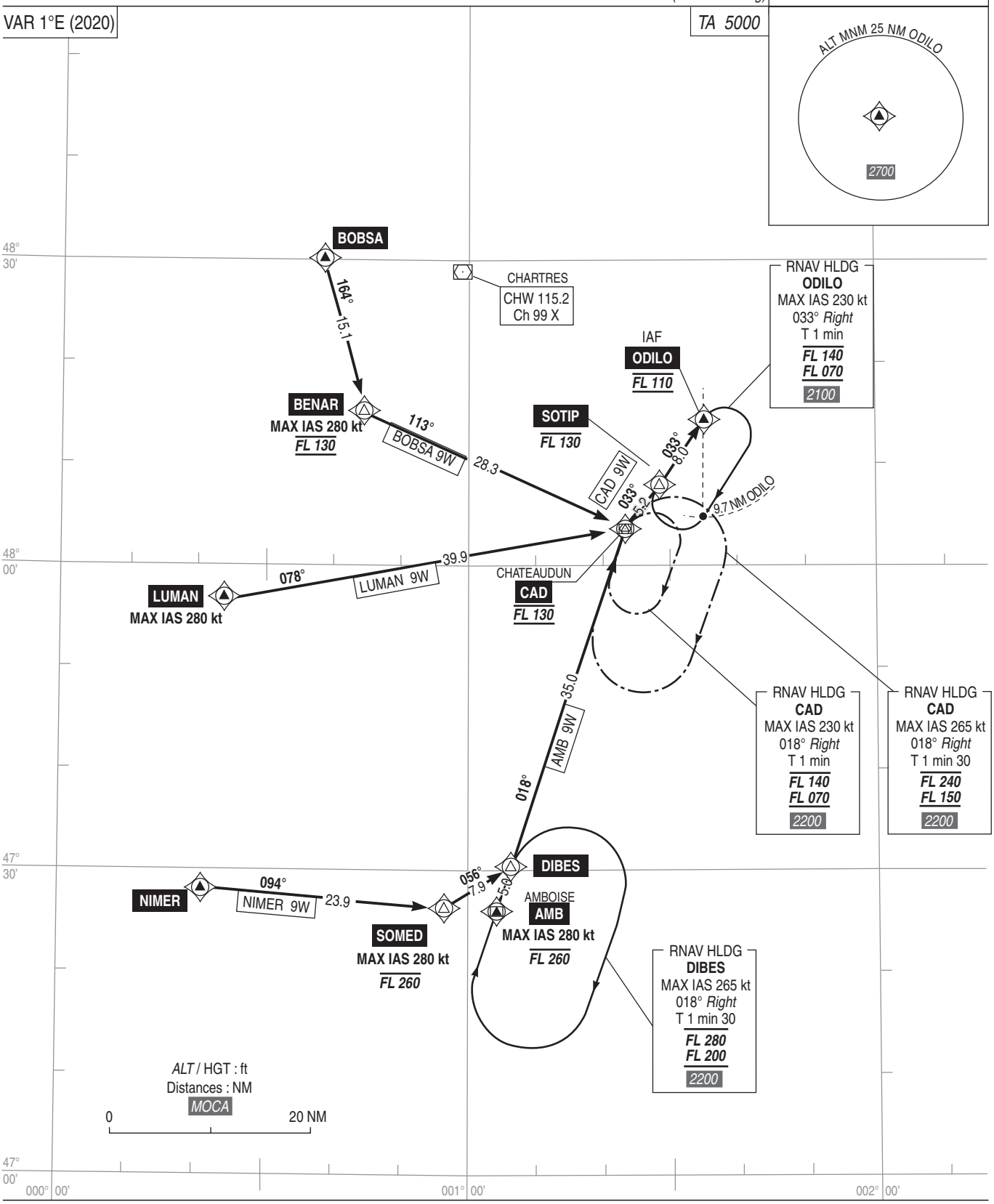
**RNAV 1**

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
*With ATC instruction (Distant holding)*

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




Voir consignes STAR AD 2 LFPO.22

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPO.22

*See instructions STAR AD 2 LFPO.22*

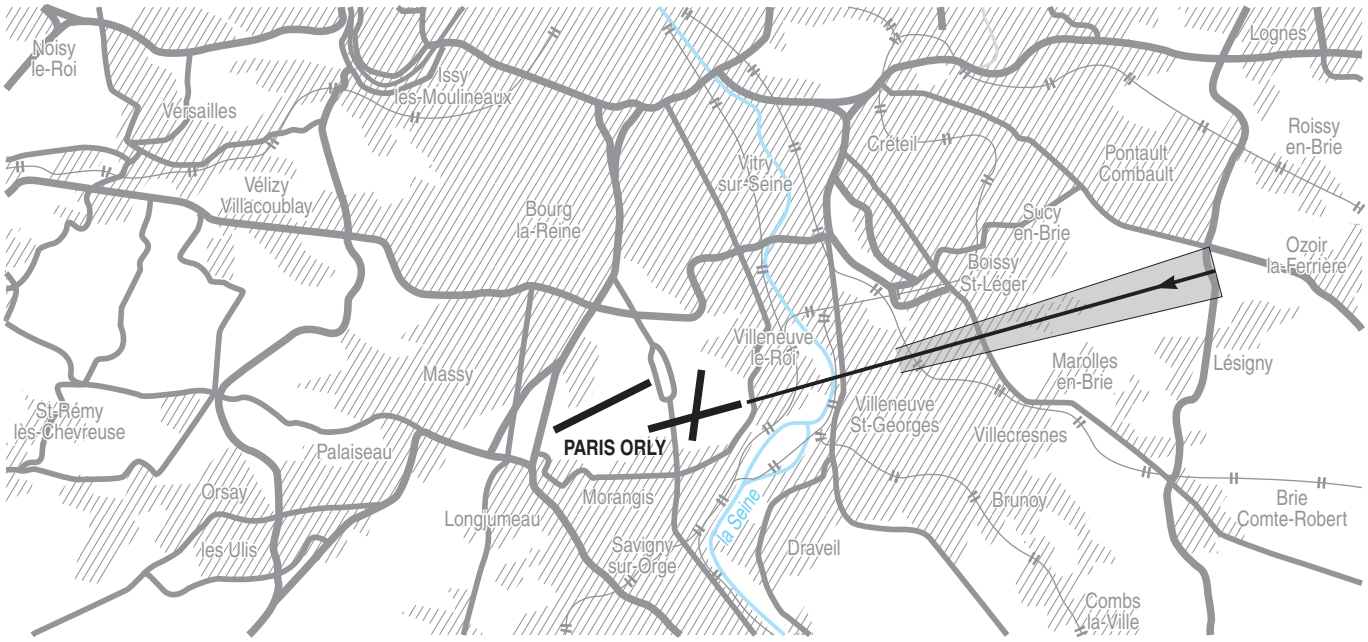
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See specific instructions STAR described on AD 2 LFPO.22*



© SIA

# PARIS ORLY
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# ARRIVEES ILS RWY 25
# *ILS ARRIVALS RWY 25*




**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 25**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E - 2. 48°46'24.63"N, 002°36'40.02"E
3. 48°45'32.77"N, 002°37'01.65"E - 4. 48°45'21.89"N, 002°35'50.50"E
5. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E - 7. 48°45'21.89"N, 002°35'50.50"E
8. 48°43'47.88"N, 002°25'39.25"E - 9. 48°44'02.33"N, 002°25'33.22"E
10. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

***Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 25***

*a1) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E - 2. 48°46'24.63"N, 002°36'40.02"E*
*3. 48°45'32.77"N, 002°37'01.65"E - 4. 48°45'21.89"N, 002°35'50.50"E*
*5. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E*

*b1) Vertical limits : the lower limit is set to 2500 ft AMSL.*

*c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*

*and,*

*a2) Lateral limits : broken line joining the points :*

*6. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E - 7. 48°45'21.89"N, 002°35'50.50"E*
*8. 48°43'47.88"N, 002°25'39.25"E - 9. 48°44'02.33"N, 002°25'33.22"E*
*10. 48°46'09.84"N, 002°35'30.48"E*

*b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 2500 ft AMSL down to the runway threshold.*

*c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.*



© SIA

# PARIS ORLY
## STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
## RWY 02 - 06 - 07 - 20 - 24 - 25
## EPL - RLP - DJL - KUTAN - TUTAX - ARDOL - PIBAT - MOU (9E - 9W)

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

**IAF : MOLBA**

**FREQ** : voir / see AD 2 LFPO COM 01

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
*With ATC instruction (Distant holding)*

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*

ALT MNM 25 NM MOLBA
2300

RNAV HLDG
**MOLBA**
MAX IAS 230 kt
313° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2300

MELUN
MLN 113.6
Ch 83 X

IAF
**MOLBA**
***FL 100***

8.0

**EBOMA**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 120***

20.3
313°

**OKRIX**
**MAX IAS 280 kt**
***FL 180***

TROYES
TRO 116.0

66.7
EPL 9E -9W
252°

**LUVAL**
267°
36.3

*EPINAL*
***EPL***

48° 00'

**GORET**

18.7
272°
49.2
RLP 9E - 9W
273°

*ROLAMPONT*
***RLP***

23.7
281°
6.0
KUTAN 9E-9W
6.5

**TUNOR**
**KUTAN**

18.4
303°
**CHABY**

26.3
337°

15.5
303°
**OBURO**

27.3
312°
**ALARO**
***FL 270***

RNAV HLDG
**OKRIX**
MAX IAS 230 kt
337° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2900

RNAV HLDG
**OKRIX**
MAX IAS 265 kt
337° *Left*
T 1 min 30
***FL 240***
***FL 150***
2900

**AVLON**

22.2
**FF306**
***FL 280***

20.2
DJL 9E - 9W
19.6
313°

12.1
**FF307**
***FL 280***

ARDOL 9E-9W
**FF305**
***FL 270***

51.8
MOU 9E - 9W

PIBAT 9E - 9W
36.7
337°

46.6
335°

TUTAX 9E - 9W
39.2
317°

DIJON
**DJL**

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 20 NM

007°

47° 00'

*MOULINS*
**MOU**

**PIBAT**

**ARDOL**

**TUTAX**

003° 00'
004° 00'
005° 00'

Voir consignes STAR AD 2 LFPO.22
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPO.22

*See instructions STAR AD 2 LFPO.22*
***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See specific instructions STAR described on AD 2 LFPO.22*



© SIA

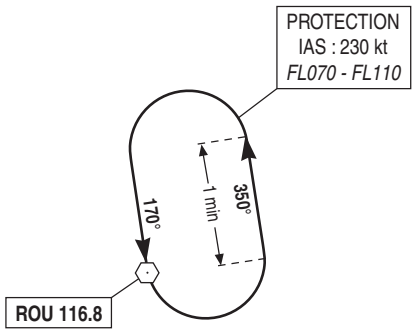
# ATTENTES CONVENTIONNELLES

*Conventional Holdings*

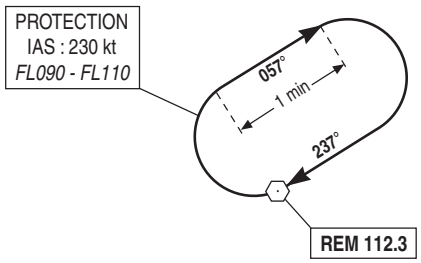
VAR 1°E (20)

Secteur Nord / *North sector*

Secteur Nord-Ouest
*North-West sector*




Secteur Nord-Est
*North-East sector*




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

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



© **SIA**

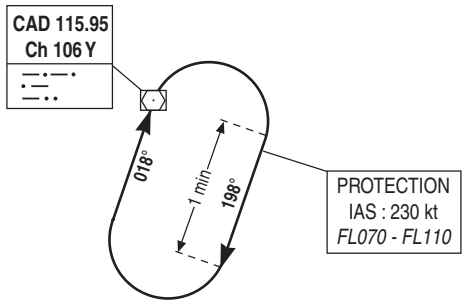
# ATTENTES CONVENTIONNELLES

*Conventional Holdings*

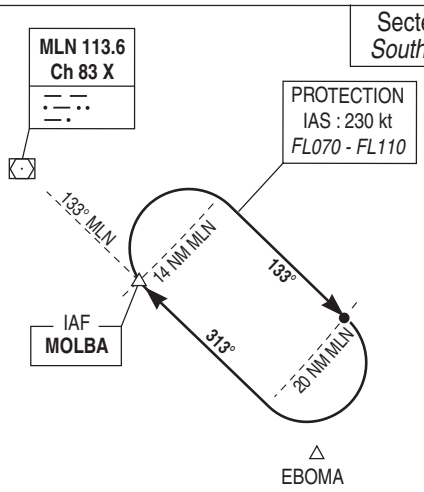
VAR 1°E (2020)

Secteur Sud / *South sector*

Secteur Sud-Ouest
*South-West sector*




Secteur Sud-Est
*South-East sector*




En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.

La rejointe des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.

Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.

*Due to lack of conventionnal standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equiped aircrafts will be radar vectored towards above-mentioned patterns.*

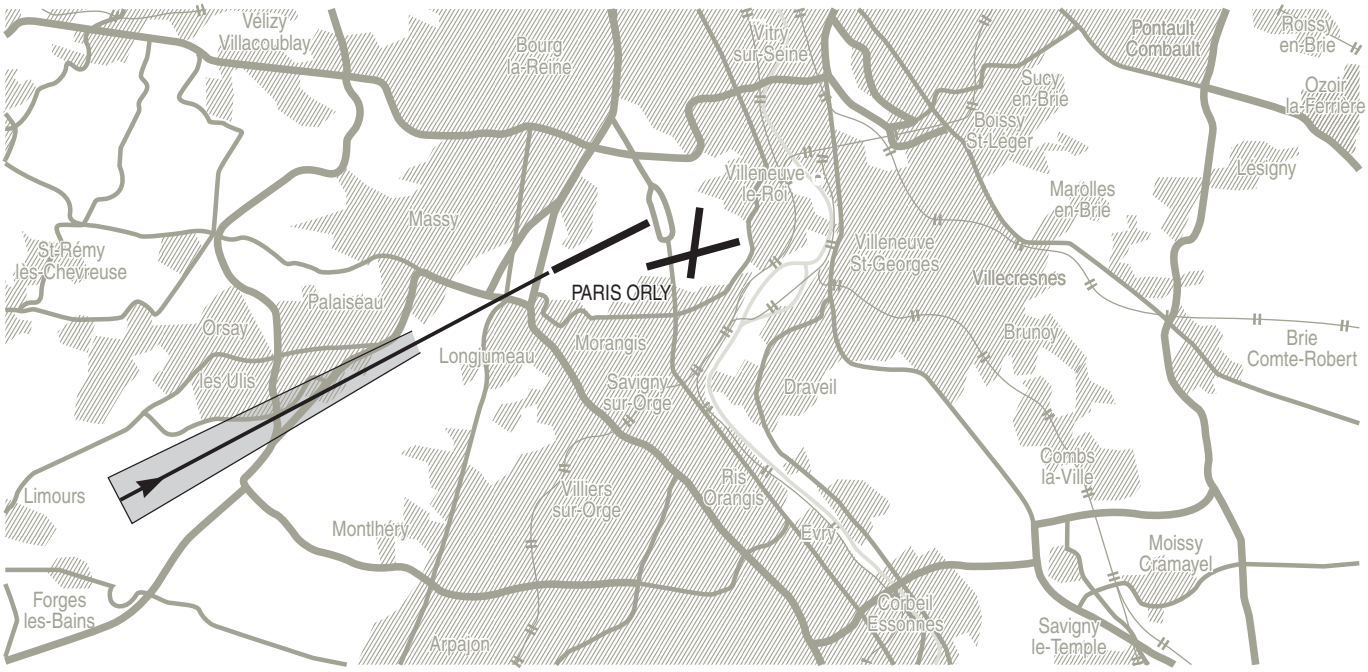
*Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.*

*Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.*



© **SIA**

# PARIS ORLY
# VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
# *ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE*
# ARRIVEES ILS RWY 06
# *ILS ARRIVALS RWY 06*




**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 06**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E - 2. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E
3. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E - 4. 48°38'38.08"N, 002°07'37.82"E
5. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E - 7. 48°42'53.25"N, 002°17'44.25"E
8. 48°42'40.04"N, 002°17'54.96"E - 9. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E
10. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

***Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 06***

*a1) Lateral limits : broken line joining the points :*

*1. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E - 2. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E*
*3. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E - 4. 48°38'38.08"N, 002°07'37.82"E*
*5. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E*

*b1) Vertical limits : the lower limit is set to 2500 ft AMSL.*

*c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*

*and,*

*a2) Lateral limits : broken line joining the points :*

*6. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E - 7. 48°42'53.25"N, 002°17'44.25"E*
*8. 48°42'40.04"N, 002°17'54.96"E - 9. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E*
*10. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E*

*b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 2500 ft AMSL down to the runway threshold.*

*c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

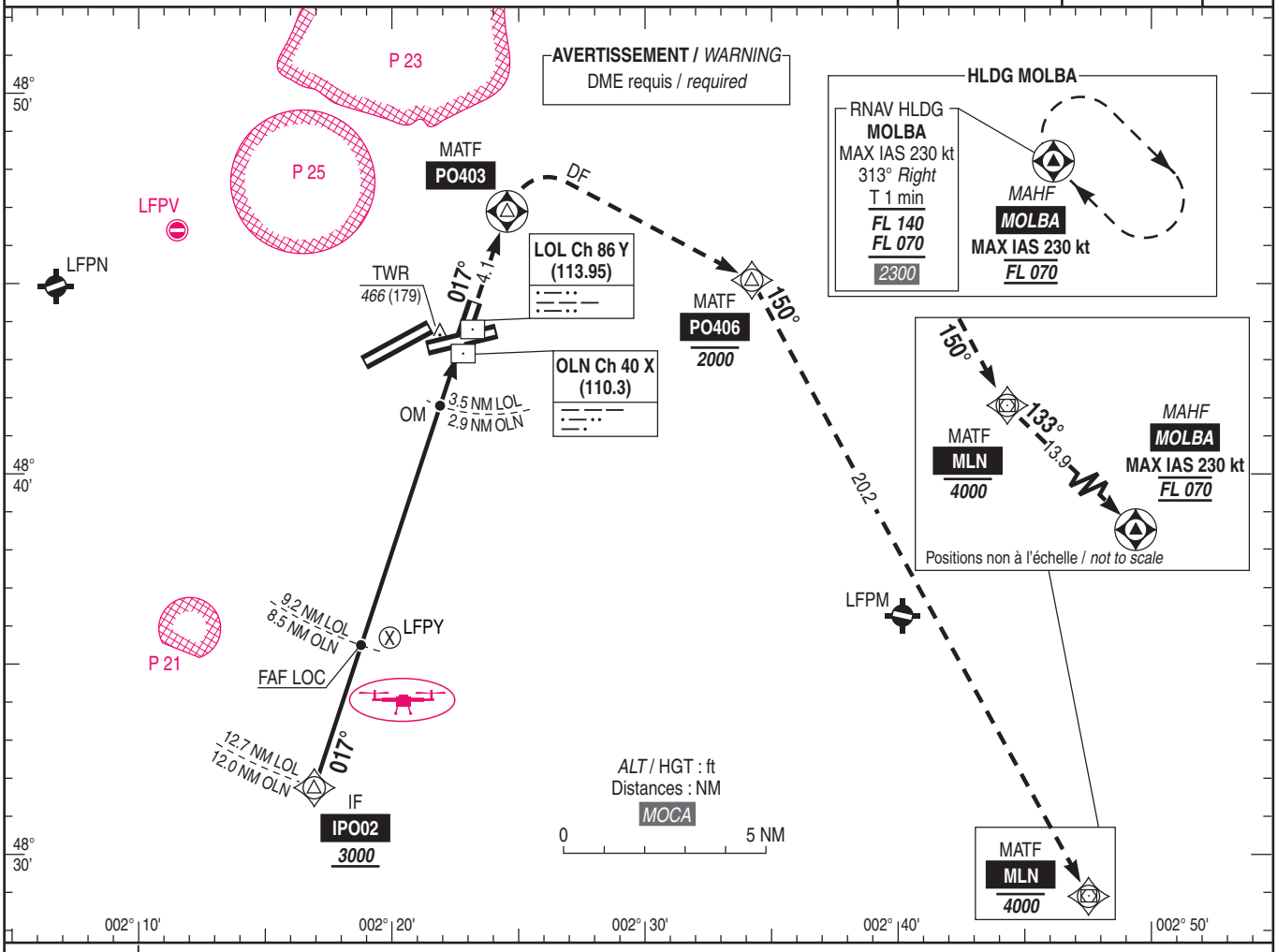
PARIS **ORLY**

CAT A B C D

*ALT AD : 291,* ***THR : 287 (11 hPa)***

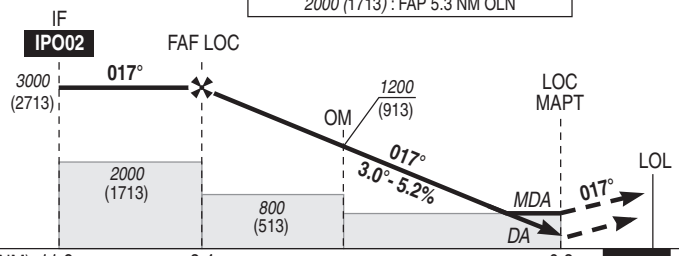
*FNA* ILS CAT I ou/*or* LOC RWY 02

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01 | API/*Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS** **OLN 110.3** RDH : 50 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|---|




TA : 5000

Sur clairance en cas d'APCH ILS uniquement
*With clearance in case of ILS APCH only* :
*2000* (1713) : FAP 5.3 NM OLN




| | | | |
|---|---|---|---|
| → THR (NM) | 11.9 | 8.4 | 2.7 | 0.8 |
| → OLN (NM) | 12.0 | 8.5 | 2.9 | 1 |
| → LOL (NM) | 12.7 | 9.2 | 3.5 | 1.7 |

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** et prévoir guidage radar.
En cas de panne radio, monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** à ***2000*** (1713) **MAX**. Poursuivre vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3713) **MAX**, puis jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230kt).

*Missed APCH : **Climb straight** ahead to **PO403** at **2000** (1713), then direct to **PO406**, and expect radar vectoring.*
*In case of radio failure, **climb straight** ahead to **PO403** at **2000** (1713), then direct to **PO406** at **2000** (1713) **MAX**.*
*Continue to **MLN** at **4000** (3713) **MAX**, then to **MOLBA** at **FL 070** to integrate **MOLBA** holding (MAX IAS 230kt).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (200) | 750 | 162 | ***710*** (420) | 1500 | 415 | ***900*** (620) | 1500 |
| B | | | 169 | | | | ***1010*** (720) | 1600 |
| C | | | 181 | | | | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 188 | | | | ***1160*** (880) | 3600 |
| DL | | | 190 | - | - | - | - | - |

| **DIST DME OLN** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2830*** (2543) | ***2510*** (2223) | ***2190*** (1903) | ***1870*** (1583) | ***1550*** (1263) | ***1230*** (943) | ***910*** (623) | ***600*** (313) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - THR 8.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 10 | 5 min 54 | 5 min 01 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 28 | 3 min 08 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

OACI



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

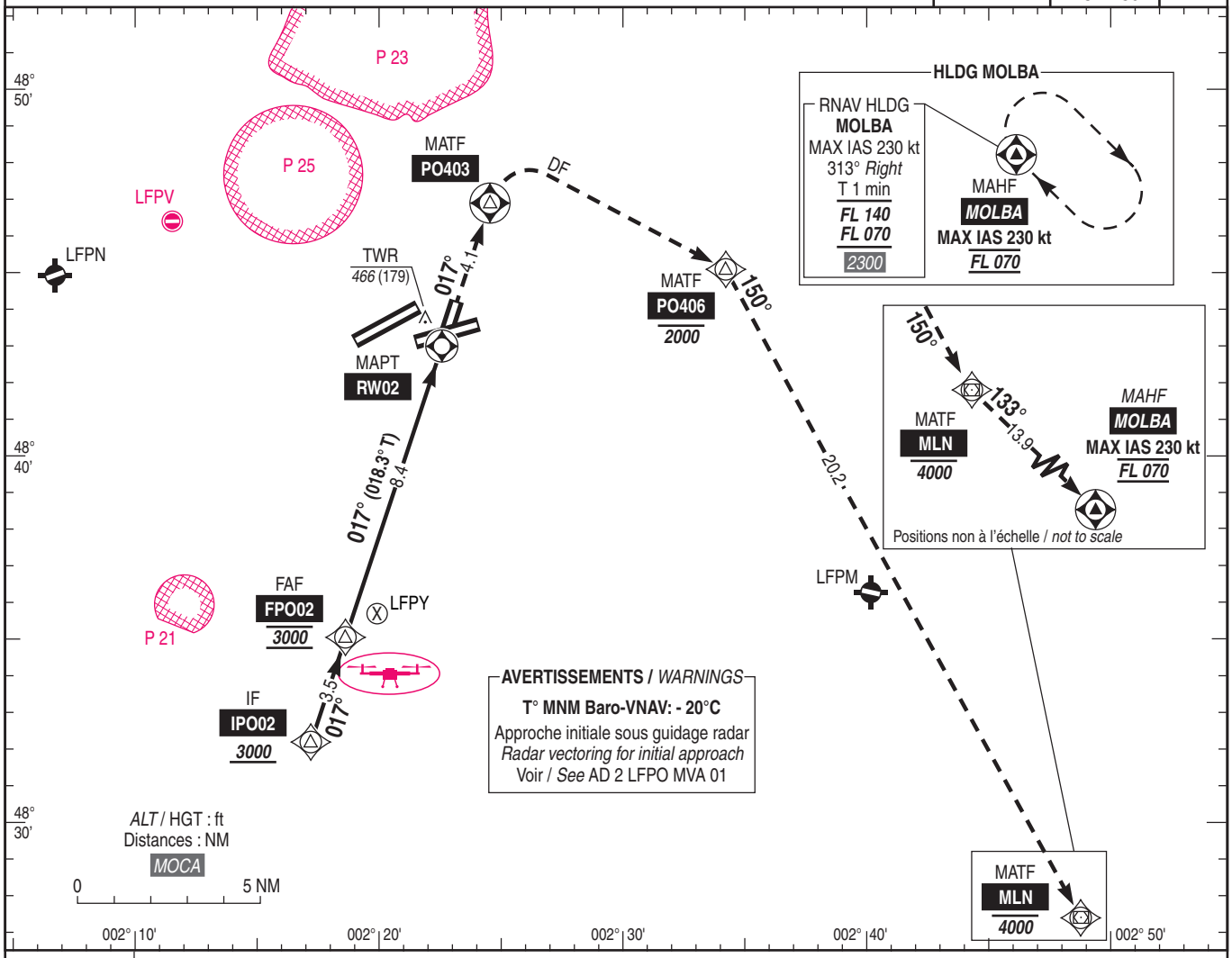
CAT A B C D

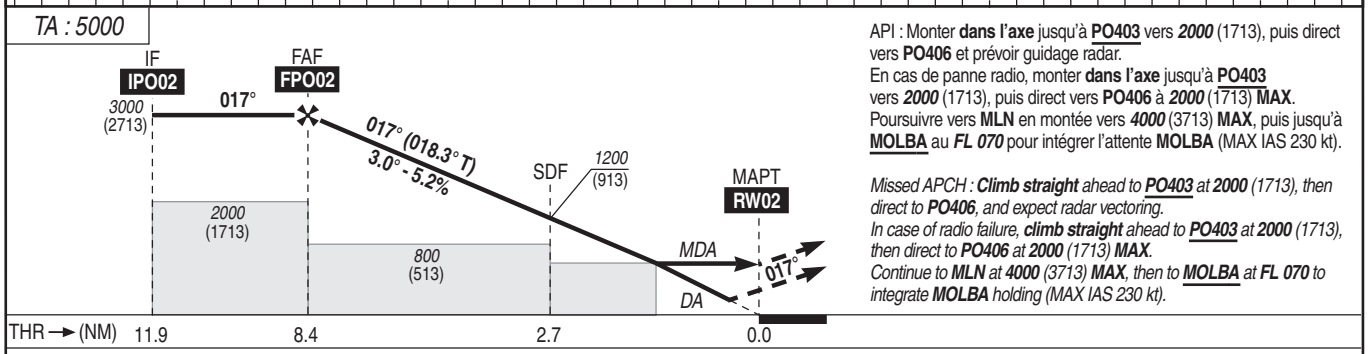
*ALT AD : 291,* ***THR : 287 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* **RNP** RWY 02

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 57676 E02A** TCH : 50 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** et prévoir guidage radar.
En cas de panne radio, monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** à ***2000*** (1713) **MAX**. Poursuivre vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3713) **MAX**, puis jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt).

*Missed APCH :* ***Climb straight*** *ahead to* ***PO403*** *at* ***2000*** *(1713), then direct to* ***PO406****, and expect radar vectoring.*
*In case of radio failure,* ***climb straight*** *ahead to* ***PO403*** *at* ***2000*** *(1713), then direct to* ***PO406*** *at* ***2000*** *(1713)* ***MAX****.*
*Continue to* ***MLN*** *at* ***4000*** *(3713)* ***MAX****, then to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to integrate* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230 kt).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (200) | 750 | 162 | ***690*** (400) | 1400 | 299 | ***710*** (420) | 1500 | 415 | ***900*** (620) | 1500 |
| B | | | 169 | ***700*** (420) | 1500 | 311 | | | | ***1010*** (720) | 1600 |
| C | | | 181 | ***710*** (420) | 1500 | 320 | | | | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 188 | ***710*** (420) | 1500 | 330 | | | | ***1160*** (880) | 3600 |
| DL | | | 190 | - | | | | | | | |

**DIST RW02**

| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2880*** | ***2570*** | ***2250*** | ***1930*** |
| (HGT) | (2593) | (2283) | (1963) | (1643) |
| | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1610*** | ***1290*** | ***970*** | ***660*** |
| | (1323) | (1003) | (683) | (373) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.4 NM | 7 min 10 | 5 min 54 | 5 min 01 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 28 | 3 min 08 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

OACI



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **ORLY**

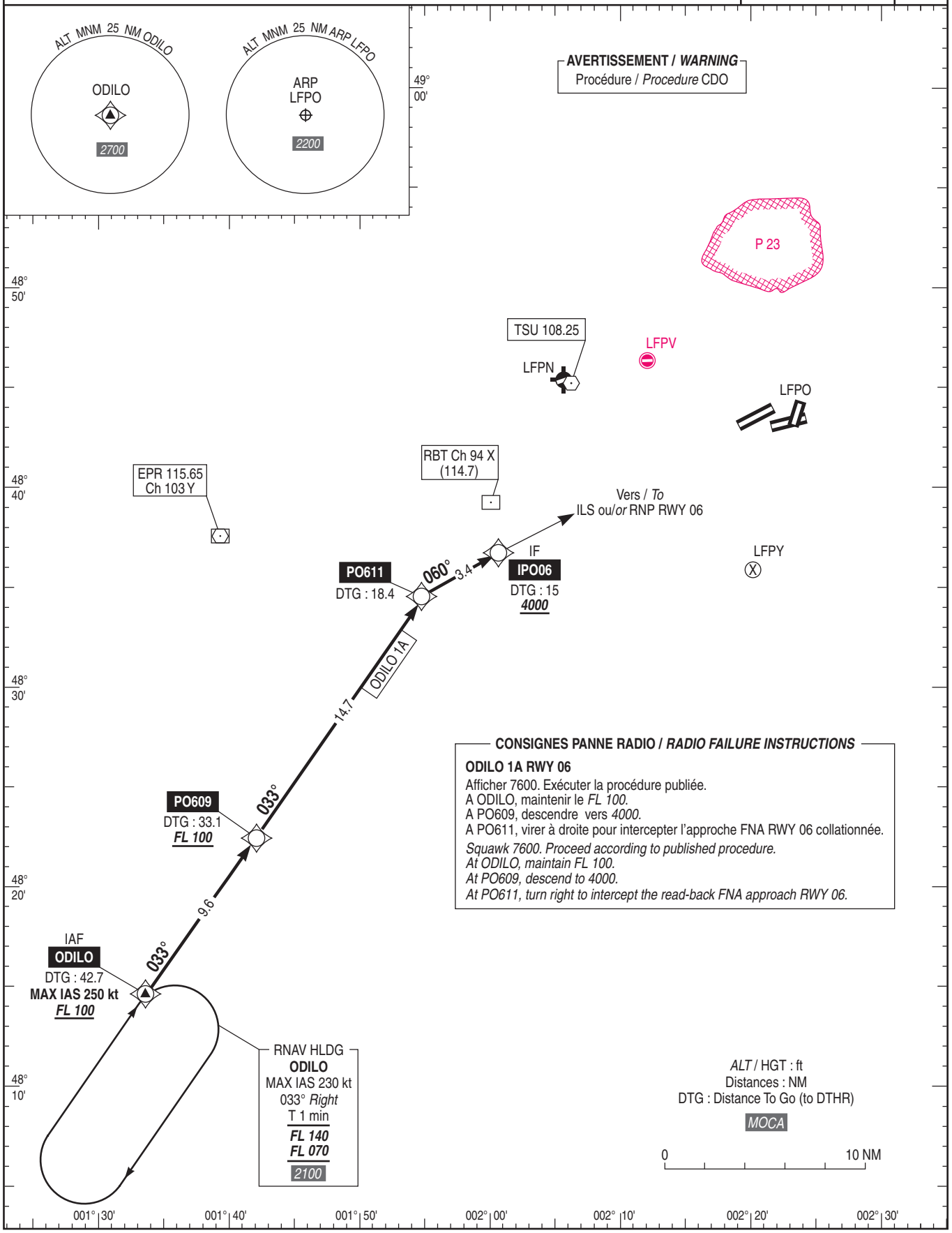
CAT A B C D

*INA* **RNAV** ODILO 1A RWY 06

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Intrument approach*

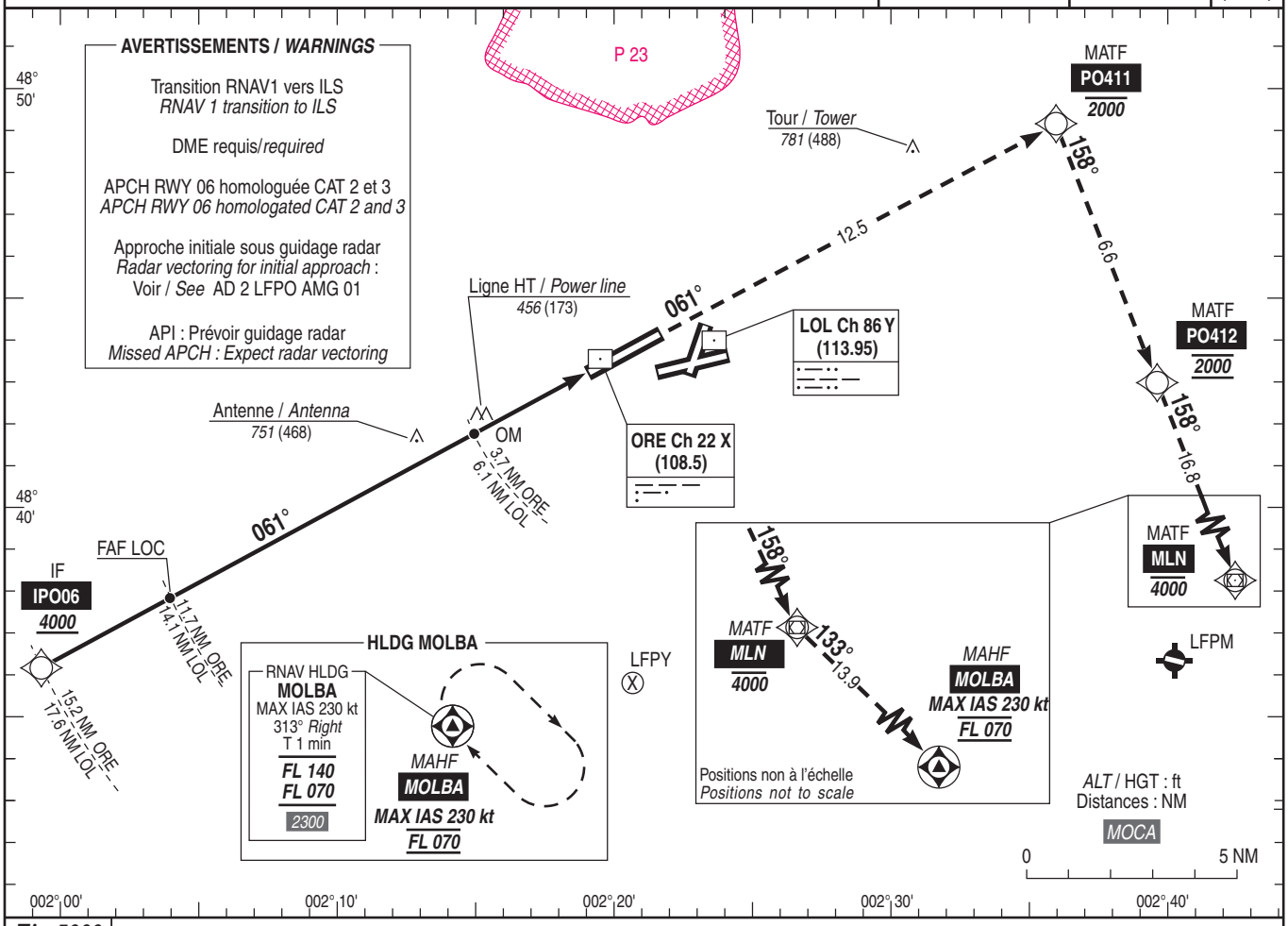
PARIS **ORLY**

CAT A B C D

*ALT AD : 291,* ***DTHR : 283 (11 hPa)***

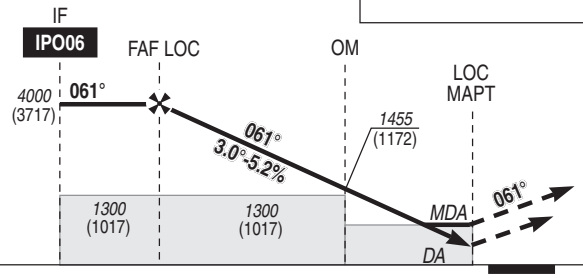
*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 06

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01 | API/*Missed* APCH : **RNAV 1** | **ILS - DME ORE 108.5** RDH : 57 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

Sur clairance en cas d'APCH ILS uniquement / *With clearance in case of ILS APCH only* :
à/*at 2000* (1717) : FAP 5.1 NM ORE
à/*at 3000* (2717) : FAP 8.2 NM ORE
à/*at 5000* (4717) : FAP 14.3 NM ORE




API : Monter **dans l'axe** vers ***PO411*** à ***2000*** (1717) **MAX** puis tourner à **droite** vers **PO412** à ***2000*** (1717). A **PO412**, monter vers **MLN** à ***4000*** (3717) **MAX**, puis continuer jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt).
En cas de panne radio, suivre la procédure publiée.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *towards* ***PO411*** *at* ***2000*** *(1717)* ***MAX*** *then turn* ***right*** *to* ***PO412*** *at* ***2000*** *(1717). At* ***PO412****, climb up to* ***MLN*** *at* ***4000*** *(3717)* ***MAX****, then proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to enter* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230 kt).*
*If radio failure, follow the published procedure.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| → DTHR (NM) | 15.0 | 11.5 | 3.5 | 0.8 | 0 |
| → ORE (NM) | 15.2 | 11.7 | 3.7 | 1.0 | |
| → LOL (NM) | 17.6 | 14.1 | 6.1 | 3.4 | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | 49 | | | | ***790*** (510) | 1500 |
| B | | | 151 | 59 | | | | ***890*** (610) | 1600 |
| C | ***490*** (200) | 550 | 168 | 74 | ***710*** (420) | 1200 | 419 | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 180 | 85 | | | | ***1150*** (870) | 3600 |
| DL | | | 182 | 91 | - | - | - | - | - |

**DME ORE**

| NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3780*** | ***3460*** | ***3140*** | ***2830*** | ***2510*** | ***2190*** | ***1870*** | ***1550*** | ***1230*** | ***910*** | ***600*** |
| (HGT) | (3497) | (3177) | (2857) | (2547) | (2227) | (1907) | (1587) | (1267) | (947) | (627) | (317) |

Observations/*Remarks* : NIL

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 10.7 NM | 9 min 51 | 8 min 07 | 6 min 54 | 6 min 00 | 5 min 18 | 4 min 45 | 4 min 19 | 3 min 44 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



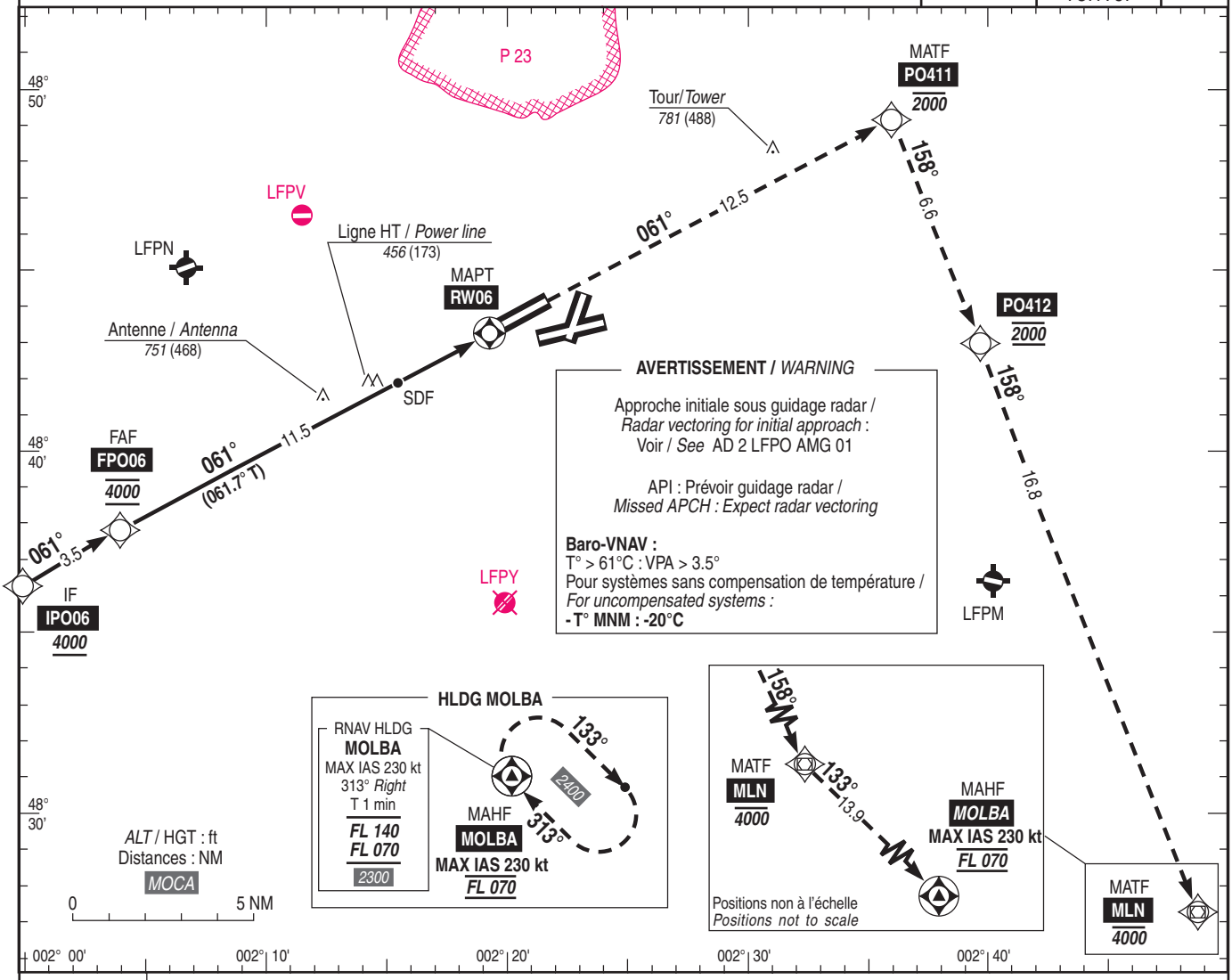
© SIA

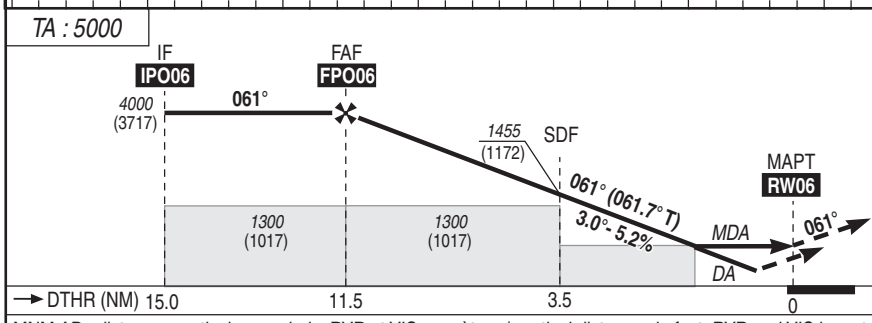
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 291*, ***DTHR : 283 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* **RNP** RWY 06

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 57830 E06A** TCH : 57 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|---|




API : Monter dans l'axe vers **PO411** à ***2000*** (1717) **MAX**, puis tourner à **droite** vers **PO412** à ***2000*** (1717). A **PO412**, monter vers **MLN** à ***4000*** (3717) **MAX**, puis continuer jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt). En cas de panne radio, suivre la procédure publiée.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *towards* ***PO411*** *at* ***2000*** *(1717)* ***MAX****, then turn* ***right*** *to* ***PO412*** *at* ***2000*** *(1717). At* ***PO412****, climb to* ***MLN*** *at* ***4000*** *(3717)* ***MAX****, then proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to enter* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230 kt). In case of radio failure, follow the published procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 140 | ***560*** (280) | 600 | 276 | | | | ***790*** (510) | 1500 |
| B | | | 151 | ***570*** (290) | 650 | 287 | ***710*** (420) | 1200 | 418 | ***890*** (610) | 1600 |
| C | ***490*** (200) | 550 | 168 | ***580*** (300) | 650 | 294 | | | | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 180 | ***590*** (310) | 700 | 303 | | | | ***1150*** (870) | 3600 |
| DL | | | 182 | - | - | - | - | - | - | - | - |

**DIST RW06**

| NM | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3840*** (3557) | ***3520*** (3237) | ***3210*** (2927) | ***2890*** (2607) | ***2570*** (2287) |
| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2250*** (1967) | ***1930*** (1647) | ***1610*** (1327) | ***1300*** (1017) | ***980*** (697) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - MAPT 11.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 9 min 51 | 8 min 07 | 6 min 54 | 6 min 00 | 5 min 18 | 4 min 45 | 4 min 19 | 3 min 44 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

OACI



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

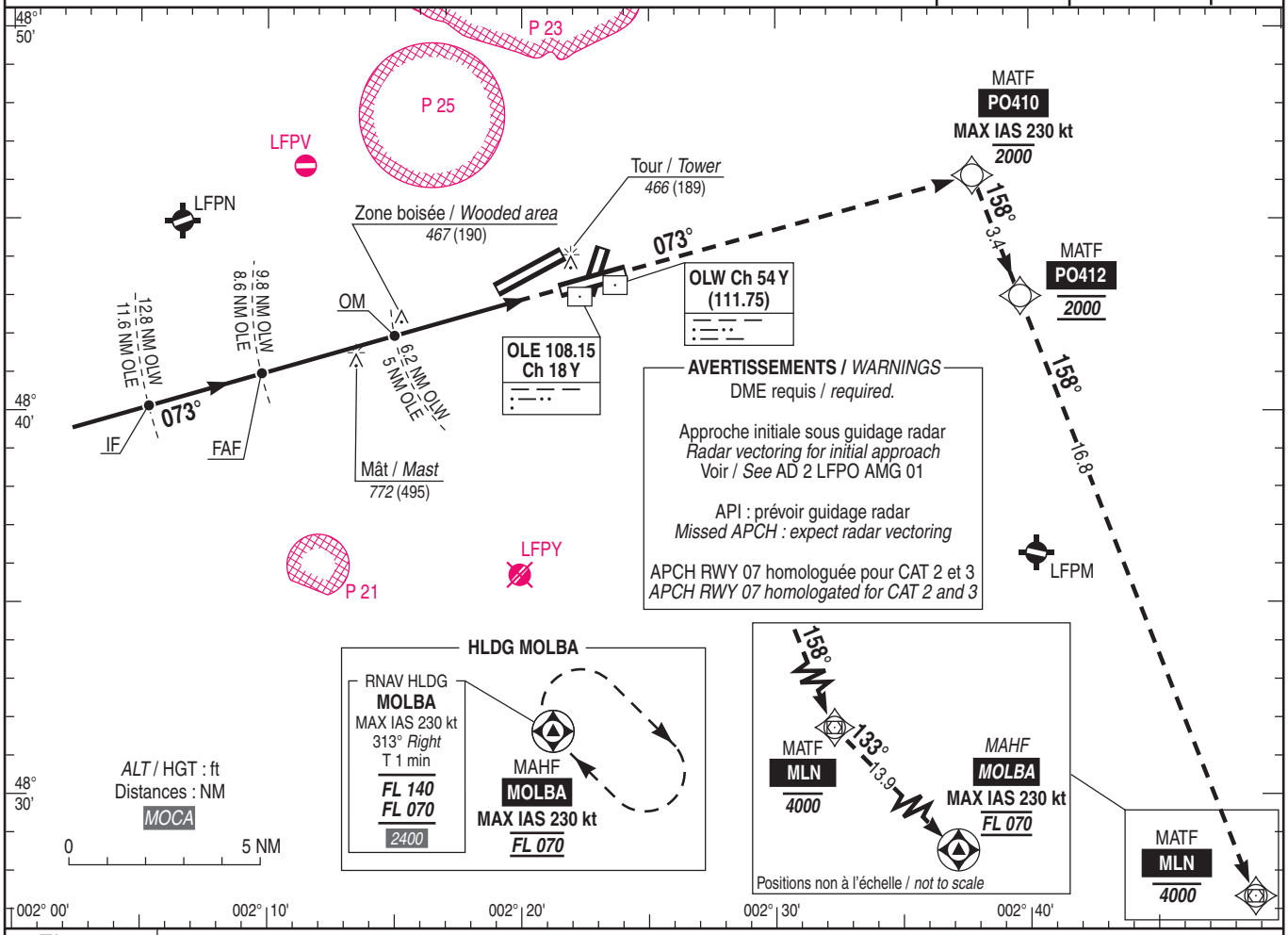
CAT A B C D

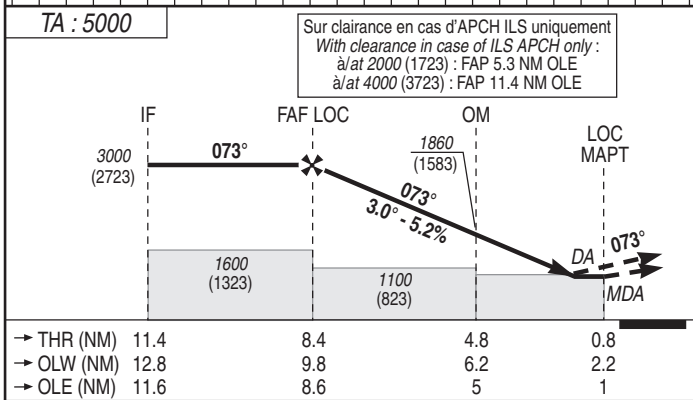
*ALT AD : 291,* ***THR : 277 (10 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 07

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01 | **RNAV 1** | **ILS - DME**<br>**OLE 108.15**<br>**RDH : 53** | VAR<br>1° E<br>(20) |
|---|---|---|---|




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → THR (NM) | 11.4 | 8.4 | 4.8 | 0.8 |
| → OLW (NM) | 12.8 | 9.8 | 6.2 | 2.2 |
| → OLE (NM) | 11.6 | 8.6 | 5 | 1 |

API : Monter dans l'axe vers **PO410** à ***2000*** (1723) **MAX** (MAX IAS 230kt), puis tourner vers **PO412** à ***2000*** (1723). A **PO412**, monter vers **MLN** à ***4000*** (3723) **MAX**, puis continuer jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230kt).
En cas de panne radio, suivre la procédure publiée.

*Missed APCH : Climb straight ahead towards* ***PO410*** *at* ***2000*** *(1723)* ***MAX*** *(MAX IAS 230kt), then turn to* ***PO412*** *at* ***2000*** *(1723). At* ***PO412****, climb to* ***MLN*** *at* ***4000*** *(3723)* ***MAX****, then proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to enter* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230kt).*
*In case of radio failure, follow the published procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (200) | 550 | 148 | 49 | ***720*** (440) | 1300 | 436 | ***780*** (490) | 1500 |
| B | | | 159 | 60 | | | | ***860*** (570) | 1600 |
| C | | | 176 | 84 | | | | ***1170*** (880) | 2400 |
| D | | | 188 | 97 | | | | ***1190*** (900) | 3600 |
| DL | | | 190 | 100* | - | | | | |

* CAT 2 et 3 : aéronefs de CAT DL VREF ⩽ 159 kt.
** CAT 2 and 3 : aircraft CAT DL VREF ⩽ 159 kt.*

| **DME OLE** | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***3130*** | ***2810*** | ***2490*** | ***2180*** | ***1860*** | ***1540*** | ***1220*** | ***900*** |
| (HGT) | (2853) | (2533) | (2213) | (1903) | (1583) | (1263) | (943) | (623) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - THR | 8.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 11 | 5 min 55 | 5 min 02 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 28 | 3 min 09 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

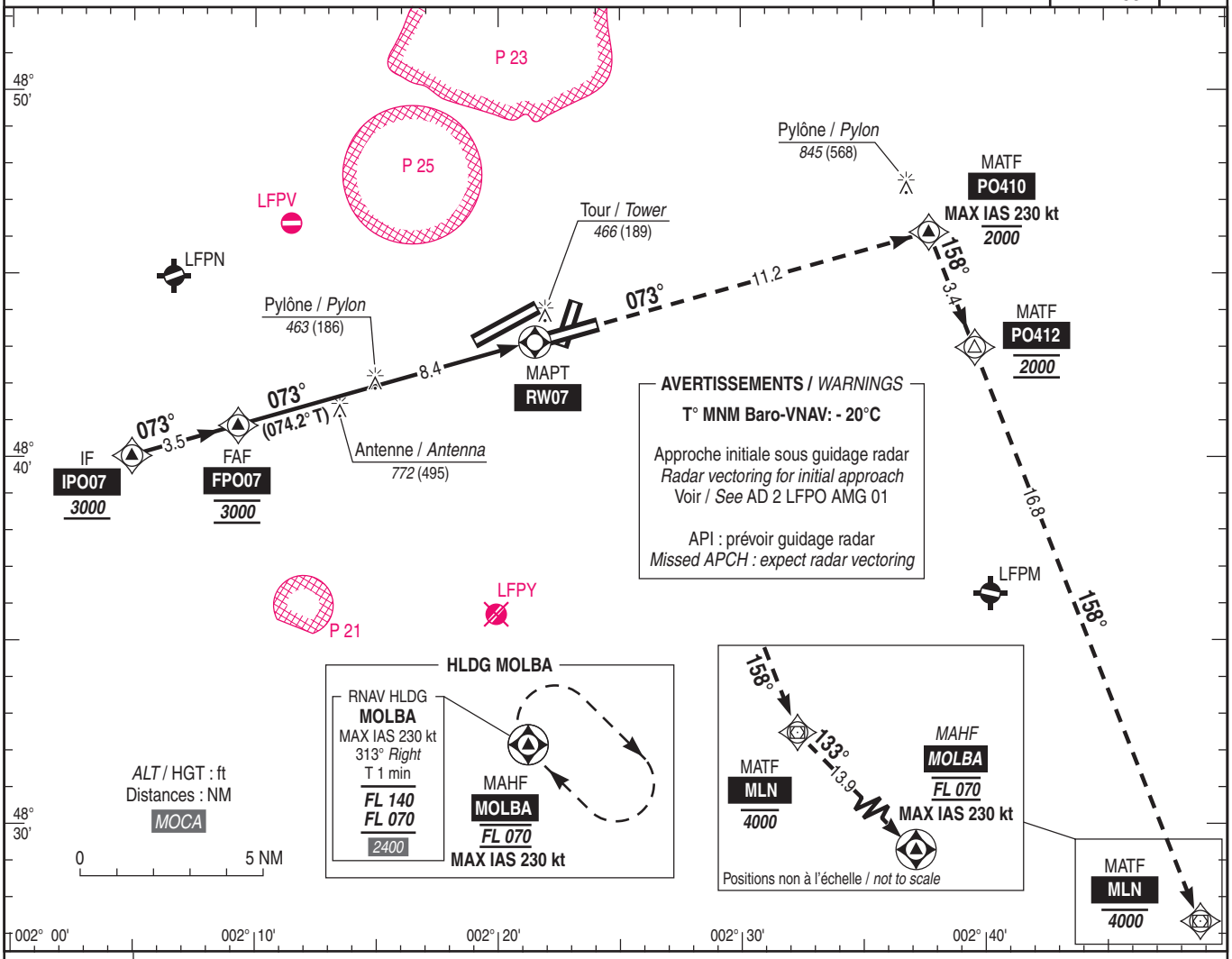
PARIS **ORLY**

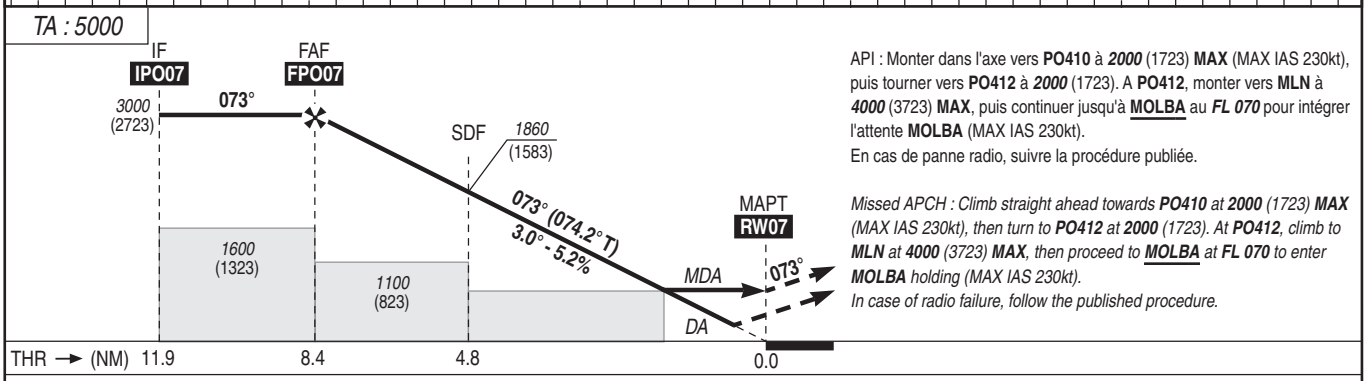
CAT A B C D

*ALT AD : 291,* ***THR : 277 (11 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 07

| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 61422 E07A** RDH : 53 | VAR 1° E (20) |
|---|---|---|---|




API : Monter dans l'axe vers **PO410** à ***2000*** (1723) **MAX** (MAX IAS 230kt), puis tourner vers **PO412** à ***2000*** (1723). A **PO412**, monter vers **MLN** à ***4000*** (3723) **MAX**, puis continuer jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230kt).
En cas de panne radio, suivre la procédure publiée.

*Missed APCH : Climb straight ahead towards* ***PO410*** *at* ***2000*** *(1723)* ***MAX*** *(MAX IAS 230kt), then turn to* ***PO412*** *at* ***2000*** *(1723). At* ***PO412****, climb to* ***MLN*** *at* ***4000*** *(3723)* ***MAX****, then proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to enter* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230kt).*
*In case of radio failure, follow the published procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (200) | 550 | 148 | ***560*** (280) | 600 | 277 | ***710*** (440) | 1300 | 432 | ***780*** (490) | 1500 |
| B | | | 159 | ***570*** (290) | 650 | 289 | | | | ***860*** (570) | 1600 |
| C | | | 176 | ***580*** (300) | 650 | 299 | | | | ***1170*** (880) | 2400 |
| D | | | 190 | ***610*** (330) | 800 | 326 | ***720*** (440) | | 435 | ***1190*** (900) | 3600 |

| **DIST RW07** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2880*** (2603) | ***2560*** (2283) | ***2240*** (1963) | ***1920*** (1643) | ***1600*** (1323) | ***1290*** (1013) | ***970*** (693) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
OCH LPV CAT C/D : calculée pour avion large / *calculated for large aircraft.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 8.4 NM | 7 min 11 | 5 min 55 | 5 min 02 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 28 | 3 min 09 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

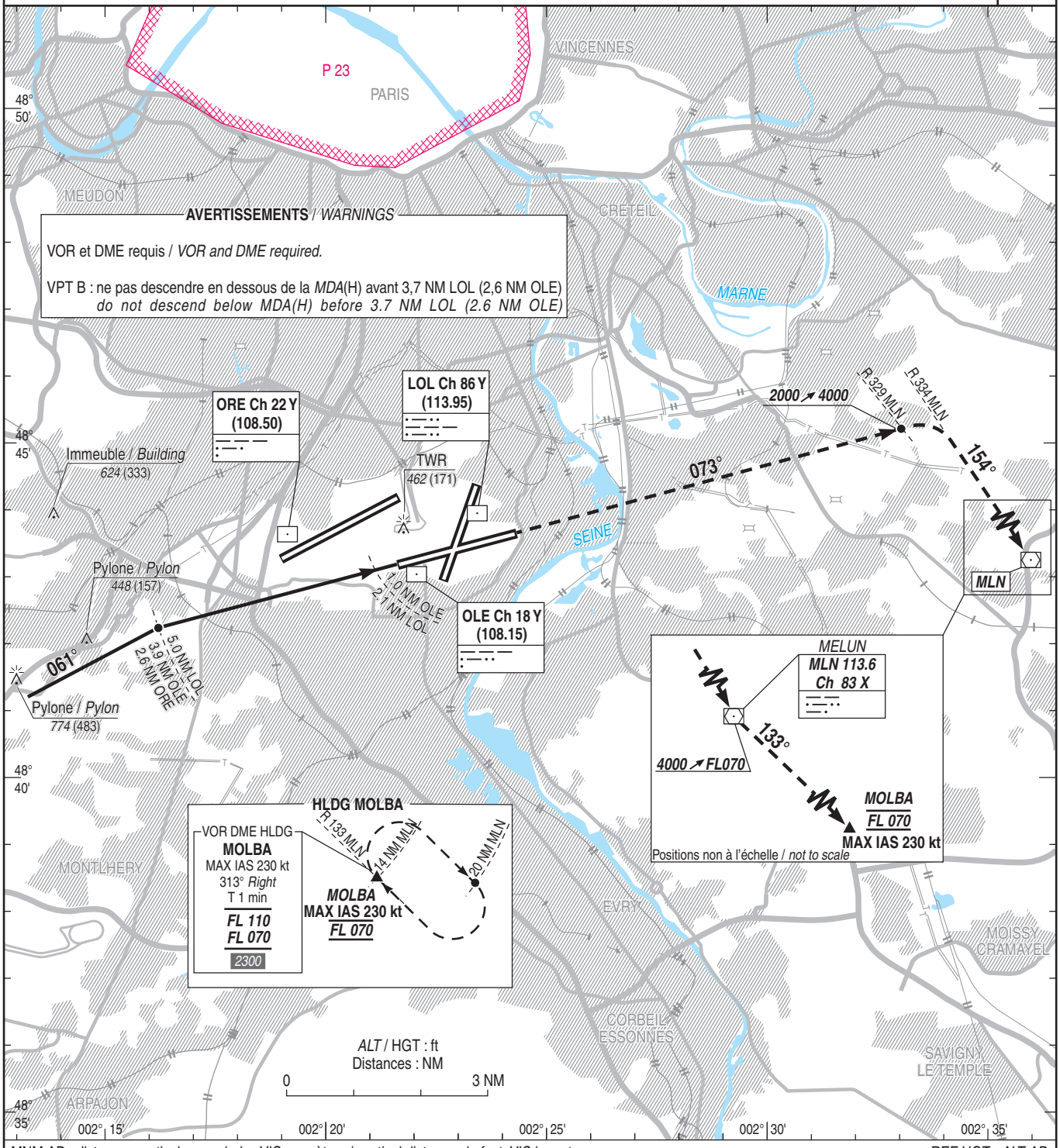
***ALT AD : 291 (11 hPa)**, THR : 277*

PARIS **ORLY**

VPT B RWY 07

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01

VAR 1°E (2020)




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

| CAT | VPT B (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR |
| A | ***1180*** (880) | 1500 |
| B | | 1600 |
| C | | 2400 |
| D | | 3600 |

API : A **2.1 NM LOL** monter **RM 073°** vers ***2000*** (1709) puis prévoir guidage radar.
En cas de panne radio, à **2.1 NM LOL** monter **RM 073°** vers ***2000*** (1709). Croisant le **R 329 MLN**, tourner à **droite** pour intercepter et suivre le **R 334 MLN** (RM154°) et monter vers ***4000*** (3709). A **MLN** monter ***FL070*** et procéder vers **MOLBA**.
Monter à *1100* (809) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **2.1 NM LOL** climb **MAG 073°** up to **2000** (1709), then plan radar guidance.*
*If radio failure, at **2.1 NM LOL**, climb **MAG 073°** up to **2000** (1709). Crossing **R 329 MLN**, turn **right** to intercept and follow **R 334 MLN** (MAG 154°) and climb up to **4000** (3709). At **MLN**, climb up to **FL 070** and proceed to **MOLBA**.*
*Climb up to 1100 (809) prior to level acceleration.*

Observations / *Remarks* : (1) Cette procédure doit être utilisée en complément de la procédure ILS ou LOC RWY 06.
*(1) This procedure must be carried out following ILS or LOC RWY 06 procedures.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

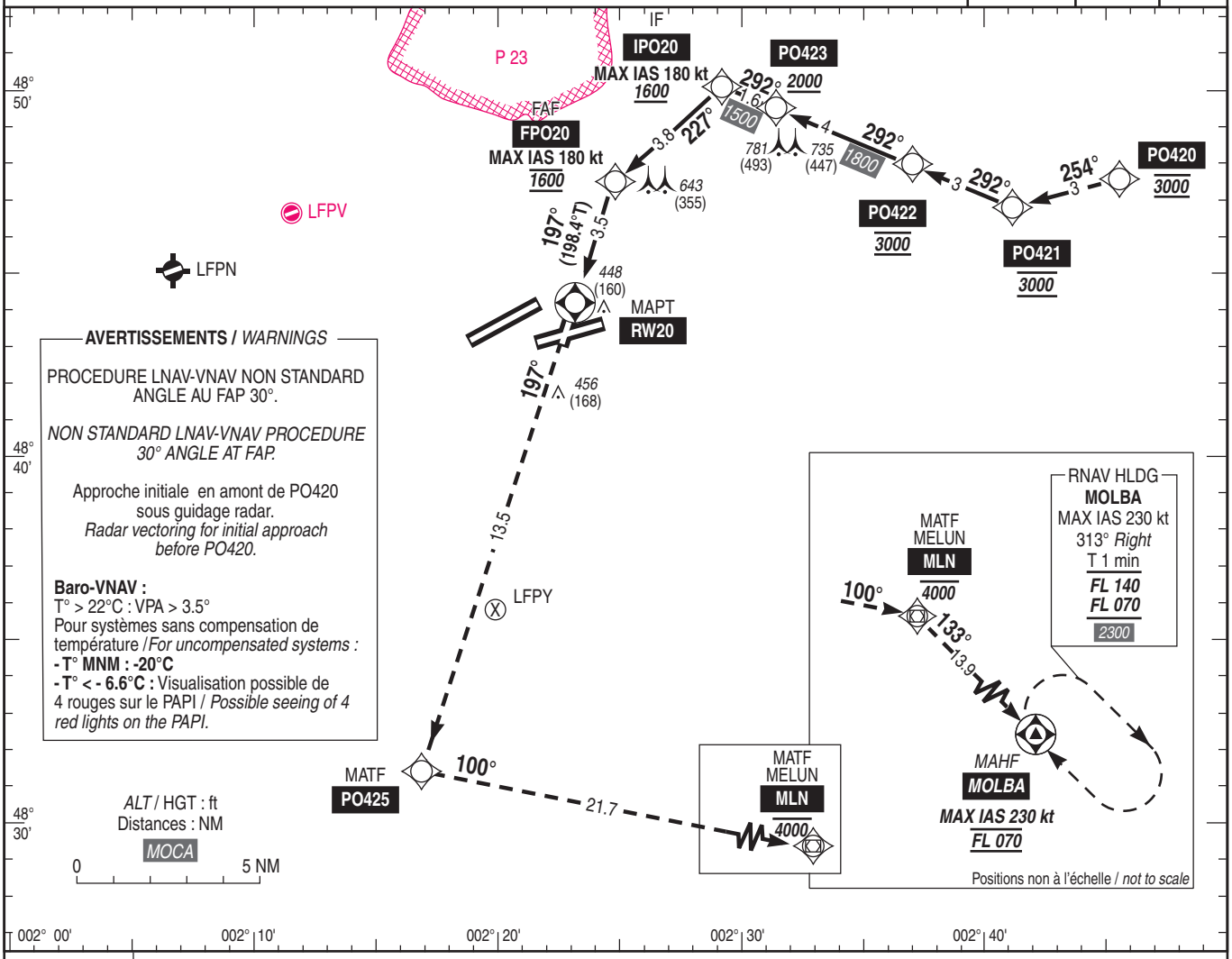
CAT A B C D

*ALT AD : 291* , ***THR : 288 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* **RNP** RWY 20

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFPO COM 01 | **RNP APCH** | TCH : 49 | VAR 1° E (2020)




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

PROCEDURE LNAV-VNAV NON STANDARD ANGLE AU FAP 30°.

*NON STANDARD LNAV-VNAV PROCEDURE 30° ANGLE AT FAP.*

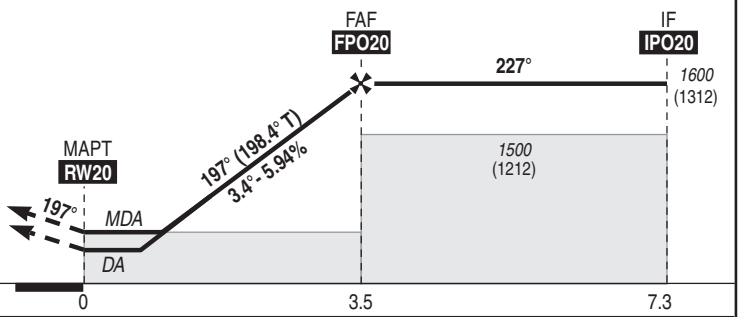
Approche initiale en amont de PO420 sous guidage radar.
*Radar vectoring for initial approach before PO420.*

**Baro-VNAV :**
T° > 22°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**- T° MNM : -20°C**
**- T° < - 6.6°C :** Visualisation possible de 4 rouges sur le PAPI / *Possible seeing of 4 red lights on the PAPI.*

*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **PO425**, puis tourner à **gauche** vers **MLN**, en montée vers ***4000*** (3712) **MAX**, puis procéder jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt).

*Missed APCH : Climb **straight ahead** towards **PO425**, then turn **left** towards **MLN**, climbing to **4000** (3712) **MAX**, and proceed to **MOLBA** at **FL 070** to integrate **MOLBA** holding (MAX IAS 230 kt).*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***680*** (390) | 1500 | 288 | ***700*** (410) | 1500 | 407 | ***780*** (490) | 1500 |
| B | ***690*** (410) | 1500 | 302 | | 1500 | | ***860*** (570) | 1600 |
| C | ***700*** (410) | 1900 | 311 | | 1900 | | ***1170*** (880) | 2400 |
| D | ***700*** (410) | 1900 | 328 | | 1900 | | ***1190*** (900) | 3600 |

**DIST RW20**

| **NM** | **1** | **2** | **3** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***700*** (412) | ***1060*** (772) | ***1420*** (1132) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 3.5 NM | 3 min 00 | 2 min 28 | 2 min 06 | 1 min 49 | 1 min 37 | 1 min 27 | 1 min 19 | 1 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 420 | 510 | 600 | 690 | 780 | 870 | 960 | 1110 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Intrument approach*

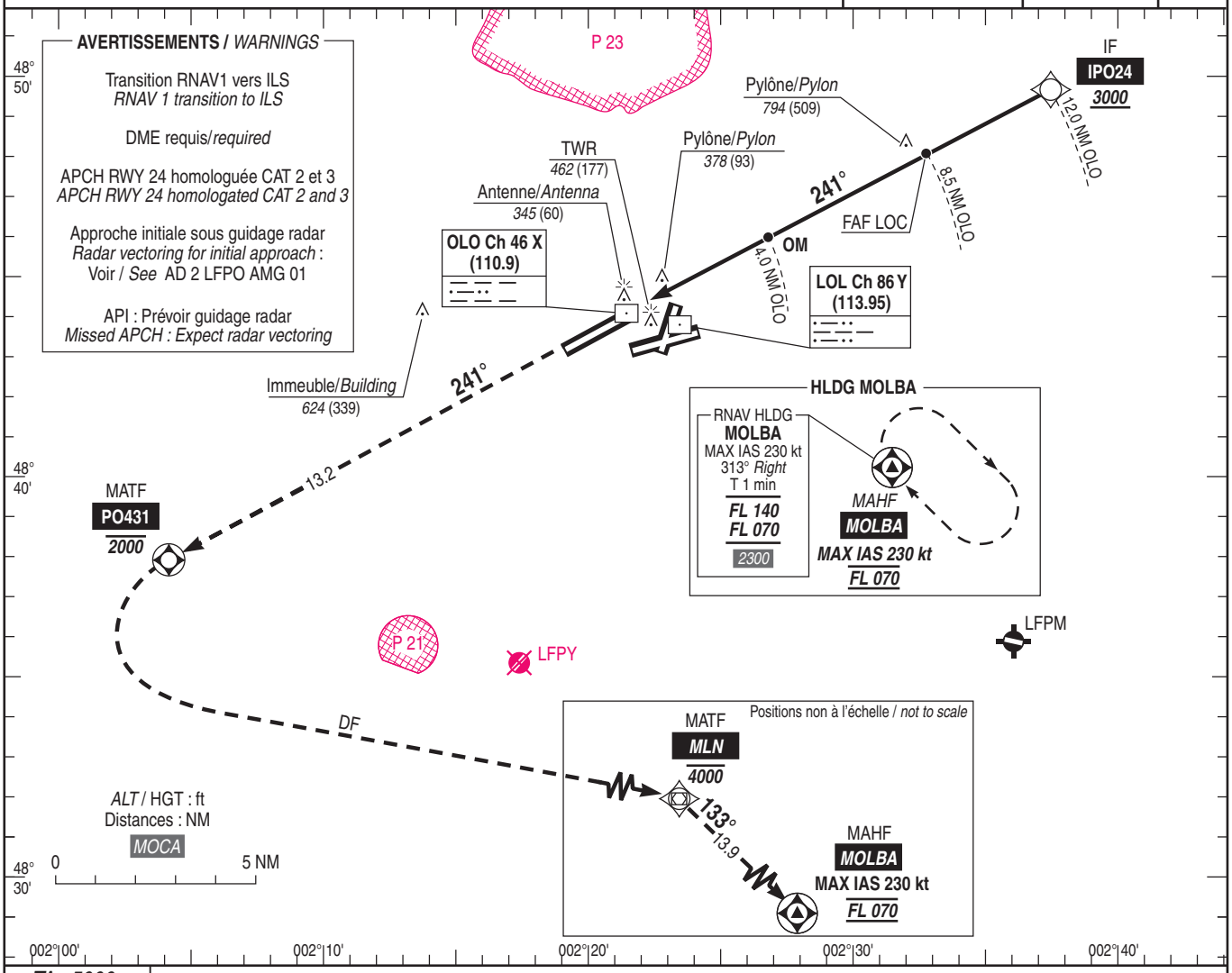
CAT A B C D

*ALT AD : 291,* ***THR : 285 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 24

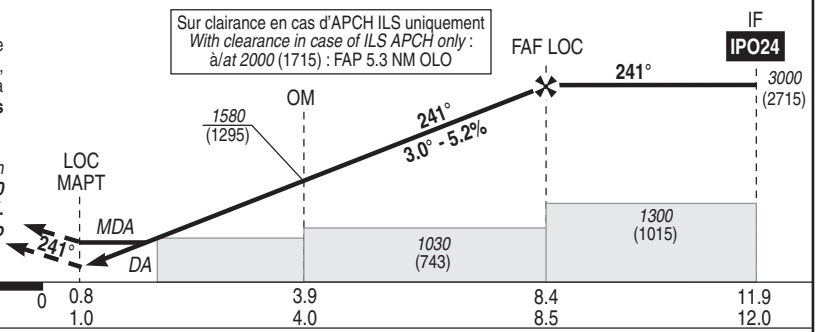
| **FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01 | API/*Missed* APCH : **RNAV 1** | **ILS - DME**<br>**OLO 110.9**<br>RDH : 53 | VAR<br>1° E<br>(2020) |
|---|---|---|---|




**TA : 5000**

API : Monter **dans l'axe** vers **PO431** à ***2000*** (1715) **MAX**, puis prévoir guidage radar. En cas de panne radio, monter **dans l'axe** vers **PO431**, à ***2000*** (1715) MAX, puis direct à **gauche** vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3715) **MAX**. Procéder jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt). **Ne pas tourner avant le MAPT.**

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *up to* ***PO431*** *at* ***2000*** *(1715)* **MAX,** *then plan radar guidance. If radio failure, climb* ***straight ahead*** *towards* ***PO431****, at* ***2000*** *(1715) MAX, then direct* ***left*** *towards* ***MLN****, climbing up to* ***4000*** *(3715)* ***MAX.*** *Proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to integrate* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230 kt).* ***Do not turn before MAPT.***




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 152 | 64 | | | | ***790*** (500) | 1500 |
| B | | | 160 | 74 | ***660*** (380) | 1300 | 371 | ***900*** (610) | 1600 |
| C | ***490*** (200) | 750 | 173 | 90 | | | | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 182 | 101 | | | | ***1150*** (860) | 3600 |
| DL | | | 184 | 102 | - | - | - | - | - |

**DME OLO**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***920*** | ***1240*** | ***1560*** | ***1880*** | ***2190*** | ***2510*** | ***2830*** |
| (HGT) | (635) | (955) | (1275) | (1595) | (1905) | (2225) | (2545) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 8.4 NM | 7 min 10 | 5 min 54 | 5 min 01 | 4 min 22 | 3 min 51 | 3 min 28 | 3 min 08 | 2 min 43 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

OACI



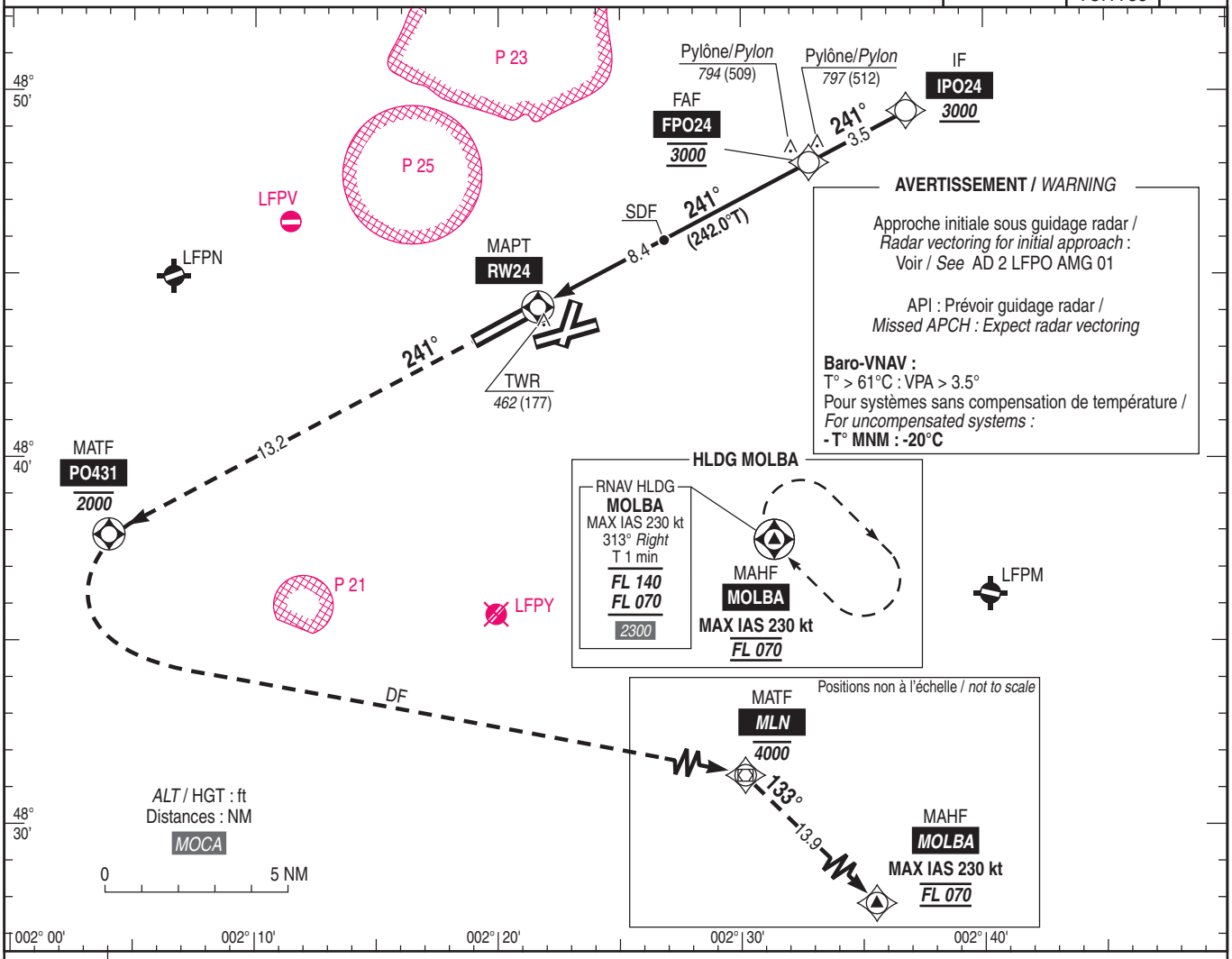
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 291,* ***THR : 285 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* **RNP** RWY 24

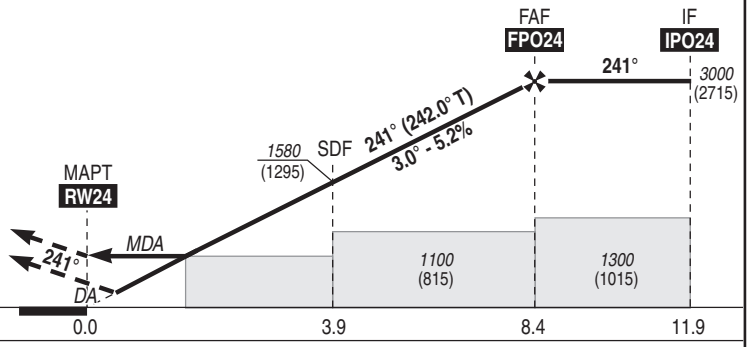
| **FREQ** : voir/*see* AD 2 LFPO COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 61833 E24A** TCH : 53 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **PO431**, à ***2000*** (1715) **MAX**, puis prévoir guidage radar. En cas de panne radio, monter **dans l'axe** vers **PO431**, à ***2000*** (1715) **MAX**, puis direct à **gauche** vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3715) **MAX**. Procéder jusqu'à **MOLBA** au **FL070** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230kt). **Ne pas tourner avant le MAPT.** Monter à *1200* (915) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *towards* ***PO431****, at* ***2000*** *(1715)* ***MAX****, then plan radar guidance.*
*In case of radio failure, climb* ***straight ahead*** *towards* ***PO431****, at* ***2000*** *(1715)* ***MAX****, then direct* ***left*** *towards* ***MLN****, climbing to* ***4000*** *(3715)* ***MAX****, and proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL070*** *to integrate* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230kt).* ***Do not turn before MAPT****. Climb up to 1200 (915) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (200) | 750 | 152 | ***590*** (300) | 900 | 298 | ***720*** (430) | 1600 | 428 | ***790*** (500) | 1500 |
| B | | | 160 | ***600*** (310) | 1000 | 310 | | | | ***900*** (610) | 1600 |
| C | | | 173 | ***620*** (330) | 1100 | 329 | | | | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 182 | ***630*** (350) | 1200 | 342 | | | | ***1150*** (860) | 3600 |
| DL | | | 184 | - | - | - | - | - | - | - | - |

**DIST RW24**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***980*** (695) | ***1290*** (1005) | ***1610*** (1325) | ***1930*** (1645) | ***2250*** (1965) | ***2570*** (2285) | ***2890*** (2605) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 8.4 NM | 70 kt<br>7 min 10 | 85 kt<br>5 min 54 | 100 kt<br>5 min 01 | 115 kt<br>4 min 22 | 130 kt<br>3 min 51 | 160 kt<br>3 min 08 | 180 kt<br>2 min 43 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 372 | 451 | 531 | 610 | 690 | 849 | 982 |

OACI



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Intrument approach*

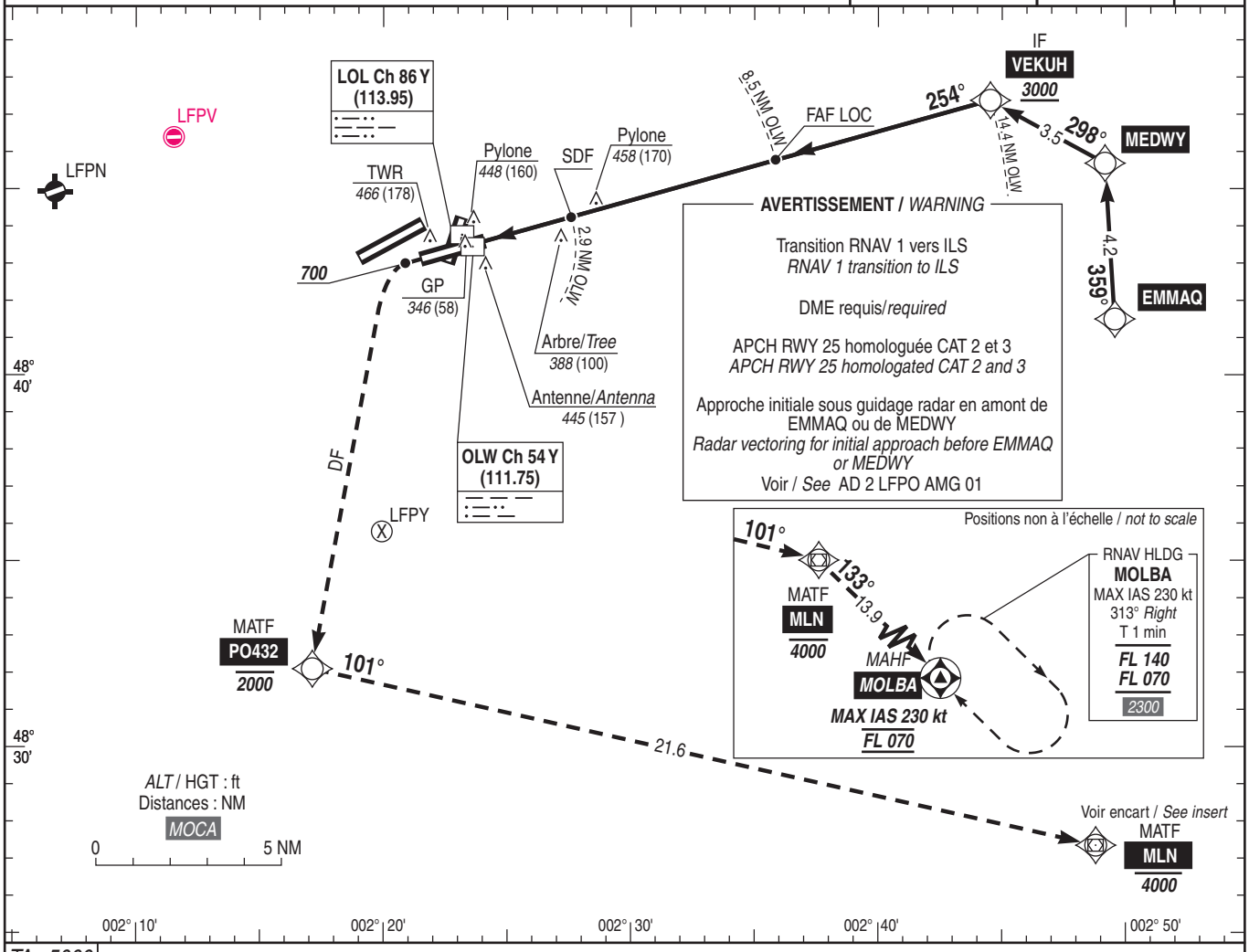
CAT A B C D

*ALT AD : 291,* ***DTHR : 288 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* III ou/*or* LOC RWY 25

| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01 | INA et / *and* API / *Missed APCH* : **RNAV 1** | **ILS - DME** **OLW 111.75** RDH : 54 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|---|

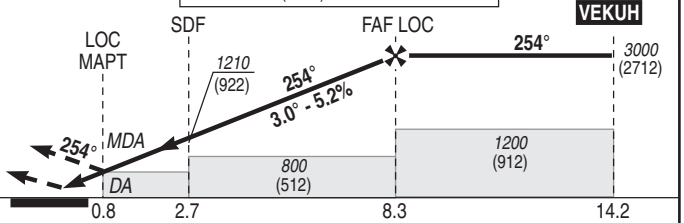



*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A ***700*** (412) tourner à **gauche direct** vers **PO432** et monter vers ***2000*** (1712) **MAX,** ou vers une altitude supérieure sur clairance ATC uniquement, puis prévoir guidage radar. **Ne pas tourner avant le MAPT.**
En cas de panne radio, suivre la procédure puis à **PO432** tourner à **gauche** vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3712) **MAX**.
Procéder jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** puis intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***700*** *(412) turn* ***left direct*** *to* ***PO432*** *and climb up to* ***2000*** *(1712)* ***MAX****, or above on ATC clearance only, then expect radar vectoring.* ***Do not turn before MAPT.*** *In case of radio failure, follow the procedure and at* ***PO432*** *turn left towards* ***MLN****, and climb up to* ***4000*** *(3712)* ***MAX****.*
*Proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to integrate* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230 kt).*

Sur clairance en cas d'APCH ILS uniquement
*With clearance in case of ILS APCH only :*
à/*at 2000* (1712) : FAP 5.3 NM OLW
à/*at 4000* (3712) : FAP 11.3 NM OLW




| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | | | | | 0.8 | 2.7 | 8.3 | | 14.2 |
| OLW ← (NM) | | | | | 1 | 2.9 | 8.5 | | 14.4 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | LOC | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (200) | 550 | 137 | 49 | ***690*** (400) | 1100 | 400 | ***790*** (500) | 1500 |
| B | | | 146 | 60 | | | | ***940*** (660) | 1600 |
| C | | | 159 | 75 | | | | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 171 | 85 | | | | ***1150*** (860) | 3600 |
| DL | | | 173 | 86 | - | - | - | - | - |

| **DME OLW** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** (HGT) | ***930*** (642) | ***1250*** (962) | ***1560*** (1272) | ***1880*** (1592) | ***2200*** (1912) | ***2520*** (2232) | ***2840*** (2552) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.5 NM | 6 min 27 | 5 min 19 | 4 min 31 | 3 min 56 | 3 min 28 | 3 min 07 | 2 min 49 | 2 min 26 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

OACI



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

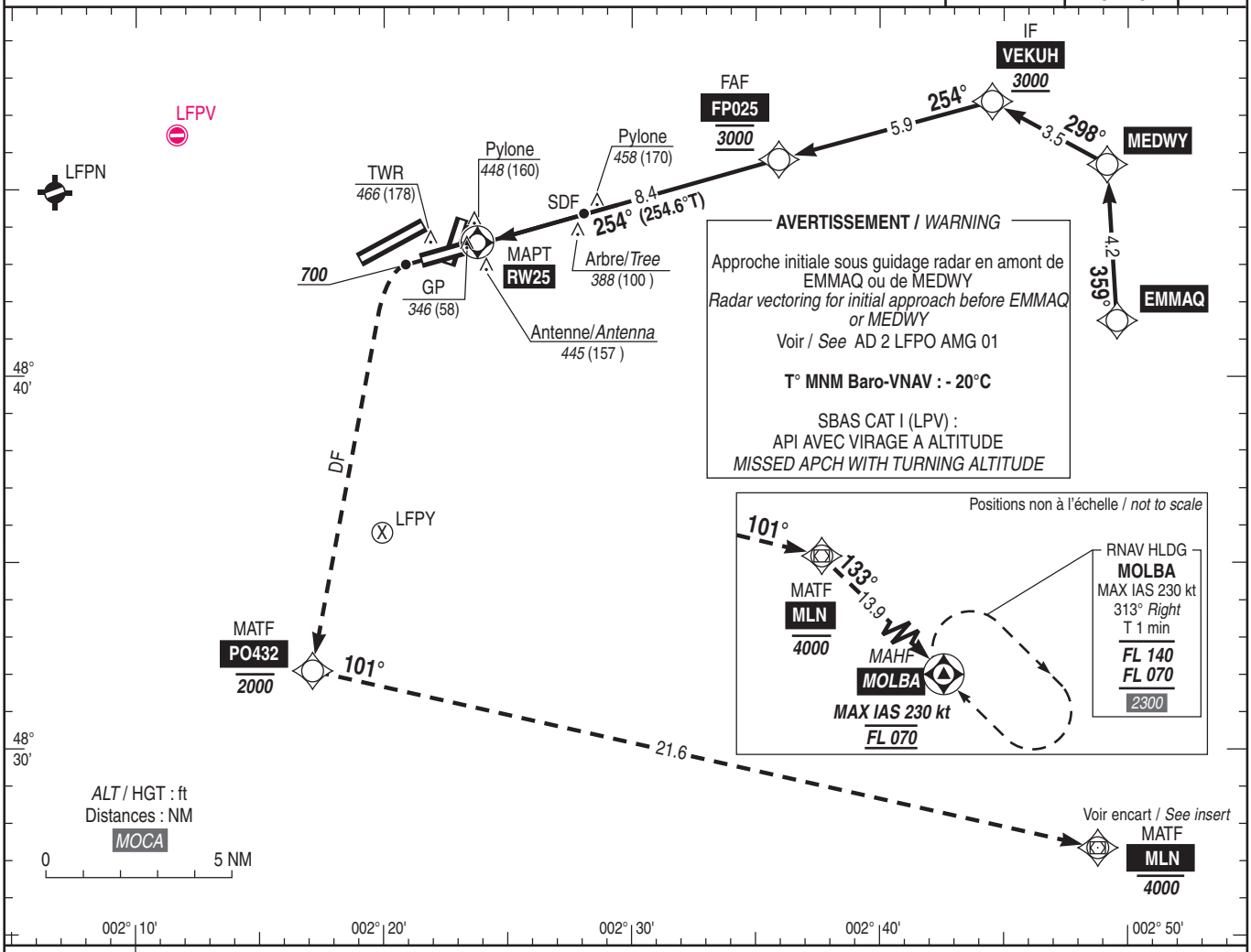
CAT A B C D

*ALT AD : 291,* ***DTHR : 288 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

*FNA* **RNP** RWY 25

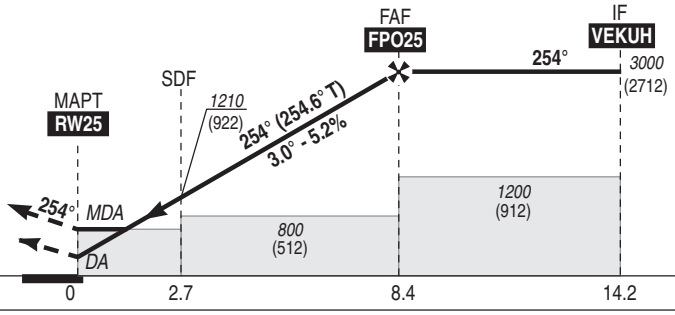
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPO COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS CH 48569 E25A** TCH : 54 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A ***700*** (412) tourner à **gauche direct** vers **PO432** et monter vers ***2000*** (1712) **MAX,** ou vers une altitude supérieure sur clairance ATC uniquement, puis prévoir guidage radar. **Ne pas tourner avant le MAPT.**
En cas de panne radio, suivre la procédure puis à **PO432** tourner à **gauche** vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3712) **MAX**.
Procéder jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** puis intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***700*** *(412) turn* ***left direct*** *to* ***PO432*** *and climb up to* ***2000*** *(1712)* ***MAX****, or above on ATC clearance only, then expect radar vectoring.*
***Do not turn before MAPT.***
*In case of radio failure, follow the procedure and at* ***PO432*** *turn* ***left*** *towards* ***MLN****, and climb up to* ***4000*** *(3712)* **MAX**.
*Proceed to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to integrate* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230 kt).*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (200) | 550 | 137 | ***580*** (290) | 650 | 287 | ***700*** (410) | 1200 | 406 | ***790*** (500) | 1500 |
| B | | | 146 | ***590*** (300) | 650 | 299 | | | | ***940*** (660) | 1600 |
| C | | | 159 | ***600*** (310) | 700 | 310 | | | | ***1140*** (860) | 2400 |
| D | | | 171 | ***610*** (330) | 800 | 321 | | | | ***1150*** (860) | 3600 |
| DL | | | 173 | - | - | - | - | - | - | - | |

**DIST RW25**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***980*** | ***1300*** | ***1620*** | ***1930*** | ***2250*** | ***2570*** | ***2890*** |
| (HGT) | (692) | (1012) | (1332) | (1642) | (1962) | (2282) | (2602) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 8.4 NM | 70 kt<br>7 min 09 | 85 kt<br>5 min 54 | 100 kt<br>5 min 00 | 115 kt<br>4 min 21 | 130 kt<br>3 min 51 | 145 kt<br>3 min 27 | 160 kt<br>3 min 08 | 185 kt<br>2 min 42 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

OACI



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **ORLY**

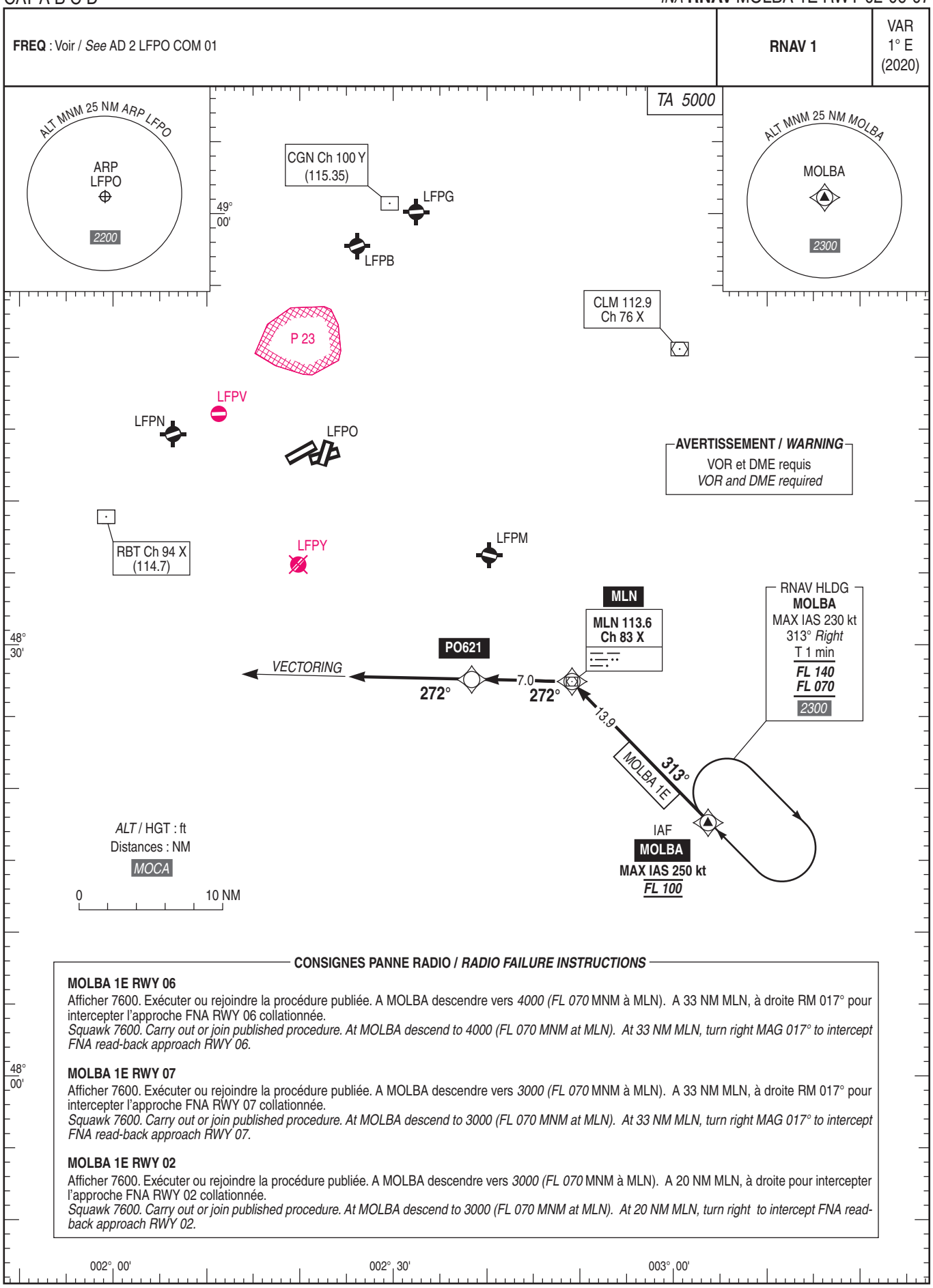
CAT A B C D

*INA* **RNAV** MOLBA 1E RWY 02-06-07

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

**MOLBA 1E RWY 06**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MOLBA descendre vers *4000 (FL 070* MNM à MLN). A 33 NM MLN, à droite RM 017° pour intercepter l'approche FNA RWY 06 collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At MOLBA descend to 4000 (FL 070 MNM at MLN). At 33 NM MLN, turn right MAG 017° to intercept FNA read-back approach RWY 06.*

**MOLBA 1E RWY 07**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MOLBA descendre vers *3000 (FL 070* MNM à MLN). A 33 NM MLN, à droite RM 017° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At MOLBA descend to 3000 (FL 070 MNM at MLN). At 33 NM MLN, turn right MAG 017° to intercept FNA read-back approach RWY 07.*

**MOLBA 1E RWY 02**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MOLBA descendre vers *3000 (FL 070* MNM à MLN). A 20 NM MLN, à droite pour intercepter l'approche FNA RWY 02 collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At MOLBA descend to 3000 (FL 070 MNM at MLN). At 20 NM MLN, turn right to intercept FNA read-back approach RWY 02.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **ORLY**

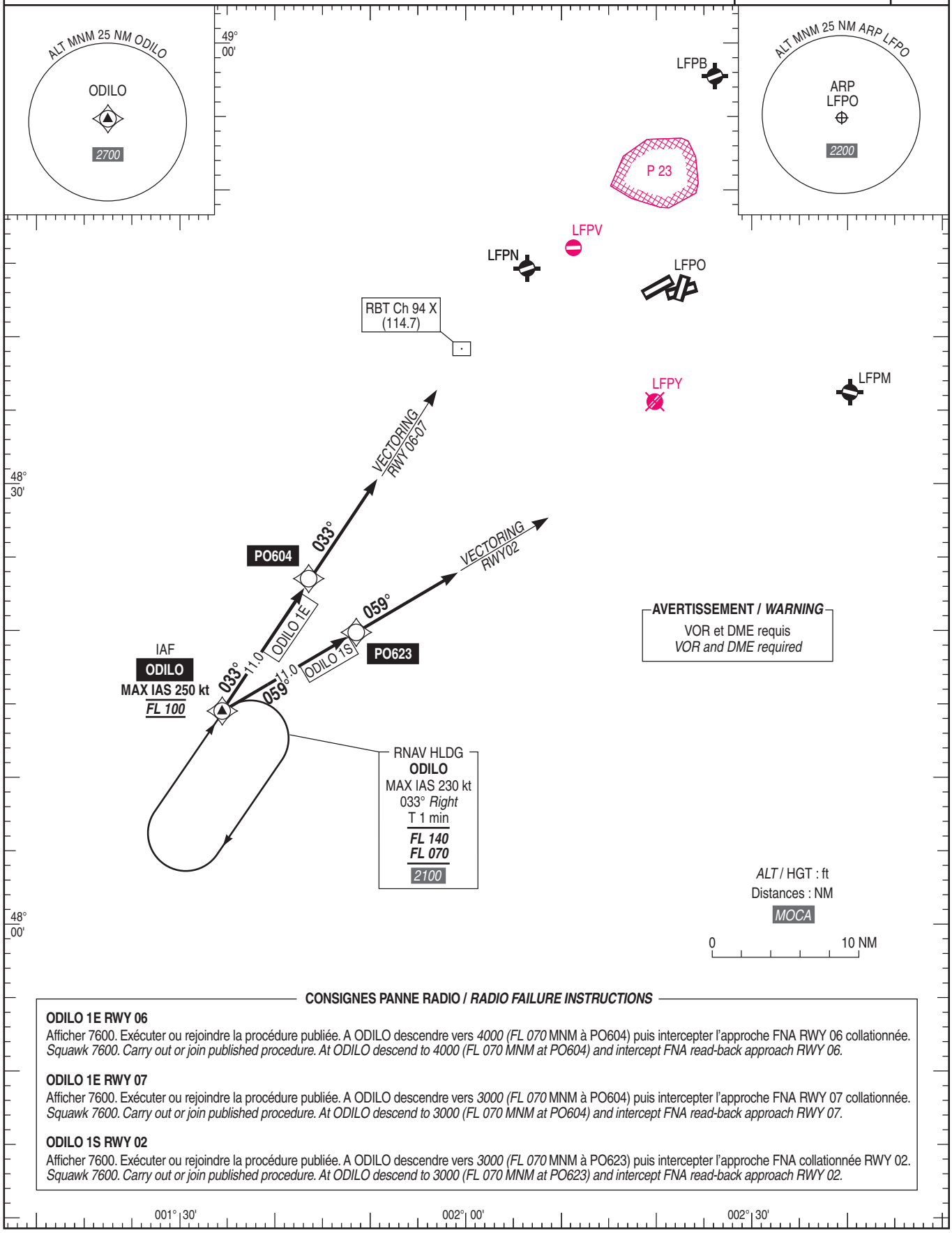
CAT A B C D

*INA* **RNAV** ODILO 1E RWY 06-07
*INA* **RNAV** ODILO 1S RWY 02

**FREQ** : Voir/*See* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)




### CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*

**ODILO 1E RWY 06**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A ODILO descendre vers *4000 (FL 070* MNM à PO604) puis intercepter l'approche FNA RWY 06 collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At ODILO descend to 4000 (FL 070 MNM at PO604) and intercept FNA read-back approach RWY 06.*

**ODILO 1E RWY 07**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A ODILO descendre vers *3000 (FL 070* MNM à PO604) puis intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At ODILO descend to 3000 (FL 070 MNM at PO604) and intercept FNA read-back approach RWY 07.*

**ODILO 1S RWY 02**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A ODILO descendre vers *3000 (FL 070* MNM à PO623) puis intercepter l'approche FNA collationnée RWY 02.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At ODILO descend to 3000 (FL 070 MNM at PO623) and intercept FNA read-back approach RWY 02.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **ORLY**

*INA* **RNAV** VEBEK 1E RWY 02-06-07
*INA* **RNAV** VEBEK 1Y RWY 02-06-07

CAT A B C D

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01

Sur clairance / *With clearance* DE GAULLE APP
LFPG configuration OUEST / *West configuration*

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO VEBEK 1E / 1Y / *VEBEK 1E / 1Y RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

**VEBEK 1E RWY 06**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée et continuer RM 180°. A PO617 descendre vers *FL 070.* Au R 295 EPR, à gauche R 285 EPR (RM 105°) et descendre vers *4000.*
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure and follow MAG 180°. At PO617 descend to FL 070. At R 295 EPR, turn left R 285 EPR (MAG 105°) and descend to 4000.*
A EPR, R 105 EPR (RM 105°) pour intercepter l'approche FNA RWY 06 collationnée / *At EPR, R 105 EPR (MAG 105°) to intercept FNA read-back approach RWY 06.*

**VEBEK 1E RWY 07**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée et continuer RM 180°. A PO617 descendre vers *FL 070.* Au R 295 EPR, à gauche R 285 EPR (RM 105°) et descendre vers *3000.*
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure and follow MAG 180°. At PO617 descend to FL 070. At R 295 EPR, turn left R 285 EPR (MAG 105°) and descend to 3000.*
A EPR, R 105 EPR (RM 105°) pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée / *At EPR, R 105 EPR (MAG 105°) to intercept FNA read-back approach RWY 07.*

**VEBEK 1E RWY 02**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée et continuer RM 180°. A PO617 descendre vers *FL 070.* Au R 295 EPR, à gauche R 285 EPR (RM 105°) et descendre vers *3000.*
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure and follow MAG 180°. At PO617 descend to FL 070. At R 295 EPR, turn left R 285 EPR (MAG 105°) and descend to 3000.*
A EPR, R 105 EPR (RM 105°). A 23 NM EPR, à gauche pour intercepter l'approche FNA RWY 02 collationnée.
*At EPR, R 105 EPR (MAG 105°). At 23 NM EPR, turn left to intercept FNA read-back approach RWY 02.*

**VEBEK 1Y RWY 06**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A VALPO descendre vers *4000 (FL 070* MNM à MLN).
A 33 NM MLN, à droite RM 017° pour intercepter l'approche FNA RWY 06 collationnée.
*Squawk 7600. carry out or join published procedure. At VALPO descend to 4000 (FL 070 MNM at MLN).*
*At 33 NM MLN, turn right MAG 017° to intercept FNA read-back approach RWY 06.*

**VEBEK 1Y RWY 07**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A VALPO descendre vers *3000 (FL 070* MNM à MLN).
A 33 NM MLN, à droite RM 017° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée.
*Squawk 7600. carry out or join published procedure. At VALPO descend to 3000 (FL 070 MNM at MLN).*
*At 33 NM MLN, turn right MAG 017° to intercept FNA read-back approach RWY 07.*

**VEBEK 1Y RWY 02**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A VALPO descendre vers *3000 (FL 070* MNM à MLN).
A 20 NM MLN, à droite pour intercepter l'approche FNA RWY 02 collationnée.
*Squawk 7600. carry out or join published procedure. At VALPO descend to 3000 (FL 070 MNM at MLN).*
*At 20 NM MLN, turn right to intercept FNA read-back approach RWY 02.*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
*2100*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*2100*

Attente LORNI sur instruction ATC uniquement.
Prévoir guidage radar avant et après LORNI.
*LORNI holding on ATC instruction only.*
*Expect radar vectoring before and after LORNI.*

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
VOR et DME requis
*VOR and DME required*

50° 00'
49° 30'
49° 00'
001° 30'
002° 30'
003° 00'
003° 30'

LFPC
LARPO
MAX IAS 250 kt
PO617
LFPT
34.7
44.1
267°
257°
VEBEK 1E
207°
8.9
IAF
VEBEK
*FL 110*
Vers/*To* VEBEK 1E
**MAX IAS 300 kt**
Vers/*To* VEBEK 1Y
**MAX IAS 250 kt**
CTL
224°
25.6
VEBEK 1Y
DEVIM
IAF
LORNI
Si attente prévue
*If holding expected*
226°
11.5
180°
ASVOK
LFPG
LFPB
CGN Ch 100 Y
(115.35)
P 23
LFPV
LFPN
LFPO
CLM 112.9
Ch 76 X
VALPO
207°
EPR 115.65
Ch 103 Y
VECTORING
RBT Ch 94 X
(114.7)
LFPY
LFPM
25.9
*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0
15 NM
272°
VECTORING
7.0
272°
PO621
MLN
MLN 113.6
Ch 83 X
ALT MNM 25 NM ARP LFPO
ARP
LFPO
*2200*
ALT MNM 25 NM VEBEK
VEBEK
*2700*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **ORLY**

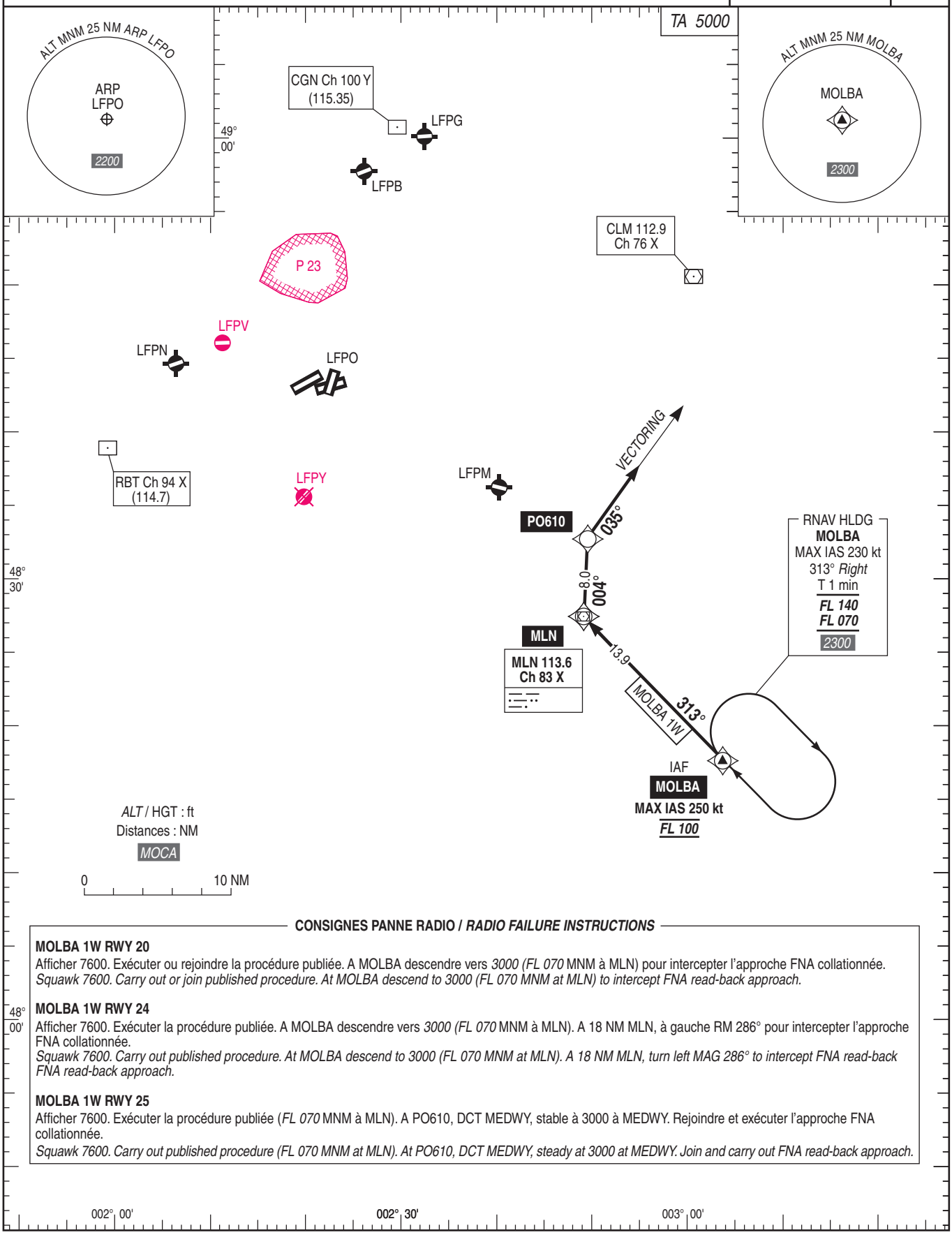
CAT A B C D

*INA* **RNAV** MOLBA 1W RWY 20-24-25

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

**MOLBA 1W RWY 20**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MOLBA descendre vers *3000 (FL 070* MNM à MLN) pour intercepter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At MOLBA descend to 3000 (FL 070 MNM at MLN) to intercept FNA read-back approach.*

**MOLBA 1W RWY 24**
Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée. A MOLBA descendre vers *3000 (FL 070* MNM à MLN). A 18 NM MLN, à gauche RM 286° pour intercepter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Carry out published procedure. At MOLBA descend to 3000 (FL 070 MNM at MLN). A 18 NM MLN, turn left MAG 286° to intercept FNA read-back FNA read-back approach.*

**MOLBA 1W RWY 25**
Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée (*FL 070* MNM à MLN). A PO610, DCT MEDWY, stable à 3000 à MEDWY. Rejoindre et exécuter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Carry out published procedure (FL 070 MNM at MLN). At PO610, DCT MEDWY, steady at 3000 at MEDWY. Join and carry out FNA read-back approach.*


© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **ORLY**

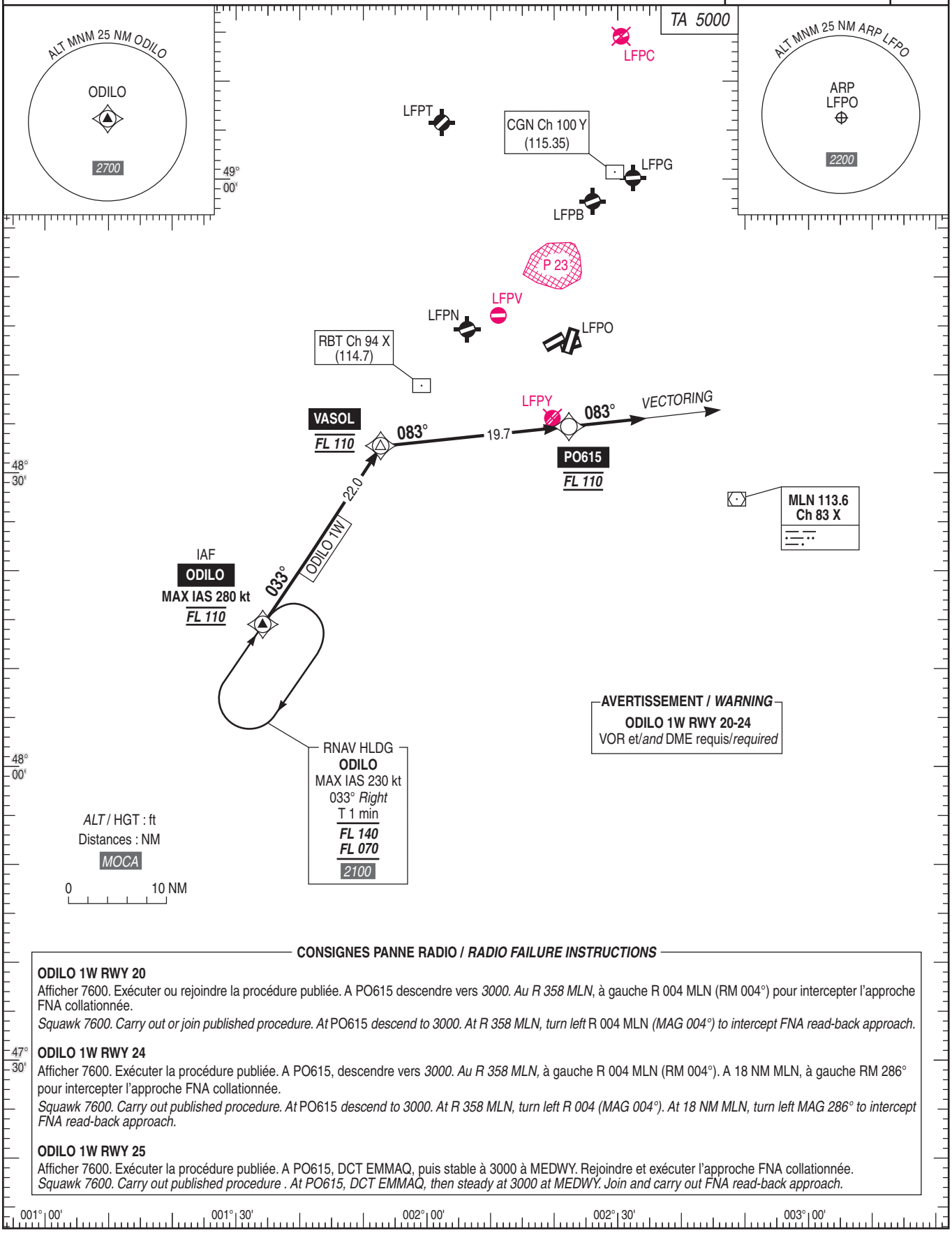
CAT A B C D

*INA* **RNAV** ODILO 1W RWY 20-24-25

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

**ODILO 1W RWY 20**
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PO615 descendre vers *3000. Au R 358 MLN*, à gauche R 004 MLN (RM 004°) pour intercepter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At* PO615 *descend to 3000. At R 358 MLN, turn left* R 004 MLN *(MAG 004°) to intercept FNA read-back approach.*

**ODILO 1W RWY 24**
Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée. A PO615, descendre vers *3000. Au R 358 MLN,* à gauche R 004 MLN (RM 004°). A 18 NM MLN, à gauche RM 286° pour intercepter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Carry out published procedure. At* PO615 *descend to 3000. At R 358 MLN, turn left R 004 (MAG 004°). At 18 NM MLN, turn left MAG 286° to intercept FNA read-back approach.*

**ODILO 1W RWY 25**
Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée. A PO615, DCT EMMAQ, puis stable à 3000 à MEDWY. Rejoindre et exécuter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Carry out published procedure . At PO615, DCT EMMAQ, then steady at 3000 at MEDWY. Join and carry out FNA read-back approach.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

PARIS **ORLY**

CAT A B C D

*INA* **RNAV** VEBEK 1W RWY 20-24-25

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01

**RNAV 1**

VAR 1° E (2020)

*TA 5000*

**Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP***

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A CTL descendre vers *3000* (*FL 080* MNM à VALPO). A VALPO, à droite pour intercepter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Carry out or join published procedure. At CTL descend to 3000 (FL 080 MNM at VALPO). At VALPO turn right to intercept FNA read-back approach.*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
*2100*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*2100*

Attente LORNI sur instruction ATC uniquement
Prévoir guidage radar avant et après LORNI
*LORNI holding on ATC instruction only*
*Expect radar vectoring before and after LORNI*

IAF
**LORNI**
Si attente prévue
*If holding expected*

**DEVIM**

IAF
**VEBEK**
**MAX IAS 250 kt**
***FL 110***

207° 8.9

VEBEK 1W
224°
25.6

**CTL**
CTL Ch 123 X
(117.6)

**VALPO**
224°

CLM 112.9
Ch 76 X

VECTORING

LFPC
LFPT
CGN Ch 100 Y
(115.35)
LFPG
LFPB
P 23
LFPV
LFPN
LFPO
LFPY
LFPM
RBT Ch 94 X
(114.7)
MLN 113.6
Ch 83 X

50° 00
49° 30
49° 00
48° 30
002° 00'
004° 00'
002° 30'
003° 00'
003° 30'

ALT MNM 25 NM ARP LFPO
ARP
LFPO
*2200*

ALT MNM 25 NM VEBEK
**VEBEK**
*2700*

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 15 NM



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFPT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFPT - PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

**AD 2 LFPT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°05'48"N 002°02'27"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des pistes | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km NW Pontoise | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 325 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 143 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.7045°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.135°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | GROUPE ADP - PARIS AEROPORT | |
| | Adresse / *Address* | Direction du Bourget et des aérodromes d'aviation générale.<br>Bâtiment Paul Bert, 1 rue Désiré Lucca 93350 Le Bourget | |
| | Telephone | Astreinte 06 69 58 04 03 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFPTZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Redevances :<br>https://www.parisaeroport.fr/entreprises/services-aux-compagnies/tarifs/tarifs-redevances<br>- E-mail : airportfees_lbg@adp.fr<br>- Application AEROPS :<br>https://gat.aerops.com/prices/calculator/lfpt<br>- TEL : 01 49 75 74 61 ou 01 48 62 31 24 | Fees :<br>https://www.parisaeroport.fr/en/professionals/airlines-services/fees/services-fees<br>- E-mail : airportfees_lbg@adp.fr<br>- Application AEROPS :<br>https://gat.aerops.com/prices/calculator/lfpt<br>- TEL : +33 1 49 75 74 61 or +33 1 48 62 31 24 |

**AD 2 LFPT.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | - VOLS INTRA SCHENGEN ET UE :<br>Autorisés sous conditions de franchises (capitaux et marchandises)<br>REF : www.douane.gouv.fr<br>- VOLS INTRA SCHENGEN ET HORS UE (Suisse, Liechtenstein, Islande, Norvege) :<br>MAR - VEN O/R la veille avant 1100.<br>SAM - LUN le dernier jour ouvrable avant 1100<br>FAX : 01 74 25 96 27<br>E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr<br>- VOLS HORS SCHENGEN ET HORS UE (Royaume-Uni, Irlande, Chypre) : interdits.<br>Police - BGTA TEL : 01 48 62 50 24 - 01 48 62 50 12. | - FLIGHTS WITHIN SCHENGEN AND EU :<br>authorized under conditions of franchises (funds and merchandises),<br>REF :www.douane.gouv.fr<br>- FLIGHTS WITHIN SCHENGEN AND OUTSIDE EU (Switzerland, Liechtenstein, Island, Norway) :<br>TUE - FRI O/R previous day before 1100.<br>SAT - MON : last working day before 1100.<br>FAX : 01 74 25 96 27<br>E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr<br>- FLIGHTS OUTSIDE SCHENGEN AND EU (UK, Ireland, Cyprus) : prohibited.<br>Police - BGTA TEL : 01 48 62 50 24 - 01 48 62 50 12. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BNIA BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | 0800-1900<br>TEL : 01 30 31 13 25<br>Aérodrome de PONTOISE, 95650 Boissy l'Aillerie | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Voir AD 2 LFPT.4 | See AD 2 LFPT.4 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPT.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant :<br>Aviation d'affaires :<br>Lubrifiants - JET A1 : E-mail : ameridair@ameridair.com<br>TEL : +33 (0)9 62 61 19 36 - Carte crédit - carte TOTAL. 0800-1100 / 1200-1600. En dehors de ces HOR contactez handling AMERIDAIR.<br>Aviation générale :<br>Zone Sud : 100LL : HX - Exploitant : Total Energies Aviation C/O.<br>Aeroclub Hispano Suiza - TEL : 01 34 41 77 00.<br>Paiement : carte TOTAL : H24 / Espèces : 0800-1100 / 1300-1700. | Fuel :<br>Business aviation :<br>Lubricants - JET A1 : E-mail : ameridair@ameridair.com,<br>TEL : +33 (0)9 62 61 19 36 - Credit card - TOTAL card. 0800-1100 / 1200-1600. Outside these SKED contact AMERIDAIR handling.<br>General aviation :<br>South area : 100LL : HX - Operator : Total Energies Aviation C/O.<br>Aeroclub Hispano Suiza - TEL : 01 34 41 77 00.<br>TOTAL card : H24 / Cash : 0800-1100 / 1300-1700. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | AMERIDAIR HANDLING :<br>TEL : +33 (0)9 62 61 19 36<br>E-mail : ameridair@ameridair.com | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Toutes réparations avions légers et avions d'affaires pour les aéronefs de MTOW inférieure à 2730 kg.<br>Pontoise Aéro Maintenance :<br>TEL : 01 30 17 24 10<br>E-mail : pontoise.aero.maintenance@gmail.com | All repairs for light and business aircraft with MTOW smaller than 2730 kg.<br>Pontoise Aéro Maintenance :<br>01 30 17 24 10<br>E-mail : pontoise.aero.maintenance@gmail.com |
| 7 | Observations / *Remarks* | Sauf entrainement, assistance obligatoire pour tous vols commerciaux ou aéronefs de MTOW > 3,5 t. Demande à formuler auprès du gestionnaire ou vers une société basée agréée.<br>Le nom de la société ou de l'entrainement devra être renseigné en case 18 du FPL.<br>Ameridair Handling TEL : +33 9 62 61 19 36.<br>E-Mail: ameridair@ameridair.com | Except for training purpose, handling mandatory for all commercial flights or ACFT with MTOW > 3,5 t.<br>On request to AD operator or to homebased approved company.<br>The company or training name must be filled in box 18 of FPL.<br>Ameridair Handling TEL : +33 9 62 61 19 36.<br>E-Mail: ameridair@ameridair.com |

**AD 2 LFPT.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Sur AD. | On AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis / Bus | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPT.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Moyens secours aéronautiques :<br>- 1 véhicule d'intervention eau/émulseur, muni de 3000 litres d'eau, 500 litres d'émulseurs et 250 kg de poudre.<br>Moyens secours publics :<br>- Sac de secours pour prompt secours. | Aeronautical rescue equipment :<br>- 1 fire fighting water/foam vehicle, including 3000 liters of water, 500 liters of foam and 250 kg of powder.<br>Public rescue equipment :<br>- Emergency bag for prompt rescue. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | 0530-2130<br>Extension possible O/R PN 72 HR - TEL : 01 30 31 96 03.<br>Niveau 4 : HOR RFFS si ATS assurés.<br>Niveau 1 : Absence ATS ou hors HOR RFFS. | 0530-2130<br>Possible extension O/R PN 72 HR - TEL : 01 30 31 96 03.<br>Level 4 : RFFS SKED if ATS provided .<br>Level 1 : Absence ATS or out of RFFS SKED. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPT.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Procédés et moyens utilisés pour le déblaiement<br>a) Neige<br>- Epaisseur de neige supérieure à 5 cm : Déblayage avec tracteur + lame et balayeuse.<br>- Mise en action si nécessaire d'une niveleuse et camion sous un délai de 12 heures.<br>b) Glace et verglas<br>- Epandage de produit déverglaçant par rampe montée sur camion en traitement curatif uniquement.<br>- Réserve 20 000 litres. | Methods and equipment used for clearing<br>a) Snow<br>- Snow depth greater than 5 cm: clearing using tractor + blade and snow swipper.<br>- Use of grader and truck within 12 hours if necessary.<br>b) Ice and black ice<br>- Spreading of de-icing agent using a ramp installed on a truck for remedial action only.<br>- Reserve supply of 20 000 litres. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Principes généraux régissant l'ordre des opérations<br>Seront déblayés dans l'ordre :<br>Piste 04/22<br>Zone nord :<br>- TWY J, J1.<br>- Aire de stationnement devant hangars H.<br>Zone Sud :<br>- Portion de 12/30 entre 04/22 et TWY ECHO<br>- Parking TWR.<br>- TWY A, A1, A2, B<br>Déneigement des aires privatives non prioritaires mais possible après accord avec le gestionnaire (Aéroports de Paris).<br>Remarques : Le déblaiement risque de provoquer une interruption temporaire de l'activité aérienne. | General principles governing the operation sequence<br>The following areas will be cleared in the order indicated below:<br>Runway 04/22<br>North area:<br>- TWY J, J1.<br>- Apron beside hangars H.<br>South area:<br>- Part of RWY 12/30 between RWY 04/22 and TWY ECHO<br>- TWR parking.<br>- TWY A, A1, A2, B<br>Removal of snow on private areas is not the highest priority but may be performed after agreement of the manager (Aéroports de Paris).<br>Remarks: The clearing may temporarily interrupt the flying activity. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produits hivernaux : Formiate de potassium liquide KFOR. | Winter substances : Potassium formate fluids KFOR. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Dérogations apportées au plan neige :<br>Opération de déneigement et de traitement de l'aire de manoeuvre uniquement du LUN au VEN de 0600 à 1500.<br>Traitement préventif par épandage de formiate le vendredi après-midi pour les Week Ends et la veille après-midi pour les jours fériés, cette opération à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome ne pouvant se faire qu'en présence des services ATS. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Exemptions to the snow plan:<br>Snow removal and treatment of maneuvering area only from Monday to Friday, between 0600 and 1500.<br>Preventive treatment by spreading of formiate on Friday afternoon for the week-end and the day before in the afternoon for public holidays, this operation is decided by the aerodrome manager and can be carried out only when the ATS are there. |

**AD 2 LFPT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, A1, A2, B, D, E : 7.5 m - C, F1, H, J2 :10.5 m - F, G, J, J1 : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Vérification aux seuils de piste | ACL on thresholds |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD 2 LFPT.12 | See AD 2 LFPT.12 |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | TWY A, A1, A2, B, D, E, H : envergure MAX < 15m<br>TWY C, F1, J2 : envergure MAX < 24 m<br>TWY F, G, J, J1 : envergure MAX < 36 m | TWY A, A1, A2, B, D, E, H : wingspan smaller than 15 m<br>TWY C, F1, J2 : wingspan smaller than 24 m<br>TWY F, G, J, J1 : wingspan smaller than 36 m |

**AD 2 LFPT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui. | Yes. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFPT .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste au point d'attente J 04/22. | Runway Guard Lights at holding point J 04/22. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPT.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFPT.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | PARIS CHARLES DE GAULLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFPT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05. |

**AD 2 LFPT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 045.00 (043) | 1689 x 47 | 14 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 49°05'15.96"N 002°01'38.63"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 274ft |
| 22 | 225.00 (223) | 1689 x 47 | 14 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 49°05'54.87"N 002°02'37.14"E<br>( 49°05'50.93"N 002°02'31.20"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 308ft<br>DTHR : 312ft |
| 12 | 118.12 (116) | 1548 x 45 | 36 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 49°06'06.88"N 002°01'32.44"E<br>( 49°06'05.96"N 002°01'35.05"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 325ft<br>DTHR : 323ft |
| 30 | 298.12 (296) | 1548 x 45 | 36 F/B/W/T<br>revêtue / paved | 49°05'43.26"N 002°02'39.76"E<br>( 49°05'44.43"N 002°02'36.42"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 319ft<br>DTHR : 317ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | 171 | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 12 | NIL | 166 | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 30 | NIL | 60 | NIL | NIL | NIL | (3) |

(1) RESA : 100 x 90 m.

(2) RESA : 90 x 90 m.

(3) RESA : 90 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 1518 | 1578 | 1689 | 1518 | TORA, TODA et LDA RWY 04 réduites : cause gabarit routier dans la trouée de décollage<br>TORA, TODA and LDA RWY 04 reduced : due to road height restriction barrier in take-off funnel |
| TWY A | 856 | 915 | 1027 | | |
| 22 | 1689 | 1749 | 1689 | 1518 | |
| TWY B | 1190 | 1250 | 1190 | | |
| TWY J | 1492 | 1552 | 1492 | | |
| 12 | 1382 | 1442 | 1548 | 1488 | TORA et TODA RWY 12 réduites : cause gabarit routier situé dans la trouée de décollage.<br>TORA and TODA RWY 12 reduced : due to road height restriction barrier in take-off tunnel. |
| TWY G | 838 | 898 | 1004 | | |
| 30 | 1488 | 1538 | 1548 | 1471 | TORA et TODA RWY 30 réduites : cause présence potentielle d'un obstacle (engin agricole) en limite de clôture.<br>TORA and TODA RWY 30 reduced : due to potential presence of an obstacle (farm machinery) at the fence line. |
| TWY F | 1001 | 1051 | 1061 | | |
| TWY RWY 04/22 INTER | 1219 | 1269 | 1279 | | Distances déclarées pour décollage RWY 30 depuis l'intersection avec la RWY 04/22.<br>Declared take-off distances for RWY 30 from the intersection with RWY 04/22. |

**AD 2 LFPT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 47 ft | | | | | |
| 22 | | G | PAPI 3.2 ° 5.6 % | 46 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 04 | 1689 m | 60 m | W / Y / R | LIH / LIL | R | 171 | R | (1) |
| 22 | 1689 m | 60 m | W / Y / R | LIH / LIL | R | | | (2) |

(1) Balisage latéral jaune sur le dernier tiers.
Yellow edge lighting over the last third.

(2) Balisage latéral jaune sur le dernier tiers.
Yellow edge lighting over the last third.

**AD 2 LFPT.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY J et J1 : balisage latéral lumineux.<br>TWY A, B entre la piste 04/22 et le point d'attente : balisage latéral lumineux.<br>TWY A, A1, A2, B, C : balises inertes bleues réflectorisées. | TWY J and J1 : edge lighting.<br>TWY A, B between RWY 04/22 and holding point : edge lighting.<br>TWY A, A1, A2, B, C : blue inert reflectors. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène. | Power generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPT.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFPT.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PONTOISE**<br>49°12'16"N , 002°11'00"E - 49°07'16"N , 002°11'50"E - 48°59'25"N , 002°00'02"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 49°05'46"N , 002°02'09"E ( AMJUS ) - 49°12'13"N , 002°01'05"E - 49°12'16"N , 002°11'00"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>PONTOISE Tour (FR)<br>PONTOISE Tower (EN) | 0800-1900<br>SUM : -1HR |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPT.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | PONTOISE Tour (FR)<br>*PONTOISE Tower (EN)* | 121.205 MHz | HO | 25NM/FL40. |
| VDF | PONTOISE Gonio (FR)<br>*PONTOISE Homer (EN)* | 121.205 MHz | HO | Couverture: 25NM/FL40. |
| ATIS | PONTOISE (FR)<br>*PONTOISE (EN)* | 124.130 MHz | HO | TEL : 01 30 30 52 08 |

**AD 2 LFPT.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFPT.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MASSE MAXIMALE ADMISE**

La MTOW des ACFT admis sur l'AD est limitée à 17 t.

***20.1 PERMITTED MAX WEIGHT***

*The MTOW for ACFT allowed on the AD is limited to 17 t.*

**20.2 ROULAGE**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Cheminement obligatoire par **TWY J** :

- Après un atterrissage par RVR inférieure à 800 m
- Avant un décollage aux instruments de nuit par RVR inférieure à 800 m
- Avant un décollage de jour par RVR inférieure à 550 m.

**TWY C** : utilisable de jour uniquement.

**TWY D** : utilisable de jour uniquement.

***20.2 TAXIING***

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

*Compulsory progress by **TWY J** :*

*- After landing with RVR less than 800 m*

*- Before night instrument take-off with RVR less than 800 m*

*- Before day take-off with RVR less than 550 m.*

***TWY C** : day use only.*

***TWY D** : day use only.*

**20.3 AIRE DE TRAFIC**

PRKG Aviation générale utilisable uniquement de jour et par ACFT légers et d'envergure inférieure à 15 m.

***20.3 APRON***

*General Aviation apron available only in the daytime and by ACFT with wingspan smaller than 15 m.*

**20.4 FATO VTOL et TWY VTOL**

Réservés uniquement aux opérateurs VTOL autorisés par le gestionnaire. Interdits aux autres aéronefs.

***20.4 VTOL FATO and VTOL TWY***

*Reserved only for VTOL operators with authorisation from AD manager. Prohibited for other aircraft.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPT .21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFPT.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

## 22.1 REDUCTION DES MINIMA DE SEPARATION LIES A LA TURBULENCE DE SILLAGE

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronefs en fonction de leur turbulence de sillage, est en vigueur dans l'espace aérien géré par l'approche de LE BOURGET. Sur la base de cette nouvelle classification, de nouveaux minimums de séparation fondés sur la distance sont utilisés pendant les arrivées et les départs, quand l'aéronef est en vol.

Le remplissage des cases du plan de vol et la phraséologie restent inchangés. Au premier contact radio, l'équipage indique la catégorie de l'aéronef pour turbulence de sillage.

## *22.1 REDUCTION OF WAKE TURBULENCE SEPARATION MINIMA*

*The RECAT-UE specification, which includes six aircraft categories depending on their wake turbulence, is in force in the airspace managed by LE BOURGET Approach. On the basis of this new classification, new separation minima based on distance are used during arrivals and departures, while the aircraft is airborne.*

*The filling of the flight plan boxes and the phraseology remain the same. On the first radio contact crew indicates the aircraft wake turbulence category.*

## 22.2 VOLS A L'ARRIVEE

### 22.2.1 STAR

#### 22.2.1.1 Domaine d'application

Ces itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

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

#### 22.2.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.

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

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

#### 22.2.1.3 Utilisation

La portée de la « clairance STAR » ne concerne que le suivi de la route publiée. Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée à l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande du pilote.

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

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

Limitation de vitesse :

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

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

#### 22.2.1.4 Panne de radiocommunication

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

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

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

Arrivées Sud (en provenance de LFPN ou LFPV par exemple) :

Seule la procédure d'approche finale MOPAR RNP 04 peut être envisagée :

- Procéder en direct vers AMJUS à 3000 ft AMSL,
- Procéder en direct vers PT432,
- Puis raccorder la procédure d'approche.

#### 22.2.1.5 Procédure par défaut en l'absence d'instruction du contrôle

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (à ou après l'IAF), et/ou d'une

## *22.2 ARRIVAL FLIGHTS*

### *22.2.1 STAR*

#### *22.2.1.1 Field of application*

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

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

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

#### *22.2.1.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C aircraft.*

*The "En-Route" and "IAF" holding patterns are protected with conventional navigation between FL070 and FL110 when radionavigation infrastructure enables it.*

*The ATC unit permanently provides radar services.*

#### *22.2.1.3 Usage*

*The "STAR clearance" coverage only affects the published route data. Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on the proposal of ATC unit or on pilot request.*

*When following a STAR or under radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements.*

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

*Speed limitation :*

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

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

#### *22.2.1.4 Radiocommunication failure*

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

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

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

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

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

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

*South arrivals (coming from LFPN or LFPV for example) :*

*Only the MOPAR RNP 04 final approach procedure can be considered :*

- *Proceed direct AMJUS at 3000 ft AMSL,*
- *Proceed direct PT432,*
- *Then join the approach procedure.*

#### *22.2.1.5 Procedure by default without ATC instruction*

*The lack of ATC clearance to perform the initial approach may be caused by a late ACC/APP handover (at or after the IAF), and/or by an overloaded*


© Service de l'Information Aéronautique, France

fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais suivre par défaut la trajectoire d'approche initiale publiée, au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé réception, ou au FL 070 minimum.

Ce principe est valable dans toutes les configurations, pour toutes les arrivées LFPT utilisant IAF MOPAR géré par CDG APP.

**22.2.2 Guidage RADAR**

Les altitudes minimales de sécurité radar dans la TMA LE BOURGET sont publiées à l'AIP FRANCE AD 2 LFPB AMG.

**22.3 VOLS AU DEPART**

Prévoir un raccordement sur les itinéraires de départ publiés de PARIS LE BOURGET AD 2 LFPB SID.

**Départs omnidirectionnels**

RWY 04 : Monter à 3.5 % 043° jusqu'à *1300* (975) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

(1) Obstacle le plus pénalisant : clocher de 596 ft à 3079 m de la DER à 911 m à gauche de l'axe (1.79 NM dans le 028° de l'ARP).

RWY 22 : Monter 223° jusqu'à 1300 (975) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

RWY 30 : Monter 296° jusqu'à 1325 (1000) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

**22.4 POGO**

**22.4.1 Définition**

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

Ils comportent un départ omnidirectionnel (cf 22.3) suivi d'un itinéraire de raccordement spécifique en navigation conventionnelle ou RNAV pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination.

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

**22.4.2 Plan de vol**

Mentionner DCT dans le champ 15 et POGO dans le champ 18.

**22.4.3 Utilisation**

Restrictions horaires POGO reliant LFPT à LFPN et LFPV :

Les usagers doivent impérativement planifier leur arrivée à destination avant 0900 ou après 1130 UTC HIV (ETE : -1HR).

**22.5 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Tout vol en entraînement IFR à Pontoise s'effectue au départ de PONTOISE.

Le dépôt d'un plan de vol circulaire LFPT-LFPT avec les mentions "A020 DCT VEXAV" dans le champ 15 et "RMK/TRAINING" dans le champ 18 est obligatoire.

Ce plan de vol est valable pour un enchaînement de plusieurs procédures jusqu'au complet.

**22.6 PROCEDURES ET CONSIGNES PARTICULIERES HORS SERVICE ATS**

Demande d'activation du plan de vol IFR uniquement au sol auprès de LE BOURGET Approche (TEL : 01 74 37 88 97) et clôture du plan de vol IFR obligatoirement au sol auprès du BTIV (TEL : 01 56 301 301).

*frequency.*

*In such a situation, on reaching the IAF, do not join the holding pattern, but follow by default the initial approach procedure trajectory, at the last assigned level which has been acknowledged, or at FL 070 minimum.*

*This rule has to be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPT and using the IAF MOPAR handled by CDG APP.*

***22.2.2 RADAR Vectoring***

*The minimum radar safety altitudes in the LE BOURGET TMA are published on the AIP FRANCE chart AD 2 LFPB AMG.*

***22.3 DEPARTURE FLIGHTS***

*Expect a junction to published departure routings of PARIS LE BOURGET AD 2 LFPB SID.*

***Omnidirectional departures***

*RWY 04 : Climb at 3.5% gradient 043° up to 1300 (975) (1) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) Most penalizing obstacle : bell tower 596 ft at 3079 m from DER at 911 m left of axis (at 1.79 NM / 028° from ARP).*

*RWY 22 : Climb on 223° up to 1300 (975) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*RWY 30 : Climb on 296° up to 1325 (1000) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

***22.4 POGO***

***22.4.1 Definition***

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

*They include a omnidirectional departure (cf 22.3) followed by a specific conventional or RNAV junction route to join the destination AD final approach procedure.*

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

***22.4.2 Flight plan***

*Write DCT in field 15 and POGO in field 18.*

***22.4.3 Use***

*Time restrictions for POGO linking LFPT to LFPN and LFPV :*

*Users must plan to arrive at their destination before 0900 or after 1130 UTC WIN (SUM : -1HR).*

***22.5 TRAINING FLIGHTS***

*Any IFR training flight is carried out departing from PONTOISE.*

*The filing of a circular LFPT-LFPT FPL with note "A020 DCT VEXAV" in field 15 and "RMK/TRAINING" in field 18 is mandatory.*

*This FPL is valid for a chain of several procedures ending by a complete landing.*

***22.6 PROCEDURES AND SPECIAL INSTRUCTIONS OUTSIDE ATS SERVICE***

*Activation request for IFR FPL only on ground with LE BOURGET Approach (TEL : 01 74 37 88 97) and closing of the IFR FPL mandatory on ground with BTIV (TEL : 01 56 301 301).*

**AD 2 LFPT.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| Péril animalier : Occasionnel<br>PCL sur FREQ TWR : | *Wildlife strike hazard : Random*<br>*PCL on TWR FREQ :* |
| → - 3 coups d'alternat : basse intensité | *- 3 clicks on mic : low intensity* |
| → - 5 coups d'alternat : haute intensité | *- 5 clicks on mic : high intensity* |
| → - 7 coups d'alternat : sans effet | *- 7 clicks on mic : without effect* |
| → Extinction automatique après 15 min. | *Automatic shutdown after 15 min.* |

**AD 2 LFPT.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFPT.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

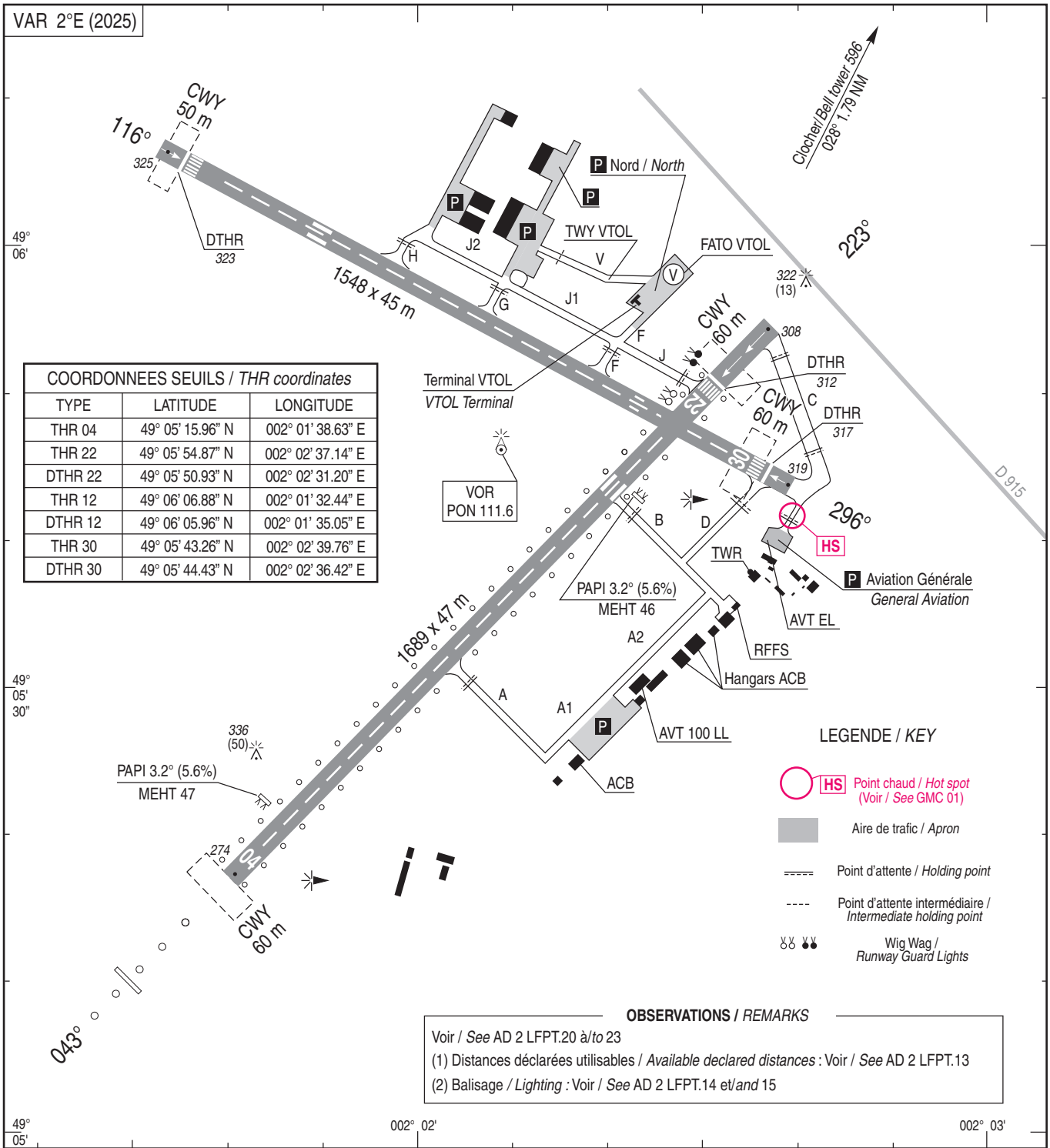
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 124.125 ☎ 01 30 30 52 08

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
49 05 48 N - 002 02 27 E
*ALT AD : 325 (12 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 49° 05' 15.96" N | 002° 01' 38.63" E |
| THR 22 | 49° 05' 54.87" N | 002° 02' 37.14" E |
| DTHR 22 | 49° 05' 50.93" N | 002° 02' 31.20" E |
| THR 12 | 49° 06' 06.88" N | 002° 01' 32.44" E |
| DTHR 12 | 49° 06' 05.96" N | 002° 01' 35.05" E |
| THR 30 | 49° 05' 43.26" N | 002° 02' 39.76" E |
| DTHR 30 | 49° 05' 44.43" N | 002° 02' 36.42" E |

LEGENDE / *KEY*

- HS — Point chaud / *Hot spot* (Voir / *See* GMC 01)
- Aire de trafic / *Apron*
- Point d'attente / *Holding point*
- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Wig Wag / *Runway Guard Lights*

**OBSERVATIONS** / *REMARKS*

Voir / *See* AD 2 LFPT.20 à/*to* 23
(1) Distances déclarées utilisables / *Available declared distances* : Voir / *See* AD 2 LFPT.13
(2) Balisage / *Lighting* : Voir / *See* AD 2 LFPT.14 et/*and* 15

| RWY | BALISAGE/*Lighting* (2) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) (3) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | 420 m LIH | LIH/LIL | 1518(1) | 1578(1) | 1689 | 1518(1) | Revêtue *Paved* | 14 F/C/W/T | 550 | 550 | 550 | - |
| 22 | NIL | LIH/LIL | 1689 | 1749 | 1689 | 1518 | | | 550 | 550 | 550 | - |
| 12 | NIL | NIL | 1382(1) | 1442(1) | 1548 | 1488 | Revêtue *Paved* | 36 F/B/W/T | - | - | - | - |
| 30 | NIL | NIL | 1488(1) | 1538(1) | 1548 | 1471 | | | 800** | 800** | 800** | - |

** HJ uniquement/*only*

**ATTENTION PARTICULIERE** / *CAUTION :*

HS : voir/*see* GMC 01.

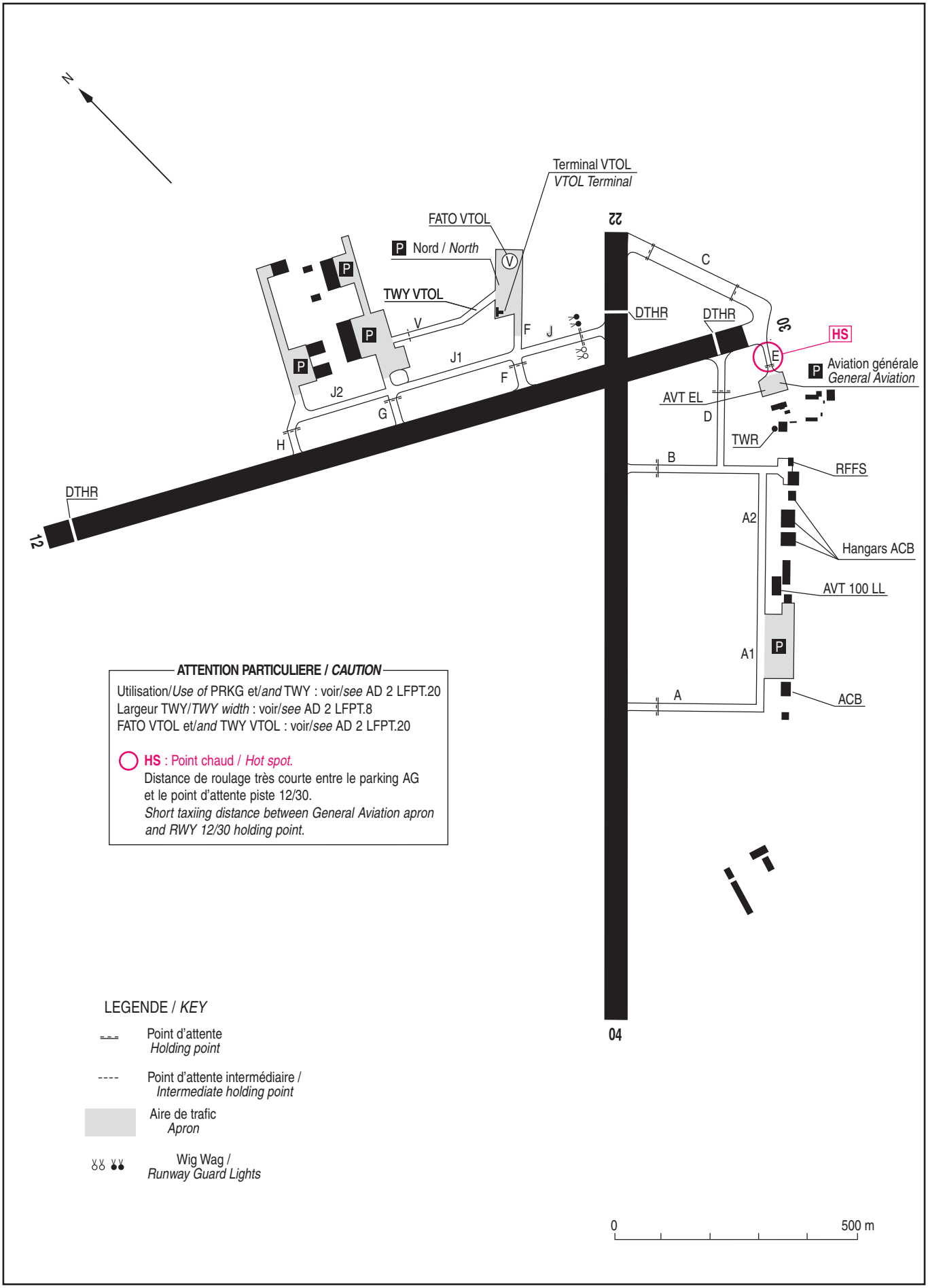
(3) De jour : MNM décollage RVR à 550 m. De nuit : MNM décollage RVR à 800 m. MNM à l'atterrissage RVR à 800 m.
*(3) By day : MNM takeoff RVR at 550 m. By night : MNM take-off RVR at 800 m. MNM landing RVR at 800 m.*



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN




**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

Utilisation/*Use of* PRKG et/*and* TWY : voir/*see* AD 2 LFPT.20
Largeur TWY/*TWY width* : voir/*see* AD 2 LFPT.8
FATO VTOL et/*and* TWY VTOL : voir/*see* AD 2 LFPT.20

**HS** : Point chaud / *Hot spot.*
Distance de roulage très courte entre le parking AG et le point d'attente piste 12/30.
*Short taxiing distance between General Aviation apron and RWY 12/30 holding point.*

LEGENDE / *KEY*

- Point d'attente / *Holding point*
- Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Wig Wag / *Runway Guard Lights*



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | |
| | RLP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| | TRO | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| | ALIMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| → | AMJUS | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | ARSIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BAVOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BAXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BIBAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| → | CREIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | DEVIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ← | | | | | | |
| | EGOZE | REF ENR 4.4 | X | | | |
| | ENORI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ERTIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | GIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | OZHIS | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | IPNOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | KOLIV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | LORNI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | LUKIP | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ICQAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | MATIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | MOPAR | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| | MOPIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | OBOBI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | OLZOM | REF ENR 4.4 | X | | | |
| | PEXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | PITAV | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | SOMDA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | SONUR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | TINIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | VAKOS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | VEDUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | VELOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | VEPET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | VEXAV | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| | XERAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## DATA

## **PONTOISE** CORMEILLES EN VEXIN

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | FF302 | 47°44'13.0" N | 004°54'46.0" E | X | | X | |
| | PT402 | 49°17'03.4" N | 001°55'13.1" E | X | | | X |
| | PT403 | 49°07'12.1" N | 001°51'01.1" E | X | | | X |
| | PT404 | 49°01'50.4" N | 001°48'44.8" E | X | | | X |
| → | PT405 | 48°59'17.5" N | 001°52'41.4" E | X | | | X |
| → | PT406 | 49°01'44.5" N | 001°56'21.3" E | X | | | X |
| | PT407 | 49°08'26.1" N | 002°06'25.0" E | X | | | X |
| | PT408 | 49°12'14.5" N | 002°05'44.0" E | X | | | X |
| | PT409 | 49°16'12.1" N | 002°00'36.8" E | X | | | X |
| | PT420 | 49°16'44.0" N | 002°02'07.9" E | X | | | X |
| | PT421 | 49°15'28.4" N | 002°08'15.3" E | X | | | X |
| | PT422 | 49°13'36.9" N | 002°11'07.1" E | X | | | X |
| → | PT423 | 49°11'32.8" N | 002°11'06.8" E | X | | | X |
| → | PT424 | 49°09'16.5" N | 002°07'40.9" E | X | | | X |
| | PT425 | 49°02'04.6" N | 001°56'51.4" E | X | | | X |
| | PT432 | 49°10'49.6" N | 001°57'51.8" E | X | | | X |
| | PT433 | 49°04'47.6" N | 001°51'44.1" E | X | | | X |
| | PT434 | 49°02'17.9" N | 001°49'12.5" E | X | | | X |
| | PT435 | 48°59'36.5" N | 001°50'20.0" E | X | | | X |
| | PT436 | 49°05'00.9" N | 001°52'18.9" E | X | | | X |
| | PT437 | 49°14'58.5" N | 001°59'21.7" E | X | | | X |
| | PT820 | 49°08'06.0" N | 002°56'37.6" E | X | | X | |
| | PT821 | 48°56'50.0" N | 002°59'21.1" E | X | | X | |
| | PT822 | 48°52'08.8" N | 002°37'47.2" E | X | | X | |
| → | PT823 | 48°47'13.5" N | 002°14'48.7" E | X | | X | |
| → | PT824 | 48°50'34.7" N | 002°29'29.0" E | X | | X | |
| → | PT825 | 49°04'19.8" N | 001°42'45.0" E | X | | X | |
| → | PT826 | 48°49'23.6" N | 001°40'52.3" E | X | | X | |
| | RW04 | REF THR04 LFPT AD 2.12 | | X | | | X |
| | RW22 | REF DTHR22 LFPT AD 2.12 | | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

## Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| ITI RWY 04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PN 7W** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | PT825 | - | 262 | 263.7 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT826 | - | 183 | 184.7 | 15.0 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT826 | - | 183 | 184.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **PV 7W** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | PT825 | - | 262 | 263.7 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT826 | - | 183 | 184.7 | 15.0 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT826 | - | 183 | 184.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **PN 7N** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | PT823 | - | 154 | 155.7 | 20.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT824 | - | 069 | 070.8 | 10.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT824 | - | 088 | 089.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **PV 7N** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | PT823 | - | 154 | 155.7 | 20.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT824 | - | 069 | 070.8 | 10.3 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT824 | - | 088 | 089.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
## Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| ITI RWY 04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PN 7U** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | PT825 | - | 262 | 263.7 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT826 | - | 183 | 184.7 | 15.0 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT826 | - | 183 | 184.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **PV 7U** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | PT825 | - | 262 | 263.7 | 12.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT826 | - | 183 | 184.7 | 15.0 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT826 | - | 183 | 184.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **PN 7R** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | CREIL | - | 061 | 062.9 | 21.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT820 | - | 111 | 113.0 | 18.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT821 | - | 169 | 170.9 | 11.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT822 | - | 250 | 251.9 | 15.0 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT822 | - | 250 | 251.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **PV 7R** | | | | | | | | | | | |
| Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4 | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMJUS | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - |
| - | TF | CREIL | - | 061 | 062.9 | 21.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT820 | - | 111 | 113.0 | 18.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT821 | - | 169 | 170.9 | 11.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | PT822 | - | 250 | 251.9 | 15.0 | - | - | - | 220 | 1.0 |
| - | FM | PT822 | - | 227 | 228.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING MOPAR RNP** Y RWY 04

**RNP Y RWY 04** — MAG VAR 2025 1,7°E — REF NAVAID : -

RMK -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL070 | FL070 | 230 | - | - |
| | TF | PT402 | - | 092 | 093.9 | 6.4 | - | - | 5000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT432 | | 163 | 164.4 | 6.5 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT433 | - | 212 | 213.7 | 7.3 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT404 | - | 212 | 213.7 | 3.5 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | PT405 | - | 133 | 134.5 | 3.6 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| APCH | IF | PT405 | - | - | - | - | - | - | - | 160 | - | - |
| | TF | PT406 | - | 043 | 044.5 | 3.4 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 043 | 044.6 | 5.0 | - | - | - | - | -3.2 / 43 | 0.3 |
| | TF | PT407 | Yes | 043 | 044.6 | 4.5 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | DF | PT408 | - | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT409 | - | 318 | 319.8 | 5.2 | - | - | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | PT402 | - | 282 | 283.7 | 3.6 | - | - | 2500 | 230 | - | 1.0 |

↑ ↑ ↑

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFPT** |
| **Runway** | **04** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **Y** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E04B** |
| **LTP/FTP Latitude** | **490515.9645N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0020138.6335E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **127.3** |
| **FPAP Latitude** | **490555.0050N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **39.0405** |
| **FPAP Longitude** | **0020237.3390E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **58.7055** |
| **Threshold Crossing Height** | **43.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.20** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **8** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 14 10 06 0C 04 C8 00 02 34<br>30 05 79 F1 10 15 93 BC DE 00<br>F9 18 01 31 01 A3 CA 01 AE 01<br>40 01 64 01 C8 AF BC 60 C0 9D** |
| **Calculated CRC Value** | **BC60C09D** |
| **Supplied CRC Value** | **BC60C09D** |
| **Comparison Result** | **OK** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 83.5 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 83.5 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**PONTOISE** CORMEILLES EN VEXIN

**PRECODING OZHIS RNP** Z RWY 04

**RNP Z RWY 04**

RMK : -

MAG VAR 2025 1.7°E

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OZHIS | IF | OZHIS | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | - | - | - |
| | TF | AMJUS | - | 226 | 227.6 | 11.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PT433 | - | 260 | 262.0 | 6.9 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT404 | - | 212 | 213.7 | 3.5 | - | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | PT405 | - | 133 | 134.5 | 3.6 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| APCH | IF | PT405 | - | - | - | - | - | - | - | 160 | - | - |
| | TF | PT406 | - | 043 | 044.5 | 3.4 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 043 | 044.6 | 5.0 | - | - | - | - | -3.2 / 43 | 0.3 |
| | TF | PT407 | Yes | 043 | 044.6 | 4.5 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | DF | PT408 | - | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT409 | - | 318 | 319.8 | 5.2 | - | - | 2500 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | PT402 | - | 282 | 283.7 | 3.6 | - | - | 2500 | 230 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFPT** |
| **Runway** | **04** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **Z** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E04A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **490515.9645N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0020138.6335E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **127.3** |
| **FPAP Latitude** | **490555.0050N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **39.0405** |
| **FPAP Longitude** | **0020237.3390E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **58.7055** |
| **Threshold Crossing Height** | **43.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.20** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **8** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 14 10 06 0C 04 D0 00 01 34<br>30 05 79 F1 10 15 93 BC DE 00<br>F9 18 01 31 01 A3 CA 01 AE 01<br>40 01 64 01 C8 AF E4 50 7C DA** |
| **Calculated CRC Value** | **E4507CDA** |
| **Supplied CRC Value** | **E4507CDA** |
| **Comparison Result** | **OK** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 83.5 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 83.5 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**PONTOISE** CORMEILLES EN VEXIN

**PRECODING VEXAV RNP** X RWY 04

**RNP X RWY 04**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 1,7°E | | | REF NAVAID : BT | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | VEXAV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEXAV | IF | VEXAV | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | - | - | - |
| | DF | PT403 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PT404 | - | 194 | 195,6 | 5,6 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT405 | - | 133 | 134,5 | 3,6 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| APCH | IF | PT405 | - | - | - | - | - | - | - | 160 | - | - |
| | TF | PT406 | - | 043 | 044,5 | 3,4 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 043 | 044,6 | 5,0 | - | - | - | - | -3.2 / 13,1 | 0.3 |
| | TF | PT407 | Yes | 043 | 044,6 | 4,5 | - | - | 2000 | 150 | - | 1.0 |
| | CF | VEXAV | Yes | 284 | 286,1 | - | L | 2000 | 3000 | | | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFPT** |
| **Runway** | **04** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | **X** |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E04D** |
| **LTP/FTP Latitude** | **490515.9645N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0020138.6335E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **127.3** |
| **FPAP Latitude** | **490555.0050N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **39.0405** |
| **FPAP Longitude** | **0020237.3390E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **58.7055** |
| **Threshold Crossing Height** | **43.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.20** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **8** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 14 10 06 0C 04 C0 00 04 34<br>30 05 79 F1 10 15 93 BC DE 00<br>F9 18 01 31 01 A3 CA 01 AE 01<br>40 01 64 01 C8 AF E3 E1 77 DB** |
| **Calculated CRC Value** | **E3E177DB** |
| **Supplied CRC Value** | **E3E177DB** |
| **Comparison Result** | **OK** |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 83.5 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 83.5 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING MOPAR OZHIS RNP** RWY 22

**RNP RWY 22** — MAG VAR 2025 — 1.7 °E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigatoin Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MOPAR | IF | MOPAR | - | - | - | - | - | FL 070 | FL 070 | 230 | - | - |
| | TF | PT420 | - | 092 | 093.9 | 11.0 | - | - | 4500 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT421 | - | 106 | 107.4 | 4.2 | - | - | 3400 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT422 | - | 133 | 134.7 | 2.6 | - | - | 2600 | 210 | - | 1.0 |
| | TF | PT423 | - | 178 | 180.1 | 2.1 | - | 2000 | 2000 | 190 | - | 1.0 |
| INA OZHIS | IF | OZHIS | - | - | - | - | - | 2000 | 3000 | - | - | - |
| | TF | PT423 | - | 230 | 232.1 | 3.6 | - | 2000 | 2000 | 190 | - | 1.0 |
| APCH | IF | PT423 | - | - | - | - | - | 2000 | 2000 | 190 | - | - |
| | TF | PT424 | - | 223 | 224.8 | 3.2 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW22 | Yes | 223 | 224.7 | 4.8 | - | - | - | - | -3.2 / 15.2 | 0.3 |
| | TF | PT425 | - | 223 | 224.6 | 5.3 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | PT436 | - | 313 | 314.6 | 4.2 | - | - | 2000 | 160 | - | 1.0 |
| | TF | PT437 | - | 023 | 024.8 | 11.0 | - | - | FL 070 | - | - | 1.0 |
| | TF | MOPAR | - | 284 | 285.6 | 9.5 | L | FL 070 | FL 070 | 230 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFPT** |
| **Runway** | **22** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E22A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **490550.9270N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0020231.2045E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **138.9** |
| **FPAP Latitude** | **490511.8850N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-39.0420** |
| **FPAP Longitude** | **0020132.5030E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-58.7015** |
| **Threshold Crossing Height** | **50.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.20** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **176** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 14 10 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 9E 02 12 15 49 57 E0 00<br>6D 19 FC CE FE 65 35 FE F4 01<br>40 01 64 16 C8 AF BC D1 6F A4** |
| **Calculated CRC Value** | **BCD16FA4** |
| **Supplied CRC Value** | **BCD16FA4** |
| **Comparison Result** | **OK** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 95.1 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 95.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
## STAR RNAV RWY ALL
### Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **BIBAX** | - | BIBAX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LORNI** | - | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LUKIP** | - | LUKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MOPAR** | - | MOPAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | | | | |
| **AMJUS** | - | AMJUS | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **MATIX 2T (FIR)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | 280 | - |
| - | TF | VAKOS | - | 172 | 173.8 | 31.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | IPNOB | - | 274 | 275.2 | 17.7 | R | - | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 230 | 232.1 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ICQAR | - | 250 | 251.6 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OZHIS | - | 266 | 268.1 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MOPIL 2T (UIR)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MOPIL | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 181 | 182.7 | 33.1 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | IPNOB | - | 268 | 270.0 | 20.1 | - | - | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 230 | 232.1 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ICQAR | - | 250 | 251.6 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OZHIS | - | 266 | 268.1 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VEDUS 2T (UIR FIR FL>105)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEDUS | - | - | - | - | - | - | FL260 | 280 | - |
| - | TF | XERAM | - | 269 | 270.5 | 27.9 | - | - | FL130 | - | 1.0 |
| - | TF | IPNOB | - | 268 | 270.0 | 20.1 | - | - | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 230 | 232.1 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ICQAR | - | 250 | 251.6 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OZHIS | - | 266 | 268.1 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SONUR 2T (FIR FL>105)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SONUR | - | - | - | - | - | - | FL100 | 280 | - |
| - | TF | GIMER | - | 252 | 254.2 | 15.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ENORI | - | 309 | 310.6 | 10.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IPNOB | - | 308 | 309.4 | 11.4 | - | - | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 230 | 232.1 | 23.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ICQAR | - | 250 | 251.6 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OZHIS | - | 266 | 268.1 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
## STAR RNAV RWY ALL
### Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2025 1.7°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RLP 2T (FIR)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | SOMDA | - | 301 | 303.0 | 48.0 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | ARSIL | - | 330 | 331.4 | 15.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALIMO | - | 330 | 331.2 | 10.7 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 329 | 331.2 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAVOL | - | 335 | 336.5 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 335 | 336.4 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 254 | 255.4 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ICQAR | - | 250 | 251.6 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OZHIS | - | 266 | 268.1 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TINIL 2T (UIR)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TINIL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | FF302 | - | 318 | 319.8 | 11.7 | - | - | FL240 | - | 1.0 |
| - | TF | ERTIP | - | 318 | 319.6 | 31.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SOMDA | - | 330 | 332.0 | 13.8 | - | - | FL120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | ARSIL | - | 330 | 331.4 | 15.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALIMO | - | 330 | 331.2 | 10.7 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 329 | 331.2 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAVOL | - | 335 | 336.5 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 335 | 336.4 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 254 | 255.4 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ICQAR | - | 250 | 251.6 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OZHIS | - | 266 | 268.1 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TRO 2T (FIR)** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRO | - | - | - | - | - | - | FL120 | 250 | - |
| - | TF | ARSIL | - | 010 | 12.0 | 19.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ALIMO | - | 330 | 331.2 | 10.7 | - | - | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 329 | 331.2 | 5.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BAVOL | - | 335 | 336.5 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LORNI | - | 335 | 336.4 | 20.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBOBI | - | 254 | 255.4 | 15.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ICQAR | - | 250 | 251.6 | 22.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OZHIS | - | 266 | 268.1 | 11.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PEXIR 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PEXIR | - | - | - | - | - | - | FL130 | 250 | - |
| - | TF | PITAV | - | 090 | 092.1 | 12.6 | - | - | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 074 | 075.6 | 25.8 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 092 | 093.8 | 7.4 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| **VELOL 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VELOL | - | - | - | - | - | - | FL140 | 250 | - |
| - | TF | VEPET | - | 147 | 148.6 | 16.0 | - | - | FL090 | - | 1.0 |
| - | TF | KOLIV | - | 172 | 173.7 | 24.8 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |
| - | TF | MOPAR | - | 092 | 093.8 | 7.4 | - | FL070 | FL070 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
# ITI POGO LFPN LFPV RWY 04-22 RNAV

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPT ADC 01
AD 2 LFPN COM 01
AD 2 LFPV COM 01

**RNAV 1**

LFPG Ouest/*West* - LFPO Ouest/*West*  LFPG Ouest/*West* - LFPO Est/*East*

VAR 2° E (2025)

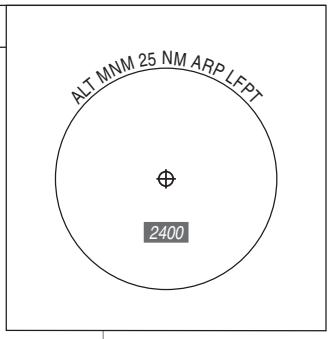
*TA 5000*

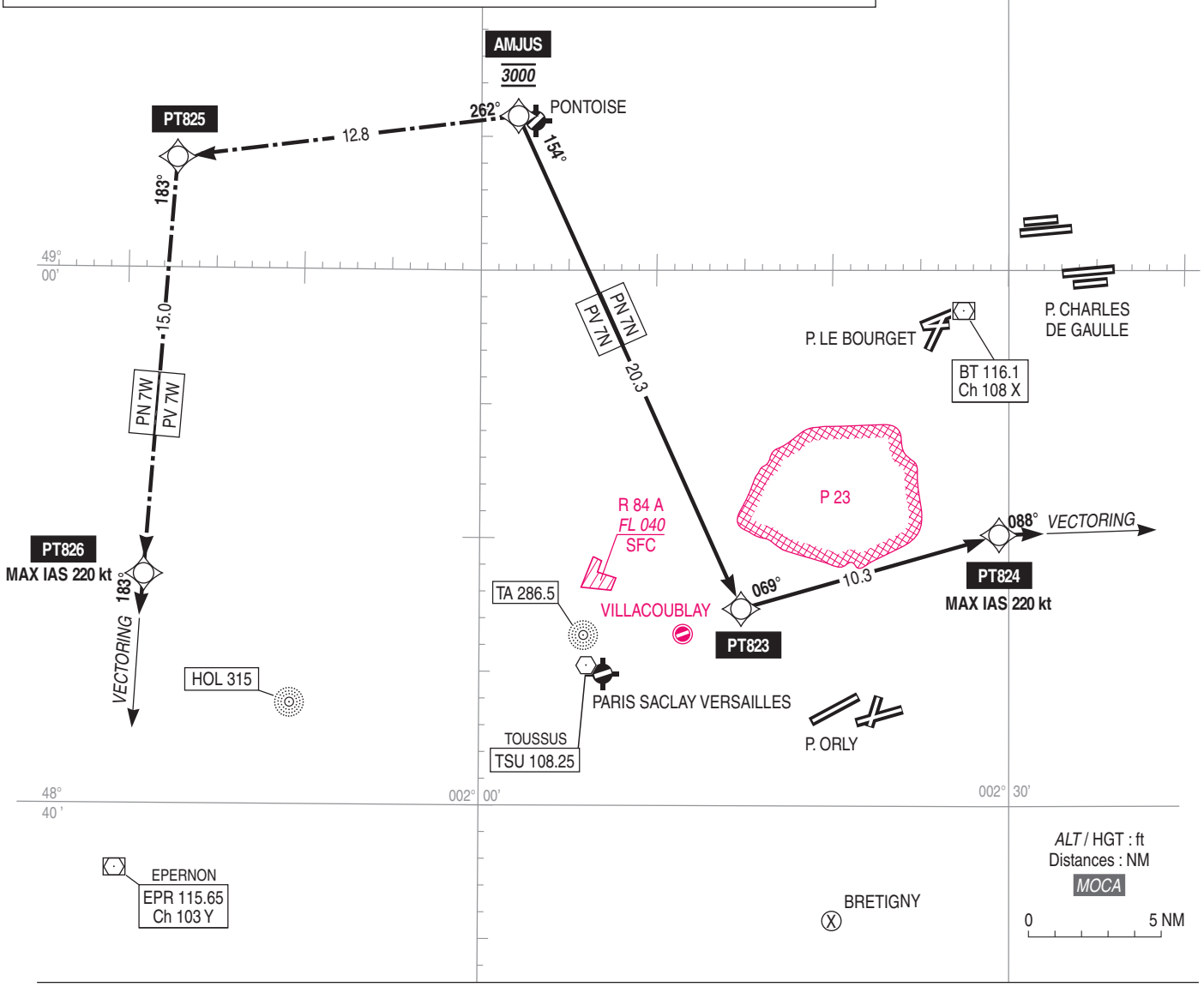
**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7W - PV 7W**
***RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7W - PV 7W***

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire POGO à la dernière altitude assignée jusqu'à PT826, puis descendre vers 3000 ft, puis :
**PN 7W :** tourner à gauche vers IN07L pour intercepter la FNA collationnée.
**PV 7W :** tourner à gauche 110° pour intercepter la FNA collationnée.
*Squawk 7600. Proceed via POGO routing at the last assigned altitude until PT826, then turn left descending to 3000, then :*
***PN 7W:*** *turn left to IN07L to intercept read-back FNA.*
***PV 7W :*** *turn left 110° to intercept read-back FNA.*

**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7N - PV 7N**
***RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7N - PN 6W - PV 7N***

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire POGO à la dernière altitude assignée jusqu'à PT824, puis descendre vers 3000 ft, puis :
**PN 7N** : tourner à droite 280° pour intercepter la FNA collationnée.
**PV 7N :** tourner à droite 266° pour intercepter la FNA collationnée.
*Squawk 7600. Proceed via POGO routing at the last assigned altitude until PT824, then descend to 3000, then :*
***PN 7N:*** *turn right 280° to intercept read-back FNA.*
***PV 7N :*** *turn right 266° to intercept read-back FNA.*




**CONSIGNES PARTICULIERES :** voir AD 2 LFPT.22
**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS :**
- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : voir carte AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.

***SPECIAL INSTRUCTIONS :*** *see AD 2 LFPT.22*
***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES :***
- *Noise pollution : comply with noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● *Next APCH procedure : see AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.*



© SIA

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN (LFPT)
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 04 - 22 (POGO)
*Connecting routings RWY 04 - 22 (POGO)*

| ITI RNAV RWY 04-22 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5.5% MNM |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | DME Critique / *Critical DME* : NIL |
| | (1) Départ Ominidirectionnel - cf. AD 2 LFPT.22 - Procédures de vol<br>*(1) Omnidirectional departures - cf. AD 2 LFPT.22 - Flight procedures*<br><br>Pour tous les SID LFPN LFPV : IAS MAX : 220 kt<br>*For all* SID LFPN LFPV *: IAS MAX : 220 kt* |

| **ITI** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **PN 7W** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |
| **PV 7W** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |
| **PN 7N** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT823 puis vers PT824, MAX IAS 220kt. A PT824, continuer sur la route 088° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT823 then to PT824, MAX IAS 220kt. At PT824, continue on track 088° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |
| **PV 7N** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT823 puis vers PT824, MAX IAS 220kt. A PT824, continuer sur la route 088° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT823 then to PT824, MAX IAS 220kt. At PT824, continue on track 088° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
# ITI POGO LFPN LFPV RWY 04-22 RNAV

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFPT ADC 01
AD 2 LFPN COM 01
AD 2 LFPV COM 01

**RNAV 1**

LFPG Est/*East* - LFPO Est/*East*

LFPG Est/*East* - LFPO Ouest/*West*

VAR 2° E (2025)

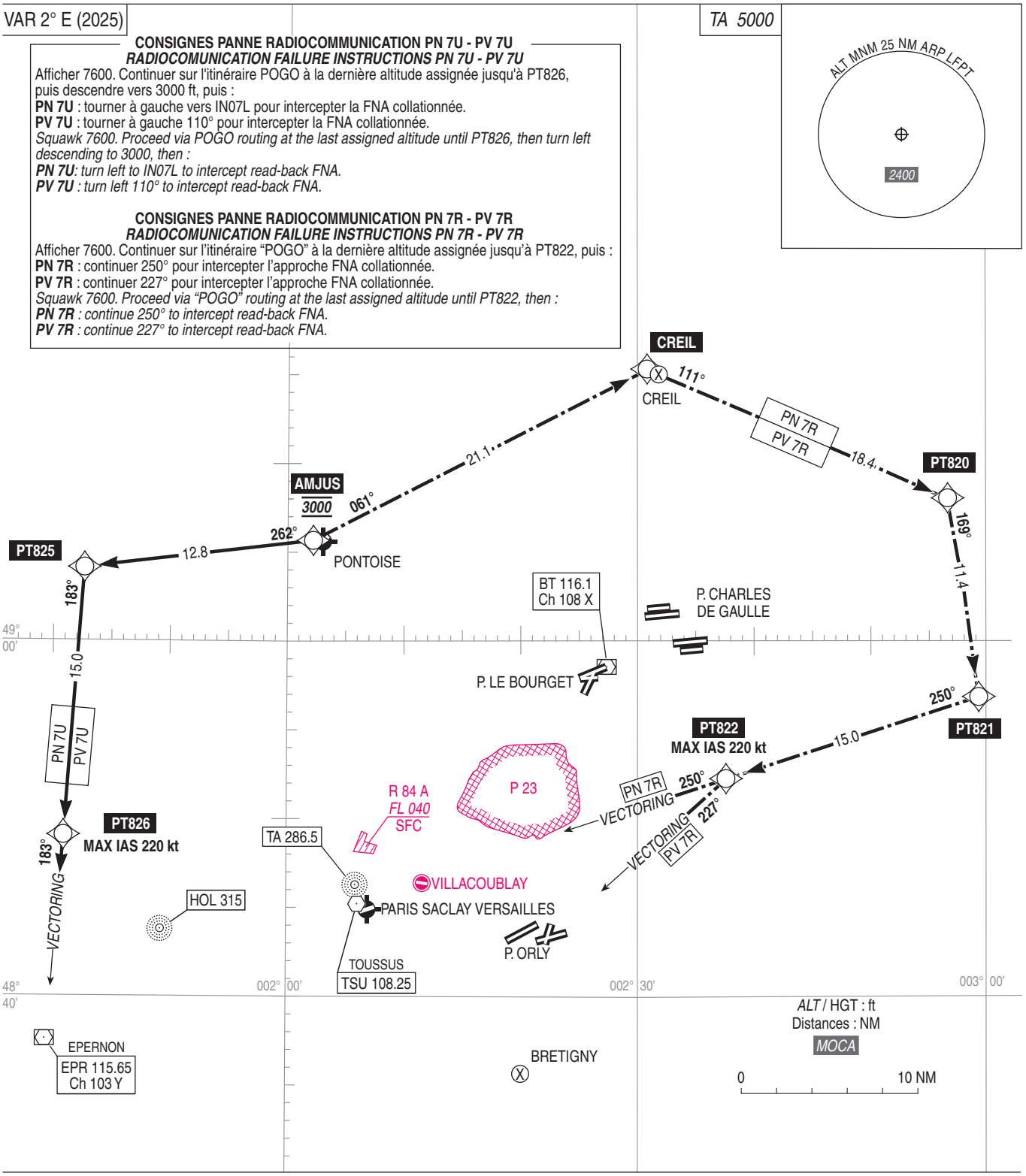
TA 5000

**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7U - PV 7U**
***RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7U - PV 7U***

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire POGO à la dernière altitude assignée jusqu'à PT826, puis descendre vers 3000 ft, puis :
**PN 7U** : tourner à gauche vers IN07L pour intercepter la FNA collationnée.
**PV 7U** : tourner à gauche 110° pour intercepter la FNA collationnée.
*Squawk 7600. Proceed via POGO routing at the last assigned altitude until PT826, then turn left descending to 3000, then :*
***PN 7U**: turn left to IN07L to intercept read-back FNA.*
***PV 7U** : turn left 110° to intercept read-back FNA.*

**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7R - PV 7R**
***RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7R - PV 7R***

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'à PT822, puis :
**PN 7R** : continuer 250° pour intercepter l'approche FNA collationnée.
**PV 7R** : continuer 227° pour intercepter l'approche FNA collationnée.
*Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude until PT822, then :*
***PN 7R** : continue 250° to intercept read-back FNA.*
***PV 7R** : continue 227° to intercept read-back FNA.*




**CONSIGNES PARTICULIERES :** voir AD 2 LFPT.22

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS :**
- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : voir carte AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.

***SPECIAL INSTRUCTIONS :** see AD 2 LFPT.22*

***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES :***
- *Noise pollution : comply with noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● *Next APCH procedure : see AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.*



© SIA

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN (LFPT)
## Itinéraires normalisés de liaison RWY 04 - 22 (POGO)
*Connecting routings RWY 04 - 22 (POGO)*

| ITI RNAV RWY 04-22 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1 |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5.5% MNM |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | DME Critique / *Critical DME* : NIL |
| | (1) Départ Ominidirectionnel - cf. AD 2 LFPT.22 - Procédures de vol<br>*(1) Omnidirectional departures - cf. AD 2 LFPT.22 - Flight procedures*<br><br>Pour tous les SID LFPN LFPV : IAS MAX : 220 kt<br>*For all* SID LFPN LFPV *: IAS MAX : 220 kt* |

| ITI | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **PN 7U** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |
| **PV 7U** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |
| **PN 7R** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers CREIL puis vers PT820. Vers PT821 puis vers PT822, MAX IAS 220kt. A PT822, continuer sur la route 250° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to CREIL then to PT820. To PT821 then to PT822, MAX IAS 220kt. At PT822, continue on track 250° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |
| **PV 7R** | Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers CREIL puis vers PT820. Vers PT821 puis vers PT822, MAX IAS 220kt. A PT822, continuer sur la route 227° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée.<br>*After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to CREIL then to PT820. To PT821 then to PT822, MAX IAS 220kt. At PT822, continue on track 227° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.* | 3000 AMSL | Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

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

## RWY ALL

## MATIX - MOPIL - VEDUS - SONUR (2T)

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

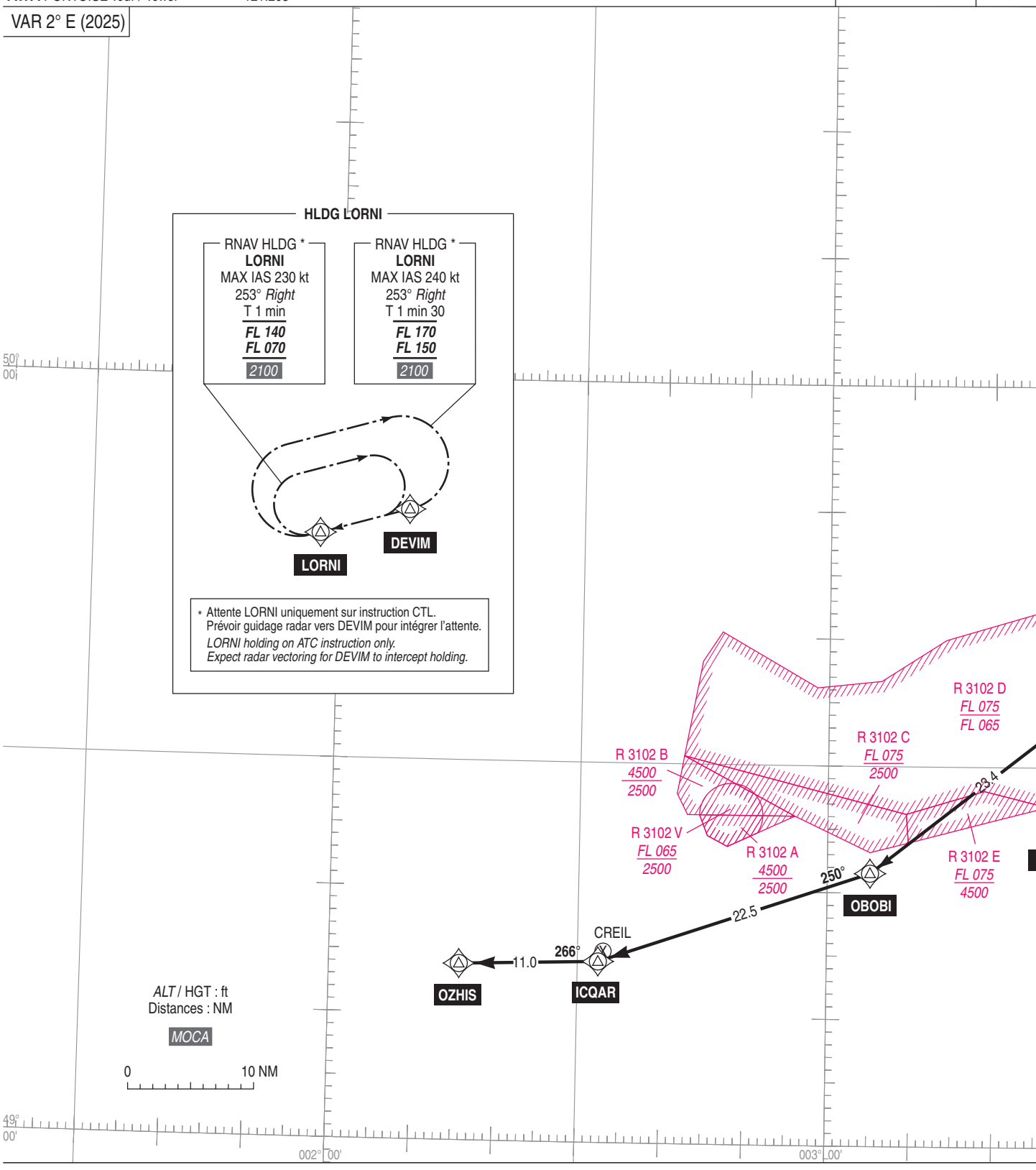
**IAF : OZHIS**

**RNAV 1**

**ATIS** PONTOISE 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 119.850 - 121.155 - 125.830
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
**TWR :** PONTOISE Tour / *Tower* 121.205

Sur instruction CTL
*On ATC instruction*

VAR 2° E (2025)




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPT.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See special instructions STAR described on AD 2 LFPT.22*



© SIA

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Turbofans and Turboprops
## RWY ALL
## PEXIR - VELOL (2T)

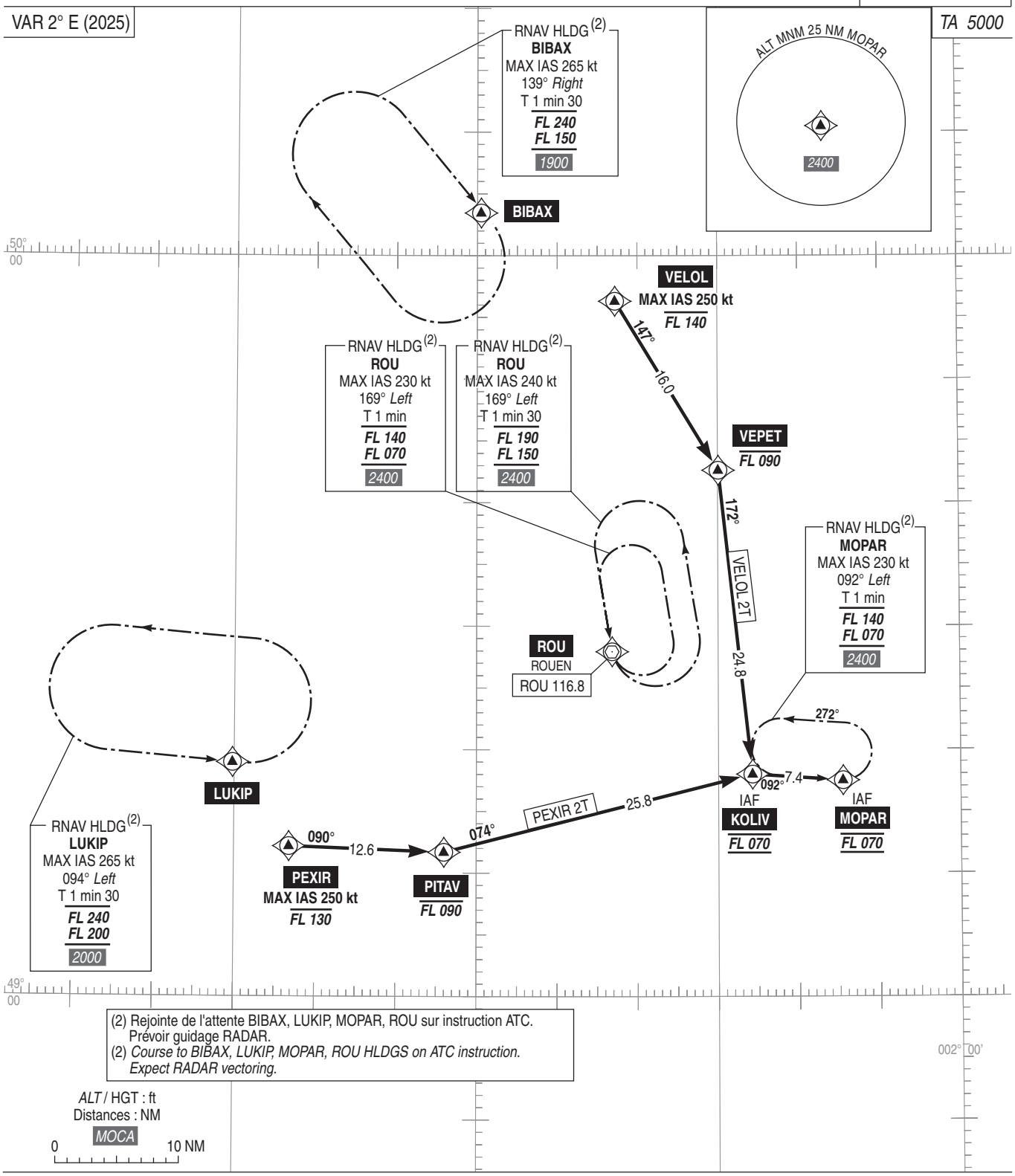
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : MOPAR** (1)

**RNAV 1**

**ATIS** PONTOISE : 124.130

(1) IAF MOPAR : uniquement si attente prévue
*if holding pattern scheduled only*
Sur instruction CTL
*On ATC instruction*




(2) Rejointe de l'attente BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU sur instruction ATC. Prévoir guidage RADAR.
(2) *Course to BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU HLDGS on ATC instruction. Expect RADAR vectoring.*

Voir consignes STAR AD 2 LFPT.22

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPT.22

*See instructions STAR AD 2 LFPT.22*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See special instructions STAR described on AD 2 LFPT.22*



© SIA

# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

## RWY ALL

## TRO - RLP - TINIL (2T)

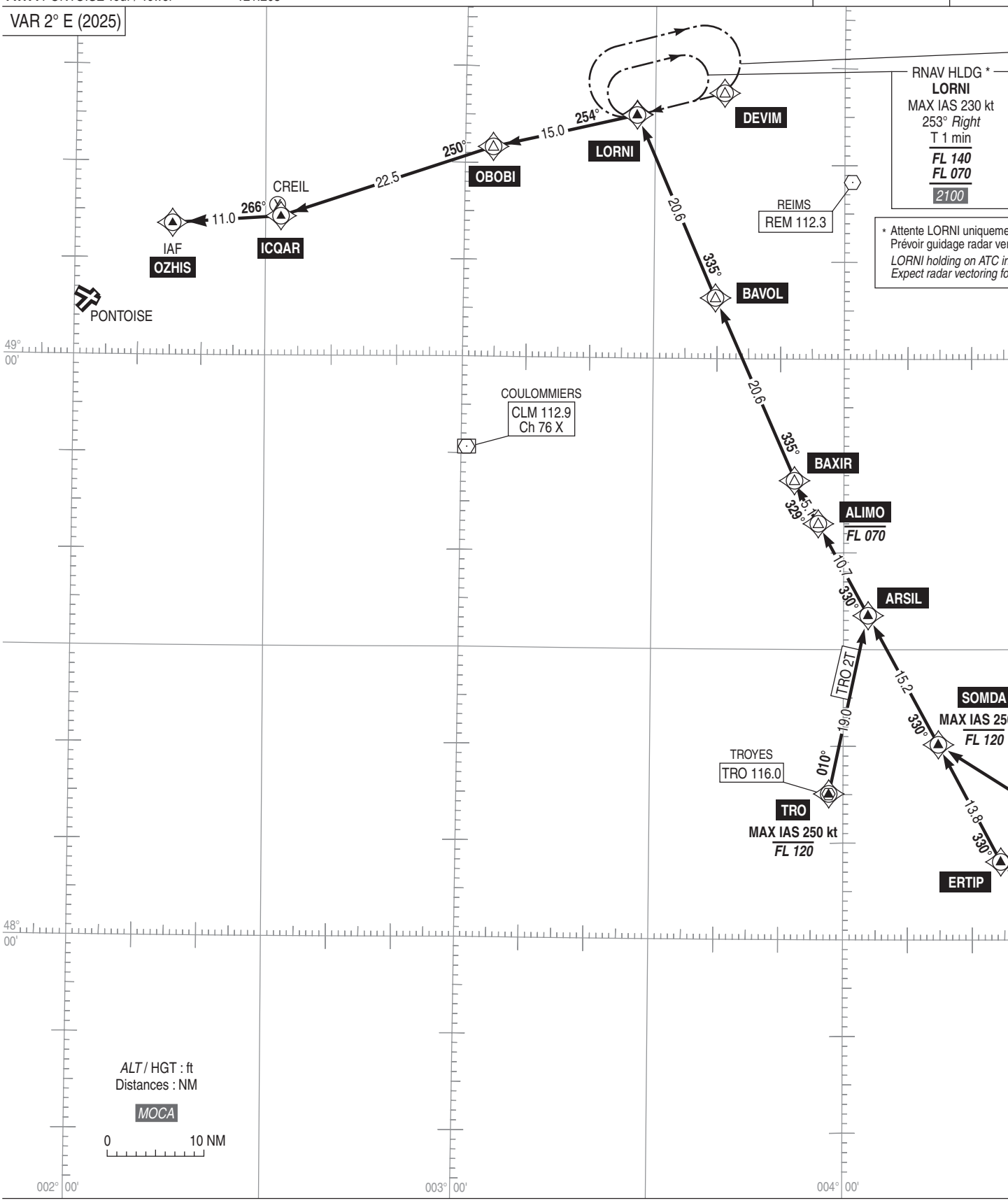
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : OZHIS**

**RNAV 1**

**ATIS** PONTOISE 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 119.850 - 121.155 - 125.830
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
**TWR :** PONTOISE Tour / *Tower* 121.205

Sur instruction CTL (attente éloignée)
*On ATC instruction (distant holding)*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

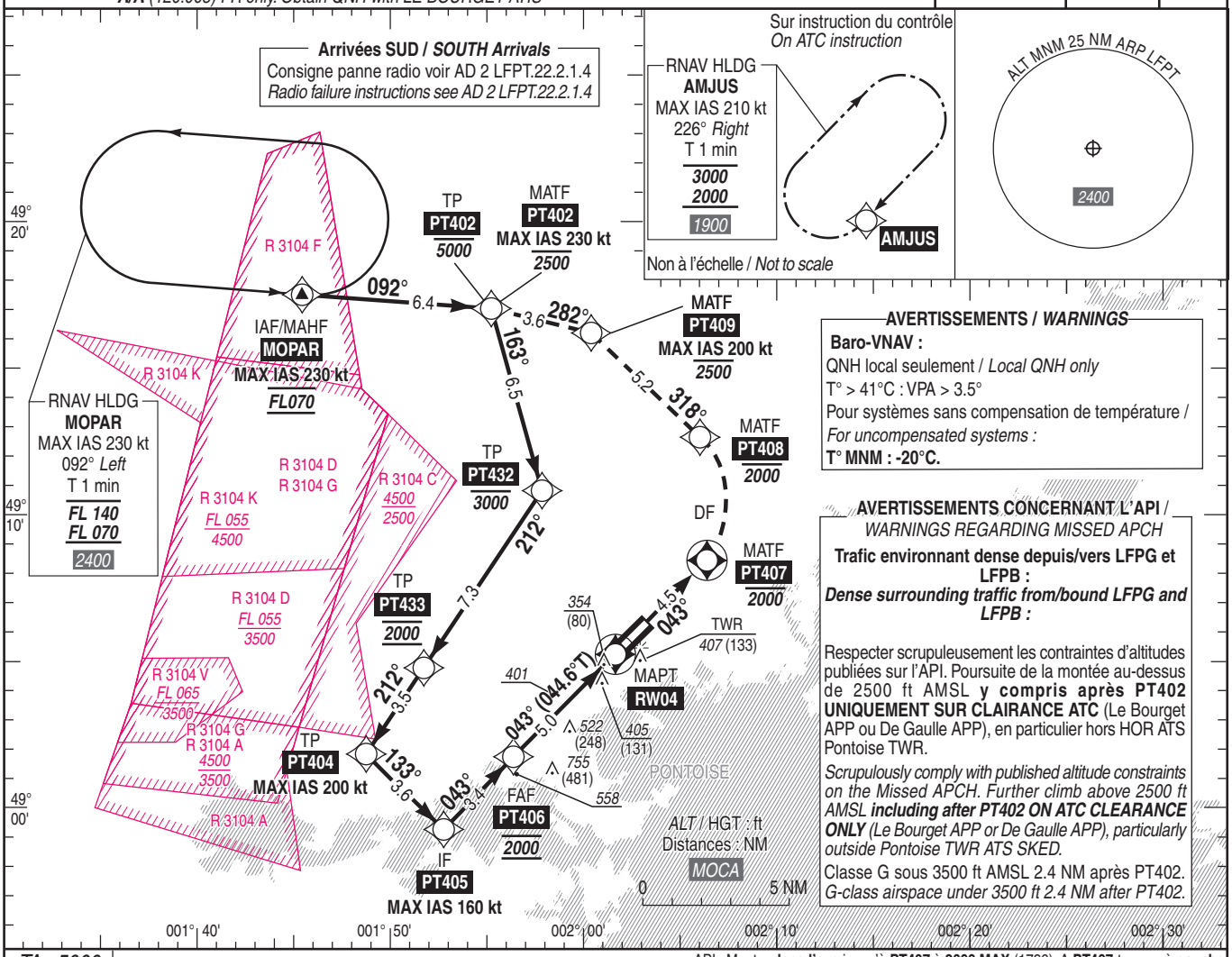
# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

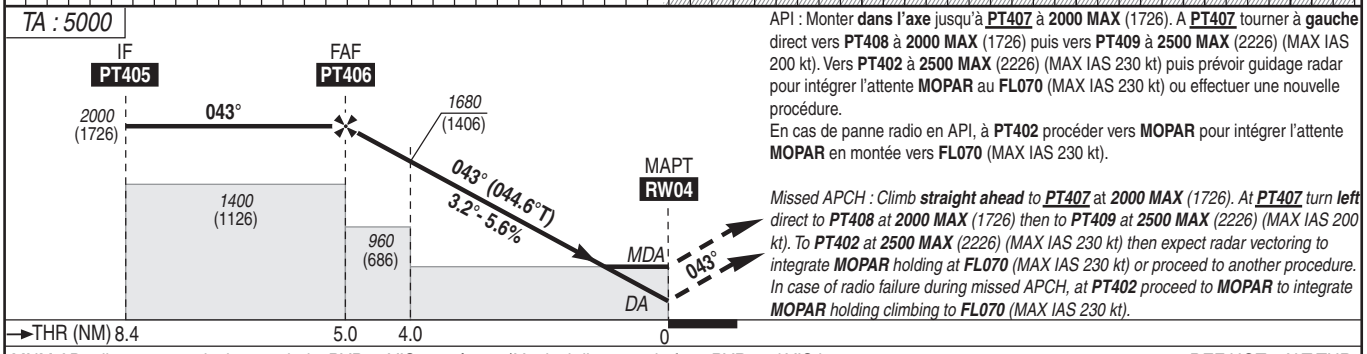
CAT A B C
*ALT AD : 325,* ***THR : 274 (10 hPa)***

MOPAR **RNP** Y RWY 04

**ATIS** PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche/*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche/*Approach* 118.805
**TWR :** PONTOISE Tour/*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
***A/A*** *(120.005) FR only. Obtain QNH with LE BOURGET ATIS*

| RNP APCH | EGNOS Ch 65420 E04B TCH : 43 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *Local QNH only*
T° > 41°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**T° MNM : -20°C.**

**AVERTISSEMENTS CONCERNANT L'API /**
*WARNINGS REGARDING MISSED APCH*

**Trafic environnant dense depuis/vers LFPG et LFPB :**
***Dense surrounding traffic from/bound LFPG and LFPB :***

Respecter scrupuleusement les contraintes d'altitudes publiées sur l'API. Poursuite de la montée au-dessus de 2500 ft AMSL **y compris après PT402 UNIQUEMENT SUR CLAIRANCE ATC** (Le Bourget APP ou De Gaulle APP), en particulier hors HOR ATS Pontoise TWR.

*Scrupulously comply with published altitude constraints on the Missed APCH. Further climb above 2500 ft AMSL* ***including after PT402 ON ATC CLEARANCE ONLY*** *(Le Bourget APP or De Gaulle APP), particularly outside Pontoise TWR ATS SKED.*

Classe G sous 3500 ft AMSL 2.4 NM après PT402.
*G-class airspace under 3500 ft 2.4 NM after PT402.*

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PT407** à **2000 MAX** (1726). A **PT407** tourner à **gauche** direct vers **PT408** à **2000 MAX** (1726) puis vers **PT409** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 200 kt). Vers **PT402** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 230 kt) puis prévoir guidage radar pour intégrer l'attente **MOPAR** au **FL070** (MAX IAS 230 kt) ou effectuer une nouvelle procédure.
En cas de panne radio en API, à **PT402** procéder vers **MOPAR** pour intégrer l'attente **MOPAR** en montée vers **FL070** (MAX IAS 230 kt).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***PT407*** *at* ***2000 MAX*** *(1726). At* ***PT407*** *turn* ***left*** *direct to* ***PT408*** *at* ***2000 MAX*** *(1726) then to* ***PT409*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 200 kt). To* ***PT402*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 230 kt) then expect radar vectoring to integrate* ***MOPAR*** *holding at* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt) or proceed to another procedure. In case of radio failure during missed APCH, at* ***PT402*** *proceed to* ***MOPAR*** *to integrate* ***MOPAR*** *holding climbing to* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (200) | 800 | 161 | ***560*** (280) | 900 | 278 | ***700*** (430) | 1500 | 422 | ***1000*** (730) | 1500 | ***1100*** (830) | 1500 |
| B | | | 171 | ***570*** (290) | | 290 | | 1500 | | ***1020*** (740) | 1600 | ***1120*** (840) | 1600 |
| C | | | 186 | ***580*** (300) | | 298 | | 1600 | | ***1190*** (910) | 2400 | ***1290*** (1010) | 2400 |

**DIST RW04**

| NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1680*** | ***1340*** | ***1000*** |
| (HGT) | (1406) | (1066) | (726) |

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 22 et RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
*(1) Right hand circuit RWY 22 and RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 15 | 3 min 30 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 | 2 min 03 | 1 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 | 820 | 905 |



© SIA

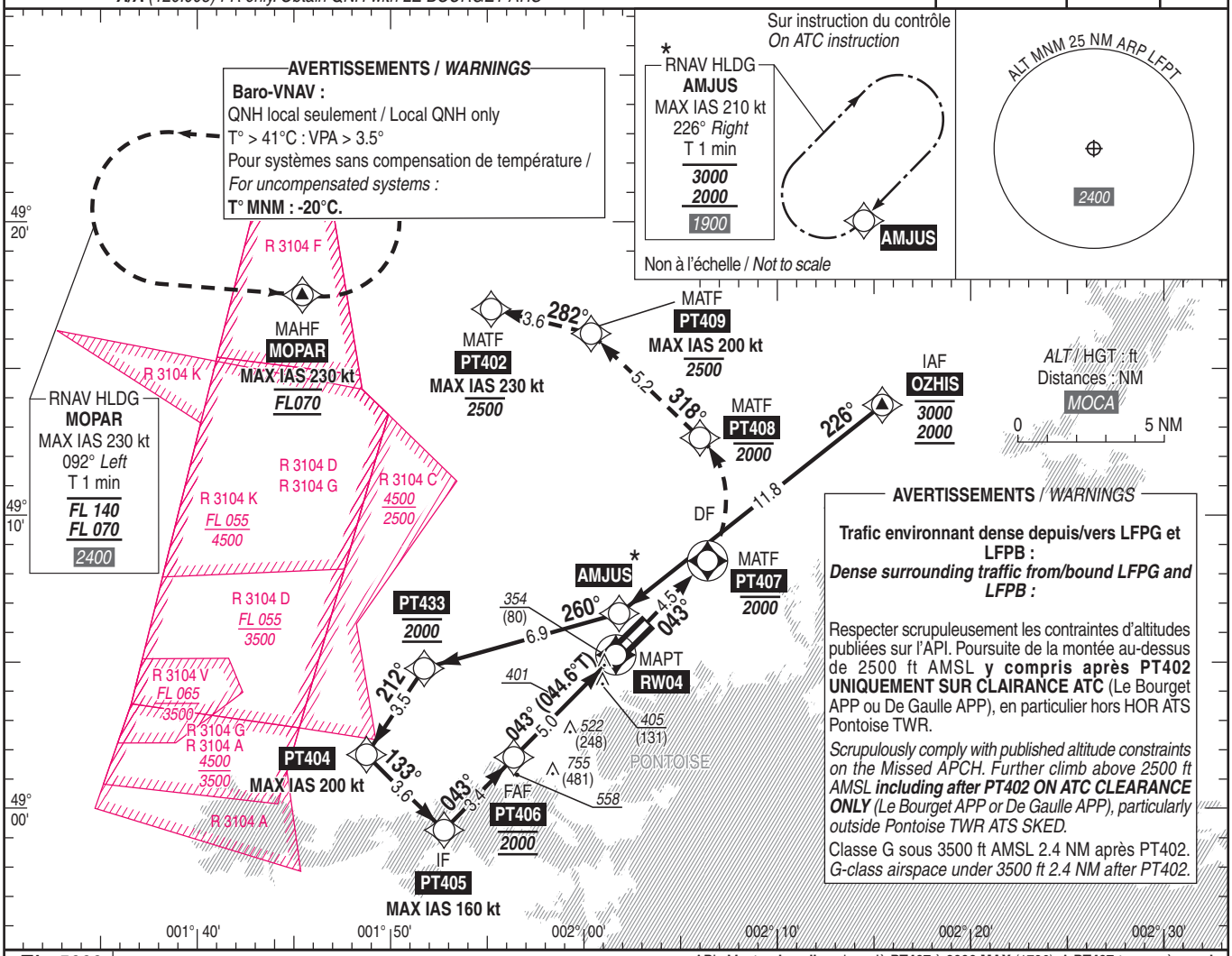
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 325,* ***THR : 274 (10 hPa)***

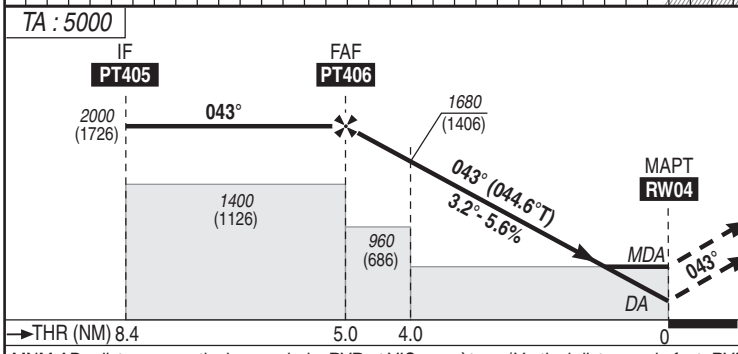
**PONTOISE** CORMEILLES EN VEXIN

OZHIS **RNP** Z RWY 04

**ATIS** PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche/*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche/*Approach* 118.805
**TWR :** PONTOISE Tour/*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
***A/A*** *(120.005) FR only. Obtain QNH with LE BOURGET ATIS*

| RNP APCH | EGNOS Ch 64289 E04A TCH : 43 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PT407** à **2000 MAX** (1726). A **PT407** tourner à **gauche** direct vers **PT408** à **2000 MAX** (1726) puis vers **PT409** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 200 kt). Vers **PT402** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 230 kt) puis prévoir guidage radar pour intégrer l'attente **MOPAR** au **FL070** (MAX IAS 230 kt) ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte MOPAR RNP Y RWY 04).
En cas de panne radio en API, à **PT402** procéder vers **MOPAR** pour intégrer l'attente **MOPAR** en montée vers **FL070** (MAX IAS 230 kt).
*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***PT407*** *at* ***2000 MAX*** *(1726). At* ***PT407*** *turn* ***left*** *direct to* ***PT408*** *at* ***2000 MAX*** *(1726) then to* ***PT409*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 200 kt). To* ***PT402*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 230 kt) then expect radar vectoring to integrate* ***MOPAR*** *holding at* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt) or proceed to another procedure (see IAC MOPAR RNP Y RWY 04).*
*In case of radio failure during missed APCH, at* ***PT402*** *proceed to* ***MOPAR*** *to integrate* ***MOPAR*** *holding climbing to* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. */Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (200) | 800 | 161 | ***560*** (280) | 900 | 278 | ***700*** (430) | 1500 | 422 | ***1000*** (730) | 1500 | ***1100*** (830) | 1500 |
| B | | | 171 | ***570*** (290) | | 290 | | 1500 | | ***1020*** (740) | 1600 | ***1120*** (840) | 1600 |
| C | | | 186 | ***580*** (300) | | 298 | | 1600 | | ***1190*** (910) | 2400 | ***1290*** (1010) | 2400 |

**DIST RW04**

| NM | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1680*** (1406) | ***1340*** (1066) | ***1000*** (726) |

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 22 et RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
*(1) Right hand circuit RWY 22 and RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 15 | 3 min 30 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 | 2 min 03 | 1 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 | 820 | 905 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

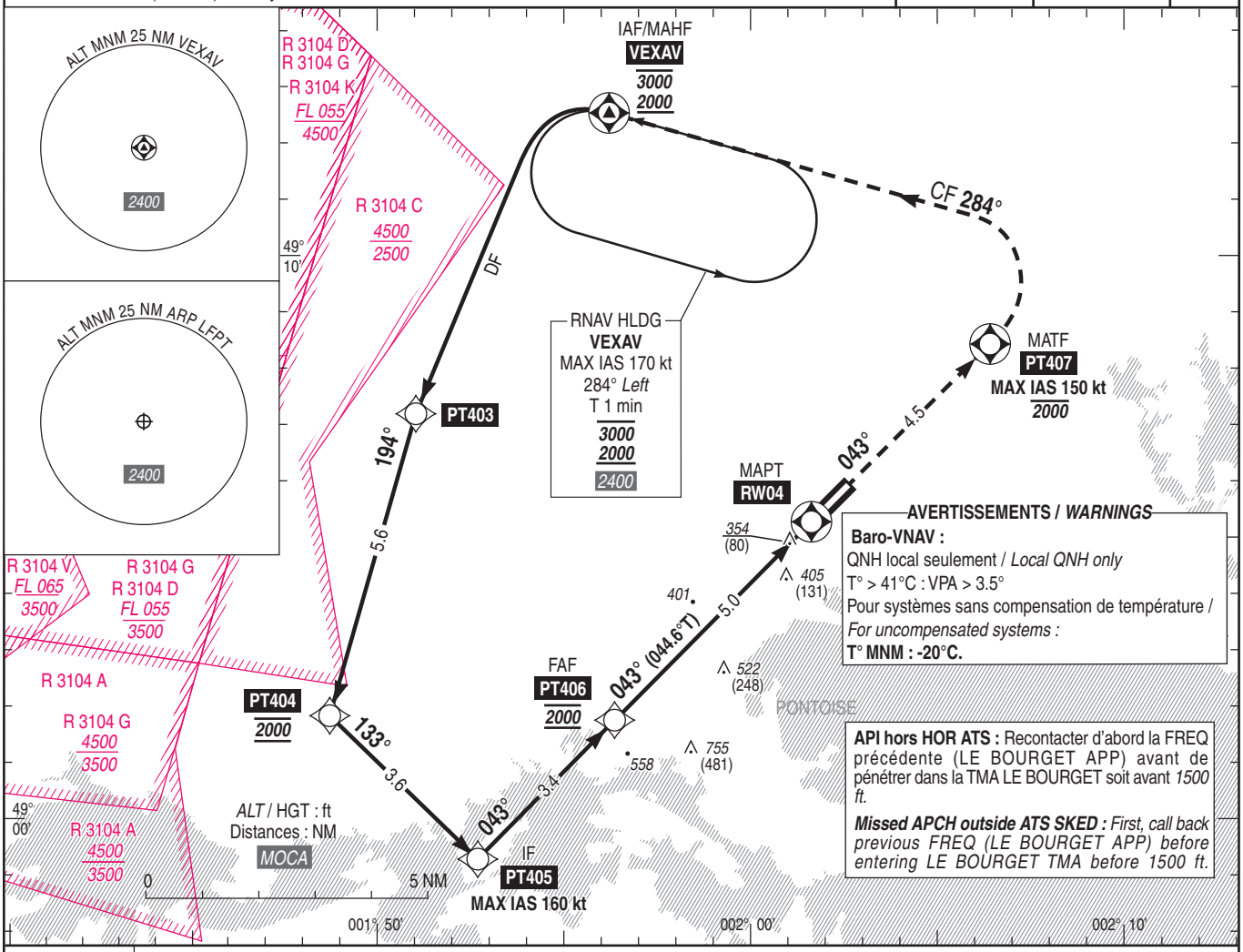
# PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

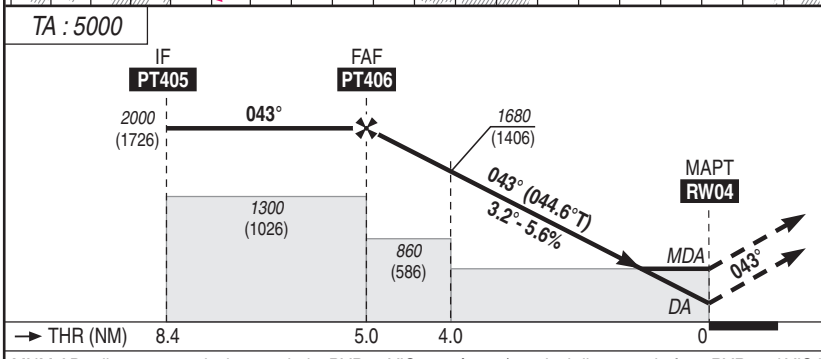
CAT A B
*ALT AD : 325,* ***THR : 274 (10 hPa)***

VEXAV **RNP** X RWY 04

**ATIS** PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
**TWR :** PONTOISE Tour /*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
***A/A*** *(120.005) FR only. Obtain QNH with ATIS* LE BOURGET

| **RNAV 1** *et/and* **RNP APCH** | **EGNOS Ch 81255 E04D** TCH : 43 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers **PT407** (MAX IAS 150 kt) vers ***2000*** (1726) **MAX**. A **PT407** tourner à **gauche** jusqu'à **VEXAV** sur **284°** à ***2000*** (1726) **MNM**, pour intégrer l'attente **VEXAV** (MAX IAS 170 kt) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***PT407*** *(MAX IAS 150 kt) to* ***2000*** *(1726)* ***MAX****. At* ***PT407*** *turn* ***left*** *to* ***VEXAV*** *on* ***284°*** *at* ***2000*** *(1726)* ***MNM****, to integrate* ***VEXAV*** *holding (MAX IAS 170 kt) or proceed to another procedure.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (200) | 800 | 161 | ***560*** (280) | 900 | 278 | ***700*** (430) | 1500 | 422 | ***1000*** (730) | 1500 | ***1100*** (830) | 1500 |
| B | | | 171 | ***570*** (290) | | 290 | | | | ***1020*** (740) | 1600 | ***1120*** (840) | 1600 |

| **DIST RW04** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1680*** (1406) | ***1340*** (1066) | ***1000*** (726) |

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 22 et RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
*(1) Right hand circuit RWY 22 and RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 15 | 3 min 30 | 2 min 58 | 2 min 35 | 2 min 17 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 |



© SIA

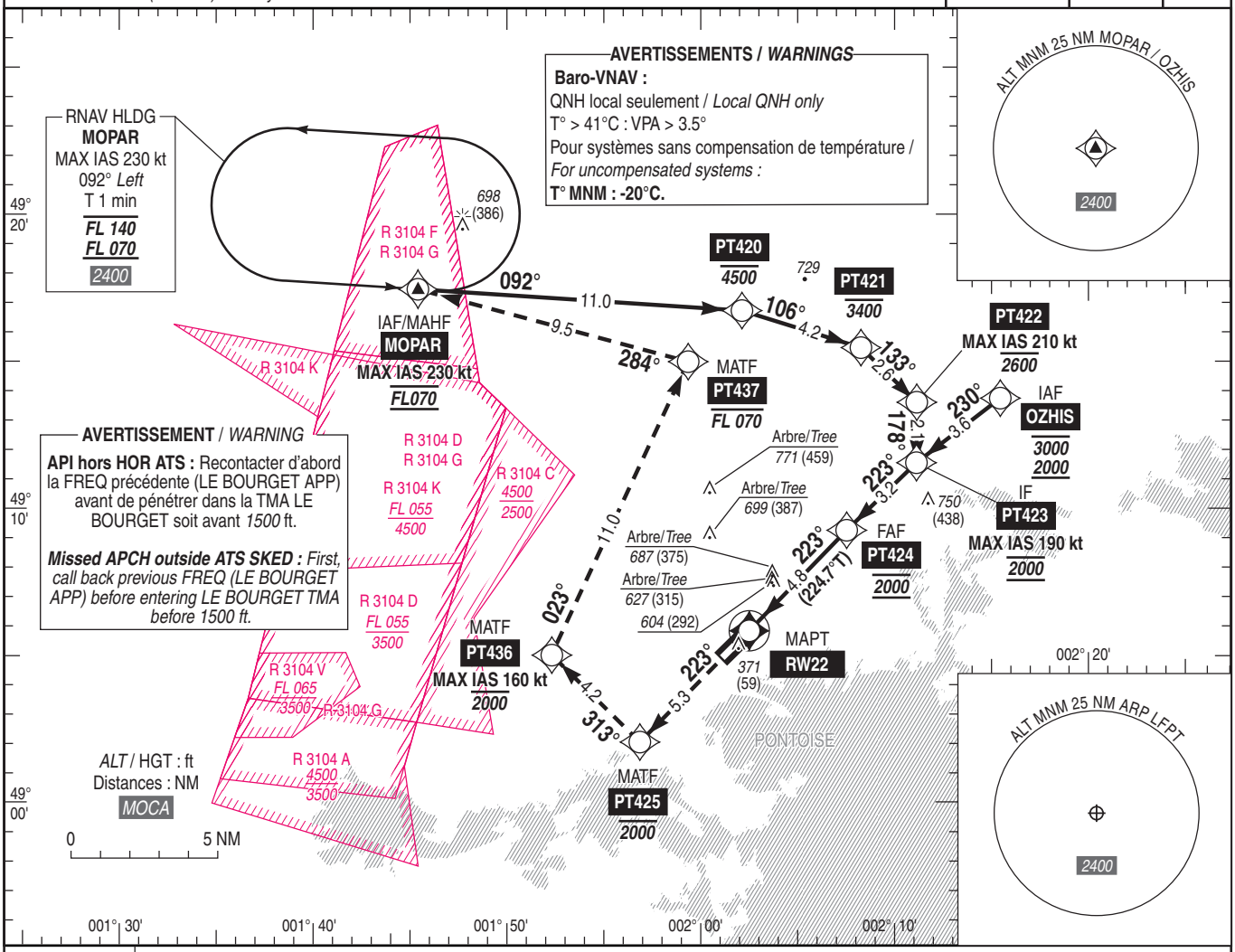
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 325,* ***DTHR : 312 (12 hPa)***

**PONTOISE** CORMEILLES EN VEXIN

MOPAR **RNP** RWY 22
OZHIS **RNP** RWY 22

**ATIS** PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche/*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche/*Approach* 118.805
**TWR :** PONTOISE Tour/*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
***A/A*** *(120.005) FR only. Obtain QNH with ATIS* LE BOURGET

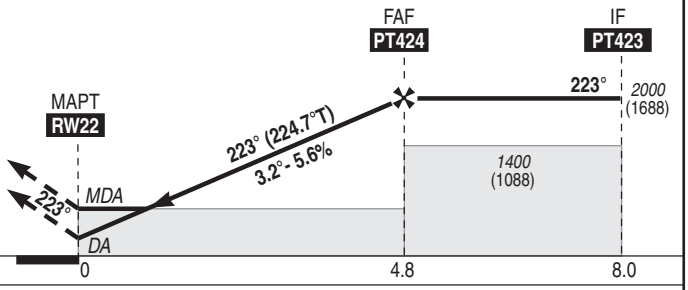
| RNP APCH | EGNOS Ch 77398 E22A TCH : 50 | VAR 2° E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **PT425** puis **à droite** vers **PT436** (MAX IAS 160 kt) vers ***2000*** (1688) **MAX**. A **PT436** tourner **à droite** vers **PT437** en montée vers ***FL070*** puis vers **MOPAR** et intégrer l'attente **MOPAR** au ***FL 070*** (MAX IAS 230 kt).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *towards* ***PT425*** *then* ***turn right*** *towards* ***PT436*** *(MAX IAS 160 kt) to* ***2000*** *(1688)* ***MAX****. At* ***PT436*** *turn* ***right*** *towards* ***PT437*** *climbing to* ***FL070*** *then to* ***MOPAR*** *and integrate* ***MOPAR*** *holding at* ***FL 070*** *(MAX IAS 230 kt).*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 135 | ***740*** (430) | 1500 | 425 | | 1500 | | ***1000*** (690) | 1500 | ***1100*** (790) | 1500 |
| B | ***570*** (250) | 1300 | 143 | ***750*** (440) | 1500 | 434 | ***850*** (530) | 1500 | 530 | ***1020*** (700) | 1600 | ***1120*** (800) | 1600 |
| C | | | 153 | ***760*** (440) | 2000 | 440 | | 2400 | | ***1190*** (870) | 2400 | ***1290*** (970) | 2400 |

| **DIST RW22** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** | ***1040*** | ***1380*** | ***1720*** |
| (HGT) | (728) | (1068) | (1408) |

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
*(1) Right hand circuit RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 4.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 08 | 3 min 24 | 2 min 54 | 2 min 31 | 2 min 14 | 2 min 00 | 1 min 48 |
| VSP (ft/min) | | 395 | 480 | 565 | 650 | 735 | 820 | 905 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

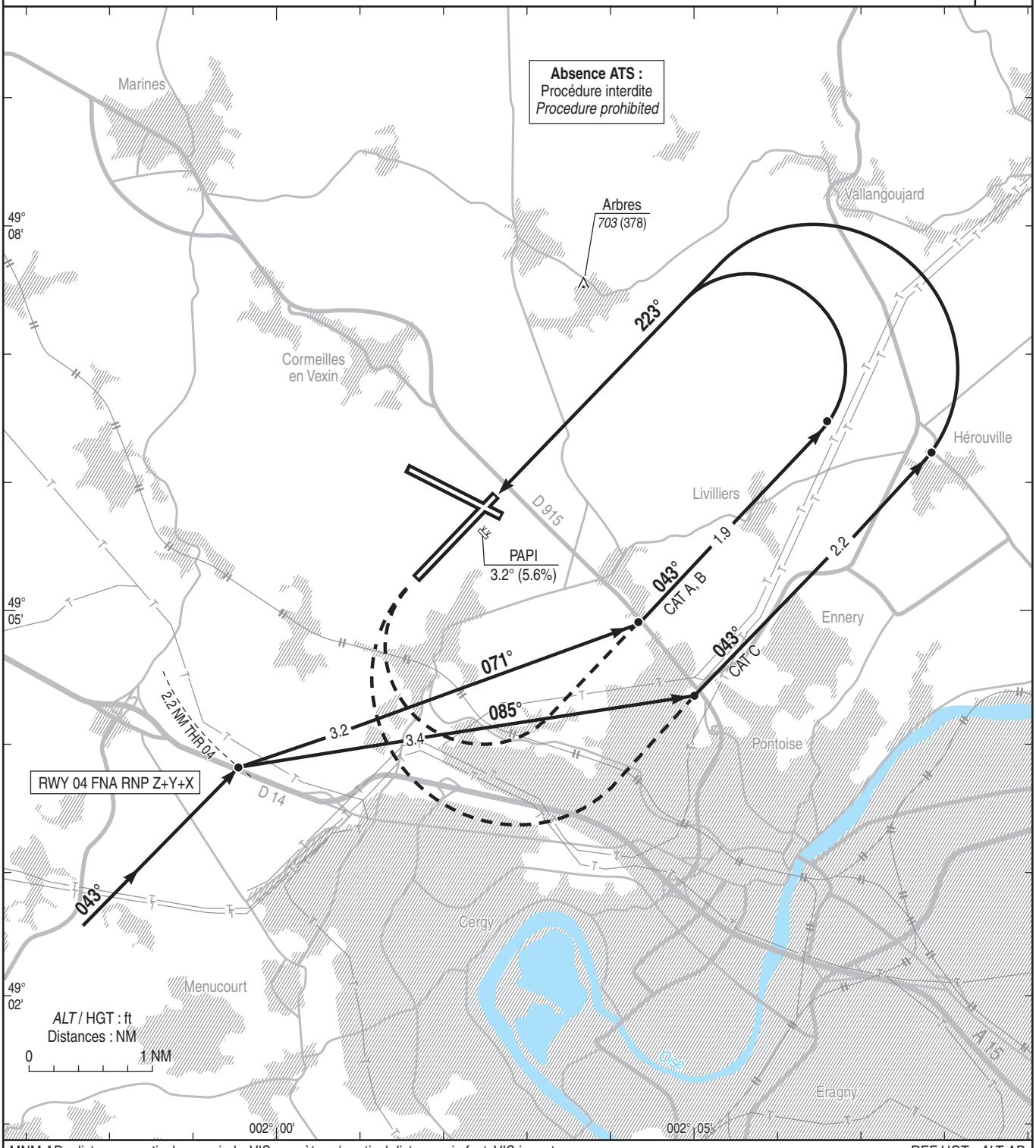
**PONTOISE** CORMEILLES EN VEXIN

***ALT AD : 325 (12 hPa)***, *DTHR : 312*

VPT RWY 22

**ATIS** PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
**TWR :** PONTOISE Tour /*Tower* 121.205

VAR 2° E (2025)




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

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1000*** (680) | 1500 |
| B | ***1000*** (680) | 1600 |
| C | ***1100*** (780) | 2400 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFPV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFPV - VILLACOUBLAY VELIZY

**AD 2 LFPV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°46'27"N 002°11'29"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe de piste 09/27 et 13/31 | Intersection at axis of runway 09/27 and 13/31 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 Km SE VERSAILLES - 1.5 Km S VELIZY (78 - YVELYNES) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 585 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.7595°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA107 - 78129 VILLACOUBLAY AIR | |
| | Telephone | 01 73 95 12 16 - 861 107 1216 | |
| | FAX | 01 45 07 30 84 (DV / Flight Director) | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFPVZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Trafic autorisé : CAM I / T / V - IFR / VFR (VFR de nuit : agréé pour ACFT basés uniquement)<br>Email :<br>- ba107-ops.dv.fct@intradef.gouv.fr<br>TEL ESCA : 01 73 95 23 28 - 861 107 2328<br>TEL DV : 01 73 95 20 45 - 861 107 2045 | Traffic authorized : OAT I / T / V - IFR / VFR (VFR by night : permitted for home-based ACFT only)<br>Email :<br>- ba107-ops.dv.fct@intradef.gouv.fr<br>TEL ESCA : 01 73 95 23 28 - 861 107 2328<br>TEL Flight Director : 01 73 95 20 45 - 861 107 2045 |

**AD 2 LFPV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | A la discrétion des services concernés | At the discretion of the concerned services |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | Section Opérations : HOR ATS.<br>BIVC : H24 - Cinq Mars la Pile (LFXOYXYX) :<br>862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>BNIA BORDEAUX : 05.57.92.60.84 | OPS office : ATS SKED.<br>Central Flight Information Office : Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24 :862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>AIS National office BORDEAUX : 05.57.92.60.84 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1600, VEN : 0700-1400 (ETE -1H)<br>O/T : AD à usage restreint, PPR obligatoire. | MON-THU : 0700-1600, FRI : 0700-1400 (SUM -1H)<br>O/T : restricted use AD, PPR mandatory. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS | ATS SKED |
| 12 | Observations / *Remarks* | Péril animalier : HOR ATS de jour | Wildlife strike hazard : ATS SKED during the day |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPV .4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 1 chariot élévateur 3 t,<br>2 chariots élévateurs 5t,<br>1 chariot élévateur 8t<br>1 GPU 115V/400Hz/28V<br>2 escaliers d'embarquement<br>1 chariot bagages<br>1 vidange toilette<br>1 plateforme élévatrice 5t,<br>1 tapis bagage,<br>1 paire de fourreaux à rouleaux,<br>2 chariots palettes tactiques,<br>2 jeux de peson électroniques,<br>1 paire de rampe AF. | 1 lift truck 3 t,<br>2 lift trucks 5t,<br>1 lift truck 8t<br>1 GPU 115V/400Hz/28V<br>2 passengers stairs<br>1 luggage truck<br>1 toilet emptying<br>1 elevator platform 5t,<br>1 luggage conveyor,<br>1 pair of roller sleeves,<br>2 tactical pallet trucks,<br>2 electronic balance kits,<br>1 AF ramp kit. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34 MIL/CIV<br>O/R : O135 - O138 - O150 - O156 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Connexion et déconnexion du coupling pour le plein sous pression (manipulation du tableau de carburant faite par l'équipage).<br>Réalisation du plein par gravité au pistolet (contrôle quantité de carburant et manipulations tableau de carburant et bouchon réservoir effectués par l'équipage). | Connection, disconnection of coupling for fueling under pressure (operations on fueling board made by crew members)<br>Fueling by gravity made with fueling gun (control of fuel quantity, operations of fueling board and fuel tank cap made by crew members) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 2 dégivreuse (VESTERGAARD),<br>2 harnais,<br>2 longes. | 2 defroster (VESTERGAARD),<br>2 harnesses,<br>2 safety belts. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Selon disponibilité - pas de possibilité de tractage | Subject to availability - no towing possibility. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | O/R : H515, OXRB | |

**AD 2 LFPV .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL seulement<br>Ville : hôtels | AD : MIL only<br>City : hotels |
| 2 | Restaurants | AD : MIL uniquement<br>Ville : nombreux restaurants | AD : MIL only<br>City : numerous restaurants |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Bus de ville<br>Ville : Taxis O/R entrée base | AD : City bus<br>City : Taxis O/R at base entrance |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : infirmerie, ambulances<br>Ville : hôpitaux à VERSAILLES, PARIS et CLAMART | AD : health care unit, ambulances<br>City : hospitals at VERSAILLES, PARIS and CLAMART |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | VERSAILLES | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFPV .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 6 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VMA 108<br>1 lot de désincarcération<br>1 lot de soutènement<br>1 lot de sauvetage | 2 VMA 108<br>1 disincarceration kit<br>1 support kit<br>1 rescue kit |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Soutien logistique aux aéronefs Défense | Logistic support to Defence aircraft |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 6 - OTAN : 6<br>Plan de secours établi avec la préfecture. | ICAO : 6 - NATO : 6<br>Contingency plan prepared with the prefecture. |

**AD 2 LFPV .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 déneigeuses<br>2 balayeuses équipées de lames<br>2 véhicules d'épandage<br>1 fraise à neige | 2 snowplows (blade/sweeper/blower)<br>2 sweeping trucks equiped with snowblow (straight blade)<br>2 runway deicer trucks<br>1 snow cutter blower |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | RWY 09/27 - TWY A/D/B - PRKG H/A/B/C | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Solution aqueuse d'acétate de potassium ou de formiate de potassium (environ 50%) contenant des additifs inhibiteurs de corrosion | KFOR (50% potassium formate fluid) and KOAC (50% potassium acetate fluid) + corrosion inhibitors |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Transmission de l'information par NOTAM | Transmission of information by NOTAM |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPV.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG A Béton<br>PRKG B Béton<br>PRKG C et D Béton<br>PRKG E Enrobé<br>Aire de dégivrage Béton | PRKG A Concrete<br>PRKG B Concrete<br>PRKG C and D Concrete<br>PRKG E Coated<br>Defrosting area Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG A 24 R/B/W/T<br>PRKG B 44 R/B/W/T<br>PRKG C et D 12 R/C/W/T<br>PRKG E 27 F/B/W/T<br>Aire de dégivrage 41 R/B/W/T | PRKG A 24 R/B/W/T<br>PRKG B 44 R/B/W/T<br>PRKG C and D 12 R/C/W/T<br>PRKG E 27 F/B/W/T<br>Defrosting area 41 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A1 : 18 m (accotements revêtus 3 m + engazonnés 7 m)<br>TWY A2/B/D/E1 : 23 m (accotements revêtus 4.5 m + engazonnés 6 m)<br>TWY C : 15 m (accotements revêtus 3 m + engazonnés 7 m)<br>TWY E2 : 15 m<br>TWY F / Aire de dégivrage : 23 m (accotements revêtus 3 m)<br>TWY G : 23 m | TWY A1 : 18 m (shoulders paved over 3 m + grass cover over 7 m)<br>TWY A2/B/D/E1 : 23 m (shoulders paved over 4.5 m + grass cover over 6 m)<br>TWY C : 15 m (shoulders paved over 3 m + grass cover over 7 m)<br>TWY E2 : 15 m<br>TWY F / Defrosting area : 23 m (shoulders coated over 3 m)<br>TWY G : 23 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A1/A2/B/C/D/E1/G : Souple-Enrobé<br>TWY E2 : Rigide-Béton<br>TWY F / Aire de dégivrage : Souple-Enrobé et Rigide-Béton (partie centrale) | TWY A1/A2/B/C/D/E1/G : Flexible-Coated<br>TWY E2 : Rigid-Concrete<br>TWY F / Defrosting area : Flexible-Coated and Rigid-Concrete (central part) |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A1 : 38 F/C/W/T<br>TWY A2/B/D/E1/G : 36 F/B/W/T<br>TWY C : 46 F/C/W/T<br>TWY E2 : 14 R/C/W/T<br>TWY F/Aire de dégivrage : 36 F/B/W/T et 41 R/B/W/T (partie centrale) | TWY A1 : 38 F/C/W/T<br>TWY A2/B/D/E1/G : 36 F/B/W/T<br>TWY C : 46 F/C/W/T<br>TWY E2 : 14 R/C/W/T<br>TWY F/Defrosting area : 36 F/B/W/T et 41 R/B/W/T (central part) |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Aire de compensation (extrémité RWY 13/31) PRKG E : 48°46'14.04" N - 002°11'55.44" E (WGS 84) | Compensation area (end of runway 13/31) PRKG E : 48°46'14.04" N - 002°11'55.44" E (WGS 84) |

**AD 2 LFPV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux de circulation et d'indication | Traffic and information panels |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Axe de voie de circulation | Taxiway axis |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Postes de stationnement | Parking stand |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : Marques d'axe de piste, latéral, de TDZ, Nr d'identification, panneaux de distance restante.<br>TWY : Marquage latéral et axial jaune. Feux de protection de piste jaune. | RWY : Marks at runway axis, border, TDZ, identification NR, distance-to-go information panels.<br>TWY : Yellow border and axial marking. Yellow runway protection lights. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFPV .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Points d'attente de circulation d'approche de catégorie I (90 m) et de catégorie II (150 m) à télécommande automatique avec feux rouges encastrés. | Approaching traffic automatic remote control hold points for category I (90 m) and category II (150 m) with embedded red lights. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Croix blanches sur SUD piste 13/31<br>Croix jaunes sur TWY et bretelles inutilisables | White crosses on South of runway 13/31<br>Yellow crosses on TWY and ramps unavailable |

**AD 2 LFPV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFPV | |

**AD 2 LFPV.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Centre météorologique de TRAPPES | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFPV .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | VILLACOUBLAY | |
| | Période de validité / *Validity period* | | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TAF | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6 | |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | TAF - METAR - TEMSI - VENTS/WINDS | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W - SWH - SWM - SWL | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | SYNPA - AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | VILLACOUBLAY<br>HNO : veille météo et information ponctuelle O/R. | VILLACOUBLAY<br>Outside working hours : weather and intermittent weather information O/R |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL : 01 45 07 32 41 - 811 107 7241 | |

**AD 2 LFPV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 088.30 (087) | 1957 x 45 | 37 F/C/W/T<br>enrobé bitumineux / bituminous mix | 48°46'26.79"N 002°11'17.91"E<br>( 48°46'26.86"N 002°11'21.39"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 585ft<br>DTHR : 584ft |
| 27 | 268.32 (267) | 1957 x 45 | 37 F/C/W/T<br>enrobé bitumineux / bituminous mix | 48°46'28.65"N 002°12'53.74"E<br>( 48°46'28.58"N 002°12'50.16"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 575ft<br>DTHR : 576ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | 110 x 90 | 2079 x 300 | NIL | (1) |
| 27 | NIL | NIL | 150 x 90 | 2079 x 300 | NIL | NIL |

(1) RWY 09/27 :
- Accotements revêtus de 7.5 m de chaque côté et de 20 m en extrémité de piste.
- Existence d'une raquette de retournement de 73 m en QFU 09 (résistance 37 F/C/W/T) et d'une raquette de retournement de 71 m en QFU 27 (résistance 37 F/C/W/T)./
- Shoulders coated over 7.5 m on each side and 20 m at end of runway.
- Existence of 1 turn-around pad of 73 m in QFU 09 (resistance 37 F/C/W/T) and 1 turn-around pad of 71 m in QFU 27 (resistance 37 F/C/W/T).


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPV .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 1957 | 2067 | 1957 | 1886 | |
| 27 | 1957 | 2107 | 1957 | 1884 | |

**AD 2 LFPV .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | - 420 m - Feux directionnels - 4 intensités | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 47.4 ft | | 1957 m | 15 m | W - R | 4 intensités |
| 27 | - 873 m - 4 intensités | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 45.2 ft | 900 m | 1957 m | 15 m | W - R | 4 intensités |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 09 | 1957 m | 60 m | W | 4 intensités | R | | | (1) |
| 27 | 1957 m | 60 m | W | 4 intensités | R | | | (2) |

(1) - Balisage THR : Barre feux verts 4 intensités - Feux à éclat blancs.
- Balisage Axial : Blanc, puis rouge et blanc sur les 900 derniers m, puis rouge sur les 300 derniers m.
- Balisage raquette 73 m (latéral bleu - axial vert), 1 feu axial sur les 450 premiers mètres, 2 feux axiaux sur la fin de rampe./
- THR Lighting : Bar of green lights 4 intensity levels - White flashing lights
- Centreline Lighting : White, then red and white every 900 m, then red over the last 300 m
- Pad marking over 73 m (border blue - central green), 1 central light over the first 450 metres, 2 central lights on the end of ramp.

(2) - Balisage APP : Feux directionnels avec renforcement catégorie 2, balle traçante.
- Balisage THR : Barre feux verts 4 intensités avec barres de flanc de seuil - Feux à éclat blancs
- Balisage Axial : Blanc, puis rouge et blanc sur les 900 derniers m, puis rouge sur les 300 derniers m.
- Balisage Raquette 71 m (latéral bleu - axial vert), 1 renforcement d'APP de précision de CAT II (modèle OACI)
- TDZ : 2 x 3 feux blancs tous les 60 m à partir de l'extrémité de piste sur les 900 premiers m./
- APP Lighting : Directional lights with category 2 reinforcement, tracer
- THR Lighting : Bar of green lights with 4 intensity levels with side threshold bars White flashing lights.
- Centreline Lighting : White, then red and white every 900 m, then red over the last 300 m.
- Pad marking over 71 m (border blue - central green) 1 precision APP reinforcement, CAT II (ICAO model)
- TDZ : 2 x 3 white lights every 60 m from the end of the runway over the first 900 m.

**AD 2 LFPV .15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | 48°46'21.41"N - 002°12'14.95"E (WGS84)<br>ALT (NGF) : 607 ft | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Feux axiaux verts sur TWY A, D et B | Green axial lights on TWYs A, D and B |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux latéraux bleus,<br>Panneaux d'indicateur de point d'attente 90 m et 150 m. | Blue lateral lights,<br>Hold point indicator panels at 90 m and 150 m. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Secours électrique par onduleurs<br>GE sur postes électriques<br>2 remorques de balises type ELAUL. | Backup electrical power supply by inverters<br>GPU on power stations<br>2 marking trailers type ELAUL. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | GE inférieur à 15 sec<br>ELAUL en 45 min | GE less than 15 sec<br>ELAUL in 45 min |
| 5 | Observations / *Remarks* | Postes Y2, Y5 et Y7 secourus en moins de 1 s. | Stations Y2, Y5 and Y7 backed up in less than 1 s. |

**AD 2 LFPV .16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | - AIRE H1 : 48°46'07.25"N - 002°11'37.50"E (WGS 84) 561 ft - FATO BG 300 x 30 m - 315°/135° - balisage lumineux feux blancs BI<br>- AIRE H2 : 48°46'19.40"N - 002°12'23.96"E (WGS 84) 568 ft - bitume 36 F/B/W/T - Inutilisable sans radio et utilisable de nuit sous JVN. Triangle blanc.<br>- AIRE H3 : Inutilisable sans radio et utilisable de nuit sous JVN - béton 14 R/C/W/T - Triangle blanc. | - AIRE H1 : 48°46'07.25"N - 002°11'37.50"E (WGS 84) 561 ft - FATO BG 300 x 30 m - 315°/135° - white LIL marking lights<br>- AIRE H2 : 48°46'19.40"N - 002°12'23.96"E (WGS 84) 568 ft - asphalt 36 F/B/W/T - unavailable without radio and available by night with NVG. White triangle.<br>- AIRE H3 : Unavailable without radio and available by night with NVG - concrete 14 R/C/W/T - White triangle. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPV .17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR VILLACOUBLAY**<br><br>48°49'30"N , 002°12'30"E - 48°47'15"N , 002°16'00"E - 48°44'30"N , 002°13'30"E - 48°43'45"N , 002°12'15"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°49'30"N , 002°12'30"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>VILLA Approche (FR)<br>VILLA Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>VILLA Tour (FR)<br>VILLA Tower (EN) | Activable H24<br>Procédures CAM/CAG<br>La désactivation est annoncée sur RAI 128,950 ou par ORLY APP ou par DE GAULLE APP.<br>A l'exclusion des zones LF-R 84 A et B .<br>LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.<br>ATTENTION : cette CTR coexiste avec la LF-R 275 PARIS à contournement obligatoire pour les vols en CAG VFR (sauf autorisation spécifique : cf. AIP ENR 5.1).<br>Possible activation H24.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced on RAI 128,950 or ORLY APP or DE GAULLE APP.<br>LF-R 84 A and B excluded.<br>LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1.<br>CAUTION : this CTR coexists with LF-R 275 PARIS which avoidance is mandatory for GAT VFR flights (except special authorization : see AIP ENR 5.1). |

**AD 2 LFPV .18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 119.425 MHz | HOR ATS | |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Utilisée sur instruction / Used upon instruction |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 123.750 MHz | HOR ATS | Utilisée sur instruction / Used upon instruction |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse seulement / Distress only |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 246.950 MHz | HOR ATS | Utilisée sur instruction / Used upon instruction |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Utilisée sur instruction / Used upon instruction |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 278.425 MHz | HOR ATS | Utilisée sur instruction / Used upon instruction |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Utilisée sur instruction / Used upon instruction |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | |
| APP | VILLA Approche (FR)<br>*VILLA Approach (EN)* | 374.625 MHz | HOR ATS | Utilisée sur instruction / Used upon instruction |
| TWR | VILLA Tour (FR)<br>*VILLA Tower (EN)* | 121.750 MHz | HOR ATS | Fréquence SOL / Ground frequency |
| TWR | VILLA Tour (FR)<br>*VILLA Tower (EN)* | 128.950 MHz | HOR ATS | Fréquence TOUR / Tower frequency |
| TWR | VILLA Tour (FR)<br>*VILLA Tower (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| TWR | VILLA Tour (FR)<br>*VILLA Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | Fréquence SOL / Ground frequency |
| TWR | VILLA Tour (FR)<br>*VILLA Tower (EN)* | 343.175 MHz | HOR ATS | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPV.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | HOL | 315 kHz | H24 | 48°43'50.1"N 001°49'13.8"E | | | | | |
| NDB | TA | 286.5 kHz | H24 | 48°46'17.7"N 002°05'50.8"E | | | | 267°/3.65 NM DTHR 09 | |
| LOC 09 (I) | VVE | 111.35 MHz | H24 | 48°46'28.8"N 002°12'59.5"E | | | | 087°/1.08 NM DTHR 09 | |
| GP 09 | | 332.15 MHz | H24 | 48°46'32.6"N 002°11'36.9"E | | | 15.9 m/52 ft ( 3 °) | 059°/363m DTHR 09 | |
| DME 09 | | CH 50Y | H24 | 48°46'32.6"N 002°11'36.9"E | | | | | |
| LOC 27 (II) | VVO | 110.75 MHz | H24 | 48°46'26.6"N 002°11'10.5"E | | | | 267°/1.1 NM DTHR 27 | |
| GP 27 | | 330.05 MHz | H24 | 48°46'32.2"N 002°12'35.6"E | | | 14.9 m/49 ft ( 3 °) | 290°/317m DTHR 27 | |
| DME 27 | | CH 44Y | H24 | 48°46'32.2"N 002°12'35.6"E | | | | | |

**AD 2 LFPV.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 RESTRICTIONS ET INTERDICTIONS**

AD à usage restreint, réservé aux aéronefs d'Etat français et étrangers et aux aéronefs loués ou affrétés au profit d'autorités militaires ou gouvernementales françaises ou étrangères. Des dérogations peuvent être accordées par CM15, l'EMO ou le commandant d'aérodrome.

Survol de l'AD interdit H 24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.

AD interdit le premier jeudi de chaque mois de 0600 à 0800 pour maintenance.

AD interdit aux vols d'entraînement, aux escales techniques pures, aux ACFT armés.

ATT interdit sans NR accord (PPR) qui figurera en case 18 du PLN.

***20.1 RESTRICTIONS AND PROHIBITIONS***

*Restricted use AD, reserved for French and foreign government aircraft and aircraft leased or chartered by French or foreign military or governmental authorities. Exemptions may be granted by CM15, EMO or airfield CDR.*

*AD fly-over prohibited below 300 m (1000 ft) ASFC.*

*AD prohibited on first thursday of each month from 0600 to 0800 for maintenance work.*

*AD prohibited to training flights, purely technical stop-overs, weapon ACFT*

*LDG prohibited without permission NR (PPR) that will be entered in box 18 of the PLN.*

**20.2 VOLS DE NUIT**

Les vols de nuit en CAM V ou CAG VFR sont réservés aux seuls ACFT basés. Lors de la fermeture de VILLACOUBLAY, annoncée par RAI 128.950, espace géré par ORLY APP et transit WH1 / WH3 par MOULINEAUX TWR.
Utilisation PAPI : PAPI RWY 09
Requis de nuit pour :
- APCH à vue RWY 09
- APCH aux instruments RWY 09

***20.2 NIGHT FLIGHTS***

The night flights in OAT V or GAT VFR are reserved exclusively for homebased ACFT. During closure of VILLACOUBLAY, announced by RAI 128.950, space managed by ORLY APP and transit WH1 / WH3 by MOULINEAUX TWR.
Using PAPI : PAPI RWY 09
Required by night for :
- Visual approach RWY 09
- Instrument approach RWY 09

**AD 2 LFPV.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Se reporter aux volets CAM

*Refer to OAT sections*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFPV.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**1 UTILISATION DE L'AD**

AD à usage restreint, réservé aux aéronefs d'Etat français et étrangers et aux aéronefs loués ou affrétés au profit d'autorités militaires ou gouvernementales françaises ou étrangères. Des dérogations peuvent être accordées par CM15, l'EMO ou le directeur d'aérodrome.
Survol de l'AD interdit H24 au-dessous de 300m (1000ft) ASFC.
AD interdit aux vols d'entraînement, aux escales techniques pures, aux ACFT armés, des dérogations peuvent être accordées par le directeur d'aérodrome.
ATT interdit sans NR accord (PPR) qui figurera en case 18 du PLN.

***1 AD OPERATING CONDITIONS***

*Restricted use AD, reserved for French and foreign government aircraft and aircraft leased or chartered by French or foreign military or governmental authorities. Exemptions may be granted by CM15, EMO or airfield CDR.*
*AD fly-over prohibited below 300m (1000ft) ASFC.*
*AD prohibited to training flights, purely technical stop-overs, weapon ACFT, exemptions may be granted by airfield CDR.*
*LDG prohibited without permission NR (PPR) that will be entered in box 18 of the PLN.*

**2 VOLS A L'ARRIVEE**

**2.1 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE**

**APPROCHES INITIALES (INA) RNAV + RADAR**

**2.1.1 Domaine d'application**

Les procédures d'approche initiale (INA) débutent au point d'approche initiale (IAF) et s'achèvent sur un repère spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche finale.

**2.1.2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégories A.B.C.

Ces procédures sont établies au-dessus de l'altitude minimale de guidage (AMG).

Celles qui sont publiées RNAV sont protégées pour une navigation RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME. et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler.

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

**2.1.3 Equipement des aéronefs**

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

**2.1.4 Utilisation**

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

En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.

**2.1.5 Mesures transitoires**

L'ensemble des procédures d'attente et d'approche initiale (INA) aux instruments déclarées utilisables en RNAV1 peuvent être suivies par des aéronefs équipés d'un système de navigation de surface non approuvé RNAV1, sous réserve d'observer les conditions techniques et opérationnelles suivantes :

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

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

La fonction « Direct to ».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

**2.1.6 Panne de radiocommunication**

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "panne radio" spécifiques à la procédure en cours.

**2.2 LIMITATIONS VITESSES ET NIVEAUX (voir cartes STAR et fiches INA)**

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à

***2 INBOUND AIRCRAFT***

***2.1 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR INBOUND PROCEDURES***

***RNAV + RADAR INITIAL APPROACHES (INA)***

***2.1.1 Field of application***

*RNAV initial approach procedures (INA) start from the Initial Approach Fix (IAF) then end with a specified marker from which radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.*

***2.1.2 Radar protection and operation***

*For categories A B C aircraft.*

*These procedures are set above the minimum radar vectoring altitude.*

*The procedures published "RNAV" are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors and meeting RNAV 1 requirements with anticipated WP or overflown WP.*

*The ATC unit permanently provides radar services.*

***2.1.3 Aircraft equipment***

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

***2.1.4 Operating procedures***

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

*If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.*

***2.1.5 Transitional measures***

*Every holding patterns and Initial Approach (INA) procedures declared as available for RNAV 1 operations can be flied by aircraft equipped with a non-RNAV 1 approved area navigation system provided to comply with the following technical and operational requirements:*

*Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.*

*Display of the data base period of validity indicator.*

*Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.*

*Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.*

*Identification display of the active waypoint.*

*Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.*

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

*"Direct to" function.*

*Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").*

*In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.*

***2.1.6 Radiocommunication failure***

*The pilot should perform the published procedure (including level and speed requirements) and follow or get back to the "RADAR" route then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.*

***2.2 SPEED AND FLIGHT LEVEL LIMITATIONS (see STAR and INA sheets)***

*Within PARIS TMA class A (from part 2 to 10), the speed is limited to IAS*


© Service de l'Information Aéronautique, France

IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

Hors procédures d'attente et sauf clairance contraire du contrôle, les vitesses de 250 kt et 220 kt spécifiées sur certains segments de la procédure devront être respectées.

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

Des contraintes de niveaux sont imposées sur certains segments de la procédure pour des raisons de circulation aérienne.

En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié.

Les aéronefs qui ne pourraient respecter ces limitations devront le signaler au plus tôt à l'approche.

**2.3 GUIDAGE RADAR**

Les altitudes minimales de guidage dans la TMA PARIS sont publiées à l'AIP FRANCE AD2 LFPO AMG.

## 2. 4 STAR

Pour l'arrivée à VILLACOUBLAY , quelques itinéraires conventionnels sont publiés pour faciliter l'accès à l'aérodrome aux aéronefs NON-RNAV en-dessous du FL115.

**2. 4 .1 Domaine d'application**

Ces itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

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

**2. 4 .2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégories A B C.

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

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

**2. 4 .3 Utilisation**

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

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

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

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

Limitation de vitesse :

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

**2. 4 .4 Panne de radiocommunication**

**2. 4 .4.1 Cas général**

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

**2. 4 .4.2 Procédure particulière pour les arrivées LFPN et LFPV par VEBEK**

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

*250 kt MAX below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.*

*Outside holding procedures and except otherwise instructed by control, pilots shall have to adhere to the speeds of 250 kt and 220 kt specified on certain segments of the procedures.*

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

*Flight level contraints are imposed on certain segments of the procedure due to traffic.*

*Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point.*

*ACFT that should not be able to comply with these limitations must advise ATC as soon as possible.*

***2.3 RADAR VECTORING***

*The minimum radar vectoring altitudes within the PARIS TMA are published in the AIP FRANCE AD2 LFPO AMG.*

## *2. 4 STARs*

*For arrival at VILLACOUBLAY , some conventional STAR are published in order to facilitate NON-RNAV aircraft access to the airfield below FL115.*

***2. 4 .1 Field of application***

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

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

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

***2. 4 .2 Radar protection and operation***

*For categories A B C aircraft.*

*The "En-Route" and "IAF" holding patterns are protected with conventional navigation between FL070 and FL110 when radionavigation infrastructure enables it.*

*The ATC unit permanently provides radar services.*

***2. 4 .3 Operating procedures***

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

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

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

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

*Speed limitation:*

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

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

***2. 4 .4 Radiocommunication failure***

***2. 4 .4.1 Usual case***

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

*In case of radar vectoring, join the initial STAR.*

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

*Maintain this level till the later of the following times:*

*- HAP*

*- Arrival time in the holding plus 10 minutes, then descend in holding pattern to the level specified at the beginning of the initial approach.*

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

***2. 4 .4.2 Specific case for LFPN and LFPV arrivals via VEBEK***

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

*In case of radar vectoring, join the initial STAR.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Se présenter à VEBEK au FL 110.

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

*Proceed to VEBEK at FL110.*

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

**2. 4 .5 Procédure particulière en l'absence d'instruction du contrôle (hors panne de radiocommunication) pour les arrivées LFPN / LFPV**

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (à ou après l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée (arrivées MOLBA ou ODILO), au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception, ou la procédure particulière publiée au paragraphe 2. 4 .4.2 (arrivées VEBEK). Ce principe est valable dans toutes les configurations.

***2. 4 .5 Specific case in absence of any ATC instructions ( except communication failure) for LFPN / LFPV***

*The lack of ATC clearance to perform the initial approach may be caused by a late ACC/APP handover (at or after the IAF), and/or by an overloaded frequency.*

*In such a situation, reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure assigned level which has been acknowledged (MOLBA or ODILO arrivals) or the procedure described at §2. 4 .4.2 (VEBEK arrivals). This is the case in all configurations.*

## 3 VOLS AU DEPART

### 3.1 CONSIGNES

Sauf autorisation contraire de l'APP, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 150, la PENTE SOL MINIMALE de 5,5% doit être adoptée par les aéronefs. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser la TWR lors du premier contact.

Le niveau de vol le plus élevé spécifié sur l'itinéraire normalisé de départ ne peut être quitté que sur autorisation du contrôle.

En cas de panne radio, afficher code 7600, respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D 40 LOL puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

### 3.2 ASSIGNATION DE VITESSE

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

Au dessus du FL 100, pour les départs AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL, accélération vers la vitesse indiquée (IAS) 300 kt maximum sauf instruction du contrôle.

### 3.3 DEPARTS RWY 09 (LFPV)

**DESIGNATION**

La désignation des itinéraires normalisés de départ est liée à la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE, ils reçoivent :

- la lettre A lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'EST ;

- la lettre B lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'OUEST.

### 3.4 DEPARTS RWY 27 (LFPV)

**DESIGNATION**

La désignation des itinéraires normalisés de départ est liée à la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE, ils reçoivent :

- la lettre P lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'OUEST ;

- la lettre V lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'EST.

## *3 OUTBOUND AIRCRAFT*

### *3.1 RULES*

*Unless otherwise instructed by the APP, ACFT must comply with specifications laid down for each standard departure route.*

*In all phases of the upward gradient and up to FL 150, the MINIMUM 5,5 % GROUND ANGLE OF SLOPE must be adhered to by all ACFT. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting the latter.*

*The highest specified flight level on the standard departure route can only be left after clearance from the air traffic control.*

*In the event of radio failure squawk code 7600, adhere to standard departure routes and assigned flight levels up to D 40 LOL then continue flight in accordance with FPL in force.*

### *3.2 SPEED RESTRICTION*

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

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

*Above FL 100, for AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL departures, acceleration to the indicated speed (IAS) 300 kt maximum except ATC instructions.*

### *3.3 DEPARTURES RWY 09 (LFPV)*

**IDENTIFICATION**

*The identification of standard departure routes depends on whether departures are westwards or eastwards at PARIS CHARLES DE GAULLE:*

*- the letter A when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are eastwards ;*

*- the letter B when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are westwards.*

### *3.4 DEPARTURES RWY 27 (LFPV)*

***IDENTIFICATION***

*The identification of standard departure routes depends on whether departures are westwards or eastwards at PARIS CHARLES DE GAULLE:*

*- the letter P when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are westwards;*

*- the letter V when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are eastwards.*

### 3.5 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)

Pour les départs de PARIS-SACLAY-VERSAILLES et de VILLACOUBLAY, les secteurs Nord, Est, Sud et Ouest de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

### *3.5 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)*

*For departures from PARIS-SACLAY-VERSAILLES and VILLACOUBLAY, all the North, East, South and West sectors of PARIS TMA are provided with RNAV SID.*

| | Secteur/ *Sector* | | Réacteurs/ *Jets* | Hélices/ *Propellers* |
|---|---|---|---|---|
| SID RNAV | Nord/ *North* | OPALE - ATREX - NURMO | FL > 115 | FL > 115 |
| | Est/ *East* | RANUX - BUBLI | FL > 195 | FL > 195 |
| | | DIKOL - BAXIR | 115 < FL < 195 | 115 < FL < 195 |
| | Sud/ *South* | AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL | FL > 195 | FL > 195 |
| | | OLZOM - MONOT - DORDI | FL < 195 | FL < 195 |
| | Ouest/ *West* * | ELCOB - LGL | Tous/ *All* FL | Tous/ *All* FL |

* : Uniquement configuration face à l'Est. / *Eastwards configuration only.*

### 3.5.1 Domaine d'application

NIL

### *3.5.1 Field of application*

NIL

### 3.5.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A B C.

### *3.5.2 Radar protection and operation*

*For categories A B C aircraft.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

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

**3.5.3 Equipement des aéronefs**

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

**3.5.4 Utilisation**

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

Les phases de raccordement, publiées uniquement RNAV avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, sont utilisables en RNAV 1.

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

**3.5.5 Mesures transitoires**

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

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

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

La fonction « Direct to ».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

**3.6 DEPARTS : SID CONV ou DCT FPL**

Au départ de VILLACOUBLAY, le secteur Ouest de la TMA PARIS est doté de SID conventionnels.

*The ATC unit permanently provides radar services.*

***3.5.3 Aircraft equipment***

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

***3.5.4 Operating procedures***

*Initial departures are published and available only in conventional navigation.*

*The junction phases published only for RNAV procedures with sensors GNSS and/or DME/DME are also available for RNAV 1 procedures.*

*The pilot being not able to fly the RNAV junction phase must report "NON RNAV 1 Terminal area" upon requesting the starting clearance on PREFLIGHT frequency, in order to have a radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume its own navigation to the point joining the En-Route structure, which is planned in FPL .*

***3.5.5 Transitional measures***

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

*Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.*

*Display of the data base period of validity indicator.*

*Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.*

*Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.*

*Identification display of the active waypoint.*

*Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.*

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

*"Direct to" function.*

*Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").*

*In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.*

***3.6 DEPARTURES: CONV SID or DCT FPL***

*For VILLACOUBLAY departures, all the West sector of PARIS TMA is provided with conventional SIDs.*

| **SID** | **Secteur/ *Sector*** | | **Réacteurs/ *Jets*** | **Hélices/ *Propellers*** |
|---|---|---|---|---|
| **CONV** | Nord/ *North* | **EGOZE** | FL < 115 | FL < 115 |
| **ou / *or*** | Est/ *East* | **NIPOR** | FL < 115 | FL < 115 |
| **DCT FPL** | Ouest/ *West* * | **ELCOB - LGL** | Tous/ *All* FL | Tous/ *All* FL |

* : Uniquement configuration face à l'Ouest. / *Westwards configuration only.*

Les pilotes doivent appliquer les procédures DCT FPL suivantes :

Préciser FPL case 15 :

- vers le secteur Nord : DCT EGOZE puis DCT premier point de rejointe de la structure En-Route,

- vers le secteur Est : DCT NIPOR,

- vers le secteur Ouest : SID ELCOB ou LGL.

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné : (voir descriptif AD2 LFPV INI )

- vers le secteur Nord : guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : guidage radar vers le RDL 259° CTL jusqu'à CTL puis RDL 093° CTL pour rejoindre NIPOR.

- vers le secteur Ouest : suivre SID ELCOB ou LGL.

Pour ces départs avec RFL < FL 115 :

L'attention des pilotes est attirée par le fait qu'une partie du vol peut être effectuée en espace aérien de classe E (notamment sur ELCOB et LGL) dans lequel peuvent évoluer des vols VFR inconnus de l'ATC.

*Pilots must comply with the DCT FPL procedures as follows :*

*Write in FPL field 15 :*

*- Northbound sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En-Route structure,*

*- Eastbound sector : DCT NIPOR,*

*- Westbound sector : SID ELCOB or LGL.*

*After an initial departure depending on the runway used for take-off : (see AD2 LFPV INI sheets)*

*- Northbound sector; radar guidance to EGOZE,*

*- Eastbound sector: radar guidance to RDL 259° CTL to CTL then RDL 093° CTL to proceed to NIPOR.*

*- Westbound sector : follow SID ELCOB or LGL.*

*On these departure with RFL < FL 115 :*

*Pilots must be aware that they may fly trough class E airspace (in particular on ELCOB and LGL) in which VFR traffic unknown to ATC may fly.*

**3.7 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D40 LOL puis poursuivre le vol selon FPL en vigueur.

***3.7 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with departure route and assigned level as far as D40 LOL then continue the flight according to the FPL in force.*

**AD 2 LFPV.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

Présence route de Gisy dans l'axe de piste à 303m du seuil décalé RWY 27. Gabarit routier de 588 ft AMSL.

Presence in the runway centerline at 303m of threshold RWY 27. Road template from 588 ft AMSL.

**AD 2 LFPV.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFPV.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP RWY 09 | LNAV |
| RWY 27 | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

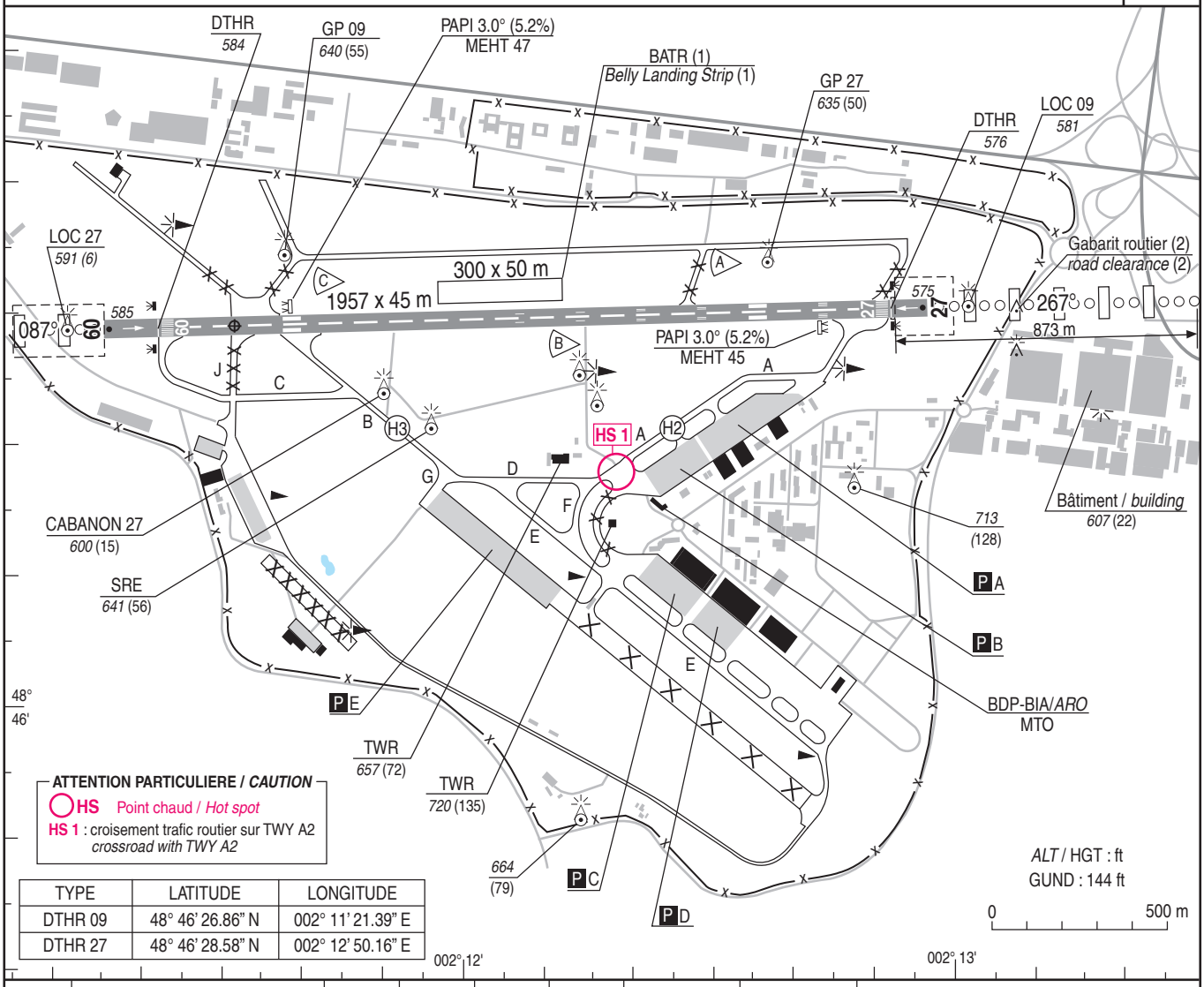
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Usage restreint
*Restricted use*

# VILLACOUBLAY VELIZY
48 46 27N - 002 11 29E
*ALT AD : 585 (21 hPa)*

VILLACOUBLAY SOL/*GND* : 121.750
ATS : LUN-JEU : 0700-1600 (ETE -1H) VEN : 0700-1400 (ETE -1H) / *ATS : MON-THU : 0700-1600 (SUM -1H) FRI: 0700-1400 (SUM -1H)*
Hors HOR ATS : AD à usage restreint, PPR obligatoire / *Outside HOR ATS : restricted use AD, PPR mandatory.*
OPS H24 ☎ 01.45.07.32.73 - BNIA BORDEAUX (voir/*see* GEN)
AVT : F34 - O135 - O138 - O150 - O156 - H515 HOR ATS.

VAR
1°E
(2020)




| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| DTHR 09 | 48° 46' 26.86" N | 002° 11' 21.39" E |
| DTHR 27 | 48° 46' 28.58" N | 002° 12' 50.16" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | LIH 420m | LIH | 1957 | 2067 | 1957 | 1886 | Revêtue *Paved* | 37 F/C/W/T | 250 | 250 | 250 | 300 |
| 27 | LIH 873m | LIH | 1957 | 2107 | 1957 | 1884 | | | 250 | 250 | 250 | 300 |

**BALISAGE / *Lighting* :**

Seuil RWY 09/27 : HI vert.
*THR RWY 09/27 : LIH green.*

Extrémité RWY 09/27 : rouge.
*RWY ends 09/27 : red.*

Renfort CAT II.
*CAT II reinforcement.*

Ligne axiale.
*Axial line.*

Feux à éclats.
*RTIL.*

**OBSERVATIONS / *Remarks* :**

- LDG interdits sans accord préalable du directeur des vols ☎ 01.45.07.76.33 (le numéro de PPR figurera en case 18 du PLN).
- AD interdit aux vols d'entrainement, aux escales techniques pures, aux avions armés.
- MINIMUM TKOF réduit à 150 m pour les missions de transport des autorités gouvernementales (ou des hautes autorités militaires) et évacuations sanitaires.
(1) Bande engazonnée 300 x 50 m réservée aux procédures de secours des hélicoptères légers après accord du directeur des vols.
(2) Gabarit routier : hauteur 6,3 m.
- Consignes particulières : voir AD 2.20 à 23.

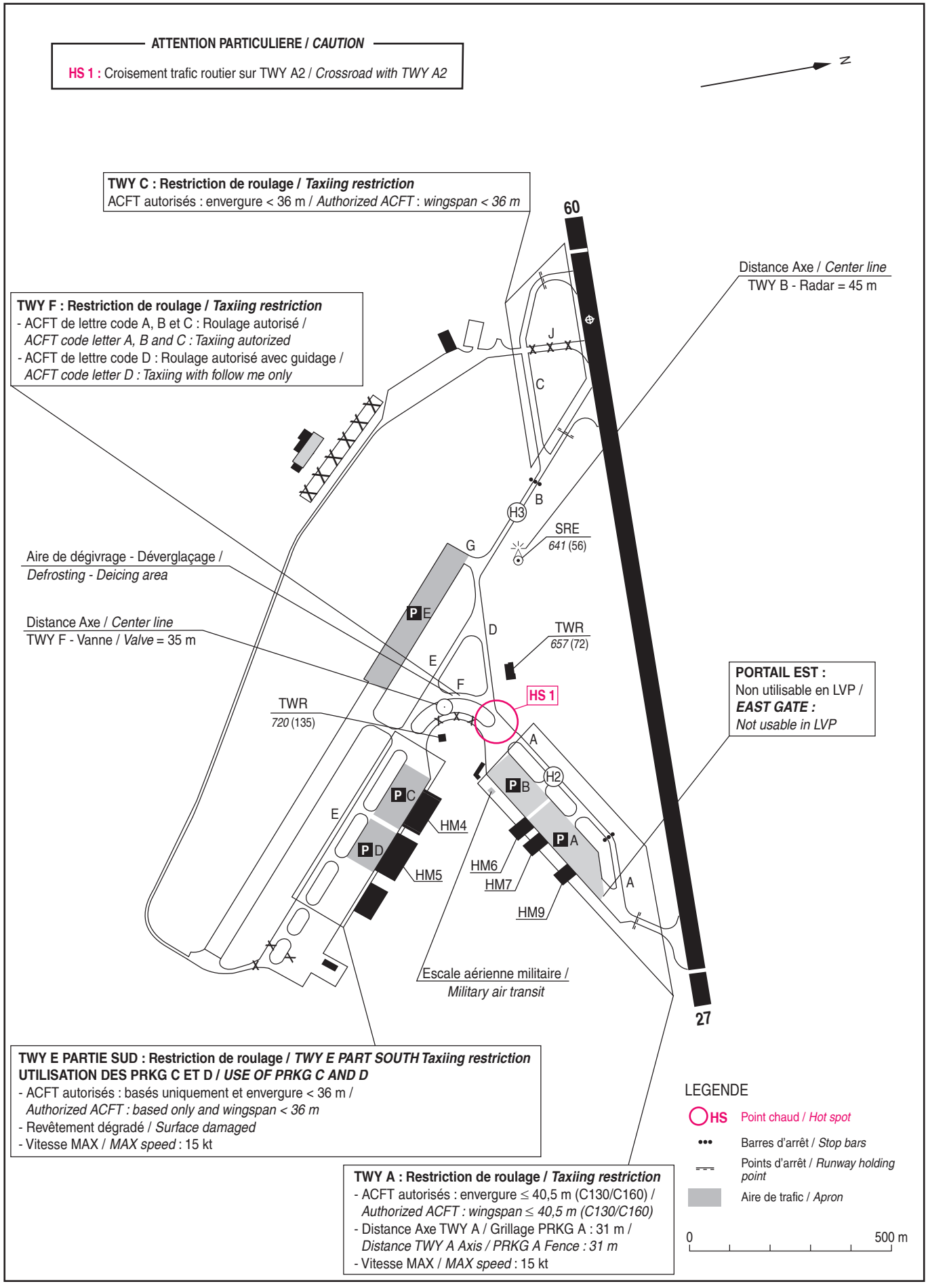
*- AD prohibited the first thursday of each month from 0600 to 0800 (SUM - 1H).*
*- LDG prohibited whitout PPR from flight director at ☎ 01.45.07.76.33 (PPR number mandatory in PLN case 18).*
*- AD prohibited to training flights, technical stopover, armed aircraft.*
*- MINIMUM TKOF reduced to 150m for government authorities (or senior military authorithies) transport missions and medical evacuations.*
*(1) Belly Landing Strip 300x50m reserved to the light helicopters emergency procedures after flight director agreement.*
*(2) Road clearance : 6.3m high.*
*- Specific instructions : see AD 2.20 to 23.*



© DIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**VILLACOUBLAY** VELIZY





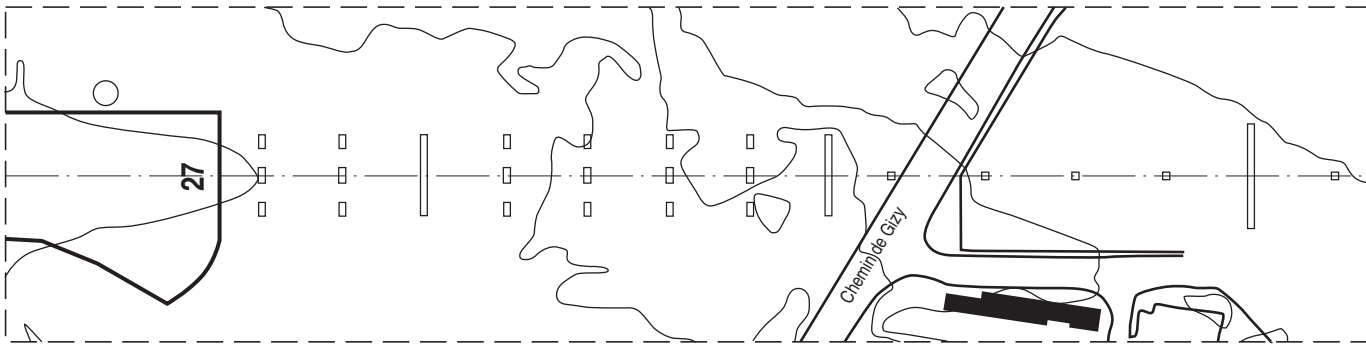

© DIA

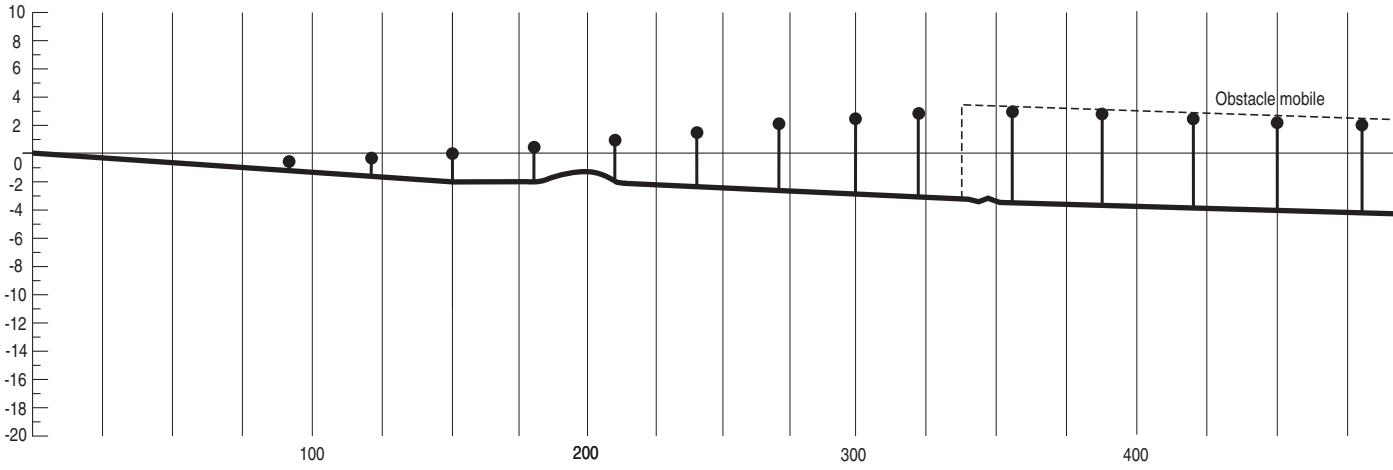
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
## *PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO*

**VILLACOUBLAY** VELIZY
RWY 27

VAR 1° E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

LES C
RAPP

Levé exécuté en août 2013
Nivellement rattaché au N.G.F.



© **SIA**

# VILLACOUBLAY VELIZY

Fréquences / *Frequencies*

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

***CAUTION :*** *Frequencies can be used differently of the stardard affectation described below, specially by night, in case of failure or during maintenance phase. A frequency can be replaced by another one with the same characteristics.*

**VILLACOUBLAY - VELIZY**

| | | |
|---|---|---|
| TWR VILLA | Sol/*GND* | 121.750 |
| | Tour/*TWR* | 128.950 |
| APP VILLA | Départ/*Departure* | 119.425 |
| | Approche/*Approach* | 123.750 |

**PARIS ORLY**

| | | |
|---|---|---|
| ATIS ORLY | | 126.5 (FR) - 131.355 (EN) |
| TWR ORLY | Prévol/*Preflight* | 121.555 - 120.5 (s) |
| | Sol/*GND* | 121.705 - 121.815 (s) |
| | Tour/*TWR* | 118.7 - 120.5 (s) |
| APP ORLY | Départ/*Departure* | 127.750 - 128.380 (s) |
| | Approche/*Approach* | 123.875 - 124.450 - 118.855 (s) |

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP DE GAULLE | Départ/*Departure* | **OPALE - ATREX - NURMO** | 124.355 - 133.380 - 126.575 (s) |
| | | **NIPOR** | 131.2 - 133.380 - 136.275 - 126.575 (s) |
| | | **ELCOB - LGL** | 136.275 |
| | Approche/*Approach* | **VEBEK** | 121.155 - 126.575 (s) |



© **DIA**

## POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

*Waypoints / Procedure main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| AMB | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| BOV | REF AD2 - LFOB. 19 | X | X | X | |
| BT | REF AD2 - LFPB. 19 | | X | X | |
| CAD | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| CGN | REF AD2 - LFPG. 19 | | X | | |
| CTL | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| DJL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| EPL | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| EPR | REF ENR 4.1 | X | X | | |
| HOL | 48°43'50,10" N 01°49'13,80" E | X | | X | |
| LGL | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| LOL | REF AD2 - LFPO. 19 | X | X | | |
| MLN | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| MOU | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| PGS | REF AD2 - LFPG. 19 | | X | | |
| PON | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| RBT | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| REM | REF ENR 4.1 | | X | | |
| RLP | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| TSU | REF ENR 4.1 | X | X | X | X |
| ABORO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ADADA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AGOPA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ALARO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ARDOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ASVOK | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ATREX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| AVLON | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| BATAG | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BAXIR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BENAR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BOBSA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| BUBLI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| CHABY | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DEVIM | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| DIBES | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DIKOL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| DORDI | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| EBOMA | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| EDOXA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| EGOZE | REF ENR 4.4 | X | | | |
| ELCOB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ERIXU | REF ENR 4.4 | X | | X | |



**© DIA**

## POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

*Waypoints / Procedure main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| GIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GITAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| GORET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| INPER | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| KUTAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LALUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LARPO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| LATRA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LORNI | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| LUMAN | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| LUVAL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MATIX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| MOLBA | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| MONOT | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MOPIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NIMER | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| NURMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBAMO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OBURO | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODEBU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| ODILO | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| OKASI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OKRIX | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| OLZOM | REF ENR 4.4 | X | | | |
| OPALE | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OSPIS | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| OXCEL | REF ENR 4.4 | X | | | |
| PACIQ | REF ENR 4.4 | X | | | |
| PEKIM | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| PIBAT | REF ENR 4.4 | X | | | |
| PILUL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RANUX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RENSA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOMED | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| SOTIP | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| ← SOTUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TUNOR | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TUTAX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| VALPO | REF ENR 4.4 | X | X | | X |
| ← VEBEK | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| XERAM | REF ENR 4.4 | X | | X | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| → | TANGO | 48°51'02.0" N | 000°51'43.0" E | | X | | |
| → | VICTOR | 48°52'24.0" N | 001°13'15.0" E | | X | | |



© **DIA**

## POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

*Waypoints / Procedure main fixes*

| Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| IF ILS ou LOC 27 | 48°46'45,0'' N | 002°27'38,8'' E | | X | | X |
| IF ILS ou LOC 09 | 48°46'08,7'' N | 001°56'32,9'' E | | X | | X |
| IPV 27 | 48°46'45,8'' N | 002°28'38,2'' E | X | | | X |
| IPV 09 | 48°46'07,3'' N | 001°55'35,8'' E | X | | | X |
| FAF LOC 27 | 48°46'41,3'' N | 002°24'06,2'' E | | X | | X |
| FAF LOC 09 | 48°46'13,3'' N | 002°00'08,3'' E | | X | | X |
| FPV 27 | 48°46'41,1'' N | 002°24'06,2'' E | X | | | X |
| FPV 09 | 48°46'13,1'' N | 002°00'07,7'' E | X | | | X |
| RW09 | 48°46'26,86'' N | 002°11'21,39'' E | X | | | X |
| RW27 | 48°46'28,58'' N | 002°12'50,16'' E | X | | | X |
| FF305 | 47°24'15,0'' N | 004°36'07,0'' E | X | | X | |
| FF306 | 47°27'34,0'' N | 004°10'27,0'' E | X | | X | |
| FF307 | 47°22'26,0'' N | 003°55'29,0'' E | X | | X | |
| PB096 | 49°08'13,2'' N | 002°56'16,1'' E | X | | X | |
| PN070 | 48°45'59,2'' N | 002°10'42,4'' E | X | | X | |
| PN071 | 48°47'44,9'' N | 002°21'20,0'' E | X | | X | |
| PN072 | 48°49'20,2'' N | 002°31'01,0'' E | X | | X | |
| PN073 | 48°49'04,7'' N | 002°09'31,6'' E | X | | X | |
| PN074 | 48°50'01,4'' N | 002°07'01,7'' E | X | | X | |
| PN075 | 48°51'51,5'' N | 002°02'09,9'' E | X | | X | |
| PN076 | 48°47'09,4'' N | 002°49'35,3'' E | X | | X | |
| → PN250 | 48°44'07,4» N | 001°56'57,9'' E | X | | X | |
| → PN251 | 48°27'41,5'' N | 002°09'06,0'' E | X | | X | |
| → PN252 | 48°27'28,8'' N | 002°36'19,2'' E | X | | X | |
| → PN253 | 48°44'45,7'' N | 002°03'00,4'' E | X | | X | |
| → PN254 | 48°48'33,6'' N | 002°00'19,6'' E | X | | X | |
| → PN255 | 48°51'02,2'' N | 001°55'59,8'' E | X | | X | |
| → PN256 | 48°44'26,1'' N | 001°38'02,9'' E | X | | X | |
| PN290 | 48°28'52,3'' N | 002°10'27,2'' E | X | | X | |
| PN615 | 48°27'28,9'' N | 001°37'09,6'' E | X | | | X |
| PN617 | 48°25'45,9'' N | 002°35'08,4'' E | X | | | X |
| PN618 | 48°30'52,4'' N | 002°34'24,4'' E | X | | | X |
| PN619 | 48°45'11,1'' N | 002°32'20,8'' E | X | | | X |
| PN620 | 48°49'08,5'' N | 002°23'17,5'' E | X | | | X |
| PN621 | 48°24'39,0'' N | 002°38'23,0'' E | X | | | X |
| PO084 | 48°46'33,8'' N | 002°58'38,9'' E | X | | X | |
| PO088 | 48°44'54,2'' N | 002°00'47,6'' E | X | | X | |
| PO090 | 49°08'12,2'' N | 002°05'30,4'' E | X | | X | |
| PO092 | 48°49'57,8'' N | 001°46'47,1'' E | X | | X | |
| PO183 | 48°38'24,3'' N | 002°18'36,0'' E | X | | X | |
| PO185 | 48°37'37,3'' N | 002°15'42,9'' E | X | | X | |
| PO187 | 48°41'57,6'' N | 001°31'54,7'' E | X | | X | |



© **DIA**

## POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

*Waypoints / Procedure main fixes*

| Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PO189 | 48°39'50,3" N | 001°53'40,9" E | X | | X | |
| PO191 | 48°44'53,8" N | 001°29'10,8" E | X | | X | |
| PO262 | 49°14'00,2" N | 002°01'35,5" E | X | | X | |
| PO271 | 48°28'53,4" N | 002°00'31,2" E | X | | X | |
| PO302 | 48°31'26,5" N | 002°51'01,8" E | X | | X | |
| PO304 | 48°39'01,5" N | 003°04'08,1" E | X | | X | |
| PO306 | 48°52'15,6" N | 003°09'10,2" E | X | | X | |
| PO617 | 49°05'22,9" N | 001°42'35,0" E | X | | | X |
| → PV200 | 48°46'20,3" N | 002°05'53,2" E | X | | X | |
| PV405 | 48°46'14,6" N | 002°01'16,1" E | X | | | X |
| PV406 | 48°52'23,8" N | 002°05'47,1" E | X | | | X |



© **DIA**

| Identification Procedure | | | INA RNAV(GNSS ou/or DME/DME) RWY 09 | | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | P/T | ID | Fly Over | Direction MAG ° | Direction True ° | Distance (NM or min) | Turn | MNM level (FL or AMSL ft) | MAX level (FL or AMSL ft) | IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA MOLBA **1F** | IF | MOLBA | | | | | | FL 070 | FL 070 | 250 Max | | RNAV 1 |
| | TF | OSPIS | | 313 | 314,1 | 9,9 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | PN 621 | | 269 | 270,4 | 9,8 | | | | | | RNAV 1 |
| | FM | | | 269 | | | | | | | | |
| HLDG | HM | MOLBA | Yes | 313 | 314,2 | T 1 min | R | FL 070 | FL 140 | 230 Max | | RNAV 1 |



**© DIA**

**VILLA**COUBLAY VELIZY

**PRECODING** (GNSS) INA RNAV ODILO **1F** RWY09

| Identification Procedure | | INA RNAV(GNSS ou/or DME/DME) RWY 09 | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | P/T | ID | Fly Over | Direction MAG ° | Direction True ° | Distance (NM or min) | Turn | MNM level (FL or AMSL ft) | MAX level (FL or AMSL ft) | IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA ODILO **1F** | IF | ODILO | | | | | | FL 070 | FL 070 | 250 Max | | RNAV 1 |
| | TF | PN 615 | | 007 | 008,3 | 13,1 | | | | | | RNAV 1 |
| | FM | | | 007 | | | | | | | | |
| HLDG | HM | ODILO | Yes | 033 | 034,1 | 9,7 | R | FL 070 | FL 140 | 230 Max | | RNAV 1 |



**© DIA**

**VILLA**COUBLAY VELIZY

**PRECODING** (GNSS) INA RNAV VEBEK **1E-1Y** RWY09

**INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME) RWY 09**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 01.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | HM | LORNI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1E | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 300 | - | 1.0 |
| | TF | LARPO | - | 257 | 257,8 | 44,1 | - | - | - | 250 | - | 1.0 |
| | TF | PO 617 | - | 267 | 268,5 | 34,7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ASVOK | - | 226 | 227,3 | 11,5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 180 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VEBEK 1Y | IF | VEBEK | - | - | - | - | - | FL 110 | FL 110 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | CTL | - | 207 | 207,9 | 8,9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | VALPO | - | 224 | 224,9 | 25,6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | MLN | - | 207 | 208,4 | 25,9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | PN 621 | - | 248 | 248,8 | 7,4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | FM | - | - | 270 | - | - | - | - | - | - | - | - |



© DIA

**VILLACOUBLAY** VELIZY

**PRECODING RNP** RWY 09

| Identification Procedure | | RNP RWY09 | | | | | | | MAG VAR 2020 **1.0°E** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | P/T | ID | Fly Over | Direction MAG ° | Direction True ° | Distance (NM or min) | Turn | MNM level (FL or AMSL ft) | MAX level (FL or AMSL ft) | IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA | VM | **IPV09** | | | | | | 3000 | | | | RNP APCH |
| APCH | TF | **FPV09** | | **087** | 088,1 | 3 | | 3000 | 3000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW09 | Y | **087** | 088,2 | 7,4 | | | | | -3,0/15 | RNP APCH |
| | DF | PV406 | | | | | L | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |



©

**VILLA**COUBLAY VELIZY

**PRECODING** (GNSS) INA RNAV MOLBA **1X** RWY27

| Identification Procedure | | INA RNAV(GNSS ou/or DME/DME) RWY 27 | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | P/T | ID | Fly Over | Direction MAG ° | Direction True ° | Distance (NM or min) | Turn | MNM level (FL or AMSL ft) | MAX level (FL or AMSL ft) | IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA MOLBA **1X** | IF | MOLBA | | | | | | FL 070 | FL 070 | 250 Max | | RNAV 1 |
| | TF | MLN | | 313 | 314,1 | 13,9 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | PN 618 | | 289 | 290,3 | 10,2 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | PN 619 | | 354 | 354,6 | 14,4 | | | | | | RNAV 1 |
| | FM | | | 299 | | | | | | | | |
| HLDG | HM | MOLBA | Yes | 313 | 314,2 | T 1 min | R | FL 070 | FL 140 | 230 Max | | RNAV 1 |



**© DIA**

**VILLA**COUBLAY VELIZY

**PRECODING** (GNSS) INA RNAV ODILO **1X-1N** RWY27

| Identification Procedure | | | INA RNAV(GNSS ou/or DME/DME) RWY 27 | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | P/T | ID | Fly Over | Direction MAG ° | Direction True ° | Distance (NM or min) | Turn | MNM level (FL or AMSL ft) | MAX level (FL or AMSL ft) | IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA ODILO 1X | IF | ODILO | | | | | | FL 070 | FL 070 | 250 Max | | RNAV 1 |
| | TF | INPER | | 033 | 034,1 | 11,0 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | PN 617 | | 085 | 086,1 | 34,4 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | PN 619 | | 354 | 354,6 | 19,5 | L | | | | | RNAV 1 |
| | FM | | | 300 | | | | | | | | |
| INA ODILO 1N | IF | ODILO | | | | | | FL 070 | FL 070 | 250 Max | | RNAV 1 |
| | TF | INPER | | 033 | 034,1 | 11,0 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | TSU | | 034 | 034,6 | 26,3 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | PN 620 | | 070 | 070,8 | 12,0 | | | | | | RNAV 1 |
| | FM | | | 070 | | | | | | | | |
| HLDG | HM | ODILO | Yes | 033 | 034,1 | 9,7 | R | FL 070 | FL 140 | 230 Max | | RNAV 1 |



© DIA

**VILLA**COUBLAY VELIZY

**PRECODING** (GNSS) INA RNAV VEBEK **1W** RWY27

| Identification Procedure | | | INA RNAV(GNSS ou/or DME/DME) RWY 27 | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | P/T | ID | Fly Over | Direction MAG ° | Direction True ° | Distance (NM or min) | Turn | MNM level (FL or AMSL ft) | MAX level (FL or AMSL ft) | IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA VEBEK **1W** | IF | VEBEK | | | | | | FL 110 | FL 110 | 250 Max | | RNAV 1 |
| | TF | CTL | | 207 | 207,9 | 8,9 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VALPO | | 224 | 224,9 | 25,6 | | | | | | RNAV 1 |
| | FM | | | 224 | | | | | | | | |
| HLDG | HM | LORNI | Yes | 255 | 255,5 | T 1 min | R | FL 070 | FL 140 | 230 Max | | RNAV 1 |
| | HM | LORNI | Yes | 255 | 255,5 | T 1 min 30 | R | FL 150 | FL 170 | 240 Max | | RNAV 1 |



**© DIA**

**VILLACOUBLAY** VELIZY

**PRECODING RNP** RWY 27

| Identification Procedure | | | RNP RWY27 | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *IAS (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA | VM | IPV27 | | | | | | 3000 | | | | RNP APCH |
| APCH | TF | FPV27 | | **267** | 268,5 | 3 | | 3000 | 3000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW27 | Y | **267** | 268,5 | 7,5 | | | | | -3.0 / 14,9 | RNP APCH |
| | TF | PV405 | | **267** | 268,3 | 7,65 | | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |



©

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFPV |
| Runway | 27 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E27A |
| LTP/FTP Latitude | 484628.5840N |
| LTP/FTP Longitude | 0021250.1640E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 219.3 |
| FPAP Latitude | 484626.7910N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -1.7930 |
| FPAP Longitude | 0021117.9110E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -92.2530 |
| Threshold Crossing Height | 14.95 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 16 10 06 0c1B 00 00 01 37<br>32 05 D0 89 EE 14 E8 3A F3 00<br>91 1C FE F1 FF 46 2F FD 2B 812C 01<br>64 00 C8 FA 1A C3 B8 48 |
| Calculated CRC Value | 1AC3B848 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | PV |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 175.4 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 175.4 |



©

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **RWY09 (2A - *2B*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 09** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis / *required* | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Accuracy (Nm) |
| **OPALE 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 298.9 | 13.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 007 | 007.6 | 18.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 339 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **ATREX 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 298.9 | 13.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 340 | 341.4 | 14.7 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **NURMO 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO088 | - | 298 | 298.9 | 13.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO090 | - | 007 | 007.6 | 23.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 031 | 031.8 | 29.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***OPALE 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 298.9 | 24.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OPALE | - | 339 | 339.5 | 29.7 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***ATREX 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 298.9 | 24.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022.1 | 13.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021.8 | 22.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***NURMO 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO183 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO092 | - | 298 | 298.9 | 24.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO262 | - | 021 | 022.0 | 26.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043.3 | 26.4 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032.1 | 19.4 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **RWY09 (2A - *2B*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY09** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis / required | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav accuracy (NM) |
| **DIKOL 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO 084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **RANUX 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **BAXIR 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **BUBLI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***DIKOL 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054.5 | 32.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***RANUX 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063.7 | 43.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***BAXIR 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095.4 | 19.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***BUBLI 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO084 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BATAG | - | 079 | 079.7 | 15.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095.4 | 31.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **RWY09 (2A - *2B*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY09** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis / *required* | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav accuracy (NM) |
| **AGOPA 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230.2 | 21.4 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **ERIXU 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 210 | 210.5 | 16.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **LATRA 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196.9 | 10.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **OKASI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152.8 | 12.1 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **PILUL 2A** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129.3 | 17.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***AGOPA 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ADADA | - | 229 | 230.2 | 21.4 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178.9 | 12.7 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***ERIXU 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | ABORO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | EDOXA | - | 210 | 210.5 | 16.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170.8 | 12.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***LATRA 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | LALUX | - | 196 | 196.9 | 10.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160.4 | 12.9 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***OKASI 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ODEBU | - | 152 | 152.8 | 12.1 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152.8 | 13.3 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***PILUL 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OBAMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PEKIM | - | 128 | 129.3 | 17.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142.2 | 14.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |



© **DIA**

**VILLA**COUBLAY VELIZY
**RWY09 (2A - *2B*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY09** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/*required* | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Termi-nator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Alti-tude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav accuracy (NM) |
| **ELCOB 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278.5 | 14.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 23.5 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **LGL 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO187 | - | 278 | 278.5 | 14.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 277 | 278.2 | 40.1 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***ELCOB 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 287 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328.4 | 20.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***LGL 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PO185 | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| | TF | PO189 | - | 278 | 278.8 | 14.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PO191 | - | 287 | 287.5 | 17.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274.2 | 38.0 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |



© **DIA**

**VILLA**COUBLAY VELIZY
**RWY09 (2A - *2B*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY09** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/*required* | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Accuracy (Nm) |
| **OLZOM 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **MONOT 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **DORDI 2A** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PN076 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 181 | 181.5 | 19.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| | TF | DORDI | - | 183 | 183.5 | 14.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***OLZOM 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***MONOT 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | OXCEL | Yes | 160 | 161.0 | 4.2 | R | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| ***DORDI 2B*** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 1000 | - | - | RNAV 1.0 |
| - | CF | PN071 | - | 075 | 075.9 | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | PN072 | Yes | 075 | 075.9 | 6.6 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | DF | PN076 | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| - | TF | MLN | - | 181 | 181.5 | 19.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| | TF | DORDI | - | 183 | 183.5 | 14.2 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **RWY09 (2A - *2B*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| **SID RNAV RWY09** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/*required* | | | | | | MAG VAR 2020 1.0°E | | | Ref NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Accuracy (NM) |
| **PACIQ 2A** | | | | | | | | | | | |
| **RWY 09** | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 900 | - | - | RNAV 1.0 |
| **-** | DF | PN074 | - | - | - | - | L | 2000 | 2000 | - | RNAV 1.0 |
| **-** | TF | PN075 | - | 299 | 299.8 | 3.7 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **-** | TF | PACIQ | Yes | 299 | 299.7 | 7.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **PACIQ *2B*** | | | | | | | | | | | |
| **RWY 09** | CA | - | - | 087 | 88,3 | - | - | 900 | - | - | RNAV 1.0 |
| **-** | DF | PN074 | - | - | - | - | L | 2000 | 2000 | - | RNAV 1.0 |
| **-** | TF | PN075 | - | 299 | 299.8 | 3.7 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |
| **-** | TF | PACIQ | Yes | 299 | 299.7 | 7.8 | - | - | - | - | RNAV 1.0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## SID RNAV RWY 27 (2P - *2V*)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 27 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **AGOPA 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| **ERIXU 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 144 | 144,9 | 14,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| **LATRA 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 140 | 141,2 | 15,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| **OKASI 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 122 | 123,4 | 21,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| **PILUL 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 114 | 115,1 | 28,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***AGOPA 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ADADA | - | 180 | 181,0 | 11,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | AGOPA | - | 178 | 178,9 | 12,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ERIXU 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO271 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | EDOXA | - | 144 | 144,9 | 14,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ERIXU | - | 170 | 170,8 | 12,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LATRA 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | LALUX | - | 140 | 141,2 | 15,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LATRA | - | 159 | 160,4 | 12,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OKASI 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | ODEBU | - | 122 | 123,4 | 21,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OKASI | - | 152 | 152,8 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***PILUL 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PEKIM | - | 114 | 115,1 | 28,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PILUL | - | 141 | 142,2 | 14,6 | - | - | - | - | 1,0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **SID RNAV RWY 27 (2P - *2V*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 27** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OPALE 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO262 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | - | 339 | 339,5 | 29,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| **ATREX 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO262 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BOV | - | 021 | 022,1 | 13,2 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | - | 021 | 021,8 | 22,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| **NURMO 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PO262 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | EGOZE | - | 042 | 043,3 | 26,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 031 | 032,1 | 19,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***OPALE 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | OPALE | - | 318 | 318,5 | 61,6 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ATREX 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ATREX | - | 329 | 330,4 | 44,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***NURMO 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO304 | - | 048 | 048,8 | 11,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO306 | - | 013 | 014,1 | 13,7 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PB096 | - | 331 | 332,1 | 18,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | NURMO | - | 349 | 350,3 | 42,0 | - | - | - | - | 1,0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## SID RNAV RWY 27 (2P - *2V*)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 27 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ELCOB 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274,7 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328,4 | 20,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| **LGL 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274,7 | 13,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274,2 | 38,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***ELCOB 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PN256 | - | 274 | 274,7 | 7,4 | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274,6 | 5,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | ELCOB | - | 327 | 328,4 | 20,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***LGL 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | HOL | Yes | 266 | 266,8 | 5,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PN256 | - | 274 | 274,7 | 7,4 | - | - | 5000 | - | 1,0 |
| - | TF | PO191 | - | 274 | 274,6 | 5,9 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | LGL | - | 273 | 274,2 | 38,0 | - | - | - | - | 1,0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **SID RNAV RWY 27 (2P - *2V*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 27** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **OLZOM 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **MONOT 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| **DORDI 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN251 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PN252 | - | 090 | 090,5 | 18,1 | | | | | 1,0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152,3 | 16,1 | | | | | 1,0 |
| ***OLZOM 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | OLZOM | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***MONOT 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | MONOT | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DORDI 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN251 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PN252 | - | 090 | 090,5 | 18,1 | | | | | 1,0 |
| - | TF | DORDI | - | 151 | 152,3 | 16,1 | | | | | 1,0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **SID RNAV RWY 27 (2P - *2V*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 27** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PACIQ 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN254 | - | 300 | 301,2 | 4,3 | - | 3000 | 3000 | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN255 | - | 310 | 310,9 | 3,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PACIQ | Yes | 329 | 329,9 | 5,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***PACIQ 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN254 | - | 300 | 301,2 | 4,3 | - | 3000 | 3000 | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN255 | - | 310 | 310,9 | 3,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | PACIQ | Yes | 329 | 329,9 | 5,4 | - | - | - | - | 1,0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **SID RNAV RWY 27 (2P - *2V*)**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 27** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1,0°E | | | REF NAVAID : BT | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DIKOL 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| **RANUX 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BAXIR 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| **BUBLI 2P** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***DIKOL 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | DIKOL | - | 054 | 054,5 | 32,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***RANUX 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RANUX | - | 063 | 063,7 | 43,5 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BAXIR 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BAXIR | - | 094 | 095,4 | 19,8 | - | - | - | - | 1,0 |
| ***BUBLI 2V*** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | PV200 | Yes | 267 | 268,3 | - | - | - | - | 190 | 1,0 |
| - | TF | PN250 | - | 249 | 249,5 | 6,3 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | RBT | Yes | 159 | 160,0 | 5,2 | L | - | - | - | 1,0 |
| - | DF | PN290 | - | - | - | - | - | - | FL 100 | - | 1,0 |
| - | TF | PO302 | - | 083 | 084,3 | 27,1 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BATAG | - | 048 | 049,0 | 27,4 | - | - | - | - | 1,0 |
| - | TF | BUBLI | - | 094 | 095,4 | 31,0 | - | - | - | - | 1,0 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **STAR RNAV RWY09**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **STAR RNAV RWY 09** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS - DME / DME | | | | | | | MAG VAR 2020 1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (*) | Direction True (*) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **MATIX 9E** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GITAN | | | 173 | 173.8 | 43.6 | | FL140 | FL140 | 300 max | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | | 253 | 254.0 | 2.5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| **MOPIL 9E** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | | | | | | | | FL260 | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | | 182 | 182.8 | 46.2 | | | FL140 | 300 max | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| **RENSA 9E** | (UIR) (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | | 254 | 254.6 | 34.0 | | | FL140 | 300 max | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | | 253 | 253.8 | 3.1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | | 242 | 243.1 | 12.8 | | FL110 | FL110 | | RNAV 1 |
| **EPL 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | LUVAL | | | 267 | 268.1 | 36.3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 252 | 253.4 | 66.7 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314.4 | 20.3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314.2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **RLP 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 273 | 273.7 | 67.9 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314.4 | 20.3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314.2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **DJL 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ALARO | | | 313 | 313.8 | 19.6 | | | FL270 | | RNAV 1 |
| | TF | TUNOR | | | 313 | 313.5 | 33.9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 281 | 282.3 | 23.7 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314.4 | 20.3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314.2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **KUTAN 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GORET | | | 313 | 313.8 | 12.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 272 | 272.7 | 18.7 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314.4 | 20.3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314.2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **TUTAX 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF305 | | | 317 | 317.9 | 39.2 | | | FL270 | | RNAV 1 |
| | TF | OBURO | | | 316 | 317.4 | 20.2 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 303 | 304.1 | 33.9 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314.4 | 20.3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314.2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **STAR RNAV RWY09**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY 09**

| RMK | GNSS - DME / DME | | | | | | | MAG VAR 2020 1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (*) | Direction True (*) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **ARDOL 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF306 | | | 335 | 336,1 | 46,6 | | | FL280 | | RNAV 1 |
| | TF | CHABY | | | 335 | 335,8 | 22,2 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 303 | 303,6 | 18,4 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **PIBAT 9T** | (UIR) (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 307 | | | 337 | 338,2 | 36,7 | | | FL280 | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 337 | 338,0 | 38,4 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **MOU 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AVLON | | | 007 | 008,2 | 51,8 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 337 | 337,9 | 26,3 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **NIMER 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOMED | | | 094 | 095,1 | 23,9 | | | FL200 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | DIBES | | | 056 | 056,9 | 7,9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 018 | 018,9 | 35,0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **AMB 9T** | (UIR) (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | | | | | | | | FL200 | 280 MAX | RNAV 1 |
| → | TF | DIBES | | | 018 | 019,2 | 5,0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 018 | 018,9 | 35,0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **LUMAN 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | | | | | | | | | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 078 | 079,3 | 39,9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **BOBSA 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | BENAR | | | 164 | 165,2 | 15,1 | | FL130 | FL130 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 113 | 114,0 | 28,3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **CAD 9T** | **(UTILISABLE UNIQUEMENT AVEC LE DCT /** ***Usable only with DCT*** **: LF5228)** | | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |



**© DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **STAR RNAV RWY09**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| RMK | GNSS - DME / DME | | | | | | | MAG VAR 2020 1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (*) | Direction True (*) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | HM | LORNI | | Yes | 255 | 255,5 | T 1 min | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| | HM | LORNI | | Yes | 255 | 255,5 | T 1 min 30 | R | FL150 | FL170 | 240 | RNAV 1 |
| **MOLBA** | HM | MOLBA | | Yes | 313 | 314,2 | T 1 min | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| **ODILO** | HM | ODILO | | Yes | 033 | 034,1 | WD 9,7 | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| **XERAM** | HM | XERAM | | Yes | 253 | 253,7 | T 1 min 30 | L | FL200 | FL280 | 265 | RNAV 1 |
| **OKRIX** | HM | OKRIX | | Yes | 337 | 337,9 | T 1 min | L | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| | HM | OKRIX | | Yes | 337 | 337,9 | T 1 min 30 | L | FL150 | FL240 | 265 | RNAV 1 |
| **AMB** | HM | AMB | | Yes | 011 | 012,3 | T 1 min 30 | R | FL200 | FL280 | 265 | RNAV 1 |
| **CAD** | HM | CAD | | Yes | 018 | 018,9 | T 1 min | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| | HM | CAD | | Yes | 018 | 018,9 | T 1 min 30 | R | FL150 | FL240 | 265 | RNAV 1 |



**© DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **STAR RNAV RWY27**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **STAR RNAV RWY27** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS - DME / DME | | | | | | | MAG VAR 2020 1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (*) | Direction True (*) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **MATIX 9W** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | MATIX | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GITAN | | | 173 | 173,8 | 43,6 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | | 253 | 254.0 | 2,5 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | | 242 | 243,1 | 12,8 | | FL110 | FL110 | 250 MAX | RNAV 1 |
| **MOPIL 9W** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | MOPIL | | | | | | | | FL260 | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | | 182 | 182,8 | 46,2 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | | 253 | 253,8 | 3,1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | | 242 | 243,1 | 12,8 | | FL110 | FL110 | 250 MAX | RNAV 1 |
| **RENSA 9W** | (UIR) (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | RENSA | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTUS | | | 254 | 254,6 | 34.0 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | GIMER | | | 253 | 253,8 | 3,1 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | VEBEK | | | 242 | 243,1 | 12,8 | | FL110 | FL110 | 250 MAX | RNAV 1 |
| **EPL 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | EPL | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | LUVAL | | | 267 | 268,1 | 36,3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 252 | 253,4 | 66,7 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **RLP 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | RLP | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 273 | 273,7 | 67,9 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **DJL 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | DJL | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ALARO | | | 313 | 313,8 | 19,6 | | | FL270 | | RNAV 1 |
| | TF | TUNOR | | | 313 | 313,5 | 33,9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 281 | 282,3 | 23,7 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **KUTAN 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | KUTAN | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | GORET | | | 313 | 313,8 | 12,6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 272 | 272,7 | 18,7 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **TUTAX 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | TUTAX | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF305 | | | 317 | 317,9 | 39,2 | | | FL270 | | RNAV 1 |
| | TF | OBURO | | | 316 | 317,4 | 20,2 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 303 | 304,1 | 33,9 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8.0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## STAR RNAV RWY27
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY27 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS - DME / DME | | | | | | | MAG VAR 2020 1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX | Fly Over | Direction MAG (*) | Direction True (*) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **ARDOL 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | ARDOL | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF306 | | | 335 | 336,1 | 46,6 | | | FL280 | | RNAV 1 |
| | TF | CHABY | | | 335 | 335,8 | 22,2 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 303 | 303,6 | 18,4 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **PIBAT 9T** | (UIR) (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | PIBAT | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | FF 307 | | | 337 | 338,2 | 36,7 | | | FL280 | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 337 | 338,0 | 38,4 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **MOU 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | MOU | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | AVLON | | | 007 | 008,2 | 51,8 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OKRIX | | | 337 | 337,9 | 26,3 | | | FL140 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | EBOMA | | | 313 | 314,4 | 20,3 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | MOLBA | | | 313 | 314,2 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **NIMER 9T** | (UIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | NIMER | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOMED | | | 094 | 095,1 | 23,9 | | | FL200 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | DIBES | | | 056 | 056,9 | 7,9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 018 | 018,9 | 35,0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **AMB 9T** | (UIR) (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | AMB | | | | | | | | FL200 | 280 MAX | RNAV 1 |
| → | TF | DIBES | | | 018 | 019,2 | 5,0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 018 | 018,9 | 35,0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **LUMAN 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | LUMAN | | | | | | | | | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 078 | 079,3 | 39,9 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **BOBSA 9T** | (FIR) | | | | | | | | | | | |
| | IF | BOBSA | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | BENAR | | | 164 | 165,2 | 15,1 | | FL130 | FL130 | 280 MAX | RNAV 1 |
| | TF | CAD | | | 113 | 114,0 | 28,3 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |
| **CAD 9T** | (UTILISABLE UNIQUEMENT AVEC LE DCT / Usable only with DCT : LF5228) | | | | | | | | | | | |
| | IF | CAD | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOTIP | | | 033 | 034,0 | 5,2 | | | FL090 | 250 MAX | RNAV 1 |
| | TF | ODILO | | | 033 | 034,1 | 8,0 | | FL070 | FL070 | | RNAV 1 |



**© DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## **STAR RNAV RWY27**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| RMK | GNSS - DME / DME | | | | | | | MAG VAR 2020 1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | DTG THRXX (NM) | Fly Over | Direction MAG (*) | Direction True (*) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **HOLDING** | | | | | | | | | | | | |
| **LORNI** | HM | LORNI | | Yes | 255 | 255,5 | T 1 min | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| | HM | LORNI | | Yes | 255 | 255,5 | T 1 min 30 | R | FL150 | FL170 | 240 | RNAV 1 |
| **MOLBA** | HM | MOLBA | | Yes | 313 | 314,2 | T 1 min | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| **ODILO** | HM | ODILO | | Yes | 033 | 034,1 | WD 9,7 | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| **XERAM** | HM | XERAM | | Yes | 253 | 253,7 | T 1 min 30 | L | FL200 | FL280 | 265 | RNAV 1 |
| **OKRIX** | HM | OKRIX | | Yes | 337 | 337,9 | T 1 min | L | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| | HM | OKRIX | | Yes | 337 | 337,9 | T 1 min 30 | L | FL150 | FL240 | 265 | RNAV 1 |
| **AMB** | HM | AMB | | Yes | 011 | 012,3 | T 1 min 30 | R | FL200 | FL280 | 265 | RNAV 1 |
| **CAD** | HM | CAD | | Yes | 018 | 018,9 | T 1 min | R | FL070 | FL140 | 230 | RNAV 1 |
| | HM | CAD | | Yes | 018 | 018,9 | T 1 min 30 | R | FL150 | FL240 | 265 | RNAV 1 |



© **DIA**

# **VILLA**COUBLAY VELIZY

## SID RNAV

## Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et Hélices/*and Propellers (FL > 195)*

## RWY09 (2A - *2B*)

## RANUX - BUBLI

## Réacteurs/*Jets* (*115 < FL < 195*) et Hélices/*and Propellers (115 < FL < 195)*

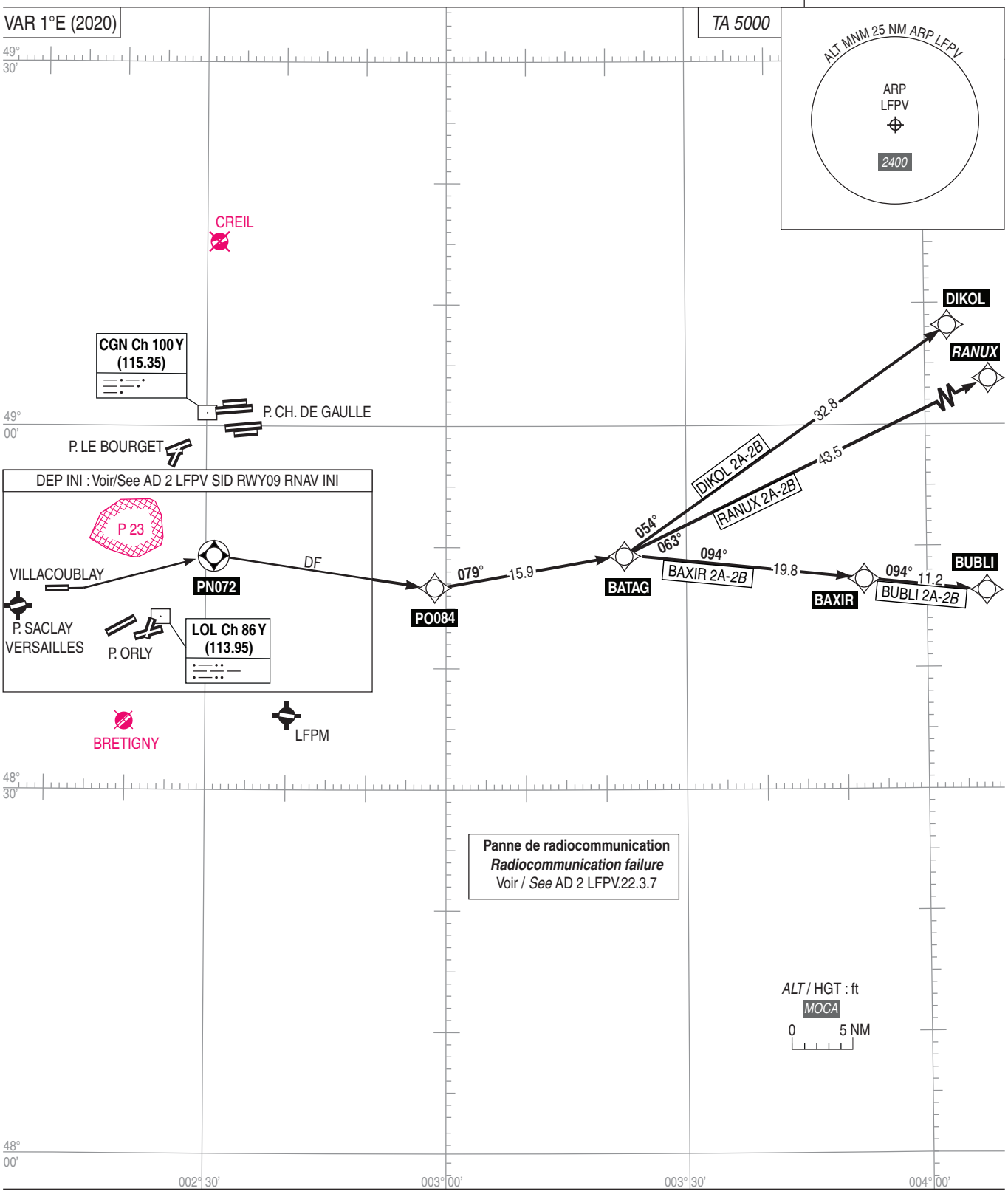
## RWY09 (2A - *2B)*

## DIKOL - BAXIR

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

**RNAV 1**
GNSS requis/*required*






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

| SID RNAV RWY09 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1, GNSS requis / *required* |
| Climb gradient | Pente ATS / *ATS gradient* : 5.5%<br>Pente de montée obstacle / *Obstruction climb gradient* : voir / *see* AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP «à survoler» / *Underlined waypointsare «flyover» WP*<br>(1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers*<br>(2) Voir / *see* AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR01 |

| **SID** | **Itinéraires /** *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2A -** ***2B***<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à PN071, PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL.<br>*DEP INI (2) to PN071, PN072, then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>J 10 |
| **RANUX 2A -** ***2B***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à PN071, PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX.<br>*DEP INI (2) to PN071, PN072, then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UH 101 - UN 858 |
| **BAXIR 2A -** ***2B***<br>115 < FL < 195<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à PN071, PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR.<br>*DEP INI (2) to PN071, PN072, then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>B 13 |
| **BUBLI 2A -** ***2B***<br>DME critique / *Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à PN071, PN072, puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI.<br>*DEP INI (2) to PN071, PN072, then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.* | 3000 ft AMSL (R) (1)<br>3000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation / *See use* :<br>UG 42 - J 10 |

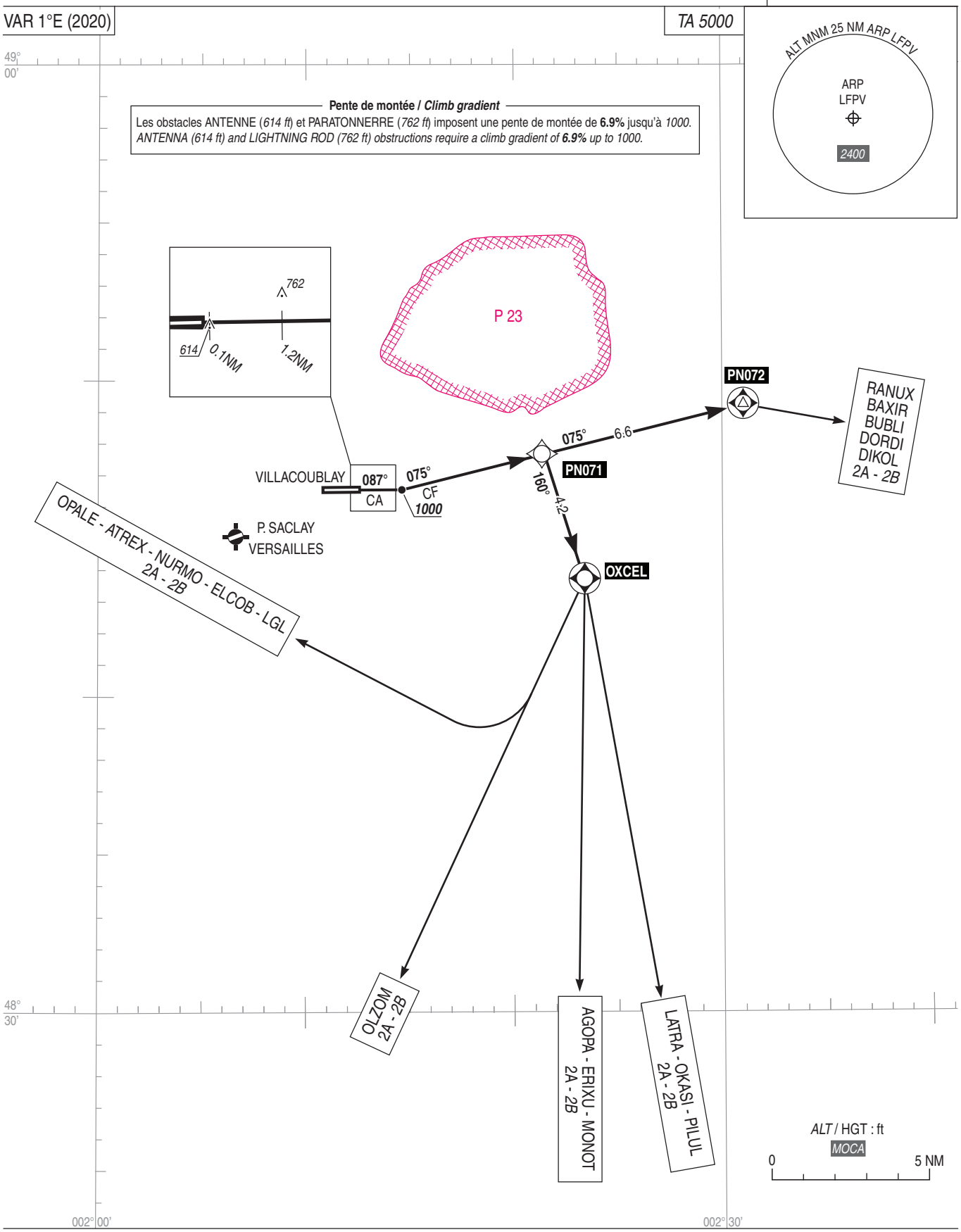


© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## Départs initiaux RNAV / *RNAV Initial departures*
## RWY 09 (2A - *2B*)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 01

**RNAV 1**
GNSS requis/*required*






© DIA

# **VILLA**COUBLAY VELIZY
## Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures
## RWY09 (2A - *2B*)

**RNAV1** - GNSS requis.

Voir consignes DEPARTS AD 2 LFPV.22.

Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV.

Vitesse : Voir assignation de vitesse AD 2 LFPV.22.3.2

Pente : Voir pente ATS spécifique (1) (2) DEP INI jusqu'à 3000 ft, puis 5,5% MNM jusqu'au FL 150. Si impossibilité de maintenir la pente, prévenir l'organisme ATC à la mise en route.

**RWY09**

Monter RM 087° (1 ou 2) jusqu'à 1000 ft AMSL (ne pas tourner avant la DER).

**Vers RANUX- BAXIR - BUBLI - DIKOL - DORDI (2A-*2B*) (1)**

A 1000 ft AMSL, tourner à gauche pour intercepter et suivre la route 075°MAG vers PN071 puis PN072. A PN072, suivre le SID.

**Vers OPALE-ATREX-NURMO-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-ELCOB-LGL (2A-*2B*) (2)**

A 1000 ft AMSL, tourner à gauche pour intercepter et suivre la route 075°MAG vers PN071, puis virer à droite jusqu'à OXCEL. A OXCEL, suivre le SID.

(1) Pente ATS : 7 % MNM jusqu'à 3000 ft.

(2) Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft.

Pente de calcul de procédure PDG :
**6.9%** - Obstacles ANTENNE (614ft), position 122°/266 m THR 27 et PARATONNERRE (762ft), position 071°/2289 m THR 27.

***RNAV1*** *- GNSS required.*

*See DEPARTURE instructions AD 2 LFPV.22.*

*See charts and descriptions AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV.*

*Speed : See speed restrictions AD 2 LFPV.22.3.2*

*Gradient : See specific ATS gradient (1) (2) DEP INI up to 3000 ft, then 5.5% MNM up to FL 150. If unable to maintain the gradient, advise ATC at start-up.*

***RWY09***

*Climb RM 087° (1 or 2) to 1000 ft AMSL (do not turn before DER).*

***To RANUX - BAXIR - BUBLI - DIKOL - DORDI (2A-2B) (1)***

*At 1000 ft AMSL, turn left to intercept and follow on route 075°MAG towards PN071 then PN072. At PN072, follow the SID.*

***To OPALE-ATREX-NURMO-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-ELCOB-LGL (2A-2B) (2)***

*At 1000 ft AMSL, turn left to intercept and follow route 075°MAG to PN071, then turn right to OXCEL. At OXCEL, follow the SID.*

*(1) ATS gradient : 7 % MNM up to 3000 ft.*

*(2) ATS gradient : 8 % MNM up to 3000 ft.*

*Procedure design gradient PDG :*
***6.9%*** *- Obstructions ANTENNA (614ft), position 122°/266 m THR 27 and LIGHTNING ROD (762ft), position 071°/2289 m. THR 27.*



**© DIA**

# VILLACOUBLAY VELIZY

## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL > 115*) et Hélices/*and Propellers (FL > 115)*

## RWY09 (2A - *2B*)

## OPALE - ATREX - NURMO

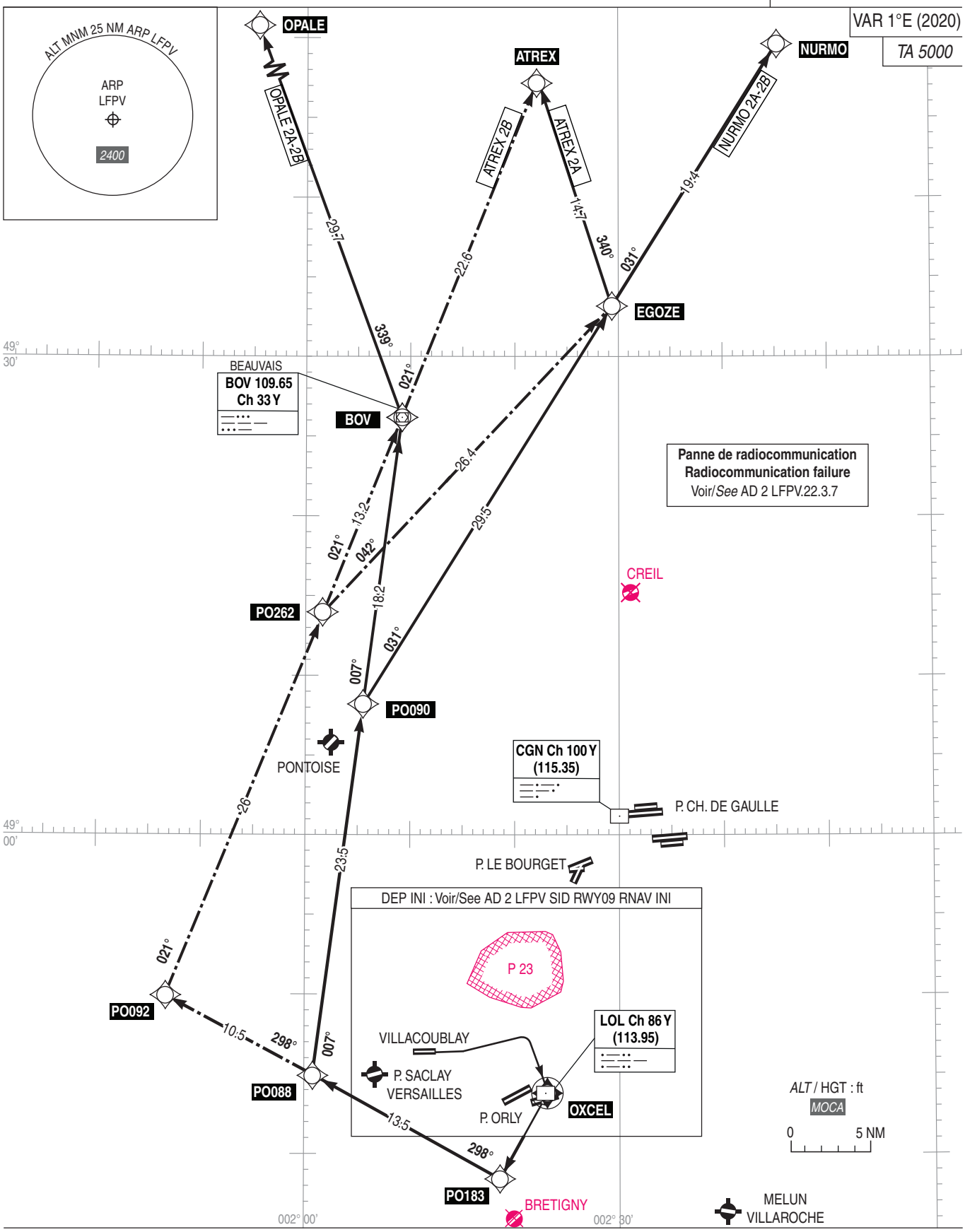
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 01

LFPO Est / East - LFPG Est / East

LFPO Est / East - LFPG Ouest / West

**RNAV 1**
GNSS requis/*required*






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

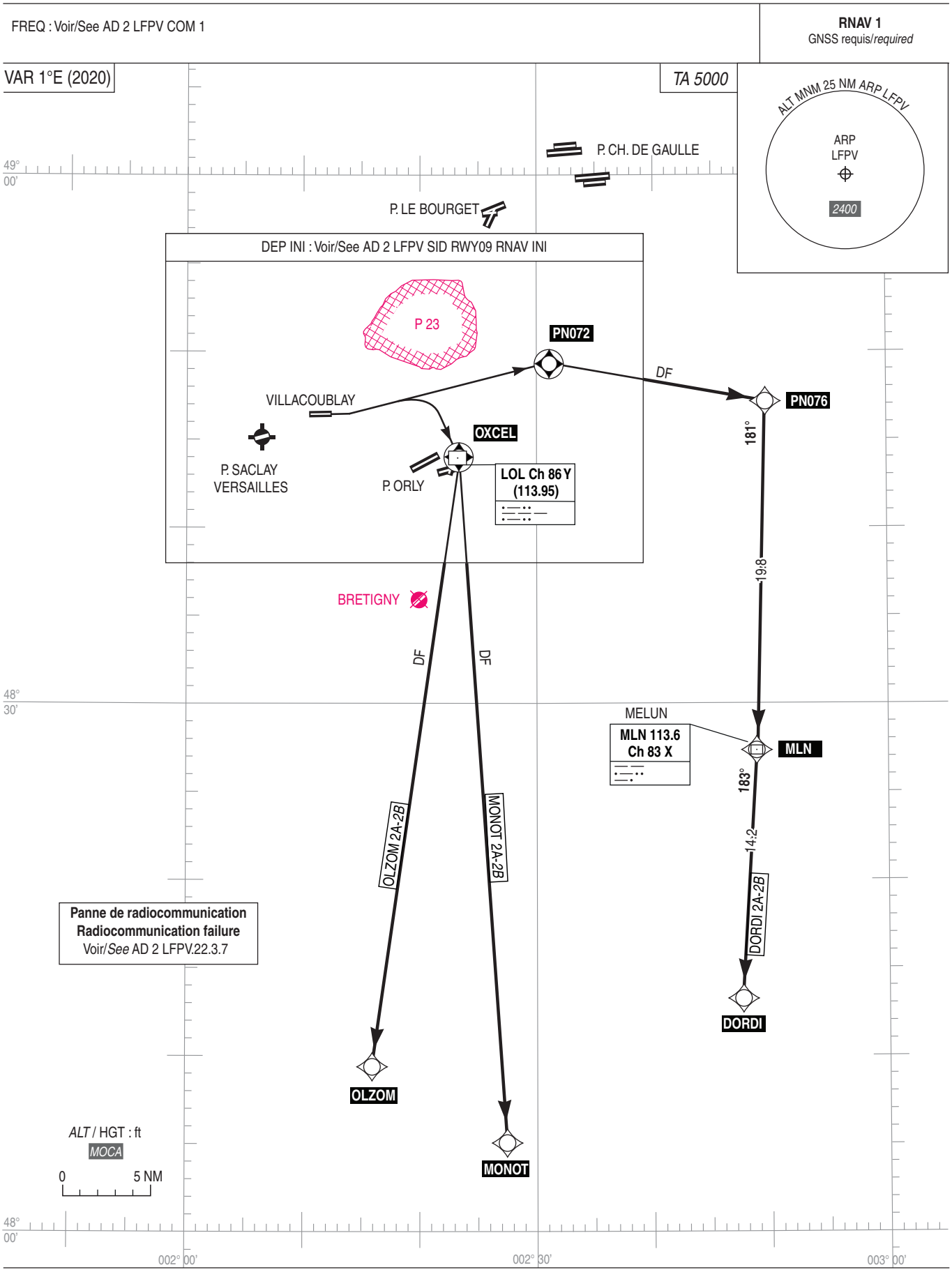
| SID RNAV RWY09 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1, GNSS requis/*required* |
| Climb gradient | Pente ATS/*ATS gradient* : 5,5%<br>Pente de montée obstacle/*Obstruction climb gradient* : voir/*see* AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler"/*Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>(1) (R) : Réacteurs/*Jets* - (H) : Hélices/*Propellers*<br>(2) Voir/*see* AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01 |

| SID | Itinéraires/*Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **OPALE 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To BOV then to OPALE.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers ATREX.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to ATREX.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to NURMO.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation/*See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to OPALE.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to ATREX.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 225 |
| ***NURMO 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*DEP INI (2) to OXCEL then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 874 |



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL < 195*) et Hélices/*and Propellers (FL < 195)*
## RWY09 (2A - *2B*)
## OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

| SID RNAV RWY09 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, LFPV : GNSS requis/*required* |
| Climb gradient | Pente ATS/ATS gradient : 5,5%<br>Pente de montée obstacle/Obstruction climb gradient : voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler"/*Underlined waypoints are «flyover»WP* |
| | SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195<br>RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195<br><br>(1) Voir/See AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01 |

| **SID** | **Itinéraires/***Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OLZOM 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OLZOM.<br>*DEP INI (1) to OXCEL, then direct to OLZOM.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| **MONOT 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL, puis direct vers MONOT.<br>*DEP INI (1) to OXCEL, then direct to MONOT.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| **DORDI 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à PN071, PN072, puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI.<br>*DEP INI (1) to PN071, PN072, then direct to PN076. To MLN then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |
| ***OLZOM 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OLZOM.<br>*DEP INI (1) to OXCEL, then direct to OLZOM.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R31<br>*See R31 use* |
| ***MONOT 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL, puis direct vers MONOT.<br>*DEP INI (1) to OXCEL, then direct to MONOT.* | 4000 AMSL | Voir utilisation R161<br>*See R161 use* |
| ***DORDI 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à PN071, PN072, puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI.<br>*DEP INI (1) to PN071, PN072, then direct to PN076. To MLN then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation G40-G54-J301<br>*See G40-G54-J301 use* |



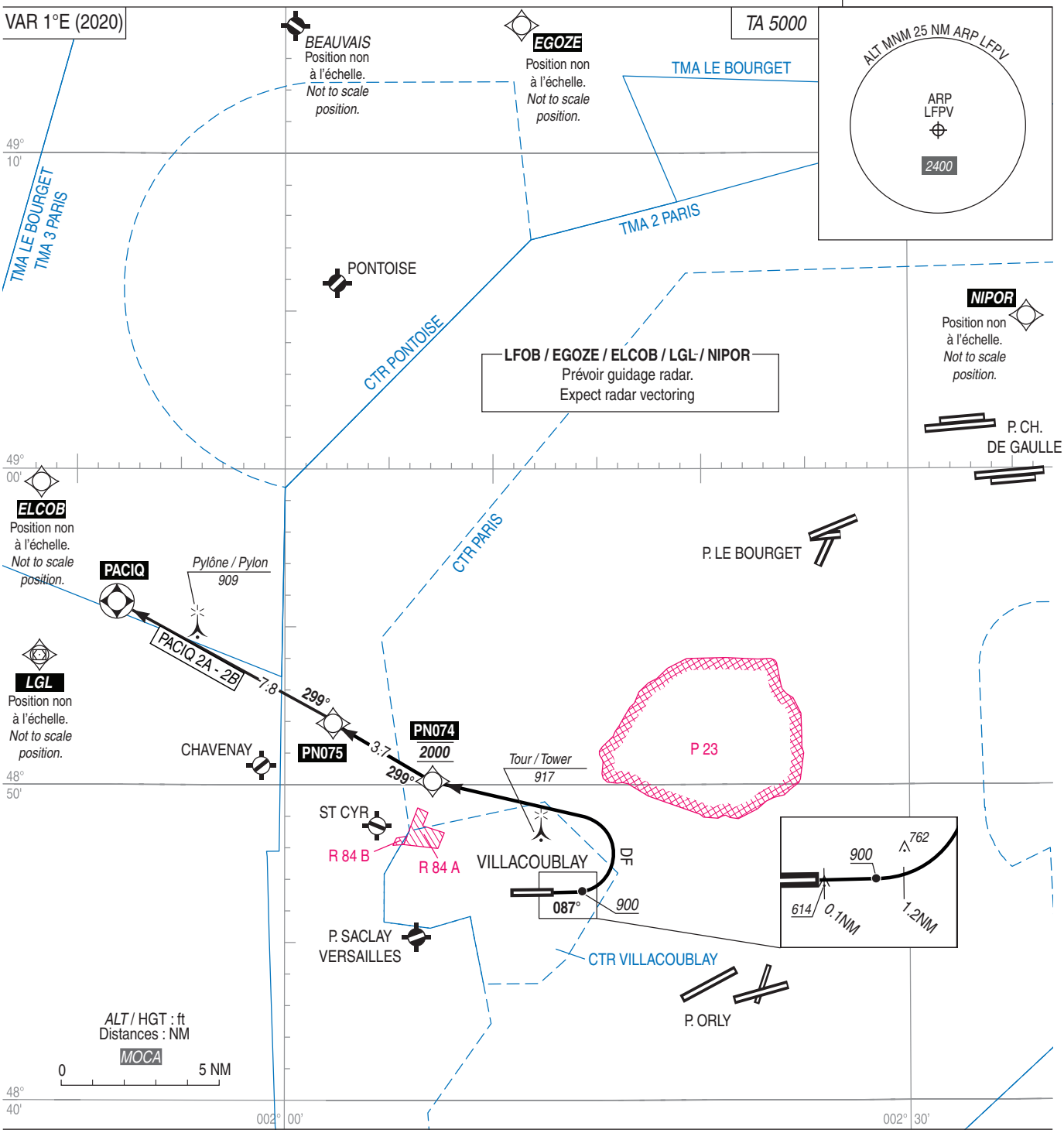
© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## DEPART RNAV PACIQ OMNIDIRECTIONNEL TYPE B RWY09
## *TYPE B RWY09 PACIQ RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE*

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

**RNAV 1**
GNSS requis/*required*




**PACIQ 2A - *2B* :**
Monter RM 087° jusqu'à 900 ft AMSL (ne pas tourner avant la DER).
A 900 ft AMSL, tourner à gauche direct vers **PN074** à *2000* et poursuivre jusqu'à **PACIQ**.
A **PACIQ**, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Pente de montée :**
Les obstacles ANTENNE (614 ft) et PARATONNERRE (762ft) imposent une pente de montée de **6.9%** jusqu'à *1000*.

**Pente ATS :** 5.5% MNM.

***PACIQ 2A - 2B* :**
*Climb RM 087° up to 900 ft AMSL (do not turn before DER).*
At 900 ft AMSL, turn left direct to **PN074** at *2000* and continue to **PACIQ**.
At **PACIQ**, direct route climbing to en route safety altitude.

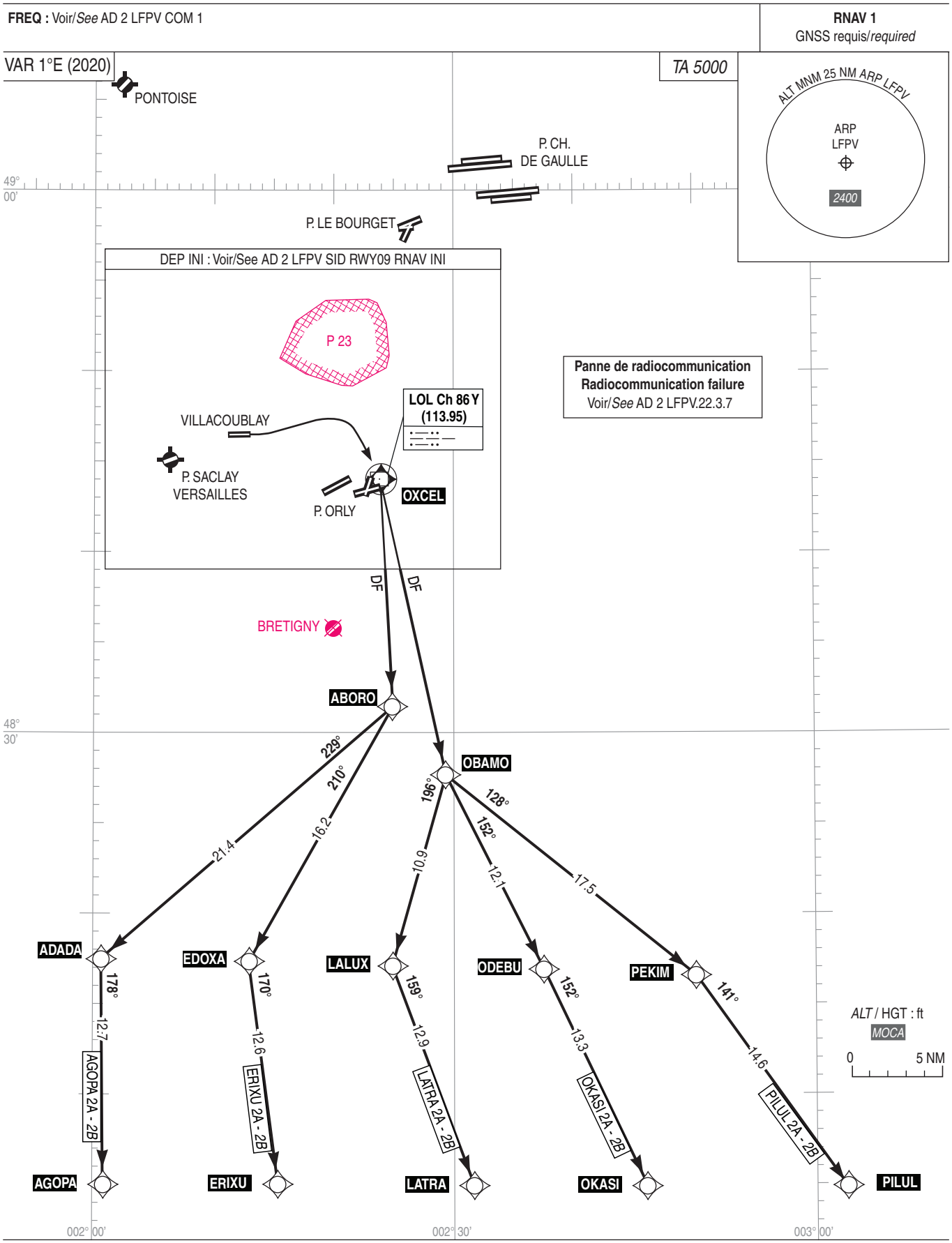
***Climb gradient :***
*Obstructions ANTENNA (614 ft) and LIGHTNING ROD (762ft) require a climb gradient of* ***6.9%*** *up to 1000.*

***ATS gradient :*** *5.5% MNM.*



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## SID RNAV
## Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et Hélices/*and Propellers (FL > 195)*
## RWY 09 (2A - *2B*)
## AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

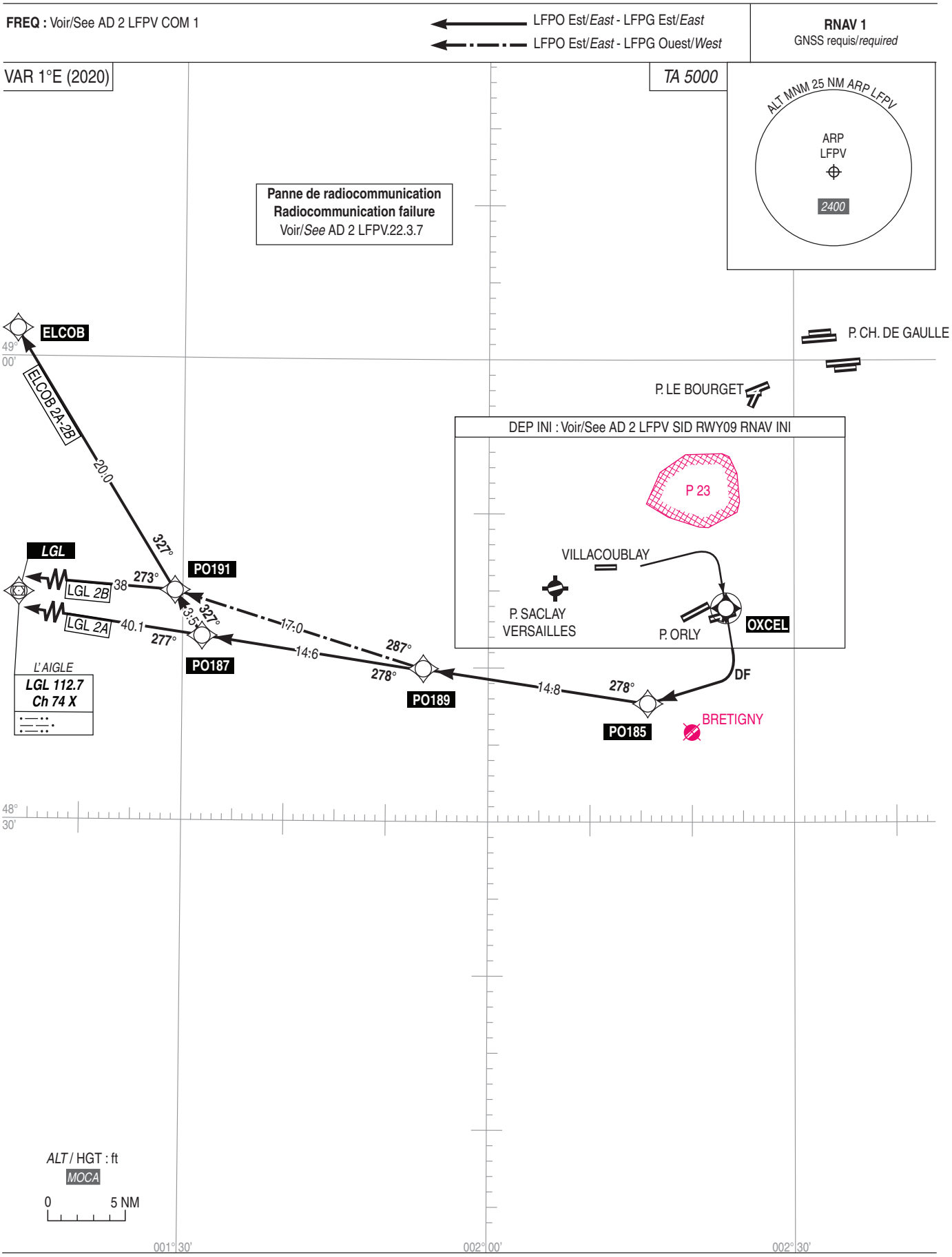
| SID RNAV RWY09 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1, GNSS requis/*required* |
| Climb gradient | Pente ATS/*ATS gradient* : 5,5%<br>Pente de montée obstacle/*Obstruction climb gradient* : voir/*see* AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler"/*Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>(1) (R) : Réacteurs/*Jets* - (H) : Hélices/*Propellers*<br>(2) Voir/*see* AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01 |

| SID | Itinéraires/*Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **ERIXU 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **LATRA 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **OKASI 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| **PILUL 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***AGOPA 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***ERIXU 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***LATRA 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***OKASI 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |
| ***PILUL 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (2) jusqu'à OXCEL, puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*DEP INI (2) to OXCEL, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.* | 4000 ft AMSL (R) (1)<br>4000 ft AMSL (H) (1) | NIL |



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (Tous/*All FL*) et Hélices/*and Propellers* (Tous/*All FL*)
## RWY09 (2A - *2B*)
## ELCOB - LGL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

| SID RNAV RWY09 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS requis/*required* |
| Climb gradient | Pente ATS/*ATS gradient* : 5,5%<br>Pente de montée obstacle/*Obstruction climb gradient* : voir/*see* AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are «flyover» WP*<br>SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : Tous FL/*RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : All FL*<br>(1) Voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01 |

| SID | Itinéraires/*Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **ELCOB 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers ELCOB.<br>*DEP INI RNAV (1) to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to ELCOB.* | 4000 AMSL | Voir utilisation V4<br>*See V4 use* |
| **LGL 2A**<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers LGL.<br>*DEP INI RNAV (1) to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to LGL.* | 4000 AMSL | Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491<br>*See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use* |
| ***ELCOB 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers ELCOB.<br>*DEP INI RNAV (1) to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to ELCOB.* | 4000 AMSL | Voir utilisation V4<br>*See V4 use* |
| ***LGL 2B***<br>DME critique/*Critical DME* : NIL | DEP INI (1) jusqu'à OXCEL puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers LGL.<br>*DEP INI RNAV (1) to OXCEL, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to LGL.* | 4000 AMSL | Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491<br>*See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use* |



© DIA

# **VILLA**COUBLAY VELIZY

## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL > 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL > 195*)

## RWY27 (2P - *2V)*

RANUX - BUBLI

## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*115 < FL < 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*115 < FL < 195*)

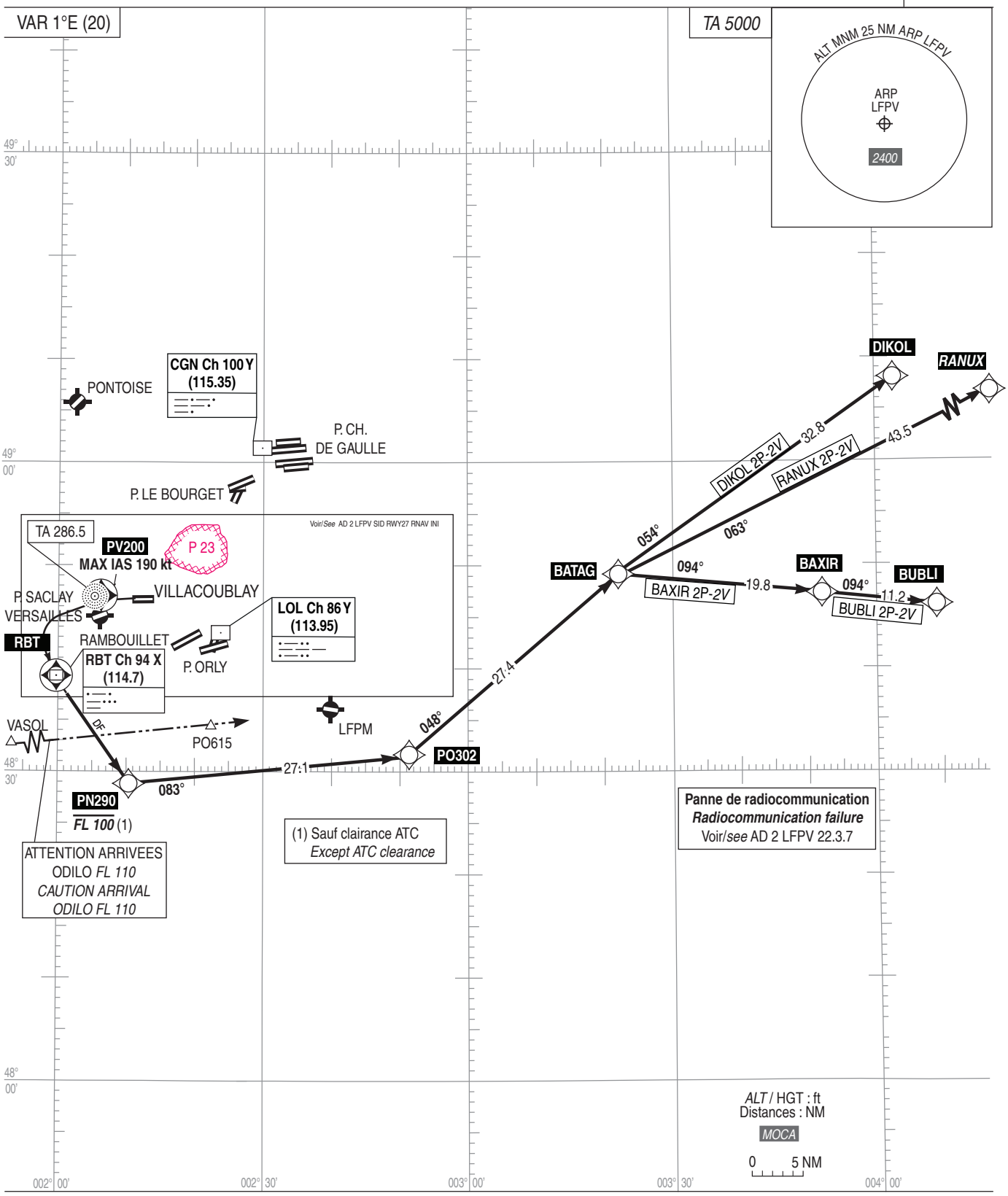
## RWY27 (2P - *2V)*

DIKOL - BAXIR

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C )

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

**RNAV 1**






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
# SID RNAV EAST RWY 27

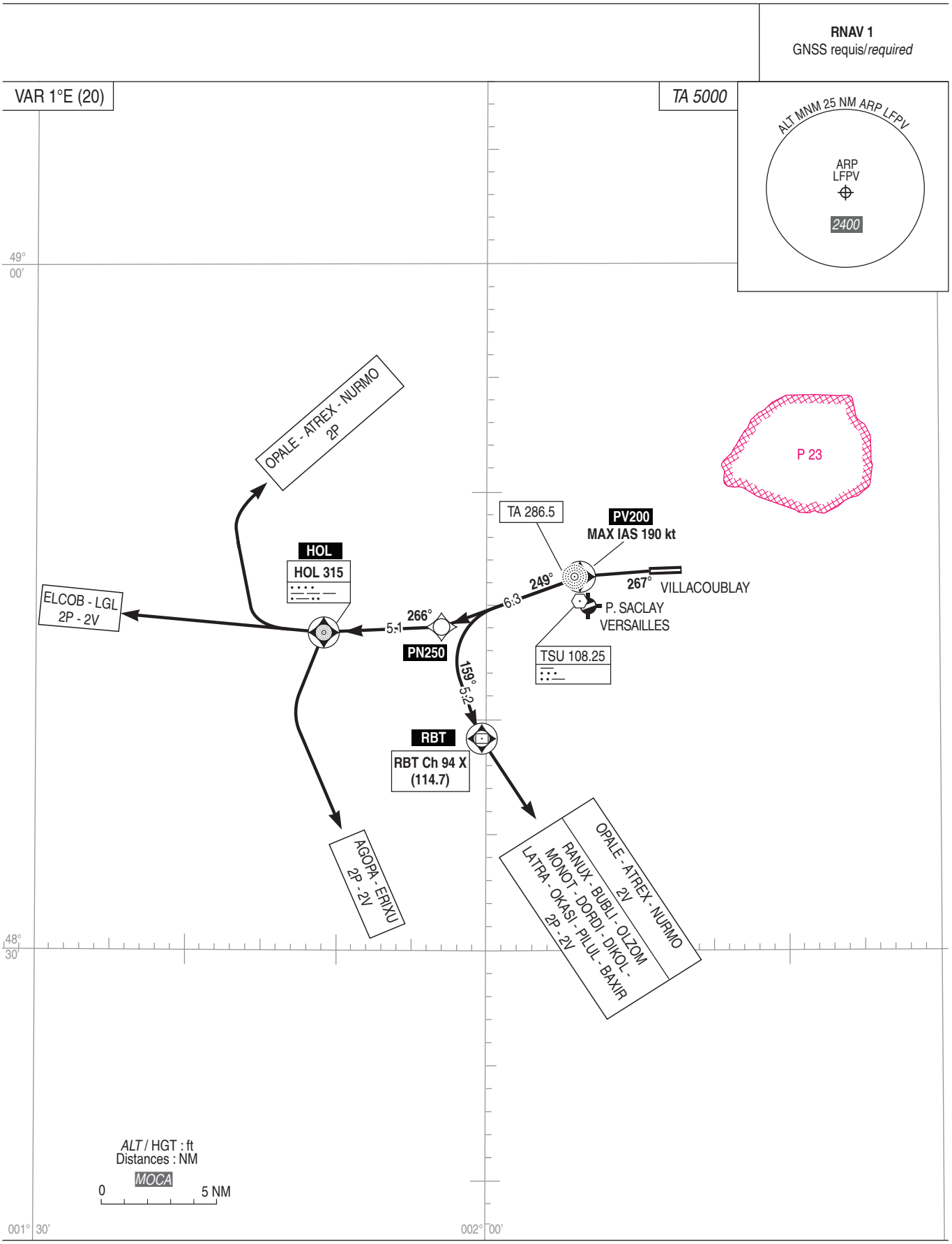
| | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/*DME* (IRU requis/*required*), DME critique/*Critical DME* : NIL |
| Climb gradient | Pente ATS/*ATS gradient* : 5,5%<br><br>Voir départ initial/*See initial departure* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler"/*Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs/*Jets* - (H) : Hélices/*Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC/*Except ATC clearance* |

| **SID** | **Itinéraires/***Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **DIKOL 2P**<br>115 < FL < 195 | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>J10 |
| **RANUX 2P** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UH101 - UN858 |
| **BAXIR 2P**<br>115 < FL < 195 | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To BAXIR* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>B13 |
| **BUBLI 2P** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UG42 |
| ***DIKOL 2V***<br>115 < FL < 195 | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To DIKOL.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>J10 |
| ***RANUX 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To RANUX.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UH101 - UN858 |
| ***BAXIR 2V***<br>115 < FL < 195 | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To BAXIR* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>B13 |
| ***BUBLI 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to BATAG. To BUBLI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UG42 |



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## Départs initiaux RNAV / *RNAV Initial departures*
## RWY27 (2P - *2V*)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C )






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*
## RWY 27 (2P - *2V*)

**RNAV1** - GNSS requis.

Voir consignes DEPARTS AD 2 LFPV.22.
Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV.

Vitesse : Voir assignation de vitesse AD 2 LFPV.22.3.2
Pente : Voir pente ATS 5,5% MNM jusqu'à FL150. Si impossibilité de maintenir la pente, prévenir l'organisme ATC à la mise en route.

**RWY 27**
Monter RM 267° jusqu'à PV200 Vi max 190Kts.

**Vers OPALE- ATREX - NURMO (2V) - RANUX - BUBLI - OLZOM - MONOT - DORDI - DIKOL - LATRA - OKASI - PILUL - BAXIR (2P-2V)**
A PV200, tourner à gauche vers PN250 puis RBT. A RBT, suivre le SID.

**Vers OPALE-ATREX-NURMO(2P) -AGOPA- ERIXU - ELCOB - LGL (2P-2V)**
A PV200, tourner à gauche vers PN250 puis HOL. A HOL, suivre le SID.

Pente de calcul de procédure PDG :
**8.1% jusqu'à 685ft** (100ft) Obstacles ARBRE (alt 612ft), position 44m DER, à gauche de l'axe.

Si négligés, pas de pente obstacle.

***RNAV1*** *- GNSS required.*

*See DEPARTURE instructions AD 2 LFPV.22.*
*See charts and descriptions AD 2 LFPV SID RWY27RNAV.*

*Speed : See speed restrictions AD 2 LFPV.22.3.2*
*Gradient : See specific ATS gradient 5.5% MNM up to FL150. If unable to maintain the gradient, advise ATC at start-up.*

***RWY 27***
*Climb RM 267° to PV200 max IAS 190Kts.*

***To OPALE - ATREX - NURMO (2V) - RANUX - BUBLI - OLZOM - MONOT - DORDI - DIKOL - LATRA - OKASI - PILUL - BAXIR (2P-2V)***
*At PV200, turn left to PN250 then RBT. At RBT, follow the SID.*

***To OPALE - ATREX - NURMO (2P) - AGOPA - ERIXU - ELCOB - LGL (2P-2V)***
*At PV200, turn left to PN250, then to HOL. At HOL, follow the SID.*

*Procedure design gradient PDG :*
***8.1% until 685ft*** *(100ft) Obstructions TREE (612ft alt), position 44 m DER, left of runway axes.*

*If ignored, no obstruction-induced climb gradient.*



© DIA

# **VILLA**COUBLAY VELIZY

## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL > 115*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL > 115*)

## RWY27 (2P - *2V)*

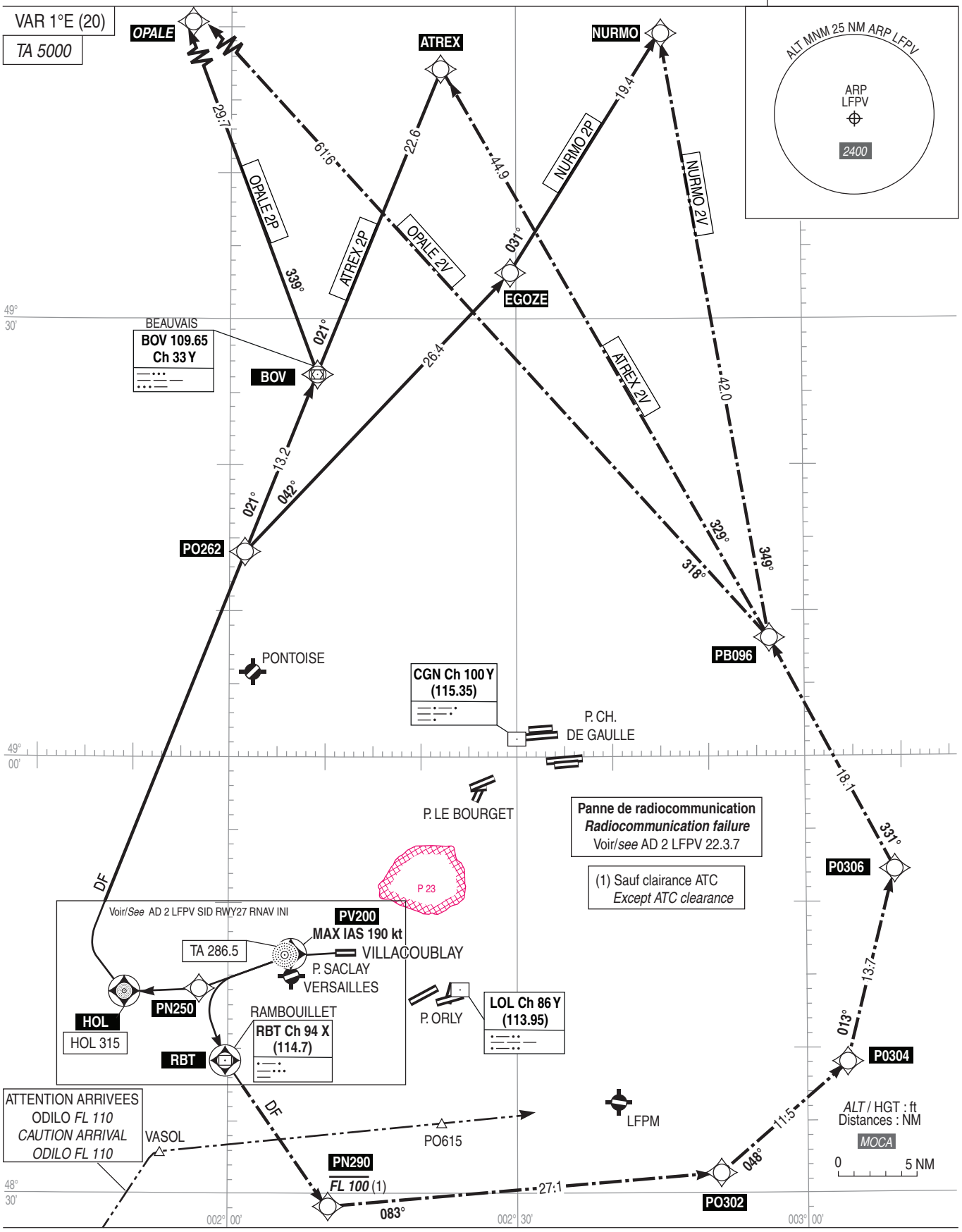
OPALE - ATREX - NURMO

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C )

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

LFPO Est / East - LFPG Est / East
LFPO Est / East - LFPG Ouest / West

**RNAV 1**






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
# SID RNAV NORTH RWY 27

| | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/*DME* (IRU requis/*required*), DME critique/*Critical DME* : NIL |
| Climb gradient | Pente ATS/*ATS gradient* : 5,5%<br>Voir départ initial / *See initial departure* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>(1) (R) : Réacteurs/*Jets* - (H) : Hélices/*Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC/*Except ATC clearance*<br>(3) RFL > 115 |

| **SID** | **Itinéraires/***Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OPALE 2P** | Après départ initial direct vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE.<br>*After initial departure direct to PO262. To BOV then to OPALE.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| **ATREX 2P** | Après départ initial direct vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX.<br>*After initial departure direct to PO262. To BOV then to ATREX.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 225 |
| **NURMO 2P** | Après départ initial direct vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO.<br>*After initial departure direct to PO262. To EGOZE then to NURMO.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UN 874 |
| ***OPALE 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB096. Vers OPALE.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB096. To OPALE.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 421 - T 421 - J 20 |
| ***ATREX 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB096. Vers ATREX.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB096. To ATREX.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UT 225 |
| ***NURMO 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2).<br>Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB096. Vers NURMO.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2).*<br>*To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB096. To NURMO.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>UN 874 |



© DIA

# **VILLA**COUBLAY VELIZY

## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (*FL < 195*) et/*and* Hélices/*Propellers* (*FL < 195*)

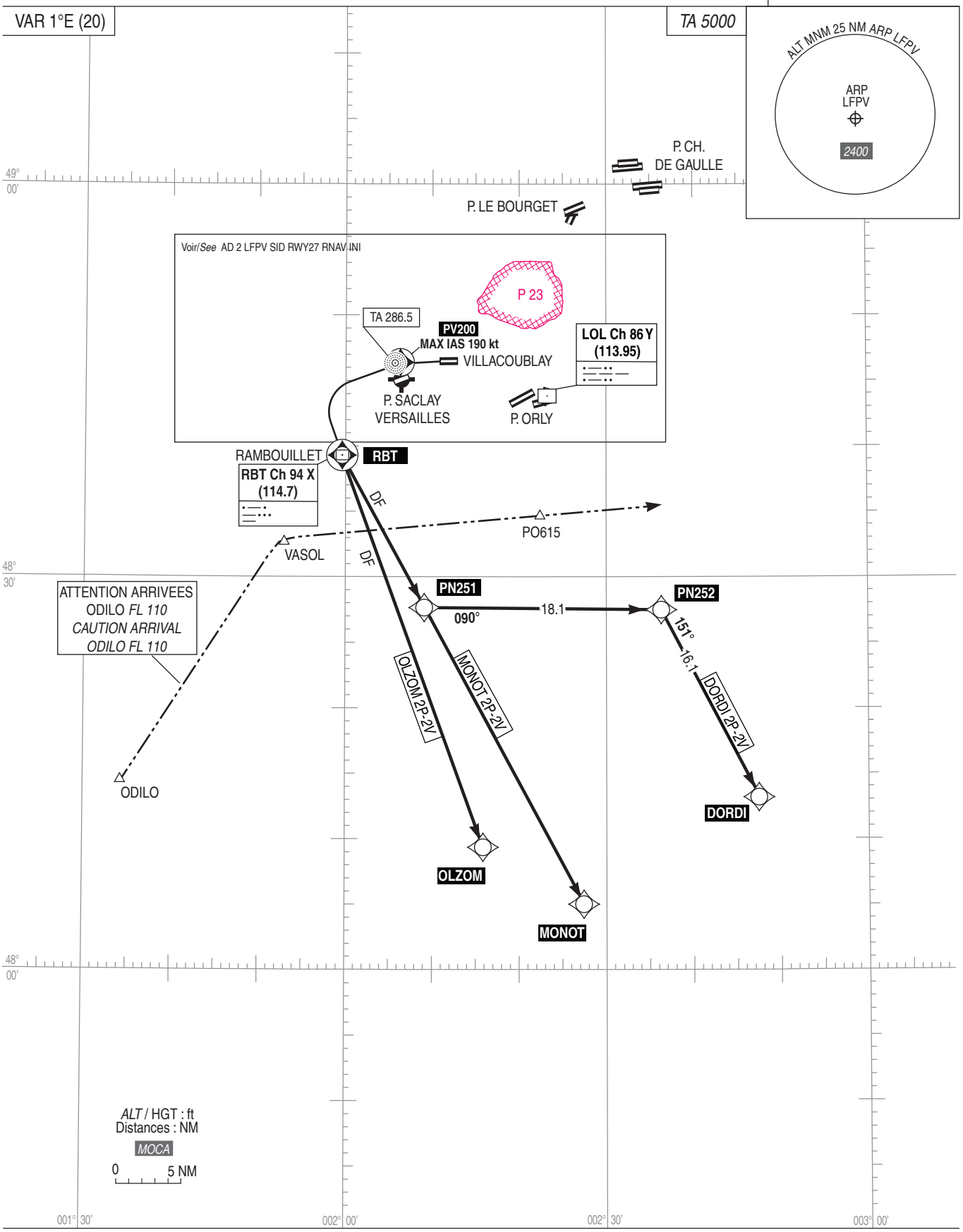
## RWY27 (2P - *2V)*

OLZOM - MONOT - DORDI

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C )

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

**RNAV 1**






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
# SID RNAV RWY 27

| | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/*DME* (IRU requis/*required*), DME critique/*Critical DME* : NIL |
| Climb gradient | Pente ATS/*ATS gradient* : 5,5%<br><br>Voir départ initial/*See initial departure* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler"/*Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195<br>*RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195* |

| **SID** | **Itinéraires/***Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **OLZOM 2P** | Après départ initial direct vers OLZOM.<br>*After initial departure direct to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>R31 |
| **MONOT 2P** | Après départ initial direct vers MONOT.<br>*After initial departure direct to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>R161 |
| **DORDI 2P** | Après départ initial direct vers PN251. Vers PN252, puis vers DORDI.<br>*After initial departure direct to PN251.To PN252, then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>G40-G54-J301 |
| ***OLZOM 2V*** | Après départ initial direct vers OLZOM.<br>*After initial departure direct to OLZOM.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>R31 |
| ***MONOT 2V*** | Après départ initial direct vers MONOT.<br>*After initial departure direct to MONOT.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>R161 |
| ***DORDI 2V*** | Après départ initial direct vers PN251. Vers PN252, puis vers DORDI.<br>*After initial departure direct to PN251.To PN252, then to DORDI.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>G40-G54-J301 |

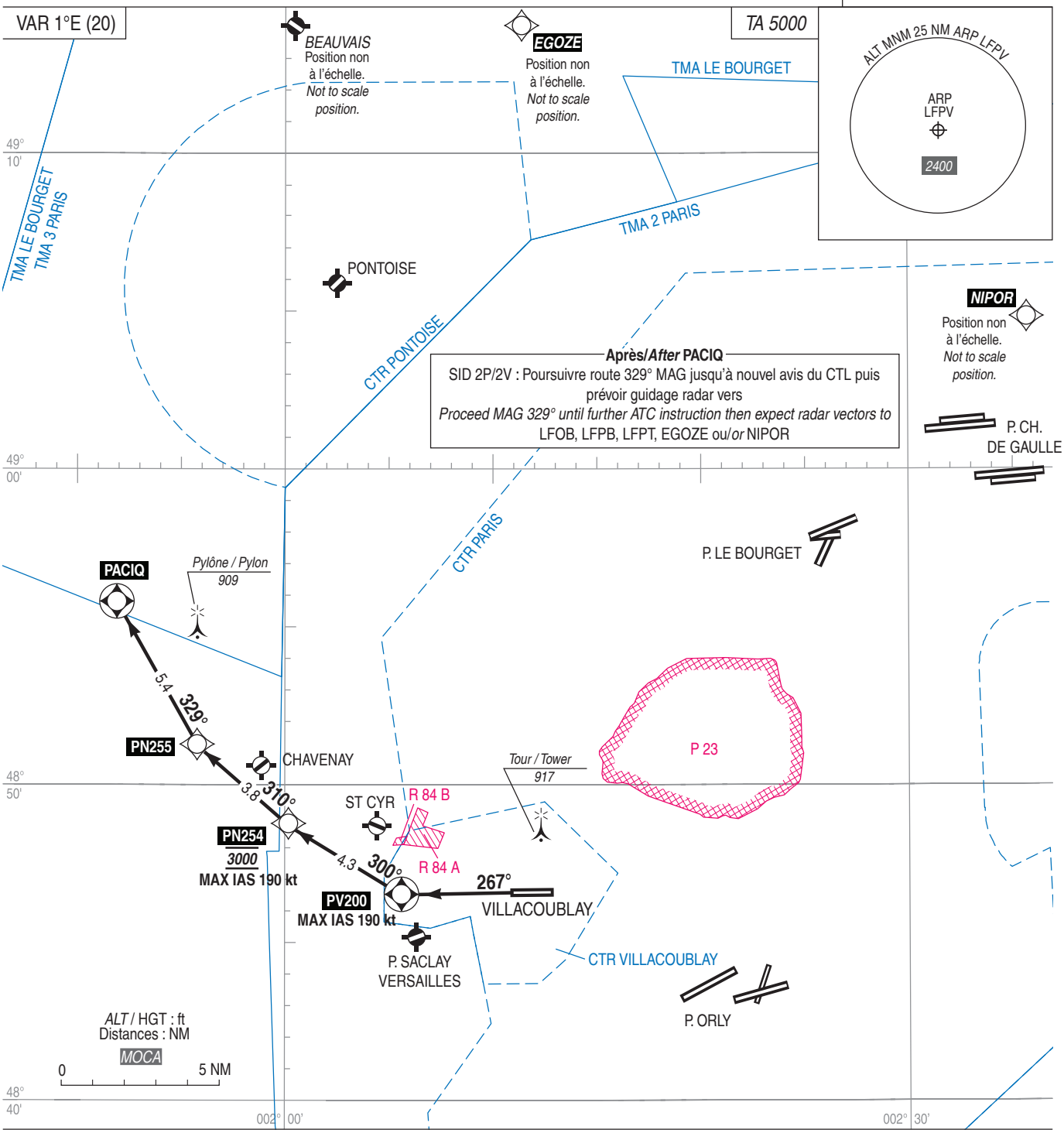


© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
## DEPART RNAV PACIQ OMNIDIRECTIONNEL TYPE B RWY27
## *TYPE B RWY27 PACIQ RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C )

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

**RNAV 1**
GNSS requis/*required*




**PACIQ 2P - *2V* :**
Monter RM 267° jusqu'à **PV200**.
A **PV200**, tourner à droite max190kts vers **PN254** à *3000,* puis max 190kts vers **PN255** et poursuivre jusqu'à **PACIQ**.
A **PACIQ**, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Pente de montée :**
Les obstacles ARBRE (alt 612 ft) à 44m de la DER et ARBRE (alt 617 ft) à 73m de la DER à gauche de l'axe de piste imposent une pente de montée de **8.1%** jusqu'à **685 ft** (100ft). Si négligés pas de pente obstacle.

**Pente ATS :** 5.5% MNM.

**PACIQ 2P - *2V* :**
*Climb RM 267° to* **PV200**.
At **PV200**, turn right max 190kts to **PN254** at *3000,* then max 190kts *to* **PN255** and continue to **PACIQ**.
At **PACIQ**, direct route climbing to en route safety altitude.

***Climb gradient :***
*Obstructions TREE (612 ft alt) located 44m from DER and TREE (617 ft alt) located 73m from DER left of runway axes require a climb gradient of* ***8.1%*** *up to* **685 ft** (100ft). *If ignored no obstruction-induced climb gradient.*

***ATS gradient :*** *5.5% MNM.*



© DIA

# **VILLA**COUBLAY VELIZY

## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (FL > 195) et/*and* Hélices/*Propellers* (FL > 195)

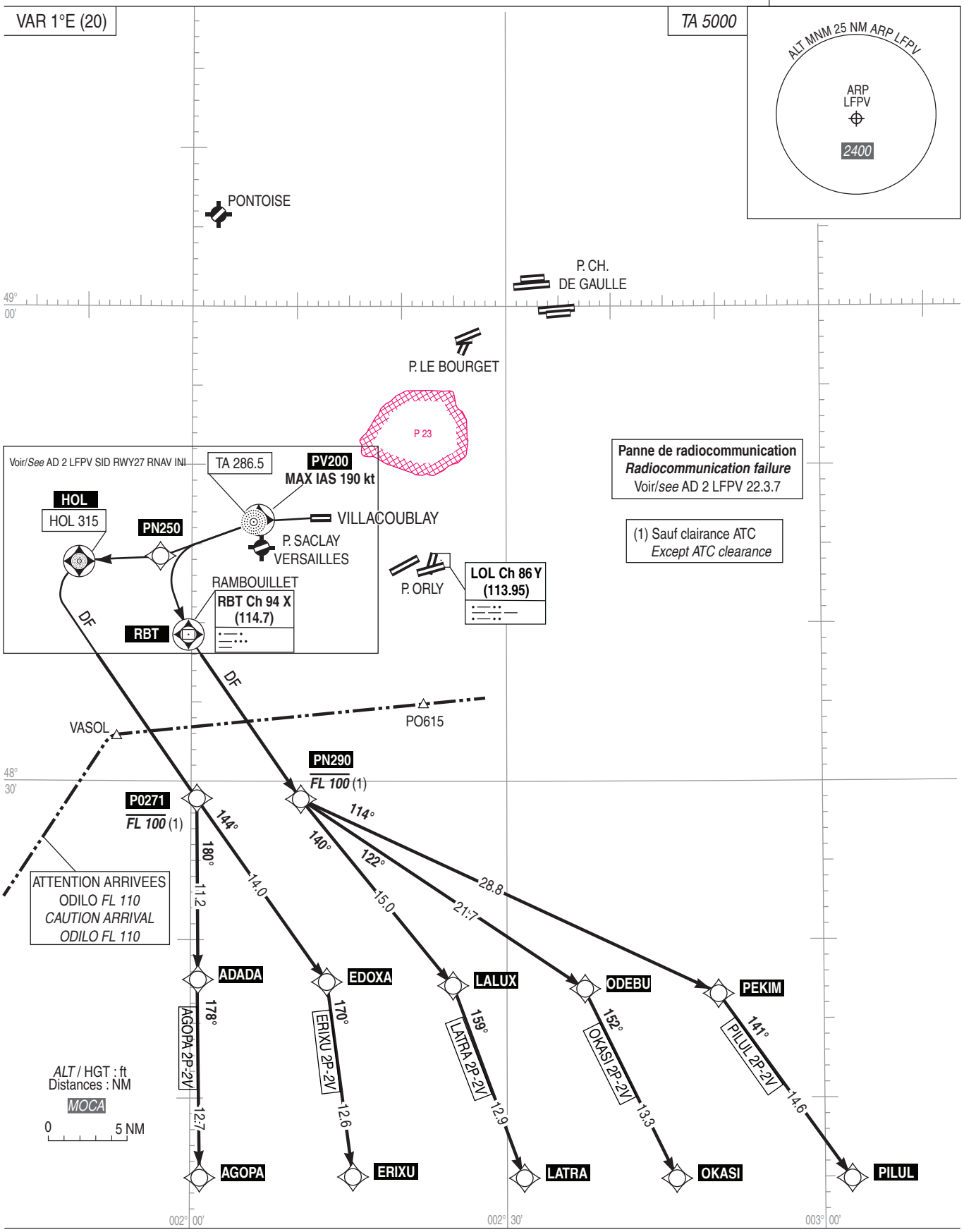
## RWY27 (2P - *2V)*

AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C )

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

**RNAV 1**






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
# SID RNAV SOUTH RWY 27

| | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/or DME/DME (IRU requis/required), DME critique/Critical DME :NIL |
| Climb gradient | Pente ATS/ATS gradient : 5,5%<br>Voir départs initiaux / See initial departures |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler"/*Underlined waypoints are «flyover»WP* |
| | (1) (R) : Réacteurs/*Jets* - (H) : Hélices/*Propellers*<br>(2) Sauf clairance ATC/*Except ATC clearance*<br>(3) RFL > 195 |

| **SID** | **Itinéraires/***Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **AGOPA 2P** | Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.* | 3000 AMSL | |
| **ERIXU 2P** | Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.* | 3000 AMSL | |
| **LATRA 2P** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | 3000 AMSL | |
| **OKASI 2P** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | 3000 AMSL | |
| **PILUL 2P** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | 3000 AMSL | |
| ***AGOPA 2V*** | Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA.<br>*After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.* | 3000 AMSL | |
| ***ERIXU 2V*** | Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU.<br>*After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.* | 3000 AMSL | |
| ***LATRA 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.* | 3000 AMSL | |
| ***OKASI 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.* | 3000 AMSL | |
| ***PILUL 2V*** | Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL.<br>*After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.* | 3000 AMSL | |



© DIA

# **VILLA**COUBLAY VELIZY

## SID RNAV Réacteurs/*Jets* (Tous/*All FL*) et/*and* Hélices/*Propellers* (Tous/*All FL*)

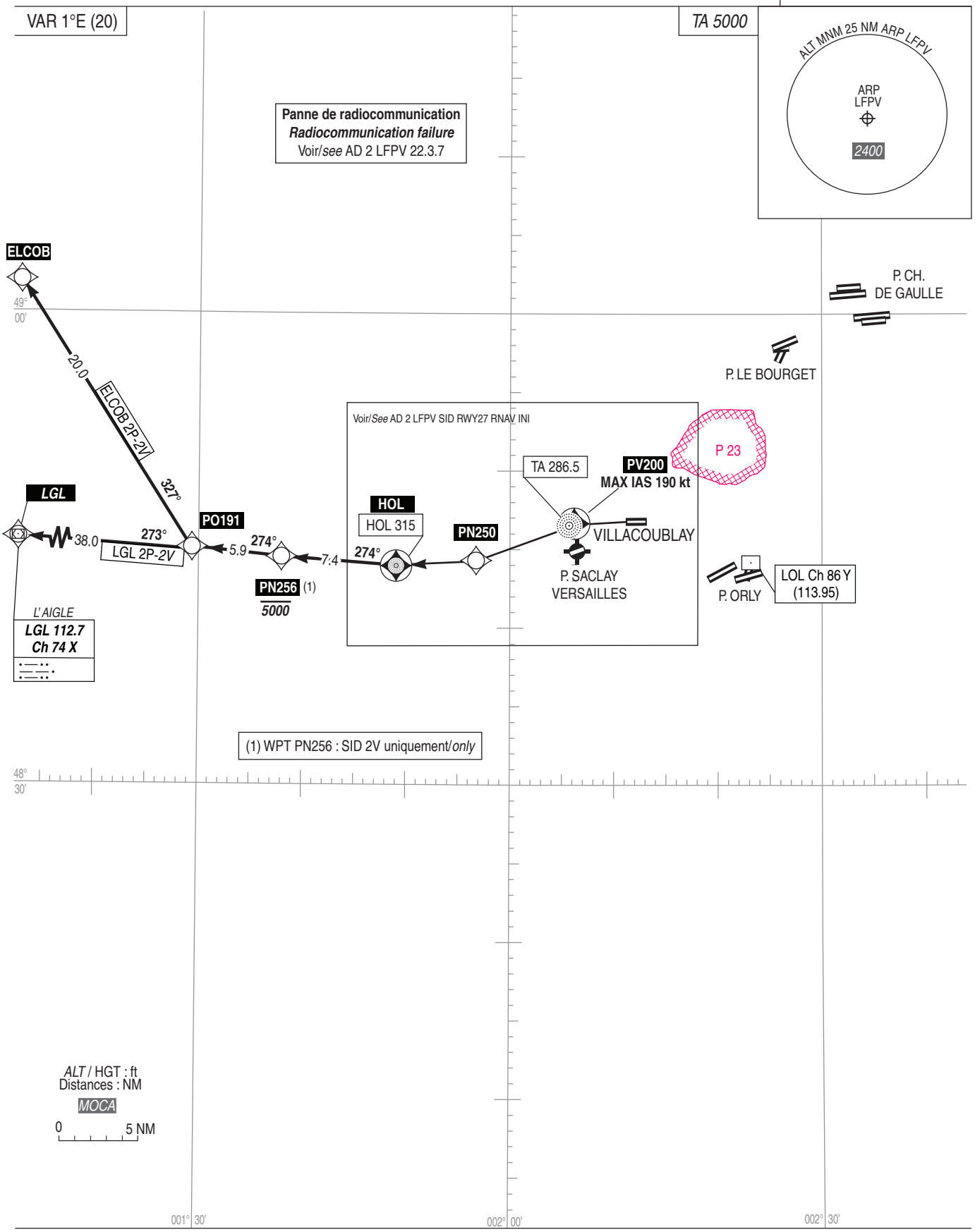
## RWY27 (2P - *2V)*

ELCOB - LGL

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C )

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 1

**RNAV 1**






© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY
# SID RNAV WEST RWY 27

| | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/*DME* (IRU requis/*required*) |
| Climb gradient | Pente ATS/*ATS gradient* : 5,5%<br><br>Voir départ initial / *See initial departure* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : Tous FL<br>*RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : All FL* |

| **SID** | **Itinéraires/***Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ELCOB 2P** | Après départ initial vers PO191, puis vers ELCOB.<br>*After initial departure to PO191, then to ELCOB.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>V4 |
| **LGL 2P (L'AIGLE)** | Après départ initial vers PO191, puis vers LGL.<br>*After initial departure to PO191, then to LGL.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>A5 - A55 - A532 - H20 - H490 - R9 - R111 - R491 |
| ***ELCOB 2V*** | Après départ initial vers PN256 à 5000 ft ou au-dessous.<br>Vers PO191, puis vers ELCOB.<br>*After initial departure to PN256 at or below 5000 ft.*<br>*To PO191, then to ELCOB* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>V4 |
| ***LGL 2V (L'AIGLE)*** | Après départ initial vers PN256 à 5000 ft ou au-dessous.<br>Vers PO191, puis vers LGL.<br>*After initial departure to PN256 at or below 5000 ft.*<br>*To PO191, then to LGL.* | 3000 AMSL | Voir utilisation/*See use* :<br>A5 - A55 - A532 - H20 - H490 - R9 - R111 - R491 |



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

## STAR RNAV (GNSS-DME/DME) - Réacteurs et Hélices/*Jet engines ans Propellers*

## MATIX - MOPIL - RENSA (9E)

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

**IAF : VEBEK/LORNI**

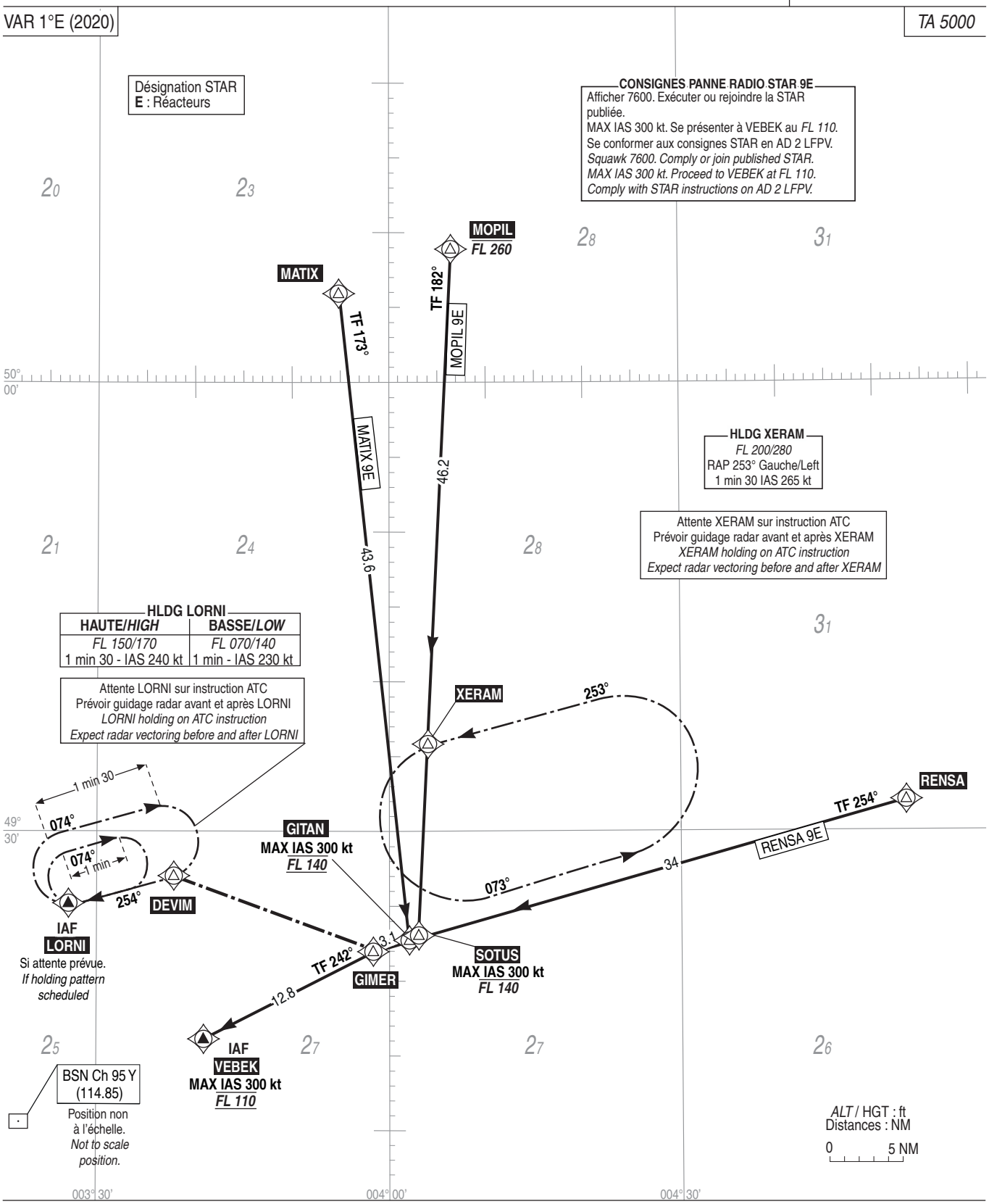
**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 01

**TF : Track to Fix** ←·—·—·— Sur instruction ATC

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




Voir consignes STAR en AD 2 LFPV 22.

*See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.*



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

## STAR RNAV (GNSS-DME/DME) - Réacteurs et Hélices/*Jet engines and Propellers*

## MATIX - MOPIL - RENSA (9W)

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

**IAF : VEBEK/LORNI**

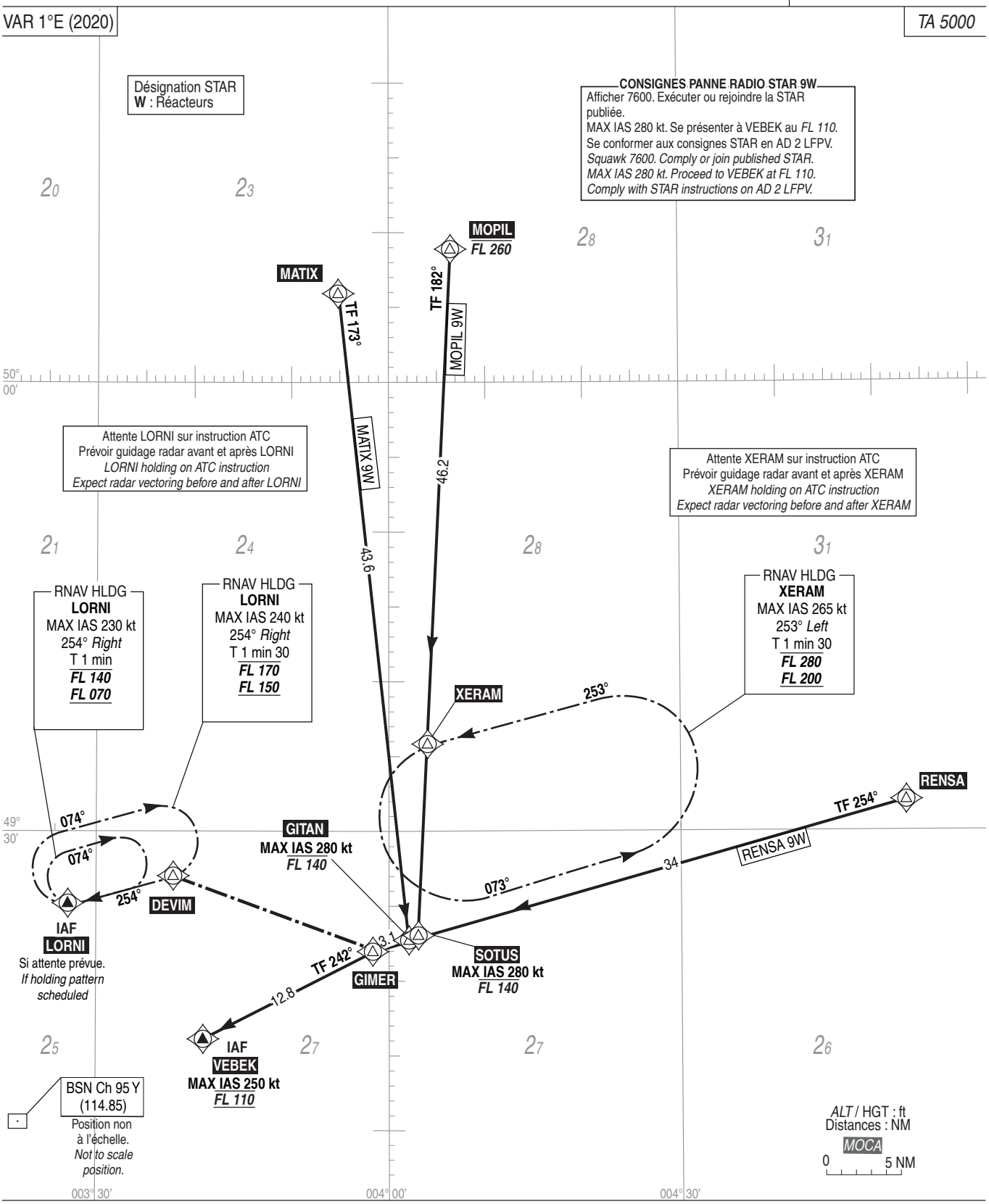
**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 01

**TF : Track to Fix** ←·—·—·— Sur instruction ATC

**RNAV 1**

VAR 1°E (2020)

*TA 5000*




Voir consignes STAR en AD 2 LFPV 22.

*See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.*



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

## STAR RNAV - Réacteurs et Hélices/*Jet engines ans Propellers*

## EPL - RLP - DJL - KUTAN - TUTAX - ARDOL - PIBAT - MOU (9T)

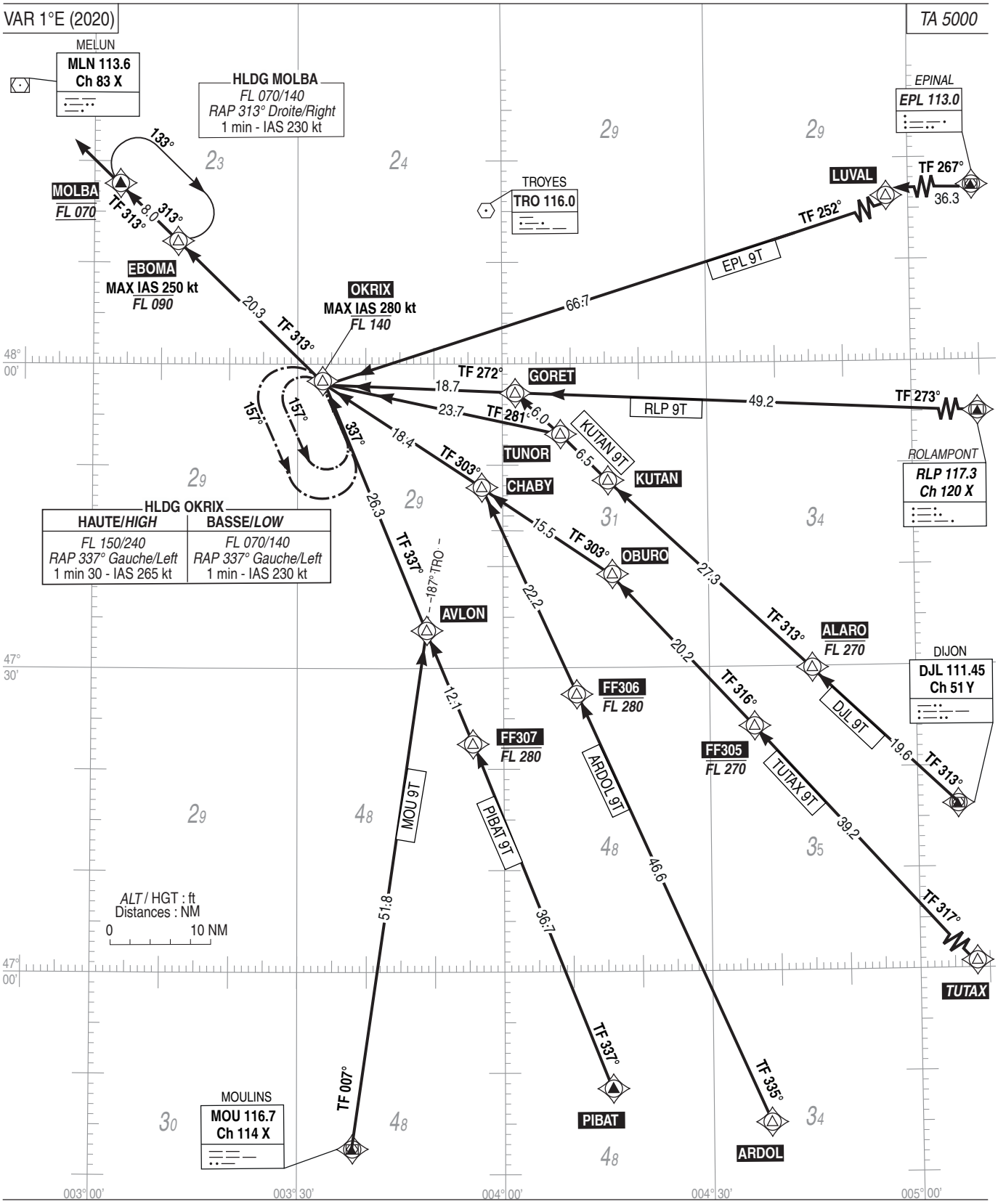
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : MOLBA**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 01

**TF : Track to Fix**

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
*With ATC instruction (Distant holding)*




Voir consignes STAR en AD 2 LFPV 22.

*See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.*



© DIA

# VILLACOUBLAY VELIZY

## STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices/*Jet engines and Propellers*

## NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA - CAD (9T)

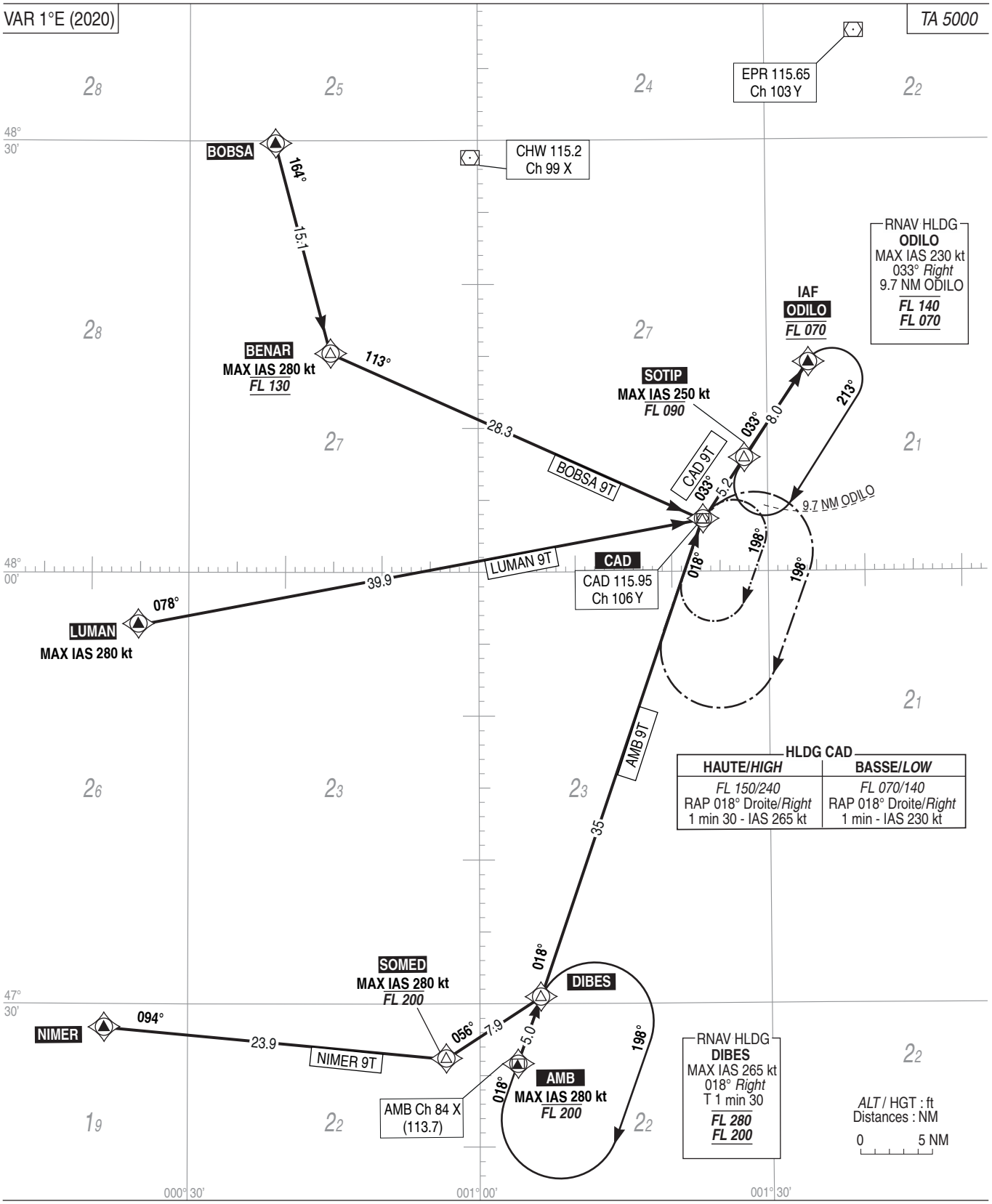
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**IAF : ODILO**

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFPV COM 01

**TF : Track to Fix**

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
*With ATC instruction (Distant holding)*




Voir consignes STAR en AD 2 LFPV 22.
PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPV 22.

*See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.*
*RADIOCOMMUNICATION FAILURE*
*See specific instructions STAR described on AD 2 LFPV 22.*



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**VILLACOUBLAY** VELIZY

CAT A B C

*ALT AD : 585,* ***DTHR : 584 (21 hPa)***

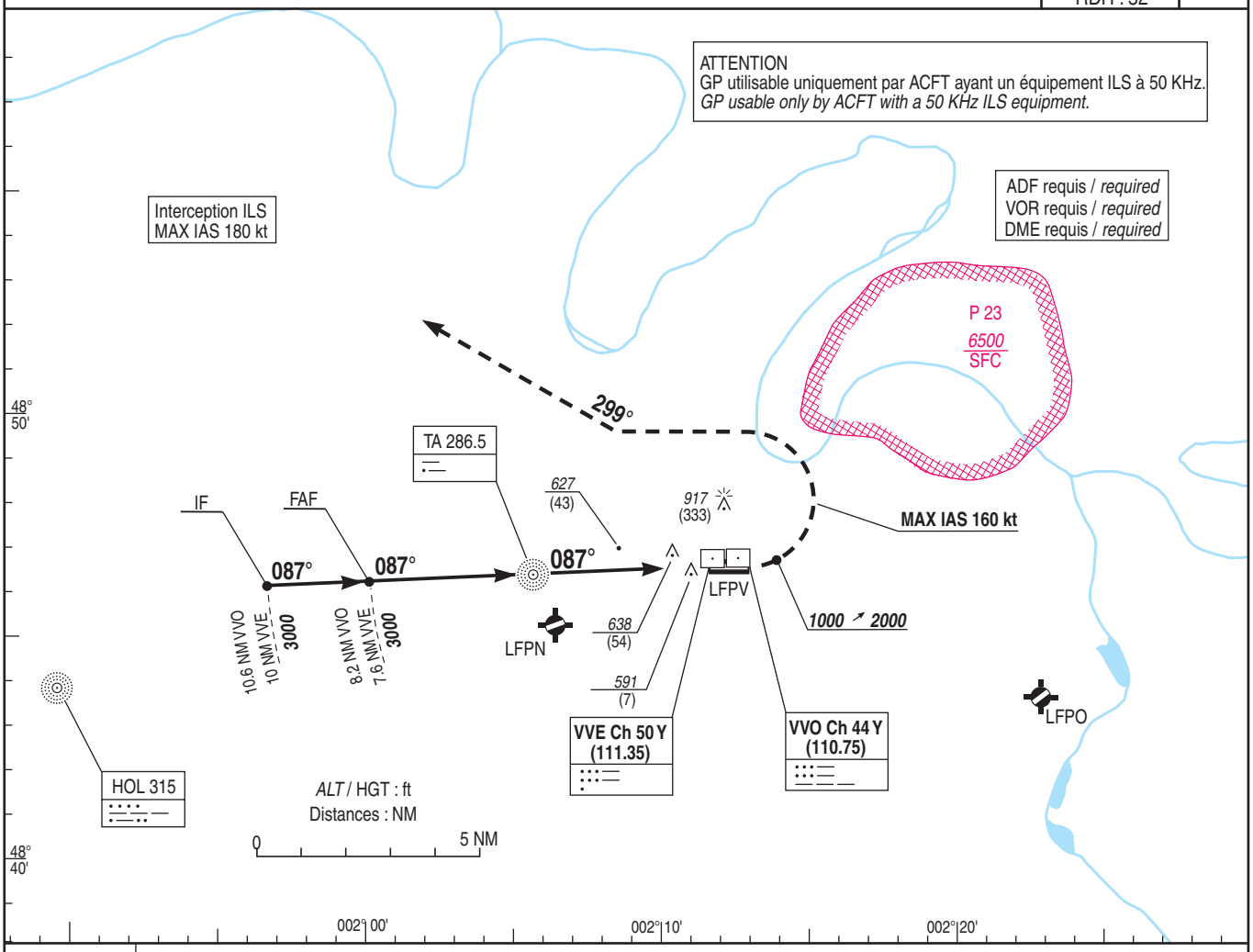
FNA ILS ou/*or* LOC RWY09

**APP :** ORLY Approche/Radar / *Approach/Radar* 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / *Approach/Radar* 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
**TWR :** VILLA Tour/*Tower* 121.750 128.950 343.175 (1)

(1) Réservée MIL/*Reserved MIL.*

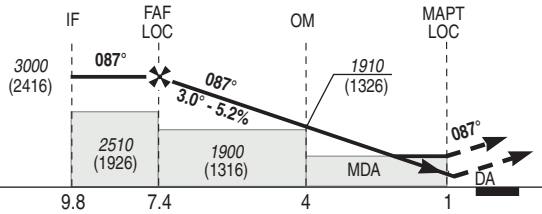
**ILS - DME**
**VVE 111.35**
**VVO 110.75**
RDH : 52

VAR 1°E (20)




*TA : 5000*

Début de descente sur clairance radar 4.5 VVE ou 5.1 VVO à 2000 (1416)
*Start descent on radar clearance 4.5 VVE or 5.1 VVO TO 2000 (1416)*




API : Monter **dans l'axe** vers ***2000*** (1416). A ***1000*** (416), tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **RDL 299° POY** (RM 299°), puis le **RDL 106° EVX** (RM 286°).
Monter à ***1400*** (816) avant d'accélérer en palier.
Ne pas tourner avant le MAPT.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***2000*** *(1416). At* ***1000*** *(416), turn* ***left*** *to intercept and follow* ***RDL 299° POY*** *(Mag track 299°), then* ***RDL 106° EVX*** *(Mag track 286°). Climb to* ***1400*** *(816) prior to level acceleration. Don't turn before the MAPT.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| → THR (NM) | 9.8 | 7.4 | 4 | 1 |
| → DME VVE (NM) | 10 | 7.6 | 4.2 | 1.2 |
| → DME VVO (NM) | 10.6 | 8.2 | 4.8 | 1.8 |

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres/*Vertical distances in feet, VIS in meters*

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC DME VVE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***790*** (200) | 800 | 141 | ***880*** (290) | 900 | 290 |
| B | | | 150 | ***880*** (290) | | 290 |
| C | | | 160 | ***890*** (300) | | 297 |

**LOC DME ATT VVE**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2480*** | ***2160*** | ***1850*** | ***1530*** | ***1210*** |
| (HGT) | (1896) | (1576) | (1266) | (946) | (626) |

**LOC DME ATT VVO**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2270*** | ***1960*** | ***1640*** | ***1320*** | ***1010*** |
| (HGT) | (1686) | (1376) | (1056) | (736) | (426) |

Observations/*Remarks :*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 7.4 NM | 6 min 21 | 5 min 13 | 4 min 26 | 3 min 52 | 3 min 25 | 3 min 04 | 2 min 46 |
| FAF - MAPT | 6.4 NM | 5 min 29 | 4 min 31 | 3 min 50 | 3 min 20 | 2 min 57 | 2 min 39 | 2 min 24 |
| OM - THR | 4 NM | 3 min 26 | 2 min 49 | 2 min 24 | 2 min 05 | 1 min 51 | 1 min 39 | 1 min 30 |



© DIA

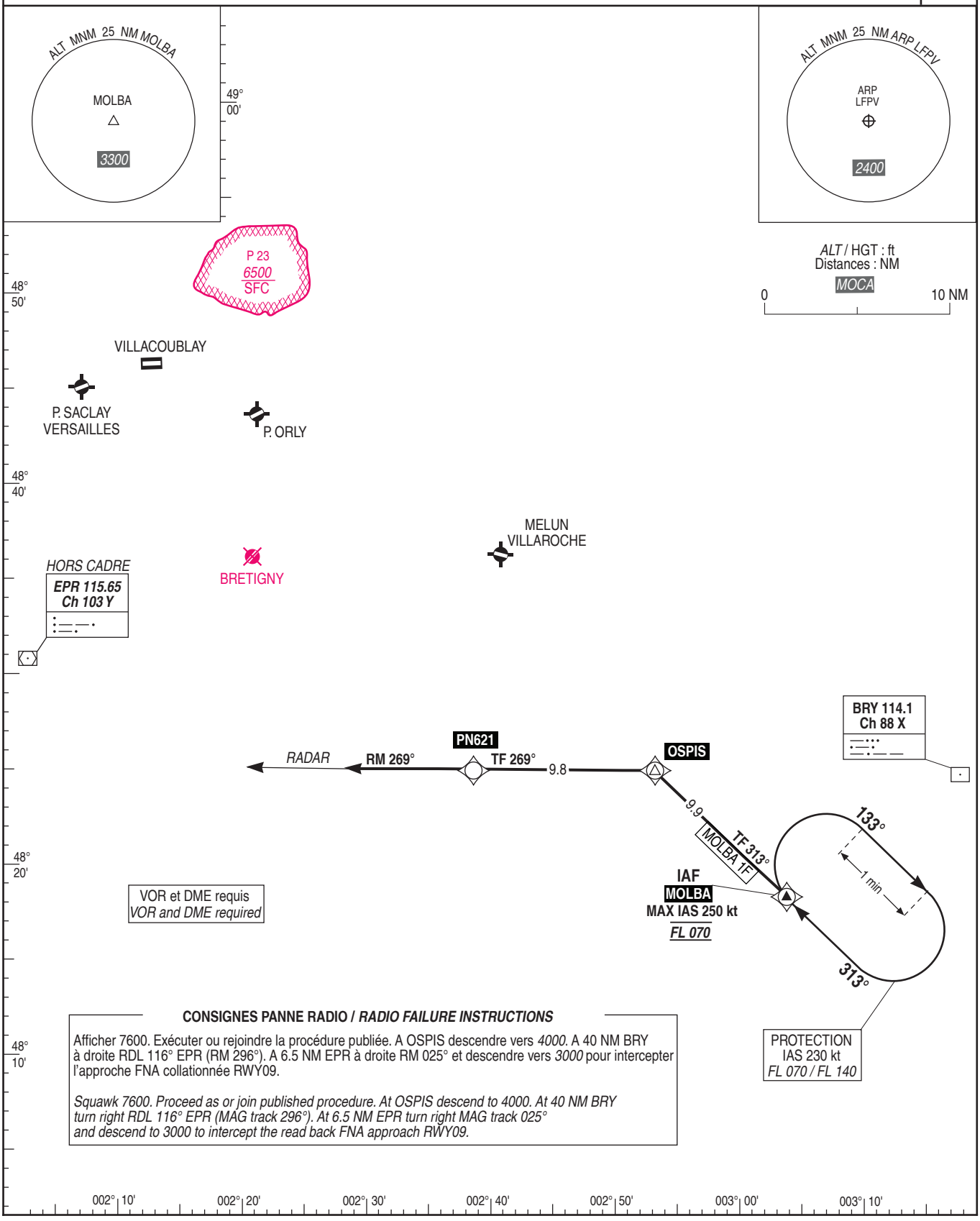
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
RNAV (GNSS ou/*or* DME/DME)
CAT A B C

**VILLACOUBLAY** VELIZY

*INA* **RNAV** MOLBA 1F RWY09

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A OSPIS descendre vers *4000*. A 40 NM BRY à droite RDL 116° EPR (RM 296°). A 6.5 NM EPR à droite RM 025° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY09.

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure. At OSPIS descend to 4000. At 40 NM BRY turn right RDL 116° EPR (MAG track 296°). At 6.5 NM EPR turn right MAG track 025° and descend to 3000 to intercept the read back FNA approach RWY09.*

PROTECTION
IAS 230 kt
*FL 070 / FL 140*



© DIA

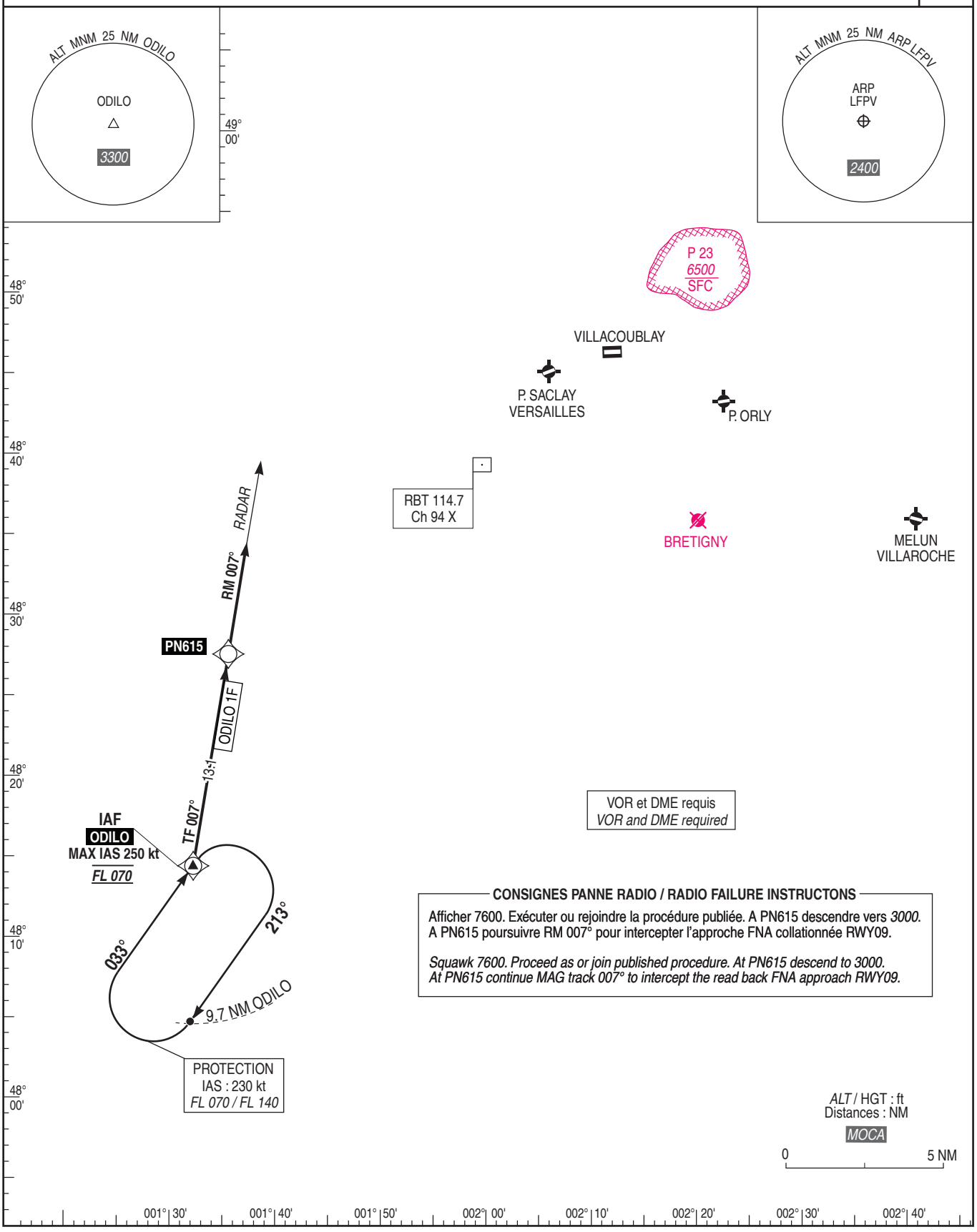
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
RNAV(GNSS ou/*or* DME/DME)
CAT A B C

**VILLACOUBLAY** VELIZY

*INA* **RNAV** ODILO 1F RWY09

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)






© DIA

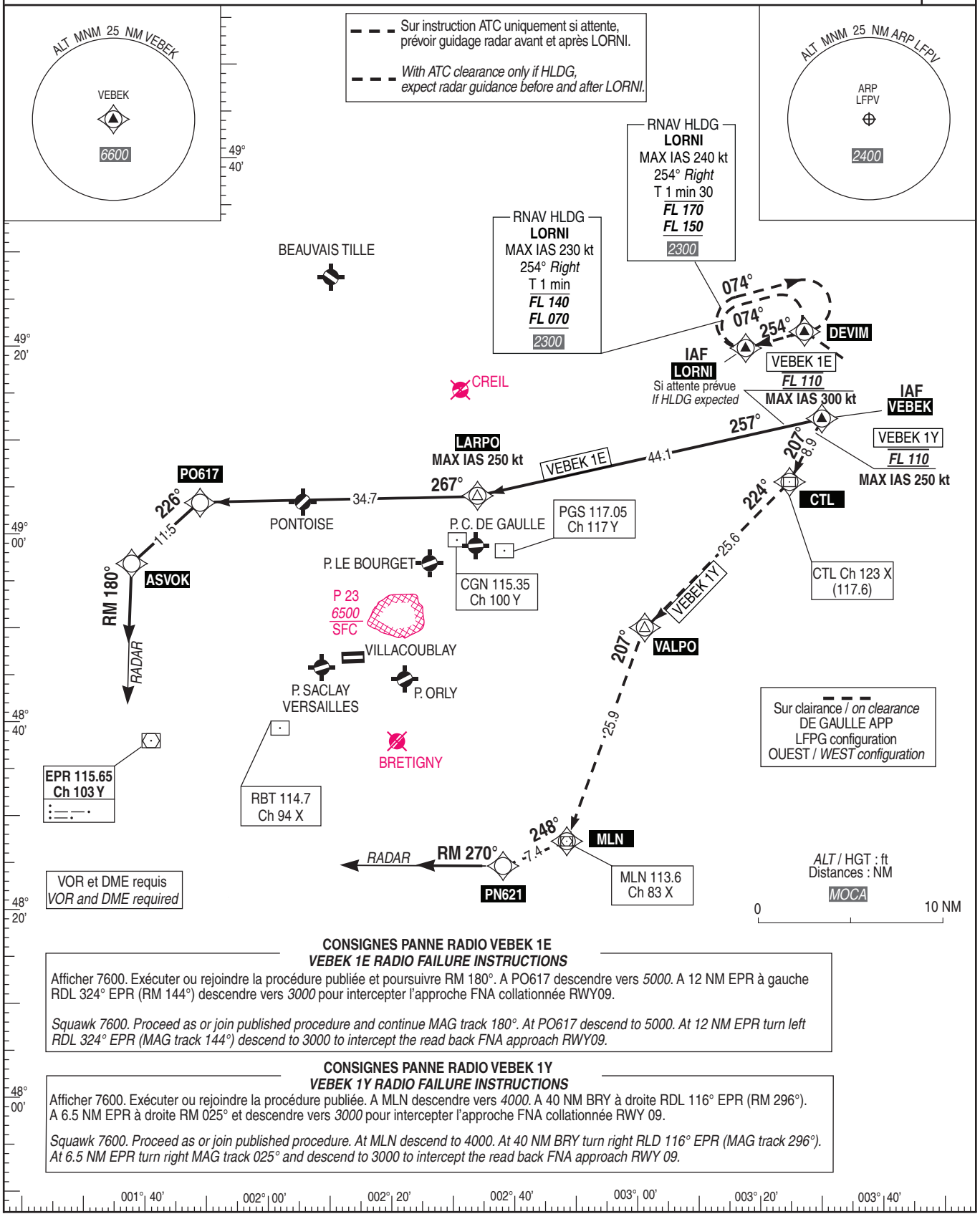
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
RNAV (GNSS ou/*or* DME/DME)
CAT A B C

## VILLACOUBLAY VELIZY

*INA* **RNAV** - VEBEK 1E - RWY09
*INA* **RNAV** - VEBEK 1Y - RWY09

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO VEBEK 1E**
***VEBEK 1E RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée et poursuivre RM 180°. A PO617 descendre vers *5000*. A 12 NM EPR à gauche RDL 324° EPR (RM 144°) descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY09.

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure and continue MAG track 180°. At PO617 descend to 5000. At 12 NM EPR turn left RDL 324° EPR (MAG track 144°) descend to 3000 to intercept the read back FNA approach RWY09.*

**CONSIGNES PANNE RADIO VEBEK 1Y**
***VEBEK 1Y RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MLN descendre vers *4000*. A 40 NM BRY à droite RDL 116° EPR (RM 296°). A 6.5 NM EPR à droite RM 025° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY 09.

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure. At MLN descend to 4000. At 40 NM BRY turn right RLD 116° EPR (MAG track 296°). At 6.5 NM EPR turn right MAG track 025° and descend to 3000 to intercept the read back FNA approach RWY 09.*



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

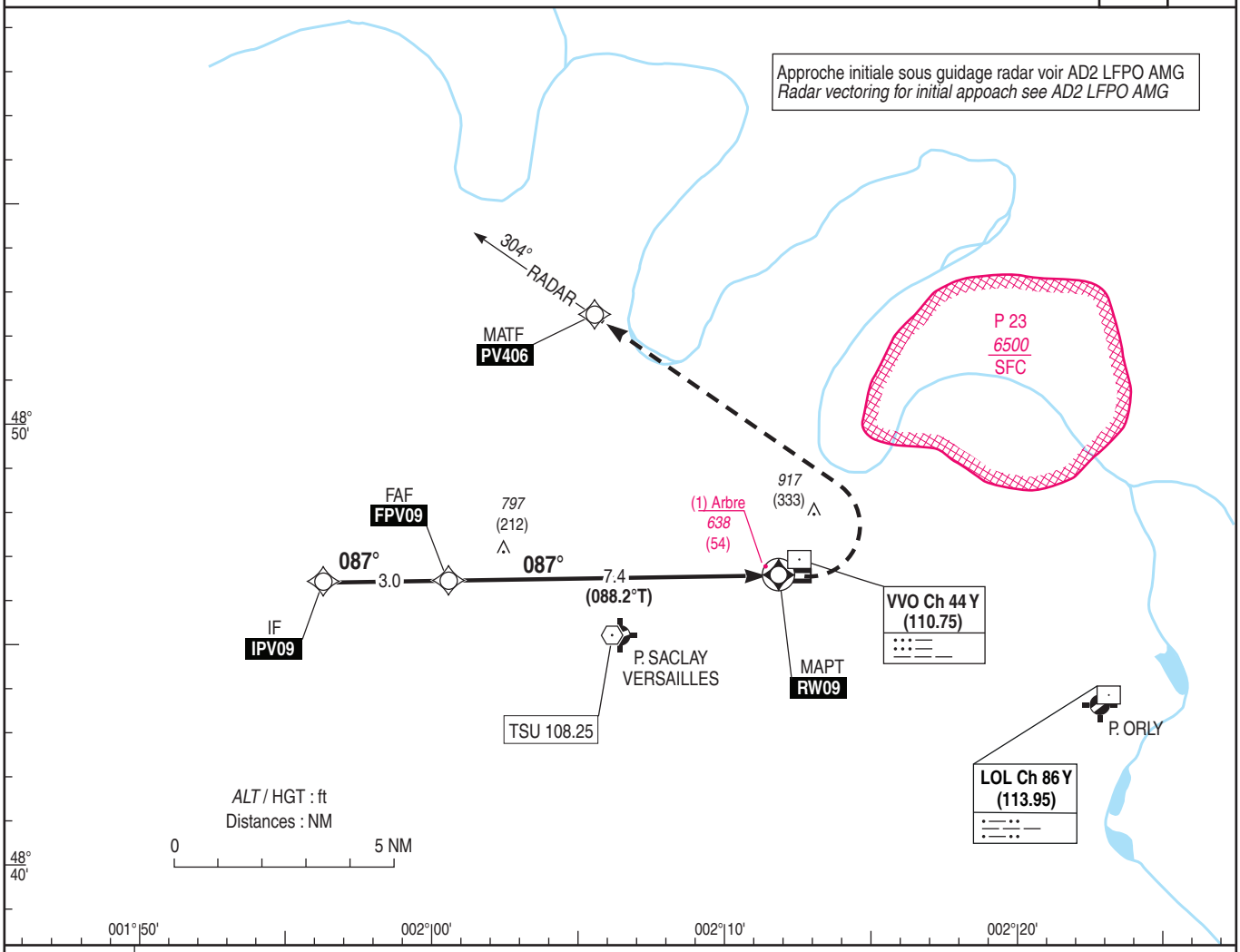
# VILLACOUBLAY VELIZY

CAT A B C
*ALT AD : 585 (21 hPa),* ***DTHR : 584***

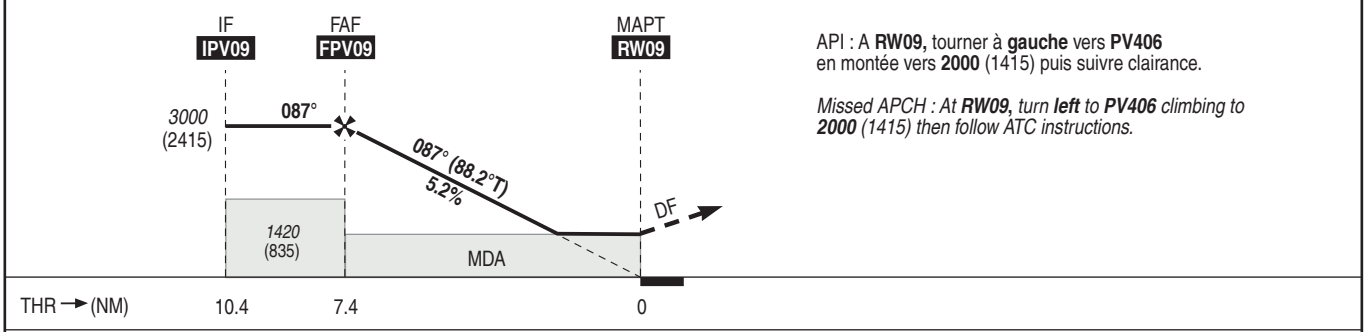
**RNP** RWY09

**APP :** ORLY Approche/Radar / *Approach/Radar* 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / *Approach/Radar* 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
**TWR :** VILLA Tour/*Tower* 121.750 128.950 343.175 (1)
(1) Réservée MIL/*Reserved MIL.*

| RNP APCH | VAR 1°E (2020) |
|---|---|




*TA : 5000*




API : A **RW09,** tourner à **gauche** vers **PV406**
en montée vers **2000** (1415) puis suivre clairance.

*Missed APCH : At* ***RW09,*** *turn* ***left*** *to* ***PV406*** *climbing to* ***2000*** *(1415) then follow ATC instructions.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1010*** (430) | 1500 | 425 | ***1220*** (630) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1220*** (630) | 1600 |
| C | | 1600 | | ***1320*** (730) | 2400 |

**DIST RW09**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2860*** | ***2540*** | ***2230*** | ***1910*** | ***1590*** | ***1270*** |
| (HGT) | (2275) | (1955) | (1645) | (1325) | (1005) | (685) |

Observations/*Remarks :* (1) VSS Percée / *VSS crossed.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW09 | 7.4 NM | 6 min 21 | 5 min 13 | 4 min 26 | 3 min 52 | 3 min 25 | 3 min 04 | 2 min 46 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© DIA

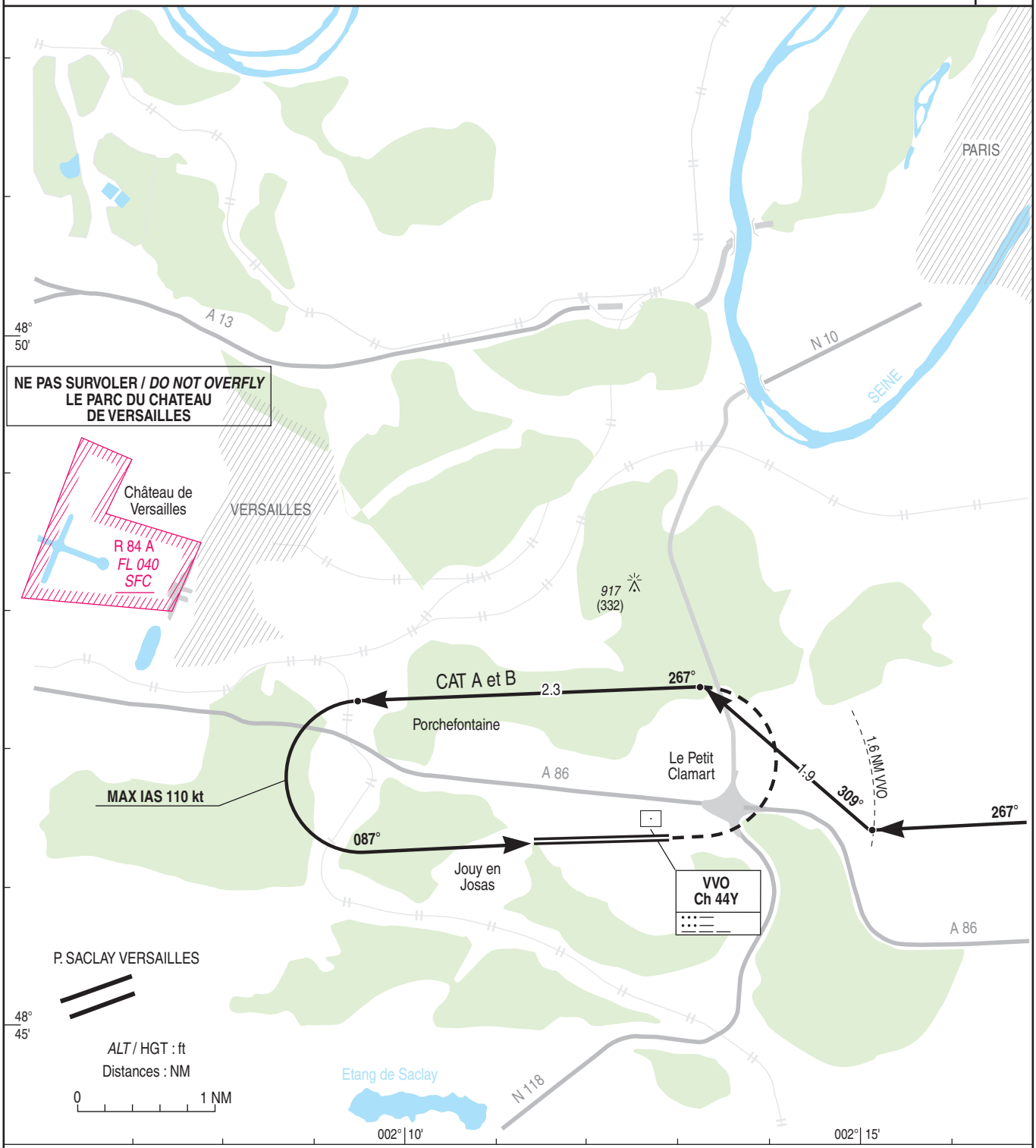
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 585 (21 hPa),*** *DTHR : 584*

**VILLACOUBLAY** VELIZY

VPT Z RWY09

**APP** : ORLY Approche/Radar / *Approach/Radar* 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / *Approach/Radar* 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
**TWR** : VILLA Tour/*Tower* 121.750 128.950 343.775 (1)
(1) Réservée MIL/*Reserved MIL*.

VAR 1°E (2020)




MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres/*Vertical distances in feet, VIS in meters* — REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1220*** (630) | 1500 |
| B | ***1220*** (630) | 1600 |

| | 80 kt | 100 kt | 135 kt |
|---|---|---|---|
| 1.9 NM | 1 min 26 | 1 min 08 | 0 min 51 |
| 2.3 NM | 1 min 43 | 1 min 23 | 1 min 01 |

Observations/*Remarks* :



© **DIA**

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 585,* ***DTHR : 576 (21 hPa)***

**VILLACOUBLAY** VELIZY

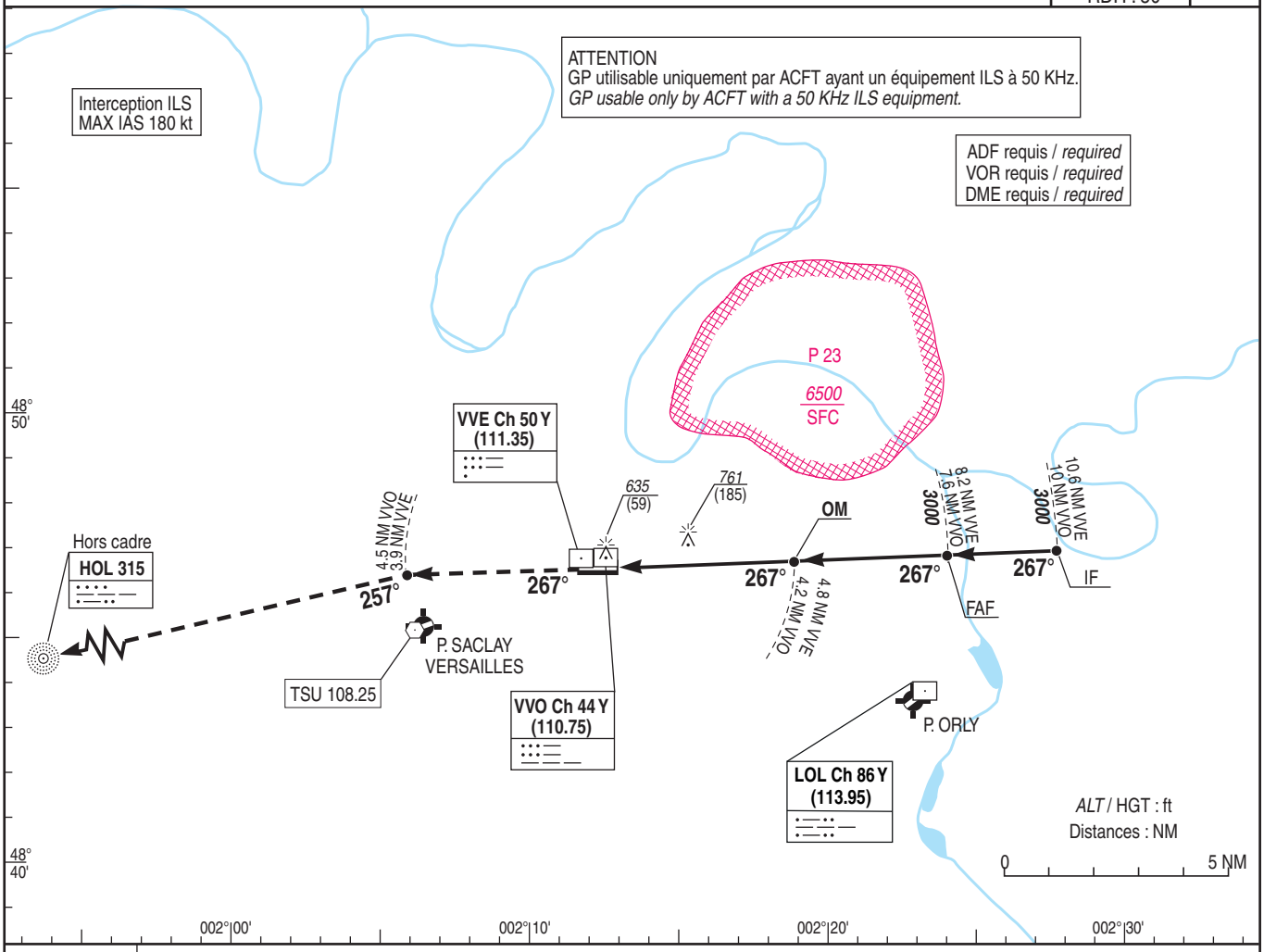
FNA ILS ou/*or* LOC RWY27

**APP :** ORLY Approche/Radar / *Approach/Radar* 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / *Approach/Radar* 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
**TWR :** VILLA Tour/*Tower* 121.750 128.950 343.175 (1)

(1) Réservée MIL/*Reserved MIL*.

**ILS - DME**
**VVO 110.75**
**VVE 111.35**
RDH : 50

VAR 1°E (2020)

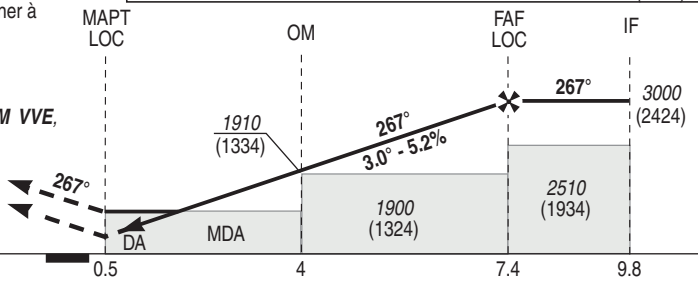



*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***3000*** (2424). A **4.5 NM VVO ou 3.9 NM VVE**, tourner à **gauche** pour intercepter et suivre le **RDL 077°** **HOL** (RM 257°) vers **HOL**, puis rejoindre **EPR** et suivre clairance du contrôle.
Monter à ***1400*** (824) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***3000*** *(2424). At* ***4.5 NM VVO or 3.9 NM VVE****, turn* ***left*** *to intercept and follow* ***RDL 077° HOL*** *(Mag track 257°) to* ***HOL****, then join* ***EPR*** *and follow CTL clearance.*
*Climb to* ***1400*** *(824) prior to level acceleration.*

Début de descente sur clairance radar 4.5 VVO ou 5.1 VVE à 2000 (1424)
*Start descent on radar clearance 4.5 VVO or 5.1 VVE TO 2000 (1424)*




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| DTHR | ← (NM) | 0.5 | 4 | 7.4 | 9.8 |
| DME VVO | ← (NM) | 0.7 | 4.2 | 7.6 | 10 |
| DME VVE | ← (NM) | 1.3 | 4.8 | 8.2 | 10.6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres/*Vertical distances in feet, VIS in meters* — REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC + DME VVO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***780*** (200) | 550 | 148 | ***970*** (400) | 1200 | 393 |
| B | | | 159 | | | |
| C | | | 172 | | | |

**LOC DME VVO**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2470*** | ***2160*** | ***1840*** | ***1530*** | ***1210*** |
| (HGT) | (1894) | (1584) | (1264) | (954) | (634) |

**LOC DME VVE**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2270*** | ***1950*** | ***1640*** | ***1320*** | ***1000*** |
| (HGT) | (1694) | (1374) | (1064) | (744) | (424) |

Observations/*Remarks* :

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 7.4 NM | 6 min 21 | 5 min 13 | 4 min 26 | 3 min 52 | 3 min 25 | 3 min 04 | 2 min 46 |
| FAF - MAPT | 6.9 NM | 5 min 55 | 4 min 52 | 4 min 08 | 3 min 36 | 3 min 11 | 2 min 51 | 2 min 35 |
| OM - THR | 4 NM | 3 min 26 | 2 min 49 | 2 min 24 | 2 min 05 | 1 min 51 | 1 min 39 | 1 min 30 |



© **DIA**

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument Approach*

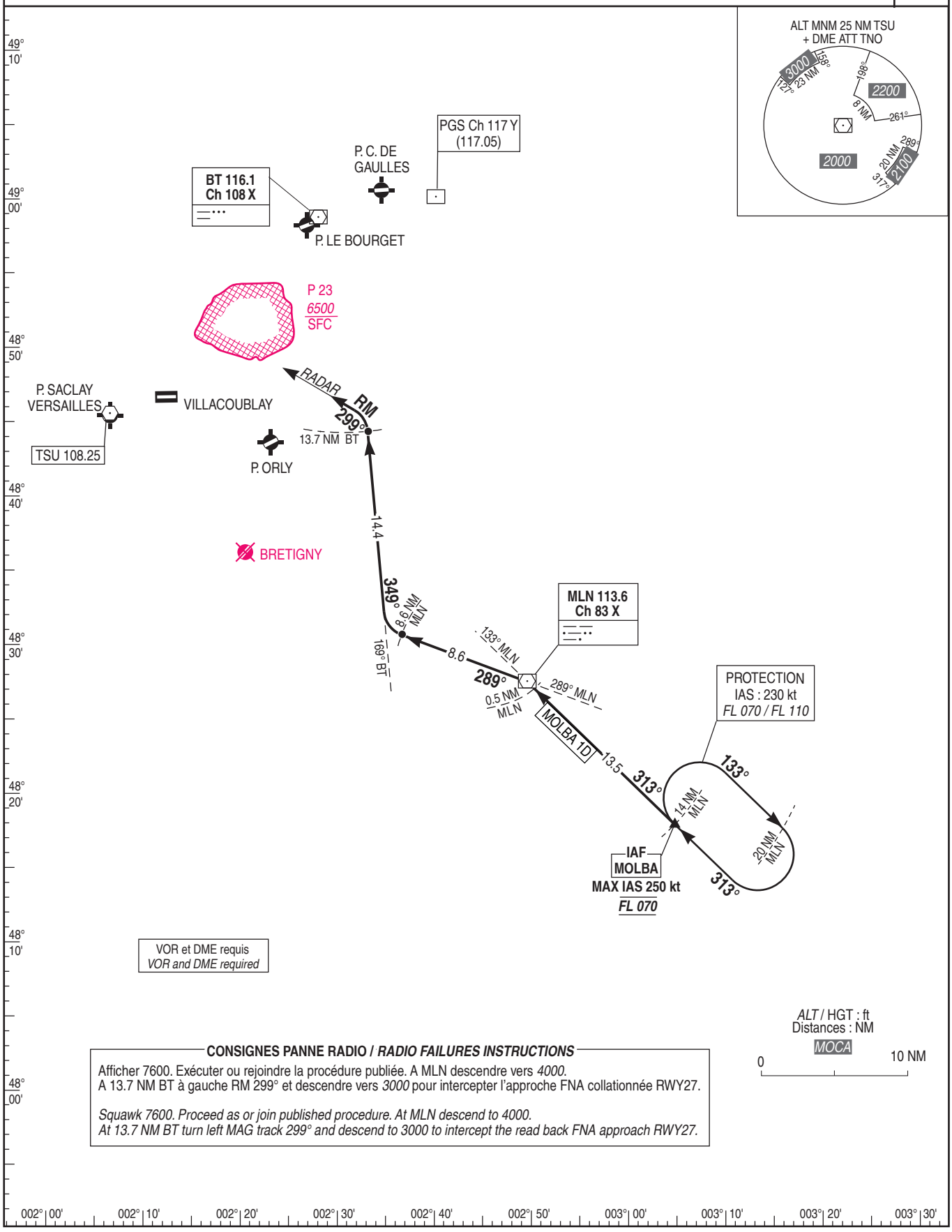
**VILLACOUBLAY** VELIZY

CAT A B C

*INA* **CONV** MOLBA 1D RWY27

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 10 NM

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURES INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MLN descendre vers *4000*.
A 13.7 NM BT à gauche RM 299° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY27.

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure. At MLN descend to 4000.*
*At 13.7 NM BT turn left MAG track 299° and descend to 3000 to intercept the read back FNA approach RWY27.*



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

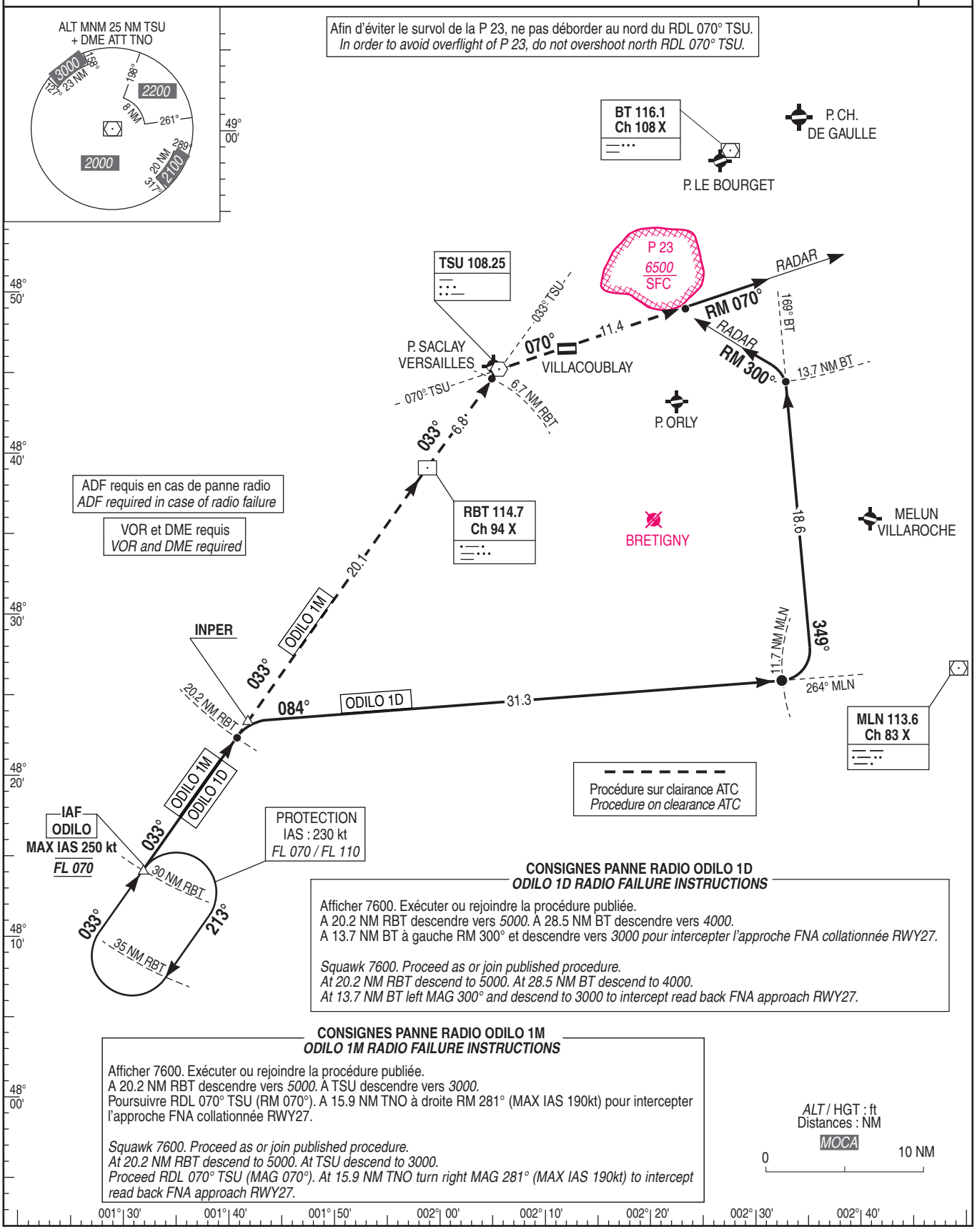
## VILLACOUBLAY VELIZY

*INA* **CONV** ODILO 1D RWY27
*INA* **CONV** ODILO 1M RWY27

CAT A B C

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO ODILO 1D**
***ODILO 1D RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée.
A 20.2 NM RBT descendre vers *5000*. A 28.5 NM BT descendre vers *4000*.
A 13.7 NM BT à gauche RM 300° et descendre vers *3000 pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY27.*

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure.*
*At 20.2 NM RBT descend to 5000. At 28.5 NM BT descend to 4000.*
*At 13.7 NM BT left MAG 300° and descend to 3000 to intercept read back FNA approach RWY27.*

**CONSIGNES PANNE RADIO ODILO 1M**
***ODILO 1M RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée.
A 20.2 NM RBT descendre vers *5000*. A TSU descendre vers *3000*.
Poursuivre RDL 070° TSU (RM 070°). A 15.9 NM TNO à droite RM 281° (MAX IAS 190kt) pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY27.

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure.*
*At 20.2 NM RBT descend to 5000. At TSU descend to 3000.*
*Proceed RDL 070° TSU (MAG 070°). At 15.9 NM TNO turn right MAG 281° (MAX IAS 190kt) to intercept read back FNA approach RWY27.*



© DIA

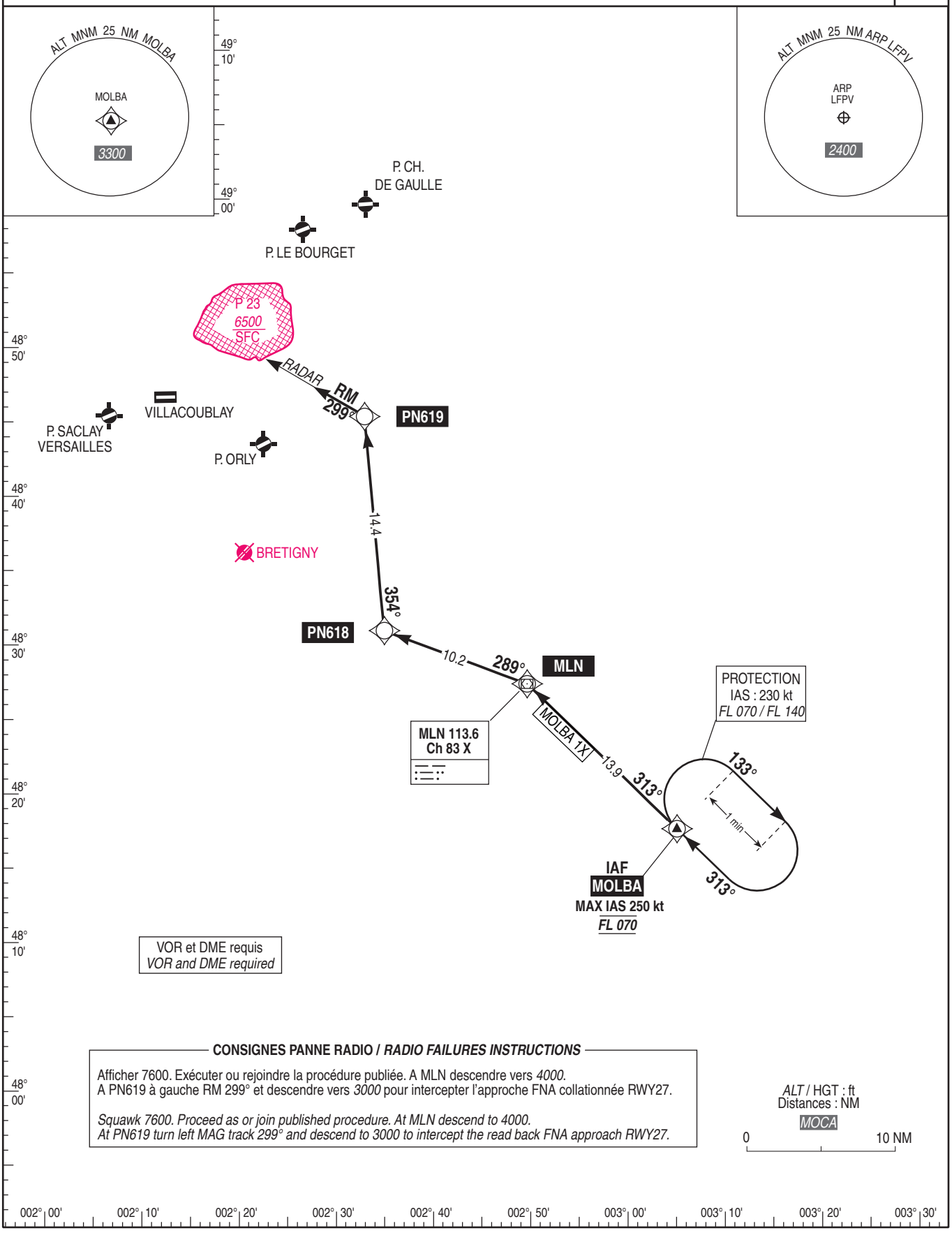
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument Approach*
RNAV (GNSS ou/*or* DME/DME)
CAT A B C

**VILLACOUBLAY** VELIZY

*INA* **RNAV** MOLBA 1X RWY27

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURES INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MLN descendre vers *4000*.
A PN619 à gauche RM 299° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY27.

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure. At MLN descend to 4000.*
*At PN619 turn left MAG track 299° and descend to 3000 to intercept the read back FNA approach RWY27.*

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 — 10 NM



© DIA

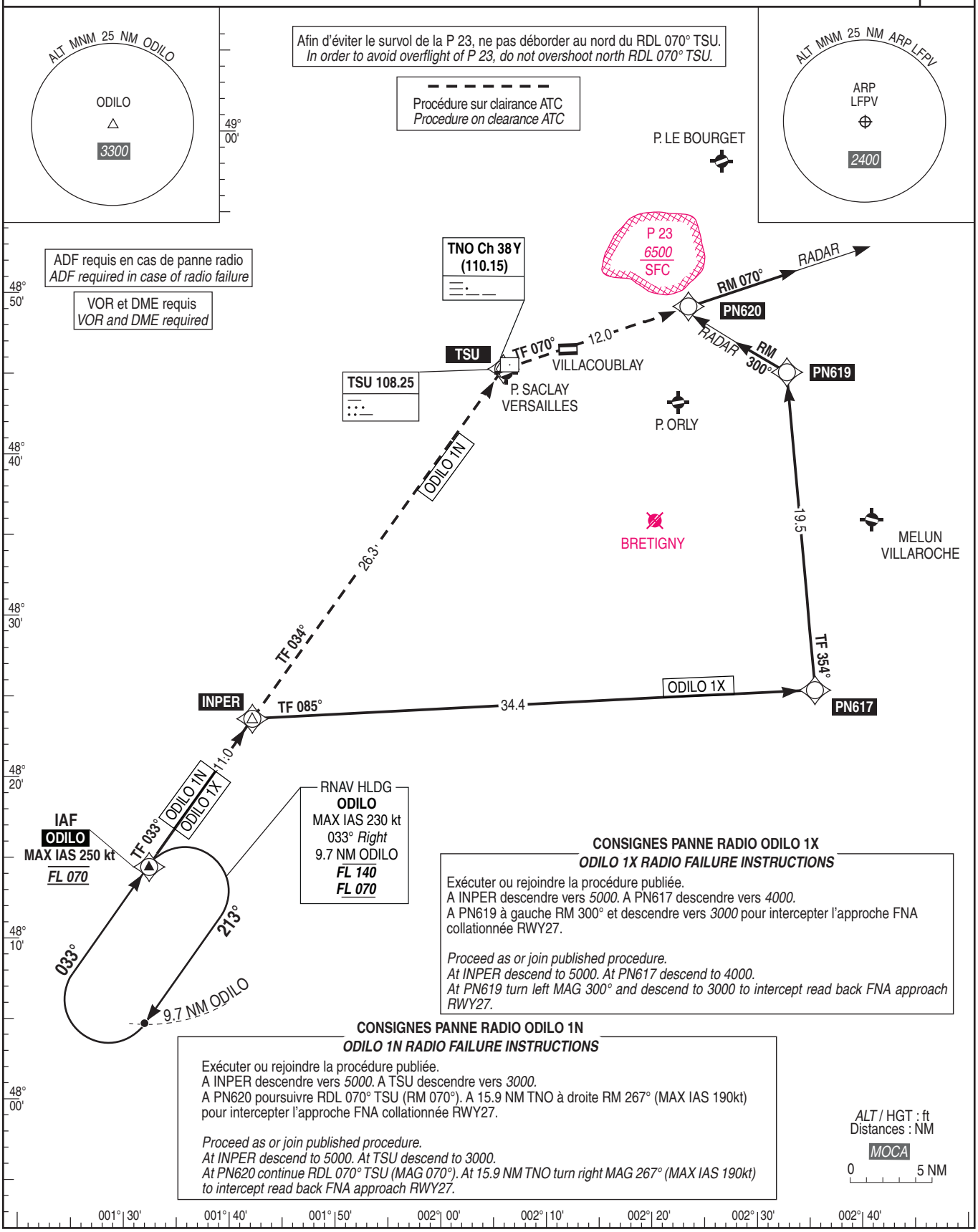
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
RNAV(GNSS ou/*or* DME/DME)
CAT A B C

**VILLACOUBLAY** VELIZY

*INA* **RNAV** ODILO 1X RWY27
*INA* **RNAV** ODILO 1N RWY27

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)




**CONSIGNES PANNE RADIO ODILO 1X**
***ODILO 1X RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Exécuter ou rejoindre la procédure publiée.
A INPER descendre vers *5000*. A PN617 descendre vers *4000*.
A PN619 à gauche RM 300° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY27.

*Proceed as or join published procedure.*
*At INPER descend to 5000. At PN617 descend to 4000.*
*At PN619 turn left MAG 300° and descend to 3000 to intercept read back FNA approach RWY27.*

**CONSIGNES PANNE RADIO ODILO 1N**
***ODILO 1N RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Exécuter ou rejoindre la procédure publiée.
A INPER descendre vers *5000*. A TSU descendre vers *3000*.
A PN620 poursuivre RDL 070° TSU (RM 070°). A 15.9 NM TNO à droite RM 267° (MAX IAS 190kt) pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY27.

*Proceed as or join published procedure.*
*At INPER descend to 5000. At TSU descend to 3000.*
*At PN620 continue RDL 070° TSU (MAG 070°). At 15.9 NM TNO turn right MAG 267° (MAX IAS 190kt) to intercept read back FNA approach RWY27.*

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 5 NM



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
RNAV (GNSS ou/*or* DME/DME)
CAT A B C

**VILLACOUBLAY** VELIZY

*INA* **RNAV** VEBEK 1W RWY27

**APP :** DE GAULLE Approche / *Approach* 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / *Approach* 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / *Approach* 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
**TWR :** VILLA Tour / *Tower* 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)

ALT MNM 25 NM VEBEK
VEBEK
6600

ALT MNM 25 NM ARP LFPV
ARP
LFPV
2400

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après LORNI.
*With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before and after LORNI.*

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
***FL 170***
***FL 150***
2300

RNAV HLDG
**LORNI**
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
2300

ADF requis en cas de panne radio
*ADF required in case of radio failure*

VOR et DME requis
*VOR and DME required*

**CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS***

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A VALPO descendre vers *3000*.
A VALPO à droite RM 257° pour intercepter l'approche FNA collationnée RWY27.

*Squawk 7600. Proceed as or join published procedure. At VALPO descend to 3000.*
*At VALPO turn right RM 257° to intercept the read back FNA approach RWY27.*

074°
074°
254°
DEVIM

IAF
LORNI
Si attente prévue
*If HLDG expected*

IAF
VEBEK
MAX IAS 250 kt
*FL 110*

207°
8.9
224°
CTL
CTL 117.6
Ch 123 X

25.6
VEBEK 1W
RM 224°
RADAR
VALPO

CREIL
P. CH. DE GAULLE
P. LE BOURGET
P 23
6500
SFC
VILLACOUBLAY
P. SACLAY VERSAILLES
P. ORLY
LOL Ch 86 Y
(113.95)
BRETIGNY

49° 20'
49° 00'
48° 40'
002° 20'
002° 40'
003° 00'
003° 20'
003° 40'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*
0 10 NM



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

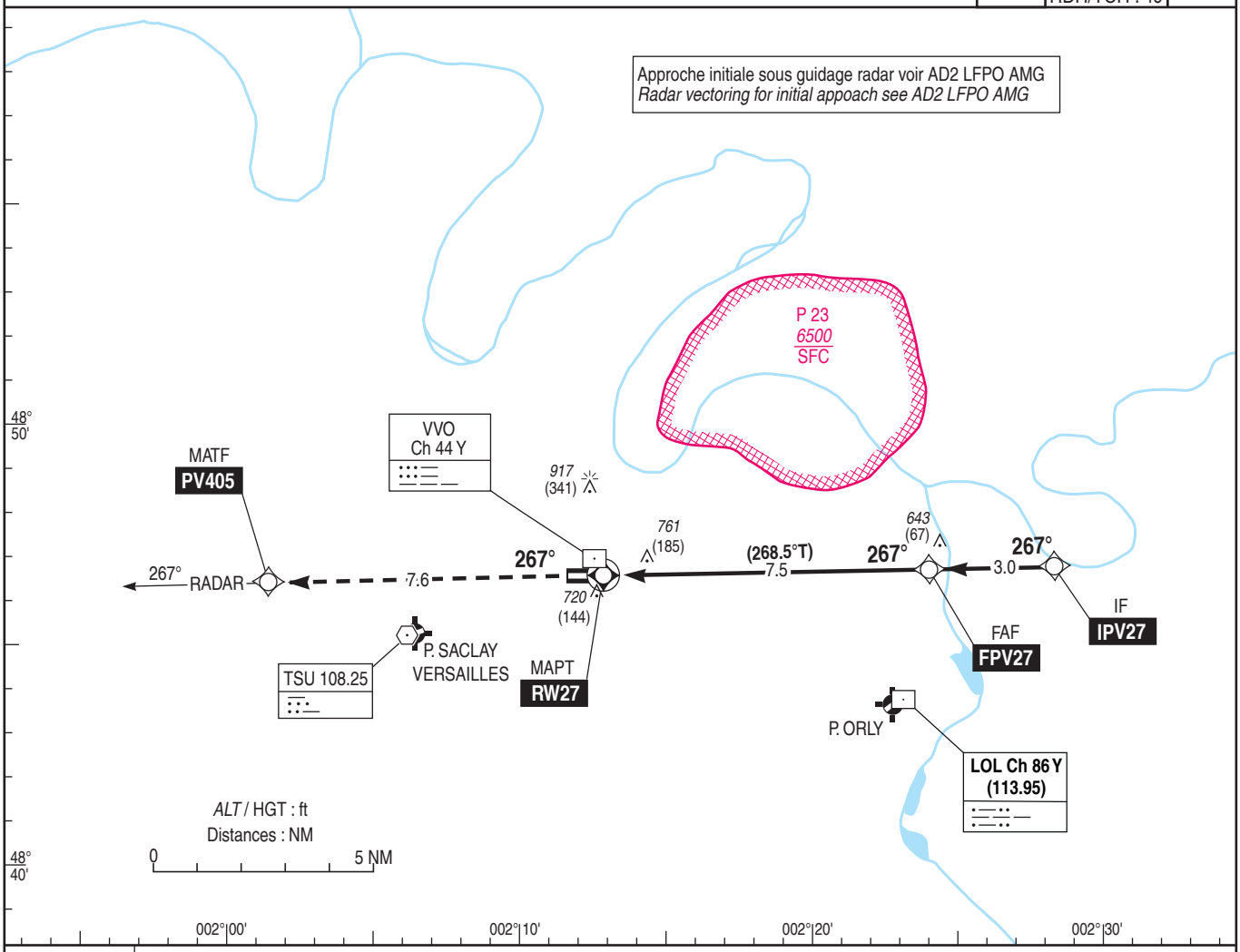
# VILLACOUBLAY VELIZY

CAT A B C
*ALT AD : 585 (21 hPa),* ***DTHR : 576***

**RNP** RWY27

**APP :** ORLY Approche/Radar / *Approach/Radar* 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / *Approach/Radar* 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
**TWR :** VILLA Tour/*Tower* 121.750 128.950 343.175 (1)
(1) Réservée MIL/*Reserved MIL.*

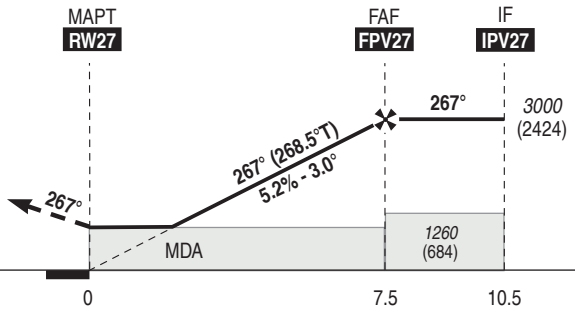
| RNP APCH | EGNOS Ch 95441 E27A49 RDH/TCH : 49 | VAR 1°E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Montée à ***2000*** (1426) vers **PV 405** puis suivre clairance.

*Missed APCH : Climb up to* ***2000*** *(1426) to* ***PV 405*** *then follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres/*Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters* — REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***850*** (280) | 600 | 274 | | 1300 | | ***1220*** (640) | 1500 |
| B | ***870*** (290) | 650 | 286 | ***1010*** (440) | 1300 | 432 | ***1220*** (640) | 1600 |
| C | ***870*** (300) | 650 | 294 | | 1300 | | ***1320*** (740) | 2400 |

**DIST RW 27**

| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2860*** | ***2540*** | ***2220*** | ***1900*** | ***1580*** | ***1260*** |
| (HGT) | (2286) | (1966) | (1646) | (1326) | (1006) | (686) |

Observations/Remarks : Panne de guidage GNSS en APP voir ENR 1.5 /Failure GNSS in APP see ENR 1.5

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW 27 | 7.5 NM | 6 min 26 | 5 min 18 | 4 min 30 | 3 min 55 | 3 min 28 | 3 min 06 | 2 min 49 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© DIA

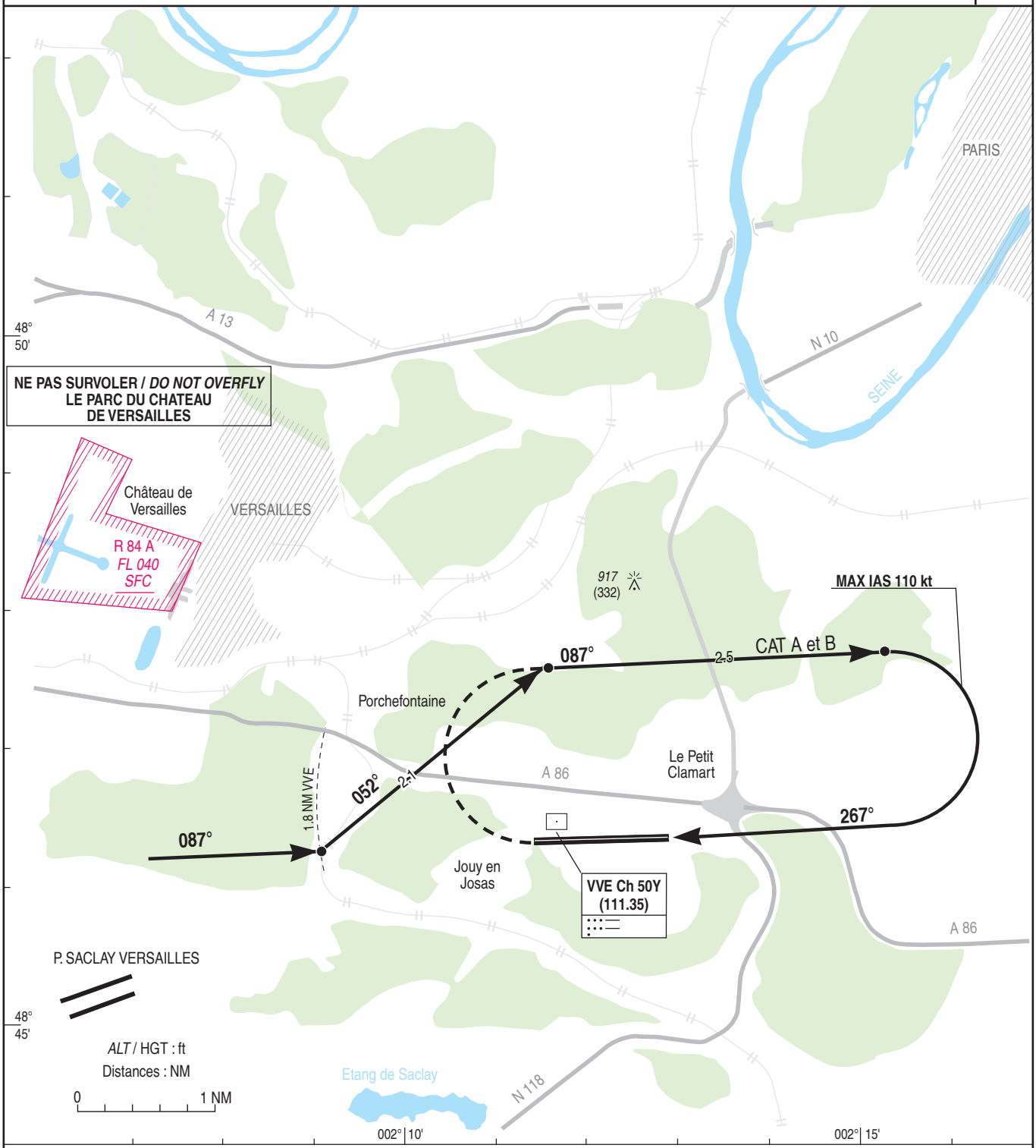
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 585 (21 hPa),*** *DTHR : 584*

**VILLACOUBLAY** VELIZY

VPT Z RWY27

**APP** : ORLY Approche/Radar / *Approach/Radar* 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / *Approach/Radar* 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
**TWR** : VILLA Tour/*Tower* 121.750 128.950 343.775 (1)
(1) Réservée MIL/*Reserved MIL*.

VAR 1°E (2020)




MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres/*Vertical distances in feet, VIS in meters*

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1220*** (630) | 1500 |
| B | ***1220*** (630) | 1600 |

| | 80 kt | 100 kt | 135 kt |
|---|---|---|---|
| 2.1 NM | 1 min 35 | 1 min 16 | 0 min 56 |
| 2.5 NM | 1 min 52 | 1 min 30 | 1 min 07 |

Observations/*Remarks* :



© **DIA**

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQA.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQA - REIMS PRUNAY

**AD 2 LFQA.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°12'31"N 004°09'24"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 10 km ESE de Reims |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 313 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.3 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 147 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.3076°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.133°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT DE REIMS |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de Reims Prunay<br>51360 Prunay |
| | Telephone | 03 26 49 10 92 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : reims.aeroport@edeis.com |

**AD 2 LFQA.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS. | ATS SKED. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Services de douanes en déplacement sur l'AD :<br>Vols Schengen non UE : sur PPR 24HR ; E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>Vols non Schengen : non autorisés. | Customs service coming in the AD: Schengen flights outside European Union: PPR 24HR; E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>Non-Schengen flights: non authorized. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0300-0000 | |
| 7 | ATS | AFIS : Du 01/03 au 31/10 : 0800-1130, 1230-1730.<br>Du 01/11 au 28/02 : 0800-1130, 1230-1630.<br>En dehors de ces HOR PPR avant 1500.<br>TEL : 03 26 49 10 12 | AFIS : From 01/03 to 31/10 : 0800-1130, 1230-1730.<br>From 01/11 to 28/02 : 0800-1130, 1230-1630.<br>Outside these SKED PPR before 1500.<br>TEL: 03 26 49 10 12 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 : HOR ATS.<br>AVGAS : H24 via carte bancaire, autres paiements pendant HOR ATS.<br>TEL : Exploitant.<br>En dehors de ces HOR, PPR avant 1500 par TEL / E-mail exploitant.<br>Paiement : Visa, Mastercard, American Express, WFS, COLT, AVCARD, MULTISERVICE, UVAIR, AEG FUEL, Bons ENAC ou comptant. | JET A1 : ATS SKED.<br>AVGAS : H24 via bank card, other payments during ATS SKED.<br>TEL : Operator.<br>Outside these SKED, PPR before 1500 via TEL / E-mail operator.<br>Payment : Visa, Mastercard, American Express, WFS, COLT, AVCARD, MULTISERVICE, UVAIR, AEG FUEL, ENAC vouchers or cash. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (global reporting format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQA.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : JET A1 - 100LL<br>Lubrifiants : NIL | Fuel : JET A1 - 100LL.<br>Lubricant : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | AMAGE +33 (0)3 26 02 35 76 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | ACFT > 3t Assistance obligatoire. Demande d'assistance avec PPR 24HR sur cy.myhandlingsoftware.com | ACFT > 3t Mandatory handling. Request handling with PPR 24 HR on cy.myhandlingsoftware.com |

**AD 2 LFQA.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD | At AD |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis sur demande | Taxis on request |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQA.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | HOR ATS.<br>En dehors de ces HOR, PPR avant 1500 par TEL / E-mail ATS. | ATS SKED.<br>Outside these SKED, PPR before 1500 by TEL / E-mail ATS. |

**AD 2 LFQA.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFQA.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PCN 10 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 11.50 m - TWY B : 9.00 m - TWY W : 13.00 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | PCN 26 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG P2 emplacement B | PRKG P2 location B |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 308 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQA.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQA .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Inadéquation du balisage lumineux RWY et TWY avec les distances déclarées.<br>Arrivées IFR : prévoir un dégagement vers un AD accessible et dont le balisage est conforme car le balisage est sur une seule boucle. | Inadequacy of RWY and TWY lighting with declared distances.<br>IFR arrivals : Plan alternate AD which is accessible with homologated lighting because lighting is on a single loop. |

**AD 2 LFQA.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFQA.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQA .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | BALE-MULHOUSE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQA.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 066.34 (065) | 1150 x 30 | 16 F/C/W/T revêtue / paved | 49°12'24.28"N 004°08'59.32"E ( 49°12'26.81"N 004°09'08.16"E ) ------ GUND NIL | THR : 308ft DTHR : 307ft |
| 25 | 246.34 (245) | 1150 x 30 | 16 F/C/W/T revêtue / paved | 49°12'39.24"N 004°09'51.44"E ( 49°12'35.03"N 004°09'36.75"E ) ------ GUND NIL | THR : 313ft DTHR : 306ft |
| 07R | 066.34 (065) | 1002 x 78 | non revêtue / not paved | 49°12'23.91"N 004°09'04.94"E ( 49°12'24.85"N 004°09'08.18"E ) ------ GUND NIL | THR : 306ft DTHR : 307ft |
| 25L | 246.34 (245) | 1002 x 78 | non revêtue / not paved | 49°12'36.92"N 004°09'50.21"E ( 49°12'34.69"N 004°09'42.46"E ) ------ GUND NIL | THR : 310ft DTHR : 306ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | 1210 x 150 | NIL | NIL |
| 25 | NIL | NIL | NIL | 1210 x 150 | NIL | NIL |
| 07R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 25L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFQA.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 905 | 965 | 1090 | 895 | Distances déclarées réduites cause routes D944 et D931.<br>La fin de la TORA 07 est située 245m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>La fin de la TODA 07 est située 185m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>La fin de l'ASDA 07 est située 60m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>La fin de la LDA 07 est située 60m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>Declared distances reduced due to roads D944 and D931.<br>End of TORA 07 located 245m before physical RWY 07 end.<br>End of TODA 07 located 185m before physical RWY 07 end.<br>End of ASDA 07 located 60m before physical RWY 07 end.<br>End of LDA 07 located 60m before physical RWY 07 end. |
| 25 | 995 | 1055 | 1090 | 765 | Distances déclarées réduites cause routes D944 et D931.<br>La fin de la TORA 25 est située 155m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>La fin de la TODA 25 est située 95m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>La fin de l'ASDA 25 est située 60m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>La fin de la LDA 25 est située 60m avant l'extrêmité physique de la piste.<br>Declared distances reduced due to roads D944 and D931.<br>End of TORA 25 located 1555m before physical RWY 25 end.<br>End of TODA 25 located 95m before physical RWY 25 end.<br>End of ASDA 25 located 60m before physical RWY 25 end.<br>End of LDA 07 located 60m before physical RWY 25 end. |
| 07R | 1002 | 1002 | 1002 | 928 | |
| 25L | 1002 | 1002 | 1002 | 831 | |

**AD 2 LFQA.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | | G | PAPI 3.4 ° 6.0 % | 23 ft | | | | | |
| 25 | | G | PAPI 3.4 ° 6.0 % | 23 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 07 | 1150 m | | W | LIL | R | | |
| 25 | 1150 m | | W | LIL | R | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQA.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Balises rétroréfléchissantes | Reflective markers |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène. | Generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 15 sec. | < 15 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balisage monoboucle | Single-loop lighting |

**AD 2 LFQA.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFQA.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFQA.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | PRUNAY Information (FR)<br>*PRUNAY Information (EN)* | 134.930 MHz | HO | |
| A/A | PRUNAY (FR) | 134.930 MHz | HO | Absence AFIS |

**AD 2 LFQA.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFQA.20 Règlements de circulation locaux**
***Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

TWY B inutilisable par les ACFT dont la largeur de train d'atterrissage est supèrieure ou égale à 4.5 m.

Le seul cheminement utilisable de nuit est le TWY A.

TWY W entre les hangars réservé aux aéronefs code A ou basés.

**20.1.2 Parking P2**

Emplacement A sur PRKG P2 réservé aux ACFT de code A.

**20.1.3 Station AVGAS**

L'accès à la station AVGAS est limité aux aéronefs de code A sauf si ils sont guidés.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

***20.1.1 Taxiing***

*TWY B unusable by ACFT whose landing gear width is greater than or equal to 4.5 m.*

*By night, mandatory taxiing via TWY A.*

*The portion of TWY W between the hangars is reserved for code A or based aircraft.*

***20.1.2 Parking P2***

*Stand A on apron P2 reserved for code A ACFT.*

***20.1.3 AVGAS station***

*Access to AVGAS station is restricted to code A aircraft except if they are guided.*

**AD 2 LFQA.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFQA.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 PROCEDURES DE DEPART**

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 07 : Monter à 3,7% RM 065° jusqu'à 850 ft (537) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 25 : Monter à 4,6% RM 245° jusqu'à 1000 ft (687) (2) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

→ (1) Pente théorique de montée, obstacle le plus pénalisant : poteau d'altitude 324 ft à 35m de la DER et à 150 m à gauche de l'axe de piste.

→ (2) Pente théoriqe de montée : obstacle le plus pénalisant : Végétation 374 ft à 431m de la DER et à droite de l'axe de piste.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

Arrivée IFR, prévoir un dégagement sur AD accessible et dont le balisage est conforme.

***22.1 DEPARTURE PROCEDURES***

*Recommended instructions for IFR departures*

*RWY 07 : Climb at 3.7% MAG 065° up to 850 ft (537)(1) then direct route up to en-route safety altitude.*

*RWY 25 : Climb at 4.6% MAG 245° up to 1000 ft (687)(2) then direct route up to en-route safety altitude.*

*(1) Theoretical gradient : most penalizing obstacle : Post 324 ft at 35m from DER and at 150m from RWY centerline.*

*(2) Theoretical gradient : most penalizing obstacle : Vegetation 374 ft at 431m from DER and right from RWY centerline.*

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*IFR arrival, plan an alternate aerodrome which is accessible and with homologated lighting.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQA.23** **Renseignements Supplémentaires *Additional Information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

PPR AFIS obligatoire pour ACFT équipés de turboréacteurs.

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL actif de SS+30 à SR-30.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. HOR ATS.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Compulsory PPR from AFIS for turbo-jet engine ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL active from SS+30 to SR-30.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. ATS SKED*

**AD 2 LFQA.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFQA.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

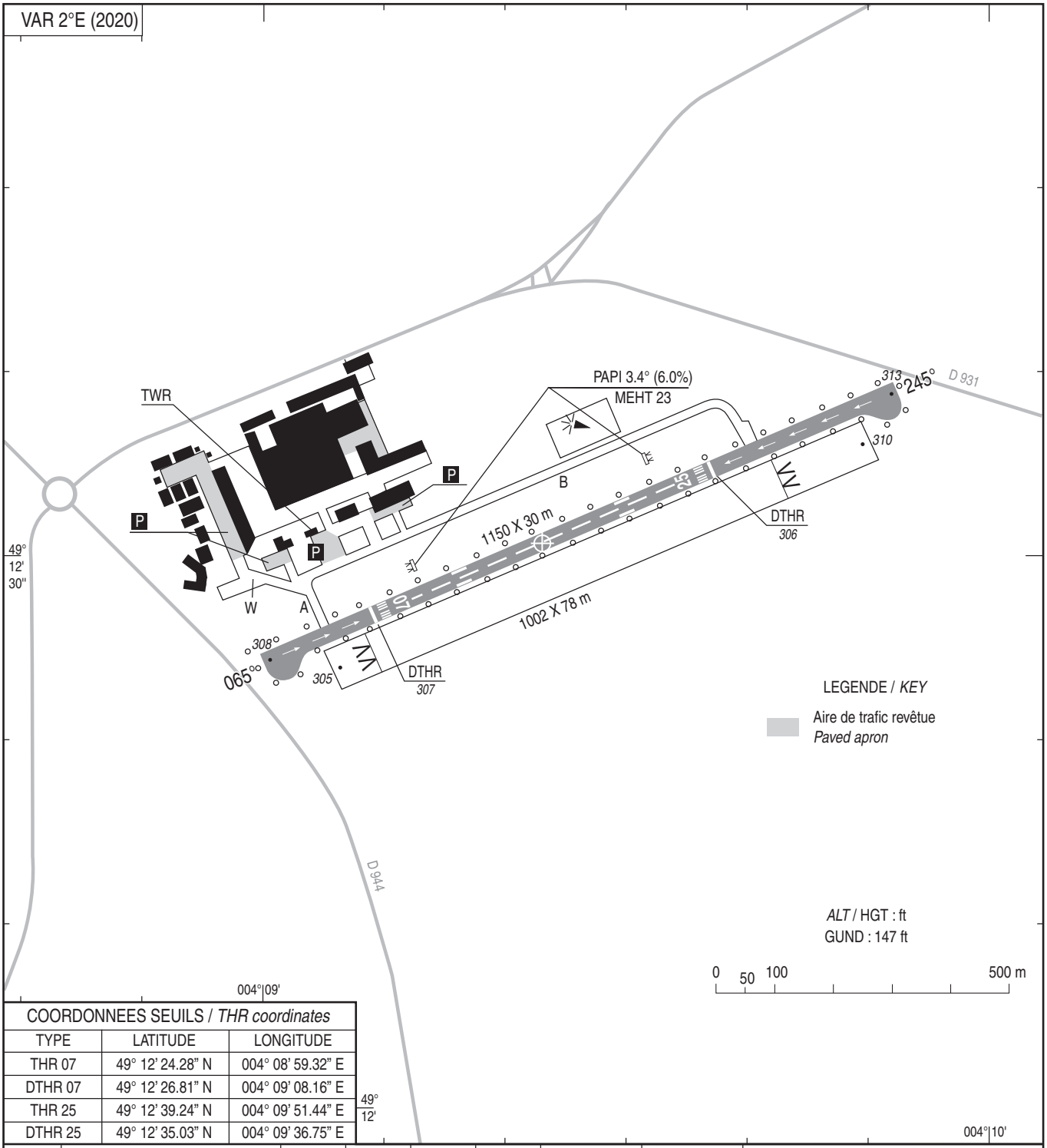
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFQA.18

REIMS **PRUNAY**
49 12 31 N - 004 09 24 E
*ALT AD : 313 (12 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 07 | 49° 12' 24.28" N | 004° 08' 59.32" E |
| DTHR 07 | 49° 12' 26.81" N | 004° 09' 08.16" E |
| THR 25 | 49° 12' 39.24" N | 004° 09' 51.44" E |
| DTHR 25 | 49° 12' 35.03" N | 004° 09' 36.75" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | LIL | 905* | 965* | 1090* | 895* | Revêtue *Paved* | 16 F/C/W/T | 550* | 550* | - | - |
| 25 | NIL | LIL | 995* | 1055* | 1090* | 795* | | | 550* | 550* | - | - |
| | | | * Voir / *See* AD 2 LFQA.13 | | | | | | * HN Absence ATS : 800 m | | | |

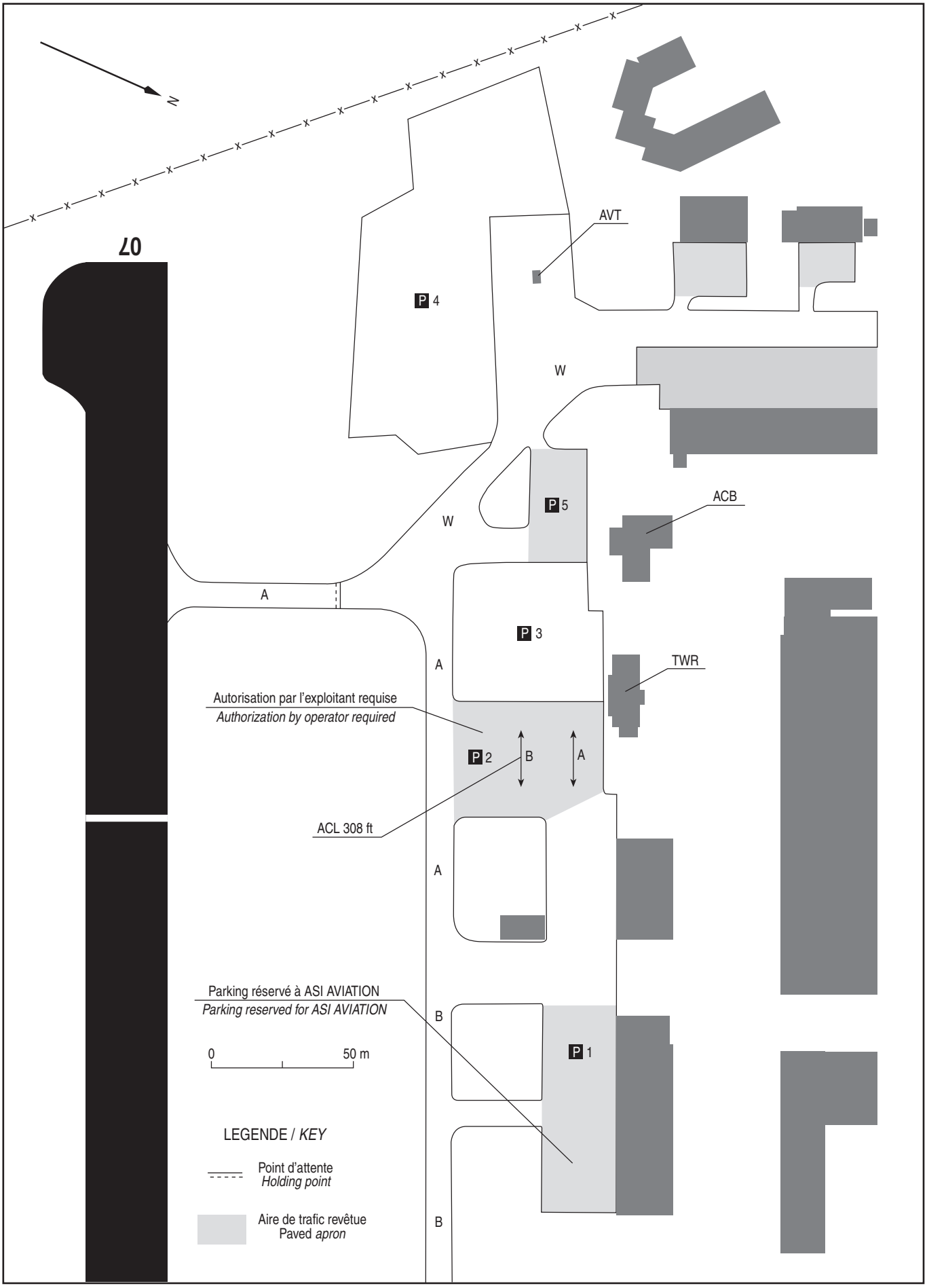
**CONSIGNES / *INSTRUCTIONS*** :
Voir / *See* AD 2 LFQA.20 à/*to* 23



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

REIMS **PRUNAY**






© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| REM IAF/FAF VOR/MVL | REF ENR 4.1 | | | X |
| MAPT VOR/MVL | 49°13'05.9"N | 004°08'19.9"E | | X |
| QA501 | 49°11'31,300" N | 003°50'46,500" E | X | |
| QA503 | 49°04'11,485" N | 003°55'40,617" E | X | |
| IQA07 | 49°07'52,226" N | 003°53'17,674" E | X | |
| FQA07 | 49°09'29,156" N | 003°58'52.010" E | X | |
| → RW07 | 49°12'26,809" N | 004°09'08,161" E | X | |
| QA701 | 49°25'35.300''N | 004°16'05.670''E | X | |
| QA702 | 49°25'28.080''N | 004°24'54.660''E | X | |
| IQA25 | 49°21'26.080"N | 004°20'22.260"E | X | |
| FQA25 | 49°17'38.647"N | 004°16'06.600"E | X | |
| MQA25 | 49°12'55.938"N | 004°10'49.222"E | X | |
| QA714 | 49°10'15.570"N | 004°07'50.010"E | X | |

←



© SIA

REIMS **PRUNAY**
**PRECODING RNP** RWY 07

| Identification Procedure | | RNP RWY 07 - CAT A B - MAG VAR 2020 1.55°E | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *IAS MAX (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA QA501 | *IF* | QA501 | | | | | | 2700 | | 180 | | RNAV 1 |
| | *TF* | IQA07 | | 154.1 | 155.6 | 4.0 | L | 2700 | | 180 | | RNAV 1 |
| INA QA503 | *IF* | QA503 | | | | | | 2700 | | 180 | | RNAV 1 |
| | *TF* | IQA07 | | 335.4 | 337.0 | 4.0 | R | 2700 | | 180 | | RNAV 1 |
| INA IQA07 | *IF* | QA503 | | | | | | 2700 | | 180 | | RNAV 1 |
| | *TF* | IQA07 | | 088.0 | 090.0 | | R | 2700 | | 180 | | RNAV 1 |
| APCH | *IF* | IQA07 | | | | | | 2700 | | 180 | | RNAV 1 |
| | *TF* | FQA07 | | 065.4 | 066.1 | 4.0 | | | | 180 | | RNP APCH |
| | *TF* | RW07 | Yes | 065.4 | 066.1 | 7.4 | | | | 130 | -3.0° / 15m | RNP APCH |
| | *DF* | QA503 | | | | | R | | | 130 | | RNP APCH |
| HLDG | *HM* | IQA07 | Yes | 88.5 | 090.0 | 1 min | R | 2700 | 5000 | 170 | | RNP APCH |

↑ ↑



© SIA

REIMS **PRUNAY**
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 07

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFQA |
| Runway | 07 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E07A |
| LTP/FTP Latitude | 491226,8090N |
| LTP/FTP Longitude | 0040908,1610E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 138,4 |
| FPAP Latitude | 491248,8360N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 22,0270 |
| FPAP Longitude | 0041024,8630E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 76,7020 |
| Threshold Crossing Height | 15,00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3,00 |
| Course Width (metres) | 105 |
| Length Offset (metres) | 736 |
| HAL (metres) | 40 |
| VAL (metres) | 50 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 01 11 06 0C 07 00 00 01 37<br>30 05 72 17 1E 15 82 2E C8 01<br>68 19 16 AC 00 3C 57 02 2C 81<br>2C 01 64 5C C8 FA A6 ED BE FA |
| Calculated CRC Value | A6 ED BE FA |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 93,6 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 93,6 |



© SIA

REIMS **PRUNAY**
**PRECODING RNP** RWY 25

| Identification Procedure | RNP RWY 25 (LNAV only) - CAT A B - MAG VAR 2020 1.55°E | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *IAS MAX (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA QA701 | *IF* | QA701 | | | | | | 2500 | | 180 | | RNAV 1 |
| | *TF* | IQA25 | | 144.5 | 146.1 | 5.0 | R | 2500 | | 180 | | RNAV 1 |
| INA QA702 | *IF* | QA702 | | | | | | 2500 | | 180 | | RNAV 1 |
| | *TF* | IQA25 | | 214.8 | 216.3 | 5.0 | | 2500 | | 180 | | RNAV 1 |
| APCH | *IF* | IQA25 | | | | | | 2500 | | 180 | | RNP APCH |
| | *TF* | FQA25 | | 214.8 | 216.3 | 4.7 | | | | 180 | | RNP APCH |
| | *TF* | MQA25 | Yes | 214.8 | 216.3 | 5.8 | | | | 130 | -3.0° / 15m | RNP APCH |
| | *TF* | QA714 | Yes | 214.7 | 216.2 | 3.3 | | | | 140 | | RNP APCH |
| | *DF* | QA701 | | | | 23.4 | R | | | 140 | | RNP APCH |
| HLDG | *HM* | QA701 | Yes | 144.5 | 146.1 | 1 min | L | 2700 | 5000 | 170 | | RNP APCH |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

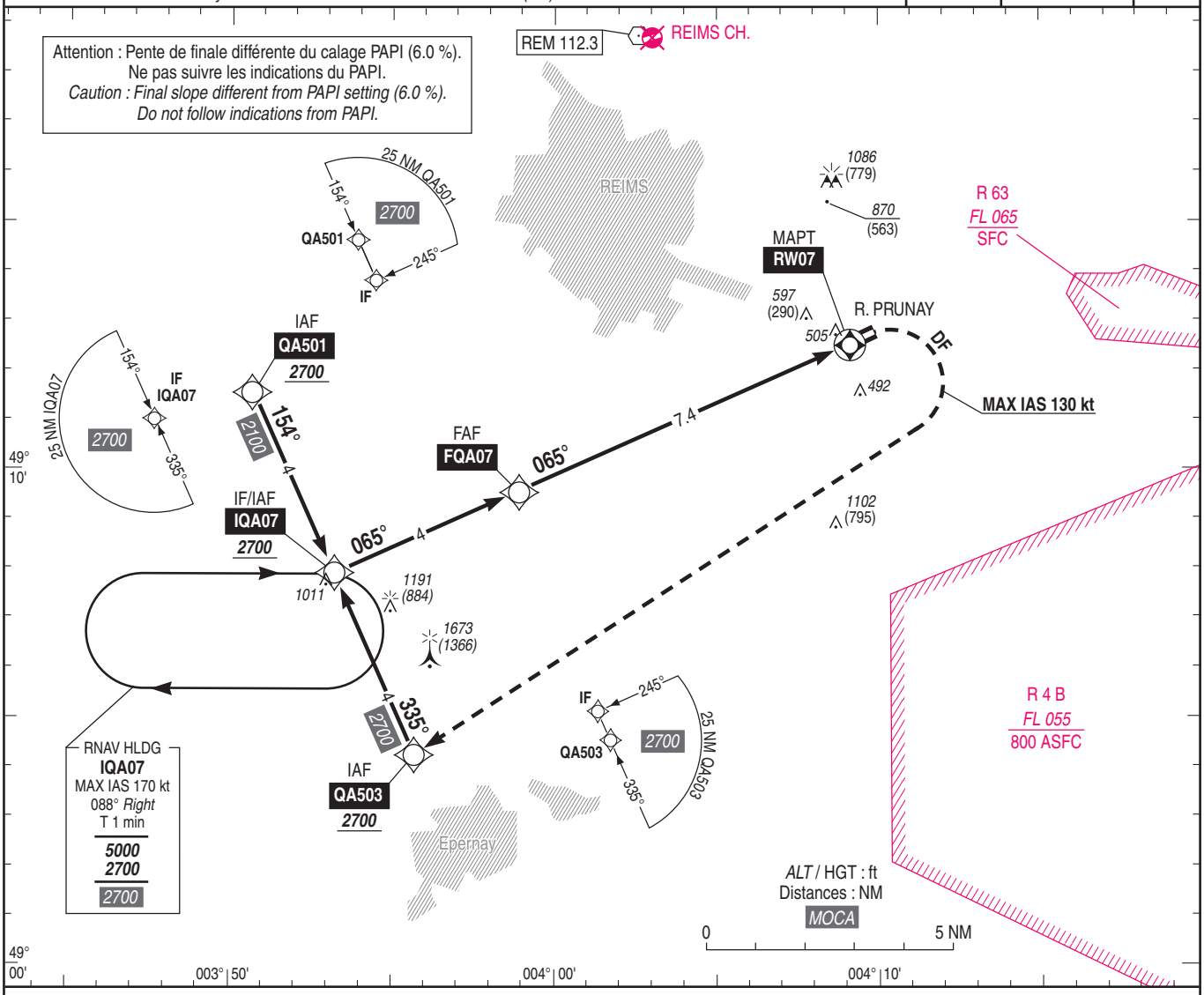
CAT A B

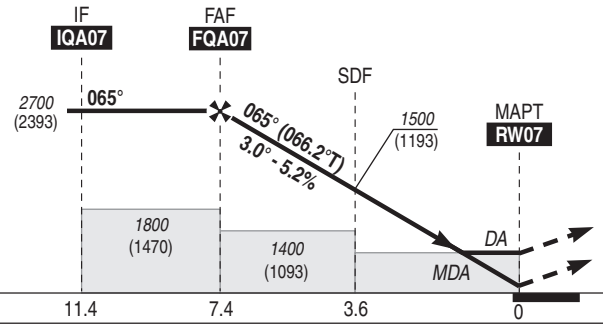
*ALT AD : 313,* ***DTHR : 307 (12 hPa)***

REIMS **PRUNAY**

**RNP** RWY 07

| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS** : PRUNAY Info 134.930 (1)<br>(1) Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY 126.505 (FR)<br>***A/A*** *FR only. Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY 131.355 (EN)* | RNP APCH | **EGNOS<br>Ch 41132<br>E07A**<br>RDH / TCH : 49 | VAR<br>2°E<br>(20) |




API : Dès l'ACFT établi en montée, tourner à **droite** pour rejoindre directement **QA503**, en montée vers ***2700*** (2393). Monter à *2000* (1693) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : As soon as the ACFT is established climbing, turn* ***right*** *to join* ***QA503****, climbing up to* ***2700*** *(2393). Climb up to 2000 (1693) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | LPV API 3.8 % | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1050*** (740) | 1500 | 740 | ***860*** (560) | 1500 | 553 | ***920*** (610) | 1500 | 596 | ***1160*** (850) | 1500 | ***1510*** (1200) | 1500 |
| B | ***1060*** (750) | | 750 | ***870*** (570) | | 563 | | | | ***1390*** (1080) | 1600 | ***1740*** (1430) | 1600 |

| **DIST RW07** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2590*** | ***2270*** | ***1950*** | ***1630*** | ***1310*** | ***990*** |
| (HGT) | (2279) | (1960) | (1642) | (1324) | (1005) | (687) |

Observations / *Remarks* : (1) Circuit AD RWY 25 : Droite / *AD Circuit RWY 25 : right hand.*

| FAF - DTHR 7.4 NM | 70 kt<br>6 min 19 | 80 kt<br>5 min 31 | 90 kt<br>4 min 54 | 100 kt<br>4 min 25 | 110 kt<br>4 min 01 | 120 kt<br>3 min 41 | 130 kt<br>3 min 24 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 470 | 530 | 580 | 630 | 680 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

***ALT AD : 313 (12 hPa)**, DTHR : 306*

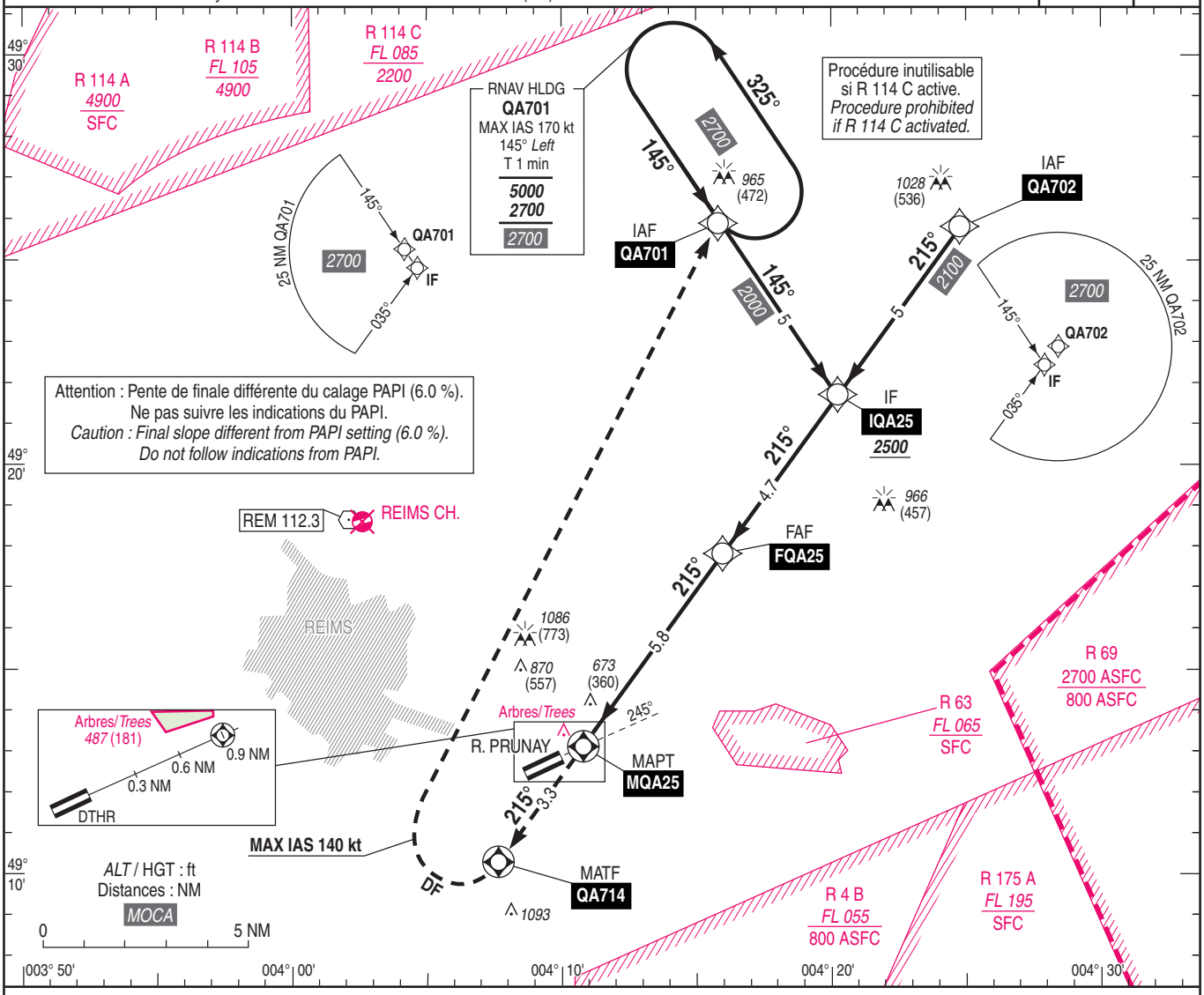
REIMS **PRUNAY**

**RNP** RWY 25

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : PRUNAY Info 134.930 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY 126.505 (FR)
***A/A** FR only. Obtain ORLY QNH on ORLY ATIS 131.355 (EN)*

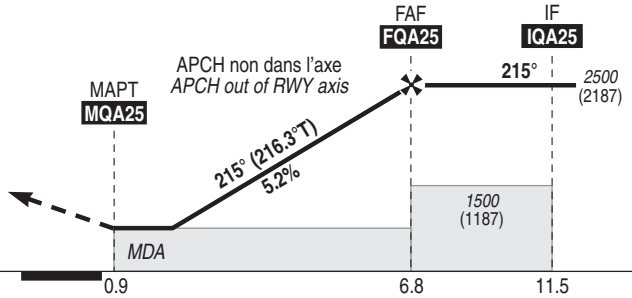
RNP APCH

VAR 2°E (20)




API : Monter vers **QA714**, tourner à **droite** pour rejoindre **QA701** en montée vers ***2700*** (2387).
Monter à *1400* (1087) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to **QA714**, turn **right** to join **QA701** climbing up to **2700** (2387).*
*Climb up to 1400 (1087) prior to level acceleration.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| FTP ← (NM) | 0.9 | 6.8 | 11.5 |
| MQA25 ← (NM) | 0 | 5.8 | 10.6 |

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

| CAT | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***920*** (610) | 2800 | 606 | ***1160*** (850) ***1390*** (1070) | 2800 | ***1510*** (1200) ***1740*** (1430) | 2800 |

| **DIST MQA25** NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***970*** (654) | ***1290*** (973) | 1600 (1292) | ***1920*** (1610) | ***2240*** (1927) |

Observations / *Remarks* : (1) Circuit AD RWY 07 : Gauche / *AD Circuit RWY 07 : left hand.*

| FAF - MAPT 5.8 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 04 | 4 min 26 | 3 min 56 | 3 min 33 | 3 min 14 | 2 min 57 | 2 min 44 |
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 630 | 690 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

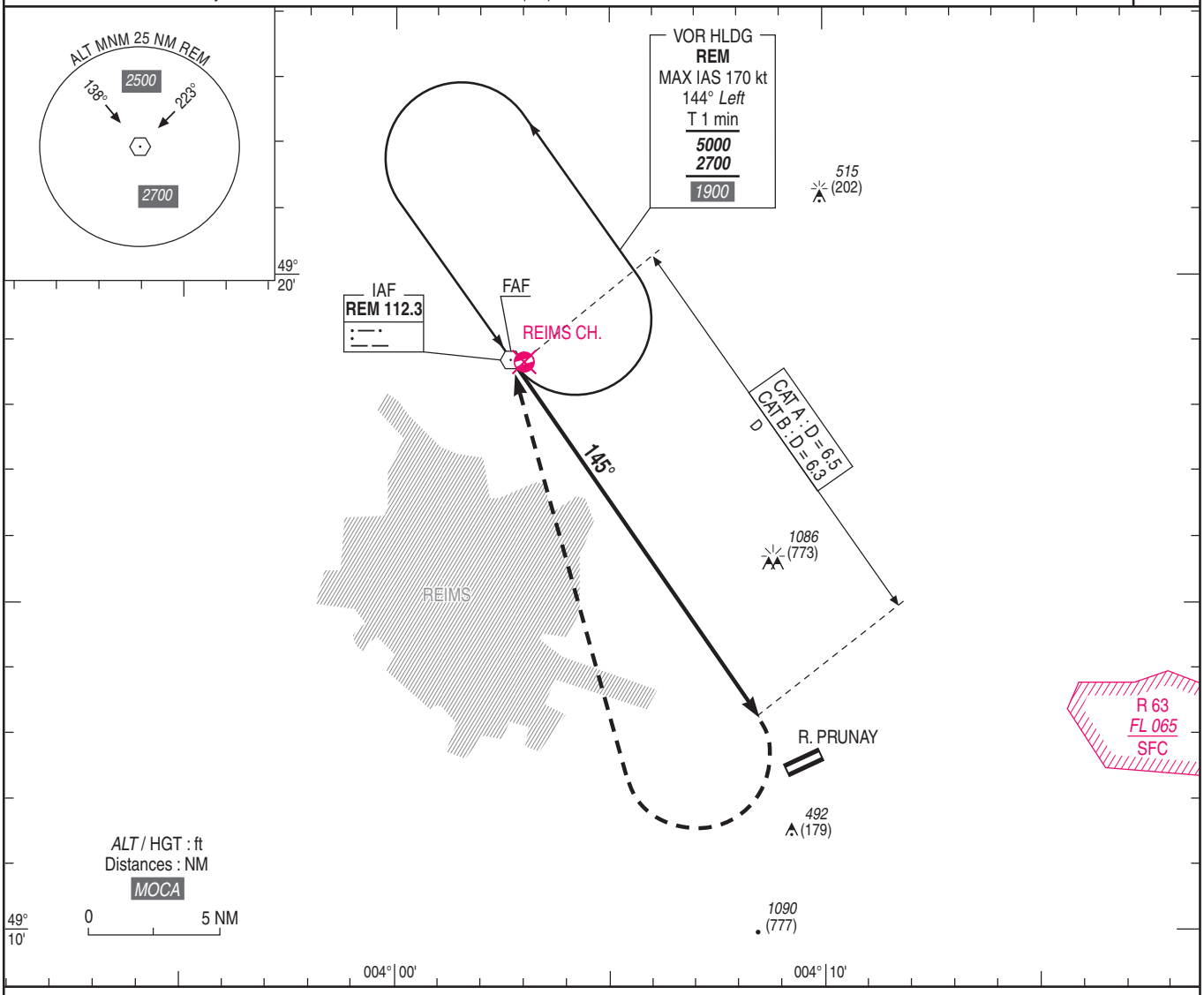
***ALT AD : 313 (12 hPa)**, DTHR : 307*

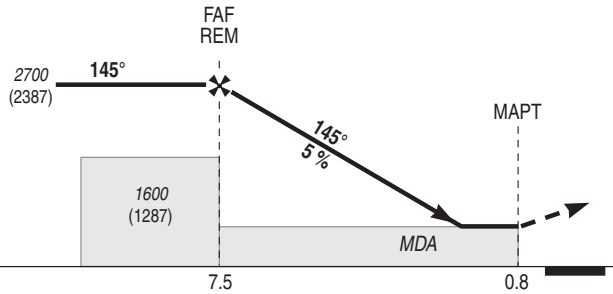
REIMS **PRUNAY**

VOR A

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : PRUNAY Info 134.930 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH ORLY sur ATIS ORLY 126.505 (FR)
***A/A** FR only. Obtain ORLY QNH on ATIS ORLY 131.355 (EN)*

VAR
2°E
(2020)




API : Au **MAPT**, tourner à **droite** pour rejoindre **REM**
Si nécessaire, poursuivre la montée dans l'attente pour atteindre ***2700*** (2387).
Monter à *2000* (1687) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** to join **REM***
*If necessary, continue climbing in holding patern to join **2700** (2387).*
*Climb up to 2000 (1687) prior to level acceleration.*

→ DTHR (NM) 7.5 0.8

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

| CAT | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* (1) sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1260*** (947) | 1500 | ***1620*** (1307) | 1500 |
| B | ***1390*** (1077) | 1600 | ***1750*** (1437) | 1600 |

Observations / *Remarks* : (1) Circuit AD RWY 25 : Droite / *AD Circuit RWY 25 : right hand.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| REM - MAPT | 6.5 NM | 5 min 35 | 4 min 36 | 3 min 54 | 3 min 24 | 3 min 00 |
| REM - MAPT | 6.3 NM | 5 min 24 | 4 min 27 | 3 min 47 | 3 min 18 | 2 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 350 | 430 | 505 | 580 | 655 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQB - TROYES BARBEREY

**AD 2 LFQB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°19'18"N 004°01'00"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 km NW Troyes |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 389 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.2 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 149 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.2816°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.131°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS |
| | Adresse / *Address* | EDEIS Aéroport de Troyes Barberey<br>Aéroport de Troyes<br>10600 Barberey St Sulpice.<br>E-mail : troyes.aeroport@edeis.com |
| | Telephone | Sur AD / At AD : 03 25 71 79 00 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFQBZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFQB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0830-1630 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols hors Schengen et/ou hors UE : PPR<br>MAR-VEN : PN la veille avant 1600<br>SAM-LUN : PN VEN avant 1600<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>FAX : 03 87 36 00 84 | Flights outside Schengen and/or EU : PPR<br>TUE-FRI : PN before 1600 the day before<br>SAT-MON : PN FRI before 1600<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>FAX : 03 87 36 00 84 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL (voir/see AD 2 LFQQ.3) | |
| 7 | ATS | Du 01/04 au 30/09 : 0830-1130, 1230-1730.<br>Du 01/10 au 31/03 : 0830-1130, 1230-1630.<br>Extensions : LUN-VEN : PPR la veille avant 1600<br>SAM-DIM : PPR le VEN avant 1600<br>JF : PPR le dernier jour ouvrable avant 1600.<br>Aéroport de Troyes en Champagne - RD 619 - 10600 Barberey Saint Sulpice.<br>TEL : 03 25 71 79 02 - MAIL : troyes.afis@edeis.com | From 01/04 to 30/09 : 0830-1130, 1230-1730.<br>From 01/10 to 31/03 : 0830-1130, 1230-1630.<br>Extensions : MON-FRI : PPR before 1600 the day before<br>SAT-SUN : PPR FRI before 1600,<br>HOL : PPR the last working day before 1600.<br>Aéroport de Troyes en Champagne - RD619 - 10600 Barberey Saint Sulpice.<br>TEL : 03 25 71 79 023 - MAIL : troyes.afis@edeis.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Carburants :<br>- JET A1 : H24 carte à puce ou HOR ATS<br>- AVGAS 100LL : H24 carte à puce automate ou HOR ATS.<br>Cartes BP et TOTAL refusées. | Fuel :<br>- JET A1 : 24H self service with smart card or ATS SKED<br>- AVGAS 100LL : 24H self service with smart card or ATS SKED.<br>BP and TOTAL cards not accepted. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : RCR transmis pendant HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : RCR available during ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQB.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | JET A1 - AVGAS 100LL - Lubrifiants : NIL<br>Paiement : comptant (CIV), cartes VISA, Eurocard, Master Card, bon ENAC, WFS, JETEX. | JET A1 - AVGAS 100LL - Lubricants: NIL<br>Payment : cash (CIV) or credit cards (VISA, Eurocard, Master Card), ENAC voucher, WFS, JETEX. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Troyes Aviation TEL : 03 25 74 60 14 - FAX : 03 25 74 15 37.<br>www.troyesaviation.com | |
| 7 | Observations / *Remarks* | GPU | |

**AD 2 LFQB.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A 500 m | 500 m away |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis sur demande | Taxis on request |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQB.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2.5 : 250 kg poudre.<br>VIM 64 : 6400 litres eau + 940 litres émulseur + 250 kg poudre. | VIP 2.5 : 250 kg powder.<br>VIM 64 : 6400 liters water + 940 liters emulsifier + 250 kg powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : LUN-VEN : HOR ATS.<br>Niveau 2 : SAM, DIM et JF : HOR ATS.<br>Niveau 1 : en dehors de ces HOR.<br>Extension niveau 5 sur demande possible :<br>LUN-VEN : PPR la veille avant 1600<br>SAM-DIM : PPR VEN avant 1600<br>JF : PPR le dernier jour ouvrable avant 1600. | Level 5 : MON-FRI : ATS SKED.<br>Level 2 : SAT, SUN and HOL : ATS SKED.<br>Level 1 : outside these SKED.<br>Extension level 5 possible on request :<br>MON-FRI : PPR on previous day before 1600<br>SAT-SUN : PPR FRI before 1600<br>Public HOL : PPR on the last working day before 1600. |

**AD 2 LFQB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFQB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking principal : 16 F/C/W/T | Main apron : 16 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | EC, WN, WS : 15 m.<br>ES, EN : 22 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | EC : bitume.<br>WN, WS, EN, ES : herbe. | EC : asphalt.<br>WN, WS, EN, ES : grass. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | EC : 16 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Intersection du point d'attente EC et de la ligne jaune du TWY. | Intersection between holding point EC and the TWY yellow centerline. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 374 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD 2 LFQB APDC 01 | See AD 2 LFQB APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFQB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQB .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | BALE-MULHOUSE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 051.82 (050) | 734 x 100 | non revêtue / not paved | 48°19'01.20"N 004°00'28.25"E<br>( 48°19'02.87"N 004°00'31.46"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 388ft<br>DTHR : 386ft |
| 23 | 231.83 (230) | 734 x 100 | non revêtue / not paved | 48°19'15.87"N 004°00'56.23"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 372ft |
| 17 | 173.74 (172) | 1649 x 30 | 16 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°19'46.17"N 004°00'55.18"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 365ft |
| 35 | 353.74 (352) | 1649 x 30 | 16 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°18'53.09"N 004°01'03.91"E<br>( 48°18'56.71"N 004°01'03.31"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 388ft<br>DTHR : 384ft |
| 17R | 173.75 (172) | 900 x 100 | non revêtue / not paved | 48°19'32.09"N 004°00'44.40"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 372ft |
| 35L | 353.75 (352) | 900 x 100 | non revêtue / not paved | 48°19'03.14"N 004°00'49.15"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 374ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 23 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 17 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 17R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFQB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 734 | 734 | 734 | 649 | |
| 23 | 734 | 734 | 734 | 734 | |
| 17<br>TWY EC | 1649<br>1240 | 1649<br>1240 | 1649<br>1240 | 1649 | |
| 35<br>TWY ES | 1649<br>1120 | 1649<br>1120 | 1649<br>1120 | 1536 | |
| 17R | 900 | 900 | 900 | 900 | |
| 35L | 900 | 900 | 900 | 900 | |

**AD 2 LFQB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 56 ft | | | | | |
| 35 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 17 | 1649 m | 60 m | W | LIL / LIH | R | | |
| 35 | 1649 m | 60 m | W | LIL / LIH | R | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B sur TWY EC. | B on TWY EC. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène. | Power generator. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Si HOR ATS et RVR < 800 m : moins de 1 sec.<br>Sinon : moins de 15 sec | If ATS SKED and RVR < 800 m : les than 1 sec.<br>Otherwise : less than 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFQB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFQB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | TROYES Information (FR)<br>*TROYES Information (EN)* | 123.730 MHz | HO | |
| VDF | TROYES Gonio (FR)<br>*TROYES Homer (EN)* | 123.730 MHz | HO | |
| A/A | TROYES (FR) | 123.730 MHz | OTHER | Absence AFIS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR | TRO | 116 MHz | H24 | 48°15'04.4"N 003°57'47.3"E | 861 ft | 60NM FL500 | | | |
| NDB | TY | 320 kHz | H24 | 48°24'00.7"N 004°00'14.3"E | 655 ft | 25NM | | 352°/4,27NM THR 17 | |

**AD 2 LFQB.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Les départs aux instruments RWY 17 des ACFT dont la distance de référence est supérieure ou égale à 1200 m devront être effectués depuis le début de la piste.

*Instrument departures RWY 17 of ACFT whose reference field length is greater than or equal to 1200 m shall be performed from early beginning of RWY.*

**20.1 ROULAGE**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Voie de translation H utilisable uniquement par les HEL.

**20.1.1 Avions**

TWY EC utilisable par des aéronefs dont l'empattement est inférieur à 18 m.

Raquettes de retournement : avion ERJ 145, angle de braquage supérieur à 45 DEG.

**20.1.2 Hélicoptères**

Pour rejoindre E1 :

- Via EC et parking principal : roulage obligatoire. Diamètre rotor maximum 17 m.
- Via ES et H : translation obligatoire. Diamètre rotor maximum 16.5 m et masse maximum 5 tonnes.

***20.1 GROUND TAXIING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Translation TWY H available for HEL only.*

***20.1.1 Airplanes***

*TWY EC can be used by aircraft whose overall landing gear width is less than 18 m.*

*Turn pads : ERJ 145 ACFT, turning angle greater than 45 DEG.*

***20.1.2 Helicopters***

*To join E1 :*

- *Via EC and main apron : Ground taxiing mandatory. Maximum rotor diameter 17 m.*
- *Via ES et H : translation mandatory. Maximum rotor diameter 16.5 m and maximum weight 5 tons.*

**20.2 STATIONNEMENT**

Aéronefs dont la largeur hors tout du train principal est supérieure à 8 m : assistance obligatoire (placeur) pour accéder au poste de stationnement.

**20.2.1 Avions**

Postes A1, A2, B1 et B2 : envergure maximale 15 m.

Poste A3 : envergure maximale 27 m après accord ATS.

L'utilisation du poste A3 condamne les postes A1, A2, B1 et B2

Postes C et D : envergure maximale 12 m.

Poste E1 : envergure maximale 17 m et OMGWS maximale 6 m.

Poste E1 : diamètre rotor maximum : 17 m.

**20.2.2 Hélicoptères**

Poste A3 : après accord ATS.

L'utilisation du poste A3 condamne les postes A1, A2, B1 et B2

Poste E1 : diamètre rotor maximal 17 m.

***20.2 PARKING***

*In order to join main apron, assistance (Marshaller) is mandatory for all aircraft whose main gear overall width is superior to 8 m.*

***20.2.1 Airplanes***

*Stands A1, A2, B1 and B2 : maximum wingspan 15 m.*

*Stand A3 : maximum wingspan 27 m with prior ATS agreement.*

*Use of stand A3 neutralizes stands A1, A2, B1 and B2.*

*Stands C and D : maximum wingspan 12 m.*

*Stand E1 : maximum wingspan 17 m and OMGWS maximum 6 m.*

*Stand E1 : maximum rotor diameter 17 m.*

***20.2.2 Helicopters***

*Stand A3 : with prior ATS agreement.*

*Use of stand A3 neutralizes stands A1, A2, B1 and B2.*

*Stand E1 : maximum rotor diameter 17 m.*

**AD 2 LFQB.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFQB.22 Procédures de vol *Flight procedures*

**22.1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

**22.1.1 Départs omnidirectionnels piste 17**

Secteur Ouest de l'axe : Dès la DER, monter RM 187° jusqu'à *1000* (612), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Secteur Est de l'axe : Dès la DER, monter RM 187° jusqu'à *2000* (1612), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.1.2 Départs omnidirectionnels piste 35**

Monter RM 352° jusqu'à 1000 (612) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

***22.1.1 Omnidirectional departures RWY 17***

*Western sector of the axis : From the DER, climb MAG 187° until 1000 (612), then straight route climbing up to the enroute safety altitude.*

*Eastern sector of the axis : From the DER, climb MAG 187° until 2000 (1612), then straight route climbing up to the enroute safety altitude.*

***22.1.2 Omnidirectional departures RWY 35***

*Climb MAG 352° up to 1000 (612) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

**22.2 VOLS A DESTINATION DE LFPO-LFPN-LFPV**

Plan de vol à destination de LFPO-LFPN-LFPV, planifier route BRY-MLN FL060 MAX.

***22.2 FLIGHTS INBOUND TO LFPO-LFPN-LFPV***

*FPL inbound to LFPO-LFPN-LFPV, plan route BRY-MLN FL060 MAX.*

**22.3 VOLS D'ENTRAINEMENT (ETE : - 1 HR)**

Entraînements tour de piste interdits de 2130-0600.

Les vols d'entraînement des ACFT en régime IFR ainsi que des ACFT d'un poids supérieur à 4 tonnes en régime VFR sont interdits :
- tous les jours entre 2100-0700 ;
- les samedis après 1500 ;
- les dimanches et jours fériés.

***22.3 TRAINING FLIGHTS (SUM : - 1 HR)***

*Training patterns prohibited between 2130-0600.*

*IFR training flights and ACFT in VFR flight with a weight over 4 t are prohibited :*
*- every day between 2100-0700 ;*
*- on saturday after 1500 ;*
*- on sunday and public HOL.*

**22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.4.1 Panne de radiocommunication au départ**

Afficher le code A7600.

Appliquer la procédure décrite ci-dessous :

- En VMC : Faire demi-tour.

- En IMC : Poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

**22.4.2 Panne de radiocommunication à l'arrivée**

Afficher le code A7600.

Appliquer la procédure décrite ci-dessous :

**Procédure de dégagement de la TMA** : utiliser la trajectoire de sortie TRO vers AX au premier niveau de sécurité et rechercher les conditions VMC.

***22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.4.1 Radiocommunication failure on departure***

*Squawk code A7600.*

*Comply with the procedure described below :*

*- In VMC : Proceed a half turn.*

*- In IMC : Continue the flight until TMA limits at the last assigned FL or, if this one is not compatible with the obstacles, at the first safety FL then comply with the FPL in force.*

***22.4.2 Radiocommunication failure on arrival***

*Squawk code A7600.*

*Comply with the procedure described below :*

***Procedure to vacate the TMA*** *: use the outgoing route TRO to AX at the first safety level and seek VMC.*

## AD 2 LFQB.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

STAP paramètres disponibles : vent, HBN, VISI, T, DP, QNH, QFE, QFE THR 17 et QFE THR 35.

PCL, en service en dehors HOR ATS.

- 3 coups d'alternat : brillance 2/4.
Balisage disponible : feux de bord de piste, feux de seuil de piste, feux d'extrémité de piste, TWY EC, PAPI, feux de garde de protection de piste, feux d'obstacles.

- 5 coups d'alternat : brillance 4/4.
Balisage disponible : feux de bord de piste, feux de seuil de piste, feux d'extrémité de piste, TWY EC, PAPI, feux à éclats d'identification RWY 17, feux de garde de protection de piste, feux d'obstacles.

- 7 coups d'alternat : OFF.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*STAP parameters available : wind, cloud base, visibility, T, DP, QNH, QFE, QFE THR 17 and QFE THR 35.*

*PCL, available outside ATS SKED.*

*- 3 clicks on mic : brightness 2/4.*
*Available lighting : RWY edge lighting, RWY threshold lights , RWY end lights, TWY EC, PAPI, RWY protection lights, obstacle lights.*

*- 5 clicks on mic : brightness 4/4.*
*Available lighting : RWY edge lighting, RWY thershold lights , RWY end lights, TWY EC, PAPI, RWY 17 identification flashing lights, RWY protection lights, obstacle lights.*

*- 7 clicks on mic : OFF.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel HOR ATS.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random ATS SKED.*

## AD 2 LFQB.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

## AD 2 LFQB.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

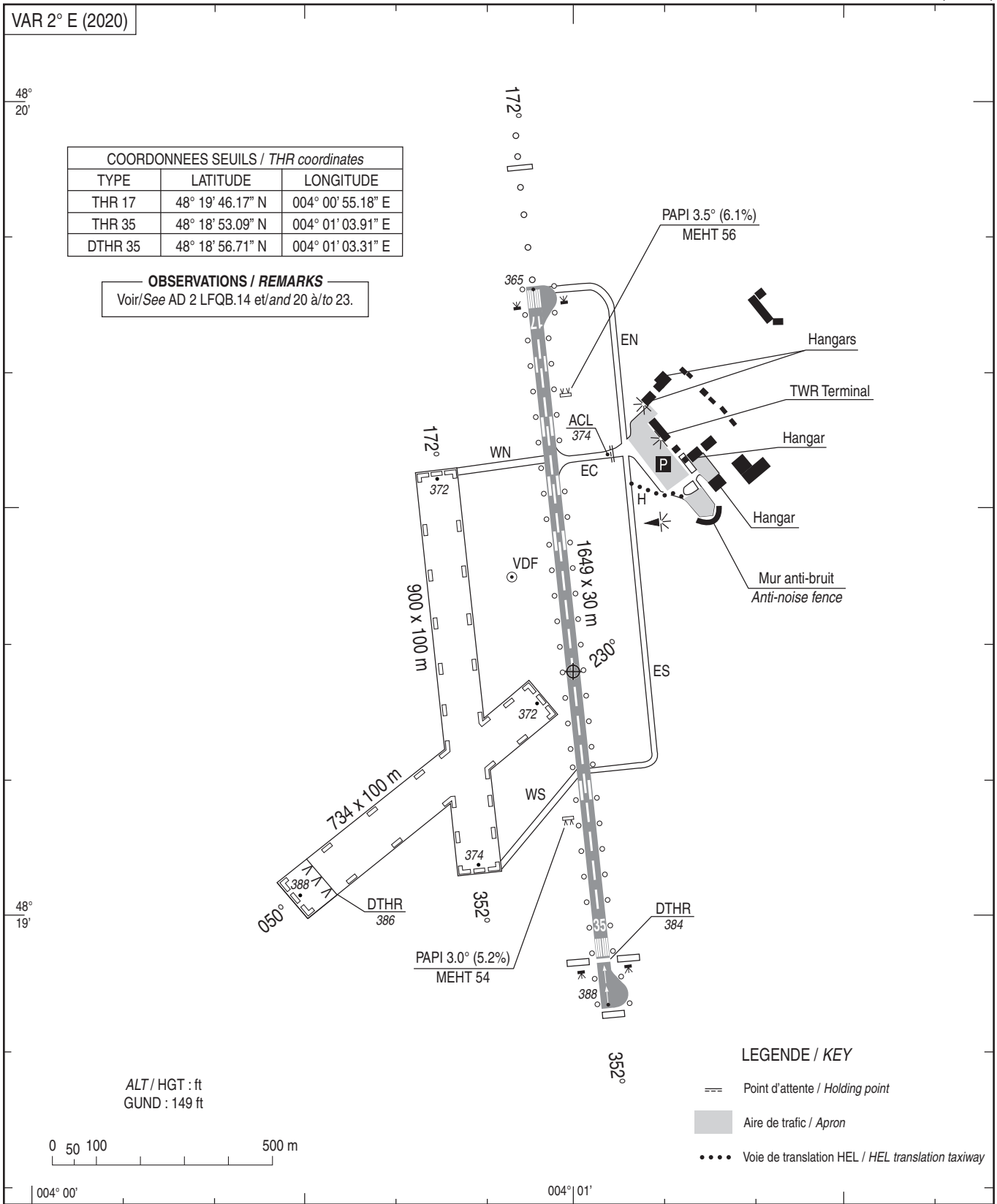
| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable.* | Sans objet / *Not applicable.* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**STAP :** 123.730 (FR) absence ATS

## **TROYES** BARBEREY
48 19 18 N - 004 01 00 E
*ALT AD : 389 (14 hPa)*



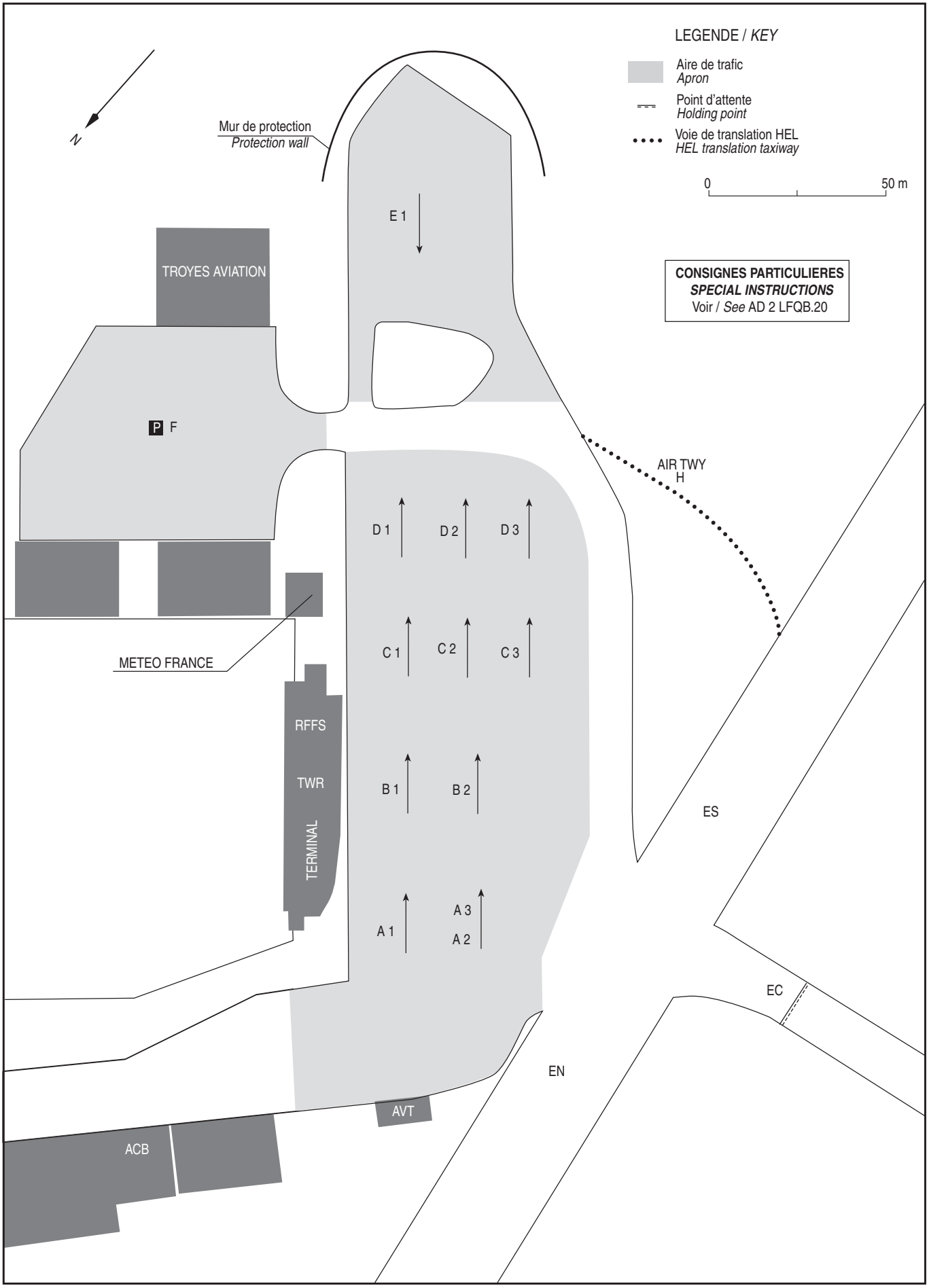

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 17 | 420 m LIH | LIH | 1649 | 1649 | 1649 | 1649 | Revêtue *Paved* | 16 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 35 | NIL | LIH | 1649 | 1649 | 1649 | 1536 | | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | HN 800 m<br>*Absence ATS HJ seulement/*only* : 550 m | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**TROYES** BARBEREY






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| CTL | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| RLP | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | | | | | | |
| TY | REF AD 2 LFQB 19 | | | X | | X |
| ABSEG | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| ARSIL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| AVLON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| BEDVA | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| BOLLY | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| DIDGO | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| DIKOL | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| ERTIP | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| EVLIK | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| KASON | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| LUREN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| OGMAP | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | | | | | | |
| OLZOM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| NEXOT | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| QB410 | 48°16'29.5" N | 004°01'27.5" E | X | | | X |
| QB412 | 48°21'36.3" N | 003°51'33.8" E | X | | | X |
| QB510 | 48°22'43.2" N | 004°00'26.0" E | X | | | X |
| QB600 | 48°11'15.9" N | 003°32'32.8" E | X | | X | |
| QB601 | 47°52'08.2" N | 003°56'28.6" E | X | | X | |
| FQB17 | 48°25'20.7" N | 004°00'00.1" E | X | | | X |
| FQB35 | 48°12'29.9" N | 004°02'06.8" E | X | | | X |
| RW17 | 48°19'46.17" N | 004°00'55.18" E | X | | | X |
| RW35 | 48°18'56.71" N | 004°01'03.31" E | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 17**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.5°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NEXOT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA EVLIK | IF | EVLIK | - | - | - | - | - | - | - | 230 | - | - |
| | TF | NEXOT | - | 262 | 263.8 | 5.0 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| INA OGMAP | IF | OGMAP | - | - | - | - | - | - | - | 230 | - | - |
| | TF | NEXOT | - | 082 | 083.6 | 6.0 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |
| APCH | IF | NEXOT | - | - | - | - | - | - | - | 230 | - | - |
| | TF | FQB17 | - | 172 | 173.7 | 4.4 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17 | Yes | 172 | 173.7 | 5.6 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | QB410 | Yes | 172 | 173.7 | 3.3 | - | - | 2500 | 230 | - | 1.0 |
| | DF | QB412 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | OGMAP | - | 352 | 353.6 | 7.5 | - | - | 2500 | 230 | - | 1.0 |
| | TF | NEXOT | - | 082 | 083.6 | 6.0 | - | - | - | 230 | - | 1.0 |

↓



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFQB** |
| **Runway** | **17** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E17A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **481946.1710N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0040055.1810E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **156.7** |
| **FPAP Latitude** | **481851.6220N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-54.5490** |
| **FPAP Longitude** | **0040104.1520E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **8.9710** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.50** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **48** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 02 11 06 0C 11 00 00 01 37<br>31 05 F6 A2 BD 14 1A 23 B9 01<br>1F 1A D6 55 FE 16 46 00 EA 01<br>5E 01 64 06 C8 AF 67 21 D2 E0** |
| **Calculated CRC Value** | **6721D2E0** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **111.3** |



© SIA

**RNP RWY 35**

MAG VAR 2020 1.5°E — REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ABSEG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ABSEG | IF | ABSEG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BEDVA | - | 172 | 173.6 | 8.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | DIDGO | - | 082 | 083.6 | 6.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| INA BEDVA | IF | BEDVA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | DIDGO | - | 082 | 083.6 | 6.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| APCH | IF | DIDGO | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | FQB35 | - | 352 | 353.7 | 5.0 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW35 | Yes | 352 | 353.7 | 6.5 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | QB510 | Yes | 352 | 353.7 | 3.8 | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| | DF | ABSEG | - | - | - | - | L | - | 3000 | - | - | 1.0 |

↓



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFQB** |
| **Runway** | **35** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E35A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **481856.7110N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0040103.3100E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **162.4** |
| **FPAP Latitude** | **481951.2600N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **54.5490** |
| **FPAP Longitude** | **0040054.3440E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-8.9660** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **160** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 02 11 06 0C 23 00 00 01 35<br>33 05 8E 20 BC 14 9C 62 B9 01<br>58 1A 2A AA 01 F4 B9 FF EA 01<br>2C 01 64 14 C8 AF 54 64 7C B8** |
| **Calculated CRC Value** | **54647CB8** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **117.0** |



© SIA

# TROYES BARBEREY
## STAR RNAV RWY 17
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 17 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.5° E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **NEXOT** | - | NEXOT | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **CTL 1U** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | CTL | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **-** | TF | ARSIL | - | 149 | 150.9 | 39.6 | - | 2700 | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | NEXOT | - | 216 | 217.1 | 4.9 | - | 2500 | - | 230 | 1.0 |
| **DIKOL 1U** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | DIKOL | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **-** | TF | ARSIL | - | 178 | 179.2 | 34.7 | - | 2700 | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | NEXOT | - | 216 | 217.1 | 4.9 | - | 2500 | - | 230 | 1.0 |
| **ERTIP 1U** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ERTIP | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **-** | TF | EVLIK | - | 331 | 332.2 | 25.1 | - | 2500 | - | 230 | 1.0 |
| **BOLLY 1U** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | BOLLY | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **-** | TF | EVLIK | - | 355 | 356.4 | 24.8 | - | 2500 | - | 230 | 1.0 |
| **LUREN 1U** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | LUREN | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **-** | TF | OGMAP | - | 352 | 353.8 | 27.7 | - | 2500 | - | 230 | 1.0 |
| **OLZOM 1U** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | OLZOM | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **-** | TF | QB600 | - | 086 | 087.4 | 51.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | OGMAP | - | 032 | 033.5 | 21.4 | - | 2500 | - | 230 | 1.0 |



© SIA

# TROYES BARBEREY
## STAR RNAV RWY 35
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| STAR RNAV RWY 35 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.5° E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ABSEG** | - | ABSEG | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **CTL 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CTL | - | - | - | | | - | - | - | - |
| - | TF | ARSIL | - | 149 | 150.9 | 39.6 | - | 2700 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEXOT | - | 216 | 217.1 | 4.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABSEG | - | 196 | 197.7 | 14.8 | - | 2500 | - | - | 1.0 |
| **DIKOL 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | DIKOL | - | - | - | | | - | - | - | - |
| - | TF | ARSIL | - | 178 | 179.2 | 34.7 | - | 2700 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEXOT | - | 216 | 217.1 | 4.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABSEG | - | 196 | 197.7 | 14.8 | - | 2500 | - | - | 1.0 |
| **RLP 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | RLP | - | - | - | | | - | - | - | - |
| - | TF | BOLLY | - | 283 | 284.5 | 45.6 | - | 3100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIDGO | - | 295 | 296.1 | 4.6 | - | 2500 | - | 220 | 1.0 |
| **KASON 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KASON | - | - | - | | | - | - | - | - |
| - | TF | BOLLY | - | 321 | 322.2 | 40.6 | - | 3100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIDGO | - | 295 | 296.1 | 4.6 | - | 2500 | - | 220 | 1.0 |
| **AVLON 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AVLON | - | - | - | | | - | - | - | - |
| - | TF | QB601 | - | 014 | 015.6 | 19.3 | - | 2900 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIDGO | - | 014 | 015.7 | 16.0 | - | 2500 | - | 220 | 1.0 |
| **OLZOM 1D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OLZOM | - | - | - | | | - | - | - | - |
| - | TF | QB600 | - | 086 | 087.4 | 51.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BEDVA | - | 105 | 106.9 | 15.0 | - | 2500 | - | - | 1.0 |

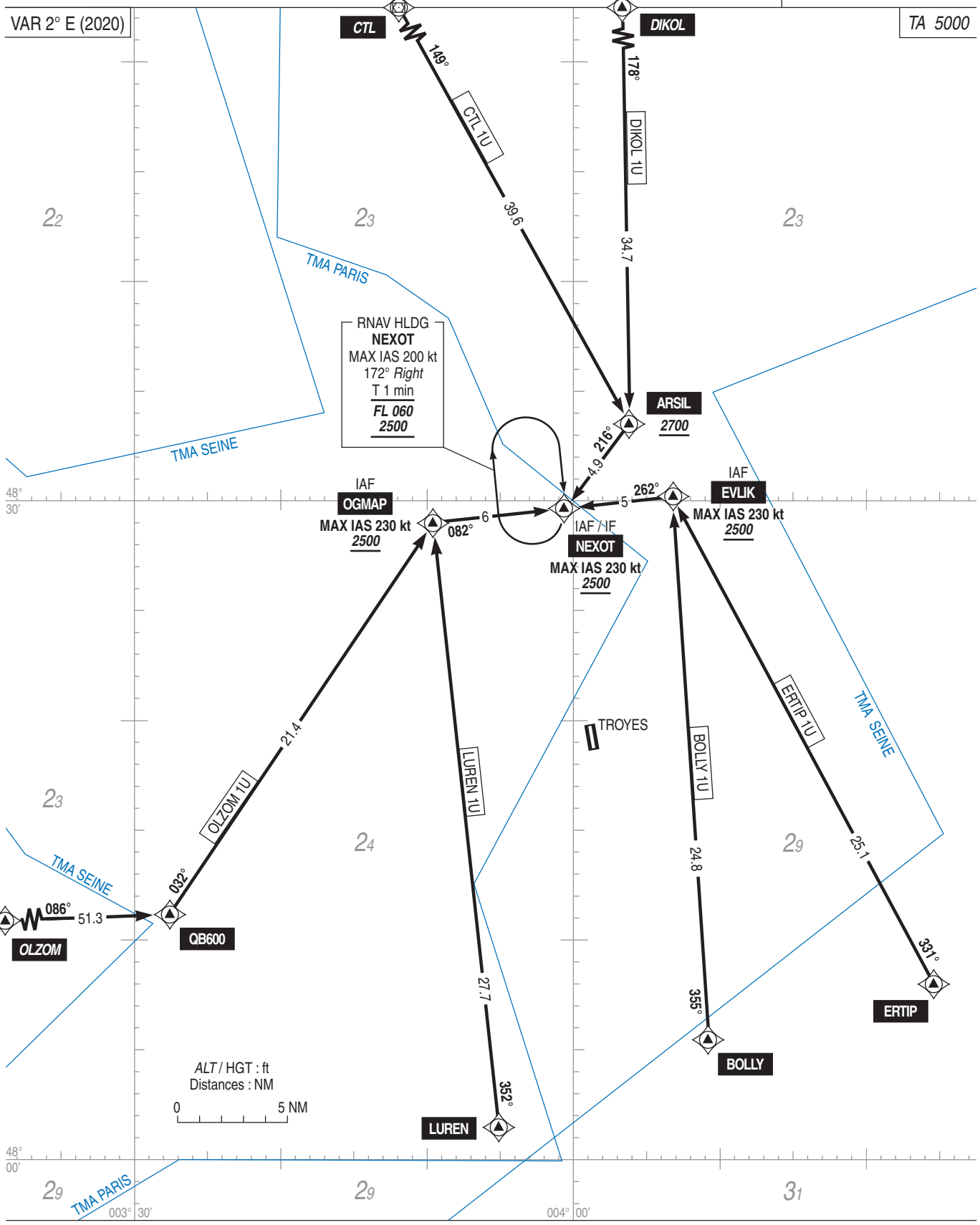


© SIA

# TROYES BARBEREY
## STAR RNAV RWY 17
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**AFIS :** TROYES Information 123.730

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**
Voir AD 2 LFQB.22

***PROCEDURE TO VACATE THE TMA***
*See AD 2 LFQB.22*

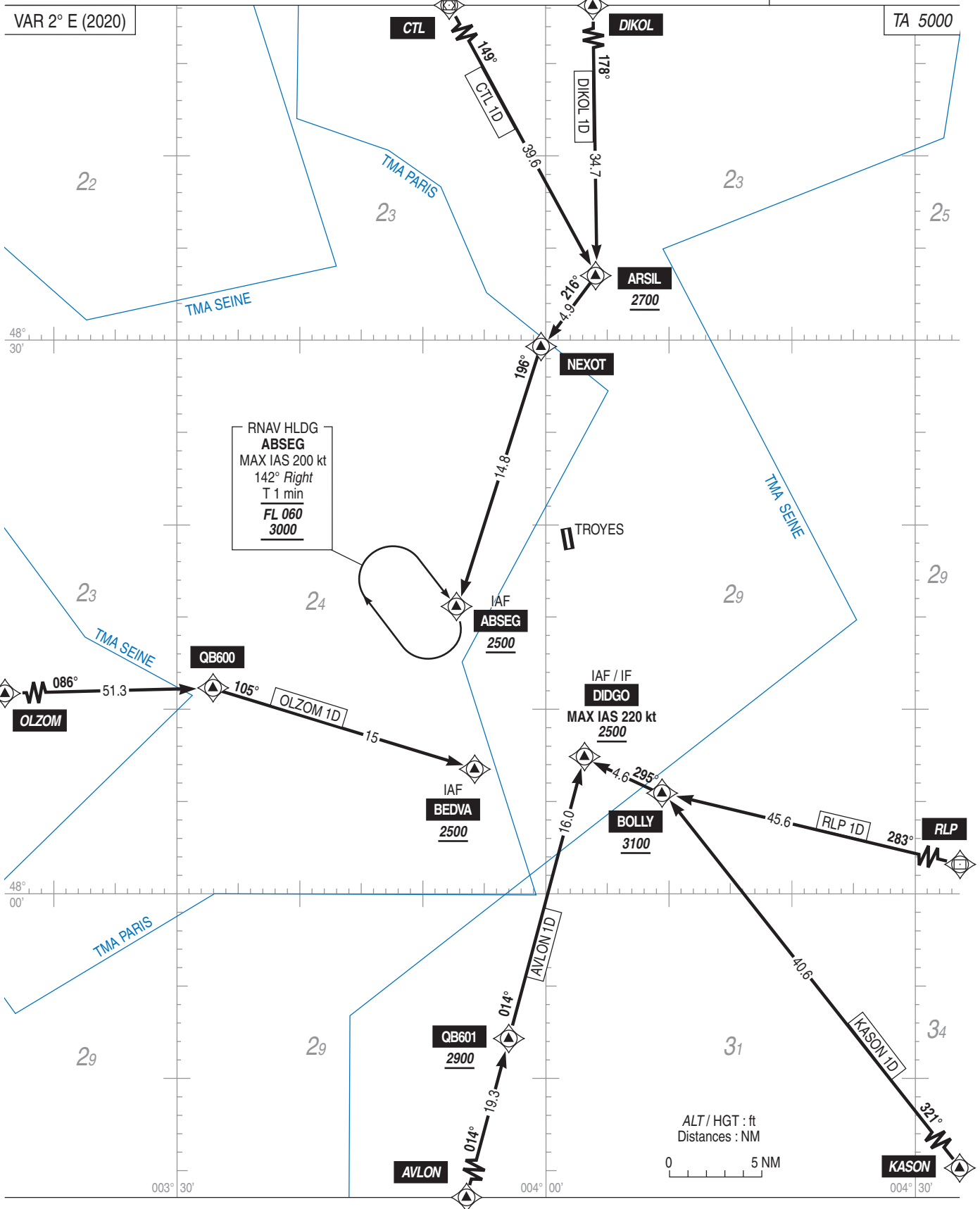


© SIA

# TROYES BARBEREY
## STAR RNAV RWY 35
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
**AFIS :** TROYES Information 123.730

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




**PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**
Utiliser la trajectoirVoir AD 2 LFQB.22

***PROCEDURE TO VACATE THE TMA***
*See AD 2 LFQB.22*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

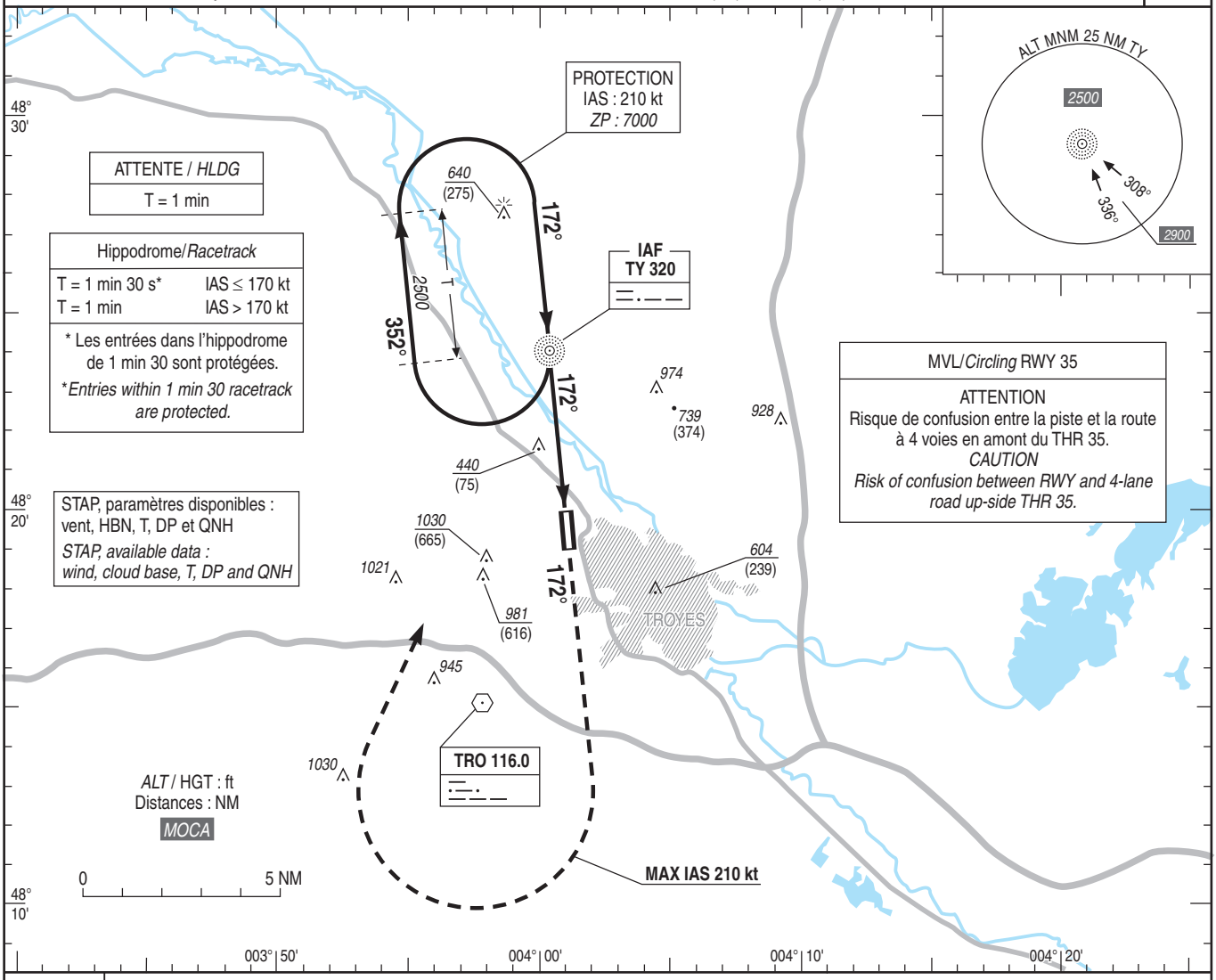
*ALT AD : 389,* ***THR : 365 (14 hPa)***

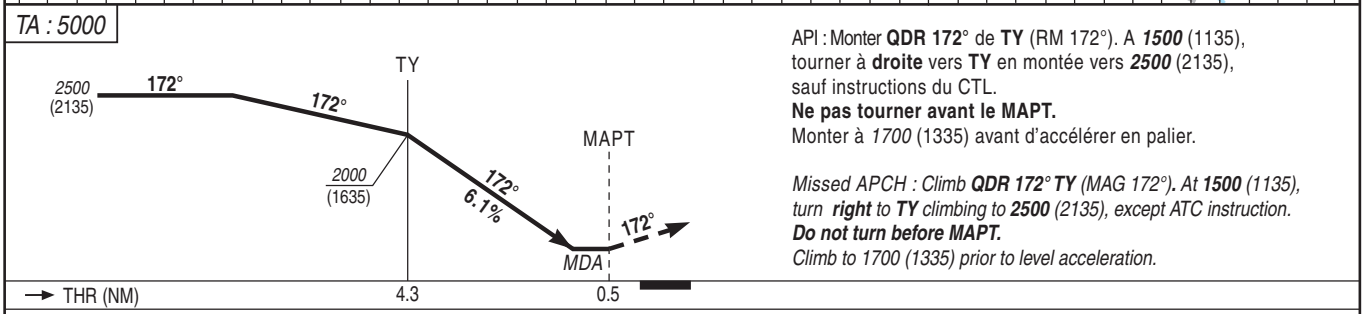
**TROYES** BARBEREY

NDB RWY 17

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
TWR : NIL (AD non contrôlé/*not controlled* )
**AFIS** : TROYES Information 123.730 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR seulement, obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH d'ORLY auprès d'ATIS ORLY 126.505 (FR) - 131.355 (EN)
***A/A*** *FR only, obtain local QNH from STAP or ORLY QNH from ORLY ATIS 126.505 (FR) - 131.355 (EN)*

VAR 2°E (2020)




API : Monter **QDR 172°** de **TY** (RM 172°). A ***1500*** (1135), tourner à **droite** vers **TY** en montée vers ***2500*** (2135), sauf instructions du CTL.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1700* (1335) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***QDR 172° TY*** *(MAG 172°). At* ***1500*** *(1135), turn* ***right*** *to* ***TY*** *climbing to* ***2500*** *(2135), except ATC instruction.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1700 (1335) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) Absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | 642 | ***1350*** (990) | 1500 | ***1680*** (1310) | 1500 |
| B | ***1010*** (650) | 1500 | 642 | ***1350*** (990) | 1600 | ***1680*** (1310) | 1600 |
| C | | 2400 | 642 | ***1530*** (1170) | 2400 | ***1860*** (1490) | 2400 |

STAP, paramètres disponibles : vent, HBN, T, DP et QNH.
*STAP, available data: wind, cloud base, T, DP and QNH.*

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste. Circuit AD RWY 17 et 23 : droite. / *Circling is forbidden E of RWY. AD circuit RWY 17 and 23 : right hand.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TY - MAPT | 3.8 NM | 3 min 13 | 2 min 40 | 2 min 16 | 1 min 58 | 1 min 44 | 1 min 33 | 1 min 25 |
| TY - THR | 4.3 NM | 3 min 40 | 3 min 01 | 2 min 33 | 2 min 13 | 1 min 58 | 1 min 46 | 1 min 36 |
| VSP (ft/min) | | 371 | 469 | 554 | 686 | 721 | 802 | 883 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# TROYES BARBEREY

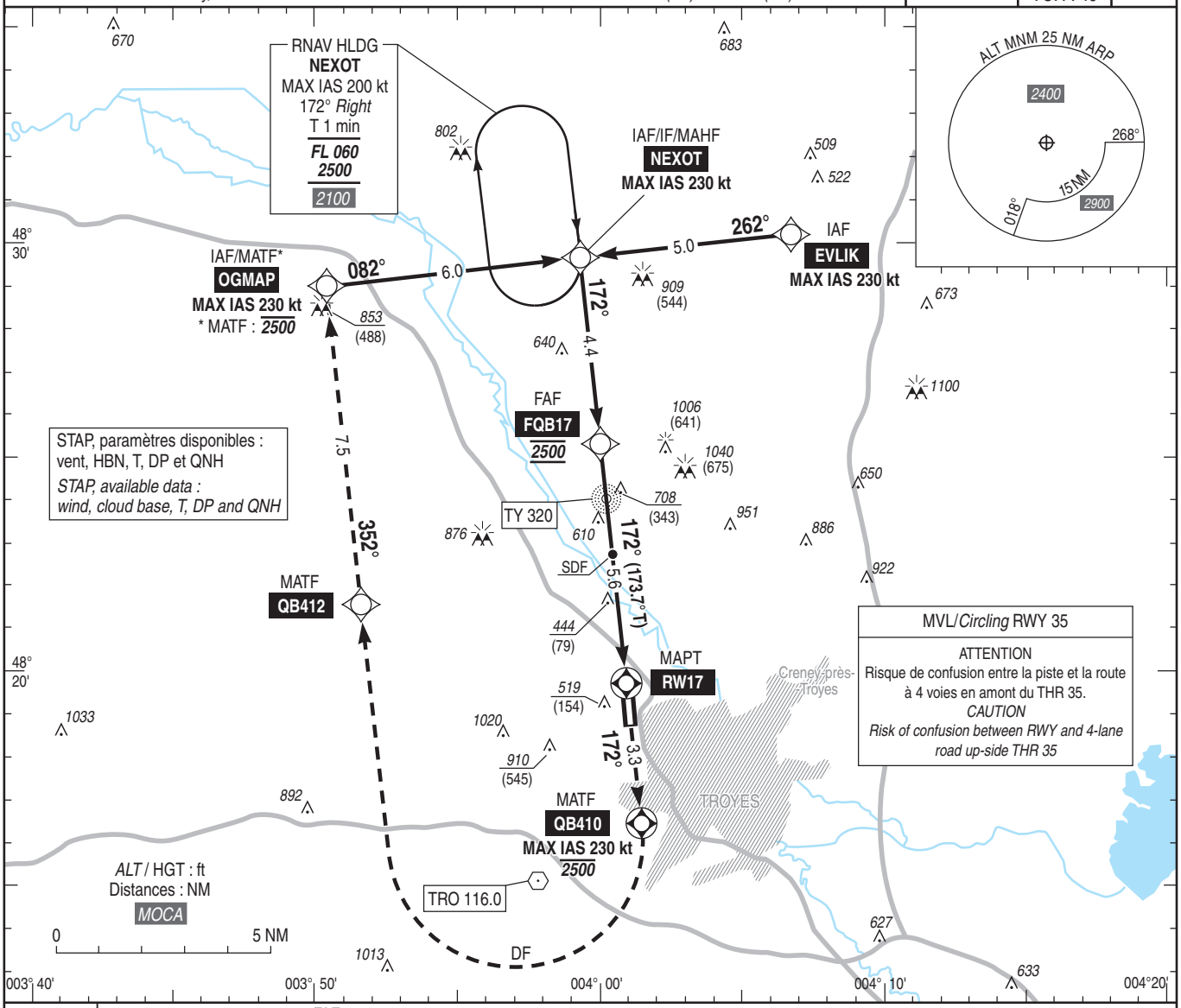
CAT A B C

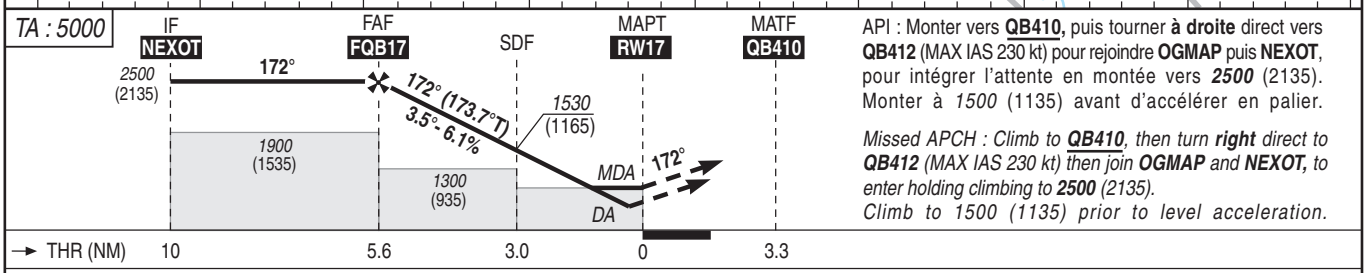
*ALT AD : 389,* ***THR : 365 (14 hPa)***

**RNP** RWY 17

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
TWR : NIL (AD non contrôlé / *not controlled*)
**AFIS** : TROYES Info 123.730 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR seulement, obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH d'ORLY auprès d'ATIS ORLY 126.505 (FR) - 131.355 (EN)
***A/A*** *FR only, obtain local QNH from STAP or ORLY QNH from ORLY ATIS 126.505 (FR) - 131.355 (EN)*

| RNP APCH | EGNOS CH 63831 E 17 A TCH : 49 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers **QB410,** puis tourner **à droite** direct vers **QB412** (MAX IAS 230 kt) pour rejoindre **OGMAP** puis **NEXOT**, pour intégrer l'attente en montée vers ***2500*** (2135). Monter à *1500* (1135) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***QB410****, then turn* ***right*** *direct to* ***QB412*** *(MAX IAS 230 kt) then join* ***OGMAP*** *and* ***NEXOT,*** *to enter holding climbing to* ***2500*** *(2135).*
*Climb to 1500 (1135) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***570*** (200) | | 181 | ***700*** (340) | | 335 | ***1350*** (990) | 1500 | ***1680*** (1310) | 1500 |
| B | ***570*** (200) | 800 | 196 | ***700*** (340) | 1100 | 335 | ***1350*** (990) | 1600 | ***1680*** (1310) | 1600 |
| C | ***580*** (210) | | 206 | ***710*** (350) | | 342 | ***1530*** (1170) | 2400 | ***1860*** (1490) | 2400 |

**DIST MAPT**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2270*** (1905) | ***1900*** (1535) | ***1530*** (1165) | ***1160*** (795) | ***790*** (425) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste. / *Circling prohibited East of RWY.*

| FAF - MAPT | 5.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 49 | 3 min 58 | 3 min 22 | 2 min 56 | 2 min 35 | 2 min 19 | 2 min 06 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 525 | 620 | 710 | 805 | 900 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# TROYES BARBEREY

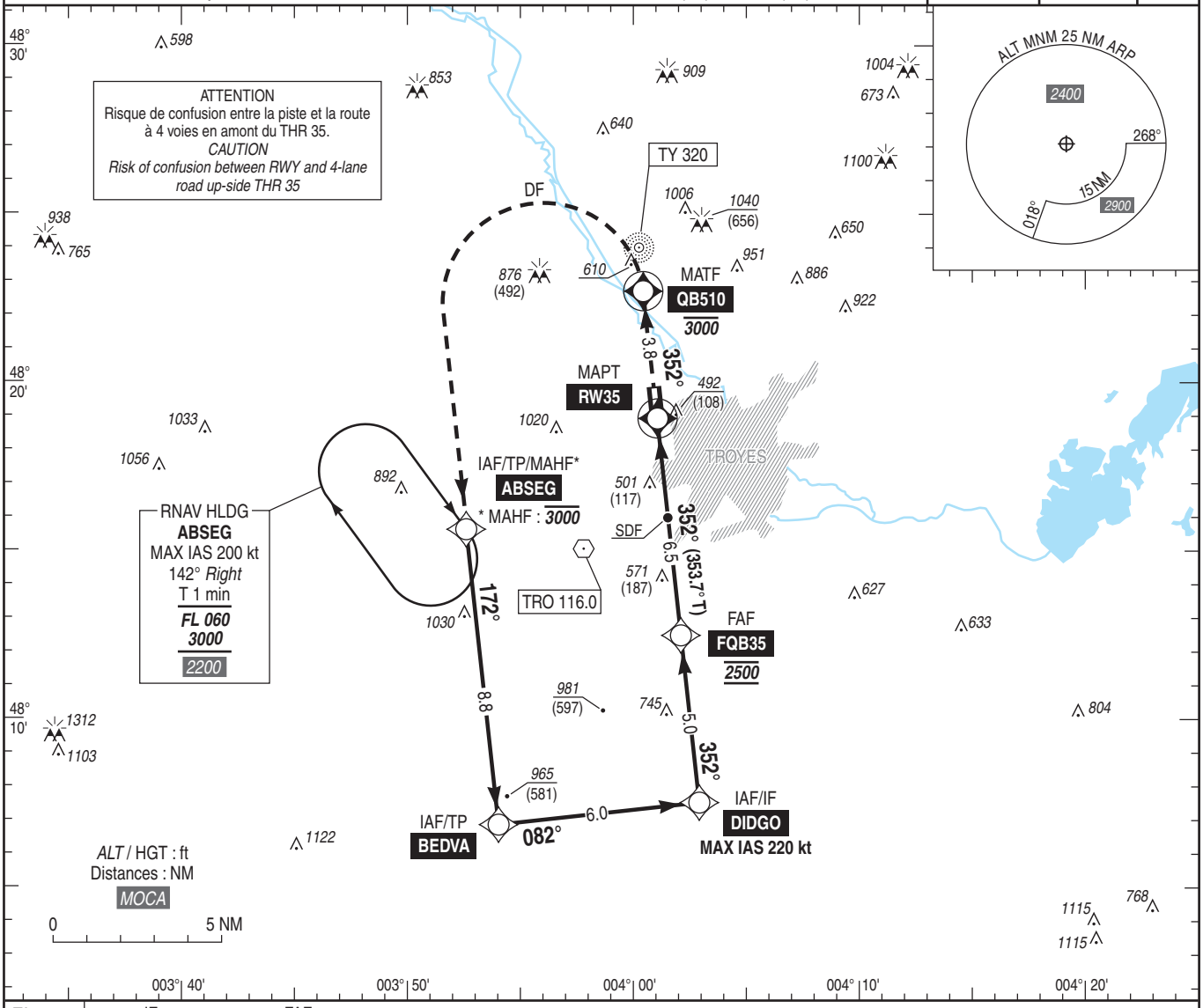
CAT A B C

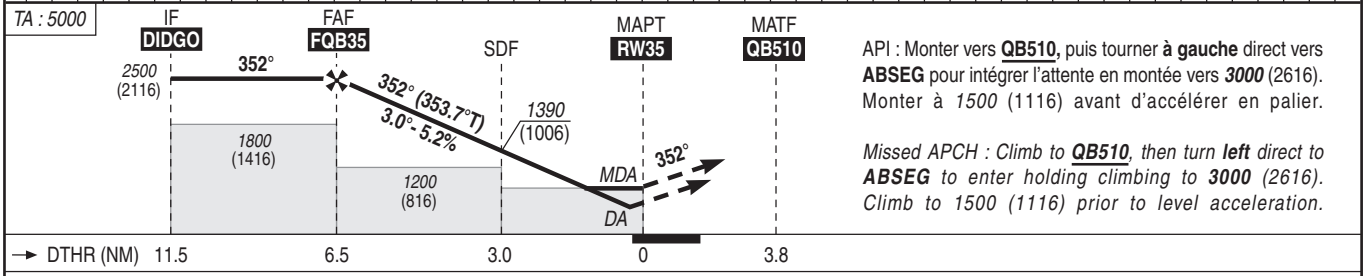
*ALT AD : 389,* ***DTHR : 384 (14hPa)***

**RNP** RWY 35

APP : SEINE Approche/*Approach* 118.890
TWR : NIL (AD non contrôlé / *not controlled*)
**AFIS** : TROYES Info 123.730 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR seulement, obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH d'ORLY auprès d'ATIS ORLY 126.505 (FR) - 131.355 (EN)
***A/A*** *FR only, obtain local QNH from STAP or ORLY QNH from ORLY ATIS 126.505 (FR) - 131.355 (EN)*

| RNP APCH | EGNOS Ch 70009 E35A TCH : 49 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers **QB510**, puis tourner **à gauche** direct vers **ABSEG** pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2616). Monter à *1500* (1116) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***QB510****, then turn* ***left*** *direct to* ***ABSEG*** *to enter holding climbing to* ***3000*** *(2616). Climb to 1500 (1116) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 180 | | | | ***1350*** (960) | 1700 | ***1680*** (1290) | 1700 |
| B | ***690*** (300) | 1400 | 193 | ***810*** (430) | 1700 | 427 | ***1350*** (960) | 1700 | ***1680*** (1290) | 1700 |
| C | | | 201 | | | | ***1530*** (1150) | 2400 | ***1860*** (1470) | 2400 |

| **DIST RW35** NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2340*** (1956) | ***2030*** (1646) | ***1710*** (1326) | ***1390*** (1006) | ***1070*** (686) | ***750*** (366) |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites à l'Est de la piste. / *Circling prohibited East of RWY.*

| FAF - DTHR | 6.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 34 | 4 min 35 | 3 min 54 | 3 min 23 | 3 min 00 | 2 min 41 | 2 min 26 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQE.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQE - ETAIN ROUVRES

**AD 2 LFQE.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°13'45"N 005°40'34"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur TWY A, travers TWR | On TWY A, opposite TWR |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 1.75 NM NE ETAIN (55 - MEUSE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 760 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 153 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.7259°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.132°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (ALAT) | MINISTRY OF DEFENCE (ALAT) |
| | Adresse / *Address* | 3ème RHC - 55400 ETAIN | |
| | Telephone | 03.29.87.82.01 (CDT AD)<br>03.29.87.82.06 - 863 552 8206 (Secrétariat PC) | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFQEZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Type de trafic/ Type of traffic : IFR, VFR, CAM/OAT<br>Chef de quart (tour)/AD watch supervisor (TWR) : 03.29.87.82.51 - 03.29.87.82.74 - 863.552.8251 - 863.552.8274<br>Secours tour (back up TWR) : 03.54.65.80.97<br>Chef CLA/CLA Chief : 03.29.87.83.52 - 863.552.8352<br>BIA/BDP : 03.29.87.82.39 - 863.552.8239<br>Opérations régimentaires/Regimental operations : 03.29.87.82.34 - 863.552.8234 (OPS) | |

**AD 2 LFQE.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-JEU : 0700-1600 VEN : 0700-1100 | MON-THU: 0700-1600 FRI: 0700-1100 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | LUN-JEU : 0700-1600 VEN : 0700-1100 | MON-THU : 0700-1600 FRI: 0700-1100 |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | HOR ATS<br>BRIA de rattachement : LE BOURGET<br>01.48.62.53.14 - Fax : 01.48.62.65.04 | ATS SKED<br>Connected to BRIA briefing office : LE BOURGET<br>01.48.62.53.14 - Fax : 01.48.62.65.04 |
| 5 | BDP / *ARO* | LUN-JEU : 0700-1600 VEN : 0700-1100 | MON-THU : 0700-1600 FRI : 0700-1100 |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : 0615-1600 VEN : 0615-1100 | MON-THU : 0615-1600 FRI : 0615-1100 |
| 7 | ATS | Activable H24.<br>Activité réelle connue par ETAIN APP O/R ou RAI 120.125. | Activable H24.<br>Actual activity known by ETAIN APP O/R or RAI 120.125. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 - O/R 24 HR | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQE.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 1 FENWICK 1 t | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F 34 : 1 camion 5m3, 6 camions 17m3, 1 camion 17m3. Débit : 15m3/h | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 3 CCP GC : 10 m3 | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NON | NO |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | 3ème échelon : S330 - S341 - S342 | 3rd level : S330 - S341 - S342 |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQE .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL seulement<br>Ville : Hôtels | AD : MIL only<br>City : hotels |
| 2 | Restaurants | AD : Mess MIL seulement<br>Ville : Restaurants | AD : MIL mess only<br>City : Restaurants |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : NIL<br>Ville : Taxis O/R | AD : NIL<br>City : Taxis O/R |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulance.<br>LUN-JEU : 0700-1600 VEN : 0700-1100<br>Ville : hôpitaux à 20 km | AD : Health care unit, ambulance.<br>MON-THU : 0700-1600 FRI : 0700-1100<br>City : hospitals at 20 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | AD : NIL<br>Ville : banques et postes | AD :NIL<br>City : banks and post offices |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Ville | City |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQE .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Mise en oeuvre normale :<br>- 1 Véhicule Léger Chef de Secours<br>- 1 Véhicule d'Intervention Mousse : 2700l eau + 407l émulseur plein débit 1800l/min, demi-débit 900l/min<br>- 1 Véhicule Allègement Secours Routiers : lot de sauvetage désincarcération + passerelle de sauvetage + caméra thermique + détecteur multi gaz<br>Mise en oeuvre dégradée niveau 1 :<br>- 2 VIM<br>- 1 VALSR<br>Mise en oeuvre dégradée niveau 2 :<br>- 1 VIM<br>- 1 VALSR<br>Mise en oeuvre dégradée niveau 3 :<br>- 1 VIM | Implementation under normal conditions :<br>- 1 light command vehicle<br>- 1 foam fire engine 2700l water + 407l foam concentrate full flow 1800l/min, half flow 900l/min<br>- 1 Road Rescue Lightening Vehicle : extrication rescue kit + rescue gangway + thermal camera + multi-gas detector<br>Implementation under dowgraded conditions level 1 :<br>- 2 foam fire engines<br>- 1 road rescue lightening vehicle<br>Implementation under dowgraded conditions level 2 :<br>- 1 foam fire engine<br>- 1 road rescue lightening vehicle<br>Implementation under dowgraded conditions level 3 :<br>- 1 foam fire engine |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Catégorie OACI 4 - OTAN 4<br>Catégorie OACI 6 - OTAN 4 possible au profit de l'A400M avec préavis 72h.<br>Plan de secours spécialisé établi avec les préfectures de la MEUSE et de la MEURTHE ET MOSELLE. | Category : ICAO 4 - NATO 4<br>Category ICAO 6 - NATO 4 possible for A400M with 72h prior notice.<br>Contingency plan prepared with the prefectures of MEUSE and MEURTHE ET MOSELLE. |

**AD 2 LFQE .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Une déneigeuse avec lame et soufflerie (Arvel K480) | One snowplough equipped with blade and air jet. (Arvel K480) |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | P1 : parking MSE, C1, taxiway A entre C et D, PN, D, E, parking MNO<br>P2 : plots MSE<br>P3 : plots MNO<br>P4 : G1, plots MNE<br>P5 : piste et reste de l'aire de mouvement | P1 : MSE apron, C1, taxiway A between C and D, PN, D, E, MNO apron<br>P2 : MSE spots<br>P3 : MNO spots<br>P4 : G1, MNE spots<br>P5 : runway and the rest of the movement area |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Déverglaçant : XS-78 | Deicing fluid : XS-78 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Inutilisable par verglas. | Unavailable under glazed frost conditions. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQE.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG PAX au pied de la TWR : Béton | PAX apron at base of TWR : Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG PAX au pied de la TWR : 19 t/RSI | PAX apron at base of TWR : 19 t/RSI |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A, B, G : 22.5m<br>TWY B1, C, C1, D, E, F, G1, H, PN, PS : 15m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A, B, B1, C, C1, D, E, G, G1, H, PN, PS : Béton/Concrete | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A, C, C1, G, PN, PS : 15 R/C/W/T<br>TWY D : 16 R/C/W/T<br>TWY E, F : 18 R/B/W/T<br>TWY G1, H : 17 R/C/W/T<br>TWY B, B1 : 11 R/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | AST PAX/AST PAX : 749 ft<br>AST NW : 755 ft<br>AST NE : 765 ft<br>AST SE : 739 ft | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQE.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne axiale de guidage | Central guiding line |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY : Bande de piste - Bande axiale blanche - Numéro d'identification des deux QFU - Marques de seuils - Marques de distances constantes - Marques de zone de toucher des roues - Croix blanches zone fermée.<br>TWY A, B, B1, C, C1, D, E, G1, H, PN, PS : bande axiale jaune<br>TWY B, C, D, E : points d'attente<br>TWY B1, C1, PS, PN, G1, H : lignes de sécurité<br>TWY F : croix jaunes "NO ENTRY"<br>PRKG MSE, PRKG MNO, PRKG MNE, PRKG PAX : bandes rouges circulation véhicules - deux cercles concentriques jaunes plots de stationnement. | RWY : runway strip - white axial strip - runways identification numbers - threshold marks - constant distance marks - touchdown zone marks - white crosses area closed.<br>TWY A, B, B1, C, C1, D, E, G1, H, PN, PS : yellow axial strip<br>TWY B, C, D, E : holding points<br>TWY B1, C1, PS, PN, G1, H : safety lines<br>TWY F : yellow crosses "NO ENTRY"<br>MSE apron, MNO apron, MNE apron, PAX apron : red strips vehicle traffic - 2 yellow concentric circles parking stand. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQE .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQE.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFQE | |

**AD 2 LFQE.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NIL | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQE .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NIL | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NIL | |
| | Période de validité / *Validity period* | NIL | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | NIL | |
| 5 | Briefing, consultation | P | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | W | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | Station Automatique d'Observation | Automatic Observation Station |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR - APP | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 03.29.87.82.37 / 863.552.8237 | |

**AD 2 LFQE.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 013.57 (010.84) | 1721 x 45 | 22 F/C/W/T revêtue / paved | 49°12'59.13"N 005°40'06.08"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 737ft |
| 19 | 193.57 (190.84) | 1721 x 45 | 22 F/C/W/T revêtue / paved | 49°13'53.29"N 005°40'26.02"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 760ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | 279 | NIL | NIL | (1) |
| 19 | NIL | NIL | 275 | NIL | NIL | (2) |

(1) - RWY surface Béton - Macadam : partie centrale en macadam (1480mx45m)/- RWY surface Concrete - Asphalt : central part in macadam (1480mx45m).
- Dimension de la bande / Strip dimension (L) : 2000m

(2) - RWY surface Béton - Macadam : partie centrale en macadam (1480mx45m)/- RWY surface Concrete - Asphalt : central part in macadam (1480mx45m).
- Dimension de la bande / Strip dimension (L) : 1996m

**AD 2 LFQE.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 1721 | 2000 | 1721 | 1721 | |
| TWY C1 01 | 920 | 1200 | 920 | | Alignement travers TWY C1<br>LDA 920 m |
| 19 | 1721 | 1996 | 1721 | 1721 | |

**AD 2 LFQE.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 01 | - 420 m - HI - simple - 2 feux à éclats | G | | | | | | | |
| 19 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 01 | 1721 m | 60 m | W | HI | R | | |
| 19 | 1721 m | 60 m | W | HI | R | | |

**AD 2 LFQE.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Parc Météo face TWR balisage jour + nuit. | Meteorological park facing TWR, marked day + night. |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à vent face à la tour :<br>49°13'44.63"N 005°40'28.46"E | Wind sock facing the tower :<br>49°13'44.63"N 005°40'28.46"E |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B, C, D, E, PN, PS : feux bleus<br>TWY PN, PS : BRF bleues | TWY A, B, C, D, E, PN, PS : blue lights<br>TWY PN, PS : blue retroreflective markers |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | 3 groupes électrogènes | Electric generator sets : 1x170kVA - 2x65kVA |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | <15s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | TWY B1, C1, H, G, G1, F : non balisés / no lighting | |

**AD 2 LFQE.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQE.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR ETAIN**<br><br>49°22'15"N , 005°31'20"E - 49°22'15"N , 005°50'00"E - 49°02'31"N , 005°50'00"E - 49°00'00"N , 005°45'26"E - 49°00'00"N , 005°31'20"E - 49°22'15"N , 005°31'20"E | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>ETAIN Approche (FR)<br>ETAIN Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>ETAIN Tour (FR)<br>ETAIN Tower (EN) | Possible activation H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>Désactivation annoncée par RAI 120.125 MHz.<br>Activité connue de PARIS NORD INFO, STRASBOURG INFO et STRASBOURG APP.<br>Le survol de l'aérodrome d'Etain Rouvres est interdit H24 en dessous de 1000 ft ASFC.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced on RAI 120.125MHz<br>Activity known on PARIS NORD INFO, STRASBOURG INFO and STRASBOURG APP.<br>Flying over ETAIN ROUVRES AD BLW 1000ft ASFC prohibited H24. |

**AD 2 LFQE.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | ETAIN Approche (FR)<br>*ETAIN Approach (EN)* | 120.125 MHz | HOR ATS | RAI (H24) |
| APP | ETAIN Approche (FR)<br>*ETAIN Approach (EN)* | 374.125 MHz | HOR ATS | |
| TWR | ETAIN Sol (FR)<br>*ETAIN Ground (EN)* | 138.100 MHz | HOR ATS | |
| TWR | ETAIN Tour (FR)<br>*ETAIN Tower (EN)* | 118.950 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ETAIN Gonio (FR)<br>*ETAIN Homer (EN)* | 120.125 MHz | HOR ATS | |
| VDF | ETAIN Gonio (FR)<br>*ETAIN Homer (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | |

**AD 2 LFQE.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | ETN | 410 kHz | H24 | 49°13'42.9"N 005°40'28.1"E | 752 ft | | | 171°/322m THR 19 | |
| LOC 01 (I) | MCY | 110.5 MHz | H24 | 49°14'23.6"N 005°40'37.2"E | 770 ft | | | 012°/965 m THR 19 | |
| GP 01 | | 329.6 MHz | | 49°13'08.0"N 005°40'15.4"E | 738 ft | | 17.1 m/56 ft<br>( 3 °) | 033°/333 m THR 01 | |
| DME 01 | | CH 42X | H24 | 49°13'08.0"N 005°40'15.4"E | 738 ft | | | 033°/333 m THR 01 | |

**AD 2 LFQE.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1** AD agréé à usage restreint.

Pour les aéronefs évoluant suivant les règles de la CAG : AD strictement réservé aux aéronefs basés dans un rayon de 40NM centré sur Etain et dont l'immatriculation est listée dans les protocoles d'accord entre le 3ème RHC et l'aéroclub d'appartenance.

L'accès au terrain d'Etain est possible uniquement pendant les horaires d'activités des services de la circulation aérienne, de jour et en conditions VMC.

Aéronefs civils : L'utilisation de la plateforme est strictement limitée à la piste et au TWY.

**20.2** AD interdit aux ACFT sans radio.

**20.3** Survol de l'AD interdit H24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC (sauf autorisation de ETAIN TWR).
Survol de la ville d'ETAIN interdit en-dessous de 1000 m ASFC.

**20.4** Inutilisable hors TWY et RWY.

**20.5** PLN obligatoire à l' ARR, en dehors des HOR ATS pour les ACFT basés et H24 pour les ACFT non basés.
PPR obligatoire pour les aéronefs non basés : OFF/OPS 03.29.87.82.34.
Le numéro du PPR doit figurer en case 18 du PLN.

**20.1** AD with restricted use.

For the aircrafts proceeding in GAT rules : airfield strictly reserved for aircrafts based in a radius of 40 centered on Etain and whose registration is listed in the protocols between the 3rd combat helicopters regiment and their flying club.

The access to the airfield is only possible by day during ATS working hours and under VMC.

Civilian aircrafts can only use the runway and the TWY.

**20.2** AD prohibited to ACFT without radio.

**20.3** AD fly-over prohibited H24 below 300 m (1000 ft) ASFC (unless authorized by ETAIN TWR).
Fly-over of ETAIN city prohibited below 1000 m ASFC.

**20.4** Unavailable outside TWY and RWY

**20.5** PLN mandatory at ARR for military aircrafts : ATS O/R for home-based ACFT and H24 for non-based ACFT.
PPR mandatory for non-based aircraft : OFF/OPS 03.29.87.82.34. The PPR NR must be entered in box 18 of the PLN.

**AD 2 LFQE.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

NIL

**AD 2 LFQE.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQE .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Code de référence aérodrome (OACI) : 4C

Aerodrome reference code (ICAO) : 4C


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQG.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQG - NEVERS FOURCHAMBAULT

**AD 2 LFQG.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°00'13"N 003°06'39"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY B |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km W Nevers |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 602 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.058°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.128°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE NEVERS |
| | Adresse / *Address* | Aéroport<br>58180 Marzy |
| | Telephone | 03 86 57 24 08 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFQGZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : contact@aeroportdenevers.fr |

**AD 2 LFQG.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0800-1100, 1300-1600 | MON-FRI : 0800-1100, 1300-1600 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols internationaux autorisés uniquement depuis/vers les pays membres à la fois de l'Union Européenne et Schengen.<br>Pas de douanes | International flights authorized to/from countries part of both Schengen and European Union countries.<br>No customs. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>ETE : LUN-VEN : 0630-1030, 1130-1530. Du 1er avril au 31 octobre.<br>HIV : LUN-VEN : 0730-1130, 1230-1630. Du 1er novembre au 31 mars.<br>Extensions : LUN-VEN : PPR PN 24H, SAM-DIM : PPR PN avant vendredi 1400 heure locale.<br>JF : PPR le dernier jour ouvrable avant 1400 heure locale. | AFIS :<br>SUM : MON-FRI : 0630-1030, 1130-1530. From April 1st to October 31st.<br>WIN : MON-FRI : 0730-1130, 1230-1630. From November 1st to March 31st.<br>Extensions : MON-FRI : PPR PN 24H, SAT-SUN : PPR PN before FRI 1400 local time.<br>HOL : PPR last working day before 1400 local time. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Automate H24 avec carte BP.<br>Paiement CB : HOR RFFS. | Automatic station H24 with BP card.<br>Credit card payment : RFFS SKED. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Véhicule de repoussage + groupe de parc | Pushback vehicle + Ground Power Unit. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Aucun | None |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS | GRF (global reporting format) : AFIS SKED |

**AD 2 LFQG.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Sur demande | On request |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS 100 LL et JET A1.<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : AVGAS 100 LL and JET A1.<br>Lubricants: NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 2 cuves 30 m3 (12 m3/HR), pistolet et coupling.<br>AVGAS 100 LL : 1 cuve 20 m3 (5 m3/HR), pistolet. | JET A1 : 2 tanks 30 m3 (12 m3/HR), nozzle and coupling.<br>AVGAS 100 LL : 1 tank 20 m3 (5 m3/HR), nozzle. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Aucun | None |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sur demande, selon disponibilité | Upon request and availability. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQG.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels en ville | Hotels in town |
| 2 | Restaurants | Restaurants à proximité | Restaurants in the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi et transport sur demande. TEL : 03 86 57 24 08.<br>Bus : TANEO ligne 5 - direction centre ville (20 min). | Taxis and transport upon request. TEL : 03 86 57 24 08.<br>Bus : TANEO line 5 - towards city center (20 min). |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hopital de Nevers, Pierre Beregovoy | Hospital Pierre Beregovoy in Nevers |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | En ville | In town |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In town |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQG.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 61 2.5 : capacité eau 6200 l - poudre 250 kg.<br>Emulseur 980 l. | Fire fighting vehicle VIM 61 2.5 : water capacity 6200 l - powder 250 kg.<br>Foam 980 l. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aucun | None |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 1 : En dehors HOR AFIS.<br>Niveau 2 : HOR AFIS.<br>Niveaux 3, 4 et 5 : PPR PN 24 HR, sauf cas d'urgence | Level 1: Outside AFIS SKED.<br>Level 2: AFIS SKED.<br>Levels 3, 4 and 5: PPR PN 24 HR, except emergencies |

**AD 2 LFQG.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFQG.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A : 10m<br>B : 10.5m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | THR30, THR12 | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | THR30 : 602 ft<br>THR 12 : 568 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQG.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Emplacement parking,bandes axiales jaunes. | Parking stands.Yellow axial stripes |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Ligne axiale, marques de seuils, axes de voies de circulation. | Centerlines, threshold marks, TWY axis. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQG .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQG.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFQG.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON ST EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQG .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO<br>0600-1800 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQG.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 121.95 (121) | 1630 x 30 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 47°00'23.41"N 003°06'15.30"E ( 47°00'20.85"N 003°06'21.30"E ) ------ GUND NIL | THR : 568ft DTHR : 568ft |
| 30 | 301.95 (301) | 1630 x 30 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 46°59'55.50"N 003°07'20.70"E ( 47°00'02.14"N 003°07'05.12"E ) ------ GUND NIL | THR : 602ft DTHR : 581ft |
| 12L | 121.95 (121) | 930 x 60 | non revêtue / not paved | 47°00'19.54"N 003°06'30.19"E ( 47°00'18.17"N 003°06'33.40"E ) ------ GUND NIL | THR : 568ft DTHR : 571ft |
| 30R | 301.96 (301) | 930 x 60 | non revêtue / not paved | 47°00'03.44"N 003°07'07.82"E ( 47°00'04.82"N 003°07'04.61"E ) ------ GUND NIL | THR : 582ft DTHR : 577ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | NIL | 1750 x 150 | NIL | NIL |
| 30 | NIL | NIL | NIL | 1750 x 150 | NIL | NIL |
| 12L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFQG.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 1630 | 1630 | 1630 | 1480 | |
| 30 | 1630 | 1630 | 1630 | 1240 | |
| 12L | 930 | 930 | 930 | 850 | |
| 30R | 930 | 930 | 930 | 850 | |

**AD 2 LFQG.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | G | | | | | | | |
| 30 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 21 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 12 | 1630 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 30 | 1630 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFQG.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A et B : balises rétro-réfléchissantes sections rectilignes et feux BI au niveau des musoirs. | TWY A and B : straight-section reflective beacons and LIL level with the bullnoses. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Réseau vers GE < 15 s<br>GE vers réseau < 1 s (en présence ATS) | Power grid to power generator < 15 s<br>Power generator to power grid < 1 s (in the presence of ATS) |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQG.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQG.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFQG.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | NEVERS Information (FR) *NEVERS Information (EN)* | 120.605 MHz | HO | |
| A/A | NEVERS (FR) | 120.605 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFQG.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | NV | 394 kHz | H24 | 46°57'20.3"N 003°11'23.8"E | 681 ft | 25NM | | 132°/3.8NM THR 30 | |

**AD 2 LFQG.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CONDITIONS D'EXPLOITATION**

Utilisation simultanée des deux pistes interdite.

Roulage interdit hors RWY et TWY.

***20.1 OPERATING CONDITIONS***

*Simultaneous use of both RWY prohibited.*

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

**AD 2 LFQG.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFQG.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 12 : Monter à 8.2% RM 121° jusqu'à 1200 (598) (1) puis route directe, en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Obstacle le plus pénalisant : arbre de 668 ft situé à 270 m de la DER et à 191 m au Sud de l'axe.

RWY 30 : Monter à 10.3% RM 301° (1) (2) jusqu'à 1200 (632) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Obstacle le plus pénalisant : haie de 603 ft située à 153 m de la DER et à 60 m au Sud de l'axe.

(2) Cette consigne fait abstraction des arbres situés à proximité de la DER au Sud de l'axe, le plus proche situé à 32 m de la DER et à 96 m au Sud de l'axe, induisant une pente minimale de 23.8 %, et du bâtiment de 605 ft situé à 30 m de la DER et à 141 m au Sud de l'axe, induisant une pente minimale de 21.4 %.

***22.1 DEPARTING FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 12 : Climb at 8,2% gradient MAG 121° up to 1200 (598) (1) then direct route, climbing to en-route safety altitude.*

*(1) Most penalising obstacle : tree 668 ft located 270 m from DER and 191 m South of axis.*

*RWY 30 : Climb at 10.3% gradient MAG 301° (1) (2) up to 1200 (632) then direct route, climbing to en-route safety altitude.*

*(1) Most penalising obstacle : hedge 603 ft located 153 m from DER and 60 m South of axis.*

*(2) This instruction ignores trees located near the DER South of the axis, the nearest located 32 m from the DER and 96 m South of axis, inducing a minimum slope of 23.8 %, and the building 605 ft located 30m from DER and 141 m South of axis, inducing a minimum slope of 21.4 %.*

**22.2 PAPI**

Ne pas utiliser le PAPI si hauteur oeil/roue supèrieure à 3 mètres.

***22.2 PAPI***

*Do not use the PAPI if eye/wheel height greater than 3 meters.*

**AD 2 LFQG.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux appareils munis de radio.

Péril animalier : occasionnel, adapté.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL (BI seulement) : SS+30 à SR-30

La PCL s'allume avec 3 coups d'alternats, et met en service RWY, TWY et le PAPI RWY 30.

La PCL s'éteint automatiquement après 15 minutes.

**23.3 RESTRICTIONS PISTE REVETUE 12/30**

- Interdite aux aéronefs dont la distance de référence au décollage est supérieure à 1200 m.

- Décollage obligatoire depuis les extrémités de piste.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped aircraft.*

*Wildlife strike hazard : random, adapted.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL (LIL only) : SS+30 to SS-30*

*The PCL turns on after 3 microphone switch action and activates RWY, TWY and the PAPI RWY 30.*

*The PCL turns off automatically after 15 minutes.*

***23.3 RESTRICTIONS PAVED RWY 12/30***

*- Prohibited for ACFT whose reference TKOF distance is greater than 1200 m.*

*- Mandatory TKOF from RWY ends.*

**AD 2 LFQG.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQG .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

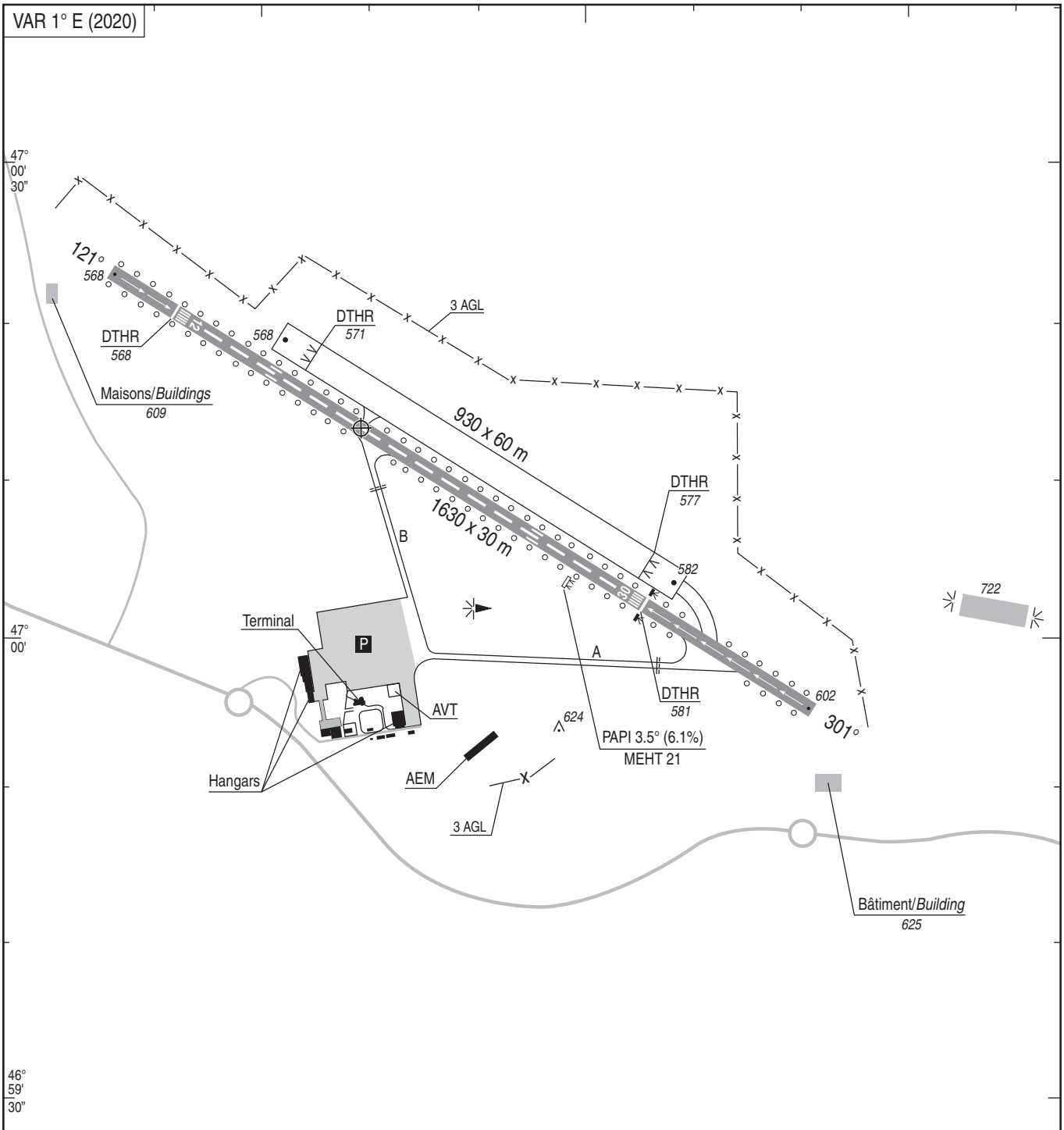
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| NDB RWY 30 | NDB |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS :** 120.605
Absence AFIS : **A/A** (120.605) FR seulement/*only*

## NEVERS FOURCHAMBAULT
47 00 13 N - 003 06 39 E
*ALT AD : 602 (22 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 47° 00' 23.41" N | 003° 06' 15.30" E |
| DTHR 12 | 47° 00' 20.85" N | 003° 06' 21.30" E |
| THR 30 | 46° 59' 55.50" N | 003° 07' 20.70" E |
| DTHR 30 | 47° 00' 02.14" N | 003° 07' 05.12" E |

LEGENDE / *KEY*

Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 155 ft

0 50 100 500 m

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIL | 1630 | 1630 | 1630 | 1480 | Revêtue | 17 F/C/T/W | 550 | 550 | 550 | - |
| 30 | NIL | LIL | 1630 | 1630 | 1630 | 1240 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | - |
| | | | | | | | | | HN : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| **Identification** | **Coordonnées** | *Coordinates* | **RNP** | **CONV** |
|---|---|---|---|---|
| NDB NV | REF AD 2 LFQG.19 | | | X |
| QG403 | 46°51'02,8"N | 003°14'18,4"E | X | |
| IQG30 | 46°55'17,2"N | 003°18'10,0"E | X | |
| FQG30 | 46°57'56.4"N | 003°11'59.0"E | X | |
| RW30 | 47°00'02.1"N | 003°07'05.1"E | X | |
| QG411 | 47°01'05.6"N | 003°04'36.3"E | X | |



© SIA

**NEVERS** FOURCHAMBAULT
**PRECODING RNP** RWY 30

**RNP RWY 30**

| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1.3°E | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| INA QG403 | IF | QG403 | - | - | - | - | - | 2700 | - | 200 | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IQG30 | - | 31 | 032.0 | 5.0 | L | 2700 | - | 200 | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA IQG30 | IF | IQG30 | - | - | - | - | - | 2700 | - | 200 | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IQG30 | - | - | - | - | - | 2700 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FQG30 | - | 301 | 302.1 | 5.0 | - | 2100 | 2100 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW30 | Yes | 301 | 302.0 | 4.0 | - | - | - | - | -3.5° /15 | RNP APCH |
| | DF | QG411 | Yes | 301 | 302.0 | 2.0 | L | - | - | 160 | - | RNP APCH |
| | DF | QG403 | - | - | - | - | L | 2700 | - | 200 | - | RNP APCH |

↑



© SIA

**NEVERS** FOURCHAMBAULT
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 30

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFQG |
| **Runway** | 30 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E30A |
| **LTP/FTP Latitude** | 470002,1435N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0030705,1225E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 224,2 |
| **FPAP Latitude** | 470031,2005N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 29,0570 |
| **FPAP Longitude** | 0030557,0505E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -68,0720 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,50 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 456 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 11 06 0C 1E 00 00 01 30<br>33 05 BF A3 2B 14 45 90 56 01<br>C2 1C 02 E3 00 30 EC FD 2C 81<br>5E 01 64 39 C8 AF 30 00 84 07 |
| **Calculated CRC Value** | 30 00 84 07 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 177,1 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 177,1 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

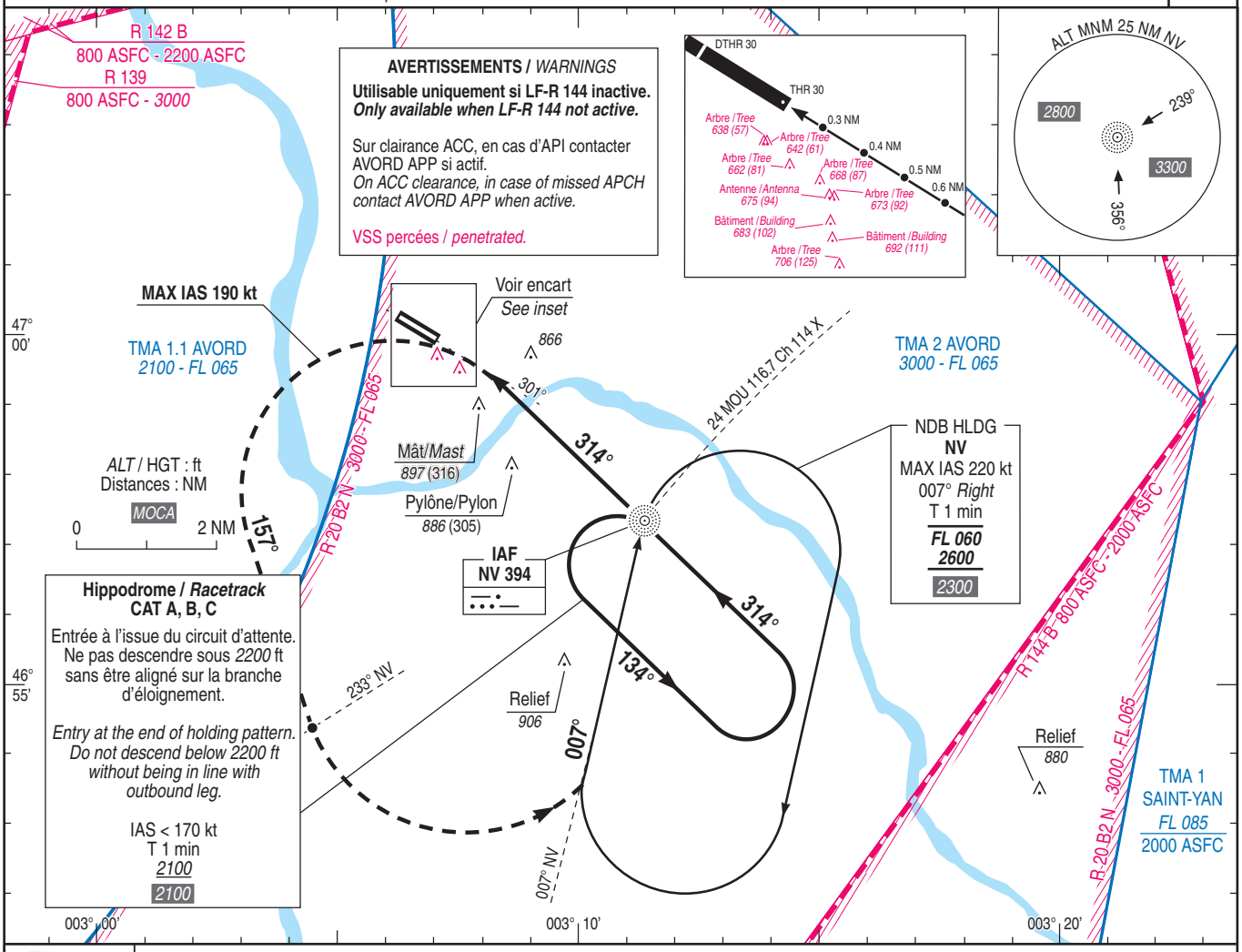
# NEVERS FOURCHAMBAULT

CAT A B C
*ALT AD : 602,* ***DTHR : 581 (21 hPa)***

NDB RWY 30

APP : AVORD Approche/*Approach* 119.700 (au-dessus de/*above 2100 ft AMSL*).
TWR : NIL
**AFIS :** NEVERS Information 120.605
Absence ATS : **A/A** (120.605) FR seulement/*only*.
Obtenir / *Obtain* QNH CLERMONT auprès de / *from* CLERMONT Information 120.675

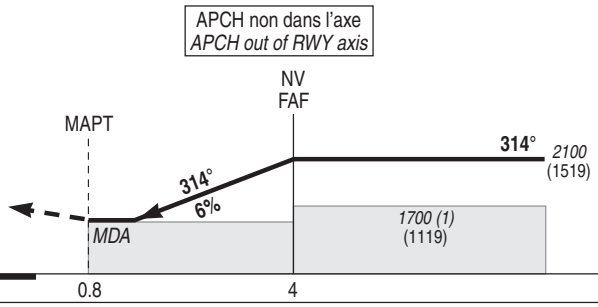
VAR
1° E
(2020)




TA : 5000

API : **Au MAPT**, tourner **à gauche RM 157°** en montée vers ***2100*** (1519). Au **QDR 233° NV**, tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **QDM 007° NV** (RM 007°) **vers NV.**
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à *1600* (1019) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH :* ***At MAPT****, turn* ***left MAG 157°*** *climbing to* ***2100*** *(1519). At* ***QDR 233° NV****, turn* ***left*** *to intercept and follow* ***QDM 007° NV*** *(MAG 007°)* ***to NV****. Do not turn before MAPT.*
*Climb to 1600 (1019) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* Absence ATS (2) HJ seulement /*only* sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***1290*** (710) | 1500 | ***1630*** (1050) | 1500 |
| B | ***1150*** (570) | 1500 | 563 | ***1330*** (750) | 1600 | ***1670*** (1090) | 1600 |
| C | | 2600 | | ***1450*** (870) | 2600 | ***1790*** (1210) | 2600 |

Observations/*Remarks* : (1) Si QNH distant / *If remote QNH* : MOCA *2040* (1459).
(2) MVL CAT C interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 30 : droite / *Circling CAT C prohibited North of RWY. AD circuit RWY 30 : right hand.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - DTHR | 4.0 NM | 3 min 26 | 3 min 00 | 2 min 40 | 2 min 24 | 2 min 11 | 2 min 00 | 1 min 51 |
| NDB - MAPT | 3.2 NM | 2 min 46 | 2 min 25 | 2 min 09 | 1 min 56 | 1 min 46 | 1 min 37 | 1 min 29 |
| VSP (ft/min) | | 425 | 485 | 545 | 605 | 670 | 730 | 790 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

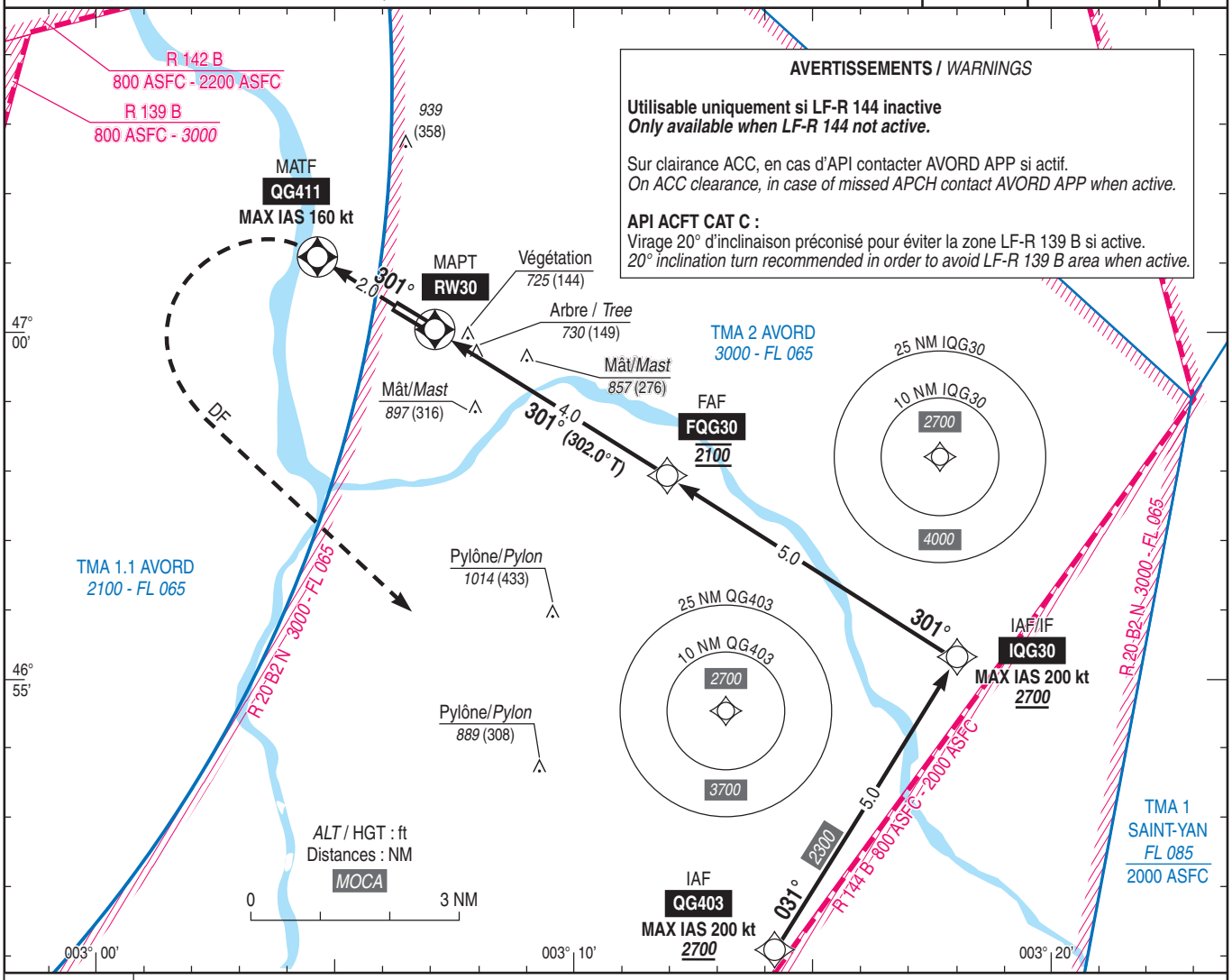
# NEVERS FOURCHAMBAULT

CAT A B C
*ALT AD : 602,* ***DTHR : 581 (21 hPa)***

**RNP** RWY 30

APP : AVORD Approche/*Approach* 119.700 (au-dessus de/*above 2100 ft AMSL*).
TWR : NIL
**AFIS :** NEVERS Information 120.605
Absence ATS : **A/A** (120.605) FR seulement/*only*.
Obtenir / *Obtain* QNH CLERMONT auprès de / *from* CLERMONT Information 120.675

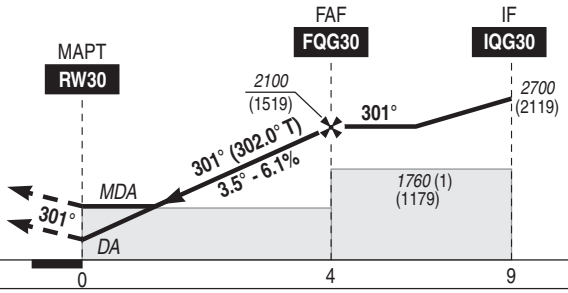
| RNP APCH | EGNOS Ch 86184 E30A TCH : 49 | VAR 1° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **QG411** puis tourner **à gauche** direct vers **QG403**,
**MAX IAS 160 kt**, en montée vers *2700*.
Monter à *1600* (1019) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***QG411*** *then turn* ***left*** *direct to* ***QG403***,
***MAX IAS 160 kt****, climbing to 2700.*
*Climb to 1600 (1019) prior to level acceleration.*




DTHR ◄— (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (2) | | MVL / *Circling* Absence ATS (2) HJ seulement /*only* sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***890*** (310) | 1400 | 303 | | 1500 | | ***1290*** (710) | 1500 | ***1630*** (1050) | 1500 |
| B | ***900*** (320) | 1400 | 316 | ***1110*** (530) | 1500 | 522 | ***1340*** (760) | 1600 | ***1680*** (1100) | 1600 |
| C | ***910*** (330) | 1500 | 329 | | 2400 | | ***1460*** (870) | 2400 | ***1800*** (1210) | 2400 |

| DIST RW30 NM | 2 | 3 |
|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1380*** (799) | ***1750*** (1169) |

Observations/*Remarks* : (1) Si QNH distant / *If remote QNH* : MOCA *2100* (1519).
(2) MVL CAT C interdites au Nord de la piste. Circuit AD RWY 30 : droite. / *Circling CAT C prohibited North of RWY. AD circuit RWY 30 : right hand.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FQG30 - RW30 | 4.0 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 26 | 3 min 00 | 2 min 40 | 2 min 24 | 2 min 11 | 2 min 00 | 1 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 500 | 560 | 620 | 680 | 740 | 810 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQM.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQM - BESANCON LA VEZE

**AD 2 LFQM.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°12'19"N 006°04'50"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5,5 km SE Besançon |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1270 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.78 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8189°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AERODROME DE BESANCON LA VEZE. |
| | Adresse / *Address* | La City - 4, rue Gabriel Plançon<br>25000 Besançon. |
| | Telephone | 03 81 83 15 32 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFQM.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PPR 12 HR LUN-VEN pour les vols entre LS-30 et CS + 30.<br>PPR 24 HR SAM, DIM, JF et vols après CS + 30.<br>Demande simultanée auprès des autorités suivantes :<br>Douanes : TEL : 09 70 27 74 01 - FAX : 04 72 82 12 02 - E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>Gendarmerie : TEL : 03 81 81 32 23 - FAX : 03 81 81 95 70.<br>Vols à destination/en provenance d'un pays hors Espace Schengen non acceptés. | PPR 12 HR MON-FRI for flights between SR-30 and SS + 30.<br>PPR 24 HR SAT, SUN, HOL and flights after SS + 30.<br>Simultaneous request to following authority :<br>Customs : TEL : 09 70 27 74 01 - FAX : 04 72 82 12 02 - E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>Gendarmerie : TEL : 03 81 81 32 23 - FAX : 03 81 81 95 70.<br>Flights to/from country outside Schengen not accepted. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN, sauf JF : 0800-1130 ; 1300-1700.<br>En dehors de ces HOR : PPR AFIS 1HR.<br>TEL : 03 81 83 15 32<br>E-mail : afis@smablv.fr<br>Aérodrome de Besançon La Vèze, 25660 La Vèze. | AFIS : MON-FRI, except HOL : 0800-1130 ; 1300-1700.<br>Outside these SKED : PPR AFIS 1HR.<br>TEL : 03 81 83 15 32<br>E-mail: afis@smablv.fr<br>Aérodrome de Besançon La Vèze, 25660 La Vèze. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN, sauf JF : 0800-1130 ; 1300-1700.<br>Avitaillement possible en dehors de ces horaires et SAM, DIM, JF sur PPR AFIS.<br>AVT disponible H24 avec CB. | MON-FRI except public HOL: 0800-1130 ; 1300-1700.<br>AVT possibility outside of these SKED and SAT, SUN, HOL on PPR from AFIS.<br>Refuelling possible H24 with credit card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (global reporting format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQM.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL, JET A1 (CIV-MIL).<br>Lubrifiants : NIL.<br>Paiement comptant, chèques, cartes bancaires (sauf American Express), bons modèle 19 du SEA ou bons SEFA acceptés, cartes AEG. | Fuel : 100 LL, JET A1 (CIV-MIL).<br>Lubricants : NIL.<br>Cash payment, cheques, credit cards (except American Express), SEA model 19 vouchers or SEFA vouchers, AEG cards. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Distributeur fixe JET A1 et AVGAS.<br>Débit : 5 m3/HR. | Fixed dispenser JET A1 and AVGAS.<br>Flow rate : 5 m3/HR. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible O/R AFIS. | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQM.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | | |
| 2 | Restaurants | Restaurant à proximité | Restaurant in the vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | A proximité | In the vicinity. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM24 THOMAS 2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Entreprise privée, prendre contact avec le gestionnaire. | Private company, contact the manager. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 : LUN-VEN : 0800-1130, 1300-1700.<br>En dehors de ces horaires : niveau 1, ou niveau 2 PPR 1 HR AFIS.<br>Niveau 4 possible avec PPR 24 HR AFIS.<br>TEL : 03 81 83 15 32 - E-mail : afis@smablv.fr | Level 2 : MON-FRI : 0800-1130, 1300-1700.<br>Outside these SKED: level 1, or level 2 PPR 1 HR AFIS.<br>Level 4 possible PPR 24 HR AFIS.<br>TEL : +33 (0)3 81 83 15 32. - E-mail : afis@smablv.fr |

**AD 2 LFQM.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Pas de déneigement sur l'AD. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>No snow removal on AD. |

**AD 2 LFQM.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 7 F/D/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 10.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 7 F/D/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Sortie du TWY à droite face à la TWR. | Exit TWY on the right, facing TWR. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 1260 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Marquage axial des voies de circulation : ligne jaune | TWY centerline markings : yellow line |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Lignes jaunes | Yellow lines |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage axial RWY 05/23<br>Marquage seuils 05/23<br>Marquage des points d'attente<br>Marquage séparation TWY et PRKG | RWY centerline markings 05/23<br>THR markings 05/23<br>Holding points markings<br>Separation RWY / apron markings |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQM .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQM.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFQM.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQM .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08. |

**AD 2 LFQM.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 053.28 (051) | 1400 x 23 | 8 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 47°12'10.77"N 006°04'33.58"E<br>( 47°12'16.72"N 006°04'45.29"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 1270ft<br>DTHR : 1266ft |
| 23 | 233.28 (231) | 1400 x 23 | 8 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 47°12'37.96"N 006°05'27.07"E<br>( 47°12'36.81"N 006°05'24.80"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 1260ft<br>DTHR : 1260ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | 1520 x 80 | NIL | (1) |
| 23 | NIL | NIL | NIL | 1520 x 80 | NIL | (2) |

(1) RESA 05 : 50X90

(2) RESA 23 : 48X90

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQM.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 1400 | 1400 | 1400 | 1098 | |
| 23 | 1400 | 1400 | 1400 | 1340 | |

**AD 2 LFQM.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 31 ft | | | | | |
| 23 | | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 44 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 05 | 1400 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 23 | 1400 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFQM.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à air éclairée | Lighted wind sock |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux de bords bleus | Blue edge lights |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène 40 KVA et onduleur 30 KVA. | Generator 40 KVA and inverter 30 KVA. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 seconde | 0 second |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQM.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFQM.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFQM.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LA VEZE Information (FR)<br>*LA VEZE Information (EN)* | 122.205 MHz | HO | |
| A/A | BESANCON (FR) | 122.205 MHz | HO | Absence AFIS |

**AD 2 LFQM.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |

**AD 2 LFQM.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY* |
| Accotements de piste non aménagés. | *RWY shoulders not provided.* |

**AD 2 LFQM.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 PROCEDURES ANTIBRUIT**

Du 1er Avril au 30 Septembre :

TKOF et LDG interdits de nuit à partir de 2159 locales (sauf sanitaires et commerciaux).

Du 1er Octobre au 31 Mars :

TKOF et LDG interdits de nuit à partir de 2100 locales (sauf sanitaires et commerciaux).

**21.1 *NOISE ABATEMENT PROCEDURES***

*From April 1st to September 30th :*

*TKOF and LDG prohibited at night starting 2159 LT (except for medical and commercial flights).*

*From October 1st to March 31st :*

*TKOF and LDG prohibited at night starting 2100 LT (except for medical and commercial flights).*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFQM.22 Procédures de vol *Flight procedures*

**22.1 GENERALITES**

Entraînement IFR aéronefs non basés sur PPR exploitant d'aérodrome.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

*IFR training for non-home based ACFT with PPR from AD operator.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 05 : Monter à 7.9% RM 051° jusqu'à *2300* (1030) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Cette pente fait abstraction de la végétation de 1279 ft à 11 m de la DER à gauche de l'axe.

Obstacle le plus pénalisant : voie ferrée de 1282 ft à 46 m de la DER dans l'axe.

RWY 23 : Monter à 7.8% RM 231° jusqu'à *2300* (1030) (2) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Cette pente fait abstraction de la route de 1299 ft à la DER, de la végétation de 1317 ft et 1340 ft à 45 m et 76 m de la DER à droite de l'axe, et de la végétation de 1304 ft et 1322 ft à 25 m et 111 m de la DER à gauche de l'axe.

Obstacle le plus pénalisant : végétation de 1330 ft à 210 m de la DER à gauche de l'axe.

***22.2 OUTBOUND AIRCRAFT***

***Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 05 : Climb at 7.9% gradient MAG 051° up to 2300 (1030) (1), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) This slope does not take into account the vegetation of 1279 ft at 11 m from DER to the left of axis.*

*Controlling obstacle : railway altitude 1282 ft at 46 m from DER in the axis.*

*RWY 23 : Climb at 7.8% gradient MAG 231° up to 2300 (1030) (2), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(2) This slope does not take into account the road of 1299 ft at DER, the vegetation of 1317 ft and 1340 ft at 45 m and 76 m from DER to the right of axis, and the vegetation of 1304 ft and 1322 ft at 25 m and 111 m from DER to the left of axis.*

*Controlling obstacle : vegetation altitude 1330 ft at 210 m from DER to the left of axis.*

## AD 2 LFQM.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| Equipement AD : PCL pour balisage et PAPI préchauffés B1. | *AD equipment: PCL for lighting and PAPI B1.* |
| - 3 impulsions sur FREQ A/A en moins de 5 secondes pour allumer le balisage et PAPI 05/23 sur brillance 3 et éclairage PRKG avions. | *- 3 clicks on microphone on A/A FREQ in less than 5 seconds to turn on lighting and PAPI 05/23 on intensity 3 and apron lighting.* |
| - 5 impulsions sur FREQ A/A en moins de 5 secondes pour allumer le balisage et PAPI 05/23 sur brillance 4, feux à éclats et éclairage PRKG avions. | *- 5 clicks on microphone on A/A FREQ in less than 5 seconds to turn on lighting and PAPI 05/23 on intensity 4, flashing lights and apron lighting.* |
| Balisage allumé pour 15 minutes. | *Lighting on for 15 minutes.* |
| Péril animalier : NIL | *Wildlife strike hazard : NIL* |

## AD 2 LFQM.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

## AD 2 LFQM.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

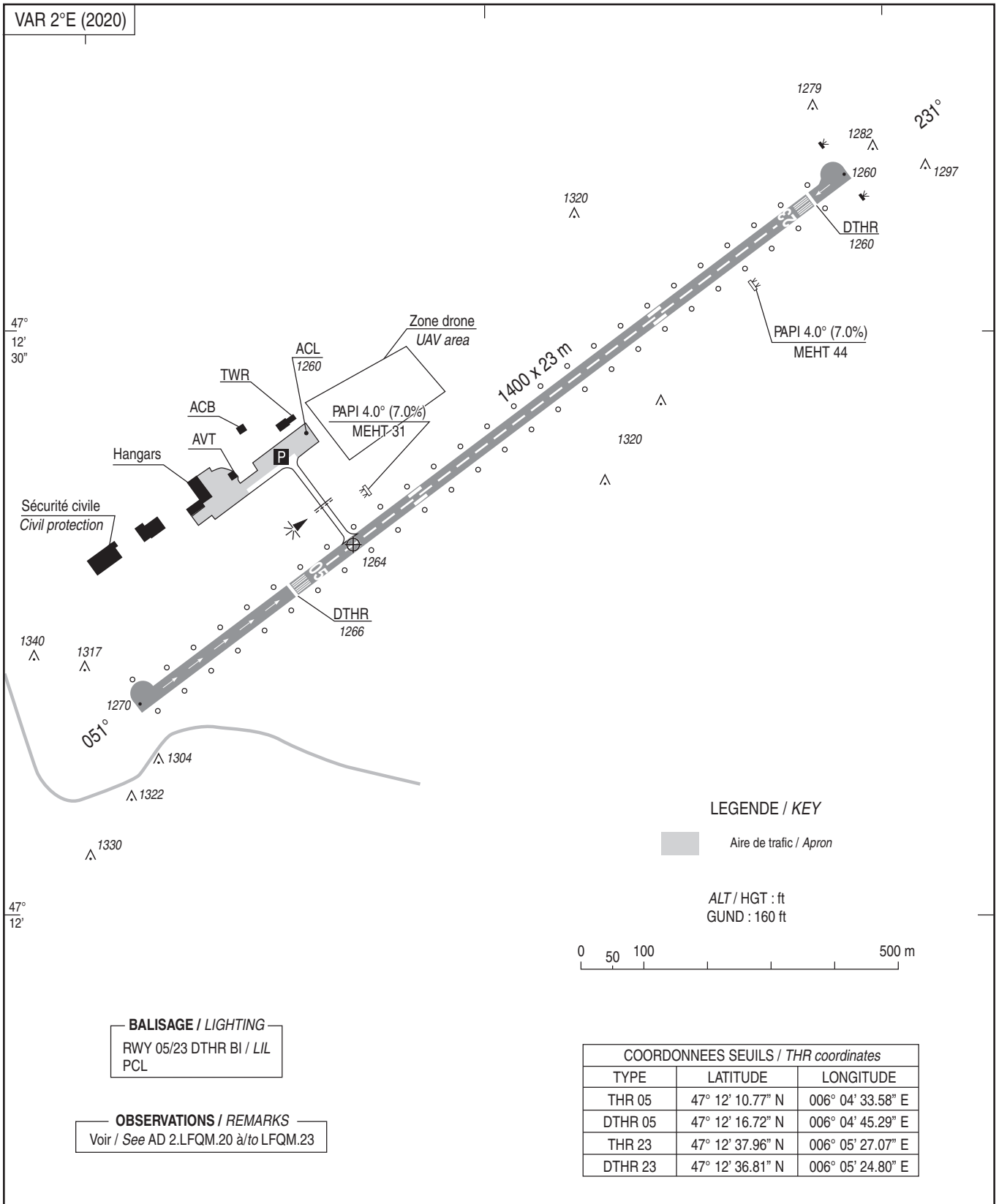
# CARTE D'AERODROME

*Aerodrome chart*

*ALT AD : 1270 (46 hPa)*

**ATS** : voir /*see* AD 2 LFQM.3 et /*and* .18

BESANCON **LA VEZE**
47 12 19 N - 006 04 50 E




**BALISAGE /** *LIGHTING*
RWY 05/23 DTHR BI / *LIL*
PCL

**OBSERVATIONS /** *REMARKS*
Voir / *See* AD 2.LFQM.20 à/*to* LFQM.23

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 05 | 47° 12' 10.77" N | 006° 04' 33.58" E |
| DTHR 05 | 47° 12' 16.72" N | 006° 04' 45.29" E |
| THR 23 | 47° 12' 37.96" N | 006° 05' 27.07" E |
| DTHR 23 | 47° 12' 36.81" N | 006° 05' 24.80" E |

006° 04' 30" 006° 05' 006° 05' 30"

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05 | NIL | LIL | 1400 | 1400 | 1400 | 1098 | Revêtue *Paved* | 8 F/D/W/T | HJ : RVR ⩾ 550 m HN : RVR > 800 m | | - | - |
| 23 | NIL | LIL | 1400 | 1400 | 1400 | 1340 | | | | | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | Coordinates | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| QM401 | 47°25'13.2"N | 006°14'06.5"E | X | |
| IQM23 | 47°18'31.2"N | 006°17'04.5"E | X | |
| QM403 | 47°14'40.5"N | 006°25'39.8"E | X | |
| FM23Y | 47°16'43.2"N | 006°13'30.7"E | X | |
| FM23Z | 47°16'38.7"N | 006°13'21.8"E | X | |
| ← | | | | |
| ← | | | | |
| RW23 | 47°12'36.81"N | 006°05'24.80"E | X | |
| QM501 | 47°11'32.2"N | 006°03'17.9"E | X | |



© SIA

**RNP Y RWY 23**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IQM23 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA QM401 | IF | QM401 | - | - | - | | - | 6000 | - | 150 | - | - |
| | TF | IQM23 | - | 161 | 163.3 | 7.0 | - | 3500 | - | 150 | - | 1.0 |
| INA QM403 | IF | QM403 | - | - | - | - | - | 6300 | - | 150 | - | - |
| | TF | IQM23 | - | 301 | 303.3 | 7.0 | - | 3500 | - | 150 | - | 1.0 |
| INA IQM23 | IF | IQM23 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 150 | - | - |
| APCH | IF | IQM23 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 150 | - | - |
| | TF | FM23Y | - | 231 | 233.3 | 3.0 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW23 | Yes | 231 | 233.3 | 6.9 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | DF | IQM23 | - | - | - | - | L | 3500 | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**RNP Z RWY 23**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 2.1°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IQM23 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA QM401 | IF | QM401 | - | - | - | | - | 6000 | - | 150 | - | - |
| | TF | IQM23 | - | 161 | 163.3 | 7.0 | - | 3500 | - | 150 | - | 1.0 |
| INA QM403 | IF | QM403 | - | - | - | - | - | 6300 | - | 150 | - | - |
| | TF | IQM23 | - | 301 | 303.3 | 7.0 | - | 3500 | - | 150 | - | 1.0 |
| INA IQM23 | IF | IQM23 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 150 | - | - |
| APCH | IF | IQM23 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 150 | - | - |
| | TF | FM23Z | - | 231 | 233.3 | 3.1 | - | 3500 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW23 | Yes | 231 | 233.3 | 6.8 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | QM501 | Yes | 231 | 233.3 | 1.8 | - | - | - | - | - | 0.3 |
| | DF | IQM23 | - | - | - | - | L | 3500 | - | - | - | 1.0 |



© SIA

## Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFQM |
| Runway | 23 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | Z |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E23A |
| LTP/FTP Latitude | 471236.8055N |
| LTP/FTP Longitude | 0060524.7955E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 433.3 |
| FPAP Latitude | 471203.9840N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -32.8215 |
| FPAP Longitude | 0060420.2440E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -64.5515 |
| Threshold Crossing Height | 15.00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 352 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

## Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 0D 11 06 0C 17 D0 00 01 33<br>32 05 8B AB 42 14 77 17 9D 02<br>ED 24 95 FF FE B1 07 FE 2C 81<br>2C 01 64 2C C8 FA B6 83 33 E5 |
| Calculated CRC Value | B68333E5 |

## Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records.

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | QM |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 384.1 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 384.1 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BESANCON **LA VEZE**

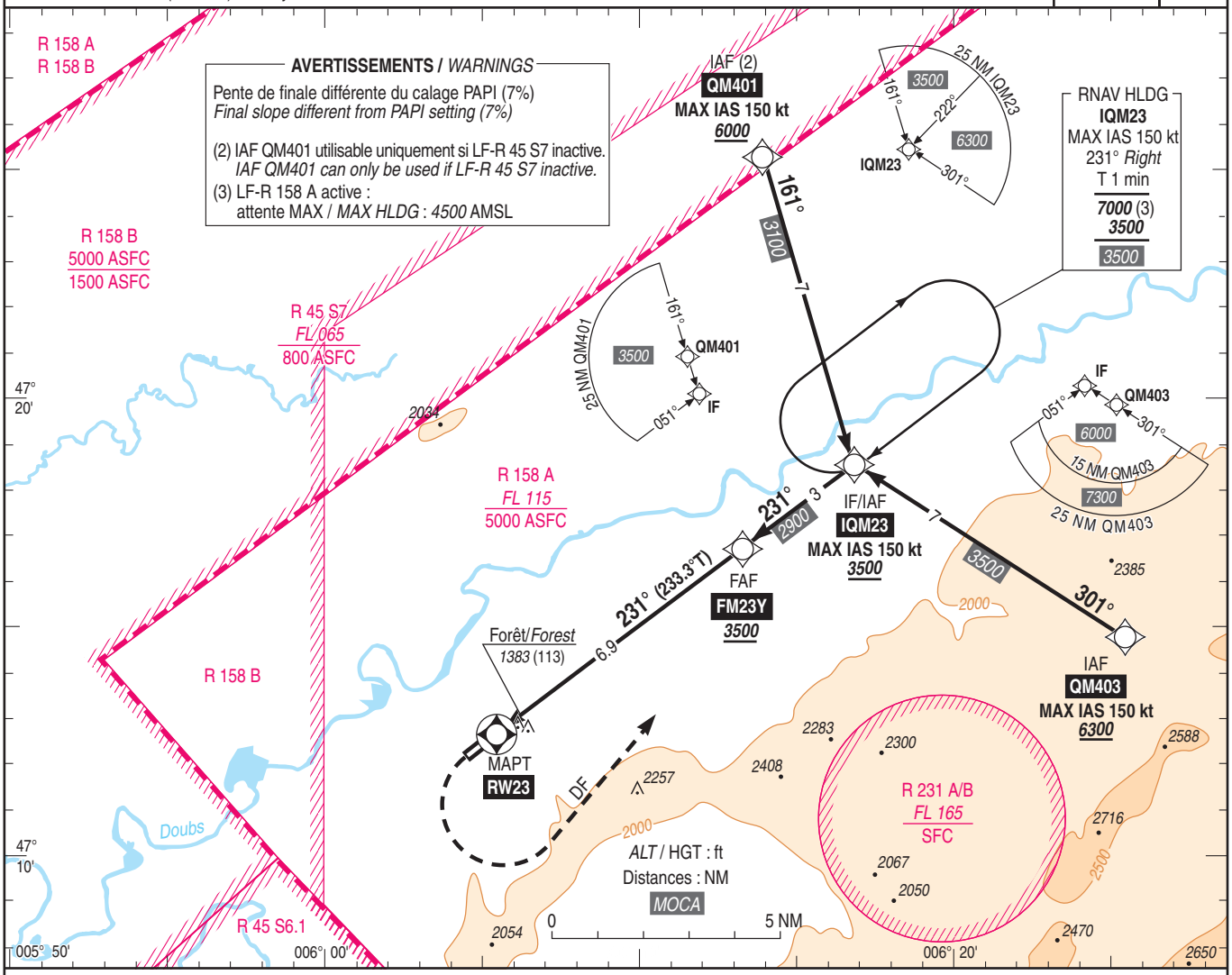
CAT A B

***ALT AD : 1270 (46 hPa)**, DTHR : 1260*

**RNP** Y RWY 23

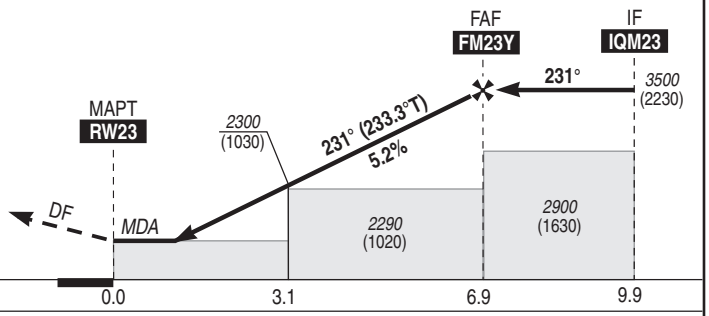
APP : NIL
TWR : NIL (AD non contrôlé / *not controlled)*
**AFIS :** LA VEZE Information 122.205 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (122.205) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS BALE 127.880 ou BALE CTL 125.415 ou BALE Information 135.850.
***A/A** (122.205) FR only. Obtain QNH from ATIS BALE 127.880 or BALE CTL 125.415 or BALE Information 135.850.*

**RNP APCH** | VAR 2°E (2020)




API : Au **MAPT**, tourner **à gauche** directement vers **IQM23**, en montée vers ***3500*** (2230).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *2600* (1330) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At **MAPT**, turn **left** direct to **IQM23,** climbing to **3500** (2230).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 2600 (1330) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | LNAV Y API : 2.5% | | | LNAV Y API : 4.5% | | | MVL / *Circling* (4) | | MVL / *Circling* (4) Absence ATS Sans QNH local *Without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2080*** (810) | 1500 | 807 | ***1820*** (550) | 1500 | 545 | ***2560*** (1290) | 1500 | ***2850*** (1580) | 1500 |
| B | ***2080*** (810) | 1500 | | ***1820*** (550) | 1500 | | ***2560*** (1290) | 1600 | ***2850*** (1580) | 1600 |

| DIST RW23 NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1960*** (690) | ***2270*** (1000) | ***2590*** (1320) | ***2910*** (1640) | ***3230*** (1960) |

Observations / *Remarks* : (4) Circuit AD RWY 05 : droite / *RWY 05 circuit : right hand.*

| FAF - MAPT 6.9 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 5 min 55 | 5 min 11 | 4 min 36 | 4 min 09 | 3 min 46 | 3 min 27 | 3 min 12 |
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 640 | 690 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

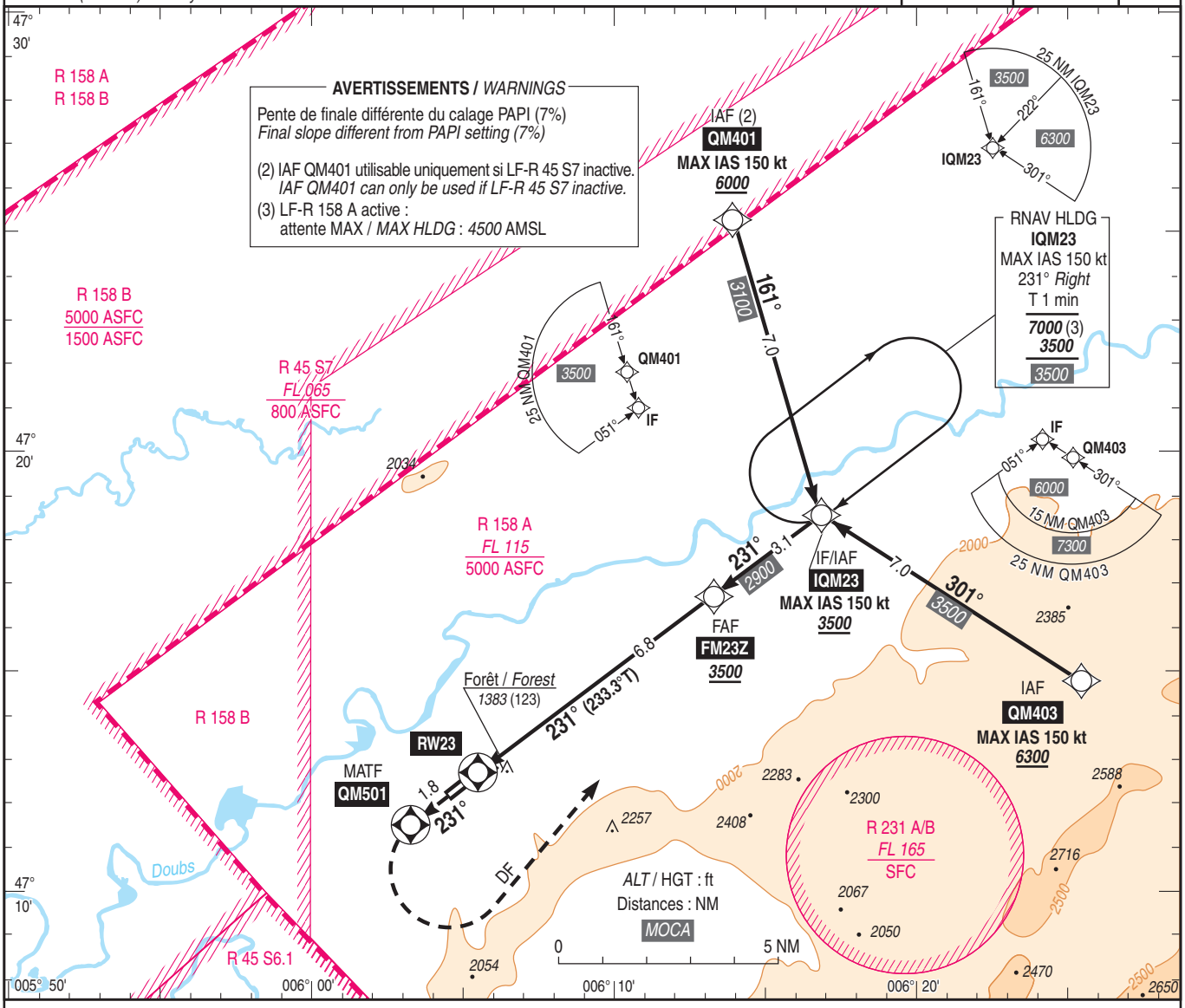
*ALT AD : 1270 ,* ***DTHR : 1260 (45 hPa)***

BESANCON **LA VEZE**

**RNP** Z RWY 23 (LPV only)

APP : NIL
TWR : NIL (AD non contrôlé / *not controlled)*
**AFIS :** LA VEZE Information 122.205 (1)
(1) Absence ATS :
**A/A** (122.205) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS BALE 127.880 ou BALE CTL 125.415 ou BALE Information 135.850.
***A/A*** *(122.205) FR only. Obtain QNH from ATIS BALE 127.880 or BALE CTL 125.415 or BALE Information 135.850.*

| **RNP APCH** LPV seulement/*only* | **EGNOS Ch 41016 E23A** TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|

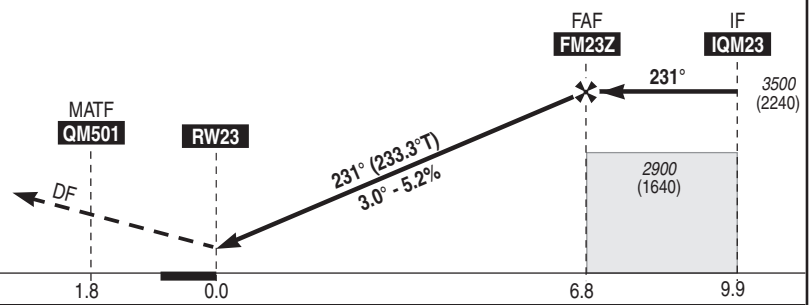



API : Monter vers **QM501**, puis tourner **à gauche** directement vers **IQM23** (4), en montée vers ***3500*** (2240).
Monter à *2600* (1340) avant d'accélérer en palier.

(4) ACFT CAT B : virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone LF-R 158 B en cas d'activation.

*Missed APCH : Climb to* ***QM501****, then turn* ***left*** *direct to* ***IQM23*** *(4), climbing to* ***3500*** *(2240).*
*Climb to 2600 (1340) prior to level acceleration.*

*(4) ACFT CAT B : turn with 20° angle bank recommended to avoid LF-R 158 B area when active.*




DTHR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV API : 2.5% | | | LPV API : 3.6% | | | MVL / *Circling* (5) | | MVL / *Circling* (5) Absence ATS Sans QNH local *Without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1850*** (590) | 1500 | 588 | ***1680*** (420) | 1500 | 414 | ***2560 (***1300) | 1500 | ***2850*** (1590) | 1500 |
| B | ***1860*** (600) | 1500 | 598 | ***1690*** (430) | 1500 | 424 | ***2560*** (1300) | 1600 | ***2850*** (1590) | 1600 |

| **DIST RW23** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1950*** (690) | ***2270*** (1010) | ***2600*** (1340) | ***2920*** (1660) | ***3250*** (1990) |

Observations / *Remarks* : (5) Circuit AD RWY 05 : droite / *AD circuit RWY : right hand.*

| FAP - MAPT | 6.8 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 50 | 5 min 06 | 4 min 32 | 4 min 05 | 3 min 43 | 3 min 24 | 3 min 09 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQP.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQP - PHALSBOURG BOURSCHEID

**AD 2 LFQP.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°46'05"N 007°12'18"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | 698m THR RWY23 | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 Km W PHALSBOURG (57 - MOSELLE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1018 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 20 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 159 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.1245°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.129°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (ALAT) | MINISTRY OF DEFENCE (ALAT) |
| | Adresse / *Address* | 1er RHC Camp La Horie - BP30302 - 57373 PHALSBOURG cedex | |
| | Telephone | 03.87.25.23.25 chef ops/ops chief<br>03.87.25.21.63 BIA/AIS<br>03.87.25.23.33 permanence base/base telephone answering service | |
| | FAX | 03.87.25.23.04 (régimentaire/regimental)<br>03.87.25.23.27 (cellule ops/ops cell) | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFQPZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | BIA/AIS office : bia.phalsbourg@yahoo.fr<br>Lignes téléphoniques enregistrées/Recorded telephone line :<br>03.87.25.21.53 (TWR)/06.21.42.45.59 (TWR cellular backup)<br>03.87.25.21.31 (CDQ/watch supervisor) | |

**AD 2 LFQP.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS HOR |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS HOR |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | HOR ATS<br>BNIA de rattachement : Bordeaux 05.57.92.60.84 | ATS HOR<br>Connected to Information and Flight Support National Office : Bordeaux 05.57.92.60.84 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS HOR |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : 0630-1615<br>VEN : 0630-1100 | MON-THU : 0630-1615<br>FRI : 0630-1100 |
| 7 | ATS | Activable du LUN-JEU : 0700-1615 VEN : 0700-1100<br>Activité réelle connue par PHALSBOURG APPROCHE 118.450<br>AD activable H24 selon besoin du gestionnaire<br>LF-R150 :<br>- A-B-C1-C2-D1 : activation possible du LUN 0700 au VEN 1100. ETE : -1HR.<br>Activation possible par NOTAM.<br>- D2 : activation possible MAR, MER, JEU sauf JF : SR-30 à SS+3HR. Activité connue de Strasbourg APP 120.410. | Activable MON-THU: 0700-1615 FRI : 0700-1100<br>Actual activity known by PHALSBOURG APPROACH 118.450<br>AD can be activated H24 according to manager requirement<br>LF-R150 :<br>- A-B-C1-C2-D1 : possible activation MON 0700 to FRI 1100. SUM : -1HR.<br>Possible activation by NOTAM.<br>- D2 : possible activation TUE, WED, THU except HOL : SR-30 to SS+3HR. Activity known by Strasbourg APP 120.410. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS | ATS HOR |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | NIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQP.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | FENWICK : poid max 2T<br>FENWICK H80 : 7T<br>SAMBRON: 2T (objets volumineux) | FENWICK : max weight 2T<br>FENWICK H80 : 7T<br>SAMBRON : (voluminous objects) |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34<br>O150 - O155<br>Essence avion (delai à prévoir 15 jours) | F34<br>O150 - O155<br>aircraft fuel (anticipate delays 15 days) |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 10 m3/camion (6) | F34: 10 m3 / truck (6) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 1 et 2 pour SA342 - EC665 - HAD - NH90 | NTI 1 and 2 for SA342 - EC665 - HAD - NH90 |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFQP.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD : Chambres pour militaires uniquement. | At the AD : Rooms for MIL only. |
| 2 | Restaurants | Sur AD : Mess ordinaire sur réservation auprès du GSBDD<br>A proximité : dans les villes avoisinantes | On AD : Ordinary mess (with reservation from GSBDD)<br>Nearby : in neighbouring cities. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : véhicules MIL Ref : IM2000 demande auprès de la BDD et soumis à autorisation du COMBDD<br>Ville : Taxis | AD : MIL vehicles<br>City : Taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : infirmerie, ambulances<br>Ville : hôpitaux à 10 km Saverne Sarrebourg | AD : health care unit, ambulances<br>City : hospitals at 10 km Saverne, Phalsbourg |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | villes avoisinantes - Pas de services sur AD | neighbouring cities - No service on AD. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Ville : Sarrebourg Saverne Phalsbourg | City: Sarrebourg, Saverne, Phalsbourg |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFQP.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 VIM : 2850l eau, 407l émulseur 250kg poudre | 3 VIM : 2850l water , 407l emulsifier, 250kg powder |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | OTAN 4 - OACI 6 sur préavis 72h (auprès des OPS)<br>DSOA (Dispositions Spécifiques ORSEC Aérodrome) édition 2025 | NATO 4 - ICAO 6 PN 72h (at the OPS office)<br>DSOA (Aerodrome ORSEC Specific Measure) edition 2025 |

**AD 2 LFQP.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Déneigeuse | Snowblower |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Chemin d'accès SSIS : L,G,C,H,B, liaisons RWY et TWY correspondantes | SSIS legs : L,G,C,H,B, RWY and TWY corresponding links. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produit pour le déglaçage XS-76 | De-icing agent XS-76 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Pour HEL : ouvert toute l'année<br>Pour ACFT : risque de verglas ou de neige de NOV à AVR inclus | For HEL : open all year round<br>For ACFT : risk of glazed frost or snow from NOV to APR inclusive |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQP.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG MNE-MNO-SIAé-PAX : Béton | MNE-MNO-SIAé-PAX PRKG : Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG marguerite Nord-Est : 34 R/B/W/T<br>PRKG marguerite Nord-Ouest : 39 R/B/W/T<br>PRKG marguerite SiAé : 13 R/C/W/T<br>PRKG PAX : 21 R/B/W/T | Daisy PRKG North-East : 34 R/B/W/T<br>Daisy PRKG North-West : 39 R/B/W/T<br>Daisy PRKG SiAé : 13 R/C/W/T<br>PAX PRKG : 21 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A - C - D : 10.5 m<br>B - F - G - H - J - K - L : 15 m<br>T1 - T2 : 22.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A - B -C - D - K - L - F - J : béton<br>G - H - T1 - T2 : enrobé | A - B -C - D - K - L - F - J : concrete<br>G - H - T1 - T2 : bituminous |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A - K : 16 R/B/W/T<br>B : 18 R/B/W/T<br>C : 17 R/B/W/T<br>D : 46 R/B/W/T<br>L - J - F : 22 R/B/W/T<br>G : 24 R/B/W/T<br>H - T1 - T2 : 20 R/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | ARP 309 m (1012 ft) | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Roulage de précaution sur tous les parkings | Taxi with caution on all aprons |

**AD 2 LFQP.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne axiale de guidage (couleur jaune) | Central guiding line (yellow) |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Axe de piste - NR piste - Seuils - Points d'attente | RWY axis - RWY number - THR - Holding points |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQP .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Pas d'IRDM | No IRDM |

**AD 2 LFQP.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFQP | |

**AD 2 LFQP.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Strasbourg | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQP .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | Strasbourg | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NIL | |
| | Période de validité / *Validity period* | NIL | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | NIL | |
| 5 | Briefing, consultation | P | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S<br>U<br>P<br>W | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | Station automatique d'observation | Automatic Observation Station |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR - APP | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 03.87.25.21.62 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQP.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 057.28 (054) | 2202 x 45 | 19 R/B/W/T macadam / macadam | 48°45'39.02"N 007°11'16.49"E ( 48°45'56.49"N 007°11'57.61"E ) ------ GUND NIL | THR : 995ft DTHR : 1012ft |
| 23 | 237.28 (234) | 2202 x 45 | 19 R/B/W/T macadam / macadam | 48°46'17.55"N 007°12'47.21"E ------ GUND NIL | THR : 1017ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | 300 | 2322 x 300 | NIL | NIL |
| 23 | NIL | NIL | 300 | 2322 x 300 | NIL | NIL |

**AD 2 LFQP.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 2202 | 2502 | 2202 | 1203 | |
| 23 | 2202 | 2502 | 2202 | 2202 | |

**AD 2 LFQP.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | - 2 feux à éclats/2 flashing lights | G | | | | | | | |
| 23 | - 2 feux à éclats/2 flashing lights | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 2202 m | 50 m | W | LIH | R | | | |
| 23 | 2202 m | 50 m | W | LIH | R | | | |

**AD 2 LFQP.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Nocturne/diurne | Daytime and night time |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bretelles A, B, C, D, H : feux bleus | Ramps A, B, C, D, H: blue lights |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène et onduleurs | Electric generator set and inverters |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 15 sec | Less than 15 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Maintenance GE tous les premiers mardi du mois | Electric generator set maintenance every 1st tuesday of the month |

**AD 2 LFQP.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | 3 marques de points cibles : 2 sur T1, 1 sur T2, utilisables uniquement par les aéronefs de l'ALAT coord. UTM :<br>P1 368660.400 5403314.013 316.707<br>P2 368062.632 5402949.657 313.325<br>P3 367465.189 5402585.587 312.095 | 3 target point marks: 2 on T1, 1 on T2. Only available for ALAT aircrafts<br>UTM coordinates :<br>P1 368660.400 5403314.0130316.707<br>P2 368062.632 5402949.657 313.325<br>P3 367465.189 5402585.587 312.095 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQP.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR PHALSBOURG**<br><br>48°55'00"N , 007°13'21"E - 48°55'00"N , 007°35'27"E - 48°37'42"N , 007°14'30"E - 48°41'49"N , 007°07'14"E - arc horaire de 5.5 NM de rayon centré sur 48°46'08"N , 007°12'23"E - 48°49'41"N , 007°06'01"E - 48°55'00"N , 007°13'21"E | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>PHALSBOURG Tour (FR)<br>PHALSBOURG Tower (EN) | Activable H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion de la LF-R 613 REINHARDSMUNSTER quand elle est active.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.800 MHz (PHALSBOURG TWR).<br>Activité connue de STRASBOURG INFO/APP<br>Le survol de l'aérodrome de PHALSBOURG-BOURSCHEID est interdit H24 en dessous de 1000 ft ASFC.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF-R 613 REINHARDSMUNSTER when active.<br>Deactivation is announced on RAI 129.800 MHz (PHALSBOURG TWR).<br>Activity known on STRASBOURG INFO/APP<br>Flying over AD BLW 1000 ft ASFC prohibited H24. |

**AD 2 LFQP.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | PHALSBOURG Information (FR)<br>*PHALSBOURG Information (EN)* | 118.450 MHz | HOR ATS | associé aux zones LF-R-150 |
| APP | PHALSBOURG Approche (FR)<br>*PHALSBOURG Approach (EN)* | 118.450 MHz | HOR ATS | |
| APP | PHALSBOURG Approche (FR)<br>*PHALSBOURG Approach (EN)* | 376.050 MHz | HOR ATS | |
| PAR | PHALSBOURG Precision (FR)<br>*PHALSBOURG Precision (EN)* | 376.050 MHz | HO | |
| SRE | PHALSBOURG Radar (FR)<br>*PHALSBOURG Radar (EN)* | 118.450 MHz | O/R TWR | Radar mobile susceptible d'être déplacé sans préavis/Mobile radar likely to be displaced without prior notice |
| SRE | PHALSBOURG Radar (FR)<br>*PHALSBOURG Radar (EN)* | 376.050 MHz | O/R TWR | Radar mobile susceptible d'être déplacé sans préavis/Mobile radar likely to be displaced without prior notice |
| TWR | PHALSBOURG Sol (FR)<br>*PHALSBOURG Ground (EN)* | 139.600 MHz | HOR ATS | Selon équipement de l'ACFT/According to ACFT equipment |
| TWR | PHALSBOURG Tour (FR)<br>*PHALSBOURG Tower (EN)* | 129.800 MHz | HOR ATS | |
| TWR | PHALSBOURG Tour (FR)<br>*PHALSBOURG Tower (EN)* | 397.375 MHz | HOR ATS | |
| VDF | PHALSBOURG Gonio (FR)<br>*PHALSBOURG Homer (EN)* | 118.450 MHz | HO | |
| VDF | PHALSBOURG Gonio (FR)<br>*PHALSBOURG Homer (EN)* | 121.500 MHz | HO | |
| VDF | PHALSBOURG Gonio (FR)<br>*PHALSBOURG Homer (EN)* | 123.500 MHz | HO | |
| VDF | PHALSBOURG Gonio (FR)<br>*PHALSBOURG Homer (EN)* | 129.800 MHz | HO | |
| ATIS | PHALSBOURG (FR)<br>*PHALSBOURG (EN)* | 143.575 MHz | HOR ATS | |

**AD 2 LFQP.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | PHG | 424 kHz | H24 | 48°46'01.8"N 007°11'57.8"E | 1012 ft | | | 253°/435 m ARP | (1) |
| LOC 23 (I) | PB | 110.15 MHz | H24 | 48°45'32.6"N 007°11'01.4"E | 983 ft | | | 234°/1872 m ARP | (2) |
| GP 23 | | 334.25 MHz | | 48°46'15.3"N 007°12'30.7"E | 1005 ft | | 16.4 m/54 ft<br>( 3 °) | 036°/396 m ARP | (3) |
| DME 23 | | CH 38Y | H24 | 48°46'15.3"N 007°12'30.7"E | 1005 ft | | | 036°/396 m ARP | (4) |

(1) Secouru par groupe et batteries/Backed up by generator and batteries

(2) Secouru par groupe et batteries/backed up by generator and batteries

(3) Secouru par groupe et batteries/Backed up by generator and batteries

(4) Secouru par groupe et batteries/Backed up by generator and batteries

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQP.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 RESTRICTIONS ET INTERDICTIONS**

AD agréé à usage restreint.

AD interdit aux ACFT non munis de radio.

Pour les aéronefs autres que les aéronefs d'état : AD réservé aux ACFT basés dans un rayon de 40Nm centré sur l'ARP de LFQP et dont l'immatriculation est listée dans les protocoles d'accord entre le 1er RHC et l'aéroclub d'appartenance. L'accès au terrain de Phalsbourg est possible uniquement pendant les horaires ATS, de jour et en conditions VMC.

Survol de l'AD interdit H 24 en-dessous de 300 m (1000 ft ASFC ) .

Zone réglementée LF-R 150 (cf AIP FRANCE ENR 5).

Portails A, C et K : 25 m de large.
Portails B et D : 45 m de large.

Interdit aux voilures tournantes > ou égale à 16.60 m.

AD inutilisable hors RWY et TWY

ATT interdit sans accord préalable des OPS poste 2325 - HOR ATS - 2 h avant.

NR d'accord devra figurer en case 18 du PLN.

Un véhicule sera envoyé sur demande à tout A/C extérieur.

Accompagnement systématique de tout A/C extérieur de nuit et par faible visibilité, sur la partie Sud de la plateforme (non balisée)

**20.2 UTILISATION AERODROME**

AD utilisable :

- par les aéronefs d'Etat hors avions de combat à réaction.

- par les avions de calibration des moyens de radionavigation et par les vols effectués au profit du service d'aide médicale d'urgence (SAMU) sur autorisation du commandant d'aérodrome (demande de PPR).

- pour les autres vols, une autorisation du ministère des Armées est nécessaire ( COMALAT).

PLN obligatoire pour tous les ACFT en dehors des HOR ATS.

**20.1 RESTRICTIONS AND PROHIBITIONS**

AD with restricted use.

AD prohibited to ACFT not equipped with radio

For aircraft other than state aircraft : AD reserved for based ACFT within a 40Nm radius centered on the LFQP ARP and whose registration is listed in the protocols of agreement between the 1st RHC and the parent aeroclub. Access to LFQP aerodrom is possible only during ATS SKED, daytime and in VMC.

AD fly-over prohibited H 24 below 300 m (1000 ft ASFC ) .

Regulated area LF-R 150 (cf AIP FRANCE ENR 5).

Gates A, C and K : 25 m width.
Gates B and D : 45 m width.

Prohibited to rotating wings > or equal to 16.60 m.

AD unavailable outside RWYs and TWYs

LDG prohibited without prior permission of OPS operation phone 2325 - HAT HOR - 2 h earlier.

Permission NR must be entered in box 18 of the PLN.

"Follow me" vehicule available upon request for all non based ACFT.

"Follow me" vehicule mandatory for all non based ACFT, at night and with low visibility, on south part of AD (not lighted).

**20.2 AIRFIELD USE**

AD available :

- for all Government aircraft except for jet combat aircraft.

- for calibration ACFT and emergency médical service flignts (SAMU), with AD duty officer agreement (PPR).

- for others flights an authorization of the Ministry of Armies is necessary. (COMALAT)

FPL mandatory for all aircraft outside ATS HOR.

**AD 2 LFQP.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

NIL

**AD 2 LFQP.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

LF-R 150 : contact radio obligatoire pour pénétrer.

LF-R 150: radio contact mandatory for entry.

**AD 2 LFQP.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Activité aéromodélisme possible durant HOR ATS, SFC/500 ft ASFC, LS-CS selon protocole.

Possible aeromodelling during ATS SKED, SFC/500 ft ASFC, SR/SS according protocol.


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQQ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQQ - LILLE LESQUIN

**AD 2 LFQQ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 50°33'48"N 003°05'13"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axes des pistes | Intersection of RWY AXIS |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km SSE LILLE | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 157 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.9653°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.139°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORT DE LILLE SAS | |
| | Adresse / *Address* | CS 90227 - 59812 LESQUIN CEDEX | |
| | Telephone | PC Aéroport : 03 20 49 68 33 | |
| | FAX | 03 20 49 68 10 | |
| | TELEX | LILAPXH | |
| | AFS | LFQQZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQQ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H 24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | 0500-2200 et O/R avant 1700 | 0500-2200 and O/R before 1700 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0500-2100. PPR et surcoût en dehors de ces HOR. Cartes de crédit TOTAL, SHELL, VISA, UVAIR, WORLDFUEL ou paiement comptant. Station AVGAS sur PRKG E : H24 par carte TOTAL, ou autres paiements (comptant ou VISA) uniquement pendant heures d'ouverture. Attente possible. AVITAIR : TEL 03 20 49 67 61, FAX 03 20 49 67 62. | 0500-2100.PPR and additional cost outside these SKED. Credit cards TOTAL, SHELL, VISA, UVAIR, WORLDFUEL or cash payment. AVGAS dispenser on PRKG E : H24 with TOTAL card, or other payments (cash or VISA) only during opening SKED. Possible delay. AVITAIR : TEL 03 20 49 67 61, FAX 03 20 49 67 62. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Assistance passagers et fret (AVIAPARTNER) : 0400-2100. PPR en dehors de ces HOR. Cartes de crédit MASTERCARD, VISA, AMERICAN EXPRESS ou pré-paiement, ou paiement comptant. Assistance Aviation Générale (AEROPORT DE LILLE SAS) : 0600-2000 PPR 48HR. | Passenger and freight handling (AVIAPARTNER) : 0400-2100. PPR outside these SKED. Credit cards MASTERCARD, VISA, AMERICAN EXPRESS or prepayment, or cash payment. General aviation assistance (AEROPORT DE LILLE SAS) : 0600-2000 PPR 48HR. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Selon les besoins de l'exploitation. Assistance obligatoire sur aires de trafic B/C/D. | According to operational needs. Handling mandatory on B/C/D traffic areas. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | 0400-2100 assuré par AVIAPARTNER. PPR en dehors de ces HOR. | 0400-2100 provided by AVIAPARTNER PPR outside these SKED. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24. | GRF (Global Reporting Format) : H24. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Loaders, convoyeur<br>PRKG ACFT dédié fret 14000m2<br>Chariot 7T<br>Moyen de levage spécifique O/R en ville. | Loaders, conveyor<br>Special 14000m2 freight ACFT PRKG<br>Trolley 7T<br>Specific lifting means O/R in town. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel grades: 100LL - JET A1(CIV-MIL). | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : station automatique 50 m3.<br>JET A1 : camion 40 m3, débit 110 m3/HR - camion 35 m3, débit 110 m3/HR - camion 35 m3, débit 110 m3/HR - camion 18 m3, débit 55 m3/HR. | 100LL : automatic station 50 m3.<br>JET A1 : truck 40 m3, flow 110 m3/HR - truck 35 m3, flow 110 m3/HR - truck 35 m3, flow 110 m3/HR - truck 18 m3, flow 55 m3/HR. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Type I : 50/50 ou/or 40/60 à chaud/warm - Type II : 100%.<br>2 dégivreuses/deicers FMC - SMD1200.<br>Dégivrage uniquement sur l'aire de trafic Bravo/De-icing only on apron Bravo. | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Sous condition de disponibilité et de capacité. Barre de tractage non fournie. Contacter 03 20 49 68 80. | Depending on availability and capacity. Tow-bar not provided. Contact 03 20 49 68 80. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Uniquement pour ACFT entretenus suivant les normes JAR 145. | Only for ACFT maintained following JAR 145 standards. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Contacts assistance/Handling contact details :<br>- AVIAPARTNER (assistance vols commerciaux passagers et fret/handling of commercial passenger flights and freight) : TEL : 03 20 90 79 30 - FAX : 03 20 90 79 31 - SITA : LILATXH - E-mail : lil.ops-dpt@aviapartner.aero - Website : www.aviapartner.aero - FREQ : 131.485<br>- AEROPORT DE LILLE AG (assistance aviation générale/general aviation handling) : TEL : 03 20 49 68 21 - FAX : 03 20 49 68 22 - SITA : LILAPXH - E-mail : ag@lille.aeroport.fr<br>- AVITAIR (avitaillement carburant / refuelling) : TEL : 03 20 49 67 61 - FAX : 03 20 49 67 62. | |

**AD 2 LFQQ.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité de l'aéroport et en ville. | In the vicinity of the airport and in town. |
| 2 | Restaurants | Sur AD et en ville | At airport and in town |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Navette bus aéroport centre-ville - taxis - véhicules de location | Airport shuttle - taxis - car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie et ambulances sur AD (CIV)<br>Hôpital à LILLE | First aid room and ambulances at AD (CIV)<br>Hospital in LILLE |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Dans aérogare : service postal et distributeurs de billets (euros) disponibles. | At airport: post office and cash point (euros). |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | A Lille. | In Lille. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQQ.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 véhicules d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre.<br>1 véhicule de commandement.<br>Réserve : 1 véhicule d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, muni de 250 kg de poudre. | 2 water/foam intervention vehicles, 9000 liters, each equipped with 250 kg of powder.<br>1 command vehicle.<br>Reserve : 1 water/foam intervention vehicle, 9000 liters, equipped with 250 kg of powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure d'alerte de sociétés spécialisées si besoin | Procedure to warn specialized companies if needed. |
| 4 | Observations / *Remarks* | 01 AVR - 31 OCT : niveau 7 assuré H24.<br>01 NOV - 31 MAR :<br>- niveau 7 : 0500-2200<br>- niveau 5 : 2200-0500 | 01 APR - 31 OCT : level 7 provided H24.<br>01 NOV - 31 MAR :<br>- level 7 : 0500-2200<br>- level 5 : 2200-0500 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1) Neige :<br>- 4 engins à lame et balayeuse<br>- 1 engin à lame<br>2) Glace, verglas :<br>- 1 équipement d'épandage<br>- 4 balayeuses | 1) Snow :<br>- 4 units with blades and sweepers<br>- 1 unit with blade<br>2) Surface ice, black ice :<br>- 1 spreader unit<br>- 4 sweepers |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1) Neige - neige fondante<br>2) Glace - verglas<br>Seront traitées en priorité dès l'apparition de ces phénomènes :<br>- RWY 08/26 sur une largeur de 45 m et sur toute sa longueur<br>- TWY P2, P3, P4, T2, T5 et V2<br>- AST B<br>- AST C<br>- TWY V4 et accès à la zone de maintenance<br>- Accès à l'AST E (RWY 01/19 sur 15 m)<br>- TWY P5<br>Zones traitées en fonction des besoins de l'exploitation :<br>- AST D et AST E<br>- TWY V3 et T4<br>- autres TWY<br>Remarque : en fonction de l'importance des précipitations, la fermeture de l'AD pendant les opérations de déblaiement peut être envisagée (environ 4 HR). | 1) Snow - slush<br>2) Surface ice - black ice<br>The following will be cleared, as a priority, as soon as such weather conditions occur:<br>- RWY 08/26 over a width of 45 m and over its entire length<br>- TWY P2, P3, P4, T2, T5 and V2<br>- PRKG area B<br>- PRKG area C<br>- TWY V4 and access to maintenance area<br>- Access to PRKG area E (RWY 01/19 over a width of 15 m)<br>- TWY P5<br>Areas treated according to exploitation needs :<br>- PRKG area D and PRKG area E<br>- TWY V3 and T4<br>- other TWY<br>Remark : depending on the extent of the snowfall, closure of the AD during the snow clearance operations may be envisaged (approximately 4 hours). |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | KAC | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Sans objet | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton ou Enrobé | Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking B :<br>B01 à/to B04 : 67 R/A/W/T ; B06 à/to B09 : 68 R/A/W/T ; B10 à/to B17 : 63 R/B/W/T<br>Parking C :<br>C01 à/to C09 : 34 F/B/W/T ; C10 à/to C13 : 59 F/B/W/T<br>Parking D :<br>D01 à/to D03 : 29 F/B/W/T ; D04 à/to D07 : 43 F/B/W/T<br>Parking E : 9 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | P2, P3, P4 : 22,7 m<br>T3, V4 : 15m<br>P5, T2, T4, T5, V1, V2, V3, V5 : 23 m<br>V6, V7 : 16.30 m<br>H (voie hélicoptères) : 22 m | P2, P3, P4 : 22,7 m<br>T3, V4 : 15m<br>P5, T2, T4, T5, V1, V2, V3, V5 : 23 m<br>V6, V7 : 16.30 m<br>H (helicopter way) : 22 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton ou Enrobé | Concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | P2-P3 : 59 F/B/W/T<br>P4 : 71 F/B/W/T<br>P5 : 29 F/B/W/T<br>T2 : 66 F/B/W/T<br>T3 : 12 R/C/W/T (limité ACFT moins de 2.5 T / limited to ACFT under 2.5 T)<br>T4 : 80 F/B/W/T<br>T5 : 53 F/B/W/T<br>V1 : 52 F/B/W/T<br>V2 : 61 F/B/W/T<br>V3 : 66 F/B/W/T<br>V4 : 50 F/B/W/T<br>V5 : 58 F/B/W/T<br>V6 - V7 : 9 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | sur AST. | on PRKG. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | AST B : altitude moyenne 45 m.<br>AST C : altitude moyenne 47 m.<br>AST D : altitude moyenne 42 m.<br>AST E : altitude moyenne 48 m. | PRKG B : mean ALT 45 m.<br>PRKG C : mean ALT 47 m.<br>PRKG D : mean ALT 42 m.<br>PRKG E : mean ALT 48 m. |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | B01 50°34'13.64"N 003°06'08.08"E<br>B02 50°34'13.94"N 003°06'10.23"E<br>B03 50°34'14.25"N 003°06'12.39"E<br>B04 50°34'14.55"N 003°06'14.55"E<br>B06 50°34'14.86"N 003°06'16.71"E<br>B07 50°34'15.36"N 003°06'20.11"E<br>B08 50°34'16.28"N 003°06'21.88"E<br>B09 50°34'16.21"N 003°06'21.76"E | B10 50°34'15.99"N 003°06'24.78"E<br>B11 50°34'16.94"N 003°06'26.53"E<br>B12 50°34'16.81"N 003°06'26.44"E<br>B13 50°34'16.99"N 003°06'28.81"E<br>B14 50°34'16.76"N 003°06'29.41"E<br>B15 50°34'17.19"N 003°06'30.15"E<br>B16 50°34'17.22"N 003°06'32.46"E<br>B17 50°34'17.47"N 003°06'32.37"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQQ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See APDC | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 08/26 : identification piste, axial, latéral, seuil, points cible, toucher des roues 26.<br>RWY 01/19 : identification piste, axial, latéral, seuil, points cible.<br>TWY : axial, latéral, points d'attente. | RWY 08/26 : RWY identification, center line, edge, THR, aiming points, TDZ 26.<br>RWY 01/19 : RWY identification, center line, edge, THR, aiming points.<br>TWY : center line, edge, holding points. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQQ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Barres d'arrêt en service par RVR < 500 m.<br>Commandables (TWY T2 et T5) et permanentes (TWY T3 et T4, RWY 01 et 19). | Stop bars operative when RVR < 500 m.<br>Controlled (TWY T2 and T5) and permanent (TWY T3 and T4, RWY 01 and 19). |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQQ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQQ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-LILLE |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>H24<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25. |

**AD 2 LFQQ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 014.86 (013) | 1580 x 30 | 12 F/B/W/T<br>macadam / macadam | 50°33'36.39"N 003°05'07.60"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 148ft |
| 19 | 194.86 (193) | 1580 x 30 | 12 F/B/W/T<br>macadam / macadam | 50°34'25.81"N 003°05'28.19"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 153ft |
| 08 | 077.41 (075) | 2825 x 45 | 54 F/B/W/T<br>macadam / macadam | 50°33'46.37"N 003°04'58.86"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 156ft |
| 26 | 257.41 (255) | 2825 x 45 | 54 F/B/W/T<br>macadam / macadam | 50°34'06.45"N 003°07'20.03"E<br>( 50°34'04.34"N 003°07'05.16"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 135ft<br>DTHR : 132ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | NIL | 1700 x 150 | NIL | (1) |
| 19 | NIL | NIL | NIL | 1700 x 150 | NIL | (2) |
| 08 | NIL | NIL | NIL | 2945 x 300 | NIL | (3) |
| 26 | NIL | NIL | 300 | 2945 x 300 | OUI/YES | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 235 x 150 m
RESA (Runway End Safety Area) 235 x 150 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 60 m
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 60 m

(3) Accotements engazonnés de 7.5 m de part et d'autre de la piste.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m
Unpaved shoulders of 7.5 m on each side of the runway.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m

(4) Accotements engazonnés de 7.5 m de part et d'autre de la piste.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (seuil 26).
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 90 m (seuil décalé 26).
Unpaved shoulders of 7.5m on each side of the runways.
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m (THR 26).
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 90 m (DTHR 26).

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 1580 | 1580 | 1580 | 1580 | Piste utilisable seulement par les aéronefs ayant la capacité de faire demi-tour sur une largeur de 30 m.<br>Runway usable only by ACFT able to perform a half-turn on a 30 m width. |
| TWY P5 | 960 | 960 | 960 | | |
| 19 | 1580 | 1580 | 1580 | 1580 | Piste utilisable seulement par les aéronefs ayant la capacité de faire demi-tour sur une largeur de 30 m.<br>Runway usable only by ACFT able to perform a half-turn on a 30 m width. |
| 08 | 2780 | 2780 | 2780 | 2780 | Fin des distances déclarées située 45 m avant l'extrémité physique de piste.<br>Feux d'extrémité de piste situés 45 m au-delà des distances déclarées.<br>End of declared distances located 45 m before RWY physical extremity.<br>RWY end lights located 45 m beyond declared distances. |
| TWY T4 | 1810 | 1810 | 1810 | | |
| TWY T5 | 2215 | 2215 | 2215 | | |
| 26 | 2825 | 3125 | 2825 | 2545 | |
| TWY T2 | 2435 | 2735 | 2435 | | |
| TWY T3 | 1835 | 2135 | 1835 | | |
| TWY T4 | 995 | 1295 | 995 | | |

**AD 2 LFQQ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 01 | | G - LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 23 ft | | | | | |
| 19 | | G - LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 24 ft | | | | | |
| 08 | | G - LIH/LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 65 ft | | 1880 m<br>600 m<br>345 m | 15 m | W<br>W/R<br>R | LIH/LIL<br>LED |
| 26 | CAT II-III - 900 m - LIH/LIL | G - LIH/LIL | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 57.71 ft | 900 m | 1925 m<br>600 m<br>300 m | 15 m | W<br>W/R<br>R | LIH/LIL<br>LED |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 01 | 1040 m<br>540 m | 60 m | W<br>Y | LIL | R -LIL | | | |
| 19 | 1040 m<br>540 m | 60 m | W<br>Y | LIL | R - LIL | | | |
| 08 | 2180 m<br>645 m | 60 m | W<br>Y | LIH-LIL | R - LIH/LIL - LED | | | (1) |
| 26 | 280 m<br>1945 m<br>600 m | 60 m | R<br>W<br>Y | LIH-LIL | R - LIH/LIL | | | (2) |

(1) Feux d'extrémité physique de la piste situés 45 m au-delà des distances déclarées indiqués par une barre de feux rouges
RWY end lights located 45 m beyond declared distances indicated by a bar of red lights

(2) MFS (marge de franchissement du seuil) minimale de 6 m non assurée pour les ACFT de hauteur oeil roue > 11,59 m.
Wheel clearance over THR : 6 m minimum not covered for ACFT with eye-to-wheel height > 11.59 m.
Zone de toucher des roues balisée par un éclairage blanc.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY P2 : feux G.<br>TWY P3, P4, T2, T4, T5, V2, V3 : feux G - LED.<br>P2, P3, P4 : espacement des feux axiaux de 30 m.<br>V2, V3 : espacement des feux axiaux de 15 m avant et après les virages. | TWY P2 : lights G.<br>TWY P3, P4, T2, T4, T5, V2, V3 : lights G - LED.<br>P2, P3, P4 : centre line lights spaced at 30 m intervals.<br>V2, V3 : centre line lights spaced at 15 m before and after the turns. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7 : feux B.<br>TWY P5 : feux B - LED.<br>V6 and V7 : absence de balisage latéral entre les TWY. | TWY V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7: lights B.<br>TWY P5 : lights B - LED.<br>V6 and V7 : no edge lighting between the TWYs. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | ASI Alimentation Sans Interruption | UPS Uninterruptible Power Supply |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Aires de retournement 08/26 : axial vert / latéral bleu - LED.<br>Barres d'arrêt T2, T4, T5 : LED.<br>Balisages aires de trafic B, D, E : LED.<br>Feux de protection de piste (WIG WAG) au point d'attente P5. | Turnaround areas 08/26 : centre line green / edge blue - LED.<br>Stop bars T2, T4, T5 : LED.<br>Aprons lighting B, D, E : LED.<br>RWY protection lights (WIG WAG) at holding point P5. |

**AD 2 LFQQ.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFQQ.17 Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LILLE**<br>50°39'52"N , 003°08'53"E - arc horaire de 5.6 NM de rayon centré sur 50°34'17"N , 003°08'34"E - 50°38'00"N , 003°15'08"E - Frontière franco-belge - 50°32'17"N , 003°16'46"E - arc horaire de 5.6 NM de rayon centré sur 50°34'17"N , 003°08'34"E - 50°28'49"N , 003°10'27"E - 50°27'31"N , 003°01'13"E - arc horaire de 5.6 NM de rayon centré sur 50°32'59"N , 002°59'19"E - 50°33'36"N , 002°50'35"E - 50°36'28"N , 002°53'46"E - 50°38'41"N , 002°58'15"E - 50°39'02"N , 003°03'32"E - 50°39'29"N , 003°06'43"E - 50°39'52"N , 003°08'53"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LILLE Approche (FR)<br>LILLE Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>LILLE Tour (FR)<br>LILLE Tower (EN) | H24 |

**AD 2 LFQQ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | LILLE Information (FR)<br>*LILLE Information (EN)* | 126.480 MHz | H24 | Information/Radar SIV 1<br>Canal 8.33 |
| FIS | LILLE Information (FR)<br>*LILLE Information (EN)* | 129.360 MHz | H24 | Information/Radar SIV 3 et/and 5 |
| FIS | LILLE Information (FR)<br>*LILLE Information (EN)* | 132.540 MHz | H24 | Information/Radar SIV 2 |
| FIS | LILLE Information (FR)<br>*LILLE Information (EN)* | 132.610 MHz | H24 | Information/Radar SIV 4.1 et/and 4.2 |
| FIS | LILLE Information (FR)<br>*LILLE Information (EN)* | 134.825 MHz | H24 | Information/Radar SIV 6.1 à/to 6.4 |
| APP | LILLE Approche (FR)<br>*LILLE Approach (EN)* | 120.275 MHz | HO | Secteur QW-Contrôle en TMA.<br>Secteur/Sector QW (SIV 2). |
| APP | LILLE Approche (FR)<br>*LILLE Approach (EN)* | 122.060 MHz | HO | Secteur QD-Contrôle en TMA<br>Secteur/Sector QD (SIV 4.1 et/and SIV 4.2). |
| APP | LILLE Approche (FR)<br>*LILLE Approach (EN)* | 125.500 MHz | HO | Secteurs QW QE<br>Fréquence supplétive/auxiliary frequency |
| APP | LILLE Approche (FR)<br>*LILLE Approach (EN)* | 126.480 MHz | HO | Secteur QE-Contrôle en TMA.<br>Canal 8.33<br>Secteur/Sector QE (SIV 1). |
| APP | LILLE Approche (FR)<br>*LILLE Approach (EN)* | 129.360 MHz | HO | Secteur QA-Contrôle en TMA<br>Secteur/Sector QA (SIV 3 et/and SIV 5). |
| APP | LILLE Approche (FR)<br>*LILLE Approach (EN)* | 134.825 MHz | HO | Secteur QR-Contrôle en TMA.<br>Secteur/Sector QR (SIV 6.1 à/to SIV 6.4). |
| TWR | LILLE Sol (FR)<br>*LILLE Ground (EN)* | 121.855 MHz | HO | |
| TWR | LILLE Tour (FR)<br>*LILLE Tower (EN)* | 118.555 MHz | HO | |
| VDF | LILLE Gonio (FR)<br>*LILLE Homer (EN)* | 118.555 MHz | HO | |
| VDF | LILLE Gonio (FR)<br>*LILLE Homer (EN)* | 126.480 MHz | HO | Secteur QE<br>Canal 8.33 |
| VDF | LILLE Gonio (FR)<br>*LILLE Homer (EN)* | 129.360 MHz | HO | Secteur QA. |
| VDF | LILLE Gonio (FR)<br>*LILLE Homer (EN)* | 134.825 MHz | HO | Secteur QR. |
| ATIS | LILLE (FR)<br>*LILLE (EN)* | 119.330 MHz | HO | Diffusion des parametres DEP et ARR.TEL 0320161954. |

**AD 2 LFQQ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | LEQ | 109 MHz<br>CH 27X | H24 | 50°33'42.4"N 003°05'21.0"E | 163 ft | 40NM FL250 | | | |
| LOC 26 (III.E.4) | LIL | 110.75 MHz | H24 | 50°33'42.9"N 003°04'34.2"E | 157 ft | | | 256°/496 m THR 08 | |
| GP 26 | | 330.05 MHz | H24 | 50°33'58.1"N 003°06'51.5"E | 131 ft | | 15.8 m/52 ft<br>( 3 °) | 234°/332 m DTHR 26 | |
| DME 26 | | CH 44Y | H24 | 50°33'58.1"N 003°06'51.4"E | 151 ft | 25NM FL250 | | 234°/331 m DTHR 26 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX**

Décollages en piste 01 : en raison de la présence d'obstacles au Nord de la piste, il est recommandé de décoller depuis l'extrémité de piste.

Piste 08-26 : aires de demi-tour limitées aux ACFT avec empattement ≤ 25.60 m.

Aires de demi-tour interdites au DASH 8.

**20.1.1 Restriction d'utilisation des TWY**

- TWY V4 limité aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m et aux appareils dont l'OMGWS est inférieure à 9 m.

- TWY P5 limité aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m.

- TWY T3 utilisable uniquement de jour et par RVR > 800 m - limité aux aéronefs de moins de 2.5 T et d'envergure inférieure à 15 m.

- TWY V6 et V7 limités aux aéronefs d'envergure inférieure à 24 m.

- Hélicoptères : TWY T3 - limité aux hélicoptères de largeur hors-tout inférieure ou égale à 15.50 m.

Il est recommandé aux équipages d'appareils dont l'OMGWS est supérieure ou égale à 9 m et inférieure à 15 m, de rouler prudemment et d'utiliser la technique de l'over-steering dans les virages, jonctions et intersections de voies de circulation listées ci-après :

- T2, T4, T5 ;

- P2, P3, P4 ;

- V2, V3, V5 ;

- Voie d'accès de poste de stationnement de l'aire de trafic B ;

- Raccordement de la voie de circulation V2 et de la voie d'accès de poste B12.

Il est recommandé aux équipages d'appareils dont la largeur hors-tout du train principal est supérieure ou égale à 6 m et inférieure à 9 m, de rouler prudemment et d'utiliser la technique de l'over-steering dans le raccordement des voies de circulation V4 et P3.

Air taxiway H exclusivement réservé aux helicoptères de la gendarmerie.

**20.1.2 Utilisation TWY V7**

TWY V7 utilisé à contre-sens exclusivement par HEL Gendarmerie pour dégager piste 01/19 vers retour à sa base.

**20.1.3 Aires de trafic**

- PRKG E :
- accés autorisé aux ACFT non basés pour avitaillement carburant uniquement.
- interdiction aux ACFT non basés de déposer ou prendre en charge des passagers.

- L'accès à la station automatique de distribution d'AVGAS (PRKG E) est réservé aux aéronefs d'envergure inférieure à 15 m.

Postes C 8E et C 8W :
Non exploitable en opérations de nuit ( SS +30 à SR -30).

Postes C 9E et C 9W :
Non exploitable en opérations de nuit ( SS +30 à SR -30).

Postes D 1E et D 1W :
Non exploitable en opérations de nuit ( SS +30 à SR -30).

Postes D 4E et D 4W :
Non exploitable en opérations de nuit ( SS +30 à SR -30).

Postes D 5E et D 5W :
Non exploitable en opérations de nuit ( SS +30 à SR -30).

- Postes de stationnement hélicoptères :

Poste C10 :

1) Coordonnées : 50°34'06.28"N 003°05'46.87"E

2) Altitude : 47.16 m NGF

3) Longueur hors-tout max = 19.50 m / Largeur hors-tout max = 16.20 m

Enrobé

Marquage : stop line et référence hélicoptère

Type : AS332 PUMA

Postes D04E et D04W :

***20.1 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS***

*Take-offs RWY 01 : due to obstacles North of the RWY, it is recommended to take-off from the end of the RWY.*

RWY 08-26 : turn around areas restricted to ACFT whose wheel base ≤ 25.60 m.

*Turn around areas prohibited to DASH 8.*

***20.1.1 TWYs use restrictions***

*- TWY V4 limited to ACFT with a wingspan smaller than 36 m and to ACFT with OMGWS less than 9 m.*

*- TWY P5 limited to ACFT with a wingspan smaller than 36 m.*

*- TWY T3 usable only by day and when RVR > 800 m - limited to ACFT under 2.5 T and with a wingspan smaller than 15 m.*

*- TWY V6 et V7 limited to ACFT with a wingspan smaller than 24 m.*

*- Helicopters : TWY T3 - limited to HEL with overall width lower than 15.50 m.*

*The crews of ACFT with OMGWS of 9 m or more and below 15 m should roll cautiously and use the over-steering technique during the turns, junctions and intersections of the TWY listed below :*

*- T2, T4, T5 ;*

*- P2, P3, P4 ;*

*- V2, V3, V5 ;*

*- Access route to stands of apron area B ;*

*- Junction of the TWY V2 with the access route of stand B12.*

*The crews of ACFT with overall width of 6 m or more and below 9 m should roll cautiously and use the over-steering technique at the junction of TWY V4 and P3.*

*Air taxiway H strictly reserved for Police helicopters.*

***20.1.2 TWY V7 use***

*TWY V7 used in the opposite way exclusively by Gendarmerie HEL to clear RWY 01/19 for return to its base.*

***20.1.3 Apron***

*- PRKG E :*
*- access authorized to non-based ACFT for refueling only.*
*- prohibition for non-based ACFT to dropp off or pick up passengers.*

*- The access to the AVGAS automatic dispenser (PRKG area E) is reserved for ACFT whose wingspans are less than 15 m.*

*Stands C 8E and C 8W :*
*Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).*

*Stands C 9E and C 9W :*
*Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).*

*Stands D 1E and D 1W :*
*Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).*

*Stands D 4E and D 4W :*
*Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).*

*Stands D 5E and D 5W :*
*Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).*

*- Helicopters stands :*

*Stand C10 :*

*1) Coordinates : 50°34'06.28"N 003°05'46.87"E*

*2) Altitude : 47.16 m NGF*

*3) Max overall length = 19.50 m / Max overall width = 16.20 m*

*Asphalt coating*

*Marking : stop line and helicopter reference*

*Type : AS332 PUMA*

*Stands D04E and D04W :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

1) Coordonnées : 50°34'13.97"N 003°06'56.87"E
2) Altitude : 41.54 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Postes D05E et D05W :
1) Coordonnées :50°34'14.96"N 003°06'56.55"E
2) Altitude : 41.68 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Postes D06E et D06W :
1) Coordonnées : 50°34'15.94"N 003°06'56.23"E
2) Altitude : 41.84 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Poste D07E et D07W :
1) Coordonnées : 50°34'16.16"N 003°06'59.72"E
2) Altitude : 42.00 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Aire de trafic E :
1) Coordonnées : 50°34'23.34"N 003°05'43.17"E
2) Altitude : 48.57 m NGF
3) Longueur hors-tout max =11.66 m / Largeur hors-tout max = 10.06 m
Enrobé
Marquage : périmètre poste hélicoptère
Type : R44 ROBINSON

*1) Coordinates : 50°34'13.97"N 003°06'56.87"E*
*2) Altitude : 41.54 m NGF*
*3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m*
*Asphalt coating*
*Marking : stop line and helicopter reference*
*Type : AS355 ECUREUIL*

*Stands D05E and D05W :*
*1) Coordinates : 50°34'14.96"N 003°06'56.55"E*
*2) Altitude : 41.68 m NGF*
*3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m*
*Asphalt coating*
*Marking : stop line and helicopter reference*
*Type : AS355 ECUREUIL*

*Stands D06E and D06W :*
*1) Coordinates : 50°34'15.94"N 003°06'56.23"E*
*2) Altitude : 41.84 m NGF*
*3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m*
*Asphalt coating*
*Marking : stop line and helicopter reference*
*Type : AS355 ECUREUIL*

*Stands D07E and D07W :*
*1) Coordinates : 50°34'16.16"N 003°06'59.72"E*
*2) Altitude : 42.00 m NGF*
*3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m*
*Asphalt coating*
*Marking : stop line and helicopter reference*
*Type : AS355 ECUREUIL*

*Apron E :*
*1) Coordinates : 50°34'23.34"N 003°05'43.17"E*
*2) Altitude : 48.57 m NGF*
*3) Max overall length = 11.66 m / Max overall width = 10.06 m*
*Asphalt coating*
*Marking : helicopter stand perimeter*
*Type : R44 ROBINSON*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) Noise abatement procedures (and other environmental provisions)**

L'arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de LILLE LESQUIN définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les émissions de polluants et les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome liées à l'utilisation de ces moteurs.

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

*The French ministerial order of July 28, 2023 (published August 25, 2023) defines the regulations for the use of ACFT auxiliary power engines during a stopover at the LILLE LESQUIN aerodrome to be complied with in order to limit pollutant emissions and noise pollution in the vicinity of the aerodrome related to the use of these engines.*

*Failure to comply with the provisions stated in these decrees and described below may result in the filing of an infringement report and may lead the ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine for the maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.*

**21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES**

Néant

***21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE***

*NIL*

**21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE**

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments ou selon les règles de vol à vue doivent respecter les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

***21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ON ARRIVAL***

*Aircraft operating IFR or VFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.*

*Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off.*

**21.2.1 Procédures au départ**

Les objectifs en matière de réduction de nuisance retenus pour l'aéroport de LILLE LESQUIN sont d'assurer une réduction de bruit à proximité de l'aérodrome. En conséquence, les aéronefs doivent adopter la configuration et le régime de montée correspondants à un profil NADP1 (1500/3000).

Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter une pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible 3000 ft au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome.

***21.2.1 Departure procedures***

*The nuisance reduction objectives selected on LILLE LESQUIN aerodrome are to provide a noise reduction close to the aerodrome. Thus, ACFT shall use the appropriate climbing configuration and power setting corresponding to a NADP1 profile (1500/3000).*

*Routes are defined for ACFT which can maintain a minimum climb gradient of 5.5 %. If they can not, captains must advise ATS when requesting start-up.*

*Comply with the noise abatement climb gradient specifications in accordance with current operational procedures. Pilots must conduct their flight in order to reach 3000 ft AAL as quickly as possible.*

**21.2.2 Procédures à l'arrivée**

21.2.2.1 RWY 08

Effectuer les MVL en évitant le survol des agglomérations proches de l'aérodrome ou suivre la trajectoire MVI à une hauteur au moins égale à 1000 ft QFE chaque fois que les conditions météorologiques le permettent.

21.2.2.2 Approche à vue

Approches à vue interdites : les SAM, DIM et JF et la nuit de 2100-0500. Pour l'exécution d'approches à vue RWY 08 ou RWY 26, les aéronefs doivent intercepter l'axe de piste au minimum à 2000 ft QNH.

***21.2.2 Arrival procedures***

*21.2.2.1 RWY 08*

*Perform circling avoiding the overflight of built-up areas close to the aerodrome or follow the VPT path at a minimum height of 1000 ft QFE whenever meteorological conditions permit.*

*21.2.2.2 Visual approach*

*Visual approaches are prohibited : SAT, SUN and public HOL and at night from 2100-0500. To perform visual approaches RWY 08 or RWY 26, the ACFT must intercept RWY axis at 2000 ft QNH minimum.*

**21.3 RESTRICTIONS APU**

**21.3.1 Définitions**

"Moyens de substitution" : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

**21.3.2 Utilisation des moyens de substitution**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.3.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement ETD, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage ;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage < à 140 tonnes ;

- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage > ou = à 140 tonnes.

**21.3.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage, et pendant le délai nécessaire au raccordement

***21.3 APU RESTRICTIONS***

***21.3.1 Definitions***

*"Alternative means" : fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

***21.3.2 Use of alternative means***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative means provided to the operator is mandatory.*

***21.3.3 Departing flights***

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to the ETD, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning ;*

*- 30 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For ACFT with a MTOW < 140 t ;*

*- 60 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For ACFT with a MTOW > or = 140 t.*

***21.3.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices, and during the necessary plug in time of the alternative devices ;*

© Service de l'Information Aéronautique, France

des moyens de substitution mobiles ;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage < à 140 tonnes ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage > ou = à 140 tonnes.

**21.3.5 Exemptions et dérogations**

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 21.3.2 à 21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage, des passagers, et de tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le CDT de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux ACFT effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,

- aux ACFT en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,

- aux ACFT militaires et aux ACFT appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,

- aux ACFT transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for ACFT with a MTOW < 140 t ;*

*- 30 minutes after arrival at the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for ACFT with a MTOW > or = 140 t.*

***21.3.5 Exemptions - Waivers***

*Unless he deems it necessary, the captain may not break the rules defined in § 21.3.2 to 21.3.4 for the sake of the flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.*

*The provisions of § 21.3.2 to 21.3.4 do not apply for the following ACFT :*

*- ACFT performing humanitarian or ambulance flights,*

*- for the sake of the flight safety for ACFT in emergency situations,*

*- military ACFT and State's ACFT exclusively assigned to a public service,*

*- ACFT carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

**21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES**

**21.4.1 Essais moteurs**

Les essais moteurs au point d'attente intermédiaire F sont soumis à autorisation du contrôle.

Les essais moteurs à la puissance de mise en route peuvent se faire de 0600 à 2100 sur tous les postes de stationnement. Les essais moteurs à la puissance de décollage doivent se faire entre 0600 et 2100 sur l'angle Sud-Ouest du parking C. De 2100 à 0600 seuls sont acceptés les essais des appareils devant repartir en vol commercial le matin avant 0800. L'autorisation est donnée par la Tour de Contrôle.

**21.4.2 Entrainements**

Les entraînements des aéronefs gros porteurs (catégorie de turbulence de sillage H) sont interdits.

21.4.2.1 Entrainements turboréacteurs et turbopropulseurs (L et M)

- Interdit SAM, DIM et JF.

- Du LUN au VEN, autorisation dans les créneaux horaires 0700 - 1100 et 1300 - 1700 délivrée par la SAS Aéroport de Lille (E-mail: qse@lille.aeroport.fr) heures de bureau avec un préavis de 48 heures (jours ouvrables).

- Limitation à un seul aéronef à la fois.

- Altitude minimale des circuits de piste : 2000 ft.

21.4.2.2 Entrainements moteurs à pistons

Tout entraînement est soumis à PPR Chef de Tour (TEL : 03 20 90 71 80) avec consignes et restrictions suivantes :

Circuits standards : interdits de nuit dans le créneau horaire 2300 - 0500.

Circuits basse hauteur :

Sur piste 08/26 : interdits.

Sur piste 01/19 :

- Uniquement avec circuits à l'Ouest, hauteur minimale 300 ft AAL.

- Interdits de nuit (CS+30 - LS-30)

- Uniquement pour aéronefs basés, de faible tonnage (L) en vol d'entraînement avec instructeur à bord et réservés aux stricts besoins de formation.

***21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES***

***21.4.1 Engine testing***

*Engine tests at intermediate holding point F are subject to ATC clearance.*

*Engine tests at startup power can be performed between 0600 and 2100 on all stands. Engine tests at takeoff power must be done between 0600 and 2100 at the South-West corner of C apron. Between 2100 and 0600, only ACFT leaving on a commercial flight in the morning before 0800 are allowed to perform engine run-ups. Permission is granted by the TWR.*

***21.4.2 Training***

*Training flights of heavyweight ACFT (wake turbulence category H) are prohibited.*

*21.4.2.1 Training turbofans and turbo-propellers (L and M)*

*- Prohibited on SAT, SUN and public HOL.*

*- From MON to FRI, authorization in the time slots 0700 - 1100 and 1300 - 1700 issued by SAS Aéroport de Lille (E-mail: qse@lille.aeroport.fr) during working hours, with a 48 hours prior notice (working days).*

*- Restricted to only one ACFT at a time.*

*- Minimum altitude of traffic patterns: 2000 ft.*

*21.4.2.2 Training piston engine aircraft*

*Every training flight is subject to a PPR from the TWR Manager (TEL: 03 20 90 71 80) with the following instructions and limitations :*

*Standard circuits: prohibited at night between 2300 and 0500.*

*Low height circuits:*

*On RWY 08/26: prohibited.*

*On RWY 01/19 :*

*- Only with western circuits 300 ft AAL MNM.*

*- Prohibited at night (SS+30 - SR-30)*

*- Only for light based ACFT (L) on training flight with an instructor on board, and strictly reserved for training purposes.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQQ.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

Voir AD 2 LFQQ
SID RWY 08 RNAV-INSTR 01
SID RWY 08 CONV-INSTR 01
SID RWY 26 CONV-INSTR 01/02
SID RWY 26 RNAV-INSTR 01/02

*See AD 2 LFQQ*
*SID RWY 08 RNAV-INSTR 01*
*SID RWY 08 CONV-INSTR 01*
*SID RWY 26 CONV-INSTR 01/02*
*SID RWY 26 RNAV-INSTR 01/02*

Interdit au VAV et aux ULM non-basés.

*Prohibited to gliders and non home-based ULM.*

→ Pistes interdites aux ACFT dont l'envergure est supérieure à 36 m ou dont l'OMGWS est supérieure à 9 m.

*RWY prohibited to ACFT with a wingspan larger than 36 m or with OMGWS larger than 9 m.*

→ Accueil d'ACFT supérieurs à ces limites selon préavis de 3 mois et évaluation d'impact sur la sécurité réalisée par l'exploitant d'AD.

*Acceptance of ACFT exceeding these limits subject to a 3 month PPR and safety impact assesment carried out by AD operator.*

Utilisation RWY 01/19 en VFR de nuit réservée aux pilotes dont les entreprises ou organismes sont autorisés, par l'exploitant d'aérodrome, à occuper ou utiliser la zone Nord des aéronefs basés, à l'exception des éléves pilotes seuls à bord.

*Use of RWY 01/19 on night VFR is reserved for pilots whose companies are authorized, by AD operator, to occupy or use northern part of home-based ACFT area, except for student pilots flying alone on board*

**22.1 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION AU DEPART**

- Appliquer la procédure décrite ci-dessous :

- En VMC : faire demi-tour.

- En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites géographiques de la TMA au dernier FL assigné ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles au premier FL de sécurité, puis entreprendre la montée au FL de croisière indiqué dans le FPL en vigueur.

***22.1 RADIOCOMMUNICATION FAILURE ON DEPARTURE***

*- The procedure to adopt is described below :*

*- In VMC, turn around.*

*- In IMC, continue the flight until TMA lateral limits at the last notified FL or if this last one is not compatible with obstructions, at the first safe FL, then undertake the climb till the cruising FL indicated on the FPL in force.*

**22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION A l'ARRIVEE**

- Appliquer la procédure spécifiée dans la Réglementation Nationale.

***22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE ON ARRIVAL***

*- Comply with the specified procedure defined in the National Regulation.*

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH***

Appliquer la procédure d'API suivante pour effectuer une nouvelle procédure d'approche :

*Comply with the missed approach procedure described below to perform a new APCH procedure :*

- Après une procédure CONV monter dans l'axe. A 2000 et en aucun cas avant 7.5 NM DME LEQ, tourner à gauche, rejoindre l'attente LEQ en montée vers 3000 et effectuer une nouvelle procédure d'approche dans les 15 minutes qui suivent.

*- After a CONV APCH climb straight ahead on RWY axis. At 2000 and not before 7.5 NM DME LEQ, turn left, join LEQ holding climbing to 3000 and perform a new APCH within the 15 minutes after the missed approach.*

- Après une procédure RNP RWY 08 appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour intégrer l'attente ERNOD en montée vers 5000 et effectuer une nouvelle procédure d'approche dans les 15 minutes qui suivent.

*- After a RWY 08 RNP procedure, comply with the missed approach procedure described on IAC to enter ERNOD holding climbing to 5000 and perform a new APCH within the 15 minutes after the missed approach.*

- Après une procédure RNP RWY 26 appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour intégrer l'attente ASBAR en montée vers 5000 et effectuer une nouvelle procédure d'approche dans les 15 minutes qui suivent.

*- After a RWY 26 RNP procedure, comply with the missed approach procedure described on IAC to enter ASBAR holding climbing to 5000 and perform a new APCH within the 15 minutes after the missed approach.*

Lorsque la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API :

*When the second attempt is followed by a new missed approach :*

- remonter vers 3000 suivant les SID INI vers CMB en CONV ou vers VERMA en RNAV, puis tourner direct vers CMB en montée vers le FL070 et rechercher les conditions VMC.

*- climb up to 3000 according to SID INI to CMB in CONV or to VERMA in RNAV, then turn direct towards CMB climbing to FL070 and seek VMC conditions.*

**22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION CAS PARTICULIER : LE PILOTE N'A PAS CONNAISSANCE DE LA PISTE EN SERVICE**

***22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE SPECIAL CASE : THE PILOT DOES NOT KNOW THE RUNWAY IN USE***

- Rejoindre l'attente LEQ au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, s'il est utilisable, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.

*- Join LEQ holding at the last assigned level that was acknowledged if this level is available, otherwise, at the highest level of the holding pattern.*

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

*- Maintain this level until the latest of the following times :*

- HAP s'il en a accusé réception,

*- EAT if it has been acknowledged,*

- ETA,

*- ETA,*

- heure d'arrivée dans l'attente + 7 minutes.

*- time of arrival in the holding pattern + 7 minutes.*

- Descendre à 2000 ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre une procédure d'approche CONV pour la piste 26 ou rejoindre l'IAF OSLID pour suivre une procédure d'approche RNP pour la piste 26, éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 08 est en service.

*- Descend 2000 ft QNH in the holding pattern then follow a CONV approach procedure for RWY 26 or proceed to the IAF OSLID and follow a RNP procedure for RWY 26, possibly followed by visual circling if the wind determined by the pilot indicates that QFU 08 is in use.*

**22.5 PROCEDURES LVP**

***22.5 LVP PROCEDURES***

**22.5.1 Installations et équipements disponibles**

***22.5.1 Installations and available equipments***

**22.5.1.1 Pistes :**

***22.5.1.1 Runways :***

La piste 08 est homologuée pour les décollages par faible visibilité.

*Runway 08 is certified for low-visibility take-off.*

La piste 26 est homologuée pour les approches de précision CAT II et CAT III, ainsi que pour les décollages par faible visibilité. Elle est équipée d'une rampe d'approche de 900m.

*Runway 26 is certified for CAT II and CAT III precision approach and for low-visibility take-off. It is equipped with an approach ramp 900m long.*

En situation LVP, toutes les pénétrations et croisements de piste sont protégés par des barres d'arrêt commandables et permanentes.

*In LVP situation, all penetration and crossing are protected by orderable and permanent stop bars.*

**22.5.1.2 TWY :**

***22.5.1.2 TWY :***

En conditions LVP, les voies de circulation T3 et T4 ne sont pas utilisables.

*In LVP conditions, T3 and T4 taxiways cannot be used.*

La voie de circulation P5 ne peut être utilisée que pour la desserte de l'aire de stationnement E par RVR supérieure ou égale à 150m, à raison d'un seul mouvement à la fois sur la plateforme. De plus, par RVR comprise entre 150m et 350m, l'assistance d'un véhicule « follow-me » est obligatoire

*P5 taxiway can only be used to taxy to and from E parking area with a RVR equal or greater than 150m, one aircraft at a time moving on the field. When RVR range from 150m to 350m, aircraft will be assisted by a follow-me vehicle between E parking area and P5 taxiway.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

depuis et jusqu'à l'aire de stationnement E.

Suite à un atterrissage piste 26, le dégagement se fera obligatoirement par la voie de circulation T5, sauf instruction du contrôle.

*Upon landing, clear runway 26 via taxiway T5, unless otherwise instructed by ATC.*

**22.5.1.3 Communications :**

***22.5.1.3 Communications :***

Les pilotes sont informés par l'ATIS de la mise en vigueur des procédures LVP.

*Pilots are advised by the ATIS if LVPs are in force.*

Au premier contact sur la fréquence, le contrôleur retransmet les RVR :

*At first contact, ATC shall transmit to pilot the RVRs measured :*

- au toucher des roues,
- à mi-piste,
- à l'extrémité de piste.

*- on touchdown area,*
*- half-runway,*
*- end of runway.*

**22.5.2 Critères de mise en place et de fin des LVP :**

***22.5.2 Criteria for start and end of LVP :***

Les LVP sont mises en vigueur au plus tard quand la RVR égale 550m ou quand le plafond égale 200 ft.

*LVP phase starts, at the latest, when RVR gets down to 550m or when ceiling gets down to 200 ft.*

Les LVP sont levées quand la RVR redevient supérieure à 550m, que le plafond est supérieur à 200ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

*LVP phase ends when the RVR becomes greater than 550m, ceiling higher than 200ft and an improvement of these conditions is expected.*

**AD 2 LFQQ.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

***23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

*AD equipped with a secondary radar (see AD 1.0).*

Système sol d'alerte de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

*MSAW ground warning system (see AD 1.0).*

**23.2 ZONE DE TRAITEMENT**

***23.2 PROCESSING AREA***

Limites latérales : SIV LILLE, TMA LILLE parties 2 et 9.

*Lateral limits : LILLE SIV, LILLE TMA parts 2 and 9.*

Limites verticales : SFC - FL 115.

*Vertical limits : SFC - FL 115.*

Les approches finales aux instruments publiées pour les pistes 08 et 26 à Lille Lesquin sont surveillées jusqu'au seuil de piste.

*Final instrument approaches published for RWY 08 and 26 at Lille Lesquin are monitored until the THR.*

Les approches finales aux instruments publiées pour les aérodromes de Merville Calonne, Le Touquet Elizabeth II, Calais Dunkerque, Albert Bray, Amiens Glisy et Valenciennes Denain ne sont pas surveillées.

*Final instrument approaches published for Merville Calonne, Le Touquet Elizabeth II, Calais Dunkerque, Albert Bray, Amiens Glisy and Valenciennes Denain AD are not monitored.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

SR-30 à SS+30. Prévention du risque animalier ponctuellement réalisée par fauconnerie.

*SR-30 to SS+30. Wildlife hazard prevention occasionnaly achieved by falconry.*

**AD 2 LFQQ.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFQQ.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet / *not applicable* | Sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## LILLE LESQUIN

### Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Cartes des aires de stationnement : se reporter APDC 01 à 03
*Parking area charts : see APDC 01 to 03*

### POSTES DE STATIONNEMENT B / *Parking stands B*

A : Sortie autonome / *Exit without push back.* R : Sortie repoussage / *Exit with push back.*

| Postes<br>*Stands* | Sorties<br>*Exits* | Types<br>*Types* | Envergure max (m)<br>*Max wingspan (m)* | Longueur max (m)<br>*Max length (m)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| B01 | R | B737 MAX 8 / A321 NEO | 35.92 | 44.51 | Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B02 | R | B737 MAX 8 / A321 NEO | 35.92 | 44.51 | Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B03 | R | B737 MAX 8 / A321 NEO | 35.92 | 44.51 | Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B04 | R | B737 MAX 8 / A321 NEO | 35.92 | 44.51 | Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B06 | R | B737 MAX 8 / A321 NEO | 35.92 | 44.51 | Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B07 | R | B737-900/A321-200 | 35.90 | 45.06 | Poste passerelle.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Gangway stand.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B08 | R | B747-400/B777-300 | 65 | 74 | Poste passerelle.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Gangway stand.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B09 | R | B767 - 300 | 47.60 | 55 | Poste passerelle.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Gangway stand.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B10 | R | B737-900/A321-200 | 35.90 | 45.06 | Poste passerelle.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Gangway stand.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B11 | R | B747-400 | 65 | 71 | Poste passerelle.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Gangway stand.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B12 | R | B767-300 | 47.60 | 55 | Poste passerelle.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Gangway stand.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B13 | A | Embraer 145/CRJ 200 | 21.21 | 29.87 | Sortie du poste par virage à gauche.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Stand exit by left turn.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B14 | A | B737-800/A320 | 35.90 | 39.57 | Sortie du poste par virage à droite.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Stand exit by right turn.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B15 | A | Embraer 145/CRJ 200 | 21.21 | 29.87 | Sortie du poste par virage à droite.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Stand exit by right turn.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B16 | A | B737-800/A320 | 35.90 | 39.57 | Sortie du poste par virage à gauche.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Stand exit by left turn.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |
| B17 | A | Embraer 145/CRJ 200 | 21.21 | 29.87 | Sortie du poste par virage à gauche.<br>Présence placeur impérative à l'arrivée.<br>*Stand exit by left turn.*<br>*Imperative presence of a marshaller at the arrival.* |



© SIA

## LILLE LESQUIN

Aire de trafic C interdite d'accès à l'A340-600, l'A350 et au B777-300.

*Access to apron C forbidden to A340-600, A350 and B777-300.*

### POSTES DE STATIONNEMENT C / *Parking stands C*

| **Postes** *Stands* | **Sorties** *Exits* | **Types** *Types* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|
| C1E/C1W | A | FA20 | C8E/C8W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30).<br>C9E/C9W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30).<br>*C8E/C8W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).*<br>*C9E/C9W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).* |
| C2E/C2W | A | FA20 | |
| C3E/C3W | A | FA20 | |
| C4E/C4W | A | FA20 | |
| C5E/C5W | A | FA20 | |
| C6E/C6W | A | F2TH | |
| C7E/C7W | A | F2TH | |
| C8E/C8W | A | F2TH | |
| C9E/C9W | A | F2TH | |
| C10 | A | B737 - 900 Winglets<br>AS332 PUMA | Présence placeur imperative à l'arrivée.<br>*Imperative presence of a marshaller on arrival.* |
| C11 | A | B737 - 900 Winglets | |
| C12 (1) | A | B747 - 400<br>A340 - 400<br>B777 - 200 | |
| C13 | A | B737 - 900 Winglets | |

A : Sortie autonome / *Exit without push back.*

(1) Neutralise les postes C11 et C13 / *Stands C11 and C13 not available.*

### POSTES DE STATIONNEMENT D / *Parking stands D*

| **Postes** *Stands* | **Sorties** *Exits* | **Types** *Types* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|
| D1E/D1W | A | C525 | D1E/D1W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30).<br>*D1E/D1W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).* |
| D2E/D2W | A | C525 | |
| D3E/D3W | A | C525 | |
| D4E/D4W | A | E145<br>AS355 ECUREUIL | Présence placeur imperative à l'arrivée.<br>*Imperative presence of a marshaller on arrival.*<br>D4E/D4W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30).<br>D5E/D5W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30).<br>*D4E/D4W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).*<br>*D5E/D5W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).* |
| D5E/D5W | A | E145<br>AS355 ECUREUIL | |
| D6E/D6W | A | E145<br>AS355 ECUREUIL | |
| D7E/D7W | A | A321/B739<br>AS355 ECUREUIL | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : LILLE 119.330 ☎ 03 20 16 19 54
**GND** (SOL) : 121.855

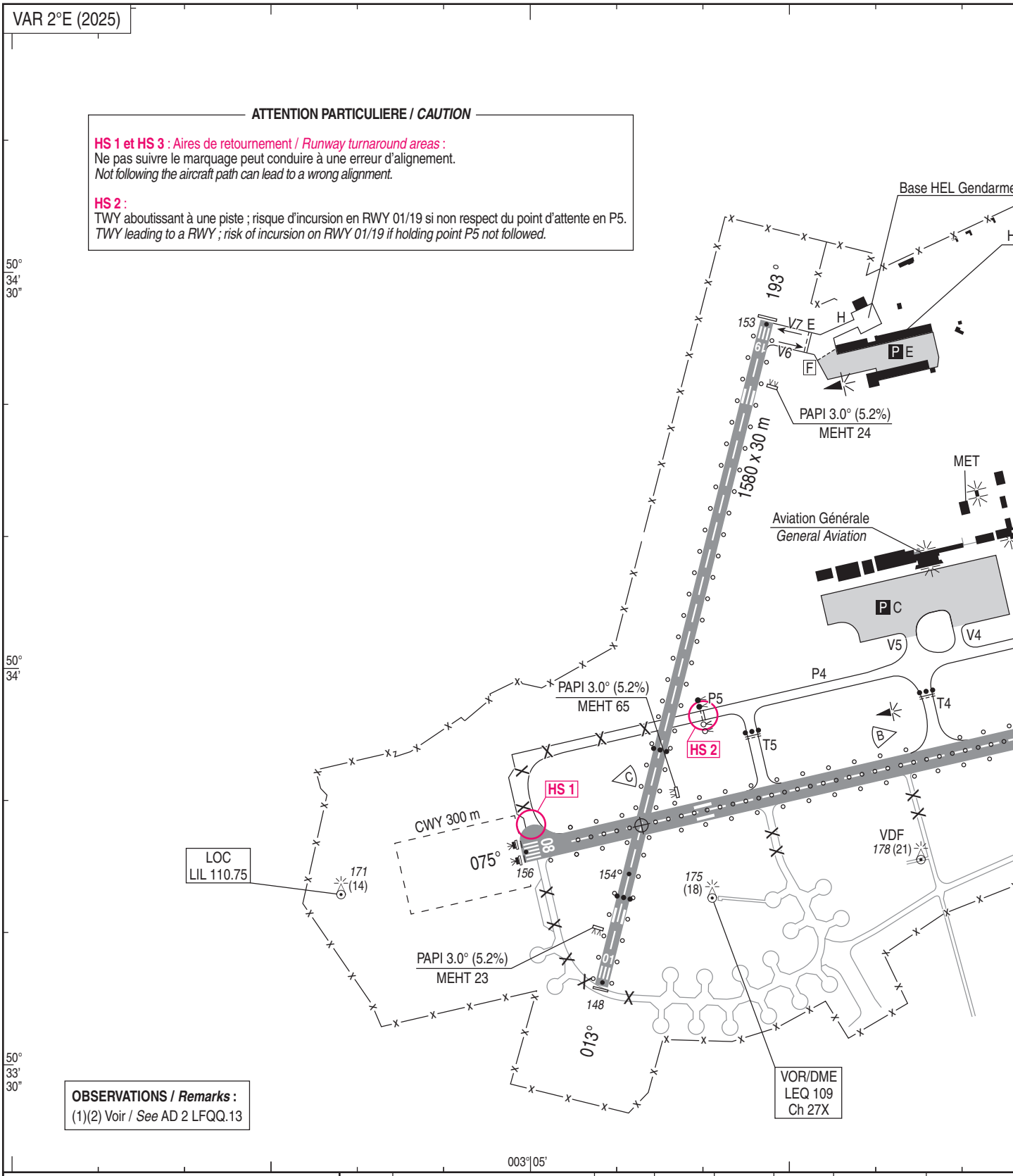
## LILLE LESQUIN
50 33 48 N - 003 05 13 E
*ALT AD : 157 (6 hPa)*

VAR 2°E (2025)

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

**HS 1 et HS 3** : Aires de retournement / *Runway turnaround areas* :
Ne pas suivre le marquage peut conduire à une erreur d'alignement.
*Not following the aircraft path can lead to a wrong alignment.*

**HS 2** :
TWY aboutissant à une piste ; risque d'incursion en RWY 01/19 si non respect du point d'attente en P5.
*TWY leading to a RWY ; risk of incursion on RWY 01/19 if holding point P5 not followed.*




**OBSERVATIONS / *Remarks* :**
(1)(2) Voir / *See* AD 2 LFQQ.13

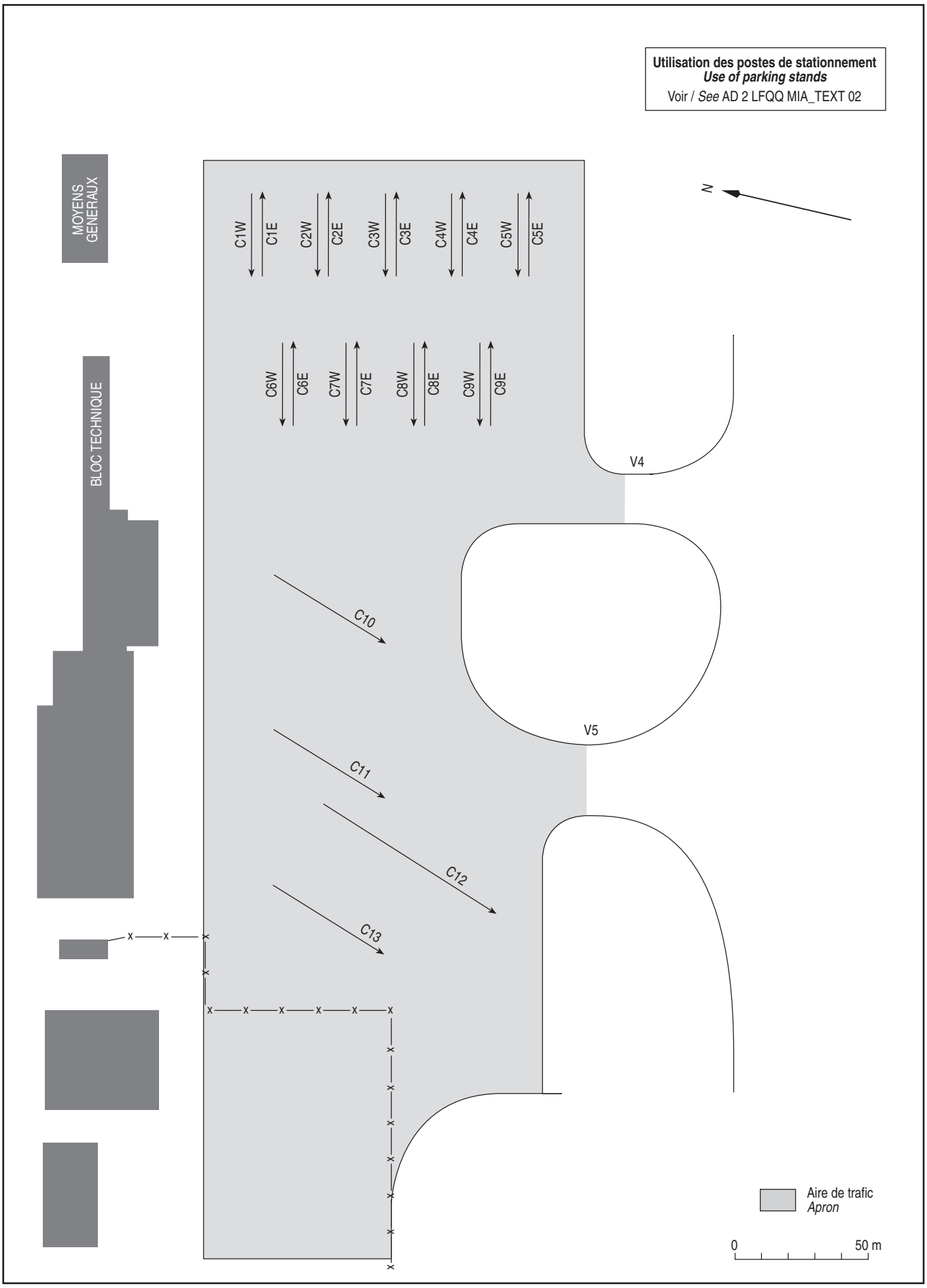
| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 08 | 50° 33' 46.37" N | 003° 04' 58.86" E | 08 | NIL | LIH/LIL | 2780 (2) | 2780 (2) | 2780 (2) | 2780 (2) | Revêtue | 54 F/B/W/T |
| DTHR 26 | 50° 34' 04.34" N | 003° 07' 05.16" E | 26 | 900 m LIH | LIH/LIL | 2825 | 3125 | 2825 | 2545 | *Paved* | |
| THR 26 | 50° 34' 06.45" N | 003° 07' 20.03" E | 01 (1) | NIL | LIL | 1580 | 1580 | 1580 | 1580 | Revêtue | 12 F/B/W/T |
| THR 01 | 50° 33' 36.39" N | 003° 05' 07.60" E | 19 (1) | NIL | LIL | 1580 | 1580 | 1580 | 1580 | *Paved* | |
| THR 19 | 50° 34' 25.81" N | 003° 05' 28.19" E | | | | | | | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT "C"
*Parking area "C"*

**LILLE** LESQUIN



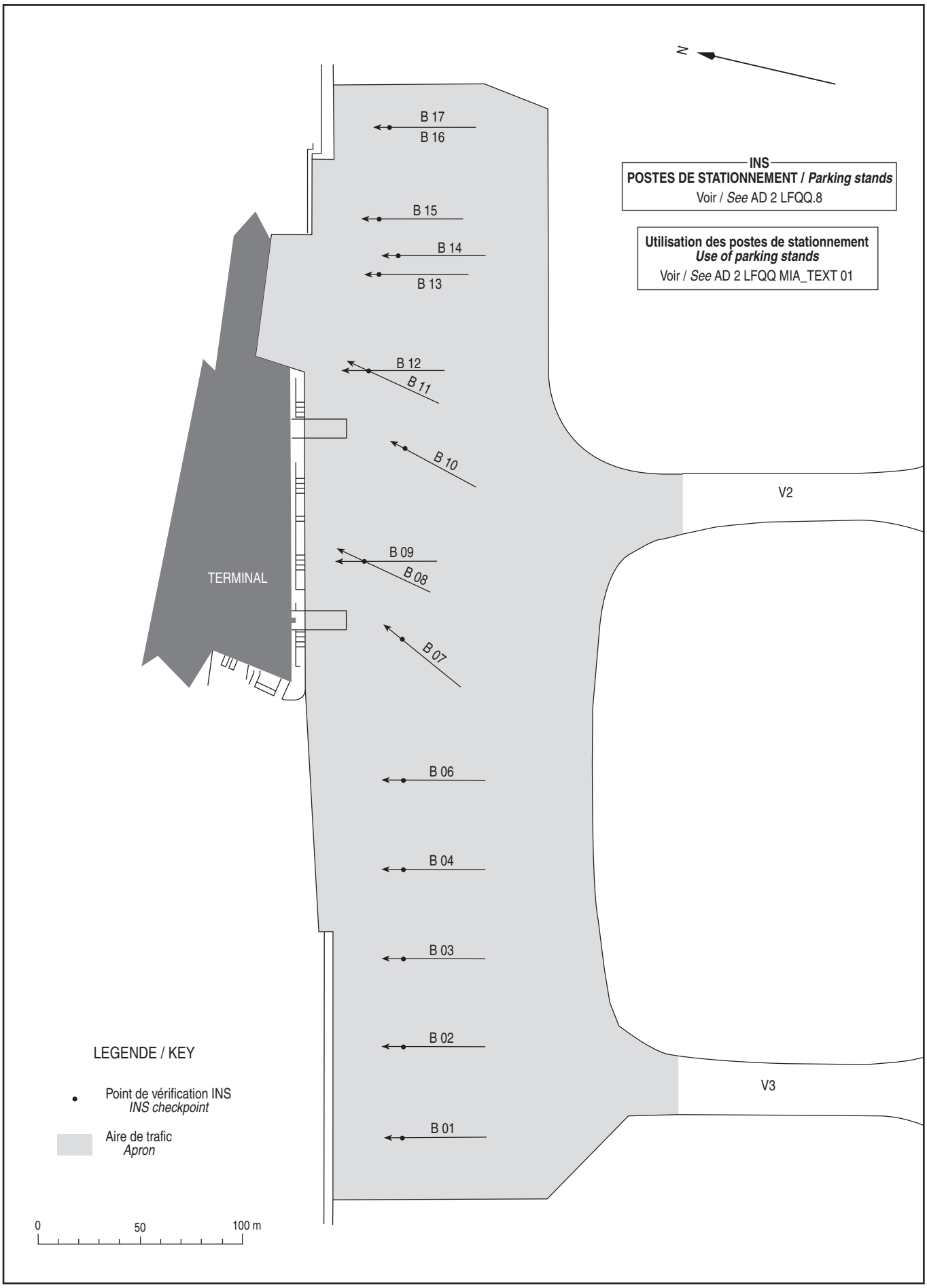



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT "B"

*Parking areas "B"*

**LILLE** LESQUIN

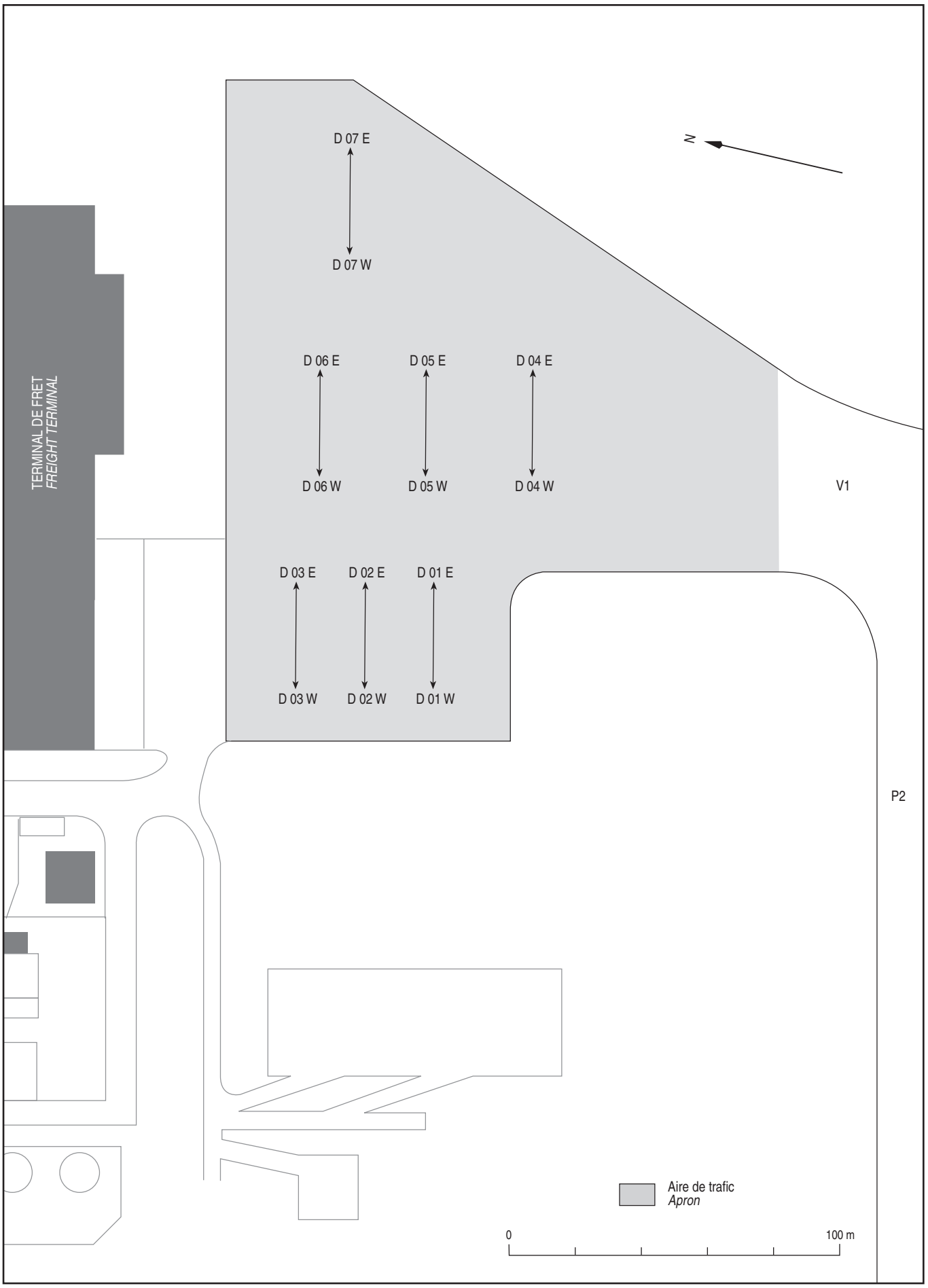





© SIA

**AIRE DE STATIONNEMENT "D"**
*Parking areas "D"*

**LILLE** LESQUIN






© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

*Parking areas*

**LILLE** LESQUIN

**Gestion des aires de trafic :**

- PRKG B affecté prioritairement aux ACFT commerciaux.
- PRKG C affecté prioritairement à l'aviation générale.
- PRKG D affecté prioritairement au fret.
- PRKG E affecté prioritairement aux ACFT basés.

***Apron management:***

*- PRKG B mainly assigned to commercial ACFT.*
*- PRKG C mainly assigned to general aviation*
*- PRKG D mainly assigned to freight.*
*- PRKG E mainly assigned to based ACFT.*

Au départ et préalablement à tous déplacements, les aéronefs doivent obligatoirement contacter la fréquence sol. La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre.

A l'arrivée, les postes de stationnement sont attribués par le PC Exploitation et cette information est relayée par la tour de contrôle aux aéronefs.

Au départ comme à l'arrivée, seule l'information sur les aéronefs en mouvement connus de la tour peut être fournie. Le pilote assure la prévention des abordages et des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic (délimitée par la ligne de sécurité) et au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manœuvre.

*On departure and prior to any movement, pilots are required to contact GND frequency. The control tower arranges the taxiing sequence for entering the manœuvring area.*

*On arrival the aircraft stands are assigned by the "PC Exploitation" and notified to aircraft by the control tower.*

*On departure and on arrival, only information about aircraft movement known by the control tower can be provided. Pilots are responsible for air and ground collision avoidance, their own separation and the third party safety.*

*On arrival, Air traffic authorities responsibility stops when the aircraft is entering the apron (delimited by the safety line) and on departure, begins as soon as the aircraft is entering the manœuvring area.*

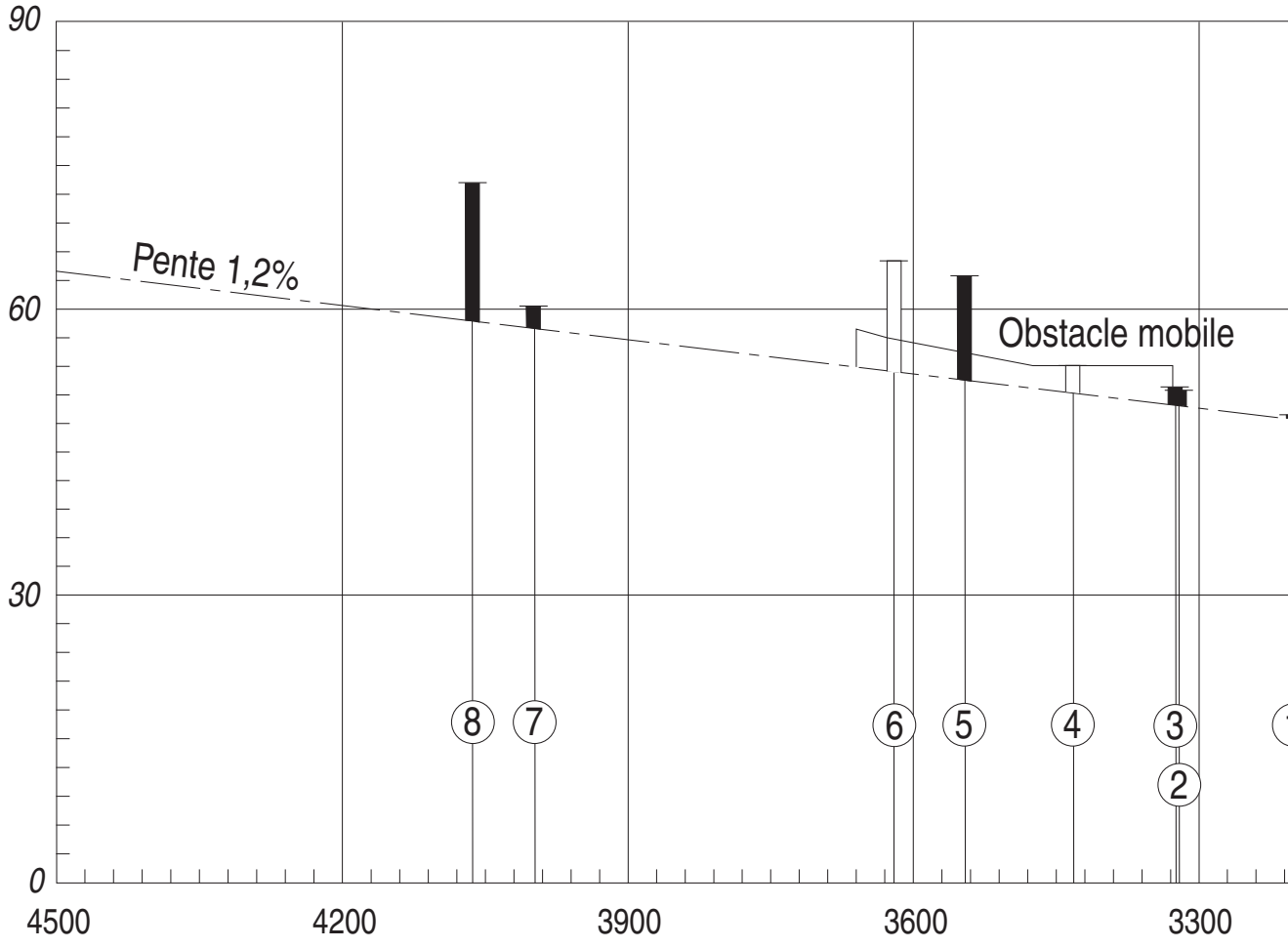


© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - A TYPE*

VAR 2°E (2025)



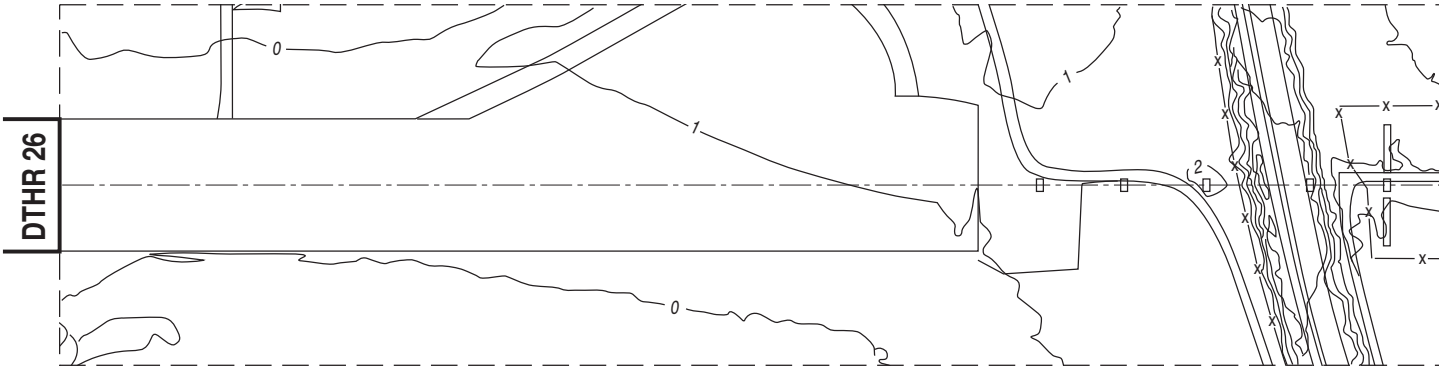
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

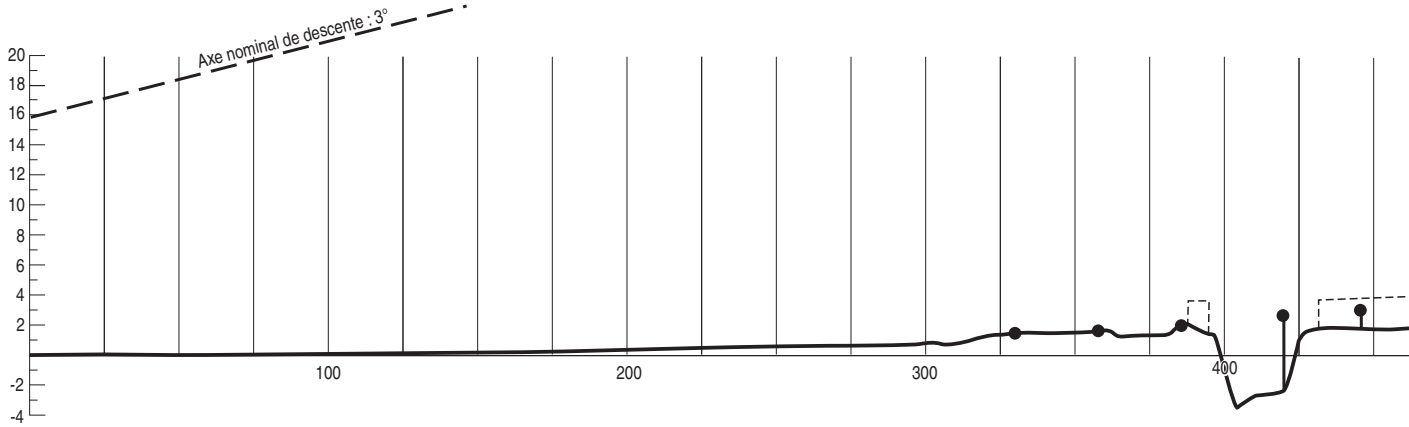
*Precision Approach Terrain Chart - ICAO*

**LILLE** LESQUIN
RWY 26

VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé éxécuté en 2014
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

# LILLE LESQUIN

**1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le centre de contrôle d'Approche de LILLE assure les services de la circulation aérienne (correspondant à la classification des espaces) dans la TMA et le SIV LILLE.

***1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

*LILLE Approach provides the air traffic control services (in accordance with airspaces classification) within TMA and FIS LILLE.*

**2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Altitude de transition 5000 ft AMSL.

Le niveau de transition de la TMA de LILLE est calculé par LILLE APP.

***2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude is 5000 ft AMSL.*

*The transition level is calculated by LILLE APP.*

**3 PROCEDURES**

**3.1 Limitation de vitesse**

Dans la TMA Lille, la vitesse est limitée à MAX IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

***3 PROCEDURES***

***3.1 Speed limitation***

*Within LILLE TMA, the speed is limited to MAX IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after getting ATC clearance.*

**3.2 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA**

Les itinéraires d'arrivée et de départ des aérodromes de LILLE LESQUIN, de MERVILLE CALONNE, de CALAIS DUNKERQUE, du TOUQUET ELIZABETH II et d'ALBERT BRAY figurent sur les cartes AD.

**Désignation des itinéraires IFR :** la désignation des SID et STAR de LILLE LESQUIN est dépendante de la configuration en service et des spécifications de navigation.

Les itinéraires IFR sont identifiés par :

- le point d'origine pour les STAR ou le point de fin pour les SID ;
- un indicateur de validité ;
- une lettre choisie suivant le tableau suivant :

***3.2 IFR routes within the TMA***

*From LILLE LESQUIN, MERVILLE CALONNE, CALAIS DUNKERQUE, LE TOUQUET ELIZABETH II and ALBERT BRAY : outgoing IFR routes are represented in the following charts.*

***Designation of IFR routes :*** *the designation of SID and STAR for LILLE LESQUIN is dependent on the configuration in use and on the navigation specifications.*

*IFR routes are identified by :*

- *the origin waypoint for the STAR or the end point for the SID ;*
- *a validity indicator ;*
- *a letter chosen according to the following table :*

| | SID CONV | STAR CONV | SID RNAV | STAR RNAV |
|---|---|---|---|---|
| RWY 08 | E | A / B | R | C / F(2) |
| RWY 26 | W / T / S(1) / X/ Y /Z(1) | | L / P(1) | D / F(2) |

(1) Départs sous conditions particulières / *Departure with special conditions.*
(2) Arrivées utilisables unique sur instruction du contrôle */ Arrival usable only on ATC requirement.*

**3.2.1 Itinéraires IFR d'arrivée aérodrome de LILLE LESQUIN (Cf. cartes)**

Les itinéraires d'arrivée aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFQQ STAR CONV et AD 2 LFQQ STAR RNAV.

Les trajectoires d'arrivées sont dirigées vers les IAF ERNOD, EKRIK, ASBAR, OSLID, LEQ et LL selon leur provenance et du QFU en service.

Toutes les STAR à destination de l'aérodrome de LILLE LESQUIN sont décrites soit :

- En RNAV 1 pour les équipages et ACFT certifiés. Ces STAR sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV1 pour les senseurs GNSS et/ou DME/DME
- En navigation classique pour tous les ACFT.

***3.2.1 Arrival IFR routes to LILLE LESQUIN AD***

*The incoming paths are shown on the AD 2 LFQQ STAR CONV and AD 2 LFQQ STAR RNAV charts.*

*The incoming paths are directed towards IAF ERNOD, EKRIK, ASBAR, OSLID, LEQ and LL according to origin and RWY in use.*

*All the STAR incoming to LILLE LESQUIN AD are described as :*

- *RNAV 1 for crew and ACFT certified. These STAR are protected according to the navigation specification criteria of RNAV 1 for GNSS and DME/DME sensors.*
- *Conventionnal for all ACFT.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN

**3.2.2 Itinéraires IFR de départ aérodrome LILLE LESQUIN (Cf. cartes).**

Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD2 LFQQ SID CONV et AD2 LFQQ SID RNAV.

Tous les SID au départ de l'aérodrome de LILLE LESQUIN sont décrits soit :

- En RNAV 1 pour les équipages et ACFT certifiés. Ces SID sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV1 pour les senseurs GNSS et/ou DME/DME

- En navigation classique pour tous les ACFT.

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services du contrôle. En l'absence de la capacité « RNAV » requise, le pilote doit s'annoncer « Non RNAV » à la demande de mise en route afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

***3.2.2 Outgoing IFR from LILLE LESQUIN AD.***

*The outgoinqs paths are shown on the AD2 LFQQ SID CONV and AD2 LFQQ SID RNAV charts.*

*All the SID incoming to LILLE LESQUIN AD are described as :*

*- RNAV 1 for crew and ACFT certified. These SID are protected according to the navigation sepcification criteria of RNAV1 for GNSS and DME/DME sensors.*

*- Conventionnal for all ACFT.*

*RNAV departures are preferential and are declared services by ATC services. Without the required "RNAV" capacity, the pilot has to announce himself as "Non RNAV" when requesting startup, in order to be given a conventional departure.*

**3.2.3 Configuration en service**

L'orientation de la piste en service à LILLE LESQUIN détermine la configuration utilisable (configuration 08 ou 26) et le choix des itinéraires qui en découle.

***3.2.3 Configuration in use***

*The RWY in use at LILLE LESQUIN will determine the traffic pattern to be used (configuration 08 or 26) and the resulting routes.*

**3.2.4** Le contrôle (ACC ou APP) peut indiquer, notamment sous contrôle et surveillance radar d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.

***3.2.4*** *Control (ACC or APP) may indicate, particularly under radar surveillance and control, other routes to follow in accordance with the general traffic situation.*

**4 SERVICE RADAR**

LILLE Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***4 RADAR SERVICE***

*LILLE Approach uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide control services, flight information and emergency.*

**5 PANNE DE COMMUNICATION**

Cf. AD2 LFQQ. 22

***5 RADIO FAILURE***

*See AD2 LFQQ. 22*

**6 TRANSFERT DE COMMUNICATION**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A tout changement de fréquence, le commandant de bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

***6 TRANSFERT OF COMMUNICATION***

*Frequency changes are carried out on aircraft ATC unit instruction. Upon every frequency change, pilot in command has to immediately contact the new frequency.*

**7 PROCEDURE MOINDRE BRUIT**

Cf. AD 2 LFQQ. 21

***7 NOISE ABATEMENT PROCEDURES***

*See AD 2 LFQQ. 21*

**8 SECTEURS VELIVOLES DEROGATOIRES (cf carte régionale)**

**8.1 Service rendu aux vols de planeurs**

Les conditions d'exercice de certaines activités vélivoles font l'objet de protocoles signés entre les services de la circulation aérienne et les clubs de vol à voile concernés. Dans le cadre de ces protocoles et conformément au règlement de la circulation aérienne amendé, par dérogation à la fourniture du service de contrôle, les vols de planeurs à l'intérieur de certains secteurs définis, ne bénéficient pas du service de contrôle, ni entre eux, ni vis-à-vis des autres usagers (notamment de l'information de trafic).

***8 GLIDING ACTIVITY WITH DEROGATION SECTORS (see area chart)***

***8.1 Service provided to glider flights***

*The conditions for carrying out certain gliding activities are the subject of protocols signed between the air traffic services and the glider clubs in question. Within the frame of these protocols and according to the amended air traffic control regulations, by derogation of the provision of control service, glider flights within certain defined sectors do not benefit from control service neither with respect to each other nor with respect to other users (in particular traffic information).*



© SIA

# LILLE LESQUIN

**8.2 Service rendu aux autres usagers**

L'information sur l'activité vélivole au profit des autres aéronefs est assurée par une information d'activité dans un secteur publié, diffusée au moyen de l'ATIS et sur la fréquence de contrôle lorsque les trajectoires risquent d'interférer avec les activités vélivoles dérogatoires.

**NOTE 1** : seules les activités vélivoles se déroulant dans les espaces de classe D sont publiées.

**NOTE 2** : les limites latérales et verticales des secteurs d'activités vélivoles dérogatoires peuvent être amendées périodiquement et la publication aéronautique sera révisée en conséquence.

***8.2 Service provided to other users***

*Information on glider activity for the benefit of other aircraft is provided by activity information for a published sector, distributed by means of ATIS and on the control frequency when flight paths are likely to interfere with glider activity with derogation.*

***NOTE 1:** only glider activities taking place in class D airspace are published.*

***NOTE 2:** the lateral and vertical limits of glider activity with derogation sectors may be amended periodically and the aeronautical publication will be revised accordingly.*



© SIA

# LILLE LESQUIN
## Carte régionale
## *Area chart*

PARIS contrôle — FREQ des secteurs / *Sectors FREQ*

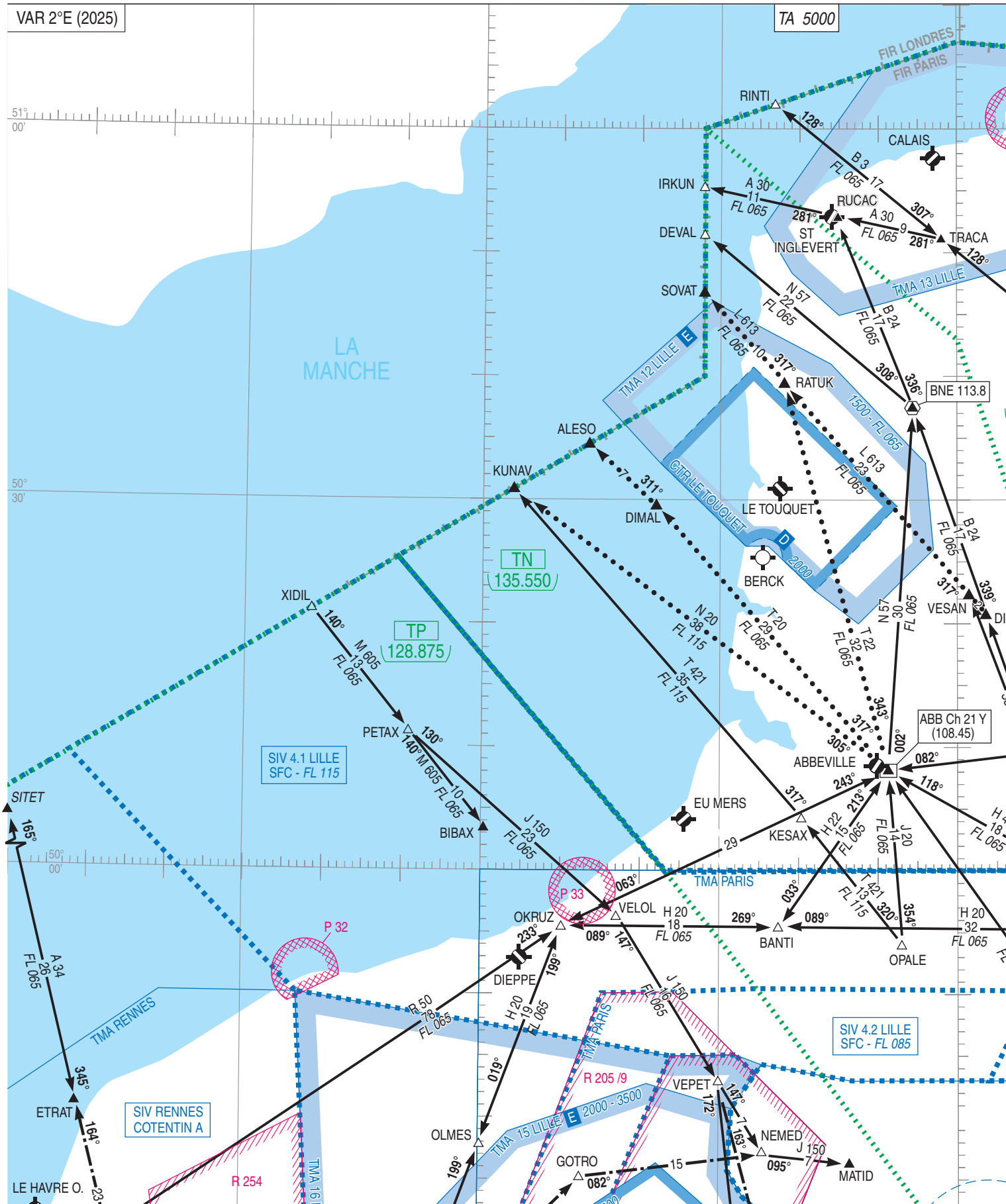
| | |
|---|---|
| **FIS :** LILLE Information | 126.480 (1) - 132.540 (2) - 129.360 (3) - 132.610 (4) - 134.825 (5) |
| **ATIS** LILLE | 119.330 |
| **APP :** LILLE Approche/ *Approach* | 126.480 - 120.275 - 129.360 - 122.060 - 134.825 |
| **TWR :** LILLE Tour/*Tower* | 118.555 |

(1) SIV 1 (2) SIV 2 (3) SIV 3 - 5 (4) SIV 4.1 - 4.2 (5) SIV 6.1 - 6.2 - 6.3 - 6.4

| | |
|---|---|
| **ATIS** LE TOUQUET | 123.130 |
| **TWR :** LE TOUQUET Tour / *Tower* | 118.455 |
| **ATIS** MERVILLE | 127.905 |
| **TWR :** MERVILLE Tour / *Tower* | 119.080 |
| **TWR :** ALBERT Tour / *Tower* | 119.655 |

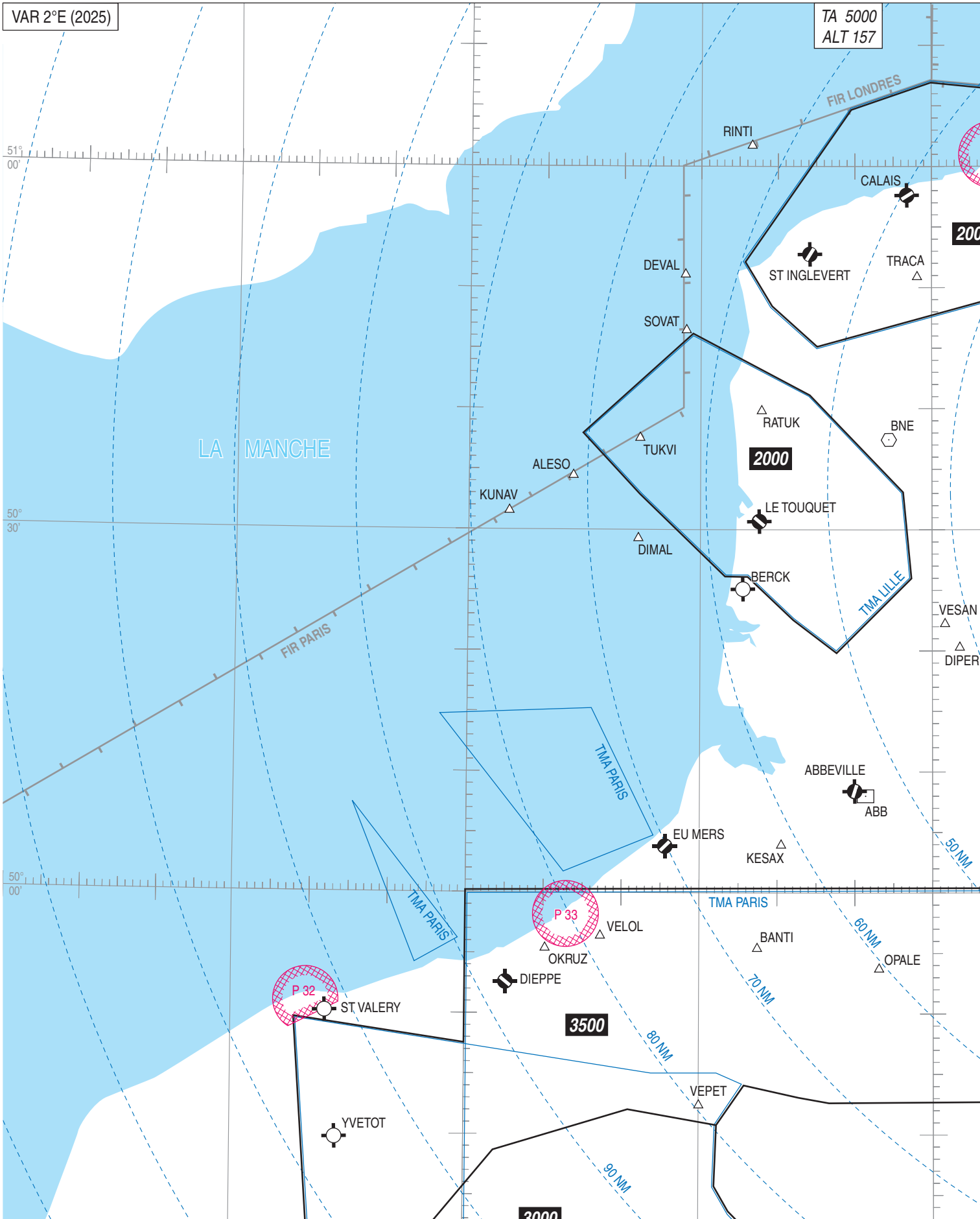
Sur instruction ACC / *On ACC instruction*

RNAV



# LILLE LESQUIN
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

| | |
|---|---|
| **ATIS** LILLE | 119.330 |
| **FIS :** LILLE Information | 126.480 - 134.825 - 132.540 - 129.360 - 132.610 |
| **APP :** LILLE Approche/*Approach* | 126.480 - 134.825 - 120.275 - 122.060 - 129.360 |



## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ABB | REF ENR 4.1 | X | | X | |
| BNE | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| CIV | REF EB AIP ENR 4.1 | X | X | X | |
| CMB | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| LEQ | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| RW08 | 50°33'46.37" N 003°04'58.85" E | X | | | X |
| RW26 | 50°34'04.34" N 003°07'05.16" E | X | | | X |
| ASBAR | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| BARLI | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| DENIN | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| EKRIK | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| ERNOD | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| IBERU | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| MATIX | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| NEKEN | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OBIVA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| OLBUS | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OSLID | REF ENR 4.4 | X | | X | X |
| ROBAL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| RONOR | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| SUDAP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| SULEX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| TRACA | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| UPMIT | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| VERMA | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| QQ410 | 50°33'12.3" N 003°01'00.1" E | X | | | X |
| QQ411 | 50°34'39.6" N 003°11'14.1" E | X | | | X |
| QQ412 | 50°38'51.4" N 003°19'39.7" E | X | | | X |
| QQ413 | 50°32'24.2" N 003°17'11.8" E | X | | | X |
| QQ510 | 50°31'33.3" N 002°49'32.6" E | X | | | X |
| QQ512 | 50°26'42.8" N 003°00'32.6" E | X | | | X |
| QQ602 | 50°29'46.0" N 003°13'32.0" E | X | | X | |
| QQ605 | 50°29'48.1" N 003°06'47.9" E | X | | X | |
| QQ700 | 50°33'49.2" N 003°00'10.6" E | X | | X | |
| QQ701 | 50°31'02.3" N 003°02'13.8" E | X | | X | |
| QQ703 | 50°29'15.2" N 002°55'07.3" E | X | | X | |
| QQ707 | 50°25'31.6" N 003°02'04.0" E | X | | X | |
| QQ709 | 50°28'38.3" N 002°46'16.3" E | X | | X | |
| QQ711 | 50°15'46.9" N 003°02'19.7" E | X | | X | |
| QQ713 | 50°15'47,0"N 002°57'07,0"E | X | | X | |
| QQ901 | 50°11'14.3" N 003°45'27.5" E | X | | X | |
| QQ902 | 50°24'38.0" N 003°30'31.4" E | X | | X | |
| FQ08Z | 50°31'50.8" N 002°51'33.4" E | X | | | X |
| FQ08Y | 50°32'32.4" N 002°56'22.1" E | X | | | X |
| FQQ26 | 50°35'18.5" N 003°15'50.0" E | X | | | X |
| FAF VOR Z RWY 08 | 50°32'51.4" N 002°56'59.3" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC Z RWY 26 | 50°35'44.7" N 003°18'56.0" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 26 | 50°35'18.6" N 003°15'50.0" E | | X | | X |
| FAF VOR RWY 26 | 50°35'18.2" N 003°15'49.3" E | | X | | X |



© SIA

**RNP Y RWY 08**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2,0°E | | | REF NAVAID : LEQ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ERNOD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SUDAP | IF | SUDAP | - | - | - | - | - | 2000 | - | 220 | - | - |
| | TF | NEKEN | - | 345 | 347.2 | 5.0 | - | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA RONOR | IF | RONOR | - | - | - | - | - | 2000 | - | 220 | - | - |
| | TF | NEKEN | | 165 | 167.2 | 5.0 | - | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA NEKEN | IF | NEKEN | - | - | - | - | - | 2000 | - | 220 | - | - |
| APCH | TF | FQ08Y | - | 075 | 077.2 | 4.8 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW08 | Yes | 075 | 077.3 | 5.6 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | DF | QQ411 | - | - | - | - | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | QQ412 | Yes | 050 | 051.9 | 6.8 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | DF | QQ413 | Yes | - | - | - | R | - | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ERNOD | - | 245 | 246.5 | 20.7 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** Y RWY 08

### Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFQQ |
| **Runway** | 08 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Y |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E08B |
| **LTP/FTP Latitude** | 503346.3720N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0030458.8500E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 91.5 |
| **FPAP Latitude** | 503406.4490N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 20.0770 |
| **FPAP Longitude** | 0030720.0320E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 141.1820 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 11 11 06 0C 08 C8 00 02 38<br>30 05 08 01 B3 15 C4 B5 52 01<br>93 17 DA 9C 00 FC 4E 04 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 FA 6D 36 2C E2 |
| **Calculated CRC Value** | 6D362CE2 |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 47.5 |



© SIA

**RNP Z RWY 08**

MAG VAR 2025 2.0° E

REF NAVAID : LEQ

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ERNOD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ERNOD | IF | ERNOD | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | EKRIK | - | 348 | 349.5 | 7.0 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA EKRIK | IF | EKRIK | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| APCH | TF | FQ08Z | - | 075 | 077.2 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW08 | Yes | 075 | 077.2 | 8.8 | - | - | - | - | -3.00 /49 | 0.3 |
| | DF | QQ411 | - | - | - | - | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | TF | QQ412 | Yes | 050 | 051.9 | 6.8 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| | DF | QQ413 | Yes | - | - | - | R | - | 3000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ERNOD | - | 245 | 246.5 | 20.7 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFQQ |
| **Runway** | 08 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | Z |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E08A |
| **LTP/FTP Latitude** | 503346.3720N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0030458.8500E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 91.5 |
| **FPAP Latitude** | 503406.4490N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 20.0770 |
| **FPAP Longitude** | 0030720.0320E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 141.1820 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 11 11 06 0C 08 D0 00 01 38<br>30 05 08 01 B3 15 C4 B5 52 01<br>93 17 DA 9C 00 FC 4E 04 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 FA 35 06 90 A5 |
| **Calculated CRC Value** | 350690A5 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 47.5 |



© SIA

**FNA RNP RWY 26**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.0°E | | | REF NAVAID : LEQ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ASBAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | OLBUS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | FQQ26 | | 256 | 257.6 | 4.1 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW26 | Yes | 256 | 257.5 | 5.7 | - | - | - | - | -3.00 / 52 | 0.3 |
| | TF | QQ510 | Yes | 255 | 257.4 | 11.5 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | DF | QQ512 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | ASBAR | - | 101 | 102.7 | 14.0 | - | 5000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFQQ |
| **Runway** | 26 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E26A |
| **LTP/FTP Latitude** | 503404.3390N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0030705.1600E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 84.3 |
| **FPAP Latitude** | 503345.0230N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -19.3160 |
| **FPAP Longitude** | 0030449.3640E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -135.7960 |
| **Threshold Crossing Height** | 52.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 192 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 11 11 06 0C 1A 00 00 01 36<br>32 05 66 8D B3 15 90 90 56 01<br>4B 17 18 69 FF 18 DB FB 08 02<br>2C 01 64 18 C8 FA E8 48 4C 64 |
| **Calculated CRC Value** | E8484C64 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 40.4 |



© SIA

**PRECODING** INA **RNAV** (GNSS ou / *or* DME) RWY 26

**INA RNAV RWY 26**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 2.0° E | | | REF NAVAID : LEQ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ASBAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ASBAR | IF | ASBAR | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | OSLID | - | 010 | 011.9 | 6.9 | - | 2000 | 4000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | OLBUS | - | 346 | 347.7 | 6.0 | - | 2000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA OSLID | IF | OSLID | - | - | - | - | - | 2000 | 4000 | 220 | - | - |
| | TF | OLBUS | - | 346 | 347.7 | 6.0 | - | 2000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA UPMIT | IF | UPMIT | - | - | - | - | - | 2000 | - | 170 | - | - |
| | TF | OLBUS | - | 166 | 167.6 | 3.0 | - | 2000 | - | 170 | - | 1.0 |
| INA OLBUS | IF | OLBUS | - | - | - | - | - | 2000 | - | 210 | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
## SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 08 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) FA ou/or VA acceptable | | | | | | MAG VAR 2025 2.0°E | | | REF NAVAID : LEQ | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ABB 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 075 | 077.0 | - | - | 557 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ605 | - | 210 | 212.0 | 6.1 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBIVA | - | 229 | 231.4 | 30.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABB | - | 262 | 263.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BNE 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 075 | 077.0 | - | - | 557 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ605 | - | 210 | 212.0 | 6.1 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IBERU | - | 282 | 283.7 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BNE | - | 273 | 274.8 | 21.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **CIV 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 075 | 077.0 | - | - | 557 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ602 | - | 144 | 146.0 | 6.3 | R | | - | - | 1.0 |
| - | TF | DENIN | - | 132 | 133.9 | 10.9 | - | | - | - | 1.0 |
| - | TF | CIV | - | 049 | 051.4 | 19.7 | - | | - | - | 1.0 |
| **MATIX 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 075 | 077.0 | - | - | 557 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ602 | - | 144 | 146.0 | 6.3 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DENIN | - | 132 | 133.9 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MATIX | - | 129 | 131.0 | 24.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TRACA 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 075 | 077.0 | - | - | 557 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ605 | - | 210 | 212.0 | 6.1 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IBERU | - | 282 | 283.7 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRACA | - | 308 | 309.6 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VERMA 6R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 075 | 077.0 | - | - | 557 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ602 | - | 144 | 146.0 | 6.3 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VERMA | - | 177 | 178.7 | 29.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
## SID RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 26 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2025 2.0° E | | | REF NAVAID : LEQ | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **ABB 6L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | QQ700 | Y | 269 | 271.0 | 2.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ709 | - | 236 | 238.0 | 10.3 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBIVA | - | 208 | 210.1 | 20.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ABB | - | 262 | 263.6 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BNE 6L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | QQ700 | Y | 269 | 271.0 | 2.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IBERU | - | 274 | 275.6 | 21.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BNE | - | 273 | 274.8 | 21.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **CIV 6L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | QQ700 | Y | 269 | 271.0 | 2.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ703 | - | 205 | 207.0 | 5.9 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | QQ707 | - | 128 | 130.0 | 5.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DENIN | - | 100 | 102.2 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CIV | - | 049 | 051.4 | 19.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MATIX 6L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | QQ700 | Y | 269 | 271.0 | 2.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ703 | - | 205 | 207.0 | 5.9 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | QQ707 | - | 128 | 130.0 | 5.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DENIN | - | 100 | 102.2 | 15.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MATIX | - | 129 | 131.0 | 24.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TRACA 6L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | QQ700 | Y | 269 | 271.0 | 2.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IBERU | - | 274 | 275.6 | 21.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | TRACA | - | 308 | 309.6 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VERMA 6L** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | QQ700 | Y | 269 | 271.0 | 2.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ703 | - | 205 | 207.0 | 5.9 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | QQ713 | - | 173 | 174.6 | 13.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VERMA | - | 142 | 144.4 | 19.4 | - | - | - | - | 1.0 |

| SID RNAV RWY 26 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) FA ou/or VA acceptable | | | | | | MAG VAR 2025 2.0 °E | | | REF NAVAID : LEQ | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **CIV 6K** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 255 | 257.4 | - | - | 556 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ701 | - | 202 | 204.0 | 3.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DENIN | - | 118 | 120.3 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CIV | - | 049 | 051.4 | 19.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **MATIX 6K** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 255 | 257.4 | - | - | 556 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ701 | - | 202 | 204.0 | 3.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DENIN | - | 118 | 120.3 | 17.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MATIX | - | 129 | 131.0 | 24.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VERMA 6K** | | | | | | | | | | | |
| - | CA (1) | - | - | 255 | 257.4 | - | - | 556 (400 AAL) | - | - | 1.0 |
| - | CF | QQ701 | - | 202 | 204.0 | 3.4 | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | QQ711 | - | 178 | 179.8 | 15.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | VERMA | - | 151 | 153.4 | 17.7 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
# STAR RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY 08 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Utilisable uniquement sur instruction ATC / Usable only on ATC requirement | | | | | | MAG VAR 2025 2.0 °E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ERNOD** | - | ERNOD | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LEQ** | - | LEQ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **TRACA 5C** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | TRACA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | IBERU | - | 127 | 129.3 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ERNOD | - | 130 | 132.4 | 17.4 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **BNE 5C** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | BNE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | IBERU | - | 092 | 094.4 | 21.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ERNOD | - | 130 | 132.4 | 17.4 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **ABB 5C** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ABB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | OBIVA | - | 081 | 083.1 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ERNOD | - | 038 | 039.8 | 17.1 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **SULEX 5C** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | SULEX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | ERNOD | - | 346 | 347.9 | 24.7 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **CMB 5C** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | CMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | ERNOD | - | 305 | 307.0 | 17.3 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **MATIX 5C** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | CMB | - | 283 | 285.1 | 30.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ERNOD | - | 305 | 307.0 | 17.3 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **CIV 5C** | | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | CIV | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | ROBAL | - | 230 | 231.7 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | DENIN | - | 230 | 231.6 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | CMB | - | 230 | 231.6 | 13.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | ERNOD | - | 305 | 307.0 | 17.3 | - | 3000 | - | 220 | 1.0 |
| **TRACA 5F** | **(1)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | TRACA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | IBERU | - | 127 | 129.3 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | EKRIK | - | 111 | 112.7 | 12.5 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **BNE 5F** | **(1)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | BNE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | IBERU | - | 092 | 094.4 | 21.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | EKRIK | - | 111 | 112.7 | 12.5 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |
| **ABB 5F** | **(1)** | | | | | | | | | | |
| **-** | IF | ABB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **-** | TF | OBIVA | - | 081 | 083.1 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| **-** | TF | EKRIK | - | 024 | 025.7 | 22.2 | - | 3000 | - | 200 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

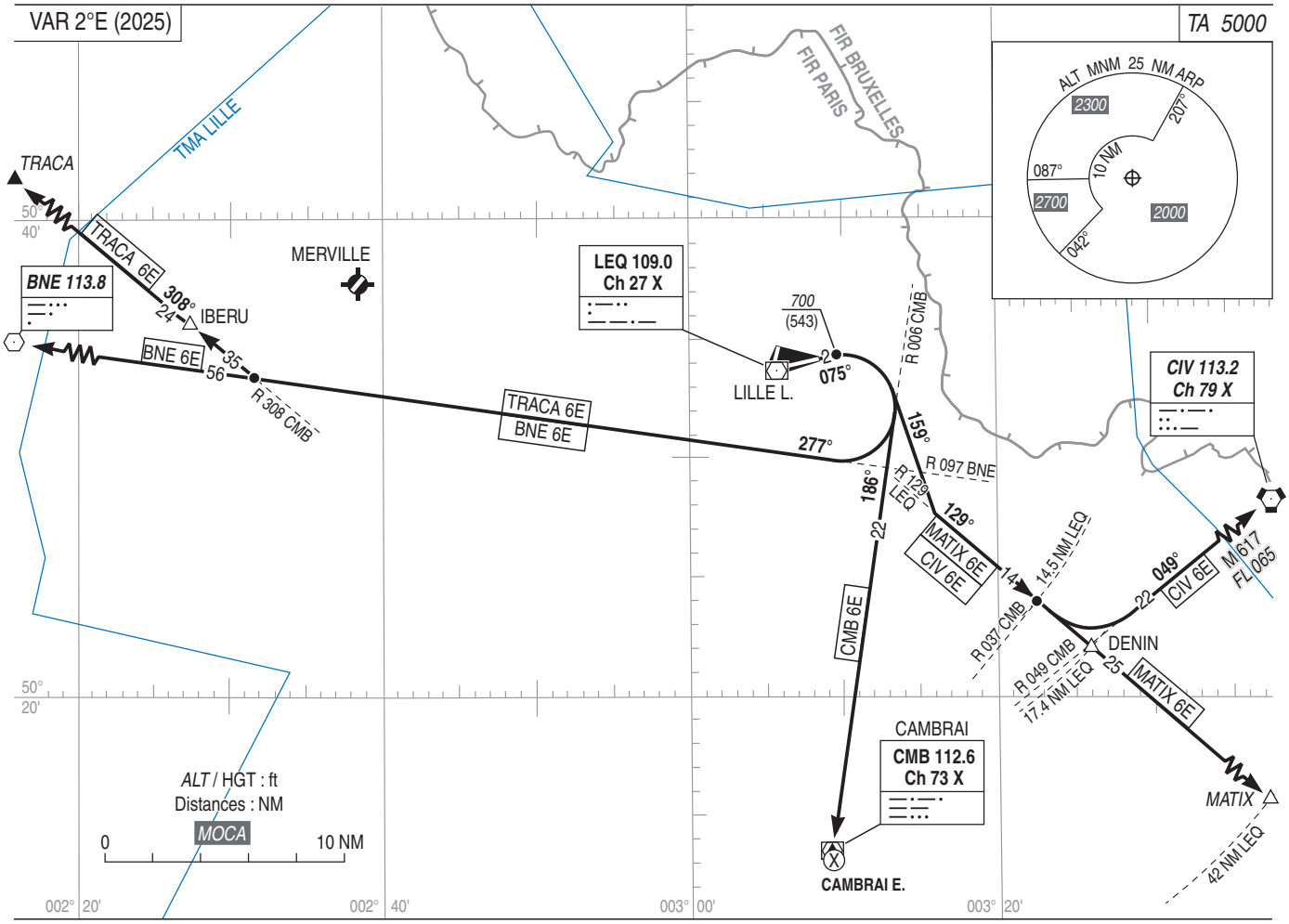
# LILLE LESQUIN
# STAR RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STAR RNAV RWY 26 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | (1) Utilisable uniquement sur instruction ATC / Usable only on ATC requirement | | | | | | MAG VAR 2025 2.0 °E | | | REF NAVAID : - | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **ASBAR** | - | ASBAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **LEQ** | - | LEQ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **TRACA 5D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TRACA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | IBERU | - | 127 | 129.3 | 24.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BARLI | - | 127 | 129.4 | 15.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CMB | - | 128 | 129.7 | 19.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ASBAR | - | 038 | 039.5 | 12.9 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **BNE 5D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BNE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | IBERU | - | 092 | 094.4 | 21.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BARLI | - | 127 | 129.4 | 15.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CMB | - | 128 | 129.7 | 19.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ASBAR | - | 038 | 039.5 | 12.9 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **ABB 5D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | OBIVA | - | 081 | 083.1 | 25.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | CMB | - | 082 | 083.6 | 25.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ASBAR | - | 038 | 039.5 | 12.9 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **CMB 5D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CMB | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ASBAR | - | 038 | 039.5 | 12.9 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **MATIX 5D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | QQ901 | - | 310 | 311.6 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ASBAR | - | 307 | 309.5 | 19.5 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **CIV 5D** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | CIV | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ROBAL | - | 230 | 231.7 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | QQ902 | - | 230 | 231.8 | 6.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ASBAR | - | 257 | 259.5 | 5.6 | - | 3000 | - | - | 1.0 |
| **MATIX 5F** | **(1)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | MATIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | QQ901 | - | 310 | 311.6 | 8.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | QQ902 | - | 323 | 324.6 | 16.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OSLID | - | 322 | 324.4 | 7.0 | - | 2000 | 4000 | 220 | 1.0 |
| **CIV 5F** | **(1)** | | | | | | | | | | |
| - | IF | CIV | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | TF | ROBAL | - | 230 | 231.7 | 9.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | QQ902 | - | 230 | 231.8 | 6.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OSLID | - | 322 | 324.4 | 7.0 | - | 2000 | 4000 | 220 | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
## SID CONV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** LILLE | 119.330 | |
| **APP :** LILLE Approche/*Approach* | 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2) | (1) Secteur Est /*East sector* |
| **TWR :** LILLE Tour/*Tower* | 118.555 | (2) Secteur Ouest /*West sector* |
| LILLE Sol/*Ground* | 121.855 | |






© SIA

# LILLE LESQUIN
# SID CONV RWY 08

| SID CONV RWY 08 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3%.<br>*Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request. Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22.<br>*The following routes are to be joined after application of the low noise procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX. Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **BNE 6E** | Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite pour intercepter et suivre R 097 BNE (277°) vers BNE.<br>*Climb 075°. At 700 (543) turn right to intercept and follow R 097 BNE (277°) to BNE.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **CIV 6E** | Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite 159° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°). A 14.5 NM LEQ (ou R 037 CMB) tourner à gauche pour intercepter et suivre R 049 CMB (049°) vers CIV.<br>*Climb 075°. At 700 (543) turn right 159° to intercept and follow R 129 LEQ (129°). At 14.5 NM LEQ (or R 037 CMB), turn left to intercept and follow R 049 CMB (049°) to CIV.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **MATIX 6E** | Monter 075°. A 700 (543), tourner à droite 159° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°) vers MATIX.<br>*Climb 075°. At 700 (543) turn right 159° to intercept and follow R 129 LEQ (129°) to MATIX.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **TRACA 6E** | Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite pour intercepter et suivre R 097 BNE (277°) jusqu'à intercepter et suivre R 308 CMB (308°) vers TRACA.<br>*Climb 075°. At 700 (543) turn right to intercept and follow R 097 BNE (277°) then intercept and follow R 308 CMB (308°) to TRACA.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **CMB 6E** | Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite pour intercepter et suivre R 006 CMB (186°) vers CMB.<br>*Climb 075°. At 700 (543) turn right to intercept and follow R 006 CMB (186°) to CMB.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |

**Départs omnidirectionnels** */ Multidirectional departures* **RWY 08**

Utilisables seulement sur clairance particulière de l'APP. Monter dans l'axe jusqu'à 700 (543) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. (Départs vers le secteur Nord interdits).

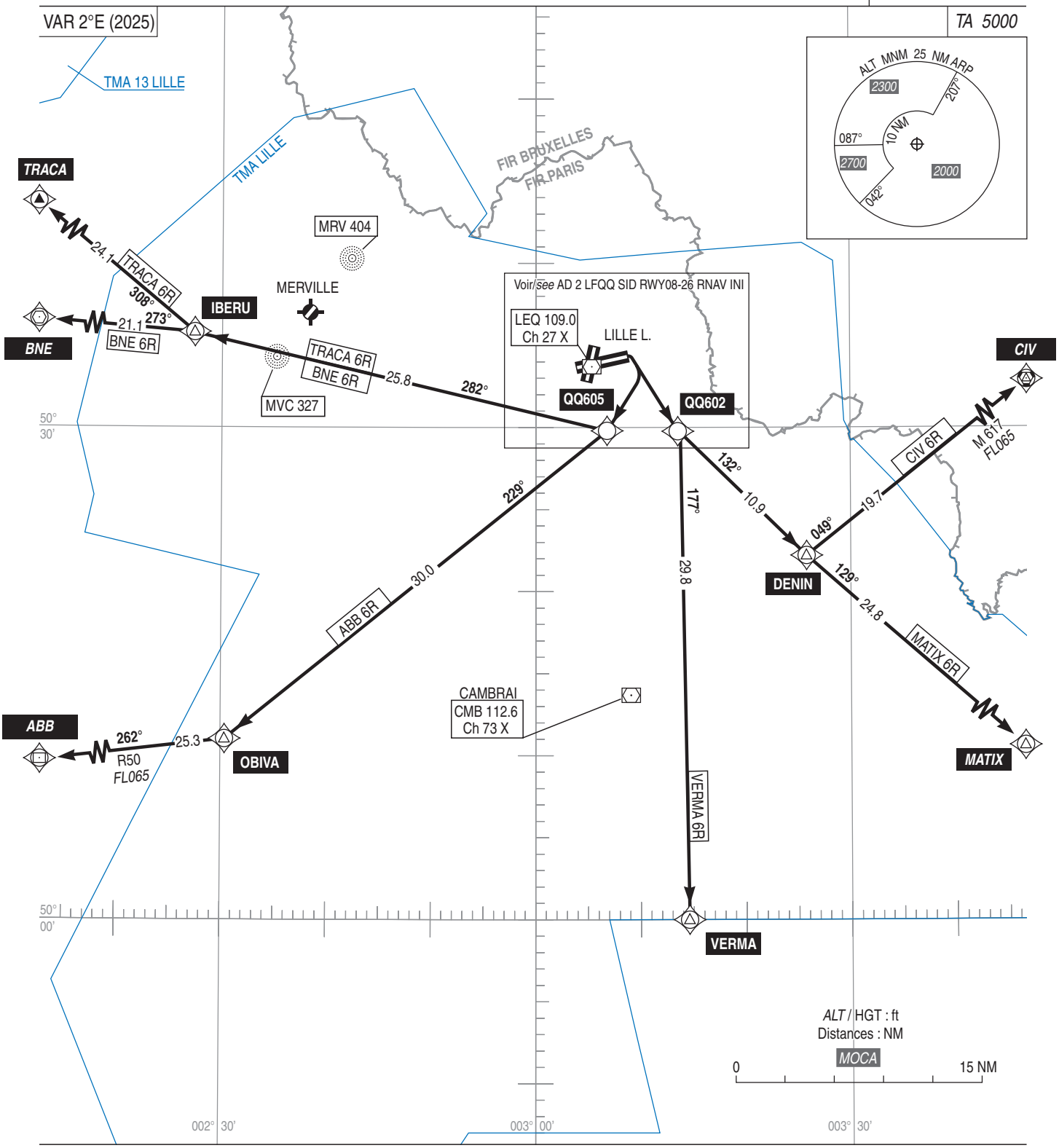
*Usable only on APP special clearance. Climb runway heading up to 700 (543) then direct routing climbing up to en route safety altitude. (North sector departures prohibited).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
## SID RNAV RWY 08
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** LILLE | 119.330 | |
| **APP :** LILLE Approche/*Approach* | 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2) | (1) Secteur Est / *East sector*<br>(2) Secteur Ouest / *West sector* |
| **TWR :** LILLE Tour/*Tower* | 118.555 | |
| LILLE Sol/*Ground* | 121.855 | |

**RNAV 1**
GNSS ou/*or* DME/DME






© SIA

# LILLE LESQUIN
## SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 08 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS or DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5%. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %.<br>*Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request. Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br>Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22.<br>*The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ .21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX. Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ABB 6R**<br>*Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ605 direction 210° (ne pas tourner avant le DER). Ensuite jusqu'à OBIVA, puis jusqu'à ABB.<br>*Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ605 on course 210° (do not turn before DER). Then to OBIVA, then to ABB.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **BNE 6R**<br>*Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ605 direction 210° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à IBERU, puis jusqu'à BNE.<br>*Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ605 on course 210° (do not turn before DER). Then to IBERU, then to BNE.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5.5%.<br>*Minimal ATS gradient 5.5%.* |
| **CIV 6R**<br>*Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ602 direction 144° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à DENIN, puis jusqu'à CIV.<br>*Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ602 on course 144° (do not turn before DER). Then to DENIN, then to CIV.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **MATIX 6R**<br>*Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ602 direction 144° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à DENIN, puis jusqu'à MATIX.<br>*Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ601 on course 144° (do not turn before DER). Then to DENIN, then to MATIX.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **TRACA 6R**<br>*Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ605 direction 210° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à IBERU, puis jusqu'à TRACA.<br>*Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ605 on course 210° (do not turn before DER). Then to IBERU, then to TRACA.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **VERMA 6R**<br>*Critical DME* : NIL | Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ602 direction 144° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à VERMA.<br>*Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ602 on course 144° (do not turn before DER). Then to VERMA.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

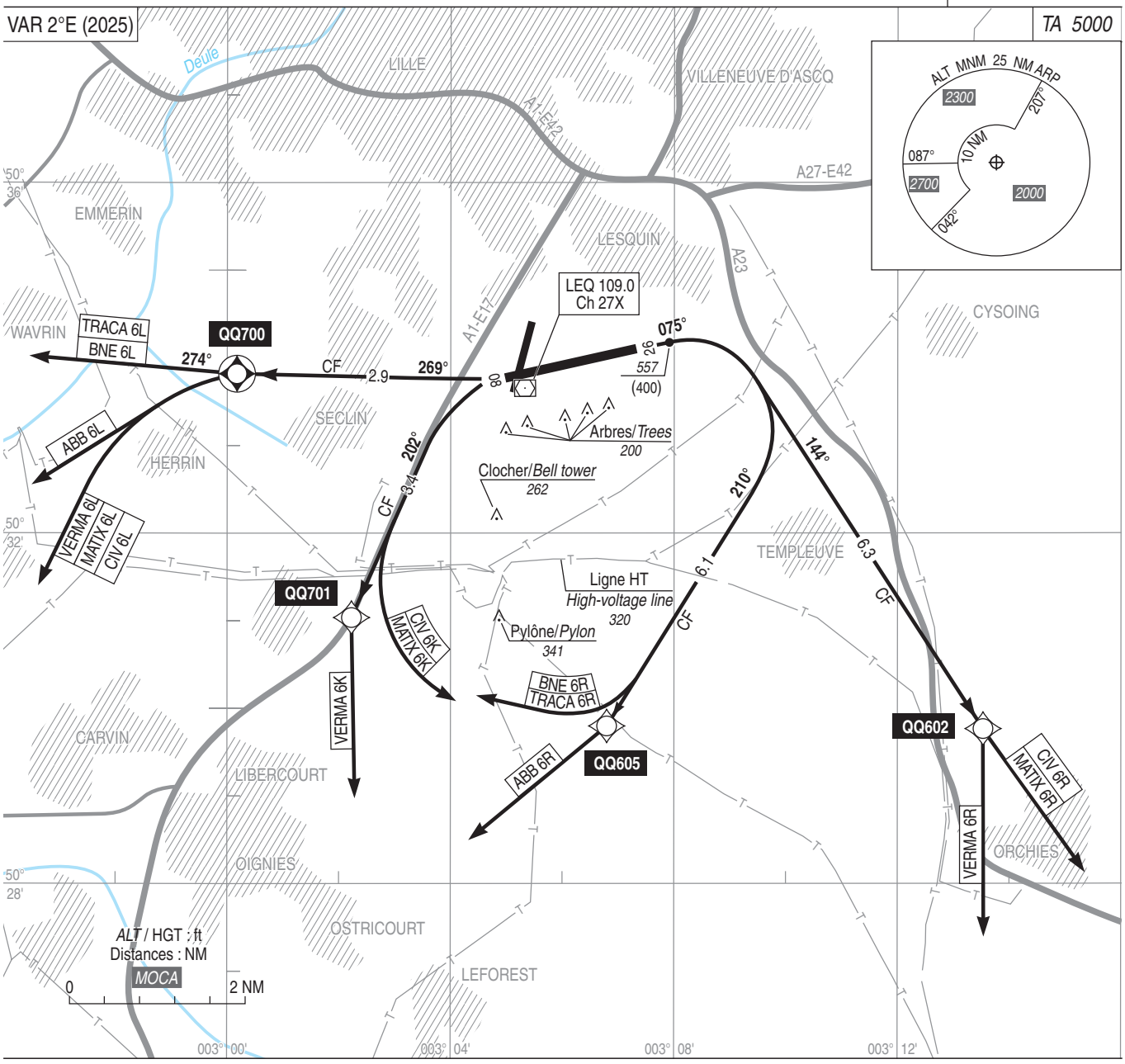
# LILLE LESQUIN

## Départs RNAV initiaux RWY 08/26

## *Initial RNAV departures RWY 08/26*

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** LILLE | 119.330 | | **RNAV 1** |
| **APP :** LILLE Approche/*Approach* | 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2) | (1) Secteur Est / *East sector* | GNSS ou/*or DME/DME* |
| **TWR :** LILLE Tour/*Tower* | 118.555 | (2) Secteur Ouest / *West sector* | |
| LILLE Sol/*Ground* | 121.855 | | |






© SIA

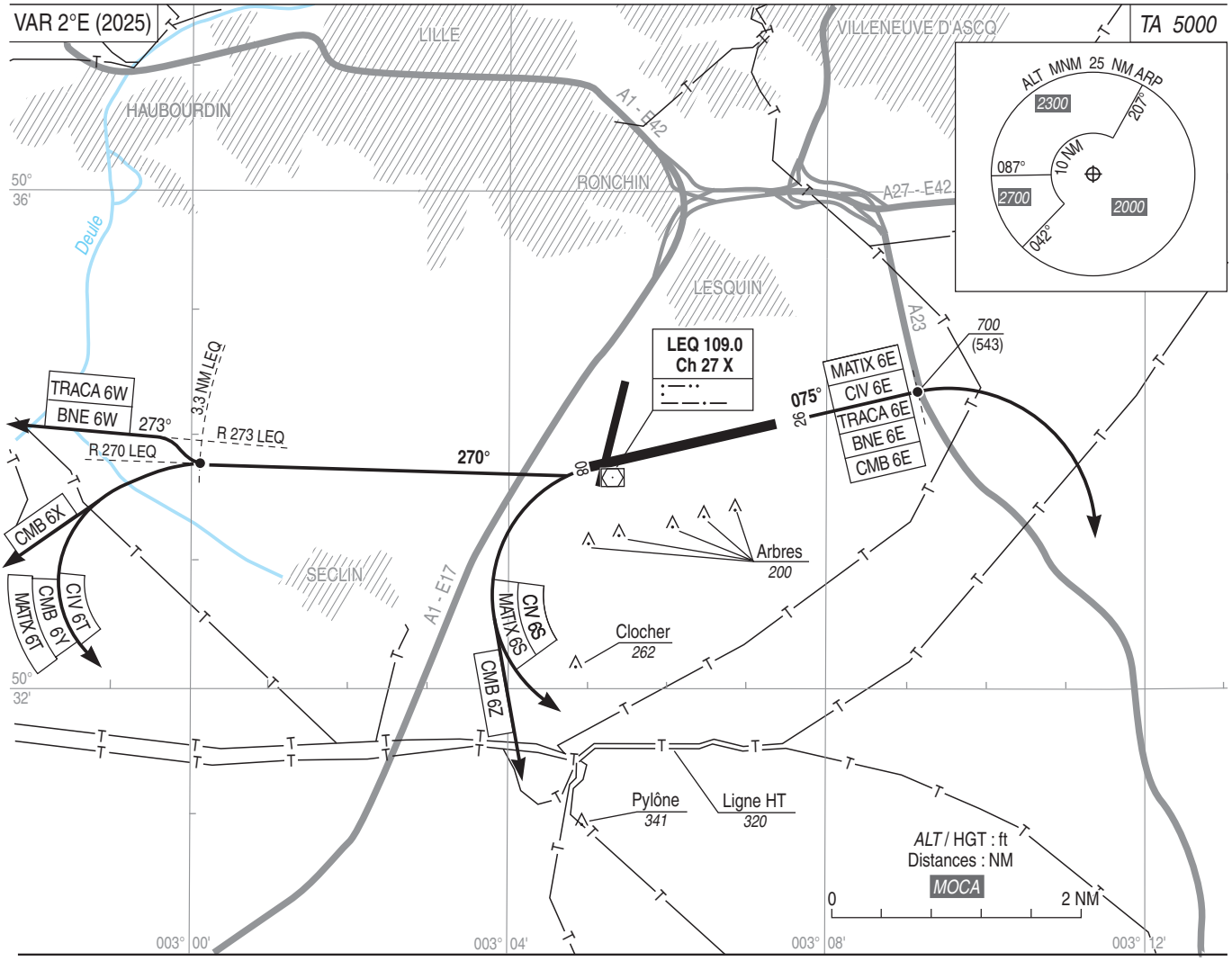
# LILLE LESQUIN

## Départs initiaux conventionnels RWY 08 / 26

## *Initial conventional departures RWY 08 / 26*

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

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** LILLE | 119.330 | |
| **APP :** LILLE Approche/*Approach* | 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2) | (1) Secteur Est / *East sector* |
| **TWR :** LILLE Tour/*Tower* | 118.555 | (2) Secteur Ouest / *West sector* |
| LILLE Sol/*Ground* | 121.855 | |



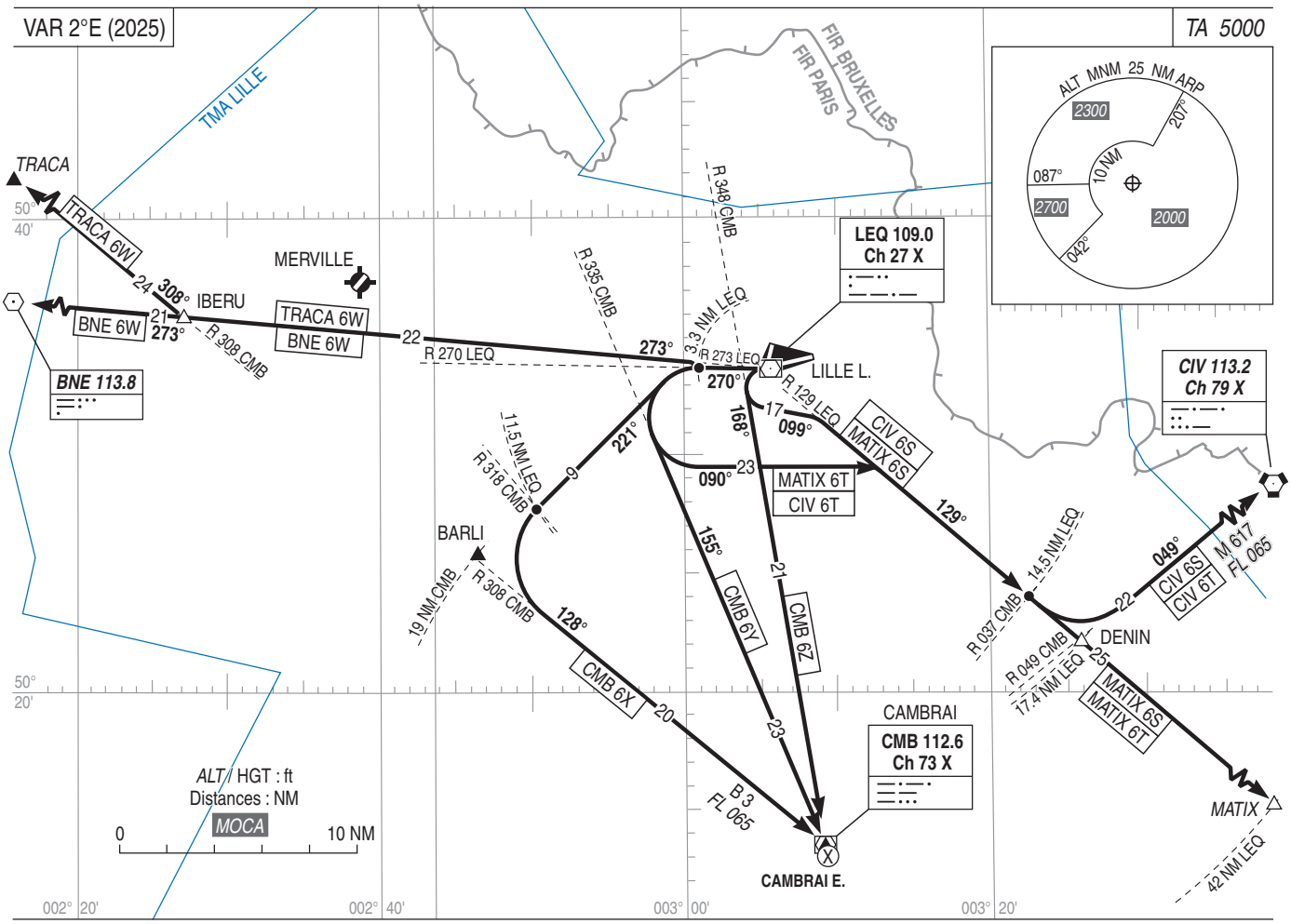



© SIA

# LILLE LESQUIN
## SID CONV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
LILLE Sol/*Ground* 121.855

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*






© SIA

# LILLE LESQUIN
# SID CONV RWY 26

| SID CONV RWY 26 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %.<br>*Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %.*<br>*In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX.<br>Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22.<br>*The following routes are to be joined after application of the low noise procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.*<br>*Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.* |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **BNE 6W** | Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à droite pour intercepter et suivre R 273 LEQ (273°) vers BNE.<br>*Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn right to intercept and follow R 273 LEQ (273°) to BNE.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **CIV 6T** | Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à gauche 090° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°). A 14,5 NM LEQ (ou R 037 CMB) tourner à gauche pour intercepter et suivre R 049 CMB (049°) vers CIV.<br>*Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn left 090° to intercept and follow R 129 LEQ (129°). At 14.5 NM LEQ (or R 037 CMB) turn left to intercept and follow R 049 CMB (049°) to CIV.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **MATIX 6T** | Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM LEQ, tourner à gauche 090° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°) vers DENIN puis MATIX.<br>*Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM LEQ, turn left 090° to intercept and follow R 129 LEQ (129°) to DENIN then MATIX.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **TRACA 6W** | Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à droite pour intercepter et suivre R 273 LEQ (273°) puis intercepter et suivre R 308 CMB (308°) vers TRACA.<br>*Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn right to intercept and follow R 273 LEQ (273°) then intercept and follow R 308 CMB (308°) to TRACA.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **CMB 6X** | Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à gauche 221°. A 11,5 NM DME LEQ ou R 318 CMB tourner à gauche pour intercepter et suivre R 308 CMB (129°) vers CMB.<br>*Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn left 221°. At 11.5 NM DME LEQ or R 318 CMB turn left to intercept and follow R 308 CMB (129°) to CMB.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **CMB 6Y** | Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à gauche pour intercepter et suivre R 335 CMB (155°) vers CMB.<br>*Follow R 271 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn left to intercept and follow R 335 CMB (155°) to CMB.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |

**Départs omnidirectionnels** / *Multidirectional departures* **RWY 26**

Utilisables seulement sur clairance particulière de l'APP. Monter 270° jusqu'à 900 (743) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant le R 340 CMB. (Départs vers le secteur Nord interdits).

*Usable only on APP special clearance. Climb 270° up to 900 (743) then direct routing climbing up to en route safety altitude. Do not turn until R 340 CMB. (North sector departures prohibited).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
# SID CONV RWY 26

| **SID CONV RWY 26 sous conditions particulières** / *with special conditions* | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %.<br>*Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | **CMB 6Z, CIV 6S et MATIX 6S :** Trajectoires à vue avec VIS > 2000 m et plafond > 1000 ft. Les départs courts sont réservés aux aéronefs capables de virer dès l'extrémité de piste (E26/THR08) et de passer impérativement à l'Est de l'autoroute A1. Ceci implique un virage de 1700 m de rayon (inclinaison de 20 à 25° suivant la vitesse de l'aéronef). Ces départs sont interdits aux aéronefs de Cat D. Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX.<br>Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22.<br>***CMB 6Z, CIV 6S and MATIX 6S :*** *Visual departures when VIS > 2000 m and ceiling > 1000 ft. These departures are reserved for ACFT able to turn left immediately at the end of RWY (E26/THR08) and compulsorily overflying the Eastern side of the A1 motorway. Then follow appropriate SID. This involves a turn radius of 1700 m (bank angle of 20° to 25° depending on aircraft speed). These departures are prohibited for cat D aircraft.*<br>*The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.*<br>*Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.* |

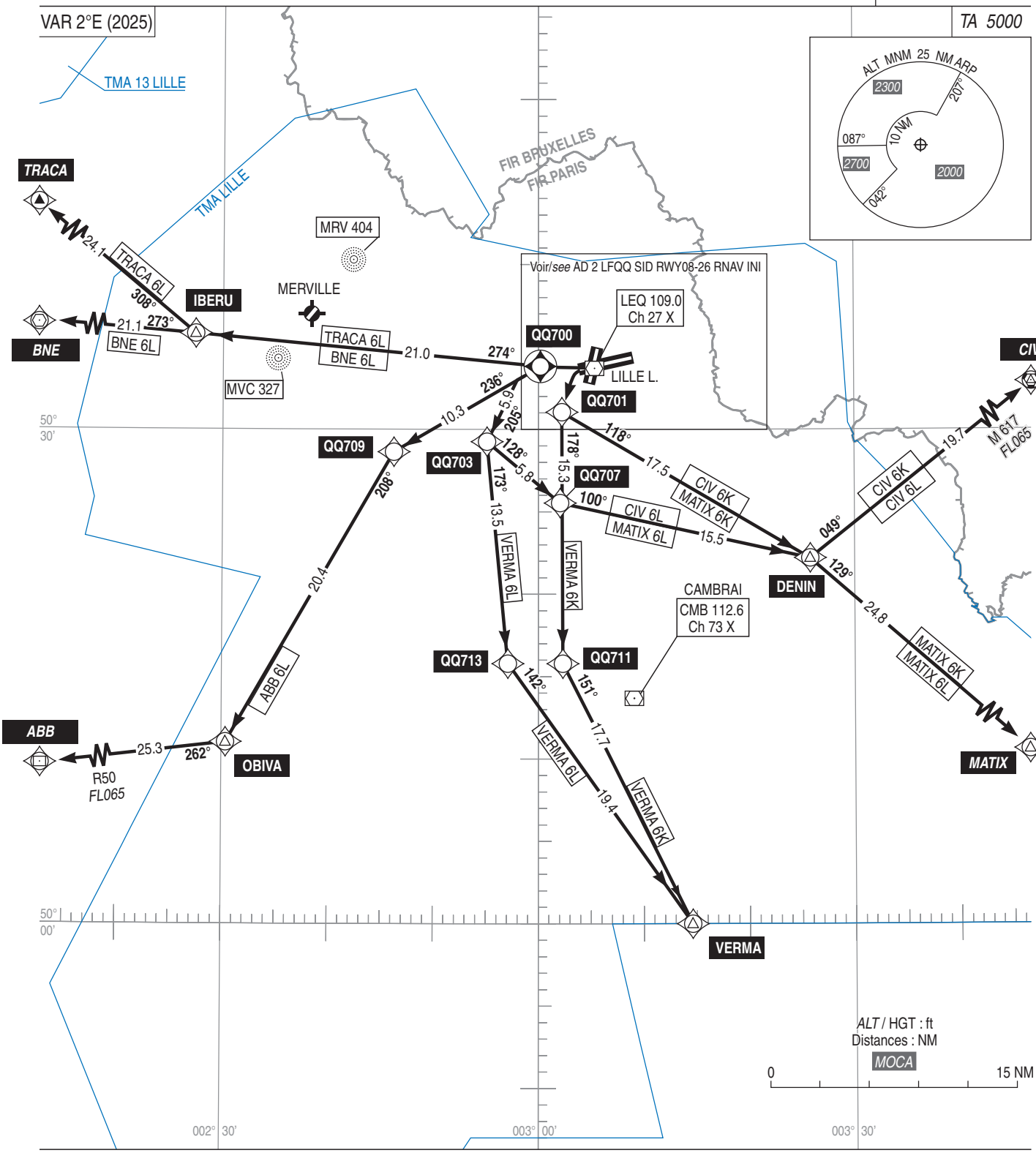
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **CMB 6Z** | A la DER tourner à gauche pour intercepter et suivre R 348 CMB (168°) vers CMB.<br>*At DER turn left to intercept and follow R 348 CMB (168°) to CMB.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **CIV 6S** | A la DER, tourner à gauche 099° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°). A 14,5 NM LEQ (ou R 037 CMB) tourner à gauche pour intercepter et suivre R 049 CMB (049°) vers CIV.<br>*At DER, turn left 099° to intercept and follow R 129 LEQ (129°). At 14.5 NM LEQ (or R 037 CMB) turn left to intercept and follow R 049 CMB (049°) to CIV.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **MATIX 6S** | A la DER, tourner à gauche 099° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°) vers MATIX.<br>*At DER, turn left 099° to intercept and follow R 129 LEQ (129°) to MATIX.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
## SID RNAV RWY 26
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** LILLE | 119.330 | |
| **APP :** LILLE Approche/*Approach* | 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2) | (1) Secteur Est / *East sector*<br>(2) Secteur Ouest / *West sector* |
| **TWR :** LILLE Tour/*Tower* | 118.555 | |
| LILLE Sol/*Ground* | 121.855 | |

**RNAV 1**
GNSS ou/*or DME/DME*






© SIA

# LILLE LESQUIN
# SID RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 26 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS *or* DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %.<br>Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %.<br>*Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %.*<br>*In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br>Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21).<br>Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX.<br>Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22.<br>*The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21).*<br>*Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.*<br>*Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **ABB 6L**<br>*Critical DME* : NIL | Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ709 direction 236°. Ensuite jusqu'à OBIVA, puis jusqu'à ABB.<br>*At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ709 on course 236°. Then to OBIVA, then to ABB.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **BNE 6L**<br>*Critical DME* : NIL | Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°. Ensuite jusqu'à IBERU, puis jusqu'à BNE.<br>*At DER, proceed to QQ700 on course 269°. Then to IBERU, then to BNE.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **CIV 6L**<br>*Critical DME* : NIL | Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ703 direction 205°. Ensuite jusqu'à QQ707, puis jusqu'à DENIN, puis jusqu'à CIV.<br>*At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ703 on course 205°. Then to QQ707, then to DENIN, then to CIV.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **MATIX 6L**<br>*Critical DME* : NIL | Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ703 direction 205°. Ensuite jusqu'à QQ707, puis DENIN, puis jusqu'à MATIX.<br>*At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ703 on course 205°. Then to QQ707, then to DENIN, then to MATIX.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **TRACA 6L**<br>*Critical DME* : NIL | Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°. Ensuite jusqu'à IBERU puis jusqu'à TRACA.<br>*At DER, proceed to QQ700 on course 269°. Then to IBERU, then to TRACA.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **VERMA 6L**<br>*Critical DME* : NIL | Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ703 direction 205°. Ensuite jusqu'à QQ713 puis jusqu'à VERMA.<br>*At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ703 on course 205°. Then to QQ713, then to VERMA.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
## SID RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| **SID RNAV RWY 26 sous conditions particulières** / *with special conditions* | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | **RNAV1** (GNSS *or* DME/DME) |
| Climb gradient | Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %.<br>*Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.*<br>*Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*<br>**CIV 6K, MATIX 6K et VERMA 6K :** Les départs courts sont réservés aux aéronefs capables de virer dès l'extrémité de piste (E26/THR08) et de passer impérativement à l'Est de l'autoroute A1 : ne pas dépasser la direction 202° vers QQ701. Ceci implique un virage de 1700 m de rayon (inclinaison de 20 à 25° suivant la vitesse de l'aéronef). Ces départs sont interdits aux aéronefs de Cat D.<br>Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX.<br>Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22.<br>***CIV 6K, MATIX 6K and VERMA 6K :*** *These departures are reserved for ACFT able to turn left immediatly at the end of RWY (E26/THR08) and compulsorily overflying the Eastern side of the A1 motorway : do not overfly the course 202° to QQ701. This involves a turn radius of 1700 m (bank angle of 20° to 25° depending on aircraft speed). These departures are prohibited for cat D aircraft.*<br>*The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.*<br>*Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **CIV 6K**<br>*Critical DME* : NIL | Dès l'extrémité de piste, virer à gauche vers QQ701 direction 202°. Ensuite jusqu'à DENIN puis jusqu'à CIV.<br>*At the end of runway, turn left and proceed to QQ701 on course 202°. Then to DENIN, then to CIV.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **MATIX 6K**<br>*Critical DME* : NIL | Dès l'extrémité de piste, virer à gauche vers QQ701 direction 202°. Ensuite jusqu'à DENIN puis jusqu'à MATIX.<br>*At the end of runway, turn left and proceed to QQ701 on course 202°. Then to DENIN, then to MATIX.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |
| **VERMA 6K**<br>*Critical DME* : NIL | Dès l'extrémité de piste, virer à gauche vers QQ701 direction 202°. Ensuite jusqu'à QQ711 puis jusqu'à VERMA.<br>*At the end of runway, turn left and proceed to QQ701 on course 202°. Then to QQ711, then to VERMA.* | **FL 070** | Pente ATS minimale 5,5 %.<br>*Minimal ATS gradient 5.5 %.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LILLE LESQUIN
## STAR RNAV RWY 08
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

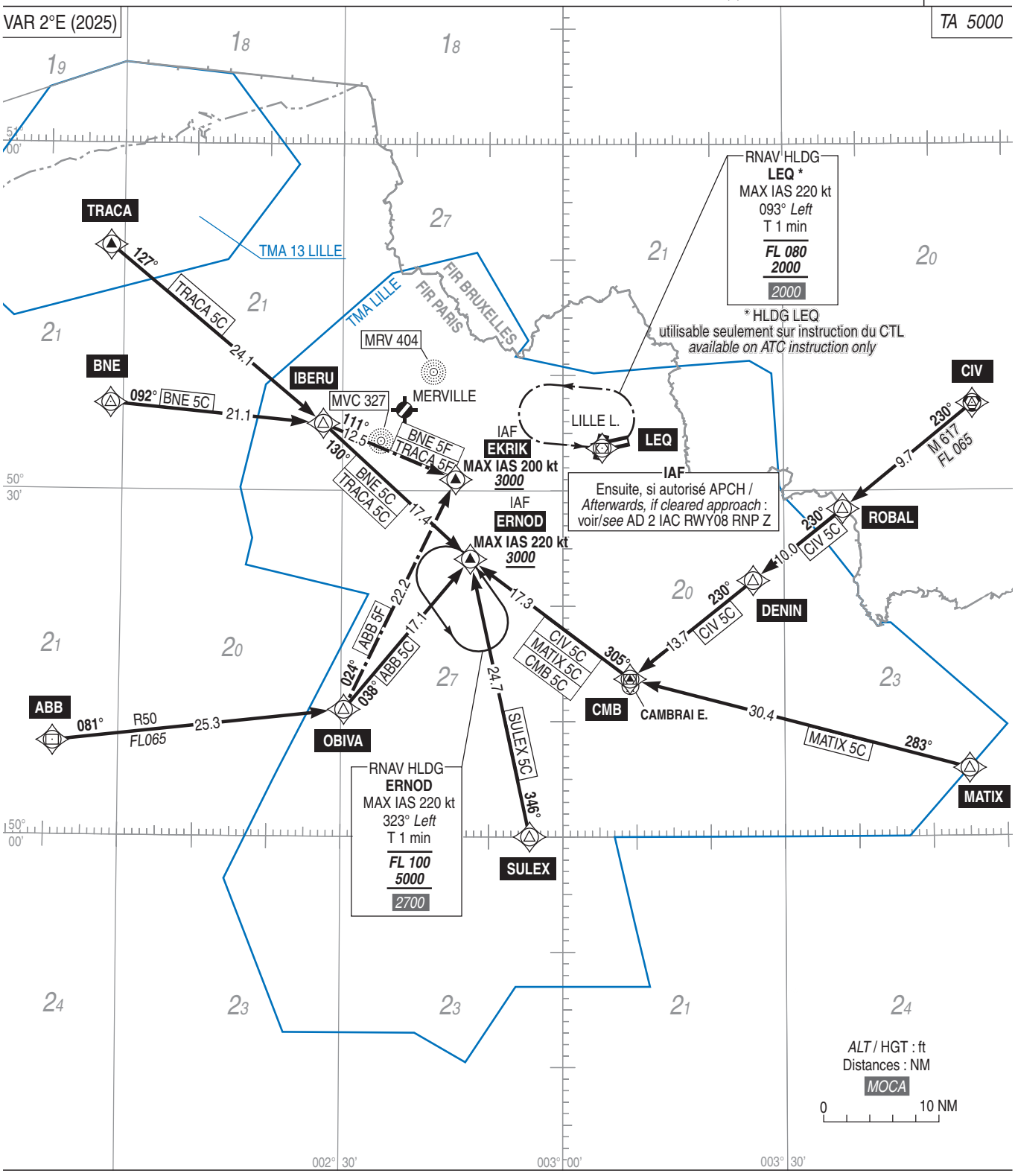
**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
LILLE Sol/*Ground* 121.855

Sur clairance / *On clearance*
(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV 1**

VAR 2°E (2025)

*TA 5000*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFQQ.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFQQ.22*



© SIA

# LILLE LESQUIN
# STAR RNAV RWY 26
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** LILLE | 119.330 | |
| **APP :** LILLE Approche/*Approach* | 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2) | |
| **TWR :** LILLE Tour/*Tower* | 118.555 | |
| LILLE Sol/*Ground* | 121.855 | |

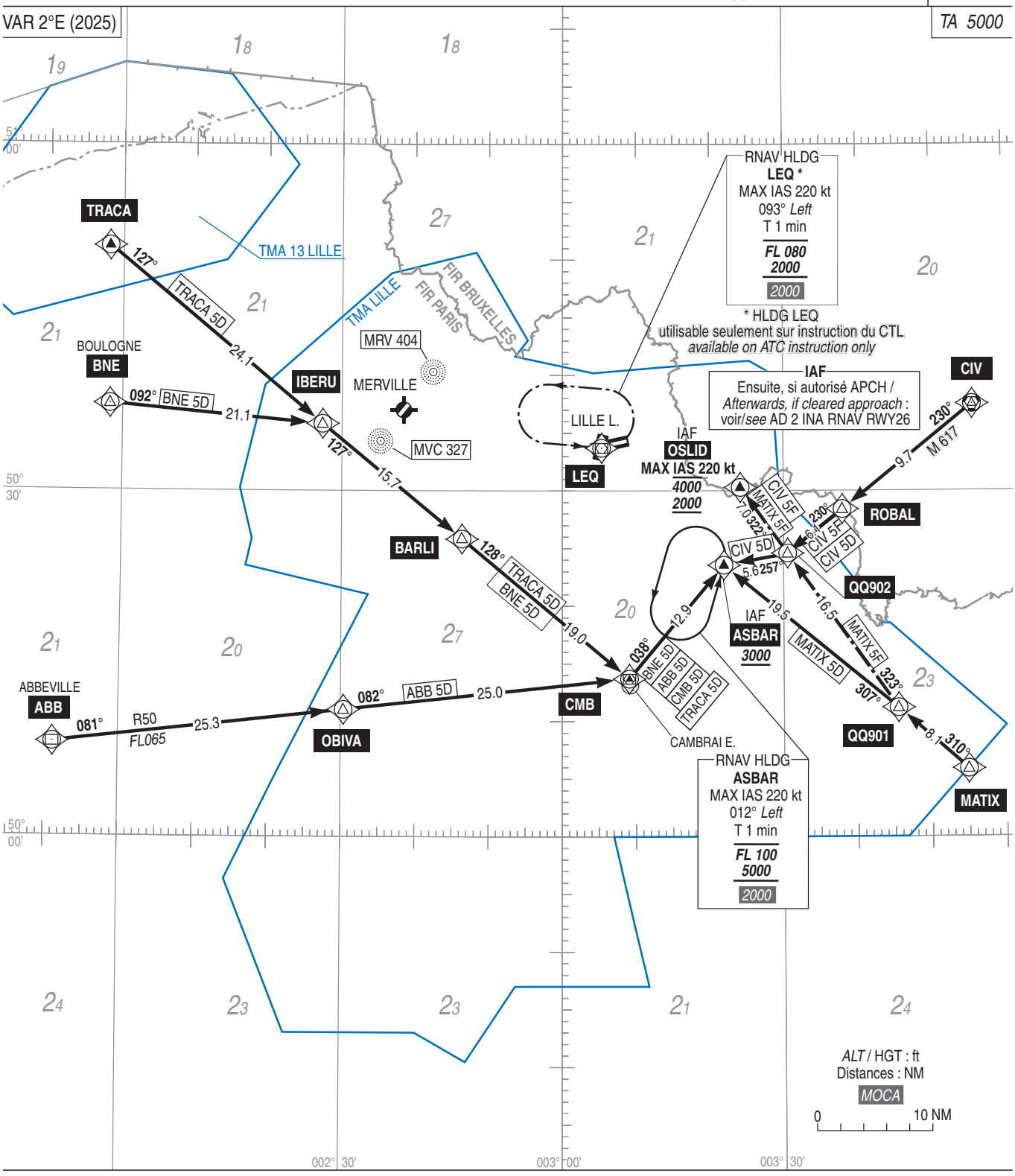
Sur clairance / *On clearance*

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

**RNAV 1**

VAR 2°E (2025)

*TA 5000*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFQQ.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD 2 LFQQ.22*

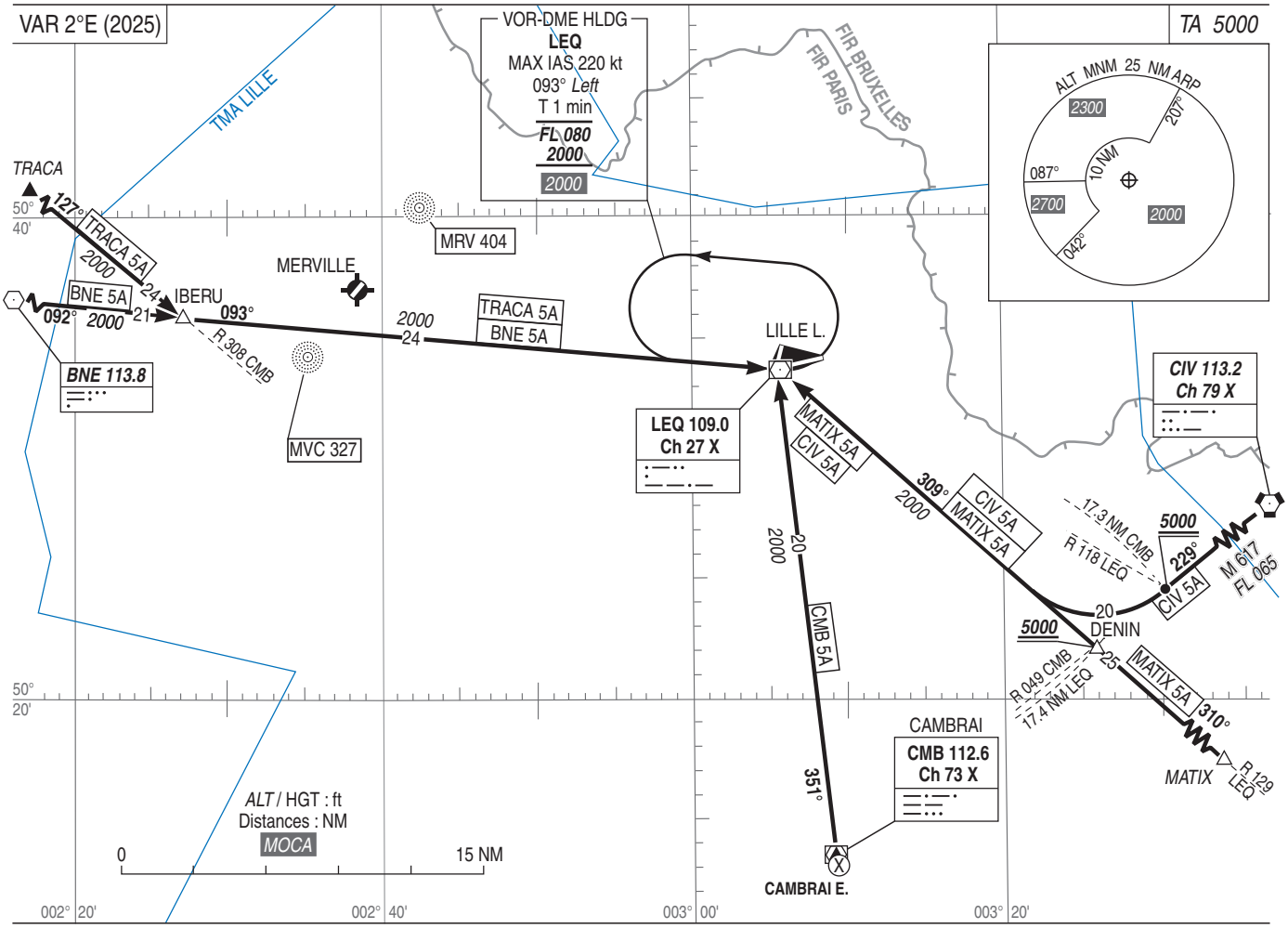


© SIA

# LILLE LESQUIN
# STAR CONV RWY ALL

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
LILLE Sol/*Ground* 121.855

(1) Secteur Est /*East sector*
(2) Secteur Ouest /*West sector*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :** Voir AD 2 LFQQ.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :*** *See AD 2 LFQQ.22*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

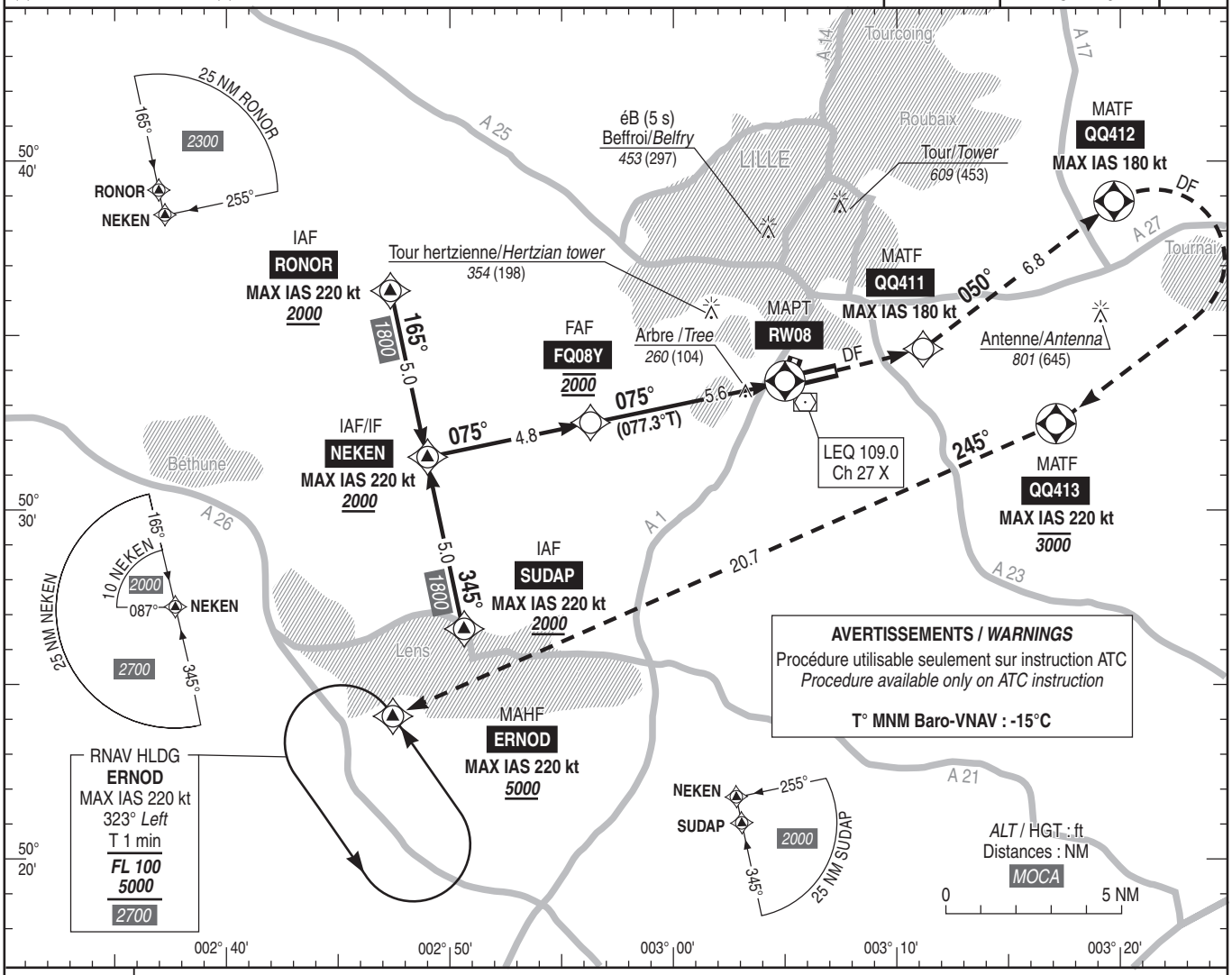
*ALT AD : 157 ,* ***THR : 156 (6 hPa)***

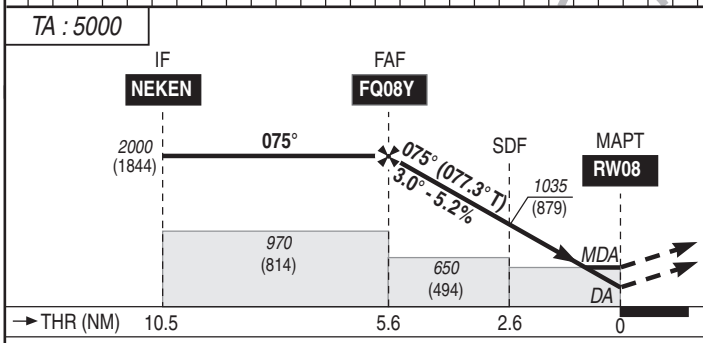
**LILLE** LESQUIN

**RNP** Y RWY 08

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

| RNP APCH | EGNOS Ch 97290 E08B TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




Monter **direct** vers **QQ411 (MAX IAS 180 kt)**, puis tourner **à gauche** vers **QQ412 (MAX IAS 180 kt)**, puis **à droite direct** vers **QQ413 (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** (2844), puis vers **ERNOD (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***5000*** (4844) pour intégrer l'attente ERNOD ou **suivre instructions du CTL**.
Monter à ***2000*** (1844) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***direct*** *to* ***QQ411*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***left*** *to* ***QQ412*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***right direct*** *to* ***QQ413*** *(****MAX IAS 220 kt****) climbing to* ***3000*** *(2844), then to* ***ERNOD (MAX IAS 220 kt)*** *climbing to* ***5000*** *(4844) to enter ERNOD holding or* ***proceed according to ATC instructions.*** *Climb to* ***2000*** *(1844) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***460*** (300) | 1400 | 230 | ***510*** (350) | 1500 | 230 | ***510*** (350) | 1500 | 350 | ***680*** (530) | 1500 |
| B | | | 240 | | 1500 | 240 | | 1500 | | ***680*** (530) | 1600 |
| C | | | 250 | | 1600 | 250 | | 1600 | | ***1170*** (1020) | 2400 |
| D | | | 260 | | 1600 | 260 | | 1600 | | ***1170*** (1020) | 3600 |

| DIST RW08 | 5 | 4 | 3 | 2.6 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1800*** (1644) | ***1480*** (1324) | ***1160*** (1004) | ***1035*** (879) | ***840*** (684) | ***520*** (364) |

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 5.6 NM | 70 kt<br>4 min 50 | 85 kt<br>3 min 59 | 100 kt<br>3 min 23 | 115 kt<br>2 min 57 | 130 kt<br>2 min 36 | 160 kt<br>2 min 07 | 185 kt<br>1min 50 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

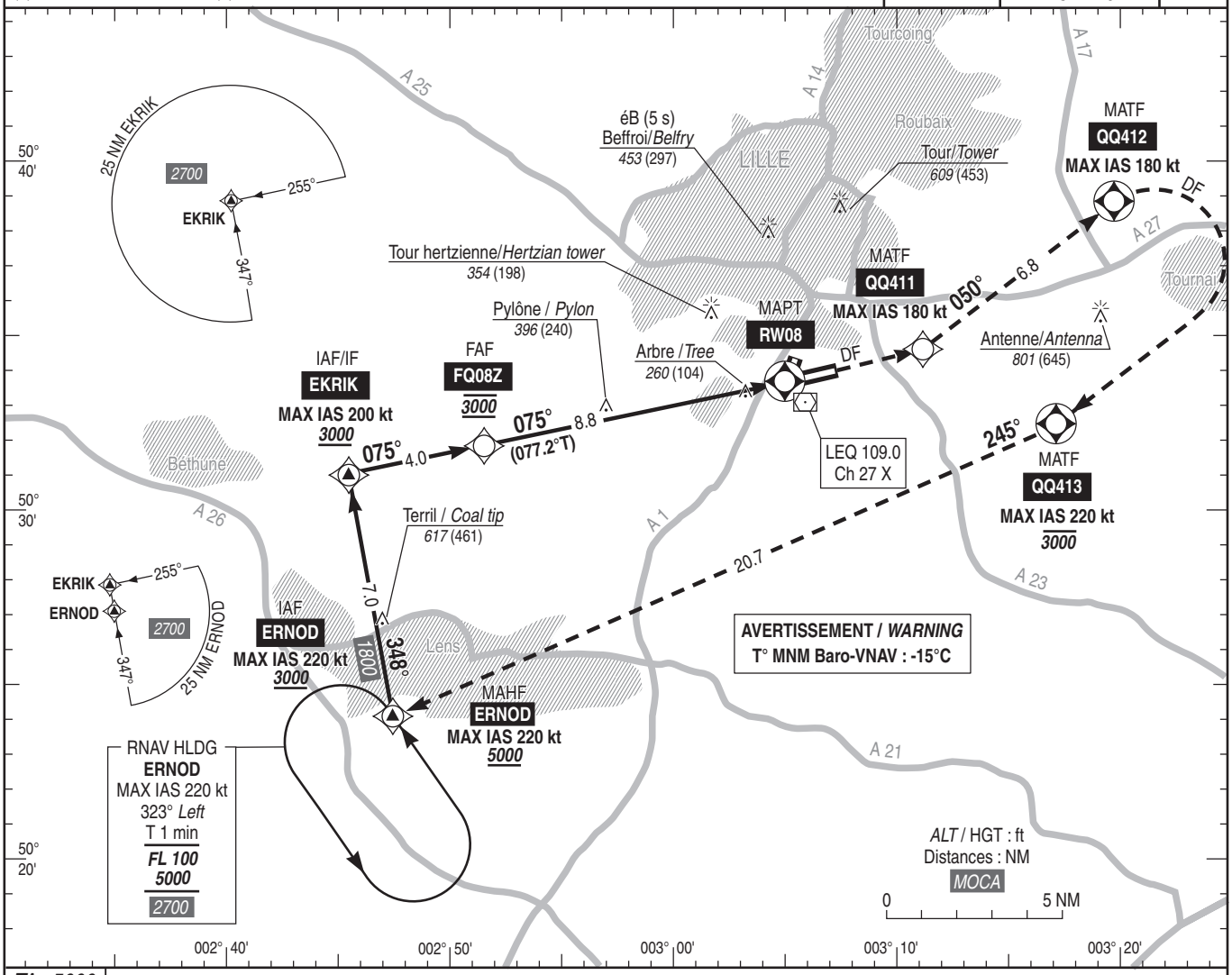
*ALT AD : 157 ,* ***THR : 156 (6 hPa)***

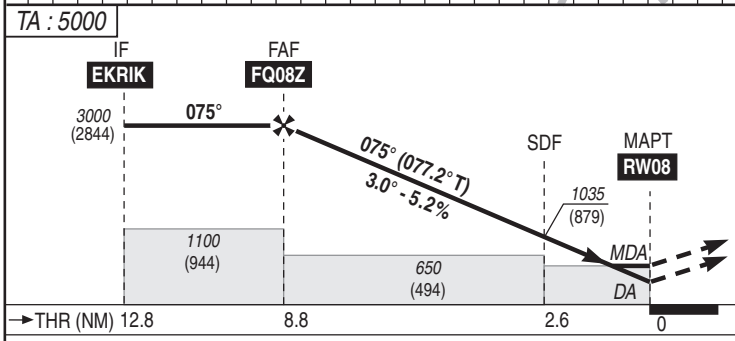
**LILLE** LESQUIN

**RNP** Z RWY 08

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

| RNP APCH | EGNOS Ch 65136 E08A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter **direct** vers **QQ411 (MAX IAS 180 kt)**, puis tourner **à gauche** vers **QQ412 (MAX IAS 180 kt)**, puis **à droite direct** vers **QQ413 (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** (2844), puis vers **ERNOD (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***5000*** (4844) pour intégrer l'attente ERNOD ou **suivre instructions du CTL**.
Monter à ***2000*** (1844) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***direct*** *to* ***QQ411*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***left*** *to* ***QQ412*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***right direct*** *to* ***QQ413*** *(****MAX IAS 220 kt****) climbing to* ***3000*** *(2844), then to* ***ERNOD (MAX IAS 220 kt)*** *climbing to* ***5000*** *(4844) to enter ERNOD holding or* ***proceed according to ATC instructions.*** *Climb to* ***2000*** *(1844) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***460*** (300) | 1400 | 230 | ***510*** (350) | 1500 | 230 | ***510*** (350) | 1500 | 350 | ***680*** (530) | 1500 |
| B | | | 240 | | 1500 | 240 | | 1500 | | ***680*** (530) | 1600 |
| C | | | 250 | | 1600 | 250 | | 1600 | | ***1170*** (1020) | 2400 |
| D | | | 260 | | 1600 | 260 | | 1600 | | ***1170*** (1020) | 3600 |

| **DIST RW08** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2750*** (2594) | ***2430*** (2274) | ***2120*** (1964) | ***1800*** (1644) | ***1480*** (1324) |
| | **3** | **2.6** | **2** | **1** | |
| | ***1160*** (1004) | ***1035*** (879) | ***840*** (684) | ***520*** (364) | |

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.8 NM | 7 min 32 | 6 min 12 | 5 min 16 | 4 min 35 | 4 min 03 | 3 min 18 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

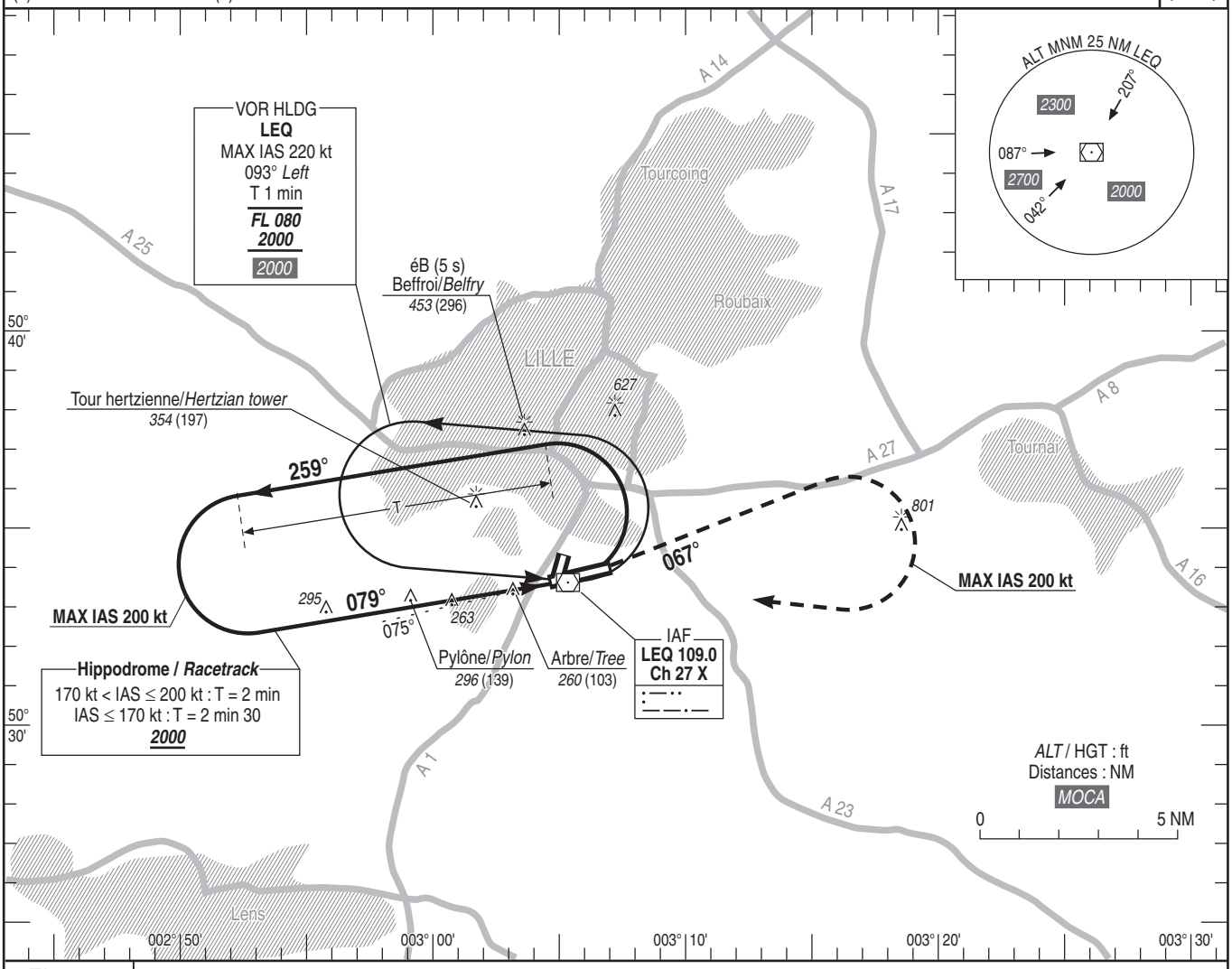
***ALT AD : 157 (6 hPa)**, THR : 156*

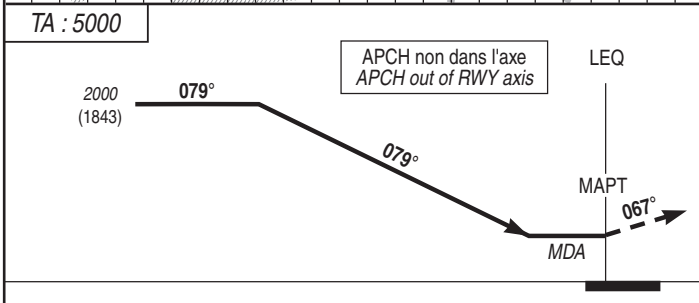
**LILLE** LESQUIN

VOR Y RWY 08

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)




API : Monter **R 067 LEQ** (067°). A ***1500*** (1343), tourner **à droite** vers **LEQ** en montée vers ***2000*** (1843).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *2000* (1843) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 067 LEQ** (067°).*
*At **1500** (1343), turn **right** to **LEQ** up to **2000** (1843).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 2000 (1843) prior to level acceleration.*

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

| CAT | VOR Y | | | MVL/*Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (440) | 1500 | 438 | ***650*** (500) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***650*** (500) | 1600 |
| C | | 2000 | | ***1180*** (1020) | 2400 |
| D | | 2000 | | ***1180*** (1020) | 3600 |

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

**LILLE** LESQUIN

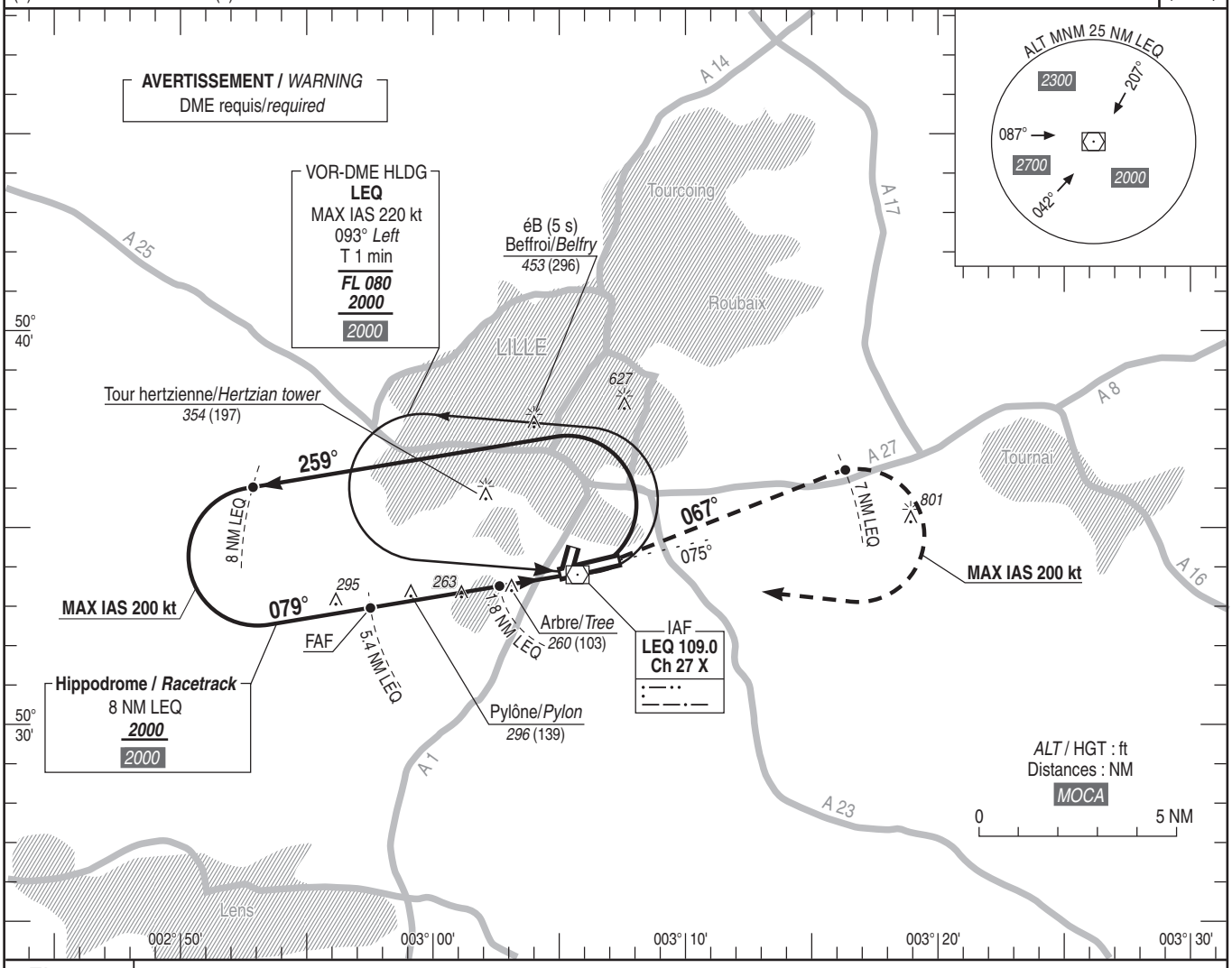
CAT A B C D

***ALT AD : 157 (6 hPa)**, THR : 156*

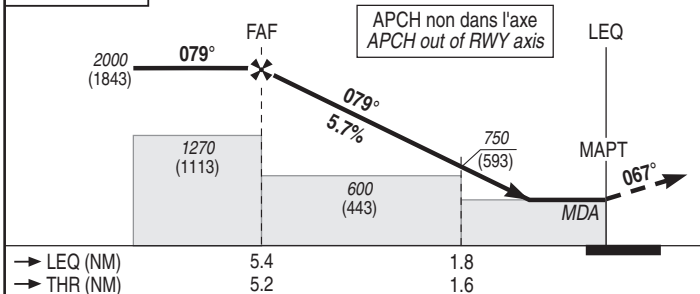
VOR Z RWY 08

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter sur **R 067 LEQ** (067°). A **7 NM**, tourner **à droite** vers **LEQ,** en montée vers ***2000*** (1843). Monter à *2000* (1843) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 067 LEQ** (067°). At **7 NM**, turn **right** to **LEQ** up to **2000** (1843). Climb to 2000 (1843) prior to level acceleration.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| → LEQ (NM) | 5.4 | 1.8 | |
| → THR (NM) | 5.2 | 1.6 | |

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

| CAT | VOR Z | | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***530*** (370) | 1500 | 365 | ***650*** (500) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***650*** (500) | 1600 |
| C | | 1600 | | ***1180*** (1020) | 2400 |
| D | | 1600 | | ***1180*** (1020) | 3600 |

**VOR DME LEQ**

| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1860*** | ***1515*** | ***1170*** | ***825*** |
| (HGT) | (1703) | (1358) | (1013) | (668) |

Observations / *Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

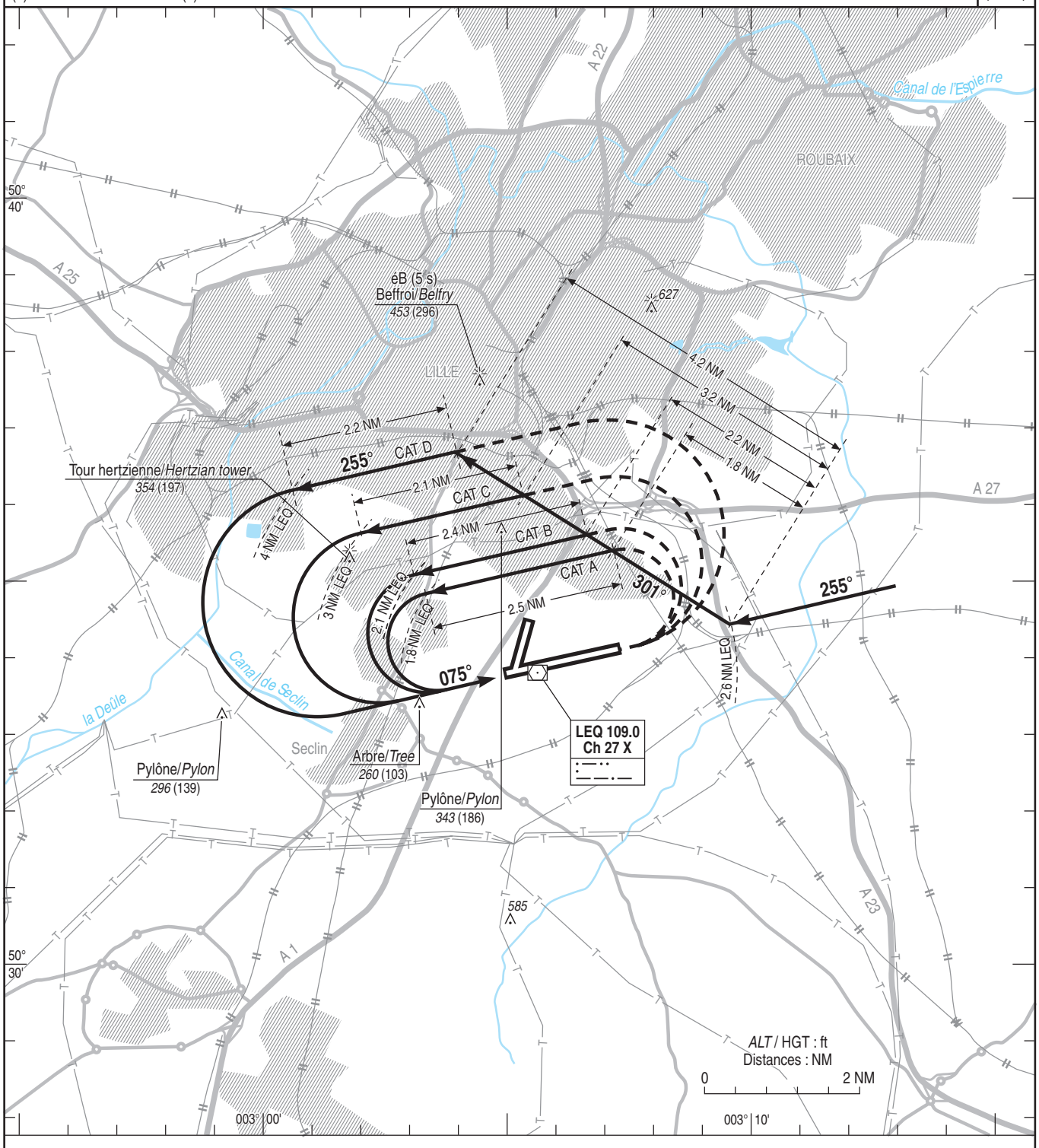
***ALT AD : 157 (6 hPa)**, THR : 156*

**LILLE** LESQUIN

VPT RWY 08

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***650*** (490) | 1500 |
| B | ***660*** (500) | 1600 |
| C | ***760*** (600) | 2400 |
| D | ***860*** (700) | 3600 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

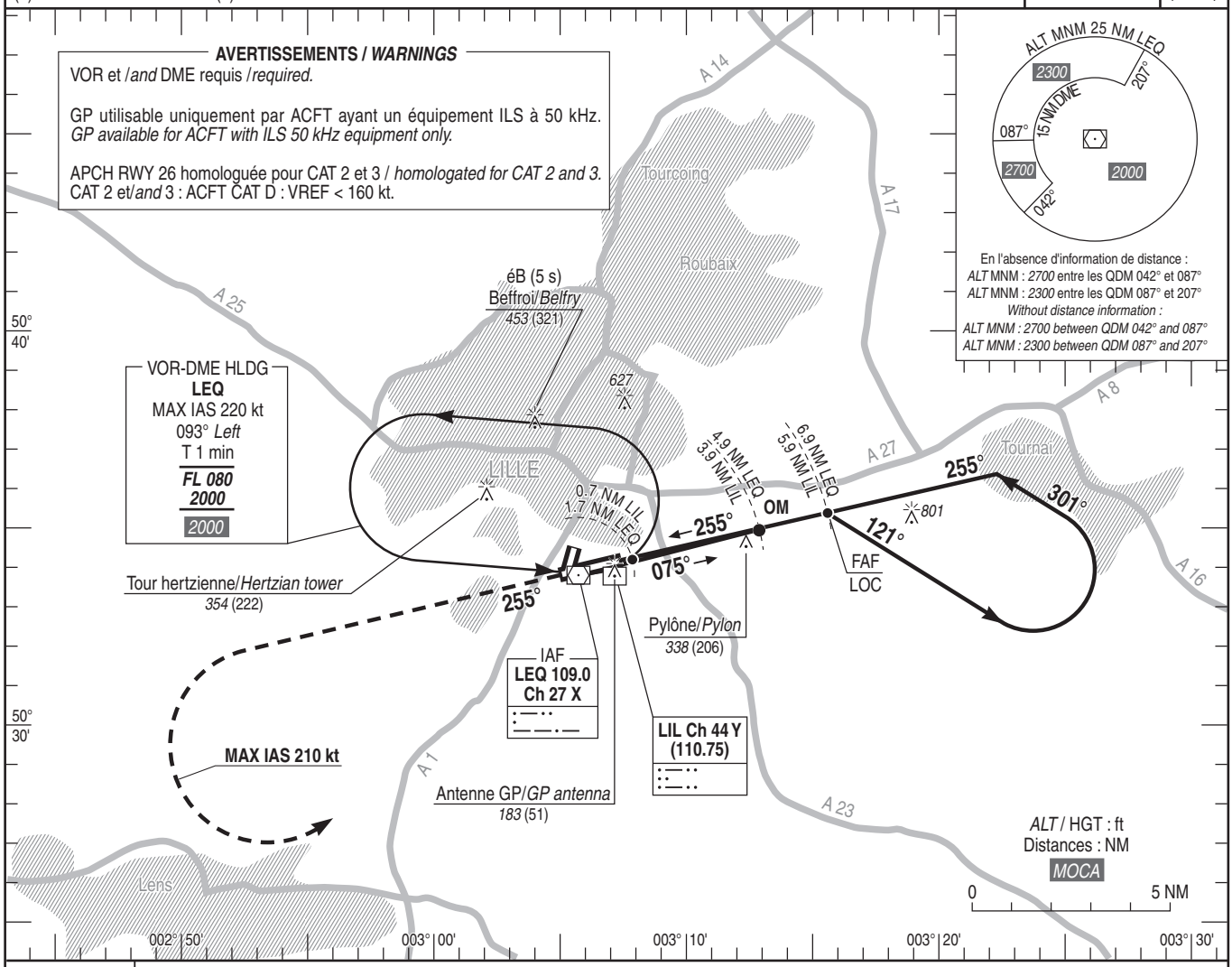
*ALT AD : 157,* ***DTHR : 132 (5 hPa)***

**LILLE** LESQUIN

ILS Y CAT I ou/*or* ILS Y CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Y RWY 26

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

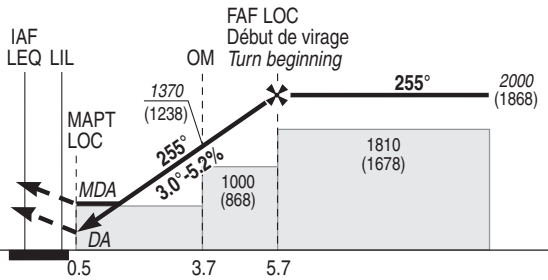
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **LIL 110.75** | 2°E |
| RDH : 52 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe 255°**. A ***2000*** (1868), tourner **à gauche** vers **LEQ** en montée vers ***3000*** (2868).
**Ne pas tourner avant LEQ.**
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead 255°****. At* ***2000*** *(1868), turn* ***left*** *towards* ***LEQ*** *climbing to* ***3000*** *(2868).*
***Do not turn before LEQ.***
*Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0.5 | 3.7 | 5.7 |
| DME ATT LIL ← (NM) | 0.7 | 3.9 | 5.9 |
| DME LEQ ← (NM) | 1.7 | 4.9 | 6.9 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Y | | OCH ILS CAT 1 | OCH[3] ILS CAT 2 | LOC Y | | | MVL /*Circling*[4] | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***340*** (200) | 550 | 145 | 56 | ***570*** (440) | 1300 | 431 | ***660*** (530) | 1500 |
| B | | | 156 | 69 | | | | ***660*** (530) | 1600 |
| C | | | 169 | 81 | | | | ***1180*** (1040) | 2400 |
| D | | | 183 | 97 | | | | ***1180*** (1040) | 3600 |

**DME ATT LIL**

| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1740*** | ***1420*** | ***1100*** | ***770*** |
| (HGT) | (1608) | (1288) | (968) | (638) |

Observations/*Remarks* : (3) Base OCH ILS CAT 2 : Plan sol. / *OCH base ILS CAT 2 : Ground.*
(4) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - DTHR | 3.7 NM | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 23 | 1 min 12 |
| OM - MAPT | 3.2 NM | 2 min 45 | 2 min 16 | 1 min 55 | 1 min 40 | 1 min 29 | 1 min 12 | 1 min 02 |
| VSP (ft/min) | | 380 | 460 | 540 | 620 | 705 | 865 | 1000 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

## LILLE LESQUIN

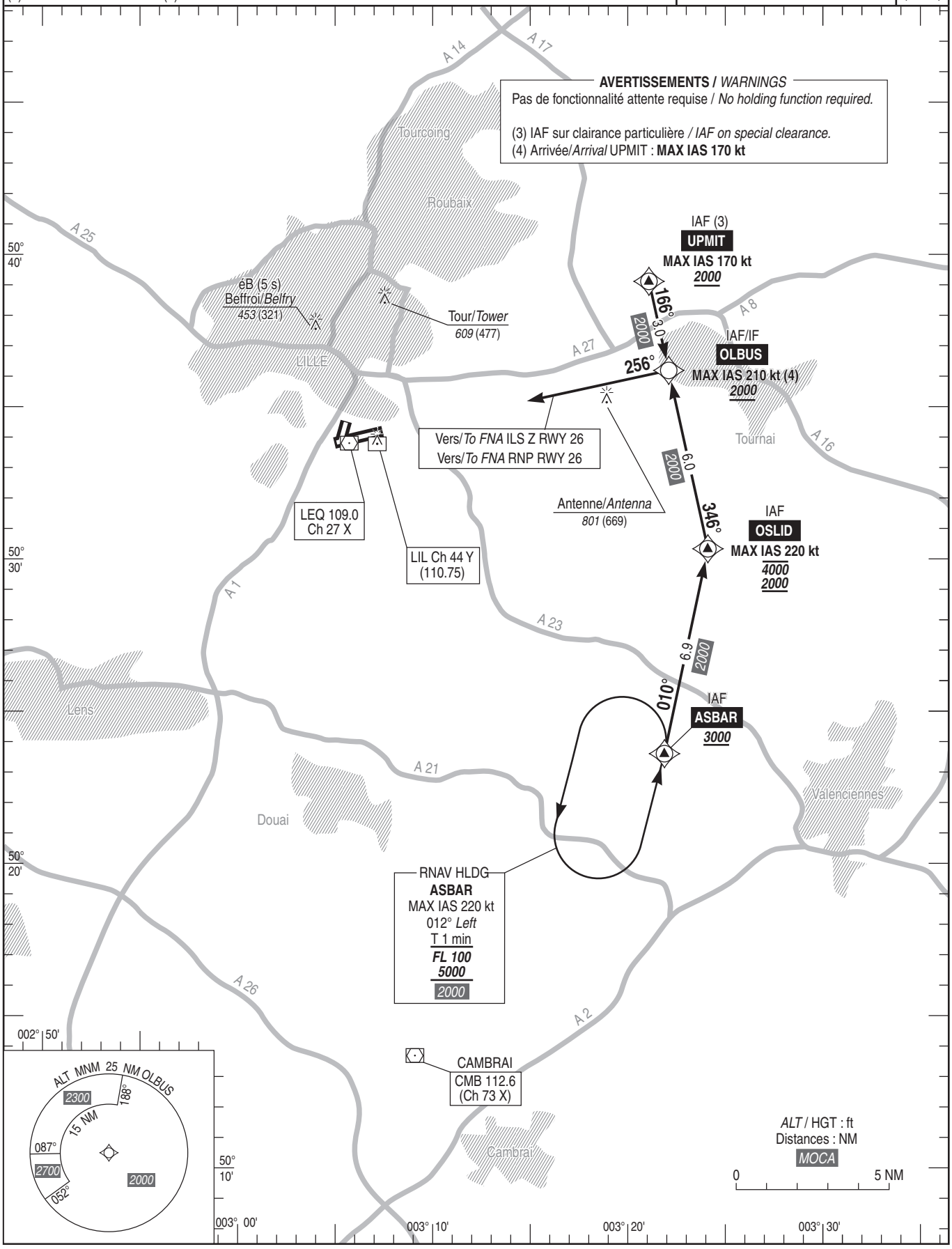
CAT A B C D

*INA* **RNAV** RWY 26

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

**RNAV 1** (GNSS ou/*or* DME/DME) ou/*or* **RNP APCH**

VAR 2°E (2025)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

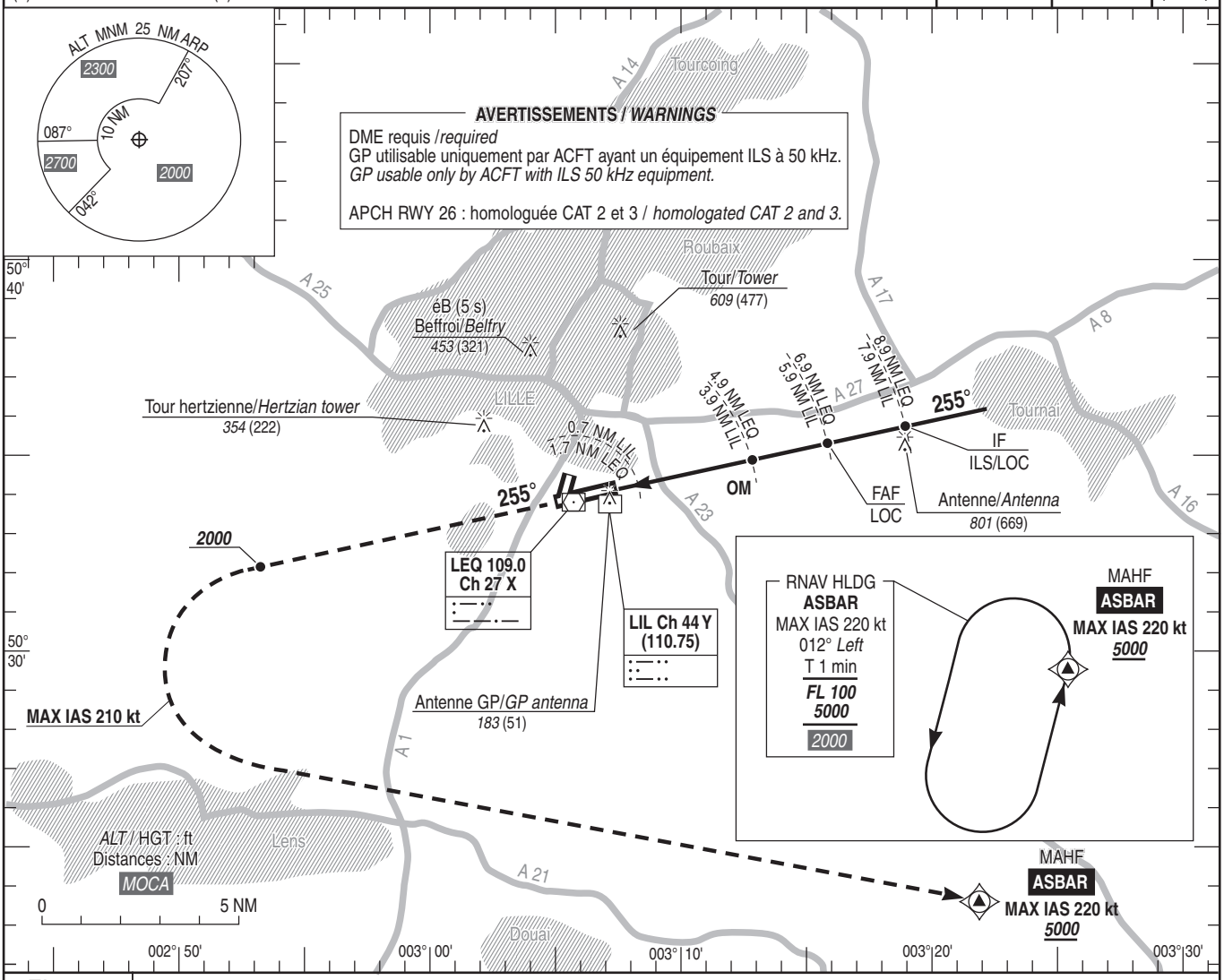
*ALT AD : 157,* ***DTHR : 132 (5 hPa)***

**LILLE** LESQUIN

*FNA* ILS Z CAT I ou/*or* ILS Z CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Z RWY 26

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

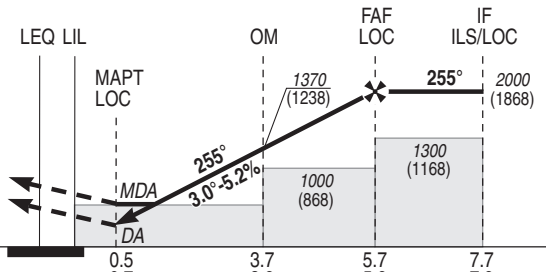
| RNP APCH | ILS - DME<br>LIL 110.75<br>RDH : 52 | VAR<br>2°E<br>(2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A ***2000*** (1868), tourner **à gauche** vers **ASBAR** (**MAX IAS 210 kt**) en montée vers ***5000*** (4868) pour intégrer l'attente ASBAR (**MAX IAS 220 kt**) ou **suivre instructions du CTL**.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* **straight ahead**. *At* ***2000*** *(1868), turn* ***left*** *to* ***ASBAR*** *(****MAX IAS 210 kt****) climbing to* ***5000*** *(4868), to enter ASBAR holding (****MAX IAS 220 kt****) or* ***proceed according to ATC instructions****.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.*




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0.5 | 3.7 | 5.7 | 7.7 |
| DME ATT LIL ← (NM) | 0.7 | 3.9 | 5.9 | 7.9 |
| DME LEQ ← (NM) | 1.7 | 4.9 | 6.9 | 8.9 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Z | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | LOC Z (3) | | | MVL/*Circling* (4) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***340*** (200) | 550 | 145 | 56 | ***570*** (440) | 1300 | 433 | ***680*** (550) | 1500 |
| B | | | 156 | 69 | | | | ***680*** (550) | 1600 |
| C | | | 169 | 81 | | | | ***1170*** (1040) | 2400 |
| D | | | 183 | 97 | | | | ***1170*** (1040) | 3600 |

**DME ATT LIL**

| **NM** | **5** | **4** | **3.9** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1740*** | ***1420*** | ***1380*** | ***1100*** | ***770*** |
| (HGT) | (1608) | (1288) | (1248) | (968) | (638) |

Observations/*Remarks* : (3) Base OCH ILS CAT 2 : Plan sol / *OCH base ILS CAT 2 : Ground.*
(4) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - DTHR | 3.7 NM | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 23 | 1 min 12 |
| OM - MAPT | 3.2 NM | 2 min 45 | 2 min 16 | 1 min 55 | 1 min 40 | 1 min 29 | 1 min 12 | 1 min 02 |
| VSP (ft/min) | | 380 | 460 | 540 | 620 | 705 | 865 | 1000 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

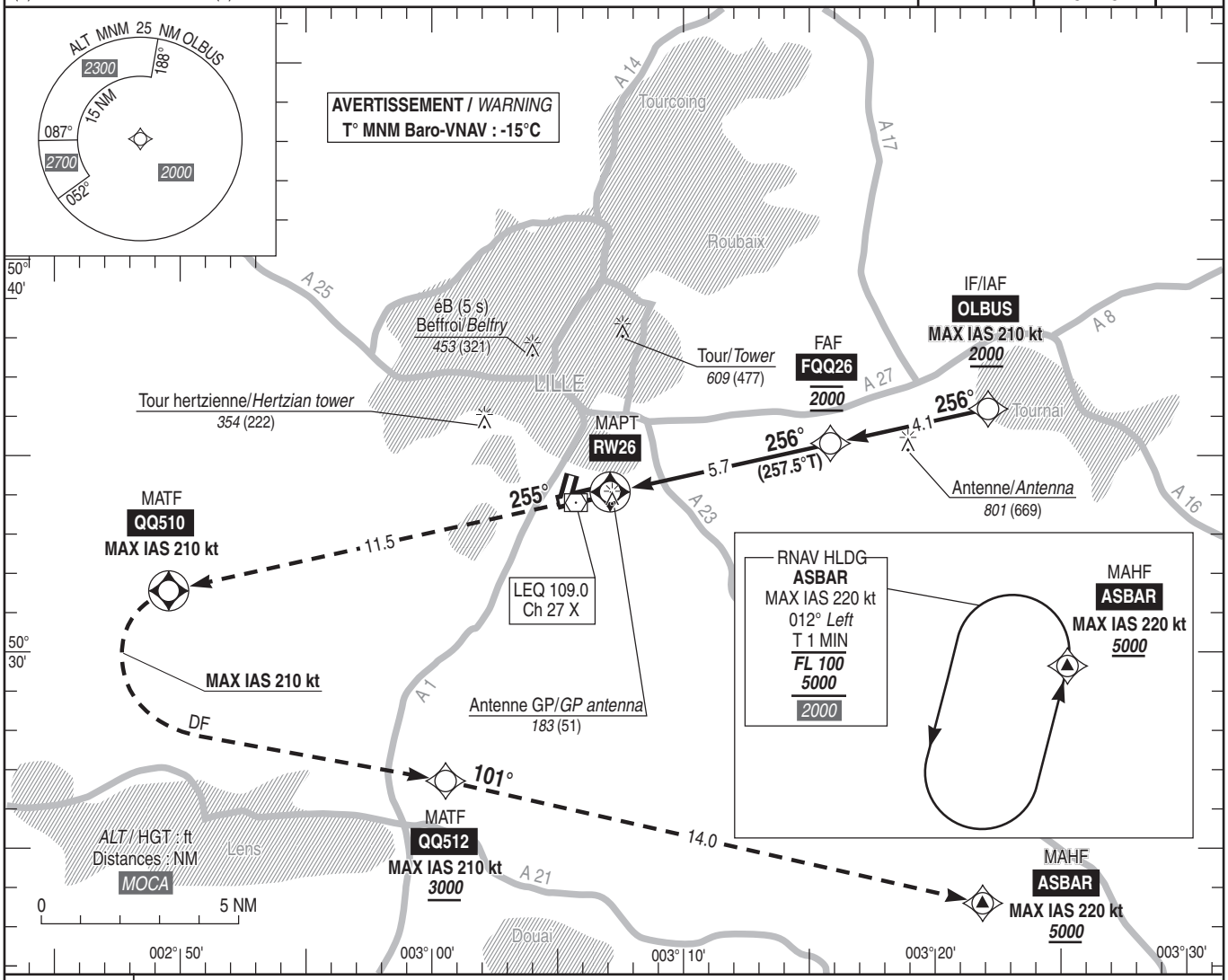
*ALT AD : 157,* ***DTHR : 132 (5 hPa)***

**LILLE** LESQUIN

*FNA* **RNP** RWY 26

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

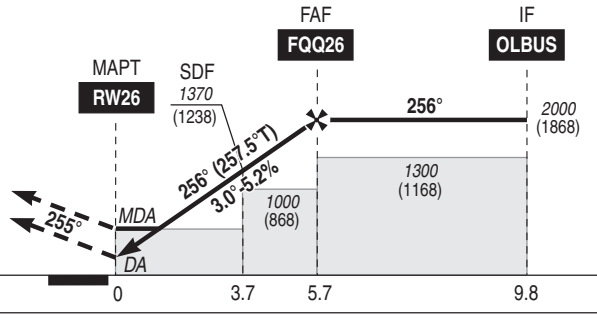
| RNP APCH | EGNOS Ch 71517 E26A TCH : 52 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **QQ510 (MAX IAS 210 kt)**, puis tourner **à gauche direct** vers **QQ512 (MAX IAS 210 kt)**, puis vers **ASBAR (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***5000*** (4868) pour intégrer l'attente ASBAR ou **suivre instructions du CTL.**
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***QQ510 (MAX IAS 210 kt)****, then turn* ***left direct*** *to* ***QQ512 (MAX IAS 210 kt)****, then to* ***ASBAR (MAX IAS 220 kt)*** *climbing to* ***5000*** *(4868) to enter ASBAR holding or* ***proceed according to ATC instructions.***
*Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.*




DTHR (NM) ←

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL /*Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | **MDA** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***380*** (250) | 750 | 248 | ***510*** (380) | 1000 | 273 | *570* (440) | 1300 | 433 | ***680*** (550) | 1500 |
| B | ***390*** (260) | | 258 | ***520*** (390) | 1100 | 285 | | | | ***680*** (550) | 1600 |
| C | ***400*** (270) | | 268 | ***530*** (400) | 1100 | 293 | | | | ***1170*** (1040) | 2400 |
| D | ***410*** (280) | | 278 | ***540*** (410) | 1200 | 304 | | | | ***1170*** (1040) | 3600 |

**DIST RW26**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1780*** | ***1460*** | ***1140*** | ***820*** | ***500*** |
| (HGT) | (1648) | (1328) | (1008) | (688) | (368) |

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT | 5.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 54 | 4 min 02 | 3 min 26 | 2 min 59 | 2 min 38 | 2 min 08 | 1 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

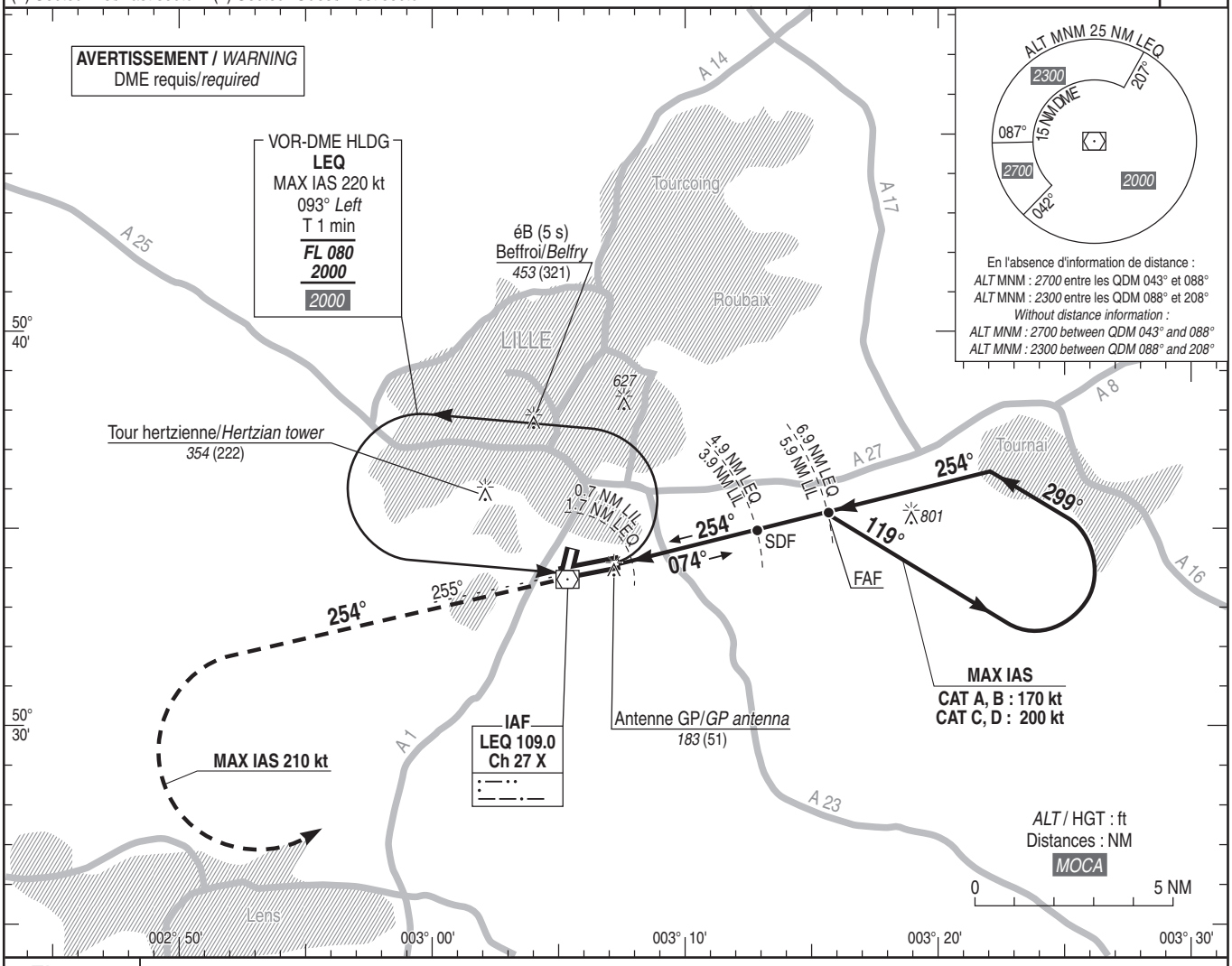
*ALT AD : 157,* ***DTHR : 132 (5 hPa)***

**LILLE** LESQUIN

VOR RWY 26

**ATIS** LILLE 119.330
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)

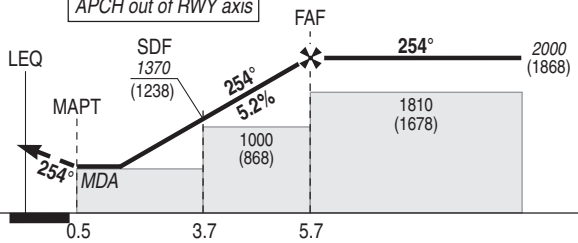



*TA : 5000*

API : Monter **R 254 LEQ** (254°). A ***2000*** (1868), tourner **à gauche** vers **LEQ** en montée vers ***3000*** (2868). **Ne pas tourner avant LEQ.**
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 254 LEQ*** *(254°). At* ***2000*** *(1868), turn* ***left*** *towards* ***LEQ*** *climbing to* ***3000*** *(2868).* ***Do not turn before LEQ.***
*Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.*

APCH non dans l'axe
*APCH out of RWY axis*




| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | | | 0.5 | 3.7 | 5.7 |
| DME LEQ ← (NM) | 0 | | 1.7 | 4.9 | 6.9 |
| DME ATT LIL ← (NM) | | | 0.7 | 3.9 | 5.9 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres /*vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***570*** (440) | 1300 | 431 | ***650*** (520) | 1500 |
| B | | | | ***650*** (520) | 1600 |
| C | | | | ***1180*** (1040) | 2400 |
| D | | | | ***1180*** (1040) | 3600 |

**VOR DME LEQ**

| **NM** | **6** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1710*** | ***1390*** | ***1080*** | ***760*** |
| (HGT) | (1578) | (1258) | (948) | (628) |

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SDF - MAPT | 3.7 NM | 3 min 10 | 2 min 37 | 2 min 13 | 1 min 56 | 1 min 42 | 1 min 23 | 1 min12 |
| VSP (ft/min) | | 380 | 460 | 540 | 620 | 705 | 865 | 1000 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFQT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFQT - MERVILLE CALONNE

**AD 2 LFQT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 50°37'00"N 002°38'24"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY B2 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km S Merville |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 61 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 144 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.828°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.139°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CC FLANDRE LYS |
| | Adresse / *Address* | 500 rue de la Lys<br>59253 LA GORGUE<br>E-mail : contact@cc-flandrelys.fr |
| | Telephone | 03 28 50 14 90 |
| | FAX | 03 28 48 01 95 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFQTZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFQT.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | ETE : LUN-VEN 0515-1800, SAM 0600-1000<br>HIV : LUN-VEN 0615-1830, SAM 0700-1100 | SUM : MON-FRI 0515-1800, SAT 0600-1000<br>WIN : MON-FRI 0615-1830, SAT 0700-1100 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0300-0000 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN, sauf JF :<br>- ETE : 0630-1830<br>- HIV : 0730-1800<br>En dehors de ces HOR, PPR auprès de l'exploitant le dernier jour ouvrable avant 1400.<br>TEL : 03 28 48 48 40 - FAX : 03 28 48 48 99 (chef CA).<br>TEL : 03 28 48 48 80 - FAX : 03 28 42 09 39 (TWR). | MON-FRI, except public HOL :<br>- SUM : 0630-1830<br>- WIN : 0730-1800<br>Outside these SKED, PPR from AD operator on the last working day before 1400.<br>TEL : 03 28 48 48 40 - FAX : 03 28 48 48 99 (ATC manager).<br>TEL : 03 28 48 48 80 - FAX : 03 28 42 09 39 (TWR). |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS niveau 2 ou 4. | GRF (Global Reporting Format) : level 2 or 4 RFFS SKED. |

**AD 2 LFQT.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants 100LL - JET A1 : paiement carte TOTAL. | Fuel 100LL - JET A1 : TOTAL card payment. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible PN au 03 28 42 04 21 ou 06 13 48 77 68 | Possible PN at TEL : 03 28 42 04 21 or 06 13 48 77 68. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Possible pour mono et bimoteurs.<br>Atelier AFM - TEL : 03 28 49 55 52. | Possible for single and twin-engined planes.<br>Atelier AFM - TEL : 03 28 49 55 52. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQT.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtel à proximité du parking M | Hotel in the vicinity of M apron |
| 2 | Restaurants | Restaurant sur AD au parking L2 | Restaurant at AD beside L2 apron |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 4 sur PPR 72 HR.<br>Niveau 2 :<br>- ETE : LUN-VEN 0515-1800, SAM 0600-1000<br>- HIV : LUN-VEN 0615-1830, SAM 0700-1100<br>Niveau 1 en dehors de ces HOR et JF. | Level 4 with PPR 72 HR.<br>Level 2 :<br>- SUM : MON-FRI 0515-1800, SAT 0600-1000<br>- WIN : MON-FRI 0615-1830, SAT 0700-1100<br>Level 1 outside these SKED and public HOL. |

**AD 2 LFQT.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFQT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFQT .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFQT.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQT .11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LILLE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFQT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 037.46 (036) | 1840 x 30 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 50°36'42.60"N 002°38'03.66"E ( 50°36'44.11"N 002°38'05.48"E ) ------ GUND NIL | THR : 60ft DTHR : 60ft |
| 22 | 217.46 (216) | 1840 x 30 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 50°37'29.83"N 002°39'00.56"E ------ GUND NIL | THR : 60ft |
| 04R | 037.47 (036) | 1000 x 80 | non revêtue / not paved | 50°37'15.26"N 002°38'52.66"E ------ GUND NIL | THR : 58ft |
| 22L | 217.47 (216) | 1000 x 80 | non revêtue / not paved | 50°37'40.77"N 002°39'23.40"E ------ GUND NIL | THR : 58ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 04R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFQT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 1840 | 1840 | 1840 | 1780 | |
| 22 | 1720 | 1780 | 1720 | 1720 | Distances déclarées utilisables: TORA,TODA, ASDA et LDA RWY 22 réduites en raison de la présence du shelter du LOC 22 non frangible à 180 m de l'extrémité de piste.<br>Usable declared distances : TORA,TODA, ASDA and LDA RWY 22 reduced due to the infrangible shelter of LOC 22 at 180 m from RWY end. |
| 04R | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | |
| 22L | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | |

**AD 2 LFQT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 45 ft | | | | | |
| 22 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 65 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 04 | 1840 m | 60 m | W | LIH | R | | | |
| 22 | 1840 m | 60 m | W | LIH | R | | | (1) |

(1) Les feux d'extrémités de piste 22 sont situés à 120 m au delà de l'extrémité de piste réelle en terme de distance déclarée.
The RWY 22 end lights are located 120 m beyond the actual RWY end in terms of declared distance.

**AD 2 LFQT.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Power generator |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 3.7 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFQT.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQT.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR MERVILLE**<br>50°47'22"N , 002°34'59"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°28'05"N , 002°36'52"E - 50°35'44"N , 002°21'23"E - 50°47'22"N , 002°34'59"E | D | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>MERVILLE Tour (FR)<br>MERVILLE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFQT.3.7 |

**AD 2 LFQT.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | MERVILLE Sol (FR)<br>*MERVILLE Ground (EN)* | 121.680 MHz | HO | |
| TWR | MERVILLE Tour (FR)<br>*MERVILLE Tower (EN)* | 119.080 MHz | HO | |
| VDF | MERVILLE Gonio (FR)<br>*MERVILLE Homer (EN)* | 119.080 MHz | HO | |
| ATIS | MERVILLE (FR)<br>*MERVILLE (EN)* | 127.905 MHz | HO | |
| A/A | MERVILLE (FR) | 119.080 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFQT.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | MRV | 404 kHz | H24 | 50°40'16.8"N 002°42'22.0"E | 106 ft | 25NM | | 036°/3,51NM THR 22 | |
| NDB | MVC | 327 kHz | H24 | 50°34'17.6"N 002°35'14.0"E | 138 ft | 25NM | | 215°/3,05NM DTHR 04 | |
| LOC 22 (I.E.1) | MER | 109.35 MHz | H24 | 50°36'37.9"N 002°37'58.0"E | 71 ft | | | 216°/240 m DTHR04 | |
| GP 22 | | 331.85 MHz | H24 | 50°37'25.7"N 002°38'47.8"E | 58 ft | | 16.9 m/55 ft<br>( 3.5 °) | 241°/282 m THR 22 | |
| DME 22 | | CH 30Y | H24 | 50°37'25.7"N 002°38'47.8"E | 100 ft | 25NM FL250 | | 241°/282m THR 22 | (1) |

(1) DME ATT omnidirectionnel

**AD 2 LFQT.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Roulage interdit hors RWY et TWY
*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*
Bande gazonnée réservée aux planeurs pendant leur activité.
*Grass strip reserved for gliders during their activity.*

**CIRCULATION AU SOL**
***GROUND TRAFFIC***

Point d'attente <<B3-22>> utilisable uniquement sur instruction du contrôle.
*Holding point << B3-22>> usuable only on ATC instruction.*
Le point d'attente pour l'accès au seuil 22 est le << 22-CAT I >>.
*Holding point <<22-CAT I>> gives access to threshold RWY 22.*
Largeur et utilsation taxiway comme suit :
*Width and taxi instructions as follow:*

| **TWY** | **Largeur**<br>*Width* | **Utilisation**<br>*Instruction* |
|---|---|---|
| **B1** | **15 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m en l'absence d'organisme ATS.<br>Limitée de nuit et par faible visibilité aux aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m when ATS is not provided.*<br>*Restricted to aircraft whose wingspan does not exceed 24 m, by night and with low visibility.* |
| **B2** | **15 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m en l'absence d'organisme ATS.<br>Limitée de nuit et par faible visibilité aux aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m when ATS is not provided.*<br>*Restricted to aircraft whose wingspan does not exceed 24 m, by night and with low visibility.* |
| **B3** | **15 m** | |
| **B4** | **7,5 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m.<br>Utilisable uniquement pour l'accès à la bande gazonnée.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m.*<br>*Usable only to get to grass strip.* |
| **P1** | **23 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m en l'absence d'organisme ATS.<br>Limitée de nuit et par faible visibilité aux aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m when ATS is not provided.*<br>*Restricted to aircraft whose wingspan does not exceed 24 m, by night and with low visibility.* |
| **P2 P3** | **23 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m en l'absence d'organisme ATS.<br>Limitée de nuit et par faible visibilité aux aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 24 m.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m when ATS is not provided.*<br>*Restricted to aircraft whose wingspan does not exceed 24 m, by night and with low visibility.* |
| **P4 P5 P6** | **23 m** | |
| **P7 P8** | **7,5 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m.* |
| **T5 T6** | **20 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m.* |
| **T7** | **7,5 m** | Interdite de nuit et par visibilité inférieure à 800 m en l'absence d'organisme ATS.<br>Limitée aux aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 15 m.<br>*Prohibited by night and with a visibility below 800 m when ATS is not provided.*<br>*Restricted to aircraft whose wingspan does not exceed 15 m.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFQT.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFQT.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**AD 2 LFQT.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

L'attention des équipages est attirée sur la présence en limite de bande d'un mât MTO (88 ft) et d'un bâtiment (84 ft).

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL hors HOR ATS sur PPR gestionnaire.

PCL inactive de 0000 à 0500 : activation sur PPR 48 HR.

Extinction du balisage par 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

Equipement de surveillance du trafic : Aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

Péril animalier : occasionnel.

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel

***23.1 GENERAL***

*Crews' attention is drawn to the presence of a MTO mast (88 ft) and a building (84 ft) at the strip limit.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL outside ATS SKED with PPR from administrator.*

*PCL inactive from 0000 to 0500: activation upon PPR 48 HR.*

*PCL turned off by 7 clicks on mic in less than 5 seconds.*

*Traffic surveillance equipment: AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

*Wildlife strike hazard : random.*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random*

**AD 2 LFQT.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFQT.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

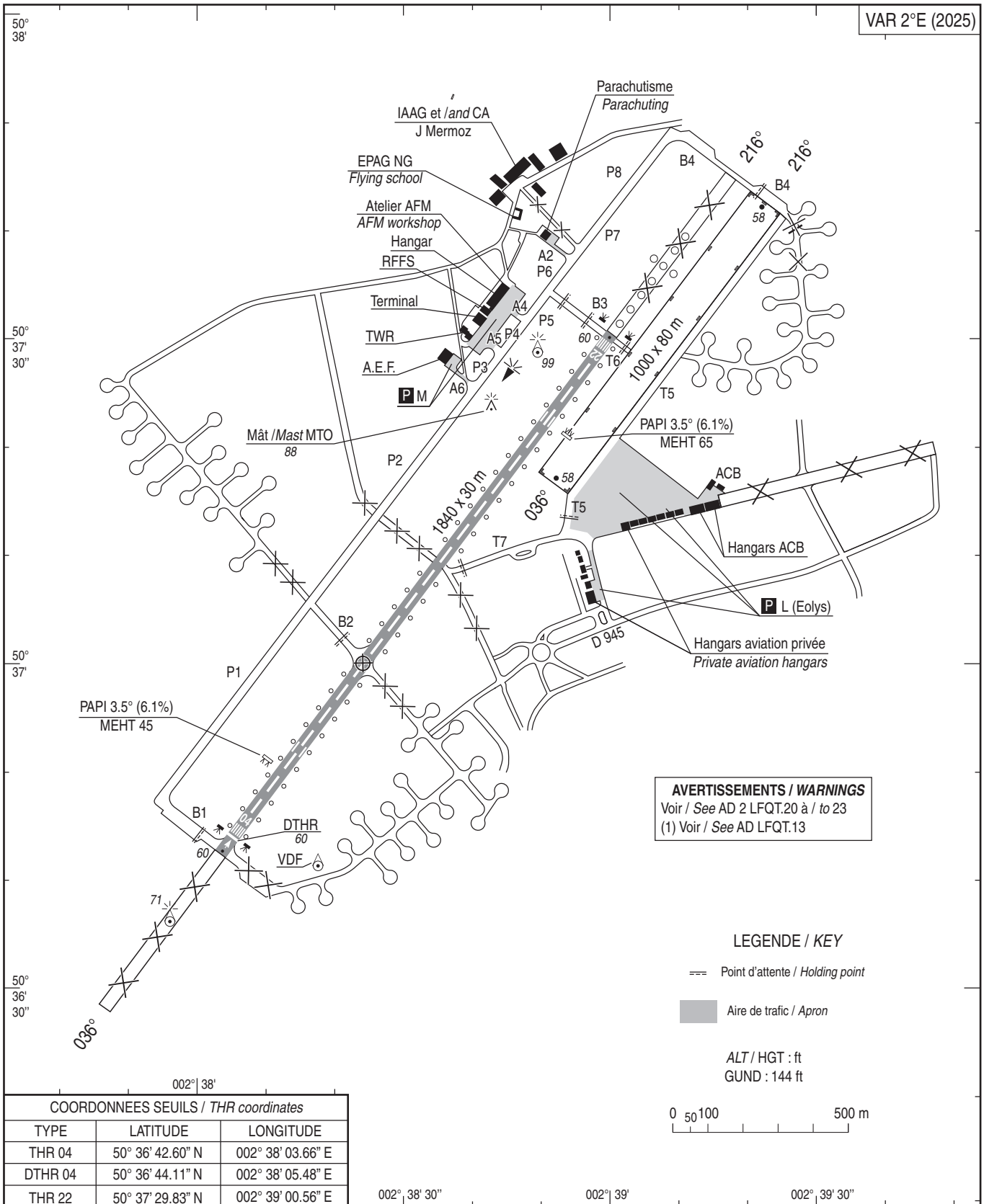
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Sans objet / *Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 127.905 ☎ 03 28 48 35 50
**GND** (Sol) : 121.680

**MERVILLE** CALONNE
50 37 00 N - 002 38 24 E
*ALT AD : 61 (3 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 50° 36' 42.60" N | 002° 38' 03.66" E |
| DTHR 04 | 50° 36' 44.11" N | 002° 38' 05.48" E |
| THR 22 | 50° 37' 29.83" N | 002° 39' 00.56" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIH | 1840 | 1840 | 1840 | 1780 | Revêtue | 17 F/C/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 22 | 420 m LIH | LIH | 1720 (1) | 1780 (1) | 1720 (1) | 1720 (1) | *Paved* | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * HN 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ← ABB | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| BNE | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| CMB | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| LEQ | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| MRV | REF AD 2 LFQT.19 | | X | | X |
| MVC | REF AD 2 LFQT.19 | | X | X | X |
| RW04 | 50°36'44.11"N 002°38'05.48"E | X | | | X |
| RW22 | 50°37'29.83"N 002°39'00.56"E | X | | | X |
| ABROM | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| BARLI | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| ELNUX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| IBERU | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| MAGIP | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ODENI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OKSOK | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| OXUBA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| PIMIX | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| REVGO | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| SUSON | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| TRACA | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| QT405 | 50°28'10.9" N 002°32'09.5" E | X | | | X |
| QT510 | 50°33'31.9" N 002°34'14.3"E | X | | | X |
| FQT04 | 50°32'41.4" N 002°33'13.6" E | X | | | X |
| FQT22 | 50°42'35.7"N 002°45'10.0"E | X | | | X |
| FAF NDB RWY 04 | 50°32'41.5" N 002°33'13.7" E | | X | | X |
| FAF NDB Z RWY 22 | 50°42'36.3" N 002°45'10.9" E | | X | | X |
| FAF LOC RWY 22 | 50°42'35.8" N 002°45'10.2" E | | X | | X |
| IF NDB RWY 04 | 50°31'12.1" N 002°31'26.5" E | | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 22 | 50°43'47.5" N 002°46'37.0" E | | X | | X |
| IF NDB Z RWY 22 | 50°43'48.3" N 002°46'38.1" E | | X | | X |



© SIA

**RNP RWY 04**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.8°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ODENI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ODENI | IF | ODENI | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | ABROM | - | 125 | 127.3 | 5.0 | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA SUSON | IF | SUSON | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | ABROM | - | 035 | 037.3 | 5.0 | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA ELNUX | IF | ELNUX | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | QT405 | - | 306 | 307.4 | 2.8 | - | 2700 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ABROM | - | 306 | 307.4 | 2.2 | - | 2000 | - | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ABROM | - | - | - | - | - | 2000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FQT04 | - | 036 | 037.4 | 4.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 036 | 037.4 | 5.1 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | PIMIX | - | 036 | 037.5 | 7.0 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| | TF | REVGO | - | 306 | 307.6 | 4.0 | - | - | - | 170 | - | 1.0 |
| | TF | ODENI | - | 219 | 221.1 | 16.1 | - | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFQT |
| **Runway** | 04 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E04A |
| **LTP/FTP Latitude** | 503644.1145N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023805.4775E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 62.2 |
| **FPAP Latitude** | 503729.8255N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 45.7110 |
| **FPAP Longitude** | 0023900.5650E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 55.0875 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 14 11 06 0C 04 00 00 01 34<br>30 05 A5 6D B8 15 4B 79 21 01<br>6E 16 1E 65 01 5F AE 01 2C 81<br>5E 01 64 00 C8 FA 11 49 3E 27 |
| **Calculated CRC Value** | 11493E27 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 18.5 |



© SIA

**RNP RWY 22**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.8°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | OKSOK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA OKSOK | IF | OKSOK | - | - | - | - | - | - | - | 170 | - | - |
| | TF | OXUBA | - | 041 | 043.2 | 14.9 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MAGIP | - | 126 | 127.5 | 3.4 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| INA OXUBA | IF | OXUBA | - | - | - | - | - | - | 4000 | 170 | - | - |
| | TF | MAGIP | - | 126 | 127.5 | 3.4 | - | 2500 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | MAGIP | - | - | - | - | - | 2500 | - | - | - | - |
| | TF | FQT22 | - | 216 | 217.6 | 3.3 | - | 2500 | 2500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW22 | Yes | 216 | 217.6 | 6.4 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | QT510 | Yes | 216 | 217.5 | 5.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | OKSOK | - | - | - | - | R | 2500 | - | 170 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFQT |
| **Runway** | 22 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E22A |
| **LTP/FTP Latitude** | 503729.8310N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0023900.5620E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 62.0 |
| **FPAP Latitude** | 503642.5990N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -47.2320 |
| **FPAP Longitude** | 0023803.6600E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -56.9020 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 14 11 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 CE D2 B9 15 A4 27 23 01<br>6C 16 00 8F FE 74 43 FE 2C 81<br>5E 01 64 00 C8 FA 70 4C C9 CB |
| **Calculated CRC Value** | 704CC9CB |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 18.3 |



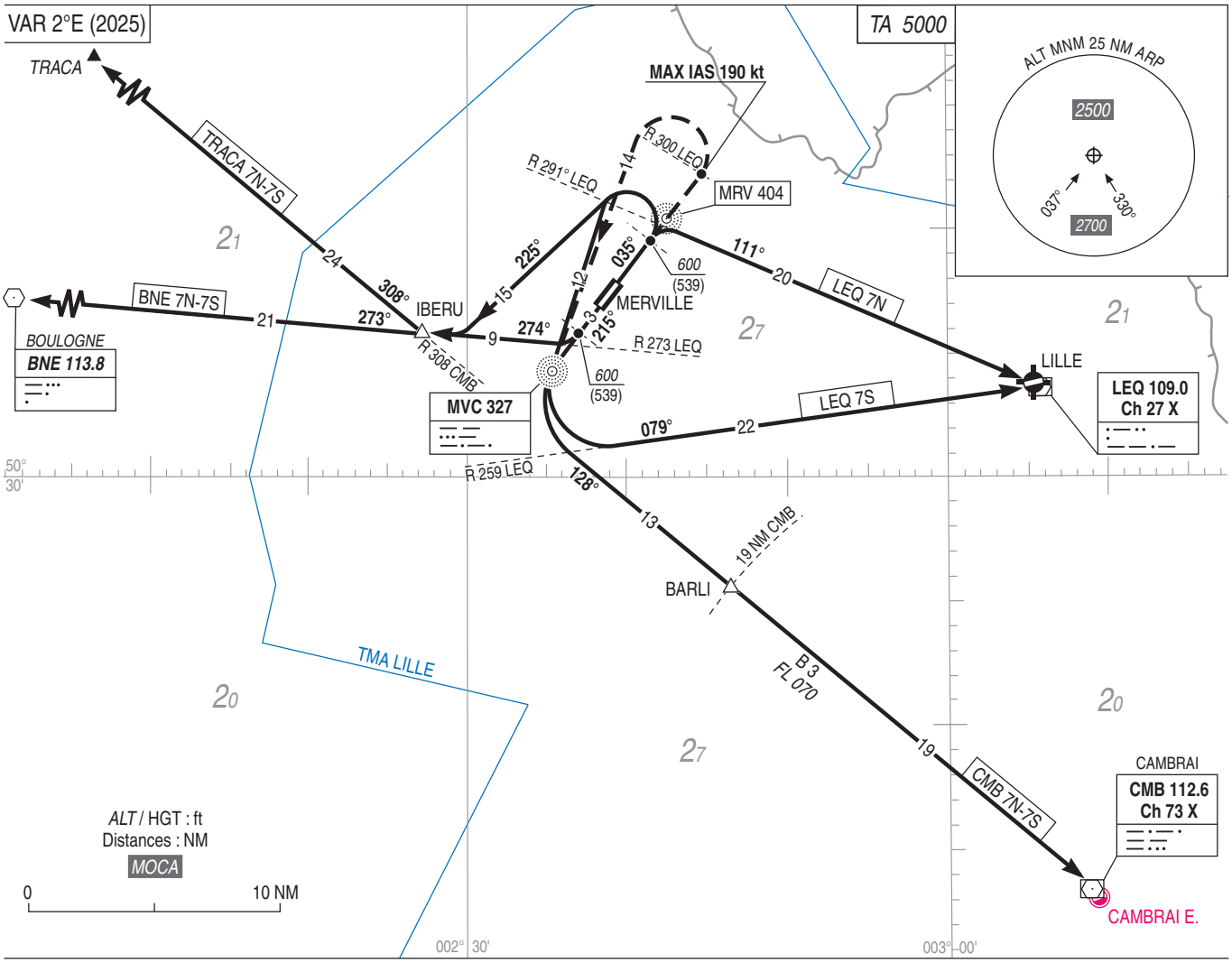
© SIA

# MERVILLE CALONNE
# SID CONV RWY 04-22
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS LILLE : 119.330
APP LILLE : Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

**ATIS** MERVILLE : 127.905
**TWR** : MERVILLE Tour/*Tower* 119.080
MERVILLE Sol/*Ground* 121.680

Sur clairance particulière
*On special clearance*






© SIA

# MERVILLE CALONNE
# SID CONV RWY 04-22
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C

**1 CONSIGNES GENERALES**

Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de la signaler dès la demande de mise en route.

**2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

**RWY 04**

Monter 035° jusqu'à 600 ft (539) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 22**

Monter à 5 % 215° jusqu'à 600 ft (539) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPARTS**

**RWY 04**

**TRACA 7N :** Monter 035°. A 600 ft (539), tourner à gauche en montée et suivre 225° pour intercepter et suivre R 308 CMB (308°) vers TRACA.

**BNE 7N :** Monter 035°. A 600 ft (539), tourner à gauche en montée et suivre 225° pour intercepter et suivre R 273 LEQ (273°) vers BNE.

**CMB 7N :** Monter 035°. A 600 ft (539), tourner à gauche en montée pour rejoindre MVC puis intercepter et suivre R 308 CMB (128°) vers CMB.

**LEQ 7N :** Monter 035°. A 600 ft (539), tourner à droite pour intercepter et suivre R 291 LEQ (111°) vers LEQ.

**Départs ATS**

Pour permettre la séparation entre un aéronef en attente sur MVC et un aéronef au départ, les paramètres suivants sont définis : Monter à 6 % 035°. Au R 300 LEQ, tourner à gauche vers MVC en montée vers 3000 ft (2939).

**RWY 22**

**TRACA 7S :** Monter 215°. A 600 ft (539) (1), tourner à droite en montée pour rejoindre R 273 LEQ (273°) puis intercepter et suivre R 308 CMB (308°) vers TRACA.

**BNE 7S :** Monter 215°. A 600 ft (539) (1), tourner à droite en montée pour rejoindre et suivre R 273 LEQ (273°) vers BNE.

**CMB 7S :** Monter vers MVC (1) puis intercepter et suivre R 308 CMB (128°) vers CMB.

**LEQ 7S :** Monter vers MVC (1) puis suivre R 259 LEQ (RM 079°) vers LEQ.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- en VMC : faire demi-tour.
- en IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites géographiques de la TMA au dernier FL assigné ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles au premier FL de sécurité, puis entreprendre la montée au FL de croisière indiqué dans le FPL en vigueur.

(1) Pente théorique de montée : l'obstacle constitué par les arbres de 130 ft situés à 400 m de la DER et 200 m à droite de l'axe détermine une pente minimale de 5 %. Si abstraction de cet obstacle, la pente théorique de montée est de 3,3 %.

***1 GENERAL INSTRUCTIONS***

*Routings are defined for ACFT with climbing performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the contrary case, ACFT commanders should point out from start engine request.*

***2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

***RWY 04***

*Climb 035° to 600 ft (539), then proceed direct route to the en route safety altitude.*

***RWY 22***

*Climb gradient 5 % 215° up to 600 ft (539) (1), then proceed direct route to the en route safety altitude.*

***3 DEPARTURE STANDARD ROUTES***

***RWY 04***

***TRACA 7N :*** *Climb 035°. At 600 ft (539), turn left climbing and follow 225° to intercept and follow R 308 CMB (308°) towards TRACA.*

***BNE 7N :*** *Climb 035°. At 600 ft (539), turn left climbing to join and follow 225° to intercept and follow R 273 LEQ (273°) towards BNE.*

***CMB 7N :*** *Climb 035°. At 600 ft (539), turn left climbing to join MVC then intercept and follow R 308 CMB (128°) towards CMB.*

***LEQ 7N :*** *Climb 035°. At 600 ft (539), turn right to intercept and follow R LEQ 291 (111°) towards LEQ.*

***ATS departures***

*In order to separate an ACFT holding at MVC and an ACFT departing, the parameters below are defined : Climb 6 % 035°. When crossing R 300 LEQ, turn left towards MVC climbing up to 3000 ft (2939).*

***RWY 22***

***TRACA 7S :*** *Climb 215°. At 600 ft (539) (1), turn right climbing to join R 273 LEQ (273°) then intercept and follow R 308 CMB (308°) towards TRACA.*

***BNE 7S :*** *Climb 215°. At 600 ft (539) (1), turn right climbing to join and follow R 273 LEQ (273°) towards BNE.*

***CMB 7S :*** *Climb towards MVC (1) then intercept and follow R 308 CMB (128°) towards CMB.*

***LEQ 7S :*** *Climb towards MVC (1) then intercept R 259 CMB (MAG 079°) towards LEQ.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

- *if VMC : turn back.*
- *if IMC : continue the flight until geographical TMA limits at the last notified FL or if this last one is not compatible with obstructions, at the first safe FL, then climb up to cruising FL indicated on the FPL in force.*

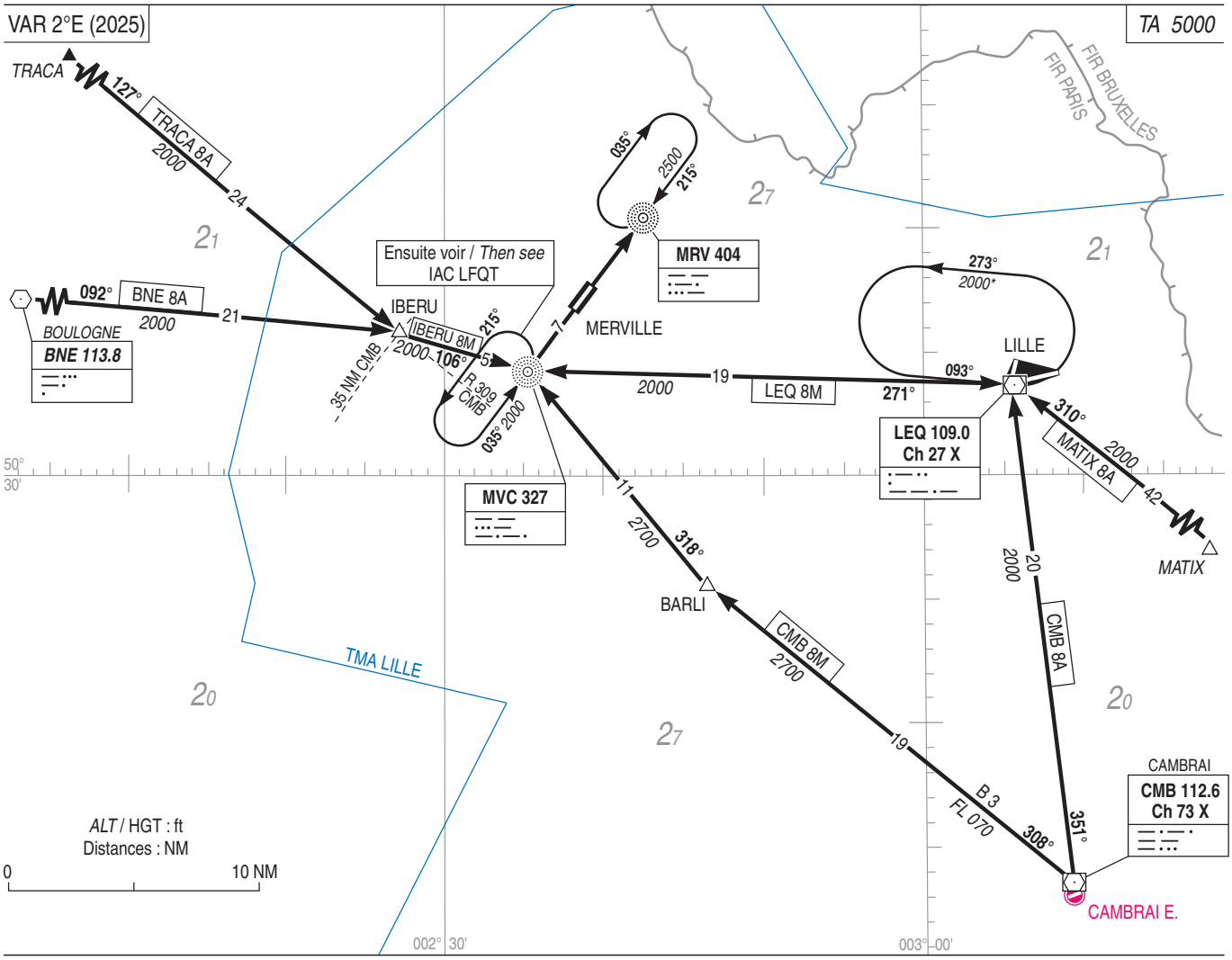
*(1) Theoretical climb gradient : trees, 130 ft in height located at 400 m from the DER and 200 m on the right of the axis determines a minimum climb gradient of 5 %. If the trees are not taken into account, the theoretical climb gradient is 3.3 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# MERVILLE CALONNE
# STAR CONV

ATIS LILLE : 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

**ATIS** MERVILLE : 127.905
**TWR** : MERVILLE Tour/*Tower* 119.080
MERVILLE Sol/*Ground* 121.680




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure spécifiée dans la Réglementation Nationale.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Lorsque la seconde tentative est suivie d'une API, remonter vers 3000 suivant les SID CMB 7N ou CMB 7S puis, établi sur le R 308 CMB (128°), monter à *5000* vers CMB et rechercher les conditions VMC.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with the procedure defined in the National Regulation.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH***

*When the second attempt is followed by a new missed APCH, climb to 3000 according to CMB 7N or CMB 7S SID, then established on R 308 CMB (128°), climb at 5000 towards CMB and seek VMC.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

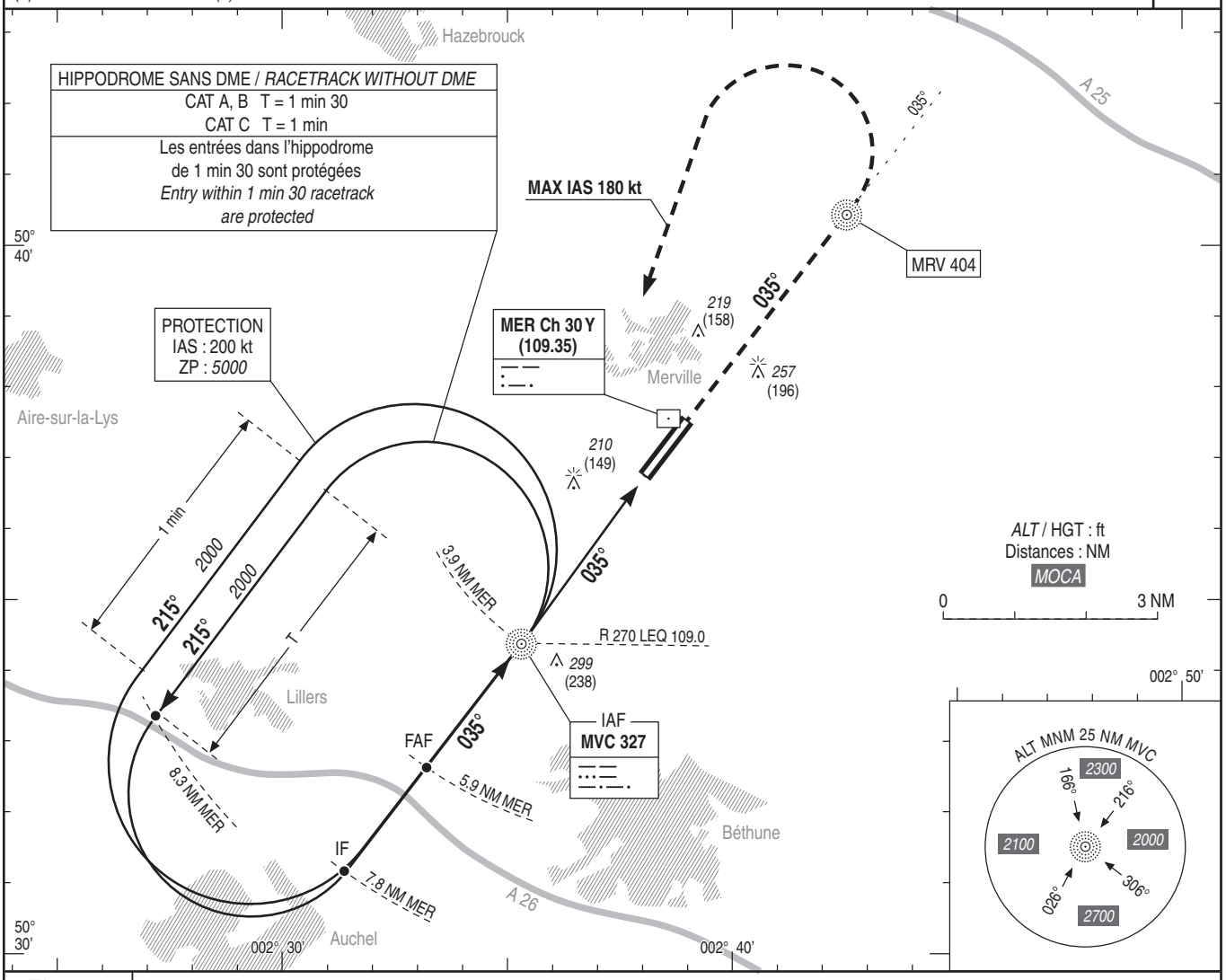
***ALT AD : 61 (3 hPa)**, DTHR : 60*

**MERVILLE** CALONNE

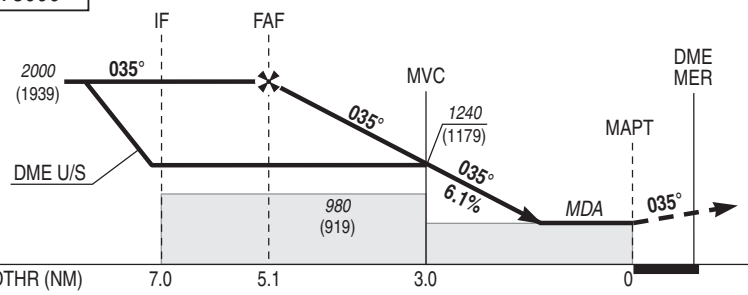
NDB RWY 04

**ATIS** MERVILLE : 127.905
APP **:** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** MERVILLE Tour/*Tower* 119.080
Absence ATS : **A/A** (119.080) FR seulement. Obtenir QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche 126.480 (1) - 120.275 (2)
***A/A** (119.080) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach 126.480 (1) - 120.275 (2)*
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)




*TA : 5000*




API : Monter au **R 035 MVC** (035°). A ***900*** (839), tourner à **gauche** vers **MVC** en montée vers ***2000*** (1939). **Ne pas tourner avant le MAPT.** Monter à *1700* (1639) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 035 MVC** (035°). At **900** (839), turn **left** to **MVC** up to **2000** (1939). **Do not turn before MAPT.** Climb to 1700 (1639) prior to level acceleration.*

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

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS HJ seulement/*only* | | DME MER | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| | | | | | | | | ***ALT*** (HGT) | ***1660*** (1599) | ***1290*** (1229) | ***920*** (859) | ***550*** (489) |
| A | | 1500 | | ***590*** (530) | 1500 | ***690*** (630) | 1500 | | | | | |
| B | ***460*** (400) | 1500 | 394 | ***600*** (540) | 1600 | ***700*** (640) | 1600 | | | | | |
| C | | 1800 | | ***710*** (650) | 2400 | ***810*** (750) | 2400 | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - MAPT/DTHR 3.0 NM | 70 kt<br>2 min 34 | 85 kt<br>2 min 07 | 100 kt<br>1 min 48 | 115 kt<br>1 min 34 | 130 kt<br>1 min 23 | 145 kt<br>1 min 14 | 160 kt<br>1 min 08 |
| VSP (ft/min) | 435 | 525 | 620 | 710 | 805 | 895 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

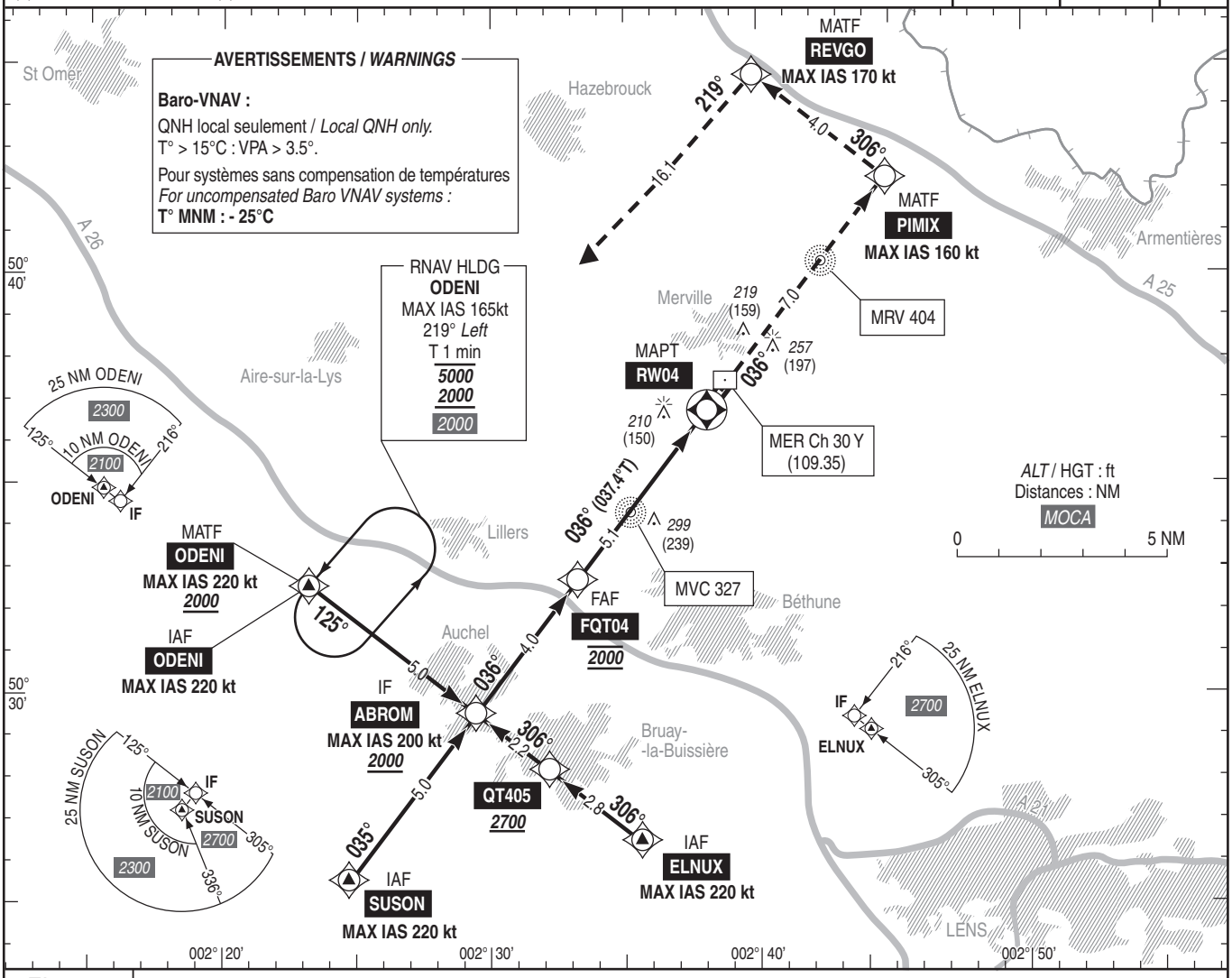
*ALT AD : 61,* ***DTHR : 60 (3 hPa)***

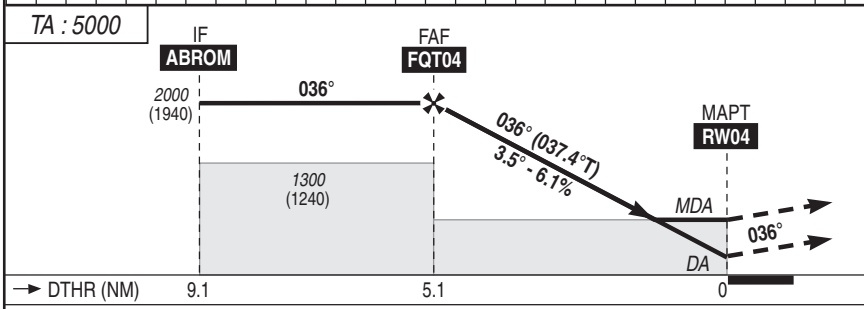
**MERVILLE** CALONNE

**RNP** RWY 04

**ATIS** MERVILLE : 127.905
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** MERVILLE Tour/*Tower* 119.080
Absence ATS : **A/A** (119.080) FR seulement. Obtenir QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche
***A/A*** *(119.080) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach*
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

| RNP APCH | EGNOS Ch 43210 E04A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter direct vers **PIMIX** puis virer à **gauche** vers **REVGO** puis virer à **gauche** vers **ODENI** en montée vers ***2000*** (1940) pour intégrer l'attente ou exécuter une nouvelle approche ou suivre instruction du contrôle. Monter à *1700* (1640) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb direct to* ***PIMIX*** *then turn* ***left*** *inbound* ***REVGO*** *then turn* ***left*** *direct to* ***ODENI*** *climbing to* ***2000*** *(1940) to join holding pattern or perform a new approach or proceed according to ATS.*
*Climb to 1700 (1640) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***370*** (300) | 1400 | 300 | ***450*** (390) | 1500 | 383 | ***450*** (390) | 1500 | 383 | ***590*** (530) | 1500 | ***690*** (630) | 1500 |
| B | | | | | 1500 | | | 1500 | | ***600*** (540) | 1600 | ***700*** (640) | 1600 |
| C | | | | | 1800 | | | 1800 | | ***710*** (650) | 2400 | ***810*** (750) | 2400 |

| **DIST RW04** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** | **1** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1965*** (1905) | ***1595*** (1535) | ***1225*** (1165) | ***850*** (790) | ***480*** (420) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.1 NM | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 04 | 2 min 40 | 2 min 21 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 520 | 620 | 710 | 800 | 990 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

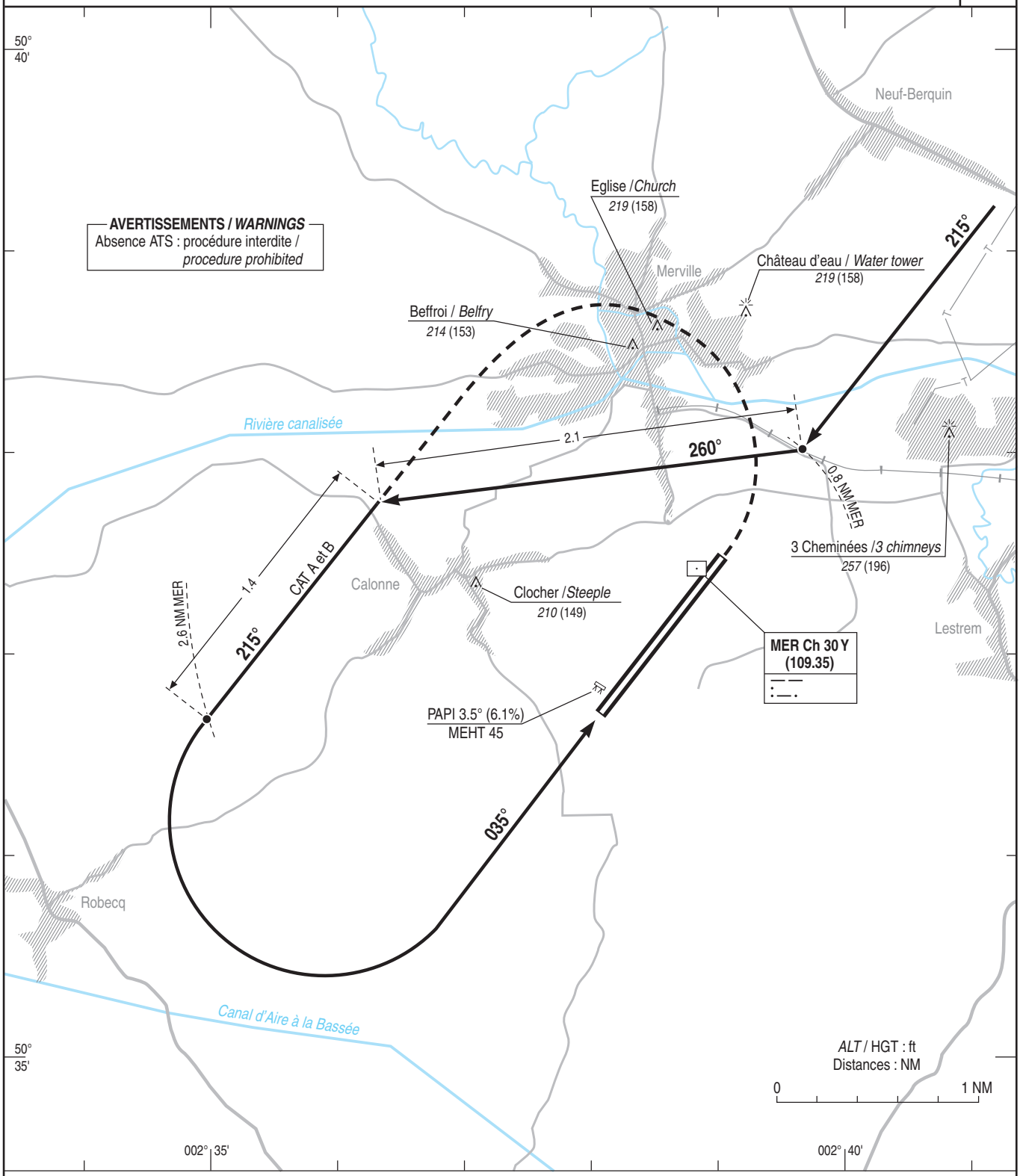
***ALT AD : 61 (3 hPa)**, DTHR : 60*

**MERVILLE** CALONNE

VPT RWY 04

**ATIS** MERVILLE : 127.905
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR** : MERVILLE Tour/*Tower* 119.080
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT ILS et /*and* LOC (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***530*** (460) | 1500 |
| B | ***570*** (500) | 1600 |

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement / *only.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

*ALT AD : 61* ***THR : 60 (3 hPa)***

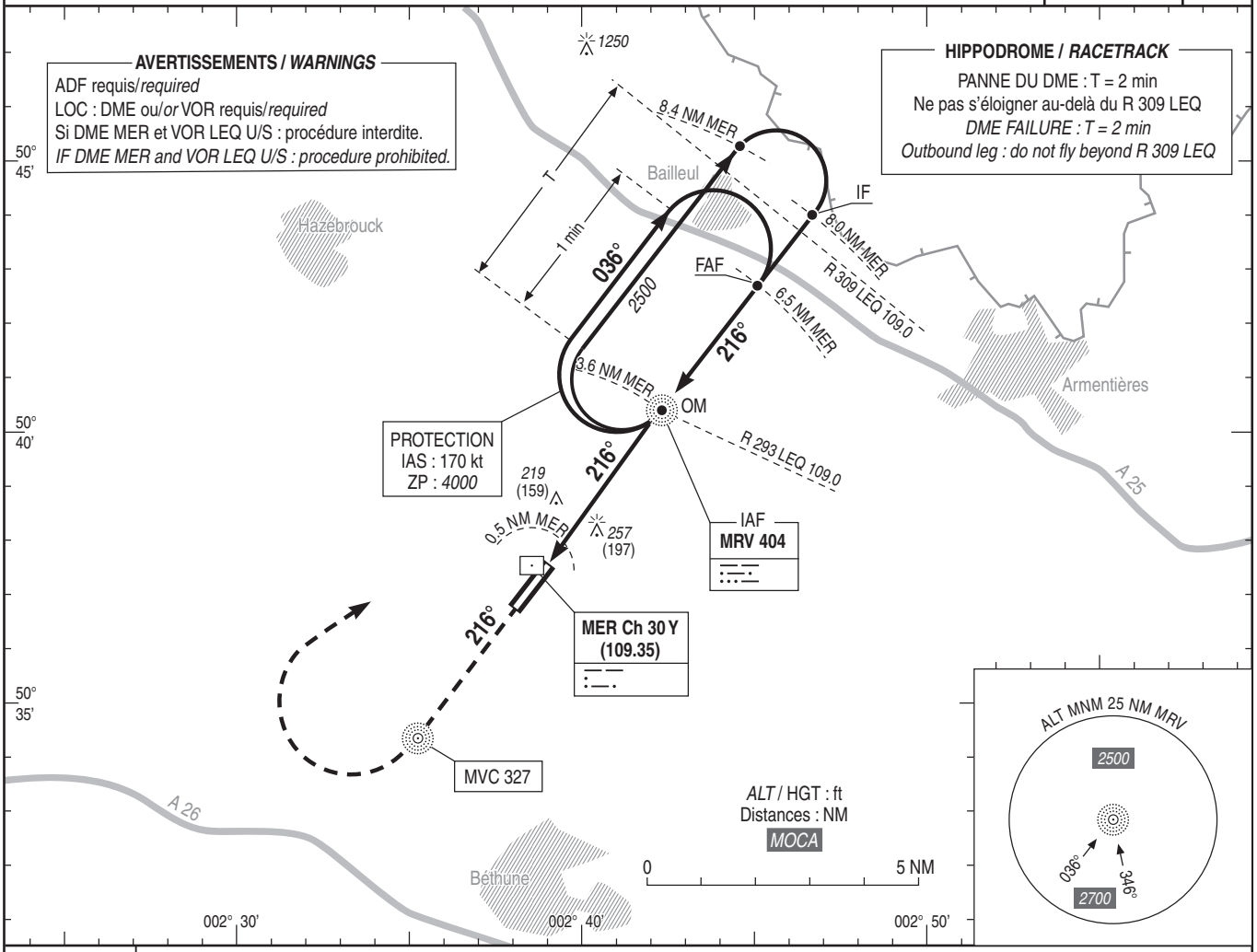
**MERVILLE** CALONNE

ILS ou/*or* LOC RWY 22

**ATIS** MERVILLE : 127.905
**APP :** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** MERVILLE Tour/*Tower* 119.080
Absence ATS : **A/A** (119.080) FR seulement. Obtenir QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche 126.480 (1) - 120.275 (2)
***A/A*** *(119.080) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach 126.480 (1) - 120.275 (2)*
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

**ILS - DME**
**MER 109.35**
RDH : 55

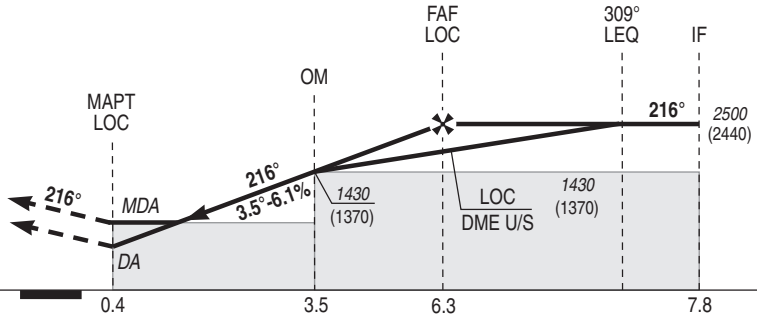
VAR
2°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter au **R 216 MRV** (216°). A ***1100*** (1040), tourner à **droite** vers **MRV** en montée vers ***2500*** (2440).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1700* (1640) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 216 MRV*** *(216°). At* ***1100*** *(1040), turn* ***right*** *to* ***MRV*** *up to* ***2500*** *(2440).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1700 (1640) prior to level acceleration.*




| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | | | | 0.4 | 3.5 | 6.3 | | | | 7.8 | |
| DME ← (NM) | | | | 0.5 | 3.6 | 6.5 | | | | 8.0 | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS HJ seulement/*only* | | **DME MER** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | **NM** |
| | | | | | | | | | | | ***ALT*** (HGT) |
| A | ***310*** (250) | 800 | 176 | ***420*** (360) | 1200 | 351 | ***590*** (530) | 1500 | ***690*** (630) | 1500 | **2** ***810*** (750) |
| B | | | 190 | | 1200 | | ***600*** (540) | 1600 | ***700*** (640) | 1600 | **3** ***1190*** (1130) |
| | | | | | | | | | | | **4** ***1570*** (1510) |
| | | | | | | | | | | | **5** ***1950*** (1890) |
| | | | | | | | | | | | **6** ***2330*** (2270) |

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 6.3 NM | 5 min 24 | 4 min 44 | 4 min 12 | 3 min 47 | 3 min 26 | 3 min 09 | 2 min 55 |
| NDB - MAPT | 3.1 NM | 2 min 40 | 2 min 20 | 2 min 04 | 1 min 52 | 1 min 42 | 1 min 33 | 1 min 26 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 495 | 555 | 620 | 680 | 740 | 805 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

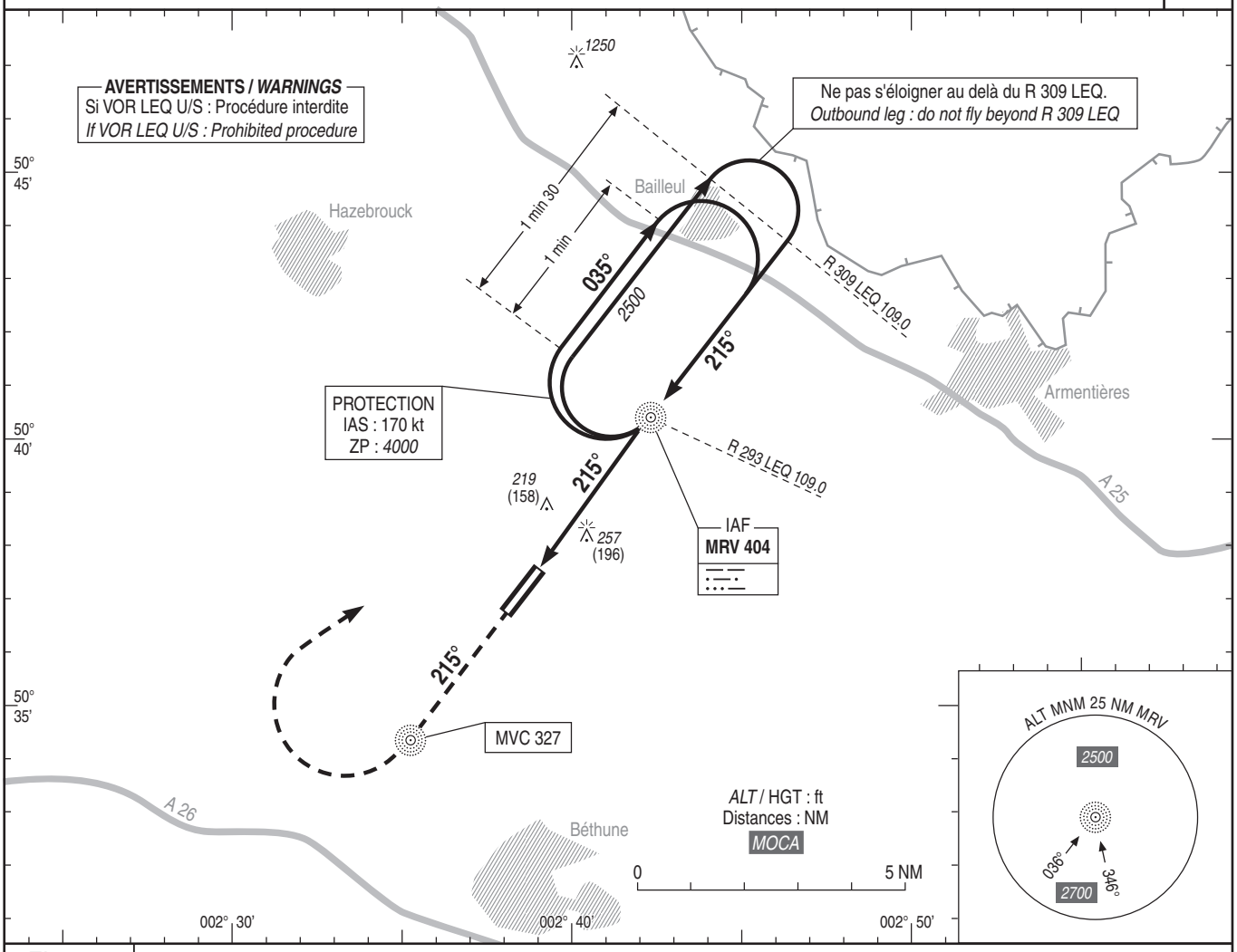
***ALT AD : 61 (3 hPa)**, THR : 60*

**MERVILLE** CALONNE

NDB Y RWY 22

**ATIS** MERVILLE : 127.905
**APP** : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR** : MERVILLE Tour/*Tower* 119.080 (3)
(3) Absence ATS : **A/A** (119.080) FR seulement. Obtenir QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche 126.480 (1) - 120.275 (2)
***A/A** (119.080) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach 126.480 (1) - 120.275 (2)*
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

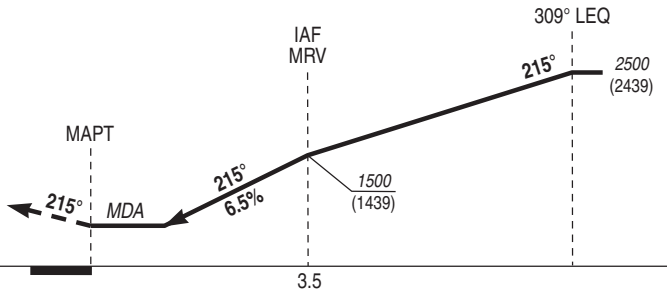
VAR 2°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter au **R 215 MRV** (215°). A ***1500*** (1439), tourner à **droite** vers **MRV** en montée vers ***2500*** (2439). **Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1700* (1639) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 215 MRV** (215°). At **1500** (1439), turn **right** to **MRV** up to **2500** (2439). **Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1700 (1639) prior to level acceleration.*




THR ← (NM) 3.5

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

| CAT | NDB Y | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***510*** (450) | 1500 | 447 | ***590*** (530) | 1500 | ***690*** (630) | 1500 |
| B | | | | ***600*** (540) | 1600 | ***700*** (640) | 1600 |

| NDB - MAPT 3.5 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3 min 00 | 2 min 38 | 2 min 20 | 2 min 06 | 1 min 55 | 1 min 45 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | 460 | 525 | 590 | 660 | 725 | 790 | 855 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

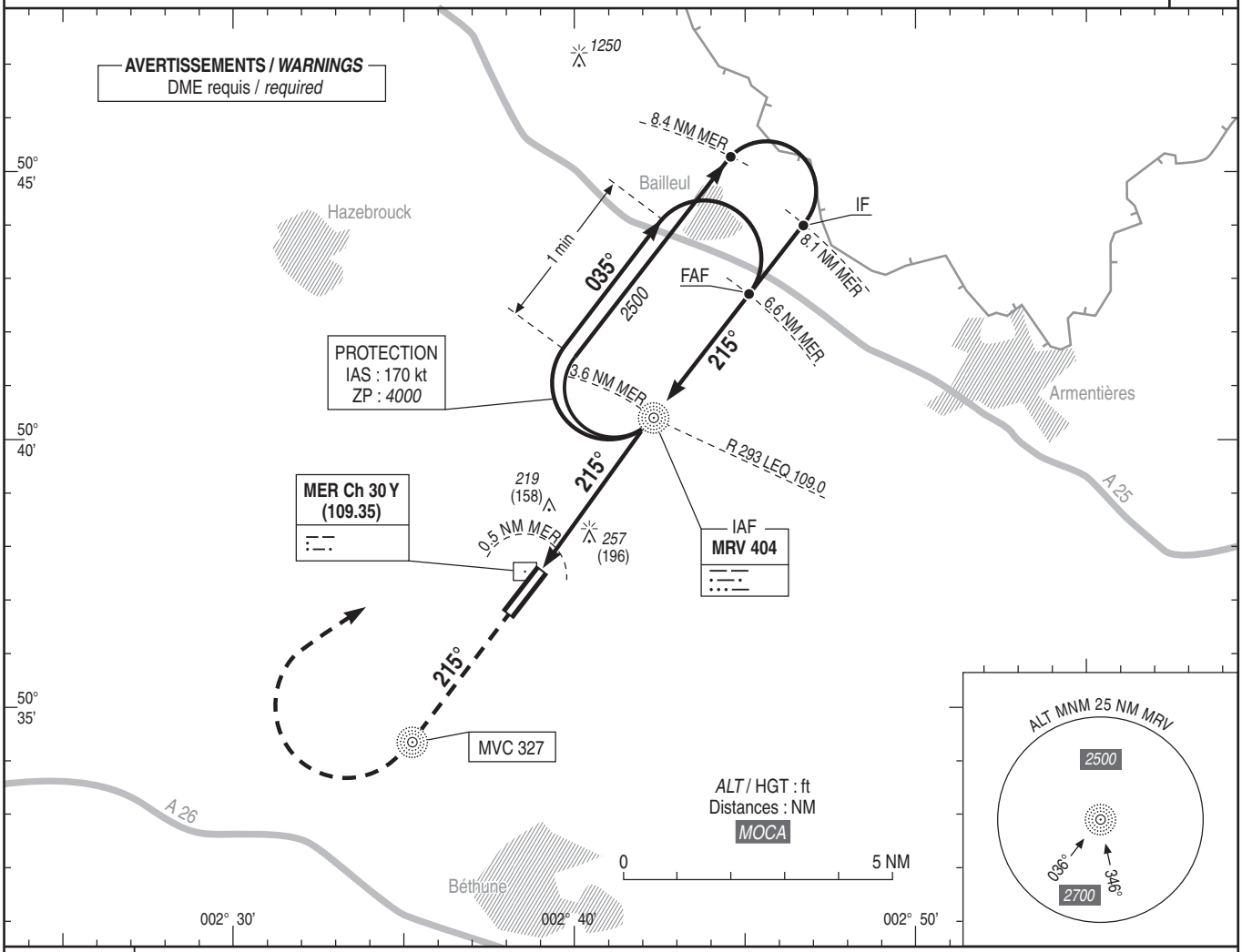
***ALT AD : 61 (3 hPa)**, THR : 60*

**MERVILLE** CALONNE

NDB Z RWY 22

**ATIS** MERVILLE : 127.905
**APP** : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR** : MERVILLE Tour/*Tower* 119.080 (3)
(3) Absence ATS : **A/A** (119.080) FR seulement. Obtenir QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche 126.480 (1) - 120.275 (2)
***A/A** (119.080) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach 126.480 (1) - 120.275 (2)*
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

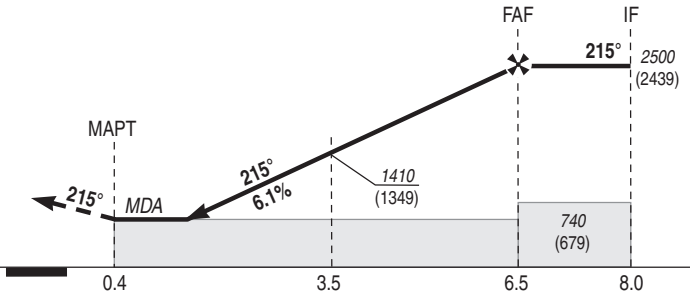
VAR 2°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter au **R 215 MRV** (215°). A ***1500*** (1439), tourner à **droite** vers **MRV** en montée vers ***2500*** (2439).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1700* (1639) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 215 MRV** (215°). At **1500** (1439), turn **right** to **MRV** up to **2500** (2439).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1700 (1639) prior to level acceleration.*




| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| THR ←(NM) | 0.4 | 3.5 | 6.5 | 8.0 |
| DME ←(NM) | 0.5 | 3.6 | 6.6 | 8.1 |

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

| CAT | NDB Z | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS HJ seulement/*only* | | **DME MER** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | **NM** |
| | | | | | | | | ***ALT*** |
| A B | ***540*** (480) | 1500 | 479 | ***590*** (530)<br>***600*** (540) | 1500<br>1600 | ***690*** (630)<br>***700*** (640) | 1500<br>1600 | (HGT) |

| **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
|---|---|---|---|---|
| ***800*** | ***1180*** | ***1550*** | ***1920*** | ***2290*** |
| (739) | (1119) | (1489) | (1859) | (2229) |

| FAF- THR | 6.5 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 34 | 4 min 53 | 4 min 20 | 3 min 54 | 3 min 33 | 3 min 15 | 3 min 00 |



© SIA

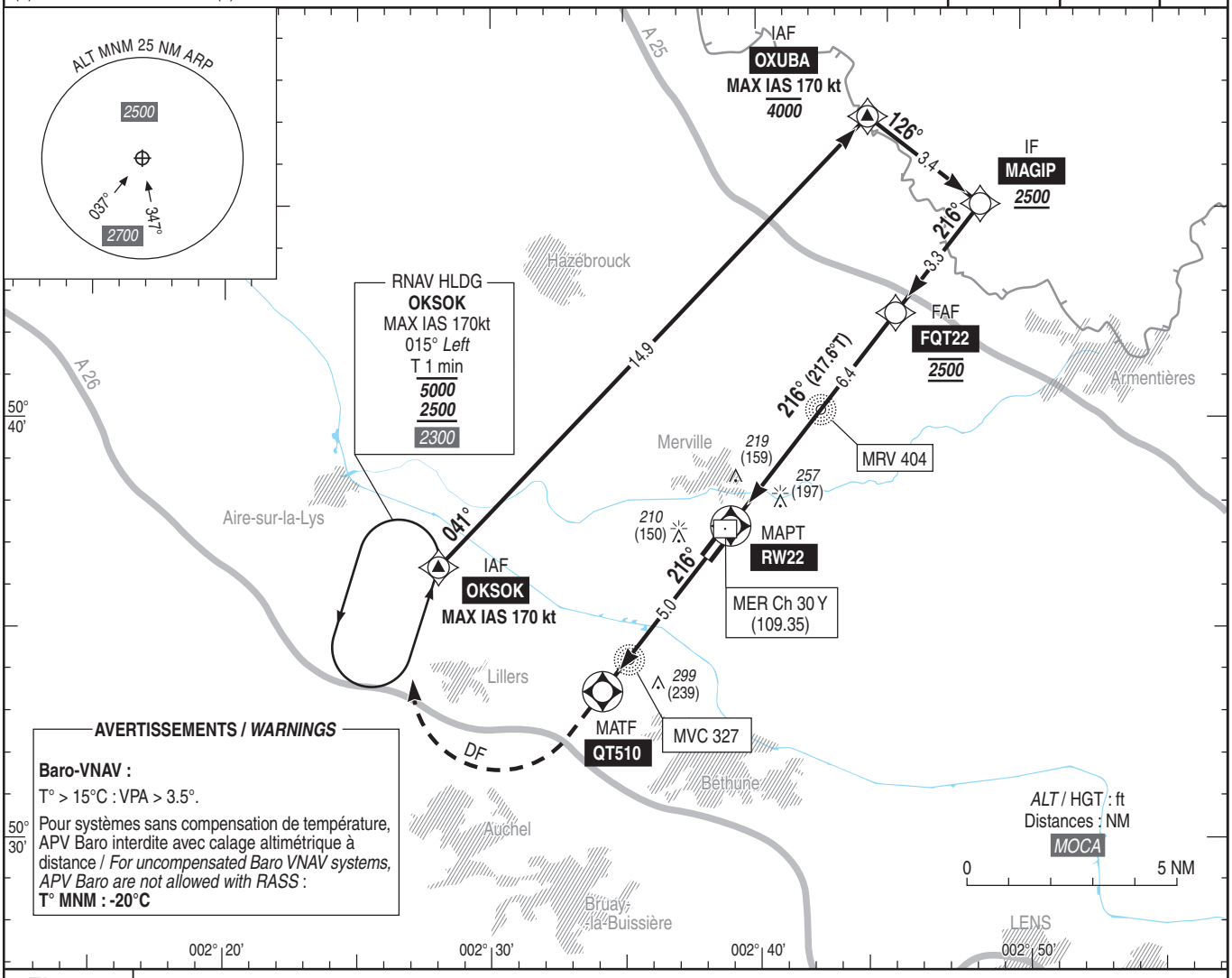
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
*ALT AD : 61,* ***THR : 60 (3 hPa)***

**MERVILLE** CALONNE

**RNP** RWY 22

**ATIS** MERVILLE : 127.905
APP **:** LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
**TWR :** MERVILLE Tour/*Tower* 119.080
Absence ATS : **A/A** (119.080) FR seulement. Obtenir QNH de LILLE sur ATIS LILLE 119.330 ou LILLE Approche
***A/A*** *(119.080) FR only. Obtain LILLE QNH from ATIS LILLE 119.330 or LILLE Approach*
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

| RNP APCH | EGNOS Ch 70899 E22A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|



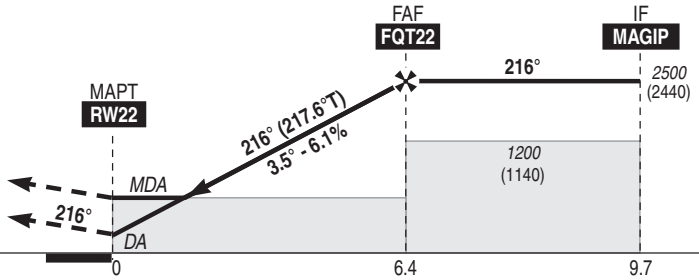

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Baro-VNAV :**
T° > 15°C : VPA > 3.5°.
Pour systèmes sans compensation de température, APV Baro interdite avec calage altimétrique à distance / *For uncompensated Baro VNAV systems, APV Baro are not allowed with RASS* :
**T° MNM : -20°C**

*TA : 5000*

API : Monter dans l'axe vers **QT510**, puis tourner à **droite** direct vers **OKSOK** en montée vers ***2500*** (2440).
Monter à *1700* (1639) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb straight ahead towards* ***QT510****, then turn* ***right*** *direct towards* ***OKSOK*** *climbing to* ***2500*** *(2440). Climb to 1700 (1639) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***310*** (250) | 800 | 212 | ***490*** (430) | 1500 | 330 | ***500*** (440) | 1500 | 440 | ***590*** (530) | 1500 | ***690*** (630) | 1500 |
| B | | | 227 | ***500*** (440) | 1500 | 345 | | | | ***600*** (540) | 1600 | ***700*** (640) | 1600 |

| **DIST RW22** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***480*** (420) | ***850*** (790) | ***1220*** (1160) | ***1600*** (1540) | ***1970*** (1910) | ***2340*** (2280) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 6.4 NM | 5 min 31 | 4 min 32 | 3 min 52 | 3 min 21 | 2 min 58 | 2 min 25 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 810 | 990 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRB - BREST BRETAGNE

**AD 2 LFRB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°26'50"N 004°25'18"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur la piste 07R/25L à 1340 m du seuil 07R. | On RWY 07R/25L at 1340 m from THR 07R. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | NE BREST 10 km | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 325 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 22.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 166 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.2674°W | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.142°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | S.A.S AEROPORTS DE BRETAGNE OUEST | |
| | Adresse / *Address* | AEROPORT BREST-BRETAGNE, 29490 GUIPAVAS | |
| | Telephone | Information : 02 98 32 86 00 - Exploitation : 02 98 32 87 00 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | BESAPXH/BESPGXH | |
| | AFS | LFRBYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Aérodrome soumis à la réglementation européenne (EASA) | AD subject to European regulations (EASA) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-DIM : 0400-2230<br>En dehors de ces horaires, extension soumise à l'accord de l'exploitant (+33 2 98 32 87 00 ou pce@brest.aeroport.bzh) | MON-SUN : 0400-2230.<br>Outside these schedule, extension subject to agreement from AD administrator (+33 2 98 32 87 00 ou pce@brest.aeroport.bzh) |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes vols transfrontaliers (Extra-Schengen) :<br>LUN-VEN : PPR 24HR obligatoire.<br>SAM-DIM : PPR 48HR obligatoire.<br>SAM-DIM avec JF attenant : PPR 72HR obligatoire.<br>TEL : 09 70 27 51 58<br>E-mail : bse-brest@douane.finances.gouv.fr<br>Copie exploitant : pce@brest.aeroport.bzh<br>Services aux passagers : détaxe à l'exportation uniquement possible sur rendez-vous auprès des services des douanes. Demande à adresser par e-mail au plus tard 48 HR avant le départ (72 HR si départ le lundi). Service assuré après confirmation du service des douanes et sous réserve de la présence effective des agents à l'aéroport.<br>Il n'existe pas de possibilité de dédouaner à l'arrivée ou au départ du Parking Aviation Générale. | Cross border flights customs (Extra-Schengen) :<br>MON-FRI : mandatory PPR 24HR.<br>SAT-SUN : mandatory PPR 48HR.<br>SAT-SUN with public HOL attached : mandatory PPR 72HR.<br>TEL : +339 70 27 51 58<br>E-mail : bse-brest@douane.finances.gouv.fr<br>AD operator copy : pce@brest.aeroport.bzh<br>Passengers facilities : export tax refund available upon prior appointment with Customs only. Request by e-mail at the latest 48 HR before departure (72 HR if departure on Monday). Service subject to Customs confirmation and effective of officers at the AD.<br>There is no possibility to clear customs upon arrival or departure from the General Aviation Apron. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : 0400-2100, SAM-DIM : 0400-1930<br>En dehors de ces horaires, avitaillement assuré pour les vols commerciaux programmés ou sur PPR pour les urgences (gendarmerie...) MEDEVAC, et vols commerciaux déroutés au 06 47 39 26 74 (délai maximal pour intervention : 1h).<br>Moyens de paiement : cartes bancaires, cartes SHELL, espèces (750 euros max) et cartes BROKER (WORLDFUEL, AEG...).<br>Parking Aviation Générale :<br>Distributeurs JETA1 et AVGAS/100LL disponibles H24 uniquement par carte bancaire ou carte SHELL locale (délivrée aux usagers basés AG Brest). | MON-FRI : 0400-2100, SAT-SUN : 0400-1930.<br>Outside these schedule, fueling assured for scheduled commercial flights or on PPR for emergencies (police...) MEDEVAC and diverting commercial flights. TEL : 06 47 39 26 74 (maximum time for intervention : 1h).<br>Payment : credit cards, SHELL cards, cash (750 euros max) and BROKER cards (WORLDFUEL, AEG...).<br>General Aviation Apron:<br>AVGAS/100LL and JET A1 automatic dispensers available H24 only by credit card or local SHELL card (issued to users based in GA Brest). |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR gestionnaire. | AD administration schedule. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H 24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré du 01 NOV au 30 APR 0430-2200<br>O/R TEL : 07 87 14 91 52 | Provided from 01 NOV to 30 APR 0430-2200<br>O/R TEL : 07 87 14 91 52 |
| 12 | Observations / *Remarks* | FREQ SOL Escale : TRAFIC BREST 131.550 MHz.<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) / RCR (Runway Condition Report) :<br>Pistes 07R/25L et 07L/25R : RCR disponible uniquement entre le premier et le dernier vol programmé du jour. En dehors de ce créneau, RCR disponible sur PPR 30 min auprès de la Tour. | GND FREQ : TRAFFIC BREST 131.550 MHz.<br>GRF (Global Reporting Format) / RCR (Runway Condition Report) : RWY 07R/25L and 07L/25R : RCR only available between the first and last scheduled daily flight. Outside this slot, RCR only on PPR 30 min from TWR. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Un élévateur à fourche 5T. | 5T Forklift. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1 (CIV-MIL)<br>Lubrifiants : non disponible | Fuel grades: 100LL - JET A1 (CIV-MIL)<br>Oil grades: not available |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 1 cuve de 50 m3, pompe uniquement - Débit : 5,4 m3/h.<br>Cuve AG : JET A1 10 m3.<br>JET A1 : 2 cuves de 100 m3, 3 cuves de 50 m3 - Capacité camions SHELL :1 camion 40 m3, 1 camion 35 m3 et 1 camion 20 m3 - Débit MAX : 50 m3/h. | 100LL : 1 x 50 m3 tank, pump only - Flow: 5.4 m3/h.<br>Tank GA : JET A1 10 m3.<br>JET A1 : 2 x 100 m3 tanks, 3 x 50 m3 tanks - SHELL trucks capacity : 1 truck 40 m3, 1 truck 35 m3 and 1 truck 20 m3 - MAX flow : 50 m3/h. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Opérations de dégivrage effectuées sur l'aire de trafic au point de stationnement.<br>Moyens : camion de dégivrage, application de liquide de dégivrage type I et/ou d'antigivrage type IV.<br>Contrôle après dégivrage effectué. | De-icing operations on traffic area at PRKG stand.<br>Facilities : de-icing truck, application of de-icing liquid (type I) and/or antiicing (Type IV).<br>Control when de-icing performed. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Pas de hangar disponible pour les aéronefs de passage. | No hangar available for passing ACFT. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Réparations sommaires. Toutes réparations avions légers. | Light repairs. All repairs for light ACFT. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Service d'assistance en escale obligatoire avec guidage à l'arrivée et au départ :<br>AEROPORT BREST HANDLING (ABH)/ALYZIA :<br>HOR : LUN-DIM : 0400-2230<br>Extension possible sur demande préalable ou en fonction des vols programmés.<br>TEL : 02 98 32 86 07 / 06 31 95 92 06<br>Contact (en dehors de ces horaires) : 07 87 14 91 52.<br>SITA : BESKAXH<br>E-mail : AVIATIONAFFAIRE@abh.bzh<br>FREQ : 131,55 MHz<br>Accord de l'exploitant obligatoire pour attribution poste de stationnement :<br>TEL : 02 98 32 87 00<br>E-mail : pce@brest.aeroport.bzh<br>PCZSAR active H24 sur le parking commercial principal et secondaire : pour tout aéronef provenant d'une zone de départ non inspectée filtrée (NON ZSAR ZONE DE SURETE A ACCES REGLEMENTE) et devant stationner sur ces parkings, contacter obligatoirement le PCE (TEL : 02 98 32 87 00 - E-mail : pce@brest.aeroport.bzh).<br>Particularité pour l'accès au parking Aviation Générale: Voir VAC AD 2 LFRB TXT 01. | Mandatory ground handling service with guidance on arrival and departure:<br>AEROPORT BREST HANDLING (ABH)/ALYZIA :<br>SKED : MON-SUN : 0400-2230<br>Extension possible on prior request or depending on scheduled flights.<br>TEL : +33 2 98 32 86 07 / +33 6 31 95 92 06<br>Contact (outside these SKED) : +33 7 87 14 91 52.<br>SITA : BESKAXH<br>E-mail : AVIATIONAFFAIRE@abh.bzh<br>FREQ : 131,55 MHz<br>Airport operator agreement compulsory for stand allocation :<br>TEL : +33 2 98 32 87 00<br>E-mail : pce@brest.aeroport.bzh<br>Critical parts of security restricted area activated H24 on principal and secondary aprons: for any ACFT coming from an uninspected filtered departure area (no security zone with regulated access) and having to park on these aprons, contact mandatorily the PCE (TEL: 02 98 32 87 00 - E-mail: pce@brest.aeroport.bzh).<br>Special conditions for access to General Aviation parking: see VAC AD 2 LFRB TXT 01. |

**AD 2 LFRB.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A GOUESNOU et BREST | In GOUESNOU and BREST |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport. | At airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis - voiture de location - navette vers Brest. | Taxis - car rental - shuttle to Brest. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie. Hôpitaux à Brest. | First aid room. Hospitals in Brest. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billets dans l'aérogare. | Cash machine in the terminal. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRB.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 8 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 Véhicules d'intervention Mousse | 3 Foam intervention vehicules |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aucun moyen sur place.<br>Procédure "Enlèvement d'aéronef" existante. | No means on site.<br>Existing procedure "ACFT removal". |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 8 : O/R ou selon vols programmés<br>Niveau 7 : 0445-2300<br>Niveau 5 : 2300-0445<br>Niveaux RFFS maintenus jusqu'à l'arrivée du dernier vol programmé. | Level 8 : O/R or scheduled flights<br>Level 7 : 0445-2300<br>Level 5 : 2300-0445<br>RFFS Level assured until the last scheduled flight. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige: 2 niveleuses mises en oeuvre par deux sociétés privées.<br>Piste 25L/07R déverglacée avec NAFO/KAF.<br>Taxiway déverglacé avec NAFO/KAF. | Snow: 2 grading machines operated by two private companies.<br>Runway 25L/07R de-iced with NAFO/KAF.<br>Taxiway de-iced with NAFO/KAF. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Pour des opérations de déverglaçage, l'aire de mouvement est traitée suivant un ordre de priorité qui se traduit par :<br>1- Sortie RFFS+ Piste 07R-25L + Taxiway C<br>2- Aire de trafic commercial principal<br>3- Taxiway P + Taxiway D + Aire de trafic commercial secondaire + zone station Avitair<br>4. Taxiway E + le parking Aviation Générale (en l'absence d'avions stationnés)<br>Pour des opérations de déneigement, l'aire de mouvement est traitée suivant un ordre de priorité qui se traduit par:<br>1- Sortie RFFS+ Piste 07R-25L+ Taxiway C<br>2- Aire de trafic commercial principal + zone station Avitair<br>3- Suivant les besoins opérationnels<br>Si la nécessité de stocker une quantité importante de neige était avérée, les positionnements suivants seraient retenus :<br>- A l'Ouest du poste 1 pour le parking principal;<br>- Au niveau du poste 18 pour le parking secondaire ;<br>- Et à l'Est du parking, sur l'herbe, pour le parking de l'Aviation Générale. | For de-icing operations, the movement area is treated according to an order of priority that results in:<br>1- Fire fighting access + RWY 07R-25L + TWY C<br>2- Main commercial apron<br>3- TWY P + TWY D + secondary commercial apron + Avitair station area<br>4- TWY E + general aviation apron (in the absence of parked aircraft)<br>For snow clearing operations, the movement area is treated according to an order of priority that results in:<br>1- Fire fighting access + RWY 07R-25L+ TWY C<br>2- Main commercial apron + Avitair station area<br>3- According to operational needs<br>If the need to store a large quantity of snow is proven, the following positions will be retained:<br>- To the West of stand 1 for the main commercial apron;<br>- At stand 18 for the secondary commercial apron;<br>- And to the East of the General Aviation apron, on the grass. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Pulvérisateur 36 mètres et épandeur solide. | A 36-meter-wide liquid de-icing spreader and solid de-icing spreader. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Les opérations sont conduites de manière à réduire au maximum la durée de fermeture de la plateforme au trafic aérien. Dans tous les cas, les décisions d'intervention et l'ordre des opérations sont fonction du trafic commercial attendu, des conditions d'exploitation et de l'évolution des conditions météorologiques. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>The operations will be carried out in such a way as to reduce the time during which the area is closed to air traffic to a minimum. In all cases, decisions as to the action to be taken and the order in which the operations are carried out will be a function of the anticipated commercial traffic, the operating conditions and the evolution of meteorological conditions. |

**AD 2 LFRB.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobé | Bituminous mix |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Principal : 64 F/B/W/T<br>Secondaire : 41 F/C/W/T<br>Aviation générale : 12 F/C/W/T | Main apron : 64 F/B/W/T<br>Secondary apron : 41 F/C/W/T<br>General aviation : 12 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | S : 7m, N : 7,5m, C,D,P : 23m, E : 15m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Enrobé. | Bituminous mix. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | C : 31 F/C/W/T ; D : 36 F/C/W/T ; E : 12 F/C/W/T ; N : 06 F/C/W/T ; P : 33 F/C/W/T ; S : 15 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking principal et secondaire : sur point de stationnement / parking aviation générale : point d'axe TWY E. | Main and secondary parking : on parking point / general aviation parking : axis point TWY E. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Parking principal et secondaire : 316 ft / parking aviation générale : 325 ft. | Main and secondary parking : 316 ft / general aviation parking : 325 ft. |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 01N 48°26'36.54"N 004°25'21.89"W<br>01S 48°26'35.88"N 004°25'21.56"W<br>02 48°26'35.93"N 004°25'19.80"W<br>03N 48°26'37.39"N 004°25'18.89"W<br>03S 48°26'36.69"N 004°25'18.43"W<br>04 48°26'38.25"N 004°25'16.80"W<br>04A 310 48°26'38.26"N 004°25'16.63"W<br>04A 333 48°26'37.86"N 004°25'16.54"W<br>05 48°26'38.70"N 004°25'15.80"W<br>06 48°26'38.92"N 004°25'13.15"W<br>07 48°26'39.61"N 004°25'12.05"W<br>07A 48°26'38.90"N 004°25'12.83"W<br>08 48°26'38.87"N 004°25'10.47"W | 09 48°26'44.13"N 004°25'03.22"W<br>10 48°26'44.38"N 004°25'02.55"W<br>11 48°26'44.42"N 004°25'01.93"W<br>12 48°26'44.72"N 004°25'00.64"W<br>13 48°26'44.87"N 004°25'00.03"W<br>14 48°26'45.28"N 004°24'59.54"W<br>15 48°26'45.45"N 004°24'57.91"W<br>16 48°26'46.07"N 004°24'56.22"W<br>17 48°26'46.16"N 004°24'54.37"W<br>18 48°26'46.74"N 004°24'53.08"W<br>Q2 48°26'44.64"N 004°24'59.48"W<br>Q3 48°26'46.53"N 004°24'58.19"W<br>Q4 48°26'45.83"N 004°25'01.25"W |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT moyenne des PRKG : 322 ft | Mean ALT of PRKG : 322 ft |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir IAC BREST APDC | See IAC BREST APDC |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Aucun | None |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD2-LFRB-OACI | See chart AD2-LFRB-ICAO |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Pas de barres d'arrêt. | No stop bars. |
| 4 | Observations / *Remarks* | TWY C, D : panneaux de direction RWY 07R/25L à 150 m de l'axe.<br>TWY E : panneaux de direction RWY 07R/25L à 90 m de l'axe + panneaux d'indication de RWY et panneaux CAT III à 165 m de l'axe.<br>TWY N : panneaux de direction RWY 07R/25L et 25R.<br>TWY C, D, E, N : WIG WAG pour RWY 07R/25L.<br>Aides visuelles conformes aux spécifications de l'EASA et OACI.<br>Points d'attente pour protection approche ILS CATIII.<br>Aides visuelles lumineuses de technologie HI-LED, sauf la rampe d'approche HI.<br>Le balisage en LED concerne :<br>Feux d'axial de piste, feux de zones de toucher des roues, feux de bords de piste, raquette de retournement, feux de bords de parking et taxiway, feux d'axial parking et taxiway. | TWY C, D : direction indicating sign posts to RWY 07R/25L at 150 m from RWY axis.<br>TWY E : direction indicating sign posts to RWY 07R/25L at 90 m from RWY axis + direction indicating sign posts to RWY and CAT III marker boards at 165 m from RWY axis.<br>TWY N : direction indicating sign posts to RWY 07R/25L and 25R.<br>TWY C, D, E, N : WIG WAG RWY 07R/25L.<br>Visuels aids in compliance with EASA and ICAO specifications.<br>Holding point for ILS CAT III approach protection.<br>Lighting visual aids with HI LED technology excepted approach lighting system with HI.<br>LED lighting for :<br>runway centre line, touchdown zone, runway edge, turn around pads, apron and taxiway edge, apron centre line and taxiway centre line. |

**AD 2 LFRB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Rennes |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRB .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | Nantes |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | Rennes |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-D-T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR<br>APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL (IFR): 02 22 51 54 16. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07L | 071.24 (072) | 700 x 18 | 08 F/C/W/T<br>enrobé bitumineux / bituminous mix | 48°26'59.28"N 004°25'20.76"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 311ft |
| 25R | 251.24 (252) | 700 x 18 | 08 F/C/W/T<br>enrobé bitumineux / bituminous mix | 48°27'06.61"N 004°24'48.32"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 317ft |
| 07R | 071.23 (072) | 3100 x 45 | 64 F/B/W/T<br>macadam / macadam | 48°26'36.15"N 004°26'18.06"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 289ft |
| 25L | 251.23 (252) | 3100 x 45 | 64 F/B/W/T<br>macadam / macadam | 48°27'08.44"N 004°23'55.27"W<br>( 48°27'05.30"N 004°24'09.21"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 309ft<br>DTHR : 312ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07L | NIL | 30 | NIL | 820 x 60 | NIL | (1) |
| 25R | NIL | 30 | NIL | 820 x 60 | NIL | (2) |
| 07R | NIL | NIL | NIL | 3220 x 280 | NIL | (3) |
| 25L | NIL | NIL | NIL | 3220 x 280 | NIL | (4) |

(1) RESA : 30 x 36 m

(2) RESA : 30 x 36 m

(3) RESA : 90 x 90 m

(4) RESA : 240 x 90 m


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB .13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07L | 700 | 700 | 730 | 700 | |
| 25R | 700 | 700 | 730 | 700 | |
| 07R | 3100 | 3100 | 3100 | 3100 | |
| TWY C | 1814 | 1814 | 1814 | | |
| TWY D | 1419 | 1419 | 1419 | | |
| TWY E | 1169 | 1169 | 1169 | | |
| 25L | 3100 | 3100 | 3100 | 2800 | Décollage piste 25L possible depuis l'aire de retournement intermédiaire :<br>TORA/TODA/ASDA = 2500 m.<br>Take-off RWY 25L available from intermediate turn pads :<br>TORA/TODA/ASDA = 2500 m. |
| TWY C | 1308 | 1308 | 1308 | | |
| TWY D | 1701 | 1701 | 1701 | | |
| TWY E | 1946 | 1946 | 1946 | | |

**AD 2 LFRB .14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07R | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 78 ft | | 3100m | 15m | ICAO | |
| 25L | CAT II-III - 900 m | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 75 ft | 900m | 3100m | 15m | ICAO | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 07R | 3100m | 60m | W | LIH | R | | |
| 25L | 300m<br>2800m | 60m<br>60m | R<br>W | LIH | R | | |

**AD 2 LFRB .15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY C, D, P. | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY E, D, P, C et raquettes | TWY E, D, P, C and turn around areas. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Sur totalité puissance par alimentation électrique auxiliaire | On totality power by auxiliairy feeding. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Conforme à la réglementation Européenne (AESA) | According to European (EASA) regulation. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRB .16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instructions TWR. | On TWR clearance. |

**AD 2 LFRB .17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BRETAGNE**<br><br>48°35'46"N , 004°22'00"W - 48°26'04"N , 004°14'24"W - 48°26'01"N , 004°11'47"W - 48°23'35"N , 004°10'31"W - 48°23'01"N , 004°21'36"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°24'00"N , 004°40'00"W - 48°29'00"N , 004°40'00"W - 48°35'46"N , 004°22'00"W | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>IROISE Approche (FR)<br>IROISE Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>BRETAGNE Tour (FR)<br>BRETAGNE Tower (EN) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | IROISE Information (FR)<br>*IROISE Information (EN)* | 119.575 MHz | HO | SIV IROISE 2<br>SIV IROISE 3 hors/out LANDIVISIAU SKED<br>SIV IROISE 4.1 et/and 4.2 |
| FIS | IROISE Information (FR)<br>*IROISE Information (EN)* | 135.830 MHz | HO | SIV IROISE 1<br>Canal 8.33 |
| APP | IROISE Approche (FR)<br>*IROISE Approach (EN)* | 125.860 MHz | HO | Canal 8.33<br>Secteurs/Sectors IQ 1 à/to 3.<br>Secteurs/Sectors IX 1 à/to 2.<br>Secteurs/Sectors RH 1 à/to 3. |
| TWR | BRETAGNE Tour (FR)<br>*BRETAGNE Tower (EN)* | 120.105 MHz | HO | Canal 8.33 |
| VDF | BRETAGNE Gonio (FR)<br>*BRETAGNE Homer (EN)* | 120.105 MHz | HO | Canal 8.33 |
| VDF | IROISE Gonio (FR)<br>*IROISE Homer (EN)* | 119.575 MHz | HO | |
| VDF | IROISE Gonio (FR)<br>*IROISE Homer (EN)* | 125.860 MHz | HO | Canal 8.33 |
| VDF | IROISE Gonio (FR)<br>*IROISE Homer (EN)* | 135.830 MHz | HO | Canal 8.33 |
| ATIS | BRETAGNE (FR)<br>*BRETAGNE (EN)* | 129.355 MHz | HO | Canal 8.33<br>TEL : 02 98 32 02 02 |

**AD 2 LFRB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | GU | 338 kHz | H24 | 48°28'39.7"N 004°17'07.8"W | 414 ft | 25NM | | 073°/4,93NM DTHR 25L | |
| VOR-DME | BZH | 110.65 MHz CH 43Y | H24 | 48°26'31.4"N 004°26'39.1"W | 313 ft | 130NM FL500 | | 252°/457 m THR 07R | |
| LOC 25L (III.E.4) | BG | 109.9 MHz | H24 | 48°26'32.0"N 004°26'36.3"W | 291 ft | | | 252°/396 m THR 07R | |
| GP 25L | | 333.8 MHz | H24 | 48°27'06.2"N 004°24'24.1"W | 311 ft | | 16.8 m/55 ft ( 3 °) | 276°/307 m DTHR 25L | |
| DME 25L | | CH 36X | H24 | 48°27'06.2"N 004°24'24.1"W | 308 ft | 25NM FL250 | | 276°/307 m DTHR 25L | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRB.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**20.1.1 TMA 1, 3 et 4 IROISE**

Pendant les horaires d'ouverture de Landivisiau APP :

LANDI APP assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur des TMA 1, TMA 3 et TMA 4 IROISE.

En dehors de ces horaires d'ouverture de Landivisiau APP :

IROISE APP assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur de ces TMA.

**20.1.2 TMA LORIENT**

En dehors des horaires d'ouverture de LORIENT APP, IROISE APP assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la TMA 2 LORIENT 2500 ft AMSL / FL195.

**20.1.3 TMA 2 IROISE**

IROISE APP assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la TMA 2.1 et 2.2 IROISE.

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Altitude de transition : 5000ft.

Le niveau de transition est calculé par IROISE APP.

**20.3 SERVICE RADAR**

IROISE APP assure les fonctions de surveillance et d'assistance radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte dans les espaces décrits au paragraphe 1.

IROISE assure les fonctions de guidage radar dans les TMA IROISE.

**20.4 MANOEUVRES AU SOL**

Utilisation de la raquette intermédiaire RWY 07R/25L limitée aux ACFT ayant un empattement inférieur ou égal à 15,5 m.

TWY Sierra réservé aux véhicules et aéronefs basés de nuit.

Aire de trafic commerciale secondaire :

A l'arrivée, en cas d'absence du personnel de l'assistance en escale en charge du placement de l'avion, maintenir l'axe de la voie P.

**20.5 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Vols d'entraînement réacteurs :

- LUN-VEN : 0700-1100 et 1200-1800,
- SAM : 0700-1100,
- DIM et JF exclus.

Soumis au double accord préalable de l'autorité aéronautique (sna-o-cca-lfrb-ld@aviation-civile.gouv.fr) et de l'exploitant (pce@brest.aeroport. bzh ) :

- MAR-SAM : PPR la veille de l'entraînement avant 1500,
- LUN et lendemain JF : PPR le dernier jour ouvrable avant 1500 (ETE : - 1 HR).

Circuits "basse hauteur" (300 ft ASFC MNM) dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur, sur autorisation du contrôle et sur la piste 25R/07L uniquement.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

***20.1.1 TMA 1, 3 and 4 IROISE***

*During Landivisiau APP SKED :*

*LANDI APP provides ATC services within the TMA 1, TMA 3 and TMA 4 IROISE.*

*Outside Landivisiau APP SKED :*

*IROISE APP provides ATC services within those TMA.*

***20.1.2 TMA LORIENT***

*Outside LORIENT APP SKED, IROISE APP provides ATC services within the TMA 2 LORIENT 2500 ft AMSL / FL195.*

***20.1.3 TMA 2 IROISE***

*IROISE APP provides ATC services within the TMA 2.1 and 2.2 IROISE.*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude is 5000ft.*

*The transition level is calculated by IROISE APP.*

***20.3 RADAR SERVICE***

*IROISE APP provides monitoring and radar assistance to insure air traffic control, flight information and alerting services in the airspaces described in paragraph 1.*

*IROISE provides radar guidance within TMA IROISE.*

***20.4 GROUND MANOEUVRING***

*Use of intermediate turn pad RWY 07R/25L limited to ACFT with a wheelbase smaller than or equal to 15.5 m.*

*TWY Sierra reserved for vehicles and based ACFT at night.*

*Secondary commercial apron :*

*On arrival, if no ground handling staff available for ACFT marshalling, maintain TWY P centerline.*

***20.5 TRAINING FLIGHTS***

*Jet aircraft training flights :*

- *MON-FRI : 0700-1100 and 1200-1800,*
- *SAT : 0700-1100,*
- *SUN and public HOL excluded.*

*Subject to double prior permission from aeronautical authority (sna-o-cca-lfrb-ld@aviation-civile.gouv.fr) and ad operator (pce@brest.aeroport. bzh ) :*

- *TUE-SAT : PPR on day before training before 1500,*
- *MON and day after public HOL : PPR on last working day before 1500 (SUM : - 1 HR).*

*"Low height" traffic patterns (300 ft ASFC MNM) for training purposes, with flight instructor on board, requesting ATC clearance and on RWY 25R/07L only.*

**AD 2 LFRB.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 GENERALITES**

Eviter le survol des communes avoisinantes : BREST, GOUESNOU, GUIPAVAS, BOHARS.

**21.2 ESSAIS MOTEURS**

Est considéré comme "essai moteur" toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt au cours de laquelle le(s) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

Toutes les demandes d'essais moteurs/points fixes sont soumises à un accord préalable du PCE (+33 2 98 32 87 00) et de la tour de contrôle (FREQ TWR).

Les essais moteurs au ralenti (puissance de mise en route ou de roulage) peuvent se faire sur tous les postes de stationnement.

Les essais moteurs à la puissance de décollage doivent se faire sur les seuils de piste. Il est nécessaire de prendre contact avec le PCE (+33 2 98 32 87 00) pour planification.

De 2300 à 0600 seuls sont acceptés les essais des appareils devant repartir en vol commercial le matin avant 0700 (heures locales).

***21.1 GENERAL***

*Avoid overflying of the surrounding cities : BREST, GOUESNOU, GUIPAVAS, BOHARS.*

***21.2 ENGINE TESTS***

*Is considered as "engine test" any operation carried out on a stationary aircraft during which the engines are running for more than 5 minutes or at a higher power than that used for start-up or taxiing sequences.*

*All requests for engine tests/ engine run-up are subject to a prior agreement of the PCE (+33 2 98 32 87 00) and the TWR (FREQ TWR).*

*Idle-speed engine testing (start-up or taxiing power) can be done at any parking stands.*

*Engine tests with take-off power must be done on the runway thresholds. It is necessary to contact the PCE (+33 2 98 32 87 00) for planning.*

*From 2300 to 0600 only the tests of the aircrafts to leave in commercial flight in the morning before 0700 (local times) are accepted.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFRB.22 Procédures de vol *Flight procedures*

**22.1 GENERALITES**

AD susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer.

***22.1 GENERAL INFORMATION***

*AD likely to be covered by sea haze within a few minutes.*

**22.2 REDUCTION DE SEPARATION SUR PISTE**

Procédure de « réduction de séparation sur piste » applicable sur la piste 07R/25L aux seuls aéronefs de moins de 7 t dans les conditions fixées à l'AMC9 de l'ATS.TR.210(c)(2)(i) du règlement (UE) 2017/373 et uniquement à l'initiative du contrôle.

***22.2 REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA***

*"Reduced runway separation minima" procedure applied RWY 07R/25L for ACFT with MTOW less than 7 t only, under the conditions set by AMC9 of ATS.TR.210(c)(2)(i) of the EU regulation 2017/373 and only on the initiative of ATC.*

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

Atterrisage de nuit piste 07R uniquement si PAPI 07R en service.

MVL interdites pistes 07L, 25R.

***22.3 ARRIVING FLIGHTS***

*Landing by night RWY 07R only if PAPI 07R is available.*

*Circling prohibited RWY 07L, 25R.*

**22.4 VOLS AU DEPART**

Pas de décollage sur piste 25L-07R à partir du taxiway Novembre.

Les aéronefs de code D, E et F ne doivent pas décoller en 07R depuis les intersections des voies de circulation C et D.

***22.4 DEPARTURE FLIGHTS***

*No take off on RWY 25L-07R from November taxiway.*

*Code D, E and F aircrafts must not take off from RWY 07R from intersections of taxiways C and D.*

**22.5 PROCEDURES LVP**

***22.5 LVP PROCEDURES***

**22.5.1 Pistes et équipements**

***22.5.1 RWY and equipments***

A l'arrivée :

- Seule l'utilisation de la piste 25L est autorisée ;
- Dégagement de piste via les TWY C, D ou E ;
- Circulation au sol possible via le TWY P ;
- Stationnement sur l'aire de trafic principale, secondaire ou aviation générale.

*On arrival :*

- *RWY 25L is the only one authorized ;*
- *RWY exit by C, D or E TWY ;*
- *Ground circulation by P TWY ;*
- *Parking on the main, secondary or general aviation apron.*

Au départ :

- Depuis stationnement sur l'aire de trafic principale, secondaire ou aviation générale ;
- Circulation au sol possible via TWY P ;
- Décollage RWY 25L via TWY C, D ou E ;
- Décollage RWY 07R via TWY C, D ou E ;

*On departure :*

- *From main, secondary or general aviation apron ;*
- *Ground circulation by P TWY ;*
- *Take-off RWY 25L from C, D or E TWY ;*
- *Take-off RWY 07R from C, D or E TWY ;*

A l'arrivée et au départ :

- Un mouvement à la fois quand RVR inférieure à 550m ;
- Aire de trafic "Aviation générale" interdite par RVR inférieure à 350m ;
- Circulation TWY E interdit par RVR inférieure à 350m ;
- Circulation TWY S et N interdit ;

*On arrival and departure :*

- *One movement at a time when RVR BLW 550m ;*
- *"General aviation" traffic area prohibited when RVR BLW 350m ;*
- *Traffic on TWY E prohibited when RVR BLW 350m ;*
- *Traffic on TWY S and N prohibited ;*

**22.5.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

A l'arrivée et au départ, les LVP sont mises en oeuvre quand la RVR est inférieure ou égale à 550m, ou le plafond (DH) inférieur à 200ft.

Les procédures LVP sont suspendues en dehors des horaires de présence du gestionnaire d'AD (voir AD 2.3-1) et par RVR inférieure à 350 m.

***22.5.2 LVP setting up and ending criteria***

*On arrival and departure, LVPs are implemented when the RVR is less than or equal to 550m, or the ceiling (DH) less than 200ft.*

*LVP procedures suspended outside AD administrator schedule (see AD 2.3-1) and when RVR BLW 350 m.*

**22.5.3 Balisage aire de mouvement**

***22.5.3 Movement area lighting***

Feux blancs de dispositifs lumineux d'approche (FALS) 900m RWY 25L.

*White approach lights (FALS) 900m RWY 25L.*

PAPI en piste 07R et 25L.

*PAPI on RWY 07R and 25L.*

Feux d'axe de piste tous les 15m (RCLL) avec codage distance restante (blancs, blancs/rouge 900m restants, rouge 300m restants).

*RWY center line lights every 15m (RCLL) with remaining distance coding (white, white/red 900m remaining, red 300m remaining).*

Feux blancs de zone de toucher des roues (RTZL) RWY 25L.

*White lights for touchdown zone (RTZL) RWY 25L.*

Feux de bords de piste en 07R sur 3100 m en codage distance restante 60 m (blanc, jaunes 600 m mètres restants).

*RWY 07R edge lights with remaining distance coding every 60 m (white, yellow 600 m remaining).*

Feux d'extrémité de piste rouge en 07R et 25L.

*Red lights end of RWY 07R and 25L.*

Feux d'approche piste 25L : CAT II/III, blanc/rouge.

*Approach lights RWY 25L : CAT II/III, white/red.*

Feux verts de seuil piste 25L

*Green threshold lights RWY 25L.*

Feux des voies de sortie de piste C et D : alternance vert / orange en sortie de piste et vert en entrée de piste.

*C and D runway exit lights : alternating green / amber at runway exit and green at runway entry.*

Feux de bord de voie de circulation C, D, E, P.

*TWY C, D, E, P edge lights.*

Feux de bord de PRKG principal / secondaire / aviation générale.

*Main / secondary / general aviation apron edge lights.*

Feux axiaux sur le PRKG principal et secondaire.

*Axial lights on main and secondary apron.*

Feux axiaux de TWY C, D, P.

*C, D, P TWY axial lights.*

Marquage sol : identification de piste, seuil, axe de piste et TWY, bords de piste et TWY, point cible seuil 07R et 25, toucher des roues seuil 25L, aires de retournement, marquage seuil décalé sur principale, point d'attente.

*Ground marking : RWY centre line, RWY edge, TWY/turnaround area axis and edge, holding points before RWY, threshold, holding point.*

WIG WAG pour piste 07R/25L sur taxiways C, D, E, N.

*WIGWAG on C, D, E, N TWY for RWY 07R/25L.*

**22.5.4 Observations**

***22.5.4 Observations***

Alimentation électrique de secours sans coupure.

*Uninterrupted secondary power supply.*

Pas de barre d'arrêt.

*No stop bar.*

**22.6 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

***22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***


© Service de l'Information Aéronautique, France

Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale

Départs :

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC : Poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ, au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et appliquer ensuite les éléments du FPL en vigueur.

Panne de radiocommunication suivie d'une API RWY 25L :

Afficher transpondeur 7600. Monter dans l'axe jusqu'à 1000 (688), puis tourner à droite vers GU en montée vers 2000 (1688).

Ne pas tourner avant le MAPT.

Monter à 1500 (1188) avant d'accélérer en palier.

*Comply with the procedure defined in the National Regulation.*

*Departures :*

*VMC : turn back to land on the aerodrome.*

*IMC : Continue flight to the TMA limits according to the departure route, at the last assigned FL or, if unable to fly at the last assigned FL due to obstructions, fly at the first safe FL and then adhere to the FPL in force.*

*Radiocommunication failure followed by a RWY 25L missed APCH :*

*Squawk 7600. Climb RWY heading to 1000 (688), then turn right to GU climbing to 2000 (1688).*

*Do not turn before MAPT.*

*Climb to 1500 (1188) prior to level acceleration.*

**AD 2 LFRB.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" sont disponibles à l'adresse https://www.ecologie.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash.

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP FRANCE, des NOTAM et des SUP AIP.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Additional information for the preparation of flights called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" are available at https://www.ecologie.gouv.fr/en/collaborative-aerodrome-safety-highlights-eng.*

*These data are published for informational purposes only, and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP FRANCE, NOTAM and AIP SUP.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

**23.2.1 Balisage**

Signaux lumineux indisponibles.

***23.2 AD EQUIPMENT***

***23.2.1 Marking***

*Light signals not available.*

**23.2.2 PAPI**

Les PAPI sont calibrés sur l'aéronef de référence : B747.

***23.2.2 PAPIs***

*The PAPIs are calibrated on the reference ACFT : B747.*

**23.2.3 Manche à air**

Coordonnées Manche à air :

N 48°26'46,719" - W 004°25'10,482"

La manche à air est un obstacle pour l'utilisation du TWY P par les aéronefs de lettre de code F.

***23.2.3 Windsock***

*Windsock geographical coordinates :*

*N 48°26'46,719" - W 004°25'10,482"*

*The windsock is an obstacle when using the TWY P for F code ACFT.*

**23.2.4 Péril animalier**

De LS-30 à CS+30.

Sur demande en dehors de ce créneau.

***23.2.4 Wildlife strike hazard***

*From SR-30 to SS+30.*

*On request outside this slot.*

**AD 2 LFRB.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRB.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

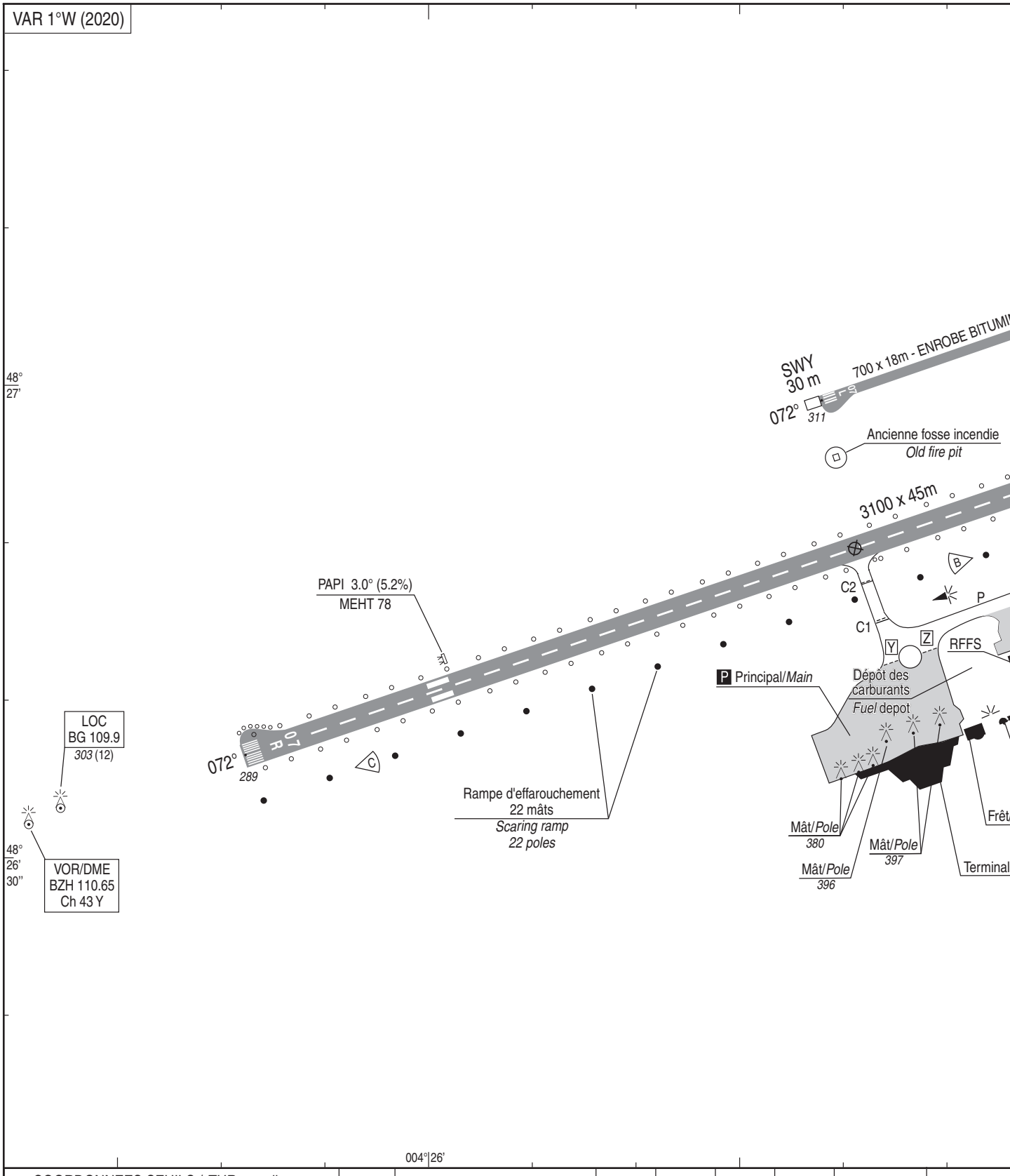
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** BRETAGNE : 129.355 ☎ 02 98 32 02 02

BREST **BRETAGNE**
48 26 50 N - 004 25 18 W
*ALT AD : 325 (12 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 07R | 48° 26 36.15" N | 004° 26' 18.06" W | 07R | NIL | LIH | 3100 | 3100 | 3100 | 3100 | Revêtue | 64 F/B/W/T |
| THR 25L | 48° 27' 08.44" N | 004° 23' 55.27" W | 25L | 900 m | LIH | 3100 | 3100 | 3100 | 2800 | *Paved* | |
| DTHR 25L | 48° 27' 05.30" N | 004° 24' 09.21" W | | | | | | | | | |



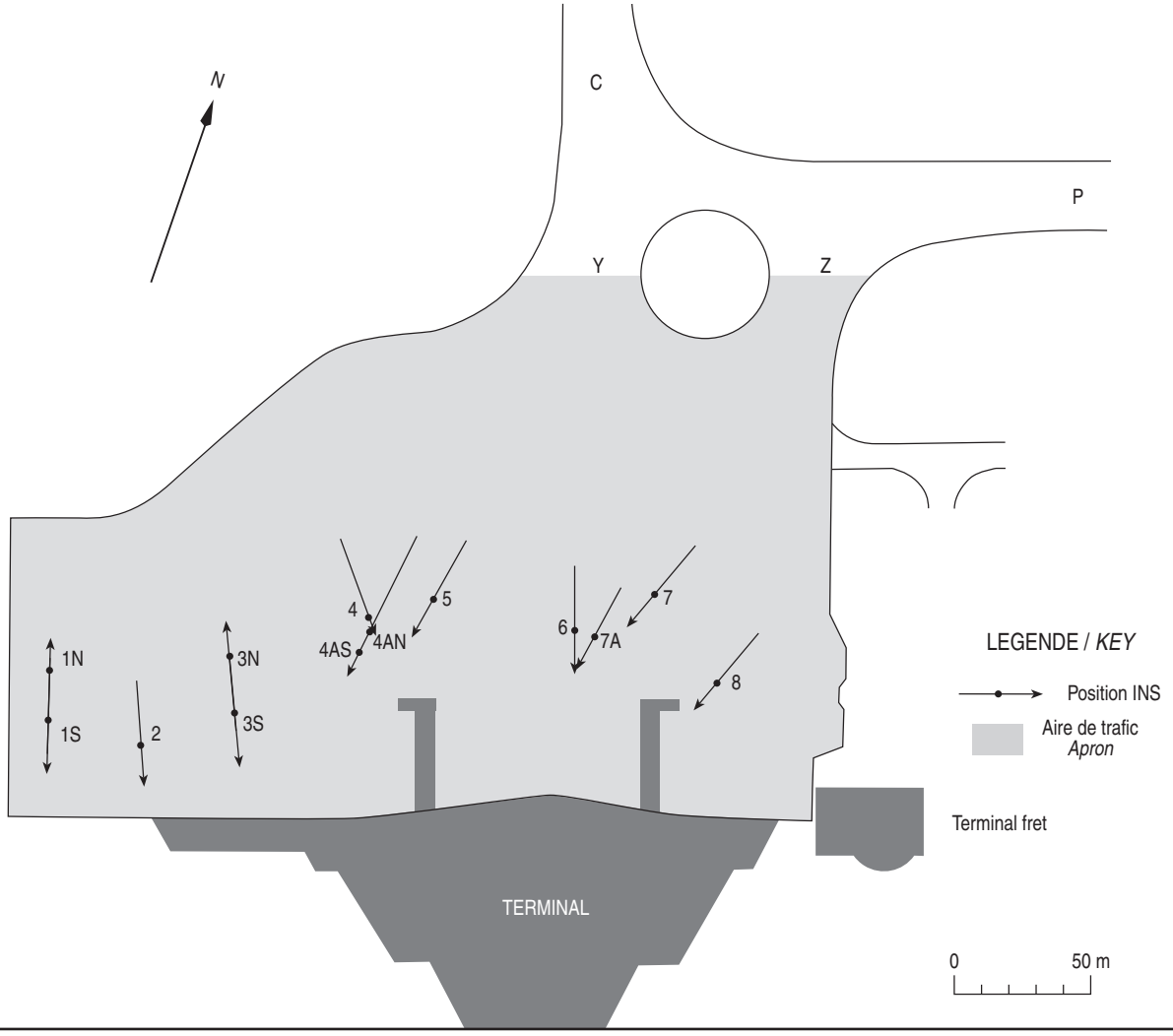
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

BREST **BRETAGNE**

PRKG Principal/*Main PRKG*

| Postes *Stands* | Coordonnées points INS Coordinates *INS points* | Sortie *Exit* | Envergure MAX (m) *MAX wingspan (m)* | Longueur MAX (m) *MAX length (m)* | Observations/*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1S | Voir/ *See* AD2 LFRB.8 | Repoussage *Push back* | 21.20 | 29.87 | B190 : départ autonome autorisé avec guidage de l'assistance *B190 : self-manoeuvring departure authorized with handling guidance* |
| 1N | | Départ autonome *Self-manoeuvring* | 17.67 | 17.63 | Uniquement pour B190 *Only for B190* |
| 2 | | Repoussage *Push back* | 28.72 | 39.13 | |
| 3S | | Repoussage *Push back* | 28.72 | 39.13 | B190 : départ autonome autorisé avec guidage de l'assistance *B190 : self-manoeuvring departure authorized with handling guidance* |
| 3N | | Départ autonome *Self-manoeuvring* | 17.67 | 17.63 | Uniquement pour B190 *Only for B190* |
| 4 | | Repoussage *Push back* | 35.80 | 45.06 | |
| 4AN 4AS | | Repoussage *Push back* | 60.30 | 65.65 | Postes 4 et 5 neutralisés *Stands 4 and 5 closed* |
| 5 | | Repoussage *Push back* | 35.80 | 45.06 | |
| 6 | | Repoussage *Push back* | 35.80 | 45.06 | |
| 7 | | Repoussage *Push back* | 35.80 | 45.06 | Repoussage face à l'est et au sud uniquement *Push -back toward east and south only* |
| 7A | | Repoussage *Push back* | 60.30 | 65.65 | Postes 6, 7 et 8A neutralisés *Stands 6, 7 and 8A closed* |
| 8 | | Repoussage *Push back* | 29.00 | 33.40 | Repoussage face à l'est et au sud uniquement B190 : départ autonome autorisé avec guidage de l'assistance *Push-back toward east and south only B190 : self-manoeuvring departure authorized with handling guidance* |





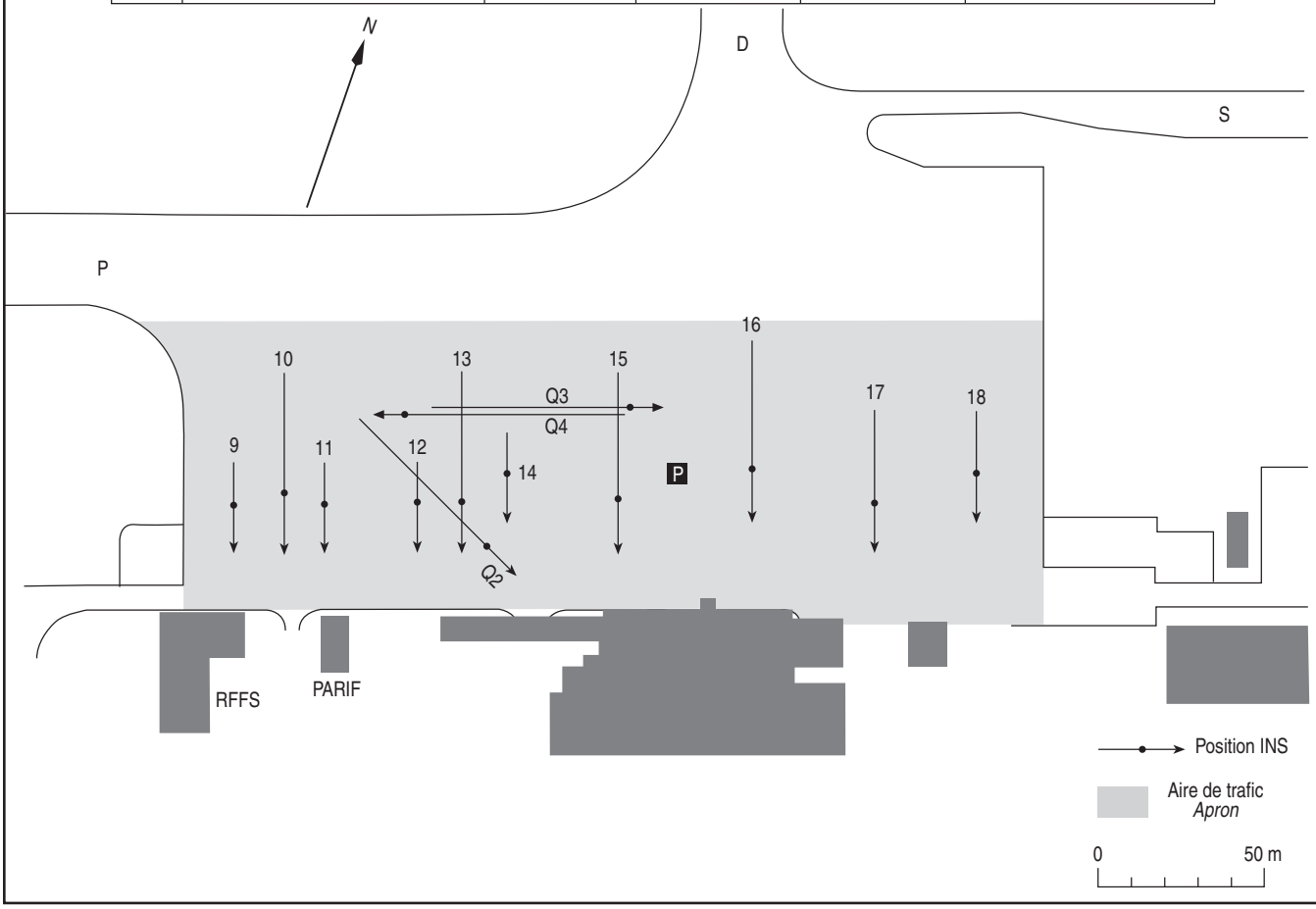

© **SIA**

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

BREST **BRETAGNE**

PRKG secondaire/*Secondary PRKG*

| Postes *Stands* | Coordonnées points INS *Coordinates INS points* | Sortie *Exit* | Envergure MAX (m) *MAX wingspan (m)* | Longueur MAX (m) *MAX length (m)* | Observations/*Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 9 | Voir/ *See* AD2 LFRB.8 | Repoussage *Push back* | 21.20 | 26.77 | Poste 10 neutralisé *Stand 10 closed* |
| 10 | | Repoussage *Push back* | 34.32 | 45.06 | Postes 9 et 11 neutralisés *Stands 9 and 11 closed* |
| 11 | | Repoussage *Push back* | 21.20 | 26.77 | Poste 10 neutralisé *Stand 10 closed* |
| 12 | | Repoussage *Push back* | 28.72 | 36.24 | Poste 13 neutralisé *Stand 13 closed* |
| 13 | | Repoussage *Push back* | 35.80 | 44.51 | Postes 12 et 14 neutralisés *Stands 12 and 14 closed* |
| 14 | | Repoussage *Push back* | 28.72 | 36.24 | Poste 13 neutralisé *Stand 13 closed* |
| 15 | | Repoussage *Push back* | 35.80 | 44.51 | |
| 16 | | Repoussage *Push back* | 35.80 | 44.51 | |
| 17 | | Repoussage *Push back* | 28.88 | 33.40 | |
| 18 | | Repoussage *Push back* | 21.20 | 29.87 | |
| Q2 | | Repoussage *Push back* | 64.92 | 70.66 | Postes 9 à 14 condamnés *Stands 9 to 14 closed* |
| Q3 | | Repoussage ou autonome *Push back or autonomous departure.* | 73.3 | 76.25 | Stationnement face à l'Est. Postes 9 à 18 et postes Q2 et Q4 condamnés. *Parking facing East. Stands 9 to 18 and stands Q2 and Q4 closed.* |
| Q4 | | Repoussage ou autonome *Push back or autonomous departure.* | 73.3 | 76.25 | Stationnement face à l'Ouest. Postes 9 à 18 et postes Q2 et Q3 condamnés. *Parking facing West. Stands 9 to 18 and stands Q2 and Q3 closed.* |






© **SIA**

## AIRES DE TRAFIC
## *APRONS*

Au départ et préalablement à tous les déplacements, les aéronefs en régime de vol IFR doivent obligatoirement contacter la fréquence « BRETAGNE Tour » 5 minutes au PLUS TOT avant l'heure prévue de mise en route. La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre. Pour la sortie du poste de stationnement les pilotes sont tenus d'appliquer la puissance minimale nécessaire pour la mise en mouvement de leur appareil.

*On departure and before all movements, aircraft under IFR flight plan are required to contact "BRETAGNE Tower" frequency, 5 minutes, AT THE EARLIEST, before the scheduled engine starting time. The aerodrome control tower manages the taxiing sequence for entering the manoeuvring area. For leaving the aircraft stand, pilots are requested to apply minimum engine power necessary for taxiing aircraft.*

A l'arrivée, la tour de contrôle indiquera aux aéronefs les éventuelles consignes et informations pour rejoindre leur poste de stationnement. Les postes de stationnement sont attribués par le gestionnaire et cette information est relayée par la tour de contrôle.

*On arrival, the aerodrome control tower will notify instructions and information to aircraft for joining their aircraft stand. The aircraft stands are assigned by the managing authority and notified to aircraft by the aerodrome control tower.*

Seule l'information des aéronefs en mouvement connus de la tour peut être fournie.

*Only information about aircraft movement known by the aerodrome control tower can be reported.*

Le pilote assure la prévention des abordages et des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers. Les véhicules en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

*Pilots are responsible for ground collision avoidance, their own separation and the third party safety. Moving vehicles will be driven by authorized personnel, watching around.*

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manœuvre.

*On arrival, Air traffic authorities responsibility will stop when aircraft is entering the apron and will begin, on departure, as soon as aircraft is entering the manoeuvring area.*

**REPOUSSAGE:**
Pour faciliter l'organisation de la circulation des avions sur la plate-forme, la limite de validité d'approbation de repoussage est d'une minute. A l'issue de cette minute le repoussage doit avoir débuté.

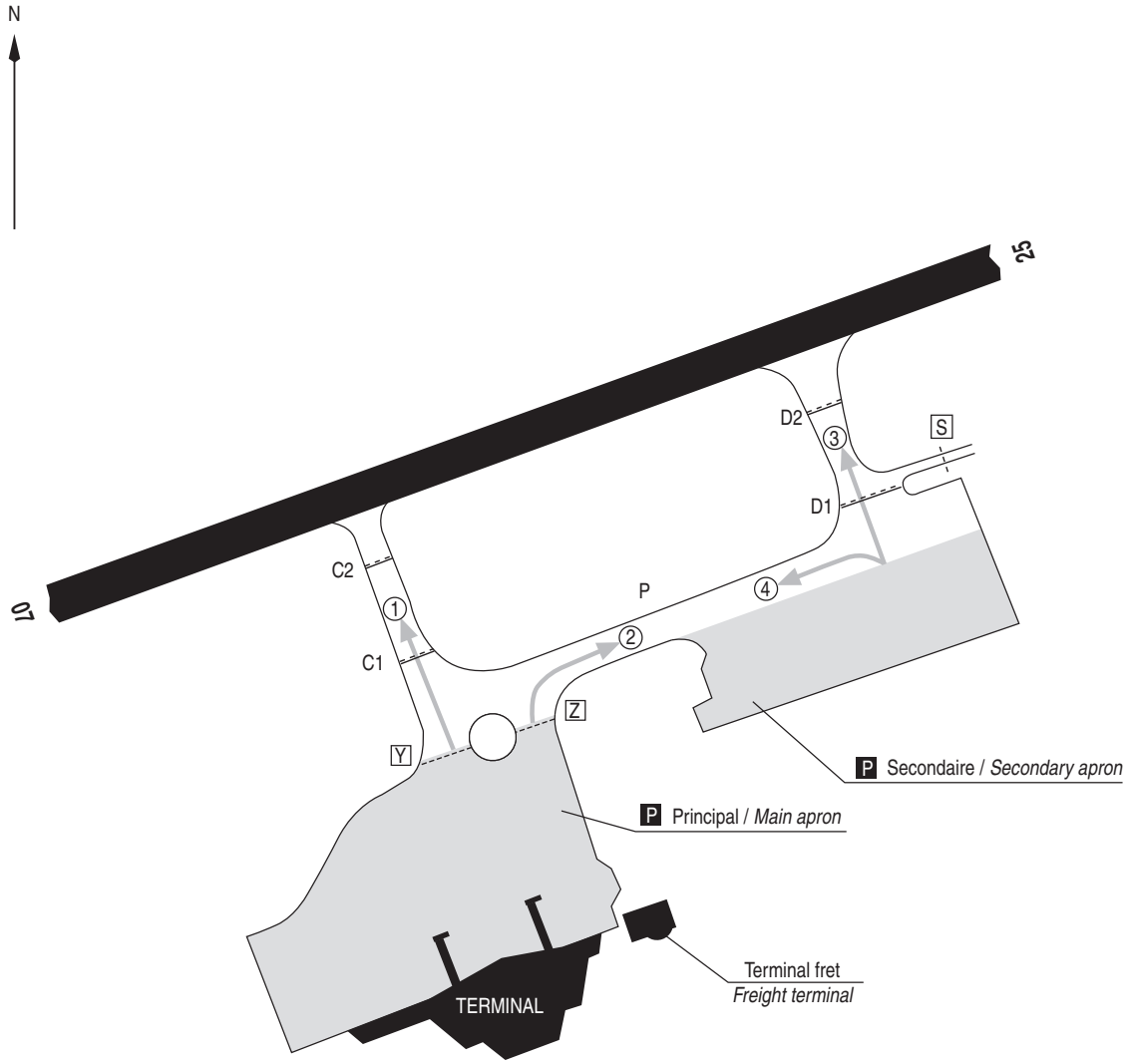
***AIRCRAFT PUSH-BACK:***
*In order to facilitate ground movement control for taxiing aircraft on the platform, the term of validity for push-back approval is one minute. After the one-minute elapsed time, aircraft push-back should have started.*



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

BREST **BRETAGNE**




| Parcours normalisés au départ<br>*Standardized taxi routes for departure* | TWY à utiliser<br>*Routing via* |
|---|---|
| 1 | Y - C |
| 2 | Z - P - D |
| 3 | D |
| 4 | P - C |

LEGENDE / *KEY*

Point d'attente
*Holding point*

PAI ----- Point d'attente intermédiaire
*Intermediate holding point*

Aire de trafic
*Apron*

0 500 m



© SIA

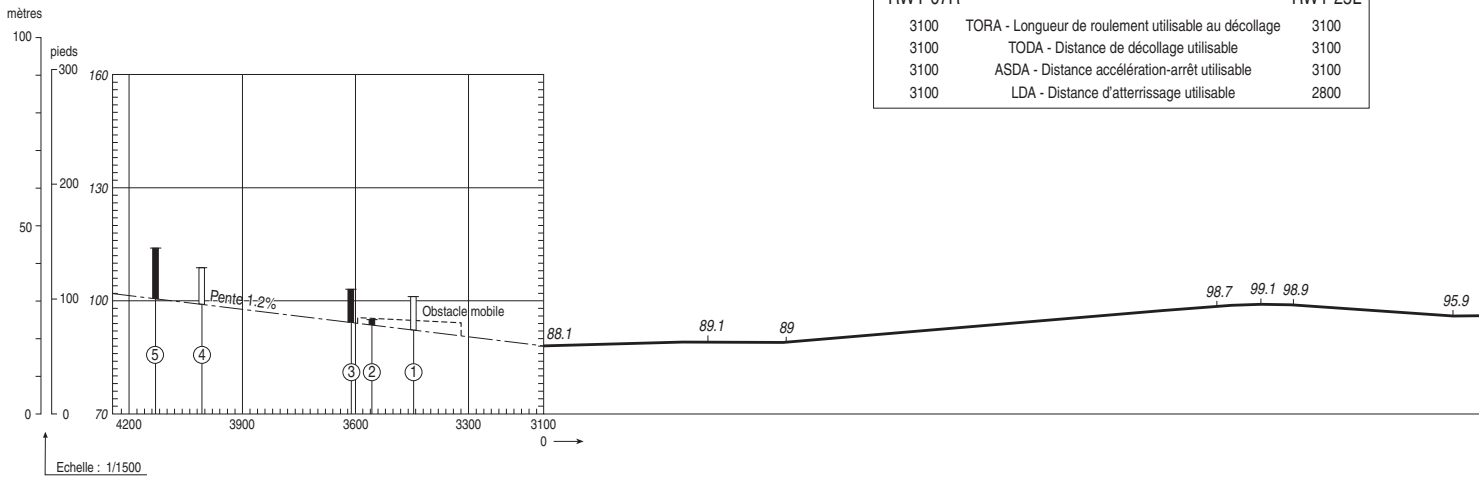
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

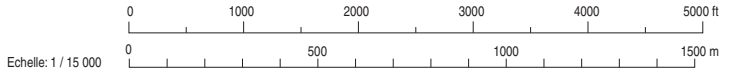
BREST **BRETAGNE**
RWY 07R/25L

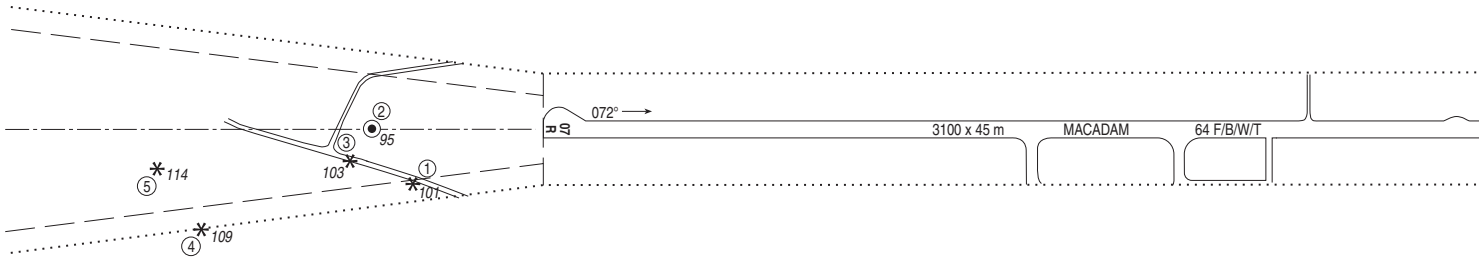
VAR 1°W (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 07R | | RWY 25L |
| 3100 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 3100 |
| 3100 | TODA - Distance de décollage utilisable | 3100 |
| 3100 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 3100 |
| 3100 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable | 2800 |




LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Levé exécuté en 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© SIA

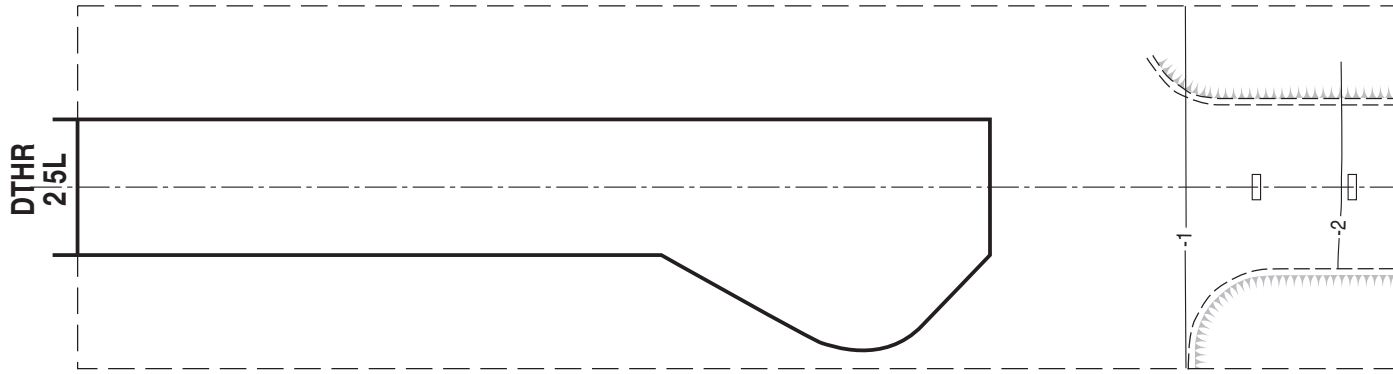
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

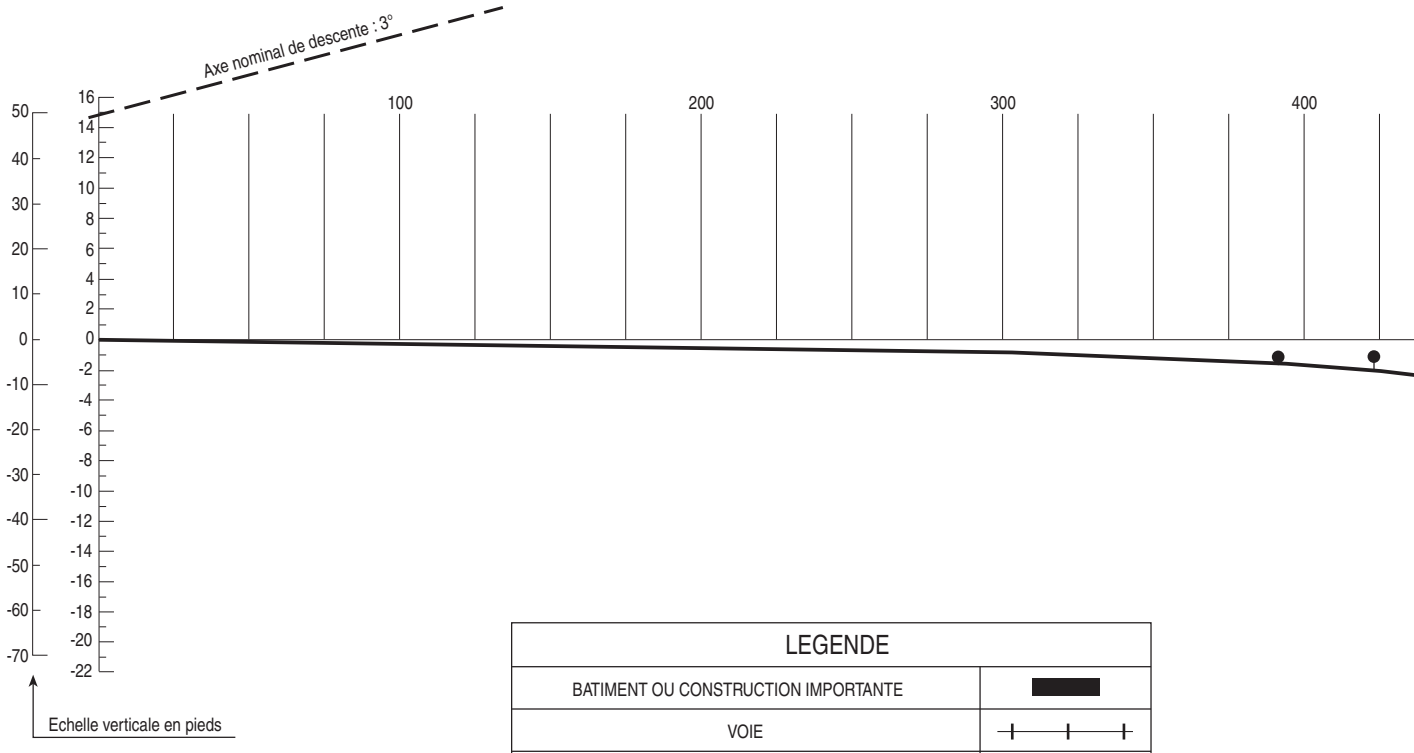
*Precision approach terrain chart - ICAO*

BREST **BRETAGNE**
RWY 25L

VAR 1°W (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en 2009
Nivellement rattaché au N.G.F.

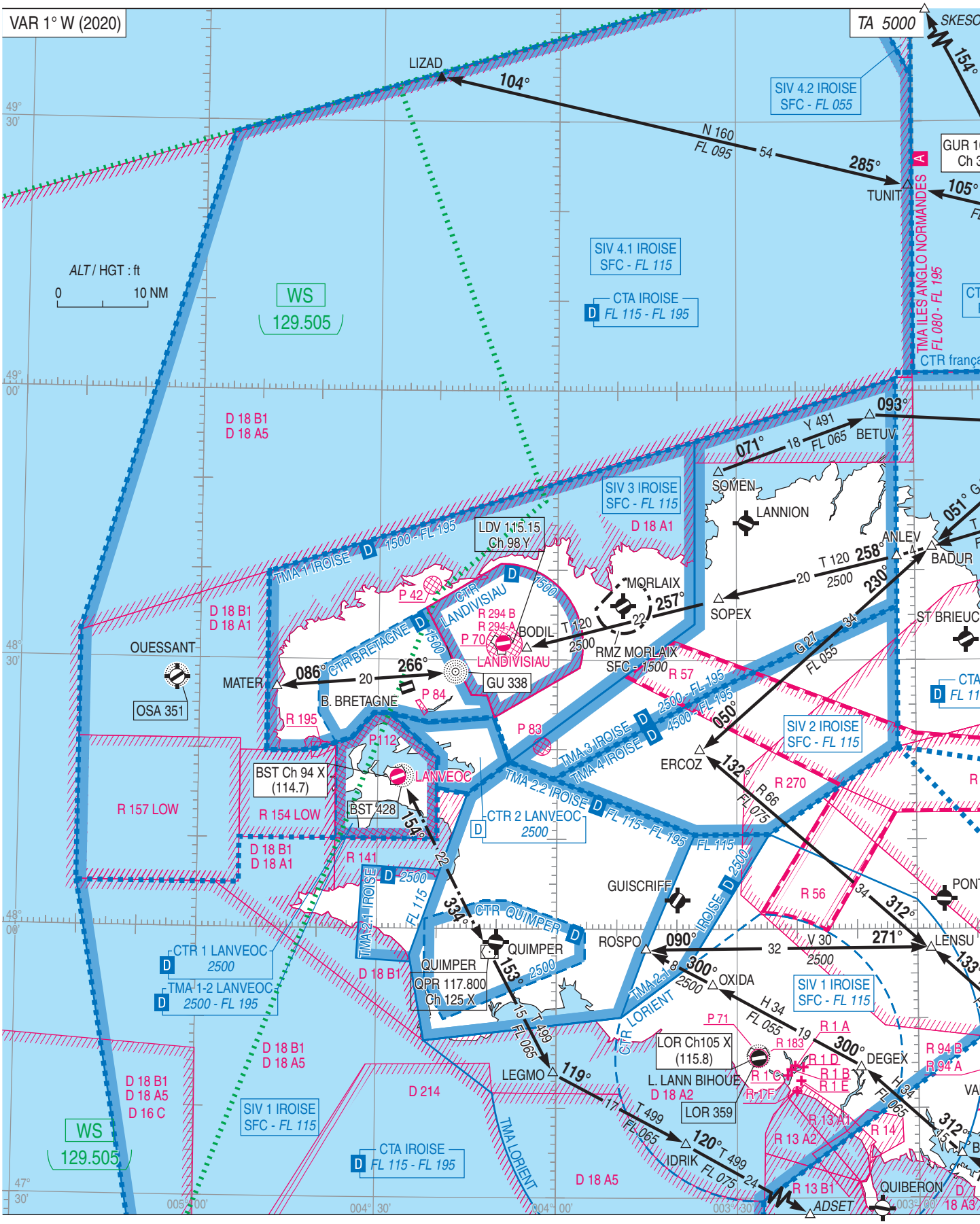


© SIA

# BREST BRETAGNE
## Carte régionale
## *Area chart*

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

Réservé ACFT autorisés / *Reserved authorized ACFT*

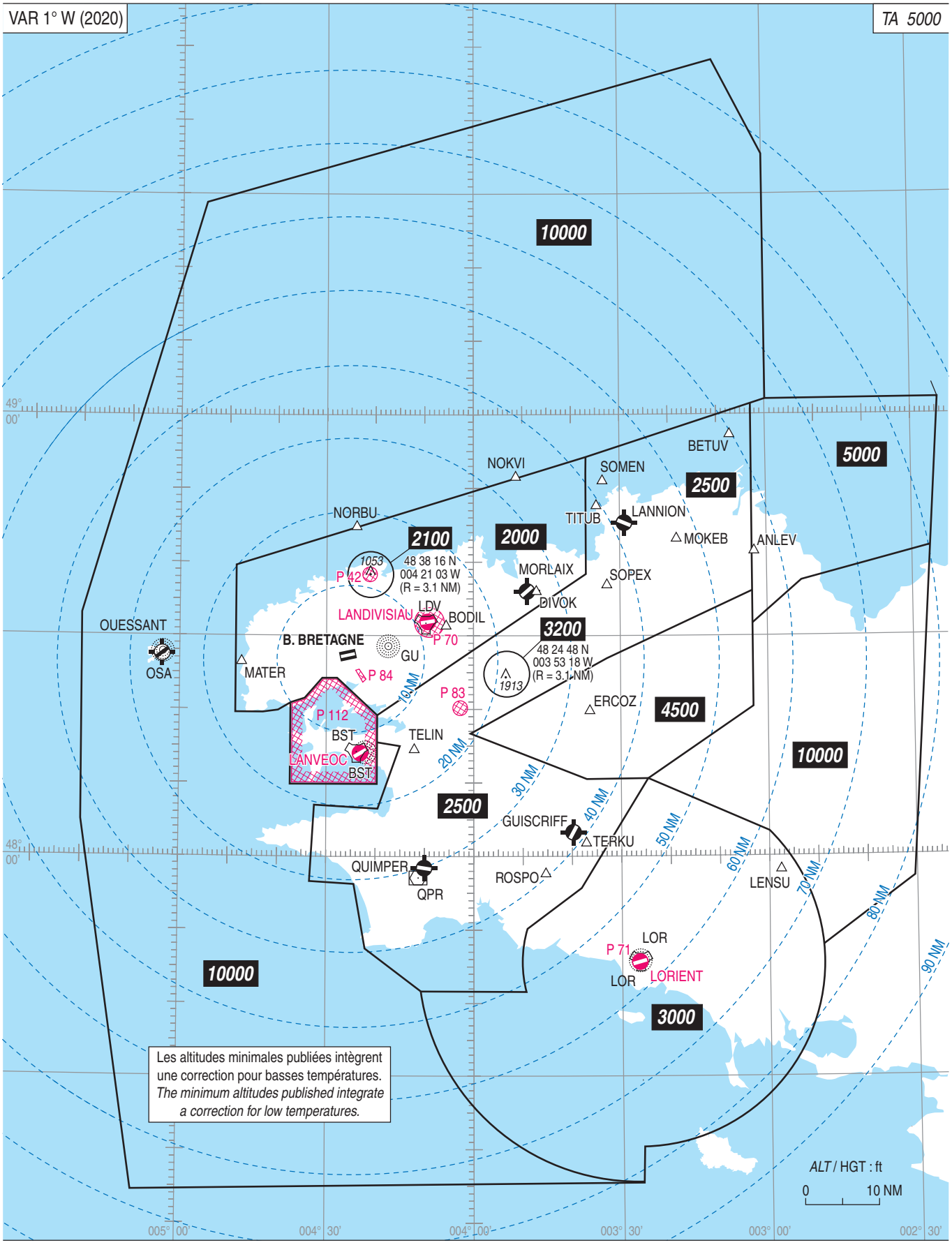





© SIA

# BREST BRETAGNE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01






© SIA

# **BREST** BRETAGNE
## **Fréquences** / *Frequencies*

**Avertissement**

Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning***

*The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of a breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** BRETAGNE | | 129.355 canal 8.33 |
| **TWR** BRETAGNE | Sol / *Ground* | 120.105 canal 8.33 |
| | Tour / *Tower* | 120.105 canal 8.33 |
| **TWR** LANDI | | 119.200 - 119.700 (S) |
| **APP** IROISE | Approche / *Approach* | 125.860 canal 8.33 |
| **APP** LANDI | | 122.400 - 119.700 (S) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED* |
| **FIS** IROISE | SIV 1 | 135.830 canal 8.33 |
| | SIV 2 / SIV 3 / SIV 4 .1 / SIV 4.2 | 119.575 |
| **APP** LANVEOC | | 120.600 - 119.300(s) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | GU | REF AD 2 LFRB.19 | | | X | | X |
| | QPR | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | ANLEV | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | BETUV | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | ERCOZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | LENSU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | MOKEB | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | NOKVI | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | NORBU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | ROSPO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | SOMEN | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | SOPEX | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | SOVIM | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | RB001 | 48°35'53.0" N | 004°31'07.0" W | X | | X | |
| | RB003 | 48°25'35.4" N | 004°30'45.8" W | X | | X | |
| | RB004 | 48°37'41.8" N | 004°22'23.0" W | X | | X | |
| | RB005 | 48°30'31.0" N | 004°26'55.8" W | X | | X | |
| | RB006 | 48°16'28.2" N | 004°06'42.2" W | X | | X | |
| | RB007 | 48°15'36.7" N | 004°07'46.4" W | X | | X | |
| → | RB401 | 48°26'25.7" N | 004°27'04.4" W | X | | | X |
| → | RB402 | 48°28'21.7" N | 004°13'00.2" W | X | | | X |
| | RB403 | 48°22'55.3" N | 003°43'37.7" W | X | | | X |
| | RB407 | 48°28'05.7" N | 003°56'44.3" W | X | | X | X |
| | RB409 | 48°19'17.6" N | 004°00'53.3" W | X | | X | |
| | RB410 | 48°20'46.8" N | 003°53'54.2" W | X | | X | |
| | RB500 | 48°31'36.3" N | 004°32'07.5" W | X | | | X |
| | RB502 | 48°24'54.0" N | 004°47'42.0" W | X | | | X |
| | RB504 | 48°29'11.8" N | 004°42'43.1" W | X | | | X |
| | RB506 | 48°24'22.5" N | 004°42'34.2" W | X | | | X |
| | RB510 | 48°27'28.2" N | 004°22'27.6" W | X | | | X |
| | FB07R | 48°24'55.1" N | 004°33'42.9" W | X | | | X |
| | FB25L | 48°29'44.2" N | 004°12'23.0" W | X | | | X |
| | FAF-FAP ILS Y | 48°28'44.1" N | 004°16'49.6" W | | X | | X |
| | FAF-FAP ILS Z | 48°29'44.2" N | 004°12'21.2" W | | X | | X |
| | IB07R | 48°23'55.0" N | 004°38'06.9" W | X | | | X |
| | IF BODIL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | RW07R | 48°26'36.15" N | 004°26'18.06" W | X | | | X |
| | RW25L | 48°27'05.30" N | 004°24'09.21" W | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 07R**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°W | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | - | RB504 | - | - | | | | | | | | |
| INA RB500 | IF | RB500 | - | - | - | - | - | 5000 | 5000 | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | RB504 | - | 252 | 251.2 | 7.5 | - | - | 4000 | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | RB506 | - | 180 | 178.8 | 4.8 | - | 3000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | IB07R | - | 100 | 098.7 | 3.0 | - | 2500 | - | 185 | - | RNP APCH |
| INA RB504 | IF | RB504 | - | - | - | - | - | - | 4000 | 200 | - | RNP APCH |
| | TF | RB506 | - | 180 | 178.8 | 4.8 | - | 3000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | IB07R | - | 100 | 098.7 | 3.0 | - | 2500 | - | 185 | - | RNP APCH |
| INA RB502 | IF | RB502 | - | - | - | - | - | - | 3500 | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | RB506 | - | 100 | 098.7 | 3.5 | - | 3000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | IB07R | - | 100 | 098.7 | 3.0 | - | 2500 | - | 185 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IB07R | - | - | - | - | - | 2500 | - | 185 | - | RNP APCH |
| | TF | FB07R | - | 072 | 071.1 | 3.1 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW07R | Yes | 072 | 071.1 | 5.2 | - | - | - | - | -3.0° / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | RB510 | Yes | 072 | 071.2 | 2.7 | - | - | - | 200 | - | RNP APCH |
| | DF | RB500 | - | - | - | - | L | - | 3000 | 200 | - | RNP APCH |



© SIA

## **SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 07R

### Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRB |
| **Runway** | 07 |
| **Runway Letter** | 1 (Right) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E07A |
| **LTP/FTP Latitude** | 482636.1500N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0042618.0600W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 138.7 |
| **FPAP Latitude** | 482708.4500N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 32.3000 |
| **FPAP Longitude** | 0042355.2700W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 142.7900 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

### Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 12 06 0C 47 00 00 01 37<br>30 05 EC 25 CA 14 68 63 18 FE<br>6B 19 58 FC 00 8C 5B 04 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 17 D2 6C 23 |
| **Calculated CRC Value** | 17D26C23 |

### Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 88.0 |



© SIA

BREST **BRETAGNE**

**PRECODING** FNA **RNP** RWY 25L

**FNA RNP RWY 25L**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| APCH | TF | BODIL | | | | | | 3000 | | | | RNP APCH |
| | TF | FB25L | | 252 | 251.3 | 5.1 | | 3000 | 3000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW25L | Yes | 252 | 251.3 | 8.3 | | | | | -3.0° / 16.76 | RNP APCH |
| | CA | | | 252 | 251.3 | | | 1000 | | | | RNP APCH |
| | DF | ERCOZ | Yes | | | | R | | | 230 | | RNP APCH |



© SIA

| **INA RNAV (GNSS) RWY 25L** | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°W | | | REF NAVAID : | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec | |
| HLDG | - | ERCOZ | - | - | - | | | - | - | - | - | - | |
| | - | MOKEB | - | - | - | | | - | - | - | - | - | |
| INA NOKVI | IF | NOKVI | | | | | | | FL110 | | | RNP APCH | |
| | TF | BODIL | | 206 | 204.7 | 22 | | 3000 | | | | APCH | |
| INA MOKEB | IF | MOKEB | | | | | | | | | | RNP APCH | |
| | TF | SOP | | 238 | 236.7 | 11.5 | | FL060 | | | | RNP APCH | |
| | TF | BODIL | | 257 | 256.0 | 22.0 | | 3000 | | | | RNP APCH | |
| INA SOPEX | IF | SOPEX | | | | | | FL060 | | | | RNP APCH | |
| | TF | BODIL | | 257 | 256.0 | 22.0 | | 3000 | | | | RNP APCH | |
| INA ERCOZ | IF | ERCOZ | | | | | | | | | | RNP APCH | |
| | TF | RB403 | | 302 | 300.8 | 5.8 | | FL060 | | | | RNP APCH | |
| | TF | RB407 | | 302 | 300.8 | 10.0 | | 3200 | | | | RNP APCH | |
| | TF | BODIL | | 302 | 300.8 | 6.5 | | 3000 | | | | RNP APCH | |



© SIA

## **PRECODING RNP** RWY 25L

| **RNP RWY 25L** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°W | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ERCOZ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | MOKEB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NOKVI | IF | NOKVI | - | - | - | - | - | - | FL110 | - | - | - |
| | TF | BODIL | - | 206 | 204.7 | 22.1 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA MOKEB | IF | MOKEB | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | SOPEX | - | 238 | 236.7 | 11.5 | - | FL060 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BODIL | - | 257 | 256.0 | 22.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA SOPEX | IF | SOPEX | - | - | - | - | - | FL060 | - | 220 | - | - |
| | TF | BODIL | - | 257 | 256.0 | 22.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA ERCOZ | IF | ERCOZ | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | RB403 | - | 302 | 300.8 | 5.8 | - | FL060 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RB407 | - | 302 | 300.7 | 10.2 | - | 3200 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | BODIL | - | 302 | 300.6 | 6.5 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | IF | BODIL | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FB25L | - | 252 | 251.0 | 5.1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW25L | Yes | 253 | 251.4 | 8.3 | - | - | - | - | -3.00/55 | 0.3 |
| | TF | RB401 | Yes | 252 | 251.2 | 2.1 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| | DF | RB402 | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | ERCOZ | - | 110 | 108.7 | 26.0 | - | FL060 | FL060 | 220 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRB |
| **Runway** | 25 |
| **Runway Letter** | 3 (Left) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E25A |
| **LTP/FTP Latitude** | 482705.3000N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0042409.2100W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 145.8 |
| **FPAP Latitude** | 482635.2000N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -30.1000 |
| **FPAP Longitude** | 0042622.2500W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -133.0400 |
| **Threshold Crossing Height** | 55.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 88 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 12 06 0C D9 00 00 01 35<br>32 05 A8 09 CB 14 0C 52 1C FE<br>B2 19 D8 14 FF A0 F0 FB 26 02<br>2C 01 64 0B C8 AF 74 F5 9A A7 |
| **Calculated CRC Value** | 74F59AA7 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 95.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BREST BRETAGNE**
**SID RNAV RWY 07R**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 07R**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°W | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ROSPO 6F** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 072 | 071.2 | | R | 800 | | | RNAV 1 |
| | DF | RB006 | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ROSPO | | 143 | 142.1 | 23.7 | | | | | RNAV 1 |
| **SOMEN 6F** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 072 | 071.2 | | L | 800 | | | RNAV 1 |
| | CF | RB004 | | 351 | 349.4 | | R | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOMEN | | 069 | 067.5 | 35.3 | R | | | | RNAV 1 |
| **NORBU 6F** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 072 | 071.2 | | L | 800 | | | RNAV 1 |
| | CF | RB004 | | 351 | 349.4 | | L | | | | RNAV 1 |
| | TF | NORBU | | 345 | 343.7 | 7.1 | | | | | RNAV 1 |
| **QPR 6F** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 072 | 071.2 | | R | 800 | | | RNAV 1 |
| | DF | RB006 | | | | | R | | | | RNAV 1 |
| | TF | QPR | | 190 | 188.8 | 19.3 | | | | | RNAV 1 |

↓



© SIA

## SID RNAV RWY 25L

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°W | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ROSPO 6W** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RB003 | Yes | 252 | 251.2 | 3.1 | R | | | | RNAV 1 |
| | DF | RB005 | | | | | R | | | 205 | RNAV 1 |
| | TF | RB007 | | 140 | 139.2 | 19.6 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ROSPO | | 141 | 139.5 | 23.5 | | | | | RNAV 1 |
| **NORBU 6W** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RB003 | Yes | 252 | 251.2 | 3.1 | R | | | | RNAV 1 |
| | DF | RB001 | | | | | R | | | | RNAV 1 |
| | TF | NORBU | | 025 | 023.7 | 9.4 | | | | | RNAV 1 |
| **SOMEN 6W** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RB003 | Yes | 252 | 251.2 | 3.1 | R | | | | RNAV 1 |
| | DF | RB001 | | | | | R | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOMEN | | 069 | 068.2 | 41.3 | | | | | RNAV 1 |
| **QPR 6W** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RB003 | Yes | 252 | 251.2 | 3.1 | R | | | | RNAV 1 |
| | DF | RB005 | | | | | R | | | 205 | RNAV 1 |
| | TF | RB007 | | 140 | 139.2 | 19.6 | R | | | | RNAV 1 |
| | TF | QPR | | 188 | 187.0 | 18.3 | | | | | RNAV 1 |
| ↓ | | | | | | | | | | | |


© SIA

**BREST BRETAGNE**
**STAR RNAV RWY 07R - 25L**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

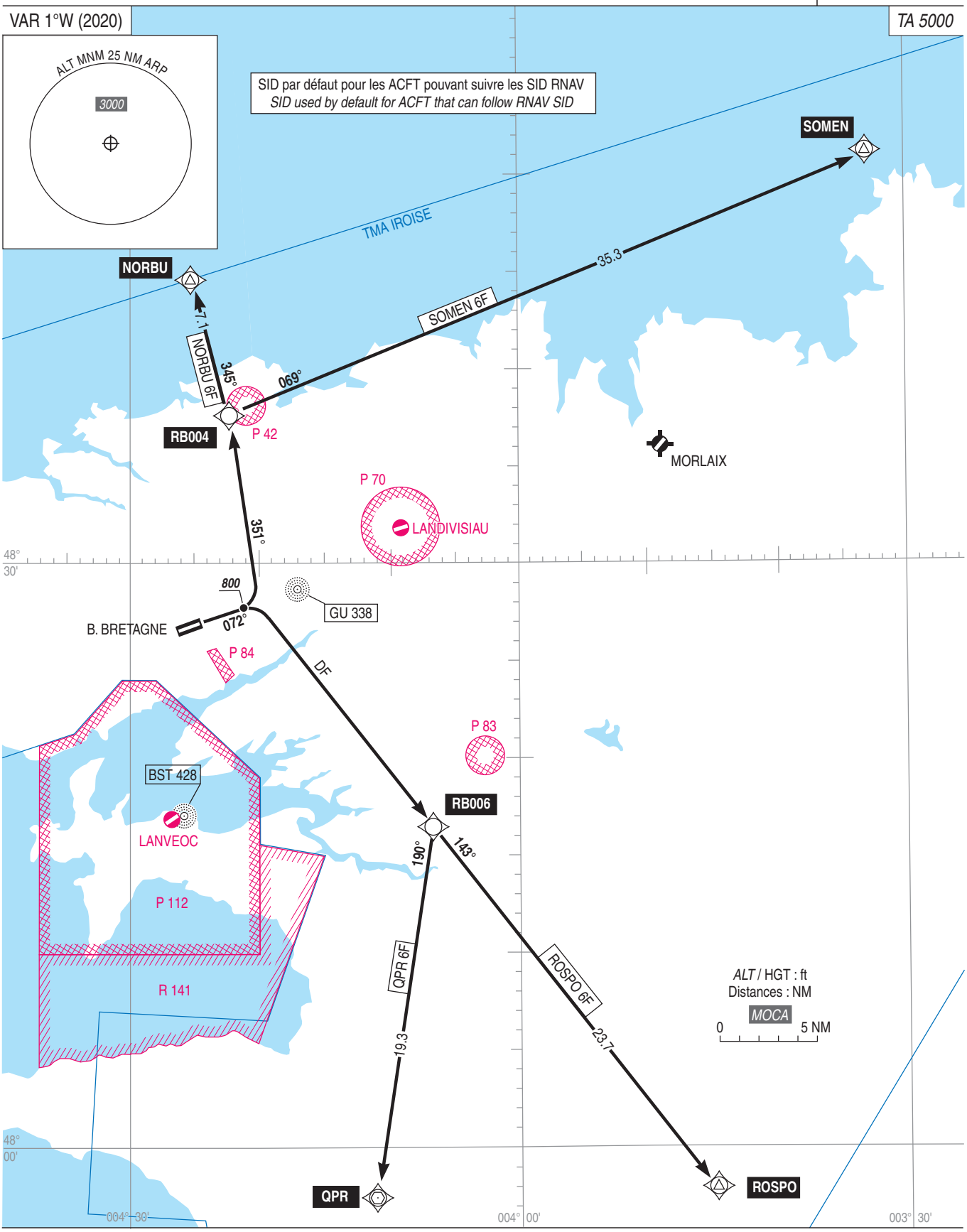
| STAR RNAV | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 1.1°W | | | Ref NAVAID : | |
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **SOVIM** | | SOVIM | | | | | | | | | |
| **ERCOZ** | | ERCOZ | | | | | | | | | |
| **ANLEV 8C** | | | | | | | | | | | |
| | IF | ANLEV | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | SOPEX | | 258 | 256.6 | 20.5 | | FL060 | | | RNAV 1 |
| **ROSPO 8C** | | | | | | | | | | | |
| | IF | ROSPO | | | | | | FL060 | | | RNAV 1 |
| | TF | SOVIM | | 347 | 345.7 | 9.7 | | FL060 | | | RNAV 1 |
| | TF | RB410 | | 347 | 345.6 | 14.1 | | FL060 | | | RNAV 1 |
| | TF | RB407 | | 347 | 345.6 | 7.6 | L | 3200 ft AMSL | | | RNAV 1 |
| | TF | BODIL | | 302 | 300.6 | 6.5 | | 3000 ft AMSL | | | RNAV 1 |
| **QPR 8C** | | | | | | | | | | | |
| | IF | QPR | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | ERCOZ | | 047 | 45.9 | 32.5 | | FL060 | | | RNAV 1 |
| **QPR 8D** | | | | | | | | | | | |
| | IF | QPR | | | | | | FL060 | | | RNAV 1 |
| | TF | RB409 | | 018 | 17.3 | 22.9 | | FL060 | | | RNAV 1 |
| | TF | RB407 | | 019 | 17.4 | 9.2 | L | 3200 ft AMSL | | | RNAV 1 |
| | TF | BODIL | | 302 | 300.6 | 6.5 | | 3000 ft AMSL | | | RNAV 1 |


© SIA

# BREST BRETAGNE
# SID RNAV RWY 07R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# BREST BRETAGNE
## SID RNAV RWY 07R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 07R | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV1, GNSS *only* | | |
| Climb gradient | | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| | Pour tous les départs en 07R, pente minimum obstacle : 3,5 %.<br>Obstacle pénalisant : arbre de 345 ft, situé à 392 m de la DER, 102 m à gauche de l'axe.<br>*For all outbound traffic from RWY 07R, obstacle slope : 3.5 %.*<br>*Most penalizing obstacle : tree 345 ft high, located 392 m away from DER, 102 m left of RWY axis.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **ROSPO 6F** | Monter dans l'axe à 6,6 % (1).<br>A 800 ft, virer à droite direct vers RB006.<br>A RB006, procéder RM143° vers ROSPO.<br><br>*Climb straight ahead 6.6 % (1).*<br>*At 800 ft, turn right direct to RB006.*<br>*At RB006, proceed MAG 143° up to ROSPO.* | | (1) Pente ATS : 6,6 % jusqu'à 3000 AMSL. En cas d'impossibilité, en avertir le contrôle dès le premier contact.<br><br>*(1) ATS slope : 6.6 % up to 3000 AMSL. If unable to comply with this gradient, notify it to ATS at first contact.* |
| **SOMEN 6F** | Monter dans l'axe, à 800 ft virer à gauche vers RB004 sur RM 351°.<br>A RB004, procéder RM 069° vers SOMEN.<br><br>*Climb straight ahead, at 800 ft turn left to RB004 MAG 351°.*<br>*At RB004, proceed MAG 069° to SOMEN.* | | |
| **NORBU 6F** | Monter dans l'axe, à 800ft virer à gauche vers RB004 sur la route 351°.<br>A RB004, procéder route 345° vers NORBU<br><br>*Climb straight ahead, at 800 turn left to RB004 on course 351°*<br>*At RB004, proceed route 345° to NORBU* | | |
| **QPR 6F** | Monter dans l'axe à 6,6 % (1).<br>A 800 ft, virer à droite direct vers RB006.<br>A RB006, procéder RM 190° vers QPR.<br><br>*Climb straight ahead 6.6 % (1).*<br>*At 800 ft, turn right direct to RB006.*<br>*At RB006, proceed MAG 190° to QPR.* | | (1) Pente ATS : 6,6 % jusqu'à 3000 AMSL. En cas d'impossibilité, en avertir le contrôle dès le premier contact.<br><br>*(1) ATS slope : 6.6 % up to 3000 AMSL. If unable to comply with this gradient, notify it to ATS at first contact.* |
| ← | | | |

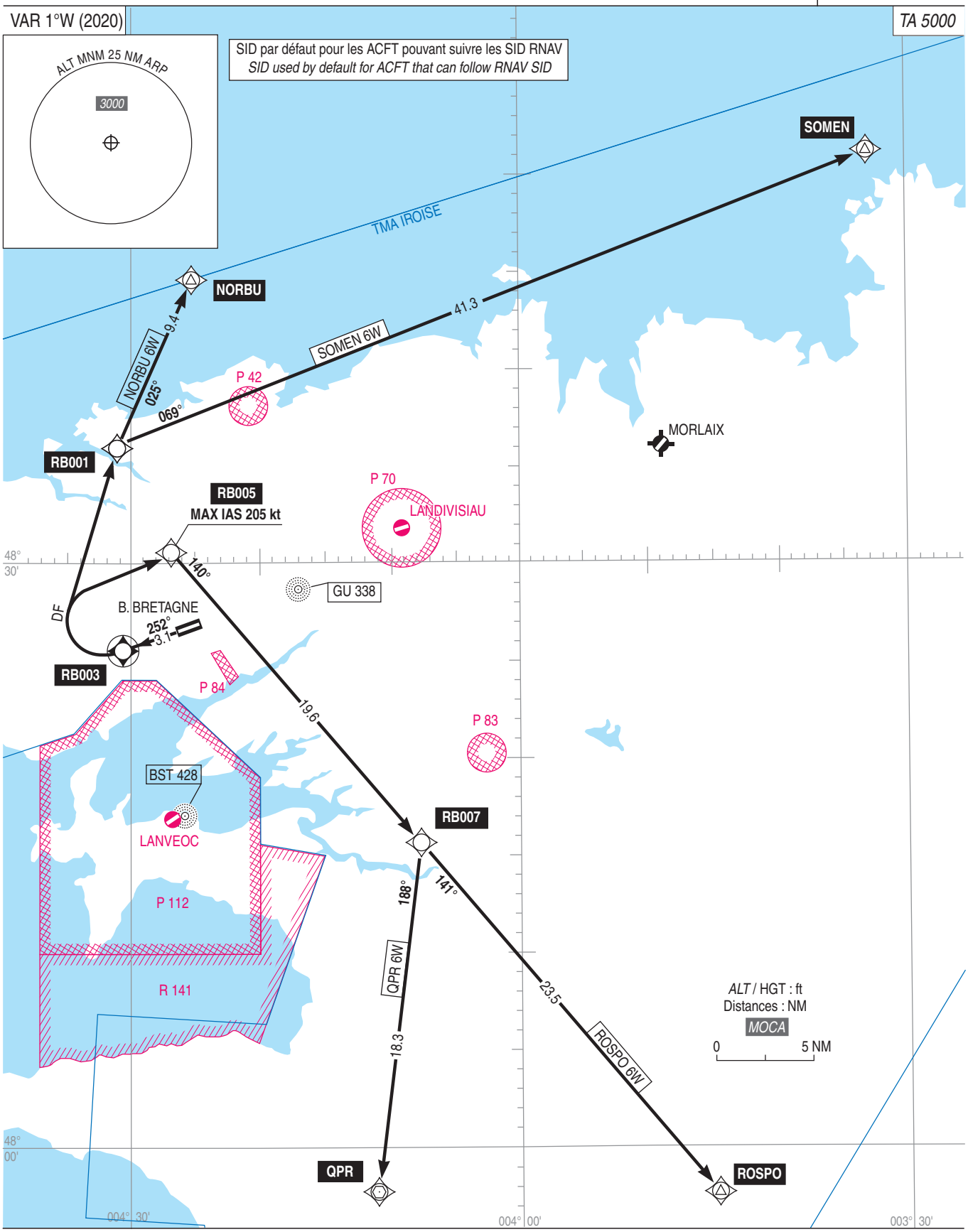
| **Départs multidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 07R** |
|---|
| Utilisables uniquement sur autorisation particulière.<br>Rappel : présence de la P112 au S-SW de l'aérodrome de Brest-Bretagne.<br>Monter dans l'axe jusqu'à 800 (491), puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>*Usable only on special clearance.*<br>*Warning : P112 located S-SW of Brest-Bretagne aerodrome.*<br>*Climb straight ahead up to 800(491), then proceed direct climbing up to enroute safety altitude.* |


© SIA

# BREST BRETAGNE
## SID RNAV RWY 25L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# BREST BRETAGNE
## SID RNAV RWY 25L
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 25L | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV1, GNSS *only* | | |
| Climb gradient | | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **ROSPO 6W** | Monter dans l'axe à 10,6 % (1) jusqu'à RB003.<br>A RB003, procéder direct RB005 par virage droite (MAX IAS 205 kt).<br>A RB005, procéder RM 140° vers RB007 par virage droite.<br>A RB007, procéder RM 141° vers ROSPO.<br><br>*Climb straight ahead 10.6 % (1) up to RB003.*<br>*At RB003, proceed direct RB005 by right turn (MAX IAS 205 kt).*<br>*At RB005, proceed MAG 140° to join RB007 by right turn.*<br>*At RB007 proceed MAG 141° up to ROSPO.* | | (1) Pente ATS : 10,6 % jusqu'à 4000 ft AMSL. En cas d'impossibilité, en avertir le contrôle dès le premier contact.<br><br>*(1) ATS slope : 10.6 % up to 4000 ft AMSL. If unable to comply with this gradient, notify it to ATS at first contact.*<br><br>RB005 : MAX IAS 205 kt. |
| **NORBU 6W** | Monter dans l'axe jusqu'à RB003.<br>A RB003, procéder direct RB001 par virage droite.<br>A RB001, procéder RM 025° vers NORBU.<br><br>*Climb straight ahead up to RB003.*<br>*At RB003, proceed direct RB001 by right turn.*<br>*At RB001, proceed MAG 025° to NORBU.* | | |
| **SOMEN 6W** | Monter dans l'axe jusqu'à RB003.<br>A RB003, procéder direct RB001 par virage droite.<br>A RB001, procéder RM 069° vers SOMEN par virage droite.<br><br>*Climb straight ahead up to RB003.*<br>*At RB003, proceed direct RB001 by right turn.*<br>*At RB001, proceed MAG 069°to SOMEN by right turn.* | | |
| **QPR 6W** | Monter dans l'axe à 10,6 % (1) jusqu'à RB003.<br>A RB003, procéder direct RB005 par virage droite à 205 kt MAX.<br>A RB005, procéder RM 140° vers RB007 par virage droite.<br>A RB007, procéder RM 188° vers QPR par virage droite.<br><br>*Climb straight ahead 10.6 % (1) up to RB003.*<br>*At RB003, proceed direct RB005 by right turn (MAX IAS 205 kt).*<br>*At RB005, proceed MAG140° to join RB007 by right turn.*<br>*At RB007, proceed MAG 188° up to QPR by right turn.* | | (1) Pente ATS : 10,6 % jusqu'à 4000 ft AMSL. En cas d'impossibilité, en avertir le contrôle dès le premier contact.<br><br>*(1) ATS slope : 10.6 % up to 4000 ft AMSL. If unable to comply with this gradient, notify it to ATS at first contact.*<br><br>RB005 : MAX IAS 205 kt. |
| ← | | | |

| **Départs multidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 25L** |
|---|
| Utilisables uniquement sur autorisation particulière.<br>Rappel : présence de la P112 au S-SO de l'aérodrome de Brest-Bretagne.<br>Monter dans l'axe jusqu'à 1000 ft (ACFT de catégories A et B) et 3000 ft (ACFT de catégories C et D) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pour les catégories C et D, virages à gauche interdits.<br><br>*Usable only on special clearance.*<br>*Warning : P112 located S-SW of Brest-Bretagne aerodrome.*<br>*Climb straight ahead up to 1000 ft (Cat A and B ACFT) or 3000 ft (CAT C and D ACFT) then proceed direct climbing up to enroute safety altitude.*<br>*CAT C, D, left turn fordidden.* |

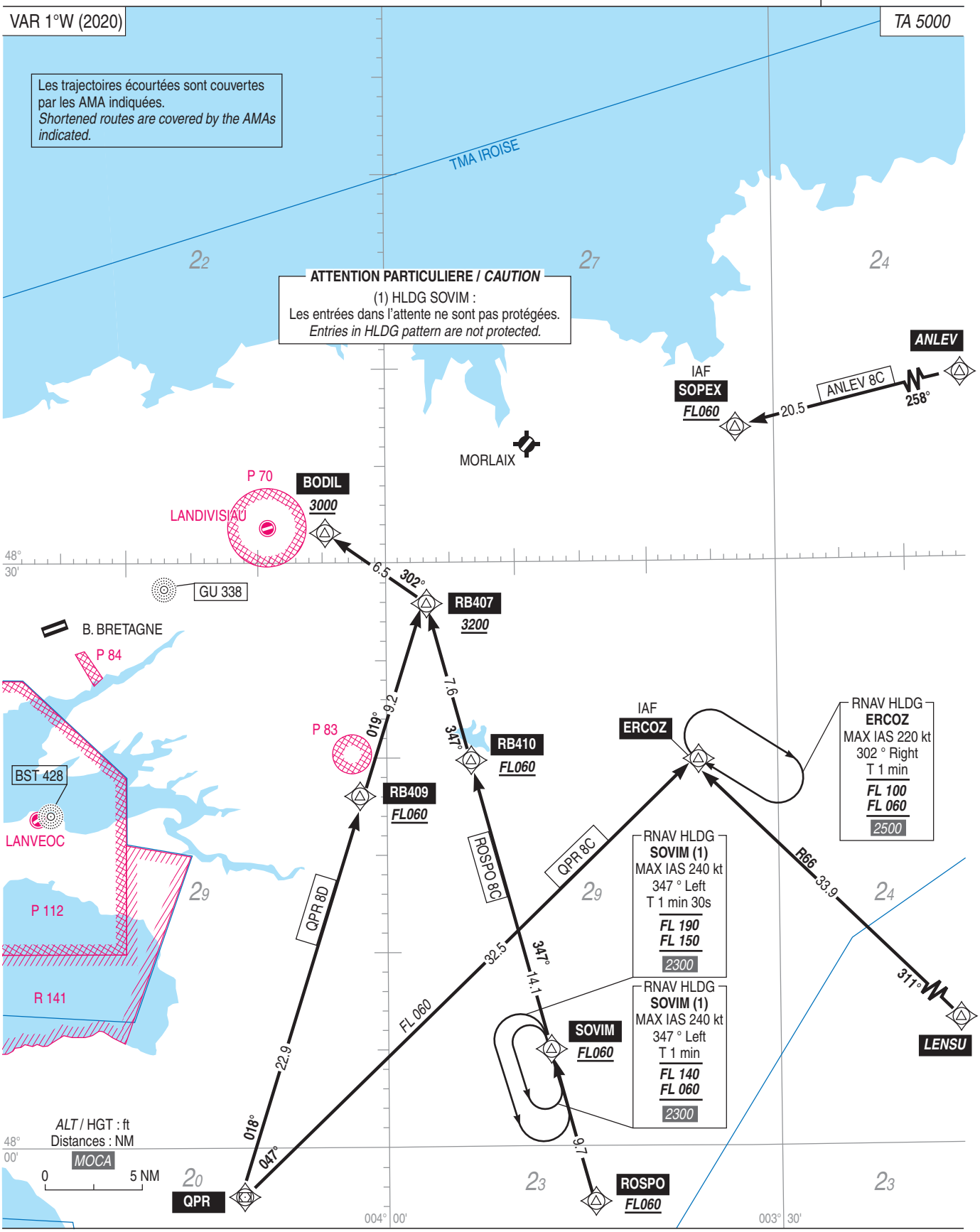


© SIA

# BREST BRETAGNE
# STAR RNAV
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

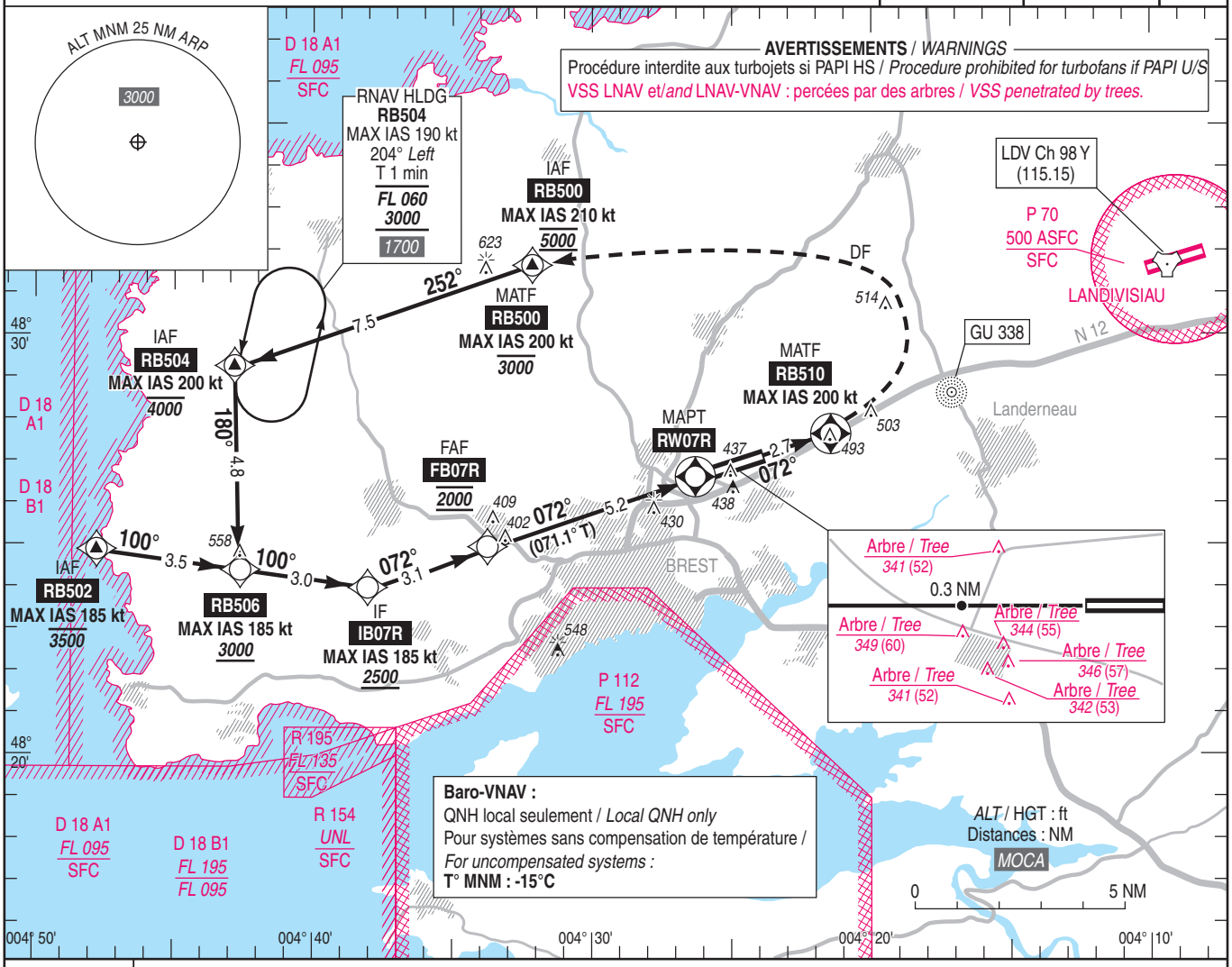
CAT A B C D

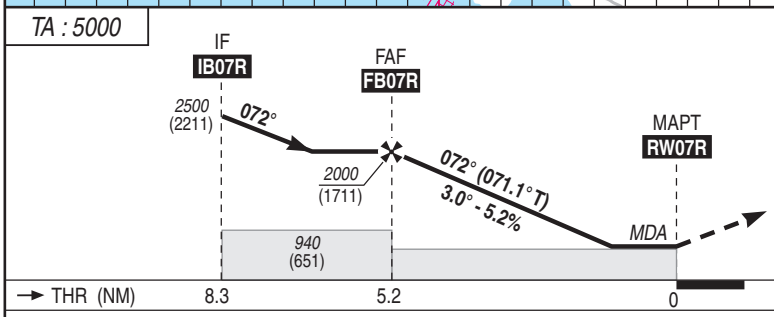
*ALT AD : 325,* ***THR : 289 (11 hPa)***

BREST **BRETAGNE**

**RNP** RWY 07R

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 51177 E07 A** TCH : 49 | VAR 1°W (2020) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **RB510**, puis tourner à **gauche** en montée vers ***3000*** (2711) **direct** vers **RB500**.
Monter à *1200* (911) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RB510****, then turn* ***left direct*** *to* ***RB500*** *climbing to* ***3000*** *(2711).*
*Climb to 1200 (911) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***540*** (250) | 1300 | 212 | ***660*** (370) | 1500 | 262 | ***680*** (390) | 1500 | 387 | ***790*** (500) | 1500 |
| B | | | 224 | ***670*** (380) | 1500 | 273 | | 1500 | | ***800*** (510) | 1600 |
| C | | | 233 | ***680*** (390) | 1800 | 281 | | 1800 | | ***910*** (620) | 2400 |
| D | | | 243 | ***680*** (390) | 1800 | 290 | | 1800 | | ***1070*** (780) | 3600 |

**DIST RW07R**

| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1930*** (1641) | ***1615*** (1326) | ***1295*** (1006) | ***975*** (686) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT | 5.22 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 28 | 3 min 41 | 3 min 08 | 2 min 43 | 2 min 25 | 1 min 57 | 1 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

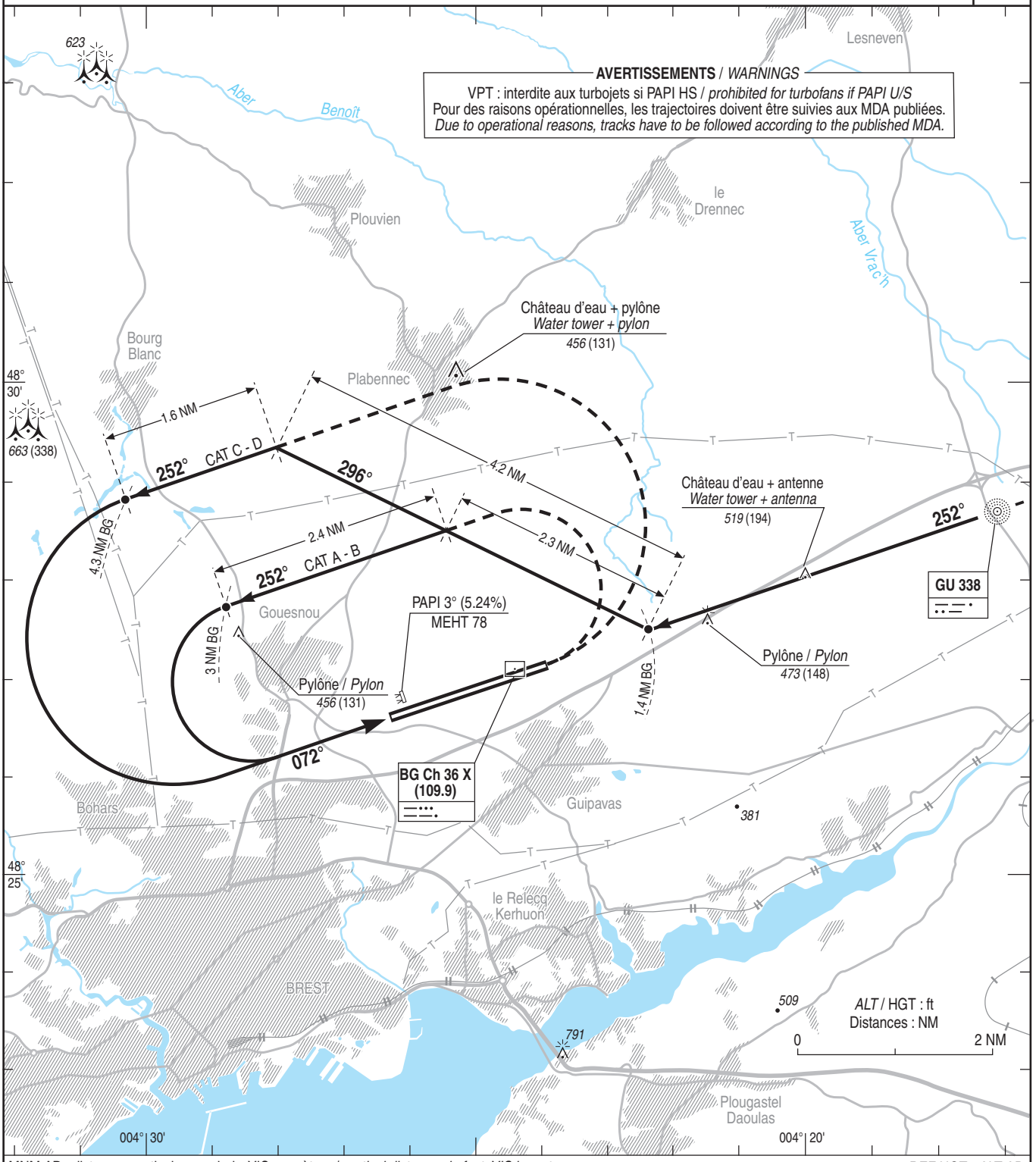
***ALT AD : 325 (12 hPa)**, THR : 289*

BREST **BRETAGNE**

VPT RWY 07R

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

VAR 1°W (2020)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***790*** (460) | 1500 |
| B | ***830*** (500) | 1600 |
| C | ***1070*** (740) | 2400 |
| D | ***1070*** (740) | 3600 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 325,* ***DTHR : 312 (12 hPa)***

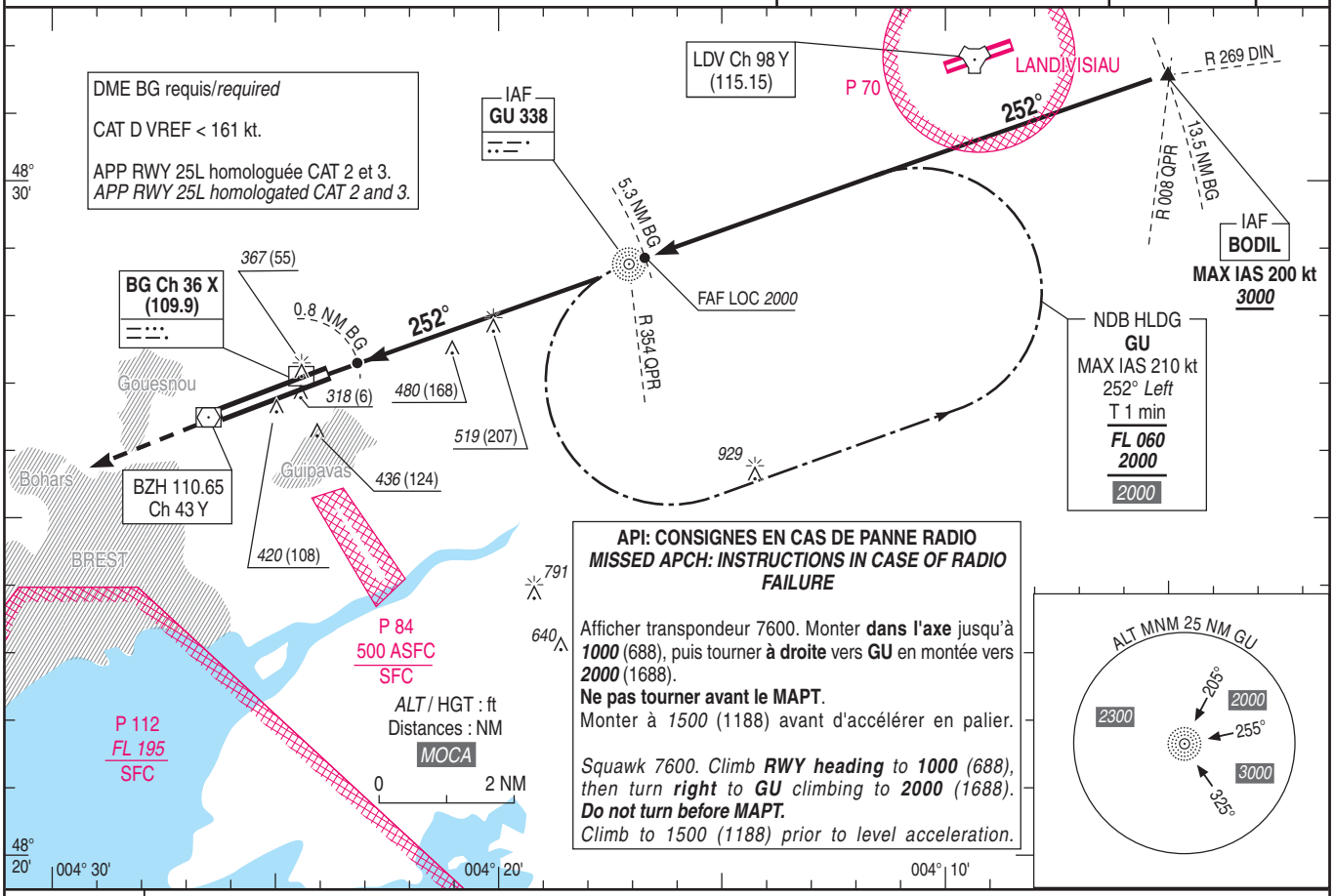
BREST **BRETAGNE**
ILS Y CAT I RWY 25L ou/*or*
ILS Y CAT II et/*and* III RWY 25L ou/*or*
LOC Y RWY 25L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

Sur instruction CTL
*On ATC clearance*

**ILS - DME**
**BG 109.9**
RDH : 55

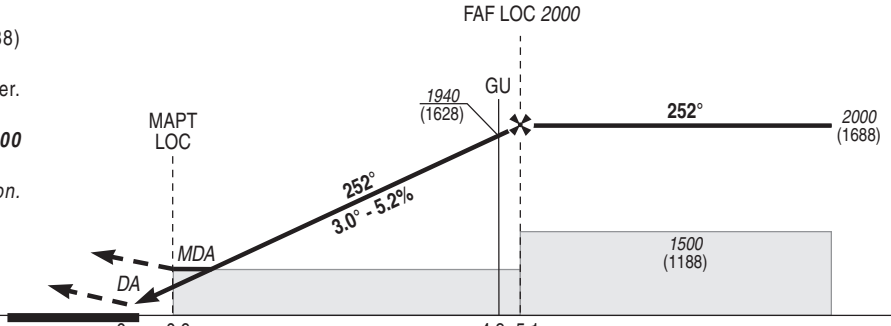
VAR
1°W
(2020)




TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à ***3000*** (2688) puis suivre instructions du CTL.
Monter à *3000* (2688) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RWY heading*** *to* ***3000*** *(2688), then follow ATC instructions.*
*Climb to 3000 (2688) prior to level acceleration.*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0 | 0.6 | | | 4.9 | 5.1 |
| DME ATT BG ← (NM) | 0.2 | 0.8 | | | 5.1 | 5.3 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Y | | | | LOC Y | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (200) | 550 | 148 | 53 | ***780*** (470) | 1500 | 463 | ***880*** (570) | 1500 |
| B | | | 160 | 64 | | | | ***890*** (580) | 1600 |
| C | | | 177 | 84 | | | | ***1200*** (880) | 2400 |
| D | | | 191 | 100 | | | | ***1200*** (880) | 3600 |

**DME BG**

| **NM** | **2** | **3** | **4** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***940*** (628) | ***1260*** (948) | ***1580*** (1268) |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste. Circuit RWY 25L : droite / *Circling prohibited South of RWY. Right hand circuit RWY 25L.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF *2000* - DTHR | 5.1 NM | 4 min 22 | 3 min 50 | 3 min 24 | 3 min 04 | 2 min 47 | 2 min 21 | 2 min 02 | 1 min 48 | 1 min 40 |
| FAF *2000* - MAPT | 4.5 NM | 3 min 51 | 3 min 23 | 3 min 00 | 2 min 42 | 2 min 27 | 2 min 05 | 1 min 48 | 1 min 35 | 1 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 690 | 800 | 900 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 325,* ***DTHR : 312 (12 hPa)***

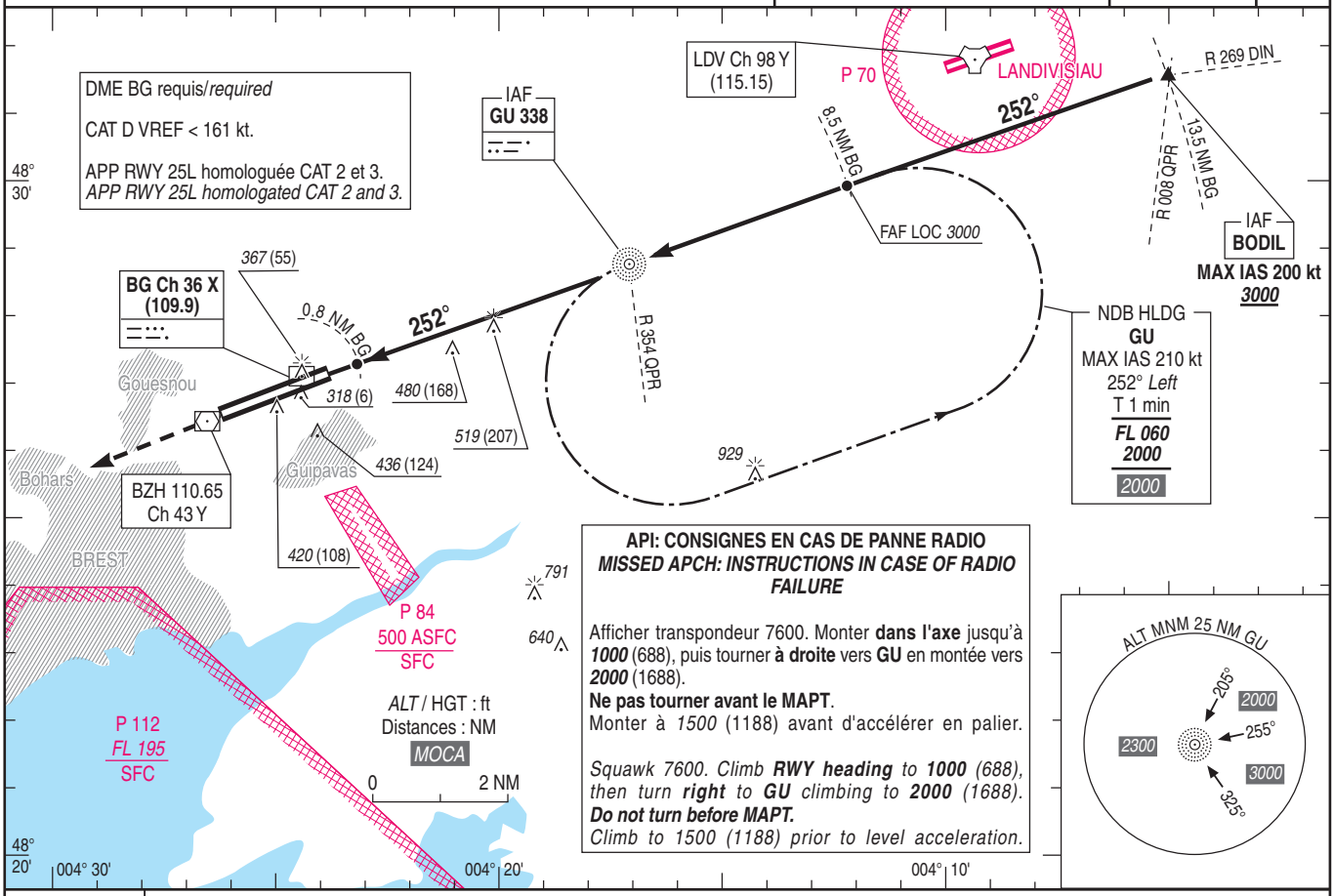
BREST **BRETAGNE**
ILS Z CAT I RWY 25L ou/*or*
ILS Z CAT II et/*and* III RWY 25L ou/*or*
LOC Z RWY 25L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

Sur instruction CTL
*On ATC clearance*

**ILS - DME**
**BG 109.9**
RDH : 55

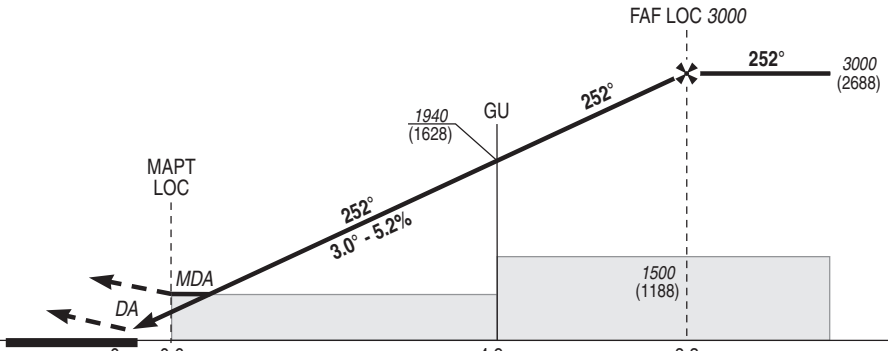
VAR
1°W
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à ***3000*** (2688) puis suivre instructions du CTL.
Monter à *3000* (2688) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RWY heading*** *to* ***3000*** *(2688), then follow ATC instructions. Climb to 3000 (2688) prior to level acceleration.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0 | 0.6 | 4.9 | 8.3 |
| DME ATT BG ← (NM) | 0.2 | 0.8 | 5.1 | 8.5 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Z | | | | LOC Z | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (200) | 550 | 148 | 53 | ***780*** (470) | 1500 | 463 | ***880*** (570) | 1500 |
| B | | | 160 | 64 | | | | ***890*** (580) | 1600 |
| C | | | 177 | 84 | | | | ***1200*** (880) | 2400 |
| D | | | 191 | 100 | | | | ***1200*** (880) | 3600 |

**DME BG**

| NM | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***940*** (628) | ***1260*** (948) | ***1580*** (1268) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste. Circuit RWY 25L : droite / *Circling prohibited South of RWY. Right hand circuit RWY 25L.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF *3000* - DTHR | 8.3 NM | 7 min 06 | 6 min 13 | 5 min 32 | 4 min 58 | 4 min 31 | 3 min 50 | 3 min 19 | 2 min 56 | 2 min 41 |
| FAF *3000* - MAPT | 7.7 NM | 6 min 33 | 5 min 44 | 5 min 06 | 4 min 35 | 4 min 10 | 3 min 32 | 3 min 03 | 2 min 42 | 2 min 29 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 690 | 800 | 900 | 980 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D

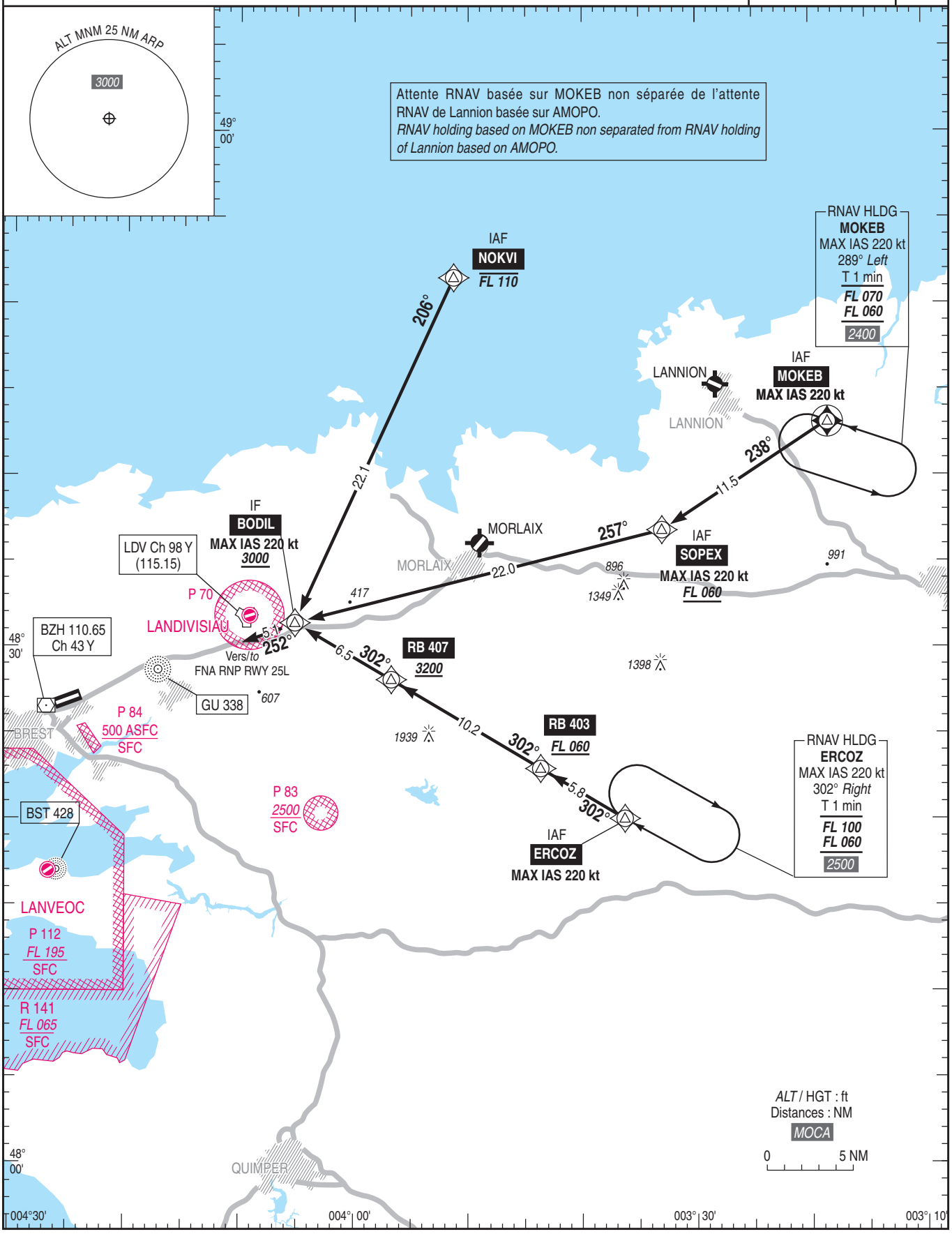
BREST **BRETAGNE**

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 25L

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*

VAR
1°W
(2020)






AMDT 06/26 **CHG :** Ajout VOR-DME BZH/*added*, obstacles, contrainte vitesse/*speed limit* MOKEB, SOPEX, BODIL et/*and* ERCOZ, MOCA HDLG MOKEB.

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

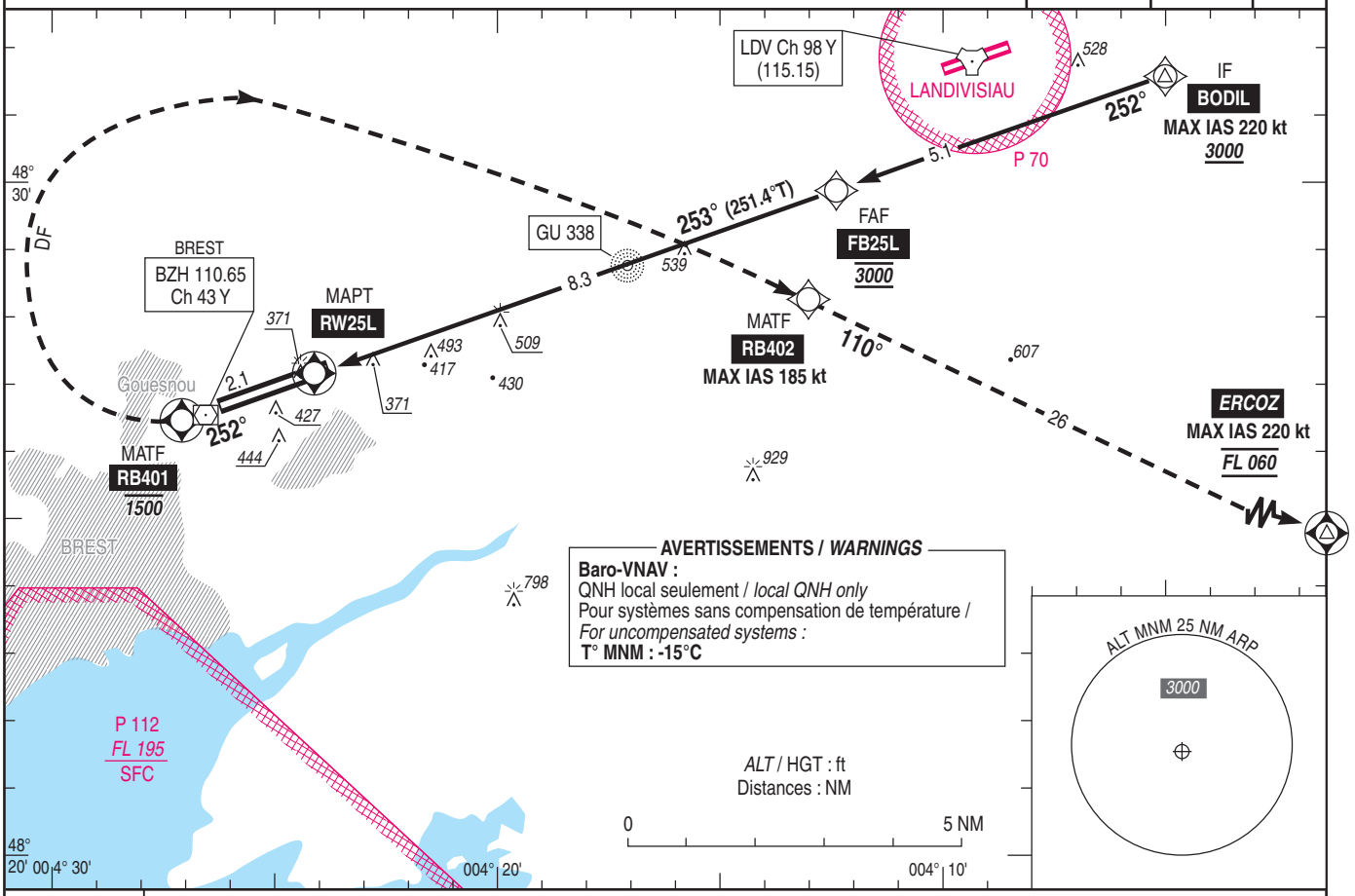
CAT A B C D

*ALT AD : 325,* ***DTHR : 312 (12 hPa)***

BREST **BRETAGNE**

*FNA* **RNP** RWY 25L

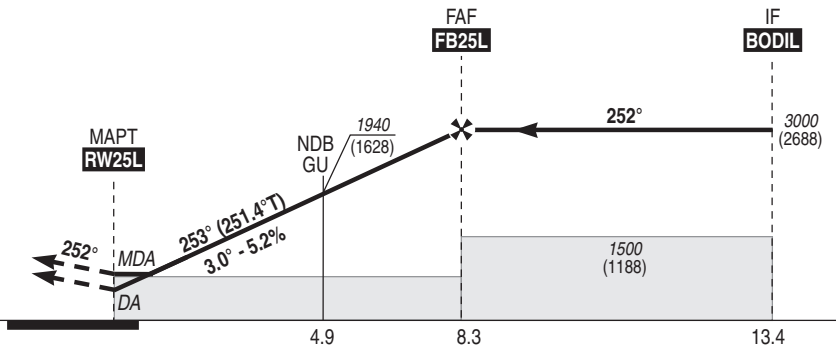
| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 52538 E25A** TCH : 55 | VAR 1° W (2020) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers RB401 *1500* MAX. A RB401, tourner **à droite** direct vers RB402 ***MAX IAS 185 kt*** puis continuer vers ERCOZ ***MAX IAS 220 kt*** en montée au *FL060*. Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to RB401 1500 MAX. At RB401* ***turn right*** *direct to RB402* ***MAX IAS 185 kt*** *then continue to ERCOZ* ***MAX IAS 220 kt*** *climbing at FL060. Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (200) | 550 | 189 | ***760*** (440) | 1300 | 333 | | | | ***880*** (570) | 1500 |
| B | ***520*** (210) | 550 | 201 | ***770*** (450) | 1400 | 346 | ***790*** (480) | 1500 | 473 | ***890*** (580) | 1600 |
| C | ***530*** (210) | 550 | 209 | ***780*** (460) | 1400 | 354 | | | | ***1200*** (880) | 2400 |
| D | ***540*** (220) | 550 | 220 | ***790*** (470) | 1500 | 364 | | | | ***1200*** (880) | 3600 |

| **DIST RW25L** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1000*** (688) | ***1320*** (1008) | ***1640*** (1328) | ***1960*** (1648) | ***2280*** (1968) | ***2600*** (2288) | ***2910*** (2598) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste. / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - RW25L | 8.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 05 | 5 min 50 | 4 min 58 | 4 min 19 | 3 min 49 | 3 min 25 | 3 min 06 | 2 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



AMDT 06/26 **CHG :** Ajout VOR-DME BZH, obstacles, MSA LPV, MATF RB401 et/*and* RB402/*added*, API/*missed APCH*, avertissements/*warnings*, MNM AD, timing, VSP.

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

BREST **BRETAGNE**

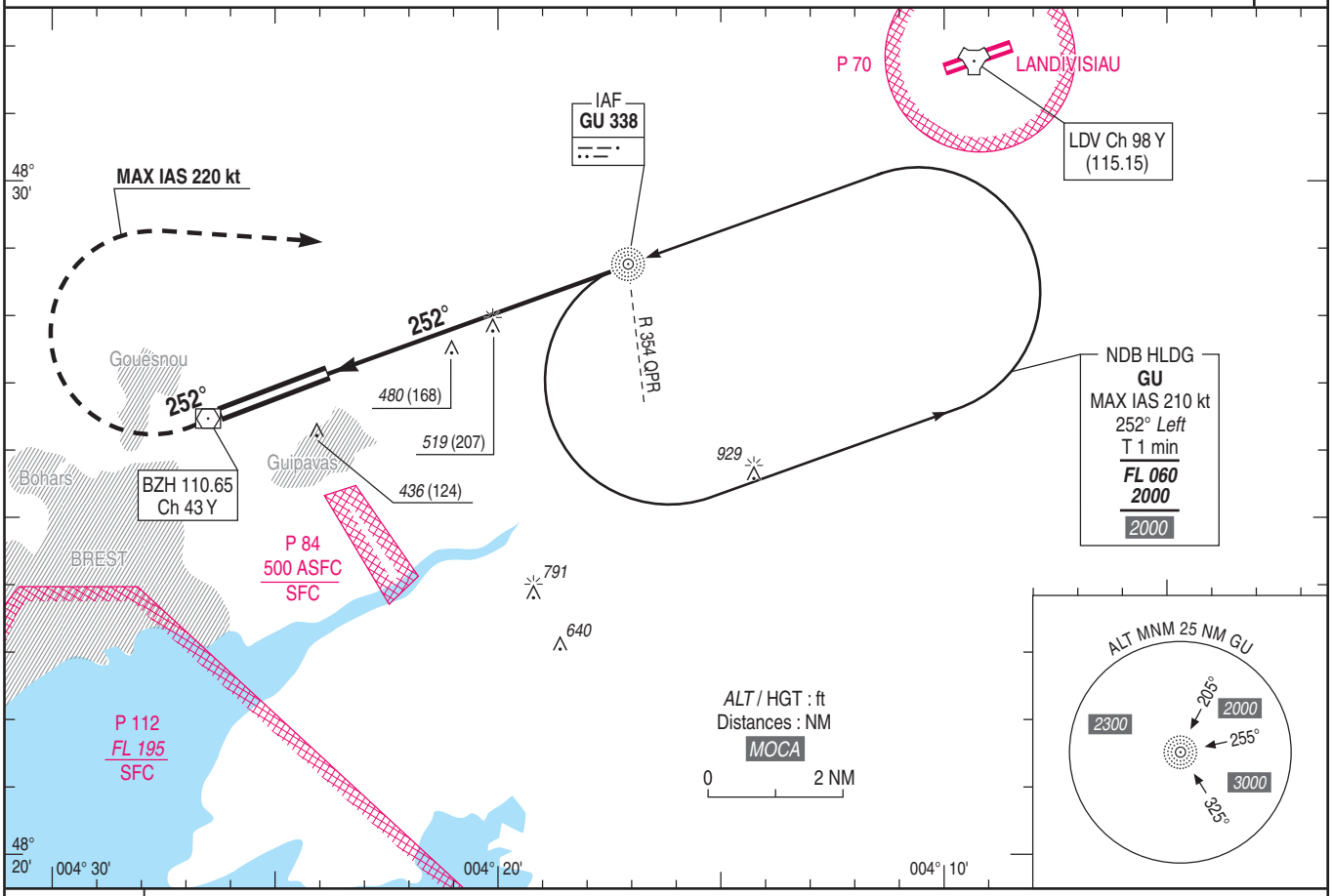
CAT A B C D

*ALT AD : 325,* ***DTHR : 312 (12 hPa)***

NDB RWY 25L

**FREQ** : Voir / *See* AD 2 LFRB COM 01

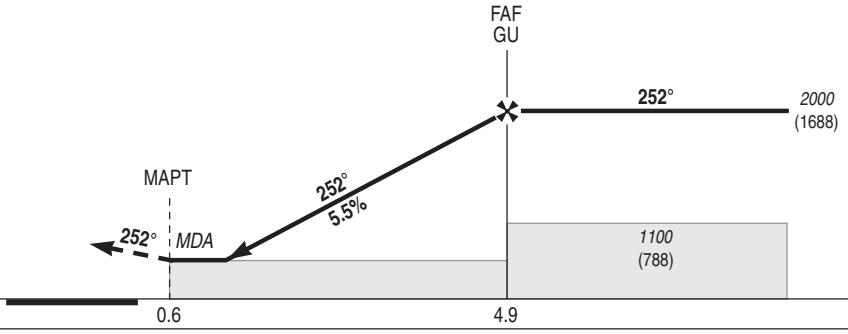
VAR 1°W (2020)




*TA : 5000*

API : Monter au **R 252** de **GU** (252°). A ***1000*** (688), **tourner à droite** vers **GU** en montée vers ***2000*** (1688) ou suivre instructions du CTL.
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1400* (1088) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on* ***R 252 GU*** *(252°). At* ***1000*** *(688), turn* ***right*** *to* ***GU*** *to* ***2000*** *(1688) or follow ATC instructions.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1400 (1088) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***790*** (480) | 1500 | 473 | ***880*** (570) | 1500 |
| B | | | | ***890*** (580) | 1600 |
| C | | | | ***1200*** (880) | 2400 |
| D | | | | ***1200*** (880) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste. Circuit RWY 25L : droite / *Circling prohibited South of RWY. Right hand circuit RWY 25L.*

| | | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - DTHR | 4.9 NM | 4 min 12 | 3 min 41 | 3 min 16 | 2 min 56 | 2 min 40 | 2 min 16 | 1 min 58 | 1 min 44 | 1 min 37 |
| NDB - MAPT | 4.3 NM | 3 min 41 | 3 min 14 | 2 min 52 | 2 min 35 | 2 min 21 | 1 min 59 | 1 min 43 | 1 min 31 | 1 min 25 |
| VSP (ft/min) | | 390 | 440 | 500 | 550 | 610 | 720 | 830 | 940 | 1010 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRC.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRC - CHERBOURG MANCHE

**AD 2 LFRC.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°39'03"N 001°28'31"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | intersection axes de piste principale et voie de circulation | Main RWY and TWY centre lines intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 11 km Est de CHERBOURG | 11 km East from CHERBOURG |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 459 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 19 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 153 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.5936°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.141°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT DE CHERBOURG | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de CHERBOURG MANCHE<br>550 rue de l'aéroport<br>50330 Gonneville | |
| | Telephone | 02 33 88 57 60 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFRCYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : cherbourg.aeroport@edeis.com | |

**AD 2 LFRC.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R LUN-VEN : PN 24 HR<br>SAM, DIM, JF : PN 48 HR à bse-cherbourg@douane.finances.gouv.fr. | O/R MON-FRI : PN 24 HR<br>SAT, SUN, public HOL : PN 48 HR to bse-cherbourg@douane.finances.gouv.fr. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN) | BORDEAUX (see GEN) |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | AFIS.<br>LUN-VEN : (HIV) 0730-1700, (ETE) 0700-1645<br>SAM, DIM, JF : (HIV) 0800-1700, (ETE) 0715-1700<br>Tous les jours O/R jusqu'à 2200 PPR avant 1700.<br>TEL : 02 33 22 91 30 (AD) 02 33 22 51 37 (TWR)<br>E-mail : afis.cherbourg@edeis.com | AFIS.<br>MON-FRI : (WIN) 0730-1700, (SUM) 0700-1645<br>SAT, SUN, public HOL : (WIN) 0800-1700, (SUM) 0715-1700<br>Every day O/R till 2200 PPR before 1700.<br>TEL : 02 33 22 91 30 (AD) 02 33 22 51 37 (TWR)<br>E-mail : afis.cherbourg@edeis.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-VEN : (HIV) 0730-1700, (ETE) 0700-1645<br>SAM, DIM, JF : (HIV) 0800-1700, (ETE) 0715-1700<br>Hors HOR : O/R PN 1 HR pour vols commerciaux et MEDEVAC : TEL 02 33 88 57 60. | MON-FRI : (WIN) 0730-1700, (SUM) 0700-1645<br>SAT, SUN, public HOL : (WIN) 0800-1700, (SUM) 0715-1700<br>Outside these SKED : O/R PN 1 HR for commercial flights and MEDEVAC : TEL 02 33 88 57 60. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Non assuré | Not provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRC.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants / Fuel grades: JET A1 (CIV-MIL) AVGAS 100LL (CIV-MIL)<br>Lubrifiants / Lubricants: NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS 100LL : 50 m3<br>JET A1 : 2x50 m3 + camion avitailleur 20 m3 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRC.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Aerodrome : NIL<br>À Cherbourg : toutes possibilités | At airport: NIL<br>In Cherbourg : all facilities |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R.<br>Voitures de location. | Taxis O/R.<br>Car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Sur AD : trousse premiers secours.<br>En ville : hôpitaux, cliniques. | At AD : first aid kits.<br>In town : public and private hospitals. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRC.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | LUN-VEN : Niveau 5 : (HIV) 0730-1700, (ETE) 0700-1645<br>SAM-DIM et JF : Niveau 2 : (HIV) 0800-1700, (ETE) 0715-1700<br>Niveau 6 : O/R PN 48 HR par E-mail gestionnaire d'AD.<br>Niveau 1 : hors HOR.<br>Hors HOR : O/R PN 1 HR pour vols commerciaux et MEDEVAC par TEL gestionnaire d'AD. | MON-FRI : Level 5 : (WIN) 0730-1700, (SUM) 0700-1645<br>SAT-SUN and public HOL : Level 2 : (WIN) 0800-1700, (SUM) 0715-1700<br>Level 6 : O/R PN 48 HR by E-mail to AD administrator<br>Level 1 : outside SKED.<br>Outside these SKED : O/R PN 1 HR for commercial flights and MEDEVAC by TEL to AD administrator. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRC.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFRC.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | revêtement rigide | rigid pavement |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 40 R/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | 22,50 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | revêtement souple | flexible pavement |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 35 F/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | ALT moyenne des PRKG : 443 ft.<br>TWY B et C : utilisation de nuit réservée aux aéronefs militaires. | Mean altitude of PRKG: 443 ft.<br>TWY B and C : night use reserved for military ACFT. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRC.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRC .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRC.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRC.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRC .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | RENNES | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 18 HIV/WIN<br>CNL 17 ETE/SUM | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0600 et 1800<br>ETE : TREND entre 0600 et 1700 | WIN : TREND between 0600 and 1800<br>SUM : TREND between 0600 and 1700 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL (IFR): 02 22 51 54 16 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRC.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 100.75 (100) | 2440 x 45 | 40 R/B/W/T<br>béton / concrete | 49°39'07.92"N 001°29'12.71"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 452ft |
| 28 | 280.77 (280) | 2440 x 45 | 40 R/B/W/T<br>béton / concrete | 49°38'53.17"N 001°27'13.19"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 428ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 28 | NIL | NIL | 275 | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFRC.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 2440 | 2440 | 2440 | 2440 | |
| 28 | 2440 | 2715 | 2440 | 2440 | |

**AD 2 LFRC.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |
| 28 | - 720 m - LIH réglable O/R TWR<br>LIH adjustable O/R TWR | G - LIH | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 10 | 2440 m | 60 m | W | LIH | R - LIH | | | (1) |
| 28 | 2440 m | 60 m | W | LIH | R - LIH | | | (2) |

(1) extrémité 10 : 1 barre de 8 feux R
end of 10: 1 bar with 8 R lights

(2) extrémité 28 : 1 barre de 6 feux R
end of 28: 1 bar with 6 R lights

**AD 2 LFRC.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus vers PRKG S et N : LIL | Blue lights to S and N PRKG : LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Rescue power unit |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 seconde | < 1 second |
| 5 | Observations / *Remarks* | PRKG par feux B sauf à l'W | PRKG: B lights except W |

**AD 2 LFRC.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFRC.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ CHERBOURG**<br>49°41'22"N , 001°31'01"W - 49°39'57"N , 001°18'55"W - 49°36'02"N , 001°19'58"W - 49°37'25"N , 001°32'05"W - 49°41'22"N , 001°31'01"W | G | 2000ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>CHERBOURG Information (FR)<br>CHERBOURG Information (EN) | HOR AFIS CHERBOURG<br>CHERBOURG AFIS SKED |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRC.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | CHERBOURG Information (FR)<br>*CHERBOURG Information (EN)* | 119.630 MHz | HO | |
| A/A | CHERBOURG (FR) | 119.630 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFRC.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFRC.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MOUVEMENTS AU SOL**

TWY B et C : utilisation de nuit réservée aux aéronefs militaires.

***20.1 GROUND MOVEMENTS***

*TWY B and C : night use reserved for military ACFT.*

**20.2 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Circuits basse hauteur autorisés dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur uniquement :

- 300 ft MNM pour les monomoteurs
- 500 ft MNM pour les bimoteurs

***20.2 TRAINING FLIGHTS***

*Low height circuits authorized for training flights only with instructor on board :*

- *300 ft MNM for single-engined ACFT*
- *500 ft MNM for twin-engined ACFT*

**AD 2 LFRC.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFRC.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**Consignes recommandées pour un départ IFR** :
- RWY 28 : Monter à 5% dans l'axe jusqu'à 400 ft AAL (Pente imposée du fait de la proximité immédiate de la zone LF-P81) puis tourner à droite ou à gauche. Afin de ne pas pénétrer dans la zone P81, le secteur compris entre 176° et 356° doit être évité, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

- RWY 10 : Monter dans l'axe jusqu'à 400 ft AAL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Départs IFR** : en cas d'absence CHERBOURG AFIS, le pilote demande la clairance IFR à RENNES APP par téléphone 02 99 31 31 55.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

***Recommended instructions for IFR departures** :*
*- RWY 28 : Climb at 5% gradient up to 400 ft AAL (Climb gradient 5% is compulsory due to the close proximity of the prohibited area LF-P 81) then turn right or left. In order not to enter the area P81, the sector between 176° and 356° must be avoided, then direct route climbing up to the en route safety altitude.*

*- RWY 10 : Climb RWY heading up to 400 ft AAL, then direct route climbing up to the en route safety altitude.*

***IFR departures** : in case of AFIS CHERBOURG absence, the pilot shall require IFR departure clearance to RENNES APP by phone 02 99 31 31 55.*

**AD 2 LFRC.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

STAP (absence ATS) : paramètres disponibles : vent, VIS, RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*STAP (absence ATS) : available parameters : wind, VIS, RVR, cloud base, T, DP, QNH, QFE.*

**23.3 ASSISTANCE**

Assistance obligatoire pour tout aéronef d'un poids supérieur ou égal à 3 tonnes via myhandling.

***23.3 HANDLING***

*Handling mandatory for ACFT with a weight more than or equal to 3 tons via myhandling.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

**AD 2 LFRC.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRC.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE**<br>***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS**<br>***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

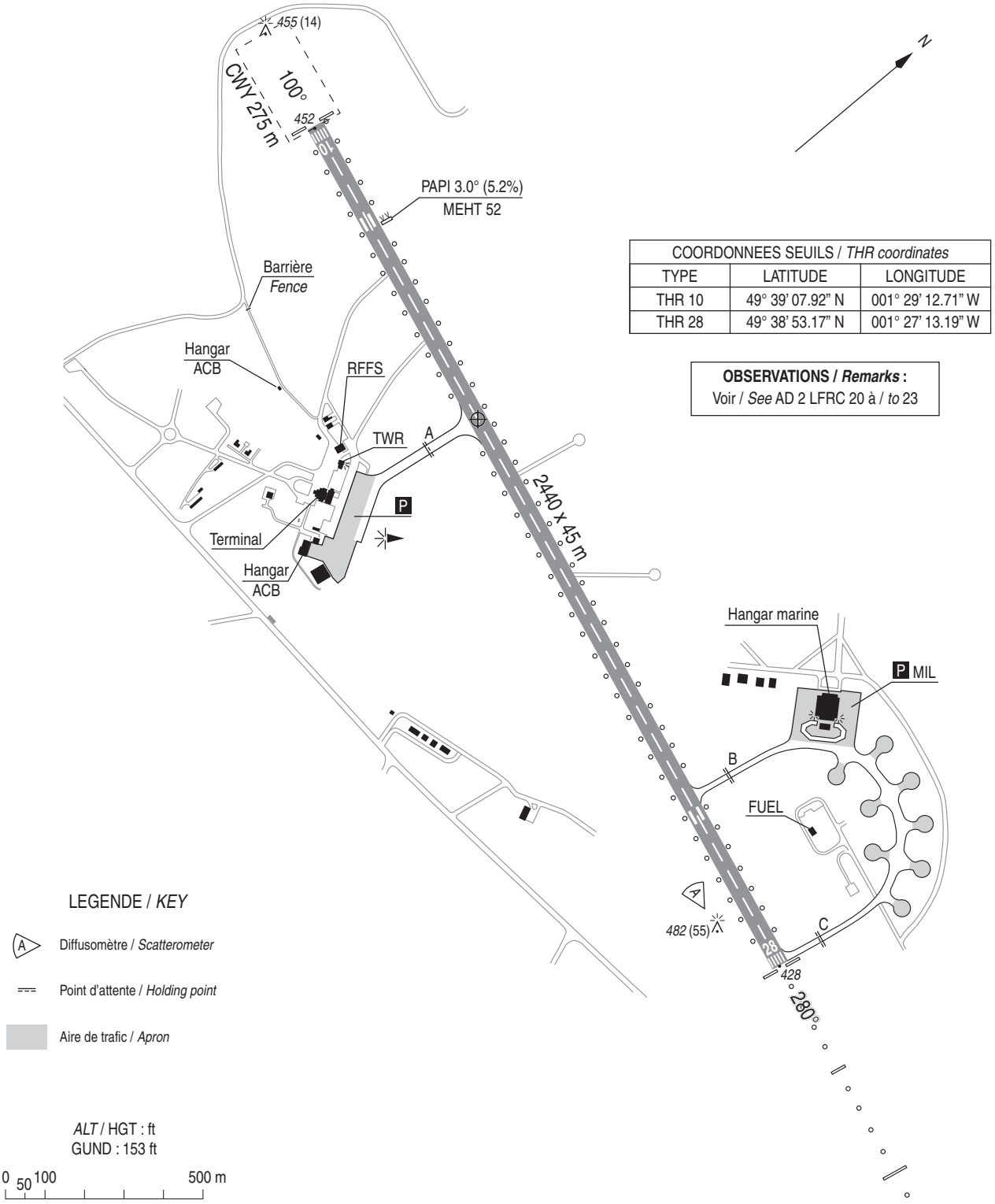
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFRC.18
**STAP :** 119.630 absence ATS

## CHERBOURG MANCHE
49 39 03 N - 001 28 31 W
*ALT AD : 459 (17 hPa)*

VAR 1°E (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 49° 39' 07.92" N | 001° 29' 12.71" W |
| THR 28 | 49° 38' 53.17" N | 001° 27' 13.19" W |

**OBSERVATIONS / *Remarks* :**
Voir / *See* AD 2 LFRC 20 à / *to* 23

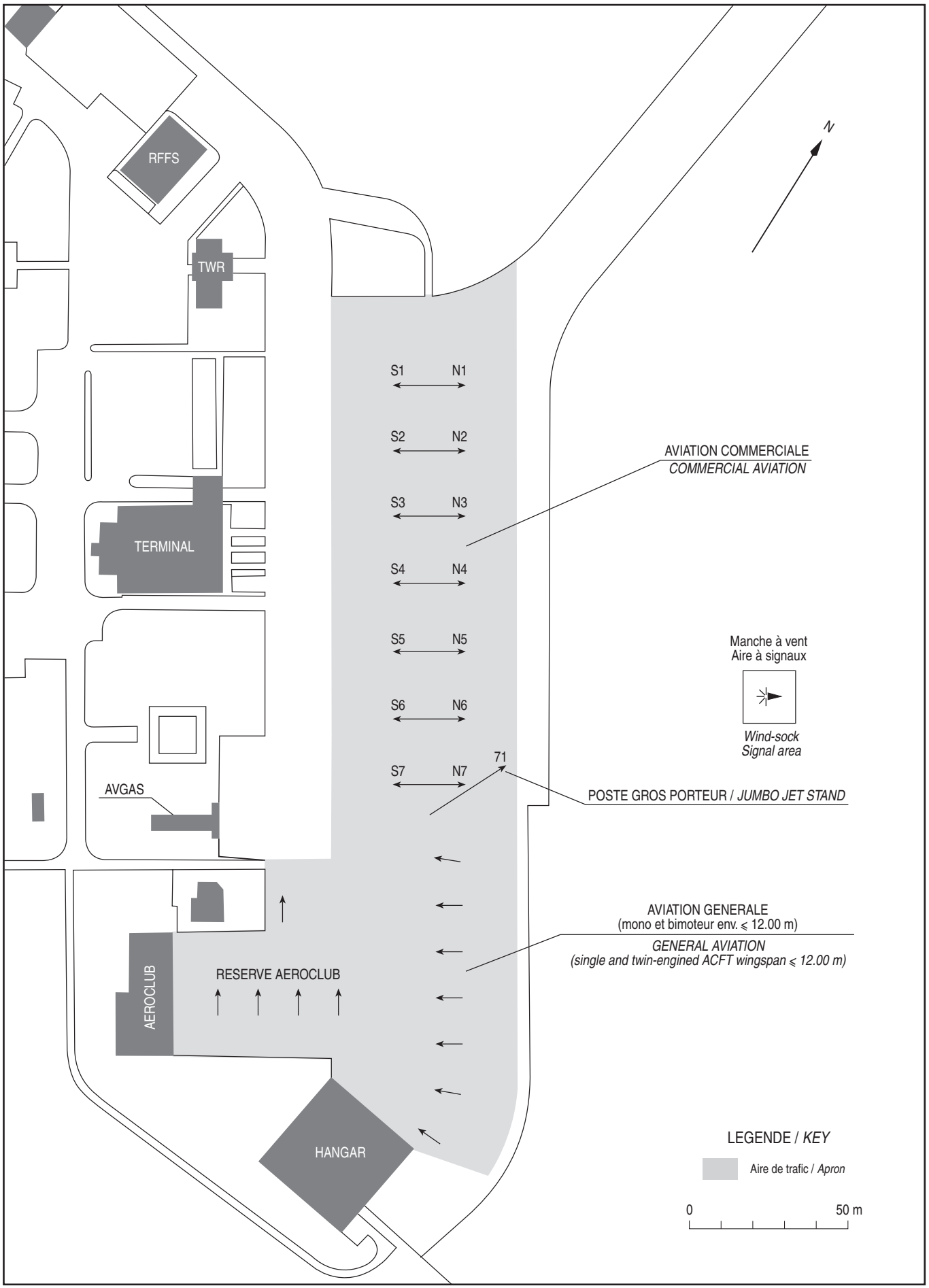
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10 | NIL | LIH | 2440 | 2440 | 2440 | 2440 | Revêtue | 40 R/B/W/T | 250* | 250* | 250* | 300* |
| 28 | 720 m LIH | LIH | 2440 | 2715 | 2440 | 2440 | *Paved* | | 250* | 250* | 250* | 300* |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 400 m HJ. 800 m HN. | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**CHERBOURG** MANCHE






© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type*

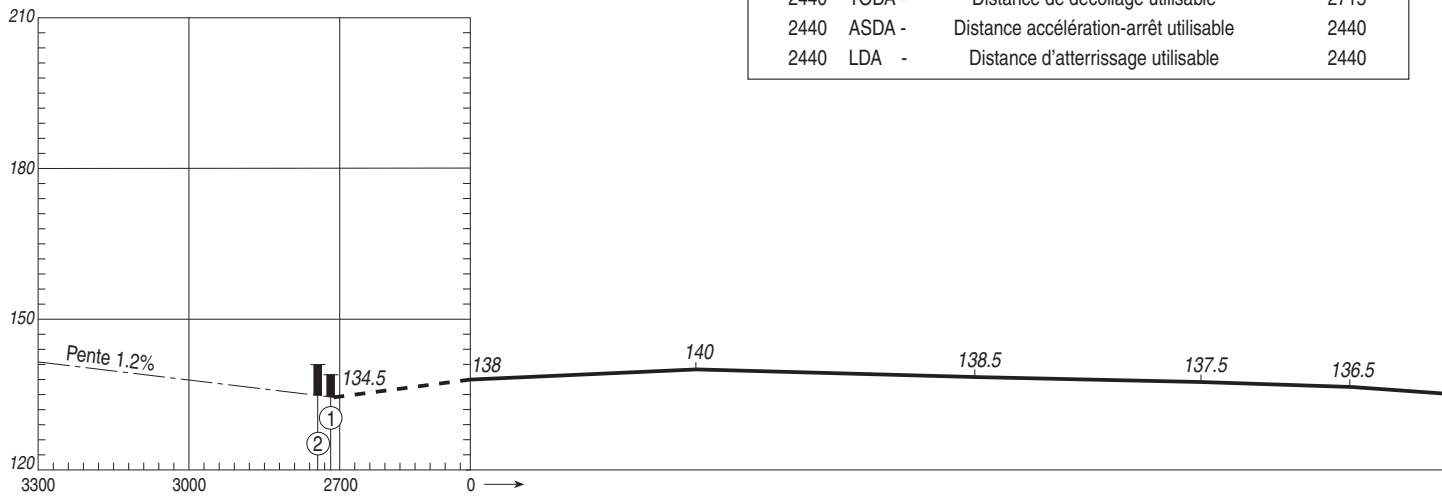
**CHERBOURG** MANCHE

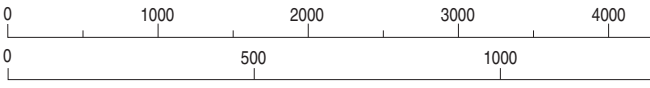
RWY 10/28

VAR 1°E (2025)

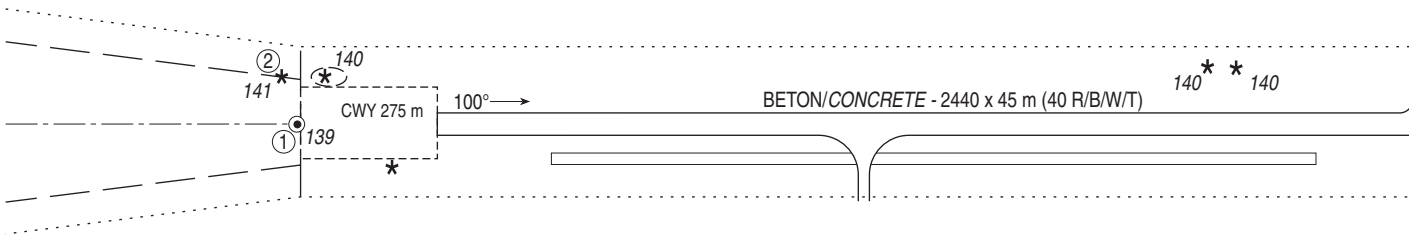
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 10 | | | RWY 28 |
| 2440 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2440 |
| 2440 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2715 |
| 2440 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2440 |
| 2440 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2440 |




Echelle: 1 / 15 000




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- * (*) ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- ◉ MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- ▬ BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PR
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PR
- — — TROUEE D'ENVOL
- ····· ZONE DE RELEVE D'OBSTAC

Levé exécuté en 1989
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ETUSA | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| NOSDU | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| UVRAN | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| FRC28 | 49°37'23.8"N 001°15'15.0"W | X | | | X |
| RC410 | 49°39'17.8"N 001°30'32.7"W | X | | | X |
| RC412 | 49°44'13.6"N 001°21'03.9"W | X | | | X |
| RW28 | REF THR28 LFRC AD 2.12 | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHERBOURG** MANCHE

**PRECODING RNP** RWY 28

**RNP RWY 28**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 00.6°E | | | REF NAVAID : NIL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NOSDU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NOSDU | IF | NOSDU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | UVRAN | - | 190 | 191.0 | 6.0 | - | - | - | - | - | 1 |
| INA ETUSA | IF | ETUSA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | UVRAN | - | 10 | 011.0 | 6.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | UVRAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | FRC28 | - | 280 | 281.0 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | YES | 280 | 280.9 | 7.9 | - | - | - | - | -3.00/49 | 0.3 |
| | TF | RC410 | YES | 280 | 280.8 | 2.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | RC412 | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | NOSDU | - | 100 | 100.9 | 10.0 | - | 3000 | 3000 | 230 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CHERBOURG** MANCHE

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 28

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRC |
| **Runway** | 28 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E28A |
| **LTP/FTP Latitude** | 493853.1710N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012713.1900W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 177.3 |
| **FPAP Latitude** | 493907.9200N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 14.7490 |
| **FPAP Longitude** | 0012912.7100W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -119.5200 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 03 12 06 0C 1C 00 00 01 38<br>32 05 E6 80 4E 15 B4 4B 60 FF<br>ED 1A 3A 73 00 40 5A FC EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 49 2D 9B 91 |
| **Calculated CRC Value** | 492D9B91 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 130.6 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

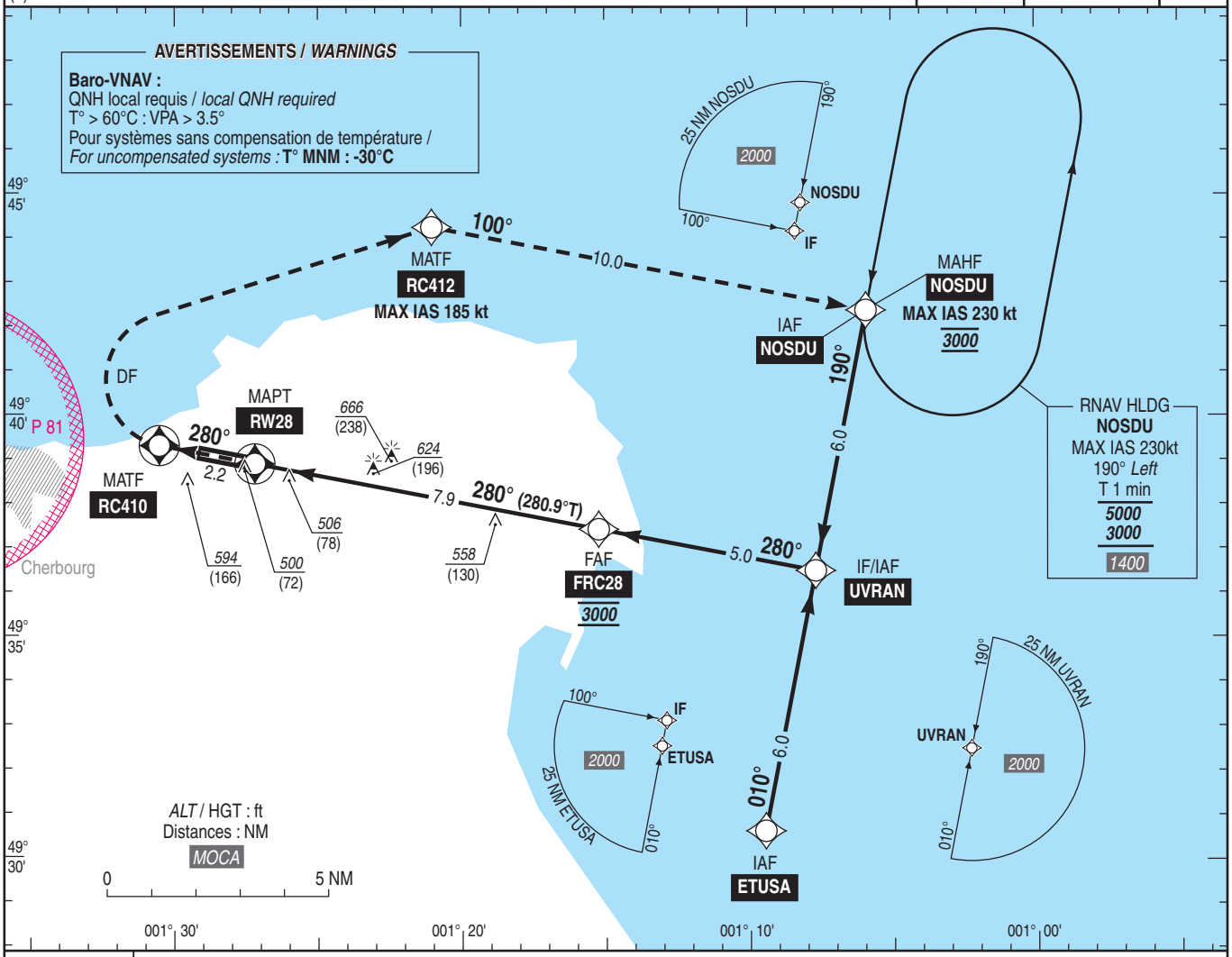
# CHERBOURG MANCHE

CAT A B C D
*ALT AD : 459,* ***THR : 428 (16 hPa)***

**RNP** RWY 28

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : CHERBOURG Information 119.630. Absence ATS : **A/A** (119.630) FR seulement/*only*.
Obtenir le QNH local sur STAP (1) ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES ATIS ou RENNES INFO 134.200
*Obtain local QNH on STAP (1) or obtain RENNES QNH from ATIS RENNES or RENNES INFO 134.200*
(1) STAP : voir/*see* AD 2 LFRC.23

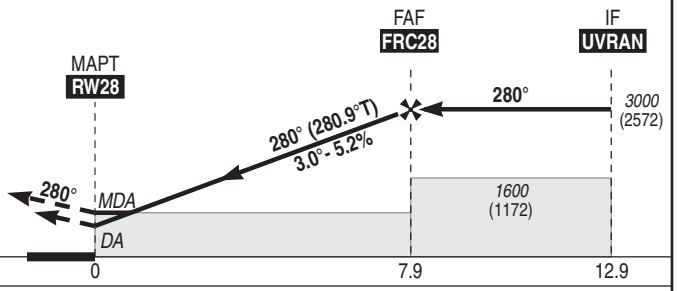
| RNP APCH | EGNOS 62589 E28A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **RC410**, puis tourner **à droite** direct vers **RC412** (**MAX IAS 185 kt**), puis vers **NOSDU** pour intégrer l'attente en montée à ***3000*** (2572), **MAX IAS 230 kt**. Monter à ***1300*** (872) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RC410****, then turn* ***right*** *direct to* ***RC412*** *(****MAX IAS 185 kt****), then to* ***NOSDU*** *to enter holding climbing at* ***3000*** *(2572),* ***MAX IAS 230 kt****. Climb up to* ***1300*** *(872) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL/*Circling* (2) Absence ATS sans QNH local/*without local QNH HJ* seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | OCH | RVR | ***DA*** (H) | OCH | RVR | ***MDA*** (H) | OCH | RVR | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***630*** (200) | 190 | 550 | ***700*** (270) | 270 | 750 | ***870*** (450) | 442 | 1400 | ***910*** (480) | 1500 | ***1360*** (930) | 1500 |
| B | ***630*** (210) | 202 | | ***710*** (282) | 282 | 750 | | | | ***960*** (540) | 1600 | ***1420*** (990) | 1600 |
| C | ***640*** (210) | 210 | | ***730*** (310) | 301 | 750 | | | | ***1220*** (790) | 2400 | ***1670*** (1250) | 2400 |
| D | ***650*** (230) | 221 | | ***760*** (330) | 328 | 800 | | | | ***1220*** (790) | 3600 | ***1670*** (1250) | 3600 |

**DME RW28**

| NM | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2070*** | ***2390*** | ***2710*** |
| (HGT) | (1642) | (1962) | (2282) |
| **NM** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** | ***1110*** | ***1430*** | ***1750*** |
| (HGT) | (682) | (1002) | (1322) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

| FAF - MAPT | 7.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 47 | 5 min 36 | 4 min 45 | 4 min 08 | 3 min 39 | 3 min 17 | 2 min 58 | 2 min 34 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRD.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRD - DINARD PLEURTUIT SAINT MALO

**AD 2 LFRD.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°35'16"N 002°04'48"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des axes de pistes. | Intersection of the RWY centre-lines. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | SSW DINARD 5 km | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 219 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 20.7 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 159 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.4784°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.139°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEARD | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de Dinard Pleurtuit 35730 PLEURTUIT | |
| | Telephone | +33 2 99 46 18 46 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFRDYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : contact@dinard.aeroport.fr | |

**AD 2 LFRD.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HX voir NOTAM | HX see NOTAM |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Immigration pour les vols extra-Schengen :<br>- LUN-VEN : 0700-1900 avec PPR 24 HR.<br>- SAM-DIM et JF : 0700-1900 avec PPR 48 HR.<br>En dehors de ces HOR, aucun vol extra-Schengen accepté.<br>TEL : 09 70 27 51 53<br>E-Mail: bse-saint-malo@douane.finances.gouv.fr | Immigration for extra-Schengen flights :<br>- MON-FRI : 0700-1900 with PPR 24 HR.<br>- SAT-SUN and public HOL : 0700-1900 with PPR 48 HR.<br>Outside these SKED, no extra-Schengen flight allowed.<br>TEL: 09 70 27 51 53<br>E-Mail: bse-saint-malo@douane.finances.gouv.fr. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | 0730-1900 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Carburant AVGAS 100LL : HOR RFFS. En dehors de ces HOR, PPR 12HR.<br>Carburant JET A1 : LUN-VEN : 0500-2000. En dehors de ces HOR et SAM, DIM et JF : PPR 1HR.<br>TEL : +33 2 99 82 73 48 | Fuel 100LL : SKED RFFS. Outside these SKED, PPR 12HR.<br>Fuel JET A1 : MON-FRI : 0500-2000. Outside these SKED and SAT, SUN and public HOL: PPR 1HR.<br>TEL : +33 2 99 82 73 48 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | 0715-1845<br>Assistance obligatoire sur le parking Aérogare du 1er mai au 20 octobre avec PPR 48 HR, demandes via https://cy.myhandlingsoftware.com | 0715-1845<br>Compulsory handling in the Airport terminal parking from May 1st to October 20th, with PPR 48 HR, requests on https://cy.myhandlingsoftware.com |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL - vols autorisés : uniquement des vols sous régime du règlement européen 1254/2009. | NIL - authorized flights : only flights under the European regulation 1254/2009. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | NIL |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) :<br>- RWY 17/35 : RCR disponible de 0715 à 1845<br>- RWY 12/30 : RCR uniquement sur PPR 24HR par E-mail au gestionnaire. | GRF (Global Reporting Format) :<br>- RWY 17/35 : RCR available from 0715 to 1845<br>- RWY 12/30 : RCR only on PPR 24HR via E-mail to administrator. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRD.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants/Fuel : 100LL - JET A1 (CIV-MIL).<br>Lubrifiants/Oil grades: 65 - 80 - D100 - 120 - 100U - W10 .<br>Produits spéciaux/Special products (CIV-MIL) | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 1 cuve fixe 50000 L.<br>JET A1 : 3 cuves fixes.Total : 90000 L - 2 camions 32000 L. | 100LL : 1 fixed tank 50000 L.<br>JET A1 : 3 fixed tanks. Total : 90000 L. 2 trucks 32000 L. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Toutes réparations par les ateliers SABENA TECHNICS 02 99 82 72 62 | All repairs by SABENA TECHNICS 02 99 82 72 62 |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRD.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A DINARD, SAINT MALO, PLEURTUIT et DINAN. | In DINARD, SAINT MALO, PLEURTUIT and DINAN. |
| 2 | Restaurants | En ville. | In town. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Ambulance à PLEURTUIT. Hôpitaux et cliniques à SAINT MALO et DINAN. | Ambulance in PLEURTUIT. Public and private hospitals in SAINT MALO and DINAN. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRD.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 6 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 véhicules d'intervention eau/émulseur de 6000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre.<br>En dehors des HOR RFFS, mise à disposition de 2 extincteurs poudre de 50 kg sur l'aire de trafic aérogare. | 2 rescue vehicles water/foaming agent, 6000 liters, each equipped with 250 kg powder.<br>Outside RFFS SKED, provision of 2 powder fire extinguishers (50 kg) on terminal apron. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD | AD operator procedure |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : 0715-1845<br>Possibilité niveau 6 : PPR 7 jours par E-mail au gestionnaire. | Level 5 : 0715-1845<br>Possibility level 6 : PPR 7 days via E-mail to AD administrator. |

**AD 2 LFRD.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Sans objet | Not applicable |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Sans objet | Not applicable |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Sans objet | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRD.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Aérogare, parkings A et C : Béton Bitumineux<br>Parking P2 : herbe | Terminal, aprons A and C : Bituminous Concrete<br>Apron P2 : grass |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aérogare : 52 F/B/W/T<br>Parking A : 37 F/B/W/T<br>Parking C : 5.7 t<br>Parking P2 : 1.5 t | Terminal : 52 F/B/W/T<br>Parking A : 37 F/B/W/T<br>Parking C : 5.7 t<br>Parking P2 : 1.5 t |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A : 15 m - B,U : 7.5 m - C : 6 m - D : 5 m - E1, S: 10.5 m - G, H, J, E, E2 : 18 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A, B, C, D, E, E1, E2, G, H, J, S: Béton Bitumineux<br>U : Herbe | A, B, C, D, E, E1, E2, G, H, J, S : Bituminous Concrete<br>U : Grass |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A : 6 F/B/W/T - E, E1, E2 : 18 F/B/W/T - G : 32 F/B/W/T - H, J : 52 F/B/W/T - C, B : 5.7 t - U, D : 1.5t | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking commerciaux. | Commercial parking. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 188 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Possibilité de sortir de la plate-forme par portillon entre l'aérogare et la tour de contrôle - emplacement voir AD 2 LFRD APDC 01.<br>Accès aire de point fixe par la voie de service F (9 F/B/W/T) - usage exclusif Sabena Technics | Possibility to get out of platform through gate between terminal and control tower - see location on AD 2 LFRD APDC 01.<br>Run up area access through the service road F (9 F/B/W/T) - exclusive use for Sabena Technics |

**AD 2 LFRD.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD 2 LFRD APDC 01 | See AD 2 LFRD APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | NIL |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRD .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | NIL |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRD.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRD.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRD .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | RENNES |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : +33 2 22 51 54 16 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRD.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 115.10 (115) | 1290 x 45 | 23 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°35'25.80"N 002°05'20.21"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 209ft |
| 29 | 295.11 (295) | 1290 x 45 | 23 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°35'07.97"N 002°04'22.85"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 213ft |
| 17 | 170.07 (170) | 2200 x 45 | 52 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°35'53.02"N 002°04'57.66"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 193ft |
| 35 | 350.07 (350) | 2200 x 45 | 52 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°34'43.06"N 002°04'39.20"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 198ft |
| 17R | 169.98 (170) | 200 x 20 | 1.5 T<br>non revêtue / not paved | 48°35'28.69"N 002°05'01.60"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 210ft |
| 35L | 349.98 (350) | 200 x 20 | 1.5 T<br>non revêtue / not paved | 48°35'22.38"N 002°04'59.92"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 211ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | NIL | 1410 x 150 | NIL | (1) |
| 29 | NIL | NIL | NIL | 1410 x 150 | NIL | (2) |
| 17 | NIL | NIL | NIL | 2320 x 300 | NIL | (3) |
| 35 | NIL | NIL | NIL | 2320 x 300 | NIL | (4) |
| 17R | NIL | NIL | NIL | 260 x 60 | NIL | NIL |
| 35L | NIL | NIL | NIL | 260 x 60 | NIL | NIL |

(1) RESA THR 11 : 90 x 90 m.

(2) RESA THR 29 : 140 x 90 m.

(3) Bande non revêtue, RESA seuil 17 : 150 x 90 m / Unpaved strip, RESA THR 17 : 150 x 90 m.

(4) Bande non revêtue, RESA seuil 35 : 240 x 90 m / Unpaved strip, RESA THR 35 : 240 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRD.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 1290 | 1290 | 1290 | 1290 | |
| 29 | 1290 | 1290 | 1290 | 1290 | |
| 17<br>TWY G<br>TWY H | 2200<br>1880<br>1500 | 2200<br>1880<br>1500 | 2200<br>1880<br>1500 | 2200 | Décollage possible depuis intersection 12/30 : TORA=TODA=ASDA= 1035m<br>TKOF possible from intersection 12/30 : TORA=TODA=ASDA= 1035m |
| 35<br>TWY J | 2200<br>1042 | 2200<br>1042 | 2200<br>1042 | 2200 | Décollage possible depuis intersection 12/30 : TORA=TODA=ASDA= 1180m<br>TKOF possible from intersection 12/30 : TORA=TODA=ASDA= 1180m |
| 17R | 200 | 200 | 200 | 200 | |
| 35L | 200 | 200 | 200 | 200 | |

**AD 2 LFRD.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 60 ft | | | | | |
| 35 | - 600 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 43 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 17 | 2200m | 60m | W | LIH | R | | |
| 35 | 2200m | 60m | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFRD.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Voir AD 2 LFRD ADC 01 | See AD 2 LFRD ADC 01 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY H, TWY J et TWY G: BI. | TWY H, TWY J and TWY G: LIL. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Disponible | Available |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Hors mode secours inversé : moins de 15 secondes.<br>En mode secours inversé : moins d'1 seconde. | Out of reverse emergency mode: less than 15 seconds.<br>In reverse emergency mode : less than 1 second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (Wig Wag) aux points d'attente avant piste. | RWY protection lighting (Wig Wag) at holding points. |

**AD 2 LFRD.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Sur instructions TWR. | On TWR clearance. |

**AD 2 LFRD.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR DINARD partie 01**<br>48°45'05"N , 001°50'58"W - 48°29'28"N , 001°57'00"W - 48°28'12"N , 002°10'06"W - 48°42'24"N , 002°18'26"W - 48°45'05"N , 001°50'58"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>DINARD Tour (FR)<br>DINARD Tower (EN) | HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7 |
| **CTR DINARD partie 02**<br>48°29'28"N , 001°57'00"W - 48°26'23"N , 001°58'11"W - 48°25'24"N , 002°08'27"W - 48°28'12"N , 002°10'06"W - 48°29'28"N , 001°57'00"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | TWR<br><br>DINARD Tour (FR)<br>DINARD Tower (EN) | HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7 |

**AD 2 LFRD.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | DINARD Tour (FR)<br>*DINARD Tower (EN)* | 120.155 MHz | HO | Canal 8.33 |
| VDF | DINARD Gonio (FR)<br>*DINARD Homer (EN)* | 120.155 MHz | HO | |
| ATIS | DINARD (FR)<br>*DINARD (EN)* | 124.580 MHz | HO | Canal 8.33<br>TEL : 02 99 16 81 50 |
| A/A | DINARD (FR) | 120.155 MHz | HX | Absence ATS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRD.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | DIN | 114.3 MHz CH 90X | H24 | 48°35'09.8"N 002°04'56.4"W | 234 ft | 80NM FL500 | | 336°/899m THR 35 | |

**AD 2 LFRD.20** **Réglements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013.2 hPa

Altitude de Transition 5000 ft.

***20.1 ALTIMETER SETTING***

*1013.2 hPa*

*Transition altitude : 5000 ft.*

**20.2 MANOEUVRES AU SOL**

**20.2.1 Pistes**

20.2.1.1 Piste 11/29 :

- utilisée occasionnellement pour besoin de maintenance aéronautique,
- utilisable uniquement à vue de jour,
- utlisable comme TWY sous contrôle de la TWR,
- hors HOR ATS piste 11/29 inutilisable,
- roulage interdit si RVR < 800 m sauf essais de maintenance en seuils 11 et 29.

20.2.1.2 Piste 17R/35L non revêtue :

- réservée aux ULM autorisés par l'organisme,
- fermée du 1er novembre au 31 mars.

**20.2.2 Voies de circulation avions**

- TWY C : limité aux aéronefs dont la largeur hors tout du train principal est inférieure ou égale à 3.05 m,
- TWY D : uniquement pour EMERAUDE ULM,
- TWY E, G et S : uniquement pour SABENA TECHNICS,
- TWY E :
  - Tronçon E-E1-S1 : réservé aux ACFT d'envergure < 24 m. ACFT de code C autorisés sous condition de tractage uniquement.
  -Tronçon E-E2 : ACFT de code C acceptés
- TWY U : réservé aux ULM.

**20.2.3 Aires de trafic**

20.2.3.1 Zone parking Aérogare

Assistance obligatoire du 1er mai au 20 octobre, demandes par mail à contact@dinard.aeroport.fr

***20.2 GROUND MANOEUVRING***

***20.2.1 Runways***

*20.2.1.1 RWY 11/29 :*

- *used occasionally for aeronautical maintenance purposes,*
- *usable only for visual flight during daytime,*
- *usable as TWY under TWR control,*
- *outside ATS SKED RWY 11/29 unusable,*
- *taxiing prohibited if RVR is < 800 m, except for maintenance tests at THR 11 and 29.*

*20.2.1.2 Piste 17R/35L unpaved :*

- *reserved for authorized ULM,*
- *closed from November 1st to March 31st.*

***20.2.2 Airplanes taxiways***

- *TWY C : limited to ACFT whose overall width of main gear is less or equal to 3.05 m,*
- *TWY D : only for EMERAUDE ULM,*
- *TWY E, G and S : only for SABENA TECHNICS,*
- *TWY E :*
  *- portion E-E1-S1 : reserved for ACFT with wingspan < 24 m. Code C ACFT approved under towing only.*
  *- portion E-E2 : code C ACFT approved.*
- *TWY U : ULM only.*

***20.2.3 Aprons***

*20.2.3.1 Airport terminal parking area*

*Compulsory handling from May 1st to October 20th, requests by e-mail to contact@dinard.aeroport.fr*

| **Postes / *Stands*** | **Aéronef critique / *Critical ACFT*** | **Observations** |
|---|---|---|
| 10 à / *to* 15<br>20 à / *to* 25 | TRIN, LJ35 | Réservés aux appareils d'envergure <= 12 m / *ACFT with wingspan <= 12 m only* .<br>A l'intérieur de la zone A (matérialisée par une ligne blanche discontinue), la position de stationnement est au choix du pilote, le CDB assure sa propre sécurité. / *Within area A (marked with a white broken line), ACFT position at pilots' discretion, the captain ensures his own safety.* |
| B1 | F2TH, CLF4, F900, E145, CRJ7 | Réservé aux appareils de code B / *ACFT code B only.* |
| C1, C2, C3 | B738, A320 | Réservés aux appareils de code C / *ACFT code C only.* |

Nota : pour valider le stationnement d'appareils de code D (envergure > 36m), PPR 72 HR à contact@dinard.aeroport.fr

*Note : to validate the parking of code D aircraft (wingspan > 36m), PPR 72 HR at contact@dinard.aeroport.fr*

20.2.3.2 Zone parkings aviation légère

Le parking en herbe Sud (P2) est fermé du 1er novembre au 31 mars.

La position de stationnement est au choix du pilote, le CDB assure sa propre sécurité.

*20.2.3.2 Light aviation parking area*

*Grass apron South (P2) is closed from November 1st to March 31st.*

*ACFT position at pilots' discretion, the captain ensures his own safety*

20.2.3.3 Zones privatives parkings avions

Sur les zones de stationnement privatives (parking A, C, Sabena), le stationnement est laissé au choix du pilote ou selon consignes du gestionnaire de l'aire de trafic concernée.

*20.2.3.3 Airplanes private parking areas*

*On private parking areas (apron A, C, Sabena), parking is at pilots' discretion or depending on the instructions of the manager of the relevant traffic area.*

20.2.3.4 Zone de point fixe F

Usage exclusif SABENA Technics.

*20.2.3.4 Run-up area F*

*Only for SABENA Technics.*

**20.3 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Vols d'entraînement réacteurs ou d'aéronefs militaires possibles après autorisation ATC : LUN-VEN 0700-1100 et 1300 -1800, SAM 0700-1100.

**20.3.1 Entraînement aux Approches IFR**

Tout vol d'entraînement IFR doit faire l'objet d'un dépôt de plans de vol IFR avec des indicatifs différents pour chaque procédure d'approche aux instrument volée. La mention "RMK/TRAINING" en case 18 est obligatoire pour chacun de ces plans de vol.

***20.3 TRAINING FLIGHTS***

*Training flights using jet engines or military ACFT possible with ATC authorization : MON-FRI 0700-1100 and 1300 -1800, SAT 0700-1100.*

***20.3.1 Training in IFR Approaches***

*Any IFR training flight mustbe the subject of an IFR FPL submission with a different ident for each instrument approach procedure flown. The note "RMK/TRAINING" in field 18 is mandatory for each ofr these FPL.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRD.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Les SID EKRAS et MINQI sont préférentiellement donnés pour raison environnementale. | *SID EKRAS and MINQI are preferentially prescribed due to environmental cause.* |
| Cause environnementale éviter le survol de DINARD et ST-MALO. | *Due to environment avoid overflying DINARD and ST-MALO.* |

**AD 2 LFRD.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS A L'ARRIVÉE**

MVL interdites :

- pistes revêtues 11 et 29.
- pistes non revêtues 17R et 35L.

PAPI obligatoire de nuit RWY 17 et 35.

***22.1 ARRIVAL FLIGHTS***

*Circling prohibited :*

*- paved RWY 11 and 29.*
*- unpaved RWY 17R and 35L.*

*PAPI mandatory at night RWY 17 and 35.*

**22.2 VOLS AU DÉPART**

Tous les SID RNAV sont protégés selon les critères de spécification de navigation de la RNAV1 avec senseur GNSS seulement.

Ces SID sont définis pour les équipages et ACFT certifiés RNAV1 exclusivement.

Le pilote doit se signaler "NON RNAV" immédiatement en cas de perte de capacité RNAV en cours de vol, l'APP assurant aux équipages une surveillance radar et un guidage radar si nécessaire.

Départs IFR : en cas d'absence DINARD TWR, le pilote demande la clairance IFR à RENNES APP par téléphone 02.99.31.31.55

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*All the SID RNAV are protected according to the navigation specification criteria of RNAV1 equipment with a GNSS sensor only.*

*These SID are defined for crew and ACFT certified RNAV1 exclusively.*

*The pilot must report "NON RNAV" immediately in the event of loss of RNAV capability in flight, APP providing crews with radar surveillance and radar vectoring if necessary.*

*IFR departures : in case of DINARD TWR absence, the pilot shall require IFR departure clearance to RENNES APP by phone +33 2.99.31.31.55.*

**22.3 PROCÉDURES LVP**

**22.3.1 Installations et équipements**

**22.3.1.1 Pistes**

La piste 35 est équipée d'une rampe d'approche de 600 m constituée de feux blancs unidirectionnels. La piste 17 n'est pas équipée de rampe d'approche.

**22.3.1.2 Taxiways**

Circulation limitée à un seul aéronef sur l'aire de manœuvre.
Points d'attente avant piste utilisables en LVP : G, J, H.

**22.3.1.3 Communications**

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en vigueur.

***22.3 LVP PROCEDURES***

***22.3.1 Installations and equipment***

***22.3.1.1 Runways***

*Runway 35 is equipped with approach lights 600 m long made up of unidirectional white lights. Runway 17 is not equipped with approach lights.*

***22.3.1.2 Taxiways***

*Taxiing limited to one aircraft on manœuvring area.*
*Holding points before runway usables in LVP conditions : G, J, H.*

***22.3.1.3 Communications***

*Pilots are informed by ATIS when LVP procedures are in force.*

**22.3.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

Présence ATS.

La mise en place des LVP s'opère lorsque la RVR <= 550 m ou lorsque le plafond est strictement inférieur à 200 ft.

Départ : interdit par RVR < 400 m.

Les LVP restent en vigueur jusqu'au dépassement significatif et durable des mesures de RVR ou de plafond les ayant déclenchées.

***22.3.2 LVP implementation and end criteria***

*ATS hours.*

*LVP are implemented when RVR <= 550 m or when ceiling < 200 ft.*

*Departure : forbidden when RVR < 400 m.*

*LVPs remain in force until the RVR or ceiling measures that triggered them are significantly and lastingly exceeded.*

**22.3.3 Balisages**

Piste 17/35 : marques (diurne) - lumineux latéral sur la piste et les raquettes de retournement - seuils en HI.

Autre balisage lumineux : feux de protection de piste (wig wag) aux points d'attente avant piste - panneaux d'obligation - balisage latéral TWY G, H, J.

***22.3.3 Markings***

*Runway 17/35 : markings (daytime) - lateral lighting on runway and turn-around pads - thresholds in LIH.*

*Other lighted markings : runway guard lights (wig wag) located at holding points before runway - mandatory signs- lateral lighting TWY G, H, J.*

**22.3.4 Observations**

Alimentation électrique secourue (secours inversé) sans coupure.

***22.3.4 Remarks***

*Rescued power supply (reverse emergency mode) uninterrupted.*

**AD 2 LFRD.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GÉNÉRALITÉS**

AD réservé aux ACFT munis de radio et transpondeur mode A+C.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT and squawk A+C mode.*

**23.2 ÉQUIPEMENT D'AÉRODROME**

Equipement de surveillance de trafic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

**Utilisation du PCL :**

- 3 coups d'alternat : basse intensité,
- 5 coups d'alternat : haute intensité,
- 7 coups d'alternat : coupure PCL.

(Extinction automatique après 15 min).

***23.2 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with radar display (see AD 1.0).*

***PCL use :***

*- 3 clicks on mic : low intensity,*
*- 5 clicks on mic : high intensity,*
*- 7 clicks on mic : PCL turned off.*

*(Automatic extinction after 15 min).*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

HOR RFFS

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*RFFS SKED*

**AD 2 LFRD.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRD.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

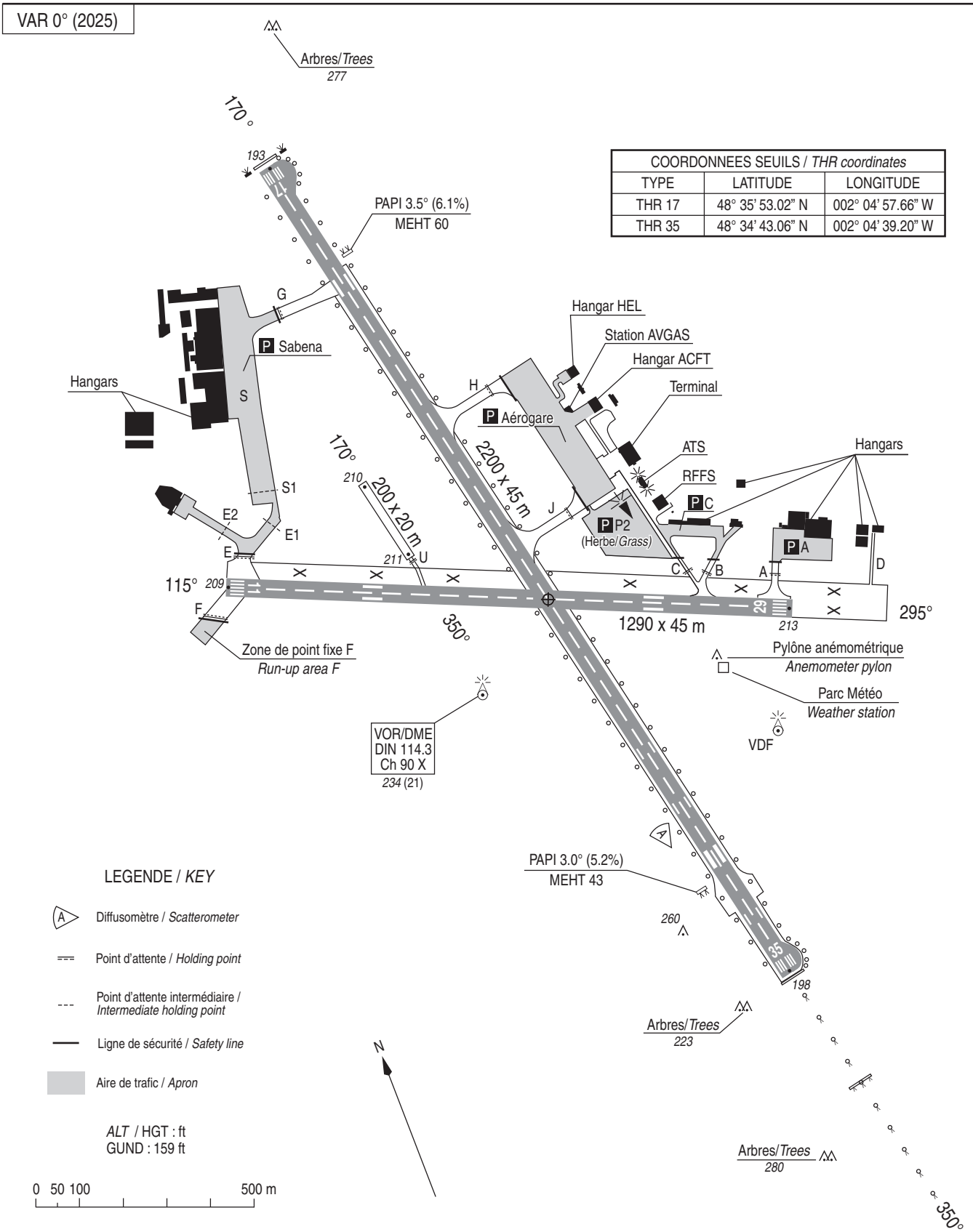

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CARTE D'AERODROME**
*Aerodrome chart*

**ATIS :** 124.580 ☎ 02 99 16 81 50

**DINARD** PLEURTUIT SAINT MALO
48 35 16 N - 002 04 48 W
*ALT AD : 219 (8 hPa)*

VAR 0° (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 17 | 48° 35' 53.02" N | 002° 04' 57.66" W |
| THR 35 | 48° 34' 43.06" N | 002° 04' 39.20" W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 17 | NIL | LIH | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | Revêtue *Paved* | 52 F/B/W/T | 400* | 400* | 400* | 400* |
| 35 | 600 m LIH | LIH | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | | | 400* | 400* | 400* | 400* |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |



© SIA

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

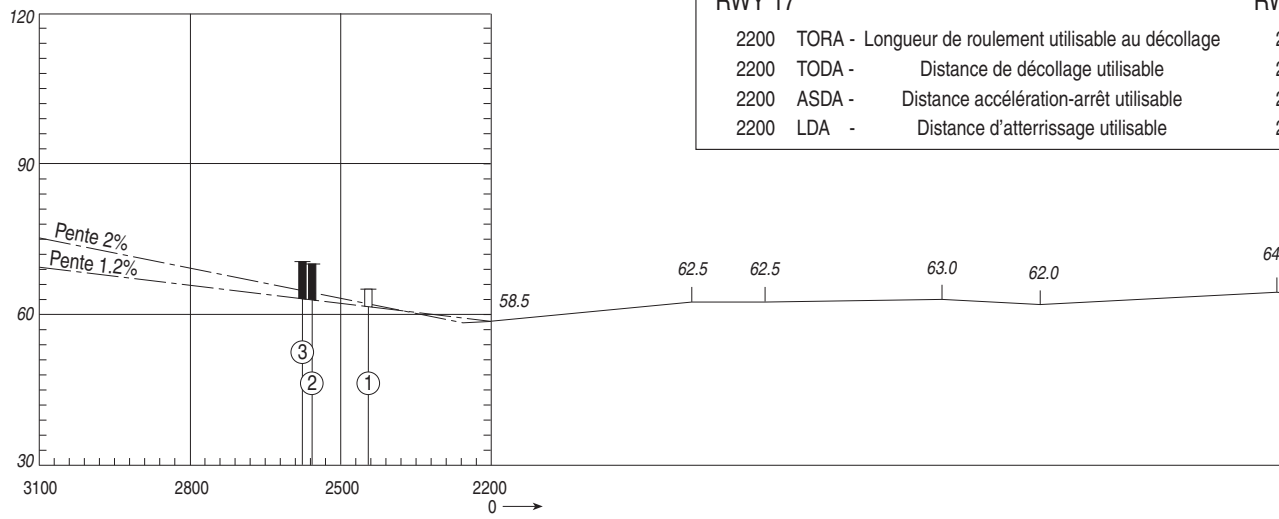
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

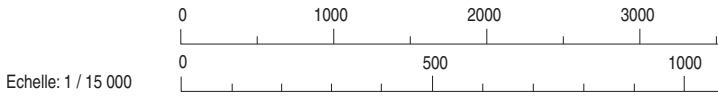
**DINARD** PLEURTUIT SAINT MALO
RWY 17/35

VAR 0° (2025)

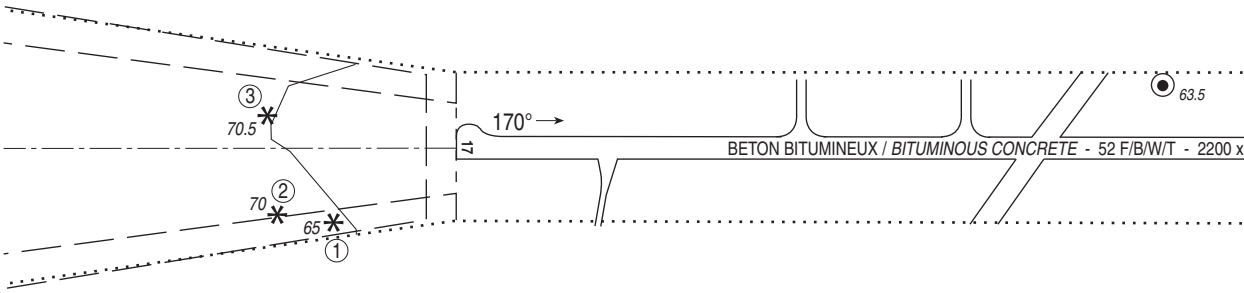
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 17 | | | RW |
| 2200 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2 |
| 2200 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2 |
| 2200 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2 |
| 2200 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2 |




Echelle: 1 / 15 000




### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

Levé exécuté en 2017
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI



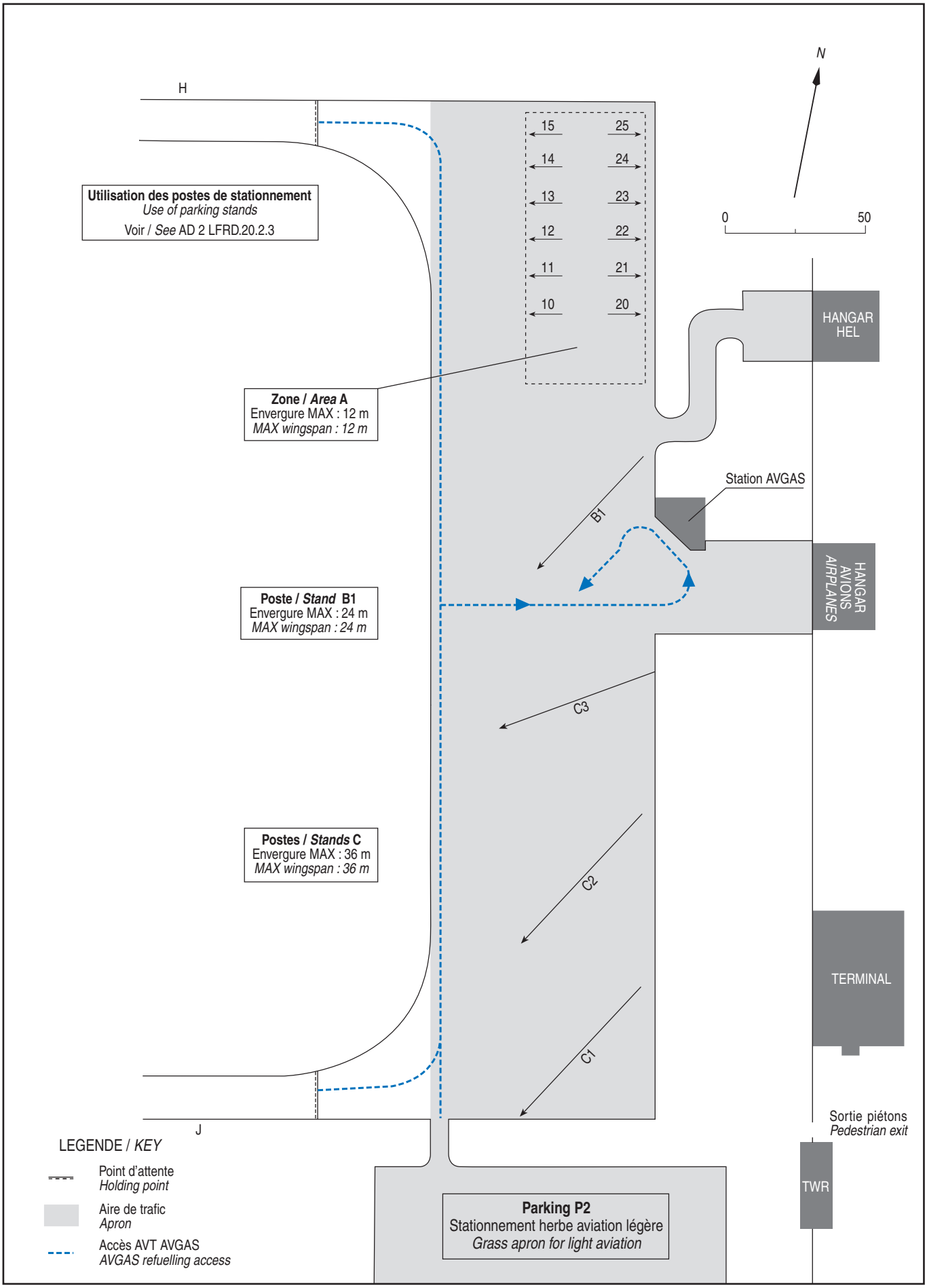
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

**DINARD** PLEURTUIT SAINT MALO

*Parking areas*

ZONE PARKING AEROGARE / *AIRPORT TERMINAL PARKING AREA*






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| DIN | REF ENR 4.1 | | x | | x |
| | | | | | |
| ABOTI | REF ENR 4.4 | x | | | x |
| ADIDI | REF ENR 4.4 | | x | | x |
| DINVI | REF ENR 4.4 | x | | | x |
| DIRGO | REF ENR 4.4 | | x | | x |
| EKRAS | REF ENR 4.4 | x | | x | |
| ERTUN | REF ENR 4.4 | x | | | x |
| EVREN | REF ENR 4.4 | x | x | | x |
| MINQI | REF ENR 4.4 | x | | x | |
| URITI | REF ENR 4.4 | x | | | x |
| | | | | | |
| FAF VOR/DME RWY17 | 48°43'17.1" N 002°06'02.7" W | | x | | x |
| FAF VOR/DME RWY35 | 48°26'16.1" N 002°02'05.9" W | | x | | x |
| | | | | | |
| FRD17 | 48°43'11.3" N 002°06'53.6" W | x | | | x |
| FRD35 | 48°26'12.5" N 002°02'24.9" W | x | | | x |
| RD504 | 48°21'21.5" N 001°52'46.5" W | x | | | x |
| RD510 | 48°41'36.4" N 002°06'28.5" W | x | | | x |
| RD512 | 48°42'33.2" N 001°58'17.8" W | x | | | x |
| RD514 | 48°45'43.6" N 002°07'34.0" W | x | | x | |
| RD516 | 48°49'30.7" N 001°50'25.3" W | x | | x | |
| RD710 | 48°33'49.0" N 002°04'24.9" W | x | | | x |
| RD712 | 48°37'32.1" N 002°14'27.4" W | x | | | x |
| RW17 | REF THR17 LFRD AD 2.12 | x | | | x |
| RW35 | REF THR35 LFRD AD 2.12 | x | | | x |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DINARD** PLEURTUIT ST MALO

**PRECODING RNP** RWY 17

**RNP RWY 17**

RMK -

MAG VAR 2025 0.5°E

REF NAVAID :

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | ERTUN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA DINVI | IF | DINVI | - | - | - | - | - | 3000 | - | 230 | - | - |
| | TF | ERTUN | - | 260 | 260.1 | 5.9 | - | 3000 | - | 230 | - | 1.0 |
| INA URITI | IF | URITI | - | - | - | - | - | 3000 | - | 230 | - | - |
| | TF | ERTUN | - | 079 | 079.9 | 5.9 | - | 3000 | - | 230 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ERTUN | - | - | - | - | - | 3000 | - | 230 | - | - |
| | TF | FRD17 | - | 170 | 170.0 | 5.3 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW17 | Yes | 170 | 170.0 | 7.4 | - | - | - | - | -3.50° / 49 | 0.3 |
| | TF | RD710 | Yes | 170 | 170.0 | 2.1 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | RD712 | - | - | - | - | R | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | URITI | - | 350 | 350.1 | 10.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ERTUN | - | 079 | 079.9 | 5.9 | - | - | 3000 | 230 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFRD** |
| **Runway** | **17** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E17A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **483553.0200N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0020457.6590W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **107.1** |
| **FPAP Latitude** | **483443.0610N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-69.9590** |
| **FPAP Longitude** | **0020439.2020W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **18.4570** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.50** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 04 12 06 0C 11 00 00 01 37<br>31 05 78 24 DB 14 8A 30 1B FF<br>2F 18 72 DD FD 32 90 00 EA 01<br>5E 01 64 00 C8 AF 20 B1 57 67** |
| **Calculated CRC Value** | **20B15767** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **58.8** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DINARD** PLEURTUIT ST MALO

**PRECODING RNP** RWY 35

**RNP RWY 35**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ABOTI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ABOTI | IF | ABOTI | - | - | - | - | - | 3000 | 5000 | 230 | - | - |
| | TF | RD504 | - | 170 | 170.2 | 5.7 | - | 3000 | 5000 | 230 | - | 1.0 |
| | TF | EVREN | - | 260 | 260.2 | 5.5 | - | 3000 | - | 230 | - | 1.0 |
| APCH | IF | EVREN | - | - | - | - | - | 3000 | - | 230 | - | - |
| | TF | FRD35 | - | 350 | 350.1 | 5.9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW35 | Yes | 350 | 350.1 | 8.6 | - | - | - | - | -3.00° / 49 | 0.3 |
| | TF | RD510 | - | 350 | 350.1 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RD512 | Yes | 080 | 080.0 | 5.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ABOTI | - | 170 | 170.1 | 15.8 | - | - | 3000 | 230 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFRD** |
| **Runway** | **35** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E35A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **483443.0610N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0020439.2020W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **108.7** |
| **FPAP Latitude** | **483553.0200N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **69.9590** |
| **FPAP Longitude** | **0020457.6590W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-18.4570** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 04 12 06 0C 23 00 00 01 35<br>33 05 EA 01 D9 14 BC C0 1B FF<br>3F 18 8E 22 02 CE 6F FF EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 3F C2 1F 6C** |
| **Calculated CRC Value** | **3FC21F6C** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **60.3** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

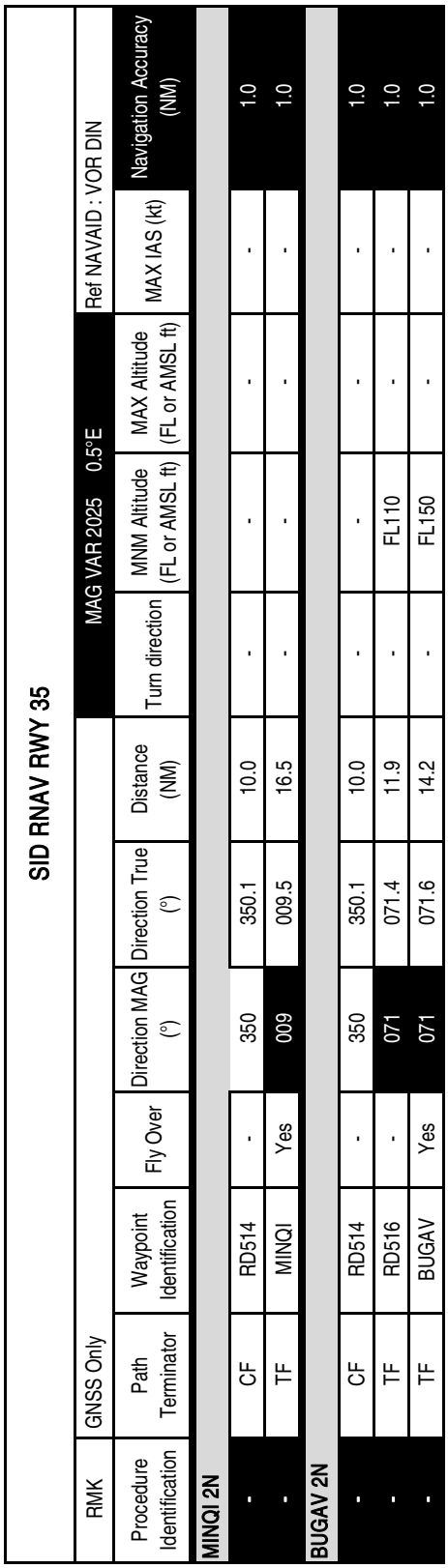
**DINARD PLEURTUIT SAINT-MALO**
**SID RNAV RWY 17**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 17**

| RMK | GNSS Only | | | | | | | MAG VAR 2025 0.5°E | | | Ref NAVAID : VOR DIN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MINQI 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 170 | 170.1 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RD514 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MINQI | Yes | 009 | 009.5 | 16.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUGAV 2S** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 170 | 170.1 | - | - | 2000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RD514 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RD516 | - | 071 | 071.4 | 11.9 | - | FL110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUGAV | Yes | 071 | 071.6 | 14.2 | - | FL150 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DINARD PLEURTUIT SAINT-MALO**
**SID RNAV RWY 35**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



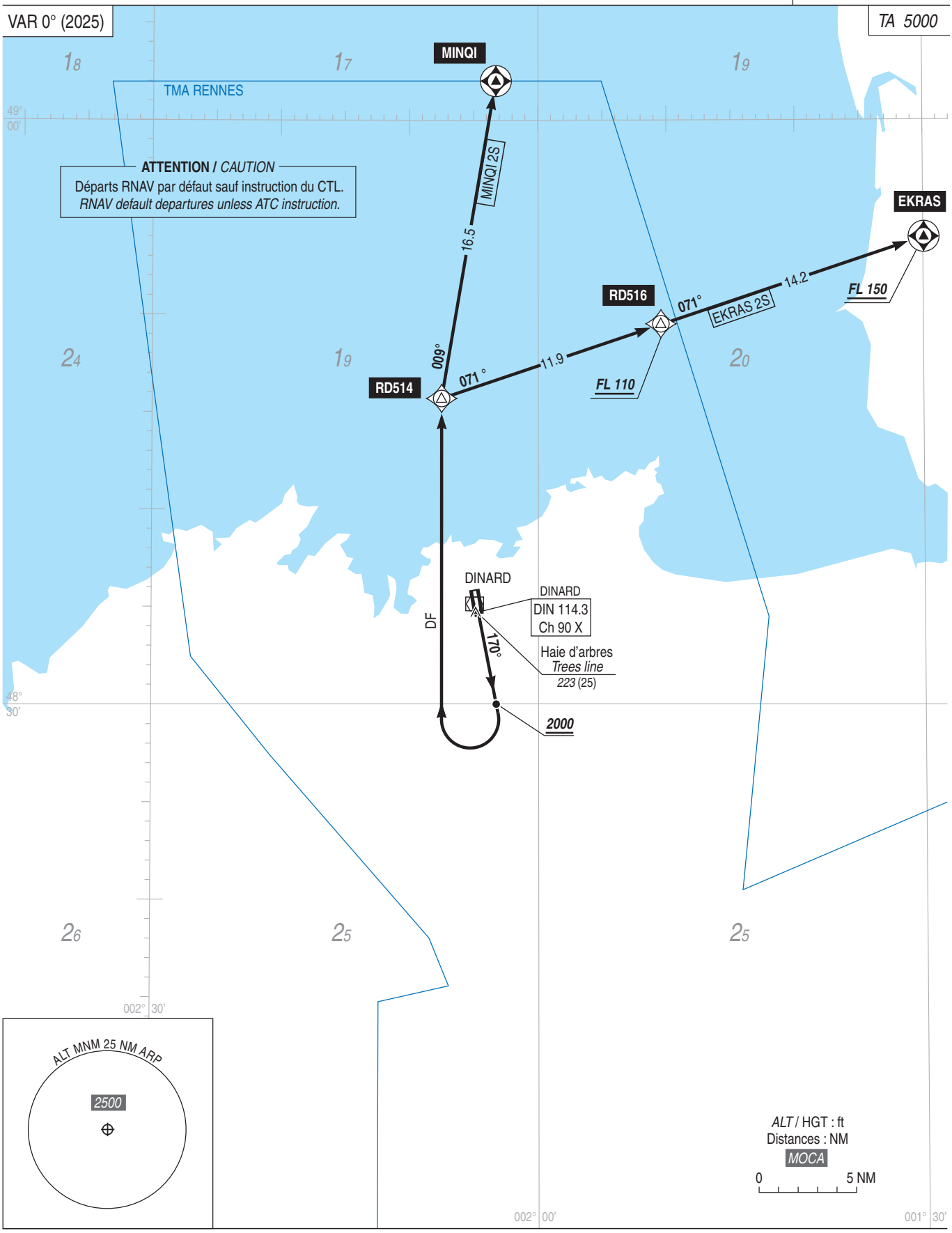
**SID RNAV RWY 35**

| RMK | GNSS Only | | | | | | MAG VAR 2025 0.5°E | | | Ref NAVAID : VOR DIN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MINQI 2N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RD514 | - | 350 | 350.1 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MINQI | Yes | 009 | 009.5 | 16.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BUGAV 2N** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RD514 | - | 350 | 350.1 | 10.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RD516 | - | 071 | 071.4 | 11.9 | - | FL110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BUGAV | Yes | 071 | 071.6 | 14.2 | - | FL150 | - | - | 1.0 |

# DINARD PLEURTUIT SAINT-MALO
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**TWR** : DINARD Tour/*Tower* 120.155
APP : RENNES Approche/*Approach* 126.950

**RNAV 1**
GNSS uniquement / *only*






© SIA

# DINARD PLEURTUIT SAINT-MALO
## SID RNAV RWY 17
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

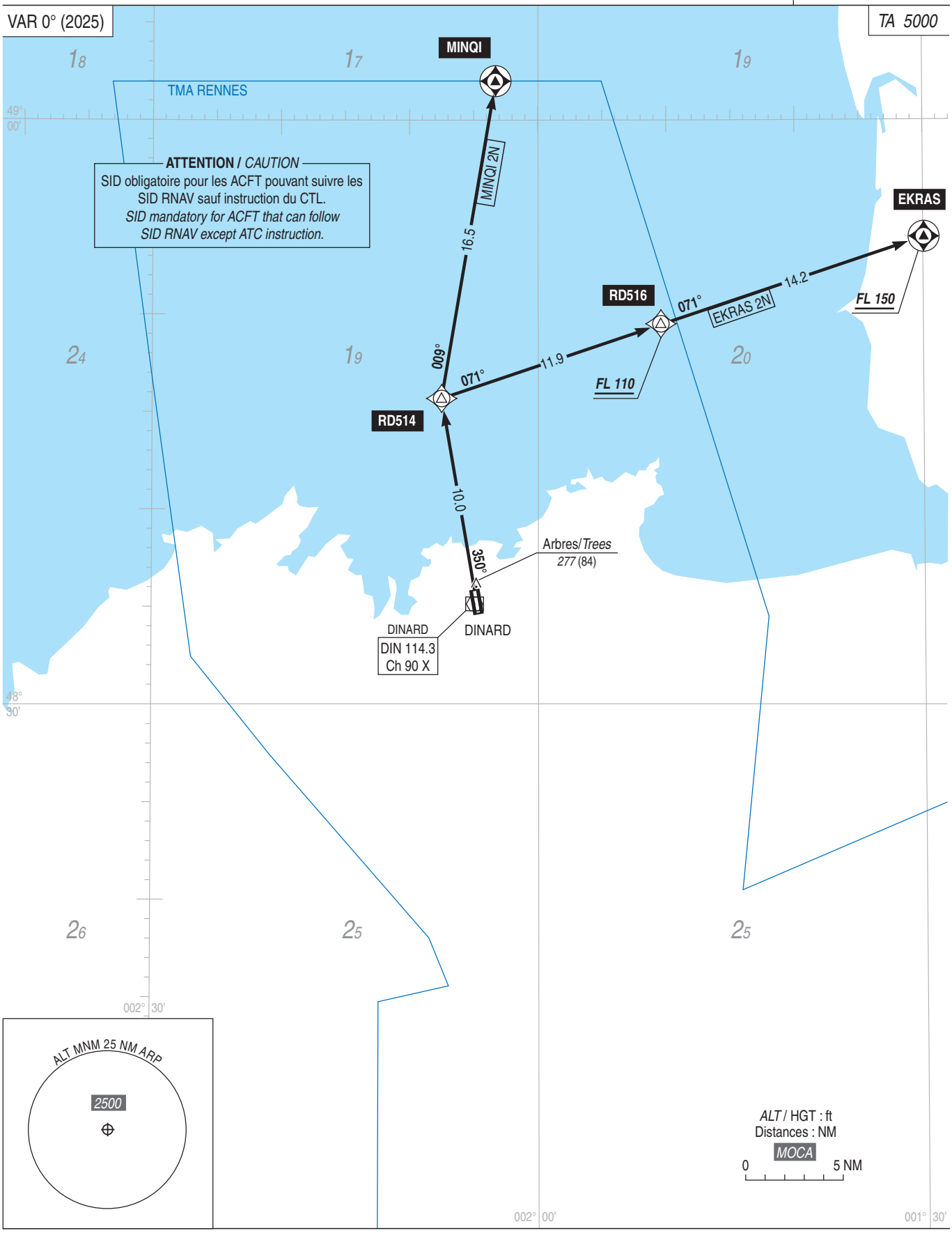
| SID RNAV RWY 17 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS Only | | |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY 17, la pente initiale théorique de montée est de 5.9 % déterminée par une massif boisé de 275 ft situé à 364 m de la DER à droite de l'axe de piste. Le franchissement d'obstacle nécessite de maintenir une pente à 5.9 % jusqu'au ALT 285. A 285, une fois cet obstacle dépassé, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3 % s'applique.<br>La pente obstacle fait abstraction de la forêt d'altitude 223 ft située à 28 m de la DER à droite de l'axe de piste.<br>Pente ATS de 5 % pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*For all outbound traffic from RWY 17, the initial theoretical climb gradient is 5.9 %, calculated from few trees of 275 ft located at 364 m from the DER and on the right of runway axis. The obstacle crossing required to maintain a 5.9 % slope up to ALT 285. At 285, if desregarding these obstacles, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 %, applies.*<br>*The obstacle slope ignores few trees of 223 ft located 28 m from the DER to the right of the runway.*<br>*ATS slope of 5% to remain in controlled airspace.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **MINQI 2S** | Dès la DER monter 170°. A 2000 tourner à droite direct vers RD514, puis poursuivre vers MINQI.<br>*At DER climb 170°. At 2000 turn right direct to RD514, then continue to* MINQI. | - | - |
| **EKRAS 2S** | Dès la DER monter 170°. A 2000 tourner à droite direct vers RD514, RD516 (FL110 MNM) puis poursuivre vers EKRAS (FL150 MNM).<br>*At DER climb 170°. At 2000 turn right direct to RD514, RD516 (FL110 MNM) then continue to* EKRAS (FL150 MNM). | - | - |

| Omnidirectional departures RWY 17 |
|---|
| Monter dans l'axe à 5.9% (1) jusqu'à 3000 (2781) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>(1) La pente initiale de montée est déterminée par un massif boisé de 275 ft situé à 364 m de la DER à droite de l'axe de piste.<br>Le franchissement d'obstacles nécessite de maintenir une pente à 5.9% jusqu'a ALT 285. A 285, une fois cet obstacle dépassé, la pente obstacle nominale théorique est de 3.3%.<br>La pente obstacle fait abstraction de la forêt d'altitude 223 ft située à 28 m de la DER à droite de l'axe de piste.<br>Une Pente ATS de 5% minimum est nécessaire pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*Climb 5.9% (1) RWY heading up to 3000 (2781), then direct route climbing up to the en-route safety altitude.*<br>*(1) The initial theoretical climb gradient is calculated from a forested area of 275 ft located at 364 m from the DER and on the right of runway axis.*<br>*The obstacle crossing requires to maintain a 5.9 % slope up to ALT 285. At 285, once these obstacles cleared, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.*<br>*The obstacle slope ignores the forest ALT 223 located 28 m from the DER to the right of runway axis.*<br>*A minimum ATS Slope of 5% is required to remain in controlled airspace.* |

# DINARD PLEURTUIT SAINT-MALO
## SID RNAV RWY 35
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**TWR** : DINARD Tour/*Tower* 120.155
APP : RENNES Approche/*Approach* 126.950

**RNAV 1**
GNSS uniquement / *only*






© SIA

# DINARD PLEURTUIT SAINT-MALO
## SID RNAV RWY 35
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 35 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS Only | | |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY 35, la pente initiale théorique de montée est de 9.3 % déterminée par une massif boisé de 277 ft situé à 245 m de la DER à droite de l'axe de piste. Le franchissement d'obstacles nécessite de maintenir une pente à 9.3 % jusqu'a ALT 288.A 288,une fois cet obstacle dépassé, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3 % s'applique.<br>La pente obstacle fait abstraction de tout véhicule sur la route de service au niveau de la DER 150 m à gauche de l'axe de piste.<br>Pente ATS de 5 % pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*For all outbound traffic from RWY 35, the initial theoretical climb gradient is 9.3 %, calculated from few trees of 277 ft located at 245 m from the DER and on the right of runway axis. The obstacle crossing required to maintain a 9.3 % slope up to ALT 288. At 288,if desregarding these obstacles, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 %, applies.*<br>*The obstacle slope disregards any vehicle on the service road at the DER 150m left of the runway axis.*<br>*ATS slope of 5 % to remain in controlled airspace.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **MINQI 2N** | Dès la DER monter vers RD514 350° puis vers MINQI.<br>*At DER climb to RD514 350° then continue to* MINQI. | - | - |
| **EKRAS 2N** | Dès la DER monter vers RD514 350° puis tourner à droite vers RD516 (FL110 MNM) puis poursuivre vers EKRAS (FL150 MNM).<br>*At DER climb to RD514 350° then turn right to RD516 (FL110 MNM) then continue to EKRAS (FL150 MNM).* | - | - |

### Omnidirectional departures RWY 35

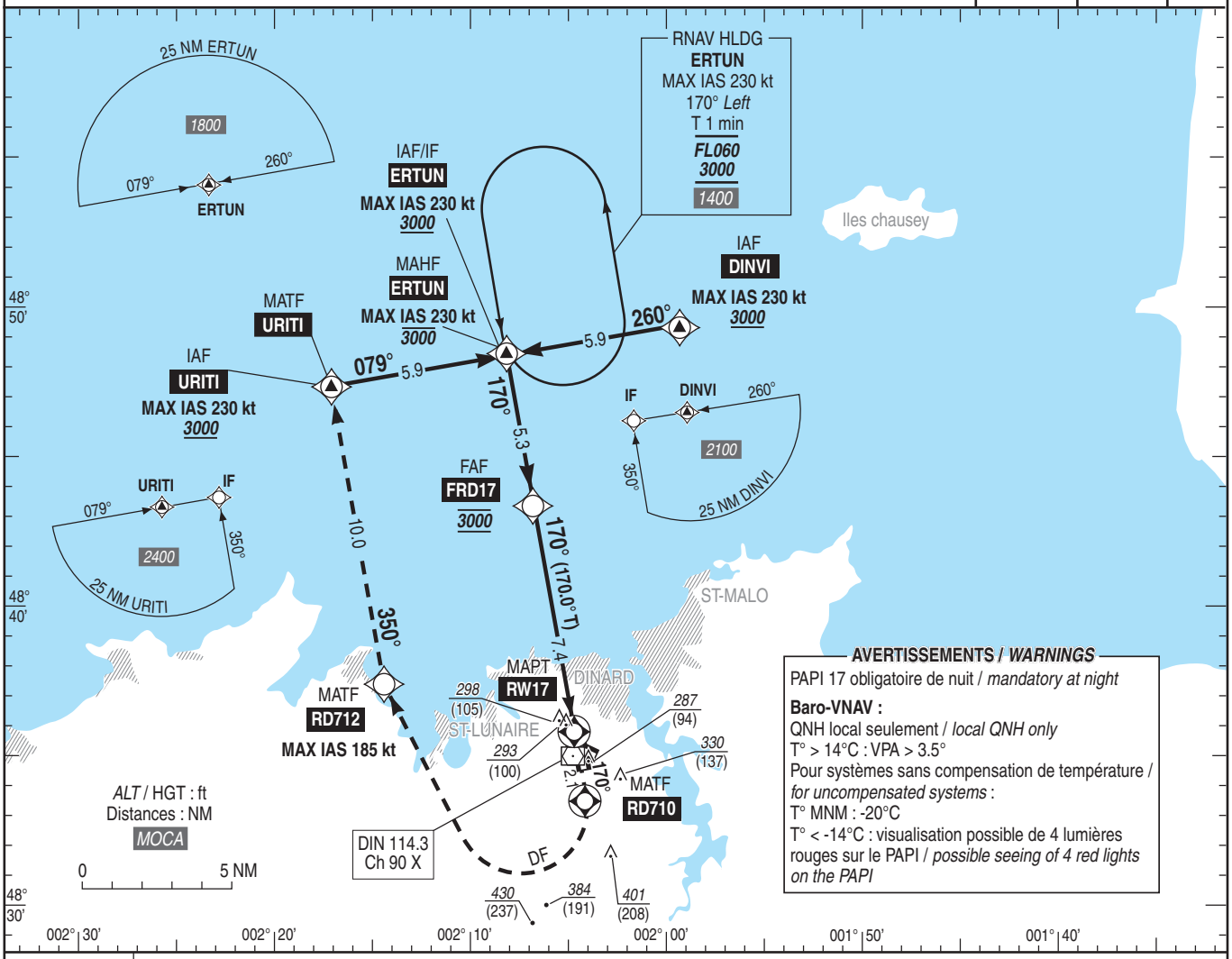
Monter dans l'axe à 9.3 % (1) jusqu'à 3000 (2781) puis,route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) La pente initiale de montée est déterminée par un massif boisé de 277 ft situé à 245 m de la DER à droite de l'axe de piste.
Le franchissement d'obstacles nécessite de maintenir une pente à 9.3 % jusqu'a ALT 288. A 288, une fois cet obstacle dépassé, la pente obstacle nominale théorique est de 3.3 %.
Une Pente ATS de 5 % minimum est nécessaire pour rester en espace aérien contrôlé.
Climb 9.3 % (1) RWY heading up to 3000 (2781), then direct route climbing up to the en-route safety altitude.
(1) The initial theoretical climb gradient is calculated from a forested area of 277 ft located at 245 m from the DER and on the right of runway axis.
The obstacle crossing requires to maintain a 9.3 % slope up to ALT 288. At 288, once these obstacles cleared, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.
A minimum ATS Slope of 5% is required to remain in controlled airspace

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 219,* ***THR : 193 (8 hPa)***

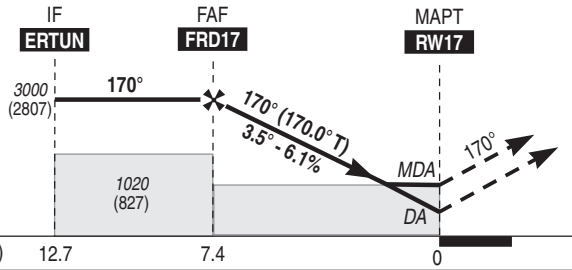
## DINARD PLEURTUIT SAINT MALO
**RNP** RWY 17

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** DINARD : 124.580<br>APP : RENNES Approche / *Approach* 126.950<br>**TWR** : DINARD Tour / *Tower* 120.155 (1)<br>(1) Absence ATS : **A/A** (120.155) FR uniquement : Obtenir le QNH de RENNES auprès de ATIS RENNES 136.405 ou RENNES Approche.<br>***A/A** (120.155) FR only : Obtain RENNES QNH from RENNES ATIS 136.405 or RENNES Approach.* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 41127**<br>**E17A**<br>TCH : 49 | VAR<br>0°<br>(2025) |




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
PAPI 17 obligatoire de nuit / *mandatory at night*
**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 14°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *for uncompensated systems* :
T° MNM : -20°C
T° < -14°C : visualisation possible de 4 lumières rouges sur le PAPI / *possible seeing of 4 red lights on the PAPI*

*TA : 5000*




API : Monter direct vers **RD710** , puis tourner à **droite** vers **RD712** (MAX IAS 185 kt), puis vers **URITI**, puis vers **ERTUN** pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2807) (MAX IAS 230 kt).
Monter à *1100* (907) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb direct up to* ***RD710*** *, then turn* ***right*** *to* ***RD712*** *(MAX IAS 185 kt), then* ***URITI****, then* ***ERTUN*** *to join holding pattern climbing up to* ***3000*** *(2807) (MAX IAS 230 kt).*
*Climb up to 1100 (907) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL/*Circling* Absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***570*** (370) | 1500 | 265 | ***460*** (270) | 1300 | 265 | ***580*** (390) | 1500 | 383 | ***670*** (480) | 1500 | ***820*** (630) | 1500 |
| B | ***580*** (380) | 1500 | 280 | ***480*** (280) | 1300 | 280 | | 1500 | | ***720*** (530) | 1600 | ***870*** (680) | 1600 |
| C | ***580*** (390) | 1800 | 301 | ***500*** (310) | 1400 | 301 | | 1800 | | ***920*** (730) | 2400 | ***1070*** (880) | 2400 |
| D | ***580*** (390) | 1800 | 331 | ***530*** (340) | 1500 | 331 | | 1800 | | ***1000*** (800) | 3600 | ***1140*** (950) | 3600 |

| **DIST RW17** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2840*** (2647) | ***2470*** (2277) | ***2100*** (1907) |
| | **4** | **3** | **2** |
| | ***1730*** (1537) | ***1360*** (1167) | ***990*** (797) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(2) MVL interdites RWY 35 si PAPI RWY 35 HS / *Circling prohibited RWY 35 if PAPI RWY 35 U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.4 NM | 6 min 22 | 5 min 14 | 4 min 27 | 3 min 52 | 3 min 26 | 3 min 04 | 2 min 47 | 2 min 24 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 | 1145 |



© SIA

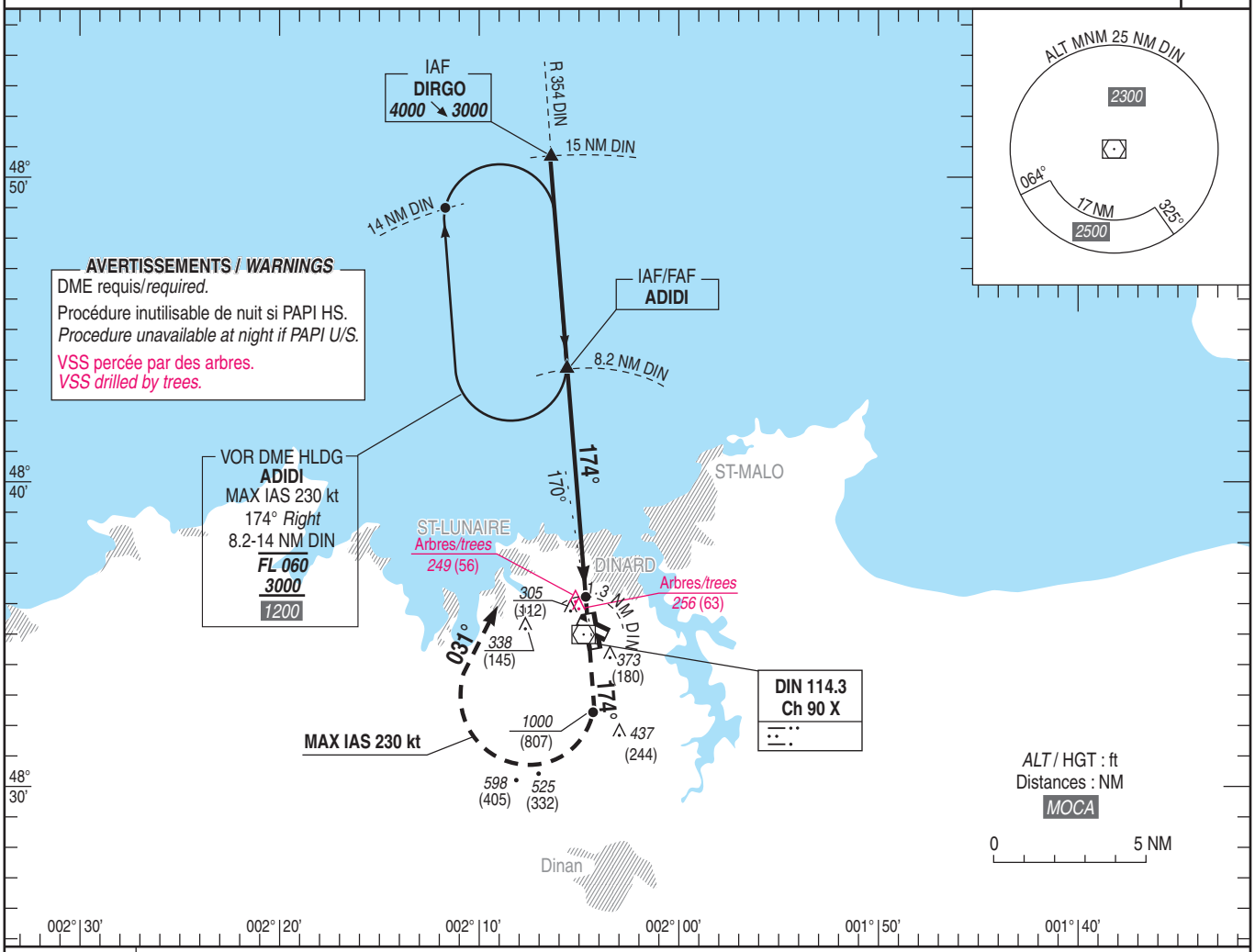
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 219,* ***THR : 193 (8 hPa)***

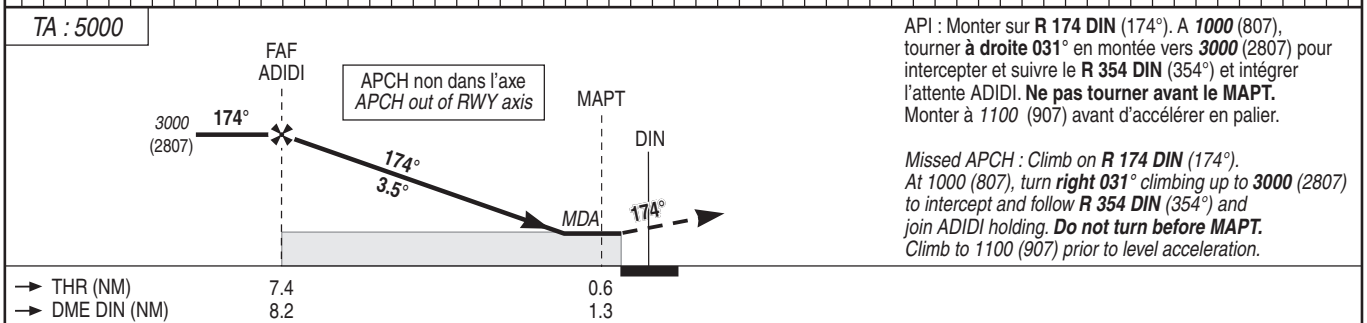
**DINARD** PLEURTUIT SAINT MALO

VOR RWY 17

**ATIS** DINARD : 124.580
APP : RENNES Approche / *Approach* 126.950
**TWR** : DINARD Tour / *Tower* 120.155 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.155) FR uniquement : Obtenir le QNH de RENNES auprès de ATIS RENNES 136.405 ou RENNES Approche.
***A/A*** *(120.155) FR only : Obtain RENNES QNH from RENNES ATIS 136.405 or RENNES Approach.*

VAR
0°
(2025)




API : Monter sur **R 174 DIN** (174°). A ***1000*** (807), tourner **à droite 031°** en montée vers ***3000*** (2807) pour intercepter et suivre le **R 354 DIN** (354°) et intégrer l'attente ADIDI. **Ne pas tourner avant le MAPT.** Monter à *1100* (907) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on* ***R 174 DIN*** *(174°). At 1000 (807), turn* ***right 031°*** *climbing up to* ***3000*** *(2807) to intercept and follow* ***R 354 DIN*** *(354°) and join ADIDI holding.* ***Do not turn before MAPT.*** *Climb to 1100 (907) prior to level acceleration.*

| | | |
|---|---|---|
| → THR (NM) | 7.4 | 0.6 |
| → DME DIN (NM) | 8.2 | 1.3 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (400) | 1500 | 358 | ***670*** (480) | 1500 | ***820*** (630) | 1500 |
| B | ***700*** (500) | 1500 | | ***720*** (530) | 1600 | ***870*** (680) | 1600 |
| C | ***800*** (600) | 2400 | | ***920*** (730) | 2400 | ***1070*** (880) | 2400 |
| D | ***900*** (700) | 2400 | | ***1000*** (800) | 3600 | ***1140*** (950) | 3600 |

| **DME DIN** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2950*** (2757) | ***2580*** (2387) | ***2200*** (2007) | ***1830*** (1637) | ***1460*** (1267) | ***1090*** (897) | ***720*** (527) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - THR 7.4 NM | 70 kt<br>6 min 22 | 85 kt<br>5 min 14 | 100 kt<br>4 min 27 | 115 kt<br>3 min 52 | 130 kt<br>3 min 26 | 145 kt<br>3 min 04 | 160 kt<br>2 min 47 | 185 kt<br>2 min 24 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 430 | 525 | 615 | 710 | 805 | 895 | 990 | 1145 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

## DINARD PLEURTUIT SAINT MALO

*Instrument approach*

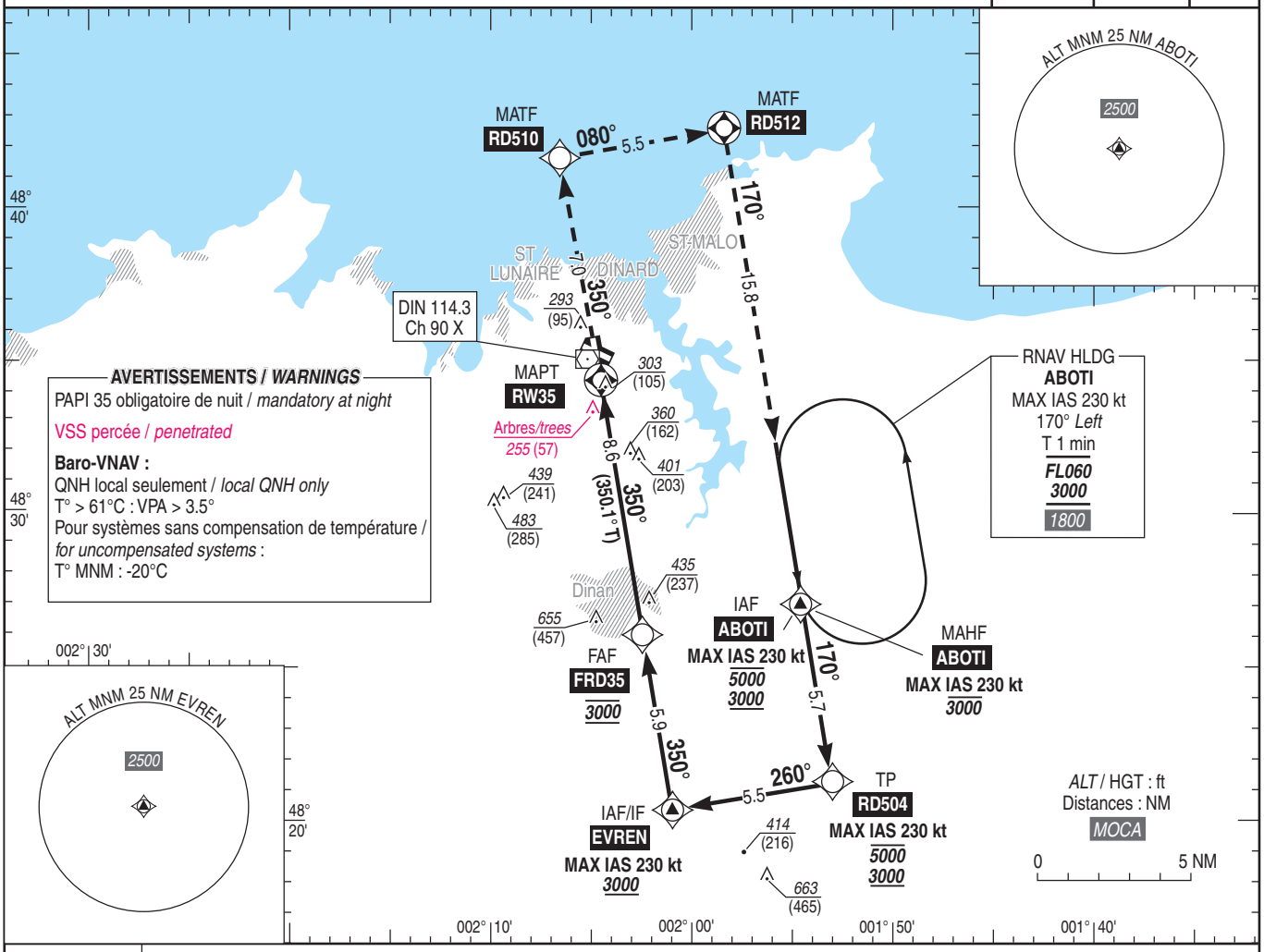
CAT A B C D

*ALT AD : 219,* ***THR : 198 (8 hPa)***

**RNP** RWY 35

**ATIS** DINARD : 124.580
APP : RENNES Approche / *Approach* 126.950
**TWR** : DINARD Tour / *Tower* 120.155 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.155) FR uniquement : Obtenir le QNH de RENNES auprès de ATIS RENNES 136.405 ou RENNES Approche.
***A/A*** *(120.155) FR only : Obtain RENNES QNH from RENNES ATIS 136.405 or RENNES Approach.*

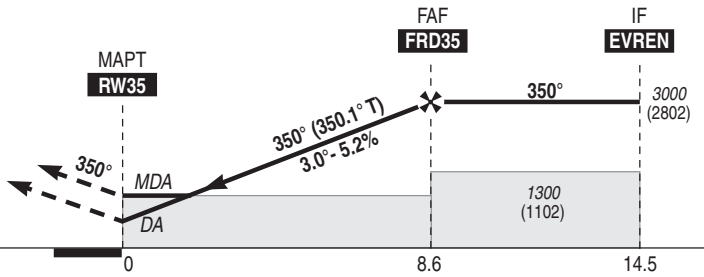
| RNP APCH | EGNOS Ch 42335 E35A TCH : 49 | VAR 0° (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter direct vers **RD510** , puis tourner à **droite** vers **RD512**, puis vers **ABOTI** pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2802) (MAX IAS 230 kt).
Monter à *1100* (902) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up direct to* ***RD510*** *, then turn* ***right*** *to* ***RD512*** *then to* ***ABOTI*** *to join holding pattern to* ***3000*** *(2802) (MAX IAS 230 kt). Climb up to 1100 (902) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* Absence ATS (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***590*** (390) | 1400 | 255 | ***490*** (290) | 900 | 288 | ***700*** (500) | 1500 | 496 | ***700*** (500) | 1500 | ***840*** (650) | 1500 |
| B | ***600*** (400) | 1400 | 268 | ***500*** (300) | 900 | 300 | | 1500 | | ***720*** (530) | 1600 | ***870*** (670) | 1600 |
| C | ***610*** (410) | 1500 | 276 | ***510*** (310) | 1000 | 309 | | 1800 | | ***920*** (730) | 2400 | ***1070*** (870) | 2400 |
| D | ***620*** (420) | 1500 | 286 | ***520*** (320) | 1000 | 319 | | 1800 | | ***1000*** (800) | 3600 | ***1140*** (940) | 3600 |

| DIST RW35 NM | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***880*** (682) | ***1200*** (1002) | ***1520*** (1322) | ***1840*** (1642) |
| **NM** | **6** | **7** | **8** | |
| ***ALT*** (HGT) | ***2160*** (1962) | ***2480*** (2282) | ***2790*** (2592) | |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(2) MVL interdites RWY 17 si PAPI RWY 17 HS / *Circling prohibited RWY 17 if PAPI RWY 17 U/S.*

| FAF - MAPT 8.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 25 | 6 min 06 | 5 min 11 | 4 min 31 | 3 min 59 | 3 min 35 | 3 min 15 | 2 min 48 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**DINARD** PLEURTUIT SAINT MALO

CAT A B C D

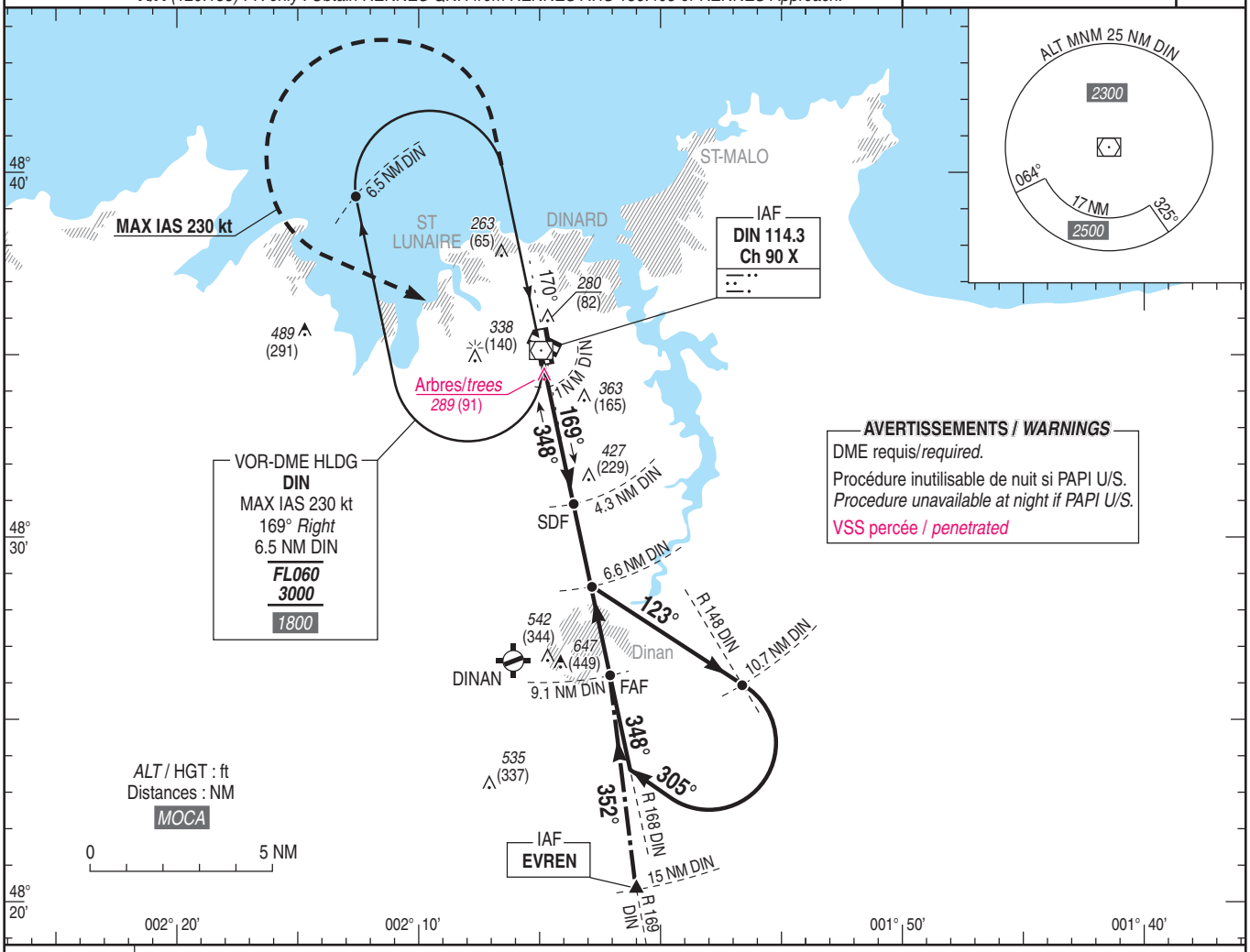
*ALT AD : 219,* ***THR : 198 (8 hPa)***

VOR RWY 35

**ATIS** DINARD : 124.580
APP : RENNES Approche / *Approach* 126.950
**TWR** : DINARD Tour / *Tower* 120.155 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.155) FR uniquement : Obtenir le QNH de RENNES auprès de ATIS RENNES 136.405 ou RENNES Approche.
***A/A*** *(120.155) FR only : Obtain RENNES QNH from RENNES ATIS 136.405 or RENNES Approach.*

Sur instruction / *Upon instruction*

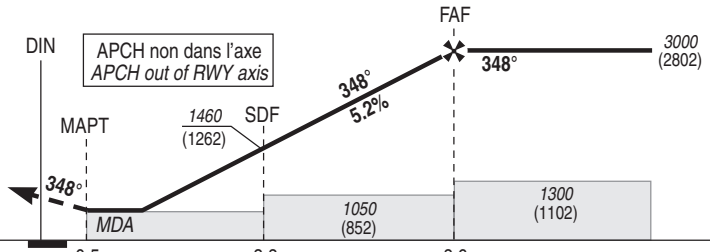
VAR 0° (2025)




*TA : 5000*

API : Monter **R 348 DIN**. A ***1500*** (1302), tourner **à gauche vers DIN** en montée vers ***3000*** (2802).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1500* (1302) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 348 DIN****. At* ***1500*** *(1302), turn* ***left to DIN*** *up to* ***3000*** *(2802).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1500 (1302) prior to level acceleration.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | 0.5 | 3.8 | 8.6 |
| DME DIN ← (NM) | 1.0 | 4.3 | 9.1 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) absence ATS sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***680*** (480) | 1500 | 475 | ***680*** (480) | 1500 | ***820*** (620) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***720*** (530) | 1600 | ***870*** (670) | 1600 |
| C | | 1800 | | ***920*** (730) | 2400 | ***1070*** (870) | 2400 |
| D | | 1800 | | ***1000*** (800) | 3600 | ***1140*** (940) | 3600 |

**DME DIN**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***730*** (532) | ***1050*** (852) | ***1370*** (1172) | ***1680*** (1482) | ***2000*** (1802) | ***2320*** (2122) | ***2640*** (2442) | ***2960*** (2762) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdite RWY 17 si PAPI 17 U/S / *Circling prohibited RWY 17 if PAPI 17 U/S.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 8.1 NM | 6 min 59 | 5 min 45 | 4 min 53 | 4 min 15 | 3 min 46 | 3 min 22 | 3 min 03 | 2 min 39 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRG.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRG - DEAUVILLE NORMANDIE

**AD 2 LFRG.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°21'48"N 000°09'36"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection piste 12/30 et taxiway Bravo | intersection of runway 12/30 and taxiway Bravo |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7 km Est de DEAUVILLE | 7 km East of DEAUVILLE |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 479 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 20.3 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 149 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.1271°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.138°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEADN / SEALAR | |
| | Adresse / *Address* | AEROPORT DE DEAUVILLE NORMANDIE<br>14130 SAINT GATIEN DES BOIS | |
| | Telephone | (0)2 31 65 65 65 | |
| | FAX | E-mail : operations@deauville.aeroport.fr | |
| | TELEX | SITA : DOLAPXH | |
| | AFS | LFRGYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Affectataire principal : AVA<br>FREQ opérations : 131.425 MHz | Main assignee: CAA<br>FREQ opérations : 131.425 MHz |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-DIM, JF :<br>0800-1800 du 01 NOV au 31 MAR<br>0700-1900 du 01 APR au 31 OCT<br>Extension sur PPR 48HR<br>operations@deauville.aeroport.fr<br>Modifications possibles par NOTAM | MON-SUN, public HOL :<br>0800-1800 from 01 NOV to 31 MAR<br>0700-1900 from 01 APR to 31 OCT<br>Extension PPR 48HR<br>operations@deauville.aeroport.fr<br>Possible modifications by NOTAM |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | LUN-VEN : PPR 24 HR.<br>SAM-DIM, JF : PPR 48 HR obligatoire.<br>Déclaration générale (GENDEC) : E-mail gestionnaire AD | MON-FRI : PPR 24 HR.<br>SAT-SUN, public HOL : PPR 48 HR.<br>Mandatory general declaration (GENDEC) : E-mail AD administration |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX H24 | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | TWR : 0800-1800 du 01 NOV au 31 MAR<br>0700-1900 du 01 APR au 31 OCT<br>Modifications possibles par NOTAM.<br>CTR susceptible d'être maintenue active sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des horaires programmés.<br>En dehors de ces horaires, CTR déclassée en classe G. | TWR : 0800-1800 from 01 NOV to 31 MAR<br>0700-1900 from 01 APR to 31 OCT<br>Possible modifications by NOTAM.<br>CTR likely to be kept active without NOTAM within one hour after the end of planned SKED.<br>Outside these SKED, CTR downgraded to class G. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | 0830-1730 du 01 NOV au 31 MAR<br>0730-1830 du 01 APR au 31 OCT<br>TEL : gestionnaire AD | 0830-1730 from 01 NOV to 31 MAR<br>0730-1830 from 01 APR to 31 OCT<br>TEL : AD administration |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | O/R E-mail gestionnaire AD<br>Tél : 02 31 65 65 65/67<br>SITA : DOLAPXH<br>FREQ OPS : 131.425 | O/R E-mail AD administration<br>Phone : 02 31 65 65 65/67<br>SITA : DOLAPXH<br>FREQ OPS : 131.425 |
| 10 | Sûreté / *Safety* | aerosgs@deauville.aeroport.fr | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré du 01 NOV au 15 APR | Provided from 01 NOV to 15 APR |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : service assuré par RFFS pendant les horaires suivants :<br>LUN-DIM et JF, et pendant les opérations d'extension de l'Exploitant :<br>0800-1800 du 01 NOV au 31 MAR<br>0700-1900 du 01 APR au 31 OCT<br>En dehors de ces HOR, GRF non assuré.<br>Demande auprès de l'exploitant à E-mail gestionnaire AD<br>Indisponibilité GRF en cas de déclenchement du RFFS.<br>RCR (Runway Condition Report) actualisé et transmis à chaque inspection de piste.<br>Transmission AIREP auprès des services de l'Exploitant et du SNA local : aerosgs@deauville.aeroport.fr et sna-o-cca-lfrg-ld@aviation-civile.gouv.fr | GRF (Global Reporting Format) : service provided by RFFS during the following hours :<br>MON-SUN and public HOL, and during AD extended hours of operation :<br>0800-1800 from 01 NOV to 31 MAR<br>0700-1900 from 01 APR to 31 OCT<br>Outside these SKED, GRF not provided.<br>Request from the operator at E-mail AD administration<br>GRF unavailability in case of RFFS triggering.<br>RCR (Runway Condition Report) updated and transmitted at each RWY inspection.<br>AIREP transmission to the services of the operator and the local CAA: aerosgs@deauville.aeroport.fr and sna-o-cca-lfrg-ld@aviation-civile.gouv.fr |

**AD 2 LFRG.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Aérodrome : 1 plateforme élévatrice : 7 t + 5 chariots à bagages.<br>En ville : Gare de Trouville-Deauville avec installation de manutention (7 km). | Aerodrome: 1 lifting platform: 7 t + 5 handling trucks.<br>In town: Trouville-Deauville railway station with handling facilities (7 km). |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - Jet A1 (CIV-MIL)<br>Lubrifiants : Non disponible | Fuel grades : 100 LL - Jet A1 (CIV-MIL)<br>Lubricants: Not available |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS 100 LL : 1 cuve de 50m3, 1 camion de 2500L.<br>JET A1 : 2 cuves de 50m3, 2 camions de 20m3. | AVGAS 100 LL: 1 tank (50 m3 each), 1 truck (2500L).<br>JET A1: 2 tanks (50m3 each), 2 trucks (20m3 each). |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | ECOWING AD2 Type 2 - 75/25 - Chauffé.<br>O/R E-mail gestionnaire AD | ECOWING AD2 Type 2 - 75/25 - Heated.<br>O/R E-mail AD administration |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Non disponible | not available |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Inf. à 1.5T Aerodrome Bernay LFPD : 02 32 43 15 62 | Less than 1.5T Aerodrome Bernay LFPD : 02 32 43 15 62 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Paiement AVT : Cartes de crédit ou carte BP | Payment AVT: Credit cards or BP card |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels à Deauville, Honfleur, Trouville, Pont-l'Evêque et localités voisines. | Hotels in Deauville, Honfleur, Trouville, Pont-l'Evêque and surrounding places. |
| 2 | Restaurants | A St Gatien, Deauville, Touques et Trouville.<br>In St Gatien, Deauville, Touques and Trouville. | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis : O/R<br>Location de voitures en ville.<br>Bus. | Taxis: O/R<br>Car rental in town.<br>Bus. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste de secours premiers soins - Hôpitaux à Deauville (6 km) et à Equemauville (3,5 km).<br>Hôpital de Cricqueboeuf - Centre hospitalier de la côte fleurie - à proximité. | First aid room - hospitals in Deauville (6 km) and Equemauville (3,5 km).<br>Hôpital de Cricqueboeuf - Centre hospitalier de la côte fleurie - nearby. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur de billet en ville. | Cash dispenser in town. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Trouville | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRG.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | RFFS fermé hors HOR ATS<br>Niveau 5 : HOR ATS<br>Niveau 7 avec véhicules disponibles pour 13070 litres<br>Niveau 7 assuré pour vol programmé et PPR 48 HR<br>VIM61 P2.5 / VIM60 P2.5 / VIM24 P2.5 / Véhicule léger P.A 4*4-ISUZU | RFFS closed outside ATS SKED<br>Level 5 : ATS SKED<br>Level 7 with available vehicles for 13070 litres<br>Level 7 provided for scheduled flight and PPR 48 HR<br>VIM61 P2.5 / VIM60 P2.5 / VIM24 P2.5 / Light vehicle P.A 4*4-ISUZU |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Enlèvement par AD accompagné du "Follow me" ou autres moyens pour aéronef inférieur à 2 t.<br>Allumage des feux de l'aéronef obligatoire en cas de remorquage.<br>Enlèvement aéronef supérieur à 2 t par d'autres moyens :<br>Entreprise LESEIGNEUR-LEVAGE : Tél : 02 31 64 22 26, Fax : 02 31 72 52 96<br>Mr BEDOUCHA : Tél : 06 03 83 35 98, E-mail : leseigneur.levage@wanadoo.fr<br>Contact exploitant : E-mail gestionnaire. | Removal by AD accompanied by "Follow me" or other means for ACFT of less than 2 t.<br>ACFT lights must be switched on in the event of towing.<br>ACFT removal greater than 2 t by other means :<br>Entreprise LESEIGNEUR-LEVAGE : Tél : 02 31 64 22 26, Fax : 02 31 72 52 96<br>Mr BEDOUCHA : Tél : 06 03 83 35 98, E-mail : leseigneur.levage@wanadoo.fr<br>Operator contact : E-mail administrator. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Du 01 NOV au 31 MAR :<br>Niveau 6-7 : assuré pour vol programmé et PPR 48 HR<br>Niveau 5 : LUN-DIM, JF : 0800-1800<br>Du 01 APR au 31 OCT :<br>Niveau 6-7 : assuré pour vol programmé et PPR 48 HR<br>Niveau 5 : LUN-DIM, JF : 0700-1900<br>En dehors de ces HOR, pas de niveau de protection assuré. RFFS fermé.<br>Demande auprès de l'exploitant à E-mail gestionnaire AD. | From 01 NOV to 31 MAR :<br>Level 6-7 : provided for scheduled flight and PPR 48 HR<br>Level 5 : MON-SUN, public HOL : 0800-1800<br>from 01 APR to 31 OCT :<br>Level 6-7 : provided for scheduled flight and PPR 48 HR<br>Level 5 : MON-SUN, public HOL : 0700-1900<br>Outside of these SKED, no protection level provided. RFFS closed.<br>Request from the operator : E-mail AD administration. |

**AD 2 LFRG.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige: 1 VIM 24 équipé d'une lame caoutchouc<br>Verglas: 1 rampe d'épandage pour produit déverglaçant (formiate de potassium) | Snow: 1 VIM 24 with rubber blade<br>Black-ice: 1 spreader for de-icing product (potassium formiat) |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayés sur décision de l'exploitant :<br>- Piste 12/30<br>- TWY B<br>- Aire de trafic<br>Les autres voies de circulation pourront être dégagées en fonction des disponibilités, sur décision du gestionnaire. | Cleared upon decision of AD operator :<br>- RWY 12/30<br>- TWY B<br>- Apron<br>Other TWYs could be cleared, if possible, upon decision of AD manager. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Opération de déverglaçage réservée aux vols commerciaux réguliers de niveau de sécurité 6 et 7 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>De-icing reserved for scheduled commercial flights with a safety level 6 and 7. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | tarmac | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 50 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY B : 23 m | TWY B : 23 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY B : tarmac | TWY B : tarmac |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY B : 50 F/C/W/T | TWY B : 50 F/C/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | intersection extrémité ligne de placement et début rayon de braquage point C2. | intersection end of positioning line and start of turning radius fix C2. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 472 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRG.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir / see MIA TEXT 01 et / and TEXT 02<br>Voir / See APDC DEAUVILLE NORMANDIE : D1, C1, C2, C3, B1, B2, B3, B4, A1, A2, A3, A4, A5, E1, E2, E3, E4, H1, H2. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir / see AD 2 LFRG ADC 01 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRG .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRG.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRG.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRG .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | RENNES | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>HIV/WIN : CNL 21<br>ETE/SUM : CNL 20 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | ETE :TREND 0600-2000<br>HIVER : TREND 0600-2100 | SUM : TREND 0600-2000<br>WIN : TREND 0600-2100 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>ETE/SUM : 0600-2000<br>HIV/WIN : 0600-2100<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 22 51 54 16 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 117.16 (116) | 2550 x 45 | 50 F/C/W/T macadam / macadam | 49°22'13.90"N 000°08'19.37"E ( 49°22'07.25"N 000°08'39.21"E ) ------ GUND NIL | THR : 471ft DTHR : 472ft |
| 30 | 297.18 (296) | 2550 x 45 | 50 F/C/W/T macadam / macadam | 49°21'36.23"N 000°10'11.76"E ( 49°21'42.42"N 000°09'53.30"E ) ------ GUND NIL | THR : 461ft DTHR : 464ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | 200 | 2670 x 300 | NIL | (1) |
| 30 | NIL | NIL | 200 | 2670 x 300 | NIL | (2) |

(1) RESA 240 x 90 m

(2) RESA 240 x 90 m

**AD 2 LFRG.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 2550 | 2750 | 2550 | 2100 | |
| TWY B | 823 | 1023 | 823 | | |
| 30 | 2550 | 2750 | 2550 | 2130 | |
| TWY B | 1749 | 1949 | 1749 | | |

**AD 2 LFRG.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | DTHR: G- LIL | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 40 ft | | | | | |
| 30 | - 420 m - LIH | DTHR: G- LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12 | 2100 m | 60 m | W | LIH | R - LIL | | | |
| 30 | 2130 m | 60 m | W | LIH | R - LIL | | | (1) |

(1) Rampe d'approche simplifiée composée de 17 feux sur 1 ligne axiale de 7 feux s'étendant sur 420 mètres avec une barre transversale de 10 feux située à 300 m. Feux jaunes sur les 600 derniers mètres de piste.
Simplified approach lights with 17 lights on 1 axial line of 7 lights extending over 420 meters and a crossbar of 10 lights located at 300 m. Yellow lights on the last 600 meters of RWY.

**AD 2 LFRG.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène pour alimentation électrique (voir AL 2 LFRG.22) | Power plant for secondary power supply (see AD 2 LFRG.22). |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins d'une seconde. | Less than 1 second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balisage indisponible hors HOR ATS (Absence STAP-PCL)<br>Feux de protection de piste (WIG WAG) aux points d'attente avant piste 12-30. Cf. AD 2.22.3<br>Raquettes d'extrémité de RWY : feux B<br>PRKG : feux B | Lighting unavailable outside ATS SKED (no STAP-PCL)<br>RWY protection lights (WIGWAG) at runway 12-30 holding points. See AD 2.22.3<br>RWY end turn-around areas : B lights<br>Apron : B lights |

**AD 2 LFRG.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Les opérations de décollage et d'atterrissage d'hélicoptère s'effectuent uniquement sur la piste en service. | HEL TKOF and landing operations are carried out only on the RWY in use. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR DEAUVILLE**<br>49°28'23"N , 000°20'25"E - 49°18'55"N , 000°22'50"E - 49°16'26"N , 000°20'52"E - 49°16'00"N , 000°19'20"E - 49°15'21"N , 000°10'45"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 49°21'48"N , 000°09'36"E - 49°19'10"N , 000°00'31"E - 49°25'51"N , 000°04'01"W - 49°27'30"N , 000°06'28"E - 49°28'23"N , 000°20'25"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>DEAUVILLE Tour (FR)<br>DEAUVILLE Tower (EN) | HOR ATC / ATC SKED<br>Voir / See AD 2 LFRG.3-7 |

**AD 2 LFRG.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | DEAUVILLE Sol (FR)<br>*DEAUVILLE Ground (EN)* | 118.305 MHz | HO | Canal 8.33 |
| TWR | DEAUVILLE Tour (FR)<br>*DEAUVILLE Tower (EN)* | 118.305 MHz | HO | Canal 8.33 |
| VDF | DEAUVILLE Gonio (FR)<br>*DEAUVILLE Homer (EN)* | 118.305 MHz | HO | |
| ATIS | DEAUVILLE (FR)<br>*DEAUVILLE (EN)* | 119.180 MHz | HO | Canal 8.33. TEL : 02 31 65 65 36 |
| A/A | DEAUVILLE (FR) | 118.305 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFRG.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR | DVL | 110.2 MHz | H24 | 49°18'38.7"N 000°18'45.8"E | 497 ft | 60NM FL500 | | 117°/6,6NM DTHR 30 | |
| LOC 30 (I.E.1) | DV | 111.55 MHz | H24 | 49°22'18.3"N 000°08'06.2"E | 478 ft | | | 296°/298 m THR 12 | |
| GP 30 | | 332.75 MHz | H24 | 49°21'50.1"N 000°09'43.5"E | 462 ft | | 17.7 m/58 ft<br>( 3 °) | 319°/309 m DTHR 30 | |
| DME 30 | | CH 52Y | H24 | 49°21'50.1"N 000°09'43.5"E | 466 ft | 25NM FL250 | | 319°/309 m DTHR 30 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.20 Réglements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Les services de la circulation aérienne dans le volume de la CTR DEAUVILLE sont assurés pendant les heures d'ouverture par DEAUVILLE TWR.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES***

*Air Traffic services within the CTR DEAUVILLE are provided by DEAUVILLE TWR during its open hours.*

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition est fixée à 5000 ft.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude is 5000 ft.*

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

***20.3 GROUND MANOEUVRING***

**20.3.1 Roulage**

Par RVR < 550 m : cheminement unique utilisable via TWY B.

PRKG en herbe susceptible d'être fermé en cas d'intempéries ou de congestions.

Demi-tour sur piste et raquette intermédiaire RWY 12 interdit aux aéronefs de masse supérieure à 35 tonnes.

Utilisation obligatoire des raquettes de retournement RWY 12-30.

***20.3.1 Taxi regulations***

*If RVR < 550 m : taxiing possible only via TWY B.*

*Grass PRKG likely to be closed in case of bad weather conditions or congestion.*

*Turn around on runway and intermediate turn pad RWY 12 prohibited for ACFT over 35 tons.*

*Mandatory use of turn pads RWY 12-30.*

**20.3.2 Utilisation des postes de stationnement**

Utilisation des postes : voir AD 2 LFRG MIA TEXT 01 et 02.

Aire de stationnement revêtue limitée : stationnement soumis à autorisation préalable de E-mail gestionnaire AD ou FREQ opérations.

Pour des raisons de sécurité, les hélicoptères sont autorisés à stationner uniquement sur les postes H1 et H2 matérialisés.

Restriction d'utilisation pour les aéronefs militaires :

- PPR obligatoire au +33 2 31 65 65 67 / E-mail gestionnaire AD ;
- Contact radio obligatoire FREQ opérations ;
- Stationnement possible sur poste D1 ou autres postes sur demande auprès de l'exploitant.

a) Postes commerciaux passagers et fret réservés :

- aux ACFT commerciaux programmés,

- aux ACFT d'Etat après accord de l'exploitant d'AD,

- aux autres ACFT avec assistance.

Demande auprès de l'exploitant d'aérodrome.

b) Zones parking aviation générale :

- Parking aéroclub :

Poste E : ACFT MTOW < 6 t

Interdit aux hélicoptères

Envergure MAX : 12 m sauf accord exploitant AD

Contact préalable avec Aéro-Club de Deauville recommandé

Sortie piétons par le portillon bleu BGTA sous la responsabilité du commandant de bord.

***20.3.2 Use of parking stands***

*Use of parking stands : see AD 2 LFRG MIA TEXT 01 and 02.*

*Paved parking area limited : parking subject to prior authorization from E-mail AD administration or operations FREQ.*

*For safety related reasons, helicopters are only allowed to park on the marked H1 and H2 stands.*

*Apron restrictions for MIL ACFT :*

- *Mandatory PPR to +33 2 31 65 65 67 / E-mail AD administration ;*
- *Radio contact mandatory operations FREQ ;*
- *Parking is possible on Stand D1 or other stands on request to AD operator.*

a) Commercial passengers and freight stands reserved for :

*- scheduled commercial ACFT,*

*- State ACFT upon agreement from AD operator,*

*- other ACFT with handling.*

*Send request to AD operator.*

*b) General aviation apron areas :*

*Flying club apron :*

*Stand E : ACFT MTOW < 6 t*

*Prohibited to helicopters*

*MAX wingspan : 12 m unless agreed by AD operator*

*Prior contact with Deauville Flying club recommended*

*Pedestrian exit through the BGTA blue gate under responsibility of the pilot in command.*

**20.3.3 TWY**

TWY B : utilisation limitée aux ACFT de largeur hors tout du train principal de 9 m max (OMGWS) et envergure max 52 m code D.

***20.3.3 TWY***

*TWY B : use limited to ACFT with overall width of main landing gear of 9 m max (OMGWS) and code D 52 m max wingspan.*

**20.4 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Vols d'entraînement interdits si RWY 12/30 fermée.

Entraînements basse hauteur possibles uniquement au Sud du terrain, sur autorisation du contrôle et avec instructeur à bord : monomoteurs 300 ft MNM, bi-moteurs 500 ft MNM.

Les vols d'entraînement ACFT en IFR et ACFT ABV 6t en VFR sont interdits :

LUN-VEN : 1900-0700,

SAM : après 1300,

DIM et JF.

(SUM : -1 HR)

***20.4 TRAINING FLIGHTS***

*Training flights prohibited when RWY 12/30 closed.*

*Low height training flights possible only South of the field, after ATC clearance and with instructor on board : single-engined ACFT 300 ft MNM, twin-engined ACFT 500 ft MNM.*

*Training flights IFR ACFT and VFR ACFT ABV 6t are forbidden :*

*MON-FRI : 1900-0700,*

*SAT : after 1300,*

*SUN and HOL.*

*(SUM : -1 HR)*

**20.5 SERVICE RADAR**

A l'intérieur des TMA RENNES partie 5 et 6, RENNES Approche utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***20.5 RADAR SERVICE***

*Within TMA RENNES part 5 and 6, RENNES Approach uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide control, flight information and alert services.*

**20.6 REDACTION DE PLAN DE VOL**

Pour tout vol VFR de nuit hors CTR DEAUVILLE, un plan de vol doit être préalablement déposé.

***20.6 FILLING FLIGHT PLAN***

*For any night VFR flight outside DEAUVILLE CTR, a FPL is compulsory.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 GENERALITES**

**21.1.1 Généralités**

Les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en marche que :

- 30 minutes avant le départ,
- 30 minutes après l'arrivée.

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

**21.1.2 Exemptions**

Vols non soumis aux restrictions :

- atterrissages d'urgence,
- atterrissages des aéronefs déroutés pour des raisons météorologiques,
- vols de la sécurité civile,
- vols postaux effectués pour le compte de l'administration postale,
- vols de recherche et de sauvetage,
- vols d'évacuation sanitaire (EVASAN),
- vols des aéronefs d'Etat ou utilisés par un Etat,
- vols humanitaires.

***21.1 GENERAL***

***21.1.1 General***

*Auxilliary Power Unit can only be used :*

*- 30 minutes before departure,*
*- 30 minutes after arrival.*

*At landing, thrust reverser and propeller pitch reverser can be used beyond idle speed only for operational and safety reasons.*

***21.1.2 Exemptions***

*Flights not subject to restrictions :*

*- emergency landings,*
*- landings of diverted aircraft for meteorological reasons,*
*- public safety flights,*
*- postal flights on behalf of postal administration,*
*- search and rescue flights,*
*- MEDEVAC flights,*
*- flights of State aircraft or aircraft used by a State,*
*- humanitarian flights.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Virage à droite RWY 30.

**22.2 VOLS AU DEPART**

Départs IFR : en cas d'absence DEAUVILLE TWR, le pilote demande la clairance IFR à RENNES Approche par téléphone 02 99 31 31 55.

**22.3 VOLS A L'ARRIVEE**

Atterrissage de nuit interdit si PAPI U/S RWY 12-30.

Contact radio obligatoire sur fréquence de l'exploitant 131.425 MHz pour tout mouvement d'appareil supérieur à 12 m d'envergure, sauf vols réguliers.

**22.4 PROCEDURES LVP**

**22.4.1 Installations et équipements disponibles**

22.4.1.1 Pistes

RWY 30 homologuée uniquement pour des opérations d'approches classiques de non précision.

RWY 30 homologuée pour les décollages par faible visibilité avec portée visuelle de piste (RVR) supérieure ou égale à 400 m (cf. AD 2 LFRG ADC 01).

La RWY 12 n'est pas équipée.

22.4.1.2 Taxiways

Circulation limitée à un seul mobile (avion ou véhicule) en déplacement sur l'aire de manœuvre dès RVR < 800 m.

TWY B utilisable en LVP.

Suspension des opérations au sol d'assistance des aéronefs quand RVR < 150 m.

22.4.1.3 Communications

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en cours.

Le service du contrôle d'aérodrome est responsable du déclenchement et de la levée des actions nécessaires à la mise en œuvre des LVP.

**22.4.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

La mise en place des LVP s'opère lorsque 400 m < RVR < 800 m ou plafond < 200 ft.

Décollage interdit par RVR < 400 m ou par RVR < 800 m hors HOR ATS ou plafond < 200 ft.

Arrivée interdite par RVR < 800 m ou plafond < 200 ft.

Les LVP restent en vigueur jusqu'au dépassement significatif et durable des mesures de RVR et/ou de plafond les ayant déclenchées.

Procédures LVP indisponibles si secours électrique est hors service et / ou éclairage des panneaux d'arrêt indisponible.

**22.4.3 Balisage de piste**

22.4.3.1 Par marques (diurne)

22.4.3.2 Lumineux

La RWY 30 est équipée d'une rampe d'approche HI /BI simplifiée de 420 m constituée de feux blancs unidirectionnels.

- Latéral HI blancs bidirectionnel tous les 60 m.
- Latéral BI blancs omnidirectionnel tous les 60 m (confondu avec la HI)
- Seuil en HI : 10 lampes vertes commandées indépendamment de la piste
- Voies de circulation : balisage latéral BI bleu

Autre balisage lumineux :

* Feux à éclats DTHR 12 et DTHR 30
* Feux clignotants d'obligation d'arrêt (wig-wag)
* Raquette 12 et 30 : feux bleus BI
* Extrémité RWY 12 et RWY 30 : barres BI 16 feux rouges / 6 feux verts
* DTHR 12 et DTHR 30 : barres latérales BI vertes, extrémité barre HI rouge
* PAPI 12 pente 3.5°(6.11%), MEHT 40ft :
- 4 feux en bordure nord de la 12/30 situés à 230 m du DTHR 12.
- 1er feu situé à 15 m du bord de piste. La largeur du PAPI est de 9 m.

*PAPI 30 pente 3° (5.23%), MEHT 54 ft :

- 4 feux en bordure sud de la piste 12/30 situés à 289.1m du DTHR 30
- 1er feu situé à 15m du bord de piste. La largeur du PAPI est de 9m.

Pas de barres d'arrêt.

22.4.3.3 Par marques et lumineux

***22.1 GENERAL***

*Right hand turn at RWY 30.*

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*IFR departures : in case of DEAUVILLE TWR absence, the pilot shall request IFR departure clearance to RENNES Approach by phone 02 99 31 31 55.*

***22.3 ARRIVING FLIGHTS***

*Landing prohibited at night if PAPI U/S RWY 12-30.*

*Radio contact mandatory on operator frequency 131.425 MHz for any movement of ACFT with a wingspan of more than 12 m except for scheduled flights.*

***22.4 LVP PROCEDURES***

***22.4.1 Installations and available equipment***

*22.4.1.1 RWY*

*RWY 30 only certified for operations of conventional non-precision approaches.*

*RWY 30 certified for low visibility TKOF with runway visual range (RVR) >= 400 m (see AD 2 LFRG ADC 01).*

*RWY 12 is not equipped.*

*22.4.1.2 Taxiway*

*Traffic limited to a single moving mobile (vehicle or ACFT) on the manoeuvring area as soon as RVR < 800 m.*

*TWY B usable in LVP conditions.*

*Suspension of ACFT Ground Operations when RVR < 150 m.*

*22.4.1.3 Communications*

*Pilots are informed on ATIS when LVP procedures are in progress.*

*The ATC is responsible for initiating and lifting the actions required to implement the LVP.*

***22.4.2 LVP implementation and end criteria***

*LVP are implemented when 400 m < RVR < 800 m or ceiling < 200 ft.*

*TKOF prohibited if RVR < 400 m or if RVR < 800 m outside ATS SKED or ceiling < 200 ft.*

*Arrivals prohibited if RVR < 800 m or ceiling < 200 ft.*

*LVP procedures remain in force until a significant and lastingly exceeding of RVR and/or ceiling measurements that led to them.*

*LVP procedures unavailable if electrical back-up out of order and / or stop sign lighting unavailable.*

***22.4.3 RWY lighting***

*22.4.3.1 With marks (diurnal)*

*22.4.3.2 Lighting*

*RWY 30 is equipped with a 420 m approach ramp simplified LIH/LIL consisting of unidirectional white lights.*

*- bidirectional white edge LIH every 60 m.*

*- omnidirectional white edge LIL every 60 m (combined with LIH)*

*- THR LIH : 10 green lights operated independently of the RWY*

*- TWY : blue edge LIL*

*Other lighting* :

** strobe lights DTHR 12 and DTHR 30*

** flashing lights for compulsory stop (wig-wag)*

** turning-pad 12 and 30 : blue lights LIL lighting*

** extremity RWY 12 and RWY 30 : ramp LIL 16 red lights / 6 green lights*

** DTHR 12 and DTHR 30 : green edge ramp LIL, red extremity ramp LIH*

** PAPI 12, slope 3.5°(6.11%), MEHT 40 ft :*

*- 4 lights to the northern edge of RWY 12/30 located at 230 m from DTHR 12.*

*- 1st light located at 15 m from the edge of the RWY. PAPI is 9 m wide.*

** PAPI 30 slope 3° (5.23%), MEHT 54 ft :*

*- 4 lights to the southern edge of RWY 12/30 located at 289.1 m from DTHR 30.*

*- 1st light located at 15 m from the edge of the RWY. PAPI is 9 m wide.*

*No stop bars.*

*22.4.3.3 With marks and lighting*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Points d'attente APP Classique de non précision sur RWY 12/30

- TWY B : 150 m de l'axe 12/30 + panneaux au point d' attente + wig-wag

Allumage balisage lumineux de la piste, TWY B, panneaux d'identification de piste et feux de protection de piste, alimentés par Groupe électrogène (Secours inverse)

*Holding points for conventional non-precision approaches on RWY 12/30*

*- TWY B : 150 m from the axis RWY 12/30 + mandatory signs at holding point + wig-wag*

*Runway lighting, TWY B, runway identification signs and runway protection lights, powered by generator (reverse backup).*

**22.4.4 Observations**

Le RFFS (si présent) en état de veille si RVR < 800m et >550m (pour LDG et TKOF) et en état d'alerte si RVR <550m.

Alimentation électrique secourue (secours inversé).

Le réseau secours est constitué d'un ensemble de deux groupes électrogène diesel, maintenus constamment en température pour permettre un meilleur démarrage.

***22.4.4 Remarks***

*RFFS (if present) in standby state if 550 m < RVR < 800 m (for LDG and TKOF) and on alert if RVR < 550 m.*

*Uninterruptible power supply (reverse power supply).*

*Secondary power supply consists of a set of two diesel generator sets, constantly kept at temperature to permit a better start-up.*

**22.5 PANNE DE COMMUNICATION**

Au départ : afficher code 7600.

Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler l'APP : 02 99 31 31 55.

VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

IMC : respecter l'itinéraire de départ et le dernier niveau assigné jusqu'aux limites de la TMA et poursuivre ensuite la montée selon le plan de vol en vigueur.

A l'arrivée :

Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

Panne de radiocommunication suivie d'une API :

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.
Lorsqu'une seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'atitude minimale de sécurité en route.

***22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Outgoing ACFT : squawk code 7600.*

*If possible, use GSM to call APP : +33 (0)2 99 31 31 55.*

*VMC : turn back and land on AD.*

*IMC : respect departure routing and last assigned FL until the TMA limits and continue climbing as in the FPL in force.*

*Incoming ACFT :*

*Comply with the procedure as defined in the national legislation.*

*Radiocommunication failure followed by a missed approach :*

*Comply with the missed approach procedure described on IAC and perform a second approach.*
*If this second attempt is followed by a new missed approach, divert to the alternate airfield provided in the FPL, climbing up to the minimum en-route safety altitude.*

**AD 2 LFRG.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

Indisponibilité du balisage et PAPI RWY 12-30 hors horaire ATS.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction du contrôle. A tout changement de fréquence, le Commandant De Bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

THR RWY 12 et raquette de retournement invisibles depuis la TWR.

Utilisation des raquettes de retournement piste 12-30 soumises à autorisation pour ACFT d'envergure > 36m et de largeur hors tout du train principal (OMGWS) > 9 m MAX à E-mail gestionnaire AD.

Demi tour raquette intermédiaire piste 12 interdit aux ACFT d'envergure > 16 m et de largeur > 9 m hors tout du train principal (OMGWS).

Port du gilet fluorescent obligatoire sur les aires.

Accès côté piste par l'aéroclub strictement réservé aux usagers autorisés.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*Lighting and PAPI RWY 12-30 are not available outside ATS SKED.*

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Frequency change upon ATC instruction. For any frequency change, the Pilot-In-Command must call without delay on the new assigned frequency.*

*RWY 12 THR and turn-around area not visible from the TWR.*

*Use of RWY 12-30 turn around areas are subject to authorization for ACFT with wingspan > 36 m and with overall main gear width (OMGWS) > 9 m MAX to E-mail AD administration.*

*Turn around prohibited on RWY 12 intermediate turn-around area for ACFT with wingspan > 16 m and with overall main gear width (OMGWS) > 9 m.*

*Mandatory wearing of fluorescent vests in areas.*

*RWY side access by the aeroclub strictly reserved for authorized users.*

**23.2 ASSISTANCE**

L'accueil des aéronefs de dimensions : envergure > 36-52 m soumis à autorisation préalable (préavis minimum 15 jours) à obtenir auprès du gestionnaire de l'aéroport via :

- E-mail gestionnaire AD
- aerosgs@deauville.aeroport.fr

***23.2 HANDLING***

*The reception of ACFT with dimensions : wingspan > 36-52 m subject to a prior authorization (minimum notice 15 days) to obtain from AD operator via :*

*- E-mail AD administration*
*- aerosgs@deauville.aeroport.fr*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

Equipement de surveillance de trafic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

***23.3 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel.

Sur demande selon HOR RFFS.

En configuration LVP, intervention péril animalier sur demande du Commandant De Bord.

Présence de nombreux oiseaux sur AD.

Inspection de piste pour accueil d'aéronefs d'envergure > 12m.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random.*

*Upon request according to RFFS SKED.*

*In LVP configuration, wildlife strike hazard intervention upon request of the Pilot-In-Command.*

*Heavy bird hazard on AD.*

*RWY inspection for hosting ACFT with wingspan > 12m.*

**AD 2 LFRG.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRG.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# DEAUVILLE NORMANDIE
# LFRG

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **Postes** *Stands* | * | **Envergure Max (m)** *Max wingspan (m)* | **Restrictions** *Restrictions* | **Aéronefs Critiques** **IATA Code** *Critical ACFT* |
|---|---|---|---|---|
| **AIRE COMMERCIALE** / *COMMERCIAL APRON* | | | | |
| C1 | A | 36 | C1 restreint C2 / *C1 restricted C2* | F2TH, GLF4, C604, C750, E145, A321, A320, B739, CRJ, RJ100, B712 |
| C2 | A | 36 | C2 restreint C3 / *C2 restricted C3* | F2TH, E145, A321, A320, B739, CRJ, RJ100, B712 |
| C3 | A | 36 | | F2TH, E145, A321, A320, B739, CRJ, RJ100, B712 |
| D1 (1) | A | 52 | | A310, B753, B763, C160 et FRET / *and FREIGHT* |
| **AIRE AVIATION GÉNÉRALE** / *GENERAL AVIATION APRON* | | | | |
| B4 | A | 16 | | F2TH, F900, LJ35, LJ60, CL60, CJ2, CJ3, C560, C550, KING 350, PC24 |
| B3 | A | 16 | | F2TH, F900, LJ35, LJ60, CL60, CJ2, CJ3, C560, C550, KING 350, PC24 |
| B2 | A | 16 | | F2TH, F900, LJ35, LJ60, CL60, CJ2, CJ3, C560, C550, KING 350, PC24 |
| B1 | A | 16 | B1 restreint B2 si envergure >17 m<br>*B1 restricted B2 if wingspan >17 m* | F2TH, F900, LJ35, LJ60, CL60, CJ2, CJ3, C560, C550, KING 350, PC24 |
| A5 | A | 12 | Sous conditions de l'exploitant<br>*Under AD Operator's conditions* | B190, BE200, TRIN, P180, TBM7 |
| A4 | A | 12 | | B190, BE200, TRIN, PC12, P180, TBM7, C510, HS125, |
| A3 | A | 12 | | B190, BE200, TRIN, PC12, P180, TBM7, C510, HS125, C525 |
| A2 | A | 12 | | B190, BE200, TRIN, PC12, P180, TBM7, C510, HS125, C525 |
| A1 | A | 12 | A1 restreint A2 si envergure >12 m<br>*A1 restricted A2 if wingspan >12 m* | B190, BE200, TRIN, PC12, P180, TBM7 |
| E5 | A | 12 | Réservé aux ACFT basés de l'ACB de Deauville Normandie / *Reserved for home-based ACFT of Deauville Normandie ACB* | PA42, PA46, PA31, PA28, DR400, DA40 |
| E4 | A | 12 | Réservé aux ACFT basés de l'ACB de Deauville Normandie / *Reserved for home-based ACFT of Deauville Normandie ACB* | PA42, PA46, PA31, PA28, DR400, DA40 |
| E3 | A | 12 | Réservé aux ACFT basés de l'ACB de Deauville Normandie / *Reserved for home-based ACFT of Deauville Normandie ACB* | PA42, PA46, PA31, PA28, DR400, DA40 |
| E2 | A | 12 | Réservé aux ACFT basés de l'ACB de Deauville Normandie / *Reserved for home-based ACFT of Deauville Normandie ACB* | PA42, PA46, PA31, PA28, DR400, DA40 |
| E1 | A | 12 | E1 restreint E2 si envergure >12 m<br>*E1 restricted E2 if wingspan >12 m*<br>Réservé aux ACFT basés de l'ACB de Deauville Normandie / *Reserved for home-based ACFT of Deauville Normandie ACB* | PA42, PA46, PA31, PA28, DR400, DA40 |



© SIA

# DEAUVILLE NORMANDIE
# LFRG

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **Postes** *Stands* | * | **Envergure Max (m)** *Max wingspan (m)* | **Restrictions** *Restrictions* | **Aéronefs Critiques** **IATA Code** *Critical ACFT* |
|---|---|---|---|---|
| **HÉLICOPTÈRES /** *HELICOPTERS* | | | | |
| H1 (2)<br>H2 (2) | A | Rotor < 15,8<br>*Rotor < 15.8* | Hélicoptère de dimension hors tout de 15,8 m maximum / *Helicopter with maximum overall dimension of 15.8 m*<br><br>Évolutions simultanées sur les postes H1 et H2 non autorisées / *Simultaneous maneuvers on stands H1 and H2 not authorized*<br><br>Sortie du poste pour hélicoptères en marche avant / demi-tour interdit<br>*Helicopter stand exit in forward gear / turn around prohibited* | H160 |
| **PARKING NON REVÊTU /** *UNPAVED APRON* | | | | |
| | A | 12 (3) | Interdit aux HEL<br>*Prohibited for HEL* | Aéronef de moins de 2 T / *Aircraft of less than 2 T* |

* Sortie du poste : A : autonome.
R : repoussée.

** Stand exit : A : self-manoeuvring.*
*R : push back.*

Assistance obligatoire pour l'arrivée et le départ avec clairance du CTL, hors urgence avérée.

*Mandatory assistance for arrival and departure with ATC clearance, except legitimate emergency.*

Postes E5, E4, E3, E2, E1, A5, A4, A3, A2, A1, B4, B3, B2, B1 :
Sortie Autonome possible pour aéronefs envergure inférieure à 12 m.

*Stands E5, E4, E3, E2, E1, A5, A4, A3, A2, A1, B4, B3, B2, B1 :*
*Self-manoeuvring exit possible for ACFT with wingspan < 12 m.*

Pour toute autre demande de sortie autonome, se rapprocher du gestionnaire.

*For other self-manoeuvring exit request, get in touch with AD operator.*

(1) Aéronef de code D sur demande pour étude d'accueil aéronef de code supérieur auprès de : aerosgs@aeroportdeauville.com

*(1) Cat D aircraft on request for higher code aircraft acceptance study with aerosgs@aeroportdeauville.com*

(2) Hélicoptères autorisés sur demande à : operations@aeroportdeauville.com sur les autres postes de stationnement aéronef hors coactivité.

*(2) Helicopters authorised on request to : operations@aeroportdeauville.com on other ACFT stands outside of coactivity period.*

(3) Sauf accord exploitant AD.

*(3) Except under AD operator's agreement.*



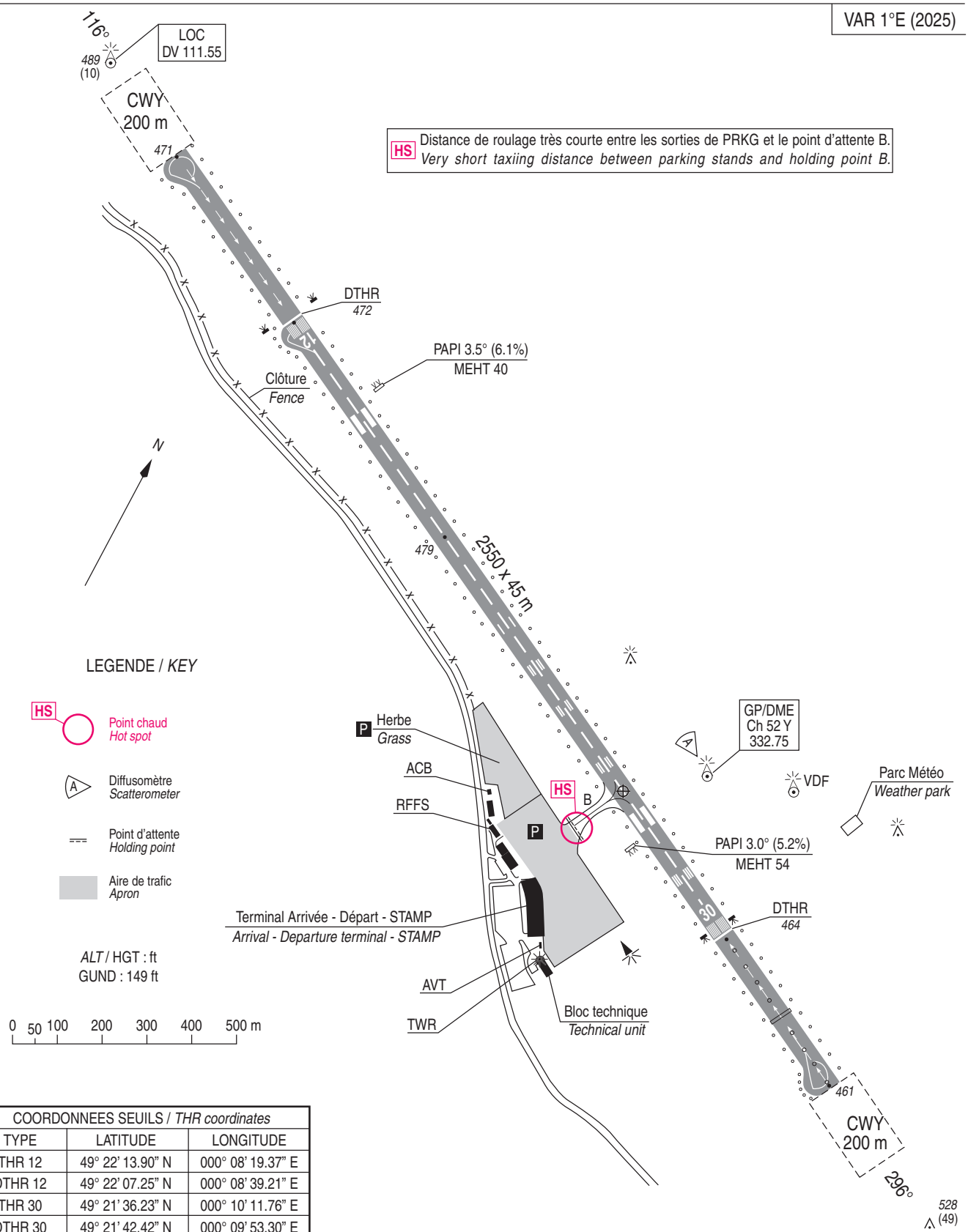
© SIA

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** DEAUVILLE : 119.180 ☎ 02 31 65 65 36

# DEAUVILLE NORMANDIE
49 21 48 N - 000 09 36 E
*ALT AD : 479 (18 hPa)*

VAR 1°E (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 49° 22' 13.90" N | 000° 08' 19.37" E |
| DTHR 12 | 49° 22' 07.25" N | 000° 08' 39.21" E |
| THR 30 | 49° 21' 36.23" N | 000° 10' 11.76" E |
| DTHR 30 | 49° 21' 42.42" N | 000° 09' 53.30" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIH | 2550 | 2750 | 2550 | 2100 | Revêtue | 50 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | 400* |
| 30 | 420 m LIH | LIH | 2550 | 2750 | 2550 | 2130 | *Paved* | | 400* | 400* | 400* | 400* |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 800 m | | | |



© SIA

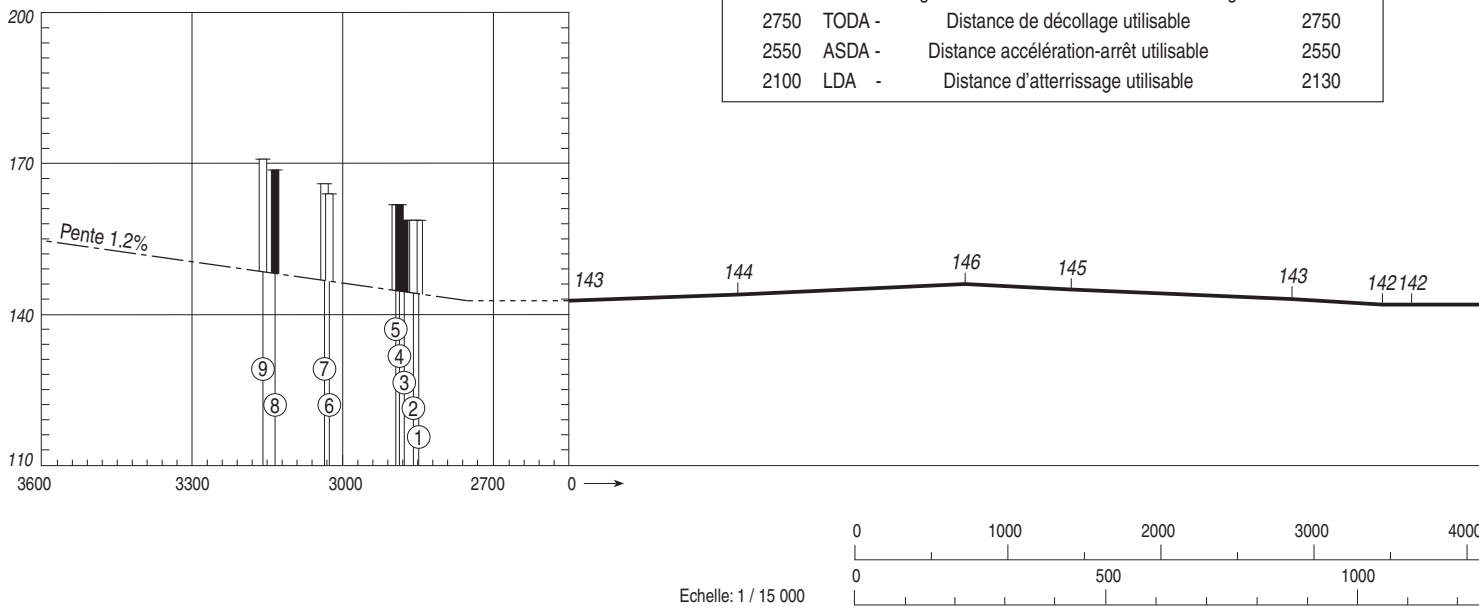
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

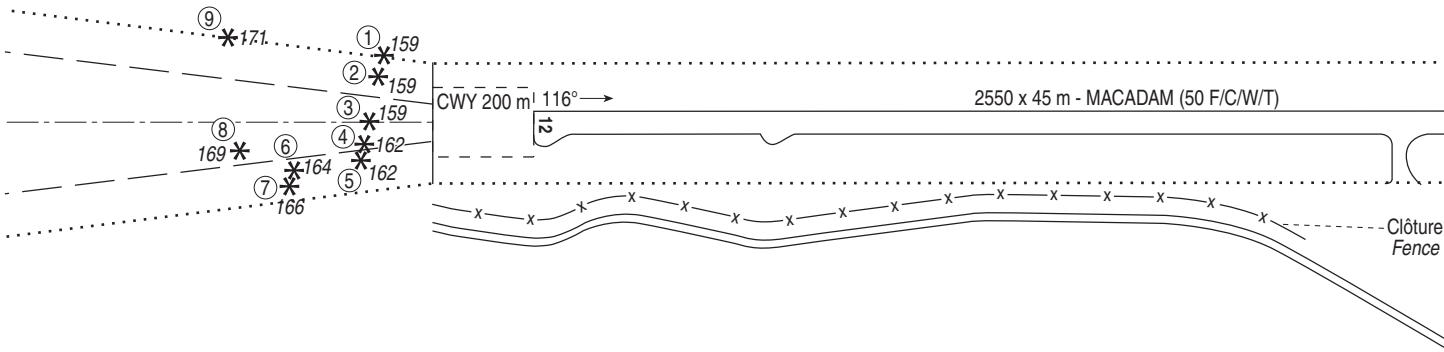
**DEAUVILLE** NORMANDIE
RWY 12/30

VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 12 | | | RWY 30 |
| 2550 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2550 |
| 2750 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2750 |
| 2550 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2550 |
| 2100 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2130 |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

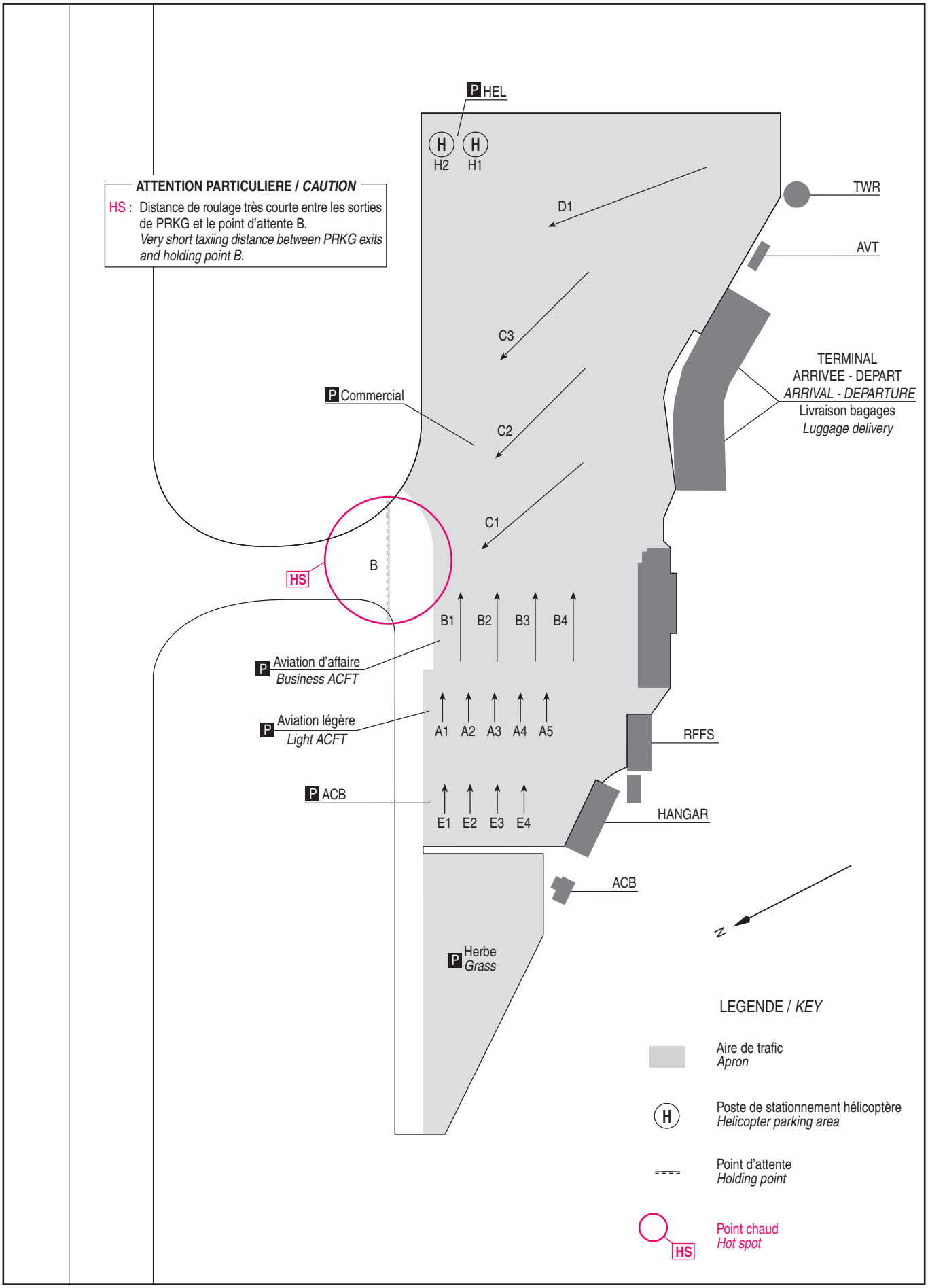
Levé exécuté en 2009
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**DEAUVILLE** NORMANDIE






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CAN | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| | DVL | REF ENR 4.1 | | X | X | X | X |
| | LGL | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| | ROU | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| | ABAMU | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | BAGEK | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | BERNO | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | DEMOM | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| → | DIKRO | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | DODIM | REF ENR 4.4 | | | X | X | X |
| ← | ELBOX | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | ETRAT | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | GODOV | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ← | IFKIF | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | LULIP | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ← | NEVIL | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| | OKRUZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | XANOR | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | XASUD | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| | IG30Y | 49°16'45.9" N | 000°24'33.2" E | X | | | X |
| | IRG30 | 49°15'50.4" N | 000°27'17.1" E | X | | | X |
| | FRG30 | 49°18'08.1" N | 000°20'30.2" E | X | | | X |
| | IRG12 | 49°27'55.8" N | 000°08'47.0" W | X | | | X |
| | FRG12 | 49°25'39.8" N | 000°01'57.3" W | X | | | X |
| | RG301 | 49°15'23.2" N | 000°28'37.2" E | X | | | X |
| | RG303 | 49°24'03.3" N | 000°02'52.2" E | X | | X | X |
| → | RG304 | 49°26'48.8" N | 000°05'19.2" W | X | | X | |
| | RG305 | 49°18'33.0" N | 000°08'45.4" E | X | | | X |
| → | RG306 | 49°34'02.6" N | 000°04'33.7" W | X | | X | |
| → | RG307 | 49°18'42.4" N | 000°18'48.8" E | X | | X | |
| → | RG308 | 49°15'57.9" N | 000°12'03.6" W | X | | X | |
| | RG410 | 49°21'01.5" N | 000°11'55.2" E | X | | | X |
| | RG510 | 49°23'04.5" N | 000°05'48.2" E | X | | | X |
| | RW12 | REF DTHR12 LFRG AD 2.12 | | X | | | X |
| | RW30 | REF DTHR30 LFRG AD 2.12 | | X | | | X |
| | IF 3000 ft ILS/LOC 30 | 49°16'44.2" N | 000°24'37.2" E | | X | | X |
| | FAF 3000 ft ILS/LOC Y/Z 30 | 49°18'08.2" N | 000°20'29.0" E | | X | | X |
| | MAPT - ILS/LOC Y/Z 30 | 49°21'27.6" N | 000°10'37.4" E | | X | | X |
| → | IF 3000 ft - VOR | 49°16'40.8" N | 000°24'34.4" E | | X | | X |
| → | FAF 3000 ft - VOR | 49°18'03.4" N | 000°20'30.2" E | | X | | X |
| → | MAPT - VOR | 49°21'15.8" N | 000°10'58.8" E | | X | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## **PRECODING RNP** RWY 12

**RNP RWY 12**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | ABAMU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA DEMOM | IF | DEMOM | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | IRG12 | - | 186 | 187.0 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA BAGEK | IF | BAGEK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRG12 | - | 116 | 116.9 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA ABAMU | IF | ABAMU | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRG12 | - | 46 | 046.8 | 6.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRG12 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FRG12 | - | 116 | 116.9 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW12 | Yes | 116 | 117.0 | 7.8 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | RG410 | Yes | 116 | 117.2 | 2.4 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | LULIP | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | ABAMU | - | 307 | 307.9 | 9.0 | - | - | 3000 | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRG |
| **Runway** | 12 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E12A |
| **LTP/FTP Latitude** | 492207.2500N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0000839.2100E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 189.2 |
| **FPAP Latitude** | 492136.2300N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -31.0200 |
| **FPAP Longitude** | 0001011.7600E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 92.5500 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 12 06 0C 0C 00 00 01 32<br>31 05 24 CE 2F 15 54 D8 0F 00<br>64 1B A8 0D FF 0C D3 02 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 32 18 58 18 |
| **Calculated CRC Value** | 32185818 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 143.9 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**ILS Y LOC Y RWY 30**

| RMK | RNAV1 transition to ILS - GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IG30Y | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RG301 | IF | RG301 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IG30Y | - | 296 | 297.4 | 3.0 | - | 3000 | - | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IG30Y | - | - | - | - | - | 3000 | - | 185 | - | - |
| | see chart ILS Y or LOC Y RWY 30 | | | | | | | | | | | |
| | - | RG303 | Yes | - | - | - | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | DF | RG305 | - | - | - | - | L | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | IG30Y | - | 099 | 099.7 | 10.5 | - | - | 3000 | 185 | - | 1.0 |

## **PRECODING RNP** RWY 30

**RNP RWY30**

MAG VAR 2025 1.1°E

REF NAVAID : -

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | XASUD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA XASUD | IF | XASUD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | GODOV | - | 084 | 085.2 | 8.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IRG30 | - | 026 | 027.4 | 7.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA GODOV | IF | GODOV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRG30 | - | 026 | 027.4 | 7.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA XANOR | IF | XANOR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRG30 | - | 206 | 207.5 | 14.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRG30 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | FRG30 | - | 296 | 297.4 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW30 | Yes | 296 | 297.3 | 7.8 | - | - | - | - | -3.00 / 51 | 0.3 |
| | TF | RG510 | Yes | 296 | 297.2 | 3.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | DF | XASUD | - | - | - | - | L | - | 3000 | 210 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRG |
| **Runway** | 30 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E30A |
| **LTP/FTP Latitude** | 492142.4200N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0000953.3000E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 186.7 |
| **FPAP Latitude** | 492213.9000N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 31.4800 |
| **FPAP Longitude** | 0000819.3700E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -93.9300 |
| **Threshold Crossing Height** | 51.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

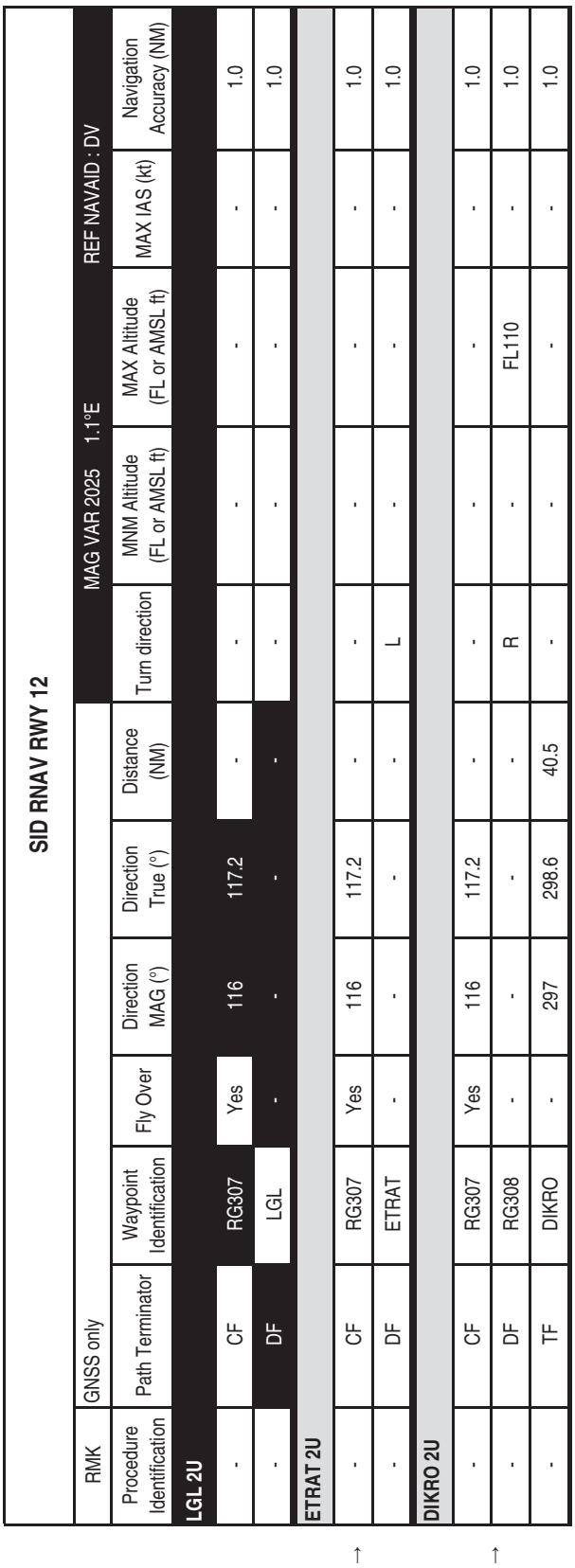
| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 07 12 06 0C 1E 00 00 01 30<br>33 05 28 0C 2F 15 28 1B 12 00<br>4B 1B F0 F5 00 2C 22 FD FE 01<br>2C 01 64 00 C8 AF C9 50 76 66 |
| **Calculated CRC Value** | C9507666 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 141.4 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



**SID RNAV RWY 12**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | | REF NAVAID : DV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LGL 2U** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RG307 | Yes | 116 | 117.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | LGL | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| **ETRAT 2U** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RG307 | Yes | 116 | 117.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | ETRAT | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| **DIKRO 2U** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RG307 | Yes | 116 | 117.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RG308 | - | - | - | - | R | - | FL110 | - | 1.0 |
| - | TF | DIKRO | - | 297 | 298.6 | 40.5 | - | - | - | - | 1.0 |

**DEAUVILLE NORMANDIE**
**SID RNAV RWY 30**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 30**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2025 1.1°E | | | REF NAVAID : DV | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **LGL 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RG303 | Yes | 296 | 297.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | LGL | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| **ETRAT 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RG303 | Yes | 296 | 297.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RG306 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ETRAT | - | 52 | 53.2 | 11.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **DIKRO 2V** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RG303 | Yes | 296 | 297.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RG304 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DIKRO | - | 281 | 282.1 | 40.8 | - | - | - | - | 1.0 |

↑ ↑

© Service de l'Information Aéronautique, France

# **DEAUVILLE** NORMANDIE

## Fréquences / *Frequencies*

**AVERTISSEMENT**

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

***WARNING***

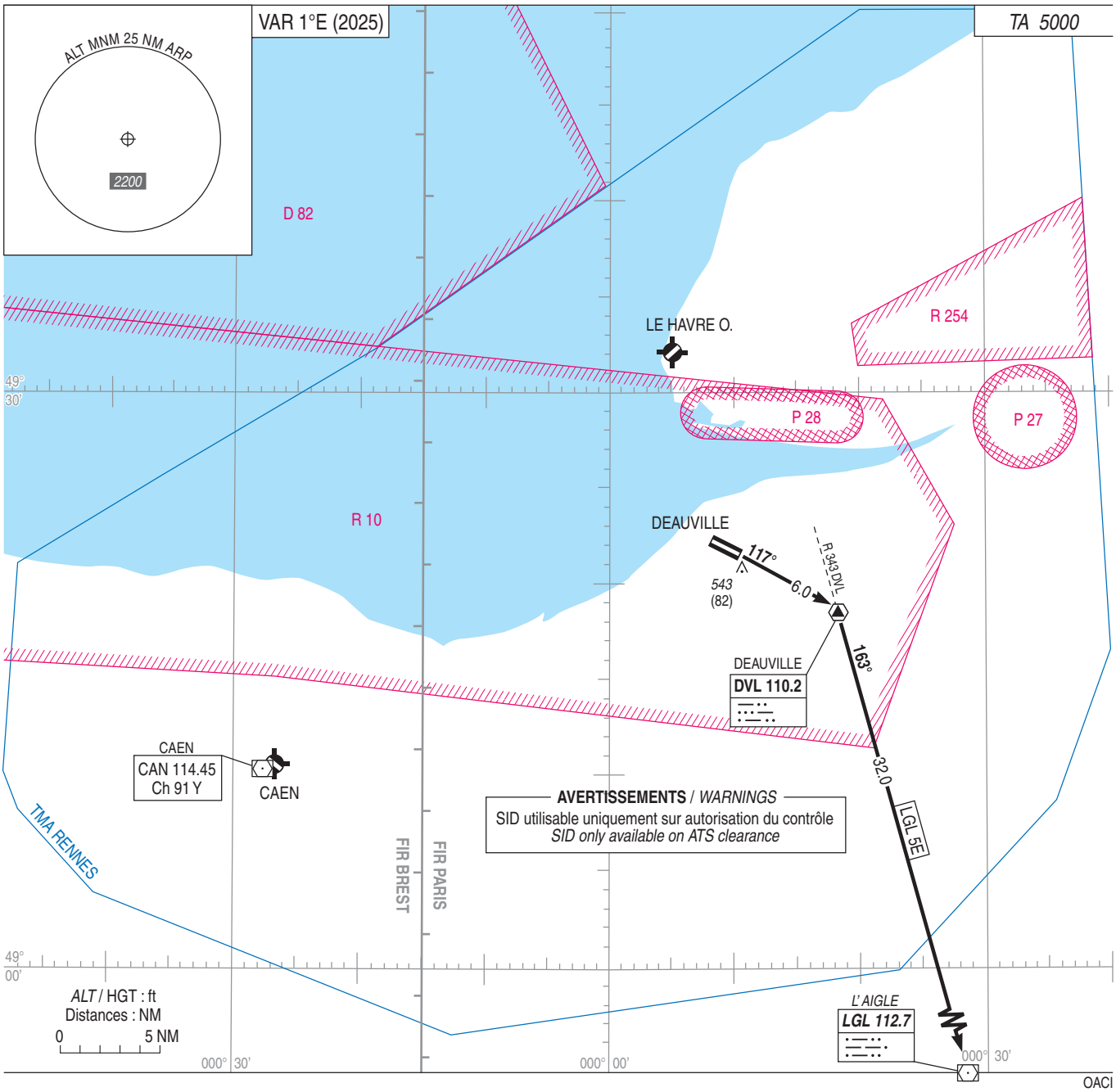
*The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work. A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| ATIS DEAUVILLE | | 119.180 canal 8.33 |
| TWR DEAUVILLE | Sol / *Ground* | 118.305 canal 8.33 |
| | Tour / *Tower* | 118.305 canal 8.33 |
| APP RENNES | | 120.350 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID CONV RWY 12
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01






© SIA

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID CONV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 12 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY12, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%.<br>Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 240 et 570 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 543 ft (82 ft).<br>Critères de protection OACI utilisés.<br>*For all outbound traffic from RWY12 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.*<br>*This slope excludes trees and hedges located between 240 and 570 m from the DER with a maximum elevation of 543 ft (82 ft).*<br>*ICAO protection criteria used.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. | | |
| | Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances en montée permettent d'adopter la pente minimale de 7.1 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. | | |
| | *Pilots must comply with each departure specifications.* | | |
| | *Routing are defined for ACFT with climbing performance permitting to adopt a minimal slope of 7.1 %. In the contrary case, ACFT commanders should point out from start engine request.* | | |
| **SID** | **Itinéraires /** *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **LGL 5E** | Monter 117° à 7.1 % jusqu'à DVL. A DVL tourner à droite pour intercepter et suivre le R 343 (163°) vers LGL.<br>*Climb 7.1 % 117° up to DVL. At DVL turn right to intercept and follow R 343 (163°) to LGL.* | - | Pente ATS 7.1% /<br>*ATS slope of 7.1%* |
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |
| ← | | | |

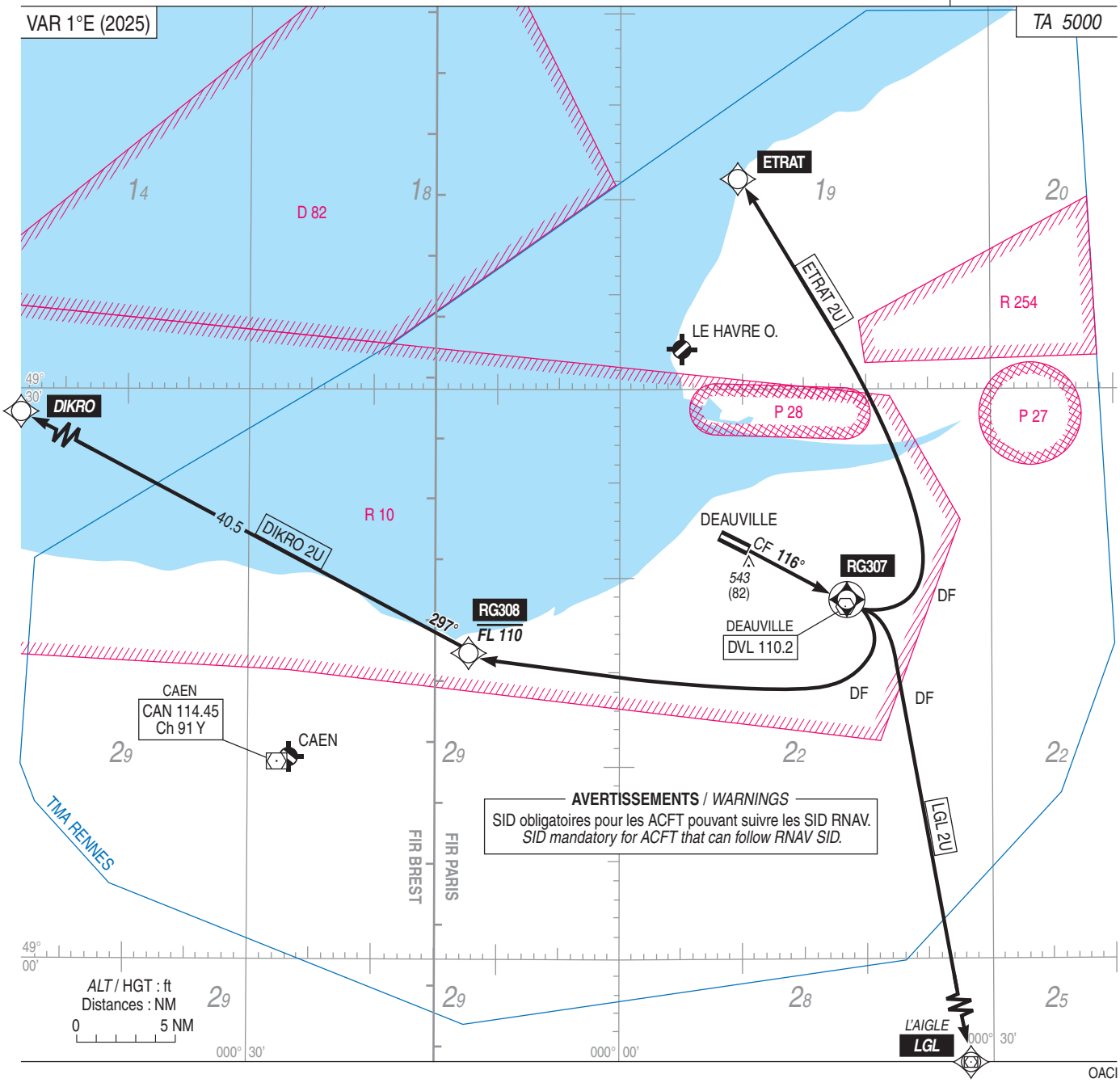
| **Départs omnidirectionnels /** ***Omnidirectional departures*** **RWY 12** |
|---|
| Monter dans l'axe à 7.1% jusqu'à 3000 (2521) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>(1) Pente ATS : 7.1 %.<br>*Climb 7.1 % RWY heading up to 3000 (2521) (1), then direct route climbing up to the en route safety altitude.*<br>*(1) ATS slope : 7.1 %.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID RNAV RWY 12
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




OACI



© SIA

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 12 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement / *only* | | |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY12, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 240 et 570 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 543 ft (82 ft).<br>La pente ATS recommandée est de 7% jusqu'à RG307, pour assurer ensuite un guidage radar au-dessus de la MVA. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle aérien.<br>*For all RWY12 departures, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies. This slope ignores trees and hedges located between 240 and 570 m from the DER and whose maximum altitude is 543 ft (82 ft).*<br>*The recommended ATS slope is 7% up to RG307, to then ensure radar guidance above the MVA. If this is not possible, inform air traffic control.* | | |
| General RMK | Les points de cheminement soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Itinéraires normalisés de départ<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL60 MNM et sur instruction du contrôle.<br>*Standard departure*<br>*Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL60 MNM and only with ATC clearance.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **LGL 2U** | Monter vers RG307 116° puis direct vers LGL.<br>*Climb to RG307 116° then direct to LGL.* | - | - |
| → **ETRAT 2U** | Monter vers RG307 116° puis tourner à gauche direct vers ETRAT.<br>*Climb to RG307 116° then turn left direct to ETRAT.* | - | - |
| → **DIKRO 2U** | Monter vers RG307 116° puis tourner à droite direct vers RG308 (FL110 MAX) puis vers DIKRO.<br>*Climb to RG307 116° then turn right direct to RG308 (FL110 MAX) then to DIKRO.* | - | - |

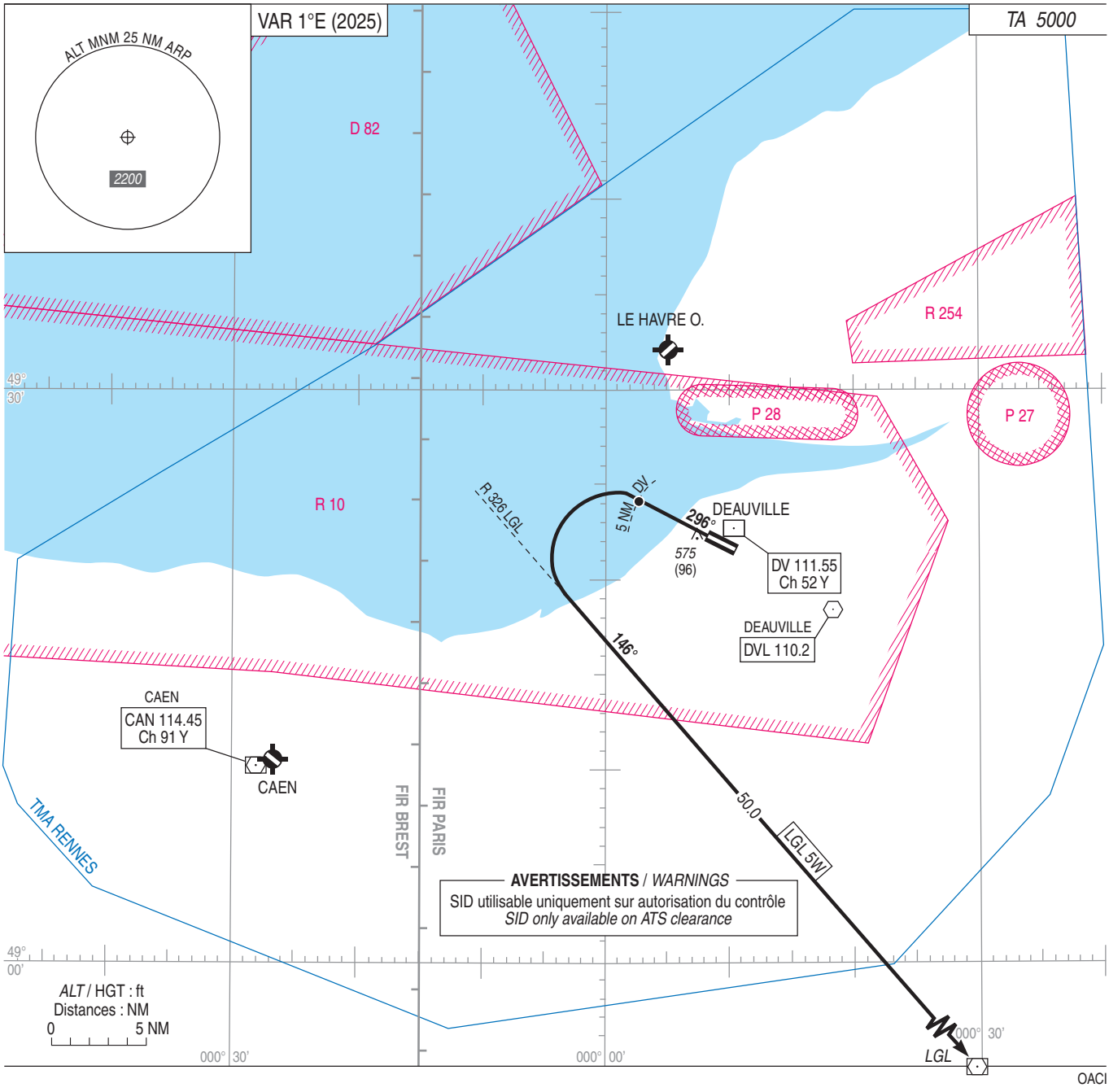
| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 12** |
|---|
| Voir/*see* AD2 LFRG SID RWY12 CONV INSTR01 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID CONV RWY 30
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01

Sur clairance
*On clearance*






© SIA

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID CONV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 30 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY30, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%.<br>Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 109 et 870 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 575 ft (96 ft).<br>Critères de protection OACI utilisés.<br>*For all outbound traffic from RWY30 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.*<br>*This slope excludes trees and hedges located between 109 and 870 m from the DER with a maximum elevation of 575 ft (96 ft).*<br>*ICAO protection criteria used.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.<br>Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances en montée permettent d'adopter la pente minimale de 8.3 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.<br>*Pilots must comply with each departure specifications.*<br>*Routing are defined for ACFT with climbing performance permitting to adopt a minimal slope of 8.3 %. In the contrary case, ACFT commanders should point out from start engine request.* |

| | **SID** | **Itinéraires /** *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|---|
| | **LGL 5W** | Monter dans l'axe à 8.3% jusqu'à 5 NM DV, puis tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 326 LGL (146°) vers LGL.<br>*Climb 8.3 % RWY heading up to 5 NM DV, then turn left to intercept and follow R 326 LGL (146°) to LGL.* | - | Pente ATS : 8.3% /<br>*ATS slope of 8.3%* |
| ← | | | | |
| ← | | | | |
| ← | | | | |
| ← | | | | |

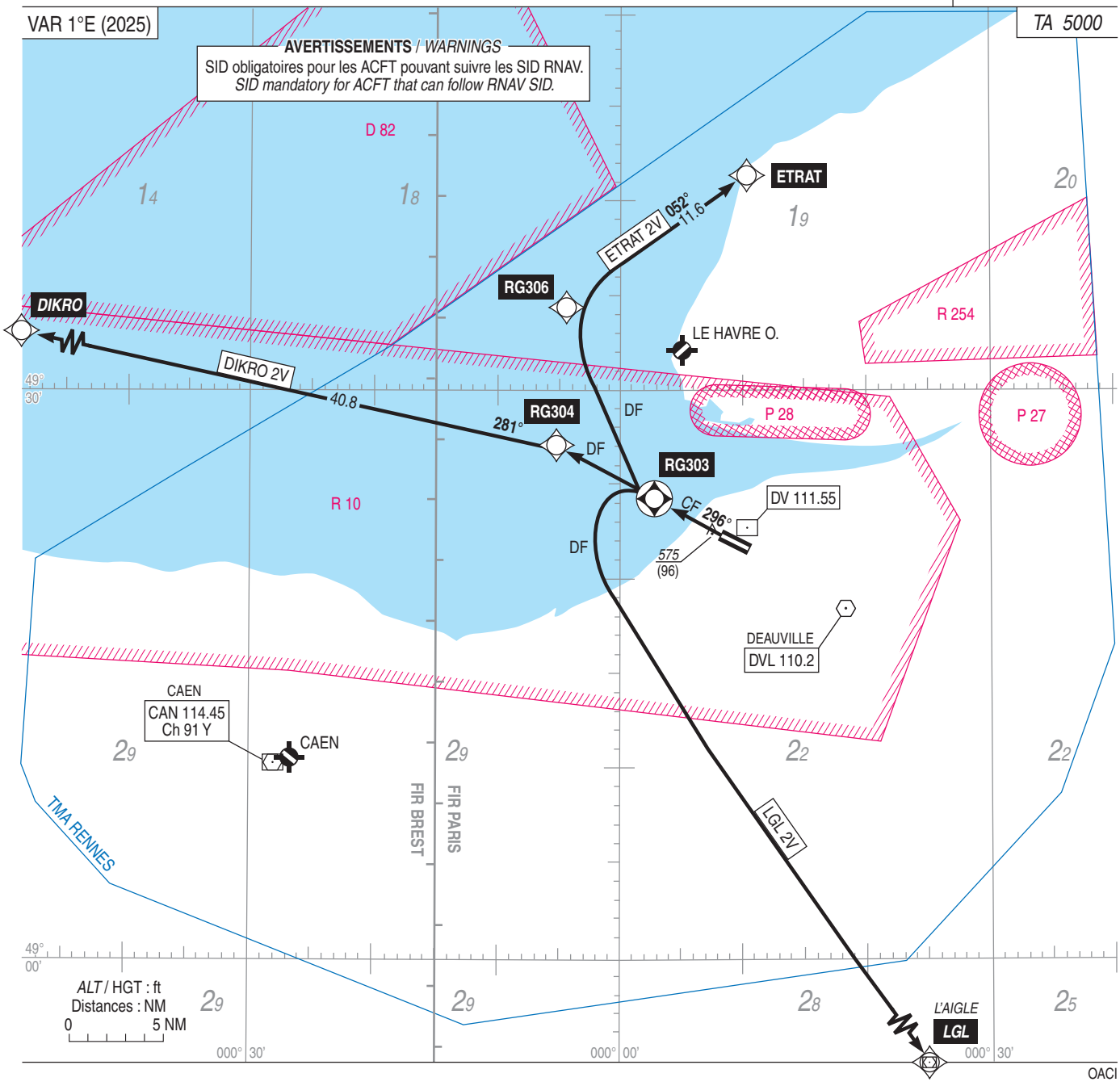
| **Départs omnidirectionnels /** ***Omnidirectional departures*** **RWY 30** |
|---|
| Monter dans l'axe à 8.3 % (1) jusqu'à 3000 (2521), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>(1) Pente ATS. Pente obstacle 3.3%<br>*Climb 8.3 % (1) RWY heading up to 3000 (2521), then direct route climbing up to the en route safety altitude.*<br>*(1) ATS slope. Obstacle slope 3.3%* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID RNAV RWY 30
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# DEAUVILLE NORMANDIE
## SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

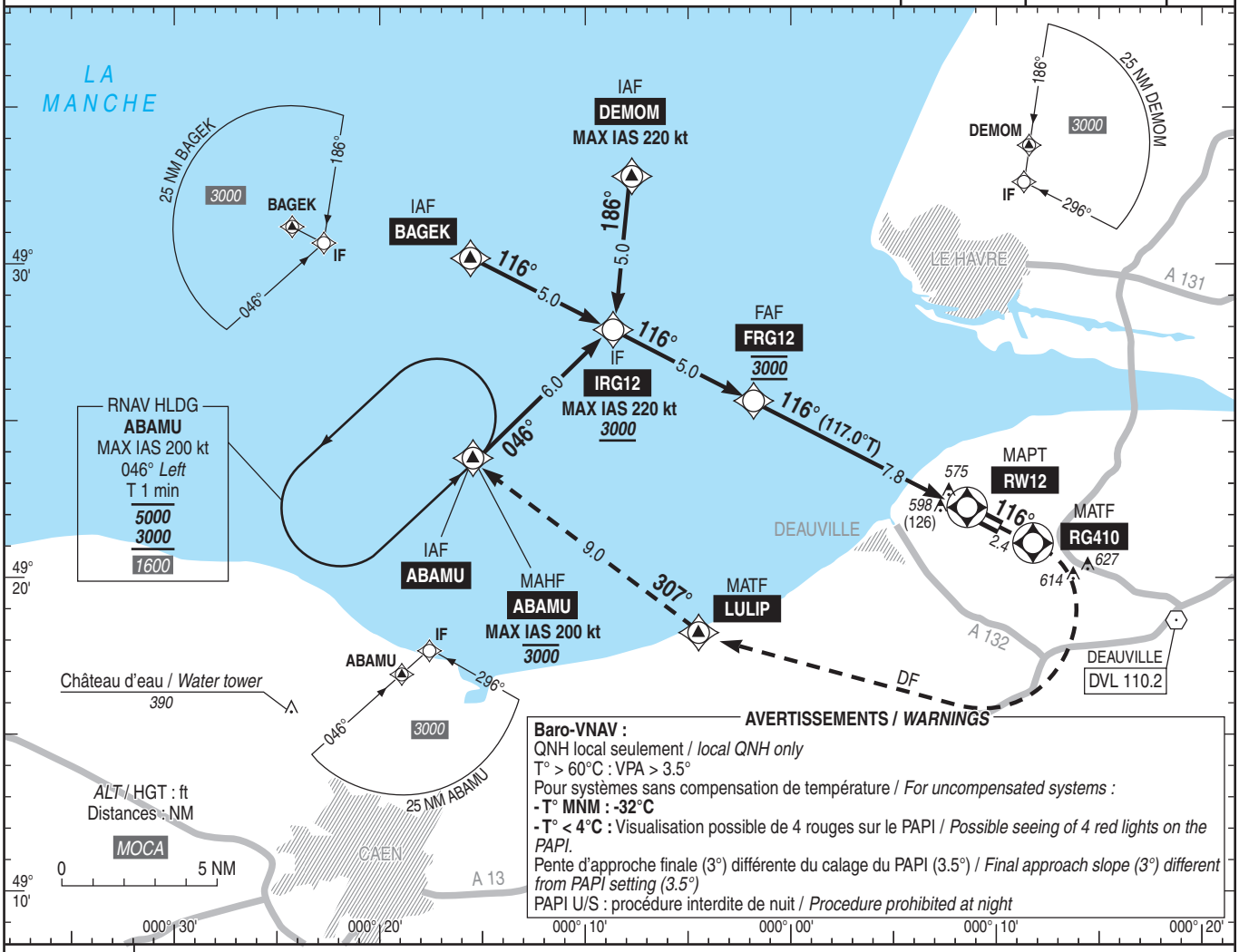
| SID RNAV RWY 30 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement / *only* | | |
| Climb gradient | Pour tous les départs RWY30, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 109 et 870 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 575 ft (96 ft).<br>*For all RWY30 departures, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies. This slope ignores trees and hedges located between 109 and 870 m from the DER and whose maximum altitude is 575 ft (96 ft).*<br><br>SID LGL 2V, SID ETRAT 2V: pente ATS recommandée de 10.7% jusqu'à RG303 pour assurer ensuite un guidage radar au-dessus de la MVA. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle aérien.<br>*/ recommanded ATS slope of 10.7% until RG303 to then ensure radar guidance above the MVA. If this is not possible, inform air traffic control.*<br><br>SID DIKRO 2V: pente ATS recommandée de 10% jusqu'à RG304 pour séparation stratégique avec l'attente ABAMU. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle aérien.<br>*/ recommanded ATS slope of 10% until RG304 for strategic separation with ABAMU holding. If this is not possible, inform air traffic control.* | | |
| General RMK | Les points de cheminement soulignés sont des WP "à survoler" /*Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Itinéraires normalisés de départ<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL60 MNM et sur instruction du contrôle.<br>*Standard departure*<br>*Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL60 MNM and only with ATC clearance.* | | |
| **SID** | **Itinéraires /** *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **LGL 2V** | Monter vers RG303 sur la route 296° puis tourner à gauche direct vers LGL.<br>*Climb to RG303 on course 296° then turn left direct to LGL.* | - | - |
| → **ETRAT 2V** | Monter vers RG303 sur la route 296° puis direct vers RG306 puis vers ETRAT.<br>*Climb to RG303 on course 296° then direct to RG306 then to ETRAT.* | - | - |
| → **DIKRO 2V** | Monter vers RG303 sur la route 296° puis direct vers RG304 puis vers DIKRO.<br>*Climb to RG303 on course 296° then direct to RG304 then to DIKRO.* | - | - |

| **Départs omnidirectionnels /** ***Omnidirectional departures*** **RWY 30** |
|---|
| Voir/*see* AD2 LFRG SID RWY30 CONV INSTR01 |

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 479,* ***DTHR : 472 (17 hPa)***

# DEAUVILLE NORMANDIE
**RNP** RWY 12

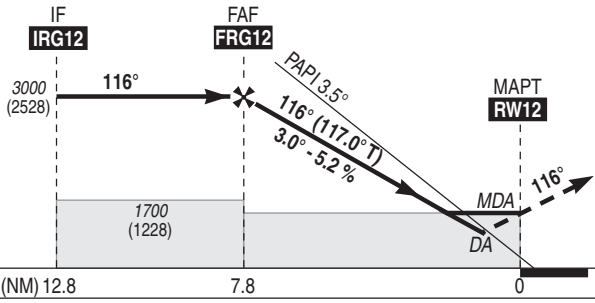
| | | | |
|---|---|---|---|
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01<br>Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.* | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 83037 E12A** TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 60°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**- T° MNM : -32°C**
**- T° < 4°C :** Visualisation possible de 4 rouges sur le PAPI / *Possible seeing of 4 red lights on the PAPI.*
Pente d'approche finale (3°) différente du calage du PAPI (3.5°) / *Final approach slope (3°) different from PAPI setting (3.5°)*
PAPI U/S : procédure interdite de nuit / *Procedure prohibited at night*

*TA : 5000*




API : Monter vers **RG410**, puis tourner **à droite** direct vers **LULIP**, puis poursuivre vers **ABAMU (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***3000*** **(2528) MAX** pour intégrer **l'attente RNAV ABAMU** ou **suivre instructions CTL**.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2028)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb up to* ***RG410****, then turn* ***right*** *direct to* ***LULIP****, then proceed to* ***ABAMU (MAX IAS 200 kt)*** *climbing up to* ***3000 (2528) MAX****, to enter* ***ABAMU RNAV HLDG*** *or* ***follow ATC instructions****.*
*ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2028)*
*If unable advise ATC.*
*Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (250) | 1300 | 233 | ***830*** (360) | 1500 | 256 | ***850*** (380) | 1500 | 372 | ***900*** (430) | 1500 | ***1410*** (940) | 1500 |
| B | ***720*** (250) | 1300 | 245 | ***840*** (370) | 1500 | 268 | | 1500 | | ***980*** (510) | 1600 | ***1430*** (960) | 1600 |
| C | ***730*** (260) | 1300 | 253 | ***850*** (380) | 1700 | 276 | | 1700 | | ***1080*** (610) | 2400 | ***1540*** (1070) | 2400 |
| D | ***740*** (270) | 1300 | 263 | ***850*** (380) | 1700 | 287 | | 1700 | | ***1180*** (710) | 3600 | ***1540*** (1070) | 3600 |

**DIST RW12**

| NM | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2750*** (2278) | ***2430*** (1958) | ***2110*** (1638) |
| | **4** | **3** | **2** |
| | ***1790*** (1318) | ***1480*** (1008) | ***1160*** (688) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT 7.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 40 | 5 min 30 | 4 min 40 | 4 min 04 | 3 min 36 | 2 min 55 | 2 min 31 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 479*, ***DTHR : 464 (17 hPa)***

## DEAUVILLE NORMANDIE
ILS Y ou /*or* LOC Y RWY 30

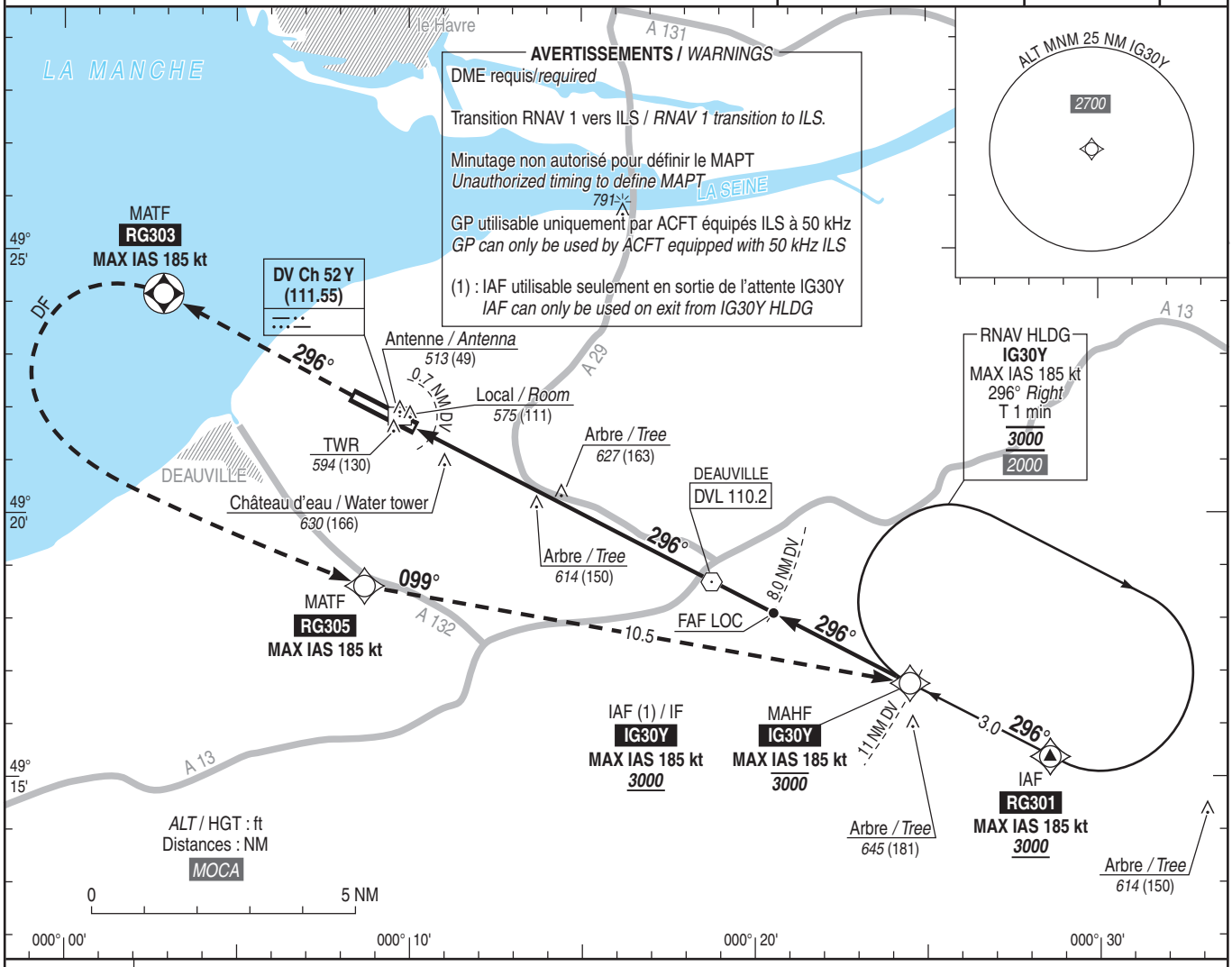
**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01

Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*

Approche initiale et API
*Initial APCH and missed APCH* :
**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*

**ILS**
**DV 111.55**
RDH : 54

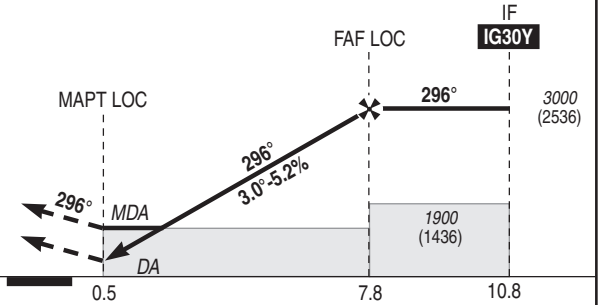
VAR
1°E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **RG303**. A **RG303** tourner **à gauche** direct vers **RG305** puis continuer vers **IG30Y** en montée vers ***3000*** (2536) et entrer dans l'attente ou suivre instructions du CTL.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb **straight ahead** to **RG303**. At **RG303** turn **left** direct to **RG305** then to **IG30Y** climbing up to **3000** (2536) to enter holding or follow ATC instructions.*
*ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036)*
*If unable advise ATC.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| DTHR ← (NM) | 0.5 | 7.8 | 10.8 |
| DME ← (NM) | 0.7 | 8.0 | 11 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./ *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (250) | 800 | 158 | ***890*** (430) | 1500 | 425 | ***930*** (470) | 1500 | ***1450*** (980) | 1500 |
| B | | | 168 | | 1500 | | ***980*** (520) | 1600 | ***1500*** (1030) | 1600 |
| C | | | 199 | | 1600 | | ***1080*** (620) | 2400 | ***1600*** (1130) | 2400 |
| D | | | 225 | | 1600 | | ***1180*** (720) | 3600 | ***1700*** (1230) | 3600 |

| DME DV | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| ***ALT*** (HGT) | ***1110*** (646) | ***1430*** (966) | ***1750*** (1286) | ***2070*** (1606) | ***2380*** (1916) | ***2700*** (2236) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 7.8 NM | 70 kt<br>6 min 41 | 90 kt<br>5 min 12 | 110 kt<br>4 min 15 | 130 kt<br>3 min 36 | 150 kt<br>3 min 07 | 170 kt<br>2 min 45 | 190 kt<br>2 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 480 | 580 | 690 | 800 | 900 | 1010 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# DEAUVILLE NORMANDIE

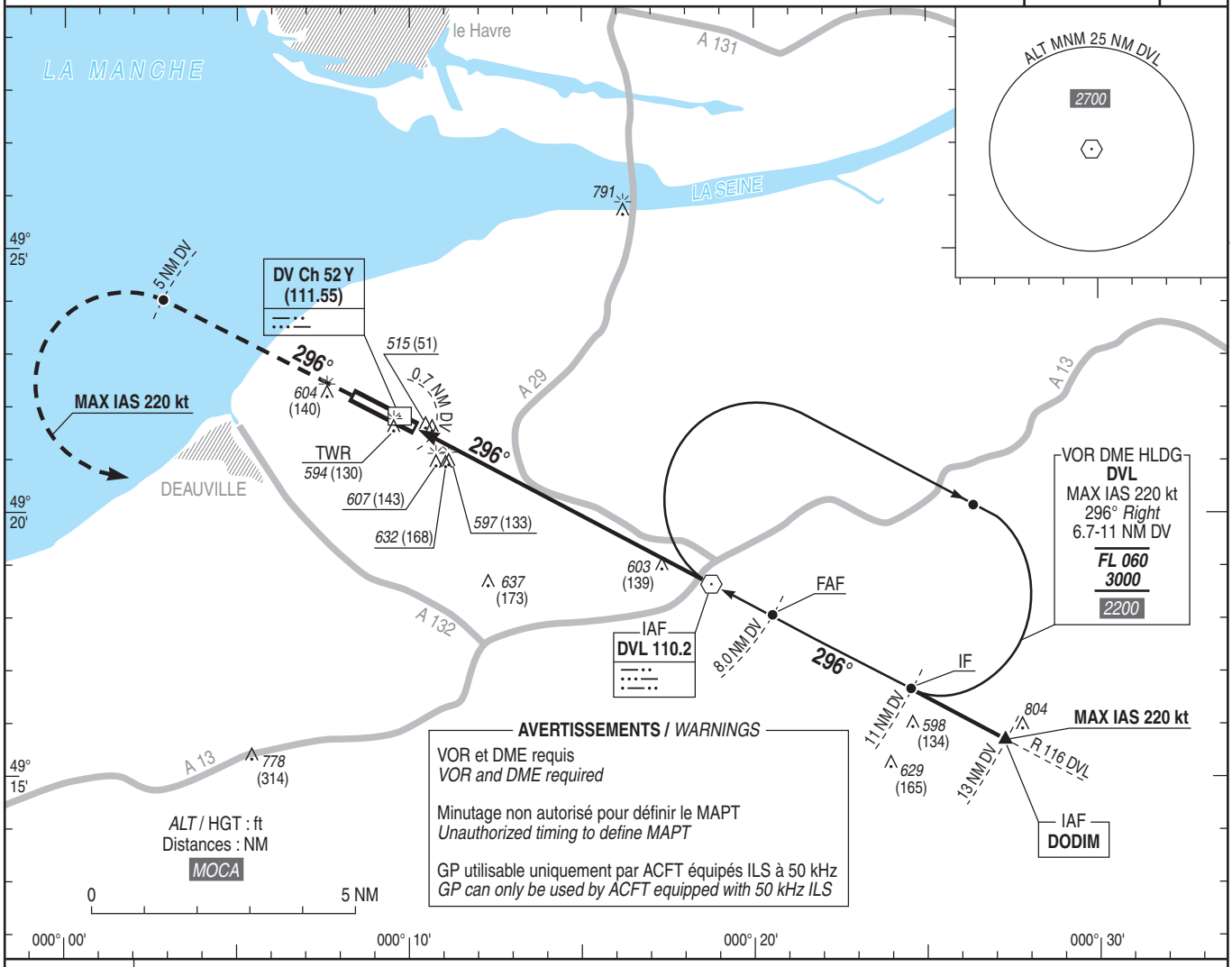
CAT A B C D
*ALT AD : 479*, ***DTHR : 464 (17 hPa)***

ILS Z ou /*or* LOC Z RWY 30

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01

Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*

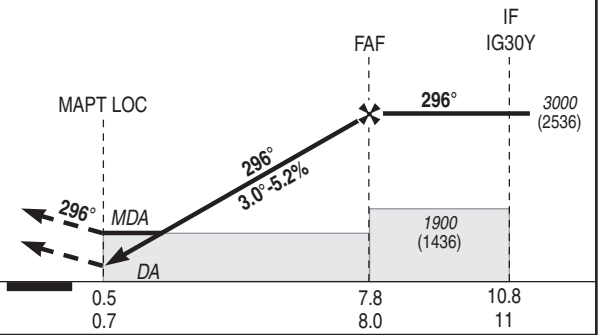
| **ILS** **DV 111.55** RDH : 54 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **5 NM DME DV**, tourner **à gauche** vers **DVL** en montée vers ***3000*** (2536) ou suivre instructions du CTL.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**. At **5 NM DME DV**, turn **left** to **DVL** up to **3000** (2536) or follow ATC instructions.*
*ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036)*
*If unable advise ATC.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (250) | 800 | 158 | ***890*** (430) | 1500 | 425 | ***930*** (470) | 1500 | ***1450*** (980) | 1500 |
| B | | | 168 | | 1500 | | ***980*** (520) | 1600 | ***1500*** (1030) | 1600 |
| C | | | 199 | | 1600 | | ***1080*** (620) | 2400 | ***1600*** (1130) | 2400 |
| D | | | 225 | | 1600 | | ***1180*** (720) | 3600 | ***1700*** (1230) | 3600 |

| **DME DV** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1110*** (646) | ***1430*** (966) | ***1750*** (1286) | ***2070*** (1606) | ***2380*** (1916) | ***2700*** (2236) |

Observations/*Remarks* : Base OCH/*OCH base* ILS CAT A et/*and* B : NIL.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 7.8 NM | 6 min 41 | 5 min 30 | 4 min 41 | 4 min 04 | 3 min 36 | 3 min 14 | 2 min 55 | 2 min 32 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |

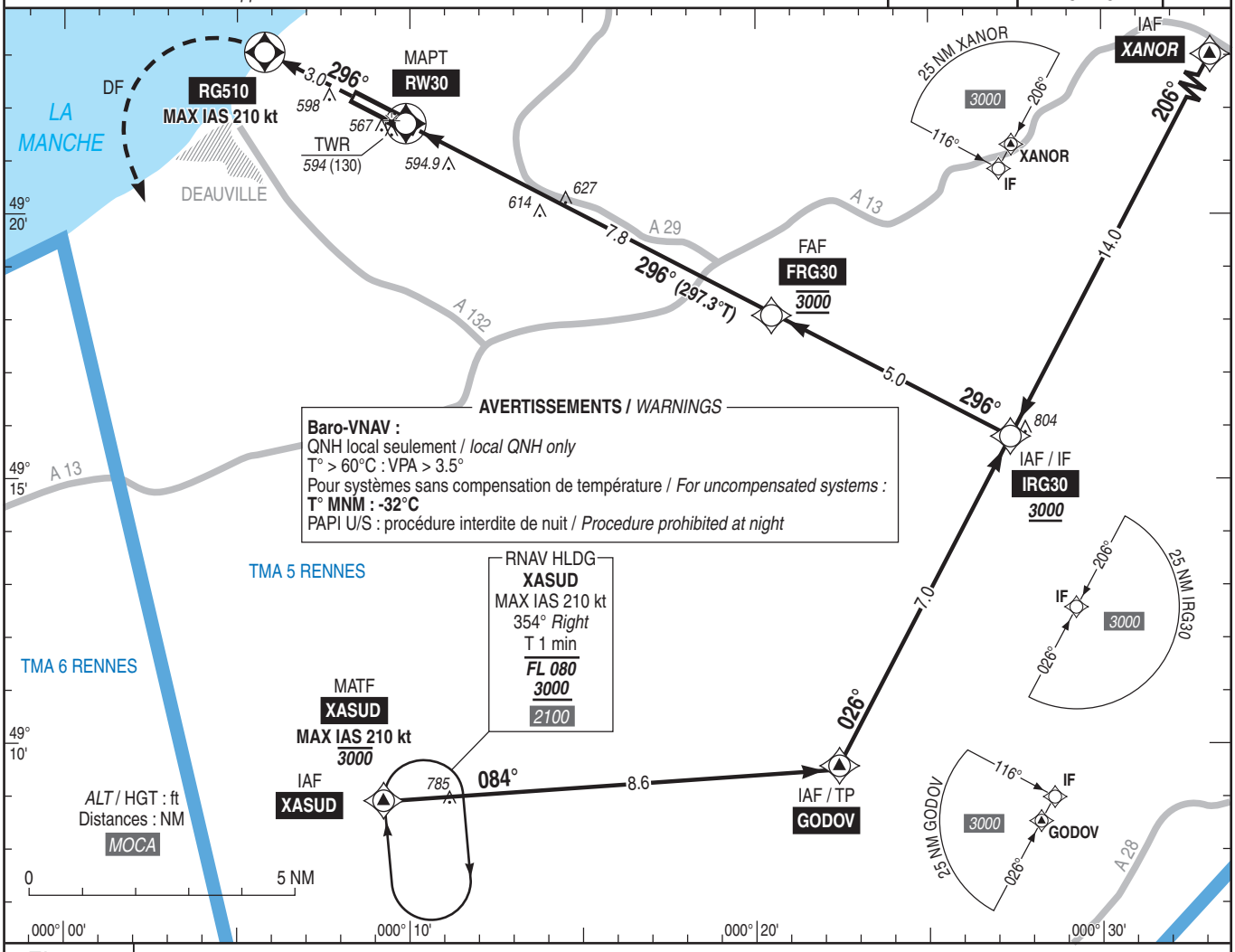


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 479,* ***DTHR : 464 (17 hPa)***

## DEAUVILLE NORMANDIE
**RNP** RWY 30

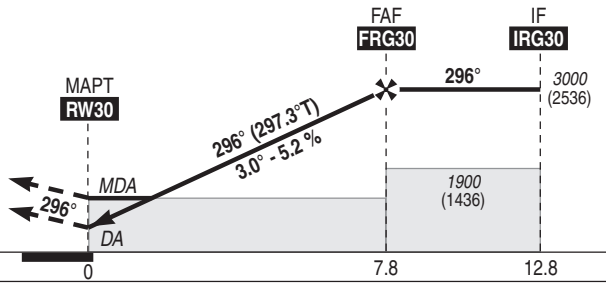
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01<br>Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.* | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 53229 E30A** TCH : 51 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **RG510**, puis tourner à gauche direct vers **XASUD (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***3000*** (2536) MAX pour intégrer l'attente associée.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb up to* ***RG510****, then turn left direct to XASUD (MAX IAS 210 kt) climbing up to* ***3000*** *(2536) MAX to join associated holding.*
*ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036)*
*If unable advise ATC.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | | *Circling Absence ATS* sans/*without* QNH local HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***710*** (250) | 800 | 197 | ***830*** (370) | 1300 | 261 | ***880*** (410) | 1500 | 409 | ***900*** (430) | 1500 | ***1410*** (950) | 1500 |
| B | ***710*** (250) | 800 | 210 | ***840*** (380) | 1300 | 273 | | | | ***980*** (520) | 1600 | ***1430*** (960) | 1600 |
| C | ***710*** (250) | 800 | 232 | ***850*** (390) | 1400 | 282 | | | | ***1080*** (620) | 2400 | ***1540*** (1080) | 2400 |
| D | ***710*** (250) | 800 | 243 | ***860*** (400) | 1400 | 292 | | | | ***1180*** (720) | 3600 | ***1540*** (1080) | 3600 |

**DIST RW30**

| NM | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1150*** (686) | ***1470*** (1006) | ***1790*** (1326) |
| | **5** | **6** | **7** |
| | ***2110*** (1646) | ***2420*** (1956) | ***2740*** (2276) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.8 NM | 6 min 41 | 5 min 31 | 4 min 41 | 4 min 04 | 3 min 36 | 3 min 14 | 2 min 56 | 2 min 32 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C D

*ALT AD : 479* , ***DTHR : 464 (17 hPa)***

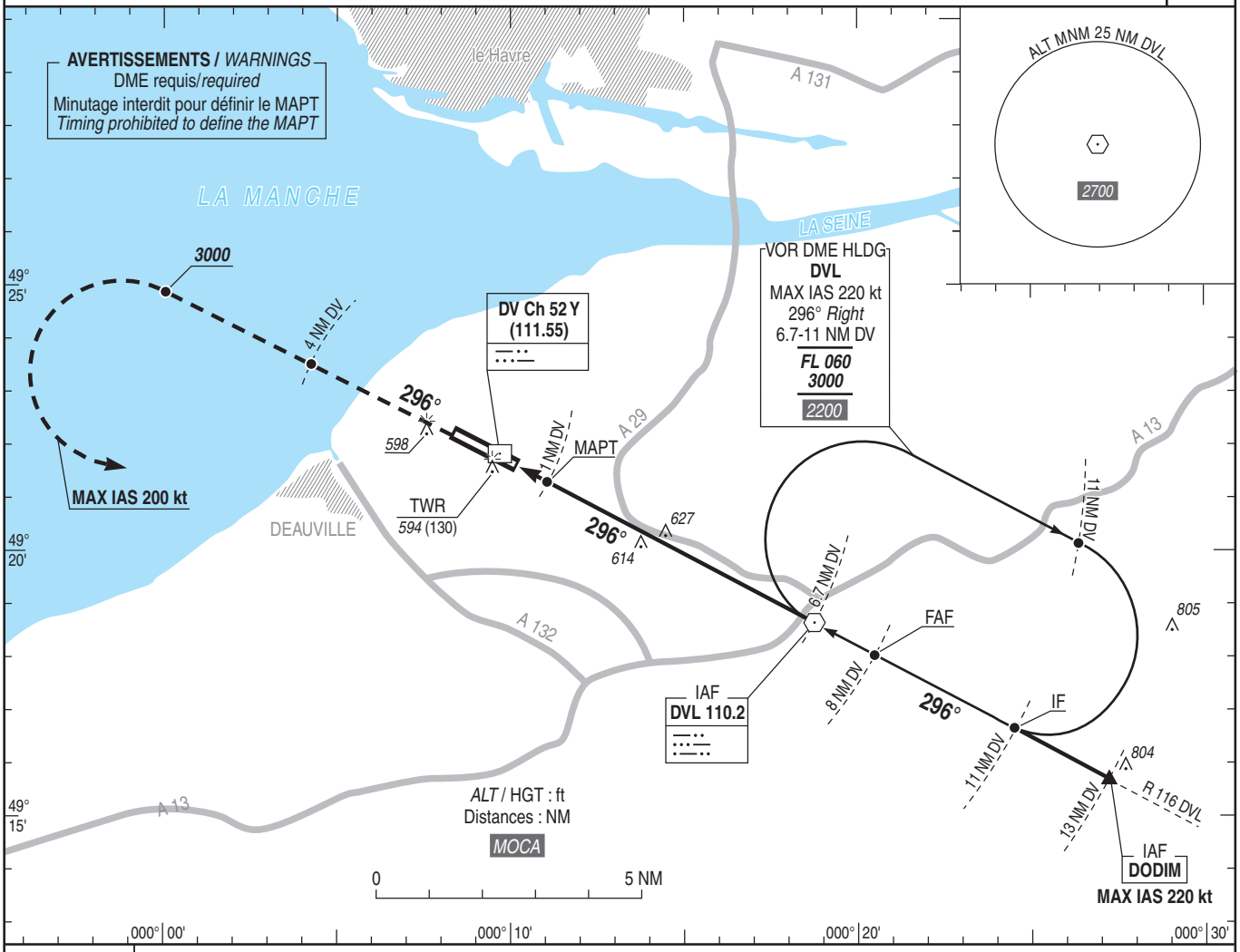
**DEAUVILLE** NORMANDIE

VOR RWY 30

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01

Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*

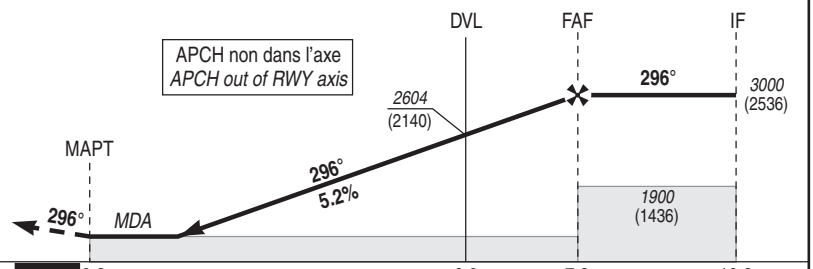
VAR 1°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter sur **R 296 DVL** (296°) **vers *3000* (2536)** puis tourner **à gauche** vers **DVL**. Ne pas virer avant **4.0 NM DME DV**.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036). Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 296 DVL** (296°) **up to 3000 (2536)** then turn **left** to **DVL**. Do not turn before **4.0 NM DME DV**.*
*ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036). If unable advise ATC.*
*Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* | | MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***880*** (410) | 1500 | 409 | ***900*** (430) | 1500 | ***1410*** (950) | 1500 |
| B | | | | ***980*** (520) | 1600 | ***1430*** (960) | 1600 |
| C | | | | ***1080*** (620) | 2400 | ***1540*** (1080) | 2400 |
| D | | | | ***1180*** (720) | 3600 | ***1540*** (1080) | 3600 |

| **DME DV** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| ***ALT*** | ***1101*** | ***1420*** | ***1738*** | ***2056*** | ***2375*** | ***2693*** |
| (HGT) | (637) | (956) | (1274) | (1592) | (1911) | (2229) |

Observations/*Remarks* : NIL.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.0 NM | 5 min 58 | 4 min 55 | 4 min 11 | 3 min 38 | 3 min 13 | 2 min 53 | 2 min 37 | 2 min 16 |
| DVL - MAPT | 5.7 NM | 4 min 54 | 4 min 02 | 3 min 26 | 2 min 59 | 2 min 39 | 2 min 22 | 2 min 09 | 1 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRH.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRH - LORIENT LANN BIHOUE

**AD 2 LFRH.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°45'38"N 003°26'24"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Croisée des pistes. | RWYs intersection. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km WNW LORIENT (56 - MORBIHAN). | 5 km WNW from LORIENT (56 - MORBIHAN) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 159 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.3 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 161 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.1089°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.138°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | FNF LORIENT LANN-BIHOUE MARINE | |
| | Adresse / *Address* | Mr le Capitaine de Vaisseau<br>Commandant de l'Aéronautique Navale de LANN-BIHOUE<br>BP 92222 - 56998 LORIENT CEDEX<br>SEA LLB / Aéroport de Lorient Bretagne Sud<br>56270 PLOEMEUR | |
| | Telephone | 02 97 12 90 25 - 862 772 9025 (OQCLA-DV)<br>CIV : 02 97 87 21 56 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | MIL : NIL<br>CIV : NIL | |
| | AFS | LFRHZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | 02 97 12 90 00 (standard)<br>02 97 86 00 34 (ACB)<br>02 97 12 83 07 (Escale)<br>02 97 12 90 33 - 862 772 9033 (BDP-BIA)<br>bia.lbh@wanadoo.fr | |

**AD 2 LFRH.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols hors Schengen : O/R 24HR<br>TEL : 09 70 27 51 59 / FAX : 02 97 37 61 24<br>Email: bse-lorient@douane.finances.gouv.fr | Non Schengen Flights: O/R 24HR<br>TEL : 09 70 27 51 59 / FAX : 02 97 37 61 24<br>Email: bse-lorient@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BIA : HOR ATS<br>BRIA de rattachement :<br>BORDEAUX : 02.57.92.60.84 | BIA : ATS SKED<br>BRIA briefing office :<br>BORDEAUX : 02.57.92.60.84 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN (hors JF) : HX sur PPR. | MON-FRI (except public holiday) : HX on PPR. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | MIL : HOR ATS. Bons modèle 19<br>CIV : HOR aéroport civil et hors traitement vols réguliers - AD2 LFRH 23 | MIL : ATS SKED. Model form 19<br>CIV : civil airport SKED and not during regular flights handling - AD2 LFRH 23 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | CIV : HOR aéroport civil et hors traitement vols réguliers - AD2 LFRH 23 | CIV : civil airport SKED and not during regular flights handling - AD2 LFRH 23 |
| 10 | Sûreté / *Safety* | MIL : H24<br>CIV : O/R site Web cy.myhandlingsoftware.com | MIL : H24<br>CIV : O/R website cy.myhandlingsoftware.com |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS<br>PKG CIV : O/R | ATS SKED<br>PKG CIV : O/R |
| 12 | Observations / *Remarks* | Données GRF : HOR ATS et pendant les possibles extensions. | GRF provided : ATS SKED and during possible extension. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRH.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Elévateurs à emprunter à la 23F, 24F ou AIA. | Elevators to be borrowed at 23F, 24F or AIA. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | MIL : Tous produits prévus au GTP du Service des Essences des Armées<br>CIV : JET A1 | MIL : All products scheduled in GTP of Army Fuel Services<br>CIV : JET A1 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | MIL : F34 : 6000 m3 - 80 m3/h<br>CIV : Camion citerne - Débit 66 m3/HR. | MIL : F34: 6000 m3 - 80 m3/h<br>CIV : Fuel tanker - Discharge 66 m3/HR. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | OUI - DE 950 type 1. | YES - DE 950 type 1. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | MIL: NTI2 : ATL2 - E121 - E2C - FA50 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | MIL : LOX (PN 72 h) - HPOX - S737 - S742 - S1744<br>Possibilité de remise en oeuvre : ACFT FNY - FAF - FMY | MIL : LOX (PN 72 h) - HPOX - S737 - S742 - S1744<br>Possibility of turnaround : FNY - FAF - FMY ACFT |

**AD 2 LFRH.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | MIL : uniquement O/R + cercle<br>CIV : en ville | MIL : only O/R + circle<br>CIV : in town |
| 2 | Restaurants | MIL : AD O/R + cercle<br>CIV : à Ploemeur et Lorient. | MIL : AD O/R + circle<br>CIV : at Ploemeur and Lorient. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | MIL : cars MIL selon HOR de travail<br>CIV : Taxis, voitures de location, VTC. | MIL : MIL buses per working hours<br>CIV : Taxis, rental cars, VTC. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | - AD : infirmerie, ambulances, médecins :<br>LUN-JEU : 0700-1600, VEN : 0700-1500 sauf JF.<br>- Ville : hôpitaux à 5 km. | AD : health care unit, ambulances, physicians :<br>MON-THU : 0700-1600, FRI : 0700-1500 except HOL.<br>City : hospitals at 5 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | CIV : NIL | CIV : NIL |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 02 97 84 78 00 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRH.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 6 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | - 2 VLPC (véhicule léger poste de commandement)<br>- 3 VIM 90 (véhicule d'intervention en mousse) :<br>9150 L(eau), 1290 L + 50Kg CO2 (émulseur), 250 Kg (poudre)<br>Débit canon : 4500 L/min, débit pompe : 4500 L/min.<br>- 1 VIP (véhicule d'intervention polyvalente) :<br>1500 L(eau), 100 L + 50Kg CO2 (émulseur), 250 Kg (poudre)<br>débit pompe : 750 L/min.<br>- 1 CCIL (camion citerne incendie lourd) :<br>9600 L(eau) - 500 L (émulseur)<br>débit pompe : 3000 L/min.<br>- 1 VTU (véhicule tout usage)<br>- 2 MPR (moto pompe remorquable)<br>débit pompe : 1500 L/min. | - 2 VLPC (command light vehicle)<br>- 3 VIM 90 (foam intervention vehicle) :<br>9150 L(water), 1290 L + 50Kg CO2 (emulsifier), 250 Kg (powder)<br>Flow rate gun : 4500 L/min, flow rate pump : 4500 L/min.<br>- 1 VIP (polyvalent intervention vehicle) :<br>1500 L(water), 100 L + 50Kg CO2 (emulsifier), 250 Kg (powder)<br>flow rate pump : 750 L/min.<br>- 1 CCIL (heavy fire-fighting tank truck) :<br>9600 L(water), 500 L (emulsifier)<br>flow rate pump : 3000 L/min.<br>- 1 VTU (utility vehicle)<br>- 2 MPR (towable motor pump)<br>flow rate pump : 1500 L/min. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Tractage : barres de tractages, K60, TMX.<br>Élévation d'aéronefs légers : dispositifs de levage ALLOTECH.<br>Grutage : Service soutien aérodrome : 02 97 12 83 09. | Traction : traction bars, K60, TMX.<br>Raising of a light aircraft : pneumatic elevator ALLOTECH.<br>Cranes : Airfield supply services : 02 97 12 83 09. |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : niveau 7 sur demande - OTAN : 6<br>Plan de secours établi avec la préfecture du MORBIHAN et la préfecture maritime de BREST.<br>Pistes non dotées d'installation mousse. | OACI : LEVEL 7 on request - NATO: 6<br>Rescue plan with prefecture of MORBIHAN and maritime prefecture of BREST.<br>RWYs foam installation not available. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRH.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 balayeuse-souffleuse.<br>1 balayeuse à lame biaise et/ou ensemble soufflerie/tuyère.<br>1 camion de dégivrage (9000L). | 1 sweeper-blower.<br>1 sweeper with angle blade and/or blowing/exhaust system.<br>1 sprayers of de-icing liquid (9000L). |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Les opérations de dégagement doivent permettre l'utilisation en sécurité des aires de manoeuvres et de trafic.<br>Ces dernières seront dégagées en fonction du trafic prévu et des conditions météorologiques, à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome.<br>Largeur minimale de dégagement :<br>- Pistes (seuils compris) : 30m<br>- TWY : 15m | Clearing operations must allow a safe use of manoeuvre area and apron.<br>They will be cleared according to the planned traffic and meteorological conditions, at the intitiative of aerodrome operator.<br>Minimal width cleared :<br>- RWY (thresholds included) : 30m<br>- TWY : 15m |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Déverglaçant "XS-76" (formiate de potassium fluide). | De-icing agent "XS-76" (potassium formate fluids) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Transmission des informations par l'ATIS, SNOWTAM and RCR basé sur le RCAM.<br>L'autorité désignée pour coordonner les informations sur l'état d'avancement actuel des opérations de déneigement et l'état de l'aire de mouvement est l'officier de quart CLA.<br>TEL : 02.97.12.90.25 | Transmission of information by ATIS, SNOWTAM and RCR based on the RCAM.<br>Designated authority to coordinate information on the current state of progress of snow clearance operations and the condition of the movement area is the flight director. TEL : 02.97.12.90.25 |

**AD 2 LFRH.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | P CIV : béton / concrete<br>P MIL KLN : KERLAEN : béton / concrete<br>P MIL KMD : KERMADEHOYE : béton / concrete<br>P MIL PLO : LE POULLO : béton / concrete<br>P MIL KBS : KEREMBARS : béton / concrete<br>P H1 : béton / concrete<br>P Douane : enrobé : bituminous mix | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | P CIV : 41/R/B/W/T<br>P MIL KLN : 21 R/C/W/T<br>P MIL KMD : 15 R/C/W/T<br>P MIL PLO : 41 R/B/W/T<br>P MIL KBS : 20 R/B/W/T<br>P H1 : 18 R/D/W/T<br>P Douane : TBN | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | C-C1-D-E-E1 : 15m<br>B-B1-B2 : 15m surlargeurs / extra-taxiway width<br>A-A1-A2-A3 : 15m surlargeurs / extra-taxiway width<br>A4 : 15m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | C-C1-D-E-E1 : Béton/Concrete<br>B-B1-B2, A-A1-A2-A3, A4 : Bitume/Asphalt | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A : 42 R/C/W/T<br>A1 : 25 R/B/W/T<br>A2 : 83 R/C/W/T<br>A3 : 51 R/C/W/T<br>A4 : 13 R/C/W/T<br>B : 48 R/C/W/T<br>B : 47 F/A/W/T<br>B1 : 26 R/C/W/T<br>B2 : 46 R/C/W/T<br>C : 25 R/C/W/T<br>C1 : 21 R/D/W/T<br>D : 22 R/D/W/T<br>E : 19 R/C/W/T<br>E1 : 27 R/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Seuils de piste | Thresholds |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD2 LFRH 12 | See AD2 LFRH 12 |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Points de vérification INS : Seuil 20 voir AD2 LFRH12 | INS checkpoints : THR 20 see AD2 LFRH12 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Bande axiale | Axis strip on RWY |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Bande axiale | Axis strip on RWY |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Panneaux indicateur de parkings | Apron panel indicators |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 07/25 : Axial, N° identification, marque de seuil, marques TDZ.<br>Mires ASSP, ronds jaunes type "OTAN" sous chaque brin d'arrêt.<br>RWY 25 : marque de seuil décalé, marques du prolongement d'arrêt.<br>RWY 02/20 : Axial, N° identification, marques de seuil.<br>RWY 02 : marques de zones fermées au niveau du CWY.<br>TWY : marques de point d'attente avant piste et lignes axiales. | RWY 07/25 : Center line, designation number, THR marking, TDZ markings.<br>Simulated deck landing optics (ASSP), Yellow "NATO" type circles below each arresting cable.<br>RWY 25 : DTHR marking, marking of stop way.<br>RWY 02/20 : Center line, designation number, THR markings.<br>RWY 02 : closed area markings on CWY.<br>TWY : Holding point markings, centerline markings. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRH .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Feux WIGWAG : Points d'attente A, A1, B, B1, B2, C, E, E1 et aux points d'attente 07/25 de la croisée. | WIGWAG lights : holding points A, A1, B, B1, B2, C, E, E1 and at holding points at crossed rwy 07/25. |

**AD 2 LFRH.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFRH | |

**AD 2 LFRH.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BAN LORIENT |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRH .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NANTES |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02.40.05.29.31 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRH.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 016.00 (017) | 1670 x 45 | 17 R/C/W/T<br>béton / concrete | 47°45'22.37"N 003°26'30.51"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 144ft |
| 20 | 196.00 (197) | 1670 x 45 | 17 R/C/W/T<br>béton / concrete | 47°46'14.32"N 003°26'08.20"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 159ft |
| 07 | 072.00 (073) | 2403 x 45 | 59 R/B/W/T<br>béton / concrete | 47°45'22.54"N 003°27'33.00"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 134ft |
| 25 | 252.00 (253) | 2403 x 45 | 59 R/B/W/T<br>béton / concrete | 47°45'46.90"N 003°25'43.41"W<br>( 47°45'45.15"N 003°25'51.28"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 137ft<br>DTHR : 140ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | 215 | 2100 x 150 | NIL | NIL |
| 20 | NIL | NIL | NIL | 2100 x 150 | NIL | NIL |
| 07 | NIL | 25 | 25 | 2600 x 150 | NIL | (1) |
| 25 | NIL | 100 | 100 | 2600 x 150 | NIL | (2) |

(1) BLISS 500 S - Cadence d'accrochage : jour : 05 min / nuit : 12 min / BLISS 500 S - Lock-on rate : day: 05 min / night : 12 min.

(2) BLISS 500 S - Cadence d'accrochage : jour : 05 min / nuit : 12 min / BLISS 500 S - Lock-on rate : day: 05 min / night : 12 min.

**AD 2 LFRH.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 1670 | 1885 | 1670 | 1670 | BLISS 500 S mi bande, hauteur : 9 cm<br>BLISS 500 S middle of RWY, height: 9 cm |
| 20 | 1670 | 1670 | 1670 | 1670 | BLISS 500 S mi bande/middle of RWY hauteur/height : 9 cm<br>BLISS 500 S middle of RWY, height: 9 cm |
| 07 | 2403 | 2428 | 2428 | 2403 | BLISS 500 S à 250m et 1980m du THR 07 - Brins d'arrêt textile à 2238m du THR 07 hauteur 9cm<br>BLISS 500 S 250m and 1980m from THR 07- Textile arresting wires 2238m from THR 07 height 9 cm. |
| 25 | 2403 | 2503 | 2503 | 2230 | DTHR 25 : 173m<br>BLISS 500 S à 250m et 1980m du DTHR 25 - Brins d'arrêt textile à 2116m du DTHR 25 hauteur 9cm.<br>BLISS 500 S 250m and 1980m from DTHR 25 - Textile arresting wires 2116m from DTHR 25 height 9cm. |

**AD 2 LFRH.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | | G LIL | | | | | | | |
| 20 | | G LIL | | | | | | | |
| 07 | | G LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 60 ft | | | | | |
| 25 | CAT I - 900 m - LIH | G LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 65 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 02 | 1670m | 60m | W | LIL | R LIL | | | (1) |
| 20 | 1670m | 60m | W | LIL | R LIL | | | (2) |
| 07 | 2403m | 60m | W-Y (600m) | LIH | R LIH | | | (3) |
| 25 | 2403m | 60m | W-Y (600m) | LIH | R LIH | | | (4) |

(1) Tiroir 25 : faisceau LIH sens TKOF (extrémité ligne axiale LIH) /Between DTHR 25 and RWY end 25 : beam of LIH TKOF direction (center line extremity LIH)

(2) Tiroir 25 : faisceau LIH sens TKOF (extrémité ligne axiale LIH) /Between DTHR 25 and RWY end 25 : beam of LIH TKOF direction (center line extremity LIH)

(3) Tiroir 25 : faisceau LIH sens TKOF (extrémité ligne axiale LIH) /Between DTHR 25 and RWY end 25 : beam of LIH TKOF direction (center line extremity LIH)
2 feux à éclats / 2 flashing lights

(4) Tiroir 25 : faisceau LIH sens TKOF (extrémité ligne axiale LIH) /Between DTHR 25 and RWY end 25 : beam of LIH TKOF direction (center line extremity LIH)
2 feux à éclats / 2 flashing lights

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRH.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manches à air balisées - THR 07 - NE Croisée des pistes | wind socks with lighting - THR 07 - NE RWYs intersection |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY A, A1, A2, A3, A4, B, B1 B2 : jaune/vert - 30 m - virage 7.5 m | TWY A, A1, A2, A3, A4, B, B1 B2 : yellow/green - 30 m - virage 7.5 m |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY C, C1, E, et E1 : bleu - 60 m<br>TWY A, A1, A2, A3, A4, B, B1, B2 et D : balisage latéral rétroréfléchissant | TWY C, C1, E and E1 : blue - 60 m<br>TWY A, A1, A2, A3, A4, B, B1, B2 and D : edge lighting retroreflective. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Sur totalité, puissance par alimentation électrique auxiliaire : 3 groupes électrogènes de 1200 kVA/GE | On totality, power by auxiliary feeding : 3 generating sets of 1200 kVA/GE |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | <1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Présence de panneaux IRDM et IACM P MIL KLN | Presence of airfield lighting IRDM and IACM P MIL KLN |

**AD 2 LFRH.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFRH.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LORIENT**<br><br>48°01'38"N , 003°26'14"W - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°40'41"N , 003°03'47"W - 47°29'39"N , 003°25'34"W - arc horaire de 16 NM de rayon centré sur 47°45'38"N , 003°26'24"W - 47°50'07"N , 003°49'16"W - 48°01'38"N , 003°26'14"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LORIENT Approche (FR)<br>LORIENT Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>LORIENT Sol (FR)<br>LORIENT Ground (EN)<br><br>LORIENT Tour (FR)<br>LORIENT Tower (EN) | Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>La désactivation de la CTR est annoncée sur RAI fréquence 123.000 ou par IROISE INFO.<br>A l'exclusion des zones LF-R 1 A/B/C/D/E/F, LF-R 13 A1/A2/B1 et LF-R 14 lorsqu'elles sont actives.<br>OAT/GAT procedures.<br>CTR deactivation announced on RAI 123.000 or IROISE INFO.<br>Except for LF-R 1 A/B/C/D/E/F, LF-R 13 A1/A2/B1 and LF-R 14 when active. |

**AD 2 LFRH.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | LORIENT Approche (FR)<br>*LORIENT Approach (EN)* | 122.100 MHz | HO | |
| APP | LORIENT Approche (FR)<br>*LORIENT Approach (EN)* | 122.300 MHz | HO | Transit VFR dans CTR et TMA de LORIENT. / Transit VFR within LORIENT CTR and TMA. |
| APP | LORIENT Approche (FR)<br>*LORIENT Approach (EN)* | 122.700 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | LORIENT Approche (FR)<br>*LORIENT Approach (EN)* | 123.000 MHz | HO | |
| APP | LORIENT Approche (FR)<br>*LORIENT Approach (EN)* | 231.875 MHz | HO | Réservé MIL. / Reserved for MIL. |
| PAR | LORIENT Precision (FR)<br>*LORIENT Precision (EN)* | 118.175 MHz | HO | Angle de descente / Slope gradient 3°<br>Indicatif d'appel / Call sign: LORIENT Précision. |
| PAR | LORIENT Precision (FR)<br>*LORIENT Precision (EN)* | 328.550 MHz | HO | |
| SRE | LORIENT Radar (FR)<br>*LORIENT Radar (EN)* | 362.300 MHz | HO | Fréquence supplétive / Réservé MIL. / Auxiliary frequency / Reserved for MIL. |
| TWR | LORIENT Sol (FR)<br>*LORIENT Ground (EN)* | 119.700 MHz | HO | Fréquence supplétive de Lorient Tour / Auxiliary frequency Lorient Tower |
| TWR | LORIENT Sol (FR)<br>*LORIENT Ground (EN)* | 387.600 MHz | HO | Fréquence supplétive de Lorient Tour / Auxiliary frequency Lorient Tower |
| TWR | LORIENT Tour (FR)<br>*LORIENT Tower (EN)* | 122.700 MHz | HO | |
| TWR | LORIENT Tour (FR)<br>*LORIENT Tower (EN)* | 281.550 MHz | HO | Réservé MIL. / Reserved for MIL. |
| AFIS | LORIENT Info (FR)<br>*LORIENT Info (EN)* | 122.700 MHz | HX | |
| VDF | LORIENT Gonio (FR)<br>*LORIENT Homer (EN)* | 123.300 MHz | HO | Plus toutes fréquences de LORIENT / Over all frequencies from LORIENT. |
| UDF | LORIENT Gonio (FR)<br>*LORIENT Homer (EN)* | 269.200 MHz | HO | Plus toutes fréquences de LORIENT / Over all frequencies from LORIENT |
| ATIS | LORIENT (FR)<br>*LORIENT (EN)* | 129.125 MHz | HX | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRH.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | LOR | 359 kHz | H24 | 47°45'47.5"N 003°26'26.5"W | 188 ft | 50NM FL500 | | 350°/302 m ARP | |
| TACAN | LOR | CH 105X | H24 | 47°45'41.3"N 003°26'28.2"W | 171 ft | 100NM FL250 | | 320°/138 m ARP | |
| LOC 25 (II) | BH | 108.15 MHz | H24 | 47°45'21.1"N 003°27'39.6"W | 140 ft | 25 | | 253°/145 m THR 07 | |
| GP 25 | | 334.55 MHz | H24 | 47°45'46.2"N 003°26'07.0"W | 148 ft | 10 | 17.4 m/57 ft ( 3 °) | 269°/491 m THR 25 | |
| DME 25 | | CH 18Y | H24 | 47°45'46.2"N 003°26'07.0"W | 196 ft | 25NM FL250 | | 269°/491 m THR 25 | |

**AD 2 LFRH.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| PPR obligatoire selon AD2 LFRH.23 | Compulsory PPR per AD2 LFRH .23 |
| AD à Usage restreint :<br>FPL obligatoire pour les aéronefs non basés. | AD with restricted use:<br>FPL mandatory for non based ACFT. |
| Inutilisable hors RWY et TWY.<br>TWY C, C1, D et E :<br>Restriction de roulage : ACFT de lettre code C et D avec empattement > 18m : Tractage obligatoire (follow me pour ACFT basés)<br>ACFT de lettre code E : Interdit<br>TWY A4 : Restriction de roulage : lettre code A à C avec empâtement <= 18m roulage autorisé | Unusable outside RWY and TWY<br>TWY C, C1, D and E :<br>Taxiing restriction : ACFT letter code C or D with wheelbase > 18m : Towing mandatory (follow me for home based ACFT)<br>ACFT letter code E : Prohibited<br>TWY A4 : Taxiing restriction ACFT letter code A to C with wheelbase <= 18m : taxiing authorized |
| Prudence au roulage en raison nombreux carrefours routiers pas tous visibles de la TWR. | Caution when taxiing due to numerous cross-roads not all visible from TWR |
| Interdit aux ACFT non munis de radio, de transpondeurs, aux planeurs et aux ACFT remorqueurs de panneaux publicitaires. | Prohibited to ACFT not equipped with radio, transponder, to gliders and to ACFT towing publicity panels. |
| CTR - Restriction de survol : | CTR - Fly-over restriction : |
| • Survol de la ville de Lorient interdit en dessous de 5000ft ; présence d'un établissement à marques distinctives. | • Fly-over of Lorient city prohibited below 5000ft; presence of an establishment with distinctive markings; |
| • Présence des zones LF-R13 (SFC/UNL) et LF-R14 (SFC/3000 ft AMSL) dans le sud-est du terrain : contournement obligatoire pendant les périodes d'activité. | • Presence of areas LF-R13 (SFC/UNL) and LF-R14 (SFC/3000 ft AMSL) in the South-East of the field: by-pass mandatory during activity periods. |

**AD 2 LFRH.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

.

**AD 2 LFRH.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 Départs omnidirectionnels**

RWY 07 : Monter RM 073° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 25 : Monter RM 253° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 02 : Monter RM 017° à 4.1% (1) jusqu'à 400 (241) puis monter à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Pente théorique en montée, obstacle déterminant : chapelle de 278ft située à 870m de la DER, et à 285m à gauche de l'axe. Cette pente fait abstraction du bosquet de 235ft situé à 41m de la DER et à 160m à gauche de l'axe.
RWY 20 : Monter RM197° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.2 Auto information**

A/A réservée exclusivement aux usagers autorisés selon protocole .

**22.3 Procedures LVP**

Les procédures LVP sont déclenchées quand la RVR est inférieure à 1600m.
L'intégralité du balisage lumineux est allumée .

**22.4 Composante traversière**

RWY 07/25 est limitée à des composantes traversières du vent :
-25kts sur piste sèche
-20kts sur piste mouillée

**22.1 Omnidirectionnal departures**

RWY 07 : Climb on MAG track 073° up to 1200 (1041) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

RWY 25 : Climb on MAG track 253° up to 1200 (1041) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

RWY 02 : Climb RM 017° at 4.1% (1) to 400 (241), then climb to 1200 (1041), then follow a direct route climbing up to enroute safety altitude.
(1) Theoretical uphill gradient, determining obstacle : a 278ft chapel located 870m from the DER and 285m to the left of the centerline. This gradient does not include the 235ft grove located 41m from the DER and 160m to the left of the centerline.
RWY 20 : Climb RM197° to 1200 (1041) then follow a direct route climbing up to enroute safety altitude.

**22.2 Air to air procedure**

A/A for authorized users only as per protocol.

**22.3 LVP Procedures**

LVP procedures begin when RVR is lower than 1600m.
Lighting completeness is lit.

**22.4 Crosswind limits**

RWY 07/25 : max crosswind limits :
-25kts on dry RWY
-20kts on wet RWY

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRH.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Plan de vol obligatoire pour ACFT non basés.

PRKG MIL : officier de quart
PRKG CIV : SEA LLB

**Contact**
*PRKG MIL* :
Email : bia.lbh@wanadoo.fr
Tél : 02 97 12 90 25
AFS : LFRHZPZX
*PRKG CIV* :
Email : trafic1.lorient@edeis.com
Tél.: 02 97 87 21 56
www.lorient.aeroport.fr

**PPR**
*PRKG MIL*
ACFT en provenance EEE, Canada, Suisse, US : Dernier jour ouvrable avant 12h.

Autres : PN 48H avant dernier jour ouvrable.

*PRKG CIV*
Assistance obligatoire pour ACFT de masse > 3T
PPR obligatoire site WEB : cy.myhandlingsoftware.com
PPR vol national 24H
PPR vol international 48H

**HOR (ETE -1H)**
*PRKG MIL* :
LUN-VEN : 0700-1600
Extension possible sur demande
*PRKG CIV : 0700-1600*
Extension possible sur site Web : cy.myhandlingsoftware.com

**RWY 07/25** : BRA à 250m THR07 et 25, hauteur 9cm.
Présence d'un OBST balisé (optique d'appontage) à 27.5m du bord gauche RWY en service (hauteur 10ft ASFC) à 185m du THR07 et 198m du DTHR25.
Brins d'arrêt textiles hauteur 9cm, 114m du THR07 et 8m avant DTHR25.

- Un phénomène de perturbation du champ magnétique en RWY07/25 peut affecter les ACFT équipés de vannes de flux.

- Antenne LOC 10ft ASFC à 150m THR07 nécessite précaution particulière en APP.

**Activité AEM** : LS-CS

**Hélistation** : usage réservé exclusivement aux appareils de la Sécurité Civile.

**Péril animalier** : présence du fauconnier de LS-30' au CS+30'

**Obstacles impactant les servitudes de dégagement aéronautiques :**

-Trouée d'atterrissage QFU 20 : Zone boisée d'altitude 80m située à 960m du seuil 20 et à 240m à droite de l'axe de piste. Zone boisée d'altitude 73m située à 920m du seuil 20 et à 60m à gauche de l'axe de piste.

-Trouée de décollage QFU 20 : Zone boisée d'altitude 57m à 400m de la DER et à 80m à gauche de l'axe de piste. Zone boisée d'altitude 62m à 650m de la DER et dans l'axe de piste.

-Trouée de décollage QFU 02 : Zone boisée d'altitude 73m située à 755m de la DER et à 60m à droite de l'axe de piste.

-Surfaces latérales piste 02/20 : Zone boisée d'altitude 85m située à 960m du seuil 20 et à 260m à droite de l'axe de piste.

-Surfaces latérales piste 02/20 : Zone boisée d'altitude 58m située à 180m du seuil 07 et à 250m à droite de l'axe de piste.

PLN compulsory for non based ACFT

PRKG MIL : duty officer
PRKG CIV : SEA LLB

**Contact**
*PRKG MIL* :
Email : bia.lbh@wanadoo.fr
Tél : 02 97 12 90 25
AFS : LFRHZPZX
*PRKG CIV* :
Email : trafic1.lorient@edeis.com
Tél.: 02 97 87 21 56
www.lorient.aeroport.fr

**PPR**
*PRKG MIL*
ACFT from EEE, Canada, Suisse, US : Last working day before 12h.

Others : PN 48H before the last working day.

*PRKG CIV*
Compulsory facilities for weight of ACFT > 3T
Compulsory PPR Website : cy.myhandlingsoftware.com
PPR national flight 24H
PPR international flight 48H

**HOR (ETE -1H)**
*PRKG MIL* :
MON-FRI : 0700-1600
Possible extension on request
*PRKG CIV* : 0700-1600
Possible extension on Website : cy.myhandlingsoftware.com

**RWY 07/25 :** BRA 250m THR07 and 25, height 9cm.
Presence of lighted OBST (deck landing mirror) at 27.5m on the left side of the RWY in use (height 10ft ASFC) at 185m from THR07 and 198m from DTHR25.
Textile brakes, height 9cm, 114m from THR07 and 8m before DTHR25.

- Magnetic interference possible on RWY 07/25 “No entry” traffic on TWY, for road vehicles.

- Particular caution when approaching: LOC antenna 10 ft ASFC, 150 m from THR07.

**AEM activity** : SR/SS

**Heliport** : for the exclusive use of the Civil Security helicopters.

**Wildlife strike hazard** : falconer SR-30' to SS+30'

**Vegetal obstacles impacting aeronautical servitudes** :

-ldg funnel QFU 20 : wooded area, elev 80m, located at 960m from Thr20 and at 240m right of Rwy axis. Wooded area, elev 73m located at 920m from Thr20 and at 60m left of rwy axis.

-Tkof funnel QFU 20 : wooded area elevation 57m, located at 400m from DER and at 80m left of rwy axis. Wooded area elev 61m, located at 650m from DER and on rwy axis.

-Tkof funnel QFU 02 : wooded area elev 73m located at 755m from DER and at 60m right of rwy axis.

-lateral surfaces rwy 02/20 : wooded area elev 85m located at 960m from Thr20 and at 260m right of rwy axis.

-lateral surfaces rwy 02/20 : wooded area elev 58m located at 180m from Thr07 and at 250m right of rwy axis.

**AD 2 LFRH.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRH.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RWY 07 | sans objet / *not applicable* |
| RWY 25 | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

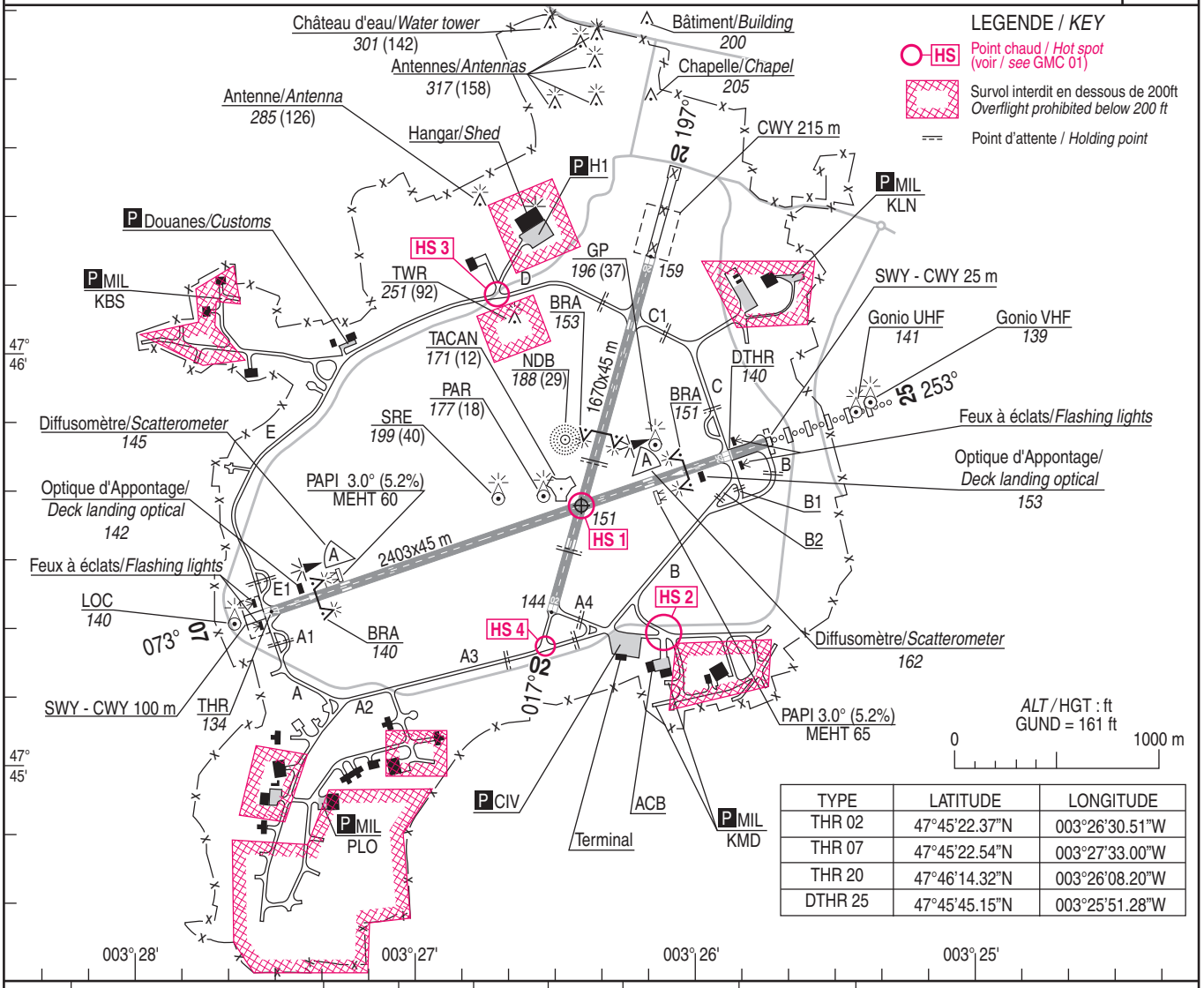
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

Usage restreint
*Restricted use*

## LORIENT LANN BIHOUE
47 45 38 N - 003 26 24 W
*ALT AD : 159 (6 hPa)*

ATIS : 129.125
ATS : Voir / See AD2 LFRH.3
BDP/BIA ☎ 02.97.12.90.33 BRIA de rattachement / *Attaching BRIA* Bordeaux (Voir / *See* GEN).
AVT : - MIL: F34 HOR ATS - Bons modèle 19 / *F34 ATS SKED - Model form 19*
- CIV: JET A1 HOR aéroport civil et hors traitement vols réguliers (AD2 LFRH 23) / *JET A1 civil airport SKED and not during regular flights handling* (AD2 LFRH 23)

VAR
1°W
(20)




| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 02 | 47°45'22.37"N | 003°26'30.51"W |
| THR 07 | 47°45'22.54"N | 003°27'33.00"W |
| THR 20 | 47°46'14.32"N | 003°26'08.20"W |
| DTHR 25 | 47°45'45.15"N | 003°25'51.28"W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) * | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | LIH/LIL | 2403 | 2428 | 2428 | 2403 | Revêtue *Paved* | 59 R/B/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 25 | LIH 900m | LIH/LIL | 2403 | 2503 | 2503 | 2230 | | | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 02 | NIL | LIL | 1670 | 1885 | 1670 | 1670 | | 17 R/C/W/T | - | - | - | - |
| 20 | NIL | LIL | 1670 | 1670 | 1670 | 1670 | | | - | - | - | - |

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS / *Omnidirectional departures*

Voir/*See* AD2 LFRH 22

**OBSERVATIONS :**
AD à usage restreint. Voir consignes particulières.
(*) ACFT d'état (** en mission opérationnelle) :

| | A | B | C | D |
|---|---|---|---|---|
| 07 | 400(**250) | 400(**250) | 400(**250) | 400(**300) |
| 25 | 400(**250) | 400(**250) | 400(**250) | 400(**300) |

QFU 07 et 25 : Présence d'obstacles critiques aux environs immédiats de la piste (ABRIS BRA).
En raison de la présence de l'optique d'appontage (07/25) et d'infrastructures liées aux brins d'arrêt (07/25 et 02/20) dans la bande aménagée, l'exploitation des pistes 07/25 et 02/20 est limitée à des composantes traversières du vent à 25 noeuds piste sèche et à 20 noeuds piste mouillée pour les aéronefs civils uniquement.
Présence de brins d'arrêt textiles en fin de bande. Présence de brins d'arrêt à 250 m de chaque seuils.

***REMARKS :***
*Restricted use AD. See particular instructions.*
*(*) State ACFT (** on operational mission) :*

| | A | B | C | D |
|---|---|---|---|---|
| 07 | 400(**250) | 400(**250) | 400(**250) | 400(**300) |
| 25 | 400(**250) | 400(**250) | 400(**250) | 400(**300) |

*QFU 07 and 25 : Critical obstacles close to RWY ( BRA shelters).*
*Due to the presence of deck landing optical (RWY 07/25) and arresting cables shelters (RWY 07/25 and 02/20) on RWY safety strip, following max crosswind limits apply to the use of RWY 07/25 and 02/20 : - 25Kts RWY dry*
*- 20Kts RWY wet*
*for CIV ACFT only.*
*Textile brakes at end of runway. Arresting cables 250m from threshold.*

**BALISAGE/*LIGHTING :***
Voir / *See* : AD2 - LFRH 15

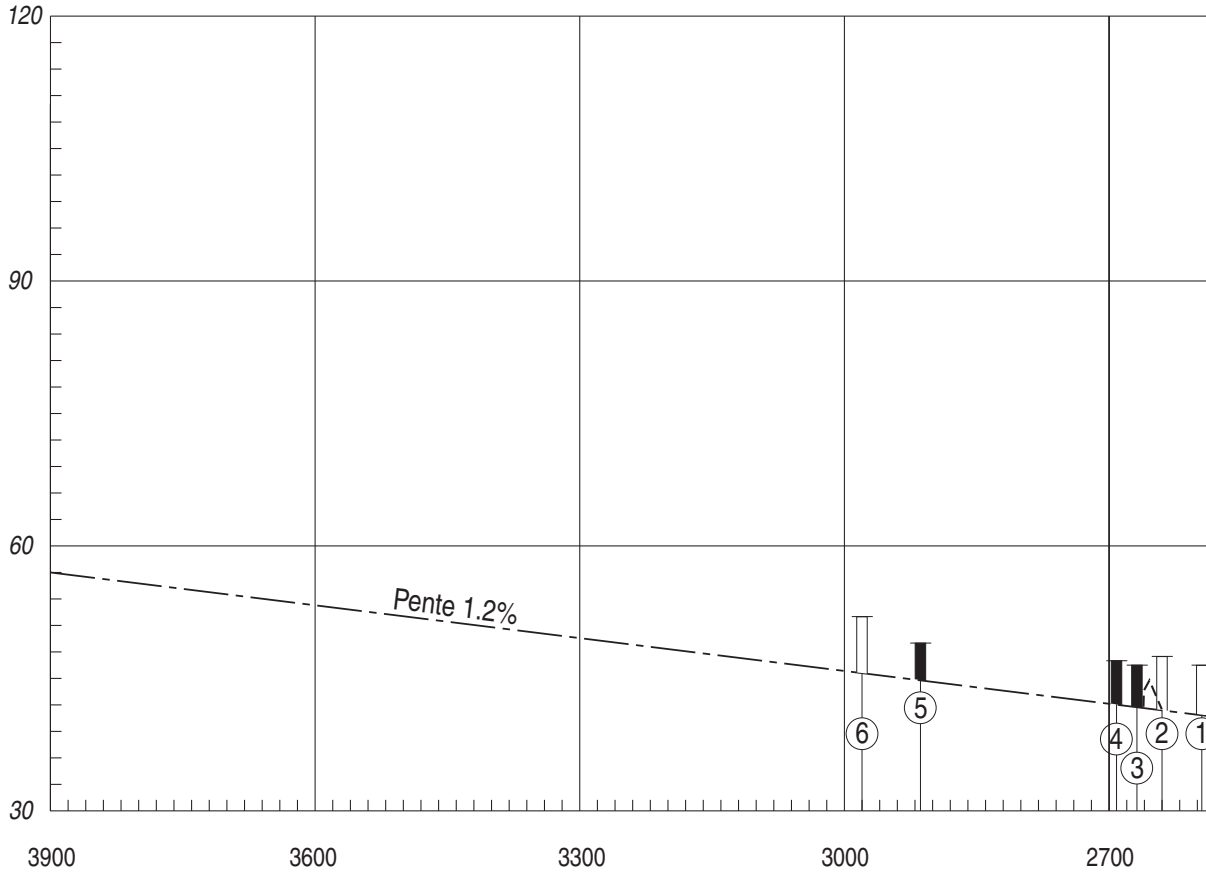


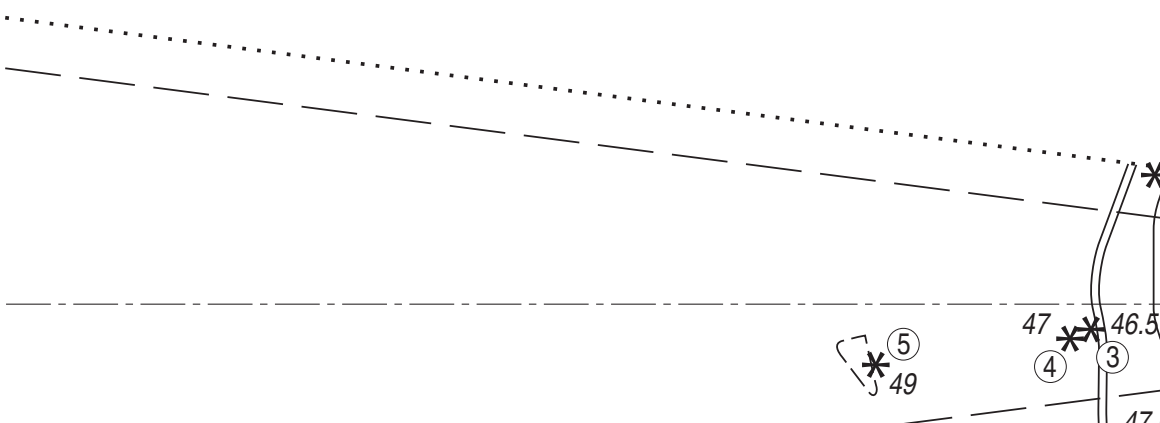
©

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

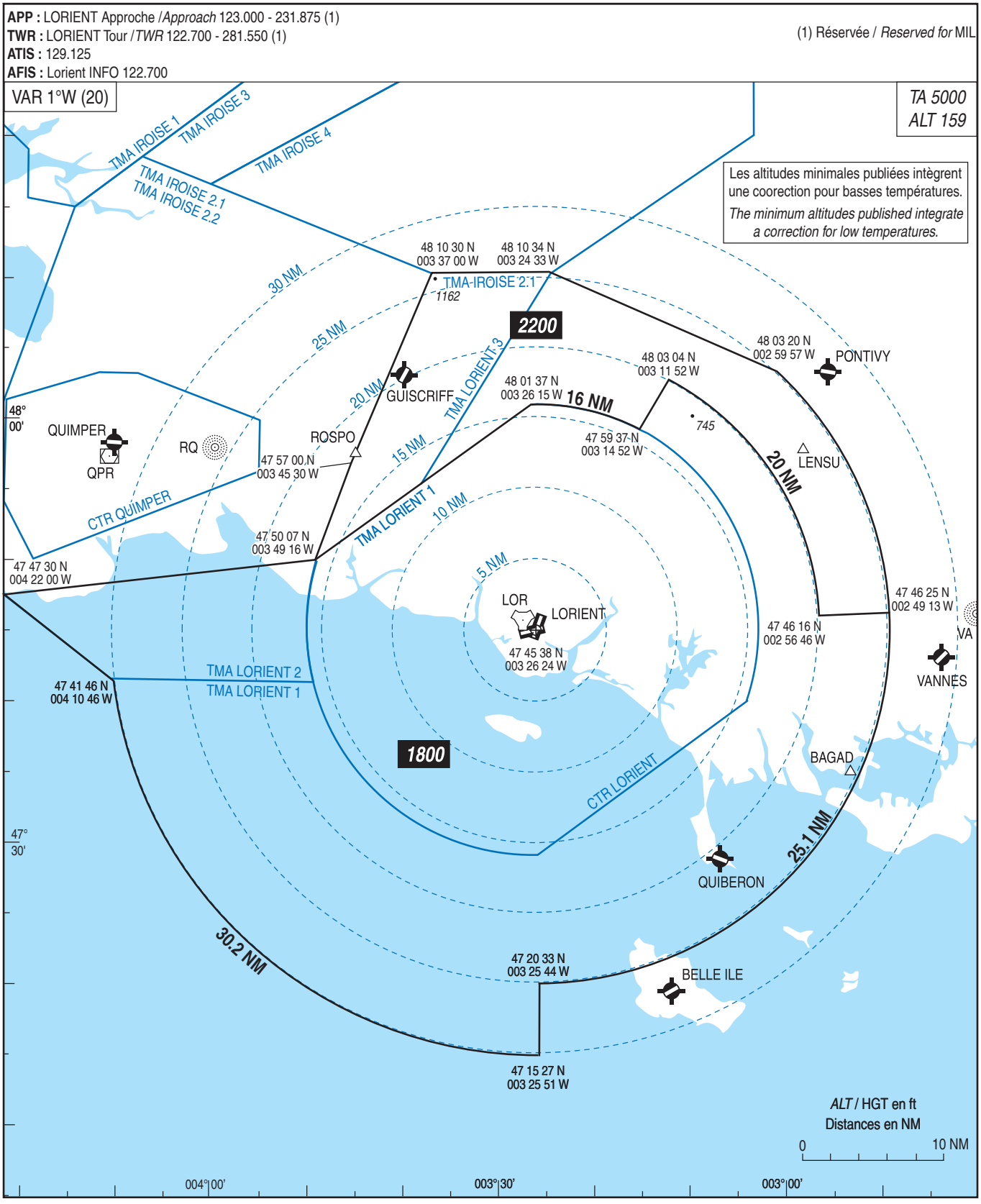
*Obstacles aerodrome chart - ICAO - A type*

VAR 2°W (15)



# LORIENT LANN BIHOUE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Appliquer la réglementation nationale.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the National Regulation.*



© DIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## LORIENT LANN BIHOUE

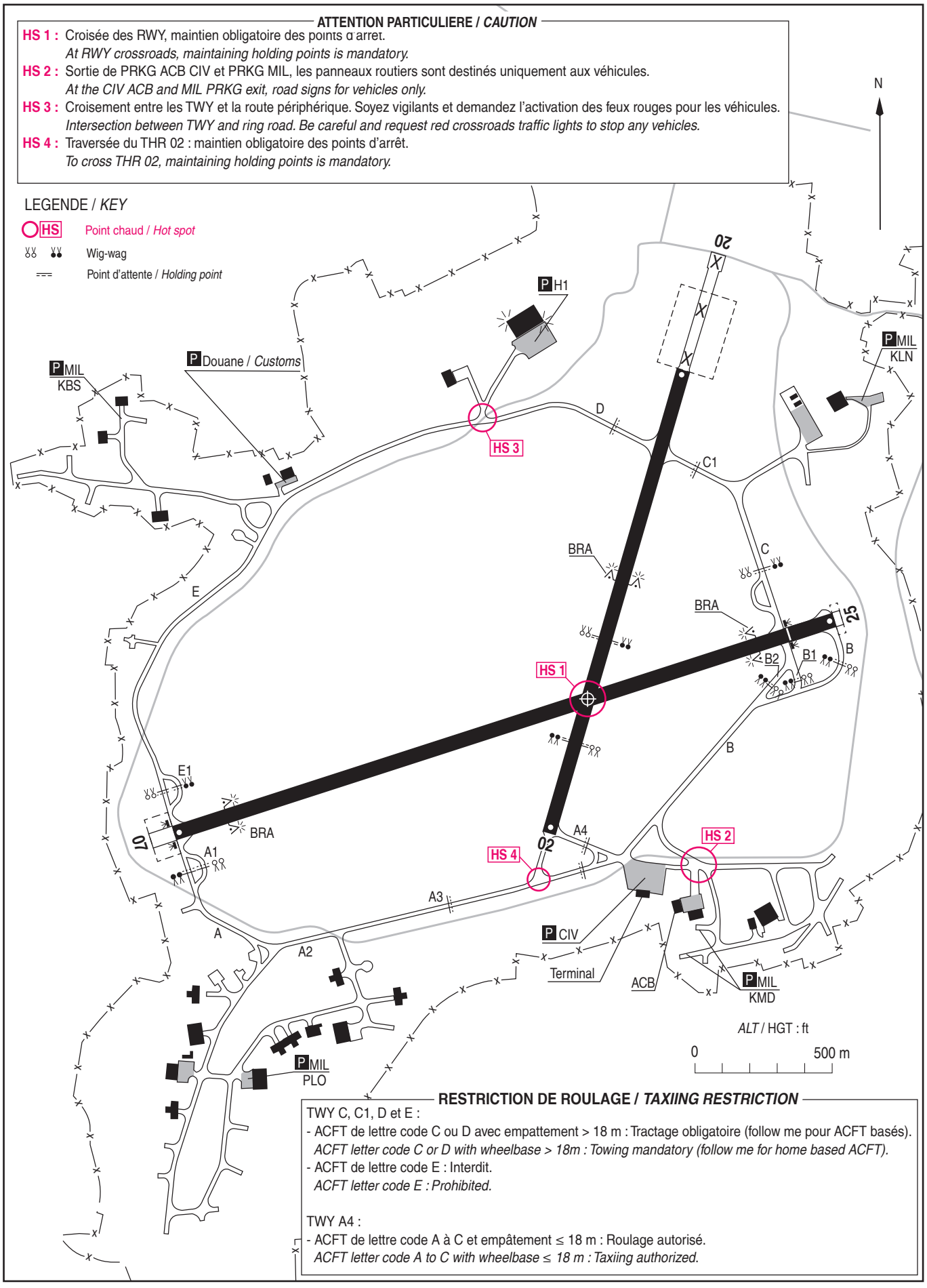
**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

**HS 1 :** Croisée des RWY, maintien obligatoire des points d'arrêt.
*At RWY crossroads, maintaining holding points is mandatory.*

**HS 2 :** Sortie de PRKG ACB CIV et PRKG MIL, les panneaux routiers sont destinés uniquement aux véhicules.
*At the CIV ACB and MIL PRKG exit, road signs for vehicles only.*

**HS 3 :** Croisement entre les TWY et la route périphérique. Soyez vigilants et demandez l'activation des feux rouges pour les véhicules.
*Intersection between TWY and ring road. Be careful and request red crossroads traffic lights to stop any vehicles.*

**HS 4 :** Traversée du THR 02 : maintien obligatoire des points d'arrêt.
*To cross THR 02, maintaining holding points is mandatory.*




**RESTRICTION DE ROULAGE / *TAXIING RESTRICTION***

TWY C, C1, D et E :
- ACFT de lettre code C ou D avec empattement > 18 m : Tractage obligatoire (follow me pour ACFT basés).
  *ACFT letter code C or D with wheelbase > 18m : Towing mandatory (follow me for home based ACFT).*
- ACFT de lettre code E : Interdit.
  *ACFT letter code E : Prohibited.*

TWY A4 :
- ACFT de lettre code A à C et empâtement ≤ 18 m : Roulage autorisé.
  *ACFT letter code A to C with wheelbase ≤ 18 m : Taxiing authorized.*



© DIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES

*Waypoints / Conventional procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| QPR | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| LOR | REF AD 2 LFRH.19 | | | X | X | X |
| ADSET | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| BAGAD | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| ERCOZ | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| KERAK | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| LENSU | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| LIRMA | REF ENR 4.4 | | | X | X | X |
| ROSPO | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| RH401 | 47°46'23,2" N | 003°48'53,0" W | X | | | X |
| **RH402** | **47°35'57,3" N** | **003°43'44,5" W** | **X** | | | **X** |
| **RH403** | **47°46'18,8" N** | **003°23'19,6" W** | **X** | | | **X** |
| IRH07 | 47°41'10,3" N | 003°46'18,5" W | X | | | X |
| FRH07 | 47°42'35,7" N | 003°39'59,3" W | X | | | X |
| RW07 | 47°45'22,54" N | 003°27'33,00" W | X | | | X |
| RH423 | 48°08'54.3»N | 003°20'57.0»W | X | | X | |
| RH424 | 47°55'58.9»N | 003°03'22.7»W | X | | X | |
| RH425 | 47°51'14.0»N | 003°01'04.0»W | X | | X | X |
| RH427 | 47°51'17.5»N | 003°24'33.0»W | X | | | X |
| **RH428** | **47°43'52.3»N** | **003°34'17.8»W** | **X** | | | **X** |
| **IRH25** | **47°49'25.4»N** | **003°09'13.2»W** | X | | | X |
| FRH25 | 47°48'29.6»N | 003°13'27.1»W | X | | | X |
| RW25 | 47°45'45.15»N | 003°25'51.28»W | X | | | X |
| MATF NDB/DME PAR RWY 07 | 47°47'35.9»N | 003°17'38.7»W | | X | | X |
| FAF LOC RWY 25 | 47°48'30.1»N | 003°13'24.0»W | | X | | X |
| MAPT LOC RWY 25 | 47°45'57.0»N | 003°24'57.7»W | | X | | X |
| MATF NDB/DME ILS/LOC/PAR RWY 25 | 47°43'43.5»N | 003°34'56.8»W | | X | | X |



**©DIA**

**RNP RWY 07**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 0,7°W | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Termi-nator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | IRH07 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA RH401 | IF | RH401 | | | | | | 3000 | | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IRH07 | | 162 | 161,6 | 5,5 | | 3000 | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA RH402 | IF | RH402 | | | | | | 3000 | | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IRH07 | | 342 | 341,6 | 5,5 | | 3000 | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IRH07 | | | | | | 3000 | | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FRH07 | | 072 | 071,5 | 4,5 | | 3000 | 3000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW07 | yes | 072 | 071,6 | 8,8 | | | | | -3° / 15 | RNP APCH |
| | TF | RH403 | yes | 072 | 071,7 | 3,0 | | | 3000 | 210 | | RNP APCH |
| | DF | RH401 | | | | | L | 3000 | | 210 | | RNP APCH |



**© DIA**

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRH |
| **Runway** | 07 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E07A |
| **LTP/FTP Latitude** | 474522.5435N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032733.0025W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 89.9 |
| **FPAP Latitude** | 474547.1395N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 24.5960 |
| **FPAP Longitude** | 0032542.3195W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 110.6830 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 08 12 06 0C 07 00 00 01 37<br>30 05 DF A8 7E 14 EB F6 83 FE<br>83 17 28 C0 00 B6 60 03 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF A7 86 B1 B4 |
| **Calculated CRC Value** | A786B1B4 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 41.0 |



©

**LORIENT** LANN BIHOUÉ

**PRECODING RNP** RWY25

**RNP RWY 25**

| RMK | GNSS only - Attente obligatoire pour les arrivées directes sur IRH25 | | | | | | | MAG VAR 2020 0,7°W | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Termi-nator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | IRH25 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA RH425 | IF | RH425 | | | | | | 3000 | | 240 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | IRH25 | | 253 | 251,8 | 5,8 | | 3000 | | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | IRH25 | | | | | | 3000 | | 220 | | RNP APCH |
| | TF | FRH25 | | 253 | 252,0 | 3,0 | | 3000 | 3000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW25 | | 253 | 251,9 | 8,8 | | | | | -3° / 17,4 | RNP APCH |
| | TF | RH428 | | 253 | 251,8 | 6,0 | | | 3000 | 240 | | RNP APCH |
| | DF | RH427 | | | | | R | | | | | RNP APCH |
| | TF | RH424 | | 072 | 071,6 | 15,0 | | | | | | RNP APCH |
| | TF | RH425 | | 163 | 161,9 | 5,0 | | | | 240 | | RNP APCH |



© **DIA**

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRH |
| **Runway** | 25 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E25A |
| **LTP/FTP Latitude** | 474545.1495N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032551.2810W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 91.6 |
| **FPAP Latitude** | 474522.5435N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -22.6060 |
| **FPAP Longitude** | 0032733.0025W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -101.7215 |
| **Threshold Crossing Height** | 17.4 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 08 12 06 0C 19 00 00 01 35<br>32 05 7B 59 7F 14 9E 11 87 FE<br>94 17 64 4F FF 4D E5 FC 5C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF A3 2C 69 6E |
| **Calculated CRC Value** | A32C696E |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 42.7 |



©

**LORIENT** LANN BIHOUÉ
**STAR RNAV RWY25**
(Protéges pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY25**

| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 0,7°W | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Termi-nator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Alttitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ERCOZ 2M** | | | | | | | | | | | |
| | IF | ERCOZ | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | RH423 | | 138 | 137,3 | 15,0 | | | | | RNAV 1 |
| | TF | RH424 | | 138 | 137,5 | 17,5 | | | FL060 | | RNAV 1 |
| | TF | RH425 | | 163 | 161,8 | 5,0 | | 3000 | | | RNAV 1 |
| **LENSU 2M** | | | | | | | | | | | |
| | IF | LENSU | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | RH425 | | 199 | 198,6 | 7,0 | | 3000 | FL060 | | RNAV 1 |
| **BAGAD 2M** | | | | | | | | | | | |
| | IF | BAGAD | | | | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | RH425 | | 342 | 341,2 | 17,2 | | 3000 | FL060 | | RNAV 1 |

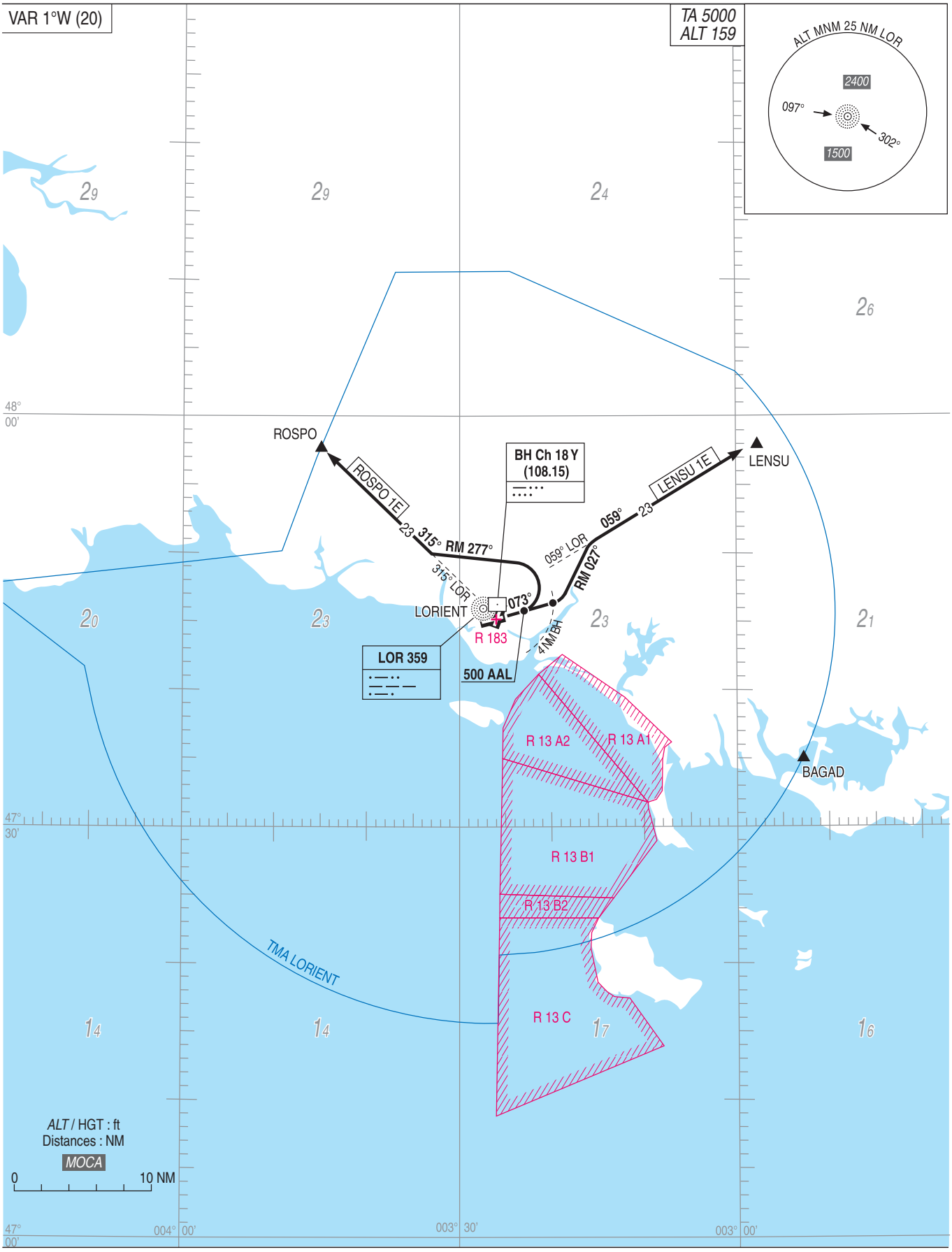


**© DIA**

# LORIENT LANN BIHOUE
## SID CONV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** 129.125
**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 - 122.100 - 231.875 (1)
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 - 281.550 (1)
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

(1) Réservé / *Reserved for* MIL






© DIA

# LORIENT LANN BIHOUE
## SID RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1** **DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**
Monter RM 073° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**2** **ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**
**ROSPO 1 E :** A 500 ft AAL, virage à gauche RM 277° pour intercepter et suivre le QDR 315° LOR (RM 315°) vers ROSPO.
**LENSU 1 E :** Monter RM 073°. A 4 NM BH, tourner à gauche RM 027° pour intercepter et suivre le QDR 059° LOR (RM 059°) vers LENSU.

**3** **PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Appliquer la réglementation nationale.

***1*** ***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***
*Climb MAG 073° up to 1200 (1041) then proceed direct route climbing up to en route safety altitude.*

***2*** ***STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)***
***ROSPO 1 E :*** *At 500 ft AAL, turn left MAG 277° to intercept and follow QDR 315° LOR (MAG 315°) to ROSPO.*
***LENSU 1 E :*** *Climb MAG 073°. At 4 NM BH, turn left MAG 027° to intercept and follow QDR 059° LOR (MAG 059°) to LENSU.*

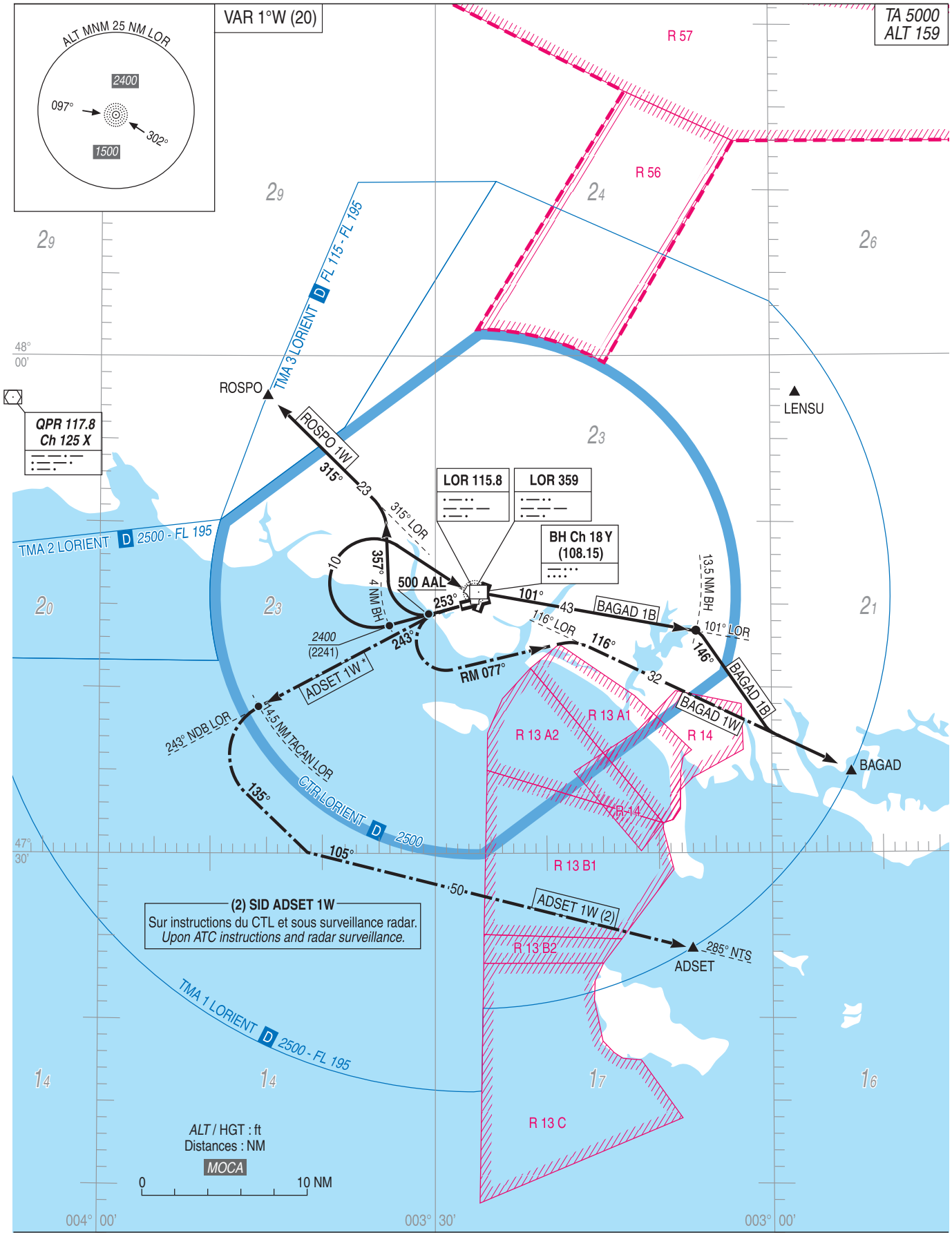
***3*** ***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*Comply with the national regulation.*


AMDT 06/24 **CHG :** Suppression itinéraires ARE 1E et BAGAD 1E.
©

# LORIENT LANN BIHOUE
## SID CONV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** 129.125
**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 - 122.100 - 231.875 (1)
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 - 281.550 (1)
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

(1) Réservé / *Reserved for* MIL
Sur instruction ATS
*Upon ATS instruction*






© DIA

# LORIENT LANN BIHOUE
# SID CONV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1** **DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Monter RM 253° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***1*** ***OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Climb MAG 253° up to 1200 (1041) then proceed direct route climbing up to en route safety altitude.*

**2** **ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**

**ROSPO 1 W :** A 500 ft AAL, virage à droite RM 357° pour intercepter et suivre le QDR 315° LOR (RM 315°) vers ROSPO.

Contrainte ATS : pente 4 % MNM jusqu'à 3500 ft.

**BAGAD 1 B :** Monter RM 253° jusqu'à 2400 (2241), puis tourner à droite mais pas avant 4 NM BH, vers LOR. A LOR, suivre le QDR 101° LOR (RM 101°). A 13,5 NM BH, tourner à droite RM 146° pour intercepter et suivre le QDR 116° LOR (RM 116°) vers BAGAD.

**BAGAD 1 W :** (voir note) Monter RM 253° à 500 ft AAL, tourner à gauche RM 077° pour intercepter et suivre le QDR 116° LOR (RM 116°) vers BAGAD.

Note : départ non utilisable pendant période d'activité zone R 13 A / B.

**ADSET 1W :** Monter QDR 243° LOR (NDB) (RM 243°).
A 14,5 NM LOR (TACAN), tourner à gauche RM 135° pour intercepter et suivre le RDL 285° NTS (RM 105°) vers ADSET.

Note : sur instructions de contrôle et sous surveillance radar.

***2*** ***STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)***

***ROSPO 1 W :*** *At 500 ft AAL, turn right MAG 357° to intercept and follow QDR 315° LOR (MAG 315°) to ROSPO.*

*ATS restriction : minimum climb rate 4% up to 3500 ft.*

***BAGAD 1 B :*** *Climb MAG 253° up to 2400 (2241), then turn right (do not turn before 4 NM BH), to LOR. At LOR, follow QDR 101° LOR (MAG 101°). At 13,5 NM BH, turn right MAG 146° to intercept and follow QDR 116° LOR (MAG 116°) to BAGAD.*

***BAGAD 1 W :*** *(see note) Climb MAG 253° at 500 ft AAL, turn left MAG 077° to intercept and follow QDR 116° LOR (MAG 116°) to BAGAD.*

*Note: departure not available during R 13 A / B activity.*

***ADSET 1W :*** *Climb QDR 243° LOR (NDB) (MAG 243°).*
*At 14,5 NM LOR (TACAN), turn left MAG 135° to intercept and follow RDL 285° NTS (MAG 105°) to ADSET.*

*Note: upon CTL instructions and radar surveillance.*

**3** **PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la réglementation nationale.

***3*** ***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with the national regulation.*

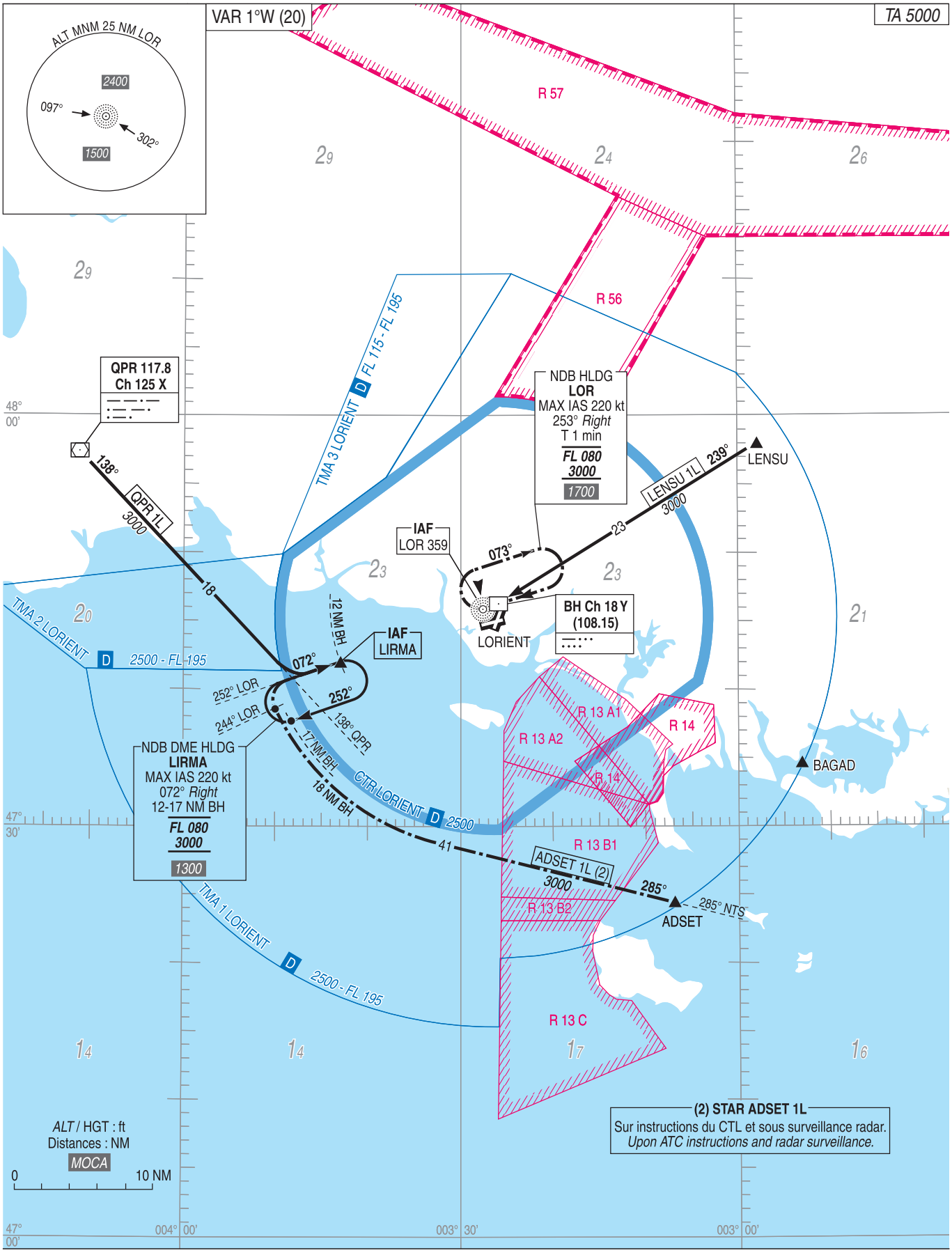


©

# LORIENT LANN BIHOUE
# STAR CONV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** 129.125
**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 - 122.100 - 231.875 (1)
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 - 281.550 (1)
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

(1) Réservé / *Reserved for* MIL
Sur instruction CTL
*Upon ATC instruction*





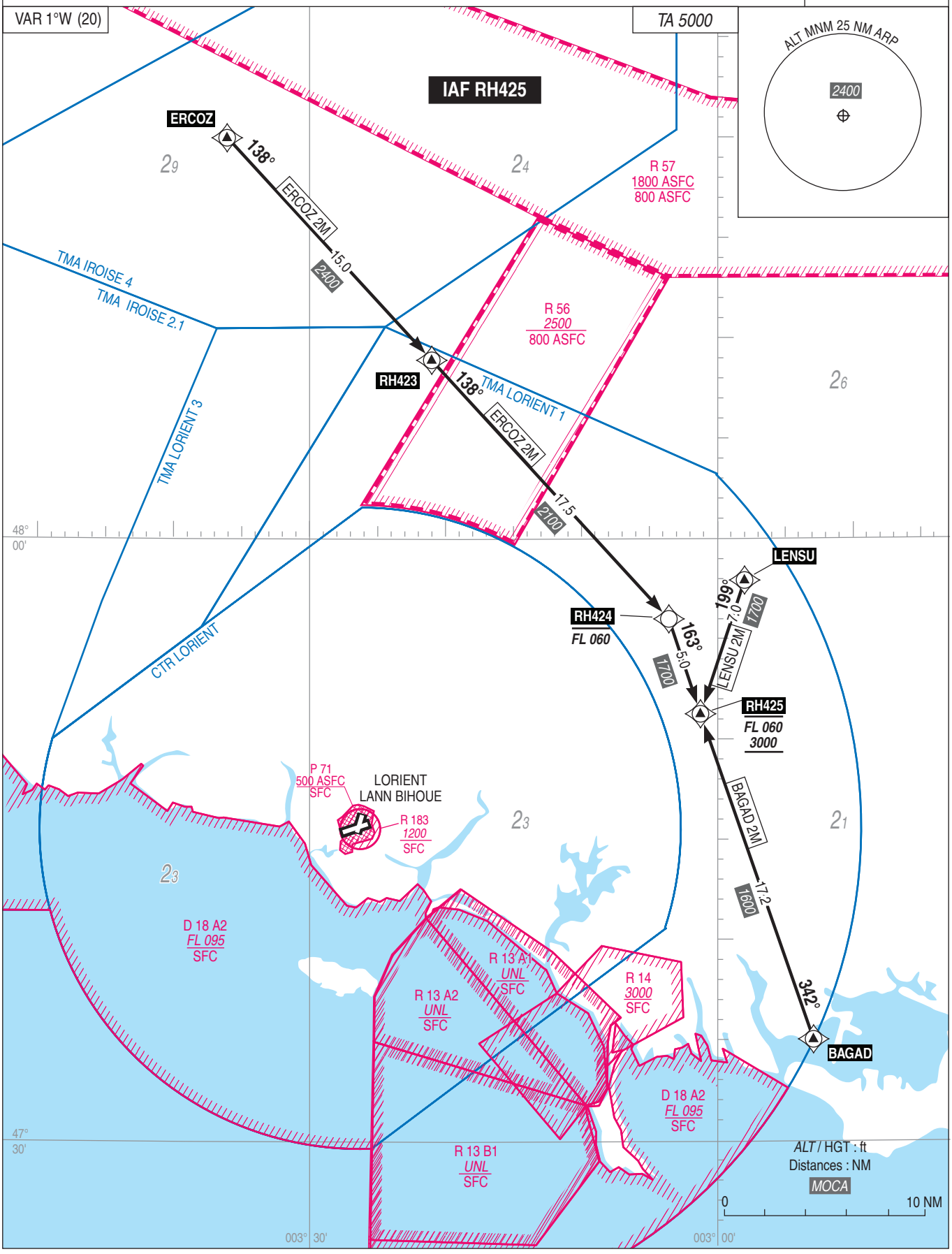

© DIA

# **LORIENT** LANN BIHOUE
## STAR RNAV (GNSS) RWY25
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** 129.125
**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 - 122.100 - 231.875 (1)
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 119.700 (S) 281.550 (1)
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

(1) Réservé/*Reserved for* MIL

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© DIA

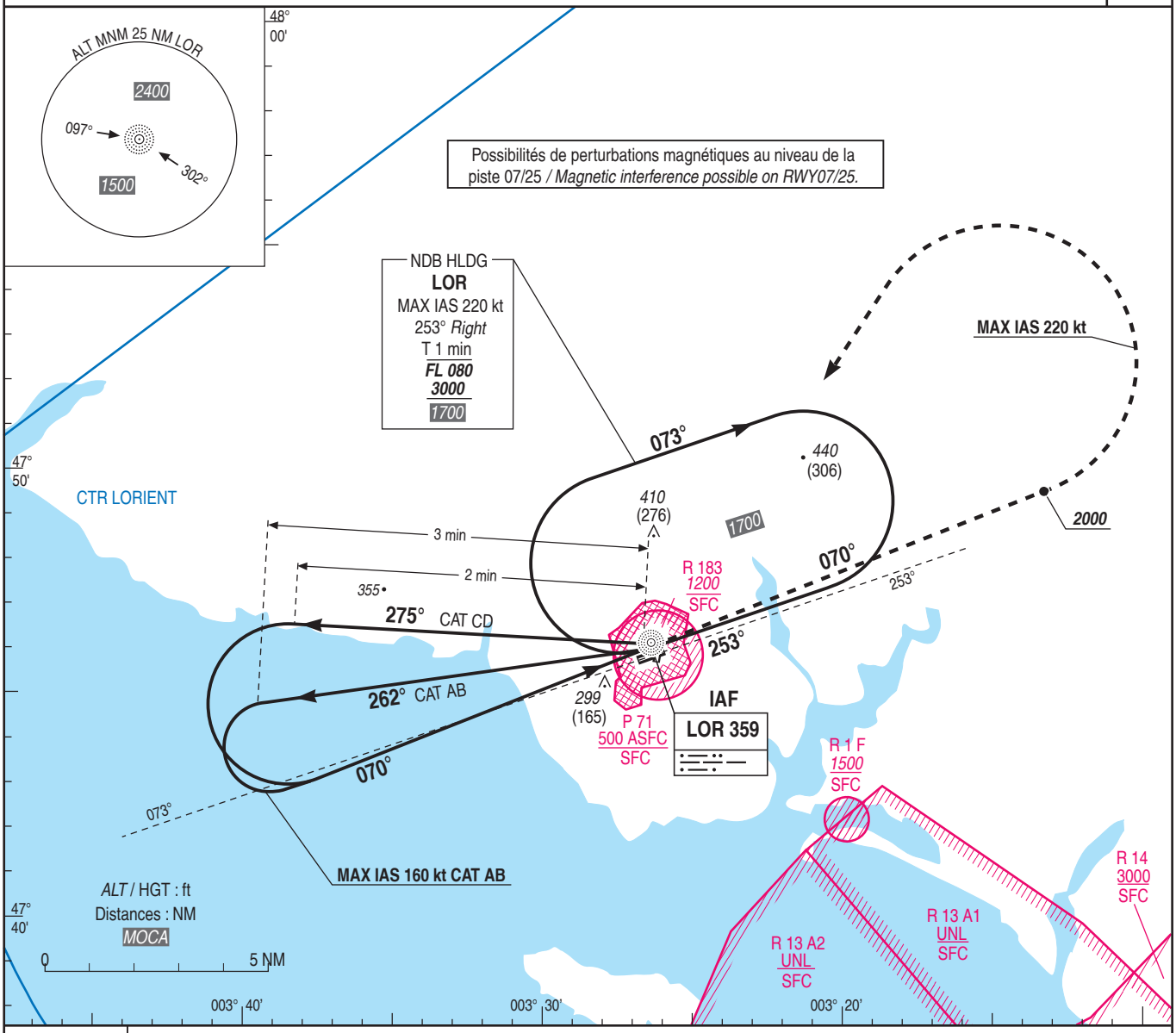
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 159,* ***THR : 134 (5hPa)***

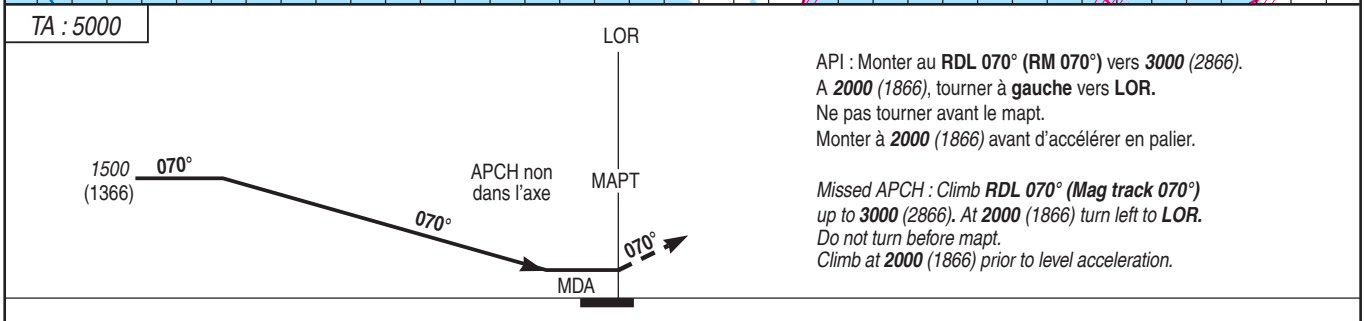
**LORIENT** LANN BIHOUE

NDB RWY07

**ATIS** : 129.125
**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 122.100
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 119.700(S)
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

VAR 1°W (2020)




API : Monter au **RDL 070° (RM 070°)** vers ***3000*** *(2866).*
A ***2000*** *(1866)*, tourner à **gauche** vers **LOR.**
Ne pas tourner avant le mapt.
Monter à ***2000*** *(1866)* avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RDL 070° (Mag track 070°)***
*up to* ***3000*** *(2866). At* ***2000*** *(1866) turn left to* ***LOR.***
*Do not turn before mapt.*
*Climb at* ***2000*** *(1866) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***600*** (470) | 2200 | 461 | ***710*** (580) | 2200 |
| B | | 2200 | | ***710*** (580) | 2200 |
| C | | 2200 | | ***810*** (680) | 2400 |
| D | | 2200 | | ***840*** (700) | 3600 |

Observations/*Remarks* :



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 159,* ***THR : 134 (5 hPa)***

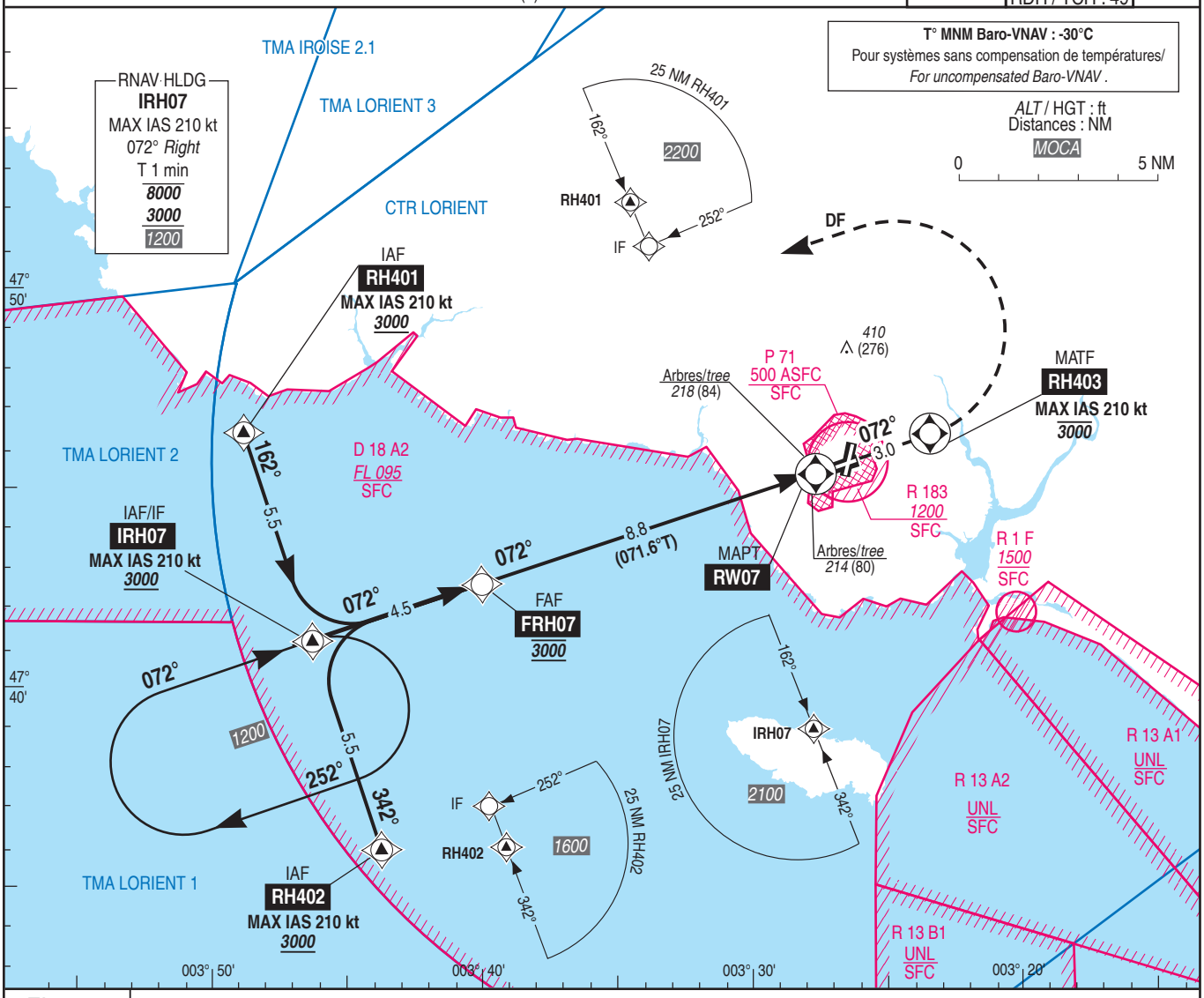
**LORIENT** LANN BIHOUE

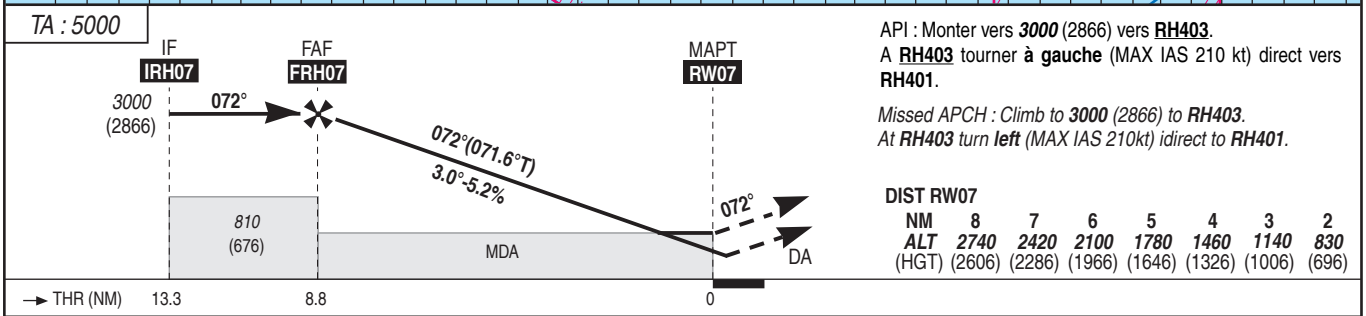
**RNP** RWY07

**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 231.875 (1)
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 119.700(S) 281.550 (1)
**ATIS** : 129.125
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

(1) Réservée MIL.

| RNAV 1 RNP APCH | EGNOS ch 97074 E07A RDH / TCH : 49 | VAR 1°W (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers ***3000*** (2866) vers **RH403**.
A **RH403** tourner **à gauche** (MAX IAS 210 kt) direct vers **RH401**.

*Missed APCH : Climb to* ***3000*** *(2866) to* ***RH403****.*
*At* ***RH403*** *turn* ***left*** *(MAX IAS 210kt) idirect to* ***RH401****.*

**DIST RW07**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2740*** (2606) | ***2420*** (2286) | ***2100*** (1966) | ***1780*** (1646) | ***1460*** (1326) | ***1140*** (1006) | ***830*** (696) |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***350*** (210) | 1200 | 210 | ***390*** (250) | 1300 | 214 | ***470*** (330) | 1500 | 330 | ***710*** (580) | 1500 |
| B | ***360*** (230) | | 222 | | | 226 | | | | ***710*** (580) | 1600 |
| C | ***370*** (240) | | 234 | | | 234 | | | | ***810*** (680) | 2400 |
| D | ***380*** (250) | 1300 | 244 | | | 244 | | | | ***860*** (730) | 3600 |

Observations/*Remarks* :

| FAF - MAPT 8.8 NM | 70 kt 7 min 35 | 85 kt 6 min 15 | 100 kt 5 min 18 | 115 kt 4 min 37 | 130 kt 4 min 05 | 160 kt 3 min 19 | 185 kt 2 min 52 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 159,* ***DTHR : 140 (5 hPa)***

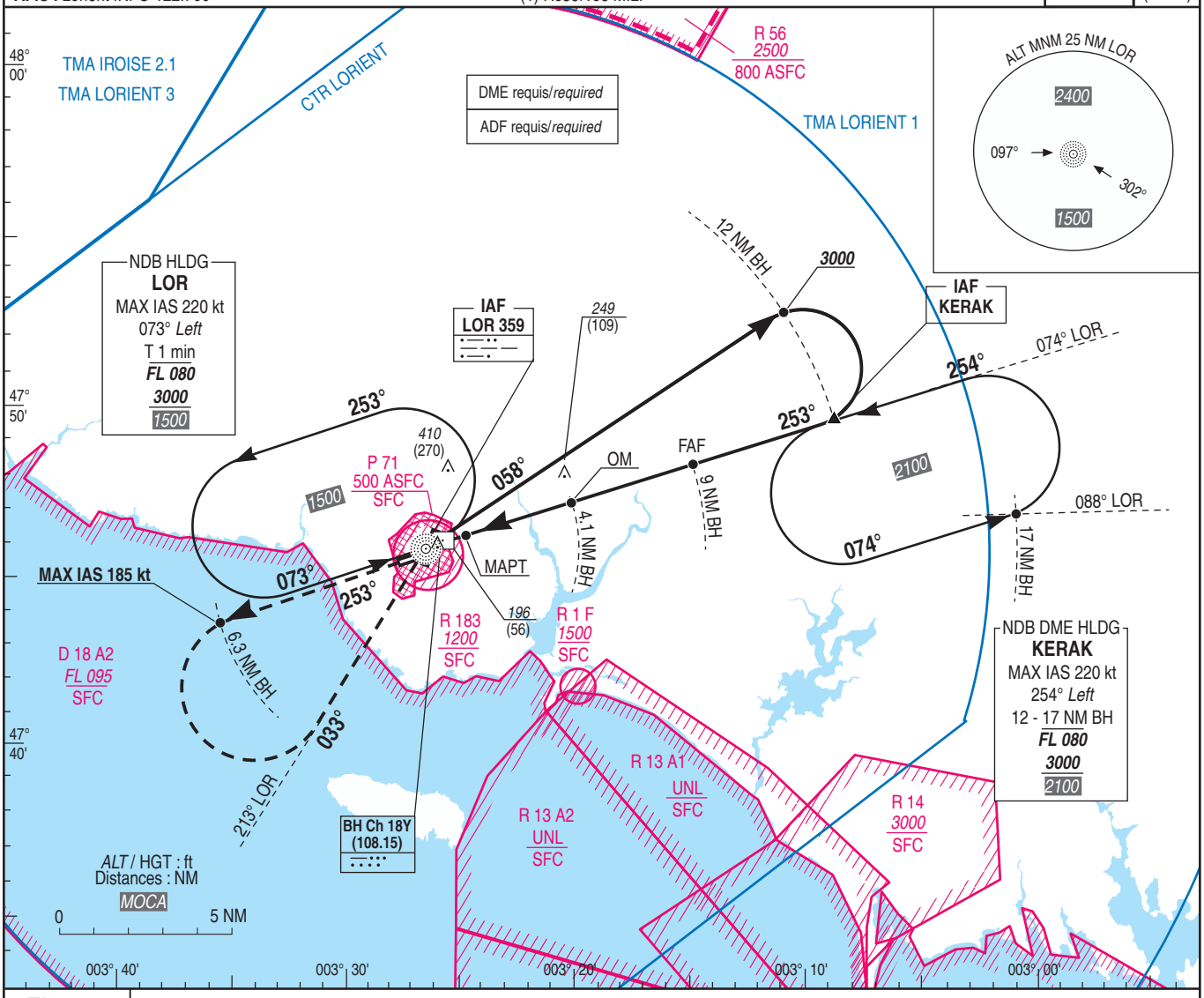
**LORIENT** LANN BIHOUE

ILS or LOC Z RWY25

**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 231.875 (1)
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 119.700(S) 281.550 (1)
**ATIS** : 129.125
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

(1) Réservée MIL.

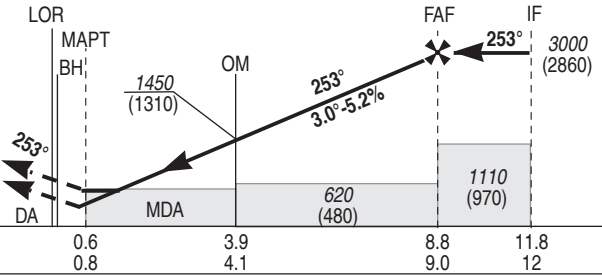
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **BH 108.15** | 1°W |
| RDH : 57 | (2020) |




*TA : 5000*

API : Monter dans l'axe vers ***3000*** (2860). A **6.3 BH** tourner **à gauche** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **radial 213° LOR** (RM 033°) vers **LOR**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***3000*** *(2860). At* ***6.3 BH*** *turn* ***left*** *(MAX IAS 185kt) to intercept and follow* ***RDL 213° LOR*** *(RM 033°) in direction of* ***LOR****.*




| DTHR (NM) ← | 0.6 | 3.9 | 8.8 | 11.8 |
|---|---|---|---|---|
| DME BH (NM) ← | 0.8 | 4.1 | 9.0 | 12 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR(1) | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***340*** (200) | 800 | 145 | ***500*** (360) | 900 | 354 | ***710*** (570) | 1500 |
| B | | | 154 | | | | ***710*** (570) | 1600 |
| C | | | 166 | | | | ***810*** (670) | 2400 |
| D | | | 180 | | | | ***860*** (720) | 3600 |

**DME-BH**

| **NM** | **2** | **3** | **4.1** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***780*** | ***1100*** | ***1450*** | ***1730*** | ***2050*** | ***2370*** | ***2680*** |
| (HGT) | (640) | (960) | (1310) | (1590) | (1910) | (2230) | (2540) |

Observations/*Remarks* : (1) aéronef d'état français / *french state aircrafts* : 550

| OM - MAPT 3.3 NM | 70 kt<br>2 min 50 | 85 kt<br>2 min 20 | 100 kt<br>1 min 59 | 115 kt<br>1 min 43 | 130 kt<br>1 min 31 | 160 kt<br>1 min 14 | 185 kt<br>1 min 04 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© DIA

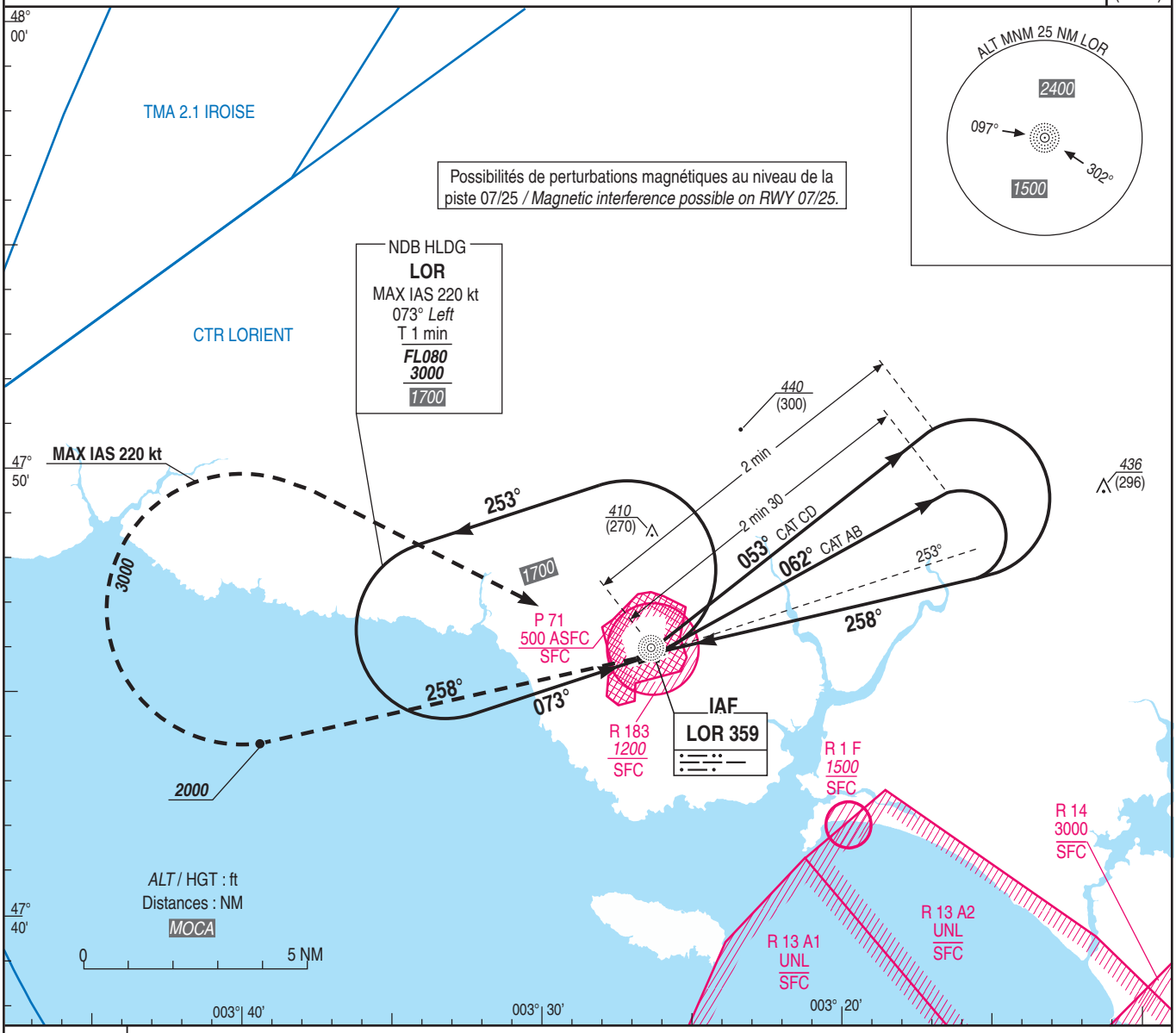
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 159,* ***DTHR : 140 (5hPa)***

**LORIENT** LANN BIHOUE

NDB RWY25

**ATIS** : 129.125
**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 122.100
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 119.700(S)
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

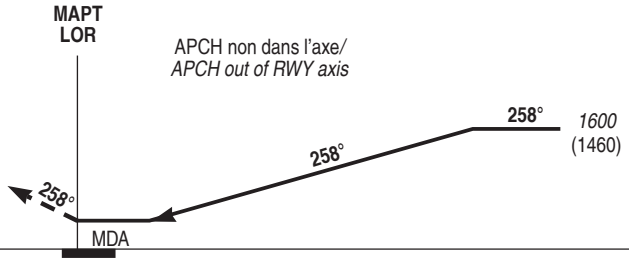
VAR
1°W
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter **QDR 258° (RM 258°)** vers ***3000*** (2860).
A ***2000*** (1860), tourner à **droite** vers **LOR**.
Ne pas tourner avant le mapt.
Monter à *2000* (1860) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : Climb* ***QDR 258° (Mag track 258°)***
*up to* ***3000*** *(2860). At* ***2000*** *(1860), turn right to LOR.*
*Do not turn before mapt.*
*Climb to 2000 (1860) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | NDB | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***690*** (550) | 1800 | 549 | ***710*** (570) | 1800 |
| B | | 1800 | | ***710*** (570) | 1800 |
| C | | 1800 | | ***810*** (670) | 2400 |
| D | | 1800 | | ***840*** (700) | 3600 |

Observations/*Remarks* :



© DIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 159,* ***DTHR : 140 (5 hPa)***

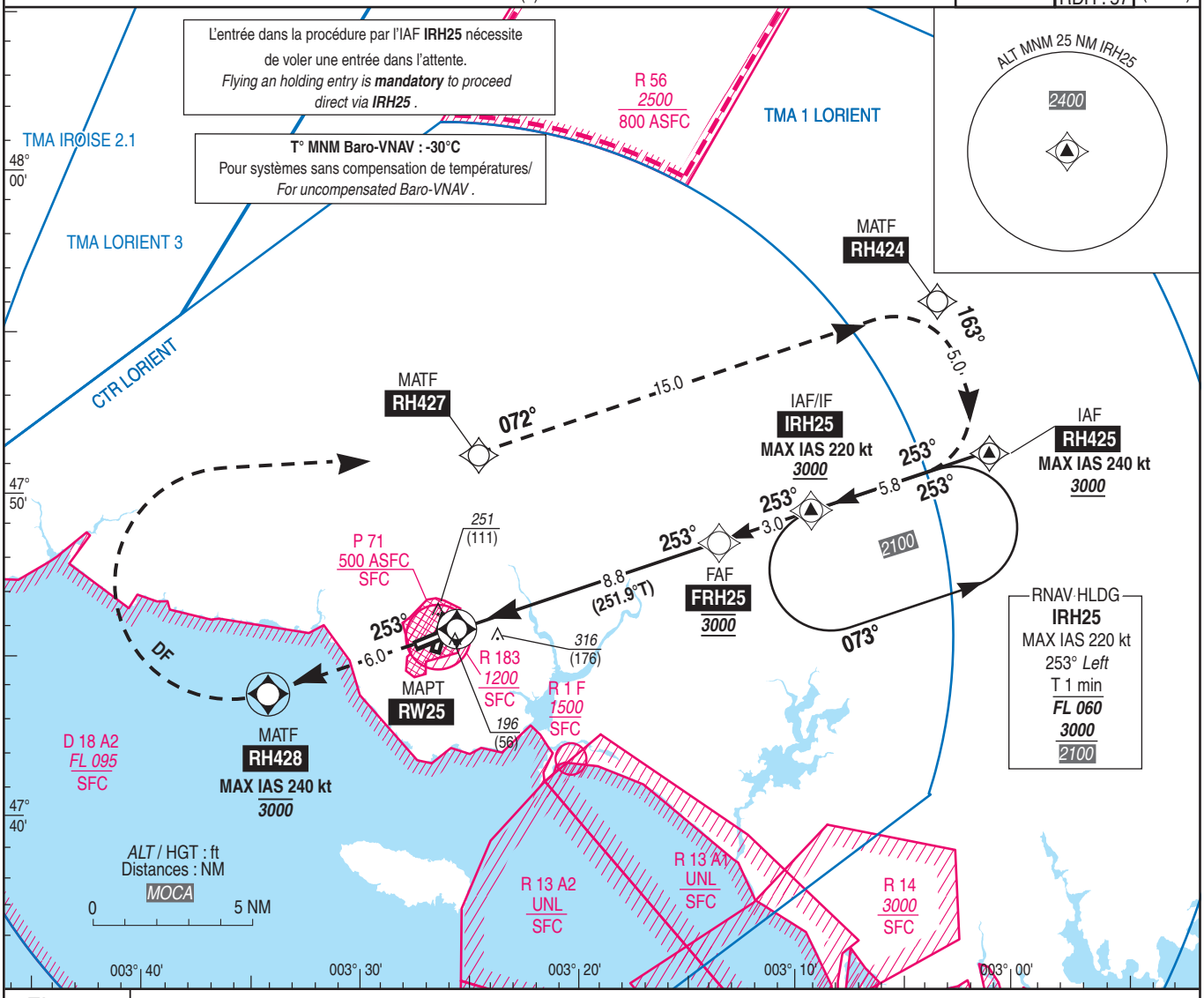
**LORIENT** LANN BIHOUE

**RNP** RWY25

**APP** : LORIENT Approche / *Approach* 123.000 231.875 (1)
**TWR** : LORIENT Tour / *Tower* 122.700 119.700(S) 281.550 (1)
**ATIS** : 129.125
**AFIS :** Lorient INFO 122.700

(1) Réservée MIL.

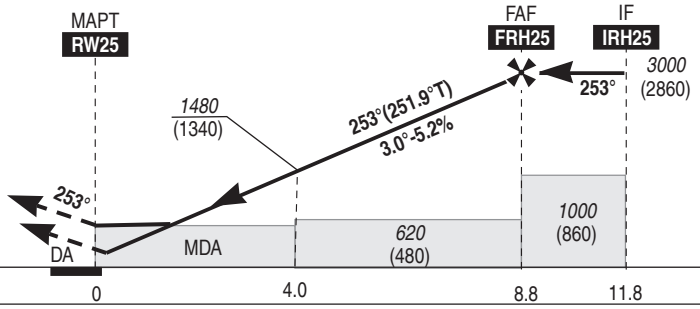
| RNAV 1 RNP APCH | EGNOS ch 93116 E25A RDH : 57 | VAR 1°W (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers ***3000*** (2860) vers **RH428**. A **RH428** tourner **à droite** (MAX IAS 240 kt) direct vers **RH427** puis **RH424** et **RH425**.

*Missed APCH : Climb to* ***3000*** *(2860) to* ***RH428****.*
*At* ***RH428*** *turn* ***right*** *(MAX IAS 240kt) idirect to* ***RH427*** *then* ***RH425****.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR(1) | OCH | ***DA*** (H) | RVR(2) | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***340*** (200) | 800 | 145 | ***390*** (250) | 800 | 215 | ***540*** (400) | 1100 | 393 | ***710*** (570) | 1500 |
| B | | | 154 | ***390*** (250) | | 227 | | | | ***710*** (570) | 1600 |
| C | | | 166 | ***390*** (250) | | 247 | | | | ***810*** (670) | 2400 |
| D | | | 180 | ***420*** (280) | | 272 | | | | ***860*** (720) | 3600 |

**RW25**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***840*** | ***1160*** | ***1480*** | ***1790*** | ***2110*** | ***2430*** | ***2750*** |
| (HGT) | (700) | (1020) | (1340) | (1650) | (1970) | (2290) | (2610) |

Observations/*Remarks* : aéronef d'état français / *french state aircrafts* : (1) 550, (2) Cat A, B, C 550 Cat D 600.

| FAF - MAPT 8.8 NM | 70 kt 7 min 33 | 85 kt 6 min 13 | 100 kt 5 min 17 | 115 kt 4 min 36 | 130 kt 4 min 04 | 160 kt 3 min 18 | 185 kt 2 min 51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© DIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRI.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRI - LA ROCHE SUR YON LES AJONCS

**AD 2 LFRI.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 46°42'09"N 001°22'54"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY B/D |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km NE La Roche sur Yon |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 299 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.8095°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.132°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI DE LA VENDEE |
| | Adresse / *Address* | 16 rue Olivier de Clisson - CS 10049 -<br>85002 La Roche sur Yon |
| | Telephone | 02 51 45 32 84 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRI.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR AFIS | AFIS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Pour tous les vols internationaux hors Schengen au départ et à l'arrivée : PPR PN 48 HR par e-mail auprès de l'ATS pendant les horaires publiées.<br>Activable pendant les horaires AFIS extension possible selon disponibilité du personnel des douanes pour contrôle immigration.<br>Demander PPR et formulaire à larochesuryon.aerodrome@vendee.cci.fr | For all international flights outside Schengen departing or arriving : PPR PN 48 HR via e-mail to ATS during published SKED.<br>Activable during AFIS SKED, extension possible according to custom disponibilities for immigration controls.<br>Ask PPR and forms at larochesuryon.aerodrome@vendee.cci.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0800-1130, 1300-1600<br>SAM-DIM et JF : 0830-1130, 1300-1600<br>ATS fermé le 25 décembre et le 01 janvier.<br>Le service est susceptible d'être rendu en dehors des heures publiées.<br>En dehors de ces HOR et JF : PPR AFIS, la veille avant 1100 ou dernier jour ouvrable avant le vol<br>Aéroport de La Roche-sur-Yon - ZA Les Ajoncs - 85000 La Roche-sur-Yon<br>TEL : 02 51 37 46 03<br>E-mail : larochesuryon.aerodrome@vendee.cci.fr | MON-FRI : 0800-1130, 1300-1600<br>SAT-SUN and public HOL : 0830-1130, 1300-1600<br>ATS closed on 25 december and 01 january.<br>Service may be provided outside published SKED.<br>Out of these SKED and public HOL: PPR AFIS, the previous day before 1100 or last working day before flight<br>Aéroport de La Roche-sur-Yon - ZA Les Ajoncs - 85000 La Roche-sur-Yon<br>TEL : 02 51 37 46 03<br>E-mail: larochesuryon.aerodrome@vendee.cci.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | AVGAS H24 Automate carte bancaire ou HOR AFIS : jusqu'à 30 mn avant fermeture<br>JET A1 / HOR AFIS : jusqu'à 30 min avant fermeture<br>En dehors de ces HOR : PPR AFIS la veille avant 1100 ou dernier jour ouvrable avant le vol | AVGAS H24 Automatic fuel dispenser bank card or AFIS SKED: until 30 min before closing<br>JET A1 / AFIS SKED: until 30 mn before closing<br>Out of these SKED: PPR AFIS on the previous day before 1100 or on the last working day before flight |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Sur PPR AFIS la veille avant 1100 ou dernier jour ouvrable avant le vol | With PPR AFIS the day before, before 1100 or on the last working day before the flight |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : disponible uniquement pendant les horaires AFIS . | GRF (Global Reporting Format) : available during AFIS SKED only. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRI.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100 LL, JET A1 (CIV-MIL) - Lubrifiant : NIL<br>Paiement : carte bancaire, bons ENAC, AEG Fuel, American Express, AVCARD, COLT, JETEX, US Bank, VALCORA. | Fuel : 100 LL, JET A1 (CIV-MIL) - Lubricant : NIL<br>Payment : credit card, ENAC vouchers, AEG Fuel, American Express, AVCARD, COLT, JETEX, US Bank, VALCORA |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Station carburant fixe<br>Cowpling sur demande | Fixed fuel station<br>Cowpling on request |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | Possibility |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | AFIS + assistance au sol obligatoire pour les vols nécessitant un contrôle immigration. | AFIS + ground assistance compulsory for the flights that need immigration control. |

**AD 2 LFRI.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | En ville | In town |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R. Location de voiture possible. | Taxi O/R.Possibility of car rental. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRI.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 62 et VIP 2,5 | VIM 62 and VIP 2,5 |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Conforme à la procédure du gestionnaire. | In accordance with the administrator's procedure. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : Jours d'activation, consulter NOTAM<br>Niveau 2 : LUN-VEN : 0800-1130, 1300-1600.<br>Niveau 1 : en dehors de ces HOR, SAM-DIM et JF : Extincteur sur roues à disposition sur l'aire de trafic.<br>RFFS fermé le 25 décembre et le 01 janvier.<br>En dehors de ces HOR, SAM-DIM et JF : PPR AFIS la veille avant 1100 ou dernier jour ouvrable avant le vol.<br>Le service est susceptible d'être rendu en dehors des horaires publiés sans préavis.<br>TEL : 02 51 37 46 03.<br>E-mail : larochesuryon.aerodrome@vendee.cci.fr | Level 5 : Activation days, consult NOTAM.<br>Level 2 : MON-FRI : 0800-1130, 1300-1600.<br>Level 1 : outside these SKED, SAT-SUN and public HOL : Wheeled extinguisher available on apron.<br>RFFS closed on 25 december and 01 january.<br>Outside these SKED, SAT-SUN and public HOL : PPR AFIS on the previous day before 1100 or on the last working day preceding flight.<br>RFFS may be provided outside published SKED without prior notice.<br>TEL : 02 51 37 46 03.<br>E-mail : larochesuryon.aerodrome@vendee.cci.fr |

**AD 2 LFRI.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRI.8 Aires de trafic,TWY et emplacements de vérification *Aprons,TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 12 F/D/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 12 m, TWY B/C/D/F : 15 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A : revêtu, TWY B/C/D/F : herbe | TWY A : paved, TWY B/C/D/F : grass |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 12 F/D/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRI.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Postes A, D, E : Envergure < 15 m<br>Postes B2 et 2 : 15 m <= envergure <= 24 m<br>Postes 1 et 3 : Envergure < 16 m<br>Poste E2 : Envergure MAX ACFT 18 m | Stands A, D, E : Wingspan < 15 m<br>Stands B2 and 2 : 15 m <= wingspan <= 24 m<br>Stands 1 and 3 : Wingspan < 16 m<br>Stand E2 : ACFT MAX wingspan 18 m |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRI .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Points d'attente intermédiaires : AE et AW | Intermediate holding points: AE and AW |

**AD 2 LFRI.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRI.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRI .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18<br>CNL 21 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0600 et 2100 | TREND between 0600 and 2100 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRI.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 101.00 (101) | 1550 x 30 | 12 F/D/W/T revêtue / paved | 46°42'11.95"N 001°23'18.82"W ------ GUND NIL | THR : 289ft |
| 28 | 281.00 (281) | 1550 x 30 | 12 F/D/W/T revêtue / paved | 46°42'02.05"N 001°22'07.28"W ------ GUND NIL | THR : 288ft |
| 10L | 101.00 (101) | 990 x 80 | non revêtue / not paved | 46°42'16.38"N 001°23'14.98"W ------ GUND NIL | THR : 286ft |
| 28R | 281.00 (281) | 990 x 80 | non revêtue / not paved | 46°42'10.05"N 001°22'29.21"W ( 46°42'10.77"N 001°22'34.42"W ) ------ GUND NIL | THR : 290ft DTHR : 296ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 28 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 10L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 28R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFRI.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 1550 | 1550 | 1550 | 1550 | |
| 28 | 1550 | 1550 | 1550 | 1550 | |
| 10L | 990 | 990 | 990 | 990 | |
| 28R | 990 | 990 | 990 | 880 | |

**AD 2 LFRI.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 45 ft | | | | | |
| 28 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 50 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 10 | 1550 m | 60 m | W | LIH | R | | |
| 28 | 1550 m | 60 m | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFRI.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Taxiway A seulement | Taxiway A only |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | GE 60 kVA | EP 60 kVA |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 15 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRI.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFRI.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ LA ROCHE SUR YON**<br>46°43'47"N , 001°14'09"W - 46°37'54"N , 001°15'55"W - 46°40'24"N , 001°31'26"W - 46°46'14"N , 001°29'34"W - 46°43'47"N , 001°14'09"W | G | 3500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>LA ROCHE Information (FR)<br>LA ROCHE Information (EN) | HOR AFIS LA ROCHE SUR YON<br>LA ROCHE SUR YON AFIS SKED |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRI.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LA ROCHE Information (FR)<br>*LA ROCHE Information (EN)* | 119.905 MHz | HO | |
| A/A | LA ROCHE (FR) | 119.905 MHz | HO | Absence AFIS |

**AD 2 LFRI.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFRI.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Par RVR inférieure à 550 m, seul le TWY Alpha est utilisable.

**20.1.2 Gestion de l'aire de trafic**

Aire de parking en herbe obligatoire pour l'aviation légère sauf en période de pluie ou accord préalable du service ATS pour utilisation du parking en dur.

PPR 24 HR pour stationnement parking en dur. Le stationnement sans autorisation préalable pourra être refusé.

Postes 1 et 3 inutilisables si poste 2 occupé.

Poste 2 inutilisable si poste 1 ou 3 occupé.

Postes A, B2 et E2 utilisables seulement sur autorisation ATS.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

***20.1.1 Taxiing***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*With RVR less than 550 m : only TWY Alpha is usable.*

***20.1.2 Apron management***

*Grass parking area mandatory for light aviation except during rainy periods or prior ageement from ATS services for paved apron use.*

*PPR 24 HR for paved apron. Parking without prior authorization could be refused.*

*Stands 1 and 3 unusable if stand 2 occupied.*

*Stand 2 unusable if stand 1 or 3 occupied.*

*Stands A, B2 and E2 only usable with ATS agreement.*

**AD 2 LFRI.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFRI.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 Vols au départ**

22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 10 : monter à 8.4% RM 101° jusqu'à *900 ft* (601 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle pénalisant : arbre d'altitude 326.4 ft situé à 154 m de la DER, à 177 m à gauche de l'axe.

Cette pente ne prend pas en compte l'obstacle suivant : arbre d'altitude 316.3 ft situé à 65 m de la DER, à 164 m à gauche de l'axe.

Sans cet obstacle penalisant, pente de 3.9% due à l'arbre d'altitude 345.1 ft situé à 571 m de la DER, à 138 m à droite de l'axe.

RWY 28 : monter à 5.9% RM 281° jusqu'à *900 ft* (601 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacle pénalisant : arbre d'altitude 329.4 ft situé à 243 m de la DER, à 199 m à gauche de l'axe.

Sans cet obstacle penalisant, pente de 4.2% due à l'arbre d'altitude 320.9 ft situé à 294 m de la DER, à 216 m à droite de l'axe.

***22.1 Outbound flights***

*22.1.1 Recommended instructions for IFR departures*

*RWY 10 : climb on slope 8.4% MAG 101° up to 900 ft (601 ft) then direct track climbing up to en-route safety altitude.*

*Penalizing obstacle : tree with altitude 326.4 ft located at 154 m from DER, 177 m left of axis.*

*This slope does not take account of following obstacle : tree with altitude 316.3 ft located at 65 m from DER, 164 m left of axis.*

*Without this obstacle, slope of 3.9% due to a tree with altitude 345.1 ft located at 571 m from DER, 138 m right of axis.*

*RWY 28 : climb on slope 5.9% MAG 281° up to 900 ft (601 ft) then direct track climbing up to en-route safety altitude.*

*Penalizing obstacle : tree with altitude 329.4 ft located at 243 m from DER, 199 m left of axis.*

*Without this obstacle, slope of 4.2% due to a tree with altitude 320.9 ft located at 294 m from DER, 216 m right of axis.*

**22.2 Utilisation du PAPI**

Utilisation du PAPI obligatoire pour un atterrissage de nuit RWY 28.

***22.2 PAPI usage***

*Use of PAPI is compulsory for a RWY 28 night landing.*

**AD 2 LFRI.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| AD réservé aux ACFT munis de radio. | *AD reserved for radio-equipped ACFT.* |
| Equipement AD : PCL | *AD equipment : PCL* |
| Péril animalier : occasionnel | *Wildlife strike hazard : random* |

**AD 2 LFRI.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRI.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

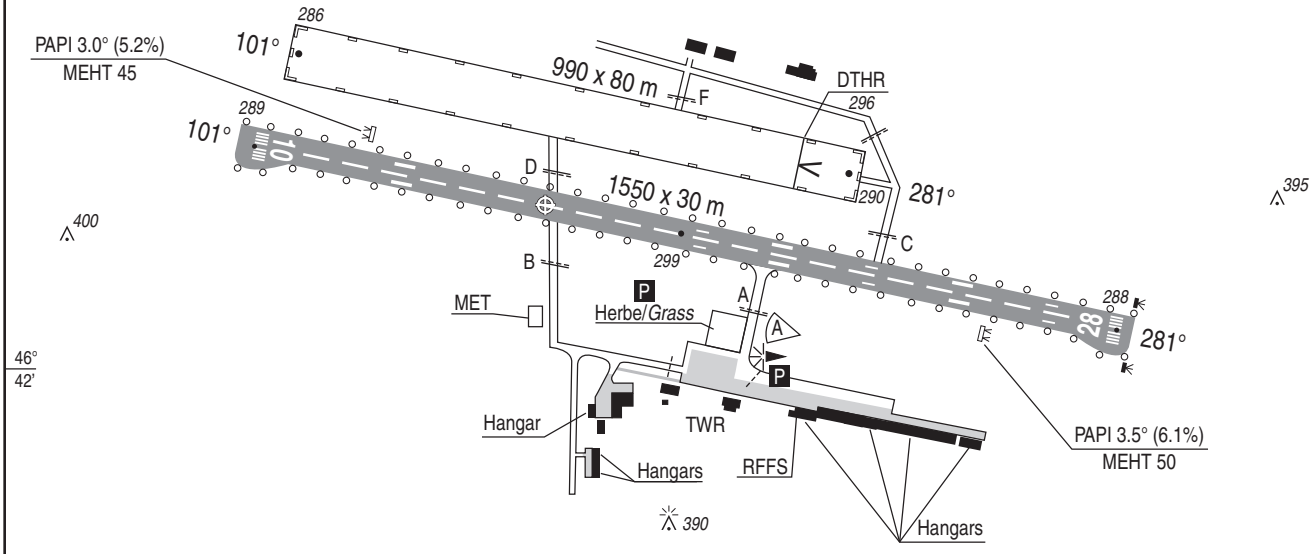
**FREQ** : voir /*see* AD 2 LFRI.18

## LA ROCHE SUR YON LES AJONCS
46 42 09 N - 001 22 54 W
*ALT AD : 299 (11 hPa)*

VAR 0° (2020)

**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*
Voir / *See* AD 2 LFRI.20
Voir / *See* AD 2 LFRI.23

LEGENDE / *KEY*
- Diffusomètre / *Scatterometer*
- Point d'attente / *Holding point*
- Point d'attente Intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*




*ALT* / HGT : ft
GUND : 155 ft

0 50 100 500 m

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 46° 42' 11.95" N | 001° 23' 18.82" W |
| THR 28 | 46° 42' 02.05" N | 001° 22' 07.28" W |

001° 23' 001° 22'

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10 | NIL | LIH | 1550 | 1550 | 1550 | 1550 | Revêtue | 12 F/D/W/T | 550* | 550* | 550* | - |
| 28 | NIL | LIH | 1550 | 1550 | 1550 | 1550 | *Paved* | | 550* | 550* | 550* | - |

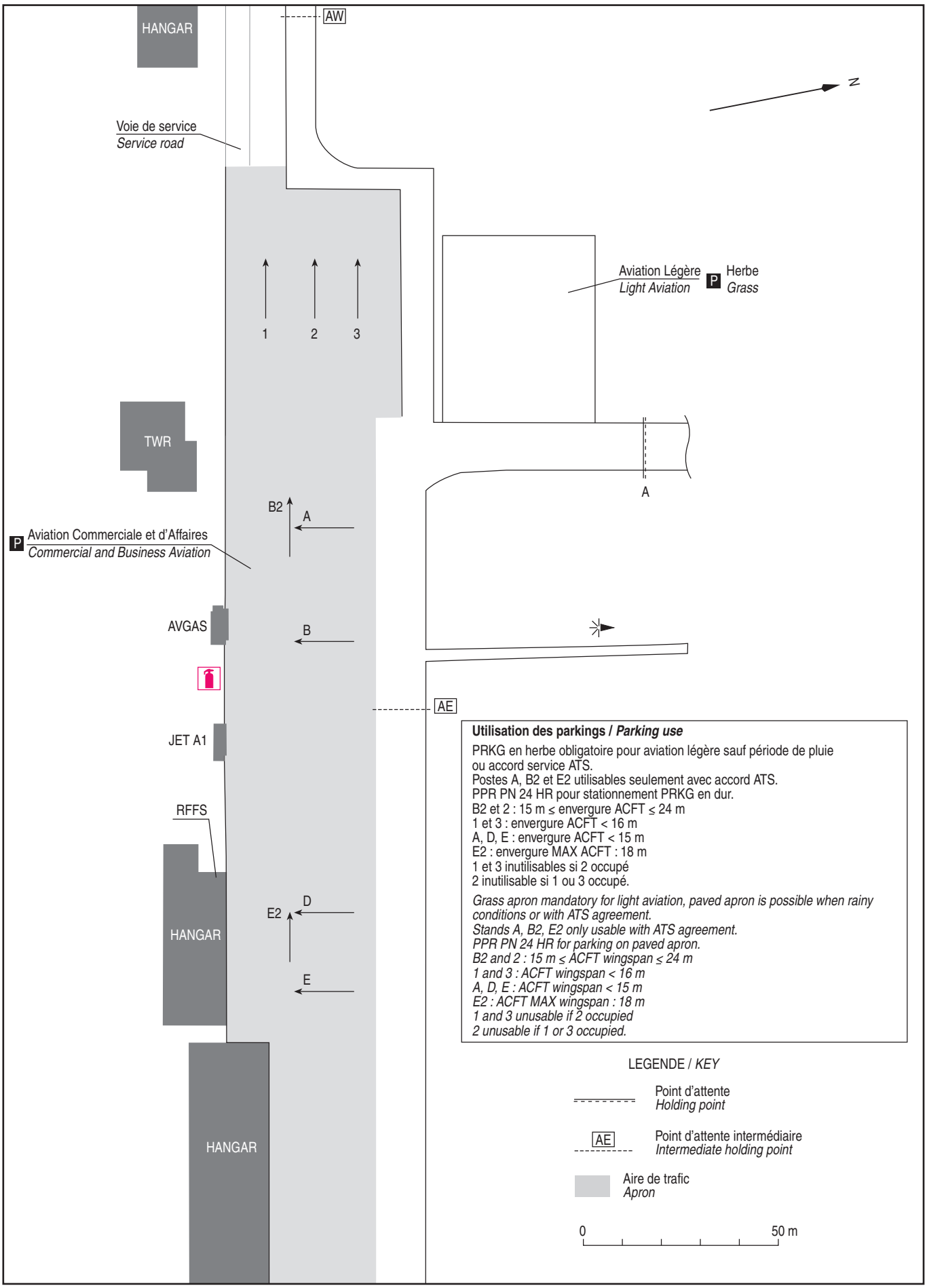
* HJ uniquement/*only* HN : 800 m
* Absence ATS : 800 m, HN : 800 m



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## LA ROCHE SUR YON LES AJONCS






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées / *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RW10 | 46°42'12.0"N | 001°23'18.8"W | X | | | X |
| RW28 | 46°42'02.1"N | 001°22'07.3"W | X | | | X |
| RILAV | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| RIKLO | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| RINED | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ROGEK | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ROKIX | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| ROLNU | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| IRI10 | 46°44'06.0"N | 001°37'10,1"W | X | | | X |
| FRI10 | 46°43'13.4"N | 001°30'45.1"W | X | | | X |
| IRI28 | 46°40'16,0"N | 001°09'26.8" W | X | | | X |
| FRI28 | 46°41'08.9"N | 001°15'45.0"W | X | | | X |
| RI104 | 46°41'35,0"N | 001°39'46,8"W | X | | | X |
| RI112 | 46°41'36.4"N | 001°19'02.4"W | X | | | X |
| RI114 | 46°48'26.9"N | 001°22'56.5"W | X | | | X |
| RI116 | 46°47'02,5"N | 001°36'19,2"W | X | | | X |
| RI212 | 46°42'39.6" N | 001°26'37.0" W | X | | | X |



© SIA

**RNP RWY 10**

MAG VAR 2020 0,0°

REF NAVAID : -

| RMK | - | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | RINED | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RINED | IF | RINED | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | RI104 | - | 035 | 035.5 | 3.8 | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IRI10 | - | 035 | 035.5 | 3.1 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| INA RIKLO | IF | RIKLO | - | - | - | - | - | - | - | 225 | - | RNP APCH |
| | TF | RI116 | - | 191 | 191.2 | 1.2 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IRI10 | - | 191 | 191.2 | 3.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| INA RILAV | IF | RILAV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IRI10 | - | 101 | 101.1 | 5.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IRI10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FRI10 | - | 101 | 101.2 | 4.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW10 | Yes | 101 | 101.3 | 5.2 | - | - | - | - | -3.0/15 | RNP APCH |
| | TF | RI112 | Yes | 101 | 101.3 | 3.0 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | RI114 | - | - | - | - | L | - | 1700 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RI116 | - | 261 | 261.4 | 9.3 | - | 2000 | - | 195 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFRI |
| **Runway** | 10 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E10A |
| **LTP/FTP Latitude** | 464211,9480N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012318,8200W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 135,2 |
| **FPAP Latitude** | 464201,1230N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -10,8250 |
| **FPAP Longitude** | 0012200,5990W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 78,2210 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 144 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 09 12 06 0C 0A 00 00 01 30<br>31 05 D8 FA 0A 14 B8 72 67 FF<br>48 19 6E AB FF 1A 63 02 2C 81<br>2C 01 64 12 C8 AF EC 97 DB 3C |
| **Calculated CRC Value** | EC 97 DB 3C |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 88,0 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 88,0 |



© SIA

**LA ROCHE SUR YON** LES AJONCS

**PRECODING RNP** RWY 28

**RNP RWY 28**

RMK -

MAG VAR 2020 0.0°

REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Alitude (FL or AMSL ft) | MAX Alitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | ROGEK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ROLNU | IF | ROLNU | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | RNAV1 |
| | TF | IRI28 | - | 352 | 351.6 | 5 | - | 2000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA ROKIX | IF | ROKIX | - | - | - | - | - | 2200 | - | 220 | - | RNAV1 |
| | TF | IRI28 | - | 212 | 211.6 | 5 | - | 2000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA ROGEK | IF | ROGEK | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IRI28 | - | 282 | 281.6 | 5 | - | 2000 | - | - | - | RNAV1 |
| APCH | IF | IRI28 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FRI28 | - | 281 | 281.5 | 4.4 | - | 2000 | 2000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW28 | Yes | 281 | 281.5 | 4.5 | - | - | - | - | -3.5° / 15.0 | RNP APCH |
| | TF | RI212 | Yes | 281 | 281.5 | 3.2 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | ROKIX | - | - | - | - | R | 2200 | - | 180 | - | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFRI |
| **Runway** | 28 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E28A |
| **LTP/FTP Latitude** | 464202.0460N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012207.2840W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 135.0 |
| **FPAP Latitude** | 464212.8730N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 10.8270 |
| **FPAP Longitude** | 0012325.5050W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -78.2210 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 144 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 09 12 06 0C 1C 00 00 01 38<br>32 05 7C AD 0A 14 98 A1 69 FF<br>46 19 96 54 00 E6 9C FD 2C 81<br>5E 01 64 12 C8 AF 1B 93 A3 19 |
| **Calculated CRC Value** | 1B 93 A3 19 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 87.7 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 87.7 |



© SIA

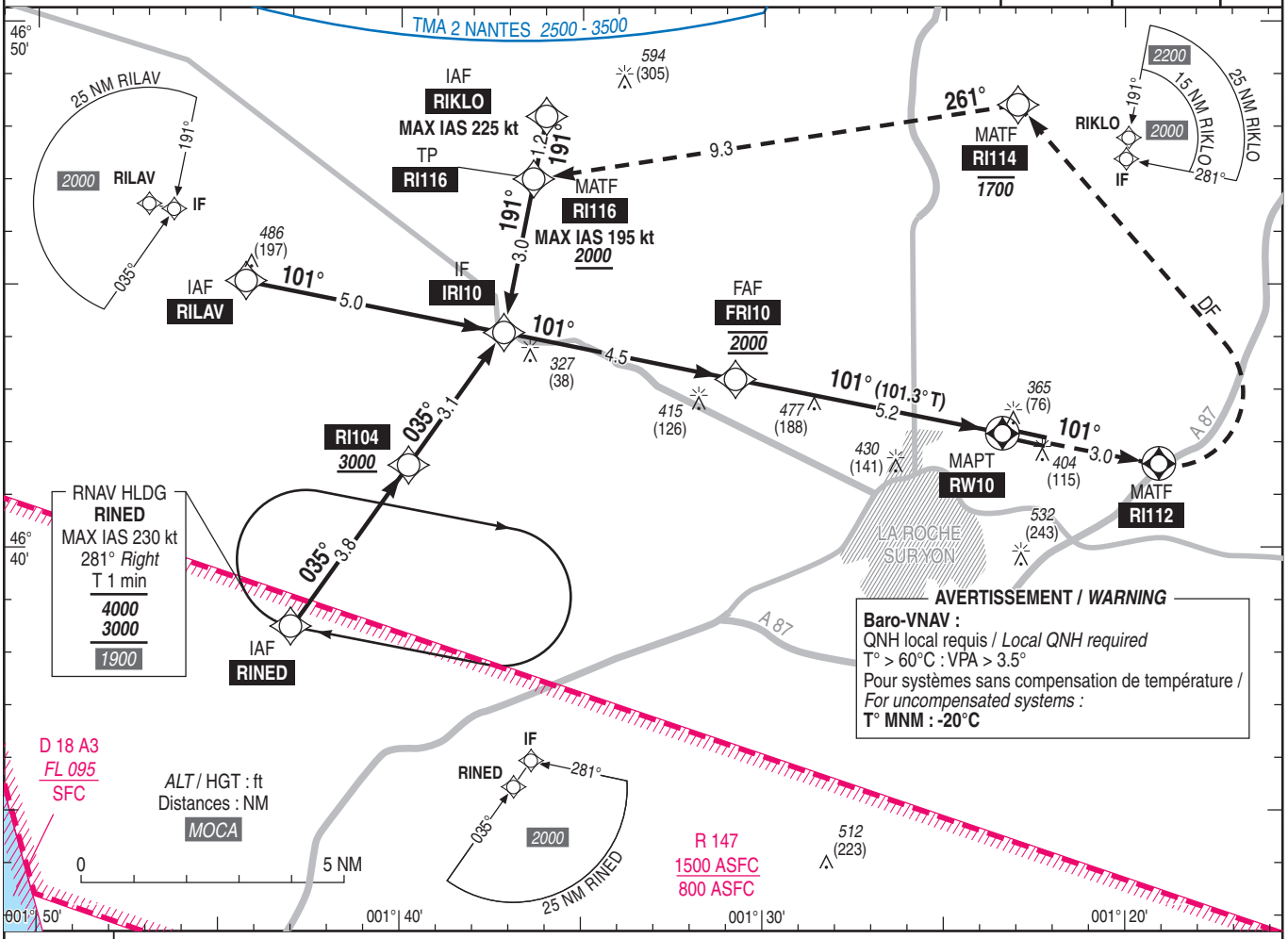
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 299 ,* ***THR : 289 (11 hPa)***

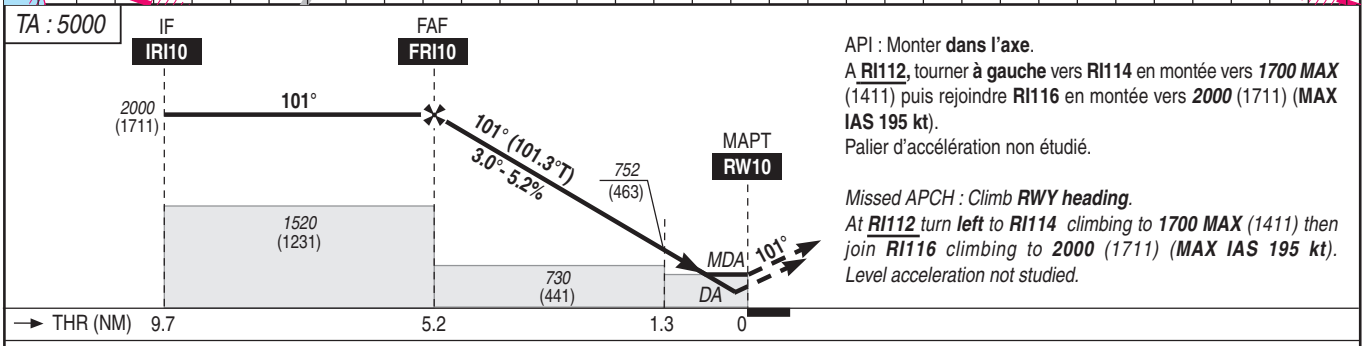
# LA ROCHE SUR YON LES AJONCS

**RNP** RWY 10

APP : NANTES Approche/*Approach* : 124.250 - 119.400 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : LA ROCHE Information 119.905 (1)
(1) Absence ATS :
**A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s) ou ATIS NANTES 126.930
***A/A*** *FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s) or NANTES ATIS 126.930*

| RNP APCH | EGNOS Ch 93111 E10A TCH : 49 | VAR 0° (2020) |
|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe**.
A **RI112,** tourner **à gauche** vers **RI114** en montée vers ***1700 MAX*** (1411) puis rejoindre **RI116** en montée vers ***2000*** (1711) (**MAX IAS 195 kt**).
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb* ***RWY heading****.*
*At* ***RI112*** *turn* ***left*** *to* ***RI114*** *climbing to* ***1700 MAX*** *(1411) then join* ***RI116*** *climbing to* ***2000*** *(1711) (****MAX IAS 195 kt****). Level acceleration not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling absence ATS* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***540*** (250) | 1300 | 199 | ***540*** (250) | 1300 | 230 | ***650*** (360) | 1500 | 354 | ***750*** (460) | 1500 | ***870*** (580) | 1500 |
| B | | | 211 | ***540*** (250) | | 243 | | 1500 | | ***840*** (550) | 1600 | ***960*** (670) | 1600 |
| C | | | 219 | ***550*** (260) | | 258 | | 1600 | | ***940*** (650) | 2400 | ***1060*** (770) | 2400 |

**DIST RW10**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1930*** (1641) | ***1610*** (1321) | ***1295*** (1006) | ***975*** (686) | ***655*** (366) |

Observations / *Remarks* : (2) Circuit RWY 28 main droite. MVL interdite RWY 28 si PAPI 28 U/S / *Right hand circuit RWY 28. Circling prohibited RWY 28 if PAPI 28 U/S.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW10 | 5.22 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 28 | 3 min 55 | 3 min 29 | 3 min 08 | 2 min 51 | 2 min 37 | 2 min 25 | 2 min 14 | 2 min 05 | 1 min 57 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 640 | 690 | 740 | 800 | 850 |



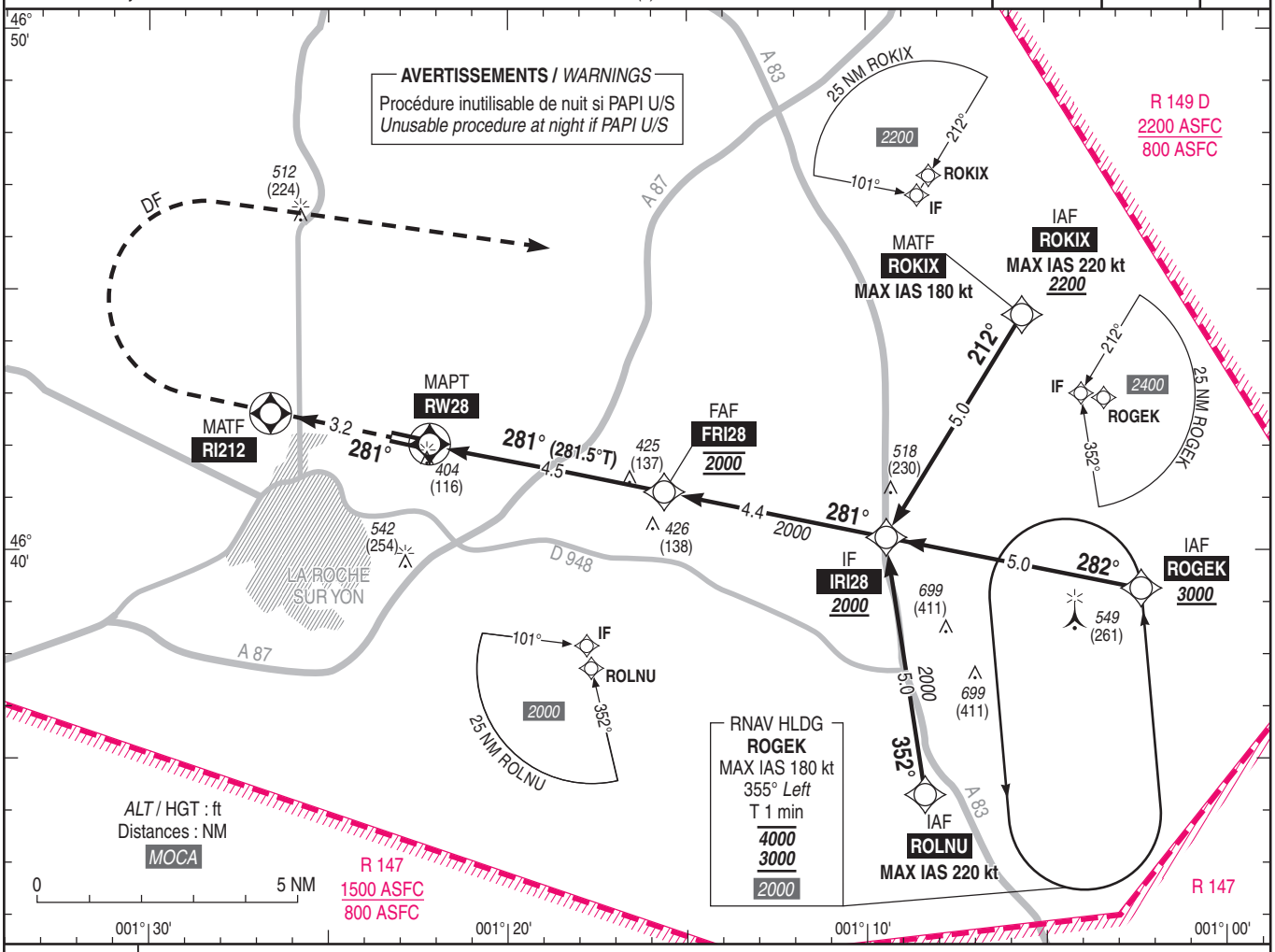
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 299,* ***THR : 288 (11 hPa)***

# LA ROCHE SUR YON LES AJONCS
**RNP** RWY 28

APP **:** NANTES Approche/*Approach* : 124.250 - 119.400 (s)
TWR : NIL
**AFIS :** LA ROCHE Information 119.905 (1)
(1) Absence ATS :
**A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s) ou ATIS NANTES 126.930
***A/A*** *FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s) or NANTES ATIS 126.930*

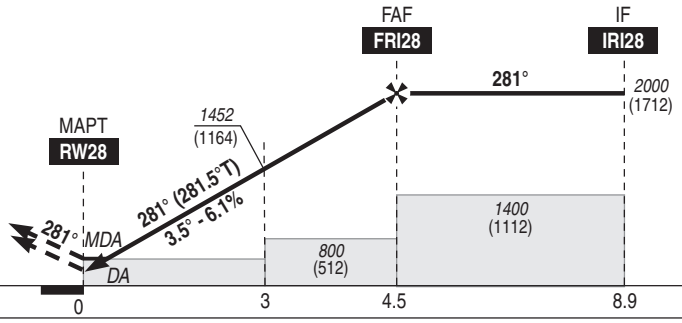
| RNP APCH | EGNOS Ch 87317 E28A TCH : 49 | VAR 0° (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **RI212**, tourner **à droite** direct vers **ROKIX** (MAX IAS 180 kt) en montée vers ***2200*** (1912). Monter à *1100* (812) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RI212****, turn* ***right*** *direct to* ***ROKIX*** *(MAX IAS 180 kt) climbing to* ***2200*** *(1912). Climb to 1100 (812) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***490*** (200) | | 193 | | 1500 | | ***750*** (460) | 1500 | ***870*** (580) | 1500 |
| B | ***490*** (210) | 1200 | 201 | ***650*** (370) | 1500 | 362 | ***840*** (550) | 1600 | ***960*** (670) | 1600 |
| C | ***500*** (220) | | 211 | | 1700 | | ***940*** (650) | 2400 | ***1060*** (770) | 2400 |

**DIST RW28**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***710*** | ***1080*** | ***1450*** | ***1820*** |
| (HGT) | (422) | (792) | (1162) | (1532) |

Observations / *Remarks* : (2) Circuit RWY 10 main gauche / *Left hand circuit RWY 10.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5

| FAF - RW28 | 4.47 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 50 | 3 min 21 | 2 min 59 | 2 min 41 | 2 min 26 | 2 min 14 | 2 min 04 | 1 min 55 | 1 min 47 | 1 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 495 | 555 | 620 | 680 | 745 | 805 | 865 | 930 | 990 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRJ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRJ - LANDIVISIAU

**AD 2 LFRJ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°31'49"N 004°09'06"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY 07/25 | RWY centre 07/25 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km NW LANDIVISIAU (29 - FINISTERE NORD) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 348 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 20.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 165 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.1857°W | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.142°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES | MINISTRY OF DEFENCE |
| | Adresse / *Address* | BCRM de BREST<br>M. le capitaine de vaisseau commandant la BAN de LANDIVISIAU<br>CC 700 - 29240 BREST CEDEX 9 | |
| | Telephone | +33 2.98.24.26.32 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFRJZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | +33 2.98.24.21.06<br>aero-landivisiau.oqclah24.fct@intradef.gouv.fr (DV/OPO-OQCLA)<br>+33 2.98.24.26.32 (BDP/ARO) | |

**AD 2 LFRJ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1600 | MON-FRI : 0700-1600 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes : brigade de BREST O/R 24h<br>Police : brigade de Gendarmerie maritime de la BAN LANDIVISIAU : LUN-VEN : 0700-1600 | Customs : BREST brigade O/R 24h<br>Police : Naval Police brigade of BAN LANDIVISIAU : MON-FRI : 0700-1600 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | 130ème antenne médicale : pendant les heures ouvrables.<br>Pendant les heures et les jours non ouvrables : astreinte du service de santé à domicile. | Military health care unit : during working hours.<br>During non-working hours and days : health care unit on-call duty. |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | HO<br>BRIA de rattachement : BORDEAUX | HO<br>Attached BRIA (Information and flight support regional office) : BORDEAUX |
| 5 | BDP / *ARO* | HO | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | HO | |
| 7 | ATS | HO | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HO | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HO | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HO | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention. | Modern handling installations. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34<br>O150 - O156 - O159 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 :<br>- 6 citernes de 30000 L (80 m3/h)<br>- 1 citerne de 17000 L (80 m3/h) | F34 :<br>- 6 tanks of 30000 L (80 m3/h)<br>- 1 tank of 17000 L (80 m3/h) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | 285 m2 chauffés (2 appareils de l'aviation embarquée plans repliés)<br>Dallage en béton (même caractéristique que la piste) | 285 m2, heated (2 carrier-based aircraft, wings folded)<br>Concrete flooring (same characteristics as runway) |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Accueil et remise en oeuvre | Reception and turnaround |
| 7 | Observations / *Remarks* | Oxygène gazeux et azote gazeux / Oxygen gas and nitrogen gas<br>H515-H537<br>G353-G354-G355-G359-G361-G363-G382-G395<br>C620-C634<br>S720-S737-S742-S758<br>XS853 | |

**AD 2 LFRJ.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : O/R 48 h : personnel de la Défense uniquement<br>Ville : Nombreux hôtels | A/D : O/R 48 h : Defence staff only<br>Town : Numerous hotels |
| 2 | Restaurants | AD : O/R 48 h : personnel de la Défense uniquement (200 couverts)<br>Ville : Nombreux restaurants | A/D : O/R 48 h : Defence staff only (200 persons)<br>Town : Numerous restaurants |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Véhicules MIL (O/R 24 h) pour personnel de la Défense uniquement<br>Ville : Gare ferroviaire, location de véhicules et taxis | A/D : Military vehicles (O/R 24 h) for Defence staff only<br>Town : Railway station, car rental and taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie MIL (6 lits)<br>Ville :<br>- MORLAIX (27 km) : hôpital et cliniques CIV<br>- BREST (36 km) : hôpital MIL, hôpitaux et cliniques CIV | A/D : Military health care unit (6 beds)<br>Town :<br>- MORLAIX (27 km) : civil hospital and clinics<br>- BREST (36 km): Military hospital, civil hospitals and clinics |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | AD : Un distributeur de billets de banque au foyer<br>Ville : Un bureau de poste - Nombreuses banques | A/D : One ATM at 'Pole Atlas'<br>Town : One post office - Numerous banks |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Office de tourisme de LANDIVISIAU<br>12 avenue Maréchal FOCH - 29400 LANDIVISIAU<br>+33 2 98 68 24 24 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRJ.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | - 2 VLPC (véhicule léger poste de commandement)<br>- 2 VIM 90 (véhicule d'intervention en mousse) :<br>9150 L(eau), 1290 L + 50Kg CO2 (émulseur), 250 Kg (poudre)<br>Débit canon : 4500 L/min, débit pompe : 4500 L/min.<br>- 1 VIP (véhicule d'intervention polyvalente) :<br>1500 L(eau), 100 L + 50Kg CO2 (émulseur), 250 Kg (poudre)<br>débit pompe : 750 L/min.<br>- 1 CCIL (camion citerne incendie lourd) :<br>9600 L(eau) - 500 L (émulseur)<br>débit pompe : 3000 L/min.<br>- 1 VTU (véhicule tout usage)<br>- 1 MPR (moto pompe remorquable)<br>débit pompe : 1500 L/min.<br>- 2 Ambulances (réanimation) | - 2 VLPC (command light vehicle)<br>- 2 VIM 90 (foam intervention vehicle) :<br>9150 L(water), 1290 L + 50Kg CO2 (emulsifier), 250 Kg (powder)<br>Flow rate gun : 4500 L/min pump, flow rate : 4500 L/min.<br>- 1 VIP (multi-purpose intervention vehicle) :<br>1500 L(water), 100 L + 50Kg CO2 (emulsifier), 250 Kg (powder) pump<br>flow rate : 750 L/min.<br>- 1 CCIL (heavy tanker fire truck) :<br>9600 L(water), 500 L (emulsifier) pump<br>flow rate : 3000 L/min.<br>- 1 VTU (utility vehicle)<br>- 1 MPR (towable motor pump)<br>pump flow rate : 1500 L/min.<br>- 2 Ambulances (resuscitation) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Tractage : tracteurs modèle K 60 et TMX 150<br>Élévation d'un aéronef léger : élévateur pneumatique et chariot à coussins d'air type Bertin<br>Grutage : réquisition d'une entreprise civile | Towing : tractors, model K 60 and TMX 150<br>Lifting of light aircraft : pneumatic elevator and Bertin-type air cushion trolley<br>Cranes lifting : requisitioning a civilian company |
| 4 | Observations / *Remarks* | Catégorie OACI 5 - OTAN 5<br>Plan de secours spécialisé d'aérodrome (PSSA) approuvé par la Préfecture | ICAO 5 - NATO 5 Category<br>Specialised aerodrome contingency plan (PSSA) approved by the Prefecture. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | - 3 balayeuses pouvant être équipées d'une lame biaise<br>- réserve de 19 000 L de produit déverglaçage de type "XS 76/1" (produit SEA identifié sous le nom "déverglaçant SPCA ECO-6") sur la base. | - 3 sweepers that can be fitted with an angle blade<br>- reserve of 19000 L of "XS 76/1" type de-icing product (SEA identified as "SPCA ECO-6 ice remover") on the base. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | RWY sur une largeur de 30 m - Seuils - Bretelle B - Bretelle D - Ligne réacteur RAFALE - Accès SSIS - Le reste de la piste - Parapiste entre les bretelles B et D - A1, A5, A6, A3, A2 - A4 Nord - Accès service des essences - Reste parapiste et TWY. | RWY over a width of 30 m - Thresholds - Ramp B - Ramp D - RAFALE jet engine line - Access to RFFS - The remainder of the runway - Main taxiway between ramps B and D - A1, A5, A6, A3, A2 - A4 North - Access to fuel services - Remainder of main taxiway and TWY |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Produit de déverglaçage de type XS 76/1 identifié sous le nom de "Déverglaçant SPCA ECO-6) | XS 76/1 used |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Utilisable toute l'année.<br>Info sur l'état des aires de manoeuvre diffusée par SNOWTAM durant la période hivernale. | Available all year round.<br>Info on the condition of manoeuvring areas broadcast by SNOWTAM during the winter period. |

**AD 2 LFRJ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton/Concrete (PRKG A1, A2, A3, A4N, A4S, A5 et A6) | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | - PRKG A1, A2, A3 (face hangars/opposite hangars) : 51 R/A/W/T<br>- PRKG A4N, A4S et A5 : 51 R/A/W/T<br>- PRKG A6 (face aux merlons/opposite dykes) : 34 R/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | Parapiste/Main taxiway : 22.5 m<br>Voies de circulation B nord, B sud, C, D nord, D sud, F, G, H et J / Taxiway B, C, D, F, G, H et J : 15m<br>Voies de circulation A et E / Taxiway A and E : 18m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton/Concrete | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | Main : 61 R/A/W/T<br>A : 63 R/A/W/T<br>B, C, D, E-south, F, G, H, J : 61 R/A/W/T<br>E-north : 60 R/A/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | - Aires de stationnement/Parking areas<br>- CV : QFU 07 : 072°<br>- CV : QFU 25 : 252° | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | NIL | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | INS 01 48°31'37.32"N 004°08'03.07"W<br>INS 02 48°31'30.09"N 004°09'08.74"W | INS 03 48°31'56.61"N 004°08'01.57"W<br>INS 04 48°31'31.63"N 004°10'06.94"W |
| 6 | Observations / *Remarks* | INS 01 : Centre parking A4 sud<br>INS 02 : Partie Est parking A3<br>INS 03 : Centre aire d'attente Est<br>INS 04 : Centre aire d'attente Ouest | INS 01 : A4south parking area centre<br>INS 02 : East part of A3 parking area<br>INS 03 : East holding area centre<br>INS 04 : West holding area centre |

**AD 2 LFRJ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux de circulation et d'indication | Traffic and guidance signs |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne jaune axiale et systèmes de guidage visuels | Yellow axial line and visual guidance systems |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY :<br>- Marquage TDZ QFU 07/25.<br>- Marquage axial RWY 07/25 et seuils 07/25.<br>- Marquage axe d'appontage jaune (180 m x 50 m) partie gauche de chaque QFU, 210 m du seuil.<br>- Marques d'identification de piste 07/25.<br>- Marques de points cibles.<br>- Marques latérales de piste revêtue.<br>- Ronds jaunes type "OTAN" sous chaque brin d'arrêt.<br>TWY :<br>- Marquage des points d'attente (procédure standard et faible visibilité).<br>- Mire blanche triangulaire d'appontage à 210 m de chaque extrémité de la parapiste. | RWY :<br>- TDZ QFU 07/25 marking.<br>- RWY 07/25 axial marking and 07/25 thresholds.<br>- Yellow axial deck-landing marking (180 m x 50 m) on the left side of each QFU, 210 m from the threshold.<br>- Runway 07/25 identification markings.<br>- Target point markings.<br>- Coated runway side markings.<br>- Yellow "NATO" type circles under each arrestor cable.<br>TWY :<br>- Holding points marking (standard procedure and low visibility).<br>- Triangular white deck-landing pattern at 210 m from each end of the main taxiway. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRJ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Mire blanche triangulaire d'appontage placée sur ligne axiale d'appontage (éclairée la nuit pendant les séances d'appontage simulé sur piste).<br>Panneaux de point d'attente de CAT I et feux de protection de piste (wig-wag) en TWY A, B, D et E. | Triangular white deck landing pattern placed on deck landing central line (lit at night during simulated runway deck-landing sessions).<br>CAT I holding points signs and runway protection lights (wig-wag) on TWY A, B, D and E. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.10** **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFRJ | |

**AD 2 LFRJ.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LANDIVISIAU |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRJ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA RENNES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LANDIVISIAU |
| | Période de validité / *Validity period* | 9H |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | Station automatique OPALE/OPALE automatic station |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 0000-2400 |
| 5 | Briefing, consultation | P<br>Réseau informatique local/Local computer network |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL - TB - CR |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W -T |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | COBALT - SYNPA |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | - Landivisiau (BDP TWR APP)<br>- Ensemble du réseau OACI/overall ICAO network |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | +33 2.98.24.20.17 - +33 2.98.24.20.18<br>Parc météo/Meteorology park<br>3 anémomètres/3 wind speed indicators anemometers<br>2 télémètres laser à nuages/2 ceilometers<br>3 diffusomètres/3 diffusometers |

**AD 2 LFRJ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 073.29 (073.48) | 2700 x 45 | 61 R/A/W/T<br>béton / concrete | 48°31'36.28"N 004°10'09.42"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 329ft |
| 25 | 253.31 (253.50) | 2700 x 45 | 61 R/A/W/T<br>béton / concrete | 48°32'01.40"N 004°08'03.35"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 336ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | 2820 x 280 | NIL | (1) |
| 25 | NIL | NIL | NIL | 2820 x 280 | NIL | (2) |

(1) THR 07 : 1 BRA BKA12, 1 BRA BLISS500.

(2) THR 25 : 2 BRA BLISS 500.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 | Aéronefs non basés : TORA=TODA=ASDA=2410m cause présence d'infrastructures spécifiques dans la bande. 2700m possible sur demande.<br>Non-based aircraft : TORA=TODA=ASDA=2410m due to the presence of specific infrastructure in the strip. 2700m possible O/R. |
| 25 | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 | Aéronefs non basés : TORA=TODA=ASDA=2410m cause présence d'infrastructures spécifiques dans la bande. 2700 sur demande.<br>Non-based aircraft : TORA=TODA=ASDA=2410m due to the presence of specific infrastructure in the strip. 2700m possible O/R. |

**AD 2 LFRJ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | | G<br>LIH/LIL | PAPI 2.7 ° 4.7 % | 64 ft | | | | | |
| 25 | - 900 m - HI | G<br>LIH/LIL | PAPI 2.7 ° 4.7 % | 68 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 07 | 2700 M | 60 m | W | LIH/LIL | R LIH/LIL | | | (1) |
| 25 | 2700 M | 60 m | W | LIH/LIL | R LIH/LIL | | | (2) |

(1) Présence d'optiques d'appontage stationnés en permanence à 25m de côté gauche de l'axe de piste, hauteur 10ft ASFC, balisés de nuit.
Distance par rapport au seuil 07 : 193m / pente affichée 2.7°.
Presence of optical landing system, permanently parked at 25m on the left side of the runway axis, height 10ft ASFC, lit at night.
Distance from the threshold 07 : 193m / displayed gradient 2.7°.

(2) Présence d'optiques d'appontage stationnés en permanence à 25m de côté gauche de l'axe de piste, hauteur 10ft ASFC, balisés de nuit.
Distance par rapport au seuil 25 : 175m / pente affichée 2.7°.
Presence of optical landing system, permanently parked at 25m on the left side of the runway axis, height 10ft ASFC, lit at night.
Distance from the threshold 25 : 175m / displayed gradient 2.7°.

**AD 2 LFRJ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à vent balisée la nuit. | Windsock lit at night. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus latéraux BI | Lateral blue LI |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | 2 groupes de 400 KVA pour alimentation rampe d'APP, RWY, TWY, et PRKG. | 2 400 KVA generator sets for supplying ramp of APP, RWY, TWY, and PRKG. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | temps zéro | zero |
| 5 | Observations / *Remarks* | 40 lampes blanches portatives (15 verrines vertes et 20 rouges adaptables).<br>Panneaux lumineux de distance restante tous les 300m (IRDM).<br>Panneaux lumineux jaunes BI au niveau de chaque brin d'arrêt (IACM). | 40 white portable lamps (15 green light covers and 20 red, adaptable).<br>Illuminated Runway Distance Marker (IRDM) every 300m.<br>RWY marking : yellow LI Illuminated Arrestor Cable Market (IACM) at each arrestor cable. |

**AD 2 LFRJ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LANDIVISIAU**<br><br>48°40'42"N , 004°09'31"W - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 48°31'42"N , 004°09'17"W ( ARP ) - 48°29'07"N , 003°56'17"W - 48°23'35"N , 004°10'31"W - 48°26'01"N , 004°11'47"W - 48°26'04"N , 004°14'24"W - 48°35'46"N , 004°22'00"W - 48°40'42"N , 004°09'31"W | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LANDI Approche (FR)<br>LANDI Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>LANDI Tour (FR)<br>LANDI Tower (EN) | Possible activation H24<br>La zone LF-R294 A se substitue à cet espace lorsqu'elle est active.<br>Procédures CAM/CAG<br>Le déclassement en G de la CTR est annoncé par RAI fréquence 122.400 ou par IROISE INFO.<br>Survol de l'AD de LANDIVISIAU interdit H24 en-dessous de 1000 ft ASFC.<br>Possible activation 24h/day LF-R294 A substitute for this airspace when it is active.<br>OAT/GAT procedures<br>CTR downgrading to class G announced on RAI 122.400 or by IROISE INFO.<br>Flying over LANDIVISIAU A/D is prohibited 24h/day BLW 1000ft. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | LANDI Approche (FR)<br>*LANDI Approach (EN)* | 122.400 MHz | HO | |
| APP | LANDI Approche (FR)<br>*LANDI Approach (EN)* | 357.025 MHz | HO | |
| PAR | LANDI Precision (FR)<br>*LANDI Precision (EN)* | 118.800 MHz | HO | Pente/Gradient 2.7° |
| PAR | LANDI Precision (FR)<br>*LANDI Precision (EN)* | 259.700 MHz | HO | Pente/Gradient 2.7° |
| SRE | LANDI Radar (FR)<br>*LANDI Radar (EN)* | 120.900 MHz | HO | Radar CENTAURE |
| SRE | LANDI Radar (FR)<br>*LANDI Radar (EN)* | 377.225 MHz | HO | Radar CENTAURE |
| TWR | LANDI Tour (FR)<br>*LANDI Tower (EN)* | 119.200 MHz | HO | |
| TWR | LANDI Tour (FR)<br>*LANDI Tower (EN)* | 119.700 MHz | HO | |
| TWR | LANDI Tour (FR)<br>*LANDI Tower (EN)* | 233.750 MHz | HO | |
| TWR | LANDI Tour (FR)<br>*LANDI Tower (EN)* | 257.800 MHz | HO | |
| VDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 118.800 MHz | HO | |
| VDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 119.200 MHz | HO | |
| VDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 119.700 MHz | HO | |
| VDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 120.900 MHz | HO | |
| VDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 122.400 MHz | HO | |
| UDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 233.750 MHz | HO | |
| UDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 257.800 MHz | HO | |
| UDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 259.700 MHz | HO | |
| UDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 357.025 MHz | HO | |
| UDF | LANDI Gonio (FR)<br>*LANDI Homer (EN)* | 377.225 MHz | HO | |
| ATIS | LANDI (FR)<br>*LANDI (EN)* | 142.225 MHz | HO | |

**AD 2 LFRJ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | LDV | CH 98Y | H24 | 48°31'41.8"N 004°09'22.7"W | | | | | |
| LOC 25 (I) | LD | 108.5 MHz | HO | 48°31'33.7"N 004°10'22.3"W | | | | | |
| GP 25 | | 329.9 MHz | HO | 48°32'01.4"N 004°08'23.2"W | | | 18.6 m/61 ft<br>( 2.7 °) | | |
| DME 25 | | CH 22X | HO | 48°32'01.4"N 004°08'23.2"W | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD non ouvert à la CAP.

Survol de l'AD interdit au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.

Inutilisable hors aires de manoeuvre.

Sauf instruction de la TWR, circuit à gauche aux QFU 07 et 25 .

Interdit aux ACFT non munis de radio.

Demande de PPR obligatoire à :
aero-landivisiau.oqclah24.fct@intradef.gouv.fr ou LFRJZPZX
sauf ACFT relevant de l'aéronautique navale, avec préavis minimum de 48h.

Le N° de PPR doit figurer en case 18 du FPL.
ACFT code 4D : voies A, E et parapiste utilisables, stationnement en aire A4S. Convoyage par véhicule "Follow me" de nuit et par RVR inférieure à 1600m.

**20.2 CONSIGNES PARTICULIERES DE ROULAGE**

TWY A, E et parapiste
Usage limité aux ACFT d'envergure < ou = 52m
(lettre code D)

Aéronefs de lettre code D : roulage soumis à des restrictions particulières (voir AD2.20)
TWY B nord, C, H et D nord
Usage limité aux ACFT d'envergure < ou = 36m
(lettre code C)

TWY B sud, J
Usage limité aux ACFT d'envergure < ou = 15m
(lettre code B )

TWY D sud, G et F
Usage limité aux ACFT d'envergure < ou = 11m

**20.1 GENERAL INFORMATIONS**

AD not open to public air traffic (CAP).

AD fly-over prohibited 24h/day below 300 m (1000 ft) ASFC.

Unavailable outside manoeuvring areas.

Unless instructed by the TWR, circuit on left at QFUs 07 and 25 .

Prohibited to ACFT without radios.

PPR mandatory from :
aero-landivisiau.oqclah24.fct@intradef.gouv.fr or LFRJZPZX
except for ACFT from French naval aviation, with minimum 48h prior notice.

PPR number must be entered in FPL box 18.
Code 4D ACFT : TWY A, E and main taxiway can be used, apron on A4S.
"Follow me" vehicle escort at night and when RVR is below 1600m.

**20.2 TAXIING SPECIAL INSTRUCTIONS**

TWY A, E and main taxiway

Use limited to ACFT with a wingspan < or = 52m
(code letter D)
code D ACFT : restricted taxiing (see AD2.20)

TWY B north, C, H and D north
Use limited to ACFT with a wingspan < or = 36m
(code letter C)

TWY B south, J
Use limited to ACFT with a wingspan < or = 15m
(code letter B )

TWY D south, G and F
Use limited to ACFT with a wingspan < or = 11m


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.21** **Procédures MOINDRE BRUIT *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| L'activité aérienne est interdite sauf dérogation de l'autorité compétente entre 00H00 et 08H00 locale. | Flying activity is prohibited between 00H00 and 08H00 local time, except with prior approval of the competent authority. |
| Entre 1230 et 1345 loc, TKOF, tours de piste, remise de gaz et touch and go interdits pour les réacteurs de combat.<br>Les LDG des réacteurs de combat autorisés pendant ce créneau se font uniquement sur longue finale. | Between 1230 and 1345 LT, TKOF, RWY patterns, go-around and touch-and-go are prohibited for jet combat ACFT.<br>Jet combat ACFT LDG during this time period are permitted only on long final approach. |
| Dans un rayon de 15 nautiques autour de l'aérodrome, hors procédures spécifiques de l'aviation embarquée, les aéronefs de combat à réaction maintiennent une hauteur minimale de 2000 ft ASFC, limitent leur vitesse à 300 KT et évitent le survol des agglomérations. | Within a 15 NM radius of the aerodrome except for specific carrier-based aircraft procedures, the jet combat ACFT shall maintain a minimum height of 2000 ft ASFC, limit their speed to 300 KT and avoid flying over urban areas. |
| Toute activité de réacteur(s) de combat dans un rayon de 10 nautiques autour de l'aérodrome est interdite en dessous de 10 000 ft AGL. | Any combat jet aircraft activity within a 10 NM radius of the aerodrome is prohibited below 10,000 ft AGL. |
| La montée initiale après décollage des ACFT de combat à réaction s'effectue à une vitesses maximum de 300KT et, si possible, à une pente minimum de 10° jusqu'à 1500 ft pour les départs BA, et 5000 ft pour les départs HA. | Initial climb after take-off by combat jet aircraft shall be conducted at a maximum speed of 300KT and, if possible, at a minimum climb gradient of 10° up to 1500 ft for low level departures and 5000 ft for high level departures. |
| La post-combustion (si nécessaire) est coupée après la rentrée du train d'atterrissage. | If required, afterburners shall be turned off after landing gear retraction. |
| **DEPARTS BA :** | **LOW LEVEL DEPARTURES :** |
| **RWY 25** : les ACFT de combat à réaction montent rapidement à 1500 ft dans l'axe de piste, puis à partir de l'extrémité de piste ou dès que possible, virent franchement par la gauche ou la droite pour éviter le survol de l'agglomération de Plounéventer. (Cette procédure ne s'applique pas aux décollages en section). | **RWY 25** : Combat jet ACFT shall climb rapidly to 1500 ft on the runway axis, then, from the runway end, or as soon as possible, turn sharply left or right to avoid flying over the village of Plounéventer .<br>(This procedure does not apply to formation take-off). |
| **RWY 07** : les ACFT de combat à réaction montent rapidement jusqu'à 1500 ft, maintiennent l'axe de piste jusqu'à 3 NM TACAN (travers du bourg de Plougourvest), puis prennent la route prévue au plan de vol.<br>(Cette procédure a pour but d'éviter le survol de l'hospice de Kervoanec, situé entre Plougourvest et Landivisiau). | **RWY 07** : Combat jet ACFT shall climb rapidly to 1500 ft, maintain the runway axis up to 3 NM TACAN (abeam Plougourvest town), then follow the route scheduled in the flight plan.<br>(This procedure is intended to avoid overflight the Kervoanec retirement home, located between Plougourvest and Landivisiau). |
| **DEPART par SC :** | **SC DEPARTURE :** |
| SC : Chapelle Saint-Michel de Brasparts | SC : Chapelle Saint-Michel de Brasparts |
| **RWY 25** : montée rapide dans l'axe jusqu'à 1500 ft QFE, puis franc virage à gauche pour éviter le village de PLOUNEVENTER, direct SC. à 1500 ft QFE. | **RWY 25** : climb rapidly on runaway axis up to 1500 ft QFE, then sharp left turn to avoid the POUNEVENTER village, and proceed direct SC at 1500 ft QFE. |
| **RWY 07** : montée rapide dans l'axe à 1500 ft QFE jusqu'à 3 NM TACAN (travers du village de PLOUGOURVEST). Enrouler la ville de LANDIVISIAU par l'Est, direct SC à 1500 ft QFE. | **RWY 07** : climb rapidly on runway axis up to 1500 ft QFE up to 3 NM TACAN (abeam PLOUGOURVEST village). Bypass f LANDIVISIAU city to the East, and proceed direct SC at 1500 ft QFE. |
| **DEPART HA :** | **HIGH LEVEL DEPARTURE :** |
| **RWY 25** : après décollage et rentrée des éléments, les ACFT de combat à réaction virent vers le cap 290 en montée vers 5000ft. Passant à 3NM TACAN, ils prennent la route prévue au plan de vol. La vitesse de montée est libre au-dessus de 5000ft. (Cette procédure ne s'applique pas aux décollages section). | **RWY 25** : after take-off and retraction of landing gear, combat jet ACFT shall turn to heading 290 while climbing to 5000 ft. Passing 3NM TACAN, they follow the route scheduled in the flight plan. Climb speed is unrestricted above 5000 ft (This procedure does not apply to section take-offs). |
| **RWY 07** : après décollage et rentrée des éléments, les ACFT de combat à réaction maintiennent l'axe de piste jusqu'à une distance de 3NM TACAN, puis prennent la route prévue au plan de vol. La vitesse de montée est libre au-dessus de 5000ft. | **RWY 07** : after take-off and retraction of landing gear, combat jet ACFT shall stay remain on the runway axis until 3NM TACAN, then follow the route scheduled in the flight plan. Climb speed is unrestricted above 5000 ft. |
| **RETOUR TBA :** | **VLA RETURN :** |
| Les circuits d'atterrissage type "break" s'effectuent à 1500 ft QFE par la gauche (terrain bleu ou blanc) ou à 1000 ft par la gauche (terrain vert spécial Victor). | "Break" landing circuits shall be performed at 1500 ft QFE from the left (blue or white field) or at 1000 ft from the left (special green Victor field). |
| Le survol des bourgs de Bodilis et de Saint-Derrien est formellement interdit. | Overflight of the villages of Bodilis and Saint-Derrien is strictly prohibited. |
| L' arrivée à vue de patrouilles de 4 avions maximum à 1500 ft est autorisée. L'intervalle entre deux patrouilles de 4 avions est d'au moins 2 min. La vitesse est de 280 KT. | Visual arrival of patrols of up to 4-aircraft at 1500 ft is authorised. The space between two 4-aircraft patrols shall be at least 2 min. Speed 280 KT. |
| Les remises de gaz et les Touch and Go suivis d'une rentrée complète des atterrisseurs et dispositifs hyper sustentateurs s'effectuent dans l'axe de piste, en montée vers 1500 ft QFE avant virage.<br>Les passages vent arrière en configuration d'atterrissage s'effectuent sans utilisation de la post-combustion. | Go-around and touch-and-go manoeuvres, followed by full retraction of landing gear and high-lift devices shall be performed on runway axis, climbing to 1500 ft QFE before turning.<br>Afterburner use in prohibited during the downwind leg in landing configuration. |

**AD 2 LFRJ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Contact radio obligatoire avec LANDI APP à 30 NM du terrain - 122.400 - 357.025 MHz.

Fréquences privées LDV : 241.150 MHz
Finales PAR et SRA en CAM uniquement.

**22.2 PROCEDURES LVP**

Les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont mises en service dès lors que la RVR est inférieure à :

- 800m pour les arrivées;
- 400m de jour / 800m de nuit pour les départs.

**22.1 GENERAL INFORMATION**

Radio contact mandatory with LANDI APP at 30 NM from the field - 122.400 - 357.025 MHz.

Private frequency LDV : 241.150 MHz
PAR and SRA finals : OAT only.

**22.2 LVP PROCEDURES**

Low visibility procedures (LVP) are activated when the RVR is less than :

- 800m for arrivals;
- 400m by day / 800m by night for departures.

**AD 2 LFRJ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Moyens de prévention du risque animalier : moyens d'effarouchement et de prélèvement.

Wildlife strike hazard measures : scaring means and sampling.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRJ.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRJ.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : LANDI Information 142.225

**ATS** : Selon activité planifiée / *According to planned activity*

**BDP** : Selon activité planifiée / *According to planned activity*

☎ 02.98.24.26.32. BNIA BORDEAUX (voir GEN).

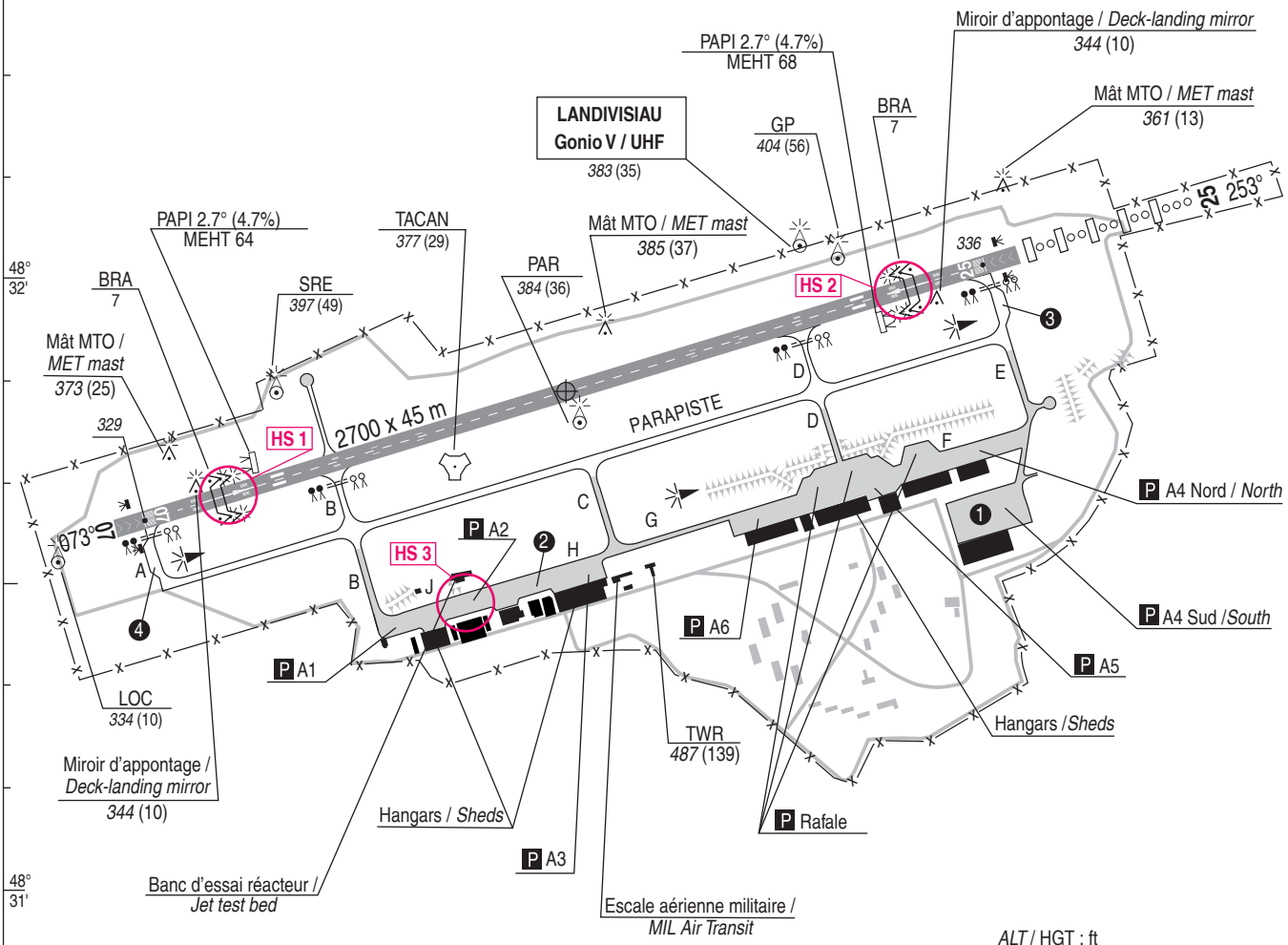
## LANDIVISIAU
48 31 49 N - 004 09 06 W
*ALT AD : 348 (13 hPa)*

VAR 0° W (2025)

Fermé à la CAP
*Closed to public air traffic*

Points INS / *INS Checkpoints*
1. **48° 31' 37.32" N - 004° 08' 03.07" W**
2. **48° 31' 30.09" N - 004° 09' 08.74" W**
3. **48° 31' 56.61" N - 004° 08' 01.57" W**
4. **48° 31' 31.63" N - 004° 10' 06.94" W**

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 07 | 48° 31' 36.28" N | 004° 10' 09.42" W |
| THR 25 | 48° 32' 01.40" N | 004° 08' 03.35" W |




(1) ACFT non basés : TORA=TODA=ASDA=2410 m cause presence d'infrastructures specifiques dans la bande.
2700 m possible sur demande.
(1) *Non-based ACFT : TORA = TODA = ASDA = 2410 m due to the presence of specific infrastructure within the runway strip.*
*2700 m available on request*

LEGENDE / *KEY*

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

Point d'attente / *Holding Point*

Wig-Wag

004° 10' — 004° 09' — 004° 08'

| RWY | BALISAGE / /*Lighting* | | TORA (1) | TODA (1) | ASDA (1) | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | LIH/LIL | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 | Revêtue | 61 R/A/W/T | 250 | 250 | 250 | 300 |
| 25 | LIH AXIAL | LIH/LIL | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 | *Paved* | | 250 | 250 | 250 | 300 |



© DIA

# LANDIVISIAU

## Consignes générales / General instructions

MIL fermé à la CAP / *AD closed to public air traffic*

AVT : F34 (MIL) - O150 - O156 - O159 - H515 (MIL) - H537 - Selon activité planifiée ou sur demande / *According to planned activity or OR.*

**CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR**

RWY 07 :
Monter RM 073° jusqu'à 900 (552) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER.
La pente fait abstraction de :
- végétation à 389 ft située à 377 m du THR 25 et à 34 m à gauche de l'axe de piste.
- végétation à 387 ft située à 384 m du THR 25 et à 76 m à gauche de l'axe de piste.
- végétation à 415 ft située à 705 m du THR 25 et à 212 m à gauche de l'axe de piste.
- mât météo à 361 ft situé à 94 m du THR 25 et à 166 m à gauche de l'axe de piste.
- végétation à 419 ft située à 798 m du THR 25 et à 183 m à droite de l'axe de piste.
- végétation à 418 ft située à 788 m du THR 25 et à 272 m à droite de l'axe de piste.

RWY 25 :
Monter RM 253° jusqu'à 900 (552) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.Ne pas tourner avant la DER.
La pente fait abstraction de :
- végétation à 375 ft située à 237 m du THR 07 et à 192 m à droite de l'axe de piste.

**RECOMMENDED IFR DEPARTURE INSTRUCTIONS**

*RWY 07 :*
*Climb on MAG track 073° up to 900 (552), then proceed direct while climbing to the en-route safety altitude. Do not turn before DER.*
*Abstractions disregards :*
*- vegetation at 389 ft located 377 m from THR 25 and 34 m left of runway centreline.*
*- vegetation at 387 ft located 384 m from THR 25 and 76 m left of runway centreline.*
*- vegetation at 415 ft located 705 m from THR 25 and 212 m left of runway centreline.*
*- weather mast at 361 ft located 94 m from THR 25 and 166 m left of runway centreline.*
*- vegetation at 419 ft located 798 m from THR 25 and 183 m right of runway centreline.*
*- vegetation at 418 ft located 788 m from THR 25 and 272 m right of runway centreline.*

*RWY 25 :*
*Climb on MAG track 253° up to 900 (552), then proceed direct while climbing to the en-route safety altitude. Do not turn before DER.*
*Abstractions disregards :*
*- vegetation at 375 ft located 237 m from THR 07 and 192 m right of runway centreline.*

**OBSERVATIONS :**
MIL : demande de PPR obligatoire à LFRJZPZX sauf ACFT relevant de l'aéronautique navale, avec préavis minimum de 48H.
Le n° de PPR doit figurer en case 18 du FPL.

***REMARKS :***
*MIL : PPR mandatory to LFRJZPZX, except for aircraft belonging to French Naval Aviation, with a minimum 48-hour prior notice.*
*PPR number shall be entered in item 18 of the FPL.*

**Marquage RWY et TWY :**
- Marquage axe d'appontage jaune (180 m x 50 m) partie gauche de chaque QFU, 210 m du seuil.
- Mire blanche triangulaire d'appontage placée partie gauche de chaque QFU, 210 m du seuil.

A chaque QFU, présence de BRA identifiés par des marquages ronds jaunes sur toute la longueur.

***RWY and TWY markings :***
*- Yellow carrier landing centreline marking (180 m x 50 m) on the left side of each QFU, 210 m from threshold.*
*- White triangular carrier landing marker placed on the left side of each QFU, 210 m from threshold.*

*Presence of arresting gear at each QFU : yellow circular marking identify each arresting cable on the pavement.*

**Balisage RWY :**
- panneaux lumineux jaunes BI au niveau de chaque brin d'arret (rond jaune sur fond noir) à chaque extrémité de piste.
- Présence d'optiques d'appontage, stationnés en permanence à 25 m côté gauche de l'axe de piste, hauteur 10 ft ASFC, balisés de nuit

Distance par rapport au seuil : RWY 07 : 193 m
RWY 25 : 175 m

- SEUIL RWY 07/25 : 16 verts BI
- Extrémités RWY 07/25 : 8 rouges BI
- Latéral RWY 07/25 : 2700/60 m blancs omn BI
- Panneaux lumineux de distance restante tous les 300 m

***RWY lighting :***
*- Low intensity black panels with a yellow circular marking identify each arresting cable, on both sides of the runway.*
*- Presence of optical landing aids, permanently positioned 25 m left of runway centreline, height 10 ft ASFC, night-lighted*
*Distance from threshold: RWY 07 : 193 m*
*RWY 25 : 175 m*
*- RWY 07/25 thresholds : 16 green LIL lights*
*- RWY 07/25 runway ends : 8 red LIL lights*
*- RWY 07/25 edge lighting : white omnidirectional LIL lights (2700/60 m)*
*- Remaining distance panels every 300 m*



© DIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

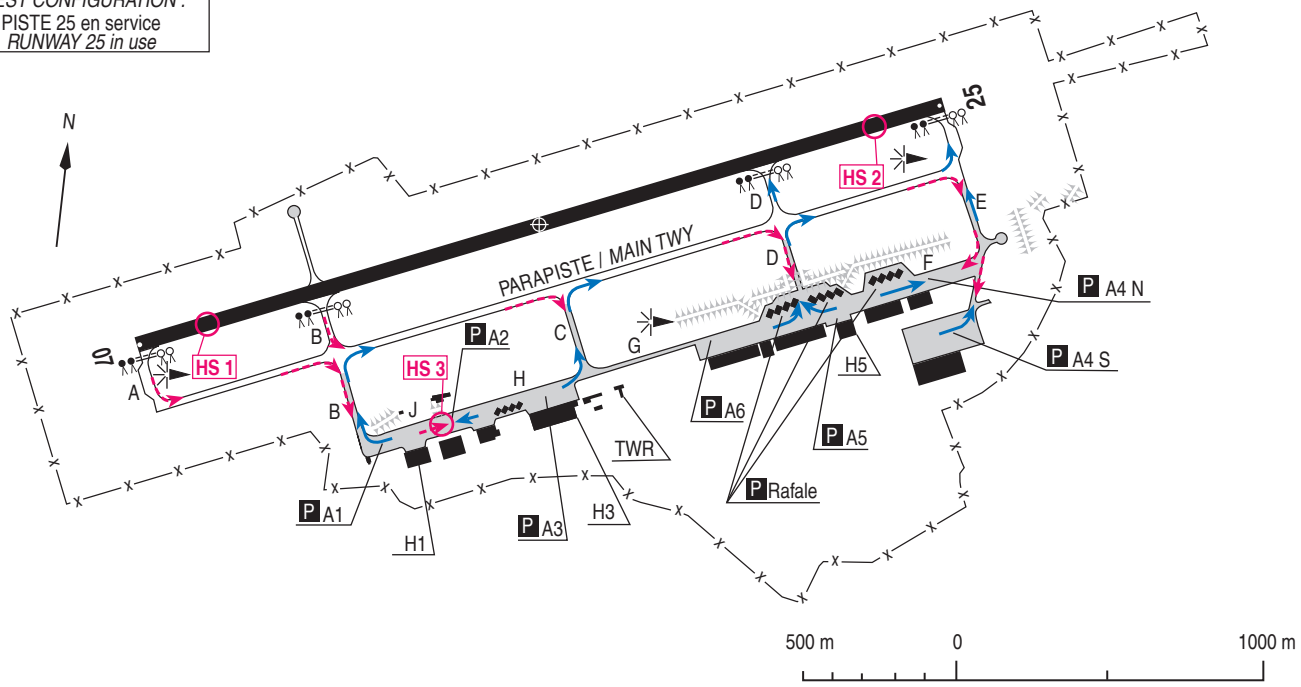
## LANDIVISIAU

**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

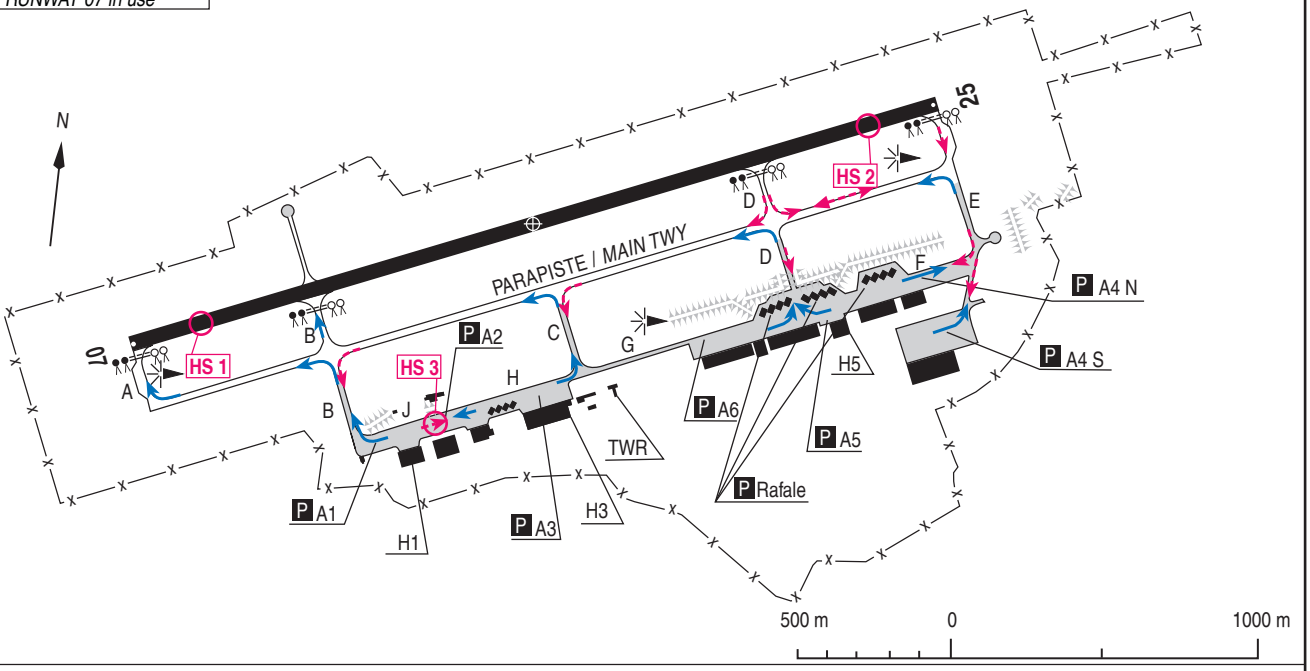
**HS 1 + HS 2 :** Présence fréquente des Equipes d'Installation d'AD aux abords de RWY /
*Frequent presence of Airfield Installation Teams near the RWY*

**HS 3 :** Présence fréquente de personnels accédant au Banc d'Essais Réacteur sur la voie de desserte /
*Frequent presence of personnel accessing the Jet Test Bed on the service track*

CONFIGURATION OUEST :
*WEST CONFIGURATION :*
PISTE 25 en service
*RUNWAY 25 in use*




CONFIGURATION EST :
*EAST CONFIGURATION :*
PISTE 07 en service
*RUNWAY 07 in use*




ACFT code 4D : TWY A, E et Parapiste utilisables, stationnement en aire A4S. /
*ACFT code 4D : TWY A, E and main TWY can be used, apron on A4S.*
Convoyage par véhicule "follow me" de nuit et par RVR inferieure à 1600 m. /
*Only behind "follow me" by night or when horizontal visibility is below 1600 m.*

Envergure MAX / *MAX Wingspan :*
TWY A, E et parapiste / *TWY A, E and main TWY* : 52 m
TWY B (Nord parapiste), C, D (Nord parapiste) / *TWY B (North main TWY), C, D (North main TWY)* : 36 m
B (Sud parapiste) / *B (South main TWY)* : 15 m
D (Sud parapiste) / *D (South main TWY)* : 11 m

LEGENDE / *KEY* :
ARR
DEP
Wig-Wag
HS
Point chaud / *Hot Spot*

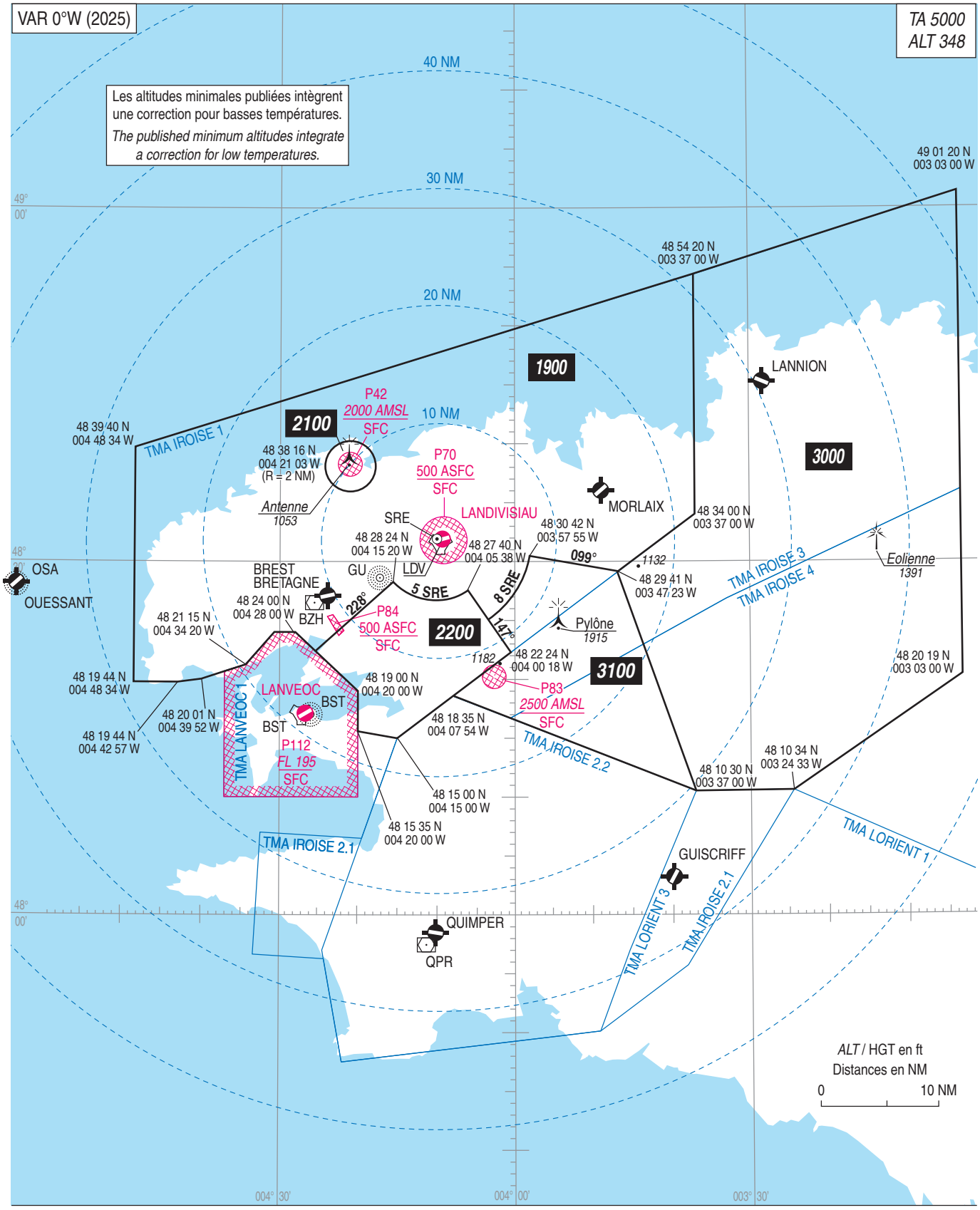


© DIA

# LANDIVISIAU
## Altitudes Minimales de Guidage
*Minimum Vectoring Altitudes*

**APP :** LANDI Approche /*Approach* 122.400 120.900 (S) 357.025 (1)
**TWR :** LANDI Tour /*TWR* 119.200 119.700 (S) 233.750 (1)
**PAR** : LANDI précision/*precision* 118.800 259.700 373.250
**ATIS :** 142.225

(1) Réservée / *Reserved for* MIL




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Appliquer la réglementation nationale.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the National Regulation.*



© DIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRK.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRK - CAEN CARPIQUET

**AD 2 LFRK.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 49°10'24"N 000°27'00"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection piste 12/30 et voies de service, voir AD 2 LFRK ADC 01. | RWY 12/30 and service lanes intersection, see AD 2 LFRK ADC 01. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km Ouest de CAEN | 6 km West CAEN |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 243 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 152 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.9497°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.138°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE D'EXPLOITATION AEROPORTUAIRE CAEN-CARPIQUET (SEACC) | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport Caen Carpiquet-14650 CARPIQUET | |
| | Telephone | +33(0)2 31 71 20 13 | |
| | FAX | 02 31 26 01 92. | |
| | TELEX | CFRAPXH | |
| | AFS | LFRKYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aerotrafic@caen.aeroport.fr<br>FREQ gestionnaire : 131.400 MHz. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | Horaires indicatifs (contacter l'exploitant pour plus de précisions) :<br>LUN-VEN : 0500-2100, SAM : 0600-1900, DIM et JF : 0630-2100.<br>Tous les jours, extension possible avec préavis de 72 HR. | Indicative SKED (contact the operator for more details):<br>MON-FRI : 0500-2100, SAT : 0600-1900, SUN and public HOL : 0630-2100.<br>Everyday, possible extension PN 72 HR. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | PN obligatoire pour les vols extra-Schengen :<br>- LUN-VEN : 0530-2100 avec PN 24HR<br>- SAM : 0630-1900 avec PN 72HR<br>- DIM et JF : 0700-2100 avec PN 72HR<br>- En dehors de ces HOR, PPR PN 72HR<br>- Toute demande ne respectant pas les PN sera refusée<br>- Toute annulation ou modification doit être communiquée à l'exploitant. | PN compulsory for extra-Schengen flights :<br>- MON-FRI : 0530-2100 with PN 24HR<br>- SAT : 0630-1900 with PN 72HR<br>- SUN and public HOL : 0700-2100 with PN 72HR<br>- Outside these SKED, PPR PN 72HR subject to approval<br>- Each request not compliant with PN will be refused<br>- Each cancellation or modification must be communicated to the operator. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (Voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | HOR indicatifs (cf NOTAM pour plus de précisions) :<br>- LUN-VEN : 0500-2100<br>- SAM : 0600-1900<br>- DIM et JF : 0600-2100<br>extension possible sous conditions :<br>- PPR PN 72HR à l'exploitant par E-mail ou TEL.<br>- Vols commerciaux seulement<br>- jusqu'à 2359 maximum<br>- Vols privés, ferry et fret refusés. | Indicative SKED (cf NOTAM for accuracy) :<br>- MON-FRI : 0500-2100<br>- SAT : 0600-1900<br>- SUN and public HOL : 0600-2100<br>extension possible under following conditions :<br>- PPR PN 72HR to AD operator by E-mail or TEL.<br>- commercial flights only<br>- until 2359 maximum<br>- private flights, ferry and freight not allowed. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Horaires indicatifs (contacter l'exploitant pour plus de précisions).<br>LUN-VEN : 0500-2100, SAM : 0600-1900, DIM : 0630-2100.<br>Tous les jours extension possible avec préavis de 72 HR. | Indicative timetables (contact operator for more details).<br>MON-FRI : 0500-2100, SAT : 0600-1900, SUN : 0630-2100.<br>Everyday possible extension PN 72 HR. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Horaires indicatifs (contacter l'exploitant pour plus de précisions) :<br>- LUN-VEN : 0500-2100<br>- SAM : 0600-1900<br>- DIM et JF : 0630-2100<br>extension possible sous conditions :<br>- PPR 48 HR<br>PPR (envoi et demande d'infos contacter exploitant) : arrivées et départs soumis à PPR 24 HR pour tous les vols non réguliers et nécessitant parking et/ou éventuelle intervention de l'exploitant, sauf ACFT basés, vols sanitaires et "touch and go".<br>Délai réduit à 2 heures pour tous les aéronefs accueillis sur le parking d'un usager de la plateforme ayant donné son accord et ne nécessitant aucune intervention de l'exploitant.<br>Tout ACFT ne respectant pas ces critères et n'ayant pas de numéro de PPR ne sera pas autorisé par l'ATC. | Indicative SKED (contact AD operator for accuracy) :<br>- MON-FRI : 0500-2100<br>- SAT : 0600-1900<br>- SUN and public HOL : 0630-2100<br>possible extension with conditions :<br>- PPR 48 HR<br>PPR (sending and requesting information contact operator):<br>Arrivals and departures subject to PPR 24HR for all non-scheduled flights and requiring parking and/or possible intervention of the operator, except based ACFT, sanitary flights and "touch and go".<br>Time limit reduced to 2 hours for all ACFT welcomed in the parking of a platform user who has given their agreement and does not require any intervention from the operator.<br>Any ACFT that does not meet these criteria and does not have a PPR number will not be authorized by ATC. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | PCZSAR non actif H24.<br>Information auprès de l'exploitant aerotrafic@caen.aeroport.fr<br>Traversée de la PCZSAR activée interdite sans accord exploitant au 02 31 71 20 13.<br>Respect des affichages piétons pour circulation sur aire de trafic.<br>Port du gilet haute visibilité obligatoire sur l'aire de trafic. | PCZSAR non active H24.<br>Information from operator aerotrafic@caen.aeroport.fr<br>Crossing of the activated PCZSAR is prohibited without the operator's agreement at 02 31 71 20 13.<br>Follow the pedestrian signs to circulate on the apron.<br>Wearing a high-visibility jacket is mandatory on the apron. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : Service assuré par RFFS.<br>HOR RFFS annoncées par NOTAM. En dehors de ces HOR, GRF non assuré.<br>Indisponibilité GRF en cas de déclenchement du RFFS. | GRF (Global Reporting Format) : Service provided by RFFS.<br>RFFS SKED announced by NOTAM. Outside these SKED, GRF not provided.<br>GRF is unavailable whenever RFFS is triggered. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Chariot élévateur | Lift trailer. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS 100LL, JET A1.<br>Lubrifiants : NIL<br>Paiements : Carte bancaire (VISA, AMEX, MASTERCARD), carte Air BP, US Air Card, fuel release. | Fuel : AVGAS 100LL, JET A1<br>Oil : NIL<br>Payment : Credit card (VISA, AMEX, MASTERCARD), AIR BP card, US Air Card, fuel release. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : 1 cuve de 50 m3<br>JET A1 : 2 cuves de 100 m3, 2 camions de 20 m3. | 100LL : 1 tank 50 m3<br>JET A1 : 2 tanks 100 m3, 2 trucks 20 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | ECOWING 26 AD 2 ABAX TYPE 2. | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRK.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité et en ville | Nearby and in town. |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location et bus de ville | Taxis, car rental and bus. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Poste de secours premiers soins | First aid room. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Point information dans le hall. | Information desk in the hall. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRK.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 6 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM90 P2.5 / VIM60 P2.5 / VIM24 P2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure exploitant. Contact SAS AEROPORT CAEN. | AD operator procedure. Contact SAS AEROPORT CAEN. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Possibilité niveau 6 : PPR 72 HR à aerotrafic@caen.aeroport.fr<br>Niveau 5-6 : HOR annoncées par NOTAM<br>Niveau 2 : PN 30 min pour MEDEVAC<br>RFFS maintenu jusqu'à l'arrivée du dernier vol programmé<br>En dehors de ces horaires, RFFS non assuré. | Possibility level 6 : PPR 72 HR to aerotrafic@caen.aeroport.fr<br>Level 5-6: SKED announced by NOTAM<br>Level 2: PN 30 min for MEDEVAC<br>RFFS until the last SKED flight<br>Outside this time slots, RFFS not available. |

**AD 2 LFRK.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 tracteur avec lame de 2.5m<br>1 niveleuse (société extérieure) avec lame de 4m<br>1 citerne avec rampe d'épandage pour Formiate de Potassium (Clearway F1) | 1 tractor with a 2.5m long blade<br>1 grader (external company) with a 4m long blade<br>Tank with spreading device for potassium formate (Clearway F1) |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1- Piste 12/30 (piste dégagée sur une largeur de 30 m sur toute sa longueur)<br>2- Aire de trafic postes 1-2-3<br>3- Autres aires sur décision de l'exploitant | 1- RWY 12/30 (Cleared RWY within a 30 m width on all length)<br>2- Traffic area stands 1-2-3<br>3- Other area by decision of AD operator |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobé (parking code B et C)<br>Herbe (parking non-revêtu) | Bituminous brix (code B and C apron)<br>Grass (unpaved apron) |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking code C (Postes 1 à 6) : 46 F/B/W/T<br>Parking code B (Postes 7 à 10) : 21 F/B/W/T<br>Parking non-revêtu : 2t | Code C apron (Stands 1 to 6) : 46 F/B/W/T<br>Code B apron (Stands 7 to 10) : 21 F/B/W/T<br>Unpaved apron : 2t |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A1 : 15 m<br>H : 10.50 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A1 : enrobé.<br>H : herbe. | A1 : bituminous mix.<br>H : grass. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A1 : 64 F/C/W/T<br>H : 1.5 t | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | 1 : 49°10'58.20"N 000°27'36.68"W<br>2 : 49°10'57.13"N 000°27'34.17"W<br>3 : 49°10'55.95"N 000°27'31.67"W<br>4 : 49°10'54.78"N 000°27'29.14"W<br>5 : 49°10'53.61"N 000°27'26.62"W<br>6 : 49°10'52.43"N 000°27'24.09"W<br>7 : 49°10'50.73"N 000°27'20.72"W<br>8 : 49°10'50.07"N 000°27'19.30"W<br>9 : 49°10'49.41"N 000°27'17.88"W<br>10 : 49°10'48.75"N 000°27'16.47"W | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 2, 3, 4, 5 : 215 ft<br>1, 6, 7 : 216 ft<br>8, 9, 10 : 217 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRK.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Postes 1 à 10<br>voir carte AD 2 LFRK ADC 01 | Stands 1 to 10<br>see AD 2 LFRK ADC 01 chart |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD 2 LFRK ADC 01 | See AD 2 LFRK ADC 01 chart |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRK .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRK.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRK .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | RENNES |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>06-09-12-15<br>CNL 21 HIV<br>CNL 20 ETE |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV/WIN : TREND 0600-2100<br>ETE/SUM : TREND 0600-2000 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>HIV/WIN : 0600-2100<br>ETE/SUM : 0600-2000<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 22 51 54 16 |

**AD 2 LFRK.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 12 | 125.27 (124) | 1900 x 45 | 47 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°10'51.42"N 000°27'59.10"W<br>( 49°10'45.83"N 000°27'47.04"W )<br>------<br>GUND 152 FT | THR : 234ft<br>DTHR : 231ft |
| 30 | 305.27 (304) | 1900 x 45 | 47 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 49°10'15.95"N 000°26'42.61"W<br>------<br>GUND 152 FT | THR : 232ft |
| 12L | 125.27 (124) | 800 x 50 | 1.5 t<br>non revêtue / not paved | 49°10'47.00"N 000°27'28.17"W<br>------<br>GUND 152 FT | THR : 223ft |
| 30R | 305.27 (304) | 800 x 50 | 1.5 t<br>non revêtue / not paved | 49°10'32.06"N 000°26'55.97"W<br>------<br>GUND 152 FT | THR : 234ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 12 | NIL | NIL | 60 | 2020 x 280 | NIL | (1) |
| 30 | NIL | NIL | NIL | 2020 x 280 | NIL | (2) |
| 12L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 30R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA 90 x 90m

(2) RESA 90 x 90m

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 1900 | 1960 | 1900 | 1600 | |
| → TWY A | 1598 | 1658 | 1598 | | |
| 30 | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | |
| 12L | 800 | 800 | 800 | 800 | |
| 30R | 800 | 800 | 800 | 800 | |

**AD 2 LFRK.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 12 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 42 ft | | | | | |
| 30 | CAT I - 420 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52.5 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 12 | 300m<br>1000m<br>600m | 60m<br>60m<br>60m | R<br>W<br>Y | LIH | R | | | (1) |
| 30 | 1300m<br>600m | 60m<br>60m | W<br>Y | LIH | R | | | (2) |

(1) Balisage de piste : feux LED. Balisage PAPI : feux halogène.
Runway lighting: LED lights. PAPI lighting: halogen lights.

(2) Balisage de piste : feux LED. Balisage PAPI : feux halogène.
Runway lighting: LED lights. PAPI lighting: halogen lights.

**AD 2 LFRK.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | BI uniquement sur TWY A | LIL only on TWY A |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène EMTH 130 KVA Type MS130 | Rescue power unit EMTH 130 KVA Type MS130 |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 s | 0 s |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRK.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFRK.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR CAEN**<br>49°17'50"N , 000°36'07"W - 49°16'36"N , 000°30'42"W - 49°09'04"N , 000°19'33"W - 49°07'12"N , 000°13'21"W - 49°03'52"N , 000°17'23"W - 49°02'54"N , 000°20'46"W - 49°03'03"N , 000°35'22"W - 49°08'15"N , 000°43'26"W - 49°11'00"N , 000°44'00"W - 49°17'50"N , 000°36'07"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>CAEN Tour (FR)<br>CAEN Tower (EN) | HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7 |

**AD 2 LFRK.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | CAEN Sol (FR)<br>*CAEN Ground (EN)* | 121.790 MHz | HO | |
| TWR | CAEN Tour (FR)<br>*CAEN Tower (EN)* | 134.530 MHz | HO | Canal/Channel 8.33 |
| VDF | CAEN Gonio (FR)<br>*CAEN Homer (EN)* | 134.530 MHz | HO | |
| ATIS | CAEN (FR)<br>*CAEN (EN)* | 123.080 MHz | H24 | TEL : 02 31 08 42 80 |
| A/A | CAEN (FR) | 134.530 MHz | HX | Absence ATS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | CAN | 114.45 MHz CH 91Y | H24 | 49°10'23.5"N 000°27'19.0"W | 274 ft | 80NM FL500 | | 287°/773 m THR 30 |
| LOC 30 (I.E.1) | CN | 110.95 MHz | H24 | 49°10'54.1"N 000°28'04.8"W | 246 ft | | | 304°/142 m THR 12 |
| GP 30 | | 330.65 MHz | H24 | 49°10'24.0"N 000°26'49.6"W | 233 ft | | 18.3 m/60 ft ( 3 °) | 329°/285 m THR 30 |
| DME 30 | | CH 46Y | H24 | 49°10'24.0"N 000°26'49.6"W | 271 ft | 25NM FL250 | | 329°/285 m THR 30 |

**AD 2 LFRK.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Aire de trafic principale : Postes 1 à 6 réservés aux appareils commerciaux réguliers ou sur accord de l'exploitant PPR 24 HR par e-mail.

**20.2 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT**

| **Postes** *Stands* | **Sortie(1)** *Exit(1)* | **Envergure aéronef MAX** *ACFT MAX wingspan* | **Largeur aéronef MAX hors tout train principal(2)** *ACFT MAX outer main gear wheel span (OMGWS)(2)* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | AG | 35.99 m | 8.99 m | Code de référence aérodrome C / *AD reference code C* |
| 2, 3, 4, 5, 6 | AD | 35.99 m | 8.99 m | Code de référence aérodrome C / *AD reference code C* |
| 7, 8, 9, 10 | AG | 23.99 m | 5.99 m | Code de référence aérodrome B / *AD reference code B* |

(1) AG : Sortie autonome avec virage à gauche.

AD : Sortie autonome avec virage à droite.

(2) Distance entre les bords extérieurs des roues du train principal.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Main apron: Stands 1 to 6 reserved for regular commercial ACFT or with AD operator agreement PPR 24 HR by e-mail.*

***20.2 USE OF PARKING STANDS***

*(1) AG: Self-manoeuvring exit with left turn.*

*AD: Self-manoeuvring exit with right turn.*

*Distance between the outer edges of the main train wheels.*

***20.3 ENTRAINEMENT AUX APPROCHES IFR***

Tout vol d'entrainement IFR doit faire l'objet d'un dépôt de plan de vol IFR avec des indicatifs différents pour chaque procédure d'approche aux instruments volée. La mention "RMK/TRAINING" en case 18 est obligatoire pour chacun de ces plans de vol.

***20.3 TRAINING IN IFR APPROACHES***

*Any IFR training flight must be the subject of an IFR FPL submission with a different ident for each instrument approach procedure flown. The note "RMK/TRAINING" in field 18 is mandatory for each of these FPL.*

**AD 2 LFRK.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Départs IFR : en cas d'absence CAEN TWR, le pilote demande la clairance IFR à RENNES APP par téléphone 02.99.31.31.55.

Contact radio obligatoire sur fréquence gestionnaire pour :

- tout mouvement d'appareil sur la piste revêtue en cas de conditions météo dégradées, sauf vols réguliers.

- tout mouvement d'appareil supérieur à 12m d'envergure, sauf vols réguliers.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

*IFR departures : in case of CAEN TWR absence, the pilot shall require IFR departure clearance to RENNES APP by phone 02.99.31.31.55.*

*Radio contact mandatory on administrator FREQ for :*

*- every movement of ACFT on paved RWY in case of bad weather conditions, except regular flights.*

*- every movement of ACFT with wingspan > 12m, except regular flights.*

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

Contact radio obligatoire sur fréquence gestionnaire pour tout mouvement d'appareil supérieur à 12m d'envergure, sauf vols réguliers.

MVL interdites sur piste en herbe 12L/30R.

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*Radio contact mandatory on administrator frequency for every movement of ACFT with wingspan > 12m, except regular flights.*

*Circling prohibited on grass strip 12L/30R.*

**22.3 PROCEDURES LVO**

***22.3 LVO PROCEDURES***

**22.3.1 Installations et équipements disponibles**

La piste 30 est équipée :

- d'un ILS CAT 1 uniquement,
- d'une rampe d'approche HI de 420 m constituée de feux blancs unidirectionnels.

La piste 12 n'est pas équipée d'ILS ou de rampe d'approche.

***22.3.1 Available facilities and equipment***

*RWY 30 equipped with :*

- *an ILS CAT 1 only,*
- *an approach ramp LIH 420 m long consisting of unidirectional white lights.*

*RWY 12 not equipped with an ILS or an approach ramp.*

**22.3.2 Voies de circulation**

En LVP :

- Voie de circulation utilisable : A1.

- Point d'attente avant piste utilisable : A1.

***22.3.2 TWYs***

*In LVP conditions :*

*- Usable TWY : A1.*

*- Usable holding point : A1.*

**22.3.3 Communications**

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en vigueur.

***22.3.3 Communications***

*Pilots are informed on ATIS when LVP procedures are in force.*

**22.3.4 Critères de mise en place et de fin de LVP**

Les LVP sont en vigueur lorsque la visibilité est comprise entre 550 m et 400 m ou que le plafond < 200 ft.

Les LVP restent en vigueur jusqu'au dépassement significatif des critères (RVR et plafond) les ayant déclenchées.

- Pas de LVP à l'arrivée.

- Circulation limitée à un seul mobile sur l'ensemble de l'aire de manoeuvre.

***22.3.4 LVP implementation and end criteria***

*LVPs are in force when visibility is between 550 m and 400 m or when ceiling < 200 ft.*

*LVPs stay in force until criteria (RVR and ceiling) are significantly exceeded.*

*- No LVP on arrival.*

*- Circulation limited to a single mobile on the manoeuvring area.*

**22.3.5 Balisage**

Balisage de piste : par marques (diurne) - lumineux latéral sur la piste et les raquettes de retournement - seuils en HI.

Autre balisage lumineux : feux de protection de piste (Wig-Wag) au point d'attente avant piste A1 - panneaux d'obligation - balisage latéral TWY A1.

***22.3.5 Lighting***

*RWY markings : daytime ground markings - edge lighting on runway and turnaround areas - THRs LIH.*

*Other lighting : RWY protection lights (Wig-Wag) at holding point A1 - obligation panels - edge lighting TWY A1.*

**22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

***22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

**22.4.1 Départs**

Si possible utiliser un téléphone portable pour appeler RENNES APP au 02 99 31 31 55.

en VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

en IMC : respecter l'itinéraire de départ et le dernier niveau assigné jusqu'aux limites de la TMA et poursuivre la montée selon le plan de vol en vigueur.

***22.4.1 Departures***

*If possible use GSM to call RENNES APP 02 99 31 31 55.*

*VMC : turn back and land on AD.*

*IMC : respect departure routing and last assigned FL until the TMA limits and continue climbing according to the flight plan in force.*

**22.4.2 Arrivées**

Afficher code 7600.

Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

Panne de radiocommunication suivie d'une API :

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC de l'aérodrome de destination et effectuer une nouvelle procédure d'approche. Lorsqu'une seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

***22.4.2 Arrivals***

*Squawk code 7600.*

*Comply with the procedure defined in the National Regulation.*

*Radiocommunication failure followed by a missed approach :*

*Comply with the missed approach procedure described on IAC of destination AD and perform a second approach. If the second attempt is followed by a new missed approach, divert to the alternate airfield in the FPL, climbing up to the minimum en-route safety altitude.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRK.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

- STAP : paramètres disponibles : vent, base des nuages, VIS, RVR, T, DP, QNH, QFE.

Absence ATIS : contact FREQ TWR.

- PCL (Possibilité de couper le PCL avec 7 coups en moins de 5 secondes).

- Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

**23.3 PERIL ANIMALIER**

SR-30 - SS+30 sur HOR ATC.

Mis en place :

- pour tous vols commerciaux ou à minima toutes les deux heures.

- sur déclenchement ATC.

- sur demande équipage (préavis 15 minutes) avant l'arrivée / le départ d'un ACFT, contacter FREQ ops 131.400 MHz.

**23.4 GESTION DE LA SECURITE**

Tout évènement de sécurtité listé au RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018 DE LA COMMISSION pouvant avoir un lien avec les activités de l'exploitant ou de l'assistant d'aérodrome devra lui être transmis au plus tard 72 heures après la survenue de l'évènement à l'adresse email suivante : aerosgs@caen.aeroport.fr

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*- STAP; available data: wind, cloud base, VIS, RVR, T, DP, QNH, QFE.* [2]

*Absence ATIS : contact TWR FREQ.*

*- PCL (Possibility to turn off the PCL with 7 clicks in less than 5 seconds).*

*- Traffic surveillance equipment: AD equipped with radar display (see AD 1.0).*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*SR-30 - SS+30 during ATC SKED*

*Implementation:*

*- for all commercial flights every two hours minimum.*

*- on ATC triggering.*

*- on request crew (prior notice 15 minutes) before arrival / departure of an aircraft, contact operations FREQ 131.400 MHz.*

***23.4 SAFETY MANAGEMENT***

*Any safety event listed in the RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018 DE LA COMMISSION that may be related to the activities of the operator or the aerodrome assistant must be sent to him no later than 72 hours after the occurrence of the event to the following email address: aerosgs@caen.aeroport.fr*

**AD 2 LFRK.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRK.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

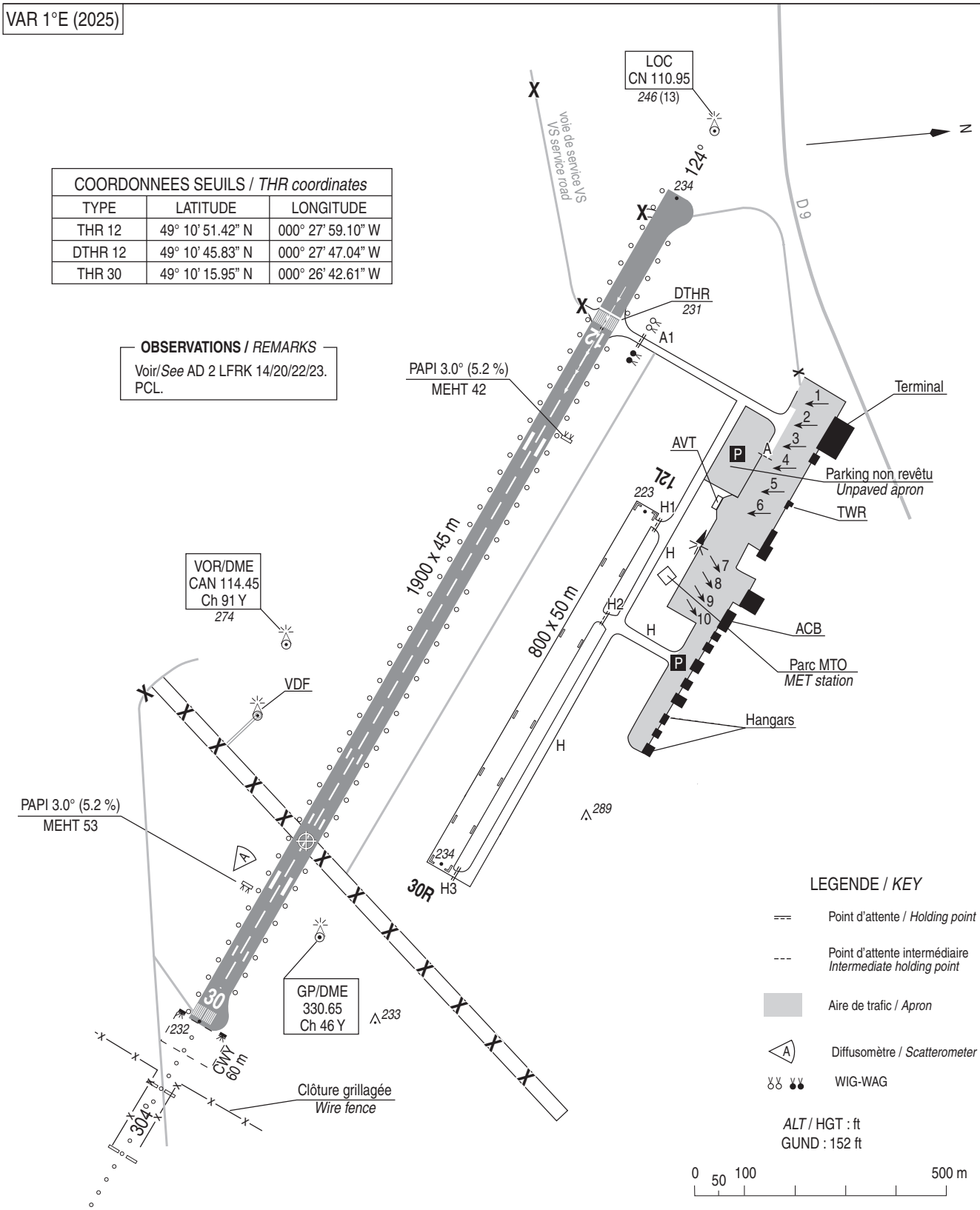
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : CAEN 123.080 ☎ 02 31 08 42 80
**STAP** : voir/*see* AD 2 LFRK.23

# CAEN CARPIQUET
49 10 24 N - 000 27 00 W
*ALT AD : 243 (9 hPa)*

VAR 1°E (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 12 | 49° 10' 51.42" N | 000° 27' 59.10" W |
| DTHR 12 | 49° 10' 45.83" N | 000° 27' 47.04" W |
| THR 30 | 49° 10' 15.95" N | 000° 26' 42.61" W |

**OBSERVATIONS /** *REMARKS*
Voir/*See* AD 2 LFRK 14/20/22/23.
PCL.

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 12 | NIL | LIH | 1900 | 1960 | 1900 | 1600 | Revêtue | 47 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | 400* |
| 30 | 420 m LIH | LIH | 1900 | 1900 | 1900 | 1900 | *Paved* | | 400* | 400* | 400* | 400* |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : HN 800 m | | | |



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

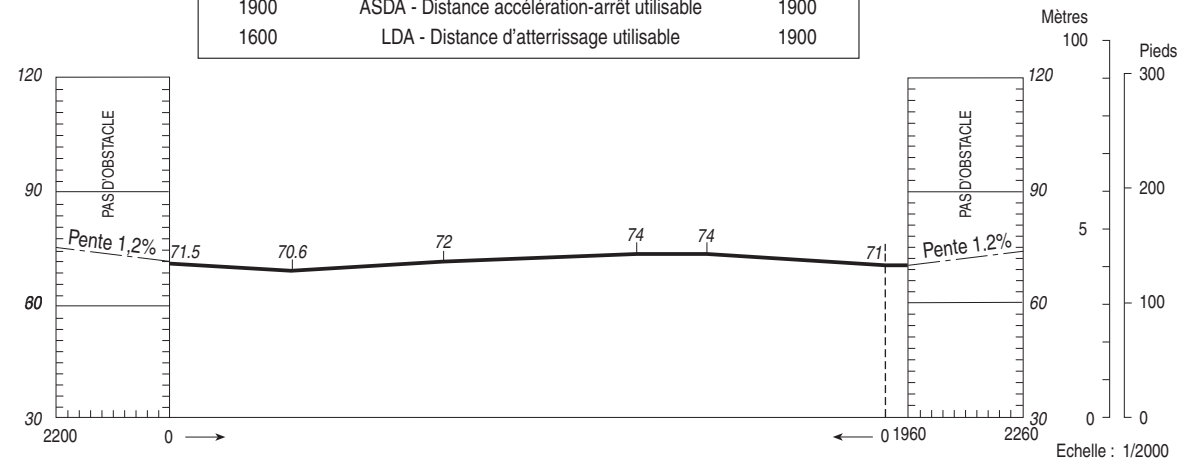
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

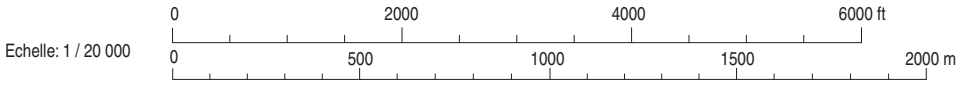
**CAEN** CARPIQUET
RWY 12/30

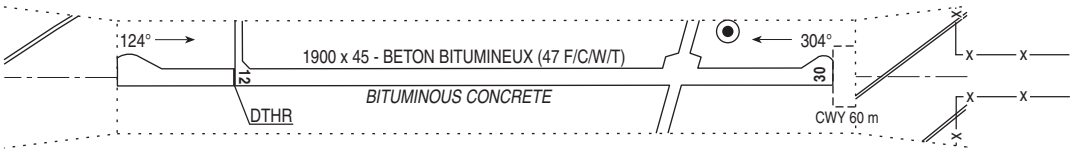
VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 12 | | RWY 30 |
| 1900 | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 1900 |
| 1960 | TODA - Distance de décollage utilisable | 1900 |
| 1900 | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 1900 |
| 1600 | LDA - Distance d'atterrissage utilisable | 1900 |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en Octobre 2014
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CAN | REF ENR 4.1 | | | x | x | x |
| | | | | | | |
| LGL | REF ENR 4.1 | | x | x | x | |
| | | | | | | |
| RW12 | REF DTHR12 LFRK AD 2.12 | | x | | | x |
| RW30 | REF THR30 LFRK AD 2.12 | | x | | | x |
| | | | | | | |
| ATGAL | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| BERNO | REF ENR 4.4 | | x | | x | |
| ERKAV | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| LISEU | REF ENR 4.4 | | x | x | x | |
| LUSIT | REF ENR 4.4 | | | x | x | |
| NEVIL | REF ENR 4.4 | | | x | x | |
| PIKIV | REF ENR 4.4 | | x | | | x |
| PIKUP | REF ENR 4.4 | | | x | | x |
| XASUD | REF ENR 4.4 | | x | | x | x |
| | | | | | | |
| FAF RWY30 | 49°05'19.8" N | 000°16'06.7" W | | x | | x |
| FAF RWY12 | 49°15'57.0" N | 000°38'12.2" W | | x | | x |
| FRK30 | 49°05'19.8" N | 000°16'06.3" W | x | | | x |
| IRK12 | 49°20'03.7" N | 000°44'00.1" W | x | | | x |
| FRK12 | 49°15'41.0" N | 000°38'25.9" W | x | | | x |
| RK401 | 49°13'13.7" N | 000°33'06.6" W | x | | x | |
| RK403 | 49°06'56.4" N | 000°19'16.5" W | x | | x | |
| RK406 | 49°02'25.9" N | 000°09'54.7" W | x | | | x |
| RK410 | 49°11'59.8" N | 000°30'26.7" W | x | | | x |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY12**

MAG VAR 2025 1.0°E

REF NAVAID : NIL

RMK -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | XASUD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA XASUD | IF | XASUD | - | - | - | - | - | 3000 | FL 080 | 210 | - | - |
| | TF | PIKIV | - | 295 | 295.9 | 34.0 | - | 3000 | 5400 | 200 | - | 1.0 |
| | TF | IRK12 | - | 229 | 230.3 | 5.5 | - | 3000 | 3000 | 200 | - | 1.0 |
| INA PIKIV | IF | PIKIV | - | - | - | - | - | 3000 | 5400 | 200 | - | - |
| | TF | IRK12 | - | 229 | 230.3 | 5.5 | - | 3000 | 3000 | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRK12 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 200 | - | - |
| | TF | FRK12 | - | 139 | 140.2 | 5.7 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW12 | Yes | 124 | 125.1 | 8.5 | - | - | - | - | -3.00/49 | 0.3 |
| | TF | RK406 | - | 124 | 125.3 | 14.4 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | XASUD | - | 062 | 062.6 | 14.2 | - | 3000 | FL 080 | 210 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY30**

MAG VAR 2025 1.0°E

REF NAVAID : CAN

| RMK | - | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | XASUD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA XASUD | IF | XASUD | - | - | - | - | - | 3000 | FL 080 | - | - | - |
| | TF | ERKAV | - | 264 | 264.5 | 8.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RK406 | - | 215 | 216.1 | 7.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| INA ERKAV | IF | ERKAV | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RK406 | - | 215 | 216.1 | 7.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| INA ATGAL | IF | ATGAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RK406 | - | 035 | 035.9 | 6.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| APCH | IF | RK406 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | - | - | - |
| | TF | FRK30 | - | 305 | 305.5 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW30 | Yes | 304 | 305.4 | 8.5 | - | - | - | - | -3.00/50 | 0.3 |
| | TF | RK410 | Yes | 304 | 305.3 | 3.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | ATGAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | XASUD | - | 054 | 054.7 | 19.7 | - | 3000 | FL 080 | - | - | 1.0 |

↓

**CAEN** CARPIQUET

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 30

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRK |
| **Runway** | 30 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E30A |
| **LTP/FTP Latitude** | 491015.9525N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0002642.6070W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 117.5 |
| **FPAP Latitude** | 491051.4200N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 35.4675 |
| **FPAP Longitude** | 0002759.0985W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -76.4915 |
| **Threshold Crossing Height** | 50.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0B 12 06 0C 1E 00 00 01 30<br>33 05 21 19 1A 15 A2 17 CF FF<br>97 18 17 15 01 69 AA FD F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 23 BE DA AB |
| **Calculated CRC Value** | 23BEDAAB |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 71.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CAEN CARPIQUET**
**SID RNAV RWY 12**
Codage proposé / *Proposed coding*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 12**

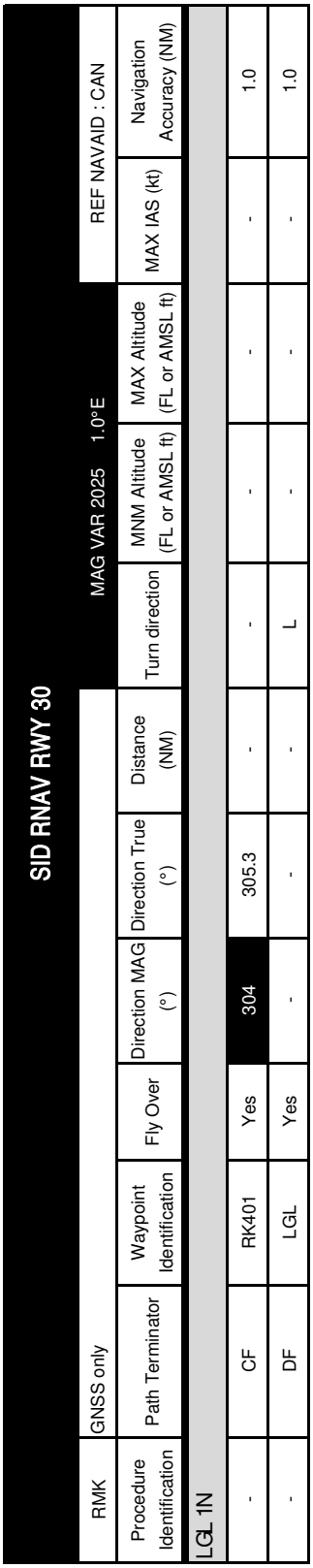
MAG VAR 2025 1.0°E

REF NAVAID : CAN

| Procedure Identification | RMK | GNSS only Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LGL 1S** | | | | | | | | | | | | |
| - | - | CF | RK403 | Yes | 123 | 124.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | - | TF | LGL | Yes | 119 | 119.8 | 38.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**CAEN CARPIQUET**
**SID RNAV RWY 30**
Codage proposé / *Proposed coding*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)



**CAEN CARPIQUET**
**STAR RWY ALL RNAV**
Codage proposé / *Proposed coding*
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**STAR RNAV RWY ALL**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.0°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **BERNO 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BERNO | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LISEU | YES | 277 | 277.6 | 9.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | XASUD | - | 285 | 285.6 | 10.1 | - | 3000 | - | - | 1.0 |

# CAEN CARPIQUET
## Fréquences / *Frequencies*

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning :*** *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

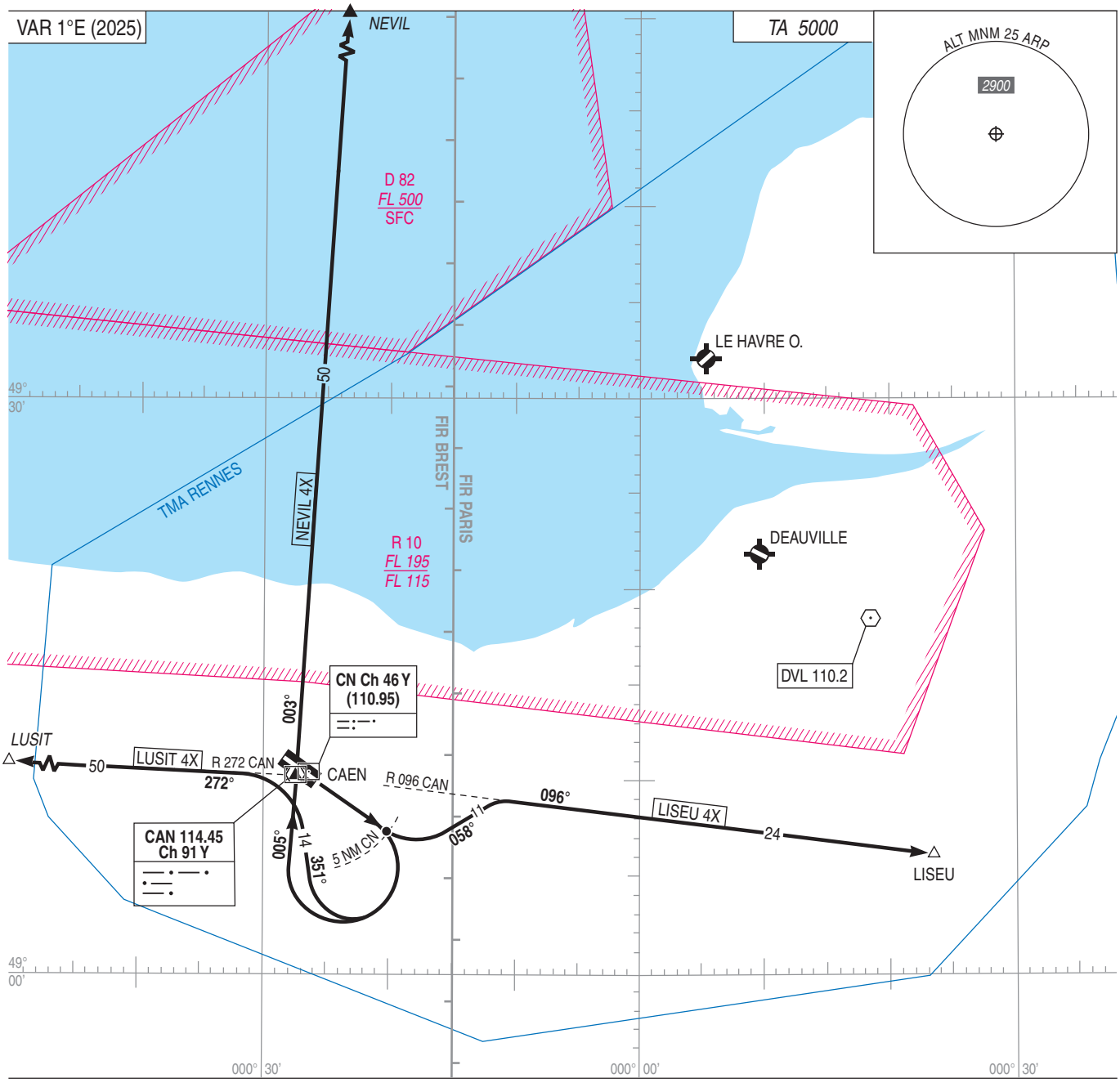
| | | |
|---|---|---|
| **ATIS CAEN** | | 123.080 |
| **TWR CAEN** | Tour / *Tower* | 134.530 |
| | Sol / *Ground* | 121.790 |
| **A/A CAEN** (FR seulement / *only*) | | 134.530 |

| | | |
|---|---|---|
| **APP RENNES** | Approche / *Approach* | 120.350 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CAEN CARPIQUET
## SID CONV RWY 12
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM






© SIA

# CAEN CARPIQUET
# SID CONV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 12 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| Climb gradient | pente théorique de montée<br>Pour tous les départs RWY12, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%.<br>une pente ATS de 4.4% est nécessaire pour rester en espace aérien contrôlé<br>*Theoretical slope of climbing*<br>*For all outbound traffic from RWY12 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.*<br>*a 4.4% ATS slope is necessary to remain in controlled airspace* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Itinéraires normalisés de départ<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL60 MNM et sur instruction du contrôle.<br>*Standard departure*<br>*Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL60 MNM and only with ATC clearance.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LISEU 4X | Monter dans l'axe jusqu'à 5 NM DME CN pour tourner à gauche 058° pour intercepter et suivre le R 096 CAN (096°) vers LISEU<br>*Climb on RWY heading up to 5 NM DME CN then turn left 058° to intercept and follow R 096 CAN (096°) to LISEU* | - | Pente ATS 4.4% /<br>*ATS slope of 4.4%* |
| ← | | | |
| LUSIT 4X | Monter dans l'axe jusqu'à 5 NM DME CN pour tourner à droite 351° pour intercepter et suivre le R 272 CAN (272°) vers LUSIT<br>*Climb on RWY heading up to 5 NM DME CN then turn right 351° to intercept and follow R 272 CAN (272°) to LUSIT* | - | Pente ATS 4.4% /<br>*ATS slope of 4.4%* |
| NEVIL 4X | Monter dans l'axe jusqu'à 5 NM DME CN pour tourner à droite 005° vers CAN. A CAN suivre le R 003 CAN (003°) vers NEVIL<br>*Climb on RWY heading up to 5 NM DME CN then turn right 005° to CAN. At CAN follow R 003 CAN (003°) to NEVIL* | - | Pente ATS 4.4% /<br>*ATS slope of 4.4%* |

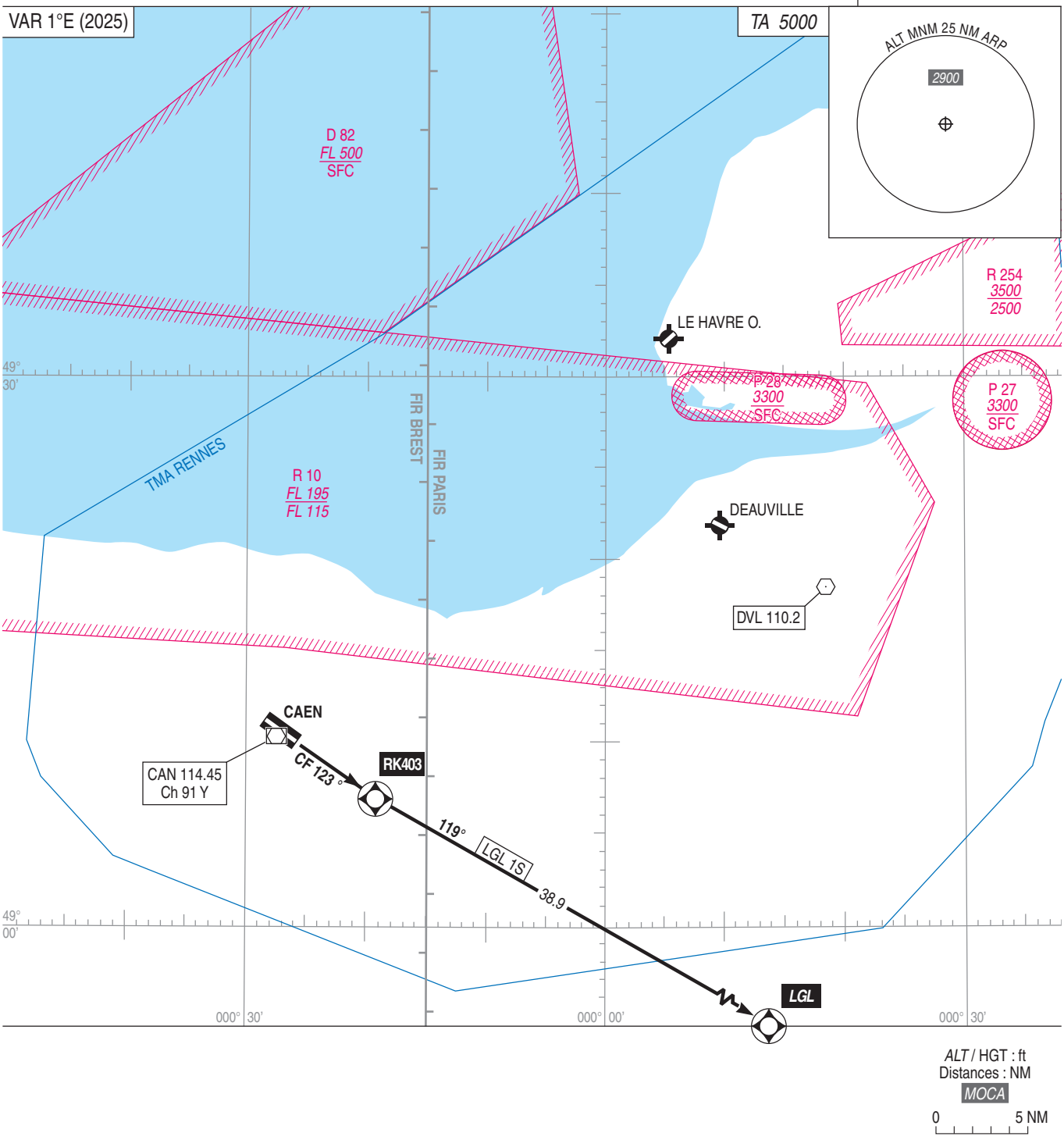
| Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 12 |
|---|
| Monter dans l'axe à 4.4% (1) jusqu'à 5 NM DME CN puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route<br>(1) pente ATS pour rester en espace aérien contrôlé. Pente obstacle 3.3%<br>*Climb on RWY heading with a gradient of 4.4% (1) till 5NM DME CN then direct route climbing up to the en route safety altitude*<br>*(1) ATS slope to remain within controlled airspace. Obstacle slope 3.3%* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CAEN CARPIQUET
## SID RNAV RWY 12
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# CAEN CARPIQUET
# SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 12 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement / only |
| Climb gradient | pente théorique de montée<br>Pour tous les départs RWY12, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%.<br>Theoretical slope of climbing<br>*For all outbound traffic from RWY12 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.*<br>*SID LGL1S : pente ATS jusqu'à la sortie de TMA de 6.1% pour rester en espace aérien contrôlé / ATS slope until leaving TMA of 6.1% to remain in controlled airspace* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Itinéraires normalisés de départ<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL 060 MNM et sur instruction du contrôle.<br>*Standard departure*<br>*Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL 060 MNM and only with ATC clearance.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LGL 1S | Monter vers RK403 sur la route 123° puis route vers LGL<br>*Climb to RK403 on course 123° then to LGL* | - | Pente ATS 6.1% /<br>*ATS slope of 6.1%* |

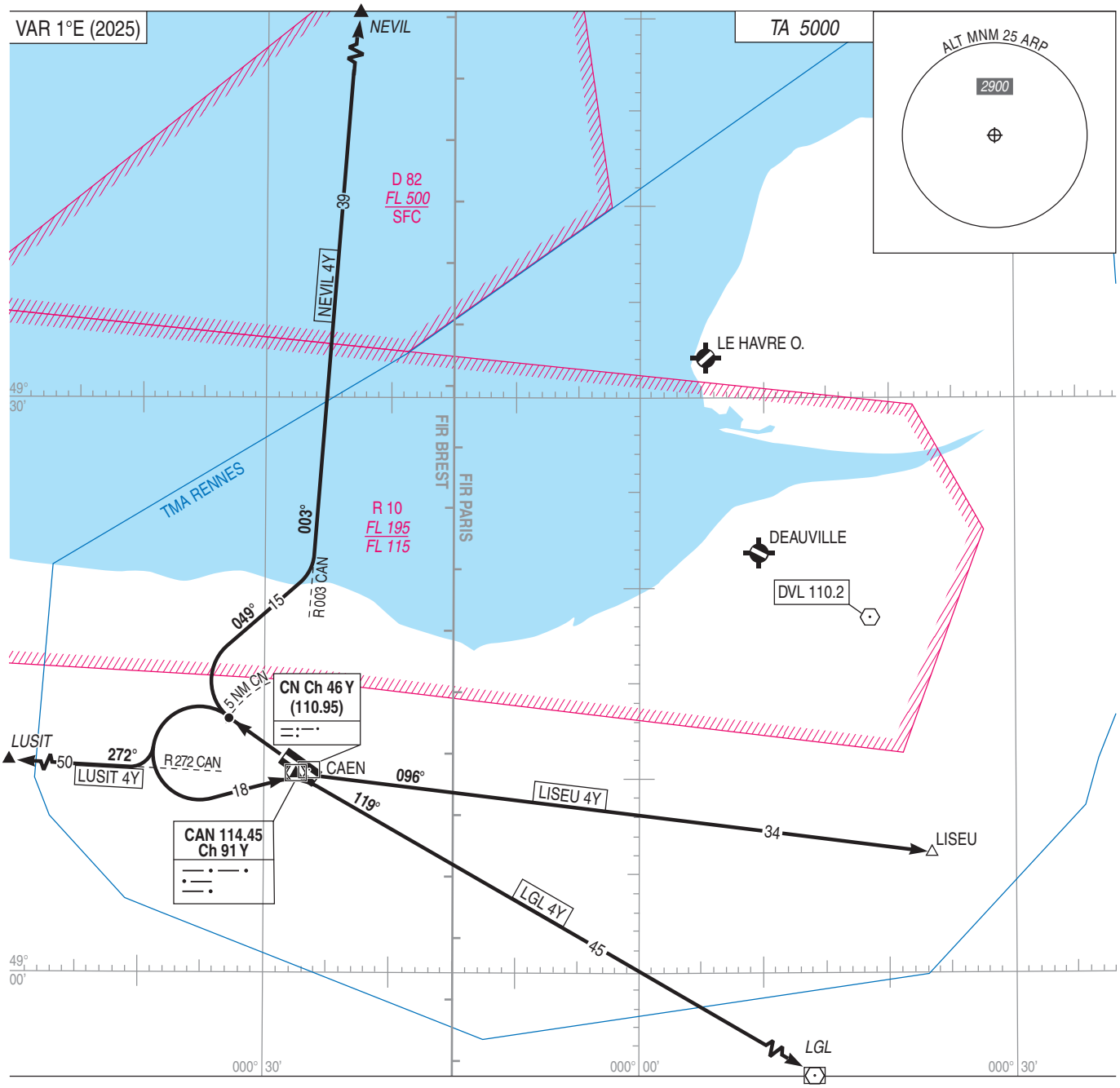
Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 12

voir / *see* AD2 LFRK SID RWY12 CONV INSTR 01

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CAEN CARPIQUET
## SID CONV RWY 30
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM

0 — *MOCA* — 5 NM



© SIA

# CAEN CARPIQUET
# SID CONV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 30 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| Climb gradient | Pente théorique de montée |
| | Pour tous les départs RWY30, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%. |
| | une pente ATS de 4.4% est nécessaire pour rester en espace aérien contrôlé |
| | *Theoretical slope of climbing* |
| | *For all outbound traffic from RWY30 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.* |
| | *a 4.4% ATS slope is necessary to remain in controlled airspace* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Itinéraires normalisés de départ<br><br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL 060 MNM et sur instruction du contrôle.<br><br>*Standard departure*<br><br>*Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL 060 MNM and only with ATC clearance.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LISEU 4Y | Monter dans l'axe jusqu'à 5 NM DME CN pour tourner à gauche vers CAN. A CAN suivre le R 096 CAN (096°) vers LISEU<br>*Climb on RWY heading up to 5 NM DME CN then turn left to CAN. At CAN follow R 096 CAN (096°) to LISEU* | - | Pente ATS 4.4% /<br>*ATS slope of 4.4%* |
| LGL 4Y | Monter dans l'axe jusqu'à 5 NM DME CN pour tourner à gauche vers CAN. A CAN suivre le R 119 CAN (119°) vers LGL (R 299 LGL)<br>*Climb on RWY heading up to 5NM DME CN then turn left to CAN. At CAN follow R 119 CAN (119°) to LGL (R 299 LGL)* | - | Pente ATS 4.4% /<br>*ATS slope of 4.4%* |
| LUSIT 4Y | Monter dans l'axe jusqu'à 5 NM DME CN pour tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 272 CAN (272°) vers LUSIT<br>*Climb on RWY heading up to 5 NM DME CN then turn left to intercept and follow R 272 CAN (272°) to LUSIT* | - | Pente ATS 4.4% /<br>*ATS slope of 4.4%* |
| NEVIL 4Y | Monter dans l'axe jusqu'à 5 NM DME CN pour tourner à droite 049° pour intercepter et suivre le R 003 CAN (003°) vers NEVIL<br>*Climb on RWY heading up to 5 NM DME CN then turn right 049° to intercept and follow R 003 CAN (003°) to NEVIL* | - | Pente ATS 4.4% /<br>*ATS slope of 4.4%* |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 30

Monter dans l'axe à 4.4% (1) jusqu'à 5 NM DME CN puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route
En cas d'indisponibilité du DME CN monter dans l'axe à 4.4% (1) jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.
(1) pente ATS pour rester en espace aérien contrôlé. Pente obstacle 3.3%

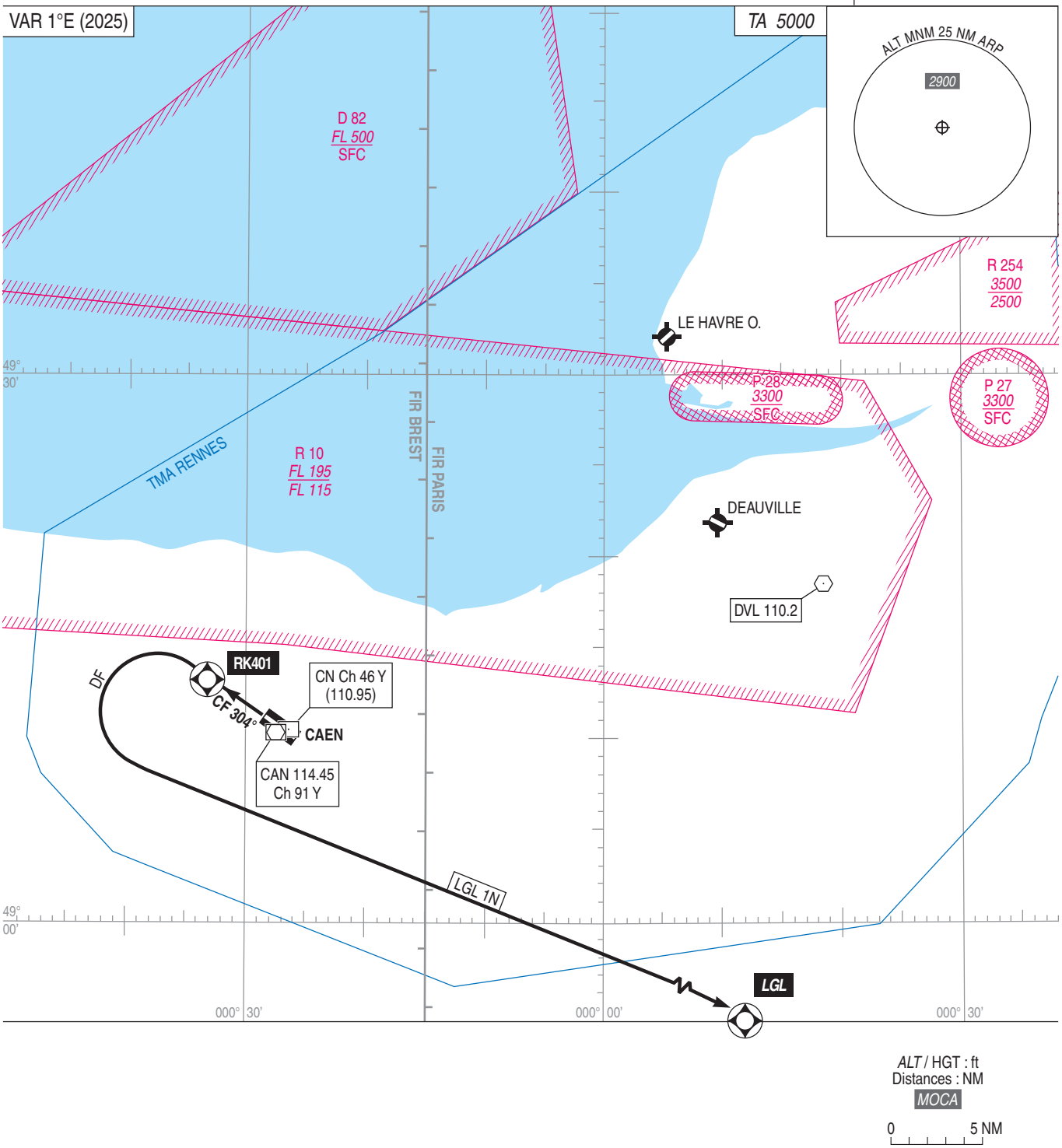
*Climb on RWY heading with a gradient of 4.4% (1) till 5 NM DME CN then direct route climbing up to the en route safety altitude*
*If DME CN is not available climb on RWY heading with a gradient of 4.4% (1) up to the minimum en route safety altitude*
*(1) ATS slope to remain within controlled airspace. Obstacle slope 3.3%*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CAEN CARPIQUET
## SID RNAV RWY 30
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# CAEN CARPIQUET
# SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 30 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement / only |
| Climb gradient | Pente théorique de montée<br>Pour tous les départs RWY30, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%.<br>*Theoretical slope of climbing*<br>*For all outbound traffic from RWY30 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.*<br>*SID LGL1N : pente ATS jusqu'à la sortie de TMA de 6.3% pour rester en espace aérien contrôlé / ATS slope until leaving TMA of 6.3% to remain in controlled airspace* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*<br>Itinéraires normalisés de départ<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL 060 MNM et sur instruction du contrôle.<br>*Standard departure*<br>*Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL 060 MNM and only with ATC clearance.* |

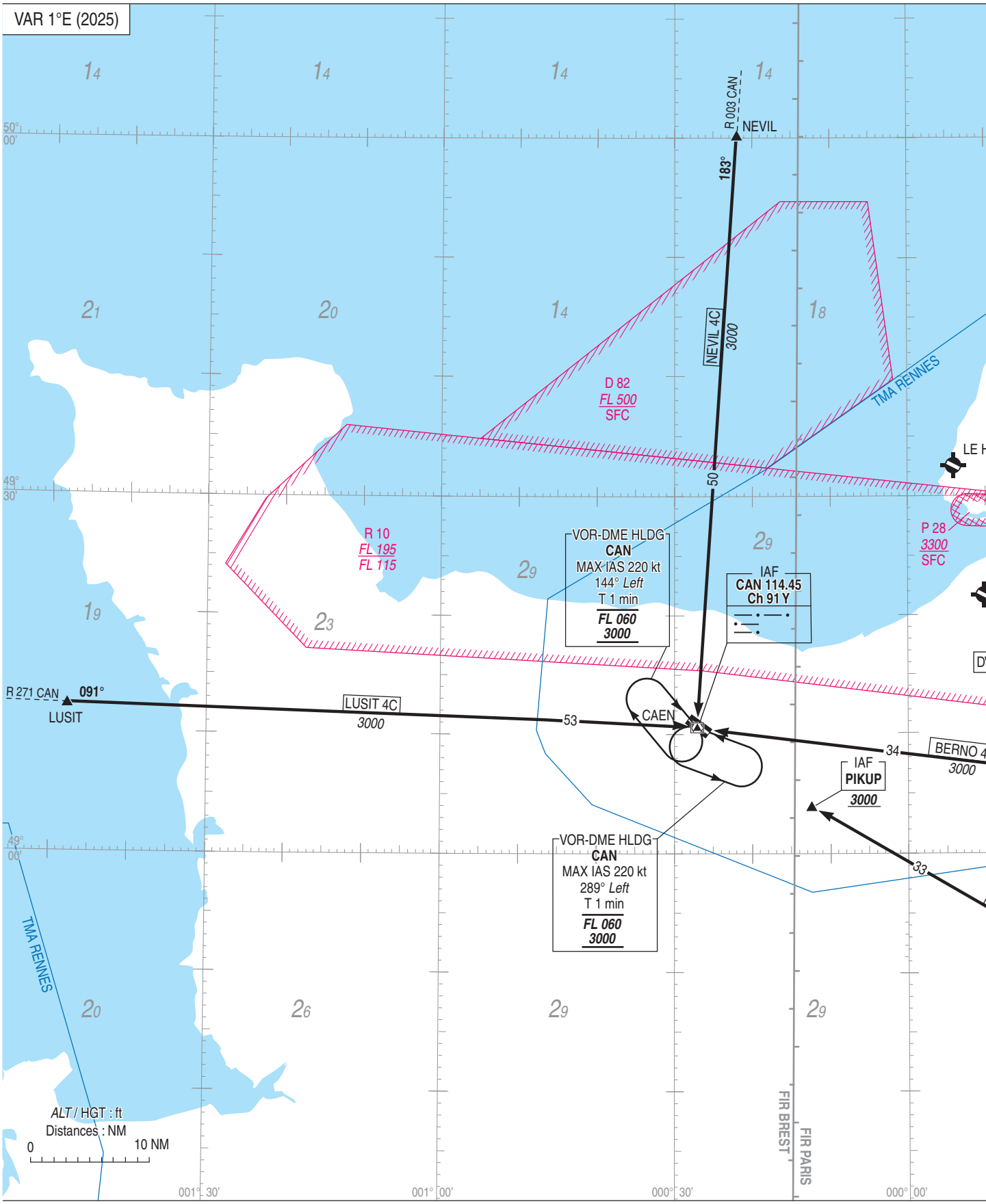
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| LGL 1N | Monter vers RK401 sur la route 304°, puis tourner à gauche direct vers LGL<br>*Climb to RK401 on course 304°, then turn left direct to LGL* | - | Pente ATS 6.3% /<br>*ATS slope of 6.3%* |

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 30
voir / *see* AD2 LFRK SID RWY30 CONV INSTR 01

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CAEN CARPIQUET
## STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01





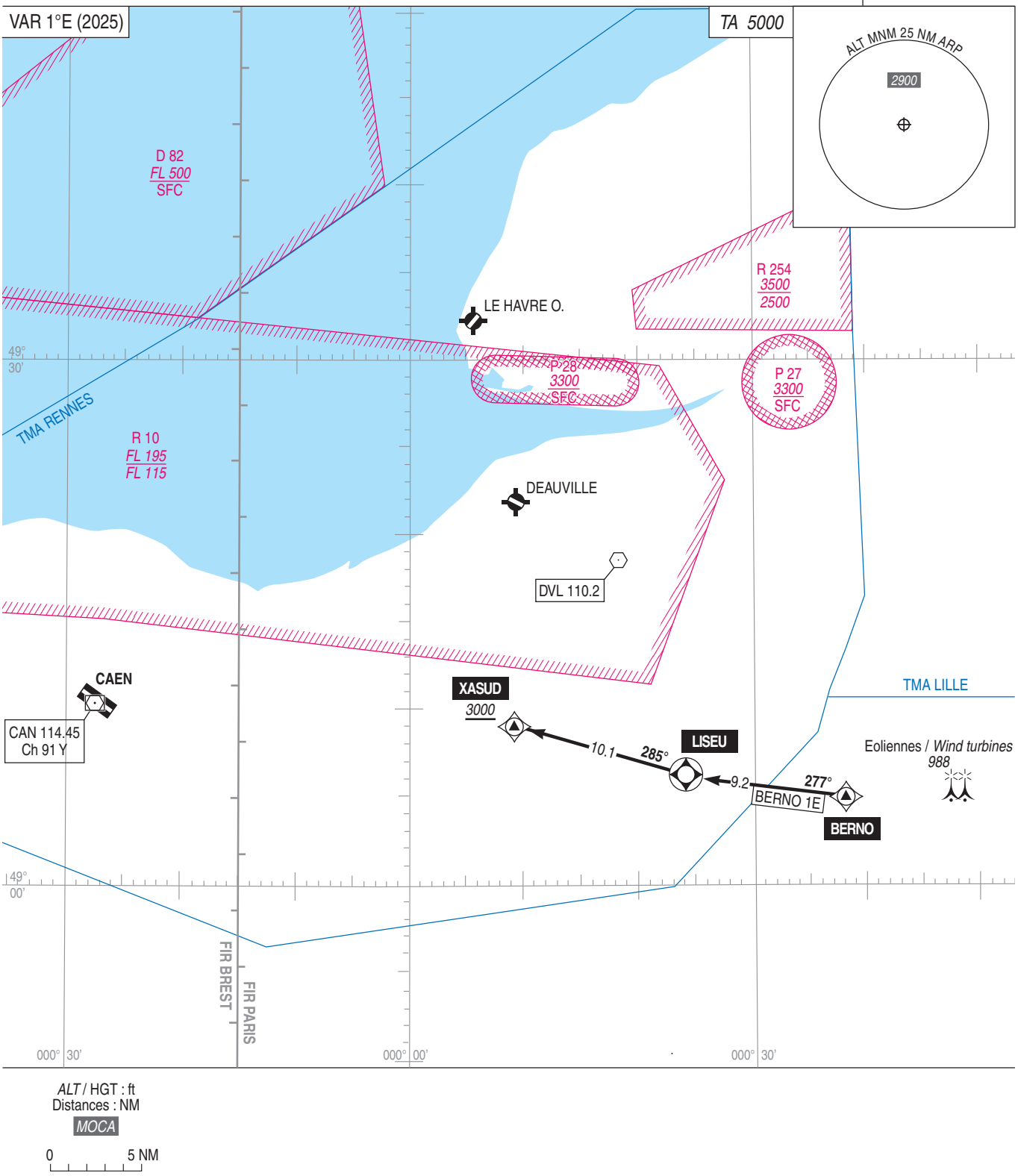

AMDT 06/26 **CHG :** VAR, orientations, suppression circuit attente et NDB CNE / *removal HLDG circuit and NDB CNE,* normalisation / *standardization.*

© SIA

# CAEN CARPIQUET
## STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 5 NM



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# CAEN CARPIQUET

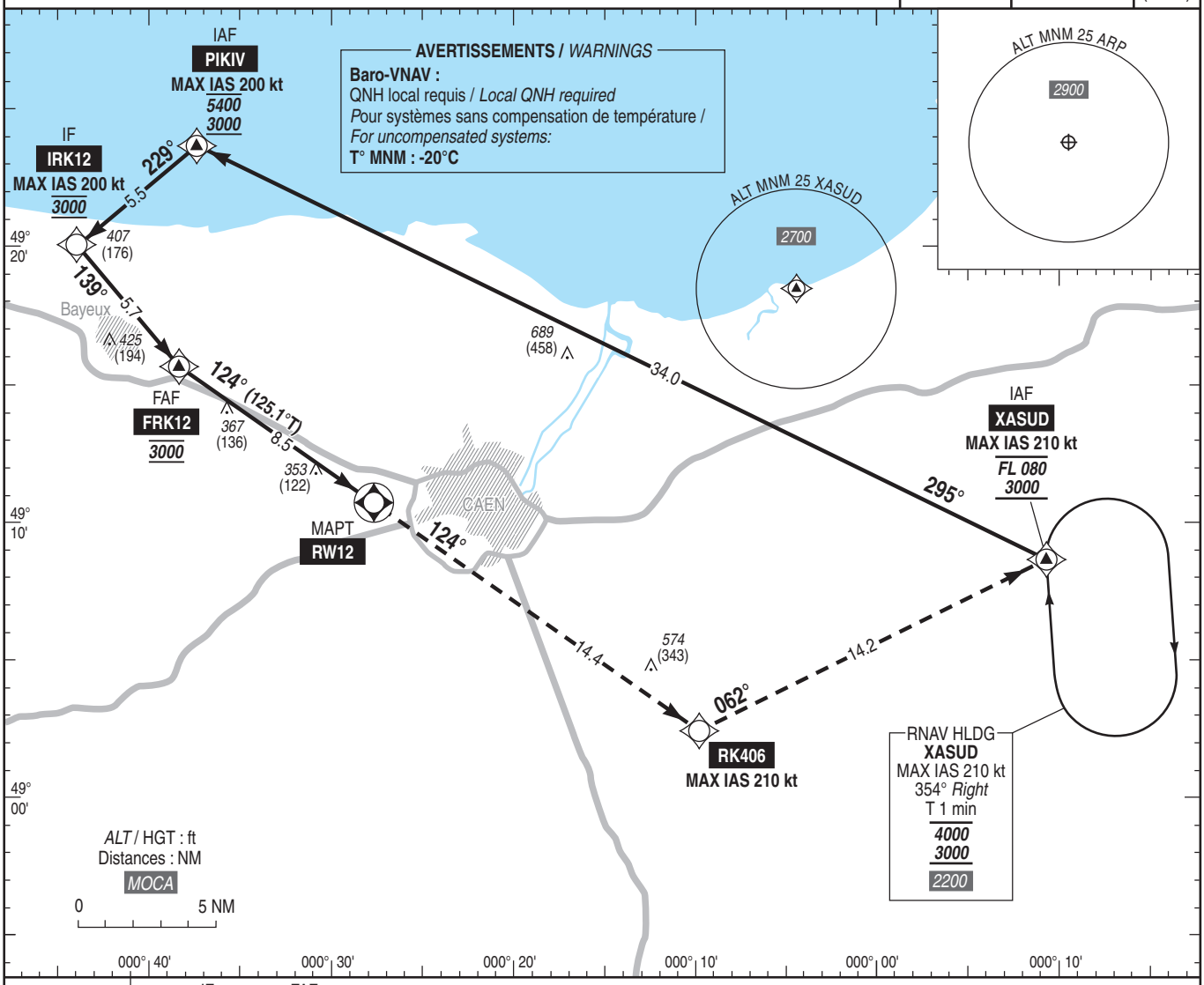
CAT A B C D

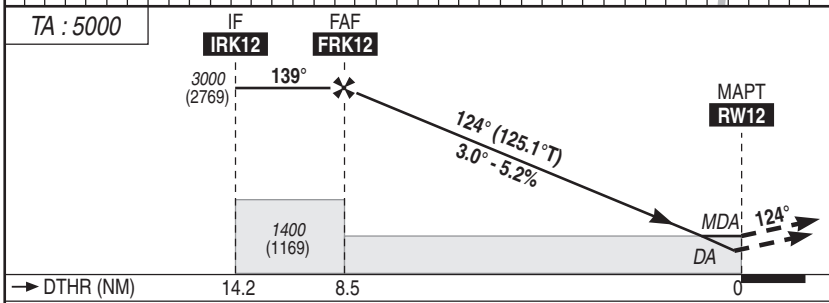
*ALT AD : 243,* ***DTHR : 231 (9 hPa)***

**RNP** RWY 12

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP.
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP or obtain RENNES QNH from RENNES APP.*

| **RNP APCH** | TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




API : Monter jusqu'à **RK406** (MAX IAS 210 kt), puis tourner **à gauche** vers **XASUD** en montée vers ***3000*** (2769). Monter à *1060* (829) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RK406*** *(MAX IAS 210 kt), then turn* ***left*** *to* ***XASUD*** *up to* ***3000*** *(2769).*
*Climb to 1060 (829) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS sans / *without* QNH local (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | **590** (350) | 1500 | 245 | **680** (450) | 1500 | 448 | ***780*** (550) | 1500 | ***1180*** (940) | 1500 |
| B | **600** (360) | 1500 | 258 | | 1500 | | ***870*** (640) | 1600 | ***1260*** (1030) | 1600 |
| C | **610** (370) | 1700 | 266 | | 2100 | | ***970*** (740) | 2400 | ***1360*** (1130) | 2400 |
| D | **620** (380) | 1700 | 276 | | 2100 | | ***990*** (760) | 3600 | ***1380*** (1150) | 3600 |

| **DIST RW12** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2830*** (2599) | ***2510*** (2279) | ***2190*** (1959) | ***1870*** (1639) | ***1550*** (1319) | ***1240*** (1009) | ***920*** (689) |

Observations /*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

| FAF - MAPT | 8.5 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 19 | 6 min 24 | 5 min 42 | 5 min 08 | 4 min 40 | 4 min 16 | 3 min 57 | 3 min 40 | 3 min 25 | 3 min 12 | 3 min 01 | 2 min 46 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 580 | 635 | 685 | 740 | 795 | 845 | 900 | 980 |



© SIA

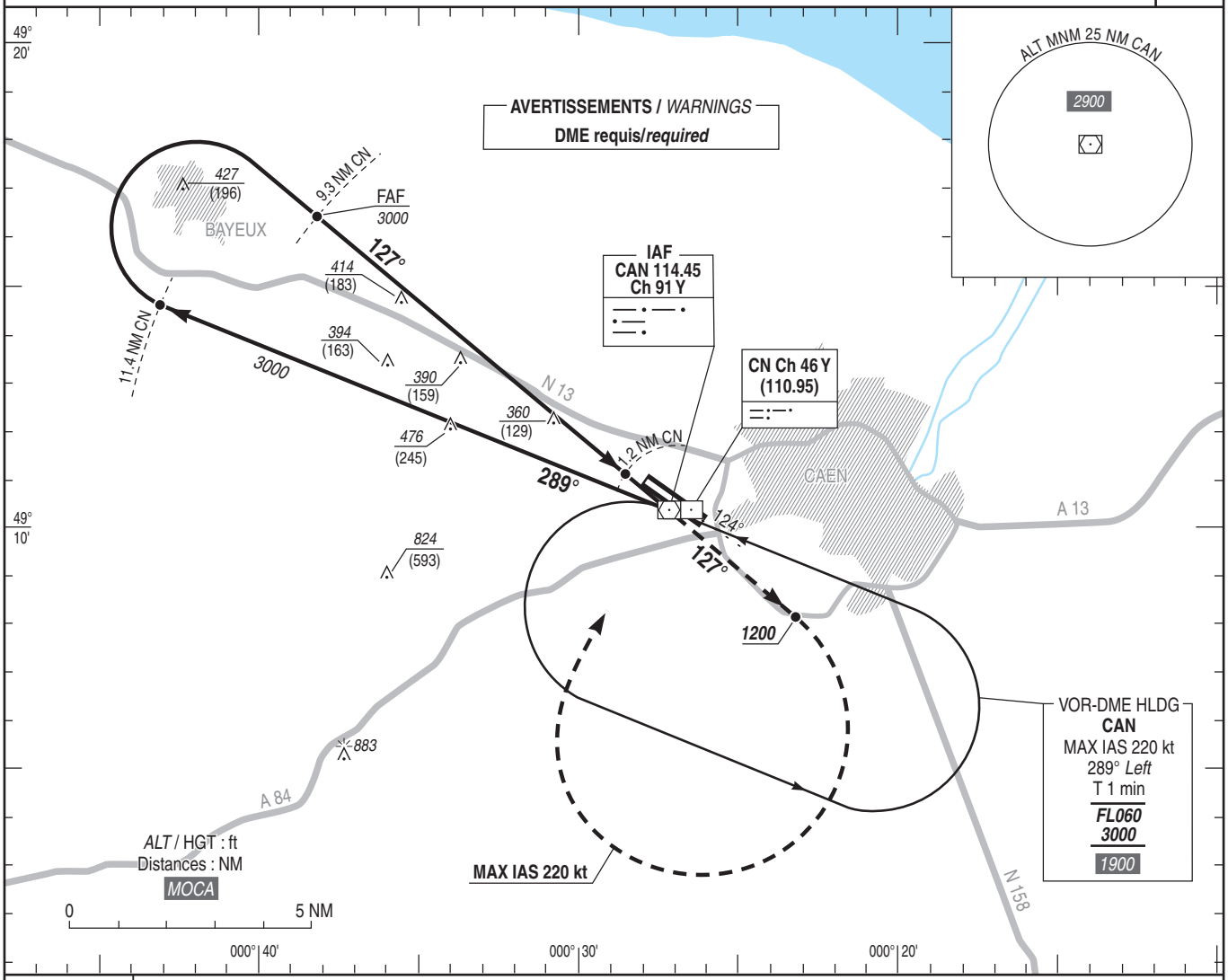
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 243,* ***DTHR : 231 (9 hPa)***

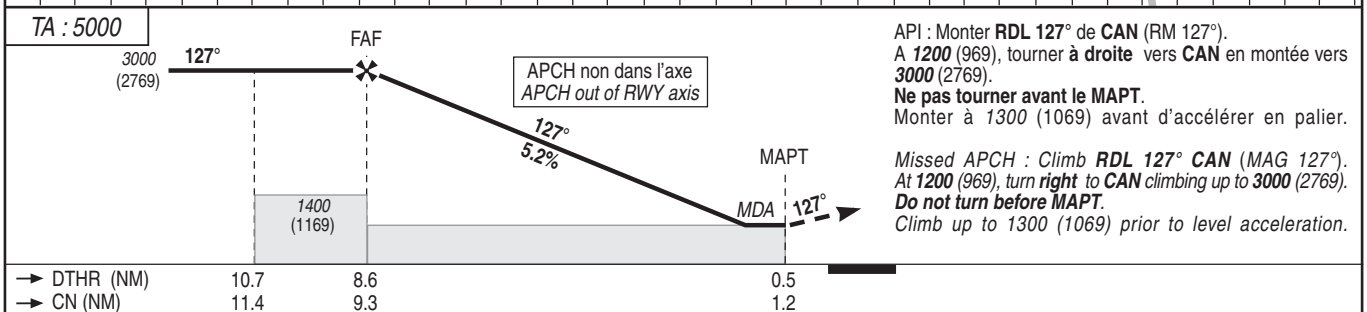
**CAEN** CARPIQUET

VOR RWY 12

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP.
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP or obtain RENNES QNH from RENNES APP.*

VAR 1°E (2025)




API : Monter **RDL 127°** de **CAN** (RM 127°).
A ***1200*** (969), tourner **à droite** vers **CAN** en montée vers ***3000*** (2769).
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1300* (1069) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RDL 127° CAN*** *(MAG 127°).*
*At* ***1200*** *(969), turn* ***right*** *to* ***CAN*** *climbing up to* ***3000*** *(2769).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1300 (1069) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS sans / *without* QNH local (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (490) | 1500 | 481 | ***780*** (550) | 1500 | ***1180*** (940) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***870*** (640) | 1600 | ***1260*** (1030) | 1600 |
| C | | 2300 | | ***970*** (740) | 2400 | ***1360*** (1130) | 2400 |
| D | | 2300 | | ***990*** (760) | 3600 | ***1380*** (1150) | 3600 |

| DME CN | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 |
| ***ALT*** | ***2910*** | ***2600*** | ***2280*** | ***1960*** | ***1640*** | ***1320*** | ***1000*** |
| (HGT) | (2680) | (2369) | (2049) | (1729) | (1409) | (1089) | (769) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 90 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 8.6 NM | 7 min 22 | 5 min 44 | 4 min 41 | 3 min 58 | 3 min 26 | 3 min 02 | 2 min 43 |
| FAF - MAPT | 8.1 NM | 6 min 59 | 5 min 26 | 4 min 26 | 3 min 45 | 3 min 15 | 2 min 52 | 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 475 | 580 | 685 | 795 | 900 | 980 |



© SIA

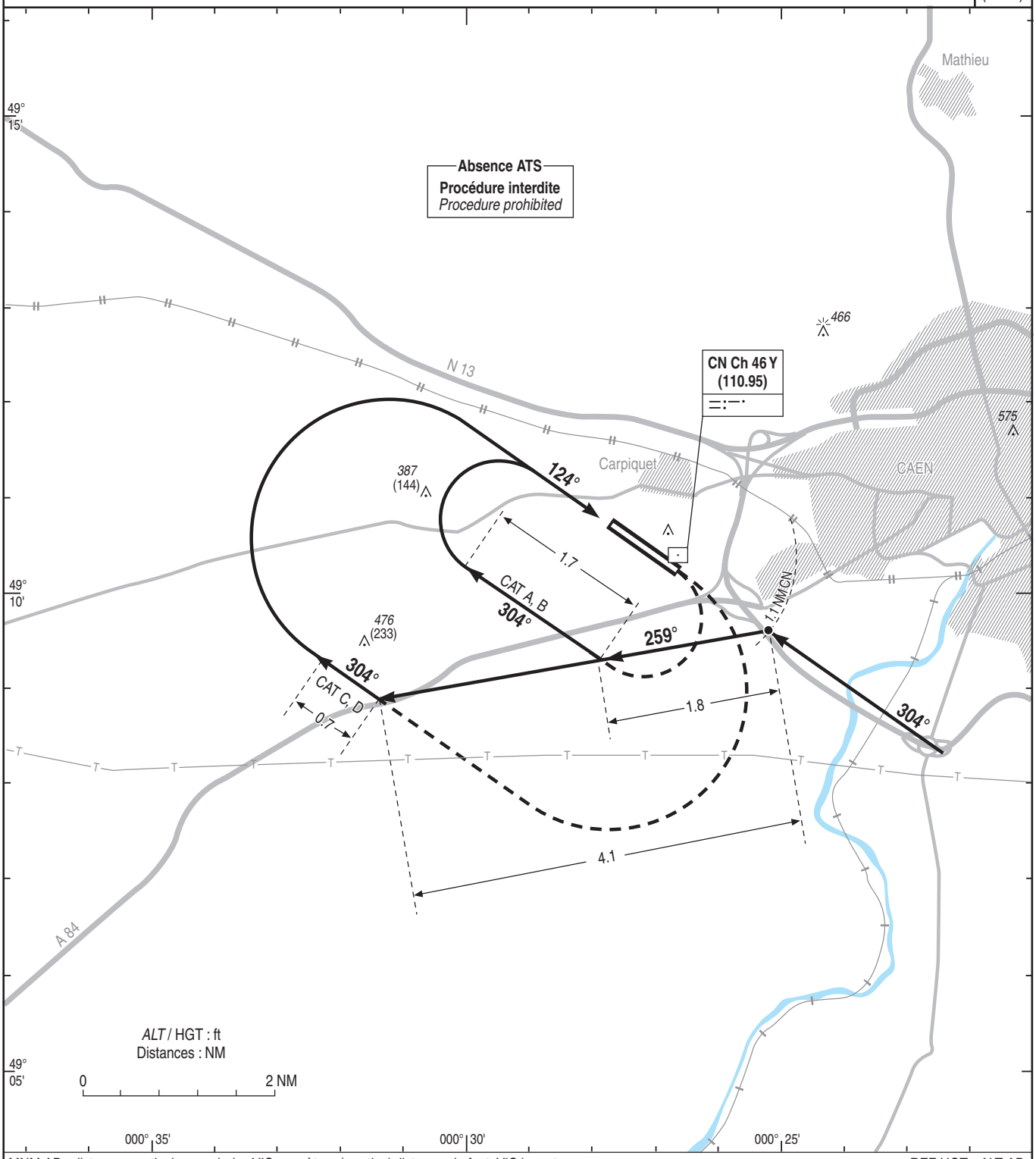
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 243 (9 hPa)**, DTHR : 231*

# **CAEN** CARPIQUET

VPT RWY 12

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01

VAR
1°E
(2025)




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

| CAT | VPT(1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***770*** (530) | 1500 |
| B | ***770*** (530) | 1600 |
| C | ***880*** (640) | 2400 |
| D | ***960*** (720) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (1) HJ seulement / *only.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

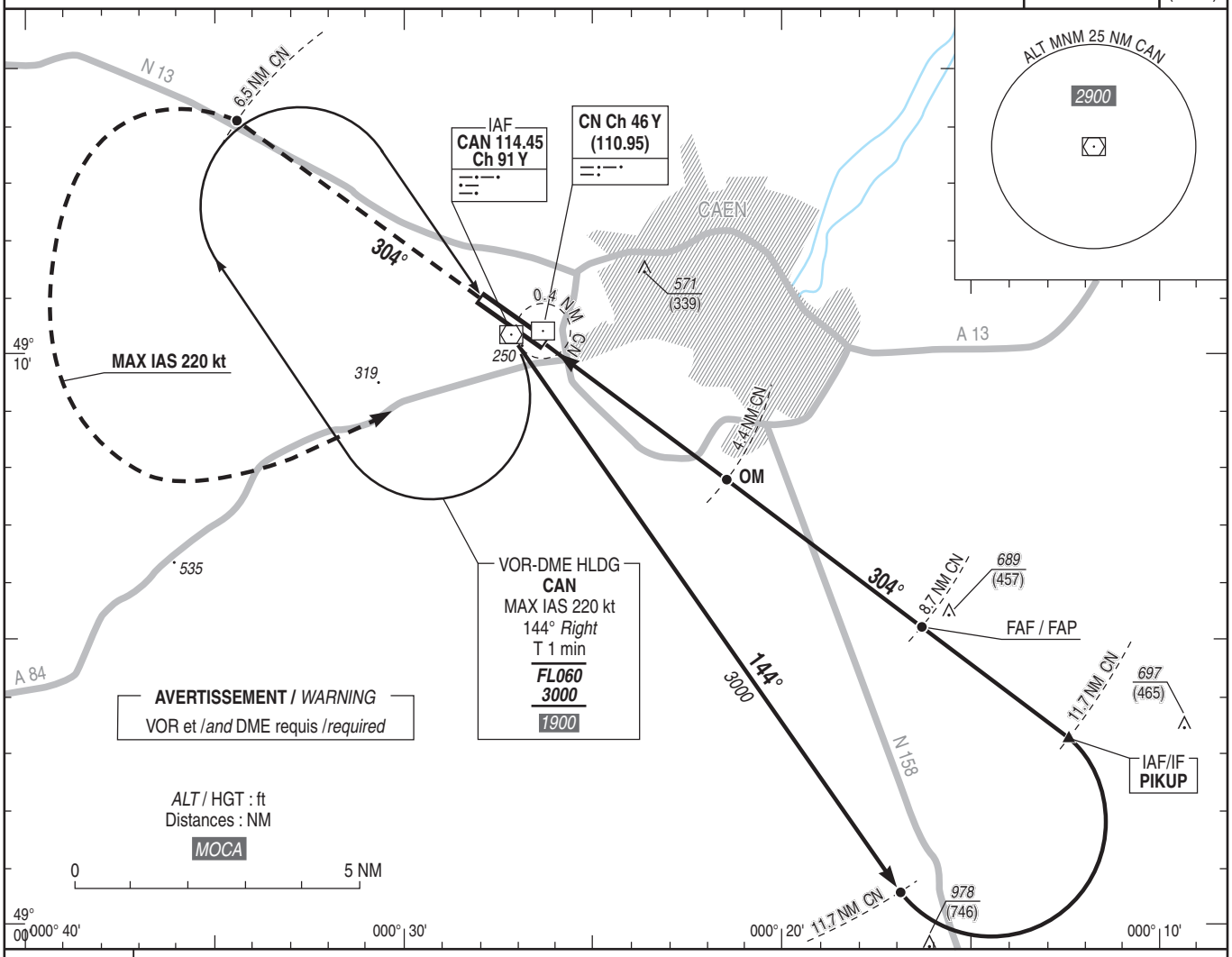
*ALT AD : 243,* ***THR : 232 (9 hPa)***

## CAEN CARPIQUET

ILS ou / *or* LOC RWY 30

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP.
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP or obtain RENNES QNH from RENNES APP.*

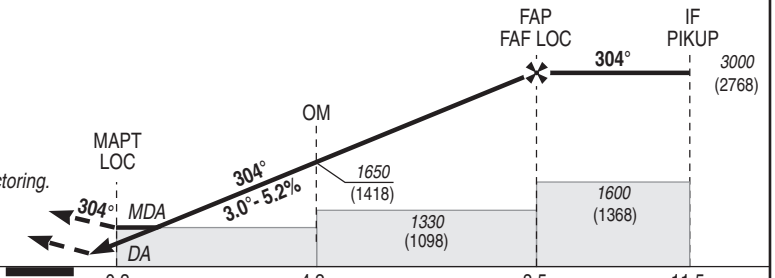
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **CN 110.95** | 1°E |
| RDH : 59 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers ***3000*** (2768) et prévoir guidage radar.
En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A **6.5 NM DME CN**, tourner **à gauche** vers **CAN** en montée vers ***3000*** (2768).
Pente ATS : monter à **6% MNM** jusqu'à ***2500*** (2268) prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***3000*** *(2768) and expect radar vectoring.*
*If radio failure, climb* ***straight ahead****. At* ***6.5 NM DME CN****, turn* ***left*** *to* ***CAN*** *climbing up to* ***3000*** *(2768).*
*ATS gradient : climb at* ***6% MNM*** *up to* ***2500*** *(2268) if unable advise ATC.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | 0.3 | 4.2 | 8.5 | 11.5 |
| DME CN ← (NM) | 0.4 | 4.4 | 8.7 | 11.7 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* Absence ATS sans / *without* QNH local (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***480*** (250) | 800 | 243 | ***600*** (370) | 1300 | 362 | ***720*** (480) | 1500 | ***1110*** (880) | 1500 |
| B | ***490*** (260) | 800 | 255 | | | | ***870*** (640) | 1600 | ***1260*** (1030) | 1600 |
| C | ***500*** (270) | 900 | 263 | | | | ***970*** (740) | 2400 | ***1360*** (1130) | 2400 |
| D | ***510*** (280) | 900 | 274 | | | | ***970*** (74 0) | 3600 | ***1360*** (1130) | 3600 |

**DME CN**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***880*** | ***1200*** | ***1520*** | ***1830*** | ***2150*** | ***2470*** | ***2790*** |
| (HGT) | (648) | (968) | (1288) | (1598) | (1918) | (2238) | (2558) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

| | | 70 kt | 90 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 8.5 NM | 7 min 18 | 5 min 40 | 4 min 38 | 3 min 56 | 3 min 24 | 3 min 00 | 2 min 46 |
| FAF - MAPT | 8.2 NM | 7 min 02 | 5 min 28 | 4 min 29 | 3 min 47 | 3 min 17 | 2 min 54 | 2 min 40 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 475 | 580 | 685 | 795 | 900 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

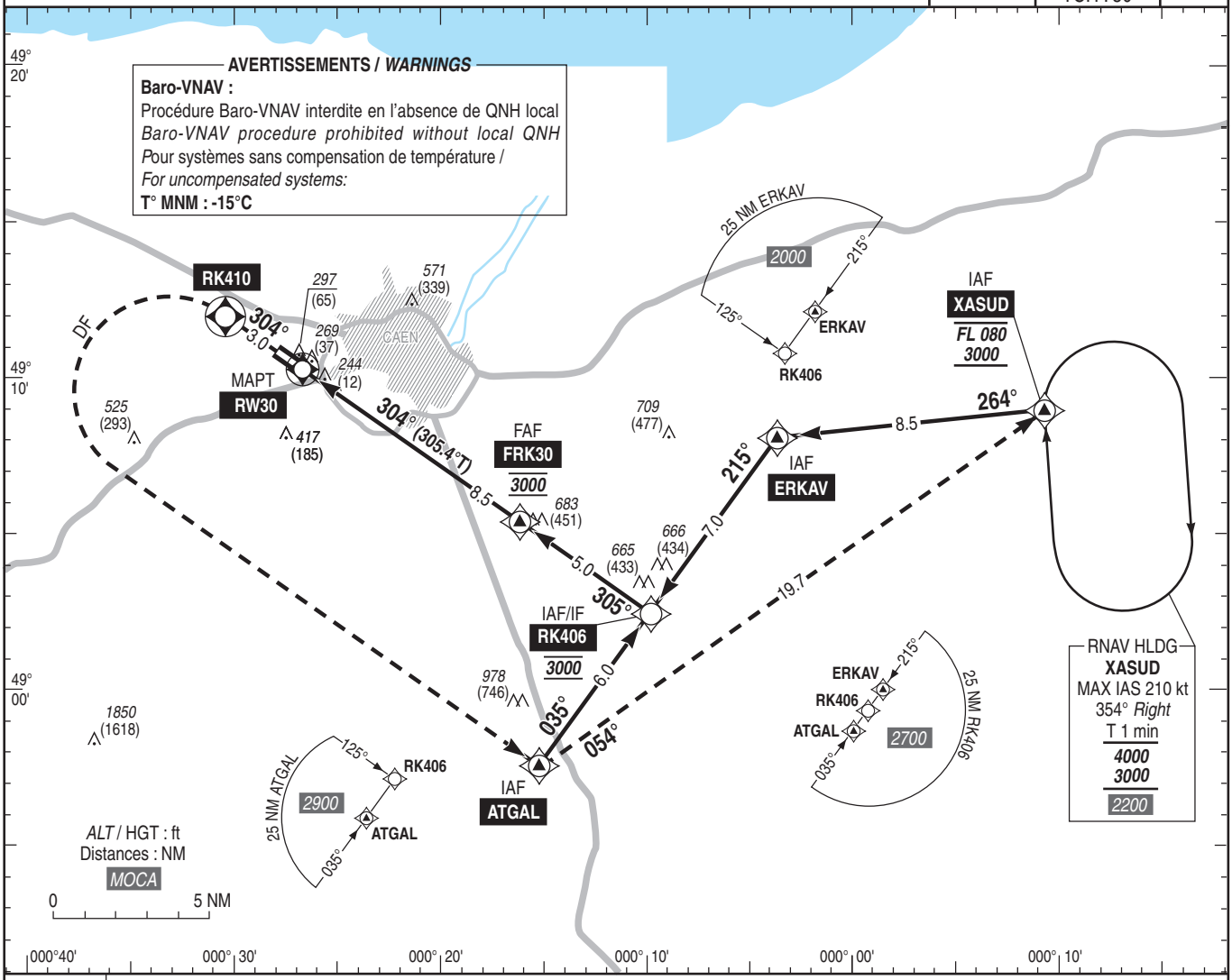
# CAEN CARPIQUET

CAT A B C D

*ALT AD : 243,* ***THR : 232 (9 hPa)***

**RNP** RWY 30

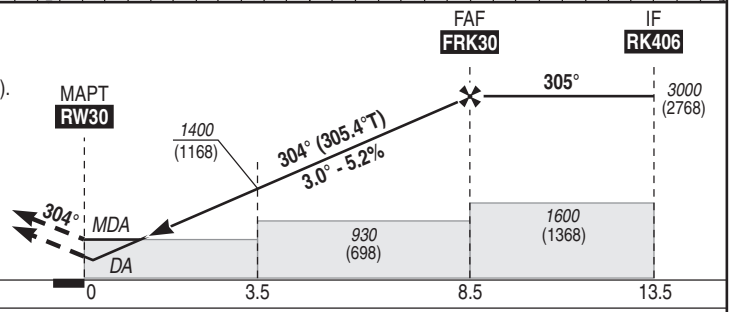
| **FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRK COM 01<br>Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP.<br>***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP or obtain RENNES QNH from RENNES APP.* | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 53228 E30A** TCH : 50 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.** A **RK410**, tourner **à gauche** pour rejoindre directement **ATGAL** puis continuer vers **XASUD** en montée vers ***3000*** (2769).
Pente ATS : monter à **6% MNM** jusqu'à ***2500*** (2268)
prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***RK410*** *turn* ***left*** *to join* ***ATGAL*** *then to* ***XASUD*** *climbing up to* ***3000*** *(2769).*
*ATS gradient : climb at* ***6% MNM*** *up to* ***2500*** *(2268)*
*if unable advise ATC.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) Absence ATS sans / *without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***590*** (350) | 1200 | 195 | ***480*** (250) | 800 | 234 | | | | ***780*** (550) | 1500 | ***1180*** (940) | 1500 |
| B | ***590*** (350) | 1200 | 207 | ***480*** (250) | 800 | 244 | ***590*** (360) | 1200 | 353 | ***870*** (640) | 1600 | ***1260*** (1030) | 1600 |
| C | ***600*** (360) | 1200 | 215 | ***490*** (260) | 800 | 254 | | | | ***970*** (740) | 2400 | ***1360*** (1130) | 2400 |
| D | ***600*** (360) | 1200 | 226 | ***500*** (270) | 900 | 263 | | | | ***990*** (760) | 3600 | ***1380*** (1150) | 3600 |

| **DIST RW30** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| ***ALT*** (HGT) | ***600*** (368) | ***920*** (688) | ***1240*** (1008) | ***1560*** (1328) | ***1870*** (1638) | ***2190*** (1958) | ***2510*** (2278) | ***2830*** (2598) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Absence ATS : MVL : HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

| FAF - MAPT | 8.5 NM | 70 kt<br>7 min 19 | 90 kt<br>5 min 41 | 110 kt<br>4 min 39 | 130 kt<br>3 min 56 | 150 kt<br>3 min 25 | 170 kt<br>3 min 01 | 185 kt<br>2 min 45 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | | 370 | 475 | 580 | 685 | 795 | 900 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRL.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRL - LANVEOC POULMIC

**AD 2 LFRL.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°16'57"N 004°26'37"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Croisée des pistes / Runways crossing | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 0.7 NM SE LANVEOC (29 - FINISTERE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 287 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 20.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 166 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.2598°W | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.141°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FNF) | MINISTRY OF DEFENCE (FNF) |
| | Adresse / *Address* | BCRM de Brest BAN LANVEOC - CC 650<br>29240 BREST CEDEX 9 | |
| | Telephone | 02.98.23.30.00 (Standard/Switchboard)<br>02.98.23.30.11 (OQCLA) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | aero-lanveoc.oqcla.fct@intradef.gouv.fr LFRLZPZX LFRLZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Email : aero-lanveoc.oqcla.fct@intradef.gouv.fr<br>02.98.23.32.09 (BDP)<br>02.98.23.30.07 (OPS)<br>02.98.23.30.11 (OQCLA) | |

**AD 2 LFRL.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R 48 H | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | HOR ATS<br>BRIA de rattachement : BORDEAUX<br>05.57.92.60.84 | ATS SKED<br>BRIA briefing office : BORDEAUX<br>05.57.92.60.84 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0545-1600 et O/R 1 H<br>hors WE et JF | 0545-1600 and O/R 1 H<br>except WE and HOL |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0730-1530<br>VEN : 0730-1430<br>SAM-DIM-JF : O/R le dernier JO avant 1400 | MON-THU : 0730-1530<br>FRI : 0730-1430<br>SAT-SUN-HOL : O/R latest JO before 1400 |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFRL.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling installations |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F18 - F34 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F18 : 2,2 m3 - 20,3 m3/h (2 camions)<br>F34 : 15 m3 - 43 m3/h (3 camions) | F18 : 2,2 m3 - 20,3 m3/h (2 trucks)<br>F34 : 15 m3 - 43 m3/h (3 trucks) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | 2 véhicules à lames biaises dont 1 équipé d'un pulvérisateur à déverglaçant | 2 vehicles with angle blades 1 of which is equipped with an ice removal sprayer |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possibilité pour 2 HEL légers et 2 HEL lourds - non chauffés | Possibility for 2 light HELs and 2 heavy HELs - non-heated |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 1 : CP10 - H160 - SR20 - DPN<br>NTI 2 : NH90 | NTI 1 : CP10 - H160 - SR20 - DPN<br>NTI 2 : NH90 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Capacité d'accueil restreinte sur parking. | Restricted capacity on parking. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRL .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL seulement<br>Ville : Hôtels à CROZON et BREST | AD : MIL only<br>City : Hotels at CROZON and BREST |
| 2 | Restaurants | AD : MIL seulement<br>Ville : Restaurants à CROZON et BREST | AD : MIL only<br>City : Restaurants at CROZON and BREST |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Cars MIL selon HOR de travail pour la presqu'île de CROZON<br>Ville : Taxis - moyens maritimes : transport de rade vers BREST | AD : MIL buses during working hours for the presque isle of CROZON<br>City : Taxis - maritime facilities : transport on basin to BREST |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances , permanence médicale pendant les activités aériennes.<br>Ville : Hôpital à 60 km (BREST). | AD : Health care unit, ambulances, medical service during flying activity.<br>City : Hospital at 60 km (BREST). |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRL .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1er secours :<br>- 1 VMA (9150 l eau, 1290 l émulseur, 30 kg CO2, 250 kg poudre)<br>- 1 VLPC<br>Renfort : 1 VIMTRI (7700 l eau, 1020 l émulseur, 250 kg poudre)<br>2ème secours :<br>- 1 VIP (1500 l eau, 100 l émulseur, 50 kg CO2, 250 kg poudre)<br>- 1 VTU<br>- 1 remorque de désincarcération | First aid :<br>- 1 VMA (9150 l water, 1290 l emulsifier, 30 kg CO2, 250 kg powder)<br>- 1 VLPC<br>Backup : 1 VIMTRI (7700 l water, 1020 l emulsifier, 250 kg powder)<br>Second aid :<br>- 1 VIP (1500 l water, 100 l emulsifier, 50 kg CO2, 250 kg powder)<br>- 1 VTU<br>- 1 disincarceration trailer |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Sur ordre du soutien opérationnel | By order of the operational support |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 4 - OTAN : 4 | ICAO : 4 - NATO : 4 |

**AD 2 LFRL .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige** ***Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Voir/See AD2 LFRL 4.4 | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Parkings D, C, B et TWY C pour permettre décollage alertes. | D, C, B parkings and C TWY for alert take-off. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Solution aqueuse d'acétate de potassium ou de formiate de potassium (environ 50%) contenant des additifs inhibiteurs de corrosion. | Potassium acetate or potassium formate aqueous solution (about 50%) containing corrosion inhibitor additives. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Utilisable toute l'année | Available all year round |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRL.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG A : Enrobé/Coated<br>PRKG B : Enrobé/Coated<br>PRKG C : Béton/Concrete<br>PRKG D : Béton/Concrete<br>PRKG G : Enrobé/Coated<br>PRKG H : Enrobé/Coated | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG A : UKN<br>PRKG B : 18 R/C/W/T<br>PRKG C : 25 R/C/W/T<br>PRKG D : UKN<br>PRKG G : UKN<br>PRKG H : UKN | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 12 m<br>TWY B : 10 m<br>TWY C : 15 m<br>TWY D : 9 m<br>TWY E : 9,5 m<br>TWY F : 9,5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A : Enrobé/Coated<br>TWY B : Enrobé/Coated<br>TWY C : Béton/Concrete<br>TWY D : Enrobé/Coated<br>TWY E : Enrobé/Coated<br>TWY F : Enrobé/Coated | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 12 F/C/W/T<br>TWY B (partie EST) : 12 R/C/W/T<br>TWY B (partie SUD) : 17 R/C/W/T<br>TWY C : 10 R/C/W/T<br>TWY D : 23 F/C/W/T<br>TWY E : 18 F/C/W/T<br>TWY F : 18 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | UNKN | UNKN |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFRL.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Bande axiale, panneaux indicateurs de parking | axis strip, parking panels |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne axiale jaune et marquage des points d'attente | axial strip and marking of holding point |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 05/23 : NR d'identification, marques de seuil de piste, marques de point cible, marques latérales, zones de toucher des roues | RWY 05/23 : identification NR, threshold markings, aiming point markings, center line, touch down zones |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRL .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRL.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFRL | |

**AD 2 LFRL.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Station Météorologique de LANVEOC | LANVEOC meteorology station |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRL .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | Centre départemental météorologique de BREST Guipavas | Departmental meteorological center of BREST Guipavas |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | LANVEOC | |
| | Période de validité / *Validity period* | 0700-0100 (J+1) hors WE et JF | 0700-0100 (J+1) except WE and HOL |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | Tendance dans METAR horaire ou semi-horaire de 0500 à 1600 | Tendency in METAR, hourly or half-hourly from 0500 to 1600 |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | Trihoraire | Three-hourly |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W - SWM - SWL | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | PIC - STORM | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | METEO France<br>Contrôle local, flottilles et escadrilles BAN | METEO France<br>Local control, BAN fleet and squadrons |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 02.98.23.32.25 | |

**AD 2 LFRL.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 051.12 (051.38) | 1119 x 40 | 17 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°16'43.05"N 004°27'03.43"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 271ft |
| 23 | 231.13 (231.39) | 1119 x 40 | 17 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°17'05.78"N 004°26'21.18"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 269ft |
| 13 | 128.00 (128.26) | 751 x 54 | gazon / grass | 48°17'03.78"N 004°26'50.14"W<br>------<br>GUND NIL | NIL |
| 31 | 308.00 (308.26) | 751 x 54 | gazon / grass | 48°16'48.81"N 004°26'21.47"W<br>------<br>GUND NIL | NIL |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 23 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 13 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 31 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Piste en herbe réservée aux ACFT basés / Grass strip reserved for home-based ACFT

(2) Piste en herbe réservée aux ACFT basés / Grass strip reserved for home-based ACFT


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRL.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 1119 | 1119 | 1119 | 1119 | |
| 23 | 1119 | 1119 | 1119 | 1119 | |
| 13 | 751 | 751 | 751 | 751 | |
| 31 | 751 | 751 | 751 | 751 | |

**AD 2 LFRL.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | - 2 feux à éclats - HI | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 34 ft | | | | | |
| 23 | - 420 m - Full Led - 2 feux à éclats - HI | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 32 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 1119 m | 60 m | W - Y | HI | R | | | (1) |
| 23 | 1119 m | 60 m | W - Y | HI | R | | | (2) |

(1) Feux latéraux Full LED blancs et jaunes dans les 400 derniers mètres.Feux de seuils de piste et feux d'éxtrémité de piste Full LED\\White and yellow full LED edge lights in the last 400 meters. Full LED end and threshold lights.

(2) Feux latéraux Full LED blancs et jaunes dans les 400 derniers mètres.Feux de seuils de piste et feux d'éxtrémité de piste Full LED\\White and yellow full LED edge lights in the last 400 meters. Full LED end and threshold lights.

**AD 2 LFRL.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Sud de la piste | South RWY |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus | Blue lights |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | DUPS - 2GE DA 2MVA - ASI | DUPS - 2 generating sets 2MVA - ASI |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1s | Less than 1s |
| 5 | Observations / *Remarks* | Absence de balisage sur les TWY E et F | No lighting on TWY E and F |

**AD 2 LFRL.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRL.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LANVEOC partie 1**<br><br>48°24'00"N , 004°30'40"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°20'00"W - 48°10'00"N , 004°37'00"W - 48°20'40"N , 004°37'00"W - 48°21'15"N , 004°34'20"W - 48°24'00"N , 004°30'40"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LANVEOC Approche (FR)<br>LANVEOC Approach (EN)<br><br>LANVEOC-APPROCHE (FR)<br>LANVEOC-APPROACH (EN)<br><br>TWR<br><br>LANVEOC Sol (FR)<br>LANVEOC Ground (EN)<br><br>LANVEOC Tour (FR)<br>LANVEOC Tower (EN) | Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG<br>La désactivaction est annoncée sur RAI 120.6.<br>Coexiste avec la zone LF-P 112 BREST<br>Coexiste avec la zone LF-D603 LIDAR BREST lorsqu'elle est active.<br>LF-P 112 BREST : pénétration interdite.<br>Dérogation : voir ENR 5.1.<br>OAT/GAT procedures.<br>Deactivation announced by RAI 120.6.<br>Coexists with LF-P 112 BREST.<br>Coexists with LF-D603 LIDAR BREST when active.<br>LF-P 112 BREST : entry prohibited.<br>Exception : see ENR 5.1. |
| **CTR LANVEOC partie 2**<br><br>48°24'00"N , 004°28'00"W - 48°23'01"N , 004°21'36"W - 48°23'35"N , 004°10'31"W - 48°18'35"N , 004°07'54"W - 48°15'00"N , 004°15'00"W - 48°15'35"N , 004°20'00"W - 48°19'00"N , 004°20'00"W - 48°24'00"N , 004°28'00"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LANVEOC Approche (FR)<br>LANVEOC Approach (EN)<br><br>LANVEOC-APPROCHE (FR)<br>LANVEOC-APPROACH (EN)<br><br>TWR<br><br>LANVEOC Sol (FR)<br>LANVEOC Ground (EN)<br><br>LANVEOC Tour (FR)<br>LANVEOC Tower (EN) | H24<br>Procédures CAM/CAG<br>Le déclassement en G est annoncé par RAI 120.6.<br>OAT/GAT procedures.<br>Downgrading to class G announced by RAI 120.6. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRL.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | LANVEOC Approche (FR)<br>*LANVEOC Approach (EN)* | 119.300 MHz | HOR ATS | |
| APP | LANVEOC Approche (FR)<br>*LANVEOC Approach (EN)* | 120.600 MHz | HOR ATS | |
| APP | LANVEOC Approche (FR)<br>*LANVEOC Approach (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Urgence/Emergency |
| APP | LANVEOC Approche (FR)<br>*LANVEOC Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Détresse/Distress |
| APP | LANVEOC Approche (FR)<br>*LANVEOC Approach (EN)* | 275.275 MHz | HOR ATS | |
| APP | LANVEOC Approche (FR)<br>*LANVEOC Approach (EN)* | 378.075 MHz | HOR ATS | |
| APP | LANVEOC-approche (FR)<br>*LANVEOC-approach (EN)* | 122.100 MHz | HORS ATS | |
| PAR | LANVEOC Precision (FR)<br>*LANVEOC Precision (EN)* | 119.300 MHz | HOR ATS | |
| PAR | LANVEOC Precision (FR)<br>*LANVEOC Precision (EN)* | 343.875 MHz | HOR ATS | |
| SRE | LANVEOC Radar (FR)<br>*LANVEOC Radar (EN)* | 120.600 MHz | HOR ATS | |
| SRE | LANVEOC Radar (FR)<br>*LANVEOC Radar (EN)* | 275.275 MHz | HOR ATS | Contrôle d'Approche/Approach control |
| TWR | LANVEOC Sol (FR)<br>*LANVEOC Ground (EN)* | 121.900 MHz | HOR ATS | Urgence/Emergency |
| TWR | LANVEOC Tour (FR)<br>*LANVEOC Tower (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Urgence/Emergency |
| TWR | LANVEOC Tour (FR)<br>*LANVEOC Tower (EN)* | 123.200 MHz | HOR ATS | |
| TWR | LANVEOC Tour (FR)<br>*LANVEOC Tower (EN)* | 378.075 MHz | HOR ATS | |
| VDF | LANVEOC Gonio (FR)<br>*LANVEOC Homer (EN)* | 119.300 MHz | HOR ATS | |
| VDF | LANVEOC Gonio (FR)<br>*LANVEOC Homer (EN)* | 275.275 MHz | HOR ATS | Secondaire/Secondary |
| VDF | LANVEOC Gonio (FR)<br>*LANVEOC Homer (EN)* | 343.875 MHz | HOR ATS | Principale/Primary |
| ATIS | LANVEOC (FR)<br>*LANVEOC (EN)* | 118.840 MHz | HOR ATS | |
| ATIS | LANVEOC (FR)<br>*LANVEOC (EN)* | 143.475 MHz | HOR ATS | |

**AD 2 LFRL.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | BST | 428 kHz | H24 | 48°17'01.0"N 004°25'56.0"W | | | | | |
| TACAN | BST | CH 94X | H24 | 48°17'04.3"N 004°27'07.6"W | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRL .20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD non ouvert à la CAP.

Situé à l'intérieur de la zone interdite LF-P112, l'AD est réservé aux ACFT Marine Française.Toutefois les ACFT MIL Français peuvent être autorisés à pénétrer dans la zone LF-P112 sur demande adressée à CECLANT (LFRXYXYX) avec PN 48 h. Les ACFT MIL Français non marine à destination de l'AD doivent obtenir l'accord avec PN 24 h auprès de aero-lanveoc.oqcla.fct@intradef.gouv.fr

Piste en herbe réservée aux ACFT basés.

Suivre cheminement VFR prévu.

Plan de vol obligatoire à l'arrivée

**20.2 CIRCUITS DE PISTE**

- à gauche QFU 23 (à droite pour les ACFT basés).
- à droite QFU 05.

**20.3 CONSIGNES PARTICULIERES DE ROULAGE**

**TWY B**
Usage limité aux ACFT d'envergure < ou = à 10,85m (sauf ACFT basés )

**TWY C**
Prudence au roulage pour les ACFT d'envergure > ou = 36 m ou d'empâtement > ou = 18m ou largeur hors tout > ou = 9m. Sur demande du pilote, guidage par les parqueurs lors du roulage.
Consignes pour les ACFT de lettre code B et C :
- Vitesse adaptée
- Surveillance renforcée de la part de l'équipage
- Sur demande du pilote, guidage par les parqueurs lors du roulage.

**TWY D**
Réservé aux ACFT basés .

**TWY E et F**
Interdits de nuit ou si RVR < 800 m (pas de balisage lumineux latéral) .

Usage limité aux ACFT d'envergure < ou = à 10.85 m (sauf ACFT basés).
Distance axe TWY E et clôture du SRE : 11.70m.

**TOUS TWY :**
Roulage prudent sous surveillance renforcée de la part des équipages des aéronefs de code supérieur à B.
Prudence au roulage à l'approche des panneaux de points d'arrêt (hauteur hors normes, entre 113 et 148cm - position : entre 5 et 11m du bord du TWY)

**SI RVR < à 550 m :**
La circulation des aéronefs, au départ ou à l'arrivée, de ou vers le parking C, ne s'effectue que sur le TWY C.

**20.1 GENERAL INFORMATIONS**

AD not open to public air traffic (CAP).

Located within the prohibited area LF-P112, the AD is reserved for French Navy ACFT. However, the French MIL ACFT can be authorised to enter the area LFP112 on a request sent to CECLANT (LFRXYXYX) with PN of 48 h.
The non-naval French MIL ACFT going to the AD must obtain permission with a PN of 24 h from aero-lanveoc.oqcla.fct@intradef.gouv.fr

Grass strip reserved for home-based ACFT.

Follow the scheduled VFR route.

Flight plan mandatory for arrival

**20.2 RWY CIRCUITS**

- to left QFU 23 (to right for home-based ACFT)
- to right QFU 05.

**20.3 TAXIING SPECIAL INSTRUCTIONS**

**TWY B**
Use limited to ACFT with wingspan < or = 10.85 m (SR20)
(except for home-based ACFT).

**TWY C**
Caution when taxiing for ACFT with wingspan > or = 36 m or wheelbase > or = 9 m (TWY C width = 15 m)
Letter code B and C ACFT instructions :
- adapted speed
- surveillance strengthened on behalf of crews
- at pilot request, vectoring by marshallers during taxiing.

**TWY D**
Use limited to home- based ACFT .

**TWY E and F**
Prohibited during night or when RVR < 800 m (no edge lighting)

Use limited to ACFT with wingspan < or = 10.85 m (SR20)
(except for home-based ACFT).
Distance between TWY axis and SRE radar fence : 11.70m.

**ALL TWY :**
Cautious taxiing with strengthened surveillance on behalf of crews for ACFT with code > B.
Caution when taxiing near holding point signs (abnormal height, between 113 and 148cm - position : between 5 and 11m from edge of TWY)

**IF RVR < 550 m :**
ACFT traffic, for departure or arrival, from or to the parking C, only takes places on the TWY C .

**AD 2 LFRL .21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**NIL**

**AD 2 LFRL .22 Procédures de vol *Flight procedures***

**Procédures de vol**

Les procédures d'exploitation par faible visibilité ( LVP) sont mises en service dès lors que la RVR est inférieure à :

- 800m pour les arrivées;
- 400m pour les départs. L'intégralité du balisage lumineux est allumé.

**Flight procedures**

*Low visibility procedures (LVP) are commissioned when RVR is less than :*

*- 800m for the arrivals;*
*- 400m for departures. Lighting completeness is lit.*

**AD 2 LFRL .23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

1 véhicule équipé lutte aviaire - moyens pyrotechniques

1 bird control vehicle - pyrotechnics


© Service de l'Information Aéronautique, France

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRM.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRM - LE MANS ARNAGE

**AD 2 LFRM.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°56'55"N 000°12'06"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5 km S Le Mans |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 194 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 27.4 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 152 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.2132°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT LE MANS-ARNAGE |
| | Adresse / *Address* | Route d'Angers<br>72100 LE MANS |
| | Telephone | Sur AD : 02 43 84 00 43 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFRMZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : lemans.aeroport@edeis.com |

**AD 2 LFRM.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes : 0700-1900.<br>PPR 48 HR à la brigade des douanes du Mans pour les vols en provenance ou à destination d'un pays hors espace Schengen ou pays tiers.<br>E-mail : preavis-vols-douane-le-mans@douane.finances.gouv.fr<br>En cas d'urgence contacter le centre opérationnel douanier d'Ile de France.<br>TEL : 09 70 27 18 33.<br>E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr | Customs : 0700-1900.<br>PPR 48 HR to Le Mans customs for flights from or to a country outside the Schengen area or third-party countries.<br>E-mail : preavis-vols-douane-le-mans@douane.finances.gouv.fr<br>In case of emergency contact the customs operational center of Ile de France.<br>TEL : 09 70 27 18 33.<br>E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NEANT | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-DIM :<br>- 01/10 au 31/03 : 0800-1130 et 1230-1600<br>- 01/04 au 30/09 : 0800-1130 et 1230-1700<br>Extension sur demande avec PPR 48 HR sur https://cy.myhandlingsoftware.com | AFIS : MON-SUN :<br>- 01/10 to 31/03 : 0800-1130 and 1230-1600<br>- 01/04 to 30/09 : 0800-1130 and 1230-1700<br>Extension with PPR 48 HR on https://cy.myhandlingsoftware.com |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-DIM :<br>- 01/10 au 31/03 : 0800-1130 et 1230-1600<br>- 01/04 au 30/09 : 0800-1130 et 1230-1700<br>Automate H24 avec carte bancaire ou badge EDEIS uniquement.<br>Paiement comptant pendant les HOR AVT, cartes acceptées : AEG, AVCARD, COLT INTL, WFS.<br>Extension sur demande avec PPR 48 HR sur la plateforme Myhandling :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com | MON-SUN :<br>- 01/10 to 31/03 : 0800-1130 and 1230-1600<br>- 01/04 to 30/09 : 0800-1130 and 1230-1700<br>Dispenser H24 with credit card or EDEIS badge only.<br>Cash payment during AVT SKED, credit card accepted : AEG, AVCARD, COLT INTL, WFS.<br>Extension with PPR 48 HR on Myhandling platform :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS.<br>Contrôle d'accès, rondes et patrouilles. | ATS SKED.<br>Access control, round and patrol. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (global reporting format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRM.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Chariot élévateur. | Forklift truck |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1<br>Lubrifiants : NIL | Fuel : 100LL - JET A11<br>Lubricants : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Pompe 100LL : cuve de 30 000 litres.<br>Pompe JET A1 : 2 cuves de 50 000 litres et 20 000 litres. | Pump 100LL : tank of 30 000 litres.<br>Pump JET A1 : 2 tanks of 50 000 litres and 20 000 litres. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Contact auprès de l'exploitant pour disponibilité. | Contact with the operator for availability. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Hubert Aviation (RG et GV) TEL : 02 43 84 17 05. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire pour tout aéronef de 3 t ou plus sur https://cy.myhandlingsoftware.com | Handling mandatory for ACFT whose MTOW >= 3 t via internet on https://cy.myhandlingsoftware.com |

**AD 2 LFRM.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité / Nearby. |
| 2 | Restaurants | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R<br>VTC O/R |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | TEL : 02 43 28 17 22<br>E-mail : officedetourisme@lemans-tourisme.com |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIM61 et / and 1 VIM24 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : LUN-VEN : HOR ATS<br>Niveau 2 : SAM-DIM : HOR ATS<br>Extension niveau 2 ou 5 sur PPR 48 HR.<br>Niveau RFFS maintenu jusqu'à l'heure effective ARR/DEP des vols programmés.<br>En dehors de ces HOR : Niveau 1.<br>TEL urgence H24 : 06 80 02 10 49. | Level 5 : MON-FRI : ATS SKED<br>Level 2 : SAT-SUN : ATS SKED<br>Extension level 2 or 5 with PPR 48 HR.<br>RFFS level maintained till ARR/DEP effective time of scheduled flights.<br>Outside these SKED : Level 1.<br>Emergency TEL H24 : 06 80 02 10 49. |

**AD 2 LFRM.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking principal : 9 F/C/W/T<br>Parking J : 18 F/C/W/T<br>Parking Aviation légère : 12 F/C/W/T | Main apron : 9 F/C/W/T<br>Apron J : 18 F/C/W/T<br>Light aviation apron : 12 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, P1, P3 : 15 m.<br>B, C, P2, P4 : 11 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | revêtue | paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A : 24 F/C/W/T<br>B : 11 F/C/W/T<br>C : 19 F/C/W/T<br>P1 : 32 F/C/W/T<br>P2 : 35 F/C/W/T<br>P3 : 21 F/C/W/T<br>P4 : 16 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRM .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRM.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRM.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRM .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NANTES | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>ETE/SUM : 06-12-18<br>CNL 21<br>HIV/WIN : 06-12<br>CNL 19 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | ETE : TREND entre 0600 et 2100<br>HIV : TREND entre 0600 et 1900 | SUM : TREND between 0600 and 2100<br>WIN: TREND between 0600 and 1900 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31. | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRM.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 020.33 (019) | 1420 x 30 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 47°56'30.67"N 000°11'52.76"E ------ GUND 152 FT | THR : 160ft |
| 20 | 200.33 (199) | 1420 x 30 | 17 F/C/W/T revêtue / paved | 47°57'13.77"N 000°12'16.54"E ( 47°57'05.48"N 000°12'11.96"E ) ------ GUND 152 FT | THR : 194ft DTHR : 182ft |
| 02R | 020.33 (019) | 974 x 80 | non revêtue / not paved | 47°56'40.12"N 000°12'01.62"E ------ GUND 152 FT | THR : 166ft |
| 20L | 200.33 (199) | 974 x 80 | non revêtue / not paved | 47°57'09.66"N 000°12'17.94"E ------ GUND 152 FT | THR : 184ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 20 | NIL | NIL | 60 | NIL | NIL | NIL |
| 02R | NIL | 100 | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 20L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFRM.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 | |
| 20 | 1420 | 1480 | 1420 | 1148 | |
| 02R | 974 | 974 | 1074 | 974 | |
| 20L | 974 | 974 | 974 | 974 | |

**AD 2 LFRM.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 62 ft | | | | | |
| 20 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 22 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 02 | 1420 m | 60 m | W | LIL | R | | | (1) |
| 20 | 1420 m | 60 m | W | LIL | R | | | (2) |

(1) Feux à éclats blancs (3 intensités) en piste 02.
Flashing white ligths (3 intensities) RWY 02.

(2) PAPI RWY 20 : MEHT appropriée pour les avions de CAT A seulement.
PAPI RWY 20 : MEHT appropriate for CAT A ACFT only.

**AD 2 LFRM.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY P1 et bretelle A uniquement. | TWY P1 and A access way only. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Batteries, onduleur, groupe électrogène.<br>Batteries, converter, electrical power unit. | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 seconde (immediat).<br>0 seconde (immediate). | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRM.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRM.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFRM.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LE MANS Information (FR)<br>*LE MANS Information (EN)* | 125.905 MHz | HO | |
| A/A | LE MANS (FR) | 125.905 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFRM.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFRM.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

AD réservé aux appareils munis de radio.

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Utilisation simultanée des deux pistes interdite.

Eviter le survol d'Arnage.

Au départ si RVR < 800 m : balisage et feux de protection de piste allumés, seul le TWY A est utilisable.

**20.2 ORGANISMES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Hors HOR ATS, en français seulement. Les pilotes non francophones ont possibilité d'extension ATS avec PPR 24 HR sur https://cy.myhandlingsoftware.com

***20.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Simultaneous use of both RWY prohibited.*

*Avoid overflying Arnage.*

*On departure when RVR < 800 m : lighting and runway guard lights switched on, TWY A available only.*

***20.2 AIR TRAFFIC SERVICES***

*Outside ATS SKED, in French only. Non-French speaking pilots have the option of extending ATS with PPR 24 HR on https://cy.myhandlingsoftware.com*

**AD 2 LFRM.21** **Procédures antibruit**
***Noise abatement procedures***

**21.1 PROCEDURES AU DEPART**

**21.1.1 Vols à vue**

Après décollage piste 02, altération de route de 30° à droite dès que possible.

**21.1.2 Tours de piste**

AD sensible au bruit : tours de piste interdits aux non basés entre 2100 et 0700.

***21.1 DEPARTURE PROCEDURES***

***21.1.1 Visual flight***

*After take off RWY 02, steer track to the right by 30° as soon as possible.*

***21.1.2 Traffic patterns***

*Noise sensitive AD : traffic patterns prohibited for non-home based between 2100 and 0700.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRM.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 RESTRICTIONS**

RWY 02 et 20 interdites par vent traversier supérieur à :

- 20 kt sur piste mouillée,
- 25 kt sur piste sèche.

***22.1 LIMITATIONS***

*RWY 02 and 20 prohibited if crosswind higher than :*

*- 20 kt on wet RWY,*
*- 25 kt on dry RWY.*

**22.2 EVENEMENTS PONCTUELS**

Restrictions à l'occasion de l'épreuve automobile des "24 heures du Mans" et autres épreuves telles que "Le Mans Classic", "MOTO GP" (annoncées par NOTAM) etc...

***22.2 OCCASIONAL EVENTS***

*Restrictions during motor race "24 heures du Mans" and other events such as "Le Mans Classic", "MOTO GP" (announced by NOTAM) etc...*

**22.3 UTILISATION DE NUIT**

L'utilisation des pistes est autorisée de nuit uniquement si les PAPI sont en fonctionnement. Seule la bretelle A est utilisable.

***22.3 NIGHT USE***

*Runway use is authorized at night only if the PAPIs are running. Only A access way is available.*

**22.4 VOLS AU DEPART**

**22.4.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 02 :

Monter à 7.5% 019° jusqu'à 700 (506) (1) puis route directe vers l'altitude de sécurité en route.

(1) Obstacle le plus pénalisant : un mât de 234 ft (40 ft) situé à 105 m de la DER. Cette pente fait abstraction du mât de 233 ft (39 ft) situé dans les 85 m de la DER et du mât de 295 ft (101 ft) situé à 240 m de la DER, tous situés le long de la route D 139 à l'est de celle-ci.

RWY 20 :

Monter à 4.7% 199° jusqu'à 700 (506) (2) puis route directe vers l'altitude de sécurité en route.

(2) Obstacle le plus pénalisant : un arbre de 224 ft (30 ft) situé à 370 m de la DER et 240 m à droite de l'axe. Cette pente fait abstraction d'un arbre de 216 ft (22 ft) situé à 100 m de la DER et 175 m à gauche de l'axe.

***22.4 DEPARTING FLIGHTS***

***22.4.1 Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 02* :

*Climb at 7.5% 019° up to 700 (506) (1) then direct route up to enroute safety altitude.*

*(1) Most penalizing obstacle : a 234 ft (40 ft) high mast located at 105 m from DER. This slope disregards the 233 ft (39 ft) high mast located at 85 m from DER and the 295 ft (101 ft) high mast located at 240 m from DER, both located along D 139 road, east from it.*

*RWY 20* :

*Climb at 4.7% 199° up to 700 (506) (2) then direct route up to enroute safety altitude.*

*(2) Most penalizing obstacle : a 224 ft (30 ft) high tree located at 370 m from DER and right of axis. This slope disregards a 216 ft (22 ft) high tree located at 100 m from DER and left of axis.*

**22.5 PROCEDURES LVP**

Pas de LVP.

***22.5 LVP PROCEDURES***

*No LVP.*

**22.6 MVL**

MVL interdites pistes 02R, 20L.

***22.6 CIRCLING***

*Circling prohibited RWY 02R, 20L.*

**AD 2 LFRM.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 EQUIPEMENT AD**

PCL.

***23.1 AD EQUIPMENT***

*PCL.*

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Adapté.

Service de prévention du péril animalier non disponible en dehors des horaires d'ouvertures ou extensions.

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Adapted.*

*Wildlife strike hazard prevention service unavailable outside working hours or extension.*

**AD 2 LFRM.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRM.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

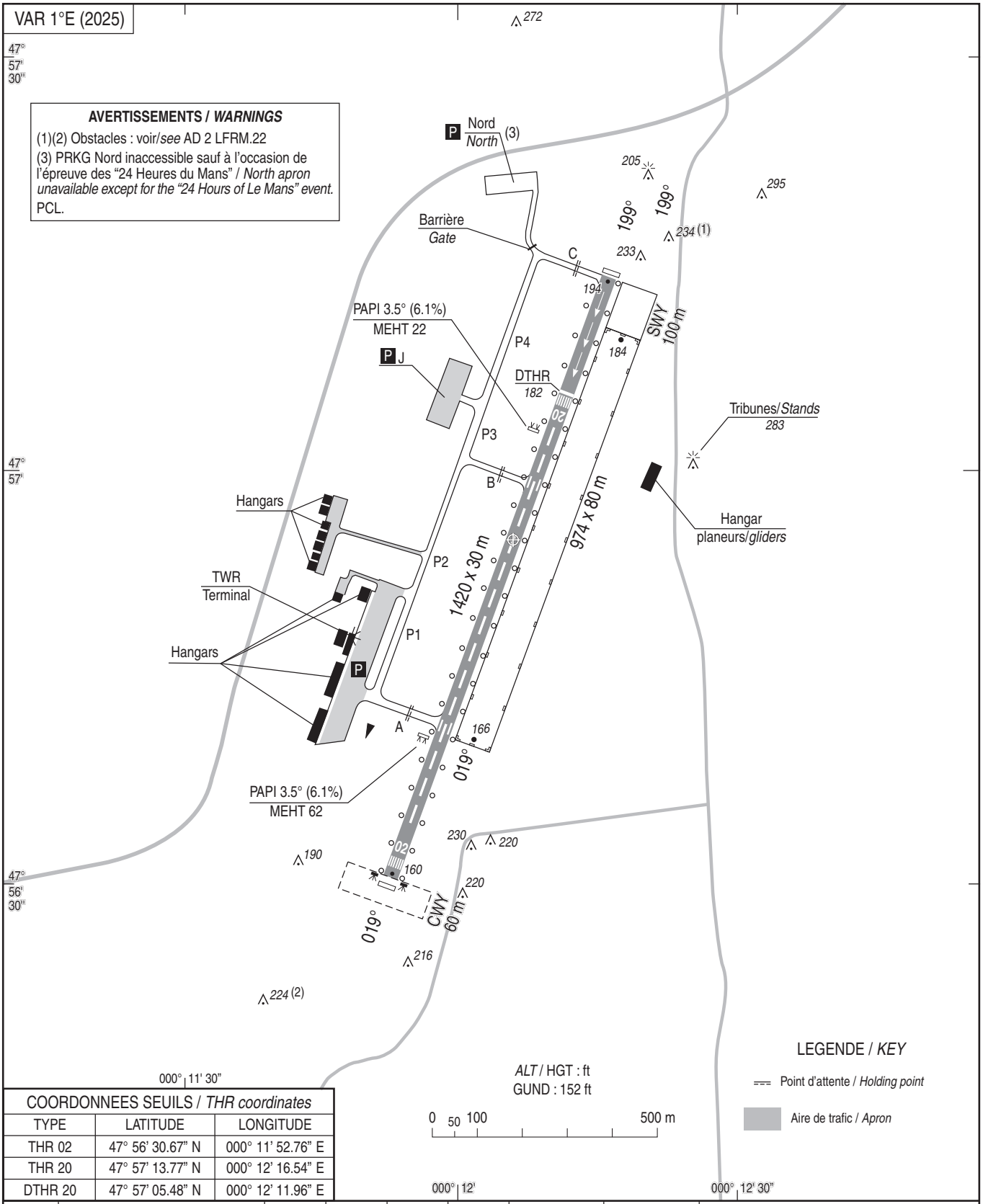
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRM.18
Absence ATS : Obtenir / *Obtain* QNH TOURS auprès de / *from* PARIS ACC

# LE MANS ARNAGE
47 56 55 N - 000 12 06 E
*ALT AD : 194 (8 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 02 | 47° 56' 30.67" N | 000° 11' 52.76" E |
| THR 20 | 47° 57' 13.77" N | 000° 12' 16.54" E |
| DTHR 20 | 47° 57' 05.48" N | 000° 12' 11.96" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 02 | NIL | LIL | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 | Revêtue | 17 F/C/W/T | 550 | 550 | 550 | - |
| 20 | NIL | LIL | 1420 | 1480 | 1420 | 1148 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | MATOT | REF ENR 4.4 | x | | | x |
| | MAVUK | REF ENR 4.4 | x | | | x |
| | MAPEB | REF ENR 4.4 | x | | | x |
| | | | | | | x |
| | RM410 | 48°03'04.2'' N 000°15'30.3'' E | x | | | x |
| | RM502 | 48°07'01.0'' N 000°25'39.4'' E | x | | | x |
| | RM504 | 48°10'29.3'' N 000°11'39.2'' E | x | | | x |
| → | RM510 | 47°54'16.8'' N 000°10'39.0'' E | x | | | x |
| | FRM02 | 47°51'14.4'' N 000°08'58.7'' E | x | | | x |
| | IRM20 | 48°08'45.4'' N 000°18'39.5'' E | x | | | x |
| | FRM20 | 48°04'04.3'' N 000°16'03.6'' E | x | | | x |
| | | | | | | x |
| | RW02 | REF TRH 02 LFRM AD 2.12 | x | | | x |
| | RW20 | REF DTHR 20 LFRM AD 2.12 | x | | | x |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 02**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.2°E | | | REF NAVAID : NIL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | MAPEB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MAPEB | IF | MAPEB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | MAVUK | - | 109 | 110.2 | 5.0 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| INA MATOT | IF | MATOT | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | MAVUK | - | 289 | 290.4 | 5.0 | - | - | - | 180 | - | 1.0 |
| APCH | IF | MAVUK | - | - | - | - | - | - | - | 180 | - | - |
| | TF | FRM02 | - | 019 | 020.3 | 3.5 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW02 | Yes | 019 | 020.3 | 5.6 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | RM410 | Yes | 019 | 020.3 | 7.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MAPEB | - | - | - | - | L | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFRM** |
| **Runway** | **02** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E02A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **475630.6700N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0001152.7600E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **94.9** |
| **FPAP Latitude** | **475722.1300N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **51.4600** |
| **FPAP Longitude** | **0001221.1400E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **28.3800** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **272** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0D 12 06 0C 02 00 00 01 32<br>30 05 9C 0C 93 14 70 C0 15 00<br>B5 17 08 92 01 B8 DD 00 EA 01<br>2C 01 64 22 C8 AF 95 AE A7 F1** |
| **Calculated CRC Value** | **95AEA7F1** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **48.6** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY20**

RMK: -

MAG VAR 2025 1.2°E

REF NAVAID : NIL

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | MAPEB | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RM502 | IF | RM502 | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | IRM20 | - | 289 | 290.4 | 5.0 | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| INA MAPEB | IF | MAPEB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | RM504 | - | 019 | 020.2 | 22.2 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IRM20 | - | 109 | 110.2 | 5.0 | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| INA RM504 | IF | RM504 | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | TF | IRM20 | - | 109 | 110.2 | 5.0 | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRM20 | - | - | - | - | - | - | - | 185 | - | - |
| | TF | FRM20 | - | 199 | 200.4 | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW20 | Yes | 199 | 200.4 | 7.5 | - | - | - | - | -3.50 / 49 | 0.3 |
| | TF | RM510 | Yes | 199 | 200.3 | 3.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | MAPEB | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFRM** |
| **Runway** | **20** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E20A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **475705.4800N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0001211.9600E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **101.8** |
| **FPAP Latitude** | **475614.0200N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-51.4600** |
| **FPAP Longitude** | **0001143.5800E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-28.3800** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.50** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **552** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0D 12 06 0C 14 00 00 01 30<br>32 05 90 1C 94 14 70 56 16 00<br>FA 17 F8 6D FE 48 22 FF EA 01<br>5E 01 64 45 C8 AF FB AC BF 03** |
| **Calculated CRC Value** | **FBACBF03** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **55.5** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 194,* ***THR : 160 (6 hPa)***

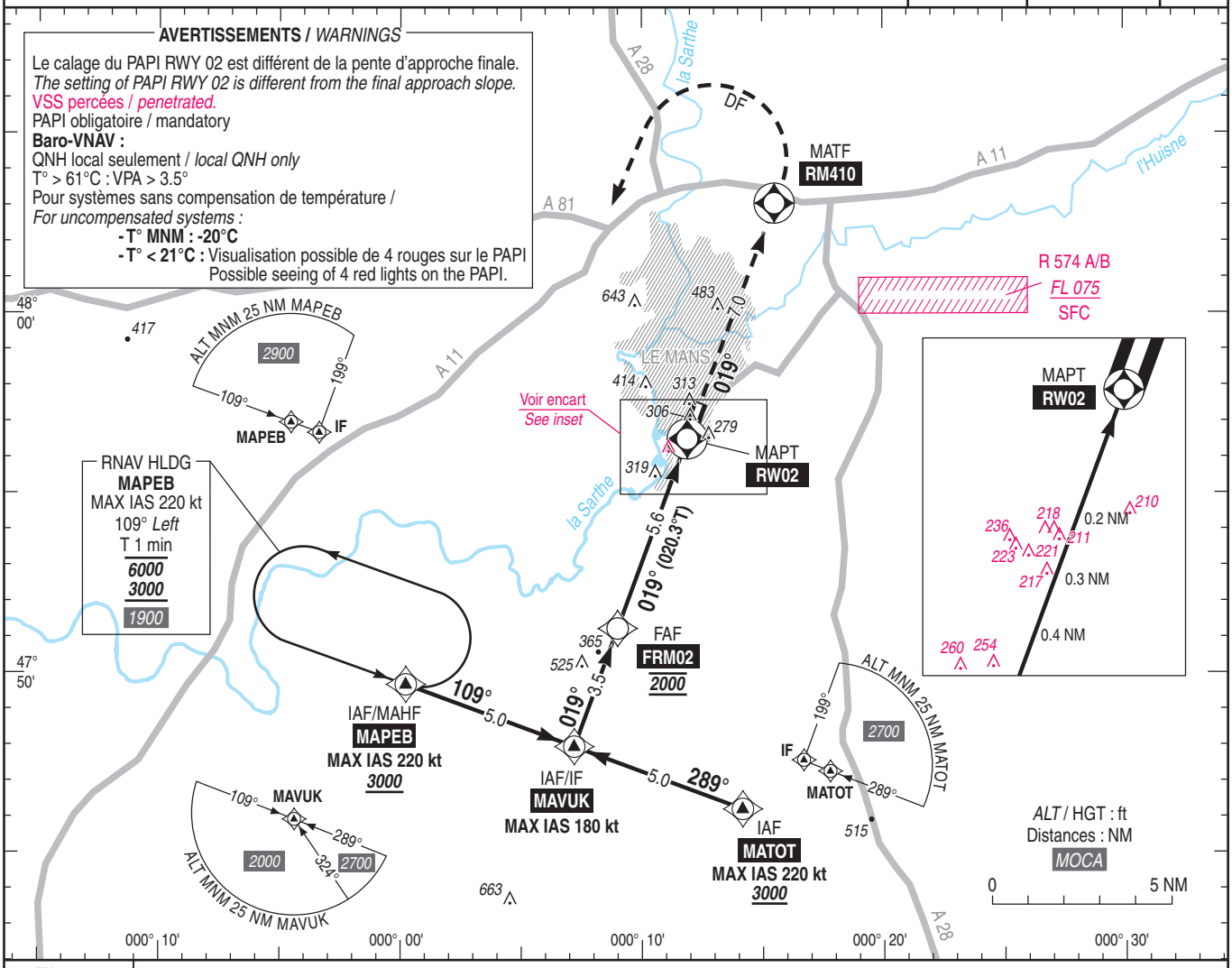
**LE MANS** ARNAGE

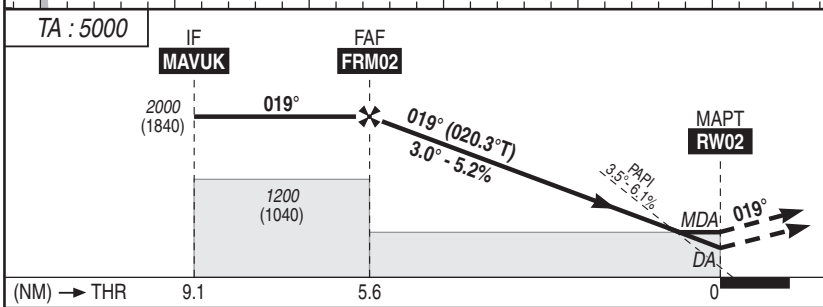
**RNP** RWY 02

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : LE MANS Information 125.905
Absence ATS : **A/A** (125.905) FR uniquement. Obtenir le QNH de TOURS auprès de PARIS ACC.
***A/A*** *(125.905) FR only. Obtain TOURS QNH from PARIS ACC.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 72443 E02A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*
Le calage du PAPI RWY 02 est différent de la pente d'approche finale.
*The setting of PAPI RWY 02 is different from the final approach slope.*
VSS percées / *penetrated.*
PAPI obligatoire / mandatory
**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 61°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température /
*For uncompensated systems :*
**- T° MNM : -20°C**
**- T° < 21°C :** Visualisation possible de 4 rouges sur le PAPI
Possible seeing of 4 red lights on the PAPI.




API : Monter vers **RM410**. A **RM410**, tourner à **gauche** direct vers **MAPEB** (**MAX IAS 220 kt**) (**3000 MNM**) pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2840). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***RM410****. At* ***RM410****, turn* ***left*** *direct to* ***MAPEB*** *(****MAX IAS 220 kt****) (****3000 MNM****) to enter the holding climbing to* ***3000*** *(2840). Acceleration level not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***410*** (250) | 1300 | 226 | ***430*** (270) | 1400 | 269 | | | | ***710*** (550) | 2000 | ***880*** (720) | 2000 |
| B | ***410*** (250) | 1300 | 238 | ***450*** (290) | 1400 | 281 | ***550*** (390) | 2000 | 383 | ***790*** (630) | 2000 | ***950*** (790) | 2000 |
| C | ***410*** (250) | 1300 | 246 | ***450*** (290) | 1400 | 289 | | | | ***1060*** (900) | 2400 | ***1230*** (1070) | 2400 |

| **DIST RW02** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1800*** (1640) | ***1480*** (1320) | ***1160*** (1100) | ***850*** (690) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste. Circuit AD RWY 20 main Gauche / *Circling prohibited West of RWY. Left hand circuit RWY 20.*
Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 5.6 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 49 | 3 min 58 | 3 min 22 | 2 min 56 | 2 min 36 | 2 min 06 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 |



© SIA

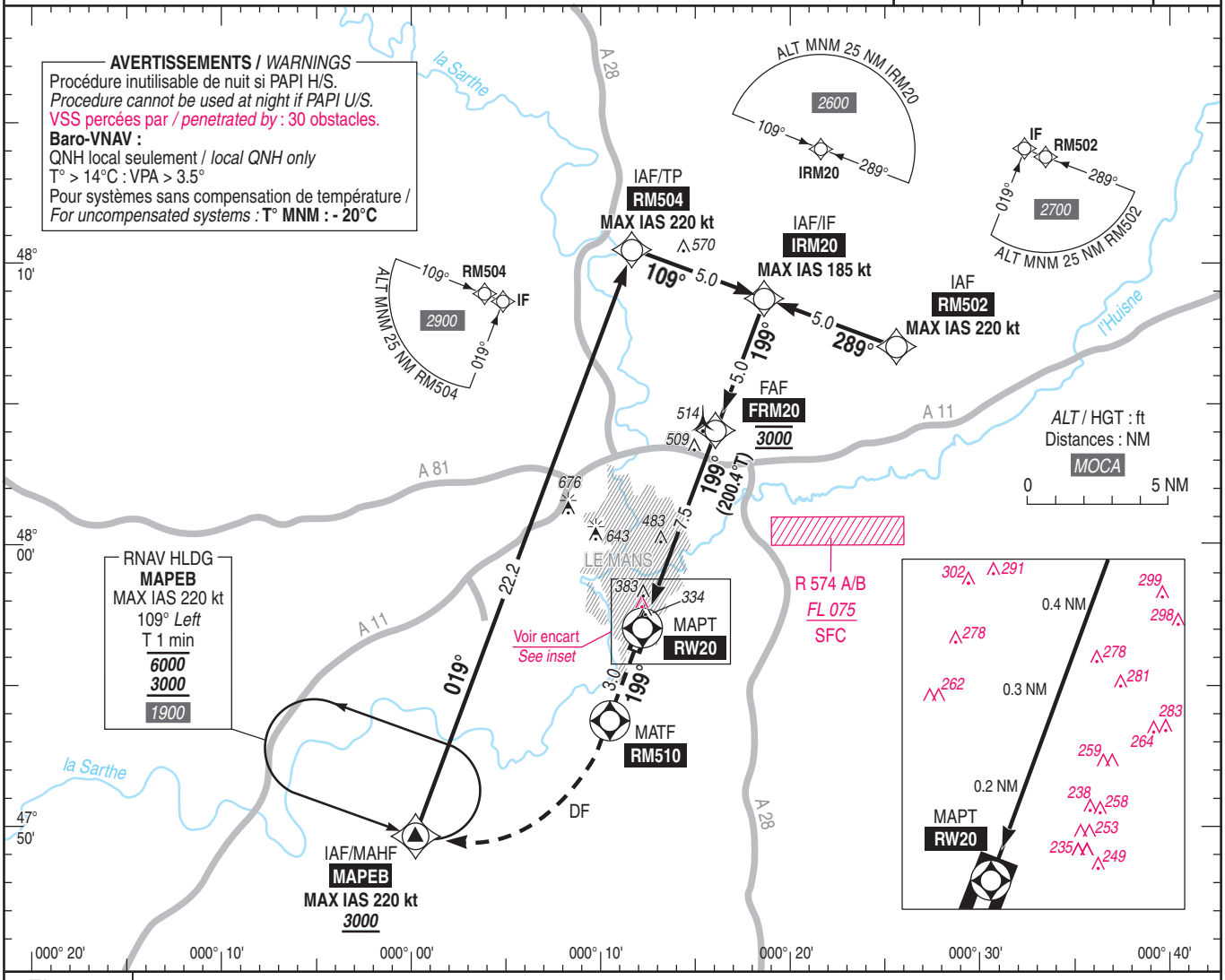
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 194,* ***DTHR : 182 (7 hPa)***

**LE MANS** ARNAGE

**RNP** RWY 20

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS** : LE MANS Information 125.905
Absence ATS : **A/A** (125.905) FR uniquement. Obtenir le QNH de TOURS auprès de PARIS ACC.
***A/A*** *(125.905) FR only. Obtain TOURS QNH from PARIS ACC.*

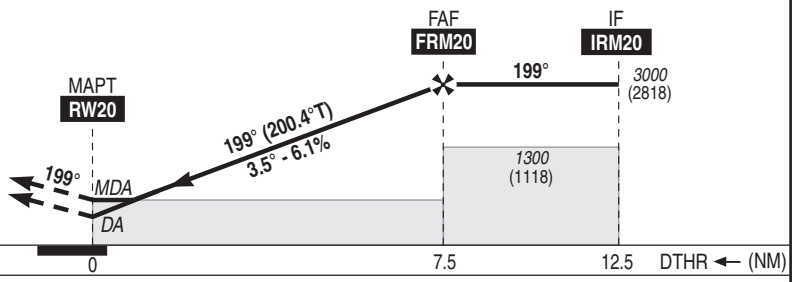
| RNP APCH | EGNOS Ch 96769 E20A TCH : 49 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **RM510**. A **RM510**, tourner à **droite** direct vers **MAPEB** (**MAX IAS 220 kt**) (**3000 MNM**) pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2818). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb to* ***RM510****. At* ***RM510****, turn* ***right*** *direct to* ***MAPEB*** *(****MAX IAS 220 kt****) (****3000 MNM****) to enter the holding climbing to* ***3000*** *(2818). Acceleration level not studied.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***760*** (580) | 1500 | 292 | ***760*** (580) | 1500 | 337 | ***760*** (580) | 1500 | | ***760*** (580) | 1500 | ***930*** (750) | 1500 |
| B | ***790*** (600) | 1600 | 307 | ***790*** (600) | 1600 | 352 | ***790*** (600) | 1600 | 578 | ***790*** (600) | 1600 | ***950*** (770) | 1600 |
| C | ***1060*** (880) | 2400 | 317 | ***1060*** (880) | 2400 | 362 | ***1060*** (880) | 2400 | | ***1060*** (880) | 2400 | ***1230*** (1050) | 2400 |

| **DIST RW20** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2830*** (2648) | ***2460*** (2278) | ***2090*** (1908) | ***1720*** (1538) | ***1350*** (1168) | ***970*** (788) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Ouest de la piste. Circuit AD RWY 02 main Droite / *Circling prohibited West of RWY. Right hand circuit RWY 02.*
Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 7.5 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 23 | 5 min 35 | 4 min 58 | 4 min 28 | 4 min 04 | 3 min 44 | 3 min 26 | 3 min 12 | 2 min 59 | 2 min 48 |
| VSP (ft/min) | 430 | 495 | 555 | 615 | 680 | 740 | 805 | 865 | 925 | 990 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRN.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRN - RENNES SAINT JACQUES

**AD 2 LFRN.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°04'19"N 001°43'56"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre RWY 10/28. | Center of RWY 10/28. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5,9 km SW de RENNES. | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 124 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 158 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.6225°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.137°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEARD | |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de RENNES SAINT-JACQUES<br>BP 29155<br>35091 RENNES CEDEX 9 | |
| | Telephone | +33 2 99 29 60 04 | |
| | FAX | (OPS) +33 2 99 29 60 37 | |
| | TELEX | RNSAPXH | |
| | AFS | LFRNYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRN.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN 0400-2130 / SAM-DIM 0500-2130 | MON-FRI 0400-2130 / SAT-SUN 0500-2130 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Immigration pour les vols extra-Schengen dans l'aérogare. Stationnement des aéronefs sur le parking commercial passagers avec assistance obligatoire :<br>- LUN-VEN : 0400-2130 avec PPR 24HR.<br>- SAM-DIM et JF : 0500-2130 avec PPR 48HR.<br>En dehors de ces horaires, aucun vol extra-Schengen accepté.<br>TEL : +33 9 70 27 51 52<br>E-mail : bsi-rennes@douane.finances.gouv.fr<br>BGTA TEL +33 2 99 67 89 08 | Immigration for extra-Schengen flights in the terminal. Passengers commercial parking stand only (mandatory handling) :<br>- MON-FRI : 0400-2130 with PPR 24HR.<br>- SAT-SUN and HOL : 0500-2130 with PPR 48HR.<br>Outside this SKED, no extra-Schengen flight accepted.<br>TEL : +33 9 70 27 51 52<br>E-mail : bsi-rennes@douane.finances.gouv.fr<br>BGTA TEL +33 2 99 67 89 08 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN) | BORDEAUX (see GEN) |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 : HOR voir NOTAM<br>En dehors de ces HOR, PPR 48 HR, TEL : +33 2 99 29 60 07 ou +33 6 13 39 26 71 (astreinte).<br>Automate AVGAS-100LL :<br>LUN-DIM : 0700-1900 | JET A1: SKED see NOTAM<br>Outside these SKED, PPR 48 HR, TEL : +33 2 99 29 60 07 or +33 6 13 39 26 71 (on-call duty).<br>Automate dispenser AVGAS-100LL :<br>MON-SUN : 0700-1900 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | LUN-VEN : 0400-2130<br>SAM-DIM : 0500-2130<br>En dehors de ces HOR, PPR avant 2030.<br>E-mail : ops@rennes.aeroport.fr<br>TEL : +33 2 99 29 60 04<br>ASSISTANCE OBLIGATOIRE sur les parkings commercial passagers et commercial fret avec PPR 48HR.<br>Les transporteurs aériens opérant des vols commerciaux effectuent leur demande d'assistance par mail à ops@rennes.aeroport.fr<br>Les opérateurs d'aviation générale et d'affaire effectuent leur demande via myhandling :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com | MON-FRI : 0400-2130<br>SAT-SUN : 0500-2130<br>Outside these SKED, PPR before 2030.<br>E-mail : ops@rennes.aeroport.fr<br>TEL : +33 2 99 29 60 04<br>HANDLING MANDATORY on commercial passengers and commercial freight aprons with PPR 48HR.<br>Aviation companies operating commercial flights shall request handling at ops@rennes.aeroport.fr<br>General and business aviation shall request handling from myhandling : https://cy.myhandlingsoftware.com |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré du 15/10 au 15/04 | Provided from 15/10 to 15/04 |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface des pistes) :<br>- Piste 10/28 : H24.<br>- Piste 14/32 : PPR 24HR à ops@rennes.aeroport.fr | GRF (Global Reporting Format) :<br>- RWY 10/28 : H24<br>- RWY 14/32 : PPR 24HR at ops@rennes.aeroport.fr |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Plateforme de chargement 10 ft uniquement.<br>Assistance commerciale et technique possible H24 sur PPR 48HR. | Loading platform 10 ft only.<br>Possible commercial and technical assistance H24 on PPR 48HR. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : Jet A1, Avgas 100LL.<br>Lubrifiants : NIL.<br>Paiements : carte SHELL, carte bancaire (sauf american express), ou fuel release. | Fuel : Jet A1, Avgas 100LL.<br>Lubricants : NIL.<br>Payments : credit card (except Amercan Express), SHELL cards or fuel release. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Stock automate Avgas 100LL : 40 m3.<br>Stock Jet A1 : 180 m3 (2 x 50 m3 + 1 x 80 m3) plus 2 fuellers de 20 m3. | Stock automate dispenser Avgas 100LL : 40 m3.<br>Stock Jet A1 : 180 m3 (2 x 50 m3 + 1 x 80 m3) and 2 x 20 m3 fuellers. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivreuse Vestergaard | Deicer Vestergaard |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Changement moteur possible pour ACFT de 5.7 t MAX: RENNES MAINTENANCE AERO TEL: +33 2 99 31 93 14<br>Réparations tous monomoteurs, assistance bimoteurs, pièces de rechange. | Engine exchange possible for 5.7 t MAX ACFT: RENNES MAINTENANCE AERO TEL: +33 2 99 31 93 14<br>All single engine repairs, twin-engine assistance, spares. |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRN.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels à proximité (5 min) et à RENNES | Hôtels nearby (5 min) and in RENNES |
| 2 | Restaurants | Bar / restauration rapide à l'aérogare. | Bar / snack at airport. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de location et bus. | Taxis, car rental and bus. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux et cliniques à RENNES. | Public and private hospital in RENNES. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRN.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 véhicules d'intervention eau/émulseur de 9000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre. | 2 rescue vehicles water/foaming agent, 9000 liters, each equipped with 250 kg powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD | AD operator procedure |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7: O/R<br>Niveau 6: LUN-DIM : H24 | Level 7 : O/R<br>Level 6 : MON-SUN : H24 |

**AD 2 LFRN.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige : 1 tracteur équipé de lames caoutchouc.<br>Glace-verglas : matériel d'épandage pour produits déverglaçants. | Snow : 1 tractor equipped with rubber blades.<br>Surface ice - black ice : spreading equipment for de-icing agent. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayés :<br>- la piste 10/28 sur une largeur de 30m, verglas sur toute sa largeur<br>- TWY A, B et F<br>- Aires de trafic principale et fret.<br>Les autres voies de circulation et parking avions pourront être dégagés en fonction des disponibilités, sur décision du Gestionnaire. | The following will be cleared :<br>- RWY 10/28 over a width of 30m, black ice over the whole width<br>- TWY A, B and F<br>- Main and freight aprons.<br>The other TWY and ACFT parking areas will be cleared as the equipment becomes available and at the decision of the airport operator. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Acétate de potassium liquide. | Potassium acetate liquid form. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | - Commerciale passagers: 46000 m2 Béton bitumineux<br>- Fret: 8000 m2 Béton bitumineux+10000 m2 béton | - Passengers: 46000 m2 Asphaltic concrete<br>- Freight: 8000 m2 Asphaltic concrete+10000 m2 concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | - Commerciale passagers : de 17 F/C/W/T à 42 F/C/W/T<br>- Fret : béton bitumineux 63 F/C/W/T, béton 78 F/C/W/T. | - Passengers : from 17 F/C/W/T to 42 F/C/W/T<br>- Freight : asphaltic concrete 63 F/C/W/T, concrete 78 F/C/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, F : 23 m - B, D : 18 m - C, G4 : 7.5 m - G : 10.5 m - G1 : 10 m - Bypass G2, J : 7.5 m. | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | - TWY A : 62 F/C/W/T<br>- TWY B : 22 F/C/W/T<br>- TWY C, G, G1, G4 : 5.7 t<br>- TWY D : 45 F/C/W/T<br>- TWY F : 70 F/C/W/T<br>- TWY J, Bypass G2 : 1.5 t | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking commercial passagers | Commercial passengers apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 118 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Limitations TWY : Voir / See AD 2 LFRN.20.3.2 | |

**AD 2 LFRN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD2 LFRN APDC 01<br>Voir AD 2 LFRN APDC 02 | See AD2 LFRN APDC 01<br>See AD2 LFRN APDC 02 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRN .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRN.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-RENNES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRN .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-RENNES |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : +33 2 22 51 54 16 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | 100.80 (101) | 2102 x 45 | 70 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°04'25.25"N 001°44'45.96"W<br>( 48°04'24.83"N 001°44'42.57"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 77ft<br>DTHR : 81ft |
| 28 | 280.80 (281) | 2102 x 45 | 70 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°04'12.66"N 001°43'06.13"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 121ft |
| 14 | 141.80 (142) | 850 x 30 | 5,7t<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°04'11.73"N 001°44'25.79"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 110ft |
| 32 | 321.80 (322) | 850 x 30 | 5,7t<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°03'50.12"N 001°44'00.69"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 109ft |
| 14L | 141.80 (142) | 549 x 50 | 1,5t<br>non revêtue / not paved | 48°04'09.36"N 001°44'18.68"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 115ft |
| 32R | 321.80 (322) | 549 x 50 | 1,5t<br>non revêtue / not paved | 48°03'55.34"N 001°44'02.38"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 111ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 10 | NIL | NIL | NIL | 2222 x 280 | NIL | (1) |
| 28 | NIL | NIL | NIL | 2222 x 280 | NIL | (2) |
| 14 | NIL | NIL | NIL | 970 x 80 | NIL | (3) |
| 32 | NIL | NIL | NIL | 970 x 80 | NIL | (4) |
| 14L | NIL | NIL | NIL | 610 x 60 | NIL | (5) |
| 32R | NIL | NIL | NIL | 610 x 60 | NIL | (6) |

(1) Bande non revêtue, RESA seuil 10 : 100 x 90 m / Unpaved strip, RESA THR 10 : 100 x 90 m

(2) Bande non revêtue, RESA seuil 28 : 90 x 90 m. / Unpaved strip, RESA THR 28 : 90 x 90 m.

(3) Bande non revêtue, RESA seuil 14 : 30 x 60 m. / Unpaved strip, RESA THR 14 : 30 x 60 m.

(4) Bande non revêtue, RESA seuil 32 : 30 x 60 m / Unpaved strip, RESA THR 32 : 30 x 60 m.

(5) Bande non revêtue, RESA seuil 14L : 30 x 100 m. / Unpaved strip, RESA THR 14L : 30 x 100 m.

(6) Bande non revêtue, RESA seuil 32R : 30 x 100 m. / Unpaved strip, RESA THR 32R : 30 x 100 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 2102 | 2102 | 2102 | 2031 | |
| TWY C | 947 | 947 | 947 | | |
| TWY D | 1307 | 1307 | 1307 | | |
| 28 | 2102 | 2102 | 2102 | 2102 | |
| TWY A | 1910 | 1910 | 1910 | | |
| TWY B | 1707 | 1707 | 1707 | | |
| TWY C | 1188 | 1188 | 1188 | | |
| TWY F | 1707 | 1707 | 1707 | | |
| 14 | 850 | 850 | 850 | 850 | |
| 32 | 850 | 850 | 850 | 850 | |
| TWY G1 | 718 | 718 | 718 | | |
| 14L | 549 | 549 | 549 | 549 | |
| 32R | 549 | 549 | 549 | 549 | |

**AD 2 LFRN.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 10 | | G-LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 50 ft | | 2100 m | 15 m | OACI / ICAO | HI / LIH |
| 28 | - 900 m - LIH | G-LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | 2100 m | 15 m | OACI / ICAO | HI / LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 10 | 70 m<br>1430 m<br>600 m | 60 m | R<br>W<br>Y | HI<br>LIH | R | | | (1) |
| 28 | 1500 m<br>600 m | 60 m | W<br>Y | HI<br>LIH | R | | | (2) |

(1) Balisage de piste : feux LED / Runway lighting : LED lights

(2) Balisage de piste : feux LED / Runway lighting : LED lights

**AD 2 LFRN.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Voir / See AD 2 LFRN.11 | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A, B, D, F : feux LED B-BI | TWY A, B, D, F : LED lights B-LIL |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Disponible | Available |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | - Moins d'une seconde avec ASI (Alimentation Sans Interruption)<br>- Moins de 15s sans ASI | - Below one second with UPS (Uninterruptible Power Supply)<br>- Below 15s without UPS |
| 5 | Observations / *Remarks* | Raquettes de retournement (balisage diurne/nocturne basé sur l'A350) : Axial/G et Latéral/B<br>PRKG commercial : B<br>Feux de protection de piste aux points d'attente avant piste 10-28 | Turnaround areas (visual aids for navigation based on A350): centerline lights /G and edge lights /B<br>Commercial apron: B<br>RWY guard lights at HLDG points RWY 10-28 |

**AD 2 LFRN.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFRN.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR RENNES**<br><br>cercle de 6.5 NM de rayon centré sur 48°04'19"N , 001°43'56"W ARP | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>RENNES Approche (FR)<br>RENNES Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>RENNES Tour (FR)<br>RENNES Tower (EN) | H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | RENNES Information (FR)<br>*RENNES Information (EN)* | 120.350 MHz | H24 | Secteur COTENTIN/COTENTIN sector |
| FIS | RENNES Information (FR)<br>*RENNES Information (EN)* | 126.950 MHz | H24 | Secteur NORD/NORTH sector |
| FIS | RENNES Information (FR)<br>*RENNES Information (EN)* | 134.000 MHz | H24 | Secteur SUD/South sector |
| FIS | RENNES Information (FR)<br>*RENNES Information (EN)* | 134.200 MHz | H24 | Secteur COTENTIN/COTENTIN sector |
| APP | RENNES Approche (FR)<br>*RENNES Approach (EN)* | 120.350 MHz | H24 | Secteur COTENTIN/COTENTIN sector<br>Secteurs/Sectors JD 1 à/to 3 |
| APP | RENNES Approche (FR)<br>*RENNES Approach (EN)* | 126.950 MHz | H24 | Secteur NORD/NORTH sector<br>Secteur/Sector DD. |
| APP | RENNES Approche (FR)<br>*RENNES Approach (EN)* | 134.000 MHz | H24 | Secteur SUD/South sector<br>Secteurs/Sectors RN 1 et/and 3 |
| APP | RENNES Approche (FR)<br>*RENNES Approach (EN)* | 134.200 MHz | H24 | Secteur COTENTIN/COTENTIN sector.<br>Secteurs/Sectors JC 1 à/to 4 |
| TWR | RENNES Sol (FR)<br>*RENNES Ground (EN)* | 121.730 MHz | H24 | |
| TWR | RENNES Tour (FR)<br>*RENNES Tower (EN)* | 120.505 MHz | H24 | |
| VDF | RENNES Gonio (FR)<br>*RENNES Homer (EN)* | 120.505 MHz | H24 | |
| VDF | RENNES Gonio (FR)<br>*RENNES Homer (EN)* | 126.950 MHz | H24 | |
| VDF | RENNES Gonio (FR)<br>*RENNES Homer (EN)* | 134.000 MHz | H24 | |
| ATIS | RENNES (FR)<br>*RENNES (EN)* | 136.405 MHz | H24 | TEL : 02 99 67 72 50 |

**AD 2 LFRN.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | REN | 109.25 MHz<br>CH 29Y | H24 | 48°04'08.9"N 001°44'30.1"W | 126 ft | 150NM FL500 | | | |
| LOC 28 (I.E.1) | RS | 110.1 MHz | H24 | 48°04'26.3"N 001°44'53.9"W | 72 ft | | | 281°/239 m DTHR 10 | (1) |
| GP 28 | | 334.4 MHz | H24 | 48°04'18.2"N 001°43'19.0"W | 122 ft | | 15.5 m/51 ft<br>( 3 °) | 303°/315 m THR 28 | |
| DME 28 | | CH 38X | H24 | 48°04'18.2"N 001°43'19.0"W | 174 ft | 25NM FL250 | | 303°/315 m THR 28 | (2) |

(1) Secteur utilisable: 090°. GP28 : angle de couverture limité à 5° à droite de l'axe FNA / Coverage sector 090°. GP 28 : Coverage angle limited to 5° right from FNA axis.

(2) Secteur utilisable LOC portée 20NM/Coverage sector LOC range 20NM.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.20 Règlements de circulation locaux Local traffic regulations**

**20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**20.1.1 TMA**

RENNES APP assure le service du contrôle de la circulation aérienne :

- dans les limites des TMA 1, 2 et 3 : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ APP RENNES SUD,
- dans les limites de la TMA 4 : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ APP RENNES NORD,
- dans les limites des TMA 5 et 6 : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ APP RENNES COTENTIN.

**20.1.2 SIV**

RENNES INFO assure le service d'information de vol :

- dans les limites du SIV Nord : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ SIV RENNES Nord,
- dans les limites du SIV Sud : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ SIV RENNES Sud,
- dans les limites du SIV Cotentin : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ SIV RENNES COTENTIN.

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013.2 hPa.

Altitude de transition 5000 ft.

**20.3 MANŒUVRES AU SOL**

**20.3.1 Utilisation des postes de stationnement**

Utilisation des postes commerciaux passagers et fret réservée :

- aux ACFT commerciaux programmés,
- aux ACFT d'Etat après accord de l'exploitant d'AD ,
- aux autres ACFT avec assistance obligatoire et PPR PN 48HR auprès de l'exploitant d'aérodrome.

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

***20.1.1 TMA***

*RENNES APP provides air traffic control services :*

- within the limits of TMA 1, 2 and 3 : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ APP RENNES SOUTH,
- within the limits of TMA 4 : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ APP RENNES NORTH,
- within the limits of TMA 5 and 6 : cf AD2 LFRN COM 01 FREQ APP RENNES COTENTIN.

***20.1.2 SIV***

*RENNES INFO provides flight information service :*

- within the limits of SIV North : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ SIV RENNES NORTH,
- within the limits of SIV South : cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ SIV RENNES SOUTH,
- within the limits of SIV Cotentin: cf AD 2 LFRN COM 01 FREQ SIV RENNES COTENTIN.

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*1013.2 hPa.*

*Transition altitude 5000 ft.*

***20.3 GROUND MANOEUVRING***

***20.3.1 Use of parking stands***

*Use of commercial passengers and freight parking stands reserved for :*

- *scheduled commercial ACFT,*
- *State ACFT upon agreement from AD operator ,*
- *other ACFT with mandatory assistance and PPR PN 48HR from AD operator.*

**a) Zone parking commercial passagers** / ***a) Commercial passenger apron***

| Postes / *Stands* | Ligne d'arrêt / *Stop line* | Aéronef critique / *Type of ACFT* | Observations / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| A1, A2, A3, A4 | | LJ45, P180, C525, DA42 | Orientation usuelle vers l'Ouest / sortie par la droite.<br>*Usual orientation to the west / exit to the right.* |
| B1, B2, B3, B4<br>Ces postes peuvent accueillir des hélicoptères.<br>*Theses stands can accommodate helicopters.* | .<br>H1 à / *to* H4 | GLF4, CRJ7<br>NH90, EC225 | Orientation usuelle vers l'Ouest / sortie par la droite.<br>Utilisable par hélicoptère de diamètre de rotor inférieur à 18,5 m.<br>Sortie du poste pour hélicoptères en marche avant - Le demi-tour est interdit.<br>*Usual orientation to the west / exit to the right.*<br>*Available for helicopters whose rotor diameter is less than 18,5 m.*<br>*Exit from stand for helicopters moving forward - U-turn is forbidden.* |
| B5 | | B190 | Orientation vers l'Ouest uniquement / sortie par la droite.<br>B5 neutralise A3 et A4.<br>*West facing only / exit to the right.*<br>*B5 not available at the same time as A3 and A4.* |
| C0, C1, C2, C3, C4, C5, C6 | A<br>B | A320, E190, CRJX<br>B738, B739, E195-E2, A321 | Sortie autonome par la ligne de guidage à droite.<br>C5 ou C6 neutralise D1.<br>C0 neutralise B3 et B4.<br>*Self-manoeuvring exit via the guide line on the right.*<br>*D1 not available at the same time as C5 and C6.*<br>*B3 and B4 not available at the same time as C0.* |
| D1 | | B753, A400M | Sortie par la droite.<br>D1 neutralise C5 et C6.<br>*Exit to the right.*<br>*C5 and C6 not available at the same time as D1.* |
| H | | EC145 | Hélicoptère de dimension hors tout de 16,6 m maximum.<br>*The largest overall dimension of the helicopter : 16,6 m maximum.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**b) Zone parking commercial fret**

***b) Commercial freight apron***

| Postes / *Stands* | Ligne d'arrêt / *Stop line* | Aéronef critique / *Type of ACFT* | Observations / *Remarks* |
|---|---|---|---|
| 1, 2, 4 | | A320, B738 | Sortie autonome par la droite.<br>*Self-manoeuvring exit to the right.* |
| 1A, 3 | | B767, C160, C130, A300 | Sortie autonome par la droite.<br>1A neutralise 1 et 2.<br>1A et 3 peuvent être utilisés simultanément.<br>*Self-manoeuvring exit to the right.*<br>*1A not available at the same time as 1 and 2.*<br>*1A and 3 can be used simultaneously.* |
| 5 | | A330 seulement / only | Sortie autonome par la ligne de guidage à droite.<br>Neutralise 3 et 4.<br>Sous conditions de l'exploitant.<br>*Self-manoeuvring exit via the guide line on the right.*<br>*Not available at the same time as 3 and 4.*<br>*Under AD operator conditions.* |

**c) Zone parking militaire**

Les parkings de la zone militaire sont sous gestion exclusive de l'armée française.

Restriction d'utilisation du parking militaire :

- ACFT lourds (MTOW >7t), accès interdit sauf déroutement en situation d'urgence,
- ACFT légers (MTOW <7t), PPR 24 HR jours ouvrés obligatoire au +33 2 99 35 37 37 / contact OPS MIL en AD 2.23.

***c) Military apron area***

*The military apron area is under the exclusive management of the French Army.*

*Restrictions on the use of military apron :*

- *Heavy ACFT (MTOW > 7 t), access prohibited except in case of emergency,*
- *Light ACFT (MTOW < 7 t), PPR 24 HR on working days mandatory at +33 2 99 35 37 37 / MIL OPS contact in AD 2.23.*

| Postes / *Stands* | Type aéronef / *Type of ACFT* | Observations / *Remarks* |
|---|---|---|
| 1, 2, 3, 4, 5, 6<br>D1, D2, D3, D4, D5, D6 | Réservés aux aéronefs basés.<br>*Reserved for home-based ACFT.* | PCN Aire de stationnement 2 (AST2) : 9 R/B/W/T (*) |
| 7, 8, 9, 10<br>B1, B2, B3<br>C1, C2, C3, C4 | Selon dimensions et possibilités.<br>*Depending on size and possibilities.* | PCN Aire de stationnement 1 (AST1) : 12 F/B/W/T (*)<br>PPR (TEL) 02 99 35 37 37 |

(*) Voie d'accès / *Taxiline* PCN : 6 R/B/W/T

**d) Zones parking aviation générale**

***d) General aviation apron areas***

Parking aéroclub :

1) ACFT MTOW < 5.7 t.
2) Interdit aux hélicoptères.
3) Envergure MAX : 12 m.
4) A l'intérieur de l'aire de trafic matérialisée par ligne blanche discontinue, la position de stationnement est au choix du pilote. Le CDB assure sa propre sécurité.
5) Sortie piétons par le portillon (EXT 2) sous la responsabilité du commandant de bord.
   Entrée par le portillon (EXT2) après vérification de la licence de pilote par visiophone. Les passagers sont sous la responsabilité du commandant de bord.
6) Stationnement des vols hors-Shengen interdit (ref AD 2 LFRN 3.2).

*Flying club apron :*

*1) ACFT MTOW < 5.7 t.*
*2) Prohibited to helicopters.*
*3) MAX wingspan : 12 m.*
*4) Within the aprons materialized by broken white line, the parking position is at dicretion of the pilot. The pilot in command ensures his own safety.*
*5) Pedestrian exit through the gate (EXT 2) under responsibility of the pilot in command.*
*Entry through the gate (EXT2) after checking the pilot licence by videophone. Passengers are under responsibility of the pilot in command.*
*6) Extra Shengen flights prohibited (ref AD 2 LFRN 3.2).*

Parking sud 1 :

1) ACFT MTOW < 5.7 t.
2) Envergure MAX : 12 m sauf accord exploitant AD.
3) Pour des raisons de sécurité, les hélicoptères sont autorisés à stationner uniquement sur le poste HEL matérialisé.
4) Poste de stationnement HEL interdit aux hélicoptères de dimension hors tout supérieure à 12 m.
5) A l'intérieur de l'aire de trafic matérialisée par une ligne blanche discontinue, la position de stationnement est au choix du pilote : le CDB assure sa propre sécurité.
6) Réservé aux aéronefs basés dans les hangars sud 1.

*South 1 apron :*

*1) ACFT MTOW < 5.7 t.*
*2) MAX wingspan : 12 m unless agreed by AD operator,*
*3) For safety related reasons, helicopters are only allowed to park on the marked HEL stand.*
*4) HEL stand prohibited for HEL with overall dimension greater than 12 m.*
*5) Within the apron marked with a white broken line, ACFT position at discretion of the pilot : the captain ensures his own safety.*
*6) Based aircraft in south 1 hangars only.*

Parking sud 2 :

1) Réservé aux aéronefs accédant à l'atelier de maintenance RMA ou basés dans les hangars sud 2.
2) ACFT MTOW < 5.7 t.
3) Envergure MAX : 15 m.
4) Pour des raisons de sécurité, les hélicoptères sont autorisés à stationner uniquement sur le poste de stationnement hélicoptères matérialisé.
5) Poste de stationnement HEL interdit aux hélicoptères de dimension hors tout supérieure à 13 m.

*South 2 apron :*

*1) Reserved for aircrafts accessing the RMA maintenance workshop or based in south 2 hangars.*
*2) ACFT MTOW < 5.7 t.*
*3) MAX wingspan : 15 m.*
*4) For safety related reasons, helicopters are only allowed to park on the marked HEL stand.*
*5) HEL stand prohibited for HEL with overall dimension greater than 13 m.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.2 TWY**

TWY A : utilisation limitée aux ACFT de largeur hors tout du train principal de 15 m max et envergure max code D.

TWY B, D : utilisation limitée aux ACFT de largeur hors tout du train principal de 9 m max.

TWY G : utilisation limitée aux ACFT de largeur hors tout du train principal inférieure à 6 m et pour la portion entre PRKG commercial et G2, elle est interdite aux ACFT d'envergure > 25 m.

Bypass G2 : utilisation limitée aux aéronefs légers (< 1,5 t) de code A (envergure < ou = 15 m) et OMGWS < ou = 4,5 m. Interdit aux hélicoptères. L'utilisation du bypass se fait uniquement sur demande du contrôle aérien.

TWY J : réservé à l'aviation légère < 1,5 t. Non prioritaire par rapport au TWY G.

TWY J non revêtu : du 01/11 au 15/04, interdit aux avions, les hélicoptères de longueur hors tout inférieure ou égale à 12 m de masse inférieure à 3t peuvent circuler en translation uniquement et sur autorisation du contrôle aérien.

***20.3.2 TWY***

*TWY A : use restricted to ACFT whose overall width of the main gear is less than 15 m and code D MAX wingspan.*

*TWY B, D : use restricted to ACFT whose overall width of the main gear is max 9 m.*

*TWY G : use limited to ACFT whose overall width of the main gear is less than 6 m and the part between the commercial PRKG and G2 is forbidden to ACFT whose wingspans are more than 25 m.*

*Bypass G2 : use limited to light ACFT (< 1.5 t), code A (wingspan < or = to 15 m) and OMGWS < or = to 4.5 m. Helicopters prohibited. The bypass may only be used at the request of ATC.*

*TWY J : reserved for light aviation flight < 1,5 t. Right of way for TWY G.*

*TWY J unpaved : from 01/11 to 15/04, prohibited for planes, HEL with largest overall dimension < = 12 m and with weight < 3t can air taxi only and upon ATC authorization.*

**20.3.3 RWY**

Piste 14L/32R non revêtue : fermée du 01/11 au 15/04.

***20.3.3 RWY***

*RWY 14L/32R unpaved : closed from 01/11 to 15/04.*

**20.4 VOLS D'ENTRAINEMENT**

ACFT militaires interdits entre 2200 et 0800 locales.

***20.4 TRAINING FLIGHTS***

*MIL ACFT prohibited between 2200 and 0800 local time.*

**20.5 SERVICE RADAR**

A l'intérieur des espaces aériens contrôlés, RENNES APP utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

***20.5 RADAR SERVICE***

*Within controlled airspaces, RENNES APP uses radar surveillance, radar assistance and radar vectoring to provide control, flight information and alert services.*

**AD 2 LFRN.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 PROCEDURES A L'ARRIVEE**

En cas d'approche à vue en piste 10, éviter les survols des villes de Chavagne, Mordelles et le Rheu.

En cas d'approche à vue en piste 28, éviter le survol de la ville de Noyal-Châtillon.

***21.1 ARRIVAL PROCEDURES***

*In case of visual approach on RWY 10, avoid overflying Chavagne, Mordelles and le Rheu.*

*In case of visual approach on RWY 28, avoid overflying Noyal-Châtillon.*

**21.2 ZONES DE POINT FIXE**

Sous réserve d'accord de l'exploitant d'AD et de l'assistance d'un placeur.

Zone de fret : sur l'ouest du taxilane du parking fret (orientation Ouest ou Est uniquement).

***21.2 RUN-UP AREAS***

*Subject to agreement from AD operator and marshaller assistance.*

*Freight area : on West side of freight apron taxilane (West or East direction only).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

## 22.1 VOLS AU DÉPART

Les commandants de bord doivent demander l'autorisation de mise en route à RENNES SOL.

## 22.2 PROCEDURES LVP

### 22.2.1 Installations et équipements disponibles

22.2.1.1 Pistes

La piste 28 est équipée d'un ILS CAT 1 uniquement.

La piste 28 est équipée d'une rampe d'approche HI de 900 m constituée de feux blancs unidirectionnels.

La piste 10 n'est pas équipée d'ILS ou de rampe d'approche.

22.2.1.2 Voies de circulation

En LPV :

- Circulation limitée à un seul mobile sur l'ensemble de l'aire de manœuvre.
- Points d'attente avant piste utilisables : A, B, D et F.

22.2.1.3 Communications

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en vigueur.

### 22.2.2 Critères de mise en place et de fin de LVP

La mise en place des LVP s'opère lorsque la visibilité est strictement inférieure à 550 m ou lorsque le plafond est strictement inférieur à 200 ft.

Pas d'arrivée ILS Cat 1 par visibilité strictement inférieure à 550 m.

Pas de départ par visibilité strictement inférieure à 250m.

Retrait des LVP au franchissement significatif et durable du ou des paramètre(s) météorologique(s) les ayant déclenchées.

### 22.2.3 Balisage

Balisage de piste : par marques (diurne) - lumineux latéral et axial sur la piste et les raquettes de retournement - seuils en HI.

Autre balisage lumineux : feux de protection de piste (wig wag) aux points d'attente avant piste - panneaux d'obligation - balisage latéral TWY A, B, D, F.

### 22.2.4 Observations

Alimentation électrique secourue sans coupure.

## 22.3 MANŒUVRES A VUE LIBRES

MVL interdites pistes 14, 32, 14L et 32R.

## 22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

### 22.4.1 Départs

Afficher code 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

### 22.4.2 Arrivées

Le pilote a connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale.

Le pilote n'a pas connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale et suivre la procédure d'attérrissage publiée pour la RWY 28 (éventuellement suivie de MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la RWY 10 est en service).

22.4.2.1 Panne de radiocommunication suivie d'une API

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une nouvelle procédure d'approche.

Lorsqu'une seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, appliquer la procédure décrite sur le volet IAC, puis dégager la TMA à 3000 ft AMSL et rechercher les conditions VMC.

## *22.1 DEPARTURE FLIGHTS*

*The pilots should ask RENNES GND a startup clearance.*

## *22.2 LVP PROCEDURES*

### *22.2.1 Available facilities and equipments*

*22.2.1.1 Runways*

*RWY 28 is equipped with a CAT 1 only ILS.*

*RWY 28 is equipped with a LIH approach lighting that is 900 m long and consists of unidirectional white lights.*

*RWY 10 is not equipped with ILS nor approach lighting system.*

*22.2.1.2 Taxiways*

*In LPV :*

- *Taxiing limited to only one mobile throughout the manoeuvring area.*
- *Usable holding points : A, B, D and F.*

*22.2.1.3 Notifications*

*ATIS notifies to pilotes when LVPs are in use.*

### *22.2.2 LVP implementation and end criteria*

*The implementation of LVPs operates when visibility < 550 m or when ceiling < 200 ft.*

*No ILS Cat 1 arrival in strictly less than 550m visibility*

*No departure in strictly less than 250m visibility.*

*Removal of the LVPs at the significant and lasting crossing of the meteorological parameter(s) that triggered them.*

### *22.2.3 Lighting*

*RWY lighting : with marks (diurnal) - edge lighting and centreline lighting on RWY and on turn around areas - THR LIH.*

*Other lighting systems : RWY protection lights (wig wag) at the holding points - mandatory panels - TWY A, B, D, F edge lighting.*

### *22.2.4 Remarks*

*Uninterruptible secondary power supply.*

## *22.3 CIRCLING*

*Circling prohibited RWY 14, 32, 14L and 32R.*

## *22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

### *22.4.1 Departures*

*Squawk code 7600.*

*- In VMC : turn back and land on the AD.*

*- In IMC : keep on flying until the TMA limits, complying with the outgoing track, at the last FL assigned , or, if this one is not compatible with obstructions, at the first safety level, then comply with the FPL in force.*

### *22.4.2 Arrivals*

*Pilot-in-command knows the RWY in use : comply with the procedure described in the national regulation.*

*Pilot-in-command does not know the RWY in use : comply with the procedure described in the national regulation and follow the landing procedure published for RWY 28 (possibly followed by a circling if the wind calculated by the captain indicates RWY 10 is in use).*

*22.4.2.1 Radiocommunication failure followed by a missed approach*

*Comply with the missed approach procedure described on IAC to perform a new APCH procedure.*

*When a second attempt results in a further missed approach, comply with the procedure described on IAC chart, then vacate the TMA at 3000 ft AMSL, and seek VMC.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRN.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Fréquences ATIS, SOL et TWR en 8.33.

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

**23.3 PERIL ANIMALIER**

De SR-30 à SS+30

**23.4 AERONEFS MILITAIRES**

Contact OPS : FREQ 139.075 - TEL : +33 2 99 35 37 37 - E-mail : escavat-rennes.ops.fct@intradef.gouv.fr

Information MET MIL au +33 2 99 35 36 62 (LUN-JEU : 0700 1600 – VEN 0700-1100).

Lors de l'arrivée, contact radio obligatoire : FREQ OPS

***23.1 MISCELLANEOUS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*ATIS, GND and TWR frequencies 8.33.*

***23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*From SR-30 to SS+30*

**23.4 MILITARY ACFT**

*OPS contact: FREQ 139.075 - TEL: +33 2 99 35 37 37 - E-mail: escavat-rennes.ops.fct@intradef.gouv.fr*

*MET MIL Information at +33 2 99 35 36 62 (MON-THU: 0700 1600 – FRI:0700-1100)*

*Upon arrival, radio contact mandatory: FREQ OPS*

**AD 2 LFRN.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRN.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| ILS / LOC RWY 28 | ILS, LOC |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

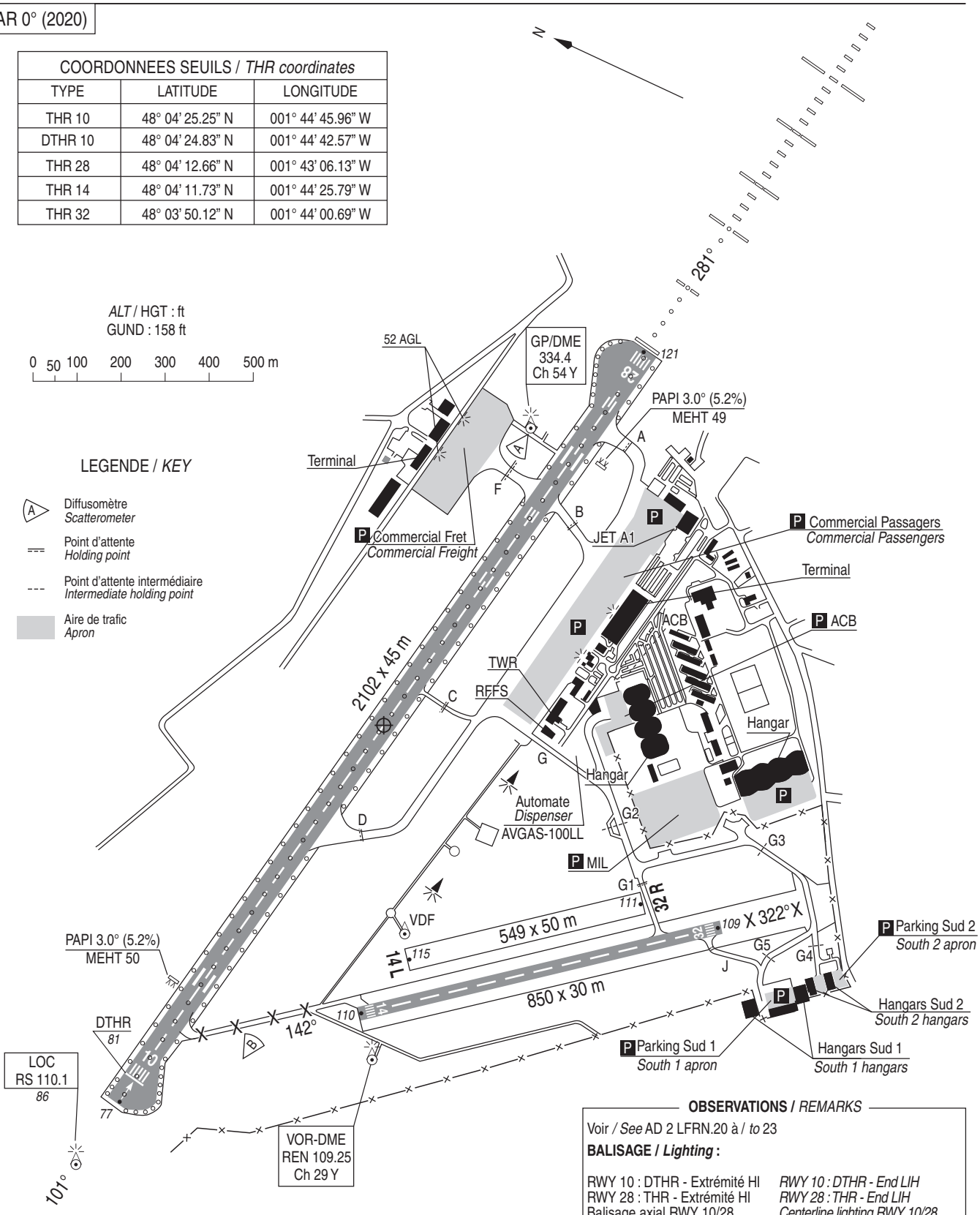
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** RENNES 136.405 ☎ 02 99 67 72 50
**GND** (SOL) 121.730

# RENNES SAINT JACQUES
48 04 19 N - 001 43 56 W
*ALT AD : 124 (5 hPa)*

VAR 0° (2020)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 10 | 48° 04' 25.25" N | 001° 44' 45.96" W |
| DTHR 10 | 48° 04' 24.83" N | 001° 44' 42.57" W |
| THR 28 | 48° 04' 12.66" N | 001° 43' 06.13" W |
| THR 14 | 48° 04' 11.73" N | 001° 44' 25.79" W |
| THR 32 | 48° 03' 50.12" N | 001° 44' 00.69" W |




**OBSERVATIONS** / *REMARKS*

Voir / *See* AD 2 LFRN.20 à / *to* 23

**BALISAGE / *Lighting* :**

| | |
|---|---|
| RWY 10 : DTHR - Extrémité HI | *RWY 10 : DTHR - End LIH* |
| RWY 28 : THR - Extrémité HI | *RWY 28 : THR - End LIH* |
| Balisage axial RWY 10/28 | *Centerline lighting RWY 10/28* |
| Balisage axial raquette 10 et raquette 28 | *Centerline lighting turnaround areas 10 and 28* |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 10 | NIL | LIH | 2102 | 2102 | 2102 | 2031 | Revêtue | 70 F/C/W/T | 250 | 250 | 250 | 300 |
| 28 | 900 m LIH | LIH | 2102 | 2102 | 2102 | 2102 | *Paved* | | 250 | 250 | 250 | 300 |



AMDT 02/26 **CHG :** FREQ SOL, ajout manche à air, bâtiment, aire de trafic, PAI sur bypass G2, suppression hélistation/*GND FREQ, windsock and building added, apron, intermediate holding point on bypass G2, helipad removed.*

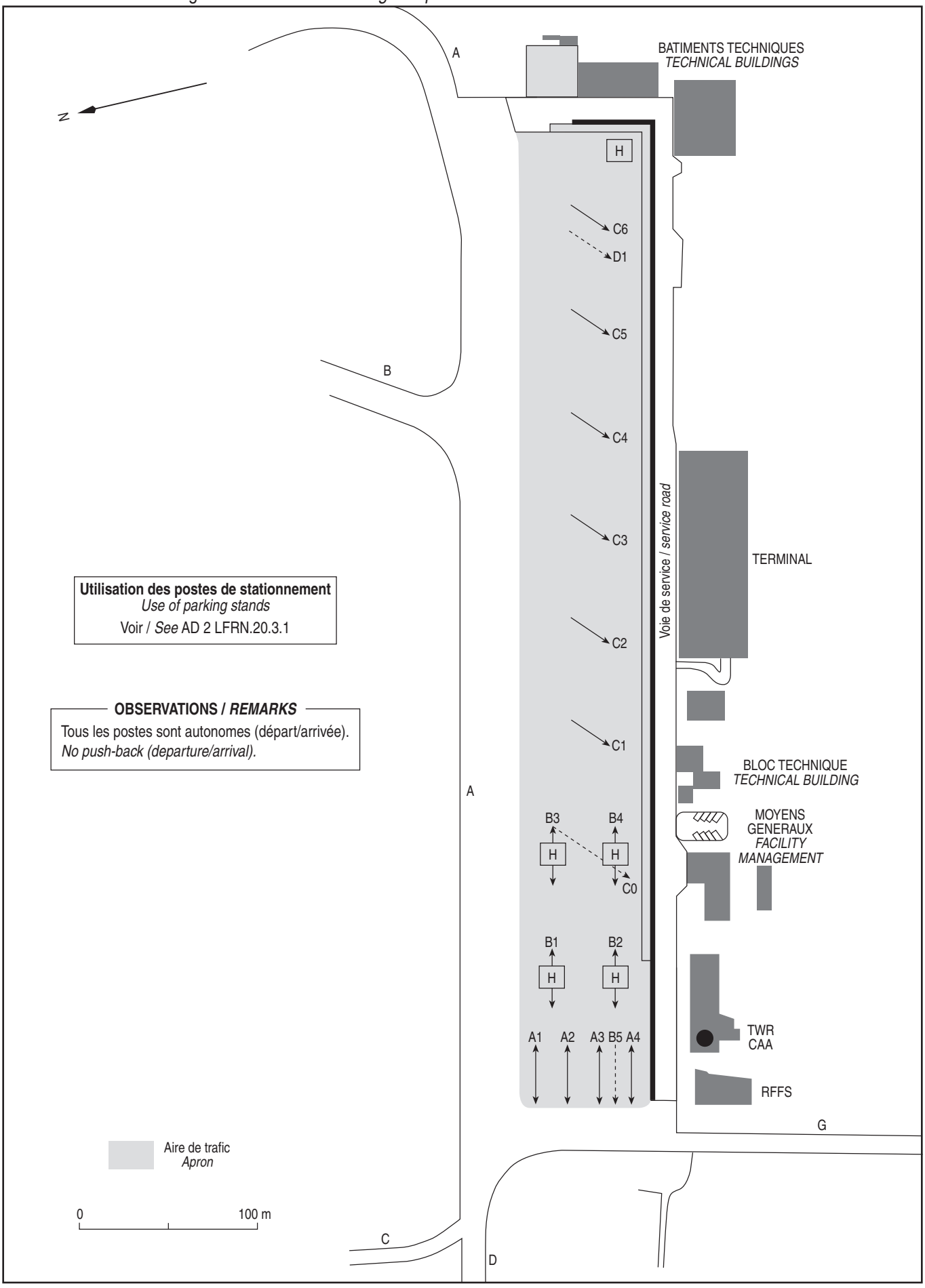
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

**RENNES** SAINT JACQUES

*Parking areas*

Zone Commerciale Passagers / *Commercial Passengers Apron*




**Utilisation des postes de stationnement**
*Use of parking stands*
Voir / *See* AD 2 LFRN.20.3.1

**OBSERVATIONS / *REMARKS***

Tous les postes sont autonomes (départ/arrivée).
*No push-back (departure/arrival).*



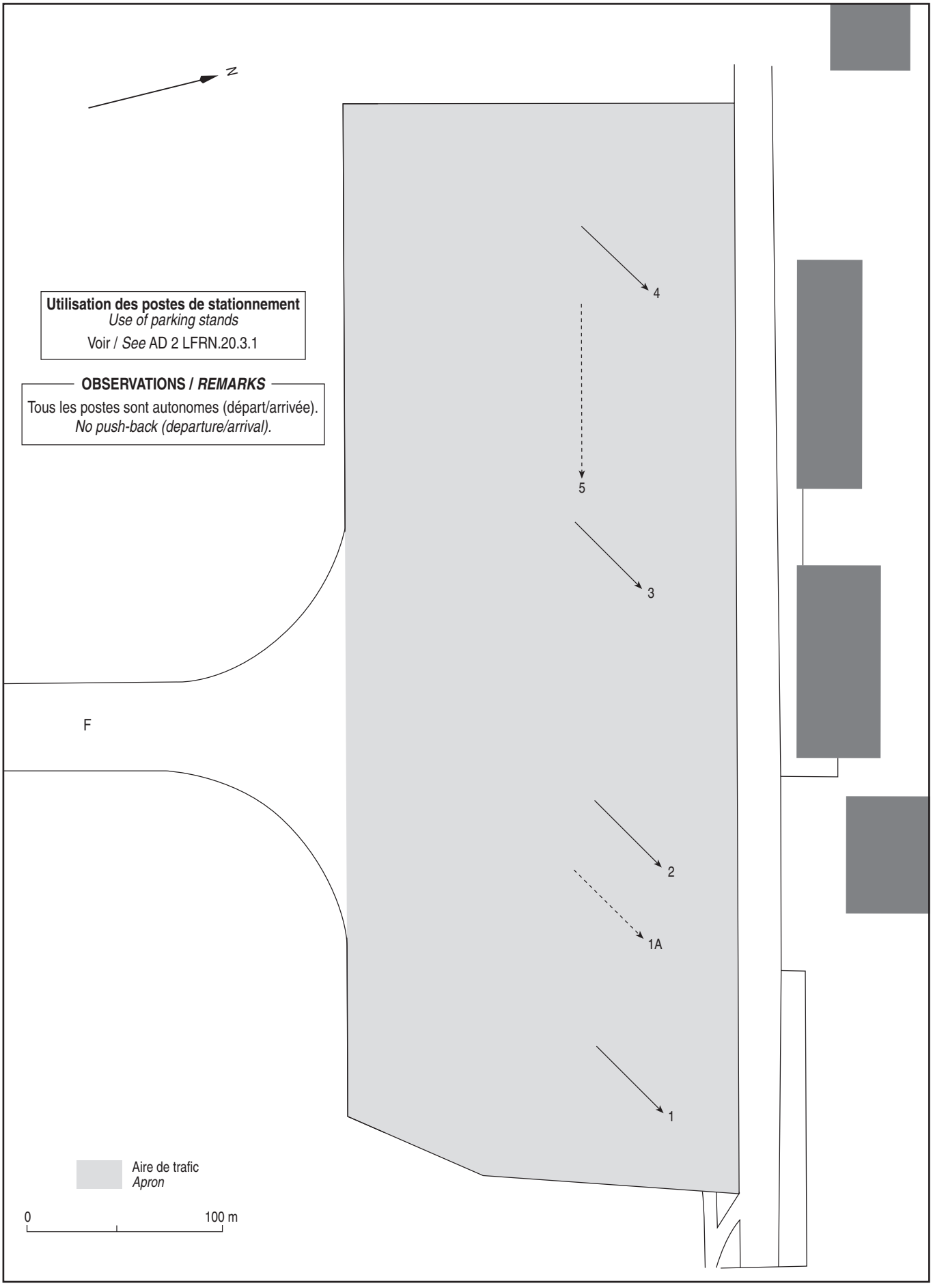
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

**RENNES** SAINT JACQUES

*Parking areas*

Zone Commerciale Fret / *Commercial Freight Apron*






© SIA

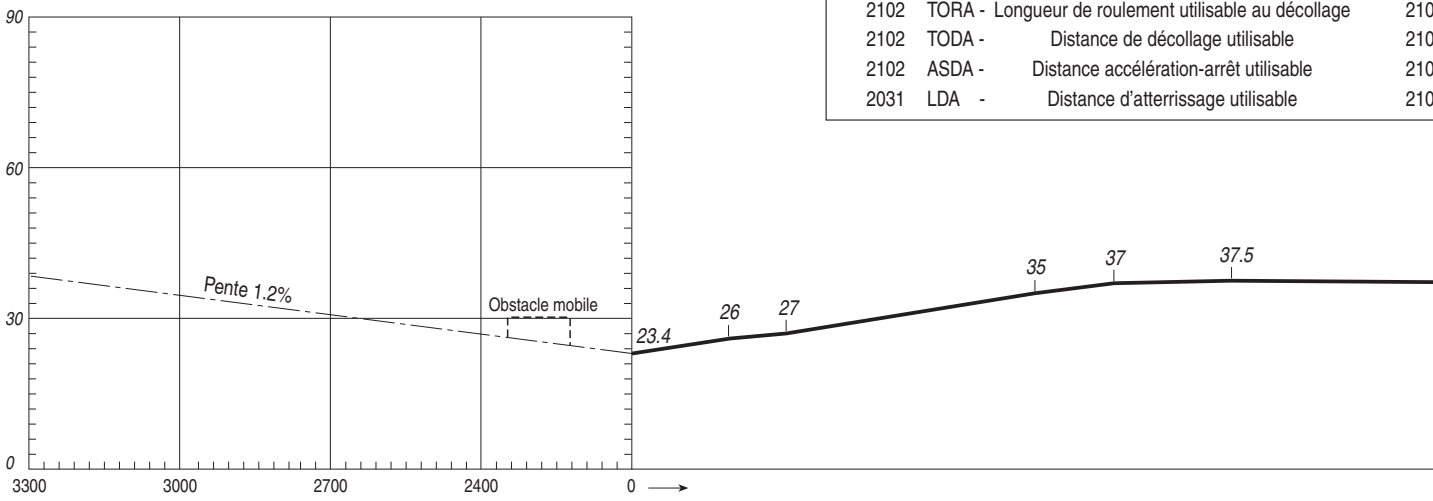
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

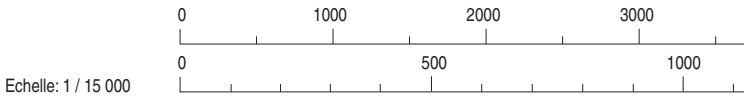
**RENNES** SAINT JACQUES
RWY 10/28

VAR 0°(20)

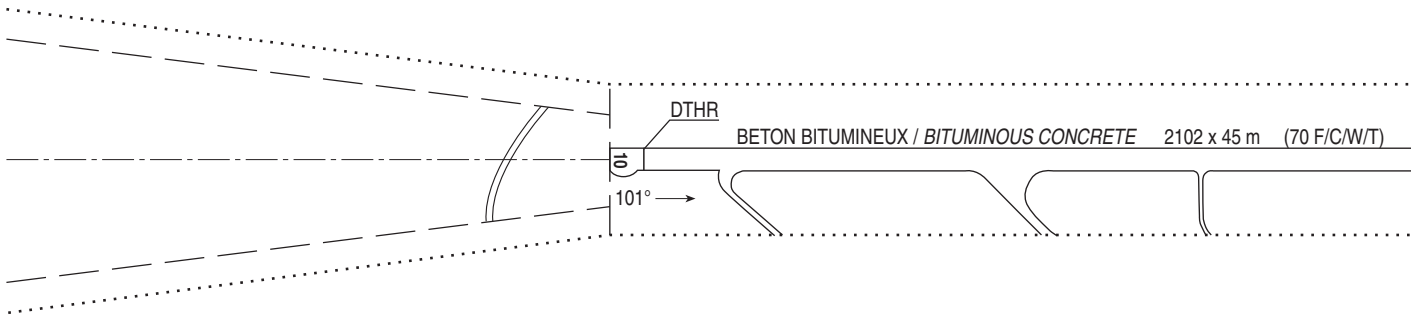
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 10 | | | RWY |
| 2102 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 210 |
| 2102 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 210 |
| 2102 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 210 |
| 2031 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 210 |




Echelle: 1 / 15 000




### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACL DE LA TR
- ⑤ OBSTACL DE LA TR
- TROUEE
- ZONE DE

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en MAI 2020
Nivellement rattaché au N.G.F.

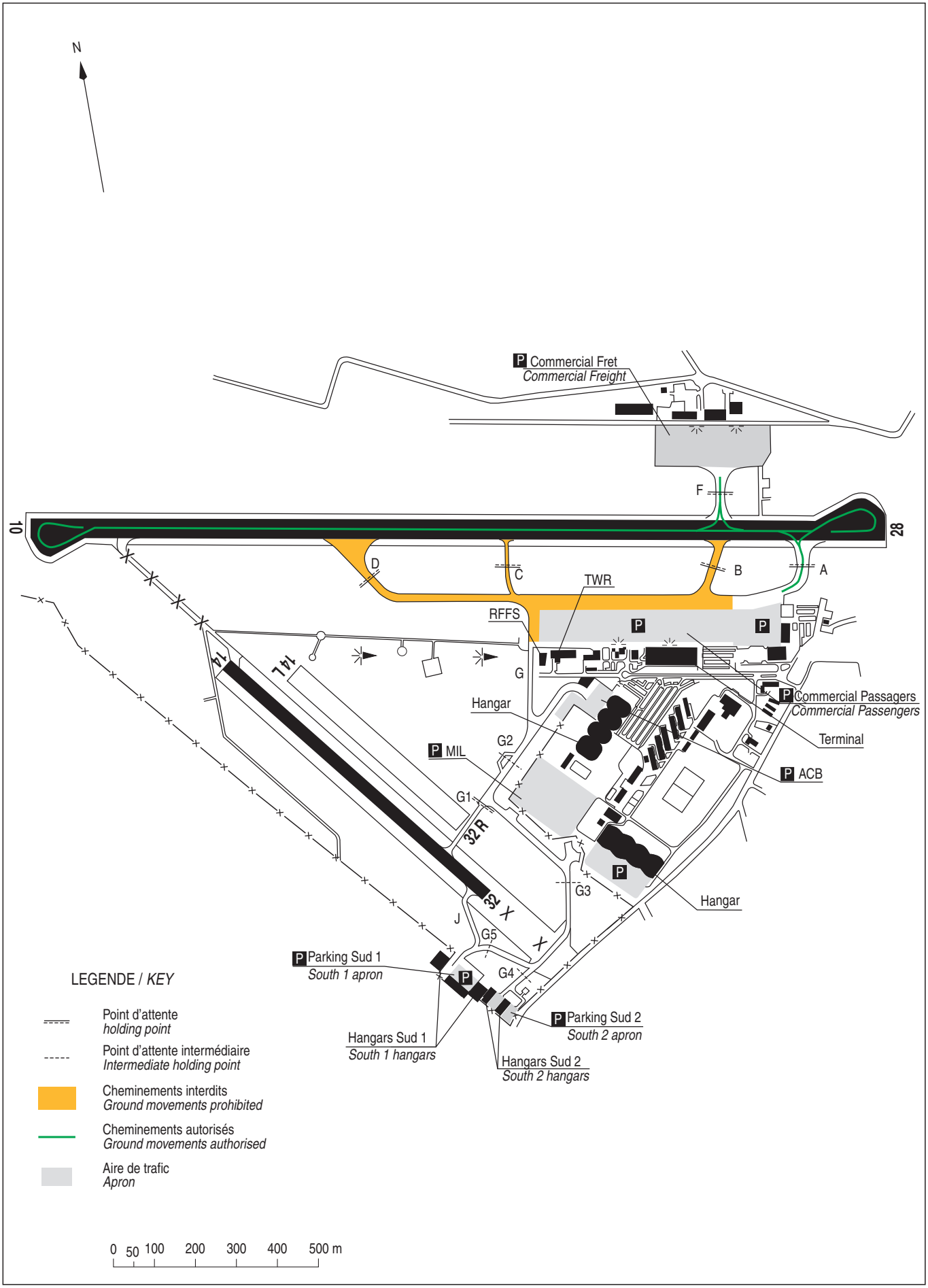


© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE POUR ACFT D'ENVERGURE >= 36 M

*Ground movements for ACFT with wingspan >= 36 m*

**RENNES** SAINT JACQUES

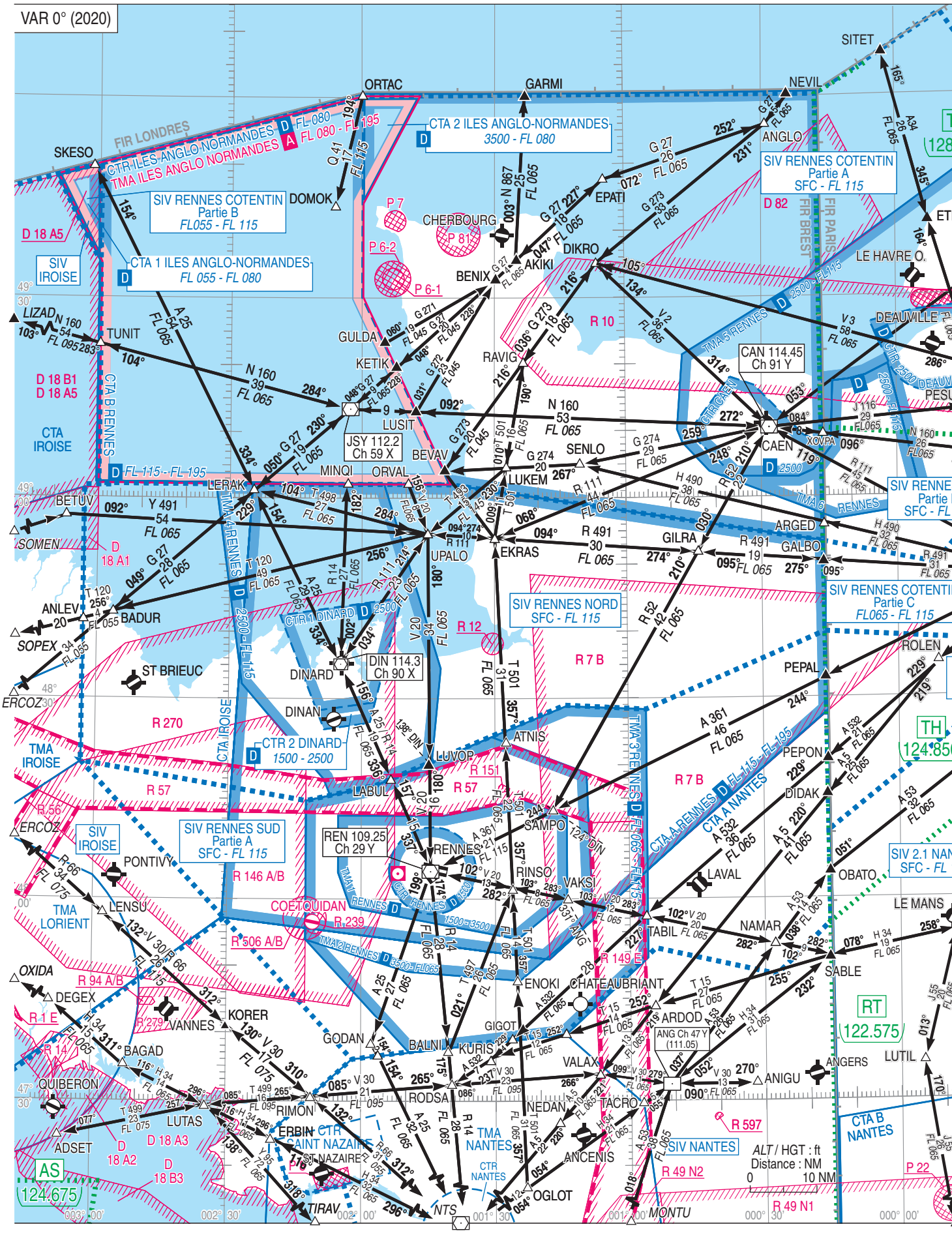





© SIA

# RENNES SAINT JACQUES
## Carte régionale
## *Area chart*

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

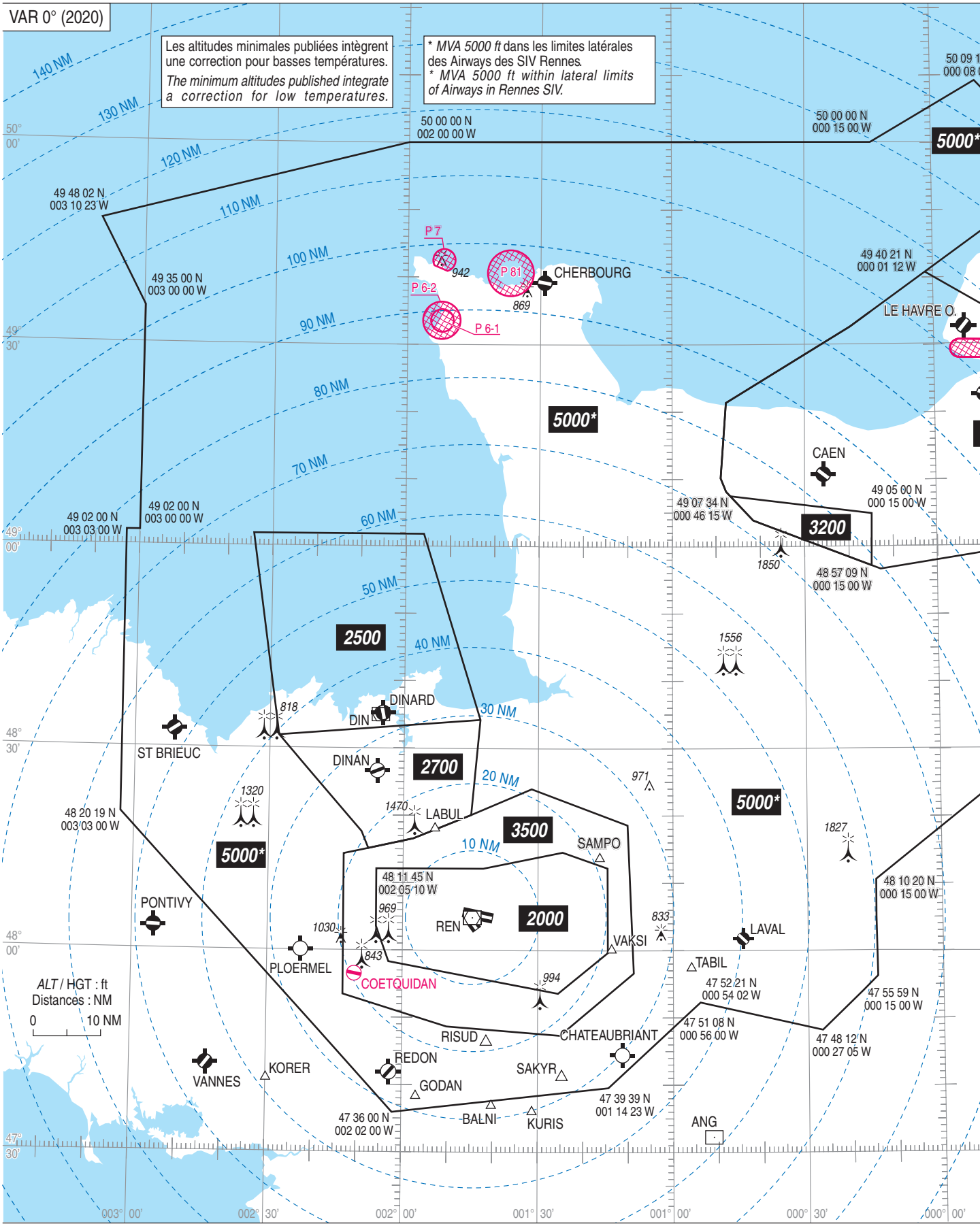





© SIA

# RENNES SAINT JACQUES
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFRN COM 01






© SIA

# **RENNES** SAINT JACQUES
## **Fréquences /** ***Frequencies***

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning :*** *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** RENNES | | 136.405 |
| **TWR** RENNES | Sol / *Ground* | 121.730 |
| | Tour / *Tower* | 120.505 |
| **APP** RENNES | Approche Sud / *South sector Approach* | 134.000 |
| | Approche Nord / *North sector Approach* | 126.950 |
| | Approche Cotentin / *Cotentin sector Approach* | 134.200 - 120.350 |
| **FIS** RENNES | SIV Sud | 134.000 |
| | SIV Nord | 126.950 |
| | SIV Cotentin | 134.200 - 120.350 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| REN | Voir/See ENR 4.1 | | | X | | X |
| DIN | Voir/See ENR 4.1 | | | X | X | |
| | | | | | | |
| ATNIS | Voir/See ENR 4.4 | | X | | X | |
| ENOKI | Voir/See ENR 4.4 | | X | X | | X |
| GODAN | Voir/See ENR 4.4 | | X | | X | |
| LABUL | Voir/See ENR 4.4 | | X | | X | |
| LUVOP | Voir/See ENR 4.4 | | | X | | X |
| SAMPO | Voir/See ENR 4.4 | | | X | | X |
| TABIL | Voir/See ENR 4.4 | | X | | X | |
| VAKSI | Voir/See ENR 4.4 | | X | X | X | X |
| | | | | | | |
| RN402 | 47°58'02.6" N | 001°27'32.3" W | X | | | X |
| RN404 | 48°07'31.2" N | 001°24'05.1" W | X | | | X |
| RN410 | 48°04'46.0" N | 001°47'29.9" W | X | | | X |
| RN412 | 47°57'20.8" N | 001°33'24.0" W | X | | | X |
| RN500 | 48°00'11.6" N | 001°55'42.3" W | X | | | X |
| RN502 | 48°00'55.6" N | 002°01'33.7" W | X | | | X |
| RN503 | 48°06'52.4" N | 002°04'27.9" W | X | | | X |
| RN504 | 48°11'44.1" N | 001°58'34.2" W | X | | | X |
| RN510 | 48°03'51.5" N | 001°40'18.8" W | X | | | X |
| RN601 | 48°04'40.8" N | 001°46'49.1" W | X | | X | |
| RN602 | 47°57'47.6" N | 001°54'48.6" W | X | | X | |
| RN603 | 47°54'56,4" N | 001°46'07.5" W | X | | X | |
| RN700 | 48°03'51.5"N | 001°40'19.1"W | X | | X | |
| ← | | | | | | |
| RN702 | 47°59'01.5"N | 001°37'54.7"W | X | | X | |
| RN703 | 47°54'37.1" N | 001°37'34.0" W | X | | X | |
| RN711 | 48°03'54.9"N | 001°40'45.5"W | X | | X | |
| RN712 | 48°01'57.1"N | 001°41'18.6"W | X | | X | |
| RN713 | 48°02'05.4"N | 001°38'20.2"W | X | | X | |
| RN804 | 48°04'50.4" N | 001°48'05.6" W | X | | X | |
| RN805 | 48°13'18.0" N | 001°48'13.0" W | X | | X | |
| RN901 | 48°03'11.3" N | 001°35'04.1" W | X | | X | |
| RN903 | 48°07'35.1" N | 001°29'12.5" W | X | | X | |
| | | | | | | |
| GOMDA IF | Voir/See ENR 4.4 | | | X | | X |
| BUNOT IF | Voir/See ENR 4.4 | | | X | | X |
| LAPOX IF | Voir/See ENR 4.4 | | | X | | X |
| IRN10 | 48°06'19.8" N | 002°00'03.8" W | X | | | X |
| IRN28 | 48°02'22.4" N | 001°28'40.7" W | X | | | X |
| | | | | | | |
| FAF 2000 LOC RWY 28 | 48°03'08.5" N | 001°34'42.2" W | | X | | X |
| FAF 2000 VOR RWY 28 | 48°03'29.5" N | 001°34'36.0" W | | X | | X |
| FAF 2000 VOR RWY 10 | 48°06'13.9" N | 001°53'06.6" W | | X | | X |
| FRN10 | 48°05'29.6" N | 001°53'19.3" W | X | | | X |
| FRN28 | 48°03'08.5" N | 001°34'40.8" W | X | | | X |
| | | | | | | |
| RW10 | Voir/See AD2.12 DTHR 10 | | X | | | X |
| RW28 | Voir/See AD2.12 THR 28 | | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| **RNP RWY 10** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.2°W | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | RNP value |
| HLDG | - | ENOKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RN504 | IF | RN504 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRN10 | - | 191 | 190.5 | 5.5 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA RN503 | IF | RN503 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRN10 | - | 101 | 100.5 | 3.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA ENOKI | IF | ENOKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RN500 | - | 302 | 301.3 | 24.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RN502 | - | 281 | 280.6 | 4.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IRN10 | - | 011 | 010.5 | 5.5 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA RN502 | IF | RN502 | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | TF | IRN10 | - | 011 | 010.5 | 5.5 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRN10 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | - |
| | TF | FRN10 | - | 101 | 100.5 | 4.6 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW10 | Yes | 101 | 100.5 | 5.9 | - | - | - | - | -3.0°/50 | 0.3 |
| | TF | RN510 | Yes | 101 | 100.7 | 3.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | RN500 | - | - | - | - | R | - | - | 200 | - | 1.0 |
| | TF | RN502 | - | 281 | 280.6 | 4.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFRN** |
| **Runway** | **10** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E10A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **480424.8255N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0014442.5720W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **72.6** |
| **FPAP Latitude** | **480412.6635N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-12.1620** |
| **FPAP Longitude** | **0014306.1295W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **96.4425** |
| **Threshold Crossing Height** | **50.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0E 12 06 0C 0A 00 00 01 30<br>31 05 F3 84 A1 14 68 45 40 FF<br>D6 16 FC A0 FF 75 F1 02 F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 16 EC 4F D4** |
| **Calculated CRC Value** | **16EC4FD4** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **24.7** |



© SIA

**RNP RWY 28**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.2°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | RNP value |
| HLDG | - | ENOKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ENOKI | IF | ENOKI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RN402 | - | 351 | 351.2 | 10.4 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IRN28 | - | 350 | 350.0 | 4.4 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA RN402 | IF | RN402 | - | - | - | - | - | 4000 | - | - | - | - |
| | TF | IRN28 | - | 350 | 350.0 | 4.4 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA RN404 | IF | RN404 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRN28 | - | 211 | 210.9 | 6.0 | - | 2000 | - | - | - | 1.0 |
| INA IRN28 | IF | IRN28 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | - |
| APCH | IF | IRN28 | - | - | - | - | - | 2000 | - | - | - | - |
| | TF | FRN28 | - | 281 | 280.8 | 4.1 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW28 | Yes | 281 | 280.8 | 5.8 | - | - | - | - | -3.0°/51 | 0.3 |
| | TF | RN410 | Yes | 281 | 280.8 | 3.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | RN412 | - | - | - | - | L | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | TF | RN402 | - | 080 | 079.9 | 4.0 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |

↑ ↑



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFRN** |
| **Runway** | **28** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E28A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **480412.6600N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0014306.1300W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **85.1** |
| **FPAP Latitude** | **480425.2500N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **12.5900** |
| **FPAP Longitude** | **0014445.9600W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-99.8300** |
| **Threshold Crossing Height** | **51.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 0E 12 06 0C 1C 00 00 01 38<br>32 05 E8 25 A1 14 DC 36 43 FF<br>53 17 5C 62 00 14 F4 FC FE 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 3D BB 77 6B** |
| **Calculated CRC Value** | **3DBB776B** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **37.0** |



© SIA

# RENNES SAINT JACQUES
## SID RNAV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 10 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/required | | | | | | MAG VAR 2020 0,2°W | | | REF NAVAID : VOR REN | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **GODAN 5R** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RN711 | - | 101 | 100.7 | - | - | 530 | - | 195 | RNAV 1 |
| - | RF Centre : RN712 R=2,00NM | RN713 | - | - | - | 2.6 | R | - | - | 195 | RNAV 1 |
| - | TF | RN703 | - | 176 | 176.0 | 7.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GODAN | - | 220 | 220.1 | 21.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **GODAN 5S** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RN700 | Yes | 101 | 100.7 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | RN702 | - | 177 | 177.0 | - | R | - | - | 185 | RNAV 1 |
| - | TF | RN703 | - | 177 | 177.0 | 4.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | GODAN | - | 220 | 220.1 | 21 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **TABIL 5T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RN901 | - | 101 | 100.7 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | TABIL | - | 103 | 102.4 | 26.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ATNIS 5T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RN901 | - | 101 | 100.7 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RN903 | Yes | 042 | 041.7 | 5.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | ATNIS | - | 002 | 001.3 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LABUL 5T** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RN901 | - | 101 | 100.7 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | RN903 | Yes | 042 | 041.7 | 5.9 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | CF | LABUL | - | 297 | 297.1 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# **RENNES** SAINT JACQUES
## SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 28 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS Required | | | | | | MAG VAR 2020 0,2°W | | | Ref NAVAID : VOR REN | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **GODAN 5W** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RN601 | Yes | 281 | 280.6 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | CA | - | - | 281 | 280.6 | - | - | 1200 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | RN602 | - | 212 | 211.9 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | GODAN | - | 186 | 185.6 | 19.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| **TABIL 5W** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RN601 | Yes | 281 | 280.6 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | CA | - | - | 281 | 280.6 | - | - | 1200 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | RN602 | - | 212 | 211.9 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | RN603 | - | 116 | 116.0 | 6.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | VAKSI | - | 077 | 076.7 | 22.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | TABIL | - | 102 | 102.1 | 12.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ATNIS 5V** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RN804 | Yes | 281 | 280.6 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | CA | - | - | 281 | 280.6 | - | - | 2000 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | RN805 | - | 009 | 008.8 | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ATNIS | - | 053 | 053.2 | 17.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LABUL 5V** | | | | | | | | | | | |
| | CF | RN804 | Yes | 281 | 280.6 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | CA | - | - | 281 | 280.6 | - | - | 2000 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | LABUL | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |

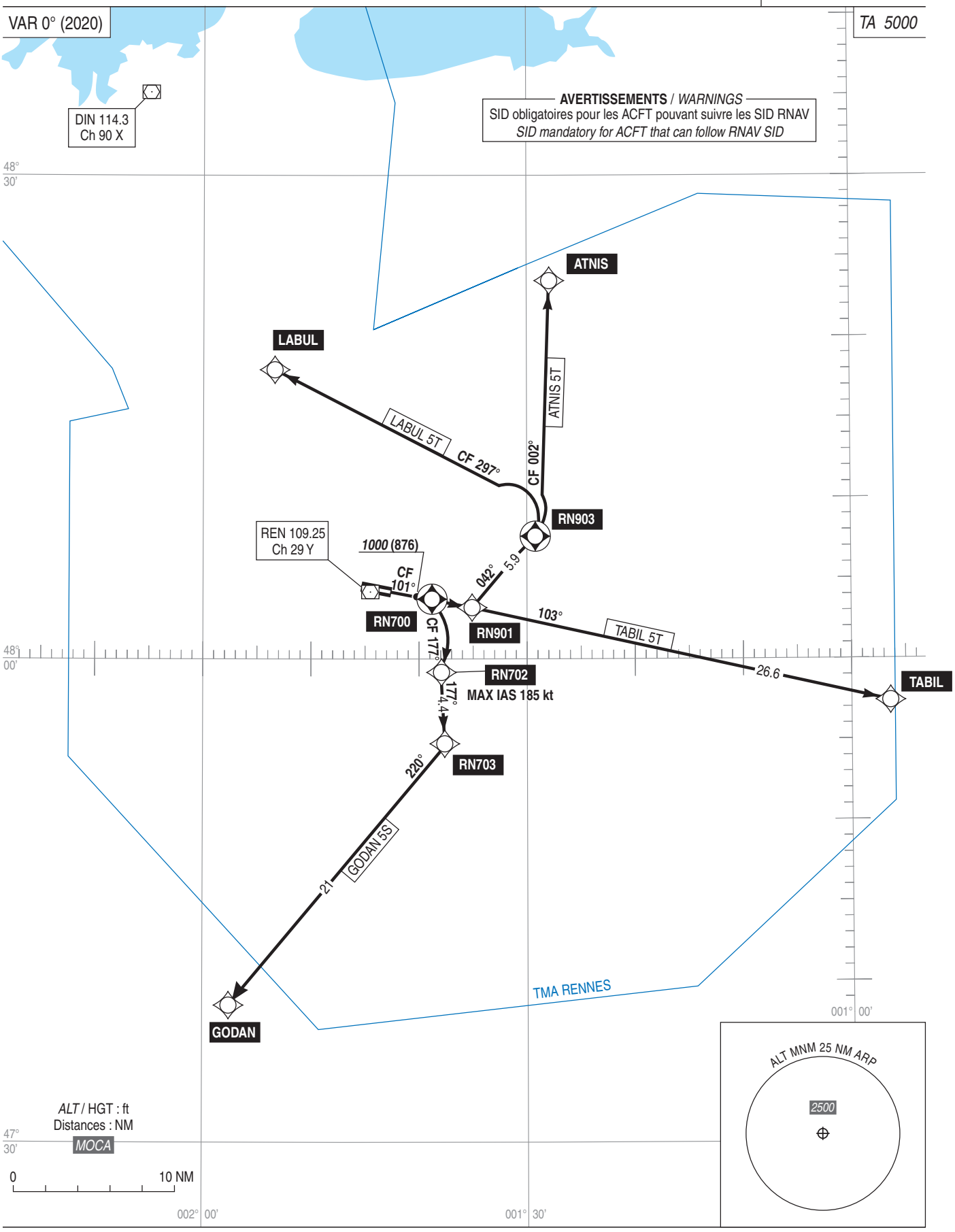


© SIA

# RENNES SAINT JACQUES
## SID RNAV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*



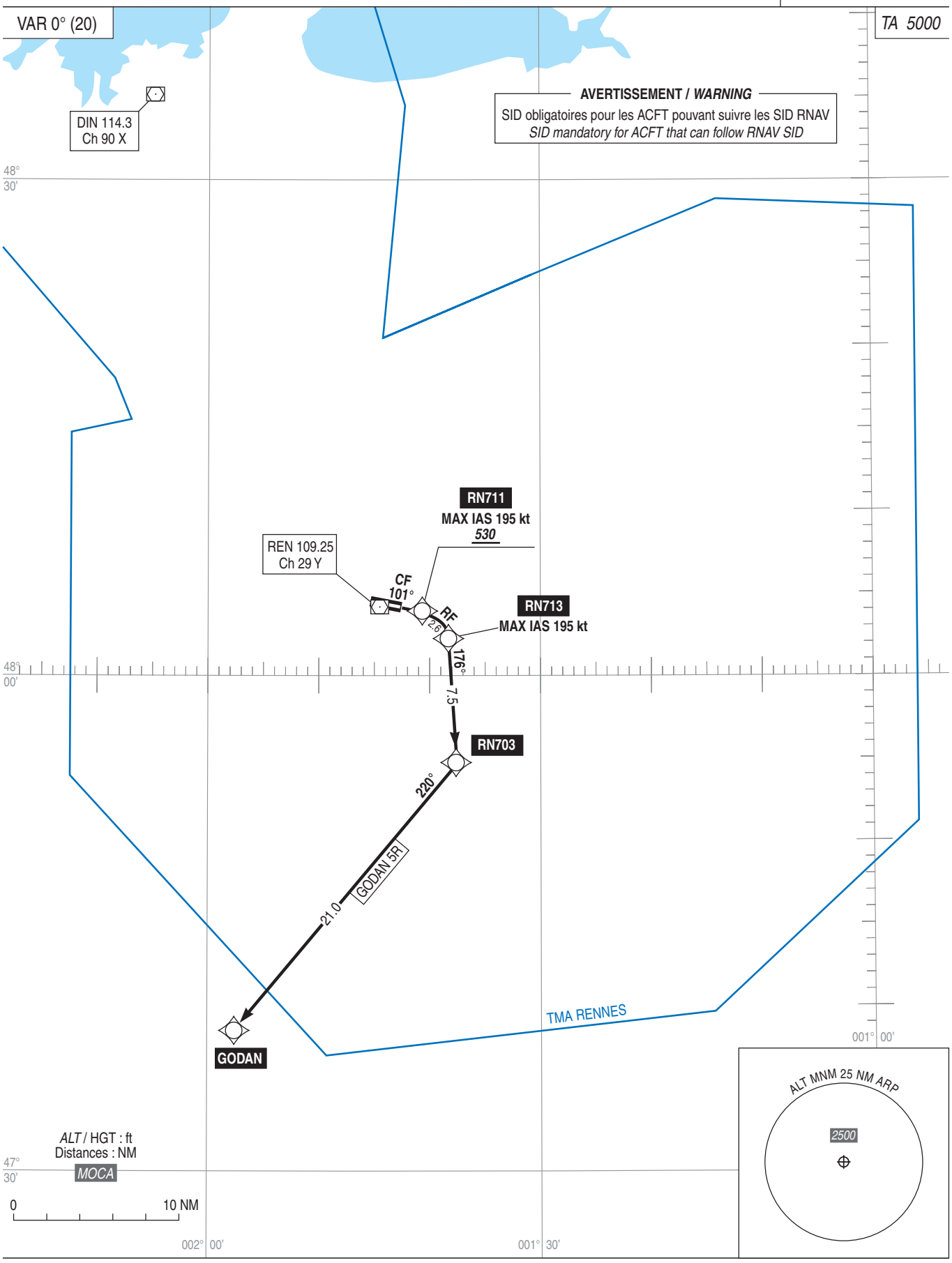



© SIA

# RENNES SAINT JACQUES
## SID RNAV RWY 10 GODAN 5R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C , D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

**RNP 1**
RF requis / *required*






© SIA

# RENNES SAINT JACQUES
## SID RNAV RWY 10
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

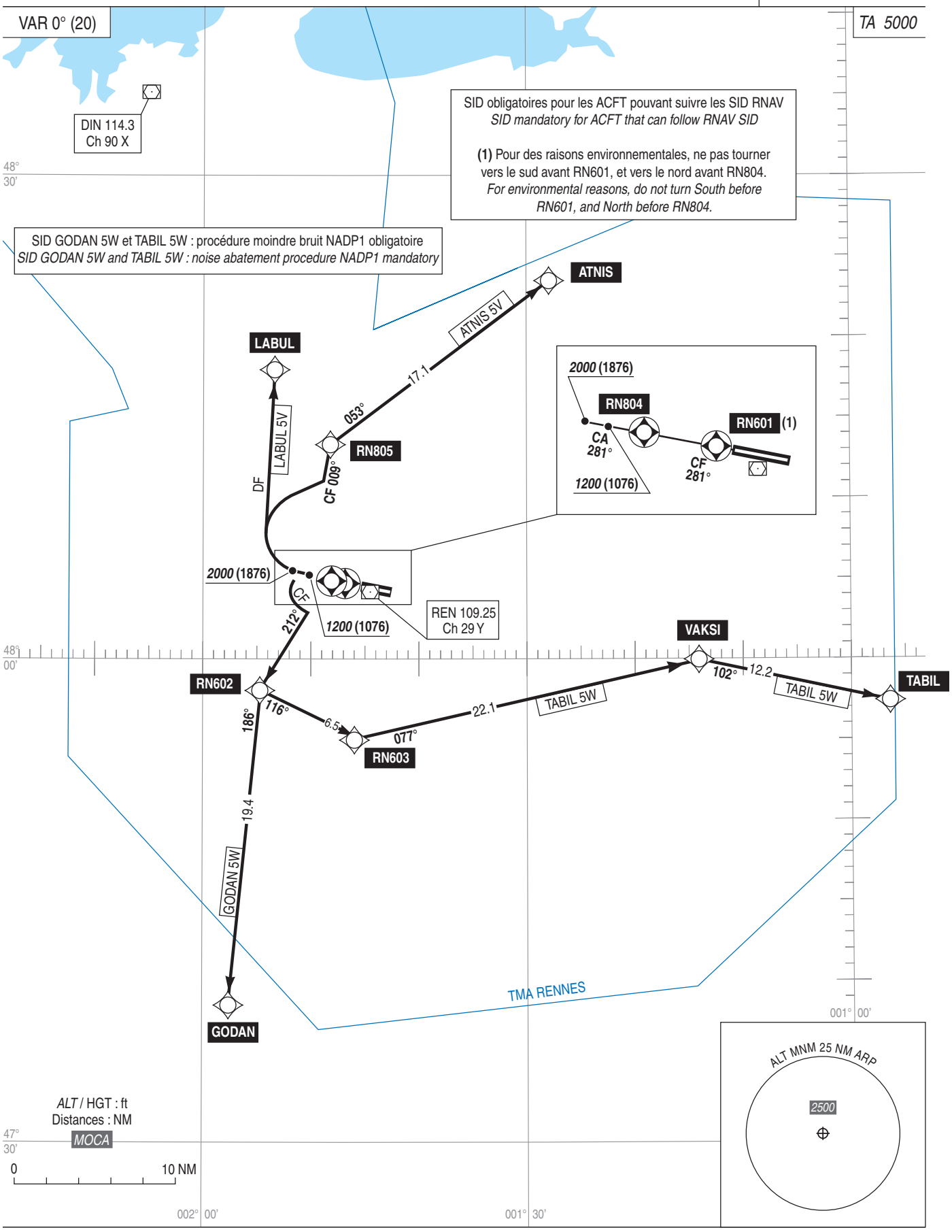
| SID RNAV RWY 10 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV 1 GNSS requis/required | | |
| Climb gradient | pente théorique de montée<br>Pour tous les départs RWY10, la pente théorique de montée est de 4.2% jusqu'à 1000 ft, puis 3.3% MNM. Cette pente est déterminée par un arbre de 163 ft situé à 380 m de la DER à 104 m à droite de l'axe.<br>*Theoretical slope of climbing*<br>*For all outbound traffic from RWY10 the initial theoretical climb gradient is 4.2% up to 1000 ft, then 3.3% MNM. This gradient is determined by a tree ALT 163 ft located 380 m away from DER 104 m right from RWY axis*<br>SID GODAN 5T/5U : pente ATS de 6% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 6% to remain in controlled airspace* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP | | |
| | Itinéraires normalisés de départ<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL 060 MNM et sur instruction du contrôle.<br>*Standard departure*<br>*Except safety reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL 060 MNM and only with ATC clearance.* | | |
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
| ← | | | |
| GODAN 5R | Monter vers RN711 sur la route 101°M puis tourner à droite avec rayon 2 NM jusqu'à RN713 MAX IAS 195 kt, continuer vers RN703 et enfin continuer vers GODAN.<br>Climb to RN711 on course 101° MAG then turn right with 2 NM radius to RN713 MAX IAS 195 kt continue to RN703, then to GODAN | | pente 4.6% MNM jusqu'à 1000 ft AMSL /<br>slope 4.6% MNM until 1000 ft AMSL |
| GODAN 5S | Monter vers RN700 sur la route 101°M puis tourner à droite vers RN702 sur la route 177°M MAX IAS 185kt, continuer vers RN703 puis tourner vers GODAN<br>Climb to RN700 on course 101° MAG then turn right to RN702 on course 177° MAG MAX IAS 185kt, continue to RN703 then turn to GODAN | | pente 6% MNM jusqu'à 800 ft AMSL /<br>slope 6% MNM until 800 ft AMSL |
| TABIL 5T | Monter vers RN901 RM 101°, puis poursuivre vers TABIL.<br>*Climb to RN901 MAG 101°, then continue to TABIL.* | - | - |
| ATNIS 5T | Monter vers RN901 RM 101°, puis poursuivre vers RN903, puis tourner vers ATNIS RM 002°.<br>*Climb to RN901 MAG 101°, then continue to RN903 , then turn to ATNIS MAG 002°.* | - | - |
| LABUL 5T | Monter vers RN901 RM 101°, puis poursuivre vers RN903, puis tourner vers LABUL RM 297°.<br>*Climb to RN901 MAG 101°, then continue to RN903 , then turn to LABUL MAG 297°.* | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# RENNES SAINT JACQUES
## SID RNAV RWY 28
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C , D)

FREQ : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# **RENNES** SAINT JACQUES
## SID RNAV RWY 28

| SID RNAV RWY 28 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV 1 GNSS requis/required | | |
| Climb gradient | **Pente théorique de montée**<br>Pour tous les départs RWY28, la pente théorique de montée est de 5,4% jusqu'à 1200ft, puis 3.3% MNM. Cette pente est déterminée par un arbre de 107ft situé à 134m de la DER à 145m à droite de l'axe.<br>**Theoretical slope of climbing**<br>For all outbound traffic from RWY28 the initial theoretical climb gradient is 5,4% up to 1200ft, then 3,3% MNM. This gradient is determined by a tree ALT 107ft located 134m away from DER 145m right from RWY axis | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP<br>**Itinéraires normalisés de départ**<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL60 MNM et sur instruction du contrôle.<br>***Standard departure***<br>*Except safety reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL60 MNM and only with ATC clearance.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| | | | |
| **GODAN 5W** | Monter vers RN601 sur la route 281°M, puis continuer la montée sur la route 281°M. A 1200, tourner à gauche vers RN602 sur la route 212°M, puis poursuivre vers GODAN<br>*Climb to RN601 on course 281° MAG, then continue climbing on track 281° MAG. At 1200 turn left to RN602 on course 212° MAG, then continue to GODAN* | - | pente ATS 7% Procédure moindre bruit NADP1 obligatoire /<br>ATS slope of 7% Noise abatement procedure NADP1 mandatory |
| | | | |
| **TABIL 5W** | Monter vers RN601 sur la route 281°M, puis continuer la montée sur la route 281°M. A 1200, tourner à gauche vers RN602 sur la route 212°M, puis poursuivre vers RN603 puis vers VAKSI et vers TABIL<br>*Climb to RN601 on course 281° MAG, then continue climbing on track 281° MAG. At 1200 turn left to RN602 on course 212° MAG, then continue to RN603, then to VAKSI and to TABIL* | - | pente ATS 7% Procédure moindre bruit NADP1 obligatoire /<br>ATS slope of 7% Noise abatement procedure NADP1 mandatory |
| **ATNIS 5V** | Monter vers RN804 RM281°, puis continuer la montée RM281°. A 2000 MNM, tourner à droite vers RN805 RM009°, puis pousuivre vers ATNIS.<br>*Climb to RN804 MAG 281°, then continue climbing MAG 281°. At 2000 MNM turn right to RN805 MAG 009°, then continue to ATNIS.* | - | pente ATS 4,5% /<br>*ATS slope of 4,5%* |
| **LABUL 5V** | Monter vers RN804 RM281°, puis continuer la montée RM281°. A 2000 MNM, tourner à droite direct vers LABUL.<br>*Climb to RN804 MAG 281°, then continue climbing MAG 281°. At 2000 MNM, turn right direct to LABUL.* | - | pente ATS 4,5% /<br>*ATS slope of 4,5%* |



© SIA

**RENNES** SAINT JACQUES
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

## DEPARTS CONVENTIONNELS OMNIDIRECTIONNELS

*MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES*

**1 - RWY 10**

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Utilisables uniquement sur autorisation particulière.

☛ Monter dans l'axe jusqu'à 1000ft (876ft) à 4.2% (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pour les départs vers le nord, ne pas tourner avant 6.4 NM REN (ou 5.6 NM DME RS).
(1) pente obstacle engendrée par un arbre de 163ft situé à 380m de la DER à 104m à droite de l'axe.

**2 - RWY 28**

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Utilisables uniquement sur autorisation particulière.

☛ Monter dans l'axe à 5.4% (2) jusqu'à 2.5 NM REN, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(2) pente obstacle engendrée par un arbre de 107ft situé à 134m de la DER à 145m à droite de l'axe.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher code 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome

- En IMC: poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

***1 - RWY 10***

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Can be used only after obtaining special clearance.*

*Climb RWY heading up to 1000ft (876ft) at 4.2% (1), then direct route climbing to the en route safety altitude. Northern outbound traffic, do not turn before 6.4 NM REN (or 5.6 NM DME RS).*
*(1) obstacle slope due to a tree ALT 163ft 380m away from DER, 104m right from RWY axis.*

***2 - RWY 28***

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Can be used only after obtaining special clearance.*

*Climb RWY heading gradient 5.4% (2) till 2.5 NM REN, then direct route climbing up to the en-route safety altitude.*
*(2) obstacle slope due to a tree ALT 107ft 134m away from DER, 145m right from RWY axis.*

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Squawk code 7600.*

*- In VMC: turn back and land on the AD.*

*- In IMC: keep on flying until the TMA limits, complying with the outgoing track, at the last FL assigned, or , if this one is not compatible with obstructions, at the first safety level, then comply with the flight plan in force.*



© SIA

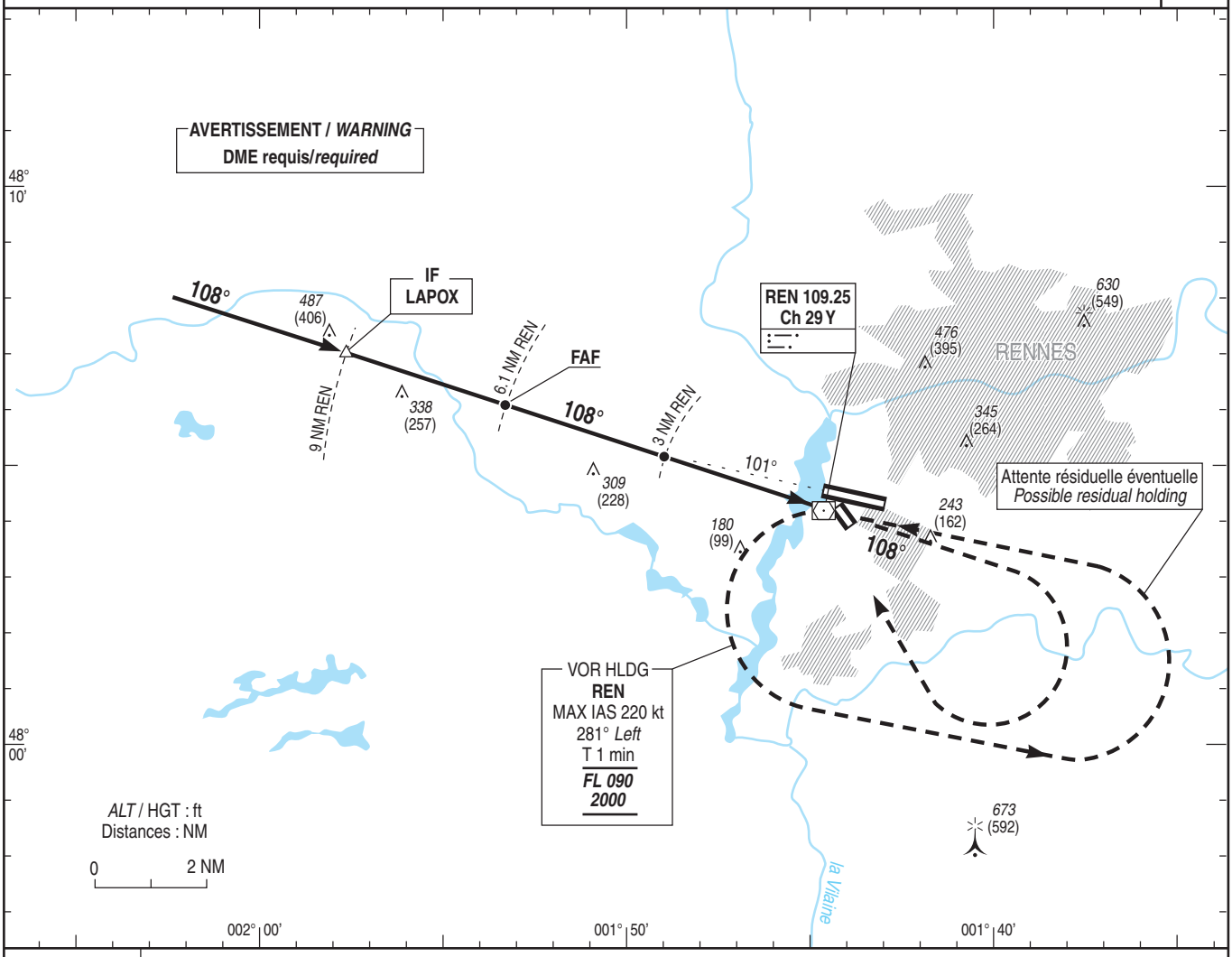
## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 124,* ***DTHR : 81 (3 hPa)***

**RENNES** SAINT JACQUES

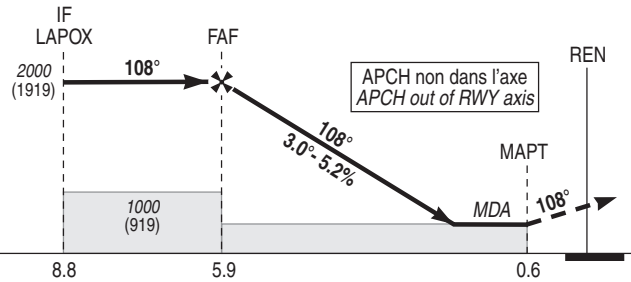
*FNA* VOR RWY 10

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

VAR 0° (20)




*TA : 5000*




API : Monter **RM 108°** (RDL 108° REN). A ***1000*** (919), tourner **à droite** vers **REN** en montée vers ***2000*** (1919). Monter vers ***4000*** (3919) dans l'attente ou suivre l'instruction du CTL.
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1300* (1219) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***MAG 108°*** *(RDL 108° REN). At* ***1000*** *(919), turn* ***right to REN*** *up to* ***2000*** *(1919). Climb to* ***4000*** *(3919) in holding pattern or follow the ATC clearance.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb to 1300 (1219) prior to level acceleration.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| → DTHR (NM) | 8.8 | 5.9 | 0.6 |
| → DME REN (NM) | 9.0 | 6.1 | 0.8 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***560*** (480) | 2200 | 472 | ***720*** (640) | 2200 |
| B | | | | ***780*** (700) | 2200 |
| C | | | | ***870*** (790) | 2400 |
| D | | | | ***1040*** (960) | 3600 |

| DME REN | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
| ***ALT*** (HGT) | ***1970*** (1889) | ***1650*** (1569) | ***1330*** (1249) | ***1020*** (939) | ***700*** (619) |

| | | 70 kt | 90 kt | 100 kt | 120 kt | 140 kt | 160 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 5.9 NM | 5 min 03 | 3 min 56 | 3 min 32 | 2 min 57 | 2 min 32 | 2 min 13 | 1 min 52 |
| FAF - MAPT | 5.3 NM | 4 min 33 | 3 min 32 | 3 min 11 | 2 min 39 | 2 min 16 | 1 min 59 | 1 min 40 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 480 | 530 | 640 | 740 | 850 | 1010 |



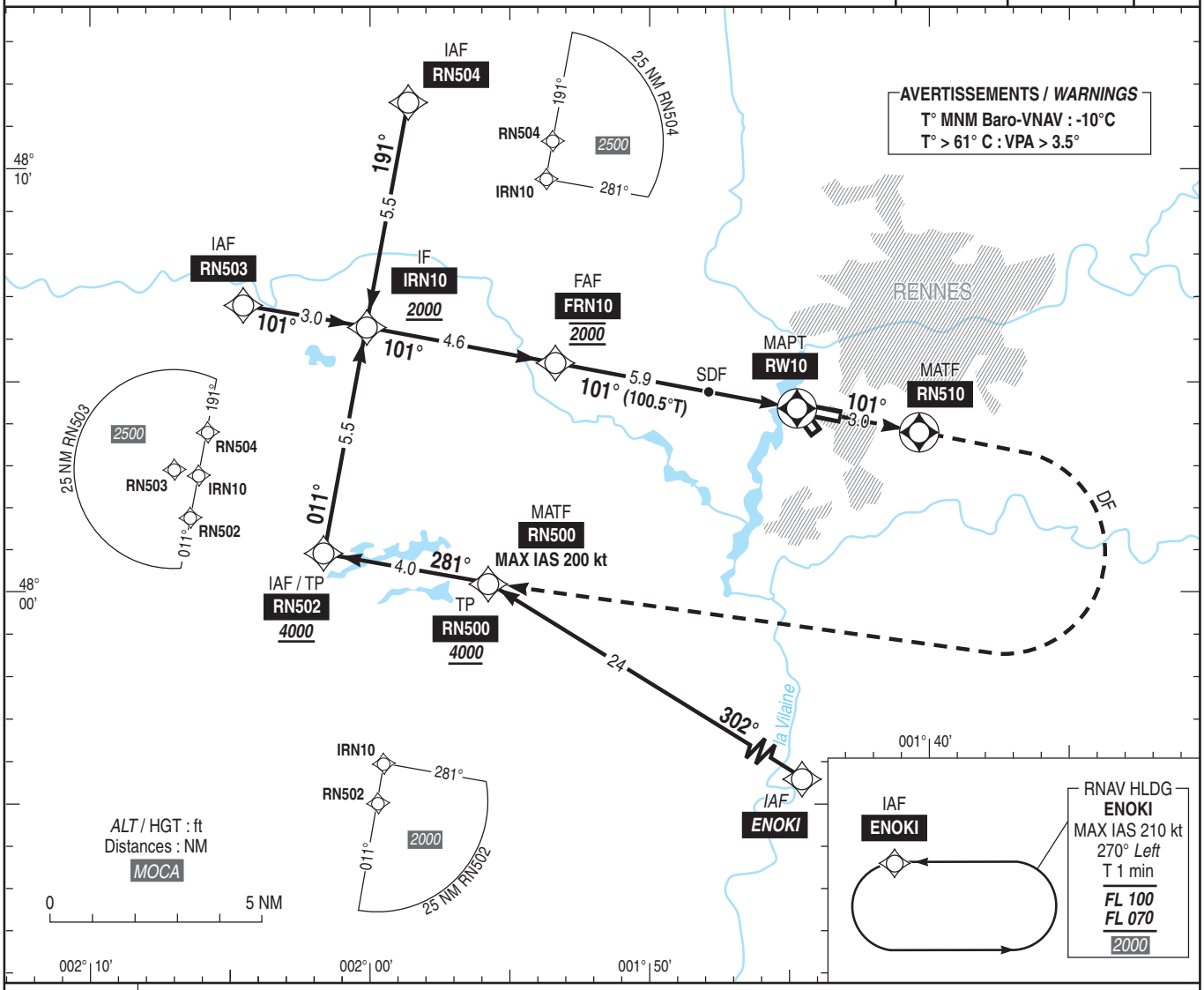
© SIA

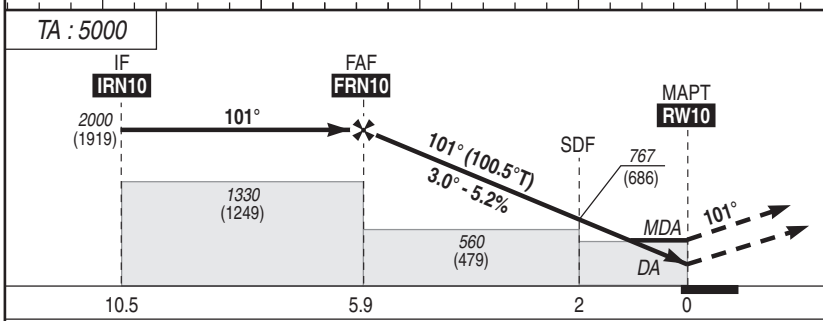
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 124,* ***DTHR : 81 (3 hPa)***

**RENNES** SAINT JACQUES

**RNP** RWY 10

| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 74567 E10A** RDH : 50 | VAR 0° (20) |
|---|---|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers **RN510 MAX IAS 200 kt**.
A **RN510**, tourner à **droite** en montée vers ***4000*** (3919) pour rejoindre directement **RN500** puis vers **RN502**.
Ne pas accélérer en palier avant *1300* (1219).

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***RN510 MAX IAS 200 kt.***
*At* ***RN510****, turn* ***right*** *climbing up to* ***4000*** *(3919) to join directly* ***RN500*** *then to* ***RN502.***
*Climb to 1300 (1219) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***330*** (250) | 1400 | 248 | ***490*** (410) | 1500 | 403 | ***510*** (430) | 1500 | 424 | ***720*** (640) | 1500 |
| B | ***340*** (260) | | 258 | | 1500 | | | 1500 | | ***780*** (700) | 1600 |
| C | ***350*** (270) | | 268 | | 1900 | | | 2000 | | ***870*** (790) | 2400 |
| D | ***360*** (280) | | 277 | | 1900 | | | 2000 | | ***1040*** (960) | 3600 |

| **DIST RW10** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** | |
| ***ALT*** (HGT) | ***1730*** (1649) | ***1410*** (1329) | ***1090*** (1009) | ***770*** (689) | |

Observations / *Remarks* : Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 90 kt | 100 kt | 120 kt | 140 kt | 160 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW10 | 5.9 NM | 5 min 03 | 3 min 56 | 3 min 32 | 2 min 57 | 2 min 32 | 2 min 13 | 1 min 52 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 480 | 530 | 640 | 740 | 850 | 1010 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

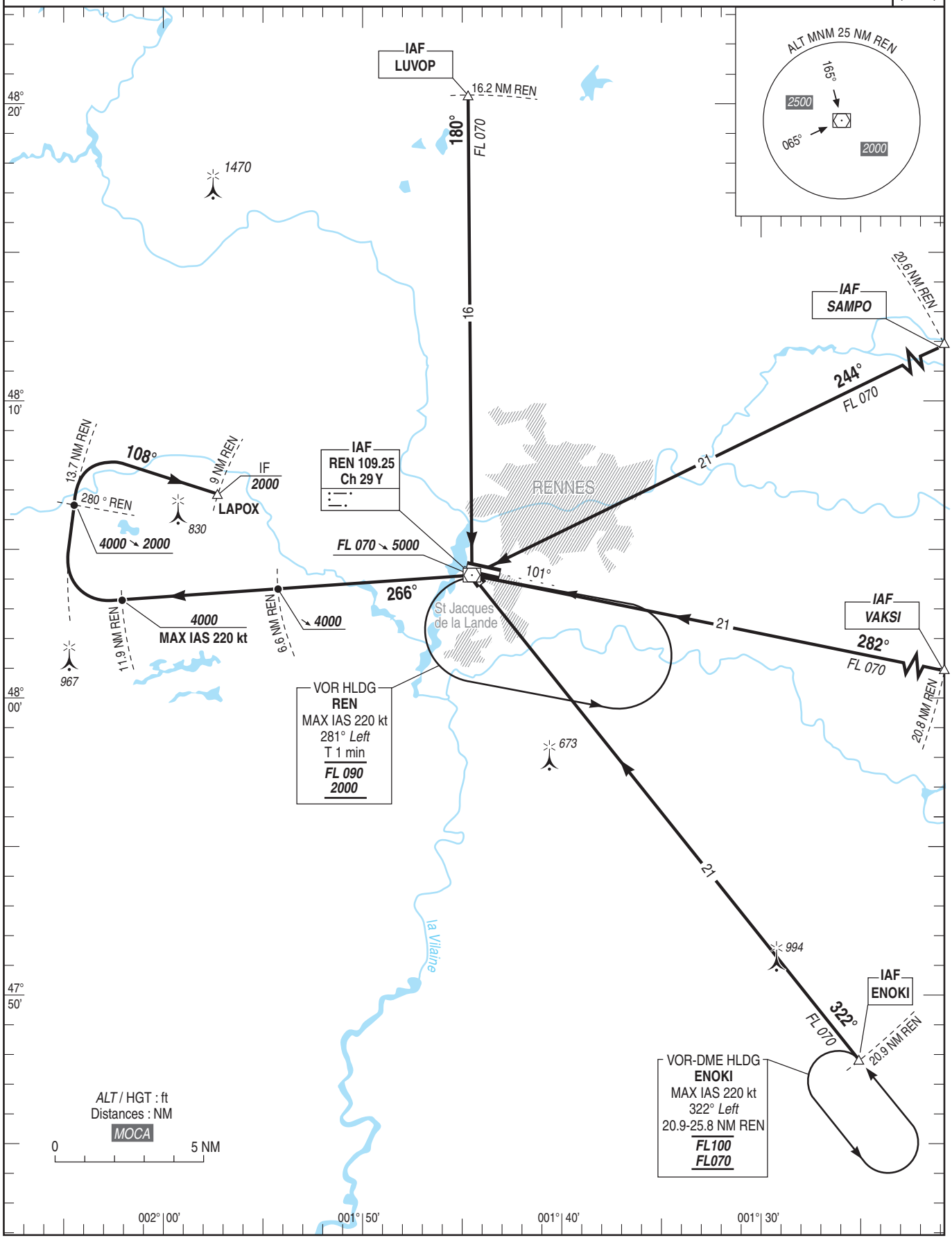
## RENNES SAINT JACQUES

CAT A B C D

*INA* RWY 10

FREQ : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

VAR 0° (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

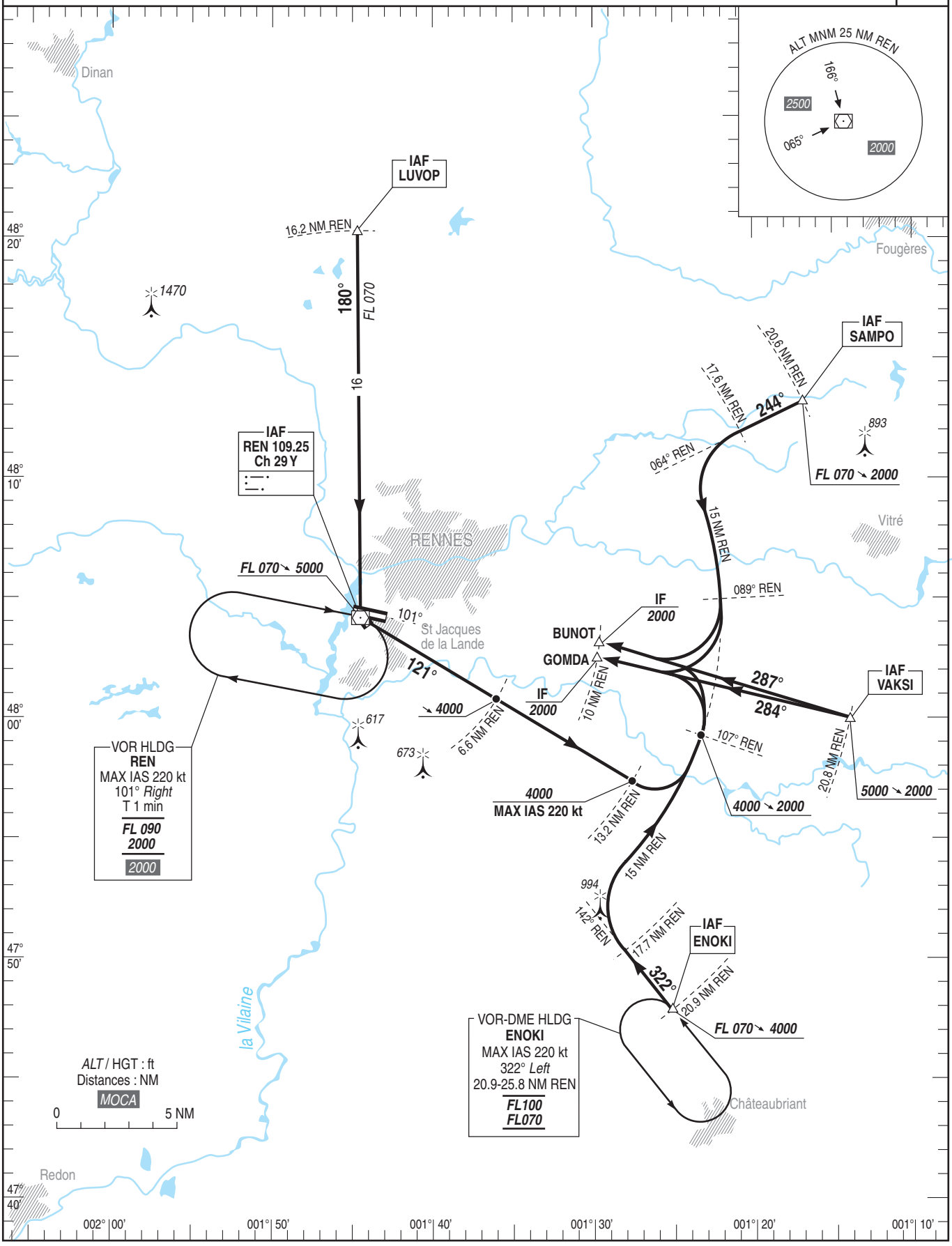
## RENNES SAINT JACQUES

CAT A B C D

*INA* RWY 28

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

VAR 0° (2020)






© SIA

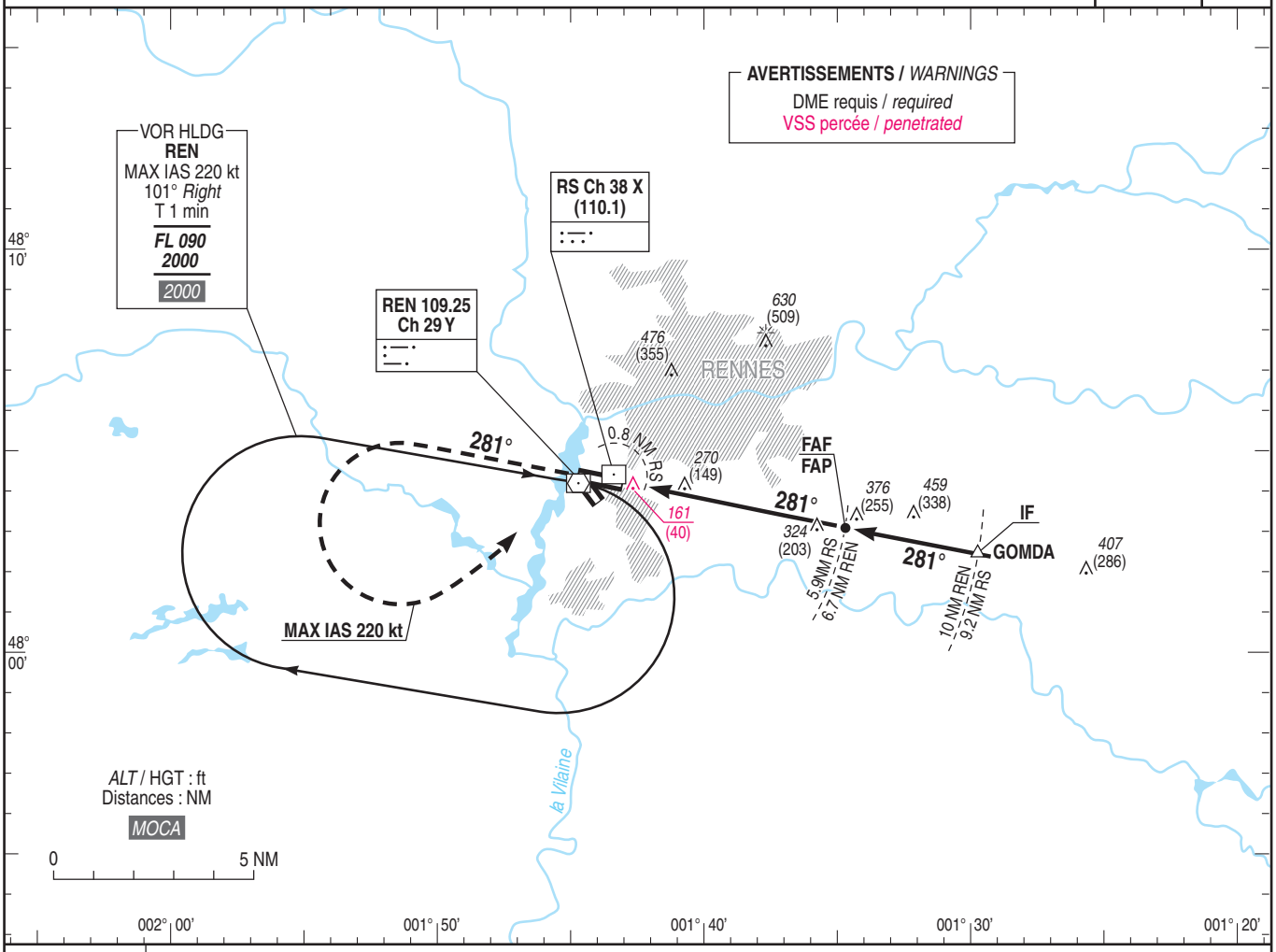
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 124,* ***THR : 121 (5 hPa)***

**RENNES** SAINT JACQUES

*FNA* ILS ou/*or* LOC RWY 28

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

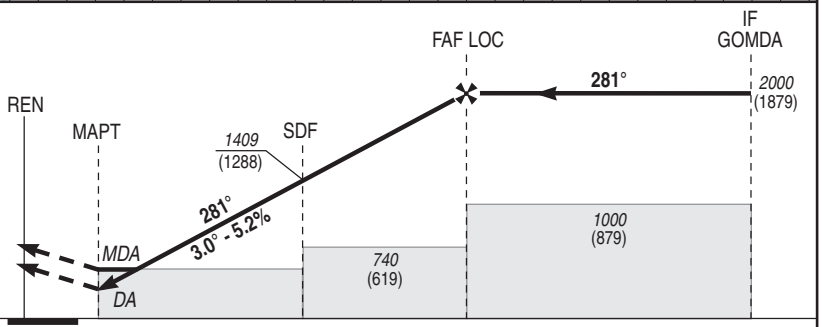
| **ILS-DME** | VAR |
|---|---|
| **RS 110.1** | 0° |
| RDH : 51 | (20) |




*TA : 5000*

API : Monter dans **l'axe**. A ***1000*** (879), tourner **à gauche** vers **REN** en montée vers ***2000*** (1879), **MAX IAS 220 kt**.
Puis monter vers ***4000*** (3879) dans l'attente.
Ou suivre l'instruction du CTL.
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1300* (1179) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***1000*** *(879), turn* ***left to REN*** *up to* ***2000*** *(1879),* ***MAX IAS 220 kt****. Then climb up to 4000 (3879) in holding pattern. Or follow the ATC clearance.*
***Do not turn before MAPT****.*
*Climb up to 1300 (1179) prior to level acceleration.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | 0.6 | 3.9 | 5.7 | 9.1 |
| DME RS ← (NM) | 0.8 | 4.1 | 5.9 | 9.2 |
| DME REN ← (NM) | 1.6 | 4.8 | 6.7 | 10.0 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***320*** (200) | 550 | 181 | ***530*** (410) | 1200 | 406 | ***720*** (600) | 1500 |
| B | ***320*** (200) | | 189 | | | | ***780*** (660) | 1600 |
| C | ***320*** (200) | | 199 | | | | ***870*** (750) | 2400 |
| D | ***330*** (210) | | 208 | | | | ***1040*** (920) | 3600 |

| **DME RS** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1720*** | ***1400*** | ***1080*** | ***760*** |
| (HGT) | (1589) | (1270) | (952) | (634) |

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 5.7 NM | 4 min 55 | 4 min 03 | 3 min 27 | 3 min 00 | 2 min 39 | 2 min 23 | 2 min 09 | 1 min 49 |
| FAF - MAPT | 5.1 NM | 4 min 24 | 3 min 38 | 3 min 05 | 2 min 41 | 2 min 22 | 2 min 08 | 1 min 56 | 1 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 645 | 845 | 1010 |



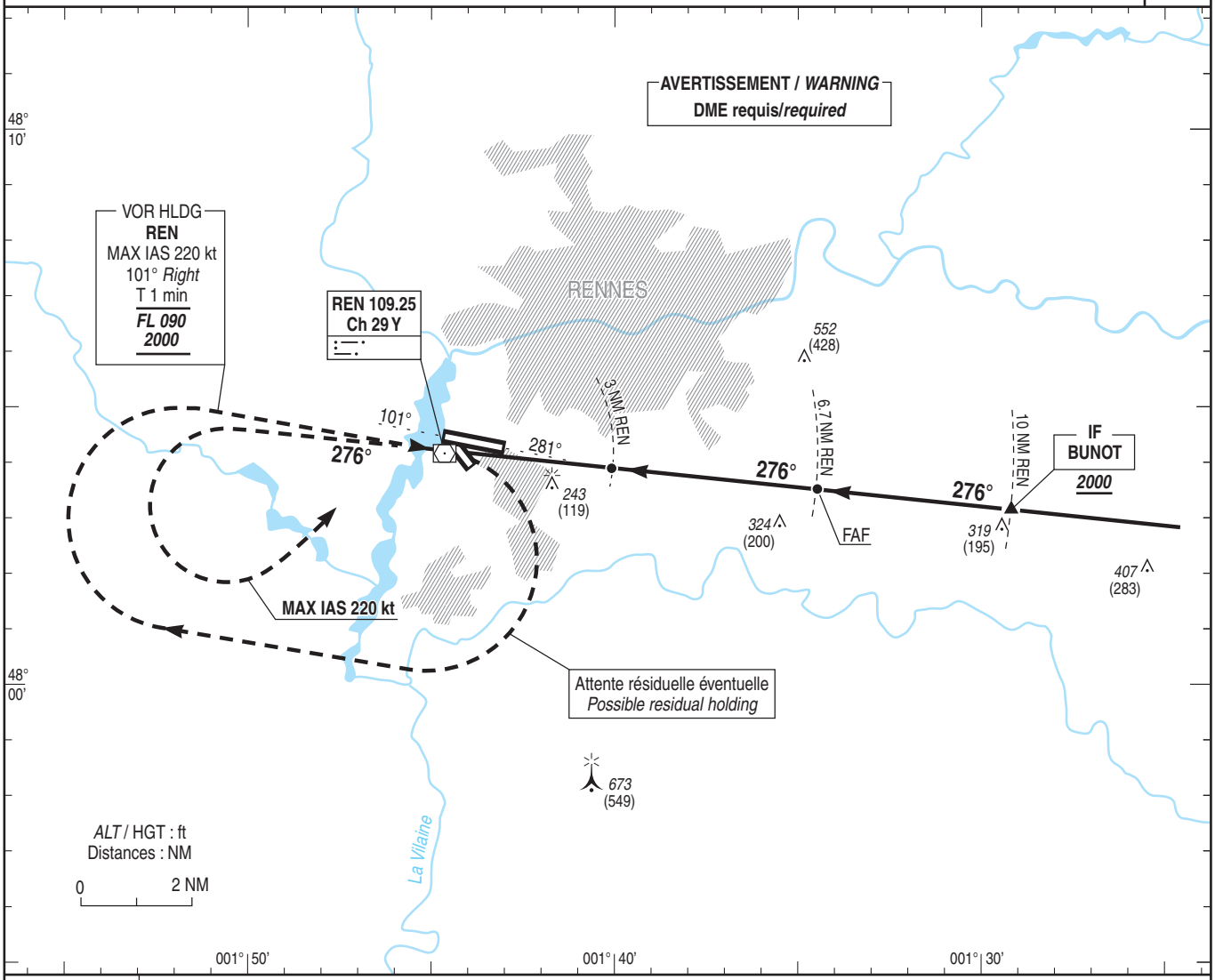
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 124 (5 hPa)**, THR : 121*

# **RENNES** SAINT JACQUES
*FNA* VOR RWY 28

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01

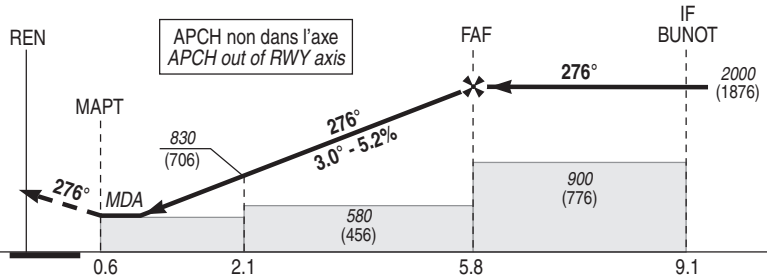
VAR
0°
(20)




*TA : 5000*

API : Monter **RM 276°** (RDL 276° REN). A ***1000*** (876), tourner **à gauche** vers **REN** en montée vers ***2000*** (1876), **MAX IAS 220 kt**. Monter vers ***4000*** (3876) dans l'attente ou suivre l'instruction du CTL. **Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1300* (1176) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **MAG 276°** (RDL 276° REN). At **1000** (876), turn **left to REN** up to **2000** (1876), **MAX IAS 220 kt**. Climb to **4000** (3876) in holding pattern or follow the ATC clearance.*
***Do not turn before MAPT**.*
*Climb to 1300 (1176) prior to level acceleration.*




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

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***530*** (410) | 1200 | 406 | ***720*** (590) | 1500 |
| B | | | | ***780*** (650) | 1600 |
| C | | | | ***870*** (750) | 2400 |
| D | | | | ***1040*** (920) | 3600 |

AMDT 07/23 **CHG :** MNM MVL CAT D, normalisation.

| **DME REN** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | |
| ***ALT*** | ***520*** | ***830*** | ***1150*** | ***1470*** | |
| (HGT) | (396) | (706) | (1026) | (1346) | |

| | | 70 kt | 90 kt | 100 kt | 120 kt | 140 kt | 160 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.2 NM | 4 min 27 | 3 min 28 | 3 min 07 | 2 min 36 | 2 min 14 | 1 min 57 | 1 min 39 |
| FAF - THR | 5.8 NM | 4 min 53 | 3 min 48 | 3 min 25 | 2 min 51 | 2 min 27 | 2 min 08 | 1 min 48 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 480 | 530 | 640 | 740 | 850 | 1010 |



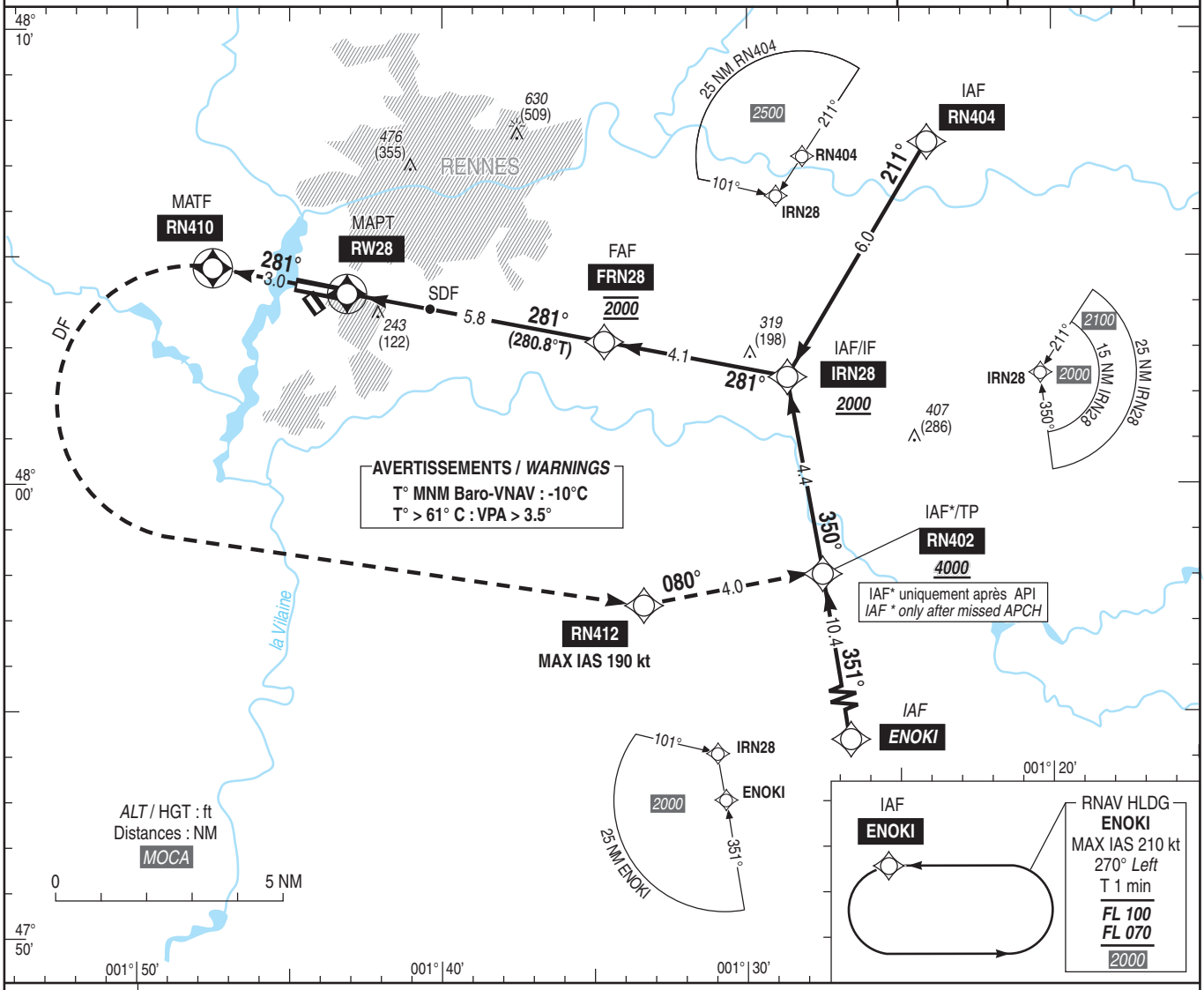
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 124,* ***THR : 121 (5 hPa)***

**RENNES** SAINT JACQUES

**RNP** RWY 28

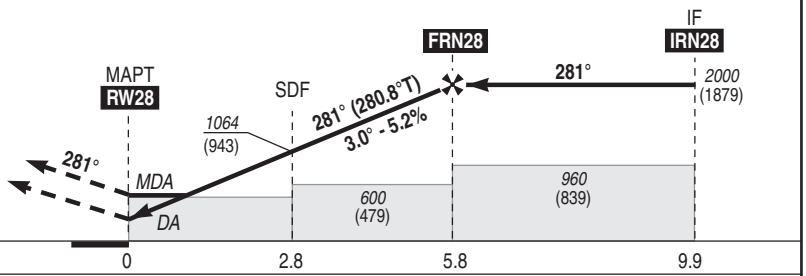
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRN COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 98245 E28A** RDH : 51 | VAR 0° (20) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** vers **RN410 MAX IAS 190 kt**.
A **RN410**, tourner à **gauche** en montée vers ***4000*** (3879) pour rejoindre directement **RN412** puis rejoindre **RN402**
Monter à *1300* (1179) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *to* ***RN410 MAX IAS 190 kt.***
*At* ***RN410****, turn* ***left*** *up to* ***4000*** *(3879) to join directly* ***RN412***
and then join ***RN402.***
*Climb to 1300 (1179) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***370*** (250) | 750 | 230 | ***500*** (380) | 1000 | 372 | ***520*** (400) | 1100 | 396 | ***720*** (600) | 1500 |
| B | ***370*** (250) | | 240 | | | | | | | ***780*** (660) | 1600 |
| C | ***370*** (250) | | 250 | | | | | | | ***870*** (750) | 2400 |
| D | ***380*** (260) | | 260 | | | | | | | ***1040*** (920) | 3600 |

**DIST RW28**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1770*** (1649) | ***1450*** (1329) | ***1130*** (1009) | ***810*** (689) |

Observations/*Remarks* : Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| | | 70 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - RW28 | 5.8 NM | 4 min 56 | 3 min 50 | 3 min 27 | 3 min 08 | 2 min 53 | 2 min 39 | 2 min 09 | 1 min 52 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 480 | 530 | 580 | 640 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRO.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRO - LANNION

**AD 2 LFRO.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°45'16"N 003°28'19"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection piste et TWY N | RWY and TWY N intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km NNW Lannion, 5 km SSW Perros-Guirec | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 290 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 22.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 164 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.0178°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.141°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE LANNION COTE DE GRANIT ROSE | |
| | Adresse / *Address* | Avenue Pierre Marzin<br>22300 LANNION | |
| | Telephone | Sur / on AD : 02 96 05 82 34 | |
| | FAX | Sur AD : 02 96 05 82 23 - 02 96 05 82 99 | |
| | TELEX | LAIKKXH | |
| | AFS | LFROZPZX LFROZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRO.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE LANNION COTE DE GRANIT ROSE | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols intra Schengen et UE : voir www.douane.gouv.fr<br>Vols hors Schengen et hors UE : interdits. | Intra Schengen and EU flights : refer www.douane.gouv.fr<br>Non Schengen and out EU flights : prohibited. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN) | BORDEAUX (see GEN) |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>LUN, MAR, JEU, VEN : 0730-1100, 1200-1600<br>En dehors de ces HOR, PPR 72 HR.<br>E-mail : afis@lannion.aeroport.fr | AFIS :<br>MON, TUE, THU, FRI : 0730-1100, 1200-1600<br>Outside these SKED, PPR 72 HR.<br>E-mail : afis@lannion.aeroport.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AVT<br>AVGAS 100LL et JET A1 (station automate) :<br>LUN-DIM : H24 avec carte TOTAL.<br>Sans carte TOTAL, AVT possible durant les HOR de JET A1 (camion avitailleur) :<br>HIV : LUN-VEN : 0730-1100, 1200-1600<br>ETE : LUN-DIM : 0630-1630<br>En dehors de ces HOR contacter l'exploitant PPR 24 HR.<br>E-mail : carburant@lannion.aeroport.fr<br>TEL : 02 96 05 82 18 | AVT SKED<br>AVGAS 100LL and JET A1 (automatic dispense) :<br>MON-SUN : H24 with TOTAL card.<br>Without TOTAL card, AVT possible during JET A1 (bowser) SKED :<br>WIN : MON-FRI : 0730-1100, 1200-1600<br>SUM : MON-SUN : 0630-1630<br>Outside these SKED, contact AD operator PPR 24 HR.<br>E-mail : carburant@lannion.aeroport.fr<br>TEL : 02 96 05 82 18 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Non assuré | Not provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRO.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL / JET A1.<br>Paiement : carte Air TOTAL automate, comptant, Eurochèque, cartes bancaires.<br>Service ROCKETROUTE<br>Lubrifiant : NIL. | Fuel : 100 LL / JET A1.<br>Payment : Air TOTAL card automatic dispenser, cash, Eurocheck, bank cards.<br>ROCKETROUTE service<br>Lubricant : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Automate AVGAS (50 000 l)<br>JET A1 (Camion avitailleur - 100 000 l) | AVGAS automatic dispenser (50 000 l)<br>JET A1 (Refuelling truck - 100 000 l) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible O/R | Possibility O/R |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Demande d'accord préalable pour tout transport aérien régulier ou non régulier et aéronef de 3,5 t ou plus sur le site web :<br>(http://www.lannion.aeroport.fr/Demande-de-handling)<br>PPR 72 HR.<br>Assistance aux vols : Réponse assurée par le service AFIS pendant les HOR ATS seulement.<br>TEL : 02 96 54 56 48<br>E-mail : escale@lannion.aeroport.fr | Prior permission requested for scheduled or non scheduled aircraft and aircraft of 3.5 t or more at web site :<br>(http://www.lannion.aeroport.fr/Demande-de-handling)<br>PPR 72 HR.<br>Handling request : Response provided by the AFIS service during ATS SKED only.<br>TEL : 02 96 54 56 48.<br>E-mail : escale@lannion.aeroport.fr |

**AD 2 LFRO.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hôtels à proximité. | Hotels in the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Sur AD et à proximité.<br>Informations disponibles sur www.lannion.aeroport.fr | At AD and in the vicinity.<br>Information available on www.lannion.aeroport.fr |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R TEL : exploitant AD.<br>Bus vers ville de Lannion. | Taxi O/R TEL : AD operator.<br>Buses to Lannion town. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux sur Lannion | Hospitals on Lannion |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Centre commercial 1 km | Mall 1 km |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | - Perros-Guirec : http://tourisme.perros-guirec.com/perros-guirec-pratique/office-de-tourisme.html<br>- Lannion : http://www.bretagne-cotedegranitrose.com | |
| 7 | Observations / *Remarks* | PMR : Fauteuil roulant mis à disposition | PRM : Wheelchair made available |

**AD 2 LFRO.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM60 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Dispositif de remorquage : Type BRACKETT, poids maximal remorquage : 6000 lbs (3 t) | Towing device : Type BRACKETT, maximum towing weight : 6000 lbs (3 t) |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 :<br>LUN, MAR, JEU, VEN : 0730-1100, 1200-1600<br>Niveau 5 maximum assuré O/R.<br>Niveau RFFS maintenu jusqu'à l'arrivée/départ des vols programmés.<br>En dehors de ces horaires PPR 72 HR. | Level 2 :<br>MON, TUE, THU, FRI : 0730-1100, 1200-1600<br>Level 5 maximum provided O/R.<br>Level maintained until ARR/DEP of scheduled flights.<br>Outside these SKED PPR 72 HR. |

**AD 2 LFRO.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRO.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 35 F/C/W/U | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | S et N 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | 35 F/C/W/U | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking principal avion | ACFT main parking |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 136.73 m (WGS84) | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | L1, L2, L3, L4, L5, L6 (aviation générale, parking Nord-Est).<br>L1 réservé en priorité aux ACFT électriques.<br>2A, 2B, 2C (parking Nord-Est)<br>Poste 1 (aviation commerciale, parking Nord-Ouest).<br>Parking Sud : Nil | L1, L2, L3, L4, L5, L6 (general aviation, parking North-East).<br>L1 for electric ACFT in priority.<br>2A, 2B, 2C (parking North-East).<br>Stand 1 (commercial aviation, parking North-West).<br>Parking South : Nil |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui, N et S | Yes, N and S |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRO .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Oui | Yes |
| 4 | Observations / *Remarks* | http://www.lannion.aeroport.fr/Guide-du-Parking-Nord | |

**AD 2 LFRO.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRO.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRO .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NIL |
| | Période de validité / *Validity period* | Néant |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | Néant |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 22 51 54 16 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRO.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 107.55 (108) | 1602 x 45 | 35 F/C/W/U revêtue / paved | 48°45'23.79"N 003°28'57.65"W ( 48°45'21.59"N 003°28'47.11"W ) ------ GUND NIL | THR : 276ft DTHR : 278ft |
| 29 | 287.57 (288) | 1602 x 45 | 35 F/C/W/U revêtue / paved | 48°45'08.14"N 003°27'42.87"W ( 48°45'09.49"N 003°27'49.32"W ) ------ GUND NIL | THR : 285ft DTHR : 287ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 29 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFRO.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 1602 | 1602 | 1602 | 1376 | |
| 29 | 1602 | 1602 | 1602 | 1463 | |

**AD 2 LFRO.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 63 ft | | | | | |
| 29 | | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 11 | 1602 | | W | LIH | R | | |
| 29 | 1602 | | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFRO.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | OUI | YES |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | OUI | YES |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène | Rescue power unit |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 320 ms | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRO.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFRO.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ LANNION**<br>48°47'11"N , 003°31'24"W - 48°45'45"N , 003°21'45"W - 48°42'49"N , 003°22'49"W - 48°43'12"N , 003°25'02"W - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 48°45'16"N , 003°28'19"W ( (ARP LFRO) ) - 48°43'44"N , 003°32'13"W - 48°47'11"N , 003°31'24"W | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>LANNION Information (FR)<br>LANNION Information (EN) | HOR AFIS LANNION<br>LANNION AFIS SKED |

**AD 2 LFRO.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LANNION Information (FR) *LANNION Information (EN)* | 118.405 MHz | HO | Canal/Channel 8.33 KHz |
| A/A | LANNION (FR) | 118.405 MHz | HO | Absence AFIS |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRO.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFRO.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

TWY S1, S2, S3 : parking SUD limité aux ACFT dont l'envergure est inférieure à 15 m.
TWY S3 : non utilisable de nuit.
TWY Nord entre station AVT et hangars : limité aux ACFT dont l'envergure est inférieure à 15 m.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

*TWY S1, S2, S3 : PRKG South limited to ACFT whose wingspan is smaller than 15 m.*
*TWY S3 unusable at night.*
*TWY North between AVT station and hangars: limited to ACFT whose wingspan is smaller than 15 m.*

**AD 2 LFRO.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 GENERALITES**

Charte environnement en vigueur, téléchargeable sur le site : www.lannion.aéroport.fr

***21.1 GENERAL INFORMATION***

*Environmental charter in force, downloadable from the website : www.lannion.aéroport.fr*

**AD 2 LFRO.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Départ IFR sous plan de vol : en cas d'absence de LANNION INFO, le pilote demande sa clairance IFR à IROISE APP par téléphone au : 02 98 32 02 32.

**Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 11 : Monter à 8.4% jusqu'à *1300 ft* (1015 ft) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

RWY 29 : Monter à 7.9% jusqu'à *1000 ft* (725 ft) (2), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée. Obstacle le plus pénalisant : arbre de 335 ft à 206 m de la DER et à 198 m à gauche de l'axe.

(2) Pente théorique de montée. Obstacle le plus pénalisant : arbre de 369 ft à 410 m de la DER et à 197 m à gauche de l'axe. Cette pente ne tient pas compte des haies qui se trouvent à 58 m de la DER, à 75 m à droite de l'axe et à 67 m de la DER, à 139 m à gauche de l'axe.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

*IFR FPL departure : in case of LANNION INFO vacation, the pilot shall request IFR departure clearance from IROISE APP by phone at : 02 98 32 02 32.*

***Recommended instructions for an IFR departure***

*RWY 11 : Climb 8.4% to 1300 ft (1015 ft) (1), then continue to climb to en route minimal safety altitude.*

*RWY 29 : Climb 7.9% to 1000 ft (725 ft) (2), then continue to climb to en route minimal safety altitude.*

*(1) Theoretical climb gradient. Most dangerous obstacle : tree 335 ft high located at 206 m from the DER and 198 m on the left hand side of the centre line.*

*(2) Theoretical climb gradient. Most dangerous obstacle : tree 369 ft high located at 410 m from the DER and 197 m on the left hand side of the centre line. This gradient doesn't consider hedges located at 58 m from the DER, at 75 m on the right hand side of the centre line and at 67 m from the DER, at 139 m on the left hand side of the centre line.*

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

PAPI RWY 11 obligatoire pour les NPA et pour atterrissage de nuit.

***22.2 ARRIVAL FLIGHTS***

*PAPI RWY 11 mandatory for NPA and landing at night.*

**AD 2 LFRO.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL utilisable sur demande auprès de l'exploitant d'aérodrome pendant les HOR RFFS :

- TEL : 02.96.05.82.18
- Site de l'aéroport : http://www.lannion.aeroport.fr/demande-de-PCL

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL usable on request to the AD operator during RFFS SKED :*

- *TEL : 02 96 05 82 18*
- *Airport's website : http://www.lannion.aeroport.fr/demande-de-PCL*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random*

**AD 2 LFRO.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRO.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

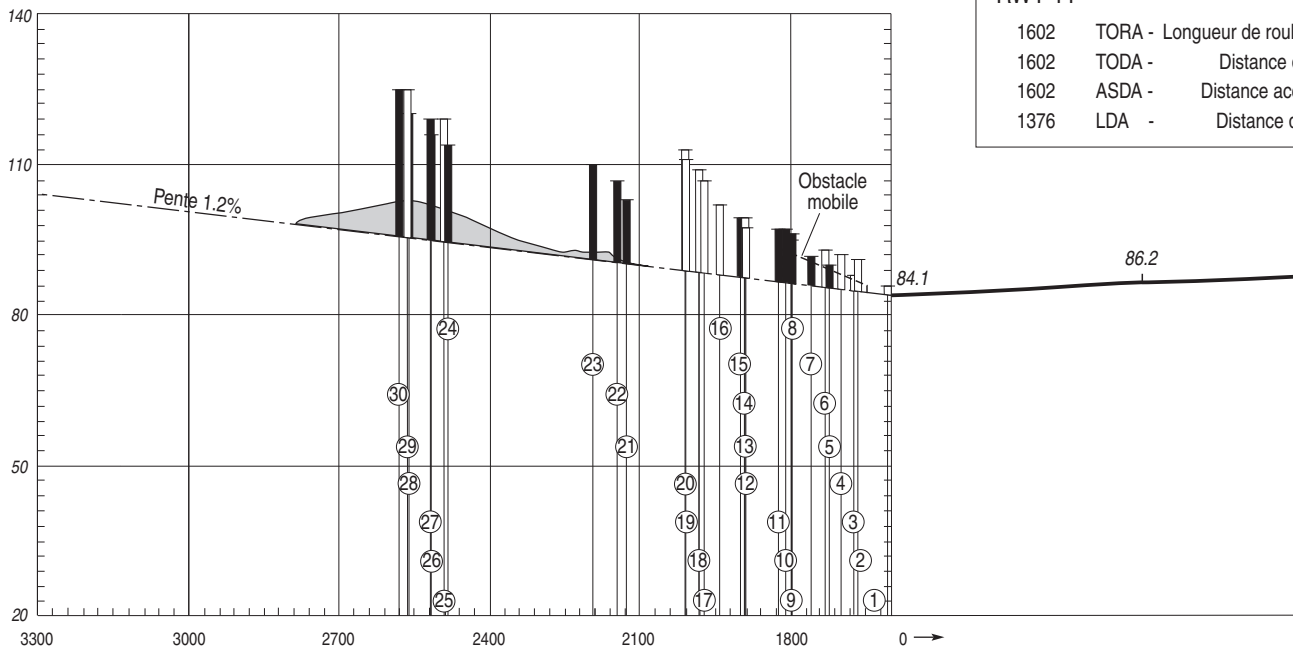
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A*

**LANNION**
RWY 11/29

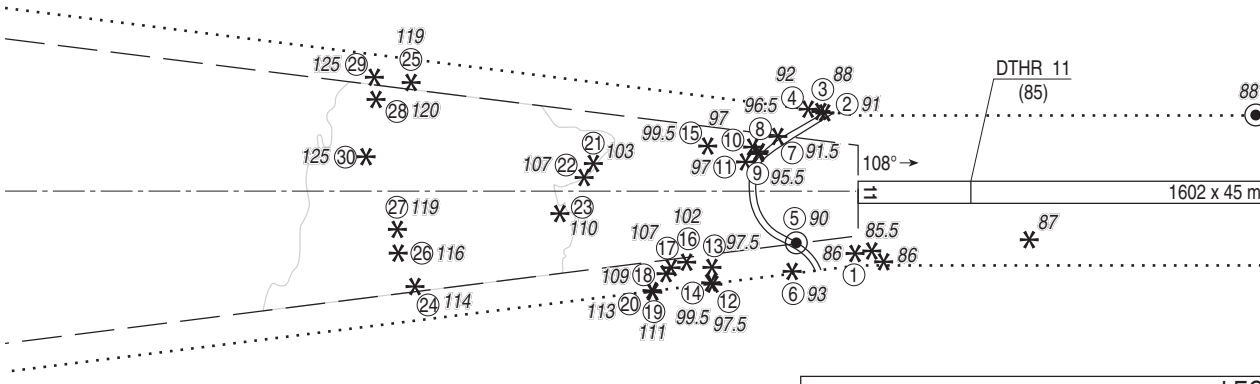
VAR 1°W (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCE | | |
|---|---|---|
| RWY 11 | | |
| 1602 | TORA - | Longueur de roul |
| 1602 | TODA - | Distance |
| 1602 | ASDA - | Distance ac |
| 1376 | LDA - | Distance |




Echelle: 1 / 15 000




LEG

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITU

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE

MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ..

BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTA

OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR
DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

Levé exécuté le 09/06/2021
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES

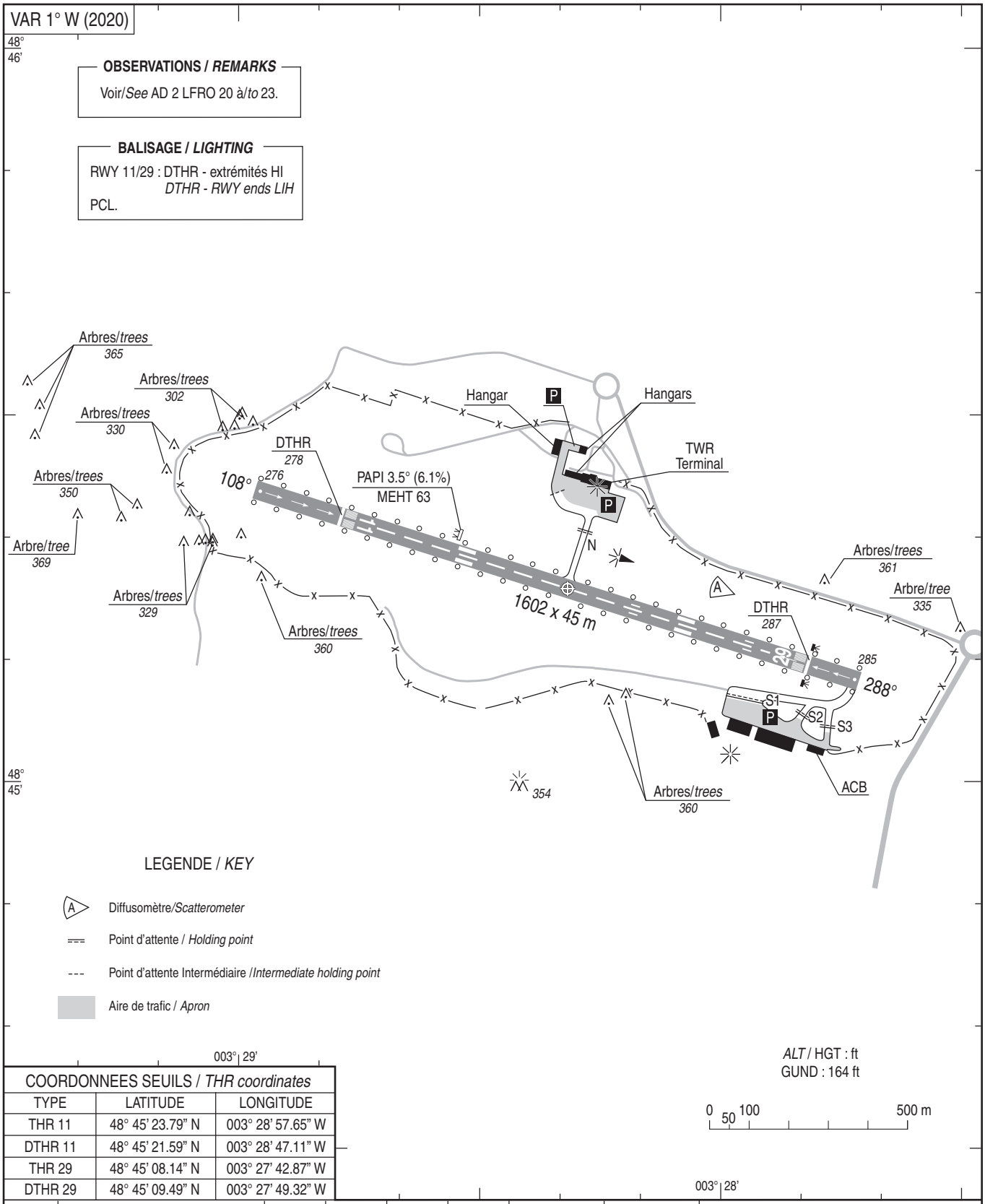


© SIA

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFRO.18

## LANNION
48 45 16 N - 003 28 19 W
*ALT AD : 290 (11 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 11 | 48° 45' 23.79" N | 003° 28' 57.65" W |
| DTHR 11 | 48° 45' 21.59" N | 003° 28' 47.11" W |
| THR 29 | 48° 45' 08.14" N | 003° 27' 42.87" W |
| DTHR 29 | 48° 45' 09.49" N | 003° 27' 49.32" W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 11 | NIL | LIH | 1602 | 1602 | 1602 | 1376 | Revêtue *Paved* | 35 F/C/W/U | 550* | 550* | 550* | - |
| 29 | NIL | LIH | 1602 | 1602 | 1602 | 1463 | | | 550* | 550* | 550* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : HJ 800 m, HN 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | |
| | | | | | | |
| RW29 | 48°45'09.490" N | 003°27'49.320" W | x | | | x |
| | | | | | | |
| AMOPO | REF Enr 4.4 | | x | | | x |
| ← | | | | | | |
| | | | | | | |
| FRO29 | 48°42'37.5" N | 003°15'46.8" W | x | | | x |
| IRO29 | 48°41'24.3" N | 003°10'01.8" W | x | | | x |
| | | | | | | |
| RO404 | 48°45'12.7" N | 003°08'10.9" W | x | | | x |
| RO405 | 48°36'38.9" N | 003°12'19.9" W | x | | | x |
| RO410 | 48°45'44.4" N | 003°30'36.2" W | x | | | x |



© SIA

**RNP RW29**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0,8°W | | | Ref NAVAID: - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *Path Terminator* | *Waypoint identification* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM)* | *Turn direction* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *MAX IAS (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA RO405 | IF | RO405 | - | - | - | - | - | - | - | 210 | - | RNAV1 |
| | TF | IRO29 | - | 19 | 017.8 | 5.0 | - | 3000 | - | 195 | - | RNAV1 |
| INA AMOPO | IF | AMOPO | - | - | - | - | - | - | - | 195 | - | RNAV1 |
| | TF | RO404 | - | 109 | 107.7 | 4.0 | | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IRO29 | - | 199 | 197.8 | 4.0 | R | 3000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA RO404 | IF | RO404 | - | - | - | - | - | - | - | 195 | - | RNAV1 |
| | TF | IRO29 | - | 199 | 197.8 | 4.0 | - | 3000 | - | - | - | RNAV1 |
| APCH | IF | IRO29 | - | - | - | - | - | 3000 | - | **195** | - | RNP APCH |
| | TF | FRO29 | - | 289 | 287.8 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | | - | RNP APCH |
| | TF | RW29 | Yes | 289 | 287.7 | 8.4 | - | - | - | - | -3,0° / 15,0 | RNP APCH |
| | TF | RO410 | Yes | 288 | 287.6 | 1.9 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | AMOPO | - | - | - | - | R | 3000 | - | 185 | - | RNP APCH |
| HLDG | - | AMOPO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFRO |
| **Runway** | 29 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E29A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484509.4900N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0032749.3200W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 137.2 |
| **FPAP Latitude** | 484526.0450N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 16.5550 |
| **FPAP Longitude** | 0032908.4390W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -79.1190 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 232 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0F 12 06 0C 1D 00 00 01 39<br>32 05 E4 1F EC 14 70 77 83 FE<br>5C 19 56 81 00 E2 95 FD 2C 81<br>2C 01 64 1D C8 AF B6 1E A1 54 |
| **Calculated CRC Value** | B61EA154 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 87.3 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 87.3 |



© SIA

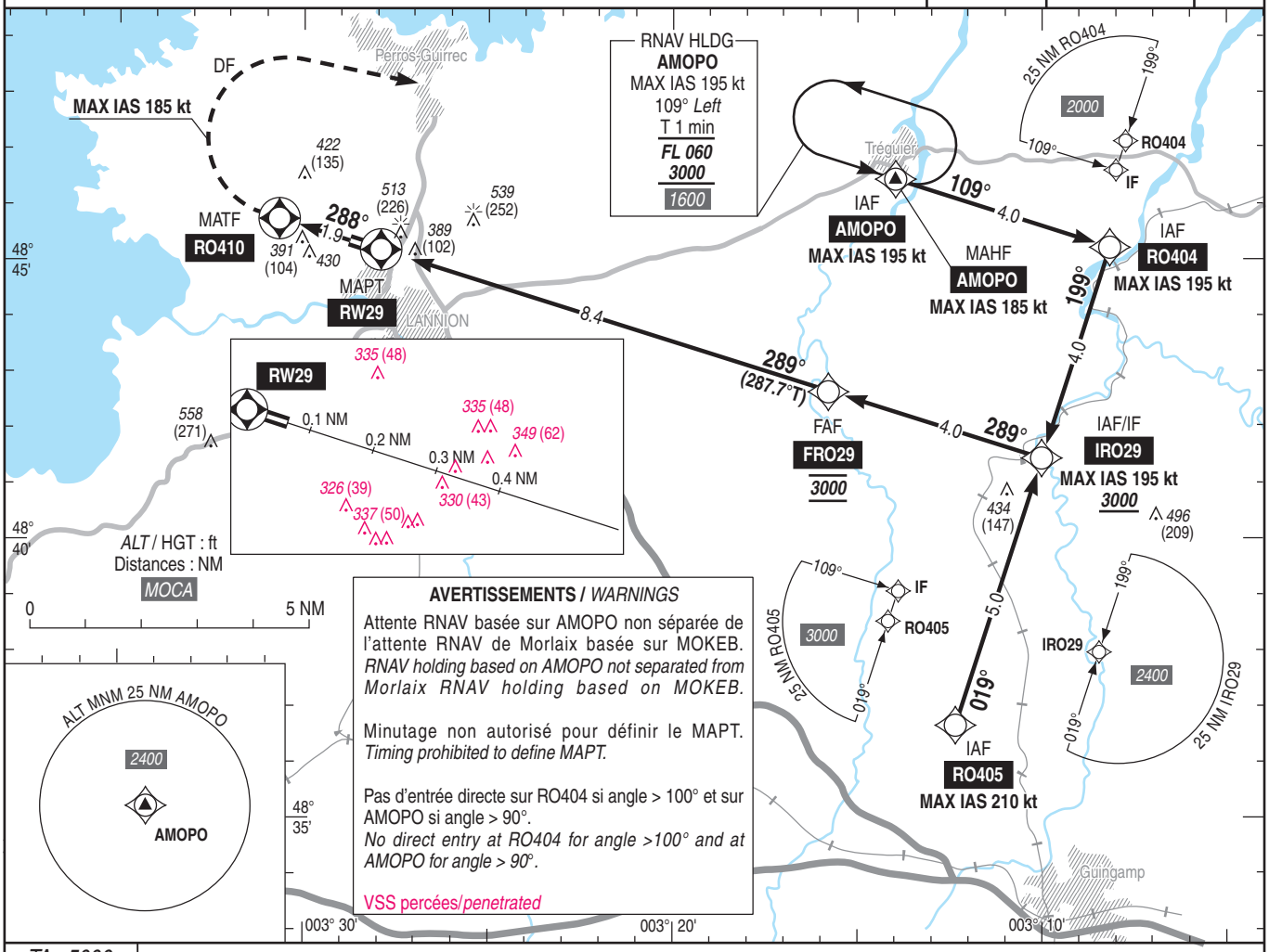
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 290,* ***DTHR : 287 (11 hPa)***

# LANNION

**RNP** RWY 29

APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860 (L) - LANDI Approche/*Approach* 122.400 (L) (1)
TWR : NIL
**AFIS :** LANNION Information 118.405
Absence ATS : **A/A** (118.405) FR seulement/*only*.
Obtenir/*Obtain* QNH BREST BRETAGNE auprès de/*from* ATIS BRETAGNE, IROISE APP ou/*or* LANDI APP.
(1) pendant HOR / *during SKED* LANDI APP

| RNP APCH | EGNOS Ch 62587 E29A TCH : 49 | VAR 1° W (2020) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*

Attente RNAV basée sur AMOPO non séparée de l'attente RNAV de Morlaix basée sur MOKEB.
*RNAV holding based on AMOPO not separated from Morlaix RNAV holding based on MOKEB.*

Minutage non autorisé pour définir le MAPT.
*Timing prohibited to define MAPT.*

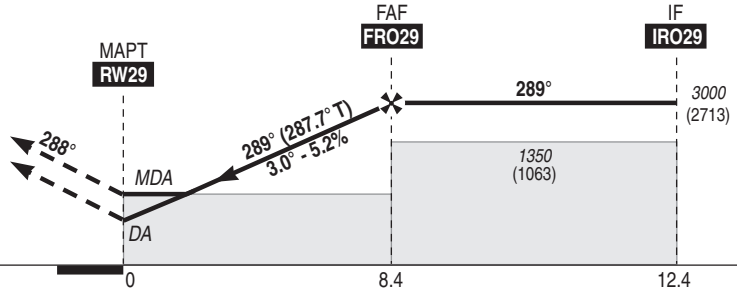
Pas d'entrée directe sur RO404 si angle > 100° et sur AMOPO si angle > 90°.
*No direct entry at RO404 for angle >100° and at AMOPO for angle > 90°.*

VSS percées/*penetrated*

*TA : 5000*

API : Monter vers **RO410** puis tourner à **droite** (**MAX IAS 185 kt**) direct vers **AMOPO** en montée vers ***3000*** (2713).
Monter à *1300* (1013) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RO410*** *then turn* ***right*** *(**MAX IAS 185 kt**) direct to* ***AMOPO*** *climbing to* ***3000*** *(2713).*
*Climb to 1300 (1013) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | LPV API 3% | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (230) | 1200 | 225 | ***500*** (210) | | 208 | | 1500 | | ***850*** (560) | 1500 | ***1030*** (750) | 1500 |
| B | ***530*** (240) | 1200 | 238 | ***510*** (220) | 1200 | 216 | ***770*** (490) | 1500 | 481 | ***850*** (560) | 1600 | ***1030*** (750) | 1600 |
| C | ***540*** (250) | 1300 | 246 | ***520*** (230) | | 227 | | 2300 | | ***980*** (700) | 2400 | ***1170*** (880) | 2400 |

**DIST RW29**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2880*** (2593) | ***2570*** (2283) | ***2250*** (1963) | ***1930*** (1643) |
| | **4** | **3** | **2** | |
| | ***1610*** (1323) | ***1290*** (1003) | ***970*** (683) | |

Observations / *Remarks* : (2) PAPI obligatoire pour MVL / *PAPI mandatory for Circling.*
Perte de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT | 8.4 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 10 | 6 min 16 | 5 min 35 | 5 min 01 | 4 min 22 | 3 min 52 | 3 min 28 | 3 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 475 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRQ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFRQ - QUIMPER PLUGUFFAN

**AD 2 LFRQ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°58'30"N 004°10'04"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Sur l'axe RWY 09/27 à 843 m du THR 27. | On RWY 09/27 axis, 843 m from THR 27. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2,9 NM SW de QUIMPER. | 2,9 NM SW of QUIMPER. |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 297 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.2 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 164 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.1427°W | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.14°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOGEAQC | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de Quimper - 29700 PLUGUFFAN | |
| | Telephone | 02 98 00 45 09 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFRQYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | SOGEAQC : Société de Gestion de l'Aéroport de Quimper Cornouaille<br>E-mail gestionnaire : operation@quimper.aeroport.bzh | SOGEAQC : Société de Gestion de l'Aéroport de Quimper Cornouaille<br>AD administration E-mail :<br>operation@quimper.aeroport.bzh |

**AD 2 LFRQ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0700-1500<br>SAM-DIM : Fermé.<br>En dehors des heures d'ouverture du terminal, accès au terrain sécurisé par digicode : contacter l'exploitant ou la tour de contrôle. | MON-FRI: 0700-1500<br>SAT-SUN: Closed.<br>Outside terminal opening hours, access to the site secured by a digicode system: contact the AD operator or the control tower. |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes : disponible de mai à septembre O/R PN 48 HR au BSI QUIMPER<br>TEL : 09 70 27 51 61 - FAX : 02 98 55 01 19<br>bsi-quimper@douane.finances.gouv.fr<br>preavis.douane@douane.finances.gouv.fr<br>Copie exploitant : E-mail gestionnaire | Customs: available from May to September O/R PN 48 HR to BSI QUIMPER<br>TEL: 09 70 27 51 61 - FAX: 02 98 55 01 19<br>bsi-quimper@douane.finances.gouv.fr<br>preavis.douane@douane.finances.gouv.fr<br>AD operator copy : AD administration E-mail |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Hôpitaux à QUIMPER | Hospitals in QUIMPER |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN) | BORDEAUX (see GEN) |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0400-0100 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN (sauf JF) : 0700-1900<br>SAM, DIM et JF : 0800-1800<br>Chef CA : TEL : 02 98 94 33 01. | MON-FRI (except public HOL): 0700-1900<br>SAT-SUN and public HOL: 0800-1800<br>ATC manager : TEL : 02 98 94 33 01. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AVT JET A1 (assuré par AIR BP) :<br>LUN-VEN : 0700-1630<br>SAM, DIM et JF : 0800-1645<br>Distributeur AVGAS 100 LL disponible.<br>Moyen de paiement : carte bancaire en HOR AVT ou carte BP. | SKED AVT JETA1 (provided by AIR BP):<br>MON-FRI : 0700-1630<br>SAT, SUN and public HOL : 0800-1645<br>AVGAS 100LL automatic dispenser available.<br>Payment by credit card during AVT SKED or BP card. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR RFFS ou NOTAM. | RFFS SKED or NOTAM. |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL. | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS en présence ATS.<br>Extension possible PPR 72 HR par E-mail au gestionnaire AD (Coordination exploitant / ATS) | GRF (Global Reporting Format): RFFS SKED during ATS hours.<br>Possible extension PPR 72HR by E-mail to AD Administrator (Coordinated between AD administrator and ATS) |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRQ.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100 LL - JET A1 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100 LL: volucompteur<br>JET A1: camion citerne de 20000 L - débit : 45m3/HR. | 100 LL: volume meter<br>JET A1:Tank truck 20000L - flow rate 45m3/HR. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Pas de hangar disponible pour les aéronefs de passage. | No hangar available for transient ACFT. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | NIL |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance en escale :<br>HOR RFFS ou NOTAM. | Handling:<br>RFFS SKED or NOTAM. |

**AD 2 LFRQ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A QUIMPER et PLUGUFFAN | In QUIMPER and in PLUGUFFAN |
| 2 | Restaurants | A QUIMPER et PLUGUFFAN. | In QUIMPER and in PLUGUFFAN. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R. | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Ambulances et hôpitaux à QUIMPER. | Ambulances and hospital in QUIMPER. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | NIL |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRQ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIM60 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aucun moyen sur place. Voir procédure AD. | No equipement on site. See AD procedure. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 :<br>LUN-VEN : 0700-1200, 1500-1630 (niveau 2 assuré 1200-1500 possibilité niveau 5 sur demande).<br>SAM, DIM et JF : 0800-1700.<br>Extension possible niveau 5 PPR 72 HR par E-mail au gestionnaire de l'aérodrome.<br>Niveau maintenu jusqu'à l'arrivée ou départ du dernier vol programmé.<br>Niveau 1 en dehors de ces HOR. (Extincteur poudre disponible). | Level 5 :<br>MON-FRI : 0700-1200, 1500-1630 (level 2 provided 1200-1500 possibility level 5 O/R).<br>SAT, SUN and public HOL : 0800-1700<br>Possible extension level 5 upon 72 HR PPR by E-mail to AD Administration.<br>Level maintained until arrival or departure of the last SKED flight.<br>Level 1 outside these SKED. (Powder extinguisher available). |

**AD 2 LFRQ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Pas d'équipement disponible. | No equipment available. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>En cas de verglas ou neige : fermeture de piste. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>In case of ice or snow: runway closure. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRQ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 25 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY B: 22,5m<br>TWY C: 10m<br>TWY D: 15m<br>TWY E: 7.5m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Asphaltic concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY B : 41 F/C/W/T - TWY C : 23 F/B/W/T - TWY D : 13 F/C/W/T - TWY D-E : 10 F/C/W/T - TWY E : 10 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking commercial | Commercial apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 301.8 ft | 301.8 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Limitations TWY : Voir / See AD 2 LFRQ.20 | |

**AD 2 LFRQ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRQ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRQ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRQ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRQ .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NANTES | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18<br>CNL 22 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0600 et 2200<br>ETE : TREND entre 0600 et 2100 | WIN : TREND between 0600 and 2200<br>SUM : TREND between 0600 and 2100 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>HIV/WIN : 0600-2300<br>ETE/SUM : 0600-2200<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRQ.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 09 | 093.50 (094) | 2150 x 45 | 28/F/B/W/T<br>asphalte / asphalt | 47°58'32.39"N 004°11'07.22"W<br>( 47°58'32.18"N 004°11'02.17"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 293ft<br>DTHR : 293ft |
| 27 | 273.50 (274) | 2150 x 45 | 28/F/B/W/T<br>asphalte / asphalt | 47°58'28.14"N 004°09'23.76"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 275ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 09 | NIL | NIL | NIL | 2270 x 280 | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | NIL | 2270 x 280 | NIL | NIL |

**AD 2 LFRQ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 2150 | 2150 | 2150 | 2045 | |
| TWY B | 1238 | 1238 | 1238 | | |
| TWY C | 1420 | 1420 | 1420 | | |
| 27 | 2113 | 2113 | 2113 | 2113 | Distances déclarées réduites cause aire de sécurité d'extrémité de piste.<br>Reduced declared distances due to RWY end safety area. |
| TWY B | 897 | 897 | 897 | | |
| TWY C | 702 | 702 | 702 | | |

**AD 2 LFRQ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 09 | | DTHR<br>G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | | | | | |
| 27 | - 600 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 47 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 09 | 1550 m<br>600 m | 60m | W<br>Y | LIH LIL | R | | | |
| 27 | 1550 m<br>600 m | 60m | W<br>Y | LIH LIL | R | | | (1) |

(1) Rampe d'APCH non conforme : Absence d'une deuxième barrette de feux à 150 m et feux non-doublés au-delà de 300 m.
APCH light system not compliant : Absence of a second light bar at 150 m and lights not doubled beyond 300 m.

**AD 2 LFRQ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B - LIL | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène 150 KVA | Power unit 150 KVA |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Délai de commutation de l'alimentation électrique secondaire : 15 sec. | Switching delay on secondary power supply: 15 sec. |
| 5 | Observations / *Remarks* | PRKG: B - BI<br>Panneau STOP.<br>WDI lumineuse | PRKG: B - LIL<br>STOP sign.<br>Lighted WDI |

**AD 2 LFRQ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | RWY 09/27 obligatoire. | RWY 09/27 mandatory. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRQ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR QUIMPER**<br>48°01'05"N , 004°21'58"W - 48°03'09"N , 004°12'16"W - 48°03'09"N , 004°08'12"W - 48°00'00"N , 003°55'18"W - 47°56'23"N , 003°55'18"W - 47°49'53"N , 004°18'45"W - 47°53'54"N , 004°21'59"W - 48°01'05"N , 004°21'58"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>QUIMPER Tour (FR)<br>QUIMPER Tower (EN) | HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7 |

**AD 2 LFRQ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | QUIMPER Tour (FR)<br>*QUIMPER Tower (EN)* | 118.630 MHz | NOTAM | Canal 8.33 |
| A/A | QUIMPER (FR) | 118.630 MHz | OTHER | Absence ATS |

**AD 2 LFRQ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | QPR | 117.8 MHz<br>CH 125X | H24 | 47°57'26.2"N 004°11'05.0"W | 315 ft | 150NM FL500 | | 228°/1.53 NM THR 27 | |

**AD 2 LFRQ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Hors raquettes, demi-tour interdit pour ACFT > 30 m (longueur hors tout).

**20.1.1 Roulage**

TWY B : utilisation limitée aux ACFT d'envergure max 65 m et code E.

TWY C et E : utilisation limitée aux ACFT d'envergure max 15 m et code A.

TWY D : utilisation limitée aux ACFT d'envergure max 36 m et code C.

TWY C : usage réservé aux avions de l'aéroclub.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Turn-around forbidden outside of turn-around pads for ACFT > 30 m (overall length).*

***20.1.1 Taxi regulations***

*TWY B: use restricted to ACFT whose maximum wingspan is less than 65 m and code E.*

*TWY C and E: use restricted to ACFT whose maximum wingspan is less than 15 m and code A.*

*TWY D: use restricted to ACFT whose maximum wingspan is less than 36 m and code C.*

*TWY C: reserved for ACB ACFT.*

**AD 2 LFRQ.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 ESSAIS MOTEURS**

Essais moteurs interdits entre 2100 et 0700 (SUM:-1HR).

**21.2 VOLS ENTRAINEMENT**

Entraînements tour de piste de nuit soumis à accord de l'exploitant.

***21.1 ENGINES TESTS***

*Engine run up forbidden between 2100 and 0700 (SUM:-1HR).*

***21.2 TRAINING FLIGHTS***

*Night training patterns must be approved by AD administration.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRQ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

RWY 09/27 : circuits au Sud de la piste, par la droite RWY 09.

RWY 09 : atterrissage de nuit interdit si PAPI U/S.

L'exploitation de la piste 09/27 est interdite par composantes traversières de vent du 190° > 25 nœuds sur piste mouillée ou en conditions LVP.

***22.1 GENERAL***

*RWY 09/27 : circuit South of RWY, right hand RWY 09.*

*RWY 09 : landing at night prohibited if PAPI U/S.*

*Use of RWY 09/27 is prohibited when crosswind component from 190° > 25 kts on wet runway or by LVP conditions.*

**22.2 VOLS AU DEPART**

Décollages interdits depuis TWY B et C pour les aéronefs de masse supérieure à 2 tonnes (absence de panneau d'information de distance restante au décollage).

***22.2 DEPARTURE FLIGHTS***

*TKOF forbidden from TWY B and C for ACFT with MTOW greater than 2 tons (TKOF distance remaining signs missing).*

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

Départs :

- Afficher code 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

- En IMC : respecter l'itinéraire de départ et le dernier niveau assigné jusqu'aux limites de la TMA et poursuivre ensuite la montée selon le plan de vol en vigueur.

Panne de radiocommunication suivie d'une API :

- Voir description dans carte IAC.

- Effectuer une nouvelle APCH dans les 15 min qui suivent.

- Lorsque la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API : remonter à 3000 ft AMSL, rejoindre le SID ERCOZ 1W ou ERCOZ 1E (en fonction de la piste en service et de la procédure réalisée) vers ERCOZ pour dégager la TMA et rechercher les conditions VMC.

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with the procedure defined in the National Regulation.*

*Departures :*

*- Squawk code 7600.*

*- VMC : turn back to land on the aerodrome.*

*- IMC : respect SID routing and last assigned FL up to the TMA limits and continue climbing regarding the FPL in force.*

*Radiocommunication failure followed by a missed approach :*

*- See description in IAC.*

*- Carry out a new APCH within the 15 following minutes.*

*- When the second attempt is followed by a new missed approach : climb back to 3000 ft AMSL, join SID ERCOZ 1W or ERCOZ 1E (depending on RWY in use and procedure performed) towards ERCOZ to clear TMA and seek VMC.*

**AD 2 LFRQ.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 AD OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for ACFT equipped with radio.*

**23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Présence d'un dévers de pente supérieure à 50 % dans l'aire de Sécurité d'extrémité de piste 09-27 au seuil 27.

Présence d'un dévers de pente supérieure à 50 % dans l'aire de sécurité d'extrémité de piste 09-27 au seuil 09.

Présence de 3 maisons dans la bande au nord de la piste 09-27 avec des dépassements par rapport à l'altitude de piste de 1,77m à 3,23m

47°58'34.07" N 004°09'57.28" W

47°58'33.83" N 004°09'56.17" W

47°58'34.11" N 004°09'55.35" W

Une partie du parking de l'Aviation Générale (20 m) est située dans la bande de piste : 47°58'26.73" N 004°10'32.23" W

La présence d'une clôture sur un talus au Nord de la piste 09-27 (seuil 09) constitue un obstacle : 47°58'36.36" N 004°10'58.62" W

***23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Presence of a ditch with a slope of over 50% in the RWY 09/27 end safety area at threshold 27.*

*Presence of a ditch with a slope of over 50% in the RWY 09/27 end safety area at threshold 09.*

*Presence of 3 houses in the RWY strip north of RWY 09/27 exceeding the RWY altitude by 1.77 m up to 3.23 m.*

47°58'34.07" N 004°09'57.28" W

47°58'33.83" N 004°09'56.17" W

47°58'34.11" N 004°09'55.35" W

*Part of the general aviation apron (20 m) is located in the RWY strip : 47°58'26.73" N 004°10'32.23" W*

*Fence on embankement North of RWY 09-27 (threshold 09) is an obstacle : 47°58'36.36" N 004°10'58.62" W*

**23.3 EQUIPEMENT AD**

Equipement de surveillance du traffic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

La fréquence assignée au PCL : 118.630 MHz qui est de type fréquence Tour.

PAPI 09/27 activable avec le PCL.

Consignes d'activation du PCL :

- L'activation PCL basse intensité (BI) : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

- L'activation PCL en haute intensité (HI) : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

- L'extinction est automatique après 15 minutes ; pas d'extinction manuelle possible.

***23.3 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment : AD equipped with radar display (see AD 1.0).*

*The frequency assigned to PCL : 118.630 MHz which is TWR frequency type.*

*PAPI 09/27 activation with PCL.*

*PCL activation instructions :*

*- Low intensity PCL activation (LIL) : 3 clicks on mic in less than 5 seconds.*

*- High intensity PCL activation (LIH) : 5 clicks on mic in less than 5 seconds.*

*- Shutdown is automatic after 15 minutes ; no manual shutdown possible.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel HOR RFFS.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random RFFS SKED.*

**AD 2 LFRQ.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRQ.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

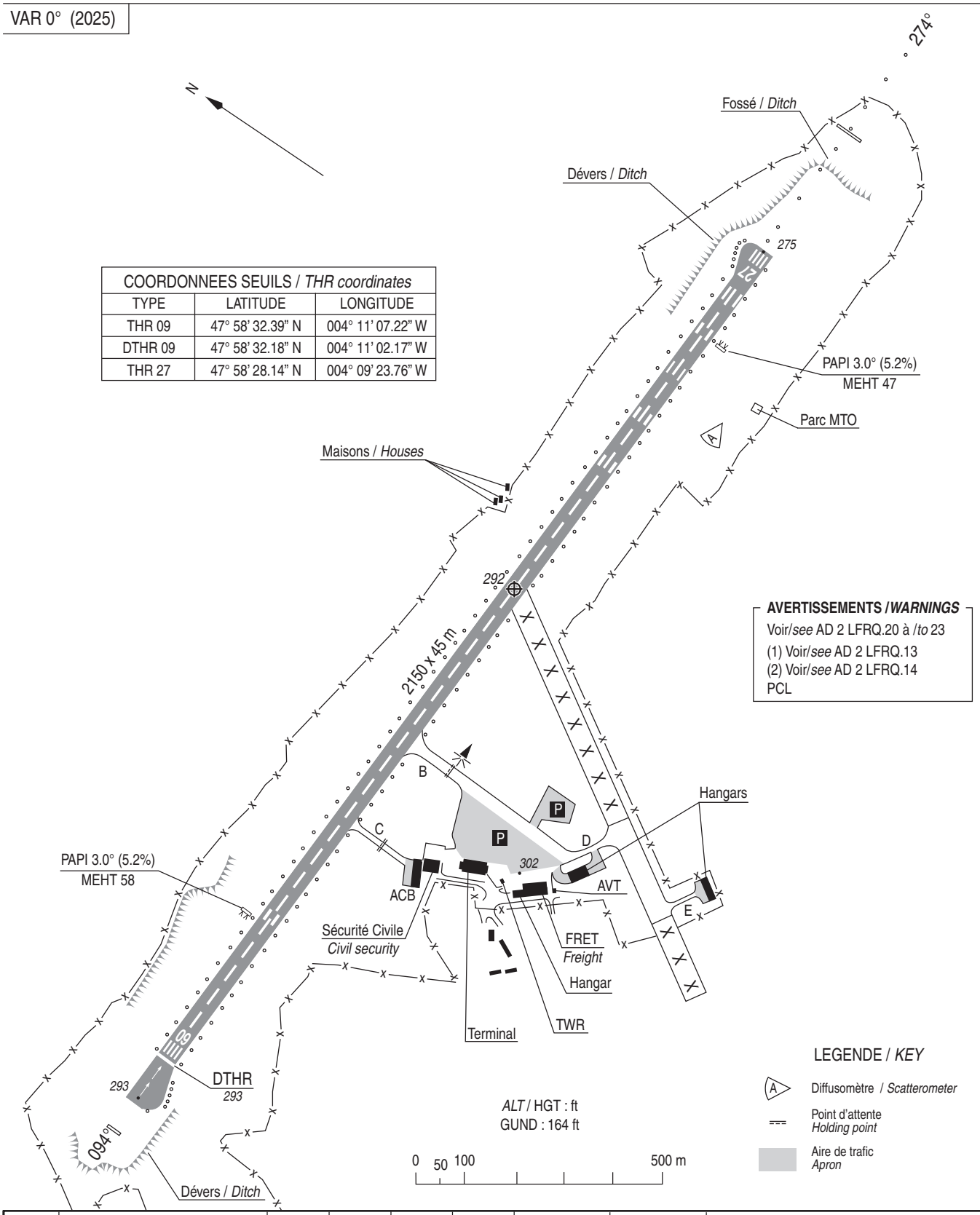
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFRQ.18

## QUIMPER PLUGUFFAN
47 58 30 N - 004 10 04 W
*ALT AD : 297 (11 hPa)*

VAR 0° (2025)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 09 | 47° 58' 32.39" N | 004° 11' 07.22" W |
| DTHR 09 | 47° 58' 32.18" N | 004° 11' 02.17" W |
| THR 27 | 47° 58' 28.14" N | 004° 09' 23.76" W |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09 | NIL | LIH | 2150 | 2150 | 2150 | 2045 | Revêtue | 28 F/B/W/T | 800 | 800 | 800 | - |
| 27 | 600 m LIH (2) | LIH | 2113 (1) | 2113 (1) | 2113 (1) | 2113 (1) | *Paved* | | 800 | 800 | 800 | - |



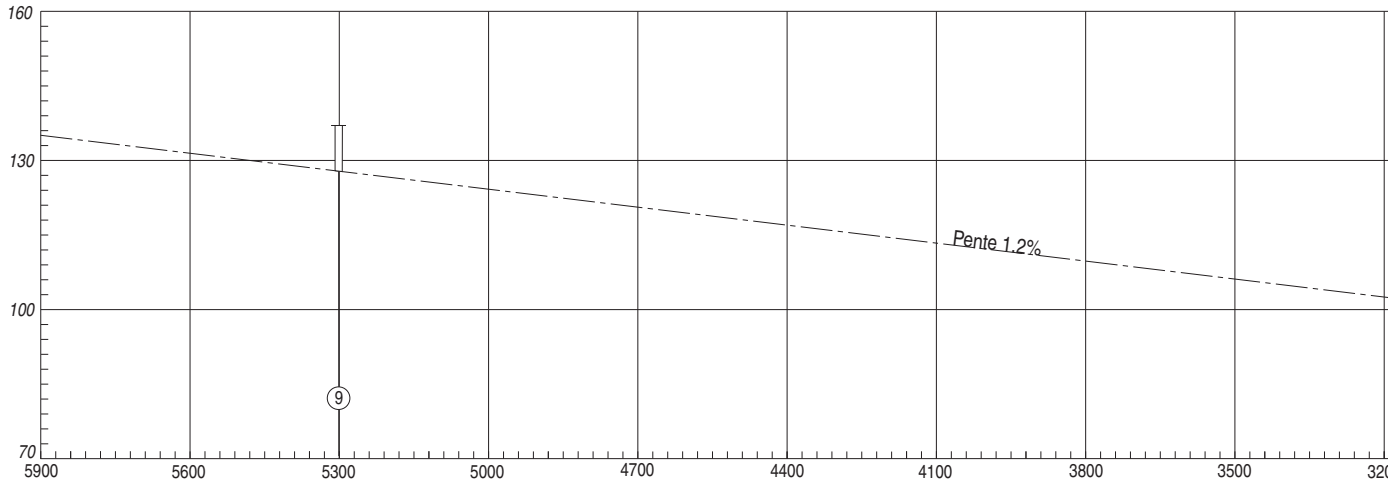
© SIA

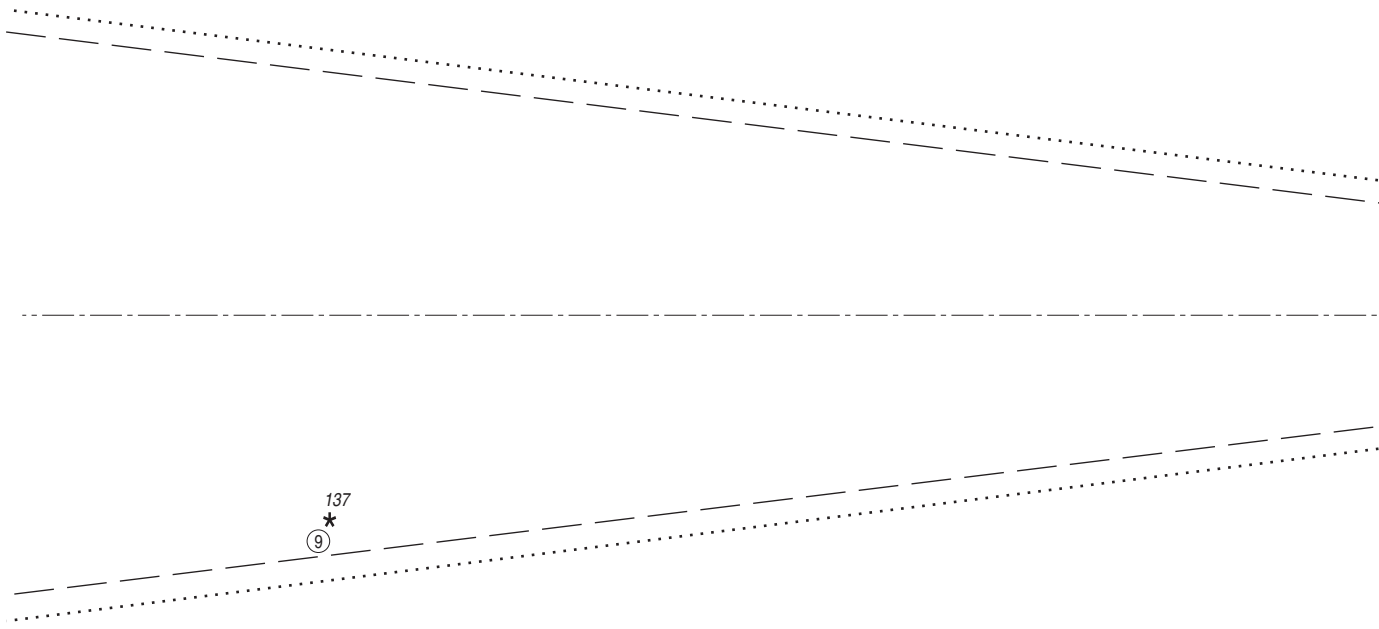
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
***AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO - TYPE A***

**QUIMPER** PLUGUFFAN
RWY 09/27

VAR 0° (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES




Levé exécuté en 2022
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |
| QPR | REF AD 2 LFRQ.19 | | | x | X | |
| RW27 | 47°58'28.1" N | 004°09'23.8" W | x | | | X |
| RW09 | 47°58'32.18" N | 004°11'02.17" W | x | | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DEGEX | REF Enr 4.4 | | x | | X | |
| → ERCOZ | REF Enr 4.4 | | x | | X | |
| IDRIK | REF Enr 4.4 | | x | | X | |
| KORER | REF Enr 4.4 | | x | | X | |
| LEGMO | REF Enr 4.4 | | x | | X | |
| ROSPO | REF Enr 4.4 | | x | | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RQ404 | 48°02'40.0" N | 003°48'17.8" W | x | | | X |
| IRQ27 | 47°57'41.1" N | 003°50'58.6" W | x | | | X |
| FRQ27 | 47°57'56.6" N | 003°56'54.9" W | x | | | X |
| RQ410 | 47°58'39.1" N | 004°13'51.2" W | x | | | X |
| RQ402 | 47°52'42.7" N | 003°48'16.3" W | x | | | X |
| RQ401 | 48°03'32.1" N | 004°09'50.5" W | x | | | X |
| RQ403 | 48°04'12.2" N | 004°27'42.3" W | x | | | X |
| IRQ09 | 47°59'12.9" N | 004°28'08.0" W | x | | | X |
| FRQ09 | 47°59'02.0" N | 004°23'26.1" W | x | | | X |
| RQ411 | 47°58'02.4" N | 003°59'09.2" W | x | | | X |
| RQ001 | 47°52'58.0"N | 003°59'18.7"W | x | | X | |
| RQ002 | 47°48'55.7"N | 004°04'23.2"W | x | | X | |
| RQ003 | 47°49'28.5"N | 003°20'20.2"W | x | | X | |
| RQ004 | 47°58'04.2"N | 003°59'53.4"W | x | | X | |



© SIA

## **PRECODING RNP** RWY 09

**RNP RWY 09**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.1°W | | Ref NAV/AID : QPR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | RQ404 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RQ404 | IF | RQ404 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RQ401 | - | 274 | 273.6 | 14.5 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RQ403 | - | 273 | 273.3 | 12.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IRQ09 | - | 183 | 183.3 | 5.0 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| INA RQ401 | IF | RQ401 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RQ403 | - | 273 | 273.3 | 12.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | IRQ09 | - | 183 | 183.3 | 5.0 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| INA RQ403 | IF | RQ403 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRQ09 | - | 183 | 183.3 | 5.0 | - | - | - | 160 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRQ09 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | FRQ09 | - | 093 | 093.3 | 3.2 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW09 | Yes | 093 | 093.3 | 8.3 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | RQ411 | Yes | 094 | 093.5 | 8.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | RQ404 | - | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | 1.0 |

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRQ |
| **Runway** | 09 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E09A |
| **LTP/FTP Latitude** | 475832.1780N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0041102.1720W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 139.4 |
| **FPAP Latitude** | 475828.1365N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -4.0415 |
| **FPAP Longitude** | 0040923.7555W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 98.4165 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 11 12 06 0C 09 00 00 01 39<br>30 05 E4 C1 96 14 C8 56 34 FE<br>72 19 6D E0 FF E1 00 03 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF 37 CF FF 37 |
| **Calculated CRC Value** | 37CFFF37 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 89.5 |



© SIA

**RNP RWY 27**

| RMK | - | | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.1°W | | | Ref NAVAID : QPR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MIN Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | RQ404 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA RQ404 | IF | RQ404 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRQ27 | - | 200 | 199.9 | 5.3 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA ROSPO | IF | ROSPO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRQ27 | - | 270 | 270.0 | 4.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA RQ402 | IF | RQ402 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | IRQ27 | - | 340 | 339.9 | 5.3 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRQ27 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | FRQ27 | - | 274 | 273.7 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW27 | Yes | 274 | 273.7 | 8.4 | - | - | - | - | -3.00 / 50 | 0.3 |
| | TF | RQ410 | Yes | 274 | 273.5 | 3.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | DF | RQ404 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1.0 |

↑

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRQ |
| **Runway** | 27 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E27A |
| **LTP/FTP Latitude** | 475828.1390N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0040923.7600W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 133.8 |
| **FPAP Latitude** | 475832.3870N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 4.2480 |
| **FPAP Longitude** | 0041107.2205W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -103.4605 |
| **Threshold Crossing Height** | 50.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 11 12 06 0C 1B 00 00 01 37<br>32 05 56 A2 96 14 A0 57 37 FE<br>3A 19 30 21 00 B7 D7 FC F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 86 BC BA 71 |
| **Calculated CRC Value** | 86BCBA71 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 83.9 |



© SIA

# QUIMPER PLUGUFFAN
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 09 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 0.1°W | | | Ref NAVAID : QPR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DEGEX 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 094 | 093.5 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RQ001 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RQ003 | - | 097 | 097.3 | 26.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEGEX | - | 123 | 123.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IDRIK 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 094 | 093.5 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RQ001 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDRIK | - | 140 | 140.3 | 22.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERCOZ 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RQ004 | Yes | 094 | 093.5 | 6.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERCOZ | - | 036 | 035.8 | 27.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **KORER 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RQ004 | Yes | 094 | 093.5 | 6.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RQ003 | - | 108 | 107.7 | 28.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEGEX | - | 123 | 123.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KORER | - | 097 | 097.3 | 26.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# QUIMPER PLUGUFFAN
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

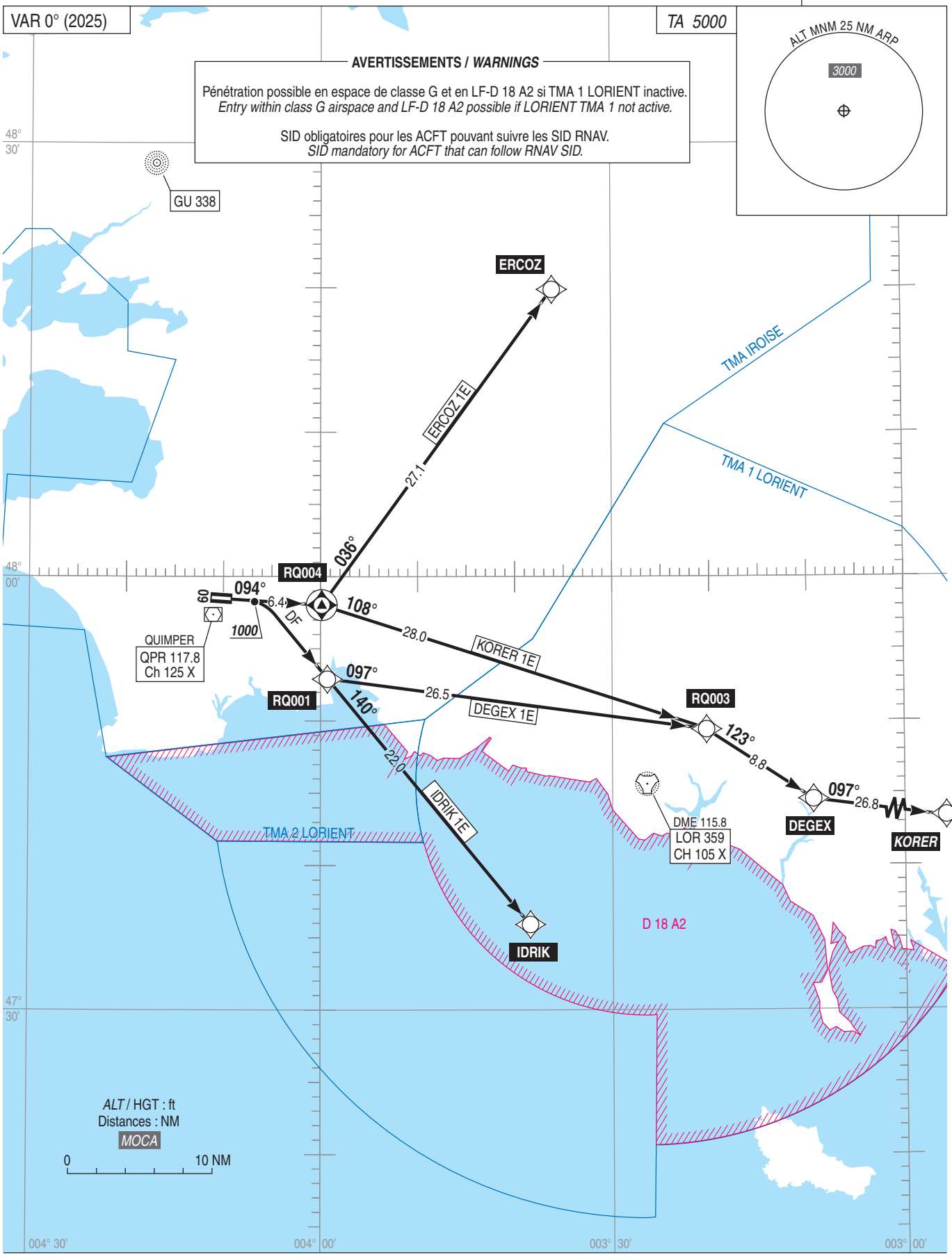
| SID RNAV RWY 27 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 0.1°W | | | Ref NAVAID : QPR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **DEGEX 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 274 | 273.5 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RQ001 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RQ003 | - | 097 | 097.3 | 26.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEGEX | - | 123 | 123.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IDRIK 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 274 | 273.5 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RQ002 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LEGMO | - | 152 | 152.1 | 5.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | IDRIK | - | 118 | 118.1 | 16.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERCOZ 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 274 | 273.5 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | ERCOZ | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **KORER 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 274 | 273.5 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | DF | RQ001 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RQ003 | - | 097 | 097.3 | 26.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | DEGEX | - | 123 | 123.2 | 8.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KORER | - | 097 | 97.3 | 26.8 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# QUIMPER PLUGUFFAN
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860
**TWR :** QUIMPER Tour/*Tower* 118.630

**RNAV 1**
GNSS uniquement/*only*






© SIA

# QUIMPER PLUGUFFAN
## SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 09 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C | | |
| NAV Box | RNAV1, GNSS uniquement / *only* | | |
| Climb gradient | Pour tous les départs en 09, la pente initiale théorique de montée est de 6.5% jusqu'à 1000 ft. Cette pente est déterminée par une rangée d'arbres de ALT 298 ft, situé à 33 m de la DER, à 72 m à gauche de l'axe.<br>*For all departures RWY 09, the theoretical initial climb gradient is 6.5% up to 1000 ft. This gradient is determined by a row of trees ALT 298 ft, located 33 m away from DER, 72 m left from RWY axis.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **DEGEX1E** | Monter 094°.<br>A 1000 (703), virer à droite direct vers RQ001, puis vers RQ003, puis vers DEGEX.<br><br>*Climb 094°.*<br>*At 1000 (703), turn right direct to RQ001, then to RQ003, then to DEGEX.* | | Pente ATS: 10.8% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*ATS gradient: 10.8% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.* |
| **IDRIK 1E** | Monter 094°.<br>A 1000 (703), virer à droite direct vers RQ001, puis vers IDRIK.<br><br>*Climb 094°.*<br>*At 1000 (703), turn right direct to RQ001, then to IDRIK.* | | Pente ATS: 10.8% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*ATS gradient: 10.8% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.* |
| **ERCOZ 1E** | Monter vers RQ004 094°.<br>A RQ004, virer à gauche vers ERCOZ.<br><br>*Climb to RQ004 094°.*<br>*At RQ004, turn left to ERCOZ.* | | Pente ATS: 6.5% jusqu'à RQ004, puis 5.4% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*ATS gradient: 6.5% up to RQ004, then 5.4% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.* |
| **KORER 1E** | Monter vers RQ004 094°.<br>A RQ004, virer à droite vers RQ003, puis vers DEGEX, puis vers KORER.<br><br>*Climb to RQ004 094°.*<br>*At RQ004, turn right to RQ003, then to DEGEX, then to KORER.* | | Pente ATS : 6.5% jusqu'à RQ004 puis 5.0% jusqu'au FL150 pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*ATS gradient: 6.5% up to RQ004, then 5.0% up to FL150 to remain in controlled airspace.* |

### Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 09

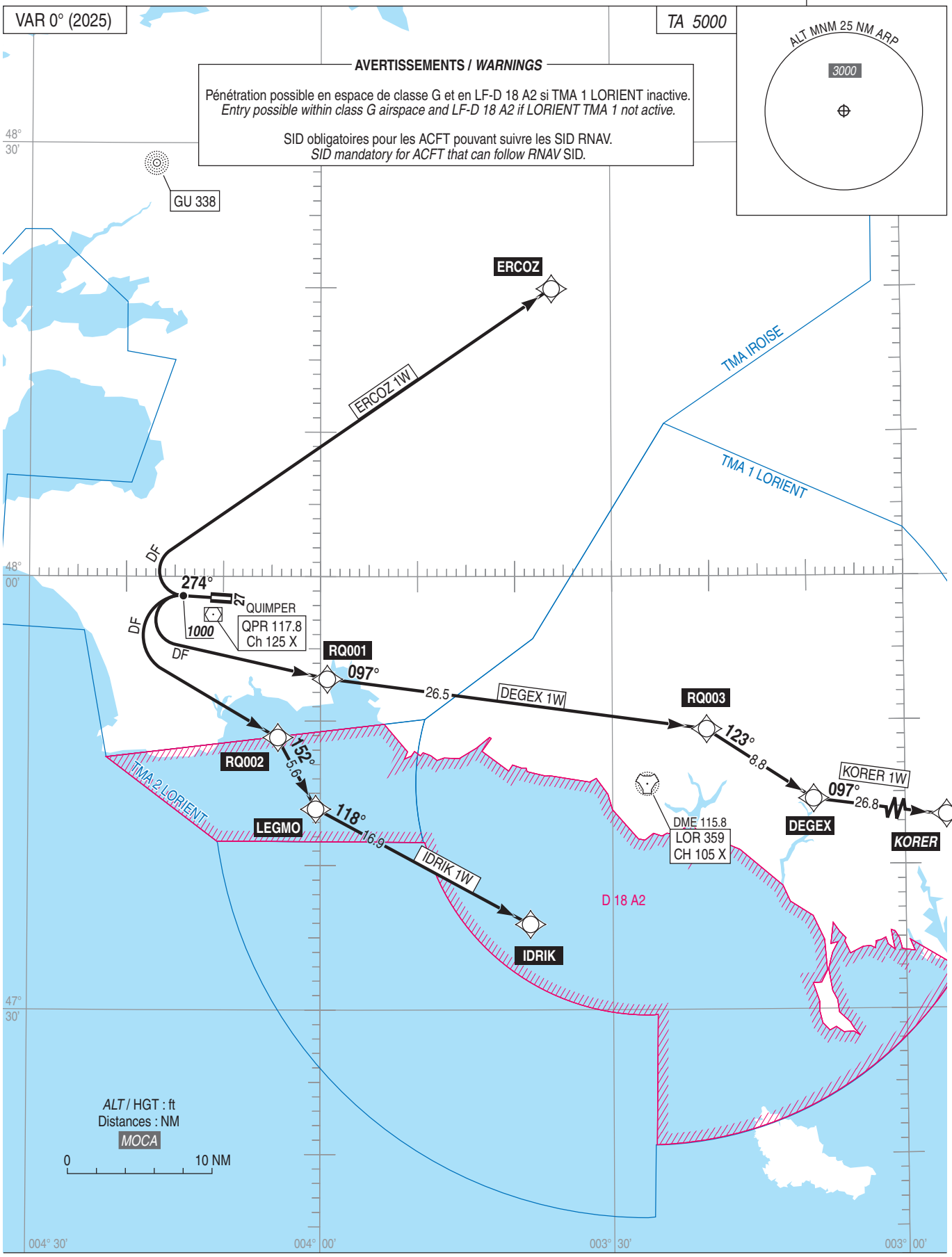
Utilisables uniquement sur instruction du CTL.
Monter à 6.5 % MNM (1) sur 094° jusqu'à 1000 (703), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Pour les départs vers le Nord, ne pas tourner avant 5 NM QPR.
(1) Cette pente est déterminée par une rangée d'arbres de 298 ft d'altitude, située à 33 m de la DER, 72 m à gauche de l'axe.
*Available on ATC instructions only.*
*Climb on 094° gradient 6.5 % MNM (1) until 1000 (703), then direct route, climbing up to the en route safety altitude.*
*For departures Northwards, do not turn before 5 NM QPR.*
*(1) The initial theoretical climb gradient is calculated from a line of trees of 298 ft, located at 33 m from the DER and 72 m on the left of runways axis.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# QUIMPER PLUGUFFAN
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860
**TWR :** QUIMPER Tour/*Tower* 118.630

**RNAV 1**
GNSS uniquement/*only*






© SIA

# QUIMPER PLUGUFFAN
## SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 27 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C | | |
| NAV Box | RNAV1, GNSS uniquement / *only* | | |
| Climb gradient | Pour tous les départs en 27, la pente initiale théorique de montée est de 4.8% jusqu'à 1000 ft.<br>Cette pente est déterminée par un arbre de ALT 374 ft situé à 493 m de la DER, à 110 m à gauche de l'axe.<br>Cette pente fait abstraction du massif boisé ALT 362 ft, situé à 98 m de la DER, à 170 m à droite de l'axe, qui nécessite une pente de 14.5% pour le franchir.<br>*For all departures RWY27, the theoretical initial climb gradient is 4.8% up to 1000 ft.*<br>*This gradient is determined by a tree ALT 374 ft, located 493 m away from DER, 110 m left from RWY axis.*<br>*This gradient disregards the forested area ALT 362 ft, located 98 m away from DER, 170 m right from RWY axis, which necessitates a 14.5% gradient to get cleared.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **DEGEX 1W** | Monter 274°.<br>A 1000 (703), virer à gauche direct vers RQ001, puis vers RQ003, puis vers DEGEX.<br><br>*Climb 274°.*<br>*At 1000(703), turn left direct to RQ001, then RQ003, then to DEGEX.* | | Pente ATS: 5.9% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé<br><br>*ATS gradient: 5.9% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.* |
| **IDRIK 1W** | Monter 274°.<br>A 1000 (703), virer à gauche direct vers RQ002, puis vers LEGMO, puis vers IDRIK.<br><br>*Climb 274°.*<br>*At 1000(703), turn left direct to RQ002, then to LEGMO, then to IDRIK.* | | Sur instruction du contrôle<br>Pente ATS: 5.9% jusqu'au FL065 pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*On ATC notice.*<br>*ATS gradient: 5.9% up to FL065 to remain in controlled airspace.* |
| **ERCOZ 1W** | Monter 274°.<br>A 1000 (703), virer à droite direct vers ERCOZ.<br><br>*Climb 274°.*<br>*At 1000(703), turn right direct to ERCOZ.* | | Pente ATS: 10.7% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*ATS gradient: 10.7% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.* |
| **KORER 1W** | Monter 274°.<br>A 1000 (703), virer à gauche direct vers RQ001, puis vers RQ003, puis vers DEGEX, puis vers KORER.<br><br>*Climb 274°.*<br>*At 1000 (703), turn left direct to RQ001, then to RQ003, then to DEGEX, then to KORER.* | | Pente ATS: 5.9% jusqu'à 3000 ft, puis 4.5% jusqu'au FL150 pour rester en espace aérien contrôlé.<br><br>*ATS gradient: 5.9% up to 3000 ft, then 4.5% up to FL150 to remain in controlled airspace.* |

### Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 27

Utilisables uniquement sur instruction du CTL.
Monter à 4.8 % MNM (1) sur 274° jusqu'à 1000 (703), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Cette pente est déterminée par un arbre de 374 ft situé à 493 m de la DER, 110 m à gauche de l'axe.
Cette pente fait abstraction du massif boisé d'altitude 362 ft, situé à 98 m de la DER, 170 m à droite de l'axe, qui nécessite une pente de 14.5 % pour le franchir.
*Available on ATC instructions only.*
*Climb on 274° gradient 4.8 % MNM (1) until 1000 (703), then direct route, climbing up to the en route safety altitude.*
*(1) The initial theoretical climb gradient is calculated from a tree of 374 ft, located at 493 m from the DER and 110 m on the left of runways axis.*
*The obstacle slope ignores few trees of 362 ft, located 98 m from the DER and 170 m on the right of runway axis, which needs a slope of 14.5 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# QUIMPER PLUGUFFAN

CAT A B C
*ALT AD : 297,* ***DTHR : 293 (11 hPa)***

**RNP** RWY 09

APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860 (L)
**TWR :** QUIMPER Tour/*Tower* 118.630 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de BREST auprès de IROISE Approche.
***A/A*** *FR only. Obtain BREST QNH from IROISE Approach.*

| RNP APCH | EGNOS Ch 81672 E09A TCH : 49 | VAR 0° (2025) |
|---|---|---|

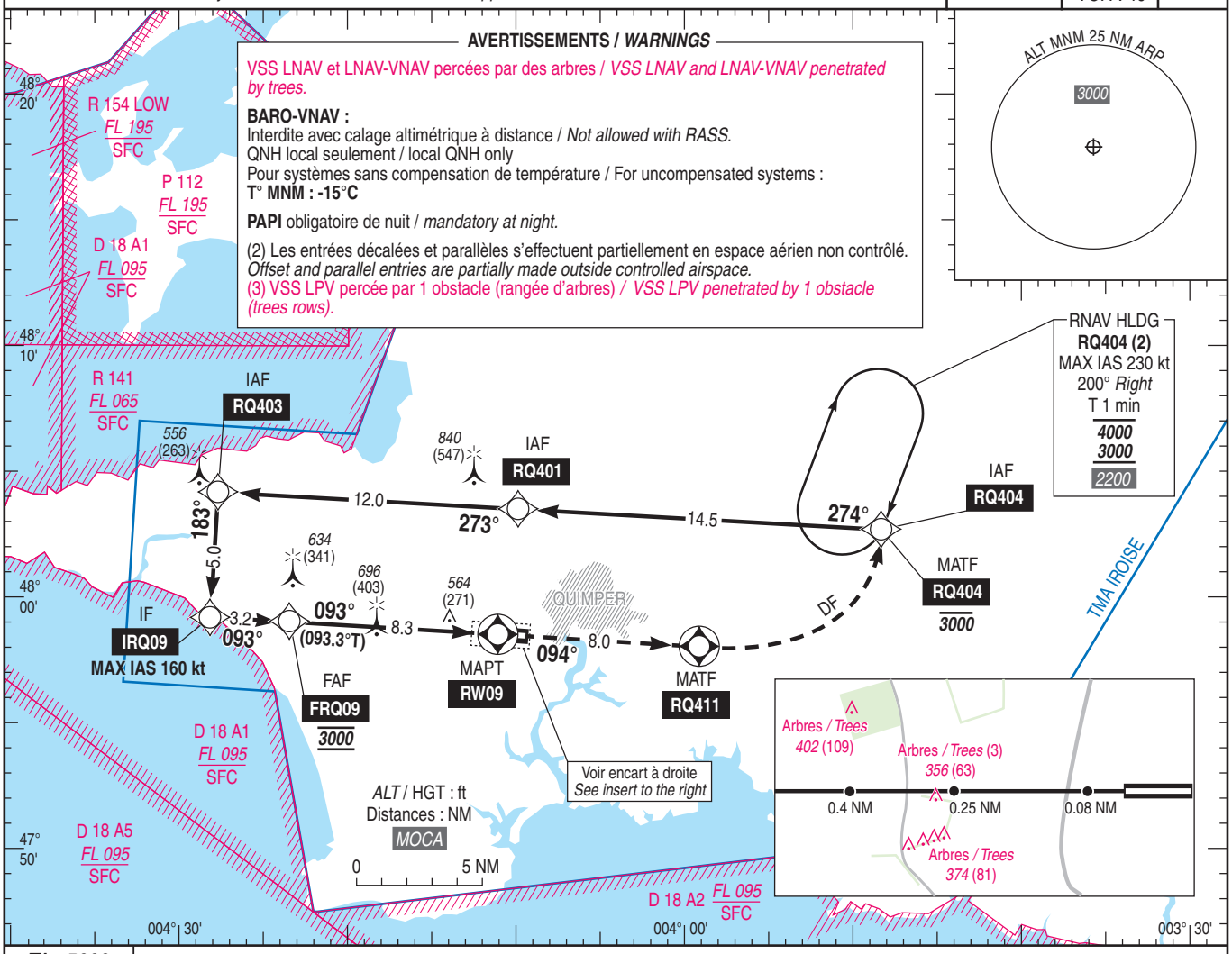
**AVERTISSEMENTS /** ***WARNINGS***

VSS LNAV et LNAV-VNAV percées par des arbres / *VSS LNAV and LNAV-VNAV penetrated by trees.*

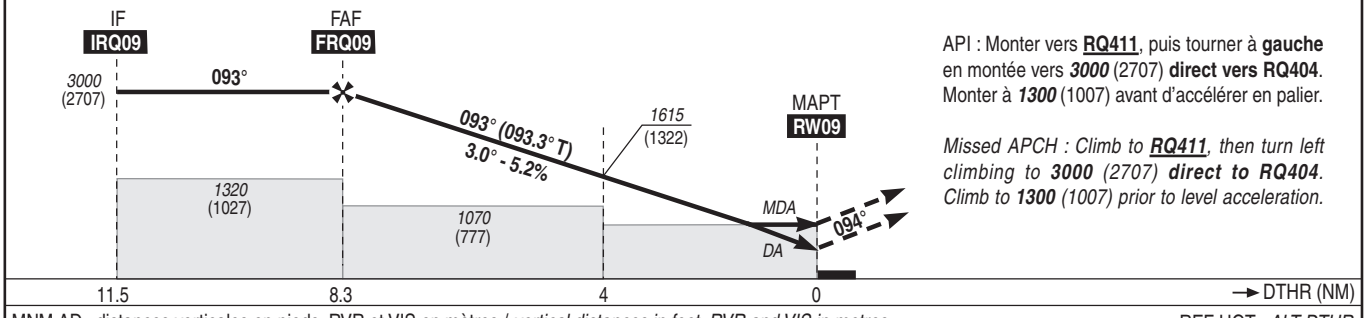
**BARO-VNAV :**
Interdite avec calage altimétrique à distance / *Not allowed with RASS.*
QNH local seulement / local QNH only
Pour systèmes sans compensation de température / For uncompensated systems :
**T° MNM : -15°C**

**PAPI** obligatoire de nuit / *mandatory at night.*

(2) Les entrées décalées et parallèles s'effectuent partiellement en espace aérien non contrôlé.
*Offset and parallel entries are partially made outside controlled airspace.*
(3) VSS LPV percée par 1 obstacle (rangée d'arbres) / *VSS LPV penetrated by 1 obstacle (trees rows).*




*TA : 5000*




API : Monter vers **RQ411**, puis tourner à **gauche** en montée vers ***3000*** (2707) **direct vers RQ404**. Monter à ***1300*** (1007) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RQ411****, then turn left climbing to* ***3000*** *(2707)* ***direct to RQ404****. Climb to* ***1300*** *(1007) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***870*** (580) | 1500 | 229 | ***870*** (580) | 1500 | 291 | ***870*** (580) | 1500 | | ***960*** (670) | 1500 | ***1080*** (790) | 1500 |
| B | ***870*** (580) | 1600 | 241 | ***870*** (580) | 1600 | 301 | ***870*** (580) | 1600 | 517 | ***960*** (670) | 1600 | ***1080*** (790) | 1600 |
| C | ***970*** (680) | 2400 | 249 | ***970*** (680) | 2400 | 307 | ***970*** (680) | 2400 | | ***1070*** (770) | 2400 | ***1190*** (900) | 2400 |

| **DIST RW09** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2890*** (2597) | ***2571*** (2278) | ***2253*** (1960) | ***1934*** (1641) |
| | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1616*** (1323) | ***1298*** (1005) | ***979*** (686) | ***661*** (368) |

Observations/*Remarks* : Perte de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 8.34 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 09 | 6 min 15 | 5 min 34 | 5 min 00 | 4 min 33 | 4 min 10 | 3 min 51 | 3 min 34 | 3 min 20 | 3 min 08 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 640 | 690 | 740 | 800 | 850 |



© SIA

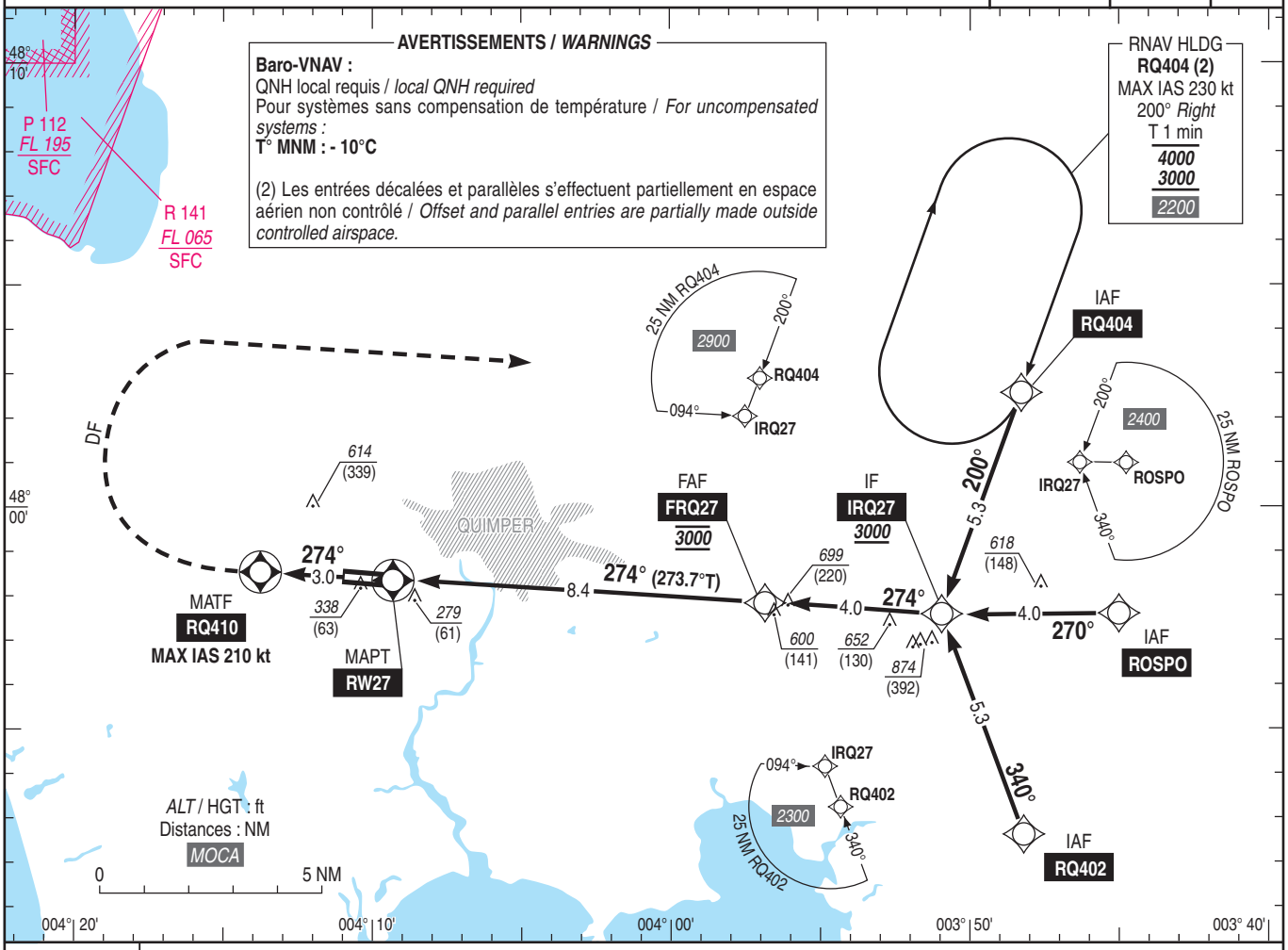
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# QUIMPER PLUGUFFAN

CAT A B C
*ALT AD : 297,* ***THR : 275 (10 hPa)***

**RNP** RWY 27

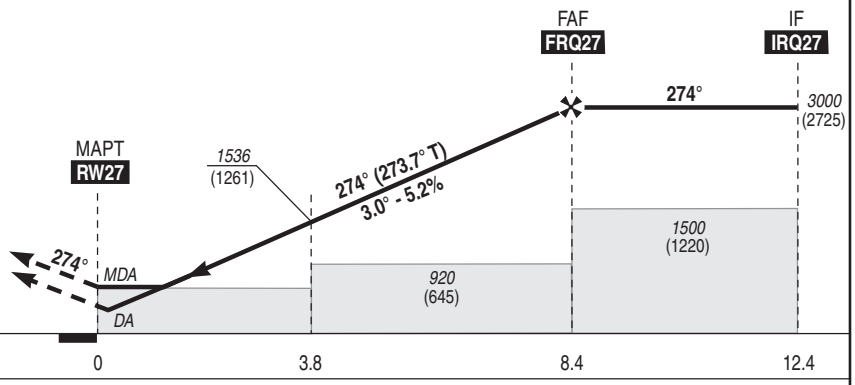
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860 (L)<br>**TWR** : QUIMPER Tour/*Tower* 118.630 (1)<br>(1) Absence ATS : **A/A** (118.630) FR seulement. Obtenir le QNH de BREST auprès de IROISE Approche.<br>***A/A** (118.630) FR only. Obtain BREST QNH from IROISE Approach.* | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 41019 E27A**<br>TCH : 50 | VAR 0° (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe** (**MAX IAS 210 kt**).
A **RQ410,** tourner à **droite** en montée vers ***3000*** (2725) pour rejoindre directement **RQ404.**
Monter à *1500* (1225) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead (MAX IAS 210 kt)****.*
*At* ***RQ410,*** *turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2725) to join directly* ***RQ404****.*
*Climb to 1500 (1225) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* absence ATS sans QNH local *without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***530*** (250) | 800 | 222 | | | 271 | | | | ***920*** (670) | 1500 | ***1040*** (770) | 1500 |
| B | ***530*** (250) | 800 | 234 | ***590*** (320) | 1000 | 282 | ***590*** (320) | 1000 | 315 | ***920*** (670) | 1600 | ***1040*** (770) | 1600 |
| C | ***530*** (250) | 800 | 242 | | | 298 | | | | ***1070*** (790) | 2400 | ***1190*** (920) | 2400 |

| **DIST RW27** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** | ***962*** | ***1281*** | ***1599*** | ***1918*** | ***2236*** |
| (HGT) | (687) | (1006) | (1324) | (1643) | (1961) |

| | | |
|---|---|---|
| **NM** | **7** | **8** |
| ***ALT*** | ***2555*** | ***2873*** |
| (HGT) | (2280) | (2598) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT 8.4 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 12 | 6 min 18 | 5 min 36 | 5 min 02 | 4 min 35 | 4 min 12 | 3 min 53 | 3 min 36 | 3 min 22 | 3 min 09 |
| VSP (ft/min) | 370 | 420 | 480 | 530 | 580 | 640 | 690 | 740 | 800 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRS.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFRS - NANTES ATLANTIQUE

**AD 2 LFRS.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°09'25"N 001°36'28"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe des 2 pistes | RWY center lines intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8km SW de NANTES | 8km SW NANTES |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 90 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.5 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.7169°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.134°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORT DU GRAND OUEST (AGO) | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de NANTES ATLANTIQUE<br>44346 BOUGUENAIS CEDEX | |
| | Telephone | AGO opérations aéronautiques sur AD H24 : 02 40 84 81 53 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | AERONTE 711711F - NTECHXH | |
| | AFS | LFRSYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRS.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Police : H24.<br>Douanes : aléatoire, PN 2 HR avant ETA NANTES. | Immigration : H24.<br>Customs : random, PN 2 HR before ETA NANTES. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H 24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | H 24 | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H 24 | |
| 7 | ATS | H 24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H 24 | |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Assistance obligatoire : contacter service d'escale (voir AD 2 LFRS.4) | Handling mandatory : contact ground handling company (see AD 2 LFRS.4) |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Selon besoin exploitation | According to operational needs |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré | Provided |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24. | GRF (Global Reporting Format) : H24. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRS.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Plate-forme de chargement 10ft uniquement.<br>Assistance commerciale et technique possible H24 sur PPR PN 48 HR. | Loading platform 10ft only.<br>Commercial and technical assistance H24 on PPR PN 48 HR. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : UL91-JET A1<br>Lubrifiants : NIL | Fuel grades : UL91-JET A1<br>Lubricant : NIL |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | UL91 : 50 m3<br>JET A1 : 740 m3<br>Véhicules équipés de citernes de différentes capacités. | UL91 : 50 m3<br>JET A1 : 740 m3<br>Vehicles with tanks of different capacities. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivrage sur poste, par l'assistant. | Deicing on stand, by handling company. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Possible (cellules et moteurs) pour ACFT de 5,7t MAX. | Possible ( airframes and engines) for ACFT up to 5,7t MAX. |
| 7 | Observations / *Remarks* | Liste des assistants aéroportuaires :<br>- AIR FRANCE :<br>TEL : 02 40 84 81 96<br>FAX : NIL<br>SITA : NTEKLAF<br>E-mail : mail.amde.nte@airfrance.fr<br>FREQ : 131.505 MHz<br>- AVIAPARTNER :<br>TEL : 02 51 79 83 77<br>FAX : NIL<br>SITA : NTEATXH<br>E-mail : nte_ops_sup@aviapartner.aero<br>E-mail : lfrs@aviavip.com<br>FREQ : 131.630 MHz<br>- ALYZIA :<br>TEL : 06 43 63 88 29<br>FAX : NIL<br>SITA : NTEKAXH<br>E-mail : groundopsNTE@alyzia-province.com<br>FREQ : 131.930 MHz | List of ground handling companies :<br>- AIR FRANCE :<br>TEL : 02 40 84 81 96<br>FAX : NIL<br>SITA : NTEKLAF<br>E-mail : mail.amde.nte@airfrance.fr<br>FREQ : 131.505 MHz<br>- AVIAPARTNER :<br>TEL : 02 51 79 83 77<br>FAX : NIL<br>SITA : NTEATXH<br>E-mail : nte_ops_sup@aviapartner.aero<br>E-mail : lfrs@aviavip.com<br>FREQ : 131.630 MHz<br>- ALYZIA :<br>TEL : 06 43 63 88 29<br>FAX : NIL<br>SITA : NTEKAXH<br>E-mail : groundopsNTE@alyzia-province.com<br>FREQ : 131.930 MHz |

**AD 2 LFRS.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | 245 chambres sur l'aéroport, hôtels toutes catégories à NANTES. | 245 bedrooms at airport, hotels all categories in NANTES. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aérodrome (restaurant et snacks) | At airport (restaurant and snacks). |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Autocars, taxis, location de voitures sans chauffeur. | Buses, taxis, car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie, ambulance | First aid room, ambulance |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeurs de billets et boîte aux lettres coté ville.<br>Bureau de change : 0700-1700 | Cash dispensers and mailbox landside.<br>Currency exchange : 0700-1700 |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRS.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 véhicules d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre.<br>1 ambulance. | 3 rescue vehicles water/foaming agent, 9000 liters, each equipped with 250 kg powder.<br>1 ambulance |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure d'alerte de sociétés spécialisées si besoin. | Procedure to warn specialized companies if needed. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 9 : pour vols programmés<br>Niveau 7 : H24 | Level 9 : for scheduled flights<br>Level 7 : H24 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRS.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige : 2 niveleuses et 3 tracteurs équipés de lames caoutchouc<br>1 à 5 balayeuses aspiratrices<br>1 balayeuse mécanique, 1 souffleuse à neige, 1 épandeur liquide, 1 épandeur solide, 1 chargeuse ou 1 tractopelle, 1 camion 6x4 ou 1 tracteur avec remorque agricole.<br>Verglas : 1 épandeur liquide et 1 épandeur solide. | Snow : 2 levellers and 3 tractors equipped with rubber blades<br>1 to 5 suction sweepers<br>1 mecanical sweeper, 1 snow blower, 1 liquid spreader, 1 solid spreader, 1 loader or 1 backhoe loader, 1 6x4 truck or 1 tractor with agricultural trailer.<br>Ice : 1 liquid spreader and 1 solid spreader. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayés :<br>-RWY<br>-TWY C, D et RFFS<br>- accès avitaillement et BEMA<br>-TWY B<br>-Parkings en fonction des besoins opérationnels.<br>-TWY R1, R2, R3, R4, R5, RC, RD, A, F et parking LIMA<br>-autres aires de stationnement<br>- TWY E si besoin opérationnel<br>Durée moyenne d'intervention : 4 heures pour la piste et les voies d'accès Charlie et Delta | The following will be cleared :<br>-RWY<br>-TWY C, D and RFFS<br>- access to fuelling and BEMA stations.<br>-TWY B<br>-Parkings area if operation require<br>-TWY R1, R2, R3, R4, R5, RC, RD, A, F and parking LIMA<br>-Other parking area.<br>-TWY E if operations require it<br>Average time taken for clearance : 4 hours for the runway and Charlie and Delta taxiways. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | KAK et NAAC. | KAK and NAAC. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Neige : le seuil d'intervention est fixé lorsque l'épaisseur de la couche atteint 3 cm.<br>Verglas : Sur proposition de l'exploitant. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Snow : the intervention threshold is set when the snow attains a thickness of 3 cm.<br>Ice : On AD operator's proposal. |

**AD 2 LFRS.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG postes/stands 1 à/to 20, LIMA, MIKE : 49 F/C/W/T<br>PRKG JULIETT : ACFT MAX 3 T<br>PRKG INDIA : ACFT MAX 5.7 T. | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A : 23 m + surlargeur/overwidth 5 m<br>B : 23 m + surlargeur/overwidth 4.2 m<br>C : 25 m + surlargeur/overwidth 10.5 m.<br>D, E : 20 m<br>F : 23 m + surlargeur/overwidth 7.82 m<br>R1, R2, R3, R4, R5 : 23 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A, B, C, D, E et F : Bitume | TWY A, B, C, D, E and F : Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A, B, C, D, E et F : 49 F/C/W/T. | TWY A, B, C, D, E and F : 49 F/C/W/T. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points d'attente Alpha, Bravo et Foxtrot | Holding points Alpha, Bravo and Foxtrot |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Alpha : 72 ft / Bravo : 87 ft / Fox : 89 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Voir AD 2.20 | See AD 2.20 |

**AD 2 LFRS.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir NANTES ATLANTIQUE APDC | See NANTES ATLANTIQUE APDC |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRS .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRS.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRS.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-NANTES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRS .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-NANTES |
| | Période de validité / *Validity period* | 30<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H 24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-D-T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR): 02 40 05 29 31. |

**AD 2 LFRS.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 03 | 027.44 (028) | 2853 x 45 | 49 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 47°08'29.77"N 001°37'10.36"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 73ft |
| 21 | 207.44 (208) | 2853 x 45 | 49 F/C/W/T<br>macadam / macadam | 47°09'51.73"N 001°36'07.95"W<br>( 47°09'44.24"N 001°36'13.66"W )<br>------<br>GUND NIL | THR : 87ft<br>DTHR : 83ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 03 | NIL | NIL | 50 | 2973 x 280 | NIL | (1) |
| 21 | NIL | NIL | 60 | 2973 x 280 | NIL | (2) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 90 x 90 m.
Piste bombée, absence de visibilité du seuil opposé.
Profil longitudinal de piste : la piste 21/03 présente 6 secteurs de pente, du Nord au Sud :
- 0,6 % sur le premier tronçon Nord sur une longueur de 390 m.
+ 0,8 %sur une longueur de 460 m (zone de toucher des roues piste 21).
- 0,7 % sur une longueur de 370 m.
+ 0,6 % sur les 230 m suivants.
- 0,1% sur les 500 m suivants.
- 0,4 % sur le dernier tronçon, une longueur de 900 m.
Des portions de pentes longitudinales dépassent les 1,25% le long de la piste et les 0,8% dans les premiers et derniers quarts. Valeurs de courbes de raccordement de changement de pente dépassant les 0,1% par 30 m.
Profil transversal RWY : certaines portions de la piste présentent des pentes inférieures à 1% et d'autres supérieures à 1,5%.
Bande de piste : pentes transverses dans les premiers et derniers quarts de piste supérieures à 2,5%.
Pentes transverses sur les 3 premiers mètres de bande ponctuellement supérieures à 5%.
Curved RWY, no visibility of opposite threshold.
RWY longitudinal profile: RWY 21/03 has 6 slope areas, from North to South :
- 0.6% on the first North section of 390 m.
+ 0.8% over 460 m (RWY 21 touchdown zone).
- 0.7 % over a length of 370 m.
+ 0.6 % on the next 230 m.
- 0.1% on next 500 m.
- 0.4 % on the last section, a length of 900 m.
Portions of longitudinal slopes exceed 1.25% along the RWY and 0.8% in the first and last quarters. Slope change connection curve values exceeding 0.1% per 30 m.
RWY transverse profile: some parts of the RWY have slopes below 1% and others above 1.5%.
Runway strip: transverse slopes in the first and last quarter of RWY above 2.5%.
Transverse slopes on the first 3 meters of strip occasionally greater than 5%.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 190 x 90 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRS.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 03<br>TWY B | 2853<br>2001 | 2903<br>2051 | 2853<br>2001 | 2853 | Pas de décollage possible depuis TWY C et D, sauf hélicoptère.<br>No take-off from TWY C and D, except helicopter. |
| 21<br>TWY E | 2853<br>2343 | 2913<br>2403 | 2853<br>2343 | 2591 | Pas de décollage possible depuis TWY C et D, sauf hélicoptère.<br>Décollage possible depuis DTHR 21 : TORA = 2591 m.<br>No take-off from TWY C and D, except helicopter.<br>TKOF possible from DTHR 21 : TORA = 2591 m. |

**AD 2 LFRS.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 03 | CAT I-II-III - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 61 ft | 900m | 2853 | 15m | ICAO | LIH |
| 21 | - 420 m - LIH | G | PAPI 3.1 ° 5.4 % | 60 ft | | 2853 | 15m | ICAO | LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 03 | 2250<br>603 | 60m<br>60m | W<br>Y | LIH | R | | | (1) |
| 21 | 260<br>1990<br>603 | 60m<br>60m<br>60m | R<br>W<br>Y | LIH | R | | | (2) |

(1) TDZ, seuil 03 et balisage axial piste : feux LED.
Fin de piste 03 en LED.
TDZ, THR 03 and RWY centreline lighting : LED lights.
End of RWY 03 in LED lights.

(2) Fin de piste 21 et balisage axial piste : feux LED.
Feux d'identification de seuil de piste.
RWY 21 end and RWY centreline lighting : LED lights.
RWY threshold identification lights.

**AD 2 LFRS.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | A, R1, R2, C, RC, R3, D, RD, R4, R5, F : feux LED. | A, R1, R2, C, RC, R3, D, RD, R4, R5, F : LED lights. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui : feux LED. | Yes : LED lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Disponible | Available |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Alimentation de secours sans coupure. | Uninterruptible secondary power unit. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste (WIG WAG) aux points d'attente. | RWY protection lights (WIG WAG type)at the holding points. |

**AD 2 LFRS.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFRS.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR NANTES**<br>47°07'19"N , 001°46'15"W - arc horaire de 7 NM de rayon centré sur 47°09'25"N , 001°36'28"W ( ARP ) - 47°02'44"N , 001°33'26"W - 47°00'40"N , 001°43'11"W - 47°07'19"N , 001°46'15"W | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>NANTES Tour (FR)<br>NANTES Tower (EN) | HOR ATS publiés en / ATS SKED published in : AD 2 LFRS.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRS.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | NANTES Information (FR)<br>*NANTES Information (EN)* | 122.800 MHz | HO | SIV 1 |
| FIS | NANTES Information (FR)<br>*NANTES Information (EN)* | 130.275 MHz | HO | SIV 2.1<br>SIV 4 (hors HOR ATS LFBH/Outside LFBH ATS SKED) |
| APP | NANTES Approche (FR)<br>*NANTES Approach (EN)* | 119.400 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency < FL 115.<br>FIS, APP, TWR.<br>Sur instruction CTL/On ATC instruction. |
| APP | NANTES Approche (FR)<br>*NANTES Approach (EN)* | 119.535 MHz | HO | > FL 115<br>Secteur/Sector LU. |
| APP | NANTES Approche (FR)<br>*NANTES Approach (EN)* | 120.130 MHz | HO | Secteurs/Sectors NA 1 à/to 4. |
| APP | NANTES Approche (FR)<br>*NANTES Approach (EN)* | 121.215 MHz | HO | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency > FL 115.<br>Sur instruction CTL/On ATC instruction. |
| APP | NANTES Approche (FR)<br>*NANTES Approach (EN)* | 124.250 MHz | HO | Secteurs/Sectors NB 1 à/to 5. |
| APP | NANTES Approche (FR)<br>*NANTES Approach (EN)* | 124.430 MHz | HO | Secteurs/Sectors RS 1 à/to 4. |
| TWR | NANTES Sol (FR)<br>*NANTES Ground (EN)* | 121.655 MHz | HO | |
| TWR | NANTES Tour (FR)<br>*NANTES Tower (EN)* | 118.655 MHz | HO | |
| VDF | NANTES Gonio (FR)<br>*NANTES Homer (EN)* | 118.655 MHz | HO | |
| VDF | NANTES Gonio (FR)<br>*NANTES Homer (EN)* | 120.130 MHz | HO | |
| VDF | NANTES Gonio (FR)<br>*NANTES Homer (EN)* | 121.500 MHz | HO | |
| VDF | NANTES Gonio (FR)<br>*NANTES Homer (EN)* | 122.800 MHz | HO | |
| VDF | NANTES Gonio (FR)<br>*NANTES Homer (EN)* | 124.250 MHz | HO | |
| VDF | NANTES Gonio (FR)<br>*NANTES Homer (EN)* | 124.430 MHz | HO | |
| VDF | NANTES Gonio (FR)<br>*NANTES Homer (EN)* | 130.275 MHz | HO | |
| ATIS | NANTES (FR)<br>*NANTES (EN)* | 126.930 MHz | HO | TEL : 02 40 05 12 74 |

**AD 2 LFRS.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | NTS | 115.5 MHz<br>CH 102X | H24 | 47°09'39.1"N 001°36'46.7"W | | 100NM(315°..45°)<br>150NM FL500 | | 257°/713 m DTHR 21 | |
| LOC 03 (III.E.4) | NT | 109.9 MHz | H24 | 47°09'56.5"N 001°36'04.3"W | 86 ft | | | 027°/427 m DTHR 21 | |
| GP 03 | | 333.8 MHz | H24 | 47°08'39.2"N 001°37'09.6"W | 76 ft | | 16.9 m/55 ft<br>( 3 °) | 002°/292 m THR 03 | |
| DME 03 | | CH 36X | H24 | 47°08'39.2"N 001°37'09.6"W | 132 ft | 25NM FL250 | | 002°/292 m THR 03 | (1) |

(1) Portée omnidirectionnelle


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRS.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CA**

- TMA NANTES : NANTES Approche,
- SIV NANTES : NANTES Information.

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition dans la TMA NANTES est de 5000 ft.

Le niveau de transition est calculé par NANTES APP.

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

**20.3.1 Généralités**

La distance de séparation entre l'axe du taxiway R1 et le shelter balisage T1 n'est pas conforme.

La distance de séparation entre l'axe du taxiway R1 et la voie de service à usage restreint n'est pas conforme.

La distance de séparation entre l'axe du taxiway R4 et R5 et la voie de service n'est pas conforme, réduire la vitesse au contact des installations.

Les études de sécurité ont mis en évidence l'absence de danger pour les aéronefs au roulage.

L'Antonov 124 (AN124) est soumis à des restrictions de circulation (Voir: AD 2 LFRS GMC 01).

Les aéronefs de plus de 36 m d'envergure sont soumis à des restrictions de circulation (Voir AD 2 LFRS GMC 02).

A342 et A343 : moteurs extérieurs au ralenti pendant tout le roulage (arrivée / départ).

**20.3.2 Dégagement de piste**

RWY 21 : Dégagement de préférence au plus tard via TWY B.

RWY 03 : Afin de ne pas pénétrer dans l'aire critique du localizer, les aéronefs doivent privilégier si possible un dégagement de piste 03 par les bretelles de sortie C, D ou E.

**20.3.3 Roulage**

L'utilisation du TWY RD est limitée aux ACFT d'envergure < 36 m.
L'utilisation des TWY D et E est limitée aux ACFT avec OMGWS < 9 m.

**20.3.4 Roulage en configuration LVP**

Les taxiways B et E ne sont pas utilisables en LVP.
Lorsque les RVR sont inférieures à 150 m, seuls les taxiways A, R1, R2, C, RC, R3, D, RD, R4, R5, F sont utilisables.

**20.3.5 Utilisation des postes de stationnement**

L'entrée d'un aéronef sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur, utilisant les gestes conventionnels. En l'absence de placeur, l'aéronef devra maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée de poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

En cas de mauvais placement d'un aéronef, le respect des marges ne pouvant être garanti, le pilote le signale au service de contrôle en demandant un repositionnement de l'aéronef.

**- Postes 1 à 20, aires KILO 1, LIMA et MIKE**

Le lieu de stationnement est attribué par le gestionnaire de l'aéroport.

Le service du contrôle fournit cette information au commandant de bord.

A l'intérieur de l'aire de trafic, le commandant de bord assure sa sécurité sachant que les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités.

A l'intérieur de l'aire de trafic définie ci-dessus où le stationnement est en position "NOSE IN", toute dérogation à ce principe est de la responsabilité du commandant de bord et/ou de la société d'assistance.

Pour la réalisation du dernier virage, suivre les indications des barres de virage TURBO ou JET apposées à gauche du taxilane au niveau du poste M2.

FOLLOW ME obligatoire pour l'entrée au poste KILO 1 par RVR inférieure à 350 m.

Accès au poste 5A réservé aux A332, A333, B772, B787, A342 et A343 : il est recommandé aux équipages d'adopter une vitesse de roulage sur taxiway RC limitée à celle nécessaire pour une entrée sur poste, roulette de nez sur la ligne de guidage.

A342 et A343 : moteurs extérieurs au ralenti pendant tout le roulage (arrivée / départ).

Accès au poste 18A pour le B757-200 : il est recommandé aux équipages d'adapter la vitesse de roulage et d'utiliser la technique de l'oversteering lors du dernier virage.

**- Aires INDIA, JULIET et NOVEMBRE**

Aires réservées au stationnement de l'aviation générale.

Le lieu de stationnement est attribué par le service du contrôle.

***20.1 AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES***

*- TMA NANTES : NANTES Approach,*
*- SIV NANTES : NANTES Information.*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude within NANTES TMA is 5000 ft.*

*The transition level is calculated by NANTES APP.*

***20.3 GROUND TAXIING***

***20.3.1 General***

*The separation distance between taxiway R1 and shelter T1 of lighting system is not in accordance with european rules.*

*The separation distance between taxiway R1 and a restricted service road is not in accordance with european rules.*

*The separation distance between taxiway R4 and R5 and a service road is not in accordance with european rules, reduce speed on contact with facilities.*

*Safety studies had highlighted no danger for taxiing aircraft.*

*The Antonov 124 (AN124) is subject to taxiing restrictions (See: AD 2 LFRS GMC 01).*

*ACFT with a wingspan of over 36 m are subject to taxiing restrictions (see AD 2 LFRS GMC 02).*

*A342 and A343 : idle outer engines during entire taxiing (arrival / departure).*

***20.3.2 Exiting the runway***

*RWY 21 : Preferred vacating via TWY B at the latest.*

*RWY 03 : In order not to infringe the localizer critical area, aircraft should prepare if possible the C, D or E taxiway to exit.*

***20.3.3 Taxiing***

*Use of TWY RD is limited to ACFT with wingspan < 36 m. Use of TWY D and E is limited to ACFT with OMGWS < 9 m.*

***20.3.4 Taxiing in LVP configuration***

*Taxiways B and E cannot be used in LVP.*
*When RVR is smaller than 150 m, only taxiways A, R1, R2, C, RC, R3, D, RD, R4, R5, F can be used.*

***20.3.5 Use of parking stands***

*The entry of an ACFT into a parking stand can only be carried out with the assistance of a marshaller, using conventional gestures. In the absence of a marshaller, the ACFT shall maintain its position on the TWY centreline upstream of the stand entry axis line by reporting to ATC and requesting necessary assistance.*

*In the event of an ACFT misplacement, the respect of margins which cannot be guaranteed, the pilot reports it to ATC by requesting that the ACFT be repositioned.*

***- Stands 1 to 20, areas KILO 1, LIMA and MIKE***

*The parking stand is assigned by the aerodrome manager.*

*The ATC provides this information to the captain.*

*On the apron, the captain is responsible for his own safety knowing that vehicles moving in this area are conducted by entitled employees.*

*On the above defined apron, aircraft are parked in "NOSE IN" position, every impairment of this principle is the responsability of the captain and/or the ground handling company.*

*For the last turn, follow the directions of the TURBO or JET turnbars placed on the left of the taxilane at the M2 stand.*

*FOLLOW ME compulsory for entry to KILO 1 stand with RVR less than 350 m.*

*Access to stand 5A is reserved for A332, A333, B772, B787, A342 and A343 : pilots are advised to restrict the taxiing speed on TWY RC to the speed appropriate for an entry on stand, nosewheel on the guiding line.*

*A342 and A343 : idle outer engines during entire taxiing (arrival / departure).*

*Access to stand 18A for B757-200 : pilots are advised to adapt the taxiing speed and to use oversteering technique for the last turn.*

***- Areas INDIA, JULIET and NOVEMBRE***

*Areas reserved for aircraft of the General Aviation.*

*The parking stand is assigned by ATC.*

Utilisation interdite de nuit et par RVR inférieure à 350 m.

- Aire INDIA : réservée aux avions basés autorisés par l'exploitant.

- Aires JULIETT et NOVEMBER : aéronefs monomoteurs légers d'envergure inférieure à 12,8 m, interdites aux hélicoptères.

Le stationnement dans les zones d'aviation de loisir et d'aviation générale se fait en autoguidage. A l'intérieur des aires de trafic définies ci-dessus, la position de stationnement est au choix du pilote en fonction de la place disponible.

La surveillance du maintien des marges de sécurité lors de la manoeuvre de stationnement relève de la responsabilité du pilote.

Les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités.

**- Postes sur taxilanes :**

Postes de stationnement VNA, VNB, VSA, VSB, MA et MB réservés aux stationnements exceptionnels, sur décision du gestionnaire. L'avion sera arrêté par le placeur roulette de nez sur la marque bleue apposée sur l'axe de la voie de circulation d'aire de trafic.

**20.4 ACTIVITES DIVERSES**

Interdit aux ULM.

Interdit aux VAV.

**20.5 FONCTIONS RADAR**

NANTES Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

*Use prohibited at night and with RVR smaller than 350 m.*

*- Area INDIA : reserved for based ACFT with authorization from AD operator.*

*- Areas JULIETT and NOVEMBER : light single-engined aircraft with wingspan smaller than 12.8 m, prohibited for helicopters.*

*Parking in recreational aviation and general aviation areas is self-guided. On the parking areas defined above, the parking position is at the pilot's discretion depending on the space available.*

*Monitoring that safety margins are maintained during the parking maneuver is the responsibility of the pilot.*

*Vehicles moving in this area are driven by authorized personnel.*

***- Stands on taxilanes :***

*VNA, VNB, VSA, VSB, MA and MB stands reserved for exceptional parking, by decision of the AD administrator. The aircraft will be stopped by the nose wheel marshaller on the blue mark on the centreline of the apron taxilane.*

***20.4 VARIOUS ACTIVITIES***

*Prohibited to ULM.*

*Prohibited to gliders.*

***20.5 RADAR FUNCTIONS***

*NANTES Approach uses radar surveillance, radar assistance and radar guiding to provide the air traffic control service, flight information and alert.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRS.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Le non-respect des dispositions énoncées dans ce paragraphe peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximum de 40 000 euros pour une personne morale, conformément aux termes des articles L6361-4 et L6361-9 du code des Transports.

*A failure to comply with the provisions set out in this paragraph may be the subject of an infringement statement, and lead the French Authority for Airport Noise Control (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires - ACNUSA) to impose a penalty in the form of an administrative fine of a maximum amount of 40,000 euros for a legal entity, in accordance with Articles L6361-4 and L6361-9 of the French Transport Code (Code des Transports).*

**21.1 GENERALITES**

Afin de réduire les nuisances sonores, le survol de l'agglomération de Nantes sera évité autant que possible.

Les règles décrites ci-dessous émanent de l'arrêté du 23 mai 2024 modifiant l'arrêté ministériel du 28 septembre 2021 portant sur la restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique) applicable au 01/06/24 et de l'arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Nantes Atlantique.

***21.1 GENERAL INFORMATION***

*In order to reduce noise pollution, overflying Nantes city will be avoided as much as possible.*

*The rules described below issue from the May 23rd, 2024 decree amending the September 28th, 2021 ministerial decree dealing with the operating restrictions of Nantes-Atlantique aerodrome (Loire-Atlantique) applicable from June 1st, 2024 and decree of July 28th, 2023 relating to the use of aircraft auxiliary power units during a stopover at Nantes Atlantique aerodrome.*

**21.2 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION**

**Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues sur la piste.**

***21.2 OPERATING RESTRICTIONS***

***Any reference to the landing time of an aircraft shall be understood as the time of touchdown on the runway.***

**21.2.1 Restrictions liées aux performances acoustiques**

Arrêté du 28 septembre 2021, articles 1-II et 1-III.

Les restrictions liées aux performances acoustiques applicables sur l'aéroport de Nantes-Atlantique sont les suivantes :

Restriction permanente d'accès pour les appareils chapitre 2 : Les aéronefs conformes aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, volume 1, 2ème partie, chapitre 2, sont interdits.

Par ailleurs, les aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 (annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, volume 1, 2ème partie, chapitre 3), avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peuvent pas :

- atterrir entre 2200 et 0600, heures locales
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

***21.2.1 Restrictions on acoustic performances***

*Decree of 28th September 2021, articles 1-II and 1-III.*

*Acoustic performance restrictions applicable at Nantes-Atlantique airport are as follows* :

*Permanent access restriction for Chapter-2 aircraft : Aircraft complying with the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 2, are prohibited.*

*Moreover, aircraft certified in accordance with the standards mentioned in Chapter 3 (Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3), with a cumulative margin of less than 13 EPNdB cannot :*

- *land between 2200 and 0600 local time*
- *leave, for take-off, the parking between 2200 and 0600, local time.*

**21.2.2 Couvre-feu**

Arrêté du 23 mai 2024, article 1, modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021, article 1-IV.

Entre 0000 et 0600 heures locales, aucun aéronef ne peut atterrir ou quitter le point de stationnement en vue d'un décollage à l'exception :

- des vols programmés entre 2100 et 2330, heures locales, et qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur aérien.
- des vols programmés entre 0630 et 0900, heures locales, et qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur aérien.

La notion de raisons indépendantes de la volonté du transporteur est précisée dans l'arrêté du 23 mai 2024.

NOTIFICATION : Le transporteur aérien doit notifier au ministre chargé de l'aviation civile qu'un aéronef qu'il exploite est susceptible d'effectuer un mouvement entre 0000 et 0600, heures locales, du fait d'un retard. Le ministre peut s'opposer au mouvement lorsque le transporteur aérien méconnait manifestement les dispositions de l'arrêté. Si le ministre ne s'y oppose pas, le mouvement peut être effectué, sans préjudice des sanctions administratives qui pourront être prononcées.

TRANSMISSION A POSTERIORI : De plus, les transporteurs aériens doivent fournir aux services de l'aviation civile, dans un délai de 2 jours ouvrés après le décollage ou l'atterrissage, les éléments relatifs aux motifs du retard ou de l'anticipation des vols opérés entre 0000 et 0600, heures locales.

Les modalités de notification et de transmission des informations sont portées à la connaissance des usagers par AIC.

***21.2.2 Curfew period***

*Decree of 23rd May 2024, article 1, amending the decree of 28th September 2021, article 1-IV.*

*Between 0000 and 0600 local time, no ACFT may land or leave the parking area for TKOF with the exception of :*

- *flights scheduled between 2100 and 2330 local time which were delayed for reasons beyond the control of the air carrier.*
- *flights scheduled between 0630 and 0900 local time which have been brought forward for reasons beyond the control of the air carrier.*

*The notion of reasons beyond the control of the air carrier is specified in the decree of May 23rd, 2024.*

*NOTIFICATION: The air carrier must notify the Minister responsible for Civil Aviation that an ACFT it operates is likely to make a movement between 0000 and 0600 local time due to a delay. The Minister may object to the movement if the air carrier was clearly unaware of the provisions in the order. If the Minister does not object, the movement may be made, without prejudice to any administrative penalties that may be imposed.*

*SUBSEQUENT TRANSMISSION: In addition, air carriers must provide civil aviation services within 2 working days after TKOF or LDG, the reason for the delay or anticipation of flights operated between 0000 and 0600 local time.*

*The methods of notification and transmission of information are brought to the attention of users by AIC.*

**21.2.3 Restrictions des vols d'entrainements**

Arrêté du 23 mai 2024, article 2, modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021, article 1-V.

Les vols d'entraînements en MVL vers RWY 21 sont interdits pour des raisons environnementales. Les vols d'entraînement de maniabilité sur l'AD en VFR sont soumis à autorisation préalable du contrôle.

Les vols d'entrainements en IFR sont soumis à autorisation préalable PPR PN 72H. Les demandes sont faites auprès de la subdivision contrôle du SNA Ouest par E-mail :
sna-o-e-ct-ld@aviation-civile.gouv.fr

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 5,7 tonnes sont interdits :

- tous les jours de 2230 à 0600 locales,

***21.2.3 Training flights restrictions***

*Decree of 23rd May 2024, article 2, amending the decree of 28th September 2021, article 1-V.*

*Circling training flights for RWY 21 are prohibited for environmental reasons. Manoeuvrability VFR training flights on AD are subject to prior permission from ATC.*

*IFR training flights are subject to prior permission on PPR PN 72HR. Requests must be addressed to SNA Ouest ATC office by E-mail : sna-o-e-ct-ld@aviation-civile.gouv.fr*

*Training flights of aircraft whose maximum take-off weight is less than 5.7 tons are prohibited :*

- *every day between 2230 and 0600 local time,*

© Service de l'Information Aéronautique, France

- hauteur minimale : 1000 pieds AAL.

Les vols d'entraînement des aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 5,7 tonnes sont interdits :

- du lundi au vendredi, entre 1200 et 1400 locales et entre 1800 et 0800 locales,
- les samedis, dimanches et jours fériés,
- hauteur minimale : 1500 pieds AAL.

**21.2.4 Essais moteurs**

Arrêté du 28 septembre 2021, article 1-VI.

Les essais de moteurs en maintenance sont interdits de 2330 à 0600 heures locales.

Essais moteurs au ralenti et en puissance possibles sur certaines zones définies par l'exploitant. Prendre contact avec l'exploitant d'aérodrome pour planification et autorisation.

**21.2.5 Moteurs auxiliaires de puissance (APU)**

Arrêté du 28 juillet 2023

21.2.5.1 Définitions

"Moyens de substitution" : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

"Moteur auxiliaire de puissance" : moteur auxiliaire thermique embarqué pouvant assurer l'alimentation en énergie de l'aéronef lorsque celui-ci est en stationnement pour l'usage de l'électricité, de la climatisation ou du chauffage de l'air en cabine ou pour le démarrage des moteurs.

21.2.5.2 Utilisation des moyens de substitution

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.2.5.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution,

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution.

21.2.5.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation du moteur auxiliaire de puissance est limitée à :

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution,

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution.

**21.3 PROCEDURES OPERATIONNELLES**

Arrêté du 28 septembre 2021, article 2.

**21.3.1 Consignes générales pour les procédures**

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers publiées dans l'atlas VAC.

Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et décrites ci-après et dans les cartes de la section AD 2 LFRS.24.

**21.3.2 Arrivées**

RWY 03 préférentiel jusqu'à 5 kt de vent arrière.

21.3.2.1 Arrivées RWY 03

Se conformer aux instructions décrites dans les cartes d'approche aux instruments RWY 03 afin d'éviter le survol de zones urbanisées.

21.3.2.2 Arrivées RWY 21

Se conformer aux instructions décrites dans les cartes d'approche aux instruments RWY 21 afin d'éviter le survol du centre de Nantes.

Compte-rendu obligatoire, voir cartes IAC en AD 2.24.

21.3.2.3 Approches à vue

Se conformer aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue AD 2 LFRS ENV 01.

**21.3.3 DEPARTS**

21.3.3.1 Départs RWY 03

- *minimum height : 1000 ft AAL.*

*Training flights of aircraft whose maximum take-off weight is more than or equal to 5.7 tons are prohibited :*

- *MON-FRI, between 1200 and 1400 local time, and between 1800 and 0800 local time,*
- *SAT, SUN and HOL,*
- *minimum height : 1500 ft AAL.*

***21.2.4 Engine testing***

*Decree of 28th September 2021, article 1-VI.*

*Tests of engines being repaired are prohibited between 2330 and 0600 local time.*

*Idling and high power engines tests possible on some areas defined by the airport operator. Contact airport operator for scheduling and authorization.*

***21.2.5 Auxiliary power units***

*Decree of 28th July 2023*

*21.2.5.1 Definitions*

*« Alternative means » : fixed or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

*« Auxiliary power unit » : on-board auxiliary heat engine capable of supplying energy to the aircraft when it is parked for the use of electricity, air conditioning or cabin air heating or for starting the engines.*

*21.2.5.2 Use of alternative means*

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative means provided to the operator is mandatory.*

*21.2.5.3 Departing flights*

*For departing flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes prior to the estimated off-block time, on parking stands equipped with alternative devices,*

*- 30 minutes prior to the estimated off-block time, on parking stands not equipped with alternative devices.*

*21.2.5.4 Arriving flights*

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 10 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is equipped with alternative devices,*

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices.*

***21.3 OPERATIONAL PROCEDURES***

*Decree of 28th September 2021, article 2.*

***21.3.1 General instructions for procedures***

*Aircrews shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and takeoff. These instructions shall comply with the Doc ICAO PANSOPS, volume 1.*

*Aircraft operating VFR must comply with noise abatement instructions published in the VAC Atlas for Nantes Atlantique airport.*

*Aircraft operating IFR must comply with noise abatement procedures published hereafter and in AD 2 LFRS.24 section charts.*

***21.3.2 Arrivals***

*Preferred RWY 03 until 5 kt tailwind*

*21.3.2.1 Arrivals RWY 03*

*Comply with the instructions described in the RWY 03 instrument approach charts in order to avoid to overfly built-up areas.*

*21.3.2.2 Arrivals RWY 21*

*Comply with the instructions described in the RWY 21 instrument approach charts in order to avoid to overfly Nantes city centre.*

*ATC report mandatory, see IAC charts in AD 2.24.*

*21.3.2.3 Visual approaches*

*Comply with the instructions of the environment visual approach chart AD 2 LFRS ENV 01.*

***21.3.3 DEPARTURES***

*21.3.3.1 Departures RWY 03*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Se conformer aux procédures de départ décrites dans les cartes SID RWY 03.

Les SID RWY 03 sont conçues afin d'éviter le plus possible le survol des zones fortement urbanisées des communes de Nantes, Rezé et Bouguenais.

Décollage depuis B uniquement possible pour les aéronefs de CAT A et B.

21.3.3.2 Départs RWY 21

Se conformer aux procédures de départ décrites dans les cartes SID RWY 21.

Les SID RWY 21 sont conçues afin d'éviter le plus possible le survol des communes de Bouaye, La Chevrolière et Pont Saint Martin.

Les aéronefs au départ RWY 21 ne doivent pas tourner avant LULID (2,3 NM NTS / 1,3 NM NT).

**21.4 CONSIGNES PARTICULIERES**

**21.4.1 Informations à publier dans le manuel d'exploitation**

Arrêté du 28 septembre 2021, article 3.

Tous les exploitants aériens effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de NANTES ATLANTIQUE, doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs.

**21.4.2 Inverseurs de poussées**

Une utilisation limitée des inverseurs de poussées est recommandée chaque fois que cela est possible et surtout de nuit en fonction des impératifs opérationnels.

**21.5 EXEMPTIONS - DEROGATIONS**

**21.5.1 Exemptions**

Arrêté du 28 septembre 2021, article 4-I.

A titre exceptionnel, les aéronefs suivants peuvent déroger aux consignes du §21.2 :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire,
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté,
- aéronefs mentionnés au 2e alinéa de l'article L.6100-1 du code des transports,
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Arrêté du 28 juillet 2023, article 3

Les dispositions relatives à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de leur escale ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire,

- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,

- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,

- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir de la ventilation de la soute ou de la cabine.

**21.5.2 Dérogations**

Arrêté du 28 septembre 2021, article 4-II.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles des §21.2 et 21.3 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Arrêté du 28 juillet 2023, article 3

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles relatives à l'utilisation des moteurs auxilaires de puissance des aéronefs lors de leur escale que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage, des passagers et de tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit, au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies.

**21.5.3 Clairance ATC**

L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux mesures anti-bruit présentées dans tout le §21.2.

*Comply with the departure procedures described in the charts SID RWY 03.*

*SID RWY 03 are designed to avoid as much as possible overflying urbanized areas of the towns of Nantes, Rezé and Bouguenais.*

*TKOF from B only possible for CAT A and B ACFT.*

*21.3.3.2 Departures RWY 21*

*Comply with the departure procedures described in the charts SID RWY 21.*

*SID RWY 21 are designed to avoid as much as possible overflying the towns of Bouaye, La Chevrolière and Pont Saint Martin.*

*Aircraft departing RWY 21 do not turn before LULID (2.3 NM NTS / 1.3 NM NT).*

***21.4 PARTICULAR INSTRUCTIONS***

***21.4.1 Information to be published in operating manuals***

*Decree of 28th September 2021, article 3.*

*All commercial flight companies arriving or departing from NANTES ATLANTIQUE aerodrome must publish in their operating manuals the classification and the cumulative margin of their aircraft.*

***21.4.2 Reverse thrust***

*A moderate use of reverse thrust is recommended as far as possible, particularly at night in accordance with operational requirements.*

***21.5 EXEMPTIONS - EXCEPTIONS***

***21.5.1 Exemptions***

*Decree of 28th September 2021, article 4-I.*

*Exceptionally, following aircraft may break with the instructions of §21.2 :*

- *aircraft undertaking medical or humanitarian operations,*
- *aircraft in a flight safety-related or security-related emergency situation,*
- *aircraft listed in the second paragraph of Article L.6100-1 of the French Transport Code,*
- *aircraft undertaking government flights.*

*Decree of 28th July 2023, article 3.*

*The provisions relating to the use of aircraft auxiliary power units during a stopover do not apply to :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*

*- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety,*

*- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service,*

*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

***21.5.2 Exceptions***

*Decree of 28th September 2021, article 4-II.*

*The pilot in command cannot infringe the rules set out in §21.2 and 21.3 unless he considers it is necessary for safety reasons.*

*Decree of 28th July 2023, article 3.*

*The pilot-in-command may only derogate from the rules relating to the use of aircraft auxiliary power units during their stopover if he/she deems it necessary for reasons of flight safety or to protect the health of the crew, passengers and all personnel involved in the aircraft stopover. At the time of the inspection, the pilot in command or the carrier must provide the reasons for exceeding the defined periods of use of the APU.*

***21.5.3 ATC clearance***

*Obtaining start up clearance from air traffic control is not equivalent to exemption from any of the noise-abatement measures set out in §21.2.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRS.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

## 22.1 PLAN DE VOL

L'aéroport de NANTES ATLANTIQUE est un aéroport coordonné pour les saisons d'été et à facilitation d'horaire pour les saisons d'hiver, au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié, désigné comme tel par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

**Recommandation d'horaire**

Tout atterrissage et tout décollage d'un aéronef en régime de vol IFR doit, sauf en cas de force majeure, d'atterrissage d'urgence, de vols d'Etat ou humanitaires, faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire en saison été ou d'une recommandation d'horaire en saison hiver, par l'association COHOR.

Chaque demande de vol, modification et suppression doit être envoyée à COHOR soit par E-mail conformément au standard IATA SSIM chapitre 6, ou soit en utilisant le site internet e-airportslots.aero en ayant obtenu au préalable un identifiant et un mot de passe auprès de COHOR.

En saison été, COHOR est responsable du contrôle de l'existence de créneaux aéroportuaires pour les plans de vol déposés, et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux aéroportuaires attribués, et le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol sans créneau horaire à l'arrivée ou au départ de NANTES ATLANTIQUE.

En saison hiver, le transporteur doit tenir à jour ses demandes de vols et ajuster son programme de vols en tenant compte des recommandations d'horaire fournies par l'association COHOR.

COHOR contrôle le respect des recommandations d'horaires.

**Aviation générale**

Les opérateurs d'Aviation générale et d'Aviation d'Affaires non basés, qui utilisent les parkings 1 à 20, KILO, LIMA et MIKE (cf. carte AD 2 LFRS APDC 01) sont soumis à la facilitation d'horaire en saison hiver et à la coordination en saison été.

Ces opérateurs contactent leur assistant qui effectue pour eux la démarche en ligne auprès de COHOR.

Pour ces vols, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'identification attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 (§1.10.4)

**Contact**

Coordonnées de COHOR :

Site web : www.cohor.org

E-mail : slots@cohor.org

TEL : +33 1 49 75 88 10

Adresse postale :

2 rue du Commandant Mouchotte

Bât. 522 ORLYTECH

91550 PARAY VIEILLE POSTE

Horaires : du lundi au vendredi, de 08:30 à 17:30 (heures locales).

## 22.2 VOLS A L'ARRIVEE

**Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

La description des STAR se compose d'une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol.
Les clairances fournies par les services ATS peuvent faire référence à ces STAR. Dans ce cas :
- la partie route de cette STAR doit être considérée comme une clairance.
- les contraintes de niveaux indiquées permettent au pilote de prévoir le profil de descente probable.
- tout changement de niveau de vol doit faire l'objet d'une clairance explicite, délivrée sur demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme ATS.
- sauf clairance contraire, le pilote adapte son profil de descente afin de respecter les contraintes de niveau indiquées dans la desciption de la STAR.

Même si la clairance ATC ne fait pas référence à ces STAR, le pilote doit cependant prévoir son profil de descente en accord avec les contraintes de niveau de vol indiquées dans la description de la STAR, à des distances équivalentes du moyen radio de référence.

**Approches à vue**

Approches à vue : voir AD 2 LFRS ENV 01.

## 22.3 VOLS AU DEPART

### 22.3.1 Démarrage des moteurs

La mise en route par la procédure Cross Bleed Start est possible sous la responsabilité de l'assistant aéroportuaire qui assure la surveillance de la

## *22.1 FLIGHT PLAN*

*NANTES ATLANTIQUE is a coordinated airport for summer seasons and that applies schedules facilitation for winter seasons, in the sense of the community regulation 95/93 of January 18th 1993 modified, designated by decree of the Minister of Civil Aviation.*

***Schedule recommendation***

*Any landing and take-off of an aircraft flying IFR must, except in case of force majeure, emergency landing, State or humanitarian flights, subject to a prior allocation of time slots in summer season or a schedule recommendation in winter season, by the COHOR association.*

*Each request, modification and deletion shall be sent to COHOR via E-mail in accordance with IATA SSIM format chapter 6, or via the website e-airportslots.aero once they have obtained an identifier and a password from COHOR.*

*In summer season, COHOR is responsible for checking the existence of airport slots for flight plans filed, and the consistency of the flight plan schedules with the airport slots allocated, and if necessary, the request with EUROCONTROL to suspend a flight plan without time slot on arrival or departure from NANTES ATLANTIQUE.*

*In winter season, the carrier must update its flights requests and adjust its flight schedule according to the schedule recommendations provided by the COHOR association.*

*COHOR checks compliance with schedule recommendations.*

***General aviation***

*Non-based General Aviation and Business Aviation operators using parking stands 1 to 20, KILO, LIMA and MIKE (see chart AD 2 LFRS APDC 01) are subject to schedule facilitation in winter season and coordination in summer season.*

*These operators shall contact a handling agent who carries out the online procedure for them with COHOR.*

*For these flights, it is mandatory to complete field 18 of the flight plan with the identification number given by COHOR, in accordance with the instructions in the AIP France ENR 1.10 (§1.10.4).*

***Contact***

*COHOR details :*

*Website : www.cohor.org*

*E-mail : slots@cohor.org*

*PHONE : +33 (0)1 49 75 88 10*

*Postal address :*

*2 rue du Commandant Mouchotte*

*Bât. 522 ORLYTECH*

*91550 PARAY VIEILLE POSTE*

*Opening times : Monday to Friday, from 08:30 to 17:30 (Local Time).*

## *22.2 ARRIVING FLIGHTS*

***Standard Arrival Procedures (STAR)***

*The STAR description is composed of a flight route associated with a flight profile including flight levels.*
*The clearances issued from ATC units can refer to these STAR. In this case :*
*- the route segment of this STAR will be considered as a clearance.*
*- the flight levels are only information which enable the pilot to plan the probable descent profile.*
*- all flight level change must be covered by an explicit clearance issued on pilot request or initiated by the appropriate ATS unit.*
*- unless otherwise cleared, the pilot will fly his descent path to comply with the flight level specified in the STAR description.*

*When ATC clearance does not refer to these STAR, the pilot will still apply the STAR flight level restrictions on his descent profile, at equivalent distances from the reference radio facility.*

***Visual approaches***

*Visual approaches : see AD 2 LFRS ENV 01.*

## *22.3 DEPARTING FLIGHTS*

### *22.3.1 Engines start*

*Start-up via the Cross Bleed Start procedure is possible under the responsibility of the airport assistant, who supervises the area during the*


© Service de l'Information Aéronautique, France

zone lors de la mise en puissance du 1er moteur.

La procédure de démarrage du 2nd moteur ne peut être débutée qu'une fois l'avion repoussé et aligné sur le taxiway.

**22.3.2 Mise en route**

Les CDB demandent la mise en route sur la FREQ Sol.

**22.3.3 Départs Omnidirectionnels**

Utilisables uniquement sur instruction du CTL.

RWY 21 : Monter sur la route 208° à 4% MNM jusqu'à 490 ft (400 ft) (1), puis route directe en montée à 3.3% MNM jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant LULID.

(1) Cette pente est déterminée par un arbre d'ALT 96 ft situé à 218 m de la DER et à 190 m à gauche de l'axe de piste.

RWY 03 : Monter sur la route 028° à 5% MNM jusqu'à 540 ft (450 ft) (2), puis route directe en montée à 3.3% MNM jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Cette pente est déterminée par un arbre d'ALT 120 ft situé à 246 m de la DER et à 104 m à gauche de l'axe de piste.

**22.4 PROCEDURES LVP**

**22.4.1 Piste et équipements**

A l'arrivée :

Seul l'emploi de la piste 03 est autorisé.

Sorties de piste via CHARLIE, DELTA ou FOX.

Circulation au sol via les taxiways ROMEO.

Au départ :

Par RVR < 125 m, seuls les décollages en piste 03 sont autorisés.

Décollage piste 03 via taxiway ALPHA.

Décollage piste 21 via taxiway FOX.

Circulations au sol via les taxiways ROMEO.

A l'arrivée et au départ :

Un mouvement à la fois par RVR < 550 m.

Par RVR < 350 m, demi-tours sur piste autorisés uniquement sur les aires de retournement.

Lorsque la RVR est inférieure ou égale à 150 m, les aéronefs peuvent recevoir à la demande l'assistance d'un véhicule ''FOLLOW-ME".

Emploi des aires LIMA, MIKE et postes 1 à 20 autorisé.

Aires INDIA, JULIETT et NOVEMBER interdites par RVR < 350 m.

FOLLOW-ME obligatoire pour toute arrivée sur l'aire KILO par RVR < 350 m.

Utilisation des points de stationnement exceptionnels sur voie Nord (VN), voie Sud (VS) et voie Mike interdite par RVR < 550 m.

*first engine startup.*

*The second engine startup procedure can only be initiated once the aircraft is pushed back and aligned on the TWY.*

***22.3.2 Startup***

*The pilots in command request startup clearance on Ground FREQ.*

***22.3.3 Omnidirectional Departures***

*On ATC clearance only.*

*RWY 21 : Climb 208° at 4% MNM to 490 ft (400 ft) (1), then direct route climb gradient 3.3% MNM to en route safety altitude. No turn before LULID.*

*(1) This gradient is determined by a tree ALT 96 ft located 218 m away from DER, 190 m left of RWY axis.*

*RWY 03 : Climb 028° gradient 5% MNM to 540 ft (450 ft) (2), then direct route climb gradient 3.3% MNM to en route safety altitude.*

*(2) This gradient is determined by a tree ALT 120 ft located 246 m away from DER, 104 m left of RWY axis.*

***22.4 LVP PROCEDURES***

***22.4.1 Runway and equipment***

*On arrival :*

*Only the use of RWY 03 is authorized.*

*RWY exits via CHARLIE, DELTA or FOX.*

*Taxiing via TWYs ROMEO.*

*On departure :*

*When RVR < 125 m, only TKOF RWY 03 is authorized.*

*TKOF RWY 03 via TWY ALPHA.*

*TKOF RWY 21 via TWY FOX.*

*Taxiing via TWYs ROMEO.*

*On arrival and departure :*

*One movement at a time when RVR < 550 m.*

*For RVR < 350 m, runway turn-arounds are permitted only on the turn-around areas.*

*When RVR is less than or equal to 150 m, ACFT can be assisted, on demand, by a "FOLLOW ME" vehicle.*

*LIMA, MIKE areas and stands 1 to 20 authorized.*

*INDIA, JULIETT and NOVEMBER areas prohibited when RVR < 350 m.*

*FOLLOW ME compulsory for any arrival on KILO area when RVR < 350 m.*

*Use of exceptional parking points on North lane (VN), South lane (VS) and Mike lane prohibited when RVR < 550 m.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.4.2 Critères de mise en place et de fin des LVP**

A l'arrivée et au départ, les LVP sont déclenchées au plus tard quand la RVR est inférieure ou égale à 550 m ou le plafond est inférieur à 200 ft.

Les LVP de l'aérodrome sont levées lorsque la météo est en amélioration et que la RVR passe au-dessus de 550 m et le plafond est supérieur à 200 ft.

**22.4.3 Balisage aire de mouvement**

- PAPI
- Feux blancs de dispositif lumineux d'approche (FALS) 900 m piste 03.
- Feux rouges de renforcement de dispositif lumineux d'approche 300 m piste 03.
- Feux verts de seuil de piste 03.
- Feux blancs de zone de toucher des roues (RTZL) piste 03.
- Feux d'axial de piste tous les 15 m (RCLL) avec codage distance restante (blancs, blancs/rouges 900 m restants, rouges 300 m restants).
- Feux de bords de piste avec codage distance restante tous les 60 m (blancs, jaunes 600 m restants).
- Feux rouges d'extrémités de piste.
- Feux verts d'axe et bleus de bord d'aire de demi-tour.
- Feux verts d'axial de taxiway tous les 15 m en ligne droite et 7.5 m en courbe.
- Codage dégagement aire sensible ILS (vert/jaune piste occupée espacement 7.5 m).
- Feux bleus de bords de taxiway.
- Points d'attente avant piste CAT III équipés panneaux lumineux et wig-wag.
- Marquage sol : axial piste, bords piste, axial et bords taxiway/aire de demi-tour, points d'attente avant piste, axial renforcé de taxiway avant points d'attente.
- Le point d'attente FOX étant identifié en Hotspot, il est recommandé une attention particulière aux équipages.
- Eclairage de surface des aires de trafic (sauf INDIA).

**22.4.4 Observations**

Alimentation électrique de secours sans coupure.

Pas de barres d'arrêt.

**22.5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.5.1 SID**

En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ et monter au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

**22.5.2 STAR**

Le pilote a connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale.

Le pilote n'a pas connaissance de la piste en service : appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale et suivre la procédure d'atterrissage publiée pour la RWY 03 (éventuellement suivie de MVL si le vent déterminé par le pilote indique que la RWY 21 est en service).

**22.5.3 Panne de radiocommunication suivie d'une API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.

Lorsqu'une seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, appliquer la procédure décrite sur le volet IAC, puis dégager la TMA à 3000 AMSL et rechercher les conditions VMC.

***22.4.2 Criteria for start and end of LVP***

*On arrival and departure, LVPs are triggered at the latest when RVR is less than or equal to 550 m or the ceiling (DH) less than 200 ft.*

*LVP are raised when the weather is improving and the RVR passes above 550 m and the ceiling is above 200 ft.*

***22.4.3 Movement area lighting***

- *PAPI*
- *White lights of approach lighting device (FALS) 900 m RWY 03.*
- *Red lights to reinforce the approach lighting device 300 m RWY 03.*
- *Green lights THR RWY 03 .*
- *White lights touchdown zone (RTZL) RWY 03.*
- *RWY centre line lights every 15 m (RCLL) with remaining distance coding (white, white/red 900 m remaining, red 300 m remaining).*
- *RWY edge lights with remaining distance coding every 60 m (white, yellow 600 m remaining).*
- *Red lights RWY end.*
- *Green lights axis and blue lights edge of turnaround area .*
- *Green lights TWY centre line every 15 m in a straight line and 7.5 m in a curve.*
- *ILS sensitive area clearance coding (green/yellow occupied RWY 7.5 m spacing).*
- *Blue lights TWY edge.*
- *Holding points before CAT III RWY, equipped with lighting signs and wig-wag.*
- *Ground markings : centre line RWY, RWY edge, TWY/turnaround area axis and edge, holding points before RWY, centre line reinforced TWY before holding points.*
- *FOX holding point being identified in Hotspot, special attention is recommended to the crew.*
- Surface lighting of aprons (except INDIA).

***22.4.4 Observations***

*Uninterruptible secondary power supply.*

*No stopbars.*

***22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.5.1 SID***

*On VMC, turn back to land on aerodrome.*

*On IMC, continue flight until TMA limits, complying with departure route, and climb up to the latest assigned FL or, if this FL doesn't clear obstacles, climb up to the first safety FL and then comply with the FPL in force.*

***22.5.2 STAR***

*Pilot knows the RWY in use : apply the procedure as described in the National Regulation.*

*Pilot doesn't know the RWY in use : apply the procedure as described in the National Regulation and follow landing procedure published for RWY 03 (possibly followed by a Circling if the wind determinated by the pilot indicates the RWY 21 is in use).*

***22.5.3 Radiocommunication failure followed by a missed APCH***

*Apply the missed APCH procedure as described in IAC and perform a new APCH procedure.*

*If the second attempt is followed by a new missed APCH, apply the procedure as described in IAC then leave the TMA at 3000 AMSL and seek VMC.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## AD 2 LFRS.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

### 23.1 TRANSFERT DE COMMUNICATIONS

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction du contrôle. A tout changement de fréquence, le CDB doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

### 23.2 ASSISTANCE OBLIGATOIRE

Pour des raisons de sécurité, l'assistance est obligatoire pour tous les vols commerciaux et de l'aviation générale non basée. Il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire avant le départ de l'aéroport d'origine. Voir AD 2 LFRS.4

Les vols d'aviation légère et sportive peuvent être accompagnés par l'aéroclub de Loire Atlantique : PPR http://lfrs.acla.fr
Les services de l'Etat présents sur la plateforme peuvent accompagner les vols relevant de l'Etat.

### 23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

1) AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).
2) Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0).
Zone de traitement : la surveillance est effective dans l'espace de limites latérales 47°33'00"N , 001°37'20"W - 46°58'00"N , 002°03'40"W - 47° 45'16"N , 001° 33'06"W - 47° 21'25"N , 001° 07'00"W et de limites verticales SFC - FL 115.
A proximité immédiate de l'aéroport de NANTES ATLANTIQUE, seules les approches finales de type ILS sur le QFU 03 sont surveillées jusqu'à 1.1 NM de la piste, ainsi que les approches finales de type VOR/DME sur le QFU 21 jusqu'à 1 NM de la piste.
Les approches finales de SAINT NAZAIRE MONTOIR ne sont pas surveillées.

### 23.4 EQUIPEMENT DE DELIVRANCE DE CLAIRANCE DEPART

Délivrance de clairance départ par DCL H24.

### 23.4.1 Service de délivrance de la clairance de départ par liaison de données

La demande de clairance de départ par liaison de données doit être initialisée par les équipages 11 minutes avant l'heure prévue de mise en route.

En cas d'absence de réponse 5 minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contacte la fréquence SOL pour obtenir la clairance.

L'accusé de réception de l'équipage doit parvenir au service du contrôle au plus tard 5 minutes après réception de la clairance.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance de départ obtenue par liaison de données tient lieu de clairance de mise en route.

Le service de délivrance de la clairance de départ par liaison de données ne doit pas être initialisée par l'équipage si le vol projeté ne respecte pas les itinéraires publiés.

### 23.5 PERIL ANIMALIER

En configuration LVP, intervention péril animalier sur information du Commandant de Bord.

### 23.6 COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées «COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS» sont disponibles à l'adresse https://www.ecologie.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash. Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

### 23.7 REMONTEES D'EVENEMENTS

Tout événement de sécurité doit être notifié au gestionnaire de l'aérodrome par les exploitants aériens.

### *23.1 TRANSFER OF COMMUNICATIONS*

*Frequency changes occur on ATC instruction. The pilot in command must call immediatly on new frequency whenever the latter is changed.*

### *23.2 MANDATORY HANDLING*

*For safety reasons, handling is compulsory for all commercial flights and non home-based general ACFT. It is mandatory to contact an airport handling services provider before departure from origin airport. See AD 2 LFRS.4*

*Light and sport aviation flights can be handled by ACB of Loire-Atlantique : PPR http://lfrs.acla.fr*
*Official flights can be handled by state services which are based on AD.*

### *23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT*

*1) AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).*
*2) MSAW ground warning system (see AD 1.0).*
*Processing area: the MSAW monitoring is effective within the following lateral limits 47°33'00"N, 01°37'20"W - 46°58'00"N, 02°03'40"W - 46°45'16"N, 01°33'06"W - 47°21'25"N, 01°07'00"W and vertical limits SFC - FL 115.*
*In the close vicinity of NANTES ATLANTIQUE airport, only ILS final approaches on RWY 03 are monitored down to 1,1 NM from the runway, as also VOR/ DME final approaches QFU 21 down to 1 NM from the runway.*
*The final approaches at SAINT NAZAIRE MONTOIR are not monitored.*

### *23.4 DEPARTURE CLEARANCE LINK EQUIPMENT*

*Departure clearance delivery by DCL H24.*

### *23.4.1 Departure clearance delivery via Data link service*

*Aircrews must send data-link departure clearance request 11 minutes before scheduled start up time.*

*If no reply 5 minutes before scheduled start up time, aircrews should contact GROUND frequency to get data-link departure clearance.*

*The clearance acknowledgement message must be received by ATC at the latest 5 minutes after clearance has been issued.*

*Unless otherwise stated, start up clearance is included in the data-link departure clearance message.*

*Aircrews should not use the data-link departure clearance service if their flight plan does not comply with a published SID.*

### *23.5 WILDLIFE STRIKE HAZARD*

*In LVP configuration, intervention for wildlife control on Captain's information.*

### *23.6 COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS*

*Additional information for the preparation of flights called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" are available at https://www.ecologie.gouv.fr/en/collaborative-aerodrome-safety-highlights-eng. These data are published for informational purposes only, and are not exhaustive. They do not replace the reference aeronautical information published in AIP France, NOTAM and AIP Sup.*

### *23.7 EVENTS REPORTING*

*Any safety event shall be notified to the aerodrome operator by the air operators.*

## AD 2 LFRS.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

## AD 2 LFRS.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# NANTES ATLANTIQUE

**Utilisation des postes de stationnement**

Préalablement à un départ vers LFRS, tout aéronef d'envergure supérieure ou égale à 18 m doit impérativement s'assurer que :

- soit l'aéronef dispose à bord d'une barre de repoussage,
- soit l'assistant de vol dispose d'une barre de repoussage appropriée disponible.

***Use of parking stands***

*Prior to departing for LFRS, ACFT with a wingspan >= 18 m must make sure that:*

*- they have a pushback towbar on board, or that,*
*- the handling company has an appropriate pushback towbar available.*

| **Postes** *Stands* | * | **Avion critique** *Critical ACFT* **IATA Code** | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE COMMERCIALE** / *COMMERCIAL APRON* | | | |
| Kilo 1 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| Lima 2 | R | 320 / 221 / 275 / ERJ / ATR | |
| Lima 3 | R | 320 / 221 / 275 / ERJ / ATR | |
| Lima 4 | R | 320 / 220 / E95 / CRJ / ATR | |
| Lima 5 | R | 320 / 220 / E95 / CRJ / ATR | |
| 1 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 2 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 3 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 4 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 5 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | Condamne le poste 5A / *Stand 5A not available .* |
| 5A | R | 342 / 343 / 332 / 333 / 787 / 772 | Condamne les postes 5 et 6 / *Stands 5 and 6 not available.* |
| 6 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | Condamne le poste 5A / *Stand 5A not available .* |
| 7 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 8 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 9 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 10 | A | ACFT - 24 m / TURBO | Si poste 9 occupé, sortie autonome possible pour Turboprop d'envergure comprise entre 18 m et 24 m et ACFT d'envergure < 18 m.<br>Si poste 9 libre, sortie autonome possible pour Jet d'envergure entre 18 m et 24 m.<br>*If stand 9 is occupied, self-manoeuvring exit possible for Turboprop with wingspan between 18 m and 24 m and ACFT wingspan < 18 m.*<br>*If stand 9 not occupied, self-manoeuvring exit possible for Jet with wingspan between 18 m and 24 m.* |
| 10 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 11 | A | ACFT - 24 m / TURBO | Si poste 12 occupé, sortie autonome possible pour Turboprop d'envergure comprise entre 18 et 24 m et JET d'envergure < 18 m.<br>Si poste 12 libre, sortie autonome possible pour Jet d'envergure entre 18 m et 24 m.<br>*If stand 12 is occupied, self-manoeuvring exit possible for Turboprop with wingspan between 18 m and 24 m and JET with wingspan < 18 m.*<br>*If stand 12 not occupied, self-manoeuvring exit possible for Jet with wingspan between 18 m and 24 m.* |
| 11 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 11A | A | Tous / *All* codes A | Condamne le poste 11. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés.<br>*Stand 11 not available. Self-manoeuvring exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.* |
| 11B | A | Tous / *All* codes A | Condamne le poste 11. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés.<br>*Stand 11 not available. Self-manoeuvring exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.* |
| 12 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 14 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 15 | R | 320 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 16 | R | 320 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |
| 17 | R | 320 / 220 / 737 / CRJ / EMB | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NANTES ATLANTIQUE

**Utilisation des postes de stationnement /** *Use of parking stands*

| **Postes** *Stands* | ***** | **Avion critique** **IATA Code** *Critical ACFT* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE COMMERCIALE** / *COMMERCIAL APRON* | | | |
| 18 | R | 320 / 220 / 737 / CRJ / EMB | L'utilisation du poste 18 condamne le 18A / *Stand 18A not available* . |
| 18A | R | 321 / 752 / 75F | Condamne les postes 18 et 19 / *Stands 18 and 19 not available.* |
| 19 | R | 757 / 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | L'utilisation du poste 19 condamne le 18A et le 19A / *Stands 18A and 19A not available* . |
| 19A | R | 350 / 340 / 337 / ABB / 330 / 787 / 777 / 747 | Condamne les postes 19 et 20 / *Stands 19 and 20 not available.* |
| 20 | A | ACFT - 36 m | Si poste 19 occupé, sortie autonome possible pour tout ACFT d'envergure < 18 m.<br>Si poste 19 libre, sortie autonome possible pour tout ACFT < 36 m.<br>*If stand 19 occupied, autonomous exit possible for ACFT with wingspan < 18 m.*<br>*If stand 19 free, autonomous exit allowed for ACFT with wingspan < 36 m.* |
| 20 | R | 767 / 757 / ABB / 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB | L'utilisation du poste 20 condamne le poste 19A et restreint le poste 19 à partir d'une envergure > 41 m / Stand 19A not available while using stand 20 and stand 19 restricted from wingspan > 41 m. |
| 20A | A | Tous / *All* codes A | Condamne les postes 20 et 19A. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés.<br>*Stands 20 and 19A not available. Autonomous exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.* |
| 20B | A | Tous / *All* codes A | Condamne les postes 20 et 19A. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés.<br>*Stands 20 and 19A not available. Autonomous exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.* |
| 20C | A | Tous / *All* codes A | Condamne les postes 20 et 19A. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés.<br>*Stands 20 and 19A not available. Autonomous exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.* |
| VNA | R | Tous / *All* codes C | Condamne les mouvements sur les postes 5A, 6, 7, 8, 9.<br>*Stands movements 5A, 6, 7, 8, 9 not available.* |
| VNA | A | Tous / *All* codes A, B Sauf / *Except* Phenom 100/300 | Condamne les mouvements sur les postes 5A, 6, 7, 8, 9. Sortie autonome possible pour les codes A et B si sécurisation voie de service par handler. *Stands movements 5A, 6, 7, 8, 9 not available. Autonomous exit possible for codes A and B if service lane secured by handler.* |
| VNB | A | Tous / *All* codes A, B Sauf / *Except* Phenom 100/300 | Condamne les mouvements sur les postes 5, 5A, 6, 7, 8, 9, 10, VNA. Sortie autonome possible pour les codes A et B si sécurisation voie de service par handler / *Stands movements 5, 5A, 6, 7, 8, 9, 10, VNA not available.*<br>*Autonomous exit possible for codes A and B if service lane secured by handler.* |
| VSA | R | Tous / *All* codes C | Condamne les mouvements sur les postes 12, 14, 15, 16.<br>*Stands movements 12, 14, 15, 16 not available.* |
| VSB | R | Tous / *All* codes C | Condamne les mouvements sur les postes 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 18A, VSA / *Stands movements 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 18A, VSA not available.* |
| MA | R | Tous / *All* codes A, B | Condamne les mouvements sur le poste M2. Restreint les départs du poste M1 : par repoussage uniquement.<br>*Stands movements M2 not available. Restricts departures from stand M1 : by push-back only.* |
| MB | R | Tous / *All* codes A, B | Condamne les mouvements sur les postes M1 et M2.<br>*Stands movements M1 and M2 not available.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NANTES ATLANTIQUE
# LFRS

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **Postes** *Stands* | * | **Avion critique** *Critical ACFT* **IATA Code** | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|
| **AIRE MIKE** / *MIKE AREA* | | | |
| MIKE 1 | A | 320 / E90 | |
| MIKE 2 | A | 73H / E95 | Pour la réalisation du dernier virage, suivre les indications des barres de virage TURBO ou JET apposées à gauche du taxilane au niveau du poste M2.<br>*For the last turn, follow the directions of the TURBO or JET turnbars placed on the left of the taxilane at the M2 stand.* |
| **AIRE INDIA** / *INDIA AREA* | | | |
| INDIA | A | Réservé aux avions basés autorisés par l'exploitant. Utilisation interdite la nuit.<br>*Reserved for based ACFT with authorization from AD operator. Use prohibited at night.* | |
| **AIRES JULIET ET NOVEMBER /** *JULIET AND NOVEMBER AREAS* | | | |
| JULIET / NOVEMBER | A | Envergure MAX / *MAX Span* : 12,8 m.<br>Poids MAX / *MAX weight* : 3 t. | Uniquement pour aéroclubs / *Only for home-based ACB.*<br>Interdit aux hélicoptères / *Prohibited for helicopters.*<br>Uniquement pour ACFT monomoteurs légers */ Only for single-engined light ACFT.* |

* Sortie du poste : A : autonome
R : repoussée
Assistance obligatoire pour l'arrivée et le départ hors urgence avérée avec clairance du CTL. Postes 8, 9, 10 ,11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20 : Sortie Autonome possible pour aéronefs envergure inférieure à 18 m. Pour toute autre demande de sortie autonome, se rapprocher du gestionnaire.

** Stand exit : A : self-manoeuvring*
*R : push back*
*Mandatory handling for the arrival and departure except in cases of proven emergency with ATC clearance. Stands 8, 9, 10 ,11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19 and 20 : Self-manoeuvring exit is possible for aircraft with a wingspan < 18 m. For any other self-manoeuvring exit request, contact AD operator.*


© SIA

# NANTES ATLANTIQUE

## Repoussages / *Pushback*

Les équipages reçoivent la clairance de repoussage selon la stratégie de circulation du contrôleur SOL et avec la phraséologie ci-dessous, les équipages transmettent la phraséologie à l'agent au casque qui réalise le repoussage demandé par le contrôle. Les sens de repoussage sont vus du point de vue équipage.

*Crews receive pushback clearance according to taxiing strategy of ground controller and with phraseology hereunder, the crews transmit the phraseology to the helmet agent who performs the push back requested by the control. The push back directions are seen from the crew point of view.*

Les repoussages possèdent les noms suivants en fonction de l'orientation de l'ACFT en fin de manœuvre :

*The push-back have the following names depending on the orientation of the ACFT at the end of the maneuver:*

- Repoussage 03 lorsque l'ACFT est repoussé sur le TWY Romeo en direction du THR RWY 03

*- Push-back 03 when the ACFT is pushed back on the Romeo TWY towards the RWY THR 03*

- Repoussage 21 lorsque l'ACFT est repoussé sur le TWY Romeo en direction du THR RWY 21

*- Push-back 21 when the ACFT is pushed back on the Romeo TWY towards the RWY THR 21*

- Repoussage X-Ray lorsque l'ACFT repoussé est orienté parallèle à la piste

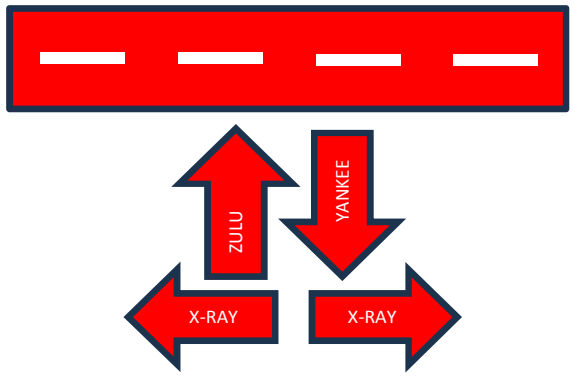
*- Push-back X-Ray when the pushed-back ACFT is oriented parallel to the RWY*

- Repoussage Yankee lorsque l'ACFT repoussé est orienté dos à la piste

*- Push-back Yankee when the pushed-back ACFT is oriented away from the RWY*

- Repoussage Zulu lorsque l'ACFT repoussé est orienté le nez vers la piste

*- Push-back Zulu when the pushed-back ACFT is oriented the nose towards the RWY*




© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

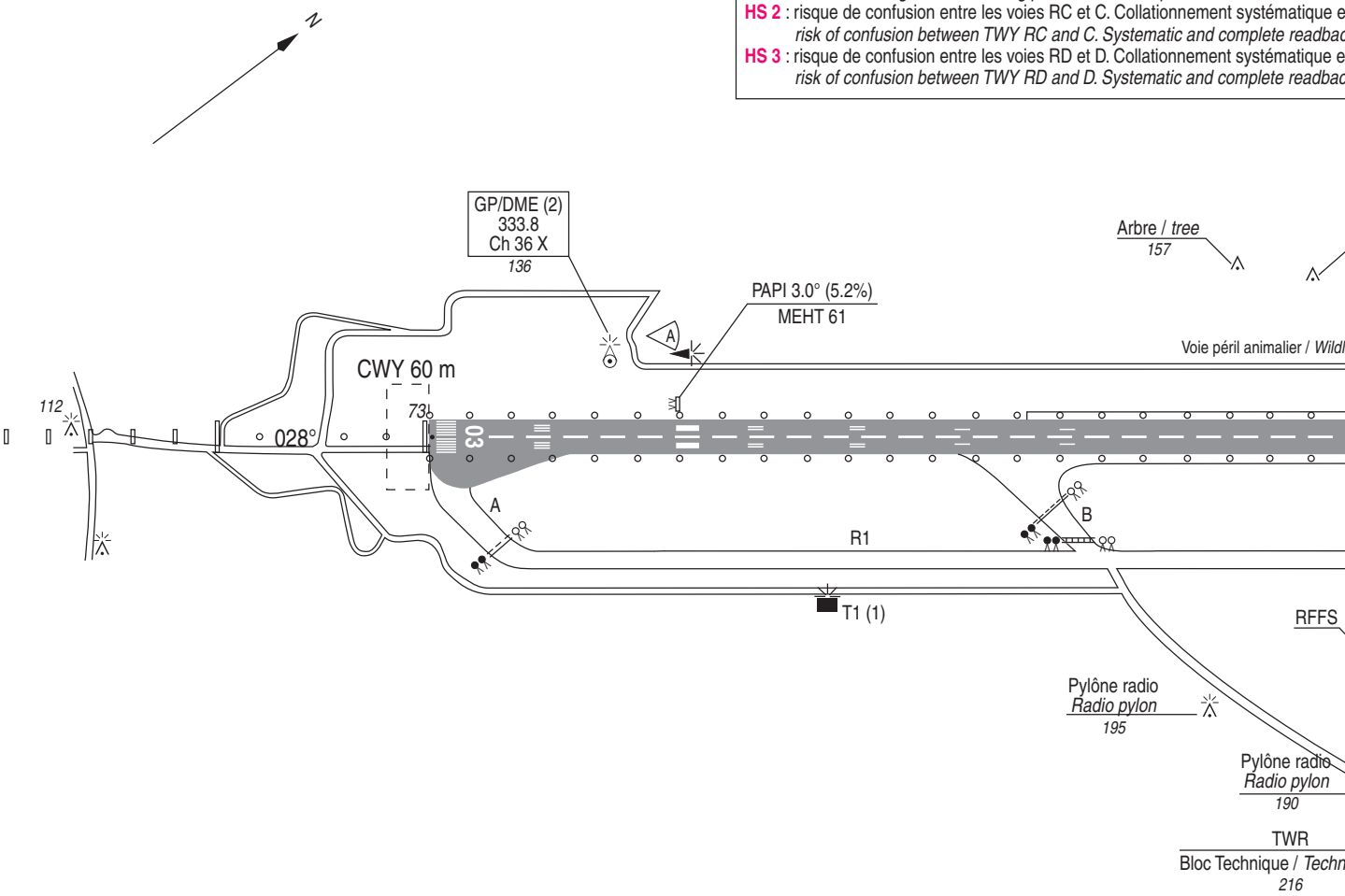
**ATIS** 126.930 ☎ 02 40 05 12 74
**GND** (SOL) : 121.655

# NANTES ATLANTIQUE
47 09 25 N - 001 36 28 W
*ALT AD : 90 (4 hPa)*

VAR 0° (2020)

**AVERTISSEMENT / *WARNING***

**HS 1** : risque d'incursion, point d'attente situé très en amont de la piste.
*risk of incoming in RWY: holding point located far upstream of the RWY.*
**HS 2** : risque de confusion entre les voies RC et C. Collationnement systématique e
*risk of confusion between TWY RC and C. Systematic and complete readbac*
**HS 3** : risque de confusion entre les voies RD et D. Collationnement systématique e
*risk of confusion between TWY RD and D. Systematic and complete readbac*




LEGENDE / *KEY*

- A — Diffusomètre / *Scatterometer*
- Point d'attente / *Holding point* (CAT I)
- Point d'attente / *Holding point* (CAT II/III)
- Aire de trafic / *Apron*
- Wig-Wag
- HS — Point chaud / *Hot spot*

*ALT* / HGT : ft
GUND : 155 ft

0 50 100 500 m

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE / *Lighting*(3) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 03 | 47° 08' 29.77" N | 001° 37' 10.36" W | 03 | 900 m LIH | LIH | 2853 | 2903 | 2853 | 2853 | Revêtue | 49 F/C/W/T |
| THR 21 | 47° 09' 51.73" N | 001° 36' 07.95" W | 21 | 420 m LIH | LIH | 2853 | 2913 | 2853 | 2591 | *Paved* | |
| DTHR 21 | 47° 09' 44.24" N | 001° 36' 13.66" W | | | | | | | | | |

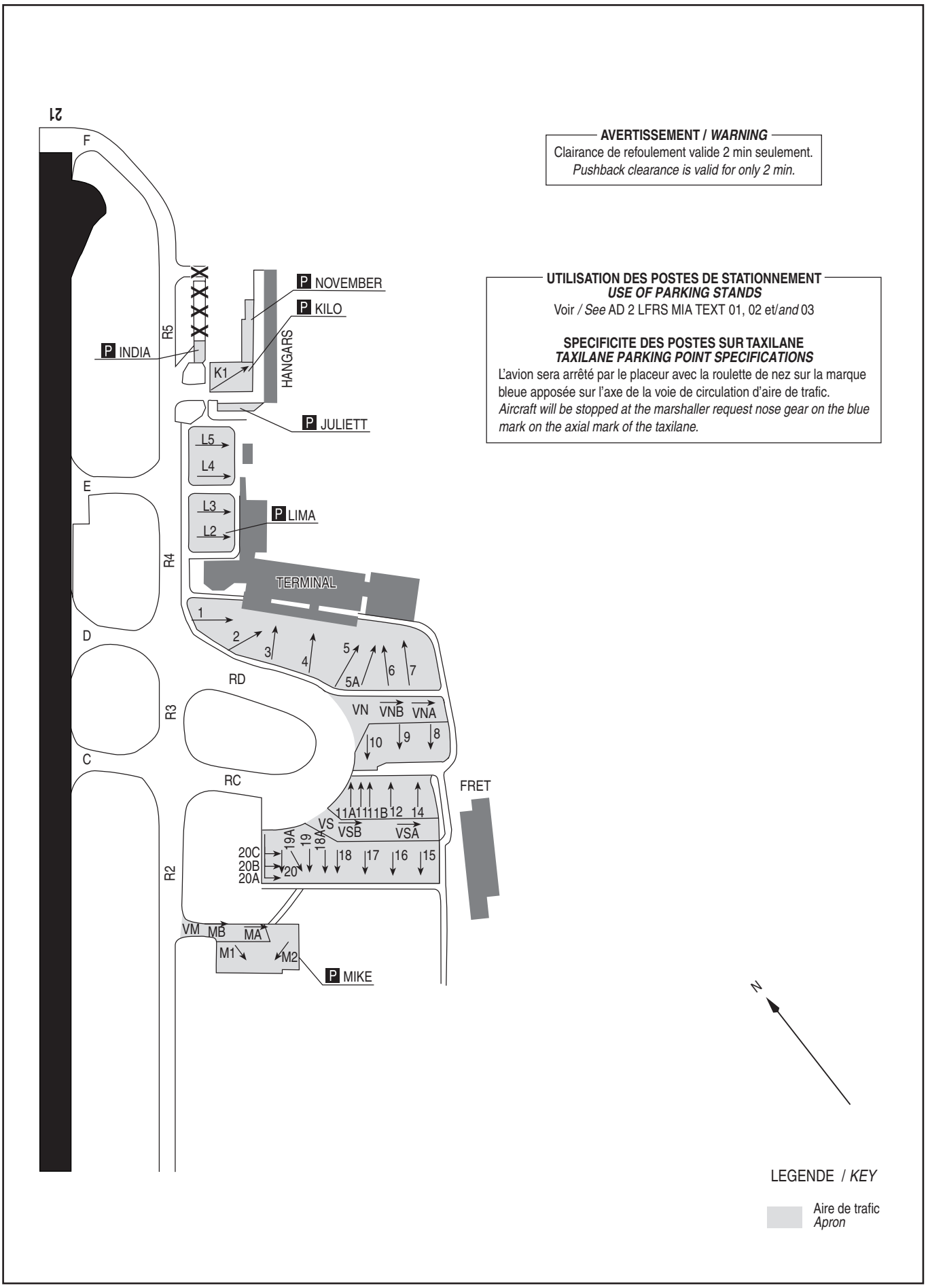


AMDT 07/26 **CHG :** Position DTHR 21, LDA 21, PAPI 21, balisage d'approche/*APCH lighting* 21, point cible/*aiming point* 21, point d'attente/*holding point* F, HS 21, aire de trafic/*apron* M.

© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**NANTES** ATLANTIQUE



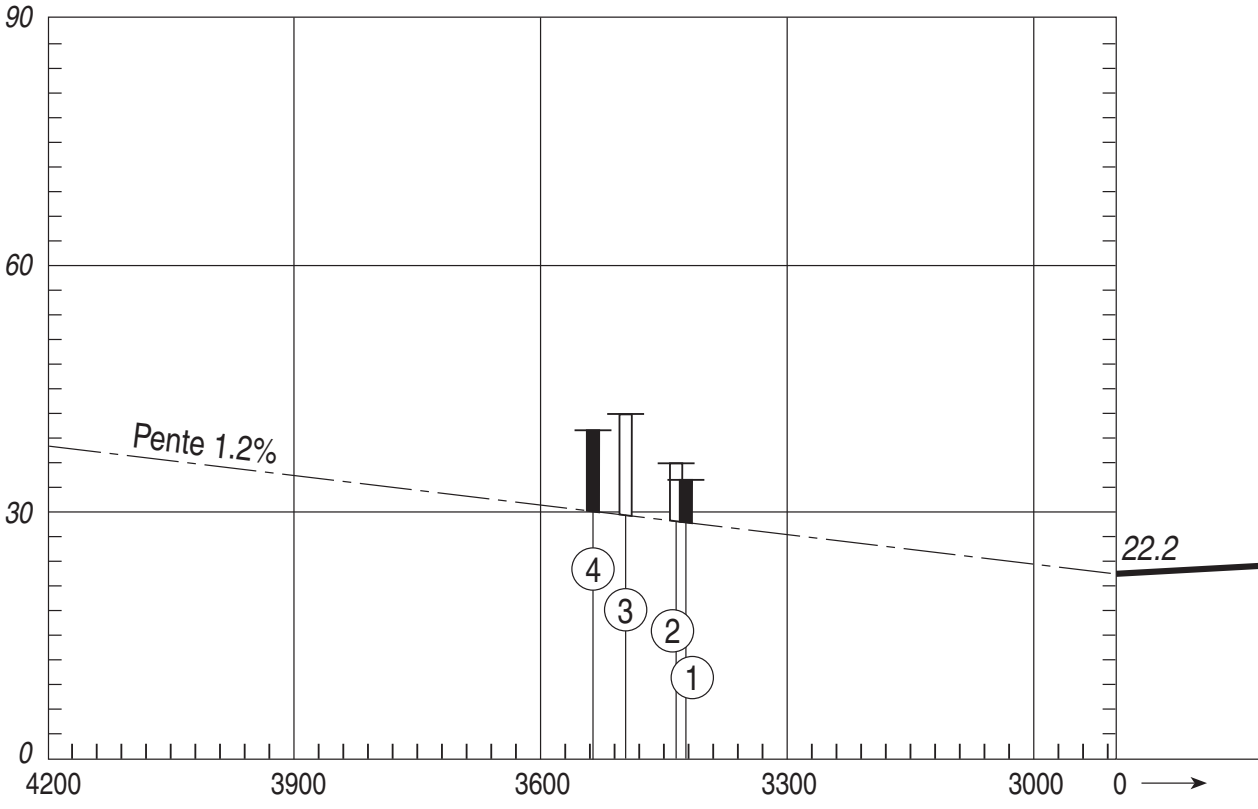



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A*

VAR 0° (2020)



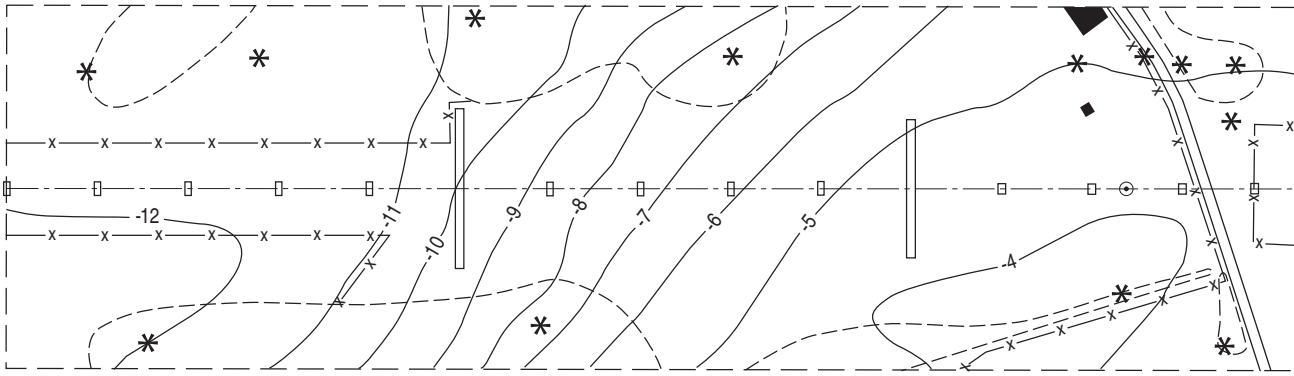
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

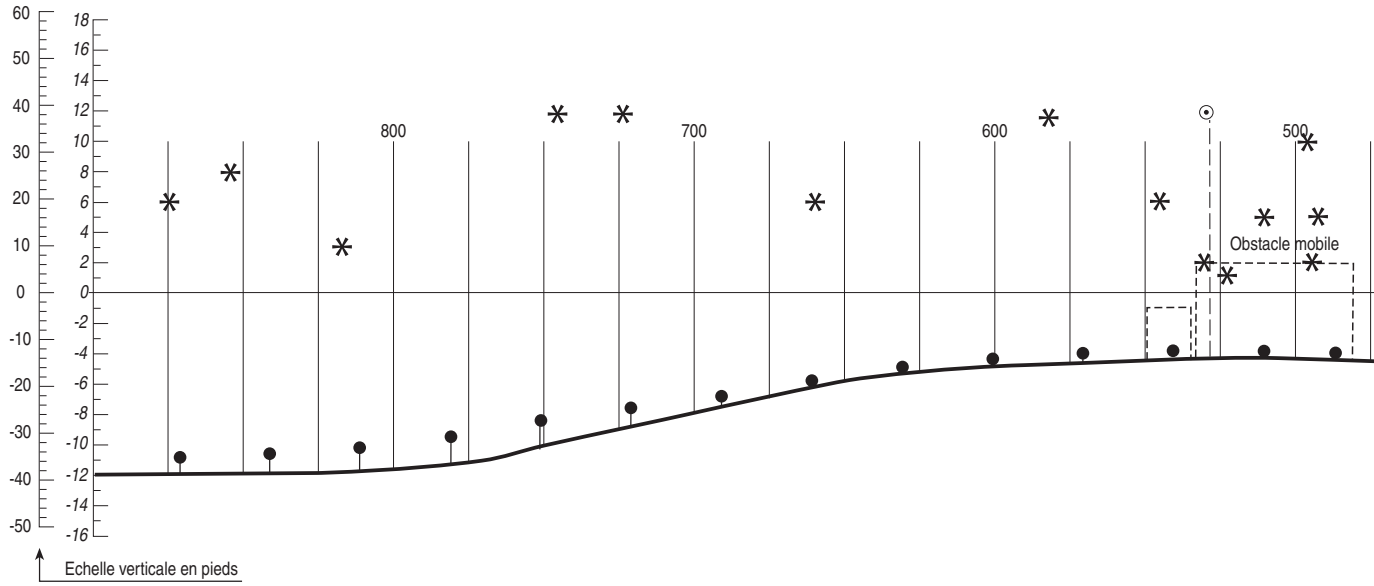
*Precision approach terrain chart - ICAO*

**NANTES** ATLANTIQUE
RWY 03

VAR 0° (2020)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en juin 2023
Nivellement rattaché au N.G.F. - I.G.N. 69



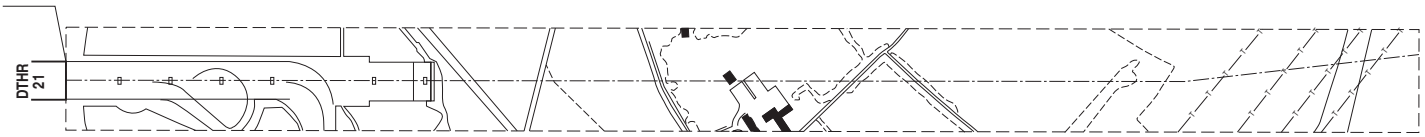
© SIA

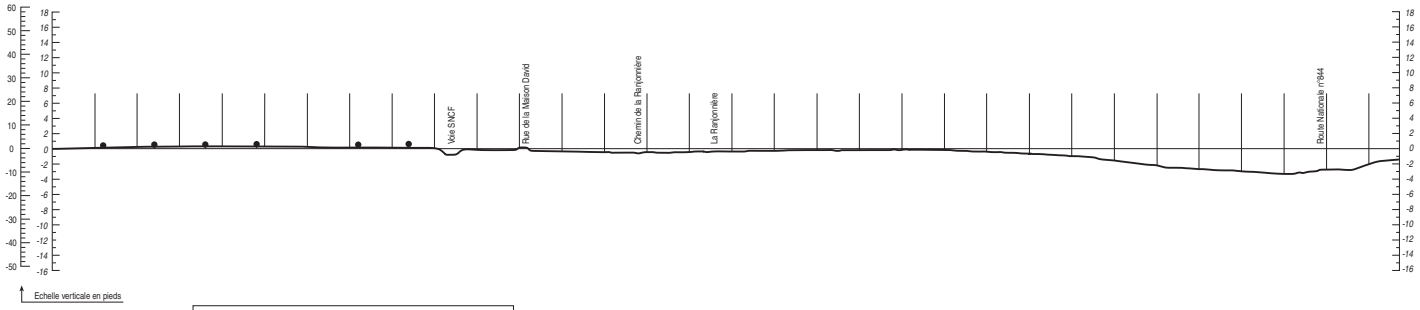
**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**
*Precision approach terrain chart - ICAO*

**NANTES** ATLANTIQUE
RWY 21

VAR 0° (2020)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




Echelle verticale en pieds

| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500
ECHELLE VERTICALE : 1/500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

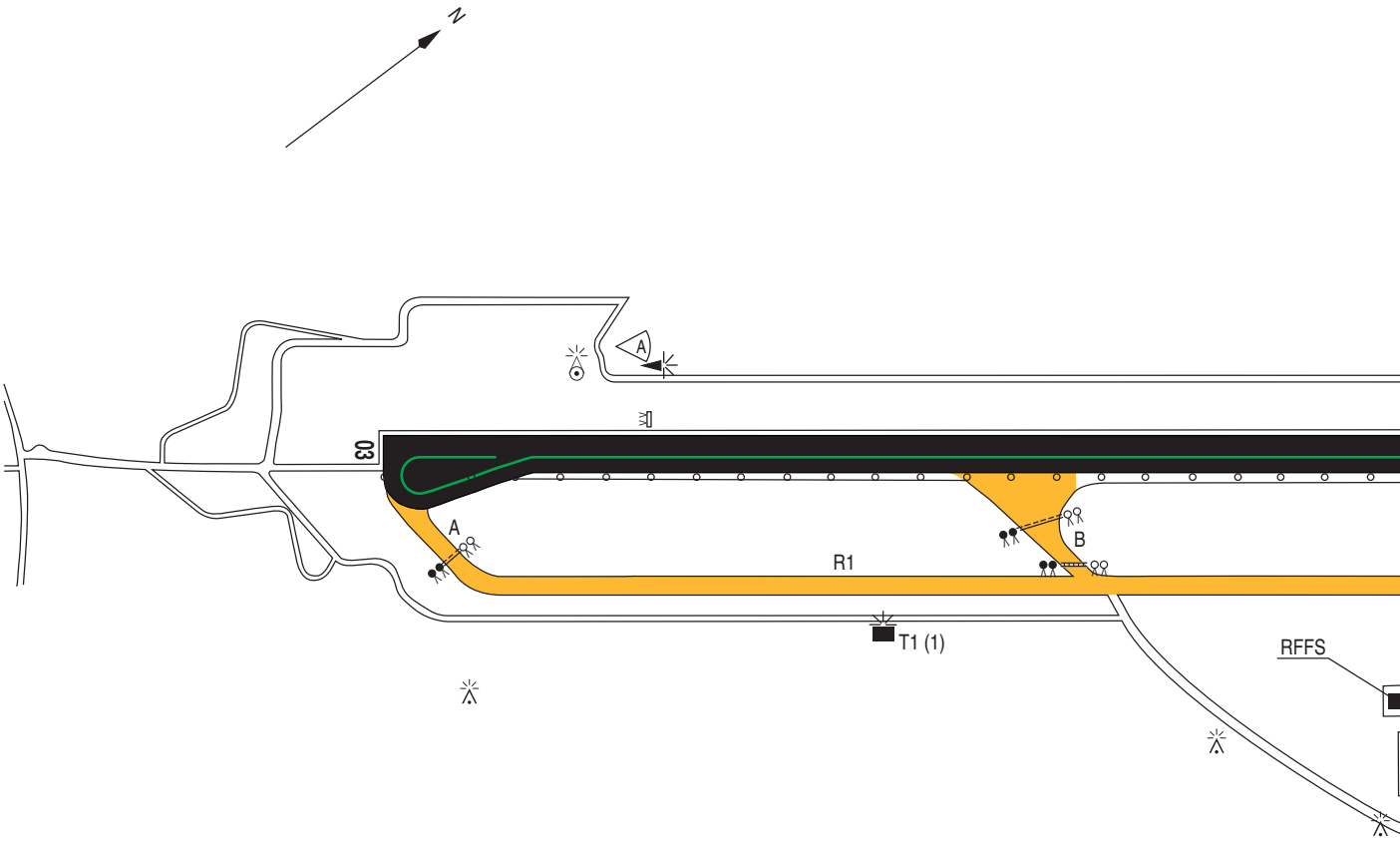
Levé exécuté en juin 2023
Nivellement rattaché au N.G.F. - I.G.N. 69



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE - AN124
*Ground movements - AN124*

**NANTES** ATLANTIQUE




LEGENDE / *KEY*

- Accès interdit à l'AN 124 / *Access prohibited for AN124*
- Cheminement AN124 / *Way for AN124*
- Wig-Wag
- Point d'attente / *Holding point*
- A — Diffusomètre / *Scaterometer*
- Aire de trafic / *Apron*
- HS — Point chaud / *Hot spot* Voir / *See* ADC 01

0 50 100 500 m



© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE - AERONEFS DE PLUS DE 36 m D'ENVERGURE OU OMGWS > 9 m

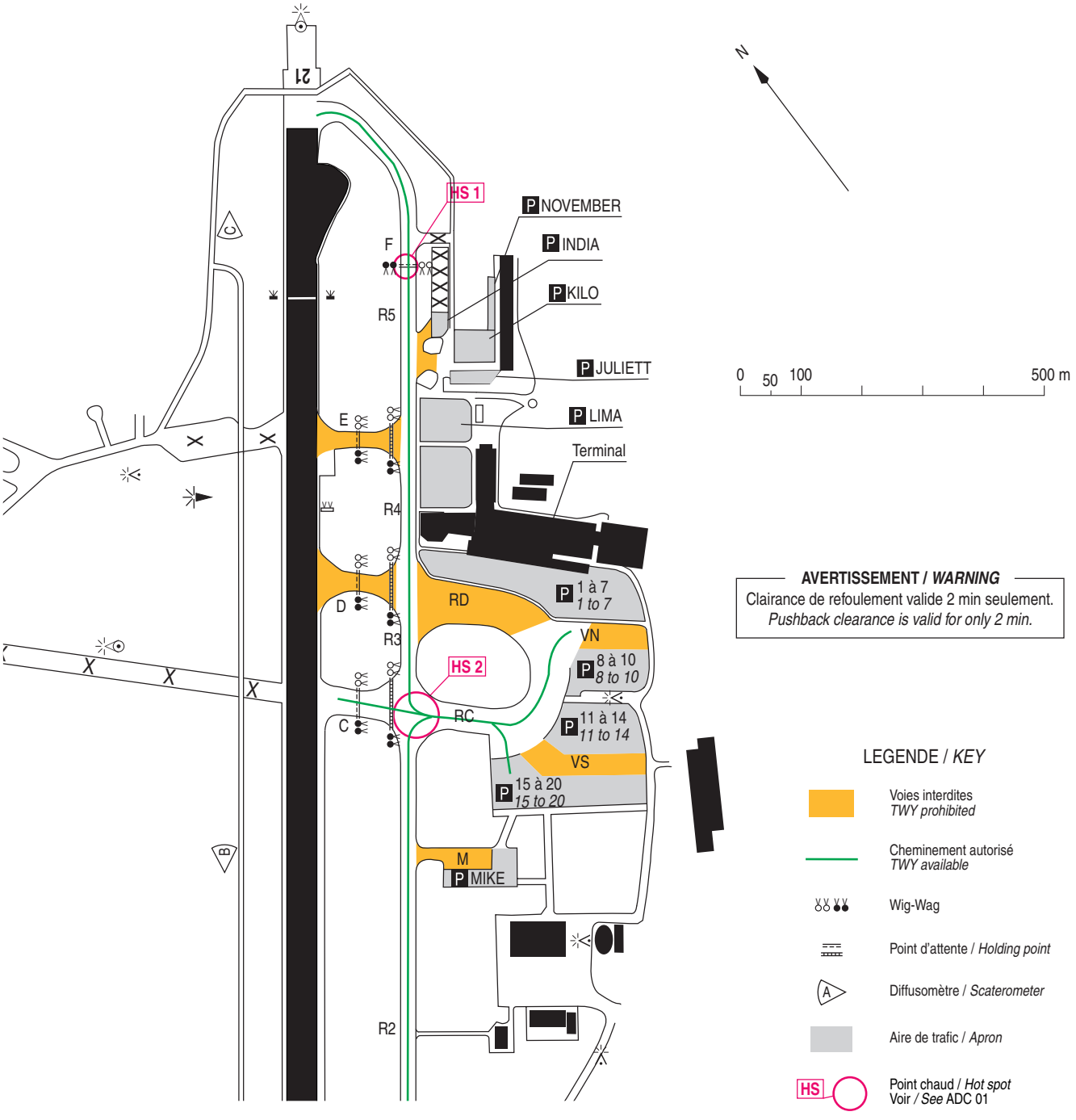
*Ground movements - ACFT with wingspan > 36 m or OMGWS > 9 m*

**NANTES** ATLANTIQUE

**NOTE IMPORTANTE / *IMPORTANT NOTE***

Pour la circulation du TWY RC vers le poste 5A : rouler avec précaution à vitesse réduite roulette de nez sur la ligne de guidage, marge en bout d'aile réduite à 9 m par rapport à la ligne de sécurité.
Pour la circulation du poste 5A vers le TWY RC après repoussage : rouler avec précaution à vitesse réduite avec roulette de nez sur la ligne de guidage, marge en bout d'aile réduite à 9 m par rapport à la ligne de sécurité.
Pour les A350-1000, B777-300 et B777-300ER :
Cheminement TWY R2 vers TWY RC : utiliser la technique de l'oversteering
Cheminement TWY R3 vers TWY RC : utiliser la technique de l'oversteering

*To taxi from TWY RC to stand 5A : taxi with caution at low speed, nose gear over guiding line, wing tip clearance distance from safety line reduced to 9 m.*
*To taxi from stand 5A to TWY RC after pushback : taxi with caution at low speed, nose gear over guiding line, wing tip clearance distance from safety line reduced to 9 m.*
*For A350-1000, B777-300 and B777-300ER :*
*Taxiing from TWY R2 to TWY RC : use the oversteering technique*
*Taxiing from TWY R3 to TWY RC : use the oversteering technique*




**AVERTISSEMENT / *WARNING***

Clairance de refoulement valide 2 min seulement.
*Pushback clearance is valid for only 2 min.*

LEGENDE / *KEY*

- Voies interdites / *TWY prohibited*
- Cheminement autorisé / *TWY available*
- Wig-Wag
- Point d'attente / *Holding point*
- Diffusomètre / *Scaterometer*
- Aire de trafic / *Apron*
- HS — Point chaud / *Hot spot* — Voir / *See* ADC 01

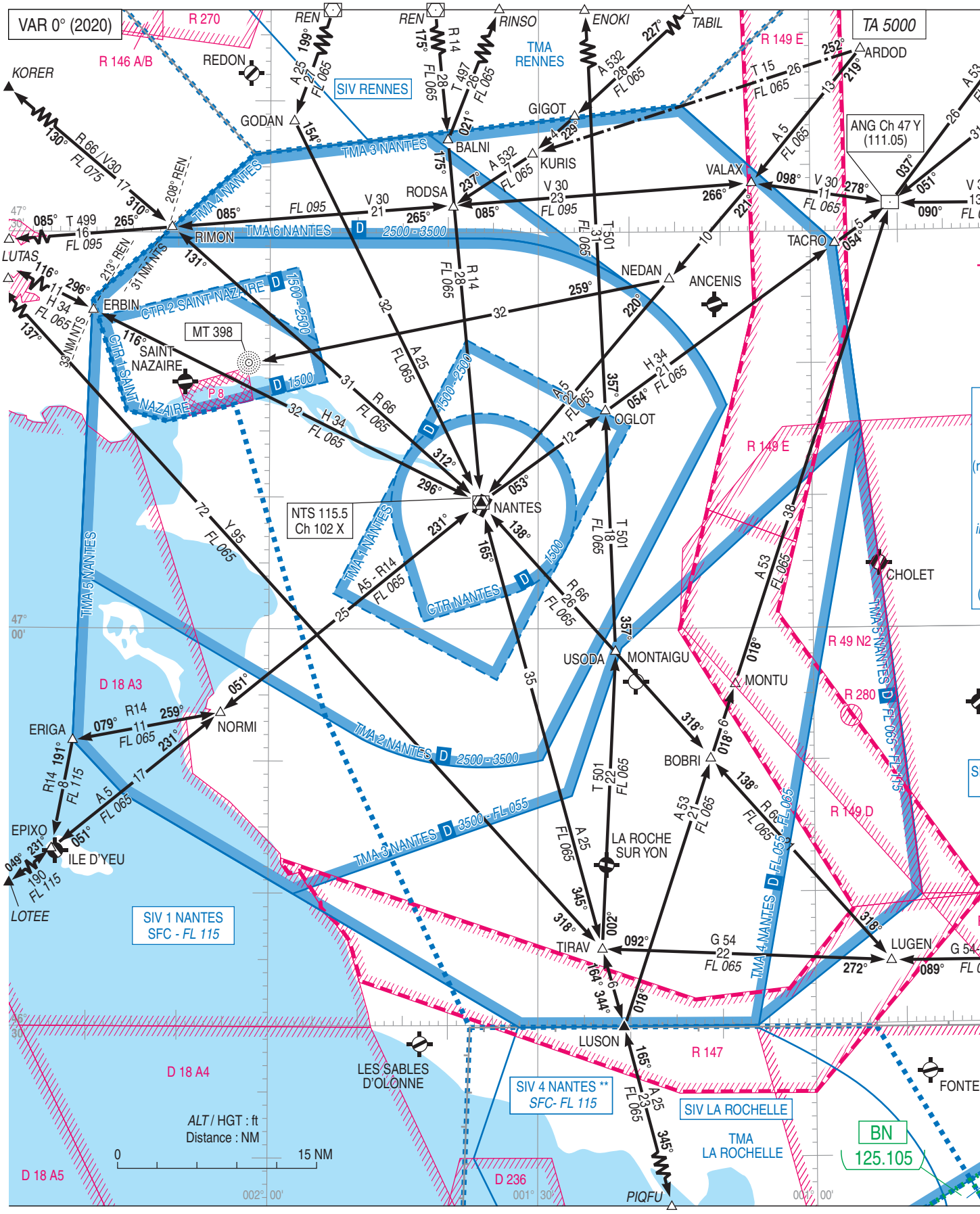


© SIA

# NANTES ATLANTIQUE
## Carte régionale
## *Area chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

FL < 115 utilisable uniquement sur instruction ATC
*FL < 115 only available on ATC instruction*

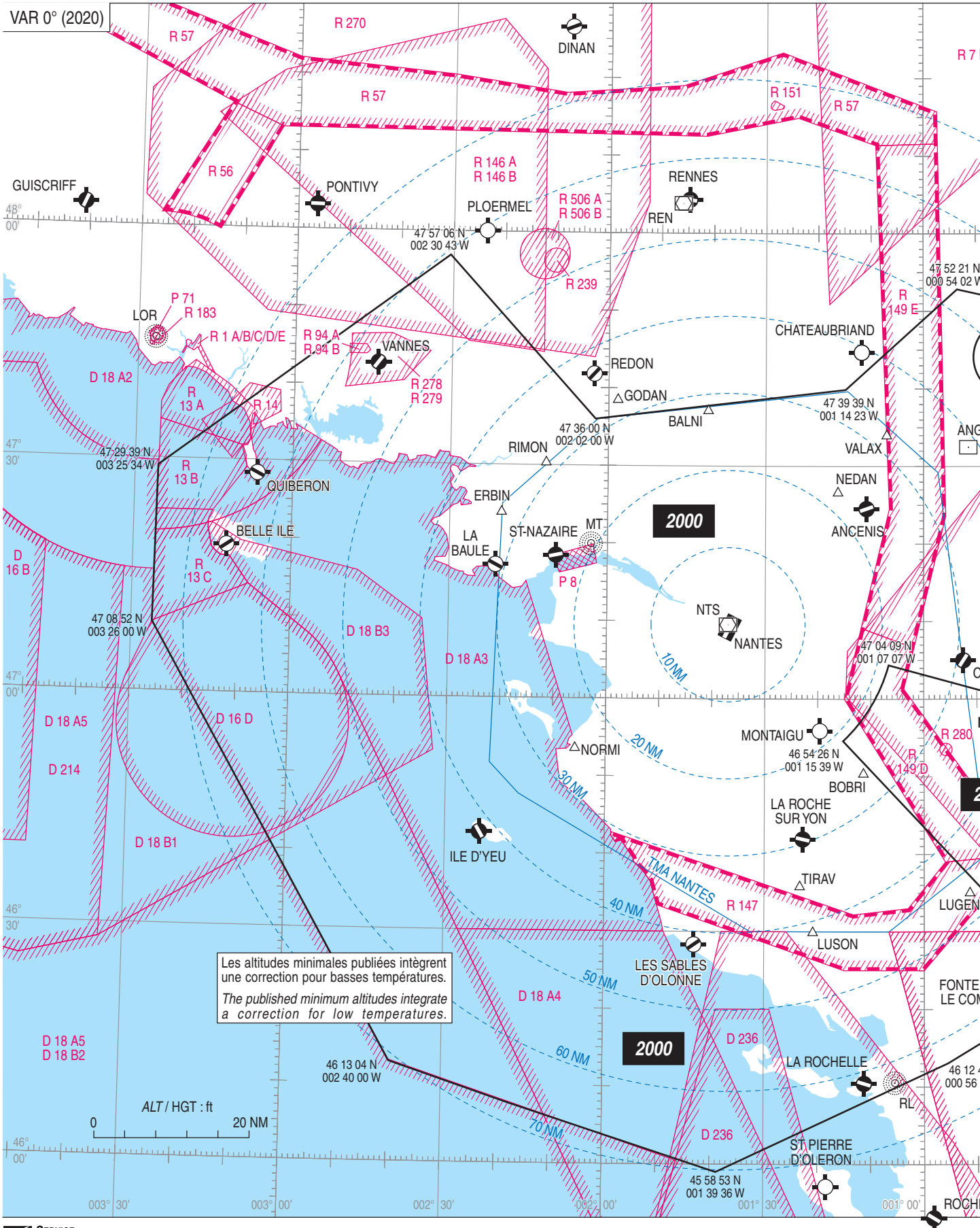





© SIA

# NANTES ATLANTIQUE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Vectoring Altitudes*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NTS | REF ENR 4.1 | | | X | X | X |
| | ANG | | | X | | X | |
| | MT | REF LFRZ AD2.19 | | X | X | X | X |
| | BALNI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| | BOBRI | | | X | X | X | |
| | ELNER | | | X | | X | |
| | EPIXO | | | | X | X | |
| | ERBIN | | | X | X | X | |
| | ERIGA | | | X | | X | |
| | GODAN | | | | X | X | |
| | KEMUR | | | X | | X | |
| | LAROK | | | X | X | | X |
| | LUGEN | | | X | X | X | |
| | LULID | | | X | X | X | |
| | LUSON | | | X | X | X | |
| | MANAK | | | | X | X | |
| | NAZIR | | | X | | X | |
| | NEDAN | | | X | X | | X |
| | NITEM | | | X | X | | X |
| | NORMI | | | X | X | X | X |
| | RIMON | | | X | X | X | |
| | SUBAK | | | X | | X | |
| | TIRAV | | | | X | X | |
| | VALAX | | | | X | X | |
| | VELUD | | | X | | X | |
| | WIQMO | | | X | | X | |
| | RS398 | 47°07'29.7" N | 001°20'45.1" W | X | | | X |
| | RS400 | 47°16'23.8" N | 001°18'50.8" W | X | | | X |
| | RS402 | 47°14'43.1" N | 001°40'37.1" W | X | | | X |
| | RS404 | 47°22'55.2" N | 001°29'58.6" W | X | | | X |
| → | RS405 | 47°11'24.0" N | 001°34'51.3" W | X | | | X |
| → | RS406 | 47°10'56.6" N | 001°35'18.5" W | X | | | X |
| | RS410 | 47°04'19.4" N | 001°43'19.0" W | X | | | |
| → | RS411 | 47°02'41.2" N | 001°41'35.1" W | X | | | X |
| → | RS501 | 47°09'50.2" N | 001°32'11.3" W | X | | | X |
| | RS701 | 47°11'33.1" N | 001°44'00.9" W | X | | | X |
| | RS710 | 47°14'55.2" N | 001°32'16.4" W | X | | | X |
| | RS712 | 46°58'29.7" N | 001°52'58.1" W | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ABLAN IF | REF ENR 4.4 | | | X | | X |
| | DOGOV IF | | | X | X | | X |
| | IRS21 | 47°19'37.2" N | 001°24'27.5" W | X | | | X |
| | FAF VOR RWY21 | 47°16'31.6" N | 001°28'15.8" W | | X | | X |
| | FAP/FAF RWY03 | 47°00'29.5" N | 001°43'14.9" W | | X | | X |
| | FRS03 | 47°00'28.6" N | 001°43'15.5" W | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| → | FS21Y | 47°16'32.1" N | 001°28'17.1" W | X | | | X |
| → | FS21Z | 47°16'32.8" N | 001°28'21.3" W | X | | | X |
| | MS21Y | 47°10'41.1" N | 001°35'30.3" W | X | | | X |
| | RW03 | REF THR 03 LFRS AD 2.12 | | X | | | X |
| → | RW21 | REF DTHR 21 LFRS AD 2.12 | | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| **RNP RWY 03** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.1°W | | | REF NAVAID : NTS | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | RNP value |
| HLDG | - | NORMI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | NEDAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | NITEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | LAROK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NITEM | IF | NITEM | - | - | - | - | - | FL70 | FL100 | - | - | - |
| | TF | RS712 | - | 187 | 186.6 | 27.5 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | DOGOV | - | 117 | 117.2 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA NEDAN | IF | NEDAN | - | - | - | - | - | FL70 | FL120 | - | - | - |
| | TF | RS701 | - | 232 | 232.3 | 24.2 | - | FL70 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | RS712 | - | 205 | 205.2 | 14.4 | - | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | DOGOV | - | 117 | 117.2 | 5.0 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA LAROK | IF | LAROK | - | - | - | - | - | FL70 | FL110 | - | - | - |
| | TF | DOGOV | - | 314 | 314.1 | 19.5 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA NORMI | IF | NORMI | - | - | - | - | - | FL70 | FL90 | - | - | - |
| | TF | DOGOV | - | 079 | 079.3 | 13.3 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | IF | DOGOV | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | FRS03 | - | 028 | 027.4 | 4.8 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW03 | Yes | 028 | 027.4 | 9.0 | - | - | - | - | -3.0°/52 | 0.3 |
| | TF | RS710 | Yes | 028 | 027.4 | 7.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | DF | NITEM | - | - | - | - | L | 4000 | - | 220 | - | 1.0 |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFRS** |
| **Runway** | **03** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E03A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **470829.7575N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0013710.3650W** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **69.4** |
| **FPAP Latitude** | **470953.1915N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **83.4340** |
| **FPAP Longitude** | **0013606.8395W** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **63.5255** |
| **Threshold Crossing Height** | **52.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 13 12 06 0C 03 00 00 01 33 30 05 7B 21 3B 14 46 12 4E FF B6 16 D4 8B 02 4B F0 01 08 02 2C 01 64 00 C8 AF BE 8B 93 E3** |
| **Calculated CRC Value** | **BE8B93E3** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **22.1** |



© SIA

**NANTES** ATLANTIQUE
**PRECODING RNP Y** RWY 21

**RNP Y RWY 21**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.1°W | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NORMI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | NEDAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | NITEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | LAROK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NEDAN | IF | NEDAN | - | - | - | - | - | FL070 | FL100 | - | - | - |
| | TF | IRS21 | - | 221 | 220.6 | 9.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA NITEM | IF | NITEM | - | - | - | - | - | FL070 | FL100 | - | - | - |
| | TF | RS404 | - | 103 | 102.9 | 12.8 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IRS21 | - | 131 | 131.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA NORMI | IF | NORMI | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | - | - |
| | TF | RS402 | - | 039 | 038.9 | 27.0 | - | FL070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RS404 | - | 042 | 041.4 | 10.9 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IRS21 | - | 131 | 131.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA LAROK | IF | LAROK | - | - | - | - | - | - | FL180 | - | - | - |
| | TF | RS398 | - | 008 | 008.2 | 25.1 | - | FL070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RS400 | - | 008 | 008.3 | 9.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IRS21 | - | 310 | 310.2 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRS21 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FS21Y | - | 220 | 220.2 | 4.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | MS21Y | Yes | 220 | 220.1 | 7.6 | - | - | - | - | -3.10 / 49 | 0.3 |
| | TF | RS410 | Yes | 220 | 220.0 | 8.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | NORMI | - | 235 | 235.3 | 18.5 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NANTES** ATLANTIQUE
**PRECODING RNP Z** (AR) RWY 21

| RNP Z RWY 21 (AR) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 1°E | | | REF NAVAID : - | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NORMI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | NEDAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | NITEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | - | LAROK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NITEM | IF | NITEM | - | - | - | - | - | FL070 | FL100 | - | - | - |
| | TF | RS404 | - | 102 | 102.9 | 12.8 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IRS21 | - | 131 | 131.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA NEDAN | IF | NEDAN | - | - | - | - | - | FL070 | FL100 | - | - | - |
| | TF | IRS21 | - | 220 | 220.6 | 9.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA LAROK | IF | LAROK | - | - | - | - | - | - | FL180 | - | - | - |
| | TF | RS398 | - | 008 | 008.2 | 25.1 | - | FL070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RS400 | - | 008 | 008.3 | 9.0 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IRS21 | - | 309 | 309.5 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| INA NORMI | IF | NORMI | - | - | - | - | - | - | FL150 | - | - | - |
| | TF | RS402 | - | 038 | 038.9 | 27.0 | - | FL070 | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RS404 | - | 041 | 041.4 | 10.9 | - | - | - | 210 | - | 1.0 |
| | TF | IRS21 | - | 131 | 131.3 | 5.0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRS21 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 210 | - | - |
| | TF | FS21Z | - | 220 | 220.8 | 4.1 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RS405 | - | 220 | 220.7 | 6.8 | - | - | - | - | -3.10 / 49 | 0.3 |
| | RF Center RS501 Radius 2.40 NM | RS406 | - | - | - | 0.5 | L | - | - | - | -3.10 / 49 | 0.3 |
| | TF | RW21 | YES | 207 | 207.5 | 1.4 | - | - | - | - | -3.10 / 49 | 0.3 |
| | TF | RS411 | - | 207 | 207.5 | 7.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | NORMI | - | 241 | 241.6 | 18.7 | - | 4000 | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NANTES ATLANTIQUE
## SID RNAV RWY 03
Codage proposé / *Proposed coding*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 03 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/required | | | | | | MAG VAR 2020 0,1°W | | | Ref NAVAID : VOR - DME NTS | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ERIGA 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | ELNER | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | NAZIR | Yes | 243 | 243.0 | 10.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | KEMUR | - | 229 | 228.4 | 17.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ERIGA | - | 208 | 207.7 | 6.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BALNI 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | WIQMO | - | 355 | 354.9 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | BALNI | - | 355 | 354.9 | 20.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ERBIN 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | ELNER | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | MT | - | 298 | 298.2 | 13.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ERBIN | - | 290 | 289.4 | 12.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **RIMON 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | ELNER | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | MT | - | 298 | 298.2 | 13.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | RIMON | - | 331 | 331.1 | 12.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LUSON 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | SUBAK | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | BOBRI | - | 138 | 138.2 | 18.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | LUSON | - | 198 | 198.1 | 21.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LUGEN 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | SUBAK | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | BOBRI | - | 138 | 138.2 | 18.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | LUGEN | - | 138 | 138.3 | 20.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ANG 4N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | VELUD | - | 096 | 096.0 | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ANG | - | 038 | 037.7 | 30.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ANG 4P** | | | | | | | | | | | |
| | CA | - | - | 028 | 027.4 | - | - | 540 | - | - | RNAV 1 |
| | CF | WIQMO | - | 355 | 354.9 | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ANG | - | 064 | 063.5 | 35.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# NANTES ATLANTIQUE
## SID RNAV RWY 21
Codage proposé / *Proposed coding*

| SID RNAV RWY 21 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS requis/required | | | | | | MAG VAR 2020 0,1°W | | | Ref NAVAID : VOR - DME NTS | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ANG 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | 490 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | VELUD | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ANG | - | 038 | 037.7 | 30.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ANG 4T** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | 490 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | ELNER | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ANG | - | 063 | 062.9 | 41.2 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **BALNI 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | 490 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | ELNER | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | BALNI | - | 008 | 007.8 | 23.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **RIMON 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | 490 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | MT | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | RIMON | - | 331 | 331.1 | 12 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ERBIN 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | 490 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | MT | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ERBIN | - | 290 | 289.4 | 12 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ERIGA 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | CA | - | - | 208 | 207.5 | - | - | 800 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | NAZIR | - | - | - | - | R | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | KEMUR | - | 229 | 228.4 | 17.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | ERIGA | - | 208 | 207.7 | 6.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LUSON 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | 490 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | SUBAK | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| | TF | BOBRI | - | 138 | 138 | 18.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | LUSON | - | 198 | 198.1 | 21.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LUGEN 4S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | LULID | YES | 208 | 207.5 | - | - | 490 | - | - | RNAV 1 |
| | DF | SUBAK | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| ← | | | | | | | | | | | |
| | TF | BOBRI | - | 138 | 138 | 18.6 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| | TF | LUGEN | - | 138 | 138.3 | 20.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |



© SIA

# **NANTES** ATLANTIQUE
## **Fréquences** / *Frequencies*

**AVERTISSEMENT**

Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***WARNING***

*The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** NANTES | | 126.930 |
| **TWR** NANTES | Sol / *Ground* | 121.655 – 119.4 (s) |
| ☛ | Tour / *Tower* | 118.655 – 119.4 (s) |
| **APP** NANTES | Approche / *Approach*<br>FL > 115 | 119.535 – 124.250 – 121.215 (s) |
| | Approche / *Approach*<br>FL < 115<br>ACFT à l'arrivée ou au départ de LFRS<br>*ACFT arriving at, or departing from LFRS* | 124.430 – 119.4 (s) |
| ☛ | Approche / *Approach*<br>FL < 115 | 120.130 – 124.250 – 119.4 (s) |
| **FIS** NANTES | SIV 1 | 122.8 – 119.4 (s) |
| | SIV 2.1/SIV 4 | 130.275 – 119.4 (s) |

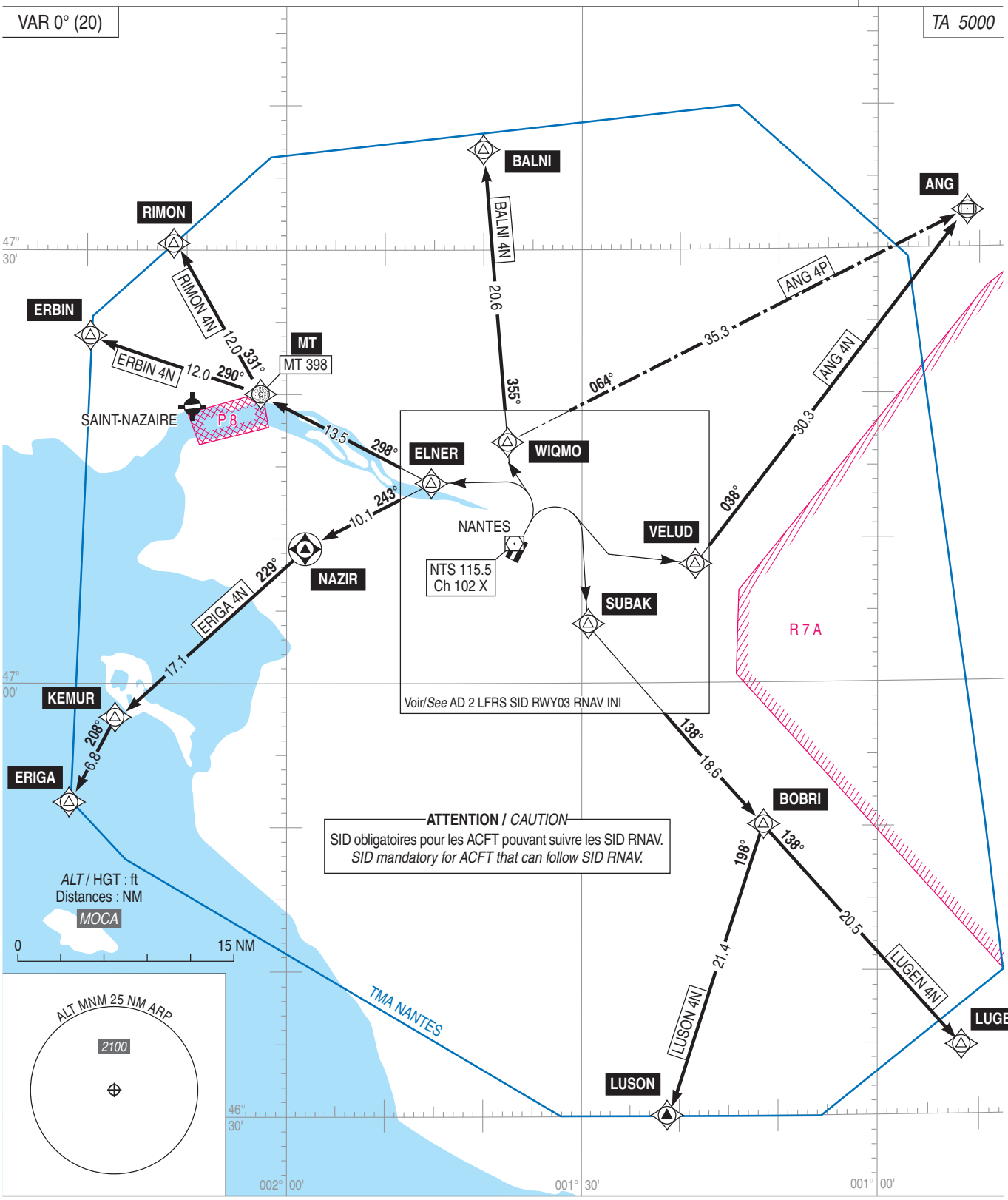
© Service de l'Information Aéronautique, France

# NANTES ATLANTIQUE
## SID RNAV RWY 03
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

Uniquement sur instruction ATC
*On ATC instruction only*

**RNAV 1**
GNSS requis/*required*






© SIA

# NANTES ATLANTIQUE

| SID RNAV RWY 03 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV 1 GNSS requis / *required* | | |
| Climb gradient | **Pente théorique de montée**<br>Pour les départs RWY 03, la pente initiale théorique de montée est de 5% jusqu'à 540ft, puis 3,3%MNM. Cette pente est déterminée par un arbre de 120ft situé à 246m de la DER et à 104m à gauche de l'axe de piste.<br>***Theoretical slope of climbing:***<br>*For all outbound traffic from RWY 03, the initial theoretical climb gradient is 5% up to 540ft, then 3,3%MNM. This gradient is determined by a tree ALT 120ft, located 246m away from DER, 104m left from RWY axis.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP | | |
| | **Itinéraires normalisés de départ** - Clairance de montée initiale 5000 ft AMSL<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant 3000ft AMSL MNM et sur instruction du contrôle.<br>***Standard departure*** *- Initial clearance of climbing 5000 ft AMSL*<br>*Except security reason, SID Track must be strictly followed, and can't be modified below 3000ft AMSL MNM and only with ATC clearance* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **BALNI 4N** | Monter sur la route 028°M, à 540 ft virer à gauche vers WIQMO sur la route 355°M, puis route vers BALNI.<br>*Climb on track 028°M, at 540 ft turn left to WIQMO on course 355°M, then track to BALNI.* | 5000ft AMSL | |
| **ERBIN 4N** | Monter sur la route 028°M, à 540 ft virer à gauche direct vers ELNER puis route vers MT, puis vers ERBIN.<br>*Climb on track 028°M, at 540 ft turn left, direct to ELNER then track to MT then to ERBIN.* | 5000ft AMSL | |
| **RIMON 4N** | Monter sur la route 028°M, à 540 ft virer à gauche direct vers ELNER puis route vers MT, puis vers RIMON.<br>*Climb on track 028°M, at 540 ft turn left, direct to ELNER then track to MT then to RIMON.* | 5000ft AMSL | |
| **ERIGA 4N** | Monter sur la route 028°M. A 540ft, tourner à gauche direct vers ELNER, NAZIR, KEMUR puis poursuivre vers ERIGA.<br>*Climb on track 028°M, At 540ft turn left direct to ELNER, NAZIR, KEMUR then continue to ERIGA.* | 5000ft AMSL | |
| **LUSON 4N** | Monter sur la route 028°M, à 540 ft virer à droite direct vers SUBAK puis route vers BOBRI, puis vers LUSON.<br>*Climb on track 028°M, at 540 ft turn right, direct to SUBAK then track to BOBRI then to LUSON.* | 5000ft AMSL | |
| **LUGEN 4N** | Monter sur la route 028°M, à 540 ft virer à droite direct vers SUBAK puis route vers BOBRI, puis vers LUGEN.<br>*Climb on track 028°M, at 540 ft turn right, direct to SUBAK then track to BOBRI then to LUGEN.* | 5000ft AMSL | |
| **ANG 4N** | Monter sur la route 028°M,à 540 ft virer à droite vers VELUD sur la route 096°M, puis route vers ANG.<br>*Climb on track 028°M, at 540 ft turn right to VELUD on course 096°M, then track to ANG.* | 5000ft AMSL | |



© SIA

## NANTES ATLANTIQUE

| SID RNAV RWY 03 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires /** *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **ANG 4P** | Monter RM 028°, à 540 ft virer à gauche vers WIQMO RM 355°, puis route vers ANG.<br>*Climb MAG 028°, at 540 ft turn left to WIQMO MAG 355°, then track to ANG.* | 5000 ft AMSL | Sur instruction du contrôle uniquement.<br>*On ATC clearance only.* |
| **Omnidirectional departures RWY 03** | | | |
| ☛ Voir / *See* AD 2.22.4 | | | |



© SIA

# NANTES ATLANTIQUE

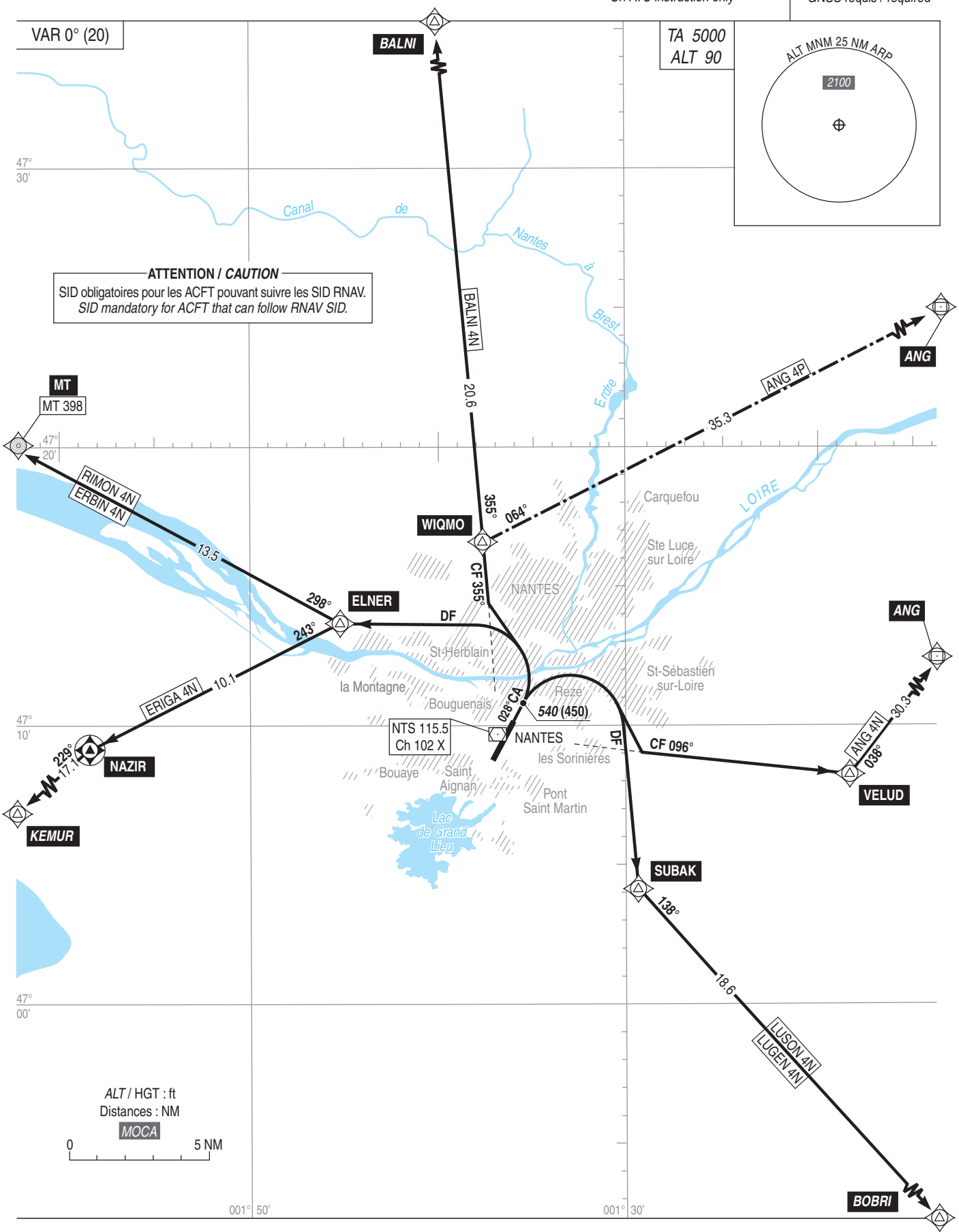
## Départs initiaux / *Initial departures* RNAV RWY 03

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

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

Uniquement sur instruction ATC
*On ATC instruction only*

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*





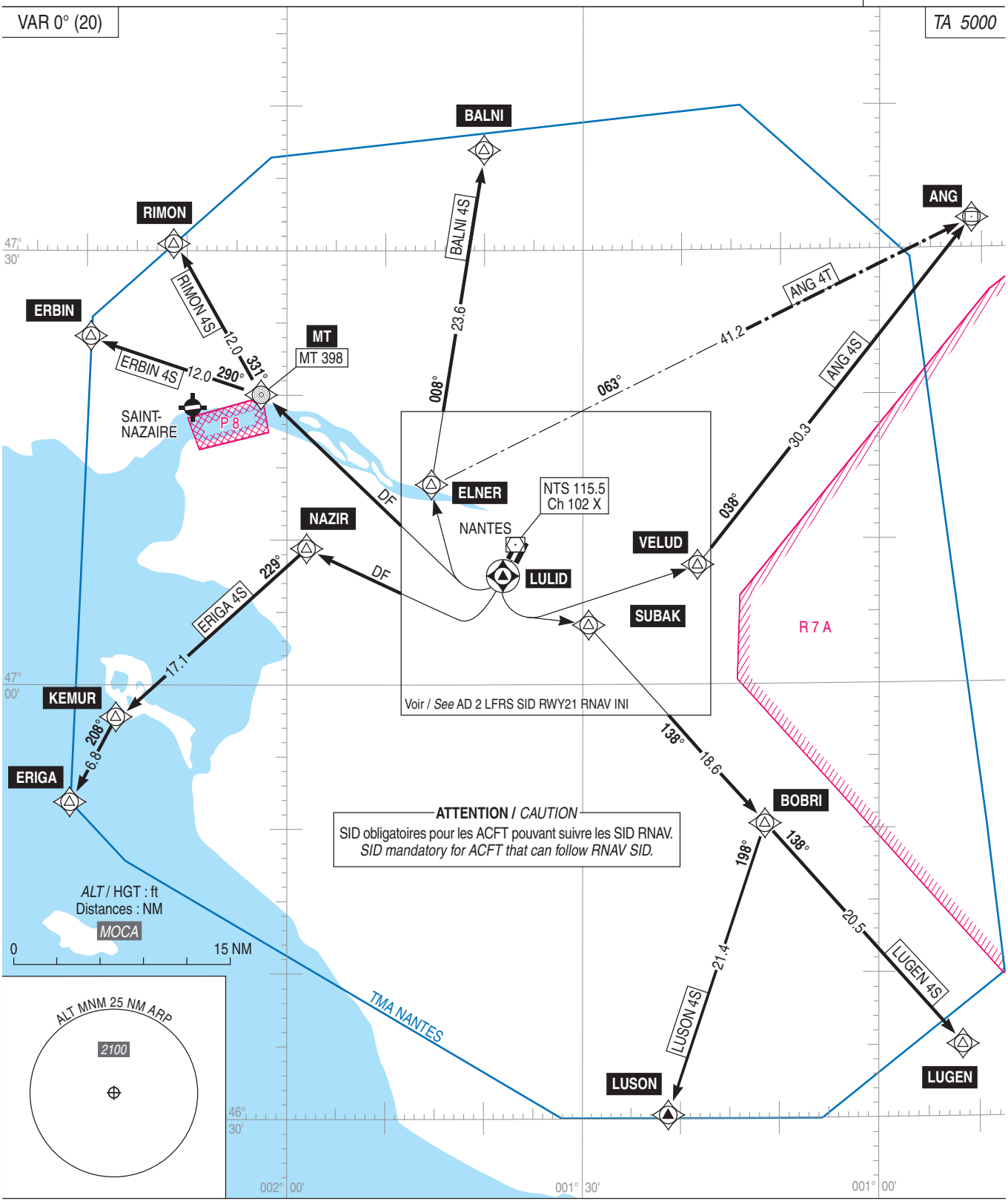

© SIA

# NANTES ATLANTIQUE
## SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

Uniquement sur instruction ATC
*On ATC instruction only*

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*






© SIA

# NANTES ATLANTIQUE

| SID RNAV RWY 21 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV 1, GNSS requis/required | | |
| Climb gradient | **Pente théorique de montée**<br>Pour tous les départs RWY 21, la pente initiale théorique de montée est de 4% jusqu'à 490ft, puis 3,3% MNM. Cette pente est déterminée par un arbre de 96ft situé à 218m de la DER, à 190m à gauche de l'axe.<br>***Theoretical slope of climbing***<br>*For all outbound traffic from RWY 21, the initial theoretical climb gradient is 4% up to 490ft. This gradient is determined by a tree ALT96ft, located 218m away from DER, 190m left from RWY axis.*<br>- Pente ATS de 6% pour rester en espace aérien contrôlé ./ ATS slope of 6% to remain in controlled airspace. | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP<br>**Itinéraires normalisés de départ** - Clairance de montée initiale 5000 ft AMSL<br>Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant 3000ft AMSL MNM et sur instruction du contrôle.<br>***Standard departure*** *- Initial clearance of climbing 5000 ft AMSL*<br>*Except security reason, SID Track must be strictly followed, and can't be modified below 3000ft AMSL MNM and only with ATC clearance.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **BALNI 4S** | Monter vers LULID sur la route 208°M. A LULID, virer à droite direct vers ELNER, puis route vers BALNI.<br>*Climb to LULID on track 208°M. At LULID , turn right direct to ELNER then track to BALNI.* | 5000ft AMSL | Pente ATS 6% MNM jusqu'à LULID<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID* |
| **ERBIN 4S** | Monter vers LULID sur la route 208°M. A LULID, virer à droite direct vers MT, puis route vers ERBIN.<br>*Climb to LULID on track 208°M. At LULID , turn right direct to MT then track to ERBIN.* | 5000ft AMSL | Pente ATS 6% MNM jusqu'à LULID<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID* |
| **RIMON 4S** | Monter vers LULID sur la route 208°M. A LULID, virer à droite direct vers MT, puis route vers RIMON.<br>*Climb to LULID on track 208°M. At LULID , turn right direct to MT then track to RIMON.* | 5000ft AMSL | Pente ATS 6% MNM jusqu'à LULID<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID* |
| **ERIGA 4S** | Monter vers LULID sur la route 208°M. Passé LULID, à 800ft minimum, virer à droite direct vers NAZIR, KEMUR, puis vers ERIGA.<br>*Climb to LULID on course 208°M. After passing LULID ,at 800ft minimum, turn right direct to NAZIR,KEMUR, then continue to ERIGA.* | 5000ft AMSL | Pente ATS 6% MNM jusqu'à LULID<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID* |
| **LUSON 4S** | Monter vers LULID sur la route 208°M. A LULID, virer à gauche direct vers SUBAK, puis route vers BOBRI, puis vers LUSON.<br>*Climb to LULID on track 208°M. At LULID , turn left direct to SUBAK, then track to BOBRI, then to LUSON.* | 5000ft AMSL | Pente ATS 6% MNM jusqu'à LULID<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID* |
| **LUGEN 4S** | Monter vers LULID sur la route 208°M. A LULID, virer à gauche direct vers SUBAK, puis route vers BOBRI, puis vers LUGEN.<br>*Climb to LULID on track 208°M. At LULID , turn left direct to SUBAK, then track to BOBRI, then to LUGEN.* | 5000ft AMSL | Pente ATS 6% MNM jusqu'à LULID<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID* |
| **ANG 4S** | Monter vers LULID sur la route 208°M. A LULID, virer à gauche direct vers VELUD, puis route vers ANG.<br>*Climb to LULID on track 208°M. At LULID , turn left direct to VELUD then track to ANG.* | 5000ft AMSL | Pente ATS 6% MNM jusqu'à LULID<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID* |
| **ANG 4T** | Monter vers LULID sur la route 208°M. A LULID, virer à droite direct vers ELNER, puis route vers ANG.<br>*Climb to LULID on track 208°M. At LULID , turn right direct to ELNER then track to ANG.* | 5000ft AMSL | Sur instruction du contrôle uniquement.<br>Pente ATS 6%MNM jusqu'à LULID.<br>*On ATC clearance only.*<br>*Climb gradient 6% MNM until LULID.* |

| Omnidirectional departures RWY 21 |
|---|
| Voir / *see* AD 2 LFRS 22.4 |



© SIA

# NANTES ATLANTIQUE

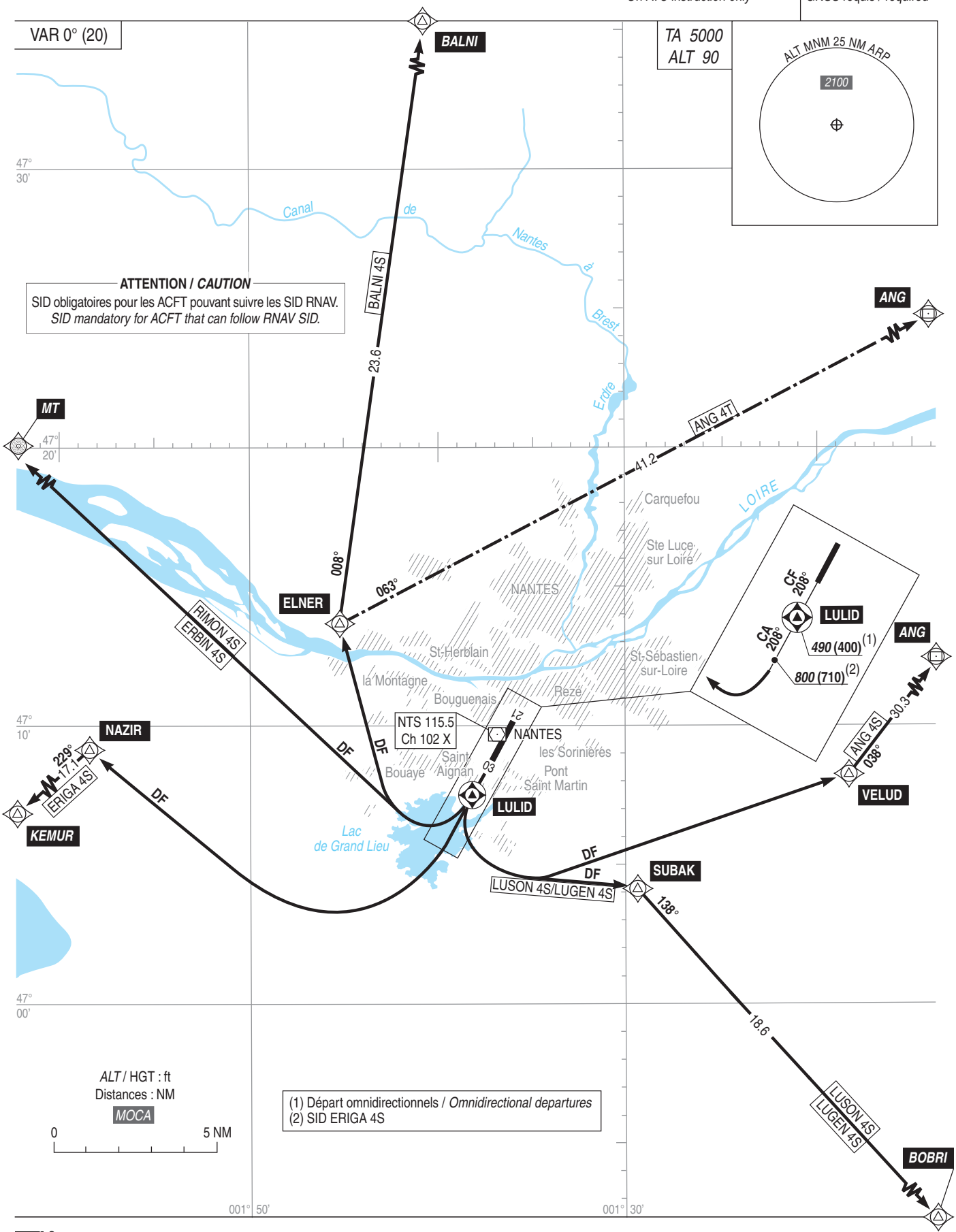
## Départs initiaux / *Initial departures* RNAV RWY 21

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

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

Uniquement sur instruction ATC
*On ATC instruction only*

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*

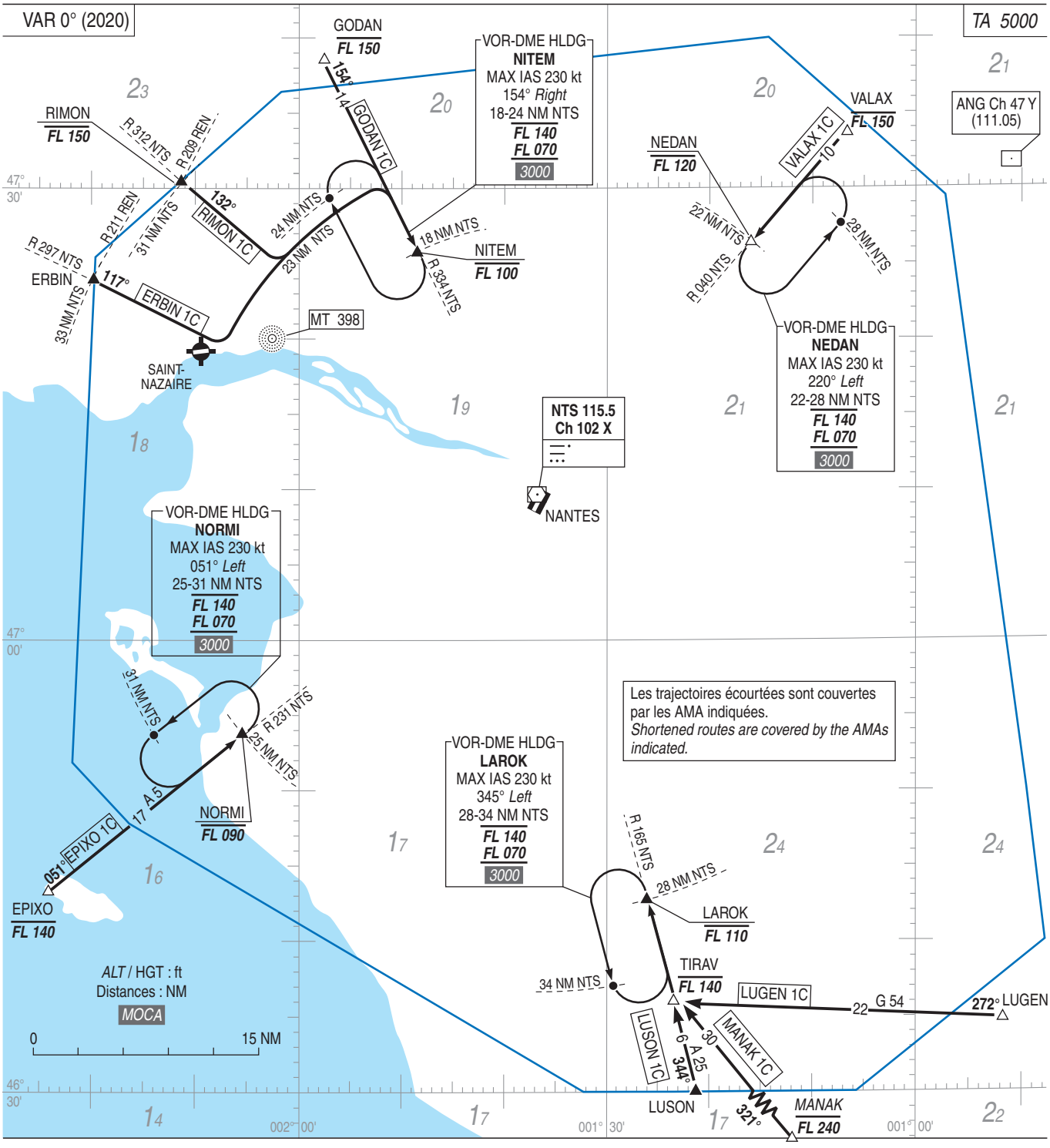





© SIA

# NANTES ATLANTIQUE
## STAR CONV RWY 03
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION / *RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

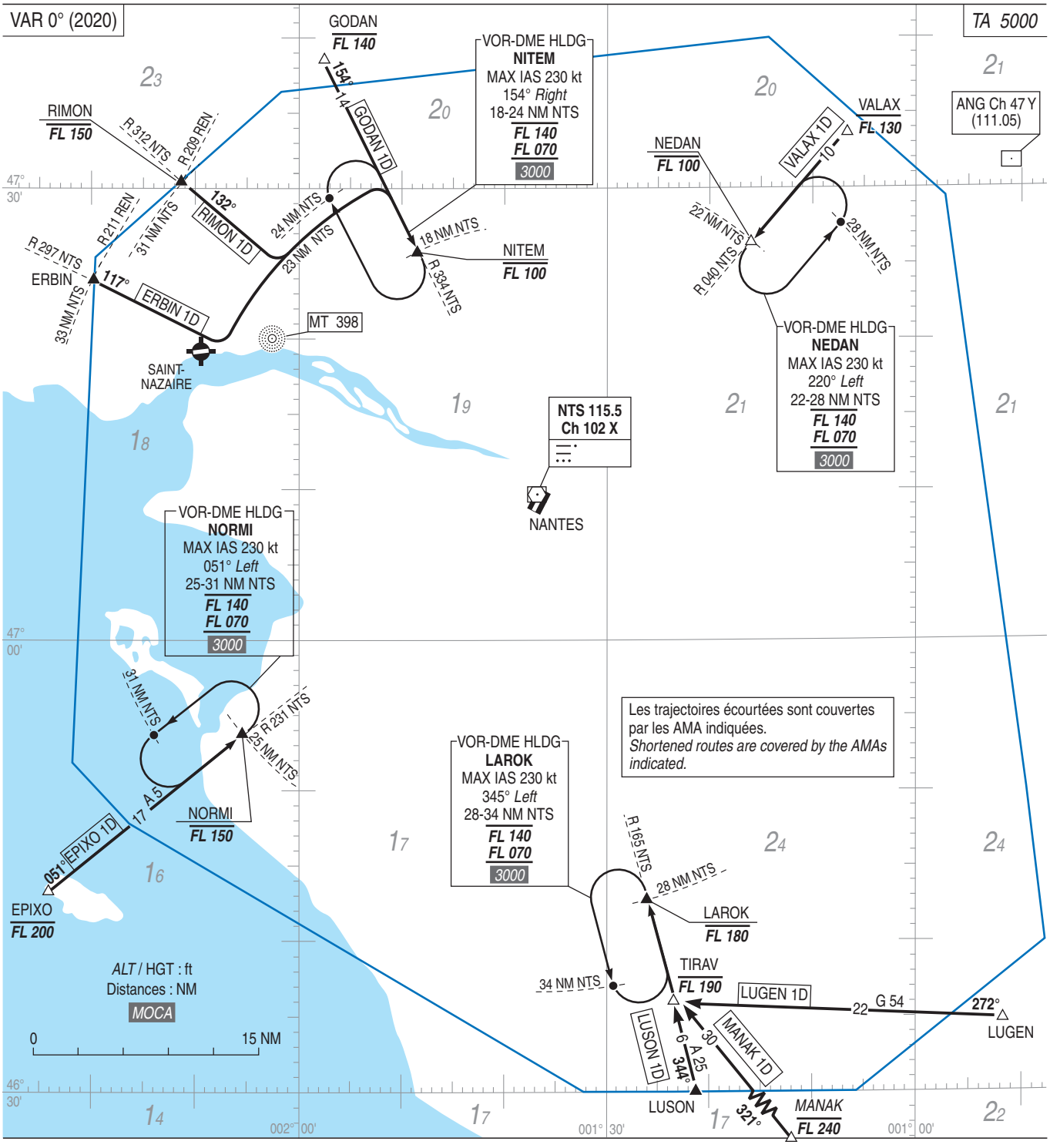
Voir / *See* AD 2 LFRS.22



© SIA

# NANTES ATLANTIQUE
## STAR CONV RWY 21
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION / *RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

Voir / *See* AD 2 LFRS.22



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

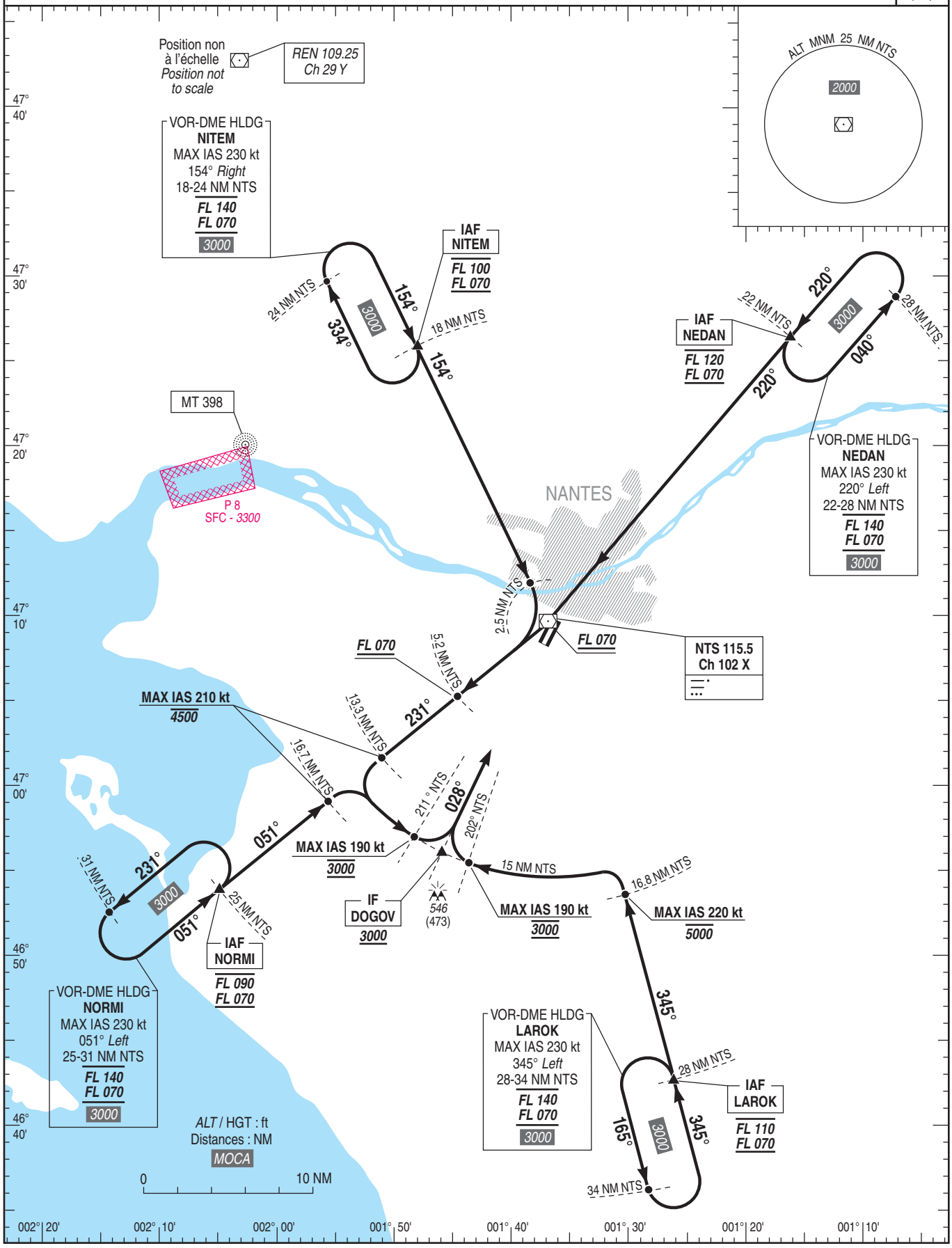
**NANTES** ATLANTIQUE

CAT A B C D

*INA* RWY 03

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

VAR
0°
(20)





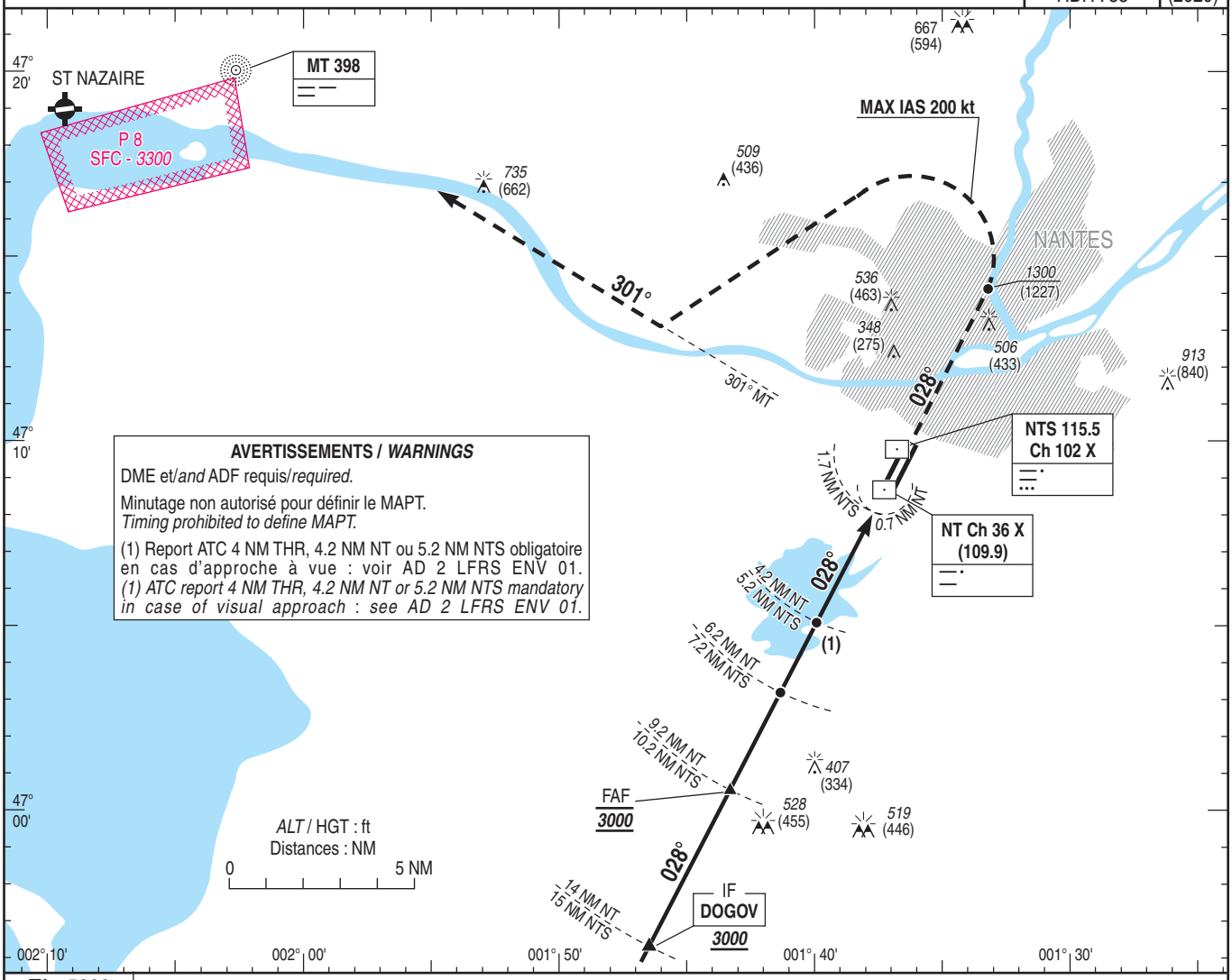

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 90,* ***THR : 73 (3 hPa)***

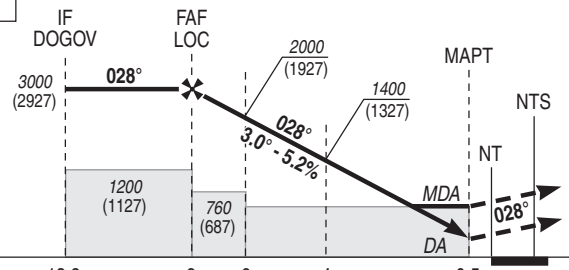
# NANTES ATLANTIQUE
*FNA* ILS Y CAT I RWY 03 ou/*or*
*FNA* ILS Y CAT II et/*and* CAT III RWY 03 ou/*or*
*FNA* LOC Y RWY 03

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

| ILS - DME | VAR |
|---|---|
| **NT 109.9** | 0° |
| RDH : 55 | (2020) |




TA : 5000




| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → THR (NM) | 13.8 | 9 | 6 | 4 | 0.5 | 0.2 | | |
| → DME NT (NM) | 14 | 9.2 | 6.2 | 4.2 | 0.7 | | | |
| → DME NTS (NM) | 15 | 10.2 | 7.2 | 5.2 | 1.7 | | | |

API : Monter **dans l'axe** (RM 028°) à **5% MNM** (2). A ***1300*** (1227), tourner **à gauche** en montée vers ***4000*** (3927) pour intercepter et suivre **RDL 301° MT** jusqu'à **MT** ou suivre instructions du CTL.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***1300*** (1227) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(MAG 028°) gradient* ***5% MNM*** *(2).*
*At* ***1300*** *(1227), turn* ***left*** *climbing up to* ***4000*** *(3927) to intercept and follow* ***RDL 301°MT*** *towards* ***MT*** *or follow ATC instructions.*
***Do not turn before the MAPT.***
*Climb up to* ***1300*** *(1227) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y | | OCH ILS Y CAT 1 | OCH ILS Y CAT 2 | LOC Y | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***280*** (200) | 550 | 166 | 75 | ***390*** (320) | 750 | 311 | ***830*** (760) | 3400 |
| B | | | 174 | 81 | | | | ***830*** (760) | 3400 |
| C | | | 186 | 96 | | | | ***940*** (870) | 3400 |
| D | | | 196 | 100 | | | | ***940*** (870) | 3600 |

APCH RWY 03 homologuée pour CAT 2 et 3 (voir LFRS AD 2.22).
*APCH RWY 03 homologated for CAT 2 and 3 (see LFRS AD 2.22).*
CAT D VREF ⩽ 151 kt.

| **DME NTS NM** | **10** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **DME NT NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2950*** | ***2630*** | ***2310*** | ***1990*** | ***1670*** | ***1350*** | ***1030*** | ***710*** |
| (HGT) | (2877) | (2557) | (2237) | (1917) | (1597) | (1277) | (957) | (637) |

Observations / *Remarks* : (2) Pente API 5% cause ATS. Prévenir le CTL en cas d'impossibilité. Minima utilisables pour une pente de montée de 2,5% ou de 5%.
*Missed APCH gradient 5% because of ATS. If unable advise ATC. Usable miminum with a climb gradient of 2.5% or 5%.*

| | | 70 kt | 90 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.2 NM NT - THR | 6.0 NM | 5 min 09 | 4 min 00 | 3 min 16 | 2 min 46 | 2 min 24 | 2 min 07 | 1 min 54 |



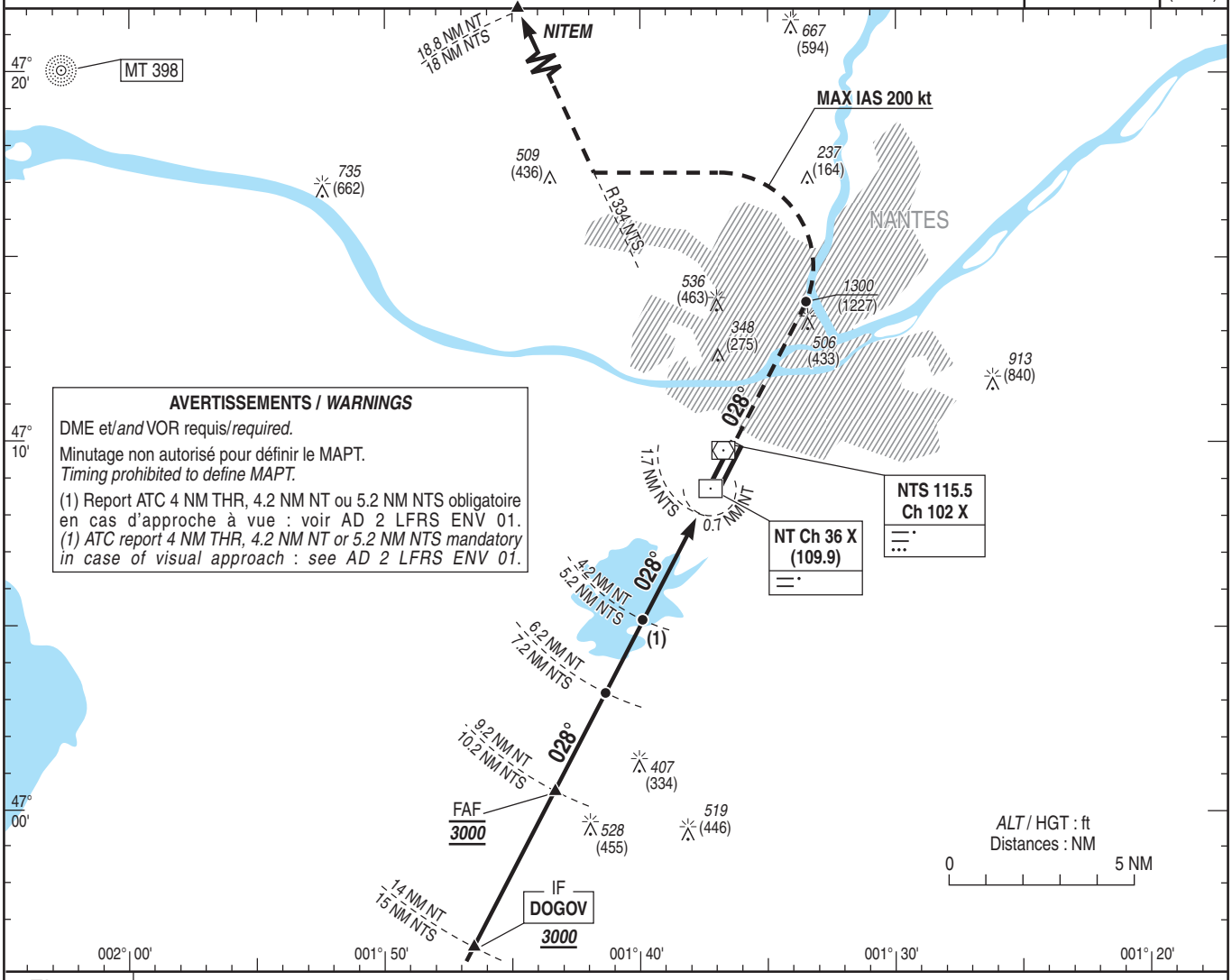
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 90,* ***THR : 73 (3 hPa)***

**NANTES** ATLANTIQUE
*FNA* ILS Z CAT I RWY 03 ou/*or*
*FNA* ILS Z CAT II et/*and* CAT III RWY 03 ou/*or*
*FNA* LOC Z RWY 03

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

| ILS - DME | VAR |
|---|---|
| **NT 109.9** | 0° |
| RDH : 55 | (2020) |



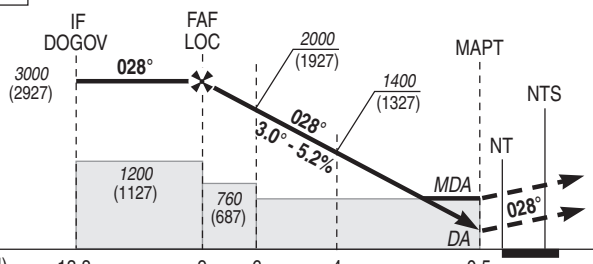

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

DME et/*and* VOR requis/*required.*

Minutage non autorisé pour définir le MAPT.
*Timing prohibited to define MAPT.*

(1) Report ATC 4 NM THR, 4.2 NM NT ou 5.2 NM NTS obligatoire en cas d'approche à vue : voir AD 2 LFRS ENV 01.
*(1) ATC report 4 NM THR, 4.2 NM NT or 5.2 NM NTS mandatory in case of visual approach : see AD 2 LFRS ENV 01.*

*TA : 5000*




| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → THR (NM) | 13.8 | 9 | 6 | 4 | 0.5 | 0.2 | |
| → DME NT (NM) | 14 | 9.2 | 6.2 | 4.2 | 0.7 | | |
| → DME NTS (NM) | 15 | 10.2 | 7.2 | 5.2 | 1.7 | | |

API : Monter **dans l'axe** (RM 028°) à **5% MNM** (2). A ***1300*** (1227), tourner **à gauche** en montée vers ***4000*** (3927) pour intercepter **RDL 334° NTS**. Suivre **RDL 334° NTS** jusqu'à **NITEM** ou suivre instructions du CTL. **Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à ***1300*** (1227) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead*** *(RM 028°) gradient* ***5% MNM*** *(2). At* ***1300*** *(1227), turn* ***left*** *climbing up to* ***4000*** *(3927) to intercept* ***RDL 334° NTS****. Follow* ***RDL 334° NTS*** *towards* ***NITEM*** *or follow ATC instructions.* ***Do not turn before the MAPT****.*
*Climb up to* ***1300*** *(1227) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z | | OCH ILS Z CAT 1 | OCH ILS Z CAT 2 | LOC Z | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***280*** (200) | 550 | 166 | 75 | ***390*** (320) | 750 | 311 | ***830*** (760) | 3400 |
| B | | | 174 | 81 | | | | ***830*** (760) | 3400 |
| C | | | 186 | 96 | | | | ***940*** (870) | 3400 |
| D | | | 196 | 100 | | | | ***940*** (870) | 3600 |

APCH RWY 03 homologuée pour CAT 2 et 3 (voir LFRS AD 2.22). CAT D VREF ⩽151 kt.
*APCH RWY 03 homologated for CAT 2 and 3 (see LFRS AD 2.22). CAT D VREF ⩽151 kt.*

| DME NTS NM | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DME NT NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
| ***ALT*** | 2950 | 2630 | 2310 | 1990 | 1670 | 1350 | 1030 | 710 |
| *(HGT)* | *(2877)* | *(2557)* | *(2237)* | *(1917)* | *(1597)* | *(1277)* | *(957)* | *(637)* |

Observations / *Remarks* : (2) Pente API 5% cause ATS. Prévenir le CTL en cas d'impossibilité. Minima utilisables pour une pente de montée de 2,5% ou de 5%.
*Missed APCH gradient 5% because of ATS. If unable advise ATC. Usable miminum with a climb gradient of 2.5% or 5%.*

| | | 70 kt | 90 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.2 NM NT - THR | 6.0 NM | 5 min 09 | 4 min 00 | 3 min 16 | 2 min 46 | 2 min 24 | 2 min 07 | 1 min 54 |

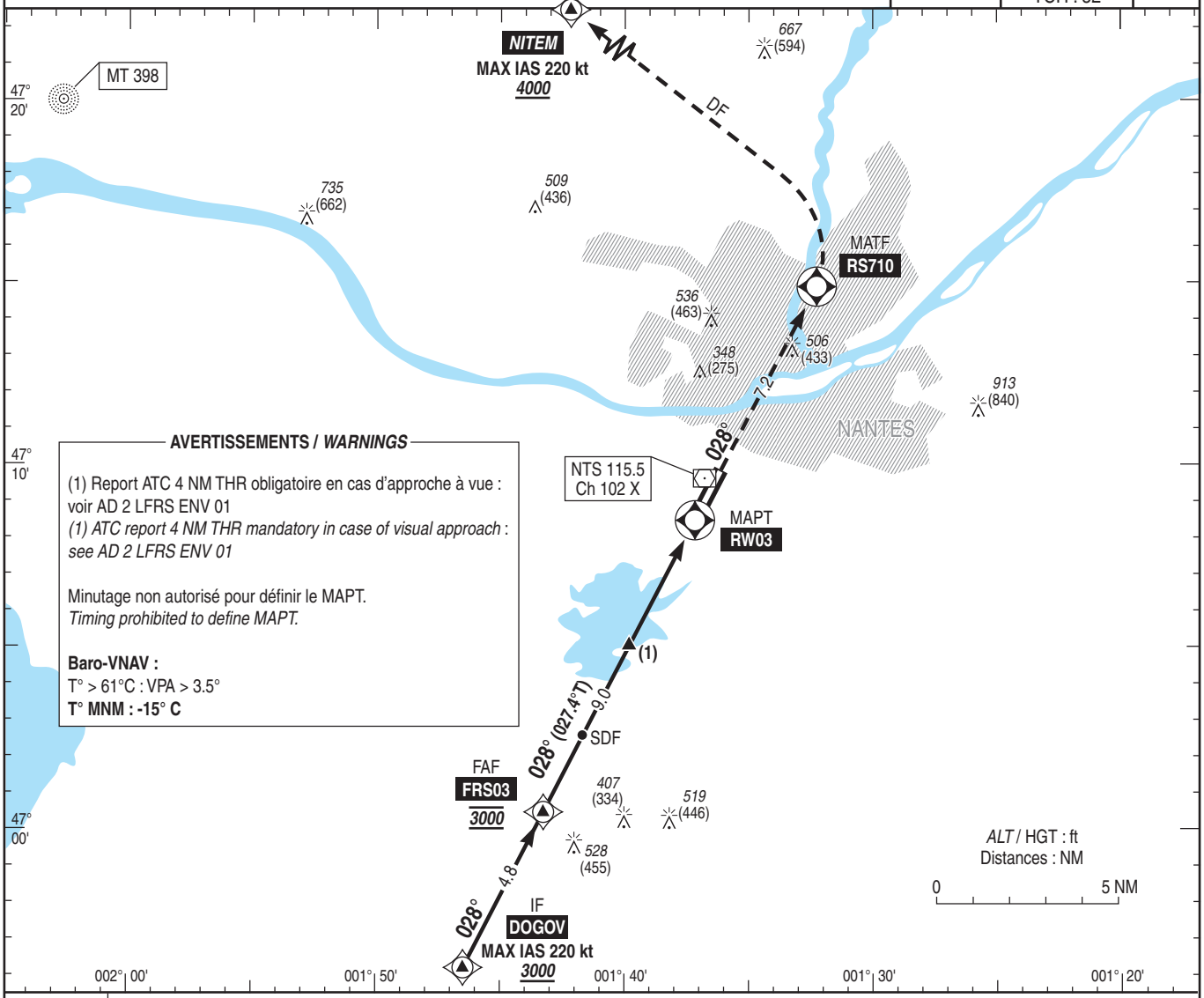


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 90,* ***THR : 73 (3 hPa)***

# NANTES ATLANTIQUE
*FNA* **RNP** RWY 03

| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 65065 E03A** TCH : 52 | VAR 0° (2020) |
|---|---|---|---|



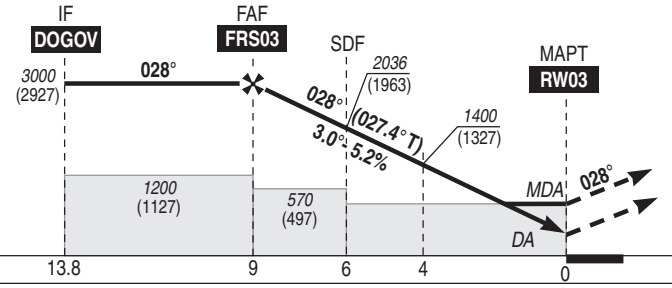

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) Report ATC 4 NM THR obligatoire en cas d'approche à vue : voir AD 2 LFRS ENV 01
*(1) ATC report 4 NM THR mandatory in case of visual approach : see AD 2 LFRS ENV 01*

Minutage non autorisé pour définir le MAPT.
*Timing prohibited to define MAPT.*

**Baro-VNAV :**
T° > 61°C : VPA > 3.5°
**T° MNM : -15° C**

*TA : 5000*




API : Monter **vers RS710** (MAX IAS 220 kt) à **5% MNM** (2).
A **RS710**, tourner à **gauche** direct vers **NITEM** en montée vers ***4000*** (3927) à **5% MNM**.
Monter à ***1000*** (927) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***RS710*** *(MAX IAS 220 kt)* ***gradient 5% MNM*** *(2).*
*At* ***RS710****, turn* ***left*** *direct to* ***NITEM*** *climbing up to* ***4000*** *(3927)* ***gradient 5% MNM****.*
*Climb up to* ***1000*** *(927) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***330*** (250) | 750 | 241 | ***450*** (380) | 1000 | 291 | ***450*** (380) | 1000 | 374 | ***830*** (760) | 3400 |
| B | ***330*** (260) | | 254 | | | | | | | ***830*** (760) | 3400 |
| C | ***340*** (270) | | 262 | | | | | | | ***940*** (870) | 3400 |
| D | ***350*** (280) | | 272 | | | | | | | ***940*** (870) | 3600 |

| **DIST RW03** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | |
| ***ALT*** (HGT) | ***2990*** (2917) | ***2670*** (2597) | ***2350*** (2277) | ***2030*** (1957) | ***1720*** (1647) | |
| | **4** | **3** | **2** | **1** | | |
| | ***1400*** (1327) | ***1080*** (1007) | ***760*** (687) | ***440*** (367) | | |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche/ *Loss of guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5
(2) Pente API 5% cause ATS. Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité. Minima utilisable pour une pente de montée de 2.5% ou de 5%.
*Missed APCH gradient 5% because of ATS. If unable advise ATC. Usable miminum with a climb gradient of 2.5% or 5%.*

| FAF - RW03 | 9.0 NM | 70 kt | 90 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 44 | 6 min 01 | 4 min 55 | 4 min 10 | 3 min 37 | 3 min 11 | 2 min 51 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 475 | 580 | 685 | 795 | 900 | 1005 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**NANTES** ATLANTIQUE

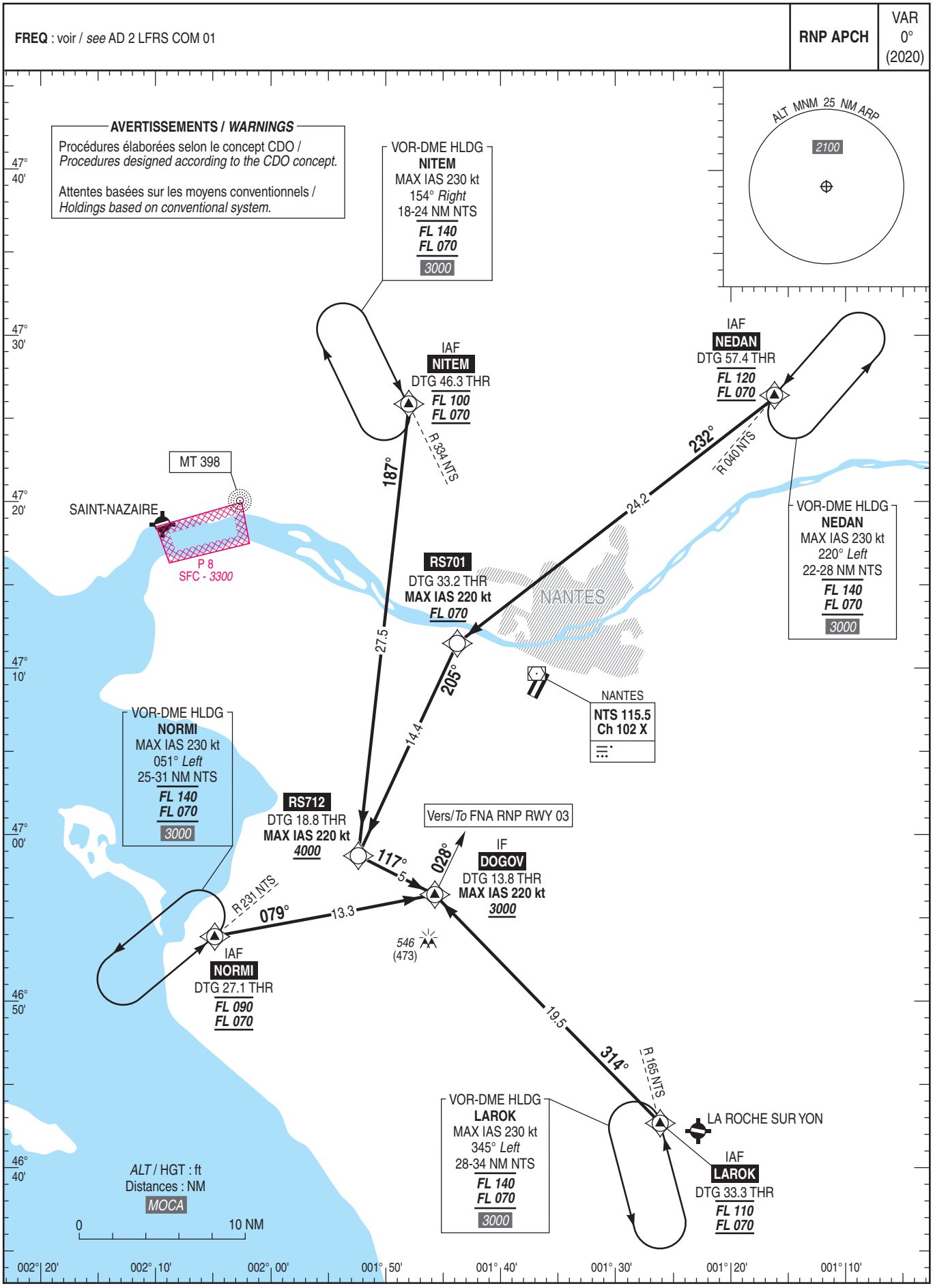
CAT A B C D

*INA* **RNAV** RWY 03

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

**RNP APCH**

VAR 0° (2020)





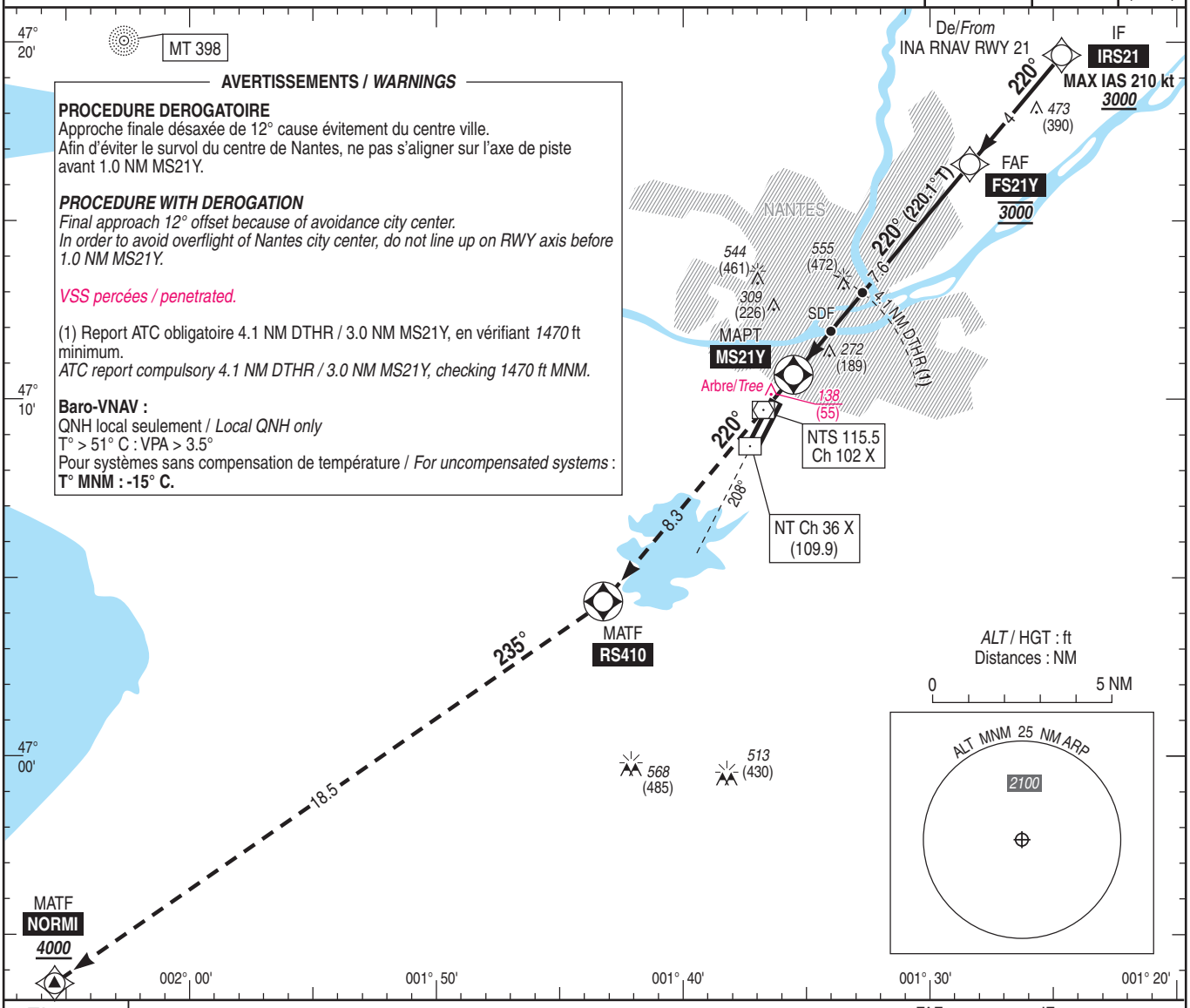

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 90,* ***DTHR : 83 (4 hPa)***

**NANTES** ATLANTIQUE

*FNA* **RNP** Y RWY 21

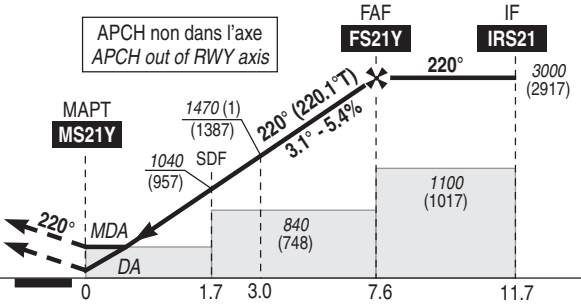
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01 | **RNP APCH** | TCH : 49 | VAR 0° (2020) |
|---|---|---|---|




TA : 5000

API : Monter vers **RS410.** A **RS410**, tourner vers **NORMI** en montée vers *4000* (3917) MIN.

*Missed APCH : Climb towards* ***RS410****. At* ***RS410****, turn to* ***NORMI*** *climbing to 4000 (3917) MIN.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV | | | LNAV-VNAV | | | MVL / *Circling* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***830*** (740) | 3400 | 480 | ***830*** (740) | 3400 | 456 | ***830*** (740) | 3400 | 495 |
| B | ***830*** (740) | 3400 | 502 | ***830*** (740) | 3400 | 479 | ***830*** (740) | 3400 | 521 |
| C | ***830*** (740) | 3400 | 526 | ***830*** (740) | 3400 | 506 | ***950*** (870) | 3400 | 866 |
| D | ***840*** (750) | 3500 | 552 | ***840*** (750) | 3500 | 531 | ***950*** (870) | 3600 | 866 |

**DIST MS21Y**

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2790*** | ***2460*** | ***2130*** | ***1800*** | ***1470*** | ***1140*** |
| (HGT) | (2707) | (2377) | (2047) | (1717) | (1387) | (1057) |

Observations /*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche/ *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| | | 70 kt | 90 kt | 110 kt | 130 kt | 150 kt | 170 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.6 NM | 6 min 33 | 5 min 06 | 4 min 10 | 3 min 32 | 3 min 04 | 2 min 42 | 2 min 29 |
| VSP (ft/min) | | 380 | 490 | 600 | 710 | 820 | 930 | 1010 |


© SIA

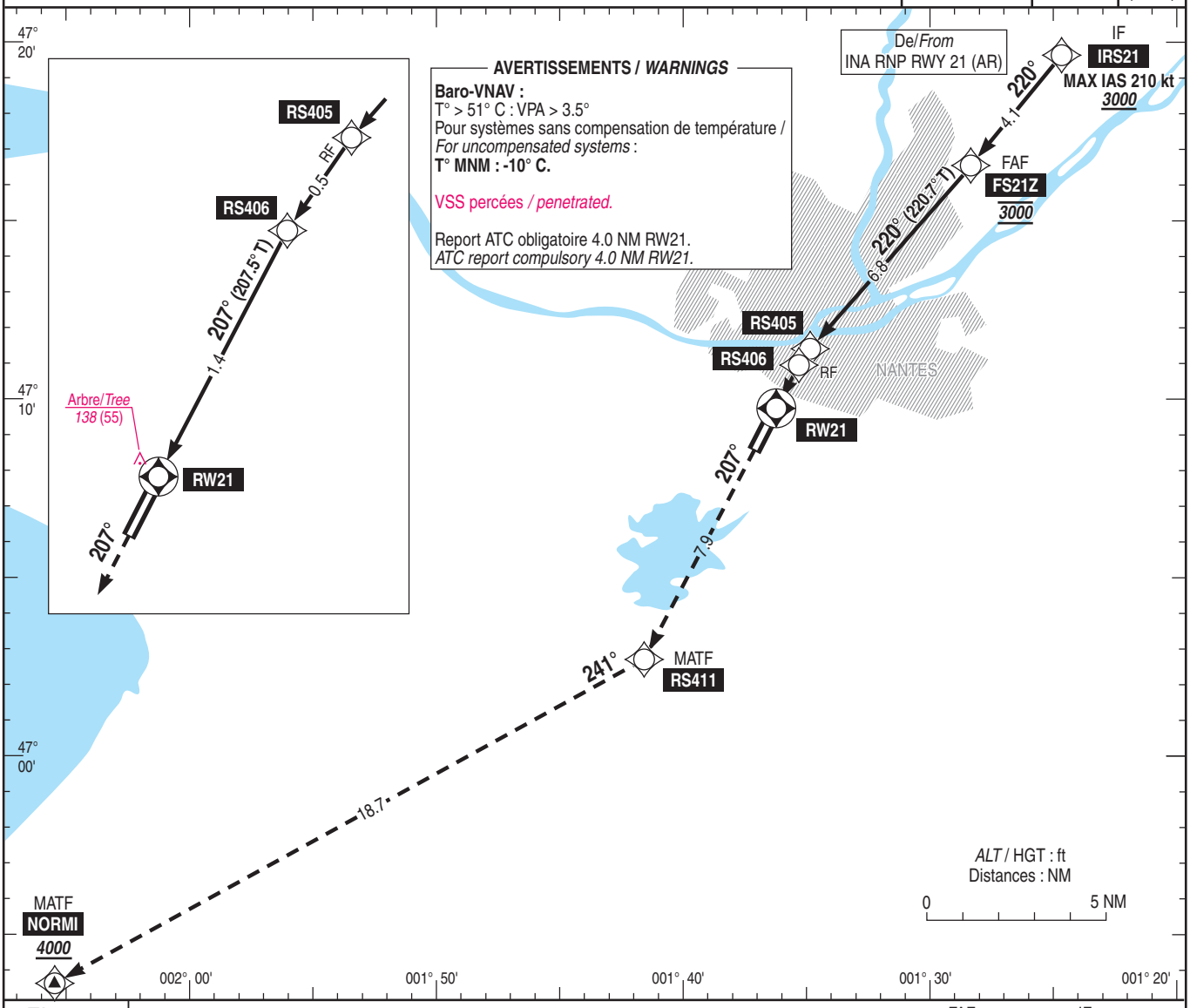
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 90,* ***DTHR : 83 (4 hPa)***

Réservée aux exploitants autorisés, voir ENR 1.5
*Reserved for authorized operators, see ENR 1.5*

## NANTES ATLANTIQUE

*FNA* **RNP** Z RWY 21 (AR)

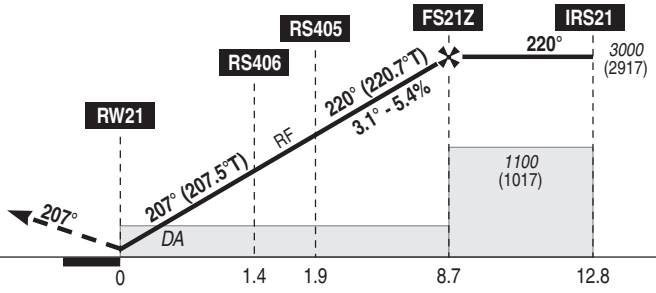
| **FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01 | **RNP AR APCH** | TCH : 49 | VAR 1° E (2025) |
|---|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **RS411.** A **RS411**, tourner vers **NORMI** en montée vers ***4000*** **MNM** (3917) ou suivre les instructions du contrôle.

*Missed APCH : Climb towards* ***RS411****. At* ***RS411,*** *turn to* ***NORMI*** *climbing to* ***4000 MNM*** *(3917) or follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR (1) | OCH |
| A | ***440*** (350) | 1600 | 253 |
| B | ***440*** (350) | 1600 | 265 |
| C | ***440*** (350) | 1600 | 285 |
| D | ***440*** (350) | 1600 | 294 |

Observations /*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche/ *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(1) : si rampe d'approche 21 H/S, RVR = 2000 / *if approach lighting 21 U/S, RVR = 2000*

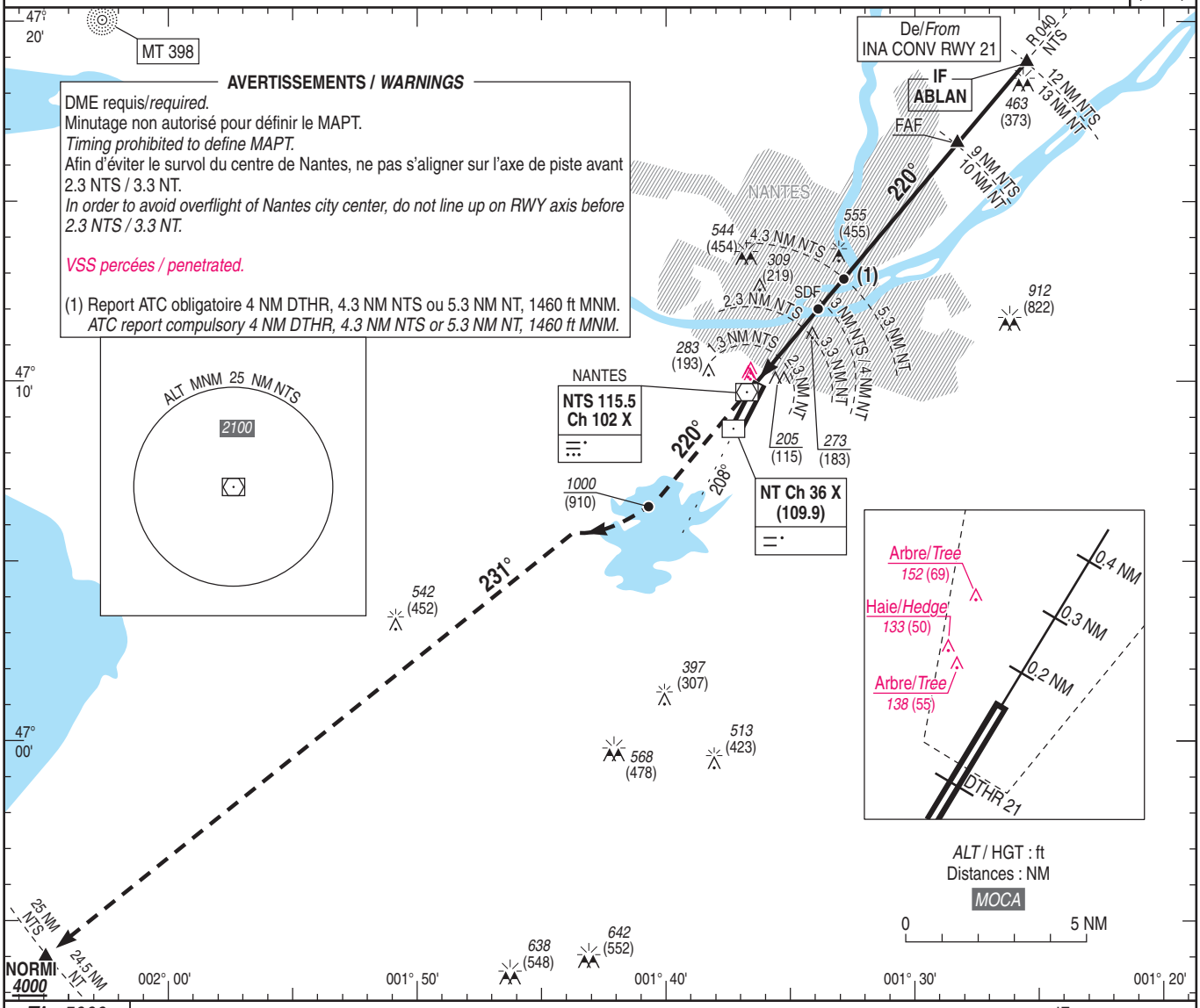

© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 90 (4 hPa)**, DTHR : 83*

# **NANTES** ATLANTIQUE
*FNA* VOR RWY 21

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

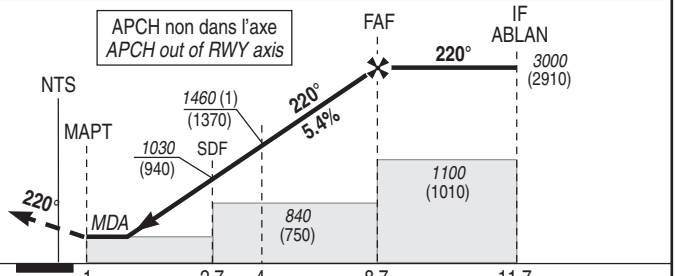
VAR 0° (2020)




*TA : 5000*

API : Monter sur **R 220 NTS** (220°). A ***1000*** (910), tourner à **droite** pour intercepter et suivre **R 231 NTS** (231°) en montée vers *4000* (3910) jusqu'à **NORMI**.
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à ***1000*** (910) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb on **R 220 NTS** (220°). At **1000** (910) turn **right** to intercept and follow **R 231 NTS** (231°) climbing up to 4000 (3910) towards **NORMI**.*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to **1000** (910) prior to level acceleration.*




| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DTHR | ← (NM) | | | 1 | | 2.7 | 4 | | 8.7 | | 11.7 | | |
| DME NTS | ← (NM) | 0 | 1.3 | | 3 | | 4.3 | | 9 | | 12 | | |
| DME NT | ← (NM) | | 2.3 | | 4 | | 5.3 | | 10 | | 13 | | |

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

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***830*** (740) | 3400 | 476 | ***830*** (740) | 3400 | 488 |
| B | ***830*** (740) | 3400 | 498 | ***830*** (740) | 3400 | 514 |
| C | ***830*** (740) | 3400 | 522 | ***950*** (860) | 3400 | 859 |
| D | ***840*** (750) | 3500 | 547 | ***950*** (860) | 3600 | 859 |

| **DME NT** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** |
| **DME NTS** | | | | | | | |
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***2670*** | ***2340*** | ***2010*** | ***1680*** | ***1350*** | ***1030*** | ***700*** |
| (HGT) | (2580) | (2250) | (1920) | (1590) | (1260) | (940) | (610) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - MAPT 7.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 36 | 5 min 26 | 4 min 37 | 4 min 01 | 3 min 33 | 3 min 11 | 2 min 53 | 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | 380 | 465 | 545 | 630 | 710 | 795 | 875 | 1010 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

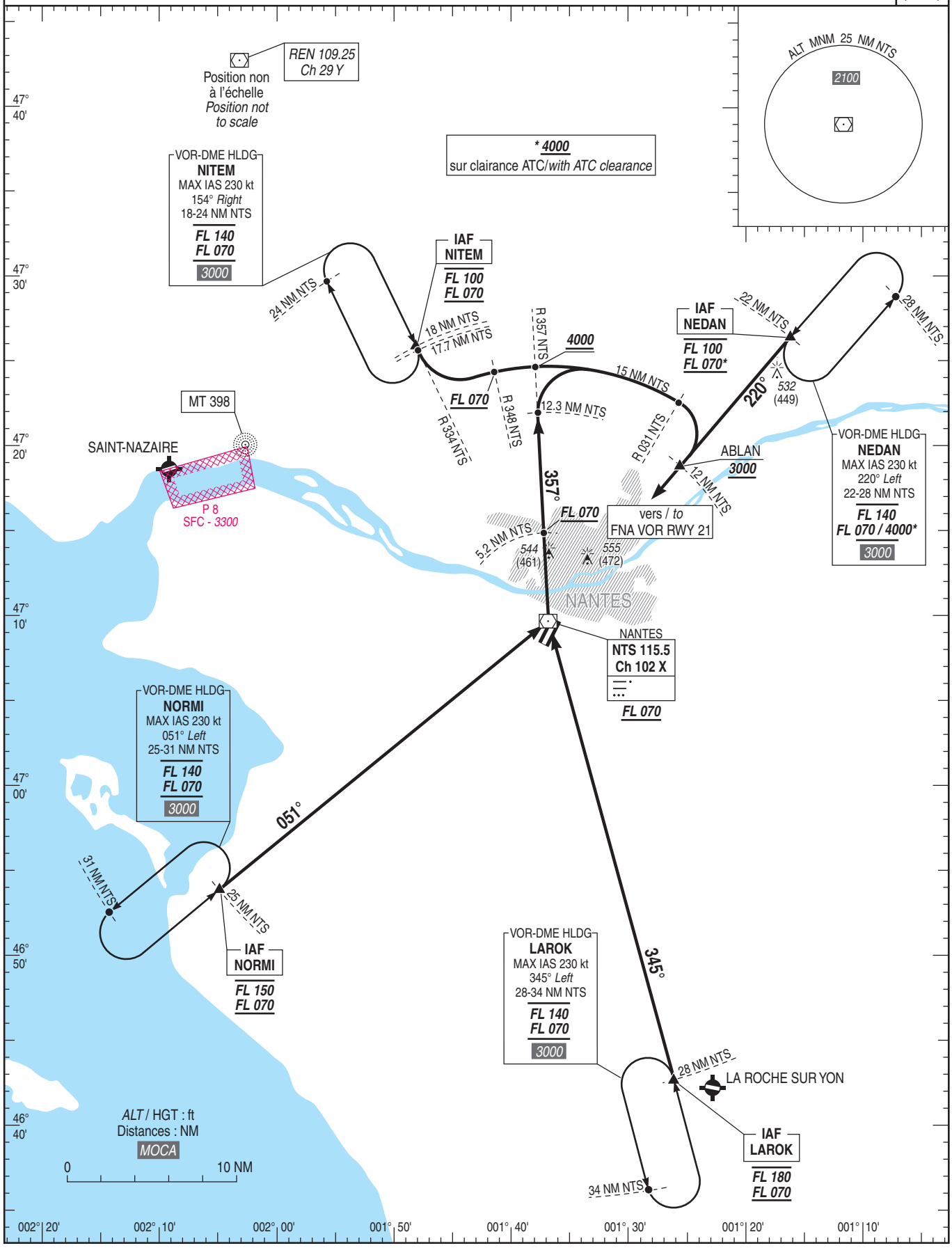
**NANTES** ATLANTIQUE

CAT A B C D

*INA* RWY 21

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

VAR 0° (2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**NANTES** ATLANTIQUE

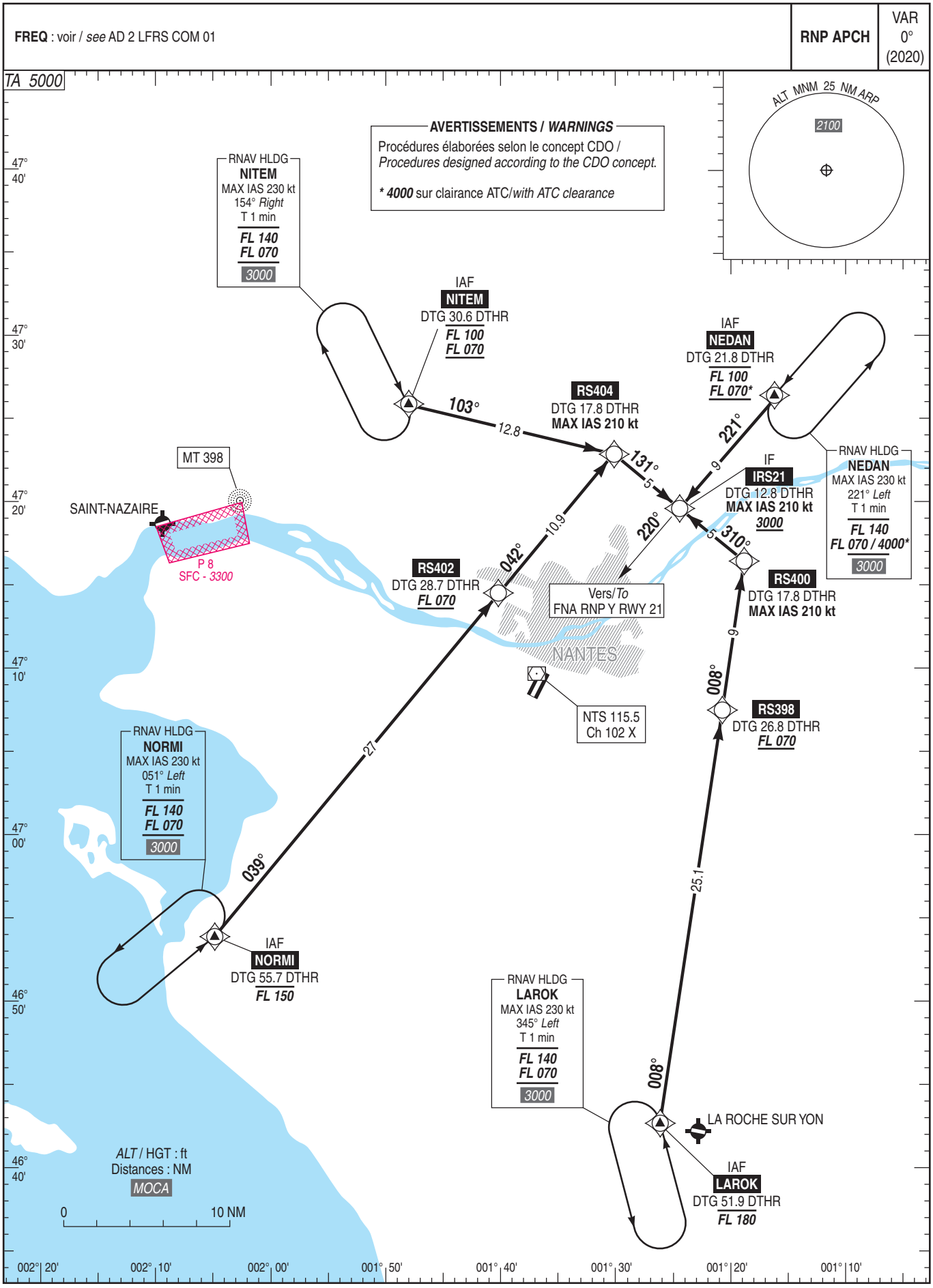
CAT A B C D

*INA* **RNAV** RWY 21

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

**RNP APCH**

VAR 0° (2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

Réservée aux exploitants munis d'une approbation, voir ENR 1.5
*Reserved to operators holding an approval, see ENR 1.5*

**NANTES** ATLANTIQUE

CAT A B C D

*INA* **RNP** RWY 21 (AR)

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01

**RNP AR APCH**

VAR 1° E (2025)

*TA : 5000*

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Informer APP dès le premier contact en cas de réalisation de la RNP AR RWY21.
*Advise APP at first contact if RNP AR RWY21 is carried out.*

Procédures élaborées selon le concept CDO.
*Procedures designed according to the CDO concept.*

** **4000** sur clairance ATC/with ATC clearance.*

ALT MNM 25 NM ARP
2100

RNAV HLDG
**NITEM**
MAX IAS 230 kt
153° *Right*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*3000*

IAF
**NITEM**
DTG 30.6 DTHR
***FL 100***
***FL 070***

**RS404**
DTG 17.8 DTHR
**MAX IAS 210 kt**

102° 12.8

IAF
**NEDAN**
DTG 21.8 DTHR
***FL 100***
***FL 070****

220° 9.0

131° 5.0

IF
**IRS21**
DTG 12.8 DTHR
**MAX IAS 210 kt**
***3000***

RNAV HLDG
**NEDAN**
MAX IAS 230 kt
220° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070 / 4000****
*3000*

220° 5.0

309°

**RS400**
DTG 17.8 DTHR
**MAX IAS 210 kt**

9.0

008°

**RS398**
DTG 26.8 DTHR
***FL 070***

25.1

008°

MT 398

SAINT-NAZAIRE

P 8
SFC - *3300*

**RS402**
DTG 28.7 DTHR
***FL 070***

041° 10.9

Vers/*To*
FNA RNP Z RWY 21 (AR)

NANTES

NTS 115.5
Ch 102 X

RNAV HLDG
**NORMI**
MAX IAS 230 kt
050° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*3000*

27.0

038°

IAF
**NORMI**
DTG 55.7 DTHR
***FL 150***

RNAV HLDG
**LAROK**
MAX IAS 230 kt
344° *Left*
T 1 min
***FL 140***
***FL 070***
*3000*

LA ROCHE SUR YON

IAF
**LAROK**
DTG 51.9 DTHR
***FL 180***

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0 10 NM

47° 40' | 47° 30' | 47° 20' | 47° 10' | 47° 00' | 46° 50' | 46° 40'

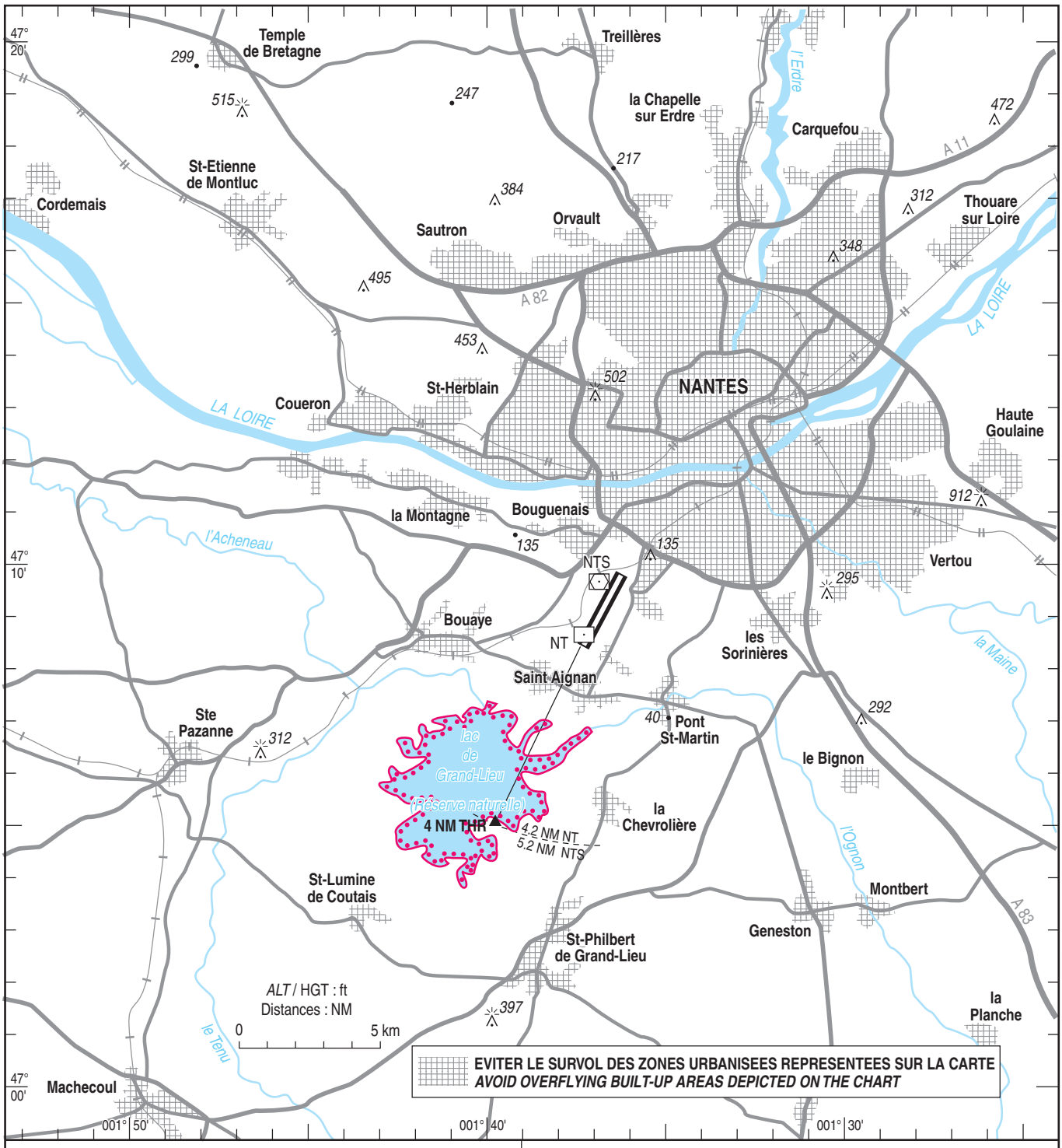
002° 20' | 002° 10' | 002° 00' | 001° 50' | 001° 40' | 001° 30' | 001° 20' | 001° 10'


© SIA

## ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE

*Environment visual approach*

NANTES **ATLANTIQUE**




**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

La réserve naturelle de GRAND LIEU est interdite de survol en dessous de 1000 ft AAL, cette interdiction ne s'applique pas aux ACFT en IFR à l'arrivée et au départ de NANTES-ATLANTIQUE.

- ACFT < 5,7 t : RWY 03 et 21, 2200-0600 locale, approches à vue interdites.
- ACFT ⩾ 5,7 t : RWY 21 : approches à vue interdites.
  RWY 03 : 2200-0600 locale, approches à vue interdites. En dehors de ces HOR, possible sur autorisation du contrôle, en respectant les consignes suivantes :
  - être aligné sur l'axe de piste à 4NM THR, 4.2 NM NT ou 5.2 NM NTS en respectant une pente égale ou supérieure à 3° (5,2%),
  - en complément, pour les arrivées du secteur Nord, ne pas descendre en dessous de 3000 ft AMSL avant le passage travers tour.

Les approches à vue sont interdites pour les ACFT ayant une classification de turbulence de sillage HEAVY.

***INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :***

*Overfly of GRAND LIEU nature reserve is prohibited below 1000 ft AAL, except for IFR flights arriving at and departing from NANTES-ATLANTIQUE.*

*- ACFT < 5,7 t : RWY 03 and 21, 2200-0600 local time, visual approaches prohibited.*
*- ACFT ⩾ 5,7 t : RWY 21 : visual approaches prohibited.*
*RWY 03 : 2200-0600 local time, visual approaches prohibited. Outside these SKED, possible on ATC clearance, complying with following instructions :*
*- ACFT must be aligned with RWY centerline at 4 NM THR, 4.2 NM NT or 5.2 NM NTS, by keeping a slope greater or equal to 3.0° (5.2%).*
*- additionally, for arrivals from North sector, do not descend below 3000 f AMSL before passing abeam TWR.*

*Visual approaches are prohibited for heavy jet wash ACFT.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRT.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRT - SAINT BRIEUC ARMOR

**AD 2 LFRT.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°32'15"N 002°51'24"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY B |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 7,5 km W Saint Brieuc |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 452 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 163 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.2349°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.14°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE AEROPORT DE ST BRIEUC ARMOR |
| | Adresse / *Address* | 22440 Trémuson |
| | Telephone | 02 96 94 95 00 |
| | FAX | 02 96 94 91 32 |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : operations@aeroport-saint-brieuc.fr |

**AD 2 LFRT.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Immigration pour les vols extra-Schengen :<br>- LUN-VEN avec PPR 24 HR.<br>- SAM, DIM et JF avec PPR 48 HR.<br>TEL : 09 70 27 51 54 - 09 70 27 49 90 - 06 64 57 53 01<br>FAX : 02 96 74 57 41<br>E-mail : bse-saint-brieuc@douane.finances.gouv.fr | Immigration for extra-Schengen flights :<br>- MON-FRI with PPR 24 HR.<br>- SAT, SUN and HOL with PPR 48 HR.<br>TEL : 09 70 27 51 54 - 09 70 27 49 90 - 06 64 57 53 01<br>FAX : 02 96 74 57 41<br>E-mail : bse-saint-brieuc@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | HX<br>Activité réelle connue du SIV Rennes 126.950 MHz.<br>Pour les vols programmés, les vols commerciaux, MEDEVAC, EVASAN :<br>- LUN-VEN avec PPR 24 HR.<br>- SAM, DIM et JF avec PPR 48 HR et avant 1100 le dernier jour ouvré.<br>Demande par E-mail à operations@aeroport-saint-brieuc.fr<br>TWR TEL : 02 96 76 78 24 - FAX : 02 96 94 91 37 - E-mail : tour@aeroport-saint-brieuc.fr | HX<br>Actual activity on SIV Rennes 126.950 MHz.<br>For scheduled flights, commercial flights, MEDEVAC, EVASAN :<br>- MON-FRI with PPR 24 HR.<br>- SAT, SUN and public HOL with PPR 48 HR and before 1100 on the last working day.<br>Request by E-mail to operations@aeroport-saint-brieuc.fr<br>TWR TEL : 02 96 76 78 24 - FAX : 02 96 94 91 37 - E-mail : tour@aeroport-saint-brieuc.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 : LUN-VEN : 0800-1600<br>En dehors de ces HOR, AVT en JET A1 pour les vols commerciaux programmés, EVASAN et service public.<br>AVGAS 100LL (station automate) : LUN-DIM : H24. | JET A1 : MON-FRI : 0800-1600<br>Outside these SKED, fueling in JET A1 for scheduled commercial flights, MEDEVAC and public services.<br>AVGAS 100LL (automatic dispenser) : MON-SUN : H24. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Non assuré. | Not provided. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS | GRF (Global Reporting Format) : AFIS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRT.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL TRO / JET A1.<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100LL TRO / JET A1.<br>Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible | Possibility |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance TEL exploitant d'aérodrome.<br>TEL : 02 96 94 95 00 - FAX : 02 96 94 91 32<br>E-mail : e-mail exploitant d'aérodrome<br>Assistance aéroportuaire : obligatoire pour ACFT de MTOW > 5.7 t. | Handling TEL AD operator.<br>TEL : 02 96 94 95 00 - FAX : 02 96 94 91 32<br>E-mail : e-mail AD operator<br>Handling : mandatory for ACFT with MTOW > 5.7 t. |

**AD 2 LFRT.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Sur AD, à proximité | At AD, in the vicinity . |
| 2 | Restaurants | Sur AD, à proximité | At AD, in the vicinity . |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxi O/R TEL : exploitant d'aérodrome . | Taxi O/R TEL : AD operator . |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRT.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 60, VIP 2.5 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Intervention d'une société de levage | Intervention of a lifting company |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 ou 5 pour les vols commerciaux programmés, niveau 1 pour les autres vols.<br>Niveau 2 ou 5 possible sur PPR auprès de l'exploitant d'aérodrome. | Level 2 or 5 for scheduled commercial flights, level 1 for other flights.<br>Level 2 or 5 possible : PPR from AD operator. |

**AD 2 LFRT.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFRT.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Idem piste, voir/see AD 2 LFRT.12 | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | B : 24.50 m<br>A et C : 10.5 m | B: 24.50 m<br>A and C: 10.5 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtu | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | Idem piste | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking commercial, position : 48°32'7.59"N 002°51'17.9"W | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 135,8m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRT.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRT .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRT.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRT.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRT .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO :<br>HIVER/WIN : 0700-2200<br>ETE/SUM : 0600-2100 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 22 51 54 16. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRT.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 058.85 (059) | 2200 x 45 | 29 F/A/W/U revêtue / paved | 48°31'59.31"N 002°52'02.57"W ------ GUND 163 FT | THR : 450ft |
| 24 | 238.85 (239) | 2200 x 45 | 29 F/A/W/U revêtue / paved | 48°32'36.20"N 002°50'30.64"W ------ GUND 163 FT | THR : 431ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 24 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFRT.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | |
| 24 | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | |

**AD 2 LFRT.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 06 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 53 ft | | | | | |
| 24 | - 420 m - LIH | G | | | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 06 | 2200 m | 60 m | W | LIH | R | | | |
| 24 | 2200 m | 60 m | W | LIH | R | | | (1) |

(1) THR et extrémités HI / THR and RWY ends LIH

**AD 2 LFRT.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Disponible | Available |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 12 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRT.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFRT.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFRT.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | SAINT BRIEUC Information (FR) *SAINT BRIEUC Information (EN)* | 118.455 MHz | HX | |
| A/A | SAINT BRIEUC (FR) | 118.455 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFRT.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRT .20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY* |
| TWY A inutilisable de nuit. | *TWY A unusable at night.* |

**AD 2 LFRT .21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFRT .22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

Utilisation du PAPI obligatoire pour ATT IFR/VFR de nuit RWY 06.

**22.3 VOLS AU DEPART**

Consignes recommandées pour un départ IFR.

RWY 06 : Monter RM 059° jusqu'à 1400 (948), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 24 : Monter à 4% RM 239° jusqu'à 1400 (948) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) PDG : obstacle le plus pénalisant : arbres de 529 ft à 600 m de la DER à 300 m à gauche de l'axe.

Départs IFR : en cas d'absence SAINT BRIEUC AFIS, le pilote demande la clairance IFR à RENNES APP par téléphone 02.99.31.31.55

***22.1 GENERAL***

***20.1 INBOUND FLIGHTS***

*Use of PAPI mandatory for night IFR/VFR LDG RWY 06.*

***22.3 OUTBOUND FLIGHTS***

*Recommended instructions for IFR departures.*

*RWY 06 : climb MAG 059° up to 1400 (948), then direct route up to enroute safety altitude.*

*RWY 24 : climb at 4% gradient MAG 239° up to 1400 (948) (1), then direct route up to enroute safety altitude.*

*(1) PDG : most penalizing obstacle : trees ALT 529 ft located at 600 m from DER at 300 m left of RWY axis.*

*IFR departures : in case of SAINT BRIEUC AFIS absence, the pilot shall require IFR departure clearance to RENNES APP by phone 02.99.31.31.55*

**AD 2 LFRT .23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL utilisable sur demande à l'exploitant AD avant 1100 (ETE : - 1 HR) le dernier jour ouvré par E-mail : tour@aeroport-saint-brieuc.fr

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel (HOR RFFS).

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL usable O/R AD operator before 1100 (SUM: - 1 HR) on the last working day by E-mail : tour@aeroport-saint-brieuc.fr*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random (RFFS SKED)*

**AD 2 LFRT .24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRT .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

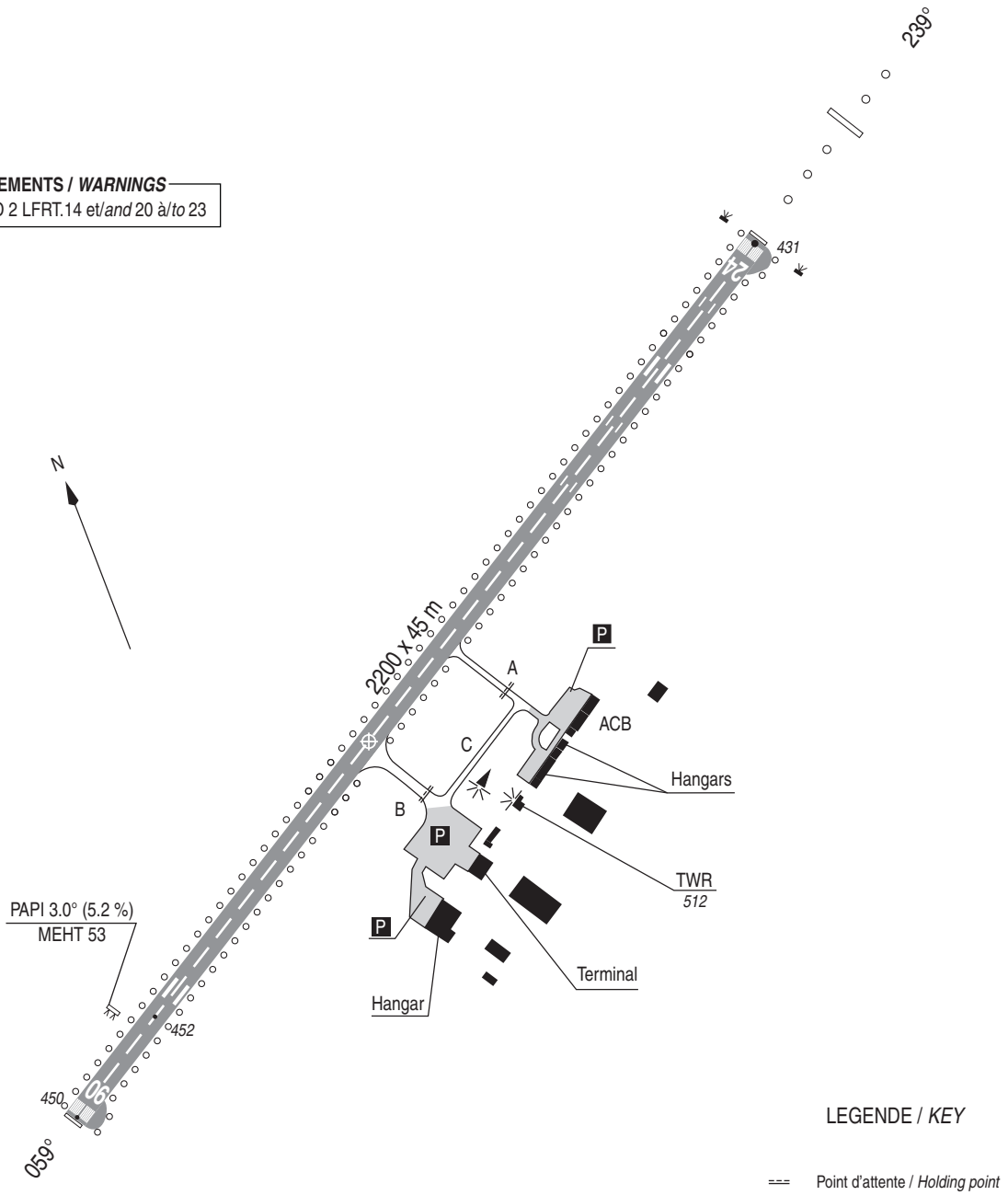
## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFRT.18

## SAINT BRIEUC ARMOR
48 32 15 N - 002 51 24 W
*ALT AD : 452 (17 hPa)*

VAR 0° (2025)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
PCL : Voir/*see* AD 2 LFRT.14 et/*and* 20 à/*to* 23




LEGENDE / *KEY*

--- Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 06 | 48° 31' 59.31" N | 002° 52' 02.57" W |
| THR 24 | 48° 32' 36.20" N | 002° 50' 30.64" W |

*ALT* / HGT : ft
GUND : 163 ft

Arbres / *Trees*
*529* (76)

0 50 100 500 m

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 06 | NIL | LIH | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | Revêtue | 29 F/A/W/U | 800 | 800 | 800 | - |
| 24 | LIH 420 m | LIH | 2200 | 2200 | 2200 | 2200 | *Paved* | | 800 | 800 | 800 | - |



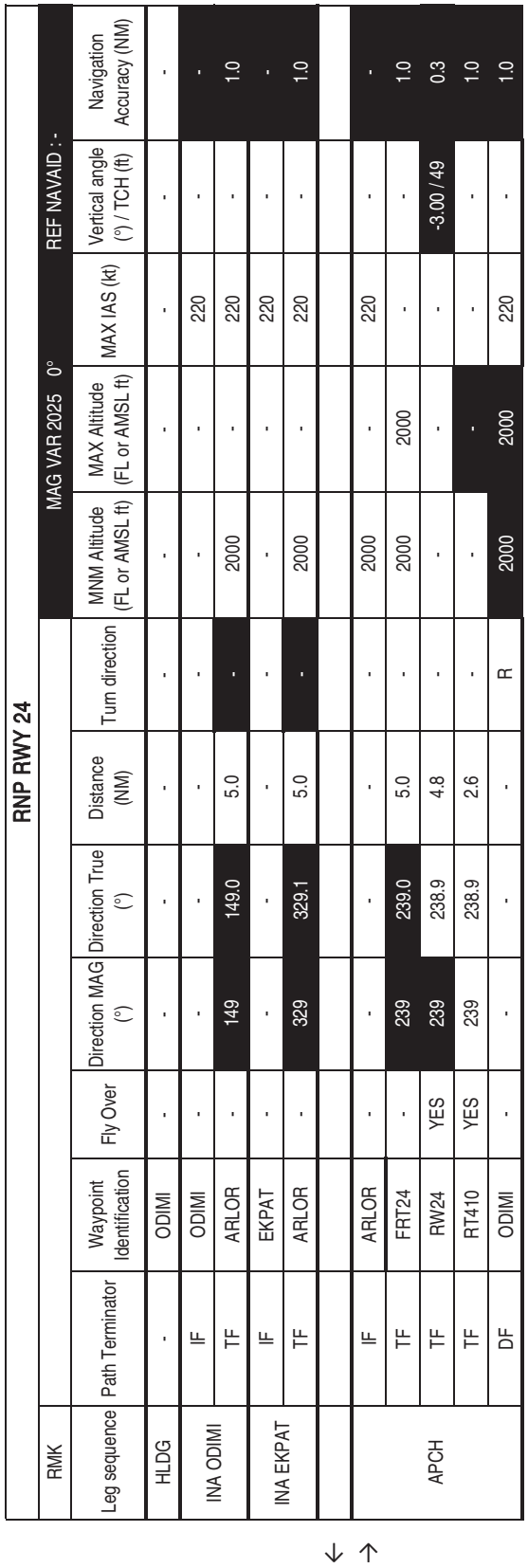
© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| ODIMI | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| ARLOR | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| EKPAT | REF ENR 4.4 | X | | | X |
| FRT24 | 48°35'04.0"N 002°44'21.5"W | X | | | X |
| RW24 | REF THR24 LFRT AD 2.12 | X | | | X |
| RT410 | 48°31'15.6"N 002°53'51.5"W | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France



**RNP RWY 24**

MAG VAR 2025 0°

REF NAVAID : -

| Leg sequence | RMK | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HLDG | - | - | ODIMI | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA ODIMI | | IF | ODIMI | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | | TF | ARLOR | - | 149 | 149.0 | 5.0 | - | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA EKPAT | | IF | EKPAT | - | - | - | - | - | - | - | 220 | - | - |
| | | TF | ARLOR | - | 329 | 329.1 | 5.0 | - | 2000 | - | 220 | - | 1.0 |
| APCH | | IF | ARLOR | - | - | - | - | - | 2000 | - | 220 | - | - |
| | | TF | FRT24 | - | 239 | 239.0 | 5.0 | - | 2000 | 2000 | - | - | 1.0 |
| | | TF | RW24 | YES | 239 | 238.9 | 4.8 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | | TF | RT410 | YES | 239 | 238.9 | 2.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | | DF | ODIMI | - | - | - | - | R | 2000 | 2000 | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRT |
| **Runway** | 24 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E24A |
| **LTP/FTP Latitude** | 483236.2000N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0025030.6380W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 180.8 |
| **FPAP Latitude** | 483159.3110N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -36.8890 |
| **FPAP Longitude** | 0025202.5720W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -91.9340 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 14 12 06 0C 18 00 00 01 34<br>32 05 D0 22 D5 14 24 C9 C7 FE<br>10 1B CE DF FE C4 31 FD EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 5B 6D EB 0D |
| **Calculated CRC Value** | 5B6DEB0D |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 131.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

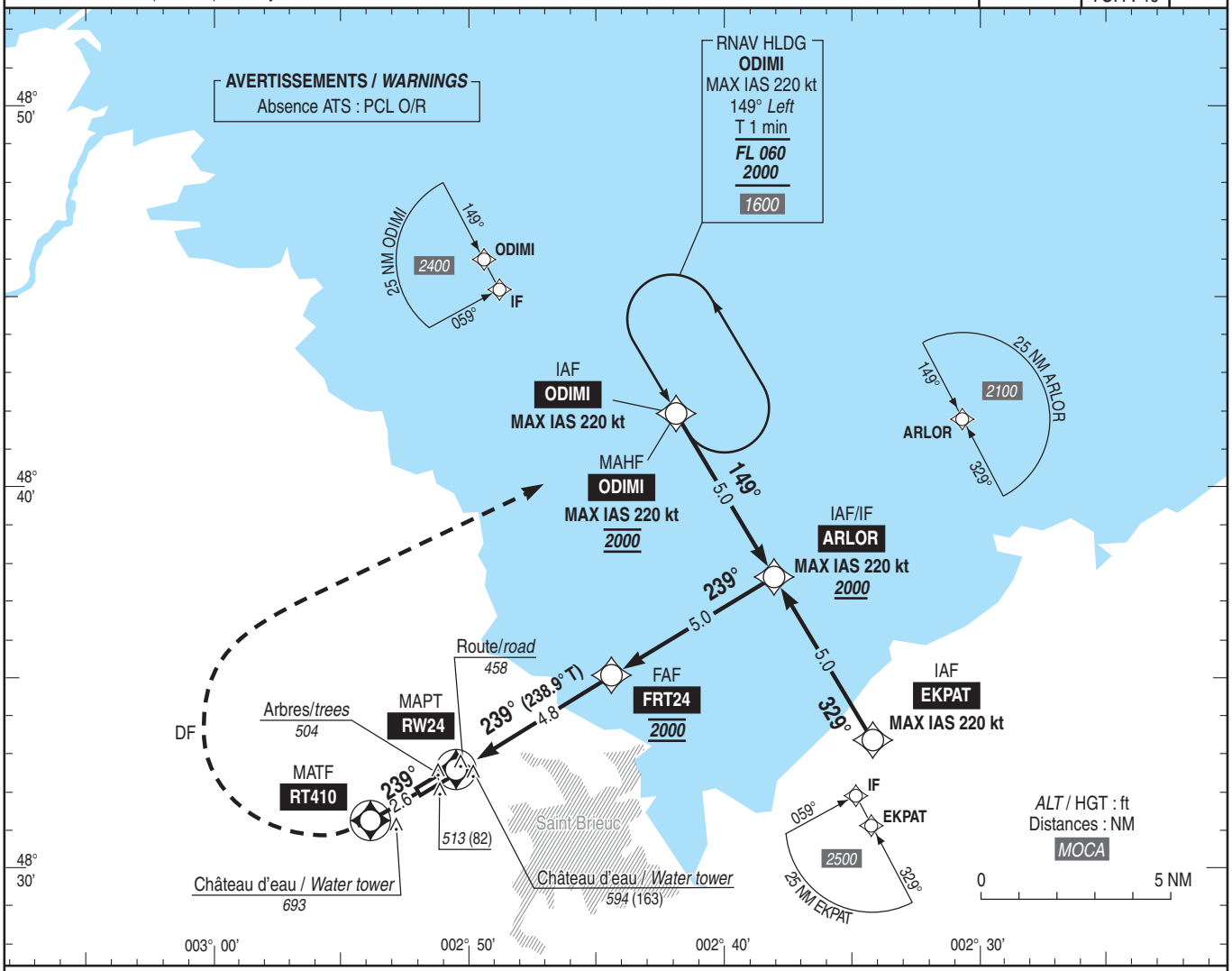
# SAINT BRIEUC ARMOR

CAT A B C
*ALT AD : 452,* ***THR : 431 (16 hPa)***

**RNP** RWY 24

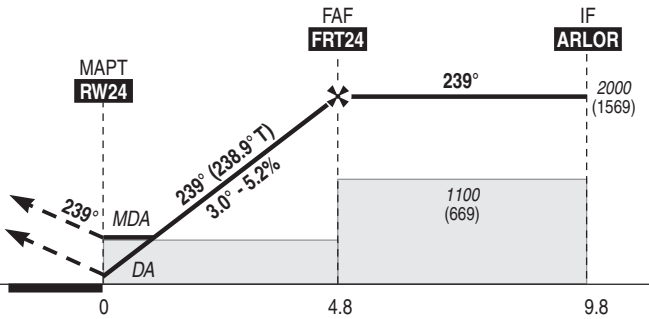
APP : NIL
**AFIS** : SAINT BRIEUC Information : 118.455
Absence ATS : **A/A** (118.455) FR seulement. Obtenir le QNH de RENNES auprès de l'ATIS RENNES 136.405 ou RENNES INFO 126.950
***A/A*** *(118.455) FR only. Obtain RENNES QNH from RENNES ATIS 136.405 or RENNES INFO 126.950*

| RNP APCH | EGNOS CH 62583 E24A TCH : 49 | VAR 0° (2025) |
|---|---|---|




API : Monter vers **RT410** puis tourner à droite **(MAX IAS 220 kt)** direct vers **ODIMI** pour intégrer l'attente en montée à ***2000*** (1569). Monter à *1500* (1069) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RT410****, then turn* ***right (MAX IAS 220 kt)*** *direct to* ***ODIMI*** *to join holding pattern at* ***2000*** *(1569). Climb up to 1500 (1069) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* (1) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***690*** (250) | 800 | 203 | ***810*** (380) | 1300 | 379 | ***1120*** (690) | 1500 | ***1360*** (930) | 1500 |
| B | | | 216 | | | | ***1150*** (720) | 1600 | ***1390*** (960) | 1600 |
| C | | | 224 | | | | ***1250*** (820) | 2400 | ***1490*** (1060) | 2400 |

| DIST RW24 NM | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1120*** (689) | ***1440*** (1009) | ***1750*** (1319) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdite au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 4.8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 05 | 3 min 22 | 2 min 52 | 2 min 29 | 2 min 12 | 1 min 59 | 1 min 47 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRU.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRU - MORLAIX PLOUJEAN

**AD 2 LFRU.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°36'03"N 003°49'00"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre du TWY A | Centre of TWY A |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 km NE Morlaix | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 278 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 164 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.0818°W | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.141°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | CCI FINISTERE - DELEGATION DE MORLAIX | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport - 29679 Morlaix - CS27934 29679 Morlaix CEDEX | |
| | Telephone | 02 98 62 76 70 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFRUZPZX ; LFRUZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aeroport.morlaix@finistere.cci.fr | |

**AD 2 LFRU.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R PN 24 HR au BSI ROSCOFF :<br>bsi-roscoff@douane.finances.gouv.fr<br>TEL : 09 70 27 51 60 - FAX : 02 98 61 28 17. | O/R PN 24 HR at BSI ROSCOFF :<br>bsi-roscoff@douane.finances.gouv.fr<br>TEL : 09 70 27 51 60 - FAX : 02 98 61 28 17. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Centre Hospitalier des Pays de Morlaix | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS<br>TEL gestionnaire | ATS SKED<br>TEL administration |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0100-2200 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0800-1100, 1300-1600.<br>En dehors de ces HOR et JF : PPR la veille ou le dernier jour ouvrable pendant HOR AFIS par TEL ou courrier gestionnaire. | AFIS : MON-FRI : 0800-1100, 1300-1600.<br>Outside these SKED and HOL : PPR the day before or last working day during AFIS SKED by TEL or post administration. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 automate avec carte TOTAL uniquement.<br>AVT hors automate : HOR ATS (Agent avitailleur. Paiement par CB ou en espèces avec appoint).<br>Lubrifiants : NIL. | H24 automatic dispenser TOTAL credit card only.<br>AVT without automatic dispenser : ATS SKED (Refuelling agent. Payment by CB or in cash with top-up).<br>Lubricants : NIL. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Inspection filtrage : O/R avec un préavis de 2 semaines. | Screening : O/R with a 2-week prior notice. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS. | GRF (Global Reporting Format) : AFIS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRU.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | AVGAS-JET A1<br>Lubrifiants / Lubricants : NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Station fixe<br>Capacité JET A1 : 60 000 Litres<br>Capacité AVGAS : 20 000 Litres. | Fixed station<br>Capacity JET A1 : 60 000 Litres<br>Capacity AVGAS : 20 000 Litres. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Demande d'accord préalable pour tout transport aérien régulier ou non régulier et aéronef de 3 t ou plus à l'adresse mail suivante :<br>tour.morlaix@finistere.cci.fr<br>PPR 72 HR.<br>Assistance aux vols : réponse assurée par le service AFIS pendant les HOR ATS seulement.<br>TEL gestionnaire.<br>E-mail : tour.morlaix@finistere.cci.fr | Prior permission requested for scheduled or non scheduled 3 t ACFT or more at :<br>tour.morlaix@finistere.cci.fr<br>PPR 72 HR.<br>Handling: response provided by the AFIS service during ATS SKED only.<br>TEL administration.<br>E-mail : tour.morlaix@finistere.cci.fr |

**AD 2 LFRU.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité. | In the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Sur AD. | At AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis. | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Centre Hospitalier des Pays de Morlaix | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Centre Commercial à 1.9 km | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Maison du tourisme Baie de Morlaix - Monts d'Arrée | |
| 7 | Observations / *Remarks* | PMR : Fauteuil roulant mis à disposition | PRM : wheelchair made available |

**AD 2 LFRU.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 2 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIP (Véhicule d'Intervention Polyvalent | 1 VIP (Polyvalent Intervention Vehicle) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Aucun moyen sur place.<br>Procédure « Enlèvement d'aéronef » existante. | No means on site.<br>Existing "ACFT removal" procedure. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 2 . HOR ATS.<br>Niveau 1 en dehors HOR ATS.<br>Extincteur 50 kg près de la station AVT. | Level 2 . ATS SKED.<br>Level 1 outside ATS SKED.<br>Fire Extinguisher 50 kg near the AVT station. |

**AD 2 LFRU.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | NIL | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Non applicable | Not applicable |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>MORLAIX-PLOUJEAN ne figure pas sur la liste des aérodromes où des opérations sont entreprises conformément au plan neige saisonnier (AIP France AD 1.2) publiée par AIC. L'aérodrome ne dispose pas d'équipement de mesure du coefficient de frottement. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>MORLAIX-PLOUJEAN is not included in the list of aerodromes where actions are taken in accordance with the seasonal snow plan (French AIP AD 1.2) published on AIC. The aerodrome is not equipped with a device able to measure the friction coefficient. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRU.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aire de trafic aviation légère (entre TWY A et B) : 6 F/D/W/T<br>Aire de trafic aviation d'affaires (côté manche à air) : 7 F/D/W/T<br>Aire de point fixe : 8 F/D/W/T | Light aviation apron (between TWY A and B) : 6 F/D/W/T<br>Business aviation apron (windsock side) : 7 F/D/W/T<br>Run-up area : 8 F/D/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 18m<br>TWY B : 10 m<br>TWY C, G : 15 m | TWY A : 18m<br>TWY B : 10 m<br>TWY C, G : 15 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A, B et C : revêtus<br>TWY G : non revêtu | TWY A, B and C : paved<br>TWY G : unpaved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 8 F/D/W/T TWY B : 15 F/D/W/T TWY C : 7 F/D/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking principal - Intersection TWY A et RWY 04/22 | Main apron - Intersection TWY A and RWY 04/22 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Parking principal : 279 ft<br>Intersection TWY A et RWY 04/22 : 272 ft | Main apron : 279 ft<br>Intersection TWY A and RWY 04/22 : 272 ft |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRU.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRU .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRU.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRU.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | RENNES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRU .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO :<br>HIV/WIN : 0800-1800<br>ETE/SUM : 0600-2000 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 22 51 54 16. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRU.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 040.09 (041) | 1617 x 36 | 9 F/D/W/T revêtue / paved | 48°35'51.74"N 003°49'22.59"W ( 48°35'55.20"N 003°49'18.19"W ) ------ GUND NIL | THR : 249ft DTHR : 250ft |
| 22 | 220.09 (221) | 1617 x 36 | 9 F/D/W/T revêtue / paved | 48°36'31.78"N 003°48'31.77"W ------ GUND NIL | THR : 262ft |
| 09 | 089.23 (090) | 472 x 80 | non revêtue / not paved | 48°36'08.03"N 003°48'58.18"W ------ GUND NIL | THR : 278ft |
| 27 | 269.23 (270) | 472 x 80 | non revêtue / not paved | 48°36'08.23"N 003°48'35.78"W ------ GUND NIL | THR : 272ft |
| 15 | 152.10 (153) | 845 x 80 | non revêtue / not paved | 48°36'24.12"N 003°48'58.18"W ------ GUND NIL | THR : 257ft |
| 33 | 332.10 (333) | 845 x 80 | non revêtue / not paved | 48°35'59.92"N 003°48'38.86"W ------ GUND NIL | THR : 274ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | 100 | 1737 x 300 | NIL | (1) |
| 22 | NIL | NIL | NIL | 1737 x 300 | NIL | (2) |
| 09 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 27 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 15 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 33 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) PCN RWY 04 :
0-300 m : 12 F/D/W/T, 300 -1617 m : 9 F/D/W/T
RESA : 90 x 72 m

(2) PCN RWY 22 :
0-1317 m : 9 F/D/W/T, 1317-1617 m : 12 F/D/W/T


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRU.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 1617 | 1717 | 1617 | 1477 | |
| 22 | 1617 | 1617 | 1617 | 1617 | |
| 09 | 472 | 472 | 472 | 472 | |
| 27 | 472 | 472 | 472 | 472 | |
| 15 | 845 | 845 | 845 | 845 | |
| 33 | 845 | 845 | 845 | 845 | |

**AD 2 LFRU.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |
| 22 | 2 feux à éclats pente 3° | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 32 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 04 | 140<br>1477 | 60 | R<br>W | LIH | R | | |
| 22 | 1617 | 60 | W | LIH | R | | |

**AD 2 LFRU.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Oui | Yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A et raquette RWY 04 | TWY A and turn around area RWY 04 |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire | Secondary electrical power supply |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Conforme à la réglementation française.<br>Inférieur à 1 seconde. | In accordance with French regulation.<br>Less than 1 second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRU.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFRU.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ MORLAIX**<br>48°39'03"N , 003°49'00"W - arc horaire de 3 NM de rayon centré sur 48°36'03"N , 003°49'00"W - 48°35'48"N , 003°53'30"W - 48°39'03"N , 003°49'00"W | G | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>MORLAIX Information (FR)<br>MORLAIX Information (EN) | HOR AFIS MORLAIX<br>MORLAIX AFIS SKED |

**AD 2 LFRU.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | MORLAIX Information (FR)<br>*MORLAIX Information (EN)* | 118.505 MHz | HO | |
| A/A | MORLAIX (FR) | 118.505 MHz | HX | Absence AFIS |

**AD 2 LFRU.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |

**AD 2 LFRU.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRU.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFRU.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

LANDI APP fermé et absence ATS : clairance avant décollage avec la fréquence IROISE APP ou 02 98 32 02 32.

Utilisation du PAPI obligatoire pour LDG de nuit RWY 04 et RWY 22.

**22.2 CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR**

RWY 04 : Monter 8% (1) RM 041° jusqu'à 800 (522) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Pente théorique de montée due à des arbres situés entre 150 m et 300 m de la DER.

RWY 22 : Monter 6% (2) RM 221° jusqu'à 800 (522) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(2) Pente théorique de montée. Obstacle pénalisant : route située à 90 m de la DER dans l'axe. Présence d'arbres situés entre 130 m et 260 m de la DER.

***22.1 GENERAL***

*LANDI APP closed and ATS absence: clearance before departure with IROISE APP FREQ or 02 98 32 02 32.*

*PAPI 04 and PAPI 22 mandatory for landing at night.*

***22.2 RECOMMENDED INSTRUCTIONS FOR IFR DEPARTURES***

*RWY 04 : Climb at 8% gradient (1) MAG 041° up to 800 (522) then direct route up to enroute safety altitude.*
*(1) PDG due to trees located between 150 m and 300 m from DER.*

*RWY 22 : Climb at 6% gradient (2) MAG 221° up to 800 (522) then direct route up to enroute safety altitude.*
*(2) PDG : Controlling obstacle : road located 90 m from DER on RWY axis. Trees located between 130 m and 260 m from DER.*

**AD 2 LFRU.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.
Vols à l'intérieur de l'espace Schengen uniquement.

**23.2 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel. HOR ATS.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*
*Flights only inside Schengen boundaries.*

***23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random. ATS SKED.*

**AD 2 LFRU.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRU.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

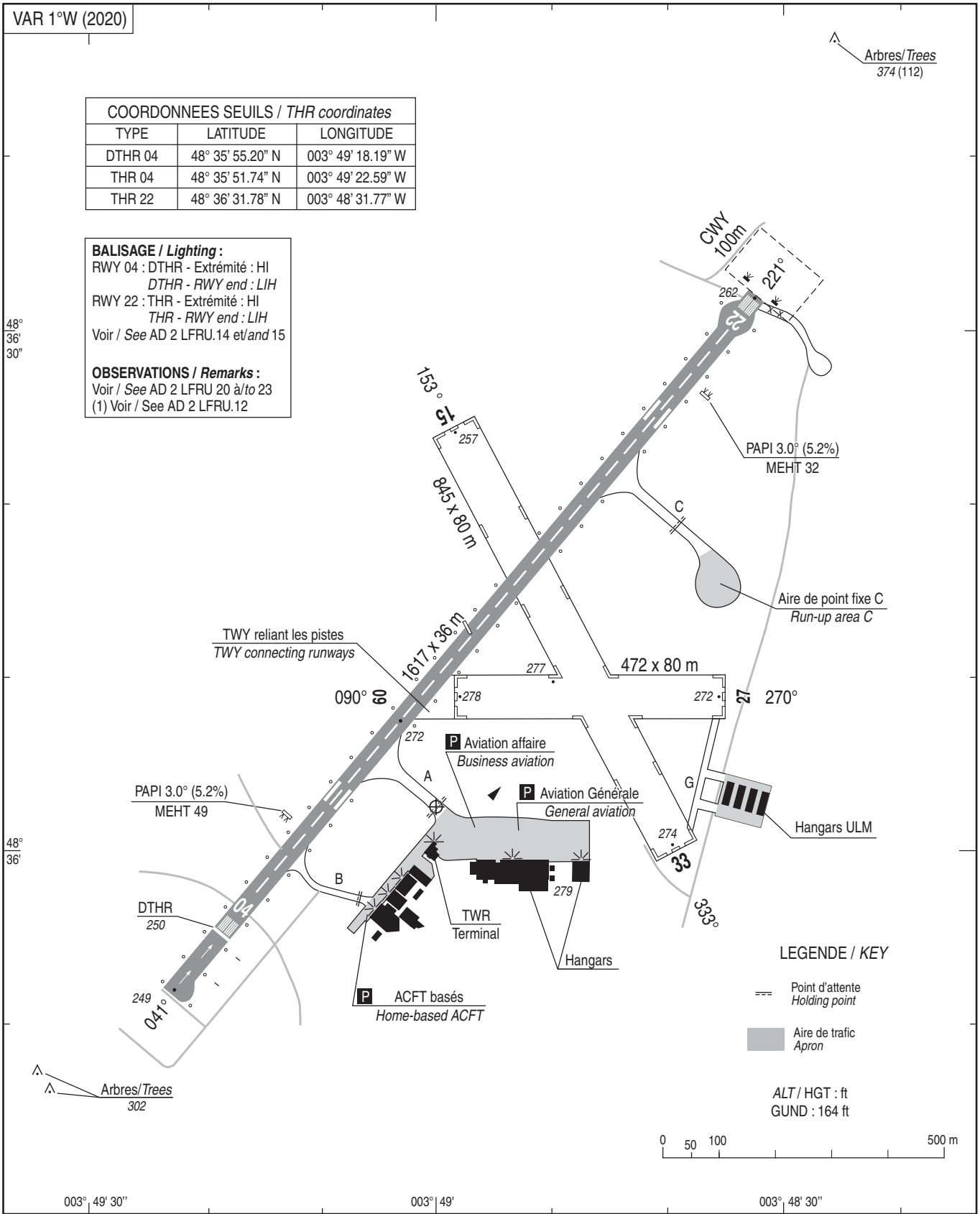
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP RWY 04 | Sans objet / *Not applicable* |
| RNP RWY 22 | LNAV - LNAV/VNAV |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRU.18

## MORLAIX PLOUJEAN
48 36 03 N - 003 49 00 W
*ALT AD : 278 (10 hPa)*




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIH | 1617 | 1717 | 1617 | 1477 | Revêtue | 9 F/D/W/T (1) | 550 | 550 | 550 | - |
| 22 | NIL | LIH | 1617 | 1617 | 1617 | 1617 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| ERCOZ | REF ENR 4.4 | | X | |
| MOVEX | REF ENR 4.4 | | X | |
| MOBRU | REF ENR 4.4 | | X | |
| FRU04 | 48°29'25.8"N | 003°57'30.8"W | X | |
| RW04 MAPT04 | 48°35'55.20"N | 003°49'18.19"W | X | |
| RU810 | 48°40'30.3"N | 003°43'28.4"W | X | |
| RU812 | 48°38'48.1"N | 003°45'45.7"W | X | |
| RU802 | 48°22'31.9"N | 003°52'20.3"W | X | |
| MOKEB | REF ENR 4.4 | | X | |
| MOLOV | REF ENR 4.4 | | X | |
| MOPUK | REF ENR 4.4 | | X | |
| MOTAG | REF ENR 4.4 | | X | |
| RU401 | 48°34'14.1" N | 003°51'26.3" W | X | |
| FRU22 | 48°42'58.8" N | 003°40'19.0" W | X | |
| RW22 MAPT22 | 48°36'31.78" N | 003°48'31.77" W | X | |



© SIA

**MORLAIX** PLOUJEAN
**PRECODING RNP** RWY 04

| Identification procedure | RNP RWY04 | | | | | | | MAG VAR 2020 | 0.9°W | | Ref NAV/AID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *Path Terminator* | *Waypoint Identification* | *Fly Over* | *Direction MAG (°)* | *Direction True (°)* | *Distance (NM)* | *Turn direction* | *MNM Altitude (FL or AMSL ft)* | *MAX Altitude (FL or AMSL ft)* | *MAX IAS (kt)* | | *Nav Spec* |
| INA MOVEX | IF | MOVEX | | | | | | 3000 | | 220 | | - |
| | TF | MOBRU | | 311 | 310.0 | 5.0 | | | | 200 | | 1.0 |
| INA ERCOZ | IF | ERCOZ | | | | | | FL060 | | | | - |
| | TF | RU802 | | 284 | 283.5 | 11.1 | | 5000 | | | | 1.0 |
| | TF | MOVEX | | 284 | 283.3 | 2.3 | | | | | | 1.0 |
| | TF | MOBRU | | 311 | 310.0 | 5.0 | | 3000 | | 200 | | 1.0 |
| APCH | IF | MOBRU | | | | | | 3000 | | 200 | | - |
| | TF | FRU04 | | 41 | 39.9 | 4.1 | | 3000 | 3000 | | | 1.0 |
| | TF | RW04 | Yes | 41 | 40.0 | 8.5 | | | | | - 3.0 / 49 | 0.3 |
| | TF | RU810 | Yes | 41 | 40.1 | 6 | | | | | | 1.0 |
| | DF | RU812 | Yes | | | | L | 3000 | 3000 | 220 | | 1.0 |
| | HM | RU812 | Yes | 169 | 168.0 | T 1 min | R | 3000 | FL050 | 220 | - | - |
| HLDG | HM | RU812 | Yes | 169 | 168.0 | T 1 min | R | 3000 | FL050 | 220 | | RNAV1 |
| | HM | ERCOZ | Yes | 302 | 300.8 | T 1 min | R | FL060 | FL090 | 230 | | RNAV1 |



© SIA

**MORLAIX** PLOUJEAN
**PRECODING RNP** RWY 22

| Identification Procedure | | **RNP RWY 22** | | | | | | Dec MAG 2020 0.9°W | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *Path Terminator* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *MAX IAS (kt)* | *Vertical angle (°) / TCH (ft)* | *Nav Spec* |
| INA MOKEB | IF | MOKEB | | | | | | 3000 | | | | - |
| | TF | MOPUK | | 269 | 268.0 | 8.0 | | | | 220 | | 1.0 |
| | TF | MOLOV | | 311 | 310.1 | 5.0 | | 3000 | | 200 | | 1.0 |
| INA MOTAG | IF | MOTAG | | | | | | 3000 | | 220 | | - |
| | TF | MOLOV | | 131 | 129.9 | 5.0 | | 3000 | | 200 | | 1.0 |
| INA MOPUK | IF | MOPUK | | | | | | 3000 | | 220 | | - |
| | TF | MOLOV | | 311 | 310.1 | 5.0 | | 3000 | | 200 | | 1.0 |
| APCH | IF | MOLOV | | | | | | 3000 | | 200 | | - |
| | TF | FRU22 | | 221 | 220.2 | 4.1 | | 3000 | 3000 | | | 1.0 |
| | TF | RW22 | YES | 221 | 220.1 | 8.4 | | | | | -3 / 49 | 0.3 |
| | TF | RU401 | YES | 221 | 220.1 | 3.0 | | | | | | 1.0 |
| | DF | MOKEB | YES | | | | L | 3000 | | | | 1.0 |
| | HM | MOKEB | YES | 289 | 288.0 | T 1 min | L | 3000 | FL060 | 220 | - | 1.0 |
| HLDG | HM | MOKEB | | 289 | 288.0 | T 1 min | L | 3000 | FL060 | 220 | | - |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRU |
| **Runway** | 22 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E22A |
| **LTP/FTP Latitude** | 483631.7800N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0034831.7700W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 129.8 |
| **FPAP Latitude** | 483549.8000N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -41.9800 |
| **FPAP Longitude** | 0034925.0520W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -53.2820 |
| **Threshold Crossing Height** | 49.2 |
| **TCH Units Selector** | 0 (feet) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 80 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 15 12 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 48 53 DC 14 CC 8C 5D FE<br>12 19 08 B8 FE BC 5F FE EC 01<br>2C 01 64 0A C8 AF 20 C0 51 85 |
| **Calculated CRC Value** | 20C05185 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 79.9 |



© SIA

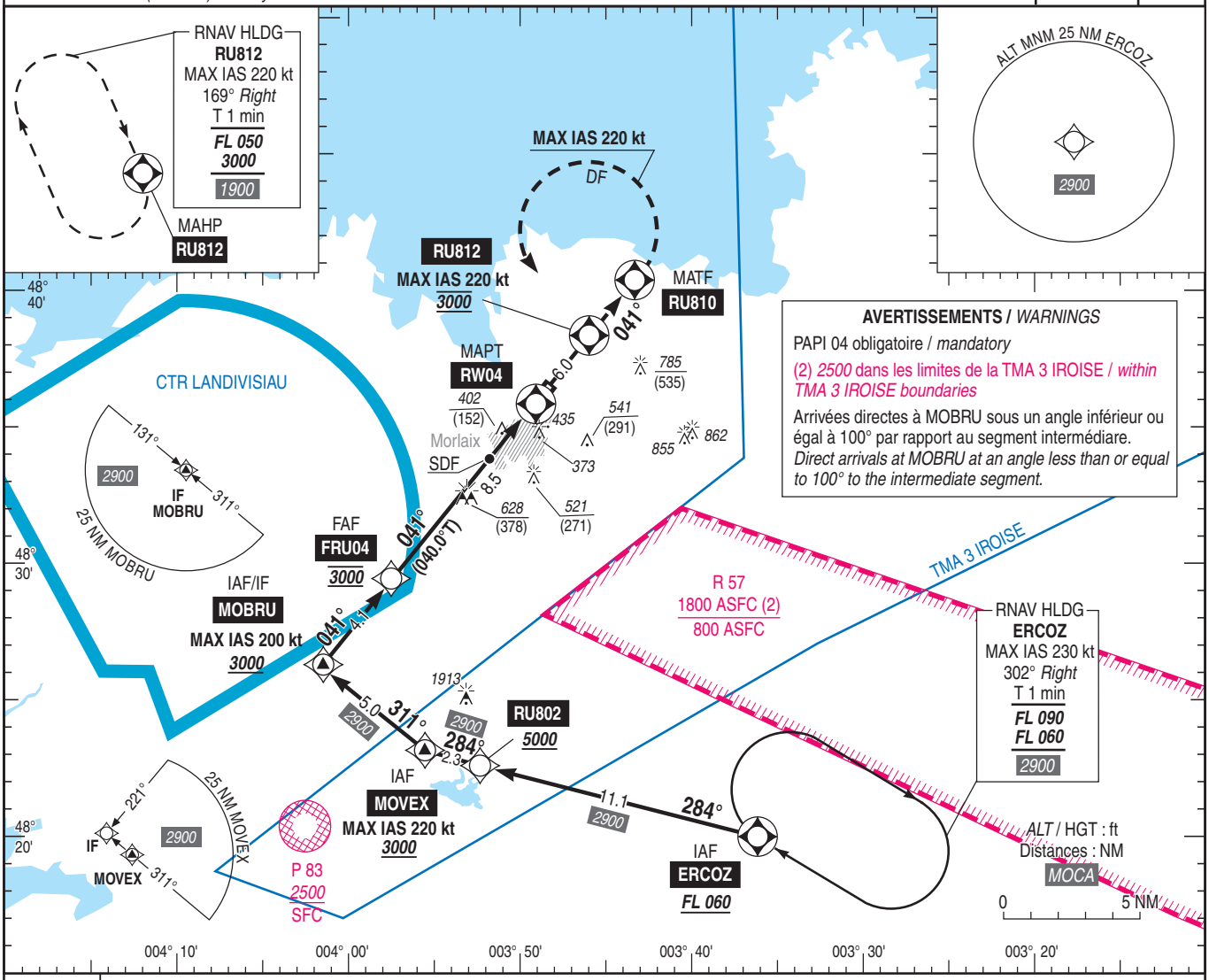
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 278 ,* ***DTHR : 250 (9hPa)***

**MORLAIX** PLOUJEAN

**RNP** RWY 04

APP **:** LANDI Approche/*Approach* 122.400 (L)(1) - IROISE Approche/*Approach* 125.860 (L)
(1) Pendant HOR APP LANDIVISIAU / *During LANDIVISIAU APP SKED.*
TWR : NIL
**AFIS :** MORLAIX Information 118.505
Absence ATS : **A/A** (118.505) FR seulement. Obtenir le QNH de BREST BRETAGNE auprès de LANDI APP ou IROISE APP
***A/A*** *(118.505) FR only. Obtain BREST BRETAGNE QNH from LANDI APP or IROISE APP*

| **RNP APCH** | VAR 1°W (2020) |
|---|---|



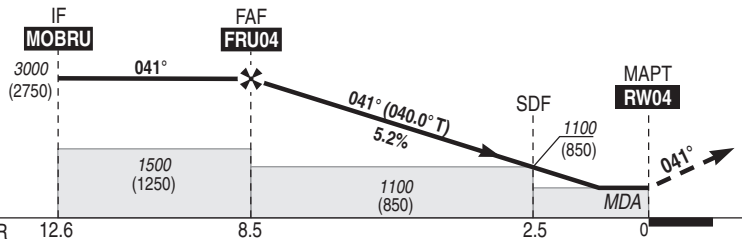

**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*

PAPI 04 obligatoire / *mandatory*

(2) *2500* dans les limites de la TMA 3 IROISE / *within TMA 3 IROISE boundaries*

Arrivées directes à MOBRU sous un angle inférieur ou égal à 100° par rapport au segment intermédiare.
*Direct arrivals at MOBRU at an angle less than or equal to 100° to the intermediate segment.*

*TA : 5000*




API : Monter jusqu'à **RU810 (RM 041°)** puis tourner **à gauche (MAX IAS 220 kt)** direct vers **RU812** en montée vers ***3000*** (2750) ou suivre les instructions du CTL. Si impossible d'atteindre ***3000*** (2750) à **RU812**, poursuivre la montée dans l'attente.
Monter à ***1200*** (950) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***RU810*** *(****MAG 041°****) then turn* ***left*** *(****MAX IAS 220 kt****) direct to* ***RU812*** *climbing up to* ***3000*** *(2750) or follow ATC instructions. If unable to reach* ***3000*** *(2750) at* ***RU812****, continue climbing in the holding pattern.*
*Climb to* ***1200*** *(950) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LNAV (3) | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Sans QNH local *Without local QNH* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | 1500 | | ***820*** (570) | 1500 | ***930*** (680) | 1500 |
| B | ***650*** (400) | 1500 | 398 | ***840*** (590) | 1600 | ***950*** (700) | 1600 |
| C | | 1800 | | ***1180*** (930) | 2400 | ***1290*** (1040) | 2400 |

| **DIST RW04** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| **ALT** (HGT) | ***2850*** **(2600)** | ***2530*** (2280) | ***2210*** (1960) | ***1890*** (1640) | ***1570*** (1320) | ***1260*** (1010) | ***940*** (690) |

Observations / *Remarks* : (3) PAPI U/S : procédure inutilisable / *procedure unavailable.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT | 8.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 17 | 6 min 00 | 5 min 06 | 4 min 26 | 3 min 55 | 3 min 31 | 3 min 11 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

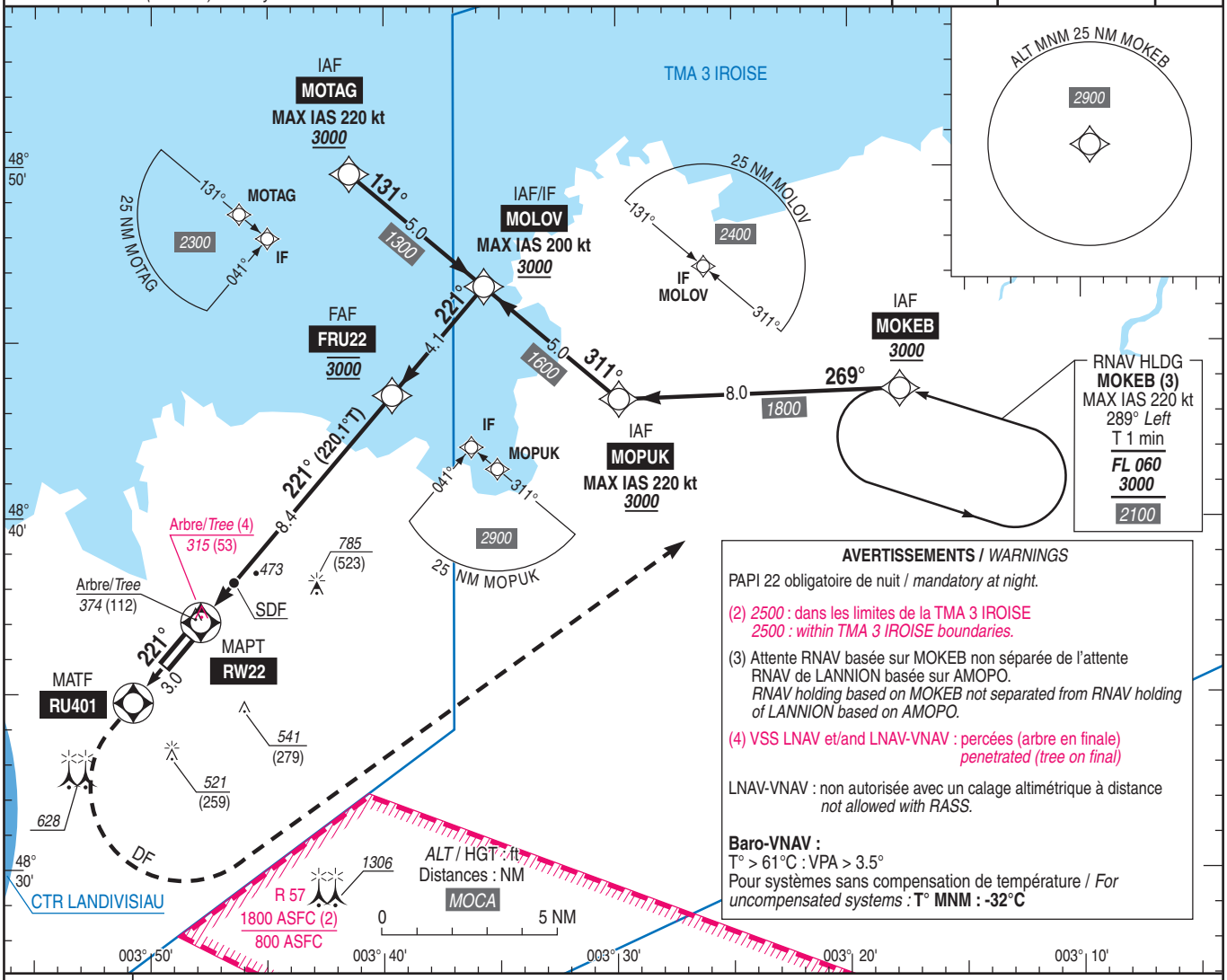
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT* AD : 278, ***THR : 262 (10 hPa)***

**MORLAIX** PLOUJEAN

**RNP** RWY 22

APP : LANDI Approche/*Approach* 122.400 (L)(1) - IROISE Approche/*Approach* 125.860 (L)
(1) Pendant HOR APP LANDIVISIAU / *During LANDIVISIAU APP SKED.*
TWR : NIL
**AFIS :** MORLAIX Information 118.505
Absence ATS : **A/A** (118.505) FR seulement. Obtenir le QNH de BREST BRETAGNE auprès de LANDI APP ou IROISE APP.
***A/A*** *(118.505) FR only. Obtain BREST BRETAGNE QNH from LANDI APP or IROISE APP.*

| RNP APCH | EGNOS<br>CH 62588<br>E22A<br>TCH : 49 | VAR<br>1°W<br>(2020) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS /** *WARNINGS*

PAPI 22 obligatoire de nuit / *mandatory at night.*

(2) *2500* : dans les limites de la TMA 3 IROISE
*2500 : within TMA 3 IROISE boundaries.*

(3) Attente RNAV basée sur MOKEB non séparée de l'attente RNAV de LANNION basée sur AMOPO.
*RNAV holding based on MOKEB not separated from RNAV holding of LANNION based on AMOPO.*

(4) VSS LNAV et/and LNAV-VNAV : percées (arbre en finale)
*penetrated (tree on final)*

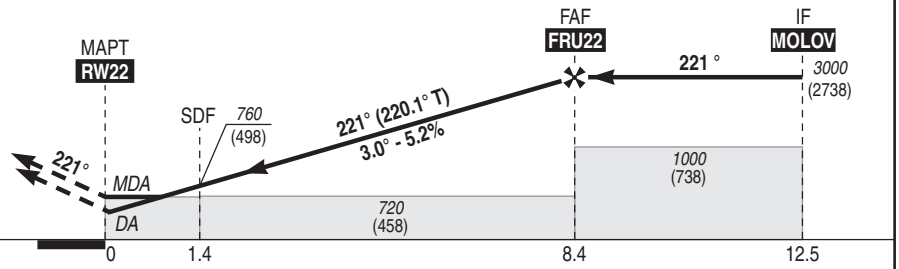
LNAV-VNAV : non autorisée avec un calage altimétrique à distance
*not allowed with RASS.*

**Baro-VNAV :**
T° > 61°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* : **T° MNM : -32°C**

*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **RU401 (RM 221°)** puis tourner à **gauche** direct vers **MOKEB** en montée vers ***3000*** (2738) ou suivre les instructions du CTL.
Monter à ***1700*** (1438) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***RU401 (MAG 221°)*** *then turn* ***left*** *direct to* ***MOKEB*** *climbing up to* ***3000*** *(2738) or follow ATC instructions.*
*Climb to* ***1700*** *(1438) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV (5) | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | | MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (250) | 1300 | 183 | ***520*** (250) | 1300 | 241 | ***620*** (360) | 1500 | 358 | ***820*** (560) | 1500 | ***930*** (660) | 1500 |
| B | | | 195 | ***520*** (260) | | 254 | | 1500 | | ***840*** (580) | 1600 | ***950*** (680) | 1600 |
| C | | | 204 | ***530*** (270) | | 262 | | 1600 | | ***1180*** (920) | 2400 | ***1290*** (1030) | 2400 |

**DIST RW22**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***630*** (368) | ***950*** (688) | ***1270*** (1008) | ***1580*** (1318) |
| **NM** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1900*** (1638) | ***2220*** (1958) | ***2540*** (2278) | ***2860*** (2598) |

Observations / *Remarks* : (5) Piste non homologuée CAT I / *RWY not approved for CAT I*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

| FAF - MAPT 8.4 NM | 70 kt<br>7 min 14 | 85 kt<br>5 min 58 | 100 kt<br>5 min 04 | 115 kt<br>4 min 24 | 130 kt<br>3 min 54 | 145 kt<br>3 min 30 | 160 kt<br>3 min 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRV.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRV - VANNES GOLFE DU MORBIHAN

**AD 2 LFRV.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°43'09"N 002°43'24"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY A |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 8 km NNE Vannes |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 440 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 159 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.3382°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.137°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SEALAV |
| | Adresse / *Address* | |
| | Telephone | 02 97 60 78 79 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | LFRVZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | SOCIETE D'EXPLOITATION ET D'ACTION LOCALE DE L'AEROPORT DE VANNES<br>E-mail : operations@vannes.aeroport.fr |

**AD 2 LFRV.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NEANT | |
| 7 | ATS | AFIS Du 01/11 au 31/03 : LUN - DIM et JF : 0800-1130, 1230-1700.<br>Du 01/04 au 31/10 : LUN - DIM et JF : 0800-1130, 1230-1800.<br>AFIS activable O/R de 1130 à 1230.<br>En dehors de ces horaires : O/R PN 48 HR à l'exploitant AD pour les MEDEVAC et vols commerciaux uniquement sur MYHANDLING.com<br>TEL : 02 97 60 78 79<br>E-mail : afis@vannes.aeroport.fr<br>Aéroport de Vannes, 56250 Monterblanc. | AFIS from 01/11 to 31/03: MON- SUN and HOL: 0800-1130, 1230-1700.<br>From 01/04 to 31/10: MON- SUN and HOL: 0800-1130, 1230-1800.<br>AFIS O/R possible from 1130 to 1230.<br>Out of these SKED: O/R PN 48 HR from AD operator for MEDEVAC and commercial flights only on MYHANDLING.com<br>TEL : 02 97 60 78 79<br>E-mail : afis@vannes.aeroport.fr<br>Aéroport de Vannes, 56250 Monterblanc. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 Automate World Fuel Services (Carte WFS) et CB.<br>AVT hors automate possible (espèces avec appoint uniquement).<br>Du 01/11 au 31/03 : 0800-1600<br>Du 01/04 au 31/10 : 0800-1700<br>Extension pour les MEDEVAC et vols commerciaux PPR PN 48 HR.<br>TEL : Exploitant d'aérodrome. | H24 World Fuel Services automatic fuel dispenser (WFS card) and credit card.<br>AVT without automatic fuel dispenser possible (cash with exact amount only).<br>From 01/11 to 31/03 : 0800-1600<br>From 01/04 to 31/10 : 0800-1700<br>Extension for MEDEVAC and commercial flights PPR PN 48 HR.<br>TEL : AD operator. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR et O/R ATS. | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED and O/R. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRV.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL, JET A1<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100LL, JET A1.<br>Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 2 cuves 40 m3 et 30 m3 pistolet et coupling<br>100LL : 2 cuves 20 m3 et 10 m3 pistolet | JET A1 : 2 tanks 40 m3 and 30 m3 pistol and coupling<br>100LL : 2 tanks 20 m3 and 10 m3 pistol |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Atelier agréé Bretagne service A : 02 97 60 68 54 - FAX : TEL : 02 97 44 54 48.<br>Atelier Fly West TEL : 09 73 03 11 11. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance aéroportuaire : obligatoire pour les aéronefs (dont hélicoptères) dont la MTOW est supérieure ou égale à 3 tonnes. | Airport handling : mandatory for ACFT (including HEL) whose MTOW is greater than or equal to 3 tons. |

**AD 2 LFRV.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Hôtels | |
| 2 | Restaurants | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | |
| 7 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRV.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 véhicule d'intervention eau 6550 litres / émulseur 900 litres / poudre BC 250 kg. | 1 intervention vehicle 6550 litres of water / 900 litres of foam / 250 kg of BC powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | RFFS activable sur demande de 1130 à 1230.<br>HOR AFIS : Niveau 5.<br>En dehors de ces HOR : Niveau 1<br>Extension pour les EVASAN et vols commerciaux PPR 48 HR.<br>TEL : Exploitant d'aérodrome . | Possible activation O/R from 1130 to 1230.<br>AFIS SKED: Level 5.<br>Out of these SKED : Level 1.<br>Extension for MEDEVAC and commercial flights PPR 48 HR<br>TEL : AD operator. |

**AD 2 LFRV.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFRV.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 15 à 59 m<br>TWY B : 12 m<br>TWY C : 15 m<br>TWY D : 10 m | TWY A : 15 to 59 m<br>TWY B : 12 m<br>TWY C : 15 m<br>TWY D : 10 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A et B revêtus<br>TWY C, C2, D, D2 herbe | TWY A and B paved<br>TWY C, C2, D, D2 grass |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 10 F/C/W/T<br>TWY B : 6 F/C/W/T | TWY A : 10 F/C/W/T<br>TWY B : 6 F/C/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | N47°43'15,0" - W002°43'38,1" (WGS 84) | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRV.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRV .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | |
| 4 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFRV.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRV.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRV .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANTES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRV.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | 039.00 (040) | 1530 x 45 | 17 F/D/W/T revêtue / paved | 47°43'04.59"N 002°43'29.84"W ------ GUND NIL | THR : 429ft |
| 22 | 219.00 (220) | 1530 x 45 | 17 F/D/W/T revêtue / paved | 47°43'42.90"N 002°42'43.50"W ------ GUND NIL | THR : 437ft |
| 08 | 082.08 (083) | 995 x 60 | non revêtue / not paved | 47°43'26.56"N 002°43'51.59"W ( 47°43'26.91"N 002°43'48.77"W ) ------ GUND NIL | THR : 433ft DTHR : 436ft |
| 26 | 262.08 (263) | 995 x 60 | non revêtue / not paved | 47°43'30.99"N 002°43'04.37"W ------ GUND NIL | THR : 440ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 08 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 26 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFRV.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 1530 | 1530 | 1530 | 1530 | |
| 22 | 1530 | 1530 | 1530 | 1530 | |
| 08 | 995 | 995 | 995 | 915 | |
| 26 | 995 | 995 | 995 | 995 | |

**AD 2 LFRV.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 04 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | | | | |
| 22 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 47 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 04 | 1530 m | 60 m | W | LIL | R | | |
| 22 | 1530 m | 60 m | W | LIL | R | | |

**AD 2 LFRV.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY A | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène et onduleur | Generator and inverter |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | inférieur à 1s | BLW 1s |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRV.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFRV.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRV.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | VANNES Information (FR)<br>*VANNES Information (EN)* | 122.605 MHz | HO | |
| A/A | VANNES (FR) | 122.605 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFRV.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFRV.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Interdiction d'utilisation simultanée des 2 pistes hors HOR AFIS.

TWY B inutilisable de nuit.

Demande de mise en route obligatoire pour tout hélicoptère.

***20.1 GROUND HANDLING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY.*

*Simultaneous use of both RWY prohibited outside AFIS SKED.*

*TWY B prohibited at night.*

*Start-up request compulsory for helicopters.*

**20.2 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Circuits basse hauteur autorisés dans le cadre des vols d'entrainement avec instructeur uniquement : 500 AAL MNM, au Sud-Est de la piste 04/22.

***20.2 TRAINING FLIGHTS***

*Low-height patterns authorized for training flights with instructor only : 500 AAL MNM, South-East of RWY 04/22.*

**20.3 CONSIGNES EN VOL**

LF-R 278 : contact radio obligatoire avec VANNES information ou en A/A en absence AFIS.

LF-R 279 : contournement obligatoire pendant activité, sauf aéronef au départ et à destination de l'aérodrome de VANNES GOLFE DU MORBIHAN.

***20.3 INSTRUCTIONS DURING FLIGHT***

*LF-R 278 : radio contact mandatory with VANNES Information or on A/A if absence of AFIS.*

*LF-R 279 : avoidance mandatory during activity, except for ACFT to and from VANNES GOLFE DU MORBIHAN AD.*

**AD 2 LFRV.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRV .22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DÉPART**

**22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 04 : Monter RM 040° à 7.5% (1) jusqu'à *900* (471) puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) La pente initiale de montée est de 7.5% jusqu'à 600ft AMSL, déterminée par un arbre d'altitude 474ft, situé à 169m de la DER et à 177m au nord de l'axe de piste, puis la pente réglementaire de 3.3% s'applique.

RWY 22 : Monter RM 220° jusqu'à *900* (463) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.2 VOLS À L'ARRIVÉE**

PAPI en fonctionnement, obligatoire pour toute approche de nuit RWY 22.

MVL interdites pistes 08 et 26.

**22.3 PROCEDURES LVP**

**22.3.1 Installations et équipements disponibles**

**22.3.1.1 Pistes**

Les pistes 04 et 22 sont homologuées uniquement pour des approches classiques.

**22.3.1.2 Taxiways**

Un seul appareil au roulage est autorisé sur l'aire de manoeuvre.

**22.3.1.3 Communications**

Les pilotes sont informés par l'AFIS quand les procédures LVP sont en cours.

**22.3.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

La phase LVP au départ commence lorsque la RVR est comprise entre 250 m et 550 m. Pas de LVP à l'arrivée.

**22.3.3 Balisage de piste**

Lumineux latéral, seuils 04 et 22 en BI. Autre balisage lumineux : feux de protection de piste (wig wag) aux points d'attente A et B. Balisage latéral TWY A en BI.

**22.3.4 Observations**

Alimentation de secours : un onduleur assure la continuité de la fourniture d'électricité en cas de coupure du réseau principal et avant la prise de relais par le groupe électrogène.

**22.4 ACTIVITÉ DE PARACHUTAGE**

Pendant l'activité de parachutage, appareils effectuant dans le même vol une arrivée IFR suivie d'un départ IFR : poursuivre la montée dans l'axe, ne pas virer avant la fin de l'extrémité de piste puis rejoindre le point de la clairance.

***22.1 OUTBOUND AIRCRAFT***

***22.1.1 Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 04 : Climb MAG 040° at 7.5% (1) to 900 (471) then direct route to enroute safety altitude.*

*(1) The initial climb gradient of 7.5% until 600ft AMSL is determined by a 474ft high altitude tree located at 169m from the DER and 177m north of RWY axis, then the theoretical slope of 3.3% applies.*

*RWY 22 : Climb MAG 220° to 900 (463) then direct route up to enroute safety altitude.*

***22.2 INBOUND AIRCRAFT***

*PAPI in operation, mandatory for any night approach RWY 22.*

*Circling prohibited RWY 08 and 26.*

***22.3 LVP PROCEDURES***

***22.3.1 Facilities and equipment available***

***22.3.1.1 RWY***

*RWY 04 and 22 are homologated only for non precision approaches.*

***22.3.1.2 Taxiways***

*Taxiing on manoeuvering area is allowed for only one ACFT.*

***22.3.1.3 Communications***

*Pilots are informed by the AFIS when LVP procedures are in progress.*

***22.3.2 Criteria of implementation and end of LVP***

*The LVP phase on departure begins when RVR is between 250 m and 550 m. No LVP on arrival.*

***22.3.3 RWY lighting***

*Edge lighting, LIL THR 04 and 22. Other lighting : RWY protection lights (wig wag) at holding points A and B. LIL edge lighting TWY A.*

***22.3.4 Remarks***

*Secondary power unit : an inverter ensures the continuity of the supply of electricity in the event of a break in the main network and before the relaying of the generator.*

***22.4 PARACHUTING ACTIVITY***

*During the parachuting activity, aircraft performing, during the same flight, an IFR arrival followed by an IFR departure : continue climbing runway heading, no turn allowed before DER then join the clearance point.*

**AD 2 LFRV .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

AD reserved for radio-equipped ACFT.

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL.

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Occasionnel HOR RFFS.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Random RFFS SKED.*

**AD 2 LFRV .24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRV .25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

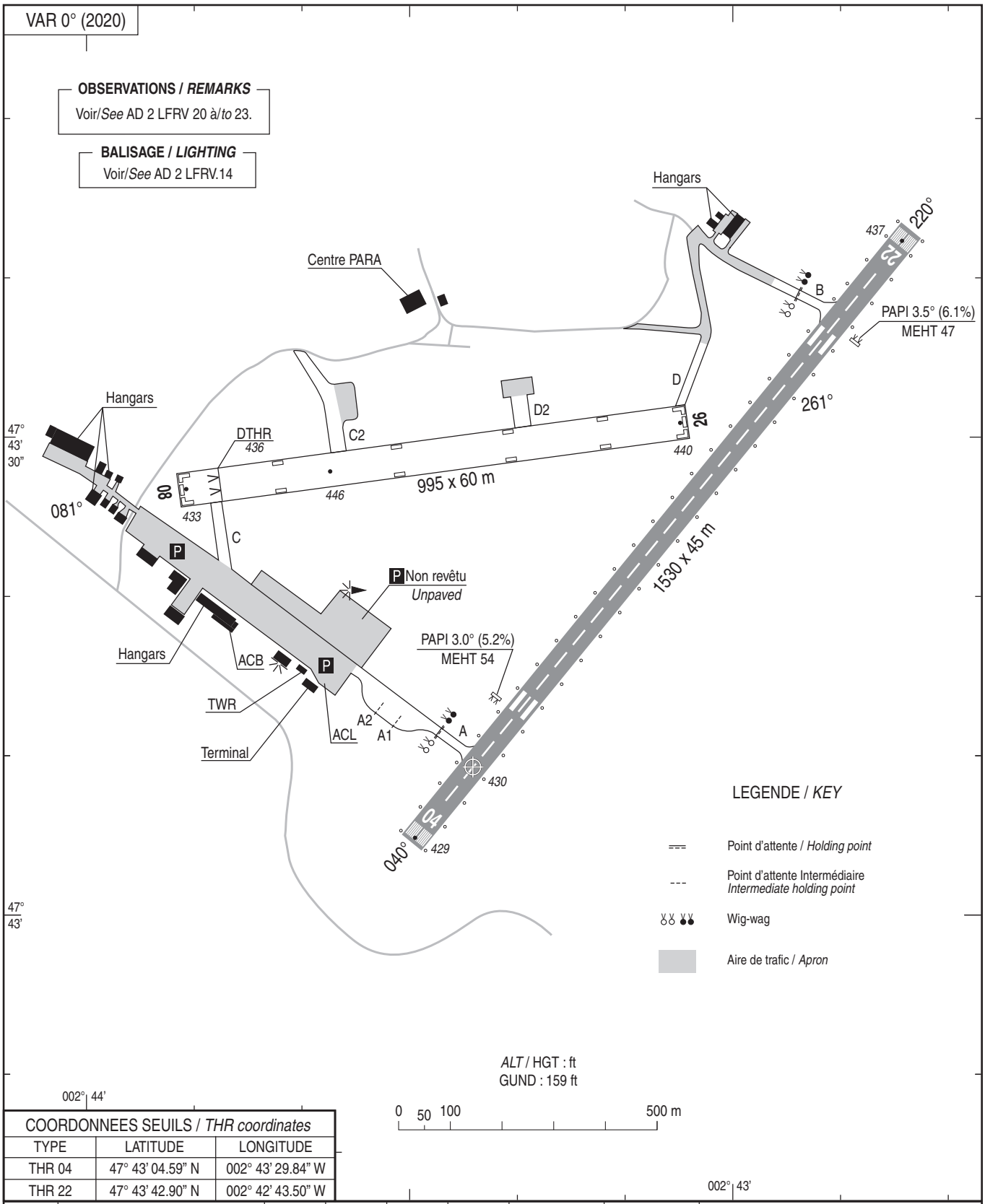
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRV.18

## VANNES GOLFE DU MORBIHAN
47 43 09 N - 002 43 24 W
*ALT AD : 440 (16 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 04 | 47° 43' 04.59" N | 002° 43' 29.84" W |
| THR 22 | 47° 43' 42.90" N | 002° 42' 43.50" W |

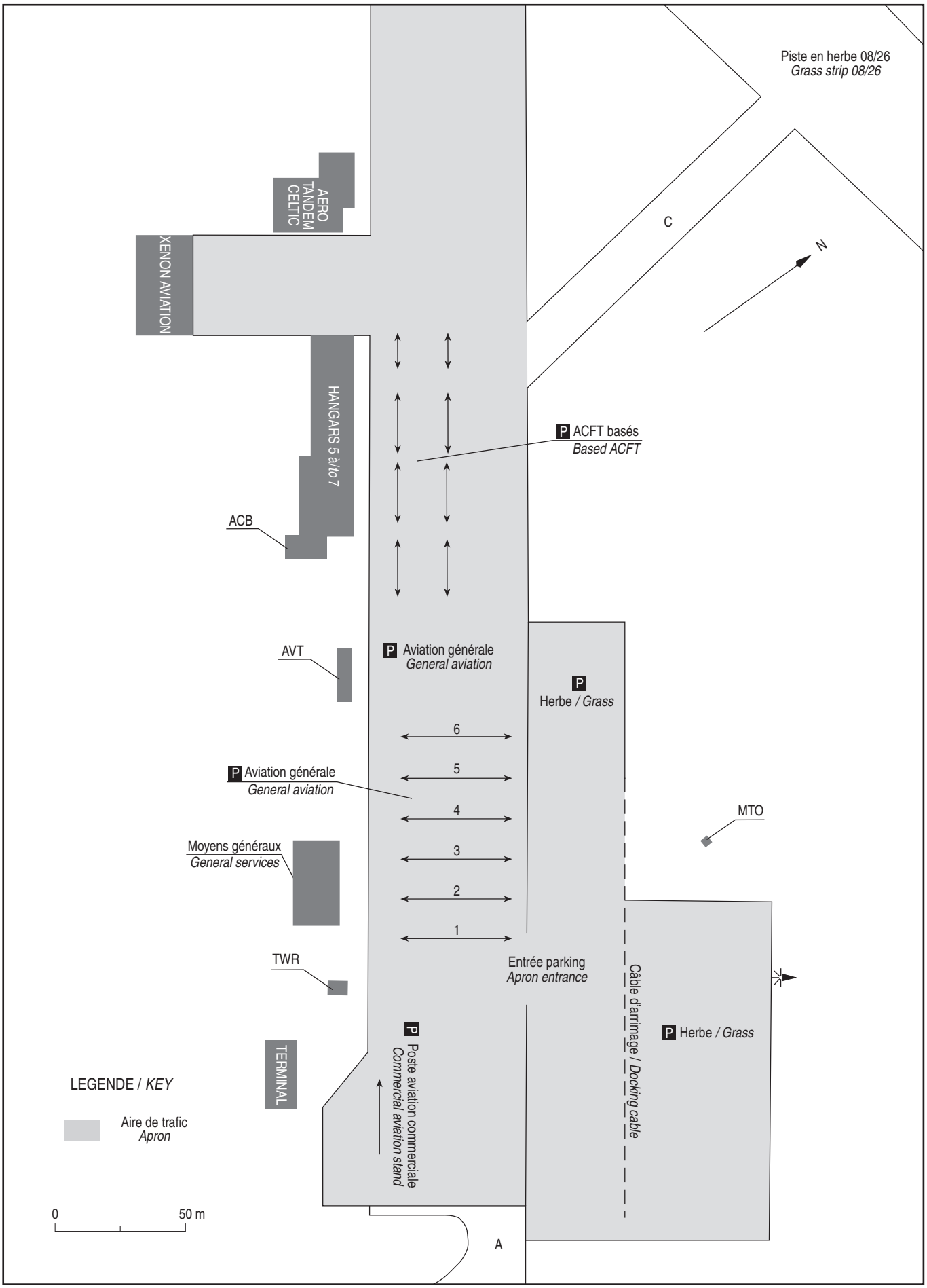
| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 04 | NIL | LIL | 1530 | 1530 | 1530 | 1530 | Revêtue *Paved* | 17 F/D/W/T | 250* | 250* | 250* | - |
| 22 | NIL | LIL | 1530 | 1530 | 1530 | 1530 | | | 250* | 250* | 250* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : HJ 550 m, HN 800 m | | | |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**VANNES** GOLFE DU MORBIHAN






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| VANEG | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| RV204 | 47° 53' 20.3"N | 002° 40' 38.1"W | X | | | X |
| RV202 | 47° 47' 00.5"N | 002° 29' 08.9"W | X | | | X |
| IRV22 | 47° 50' 10.1"N | 002° 34' 53.6"W | X | | | X |
| FRV22 | 47° 47' 04.5"N | 002° 38' 39.2"W | X | | | X |
| RV210 | 47° 42' 10.0"N | 002° 44' 35.9"W | X | | | X |
| RW22 | 47° 43' 42.90"N | 002° 42' 43.50"W | X | | | X |
| RV402 | 47° 38' 33.2"N | 002° 56' 34.8"W | X | | | X |
| RV404 | 47° 33' 30.6"N | 002° 47' 24.5"W | X | | | X |
| IRV04 | 47° 36' 02.0"N | 002° 51' 59.4"W | X | | | X |
| FRV04 | 47° 39' 08.0"N | 002° 48' 15.5"W | X | | | X |
| RV410 | 47° 47' 38.3"N | 002° 37' 58.2"W | X | | | X |
| RW04 | 47° 43' 04.59"N | 002° 43' 29.84"W | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## TABLEAU POUR LES INTEGRATEURS DE DONNEES

*Table for data integrators*

**RNP RWY 04**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.5°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | VANEG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VANEG | IF | VANEG | - | - | - | - | - | 2200 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | RV404 | - | 246 | 245.7 | 15.9 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | IRV04 | - | 310 | 309.2 | 4 | - | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| INA RV404 | IF | RV404 | - | - | - | - | - | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| | TF | IRV04 | - | 310 | 309.2 | 4 | - | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| INA RV402 | IF | RV402 | - | - | - | - | - | 3500 | - | 190 | - | RNP APCH |
| | TF | IRV04 | - | 130 | 129.1 | 4 | - | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| INA IRV04 | IF | IRV04 | - | - | - | - | - | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IRV04 | - | - | - | - | - | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| | TF | FRV04 | - | 40 | 39.1 | 4 | - | 2100 | 2100 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW04 | YES | 40 | 39.2 | 5.1 | - | - | - | - | -3.0/15.0 | RNP APCH |
| | TF | RV410 | - | 40 | 39.2 | 5.9 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | VANEG | - | 134 | 133.3 | 11 | R | 2300 | - | 220 | - | RNP APCH |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFRV |
| **Runway** | 04 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E04A |
| **LTP/FTP Latitude** | 474304,5910N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0024329,8420W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 179,3 |
| **FPAP Latitude** | 474347,1060N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 42,5150 |
| **FPAP Longitude** | 0024238,4080W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 51,4340 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 168 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 16 12 06 0C 04 00 00 01 34<br>30 05 1E 73 7A 14 9C A0 D4 FE<br>01 1B 26 4C 01 D4 91 01 2C 81<br>2C 01 64 15 C8 AF 18 F5 B6 40 |
| **Calculated CRC Value** | 18 F5 B6 40 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 130,8 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 130,8 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## TABLEAU POUR LES INTEGRATEURS DE DONNEES

*Table for data integrators*

**RNP RWY 22**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 0.5°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | VANEG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VANEG | IF | VANEG | - | - | - | - | - | 2200 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | RV202 | - | 344 | 343.5 | 7.3 | - | - | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | IRV22 | - | 310 | 309.3 | 5 | - | - | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA RV202 | IF | RV202 | - | - | - | - | - | - | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | IRV22 | - | 310 | 309.3 | 5 | - | - | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA RV204 | IF | RV204 | - | - | - | - | - | 2400 | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | IRV22 | - | 130 | 129.3 | 5 | - | - | - | 210 | - | RNP APCH |
| INA IRV22 | IF | IRV22 | - | - | - | - | - | - | - | 210 | - | RNP APCH |
| APCH | IF | IRV22 | - | - | - | - | - | - | - | 210 | - | RNP APCH |
| | TF | FRV22 | - | 220 | 219.3 | 4 | - | 2100 | 2100 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW22 | YES | 220 | 219.3 | 4.3 | - | - | - | - | -3.5/15.0 | RNP APCH |
| | TF | RV210 | YES | 220 | 219.2 | 2 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | VANEG | - | - | - | - | L | 2300 | - | 200 | - | RNP APCH |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFRV |
| **Runway** | 22 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E22A |
| **LTP/FTP Latitude** | 474342.8990N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0024243.4990W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 181.6 |
| **FPAP Latitude** | 474300.3830N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -42.5160 |
| **FPAP Longitude** | 0024334.9310W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -51.4320 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.0 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 168 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 16 12 06 0C 16 00 00 01 32<br>32 05 66 9E 7B 14 AA 0A D6 FE<br>18 1B D8 B3 FE 30 6E FE 2C 81<br>5E 01 64 15 C8 AF 6D 8F BE 1C |
| **Calculated CRC Value** | 6D8FBE1C |
| **Supplied CRC Value** | 6D8FBE1C |
| **Comparison Result** | OK |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 133.2 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# VANNES GOLFE DU MORBIHAN

CAT A B C
*ALT AD : 440,* ***THR : 429 (16 hPa)***

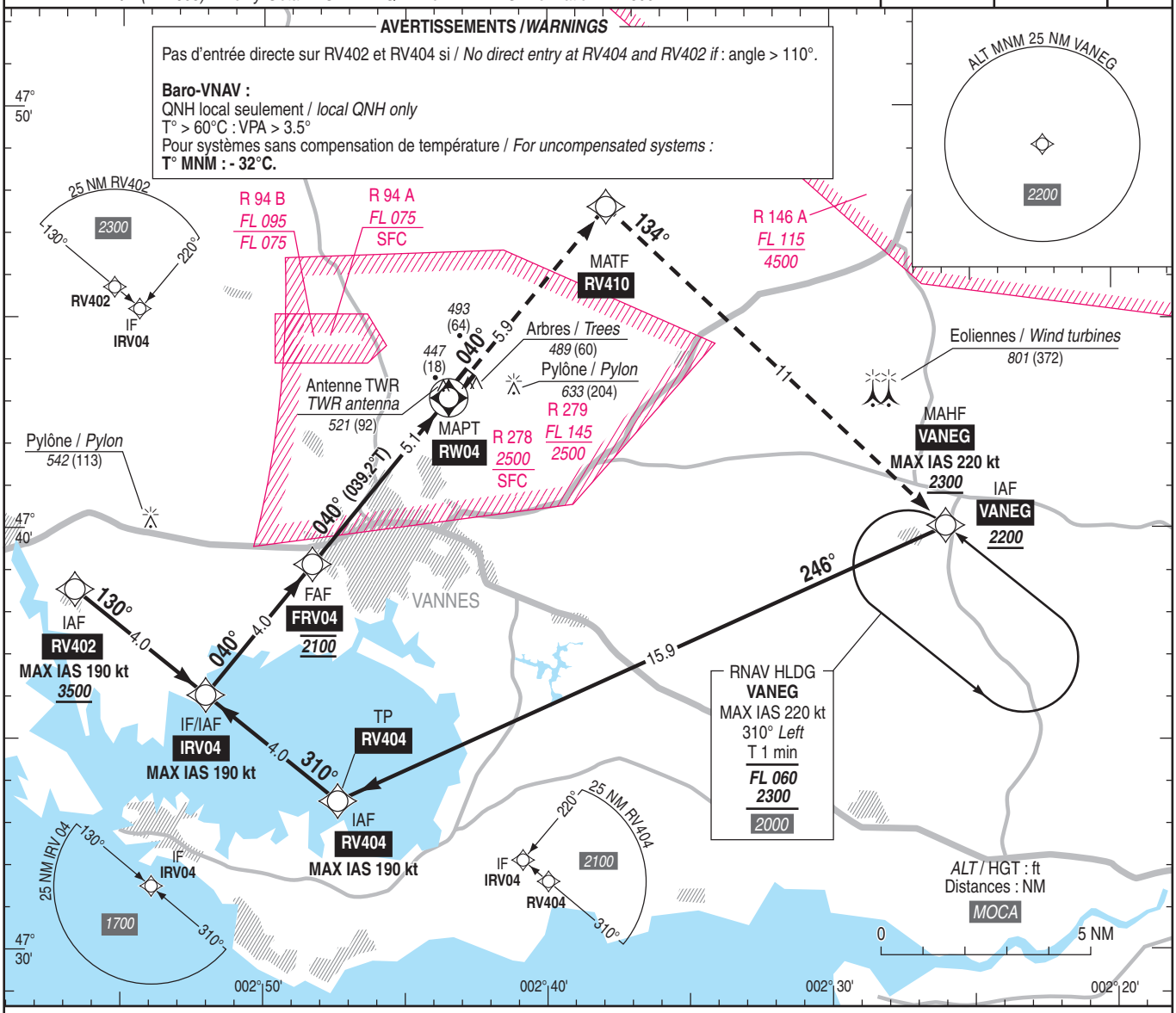
**RNP** RWY 04

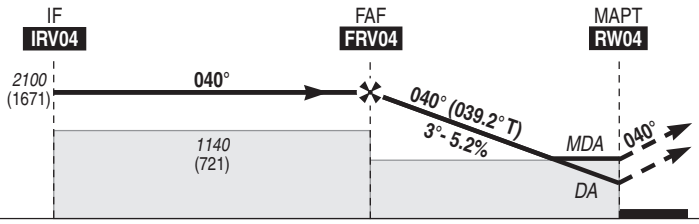
| | | | |
|---|---|---|---|
| APP : NIL<br>TWR : NIL<br>**AFIS :** VANNES Information 122.605<br>Absence ATS : **A/A** (122.605) FR seulement. Obtenir QNH LORIENT auprès de NANTES Information 122.800<br>***A/A*** *(122.605) FR only. Obtain LORIENT QNH from NANTES Information 122.800* | **RNP APCH** | **EGNOS**<br>**Ch 83425**<br>**E04A**<br>TCH : 49 | VAR<br>0°<br>(2020) |

**AVERTISSEMENTS /** ***WARNINGS***

Pas d'entrée directe sur RV402 et RV404 si / *No direct entry at RV404 and RV402 if* : angle > 110°.

**Baro-VNAV :**
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 60°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
**T° MNM : - 32°C.**




API : Monter vers **RV410** (RM 040°), puis tourner **à droite** vers **VANEG**, en montée vers ***2300*** (1871) pour intégrer l'attente, **MAX IAS 220 kt**.
Monter à *1300* (871) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RV410*** *(MAG 040°), then turn* ***right*** *to* ***VANEG****, climbing to* ***2300*** *(1871) to enter holding,* ***MAX IAS 220 kt****.*
*Climb to 1300 (871) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | MVL / *Circling* absence ATS (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 193 | ***680*** (250) | 1300 | 248 | | | | ***930*** (500) | 1500 | ***1060*** (630) | 1500 |
| B | ***680*** (250) | 1300 | 206 | ***690*** (260) | 1300 | 260 | ***780*** (350) | 1600 | 346 | ***940*** (520) | 1600 | ***1070*** (640) | 1600 |
| C | | | 214 | ***710*** (280) | 1300 | 280 | | | | ***1040*** (620) | 2400 | ***1170*** (740) | 2400 |

**DIST RW04**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2070*** (1641) | ***1750*** (1321) | ***1430*** (1001) | ***1120*** (691) | ***800*** (371) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - MAPT 5.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 min 22 | 3 min 36 | 3 min 03 | 2 min 39 | 2 min 21 | 1 min 55 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 |



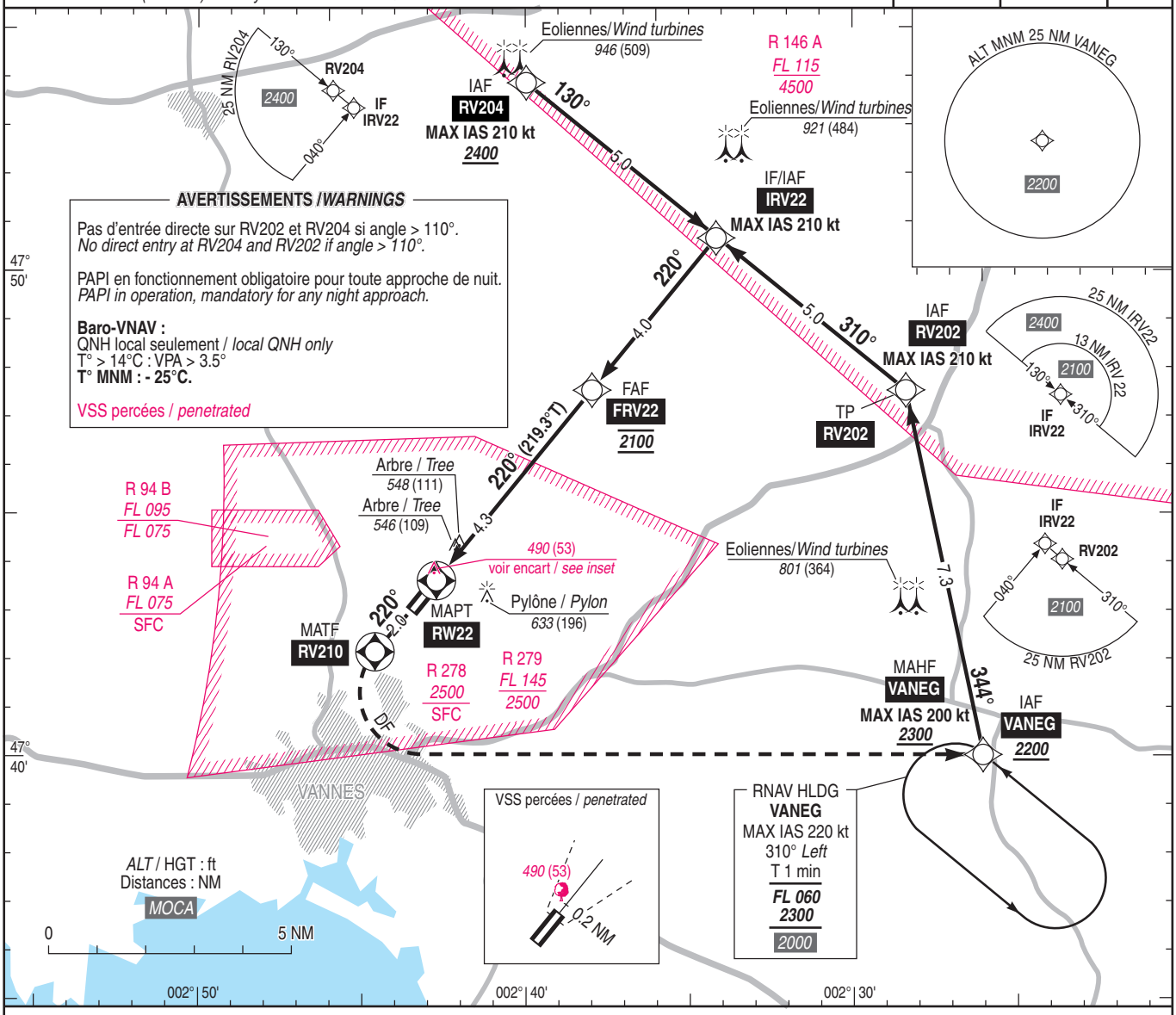
© SIA

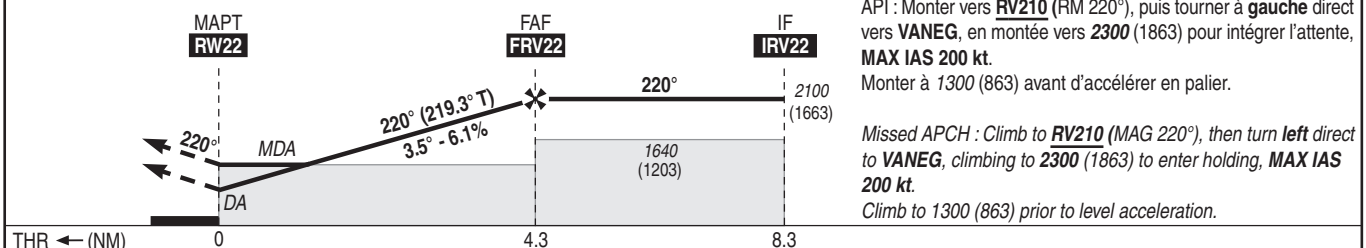
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 440,* ***THR : 437 (16 hPa)***

# VANNES GOLFE DU MORBIHAN
**RNP** RWY 22

APP : NIL
TWR : NIL
**AFIS :** VANNES Information 122.605
Absence ATS : **A/A** (122.605) FR seulement. Obtenir QNH LORIENT auprès de NANTES Information 122.800
***A/A*** *(122.605) FR only. Obtain LORIENT QNH from NANTES Information 122.800*

| RNP APCH | EGNOS Ch 72578 E22A TCH : 49 | VAR 0° (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers **RV210** (RM 220°), puis tourner à **gauche** direct vers **VANEG**, en montée vers ***2300*** (1863) pour intégrer l'attente, **MAX IAS 200 kt**.
Monter à *1300* (863) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RV210*** *(MAG 220°), then turn* ***left*** *direct to* ***VANEG****, climbing to* ***2300*** *(1863) to enter holding,* ***MAX IAS 200 kt****.*
*Climb to 1300 (863) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* absence ATS (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***700*** (270) | 1300 | 262 | ***700*** (270) | 1300 | 263 | | 1500 | | ***930*** (500) | 1500 | ***1060*** (620) | 1500 |
| B | ***720*** (280) | 1300 | 277 | ***720*** (280) | 1300 | 278 | ***810*** (380) | 1500 | 373 | ***940*** (510) | 1600 | ***1070*** (630) | 1600 |
| C | ***730*** (290) | 1400 | 287 | ***730*** (290) | 1400 | 288 | | 1700 | | ***1040*** (610) | 2400 | ***1170*** (730) | 2400 |

| DIST RW22 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| ***ALT*** (HGT) | ***860*** (423) | ***1230*** (793) | ***1600*** (1163) | ***1970*** (1533) |

Observations/*Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| FAF - MAPT | 4.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 min 43 | 3 min 04 | 2 min 36 | 2 min 16 | 2 min 00 | 1 min 48 | 1 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 525 | 620 | 710 | 805 | 900 | 990 |


© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFRZ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFRZ - SAINT NAZAIRE MONTOIR

**AD 2 LFRZ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°18'38"N 002°09'24"W | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection TWY Bravo et RWY | TWY B and RWY intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6,9 Km NE de la ville de St Nazaire | 6.9km NE St NAZAIRE |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 13 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0.5411°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.135°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | AEROPORT DU GRAND OUEST (AGO) | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de ST. NAZAIRE MONTOIR<br>Route de l'aéroport<br>44550 MONTOIR DE BRETAGNE | |
| | Telephone | Opérations exploitant : 02 40 90 02 13 / 06 16 92 09 66<br>Gestionnaire : 02 40 84 81 53 | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | NTECHXH | |
| | AFS | LFRZYDYX/LFRZZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail gestionnaire/administrator : operations.snr@nantes.aeroport.fr | |

**AD 2 LFRZ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0600-2130<br>SAM : 0600-1700<br>DIM et JF du 01/04 au 31/10 : 0700-1700 | MON-FR: 0600-2130<br>SAT: 0600-1700<br>SUN and public HOL from 01/04 to 31/10: 0700-1700 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes :<br>Préavis 24 HR avant l'heure prévue de vol<br>LUN-VEN : 0800-1800 locales<br>En dehors de ces HOR, et pour les SAM, DIM et JF, la demande peut être refusée, acceptée en l'état ou acceptée sous condition d'adapter l'heure d'arrivée ou de départ de l'aéronef aux disponibilités du service douanier.<br>SAM, DIM et JF ayant lieu un LUN : préavis avant le VEN 1000 locale.<br>TEL : 09 70 27 51 23 - 06 64 57 63 21<br>E-mail : bse-saint-nazaire@douane.finances.gouv.fr<br>Police / Gendarmerie : 02 40 45 50 17 | Customs:<br>PPR 24 HR before scheduled flight time.<br>MON-FRI: 0800-1800 local time<br>Outside these SKED, and on SAT, SUN and public HOL, the request may be refused, accepted as is or accepted on condition that the time of arrival or departure of the ACFT is adjusted to the availability of the customs service.<br>SAT, SUN and public HOL on a MON : PN before 1000 local time on FRI.<br>TEL: 09 70 27 51 23 - 06 64 57 63 21<br>E-mail : bse-saint-nazaire@douane.finances.gouv.fr<br>Police / Gendarmerie : 02 40 45 50 17 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | LUN-SAM : 0600-2000.<br>DIM et JF :<br>- 01/04-31/10 : 0800-1200, 1315-1700.<br>- 01/11-31/03 : PPR au plus tard le dernier jour ouvrable avant 1200.<br>TEL : Opérations exploitant<br>Aérodrome de SAINT NAZAIRE MONTOIR - 44550 Montoir de Bretagne. | MON-SAT : 0600-2000.<br>SUN and public HOL :<br>- 01/04-31/10 : 0800-1200, 1315-1700.<br>- 01/11-31/03 : PPR at the latest before 1200 on the last working day.<br>TEL : Operator operations<br>Aérodrome de SAINT NAZAIRE MONTOIR - 44550 Montoir de Bretagne. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 : CIV-MIL<br>LUN-VEN : 0700-2100, SAM : 0700-1630<br>DIM et JF du 01/04 au 31/10 : 0800-1630<br>En dehors de ces HOR, avitaillement possible seulement pour les vols avec PPR avant 1100 le dernier jour ouvrable.<br>Moyens de paiement : cartes bancaires (sauf AMEX), espèces (max 757 euros), carte TOTAL, autres cartes BROKER via FUEL RELEASE AIR TOTAL.<br>Contact : voir RFFS (AD 2 LFRZ.6.4)<br>AVGAS/100LL : CIV-MIL<br>Automate H24.<br>Moyens de paiement : cartes TOTAL uniquement.<br>Lubrifiant : NIL. | JET A1 : CIV-MIL<br>MON-FRI : 0700-2100, SAT : 0700-1630<br>SUN and public HOL from 01/04 to 31/10: 0800-1630<br>Outside these SKED, refuelling possible only for flights with PPR before 1100 on the last working day.<br>Payment : credit card (except AMEX), cash (max 757 euros), TOTAL card, other cards BROKER via FUEL RELEASE AIR TOTAL.<br>Contact : see RFFS (AD 2 LFRZ.6.4)<br>AVGAS/100LL : CIV-MIL<br>Automatic dispender 24HR.<br>Payment : TOTAL cards only.<br>Oil : NIL |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | NIL | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) :<br>- HOR gestionnaire<br>- En dehors de ces HOR: uniquement sur HOR ATS, O/R avant 1100 le dernier jour ouvrable. | GRF (Global Reporting Format) :<br>- Administrator's SKED<br>- Outside these hours : only on ATS SKED, O/R before 1100 on the last working day. |

**AD 2 LFRZ.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - JET A1 (CIV-MIL) | Fuel grades: 100 LL - JET A1 (CIV-MIL). |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 / 2 cuves enterrées (2 x 50 000 litres)-1 véhicule avitailleur (19 000 litres)<br>AVGAS 100LL / 1 automate sur cuve (11 000 litres)<br>Carte TOTAL pour 100LL/JET A1. | JET A1/ 2 buried tanks (2 x 50 000 litres)-1 fueling truck (19 000 litres)<br>AVGAS 100LL / 1 automaton on tank (11 000 litres)<br>TOTAL card for 100LL/JET A1. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Pour les mouvements Beluga ST/XL/A400M : assistance obligatoire par un assistant ayant l'agrément requis ou par l'armée française. | For Beluga ST/XL/A400M movements : handling mandatory by a handling company with the required approval or by the French army. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRZ.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | ST NAZAIRE | |
| 2 | Restaurants | ST NAZAIRE | |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis O/R. | Taxis O/R |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Montoir de Bretagne | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Montoir de Bretagne | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | ST NAZAIRE | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRZ.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 véhicules d'intervention eau/émulseur de 6200 l, munis de 250 kg de poudre. | 2 water/emulsifier intervention vehicles of 6200 l with 250 kg powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure d'alerte de sociétés spécialisées si besoin | Alerting procedure of specialized companies if necessary |
| 4 | Observations / *Remarks* | Service incendie :<br>Niveau 5 :<br>- HOR gestionnaire<br>- En dehors de ces HOR: PPR obligatoire avant 1100 le dernier jour ouvrable pour les aéronefs de plus de 5.7 t.<br>Niveau 7 : exclusivement pour mouvements BELUGA.<br>TEL/FAX : 02 40 90 02 13 / 06 16 92 09 66 pendant les horaires d'ouverture.<br>E-mail : nteleadersslіasnr@nantes.aeroport.fr | Fire service :<br>Level 5 :<br>- Administrator's SKED<br>- Outside these hours : PPR mandatory before 1100 on the last working day for ACFT of more than 5.7 t.<br>Level 7 : exclusively for BELUGA movements.<br>TEL/FAX : 02 40 90 02 13 / 06 16 92 09 66 during open hours.<br>E-mail : nteleadersslіasnr@nantes.aeroport.fr |

**AD 2 LFRZ.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Un tracteur avec épandeur liquide, un tracteur avec épandeur solide et lame de déneigement. | One truck with liquid spreader, one truck with solid spreader and snow removal blade. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Seront déblayés :<br>- la voie de circulation BRAVO et accès RFFS.<br>- la piste sur toute la longueur, sur une largeur adaptée aux avions programmés et les surfaces de retournement.<br>- le PRKG n°1<br>- le PRKG n°2<br>- la voie de circulation CHARLIE | Will be cleared :<br>- TWY B and RFFS way<br>- the runway over its entire length, over a width depending on the scheduled ACFT, and the turning pads.<br>- Apron n°1<br>- Apron n°2<br>- TWY CHARLIE |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | KAC et/and NAAC | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Durée moyenne de déneigement : 6 à 8 heures. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Average duration of snow removal operations : 6 to 8 hours. |

**AD 2 LFRZ.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | N°1: Béton<br>N°2: Bitume<br>ACB: Bitume | N°1: Concrete<br>N°2: Asphalt<br>ACB: Asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | N°1: 46 F/D/W/T<br>N°2: 40 F/D/W/T<br>ACB: 10 F/D/W/U | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A: 23 m, B: 23 m, C: 10.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Bitume | Asphalt |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A: 46 F/D/W/T<br>B: 46 F/D/W/T<br>C: 10 F/D/W/U | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Point d'attente Bravo | Holding point Bravo |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 11 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Aire de trafic n°1 interdite à l'aviation générale. | Aircraft apron n°1 prohibited to general aviation. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRZ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | voir/see AD 2 LFRZ APDC 01 | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFRZ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFRZ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFRZ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANTES |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFRZ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | RENNES |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NANTES |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>HIV/WIN : 0300-2100<br>ETE/SUM : 0300-2000<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31. |

**AD 2 LFRZ.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 073.47 (073) | 2405 x 45 | 46 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 47°18'32.80"N 002°09'51.94"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 12ft |
| 25 | 253.49 (253) | 2405 x 45 | 46 F/D/W/T<br>revêtue / paved | 47°18'54.95"N 002°08'02.15"W<br>------<br>GUND NIL | THR : 11ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | 2520 x 280 | NIL | (1) |
| 25 | NIL | NIL | NIL | 2520 x 280 | NIL | (2) |

(1) ALT MAX TDZ : 12.37 ft.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 120 x 90 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRZ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 2405 | 2405 | 2405 | 2405 | |
| TWY B | 1813 | 1813 | 1813 | | |
| 25 | 2405 | 2405 | 2405 | 2405 | |
| TWY B | 560 | 560 | 560 | | |

**AD 2 LFRZ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | | 2405 m | 15 m | AESA | LIH |
| 25 | CAT I - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 50 ft | | 2405 m | 15 m | AESA | LIH |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 07 | 1805<br>600 | 60<br>60 | W<br>Y | LIH | R | | | (1) |
| 25 | 1805<br>600 | 60<br>60 | W<br>Y | LIH | R | | | (2) |

(1) Balisage axial piste, seuil et fin de piste : LED HI.
RWY axis, THR and RWY end : LED lighting LIH.

(2) Balisage rampe d'approche, axial piste, seuil et fin de piste : LED HI.
Approach, RWY axis, THR and RWY end : LED lighting LIH.

**AD 2 LFRZ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Oui | Yes |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Aires de demi-tour sur piste. | Turnaround areas on RWY. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Oui, à LED | Yes, LED |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Moins de 1 sec | Less than 1 sec |
| 5 | Observations / *Remarks* | Pas de balisage hors HOR ATS. | No lighting outside ATS SKED. |

**AD 2 LFRZ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Piste 07-25 obligatoire.<br>Plate-forme hélicoptère réservée au détachement de Gendarmerie | RWY 07-25 mandatory.<br>Helicopter platform reserved for Gendarmerie detachment. |

**AD 2 LFRZ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR SAINT NAZAIRE partie 1**<br><br>47°23'37"N , 002°19'21"W - 47°25'59"N , 002°05'36"W - 47°21'55"N , 001°55'00"W - 47°18'48"N , 001°53'50"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°23'37"N , 002°19'21"W | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>SAINT NAZAIRE Tour (FR)<br>SAINT NAZAIRE Tower (EN) | HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7<br>LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : pénétration interdite.<br>Dérogation : voir ENR 5.1.<br>LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : entry prohibited.<br>Exception : see ENR 5.1. |
| **CTR SAINT NAZAIRE partie 2**<br><br>47°23'37"N , 002°19'21"W - 47°27'27"N , 001°57'02"W - 47°18'48"N , 001°53'50"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°23'37"N , 002°19'21"W | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>1500ft AMSL | TWR<br><br>SAINT NAZAIRE Tour (FR)<br>SAINT NAZAIRE Tower (EN) | HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7<br>LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : pénétration interdite.<br>Dérogation : voir ENR 5.1.<br>LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : entry prohibited.<br>Exception : see ENR 5.1. |

**AD 2 LFRZ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | SAINT NAZAIRE Tour (FR)<br>*SAINT NAZAIRE Tower (EN)* | 118.955 MHz | HO | Canal 8.33 |
| A/A | SAINT NAZAIRE (FR) | 118.955 MHz | HO | Absence ATS |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRZ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | MT | 398 kHz | H24 | 47°20'01.5"N 002°02'40.2"W | 67 ft | 50NM | | 073/3,82NM THR 25 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFRZ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

Une étude de faisabilité doit être réalisée préalablement à la venue de tout aéronef plus contraignant qu'un aéronef de code C.

***20.1 GENERAL***

*A feasibility study must be carried out prior to the arrival of any aircraft that is more restrictive than a code C aircraft.*

**20.2 MANŒUVRES AU SOL**

La voie de circulation Alpha est limitée aux aéronefs de code C ayant une OMGWS inférieure à 6 m.

Lors de leurs manœuvres, les pilotes sont responsables de l'anticollision et de la prévention du souffle.

***20.2 GROUND MANOEUVRING***

*The Alpha TWY is limited to code C aircraft having an OMGWS lower than 6 m.*

*During their maneuvers, pilots are responsible for anticollision and blast prevention.*

**20.2.1 Utilisation des postes de stationnement**

20.2.1.1 Stationnement aviation générale et aéroclub

Le stationnement sur la zone d'aviation de loisir et d'aviation générale (AST aéroclub "ACB") se fait en autoguidage. A l'intérieur de cette aire, la position de stationnement est au choix du pilote en fonction de la place disponible. La surveillance du maintien des marges de sécurité lors de la manoeuvre de stationnement relève de la responsabilité du pilote. Les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités, surveillant leur environnement.

***20.2.1 Use of parking stands***

*20.2.1.1 General aviation and aeroclub parking*

*Parking in the recreational aviation and general aviation area (AST aeroclub "ACB") is performed by self-guiding. Within the traffic area, the parking position is chosen by the pilot depending on the available space. Monitoring of safe clearance margins during parking manoeuvres is the responsibility of the pilot. Moving vehicles in this area are driven by authorized personnel, monitoring their surroundings.*

20.2.1.2 Stationnement aire commerciale AST 2

Le stationnement sur la zone d'aviation commerciale (AST2 « Parking n°2 ») se fait sur les postes de stationnement marqués au sol. Le lieu de stationnement est attribué par le gestionnaire de l'aéroport. Le service de contrôle fournit cette information au pilote, qui est dans l'obligation de la respecter. Afin qu'un poste de stationnement leur soit attribué, les équipages d'aviation générale, de loisir, privé et commerciale doivent contacter et réaliser une demande au gestionnaire (operations.snr@nantes.aeroport.fr) en amont de leur arrivée (délai de prévenance d'au moins 48 heures). La surveillance du maintien des marges de sécurité lors de la manoeuvre de stationnement relève de la responsabilité du pilote. Les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités, surveillant leur environnement.

*20.2.1.2 Commercial area AST 2 parking*

*Parking in the commercial aviation area (AST2 "Parking No.2") is performed on stands marked on the ground. The parking position is assigned by the airport operator. The ATC provides this information to the pilot, who must comply with it. To be allocated a parking stand, general aviation, recreational, private and commercial crews must contact and submit a request to the operator (operations.snr@nantes.aeroport.fr) prior to arrival (minimum notice period of 48 hours). Monitoring of safe clearance margins during parking manoeuvres remains the responsibility of the pilot. Moving vehicles in this area driven by authorized personnel monitoring their surroundings.*

| **Postes** ***Stands*** | **Sortie (1)** ***Exit (1)*** | **Aéronef critique** ***Critical ACFT*** | **Observations** ***Remarks*** |
|---|---|---|---|
| 20 | A | TURBO / Falcon 8X / Global 7000 / Global 8000 / G700 / G650 / ACFT < 24 m<br>HEL : A169, EC55, H160, EC25, NH90 | Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche, uniquement sans présence humaine sur la zone apparaux.<br>*Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed, only if there is no personnel in the equipment zone.* |
| 20 | R | 321 / 220 / 737 / CRJ 1000 / EMB170 / EMB190 | |
| 21 | A | Tous codes A / *All A codes*<br>HEL : AS50/55, EC45, EC35, A109, EC20 | Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche.<br>*Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.* |
| 22 | A | Tous codes A / *All A codes* | Interdit aux hélicoptères.<br>Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche.<br>*No HEL on this stand.*<br>*Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.* |
| 23 | A | ACFT < 20 m | Condamne le poste 25.<br>Interdit aux hélicoptères.<br>Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche.<br>*Stand 25 not available.*<br>*No HEL on this stand.*<br>*Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.* |
| 24 | A | Tous codes A / *All A codes*<br>HEL : EC45, EC35, EC20, R44 | Condamne le poste 25.<br>Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche.<br>*Stand 25 not available.*<br>*Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.* |
| 25 | A | Falcon 8X / Global 7000 / Global 8000 / G700 / G650 / ACFT < 24 m<br>HEL : A169, EC55, H160, EC25, NH90 | Condamne les postes 23 et 24.<br>Sortie autonome possible par l'avant du poste main droite.<br>*Stands 23 and 24 not available.*<br>*Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, right-handed.* |

(1) R : Repoussage obligatoire

A : Sortie autonome

*(1) : R : Push-back*

*A : Self-manoeuvring exit*

**20.3 ESSAIS MOTEURS**

Pour tout ACFT, les essais moteurs au ralenti seront réalisés au poste 20 ou au point d'attente Bravo.

Les essais moteurs en puissance seront réalisés uniquement sur la piste.

***20.3 ENGINE TESTS***

*For all ACFT, idle engine tests shall be conducted at stand 20 or at holding point Bravo.*

*Engine power tests shall be conducted on the RWY only.*

**20.4 SPECIFICITES POUR AERONEFS DE CODE D OU E**

Appareils concernés : BELUGA ST / XL / A400M
Sont soumis à des restrictions de circulation (voir AD 2 LFRZ GMC 01)
Stationnement sur l'aire de trafic n°1.
Manoeuvre d'oversteering en entrée de poste de stationnement et premier virage en sortie.

***20.4 SPECIFICITIES FOR CODE D OR E ACFT***

*ACFT concerned : BELUGA ST / XL / A400M*
*Are subject to traffic restrictions (see AD 2 LFRZ GMC 01)*
*Parking on apron NR 1.*
*Oversteering manoeuvre at the entrance of the stand and first turn at the exit.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Stationnement sur la barre de roulette de nez STOP.

*Parking on STOP nose wheel bar.*

**AD 2 LFRZ.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFRZ.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

Evitez le survol des sites industriels environnants.

Les plans de vol IFR à destination ou au départ de LFRZ devront être adressés simultanément à LFRSZPZX.

**22.2 PROCEDURES LVP**

**22.2.1 Pistes et équipements**

Décollage uniquement piste 07 et 25, via TWY A et B.

**22.2.2 Critères de mise en place et de fin de LVP**

LVP mise en oeuvre uniquement en présence ATC et en cas de mouvement aéronef.

Un mouvement à la fois par RVR <= 550 m.

La phase de LVP commence quand la RVR <= 550 m ou le plafond (DH) inférieur à 200 ft.

Les opérations sont suspendues par RVR < 200 m.

**22.2.3 Balisage aire de mouvement**

Feux axiaux de piste, feux de bords de piste, feux d'extrémité de piste. Feux d'axe et de bord d'aire de demi-tour, feux de bords de taxiway.

Points d'attente avant piste équipés de panneaux lumineux et de wig-wag.

Marquage sol : axial piste, bords de piste, axial et bords de taxiway / aire de demi tour, points d'attente avant piste

**22.2.4 Observations**

Alimentation éléctrique de secours sans coupure.

**22.3 PANNE DE COMMUNICATION**

Au départ :

- en VMC, faire demi-tour.

- en IMC, poursuivre le vol au dernier FL assigné jusqu'aux limites de la TMA ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles au premier FL de sécurité, ensuite entreprendre la montée vers le FL de croisière indiqué sur le FPL.

- en toutes conditions de vol, les ACFT doivent afficher le code 7600.

***22.1 GENERAL***

*Avoid to overfly the surrounding industrial sites.*

*IFR flight plans from or to LFRZ shall also be transmitted to LFRSZPZX.*

***22.2 LVP PROCEDURES***

***22.2.1 RWY and equipments***

*Only TKOF RWY 07 and 25, via TWY A and B.*

***22.2.2 LVP establishment and ending criteria***

*LVP procedures only when ATC and ACFT movement.*

*One movement simultaneously, when RVR <= 550 m.*

*LVP procedures when RVR <= 550 m or ceiling (DH) less than 200 ft.*

*No operation when RVR < 200 m.*

***22.2.3 Movement area lighting***

*RWY axial lightings, RWY edge lightings, RWY end lightings. Axial and edge turn around lightings, lightings edge TWY.*

*Holding points before RWY equipped with lighted pannels and wig wag.*

*Ground marking : axial RWY, edge of RWY and TWY / turn around aera, holding point before RWY.*

***22.2.4 Remarks***

*Uninterruptible power supplies.*

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Outgoing ACFT :*

*- in VMC, turn back.*

*- in IMC, continue the flight until the limits of the TMA at the last assigned FL or if this one is not compatible with the obstructions at the first safety FL, then proceed climbing to cruising level as stated in the FPL in force.*

*- in every flight condition, squawk code 7600.*

**AD 2 LFRZ.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux appareils munis de radio.

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

**Equipement de surveillance du trafic**

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0)

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Permanent sur les horaires de présence du gestionnaire de l'AD.

**23.4 REMONTEE D'EVENEMENTS**

Tout événement de sécurité doit être notifié au gestionnaire de l'aérodrome par les exploitants aériens.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

***Traffic surveillance equipment***

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0)*

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Permanent on AD operator SKED.*

***23.4 EVENTS REPORTING***

*Any safety event shall be reported to the AD operator by air operators.*

**AD 2 LFRZ.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFRZ.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFRZ.18

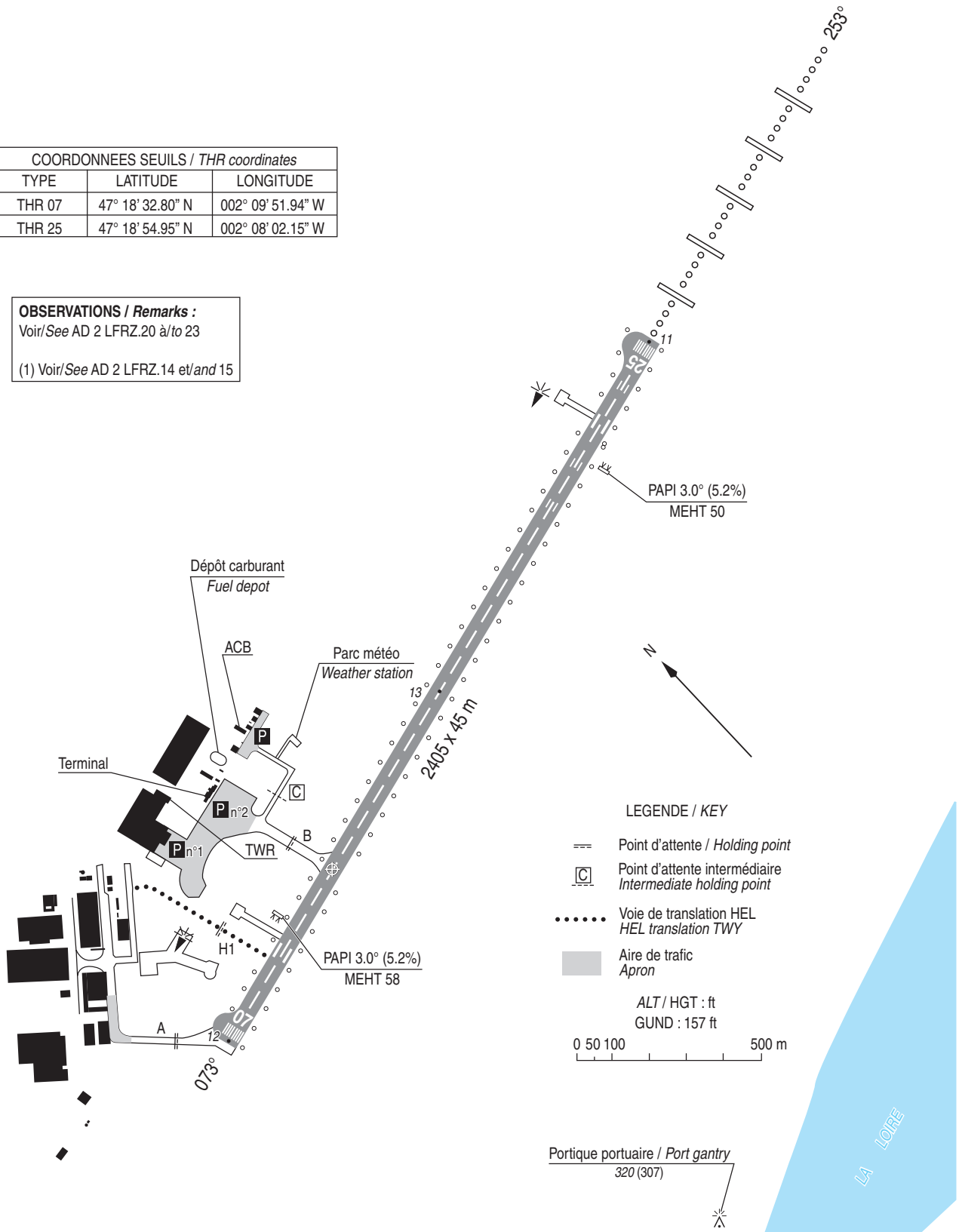
**SAINT NAZAIRE** MONTOIR
47 18 38 N - 002 09 24 W
*ALT AD : 13 (1 hPa)*

VAR 1°E (2025)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 07 | 47° 18' 32.80" N | 002° 09' 51.94" W |
| THR 25 | 47° 18' 54.95" N | 002° 08' 02.15" W |

**OBSERVATIONS / *Remarks :***
Voir/*See* AD 2 LFRZ.20 à/*to* 23

(1) Voir/*See* AD 2 LFRZ.14 et/*and* 15



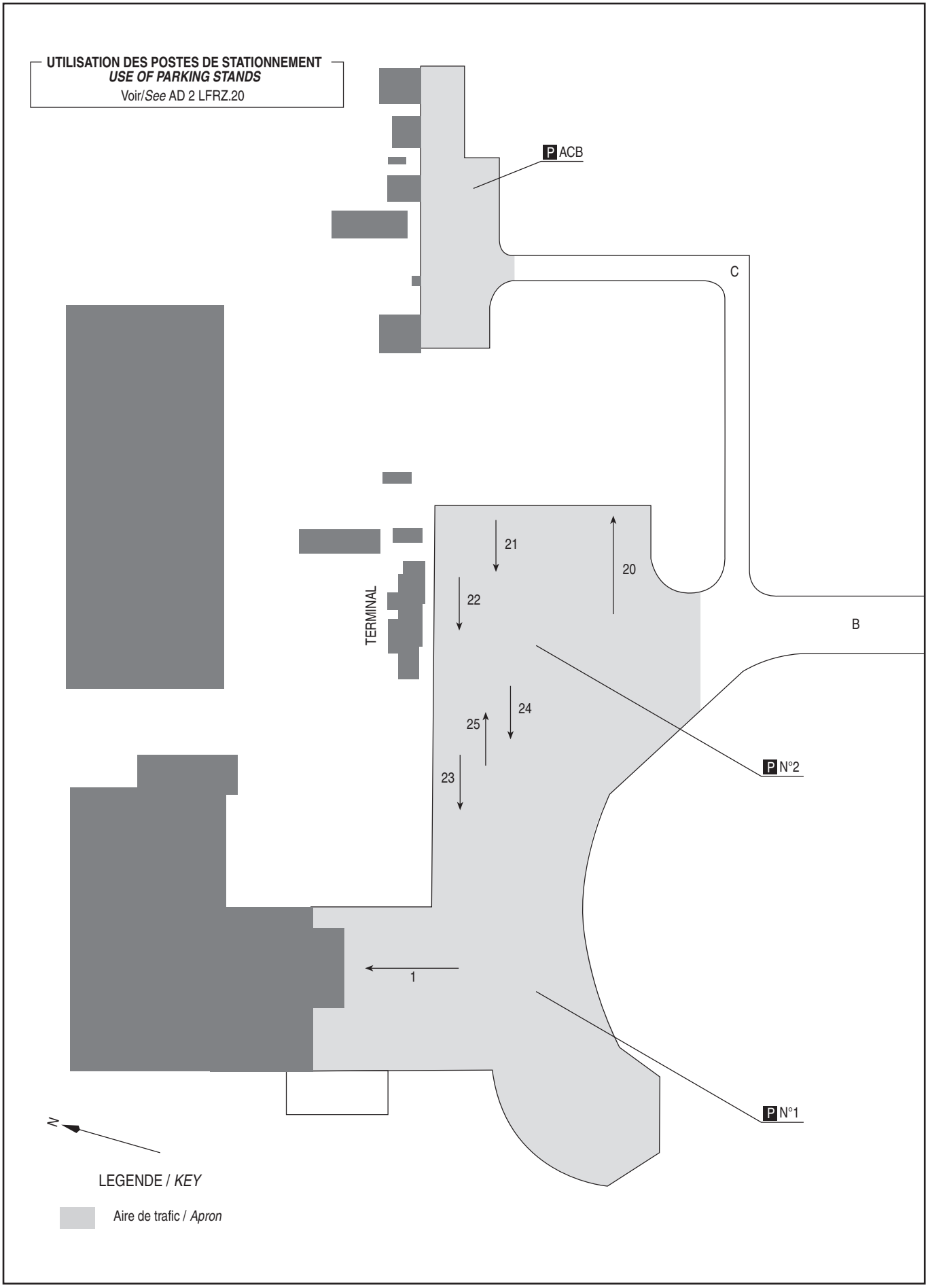

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07<br>25 | NIL<br>900 m LIH | LIH<br>LIH | 2405<br>2405 | 2405<br>2405 | 2405<br>2405 | 2405<br>2405 | Revêtue<br>*Paved* | 46 F/D/W/T | 200<br>200 | 200<br>200 | 200<br>200 | 200<br>200 |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**SAINT NAZAIRE** MONTOIR



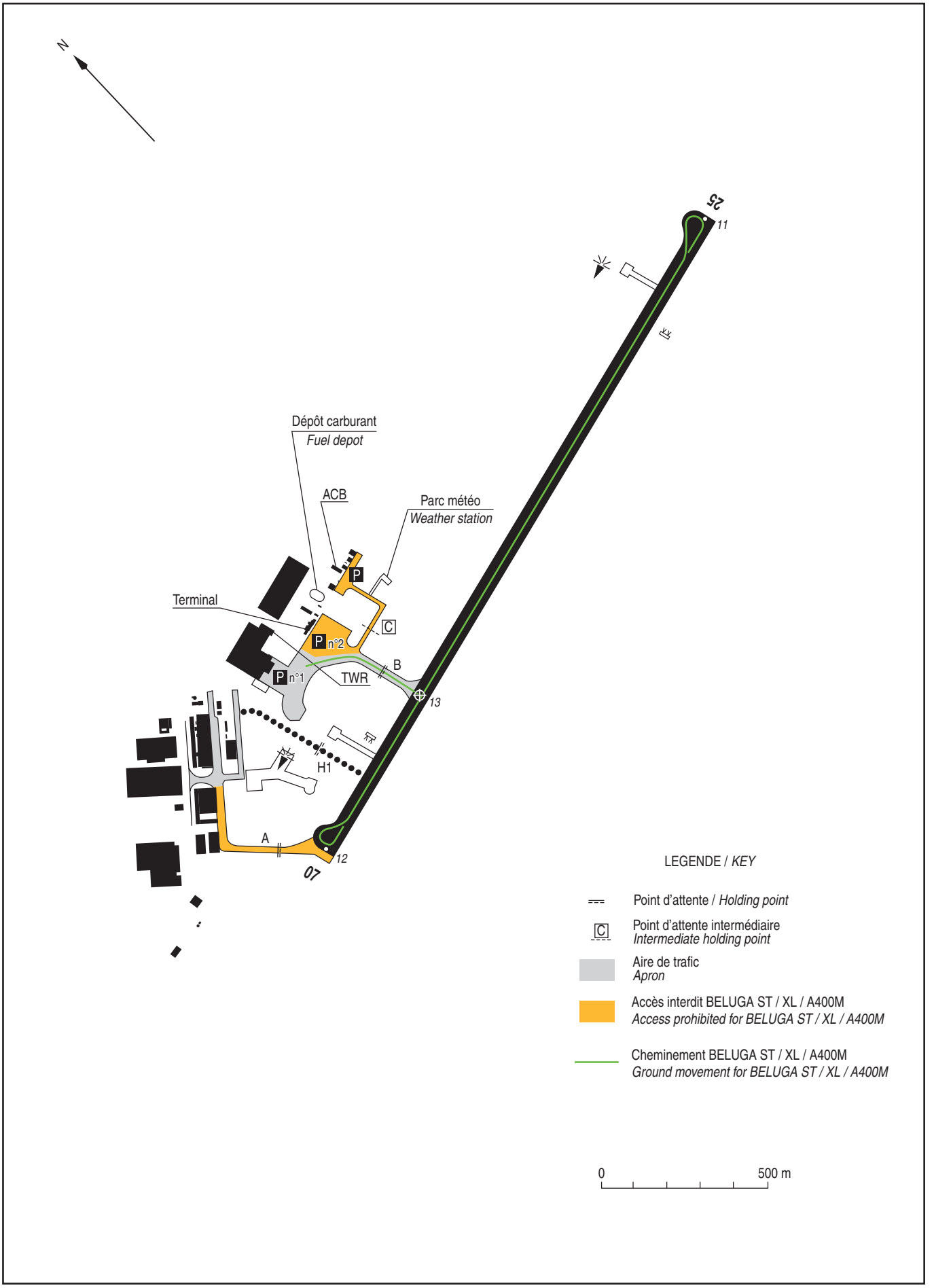



© SIA

## MOUVEMENTS A LA SURFACE - BELUGA ST / XL / A400M

*Ground movements - BELUGA ST / XL / A400M*

**SAINT NAZAIRE** MONTOIR






© SIA

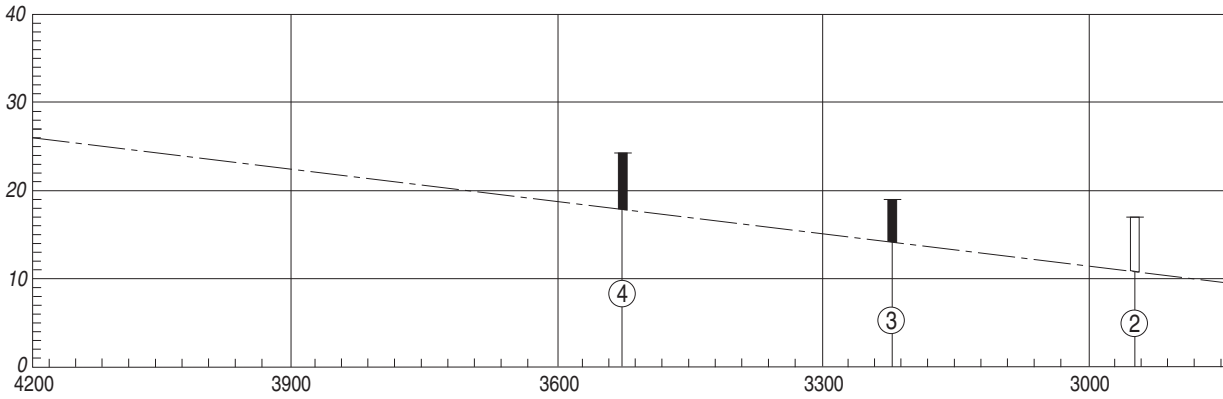
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**

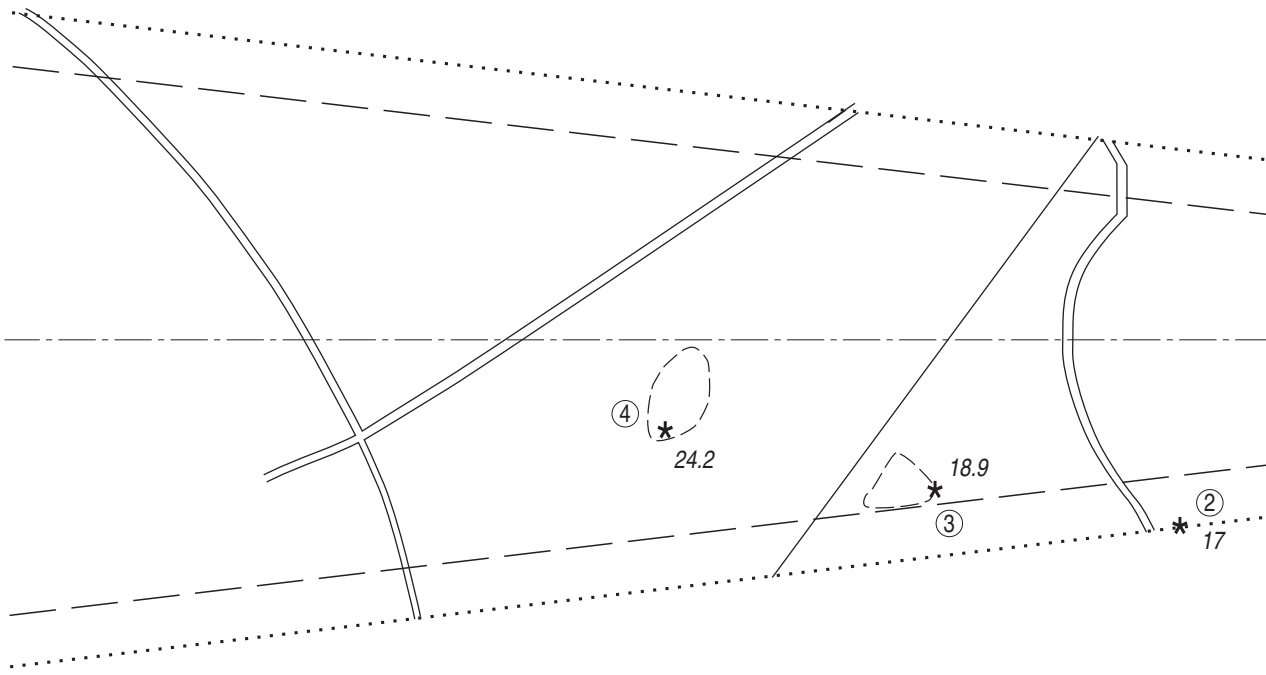
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

**SAINT**

VAR 1°E (2025)

DIMENSI



## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NTS | REF ENR 4.1 | | X | | X | |
| ANG | | | X | | X | |
| IAF MT | REF LFRZ AD 2.19 | | | X | | X |
| IAF NITEM | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| BALNI | | | X | | X | |
| ERIGA | | | X | | X | |
| LUGEN | | | X | | X | |
| RIMON | | | X | | X | X |
| → CRZ01 | 47°21'11.9" N | 002°10'33.1" W | X | | | |
| → CRZ02 | 47°20'23.4" N | 002°13'07.6" W | X | | | |
| → CRZ03 | 47°28'45.2" N | 002°10'57.1" W | X | | | |
| RZ410 | 47°18'04.4" N | 002°12'16.0" W | X | | | X |
| RZ412 | 47°30'18.2" N | 001°51'37.7" W | X | | | X |
| → RZ600 | 47°24'10.8" N | 002°11'01.8" W | X | | | X |
| → RZ602 | 47°23'23.6" N | 002°13'33.4" W | X | | | X |
| → RZ604 | 47°22'08.6" N | 002°15'32.1" W | X | | | X |
| → RZ606 | 47°18'05.5" N | 002°12'07.2" W | X | | | X |
| → RZ608 | 47°19'10.3" N | 002°06'45.9" W | X | | | X |
| → RZ610 | 47°20'01.3" N | 002°03'47.3" W | X | | | X |
| RZ801 | 47°17'44.9" N | 002°13'48.5" W | X | | X | |
| RZ802 | 47°25'52.2" N | 002°12'36.1" W | X | | X | |
| RZ803 | 47°04'45.1" N | 002°14'23.9" W | X | | X | |
| RZ804 | 47°19'27.8" N | 002°05'18.9" W | X | | X | |
| RZ805 | 47°19'59.8" N | 002°02'39.5" W | X | | X | |
| → IRZ07 | 47°24'26.5" N | 002°07'27.6" W | X | | | X |
| → FRZ07 | 47°22'57.5" N | 002°14'14.8" W | X | | | X |
| IRZ25 | 47°22'48.6" N | 001°48'31.3" W | X | | | X |
| FRZ25 | 47°21'31.3" N | 001°55'01.1" W | X | | | X |
| → RW07 | REF THR 07 LFRZ AD 2.12 | | X | | | X |
| RW25 | REF THR 25 LFRZ AD 2.12 | | X | | | X |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**RNP RWY 07 (AR)**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2025 : 0.5 °E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NITEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NITEM | IF | NITEM | - | - | - | - | - | - | FL060 | 220 | - | - |
| | TF | IRZ07 | - | 264 | 264.1 | 13.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | IRZ07 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | RZ600 | - | 263 | 263.8 | 2.4 | - | - | - | - | - | 0.3 |
| | RF<br>Center CRZ01<br>Radius 3.00 NM | RZ602 | - | - | - | 1.9 | L | - | - | - | - | 0.3 |
| | TF | FRZ07 | - | 227 | 227.1 | 0.6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 0.3 |
| | TF | RZ604 | - | 227 | 227.1 | 1.2 | - | - | - | 185 | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | RF<br>Center CRZ02<br>Radius 2.40 NM | RZ606 | - | - | - | 6.4 | L | - | - | 185 | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | RW07 | YES | 073 | 073.4 | 1.6 | - | - | - | - | -3.00 / 49 | 0.3 |
| | TF | RZ608 | - | 073 | 073.5 | 2.2 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | RF<br>Center CRZ03<br>Radius 10.00 NM | RZ610 | - | - | - | 2.2 | L | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | NITEM | - | 060 | 060.9 | 12.0 | - | - | 3000 | 220 | - | 1.0 |

**RNP RWY 25**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 0.5°E | | | REF NAVAID : NTS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NITEM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA NITEM | IF | NITEM | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | IRZ25 | - | 181 | 181.8 | 3.0 | - | 3000 | 3000 | 240 | - | 1.0 |
| | TF | IRZ25 | - | - | - | - | - | 3000 | 3000 | 240 | - | - |
| APCH | TF | FRZ25 | - | 253 | 253.7 | 4.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | RW25 | Y | 253 | 253.7 | 9.2 | - | - | - | - | -3.00 / 50 | 0.3 |
| | TF | RZ410 | Y | 253 | 253.7 | 3.0 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | DF | RIMON | - | - | - | - | R | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | RZ412 | - | 090 | 90.4 | 13.2 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | NITEM | - | 153 | 153.9 | 5 | - | 3000 | - | 220 | - | 1.0 |

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFRZ |
| **Runway** | 25 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E25A |
| **LTP/FTP Latitude** | 471854,9505N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0020802,1515W |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 51,1 |
| **FPAP Latitude** | 471832,7995N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -22,1510 |
| **FPAP Longitude** | 0020951,9410W |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -109,7895 |
| **Threshold Crossing Height** | 50,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 1A 12 06 0C 19 00 00 01 35<br>32 05 CD 35 4E 14 31 8F 15 FF<br>FF 15 F2 52 FF 45 A6 FC F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF D4 A0 81 97 |
| **Calculated CRC Value** | D4 A0 81 97 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 3,4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 3,4 |



© SIA

# SAINT-NAZAIRE MONTOIR
## SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 07**

| RMK | GNSS Only | | | | | | MAG VAR 2025 0.5°E | | | Ref NAVAID : VOR - NTS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **RIMON 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RZ804 | YES | 073 | 073.5 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | CA | - | - | 073 | 073.5 | - | - | 500 | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | RIMON | - | - | - | - | L | - | - | - | RNAV 1 |
| **BALNI 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RZ805 | - | 073 | 073.5 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BALNI | - | 041 | 41.3 | 22.8 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **ANG 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RZ805 | - | 073 | 073.5 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ANG | - | 075 | 075.4 | 50.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| **LUGEN 1E** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RZ805 | - | 073 | 073.5 | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | NTS | - | 120 | 120.3 | 20.4 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LUGEN | - | 137 | 138 | 46.5 | - | - | - | - | RNAV 1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# SAINT-NAZAIRE MONTOIR
## SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 25 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS Only | | | | | | MAG VAR 2025 0.5°E | | | Ref NAVAID : VOR - NTS | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **RIMON 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 253 | 253.5 | - | - | 436 | - | 192 | 1.0 |
| - | DF | RIMON | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **BALNI 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 253 | 253.5 | - | - | 436 | - | 192 | 1.0 |
| - | DF | RZ802 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BALNI | - | 062 | 062.6 | 24.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ANG 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 253 | 253.5 | - | - | 436 | - | 192 | 1.0 |
| - | DF | RZ802 | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ANG | - | 082 | 082.9 | 55.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ERIGA 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RZ801 | YES | 253 | 253.5 | 2.8 | - | - | - | 260 | 1.0 |
| - | DF | RZ803 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ERIGA | - | 201 | 201.1 | 14.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LUGEN 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | RZ801 | YES | 253 | 253.5 | 2.8 | - | - | - | 260 | 1.0 |
| - | DF | RZ803 | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | NTS | - | 078 | 79 | 26.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUGEN | - | 137 | 138 | 46.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# SAINT NAZAIRE MONTOIR
## SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

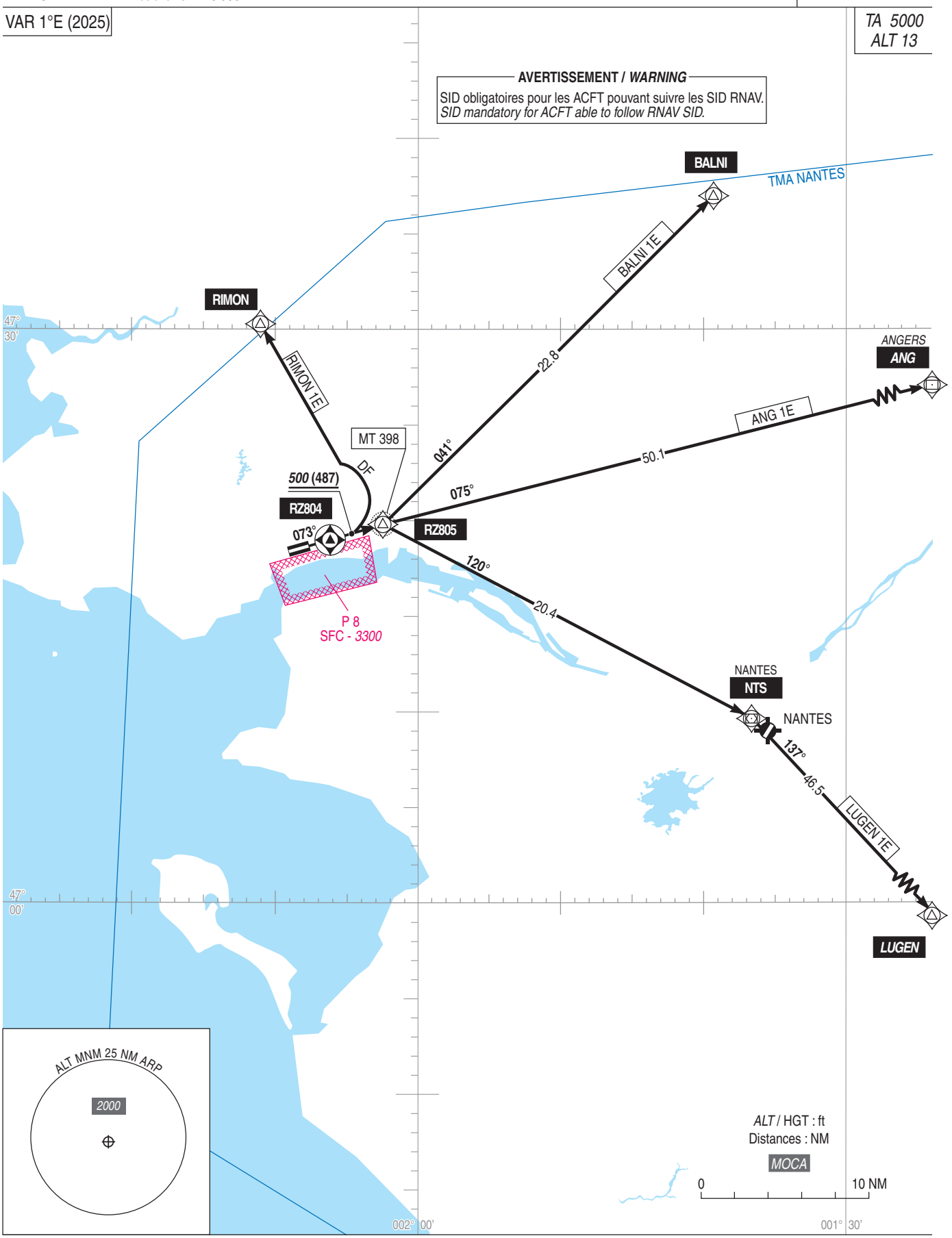
ATIS NANTES 126.930
APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 124.250 - 119.400 (s)
**TWR :** SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 13*

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
SID obligatoires pour les ACFT pouvant suivre les SID RNAV.
*SID mandatory for ACFT able to follow RNAV SID.*






© SIA

# SAINT-NAZAIRE MONTOIR

| SID RNAV RWY 07 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV 1 GNSS Uniquement / *Only* | | |
| Climb gradient | **Pente théorique de montée /** ***Theoretical climb gradient*** **:**<br>Pour tous les départs RWY 07, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique.<br>*For all outbound traffic from RWY 07, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies.*<br><br>**- SID RIMON 1E:** Pente ATS de 7% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 7% to remain in controlled airspace.*<br>**- SID BALNI 1E:** Pente ATS de 5.1% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 5.1% to remain in controlled airspace.*<br>**- SID ANG 1E:** Pente ATS de 5.3% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 5.3% to remain in controlled airspace.*<br>**- SID LUGEN 1E:** Pente ATS de 9.5% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 9.5% to remain in controlled airspace.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **RIMON 1E** | Monter 073° vers RZ804, puis continuer la montée 073°. A 500ft minimum, tourner à gauche direct vers RIMON.<br>*Climb 073° to RZ804, then continue climbing 073°. At 500ft minimum turn left direct to RIMON.* | | |
| **BALNI 1E** | Monter 073° vers RZ805, puis vers BALNI.<br>*Climb 073° to RZ805, then to BALNI.* | | |
| **ANG 1E** | Monter 073° vers RZ805, puis vers ANG.<br>*Climb 073° to RZ805, then to ANG.* | | |
| **LUGEN 1E** | Monter 073° vers RZ805, puis vers NTS, puis vers LUGEN.<br>*Climb 073° to RZ805, then to NTS, then to LUGEN.* | | |

**Départs omnidirectionnels /** ***Omnidirectional departures*** **RWY 07**

Uniquement sur instruction du CTL.
Monter 073° jusqu'à 500 ft (487 ft), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Virage vers le Sud interdit, présence de la zone interdite P8.

*On ATC clearance only.*
*Climb 073° until 500 ft (487 ft), then direct route climbing up to the safety en route altitude. Turn to the South prohibited, proximity of Prohibited Area P8.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# SAINT NAZAIRE MONTOIR
## SID RNAV RWY25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

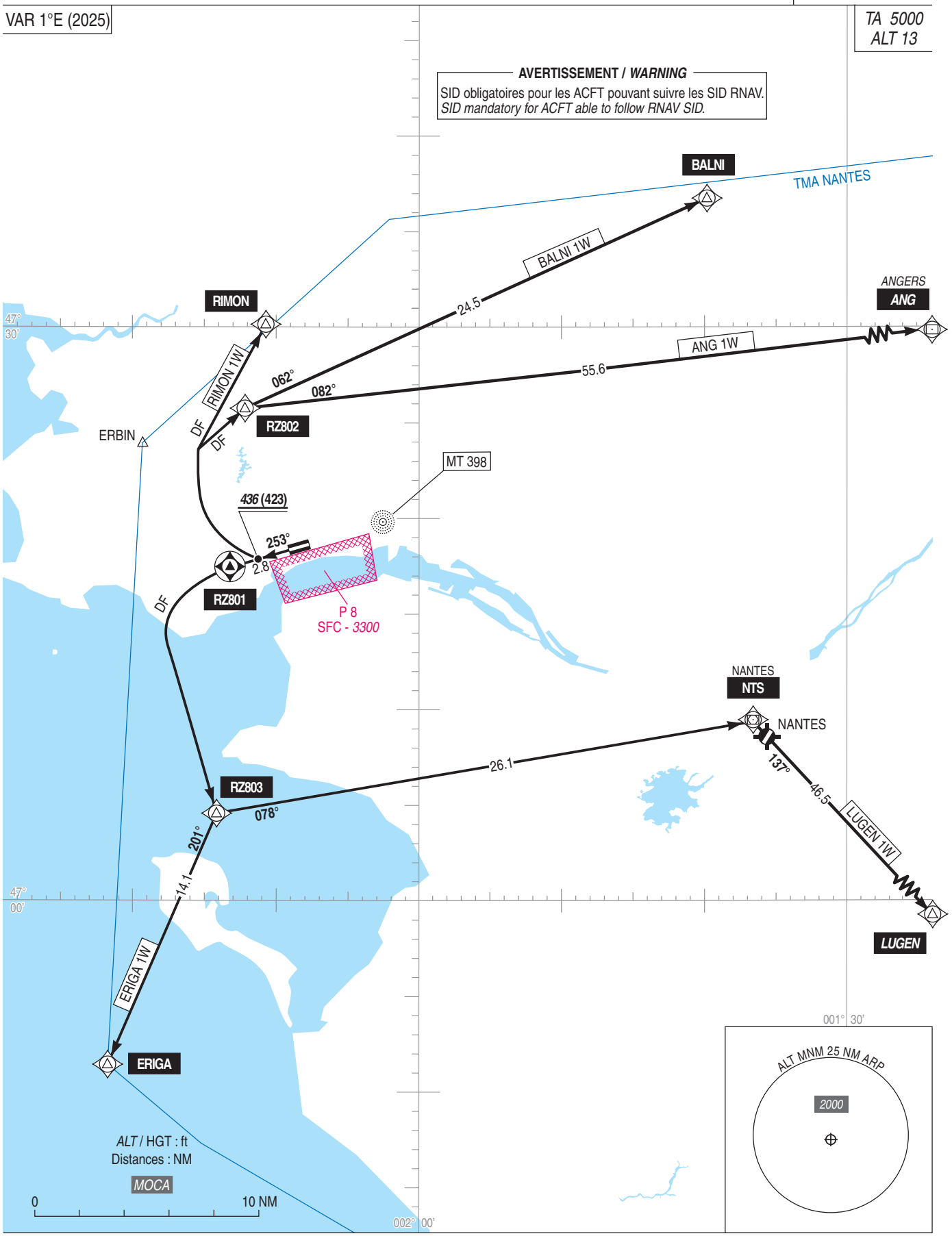
ATIS NANTES 126.930
APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 124.250 - 119.400 (s)
**TWR :** SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*

VAR 1°E (2025)

*TA 5000*
*ALT 13*

**AVERTISSEMENT / *WARNING***
SID obligatoires pour les ACFT pouvant suivre les SID RNAV.
*SID mandatory for ACFT able to follow RNAV SID.*






© SIA

# SAINT-NAZAIRE MONTOIR

| SID RNAV RWY 25 | | | |
|---|---|---|---|
| Cat | A B C D | | |
| NAV Box | RNAV 1 GNSS Seulement / *Only* | | |
| Climb gradient | **Pente théorique de montée /** ***Theoretical climb gradient :***<br>Pour tous les départs RWY 25, la pente initiale théorique de montée est de 4.1% déterminée par un massif boisé de 52 ft situé à 406 m de la DER 254 m à gauche de l'axe de piste. Le franchissement d'obstacle nécessite de maintenir une pente à 4.1% jusqu'au 436 ft . A 436 ft, une fois cet obstacle dépassé, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique.<br>*For all outbound traffic from RWY 25, the initial theoretical climb gradient is 4.1%, calculated from few trees of 52 ft located at 406 m from the DER 254 m on the left of runway axis. The obstacle crossing requires to maintain a 4.1% slope up to an altitude of 436 ft. At 436 ft,if desregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies.*<br><br>**SID ERIGA 1W et/*and* SID LUGEN 1W :**<br>Pente ATS de 14% pour rester en espace aérien controlé / *ATS slope of 14% to remain in controlled airspace.*<br>**SID RIMON 1W et/*and* SID BALNI 1W, SID ANG 1W :**<br>Pente ATS de 6.5% pour rester en espace aérien controlé / *ATS slope of 6.5% to remain in controlled airspace.* | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **RIMON 1W** | Monter 253°. A 436 ft minimum, tourner à droite direct vers RIMON. Ne pas tourner avant la DER.<br>*Climb 253°. At 436 ft minimum turn right direct to RIMON. Do not turn before the DER* | | MAX IAS 192 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*MAX IAS 192 kt at the first turn to remain in controlled airspace.* |
| **BALNI 1W** | Monter 253°. A 436 ft minimum, tourner à droite direct vers RZ802 puis vers BALNI. Ne pas tourner avant la DER<br>*Climb 253°. At 436 ft minimum turn right direct to RZ802, then continue to BALNI. Do not turn before the DER* | | MAX IAS 192 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*MAX IAS 192 kt at the first turn to remain in controlled airspace.* |
| **ANG 1W** | Monter 253°. A 436 ft minimum, tourner à droite direct vers RZ802 puis vers ANG. Ne pas tourner avant la DER<br>*Climb 253°. At 436 ft minimum turn right direct to RZ802, then continue to ANG. Do not turn before the DER* | | MAX IAS 192 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*MAX IAS 192 kt at the first turn to remain in controlled airspace.* |
| **ERIGA 1W** | Monter 253° vers RZ801. A RZ801 tourner à gauche direct vers RZ803 puis vers ERIGA. Ne pas tourner avant la DER<br>*Climb 253° to RZ801. At RZ801 turn left direct to RZ803, then continue to ERIGA. Do not turn before the DER* | | MAX IAS 260 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*MAX IAS 260 kt at the first turn to remain in controlled airspace.* |
| **LUGEN 1W** | Monter 253° vers RZ801. A RZ801 tourner à gauche direct vers RZ803, NTS puis vers LUGEN. Ne pas tourner avant la DER<br>*Climb 253° to RZ801. At RZ801 turn left direct to RZ803, NTS, then continue to LUGEN. Do not turn before the DER* | | MAX IAS 260 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé.<br>*MAX IAS 260 kt at the first turn to remain in controlled airspace.* |

**Départs omnidirectionnels /** ***Omnidirectional departures*** **RWY 25**

Uniquement sur instruction du contrôle.
Monter 253° à 4.1% MNM (1) jusqu'à 500 ft (487 ft), puis route directe en montée à 3.3% MNM jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Virage vers le Sud interdit, présence de la zone interdite P8.
(1) La pente initiale de montée est déterminée par un massif boisé de 52 ft situé à 406 m de la DER et à 254 m à gauche de l'axe de piste. A 500 ft une fois cet obstacle dépassé, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique.

*On ATC clearance only.*
*Climb 253° gradient 4.1% MNM (1) until 500 ft (487 ft), then direct route climbing 3.3% MNM to the safety en route altitude. Turn to the South prohibited, proximity of Prohibited Area P8.*
*(1) The initial climb gradient is calculated from few trees of 52 ft located at 406 m from the DER and 254 m on the left of runway axis. At 500 ft, if desregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

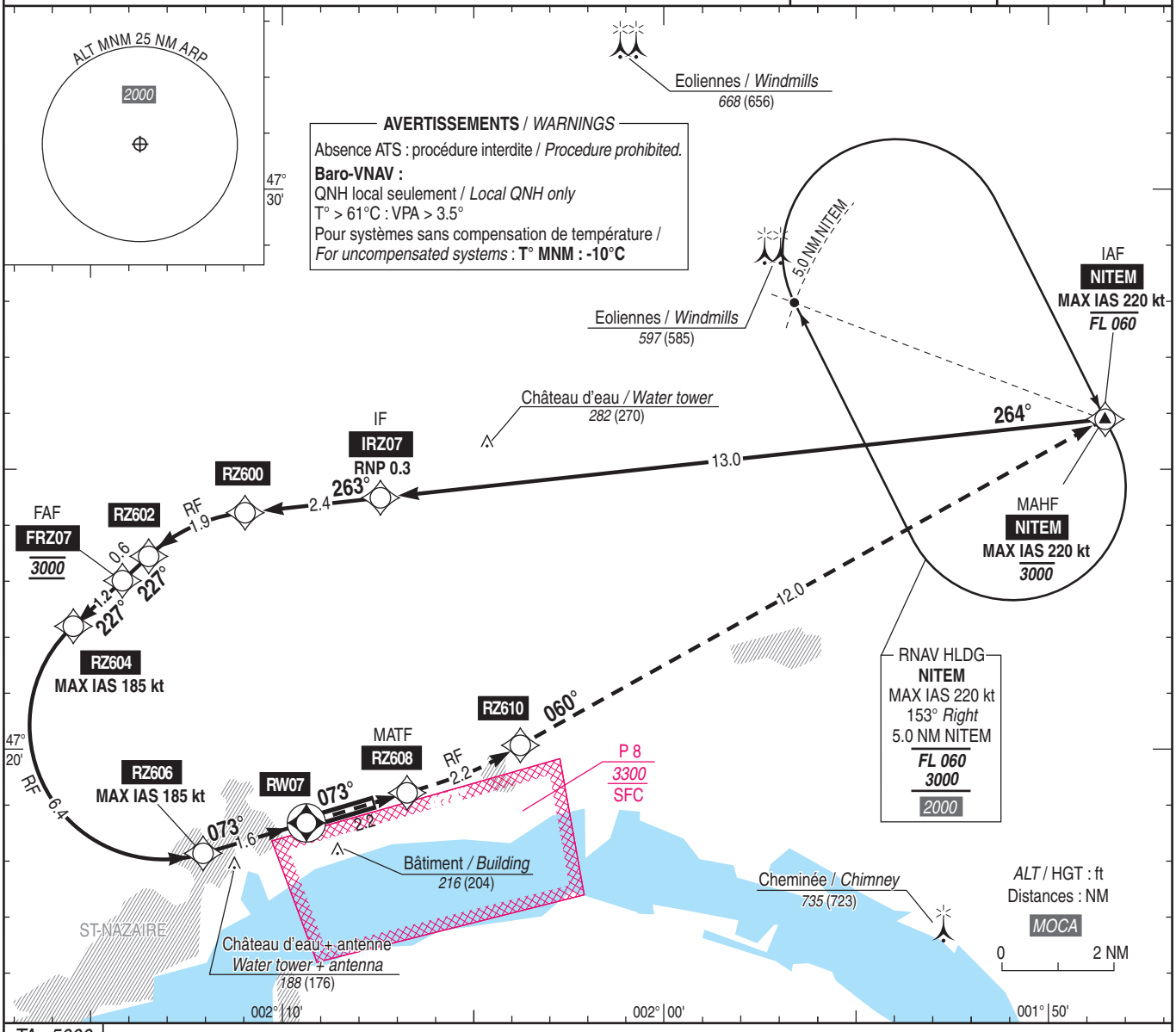
*ALT AD : 13,* ***THR : 12 (1 hPa)***

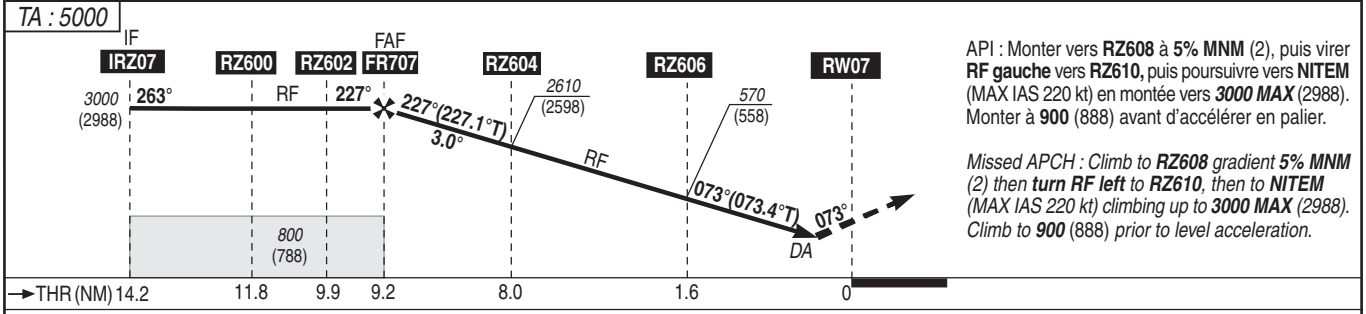
Réservée aux exploitants munis d'une approbation
*Reserved for operators holding an approval*
voir / *see* AIP ENR 1.5

## SAINT NAZAIRE MONTOIR

## RNP (AR) RWY 07

| APP : NANTES Approche / *Approach* 124.430 (1) - 119.400 (s) (1)<br>**TWR** : SAINT NZAIRE Tour / *Tower* 118.955<br>(1) Au dessus / *Above 2500* | **RNP AR APCH** | TCH : 49 | VAR<br>1°E<br>(2025) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **RZ608** à **5% MNM** (2), puis virer **RF gauche** vers **RZ610,** puis poursuivre vers **NITEM** (MAX IAS 220 kt) en montée vers ***3000 MAX*** (2988). Monter à **900** (888) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***RZ608*** *gradient* ***5% MNM*** *(2) then* ***turn RF left*** *to* ***RZ610****, then to* ***NITEM*** *(MAX IAS 220 kt) climbing up to* ***3000 MAX*** *(2988). Climb to* ***900*** *(888) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | RNP 0.3 | | |
|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***370*** (350) | 1500 | 307 |
| B | | 1500 | 317 |
| C | | 1600 | 327 |
| D | | 1600 | 337 |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(2) Pente API 5% cause ATS. Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité. Minima utilisables pour une pente de 2.5% ou 5%.
*Missed APCH gradient 5% because of ATS. If unable advise ATC. Usable minimum with a climb gradient of 2.5% or 5%.*



© SIA

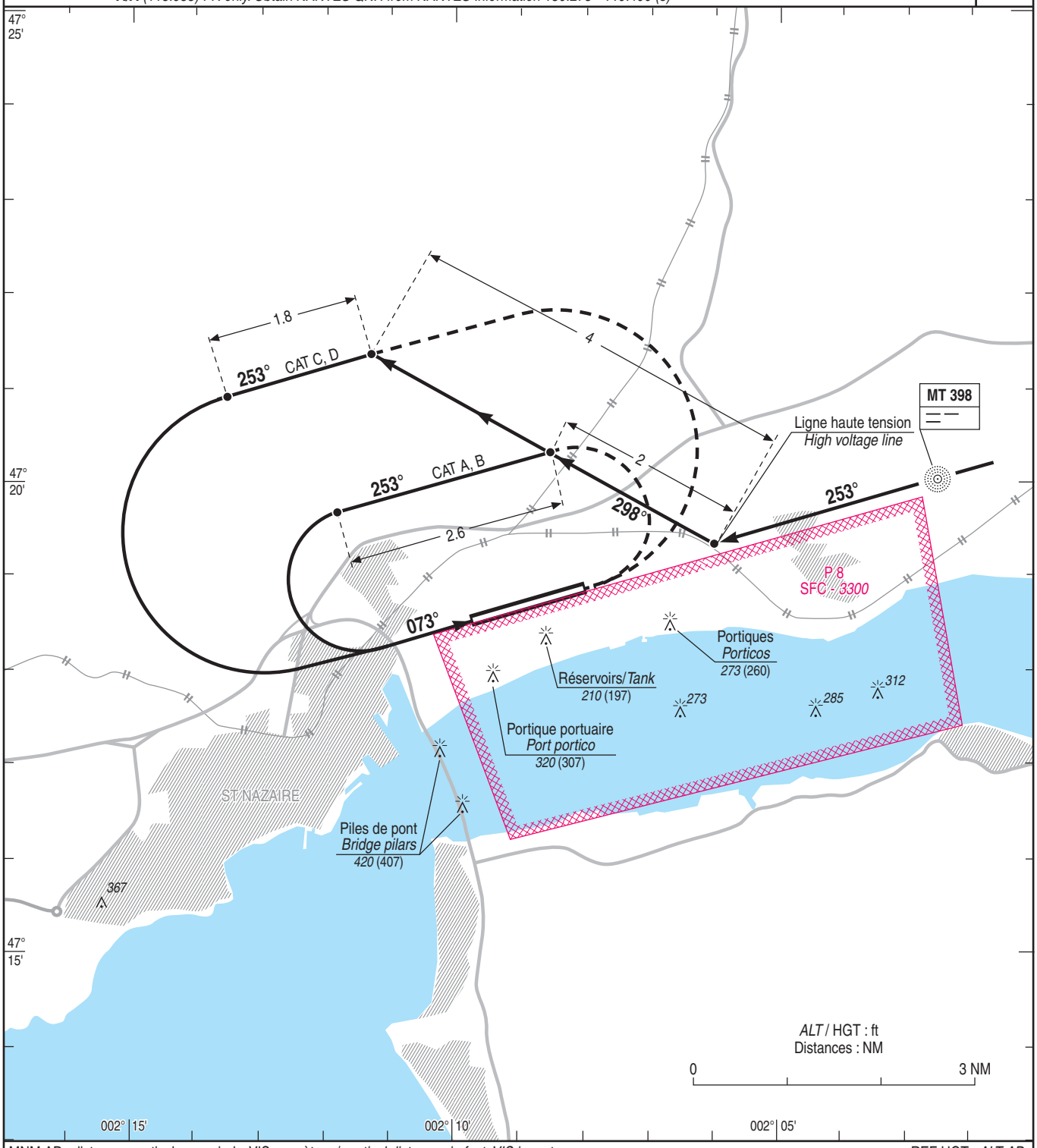
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 13 (1 hPa)**, THR : 12*

**SAINT NAZAIRE** MONTOIR

VPT RWY 07

APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 119.400 (s)(1)
**TWR** : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955 (2)
(1) Au dessus de / *Above 2500*
(2) Absence ATS : **A/A** (118.955) en FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)
***A/A** (118.955) FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*

VAR
1°E
(2025)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***610*** (600) | 1500 |
| B | ***610*** (600) | 1600 |
| C | ***850*** (840) | 2400 |
| D | ***850*** (840) | 3600 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# SAINT NAZAIRE MONTOIR

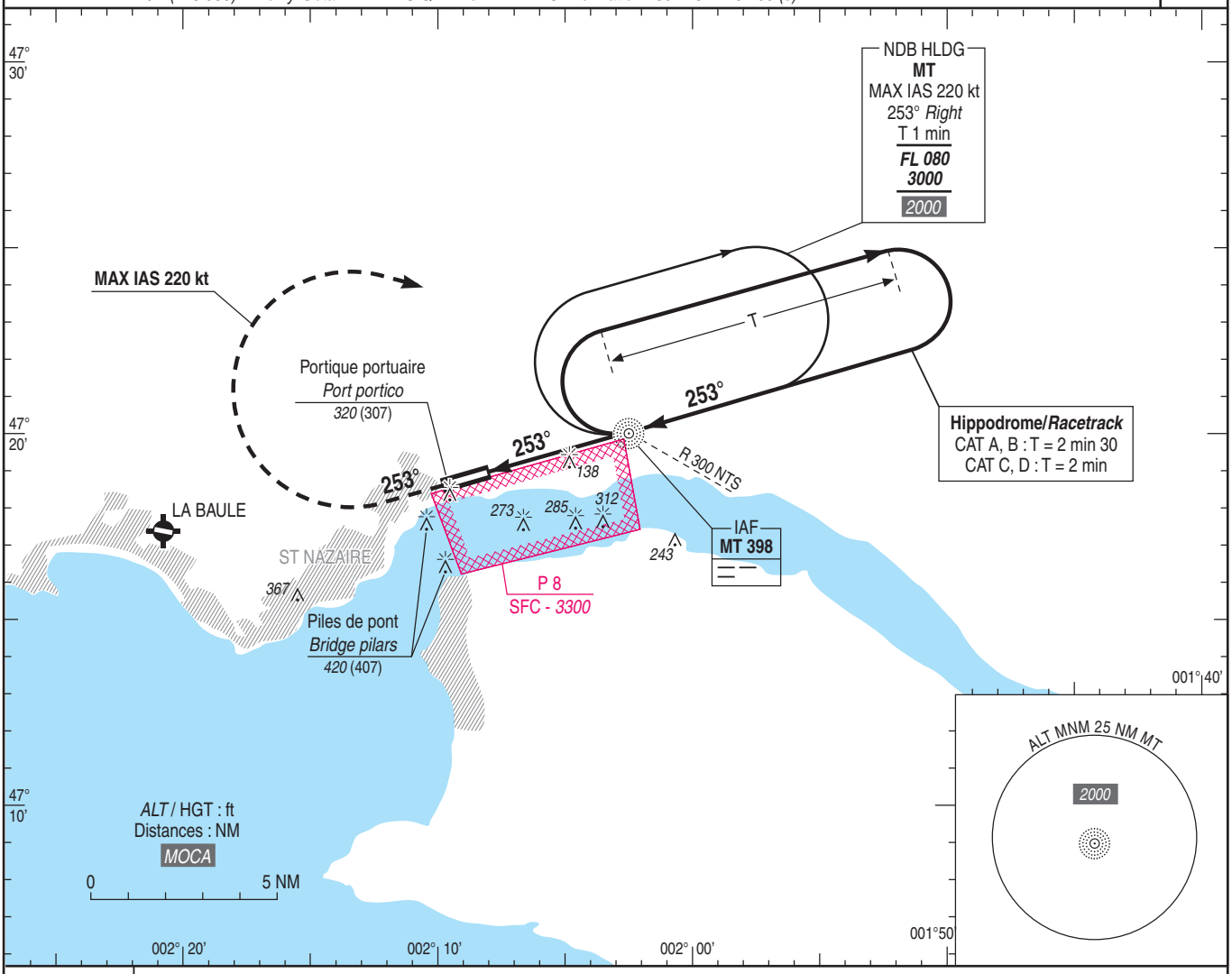
CAT A B C D

***ALT AD : 13 (1 hPa)**, THR : 11*

NDB RWY 25

APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 119.400 (s)(1)
**TWR** : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955 (2)
(1) Au dessus de / *Above 2500*
(2) Absence ATS : **A/A** (118.955) en FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)
***A/A** (118.955) FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*

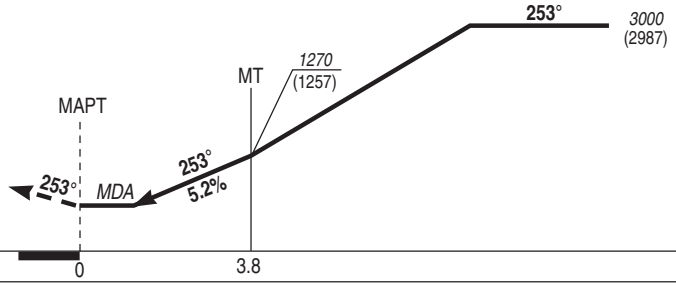
VAR 1°E (2025)




*TA : 5000*

API : Monter **R 253 MT** (253°).
A ***1000*** (987), tourner à **droite** vers **MT** en montée vers ***3000*** (2987).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *1000* (987) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 253 MT** (253°).*
*At **1000** (987), turn **right** to **MT** climbing up to **3000** (2987).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb up to 1000 (987) prior to level acceleration.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL / *Circling* (3) absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | MDA (H) | VIS |
| A | ***610*** (600) | 1500 | 594 | ***750*** (740) | 1500 | ***840*** (830) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***750*** (740) | 1600 | ***840*** (830) | 1600 |
| C | | 2000 | | ***850*** (840) | 2400 | ***940*** (930) | 2400 |
| D | | 2000 | | ***850*** (840) | 3600 | ***940*** (930) | 3600 |

Observations / *Remarks* : (3) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

| NDB - MAPT | 3.8 NM | 80 kt | 100 kt | 120 kt | 140 kt | 160 kt | 180 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2 min 51 | 2 min 17 | 1 min 54 | 1 min 38 | 1 min 26 | 1 min 16 | 1 min 12 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 640 | 740 | 850 | 850 | 1010 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

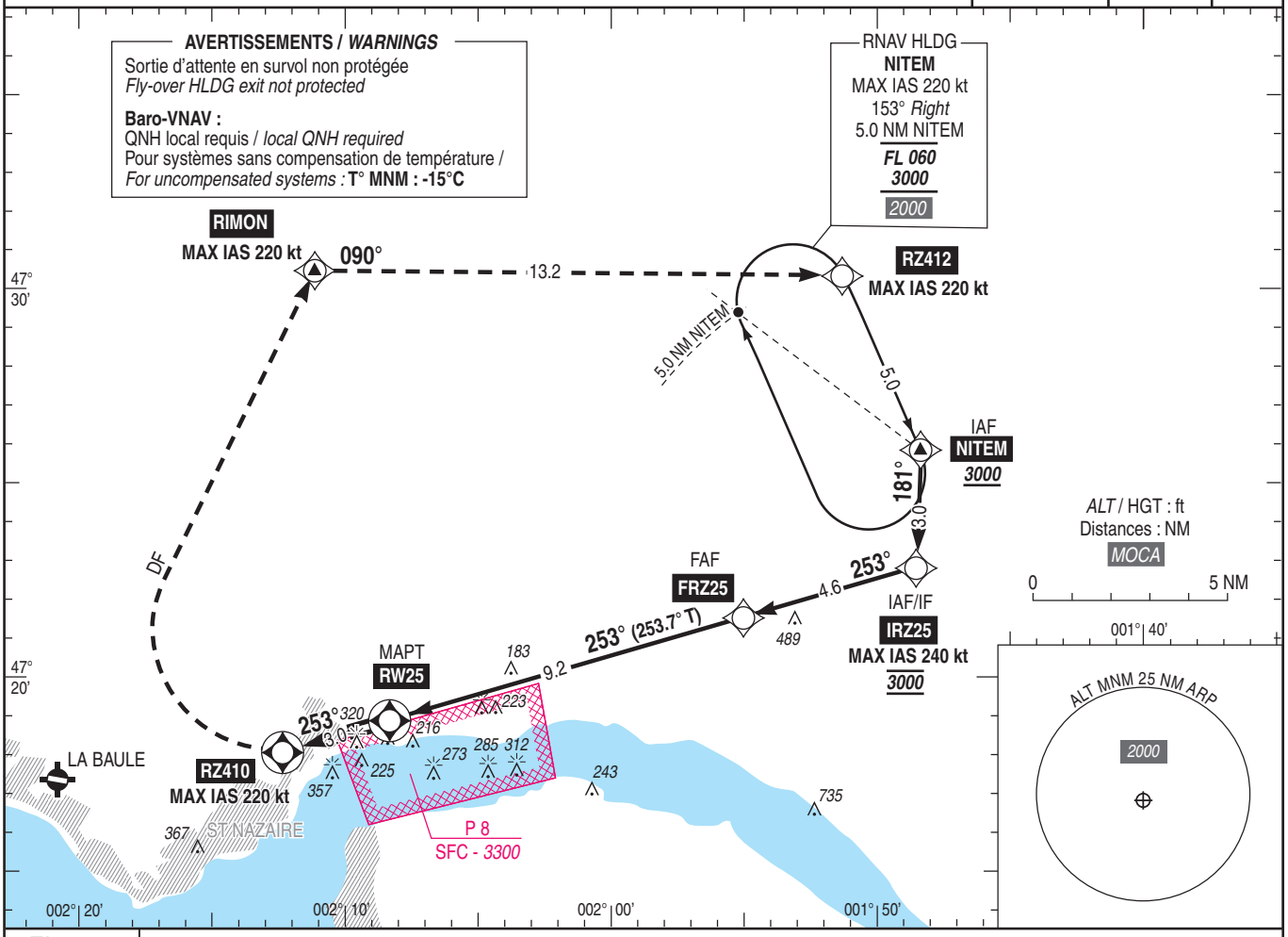
*ALT AD : 13,* ***THR : 11 (1 hPa)***

**SAINT NAZAIRE** MONTOIR

**RNP** RWY 25

APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 119.400 (s)(1)
**TWR** : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955 (2)
(1) Au dessus de / *Above 2500*
(2) Absence ATS : **A/A** en FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)
***A/A*** *FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*

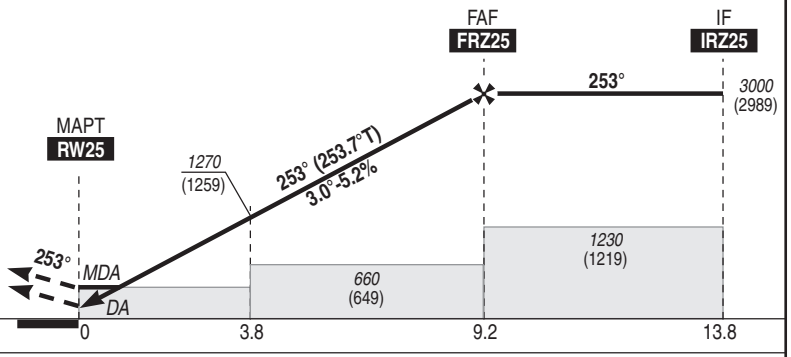
| RNP APCH | EGNOS Ch 42338 E25A TCH : 50 | VAR 1°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**. A **RZ410**, tourner à **droite (MAX IAS 220 kt)** pour rejoindre **RIMON** en montée vers ***3000*** (2989). A **RIMON** tourner à **droite** pour rejoindre **RZ412**. A **RZ412** tourner à **droite** pour intégrer l'attente sur **NITEM**.
**Ne pas tourner avant le MAPT**.
Monter à *1000* (989) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***RZ410****, turn* ***right (MAX IAS 220 kt)*** *to join* ***RIMON*** *climbing up to* ***3000*** *(2989). At* ***RIMON*** *turn* ***right*** *to join* ***RZ412****. At* ***RZ412*** *turn* ***right*** *to join* ***NITEM*** *holding.*
***Do not turn before MAPT****.*
*Climb up to 1000 (989) prior to level acceleration.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV - VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (3) | | MVL / *Circling* (3) absence ATS sans/*without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***220*** (200) | 550 | 172 | ***470*** (460) | 1400 | 363 | ***470*** (460) | 1400 | 455 | ***750*** (740) | 1500 | ***840*** (830) | 1500 |
| B | ***220*** (200) | | 184 | | | | | | | ***750*** (740) | 1600 | ***840*** (830) | 1600 |
| C | ***220*** (200) | | 192 | | | | | | | ***850*** (840) | 2400 | ***940*** (930) | 2400 |
| D | ***220*** (210) | | 203 | | | | | | | ***850*** (840) | 3600 | ***940*** (930) | 3600 |

**DIST RW25**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***379*** | ***698*** | ***1016*** | ***1335*** | ***1653*** |
| (HGT) | (368) | (687) | (1005) | (1324) | (1642) |
| | **6** | **7** | **8** | **9** | |
| | ***1972*** | ***2290*** | ***2608*** | ***2927*** | |
| | (1961) | (2279) | (2597) | (2916) | |

Observations / *Remarks* : (3) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT 9.2 NM | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 120 kt | 140 kt | 150 kt | 160 kt | 170 kt | 180 kt | 190 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 6 min 55 | 6 min 09 | 5 min 32 | 4 min 37 | 3 min 57 | 3 min 42 | 3 min 28 | 3 min 15 | 3 min 05 | 2 min 55 |
| VSP (ft/min) | 420 | 480 | 530 | 640 | 740 | 800 | 850 | 900 | 960 | 1010 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSB.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFSB - BALE-MULHOUSE

**AD 2 LFSB.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°35'24"N 007°31'45"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection des pistes 15/33 et 07/25 | Intersection of runways 15/33 and 07/25 |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km NW de BÂLE, 22 km SE de MULHOUSE | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 885 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.48 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.1804°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | ETABLISSEMENT PUBLIC FRANCO-SUISSE AD BALE-MULHOUSE | |
| | Adresse / *Address* | AEROPORT DE BÂLE-MULHOUSE BP 60120 68304 SAINT-LOUIS (FRANCE)<br>FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE Postfach 142 CH-4030 BASEL (SUISSE) | |
| | Telephone | FRANCE : 00 33 (0)3 89 90 31 11 SUISSE : 00 41 (0)61 325 31 11 | |
| | FAX | FRANCE : 00 33 (0)3 89 90 35 15 SUISSE : 00 41 (0)61 325 35 15 | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFSBYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFSB.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | H24 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Police aux frontières : H24<br>Douanes françaises : 0400-2300<br>Douanes suisses : 0415-2300 | Immigration : H24<br>French customs : 0400-2300<br>Swiss customs : 0415-2300 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | SASCA et KLINZING Aviation : 0400-2200<br>Pas d'avitaillement possible en dehors de ces HOR sauf préavis avant 2000 aux numéros suivants :<br>Mois impairs : SASCA<br>TEL : 03 89 90 29 10<br>Mois pairs : KLINZING Aviation<br>TEL : +33 6 14 61 13 25 | SASCA and KLINZING Aviation : 0400-2200<br>Refuelling not available outside these SKED except with PN before 2000 to following phone numbers :<br>Odd months : SASCA<br>TEL : 03 89 90 29 10<br>Even months : KLINZING Aviation<br>TEL : +33 6 14 61 13 25 |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | Jet Aviation, AMAC, ASB, NOMAD, SR TECHNICS | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | H24 | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré sauf la nuit de 0000 locales à 0600 locales.<br>Postes avions dédiés :<br>jusqu'à code C inclus : postes F5, F6, F7 et couloir Nord.<br>Code D et supérieur : sur poste.<br>Le dégivrage peut être réalisé sur les aires privatives si le produit est aspiré après dégivrage. | Provided except at night between 0000 LT and 0600 LT.<br>Stands dedicated :<br>up to code C included : stands F5, F6, F7 and North corridor.<br>Code D and superior : on stand.<br>De-icing can be realised on private areas if the product is aspired after de-icing. |
| 12 | Observations / *Remarks* | Restrictions d'utilisation de l'aéroport : voir AD 2 LFSB.21.1<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24 | Airport operating restrictions : see AD 2 LFSB.21.1<br>GRF (Global Reporting Format) : H24 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling facilities |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : JET A1 (CIV-MIL), AVGAS | Fuel grades : JET A1 (CIV-MIL), AVGAS |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | SCA (stockage) : JET A1 1980 m3 (maximum).<br>SASCA : capacité camions : JET A1 180 m3. Débit : 25/50/105 m3/HR suivant véhicule.<br>KLINZING AVIATION : capacité camions : JET A1 500 m3. Débit : 50/120 m3/HR. AVGAS : 6 m3. | SCA (storage) : JET A1 1980 m3 (maximum).<br>SASCA : trucks capacity : JET A1 180 m3. Fuel flow : 25/50/105 m3/HR according to vehicule.<br>KLINZING AVIATION : trucks capacity : JET A1 500 m3. Fuel flow : 50/120 m3/HR. AVGAS : 6 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Sociétés d'assistance | Handling agents |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | 5 hangars.Très peu de places disponibles pour les aéronefs de passage.Tous les hangars sont chauffés. | 5 hangars.Very few places available for visiting aircraft.All hangars are heated. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | Tous types d'aéronefs de tourisme et affaire, changement moteurs possible. | All touring and business ACFT types, possible change of engine |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistants d'escale / Ground handling :<br>(1) SWISSPORT<br>TEL : +33 6 01 61 09 08<br>SITA : BSLKKXH<br>E-mail : bsl.services@swissport.com<br>(2) AIR SERVICE BASEL (ASB)<br>TEL : 00 41 (0)61 567 3700<br>E-mail : fbo@airservicebasel.com<br>(3) CGS<br>TEL : 00 33 (0)3 89 90 79 50/51<br>TEL : 00 41 (0)61 325 7950/51<br>SITA : MLHAPXH<br>E-mail : dm.bsl@cgs-ltd.com<br>(4) AMAC (non-commercial)<br>TEL : 00 41 (0)58 310 3131<br>E-mail : flightops@amacaerospace.com | |

**AD 2 LFSB.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A BÂLE, MULHOUSE, FREIBURG et SAINT-LOUIS. | In BASEL, MULHOUSE, FREIBURG and SAINT-LOUIS. |
| 2 | Restaurants | Sur l'AD et alentours. | At AD and surroundings. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Navettes d'autobus : AEROPORT/BÂLE (gare), AEROPORT/FREIBURG, AEROPORT/SAINT-LOUIS (gare), AEROPORT/COLMAR (gare).<br>Taxis, voitures de location sans chauffeur (0)3 89 90 31 11 (FRANCE) ou (061) 325 31 11 (SUISSE) | Buses : AIRPORT/BASEL (station), AIRPORT/FREIBURG, AIRPORT/SAINT-LOUIS (station), AIRPORT/COLMAR (station).<br>Taxis, car rental (0)3 89 90 31 11 (FRANCE) or (061) 325 31 11 (SWITZERLAND) |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux à MULHOUSE (22km) - SAINT-LOUIS (6km) - BÂLE (6km)<br>Services d'ambulance français et suisses. | Hospitals in MULHOUSE (22km) - SAINT-LOUIS (6km) - BASEL (6km)<br>French and Swiss ambulances. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Sur l'AD : change, distributeurs automatiques de billets. | At AD : exchange office, automatic cash dispensers. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFSB.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 véhicules d'intervention eau/émulseur de 9100 litres munis chacun de 250 kg de poudre. | 3 intervention vehicules with water and foaming agent of 9100 litres, each equiped with 250 kg of powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Contacter le SSLIA : (+33)0 3 89 90 18 18 | Contact RFFS : (+33)0 3 89 90 18 18 |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 : H24<br>Niveau 9 pour catégories d'aéronefs 8 et plus : O/R PN 48HR au +33 (0)3 89 90 25 91 | Level 7 : H24<br>Level 9 for ACFT categories 8 and above : O/R PN 48HR at +33 (0)3 89 90 25 91 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige-Verglas-Plaques de neige :<br>- 9 véhicules multifonctions (lame/balai/soufflerie/épandeuse),<br>- 1 fraise à neige.<br>Verglas :<br>- 1 épandeuse à bras de produit déverglaçant liquide,<br>- 1 épandeuse à bras de produit déverglaçant solide. | Snow-Black ice-Compacted snow :<br>- 9 multifunctional vehicles (blade/sweeper/blowing system/spreader),<br>- 1 snow cutter.<br>Black ice :<br>- 1 de-icing rig with liquid product,<br>- 1 de-icing rig with solid product. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1. RWY 15/33 sur la totalité de la surface 48 m en cas de verglas<br>2. Les voies de circulation B, D et L<br>3. Le reste des voies de circulation donnant l'accès à la RWY 15/33<br>Les emplacements de l'aire de stationnement nécessaires au trafic sont traités simultanément de la piste et des voies de circulation. | 1. RWY 15/33 over its entire surface 48 m in case of ice<br>2. TWYs B, D and L<br>3. All remaining TWYs leading to RWY 15/33<br>The aircraft stands on the parking area required for traffic are treated simultaneously to the RWY and TWYs de-icing operations. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Déverglaçage des pistes avec KAC, KFOR ou NAAC. | RWY de-icing with KAC, KFOR or NAAC. |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG principal Sud + Cargo : béton<br>PRKG principal Nord + Fret express : mixte béton/enrobé | South main PRKG + Cargo : concrete<br>North main PRKG + Fret express : mixed concrete/asphalt |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG principal Sud : 68 F/B/W/T<br>PRKG principal Nord : 68 F/B/W/T<br>PRKG cargo : 72 R/B/W/T<br>PRKG Fret express : 50 R/B/W/T | Main South PRKG : 68 F/B/W/T<br>Main North PRKG : 68 F/B/W/T<br>Cargo PRKG : 72 R/B/W/T<br>PRKG Fret express : 50 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | - 25 m : D, L, Q, V<br>- 24 m : E, F, G<br>- 23 m : A, B, H, K, P, C1, M1, M2<br>- 22 m : J<br>- 15 m : C | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton : C1, F, G, K, P<br>Enrobé : B, H, J, Q, M1, M2<br>Mixte enrobé/béton : A, C, D, E, L, V | Concrete : C1, F, G, K, P<br>Asphalt : B, H, J, Q, M1, M2<br>Mixed asphalt/concrete : A, C, D, E, L, V |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A :<br>- entre D et E : 68 R/B/W/T,<br>- entre E et F : 70 F/B/W/T.<br>B/L : 80 F/B/W/T.<br>J : 68 F/B/WT.<br>V : 50 F/A/W/T | A:<br>- between D and E: 68 R/B/W/T,<br>- between E and F: 70 F/B/W/T.<br>B/L: 80 F/B/W/T.<br>J: 68 F/B/WT.<br>V: 50 F/A/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Aires de trafic passagers, Fret express et Cargo. | Passengers, Fret express and Cargo aprons. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Altitude moyenne aire de trafic passagers : 879 ft<br>Altitude moyenne Fret express : 881 ft<br>Altitude moyenne Cargo : 876 ft. | Average passengers apron altitude : 879 ft<br>Average Fret express apron altitude : 881 ft<br>Average Cargo apron altitude : 876 ft. |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 1 47°35'50.02"N 007°31'56.09"E<br>11A 47°35'52.34"N 007°31'45.73"E<br>12A 47°35'50.72"N 007°31'45.62"E<br>14A 47°35'50.22"N 007°31'44.36"E<br>16A 47°35'50.87"N 007°31'43.90"E<br>17 47°35'52.78"N 007°31'42.96"E<br>18 47°35'54.15"N 007°31'42.67"E<br>2 47°35'51.26"N 007°31'55.23"E<br>20 47°35'54.03"N 007°31'42.10"E<br>22 47°35'55.30"N 007°31'41.22"E<br>24 47°35'55.96"N 007°31'39.82"E<br>26 47°35'57.86"N 007°31'39.03"E<br>26A 47°35'58.44"N 007°31'38.65"E<br>28A 47°35'59.09"N 007°31'38.20"E<br>29 47°35'59.69"N 007°31'38.95"E<br>29A 47°35'59.43"N 007°31'39.56"E<br>3 47°35'52.51"N 007°31'54.36"E<br>30A 47°35'58.59"N 007°31'41.45"E<br>32A 47°35'57.44"N 007°31'43.69"E<br>34 47°35'58.46"N 007°31'46.14"E<br>35 47°35'59.31"N 007°31'47.75"E<br>36 47°36'00.92"N 007°31'48.43"E<br>36A 47°36'01.93"N 007°31'48.42"E<br>37 47°36'03.79"N 007°31'46.99"E<br>38 47°36'05.09"N 007°31'45.29"E<br>39 47°36'06.16"N 007°31'43.03"E<br>4 47°35'53.84"N 007°31'53.78"E<br>40 47°36'04.31"N 007°31'36.09"E<br>41 47°36'05.55"N 007°31'35.22"E<br>42 47°36'06.80"N 007°31'34.36"E<br>43 47°36'03.85"N 007°31'34.67"E | 43A 47°36'04.86"N 007°31'33.93"E<br>44 47°36'05.18"N 007°31'33.78"E<br>45 47°36'06.43"N 007°31'32.91"E<br>46 47°36'07.68"N 007°31'32.07"E<br>47 47°36'09.05"N 007°31'32.89"E<br>48 47°36'10.05"N 007°31'35.98"E<br>5 47°35'55.24"N 007°31'52.28"E<br>6A 47°35'55.22"N 007°31'49.36"E<br>9A 47°35'54.19"N 007°31'45.94"E<br>A1 47°34'55.62"N 007°31'42.54"E<br>F 1 47°35'33.41"N 007°31'55.36"E<br>F 10 47°35'45.77"N 007°31'55.84"E<br>F 11 47°35'47.93"N 007°31'57.87"E<br>F 2 47°35'35.68"N 007°31'53.81"E<br>F 3 47°35'37.13"N 007°31'51.98"E<br>F 4 47°35'38.18"N 007°31'50.16"E<br>F 4A 47°35'40.76"N 007°31'49.98"E<br>F 5 47°35'44.45"N 007°31'47.71"E<br>F 5A 47°35'42.23"N 007°31'49.09"E<br>F 6 47°35'44.61"N 007°31'49.90"E<br>F 7 47°35'45.65"N 007°31'51.48"E<br>F 8 47°35'45.81"N 007°31'53.67"E<br>F 9 47°35'45.57"N 007°31'54.60"E<br>F21 47°35'18.55"N 007°32'11.32"E<br>F22 47°35'15.67"N 007°32'13.32"E<br>J1 47°35'23.24"N 007°32'21.73"E<br>J2 47°35'23.60"N 007°32'18.85"E<br>J3 47°35'22.97"N 007°32'19.99"E<br>J4 47°35'22.97"N 007°32'19.99"E<br>Q 5 47°35'10.51"N 007°31'33.50"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | Voir AD 2 LFSB.20.3.1<br>TWY A, C, C1, J et K limités aux appareils d'envergure inférieure à 36 m. | See AD 2 LFSB.20.3.1<br>TWY A, C, C1, J and K restricted to ACFT with wingspan lower than 36 m. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD 2 LFSB APDC 01 et 02 | See AD 2 LFSB APDC 01 and 02 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL.<br>Appareils systématiquement guidés et positionnés sur l'aire de trafic par un véhicule FOLLOW-ME | NIL.<br>ACFT are systematically guided and parked on the apron by a FOLLOW-ME car. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquages conformes aux spécifications de l'OACI.<br>Marques "MAX SPAN 36 m" sur TWY A entre les accès N et S de l'aire de trafic. | ICAO-compliant markings.<br>"MAX SPAN 36 m" marking on TWY A, between N and S apron entries. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSB .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Voir AD 2 LFSB ADC.<br>Barres d'arrêt commandables : points d'attente B, L et Q.<br>Barres d'arrêt permanentes : points d'attente D, E, F, G, H, P et sur piste 07/25. | See AD 2 LFSB ADC.<br>Controlled stopbars : holding points B, L and Q.<br>Permanent stopbars : holding points D, E, F, G, H, P and on RWY 07/25. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Voir AD 2 LFSB.20.3.1 | See AD 2 LFSB.20.3.1 |

**AD 2 LFSB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFSB.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-BALE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSB .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-BALE |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P-T-D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO<br>H24 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 00 33 (0)3 68 08 11 03. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 07 | 076.90 (074) | 1860 x 60 | 75 R/A/W/T<br>béton / concrete | 47°35'16.62"N 007°31'00.92"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 881ft |
| 25 | 256.90 (254) | 1860 x 60 | 75 R/A/W/T<br>béton / concrete | 47°35'30.30"N 007°32'27.60"E<br>( 47°35'28.31"N 007°32'15.51"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 883ft<br>DTHR : 884ft |
| 15 | 154.80 (152) | 3900 x 60 | 90 R/B/W/T<br>béton / concrete | 47°37'03.66"N 007°30'35.55"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 864ft |
| 33 | 334.80 (332) | 3900 x 60 | 90 R/B/W/T<br>béton / concrete | 47°35'09.41"N 007°31'55.04"E<br>( 47°35'42.23"N 007°31'32.22"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 882ft<br>DTHR : 880ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 07 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 25 | NIL | NIL | 100 | NIL | NIL | (2) |
| 15 | NIL | NIL | 100 | 4020 x 280 | NIL | (3) |
| 33 | NIL | NIL | 100 | 4020 x 280 | NIL | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 120 m.
Strip dimensions RWY 07 : 1835 x 280 m.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 120 m.
Strip dimensions RWY 25 : 1946 x 280 m.

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 170x120 m.
Profil transversal : la piste 15/33 présente une pente comprise entre 0.67% et 1.15% sur toute sa largeur, en dehors des zones de raccordement de la piste sécante.
Transverse profile : the slope of RWY 15/33 is between 0.67% and 1.15% on its width, except for the connecting area to the crossing runway.

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 240x120 m.
Profil transversal : la piste 15/33 présente une pente comprise entre 0.67% et 1.15% sur toute sa largeur, en dehors des zones de raccordement de la piste sécante.
Transverse profile : the slope of RWY 15/33 is between 0.67% and 1.15% on its width, except for the connecting area to the crossing runway.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 1715 | 1715 | 1715 | 0 | ATT RWY 07 interdit.<br>LDG RWY 07 prohibited. |
| 25 | 1860 | 1960 | 1860 | 1600 | |
| TWY C1 | 1600 | 1700 | 1600 | | |
| TWY V | 1250 | 1350 | 1250 | | |
| 15 | 3900 | 4000 | 3900 | 3900 | |
| TWY F | 1870 | 1970 | 1870 | | |
| TWY G | 2370 | 2470 | 2370 | | |
| TWY H | 3000 | 3100 | 3000 | | |
| 33 | 3900 | 4000 | 3900 | 2780 | |
| TWY D | 2900 | 3000 | 2900 | | |

**AD 2 LFSB.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 07 | | G-LIH-LED | | | | | | | |
| 25 | | G-LIH-LED | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 41 ft | | | | | |
| 15 | CAT III - 862 m - LIH-LED | G-LIH-LED | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | 896 m | 3900 | 15 m | W - W/R - R (1) | LIH-LED |
| 33 | | G-LIH-LED | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 50 ft | | 3900 | 15 m | W - W/R - R (2) | LIH-LED |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 07 | 1115<br>600 | 50 m | W<br>Y | LIH-LED | R | | | |
| 25 | 260<br>1000<br>600 | 50 m | R<br>W<br>Y | LIH-LED | R | | | |
| 15 | 3300<br>600 | 50 m | W<br>Y | LIH-LED | R | | | (1) |
| 33 | 1120<br>2180<br>600 | 50 m | R<br>W<br>Y | LIH-LED | R | | | (2) |

(1) Feux de rampe d'approche placés symétriquement aux feux d'axe de piste. / Approach ramp lights placed symetrically to the runway centreline lights.
Feux de zone de toucher des roues placés symétriquement aux feux d'axe de piste. Balisage lumineux LED blanc haute intensité. / Touchdown zone lights placed symetrically to the runway centreline lights.
Balisage axial blanc / rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste. / Centre line lighting white / red between 900 m and 300 m before RWY end.
Balisage axial rouge sur 300 m avant l'extrémité de piste. / Centre line lighting red in the last 300 m before RWY end.

(2) Balisage axial blanc / rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste. Balisage axial rouge sur 300 m avant l'extrémité de piste. / Centre line lighting white / red between 900 m and 300 m before RWY end. Centre line lighting is red in the last 300 m before RWY end.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Voir AD 2 LFSB ADC 01 | See AD 2 LFSB ADC 01 |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | G-LIH-LED : TWY A, B, D, L, N2, S2, Q<br>NIL : TWY C, C1, E, F, G, H, J, K, P, V | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B-LIL-LED : TWY A, C, C1, D, E, F, G, H, J, K, P, Q, V, L.<br>Balises bleues rétroréflectorisées associées à des feux bleus aux intersections : TWY B. | B-LIL-LED : TWY A, C, C1, D, E, F, G, H, J, K, P, Q, V, L.<br>TWY edges blue reflectors associated with blue lights at crossways : TWY B. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Commutation automatique - 3 réseaux différents : 2 français - 1 suisse. | Automatic switch-over - 3 different networks: 2 French - 1 Swiss. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux à éclats THR 15, THR 25 et DTHR 33. Wig-Wag B, K, L, V (intersection 07/25), C, C1, Q et J (sortie JAPAT).<br>En cas de RVR < 550 m, le balisage axial sur N2 et S2 est allumé. | Flashing lights THR 15, THR 25 and DTHR 33. Wig-Wag B, K, L, V (07/25 intersection), C, C1, Q and J (JAPAT exit).<br>If RVR < 550 m, TWY centreline lighting system on N2 and S2 switched on. |

**AD 2 LFSB.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | TLOF G30 :<br>- Position : 47°36'09.42"N - 007°31'27.35"E<br>- ALT 1017 ft<br>- Dimensions : 23.5 x 23.5 m<br>- Revêtement : enrobé<br>TLOF G31 :<br>- Position : 47°36'08.72"N - 007°31'26.85"E<br>- ALT 1017 ft<br>- Dimensions : 23.5 x 23.5 m<br>- Revêtement : enrobé<br>Réservé aux HEL basés.<br>Voir AD 1.3-2. | TLOF G30 :<br>- Position : 47°36'09.42"N - 007°31'27.35"E<br>- ALT 1017 ft<br>- Dimension : 23.5 x 23.5 m<br>- Surface : asphalt<br>TLOF G31 :<br>- Position : 47°36'08.72"N - 007°31'26.85"E<br>- ALT 1017 ft<br>- Dimension : 23.5 x 23.5 m<br>- Surface : asphalt<br>Reserved for based HEL.<br>See AD 1.3-2. |

**AD 2 LFSB.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BALE partie Franco-suisse**<br>47°41'52"N , 007°30'43"E - Frontière franco-allemande - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière germano-suisse - 47°35'31"N , 007°40'06"E - 47°35'15"N , 007°40'19"E - Frontière germano-suisse - 47°35'04"N , 007°40'27"E - 47°34'08"N , 007°41'10"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°33'59"N , 007°41'07"E - Frontière germano-suisse - 47°32'09"N , 007°40'04"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°41'52"N , 007°30'43"E | D | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Suisse par délégation de ZURICH ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the Swiss airspace, by delegation of ZURICH ACC. |
| **CTR BALE partie allemande Nord**<br>47°41'52"N , 007°30'43"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°41'21"N , 007°35'36"E - 47°40'15"N , 007°36'28"E - 47°35'31"N , 007°40'06"E - Frontière germano-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°41'52"N , 007°30'43"E | D | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| **CTR BALE partie allemande Est**<br>47°35'15"N , 007°40'19"E - 47°35'04"N , 007°40'27"E - Frontière germano-suisse - 47°35'15"N , 007°40'19"E | D | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| **CTR BALE partie allemande Sud**<br>47°33'59"N , 007°41'07"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°32'09"N , 007°40'04"E - Frontière germano-suisse - 47°33'59"N , 007°41'07"E | D | 1000ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | BALE Information (FR)<br>*BALE Information (EN)* | 129.250 MHz | H24 | Canal 25. Supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction |
| FIS | BALE Information (FR)<br>*BALE Information (EN)* | 130.905 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| FIS | BALE Information (FR)<br>*BALE Information (EN)* | 134.680 MHz | H24 | Canal 8.33. RAI : activation/désactivation des secteurs T1/T2/T3 (espaces délégués Zürich).<br>Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23<br>8.33 frequency. RAI : activation / deactivation of sectors T1/T2/T3 (Zurich delegated airspaces)<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| FIS | BALE Information (FR)<br>*BALE Information (EN)* | 135.855 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| APP | BALE Approche (FR)<br>*BALE Approach (EN)* | 125.160 MHz | H24 | Canal 8.33. Supplétive sur instruction ATC. / 8.33 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction. |
| APP | BALE Approche (FR)<br>*BALE Approach (EN)* | 127.285 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| APP | BALE Approche (FR)<br>*BALE Approach (EN)* | 128.910 MHz | H24 | Canal 8.33. Sur instruction ATC.<br>Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23<br>8.33 frequency. On ATC instruction.<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| APP | BALE Approche (FR)<br>*BALE Approach (EN)* | 129.250 MHz | H24 | Canal 25. Supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction |
| APP | BALE Approche (FR)<br>*BALE Approach (EN)* | 130.905 MHz | H24 | Canal 8.33. Sur instruction ATC.<br>Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. On ATC instruction.<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| APP | BALE Approche (FR)<br>*BALE Approach (EN)* | 133.510 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23<br>8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| APP | BALE Controle (FR)<br>*BALE Control (EN)* | 125.415 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| APP | BALE Controle (FR)<br>*BALE Control (EN)* | 126.990 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| APP | BALE Controle (FR)<br>*BALE Control (EN)* | 129.250 MHz | H24 | Canal 25 : supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction |
| TWR | BALE Prevol (FR)<br>*BALE Delivery (EN)* | 121.955 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23<br>8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| TWR | BALE Sol (FR)<br>*BALE Ground (EN)* | 121.605 MHz | H24 | Canal 8.33. Contrôle ACFT au sol sauf RWY.<br>Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23<br>8.33 frequency. ACFT ground traffic control except RWY.<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| TWR | BALE Tour (FR)<br>*BALE Tower (EN)* | 118.305 MHz | H24 | Canal 8.33. Pour décollage et approche finale. / 8.33 kHz frequency. For take off and final approach. |
| TWR | BALE Tour (FR)<br>*BALE Tower (EN)* | 129.250 MHz | H24 | Canal 25. Supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction |
| VDF | BALE Gonio (FR)<br>*BALE Homer (EN)* | 118.305 MHz | H24 | Canal 8.33 / 8.33 kHz frequency. |
| VDF | BALE Gonio (FR)<br>*BALE Homer (EN)* | 128.910 MHz | H24 | Canal 8.33 |
| VDF | BALE Gonio (FR)<br>*BALE Homer (EN)* | 130.905 MHz | H24 | Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |
| VDF | BALE Gonio (FR)<br>*BALE Homer (EN)* | 133.510 MHz | H24 | Canal 8.33 / 8.33 kHz frequency. |
| ATIS | BALE (FR)<br>*BALE (EN)* | 127.880 MHz | H24 | Canal 8.33. Diffusion paramètres ARR/DEP et activité zones LF-R 125 et LF-R 127.<br>Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23<br>8.33 frequency. Broadcast of ARR/DEP parameters and activity of Areas LF-R 125 and LF-R 127.<br>Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | BLM | 117.45 MHz CH 121Y | H24 | 47°37'58.1"N 007°29'58.2"E | 886 ft | 100 NM(270°..360°) 60NM FL500 | | 333°/1 NM THR 15 | |
| LOC 33 (I.E.1) | BLU | 109.35 MHz | H24 | 47°37'13.9"N 007°30'28.4"E | 861 ft | 25NM | | 332°/350 m THR 15 | |
| GP 33 | | 331.85 MHz | H24 | 47°35'47.5"N 007°31'20.6"E | 881 ft | 18NM | 15.3 m/50 ft ( 3.5 °) | 326°/1379 m THR 33 | |
| DME 33 | | CH 30Y | H24 | 47°35'47.0"N 007°31'20.0"E | 860 ft | | | | |
| LOC 15 (III.E.4) | MH | 111.55 MHz | H24 | 47°35'02.7"N 007°31'59.8"E | 888 ft | | | 152°/230 m THR 33 | |
| GP 15 | | 332.75 MHz | H24 | 47°36'53.0"N 007°30'36.7"E | 860 ft | | 15.6 m/51 ft ( 3 °) | 174°/330 m THR 15 | |
| DME 15 | | CH 52Y | H24 | 47°36'53.0"N 007°30'36.7"E | 860 ft | 25NM FL250 | | 174°/330 m THR 15 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**20.1.1** l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne dans les limites de la TMA BALE.

L'organisme de contrôle de BALE MULHOUSE assure les services de la circulation aérienne (correspondant à la classification des espaces) dans les SIV BALE.

**20.1.2** Par délégation de LANGEN ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne dans l'espace "STAUFEN AREA" décrit ci-après :

***20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES***

***20.1.1*** *BALE APP provides the air traffic services within the BALE TMA.*

*BALE MULHOUSE control center provides the air traffic services (according to airspace c!assification) in the BALE FIS.*

***20.1.2*** *BALE APP, on the authority of LANGEN ACC, provides the air traffic services within the "STAUFEN AREA" defined in the table below:*

| **Noms** ***Names*** | **Limites verticales** ***Vertical limits*** | **Classe** ***Class*** |
|---|---|---|
| Nord *North* | 2500 ft ASFC – FL 100 | E |
| | FL 100 – FL 145 | C |
| Sud-Est *South-East* | 2500 ft ASFC – 5500 ft AMSL | E |
| | 5500 ft AMSL – FL 100 | D |
| | FL 100 – FL 115 | C |
| Sud-Ouest 1 *South-West 1* | 1000 ft ASFC – 3300 ft AMSL | E |
| | 3300 ft AMSL – FL 100 | D |
| | FL 100 – FL 115 | C |
| Sud-Ouest 2 *South-West 2* | 1000 ft ASFC – 4500 ft AMSL | E |
| | 4500 ft AMSL – FL 100 | D |
| | FL 100 – FL 115 | C |

**20.1.3 Délégation ZURICH ACC**

***20.1.3 On the authority of ZURICH ACC***

**20.1.3.1** Par délégation de ZURICH ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne de 5500 ft AMSL au FL 115 dans la partie d'AWY G4 décrite ci-après :

***20.1.3.1*** *BALE APP, on the authority of ZURICH ACC, provides the air traffic services from 5500 ft AMSL up to FL 115 within the part of G4 AWY as detailed below :*

| **Noms** ***Names*** | **Limites verticales** ***Vertical limits*** | **Classe** ***Class*** |
|---|---|---|
| AZ1 | 5500 ft ASFC – FL 100 | D |
| | FL 100 – FL 115 | C |

**20.1.3.2** Par délégation de ZURICH ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne de 5500 ft AMSL au FL 105 dans la partie d'AWY G4 décrite ci-après :

***20.1.3.2*** *BALE APP, on the authority of ZURICH ACC, provides the air traffic services from 5500 ft AMSL up to FL 105 within the part of G4 AWY as detailed below :*

| **Noms** ***Names*** | **Limites verticales** ***Vertical limits*** | **Classe** ***Class*** |
|---|---|---|
| AZ2 | 5500 ft ASFC – FL 100 | D |
| | FL 100 – FL 105 | C |

**20.1.3.3** Par délégation de ZURICH ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne dans l'espace décrit ci-après :
(limites latérales voir AIP France ENR 2.1 )

***20.1.3.3*** *BALE APP, on the authority of ZURICH ACC, provides the air traffic services within the airspace described below :*
*(lateral limits see AIP France ENR 2.1 )*

| **Noms** ***Names*** | **Limites verticales** ***Vertical limits*** | **Classe** ***Class*** |
|---|---|---|
| AZ3 | 2000 ft ASFC – 6500 ft AMSL | E |
| | 6500 ft AMSL – FL 105 | C |
| AZ4 A l'exclusion des secteurs T1, T2, T3 lorsqu'ils sont actifs *To the exclusion of T1, T2, T3 sectors when active* | 2000 ft ASFC – FL 100 | E |
| | FL 100 – FL 105 | C |
| Secteur T1 | FL 100 – 5700 ft | D |
| | 5700 ft – 5200 ft | E |
| Secteur T2 | FL 100- FL 085 | D |
| | FL 085 – 6500 ft | E |
| Secteur T3 | FL 100 – 5700 ft | D |
| | 5700 ft - 5200 ft ou/ *or* 700 ft ASFC, le plus élevé des deux / *which ever is higher* | E |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.1.4** L'APP de BALE utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte conformément à la réglementation nationale à l'intérieur de la TMA, et dans les espaces délégués quelle que soit la fréquence employée.

L'organisme de contrôle de BALE MULHOUSE utilise les fonctions de surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte à l'intérieur des SIV BALE.

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013,2 hPa.

Le niveau de transition de la TMA de BALE est calculé par BALE APP.

L'altitude de transition est fixée à 7000 ft.

**20.3 MANOEUVRES AU SOL**

**20.3.1 Roulage - Généralités**

Demi-tours interdits sur la plateforme (taxiways et pistes) à tous les appareils.

**20.3.1.1 Consignes particulières relatives à l'exploitation des TWY C, C1 et des arrivées/départs RWY 07/25 via C, C1 et J (HS2 et HS 3)**

En raison du manque de visibilité, le contrôle sol est peut être dans l'impossibilité d'assurer l'information des équipages concernant d'éventuels obstacles sur les TWY C et C1, ainsi qu'au passage du portail donnant accès à l'aire d'entretien de Jet-Aviation et Swiss au nord du seuil 25.

L'utilisation de moyens vidéo rend également difficile la surveillance de l'entrée et de la sortie de la piste 07/25 via les TWY C, C1 et J. Des consignes particulières de stationnement sont à respecter sur les parkings JET1 et JAPAT (se référer aux consignes des exploitants de ces parkings).

Les CDT de bord exerceront une surveillance particulière pour assurer la sécurité des avions aux abords de cette zone.

***20.1.4*** *BALE APP uses radar surveillance, radar assistance and radar vectoring functions to provide control, flight information and alert services in compliance with the national regulation, within the TMA, and areas delegated to BALE APP. Whatever the frequency in use.*

*BALE MULHOUSE control center uses radar surveillance, radar assistance and radar vectoring functions to provide control, flight information and alert services within the BALE FIS.*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*1013,2 hPa.*

*The transition level in BALE TMA will be calculated by BALE APP.*

*The transition altitude is set at 7000 ft.*

***20.3 GROUND HANDLING***

***20.3.1 Taxiing regulations - Generalities***

*U-turns forbidden on the platform (taxiways and runways) for all aircraft.*

***20.3.1.1 Special instructions for using TWY C, C1 and arrivals/departures RWY 07/25 via C, C1 and J (HS2 and HS3)***

*Due to low visibility, it is possible that ground control could not assure the crew information for possible obstacles on TWY C and C1 and when crossing the portal providing access to maintenance area of Jet-Aviation and Swiss at the north of THR 25.*

*Use of video equipment makes it difficult to monitor the access and exit of RWY 07/25 via TWY C, C1 and J. Special parking instructions must be observed on the JET1 and JAPAT aprons (refer to the operators apron instructions).*

*Captains should pay close attention to ensure ACFT safety around this area.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.1.2 Consignes particulières relatives à l'aire de maintenance Sud-Ouest (HS1)**

Voir AD 2 LFSB 20.3.2.3, GMC 01.

**20.3.1.3 Atterrissage RWY 33**

Dégagement préférentiel via le TWY H.

**20.3.1.4 Consignes particulières A388 – B748 – A124 – C5M - A225 (code F).**

**20.3.1.4.1 TWY interdits**

Voir AD 2 LFSB GMC 02

**20.3.1.4.2 Piste**

La piste ne peut être libérée que par les seuils et le TWY D.

L'accès à la piste ne peut se faire que par les seuils.

L'utilisation des points d'attente CAT III (150 m de l'axe de piste) est obligatoire.

**20.3.1.4.3 Restrictions de circulation**

Lorsqu'un aéronef de code F circule sur la voie de circulation B, entre les voies de circulation F et L, aucun autre aéronef ne peut circuler sur A et sur le PRKG fret express.

**20.3.1.4.4 Aire de trafic**

Postes dédiés et restrictions afférentes :
voir AD 2 LFSB MIA_TEXT 01 à 05

**20.3.1.4.5 Restrictions complémentaires A388**

Véhicule FOLLOW-ME obligatoire pour tout roulage sur les voies de circulation autorisées.

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance sud-ouest (hors aire Air Service Basel) et le point d'attente Q, peut être utilisée par l'Airbus A380-800 uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

L'utilisation de la voie de service parallèle à la voie de circulation B (à l'est de B) est interdite dans sa partie Nord depuis le travers de la voie d'accès du RFFS, lors de toute évolution de l'Airbus A380-800 sur la voie de circulation B entre le seuil 15 et la voie de circulation G.

**20.3.1.4.6 Restrictions complémentaires A225**

La piste ne peut être libérée que par les seuils.

L'accès à la piste ne peut se faire que par les seuils

L'utilisation des points d'attente CAT III (150 m de l'axe de piste) est obligatoire.

A l'arrivée comme au départ, l'A225 est tracté, moteurs coupés, entre le point d'attente avant piste et son poste de stationnement.

Véhicule FOLLOW-ME obligatoire.

L'utilisation de la voie de service parallèle à la voie de circulation B (à l'est de B) est interdite dans sa partie Nord depuis le travers de la voie d'accès du RFFS, lors de toute évolution de l'Antonov 225 sur la voie de circulation B entre le seuil 15 et la voie de circulation G.

Le stationnement de l'Antonov 225 fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation règlementaires et à l'évolution en toute sécurité des véhicules nécessaires au chargement et au déchargement de l'appareil.

**20.3.1.4.7 Restrictions complémentaires B748**

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance Sud-Ouest et le point d'attente Q, peut être utilisée par le Boeing 747-800F uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

Le stationnement du Boeing 747-800F fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation.

**20.3.1.4.8 Restrictions complémentaires A124**

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance Sud-Ouest et le point d'attente Q, peut être utilisée par l'Antonov 124 uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

Le stationnement de l'Antonov 124 fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation règlementaires

**20.3.1.4.9 Restrictions complémentaires C-5M**

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance Sud-Ouest et le point d'attente Q, peut être utilisée par le Lockheed C-5 Galaxy uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

Le stationnement du Lockheed C-5 Galaxy fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation règlementaires.

**20.3.1.5 Consignes particulières B773, A346, A35K.**

Restrictions au niveau des voies de circulation dues à l'empattement des trains d'atterrissage.

***20.3.1.2 Special instructions for the South-West maintenance area (HS1)***

*See AD 2 LFSB 20.3.2.3, GMC 01.*

***20.3.1.3 Landing on RWY 33***

*Recommanded vacating via TWY H.*

***20.3.1.4 Specific instructions A388 – B748 – A124 – C5M - A225 (code F).***

***20.3.1.4.1 Prohibited TWYs***

*See AD 2 LFSB GMC 02*

***20.3.1.4.2 Runway***

*The runway can only be vacated by the thresholds and TWY D.*

*The runway can only be accessed via the thresholds.*

*The use of CAT III holding points (150 m from the runway centerline) is mandatory.*

***20.3.1.4.3 Taxiing restrictions***

*When a code F aircraft is taxiing on TWY B, between TWYs F and L, no other aircraft is allowed on TWY A and on express freight apron.*

***20.3.1.4.4 Apron***

*Dedicated aircraft stands and applicable restrictions :*
*see AD 2 LFSB MIA_TEXT 01 to 05*

***20.3.1.4.5 Additional restrictions A388***

*FOLLOW-ME car mandatory for taxiing on the dedicated TWYs.*

*The section of TWY Q between the south-west maintenance areas (excluding the Air Service Basel area) and holding point Q can only be used by the Airbus A380-800 if it is being towed with the engines shut down.*

*The use of the service road parallel to taxiway B (east of B) is prohibited in its northern part from across the RFFS access lane, during any movement of the Airbus A380-800 on TWY B between THR 15 and TWY G.*

***20.3.1.4.6 Additional restrictions A225***

*The runway can only be vacated by the thresholds.*

*The runway can only be accessed via the thresholds.*

*The use of CAT III holding points (150 m from the runway centerline) is mandatory.*

*On arrival or departure, the A225 is towed, engines shut down, between the runway holding point and the aircraft stand.*

*FOLLOW-ME car mandatory.*

*The use of the service road parallel to taxiway B (east of B) is prohibited in its northern part from across the RFFS access lane, during any movement of the Antonov 225 on TWY B between THR 15 and TWY G.*

*The parking area for the Antonov 225 is subject to the operating restrictions and arrangements required to ensure compliance with the regulatory separation margins and the safe movement of the vehicles needed to load and unload the aircraft.*

***20.3.1.4.7 Additional restrictions B748***

*The section of TWY Q between the south-west maintenance areas (excluding the Air Service Basel area) and holding point Q can only be used by Boeing 747-800F if it is being towed with the engines shut down.*

*The parking area for Boeing 747-800F is subject to the operating restrictions and arrangements required to comply with the regulatory separation margins.*

***20.3.1.4.8 Additional restrictions A124***

*The portion of TWY Q between the south-west maintenance areas and holding point Q may be used by the Antonov 124 only if it is being towed with the engines shut down.*

*The Antonov 124's parking area is subject to operating restrictions and the necessary adjustments to comply with the regulatory separation margins.*

***20.3.1.4.9 Additional restrictions C-5M***

*The section of TWY Q between the south-west maintenance areas and holding point Q may be used by the Lockheed C-5 Galaxy only if it is being towed with the engines shut down.*

*The parking area for the Lockheed C-5 Galaxy is subject to the operating restrictions and arrangements required to comply with the regulatory separation margins.*

***20.3.1.5 Specific instructions B773, A346, A35K.***

*Restrictions on the TWYs due to aircraft wheelbase.*

2.3.1.5.1 TWYs interdits

Voir AD 2 LFSB GMC 02

**2.3.1.6 Points d'attente**

Des points d'attente avec un marquage "RWY AHEAD" situés à 90 m des axes de pistes sont matérialisés sur les voies d'accès et de traversée de pistes (AD 2 LFSB ADC) .

*2.3.1.5.1 Prohibited TWYs*

*See AD 2 LFSB GMC 02*

***2.3.1.6 Holding points***

*Holding points with a marking "RWY AHEAD" located 90 m from the runway centerline are materialized on the taxiways leading to or crossing runways (AD 2 LFSB ADC) .*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.3.2 Gestion de l'aire de trafic**

**20.3.2.1 Généralités**

Au départ et préalablement à tous les déplacements, les aéronefs en régime de vol IFR doivent obligatoirement contacter la fréquence " BALE Prévol » 5 minutes au PLUS TOT avant l'heure prévue de mise en route. La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre. Pour la sortie du poste de stationnement les pilotes sont tenus d'appliquer la puissance minimale nécessaire pour la mise en mouvement de leur appareil.

A l'arrivée, la tour de contrôle indiquera aux aéronefs les éventuelles consignes et informations pour rejoindre leur poste de stationnement. Les postes de stationnement sont attribués par l'exploitant et cette information est relayée par la tour de contrôle.

Seule l'information des aéronefs en mouvement connus de la tour peut être fournie.

Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers. Les véhicules en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manœuvre.

**20.3.2.2 Repoussage**

Pour faciliter l'organisation de la circulation des aéronefs sur la plate-forme, la limite de validité d'approbation de repoussage est d'une minute. A l'issue de cette minute le repoussage doit avoir débuté.

**20.3.2.3 Aire de maintenance Sud-ouest**

La gestion de l'aire de maintenance Sud-Ouest fait l'objet d'un protocole.

Ce protocole entre le SNA-NE Bâle-Mulhouse d'une part et l'EAP, AMAC, Air Service Basel (ASB) et Jet-Aviation d'autre part, a pour objet de définir les conditions de gestion des entrées et sorties de l'aire de maintenance située au Sud Ouest de la plateforme de BALE MULHOUSE.

**Aéronef à l'arrivée :**

Quelles que soient les conditions, l'aéronef à destination de la zone de maintenance Sud-Ouest devra toujours suivre la procédure suivante :

L'aéronef dégage au seuil 33 par le TWY Q puis rejoint les aires privatives. Après atterrissage en 15 et dégagement par le TWY D, l'aéronef peut demander à rejoindre la zone de maintenance Sud-Ouest en suivant les instructions du contrôle et les procédures en vigueur. Après franchissement du point d'attente Q, le pilote confirme la piste dégagée sur BALE TWR, puis suit les instructions de l'ATC.

**Aéronef au départ :**

Le pilote contacte BALE PREVOL pour annoncer un départ, autonome ou tracté selon les conditions précisées dans le tableau ci-après, jusqu'au point d'attente Q, ou BALE SOL en cas de déplacement vers un autre site de la plate-forme. Après instructions de l'ATC, l'aéronef roule ou est tracté jusqu'au point d'attente Q. Il demande la mise en route sur BALE SOL.

**Conditions particulières :**

**À destination de/depuis ASB :**

Pour les aéronefs de code < D, de jour, hors LVP, roulage autonome depuis/vers Q, puis Marshall ASB pour le stationnement.

Pour les aéronefs de code < D, de nuit, ou en conditions LVP, guidage par un Marshall de chez ASB depuis/vers Q.

Les aéronefs de code ≥ D sont interdits.

**À destination de/depuis JET AVIATION :**

Pour les aéronefs de code < D, de jour ou de nuit, hors LVP, roulage et stationnement autonome depuis/vers Q. En conditions LVP, le tractage est obligatoire vers/depuis Q.

Pour les aéronefs de code ≥ D, quelles que soient les conditions, le tractage est obligatoire depuis/vers Q.

**À destination de/depuis AMAC AEROSPACE FBO :**

Pour les aéronefs de code < D, de jour, hors LVP, roulage autonome depuis/vers Q, puis Marshall AMAC pour le stationnement.

Pour les aéronefs de code < D, de nuit, ou en conditions LVP, guidage par un Marshall de chez AMAC depuis/vers Q.

Pour les aéronefs de code ≥ D, quelles que soient les conditions, le tractage est obligatoire depuis/vers Q.

**À destination de/depuis AMAC AEROSPACE NON-FBO :**

Pour les aéronefs de code < D, de jour et de nuit, hors LVP, roulage et stationnement autonome depuis/vers Q.

En conditions LVP, les aéronefs de code < D doivent être tractés depuis/vers Q.

Pour les aéronefs de code ≥ D, quelles que soient les conditions, le tractage

***20.3.2 Apron management***

***20.3.2.1 General***

*On departure and before all movements, aircraft under IFR flight plan are required to contact "BALE Delivery" frequency, 5 minutes, AT THE EARLIEST, before the scheduled engine start-up time. The aerodrome control tower manages the taxiing sequence for entering the maneuvering area. To leave the stand, pilots are requested to apply minimum engine power necessary for taxiing.*

*On arrival, the aerodrome control tower will give aircraft instructions and information to join their parking stand. The stands are assigned by the airport operator and notified to aircraft by the TWR.*

*Only information about aircraft movement known by the aerodrome control tower can be reported.*

*Pilots are responsible for ground collision avoidance, their own separation and the third part safety. Moving vehicles will be driven by authorized personnel, watching around.*

*ATC responsibility stops on arrival when aircraft is entering the apron and will begin, on departure, as soon as aircraft is entering the maneuvering area.*

***20.3.2.2 Pushback***

*In order to facilitate ground movement control for taxiing aircraft on the platform, the term of validity for pushback approval is one minute. After the one-minute elapsed time, aircraft pushback should have started.*

***20.3.2.3 South-West maintenance area***

*The managing of the South-West area is subject to a protocol.*

*This protocol between SNA-NE Bâle-Mulhouse and EAP, AMAC, Air Service Basel (ASB) and Jet-Aviation aims at defining conditions for managing the entries/exits in/from the maintenance area located South-West from BALE MULHOUSE platform.*

***Arriving aircraft :***

*Regardless of external conditions, the aircraft arriving to the Southwest Maintenance Area will always stick to the following procedure :*

*The aircraft vacates the runway at threshold 33 via TWY Q and reaches the private areas. After landing on runway 15 and clearing via TWY D, the aircraft can ask to reach the Southwest Maintenance Area following the ATC instructions and the active procedures. After crossing the holding point Q, the pilot confirms the vacated runway on BASEL TWR, then follows the ATC instructions.*

***Departing aircraft :***

*The pilot contacts BASEL DELIVERY to announce a departure, self-manoeuvring or being towed according to the following table instructions, to the holding point Q, or BASEL GROUND in case of movement to another area of the platform. After ATC instructions, the aircraft taxis or is being towed to holding point Q. Engine start-up is requested on BASEL GROUND.*

***Particular conditions :***

***To/From ASB :***

*For code < D aircraft, by day, without LVP, self-manoeuvring taxi to/from Q, then ASB Marshalling for parking.*

*For code < D aircraft, by night or LVP, ASB Marshall guidance from/to Q.*

*Code ≥ D aircraft are prohibited.*

***To/From JET AVIATION :***

*For code < D aircraft, by day or by night, without LVP, self-manoeuvring taxi and parking from/to Q. During LVP conditions, towing is mandatory from/to Q.*

*For code ≥ D aircraft, by any conditions, towing is mandatory from/to Q.*

***To/From AMAC AEROSPACE FBO :***

*For code < D aircraft, by day, without LVP, self-manoeuvring taxi to/from Q, then AMAC Marshalling for parking.*

*For code < D aircraft, by night or during LVP conditions, AMAC Marshall guidance from/to Q.*

*For code ≥ D aircraft, by any conditions, towing is mandatory from/to Q.*

***To/From AMAC AEROSPACE NON-FBO :***

*For code < D aircraft, by day or night, without LVP conditions, self-manoeuvring taxi and parking from/to Q.*

*During LVP conditions, code < D aircraft must be towed from/to Q.*

*For code ≥ D aircraft, by any conditions, towing is mandatory from/to Q.*

est obligatoire depuis/vers Q.

**Consignes d'utilisation de jour et hors conditions LVP**

Aéronefs de Code A, B et C :

A l'arrivée :

Une fois la piste 15/33 dégagée (TWY Q), l'aéronef se déplace en mode autonome jusqu'au franchissement du portail concerné.

Au départ :

Après un contact initial sur BALE PREVOL en cas de départ ou sur BALE SOL en cas de déplacement vers un autre site de la plate forme, l'aéronef se déplace en mode autonome jusqu'à la ligne de sécurité d'aire de trafic. Après transfert sur la fréquence BALE TWR et sur instruction des services ATC, il poursuivra le roulage sur le TWY Q.

Attention : l'accès et le départ de l'aire de trafic Air Service Basel est limité en autonome aux ACFT d'envergure < 27m, et tracté aux ACFT d'envergure < 36m.

Aéronefs de Code D, E et supérieure :

A l'arrivée :

Une fois la piste 15/33 dégagée (TWY Q), l'aéronef se déplace en mode autonome jusqu'au franchissement de la barre d'arrêt CAT III (zone d'arrêt "Q"). Après transfert sur la fréquence BALE SOL, l'aéronef doit couper ses moteurs et ne peut poursuivre son déplacement que tracté.

Au départ :

Après un contact initial sur BALE PREVOL en cas de départ, l'aéronef est tracté jusqu'à la barre d'arrêt CAT III (zone d'arrêt "Q"). Une fois l'aéronef libéré de son tracteur, l'autorisation de mise en route est demandée sur BALE SOL. L'aéronef est transféré sur BALE TWR avant toute autorisation de roulage.

**Consignes d'utilisation de nuit ou en conditions LVP**

Pour tous les codes d'aéronefs :

A l'arrivée :

L'aéronef dégage au seuil 33 par le TWY Québec puis rejoint les aires privatives. Après atterrissage en 15 et dégagement par le TWY Delta, l'aéronef peut demander à rejoindre la zone de maintenance Sud-Ouest en suivant les instructions du contrôle et les procédures LVP en vigueur. Après franchissement de la barre d'arrêt CAT III sur le taxiway Q (zone d'arrêt "Q"), le pilote confirme piste dégagée sur BALE TWR. Après transfert sur BALE SOL, l'aéronef doit couper ses moteurs et ne peut poursuivre son déplacement que tracté.

Au départ :

Le pilote contacte BALE PREVOL pour annoncer un départ avec tractage jusqu'à la zone d'arrêt "Q". Après autorisation des services ATC, l'aéronef est tracté jusqu'à la barre d'arrêt CAT III sur le taxiway Q. Une fois libéré de son tracteur, il demande la mise en route sur cette même fréquence. L'aéronef est transféré sur BALE TWR avant toute autorisation de roulage conformément aux procédures en vigueur.

**20.3.3 Utilisation des postes de stationnement**

Voir AD 2 LFSB MIA_TEXT 01 à 05

Aires de stationnement: voir AD 2 LFSB APDC 01/02

Aire de trafic JET 1 et JAPAT : consignes de stationnement particulières.

**20.3.4 Roulage en configuration LVP**

**20.3.4.1 Balisage axial des voies de circulation**

L'espacement des feux de balisage axial installés sur les sections rectilignes principales des voies de circulation B (hors portion entre voies de circulation Delta et Fox), L et Q est de 30 m au lieu de 15 m.

L'espacement des feux de balisage axial installés sur une distance de 60 m avant ou après virage est de 30 m au lieu 7.5 m sur Q.

L'espacement des feux de balisage axial installés dans les virages raccordant B au seuil 15 est de 15 m au lieu de 7.5 m.

**20.3.4.2 TWY interdits**

Les TWY N1, N3, S1 et S3 sont interdits quand la RVR est inférieure à 550 m.

**20.3.5 RWY 07/25**

RWY 07 : utilisable uniquement au décollage en VFR de jour, et réservée aux avions basés. Piste interdite à l'atterrissage.

**20.3.6 RWY 15/33**

RWY 15 : excavation dans la bande de piste (entre 75 m et 140 m de part et d'autre de l'axe de piste) à 750 m du seuil de piste.

RWY 33 : excavation dans la bande de piste (entre 75 m et 140 m de part et d'autre de l'axe de piste) à 750 m de l'extrémité de piste.

***Daytime use with no LVP conditions***

*Code A, B and C aircraft* :

*Arrival :*

*Once RWY 15/33 has been vacated (TWY Q), the aircraft taxies in under its own power until crossing the expected gate.*

*Departure :*

*After initial contact has been made on BASEL DELIVERY for a departure or on BASEL GROUND for a movement to another site of the platform, the aircraft taxies under its own power up to the safety line. After having been handed over to BASEL TWR and on instruction from the ATC services, the aircraft will resume taxiing on TWY Q.*

*Caution : Arrivals and departures from the Air Service Basel area under their own power are limited to ACFT with a wingspan < 27m, ACFT with a wingspan up to 36m must be towed.*

*Code D, E and above aircraft* :

*Arrival :*

*Once RWY 15/33 has been vacated (TWY Q), the aircraft taxies in under its own power up to the CAT III stop bar ("Q" holding area). After having been handed over to BASEL GROUND, engines must be shut down and the aircraft towed to the apron.*

*Departure :*

*After initial contact has been made on BASEL DELIVERY for a departure, the aircraft is towed up to the CAT III stop bar ("Q" holding area). Once released from the tug, start-up clearance is requested on BASEL GROUND. After having been handed over to BASEL TWR, ATC approval must be granted before any taxiing.*

***Nigh time use and/or in LVP conditions***

*For all code of aircraft :*

*Arrival :*

*The aircraft vacates the main runway on threshold 33 via TWY Quebec and taxies in to the private aprons. If the aircraft vacates RWY 15 via TWY Delta, it is possible to taxi to the South West maintenance area complying with ATC instructions and published LVP procedures. After the crossing of the CAT III stop bar on TWY Q ("Q" holding area), the pilot confirms runway vacated on BASEL TWR. After having been handed over to BASEL GROUND, engines must be shut down and the aircraft towed to the apron.*

*Departure :*

*The pilot informs BASEL DELIVERY for a towed departure to the "Q" holding area. After the authorization has been granted by BASEL GROUND, the aircraft will be towed up to the CAT III stop bar on TWY Q. Once released from the tug, the aircraft requests the start-up on the same frequency. Before any taxiing in compliance with published LVP procedures, the aircraft will be handed over to BASEL TWR.*

***20.3.3 Use of parking stands***

*See AD 2 LFSB MIA_TEXT 01 to 05*

*Aircraft stands: see AD 2 LFSB APDC 01/02*

*Apron JET 1 and JAPAT : specific parking instructions.*

***20.3.4 Taxiing in LVP configuration***

***20.3.4.1 Taxiways centreline markings***

*The spacing between the centerline lights on the main strait sections of taxiways B (excluding the section between taxiway Delta and Fox), L and Q is 30 m instead of 15 m.*

*The spacing between the centerline lights installed over 60 m before and after turns is 30 m instead of 7.5 m on Q.*

*The spacing between the centerline lights installed in the turns connecting B to the THR 15 is 15 m instead of 7.5 m.*

***20.3.4.1 Prohibited TWY***

*TWY N1, N3, S1 and S3 are prohibited when RVR is less than 550 m.*

***20.3.5 RWY 07/25***

*RWY 07 : only allowed for daytime VFR take-off and for homebased aircraft. Not allowed for landing.*

***20.3.6 RWY 15/33***

*RWY 15 : excavation in the RWY strip (between 75 m and 140 m on either side of the RWY centerline) at 750 m from the THR.*

*RWY 33 : excavation in the RWY strip (between 75 m and 140 m on either side of the RWY centerline) at 750 m from the RWY end.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES**

**20.4.1 Vols d'entrainements**

Vols d'entraînement en IFR RWY 33 interdits H24

**20.4.2 Hélicoptères**

**20.4.2.1 Arrivées/départs base hélicoptère REGA (EC145 de la garde aérienne Suisse de sauvetage)**

L'aide médicale d'urgence apportée par l'hélicoptère de la REGA peut entrainer des mouvements à contre QFU sur cette plateforme.

Le service de contrôle de BALE MULHOUSE assure les espacements entre cet hélicoptère et les avions au roulage sur le TWY B ou présents aux divers points d'attente.

Une information de trafic sera faite aux équipages sur tous mouvements sur cette plateforme.

**20.4.3 Planeurs**

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est interdit aux planeurs.

Des activités vélivoles peuvent s'exercer :

- dans les zones réglementées LF-R 125 A Belfort-Chaux Est et LF-R 125 B Belfort-Chaux Ouest situées dans les parties 4 et 5 de la TMA de BALE.

- dans les zones réglementées LF-R 127 A Vosges définie entre FL 115 et FL 145 et LF-R 127 B Vosges définie entre FL 145 et FL 195 situées dans la CTA BALE partie 01.

- dans les zones vélivoles de DITTINGEN.
Ces activités spécifiques sont connues de BALE Information 130.900 MHz.

**20.4.3.1 Zones réglementées LF-R 125 A Belfort-Chaux Est et LF-R 125 B Belfort-Chaux Ouest**

Les zones réglementées LF-R 125 Belfort Chaux (ENR 5.1.1 ) sont activables tous les jours entre LS-30 et CS+30 en gestion flexible, selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées.

**20.4.3.2 Zones réglementées LF-R 127 A et LF-R 127 B Vosges**

Les zones réglementées LF-R 127 A et LF-R 127 B Vosges (ENR 5.1.5.1 ) sont activables tous les jours entre LS-30 et CS+30, en gestion flexible, selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées.

**20.4.3.3 Services rendus**

Les vols de planeurs à l'intérieur de ces zones réglementées ne bénéficient pas de l'information de trafic, ni entre eux, ni vis à vis des autres aéronefs. Les autres utilisateurs bénéficient d'une information générale sur les activités vélivoles soit au moyen de l'ATIS soit sur la fréquence BALE Information.

Tous les utilisateurs bénéficient des services d'information de vol et d'alerte.

**20.4.4 ULM**

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est interdit aux ULM, sauf ULM basés.

**20.5 UTILISATION DES TRANSPONDEURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT**

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (A-SMGCS).

**20.5.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur Mode-S**

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement, vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S.

a) aéronef au départ, avant tout déplacement (repoussage, roulage) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur :

  • l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ…)

  • ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR).

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle

b) aéronef à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

***20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS***

***20.4.1 Training flights***

*IFR training flights RWY 33 prohibited H24.*

***20.4.2 Helicopters***

***20.4.2.1 Arrivals/departures helicopter base REGA (EC145 of Swiss rescue)***

*The emergency medical aid provided by the helicopter of the REGA may cause counter-QFU movements on this platform.*

*The ATC unit ensures spacing between this helicopter and the aircraft taxiing on TWY B, or present at the different holding points.*

*A traffic information will be given to the crews as regards any movement on this platform.*

***20.4.3 Gliders***

*Bâle-Mulhouse airport is prohibited for gliders.*

*Gliding activities can take place :*

*- in East LF-R 125 A Belfort-Chaux and West LF-R 125 B Belfort-Chaux restricted areas located in the parts 4 and 5 of BALE TMA.*

*- in LF-R 127 A Vosges restricted area between FL 115 and FL 145 and LF-R 127 B Vosges restricted area between FL 145 and FL 195 located in CTA BALE part 01.*

*- In DITTINGEN gliding areas.*
*These specific activities can be obtained from BALE Information 130.900 MHz.*

***20.4.3.1 East LF-R 125 A Belfort-Chaux and West LF-R 125 B Belfort-Chaux restricted areas.***

*The LF-R 125 Belfort-Chaux restricted areas (ENR 5.1.1 ) may be activated every day between SR-30 and SS+30 in flexible hours, according to the procedures described in the memorandum of agreement signed by the Air Traffic Services and appropriate associations.*

***20.4.3.2 LF-R 127 A and LF-R 127 B Vosges restricted areas.***

*The LF-R 127 A and LF-R 127 B Vosges restricted areas (ENR 5.1.5.1 ) may be activated every day between SR-30 and SS+30 in flexible hours, according to the procedures described in the memorandum of agreement signed by the Air Traffic Services and the appropriate associations.*

***20.4.3.3 Services provided***

*Glider flights within these Restricted Areas are not provided with traffic information, between them or also for the other aircraft. The other users are provided with general information about gliding activities on ATIS frequency or BALE Information frequency.*

*All users are provided with Alert and Flight information Services.*

***20.4.4 ULM***

*Bâle-Mulhouse airport is prohibited to ULM, except home-based ULM.*

***20.5 USE OF TRANSPONDERS ON THE MOVEMENT AREA***

*Basel-Mulhouse airport is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data to improve the accuracy and reliability of the Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS).*

***20.5.1 Aircraft equipped with a Mode-S transponder***

*During any movement on the movement area, check the correct operation of the Mode-S transponder.*

*a) outbound aircraft, before any movement (push-back, taxiing) :*

*- enter, using the FMS or the transponder control box :*

*• the flight identifier as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g.: BAW362, DLH04T, AF651PQ...)*

*• or in the absence of a flight identifier, the aircraft registration (e.g. FHJCR).*

*- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)*

*- select AUTO mode, if available (do not select OFF or STBY)*

*- display the Mode-A code assigned by ATC*

*b) inbound aircraft, after landing and until stopping at the parking stand :*

*- keep the last Mode-A code assigned by ATC displayed*

*- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)*

*- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)*

© Service de l'Information Aéronautique, France

c) aéronef en déplacement (tractage, changement de poste de stationnement en autonome ...) :

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A = 0000

d) aéronef au poste de stationnement :

sélectionner OFF ou STBY

**20.5.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur Mode-S ou transpondeur Mode-S indisponible**

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode-A assigné par le contrôle ou à défaut le code = 0000 en stoppant la diffusion du mode C tant que l'aéronef n'est pas sur la piste (décollage ou atterrissage), en plaçant le sélecteur de mode sur la position adéquate.

*c) aircraft moving (towing, standalone change of parking stand...) :*

*- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)*

*- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)*

*- display Mode-A code = 0000*

*d) aircraft at the parking stand :*

*select OFF or STBY*

***20.5.2 Aircraft not equipped with Mode-S transponder or Mode-S transponder unavailable***

*The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with a transponder with an unavailable Mode-S function, moving on the movement area, displays the Mode-A code assigned by ATC or by default the code = 0000, stopping broadcasting of mode C as long as the aircraft is not on the runway (take-off or landing), by setting the mode selector switch to the appropriate position.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales)** ***Noise abatement procedures (and other environmental provisions)***

- Arrêté du 6 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin),

- Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

Le non-respect des dispositions énoncées dans les paragraphes 21.1, 21.2, et 21.3 peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 € pour une personne morale.

*- Order of August 6th 2021 restricting the operations of the Basel-Mulhouse airport (Haut-Rhin),*

*- Order of July 28th 2023 relating to the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Basel-Mulhouse airport.*

*A failure to comply with the provisions set out in paragraphs 21.1, 21.2 and 21.3 may be the subject of an infringement statement, and lead the French Authority for Airport Noise Control (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires - ACNUSA) to impose a penalty in the form of an administrative fine of a maximum amount of 40 000 € for a legal entity.*

## 21.1 RESTRICTIONS ACOUSTIQUES

Voir Arrêté du 06 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin).

## *21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE*

*See Decree of August 6th 2021 restricting the operations of the Basel-Mulhouse airport (Haut-Rhin).*

### 21.1.1 Définitions

- "annexe 16" : annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avions ;

- "aviation générale" : les activités de l'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les transports non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;

- "chapitre 2" et "chapitre 3" : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;

- "EPNdB" : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels qui sert à mesurer la marge cumulée ;

- "essais de moteurs" : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;

- "marge cumulée" : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie pour chacun des trois points mentionnés au "chapitre 3" ;

- "vol commercial" : tout vol réalisé au titre d'un service aérien régulier ou d'un transport non régulier, effectué contre rémunération, en vertu ou non d'un contrat de location ;

- "vols d'entraînement" : les vols d'entraînement des aéronefs en régime de vol aux instruments (IFR) ainsi que des aéronefs d'un poids supérieur à 5,7 tonnes en régime de vol à vue ;

Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues.

### *21.1.1 Definitions*

*- "Annex 16" : annex of the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, entitled "environmental protection (volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of aircraft noise and aircraft engine emissions ;*

*- "General aviation" : the civil aviation activities other than the regular air services and non-regular fee-charging transports performed or as per a leasing contract ;*

*- "Chapter 2" and "Chapter 3" : respectively chapter 2 and chapter 3 of the second part of the first volume of annex 16 ;*

*- "EPNdB" : the unit of measurement for the effective level of perceived noise expressed in decibels which is used to measure the cumulative margin ;*

*- "Engine test" : any operation performed on an aircraft in power-off condition, during which one or several of its engines is/are running at a power greater than that used for run-up and taxiing sequences ;*

*- "Cumulative margin" : the sum of the three differences between the certified noise level and the admitted limit for each one of the three points mentioned in "chapter 3" ;*

*- "Commercial flight" : any flight made as part of a regular air service or non-regular transport, carried out for remuneration, under or without a rental contract ;*

*- "Training flights" : the training flights of aircraft under instrument flight rules (IFR) as well as aircraft with a weight of more than 5.7 metric tons in VFR rules ;*

*Any mention of an aircraft's landing time is understood to be its touchdown time.*

### 21.1.2 Restrictions applicables

21.1.2.1 Aéronefs du "chapitre 2"

Aucun aéronef du "chapitre 2" ne peut être exploité sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

### *21.1.2 Applicable restrictions*

*21.1.2.1 "Chapter 2" Aircraft*

*No "Chapter 2" aircraft can be operated at Basel-Mulhouse Airport.*

21.1.2.2 Aéronefs du "chapitre 3"

a) Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au "chapitre 3" avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut (ETE : - 1 HR) :

- Atterrir entre 2100 et 2300.

- Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2100 et 2300.

- Atterrir entre 0400 et 0500.

b) Aucun aéronef certifié conformément au "chapitre 3" dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol est supérieur à 97 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement, en vue du décollage, entre 2300 et 0800 ni entre 2100 et 2300 les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1er janvier, Vendredi saint, Lundi de Pâques, 1er mai, 25 décembre et 26 décembre. (ETE : - 1 HR).

c) Aucun aéronef certifié conformément au "chapitre 3" dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche est supérieur à 97 EPNdB ne peut atterrir entre 2300 et 0800 ni entre 2100 et 2300 les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1er janvier, Vendredi saint, Lundi de Pâques, 1er mai, 25 décembre et 26 décembre. (ETE : - 1 HR).

*21.1.2.2 "Chapter 3" Aircraft*

*a) No aircraft certified in accordance with the standards mentioned in "chapter 3" with a cumulative margin of less than 13 EPNdB may (SUMMER : - 1 HR) :*

*- Land between 2100 and 2300.*

*- Leave the parking stand in order to take-off between 2100 and 2300.*

*- Land between 0400 and 0500.*

*b) No aircraft certified in accordance with "Chapter 3" whose certified noise level at the so-called flyover point is greater than 97 EPNdB may leave the parking stand, for take-off, between 2300 and 0800 nor between 2100 and 2300 on Sundays and the following French and Swiss public holidays : January 1st, Good Friday, Easter Monday, May 1st, December 25th, and December 26th. (SUMMER : - 1 HR).*

*c) No aircraft certified in accordance with "Chapter 3" whose certified noise level at the so-called approach point is greater than 97 EPNdB may land between 2300 and 0800 nor between 2100 and 2300 on Sundays and the following French and Swiss public holidays : January 1st, Good Friday, Easter Monday, May 1st, December 25th, and December 26th. (SUMMER : - 1 HR).*

21.1.2.3 Restrictions liées aux créneaux horaires

*21.1.2.3 Restrictions related to time slots*

21.1.2.3.1 Mouvements d'aéronefs

a) Aucun vol commercial ne peut (ETE : - 1 HR) :

- Atterrir entre 2300 et 0400 ;

- Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2300 et 0500.

b) Entre 2100 et 0500 (ETE : - 1 HR) :

- Les déplacements des aéronefs entre les hangars et les postes de stationnement sont obligatoirement effectués à l'aide de tracteurs ;

- Le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs est interdit.

c) Tout aéronef au décollage en piste 15 est tenu, entre 2100 et 0600 (ETE : - 1 HR), de décoller depuis l'extrémité de la piste.

d) Sous réserve des dispositions spécifiques prévues au e), aucun vol commercial ne peut quitter le point de stationnement entre 2200 et 2300 (ETE : - 1 HR).

e) Les dispositions du d) ne font pas obstacle au décollage entre 2200 et 2300 (ETE : - 1 HR) des aéronefs effectuant des vols commerciaux en dehors de la plage horaire prévue en d) qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

>f) Le transporteur aérien fournit dans un délai de quarante-huit heures aux services de l'aviation civile les éléments relatifs aux motifs du retard des vols opérés en application du e).

*21.1.2.3.1 Aircraft movements*

*a) No commercial flight may (SUMMER : - 1 HR) :*

*- Land between 2300 and 0400 ;*

*- Leave the parking stand in order to take-off between 2300 and 0500.*

*b) Between 2100 and 0500 (SUMMER : - 1 HR) :*

*- The movement of aircraft between hangars and parking stands must be carried out using tractors ;*

*- Pushback of aircraft using their own engines is prohibited.*

*c) Any aircraft taking off from runway 15 is required, between 2100 and 0600 (SUMMER : - 1 HR), to take-off from the end of the runway.*

*d) Subject to the specific provisions of e), no commercial flight may leave the parking point between 2200 and 2300 (SUMMER : - 1 HR).*

*e) The provisions of d) shall not preclude the take-off between 2200 and 2300 (SUMMER : - 1 HR) of aircraft operating commercial flights outside the time range defined in d) which have been delayed for reasons beyond the control of the carrier.*

*f) The air carrier shall provide the Civil Aviation Authority within 48 hours with the reasons for the delay of flights operated under e).*

21.1.2.3.2 Aviation générale

Aucun vol d'aviation générale ne peut (ETE : - 1 HR) :

- Atterrir entre 2100 et 0500 ;

- Quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2100 et 0500.

*21.1.2.3.2 General Aviation*

*No general aviation flight can (SUMMER : - 1 HR) :*

*- Land between 2100 and 0500*

*- Leave the parking stand in order to take-off between 2100 and 0500.*

21.1.2.3.3 Vols d'entraînement

Les vols d'entraînement sont interdits les jours fériés français (y compris Vendredi Saint et 26 décembre) et suisses et en-dehors des périodes suivantes (ETE : - 1 HR) :

- Du lundi au vendredi, entre 0700 et 1900 ;

- Le samedi, entre 0700 et 1100.

*21.1.2.3.3 Training flights*

*Training flights are prohibited on French (including Good Friday and December 26th) and Swiss public holidays and outside the following periods (SUMMER : - 1 HR):*

*- Mondays to Fridays, between 0700 and 1900 ;*

*- Saturdays, between 0700 and 1100.*

21.1.2.3.4 Essais moteurs

Entre 2100 et 0500 (ETE : - 1 HR) :

Aucun essai de moteurs ne peut être effectué du lundi au samedi et toute la journée le dimanche, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit.

*21.1.2.3.4 Engine tests*

*Between 2100 and 0500 (SUMMER : - 1 HR) :*

*No engine test shall be performed from Mondays to Saturdays nor at any time of day on Sunday, except when run with a noise reducer.*

**21.1.3 Exemptions et dérogations**

Les dispositions du chapitre 21.1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;

- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.6100-1 du code des transports ;

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Des dérogations aux règles définies au chapitre 21.1 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux mesures anti-bruit présentées dans le chapitre 21.1

***21.1.3 Exemptions and waivers***

*The provisions specified in the paragraph 21.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*

*- aircraft in emergency situations due to flight safety or security reasons;*

*- aircraft listed in the second paragraph of Article L.6100-1 of the French Transport Code ;*

*- aircraft performing state flights.*

*Dispensations from the regulations specified in paragraph 21.1 can be exceptionally be granted by the minister in charge of Civil Aviation.*

*Obtaining a start-up clearance granted by air traffic control does not constitute a waiver of the anti-noise measures presented in paragraph 21.1.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

## 21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE

### 21.2.1 Procédures applicables

21.2.1.1 Consignes générales pour les procédures

a) Tout exploitant d'aéronef effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie dans son manuel d'exploitation des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes sont conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'OACI.

b) Tout exploitant effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie, dans son manuel d'exploitation, la classification et la marge cumulée de ses aéronefs.

**Procédures de moindre bruit :**
Tout type d'avion : atteindre le plus rapidement possible 3000 ft AAL (3900 ft AMSL), tous les appareils utilisant un SID au départ de LFSB doivent adopter un profil de départ NAPD1 (cf. OACI PANS OPS 8168 VOL1) et donc maintenir une vitesse V2 +10 kt, ou celle que permet l'assiette de l'avion, selon le type d'appareil jusqu'à 3000 ft AAL en utilisant le braquage des volets en configuration décollage. Au dela de 3000 ft AAL, adopter une vitesse de montée normale et rentrer les volets.

21.2.1.2 Vols aux instruments

Tout aéronef évoluant selon les règles de vol aux instruments respecte les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

21.2.1.3 Vols à vue

Tout aéronef évoluant selon les règles de vol à vue respecte les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique (Manuel d'information aéronautique France, partie AD2 LFSB ENV 01).

### 21.2.2 Exemptions et dérogations

Les dispositions du chapitre 21.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;

- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.6100-1 du code des transports ;

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Des dérogations aux règles définies au chapitre 21.2 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au chapitre 21.2 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

## 21.3 RESTRICTIONS APU

## *21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ARRIVAL*

### *21.2.1 Applicables procedures*

*21.2.1.1 General instructions for the procedures*

*a) All aircraft operators operating commercial flights departing from or arriving at Basel-Mulhouse aerodrome shall publish, in their operating manual, the aircraft operating instructions intended to minimize the noise impact of take-offs and landings. These instructions comply with the requirements of ICAO document 8168/OPS/611.*

*b) All operators operating commercial flights departing from or arriving at Basel-Mulhouse aerodrome shall publish, in their operating manual, the classification and cumulative margin of their aircraft.*

***Low noise procedures :***
*All aircraft types : reach 3000 ft AAL (3900 ft AMSL) as quickly as possible, all aircraft using a SID departing from LFSB must adopt a NAPD1 departure profile (see ICAO PANS OPS 8168 VOL1) and therefore maintain a speed of V2 +10 kt, or the speed permitted by the aircraft attitude, depending on the aircraft type, up to 3000 ft AAL using the flaps in takeoff configuration. Beyond 3000 ft AAL, adopt a normal climb speed and retract the flaps.*

*21.2.1.2 Instrument flights*

*All aircraft flying under IFR rules shall comply with the specific procedures implemented in order to limit noise pollution, made available to the users through the aeronautical information service.*

*21.2.1.3 Visual flights*

*All aircraft flying under VFR rules shall comply with the specific instructions implemented in order to limit noise pollution, made available to the users through the aeronautical information service (France Aeronautical Information Manual, Part AD2 LFSB ENV 01).*

### *21.2.2 Exemptions and waivers*

*The provisions specified in paragraph 21.2 do not prevent the following ACFT from landing and/or taking-off :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*

*- aircraft in emergency situations related to flight safety or security reasons ;*

*- aircraft listed in the second paragraph of Article L.6100-1 of the French Transport Code ;*

*- aircraft performing state flights.*

*Dispensations from the regulations specified in paragraph 21.2 can exceptionally be granted by minister in charge of Civil Aviation.*

*Pilot in command can waive the regulations defined in §21.2 if they think it is absolutely necessary for flight safety reasons.*

## *21.3 APU RESTRICTIONS*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**21.3.1 Définitions**

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

« TOBT» : Target Off Block Time

**21.3.2 Utilisation des moyens de substitution**

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

**21.3.3 Aéronefs au départ**

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage ;

- 30 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;

- 60 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

**21.3.4 Aéronefs à l'arrivée**

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

**21.3.5 Exemptions et dérogations**

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 21.3.2 à 21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,

- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,

- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ;

- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

***21.3.1 Definitions***

*« Alternative means » : fixed or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.*

*« TOBT» : Target Off Block Time*

***21.3.2 Use of alternative means***

*Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative means provided to the operator is mandatory.*

***21.3.3 Departing flights***

*For departing flights, APU use is limited to:*

*- 10 minutes prior to the TOBT, on parking stands equipped with alternative means supplying power or air conditioning ;*

*- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW<140t ;*

*- 60 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140 t.*

***21.3.4 Arriving flights***

*For arriving flights, APU use is limited to :*

*- 5 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is equipped with alternative means supplying power or air conditioning and during the time required to connect the alternative devices;*

*- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW<140t ;*

*- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140 t.*

***21.3.5 Exemptions and waivers***

*The captain may not break the rules defined in § 21.3.2 to 21.3.4 unless he deems it necessary for the sake of the flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations for departing from the rules limiting the use of the APU.*

*The provisions specified in paragraphs 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to the following aircraft :*

*- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,*

*- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,*

*- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,*

*- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

**21.4. AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES**

**21.4.1 Piste préférentielle**

Entre 2100 et 0500 (ETE : - 1 HR), l'utilisation de la piste 33 au décollage est recommandée sauf si les conditions opérationnelles ne le permettent pas.

***21.4.1 OTHER ENVIRONNEMENTAL MEASURES***

***21.4.1 Preferred Runway***

*Between 2100 and 0500 (SUMMER : -1 HR), the use of runway 33 for TKOF is recommended unless operational conditions do not allow it.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

**22.1.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA :**

Voir AD 2 LFSB ARC 01.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE**

**22.2.1 Approche initiale :**

La phase d'approche initiale pour rejoindre l'interception de l'ILS RWY 33 est préférentiellement réalisée en guidage radar. La phase initiale qui est décrite sur la carte AD 2 LFSB IAC RWY33 VPT B est utilisable uniquement sur instructions du contrôle.

**22.2.2 RWY 25**

Utilisation du PAPI obligatoire de jour comme de nuit.

Approche interdite en cas de panne du PAPI ou des feux d'identification de seuil de piste.

Obstacles (hangars) dans les surfaces latérales au seuil 25.

MVL interdite au Sud de la piste.

**22.3 APPROCHES A VUE**

Approche à vue RWY 15 : voir AD 2 LFSB ENV 01

Approche à vue RWY 33 interdite H24

**22.4 VOLS AU DEPART**

**22.4.1 Information sur la planification des départs (DPI) messages fourni au centre d'exploitation du gestionnaire de réseau (NMOC) :**

22.4.1.1 Données ADS-B nécessaires

1.1. Dans le cadre du traitement des données ADS-B utilisées par l'exploitant de l'AD et Eurocontrol, les pilotes d'aéronefs équipés du Mode S et dotés de fonctionnalités ADS-B doivent, lorsqu'ils opèrent au sol :

A) sélectionner le mode automatique et le Mode A assigné ou

B) si le mode automatique n'est pas disponible, sélectionner ON et le Mode A assigné :

- à partir de la demande de repoussage.

- après l'atterrissage, jusqu'à ce que l'avion soit arrêté sur son poste de stationnement.

- lorsque l'avion est à l'arrêt, le pilote doit afficher standby.

1.2. Lorsque l'aéronef est capable de communiquer son identification (c'est à dire l'indicatif utilisé en vol), celle-ci doit être saisie (par l'intermédiaire du FMS ou du tableau de commande du transpondeur) au moment de la demande de repoussage.

1.3. L'équipage doit utiliser le format défini par l'OACI pour saisir l'identification de l'avion.

1.4. Afin de ne pas compromettre les performances des systèmes basés sur les fréquences SSR (y compris les TCAS aéroportés et les radars SSR), les TCAS ne doivent pas être sélectionnés avant d'avoir reçu l'autorisation de s'aligner, et doivent être désélectionnés après avoir quitté la piste.

**22.4.2 Transfert de contrôle des ACFT entre BALE APP et ZURICH ACC :**

Les ACFT au départ sont transférés à ZURICH ACC stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par BALE APP au plus tard à la sortie de la zone de délégation.

**22.4.3 Départs omnidirectionnels**

**RWY 15 :**

Monter RM 152° à 5.5% jusqu'à 1300 (415) (1), puis route directe en montée à 5.5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Ne pas tourner avant 2.3 NM MH ou 3.5 NM BLM.

(1) : L'arbre à 1249 ft dans le QDR 160° de l'ARP à 2.2 NM détermine une pente théorique minimale de montée de 5.5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 33 :**

**Départs secteur Ouest de l'axe :** Monter RM 332° à 3.8% (2) (4) jusqu'à 4.2 NM BLU ou 1.9 NM BLM puis route directe en montée (4) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) : Éolienne de 1525 m AMSL dans le QDR 190° de l'ARP à 22 NM.

**Départs secteur Est de l'axe :** Monter RM 332° à 5.1% (3) (4) jusqu'à 4.2 NM BLU ou 1.9 NM BLM puis route directe en montée (4) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) : Relief QDR 031° à 13.5 NM de l'ARP.

(4) : Pente ATS 5,5% si zone d'aéromodélisme de BRINCKHEIM (1507

***22.1 GENERAL***

***22.1.1 IFR routes within the TMA :***

*See AD 2 LFSB ARC 01.*

***22.2 ARRIVALS***

***22.2.1 Initial approach :***

*The initial approach phase to intercept RWY 33 ILS is preferentially performed with radar vectoring. The initial phase described on AD 2 LFSB IAC RWY33 VPT B chart can be used only following ATS instructions.*

***22.2.2 RWY 25***

*PAPI is mandatory day and night.*

*Approach prohibited when PAPI or RWY identification lights are out of order.*

*Obstacles (hangars) in the lateral clearing surfaces at THR 25.*

*Circling prohibited South of RWY.*

***22.3 VISUAL APPROACH***

*Visual approach RWY 15 : see AD 2 LFSB ENV 01*

*Visual approach RWY 33 prohibited H24*

***22.4 DEPARTURES***

***22.4.1 Departure Planning Information (DPI) messages provided to Network Manager Operations Centre (NMOC):***

*22.4.1.1* ADS-B data required

*1.1. For ADS-B data used by the AD operator and Eurocontrol, pilots of aircraft equipped with Mode S and ADS-B functionality must, when operating on the ground:*

*A) select automatic mode and the assigned Mode A, or*

*B) if automatic mode is not available, select ON and the assigned Mode A :*

*- from the request of push-back.*

*- after landing, until the aircraft has stopped on his stand.*

*- when the aircraft is fully parked, the pilot shall select standby.*

*1.2. When the aircraft is capable of communicating its identification (i.e. the callsign used in flight), this must be entered (via the FMS or transponder control panel) at the time of the push-back request.*

*1.3. the crew must use the format defined by ICAO to enter the aircraft identification.*

*1.4. in order not to compromise the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS and SSR radars), TCAS should not be selected before receiving clearance to line up and should be deselected after vacating the runway.*

***22.4.2 Radar hand over between BALE APP and ZURICH ACC :***

*Outbound ACFT will be transferred to ZURICH ACC in level flight or climbing or descending, separated from TFC controlled by BALE APP, no later than exiting the delegation area.*

***22.4.3 Multidirectional departures***

***RWY 15 :***

*Climb 5.5% MAG 152° up to 1300 (415) (1), then proceed direct route climbing 5.5% up to en-route safety altitude.*

*Do not turn before 2.3 NM MH or 3.5 NM BLM.*

*(1) : Minimum theoretical climb gradient : 5.5% up to en-route safety altitude due to tree 1249 ft located QDR 160° and 2.2 NM from ARP.*

***RWY 33 :***

***Outbound flights on the western side of the axis :*** *Climb 3.8% (2) (4) MAG 332° up to 4.2 NM BLU or 1.9 NM BLM, then proceed direct route climbing (4) up to en-route safety altitude.*

*(2) : Wind-turbine 1525 m AMSL located QDR 190° and 22 NM from ARP.*

***Outbound flights on the eastern side of the axis :*** *Climb 5.1% (3) (4) MAG 332° up to 4.2 NM BLU or 1.9 NM BLM, then proceed direct route climbing (4) up to en-route safety altitude.*

*(3) : Mountain QDR 031°, 13.5 NM from ARP.*

*(4) : ATS climb gradient 5.5% if BRINCKHEIM model aircraft flying area*

ft) active dans le QDR 308° de l'ARP à 3.9 NM.

**RWY 25 :**

Monter RM 254° à 8.6% jusqu'à 2000 (1115) (5), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(5) : L'arbre à 1060 ft dans le QDR 245° de l'ARP à 0.9 NM détermine une pente théorique minimale de montée de 8.6% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.4.4 Vols non-RNAV**

Les ACFT non équipés ou dans l'incapacité de suivre une trajectoire RNAV5 doivent obligatoirement déposer un plan de vol via les points LUMEL ou OLBEN, en fonction de leur destination et suivre les intructions ATC.
Les CDT de bord sont tenus de signaler dès la mise en route. Ils peuvent demander une assistance à la navigation pour rejoindre une route non-RNAV.

**22.5 PROCEDURES LVP** (voir également rubriques 20.3.2.3 et 20.3.4)

**22.5.1 Installations et équipement disponibles**

**22.5.1.1 RWYs**

RWY 15 : ILS CAT III.E. 3.0° PAPI 3.0°
Balisage approche CAT III - 862m - HI
Balisage axial, espacement 15m - HI
Balisage latéral, espacement 50m - HI
Feux à éclats THR 15
Barres d'arrêt CAT III

RWY 33 : ILS CAT I.E. 3.5° PAPI 3.5°
Pas de balisage d'approche
Balisage axial, espacement 15m - HI
Balisage latéral, espacement 50m - HI
Feux à éclats DTHR 33
Barres d'arrêt CAT III

**22.5.1.2 Critères de mise en vigueur des LVP**

Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées :
Seuil de préparation des LVP : RVR < 800 m et/ou plafond < 300 ft.
LVP en vigueur si : RVR < 550m et/ou plafond < 200ft
Levée des LVP : RVR > ou = 550 m et/ou plafond > ou = 200 ft

**22.5.1.3 Observations**

En conditions LVP, dégagement piste 15/33 via piste 07/25 interdit.

*(1507 ft) active QDR 308°, 3.9 NM from ARP.*

***RWY 25 :***

*Climb 8.6% MAG 254° up to 2000 (1115) (5) then proceed direct route climbing up to en-route safety altitude.*

*(5) : Minimum theoretical climb gradient : 8.6% up to en-route safety altitude due to tree 1060 ft located QDR 245° and 0.9 NM from ARP.*

***22.4.4 Flight non-RNAV***

*ACFT not equiped or unable to follow an RNAV5 track must fill a flight plan via waypoints LUMEL or OLBEN, depending on their destination, and follow ATC instructions.*
*Pilots in command must inform when starting. They can ask for assistance to join a non-RNAV route.*

***22.5 LVP PROCEDURES** (see also sections 20.3.2.3 and 20.3.4)*

***22.5.1 Installations and equipment available***

***22.5.1.1 RWYs***

*RWY 15 : ILS CAT III.E. 3.0° PAPI 3.0°*
*Approach lighting CAT III - 862m - LIH*
*Centre line lighting, spacing 15m - LIH*
*Edge lighting, spacing 50m - LIH*
*Flashing lights THR 15*
*Stop bars CAT III*

*RWY 33 : ILS CAT I.E. 3.5° PAPI 3.5°*
*No approach lighting*
*Centre line lighting, spacing 15m - LIH*
*Edge lighting, spacing 50m - LIH*
*Flashing lights DTHR 33*
*Stop bars CAT III*

***22.5.1.2 Criteria of implementation of LVP***

*Specific meteorological conditions in which the low visibility procedures shall be initiated, executed and ended :*
*LVP preparation limit : RVR < 800 m and/or ceiling < 300 ft.*
*LVP in force if : RVR < 550m and/or ceiling < 200ft*
*End of LVP : RVR > or = 550 m and/or ceiling > or = 200 ft*

***22.5.1.3 Remarks***

*When LVP conditions, RWY 15/33 exit via RWY 07/25 prohibited.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.6 PERTE DE COMMUNICATION**

**Au départ** :

Afficher transpondeur code 7600.

Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler la TWR au (+33)3 89 90 26 41/78 31.

VMC :

Faire demi-tour pour rejoindre et atterrir sur l'aérodrome.

IMC :

Respecter le SID et le dernier niveau assigné jusqu'au point de sortie désigné du SID (ou jusqu'aux limites de la TMA si aucun SID n'a été donné) et poursuivre ensuite la montée selon le plan de vol en vigueur.

Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers 7000 ft jusqu'au point désigné du SID (ou jusqu'aux limites de la TMA si aucun SID n'a été donné) puis rejoindre le niveau de croisière prévu au plan de vol en vigueur.

**A l'arrivée** :

Afficher transpondeur code 7600.

Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler la TWR au (+33) 3 89 90 26 41/78 31.

VMC :

Poursuivre le vol dans les conditions VMC.

Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche.

Signaler son heure d'arrivée, par les moyens les plus rapides, à l'organisme ATS approprié.

IMC :

Suivre ou rejoindre la STAR vers l'attente ALTIK.

- Depuis ADOGA, rejoindre la STAR STR 9K via INTEM, suivant la RM 235°, ALTIK ensuite ; altitude minimale sur le tronçon 5700 ft.

Se présenter au IAF (ALTIK) :

- au dernier niveau assigné dont il a accusé réception s'il est utilisable dans l'attente,
- ou à défaut au niveau de croisière s'il est inférieur au FL 110,
- ou à défaut au niveau le plus elevé de l'attente (FL 110).

Attendre à ce niveau jusqu'à :

-l'HAP s'il en a été accusé réception,

-sinon l'heure d'entrée dans le circuit d'attente plus 8 minutes.

Descendre ensuite dans le circuit d'attente jusqu'à 6000 ft QNH ou FL 090 si QNH inconnu.

Quitter ensuite l'IAF ALTIK à ce FL pour entreprendre la procédure d'approche qui parait la plus appropriée en fonction des paramètres connus, jusqu'à l'atterrissage (ILS RWY 15 préférentielle).

A l'arrivée suivie d'une API :

VMC :

Faire un circuit à vue pour se présenter en finale.

IMC :

Appliquer la procédure API décrite sur le volet IAC pour effectuer une autre présentation.

Si l'atterrissage s'avère impossible, après remise de gaz, le pilote peut effectuer un départ omnidirectionnel en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route et se diriger vers la balise de sortie de la TMA correspondant à son déroutement pour naviguer vers le terrain de déroutement prévu au plan de vol.

Note importante :

A tout moment à partir du début de la panne radio, s'il estime nécessaire, le pilote peut entamer la procédure publiée de dégagement de la TMA, pour rechercher les conditions VMC vers l'Ouest.

***22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***Departure*** *:*

*Squawk 7600.*

*If possible, use GSM to call TWR: (+33)3 89 90 26 41/78 31.*

*VMC :*

*Turn back and land on AD.*

*IMC :*

*Follow SID and last assigned FL until exit point of SID (or to the TMA limits if no SID has been given) and continue to climb according to the flight plan in force.*

*If the latest assigned FL is not in accordance with the minimum safety altitude, continue to climb up to 7000 ft until exit point of SID (or to the TMA limits if no SID has been given) then join up cruising level according to FPL in force .*

***Inbound aircraft*** *:*

*Squawk 7600.*

*If possible, use a cell phone to call TWR at (+33) 3 89 90 26 41/78 91.*

*VMC :*

*Continue the flight in VMC conditions.*

*Land on the nearest adequate airfield.*

*Indicate the arrival time, using the quickest means, to the adequate ATS unit.*

*IMC :*

*Follow or join STAR to ALTIK holding.*

*- From ADOGA, join STAR STR 9K via INTEM, as per MAG 235°, then ALTIK ; minimum altitude on leg : 5700 ft.*

*Approach IAF (ALTIK) :*

*- at the the last level allocated, for which there is an acknowledgement of receipt if it can be used for the holding,*
*- or by default the cruise level if lower than FL 110,*
*- or, failing that, at the highest level of the holding (FL 110).*

*Wait at this level until :*

*- the expected approach time if there has been an acknowledgement of receipt,*

*-otherwise, the time of entry in the holding pattern plus 8 minutes.*

*Then, descend in the holding pattern to 6000 ft QNH or FL 090 if QNH is not known.*

*Then, leave the ALTIK IAF at this FL to start the approach procedure considered as the most appropriate according to the known parameters, until landing (ILS RWY 15 preferential).*

*Upon arrival following by missed approach :*

*VMC :*

*Perform visual pattern to approach in final.*

*IMC :*

*Apply the missed approach procedure described on the IAC sheet to perform another approach .*

*If landing proves to be impossible, after going around, the pilot can perform a multidirectional departure climbing to the minimum en-route safety altitude, and head to the exit beacon of the TMA corresponding to the diversion to fly to the diversion airfield scheduled in the flight plan.*

*Important note :*

*At any time from the start of the radio failure, if deemed necessary, the pilot can start the published TMA diversion procedure, in order to search the VMC conditions Westwards.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSB.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 ASSISTANCE OBLIGATOIRE**

Tout vol VFR non basé et souhaitant stationner à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est subordonné à une demande de PPR et au dépot d'un plan de vol. Le PPR (disponible sur le site web) doit être adressé au service Apron Control (entre 0700 et 1600 (ETE : -1HR) 24 heures avant l'horaire du vol (1). Pour des raisons de sûreté et de sécurité, l'assistance est obligatoire pour tous les vols commerciaux et de l'aviation générale non basée. Il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire ou le gestionnaire de l'aéroport TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33, avant le départ de l'aéroport d'origine pour accord préalable et définition des modalités de transfert. Voir AD 2 LFSB 4.

Une fois arrivé sur le poste de stationnement, il est impératif de positionner les cales sous les roues et d'afficher le signal « Brakes Off » sur la vitre latérale du cockpit.

Pour raisons de sécurité l'accompagnement des pilotes et passagers sur les parkings éloignés est obligatoire et est assuré par l'assistant ou par le gestionnaire aéroportuaire.

(1) site web : www.euroairport.com ; e-mail : ppr-lfsb@euroairport.com ; TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33 (France) - 00 41 (0)61 325 33 33 (Suisse).

***23.1 MANDATORY HANDLING***

*All VFR flight non-based and wishing a stand in Bâle-Mulhouse AD is subject to a request with PPR and to have a flight-plan. The PPR (availabale on the web site) must be adressed to the Apron Control (between 0700 and 1600 (SUM : -1HR) 24HR before the flight (1). For safety and security reasons, handling is compulsory for all commercial flights and non-based general aviation flights. It is mandatory to contact an airport handling services provider or the airport operator TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33, before departure from the origin airport for prior agreement and definition of transfer modalities. See AD 2 LFSB 4.*

*Once on the aircraft stand, it is mandatory to put the wheel chocks on and display the information "Brakes Off" on the side window of the cockpit.*

*For security reasons, pilots and passengers should be accompanied to and from the aircraft stands by an airport handling services provider or the airport operator.*

*(1) website : www.euroairport.com ; e-mail : ppr-lfsb@euroairport.com ; TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33 (France) - 00 41 (0)61 325 33 33 (Switzerland).*

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC**

**23.2.1** AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

**23.2.2** Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0).

Zone de traitement : la surveillance est effective dans l'espace de limites latérales 47° 55' 58" N, 006° 53' 41" E - 47° 56' 00" N , 007° 34' 54" E - 47° 50' 06" N, 007° 40' 00" E - 47° 41' 47" N , 007° 44' 56" E - 47° 35' 12" N , 007° 45' 15" E , 47° 25' 50" N, 007° 46' 39" E - 47° 18' 34" N, 007° 51' 55" E - 47° 17' 28" N, 007° 48' 38" E - 47° 20' 39" N, 007° 03' 41" E - 47° 21' 34" N, 007° 02' 50" E - 47° 22' 10" N, 006° 55' 10" E et de limites verticales SFC - selon les plafonds publiés sur l'AIP France AD 2 LFSB ARC.

***23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

***23.2.1*** *AD equipped with a secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

***23.2.2*** *MSAW ground warning system (see AD 1.0).*

*Processing area : the MSAW monitoring is effective within the following lateral limits 47° 55' 58" N, 006° 53' 41" E - 47° 56' 00" N , 007° 34' 54" E - 47° 50' 06" N, 007° 40' 00" E - 47° 41' 47" N , 007° 44' 56" E - 47° 35' 12" N , 007° 45' 15" E , 47° 25' 50" N, 007° 46' 39" E - 47° 18' 34" N, 007° 51' 55" E - 47° 17' 28" N, 007° 48' 38" E - 47° 20' 39" N, 007° 03' 41" E - 47° 21' 34" N, 007° 02' 50" E - 47° 22' 10" N, 006° 55' 10" E and vertical limits SFC -upper limit whichever is published on AIP France AD 2 LFSB ARC.*

**23.3 EQUIPEMENT DE DELIVRANCE DE CLAIRANCE DEPART**

La clairance départ peut être obtenue par liaison de données.

***23.3 DEPARTURE CLEARANCE ISSUING EQUIPMENT***

*The departure clearance can be obtained via datalink.*

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Permanent.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Permanent.*

**23.5 RADIOCOMMUNICATIONS**

Aéronefs non équipés en 8.33 kHz :

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ BALE Tour 118,300 MHz.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ BALE Approche 130,900 MHz du sol au FL 145. Au-dessus du FL 145, pas de transit possible pour les appareils non équipés 8.33 KHz.

***23.5 RADIOCOMMUNICATIONS***

*Aircraft not 8.33 kHz channel spacing capable :*

*On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on BALE Tower FREQ 118.300 MHz.*

*On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on BALE Approach FREQ 130.900 MHz from ground to FL 145. Above FL 145, no transit possible for aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable.*

**23.6 Plan de vol**

L'aéroport de BÂLE-MULHOUSE est déclaré aéroport coordonné de niveau 2 (dit "à facilitation d'horaires") conformément au règlement de l'UE 95/93. Les paramètres de facilitation sont indiqués sur le site du COHOR

Tout mouvement IFR sur BÂLE-MULHOUSE doit impérativement faire l'objet d'une demande préalable auprès de COHOR respectant le calendrier officiel de IATA. Les demandes doivent impérativement être mises à jour en fonction des changements apportés à leur demande initiale par les exploitants d'aéronefs.

Chaque demande de vol, modification et suppression doit être envoyée à COHOR par e-mail conformément au standard IATA SSIM chapitre 6, ou en utilisant le site internet e-Airportslots.aero en ayant obtenu au préalable un identifiant et un mot de passe auprès de COHOR. Pour l'aviation générale et d'affaires, pour les vols IFR depuis ou vers l'aire de stationnement principal, fret express ou cargo, le transporteur doit impérativement soumettre une demande préalable aux sociétés d'assistance (listées en AD 2.4) qui produira ensuite un numéro d'autorisation enregistré auprès du facilitateur COHOR.

Le transporteur doit tenir à jour ses demandes de vols et ajuster son programme de vols en tenant compte des recommandations d'horaire fournies par l'association COHOR.

COHOR contrôle le respect des recommandations d'horaires.

Coordonnées de COHOR :

Site web : www.cohor.org

E-mail : slots@cohor.org

Contact : Zhennan ZHAO
+33 1 85 08 69 26

***23.6 FLIGHT PLAN***

*BASEL-MULHOUSE is designated as a coordinated airport level 2 (known as "schedules facilitation") in accordance with the community regulation 95/93. The facilitation parameters are indicated on the COHOR website.*

*All IFR movements on BASEL-MULHOUSE must be requested to a prior allocation from the COHOR complying to the official IATA CALENDAR. Requests must be updated according to any changes made to their initial request by aircraft operators.*

*Each request, modification and deletion shall be sent to COHOR via E-mail in accordance with IATA SSIM format chapter 6, or via the website e-airportslots.aero once they have obtained an identifier and a password from COHOR. For business and general aviation flights, for IFR flight from or to the principal, fret express or cargo apron, the air carrier must submit a prior request to the handling compagnies (listed in AD 2.4) which will then produce an authorization number registered with the COHOR facilitator.*

*The carrier must update his airport slots requests and must adjust flights plans in accordance with the schedule recommendations provided by the COHOR association.*

*COHOR checks compliance with scheduled recommendations.*

*COHOR contact details :*

*Website : www.coh o r.org*

*E-mail : slots@cohor.org*

*Contact : Zhennan ZHAO*
*+33 1 85 08 69 26*


© Service de l'Information Aéronautique, France

z.zhao@cohor.org *z.zhao@cohor.org*

**AD 2 LFSB.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFSB.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| Sans objet */ Not applicable* | Sans objet / *Not applicable* |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# BALE MULHOUSE

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Aire de stationnement principale avions

Main ACFT apron

Push : pushback (repoussage)
Auto : self manoeuvring (départ autonome)

Instructions pour départ autonome :
- inverseurs de poussée seulement entre 06:00 et 10:00 locale
- virage gauche, droite ou tout droit : sous l'assistance d'un placeur uniquement

Instructions self manoeuvring departure :
- powerback only between 06:00 am to 10:00 pm local time
- right or left turn out, or straight ahead : only with assistance of marshall

**"S" = Sharklets**

| **Poste** *Stand* | **Sortie** Exit | **Envergure MAX (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)** *MAX length (m)* | **Type d'avion** *Aircraft* | **Code** *Category* | **Observation** *Comment* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| F1 | Push | 38.05 | 47.32 | B752 | D | |
| F2 | Push | 38.05 | 47.32 | B752 | D | |
| F3 | Push | 38.05 | 47.32 | B752 | D | |
| F4 | Push | 41.05 | 47.32 | B752S | D | |
| F4A | Push | 27.05 | 27.17 | AT72 | C | |
| F5 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| F5A | Push | 27.05 | 27.17 | AT72 | C | |
| F6 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| F7 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| F8 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | Poste F9 non disponible / *Stand F9 not available* |
| | Push | 68.40 | 76.25 | B748 | F | Postes F7 / F9 / F10 non disponibles / *Stands F7 / F9 / F10 not available* |
| F9 | Push | 60.30 | 58.82 | A332 | E | Postes F8 / F10 non disponibles / *Stands F8 / F10 not available* |
| F11 | Push | 47.57 | 54.08 | B762 A306 | D | |
| F21 | Push | 80.00 | 76.80 | A124 B748<br>B779 | F | |
| F22 | Push | 80.00 | 76.80 | A124 B748<br>B779 | F | |
| 1 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 2 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 3 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 4 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B738S | C | |
| 5 | Push | 65.00 | 76.00 | A346<br>B744 | E | Postes 4 et 6A non disponibles / *Stands 4 and 6A not available* |
| | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |



© SIA

# BALE MULHOUSE

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| Poste<br>*Stand* | Sortie<br>Exit | Envergure MAX (m)<br>*MAX wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Type d'avion<br>*Aircraft* | Code<br>*Category* | Observation<br>*Comment* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 9A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 11A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 12A | Push | 28.50 | 36.50 | CRJ9<br>DHC8<br>F100 | C | |
| 14A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 16A | Push | 36.00 | 39.50 | A320S<br>B738S | C | |
| 17 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 18 | Push | 65.00 | 71.00 | A343<br>B744 | E | Postes 17 et 20 non disponibles / *Stands 17 and 20 not available.* |
| | Push | 65.00 | 75.36 | A346 | E | Stop à / *at* "A346" bar.<br>Postes 17 et 20 non disponibles. Pas de dégivrage sur Poste / *Stands 17 and 20 not available. No de-icing on stand.* |
| 20 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | Poste 18 non disponible / *Stand 18 not available.* |
| 22 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 24 | Push | 36.00 | 39.50 | A320S<br>B738S | C | |
| 26 | Push | 26.50 | 31.00 | BA46 | C | Poste 26A non disponible / *Stand 26A not available.* |
| 26A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | Poste 26 non disponible / *Stand 26 not available.* |
| 28A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 29 | Push | 36.00 | 34.00 | A319S | C | Poste 29A non disponible / *Stand 29A not available.* |
| 29A | Push | 28.50 | 36.50 | CRJ9<br>DHC8<br>F100 | C | Poste 29 non disponible / *Stand 29 not available.* |
| 30A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 32A | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 34 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 35 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| | Push | 65.00 | 74.00 | B77W | E | Postes 34, 36 et 36A non disponibles / *Stands 34, 36 and 36A not available.* |

# BALE MULHOUSE

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| **Poste** *Stand* | **Sortie** Exit | **Envergure MAX (m)** *MAX wingspan (m)* | **Longueur MAX (m)** *MAX length (m)* | **Type d'avion** *Aircraft* | **Code** *Category* | **Observation** *Comment* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 36 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | Poste 36A non disponible / *Stand 36A not available.* |
| | Push | 38.05 | 47.32 | B752 | C | Postes 35, 36A et 37 non disponibles / *Stand 35, 36A and 37 not available.* |
| 36A | Push | 36.00 | 37.57 | A320S | C | Poste 36 non disponible / *Stand 36 not available.* |
| 37 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C/B | |
| 38 | Push | 44.00 | 47.50 | A310<br>B752S | D | |
| | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| | Auto | 24.00 | 32.50 | CRJ7<br>E145 | B | Poste 37 non disponible si code B sur 38 / *Stand 37 not available if code B on 38.*<br>Poste 37 disponible si code A sur 38 / *Stand 37 available if code A on 38.* |
| 39 | Push | 44.00 | 48.00 | A310<br>B752S | D | |
| | Auto | 24.00 | 32.50 | CRJ7<br>E145 | B | Poste 38 non disponible si code B sur 39 / Stand *38 not available if code B on 39.*<br>Poste 38 disponible si code A sur 39 / *Stand 38 available if code A on 39.* |
| 40 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 41 | Push | 36.00 | 46.50 | A321S<br>B739S<br>MD90 | C | |
| 42 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| 43 | Push | 36.00 | 39.50 | A320S<br>B738S | C | |
| | Auto | 27.05 | 32.50 | ATR72 | C | ATR seulement code C auto - voir instructions de repoussage.<br>*Only C code ATR is allowed Auto - see pushback instructions.* |
| | Auto | 24.00 | 32.50 | CRJ7<br>E145 | B | CRJ7 / E145 s'arrête sur barre code C - voir instructions de repoussage.<br>*CRJ7 / E145 stops on C code bar - see pushback instructions.* |
| 43A | Push | 45.00 | 54.10 | A306 | D | Postes 43 et 44 non disponibles / *Stand 43 and 44 not available.* |
| 44 | Push | 36.00 | 39.50 | A320S<br>B738S | C | |
| 45 | Push | 36.00 | 39.50 | A320S<br>B738S | C | |
| 46 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S | C | |
| | Auto | 24.00 | 32.50 | CRJ7<br>E145 | B | CRJ7 / E145 s'arrête sur barre code C - voir instructions de repoussage.<br>*CRJ7 / E145 stops on C code bar - see pushback instructions.* |
| → | Auto | Diamètre rotor / *Rotor diameter* : 10.80 | 13.54 | H145 | HPT | Autorisé demi-tour sur poste et virage à gauche / *Turnback available on position and left turn.*<br>ASSISTANCE DU MARSHALL POUR LES ARRIVEES ET LES DEPARTS / *ASSISTANCE OF MARSHALL FOR ARRIVAL AND DEPARTURES.* |
| 47 | Push | 36.00 | 44.50 | A321S<br>B739S<br>AT72 | C | |
| 48 | Push | 36.00 | 37.60 | A320S | C | Si le poste 48 est occupé, pas de repoussage sur le couloir Nord.<br>*If stand 48 occupied, no pushback on Northern corridor.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BALE MULHOUSE

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

| Poste<br>*Stand* | Sortie<br>Exit | Envergure MAX (m)<br>*MAX wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Type d'avion<br>*Aircraft* | Code<br>*Category* | Observation<br>*Comment* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A1 | Auto | 27.00 | 30.00 | GLEX | C | ASB zone privée.<br>Envergure < 36 m : ARR / DEP autonomes.<br>Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone.<br>*ASB private zone.*<br>*Wingspan < 36 m : arrival / departure under its own power.*<br>*Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited.* |
| G7 | Auto | 11.00 | 14.50 | C 172 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G8 | Auto | 11.00 | 14.50 | C 172 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G9 | Auto | 11.00 | 14.50 | C 172 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G10 | Auto | 11.00 | 14.50 | C 172 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G11 | Auto | 13.50 | 14.50 | DA 42 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G12 | Auto | 11.00 | 13.50 | PA 28 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G14 | Auto | 11.00 | 14.50 | C 172 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BALE MULHOUSE

## Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

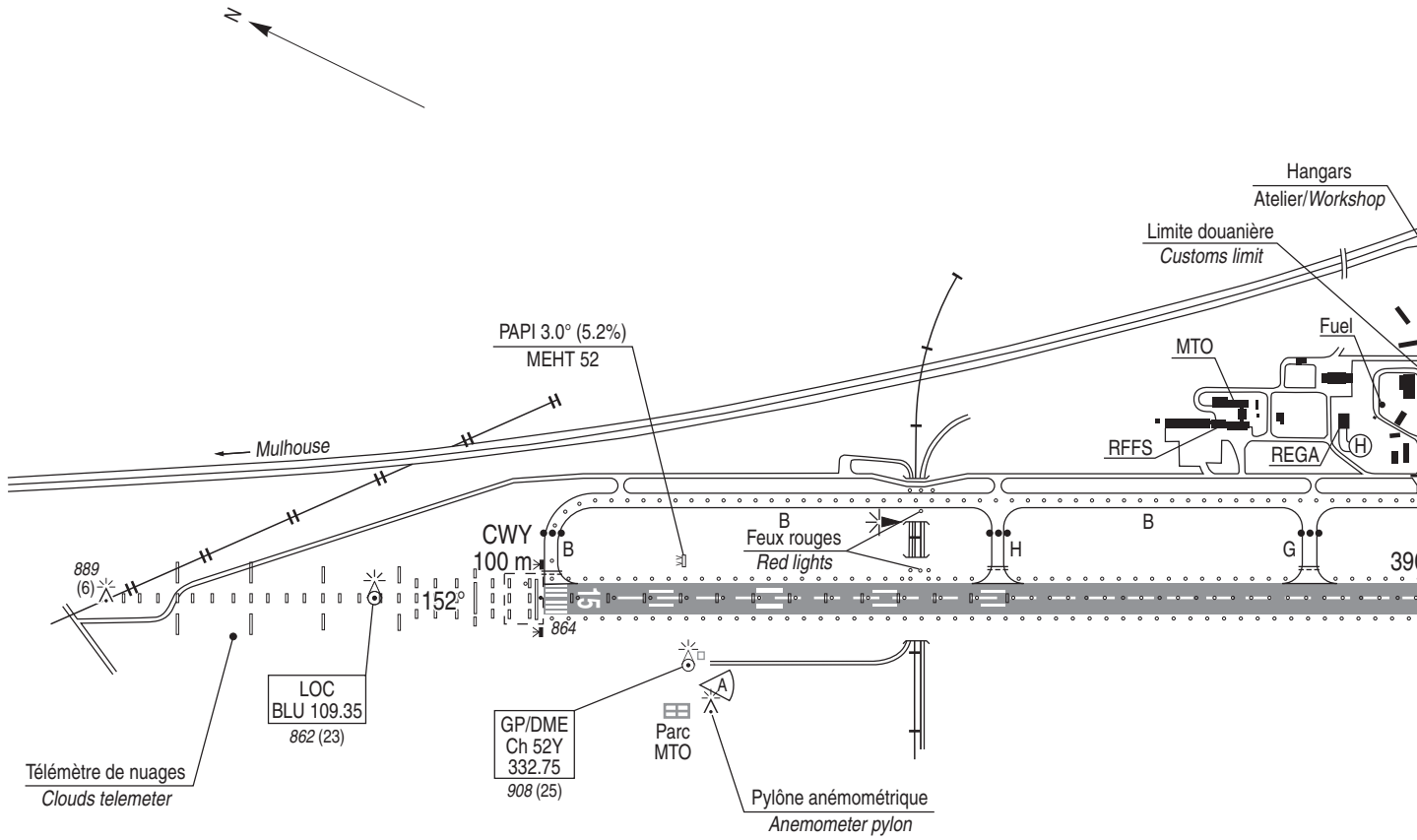
| Poste<br>*Stand* | Sortie<br>Exit | Envergure MAX (m)<br>*MAX wingspan (m)* | Longueur MAX (m)<br>*MAX length (m)* | Type d'avion<br>*Aircraft* | Code<br>*Category* | Observation<br>*Comment* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| G15 | Auto | 11.00 | 14.50 | C 172 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G16 | Auto | 12.50 | 17.50 | C 421 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G17 | Auto | 12.00 | 15.50 | P 68 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G18 | Auto | 12.00 | 15.50 | P 68 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G19 | Auto | 11.00 | 13.50 | PA 28 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G20 | Auto | 11.00 | 14.50 | C 172 | A | GAC zone privée<br>Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone<br>*GAC private zone*<br>*Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited* |
| G30 | Auto | Diamètre rotor<br>10.06 | 11.70 | R44<br>H120 | HPT | GAC zone privée<br>Réservé aux avions basés<br>*GAC private zone*<br>*Reserved to home-based aircraft* |
| G31 | Auto | Diamètre rotor<br>10.06 | 11.70 | R44<br>H120 | HPT | GAC zone privée<br>Réservé aux avions basés<br>*GAC private zone*<br>*Reserved to home-based aircraft* |
| J1 | Auto | 29.00 | 31.00 | GLEX | C | JAPAT zone privée<br>Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone<br>*JAPAT private zone*<br>*Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited* |
| | Auto | Diamètre rotor<br>16.20 | 19.50 | H225<br>H135 | HPT | Poste Hélicoptères / *Helicopter spot* |
| J2 | Auto | 26.20 | 24.00 | FA7X | C | JAPAT zone privée<br>Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone<br>*JAPAT private zone*<br>*Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited* |
| J3 | Auto | 26.20 | 24.00 | FA7X | C | JAPAT zone privée<br>Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone<br>*JAPAT private zone*<br>*Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited* |
| J4 | Auto | 26.20 | 24.00 | FA7X | C | JAPAT zone privée<br>Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone<br>*JAPAT private zone*<br>*Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory*<br>*Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited* |
| Q5 | Auto | 36.00 | 44.50 | A321S | C | AMAC zone privée<br>Le demi-tour en autonome sur le poste est interdit.. Le départ du poste esl autorisé, après que l'avion ait effectué un 180° assisté par un push.<br>*AMAC private zone.*<br>*Self-manoeuvring turn-around is prohibited, The d'eparture from the stand position is authorized, after the aircraft has completed a 180° assisted by a push.* |

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** BALE 127.880
**GND** (SOL) : 121.605
**DELIVERY** (PREVOL) : 121.955

# **BALE** MULHOUSE
47 35 24 N - 007 31 45 E
*ALT AD : 885 (32 hPa)*

VAR 2° E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 15 | 47° 37' 03.66" N | 007° 30' 35.55" E |
| THR 33 | 47° 35' 09.41" N | 007° 31' 55.04" E |
| DTHR 33 | 47° 35' 42.23" N | 007° 31' 32.22" E |
| THR 07 | 47° 35' 16.62" N | 007° 31' 00.92" E |
| DTHR 25 | 47° 35' 28.31" N | 007° 32' 15.51" E |
| THR 25 | 47° 35' 30.30" N | 007° 32' 27.60" E |

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07 | NIL | LIH-LED | 1715 (1) | 1715 (1) | 1715 (1) | (2) | Revêtue *Paved* | 75 R/A/W/T | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 25 | NIL | LIH-LED | 1860 | 1960 | 1860 | 1600 | | | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 |
| 15 | LIH 862 m | LIH-LED | 3900 | 4000 | 3900 | 3900 | Revêtue *Paved* | 90 R/B/W/T | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 33 | NIL | LIH-LED | 3900 | 4000 | 3900 | 2780 | | | 550 | 550 | 550 | 550 |
| | | | | | | | | | RWY 15 : LVTO avec/*with* RVR < 150 m autorisés/*approved*. | | | |

(1) Décollage RWY 07 uniquement en VFR de jour / *TKOF RWY 07 only for daytime VFR flights.*
(2) Atterrissage RWY 07 interdit / *LDG RWY 07 prohibited.*

Voir/*See* AD 2 LFSB 13.
Voir/*See* AD 2 LFSB 20 à/*to* 23.

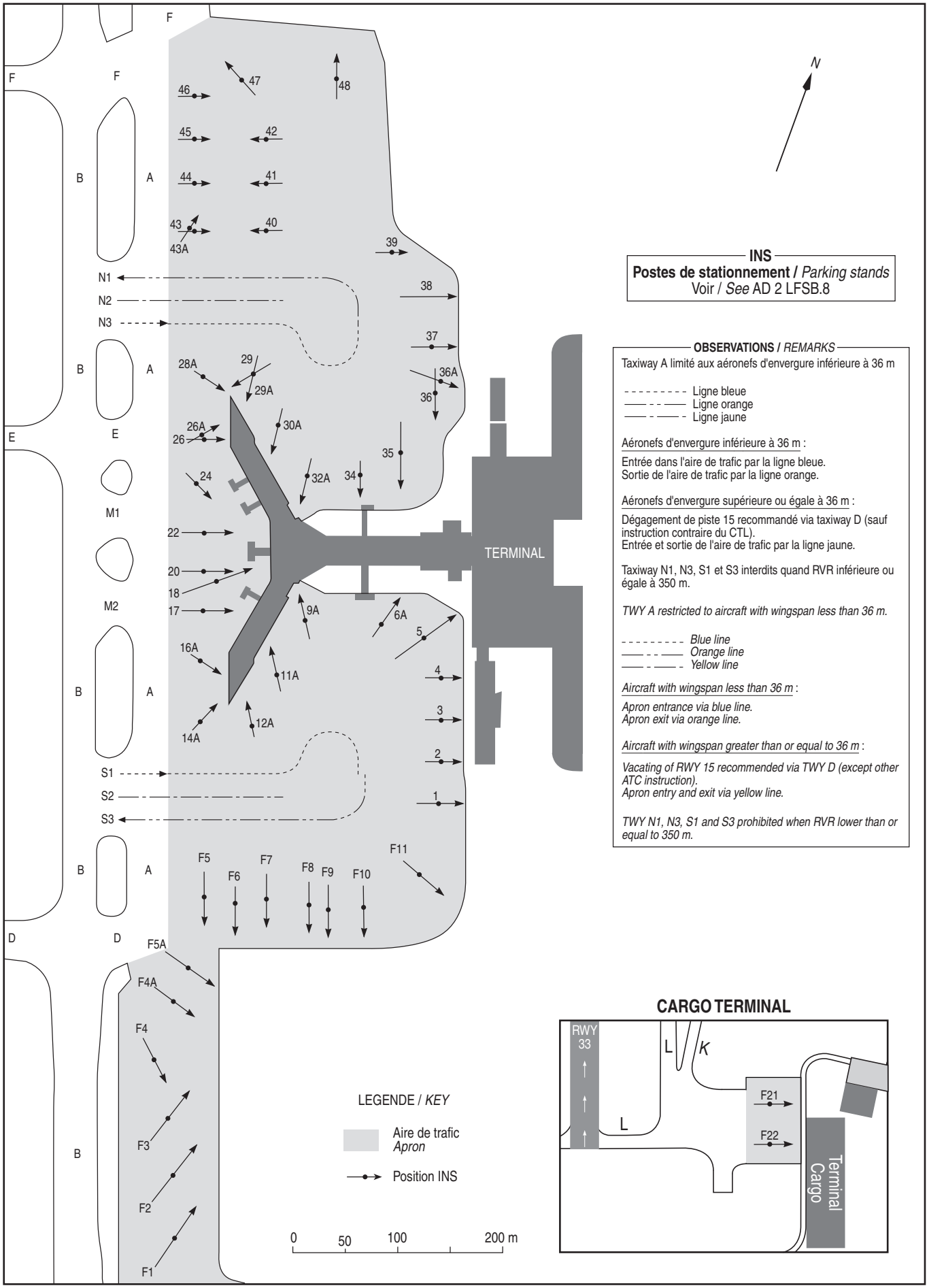


AMDT 05/26 **CHG :** coordonnées et ALT THR 25, position PAPI et/*and* MEHT RWY 25, balisage/*marking* TWY L, poste de stationnement Q5 / distances déclarées RWY 25 / *THR 25 coordinates and ALT, RWY 25 declared distances, parking stand Q5.*

© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**BALE** MULHOUSE



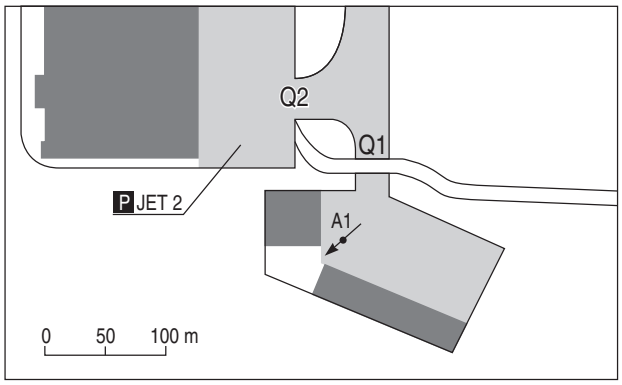



© SIA

## AIRES DE STATIONNEMENT PRIVATIVES
*Private parking areas*

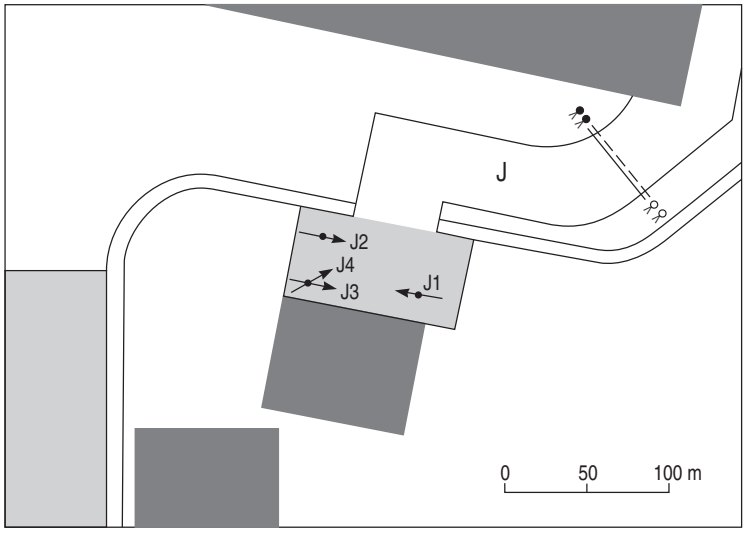
**BALE** MULHOUSE

### AIR SERVICE BASEL (ASB)




**INS**
**Postes de stationnement /** *Parking stands*
Voir / *See* AD 2 LFSB.8
AD 2 LFSB TEXT 01 à/*to* 05

### JAPAT



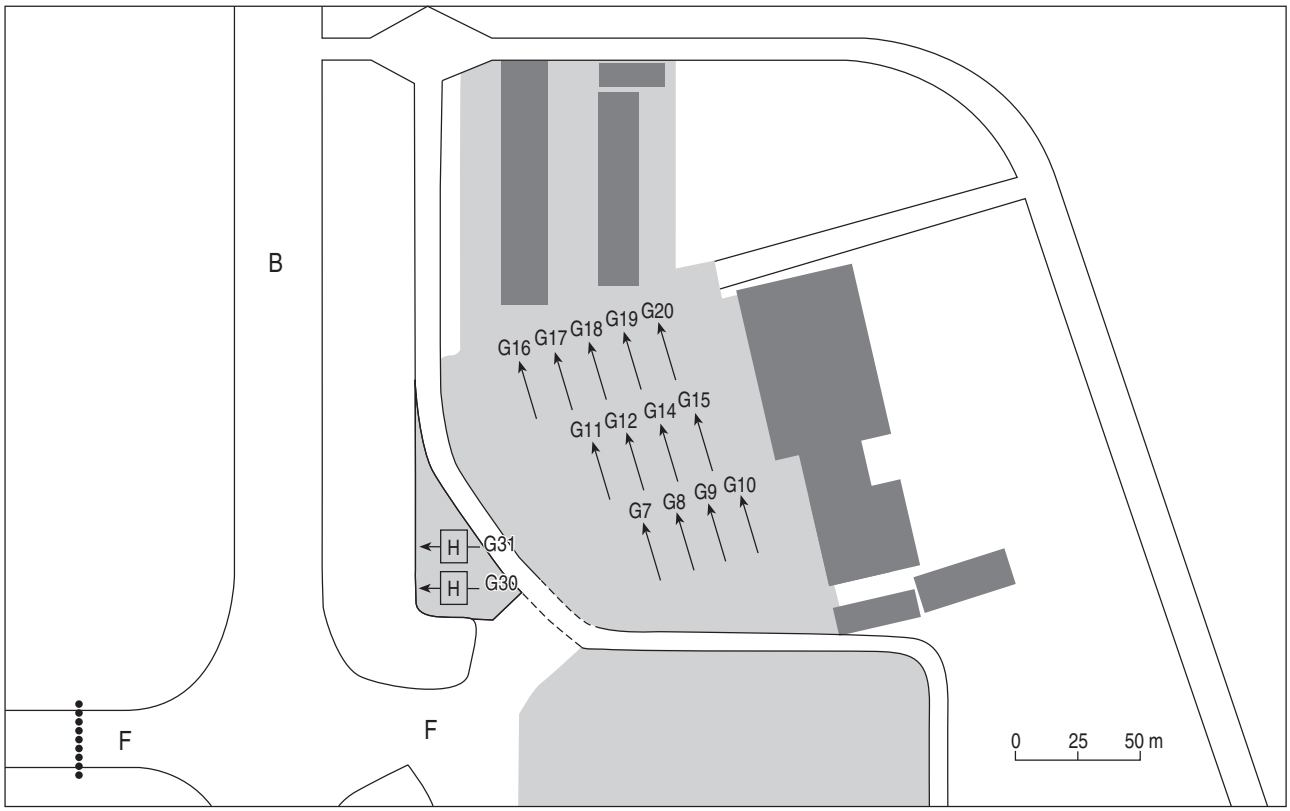




LEGENDE / *KEY*

- Aire de trafic / *Apron*
- Wig-Wag
- Position INS
- Point d'attente / *Holding point*
- Barre d'arrêt / *Stop bar*

### GAC






© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

**BALE** MULHOUSE

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**A346 - B748 - A124 - A388 - C5M - B773 - A35K :**
voir / *see* GMC 02

**Points d'attente situés sur des TWY.**

Etre très attentif aux clairances de traversée, alignement piste et roulage sur TWY. La traversée ou l'alignement piste, ainsi que le roulage sur les TWY ne s'effectuent que sur **clairance explicite du contrôle**.
Le **collationnement** de toute instruction est **exigé**.

**HS1** : l'exploitation de l'aire de maintenance Sud-Ouest fait l'objet d'un protocole définissant les conditions de gestion des entrées et sorties de cette aire de maintenance (voir AD 2 LFSB.20.3.2.3).

**HS2** : en raison du manque de visibilité à partir de la Tour, l'utilisation de moyen vidéo rend difficile la surveillance de l'accès et sortie de l'aire d'entretien de Jet-Aviation et Swiss ainsi que l'accès et la sortie de la piste 07/25 via le TWY C1.

**HS3** : en raison du manque de visibilité à partir de la Tour, l'utilisation de moyen vidéo rend difficile la surveillance de l'alignement ou la sortie de la piste 07/25 via les TWY C et J, ainsi que les traversées via ces deux TWY.

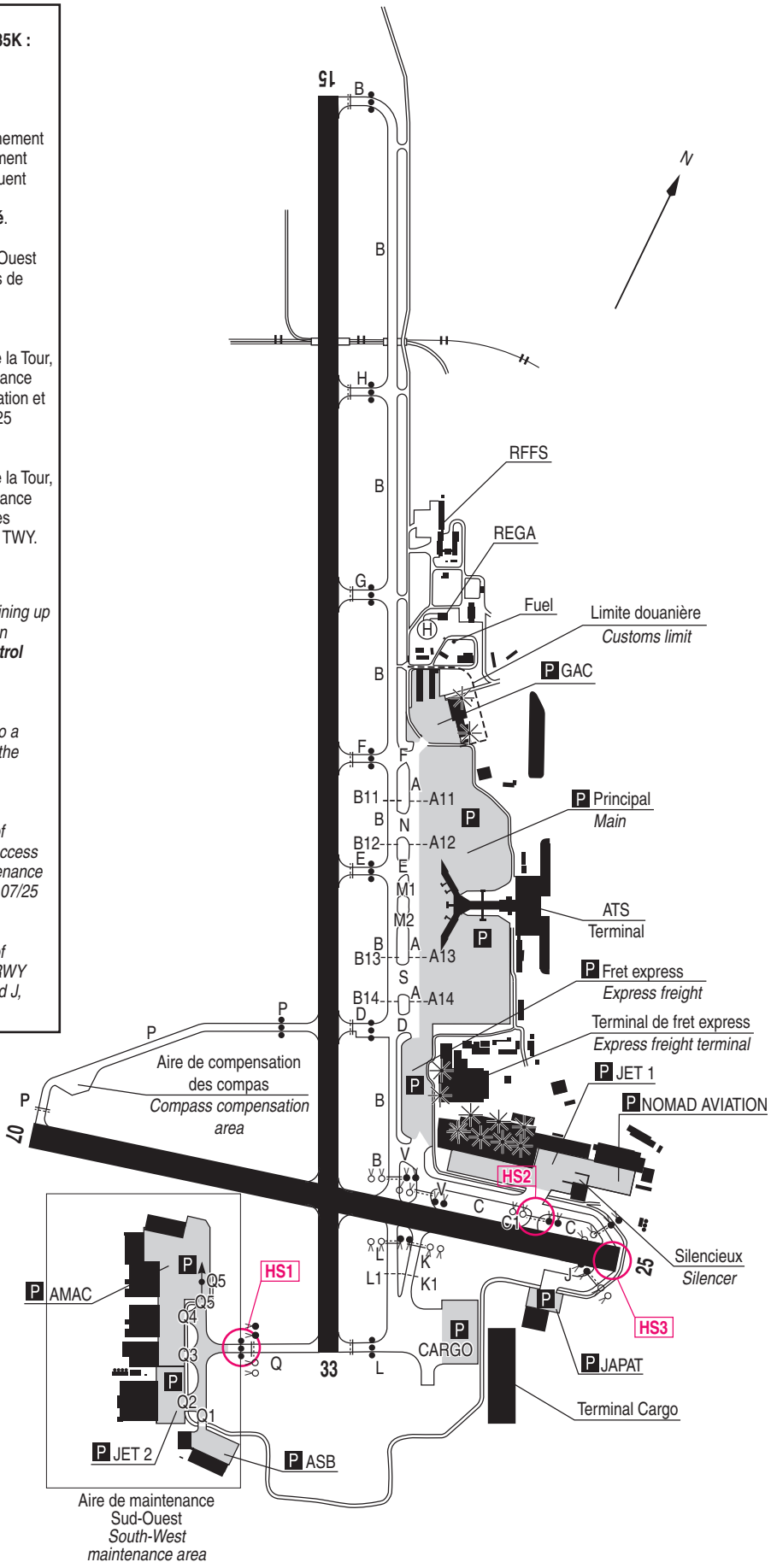
***Holding points located on TWY.***

*Particular attention shall be paid to the crossing, lining up and taxiing clearances. For crossing or lining up on RWY as well as taxiing on TWYs, an **explicit control clearance must be obtained**.*
***Readback is required** for any instruction.*

***HS1** : The use of the South-West area is subject to a protocol that defines the conditions for managing the entries/exits in/from this maintenance area (see AD 2 LFSB.20.3.2.3).*

***HS2** : Due to lack of visibility from TWR, the use of video equipment makes it difficult to monitor the access and exit to/from the Jet-Aviation and Swiss maintenance area, as well as the access and exit to/from RWY 07/25 via TWY C1.*

***HS3** : Due to lack of visibility from TWR, the use of video equipment makes it difficult to monitor the RWY line up and exit to/from RWY 07/25 via TWY C and J, as well as the crossing runway via these TWYs.*






© SIA

# MOUVEMENTS A LA SURFACE A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - B779 - C5M - A35K

*Ground movements A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - B779 - C5M - A35K*

**BALE** MULHOUSE

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Voir restrictions complémentaires de roulage /
*See additionnal taxiing restrictions* :
AD 2 LFSB.20

**Points situés sur des TWY.**

Etre très attentif aux clairances de traversée, alignement piste et roulage sur TWY. La traversée ou l'alignement piste, ainsi que le roulage sur les TWY ne s'effectuent que sur **clairance explicite du contrôle**.
Le **collationnement** de toute instruction est **exigé**.

**HS1** : l'exploitation de l'aire de maintenance Sud-Ouest fait l'objet d'un protocole définissant les conditions de gestion des entrées et sorties de cette aire de maintenance. (voir AD 2 LFSB.20.3.2.3).

***Holding points located on TWY.***

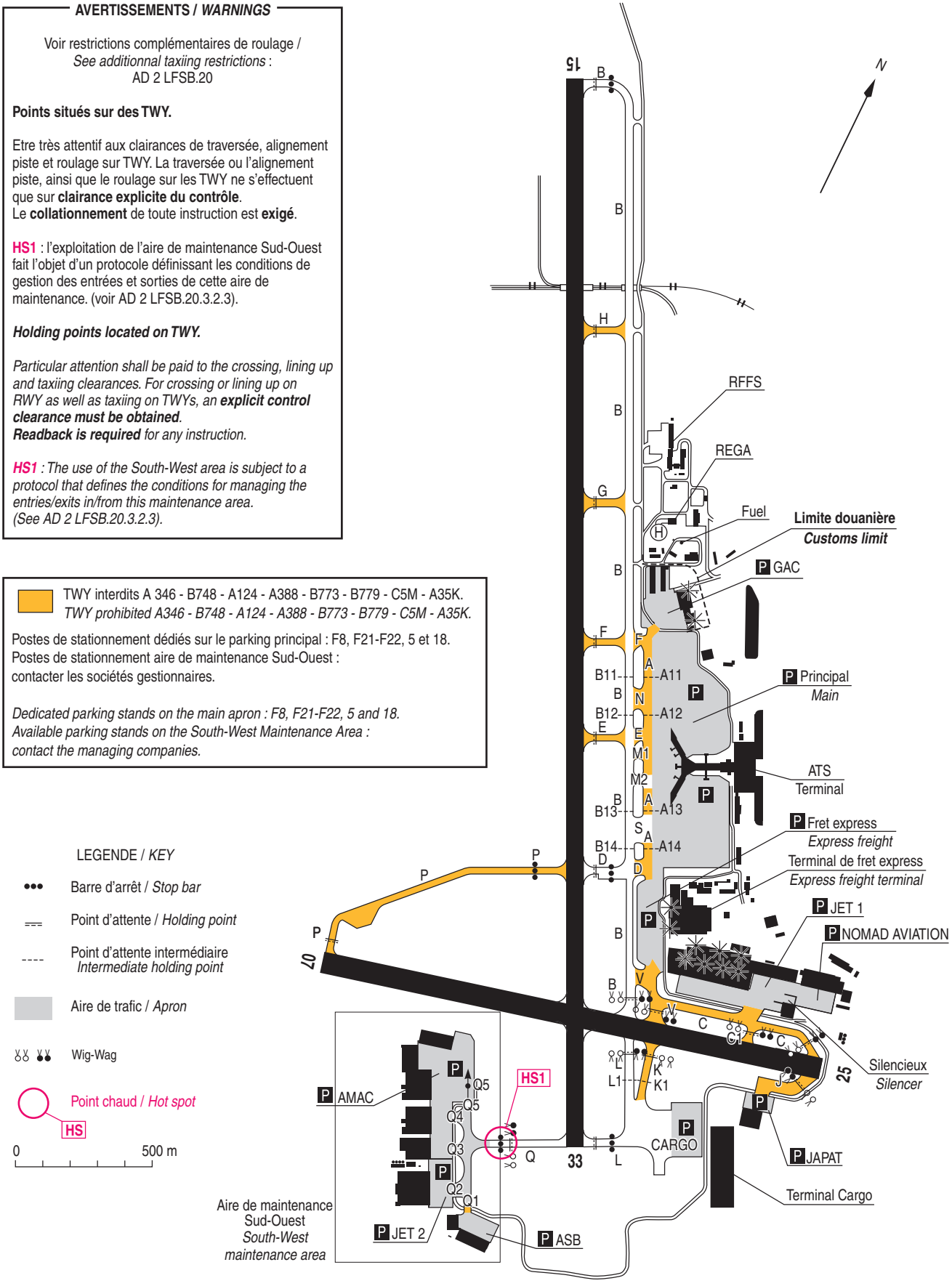
*Particular attention shall be paid to the crossing, lining up and taxiing clearances. For crossing or lining up on RWY as well as taxiing on TWYs, an* ***explicit control clearance must be obtained****.*
***Readback is required*** *for any instruction.*

***HS1*** *: The use of the South-West area is subject to a protocol that defines the conditions for managing the entries/exits in/from this maintenance area. (See AD 2 LFSB.20.3.2.3).*

TWY interdits A 346 - B748 - A124 - A388 - B773 - B779 - C5M - A35K.
*TWY prohibited A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - B779 - C5M - A35K.*

Postes de stationnement dédiés sur le parking principal : F8, F21-F22, 5 et 18.
Postes de stationnement aire de maintenance Sud-Ouest :
contacter les sociétés gestionnaires.

*Dedicated parking stands on the main apron : F8, F21-F22, 5 and 18.*
*Available parking stands on the South-West Maintenance Area :*
*contact the managing companies.*






AMDT 05/26 **CHG :** revêtement / *surface* THR 25, poste de stationnement / *parking stand* Q5, ajout / *addition* B779.

© SIA

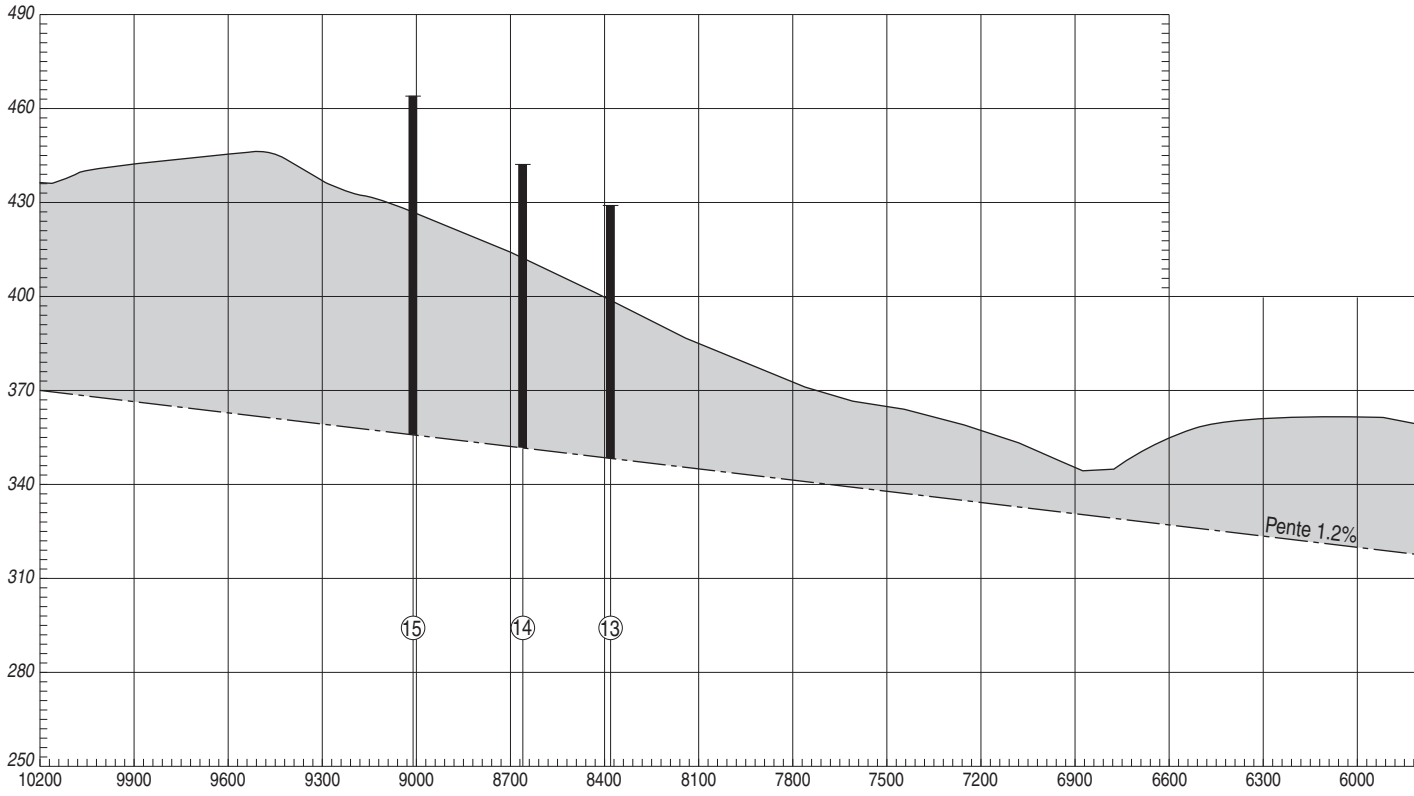
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

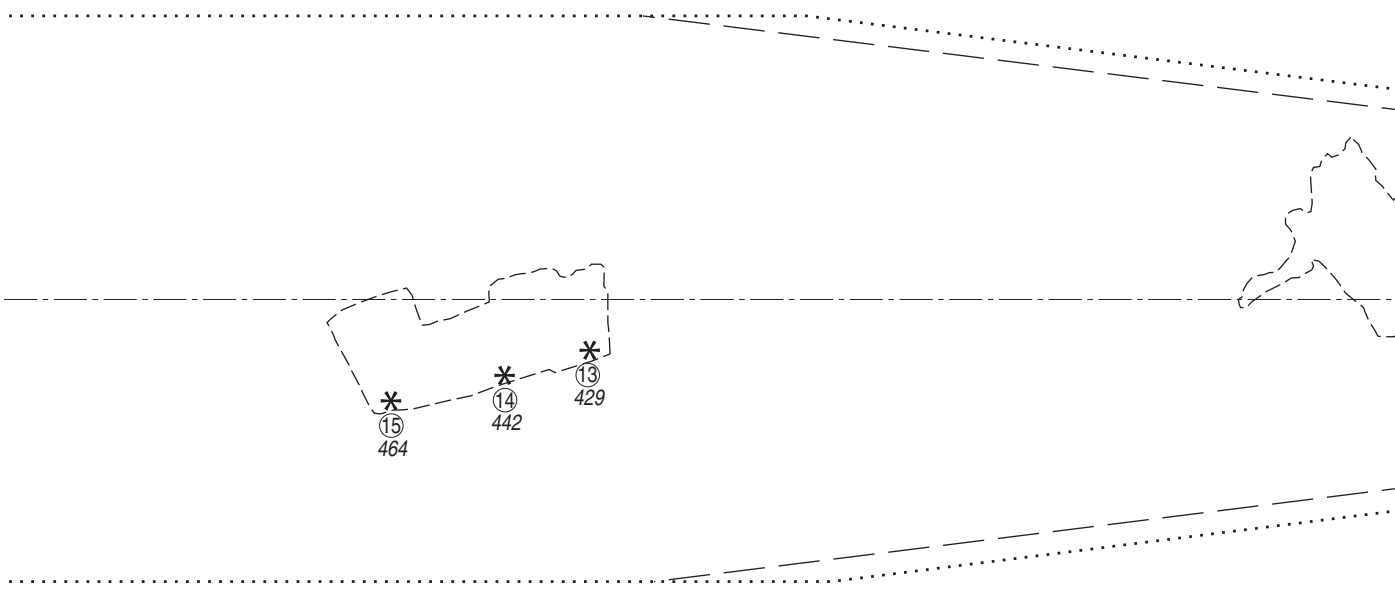
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - type A*

**BALE** MULHOUSE
RWY 07/25

VAR 2°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES




Levé exécuté en décembre 2018
Nivellement rattaché au N.G.F.

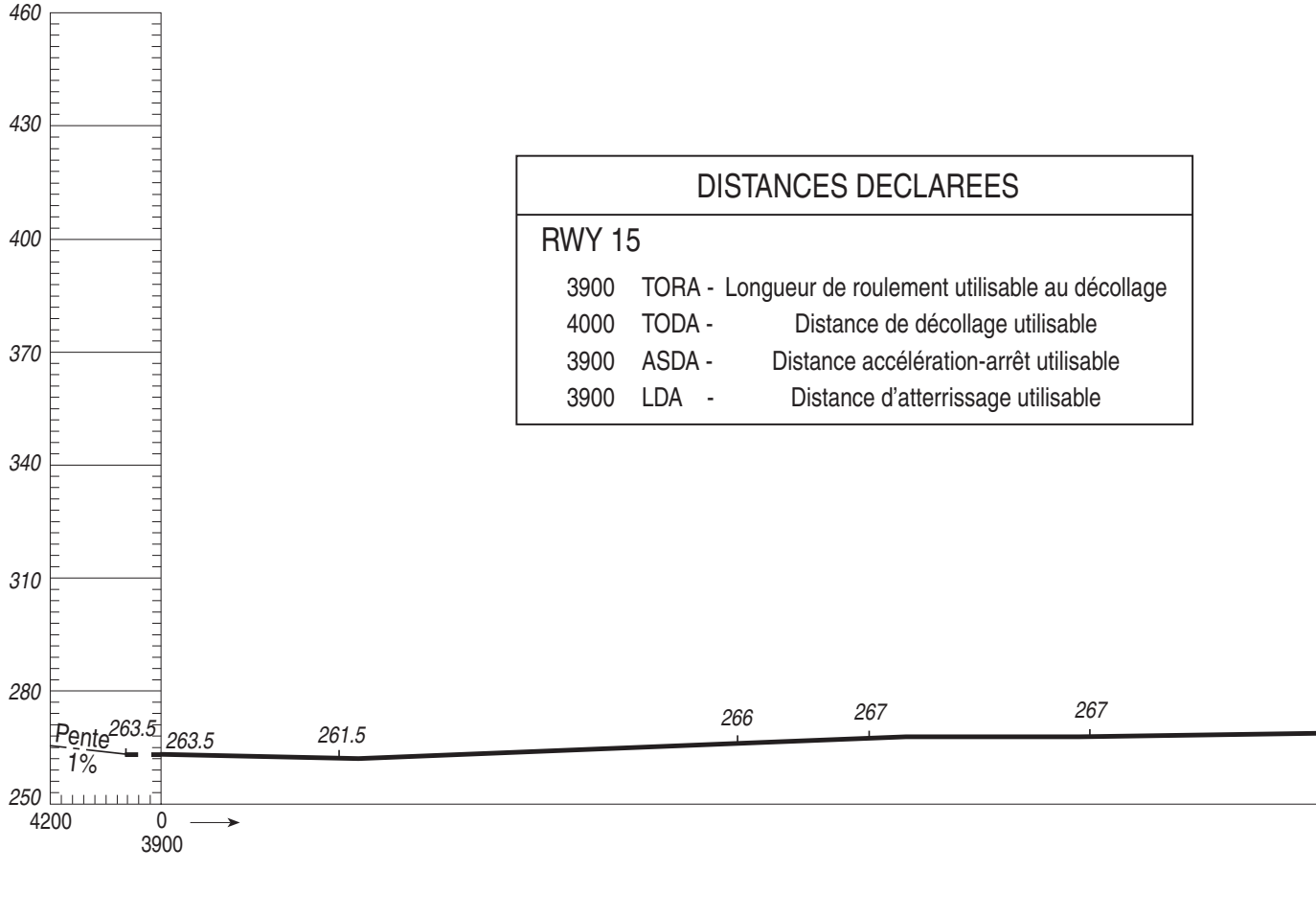
# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

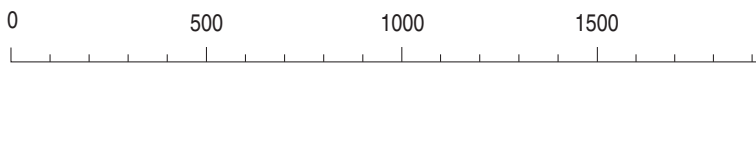
Trouée courbe
*Curved funnel*

VAR 2°E (20)

DIME




| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 15 | | |
| 3900 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 4000 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 3900 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 3900 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |




Echelle: 1 / 25 000

## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE R

⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION

ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE

⑤ OBSTACLE A L'I
DE LA TROUEE

## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

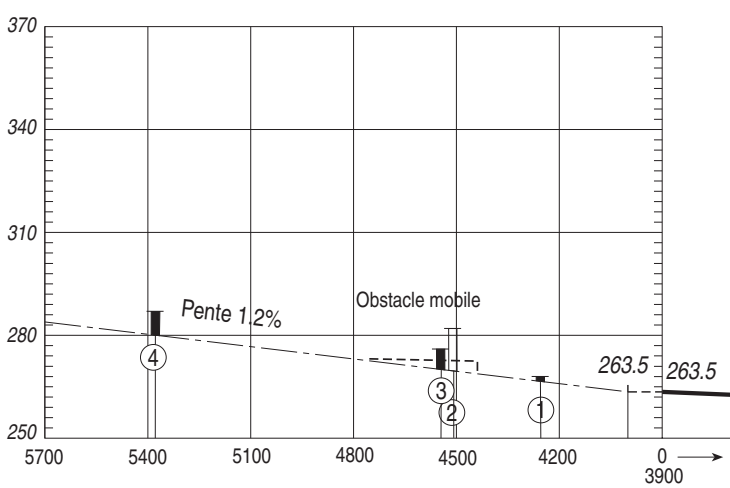
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - A type*

**BALE** MU
F

VAR 2°E (2020)

DIMENSIONS ET ALT
EN METRES

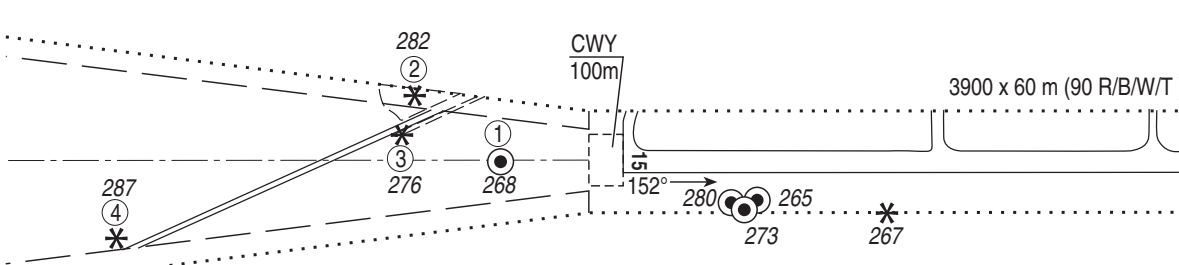
| DI | |
|---|---|
| RWY 15 | |
| 3900 | TORA - Longu |
| 4000 | TODA - |
| 3900 | ASDA - D |
| 3900 | LDA - D |




0

0

Echelle: 1 / 25 000




NOTE : SONT INDIQUES

⑤ NUMERO D'IDENTIF

ARBRE OU ARBUST

MÂT, TOUR, CLOCHE

BATIMENT OU CONS

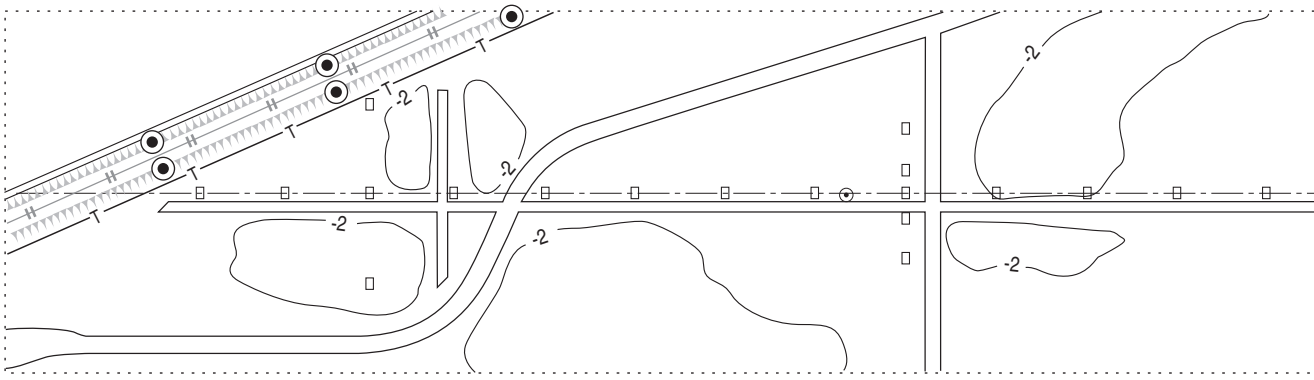
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

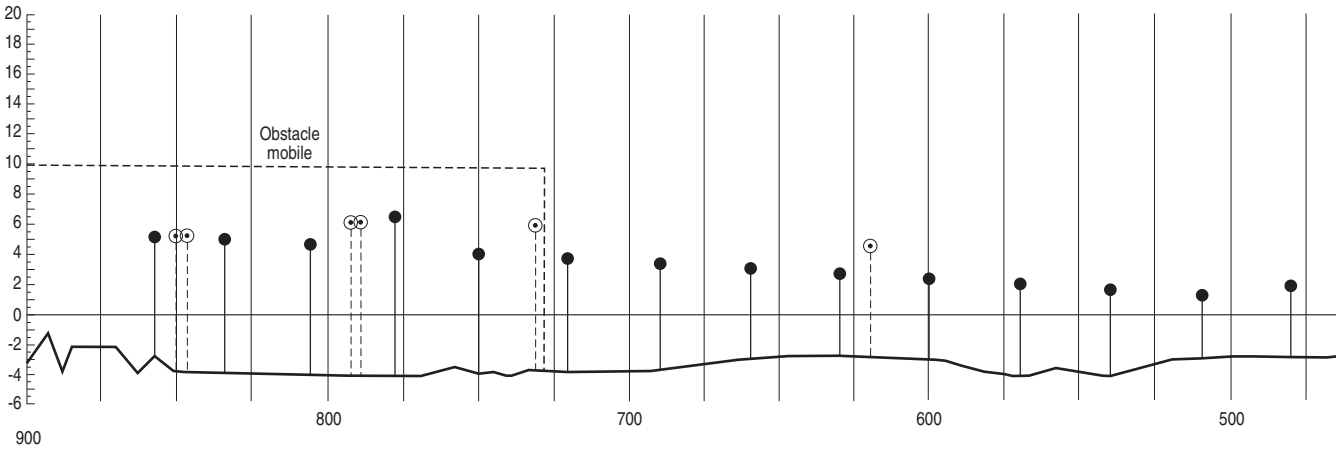
*Precision approach terrain chart - ICAO*

**BALE** MULHOUSE
RWY 15

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en septembre 2013
Nivellement rattaché au N.G.F.



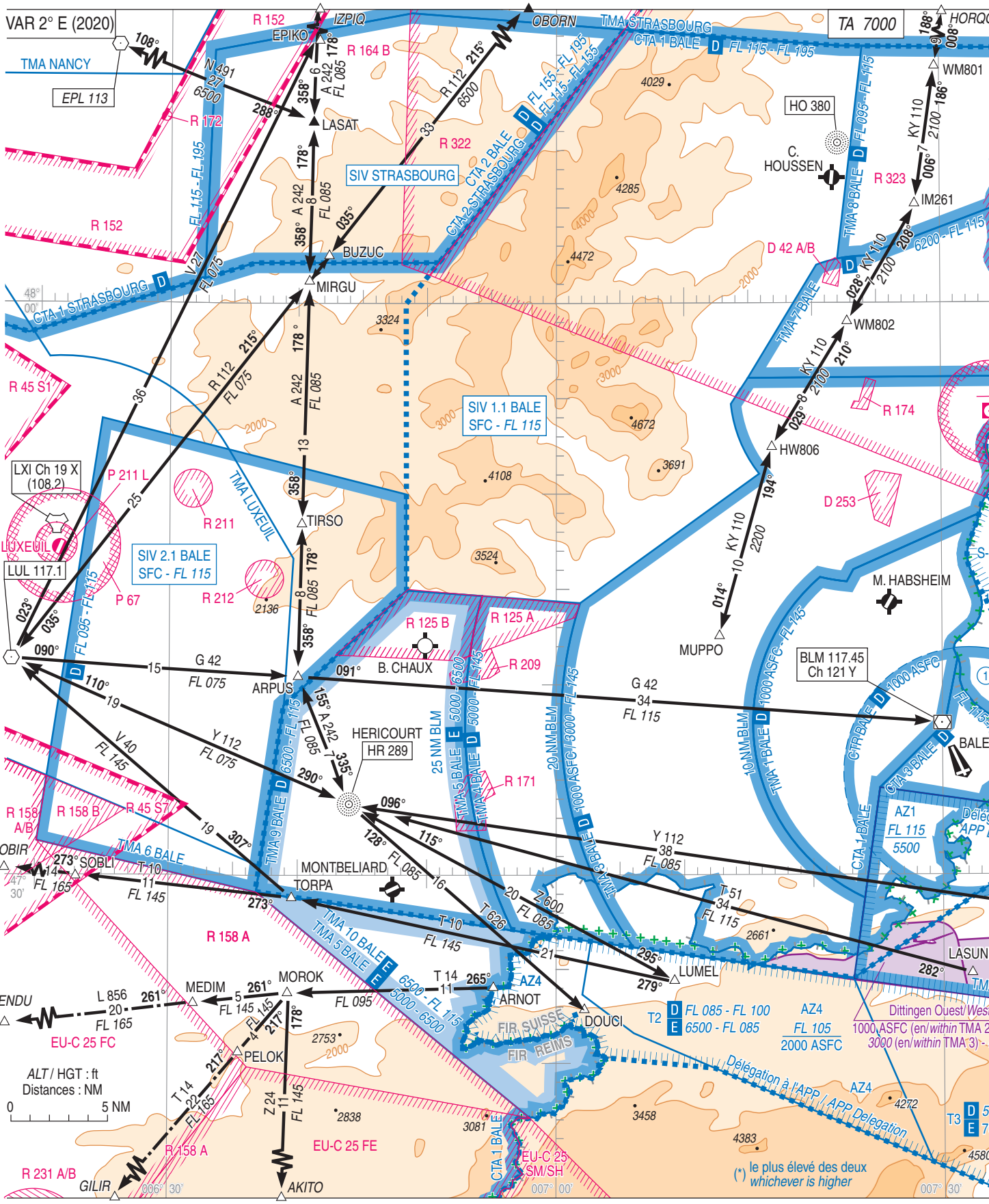
© **SIA**

# BALE MULHOUSE
## Carte régionale
## *Area chart*

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

Activité vélivole
*Gliding activity*

sur instruction ATC / *on ATC instruction*



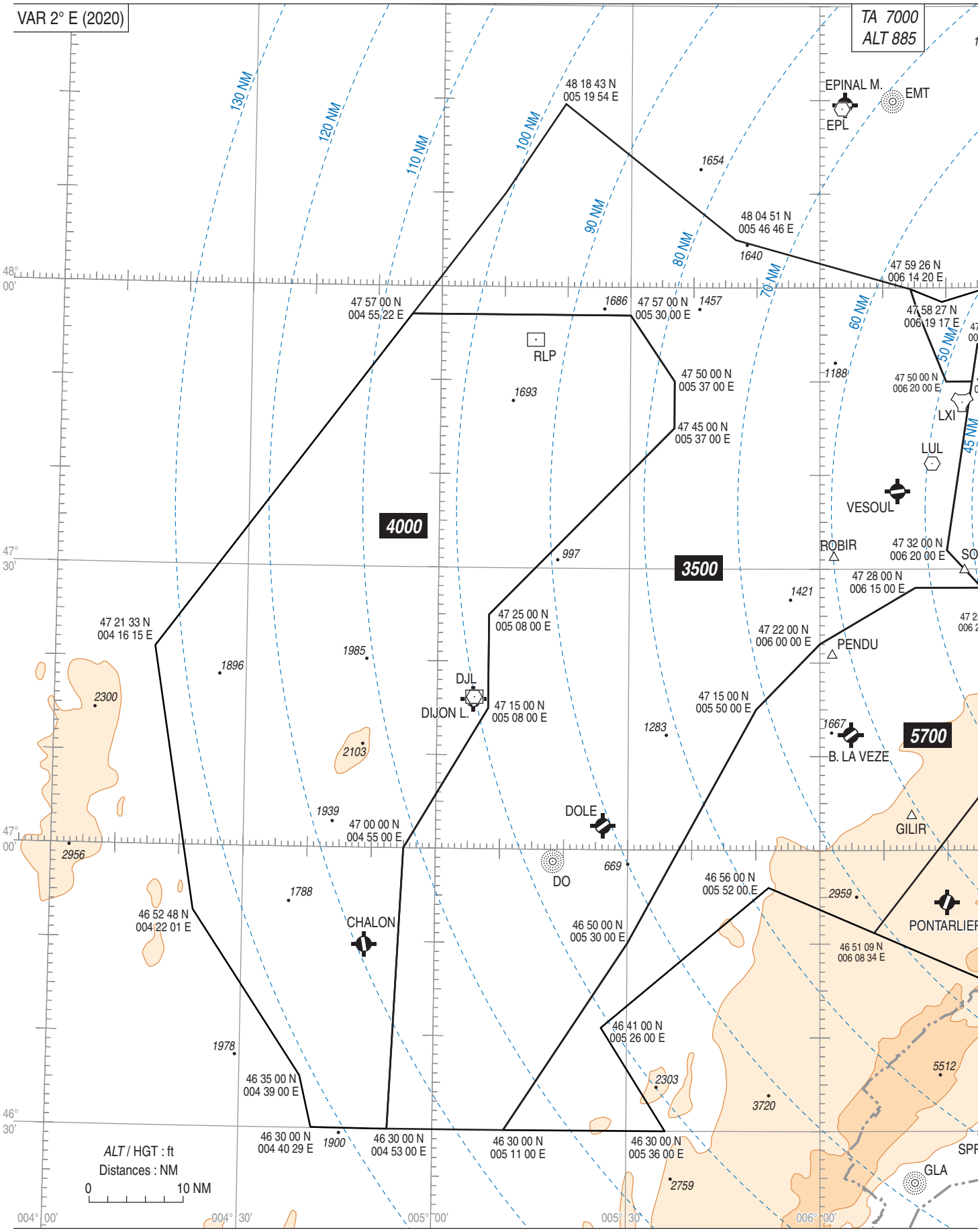



AMDT 02/25 **CHG :** AWY A 242, suppression LF-R 164 A/B/C et LF-R 45 D, modification LF-R 45 S7, suppression NDB MB.

© SIA

# BALE MULHOUSE
## Altitudes Minimales de Sécurité Radar
## *Minimum Radar Safety Altitudes*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFSB COM 01






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNP | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ADOGA | voir / *see* ENR 4.3 | | X | X | | X |
| ALTIK | voir / *see* ENR 4.3 | | X | X | | X |
| BLM | voir / *see* AD 2 LFSB.19 | | | X | X | X |
| SB533 | 47°39'42.1'' N | 007°28'44.7'' E | X | | X | |
| SB515 | 47°34'47.0'' N | 007°32'10.5'' E | X | | X | |
| SB600 | 47°32'15.8"N | 007°26'46.2"E | X | | X | |
| SB612 | 47°31'47.1"N | 007°26'05.9"E | X | | X | |
| SB614 | 47°26'27.9"N | 007°27'45.8"E | X | | X | |
| SB616 | 47°28'11.8"N | 007°36'44.7"E | X | | X | |
| SB618 | 47°27'55.2"N | 006°59'45.7"E | X | | X | |
| SB701 | 47°41'07.6"N | 007°27'44.7"E | X | | X | |
| SB703 | 47°33'38.4"N | 007°41'11.2"E | X | | X | |
| SB705 | 47°30'45.4"N | 007°17'17.2"E | X | | X | |
| ← | | | | | | |
| ← | | | | | | |
| ELBEG | voir / *see* ENR 4.4 | | X | X | X | |
| LUMEL | voir / *see* ENR 4.4 | | X | X | X | |
| OLBEN | 47°18'16.0"N | 007°37'46.0"E | X | | X | |
| TORPA | voir / *see* ENR 4.4 | | X | | X | |
| MOROK | voir / *see* ENR 4.4 | | X | | X | |
| RW15 | 47° 37' 03,49"N | 007° 30' 35,67"E | X | | | X |
| 1SB15 | 47° 47' 03,8"N | 007° 14 '25,2"E | X | | | X |
| IVDEV | voir / *see* ENR 4.4 | | X | | | X |
| FSB15 | 47° 45' 49,2"N | 007° 24' 28,4"E | X | | | X |
| TSB15 | 47° 34' 47,0"N | 007° 32' 10,5"E | X | | | X |
| RW33 | 47° 35' 42,23"N | 007° 31' 32,22"E | X | | | X |
| 3SB33 | 47° 38' 21.4"N | 007° 21' 37,3"E | X | | | X |
| 2SB33 | 47° 25' 38,3"N | 007° 30' 25,7"E | X | | | X |
| 1SB33 | 47° 17' 25,4"N | 007° 36' 04,5"E | X | | | X |
| IXUDI | voir / *see* ENR 4.4 | | X | | | X |
| FSB33 | 47° 22' 53,0"N | 007° 40' 24,9"E | X | | | X |
| TSB33 | 47° 42' 02,0"N | 007° 27' 07,5"E | X | | | X |
| IF RWY 15 (4000 ft) | 47° 47' 17,1"N | 007° 23' 24,6"E | | X | | X |
| FAP/FAF RWY 15(4000 ft) | 47° 45' 28,3"N | 007° 24'40,2"E | | X | | X |
| IF z RWY 33 (7000ft ) | 47°19'41,6"N | 007° 42' 36,7"E | | X | | X |
| FAP/FAF z RWY 33 (7000 ft) | 47° 21' 30,2"N | 007° 41' 21,9"E | | X | | X |
| IF y RWY 33 (6200 ft) | 47° 21' 30,0"N | 007° 41' 22,1"E | | X | | X |
| FAP/FAF y RWY 33 (6200 ft) | 47° 23' 18,7"N | 007° 40' 07,2"E | | X | | X |
| IF x RWY 33 (5700 ft) | 47°22'35,2"N | 007°40'37,3"E | | X | | X |
| FAP/FAF x RWY 33 (5700 ft) | 47° 24' 31,1"N | 007° 39' 17,5" E | | X | | X |
| FAF VPT a RWY 33 | 47° 38' 56,6"N | 007° 08' 37,1"E | | X | | X |



© SIA

## **PRECODING RNAV** (GNSS) RWY 15

| Identification Procedure | | INA RNAV ALTIK / ADOGA RWY 15 | | | | | | MAG VAR 2020 2,5° E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | IAS MAX (kt) | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA ALTIK | IF | ALTIK | | | | | | 7000 | FL 160 | 220 | | |
| | TF | 1SB15 | | 26 | 028.7 | 9.2 | | 7000 | FL 100 | 220 | | RNP APCH |
| | TF | IVDEV | | 62 | 064.9 | 5.6 | | 4000 | 6000 | 220 | | RNP APCH |
| INA ADOGA | IF | ADOGA | | | | | | 7000 | FL 100 | 220 | | |
| | TF | IVDEV | | 194 | 196.0 | 12.2 | | 4000 | 6000 | 220 | | RNP APCH |
| HLDG | | ADOGA | | | | | | | | | | |
| HLDG | | ALTIK | | | | | | | | | | |



© SIA

**BALE** MULHOUSE

**PRECODING FNA RNP** RWY 15

**FNA RNP RWY 15**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2020 02.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| APCH | IF | IVDEV | - | - | - | - | - | 4000 | 6000 | 205 | - | - |
| | TF | FSB15 | - | 152 | 154.7 | 4.0 | - | 4000 | 4000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW15 | Yes | 152 | 154.7 | 9.7 | - | - | - | - | -3.00 / 50 | 0.3 |
| | TF | TSB15 | Yes | 152 | 154.8 | 2.5 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| | DF | ALTIK | - | - | - | - | R | | 5500 | 200 | - | 1.0 |
| HLDG | - | ALTIK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BALE** MULHOUSE

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 15

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFSB** |
| **Runway** | **15** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E15A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **473703.6600N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0073035.5500E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **312.1** |
| **FPAP Latitude** | **473509.4100N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **-114.2500** |
| **FPAP Longitude** | **0073155.0400E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **79.4900** |
| **Threshold Crossing Height** | **50.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 02 13 06 0C 0F 00 00 01 35<br>31 05 58 6F 6F 14 3C 0F 39 03<br>31 20 6C 83 FC 04 6D 02 F4 01<br>2C 01 64 00 C8 AF EE 67 6D 56** |
| **Calculated CRC Value** | **EE676D56** |
| **Supplied CRC Value** | **EE676D56** |
| **Comparison Result** | **OK** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **263.4** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

| Identification Procedure | | **RNP ALTIK RWY 33** | | | | | | MAG VAR 2020 2,5° E | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *IAS MAX (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| INA ALTIK | IF | ALTIK | | | | | | 7000 | FL200 | 220 | | |
| | TF | 3SB33 | | 91 | 093.7 | 9.3 | | 7000 | FL 170 | 220 | | RNP APCH |
| | TF | 2SB33 | | 152 | 154.8 | 14.1 | | 7000 | FL 120 | 220 | | RNP APCH |
| | TF | 1SB33 | | 152 | 154.9 | 9.1 | | 7000 | FL 090 | 185 | | RNP APCH |
| | TF | IXUDI | | 62 | 064.9 | 5 | | 6200 | 7400 | 185 | | RNP APCH |
| APCH | IF | IXUDI | | | | | | 6200 | 7400 | 185 | | |
| | TF | FSB33 | | 332 | 334.8 | 3.7 | | 6200 | 6200 | 185 | | RNP APCH |
| | TF | RW33 | Yes | 332 | 334.8 | 14.2 | | | | | -3,5° / 15,24 | RNP APCH |
| | TF | TSB33 | Yes | 332 | 334.8 | 7 | | | | 220 | | RNP APCH |
| | DF | ALTIK | | | | | L | 4600 | 5500 | 220 | | RNP APCH |
| HLDG | | ALTIK | | | | | | | | | | |
| HLDG | | ALTIK | | | | | | | | | | |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFSB |
| **Runway** | 33 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E33A |
| **LTP/FTP Latitude** | 473542.2300N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0073132.2200E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 316.9 |
| **FPAP Latitude** | 473704.9450N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 82.7150 |
| **FPAP Longitude** | 0073034.6535E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -57.5665 |
| **Threshold Crossing Height** | 50.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 40 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 50.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 02 13 06 0C 21 00 00 01 33<br>33 05 2C F3 6C 14 F8 C9 3A 03<br>61 20 36 86 02 43 3E FE F4 01<br>5E 01 64 05 C8 FA 83 44 99 95 |
| **Calculated CRC Value** | 83449995 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | SB |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 268.3 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 268.3 |



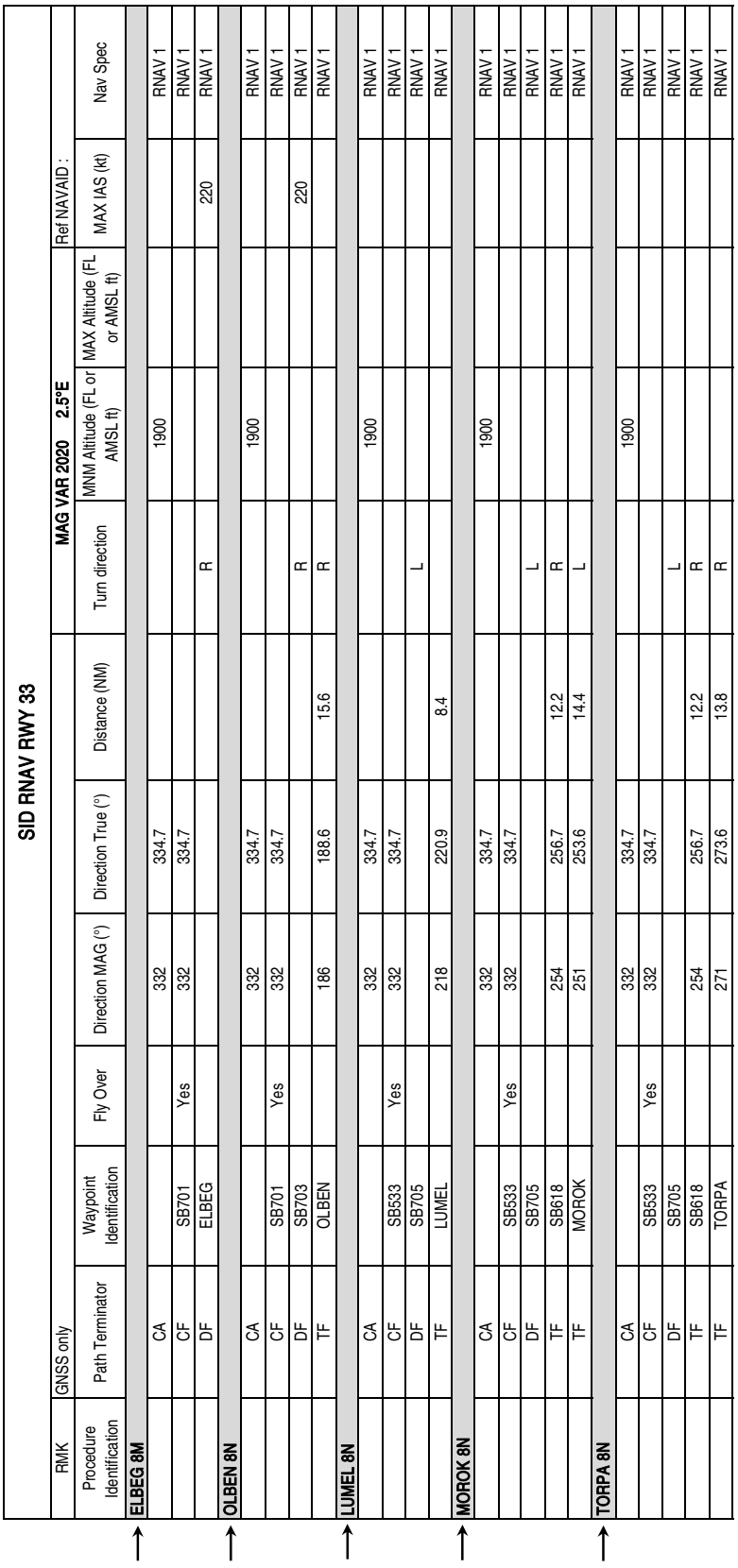
© SIA

## SID RNAV RWY 15

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2015 1.7°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ELBEG 7S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | BS | Yes | **153** | 154.9 | | | | | | RNAV 1 |
| | CA | | | **153** | 154.9 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | DF | BN | | | | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | ELBEG | | **077** | 078.9 | 11.2 | R | | | | RNAV 1 |
| **OLBEN 7Y** | | | | | | | | | | | |
| | CF | SB616 | | **153** | 154.9 | | | | | | RNAV 1 |
| | TF | OLBEN | | **174** | 176.0 | 10.0 | R | | | | RNAV 1 |
| | | | | | | | | | | | |
| **OLBEN 7S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | BS | Yes | **153** | 154.9 | | | | | | RNAV 1 |
| | CA | | | **153** | 154.9 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB612 | | **256** | 257.7 | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | SB614 | | **166** | 168.0 | 5.4 | L | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | OLBEN | | **139** | 140.3 | 10.7 | L | | | | RNAV 1 |
| **LUMEL 7S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | BS | Yes | **153** | 154.9 | | | | | | RNAV 1 |
| | CA | | | **153** | 154.9 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB612 | | **256** | 257.7 | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | LUMEL | | **236** | 237.4 | 13.6 | L | | | | RNAV 1 |
| **TORPA 7S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | BS | Yes | **153** | 154.9 | | | | | | RNAV 1 |
| | CA | | | **153** | 154.9 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB600 | | **264** | 265.9 | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | SB618 | | **255** | 256.8 | 18.8 | L | | | | RNAV 1 |
| | TF | TORPA | | **272** | 273.6 | 13.8 | R | | | | RNAV 1 |
| **MOROK 7S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | BS | Yes | **153** | 154.9 | | | | | | RNAV 1 |
| | CA | | | **153** | 154.9 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB600 | | **264** | 265.9 | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | SB618 | | **255** | 256.8 | 18.8 | L | | | | RNAV 1 |
| | TF | MOROK | | **252** | 253.5 | 14.4 | L | | | | RNAV 1 |
| **LASAT 7S** | | | | | | | | | | | |
| | CF | BS | Yes | **153** | 154.9 | | | | | | RNAV 1 |
| | CA | | | **153** | 154.9 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | DF | BN | | | | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | DELUG | | **333** | 334.8 | 8.3 | L | | | | RNAV 1 |
| | TF | LASAT | | **307** | 308.3 | 36.2 | L | | | | RNAV 1 |


© SIA

# BALE MULHOUSE
## SID RNAV RWY 33
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



**SID RNAV RWY 33**

| RMK | | | | | | | MAG VAR 2020 2.5°E | | | Ref NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | GNSS only Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Nav Spec |
| **ELBEG 8M** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 332 | 334.7 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB701 | Yes | 332 | 334.7 | | | | | | RNAV 1 |
| | DF | ELBEG | | | | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| **OLBEN 8N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 332 | 334.7 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB701 | Yes | 332 | 334.7 | | | | | | RNAV 1 |
| | DF | SB703 | | | | | R | | | 220 | RNAV 1 |
| | TF | OLBEN | | 186 | 188.6 | 15.6 | R | | | | RNAV 1 |
| **LUMEL 8N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 332 | 334.7 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB533 | Yes | 332 | 334.7 | | | | | | RNAV 1 |
| | DF | SB705 | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| | TF | LUMEL | | 218 | 220.9 | 8.4 | | | | | RNAV 1 |
| **MOROK 8N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 332 | 334.7 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB533 | Yes | 332 | 334.7 | | | | | | RNAV 1 |
| | DF | SB705 | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| | TF | SB618 | | 254 | 256.7 | 12.2 | R | | | | RNAV 1 |
| | TF | MOROK | | 251 | 253.6 | 14.4 | L | | | | RNAV 1 |
| **TORPA 8N** | | | | | | | | | | | |
| | CA | | | 332 | 334.7 | | | 1900 | | | RNAV 1 |
| | CF | SB533 | Yes | 332 | 334.7 | | | | | | RNAV 1 |
| | DF | SB705 | | | | | L | | | | RNAV 1 |
| | TF | SB618 | | 254 | 256.7 | 12.2 | R | | | | RNAV 1 |
| | TF | TORPA | | 271 | 273.6 | 13.8 | R | | | | RNAV 1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BALE MULHOUSE
## **Fréquences** / *Frequencies*

**AVERTISSEMENT**

Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***WARNING***

*The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

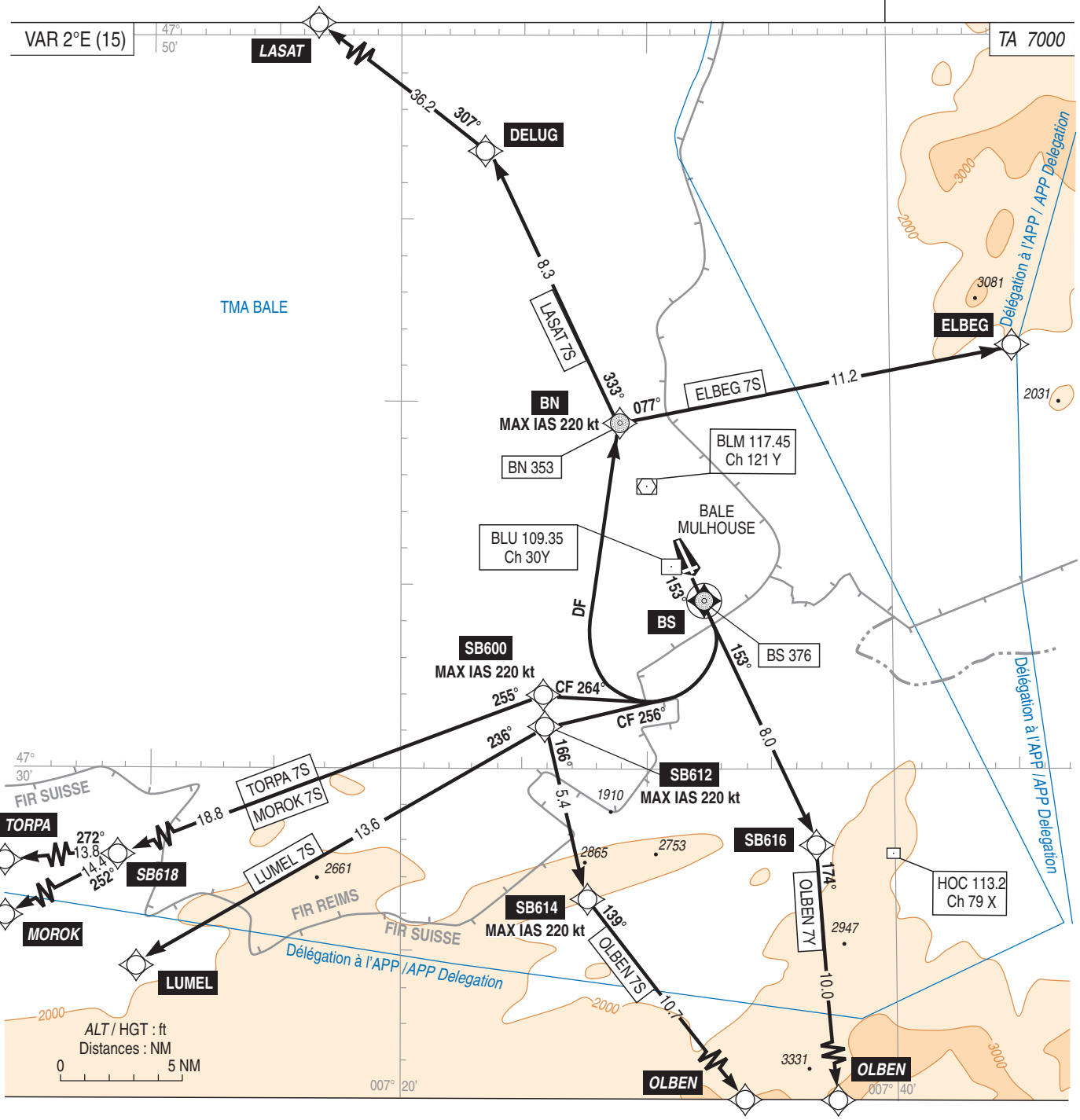
| | | |
|---|---|---|
| **ATIS BALE** | Paramètres ARR et DEP / Activité LF-R 125 et LF-R 127<br>*Parameters ARR and DEP / Activity LF-R 125 and LF-R 127* | 127.880 |
| **TWR BALE** | Prévol / *Delivery* | 121.955 |
| | Sol / *Ground* | 121.605 |
| | Tour / *Tower* | 118.305 |
| | Tour supplétive sur instruction ATC / *Tower auxiliary on ATC instruction* | 129.250 |
| **APP BALE** | Approche / *Approach* | 133.510 – 127.285 |
| | Approche supplétive sur instruction ATC / *Approach auxiliary on ATC instruction* | 129.250 – 125.160 |
| | Contrôle / *Control* | 125.415 – 126.990 |
| | Contrôle supplétive sur instruction ATC / *Control auxiliary on ATC instruction* | 129.250 – 125.160 |
| | Sur instruction ATC / *On ATC instruction* | 128.910 – 130.905 |
| **GONIO BALE** | Gonio / VDF | 118.305 – 128.910 – 133.510 – 130.905 |
| **SIV BALE** | SIV 1.1 / 1.2 / 1.3 | 130.905 |
| | SIV 1.1 / 1.2 / 1.3 supplétives sur instruction ATC / *auxiliary on ATC instruction* | 129.250 |
| | SIV 2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 2.5 | 135.855 |
| | SIV 2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 2.5 supplétives sur instruction ATC / *auxiliary on ATC instruction* | 129.250 |
| | RAI : activation – désactivation secteurs / *activation – deactivation* sectors T1 / T2 / T3 (espaces délégués / *delegated spaces Zurich*) | 134.680 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BALE MULHOUSE
## SID RNAV (GNSS) RWY 15
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

**RNAV 1**
senseur GNSS requis
*GNSS sensor required*






© SIA

# BALE MULHOUSE

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

| SID RNAV RWY 15 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement / *only* | | |
| Climb gradient | Voir / *See* RMK | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler".<br>Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Départs omnidirectionnels : voir AD 2.LFSB.22.<br>*The underlined waypoints are WPs to be "overflown".*<br>*For unequipped ACFT and ACFT that cannot perform SID RNAV 1, follow the ATC instructions. The Pilot in command must report this at start-up.*<br>*The routes are defined for ACFT with climb performances allowing the minimum ATS gradient to be adopted.*<br>*If there is any difficulty in complying with this gradient, the Pilot in command must report this at start-up.*<br>*Multidirectional departures: see AD 2.LFSB.22.* | | |
| | (1) La végétation d'altitude 972(90) et 1037(156) à 569 m et 1160 m de la DER à droite de l'axe nécessitent une pente minimale théorique de montée de 5%.<br>*The vegetation at altitude 972(90) and 1037(156) at 569 m and 1160 m of the DER to the right of the axis requires a minimum theoretical climb gradient of 5%.* | | |
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
| **ELBEG 7S** | Monter dans l'axe. Au plus tôt à BS et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers BN (MAX IAS 220 kt) puis ELBEG.<br>*Climb in the axis. At the earliest at BS and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right towards BN (MAX IAS 220 kt) then ELBEG.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br>*Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.* |
| **LASAT 7S** | Monter dans l'axe. Au plus tôt à BS et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers BN (MAX IAS 220 kt), puis DELUG et LASAT.<br>*Climb in the axis. At the earliest at BS and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right towards BN (MAX IAS 220 kt) then DELUG and LASAT.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br>En cas d'activation des zones LF-R127 A/B, les aéronefs sont guidés par BALE APP pour contourner ces zones.<br>*Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.*<br>*If the LF-R127 A/B areas are activated, aircraft are guided by BASEL APP to avoid these areas.* |
| **TORPA 7S** | Monter dans l'axe. Au plus tôt à BS et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 264° puis SB600 (MAX IAS 220 kt), puis SB618 et TORPA.<br>*Climb in the axis. At the earliest at BS and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 264° then SB600 (MAX IAS 220 kt), then SB618 and TORPA.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br>*Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.* |
| **MOROK 7S** | Monter dans l'axe. Au plus tôt à BS et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 264° puis SB600 (MAX IAS 220 kt), puis SB618 et MOROK.<br>*Climb in the axis. At the earliest at BS and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 264°, then SB600 (MAX IAS 220 kt), then SB618 and MOROK.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br>*Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.* |
| **LUMEL 7S** | Monter dans l'axe. Au plus tôt à BS et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 256° puis SB612 (MAX IAS 220 kt) et LUMEL.<br>*Climb in the axis. At the earliest at BS and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 256°, then SB612 (MAX IAS 220 kt) and LUMEL.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br>*Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.* |
| **OLBEN 7S** | Monter dans l'axe. Au plus tôt à BS et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 256° puis SB612 (MAX IAS 220 kt), puis SB614 et OLBEN.<br>*Climb in the axis. At the earliest at BS and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 256°, then SB612 (MAX IAS 220 kt), then SB614 and OLBEN.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br>*Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.* |
| **OLBEN 7Y** | Monter dans l'axe jusqu'à SB616, OLBEN ensuite.<br>*Climb in the axis up to SB616, then OLBEN.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 8.4% jusqu'à 7000 ft.<br>Utilisable uniquement entre 0600 et 2100 (ETE : - 1 HR) sur demande du CDB après vérification que son ACFT fait partie des ACFT autorisés :<br>- aéronefs à hélices munis du CLN,<br>- aéronefs turboréacteurs certifiés conformément aux normes de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, volume 1, 2ème partie, chapitre 3, et dont le niveau de bruit de certification au survol est inférieur à 89 EPNdB.<br>*Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 8.4% up to 7000 ft.*<br>*Can only be used between 0600 and 2100 (SUM : - 1 HR) on request by the Pilot in command after checking which ACFT are included in authorized ACFT :*<br>*- propeller aircraft with a CLN (noise level certificate),*<br>*- turbojet aircraft certified to the standards of the Convention on International Civil Aviation, Volume 1, Part 2, Chapter 3, with a noise level certified at the overflight point of less than 89 EPNdB.* |

(2) En cas d'impossibilité de respecter 1900 (1015) à BS, les CDT de bord sont tenus de le stipuler et suivront les instructions du CTL.

*If 1900 (1015) cannot be complied with at BS, the Pilot in command must state this and follow ATC instructions.*

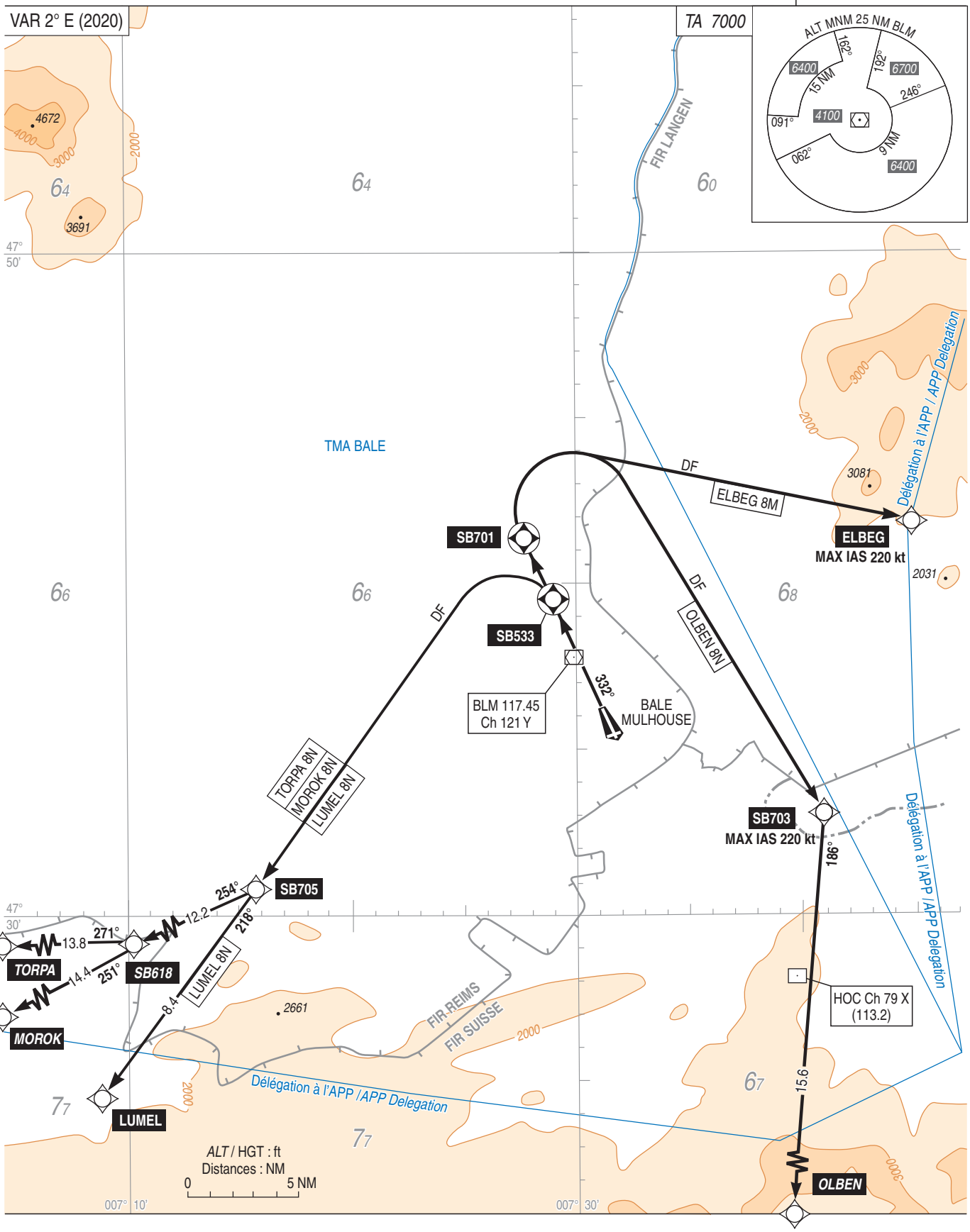


© SIA

# BALE MULHOUSE
# SID RNAV RWY 33
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*






© SIA

# BALE MULHOUSE
# SID RNAV RWY 33
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 33 | | | |
|---|---|---|---|
| CAT | A B C D | | |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement / *only.* | | |
| Climb gradient | Voir / *See* RMK. | | |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler".<br>Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Départs omnidirectionnels : voir AD 2 LFSB 22.<br>*The underlined waypoints are fly-over WPT.*<br>*For unequipped ACFT and ACFT that cannot perform SID RNAV 1, follow ATC instructions.*<br>*The pilot in command must report this at start-up.*<br>*The routes are defined for ACFT with climb performance allowing the minimum ATS gradient to be adopted. If there is any difficulty in complying with this gradient, the pilot in command must report this at start-up.*<br>*Omnidirectional departures : see AD 2 LFSB 22.* | | |
| | | | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| ELBEG 8M | Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB701 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à droite vers ELBEG.<br>(MAX IAS 220 kt).<br>*Climb in the axis. At the earliest at SB701 and at 1900 (1036) (1) minimum, turn right towards ELBEG.*<br>*(MAX IAS 220 kt).* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 5,9 %.<br>*Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 5.9 %.* |
| TORPA 8N | Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB533 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis SB618 et TORPA.<br>*Climb in the axis. At the earliest at SB533 and at 1900 (1036) (1) minimum, turn left towards SB705, then SB618 and TORPA.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 10 % jusqu'à 3100.<br>*Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 10 % up to 3100.* |
| MOROK 8N | Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB533 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis SB618 et MOROK.<br>*Climb in the axis. At the earliest at SB533 and at 1900(1036) (1) minimum, turn left towards SB705, then SB618 and MOROK.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 10 % jusqu'à 3100.<br>*Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 10 % up to 3100.* |
| LUMEL 8N | Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB533 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis LUMEL.<br>*Climb in the axis. At the earliest at SB533 and at 1900 (1036) (1) minimum, turn left towards SB705, then LUMEL.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 10 % jusqu'à 3100.<br>*Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 10 % up to 3100.* |
| OLBEN 8N | Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB701 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à droite vers SB703 (MAX IAS 220 kt) puis OLBEN.<br>*Climb in the axis. At the earliest at SB701 and at 1900 (1036) (1) minimum, turn right towards SB703 (MAX IAS 220 kt) then OLBEN.* | 7000 ft | Pente théorique de montée : 5 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 5,9 %.<br>*Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.*<br>*ATS climb gradient : 5.9 %.* |

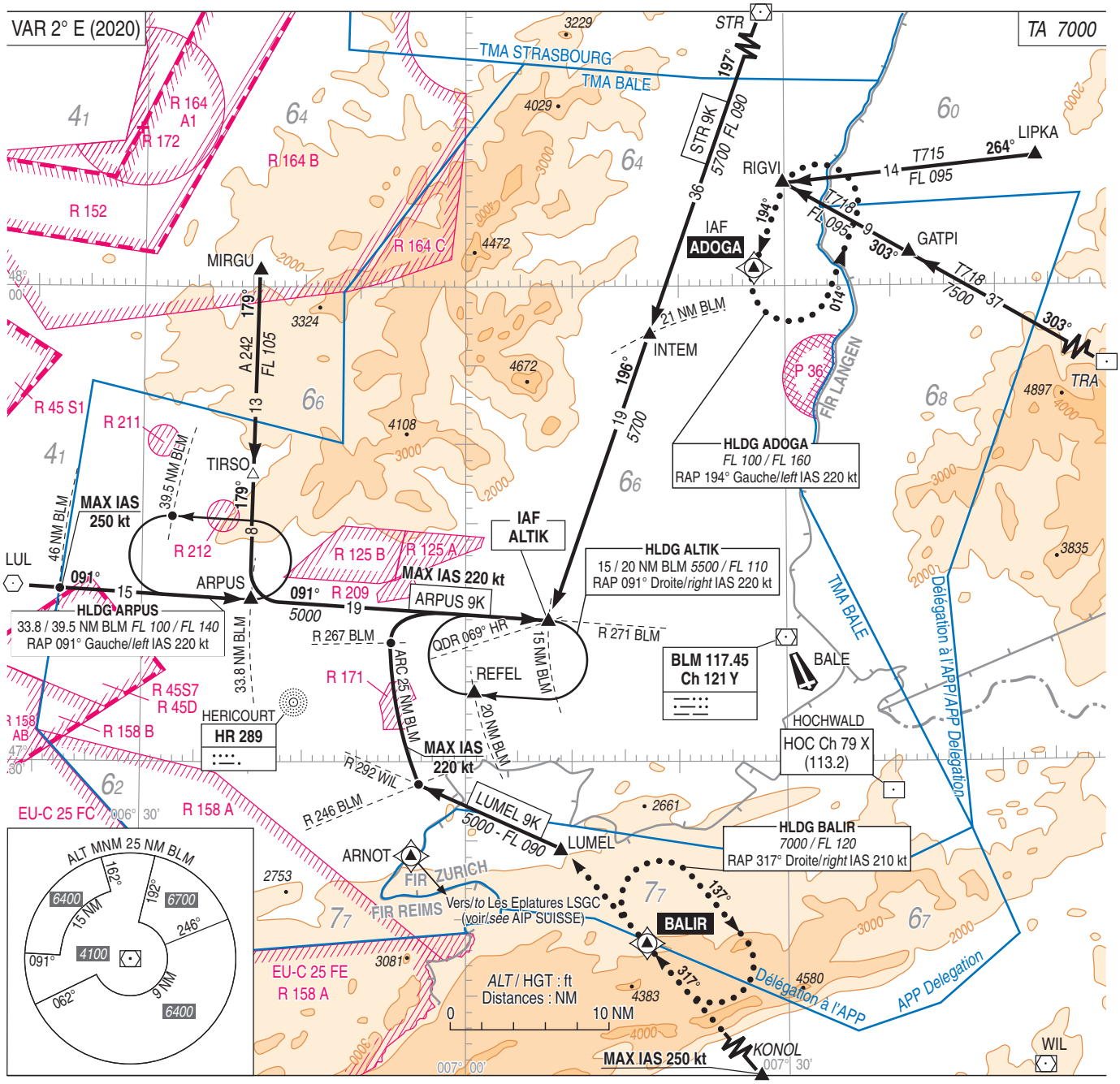
(1) En cas d'impossibilité de respecter 1900 (1036) à SB533, les CDT de bord sont tenus de le stipuler et suivront les instructions du CTL.
*If 1900 (1036) cannot be complied with at SB533, the pilot in command must state this and follow ATC instructions.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BALE MULHOUSE
# STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

◄••••••• RNAV






© SIA

# BALE MULHOUSE
# STAR CONV
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

1 **PROCEDURES D'ARRIVEE**

STR 9K : utilisables uniquement avec l'accord préalable de REIMS ACC et STRASBOURG APP.

**Non utilisable en cas d'activation des zones LFR 127 A/B.**

**Procédures moindre bruit**

1a) Les approches doivent s'effectuer selon un angle égal ou supérieur à l'angle de la trajectoire de descente définie par :
- L'ILS ou le PAPI piste 15 : 3.0° (5.2%)
- L'ILS ou le PAPI piste 33 : 3.5° (6.1%)

1b) La trajectoire de descente doit être choisie de manière à maintenir la configu-ration lisse aussi longtemps que possible eu égard à la sécurité et aux exi-gences des services du contrôle de la circulation aérienne.

1c) La diminution de la vitesse et la sortie des traînées seront effectuées de manière à ce que l'avion ait la configuration et la vitesse d'atterrissage au plus tard à 4 NM du seuil de piste.

2 **RWY 33 et 25**

- en VMC : effectuer l'étape vent arrière à 2500 AMSL.
- en IMC : effectuer l'étape vent arrière à la plus grande hauteur compatible avec le maintien des références visuelles au sol.

L'APCH finale RWY 33 devra s'effectuer en utilisant dans la mesure du possible, les indications fournies par le PAPI.

3 **PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**

Rechercher les conditions VMC sur le RDL 262° BLM à 4300 ft AMSL jusqu'aux limites de la TMA.

4 **PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD 2.LFSB.22

5 **PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Voir AD 2.LFSB.22

6 **PANNE DME**

- au sol : le point HOMBO peut être confirmé par les distances 6,4 NM BLM Ch 121Y (117.45).
- à bord : prévenir le contrôle et utiliser les temps d'éloignement mentionnés sur les IAC correspondantes.

1 ***INBOUND PROCEDURES***

*STR 9K : usable only with prior permission REIMS ACC and STRASBOURG APP.*

***Unusable when LFR 127 A/B areas are active.***

***Noise abatement procedures***

*1a) Approaches must be carried out in compliance with an angle equal or above the descent flight path angle set to :*
- *ILS or PAPI RWY 15 : 3.0° (5.2%)*
- *ILS or PAPI RWY 33 : 3.5° (6.1%)*

*1b) Descent path shall be selected so as to maintain clean configuration as long as possible with regard to safety and requirements of ATC.*

*1c) Speed-down and trail are performed so that the aircraft has the configuration and landing speed at the latest at 4 NM from the runway threshold.*

2 ***RWY 33 and 25***

- *VMC : perform down wind leg at 2500 AMSL.*
- *IMC : perform down wind leg at the maximum height complying with the maintaining of ground visual references.*

*Final APCH RWY 33 will be performed using, as much as possible, information delivered by PAPI.*

3 ***PROCEDURE TO VACATE THE TMA***

*Seek VMC on RDL 262° BLM at 4300 ft AMSL as far as TMA limits.*

4 ***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See AD 2.LFSB.22*

5 ***RADIOCOMMUNICATION FAILURE AND MISSED APPROACH (API)***

*See AD 2.LFSB.22*

6 ***DME FAILURE***

- *on ground : HOMBO point can be confirmed by 6,4 NM BLM Ch 121Y (117.45).*
- *on board : advise ATC and use the outbound flying times mentionned on corresponding IAC.*

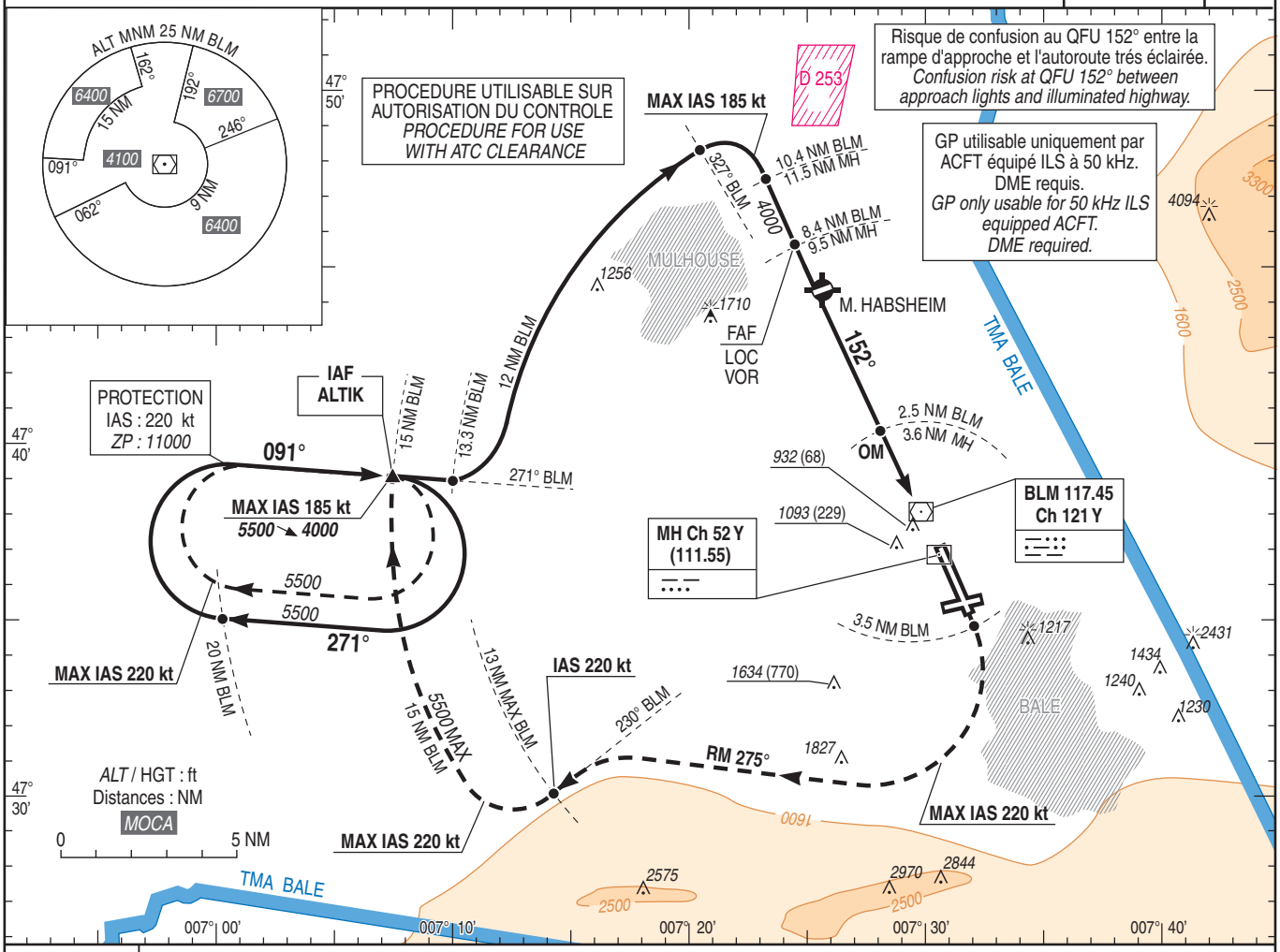
© Service de l'Information Aéronautique, France

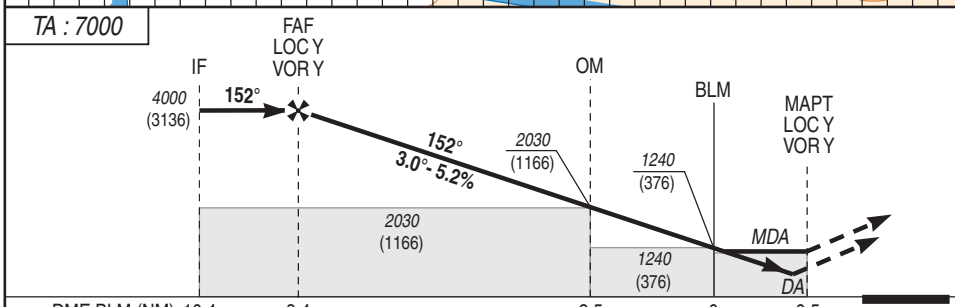
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 885,* ***THR : 864 (31 hPa)***

# BALE MULHOUSE
ILS Y CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III
ou/*or* LOC Y RWY 15
VOR Y RWY 15

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **MH 111.55** | 2°E |
| RDH : 50 | (20) |




API : Monter **dans l'axe** vers ***4000*** **(3136) MAX.** A **3.5 NM BLM**, tourner **à droite RM 275°** en montée vers *5500* (4636). Sauf clairance contraire, intercepter le **RDL 230° BLM** puis l'arc **15 NM BLM** vers **ALTIK**.
Monter à *3800* (2936) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RWY axis*** *to* ***4000 (3136) MAX.*** *At* ***3.5 NM BLM****, turn* ***right MAG 275°*** *climbing to 5500 (4636). Except otherwise instructed, intercept* ***RDL 230° BLM*** *then* ***15 NM BLM course*** *to* ***ALTIK****. Climb to 3800 (2936) prior to level acceleration.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| → DME BLM (NM) | 10.4 | 8.4 | 2.5 | 0 | 0.5 |
| → THR (NM) | 11.4 | 9.4 | 3.5 | 1 | 0.5 |
| → DME MH (NM) | 11.5 | 9.5 | 3.6 | 1.1 | 0.6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Y + DME MH API 2.5% | | | | LOC Y + DME BLM | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1110*** (240) | 550 | 237 | 131 | ***1230*** (360) | 900 | 360 |
| B | ***1110*** (250) | 550 | 244 | 145 | | | |
| C | ***1140*** (270) | 600 | 269 | 158 | | | |
| D | ***1150*** (290) | 650 | 282 | 170 | | | |
| DL | ***1160*** (290) | 650 | 288 | 170 | - | - | - |

**DME BLM**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3780*** (2916) | ***3461*** (2597) | ***3143*** (2279) | ***2825*** (1961) | ***2506*** (1642) | ***2188*** (1324) | ***1869*** (1005) | ***1551*** (687) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.4 NM | 8 min 03 | 6 min 38 | 5 min 38 | 4 min 54 | 4 min 20 | 3 min 31 | 3 min 03 |
| FAF - MAPT | 8.9 NM | 7 min 38 | 6 min 17 | 5 min 20 | 4 min 39 | 4 min 06 | 3 min 20 | 2 min 53 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D

**BALE** MULHOUSE

ILS y CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III
ou/*or* LOC y RWY 15
VOR y RWY 15

*ALT AD : 885,* ***THR : 864 (31 hPa)***

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS y + DME MH API 3% | | OCH ILS CAT 1 API 3% | OCH ILS CAT 2 API 3% | CAT 3 API 3% APPR RWY 15 homologuée pour CAT 2 et 3<br>*CAT 3 API 3% APPR RWY 15 approved for CAT 2 and 3* |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | |
| A | ***1070*** (200) | 550 | 145 | 58 | |
| B | | | 156 | 70 | |
| C | | | 180 | 81 | |
| D | | | 191 | 94 | |
| DL | | | 197 | 94 | |

| CAT | VOR y | | | MVL/*Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1230*** (360) | 900 | 360 | ***2000*** (1120) | 5000 |
| B | | | | ***2000*** (1120) | |
| C | | | | ***2030*** (1150) | |
| D | | | | ***2230*** (1350) | |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

## BALE MULHOUSE

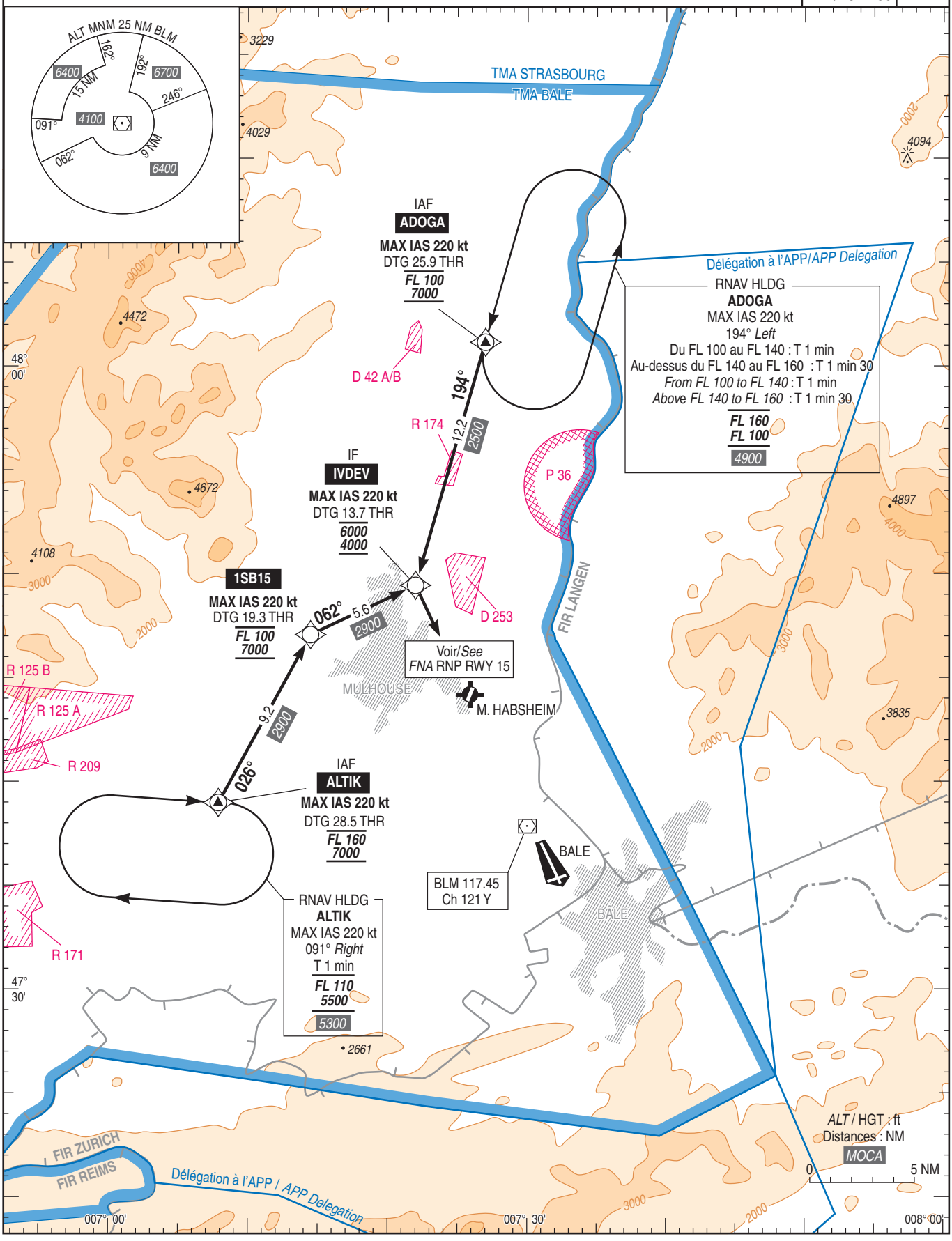
CAT A B C D

*INA* **RNAV** (GNSS) RWY 15

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

**EGNOS**
**Ch 61881**
**E15A**
RDH/TCH : 50

VAR
2°E
(2020)






© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C D

**BALE** MULHOUSE

*FNA* ILS z CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III
ou/*or* LOC z RWY 15
*FNA* VOR z RWY 15

*ALT AD : 885,* ***THR : 864 (31 hPa)***

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS z + DME MH API 3% | | OCH ILS CAT 1 API 3% | OCH ILS CAT 2 API 3% | CAT 3 API 3% APPR RWY 15 homologuée pour CAT 2 et 3<br>*CAT 3 API 3% APPR RWY 15 approved for CAT 2 and 3* |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | | | |
| A | ***1070*** (200) | 550 | 145 | 58 | |
| B | | | 156 | 70 | |
| C | | | 180 | 81 | |
| D | | | 191 | 94 | |
| DL | | | 197 | 94 | |

| CAT | VOR z | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A<br>B<br>C<br>D | ***1230*** (360) | 900 | 360 | ***2000*** (1120)<br>***2000*** (1120)<br>***2030*** (1150)<br>***2230*** (1350) | 5000 |



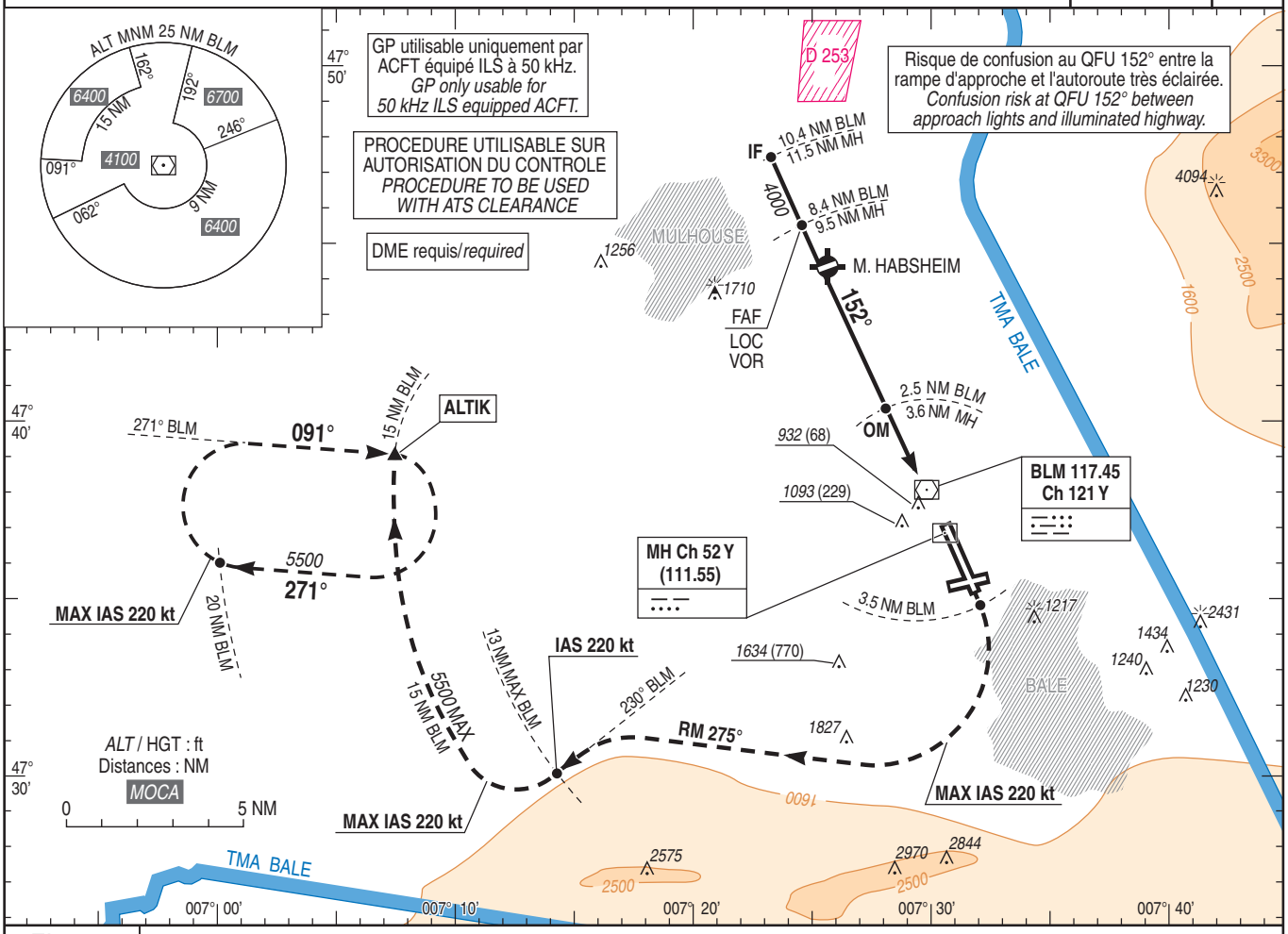
© **SIA**

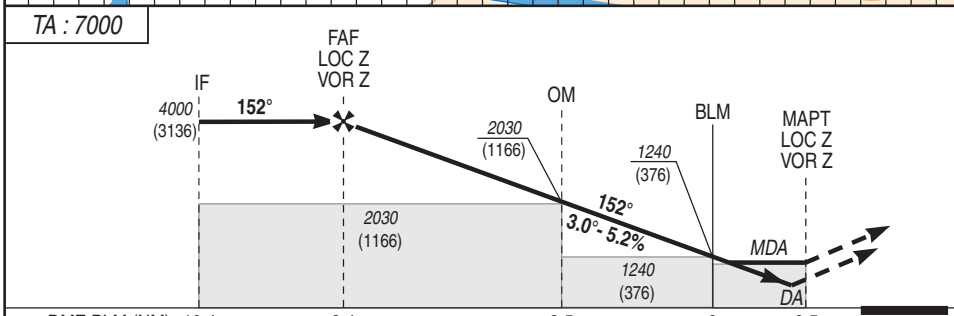
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 885,* ***THR : 864 (31 hPa)***

# **BALE** MULHOUSE
*FNA* ILS z CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III
ou/*or* LOC Z RWY 15
*FNA* VOR Z RWY 15

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

| **ILS - DME**<br>**MH 111.55**<br>RDH : 50 | VAR<br>2°E<br>(20) |
|---|---|




API : Monter **dans l'axe** vers ***4000*** **(3136) MAX.** A **3.5 NM BLM**, tourner **à droite RM 275°** en montée vers *5500* (4636). Sauf clairance contraire, intercepter le **RDL 230° BLM** puis l'arc **15 NM BLM** vers **ALTIK**.
Monter à *3800* (2936) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RWY axis*** *to* ***4000 (3136) MAX****. At* ***3.5 NM BLM****, turn* ***right MAG 275°*** *climbing to 5500 (4636). Except clairance otherwise instructed, intercept* ***RDL 230° BLM*** *then* ***15 NM BLM course*** *to* ***ALTIK****.*
*Climb to 3800 (2936) prior to level acceleration.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| → DME BLM (NM) | 10.4 | 8.4 | 2.5 | 0 | 0.5 |
| → THR (NM) | 11.4 | 9.4 | 3.5 | 1 | 0.5 |
| → DME MH (NM) | 11.5 | 9.5 | 3.6 | 1.1 | 0.6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *vertical distances in feet, RVR in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS Z + DME MH API 2.5% | | | | LOC Z + DME BLM | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH |
| A | ***1110*** (240) | 550 | 237 | 131 | ***1230*** (360) | 900 | 360 |
| B | ***1110*** (250) | 550 | 244 | 145 | | | |
| C | ***1140*** (270) | 600 | 269 | 158 | | | |
| D | ***1150*** (290) | 650 | 282 | 170 | | | |
| DL | ***1160*** (290) | 650 | 288 | 170 | - | - | - |

**DME BLM**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3780*** (2916) | ***3461*** (2597) | ***3143*** (2279) | ***2825*** (1961) | ***2506*** (1642) | ***2188*** (1324) | ***1869*** (1005) | ***1551*** (687) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.4 NM | 8 min 03 | 6 min 38 | 5 min 38 | 4 min 54 | 4 min 20 | 3 min 31 | 3 min 03 |
| FAF - MAPT | 8.9 NM | 7 min 38 | 6 min 17 | 5 min 20 | 4 min 39 | 4 min 06 | 3 min 20 | 2 min 53 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

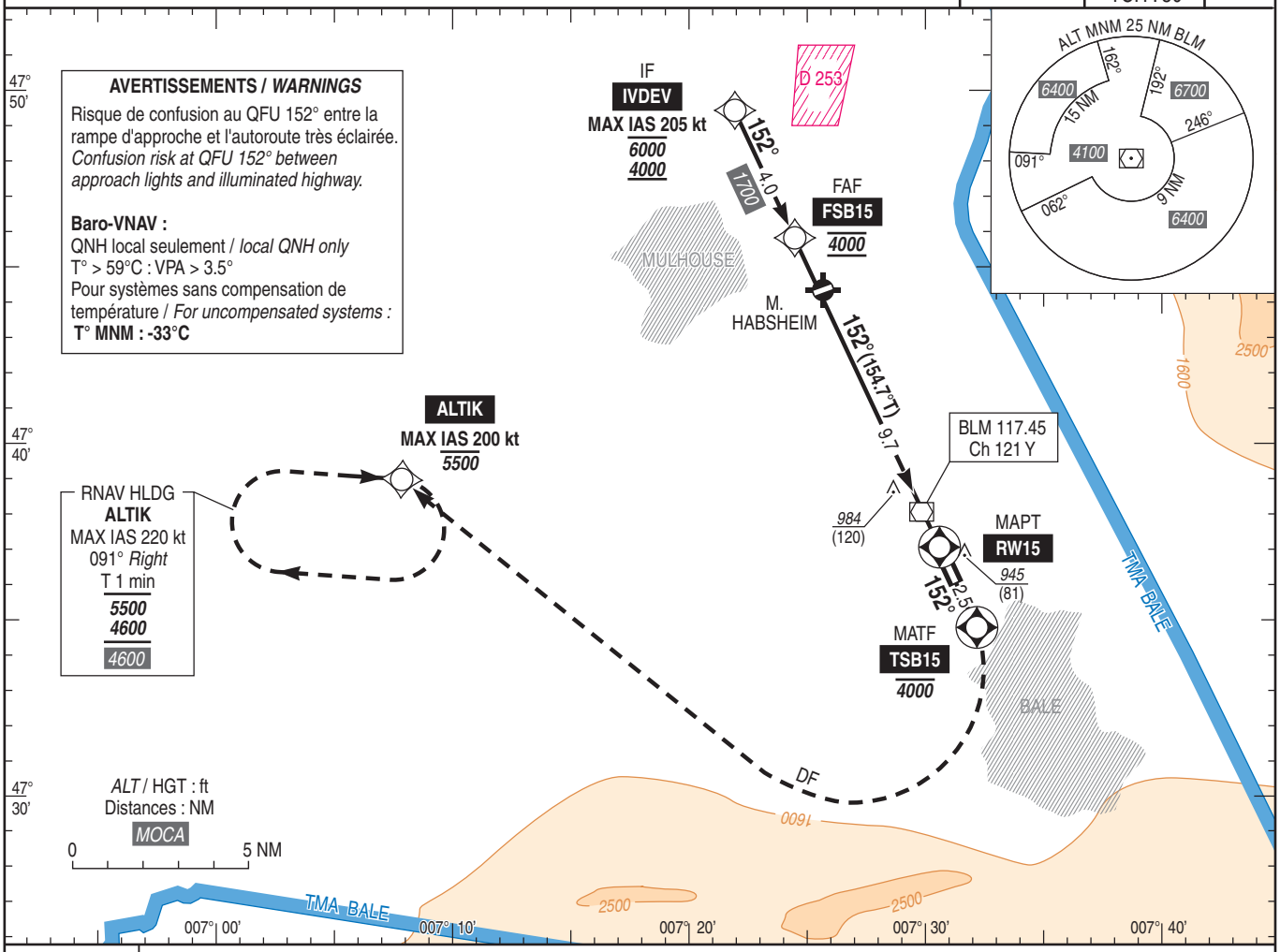
**BALE** MULHOUSE

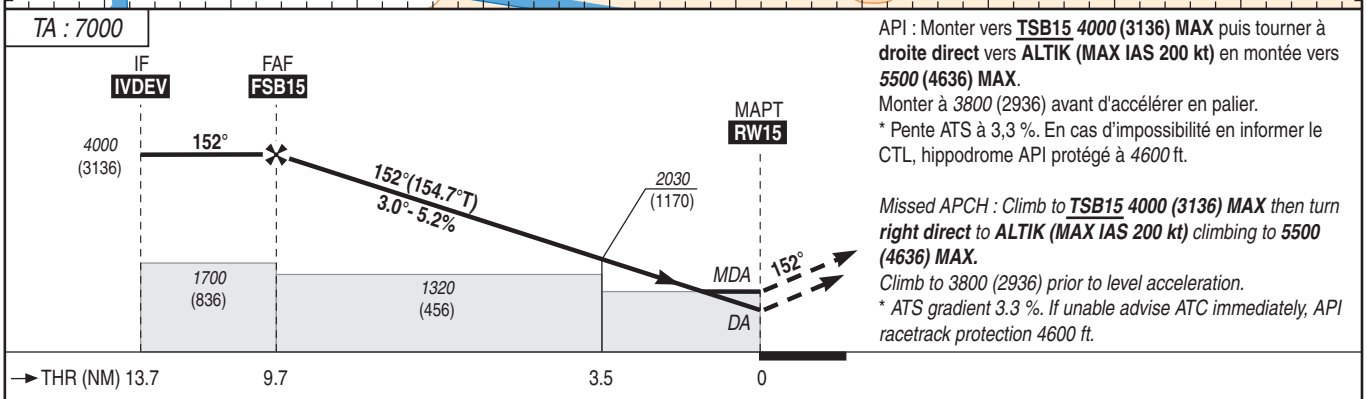
CAT A B C D

*ALT AD : 885,* ***THR : 864 (32 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 15

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 61881 E15A** TCH : 50 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|---|




API : Monter vers **TSB15** ***4000*** **(3136) MAX** puis tourner à **droite direct** vers **ALTIK (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***5500*** **(4636) MAX**.
Monter à *3800* (2936) avant d'accélérer en palier.
* Pente ATS à 3,3 %. En cas d'impossibilité en informer le CTL, hippodrome API protégé à *4600* ft.

*Missed APCH : Climb to* ***TSB15 4000 (3136) MAX*** *then turn* ***right direct*** *to* ***ALTIK (MAX IAS 200 kt)*** *climbing to* ***5500 (4636) MAX.***
*Climb to 3800 (2936) prior to level acceleration.*
** ATS gradient 3.3 %. If unable advise ATC immediately, API racetrack protection 4600 ft.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1110*** (250) | 550 | 243 | ***1240*** (380) | 1000 | 346 | ***1240*** (380) | 1000 | 373 | ***2000*** (1120) | 5000 |
| B | ***1120*** (260) | 600 | 256 | ***1260*** (400) | 1100 | 359 | ***1260*** (400) | 1100 | 393 | ***2000*** (1120) | |
| C | ***1130*** (270) | 600 | 264 | ***1280*** (420) | 1200 | 378 | ***1280*** (420) | 1200 | 416 | ***2030*** (1150) | |
| D | ***1140*** (280) | 600 | 274 | ***1300*** (440) | 1300 | 405 | ***1300*** (440) | 1300 | 436 | ***2230*** (1350) | |

**DIST RW15**

| NM | 9 | 8 | 7 | 6 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***3780*** (2916) | ***3470*** (2606) | ***3150*** (2286) | ***2830*** (1966) |
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2510*** (1646) | ***2190*** (1326) | ***1870*** (1006) | ***1560*** (696) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - THR 9.7 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 8 min 19 | 6 min 51 | 5 min 49 | 5 min 04 | 4 min 29 | 3 min 38 | 3 min 09 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

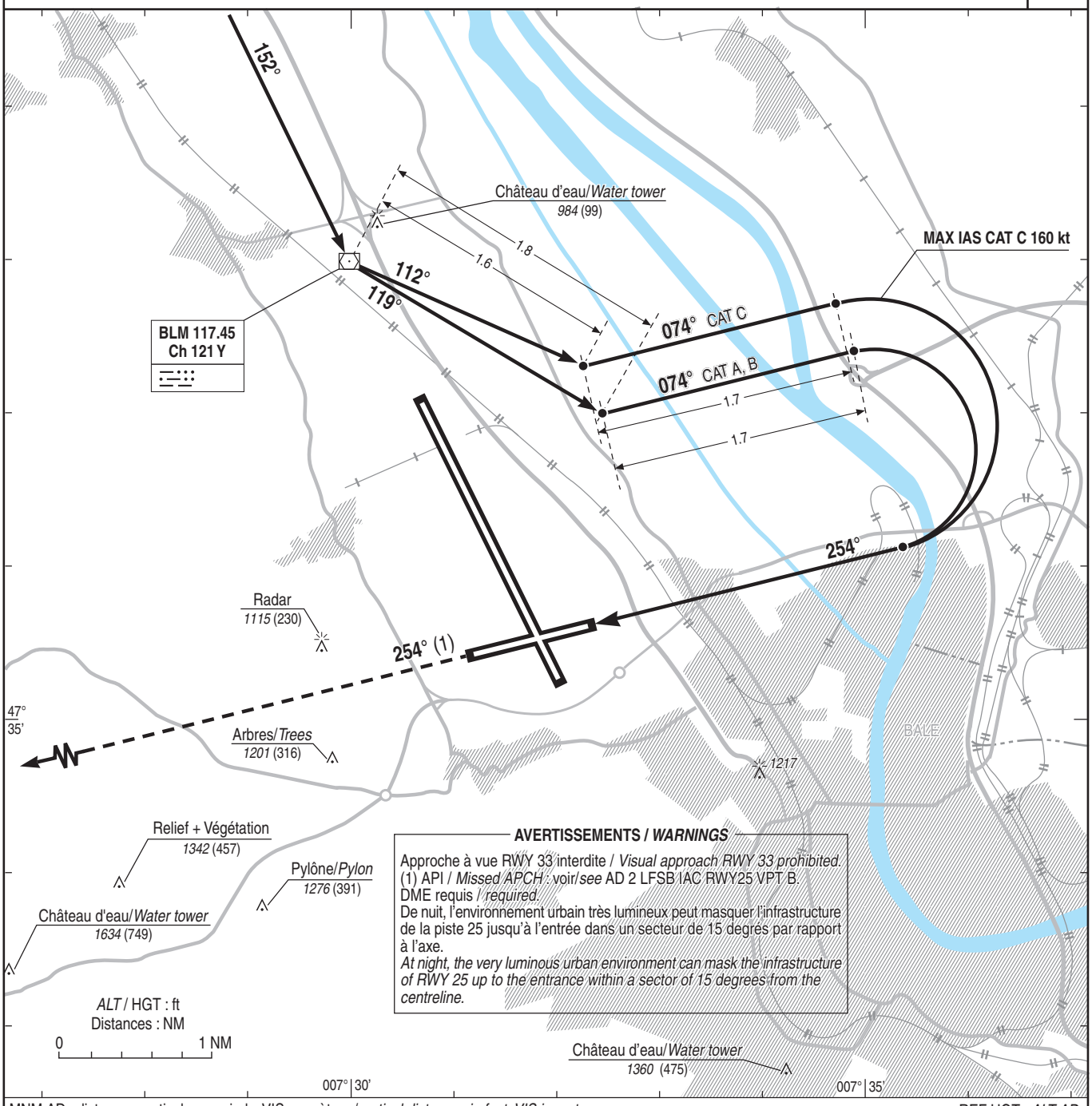
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 885 (32 hPa)**, THR : 885*

**BALE** MULHOUSE

VPT A RWY 25

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

VAR
2° E
(2020)




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

Approche à vue RWY 33 interdite / *Visual approach RWY 33 prohibited.*
(1) API / *Missed APCH* : voir/*see* AD 2 LFSB IAC RWY25 VPT B.
DME requis / *required.*
De nuit, l'environnement urbain très lumineux peut masquer l'infrastructure de la piste 25 jusqu'à l'entrée dans un secteur de 15 degrés par rapport à l'axe.
*At night, the very luminous urban environment can mask the infrastructure of RWY 25 up to the entrance within a sector of 15 degrees from the centreline.*

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT A RWY 25 (2) | | MVL / *Circling* (3) | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1700*** (815) | | ***1900*** (1020) | |
| B | ***1700*** (815) | 5000 | ***1900*** (1020) | 5000 |
| C | ***1800*** (915) | | ***2040*** (1150) | |

Observations / *Remarks* :
(2) Suite à finale RWY 15 / *Following RWY 15 final.*
(3) MVL / *Circling* RWY 25 : interdite au Sud de la piste / *prohibited South of the runway.*
MVL / *Circling* RWY 33 : VIS 5000 m.



© SIA

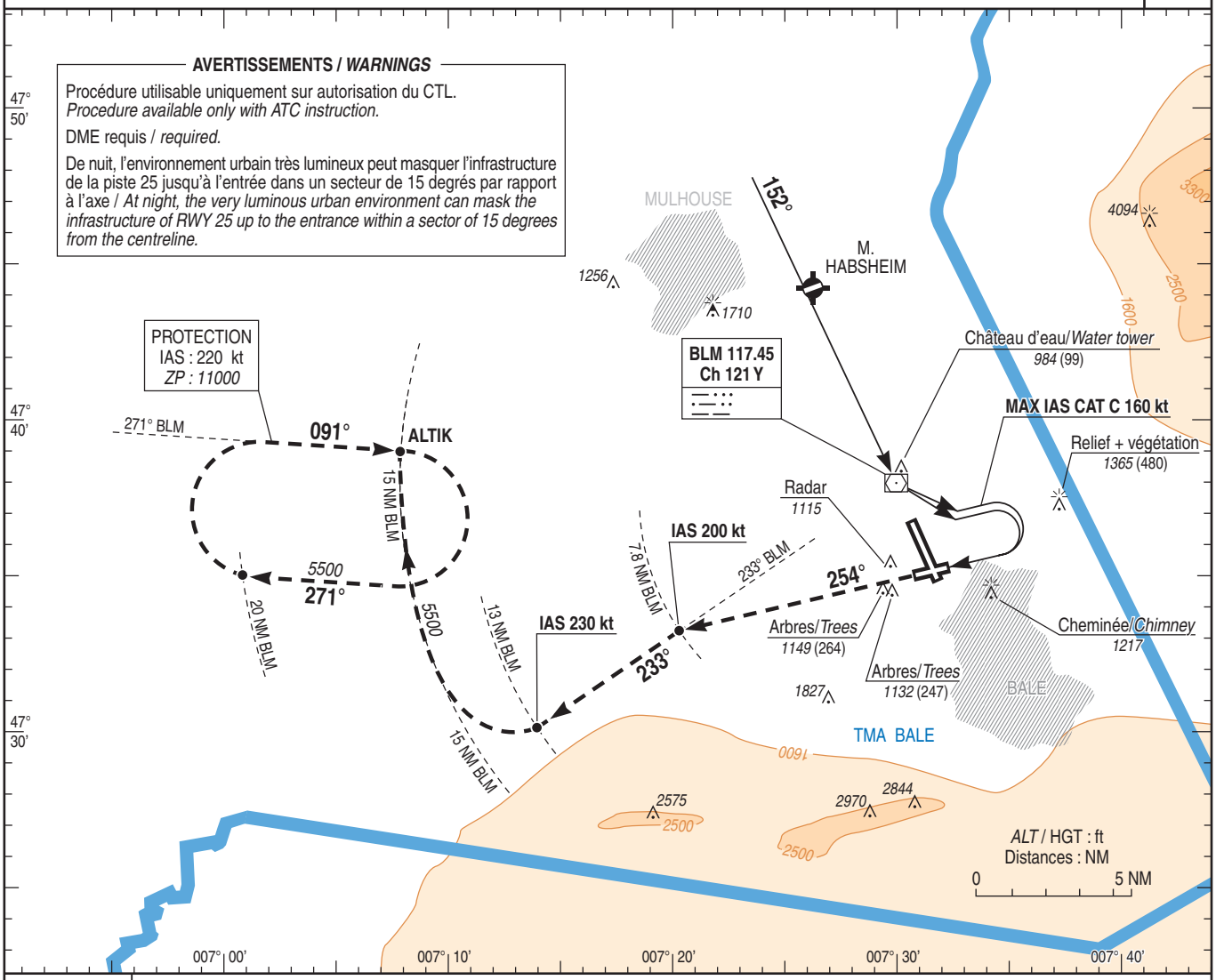
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 885 (32 hPa)**, THR : 885*

**BALE** MULHOUSE

VPT B RWY 25

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

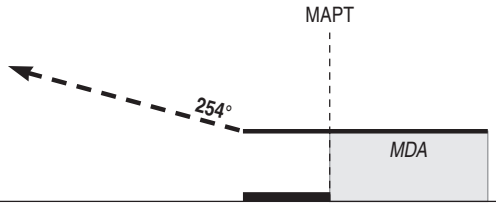
VAR 2°E (2020)




*TA : 7000*

API : Au MAPT, monter **RM 254°** pour intercepter et suivre le **RDL 233° BLM** à **7.8 NM BLM MAX**, en montée vers ***5500* (4615)**.
Sauf clairance contraire, intercepter **l'arc 15 NM BLM** vers **ALTIK**.
Monter à *3800* (2915) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At MAPT climb **RM 254°** to intercept and follow **RDL 233° BLM** at **7.8 NM BLM MAX**, climbing to **5500 (4615)**.*
*Except otherwise instructed, intercept **15 NM BLM course** to **ALTIK**.*
*Climb to 3800 (2915) prior to level acceleration.*




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

| CAT | VPT B RWY 25 (1) | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1700*** (815) | | ***1900*** (1020) | |
| B | ***1700*** (815) | 5000 | ***1900*** (1020) | 5000 |
| C | ***1800*** (915) | | ***2040*** (1150) | |

Observations / *Remarks* :
(1) Suite à finale RWY 15 / *Following RWY 15 final.*
(2) MVL / *Circling* RWY 25 : interdite au Sud de la piste / *prohibited South of the runway.*
MVL / *Circling* RWY 33 : VIS 5000 m.



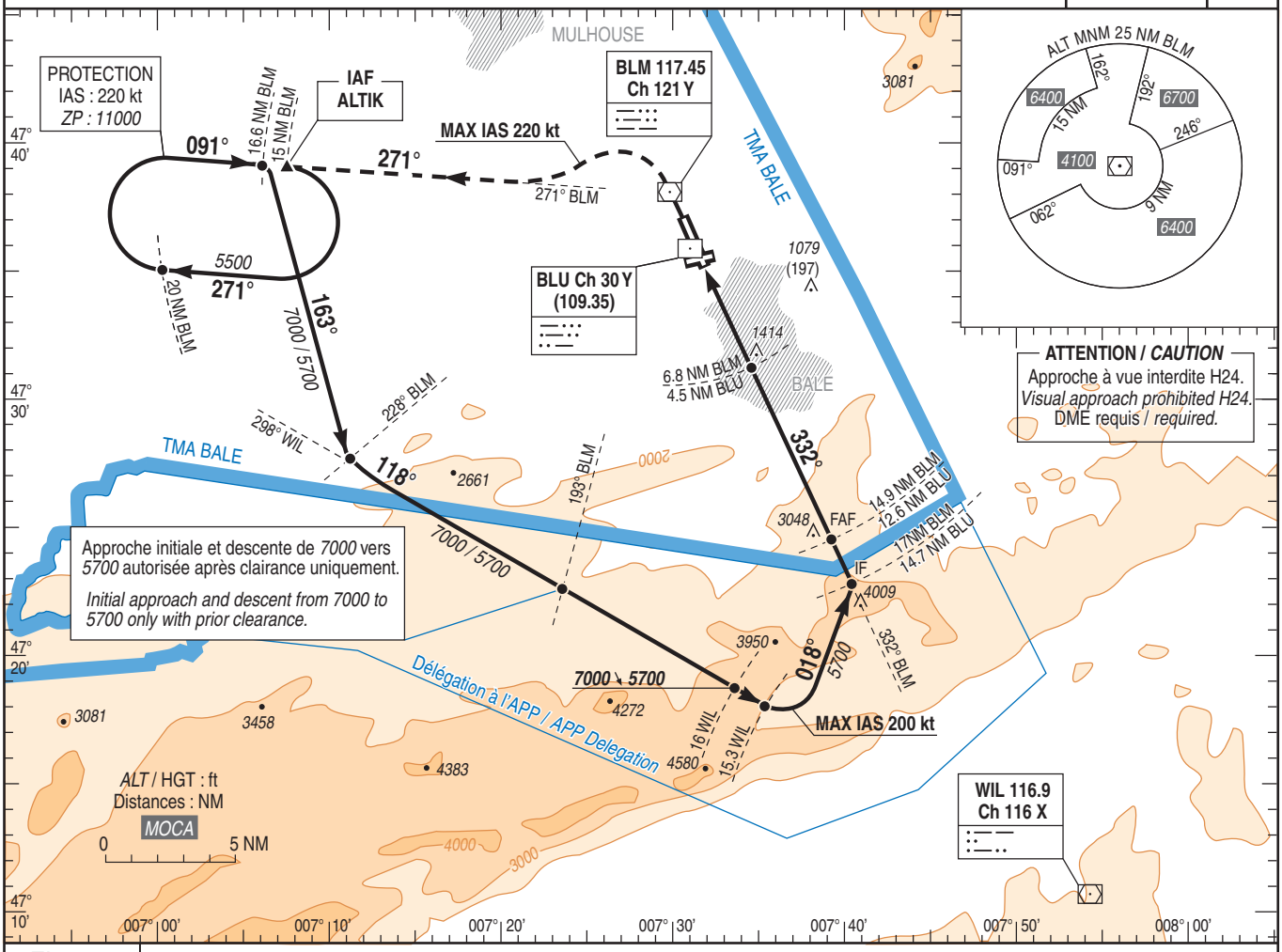
© SIA

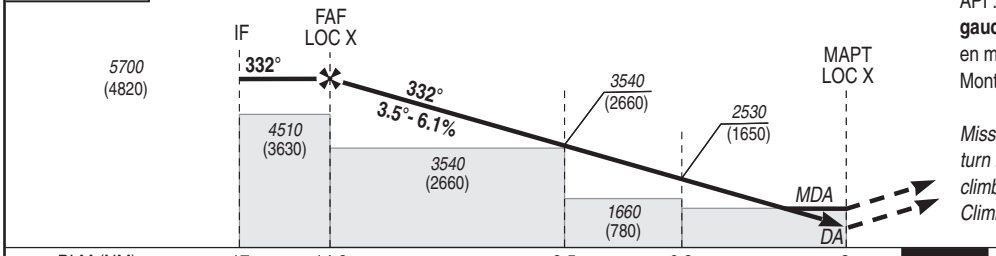
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 885,* ***DTHR : 880 (31 hPa)***

# BALE MULHOUSE
ILS X CAT I
ou/*or* LOC X RWY 33

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

| ILS - DME | VAR |
|---|---|
| **BLU 109.35** RDH : 50 | 2°E (20) |




API : Monter **dans l'axe**. A **BLM**, tourner à **gauche** et suivre le **RDL 271° BLM** vers **ALTIK**, en montée vers ***5500 ft.***
Monter à *3800* (2920) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RWY axis.*** *At* ***BLM****, turn* ***left*** *and follow* ***RDL 271° BLM*** *to* ***ALTIK*** *climbing to* ***5500 ft****.*
*Climb to 3800 (2920) prior to level acceleration.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| → BLM (NM) | 17 | 14.9 | 9.5 | 6.8 | 3 |
| → DTHR (NM) | 14.5 | 12.4 | 7 | 4.3 | 0.5 |
| → DME BLU (NM) | 14.7 | 12.6 | 7.2 | 4.5 | 0.7 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS X | | | LOC X | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1080*** (200) | 1200 | 186 | ***1370*** (490) | 1500 | 482 | ***2000*** (1120) | 5000 |
| B | ***1080*** (200) | | 194 | | 1500 | | ***2000*** (1120) | |
| C | ***1090*** (210) | | 209 | | 2300 | | ***2030*** (1150) | |
| D | ***1110*** (230) | | 221 | | 2300 | | ***2230*** (1350) | |
| DL | - | - | 222 | - | - | - | - | - |

**DME BLU**

| NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***5342*** (4462) | ***4970*** (4090) | ***4598*** (3718) | ***4227*** (3347) | ***3855*** (2975) | ***3483*** (2603) | ***3112*** (2232) | ***2740*** (1860) | ***2369*** (1489) |

Observations/*Remarks* : Base OCH : aéronef au point d'arrêt/*ACFT at holding point 955* (73).

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 12.4 NM | 10 min 37 | 8 min 45 | 7 min 26 | 6 min 28 | 5 min 43 | 4 min 39 | 4 min 01 |
| FAF - MAPT | 11.9 NM | 10 min 12 | 8 min 24 | 7 min 08 | 6 min 13 | 5 min 30 | 4 min 28 | 3 min 52 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

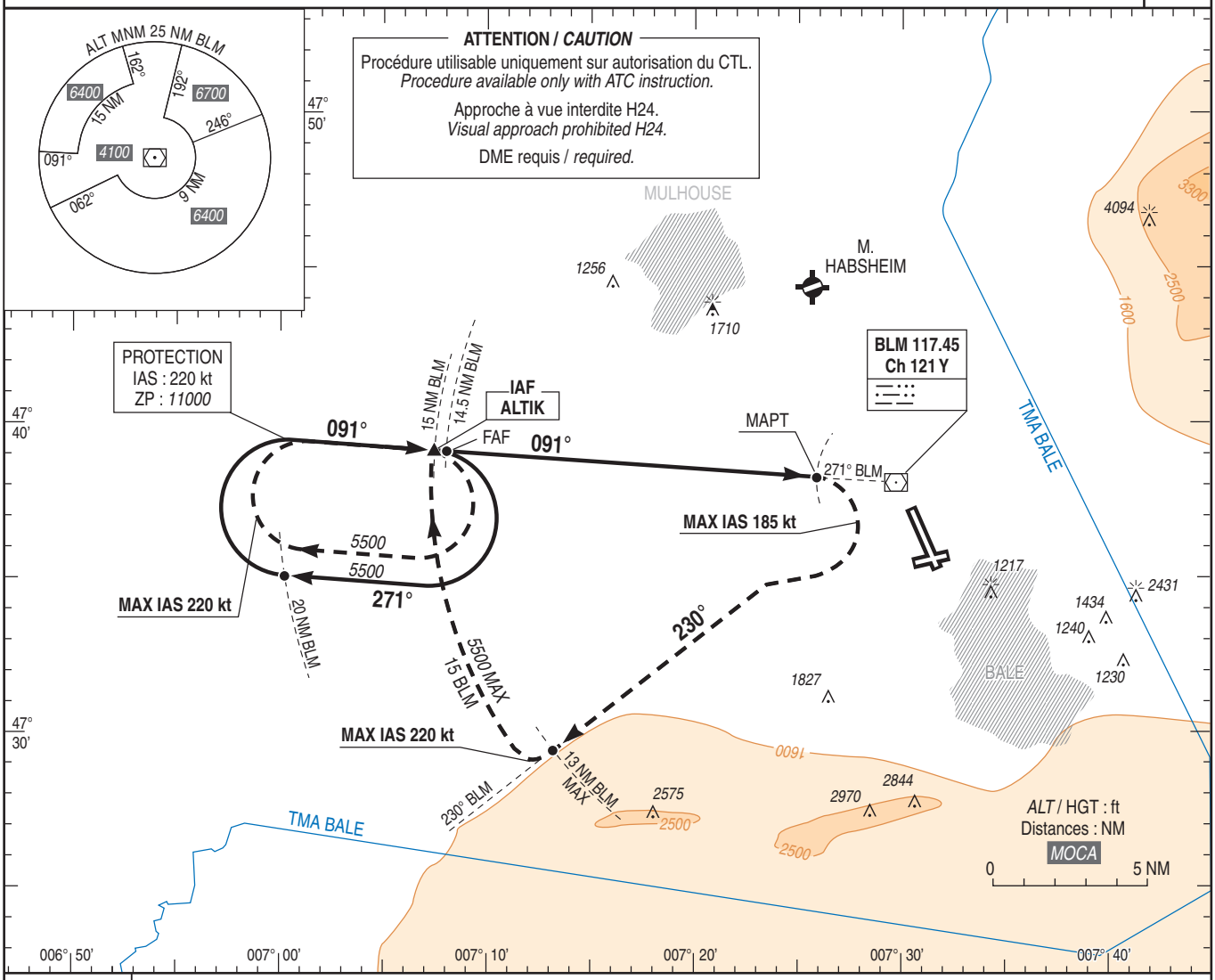
**BALE** MULHOUSE

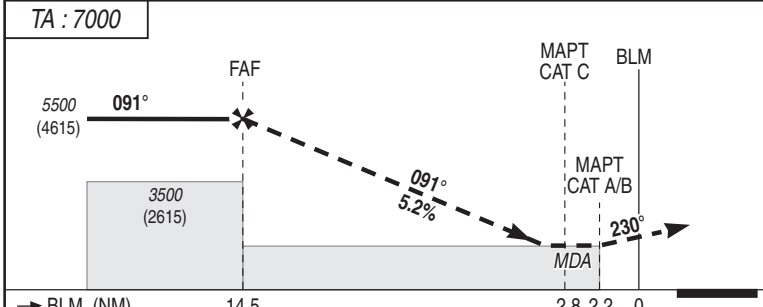
CAT A B C

*INA* VPT A RWY 33

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFSB COM 01

VAR
2°E
(20)




API : Au MAPT, tourner à **droite** pour intercepter **RM 230°** (RDL 230° BLM) en montée.
Sauf clairance contraire, intercepter l'arc **15 NM BLM** à ***5500*** (4615) **MAX** vers **ALTIK**.
Monter à *3800* (2915) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : At MAPT turn **right** to intercept **MAG 230°** (RDL 230° BLM) climbing.*
*Except otherwise instructed, intercept **15 NM BLM** DME course at **5500** (4615) **MAX** towards **ALTIK**.*
*Climb to 3800 (2915) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C | ***2000*** (1120) | 5000 |

**DME BLM**

| **NM** | **10** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***4090*** | ***3780*** | ***3460*** | ***3190*** | ***2830*** | ***2510*** | ***2200*** |
| (HGT) | (3205) | (2895) | (2575) | (2305) | (1945) | (1625) | (1315) |

Observations / *Remarks* : (1) Ne pas descendre en-dessous de la MDA avant le début du segment rectiligne d'alignement en finale.
*(1) Do not descend below MDA before the beginning of straight line segment on final.*



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

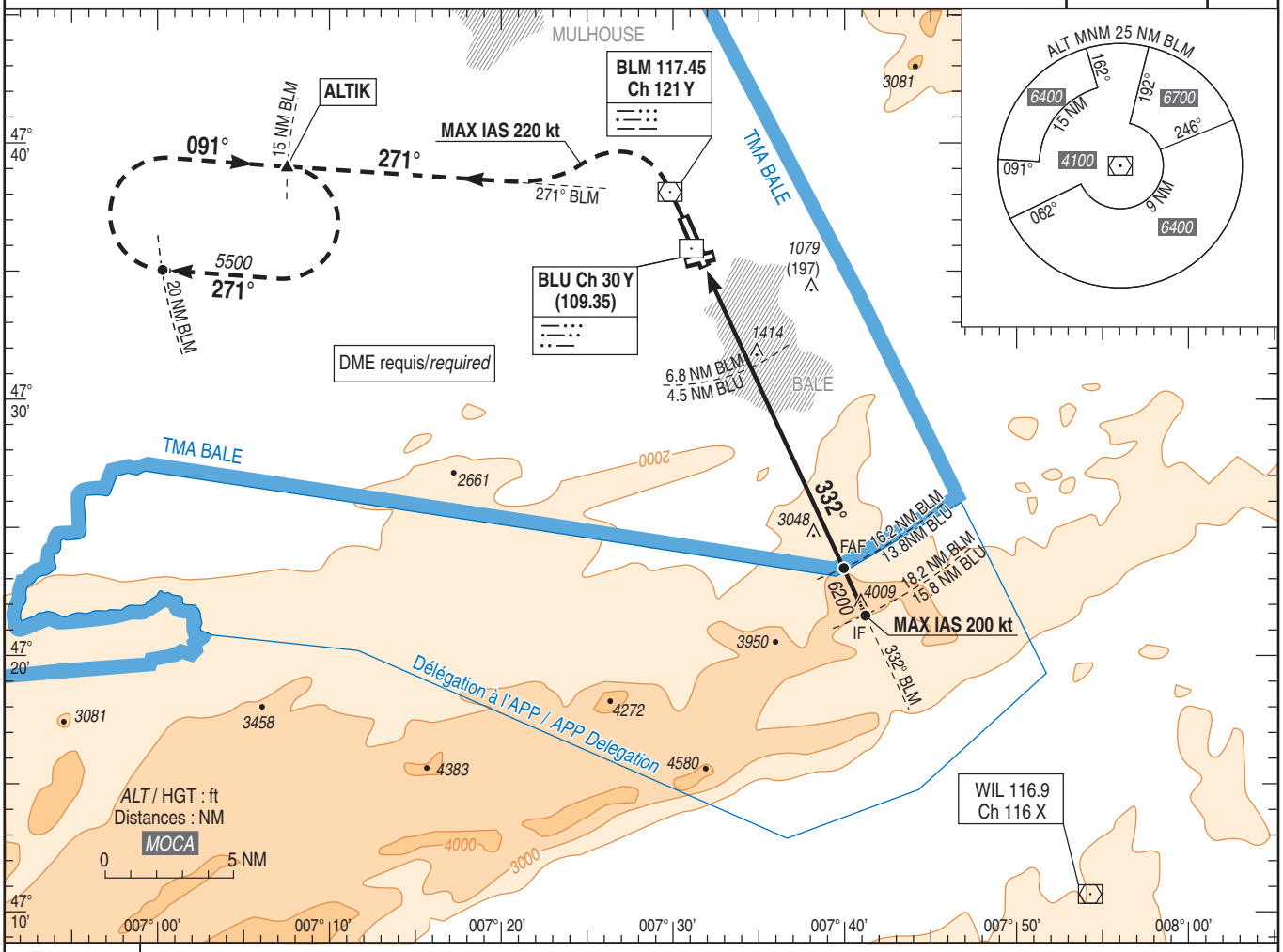
# BALE MULHOUSE

CAT A B C D
*ALT AD : 885,* ***DTHR : 880 (31 hPa)***

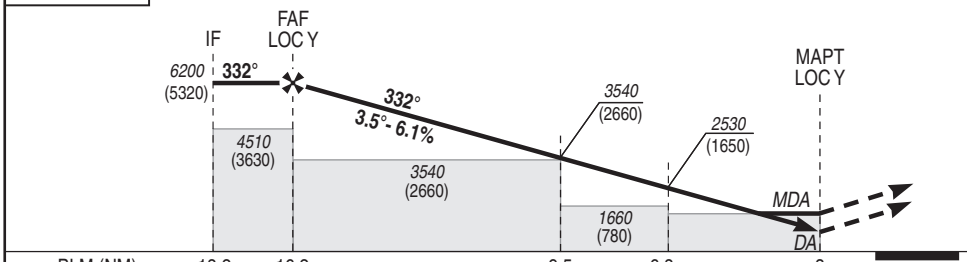
*FNA* ILS Y CAT I ou/*or* LOC Y RWY 33

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

| ILS - DME | VAR |
|---|---|
| **BLU 109.35** | 2°E |
| RDH : 50 | (20) |




*TA : 7000*




| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| → BLM (NM) | 18.2 | 16.2 | 9.5 | 6.8 | 3 |
| → DTHR (NM) | 15.7 | 13.7 | 7 | 4.3 | 0.5 |
| → DME BLU (NM) | 15.8 | 13.8 | 7.2 | 4.5 | 0.7 |

API : Monter **dans l'axe**. A **BLM**, tourner à **gauche** et suivre le **RDL 271° BLM** vers **ALTIK**, en montée vers ***5500 ft.***
Monter à *3800* (2920) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RWY axis.*** *At* ***BLM****, turn* ***left*** *and follow* ***RDL 271° BLM*** *to* ***ALTIK*** *climbing to* ***5500 ft****.*
*Climb to 3800 (2920) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Y | | | LOC Y | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1080*** (200) | 1200 | 186 | ***1370*** (490) | 1500 | 482 | ***2000*** (1120) | 5000 |
| B | ***1080*** (200) | | 194 | | 1500 | | ***2000*** (1120) | |
| C | ***1090*** (210) | | 209 | | 2300 | | ***2030*** (1150) | |
| D | ***1110*** (230) | | 221 | | 2300 | | ***2230*** (1350) | |
| DL | - | - | 222 | - | - | - | - | - |

**DME BLU**

| NM | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***5713*** | ***5342*** | ***4970*** | ***4598*** | ***4227*** | ***3855*** | ***3483*** | ***3112*** | ***2740*** | ***2369*** |
| (HGT) | (4833) | (4462) | (4090) | (3718) | (3347) | (2975) | (2603) | (2232) | (1860) | (1489) |

Observations/*Remarks* : Base OCH : aéronef au point d'arrêt/*ACFT at holding point 955* (73).

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 13.7 NM | 11 min 45 | 9 min 40 | 8 min 13 | 7 min 09 | 6 min 19 | 5 min 08 | 4 min 27 |
| FAF - MAPT | 13.2 NM | 11 min 19 | 9 min 19 | 7 min 55 | 6 min 53 | 6 min 06 | 4 min 57 | 4 min 17 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



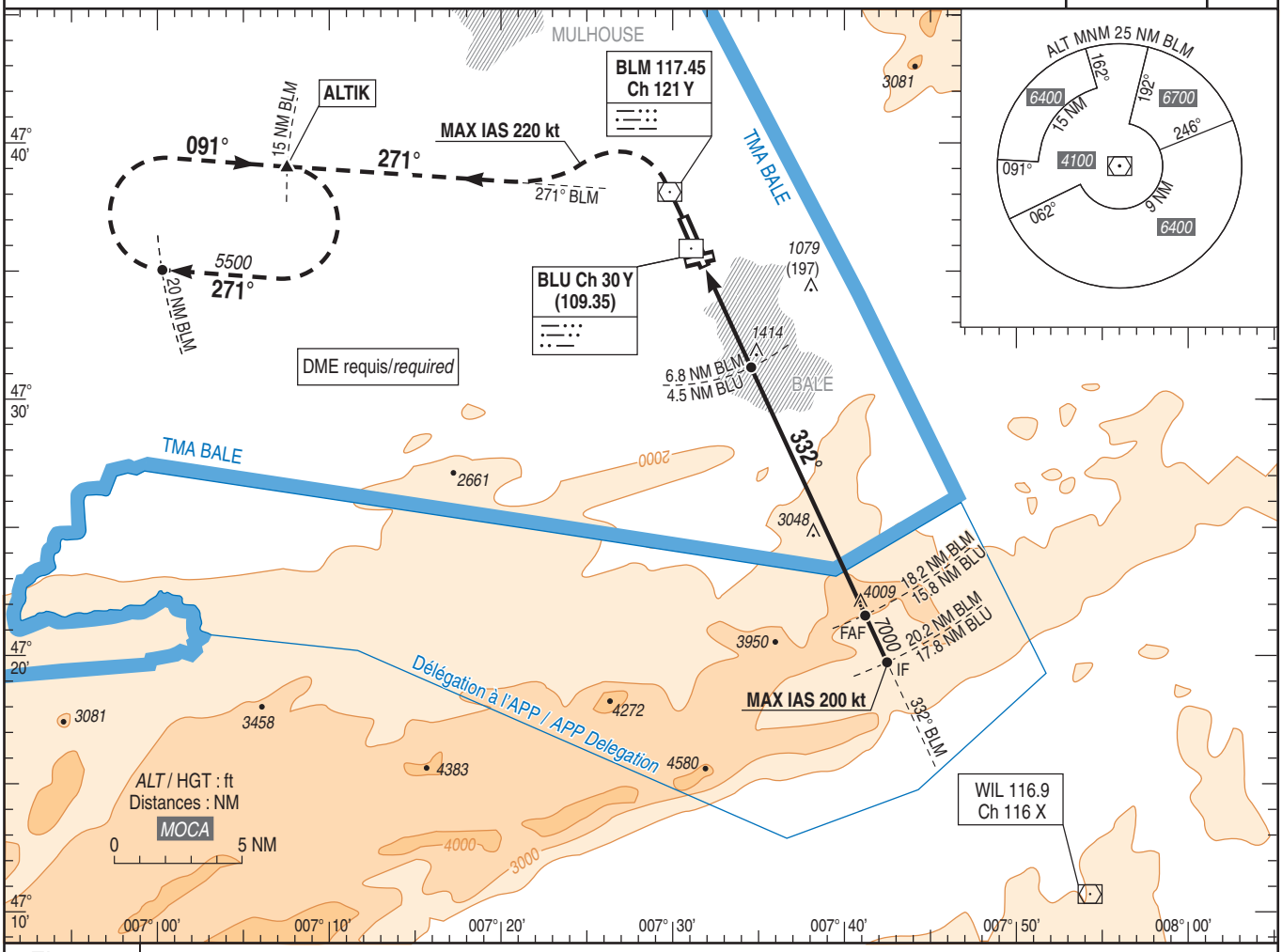
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 885,* ***DTHR : 880 (31 hPa)***

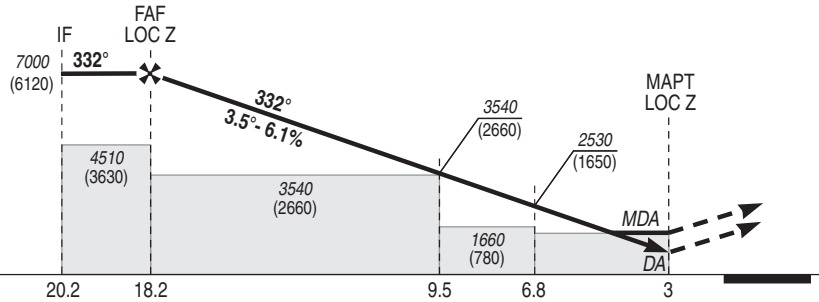
# BALE MULHOUSE
*FNA* ILS Z CAT I ou/*or* LOC Z RWY 33

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

| ILS - DME | VAR |
|---|---|
| **BLU 109.35** RDH : 50 | 2°E (20) |




*TA : 7000*




API : Monter **dans l'axe**. A **BLM**, tourner à **gauche** et suivre le **RDL 271° BLM** vers **ALTIK**, en montée vers ***5500 ft.***
Monter à *3800* (2920) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***RWY axis.*** *At* ***BLM****, turn* ***left*** *and follow* ***RDL 271° BLM*** *to* ***ALTIK*** *climbing to* ***5500 ft.***
*Climb to 3800 (2920) prior to level acceleration.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| → BLM (NM) | 20.2 | 18.2 | 9.5 | 6.8 | 3 |
| → DTHR (NM) | 17.7 | 15.7 | 7 | 4.3 | 0.5 |
| → DME BLU (NM) | 17.8 | 15.8 | 7.2 | 4.5 | 0.7 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS Z | | | LOC Z | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1080*** (200) | 1200 | 186 | ***1370*** (490) | 1500 | 482 | ***2000*** (1120) | 5000 |
| B | ***1080*** (200) | | 194 | | 1500 | | ***2000*** (1120) | |
| C | ***1090*** (210) | | 209 | | 2300 | | ***2030*** (1150) | |
| D | ***1110*** (230) | | 221 | | 2300 | | ***2230*** (1350) | |
| DL | - | - | 222 | - | - | - | - | - |

**DME BLU**

| NM | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***6456*** (5576) | ***6085*** (5205) | ***5713*** (4833) | ***5342*** (4462) | ***4970*** (4090) | ***4598*** (3718) |
| | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** |
| | ***4227*** (3347) | ***3855*** (2975) | ***3483*** (2603) | ***3112*** (2232) | ***2740*** (1860) | ***2369*** (1489) |

Observations/*Remarks* : Base OCH : aéronef au point d'arrêt / *ACFT at holding point 955* (73).

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - DTHR | 15.7 NM | 13 min 27 | 11 min 04 | 9 min 25 | 8 min 11 | 7 min 15 | 5 min 53 | 5 min 05 |
| FAF - MAPT | 15.2 NM | 13 min 02 | 10 min 44 | 9 min 07 | 7 min 56 | 7 min 00 | 5 min 42 | 4 min 56 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

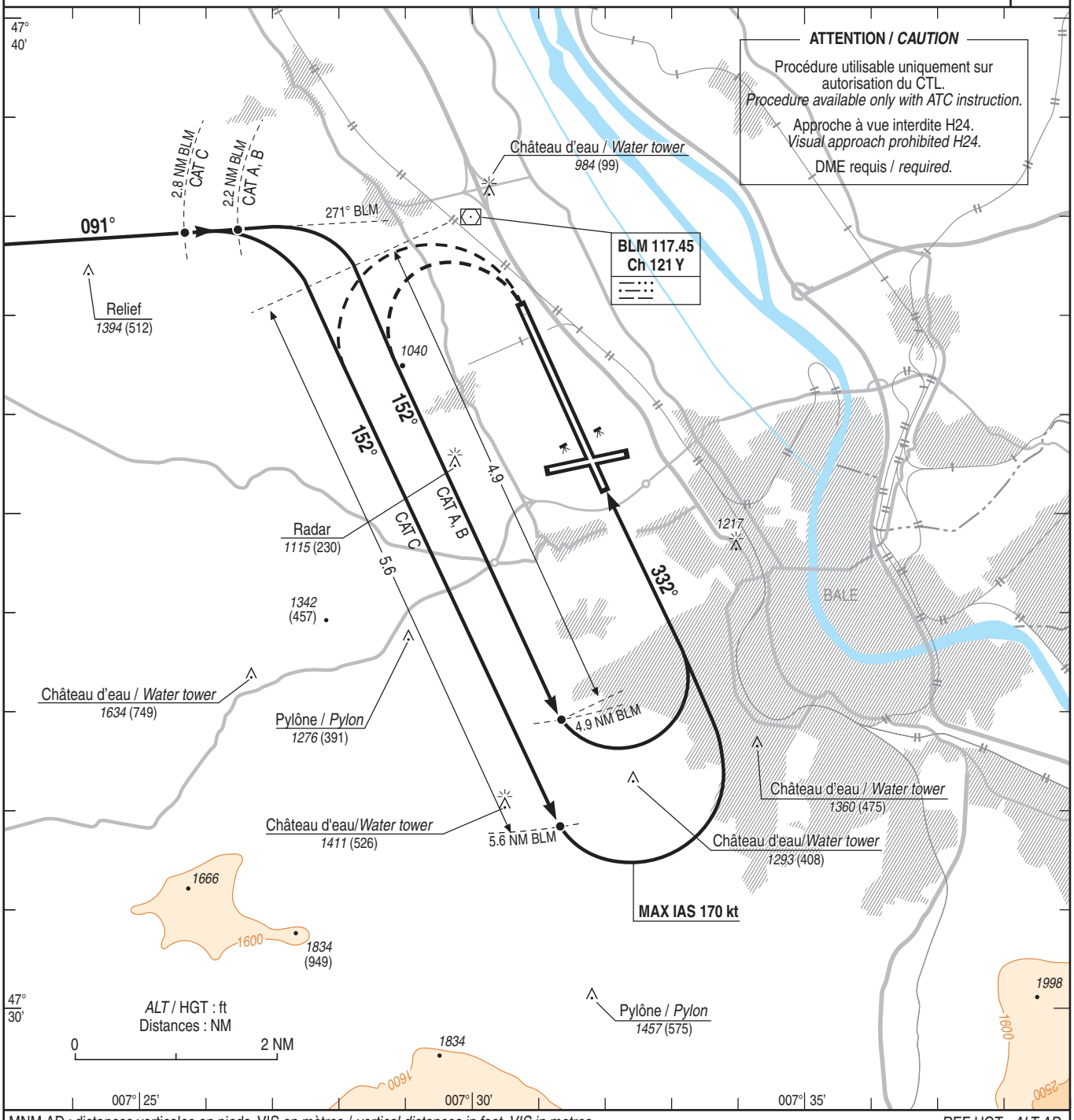
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
***ALT AD : 885 (32 hPa)**, DTHR : 880*

**BALE** MULHOUSE

*FNA* VPT A RWY 33

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

VAR
2°E
(20)




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VPT (1) | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B C | ***2000*** (1120) | 5000 |

Observations / *Remarks* : (1) Ne pas descendre en-dessous de la MDA avant le début du segment rectiligne d'alignement en finale.
*(1) Do not descend below MDA before the beginning of straight line segment on final.*



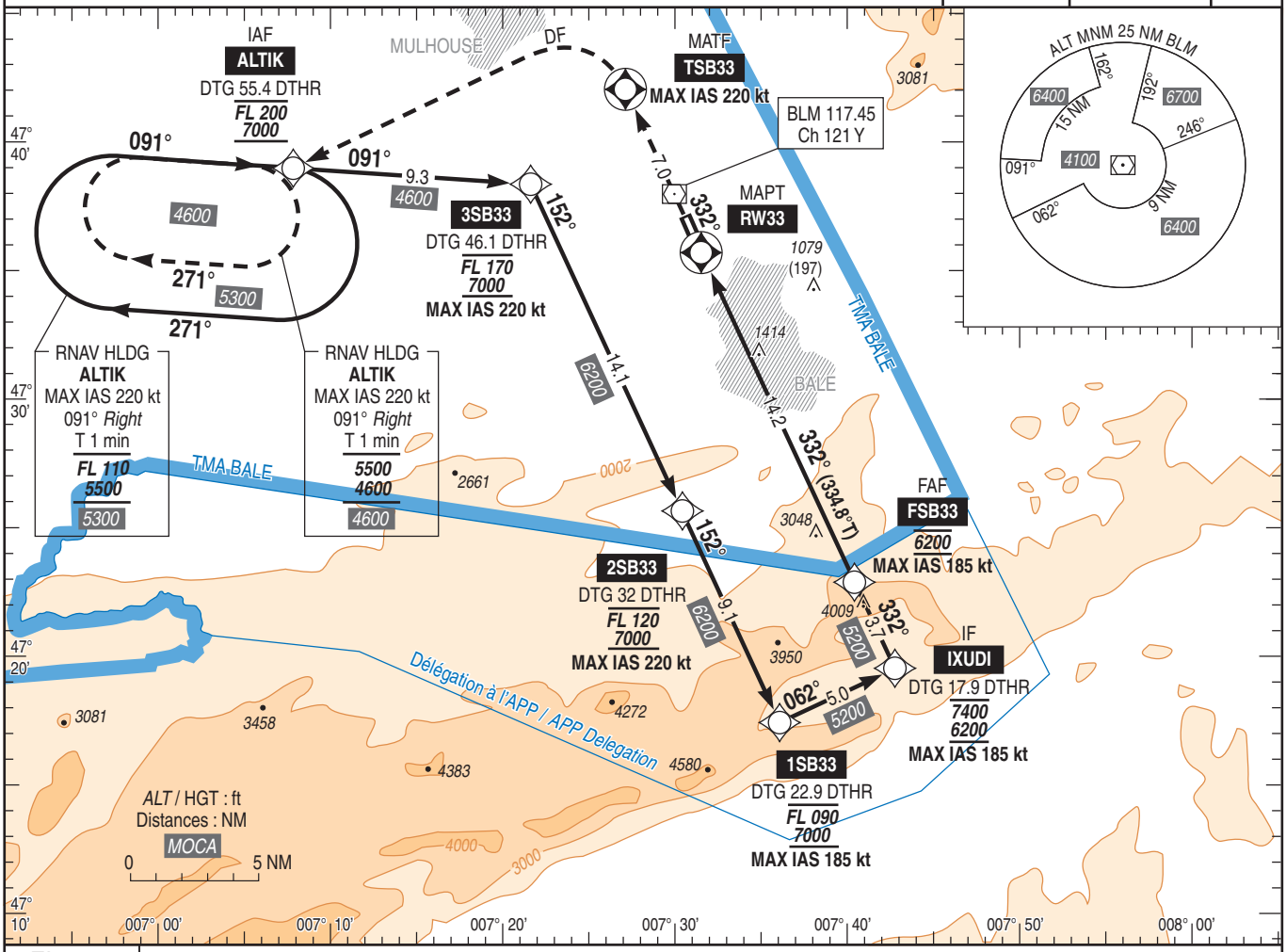
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 885,* ***DTHR : 880 (31 hPa)***

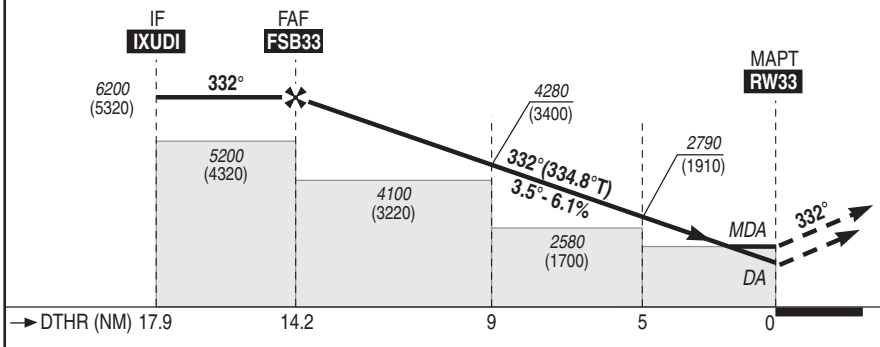
**BALE** MULHOUSE

**RNP** RWY 33

| **FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 70008 E33A** RDH : 50 | VAR 2°E (20) |
|---|---|---|---|




*TA : 7000*




API : Monter vers **TSB33**, puis tourner à **gauche** vers **ALTIK** en montée vers ***7000*** **(6120)** *.
Monter à ***3800*** (2920) avant d'accélérer en palier.
* Pente ATS à 4.5 %. En cas d'impossibilité en informer le CTL, hippodrome API protégé à *4600* ft minimum.

*Missed APCH : Climb up to* ***TSB33****, then turn* ***left*** *to* ***ALTIK*** *climbing up to* ***7000 (6120)*** *.
Climb up to* ***3800*** *(2920) prior to level acceleration.
* ATS gradient 4.5 %. If unable advise ATC immediately, API racetrack protection 4600 ft minimum.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1130*** (250) | 1300 | 239 | ***1560*** (680) | 1500 | 678 | ***2000*** (1120) | 5000 |
| B | ***1140*** (260) | | 251 | | 1500 | | ***2000*** (1120) | |
| C | ***1150*** (270) | | 262 | | 2400 | | ***2030*** (1150) | |
| D | ***1160*** (280) | | 273 | | 2400 | | ***2230*** (1350) | |

**DIST RWY 33**

| NM | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***6140*** (5260) | ***5770*** (4890) | ***5390*** (4510) | ***5020*** (4140) | ***4650*** (3770) | ***4280*** (3400) | ***3910*** (3030) |
| | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** | |
| | ***3540*** (2660) | ***3160*** (2280) | ***2790*** (1910) | ***2420*** (1540) | ***2050*** (1170) | ***1680*** (800) | |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - DTHR | 14.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 12 min 10 | 10 min 01 | 8 min 31 | 7 min 25 | 6 min 33 | 5 min 20 | 4 min 36 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

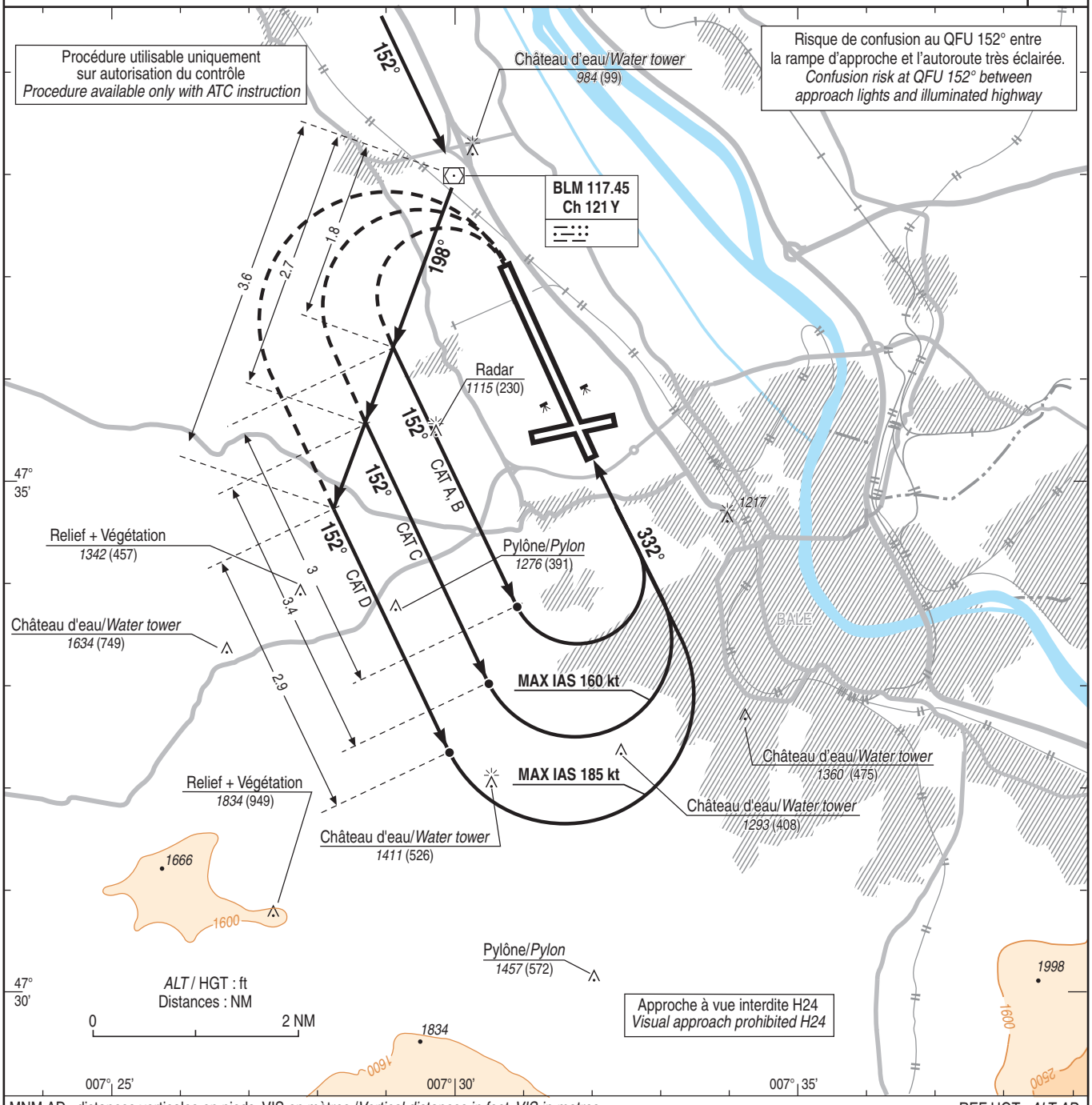
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 885 (32 hPa)**, DTHR : 880*

**BALE** MULHOUSE

VPT B RWY 33

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

VAR
2°E
(20)




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

| CAT | VPT RWY 33 (1) (3) | | MVL/*Circling* (2) (3) | |
|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***2000*** (1120) | 5000 | ***2000*** (1120) | 5000 |
| B | ***2000*** (1120) | | ***2000*** (1120) | |
| C | ***2000*** (1120) | | ***2040*** (1150) | |
| D | ***2110*** (1230) | | ***2240*** (1350) | |

Observations : (1) Suite à finale RWY 15. (2) MVL RWY 33, VIS 5000 m. (3) Ne pas descendre en dessous de la MDA avant le début du segment rectiligne d'alignement en finale.

*Observations : (1) Following RWY 15 final. (2) Circling RWY 33, VIS 5000 m. (3) Do not descend below MDA before the beginning of straight line segment on final.*



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

CAT A B C D

**BALE** MULHOUSE

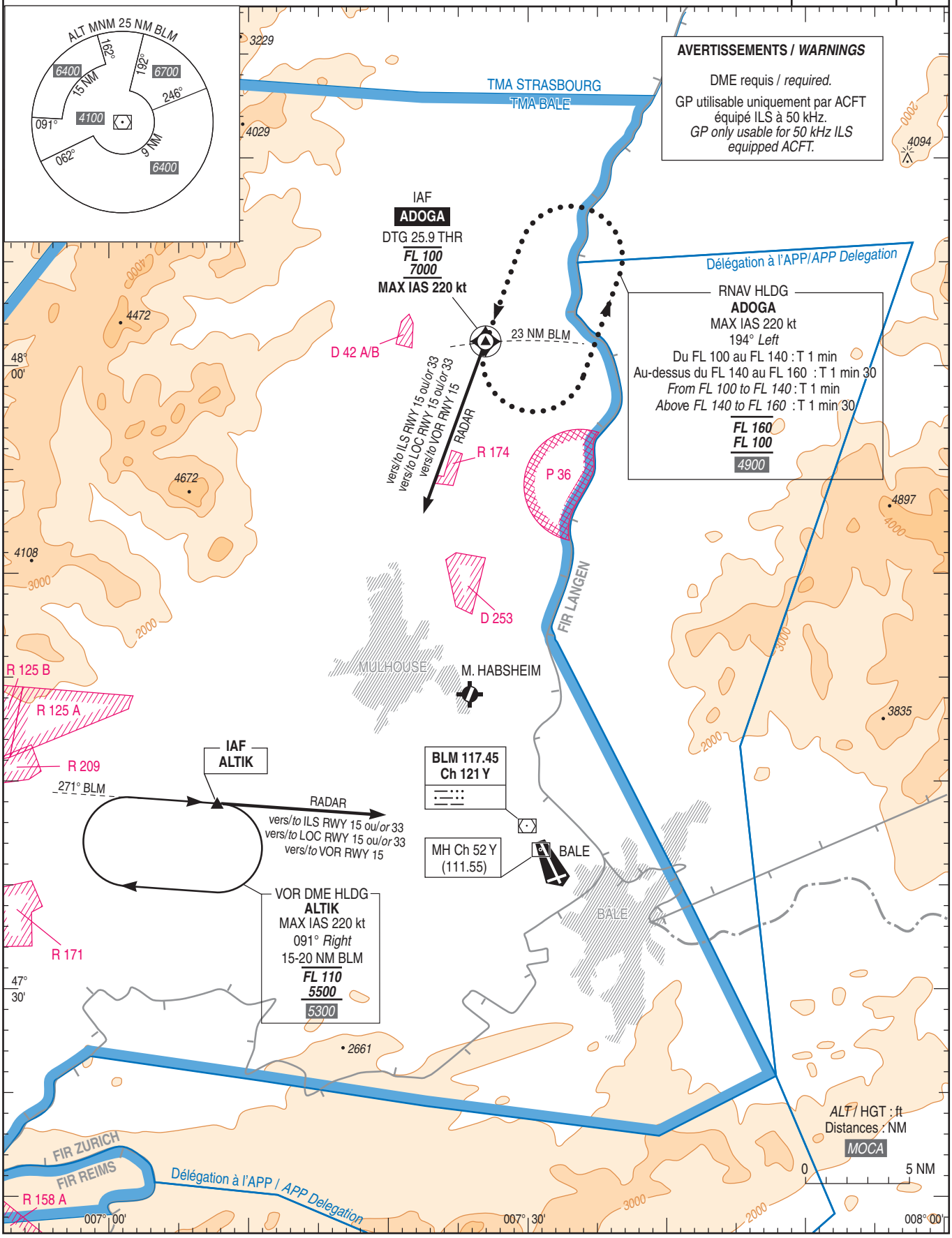
*INA* ALTIK / ADOGA RWY 15
*INA* ALTIK / ADOGA RWY 33

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFSB COM 01

RNAV

**ILS - DME**
**MH 111.55**
RDH : 50

VAR
2°E
(2020)



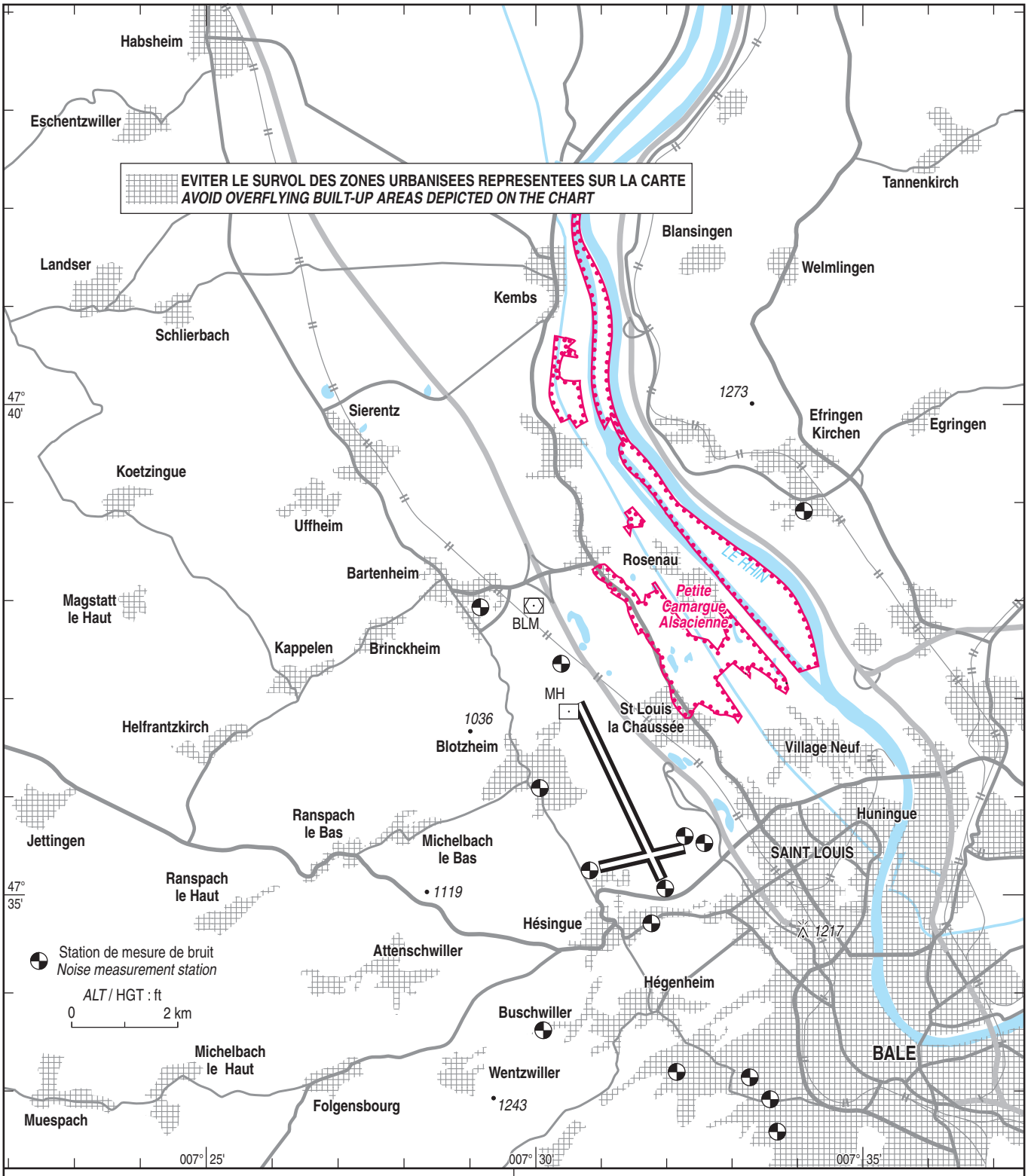



© SIA

# ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE

*Environment visual approach*

BALE **MULHOUSE**




**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

Survol de la réserve de la Petite Camargue Alsacienne interdit en dessous de 1000 ft AAL.

**RWY 15** :
- en finale, respect du plan de descente minimal de (3° - 5.2%).
- l'aéronef doit être aligné sur l'axe de piste au plus tard à 3 NM BLM et à 2000 ft AMSL minimum.

**RWY 25** : MVL interdite au Sud de la piste.

**RWY 33** : Approche à vue interdite H24.

***INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :***

*Overfly of "Petite Camargue Alsacienne" reserve is prohibited below 1000 ft AAL.*

***RWY 15** :*
- *on final approach it is mandatory to follow minimal glide slope of (3° - 5.2%).*
- *the ACFT must be aligned with RWY centreline at the latest at 3 NM BLM and at 2000 ft AMSL minimum.*

***RWY 25** : Circling prohibited South of RWY.*

***RWY 33** : Visual approach prohibited H24.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSD.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFSD - DIJON-LONGVIC

**AD 2 LFSD.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°15'57"N 005°05'42"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | 575 m / 123° de la TWR | 575 m/ 123° from TWR |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 6 km SE de DIJON (21-COTE D'OR) | 6 km SE away from DIJON (21-COTE D'OR) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 728 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 156 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5718°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.127°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE AEROPORT DIJON LONGVIC | |
| | Adresse / *Address* | EDEIS Aéroport de Dijon<br>717 Route de l'aviation<br>21600 OUGES | |
| | Telephone | Accueil / Reception : 06 37 63 54 51<br>AFIS : 03 80 65 27 80 | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFSDZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSD.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0800-1700 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | HOR Douanes pour vols EXTRA SCHENGEN + INTRA SCHENGEN :<br>- LUN-VEN : 0800-1700 sur PPR 08 HR.<br>- SAM-DIM : sur PPR le VEN avant 1000 ou la veille avant 1100 pour les jours fériés.<br>- codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>- preavis.douane@douane.finances.gouv.fr<br>- bsi-dijon@douane.finances.gouv.fr<br>- div-dijon@douane.finances.gouv.fr | Customs SKED for EXTRA SCHENGEN and INTRA SCHENGEN flights :<br>- MON-FRI : 0800-1700 on PPR 08 HR.<br>- SAT-SUN : on PPR on FRI before 1000 or the previous day before 1100 for PUBLIC HOL.<br>- codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>- preavis.douane@douane.finances.gouv.fr<br>- bsi-dijon@douane.finances.gouv.fr<br>- div-dijon@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>LUN-DIM : 0800-1700<br>Ouverture possible avec PPR 24HR.<br>TEL : 03 80 65 27 80. | AFIS :<br>MON-SUN : 0800-1700<br>Extension possible by PPR 24HR.<br>TEL 03 80 65 27 80. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR AFIS | AFIS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR AFIS | AFIS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | O/R via internet cy.myhandlingsoftware.com | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS du 15 novembre au 30 mars | ATS SKED from november 15 to march 30 |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS | GRF (global reporting format) : AFIS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSD.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | O/R via mail : operations.dijon@edeis.com | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100 LL - JET A1<br>Lubrifiants : NIL<br>Paiement comptant ou carte et fuel release (VISA, MASTERCARD, AMEX, WFS, COLT, MULTI SERVICE, AVCARD, AEG Fuel, FUELEX ENERGY LIMITED, AVFUEL, TITAN AVIATION FUELS, G-OPS) | Fuel grades: 100 LL - JET A1<br>Oil grades : NIL<br>Cash payment or Credit Card and fuel release (VISA, MASTERCARD, AMEX, WFS, COLT, MULTI SERVICE , AVCARD, AEG Fuel, JETEX Fueling, AVFUEL, TITAN AVIATION FUEL, G-OPS) |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100 LL : 50 000 l (Absence d'automate)<br>JET A1 : 100 000 l (camion : 20 000 l / stock : 120 000 l) (Absence d'automate) | 100 LL : 50 000 l (No Self-Service)<br>JET A1 : 100 000 l (truck : 20000 l / stock : 120 000 l) (No Self-Service) |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | type 2 du 15 novembre au 30 mars | type 2 from november 15 to march 30 |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R via internet cy.myhandlingsoftware.com | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire pour aéronef > 3 t.<br>PPR PN 24HR via cy.myhandlingsoftware.com | Handling mandatory for ACFT whose MTOW > 3 t.<br>PPR PN 24HR via cy.myhandlingsoftware.com |

**AD 2 LFSD.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | réservation possible O/R via internet cy.myhandlingsoftware.com | Possible booking O/R via internet cy.myhandlingsoftware.com |
| 2 | Restaurants | A proximité. | Nearby. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Réservation possible O/R via internet cy.myhandlingsoftware.com : voitures de location sans chauffeur, taxis, bus urbains | Possible booking O/R via internet cy.myhandlingsoftware.com: car rental, taxis, urban buses |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpitaux à 6 et 8 km (SAMU). | Hospitals 6 and 8 km away. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité. | Nearby. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | 11 rue des forges 21000 Dijon - TEL : 08 92 70 05 58 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSD.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIP 2.5 : 250 kg poudre.<br>VIM 64 P 2.5 : 6400L eau + 250 kg poudre. | VIP 2.5 : 250 kg powder.<br>VIM 64 P 2.5 : 6400L water + 250 kg powder. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport. | Contact AD operator.<br>Crashed ACFT removed from AD using external resources. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 5 : HOR ATS<br>Hors HOR ATS : Niveau 1<br>Hors HOR ATS : Niveau 2 ou 5 sur PPR 24HR<br>Dispositions spécifiques ORSEC établies par la préfecture. | Level 5 : ATS SKED<br>Outside ATS SKED : level 1<br>Outside ATS SKED : level 2 or 5 with PPR 24HR<br>Specific provisions established by the prefecture. |

**AD 2 LFSD.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | NIL | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSD.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG principal Est, principal Ouest, principal aviation légère et cheminement PKG principal : Souple<br>PRKG secondaire TWY C : Béton | Main apron East, main apron West, main light aircraft apron, main apron pathway : Soft<br>Secondary apron TWY C : Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG principal aviation légère : 4 F/C/W/T<br>PRKG principal Est : 35 F/B/W/T<br>PRKG principal Ouest : 142 F/B/W/T<br>Cheminement PRKG principal : 72 F/B/W/T<br>PRKG secondaire TWY C : 8 R/A/W/T | Main light ACFT apron : 4 F/C/W/T<br>Main apron East : 35 F/B/W/T<br>Main apron West : 142 F/B/W/T<br>Main apron pathway : 72 F/B/W/T<br>Secondary apron TWY C : 8 R/A/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A, B : 15m - TWY D, E : 18m - TWY C : 30m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY A : Béton - Souple<br>TWY B,C,D,E : Souple<br>Aire d'attente TWY A : Béton | TWY A : Concrete - Soft<br>TWY B,C,D,E : Soft<br>Holding area TWY A : Concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 87 R/B/W/T (Partie béton) - 78 F/B/W/T (Partie souple)<br>TWY B : 63 F/B/W/T<br>TWY C : 39 F/B/W/T<br>TWY D : 60 F/B/W/T<br>TWY E : 89 F/B/W/T | TWY A : 87 R/B/W/T (Concrete part)- 78 F/B/W/T (Soft part)<br>TWY B : 63 F/B/W/T<br>TWY C : 39 F/B/W/T<br>TWY D : 60 F/B/W/T<br>TWY E : 89 F/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | ALT moyenne des AST : 712 ft (217 m) | Mean ALT of AST : 712 ft (217 m) |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Utilisation TWY B limitée aux aéronefs dont l'empattement est inférieur à 18 m.<br>TWY B et C : fermés aux aéronefs d'envergure supérieure à 36 m.<br>Utilisation TWY D et E limitée aux aéronefs dont la largeur hors-tout du train principal est inférieure à 9 m.<br>TWY D :<br>- limité aux aéronefs d'envergure inférieure à 39 m,<br>- roulage de précaution aux aéronefs d'envergure supérieure à 36 m, suivre les instructions du Follow-Me.<br>TWY E :<br>- utilisation limitée aux aéronefs d'envergure inférieure à 49 m,<br>- roulage de précaution aux aéronefs d'envergure supérieure à 35 m, suivre les instructions du Follow-Me.<br>TWY A fermé ; TWY B interdit aux ACFT à réaction. | Use of TWY B limited to aircraft whose wheelbase is less than 18 m.<br>TWY B and C : closed to aircraft whose wingspan is greater than 36 m.<br>Use of TWY D and E limited to aircraft whose overall width of main gear is less than 9 m.<br>TWY D :<br>- limited to aircraft whose wingspan is less than 39 m,<br>- special caution when taxiing for aircraft whose wingspan is greater than 36 m, follow Follow-Me instructions.<br>TWY E :<br>- limited to aircraft whose wingspan is less than 49 m,<br>- special caution when taxiing for aircraft whose wingspan is greater than 35 m, follow Follow-Me instructions.<br>TWY A closed ; TWY B prohibited to jet engine ACFT. |

**AD 2 LFSD.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voies de circulation, panneaux de circulation au sol panneaux indicateurs RWY 17/35-01/19 | TWY with ground circulation panels indication panels RWY 17/35-01/19 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Marquage axial des chemins de circulation : ligne jaune | TWY centre-line markings: yellow |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Lignes jaunes | Yellow lines |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage axial RWY 17/35 et 01/19<br>Marquage seuils 17/35 et 01/19<br>Marquage des points d'attente | RWY centre-line markings 17/35 and 01/19<br>THR markings 17/35 and 01/19<br>Holding points markings |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSD .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Panneaux de points d'attente CAT 1 et feux de protection de piste (WIG-WAG) hors sol pour TWY A, B, E. | Signs showing holding points CAT 1 and RWY guard lights (WIG-WAG) over ground for TWY A, B, E. |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSD.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSD.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | LYON SAINT-EXUPERY |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSD .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08. |

**AD 2 LFSD.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 01 | 015.05 (013) | 1200 x 23 | 41 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 47°15'58.66"N 005°04'58.39"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 727ft |
| 19 | 195.05 (193) | 1200 x 23 | 41 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 47°16'36.18"N 005°05'13.23"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 727ft |
| 17 | 174.98 (173) | 2400 x 45 | 120 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 47°16'35.66"N 005°05'36.94"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 726ft |
| 35 | 354.98 (353) | 2400 x 45 | 120 F/B/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 47°15'18.25"N 005°05'46.92"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 710ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 01 | NIL | NIL | NIL | 1320 x 80 | NIL | (1) |
| 19 | NIL | NIL | NIL | 1320 x 80 | NIL | (2) |
| 17 | NIL | NIL | NIL | 2520 x 300 | NIL | (3) |
| 35 | NIL | NIL | NIL | 2520 x 300 | NIL | (4) |

(1) Ancien seuil 19 : 102 R/B/W/T
Partie centrale : 41 F/C/W/T - 10tRSI - 14t/J - 26t/B - 42t/C130

(2) Seuil 19 : 49 R/B/W/T
Partie centrale : 41 F/C/W/T - 10tRSI - 14t/J - 26t/B - 42t/C130

(3) THR 17 :
- béton / concrete : 119 R/B/W/T
- pente / slope : 0.655 %

RWY 17 :
- moitié Nord de piste / Northern half of runway : 120 F/B/W/T
- moitié Sud de piste / Southern half of runway : 133 F/B/W/T

(4) THR 35 :
- béton / concrete : 119 R/B/W/T
- pente / slope : 0.476 %

RWY 35 :
- moitié Sud de piste / Southern half of runway : 133 F/B/W/T
- moitié Nord de piste / Northern half of runway : 120 F/B/W/T


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSD.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | THR 01 : RESA (m) : 150 x 46 (non revêtue/unpaved) |
| 19 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | THR 19 : RESA (m) : 150 x 46 (non revêtue/unpaved) |
| 17 | 2400 | 2400 | 2400 | 2400 | THR 17 : RESA (m) : 150 x 90 (revêtue/paved) |
| 35 | 2400 | 2400 | 2400 | 2400 | THR 35 : RESA (m) : 150 x 90 (revêtue/paved) |

**AD 2 LFSD.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 17 | Fé / *RWY FLG* - HI | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 26 ft | 925 m | | | | |
| 35 | Fé / *RWY FLG* - 900 m - HI | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 26 ft | 925 m | NIL | nil | NIL | NIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 17 | 2400 | 60 m | W | LIH-LIL | R LIH-LIL | | | (1) |
| 35 | 2400 | 60 m | W | LIH-LIL | R LIH-LIL | | | (2) |

(1) Balisage latéral : 80 feux bidirectionnels.
Y sur les 600 derniers mètres.
Edge lighting : 80 bidirectional lights.
Y over the last 600 metres.

(2) Balisage latéral : 80 feux bidirectionnels.
Y sur les 600 derniers mètres.
Balisage d'approche et de piste en LED.
Edge lighting : 80 bidirectional lights.
Y over the last 600 metres.
Approach and runway LED lighting.

**AD 2 LFSD.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | NIL |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu | Blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique piste 17/35 avec secours | 17/35 RWY power supply with an emergency power supply |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | 0 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | Balisage de piste 01/19 : NIL | RWY lighting 01/19 : NIL |

**AD 2 LFSD.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFSD.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFSD.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | DIJON Information (FR) *DIJON Information (EN)* | 118.330 MHz | HO | |
| A/A | DIJON (FR) | 118.330 MHz | OTHER | Absence AFIS. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSD.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | DJL | 111.45 MHz CH 51Y | H24 | 47°16'14.8"N 005°05'50.4"E | | 80NM(015°..75°), 100NM(105°..165°) 60NM FL500 | | | |

**AD 2 LFSD.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

Pour les ACFT ne pouvant respecter les limitations des TWY A,B et C, emprunter les TWY D et E.

Si RWY 35 en service, remonter la piste et demi-tour sur la partie bétonnée avant décollage.

***20.1 GROUND HANDLING***

*For ACFT unable to comply with TWY A,B and C limitations, take TWY D and E.*

*If RWY 35 in use, backtrack RWY and turn back on the concrete area, before takeoff.*

**AD 2 LFSD.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

→ Charte pour un développement durable Aéroport Dijon Bourgogne Franche-Comté.

*Charter for a sustainable development Dijon Bourgogne Franche-Comté AD.*

**AD 2 LFSD.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

Consignes recommandées pour un départ IFR :

- RWY 17 : monter à 4.9 % RM 173° jusqu'à 2200 (1472) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
  (1) Pente théorique de montée, obstacle le plus pénalisant : arbre de 757 ft à 244 m de la DER et à 186 m à droite de l'axe. Si abstraction de cet obstacle, pente théorique de montée 3.3 %.
- RWY 35 : monter RM 353° jusqu'à 2200(1472) (2), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
  (2) Abstraction d'un bosquet d'arbres de 771 ft MAX à 11 m de la DER et 70 m à droite de l'axe.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

*Recommended instructions for IFR departures :*

- *RWY 17 : climb at 4.9 % gradient MAG track 173° up to 2200 (1472) (1), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
  *(1) Theoretical climbing slope, most penalizing obstacle : 757 ft high tree located at 244 m from DER and 186 m right of RWY axis. If disregard of this obstacle, theoretical climbing slope 3.3 %.*
- *RWY 35 : climb MAG track 353° up to 2200 (1472) (2), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*
  *(2) Forgive a 771 ft altitude grove of trees at 11 m from DER and 70 m right of RWY axis.*

**22.2 UTILISATION DES PISTES**

Contact radio obligatoire.

Piste 17/35 : tours de piste autorisé dans l'Est du terrain.

Piste 01/19 :

- tours de piste autorisés dans l'Ouest du terrain,
- utilisable de jour uniquement en VFR, reservée aux aéronefs basés ou autorisés.

***22.2 USE OF RUNWAYS***

*Radio contact mandatory.*

*RWY 17/35 : circuit patterns authorized East of the airfield*

*RWY 01/19 :*

- *circuit patterns authorized West of the airfield,*
- *available by day in VFR, reserved for based ACFT or ACFT with permission.*

**AD 2 LFSD.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 CONDITIONS D'UTILISATION**

AD interdit aux ACFT non munis de radio.

AD utilisable en dehors des HOR ATS pour les ACFT basés ou autorisés avec PPR.

Présence d'une clôture à 134 m à l'Est et parallèle à la RWY 17/35.
Longueur 1750 m, hauteur 7 ft, altitude sommet 735 ft, non balisée.

***23.1 OPERATING CONDITIONS***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*AD usable outside ATS SKED for based ACFT or ACFT with permission with PPR.*

*Presence of a fence 134 m East and parallel to the RWY 17/35.*
*Length 1750 m, height 7 ft, altitude at the top 735 ft, not lighted.*

**23.2 VFR DE NUIT**

Soumis à PPR AFIS par TEL .

***23.2 NIGHT VFR***

*Compulsory PPR from AFIS by TEL .*

**23.3 EQUIPEMENT D'AERODROME**

PCL pour balisage et PAPI préchauffés B1.

Disponible en absence ATS jour et nuit (sans rampe d'approche).

- 3 coups d'alternat = Brillance 2.
- 5 coups d'alternat = Brillance 4 (dont FAE B1).
- 7 coups d'alternat = extinction PCL (extinction automatique après 15 min).

***23.3 AD EQUIPMENT***

*PCL for lighting and PAPI preheated B1.*

*Available in the absence of ATS day and night (without approach lights).*

*- 3 clicks = brightness 2.*
- 5 clicks = brightness 4 (of which FAE B1).
- 7 clicks = PCL extinction (automatic extinction after 15 min).

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Service adapté HOR RFFS, HJ seulement.

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Adapted service RFFS, daytime SKED only.*

**AD 2 LFSD.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSD.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

→ Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

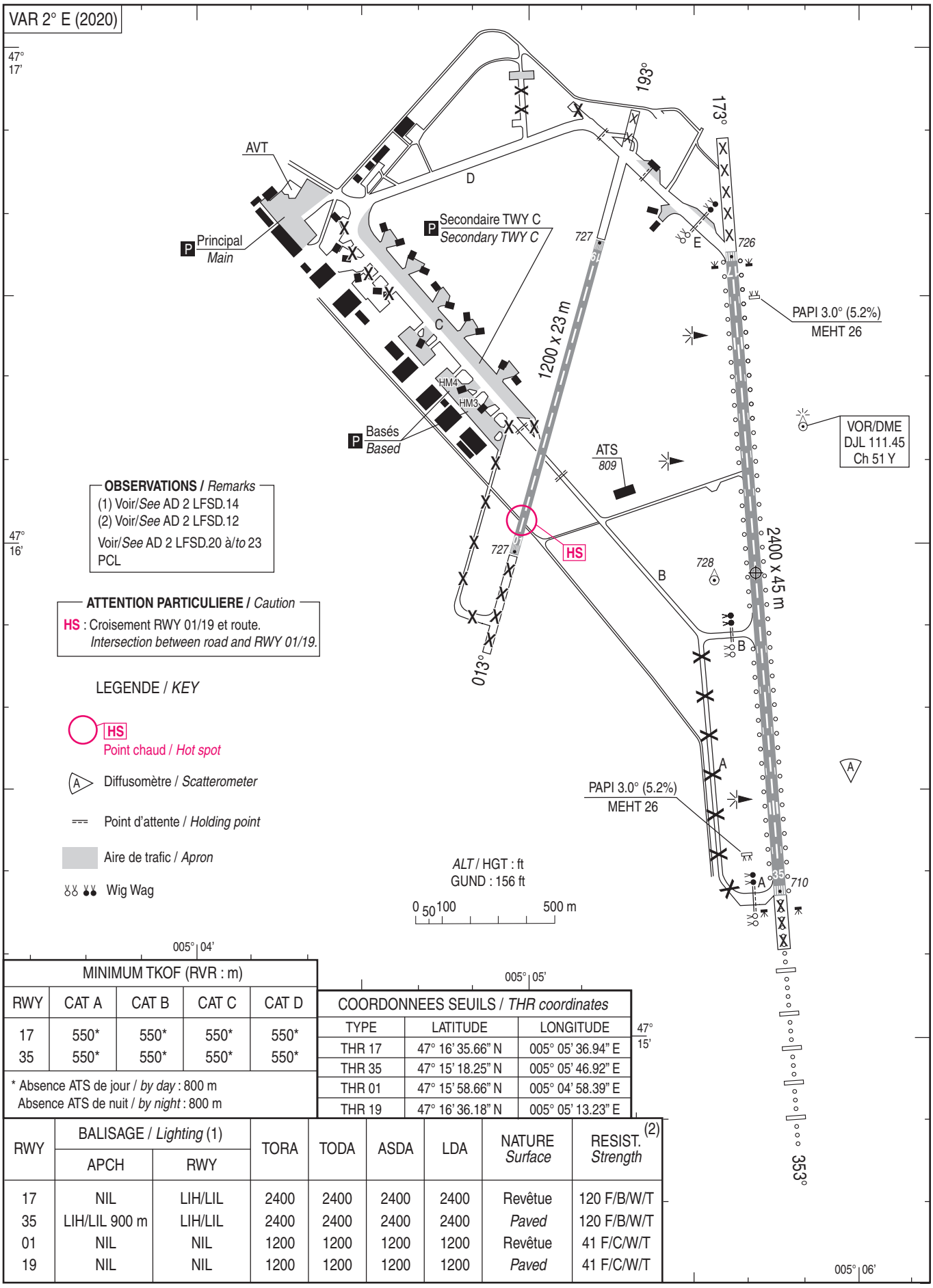
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir / *see* AD 2 LFSD.18

## DIJON LONGVIC
47 15 57 N - 005 05 42 E
*ALT AD : 728 (27 hPa)*




**OBSERVATIONS** / *Remarks*
(1) Voir/*See* AD 2 LFSD.14
(2) Voir/*See* AD 2 LFSD.12
Voir/*See* AD 2 LFSD.20 à/*to* 23 PCL

**ATTENTION PARTICULIERE** / *Caution*
**HS** : Croisement RWY 01/19 et route.
*Intersection between road and RWY 01/19.*

LEGENDE / *KEY*

- HS — Point chaud / *Hot spot*
- A — Diffusomètre / *Scatterometer*
- Point d'attente / *Holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Wig Wag

**MINIMUM TKOF (RVR : m)**

| RWY | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
|---|---|---|---|---|
| 17 | 550* | 550* | 550* | 550* |
| 35 | 550* | 550* | 550* | 550* |

* Absence ATS de jour / *by day* : 800 m
Absence ATS de nuit / *by night* : 800 m

**COORDONNEES SEUILS** / *THR coordinates*

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 17 | 47° 16' 35.66" N | 005° 05' 36.94" E |
| THR 35 | 47° 15' 18.25" N | 005° 05' 46.92" E |
| THR 01 | 47° 15' 58.66" N | 005° 04' 58.39" E |
| THR 19 | 47° 16' 36.18" N | 005° 05' 13.23" E |

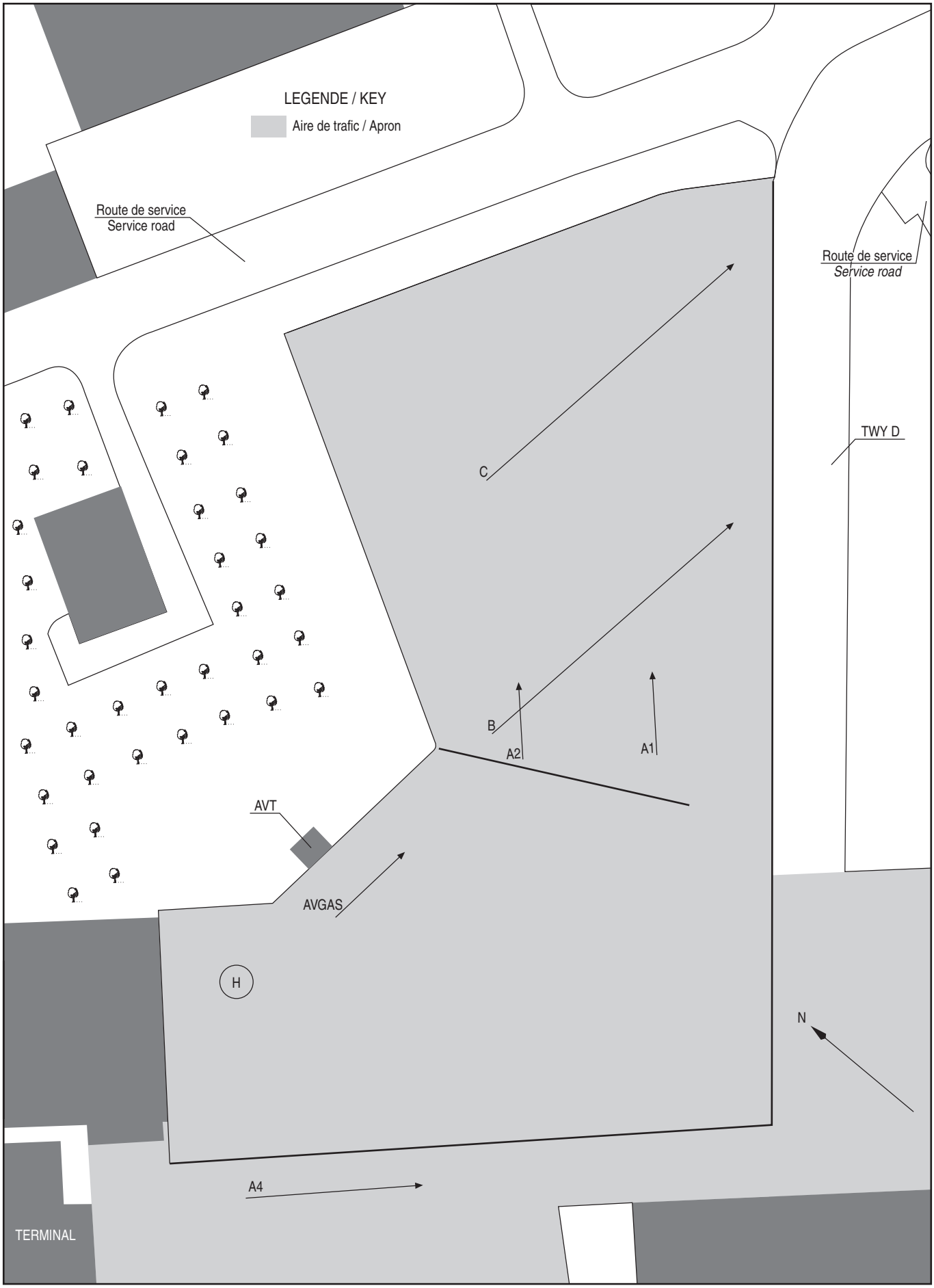
| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) APCH | BALISAGE / *Lighting* (1) RWY | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. (2) *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 17 | NIL | LIH/LIL | 2400 | 2400 | 2400 | 2400 | Revêtue | 120 F/B/W/T |
| 35 | LIH/LIL 900 m | LIH/LIL | 2400 | 2400 | 2400 | 2400 | *Paved* | 120 F/B/W/T |
| 01 | NIL | NIL | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | Revêtue | 41 F/C/W/T |
| 19 | NIL | NIL | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | *Paved* | 41 F/C/W/T |



© SIA

**AIRE DE STATIONNEMENT**
*Parking areas*
Aires / *Areas* A, B, C, D

**DIJON** LONGVIC






© SIA

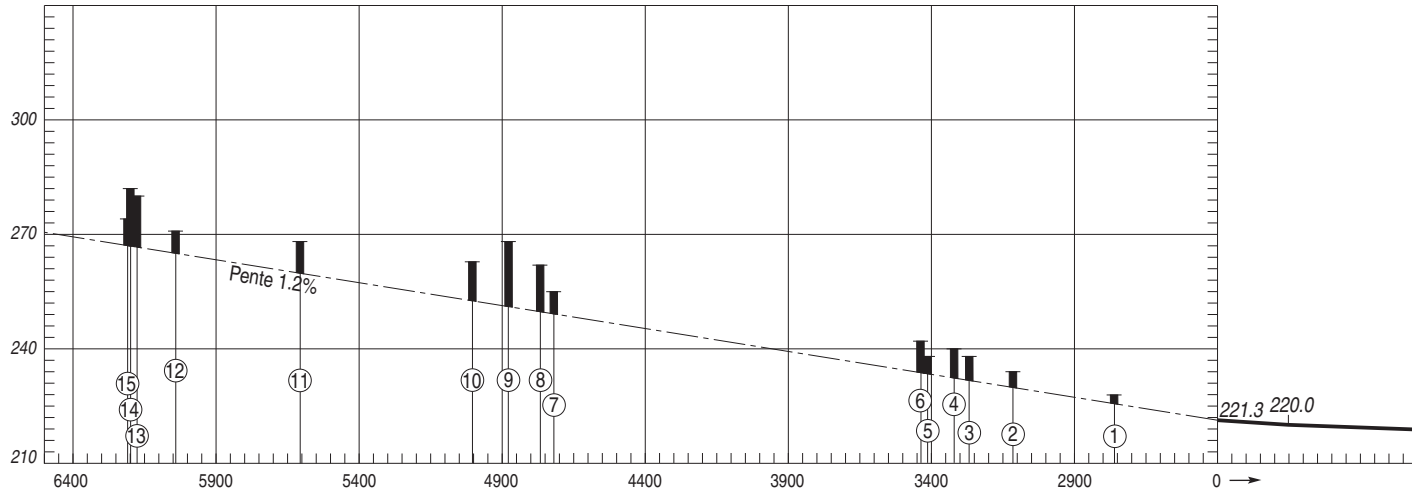
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type*

**DIJON** LONGVIC
RWY 17/35

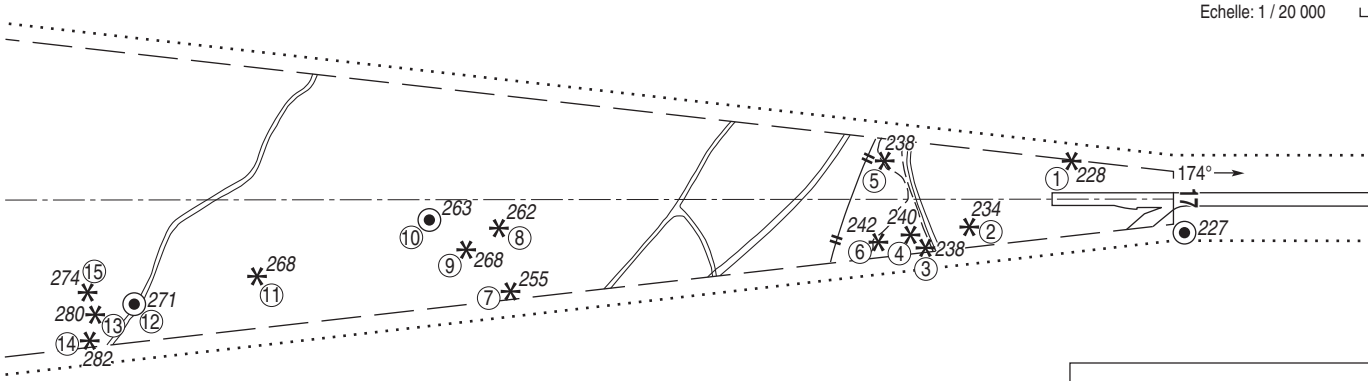
VAR 2°E (2020 )

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| RWY 17 | |
|---|---|
| 2400 | TOR |
| 2400 | TOD |
| 2400 | ASD |
| 2400 | LDA |




Echelle: 1 / 20 000




NOTE : SONT INDIQUES LE

⑤ NUMERO D'IDENTIFICA

ARBRE OU ARBUSTE -

MÂT, TOUR, CLOCHER,

VOIE FERREE

OBSTACLE NATUREL A
DE LA TROUEE D'ENVO

TOLERAN

Levé exécuté en aout 2022
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées / *Coordinates* | | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| ← | | | | |
| ← | | | | |
| → DJL | Voir / See AD 2 LFSD.19 | | X | X |
| FAP / FAF RWY 17 | 47°23'15.3" N | 005°04'12.3" E | | X |
| FAP / FAF RWY 35 | 47°10'51.2" N | 005°06'07.0" E | | X |
| ← | | | | |
| SD412 | 47°10'20.3" N | 004°59'04.4" E | X | |
| SD411 | 47°04'54.5" N | 004°59'46.2" E | X | |
| ISD35 | 47°05'11.8" N | 005°07'04.7" E | X | |
| FSD35 | 47°10'10.6" N | 005°06'26.4" E | X | |
| SD403 | 47°20'40.8" N | 005°05'05.4" E | X | |
| SD406 | 47°06'12.7" N | 005°14'16.0" E | X | |
| RWY35 | 47°15'18.24" N | 005°05'46.88" E | X | |



© SIA

| Identification Procedure | | | RNP RWY 35 | | | | | | MAG VAR 2020 | | -1.86° | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Leg sequence* | *P/T* | *ID* | *Fly Over* | *Direction MAG °* | *Direction True °* | *Distance (NM or min)* | *Turn* | *MNM level (FL or AMSL ft)* | *MAX level (FL or AMSL ft)* | *MAX IAS (kt)* | *vertical angle (°) / TCH (m)* | *Nav Spec* |
| HLDG | - | DJL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SD411 | *IF* | *SD411* | | | | | | | | | | RNP APCH |
| | *TF* | *ISD35* | | *84.7* | *86.6* | *5.0* | | *2400* | | *220* | | RNP APCH |
| INA DJL | *IF* | *DJL* | | | | | | *3500* | | | | RNP APCH |
| | *TF* | *SD412* | | *216* | *218.0* | *7.5* | | | *3000* | | | RNP APCH |
| | *TF* | *SD411* | | *173* | *175.0* | *5.5* | | | | | | RNP APCH |
| | *TF* | *ISD35* | | *85* | *86.6* | *5.0* | | *2400* | | *220* | | RNP APCH |
| APCH | *IF* | *ISD35* | | | | | | *2400* | | | | RNP APCH |
| | TF | *FSD35* | | *353* | 355.0 | *5.0* | | *2400* | | | | RNP APCH |
| | TF | RW35 | Yes | *353* | 355.0 | *5.2* | | | | | -3.0° / 15 | RNP APCH |
| | TF | SD403 | Yes | *353* | 355.0 | *5.4* | R | | | 230 | | RNP APCH |
| | DF | SD406 | | | | | R | | *2500* | 200 | | RNP APCH |
| | TF | *ISD35* | | *256* | 258.4 | *5.0* | R | *2400* | | | | RNP APCH |



© SIA

# Input Data

| Parameters | Values |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFSD |
| Runway | 35 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E35A |
| LTP/FTP Latitude | 471518.2465N |
| LTP/FTP Longitude | 0050546.9180E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 263.7 |
| FPAP Latitude | 471635.6550N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 77.4085 |
| FPAP Longitude | 0050536.9440E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -9.9740 |
| Threshold Crossing Height | 15.00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

# Output Data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 04 13 06 0C 23 00 00 01 35 33<br>05 CD 98 47 14 4C E7 2F 02 4D 1E<br>C1 5C 02 14 B2 FF 2C 81 2C 01 64<br>00 C8 FA 58 AF 29 DF |
| Calculated CRC Value | 58AF29DF |

# Required Additional Data (not CRC wrapped)

These additional data are not required for CRC calculation, but they need to be provided to datahouses for procedure coding in ARINC 424 records

| Parameters | Values |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 216.3 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 216.3 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**DIJON** LONGVIC

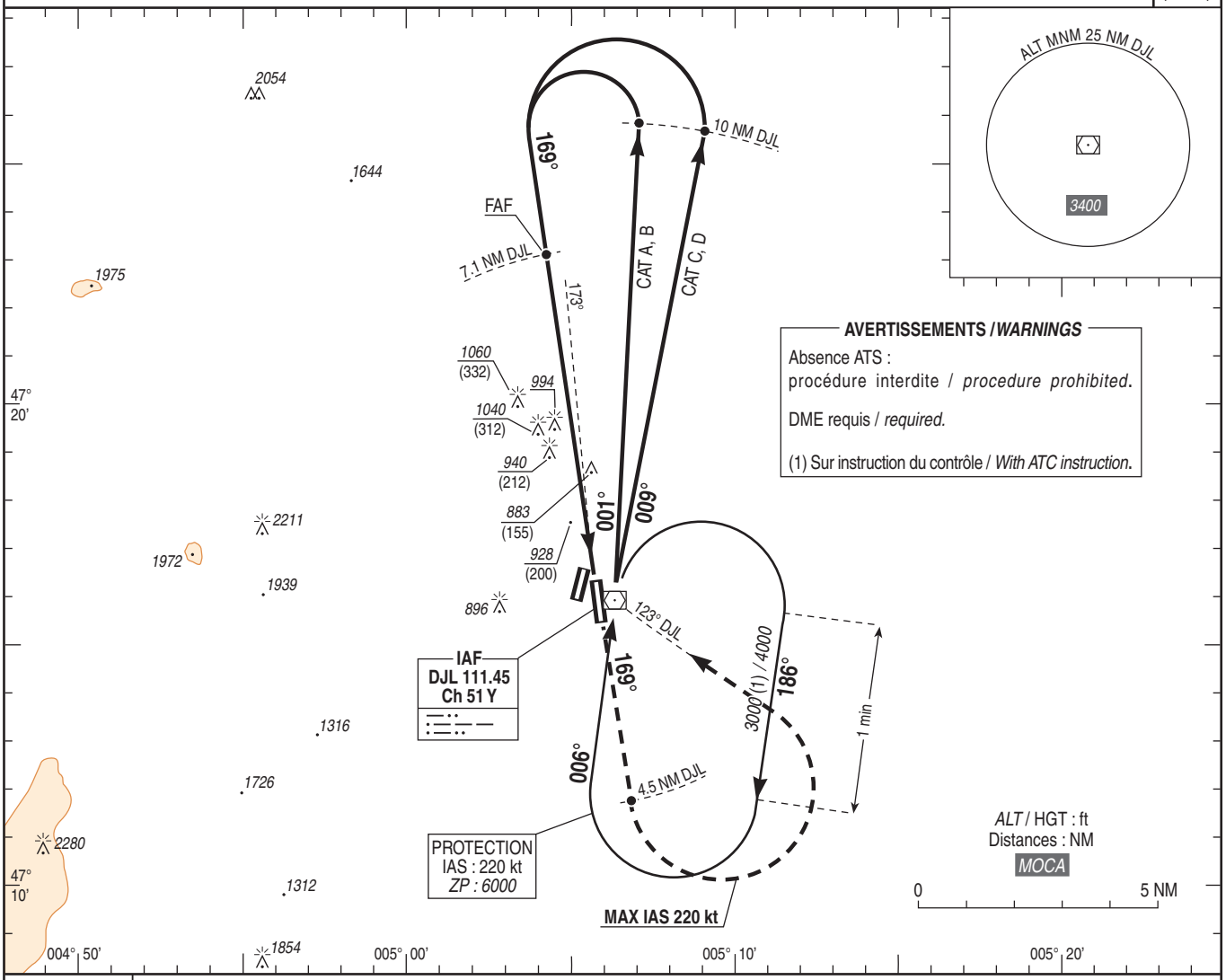
CAT A B C D

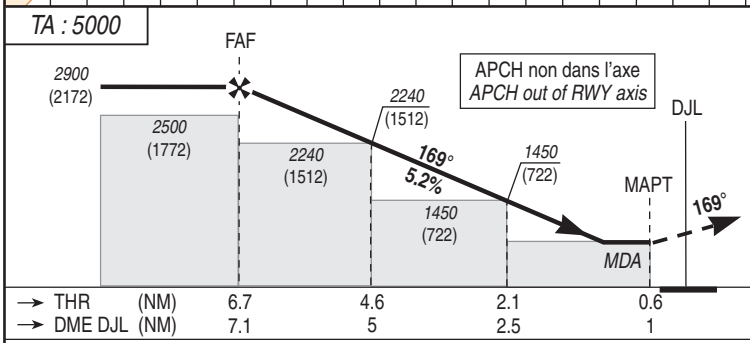
***ALT AD : 728 (26 hPa)***, *THR : 726*

VOR RWY 17

**APP :** BALE Contrôle / *Control* 125.415
TWR : NIL
**AFIS** : DIJON Information 118.330

VAR
2° E
(2020)




API : Monter **R 169 DJL (169°).**
A **4.5 NM DJL** tourner à **gauche** pour s'aligner et suivre **R 123 DJL** en montée vers ***3000*** (2272).
Monter à *1700* (972) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 169 DJL (169°).***
*At **4.5 NM DJL** turn **left** to intercept and follow **R 123 DJL** climbing up to **3000** (2272).*
*Climb up to 1700 (972) prior level acceleration.*

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

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (1)(2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1180*** (450) | 1500 | 446 | ***1240*** (510) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1340*** (610) | 1600 |
| C | | 2100 | | ***1440*** (710) | 2400 |
| D | | 2100 | | ***1460*** (730) | 3600 |

**DME DJL**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2560*** (1832) | ***2240*** (1512) | ***1930*** (1202) | ***1610*** (882) | ***1290*** (562) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites a l'Ouest des pistes 01/19 et 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 01/19 and 17/35.*
(2) Piste 01/19 interdite HN / *RWY 01/19 prohibited HN.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 6.7 NM | 5 min 45 | 4 min 44 | 4 min 01 | 3 min 30 | 3 min 06 | 2 min 31 | 2 min 10 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

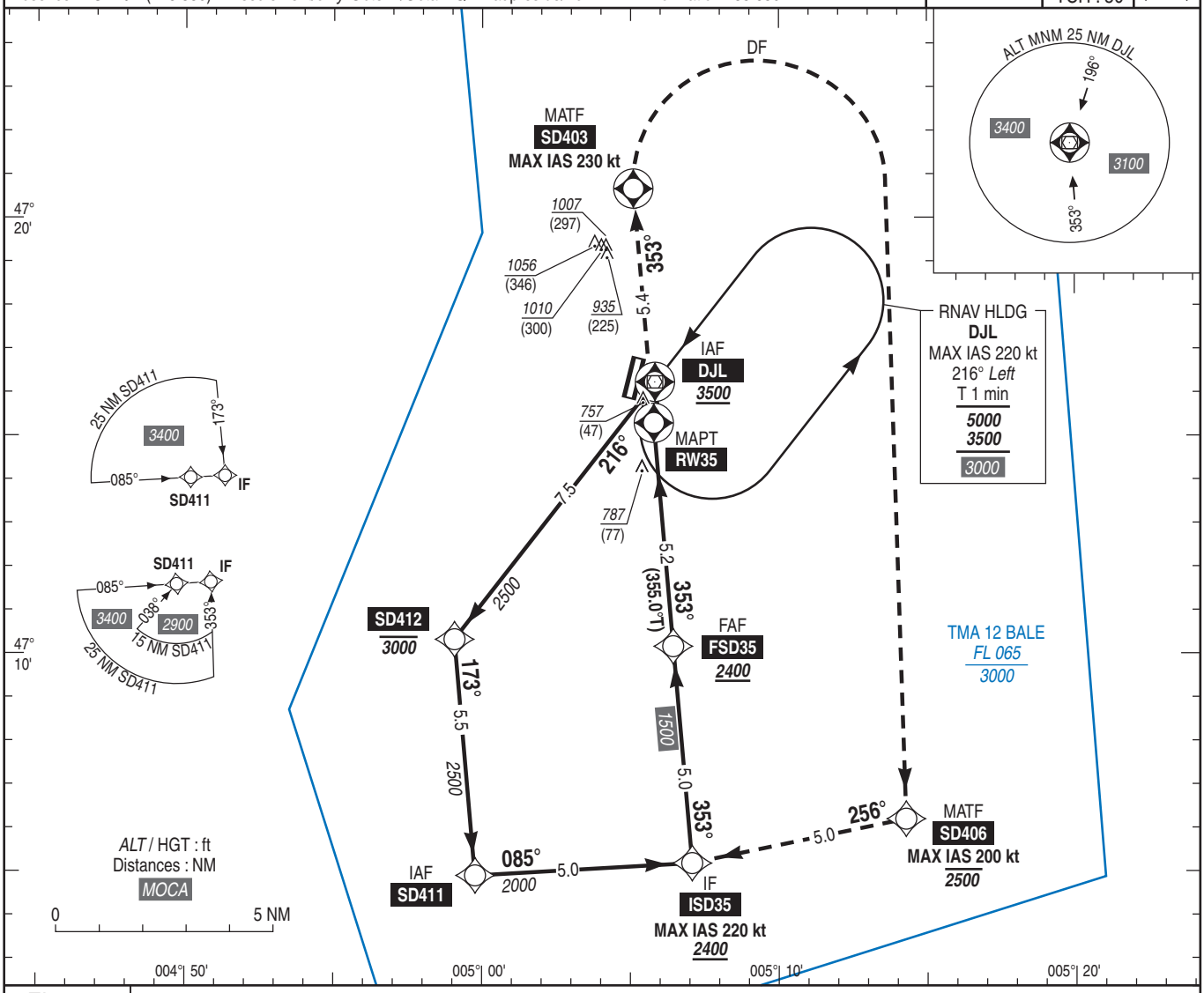
*ALT AD : 728,* ***THR : 710 (26 hPa)***

**DIJON** LONGVIC

**RNP** RWY 35

**APP :** BALE Contrôle / *Control* 125.415
TWR : NIL
**AFIS** : DIJON Information 118.330
Absence ATS : **A/A** (118.330) FR seulement/*only.* Obtenir/*Obtain* QNH auprès de/*from* BALE Information 135.850.

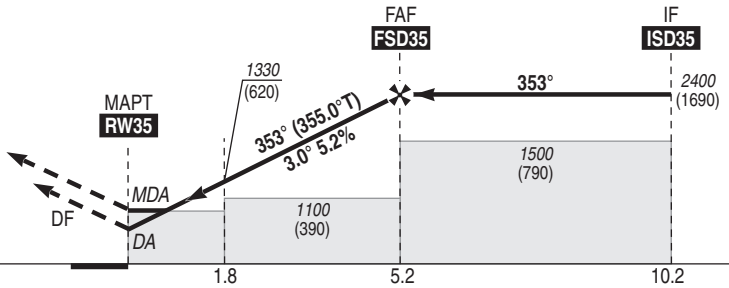
| RNP APCH | EGNOS CH 53226 E35A TCH : 50 | VAR 2° E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe.**
A **SD403** tourner à **droite** pour rejoindre directement **SD406,** en montée vers ***2400*** (1690).
Monter à *2400* (1690) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead.***
*At* ***SD403,*** *turn* ***right*** *direct to* ***SD406*** *climbing up to* ***2400*** *(1690).*
*Climb up to 2400 (1690) prior to level acceleration.*




THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2)(3) | | MVL / *Circling* (2)(3) Absence ATS Sans/*Without* QNH local | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***960*** (250) | 750 | 180 | ***1040*** (330) | 800 | 324 | ***1230*** (520) | 1500 | ***1710*** (1000) | 1500 |
| B | | | 190 | | | | ***1310*** (600) | 1600 | ***1790*** (1080) | 1600 |
| C | | | 200 | | | | ***1410*** (700) | 2400 | ***1890*** (1180) | 2400 |
| D | | | 210 | | | | ***1450*** (740) | 3600 | ***1930*** (1220) | 3600 |

**DIST RW35**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2350*** (1640) | ***2030*** (1320) | ***1720*** (1010) | ***1400*** (690) | ***1080*** (370) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites à l'Ouest des pistes 01/19 et 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 01/19 and 17/35.*
(3) Piste 01/19 interdite HN / *RWY 01/19 prohibited HN.*

| FAF - MAPT | 5.2 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 25 | 3 min 38 | 3 min 05 | 2 min 41 | 2 min 23 | 1 min 56 | 1 min 40 |
| VSP (ft/min) | | 372 | 451 | 531 | 610 | 690 | 849 | 982 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

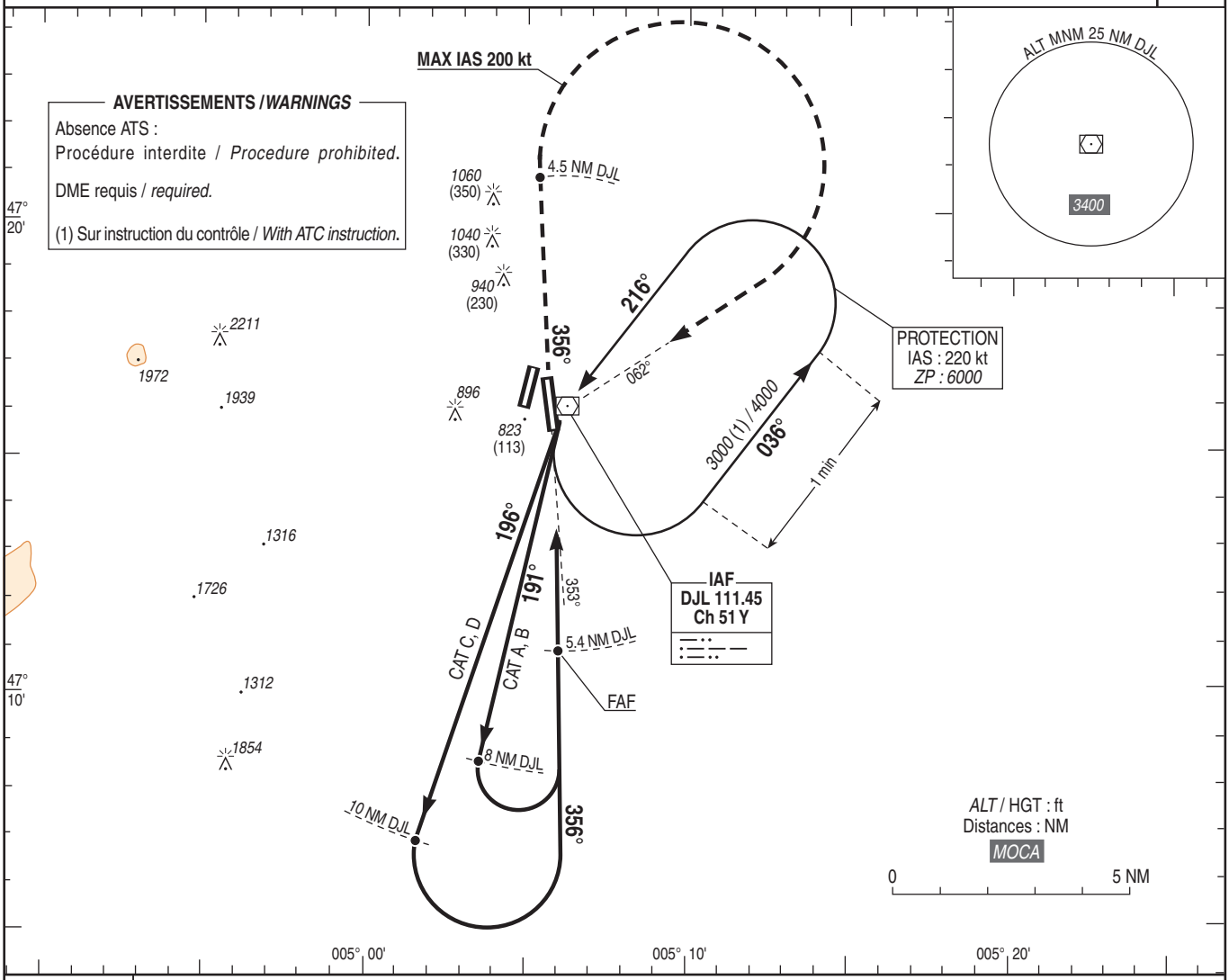
*ALT AD : 728,* ***THR : 710 (26 hPa)***

**DIJON** LONGVIC

VOR RWY 35

**APP :** BALE Contrôle / *Control* 125.415
TWR : NIL
**AFIS** : DIJON Information 118.330

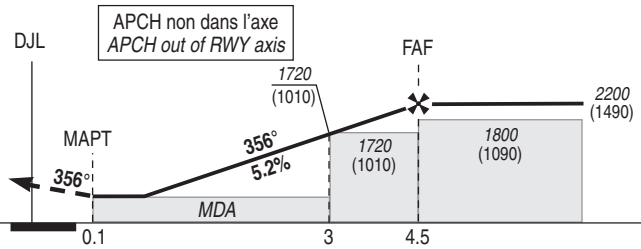
VAR
2° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter sur **R 356 DJL (356°).**
**A 4.5 NM DJL** tourner **à droite** pour s'aligner et suivre **R 062 DJL** en montée vers ***3000*** (2290).
Monter à *1700* (990) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 356 DJL (356°).***
*At* ***4.5 NM DJL*** *turn* ***right*** *to align and follow* ***R 062 DJL*** *climbing up to* ***3000*** *(2290).*
*Climb up to 1700 (990) prior level acceleration.*




| | | | |
|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | 0.1 | 3 | 4.5 |
| DME DJL ← (NM) | 1 | 3.9 | 5.4 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* (1)(2) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1070*** (360) | 900 | 359 | ***1240*** (530) | 1500 |
| B | | 900 | | ***1340*** (630) | 1600 |
| C | | 900 | | ***1440*** (730) | 2400 |
| D | | 900 | | ***1460*** (750) | 3600 |

**DME DJL**

| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***2070*** | ***1750*** | ***1440*** | ***1120*** |
| (HGT) | (1360) | (1040) | (730) | (410) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites a l'Ouest des pistes 01/19 et 17/35 / *Circling prohibited West of RWY 01/19 and 17/35.*
(2) Piste 01/19 interdite HN / *RWY 01/19 prohibited HN.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 4.5 NM | 3 min 53 | 3 min 11 | 2 min 42 | 2 min 22 | 2 min 04 | 1 min 41 | 1 min 28 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSG.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFSG - EPINAL MIRECOURT

**AD 2 LFSG.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°19'30"N 006°04'00"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 31 km NW Epinal |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1084 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 26.6 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 156 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8255°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.129°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE D'EXPLOITATION DE L'AEROPORT D'EPINAL MIRECOURT |
| | Adresse / *Address* | SEAEM<br>Avenue des Vosges<br>88500 JUVAINCOURT |
| | Telephone | 03 29 37 01 99 |
| | FAX | |
| | TELEX | SITA : EPLAMXH |
| | AFS | LFSGZPZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : aeroport@epinal-mirecourt.aeroport.fr<br>direction@epinal-mirecourt.aeroport.fr |

**AD 2 LFSG.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R PN 24HR à CODT METZ pour les vols en provenance ou à destination d'un pays hors espace Schengen ou hors Union Européenne :<br>TEL : 0970 277 401 - FAX : 03 87 36 00 84<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>Formulaire disponible sur le site de l'exploitant AD. | O/R PN 24HR to CODT METZ for flights from/to a country outside Schengen area or outside European Union :<br>TEL : 0970 277 401 - FAX : 03 87 36 00 84<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr<br>Form available on AD operator website. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BNIA BORDEAUX (voir / see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0400-2200 | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>De Novembre à Mars :<br>LUN-VEN sauf JF : 0800-1600.<br>D'Avril à Octobre :<br>LUN-VEN sauf JF : 0700-1600.<br>En dehors de ces HOR, O/R à LFSGZTZX :<br>- MAR-SAM : la veille avant 1500,<br>- DIM, LUN et JF : le dernier jour ouvrable précédent avant 1500.<br>TEL : 03 29 37 44 67 - FAX : 03 29 37 45 44<br>E-mail : afis@epinal-mirecourt.aeroport.fr | AFIS :<br>From November to March :<br>MON-FRI except public HOL : 0800-1600.<br>From April to October :<br>MON-FRI except public HOL : 0700-1600.<br>Outside these SKED, O/R from LFSGZTZX :<br>- TUE-SAT : the previous day before 1500,<br>- SUN, MON and public HOL : the last previous working day before 1500.<br>PHONE : 03 29 37 44 67 - FAX : 03 29 37 45 44<br>E-mail : afis@epinal-mirecourt.aeroport.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | JET A1 HOR AFIS.<br>100LL avitaillement automatique disponible H24. | JET A1 AFIS SKED.<br>100LL automatic fuel dispenser H24. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR AFIS. | GRF (Global Reporting Format): AFIS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSG.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | 1 chariot élévateur et 1 transpalette. | 1 forklift truck and 1 palett truck. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | 100LL - JET A1 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL : station 1 pompe.<br>JET A1 : camions avitailleurs 6000 L et 20 000 L par gravité ou pression. | 100LL : 1 pump station.<br>JET A1 : Fuel trucks 6000 L and 20 000 L by gravity or pressure. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible O/R auprès de l'exploitant AD. | Possible O/R to AD operator . |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Handling : Assistance aéroportuaire obligatoire assurée par l'exploitant d'aérodrome pour tout aéronef de MTOW >= 3 tonnes. Surtaxe à prévoir hors HOR ATS. | Handling : Compulsory airport assistance provided by AD operator for all aircraft of MTOW >= 3 tons. Expect an extra cost out of ATS SKED. |

**AD 2 LFSG.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité | In the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis et véhicules de location O/R AFIS | Taxis and car rental O/R AFIS |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSG.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 1 : en dehors HOR AFIS.<br>Niveau 5 : HOR AFIS.<br>Niveau 6 : possible PPR 48HR auprès du gestionnaire pour tout ACFT de classe 6 et supérieure transportant des passagers.<br>En dehors HOR AFIS ouverture possible PPR exploitant Niveau 5 pour tout ACFT de classe 4 ou supérieure transportant des passagers. | Level 1 : outside AFIS SKED.<br>Level 5 : AFIS SKED.<br>Level 6 : Possible PPR 48HR from AD administrator for class 6 or superior ACFT with PAX.<br>Outside AFIS SKED possible opening PPR AD operator Level 5 for class 4 ACFT or superior with PAX. |

**AD 2 LFSG.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Neige (épaisseur supérieure à 2 cm au sol) : 1 lame biaise montée sur tracteur, largeur 3 m<br>Glace/Verglas : 1 citerne 800 litres avec rampe d'épandage (CWY 1)<br>1 épandeur à granules (CWY 6S) | Snow (depth greater than 2 cm on ground) : 1 tractor equipped with a 3-metre-wide angle dozer blade<br>Surface ice/Black ice : 1 800-litre tank with spreading bar (CWY 1)<br>1 granular-spreader (CWY 6S) |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1/ Piste dégagée sur une largeur de 30 m sur toute la longueur<br>2/ Ecrêtage des bourrelets sous 30 cm<br>3/ TWY C et E<br>4/ Postes de stationnement 1 et 2 | 1/ Runway cleared over a 30-m width on its overall length<br>2/ Grading of snow banks below 30 cm<br>3/ Taxiway C and E<br>4/ Parking stands 1 and 2 |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Les procédures sont définies dans un manuel de référence (manuel de déneigement de l'aéroport) tenu à jour par nos services. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>The procedures are defined in a reference manual (airport snow clearance manual) updated by our services. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSG.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 45 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, B, D, E : 15 m<br>C, T1, T2, T3 : 22.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | A, B, D, E, T1, T2, T3 : béton<br>C : revêtu | A, B, D, E, T1, T2, T3 : concrete<br>C : paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A, B, D, E, T1, T2, T3 : 13 R/C/W/T<br>C : 45 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking aviation commerciale | commercial aviation apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Poste 1 : 1087ft (331m)<br>Poste 2 : 1089ft (332m) | Stand 1 : 1087ft (331m)<br>Stand 2 : 1089ft (332m) |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Restrictions utilisation TWY A, B, D, E, F, T1, T2 et T3 non utilisables par les aéronefs à voilure fixe d'empattement supérieur ou égal à 18 m et de largeur hors tout du train principal supérieure ou égale à 9 m.<br>Restriction d'utilisation TWY E non utilisable par les aéronefs à voilure fixe d'envergure supérieure ou égale à 26 m.<br>Restriction d'utilisation TWY F réservé aux aéronefs autorisés par le gestionnaire. | Restriction use TWY A, B, D, E, F, T1, T2 and T3 unusable by fixed-wing ACFT with wheelbase > or = 18 m and with main landing gear overall width > or = 9 m.<br>Restriction use TWY E unusable by fixed-wing ACFT with span > or = 26 m.<br>Restriction use TWY F, reserved for ACFT with authorization from AD operator. |

**AD 2 LFSG.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Postes de stationnement 1 et 2 dimensionnés pour des aéronefs jusqu'à 36 m d'envergure.<br>Postes de stationnement P1 et P2 réservés Pélicandrome.<br>Poste de stationnement 3 pour les aéronefs d'envergure 36 m et plus (postes 1 et 2 neutralisés). | Stands 1 and 2 sized for ACFT up to 36 m wingspan.<br>Stands P1 and P2 reserved for Pelicandrome.<br>Stand 3 sized for ACFT with wingspan 36 m and over (stands 1 and 2 not available) |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSG .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSG.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFSG.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSG .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | LILLE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | 0400-2200 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSG.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 085.06 (083) | 2700 x 45 | 45 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°19'26.93"N 006°03'06.55"E<br>------<br>GUND 156 FT | THR : 1084ft |
| 26 | 265.06 (263) | 2700 x 45 | 45 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°19'34.43"N 006°05'17.15"E<br>( 48°19'33.72"N 006°05'04.68"E )<br>------<br>GUND 155.9 FT | THR : 1024ft<br>TDZ : 1038.7ft<br>DTHR : 1034ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08 | 1% | NIL | NIL | 2940 x 300 | Oui / Yes | NIL |
| 26 | 1% | 120 | 120 | 2940 x 300 | Oui / Yes | NIL |

**AD 2 LFSG.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 | |
| TWY B | 1025 | | | | |
| TWY C | 1970 | | | | |
| 26 | 2700 | 2820 | 2820 | 2440 | |
| TWY A | 2430 | | | | |
| TWY B | 1690 | | | | |
| TWY C | 755 | | | | |

**AD 2 LFSG.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 46 ft | | | | | |
| 26 | - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 08 | 2700 m | 60 m | W | LIH | R | | |
| 26 | 2700 m | 60 m | W | LIH | R | 120 m | R |

**AD 2 LFSG.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | Non | No |
| | IBN | Non | No |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Non | No |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Non | No |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu | Blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène, onduleur, batteries. | Auxiliary power unit, electric inverter, batteries. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Par 550m < RVR < 800m ; <1s | By 550m < RVR < 800m ; <1s |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSG.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFSG.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFSG.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | EPINAL Information (FR) *EPINAL Information (EN)* | 120.205 MHz | HO | |
| A/A | EPINAL (FR) | 120.205 MHz | HX | Absence AFIS. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSG.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR | EPL | 113 MHz | H24 | 48°19'04.2"N 006°03'33.9"E | 1154 ft | 60NM FL500 | | | |
| NDB | EMT | 419 kHz | H24 | 48°19'56.8"N 006°11'37.1"E | 955 ft | 25NM | | 083°/4,24NM THR 26 | |
| LOC 26 (I.E.1) | MI | 110.9 MHz | H24 | 48°19'26.3"N 006°02'54.7"E | 1082 ft | | | 263°/245 m THR 08 | (1) |
| GP 26 | | 330.8 MHz | | 48°19'36.9"N 006°04'52.3"E | 1030 ft | | 15.5 m/51 ft ( 3 °) | 289°/273 m DTHR 26 | |
| OM 26 | | 75 MHz | H24 | 48°19'56.3"N 006°11'37.7"E | 908 ft | | | 083°/4,39 NM DTHR 26 | |
| MM 26 | | 75 MHz | H24 | 48°19'36.8"N 006°05'57.7"E | 965 ft | | | 083°/0,59 NM DTHR 26 | |

(1) Axe irrégulier en dessous de 200Ft AAL.
Couverture azimut GP limitée à 6° à droite de l'axe 263°.

**AD 2 LFSG.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| Roulage interdit hors RWY et TWY. | *Taxiing prohibited except on RWY and TWY.* |

**AD 2 LFSG.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFSG.22 Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART**

**22.1.1 Consignes recommandées pour un départ IFR**

RWY 08 : Monter 083° à 1600 (516) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 26 : Monter 263° à 1600 (516) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.1.2 Décollage aux instruments**

Tout ACFT dont la distance de référence est supérieure ou égale à 1800 m doit décoller depuis le début de piste.

***22.1 DEPARTURE FLIGHTS***

***22.1.1 Recommended instructions for IFR departures***

*RWY 08 : Climb 083° up to 1600 (516), then direct route up to enroute safety altitude.*

*RWY 26 : Climb 263° up to 1600 (516), then direct route up to enroute safety altitude.*

***22.1.2 IFR TKOF***

*ACFT whose distance is upper than or equal to 1800 m has to take-off from the beginning of the RWY.*

**AD 2 LFSG.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL :

- O/R PN 24 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome.
- 3 impulsions en moins de 5 secondes pour allumer le balisage en basse intensité.
- 5 impulsions en moins de 5 secondes pour allumer le balisage en haute intensité.
- Possibilité d'éteindre le balisage en effectuant 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*PCL:*

- *O/R PN 24 HR from AD operator.*
- *3 pulses in less than 5 seconds to turn on the lighting in low intensity.*
- *5 pulses in less than 5 seconds to turn on the lighting in high intensity.*
- *Can be turn off with 7 microphone switch actions in less than 5 seconds.*

**AD 2 LFSG.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFSG.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

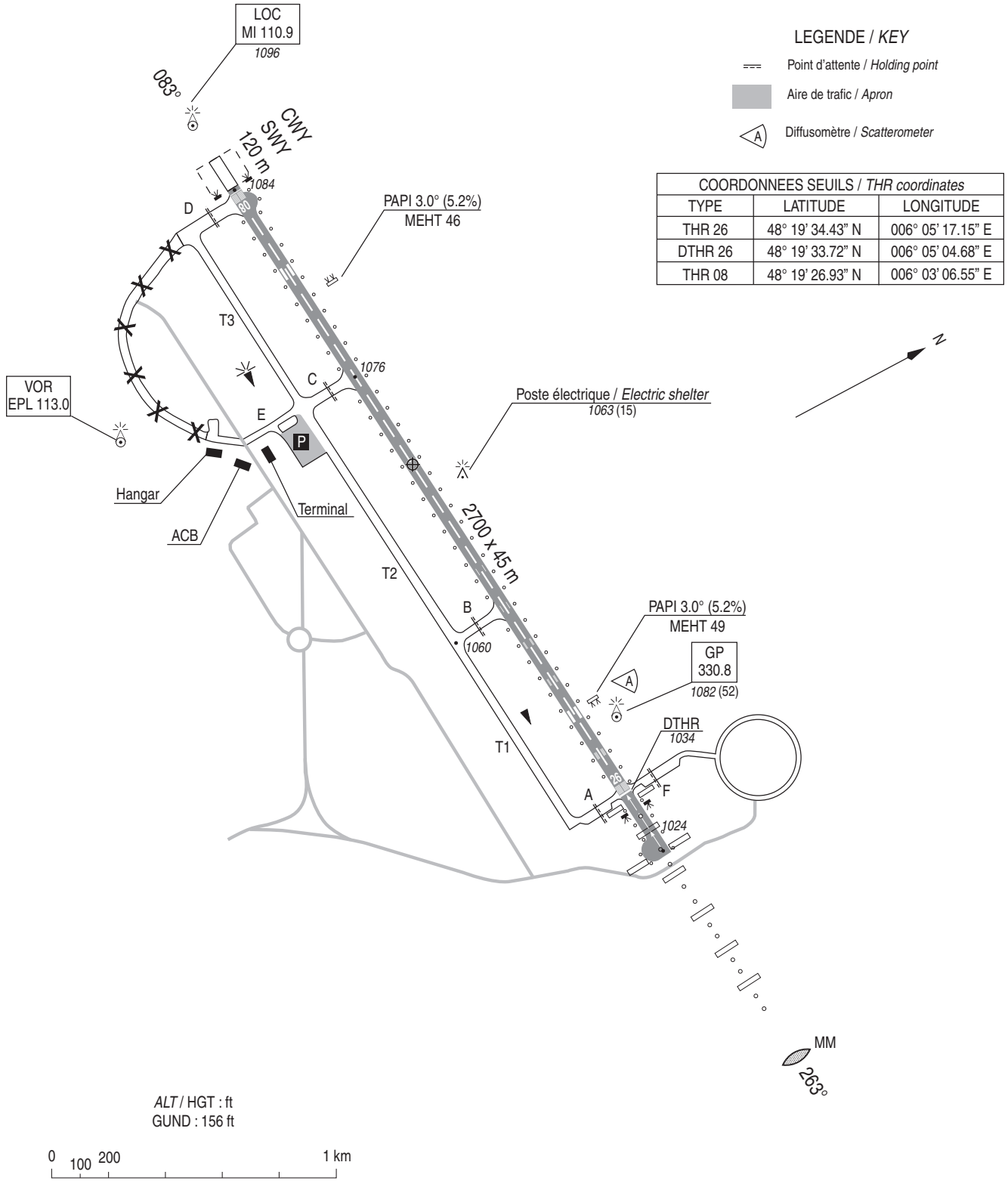
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS** : EPINAL information 120.205

## **EPINAL** MIRECOURT
48 19 30 N - 006 04 00 E
*ALT AD : 1084 (40 hPa)*

VAR 2°E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 26 | 48° 19' 34.43" N | 006° 05' 17.15" E |
| DTHR 26 | 48° 19' 33.72" N | 006° 05' 04.68" E |
| THR 08 | 48° 19' 26.93" N | 006° 03' 06.55" E |

*ALT* / HGT : ft
GUND : 156 ft

0 100 200 1 km

| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 08 | NIL | LIH | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 | Revêtue | 45 F/C/W/T | 550 | 550 | 550 | 550 |
| 26 | LIH | LIH | 2700 | 2820 | 2820 | 2440 | *Paved* | | 550 | 550 | 550 | 550 |
| | 900 m | | | | | | | | Hors HOR ATS / *Outside ATS SKED* : 800 m | | | |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / *Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNP | CONV |
|---|---|---|---|---|
| SG402 | 48°15'30.6"N | 006°22'14.2"E | X | |
| SG403 | 48°25'28.0"N | 006°20'57.2"E | X | |
| ISG26 | 48°20'29.1"N | 006°21'32.2"E | X | |
| FSG26 | 48°20'04.3"N | 006°14'04.1E | X | |
| SG409 | 48°19'18.0"N | 006°00'35.1"E | X | |
| SG411 | 48°24'52.6"N | 006°10'58.1"E | X | |
| RW26 | 48°19'33.72"N | 006°05'04.68"E | X | |
| EMT | Voir / see AD2.LFSG.19 | | X | X |



© SIA

**EPINAL** MIRECOURT

**PRECODING RNP** RWY 26

**RNP RWY 26**

| RMK | | | | | | | | | MAG VAR 2020 | | 2,1°E | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | EMT | Yes | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA SG402 | IF | SG402 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ISG26 | - | 353 | 354.6 | 5.0 | - | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA SG403 | IF | SG403 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ISG26 | - | 173 | 175.5 | 5.0 | - | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | | | | | | | | | | | | |
| INA ISG26 | IF | ISG26 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | EMT | - | 263 | 265.1 | 6.7 | R | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | SG411 | - | 353 | 355.1 | 5.0 | R | 3000 | - | 220 | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | SG403 | - | 83 | 84.9 | 6.7 | R | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ISG26 | - | 173 | 175.5 | 5.0 | - | 3000 | - | - | - | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | ISG26 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FSG26 | - | 263 | 265.3 | 5.0 | - | 3000 | | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW26 | Yes | 263 | 265.2 | 6.0 | - | - | - | - | -3.0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | SG409 | Yes | 263 | 265.0 | 3.0 | L | - | - | - | - | RNP APCH |
| | DF | SG402 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | RNP APCH |

↓



© SIA

| Input Data | |
|---|---|
| Parameters | Values |
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFSG |
| Runway | 26 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E26A |
| LTP/FTP Latitude | 481933.7150N |
| LTP/FTP Longitude | 0060504.6790E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 362.6 |
| FPAP Latitude | 481926.9300N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -6.7850 |
| FPAP Longitude | 0060306.5480E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -118.1310 |
| Threshold Crossing Height | 15.00 |
| TCH Units Selector | 1 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |
| **Output Data** | |
| Data Block | 10 07 13 06 0C 1A 00 00 01 36 |
| | 32 05 A6 41 BD 14 4E 7A 9C 02 |
| | 2A 22 FE CA FF 1A 65 FC 2C 81 |
| | 2C 01 64 00 C8 FA B8 A7 CC 6E |
| Calculated CRC Value | B8A7CC6E |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1084,* ***DTHR : 1034 (38 hPa)***

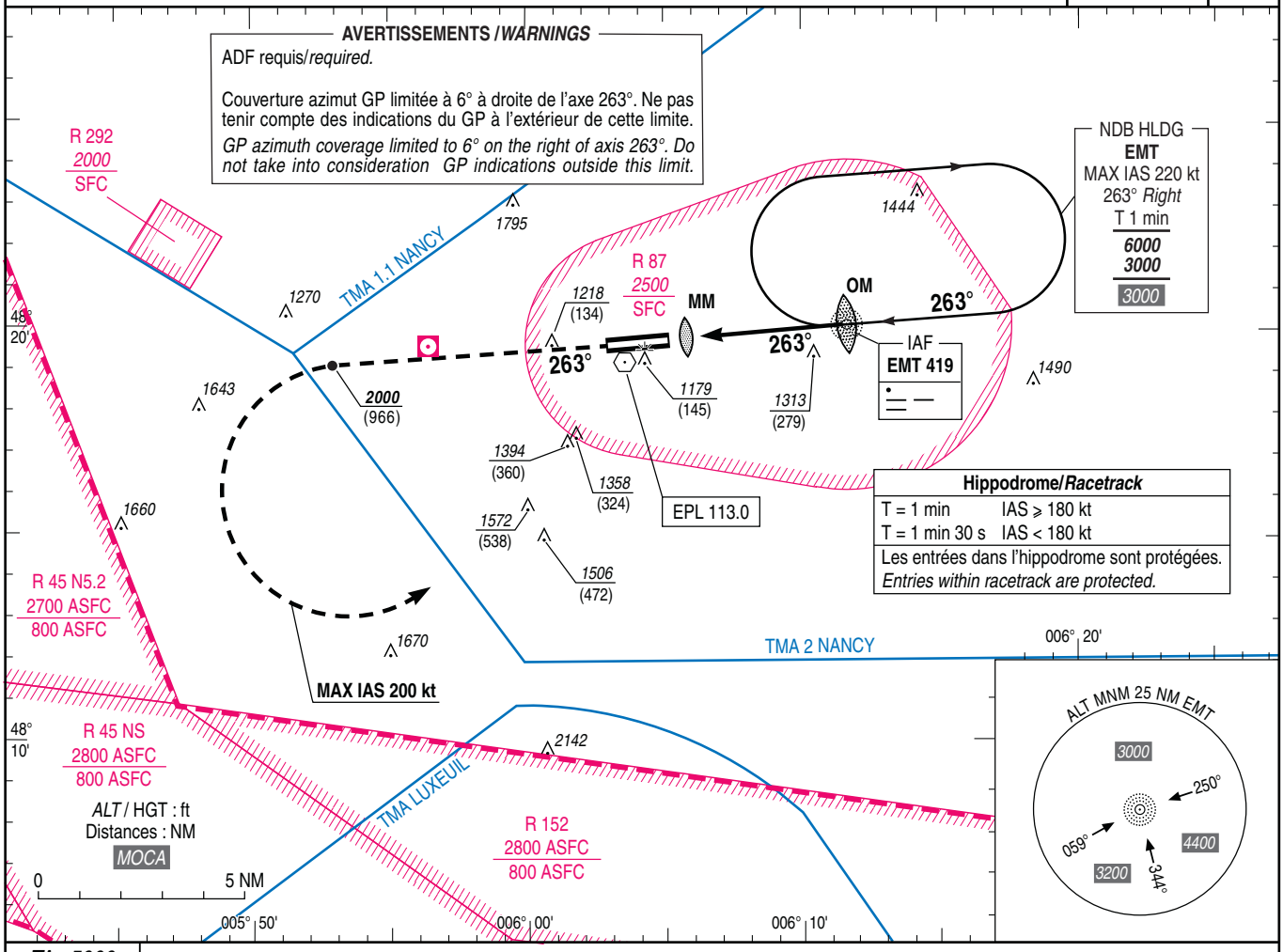
**EPINAL** MIRECOURT

ILS ou/*or* LOC RWY 26

APP : LORRAINE Approche/*Approach* / OCHEY Approche/*Approach* 127.250
TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled)*
**AFIS** : EPINAL Information 120.205 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.205) FR uniquement / *only*. Obtenir QNH auprès de / *from* ATIS LORRAINE 136.580.

**ILS**
**MI 110.9**
RDH : 49

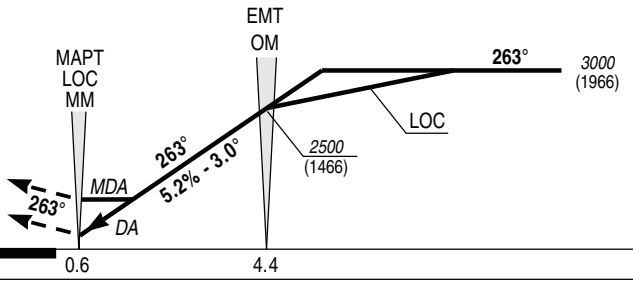
VAR
2° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**, à ***2000*** (966) tourner à **gauche** vers **EMT** et intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (1966).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *2100* (1066) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****, at* ***2000*** *(966) turn* ***left*** *to* ***EMT*** *and join the holding climbing to* ***3000*** *(1966).*
***Do not turn before MAPT****.*
*Climb at 2100 (1066) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL/*Circling* (2) absence ATS HJ seulement / *only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1240*** (200) | 550 | 188 | ***1560*** (530) | 1500 | 525 | ***1660*** (630) | 1500 | ***1840*** (810) | 1500 |
| B | ***1240*** (200) | | 198 | | 1500 | | ***1700*** (660) | 1600 | ***1880*** (840) | 1600 |
| C | ***1250*** (210) | | 208 | | 1700 | | ***1910*** (880) | 2400 | ***2090*** (1060) | 2400 |
| D | ***1260*** (220) | | 218 | | 1700 | | ***1980*** (940) | 3600 | ***2160*** (1120) | 3600 |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - DTHR | 4.4 NM | 3 min 46 | 3 min 06 | 2 min 38 | 2 min 18 | 2 min 02 | 1 min 39 | 1 min 26 |
| NDB - MAPT | 3.8 NM | 3 min 15 | 2 min 41 | 2 min 17 | 1 min 59 | 1 min 45 | 1 min 26 | 1 min 14 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

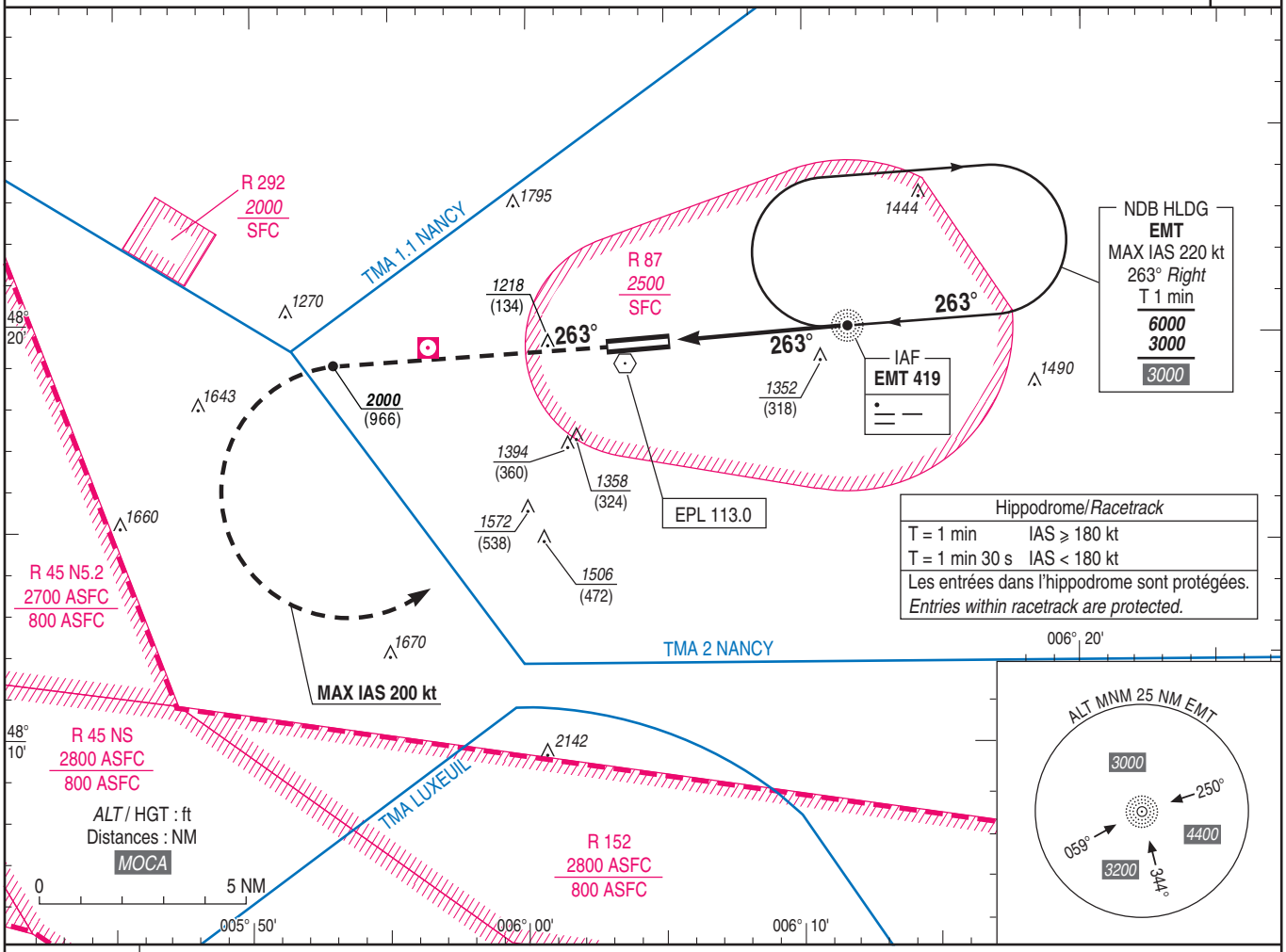
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 1084,* ***DTHR : 1034 (38 hPa)***

**EPINAL** MIRECOURT

NDB RWY 26

APP : LORRAINE Approche/*Approach* / OCHEY Approche/*Approach* 127.250
TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled)*
**AFIS** : EPINAL Information 120.205 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.205) FR uniquement / *only*. Obtenir QNH auprès de / *from* ATIS LORRAINE 136.580.

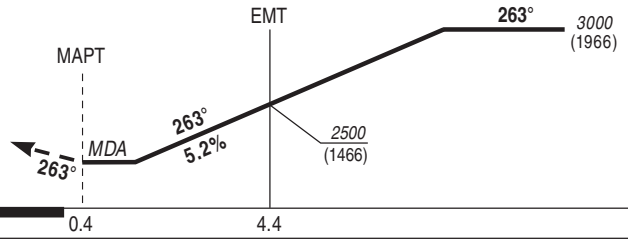
VAR
2° E
(2020)




*TA : 5000*

API : Monter **au R 263 EMT** (263°), à ***2000*** (966) tourner à **gauche** vers **EMT** et intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (1966).
**Ne pas tourner avant le MAPT.**
Monter à *2100* (1066) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***R 263 EMT*** *(263°), at* ***2000*** *(966) turn* ***left*** *to* ***EMT*** *and join the holding climbing up to* ***3000*** *(1966).*
***Do not turn before MAPT.***
*Climb at 2100 (1066) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (2) | | MVL / *Circling* absence ATS HJ seulement/*HJ only* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1600*** (570) | 1500 | 564 | ***1660*** (630) | 1500 | ***1840*** (810) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1700*** (660) | 1600 | ***1880*** (840) | 1600 |
| C | | 1900 | | ***1910*** (880) | 2400 | ***2090*** (1060) | 2400 |
| D | | 1900 | | ***1980*** (940) | 3600 | ***2160*** (1120) | 3600 |

Observations/*Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste /*Circling prohibited North of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB - DTHR | 4.4 NM | 3 min 46 | 3 min 06 | 2 min 38 | 2 min 18 | 2 min 02 | 1 min 39 | 1 min 26 |
| NDB - MAPT | 4.0 NM | 3 min 26 | 2 min 49 | 2 min 24 | 2 min 05 | 1 min 51 | 1 min 30 | 1 min 18 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C D

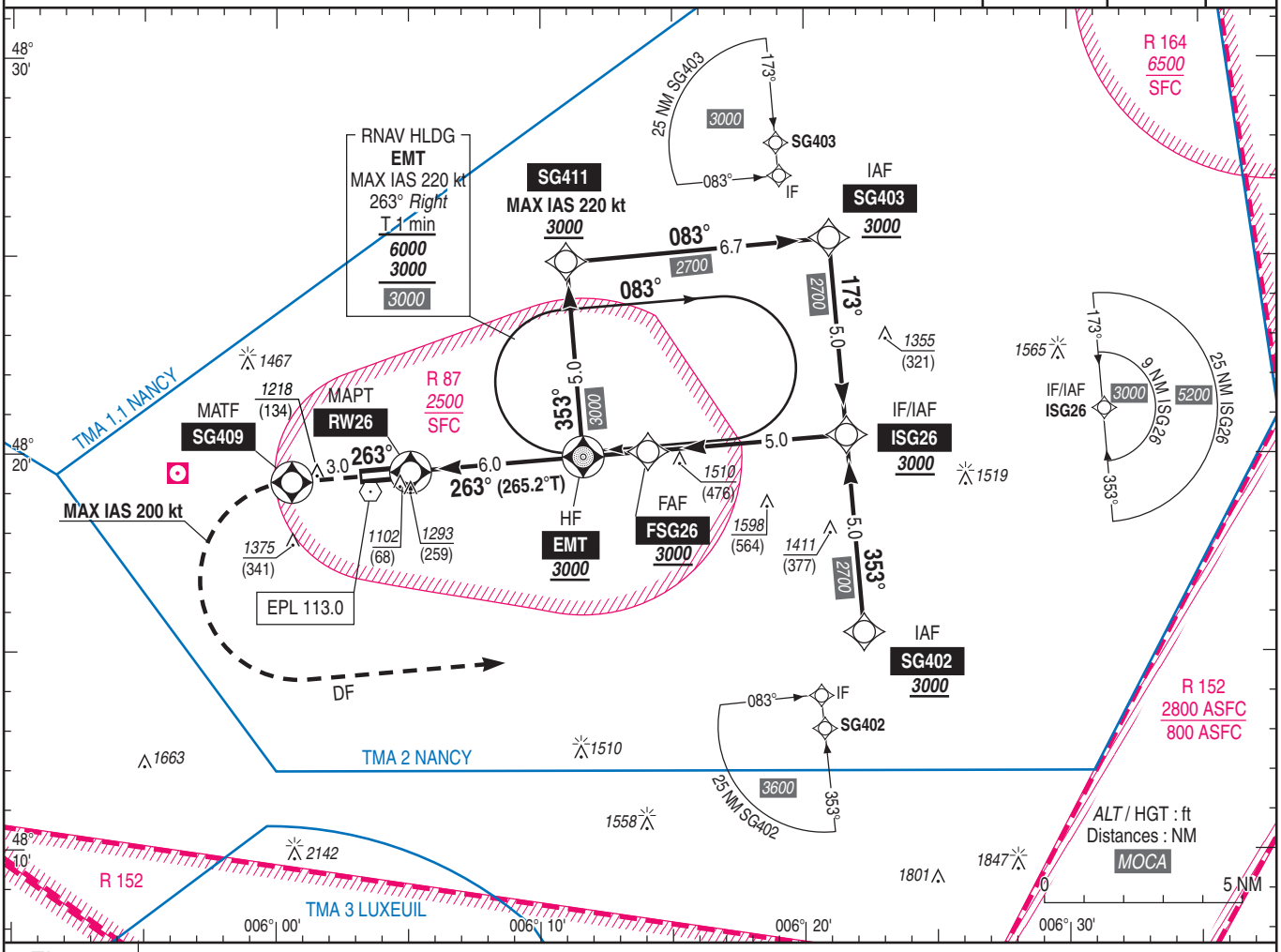
*ALT AD : 1084,* ***DTHR : 1034 (38 hPa)***

**EPINAL** MIRECOURT

**RNP** RWY 26

APP : LORRAINE Approche/*Approach* / OCHEY Approche/*Approach* 127.250
TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled)*
**AFIS** : EPINAL Information 120.205 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (120.205) FR uniquement / *only*. Obtenir QNH auprès de / *from* ATIS LORRAINE 136.580.

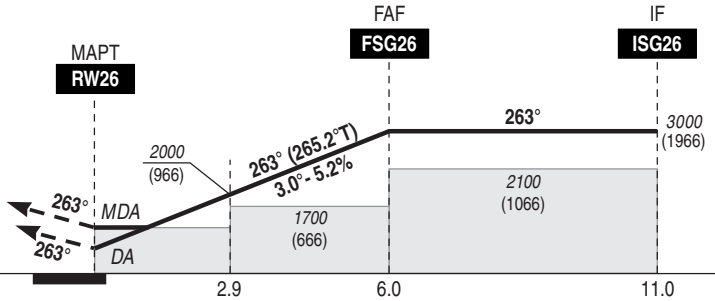
| RNP APCH | EGNOS Ch 41012 E26A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




TA : 5000

API : Monter vers **SG409**. A **SG409,** tourner à **gauche** pour rejoindre directement **SG402** en montée vers ***3000*** (1966).
Monter à *2100* (1066) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb direct to* ***SG409****. At* ***SG409****, turn* ***left*** *and join* ***SG402*** *up to* ***3000*** *(1966).*
*Climb to 2100 (1066) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | LPV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (2) | | MVL / *Circling* (2) absence ATS HJ seulement/*only* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1290*** (250) | 750 | 249 | ***1540*** (510) | 1500 | 505 | ***1660*** (630) | 1500 | ***1840*** (810) | 1500 |
| B | ***1300*** (260) | | 259 | | 1500 | | ***1700*** (660) | 1600 | ***1880*** (850) | 1600 |
| C | ***1310*** (270) | | 269 | | 1600 | | ***1910*** (880) | 2400 | ***2090*** (1060) | 2400 |
| D | ***1320*** (280) | | 279 | | 1600 | | ***1980*** (940) | 3600 | ***2160*** (1130) | 3600 |

| DIST RW26 NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1720*** (686) | ***2040*** (1006) | ***2360*** (1326) | ***2680*** (1646) | ***3000*** (1966) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Nord de la piste / *Circling prohibited North of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche/ *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - MAPT | 6.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 12 | 4 min 17 | 3 min 38 | 3 min 10 | 2 min 48 | 2 min 16 | 1 min 58 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSI.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFSI - SAINT DIZIER ROBINSON

**AD 2 LFSI.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°38'01"N 004°54'29"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Croisée de la piste et de la bretelle D | Crossing of runway and ramp D |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 Km SW SAINT DIZIER (52 - HAUTE MARNE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 459 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 25.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 152 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.5199°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.131°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA 113 - BP 61 - 52102 SAINT DIZIER CEDEX | |
| | Telephone | 03 51 73 10 43 - 863 113 1043 (directeur des vols/flight director)<br>03 25 07 80 15 - 811 113 8015 (Chef de quart/Duty officer) | |
| | FAX | 03 51 73 20 35 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFSIZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSI.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS SKED |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | - Section opérations : 03.51.73.10.34 HOR ATS<br>- BRIA de rattachement : LE BOURGET 01.48.62.53.14 FAX : 01.48.62.65.04<br>- BIVC : Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 | - OPS office : 03.51.73.10.34 ATS SKED<br>- BRIA briefing office : LE BOURGET 01.48.62.53.14 - FAX : 01.48.62.65.04<br>- Central Flight Information Office Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24 : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 |
| 5 | BDP / *ARO* | HOR ATS | ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | OBS : 0600-1600 ou fin des vols<br>PREVI : 0445-1620 ou fin des vols | OBS : 0600-1600 or end of flights<br>FORECAST : 0445-1620 or end of flights |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0730-1620<br>VEN : 0730-1400<br>HN : O/R la veille avant 1530<br>SAM-DIM-JF : O/R le dernier JO avant 1430 | MON-THU : 0730-1620<br>FRI : 0730-1400<br>HN : O/R on eve before 1530<br>SAT-SUN-HOL : O/R before 1430 on last working day |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS - SAM-DIM-JF : O/R 1 h | ATS SKED - SAT-SUN-HOL : O/R 1 h |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | HOR ATS | ATS SKED |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSI.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling installations |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34 - O150 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 225 m3 - 16.6 L/s | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | OUI | YES |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Surface disponible restreinte (chauffée)<br>Porte 18 m x 4.8 m - surface 400 m2 | Limited available surface (heated)<br>Gate 18 m x 4.8 m - surface 400 m2 |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | 1er échelon : RAFALE<br>2ème échelon : RAFALE<br>Accueil tout ACFT AA (Section Accueil Aéronefs SAA) | 1st level : RAFALE<br>2nd level : RAFALE<br>Reception of all AA ACFT (Aircraft Reception Section SAA) |
| 7 | Observations / *Remarks* | LHOX - OXRB - LOX tout appareil FAF | LHOX - OXRB - LOX all FAF devices |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSI .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL uniquement<br>Ville : hôtels, cercle de garnison | AD : MIL only<br>City : restaurants, troops circle |
| 2 | Restaurants | AD : MIL uniquement<br>Ville : restaurants, cercle de garnison | AD : MIL only<br>City : restaurants, troops circle |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : cars MIL selon HOR de travail<br>Ville : taxis | AD : MIL buses per working hours<br>City : taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : infirmerie, ambulances, permanence médicale pendant les activités aériennes<br>Ville : hôpital 4 km - clinique 5 km | AD : Health care unit, ambulances, medical service during flying activity<br>City : hospital at 4 km - clinic at 5 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | En ville | In the city |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In the city |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSI .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 6 VMA108 (10000L d'eau, 100L d'émulseur, 250kg de poudre et 30kg de CO2)<br>2 VMA105 (10000L d'eau et 1000L d'émulseur)<br>2 VSA (moyens de désincarcération)<br>2 VIRP (600L d'eau, 1000kg de poudre et 2 bouteilles de 32kg de CO2) | 6 VMA108 : Aerodrom Foam Vehicle (10000L of water, 100L of emulsifier, 250kg of powder and 30kg of CO2)<br>2 VMA105 : Aerodrom Foam Vehicle (10000L of water and 1000L of emulsifier)<br>2 VSA : Aeronautical Emergency Truck (Disincarceration means)<br>2 VIRP : Multi-purpose Rapid intervention vehicle (600L of water, 1000kg of powder and 2 bottles of 32kg of CO2) |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Grue de levage par société civile | Lift crane by civil society |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 5 - OTAN : 5<br>Plan de secours établi avec les préfectures de Haute-Marne. | ICAO : 5 - NATO : 5<br>Contingency plan prepared with the Haute-Marne prefectures. |

**AD 2 LFSI .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 déneigeuses SCHMIDT<br>2 balayeuses IVECO avec kit balai ou lame biaise<br>2 épandeuses de XS 76 ARVEL<br>1 camion UNIMOG + FRAISE<br>1 cuve de 60 m3 de dégivrant | 2 snow removers SCHMIDT<br>2 sweepers IVECO with brush kit or angle blade<br>2 spreader trucks of XS 76 ARVEL<br>1 truck UNIMOG + snow cutter<br>1 60 m3 tank of XS 76 |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste, taxiways A, E, P, C, D, G et F | Runway, taxiways A, E, P, C, D, G and F |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | XS76 | XS76 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Utilisable toute l'année. | Available all year round. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSI.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG A400 : Macadam<br>PRKG VIP : Béton<br>PRKG ZTO : Béton<br>PRKG RAF1 : Béton | PRKG A400 : Macadam<br>PRKG VIP : Concrete<br>PRKG ZTO : Concrete<br>PRKG RAF1 : Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG A400 : 11 F/C/W/T<br>PRKG VIP : 25/R/B/W/T<br>PRKG ZTO : 19/R/B/W/T<br>PRKG RAF1 : 21/R/B/W/T | PRKG A400 : 11 F/C/W/T<br>PRKG VIP : 25/R/B/W/T<br>PRKG ZTO : 19/R/B/W/T<br>PRKG RAF1 : 21/R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY P, bretelles A, B, C et E : 15m<br>Bretelle D : 25m | TWY P, ramps A, B, C and E : 15m<br>Ramp D : 25m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY principal : macadam<br>Bretelles A, B, C, D, E, F, G : béton bitumeux | Main TWY : macadam<br>Ramps A, B, C, D, E, F, G : bitumen concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY principal : 26 F/C/W/T<br>Bretelle A : 21 F/C/W/T<br>Bretelle B : 36 F/C/W/T<br>Bretelle C : 26 F/C/W/T<br>Bretelle D : 22 F/B/W/T-26 F/C/W/T<br>Bretelle E : 44 F/C/W/T<br>Bretelle F : 30 F/B/W/T<br>Bretelle G : 29 F/B/W/T<br>Bretelle S : 23 F/C/W/T | Main TWY : 26 F/C/W/T<br>Ramp A : 21 F/C/W/T<br>Ramp B : 36 F/C/W/T<br>Ramp C : 26 F/C/W/TI<br>Ramp D : 22 F/B/W/T-26 F/C/W/T<br>Ramp E : 44 F/C/W/T<br>Ramp F : 30 F/B/W/T<br>Ramp G : 29 F/B//W/T<br>Ramp S : 23 F/C/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points de manoeuvre sud des QFU 11 et 29<br>QFU 11 : 48°38'24.90"N 004°53'03.68"E<br>QFU 29 : 48°37'54.35"N 004°54'52.15"E | Manoeuvring points South of QFUs 11 and 29<br>QFU 11 : 48°38'24.90"N 004°53'03.68"E<br>QFU 29 : 48°37'54.35"N 004°54'52.15"E |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | QFU 11 : 444 ft<br>QFU 29 : 458 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSI.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Panneaux indicateurs de parking. | Parking indication panels. |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Ligne jaune de guidage au sol. | Yellow ground guide line. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | NIL | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marques d'identification de piste, marques de seuil de piste, marques d'axe de piste, marques latérales de piste revêtue, marques latérales de piste non revêtue, marques de point cible, marques de zone de toucher des roues, marques axiales de voie de circulation, marques de point d'arrêt avant piste, marques de prolongement d'arrêt. | Rwy designation marking, Rwy threshold marking, Rwy centreline marking, paved Rwy side strip marking, no paved Rwy side strip marking, aiming point marking, touchdown point marking, axial twy marking, Rwy holding point marking, Swy marking. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSI .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Emplacement des BAR signalé par 6 cercles jaunes diamètre 3 m sur piste.<br>Panneaux (rond jaune sur fond bleu) de part et d'autre de la piste à l'emplacement des brins d'arrêts éclairés de nuit, panneaux IRDM côté sud de la piste. | Location of BARs indicated by 6 yellow 3 m diameter circuits on runway.<br>Panels (yellow circle on blue background) on either side of the runway at the location of arrestor cables lighted by night, IRDM signs south side of Rwy. |

**AD 2 LFSI.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFSI | |

**AD 2 LFSI.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | DMA SAINT DIZIER | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSI .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NANCY | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | SAINT DIZIER | |
| | Période de validité / *Validity period* | 3 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TAF long | Long TAF |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | Toutes les 6 h pendant les horaires d'ouverture station | Every 6 h during station working hours |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL - CR | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W - SWH - SWM - SWL | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | WXR - APT | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 03 51 73 14 14 (CIV) - 863 113 1414 (MIL) | |

**AD 2 LFSI.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 113.00 (110.48) | 2413 x 45 | 22 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°38'24.90"N 004°53'03.68"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 444ft |
| 29 | 293.00 (290.48) | 2413 x 45 | 22 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°37'54.35"N 004°54'52.15"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 458ft |
| 11L | 113.00 (110.48) | 1200 x 100 | NIL<br>gazon / grass | 48°38'12.55"N 004°54'04.09"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 452ft |
| 29R | 293.00 (290.48) | 1200 x 100 | NIL<br>gazon / grass | 48°37'57.35"N 004°54'58.04"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 458ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 29 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 11L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 29R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) - RWY 11/29 : surface béton - macadam/concrete - macadam
- THR11 : 34 R/B/W/T THR29 : 26 R/B//W/T
- RWY 11/29 : BAR AERAZUR EFA type 5 sur SWY à chaque extrémité à 20 m du seuil. BRA à 400 m des extrémités de RWY de service./BAR AERAZUR EFA type 5 on SWY at each end, at 20 m from threshold. BRA at 400 m from ends of service RWY.
- RWY 11/29 ; inutilisable hors RWY/Unavailable outside RWY

(2) RWY 11L/29R : BATR utilisée sur 1200m partie Est par ACB./BATR used over 1200m, East part, by ACB.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSI.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 2413 | 2413 | 2413 | 2413 | Les distances déclarées ne prennent pas en compte les distances des barrières ou brins d'arrêt / seuil.<br>Declared distances don't consider distances between barrier or arresting cable and THR. |
| 29 | 2413 | 2413 | 2413 | 2413 | |

**AD 2 LFSI.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | - NIL | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | | | | | |
| 29 | CAT I - 980 m - HI<br>5 intensités<br>2 feux à éclats HI<br>3 intensités | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 11 | 2413 m | 60 m | W | HI - 5 intensités | R | | |
| 29 | 2413 m | 60 m | W | HI - 5 intensités | R | | |

**AD 2 LFSI.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus omnidirectionnels. | Blue omnidirectional lights. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Onduleurs | Inverters |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Inférieur à 1 seconde. | Less than 1 second. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux ELAUL disponibles (2 remorques de 56 feux). | ELAUL type lights available (2 trailers of 56 lights). |

**AD 2 LFSI.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFSI.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR SAINT DIZIER**<br><br>48°49'26"N , 004°48'51"E - 48°43'04"N , 005°12'37"E - arc horaire de 13 NM de rayon centré sur 48°38'01"N , 004°54'29"E - 48°26'03"N , 005°02'08"E - 48°32'55"N , 004°38'03"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 48°38'01"N , 004°54'29"E - 48°49'26"N , 004°48'51"E | D | FL 055<br>----------<br>SFC | APP<br><br>SAINT DIZIER Approche (FR)<br>SAINT DIZIER Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>SAINT DIZIER Tour (FR)<br>SAINT DIZIER Tower (EN) | Possible activation H24.<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion des zones LF-R 69, LF-R 6E et LF-R 215, lorsqu'elles sont actives.<br>La désactivation est annoncée par RAI 134.775 MHz.<br>Activité connue de STRASBOURG INFO.<br>LF-P 72 SAINT DIZIER : pénétration interdite.<br>Dérogation : cf. AIP ENR 5.1<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for LF- R 69 LF- R 6 E and LF- R 215 when active.<br>Deactivation announced on RAI 134.775<br>Activity known on STRASBOURG INFO.<br>LF-P 72 SAINT DIZIER : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSI.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | SAINT DIZIER Approche (FR)<br>*SAINT DIZIER Approach (EN)* | 134.775 MHz | HOR ATS | Fréquence de transit/Transit frequency |
| APP | SAINT DIZIER Approche (FR)<br>*SAINT DIZIER Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | |
| APP | SAINT DIZIER Approche (FR)<br>*SAINT DIZIER Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| APP | SAINT DIZIER Approche (FR)<br>*SAINT DIZIER Approach (EN)* | 342.000 MHz | HOR ATS | Recueil/Recovery |
| APP | SAINT DIZIER Approche (FR)<br>*SAINT DIZIER Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | |
| APP | SAINT DIZIER Approche (FR)<br>*SAINT DIZIER Approach (EN)* | 388.800 MHz | HOR ATS | Montées - O/R à l'APP./Climb phases - O/R to APP |
| PAR | SAINT DIZIER Precision (FR)<br>*SAINT DIZIER Precision (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | Utilise toutes les fréq SRE - Utilisable QFU 29 ou 11/<br>Use all the SRE frequencies - Available for QFU 29 or 11 |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | O/R APP |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 140.900 MHz | HOR ATS | O/R APP |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | O/R APP |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 335.575 MHz | HOR ATS | O/R APP |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | O/R APP |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 355.575 MHz | HOR ATS | O/R APP |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | O/R APP |
| SRE | SAINT DIZIER Radar (FR)<br>*SAINT DIZIER Radar (EN)* | 362.975 MHz | HOR ATS | O/R APP - Particulière zone/Special area |
| TWR | SAINT DIZIER Tour (FR)<br>*SAINT DIZIER Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | Roulage/Taxiing |
| TWR | SAINT DIZIER Tour (FR)<br>*SAINT DIZIER Tower (EN)* | 140.175 MHz | HOR ATS | Alignement décollage/Alignment for take-off |
| TWR | SAINT DIZIER Tour (FR)<br>*SAINT DIZIER Tower (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| TWR | SAINT DIZIER Tour (FR)<br>*SAINT DIZIER Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | Roulage/Taxiing |
| TWR | SAINT DIZIER Tour (FR)<br>*SAINT DIZIER Tower (EN)* | 374.875 MHz | HOR ATS | Alignement décollage/Alignment for take-off |
| VDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | |
| VDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | |
| VDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | |
| VDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 134.775 MHz | HOR ATS | |
| VDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 138.350 MHz | HOR ATS | |
| VDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 335.575 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 342.000 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 355.575 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 362.975 MHz | HOR ATS | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR) | 374.875 MHz | HOR ATS | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | *SAINT DIZIER Homer (EN)* | | | |
| UDF | SAINT DIZIER Gonio (FR)<br>*SAINT DIZIER Homer (EN)* | 388.800 MHz | HOR ATS | |

**AD 2 LFSI.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | SDI | CH 87X | H24 | 48°38'13.2"N 004°53'21.1"E | 447 ft | | | 133°/507 m THR 11 | |
| LOC 29 (I) | SDI | 108.9 MHz | H24 | 48°38'29.9"N 004°52'45.8"E | 441 ft | | | 291°/398 m THR 11 | (1) |
| GP 29 | | 329.3 MHz | | 48°37'54.5"N 004°54'36.0"E | 455 ft | | 15.8 m/52 ft<br>( 3 °) | 269°/332 m THR 29 | |
| OM 29 | | 75 MHz | H24 | 48°36'16.4"N 005°00'43.5"E | 619 ft | | | 111°/4,21 NM THR 29 | |
| MM 29 | | 75 MHz | H24 | 48°37'42.2"N 004°55'36.0"E | 449 ft | | | 111°/973 m THR 29 | |

(1) Inutilisable par ACFT CIV.

**AD 2 LFSI.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 GENERALITES**

- AD à usage restreint.
- Dérogation permanente pour l'ACB de Saint-Dizier, aux GLD et ACFT de l'ACB.
- Interdit aux ACFT non munis de radio, sauf accord préalable du chef de l'ESCA 1C113.
- ATT soumis à accord préalable du DV pour les ACFT non basés. PPR devra figurer en case 18 du PLN. Préavis de 48h demandé pour une arrivée requérant un niveau RFFS supérieur à 5.
- Tout travail avec l'approche de Saint-Dizier (descentes, remontées, procédures d'APP/APP) pour les appareils militaires non basés, est soumis à l'accord du chef de quart au :
811.113.8015 (PNIA) ou 03.25.07.80.15.
- Après une procédure de départ omnidirectionnel, planifier MMD, RLP, EPL, DIKOL ou TRO (premier point dans le champ route du PLN).
- Utilisation simultanée piste revêtue et piste non revêtue interdite.
- Masses maximales limitées à 55 tonnes pour les C130 et à 130 tonnes pour les A400M.

**20.2 ROULAGE**

- Les ACFT de plus de 36 mètres d'envergure ne peuvent emprunter que la bretelle D pour libérer et accéder à la piste.
- Le TWY principal entre A et l'emplacement 47, les voies de circulation A, B et C sont limités aux aéronefs de lettre code A.
- Le TWY principal entre l'emplacement 47 et la voie de circulation E est limité aux aéronefs de lettre code C.
- L'accès aux parking ZATAC et ZA sont limités aux aéronefs d'envergure inférieure ou égale à 11m.
- Les ACFT civils autorisés à se poser peuvent emprunter uniquement les TWY entre l'emplacement 47 et la bretelle E.

**20.1 GENERAL INFORMATIONS**

- AD with restricted use.
- Permanent waiver for the Saint-Dizier ACB, for GLDs and ACB ACFT.
- Prohibited to ACFT not equipped with radio, unless prior permission from ESCA Chief 1C113.
- LDG subject to prior permission of Flight Director for non-based ACFT. The PPR must be entered in box 18 of the PLN. 48h notice required for an arrival requiring an RFFS level higher than 5.
- All works with the Saint-Dizier approach (descents, ascents, APP/APP procedures) for non-based military aircraft, is subject to agreement of the duty officer at :
811.113.8015 (PNIA) or 03.25.07.80.15.
- After an omnidirectional departure procedure, plan MMD, RLP, EPL, DIKOL or TRO (first point in route field of the PLN).
- Simultaneous use of paved and unpaved RWY prohibited.
- Maximum weights limited to 55 tonnes for the C130 and 130 tonnes for the A400M.

**20.2 TAXIING**

- ACFT with a span of more than 36 meters can only use ramp D to exit or access the runway.
- Main TWY between A and slot 47, strips A, B and C limited to letter code A aircrafts.
- Main TWY between slot 47 and strips E limited to letter code C aircrafts.
- The access to ZATAC apron and ZA limited to aircraft span lower or egal to 11m.
- Civilian ACFT authorized can only use TWY between slot 47 and ramp E.

**AD 2 LFSI.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**NIL**

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSI.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 GENERALITES**

- Survol de l'AD interdit H24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.
- QFU 11 circuit à droite.
- Circuit ACB au nord de la RWY.

**22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

- *RWY 11* : Monter RM 116 ° vers 3500 (3041), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.
- *RWY 29* : Monter RM 286 ° à 4.4% jusqu'à 540 (81) (1), poursuivre la montée vers 2500 (2041), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.

(1) Pente théorique de montée; obstacle pénalisant : arbre de 518 ft situé à 486 m de la DER à 207 m à gauche de l'axe.

**22. 3 VFR SPECIAL**

Uniquement de jour
Peut être autorisé par SAINT-DIZIER APP ou TWR à l'intérieur de la zone de contrôle si les conditions suivantes sont appliquées :
Visibilité supérieur ou égal à 2000m (HEL 1600m) + Hauteur de la base des nuages (BKN, OVC) supérieure ou égale à 1000ft (HEL 700ft) + IAS inférieur ou égale à 140 kts.

**22. 4 CAM A VUE SPECIAL**

Uniquement de jour
Peut être autorisé par SAINT-DIZIER APP ou TWR à l'intérieur de la zone de contrôle si les conditions suivantes sont appliquées:
Visibilité en vol supérieur ou égal 3700 m ou distance parcourue en 30 SEC de vol (valeur la plus élevée) + Hauteur de la base des nuages (SCT, BKN, OVC) supérieure ou égale à 1000ft.

**22.5 LVP**

- Procédures par faible visibilité (LVP) mise en place lorsque la RVR est inférieure à 800m.
- L'alignement pour le décollage n'est autorisé que depuis les bretelles A en piste 11 et E en piste 29.
- La circulation au sol est limitée aux véhicules de secours et aux citernes, en fréquence radio.

**22.1 GENERAL INFORMATIONS**

- AD fly-over prohibited H24 below 300 m (1000 ft) ASFC.
- QFU 11 right hand pattern.
- ACB pattern North of RWY

**22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES**

- *RWY 11* : Climb MAG Track 116 ° up to 3500 (3041), then direct route up to en route safety altitude.
- *RWY 29* : Climb MAG Track 286 ° at 4.4% up to 540 (81) (1), continue climb up to 2500 (2041), then direct route up to en route safety altitude.

(1) Theorical slope : penalizing obstacle : tree 518 ft at 486 m from DER and 207 m left of axis.

**22. 3 SPECIAL VFR FLIGHT**

During day only
May be approved by SAINT-DIZIER APP or TWR, within Control Zone, if the following conditions are applied :
Visibility more or equal to 2000m (HEL 1600m) + Cloud base (BKN, OVC) more or equal to 1000ft (HEL 700ft) + IAS less or equal to 140 kts.

**22. 4 SPECIAL OAT TYPE VICTOR FLIGHT**

During day only
May be approved by SAINT-DIZIER APP or TWR, within Control Zone, if the following conditions are applied :
Visibility more or equal to 3700m or distance covered in 30 sec of flight + Cloud base (SCT, BKN, OVC) more or equal to 1000ft.

**22.5 LVP**

- Low visibility procedures (LVP) set up when RVR is lower than 800m.
- Line-up for take off only available from strip A RWY 11 and strip E RWY 29.
- Taxiing limited to emergency vehicles and fuel trucks with radio frequency contact.

**AD 2 LFSI.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Forte concentration d'oiseaux aux abords du lac du Der dans le 238 ° - 6 NM de l'AD.

High concentration of birds around the Der lake in the 238 ° sector - 6 NM from AD.

**AD 2 LFSI.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFSI.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP RWY 11 | LNAV |
| RWY 29 | sans objet / *not applicable* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

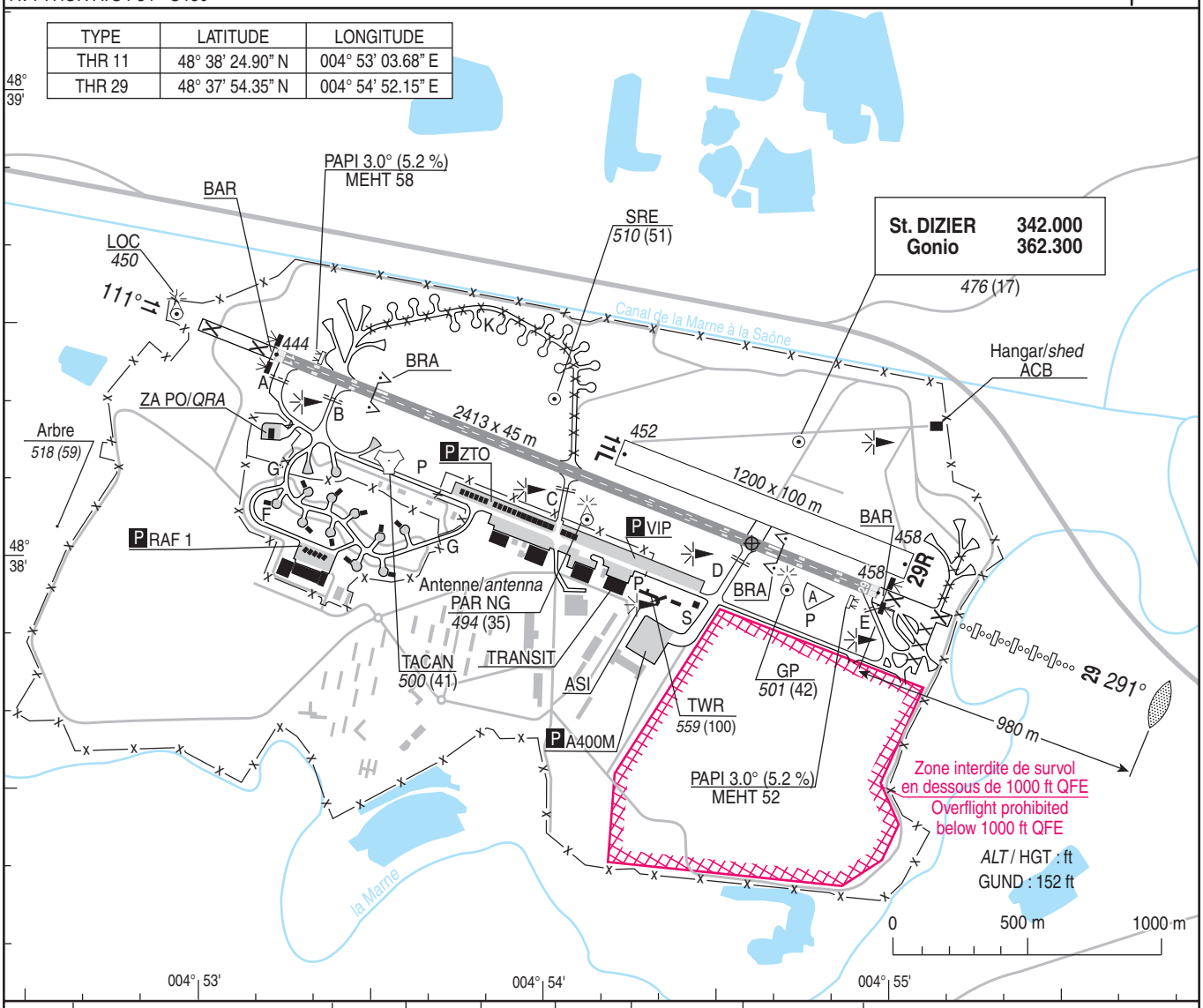
Usage restreint
*Restricted use*

# SAINT DIZIER ROBINSON
48 38 01 N - 004 54 29 E
*ALT AD : 459 (17 hPa)*

SOL/*GND* : 122.1 257.8
ATS : LUN-JEU/*MON-THU* 0730-1620
VEN/*FRI* 0730-1400
HN O/R la veille avant 1530/ *outside these HDR O/R the previous day before 1530*
SAM-DIM-JF O/R le dernier J.O. avant 1430/ *SAT-SUN-Hol O/R the last working day before 1430* - (ETE/*SUM* - 1H)
Section opérations : HOR ATS
BNIA : BORDEAUX (voir/*see* GEN)
AVT : HOR ATS F34 - O150

VAR
2°E
(2020)

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|
| THR 11 | 48° 38' 24.90" N | 004° 53' 03.68" E |
| THR 29 | 48° 37' 54.35" N | 004° 54' 52.15" E |




| RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUMS TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 11 | NIL | LIH | 2413 | 2413 | 2413 | 2413 | Revêtue | 22 F/C/W/T (1) | 500 | 500 | 500 | 500 |
| 29 | OACI CAT 1 | LIH | 2413 | 2413 | 2413 | 2413 | *Paved* | | 500 | 500 | 500 | 500 |

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS / *OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES*

Voir / *See* AD2.22

**BALISAGE / *Lighting :***

RWY11-29 : Seuils/*THR* : Vert/*Green*
Extrémités/*End* : Rouge/*Red.*

TWY : BL.

**OBSERVATIONS / *Remarks :***

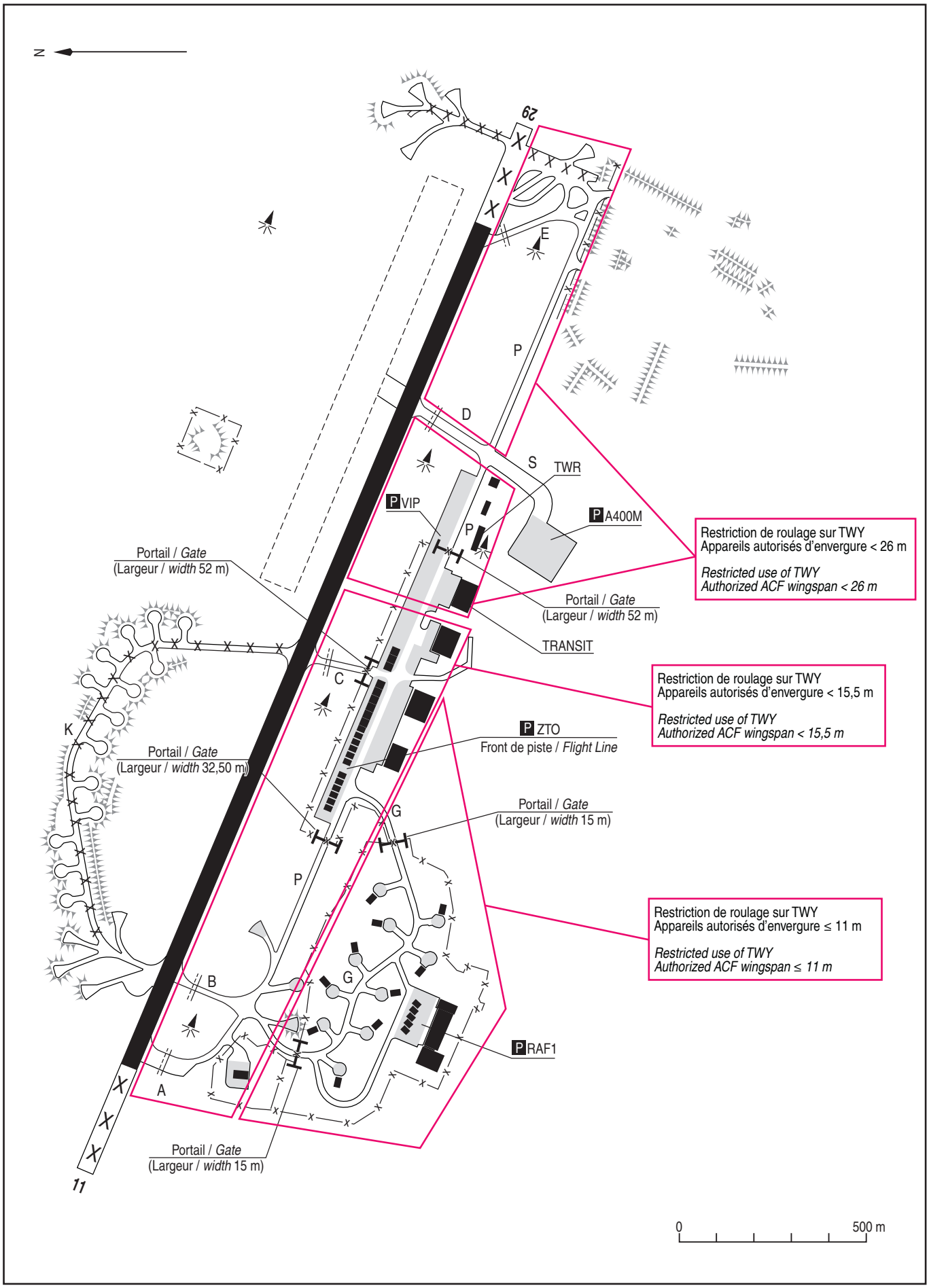
- (1) THR11: 34 R/B/W/T THR29: 26 R/B/W/T
-Voir / *See* AD2.20 à / *To* AD2.23



©

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## SAINT DIZIER ROBINSON






©

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Way-points / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| RW11 | 48°38'24,90" N 004°53'03,68" E | X | | | X |
| RW29 | 48°37'54,35" N 004°54'52,15" E | X | | | X |
| LOUPY | 48°52'11,6" N 005°05'06,0" E | X | | | X |
| FSI11 | 48°41'58,2" N 004°40'22,6" E | X | | | X |
| FSI29 | 48°34'13,3" N 005°07'53,6" E | X | | | X |
| ISI11 | 48°43'15,2" N 004°35'45,8" E | X | | | X |
| ISI29 | 48°32'36,4" N 005°13'33,2" E | X | | | X |
| SI400 | 48°39'49,2" N 005°18'09,9" E | X | | | X |
| SI401 | 48°49'49,0" N 004°39'58,5" E | X | | | X |
| SI406 | 48°41'31,9" N 004°41'56,7" E | X | | | X |



©

**PRECODING RNP RWY 11**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | | ISI29 | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| HLDG | | LOUPY | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| INA LOUPY | IF | LOUPY | | | | | | FL80 | FL120 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | SI401 | | 260 | 262,0 | 16,8 | | FL60 | FL60 | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ISI11 | | 201 | 203,0 | 7,1 | | 3400 | 3400 | 170 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | ISI11 | | | | | | 3400 | 3400 | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FSI11 | | 111 | 112,9 | 3,3 | | 3400 | 3400 | | | RNP APCH |
| | TF | RW11 | Yes | 111 | 112,9 | 9,1 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | ISI29 | Yes | 111 | 113,0 | 14,8 | | 2700 | | 185 | | RNAV 1 |



©

**SAINT DIZIER** ROBINSON

**PRECODING RNP** RWY 29

**PRECODING RNP RWY 29**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.8°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | | SI406 | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| HLDG | | LOUPY | | | | | | | | | | RNAV 1 |
| INA LOUPY | IF | LOUPY | | | | | | FL80 | FL120 | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | SI400 | | 143 | 145,0 | 15,1 | | FL60 | FL60 | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ISI29 | | 201 | 203,0 | 7,8 | | 3500 | 3500 | 185 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | ISI29 | | | | | | 3500 | 3500 | 185 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FSI29 | | 291 | 293,2 | 4,1 | | 3500 | 3500 | | | RNP APCH |
| | TF | RW29 | Yes | 291 | 293,2 | 9,4 | | | | | -3,0 / 15 | RNP APCH |
| | TF | SI406 | Yes | 291 | 293,2 | 9,3 | | 1900 | | 185 | | RNAV 1 |



©

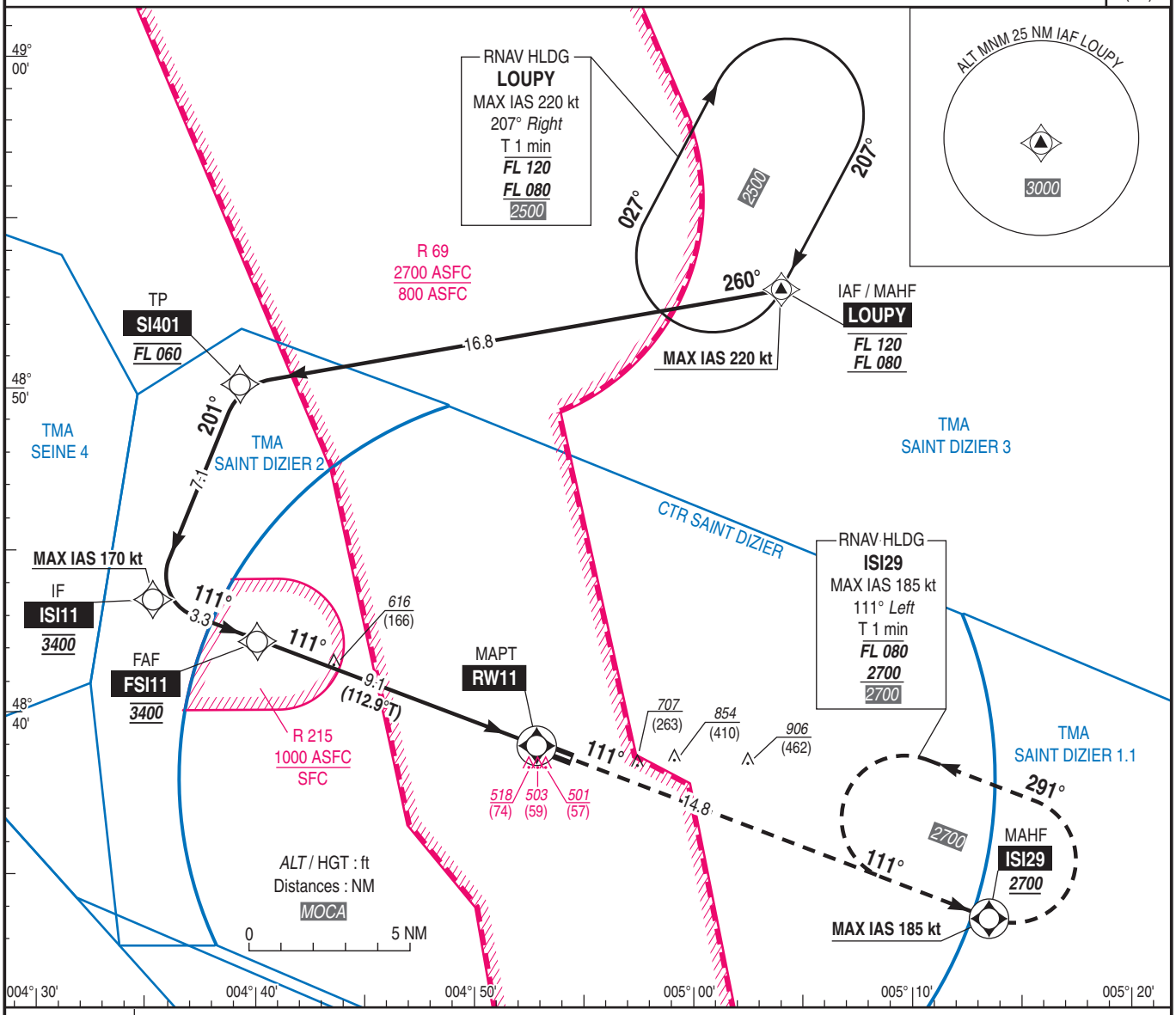
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 459,* ***THR : 444 (16 hPa)***

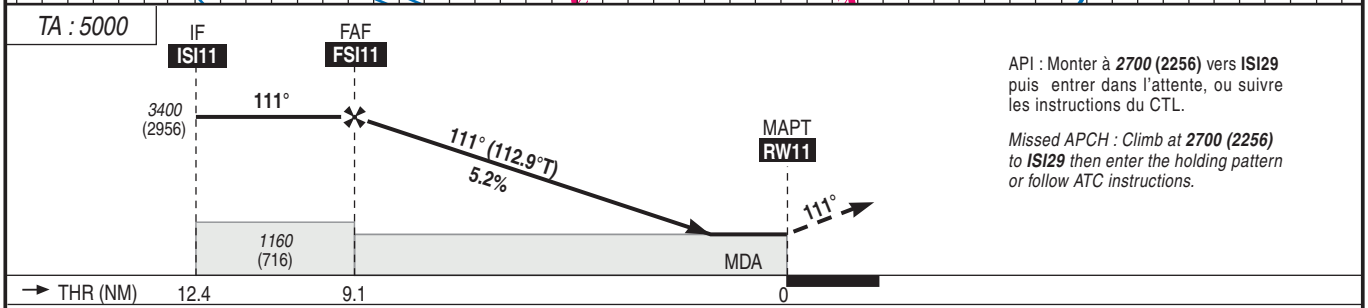
**SAINT DIZIER** ROBINSON

**RNP** RWY11

**APP :** SAINT-DIZIER Approche / *approach* 134.775 142.450* 342.000 (Recueil / *recovery*) 388.800 (Montée / *climb*) 362.300*
**TWR :** SAINT-DIZIER Tour / *tower* 134.775 (O/R) 140.175* 374.875*
SAINT-DIZIER Sol / *ground* : 122.100 257.800*
* Réserve / *reserved* MIL

VAR 2°E (20)




API : Monter à ***2700*** **(2256)** vers **ISI29** puis entrer dans l'attente, ou suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb at* ***2700 (2256)*** *to* ***ISI29*** *then enter the holding pattern or follow ATC instructions.*

Minimums standard / *standard minimums* : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV | | | MVL | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***860*** (420) | 1900 | 413 | ***1010*** (560) | 1500 |
| B | | | | ***1150*** (710) | 1600 |
| C | | | | ***1250*** (810) | 2400 |

**DIST RW11**

| NM | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***3370*** | ***3050*** | ***2740*** | ***2420*** | ***2100*** | ***1780*** | ***1460*** | ***1140*** |
| (HGT) | (2926) | (2606) | (2296) | (1976) | (1656) | (1336) | (1016) | (696) |

Observations/*Remarks* : VSS percée / *VSS crossed*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 9.1 NM | 7 min 48 | 6 min 25 | 5 min 28 | 4 min 45 | 4 min 12 | 3 min 25 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 |



©

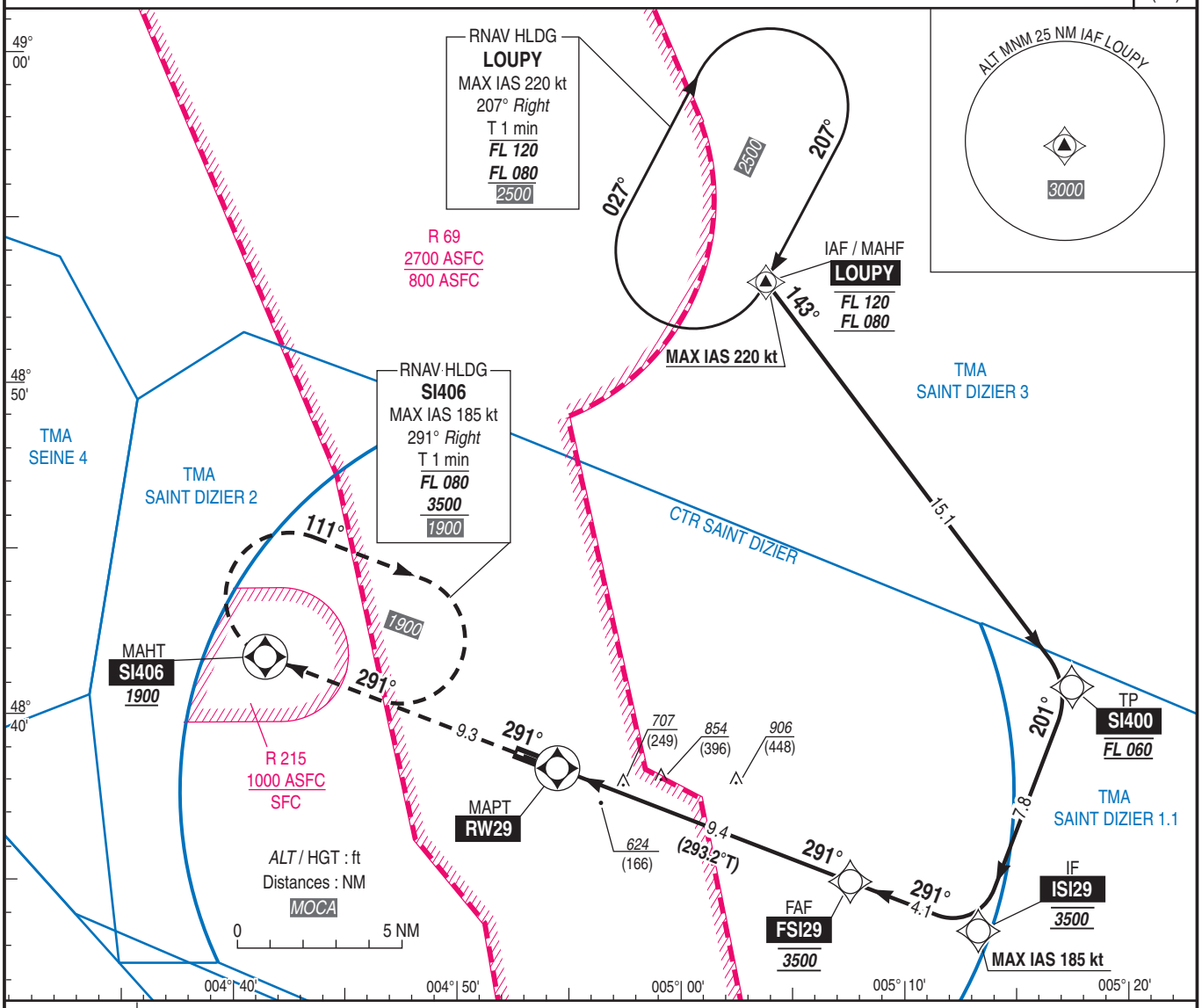
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 459,* ***THR : 458 (17 hPa)***

**SAINT DIZIER** ROBINSON

**RNP** RWY29

**APP :** SAINT-DIZIER Approche / *approach* 134.775 142.450* 342.000 (Recueil / *recovery*) 388.800 (Montée / *climb*) 362.300*
**TWR :** SAINT-DIZIER Tour / *tower* 134.775 (O/R) 140.175* 374.875*
SAINT-DIZIER Sol / *ground* : 122.100 257.800*
* Réserve / *reserved* MIL

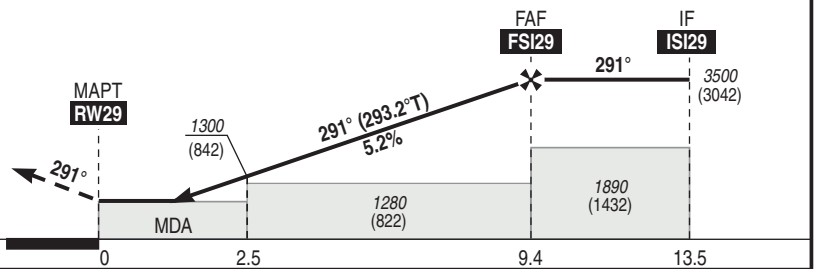
VAR 2°E (20)




TA : 5000

API : Monter à ***1900*** **(1442)** vers **SI406** puis entrer dans l'attente, ou suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb at* ***1900 (1442)*** *to* ***SI406*** *then enter the holding pattern or follow ATC instructions.*




Minimums standard / *standard minimums* : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LNAV | | | MVL | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***870*** (420) | 1200 | 412 | ***1010*** (550) | 1500 |
| B | | | | ***1150*** (700) | 1600 |
| C | | | | ***1250*** (790) | 2400 |
| D | | | | ***1300*** (850) | 3600 |

**DIST RW29**

| NM | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1140*** | ***1460*** | ***1780*** | ***2100*** | ***2420*** | ***2740*** | ***3050*** | ***3370*** |
| (HGT) | (682) | (1002) | (1322) | (1642) | (1962) | (2282) | (2592) | (2912) |

| FAF - MAPT 9.4 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 8 min 03 | 6 min 38 | 5 min 38 | 4 min 54 | 4 min 20 | 3 min 32 | 3 min 03 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSL.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFSL - BRIVE SOUILLAC

**AD 2 LFSL.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 45°02'23"N 001°29'08"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection RWY et TWY Aviation Générale | RWY and General Aviation TWY intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 13 km BRIVE (19- Corrèze) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1016 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 1.667°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.124°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | REGIE PERSONNALISEE DE L'AEROPORT BRIVE-SOUILLAC | |
| | Adresse / *Address* | 19600 NESPOULS | |
| | Telephone | 05 55 22 40 00 | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | LFSLZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail OPS : ops@aeroport-brive-vallee-dordogne.com<br>Copie à E-mail HANDLING. | E-mail OPS: ops@aeroport-brive-vallee-dordogne.com<br>Copy to E-mail HANDLING. |

**AD 2 LFSL.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN: 0700-1700 | MON-FRI: 0700-1700 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Contrôle douanier obligatoire pour tous les vols internationaux hors Schengen :<br>- MAR-VEN : O/R PN 24 HR<br>- SAM, DIM et LUN : PN le vendredi avant 1000.<br>E-mail : codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-limoges@douane.finances.gouv.fr<br>Copie à : E-mail OPS<br>FAX : 05 56 79 28 37 | Mandatory customs control for all international flights outside Schengen:<br>- TUE-FRI: O/R PN 24 HR<br>- SAT, SUN and MON: PN on Friday before 1000.<br>E-mail: codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr<br>bsi-limoges@douane.finances.gouv.fr<br>Copy to: E-mail OPS<br>FAX : 05 56 79 28 37 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | NIL | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | 0450-0150 | |
| 7 | ATS | TWR (modifiable par NOTAM) :<br>- LUN-VEN : 0530-1730, 1845-2030.<br>- SAM : 0700-1100, 1230-1700.<br>- DIM : 1300-1730, 1845-2030.<br>AFIS en dehors de ces HOR, sur PPR 24 HR le dernier jour ouvrable avant 1500, par E-mail OPS. | TWR (may be changed by NOTAM) :<br>- MON-FRI : 0530-1730, 1845-2030.<br>- SAT : 0700-1100, 1230-1700.<br>- SUN : 1300-1730, 1845-2030.<br>AFIS outside these SKED, with PPR 24 HR on the last working day before 1500, by E-mail OPS. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Voir NOTAM | See NOTAM |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HANDLING<br>TEL : 05 55 22 40 00<br>E-mail : handling@aeroport-brive-vallee-dordogne.com | HANDLING<br>TEL : 05 55 22 40 00<br>E-mail : handling@aeroport-brive-vallee-dordogne.com |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR VOLS REGULIERS.<br>Accès côté piste uniquement avec badge ou avec le code enregistré lors de votre sortie (affiché sur bâtiment RFFS). | SCHEDULED FLIGHTS.<br>Access to the airside area is permitted only with a badge or the code registered for exit (displayed on RFFS building). |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Sur demande par E-mail HANDLING | Upon request by E-mail HANDLING. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : RFFS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSL.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : AVGAS 100 LL - JET A1 | Fuel grades : AVGAS 100 LL - JET A1 |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS 100 LL : 50 m3.<br>JET A1 : 100 m3, camions : 20 m3<br>Borne de recharge électrique avion 22KW | AVGAS 100 LL : 50 m3<br>JET A1: 100 m3, refuellers: 20 m3<br>22KW aircraft charging station. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Dégivrage pour type B737 | De-icing for B737 type aircraft |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Hangar indisponible pour aéronef de passage. | Hangar unavailable for transit ACFT. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance obligatoire pour avions d'envergure supérieure ou égale à 15 m et vols hors Schengen. | Mandatory handling for aircraft with a wingspan greater than or equal to 15 m and extra-Schengen flights. |

**AD 2 LFSL.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A Cressensac à 5 km | At Cressensac 5 km from the AD |
| 2 | Restaurants | A Cressensac à 5 km | At Cressensac 5 km from the AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, locations de voiture | Taxis, car rental |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Hôpital de Brive à 13 km | Hospital in Brive 13 km from the AD |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A Cressensac à 5 km<br>Boîte aux lettres sur AD | At Cressensac 5 km from the AD<br>Mailbox at AD |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Brive. TEL: 05 55 24 08 80. | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Salon VIP | VIP lounge |

**AD 2 LFSL.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Correspondant au niveau.<br>1x VIMP90<br>1x VIMP61<br>1x Véhicule Chef de manoeuvre / SPPA.<br>Extincteurs de 50 kg poudre sur PRKG. | Related to the level.<br>1x VIMP90<br>1x VIMP61<br>1x Foreman vehicle / wildlife control service<br>50-kg powder extinguishers on apron. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure d'enlèvement par des sociétés spécialisées au besoin. | Removal procedure by specialized companies as needed. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Horaires et niveaux RFFS modifiables par NOTAM.<br>Niveau 7 pour vols commerciaux correspondants<br>Niveau 5 HOR ATS.<br>En dehors de ces HOR, PPR 24 HR le dernier jour ouvrable avant 1500 par E-mail OPS. | RFFS hours and levels may be changed by NOTAM.<br>Level 7 for concerned commercial flights.<br>Level 5 during ATS SKED.<br>Outside these SKED, PPR 24 HR before 1500 on the last working day by E-mail OPS. |

**AD 2 LFSL.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Tracteur avec lame pour déneigement et rampe d'épandage pour déverglaçage | Tractor equipped with a blade to clear the snow and a de-icing spreader. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | RWY, TWY et PRKG Aviation Commerciale, TWY et PRKG Aviation Générale | RWY, TWY and PRKG for Commercial Aviation, TWY and PRKG for General Aviation. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | CRYOTECH E 36 | CRYOTECH E 36 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSL.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Aviation commerciale: 58 F/C/W/T<br>Aviation générale: 23 F/C/W/T | Commercial aviation: 58 F/C/W/T<br>General aviation: 23 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | Aviation commerciale: 18 m<br>Aviation générale: 10.5 m. | Commercial aviation: 18 m<br>General aviation: 10.5 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Béton bitumineux | Bituminous concrete |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | Aviation commerciale: 58 F/C/W/T<br>Aviation générale: 23 F/C/W/T. | Commercial aviation: 58 F/C/W/T<br>General aviation: 23 F/C/W/T. |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Limite aire de trafic sur chacun des PRKG | Traffic area limit for each apron |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSL.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui | Yes |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Lignes de guidage vers postes de stationnement | Guide lines to PRKG stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Marquage type OACI CAT I<br>Feux de protection de pistes sur TWY. | ICAO type marks CAT I<br>RWY protection lights on TWY. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSL .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Non | No |
| 4 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFSL.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFSL.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CRA-BORDEAUX | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSL .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CRA-TOULOUSE | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CRA-BORDEAUX | |
| | Période de validité / *Validity period* | 9<br>HIV/WIN : 03-06-09-12-15-18, CNL 21<br>ETE/SUM : 03-06-09-12-15, CNL 20 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | HIV : TREND entre 0300 et 2100<br>ETE : TREND entre 0300 et 2000 | WIN : TREND between 0300 and 2100<br>SUM : TREND between 0300 and 2000 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>HIV/WIN : 0300-2100<br>ETE/SUM : 0300-2000<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR ou/or AFIS - voir/see NOTAM | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79 | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSL.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 115.00 (113) | 2100 x 45 | 71 F/C/W/T revêtue / paved | 45°02'38.41"N 001°28'20.13"E ------ GUND NIL | THR : 1016ft |
| 29 | 295.00 (293) | 2100 x 45 | 71 F/C/W/T revêtue / paved | 45°02'10.13"N 001°29'47.39"E ------ GUND NIL | THR : 976ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | NIL | 2220 x 300 | NIL | (1) |
| 29 | NIL | NIL | NIL | 2220 x 300 | NIL | (2) |

(1) RESA : 90 x 90 m

(2) RESA : 90 x 90 m

**AD 2 LFSL.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 2100 | 2100 | 2100 | 2100 | |
| 29 | 2100 | 2100 | 2100 | 2100 | |

**AD 2 LFSL.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | | W | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 48 ft | | | | | |
| 29 | | W | PAPI 3.2 ° 5.5 % | 51 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 11 | 1500<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH / LIL | R | | |
| 29 | 1500<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH / LIL | R | | |

**AD 2 LFSL.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Diurne B, C. | On Daytime B, C. |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux LED B : TWY B, C, G1, G2 et PRKG C.<br>Autoréfléchissant : PRKG B. | LED B lights : TWY B, C, G1, G2 and apron C.<br>Self-reflective : apron B. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Oui | Yes |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1s | < 1s |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux de protection de piste Wig-Wag aux points d'attente B et C. | Wig-Wag RWY guard lights at holding points B and C. |

**AD 2 LFSL.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | NIL |

**AD 2 LFSL.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR BRIVE**<br>45°07'33"N , 001°28'44"E - 45°04'32"N , 001°38'07"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 45°02'11"N , 001°29'33"E ( THR 29 ) - 44°56'07"N , 001°32'51"E - 44°59'14"N , 001°23'08"E - arc horaire de 5.4 NM de rayon centré sur 45°02'11"N , 001°29'33"E ( THR 29 ) - 45°07'33"N , 001°28'44"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>BRIVE Tour (FR)<br>BRIVE Tower (EN) | HOR ATS : voir / see AD 2 LFSL.3.7 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSL.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | BRIVE Tour (FR)<br>*BRIVE Tower (EN)* | 121.130 MHz | HO (voir/see NOTAM) | |
| AFIS | BRIVE Information (FR)<br>*BRIVE Information (EN)* | 121.130 MHz | HX (voir/see NOTAM) | Extension possible : voir HOR TWR / see TWR SKED |
| A/A | BRIVE (FR) | 121.130 MHz | HX | Absence ATS. |

**AD 2 LFSL.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | BSC | 351 kHz | H24 | 44°59'42.6"N 001°37'19.4"E | 613 ft | 25NM | | 113°/5.9 NM THR 29 | |
| LOC 29 (I.E.1) | BVC | 109.95 MHz | H24 | 45°02'42.6"N 001°28'07.1"E | 1012 ft | 25NM | | 293°/2414 m THR 29 | |
| GP 29 | | 333.65 MHz | H24 | 45°02'10.9"N 001°29'32.0"E | 969 ft | 10NM | 15.9 m/52 ft<br>( 3.15 °) | 272°/338 m THR 29 | |
| DME 29 | | CH 36Y | H24 | 45°02'10.9"N 001°29'32.0"E | 1027 ft | 25NM | | 272°/338 m THR 29 | |

**AD 2 LFSL.20** **Réglements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 CIRCULATION AU SOL**

Voies de circulation desservant les hangars EST, OUEST limitées aux ACFT de MTOW inférieure ou égale à 5.7 t (dérogation sur accord exploitant).

TWY D à usage restreint : accès hangar Sud et atelier de maintenance. Utilisation de jour uniquement PCN : 6 F/A/W/T.

Minima TWY et taxilane : RVR > 400m sauf TWY D RVR > 550m.

***20.1 GROUND TAXIING***

*TWYs serving East, West hangars limited to ACFT with MTOW 5.7 t or less (derogation with operator agreement).*

*TWY D for restricted use: South hangar access and maintenance workshop. Daytime use only PCN: 6 F/A/W/T.*

*Minima TWY and taxilane : RVR > 400m except for TWY D RVR > 550m.*

**AD 2 LFSL.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**AD 2 LFSL.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 PROCEDURES LVO**

**22.1.1 Piste**

La piste est homologuée pour des approches de précision de catégorie I (ILS RWY 29).

Les procédures LVO ne s'appliquent que pour les décollages (LVTO).

**22.1.2 Voies de circulation**

Lorsque les procédures LVO sont en vigueur, seuls les véhicules d'intervention du RFFS sont autorisés à se déplacer sur l'aire de manoeuvre.

Un seul appareil au roulage est autorisé sur l'aire de manoeuvre.

Une autorisation de décollage ne sera pas délivrée si un autre mobile (avion ou véhicule) est en déplacement sur l'aire de manoeuvre.

Seuls les taxiways C et B sont utilisables.

**22.1.3 Communications**

L'aéroport n'est pas équipé d'un système ATIS.

La mise en vigueur des LVTO est annoncée sur la FREQ BRIVE au premier contact.

La RVR est annoncée, ainsi que toute évolution de sa valeur.

**22.1.4 LVTO**

Les LVTO sont mises en oeuvre lorsque la RVR est comprise entre 400m et 550m.

L'ensemble du balisage lumineux est allumé de jour comme de nuit.

L'ensemble est secouru par un groupe électrogène.

Des restrictions de circulation sont mises en place quand la RVR est inférieure à 800 m.

***22.1 LVO PROCEDURES***

***22.1.1 Runway***

*The runway is approved for CAT I precision approaches (ILS RWY 29).*

*LVO procedures only apply to take-offs (LVTO).*

***22.1.2 Taxiways***

*When LVO procedures are in force, only RFSS vehicles are authorized to move on the manoeuvring area.*

*Only one ACFT is allowed to taxi on the manoeuvring area.*

*A take-off clearance will not be delivered if another mobil (aircraft or vehicle) is moving on the manoeuvring area.*

*Only C and B taxiways may be used.*

***22.1.3 Communications***

*The airport is not equipped with an ATIS.*

*The implementation of LVTO procedures is announced on FREQ BRIVE at first contact.*

*RVR is announced as well as any change in its value.*

***22.1.4 LVTO***

*LVTO procedures are implemented when RVR is between 400m and 550m.*

*All lighting is switched on day and by night.*

*The system is backed-up by a generator.*

*Traffic restrictions are implemented when RVR is less than 800m.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSL.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

**23.1.1 Accessibilité**

Aéroport classé 4C : accessible aux aéronefs dont l'envergure est inférieure à 36 mètres.

Pour les aéronefs Airbus A400M, Breguet Br 1150 Atlantic, Bombardier Dash-8 Q400, Lockheed C-130 Hercules et C-160 Transall, une autorisation est nécessaire auprès de l'Exploitant avec un PPR 24 HR, le dernier jour ouvrable avant 1500.

Une étude de faisabilité doit être réalisée préalablement, par l'Exploitant, à la venue de tout autre aéronef dont l'envergure est supérieure ou égale à 36 mètres et/ou l'empattement est supérieur ou égal à 9 mètres.

Envoyer à E-Mail OPS.

Information pour l'Airbus A400M : le calage PAPI est inadapté

**23.1.2 Equipement 8.33 kHz**

Sauf autre indication des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz et évoluant dans le SIV LIMOGES contacteront les services ATS sur la fréquence LIMOGES Information.

**23.1.3 Stationnement aviation générale et aéroclubs**

Les postes FOX ne peuvent pas accueillir des aéronefs de plus de 13,6 m d'envergure.

Les postes BRAVO sont réservés aux aéronefs de plus de 13,6 m d'envergure. L'assistance est obligatoire pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 15 m.

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

**23.2.1 PAPI RWY 29**

Requis pour :

- APCH à vue RWY 29
- APCH aux instruments RWY 29
- MVL RWY 29 à l'issue d'une APCH aux instruments RWY 11.

**23.2.2 Equipement de surveillance du trafic**

AD équipé d'une visualisation radar pendant les HOR ATS (voir AD 1.0).

**23.2.3 PCL**

PCL :

- limité HN,
- sur PPR exploitant avant 1100 la veille ou le dernier jour ouvré.

**23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

**23.3.1 Obstacles**

Shelter du glide non frangible à 120 m de l'axe de piste.

Présence d'une colline perçant la surface latérale sud (côté seuil 11).

Présence d'une butte perçant la surface latérale nord à 110 m de l'axe, 630 m du seuil 11, longueur 30 m.

Présence d'arbres sur AD :

- PSN 450209N 0013024E
- R 091/802 m THR 29
- HGT 50 ft
- ALT au sommet 1063 ft

3 obstacles perçant servitude latérale seuil 29 :

- zone boisée : 450218N - 0012955E, R 061/320 m THR 29, HGT 45 ft, ALT au sommet 1057 ft.
- zone boisée : 450214N - 0013006E, R 072/422 m THR 29, HGT 20 ft, ALT au sommet 1035 ft.
- zone boisée : 450202N - 0012951E, R 168/250 m THR 29, HGT 15 ft, ALT au sommet 1020 ft.

Présence d'une colline perçant la surface d'approche du seuil 29.

Pentes négatives > 50% à l'intérieur de la bande de piste :

- en amont RESA seuil 11 (possibilité de turbulence due au relief),
- côté gauche bande de piste RWY 29, dans les 300 m du seuil.

**23.3.2 Péril animalier**

HOR RFFS.

***23.1 GENERAL INFORMATION***

***23.1.1 Usability***

*Airport classified 4C: accessible to aircraft with a wingspan lower than 36 metres.*

*For A400M ACFT, Breguet Br 150 Atlantic, Bombardier Dash-8 Q400, Lockheed C-130 Hercules and C-160 Transall, a special approval is required on request with PPR 24 HR to the AD operator, on the last working day before 1500.*

*A feasibility study must be conducted first by the AD operator before arrival of any ACFT with a wingspan greater than or equal to 36 m and/or with overlap greater than or equal to 9 m.*

*Send to E-Mail OPS.*

*Information for A400M ACFT : the VASIS setting is unsuitable*

***23.1.2 8.33 kHz equipment***

*Unless otherwise indicated by ATS, IFR aircraft not equipped with a compatible 8.33-kHz-spacing radiocommunication device and operating in SIV LIMOGES shall contact ATS on LIMOGES Information FREQ.*

***23.1.2 Parking for general aviation and flying clubs***

*The FOX parking stands cannot accomodate ACFT with wingspan greater than 13.6 m.*

*The BRAVO parking stands are reserved for ACFT with wingspan greater than 13.6 m. Ground handling compulsory for ACFT with wingspan greater than or equal to 15 m.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

***23.2.1 PAPI RWY 29***

*Required for :*

*- Visual APCH RWY 29*

*- Instrument APCH RWY 29*

*- Circling RWY 29 after instrument APCH RWY 11.*

***23.2.2 Traffic surveillance equipment***

*AD equipped with radar display during ATS SKED (see AD 1.0).*

***23.2.3 PCL***

*PCL :*

*- limited HN,*

*- with PPR from operator before 1100 on the previous day or on the last working day.*

***23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS***

***23.3.1 Obstacles***

*Non-frangible glide shelter 120 m from the RWY centreline.*

*Hill penetrating the southern lateral surface (on THR 11 side).*

*Mound penetrating the northern lateral surface 110 m from the axis, 630 m from THR 11, and length 30 m.*

*Presence of trees on AD :*

- *PSN 450209N 0013024E*
- *R 091/802 m THR 29*
- *HGT 50 ft*
- *ALT on top 1063 ft*

*3 obstacles penetrating lateral easement THR 29 :*

- *wooded area : 450218N - 0012955E, R 061/320 m THR 29, HGT 45 ft, ALT on top 1057 ft.*
- *wooded area : 450214N - 0013006E, R 072/422 m THR 29, HGT 20 ft, ALT on top 1035 ft.*
- *wooded area : 450202N - 0012951E, R 168/250 m THR 29, HGT 15 ft, ALT on top 1020 ft.*

*Hill penetrating the approach surface of THR 29.*

*Negative slopes >50% inside the RWY strip :*

- *upstream RESA THR 11 (turbulence possible due to the topography),*
- *on the left of the RWY strip RWY 29, within 300 m of the THR.*

***23.3.2 Wildlife strike hazard***

*RFFS SKED.*

**AD 2 LFSL.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSL.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS)** ***Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

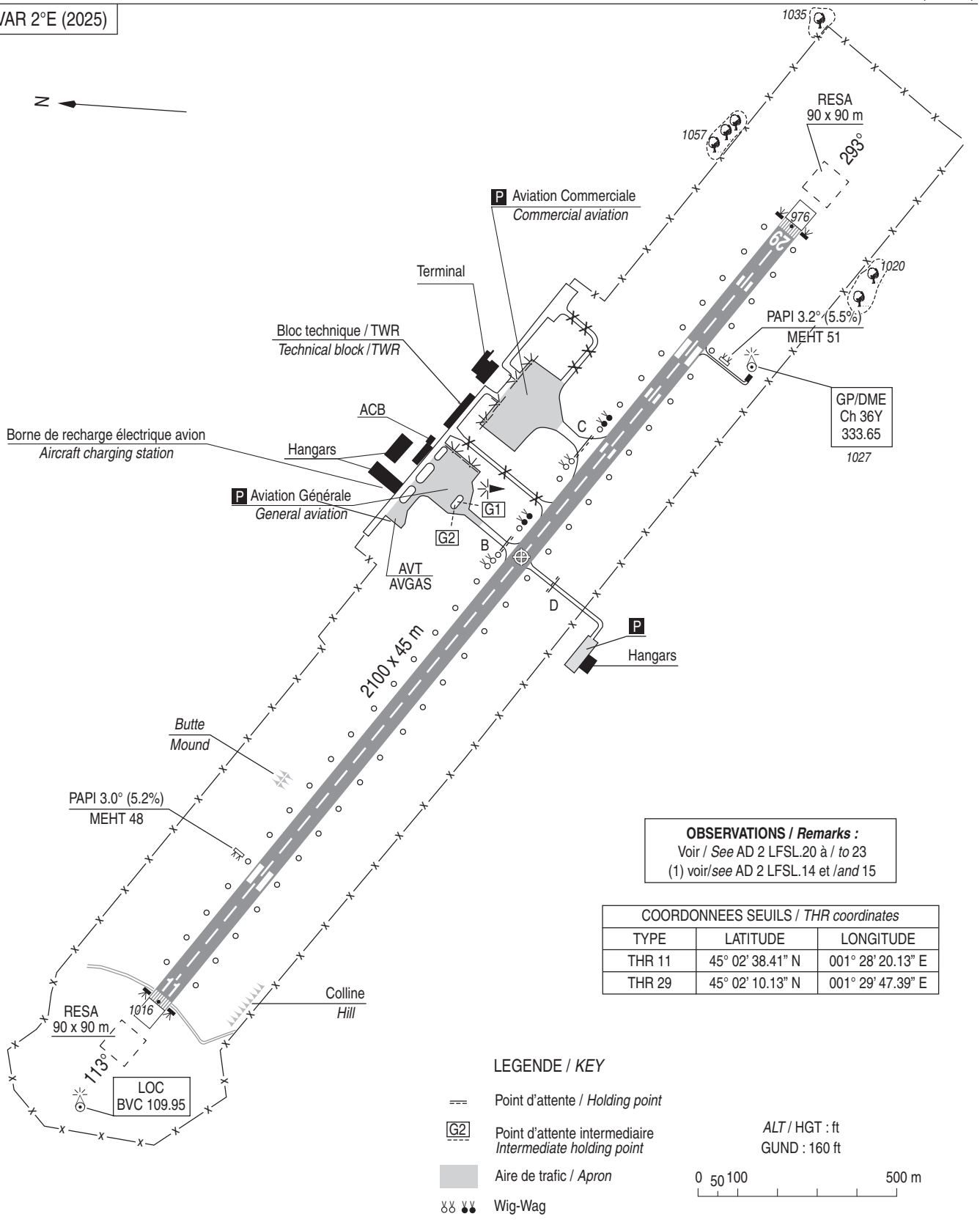
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## CARTE D'AERODROME - OACI
*Aerodrome chart*

**FREQ** : voir/*see* AD 2 LFSL.18

## **BRIVE** SOUILLAC
45 02 23 N - 001 29 08 E
*ALT* : *1016 ft (37 hPa)*

VAR 2°E (2025)




**OBSERVATIONS / *Remarks :***
Voir / *See* AD 2 LFSL.20 à / *to* 23
(1) voir/*see* AD 2 LFSL.14 et /*and* 15

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 11 | 45° 02' 38.41" N | 001° 28' 20.13" E |
| THR 29 | 45° 02' 10.13" N | 001° 29' 47.39" E |

LEGENDE / *KEY*

- Point d'attente / *Holding point*
- G2 — Point d'attente intermediaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Wig-Wag

*ALT* / HGT : ft
GUND : 160 ft

0 50 100 500 m

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 11 | NIL | LIH/LIL | 2100 | 2100 | 2100 | 2100 | Revêtue *Paved* | 71 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 29 | NIL | LIH/LIL | 2100 | 2100 | 2100 | 2100 | | | 400* | 400* | 400* | - |
| | | | | | | | | | * Absence ATS : 550 m. | | | |



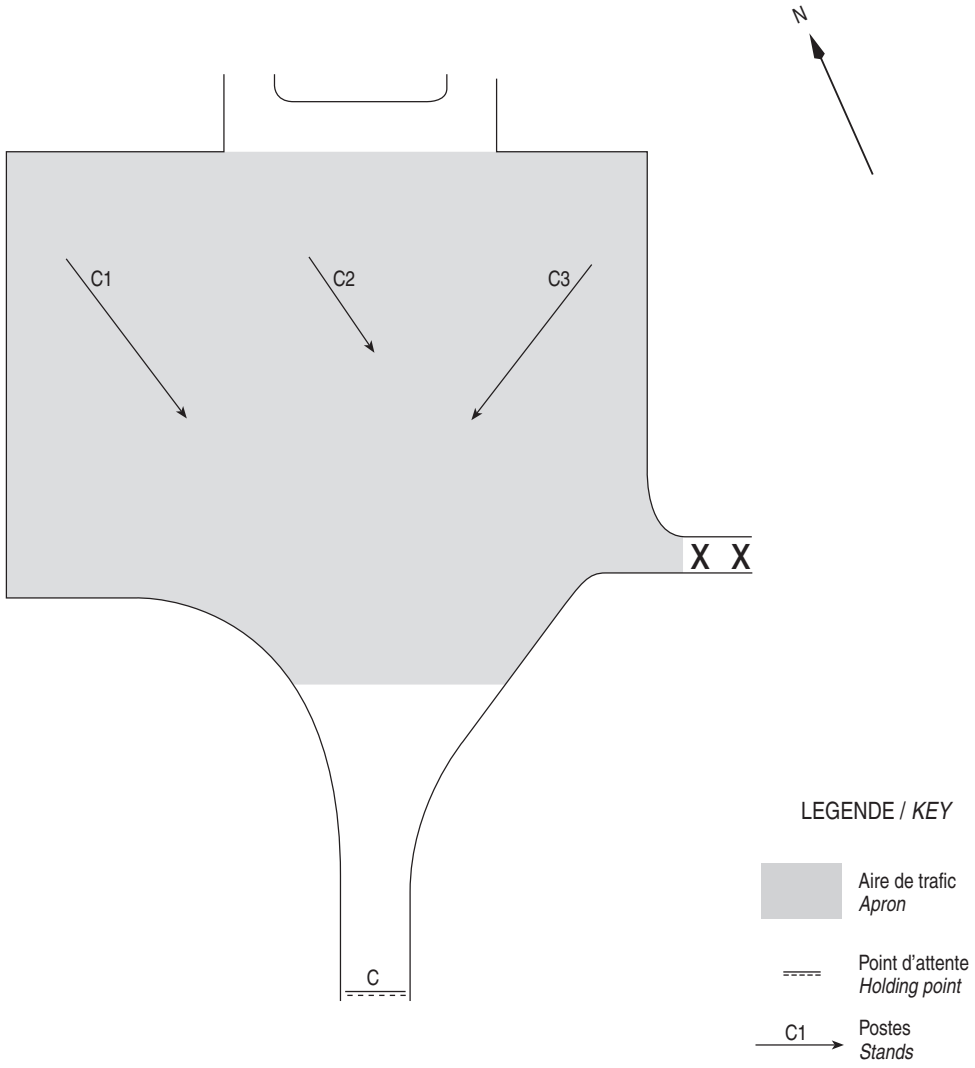
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

**BRIVE** SOUILLAC

*Parking areas*

PARKING AVIATION COMMERCIALE / *COMMERCIAL AVIATION APRON*




| **Poste** ***Stand*** | **Avion** ***ACFT*** | **Arrivée** ***Arrival*** | **Départ** ***Departure*** | **Consignes d'exploitation** ***Operation instructions*** |
|---|---|---|---|---|
| **C1** | Classe C<br>*Class C* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Autonome<br>*Autonomous* | |
| | Classe A et B<br>*Class A and B* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Autonome<br>*Autonomous* | |
| **C2** | Classe A et B<br>*Class A and B* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Accessible si<br>C1 ou C3 est libre<br>*Accessible when*<br>*C1 or C3 is available* |
| **C3** | Classe C<br>*Class C* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Autonome<br>*Autonomous* | |
| | Classe A et B<br>*Class A and B* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Autonome<br>*Autonomous* | |



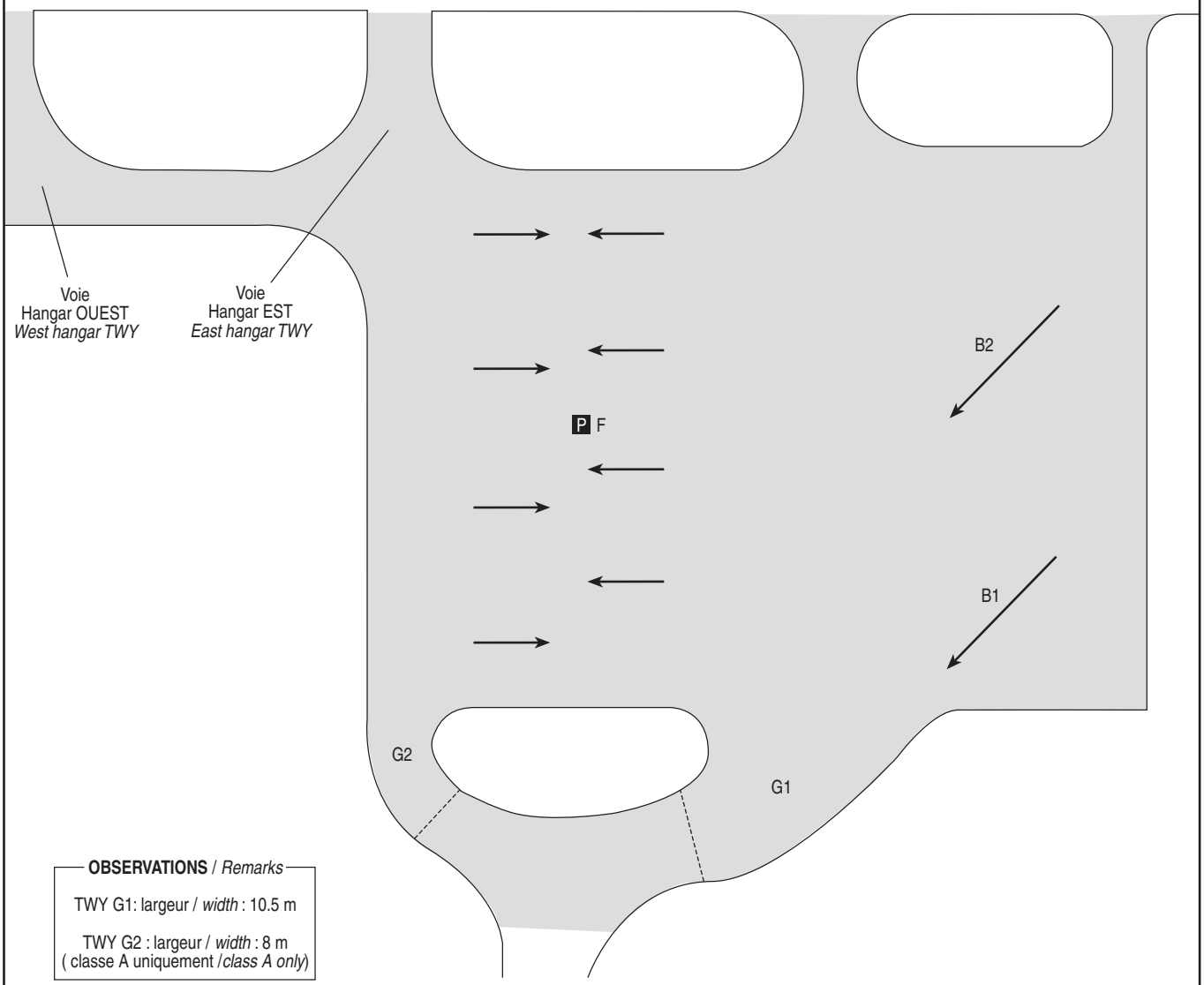
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

**BRIVE** SOUILLAC

*Parking areas*

PARKING AVIATION GENERALE / *GENERAL AVIATION APRON*




**OBSERVATIONS** / *Remarks*

TWY G1: largeur / *width* : 10.5 m

TWY G2 : largeur / *width* : 8 m
( classe A uniquement /*class A only*)

N

LEGENDE / *KEY*

Aire de trafic
*Apron*

Point d'attente intermédiaire
*Intermediate holding point*

0 25 m

UTILISATION DES PARKINGS AVIATION GENERALE
*USE OF GENERAL AVIATION STANDS*

| **Avions** ***ACFT*** | **Arrivée** ***Arrival*** | **Départ** ***Departure*** | **Consigne d'exploitation** ***Operating instruction*** |
|---|---|---|---|
| **POSTE / *STAND* B1** | | | |
| Classe B<br>*B class* | Autonome<br>*Autonomous* | Autonome<br>*Autonomous* | |
| **POSTE / *STAND* B2** | | | |
| Classe B<br>*B class* | Autonome<br>*Autonomous* | Autonome<br>*Autonomous* | |
| **POSTES SANS NOM / *UNNAMED STANDS*** | | | |
| Classe A<br>*A class* | Autonome<br>*Autonomous* | Autonome<br>*Autonomous* | |
| Classe B<br>*B class* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Avec placeur<br>*With marshaller* | Suivant places disponibles<br>*According to available stands* |



© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

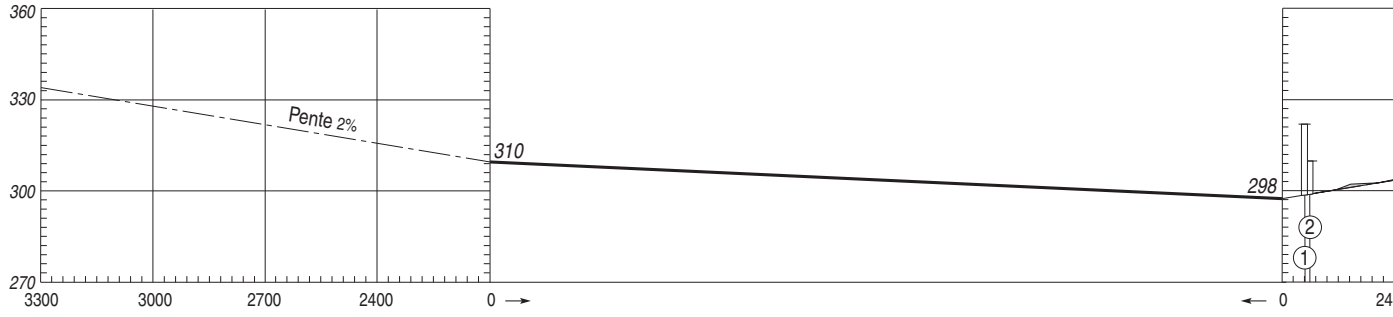
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A*

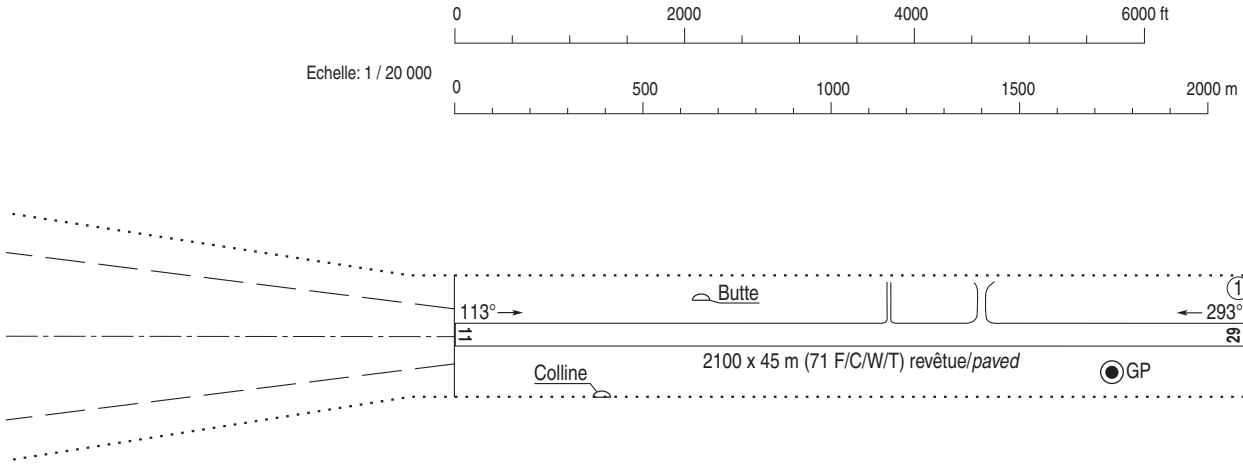
**BRIVE** SOUILLAC
RWY 11/29

VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | | |
|---|---|---|---|
| RWY 11 | | | RWY 29 |
| 2100 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage | 2100 |
| 2100 | TODA - | Distance de décollage utilisable | 2100 |
| 2100 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable | 2100 |
| 2100 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable | 2100 |




## LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en février 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Way-points / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GAI | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| LMG | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| BSC | REF AD 2 LFSL.19 | | X | X | X | X |
| ARMAX | REF ENR 4.3 | | X | | | X |
| BIVSO | REF ENR 4.3 | | | X | X | |
| LAVRA | REF ENR 4.3 | | X | X | X | |
| MAKOX | REF ENR 4.3 | | X | X | X | X |
| OSDAG | REF ENR 4.3 | | X | | | X |
| ← | | | | | | |
| RATRA | REF ENR 4.3 | | X | X | X | |
| UVRAK | REF ENR 4.3 | | X | | | X |
| XERAK | REF ENR 4.3 | | | X | X | |
| FAF LOC RWY 29 | 44°59'42.6" N | 001°37'19.4" E | | X | | X |
| FAF NDB RWY 29 | 44°59'42.6" N | 001°37'19.4" E | | X | | X |
| MAPT LOC NDB RWY29 | 45°02'00.29" N | 001°30'16.59" E | | X | | X |
| ISL29 | 44°58'04.6" N | 001°42'21.3" E | X | | | X |
| FSL29 | 44°59'42.6" N | 001°37'21.3" E | X | | | X |
| RW29 | 45°02'10.13" N | 001°29'47.39" E | X | | | X |
| SL409 | 45°04'23.2" N | 001°22'56.0" E | X | | | X |
| SL410 | 45°05'01.9" N | 001°34'26.3" E | X | | | X |
| SL504 | 45°07'51.8" N | 001°25'47.5" E | X | | | X |
| SL505 | 45°10'17.5" N | 001°18'14.8" E | X | | | X |
| ISL11 | 45°06'39.1" N | 001°15'54.2" E | X | | X | X |
| FSL11 | 45°05'09.6" N | 001°20'32.3" E | X | | | X |
| RW11 | 45°02'38.41" N | 001°28'20.13" E | X | | | X |



© SIA

BRIVE SOUILLAC

**PRECODING RNP** RWY 11

**RNP RWY 11**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | BSC | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA BSC | IF | BSC | - | - | - | - | - | - | 6000 | 230 | - | - |
| | TF | SL504 | - | 313 | 315,0 | 11,5 | - | 3000 | - | 220 | - | 1,0 |
| | TF | SL505 | - | 293 | 294,5 | 5,9 | L | 3000 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ILS11 | - | 203 | 204,5 | 4,0 | L | 3000 | - | 190 | - | 1,0 |
| INA SL504 | IF | SL504 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 220 | - | - |
| | TF | SL505 | - | 293 | 294,5 | 5,9 | L | 3000 | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ISL11 | - | 203 | 204,5 | 4,0 | L | 3000 | - | 190 | - | 1,0 |
| INA ISL11 | IF | ISL11 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 190 | - | - |
| APCH | IF | ISL11 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 190 | - | - |
| | TF | FSL11 | - | 113 | 114,4 | 3,6 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1,0 |
| | TF | RW11 | Yes | 113 | 114,5 | 6,1 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0,3 |
| | TF | BSC | Yes | 113 | 114,6 | 7,0 | - | - | - | - | - | 1,0 |
| | DF | SL504 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFSL |
| **Runway** | 11 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E11A |
| **LTP/FTP Latitude** | 450238.4110N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012820.1290E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 358.4 |
| **FPAP Latitude** | 450210.1290N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -28.2820 |
| **FPAP Longitude** | 0012947.3890E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 87.2600 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 13 06 0C 0B 00 00 01 31<br>31 05 96 AE 54 13 42 BF A1 00<br>00 22 0C 23 FF B8 A9 02 2C 81<br>2C 01 64 00 C8 AF ED 24 CD AB |
| **Calculated CRC Value** | ED 24 CD AB |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 309.7 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 309.7 |



© SIA

BRIVE SOUILLAC

**PRECODING RNP** RWY 29

**RNP RWY 29**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2025 1.7° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA ARMAX | IF | ARMAX | - | - | - | - | - | 3300 | - | 210 | - | - |
| | TF | ISL29 | - | 203 | 204,6 | 4,0 | - | 3000 | - | 175 | - | 1,0 |
| INA OSDAG | IF | OSDAG | - | - | - | - | - | 3300 | - | - | - | - |
| | TF | ISL29 | - | 293 | 294,8 | 4,0 | - | 3000 | - | 175 | - | 1,0 |
| INA UVRAK | IF | UVRAK | - | - | - | - | - | 3300 | - | 210 | - | - |
| | TF | ISL29 | - | 023 | 024,6 | 4,0 | - | 3000 | - | 175 | - | 1,0 |
| APCH | IF | ISL29 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 175 | - | - |
| | TF | FSL29 | - | 293 | 294,7 | 3,9 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1,0 |
| | TF | RW29 | Yes | 293 | 294,7 | 5,9 | - | - | - | - | -3.2° / 49 | 0,3 |
| | TF | SL409 | Yes | 293 | 294,6 | 5,3 | - | - | - | 210 | - | 1,0 |
| | DF | SL410 | - | - | - | - | R | - | - | - | - | 1,0 |
| | TF | ARMAX | - | 113 | 114,5 | 8,0 | - | 3000 | - | 210 | - | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFSL |
| **Runway** | 29 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E29A |
| **LTP/FTP Latitude** | 450210,1290N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0012947,3890E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 346,4 |
| **FPAP Latitude** | 450238,5280N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 28,3990 |
| **FPAP Longitude** | 0012819,7660E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -87,6230 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,20 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 8 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0C 13 06 0C 1D 00 00 01 39<br>32 05 A2 D1 53 13 FA 68 A4 00<br>88 21 DE DD 00 72 53 FD 2C 81<br>40 01 64 01 C8 AF 45 EE 9A 33 |
| **Calculated CRC Value** | 45 EE 9A 33 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 297,6 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 297,6 |



© SIA

**BRIVE SOUILLAC**
**SID RNAV RWY 11**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 11**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MAKOX 2B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 113 | 114.6 | - | - | 1600 | - | - | - |
| - | DF | MAKOX | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| **LAVRA 2B** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 113 | 114.6 | - | - | 1600 | - | - | - |
| - | DF | RATRA | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAVRA | - | 162 | 163.4 | 7.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

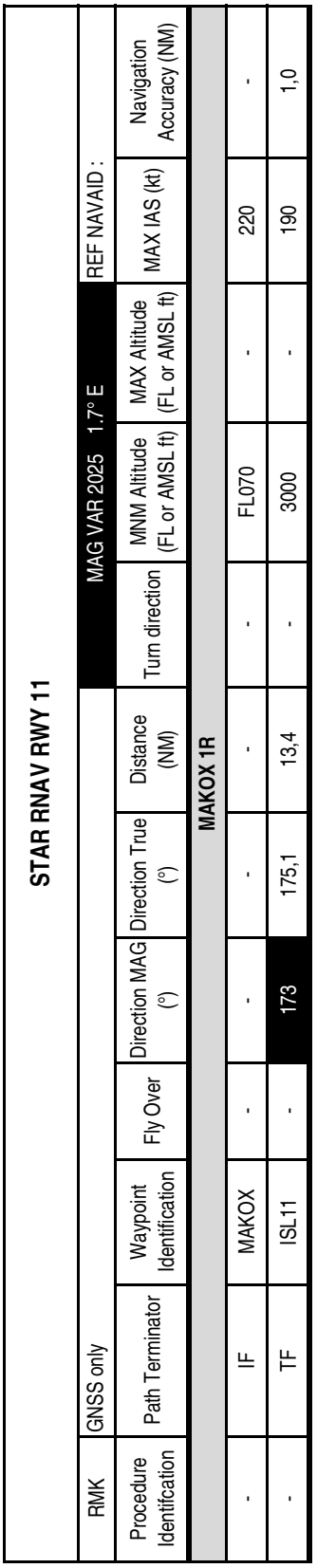
**BRIVE SOUILLAC**
**SID RNAV RWY 29**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

**SID RNAV RWY 29**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MAKOX 2C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 293 | 294.6 | - | - | 1600 | - | - | - |
| - | DF | MAKOX | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| **LAVRA 2C** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 293 | 294.6 | - | - | 1600 | - | - | - |
| - | DF | RATRA | - | - | - | - | L | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LAVRA | - | 162 | 163.4 | 7.9 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BRIVE SOUILLAC**
**STAR RNAV RWY 11**
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)



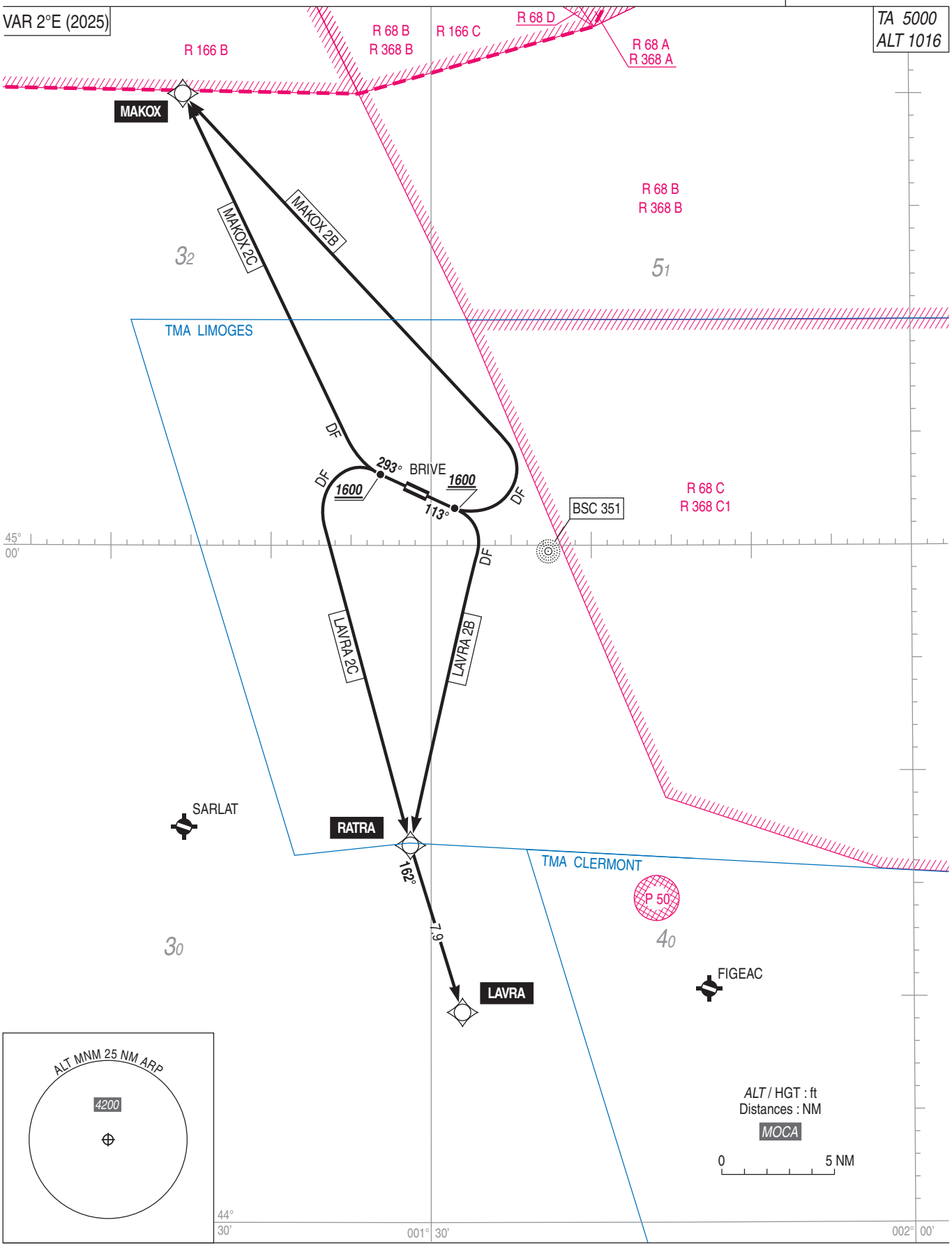
**STAR RNAV RWY 11**

| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2025 1.7° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MAKOX 1R** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | MAKOX | - | - | - | - | - | FL070 | - | 220 | - |
| - | TF | ISL11 | - | 173 | 175,1 | 13,4 | - | 3000 | - | 190 | 1,0 |

# BRIVE SOUILLAC
## SID RNAV RWY ALL
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : LIMOGES Approche / *Approach* 118.080
**TWR** : BRIVE Tour / *Tower* 121.130

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*






© SIA

# BRIVE SOUILLAC
## SID RNAV RWY 11
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| **SID RNAV RWY 11** | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 GNSS seulement / *only* |
| *Climb gradient* | Pente théorique de montée jusqu'à 1600 ft AMSL : 6% MNM (Obstacle pénalisant : relief + arbres altitude 1082 ft à 653 m de la DER à gauche de l'axe de piste).<br>Pentes dues aux contraintes ATS :<br>En cas d'impossibilité de respecter la pente ATS prescrite, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la mise en route.<br><br>*Theoretical climb gradient up to 1600 ft AMSL : 6 % MNM (Reference obstacle : terrain + trees altitude 1082 ft at 653 m from DER at left of runway center line).*<br>*Slopes due to ATS constraints :*<br>*If unable to comply with required ATS gradient, pilot must* advise *ATC when starting up.* |
| *General RMK* | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LAVRA 2B** | Monter sur route 113°, à 1600 ft AMSL ou au-dessus tourner à droite direct vers RATRA puis vers LAVRA.<br><br>*Climb on track 113°, at or above 1600 ft AMSL turn right direct to RATRA then to LAVRA.* | FL 070 | Pente ATS : 5.6% MNM jusqu'au FL 065.<br><br>*ATS slope : 5.6% MNM until FL 065.* |
| **MAKOX 2B** | Monter sur route 113°, à 1600 ft AMSL ou au-dessus tourner à gauche direct vers MAKOX.<br><br>*Climb on track 113°, at or above 1600 ft AMSL turn left direct to MAKOX.* | FL 070 | Pente ATS : 6.6% MNM jusqu'au FL 065.<br><br>*ATS slope : 6.6% MNM until FL 065.* |

| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 11** |
|---|
| Utilisables seulement sur clairance particulière de l'APP.<br>Monter dans l'axe jusqu'à 1600 ft AMSL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente théorique de montée jusqu'à 1600 ft AMSL : 6% MNM (obstacle pénalisant : arbres altitude 1082 ft à 653 m de la DER à gauche de l'axe de piste)<br><br>*Subject to special clearance from APP.*<br>*Climb straight ahead up to 1600 ft AMSL, then direct route climbing up to en route safety altitude.*<br>*Theoretical climb gradient up to 1600 ft AMSL : 6% MNM (reference obstacle : terrain + trees altitude 1082 ft at 653 m from DER at left of runway center line)* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BRIVE SOUILLAC
# SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

| SID RNAV RWY 29 | |
|---|---|
| CAT | A B C |
| PBN Box | RNAV1 GNSS seulement / *only* |
| Climb gradient | Pentes dues aux contraintes ATS :<br>En cas d'impossibilité de respecter la pente ATS prescrite, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la mise en route.<br>*Slopes due to ATS constraints :*<br>*If unable to comply with required ATS gradient, pilot must advise ATC when starting up.* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* |
| | Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt<br>*Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **LAVRA 2C** | Monter sur route 293°, à 1600 ft AMSL ou au-dessus tourner à gauche direct vers RATRA puis vers LAVRA.<br><br>*Climb on track 293°, at or above 1600 ft AMSL turn left direct to RATRA then to LAVRA.* | FL 070 | Pente ATS : 4.9% MNM jusqu'au FL 065.<br><br>*ATS slope : 4.9% MNM until FL 065.* |
| **MAKOX 2C** | Monter sur route 293°, à 1600 ft AMSL ou au-dessus tourner à droite direct vers MAKOX.<br><br>*Climb on track 293°, at or above 1600 ft AMSL turn right direct to MAKOX.* | FL 070 | Pente ATS : 9.8% MNM jusqu'au FL 065.<br><br>*ATS slope : 9.8% MNM until FL 065.* |

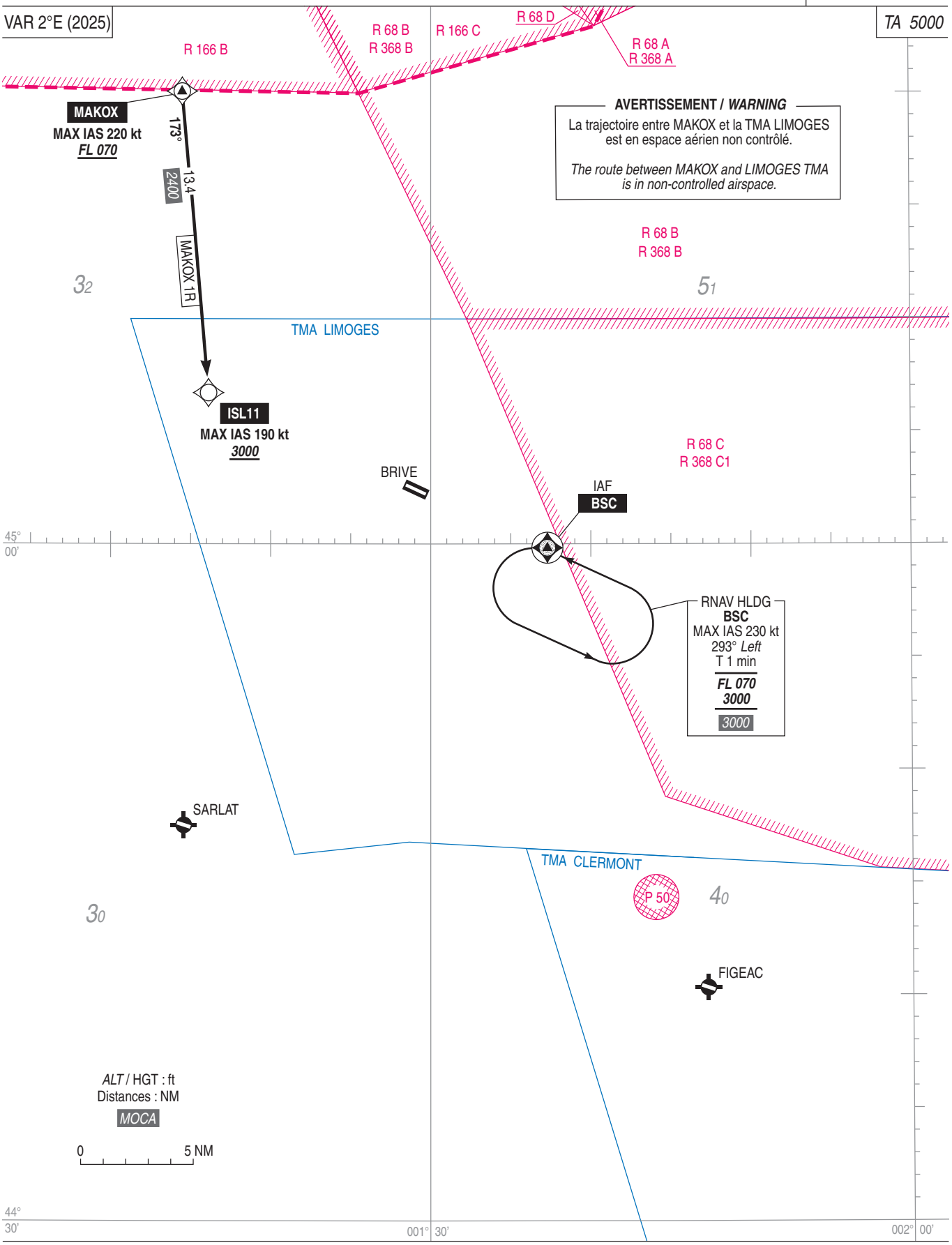
| **Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 29** |
|---|
| Utilisables seulement sur clairance particulière de l'APP.<br>Monter dans l'axe jusqu'à 1600 ft AMSL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br><br>*Subject to special clearance from APP.*<br>*Climb straight ahead up to 1600 ft AMSL, then direct route climbing up to en route safety altitude.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# BRIVE SOUILLAC
# STAR RNAV RWY 11
(Protégée pour/*Protected for* CAT A, B, C)

APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
**TWR** : BRIVE Tour/*Tower* 121.130

**RNAV 1**
GNSS seulement/*only*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

**BRIVE** SOUILLAC

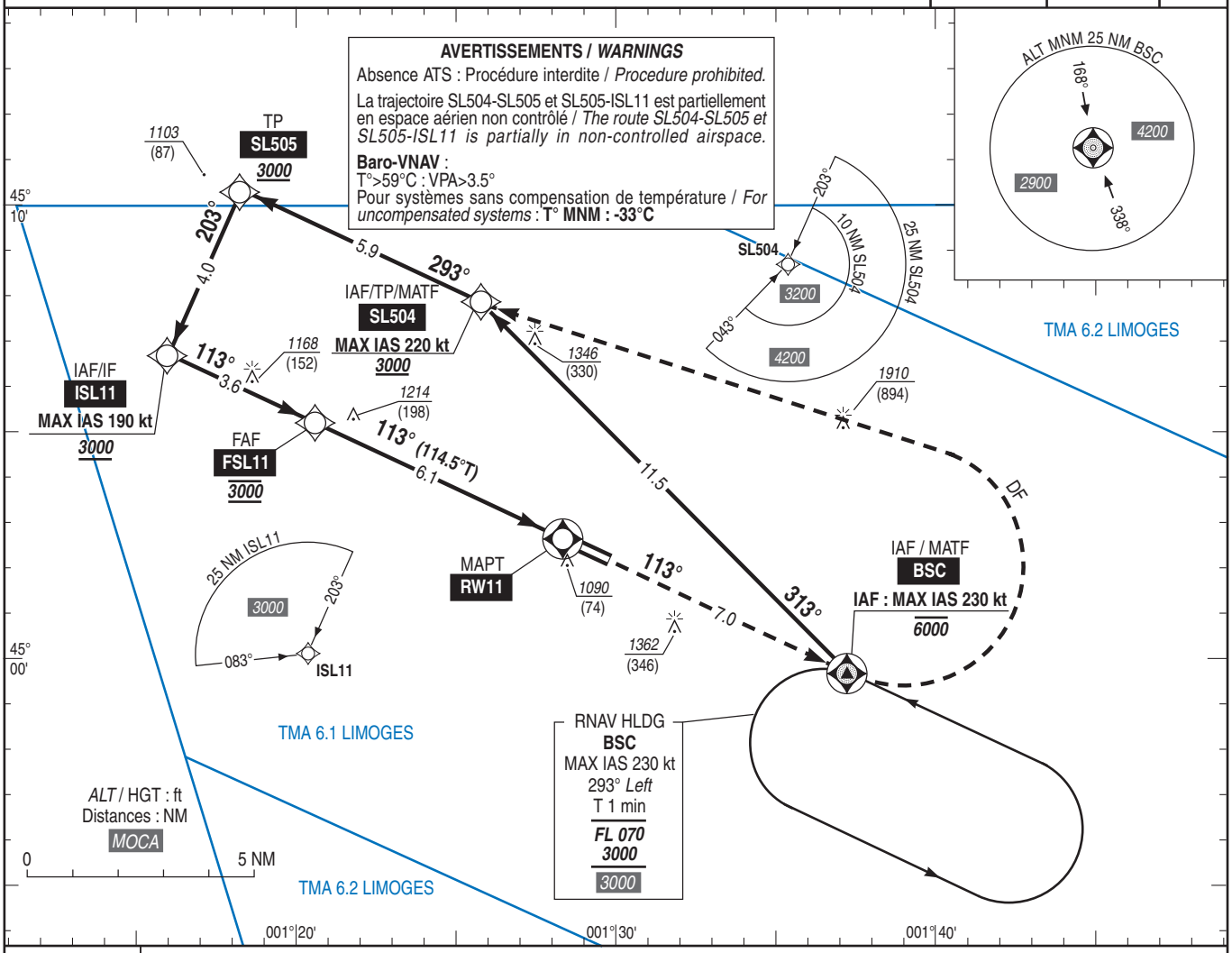
CAT A B C

*ALT AD : 1016,* ***THR : 1016 (37 hPa)***

**RNP** RWY 11

APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
**TWR :** BRIVE Tour/*Tower* 121.130
**AFIS :** BRIVE Information 121.130

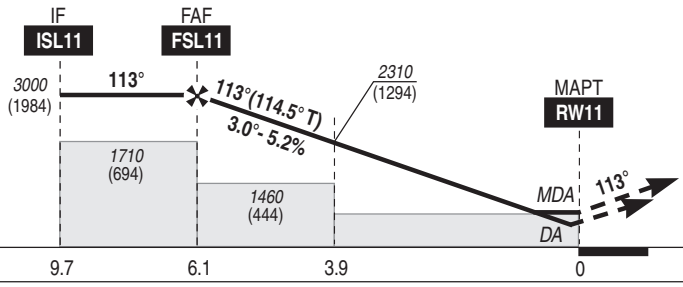
| RNP APCH | EGNOS Ch 98046 E11A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter vers **BSC (113°)** puis tourner à **gauche** direct vers **SL504 (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** (1984) ou suivre les instructions du contrôle. Monter à ***2400*** (1384) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***BSC (113°)*** *then turn* ***left*** *direct to* ***SL504 (MAX IAS 220 kt)*** *climbing up to* ***3000*** *(1984) or follow ATC instructions. Climb up to* ***2400*** *(1384) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***1270*** (250) | 1300 | 175 | ***1350*** (330) | 1500 | 228 | ***1350*** (330) | 1500 | 330 | ***1660*** (650) | 1500 | 644 |
| B | | | 187 | | | 236 | | | | ***1660*** (650) | 1600 | 644 |
| C | | | 199 | | | 251 | | | | ***1760*** (750) | 2400 | 743 |

**DIST RW11**

| NM | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2980*** (1964) | ***2660*** (1644) | ***2340*** (1324) | ***2020*** (1004) | ***1700*** (684) | ***1380*** (364) |

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) PAPI RWY 29 requis / *PAPI RWY 29 required.*

| FAF - MAPT | 6.1 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 13 | 4 min 18 | 3 min 38 | 3 min 10 | 2 min 48 | 2 min 31 | 2 min 17 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

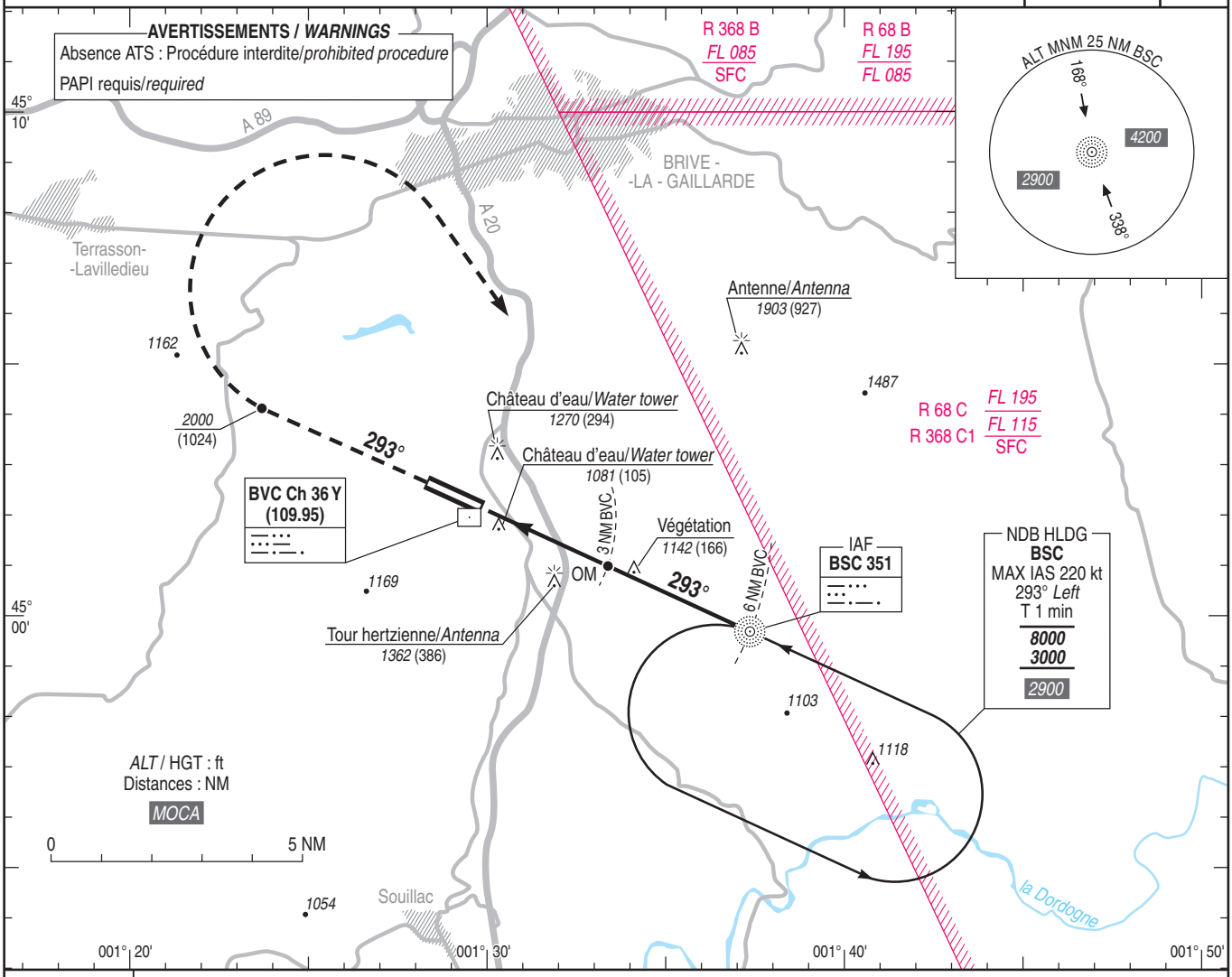
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1016,* ***THR : 976 (36 hPa)***

**BRIVE** SOUILLAC

ILS ou/*or* LOC RWY 29

APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
**TWR** : BRIVE Tour/*Tower* 121.130
**AFIS** : BRIVE Information 121.130

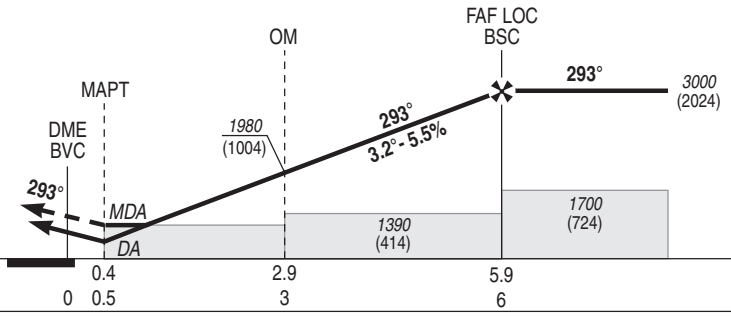
| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **BVC 109.95** | 2°E |
| RDH : 49 | (2025) |




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**.
A ***2000*** (1024), tourner **à droite** vers **BSC** en montée vers ***3000*** (2024) ou suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****.*
*At* ***2000*** *(1024), turn* ***right*** *to* ***BSC*** *climbing up to* ***3000*** *(2024) or follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC+DME | | | LOC | | | MVL / *Circling* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***1180*** (200) | 1200 | 149 | ***1330*** (350) | 1500 | 349 | ***1390*** (410) | 1500 | 410 | ***1660*** (690) | 1500 | 684 |
| B | | | 160 | | 1500 | | | 1500 | | ***1660*** (690) | 1600 | 684 |
| C | | | 174 | | 1600 | | | 1900 | | ***1760*** (790) | 2400 | 783 |

| **DME BVC** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1640*** (664) | ***1980*** (1004) | ***2310*** (1334) | ***2650*** (1674) | ***3000*** (2024) |

Observations/*Remarks* : NIL

| FAF - MAPT | 5.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 43 | 3 min 53 | 3 min 18 | 2 min 52 | 2 min 32 | 2 min 17 | 2 min 04 |
| VSP (ft/min) | | 390 | 480 | 560 | 640 | 730 | 810 | 900 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

**BRIVE** SOUILLAC

CAT A B C

*ALT AD : 1016,* ***THR : 976 (36 hPa)***

**RNP** RWY 29

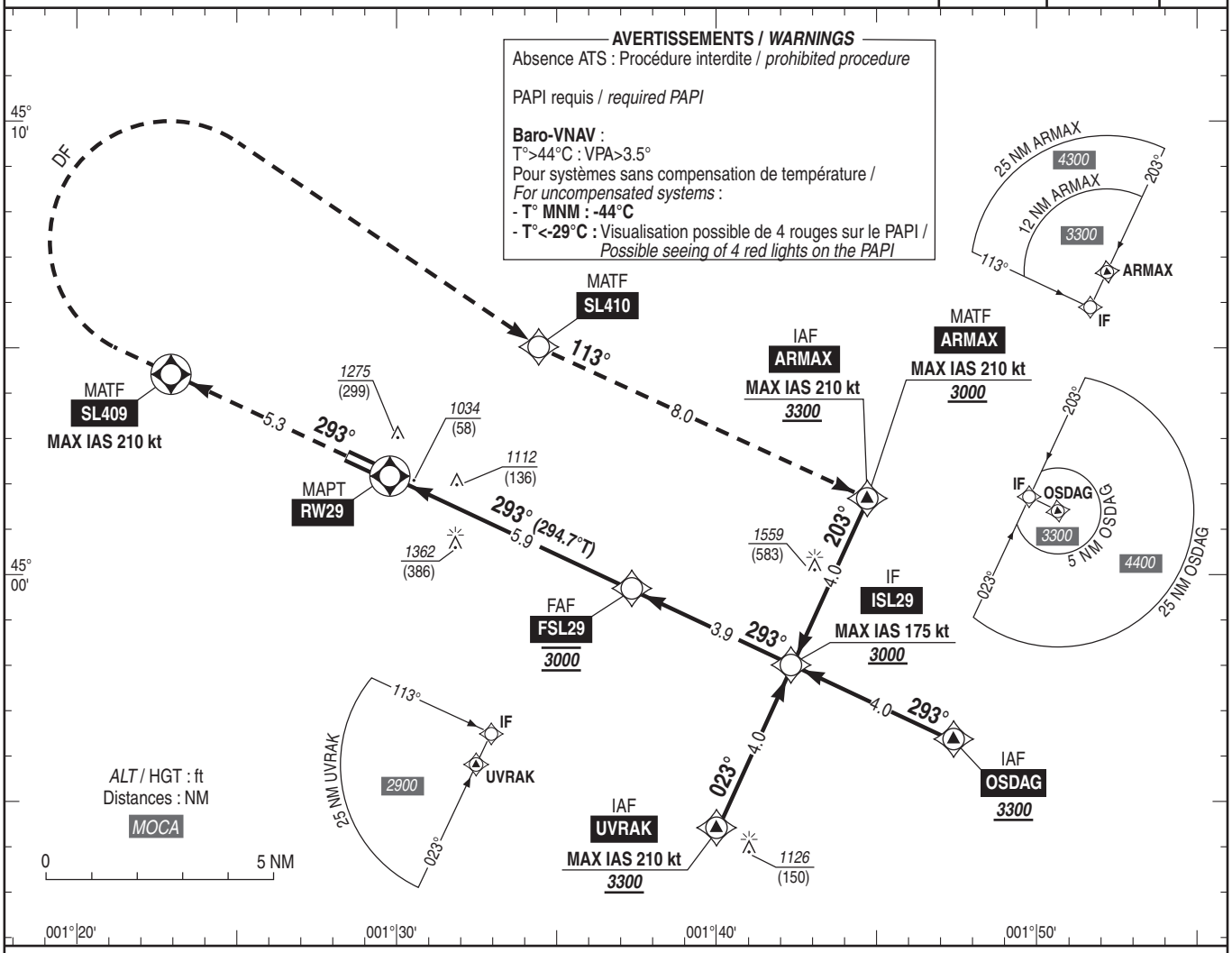
APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
**TWR :** BRIVE Tour/*Tower* 121.130
**AFIS :** BRIVE Information 121.130

| RNP APCH | EGNOS Ch 99297 E29A TCH : 49 | VAR 2°E (2025) |
|---|---|---|

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Absence ATS : Procédure interdite / *prohibited procedure*

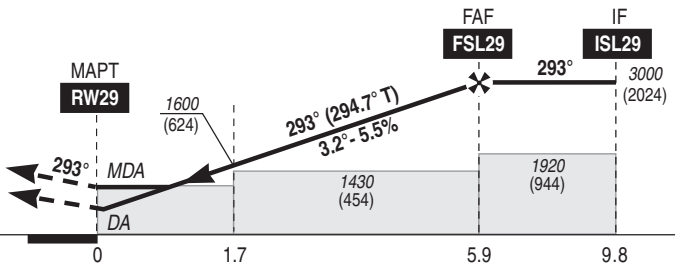
PAPI requis / *required PAPI*

**Baro-VNAV** :
T°>44°C : VPA>3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* :
- **T° MNM : -44°C**
- **T°<-29°C :** Visualisation possible de 4 rouges sur le PAPI / *Possible seeing of 4 red lights on the PAPI*




API : Monter vers **SL409**. A **SL409**, tourner à **droite** direct vers **SL410** puis vers **ARMAX (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***3000*** (2024) ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à *2500* (1524) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb up to* ***SL409****. At* ***SL409*** *turn* ***right*** *direct to* ***SL410*** *then to* ***ARMAX (MAX IAS 210 kt)*** *climbing up to* ***3000*** *(2024). or follow ATC instructions.*
*Climb up to 2500 (1524) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | | | 179 | | 1500 | 308 | | 1500 | | ***1660*** (690) | 1500 | 684 |
| B | ***1180*** (200) | 1200 | 187 | ***1360*** (390) | 1500 | 320 | ***1360*** (390) | 1500 | 383 | ***1660*** (690) | 1600 | 684 |
| C | | | 199 | | 1800 | 339 | | 1800 | | ***1760*** (790) | 2400 | 783 |

**DIST RW29**

| **NM** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1360*** (384) | ***1700*** (724) | ***2030*** (1054) | ***2370*** (1394) | ***2700*** (1724) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - MAPT | 5.9 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 min 03 | 4 min 10 | 3 min 32 | 3 min 05 | 2 min 43 | 2 min 26 | 2 min 13 |
| VSP (ft/min) | | 390 | 470 | 560 | 640 | 720 | 810 | 890 |



© SIA

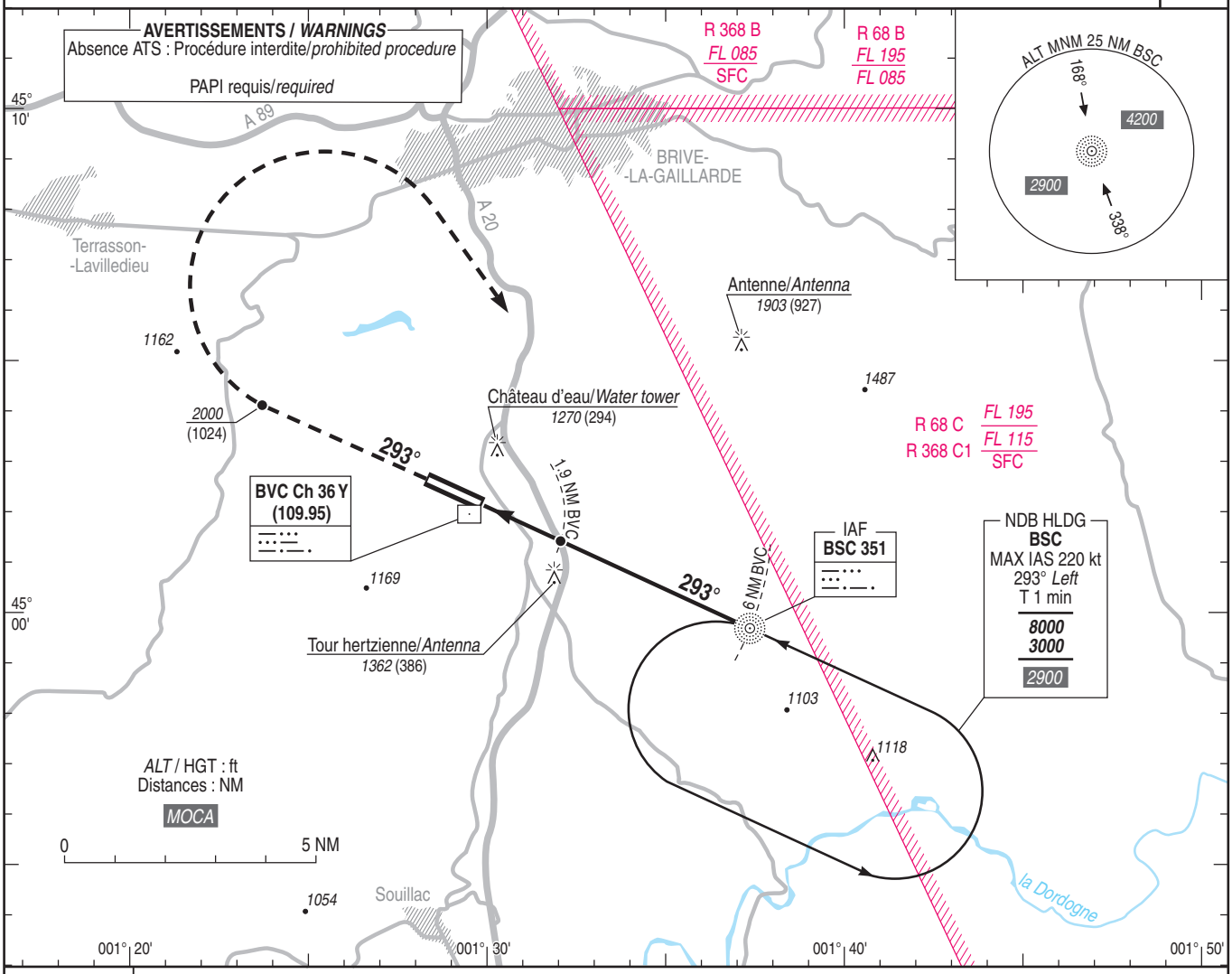
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 1016,* ***THR : 976 (36 hPa)***

**BRIVE** SOUILLAC

NDB RWY 29

APP : LIMOGES Approche/*Approach* 118.080
**TWR** : BRIVE Tour/*Tower* 121.130
**AFIS** : BRIVE Information 121.130

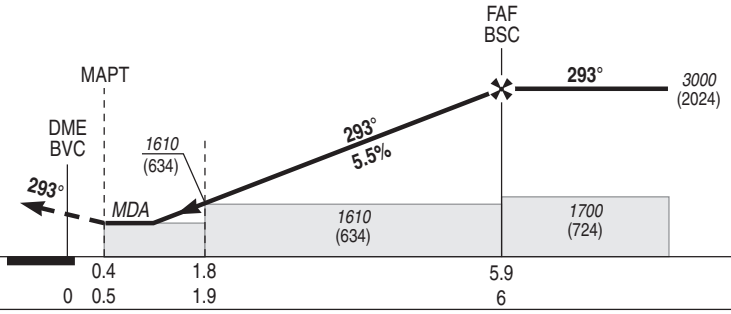
VAR
2° E
(2025)




*TA : 5000*

API : Monter **dans l'axe**.
A ***2000*** (1024), tourner **à droite** vers **BSC** en montée vers ***3000*** (2024) ou suivre les instructions du CTL.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****.*
*At* ***2000*** *(1024), turn* ***right*** *to* ***BSC*** *climbing up to* ***3000*** *(2024) or follow ATC instructions.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB+DME | | | NDB | | | MVL/*Circling* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***1460*** (480) | 1500 | 479 | ***1610*** (630) | 1500 | 630 | ***1660*** (690) | 1500 | 684 |
| B | | 1500 | | | 1500 | | ***1660*** (690) | 1600 | 684 |
| C | | 2200 | | | 2400 | | ***1760*** (790) | 2400 | 783 |

| **DME BVC** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| ***ALT*** (HGT) | ***1640*** (664) | ***1980*** (1004) | ***2310*** (1334) | ***2650*** (1674) | ***3000*** (2024) |

Observations/*Remarks* : NIL

| FAF - MAPT | 5.5 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 43 | 3 min 53 | 3 min 18 | 2 min 52 | 2 min 32 | 2 min 17 | 2 min 04 |
| VSP (ft/min) | | 390 | 480 | 560 | 640 | 730 | 810 | 900 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSM.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

# LFSM - MONTBELIARD COURCELLES

**AD 2 LFSM.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°29'12"N 006°47'29"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 2 km S Monbéliard |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1041 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.9982°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.126°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SYNDICAT MIXTE DE L'AERODROME DU PAYS DE MONTBELIARD |
| | Adresse / *Address* | Aérodrome de MONTBELIARD COURCELLES<br>rue Etienne Oehmichen<br>25420 Courcelles-les-Montbéliard |
| | Telephone | 03 81 90 71 50 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFSM.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Douanes : PN 24 HR<br>TEL : 09 70 27 30 28 - FAX : 04 72 82 12 02<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr | Customs : PN 24 HR<br>TEL : 09 70 27 30 28 - FAX : 04 72 82 12 02<br>E-mail : codt-metz@douane.finances.gouv.fr |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | LUN-VEN : 0730-1100, 1300-1700.<br>En dehors de ces HOR, ainsi que SAM, DIM et JF : PPR la veille ou le dernier jour ouvrable avant 1600.<br>TEL : 03 81 90 18 00 - FAX : 03 81 90 53 44.<br>Aérodrome de MONTBELIARD COURCELLES, rue Etienne Oehmichen 25420 Courcelles-les-Montbéliard<br>E-mail : afis@aerodrome-montbeliard.fr | MON-FRI : 0730-1100, 1300-1700.<br>Outside these SKED and SAT, SUN and public HOL: PPR before 1600 on previous day or on the last working day.<br>TEL : 03 81 90 18 00 - FAX : 03 81 90 53 44.<br>Aérodrome de MONTBELIARD COURCELLES, rue Etienne Oehmichen 25420 Courcelles-les-Montbéliard<br>E-mail : afis@aerodrome-montbeliard.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | H24 CB<br>Carte AVIA : j.rota@thevenin-ducrot.fr | H24 credit card<br>AVIA card : j.rota@thevenin-ducrot.fr |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (RWY surface condition assessment and report service) : ATS SKED |

**AD 2 LFSM.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100LL - JET A1 (CIV-MIL sous convention).<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100LL - JET A1 (CIV-MIL under agreement ).<br>Lubricant : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | | |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSM.5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | in the vicinity |
| 2 | Restaurants | A proximité | in the vicinity |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis sur demande, bus à proximité. | Taxis on request, bus stop in the vicinity. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSM.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 1 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Moyens externes. | External means. |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSM.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Aucun équipement. | No equipment. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

**AD 2 LFSM.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Revêtue | Paved |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 9 F/C/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A, B : 10 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Revêtu | Paved |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A : 10 F/C/W/T<br>TWY B : 11 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Point d'attente 26<br>Parking pied de la tour | Holding point 26<br>Apron vicinity of tower |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 1037 ft au point d'attente 26<br>1033 ft au pied de la tour | 1037 ft at holding point 26<br>1033 ft vicinity of tower |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Les voies de circulation A et B sont limitées aux aéronefs dont la largeur hors-tout du train d'atterrissage est inférieure à 5 m. | TWY A and TWY B are limited to ACFT with a main gear overall width smaller than 5 meters. |

**AD 2 LFSM.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD 2 LFSM ADC 01 | See chart AD 2 LFSM ADC 01 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSM .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSM.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSM.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSM .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | H24<br>LILLE |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO :<br>ETE/SUM : 0600-2000<br>HIV/WIN : 0800-1800 |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSM.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 08 | 079.47 (077) | 1700 x 23 | 16 F/C/W/T revêtue / paved | 47°29'06.93"N 006°46'49.12"E ( 47°29'09.33"N 006°47'08.23"E ) ------ GUND NIL | THR : 1030ft DTHR : 1030ft |
| 26 | 259.47 (257) | 1700 x 23 | 16 F/C/W/T revêtue / paved | 47°29'17.01"N 006°48'09.14"E ( 47°29'14.58"N 006°47'49.96"E ) ------ GUND NIL | THR : 1041ft DTHR : 1037ft |
| 08L | 079.48 (077) | 855 x 50 | non revêtue / not paved | 47°29'10.86"N 006°47'07.94"E ------ GUND NIL | THR : 1028ft |
| 26R | 259.48 (257) | 855 x 50 | non revêtue / not paved | 47°29'15.92"N 006°47'48.21"E ------ GUND NIL | THR : 1037ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 08 | NIL | NIL | NIL | 1820 x 150 | NIL | NIL |
| 26 | NIL | NIL | NIL | 1820 x 150 | NIL | NIL |
| 08L | NIL | NIL | NIL | 855 x 60 | NIL | NIL |
| 26R | NIL | NIL | NIL | 855 x 60 | NIL | NIL |

**AD 2 LFSM.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 1700 | 1700 | 1700 | 1300 | |
| 26 | 1650 | 1650 | 1650 | 1250 | Distances déclarées réduites de 50 m par rapport aux dimensions de la piste revêtue afin de prendre en compte le respect d'une bande aménagée de 60 m exigée contigüe à l'extrémité de la piste 26.<br>Declared distances reduced of 50 m compared to the paved RWY dimension in order to take into account a required 60 m clear strip adjacent to the end of RWY 26. |
| 08L | 855 | 855 | 855 | | |
| 26R | 855 | 855 | 855 | | |

**AD 2 LFSM.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 08 | | G | | | | | | | |
| 26 | | G | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 27 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 08 | 1700 m | 60 m | W | LIL | R | | | |
| 26 | 1700 m | 60 m | W | LIL | R | | | (1) |

(1) Faisceau PAPI désaxé à gauche de 3°
(1) PAPI light beam 3° offset to the left

**AD 2 LFSM.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | NIL | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Balises bleues rétrofléchissantes | Retroreflective blue beacons |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe électrogène puissance 17.5 kVA | Generator power 17.5 kVA |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 15 s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSM.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSM.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | G | | | NIL |

**AD 2 LFSM.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | MONTBELIARD Information (FR)<br>*MONTBELIARD Information (EN)* | 132.030 MHz | HO | |
| A/A | MONBELLIARD (FR) | 132.030 MHz | HX | Absence ATS |

**AD 2 LFSM.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSM .20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**AD 2 LFSM .21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSM .22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 Vols à l'arrivée**

**CONSIGNES GENERALES**

Présence d'obstacles aux environs immédiats de l'aérodrome :

- trouée Est : pylône à 900 m de l'extrémité de la piste 08,
- trouée Ouest : relief (Mont Bart) à 1000 m de l'extrémité de la piste 26.

En l'absence d'organisme AFIS, PCL PPR agent AFIS avant 1500.

**CONSIGNES PARTICULIERES (AVIONS)**

De nuit : seule la trouée Est est utilisable au décollage et à l'atterrissage. L'entraînement de nuit est réservé aux pilotes autorisés qui en auront fait la demande auprès de l'exploitant d'aérodrome et conformément aux consignes en vigueur.

• Décollage (RWY 08)

Du fait de la présence d'obstacles proches (voir consignes générales), le respect des marges de franchissement d'obstacles (tous moteurs ou n-1 moteurs selon les dispositions opposables à l'exploitant) au décollage peut ne pas être respecté.

Dans ce cas, l'exploitant devra établir des minimums permettant de voir et d'éviter les obstacles. Ces minimums ne seront pas inférieurs à :

- de jour : VH = 1500 m, plafond 1000 ft
- de nuit : VH = 2500 m, plafond 1000 ft

**• Atterrissage (RWY 26)**

ATT interdit de nuit en cas d'indisponibilité du PAPI.

**• Atterrissage (RWY 08)**

Interdit de nuit

Du fait de la présence du Mont Bart, à proximité du terrain (secteur ouest), la procédure MVL pour un atterrissage 08 nécessite une trajectoire courbe garantissant des marges latérales par rapport au relief.

**• Approche interrompue**

A la MDA(H) ou au plus tard au MAPT, selon consignes publiées.
En dessous de la MDA(H) (cas de l'atterrissage avorté à vue), l'attention des équipages est attirée sur le fait que la remise de gaz (avec ou sans prise en compte de la panne moteur) peut s'avérer impossible en respectant les marges de franchissement d'obstacles. Dans ce cas, la procédure opérationnelle devra prévoir un "point de décision" au delà duquel l'atterrissage devra impérativement avoir lieu. Pour cette même raison et sauf cas de force majeure, les exploitants ne devront pas débuter l'approche en cas de panne d'un moteur.

**EXIGENCES OPERATIONNELLES APPLICABLES AUX EXPLOITANTS FRANÇAIS ET ETRANGERS UTILISANT LEURS AVIONS SELON LES REGLES APPLICABLES AU TRANSPORT PUBLIC (AVIONS).**

ACFT < 9 sièges passagers et masse < 5,7 t : pas d'exigence hormis le respect des consignes particulières.
ACFT > 9 sièges passagers ou masse > 5,7 t : une reconnaissance du site ou un entraînement sur un simulateur pourvu d'un visuel spécifique approuvé à cet effet est requise.
**A défaut de reconnaissance, les minimums d'atterrissage et de décollage suivants seront utilisés : VH = 5000 m - Plafond = 1500 ft**

La reconnaissance doit être effectuée par les commandants de bord couvrant toutes les procédures aux instruments de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'utilisation sur site propres à l'exploitant sur l'aéronef concerné.

De plus, le commandant de bord devra avoir suivi une formation définie par l'exploitant portant notamment sur l'étude des cartes, des trajectoires, des obstacles dans les trouées opérationnelles, des caractéristiques aérologiques et des performances normales et dégradées de l'aéronef.

ACFT > 30 sièges passagers : en plus des exigences spécifiées en 3.2, un dossier devra être déposé à la DSAC Nord-Est au minimum un mois avant le début de l'exploitation souhaitée.

Ce dossier comprendra :

- une étude opérationnelle avec calcul des performances au décollage, à l'atterrissage, en remise de gaz (N et N - 1 moteurs). Pour le décollage, un plan précis et coté faisant apparaître la (ou les) trouée(s) d'envol, la trajectoire suivie et les marges de franchissement d'obstacles devra être fourni.

- les consignes spécifiques figurant au manuel d'exploitation pour l'utilisation du cycle (conditions MTO, trajectoires (arrivées, départs, remise de gaz, configuration avion...)).

- le programme de formation théorique (études des cartes, obstacles, performances) et pratique (procédures normales, occasionnelles, urgences) des équipages.

***22.1 Arriving flights***

***GENERAL INSTRUCTIONS***

*Obstacles in the immediate vicinity of the aerodrome :*

*- Eastern funnel : pylon 900 m from the end of runway 08.*
*- Western funnel : high ground (Mont Bart) 1000 m from the end of runway 26.*

Without AFIS, PCL PPR from AFIS agent before 1500.

***SPECIAL INSTRUCTIONS (AIRPLANES)***

*At night, only the Eastern funnel can be used for take-offs and landings. Night training flights are reserved for authorized pilots, who have placed a request with the aerodrome operator, and in accordance with the instructions in force.*

*• Take-off (RWY 08)*

*Due to the presence of close obstacles (see general instructions), compliance with obstacle clearance heights (all engines or n-1 engines, dependent on the provisions affecting the operator) on take-off may not be maintained.*

*In this case, the operator must obtain minima which enable him to see and avoid the obstacles.These minima shall not be lower than :*

*- by day : VH = 1500 m, ceiling 1000 ft*
*- at night : VH = 2500 m, ceiling 1000 ft*

***• Landing (RWY 26)***

*Landing prohibited at night if PAPI not available.*

***• Landing (RWY 08)***

*Prohibited at night.*

*Due to the presence of Mont Bart close to the field (western sector), the circling procedure for landings on 08 demands a curved approach path which ensures lateral clearances with respect to the high ground.*

***• Missed approach***

*At MDA(H) or not later than MAPT, dependent on the published instructions. Below MDA(H) (in the case of a visual aborted landing), the attention of crews is drawn to the fact that a go-around (with or without taking into account the loss of an engine) may be found to be impossible while complying with the obstacle clearances. In this case, the operational procedure must include a "decision point", beyond which the landing must take place. For this same reason, saving any unavoidable circumstances, operators must not begin an approach in the event of the loss of an engine.*

***OPERATIONAL REQUIREMENTS APPLICABLE TO FRENCH AND FOREIGN OPERATORS WHOSE AIRCRAFT ARE BEING USED IN ACCORDANCE WITH THE RULES APPLICABLE TO PUBLIC TRANSPORT (AIRPLANE)***

*ACFT with 9 passenger seats or less and weight < 5.7 tons : no requirements apart from compliance with the special instructions.*
*ACFT with more than 9 passenger seats or weight > 5.7 tons : an inspection of the site or training on a simulator equipped with a specific visual view, approved for this purpose, is required.*
***Failing an inspection, the following landing and take-off minima are to be used : VH = 5000 m - Ceiling = 1500 ft***

*The inspection must be carried out by aircraft commanders, covering all the aerodrome instrument procedures, as well as the operator's on-site operating procedures on the aircraft concerned.*

*In addition, the aircraft commander must have undergone training, defined by the operator and covering in particular charts, flight paths, obstacles inside operating funnels and the aerological characteristics and the normal and degraded performances of the aircraft.*

*ACFT with more than 30 passenger seats : in addition to the requirements specified in 3.2, a file must be submitted for approval to DSAC Nord-Est at least one month before the start of the intended operations.*

*This file should comprise :*

*- an operational study with a calculation of the performance on take-off, on langing and on go-around (N and N-1 engines). For the take-off, a precise, dimensioned drawing, showing the take-off funnel(s), the flight path followed and the obstacle clearance heights, must be supplied.*

*- the specific instructions contained in the operating manual for the duty cycle (MTO conditions, flight paths (arrivals, departures, go-arounds, aircraft configuration...)).*

*- the programme for the theoretical training (study of charts, obstacles, performances) and the practical training (normal, occasional and emergency procedures) of crews.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Après étude du dossier la DSAC Nord-Est délivrera une autorisation à l'exploitant pour les vols demandés.

**CAS DES HELICOPTERES**

Les minimas d'atterrissage à utiliser sont ceux de la catégorie A avion.

Les hélicoptères sont soumis aux consignes particulières décrites au § 2, avec, dans le cas du non respect des marges des franchissements d'obstacles, des minima de décollage suivants :

- de jour VH = 1000 m, plafond = 1000 ft
- de nuit VH = 1500 m, plafond = 1000 ft (décollage interdit de nuit au QFU 257°).

Les exigences opérationnelles du § 3.2 sont applicables aux hélicoptères disposant de plus de 9 sièges passagers, quelle que soit leur masse.

Les exigences opérationnelles du § 3.3, exigeant un dépôt de dossier et une autorisation préalable, sont applicables aux hélicoptères dont la masse maximale dépasse 9t et disposant de plus de 15 sièges passagers.

**22.2 Vols au départ**

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 08 : Monter RM 077° à 7.4% (1)(2) jusqu'à 2037 ft (996 ft) puis route directe en montée à 4.2 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Obstacle le plus pénalisant : arbre de 1074 ft situé à 75 m de la DER et à 118 m au Sud de l'axe.
(2) Cette consigne fait abstraction des obstacles suivants :
- Arbres situés à proximité de la DER au Nord de l'axe, le plus proche situé à 8 m de la DER et à 87 m au Nord de l'axe, induisant une pente minimale de 71.7%.
- Ligne d'arbres située à 8 m de la DER et à 83 m au Sud de l'axe induisant une pente minimale de 72.0%.
- Ligne d'arbres située à 56 m de la DER et à 141 m au Sud de l'axe induisant une pente minimale de 18.3%.

RWY 26 : Compte tenu de la présence du Mont Bart, les départs IFR RWY 26 sont interdits.

*After analysis of the file, the DSAC Nord-Est will issue an operator clearance for the requested flights.*

***FOR HELICOPTERS***

*The landing minima to be used are those for a category A aircraft.*

*Helicopters are subject to the special instructions described in § 2 with, if the obstacle clearance heights are not maintained, the following take-off minima :*

*- by day VH = 1000 m, ceiling 1000 ft*
*- by night VH = 1500 m, ceiling 1000 ft (take-off from QFU 257° prohibited at night).*

*The operational requirements in § 3.2 are applicable to helicopters which have more than 9 passenger seats, whatever their weight.*

*The operational requirements in § 3.3, requiring the submission of a file and prior permission, are applicable to helicopters whose maximum weight exceeds 9 tons and which have more than 15 passenger seats.*

***22.2 Departing flights***

*Recommended instructions for IFR departures*

*RWY 08 : Climb MAG 077° at 7.4% (1)(2) up to 2037 ft (996 ft), then direct route climbing at 4.2% up to enroute safety altitude.*
*(1) Most penalizing obstacle : 1074 ft tree located at 75 m from the DER and 118 m South of axis.*
*(2) This instruction ignores the following obstacles :*
*- Trees located near the DER North of axis, the nearest located at 8 m from the DER and 87 m North of axis, inducing a minimum slope of 71.7%.*
*- Trees line located at 8 m from the DER and 83 m South of axis, inducing a minimum slope of 72.0%.*
*- Trees line located at 56 m from the DER and 141 m South of axis, inducing a minimum slope of 18.3%.*

*RWY 26 : Due to the presence of the Mont Bart, IFR departures RWY 26 are prohibited.*

## AD 2 LFSM .23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

**23.2 EQUIPEMENT AD**

PCL pour le balisage et PAPI :

- 3 coups d'alternat pour allumage balisage basse intensité.
- 5 coups d'alternat pour allumage balisage haute intensité.
- 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes pour éteindre le balisage.
- Extinction automatique 13'40 s.

***23.2 AD EQUIPEMENT***

*PCL for lighting and PAPI :*

- *3 microphone switch actions for low intensity lighting.*
- *5 microphone switch actions for high intensity lighting.*
- *7 microphone switch actions in less than 5 seconds to switch off lighting.*
- *Automatic extinguishing 13'40 s.*

**23.3 PERIL ANIMALIER**

NIL.

***23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*NIL.*

## AD 2 LFSM .24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

## AD 2 LFSM .25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE<br>*PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS<br>*LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RNP RWY26 | LNAV |

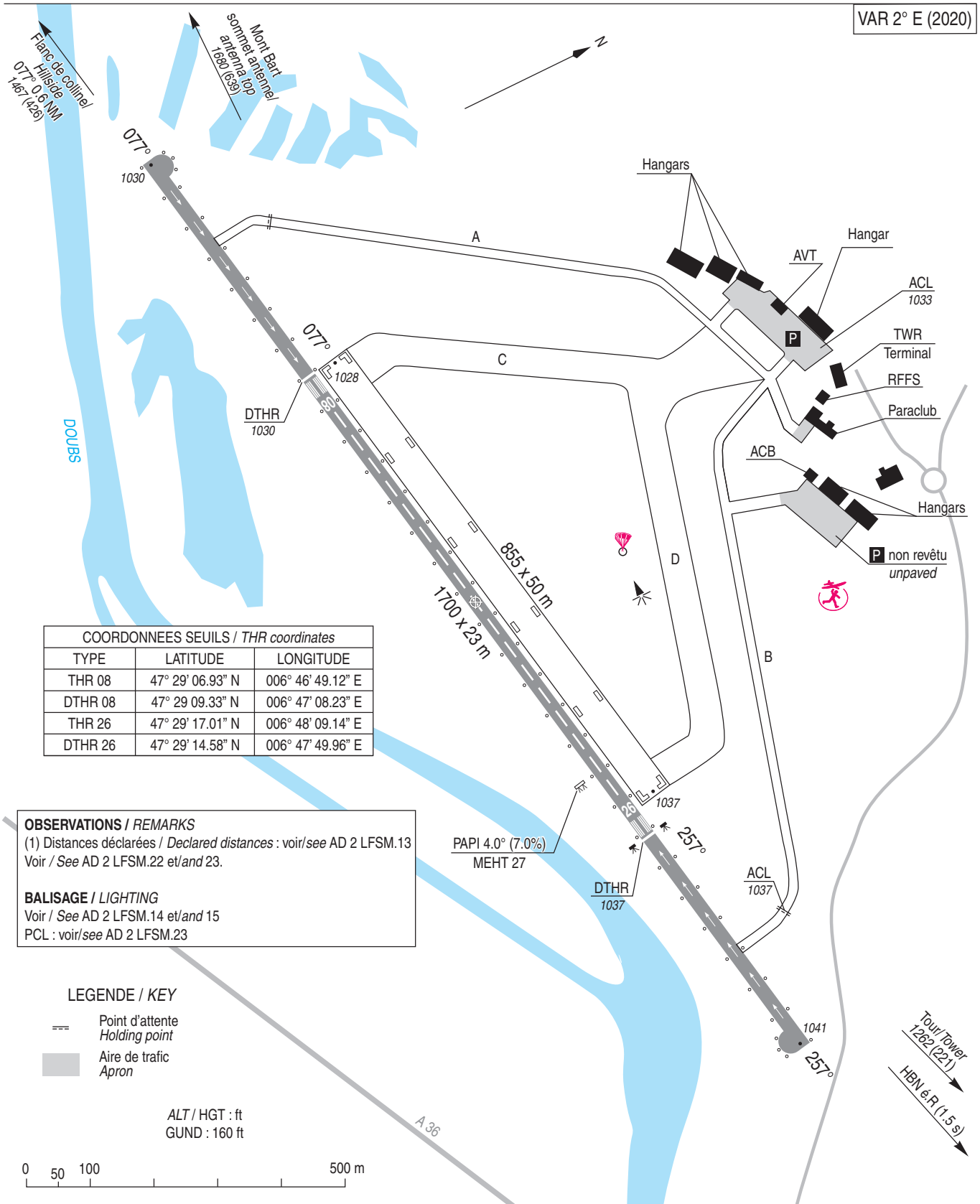

© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**FREQ :** voir/see AD 2 LFSM.18

# MONTBELIARD COURCELLES
47 29 12 N - 006 47 29 E
*ALT AD : 1041 (38 hPa)*

VAR 2° E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 08 | 47° 29' 06.93" N | 006° 46' 49.12" E |
| DTHR 08 | 47° 29 09.33" N | 006° 47' 08.23" E |
| THR 26 | 47° 29' 17.01" N | 006° 48' 09.14" E |
| DTHR 26 | 47° 29' 14.58" N | 006° 47' 49.96" E |

**OBSERVATIONS /** *REMARKS*
(1) Distances déclarées / *Declared distances* : voir/*see* AD 2 LFSM.13
Voir / *See* AD 2 LFSM.22 et/*and* 23.

**BALISAGE /** *LIGHTING*
Voir / *See* AD 2 LFSM.14 et/*and* 15
PCL : voir/*see* AD 2 LFSM.23

LEGENDE / *KEY*
Point d'attente *Holding point*
Aire de trafic *Apron*

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 08 | NIL | LIL | 1700 | 1700 | 1700 | 1300 | Revêtue *Paved* | 16 F/C/W/T | 1000 | 1000 | - | - |
| 26 | NIL | LIL | 1650 (1) | 1650 (1) | 1650 (1) | 1250 (1) | | | - | - | - | - |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| IAF HR | REF ENR 4.1 | | X | | | |
| ← | | | | | | |
| SM 404 | 47°35'52.1" N | 007°01'23.2" E | X | | | |
| ISM 26 | 47°31'05.4" N | 007°02'40.4" E | X | | | |
| FSM 26 | 47°30'14.7" N | 006°55'51.2" E | X | | | |
| RW 26 | 47°29'14.6" N | 006°47'50.0" E | X | | | |
| SM 410 | 47°27'57.3" N | 006°37'48.6" E | X | | | |



© SIA

**RNP RWY 26**

MAG VAR 2020 02.3°E

Ref NAVAID :

| RMK | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | HR | Yes | 187 | 190.0 | T 1 min | R | 5500 | FL 080 | 150 | | RNAV 1/ RNP APCH |
| INA HR | IF | HR | - | | | | | - | - | - | | RNAV 1/ RNP APCH |
| | TF | SM 404 | - | 077 | 079.5 | 12.0 | - | 3300 | - | - | | RNAV 1/ RNP APCH |
| | TF | ISM 26 | - | 167 | 169.7 | 4.9 | - | 2900 | - | - | | RNAV 1/ RNP APCH |
| APCH | IF | ISM 26 | - | | | | | 2900 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | FSM 26 | - | 257 | 259.7 | 4.7 | - | 2900 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW 26 | Yes | 257 | 259.6 | 5.5 | - | - | - | - | -3.0/15 | RNP APCH |
| | TF | SM 410 | Yes | 257 | 259.3 | 6.9 | - | - | - | - | | RNP APCH |
| | DF | HR | - | | | | R | 5500 | - | - | | RNP APCH |



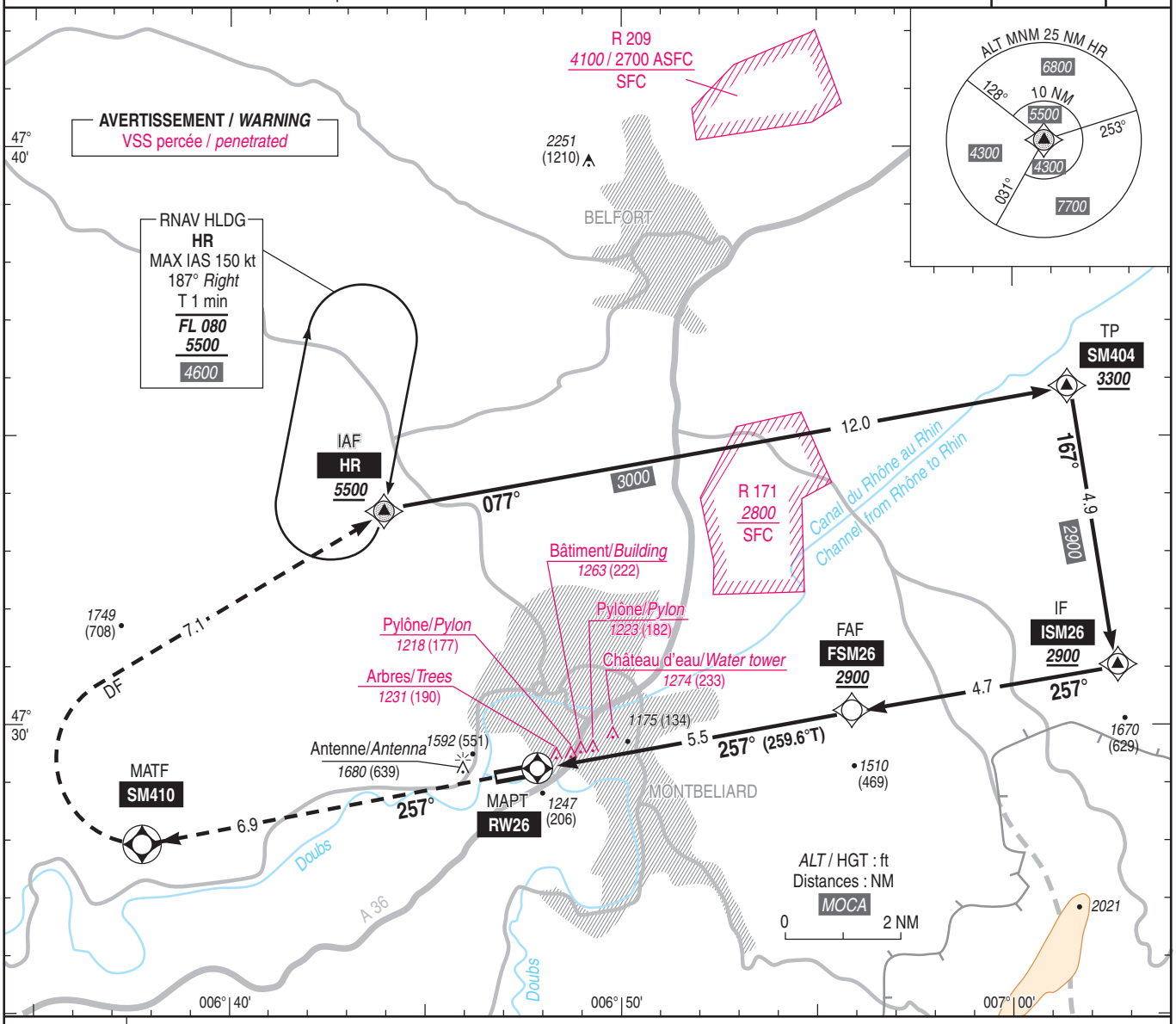
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B
***ALT AD : 1041 (38 hPa)**, DTHR : 1037*

# **MONTBELIARD** COURCELLES
**RNP** RWY 26

APP : BALE Approche/*Approach* 133.510 (au-dessus de/*above 5000*)
TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled*)
**AFIS :** MONTBELIARD Information 132.030 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** (132.030) FR uniquement / *only.*
Obtenir/*Obtain* QNH BALE auprès de/*from* BALE APP ou/*or* ATIS BALE 127.880

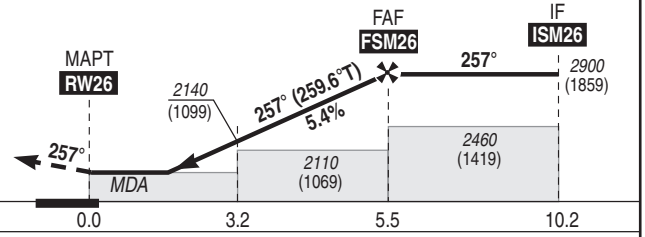
| **RNP APCH** | VAR 2° E (2020) |
|---|---|




TA : 7000

API : Monter vers **SM410** puis tourner à **droite** direct vers **HR** pour intégrer l'attente à ***5500*** (4459).
Monter à *3000* (1959) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to **SM410** , turn **right** direct to **HR** then enter holding at **5500** (4459).*
*Climb up to 3000 (1959) prior to level acceleration.*




DTHR ← (NM)

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

| CAT | LNAV | | | MVL/*Circling* (2) | | MVL/*Circling* (2) absence ATS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***1790*** (740) | 1500 1600 | 740 | ***1980*** (940) | 1500 1600 | ***2110*** (1070) | 1500 1600 |

| **DIST RW26** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2070*** (1033) | ***2400*** (1363) | ***2730*** (1693) |

Observations/*Remarks* : Circuit AD RWY 08 : Droite/*Right.* (2) MVL RWY 08 interdites de nuit. / *Circling RWY 08 prohibited at night.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5
Calage PAPI RWY 26 à 7% / *PAPI RWY 26 : slope 7%.*

| FAF - MAPT | 5.5 NM | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt | 130 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 4 min 44 | 4 min 09 | 3 min 41 | 3 min 19 | 3 min 01 | 2 min 46 | 2 min 33 |
| VSP (ft/min) | | 380 | 440 | 490 | 550 | 600 | 660 | 710 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSN.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFSN - NANCY ESSEY

**AD 2 LFSN.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°41'32"N 006°13'34"E |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 4 km E Nancy |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 757 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 154 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8699°E |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.13°) |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SASU GRAND AEROPOLE NANCY |
| | Adresse / *Address* | Aéroport de NANCY ESSEY<br>BP 20104 - 54510 TOMBLAINE |
| | Telephone | 03 83 21 56 90 |
| | FAX | 03 83 29 06 19 |
| | TELEX | |
| | AFS | LFSNZTZX |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | Observations / *Remarks* | Email : operations@aeroport-nancy-tomblaine.fr<br>Site : www.nancy.aeroport.fr |

**AD 2 LFSN.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | VOLS INTRA SCHENGEN ET UE : Autorisés.<br>VOLS INTRA SCHENGEN HORS UE (Norvège, Suisse, Islande) : Autorisés sous conditions de franchises (capitaux et marchandises). Préavis de 24H à CODT METZ codt-metz@douane.finances.gouv.fr. Formulaire disponible sur le site de l'exploitant AD.<br>VOLS HORS SCHENGEN OU HORS UE : Interdits. | FLIGHT WITHIN SCHENGEN AND UE : Authorized.<br>FLIGHT WITHIN SCHENGEN OUTSIDE UE (Norway, Swiss, Iceland) : Authorized under conditions of franchises (funds and merchandises). Prior notice 24HR to CODT METZ codt-metz@douane.finances.gouv.fr. Form available on the website of AD operator.<br>FLIGHT OUTSIDE SCHENGEN OR OUTSIDE UE : prohibited. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Hôpital à 3.3 km en centre-ville | Hospital at 3.3 km in downtown |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir / see GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | AFIS : LUN-VEN : 0800-1145, 1215-1800;<br>SAM, DIM et JF : 0800-1100, 1300-1800.<br>Autres HOR, ouverture possible O/R AFIS : PN 45 min pour vols sanitaires, PPR PN 72 HR pour autres vols.<br>TEL : 03 83 21 54 29.<br>E-mail : afis@aeroport-nancy-tomblaine.fr | AFIS : MON-FRI : 0800-1145, 1215-1800;<br>SAT, SUN and HOL : 0800-1100, 1300-1800.<br>Other SKED, possible opening O/R AFIS : PN 45 min for medical evacuation flights, PPR PN 72 HR for other flights.<br>TEL : 03 83 21 54 29.<br>E-mail : afis@aeroport-nancy-tomblaine.fr |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Assuré par l'exploitant AD : LUN-VEN : 0800-1745 , SAM, DIM et JF : 0800-1045, 1300-1745.<br>Avitaillement automatique disponible avec CB TOTAL (uniquement 100LL)<br>Absence ATS : O/R exploitant AD ou services ATS. PN 45 min pour les vols sanitaires et PPR PN 72 HR pour les autres vols.<br>Avitaillement automatique H24 disponible pour hélicoptères avec CB TOTAL (JET A1). | Provided by AD operator : MON-FRI : 0800-1745 , SAT, SUN and HOL: 0800-1045, 1300-1745.<br>Automatic fuel dispenser available with TOTAL card (only for 100LL).<br>O/R AD operator or ATS PN 45 min for medical evacuation flights and PPR PN 72 HR for other flights.<br>Automatic refuelling H24 available for helicopters with TOTAL card (JET A1). |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS | GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSN.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100LL - JET A1. | Fuel : 100LL - JET A1. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | AVGAS = Automate<br>JET A1 = Camion avitailleur et automate (pour hélicoptère). | AVGAS = Automated fuel pump<br>JET A1 = Fuel truck and automatic dispenser (for helicopters). |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | ABAX 950 Type 1 | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Possible PPR exploitant AD | Available PPR AD operator. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | 54 AERO MAINTENANCE - TEL : 09 80 83 52 47 - FAX : 09 85 83 52 47<br>ICARIUS TEL : 03 83 33 03 03 | |
| 7 | Observations / *Remarks* | GPU | |

**AD 2 LFSN.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité | In the vicinity |
| 2 | Restaurants | Sur AD | At AD |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Bus à proximité, taxis et véhicule de location O/R | Bus nearby, taxis and car rental O/R. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSN.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | VIM 60 | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | LUN- VEN : Niveau 2 : 0900-1145, 1215-1700.<br>Niveau 5 : pour tout ACFT de classe 3 ou supérieure transportant des passagers ; PN 30 min 0900-1145, 1215-1700.<br>Niveau 1 : en dehors de ces HOR.<br>SAM, DIM et JF : Niveau 2 ; PN 30 min pendant HOR ATS.<br>En dehors des HOR ATS, ouverture possible auprès de l'exploitant d'aérodrome.<br>Niveau 2 : PN 45 min pour EVASAN et PPR PN 72 HR pour les autres vols.<br>Niveau 5 : PPR PN 72 HR avant le vol à l'exploitant d'aérodrome. | MON- FRI : Level 2 : 0900-1145, 1215-1700.<br>Level 5 : for all class 3 or upper ACFT carrying passengers ; PN 30 min 0900-1145, 1215-1700.<br>Level 1 : outside these SKED.<br>SAT, SUN and HOL: Level 2 ; PN 30 min during ATS SKED.<br>Outside ATS SKED, O/R AD operator :<br>Level 2 : PN 45 min for MEDEVAC and PPR PN 72 HR for other flights.<br>Level 5: PPR PN 72 HR before the flight from AD operator. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSN.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | a) Neige : épaisseur supérieure à 2 cm au sol.<br>- 1 lame biaise montée sur tracteur, largeur 2 m.<br>- 1 lame biaise montée sur tracteur, largeur 3 m.<br>b) Glace - verglas<br>- 1 citerne de 800 litres (CLEARWAY 1) avec rampe d'épandage de déverglaçant : largeur d'épandage de 12 m.<br>- 1 épandeur à granule (CLEARWAY 6S) de 400 kg.<br>Le déverglaçage ne sera effectué que dans le cadre de vols sanitaires. | a) Snow : depth greater than 2 cm on ground<br>- 1 Tractor equipped with a 2-metre-wide angle dozer blade.<br>- 1 Tractor equipped with a 3-metre-wide angle dozer blade.<br>b) Surface ice - black ice<br>- One 800-litre tank (CLEARWAY 1) with de-icing agent spray bar: spreading width of 12m.<br>- One 400-kilogram granular-spreader (CLEARWAY 6S).<br>Ice removal will only be performed for medical flights. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | a) Première phase :<br>1/ Piste dégagée sur une largeur de 20 m sur toute la longueur.<br>2/ Ecrêtage des bourrelets sous 30 cm.<br>3/ Taxiway Bravo et Papa.<br>4/ Aire de stationnement : 1, 2 et 3 : emplacements parking aviation affaire et commerciale.<br>b) Deuxième phase : la totalité de la piste. | a) 1st phase :<br>1/ Runway cleared over a 20-m width on its overall length.<br>2/ Grading of snow banks below 30 cm.<br>3/ Taxiway Bravo and Papa.<br>4/ Apron: 1, 2 and 3: stands for business and commercial flights.<br>b) 2nd phase: Overall runway |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3<br>Dérogation au plan neige<br>La bande gazonnée ne sera pas déblayée et sera interdite à partir d'une épaisseur de neige de 7 cm. | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3<br>Exemption to the snow plan<br>The grass strip will not be cleared and will be prohibited if snow depth is at least equal to 7 cm. |

**AD 2 LFSN.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Enrobé | Coated |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | 106 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | A, B, P : 15m - C : 10.5m - K : 7.5m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Enrobé | Coated |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | A, B, P, C : 86 F/B/W/T<br>K : 5.7 T / 0.9 Mpa. | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Points d'attente A et B | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | A : 698.99ft - B : 712.19ft - Poste 3 : 696ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSN.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir AD 2 LFSN APDC 01 | See AD 2 LFSN APDC 01 |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Balisage diurne | Marking aids |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSN .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSN.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSN.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSN .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08 |

**AD 2 LFSN.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 03 | 028.30 (026) | 1600 x 40 | 31 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°41'10.84"N 006°13'35.99"E<br>------<br>GUND 154.2 FT | THR : 700ft |
| 21 | 208.30 (206) | 1600 x 40 | 31 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 48°41'56.50"N 006°14'13.12"E<br>------<br>GUND 154.2 FT | THR : 757ft |
| 03R | 028.30 (026) | 550 x 50 | non revêtue / not paved | 48°41'15.58"N 006°13'44.56"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 708ft |
| 21L | 208.30 (206) | 550 x 50 | non revêtue / not paved | 48°41'31.03"N 006°13'57.24"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 728ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 03 | 1.09% | NIL | NIL | 1720 x 75 | Oui | (1) |
| 21 | 1.09% | NIL | NIL | 1720 x 75 | Oui | (2) |
| 03R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 21L | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) RWY 03 et 21 : 90 m x 80 m.
Bande dégagée RWY 03 et 21 : 1720 m x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) RWY 03 and 21 length 90 m width 80 m.
Runway cleared strip RWY 03 and 21 length 1720 m width 150 m.

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) RWY 03 et 21 : 90 m x 80 m.
Bande dégagée RWY 03 et 21 : 1720 m x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) RWY 03 and 21 length 90 m width 80 m.
Runway cleared strip RWY 03 and 21 length 1720 m width 150 m.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSN.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 03<br>TWY B | 1600<br>900 | 1600<br>900 | 1600<br>900 | 1600 | |
| 21<br>TWY B | 1600<br>700 | 1600<br>700 | 1600<br>700 | 1600 | Distance utilisable restante depuis la raquette "Est" : 1400m.<br>Remaining usable distance from turning area "East": 1400m. |
| 03R | 550 | 550 | 550 | 550 | |
| 21L | 550 | 550 | 550 | 550 | |

**AD 2 LFSN.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 03 | - 420 m - LIH | G | | | | | | | |
| 21 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 41 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 03 | 1600 m | 60 m | W | LIH - LIL - LED | R | | | (1) |
| 21 | 1600 m | 60 m | W | LIH - LIL - LED | R | | | (2) |

(1) Balisage latéral : W sur le 2/3 de la piste, Y sur le dernier tiers
THR : HI/BI/LED
Extrémité : BI
Edge lighting: W on the two-thirds of the RWY, Y on the last third
THR : LIH/LIL/LED
RWY end : LIL

(2) Balisage latéral : W sur le 2/3 de la piste, Y sur le dernier tiers
THR et extrémité : BI
Edge lighting: W on the two-thirds of the RWY, Y on the last third.
THR and RWY end : LIL

**AD 2 LFSN.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux de protection de piste "Wig-wag" aux points d'attente A et B. | RWY guard lights "Wig-wag" at holding points A and B. |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Groupe electrogène 80 kVA + onduleur | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1s | |
| 5 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSN.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFSN.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ NANCY ESSEY**<br>48°44'09"N , 006°15'02"E - 48°43'21"N , 006°19'19"E - 48°42'36"N , 006°18'50"E - arc horaire de 3.65 NM de rayon centré sur 48°41'32"N , 006°13'34"E ( ARP LFSN ) - 48°37'54"N , 006°13'27"E - 48°35'25"N , 006°11'42"E - 48°37'06"N , 006°06'54"E - 48°38'45"N , 006°08'20"E - 48°41'14"N , 006°11'08"E - 48°42'53"N , 006°14'04"E - 48°44'09"N , 006°15'02"E | G | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br>NANCY Information (FR)<br>NANCY Information (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFSN.3.7 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSN.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | NANCY Information (FR)<br>*NANCY Information (EN)* | 119.605 MHz | HO | |

**AD 2 LFSN.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |

**AD 2 LFSN.20 Règlements de circulation locaux local traffic regulations**

**20.1 GENERALITES**

Piste non revêtue réservée aux hélicoptères et utilisable uniquement sur accord du service AFIS et pendant les HOR ATS.

***20.1 GENERAL***

*Unpaved RWY reserved for helicopters and to be used only upon AFIS service authorization and during ATS SKED.*

**20.2 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS**

Roulage interdit hors RWY et TWY

Voies de relation A et B : accessibles sans guidage aux ACFT avec empattement inférieur ou égal à 15m. Pour tout autre ACFT, guidage obligatoire assuré par l'exploitant.

***20.2 AIRCRAFT GROUND TAXIING***

*Taxiing prohibited except on RWY and TWY*

*TWY A and B : accessible without guidance to ACFT whose the wheelbase is lower or equal to 15m. For all the other ACFT, mandatory guidance by AD operator.*

**20.3 UTILISATION PARKINGS**

**1 S et 1 N** : ACFT d'envergure MAX 18 m

**2** : Aéronefs d'envergure MAX 11.5 m

**4, 5** : HEL dimension hors tout MAX 13 m

**Aire D** : Envergure MAX 15 m

**R1** : ACFT envergure MAX 16 m et HEL dimension hors tout MAX 14 m

**R2** : HEL dimension hors tout MAX 13 m.

**3 S et 3 N** : ACFT d'envergure hors tout MAX 28.5 m

Longueur hors tout MAX 30 m.

Guidage obligatoire pour tout aéronef d'envergure ou longueur supérieure à 28.5 m.

***20.3 APRON USE***

***1 S and 1 N** : ACFT with MAX wingspan 18 m*

***2** : ACFT with MAX wingspan 11.5 m*

***4.5** : HEL with overall dimension 13 m*

***D apron** : MAX wingspan 15 m*

***R1** : ACFT with MAX wingspan 16 m and HEL with overall dimension 14 m*

***R2** : HEL with overall dimension MAX 13 m.*

***3 S and 3 N** : ACFT with overall wingspan MAX 28.5 m*

*Length overall MAX 30 m.*

*Mandatory guidance for ACFT with wingspan or length greater than 28.5 m.*

**AD 2 LFSN.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSN.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VOLS AU DEPART** ***22.1 OUTBOUND AIRCRAFT***

**22.1.1 Départs omnidirectionnels** ***22.1.1 Omnidirectional departures***

**RWY 03 :** ***RWY 03 :***

Départ secteur Est : Monter dans l'axe à 7% (1) jusqu'à 1400 (643), puis tourner à droite pente 7% en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

*Departure East sector : climb straight ahead at 7% gradient (1) up to 1400 (643), then turn right at 7% gradient climbing up to en-route safety altitude.*

(1) Cette consigne fait abstraction d'arbres situés à 68 m de la DER et à 140 m à droite de l'axe, induisant une pente minimale de 8.7%

*(1) This instruction excludes trees located 68 m from the DER and 140 m to the right of the axis, inducing a 8.7% minimum gradient.*

Départ secteur Ouest : Monter dans l'axe à 7% (1) jusqu'à 1700 (943), puis tourner à gauche pente 7% (2) en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

*Departure West sector : climb straight ahead at 7% (1) up to 1700 (943), then turn left at 7% gradient (2) up to en-route safety altitude.*

(2) Obstacle le plus pénalisant : pylône N° 54007 d'altitude au sommet 1929 ft situé à 1.8 NM dans le 330° de l'ARP.

*(2) Most penalizing obstacle : pylon NR 54007 ALT 1929 ft located at 1.8 NM within 330° from ARP.*

**RWY 21 :** ***RWY 21 :***

Monter dans l'axe à 4.4% (3) jusqu'à 2000 (1243), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

*Climb straight ahead at 4.4 % (3) up to 2000 (1243), then direct route up to en-route safety altitude.*

(3) Obstacles les plus pénalisants : Tour AIP n°54014 d'altitude au sommet 1631 ft située à 4.3 NM de la DER et à 1 NM à droite de l'axe, pylône AIP n°54007 d'altitude au sommet 1929 ft situé à 1.8 NM dans le 330° de l'ARP.

*(3) Most penalizing obstacles : AIP tower NR 54014 ALT 1631 ft located at 4.3 NM from the DER and at 1 NM to the right of the axis, AIP pylon NR 54007 ALT 1929 ft located at 1.8 NM within 330° from ARP.*

Absence AFIS : obtenir une clairance de départ IFR auprés du SIV par téléphone au 03 90 29 50 31.

*AFIS Absence : obtain IFR departure clearance from SIV by phone 03 90 29 50 31.*

**22.1.2 Procédures LVP** ***22.1.2 LVP procedures***

1) Pistes et équipement associé dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures LVP

*1) RWY and associated equipment whose used is authorized with LVP procedures*

RWY 03 et 21

*RWY 03 and 21*

2) Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures LVP seront amorcées, éxécutées et terminées

*2) Specific weather conditions under which LVP procedures will be initiated, executed and terminated*

Au décollage uniquement, LVP si RVR comprise entre 400 m et 550 m

*For take-off only, LVP procedures if RVR is between 400 m and 550 m*

3) Marques au sol / dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures LVP

*3) Surface marking / lighting to use with LVP procedures*

Balisage latéral lumineux des voies de circulation, panneaux d'indication lumineux, feux de protection de piste aux deux points d'attente, balisage latéral et de début et fin de piste lumineux.

*Edge lighting of TWY, lighted signboards, RWY protecting lightings at both holding points, edge lightingat both extremities of RWY.*

**AD 2 LFSN.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES** ***23.1 GENERAL INFORMATION***

AD réservé aux ACFT munis de radio.

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

AD interdit aux ULM de classe 2.

*AD prohibited for class 2 ULM.*

**23.2 EQUIPEMENT AD** ***23.2 AD EQUIPMENT***

PCL : possibilité d'éteindre le balisage en donnant 7 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

*PCL : possibility to switch off the lighting by actuating the microphone switch 7 times within less than 5 seconds.*

STAP : Paramètres disponibles : vent, T, VIS, DP, QNH, QFE.

*STAP : available data (FR) : wind, T, VIS, DP, QNH, QFE.*

**23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE** ***23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS***

Présence d'un obstacle de type clôture balisée à 163 m de l'axe, d'une hauteur de 2 m entre les RDL 140 et 170 du seuil 21.

*Presence of an obstacle type fence at 163 m from the axis, 2 m high between RDL 140 and 170 from THR 21.*

**23.4 ACTIVITES PARTICULIERES** ***23.4 SPECIAL ACTIVITIES***

Vols d'aéronefs sans équipage à bord selon protocole. De jour uniquement.

*Unmanned ACFT flights according to protocol. Only during the day.*

48°41'40"N 006°13'34"E

*48°41'40"N 006°13'34"E*

SFC - 390 ft ASFC

*SFC - 390 ft ASFC*

**23.5 CONSIGNES PARTICULIERES** ***23.5 SPECIAL GUIDELINES***

Parking 3N et 3S réservés aux aéronefs d'aviation commerciale ou d'affaires d'envergure supérieure à 13 m.

*3N and 3S PRKG reserved for commercial or business ACFT whose wingspan is greater than 13 m.*

Points d'ancrage disponibles PRKG F.

*Available anchor points PRKG F.*

**23.6 PERIL ANIMALIER** ***23.6 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

Occasionnel adapté.

*Adapted random.*

HOR RFFS.

*RFFS SKED.*

**AD 2 LFSN.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFSN.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

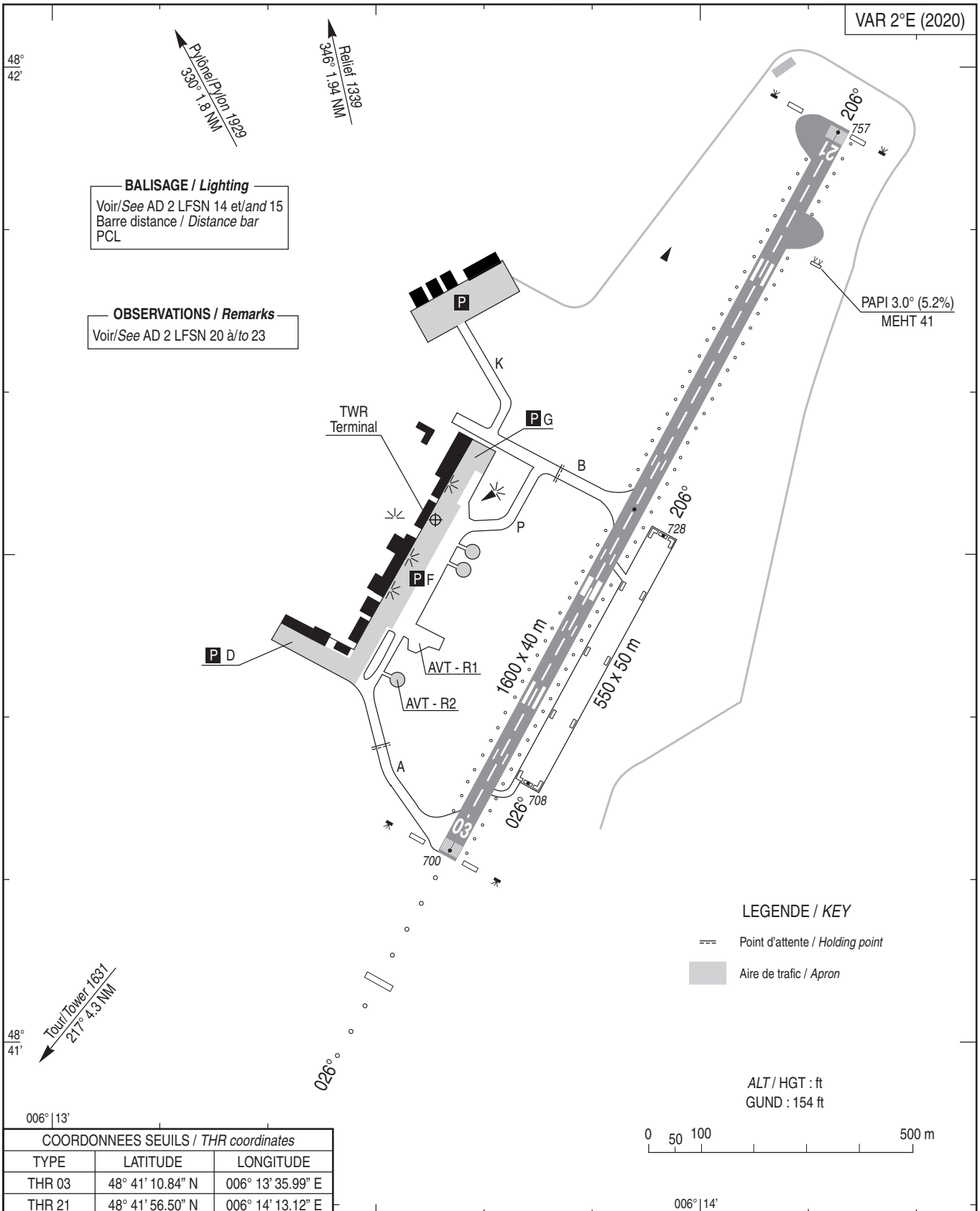
| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**AFIS :** 119.605
Absence ATS : STAP 119.605

# NANCY ESSEY
48 41 32 N - 006 13 34 E
*ALT AD : 757 (28 hPa)*




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 03 | 48° 41' 10.84" N | 006° 13' 35.99" E |
| THR 21 | 48° 41' 56.50" N | 006° 14' 13.12" E |

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 03 | LIH 420m | LIH/LIL/LED | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | Revêtue *Paved* | 31 F/C/W/T | 400* | 400* | 400* | - |
| 21 | NIL | LIH/LIL/LED | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | | | 400* | 400* | 400* | - |

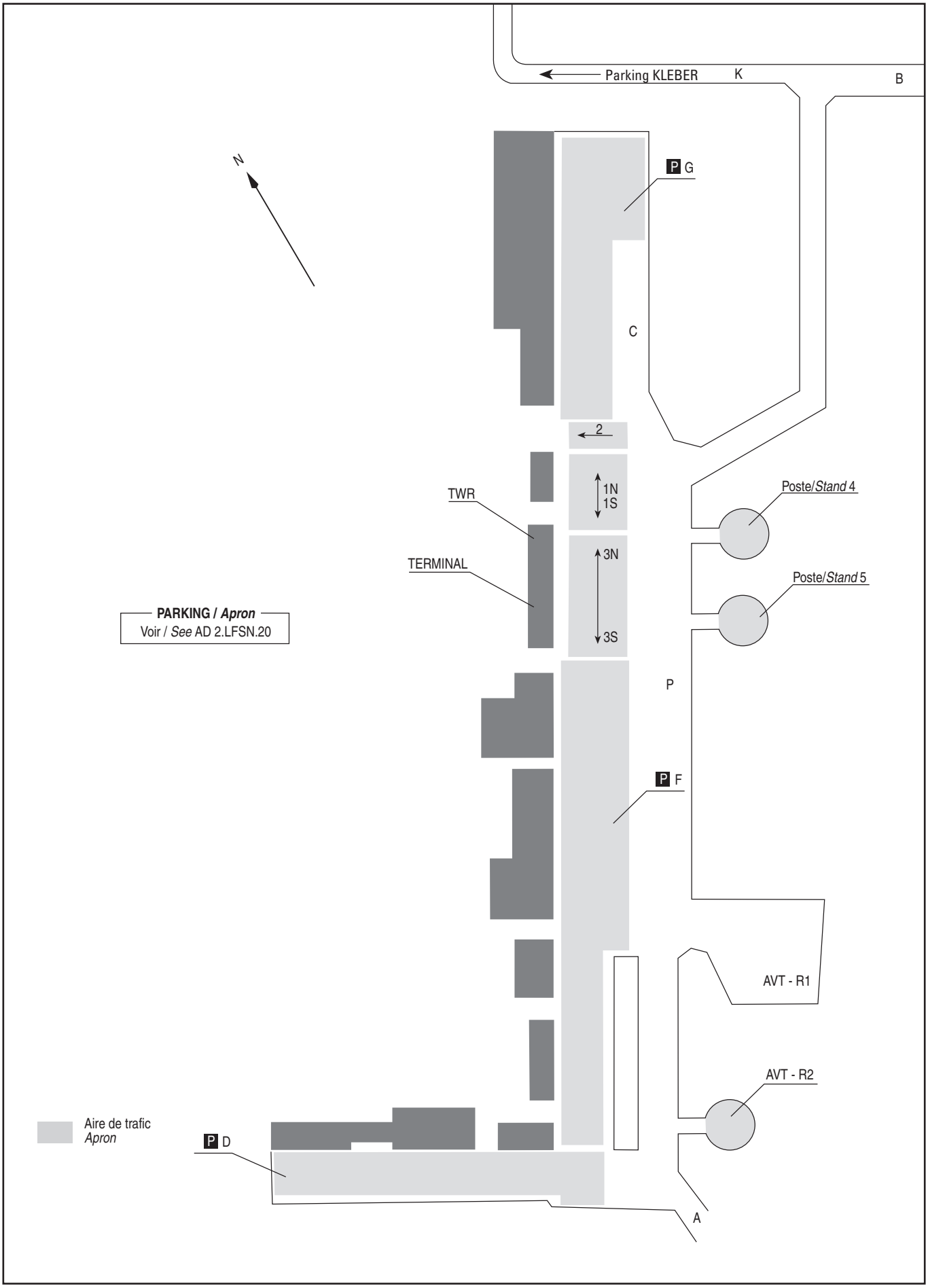
* HN hors HOR ATS/*outside ATS SKED* : 800 m
HJ hors HOR ATS/*outside ATS SKED* : 550 m



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**NANCY** ESSEY






© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées | *Coordinates* | RNAV | CONV |
|---|---|---|---|---|
| IAF EPL | Voir / see ENR4.1 | | X | X |
| IAF SN404 | 48° 29' 19.1" N | 006° 09' 17.3" E | X | |
| ISN03 | 48° 30' 47.0" N | 006° 05' 10.9" E | X | |
| FSN03 | 48° 34' 07.8" N | 006° 07' 53.0" E | X | |
| RW03 | 48° 41' 10.84" N | 006° 13' 35.99" E | X | |
| SN410 | 48° 42' 52.2" N | 006° 14' 58.5" E | X | |
| SN404 | 48° 29' 19.1" N | 006° 09' 17.3" E | X | |



© SIA

**RNP RWY 03**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2,1°E | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | EPL | | | | | | | | | | |
| INA EPL | IF | EPL | - | | | | | 4000 | - | 220 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ISN03 | - | 003 | 005.2 | 11.8 | - | 3300 | - | 170 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA SN404 | IF | SN404 | - | | | | | 3300 | - | 170 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ISN03 | - | 296 | 298.2 | 3.1 | - | 3300 | - | 170 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA ISN03 | IF | ISN03 | - | | | | | 3300 | - | 170 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | ISN03 | - | | | | | 3300 | - | 170 | | RNP APCH |
| | TF | FSN03 | - | 026 | 028.2 | 3.8 | - | 3300 | - | - | | RNP APCH |
| | TF | RW03 | Yes | 026 | 028.2 | 8.0 | - | - | - | - | -3.0 /15 | RNP APCH |
| | TF | SN410 | Yes | 026 | 028.3 | 1.9 | - | - | - | 170 | | RNP APCH |
| | DF | SN404 | - | - | - | - | R | 3300 | - | 170 | | RNP APCH |



© SIA

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFSN |
| **Runway** | 03 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E03A |
| **LTP/FTP Latitude** | 484110,8395N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0061335,9915E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 260,4 |
| **FPAP Latitude** | 484159,1575N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 48,3180 |
| **FPAP Longitude** | 0061415,2745E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 39,2830 |
| **Threshold Crossing Height** | 15,00 |
| **TCH Units Selector** | 1 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 96 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 0E 13 06 0C 03 00 00 01 33<br>30 05 6F D7 E4 14 EF 14 AC 02<br>2C 1E 7C 79 01 E6 32 01 2C 81<br>2C 01 64 0C C8 AF 2C C6 9E 44 |
| **Calculated CRC Value** | 2C C6 9E 44 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 213,4 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 213,4 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B C

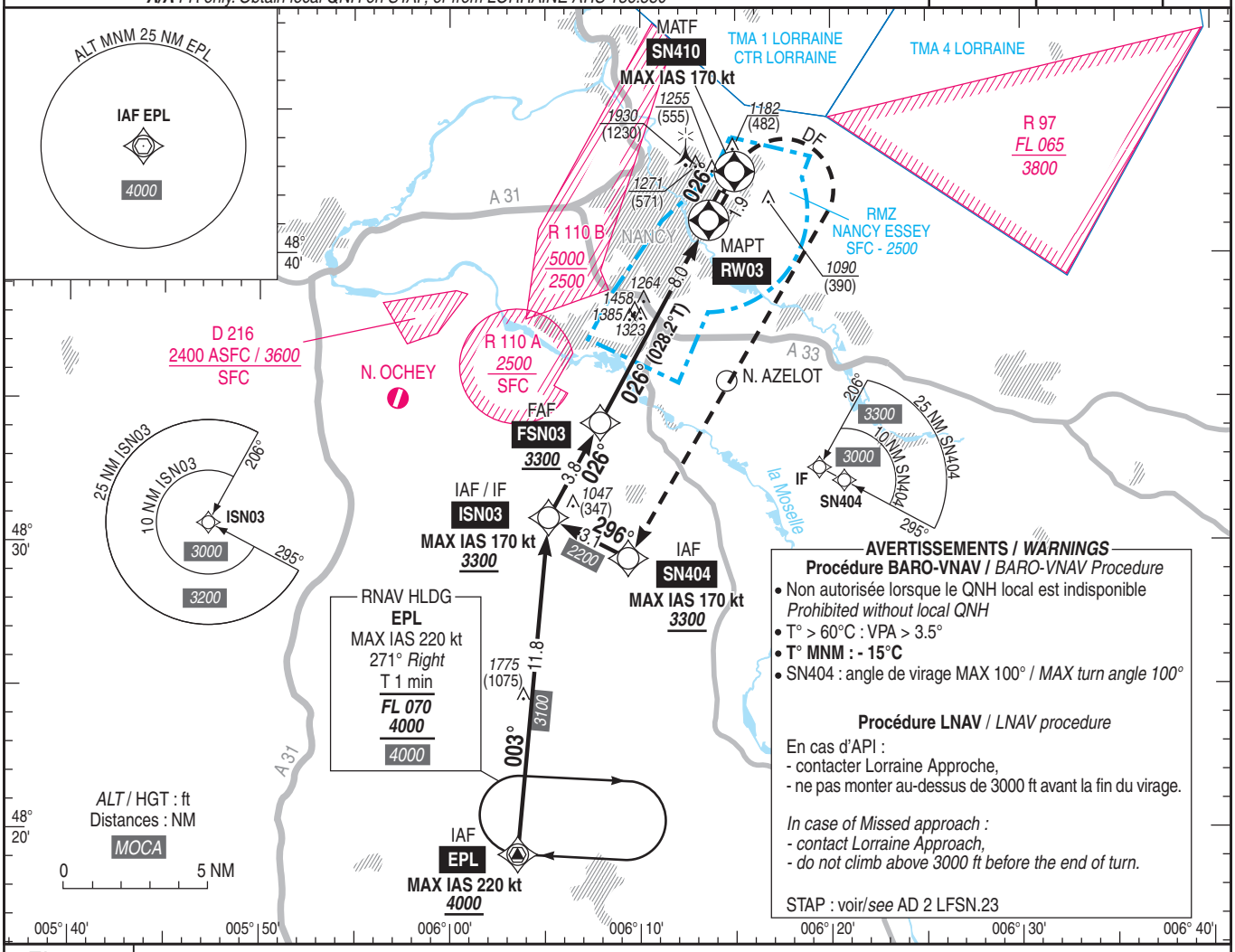
*ALT AD : 757,* ***THR : 700 (26 hPa)***

**NANCY** ESSEY

**RNP** RWY 03

APP : LORRAINE Approche/*Approach* - OCHEY Approche/*Approach* 127.250 (1)
TWR : NIL (AD non contrôlé/*AD not controlled*)
**AFIS** : NANCY Information 119.605 (2)
(1) Absence APP : contacter/*contact* STRASBOURG Information 119.450
(2) Absence AFIS : **A/A** FR uniquement. Obtenir QNH local sur STAP, ou auprès ATIS LORRAINE 136.580
***A/A*** *FR only. Obtain local QNH on STAP, or from LORRAINE ATIS 136.580*

| RNP APCH | EGNOS Ch 84922 E03A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

**Procédure BARO-VNAV** / *BARO-VNAV Procedure*

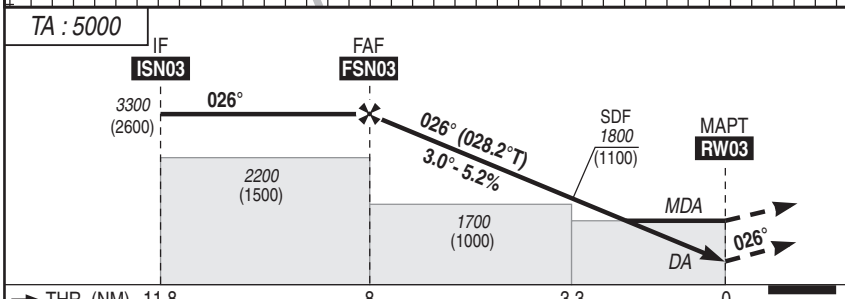
- Non autorisée lorsque le QNH local est indisponible *Prohibited without local QNH*
- T° > 60°C : VPA > 3.5°
- **T° MNM : - 15°C**
- SN404 : angle de virage MAX 100° / *MAX turn angle 100°*

**Procédure LNAV** / *LNAV procedure*

En cas d'API :
- contacter Lorraine Approche,
- ne pas monter au-dessus de 3000 ft avant la fin du virage.

*In case of Missed approach :*
*- contact Lorraine Approach,*
*- do not climb above 3000 ft before the end of turn.*

STAP : voir/*see* AD 2 LFSN.23




API : Monter vers **SN410** puis tourner à droite, direct vers **SN404** (MAX IAS 170 kt) en montée vers ***3300*** (2600).
Sur instructions du CTL, rejoindre l'attente EPL à ***4000*** (3300).
Monter à 2300 (1600) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***to SN410*** *then turn right, direct to* ***SN404*** *(MAX IAS 170 kt) climbing up to* ***3300*** *(2600).*
*On ATC instructions, join EPL holding at* ***4000*** *(3300). Climb to 2300 (1600) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV-VNAV | | | LNAV | | | MVL/*Circling* (1) | | MVL/*Circling* (1) sans QNH local *without local QNH* | | **DIST RWY03** NM / ***ALT*** (HGT) | 7 / ***2980*** (2270) | 6 / ***2660*** (1960) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | ***MDA*** (H) | VIS | | | |
| A | ***1200*** (500) | 1500 | 495 | ***1250*** (550) | 1500 | 542 | | 1500 | | ***1560*** (860) | 1500 | ***1620*** (920) | 1500 | 5 / ***2340*** (1640) | 4 / ***2020*** (1320) | 3 / ***1700*** (1000) |
| B | ***1210*** (510) | 1500 | 508 | ***1260*** (560) | 1500 | 554 | ***1470*** (770) | 1500 | 768 | ***1560*** (860) | 1600 | ***1620*** (920) | 1600 | | | |
| C | ***1220*** (520) | 1900 | 516 | ***1280*** (580) | 2200 | 574 | | 2400 | | ***1860*** (1160) | 2400 | ***1920*** (1220) | 2400 | | | |

Observations / *Remarks* : Circuit AD RWY 03 : Droite / *AD Circuit RWY 03 : Right hand.*
Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
Absence ATS : procédure obligatoirement suivie de MVL / *circling mandatory after procedure.*
(1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / *Circling prohibited West of RWY.*

| FAF - THR | 8 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 6 min 52 | 5 min 39 | 4 min 48 | 4 min 11 | 3 min 42 | 3 min 19 | 3 min 00 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 770 | 850 |



© SIA

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**
*Instrument approach*
CAT A B C
*ALT AD : 757,* ***THR : 700 (26 hPa)***

**NANCY** ESSEY

**RNP RWY 03**

## MINIMA LPV

Les MINIMA LPV ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.

## LPV MINIMA

*The standard LPV MNM below are determined for ACFT performing an LPV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed approach.*

| Pente API<br>*Missed APCH slope* | CAT | ***DA*** (H) (ft) | RVR (m) | OCH (ft) |
|---|---|---|---|---|
| 3 % | A | ***1040*** (340) | 1100 | 334 |
| | B | ***1050*** (350) | 1200 | 344 |
| | C | ***1060*** (360) | 1200 | 354 |
| 4 % | A | ***960*** (260) | 800 | 251 |
| | B | ***970*** (270) | 900 | 261 |
| | C | ***970*** (270) | 900 | 270 |
| 5 % | A | ***900*** (200) | 750 | 186 |
| | B | ***900*** (200) | 750 | 196 |
| | C | ***910*** (210) | 750 | 206 |

Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API.

*For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during missed approach.*



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSO.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFSO - NANCY OCHEY

**AD 2 LFSO.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°34'59"N 005°57'16"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | 530 m QTE 300° de la tour/from the tower. | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 20 Km SW NANCY (54 - MEURTHE ET MOSELLE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 1106 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 23.3 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 155 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.798°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.13°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE |
| | Adresse / *Address* | BA133 - CS 40334 - 54201 TOUL cedex | |
| | Telephone | 03.57.80.67.00 (Central/switchboard BA133)<br>03.83.52.78.62 - 863 133 2840 (DV/Flight Director) | |
| | FAX | NIL | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFSOZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Type de tafic/Type of traffic : IFR/VFR/CAM<br>03 83 52 64 46 - 811 133 6446 (APP)<br>Email DV-OPC/Flight Director-Duty Officer : ba133-ops.dv@intradef.gouv.fr | |

**AD 2 LFSO.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | NIL | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Pendant les heures d'activité aéronautique | During the flying activities |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | - Section opérations : HOR ATS<br>- BIVC Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24<br>862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>- BRIA de rattachement : LE BOURGET | - OPS office : ATS SKED<br>- Central Flight Information Office Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24 :862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>- BRIA briefing office : LE BOURGET |
| 5 | BDP / *ARO* | BDP : HOR ATS | BDP : ATS SKED |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | HOR ATS | ATS SKED |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0730-1610<br>VEN : 0730-1400<br>O/T-SAM-DIM-JF : O/R avant le dernier JO - le VEN avant 1400. | MON-THU : 0730-1610<br>FRI : 0730-1400<br>O/T-SAT-SUN-HOL : O/R before last working day - on FRI before 1400. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS - O/R | ATS SKED - O/R |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS SKED |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS SKED |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | NIL |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSO.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling installations |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34 - F35<br>O150 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 2500 m3 - 1000 L/min<br>F35 : 2000 m3 | F34 : 2500 m3 - 1000 L/min<br>F35 : 2000 m3 |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NON | NO |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | HM4 (600 m2) | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NTI 1 : M2000 D<br>Service d'escale pour tous ACFT étrangers | NTI 1: M2000 D<br>Cross servicing for all foreign ACFT |
| 7 | Observations / *Remarks* | OXRB | OXRB |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSO .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : Possibilités restreintes<br>Ville : Hôtels | AD : Restricted possibilities<br>City : Hotels |
| 2 | Restaurants | AD : Possibilités restreintes - Préavis avant 1900 loc<br>Ville : Nombreux restaurants | AD : Restricted possibilities - Prior notice before 1900 local<br>City : Several restaurants |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | AD : Bus civils selon HOR de travail<br>Ville : Taxis | AD : Civilian buses per working hours<br>City : Taxis |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances pendant HOR ATS<br>Ville : Hôpitaux :<br>TOUL 15 km, NANCY 30km, METZ (MIL) 100 km | AD : Health care unit, ambulances during ATS HOR<br>City : Hospitals :<br>TOUL 15 km, NANCY 30km, METZ (MIL) 100 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | TOUL (15 km) - NANCY (30 km) | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSO .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 3 véhicules d'aérodrome à mousse (quantité par véhicule : 9150L d'eau, 1290L d'émulseur, 250kg de poudre, 33,5kg de CO2).<br>1 véhicule de sauvetage aéronautique équipé d'un lot de sauvetage + désincarcération + soutainement .<br>1 ambulance. | 3 aerodrome foam vehicle (quantity per vehicle 9150L of water, 1290L of emulsifier, 250kg of powder, 30kg of CO2).<br>1 aeronautic emergency vehicle equipped with rescue kit + extrication + support kit.<br>1 ambulance. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Equipe Crash lourde (ESTA) + grue civile sans contrat, contact : directeur des vols au 03.83.52.65.34 | Heavy Crash team (ESTA) + civilian crane without a contract, contact : flight director at +33 (0)3.83.52.65.34 |
| 4 | Observations / *Remarks* | OACI : 7 - OTAN : 5<br>Plan de secours établi avec la préfecture de MEURTHE et MOSELLE | ICAO : 7 - NATO : 5<br>Contingency plan prepared by the MEURTHE et MOSELLE prefecture |

**AD 2 LFSO .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 balayeuse équipée d'une lame biaise<br>2 déneigeuses<br>2 déverglaceuses<br>1 camion UNIMOG équipé d'une fraise à neige<br>1 tracteur équipé d'une lame biaise | 1 sweeper equipped with snow plow<br>2 snowploughs<br>2 de-icing vehicles<br>1 truck equipped with snowthrower<br>1 truck equipped with snow plow |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste > parking > TWY | Runway > apron > TWY |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | XS-76 (ECOWAY F-35), solution aqueuse d'acétate de potassium ou de formiate de potassium | XS-76 (aqueous solution, potassium acetate or formate) |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Plan neige | Snow plan |
| 5 | Observations / *Remarks* | AD utilisable toute l'année | AD available all year round |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSO.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Parking principal/Main apron : Béton/Concrete<br>Parking Mike/Apron Mike : Béton/Concrete<br>S1 S2 : Béton /Concrete<br>Parking INDIA, KILO, JULIET/Apron INDIA, KILO, JULIET : Béton/Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking principal/Main apron : 23 R/B/W/T - 22 F/C/W/T<br>Parking Mike/Apron Mike : 27 R/B/W/T - 22 F/C/W/T<br>S1 S2 : 13 R/B/W/T<br>Parking INDIA, KILO, JULIET/Apron INDIA, KILO, JULIET : 12 R/B/W/T - 14 R/B/W/T - 15 R/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY : 22.50 m<br>TWY W : 9.5 m<br>Bretelles/Strips : 15 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Macadam |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY : 148 F/A/W/T<br>W : 74 F/B/W/T<br>T1 : 27 R/C/W/T<br>T2 : 65 F/A/W/T<br>T3 : 62 F/B/W/T<br>T4 : 35 R/C/W/T<br>A : 25 R/C/W/T<br>B : 25 R/C/W/T<br>HLDG B : 25 R/C/W/T<br>C : 20 F/C/W/T<br>HLDG C : 56 F/A/W/T<br>D : 35 F/C/W/T<br>E : 27 R/A/W/T<br>F : 36 F/C/W/T<br>HLDG F : 93 F/A/W/T<br>G : 20 R/B/W/T<br>HLDG G : 18 R/B/W/T<br>H : 27 R/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | THR QFU 20<br>THR QFU 02 |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | Voir AD2.12 / See AD2.12 |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | |
| 6 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFSO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Peinture | Painting |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Axe de voies de circulation, marques latérales de voies de circulation. | Taxiway axis, taxiway lateral marking. |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | RWY 02/20 : bande axiale, NR d'identification des pistes, marques de point cible, marques de Zone de toucher des roues, marque de positionnement du câble d'arrêt, marques de seuils, ligne de délimitation des aires de désarmement,points d'attente de circulation. | RWY 02/20 : axial strip, runway identification NR, fixed distance marks, touch down zone marking, arresting cable marking, threshold marking, disarming area line, traffic holding points. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSO .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux indicateurs de distances résiduelles | Illuminated Runway Distance Markers |

**AD 2 LFSO.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFSO | |

**AD 2 LFSO.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NANCY Ochey |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSO .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA Lyon |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NANCY Ochey - CMOA Lyon |
| | Période de validité / *Validity period* | 24H |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | NIL |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6H |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - CR - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S - U - P - W |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | NANCY Ochey |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | 03 57 80 68 04 |

**AD 2 LFSO.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 02 | 020.00 (017) | 2400 x 45 | 48 F/B/W/T<br>béton / concrete | 48°34'22.86"N 005°56'56.76"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1105ft |
| 20 | 200.00 (197) | 2400 x 45 | 48 F/B/W/T<br>béton / concrete | 48°35'36.11"N 005°57'35.86"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 1066ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 02 | NIL | NIL | 57 | NIL | NIL | (1) |
| 20 | NIL | NIL | 55 | NIL | NIL | NIL |

(1) RWY 02/20 :
Béton à chaque extrémité sur 240m :
- THR 02 : 101 R/C/W/T
- THR 20 : 37 R/B/W/T
Bitume au centre sur 1920 m
- BAR AERAZUR type V avec freins BLISS située en amont des extrémités de chaque piste. Mise en oeuvre automatique ou O/R à la vigie.
- BRA à 400 m de l'extrémité de la piste en service. Résistance 28t à 180 kt.\\
RWY 02/20 :
Concrete at both end over 240m :
- THR 02 : 101 R/C/W/T
- THR 20 : 37 R/B/W/T
Asphalt in the center over 1920m.
- BAR AERAZUR type V with BLISS brakes upstream of ends of each runway.Automatic implementation or O/R from lookout station.
- BRA at 400 m from the end of the service runway. Resistance 28 t at 180 kt.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSO.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 2400 | 2457 | 2400 | 2400 | |
| 20 | 2400 | 2455 | 2400 | 2400 | |

**AD 2 LFSO.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 02 | CAT I - 900 m | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 55 ft | | | | | |
| 20 | CAT I - 900 m | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 54 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 02 | | 60 m | W | 5 intensités | | | |
| 20 | | 60 m | W | 5 intensités | | | |

**AD 2 LFSO.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à air lumineuse. | Lighted wind sock. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Tout TWY sauf W : feux bleus<br>TWY W : feux réfléchissant type SWAREFLEX | Every TWY except TWY W : blue light<br>TWY W reflecting lights SWAREFLEX type |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Onduleurs et groupes électrogènes | Inverter and power units |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 seconde | < 1 second |
| 5 | Observations / *Remarks* | 112 balises ELAUL en secours<br>Tout parking : balisage au sol non adapté aux ACFT cargo. | 112 ELAUL emergency markers<br>All aprons : ground marking not adapted to cargo ACFT. |

**AD 2 LFSO.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFSO.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR OCHEY**<br><br>48°57'27"N , 005°54'26"E - 48°55'03"N , 005°58'34"E - 48°47'22"N , 006°11'45"E - 48°39'25"N , 006°07'55"E - 48°38'45"N , 006°08'20"E - 48°35'25"N , 006°05'25"E - 48°34'02"N , 006°09'16"E - 48°22'40"N , 005°58'20"E - 48°19'30"N , 005°51'40"E - 48°24'20"N , 005°39'40"E - 48°37'15"N , 005°32'30"E - 48°57'27"N , 005°54'26"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>OCHEY Approche (FR)<br>OCHEY Approach (EN) | Possible activation H 24<br>Procédures CAM/CAG.<br>Activité connue de STRASBOURG INFO et STRASBOURG APP. A l'exclusion des zones LF-R 92 Pagny et LF-R 110 Pont Saint-Vincent lorsqu'elles sont actives.<br>Le survol de l'aérodrome de Nancy Ochey est interdit H 24 en dessous de 1000 ft ASFC.<br>OAT/GAT procedures<br>Activity known on STRASBOURG INFO and STRASBOURG APP. Except for LF-R 92 Pagny and LF-R 110 Pont Saint-Vincent when active.<br>Flying over NANCY Ochey AD BLW 1000ft ASFC prohibited H24. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSO.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 127.250 MHz | HOR ATS | fréquence approche CAG / GAT Approach frequency |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 139.075 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 142.150 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 259.200 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 267.000 MHz | HOR ATS | fréquence recueil CAM / OAT recovery frequency |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 292.125 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 292.500 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 315.025 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 336.450 MHz | HOR ATS | |
| APP | OCHEY Approche (FR)<br>*OCHEY Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | |
| TWR | OCHEY Sol (FR)<br>*OCHEY Ground (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | |
| TWR | OCHEY Sol (FR)<br>*OCHEY Ground (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | |
| TWR | OCHEY Tour (FR)<br>*OCHEY Tower (EN)* | 130.275 MHz | HOR ATS | |
| TWR | OCHEY TOUR (FR)<br>*OCHEY TOWER (EN)* | 344.025 MHz | HOR ATS | |
| VDF | OCHEY Gonio (FR)<br>*OCHEY Homer (EN)* | 127.250 MHz | HOR ATS | |
| VDF | OCHEY Gonio (FR)<br>*OCHEY Homer (EN)* | 130.275 MHz | HOR ATS | |
| VDF | OCHEY Gonio (FR)<br>*OCHEY Homer (EN)* | 139.075 MHz | HOR ATS | |
| VDF | OCHEY Gonio (FR)<br>*OCHEY Homer (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | |

**AD 2 LFSO.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TACAN | NAY | CH 115X | H24 | 48°35'01.1"N 005°57'06.6"E | 1063 ft | | | | |
| LOC 20 (I) | NAY | 108.7 MHz | HX | 48°34'12.7"N 005°56'51.3"E | 1093 ft | | | | |
| GP 20 | | 330.5 MHz | | 48°35'26.3"N 005°57'37.1"E | 1083 ft | | 16.5 m/54 ft<br>( 3 °) | | |
| OM 20 | | 75 MHz | HX | 48°39'47.1"N 005°59'47.8"E | 1024 ft | | | | |
| MM 20 | | 75 MHz | HX | 48°36'03.6"N 005°57'50.5"E | 1004 ft | | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSO.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

| | |
|---|---|
| - AD fermé à la CAP et interdit aux ACFT sans radio et aux GLD.<br>Tout travail avec l'approche d'OCHEY (descentes, remontées, travail en zone APP, …) pour les appareils militaires non basés, est soumis à un briefing préalable au chef de quart. | - AD closed to CAP and prohibited to ACFT without radio and to GLD. Every work with OCHEY APP (RDR let down, low level RDR pickup for high level departure, exercise in approach area,…) for external military aircraft, has to brief with the supervisor on duty. |
| - Survol interdit H24 au-dessous de 1000 ft ASFC. | - Overflight prohibited H24 below 1000 ft ASFC. |
| - ATT soumis à accord préalable du DV pour les ACFT non basés.<br>Le PPR devra figurer en case 18 du PLN. | - LDG subject to prior permission of Flight Director for non-based ACFT. The PPR must be entered in box 18 of the FPL |
| - Inutilisable hors TWY et RWY. | - Unusable outside TWY and RWY. |
| - Prudence au roulage pour ACFT d'envergure > 15 m sur TWY et PRKG.<br>TWY W limité aux ACFT de lettre code A (envergure < 15m ou largeur du train principal < 4,5m )<br>TWY G, H interdits aux ACFT de code > ou = B (15m < ou = envergure < 24m ; 4.5m < ou = largeur du train principal < 6m)<br>TWY T1, T2, T3, T4, A , B interdits aux ACFT de code > ou = C (24m < ou = envergure < 36m ; 6m < ou = largeur du train principal < 9m) | - For ACFT with wingspan > 15 m, take care when taxiing.<br>TWY W limited to ACFT with code letter A (wingspan < 15m, wheelbase of main gear < 4,5m )<br>TWY G, H prohibited for ACFT with code letter > or = B (15m < or = wingspan < 24m ; 4,5m < or = wheelbase of main gear < 6m)<br>TWY T1, T2, T3, T4, A , B prohibited for ACFT with code letter > or = C (24m < or = wingspan < 36m ; 6m < or = wheelbase of main gear < 9m ) |

**AD 2 LFSO.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Procédure occasionnelle, ordonnée par le directeur des vols :<br>les « circuits à vue réacteurs » sont relevés de 1000 ft sauf par ER E . | Occasional procedure, ordered by the flight director :<br>the "jet aircraft visual patterns" are extended by 1000 ft except via ER E . |

**AD 2 LFSO.22 Procédures de vol *Flight procedures***

| | |
|---|---|
| **VFR spécial**<br>Minima MET VFR spécial<br>ACFT : VIS : 1500 m - Plafond : 300 m<br>HEL : VIS : 800 m - Plafond : 300 m<br>CAM V spécial. Minima METEO :<br>VIS : 3700m ou 30s de vol<br>Plafond : 700ft | ***Special VFR***<br>*Special VFR MET Minima*<br>*ACFT : VIS : 1500 m - Ceiling: 300 m*<br>*HEL : VIS : 800 m - Ceiling : 300 m*<br>*special CAM V. Minima METEO :*<br>*VIS : 3700m or 30s flying time*<br>*Ceiling : 700ft* |

**AD 2 LFSO.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

| | |
|---|---|
| Service de prévention du péril animalier disponible sur la plateforme de jour en horaires ATS. | *Wildlife strike hazard available on site during daytime ATS SKED.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFST.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFST - STRASBOURG ENTZHEIM

**AD 2 LFST.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°32'31"N 007°38'04"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Intersection axe de piste et voie de circulation F. | Intersection of RWY centre line and TWYF. |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 5.4 NM WSW de STRASBOURG | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 505 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.9 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 157 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3.2289°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.128°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | SOCIETE DE L'AEROPORT STRASBOURG-ENTZHEIM | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport International Strasbourg - 67960 Entzheim | |
| | Telephone | (0)3 88 64 67 67 | |
| | FAX | (0)3 88 68 82 12 | |
| | TELEX | SXBASCR | |
| | AFS | LFSTYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFST.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | 0500-2200 (HN : O/R PN 24HR) | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | H24 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | SHELL AVIATION :<br>TEL avitaillement : 03 88 64 67 78<br>DIM-VEN : 0430-2130 / SAM : 0430-2030<br>En dehors de ces HOR, sur déclenchement de l'astreinte (forfait 300 € selon cas), AVT assuré aux seuls vols commerciaux programmés ou retardés, ainsi qu'aux vols d'Etat et aux EVASAN. Astreinte : 03 88 64 69 33<br>Paiements acceptés :<br>Espèces : jusqu'à 3000€.<br>Cartes de Crédit : Carte Bleue, VISA et MASTERCARD.<br>Cartes de Crédit Aviation : SHELL CARNET, AVCARD, AEROFUEL OVERSEAS, AIR ROUTING, COLT, NETJETS, UVAIR, WORLD FUEL SERVICES, AEG, Rockwell Collins. | SHELL AVIATION :<br>TEL for refuelling : 03 88 64 67 78<br>SUN-FRI : 0430-2130 / SAT : 0430-2030<br>Outside these SKED, after setting off on duty personnel (300 € lump sum), refuelling provided only for scheduled and delayed commercial flights, Government owned ACFT and medical assistance. Phone standby: 03 88 64 69 33<br>Accepted payments :<br>Cash : up to 3000€.<br>Credit Cards : Carte Bleue, VISA and MASTERCARD.<br>Aviation Credit Cards : SHELL CARNET, AVCARD, AEROFUEL OVERSEAS, AIR ROUTING, COLT, NETJETS, UVAIR, WORLD FUEL SERVICES, AEG, Rockwell Collins. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | AIR FRANCE - STRASBOURG HANDLING | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Assurée. | Provided. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | Assuré. | Provided. |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS et H24 pour EVASAN.<br>Terminal Aviation Générale : 0500-2100.<br>Assistance minimum obligatoire O/R STRASBOURG HANDLING pour :<br>- tout vol international d'aviation générale (hors avions basés),<br>- tout vol d'aviation générale (hors avions basés) en dehors des horaires du terminal aviation générale.<br>STRASBOURG HANDLING :<br>- SITA : SXBOPXH,<br>- TEL : 03 88 64 73 93/ 06 34 56 45 76.<br>- E-mail: sxb.executive@aviapartner.aero. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED and H24 for MEDEVAC flights.<br>General Aviation Terminal : 0500-2100.<br>Handling compulsory O/R STRASBOURG HANDLING for :<br>- all international flights related to general aviation traffic (based aircraft excluded),<br>- all general aviation flights outside general aviation terminal opening hours (based aircraft excluded).<br>STRASBOURG HANDLING :<br>- SITA : SXBOPXH,<br>- TEL : 03 88 64 73 93/ 06 34 56 45 76.<br>- E-mail : sxb.executive@aviapartner.aero. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Voir assistants | Contact Handling Agents. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburants : 100LL - JET A1.<br>Lubrifiants : NIL. | Fuel : 100LL - JET A1.<br>Lubricants : NIL. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | 100LL: camion 12 m3.<br>JET A1: cuves 200 m3 + camions 120 m3. | 100 LL: truck 12 m3.<br>JET A1: tanks 200 m3 + trucks 120 m3. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | Voir assistants | Contact Handling Agents. |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | Oui. Non chauffés. Très peu de place pour ACFT de passage. | Yes. Non heated. Very little space for stopping-off ACFT. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Bouteilles d'oxygène disponibles auprès de compagnies aériennes. | For oxygen supply see airlines. |

**AD 2 LFST.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | A proximité. | In the vicinity. |
| 2 | Restaurants | Sur l'AD. | At AD. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, location de voitures sans chauffeur, train. | Taxis, self-drive car rental, train. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie. Hôpital à STRASBOURG. | First aid room. Hospital in STRASBOURG. |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | Distributeur automatique de billet dans l'aérogare. | ATM in the terminal. |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFST.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | Du 1er NOV au 31 MAR :<br>- 0500-2255 : niveau 7,<br>- 2255-0500 : niveau 5.<br>Du 1er AVR au 31 OCT :<br>- 0400-2155 : niveau 7,<br>- modulation possible sur demande dans un délai de 48 HR en jour ouvré : niveau 8. | From 1st NOV to 31 MAR :<br>- 0500-2255 : level 7,<br>- 2255-0500 : level 5.<br>From 1st APR to 31 OCT :<br>- 0400-2155 : level 7,<br>- extension possible O/R. PN 48 HR working day : level 8. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | 03.88.64.69.85<br>03.88.64.69.86<br>Pas de moyen interne pour l'enlèvement d'aéronefs. Capacité disponible sur site aéroport (moyens de l'assistant en escale) pour le tractage d'aéronefs roulants et immobilisés sur chaussée bitumée avec MTOW inférieure à 225 tonnes.<br>Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extérieurs à l'aéroport. | 03.88.64.69.85<br>03.88.64.69.86<br>No internal equipment for the removal of aircraft. Capacity available on the airport site (groundhandling equipments) for towing rolling and immobilized aircraft on asphalt pavement with MTOW less than 225 t.<br>Disabled aircraft removed with equipments outside the airport. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 8 possible avec préavis 48 h les jours ouvrés. | Level 8 possible with prior notification 48 HR the working days. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | - 1 véhicule de coordination 4x4.<br>- 2 camions de 19 t 4x2 munis d'une lame (6,20 m, 5,4 m utile), d'un balai (4.7 m utile), d'une soufflante et d'une épandeuse de liquide déglaçant portée (6 000 L).<br>- 2 camions de 19 t 4x4 munis, l'un d'une souffleuse et d'un balai, l'autre d'une lame (6,10 m).<br>- 1 turbo fraise grand modèle (éjection de 5 à 30 m).<br>- 1 matériel d'aspiration de glycol (Nilfisk) avec lame de déneigement.<br>- 3 citernes de 25 000 litres chacune pour le stockage du déverglaçant.<br>- Plusieurs bacs de déverglaçant solides.<br>- 1 appareil de mesure de glissance tracté (T5).<br>- 1 décéléromètre (MK3).<br>- 2 camions de 300 CV minimum, 26 t ou plus, avec une lame de déneigement bi-raclage de 4,00 m de large ou une lame de déneigement de 6,00 m de large.<br>- 1 tractopelle ou équivalent équipé d'un godet frontal de 1,5 m3.<br>- 1 camion équipé d'une bi-benne. | - 1 4x4 coordinator vehicule.<br>- 2 4x2 19 t trucks equipped with a snow clearance blade (6,20 m, 5,4 m effective), a sweeper (4.7 m effective), a snowblower and a de-icing agent spreader (6 000 L).<br>- 2 4x4 19 t trucks equipped, one with a snowblower and a sweeper, the other with a snow clearance blade (6,10 m).<br>- 1 large cutter blower (throwing from 5 to 30 m).<br>- 1 glycol vacuum cleaner vehicule (Nilfisk) with a snow clearance blade.<br>- 3 tanks of 25 000 liters each for de-icing agent storage.<br>- Several tubs of solid de-icing agent.<br>- 1 slip resistance measure towed equipment (T5).<br>- 1 decelerometer (MK3).<br>- 2 300 HP minimum trucks, 26 t or more, equipped with a snow clearance blade bi-scraping of 4 m wide or a snow clearance blade of 6 m wide.<br>- 1 digger or similar equipped with a 1,5 m3 minimum frontal bucket.<br>- 1 bi-dump truck. |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | 1. RWY, TWY E, H, P, K et M<br>2. SWY 23, SWY 05<br>3. TWY F et G<br>4. TWY Q et N<br>Les emplacements de l'aire de stationnement nécessaires au trafic sont traités simultanément aux opérations de déneigement de la piste et des voies de circulation.<br>Les priorités de dégagement des aires de stationnement sont :<br>1. Accès SSLIA<br>2. Parking A<br>3. Traversée de voie desserte devant TWR et devant l'aérogare<br>4. Parking B. | 1. RWY, TWY E, H, P, K and M<br>2. SWY 23, SWY 05<br>3. TWY F and G<br>4. TWY Q and N<br>Clearing of the parts of the apron required for traffic and clearing of the RWY and taxiways are carried out simultaneously.<br>The order of priority for the clearance of the apron is given below :<br>1. RFFS access<br>2. Apron A<br>3. Driving across the taxilane in front of the TWR and the terminal<br>4. Apron B. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Déverglaçant utilisé : acétate de potassium liquide (KAC). | De-icing product used : liquid potassium acetate (KAC). |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Béton et enrobé. | Concrete and mix. |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PARKING BRAVO côté ZDB :<br>Voies d'accès aux postes B4, B5 (Y1), B6A à B6D (Y2), B7, B8, B14 (Y3) : 45 F/C/W/T.<br>Voie d'accès aux postes B9, B11A à B11D, B12, B13 (Y3) : 67 R/C/W/T.<br>Postes B4, B5, B6A, B6B, B7, B8, B12 à B14 : 45 F/C/W/T.<br>Postes B6C, B6D, B9, B11A à B11D : 67 R/C/W/T.<br>Accès hangar Roland Garros : 17 R/B/W/T.<br>PARKING BRAVO côté PCZSAR :<br>Voie d'accès aux postes B1, B2, B3 (Y1) : 59 F/C/W/T.<br>Postes B1, B2, B3 : 67 R/C/W/T.<br>PARKING ALPHA :<br>Voie d'accès aux postes A1 à A6 (Z1) : 52 F/C/W/T.<br>Voie d'accès aux postes A15 à A20 et A91 (Z2) : 78 F/B/W/T.<br>Voie d'accès aux postes A21 à A28 (Z3) : 52 F/C/W/T.<br>Postes A1, A2, A24 et A26 : 52 F/C/W/T.<br>Postes A3 et A4 : 35 R/C/W/T.<br>Postes A5 à A23, A25, A27 et A28 : 67 R/C/W/T. | APRON BRAVO demarcated area side :<br>Aircraft stands taxilanes B4, B5 (Y1), B6A to B6D (Y2), B7, B8, B14 (Y3) : 45 F/C/W/T.<br>Aircraft stands taxilane B9, B11A to B11D, B12, B13 (Y3) : 67 R/C/W/T.<br>Stands B4, B5, B6A, B6B, B7, B8, B12 to B14 : 45 F/C/W/T.<br>Stands B6C, B6D, B9, B11A to B11D : 67 R/C/W/T.<br>Roland Garros hangar access : 17 R/B/W/T.<br>APRON BRAVO critical part of security restricted area :<br>Aircraft stand taxilane B1, B2, B3 (Y1) : 59 F/C/W/T.<br>Stands B1, B2, B3 : 67 R/C/W/T.<br>APRON ALPHA :<br>Aircraft stand taxilane A1 to A6 (Z1) : 52 F/C/W/T.<br>Aircraft stand taxilane A15 to A20 and A91 (Z2) : 78 F/B/W/T.<br>Aircraft stand taxilane A21 to A28 (Z3 ) : 52 F/C/W/T.<br>Stands A1, A2, A24 and A26 : 52 F/C/W/T.<br>Stands A3 and A4 : 35 R/C/W/T.<br>Stands A5 to A23, A25, A27 and A28 : 67 R/C/W/T. |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY E,H : 23 m + surlargeur 5.20 m.<br>TWY F, G, P2, P3, P4 : 23 m.<br>TWY K : 23 m + surlargeur 5.35 m.<br>TWY M : 19 m + surlargeur 7.80 m.<br>TWY N : 23 m + surlargeur 3.80 m.<br>TWY Q ; 19 m. | TWY E, H : 23 m + overwidth 5.20 m<br>TWY F, G, P2, P3, P4 : 23 m<br>TWY K : 23 m + overwidth 5.35 m.<br>TWY M : 19 m + overwidth 7.80 m.<br>TWY N : 23 m + overwidth 3.80 m.<br>TWY Q : 19 m. |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Toutes voies : enrobé. | TWYs : mix. |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY E : 61 F/C/W/T<br>TWY F : 44 F/C/W/T<br>TWY G : 56 F/C/W/T<br>TWY H : 57 F/C/W/T<br>TWY P : 68 F/C/W/T<br>TWY K : 60 F/C/W/T<br>TWY M : 51 F/C/W/T<br>TWY N : 49 F/C/W/T<br>TWY Q : 44 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | PRKG A et PRKG B. | PRKG A and PRKG B. |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | PRKG A : 496 ft.<br>PRKG B : 499 ft. | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | TWY F, G fermés aux ACFT d'envergure supérieure à 52 m.<br>TWY M, Q fermés aux ACFT d'envergure supérieure à 36 m.<br>TWY Q : ACFT train largeur inférieure à 9 m.<br>Postes A21 à A28 et A1 à A6 : roulage de précaution si des avions sont positionnés sur ces postes.<br>Mâts d'éclairage d'aire de trafic secourus uniquement pour les postes A1 à A5.<br>TWY Y2 : B6A à B6D : fermé si RVR < 350m.<br>Seuls les postes A29 et A30 sont accessibles aux HEL sauf Sécurité civile. | TWY F, G closed to ACFT whose wingspan is more than 52 m.<br>TWY M, Q closed to ACFT whose wingspan is more than 36 m.<br>TWY Q : landing gear width less than 9 m.<br>Stands A21 to A28 and A1 to A6 : taxi with caution if AFCT are parked on these stands.<br>Secondary power supply on apron floodlighting only for stands A1 to A5.<br>TWY Y2 : B6A to B6D : closed if RVR < 350m.<br>Only stands A29 and A30 are available for HEL except Civil Security. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Voir/See IAC STRASBOURG ENTZHEIM APDC. | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Voir carte AD2 - LFST - ADC 01 | See chart AD2 - LFST - ADC 01 |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFST .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | Barres d'arrêt commandables (TWY E et H) et permanentes (TWY F et G). | Controlled stopbars (TWY E et H) and permanent stopbars (TWY F and G). |
| 4 | Observations / *Remarks* | L'espacement à 7,50 m des feux axiaux n'est pas prolongé sur une longueur de 60 m à la sortie des courbes suivantes :<br>- P2 vers Q et Q vers P2<br>- Q vers P3 et P3 vers Q<br>- Q vers AST B et AST B vers Q<br>- N vers AST B et AST B vers N<br>- G vers P3<br>- K vers AST A et AST A vers K<br>- P3 vers F et F vers P3 | Spacing at 7.50 m of centre line lights is not extended for 60 m after the curve on the following curves :<br>- P2 to Q and Q to P2<br>- Q to P3 and P3 to Q<br>- Q to apron B and apron B to Q<br>- N to apron B and apron B to N<br>- G to P3<br>- K to apron A and apron A to K<br>- P3 to F and F to P3 |

**AD 2 LFST.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFST.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | BALE MULHOUSE |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFST .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | BALE MULHOUSE |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C - PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | AD WARNING<br>METAR AUTO |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR APP |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 03 68 08 11 08 |

**AD 2 LFST.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 048.68 (046) | 2400 x 45 | 76 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°31'52.30"N 007°36'57.71"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 503ft |
| 23 | 228.70 (226) | 2400 x 45 | 76 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 48°32'43.59"N 007°38'25.59"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 491ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | 270 | 295 | 2790 x 280 | NIL | (1) |
| 23 | NIL | 271 | 200 | 2790 x 280 | NIL | (2) |

(1) SWY : Béton/Concrete
RESA 240 x 90 m

(2) SWY : Béton/Concrete
RESA 240 x 90 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05<br>TWY G | 2400<br>1600 | 2695 | 2670 | 2400 | |
| 23<br>TWY F | 2400<br>1800 | 2600 | 2671 | 2400 | |

**AD 2 LFST.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 52 ft | | 2400 | 15 m | W-W/R-R | LIH/LIL |
| 23 | CAT II-III - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 58 ft | 900 m | 2400 | 15 m | W-W/R-R | LIH/LIL |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 1800<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | 270 m | R | (1) |
| 23 | 1800<br>600 | 60 m | W<br>Y | LIH/LIL | R | 271 m | R | (2) |

(1) Balisage de piste (axial, latéral, seuil, zone de toucher, extrémité et prolongement d'arrêt) : feux LED.
Runway lighting (centre line, edge, THR, TDZ, RWY end and stopway) : LED lights.

(2) Balisage de piste (axial, latéral, seuil, zone de toucher, extrémité et prolongement d'arrêt) : feux LED.
Runway lighting (centre line, edge, THR, TDZ, RWY end and stopway) : LED lights.

**AD 2 LFST.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | NIL | |
| | IBN | NIL | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | TWY E, F, G, H, K, M, N, P2, P3, P4, Q : G | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | TWY E, F, G, H (hors bande de piste), K, M, N, P2, P3, P4, Q : balises rétroréfléchissantes B (bleues).<br>TWY E, F, G, H (dans la bande de piste) : balises rétroréfléchissantes Y (jaunes). | TWY E, F, G, H (out of RWY strip), K, M, N, P2, P3, P4, Q : rear reflective beacon B (blue).<br>TWY E, F, G, H (inside the RWY strip) : rear reflective beacon Y (yellow). |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Par groupe. | By power unit. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | En LVP : 0 s.<br>Hors LVP : 15 s. | During LVP : 0 s.<br>Out of LVP : 15 s. |
| 5 | Observations / *Remarks* | Absence de balisage axial des voies d'accès aux postes de stationnement sur les aires de trafic suivantes :<br>- sur l'AST Alpha, les voies d'accès aux postes de stationnement situés au NE de l'intersection avec la voie de circulation Kilo.<br>- sur l'AST Bravo, les voies d'accès aux postes de stationnement situés au SW de l'intersection avec la voie circulation Québec. | Lack of centre line lights of aircraft stands taxilanes on following AST :<br>- On apron Alpha, aircraft stands taxilanes located NE from intersection with TWY Kilo.<br>- On apron Bravo, aircraft stands taxilanes located SW from intersection with TWY Quebec. |

**AD 2 LFST.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Revêtement : herbe.<br>Dimensions FATO : 24 x 110 m.<br>Emplacement FATO : 008°/521 m ARP - 298 m de l'axe de piste 05/23.<br>Utilisation : restreinte aux hélicoptères de la Sécurité Civile et suivant instructions de la tour de contrôle. | Surface : grass.<br>FATO dimensions : 24 x 110 m.<br>FATO location : 008°/521 m ARP - 298 m from RWY 05/23 centerline.<br>Use : restricted to helicopters of the Civil Security and according to control tower clearances. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR STRASBOURG partie 1**<br><br>48°45'19"N , 007°33'55"E - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°39'20"N , 007°52'26"E - Frontière franco-allemande - 48°34'23"N , 007°48'07"E - 48°33'27"N , 007°44'56"E - 48°21'17"N , 007°40'03"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°42'19"N , 007°30'03"E - 48°45'19"N , 007°33'55"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>STRASBOURG Tour (FR)<br>STRASBOURG Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFST.3.7<br>Plancher :<br>- 500 ft ASFC dans les limites d'un cercle de 1NM de rayon centré sur 48°38'00"N, 007°42'54"E (Mundolsheim)<br>- 1500 ft AMSL dans les limites de la CTR Strasbourg partie 1.1 Brumath.<br>Lower limit :<br>-500ft ASFC within a 1NM radius circle limits centered on 48°38'00"N, 007°42'54"E (Mundolsheim)<br>-1500ft AMSL within Strasbourg CTR part 1.1 Brumath limits. |
| **CTR STRASBOURG partie 1.1 Brumath**<br><br>48°44'35"N , 007°41'21"E - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°42'26"N , 007°47'43"E - 48°41'49"N , 007°47'01"E - 48°40'42"N , 007°46'33"E - 48°40'14"N , 007°42'53"E - 48°43'10"N , 007°41'01"E - 48°44'35"N , 007°41'21"E | D | 1500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>STRASBOURG Tour (FR)<br>STRASBOURG Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFST.3.7<br>Désactivation annoncée sur ATIS Strasbourg.<br>Deactivation announced on Strasbourg ATIS. |
| **CTR STRASBOURG partie 2**<br><br>48°41'27"N , 007°29'58"E - 48°21'41"N , 007°28'12"E - 48°21'50"N , 007°22'41"E - arc horaire de 11.5 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E ( VOR/DME STR ) - 48°41'27"N , 007°29'58"E | D | 5000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>STRASBOURG Tour (FR)<br>STRASBOURG Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFST.3.7<br>Plancher de 500 ft ASFC dans les limites d'un arc de cercle de 1NM de rayon centré sur 48°29'02"N, 007°17'50"E (Hohbuhl).<br>Lower limit 500ft ASFC within a 1NM radius arc of a circle limits centered on 48°29'02"N, 007°17'50"E (Hohbuhl). |
| **CTR STRASBOURG partie deleg. STUTTGART**<br><br>48°39'20"N , 007°52'26"E - arc horaire de 15 NM de rayon centré sur 48°30'19"N , 007°34'19"E - 48°36'50"N , 007°54'39"E - 48°34'23"N , 007°48'07"E - Frontière franco-allemande - 48°39'20"N , 007°52'26"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>STRASBOURG Approche (FR)<br>STRASBOURG Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>STRASBOURG Tour (FR)<br>STRASBOURG Tower (EN) | HOR ATC : voir/see AD 2 LFST.3.7<br>Par délégation de STUTTGART APP.<br>By delegation of STUTTGART APP. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| FIS | STRASBOURG Information (FR)<br>*STRASBOURG Information (EN)* | 119.450 MHz | H24 | SIV 3 |
| FIS | STRASBOURG Information (FR)<br>*STRASBOURG Information (EN)* | 119.450 MHz | H24 | SIV 4 FL < 075 |
| FIS | STRASBOURG Information (FR)<br>*STRASBOURG Information (EN)* | 119.580 MHz | H24 | Secteur EST<br>Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFST.23<br>Non 8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFST.23 |
| FIS | STRASBOURG Information (FR)<br>*STRASBOURG Information (EN)* | 132.215 MHz | H24 | SIV 4 FL > 075 |
| FIS | STRASBOURG Information (FR)<br>*STRASBOURG Information (EN)* | 136.135 MHz | H24 | Secteur OUEST / sector WEST<br>Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFST.23<br>Non 8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFST.23 |
| APP | STRASBOURG Approche (FR)<br>*STRASBOURG Approach (EN)* | 118.185 MHz | H24 | Fréquence supplétive / Auxiliary frequency<br>Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFST.23<br>Non 8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFST.23 |
| APP | STRASBOURG Approche (FR)<br>*STRASBOURG Approach (EN)* | 119.580 MHz | H24 | Secteur EST / sector EAST<br>Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFST.23<br>Non 8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFST.23 |
| APP | STRASBOURG Approche (FR)<br>*STRASBOURG Approach (EN)* | 120.410 MHz | H24 | Secteur OUEST / sector WEST<br>Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFST.23<br>Non 8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFST.23 |
| APP | STRASBOURG Approche (FR)<br>*STRASBOURG Approach (EN)* | 132.215 MHz | H24 | FL >115 ; secteur SU / sector SU<br>Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFST.23<br>Non 8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFST.23 |
| APP | STRASBOURG Approche (FR)<br>*STRASBOURG Approach (EN)* | 133.100 MHz | H24 | Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. |
| APP | STRASBOURG Approche (FR)<br>*STRASBOURG Approach (EN)* | 134.575 MHz | H24 | FL < 115 ; secteur SC / sector SC |
| TWR | STRASBOURG Sol (FR)<br>*STRASBOURG Ground (EN)* | 121.805 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 kHz : voir AD 2 LFST.23<br>Non 8.33 kHz ACFT : see AD 2 LFST.23 |
| TWR | STRASBOURG Tour (FR)<br>*STRASBOURG Tower (EN)* | 119.250 MHz | H24 | |
| ATIS | STRASBOURG (FR)<br>*STRASBOURG (EN)* | 126.930 MHz | H24 | ATIS disponible au 03 88 59 94 16 |

**AD 2 LFST.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | STR | 115.6 MHz<br>CH 103X | H24 | 48°30'19.4"N 007°34'19.1"E | 577 ft | 150NM(135°..225°),<br>60NM(045°..135°)<br>100NM FL500 | | | |
| LOC 05 (I.E.1) | ENT | 108.55 MHz | H24 | 48°32'55.7"N 007°38'46.3"E | 489 ft | | | 048°/566 m THR 23 | |
| GP 05 | | 329.75 MHz | H24 | 48°31'54.8"N 007°37'10.9"E | 503 ft | | 15.7 m/52 ft<br>( 3.5 °) | 074°/282 m THR 05 | |
| DME 05 | | CH 22Y | H24 | 48°31'54.2"N 007°37'12.2"E | 516 ft | 25NM FL250 | | 079°/303 m THR 05 | |
| LOC 23 (III.E.4) | STZ | 109.55 MHz | H24 | 48°31'40.2"N 007°36'36.9"E | 508 ft | | | 228°/568 m THR 05 | |
| GP 23 | | 332.45 MHz | H24 | 48°32'33.8"N 007°38'17.7"E | 491 ft | | 17.3 m/57 ft<br>( 3 °) | 208°/343 m THR 23 | |
| DME 23 | | CH 32Y | H24 | 48°32'33.8"N 007°38'17.7"E | 537 ft | 25NM FL250 | | 208°/341m THR23 | |

**AD 2 LFST.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 MANOEUVRES AU SOL**

**20.1.1 Roulage**

Le roulage des quadrimoteurs doit s'effectuer avec les moteurs extérieurs au ralenti.

Le roulage des aéronefs d'envergure supérieure à 36 m doit se faire en empruntant le TWY K pour le PRKG A et le TWY N pour le PRKG B sauf vols VIP d'Etat sur le poste A52 avec follow-me.

HEL équipés de roues : tous les mouvements doivent se faire au roulage au sol entre les TWY K, M, N, Q et le poste désigné et vice versa.

La voie de desserte entre les postes A28 et B1 ne permet pas de contourner P3.

***20.1 GROUND MANOEUVRING***

***20.1.1 Taxi regulations***

*Taxiing of four-engined ACFT must be done with external engines on idle.*

*Taxiing of ACFT with wingspan greater than 36 m must be carried out by using TWY K for apron A and TWY N for apron B except for VIP State flights for stand A52 with follow-me.*

*HEL with wheel landing gear : all movements are performed by taxiing on ground between TWY K, M, N, Q and the assigned parking stand and vice versa.*

*Taxilane between stands A28 and B1 can't be used as a bypass of TWY P3.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 GENERALITES**

Les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en marche que :
- 60 minutes avant le départ,
- 20 minutes après l'arrivée.

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

L'utilisation du 400 Hz sur les postes équipés est recommandé.

**21.2 UTILISATION DE NUIT DE L'AERODROME DE STRASBOURG ENTZHEIM - HORAIRES HIVER (ETE : - 1 HR)**

**21.2.1 Restrictions d'utilisation**

Aéronefs du chapitre 2 de l'annexe 16 OACI interdits H24.

Autres aéronefs :

Décollages interdits entre 2230 et 0500.

Atterrissages interdits entre 2300 et 0500.

En cas de retard d'un vol commercial passager programmé, au-delà des horaires précités la compagnie aérienne ou son représentant transmet sa demande à l'exploitant de l'AD (superviseur de service de la SASE joignable au 03 88 64 69 85) qui traite sa demande.
Les seules demandes valables sont :
- entre 2100 et 2300 : les aéronefs présentant une marge cumulée supérieure à 10 EPNdB.
- entre 2300 et 0500 : les aéronefs présentant une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB.

**2.1.2.2 Exemptions**

Vols non soumis aux restrictions :

- Atterrissages d'urgence,
- Atterrissages des aéronefs déroutés pour des raisons météorologiques,
- Vols de la sécurité civile,
- Vols postaux effectués pour le compte de l'administration postale,
- Vols de recherche et de sauvetage,
- Vols d'évacuation sanitaire (EVASAN),
- Vols des aéronefs d'Etat ou utilisés par un Etat,
- Vols humanitaires.

**21.2.3 Consignes techniques d'exploitation**

Les essais moteurs sont interdits de 2100 (exceptionnellement 2200) à 0500 (exceptionnellement 0400).

***21.1 GENERAL INFORMATION***

*Auxiliary power units can only be switched on :*
*- 60 minutes before departure,*
*- 20 minutes after arrival.*

*At landing, thrust reversers and propeller pitch reversers may be used beyond idle mode for operational and safety reasons only.*

*Use of 400 Hz on equipped stands is recommended.*

***21.2 NIGHT USE OF STRASBOURG ENTZHEIM AERODROME - WINTER TIME (SUM : - 1 HR)***

***21.2.1 Use restrictions***

*Aircraft in chapter 2 of the ICAO annex 16 prohibited H24.*

*Other aircraft :*

*Takeoffs prohibited from 2230 to 0500.*

*Landings prohibited from 2300 to 0500.*

*For scheduled passenger commercial flights, delayed beyond above-mentioned time restrictions, the airline or its local representative submits its request to the AD operator (SASE supervisor on duty, phone number : 03 88 64 69 85) that will process the request.*
*The only valid requests are :*
*- between 2100 and 2300 : ACFT with cumulative margin higher than 10 EPNdB.*
*- between 2300 and 0500 : ACFT with cumulative margin higher than 13 EPNdB.*

***2.1.2.2 Exemptions***

*Flights which are not subject to restrictions :*

*- Emergency landings,*
*- Diverted aircraft due to meteorological conditions,*
*- Civil Security flights,*
*- Official mail service flights,*
*- Search and rescue flights,*
*- MEDEVAC flights,*
*- State aircraft or ACFT on State business,*
*- Humanitarian flights.*

***21.2.3 Technical operating procedures***

*Engine testing prohibited from 2100 (exceptionally 2200) to 0500 (exceptionally 0400).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.22** **Procédures de vol** ***Flight procedures***

**22.1 REDUCTION DES SEPARATIONS SUR PISTE**

Procédure "réduction des séparations sur piste" applicable sur la piste 05/23 aux seuls aéronefs monomoteurs à hélice en vol VFR dans les conditions fixées par la réglementation nationale .

**22.2 PROCEDURES LVP**

**22.2.1 Piste(s) et équipement associé dont l'emploi est autorisé dans le cadre des procédures par faible visibilité**

Piste 23 - ILS CAT III.

**22.2.2 Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées**

Pré LVP amorcées si : RVR inférieure ou égale à 800 m ou plafond inférieur ou égal à 300 ft.

→ LVP en vigueur si : RVR inférieure ou égale à 550 m ou plafond inférieur ou égal à 200 ft.

Décollage autorisé piste 23 avec 75 m < RVR < 150 m.

Levée des LVP : RVR > 800 m, plafond > 200 ft en amélioration.

**22.2.3 Marques au sol/dispositifs d'éclairage à utiliser dans le cadre des procédures par faible visibilité**

Balisage CAT III.

Balisage axial et latéral piste haute intensité.

Sur l'aire de manoeuvre, les TWY P, E, H, K, M, N sont équipés de balisage axial et sont utilisables.

Barres d'arrêt permanentes sur F et G. Barres d'arrêt commandables sur E et H.

**Communications**

Lorsque les LVP sont en cours, les usagers sont informés par l'ATIS.

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

**22.2.4 Observations**

TWY F et G fermés si LVP en cours.

Dégagement en bout de piste.

**22.3 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

**22.3.1** L'APP de STRASBOURG assure les services de la circulation aérienne dans les limites du SIV, de la CTR, des TMA et de la CTA STRASBOURG.

**22.3.2** Par délégation de STUTTGART APP et FRANCFORT ACC, l'APP de STRASBOURG assure les services de la circulation aérienne dans l'espace décrit ci-après :

**Limites latérales : voir AIP FRANCE ENR 2.1.3.**

**Partie NORD :**

Limites verticales : 2500 ft ASFC - FL 075 (classe E).

**Partie SUD :**

Limites verticales : 1000 ft ASFC - FL 095 (classe E).

**22.3.3** L'APP de STRASBOURG assure les fonctions radar conformément à la réglementation nationale dans les TMA, la CTA et dans les espaces délégués, quelle que soit la fréquence employée, l'indicatif utilisé est alors "STRASBOURG APP" ou "STRASBOURG RADAR".

**22.4 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013,2 hPa au-dessus de l'altitude ou du niveau de transition. Altitude de transition 7000 ft AMSL.

Le niveau de transition pour l'ensemble de la TMA de STRASBOURG est calculé par le centre de contrôle d'approche de STRASBOURG.

**22.5 PROCEDURES**

**22.5.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA**

**22.5.1.1 Arrivées à destination de STRASBOURG-ENTZHEIM**

Les itinéraires IFR d'arrivées figurent sur les cartes ci-après.

**22.5.1.2 Départs aérodrome de STRASBOURG ENTZHEIM**

Les itinéraires IFR de départ figurent sur les cartes ci-après.

Ils sont identifiés par :

* l'aérodrome de départ,
* l'indicateur de validité.

Départs omnidirectionnels

RWY 05 :

Utilisables uniquement sur clairance de l'APP.

Monter dans l'axe à 3.8% jusqu'à 1500 ft (1009 ft) (1) puis route directe en montée à 3.8% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) La tour d'altitude 4374 ft dans le 079° de l'ARP à 23 NM impose une pente théorique de montée de 3.8 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***22.1 REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA***

*"Reduced runway separation minima" procedure applied RWY 05/23 for single-engine propellers only, flying on VFR under the conditions set by the national regulation.*

***22.2 LOW VISIBILITY PROCEDURES***

***22.2.1 Runway(s) and associated equipment allowed in the context of low visibility procedures***

*Runway 23 - ILS CAT III.*

***22.2.2 Specific meteorological conditions in which the low visibility procedures shall be initiated, executed and ended***

*Pre LVP initiated if : RVR equal to or less than 800 m or ceiling equal to or less than 300 ft.*

*LVP in use if : RVR equal to or less than 550 m or ceiling equal to or less than 200 ft.*

*Takeoff RWY 23 allowed with 75 m < RVR < 150 m.*

*LVP end : RVR > 800 m, ceiling > 200 ft improving.*

***22.2.3 Ground markings/lighting aids to use in the context of low visibility procedures***

*Lighting CAT III.*

*High-intensity centerline and edge runway lighting.*

*On the maneuvering area, TWY P, E, H, K M, N are equipped with centerline lighting and are operational.*

*Permanent stop bars on F and G. Controllable stop bars on E and H.*

***Communications***

*When LVP in force, pilots are informed via ATIS.*

*ATC transmits RVR on first contact and for any change.*

***22.2.4 Remarks***

*TWY F and G closed if LVP in progress.*

*Vacating at the end of the RWY.*

***22.3 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL***

***22.3.1*** *STRASBOURG APP provides the air traffic services within the limits of STRASBOURG SIV, CTR, TMAs and CTA.*

***22.3.2*** *STRASBOURG APP acting on the authorities of STUTTGART APP and FRANCFORT ACC, provides air traffic services within the airspace described here after:*

***Lateral limits: see AIP FRANCE ENR 2.1.3***

***NORTH part :***

*Vertical limits : 2500 ft ASFC - FL 075 (class E).*

***SOUTH part :***

*Vertical limits : 1000 ft ASFC - FL 095 (class E).*

***22.3.3*** *STRASBOURG APP provides radar functions in compliance with the national regulation, within the TMAs, the CTA and in the delegated airspaces, whatever the frequency used, the call sign will be "STRASBOURG APP" or STRASBOURG RADAR".*

***22.4 ALTIMETER SETTING***

*1013,2 hPa above the transition level or altitude. Transition altitude 7000ft AMSL.*

*The transition level for all the STRASBOURG TMA is calculated by STRASBOURG APP.*

***22.5 PROCEDURES***

***22.5.1*** *IFR routes within the TMA*

***22.5.1.1 Arrivals inbound to STRASBOURG ENTZHEIM***

*Arrival IFR routes are reprensented on following charts.*

***22.5.1.2 Departure from STRASBOURG ENTZHEIM aerodrome***

*Departure IFR routes are represented on following charts.*

*They are identified by:*

* *the departure aerodrome,*
* *the validity indicator.*

*Omnidirectional departures*

*RWY 05 :*

*Usable only upon APP clearance.*

*Climb runway axis at 3.8% up to 1500 ft (1009 ft) (1) then direct route climbing at 3.8% to en-route safety altitude.*

*(1) The tower with an altitude of 4374 ft in the 079° ARP at 23 NM imposes a theoretical climb slope of 3.8 % to the en-route safety altitude.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

Note : Le franchissement de la zone LF-R 199 NEUHOF, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 Ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 13.4 % jusqu'à 5 000 Ft.

RWY 23 :

Utilisables uniquement sur clairance de l'APP.

Monter dans l'axe à 5.2 % jusqu'à 1500 ft (1009 ft) (2) puis route directe en montée à 5.2% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) Le relief d'altitude 2799ft dans le 230° de l'ARP à 11.2 NM impose une pente théorique de montée de 5.2 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Note : Le franchissement de la zone LF-R 199 NEUHOF, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 Ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 10.3 % jusqu'à 5 000 Ft.

**22.5.2** Les vols IFR devant transiter dans la TMA seront effectués sous contrôle de l'organisme chargé d'assurer les services de la circulation aérienne tel que précisé au paragraphe 3.

**22.6 FONCTIONS RADAR**

L'APP de STRASBOURG utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

**22.7 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Au départ :

- Afficher code 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la CTA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du FPL en vigueur.

A l'arrivée :

- En VMC, poursuivre le vol en conditions VMC pour atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche, et signaler son heure d'arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme ATS approprié.

- En IMC, se présenter sur l'IAF ANDLO en RWY05 ou SAV en RWY23, au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, s'il est utilisable, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

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

- HAP s'il en a accusé réception,

- ETA,

- heure d'arrivée dans l'attente + 8 minutes.

- En piste 05, descendre à 5500ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche.

- En piste 23, descendre à 7000ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche.

A l'arrivée suivie d'une API :

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une nouvelle procédure d'approche. Si cette seconde tentative échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA suivante :

- Après une procédure RWY 05 dégager la TMA en suivant le départ BERUG 8M en montée vers le FL 090 et rechercher les conditions VMC.

- Après une procédure RWY 23 dégager la TMA en suivant le départ POGOL 8H en montée vers le FL 090 et rechercher les conditions VMC.

A l'arrivée si le pilote n'a pas connaissance de la piste en service :

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

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

- HAP s'il en a accusé réception,

- ETA,

- heure d'arrivée dans l'attente + 8 minutes.

- Descendre à 7000 ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche pour la piste 23, éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 046° est en service.

**22.8 TRANSFERT DE COMMUNICATION**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A tout changement de fréquence, le commandant de bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

**22.9 ACTIVITES VELIVOLES**

Voir carte AD 2 LFST ARC 01.

**22.9.1 CTR STRASBOURG-ENTZHEIM**

*Note : The crossing of the LF-R 199 NEUHOF area, when active, with a vertical margin of 500 ft, requires maintaining a 13.4 % ATS slope until 5000 ft.*

*RWY 23 :*

*Usable only upon APP clearance.*

*Climb runway axis at 5.2 % up to 1500 ft (1009 ft) (2) then direct route climbing at 5.2% to en-route safety altitude.*

*(2) The relief with an altitude of 2799 ft in the 230° ARP at 11.2 NM imposes a theoretical climb slope of 5.2 % to the en-route safety altitude.*

*Note : The crossing of the LF-R 199 NEUHOF area, when active, with a vertical margin of 500 ft, requires maintaining a 10.3 % ATS slope until 5000 ft.*

***22.5.2*** *IFR flights transiting within the TMA must be accomplished under the control of the organism responsible for providing air traffic services as noticed at paragraph 3.*

***22.6 RADAR FUNCTIONS***

*STRASBOURG APP uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide the services of control, flight information and alert.*

***22.7 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*On departure :*

*- Display code 7600.*

*- In VMC : turn around to land on the aerodrome.*

*- In IMC : continue the flight to the limits of the CTA, respecting the departure trajectory, at the last assigned FL or, if it is not compatible with the obstacles, at the first safety FL and then apply the elements of the FPL in force.*

*On arrival :*

*- In VMC, continue the flight in VMC conditions to land at the nearest appropriate aerodrome, and report its arrival time by the fastest means to the appropriate ATS service.*

*- In IMC, report to the IAF ANDLO in RWY05 or SAV in RWY23, at the last assigned level for which there has been an acknowledgement of receipt, if available, or at the highest level of the holding pattern.*

*- Wait at this level until the latest of the following hours :*

*- HAP if it has acknowledged receipt,*

*- ETA,*

*- arrival time in the holding pattern + 8 minutes.*

*- On runway 05, descend to 5500ft QNH in the holding pattern and follow the approach procedure.*

*- On runway 23, descend to 7000ft QNH in the holding pattern and follow the approach procedure.*

*On arrival followed by a missed approach :*

*Apply the missed approach procedure described on the IAC chart to perform a new approach procedure. If this second attempt fails, apply the following TMA exit procedure:*

*- After a RWY 05 procedure, exit the TMA by following the BERUG 8M departure climbing up to FL 090 and seek for VMC conditions.*

*- After a RWY 23 procedure, exit the TMA by following the POGOL 8H departure climbing up to FL 090 and seek for VMC conditions.*

*On arrival if the pilot do not know the RWY in use :*

*- Report to the IAF SAV at the last assigned level for which there was an acknowledgement of receipt, if available, or if not the highest level of the holding pattern.*

*- Wait at this level until the latest of the following hours :*

*- HAP if it has acknowledged receipt,*

*- ETA,*

*- arrival time in the holding pattern + 8 minutes.*

*- Descend to 7000 ft QNH in the holding pattern and follow the approach procedure for runway 23, possibly followed by an MVL if the wind determined by the pilot indicates that QFU 046° is in service.*

***22.8 TRANSFERT OF COMMUNICATION***

*Frequency changes take place when instructed by the authority responsible for air traffic control. The pilot in command must call immediatly as soon as the frequency is changed.*

***22.9 GLIDING ACTIVITIES***

*See chart AD 2 LFST ARC 01.*

***22.9.1 STRASBOURG-ENTZHEIM CTR***

*General aviation activities, in particular a paramotor activity, may take place in the 1.1 Brumath subpart of the Strasbourg Entzheim CTR 1.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

Certaines activités d'aviation générale, parmi lesquelles une activité de paramoteur peuvent s'exercer dans la sous-partie 1.1 Brumath de la CTR 1 Strasbourg Entzheim.

Tous les jours entre LS-30 et CS+30, en gestion flexible et selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées, la sous-partie 1.1 Brumath de la CTR 1 Strasbourg Entzheim peut être déclassée en G.

Certaines activités d'aviation générale, parmi lesquelles des activités de vol libre peuvent s'exercer dans les volumes de classe G exclus de la CTR Strasbourg Entzheim autour de Mundolsheim et de Hohbuhl.

**22.9.2 TMA STRASBOURG**

Certaines activités d'aviation générale, parmi lesquelles des activités vélivoles, peuvent s'exercer :

* dans les sous-parties 1.2 Haguenau Sud, et 2. 1 Haguenau Nord de la TMA Strasbourg,
* dans la zone réglementée LF-R 199 Neuhof.

Tous les jours entre LS-30 et CS+30, en gestion flexible et selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées :

* les sous-parties 1.2 Haguenau Sud, et 2. 1 Haguenau Nord de la TMA Strasbourg peuvent être déclassées en G,
* la zone réglementéee LF-R 199 Neuhof peut être activée.

Les activités d'aviation générale précitées dans les sous-parties 1.2 Haguenau, et 2. 1 Haguenau Nord de la TMA Strasbourg sont connues des autres usagers par une information de déclassement en G de la ou des sous-parties concernées diffusée au moyen de l'ATIS.

Les activités d'aviation générale précitées dans la zone réglementée LF-R 199 Neuhof sont connues des autres usagers par une information d'activation de la zone réglementée concernée diffusée au moyen de l'ATIS.

Des activités vélivoles peuvent également s'exercer selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées :

* dans la TMA 5 Strasbourg entre 6500 ft AMSL et FL 085,
* dans la TMA 2 Strasbourg entre 6500 ft AMSL et FL 085, dans les limites latérales de la sous-partie 2. 1 Haguenau Nord.

**22.10 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Les vols d'entraînement des ACFT en régime IFR ou VFR sont interdits :

* tous les jours entre 2100 et 0700.

Les vols d'entraînement en régime IFR ou VFR sont interdits pour les ACFT d'un poids supérieur à 6 tonnes :

* les SAM après 1500,
* les DIM et jours fériés (y compris jours fériés en droit local).

En dehors de ces interdictions, tous les vols d'entraînement sont soumis à l'autorisation préalable :

* du chef de quart de la tour (TEL : 03 88 59 63 13) pour les ACFT de moins de 6 tonnes,
* de l'exploitant de l'AD pour les ACFT d'un poids de 6 tonnes ou plus.

**22.11 UTILISATION DE NUIT DE L'AEROPORT**

Elle est définie dans la carte IAC.

**22.12 GROUPES AUXILIAIRES DE PUISSANCE**

Les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en marche que pendant :

* 60 minutes avant le départ,
* 20 minutes après l'arrivée.

*Every day from SR-30 to SS+30, flexibly and according to the terms described in a letter of agreement signed by air traffic services and the concerned associations, the 1.1 Brumath part of the Strasbourg Entzheim CTR 1 can be reclassified from D to G.*

*General aviation activities, in particular free flight activities, may take place in the G classified parts excluded from the Strasbourg Entzheim CTR around Mundolsheim and Hohbuhl.*

***22.9.2 STRASBOURG TMA***

*General aviation activities, in particular glider activities, may take place:*

* *in the 1.2 Haguenau Sud, and 2. 1 Haguenau Nord subparts of the Strasbourg TMA,*
* *in the restricted area LF-R 199 Neuhof.*

*Every day from SR-30 to SS+30, flexibly and according to the terms described in a letter of agreement signed by air traffic services and the concerned associations :*

* *the 1.2 Haguenau Sud, and 2. 1 Haguenau Nord subparts of the Strasbourg TMA can be reclassified from D to G,*
* *the restricted area LF-R 199 Neuhof may be activated.*

*The general aviation activities mentioned above in the 1.2 Haguenau Sud, and 2. 1 Haguenau Nord subparts of the Strasbourg TMA are notified to the other users by an information of reclassification from D to G of the affected subpart(s), transmitted through the ATIS.*

*The general aviation activities mentioned above in the restricted area LF-R 199 Neuhof are notified to the other users by an information of activation of the affected restricted area, transmitted through the ATIS.*

*Gliders activities may also take place according to the terms described in a letter of agreement signed by air traffic services and the concerned associations:*

- * *in the Strasbourg TMA 5 from 6500 ft AMSL to FL085,*
  * *in the Strasbourg TMA 2 from 6500 ft AMSL to FL085 within the lateral limits of the 2. 1 Haguenau Nord subpart.*

***22.10 TRAINING FLIGHTS***

*IFR or VFR training flights are prohibited :*

* *every day from 2100 to 0700.*

*IFR or VFR training flights whose ACFT weight exceeds 6 tons are prohibited :*

* *on SAT after 1500,*
* *on SUN and public HOL (including extra local public HOL).*

*Outside these restrictions, all training flights are subject to PPR :*

* *from the TWR manager (TEL : +33 3 88 59 63 13) for ACFT whose weight is less than 6 tons,*
* *from the AD manager for ACFT whose weight is 6 tons or more.*

***22.11 USE OF THE AERODROME AT NIGHT***

*Conditions are defined in the IAC chart.*

***22.12 AUXILIARY POWER UNITS***

*Auxiliary power units can only be switched on:*

* *for 60 minutes before departure,*
* *for 20 minutes after arrival.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFST.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

Interdit aux planeurs, motoplaneurs, aérostats et ULM.

**23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME**

Equipement de surveillance de trafic :

1) AD équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

2) Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) dans les espaces contrôlés par Strasbourg APP et Strasbourg TWR (Cf AD-2 LFST ARC).

**23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Présence d'un obstacle de type clôture balisée d'une hauteur de 2,5 m, dans la bande de piste à 120 m du THR 05, entre les RDL 180° et 210°, et entre les RDL 250° et 280°.

Présence du radiophare d'alignement de descente 23, non frangible, dans la bande de piste, à 120 m de l'axe.
Présence d'arbres perçant la trouée de décollage 23 à 0,48 NM du THR 05, culminant à 577 ft.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Permanent.

**23.5 RADIOCOMMUNICATIONS**

Pas de fréquence compatible 25 KHz au-dessus du FL 115.

Aéronefs non-équipés en 8,33 kHz.

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ STRASBOURG Tour 119,250 MHz.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ STRASBOURG Approche 133.100 Mhz.

***23.1 GENERAL***

*Prohibited to gliders, motor-gliders, aerostats and ULM.*

***23.2 AD EQUIPMENT***

*Traffic surveillance equipment :*

*1) AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).*

*2) MSAW ground warning system (see AD 1.0) into airspaces controlled by Strasbourg APP and Strasbourg TWR (Cf AD-2 LFST ARC).*

***23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Lighted 2.5 m high fence-type obstacle on the RWY strip, 120 m away from THR 05 between RDL 180° and 210° and between RDL 250° and 280°.*

*Glide path 23-type obstacle on the RWY strip, unfrangible, 120 m away from centre line RWY.*
*577 ft high trees-type obstacle penetrate the take-off climb surface 23 at 0,48 NM from THR 05.*

***23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Permanent.*

***23.5 RADIOCOMMUNICATIONS***

*No 25 KHz frequency above FL 115.*

*ACFT not 8.33 kHz channel spacing capable.*

*On departure, ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on STRASBOURG Tower FREQ 119.250 Mhz.*

*On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the ACFT not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on STRASBOURG Approach FREQ 133.100 Mhz.*

**AD 2 LFST.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFST.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## STRASBOURG ENTZHEIM

### **Utilisation des postes de stationnement** / *Use of parking stands*
Voir / *See* AD 2 LFST APDC 01

| **POSTES** *Stands* | **SORTIES*** *Exit* | **Envergure MAX (m) - Ar** *MAX Wingspan (m) - Ar* | **Longueur MAX (m) - Ar** *MAX length (m) - Ar* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| **AIRE** / *AREA* **"ALPHA"** | | | | |
| A1 | A | 24,57 - ATR 42 | 29,87 - E145 | |
| A2 | AD | 24,57 - ATR 42 | 29,87 - E145 | |
| A3 | AG | 28,72 - E195 | 39,15 - CRJX | Départs sur A3 et A4 impossibles en simultané<br>*Departures from A3 and A4 not allowed simultaneously.* |
| A4 | AD | 28,72 - E195 | 39,15 - CRJX | Départs sur A3 et A4 impossibles en simultané<br>*Departures from A3 and A4 not allowed simultaneously.* |
| A5 | AG | 35,92 - B39M | 46,50 - MD90 | Départs sur A5 et A6 impossibles en simultané<br>*Departures from A5 and A6 not allowed simultaneously.* |
| A6 | AD | 35,92 - B39M | 46,50 - MD90 | Départs sur A5 et A6 impossibles en simultané<br>*Departures from A5 and A6 not allowed simultaneously.* |
| A15 | P | 44,83 - A30B | 53,61 - A30B | Neutralise *A16, A17C / Neutralizes A16, A17C* TU 134, TU 154 interdits / *TU 134, TU 154 prohibited* |
| A16 | AG | 35,8 - B738 | 39,5 - B738 | Neutralise A15, A17, A17C / *Neutralizes A15, A17, A17C* (a)<br>318, 31W interdits / *318, 31W prohibited* |
| A17 | P | 35,8 - B739 | 46,69 - B722 | Neutralise A16, A17C */ Neutralizes A16, A17C* |
| A17C | AD | 28,42 - DH8D | 39,15 - CRJX | Neutralise A15, A16, A17<br>*Neutralizes A15, A16, A17* |
| A18 | P | 35,8 - B739 | 46,69 - B722 | Neutralise A19, A91 */ Neutralizes A19, A91*<br>CRJX interdit */ CRJX prohibited* |
| A19 | P | 64,92 - B744 | 73,86 - B773 | Neutralise A18, A20, A20VIP, A91<br>*Neutralizes A18, A20, A20VIP, A91* |
| A20 | P | 44,83 - A30B | 53,61 - A30B | Neutralise A19, A20VIP, A91<br>*Neutralizes A19, A20VIP, A91* |
| A20 VIP | AD | 28,72 - E190 | 38,67 - E190 | Neutralise A19, A20, A91/*Neutralizes A19, A20, A91*<br>CRJX interdit */ CRJX prohibited*<br>Barre d'arrêt spécifique "A20C"<br>*Specific "A20C" stop line* |
| A21 | P / AD | 38,05-B752/28,08-F70 | 47,9 - T154 / 31,68 -E170 | Neutralise A22 / *Neutralizes A22*<br>DC9, DH8D interdits */ DC9, DH8D prohibited* (b) |

P : Push back
A : Sortie autonome
AD : Sortie autonome virage à droite
AG : Sortie autonome virage à gauche
Ar : Aéronef de référence (code OACI)
(a) Retournement sur poste, suivre le marquage de sortie de poste.
(b) En cas de présence de CRJ9, E190, B712 en A20 VIP envergure limitée à 24,6 m pour les avions en autonome.

*P : Push back*
*A : Self-manoeuvring exit*
*AD : Self-manoeuvring exit right turn*
*AG : Self-manoeuvring exit left turn*
*Ar : Reference aircraft (ICAO aircraft type designator)*
*(a) 180° turn on stand, follow the lead out line to exit the stand.*
*(b) If CRJ9, E190, B712 is located at A20 VIP, MAX wingspan reduced to 24,6 m for autonomous exit.*


© SIA

## STRASBOURG ENTZHEIM

### Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Voir / *See* AD 2 LFST APDC 01

| **POSTES**<br>*Stands* | **SORTIES***<br>*Exit* | **Envergure MAX (m) - Ar**<br>*MAX Wingspan (m) - Ar* | **Longueur MAX (m) - Ar**<br>*MAX length (m) - Ar* | **Observations**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| A22 | AD | 35.92 – B3XM | 44.51 – A21N | Neutralise A21. (d)<br>*Neutralizes A21. (d)* |
| A23 | AD | 35.92 – B3XM | 44.51 – A21N | Neutralise A25, A52 / *Neutralizes A25, A52.* |
| A24 | AD | 35.92 – B39M | 44.51 – A21N | |
| A25 | AD | 35.92 – B38M | 39.5 – B38M | Neutralise A23, A52 / *Neutralizes A23, A52.*<br>B739 interdit / *B739 prohibited.* |
| A26 | AD | 28.72 – E195 | 39.15 – CRJX | DC9 interdit / *DC9 prohibited.* |
| A27 | AD | 28.72 – E195 | 39.15 – CRJX | DC9 interdit / *DC9 prohibited.* |
| A28 | AD | 28.72 – E195 | 39.15 – CRJX | DC9 interdit / *DC9 prohibited.* |
| A29 | P / AD | 35.80 – A21N<br>16.3 – NH90 | 44.51 – A21N<br>19.56 – NH90 | Départ autonome possible si A30 libre.<br>*Self-manoeuvring exit possible if A30 free.* |
| A30 | P / AD | 35.90 – B3XM<br>16.3 – NH90 | 44.51 – A21N | Départ autonome possible si A29 libre.<br>*Self-manoeuvring exit possible if A29 free.* |
| A52 | AD | 35.92 – B3XM | 44.51 – A21N | Neutralise A23, A25 / *Neutralizes A23, A25.*<br>Marquage de poste bleu / *Blue aircraft stand marking.* |
| A92 | AD | 35.8 – B738 | 39.5 – B738 | Neutralise A18, A19, A20, A20 VIP. (a)<br>*Neutralizes A18, A19, A20, A20 VIP. (a)*<br>318, 31W interdits / *318, 31W prohibited.* |

*
P : Push back.
A : Sortie autonome.
AD : Sortie autonome virage à droite.
AG : Sortie autonome virage à gauche.
Ar : Aéronef de référence (code OACI).

*
*P : Push back.*
*A : Self-manoeuvring exit.*
*AD : Self-manoeuvring exit right turn.*
*AG : Self-manoeuvring exit left turn.*
*Ar : Reference aircraft (ICAO aircraft type designator).*

(a) Retournement sur poste, suivre le marquage de sortie de poste.
(d) En cas de présence de E190, B712 en A20 VIP, envergure limitée à 4.18 m.
(e) Placeur obligatoire ou mouvement sous la responsabilité du pilote.

*(a) 180° turn on stand, follow the lead out line to exit the stand.*
*(d) If E190, B712 is located at A20 VIP, MAX wingspan reduced to 41.8 m.*
*(e) Marshaller compulsory or movement under pilot responsibility.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

## STRASBOURG ENTZHEIM

### Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Voir / *See* AD 2 LFST APDC 02

| **POSTES** *Stands* | **SORTIES*** *Exit* | **Envergure MAX (m) - Ar** *MAX Wingspan (m) - Ar* | **Longueur MAX (m) - Ar** *MAX length (m) - Ar* | **Observations** *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| **AIRE /** *AREA* **"BRAVO"** | | | | |
| B1 | P / AG | 43,9 – A310 / 40,4 – C130 | 44,5 – A321<br>46,66 (A310) | Neutralise B2 / *Neutralizes B2.* |
| B2 | P / AD | 64,92 – B744 / 50,5 – IL76 | 73,86 – B773 / 46,61 | Neutralise B1 et B3. (e)<br>*Neutralizes B1 and B3. (e)* |
| B3 | P / AD | 43,9 – A310 / 40,4 – C130 | 46,66 (A310)<br>34,40 (C130) | Neutralise B2 / *Neutralizes B2.* |
| B4 | AG | 20,1 – E145 | 29,9 – E145 | - |
| B5 | AD | 28,65 – GLEX | 36,45 | |
| B6A | AG | 16,32 | 17,15 | - |
| B6B | AG | 21,38 | 20,23 | - |
| B6C | AG | 19,61 | 20,85 | - |
| B6D | AG | 23,72 – G4 | 27,23 | Poste inutilisable sauf autorisation particulière.<br>*Unusable stand except with specific authorization.* |
| B7 | A | 20,05 – E135 | 27,5 | - |
| B8 | A | 20,05 – E135 | 27,5 | |
| B9 | A | 16 | 27,5 | - |
| B11 A à / *to* D | A | 13,6 | 9 | Poste inutilisable sauf autorisation particulière.<br>*Unusable stand except with specific authorization.* |
| B12 | A | 14 | 14 | - |
| B13 | A | 14 | 14 | - |
| B14 | A | 14 | 14 | - |

*

P : Push back.

A : Sortie autonome.

AD : Sortie autonome virage à droite.

AG : Sortie autonome virage à gauche.

Ar : Aéronef de référence (code OACI).

(e) Placeur obligatoire ou mouvement sous la responsabilité du pilote.

*

*P : Push back.*

*A : Self-manoeuvring exit.*

*AD : Self-manoeuvring exit right turn.*

*AG : Self-manoeuvring exit left turn.*

*Ar : Reference aircraft (ICAO aircraft type designator).*

*(e) Marshaller compulsory or movement under pilot responsibility.*

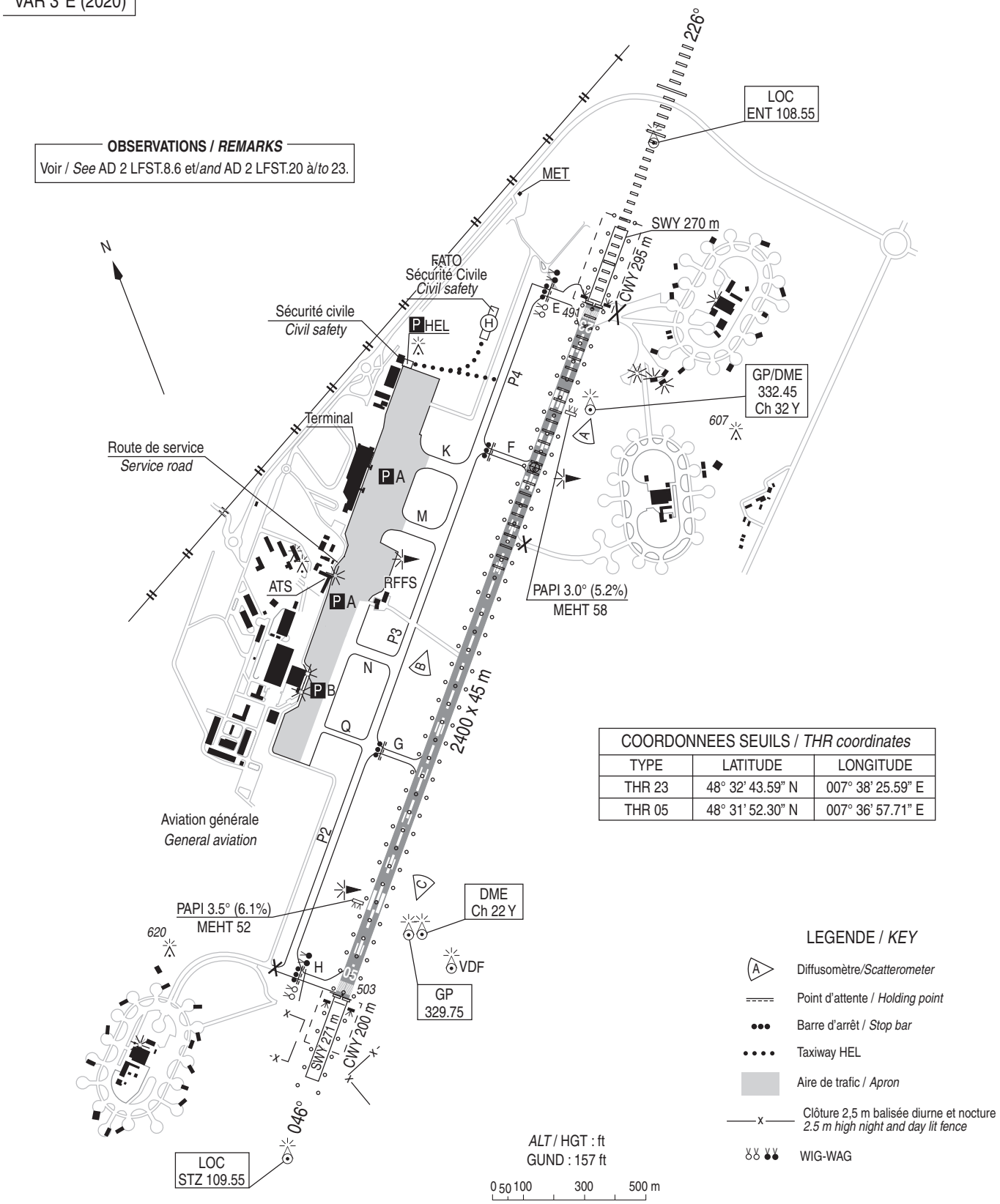
© Service de l'Information Aéronautique, France

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : 126.930 ☎ 03 88 59 94 16
**GND** (SOL) : 121.805

## STRASBOURG ENTZHEIM
48 32 31 N - 007 38 04 E
*ALT AD : 505 (19 hPa)*

VAR 3°E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 23 | 48° 32' 43.59" N | 007° 38' 25.59" E |
| THR 05 | 48° 31' 52.30" N | 007° 36' 57.71" E |

LEGENDE / *KEY*

- A — Diffusomètre/*Scatterometer*
- Point d'attente / *Holding point*
- Barre d'arrêt / *Stop bar*
- Taxiway HEL
- Aire de trafic / *Apron*
- x — Clôture 2,5 m balisée diurne et nocture / *2.5 m high night and day lit fence*
- WIG-WAG

| RWY | BALISAGE / *Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 05 | NIL | LIH/LIL | 2400 | 2695 | 2670 | 2400 | Revêtue | 76 F/C/W/T | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 23 | 900 m LIH | LIH/LIL | 2400 | 2600 | 2671 | 2400 | *Paved* | | 150 | 150 | 150 | 200 |



© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

**STRASBOURG** ENTZHEIM

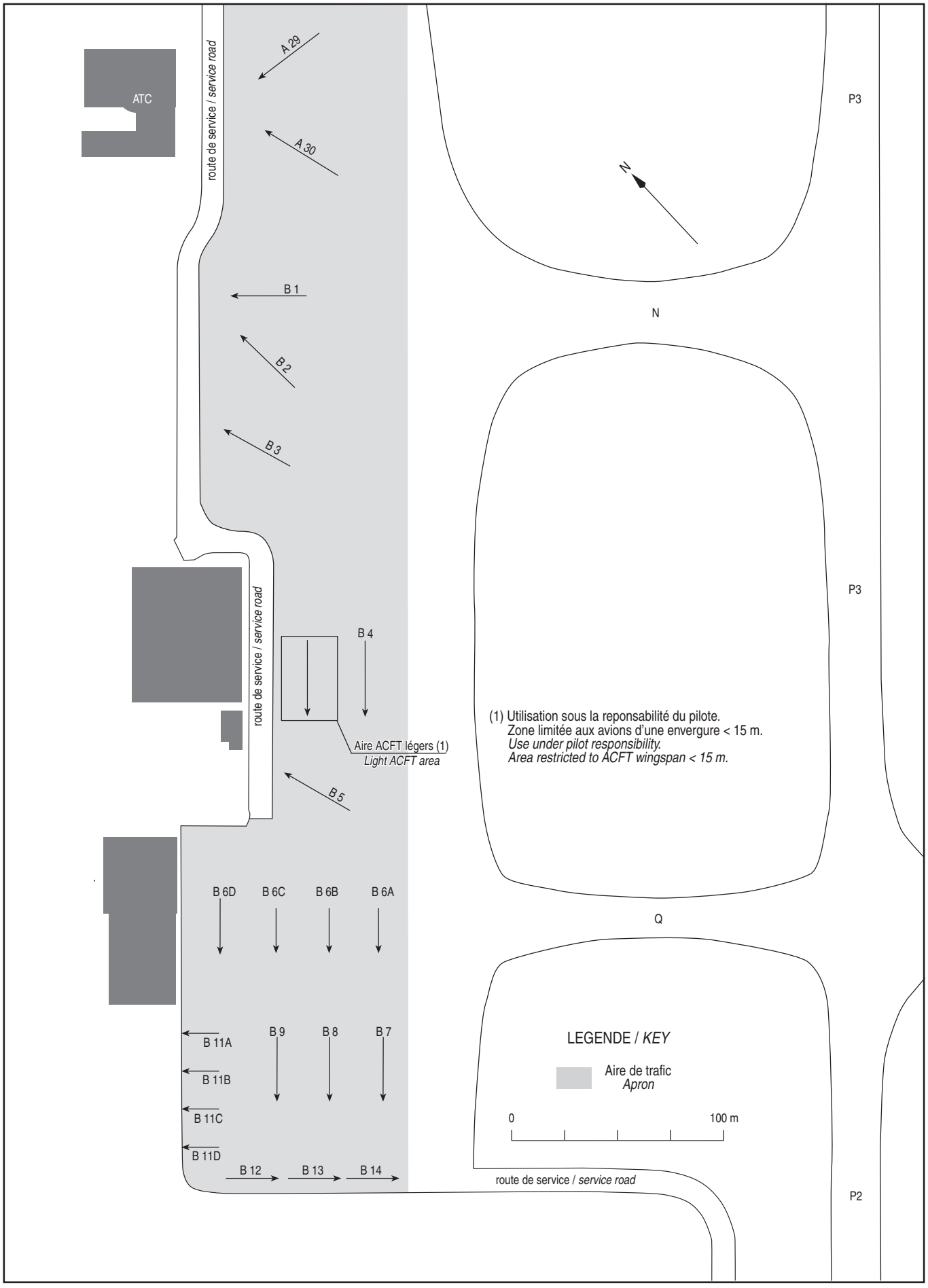





© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*

## STRASBOURG ENTZHEIM



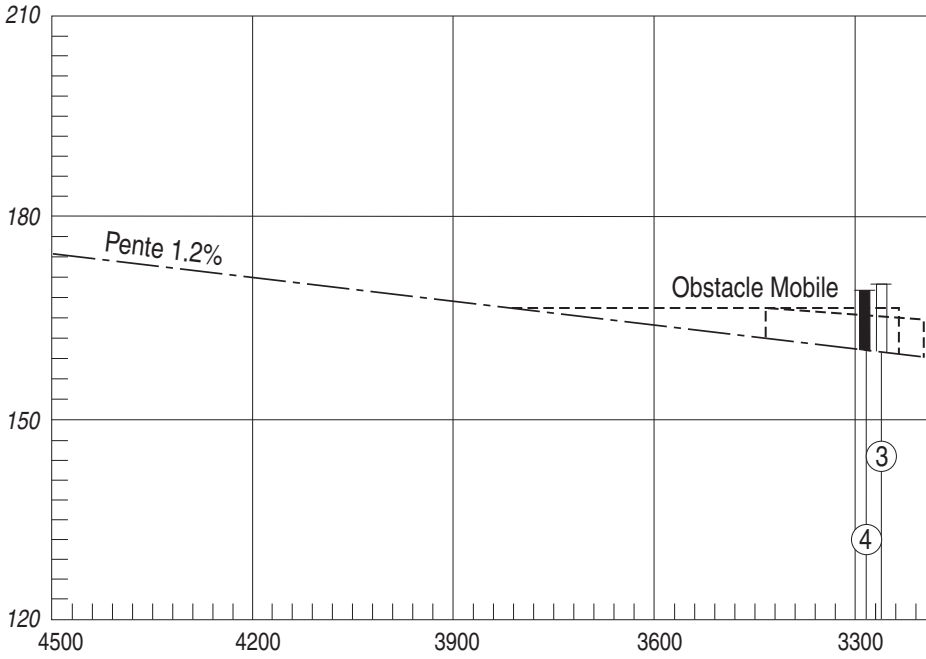


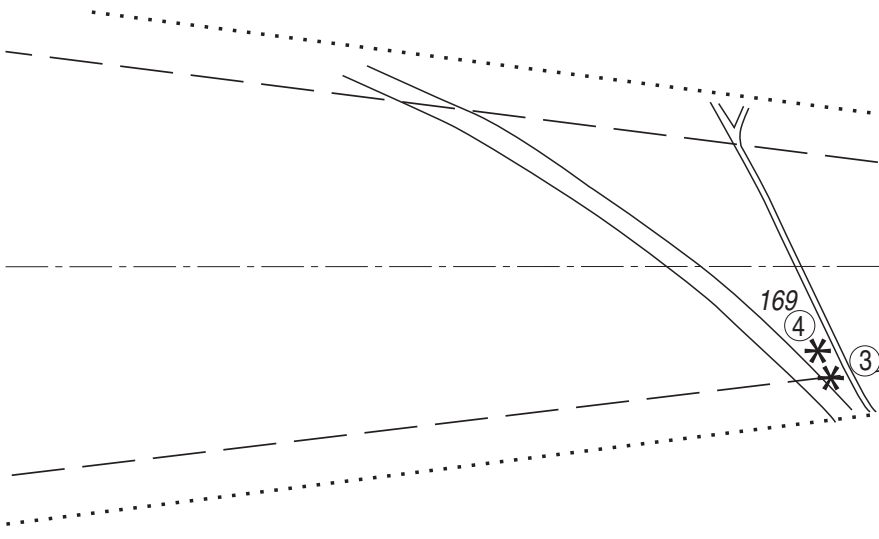

© SIA

# CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

VAR 3° E (2020)



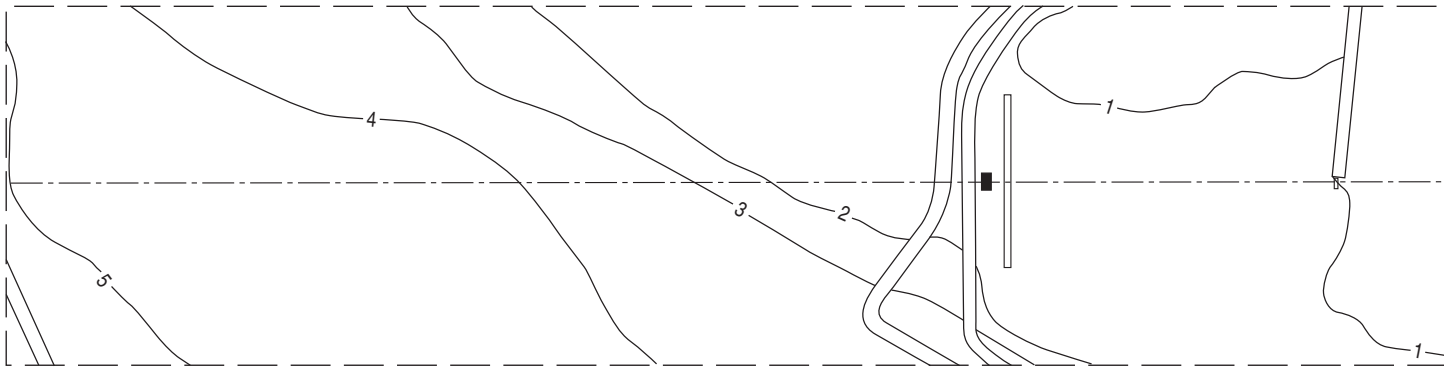
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

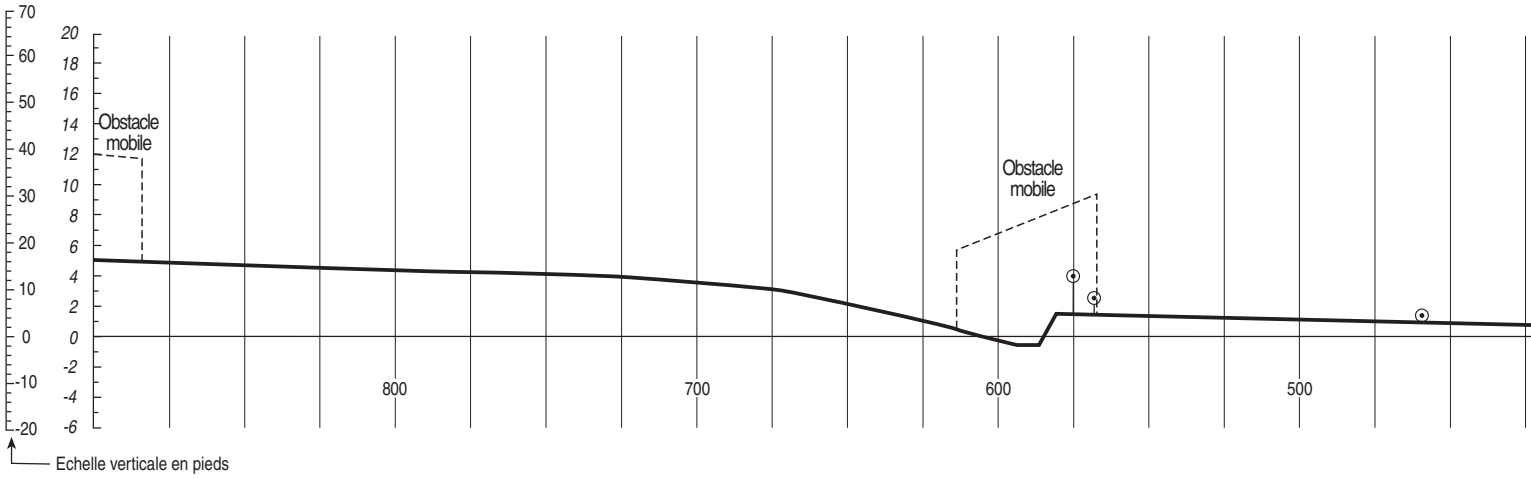
*Precision approach terrain chart - ICAO*

**STRASBOURG** ENTZHEIM
RWY 05

VAR 3°E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en décembre 2010
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

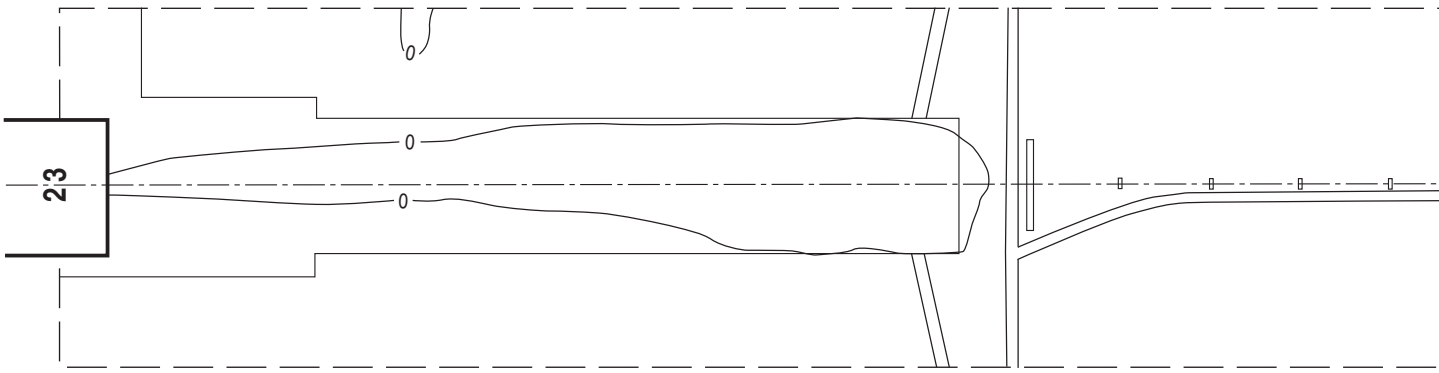
## CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI

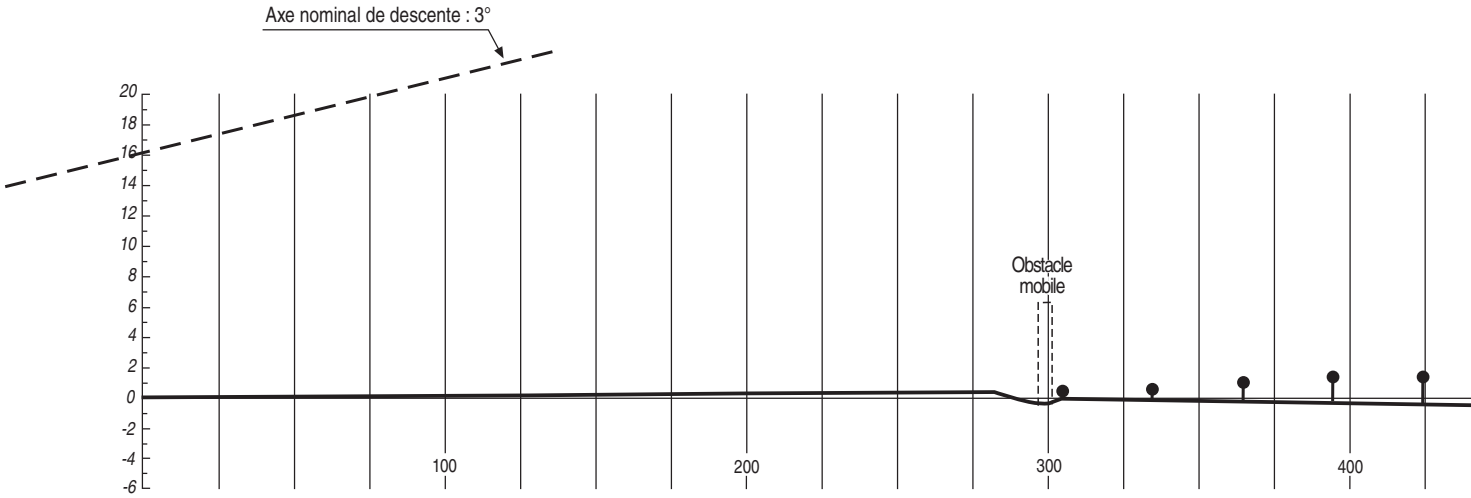
*Precision approach terrain chart - ICAO*

**STRASBOURG** ENTZHEIM
RWY 23

VAR 3°E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES




| LEGENDE | |
|---|---|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | |
| VOIE FERREE | |
| COURBE DE NIVEAU | 2 |
| PROFIL DE L'AXE | |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | |
| FEUX D'APPROCHE ARBRES | |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | |

Levé exécuté en décembre 2010
Nivellement rattaché au N.G.F.

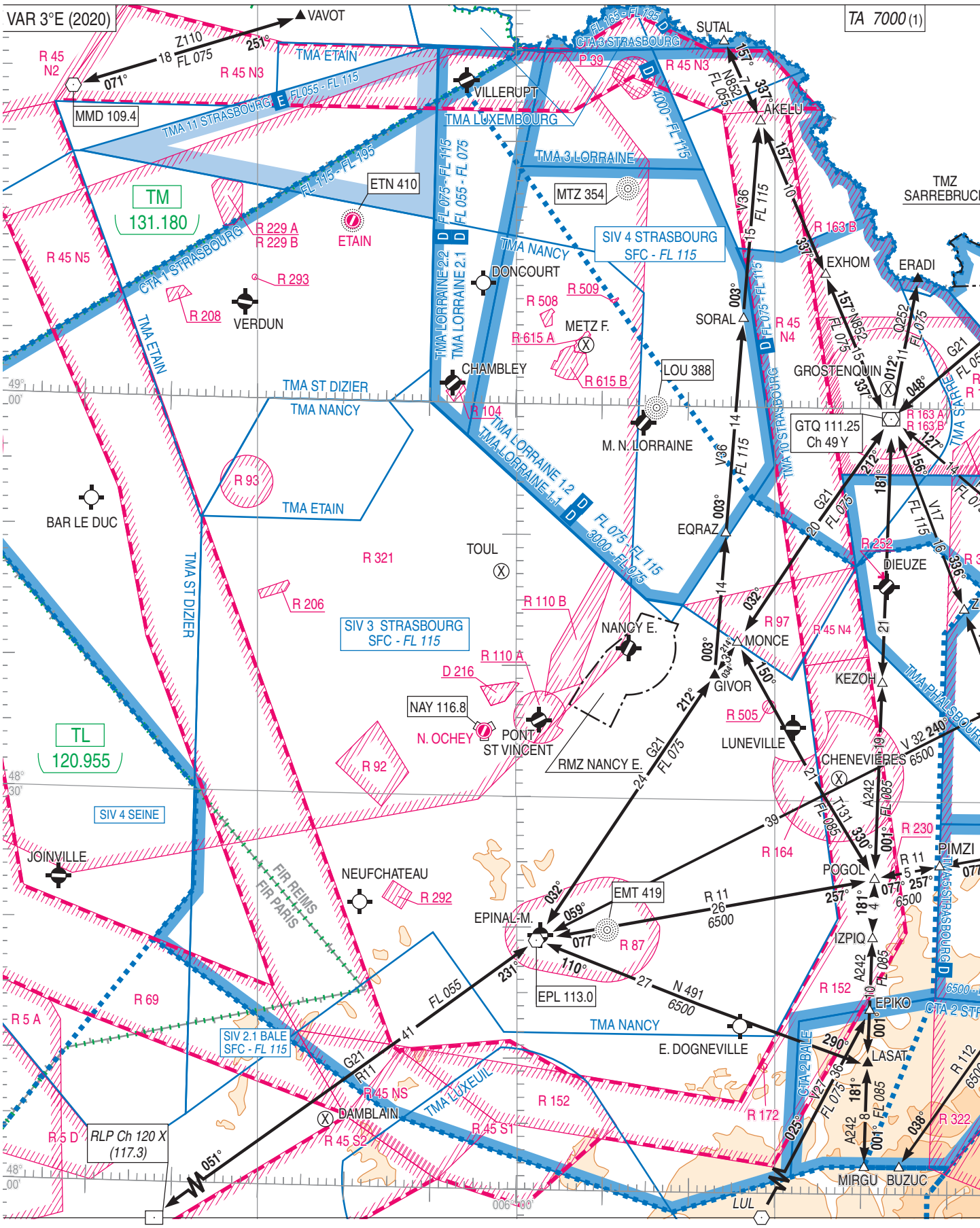


© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## Carte régionale
## *Area chart*

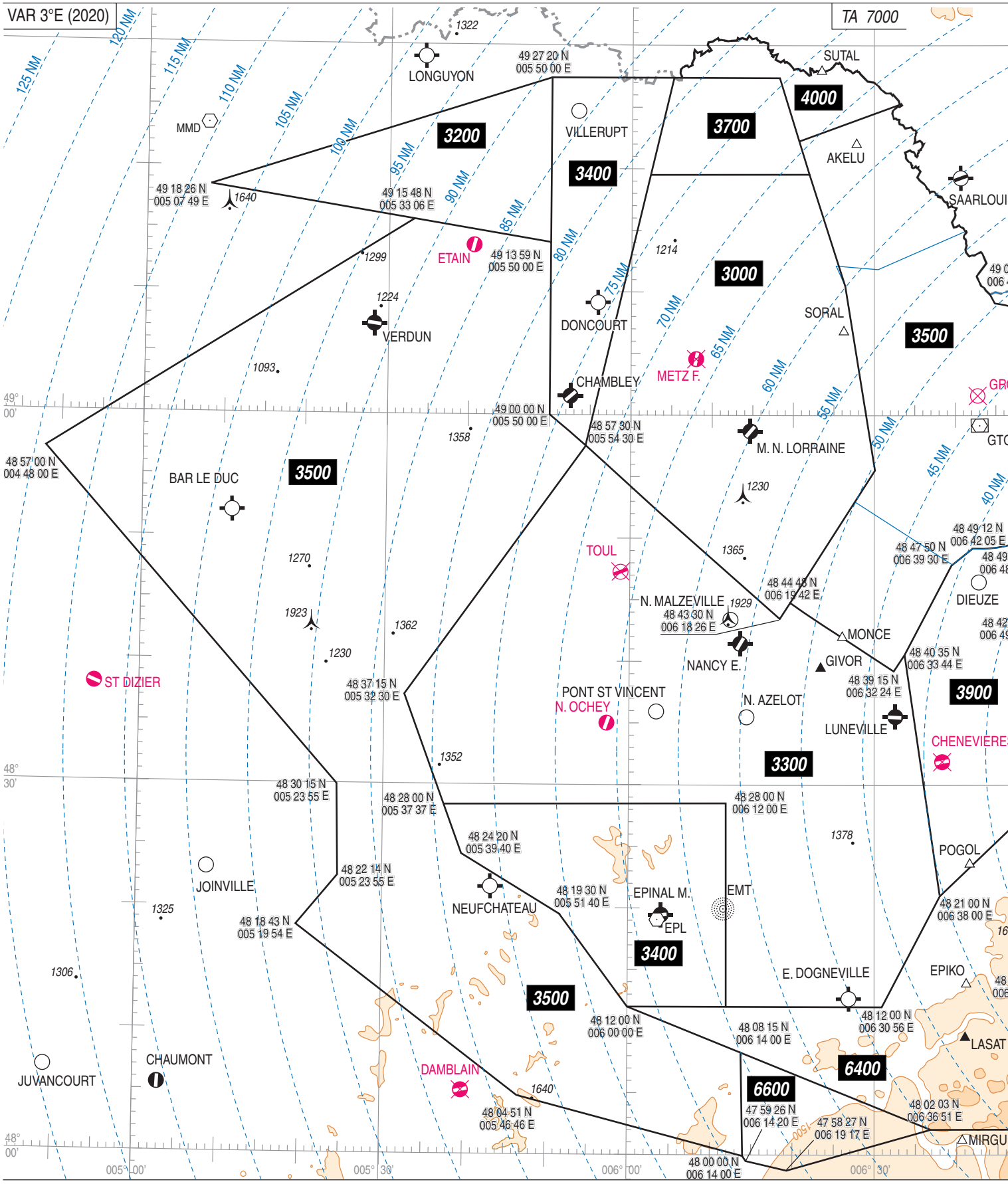
**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

Vol libre
SFC - 500 ASFC


VAR 3°E (2020)
TA 7000 (1)
VAVOT
SUTAL
VILLERUPT
AKEL-U
MMD 109.4
TMA 11 STRASBOURG
TMA LUXEMBOURG
TMA 3 LORRAINE
CTA 3 STRASBOURG
TMA ETAIN
TMA NANCY
TMA ST DIZIER
TMA LORRAINE 2.2
TMA LORRAINE 2.1
TMA LORRAINE 1.2
TMA LORRAINE 1.1
TMA 10 STRASBOURG
TMA PHALSBOURG
TMA 5 STRASBOURG
TMZ SARREBRUCK
TM 131.180
TL 120.955
ETN 410
ETAIN
MTZ 354
SIV 4 STRASBOURG SFC - FL 115
SIV 3 STRASBOURG SFC - FL 115
SIV 4 SEINE
SIV 2.1 BALE SFC - FL 115
CTA 1 STRASBOURG
CTA 2 BALE
CTA 2 STR
DONCOURT
VERDUN
METZ F.
CHAMBLEY
LOU 388
M. N. LORRAINE
BAR LE DUC
TOUL
NANCY E.
EQRAZ
SORAL
EXHOM
ERADI
GROSTENQUIN
GTQ 111.25 Ch 49 Y
DIEUZE
MONCE
GIVOR
KEZOH
LUNEVILLE
CHENEVIERES 6500
NAY 116.8
N. OCHEY
PONT ST VINCENT
RMZ NANCY E.
EMT 419
EPINAL-M.
EPL 113.0
IZPIQ
POGOL
PIMZI
EPIKO
LASAT
MIRGU
BUZUC
LUL
E. DOGNEVILLE
NEUFCHATEAU
JOINVILLE
DAMBLAIN
RLP Ch 120 X (117.3)
FIR REIMS
FIR PARIS
R 45 N2
R 45 N3
R 45 N4
R 45 N5
R 45 NS
R 45 S1
R 45 S2
R 5 A
R 5 D
R 69
R 92
R 93
R 206
R 208
R 229 A
R 229 B
R 293
R 321
R 292
R 615 A
R 615 B
R 104
R 508
R 509
R 110 A
R 110 B
R 87
R 97
R 152
R 164
R 172
R 163 B
R 230
R 252
R 322
D 216
N852
N491
V36
V17
V27
V32
A242
T131
G21
FL 115 - FL 195
FL 105 - FL 195
FL 055 - FL 115
FL 075 - FL 115
FL 055 - FL 075
FL 075 - FL 085
4000 - FL 115
3000 - FL 075
6500 - 4000
6500
6500 - 3000
6500 - 4000
6500 - 3000
6500 - 4000
6500 - 3000
6500 - 4000

# STRASBOURG ENTZHEIM
## Altitudes Minimales de Sécurité Radar
## *Minimum Radar Safety Altitudes*

**FREQ :** Voir / *See* AD 2 LFST COM 01






© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures mains fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EPL | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| GTQ | REF ENR 4.1 | | X | X | | |
| LUL | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| SAV | REF ENR 4.1 | | X | X | | |
| STR | LFST AD 2.19 | | X | X | | |
| KBA | REF AD 2 EDTL.19 | | X | | X | |
| LHR | REF AD 2 EDTL.19 | | X | X | | |
| SUL | REF AD 2 EDTL.19 | | | X | X | |
| ANDLO | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| BAKIX | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| BERUG | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| DIBOT | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| DOBEG | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| EPIKO | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| LUPEN | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| LOPSU | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| MIRGU | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| OBORN | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| PHALO | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| POGOL | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| REPDA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | REF ENR 4.4 | | | | | |
| SOREM | REF ENR 4.4 | | X | X | | |
| → BAQQA | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | REF ENR 4.4 | | | | | |
| → DOQQU | REF ENR 4.4 | | X | | X | |
| | REF ENR 4.4 | | | | | |
| → IZPIQ | REF ENR 4.4 | | X | | X | X |
| | REF ENR 4.4 | | | | | |
| SB052 | 48°53'43.5" N | 008°11'22.3" E | X | | X | |
| SB053 | 48°56'27.6" N | 008°05'04.7" E | X | | X | |
| FST05 | 48°23'04.4" N | 007°21'57.8" E | X | | | X |
| FST23 | 48°38'50.3" N | 007°48'56.4" E | X | | | X |
| → ST400 | 48°40'16.3" N | 007°45'04.7" E | X | | | X |
| ST415 | 48°38'11.8" N | 007°47'49.9" E | X | | | X |
| ST420 | 48°30'19.5" N | 007°34'18.9" E | X | | | X |
| ST425 | 48°42'23.0" N | 007°42'23.4" E | X | | | X |
| ST430 | 48°33'34.3" N | 007°28'48.6" E | X | | | X |
| ST435 | 48°33'36.2" N | 007°26'44.3" E | X | | | X |
| ST445 | 48°24'56.4" N | 007°11'26.6" E | X | | | X |



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures mains fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| → | ST500 | 48°32'10.5" N | 007°31'52.0" E | X | | | X |
| | ST600 | 48°35'20.1" N | 007°42'53.1" E | X | | X | |
| | ST601 | 48°38'29.9" N | 007°38'36.5" E | X | | X | |
| | ST602 | 48°35'44.1" N | 007°33'50.7" E | X | | X | |
| → | ST801 | 48°20'02.6" N | 006°51'59.8" E | X | | | X |
| → | ST820 | 48°30'28.5" N | 006°42'40.0" E | X | | X | |
| | IST23 | 48°41'01.5" N | 007°52'41.2" E | X | | | X |
| | STA17 | 48°45'41.6" N | 007°49'58.1" E | X | | | X |
| | STB28 | 48°43'08.0" N | 007°33'11.5" E | X | | | X |
| | STB40 | 48°40'21.6" N | 007°15'29.4" E | X | | | X |
| | STG48 | 48°53'22.3" N | 007°05'31.4" E | X | | | X |
| ← | | | | | | | |
| | STM33 | 48°14'38.1" N | 006°56'33.6" E | X | | | X |
| | STS26 | 48°40'49.0" N | 007°36'19.8" E | X | | | X |
| | STS40 | 48°34'20.9" N | 007°18'08.7" E | X | | | X |
| | TL061 | 48°27'11.0" N | 007°53'44.0" E | X | | X | |
| | TL062 | 48°30'57.5" N | 007°50'07.2" E | X | | X | |
| | TL053 | 48°16'38.5" N | 007°45'13.1" E | X | | X | |
| | TL054 | 48°16'25.9" N | 007°51'28.2" E | X | | X | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| RW05 | REF THR05 LFST AD 2.12 | | X | | | X |
| RW23 | REF THR23 LFST AD 2.12 | | X | | | X |
| IF RWY 05 | 48°20'25.8" N | 007°17'24.0" E | | X | | X |
| IF RWY 23 | 48°40'09.5" N | 007°51'13.0" E | | X | | X |
| FAP/FAF RWY 05 | 48°23'03.1" N | 007°21'55.6" E | | X | | X |
| FAP/FAF RWY 23 | 48°38'38.6" N | 007°48'36.0" E | | X | | X |



© SIA

**STRASBOURG** ENTZHEIM
**PRECODING** FNA **RNP** RWY 05

**FNA RNP RWY 05**

MAG VAR 2020 2.5°E — REF NAVAID : -

| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | - | | | | | | | | | | | |
| APCH | IF | LOPSU | - | - | - | - | - | 5500 | 7900 | 200 | - | - |
| | TF | FST05 | - | 046 | 048.4 | 4.0 | - | 5500 | 5500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW05 | Yes | 046 | 048.7 | 13.3 | - | - | - | - | -3.50 / 50 | 0.3 |
| | TF | ST415 | - | 046 | 048.7 | 9.6 | - | | | 220 | - | 1.0 |
| | RF<br>Center ST400<br>Radius 2.76 NM | ST425 | - | - | - | 8.6 | L | - | 7000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ST435 | - | 227 | 229.9 | 13.6 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ST445 | - | 227 | 229.7 | 13.4 | - | 7000 | 7000 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BAKIX | - | 227 | 229.5 | 7.3 | - | 7000 | 7000 | 220 | - | 1.0 |



© SIA

**STRASBOURG** ENTZHEIM
**PRECODING** INA **RNAV** (GNSS) RWY 05

## INA RNAV MIRGU/IZPIQ/LUPEN RWY 05

| RMK | GNSS Only | | | | | | | MAG VAR 2020 02.5°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | IZPIQ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HLDG | - | BAKIX | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA MIRGU-BAKIX | IF | MIRGU | - | - | - | - | - | FL150 | FL220 | 250 | - | - |
| | TF | STM33 | - | 036 | 038.1 | 17.2 | - | FL100 | FL150 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | BAKIX | - | 036 | 038.3 | 7.1 | - | 7000 | FL120 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | LOPSU | - | 086 | 088.7 | 9.5 | - | 5500 | 7900 | 200 | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| INA LUPEN-BAKIX | IF | LUPEN | - | - | - | - | - | FL150 | FL200 | 250 | - | - |
| | TF | ST435 | - | 301 | 303.3 | 13.7 | - | FL110 | FL150 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ST445 | - | 227 | 229.7 | 13.4 | - | 7000 | FL100 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | BAKIX | - | 227 | 229.5 | 7.3 | - | 7000 | - | 220 | - | 1.0 |
| INA LUPEN-LOPSU | IF | LUPEN | - | - | - | - | - | FL150 | FL200 | 250 | - | - |
| | TF | ST435 | - | 301 | 303.3 | 13.7 | - | FL110 | FL150 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | ST445 | - | 227 | 229.7 | 13.4 | - | 7000 | FL100 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | LOPSU | - | 136 | 138.4 | 6.0 | - | 5500 | 7900 | 200 | - | 1.0 |
| INA IZPIQ | IF | IZPIQ | - | - | - | - | - | FL120 | FL180 | 250 | - | - |
| | TF | ST801 | | 086 | 88.4 | 7.0 | | FL120 | FL150 | 220 | | 1.0 |
| | TF | LOPSU | - | 086 | 88.6 | 17.0 | - | 5500 | 7900 | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**STRASBOURG** ENTZHEIM
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 05

## Input data

| | |
|---|---|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 |
| Airport Identifier | LFST |
| Runway | 05 |
| Runway Direction | 0 |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E05A |
| LTP/FTP Latitude | 483152.3005N |
| LTP/FTP Longitude | 0073657.7110E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 201.3 |
| FPAP Latitude | 483249.1535N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 56.8530 |
| FPAP Longitude | 0073835.1370E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 97.4260 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.50 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 264 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| Data Block | 10 14 13 06 0C 05 00 00 01 35<br>30 05 D9 CB D3 14 DE B8 44 03<br>DD 1B 2A BC 01 24 F9 02 F4 01<br>5E 01 64 21 C8 AF 58 8A C2 FE |
| Calculated CRC Value | 588AC2FE |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 153.5 |
| FPAP Orthometric Height (metres) | 153.5 |



© SIA

**STRASBOURG** ENTZHEIM
**PRECODING** FNA **RNP** RWY 23

**FNA RNP RWY 23**

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 2.5°E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | STS26 | - | - | - | | | - | - | - | - | - |
| APCH | IF | IST23 | - | - | - | | | 3500 | 4500 | 190 | - | - |
| | TF | FST23 | - | 226 | 228.7 | 3.3 | - | 3500 | 3500 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW23 | Yes | 226 | 228.7 | 9.3 | - | - | - | - | -3.00 / 54 | 0.3 |
| | TF | ST420 | - | 226 | 228.7 | 3.6 | - | - | - | 220 | - | 1.0 |
| | RF Center ST500 Radius 2.47 NM | ST430 | - | - | - | 7.1 | R | - | 3500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | STS26 | - | 032 | 034.5 | 8.8 | - | 3500 | 4500 | 220 | - | 1.0 |



© SIA

| INA RNAV GTQ / BERUG / SOREM / LUPEN RWY 23 | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | | MAG VAR 2020 2.5°E | | | REF NAVAID : | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | STB40 | - | - | - | | | - | - | - | - | - |
| | - | STS40 | - | - | - | | | - | - | - | - | - |
| INA GTQ | IF | GTQ | - | - | - | | | FL140 | FL220 | 250 | - | - |
| | TF | STG48 | - | 109 | 111.2 | 16 | - | FL110 | FL170 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | SAV | - | 109 | 111.5 | 15.2 | - | FL080 | FL120 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | STA17 | - | 095 | 97.6 | 15.4 | - | 4500 | 6500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IST23 | - | 156 | 158.9 | 5 | - | 3500 | 4500 | 190 | - | 1.0 |
| INA BERUG | IF | BERUG | - | - | - | | | FL120 | FL200 | 250 | - | - |
| | TF | STB40 | - | 074 | 076.5 | 13.3 | - | FL120 | FL150 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | STB28 | - | 074 | 076.6 | 12 | - | FL080 | FL110 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | STA17 | - | 074 | 076.9 | 11.4 | - | 4500 | 6500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IST23 | - | 156 | 158.9 | 5 | - | 3500 | 4500 | 190 | - | 1.0 |
| INA SOREM | IF | SOREM | - | - | - | - | - | FL140 | FL200 | 250 | - | - |
| | TF | STS40 | - | 059 | 061.6 | 12.8 | - | FL120 | FL150 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | STS26 | - | 059 | 061.7 | 13.7 | - | 7000 | FL100 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | STA17 | - | 059 | 061.5 | 10.3 | - | 4500 | 6500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IST23 | - | 156 | 158.9 | 5 | - | 3500 | 4500 | 190 | - | 1.0 |
| INA STS26 | IF | STS26 | - | - | - | - | - | 3500 | 4500 | 220 | - | - |
| | TF | STA17 | - | 059 | 061.5 | 10.3 | - | 3500 | 4500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IST23 | - | 156 | 158.9 | 5 | - | 3500 | 4500 | 190 | - | 1.0 |
| INA LUPEN | IF | LUPEN | - | - | - | - | - | FL120 | FL170 | 250 | - | - |
| | TF | ST420 | - | 301 | 303.3 | 7.7 | - | FL100 | FL140 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | STS26 | - | 005 | 007.2 | 10.6 | - | 7000 | FL100 | 250 | - | 1.0 |
| | TF | STA17 | - | 059 | 061.5 | 10.3 | - | 4500 | 6500 | 220 | - | 1.0 |
| | TF | IST23 | - | 156 | 158.9 | 5 | - | 3500 | 4500 | 190 | - | 1.0 |



© SIA

**STRASBOURG** ENTZHEIM
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 23

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFST |
| **Runway** | 23 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E23A |
| **LTP/FTP Latitude** | 483243.5860N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0073825.5920E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 197.4 |
| **FPAP Latitude** | 483146.6595N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -56.9265 |
| **FPAP Longitude** | 0073648.0510E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | -97.5410 |
| **Threshold Crossing Height** | 54.0 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.00 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 264 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 14 13 06 0C 17 00 00 01 33<br>32 05 84 5C D5 14 70 67 47 03<br>B6 1B 43 43 FE F6 05 FD 1C 02<br>2C 01 64 21 C8 AF 71 D4 53 B4 |
| **Calculated CRC Value** | 71D453B4 |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 149.6 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 149.6 |



© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID RNAV RWY 05 - SID RNAV RWY 03 BADEN et / *and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STRASBOURG SID RNAV RWY 05 - SID RNAV RWY 03 BADEN et / *and* LAHR | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.5°E | | | REF NAVAID : STR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **POGOL 8Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | ST600 | - | 046 | 048.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ST601 | - | 316 | 318.2 | 4.2 | L | - | - | | 1.0 |
| - | TF | ST602 | - | 226 | 228.8 | 4.2 | L | - | - | 205 | 1.0 |
| - | TF | DIBOT | - | 271 | 273.8 | 14.7 | - | FL090 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BERUG | - | 271 | 273.5 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | POGOL | - | 213 | 215.6 | 16.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **STR 1Y** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 029 | 031.8 | - | - | 900 | - | - | 1.0 |
| - | CF | SB 052 | Yes | 029 | 031.8 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | SB 053 | - | - | - | - | L | - | - | 230 | 1.0 |
| - | TF | ST600 | - | 212 | 214.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | STR | - | 226 | 228.7 | 7.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **STR 1W** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 026 | 028.3 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | CF | TL061 | Yes | 026 | 028.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | TL062 | - | - | | - | L | - | - | 230 | 1.0 |
| | TF | STR | - | 264 | 266.6 | 10.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID RNAV RWY 23 - SID RNAV RWY 21 BADEN et / *and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STRASBOURG SID RNAV RWY 23 - SID RNAV RWY 21 BADEN et / *and* LAHR | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG | VAR 2020 2.5°E | | REF NAVAID : STR | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **POGOL 8Z** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | STR | Yes | 226 | 228.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | OBORN | - | 258 | 260.1 | 15.0 | - | FL090 | - | - | 1.0 |
| - | TF | POGOL | - | 257 | 259.7 | 20.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **STR 1Z** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 210 | 211.8 | - | - | 900 | - | - | 1.0 |
| - | CF | LUPEN | - | 212 | 214.0 | - | | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STR | - | 301 | 303.3 | 7.7 | R | - | - | - | 1.0 |
| **STR 1X** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 206 | 208.3 | - | - | 1000 | - | - | 1.0 |
| - | CF | TL053 | Yes | 206 | 208.3 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | TL054 | - | - | - | - | L | - | - | 220 | 1.0 |
| - | TF | LHR | - | 335 | 337.4 | 4.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUPEN | - | 326 | 329.1 | 6.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | STR | - | 301 | 303.3 | 7.7 | L | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**STRASBOURG ENTZHEIM**
**STAR RNAV RWY 03-21 EDSB et / *and* EDTL**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY 03-21 EDSB et / *and* EDTL**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | | MAG VAR 2020 2.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **IZPIQ** | - | IZPIQ | - | - | - | | | - | - | - | - |
| **EPL 2A** | | | | | | | | FL120 | - | - | - |
| - | IF | EPL | - | - | - | | | | | | |
| - | TF | DOQQU | - | 085 | 088.0 | 12.0 | - | FL120 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | IZPIQ | - | 086 | 088.2 | 13.3 | - | FL120 | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | BAKIX | - | 086 | 088.4 | 14.5 | - | FL120 | FL140 | 250 | 1.0 |
| - | TF | LOPSU | - | 086 | 088.7 | 9.5 | - | FL080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPDA | - | 086 | 088.3 | 18.0 | - | 6000 | FL090 | - | 1.0 |
| **MIRGU1A** | | | | | | | | | | | |
| **LUL 2A** | | | | | | | | FL200 | - | - | - |
| - | IF | LUL | - | - | - | | | | | | |
| - | TF | BAQQA | - | 001 | 003.7 | 17.2 | - | FL120 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOQQU | - | 001 | 003.8 | 21.1 | - | FL120 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | IZPIQ | - | 086 | 088.2 | 13.3 | - | FL120 | FL180 | - | 1.0 |
| - | TF | BAKIX | - | 086 | 088.4 | 14.5 | - | FL120 | FL140 | 250 | 1.0 |
| - | TF | LOPSU | - | 086 | 088.7 | 9.5 | - | FL080 | - | - | 1.0 |
| - | TF | REPDA | - | 086 | 088.3 | 18.0 | - | 6000 | FL090 | - | 1.0 |



© SIA

**STRASBOURG ENTZHEIM**
**STAR RNAV RWY 05**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY 05**

| RMK | GNSS *only* | | | | | | MAG VAR 2020 2.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **HLDG** | | | | | | | | | | | |
| **IZPIQ** | - | IZPIQ | - | - | - | | | - | - | | |
| **LUL 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUL | - | - | - | | | FL200 | - | - | - |
| - | TF | BAQQA | - | 001 | 003.7 | 17.2 | - | FL120 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOQQU | - | 001 | 003.8 | 21.1 | - | FL120 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | IZPIQ | - | 086 | 088.2 | 13.3 | - | FL120 | FL180 | 250 | 1.0 |
| **EPL 1B** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | | | FL120 | - | - | - |
| - | TF | DOQQU | - | 085 | 088.0 | 12.0 | - | FL120 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | IZPIQ | - | 086 | 088.2 | 13.3 | - | FL120 | FL180 | 250 | 1.0 |



© SIA

**STRASBOURG ENTZHEIM**
**STAR RNAV RWY 23**
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**STAR RNAV RWY 23**

| RMK | GNSS Only | | | | | | MAG VAR 2015 02.5°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **EPL 1C** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | EPL | - | - | - | - | - | FL120 | - | - | - |
| - | TF | DOQQU | - | 085 | 088.0 | 12.0 | - | FL120 | FL190 | 250 | 1.0 |
| - | TF | ST820 | - | 049 | 051.9 | 17.9 | | FL120 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | BERUG | - | 050 | 52.2 | 11.1 | - | FL120 | FL190 | - | 1.0 |
| **LUL 1C** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LUL | - | - | - | - | - | FL200 | - | - | - |
| - | IF | BAQQA | - | 001 | 003.7 | 17.2 | - | FL120 | - | - | 1.0 |
| - | TF | DOQQU | - | 001 | 003.8 | 21.1 | - | FL120 | FL190 | 250 | 1.0 |
| - | TF | ST820 | - | 049 | 51.9 | 17.9 | - | FL120 | FL190 | - | 1.0 |
| - | TF | BERUG | - | 050 | 52.2 | 11.1 | - | FL120 | FL190 | - | 1.0 |

# STRASBOURG ENTZHEIM
## Fréquences / *Frequencies*

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning :*** *The frequencies can be used differently from the standard assignment described below, in particular at night, in the event of a breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

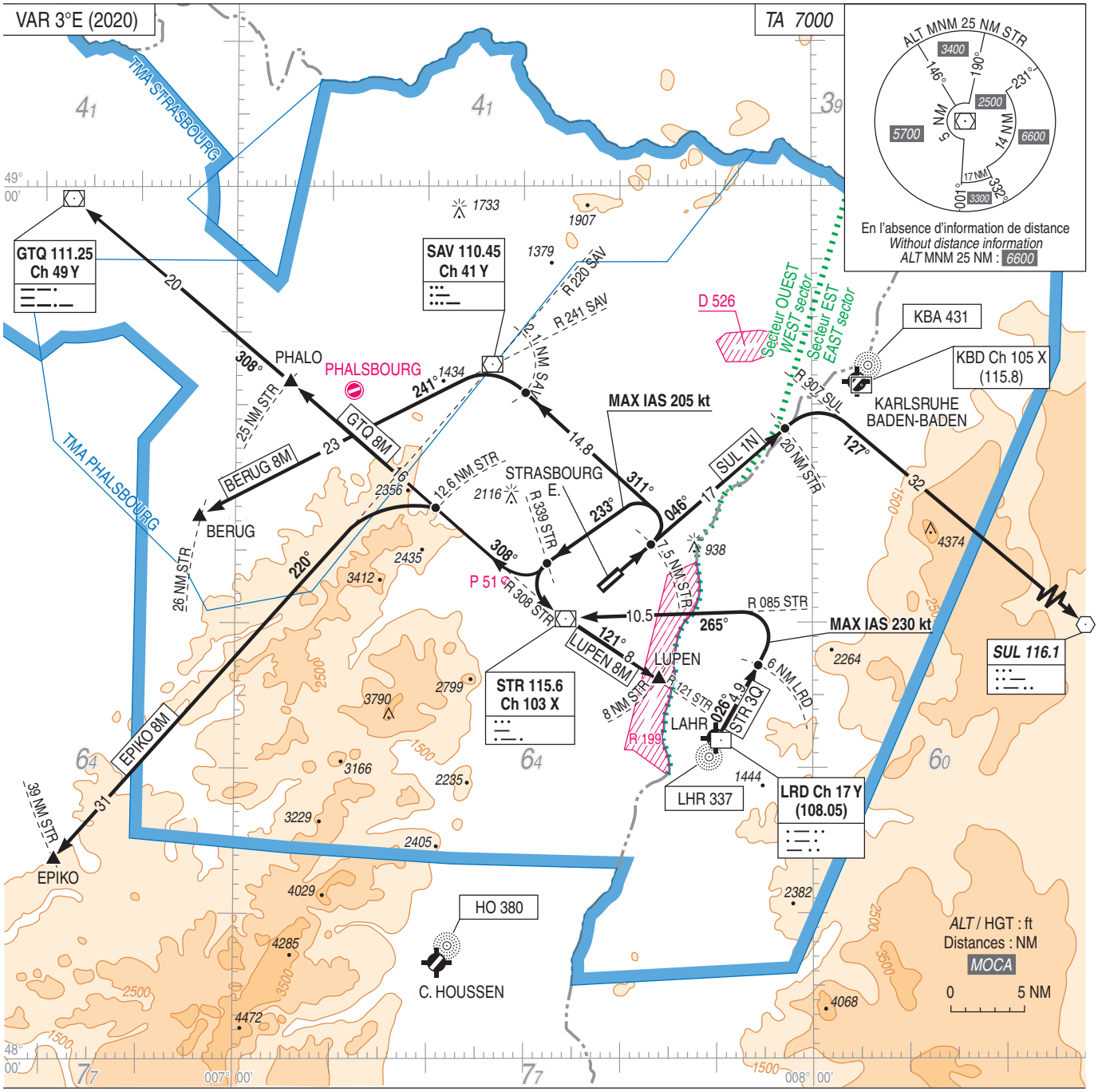
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **ATIS STRASBOURG** | | 126.930 | ATIS disponible au / *available at* : 03 88 59 94 16 |
| | **TWR STRASBOURG** | Sol / *Ground* | 121.805 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFST.23<br>*Non-equipped ACFT 8.33 KHz : see AD 2 LFST.23* |
| | | Tour / *Tower* | 119.250 | |
| ☛ | **APP STRASBOURG** | Approche Est / *East Approach* | 119.580 | Secteur Est / *East Sector*<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFST.23<br>*Non-equipped ACFT 8.33 KHz : see AD 2 LFST.23* |
| | | Approche Ouest / *West Approach* | 120.410 | Secteur Ouest / *West Sector*<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFST.23<br>*Non-equipped ACFT 8.33 KHz : see AD 2 LFST.23* |
| | | Secteur de contrôle SC / *SC control sector* | 134.575 | FL < 115 |
| | | Secteur de contrôle SU / *SU control sector* | 132.215 | FL > 115<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFST.23<br>*Non-equipped 8.33 KHz ACFT : see AD 2 LFST.23* |
| | | Fréquence supplétive / *Auxiliary frequency* | 118.185 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFST.23<br>*Non-equipped 8.33 KHz ACFT : see AD 2 LFST.23* |
| | | Fréquence supplétive / *Auxiliary frequency* | 133.100 | Fréquence supplétive / *Auxiliary frequency* |
| ☛ | **SIV STRASBOURG** | Strasbourg Information / *Information Strasbourg* SIV 3 | 119.450 | |
| | | Information Secteur Est / *East Sector Information* | 119.580 | Secteur Est / *East Sector*<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFST.23<br>*Non-equipped ACFT 8.33 KHz : see AD 2 LFST.23* |
| | | Information Secteur Ouest / *West Sector Information* | 136.135 | Secteur Ouest / *West Sector*<br>Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFST.23<br>*Non-equipped ACFT 8.33 KHz : see AD 2 LFST.23* |
| | | Strasbourg Information / *Information Strasbourg* SIV 4 | 132.215 (1)<br>119.450 (2) | (1) FL > 075<br>(2) FL < 075 |



© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID CONV RWY 05 - SID CONV RWY 03 LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01




**Observations / *Remarks* :**

Les SID décrits pour LAHR sont établis pour une configuration en QFU liée avec LFST.
*SID described for the field of LAHR are established for a configuration with QFU in relation with LFST's.*



© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
# SID CONV RWY 05 - SID CONV RWY 03 LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**CONSIGNES GENERALES**

Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5 % et 7 % pour les départs GTQ, BERUG, EPIKO. Dans le cas contraire les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

***GENERAL INSTRUCTIONS***

*ACFT are to comply with specifications stated for each SID. Routings are defined for ACFT with climbing performances allowing to conduct a flight with a minimum ATS slope gradient of 5 % and 7 % for departures GTQ, BERUG, EPIKO. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting.*

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Voir AD 2 LFST.22

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*See AD 2 LFST.22*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD 2 LFST.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*See AD 2 LFST.22*

**ITINERAIRES**

**GTQ 8M :** monter dans l'axe. A 7,5 NM STR, tourner à gauche 233°. A l'interception de R 339 STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 308 STR (308°) vers PHALO, GTQ ensuite.

**BERUG 8M :** monter dans l'axe. A 7,5 NM STR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 131 SAV (311°). A 2.1 NM SAV, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 241 SAV (241°) jusqu'à BERUG. (Pente théorique : voir Note 5).

**EPIKO 8M :** monter dans l'axe. A 7,5 NM STR, tourner à gauche 233°. A l'interception de R 339 STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 308 STR (308°). A 12.6 NM STR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 220 SAV (220°) jusqu'à EPIKO. Sauf clairance contraire, maintenir le FL 115 En Route.

**LUPEN 8M :** monter dans l'axe. A 7,5 NM STR, tourner à gauche 233°. A l'interception de R 339 STR, tourner à gauche pour suivre le R 301 STR (121°) vers LUPEN (pente théorique : voir Note 1).

**SUL 1N :** monter dans l'axe. A 20 NM STR, tourner à droite 127° pour intercepter et suivre le R 307 SUL. Sauf clairance du CTL, procéder SUL direct. (Pente théorique : voir Notes 3 et 4).

***ROUTES***

***GTQ 8M :*** *climb runway heading. At 7.5 NM STR, turn left 233°. At the interception of R 339 STR, turn to intercept and follow R 308 STR (308°) inbound PHALO, GTQ next.*

***BERUG 8M :*** *climb runway heading. At 7.5 NM STR, turn left to intercept and follow R 131 SAV (311°). At 2.1 NM SAV, turn left to intercept and follow R 241 SAV (241°) inbound BERUG (specified gradient : see Note 5).*

***EPIKO 8M :*** *climb runway heading. At 7.5 NM STR, turn left 233°. At the interception of R 339 STR, turn right to intercept and follow R 308 STR (308°). At 12.6 NM STR, turn left to intercept and follow R 220 SAV (220°) inbound EPIKO. Unless otherwise cleared, maintain FL 115 En Route.*

***LUPEN 8M :*** *climb runway heading. At 7.5 NM STR, turn left 233°. At the interception of R 339 STR turn left to follow R 301 STR (121°) inbound LUPEN (specified Gradient : see Note 1).*

***SUL 1N :*** *climb runway heading. At 20 NM STR, turn right 127° to intercept and follow R 307 SUL. Except instruction from ATC, proceed direct to SUL. (Specified gradient : see Notes 3 and 4).*

**KARLSRUHE-BADEN**
**LAHR**

**STR 3Q :** monter 026°. A 6 NM LRD, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 085 STR (265°) vers STR (pente théorique : voir Note 2).

***KARLSRUHE-BADEN***
***LAHR***

***STR 3Q :*** *climb 026°. At 6 NM LRD, turn left to intercept and follow R 085 STR (265°) inbound STR (specified gradient : see Note 2).*

**Note 1 :** Le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 3,8 % jusqu'à 5000 ft.

***Note 1 :*** *the clearing of the area LF-R 199 Neuhof when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 3.8 % up to 5000 ft.*

**Note 2 :** Le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 7,7 % jusqu'à 5000 ft.

***Note 2 :*** *the clearing of the area LF-R 199 Neuhof when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 7.7 % up to 5000 ft.*

**Note 3 :** Cause réception VOR SUL à 8000 MNM, pente ATS 7,3 %.

***Note 3 :*** *to receive VOR SUL at 8000 MNM, ATS climb gradient 7.3 %.*

**Note 4 :** En cas de déclassement en G de l'une ou des 2 parties 1.2 Haguenau Sud et 2.1 Haguenau Nord de la TMA de Strasbourg, pente ATS 8,4 %. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle.

***Note 4 :*** *in case of reclassification from D to G of one or both of the 1.2 Haguenau Sud and 2.1 Haguenau Nord parts of the Strasbourg TMA, climb gradient 8.4 %. If it isn't possible, inform ATC.*

☛ **Note 5 :** Le franchissement de la TMA PHALSBOURG lorsqu'active, avec une marge de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 6,9% jusqu'à 8000 ft.

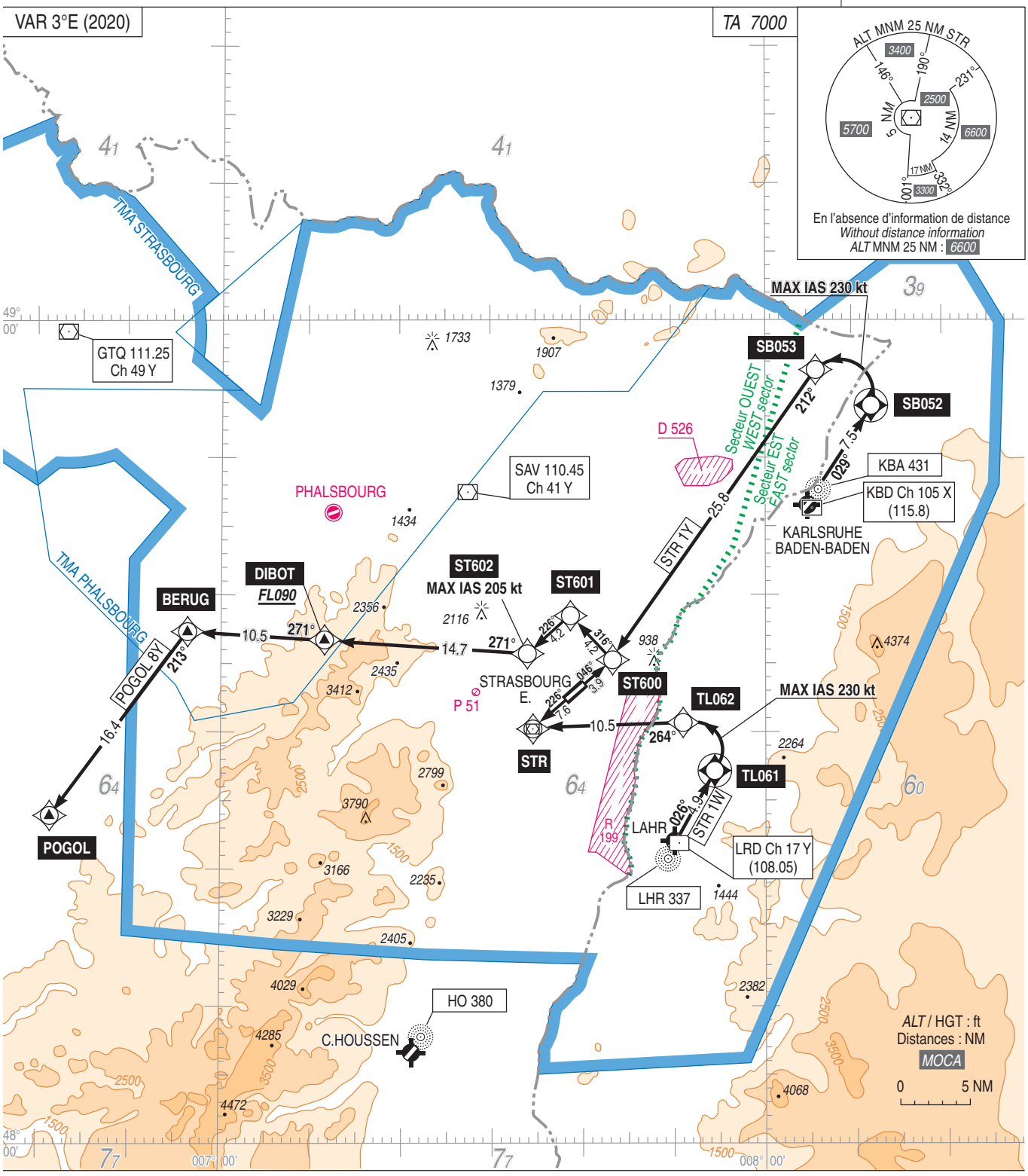
***Note 5 :*** *the clearing of the TMA PHALSBOURG when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 6.9 % up to 8000 ft.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID RNAV RWY 05 - SID RNAV RWY 03 KARLSRUHE/BADEN et/*and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** voir / *see* AD 2 LFST COM 01

**RNAV 1**
GNSS requis / *required*




**Observations / *Remarks* :**

Les SID décrits pour les aérodromes de LAHR et KARLSRUHE/BADEN-BADEN sont établis pour une configuration en QFU liée avec LFST.
*SID described for the fields of LAHR and KARLSRUHE/BADEN-BADEN are established for a configuration with QFU in relation with LFST's.*



© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID RNAV RWY 05 - SID RNAV RWY 03 KARLSRUHE BADEN et / *and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| STRASBOURG SID RNAV RWY 05 – KARLSRUHE BADEN SID RNAV RWY03 – LAHR SID RNAV RWY03 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only* |
| Climb gradient | Voir RMK / *See RMK* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler".<br>Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Départs omnidirectionnels : voir AD 2 LFST.22.<br><br>*Underlined waypoints are "fly over" WP.*<br>*For non-equipped ACFT and ACFT which cannot perform SID RNAV 1, follow ATC instructions. Captain on board must advise it at the run up. Routes are defined for ACFT whose climb performances enable to adopt minimal ATS gradient. In case of difficulties to respect this climb gradient, captain on board must advise it at the run up.*<br>*Multidirectional departures : see AD 2 LFST.22.* |

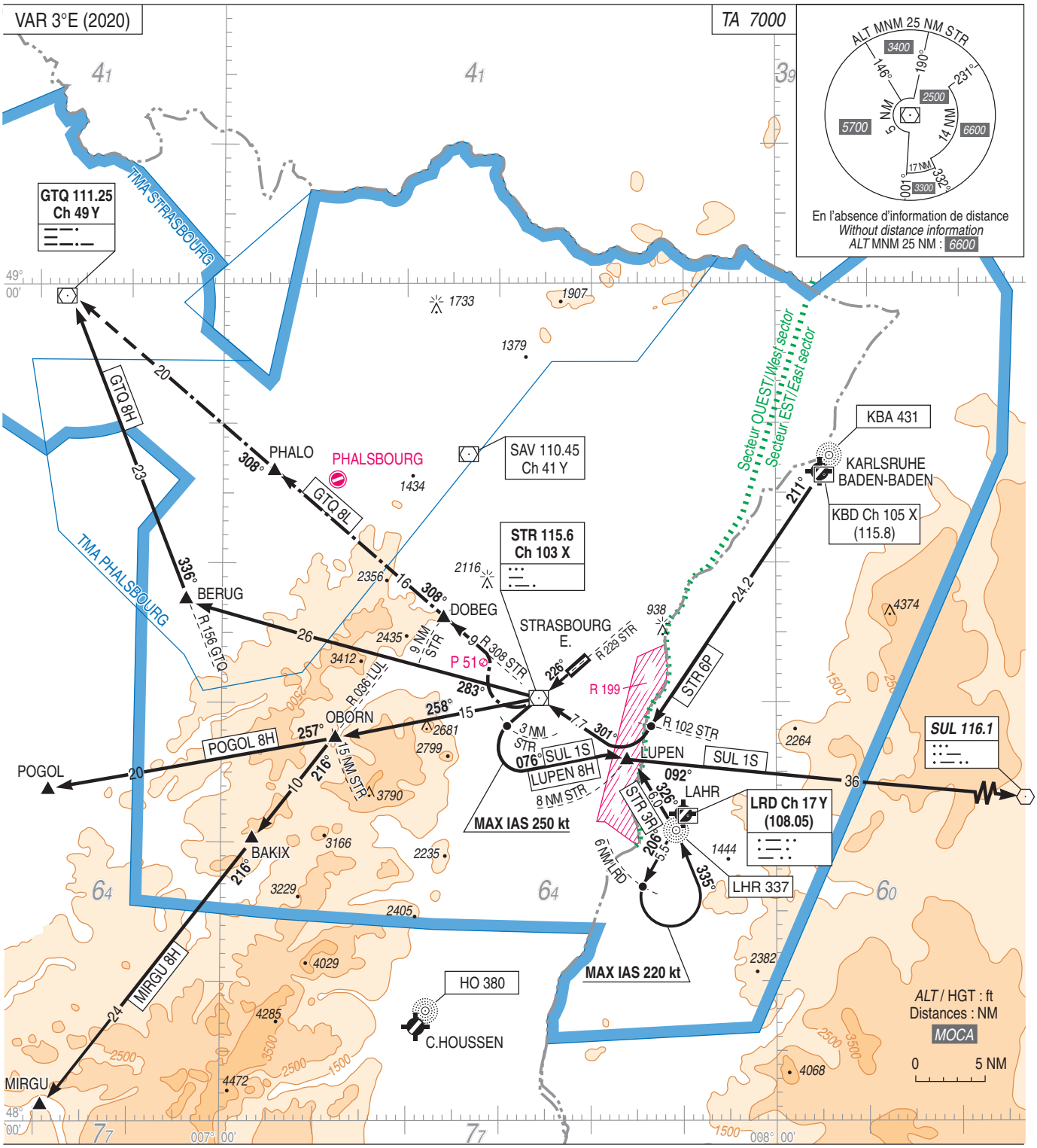
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **POGOL 8Y** | Monter 046° vers ST600 puis tourner à gauche 316° vers ST601, ST602 ensuite, puis à droite vers DIBOT, BERUG ensuite pour tourner à gauche vers POGOL.<br><br>*Climb 046° to ST600, then turn left 316° to ST601, then ST602, then turn right to DIBOT, BERUG, and turn left to POGOL.* | FL090 | 1 : Pente théorique de montée : **3,6 %** jusqu'à l'altitude de sécurité en route imposée par le relief d'altitude 3337 ft dans le R 278/14.6 NM ARP.<br>2 : Pente théorique de montée : **6 %** jusqu'au FL 090 à DIBOT.<br><br>*1 : Initial climb gradient : **3.6 %** up to the initial theoretical climb gradient, calculated from mountains of altitude 3337 ft located at R 278/14.6 NM ARP.*<br>*2 : Initial climb gradient : **6 %** up to FL 090 at DIBOT.* |
| **STR 1Y** | Monter 029° à 900 ft MNM, puis vers SB052 029°, puis tourner à gauche direct vers SB053 puis vers ST600 et STR.<br>(Pente théorique de montée : voir RMK).<br>MAX IAS 230 kt jusqu'à la sortie du virage vers ST600.<br><br>*Climb 029° at 900 ft NMN then to SB052 029°, then turn left, direct to SB053, then to ST600 and to STR.*<br>*(Initial climb gradient : see RMK).*<br>*MAX IAS 230 kt up to established inbound ST600.* | FL070 | Le franchissement de l'une ou des 2 parties 1.2 Haguenau Sud et 2.3 Haguenau Nord de la TMA de Strasbourg lorsque déclassée en G, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente théorique de montée de **9,6 %** jusqu'à 7000 ft.<br><br>*The clearing of one or both of the 1.2 Haguenau Sud and 2.3 Haguenau Nord parts of the Strasbourg TMA when reclassified from D to G, when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an initial climb gradient of **9.6 %** up to 7000 ft.* |
| **STR 1W** | Monter 026° à 1000 ft MNM puis vers TL061 026° puis tourner à gauche direct vers TL062, puis STR.<br>(Pente théorique de montée : voir RMK).<br>MAX IAS 230 kt jusqu'à TL062.<br><br>*Climb 026° at 1000 ft NMN then to TL061 026°, then turn left, direct to TL062, then to STR.*<br>*(Initial climb gradient : see RMK).*<br>*MAX IAS 230 kt up to TL062.* | FL070 | Le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente théorique de montée de **7,7%** jusqu'à 5 000 ft.<br><br>*The clearing of the area LF-R 199 Neuhof when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an initial clim gradient of **7.7%** up to 5 000 ft.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID CONV RWY 23 - SID RWY 21 KARLSRUHE/BADEN et/*and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

Sur autorisation particulière de l'APP
*With special APP clearance*




**Observations / *Remarks* :**

Les SID décrits pour les aérodromes de LAHR et KARLSRUHE/BADEN-BADEN sont établis pour une configuration en QFU liée avec LFST.
*SID described for the fields of LAHR and KARLSRUHE/BADEN-BADEN are established for a configuration with QFU in relation with LFST's.*



© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID CONV RWY 23 - SID CONV RWY 21 KARLSRUHE / BADEN et / *and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**CONSIGNES GENERALES**
Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5 % et 8 % pour les départs GTQ, POGOL, MIRGU. Dans le cas contraire les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.
Il a été fait abstraction, dans le calcul des pentes, d'une clôture de 2,5 m dans la bande aménagée à 120 m du seuil 05 entre les RDL 180° et 200°.

***GENERAL INSTRUCTIONS***
*ACFT must comply with specifications stated for each SID. Routings are defined for ACFT with climbing performances allowing to conduct a flight with a minimum ATS slope gradient of 5 % and 8 % for departures GTQ, POGOL, MIRGU. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting.*

*A fence, 2.5 m high, in the RWY strip, located at 120 m from THR 05 between RDL 180° and 200°, has been disregarded in the calculation slopes.*

**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**
Voir AD-2.LFST.22

***MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***
*See AD-2.LFST.22*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD-2.LFST.22

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See AD-2.LFST.22*

**ITINERAIRES**
**GTQ 8H :** monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 283° STR (RM 283°). A BERUG, tourner à droite pour suivre le RDL 156° GTQ (RM 336°) vers GTQ (pente théorique : voir Note 1).

***ROUTES***
***GTQ 8H :*** *climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 283° STR (MAG 283°). At BERUG, turn right to follow RDL 156° GTQ (MAG 336°) inbound GTQ. (specified gradient : see Note 1).*

**POGOL 8H :** monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 258° STR (RM 258°) vers OBORN puis POGOL (pente théorique : voir Note 2).

***POGOL 8H :*** *climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 258° STR (MAG 258°) inbound OBORN then POGOL. (specified gradient : see Note 2).*

☛ **MIRGU 8H :** monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 258° STR (RM 258°). A OBORN, tourner à gauche pour suivre le RDL 036° LUL (RM 216°). Sauf clairance contraire, maintenir le FL 195 En Route.
(pente théorique : voir Note 2).

***MIRGU 8H :*** *climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 258° STR (MAG 258°). At OBORN, turn left to follow RDL 036° LUL (MAG 216°). Unless otherwise cleared, maintain FL 195 En Route.*
*(specified gradient : see Note 2).*

☛ **LUPEN 8H :** monter dans l'axe. A 3 NM STR, tourner à gauche RM 076° pour intercepter et suivre le RDL 121° STR (RM 121°) vers LUPEN (pente théorique : voir Note 3).

***LUPEN 8H :*** *climb runway heading. At 3 NM STR turn left MAG 076° to intercept and follow RDL 121° STR (MAG 121°) inbound LUPEN (specified gradient : see Note 3).*

**GTQ 8L :** monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 308° STR (RM 308°) vers GTQ.

***GTQ 8L :*** *climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 308° STR (MAG 308°) inbound GTQ.*

☛ **SUL 1S :** monter dans l'axe. A 3 NM STR, tourner à gauche RM 076° vers LUPEN en montée pour intercepter et suivre le RDL 271° SUL (RM 092°) à 8000. Sauf clairance du CTL, procéder SUL direct.
(pente théorique : voir Notes 4 et 6).

***SUL 1S :*** *climb runway heading. At 3 NM STR, turn left MAG 076° to LUPEN climbing to intercept and follow RDL 271° SUL (MAG 092°) at 8000. Except instruction from ATC, proceed direct to SUL.*
*(specified gradient : see Notes 4 and 6).*

**KARLSRUHE-BADEN**

***KARLSRUHE-BADEN***

☛ **STR 6P :** monter RM 211° vers LUPEN pour intercepter le RDL 102° STR puis suivre RM 301° vers STR (pente théorique : voir Note 4).

***STR 6P :*** *climb MAG 211° inbound LUPEN to intercept RDL 102° STR and follow MAG 301° inbound STR(specified gradient : see Note 4).*

**LAHR**

***LAHR***

☛ **STR 3R :** monter RM 206°. A 6 NM LRD, tourner à gauche pour intercepter et suivre le QDM 335° LHR (RM 335°). A LHR, suivre le QDR 326° LHR (RM 326°) vers LUPEN (pente théorique : voir Notes 5 et 7).
Tourner à gauche QDM 121° vers STR.

***STR 3R :*** *climb MAG 206°. At 6 NM LRD, turn left to intercept QDM 335° LHR (MAG 335°). At LHR, follow QDR 326° LHR (MAG 326°) inbound LUPEN (specified gradient : see Notes 5 and 7).*
*Turn left QDM 121° inbound STR.*


© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID CONV RWY 23 - SID CONV RWY 21 KARLSRUHE BADEN et / *and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**Note 1 :** le relief d'altitude 3412 ft dans le QDR 270° de l'ARP à 16 NM impose une pente théorique de montée de 4 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***Note 1 :*** *relief of altitude 3412 ft at 16 NM QDR 270° of the ARP imposes a theoretical gradient of 4 % up to the en route safety altitude.*

**Note 2 :** la tour d'altitude sommitale 2681 ft dans le QDR 246° de l'ARP à 11 NM impose une pente théorique de montée de 4,2 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

***Note 2 :*** *tower of altitude 2681 ft at the top, 11 NM QDR 246° of the ARP imposes a theoretical gradient of 4.2 % up to the en route safety altitude.*

☛ **Note 3 :** le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 8,5 % jusqu'à 5000 ft.

***Note 3 :*** *the clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 8.5 % up to 5000 ft.*

☛ **Note 4 :** le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 4,8 % jusqu'à 5000 ft.

***Note 4 :*** *the clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 4.8 % up to 5000 ft.*

☛ **Note 5 :** le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 5,4 % jusqu'à 5000 ft.

***Note 5 :*** *the clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 5.4 % up to 5000 ft.*

☛ **Note 6 :** cause réception VOR SUL à 8000 MNM, pente ATS 9,1 %.

***Note 6 :*** *to receive VOR SUL at 8000 MNM, ATS climb gradient 9.1 %.*

☛ **Note 7 :** pente de montée 3,7 % MNM (225 ft /NM) jusqu'à 2600 cause obstacle.

***Note 7 :*** *PDG 3.7 % (225 ft / NM) or more until passing 2600 due to obstacles.*

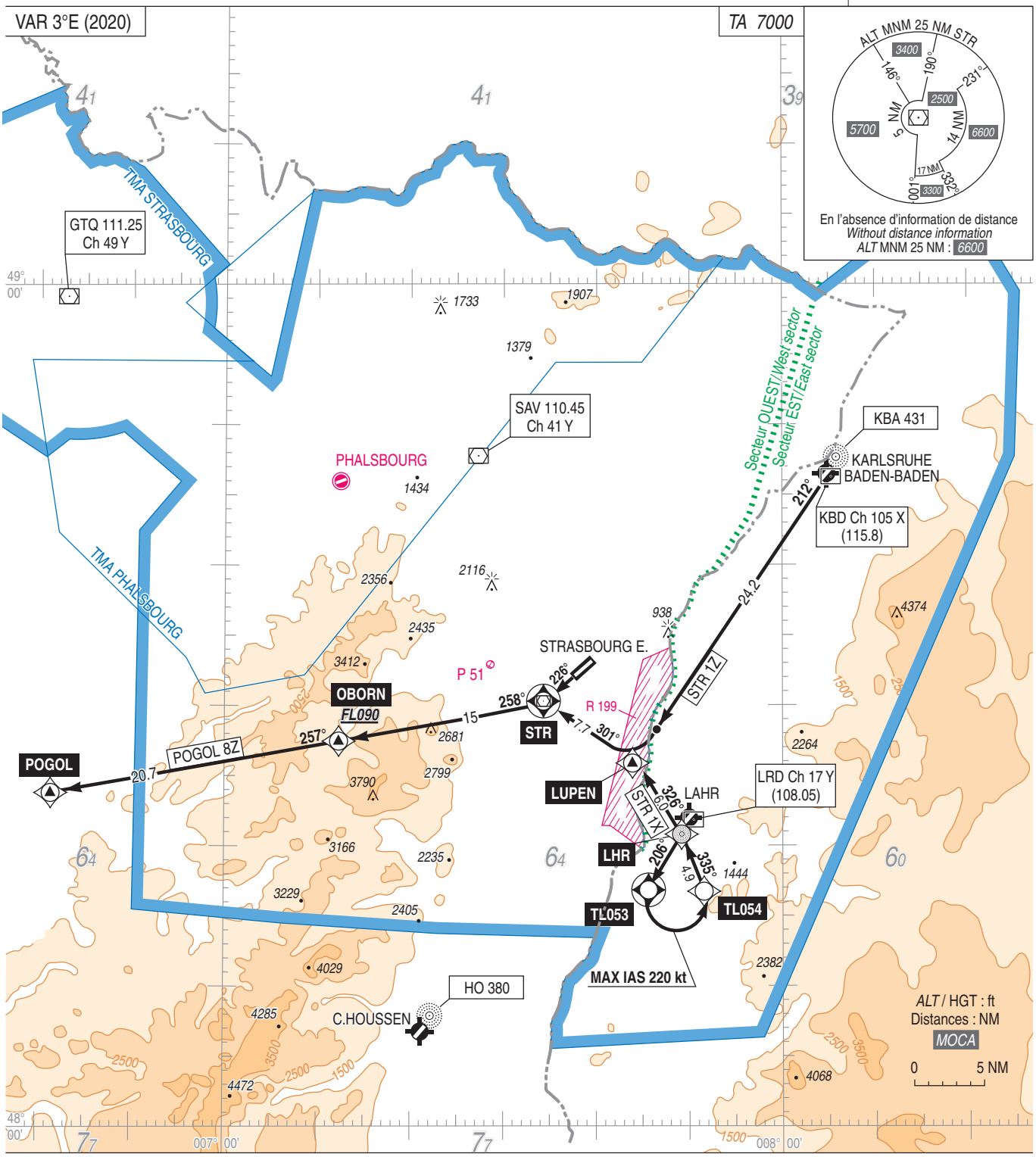


© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID RNAV RWY 23 - SID RNAV RWY 21 KARLSRUHE/BADEN et/*and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*




**Observations / *Remarks* :**

Les SID décrits pour les aérodromes de LAHR et KARLSRUHE/BADEN-BADEN sont établis pour une configuration en QFU liée avec LFST.
*SID described for the fields of LAHR and KARLSRUHE/BADEN-BADEN are established for a configuration with QFU in relation with LFST's.*



© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## SID RNAV RWY 23 - SID RNAV RWY 21 KARLSRUHE BADEN et / *and* LAHR
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

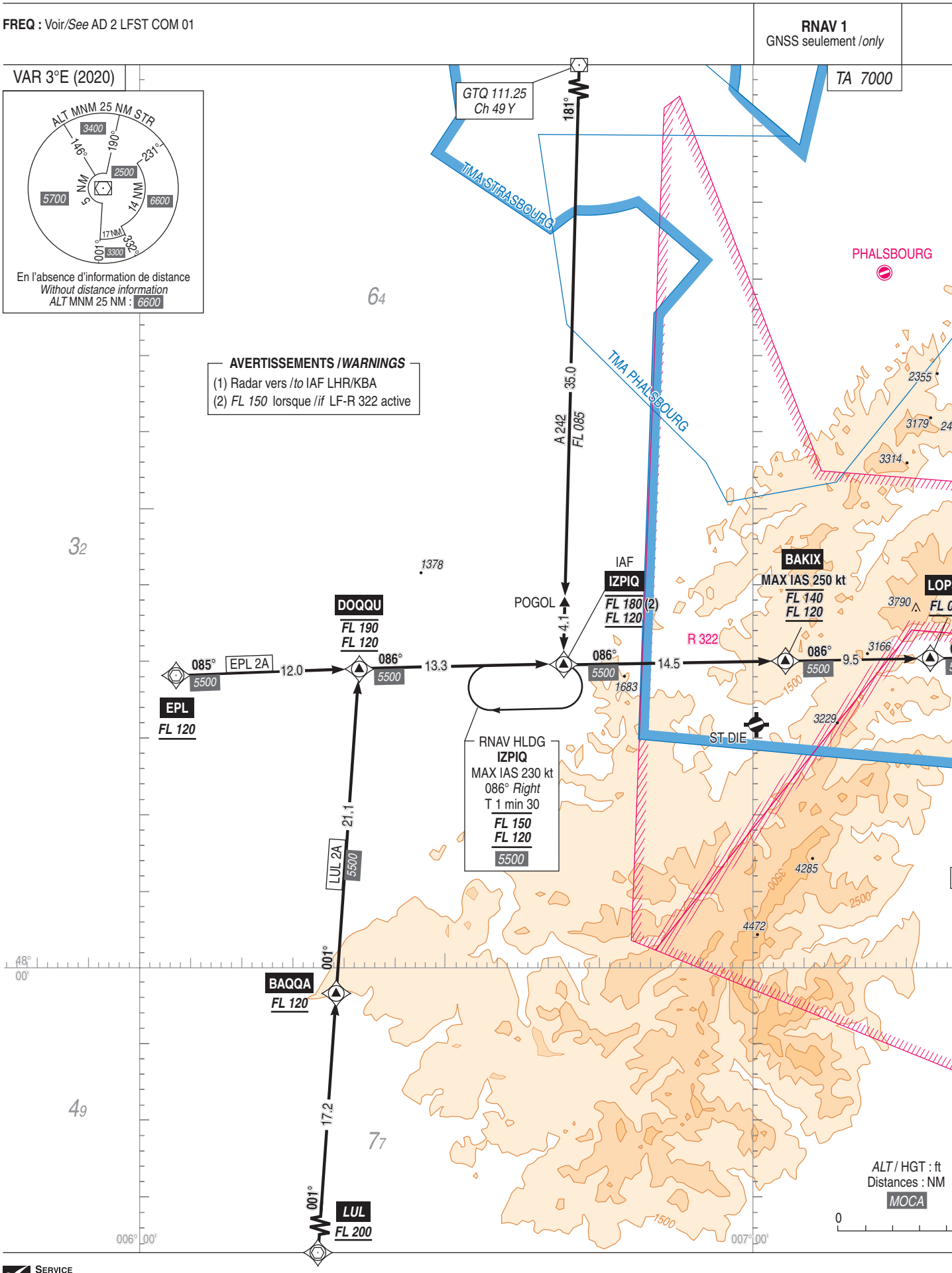
| STRASBOURG SID RNAV RWY 23 – KARLSRUHE BADEN SID RNAV RWY21 – LAHR SID RNAV RWY21 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV1, GNSS seulement / *only* |
| Climb gradient | Voir RMK / *See RMK* |
| General RMK | Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler".<br>Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route.<br>Départs omnidirectionnels : voir AD 2 LFST.22.<br><br>*Underlined waypoints are "fly over" WP.*<br>*For non-equipped ACFT and ACFT which cannot perform SID RNAV 1, follow ATC instructions. Captain on board must advise it at the run up. Routes are defined for ACFT whose climb performances enable to adopt minimal ATS gradient. In case of difficulties to respect this climb gradient, captain on board must advise it at the run up.*<br>*Multidirectional departures : see AD 2 LFST.22.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale**<br>*Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **POGOL 8Z** | Monter vers STR 226° puis tourner à droite vers OBORN, POGOL ensuite.<br><br>*Climb to STR 226° then turn right to OBORN and POGOL.* | FL090 | 1 : Pente théorique de montée **: 4,4 %** jusqu'à l'altitude de sécurité en route imposée par la tour d'altitude sommitale 2681 ft + le relief dans R 246 de l'ARP à 11 NM.<br>2 : Pente ATS : **7,4 %** jusqu'au FL 090 à OBORN.<br><br>*1 : Initial climb gradient : **4.4 %.***<br>*The initial theoretical climb gradient, calculated from a tower of altitude 2681 ft and mountains located at 11 NM R 246.*<br>*2 : ATS climb gradient : **7.4 %** up to FL 090 at OBORN.* |
| **STR 1Z** | Monter 210° à 900 ft MNM puis vers LUPEN 212°, puis tourner à droite vers STR.<br><br>*Climb 210° at 900 ft NMN, then to LUPEN 212°, then turn right to STR.* | FL070 | Le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de **4,8 %** jusqu'à 5000 ft.<br><br>*The clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of **4.8 %** up to 5000 ft.* |
| **STR 1X** | Monter 206° à 1000 ft MNM, puis vers TL053 206°, puis tourner à gauche direct vers TL054, puis vers LHR, vers LUPEN, et vers STR.<br>Monter à 3,7 % (225 ft / NM) jusqu'à l'altitude 2600.<br>MAX IAS 220 kt jusqu'à TL054.<br><br>*Climb 206° at 1000 ft NMN, then to TL053 206°, then turn left direct to TL054, then to LHR, to LUPEN and STR.*<br>*Climb at 3.7 % (225 ft / NM) or more until passing 2600.*<br>*MAX IAS 220 kt until established inbound TL054.* | FL070 | 1 : Pente théorique de montée : **3,7 %** (225 ft / NM) jusqu'à 2600 cause obstacle.<br>2 : Le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de **5,4 %** jusqu'à 5000 ft.<br>3 : SID non utilisable lorsque NLFS actif.<br><br>*1 : Initial climb gradient : **3.7 %** (225 ft / NM) or more until passing 2600 due to obstacles.*<br>*2 : The clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of **5.4 %** up to 5000 ft.*<br>*3 : Not to be used during activity of NLFS.* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# STRASBOURG ENTZHEIM
## STAR RNAV RWY 03 et /*and* KARLSRUHE/BADEN et /*and* LAHR
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

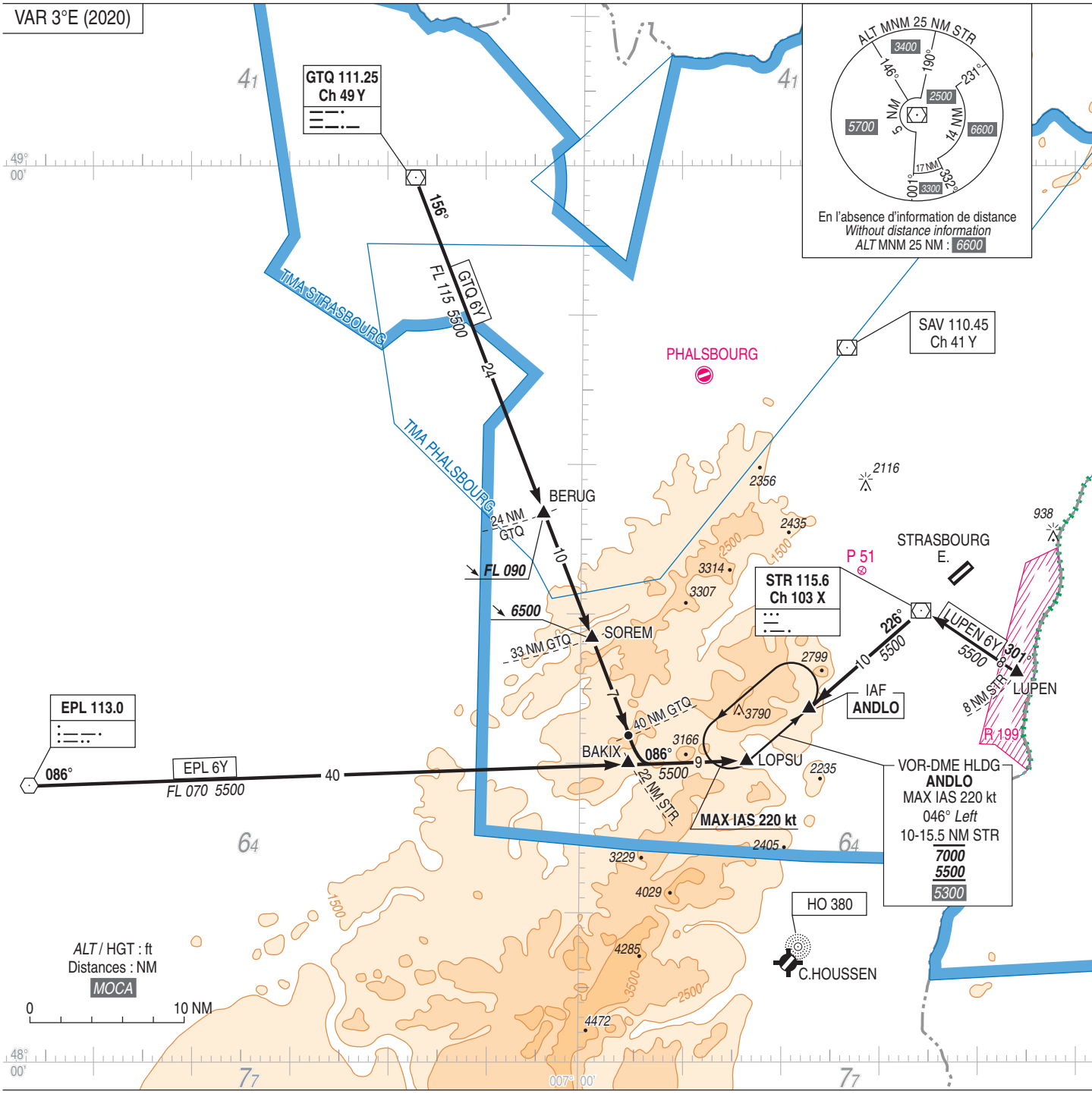





© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
# STAR CONV RWY 05
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01




**Observations :**

**ARRIVEES :** En dessous du *FL 100* : MAX IAS 250 kt.

***Remarks :***

***ARRIVALS :*** *Below FL 100 : MAX IAS 250 kt.*



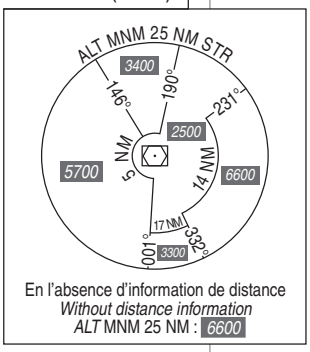
© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
# STAR RNAV RWY 05
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR 3°E (2020)




En l'absence d'information de distance
*Without distance information*
*ALT* MNM 25 NM : 6600

TA 7000

GTQ 111.25
Ch 49 Y

181°

TMA STRASBOURG

PHALSBOURG

TMA PHALSBOURG

64

**AVERTISSEMENTS /*WARNINGS***
(1) *FL 150* lorsque /*if* LF-R 322 active

35.0
A 242
FL 085

32

1378

IAF
**IZPIQ**
MAX IAS 250 kt
*FL 180* (1)
*FL 120*

POGOL

4.1

**DOQQU**
*FL 190*
*FL 120*

EPL 1B
12.0
085°
5500

086°
13.3
5500

**EPL**
*FL 120*

1683

2746

R 322

1500

2496

ST DIE

RNAV HLDG
**IZPIQ**
MAX IAS 230 kt
086° *Right*
T 1 min 30
*FL 150*
*FL 120*
5500

21.1
LUL 1B
5500

2020

3500

2500

48° 00'

001°

**BAQQA**
*FL 120*

49

17.2

77

001°

**LUL**
*FL 200*

1500

006° 00'

007° 00'

*ALT* / HGT : ft
Distances : NM
*MOCA*

0

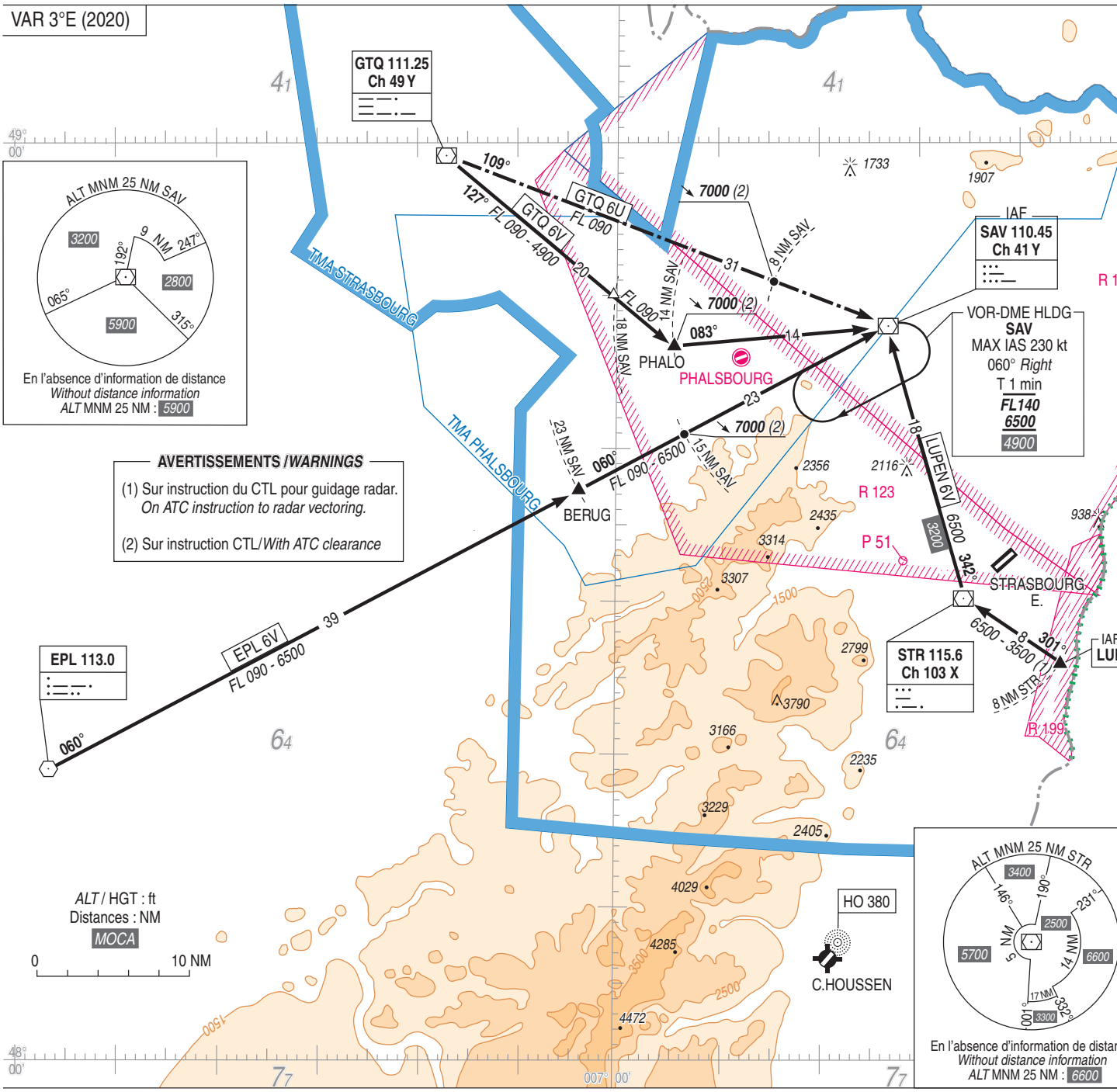


© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
# STAR CONV RWY 23
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

Sur autorisation particulière de l'ACC
*With ATC clearance*




**Observations :**

**ARRIVEES :**
En dessous du *FL 100* : MAX IAS 250 kt.
Niveaux MAX : En cas d'activation de la LF R 122, *FL 110 MAX* à 8 NM SAV. En cas d'activité de la LF R 123, *FL 140 MAX* à BERUG, à 21 NM SAV sur LUL 6V et à l'entrée de la TMA 4 Strasbourg (14 NM GTQ) sur GTQ 6V et GTQ 6U.

***Remarks :***

***ARRIVALS :***
*Below FL 100 : MAX IAS 250 kt.*
*FL MAX : In case of activation of LF R 122, FL 110 MAX at 8 NM SAV. In case of activation of LF R 123, FL 140 MAX at BERUG, 21 NM SAV on LUL 6V and at TMA 4 Strasbourg (14 NM GTQ) on GTQ 6V and GTQ 6U.*

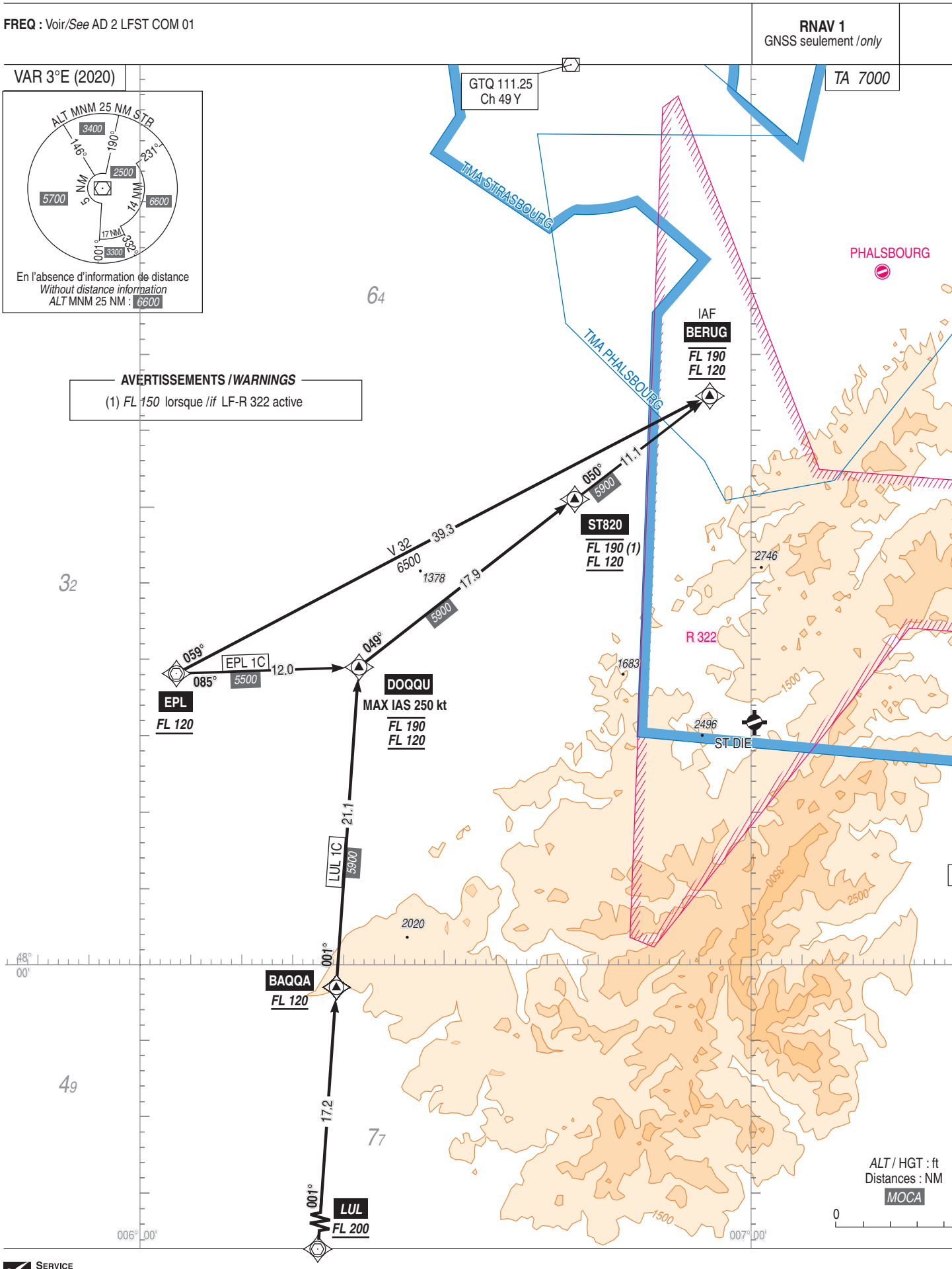


© SIA

# STRASBOURG ENTZHEIM
## STAR RNAV RWY 23
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**STRASBOURG** ENTZHEIM

CAT A B C D

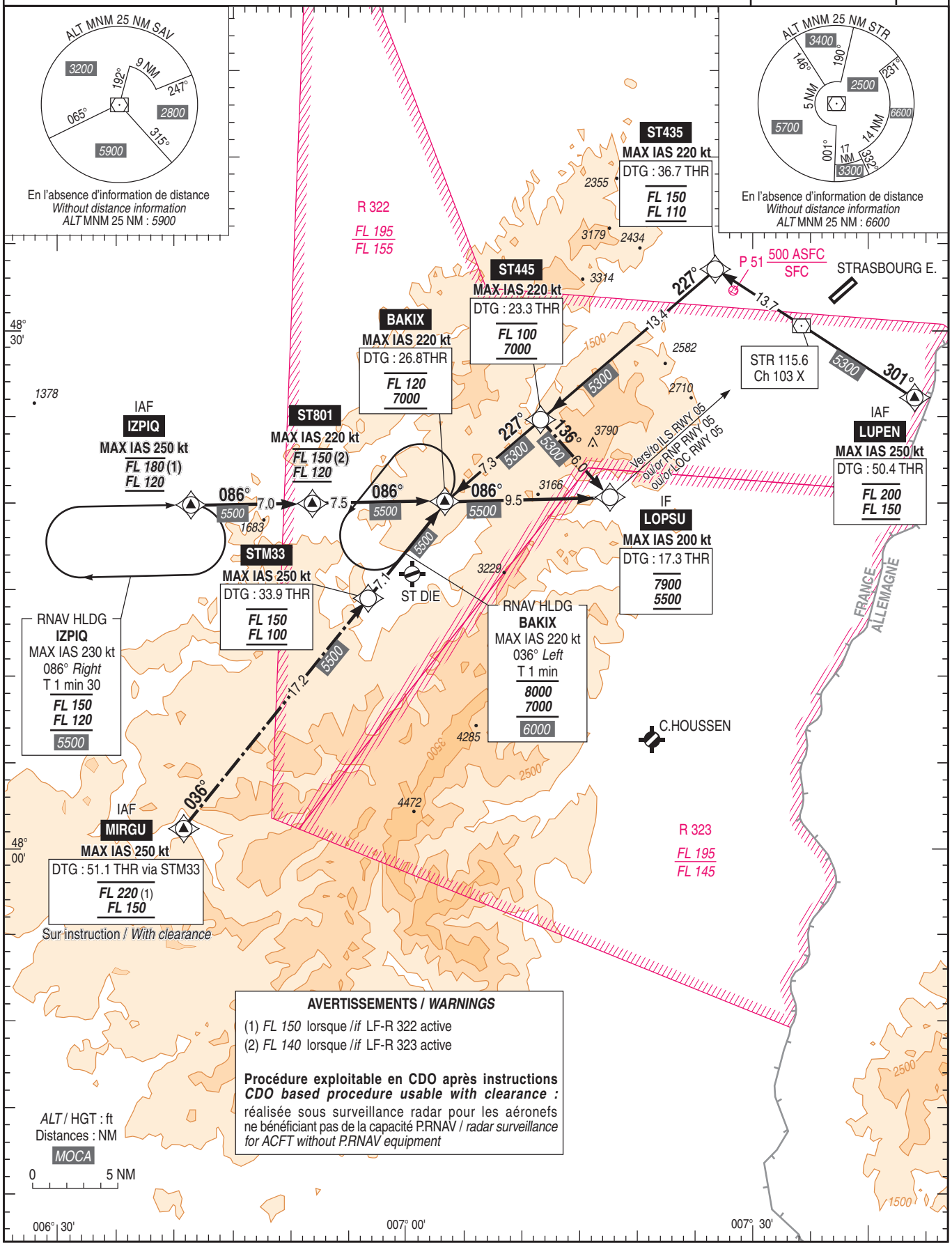
*INA* **RNAV** (GNSS) MIRGU/IZPIQ/LUPEN RWY 05

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

Sur autorisation du CTL et si LF-R 323 inactive
*With ATC clearance and if LF-R 323 inactive*

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR
3°E
(2020)




**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***

(1) *FL 150* lorsque /*if* LF-R 322 active
(2) *FL 140* lorsque /*if* LF-R 323 active

**Procédure exploitable en CDO après instructions**
***CDO based procedure usable with clearance :***
réalisée sous surveillance radar pour les aéronefs ne bénéficiant pas de la capacité P.RNAV / *radar surveillance for ACFT without P.RNAV equipment*



© SIA

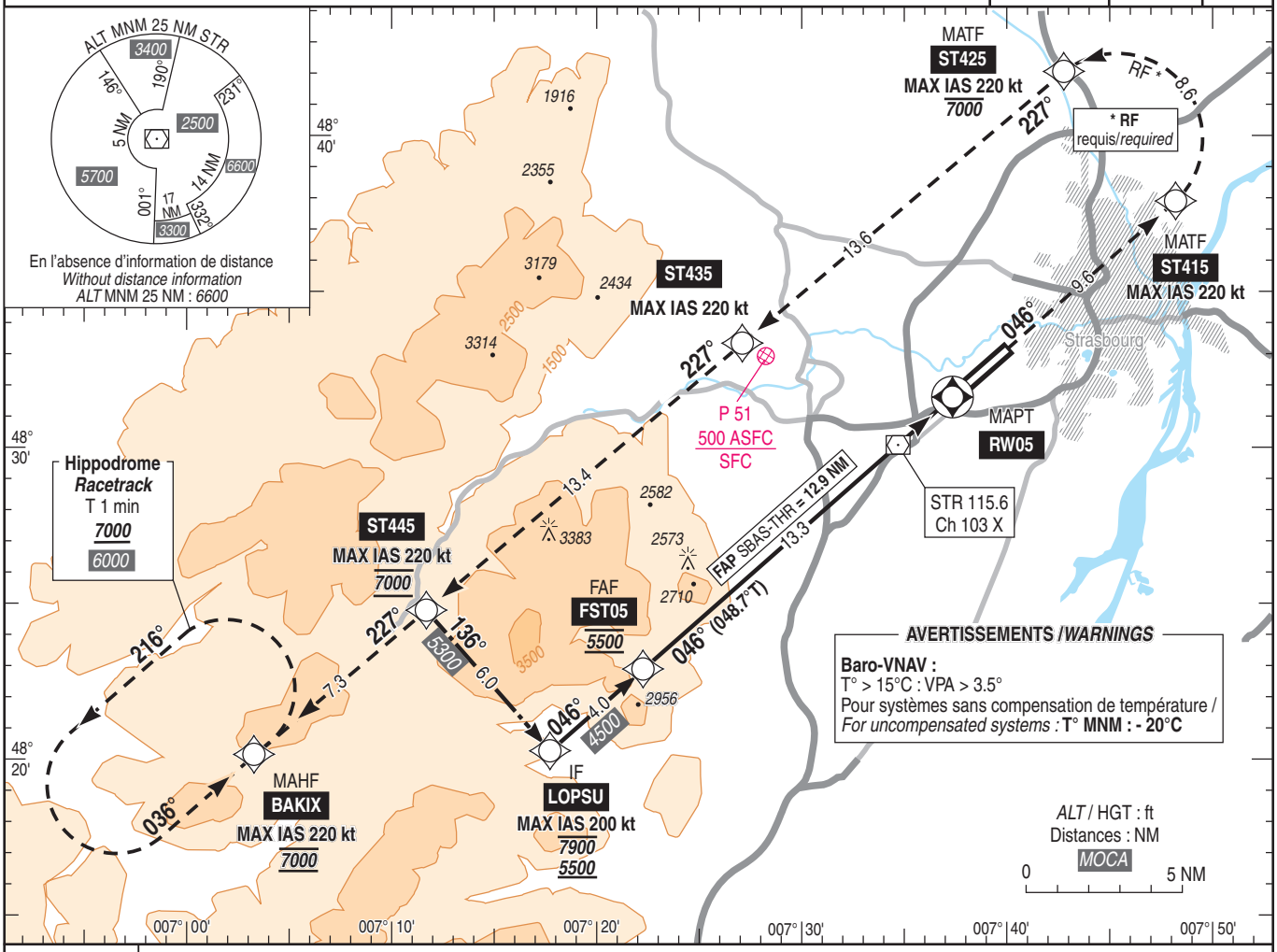
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 505,* ***THR : 503 (18 hPa)***

# STRASBOURG ENTZHEIM
*FNA* **RNP** RWY 05

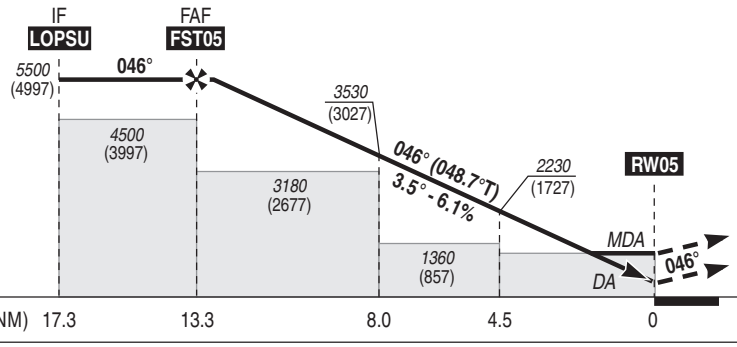
**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

Sur instruction ATC / *With ATC clearance*

**RNP APCH** | **EGNOS Ch 61880 E05A** TCH : 50 | VAR 3°E (2020)




TA : 7000




API : Monter vers **ST415**, puis tourner **à gauche** vers **ST425**, puis route vers **ST435**, puis **ST445** en montée à ***7000*** (6497). A **ST445**, route vers **BAKIX** pour intégrer l'hippodrome, ou suivre les instructions du contrôle. Monter à ***4200*** (3697) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb to* ***ST415****, then turn* ***left*** *towards* ***ST425****, then route to* ***ST435****, then* ***ST445*** *climbing to* ***7000*** *(6497). At* ***ST445****, route to* ***BAKIX*** *to enter the racetrack, or follow ATC instructions.*
*Climb to* ***4200*** *(3697) prior to level acceleration.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***710*** (210) | 1200 | 207 | ***870*** (370) | 1500 | 263 | ***1000*** (500) | 1500 | 495 | ***1090*** (590) | 1500 |
| B | ***730*** (220) | 1200 | 219 | ***880*** (380) | 1500 | 276 | | 1500 | | ***1110*** (610) | 1600 |
| C | ***740*** (230) | 1200 | 230 | ***890*** (390) | 2300 | 286 | | 2300 | | ***1270*** (760) | 2400 |
| D | ***750*** (250) | 1300 | 241 | ***910*** (400) | 2300 | 299 | | 2300 | | ***1630*** (1130) | 3600 |

**DIST RW05**

| NM | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***5380*** (4877) | ***5010*** (4507) | ***4640*** (4137) | ***4270*** (3767) | ***3900*** (3397) | ***3530*** (3027) |
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***3150*** (2647) | ***2780*** (2277) | ***2410*** (1907) | ***2040*** (1537) | ***1670*** (1167) | ***1300*** (797) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - THR | 13.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 11 min 24 | 9 min 23 | 7 min 59 | 6 min 56 | 6 min 08 | 4 min 59 | 4 min 19 |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

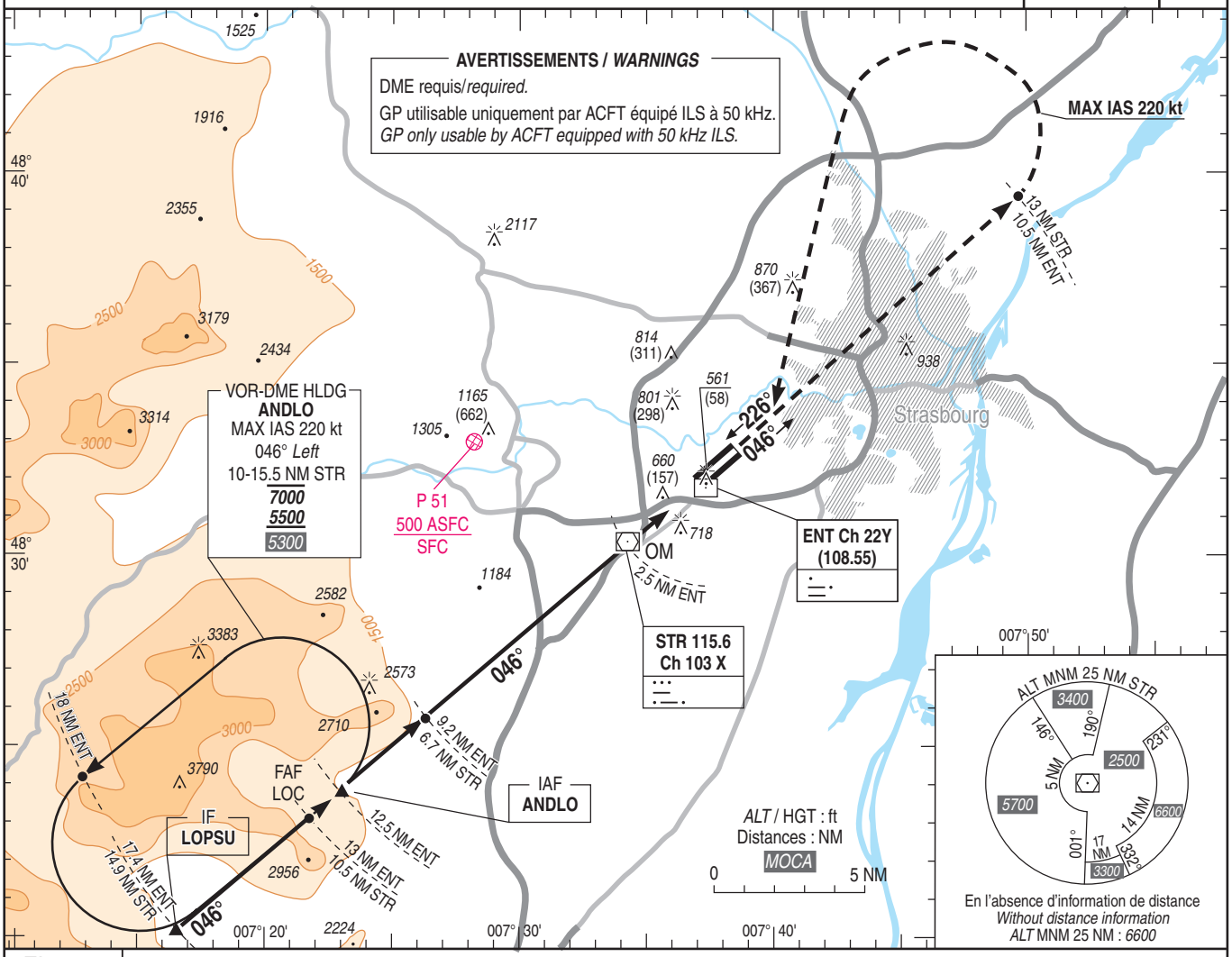
# STRASBOURG ENTZHEIM

CAT A B C D
*ALT AD : 505,* ***THR : 503 (18 hPa)***

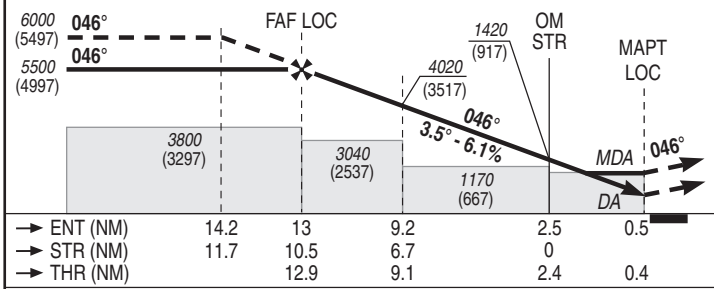
ILS ou/*or* LOC RWY 05

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFST COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **ENT 108.55** | 3°E |
| RDH : 50 | (2020) |




*TA : 7000*




API : Monter **dans l'axe R 046 STR**. A **10.5 NM ENT** / **13 NM STR**, tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **R 046 STR** (226°) en montée vers ***5500*** (4997) puis intégrer l'attente **ANDLO**.
Monter à *3400* (2897) avant d'accélérer en palier.

*Missed approach : Climb* ***straight ahead R 046 STR****. At* ***10.5 NM ENT*** */* ***13 NM STR****, turn* ***left*** *to intercept and follow* ***R 046 STR*** *(226°) climbing to* ***5500*** *(4997) and join holding* ***ANDLO****.*
*Climb to 3400 (2897) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | LOC + DME ENT | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 142 | | 1500 | | ***1110*** (600) | 1500 |
| B | | | 153 | | 1500 | | ***1120*** (620) | 1600 |
| C | ***710*** (200) | 1200 | 166 | ***860*** (360) | 1600 | 354 | ***1270*** (770) | 2400 |
| D | | | 177 | | 1600 | | ***1570*** (1070) | 3600 |
| DL | | | 181 | - | - | | - | - |

**DME ENT**

| **NM** | **12** | **11** | **10** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** | **4** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***4962*** | ***4590*** | ***4218*** | ***3847*** | ***3475*** | ***3103*** | ***2732*** | ***2360*** | ***1988*** |
| (HGT) | (4459) | (4087) | (3715) | (3344) | (2972) | (2600) | (2229) | (1857) | (1485) |

| **NM** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1617*** | ***1245*** | ***874*** |
| (HGT) | (1114) | (742) | (371) |

Observations / *Remarks* : NIL

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.5 NM ENT - MAPT | 2.0 NM | 1 min 43 | 1 min 25 | 1 min 12 | 1 min 03 | 0 min 55 | 0 min 45 | 0 min 39 |
| 2.5 NM ENT - THR | 2.4 NM | 2 min 03 | 1 min 42 | 1 min 26 | 1 min 15 | 1 min 06 | 0 min 54 | 0 min 47 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



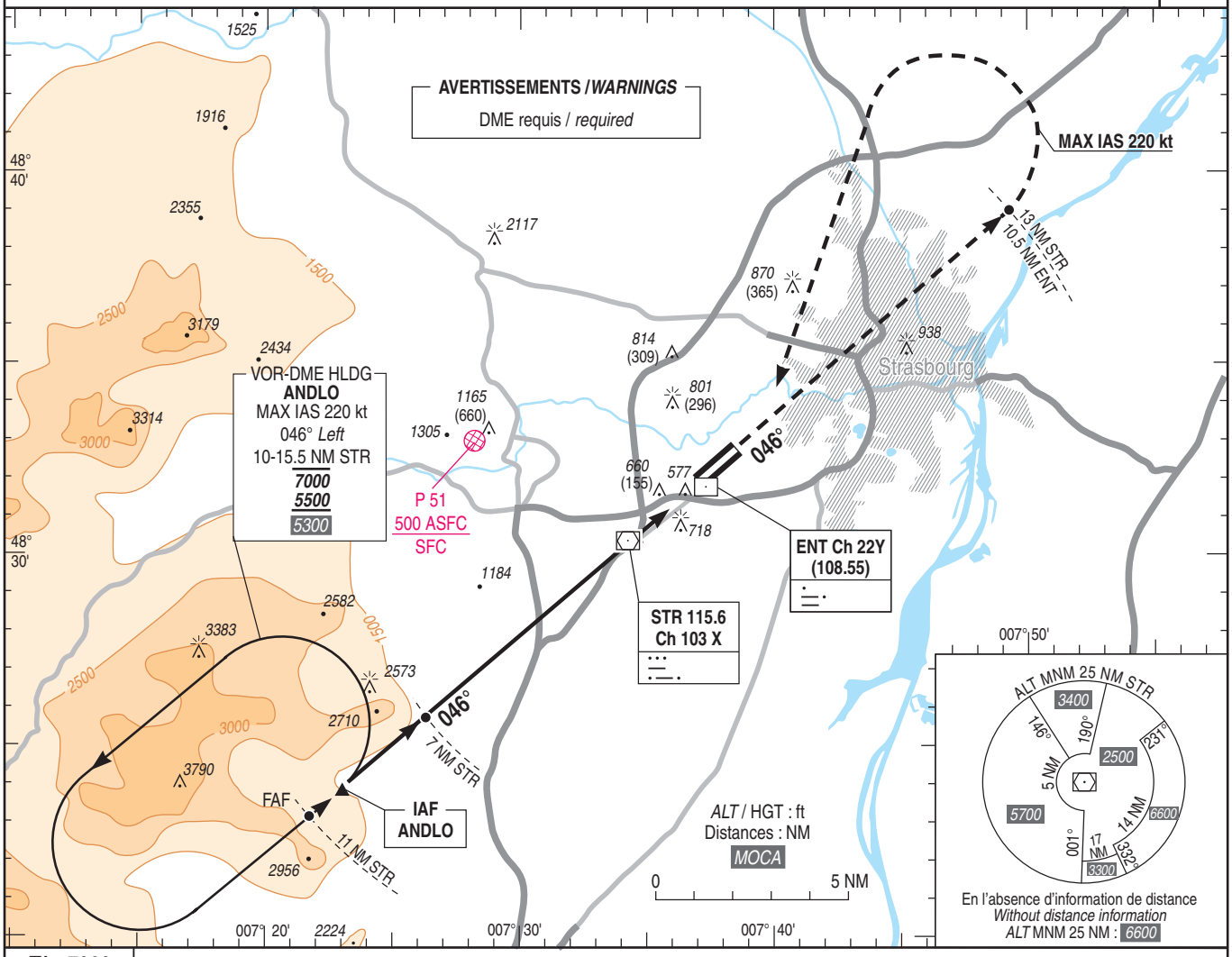
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 505 (19 hPa)**, THR : 503*

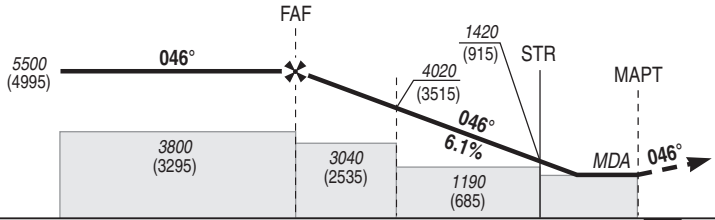
# **STRASBOURG** ENTZHEIM
VOR RWY 05

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

VAR
3°E
(2020)




*TA : 7000*




API : Monter sur **RDL 046° STR** (RM 046°). A **10.5 NM ENT/13 NM STR**, tourner à **gauche (MAX IAS 220 kt)** pour intercepter et suivre le **RDL 046° STR** (RM 226°) en montée vers ***5500*** (4995) puis intégrer l'attente **ANDLO**. Monter à *3400* (2895) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 046° STR** (MAG 046°). At **10.5 NM ENT/13 NM STR**, turn **left (MAX IAS 220 kt)** to intercept and follow **RDL 046°** (MAG 226°) climbing to **5500** (4995) and join holding **ANDLO**. Climb to 3400 (2895) prior to level acceleration.*

| | STR (NM) | 11 | 7 | 0 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| → | THR (NM) | 13.4 | 9.4 | 2.4 | 0.4 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* — REF HGT : *ALT AD*

| CAT | VOR | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***1000*** (450) | 1500 | 443 | ***1110*** (600) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***1120*** (610) | 1600 |
| C | | 2100 | | ***1270*** (770) | 2400 |
| D | | 2100 | | ***1570*** (1070) | 3600 |

**DME STR**

| NM | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***5126*** | ***4755*** | ***4385*** | ***4014*** | ***3643*** | ***3272*** | ***2902*** | ***2531*** | ***2161*** | ***1790*** |
| (HGT) | (4621) | (4250) | (3880) | (3509) | (3138) | (2767) | (2397) | (2026) | (1656) | (1285) |

Observations / *Remarks* : NIL

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| STR - MAPT | 2.0 NM | 1 min 43 | 1 min 25 | 1 min 12 | 1 min 03 | 0 min 55 | 0 min 45 | 0 min 39 |
| STR - THR | 2.4 NM | 2 min 03 | 1 min 42 | 1 min 26 | 1 min 15 | 1 min 06 | 0 min 54 | 0 min 47 |
| VSP (ft/min) | | Non disponible / *Not available* | | | | | | |



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

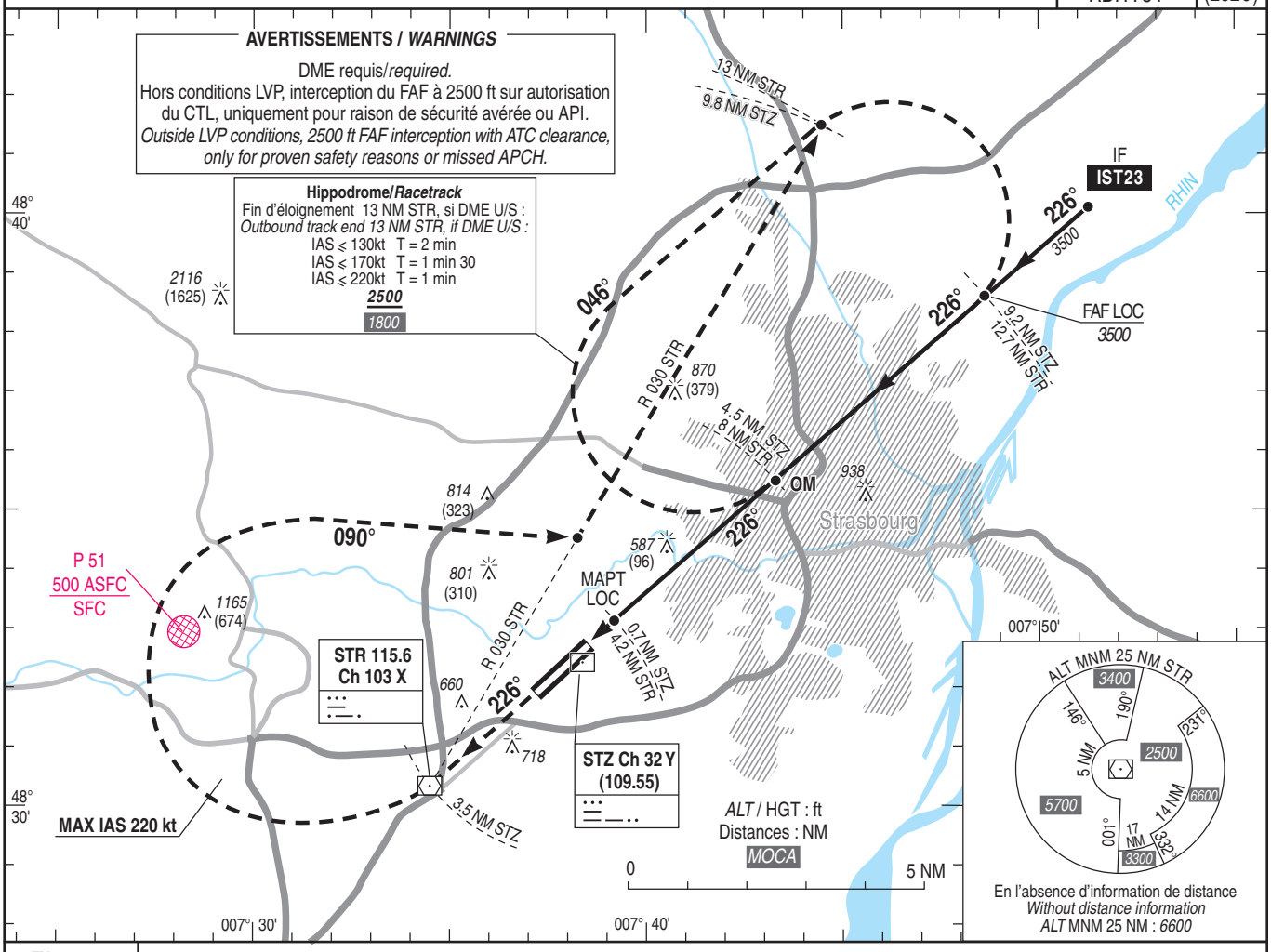
# STRASBOURG ENTZHEIM

CAT A B C D
*ALT AD : 505,* ***THR : 491 (18 hPa)***

*FNA* ILS CAT I ou/*or* ILS CAT II et/*and* III ou/*or*
*FNA* LOC RWY 23

**FREQ :** voir/*see* AD 2 LFST COM 01

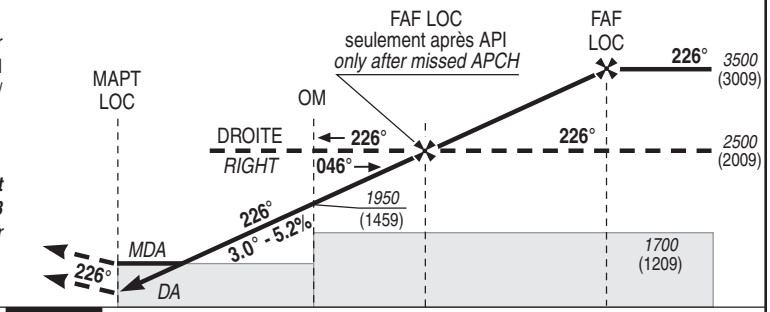
| **ILS - DME**<br>**STZ 109.55**<br>RDH : 54 | VAR<br>3°E<br>(2020) |
|---|---|




*TA : 7000*

API : Monter **dans l'axe**. A **STR (3.5 NM STZ)**, tourner **à droite 090°** pour intercepter et suivre le **R 030 STR** en montée vers ***2500*** (2009). A **13 NM STR (9.8 NM STZ)**, tourner **à droite** pour intégrer l'hippodrome 8 NM / 13 NM STR ou suivre clairance du CTL.
Monter à *2400* (1909) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb* ***straight ahead****. At* ***STR (3.5 NM STZ)****, turn* ***right 090°*** *to intercept and follow* ***R 030 STR*** *climbing to* ***2500*** *(2009). At* ***13 NM STR (9.8 NM STZ)****, turn* ***right*** *to join 8 NM / 13 NM STR racetrack or follow ATC clearance.*
*Climb to 2400 (1909) prior to level acceleration.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | 0.5 | 4.4 | 6.1 | 9 |
| DME STZ ← (NM) | 0.7 | 4.5 | 6.3 | 9.2 |
| DME STR ← (NM) | 4.2 | 8 | 9.8 | 12.7 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | ILS | | | | LOC | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | | | 141 | 50 | | | | ***1110*** (620) | 1500 |
| B | | | 151 | 61 | | | | ***1120*** (630) | 1600 |
| C | ***690*** (200) | 550 | 162 | 76 | ***830*** (340) | 800 | 334 | ***1270*** (780) | 2400 |
| D | | | 176 | 94 | | | | ***1570*** (1080) | 3600 |
| DL | | | 177 | 97 | | | | - | - |

**DME STZ**

| **NM** | **2** | **3** | **4** | **5** |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1126*** | ***1445*** | ***1763*** | ***2082*** |
| (HGT) | (635) | (954) | (1272) | (1591) |

Observations / *Remarks* : Base OCH ILS CAT 1 cat C, D et DL : ACFT au point d'attente ; CAT 2 sauf cat DL : plan sol.
*OCH base ILS CAT 1 cat C, D and DL : ACFT at holding point ; CAT 2 except cat DL : ground level.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OM - THR | 3.9 NM | 3 min 21 | 2 min 45 | 2 min 20 | 2 min 02 | 1 min 48 | 1 min 28 | 1 min 16 |
| OM - MAPT | 3.4 NM | 2 min 55 | 2 min 24 | 2 min 02 | 1 min 46 | 1 min 34 | 1 min 16 | 1 min 06 |



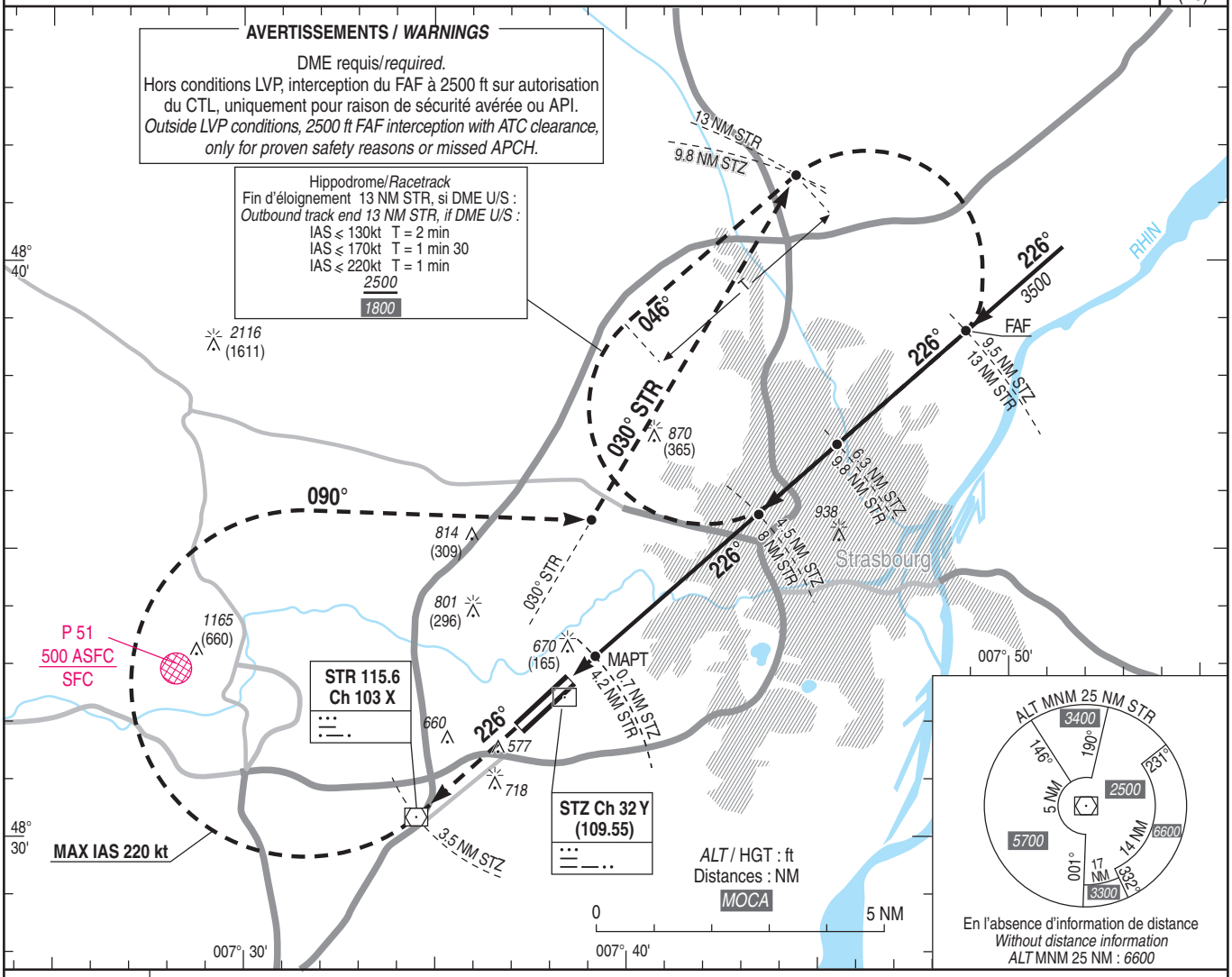
© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
***ALT AD : 505 (19 hPa)**, THR : 491*

# **STRASBOURG** ENTZHEIM
*FNA* VOR RWY 23

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

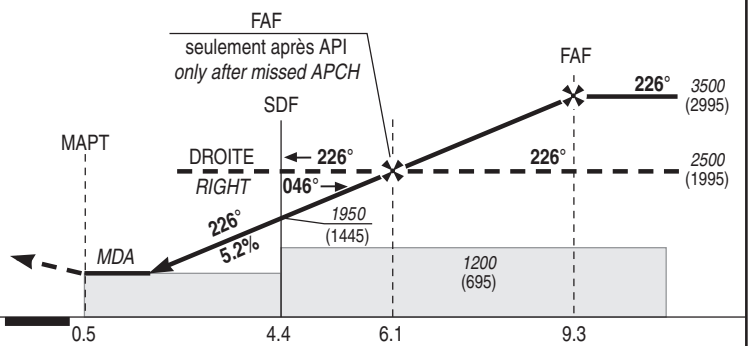
VAR 3° E (20)




*TA : 7000*

API : Monter sur le **RDL 226° STR** (RM 226°). A **STR (3.5 NM STZ)**, tourner **à droite RM 090°** pour intercepter et suivre le **RDL 030° STR** en montée vers ***2500*** (1995). A **13 NM STR (9.8 NM STZ)** , tourner **à droite** pour intégrer l'hippodrome 8 NM / 13 NM STR ou suivre clairance du CTL.
Monter à 2400 (1895) avant d'accélerer en palier.

*Missed APCH : Climb **RDL 226° STR** (MAG 226°). At **STR (3.5 NM STZ)**, turn **right MAG 090°** to intercept and follow **RDL 030° STR** climbing to **2500** (1995). At **13 NM STR (9.8 NM STZ)**, turn **right** to join 8 NM / 13 NM STR racetrack or follow ATC clearance.*
*Climb to 2400 (1895) prior to level acceleration.*




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| THR ← (NM) | 0.5 | 4.4 | 6.1 | 9.3 |
| DME STZ ← (NM) | 0.7 | 4.5 | 6.3 | 9.5 |
| DME STR ← (NM) | 4.2 | 8.0 | 9.8 | 13 |

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

| CAT | VOR | | | MVL/*Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***930*** (420) | 1200 | 419 | ***1110*** (600) | 1500 |
| B | | | | ***1120*** (610) | 1600 |
| C | | | | ***1270*** (770) | 2400 |
| D | | | | ***1570*** (1070) | 3600 |

| **DME STR** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2260*** (1755) | ***1941*** (1436) | ***1623*** (1118) | ***1305*** (800) | ***986*** (481) |

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - THR | 9.3 NM | 7 min 59 | 6 min 34 | 5 min 35 | 4 min 52 | 4 min 18 | 3 min 30 | 3 min 16 |
| FAF - MAPT | 8.8 NM | 7 min 33 | 6 min 13 | 5 min 17 | 4 min 36 | 4 min 04 | 3 min 18 | 2 min 52 |
| VSP (ft/min) | | 360 | 440 | 520 | 600 | 680 | 840 | 970 |



© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

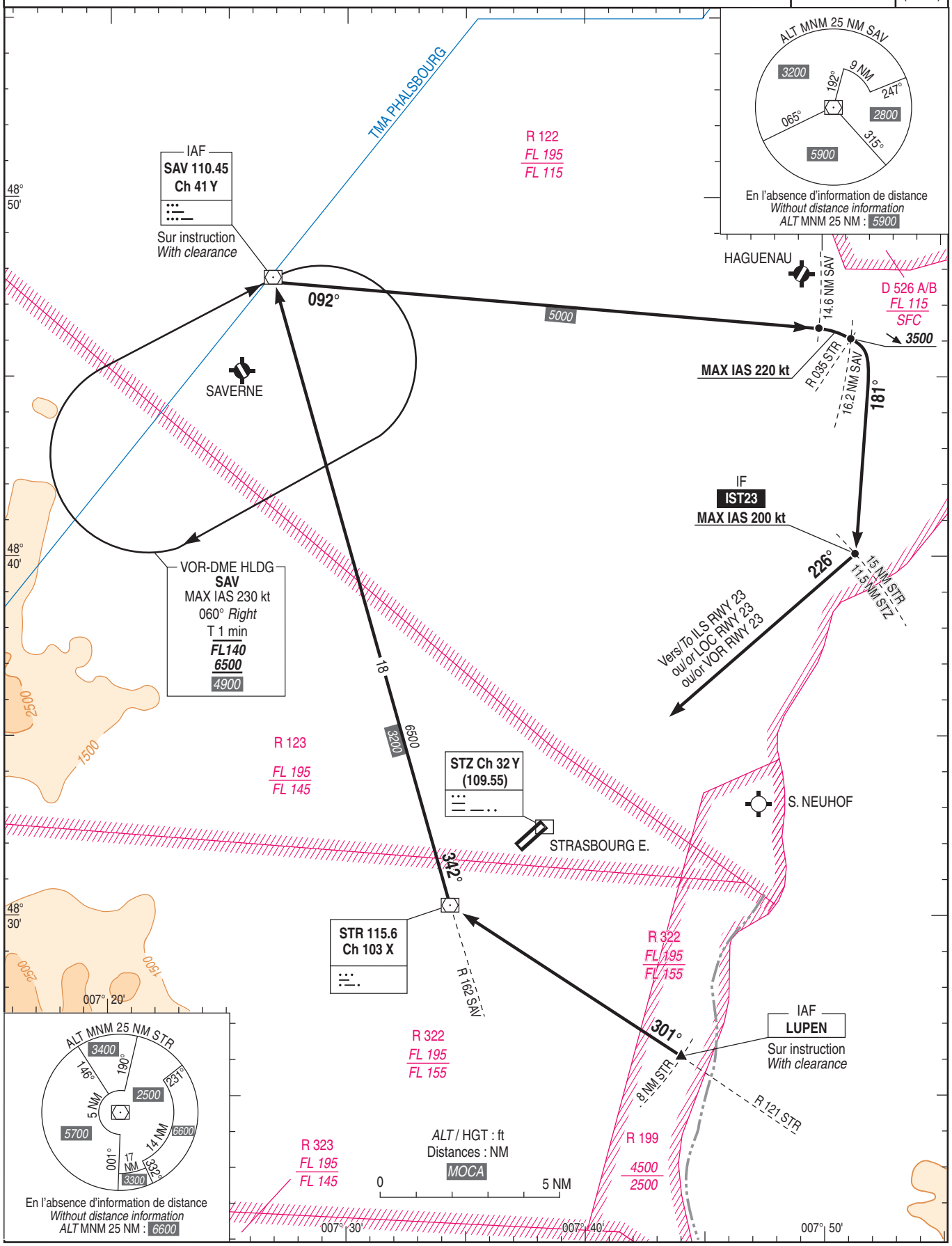
## STRASBOURG ENTZHEIM

CAT A B C D

*INA* SAV/LUPEN RWY 23

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **STZ 109.55** | 3° E |
| RDH : 54 | (2020) |






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

**STRASBOURG** ENTZHEIM

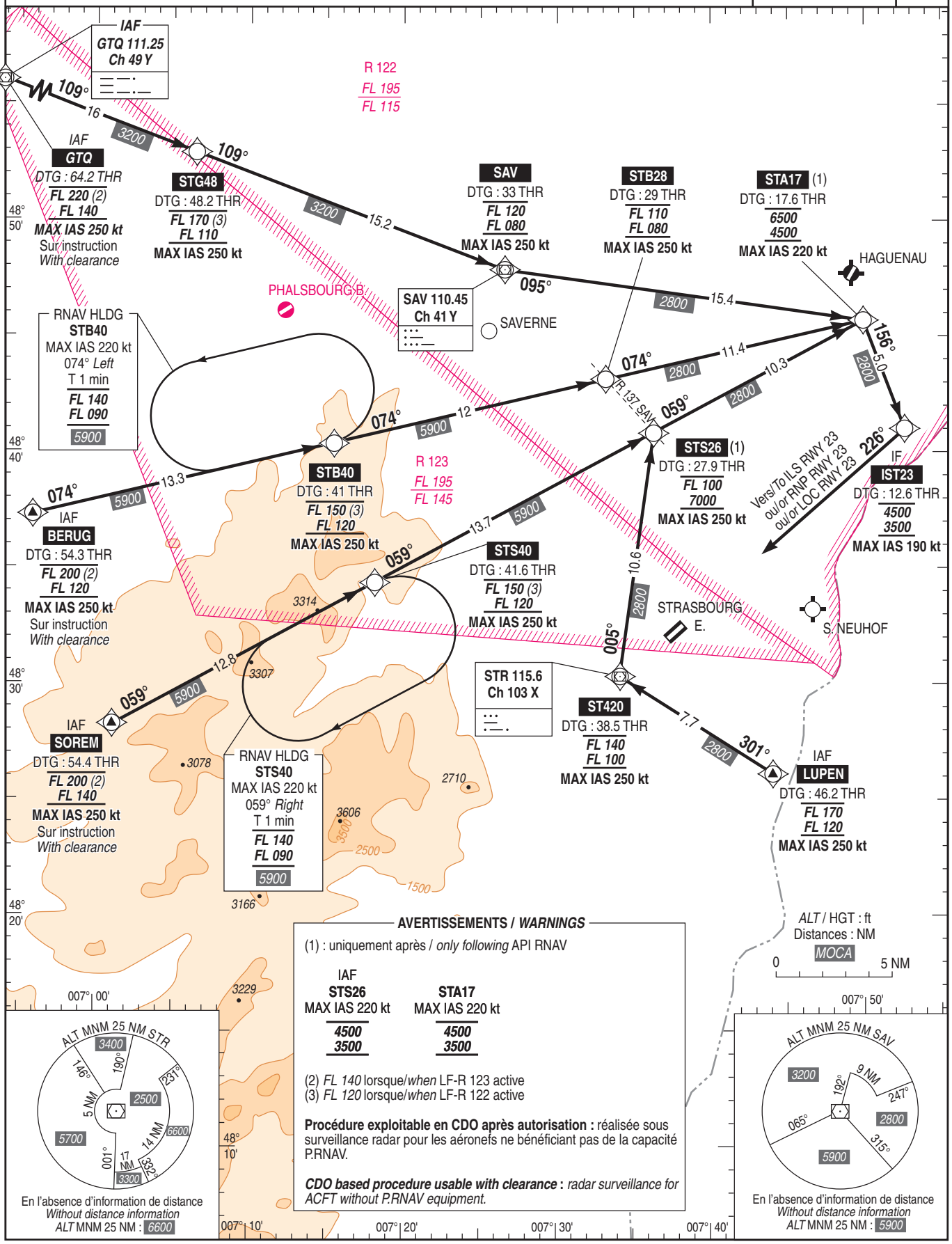
CAT A B C D

*INA* **RNAV** (GNSS) GTQ/BERUG/SOREM/LUPEN RWY 23

**FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01

**RNAV 1**
GNSS seulement /*only*

VAR
3°E
(2020)




### AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

(1) : uniquement après / *only following* API RNAV

| IAF | |
|---|---|
| **STS26** | **STA17** |
| MAX IAS 220 kt | MAX IAS 220 kt |
| **4500** | **4500** |
| **3500** | **3500** |

(2) *FL 140* lorsque/*when* LF-R 123 active
(3) *FL 120* lorsque/*when* LF-R 122 active

**Procédure exploitable en CDO après autorisation :** réalisée sous surveillance radar pour les aéronefs ne bénéficiant pas de la capacité P.RNAV.

***CDO based procedure usable with clearance :*** *radar surveillance for ACFT without P.RNAV equipment.*



© SIA

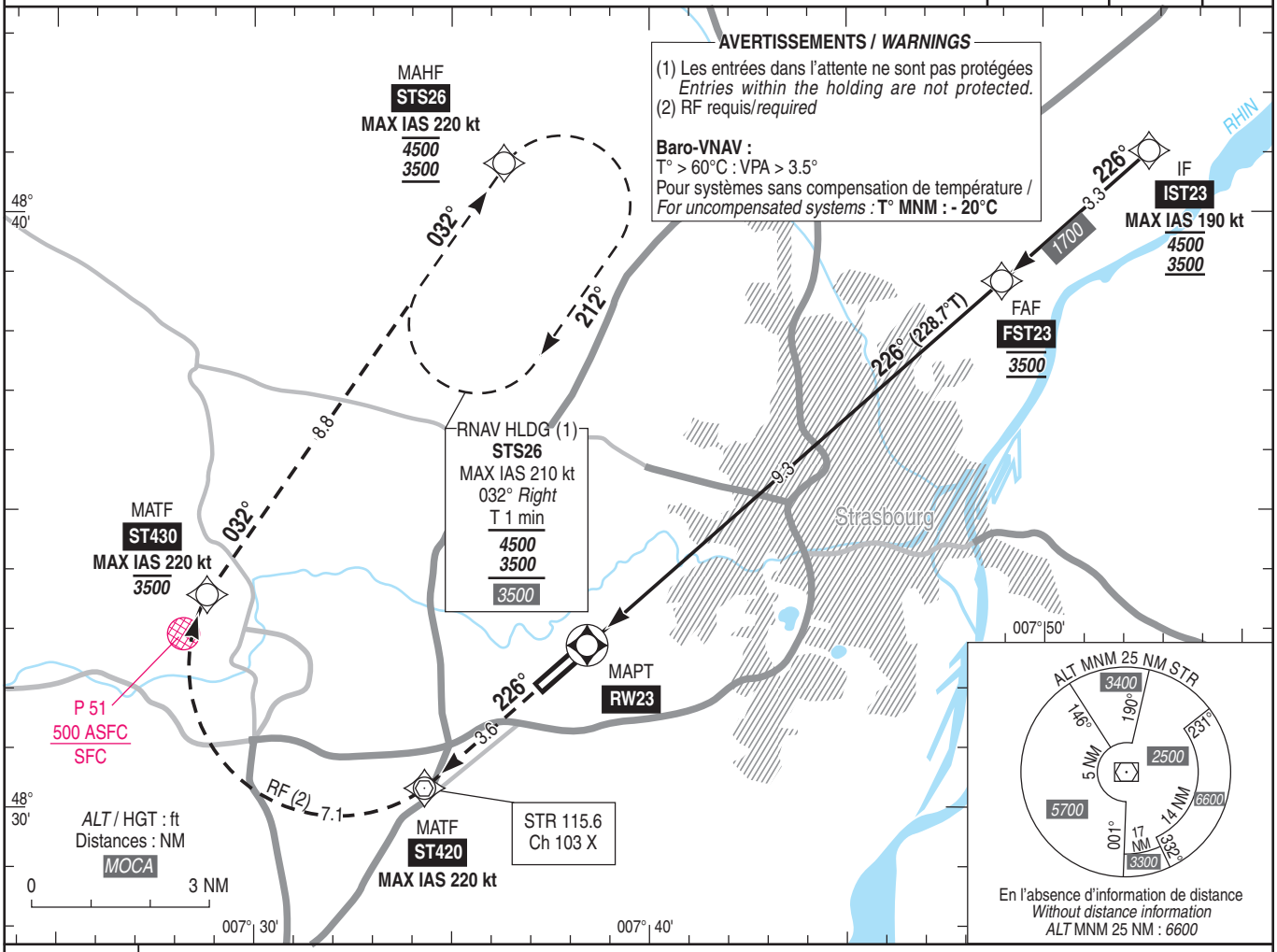
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

# STRASBOURG ENTZHEIM

CAT A B C D
*ALT AD : 505,* ***THR : 491 (18 hPa)***

*FNA* **RNP** RWY 23

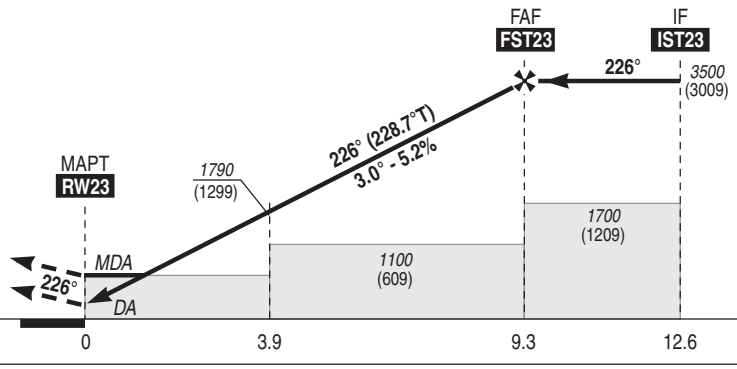
| **FREQ :** Voir/*See* AD 2 LFST COM 01 | **RNP APCH** | **EGNOS Ch 70007 E23A** TCH : 54 | VAR 3°E (2020) |
|---|---|---|---|




TA : 7000

API : Faire route vers **ST420** en montée vers ***3500*** (3009), puis tourner **à droite** vers **ST430**, puis route vers **STS26**. Monter à ***2500*** (2009) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Route towards* ***ST420*** *climbing to* ***3500*** *(3009), then turn* ***right*** *to* ***ST430****, then route to* ***STS26****. Climb to* ***2500*** *(2009) prior to level acceleration.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***710*** (220) | 550 | 214 | ***850*** (350) | 1300 | 240 | ***920*** (430) | 1300 | 422 | ***1090*** (600) | 1500 |
| B | ***720*** (230) | | 224 | ***850*** (350) | | 250 | | | | ***1110*** (620) | 1600 |
| C | ***730*** (240) | | 233 | ***870*** (370) | | 270 | | | | ***1270*** (780) | 2400 |
| D | ***740*** (250) | | 243 | ***880*** (390) | | 286 | | | | ***1630*** (1140) | 3600 |

**DIST RW23**

| NM | 2 | 3 | 4 | |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1180*** (689) | ***1500*** (1009) | ***1820*** (1329) | |
| **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| ***2140*** (1649) | ***2460*** (1969) | ***2770*** (2279) | ***3090*** (2599) | ***3410*** (2919) |

Observations / *Remarks* : NIL.

| FAF - THR | 9.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 7 min 58 | 6 min 34 | 5 min 35 | 4 min 51 | 4 min 18 | 3 min 29 | 3 min 01 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFSX.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFSX - LUXEUIL SAINT SAUVEUR

**AD 2 LFSX.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 47°47'14"N 006°21'54"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | TWR | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 Km SW LUXEUIL (70-HAUTE SAONE) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 885 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 24.8 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 158 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8964°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.127°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FAF) | MINISTRY OF DEFENCE (FAF) |
| | Adresse / *Address* | BA116 - 70301 - LUXEUIL AIR | |
| | Telephone | 03.70.56.10.00 (Central/switchboard BA116) | |
| | FAX | | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFSXZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Type de trafic/Type of traffic : IFR, VFR, CAM<br>Usage restreint / Restricted use<br>03.70.56.11.00 - 863 116 1100 (Commandement base/ Air base commander)<br>03.70.56.12.05 - 863 116 1205 (DV/Flight director)<br>03.84.40.82.14 - 811 116 8214 - 863 116 8214 (ESCA CDQ/Air traffic services squadron-AD watch supervisor) | |

**AD 2 LFSX.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | HOR ATS | ATS SKED |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R service Douane BELFORT 03.84.22.25.17 | O/R BELFORT Customs service 03.84.22.25.17 |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | HOR ATS | ATS HOR |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | SECTION OPERATIONS/OPS office : HOR ATS<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 (LFXOYXYX)<br>BRIA de rattachement :BNIA BORDEAUX<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 | AIS office: ATS HOR<br>Central flight information office : H24 - Cinq Mars la Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22<br>Connected to briefing office: BNIA BORDEAUX<br>05.57.92.60.84 - FAX : 05.57.92.83.34 |
| 5 | BDP / *ARO* | BDP : HOR ATS<br>BIVC : H24 - Cinq Mars La Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 | ATS reporting office : ATS HOR<br>Central flight information office : H24 - Cinq Mars la Pile - PNIA : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | LUN-JEU : 0445-1620 ou fin des vols<br>VEN : 0445-1400 ou fin des vols<br>sauf activités programmées | MON-THU: 0445-1620 or end of flights<br>FRI: 0445-1400 or end of flights<br>except preplanned activities. |
| 7 | ATS | LUN-JEU : 0700-1620, VEN : 0700-1400 (ETE - 1H)<br>O/T ou SAM-DIM-JF : O/R avant 1200 le dernier J.O | MON-THU: 0700-1620, FRI : 0700-1400 (SUM - 1H)<br>O/T or SAT-SUN-HOL : O/R previous opened day before 1200. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | HOR ATS | ATS HOR |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | HOR ATS | ATS HOR |
| 10 | Sûreté / *Safety* | HOR ATS | ATS HOR |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSX.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Fenwick - Porte palette - Transpalette | Fenwick - Pallet carrier - Pallet truck |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | F34<br>0135-0138-0150-0156 | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : CC 15 m3 - SR 30 m3 - 15 L/s<br>F18 : PN 7 jours | F34 : CC 15 m3 - SR 30 m3 - 15 L/s<br>F18 : PN 7 days |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | 1 hangar 630 m2 chauffé :<br>portes coulissantes sur toute la longueur, hauteur 6 m | 1 630 m2 hangar, heated :<br>sliding doors over entire length, height 6 m |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | 1er échelon : M2000 et Alphajet | 1st level: M2000 and Alphajet |
| 7 | Observations / *Remarks* | H515<br>Remise en oeuvre ACFT MIL français | H515<br>French MIL ACFT turnaround |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSX .5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Hotêl(s) à l'aérodrome : MIL seulement<br>Hotêl(s) à proximité : en ville | Hotel(s) at the aerodrome : MIL only<br>Nearby hotel(s) : in the city |
| 2 | Restaurants | Restaurant(s) à l'aérodrome : Oui<br>Restaurant's) à proximité : en ville | Restaurant(s) at the aerodrome : Yes<br>Nearby restaurant(s) : in the city |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Ville : Taxis sur appel téléphonique | City : Taxis by telephone call |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie, ambulances, permanence médicale uniquement positer A 0700z-1620z (UTC HIV; HOR ETE : -1H) sauf activités programmées<br>Ville : hôpital (3,5 km) | AD : Health care unit, ambulances, medical service only positers (stations) A 0700z-1620z (UTC WIN; SKED SUM : -1HR) except preplanned activities<br>City : hospital (3.5 km) |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | A proximité : en ville | Nearby : In the city |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | En ville | In the city |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFSX .6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 5 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 2 VMA 108 : 19000L d'eau + agent extincteur<br>1 VSA avec matériel de désincarcération, de soutènement et lot de crash chasseur. | 2 VMA 108 : 19000L of water + extinguishant<br>1 VSA with desincarceration material, of support and fighter crash lot. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Grues de levage par société civile :<br>Grues de 60 t, 80 t et 120 t pour portée de 8, 10 et 13 m. O/R BA116 | Lifting cranes by civilian company :<br>60 t, 80 t and 120 t cranes for a reach of 8, 10 and 13 m. O/R BA116. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Catégorie OTAN de l'AD : 5<br>Plan de secours interne et Plan ORSEC (partie A/D) | Aerodrome NATO category : 5<br>Internal contingency plan and ORSEC plan (A/D part) |

**AD 2 LFSX .7** **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 2 déneigeuses, 2 déverglaceuses, 1 fraise à neige | 2 snowplows, 2 rwy deicer, 1 snoblower |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | RWY 11/29 - TWY T1 et T2 | RWY 11/29 - TWY T1 and T2 |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | XS-76 | XS-76 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | AD utilisable toute l'année | AD available all year round. |

**AD 2 LFSX .8** **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG principal (P1) : 960 x 60 m : Béton<br>PRKG secondaire (P2) : 75 x 40 m : Béton<br>Zone d'alerte 1 (ZA1) : 22576 m2 : Béton<br>Zone d'alerte 2 (ZA2) : 8003 m2 : Béton | Main PRKG (P1) : 960 x 60 m : Concrete<br>Secondary PRKG (P2) : 75 x 40 m : Concrete<br>Warning zone 1 (ZA1) : 22576 m2 : Concrete<br>Warning zone 2 (ZA2) : 8003 m2 : Concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG principal (P1) : 21 R/B/W/U<br>PRKG secondaire (P2) :20 R/B/W/T<br>Zone d'alerte 1 (ZA1) : 18 R/C/W/U<br>Zone d'alerte 2 (ZA2) : 20 F/B/W/T | Main PRKG (P1) : 960 x 60 m : 21 R/B/W/U<br>Secondary PRKG (P2) : 20 R/B/W/T<br>Alert area 1 (ZA1) : 18 R/C/W/U<br>Alert area 2 (ZA2) : 20 F/B/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY T1, T2, : 22,5 m<br>TWY S1, S2 : 15m<br>Bretelles/Strips A, B, C, D, E, F, G, Z1, Z2 : 15m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Parallèle à piste/Parallel to runway 11/29: Béton/Concrete<br>Parallèle à piste/Parallel to runway 04/22 : Béton - enrobé/Concrete - coated Fermée / closed | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY T1, T2, A, B, C, D, E, S1, S2 : 23 R/C/W/T<br>TWY G :7 F/C/W/T<br>TWY Z1, Z2 : 19 R/C/W/T<br>TWY Z3 : 15m 8 F/C/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | | |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | | |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSX.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Bande axiale voies de circulation | Axial strip on taxiways |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | - | |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | - | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Piste 11/29 : bande axiale, NR d'identification des pistes, marques point cible et de zone de toucher des roues, Point d'arrêt à 90m de l'axe des pistes. Seuils de piste. | Runway 11/29 : axial strip, runway identification NR.Target point and wheel touchdown area marks. Holding point at 90m from runway axis. Runway thresholds. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFSX .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Panneaux d'obligation | Mandatory panels |

**AD 2 LFSX.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFSX | |

**AD 2 LFSX.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | CMA LUXEUIL | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFSX .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | CMOA LYON | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | CMA LUXEUIL - CMOA LYON | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TAF LONG | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 6H pendant les heures d'activité | |
| 5 | Briefing, consultation | P | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR-EN | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S<br>U<br>P<br>W<br>SWH<br>SWM<br>SWL | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | SYNPA | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | ESCA 1C.116 LUXEUIL | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | OBS : 03.70.56.12.08 - 863 116 2508<br>PREVI : 03.70.56.12.08 - 863 116 1208 | OBS : 03.70.56.12.08 - 863 116 2508<br>FORECAST : 03.70.56.12.08 - 863 116 1208 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSX.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | 113.00 (111) | 2433 x 45 | 22 F/C/W/T<br>béton / concrete | 47°47'29.73"N 006°20'04.32"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 858ft |
| 29 | 293.00 (291) | 2433 x 45 | 22 F/C/W/T<br>béton / concrete | 47°46'58.84"N 006°21'51.87"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 884ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 11 | NIL | NIL | 370 x 45 | NIL | NIL | (1) |
| 29 | NIL | NIL | 275 x 45 | NIL | NIL | (2) |

(1) Demi-tour sur piste interdit pour aéronef cat > C / U-turn not available for aircraft letter code > C.
Travail, descentes et remontées EA LXL soumis à autorisation numérotée du CDQ. Work Descent and climb for non based ACFT are submitted to Duty officer permission (number).
Rainurage partiel transversal à partir du seuil 11 sur une longueur de 2373m/Transversal grooving from threshold 11 over a length of 2373m
BAR PISTE 11 BLISS AERAZUR TYPE F40 - Remise en oeuvre jour (20min), nuit (30min). Brin d'arrêt à 402m de BAR 11/BAR RUNWAY 11 BLISS AERAZUR TYPE F40 - Turnaround by day (20min), by night (30min). Arrestor cable at 402m from BAR 11

(2) Demi-tour sur piste interdit pour aéronef cat > C / U-turn not available for aircraft letter code > C.
Travail, descentes et remontées EA LXL soumis à autorisation numérotée du CDQ. Work Descent and climb for non based ACFT are submitted to Duty officer permission (number).
Rainurage partiel transversal à partir du seuil 11 sur une longueur de 2373m/Transversal grooving from threshold 11 over a length of 2373m
BAR PISTE 11 BLISS AERAZUR TYPE F40 - Remise en oeuvre jour (20min), nuit (30min). Brin d'arrêt à 402m de BAR 11/BAR RUNWAY 11 BLISS AERAZUR TYPE F40 - Turnaround by day (20min), by night (30min). Arrestor cable at 402m from BAR 11

**AD 2 LFSX.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 2433 | 2803 | 2433 | 2433 | Bretelle A : 1800m restant. |
| 29 | 2433 | 2708 | 2433 | 2433 | Bretelle D : 1800m restant, bretelle E : 2200m restant. |

**AD 2 LFSX.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 11 | 2 feux à éclats HI/ 2 LIH flashing lights - 900 m | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 55 ft | | | | | |
| 29 | 2 feux à éclats HI/ 2 LIH flashing lights | G - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 46 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 11 | | | W | LIH | R - LIH | | |
| 29 | | | W | LIH | R - LIH | | |

**AD 2 LFSX.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | Té lumineux télécommandé | Remote controlled lighted Tee |
| | Anémomètre / *Anemometer* | Manche à air éclairée, aire à signaux, manche à air lumineuse QFU 11 et 29, P1 et aire à signaux. | Lighted wind sock, signal area, lighted wind sock QFU 11 and 29, P1 and signal area. |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Bleu | Blue |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | -Alimentation élec secourue par 2 GDA de 750KVA chacun et onduleurs permettant un temps de commutation inférieur à 1s<br>-Electrical power supply backed up by 2 GDA of 750KVA each and inverters allowing for switching time less than 1 second | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Onduleurs : délai de commutation instantané | Inverters : instantaneous switching delay |
| 5 | Observations / *Remarks* | Présence de panneaux distance restante,panneaux de signalisation brins d'arrêt TWYG et S2 non balisés.<br>Presence of remaining distance signs, sign panel arresting cable TWY G and S2 unmarked. | |

**AD 2 LFSX.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Utiliser piste uniquement | Use runway only |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSX .17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR LUXEUIL**<br><br>47°58'26"N , 006°15'30"E - 47°57'11"N , 006°20'37"E - 47°57'13"N , 006°21'06"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°52'20"N , 006°34'39"E - 47°46'39"N , 006°39'39"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°35'35"N , 006°26'06"E - 47°37'47"N , 006°17'03"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°38'19"N , 006°15'12"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 47°38'19"N , 006°12'15"E - 47°40'13"N , 006°11'20"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°47'06"N , 006°07'03"E - 47°50'16"N , 006°04'39"E - arc horaire de 12 NM de rayon centré sur 47°47'14"N , 006°21'53"E - 47°58'26"N , 006°15'30"E | D | 3000ft AMSL<br>----------<br>SFC | APP<br><br>LUXEUIL Approche (FR)<br>LUXEUIL Approach (EN)<br><br>TWR<br><br>LUXEUIL Tour (FR)<br>LUXEUIL Tower (EN) | Possible activation H24<br>Procédures CAM/CAG.<br>A l'exclusion :<br>-des zones LF-R 45 S1, LF-R 45 S7 et LF-R 45 D lorsqu'elles sont actives.<br>-des zones LF-R 212 et LF-R 211 lorsqu'elles sont actives.<br>-d'un cercle de 1 NM de rayon centré sur 47°37'22"N, 006°20'56"E, du sol à 500 ft ASFC.<br>-d'un cercle de 1 NM de rayon centré sur 47°40'10"N, 006°15'15"E, du sol à 500 ft ASFC.<br>La désactivation est annoncée par RAI 129.925 MHz.<br>Activité connue de BALE INFO.<br>Survol AD LUXEUIL SAINT-SAUVEUR interdit H24 au-dessous de 1000 ft ASFC.<br>OAT/GAT procedures.<br>Except for:<br>-LF-R 45 S1, LF-R 45 S7 et LF-R 45 D when active.<br>- LF-R 212 and LF-R 211 when active.<br>-a 1NM radius circle centered on 47°37'22"N, 006°20'56"E, at 500ft ASFC.<br>-a 1NM radius circle centered on 47°40'10"N, 006°15'15"E, at 500ft ASFC.<br>Deactivation announced by RAI 129.925 MHz<br>Activity known on BASEL INFO.<br>Flying over LUXEUIL SAINT- SAUVEUR AD BLW 1000ft ASFC prohibited H24. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSX.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 129.925 MHz | HOR ATS | Particulière transit / Particular to transit. Veillée / monitored - RAIZ |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 142.450 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 240.450 MHz | HOR ATS | Particulière APP / Particular to APP |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 282.025 MHz | HOR ATS | Particulière montée / Particular to climbing |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 298.300 MHz | HOR ATS | Régulation R45 / Regulation R45 |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 338.725 MHz | HOR ATS | Particulière APP / Particular to APP. Veillée / monitored |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 344.175 MHz | HOR ATS | Particulière APP / Particular to APP |
| APP | LUXEUIL Approche (FR)<br>*LUXEUIL Approach (EN)* | 362.300 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored Combiné/combined - OTAN |
| PAR | LUXEUIL App (FR)<br>*LUXEUIL App (EN)* | 139.850 MHz | HORS ATS | Particulière APP / Particular to APP |
| PAR | LUXEUIL Precision (FR)<br>*LUXEUIL Precision (EN)* | 142.525 MHz | HOR ATS | Particulière APP / Particular to APP |
| PAR | LUXEUIL Precision (FR)<br>*LUXEUIL Precision (EN)* | 265.900 MHz | HOR ATS | Combiné/combined - OTAN |
| PAR | LUXEUIL Precision (FR)<br>*LUXEUIL Precision (EN)* | 336.100 MHz | HOR ATS | Combiné/combined - OTAN |
| TWR | LUXEUIL Tour (FR)<br>*LUXEUIL Tower (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored |
| TWR | LUXEUIL Tour (FR)<br>*LUXEUIL Tower (EN)* | 122.100 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored . |
| TWR | LUXEUIL Tour (FR)<br>*LUXEUIL Tower (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | |
| TWR | LUXEUIL Tour (FR)<br>*LUXEUIL Tower (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored |
| TWR | LUXEUIL Tour (FR)<br>*LUXEUIL Tower (EN)* | 244.350 MHz | HOR ATS | Particulière tour / Particular to tower. Veillée / monitored |
| TWR | LUXEUIL Tour (FR)<br>*LUXEUIL Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | Veillée / monitored. Combiné/combined - OTAN |

**AD 2 LFSX.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR | LUL | 117.1 MHz | H24 | 47°41'17.8"N 006°17'44.1"E | | 80NM | | | |
| TACAN | LXI | CH 19X | H24 | 47°46'59.4"N 006°21'25.6"E | 883 ft | 60NM FL250 | | | |
| LOC 11 (I) | LXI | 108.1 MHz | H24 | 47°46'52.9"N 006°22'12.6"E | 885 ft | | | 111°/469 m THR 29 | |
| GP 11 | | 334.7 MHz | | 47°47'22.8"N 006°20'13.4"E | 864 ft | | 15.9 m/52 ft<br>( 3 °) | 137°/285 m THR 11 | |
| OM 11 | | 75 MHz | H24 | 47°49'03.0"N 006°14'32.6"E | 778 ft | | | 291°/4.04 NM THR 11 | |
| MM 11 | | 75 MHz | H24 | 47°47'43.0"N 006°19'17.7"E | 842 ft | | | 291°/1054 m THR 11 | |

**AD 2 LFSX.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

Usage restreint.

AD interdit aux ACFT non munis de radio et aux planeurs.

Survol dépôt de munition (ex DAMS) interdit H 24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.

Utilisable par ACFT étrangers (civils ou militaires) après accord du cabinet du Ministre de la Défense ou EMAA OPS (CSVA).

Accueil soumis à l'accord préalable du Cdt GAA ou du DV. Le NR sera porté dans la case 18 du PLN.

Piste 04/22 fermée.

Bretelle B réservée aux ACFT de lettre code A.
Demi-tour sur piste interdit pour aéronef cat > C
Travail, descentes et remontées EA LXL soumis à autorisation numérotée du CDQ.

Restricted use.

AD prohibited to ACFT not equipped with radio and to gliders.

Fly-over of ammunition depot (ex-DAMS) prohibited H 24 below 300 m (1000 ft) ASFC.

Available for foreign ACFT (civilian or military) after permission from Defence Minister's cabinet or EMAA OPS (CSVA).

Prior permission required from GAA head or Flight Director (DV). The NR will be entered in box 18 of the PLN.

Runway 04/22 closed.

Strip B reserved for ACFT with letter code A only.
U-turn not available fot aircraft letter code > C
Work, descent and climb for non based ACFT are submitted to Duty officer permission (number).


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFSX .21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

| | |
|---|---|
| Survol ville de LUXEUIL interdit. | Fly-over of LUXEUIL prohibited. |

**AD 2 LFSX .22** **Procédures de vol *Flight procedures***

Procédure par faible visibilité piste 11 (LVP) : procédure mise en place lorsque la RVR est comprise entre 550m et 800m pour la procédure ILS/RWY11 (MIAC 2), interdiction pour les chasseurs. Mesures supplémentaires locales mises en place : verrouillage ILS et limitation de la circulation au sol avec fermeture des accès à la plateforme.

Low visibility procedure RWY11 : RVR between 550m and 800m for ILS/RWY11 (MIAC 2) procedure. Forbidden for fighters. ILS locked and traffic on the ground restricted.

**VFR Spécial :**

Clairance délivrée par Luxeuil APP ou TWR.

MNM MET VFR spécial :

ACFT : VIS ≥ 3000 m - Plafond (BKN, OVC) ≥ 1000' - IAS ≤ 140 kts.

HEL : VIS ≥ 1500 m - Plafond (BKN, OVC) ≥ 600' - IAS ≤ 140 kts (100 kts conseillés).

**Special VFR :**

Clairance can be delivered by Luxeuil APP or TWR.

MNM MET special VFR :

ACFT : VIS ≥ 3000 m - Ceiling (BKN, OVC) ≥ 1000' - IAS ≤ 140 kts.

HEL : VIS ≥ 1500 m - Ceiling (BKN,OVC) ≥ 600' - IAS ≤ 140 kts (100 kts recommanded).

**AD 2 LFSX .23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Présence SPPA en heures ouvrables avec risque faible; jusqu'au coucher du soleil avec risque modéré ou fort.

Presence of Wildlife control service in working hours with low risk; until sunset with moderate to high risk.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFTH.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFTH - HYERES LE PALYVESTRE

**AD 2 LFTH.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°05'50"N 006°08'46"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Croisée RWY 13/31 et 05/23 | RWY 13/31 and 05/23 intersection |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 3 km SE HYERES (83 - VAR) | 3 km SE away from HYERES (83 - VAR) |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 13 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 30.6 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 159 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.7622°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.115°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | MINISTERE DES ARMEES (FNF) | MINISTRY OF DEFENCE |
| | Adresse / *Address* | BCRM de TOULON<br>BAN HYERES - Service OPS/CLA<br>BP 200 - 83800 TOULON Cedex 9 | |
| | Telephone | Standard CIV : 04 94 00 83 83<br>Terminal Affaires : 04 94 38 20 00<br>CLA (ATC squadron) : 04 22 44 43 07 - 831 734 4307<br>BDP (ARO) : 04 22 44 45 07 - 831 734 4507<br>Chef escale civile / Civil station manager : 06 85 62 97 37 | |
| | FAX | FAX CIV - OPS : 04 94 00 84 71 | |
| | TELEX | SITA CIV - OPS : TLNAPXH | |
| | AFS | LFTHZPZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | Site Internet : https://cy.myhandlingsoftware.com<br>E-mail CIV : demandes d'assistance sur le site internet obligatoire - traficops@toulon-hyeres.aeroport.fr<br>Terminal Affaires : Fbo@toulon-hyeres.aeroport.fr<br>E-mail MIL : aero-hyeres.bdv-gestion.fct@intradef.gouv.fr<br>Délégation territoriale "Côte d'Azur" :<br>04 93 17 23 01 - FAX : 04 93 17 23 02 | |

**AD 2 LFTH.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | LUN-VEN : 0800-1600 | MON-FRI: 0800-1600 |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | O/R.Vols en provenance / à destination d'un pays hors Schengen - PN 24H - Flights from / to a non-Schengen country<br>HOR UTC : LUN-SAM : 0700-1900, DIM : 0700-1800 / UTC TIMES : MON-SAT : 0700-1900, SUN : 0700-1800<br>GENDEC obligatoire PN 24H : https://cy.myhandlingsoftware.com ou par mail fbo@toulon-hyeres.aeroport.fr<br>Vols en provenance / à destination d'un pays de l'Espace Schengen - PN 24H - Flights from / to a Schengen Area country - PN 24H<br>HOR UTC : 0500-2000 - UTC TIMES : 0500-2000<br>GENDEC obligatoire PN 24H : https://cy.myhandlingsoftware.com ou par mail fbo@toulon-hyeres.aeroport.fr | |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | LUN - JEU : 0730-1610<br>VEN : 0730-1440 | MON - THU: 0730-1610<br>FRI : 0730-1440 |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BRIA : SKED ATS<br>BNIA de rattachement :<br>BORDEAUX : 05 57 92 60 84<br>FAX : 05 57 92 83 34 | BRIA : ATS SKED<br>Connected with Information and Flight Support National office: BORDEAUX: 05 57 92 60 84<br>FAX: 05 57 92 83 34 |
| 5 | BDP / *ARO* | SKED ATS | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | MIL : LUN-VEN SKED ATS et O/R<br>SAM-DIM : O/R<br>CIV : LUN-VEN 0500-2030. | MIL : MON-FRI ATS SKED and O/R<br>SAT-SUN : O/R<br>CIV : MON-FRI 0500-2030. |
| 7 | ATS | Annoncés par NOTAM | Announced by NOTAM |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | LUN-JEU 0530-1900<br>VEN 0600-1600<br>SAM-DIM O/R<br>CIV : 0500-2000, O/R la veille | MON-THU 0530-1900<br>FRI 0600-1600<br>SAT-SUN O/R<br>CIV: 0500-2000, O/R the day before |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | SKED ATS | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | NIL | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | NIL | |
| 12 | Observations / *Remarks* | Service du péril animalier : HOR ATS. | Wildlife strike hazard services : ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | Installations modernes de manutention | Modern handling facilities |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Types de carburant : F34<br>Lubrifiants : O135, O138, O147, O150, O159, H515, C630 | Fuel types: F34<br>Lubricants: O135, O138, O147, O150, O159, H515, C630. |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | F34 : 900 m3 - 1300 litres/min<br>CIV : JET A1 : 300 m3 - 850 à 1000 litres/min<br>SAF Biocarburant disponible | F34 : 900 m3 - 1300 liters/min<br>CIV : JET A1 : 300 m3 - 850 to 1000 liters/min<br>Bio Fuel available |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | NIL | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Oxygène gazeux OXBP, azote gazeux<br>Oxygène liquide LOX : O/R avec PN de 15 jours minimum (complément à charge de l'équipage) | Gaseous oxygen OXBP, gaseous nitogen<br>Liquid oxygen LOX: O/R with PN 15 days before (crew are in charge of their own supplement) |

**AD 2 LFTH.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : MIL uniquement<br>Ville : Hôtels | AD : MIL only<br>In town : Hotels |
| 2 | Restaurants | AD : MIL uniquement<br>Ville : nombreux restaurants<br>Aérogare : restaurants, snack-bar | AD : MIL only<br>In town : numerous restaurants<br>AD terminal : restaurants, snack-bar |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | MIL : O/R<br>CIV : Taxis, cars lignes régulières, voitures de location, gare SNCF à 3 km | MIL : O/R<br>CIV : Taxis, buses, car rental, railway station at 3 km |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | AD : Infirmerie et ambulances HO<br>Ville : Hôpitaux , cliniques à HYERES 3 km, TOULON 22 km | AD : Health care unit and ambulances during working hours<br>In town : Hospital, private hospital at HYERES 3 km, TOULON 22 km |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | - Boîte à lettres (Poste) | - Letter box (Post office) |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | Tél : 04 94 01 84 50 | Phone: 04 94 01 84 50 |
| 7 | Observations / *Remarks* | Site internet : https://www.hyeres-tourisme.com / Website :https://www.hyeres-tourisme.com | |

**AD 2 LFTH.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VLPC (véhicule léger poste de commandement)<br>1 VTU (véhicule tout usage)<br>1 VIP (véhicule d'intervention polyvalente) : 1500L (eau), 100L (émulseur), 250KG (poudre), 50KG ($CO_2$)<br>1 CCIL (Camion-Citerne incendie Lourd) : 9600L (eau), 500L (émulseur)<br>1 MPR Motopompe remorquable : débit 1500L/min<br>5 VIM 90 (véhicule d'intervention mousse) : 9150L (eau), 1290L (émulseur), 250KG (poudre), 30KG ($CO_2$), débit canon 4500L/min<br>1 véhicule de décontamination. | 1 VLPC (command light vehicle)<br>1 VTU (utility vehicle)<br>1 VIP (polyvalent intervention vehicle) : 1500L (water), 100L (emulsifier), 250KG (powder), 50KG ( $CO_2$)<br>1 CCIL (heavy fire-fighting tank vehicle) : 9600L (water), 500L (emulsifier)<br>1 towable motor pump : flow rate pump 1500L/min<br>5 VIM 90 (foam intervention vehicle) : 9150L (water), 1290L (emulsifier), 250KG (powder), 30KG ($CO_2$), flow rate gun 4500L/min<br>1 decontamination vehicle. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Tractage : barres de tractage, K60, MB30, TMX<br>Grutage : convention avec une société extérieure (avion critique A310, MTOW 157 T, délai 4h à 8h, POC 06 08 68 08 66). | Towing : towing bars, K60, MB30, TMX<br>Cranes : convention with a civilian company (critical aircraft A310, MTOW 157 T, intervention time from 4h to 8h, POC 06 08 68 08 66). |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 hors HOR ATS.<br>OTAN : niveau 7.<br>Plan de secours établi en liaison avec les services départementaux (édition 2018).<br>Pas de moyens nautiques. | Level 7 outside ATS SKED.<br>NATO: level 7.<br>Plan of assistance established with departmental services (2018 edition).<br>No nautical ressource. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | Balayeuse équipée en déneigeuse<br>Balayeuse équipée d'une lame biaise<br>2 remorques de déverglaçage avec tracteurs de piste | Sweeper equipped as a snowplough<br>Sweeper equipped with a scraper blade<br>2 tractors with de-icing trailers |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Par ordre de priorité de déneigement :<br>- la piste 05/23 sur 35m de large (4h)<br>- les extrémités de piste 05/23 sur la largeur totale de la piste, permettant le demi-tour des avions de ligne (30 minutes)<br>- la voie Nord du SSIS à la piste 05 (20 minutes)<br>- la piste 13/31 de la croisée des pistes jusqu'au T10 sur 20m de large (1h)<br>- le T10 et l'aire de stationnement civile (1h30)<br>- T2 et T6 (45 minutes) puis une partie de l'aire de stationnement militaire (1h)<br>L'ordre de priorité peut-être modifié par le COMOPS en HO, l'OPO en HNO, en fonction des conditions météo. | Following areas will be cleared in the order below :<br>- runway 05/23 on 35m width (4h)<br>- threshold 05 and 23 full width to permit U-turn of all aircraft (30 minutes)<br>- North Road from SSIS to runway 05 (20 minutes)<br>- runway 13/31 from runway intersection to T10 on 20m width (1h)<br>- T10 and civilian apron (1h30 minutes)<br>- T2 and T6 and a part of the military apron (1h)<br>Priority order can be modified by the COMOPS on day time, OPO during night time and according to the weather conditions. |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | Déverglaçant : XS76 - 25 m3 | De-icing agent : XS76 - 25 m3 |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | AD utilisable toute l'année | AD avalaible in all season |

**AD 2 LFTH.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Parking militaire : béton<br>Parking civil : béton<br>Parking VIP : béton | Military apron : concrete<br>Civil apron : concrete<br>VIP apron : concrete |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | Parking militaire : 31 R/C/W/T<br>Parking civil : 38 F/C/W/T<br>Aire de transbordement : 14 F/C/W/T<br>Parking VIP : 19 F/C/W/T | Military apron : 31 R/C/W/T<br>Civil apron : 38 F/C/W/T<br>Transshipment area : 14 F/C/W/T<br>VIP apron : 19 F/C/W/T |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | T1 : 13.3 m<br>T3 : 13.7 m<br>T4 : 9.6 m<br>T2, T6, A2 : 23 m<br>C3, D3 : 15 m<br>T8 : 20 m<br>T10 : 22.5 m<br>B2 : 13,2 m<br>E3 : 14.5 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | T3, T6 : béton<br>T2, T4, T1, T8, T10, A2, B2, C3, D3, E3 : macadam | T3, T6 : concrete<br>T2, T4, T1, T8, T10, A2, B2, C3, D3, E3 : : macadam |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | T1 (11 F/D/W/T)<br>T2 (52 F/C/W/T)<br>T3 (9 R/A/W/T)<br>T4 (25 F/C/W/T)<br>T6 (31 R/C/W/T)<br>T8 (39 F/C/W/T)<br>T10 (57 F/C/W/T)<br>A2 (52 F/C/W/T)<br>B2 (18 R/B/W/T)<br>C3 (12 R/B/W/T)<br>D3 (8 R/A/W/T)<br>E3 (42 F/C/W/T) | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Parking militaire : Spot 5<br>Parking civil : devant l'aérogare | Military apron : Spot 5<br>Civil apron : in front of terminal |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 5 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | TH 500 43°05'25.80"N 006°08'48.81"E | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 hors HOR ATS | Level 7 outside ATS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Bande axiale<br>Panneaux indicateurs de PRKG | Axis strip on Apron<br>Apron panel indicators |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Bande axiale | Axis strip on TWY |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | | |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Toutes RWY : numéro d'identification, marques de seuil, marques de seuil décalés, d'aires de prise de contact et lignes axiales.<br>Tous TWY : marques de point d'attente avant piste et de point d'attente intermédiaire, lignes axiales.<br>RWY 05 : marques de RSE.<br>RWY 13, 31 et 23 : marque de retournement. | All RWY : runway numbers, threshold, displaced threshold, touchdown area and distance markings, centerline markings.<br>All TWY : Holding point markings, centerline markings.<br>RWY 05 : RSE marking.<br>RWY 13, 31 and 23 : turnaround markings. |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFTH .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Points d'attente T1, T4, A2, C3, D3, E3 et 05/23 : présence de feux WIG-WAG | Holding points T1, T4, A2, C3, D3, E3 and 05/23 : presence of WIG-WAG light |

**AD 2 LFTH.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3. | *No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.* |
| Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. | *Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.* |
| Obstacles_LFTH | |

**AD 2 LFTH.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | Hyères le Palyvestre | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFTH .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | Nice Côte d'Azur | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | Hyères le Palyvestre<br>Nice Côte d'Azur | |
| | Période de validité / *Validity period* | 03-09-15-21 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | 30 MIN - H24 | |
| 5 | Briefing, consultation | P-D-T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | S-U-P-W-SWM-SML<br>AD WARNING<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | SYNOPSIS<br>COBALT (calculateur d'observation)<br>AEROWEB EXP'AIR | SYNOPSIS<br>COBALT (Data measured computer)<br>AEROWEB EXP'AIR |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | Observations : 04 22 44 46 08 - Prévisions / Forecast : 04 22 44 41 29<br>aero-hyeres.previ-meteo.fct@intradef.gouv.fr<br>GRF : SKED ATS. IFR NICE : 04 92 29 48 44 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 05 | 051.00 (049) | 2121 x 45 | 49 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°05'40.25"N 006°08'28.35"E<br>( 43°05'44.52"N 006°08'35.62"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 5ft<br>DTHR : 6ft |
| 23 | 231.00 (229) | 2121 x 45 | 49 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°06'21.98"N 006°09'39.43"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 6ft |
| 13 | 135.00 (133) | 1809 x 45 | 51 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°06'04.37"N 006°08'26.74"E<br>( 43°06'00.09"N 006°08'32.57"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 11ft<br>DTHR : 8ft |
| 31 | 315.00 (313) | 1809 x 45 | 51 F/C/W/T<br>béton bitumineux / bituminous concrete | 43°05'22.90"N 006°09'23.17"E<br>( 43°05'25.40"N 006°09'19.78"E )<br>------<br>GUND NIL | THR : 5ft<br>DTHR : 5ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 05 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 23 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 13 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |
| 31 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

(1) RWY 05/23 : 1 Brin BAK 7 cm hors sol à 408m du THR 05 et 1 Brin BAK 7 cm hors sol à 259m du THR 23, présence annoncée par NOTAM et sur l'ATIS.
Selon les circonstances, présence d'un RSE de 60x45m en amont du seuil de piste 05.
RWY 05/23 : 1 BAK arrestor cable, height 7cm, at 408m from THR 05 and 1 BAK arrestor cable, height 7cm, at 259m from THR 23, implemention announced by NOTAM and on ATIS freq.
According to circumstances, presence of a 60x45m Runway Starter Extension upstream from the threshold 05.
RWY 05/23 : 1 brin textile 7cm hors sol à 117m du THR 05 et 1 brin textile 7cm hors sol à 129m du THR 23, présence annoncée par NOTAM et sur l'ATIS.
RWY 05/23 : 1 textile arresting wires, height 7cm at 117m from THR 05 and 1 textile arresting wires, height 7cm at 129m from THR 23, implementation announced by NOTAM and on ATIS freq.
Présence dérogatoire dans les bandes de piste :
- sur les 1000 derniers mètres de la piste 05 au Nord : clôture avec balisage nocturne rouge, haut. 2,5m, alt. au sommet 3,86m; butte de terre, 43°06'12"N 006°09'16"E; canal le long de la piste 05, 43°006'14"N 06°09'18"E.
- en fin de bande de piste 05 au Sud : clôture avec balisage nocturne rouge, haut. 2,5m, alt. au sommet 3,07m.
Derogatory presence in runway strip :
- on 1000 last meters of RWY 05 North : fencing with red night lights, height 2,5m summit alt. 3,86m ; hillock, 43°06'12"N 006°09'16"E; channel along RWY 05, 43°006'14"N 06°09'18"E.
- on the end of RWY 05 South : fencing with red night lights, height 2,5m, summit alt.3,07m.

(2) RWY 13/31 : 1 brin textile 7cm hors sol à 157m du THR 13, présence annoncée par NOTAM et sur l'ATIS.
RWY 13/31 : 1 textile arresting wires, height 7cm at 157m from THR 13, implementation announced by NOTAM and on ATIS freq.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 2121 | 2121 | 2121 | 1850 | l'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.<br>Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection. |
| 23 | 2061 | 2061 | 2061 | 2061 | NIL |
| 13 | 1809 | 1809 | 1809 | 1622 | LDA : ATT interdit sauf dérogation du Directeur d'Aérodrome.<br>LDG prohibited except with AD Director's exemption. |
| 31 | 1795 | 1795 | 1795 | 1686 | TORA-TODA-ASDA : 1809 uniquement lorsque le vent moyenné de face est supérieur ou égal à 20 Kts.<br>LDA : 1700 uniquement lorsque le vent moyenné de face est supérieur ou égal à 20 Kts.<br>TORA-TODA-ASDA : 1809 only when average headwind is greater or equal to 20 Kts.<br>LDA : 1700 only when average headwind is greater or equal to 20 Kts. |

**AD 2 LFTH.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 05 | - 2 feux à éclats | G | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 47 ft | | | | | |
| 23 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft | | | | | |
| 13 | | G | | | | | | | |
| 31 | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 59 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 05 | 2121 | 60 m | W / Y | LIH | R | | | (1) |
| 23 | 2121 | 60 m | W / Y | LIH | R | | | (2) |
| 13 | 1809 | 60 m | W / Y | LIL | R | | | |
| 31 | 1809 | 60 m | W / Y | LIL | R | | | |

(1) - DTHR05 : 17 feux de seuil
- Barre de flan de 2 fois 5 feux
- Balisage latéral de couleur jaune sur les 600 derniers mètres
- Balisage spécifique RSE (LIH/LIL)
- Utilisation obligatoire de jour comme de nuit du papi en piste 05.

(2) - THR23 : 9 feux de seuil
- Extrémité de 23 : barre de flan d'extrémité de piste à 2 fois 3 feux avec porte
- balisage latéral de couleur jaune sur les 600 derniers mètres.

**AD 2 LFTH.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | 4 manches à vent lumineuses | 4 illuminated wind socks |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | Bande jaune | Yellow line |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | Feux bleus sauf B2 et TWY3 - Doubles bandes jaunes | Blue lights except B2 and TWY3 - Double yellow lines - |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire sur toutes RWY, TWY et parkings (2 groupes électrogènes 1600Kva + ASI 160Kva) | Auxiliary power supply all RWY, TWY and apron (2 generating sets 1600Kva + ASI 160Kva) |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | < 1 sec | |
| 5 | Observations / *Remarks* | 54 feux portatifs : délai de mise en oeuvre 1 H<br>Présence de panneaux IRDM<br>Présence de panneaux IACM<br>Balisage nocturne TWY T3, C3, D3 et E3 hors service<br>TWY3 inutilisable de nuit par les aéronefs civils.<br>Aéronefs d'États autorisés sur dérogation commandant. | 54 portable lights : operating delay 1 HR<br>Presence of airfield lighting IRDM<br>Presence of airfield lighting IACM<br>Night lighting TWY T3, C3, D3 and E3 out of order,<br>TWY3 prohibited at night. |

**AD 2 LFTH.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Aire 1 : TLOF sur T2 : 43°05'39.25"N 006°08'42.18"E (HN) - Alt :1.35m - béton 31 R/B/W/T - 12 feux G.<br>Aire 2 : FATO/TLOF sur TWY 1 : 43°05'23.13"N 006°08'56.112"E (HS) - Alt :0.85m - 47m x 47m - béton 20 F/G/W/T - FATO : 12 feux W - TLOF : 12 feux G - Relèvement vrai de la FATO 11,38° - 191,38°. | Area 1 : TLOF on T2 : 43°05'39.25"N 006°08'42.18"E (HN) - Alt :1.35m - concrete 31 R/B/W/T - 12 G lights.<br>Area 2 : FATO/TLOF on TWY 1 : 43°05'23.13"N 006°08'56.112"E (HS) - Alt :0.85m - 47m x 47m - concrete 20 F/G/W/T - FATO : 12 W lights - TLOF : 12 G lights - FATO true bearing 11,38° - 191,38°. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH .17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR HYERES**<br><br>43°10'30"N , 006°02'36"E - 43°10'31"N , 006°14'51"E - 43°06'22"N , 006°22'07"E - 43°04'48"N , 006°23'45"E - 42°56'47"N , 006°14'58"E - 42°56'46"N , 005°57'41"E - 43°00'03"N , 005°54'25"E - 43°04'04"N , 006°00'07"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 43°05'46"N , 006°08'45"E - 43°10'30"N , 006°02'36"E | D | 3500ft ASFC<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>HYERES Tour (FR)<br>HYERES Tower (EN) | Activable H24<br>Activité connue de :<br>- TOULON APP ou TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO.<br>Activity known on :<br>- TOULON APP or TOULON TRANSIT,<br>- MARSEILLE ACC, MARSEILLE INFO,<br>- PROVENCE APP, PROVENCE INFO,<br>- NICE APP, NICE INFO. |

**AD 2 LFTH .18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| APP | TOULON Approche (FR)<br>*TOULON Approach (EN)* | 126.325 MHz | HOR ATS | Principale / Main FREQ |
| APP | TOULON Approche (FR)<br>*TOULON Approach (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| APP | TOULON Approche (FR)<br>*TOULON Approach (EN)* | 339.250 MHz | HOR ATS | |
| APP | TOULON Approche (FR)<br>*TOULON Approach (EN)* | 378.075 MHz | HOR ATS | |
| APP | TOULON Transit (FR)<br>*TOULON Transit (EN)* | 118.825 MHz | HOR ATS | Fréquence réservée au transit VFR côtier et dotée d'un RAI lors des périodes de fermeture de TOULON APP / Frequency reserved for VFR coastal transit and equipped with a RAI when TOULON APP is unavailable |
| PAR | TOULON Precision (FR)<br>*TOULON Precision (EN)* | 123.300 MHz | HOR ATS | FREQ Principale (RWY 05) / Main FREQ (RWY 05) |
| PAR | TOULON Precision (FR)<br>*TOULON Precision (EN)* | 125.200 MHz | HOR ATS | FREQ supplétive (RWY 05) / Auxiliary FREQ (RWY 05) |
| PAR | TOULON Precision (FR)<br>*TOULON Precision (EN)* | 232.525 MHz | HOR ATS | FREQ supplétive (RWY 05) / Auxiliary FREQ (RWY 05) |
| SRE | TOULON Radar (FR)<br>*TOULON Radar (EN)* | 125.200 MHz | HOR ATS | |
| SRE | TOULON Radar (FR)<br>*TOULON Radar (EN)* | 342.575 MHz | HOR ATS | |
| TWR | HYERES Tour (FR)<br>*HYERES Tower (EN)* | 121.000 MHz | HOR ATS | |
| TWR | HYERES Tour (FR)<br>*HYERES Tower (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | |
| TWR | HYERES Tour (FR)<br>*HYERES Tower (EN)* | 121.800 MHz | HOR ATS | |
| TWR | HYERES Tour (FR)<br>*HYERES Tower (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| TWR | HYERES Tour (FR)<br>*HYERES Tower (EN)* | 257.800 MHz | HOR ATS | |
| TWR | HYERES Tour (FR)<br>*HYERES Tower (EN)* | 343.325 MHz | HOR ATS | FREQ Principale / Main FREQ |
| VDF | HYERES Gonio (FR)<br>*HYERES Homer (EN)* | 118.825 MHz | HOR ATS | O/R FREQ. de HYERES / O/R HYERES FREQ. |
| VDF | HYERES Gonio (FR)<br>*HYERES Homer (EN)* | 121.500 MHz | HOR ATS | O/R FREQ. de HYERES / O/R HYERES FREQ. |
| VDF | HYERES Gonio (FR)<br>*HYERES Homer (EN)* | 126.325 MHz | HOR ATS | O/R FREQ. de HYERES / O/R HYERES FREQ. |
| UDF | HYERES Gonio (FR)<br>*HYERES Homer (EN)* | 243.000 MHz | HOR ATS | |
| UDF | HYERES Gonio (FR)<br>*HYERES Homer (EN)* | 339.250 MHz | HOR ATS | |
| UDF | HYERES Gonio (FR)<br>*HYERES Homer (EN)* | 342.575 MHz | HOR ATS | |
| ATIS | HYERES (FR)<br>*HYERES (EN)* | 129.650 MHz | HOR ATS | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NDB | TLN | 322 kHz | H24 | 43°01'57.8"N 006°09'10.1"E | 164 ft | 70NM | | | |
| TACAN | HYE | CH 27X | H24 | 43°06'01.1"N 006°08'51.5"E | 7 ft | 100NM FL500 | | 020°/353 m ARP | |
| LOC 05 (I.E.2) | HY | 108.1 MHz | H24 | 43°06'24.0"N 006°09'42.8"E | 5 ft | | | 049°/44 m THR 23 | |
| GP 05 | | 334.7 MHz | | 43°05'46.2"N 006°08'46.9"E | 4 ft | | 13.9 m/46 ft ( 3.5 °) | 077°/260 m DTHR 05 | |
| DME 05 | | CH 18X | H24 | 43°05'46.2"N 006°08'46.9"E | | 25NM FL250 | | 077°/260 m DTHR 05 | (1) |

(1) Co-implanté avec GP / Co-located with GP

**AD 2 LFTH.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 INFORMATIONS GENERALES**

Le roulage sur les brins d'arrêt est déconseillé aux ACFT ayant de petites roues ou une faible garde au sol.

Mise en route après accord de la TWR.

Prendre connaissance de l'ATIS (129.650) avant de contacter les services du contrôle.
**Restrictions de roulage :**
B2 : Point d'attente mutualisé avec la bretelle A2.
T1/ 4 / 6 : Usage exclusif A/C militaires ou d'état sur autorisation du contrôle
T3 : Largeur 13.7m, Roulage autorisé A/C d'envergure < 24m et largeur hors tout du train principal < 6m
T8 : Utilisable uniquement sur autorisation du contrôle
Parking aire de transbordement : Utilisable uniquement sur autorisation du contrôle.

**20.2 POUR HELICOPTERES**

- Aires 1 et 2 : réservées aux HEL d'Etat.

**20.3 POUR ACFT CIVILS**

AD à usage restreint.

Accueil prioritaire au trafic militaire.
Les demandes d'autorisation sont à adresser au concessionnaire civil (par E-mail CIV) avec les préavis suivants :
- vols commerciaux réguliers : 2 semaines,
- vols non réguliers : durant HOR ATS,
- 4 H pour un exploitant de l'espace CE, de la Suisse, ou en provenance ou à destination des Etats-Unis ou du Canada,
- 24 H dans les autres cas.

AD utilisable durant HOR ATS.
Avions : FPL IFR obligatoire, VFR autorisés sous FPL et uniquement sans transport de passager.

AD utilisable par les ACFT répondant aux caractéristiques suivantes :

- ACFT : masse > 3,5 T ou 10 passagers (ou autres, soumis à dérogation du Directeur d'aérodrome),

- HEL : masse > 2.7 t ou 6 passagers.

Les hélicoptères ne présentant pas ces critères peuvent également être admis dans le cadre de travail aérien ou de transport de passagers en correspondance avec les aéronefs utilisant le terrain.
Les entrainements IFR civils sont interdits

Contacter ESCALE TOULON 131.550 avant de pénétrer ou de circuler sur le PRKG de l'aérogare, ou 131.910 pour le PRKG aviation d'affaires.

**20.4 POUR ACFT D'ETAT**

PPR obligatoire (à demander uniquement par message : ban-hyeres.controleur-cdq.fct@def.gouv.fr et

aero-hyeres.oqcla.fct@intradef.gouv.fr

Présence obligatoire des parqueurs pour la mise en route.

Restrictions d'utilisation pour les réacteurs de combat

- ATT soumis à accord du directeur d'aérodrome (sauf aéronef en situation d'urgence),

- ATT interdit du 01/07 au 31/08. Des dérogations peuvent être accordées par le directeur d'aérodrome.

**20.1 GENERAL INFORMATIONS**

Taxiing over arresting cables is not recommended to ACFT with small wheels or low ground clearance.

Start-up after TWR clearance.

Keep advised on ATIS (129.650) before contacting ATS.
**Taxi restrictions :**
B2 : use holding point A2.
T1/ 4 / 6 : Only military, state and authorized aircraft after ATC instruction
T3 : Width 13.7m, Taxi only aircraft wingspan < 24m and OMGWS (outer main gear wheelspan) < 6m
T8 : Use only after ATC instruction
Cargo Area : park after after ATC instruction.

**20.2 FOR HELICOPTERS**

- Areas 1 et 2 : reserved for State HELs.

**20.3 FOR CIVIL ACFT**

AD with restricted use.

Priority reception to military use.
PPR have to be sent to the civilian concessionnary (by CIV E-mail) with the following PN :
- regular flights: 2 weeks,
- unregular flights: during ATS SKED,
- 4 HR for a manager from the EU, from Switzerland or coming from/to US and Canada,
- 24 HR in other cases.

AD can be used during ATS SKED.
Airplanes : FPL IFR mandatory, VFR authorized under FPL and only without passenger.

AD can be used by ACFT with the following features:

- ACFT : weight > 3,5 T or 10 passengers (or others, subject to derogation from the aerodrome director),

- HEL : weight > 2.7 t or 6 passengers.

Helicopters without these features could be admitted as part of Air work or pasengers transport in connection with the ACFT using the airfield.
Civilian IFR training is prohibited.

Radio contact with ESCALE TOULON 131.550 before penetrating and moving on the AD apron, or 131.910 for business flights apron.

**20.4 FOR STATE ACFT**

PPR mandatory (request only by message : ban-hyeres.controleur-cdq.fct@def.gouv.fr and

aero-hyeres.oqcla.fct@intradef.gouv.fr

Marshallers mandatory for start-up.

Jet combat ACFT restrictions

- LDG agreement mandatory from AD CDT (except ACFT on an emergency situation),

- LDG prohibited from 01 JUL to 31 AUG. Derogations can be allowed by AD manager.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

- La RWY 05/23 est la piste principale.
- Survol de l'aérodrome interdit H 24 au dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.
- Décollage QFU 23 : fin de bande RM 198° en montée vers altitude de transit puis mise de cap.
- Décollage QFU 05 : maintenir RM 050° jusqu'à travers nord Salins en montée vers altitude de transit.
- Décollage QFU 13 : maintenir RM 140° pendant 30 sec. (jusqu'à 1000 ft pour chasseurs) puis mise de cap.
- Décollage QFU 31 : fin de bande RM 304° en montée vers altitude de transit puis mise de cap.
- Post combustion interdite sauf dérogation directeur d'aérodrome.
- Pour les HEL : privilégier sortie et entrée par le seuil 31.

Application Charte de qualité de l'environnement sonore :

La charte du 5 novembre 2002 portant sur la diminution des nuisances sonores autour de l'aérodrome de Hyères-le-Palyvestre prescrit les dispositions suivantes :

- pas de vols civils entre 2300 et 0700 locales ;
- applications des consignes moindre bruit ;
- du 1er juillet au 31 août pas d'entrainement :

. entre 1200 et 1400 locale

. entre 1900 et 2100 locale.

- RWY 05/23 is the main runway.
- Overflying of AD prohibited H24 below 300 m (1000 ft) ASFC.
- TKOF RWY 23: end of strip MAG TRACK 198° during climb to transit altitude then resume own navigation .
- TKOF RWY 05: maintain MAG TRACK 050° up to abeam of North of Salins during climb to transit altitude.
- TKOF RWY 13: maintain MAG TRACK 140° for 30 sec. (up to 1000 ft for combat aircraft) then resume own navigation .
- TKOF RWY 31: end of strip MAG TRACK 304° during climb to transit altitude then resume own navigation .
- After burner prohibited except exemption given by AD manager.
- For HEL: prefer ARR and DEP via threshold 31.

Application operating restriction Order:

The charte in date of November 5th 2002 stating diminution of noise around the Hyeres-le-Palyvestre aerodrome, prescribes:

- no civilian flight between 2300 and 0700 local time;
- application of noise abatement procedures;
- between the 1st of July and 31st of August, no training:

. from 1200 to 1400 local time

. from 1900 to 2100 local time.

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

## 2.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION

Le Centre de Contrôle d'Approche de Toulon assure la fourniture des services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTA TOULON (voir ENR 2.4).

AERIENNETOULON APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne afférents aux espaces adjacents à la CTA TOULON qui lui sont délégués.

TOULON APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne conformément aux statuts des espaces de classe D dans les parties de la CTA TOULON.

## 22.1 RELEVANT AIR TRAFFIC SERVICES

TOULON Approach Control Center (TOULON APP) provides air traffic control services in TOULON CTA (see ENR 2.4).

TOULON APP provides air traffic control services for adjacent airspaces which have been delegated to the TOULON CTA.

TOULON APP provides air traffic control services in accordance with class D airspaces status in the parts of the TOULON CTA.

## 22.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition en CTA TOULON est de 5000 ft.
Le niveau de transition en CTA TOULON est déterminé par TOULON APP.

## 22.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude in TOULON CTA is 5000 ft.
The transition level in TOULON CTA will be calculated by TOULON APP.

## 22.3 PROCEDURES

**Transit**

Itinéraires IFR à l'intérieur de la CTA.
Les itinéraires de transit, d'arrivée et de départ des aérodromes de HYERES et CUERS figurent sur les cartes ci-après (voir ENR 3.1, AWY N86 et N163).

**Arrivées**

*Segments RNAV*

Certains itinéraires normalisés d'arrivée ou de départ comportent des tronçons de route RNAV.

En cas de dégradation des performances de navigation de l'aéronef ou de panne, le pilote informera l'ATC par l'utilisation de la phrase suivante : IMPOSSIBLE RNAV (CAUSE)

*Procédures radar*
TOULON APP dispose des fonctions de guidage, de surveillance et d'assistance.
Utilisation du PAPI 05 obligatoire de jour comme de nuit.

**Départs**

Une coordination avec les organismes adjacents est obligatoire pour les mises en route et l'obtention des clairances IFR.
L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence Sol.
*Différences avec ENR 1.5 C* :
- Valeur du t 1 : 3 minutes
- En cas de CTOT, le pilote reçoit dans la clairance les valeurs CTOT - 3' à CTOT + 3'.

*Clairance de départ* :
Une révision de clairance ou une délivrance tardive pourra être effectuée par l'ATM, cause activité particulière.

Le suivi des SID est obligatoire sauf clairance contraire du Contrôle.

Aucune sortie de SID ne sera accordée par TOULON APP en dessous de 5000 ft, sauf dans les cas suivants :
- en survol maritime
- lorsqu'il est nécessaire d'assurer un espacement RADAR.

## 22.3 PROCEDURES

**Transit**

IFR routes within the CTA.
Transit, arrival and departure routes for HYERES and CUERS aerodrome are shown on the following charts (see ENR 3.1, AWY N86 and N163).

**Arrivals**

*RNAV segments*

Some standard arrival or departure routes include RNAV route segments.

In case of aircraft performance degradation or failure, the pilot shall inform the ATC using the following sentence : UNABLE RNAV (REASON).

*Radar procedures*
TOULON APP is equipped with vectoring, surveillance and assistance apparatus.
Mandatory use of PAPI 05 day and night.

**Departures**

Coordination with adjacent organisms is mandatory for IFR start up and clearance.
Pushback and taxi clearance will be delivered on ground frequency.
*Differencies with ENR 1.5 C* :
- Value of t 1: 3 minutes
- In case of CTOT, the pilot gets the values CTOT - 3' to CTOT + 3' with the clearance.

*Departure clearance* :
Due to specific activities, departure clearance departure can be delivering late or revised by ATC.

SID follow-up mandatory except otherwise cleared.

No deviation from SID shall be granted by TOULON APP below 5000 ft, except in the following cases :
- overwater fight
- when a RADAR spacing is required.

## 22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

**Départ**
- En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- En IMC : appliquer la procédure définie dans la règlementation.

**Arrivée**
Appliquer la procédure définie dans la règlementation nationale.

## 22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

**Departure**
- On VMC, turn back to land on the airfield.
- On IMC:apply the procedure defined in national regulations.

**Arrival**
Apply the procedure defined in national regulations.

## 22.5 VENT TRAVERSIER

Tous QFU limitation vent traversier max (calculé sur le vent moyen) :
-25 kts sur piste sèche
-20kts sur piste mouillée

## 22.5 CROSSWIND

All QFU max crosswind limits (calculated considering mean wind) :
-25kts on dry RWY
-20kts on wet RWY


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTH.23** **Renseignements supplémentaires *Additional information***

- Vols de drones dans la CTR et CTA et activité de parachutage. Information connue des services ATS.

**AERODROMES**

L'aérodrome d'Hyères-le-Palyvestre est un terrain mixte ou l'activité militaire est prioritaire.
L'aérodrome de Cuers-Pierrefeu est situé dans la LF-R64B dépend de TOULON APP. En conséquence, tous plans de vol (IFR et VFR) à destination ou au départ de ce terrain doivent et retransmis à LFTHZPZX.

**23.1 INFORMATIONS GENERALES**

L'aérodrome d'Hyères-le-Palyvestre est un terrain mixte ou l'activité militaire est prioritaire.
L'aérodrome de Cuers-Pierrefeu est situé dans la LF-R64B dépend de TOULON APP. En conséquence, tous plan de vol (IFR et VFR) à destination ou au départ de ce terrain doivent être retransmis à LFTHZPZX.
Piste 05-23 : Piste principale
Piste 13-31 : Piste secondaire utilisable uniquement lorsque les conditions météorologiques ne permettent plus l'utilisation de la 05-23 ou en cas d'indisponibilité de celle-ci.
Piste 13 : ATT interdit ( sauf aéronef d'état sur dérogation du directeur d'aérodrome ).

**23.2 VFR DE NUIT**

VFR de nuit agréé avec limitations (réservé aux pilotes autorisés par le commandant de l'aérodrome).

**23.3 PERIL ANIMALIER**

Effrarouchement disponible de LS -30 à CS +30.

**23.4 EQUIPEMENTS**

PCL : disponible sur l'aire 2 (FATO/TLOF).

**23.5 OBSTACLES**

Mâts météo 05, 23 , 31, avec balisage nocturne rouge
Manches à vent Tour, 23,31, FATO HS, avec balisage nocturne rouge
Cabanes à brins 05 Nord, 05 Sud, 23 Nord, 23 Sud, avec balisage nocturne rouge
Shelter Glide 05 avec balisage nocturne rouge, 43°05'46"N 006°08'47"E
Shelter Localizer 05 avec balisage nocturne rouge, 43°06'22"N 006°09'44"E, haut.3.83m alt.au sommet 5.39m
Localizer 05 avec balisage nocturne rouge, antenne pickup localizer 05
Radar PAR avec balisage nocturne rouge
Tour de contrôle avec balisage nocturne rouge
Présence dérogatoire dans les bandes de pistes :
- sur les 1000 derniers mètres de la piste 05 au Nord
clôture avec balisage nocturne rouge, haut. 2,5m, alt. au sommet 3,86m
butte de terre, 43°06'12"N 006°09'16"E
canal le long de la piste 05, 43°006'14"N 06°09'18"E
- en fin de bande de piste 05 au Sud :
clôture avec balisage nocturne rouge, haut. 2,5m, alt. au sommet 3,07m
- sur les derniers mètres à droite de l'extrémité de piste 31 :
clôture avec balisage nocturne rouge, haut. 2,5m, alt. au sommet 3,07m
mur avec balisage nocturne rouge, 43°06'08"N 006°08'26"E, haut. 4,34m, alt. au sommet 7,48m .
Présence de marais au Nord et au Sud du QFU 05
Présence de serres non balisées au Nord du QFU 05, lat.43°6'5.85"N, long. 6°8'58.78"E, haut.25m, cercle de diamètre 500m.

- UAV flights in CTR and CTA and airdropping activity. Information given by ATS.

**AERODROMES**

Hyères-le-Palyvestre is both for MIL and CIV use, regarding that MIL activity remains the priority.
Cuers-Pierrefeu aerodrome is located in LF-R64B under the responsibility of TOULON APP. Consequently, all IFR and VFR flight plans inbound or outbound airfield must be addressed to LFTHZPZX.

**23.1 GENERAL INFORMATIONS**

Hyères-le-Palyvestre is both for MIL and CIV use, regarding that MIL activity remains the priority.
Cuers-pierrefeu aerodrome is located in R64-B under the responsibility of TOULON APP.
Consequently, all IFR and VFR flight plans inbound or outbound airfield must be addressed to LFTHZPZX.
RWY 05-23 : Main runway.
RWY 13-31 : Alternate runway available only when meteorological conditions do not allow to use runway 05-23 or when this one is unserviceable.
RWY 13 : LDG prohibited (except state aircraft upon AD director's exemption).

**23.2 NIGHT VFR**

night VFR : approved whith limitations (reserved for pilots authorized by AD duty officer).

**23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD**

Frightening available from SR -30 to SS +30.

**23.4 EQUIPEMENTS**

PCL : available for Area 2 (FATO/TLOF).

**23.5 OBSTACLES**

Weather pylon 05, 23, 31 whith red night lights
Wind sock Tower, 23, 31, FATO HS with red night lights
Shelter BRA 05 North, 05 South, 23 North, 23 South, with red night lights
Shelter Glide 05 with red night lights, 43°05'46"N 006°08'47"E
Shelter Localizer 05 with red night lights, 43°06'22"N 006°09'44"E, height 3,83m, summit alt.5,39m
Localizer 05 with red night lights, pickup antenna localizer 05
PAR Radar with red night lights
Tower with red night lights
Derogatory presence in runway strip :
- on 1000 last meters of RWY 05 North :
fencing with red night lights, heinght 2,5m summit alt. 3,86m
hillock, 43°06'12"N 006°09'16"E
channel along RWY 05, 43°006'14"N 06°09'18"E
- on the end of RWY 05 South :
fencing with red night lights, height 2,5m, summit alt. 3,07m
- on the last meters on the right of extremity RWY 31
fencing with red night lights, height 2,5m summit alt. 3,07m
wall with red night lights, 43°06'08"N 006°08'26"E, heigth 4,34m, summit alt.7,48m .
Presence of marshes to the North and South of QFU 05
Presence of unmarked greenhouses to the North of QFU 05, lat.43°6'5.85"N, long. 6°8'58.78"E, height 25m, circle diameter 500m.

**AD 2 LFTH.24** **Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFTH.25** **Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION* | MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| RWY 05 | sans objet / *not applicable* |
| RWY 23 | sans objet / *not applicable* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

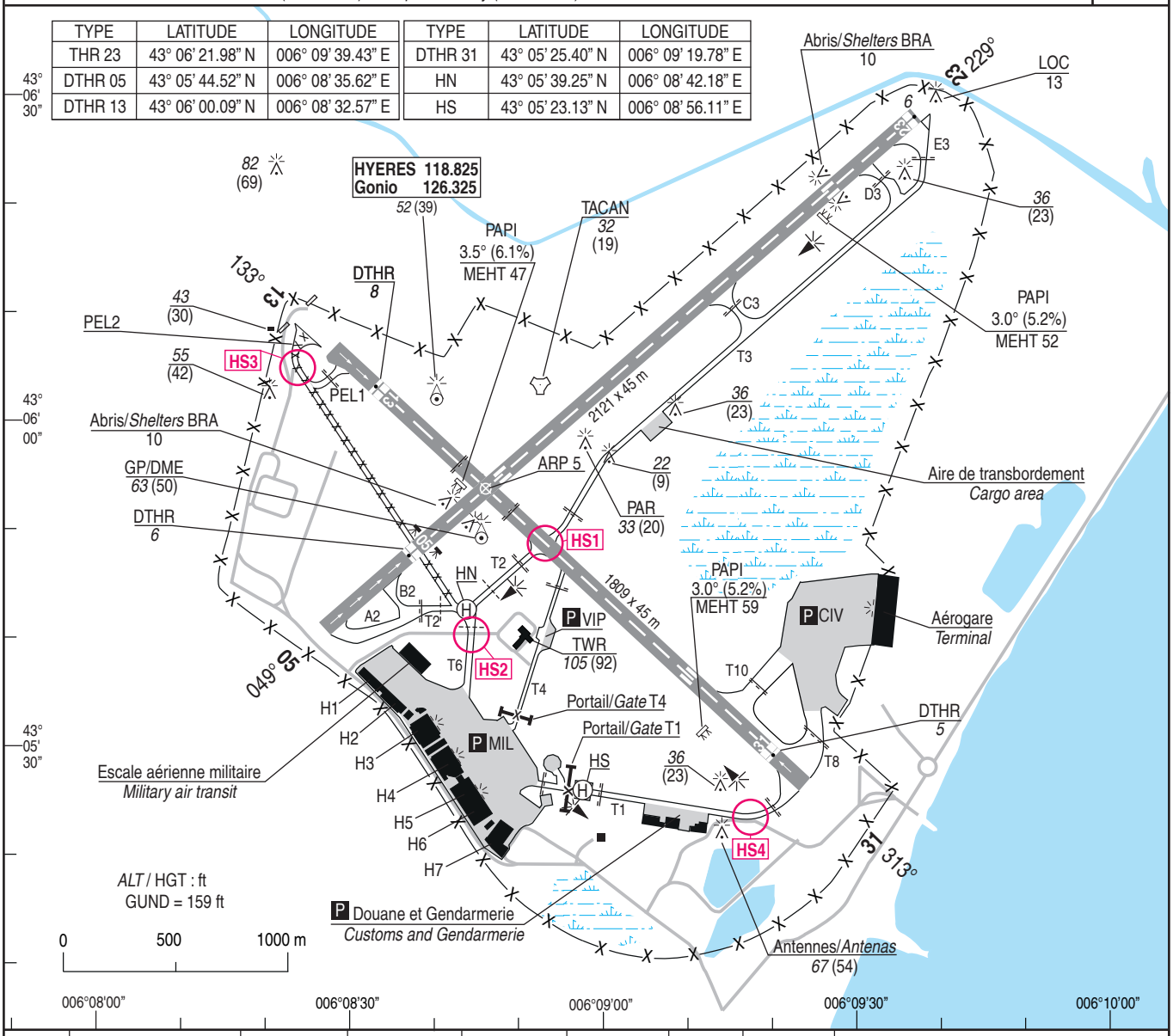
Usage restreint
*Restricted use*

# HYERES LE PALYVESTRE
43 05 50 N - 006 08 46 E
*ALT AD : 13 (1 hPa)*

ATIS : 129.650 HYERES (SOL/*GND*) : 121.8 (S)
ATS : Annoncés par NOTAM / *Announced by NOTAM.*
BNIA BORDEAUX (voir/*see* GEN). BDP : H24 ☎ 04.22.44.45.07
AVT : F34 - Lubrifiants /*oil grades* O135-O138-O147-O150-O159-H515-C630.
AVT O/R MIL : LUN-VEN HOR ATS et O/R 1H00 - *MON/FRI HOR ATS and O/R 1H00.*
CIV : 0500-2000 - O/T la veille (ETE - 1HR) - *O/T previous day (SUM - 1HR).*

VAR
2°E
(20)

| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
|---|---|---|---|---|---|
| THR 23 | 43° 06' 21.98" N | 006° 09' 39.43" E | DTHR 31 | 43° 05' 25.40" N | 006° 09' 19.78" E |
| DTHR 05 | 43° 05' 44.52" N | 006° 08' 35.62" E | HN | 43° 05' 39.25" N | 006° 08' 42.18" E |
| DTHR 13 | 43° 06' 00.09" N | 006° 08' 32.57" E | HS | 43° 05' 23.13" N | 006° 08' 56.11" E |




| RWY | BALISAGE/*Lighting* APCH | BALISAGE/*Lighting* RWY | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) CAT A | CAT B | CAT C | CAT D | CAT H |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 2 feux à éclats | LIH/LIL | 2121 | 2121 | 2121 | 1850 | Revêtue *Paved* | 49 F/C/W/T | ≥ 550 | ≥ 550 | ≥ 550 | ≥ 550 | 200 |
| 23 | NIL | LIH/LIL | 2061 | 2061 | 2061 | 2061 | | | | | | | 200 |
| 13 | NIL | LIL | 1809 | 1809 | 1809 | 1622 | Revêtue *Paved* | 51 F/C/W/T | ≥ 550 | ≥ 550 | ≥ 550 | ≥ 550 | 200 |
| 31 | NIL | LIL | 1795-1809(1) | 1795-1809(1) | 1795-1809(1) | 1686-1700(1) | | | | | | | 200 |

**BALISAGE / *Lighting :***

- Seuil/*THR* : Vert/*Green*
- Extrémité/*RWY end* : Rouge/*Red*

**OBSERVATIONS / *Remarks :***

- RWY 05-23 : Piste principale / *Main runway.*
- RWY 13-31 : Piste secondaire utilisable uniquement lorsque les conditions météorologiques ne permettent plus l'utilisation de la piste 05-23 ou en cas d'indisponibilité de celle-ci / *Secondary runway serviceable only when weather conditions do not allow the use of RWY 05-23 or when this one is unserviceable.*
- ATT RWY 13 / *LDG RWY 13* : Interdit (sauf dérogation du directeur d'aérodrome) / *Prohibited (excepted on AD director clearance).*
- ATT RWY 31 / *LDG RWY 31* : Interdit en composante vent arrière / *Prohibited with a tailwind component.*
- Tous QFU / *All QFU* : Limitation vent travers maximum (calculé sur le vent moyen) / *max. crosswind limits (based on average wind)* :
- 25 Kts piste sèche / *25Kts RWY dry* - 20 Kts piste mouillée / *20Kts RWY wet.*
- PAPI 05 : Utilisation obligatoire de jour comme de nuit en piste 05 / *Mandatory day and night use when RWY 05 is in service.*
- Balisage nocturne TWY T3, C3, D3 et E3 hors service, TWY T3 inutilisable de nuit / *Night lighting TWY T3, C3, D3 and E3 out of order, TWY T3 prohibited at night.*
- Pélicandrome réservé Sécurité Civile / Pelicandrome only use by civil security

(1) : Utilisation de la RWY 31 avec ces valeurs uniquement lorsque le vent moyenné de face est supérieur ou égal à 20 Kts / *RWY 31 serviceable with these values only when average headwind is greater or equal to 20 Kts.*



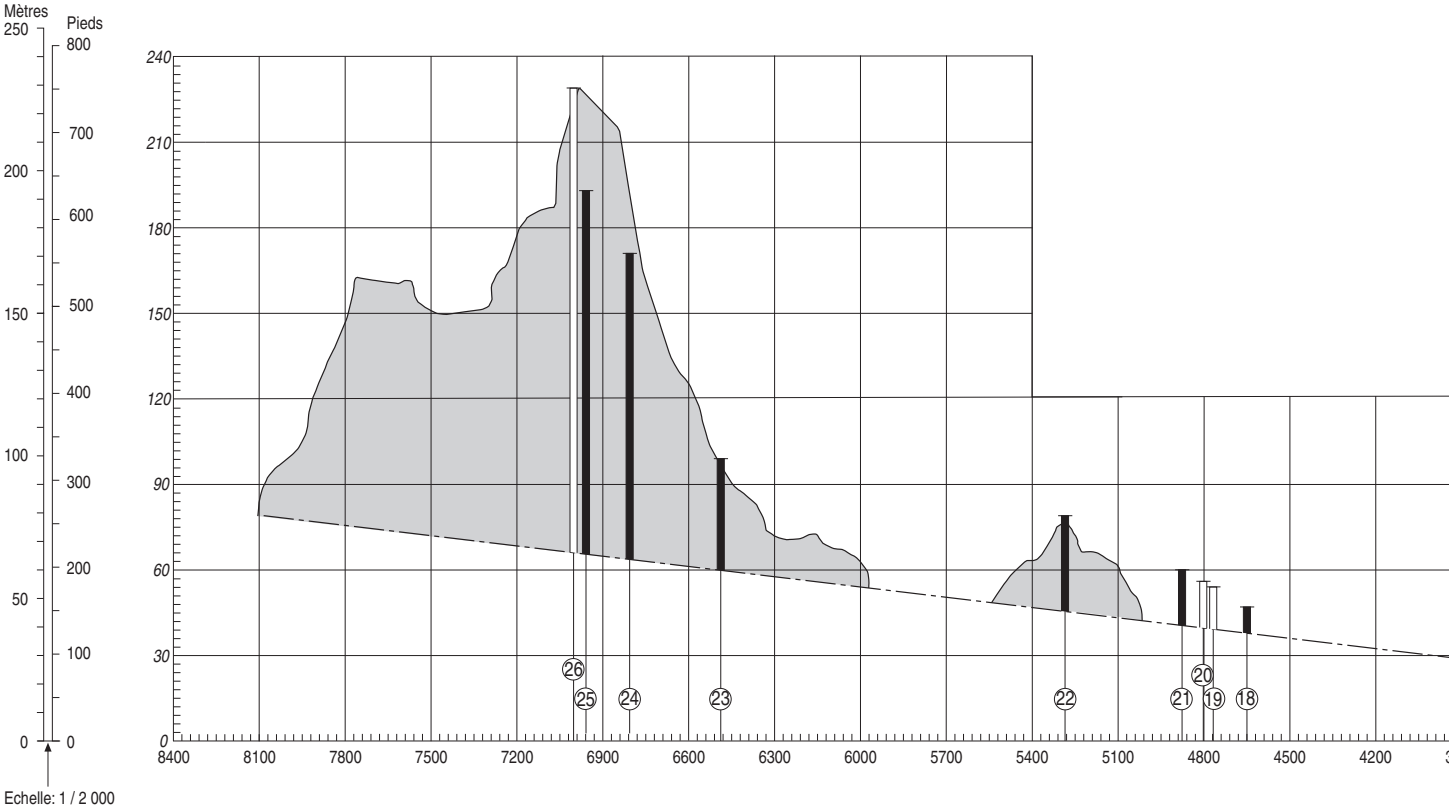
©

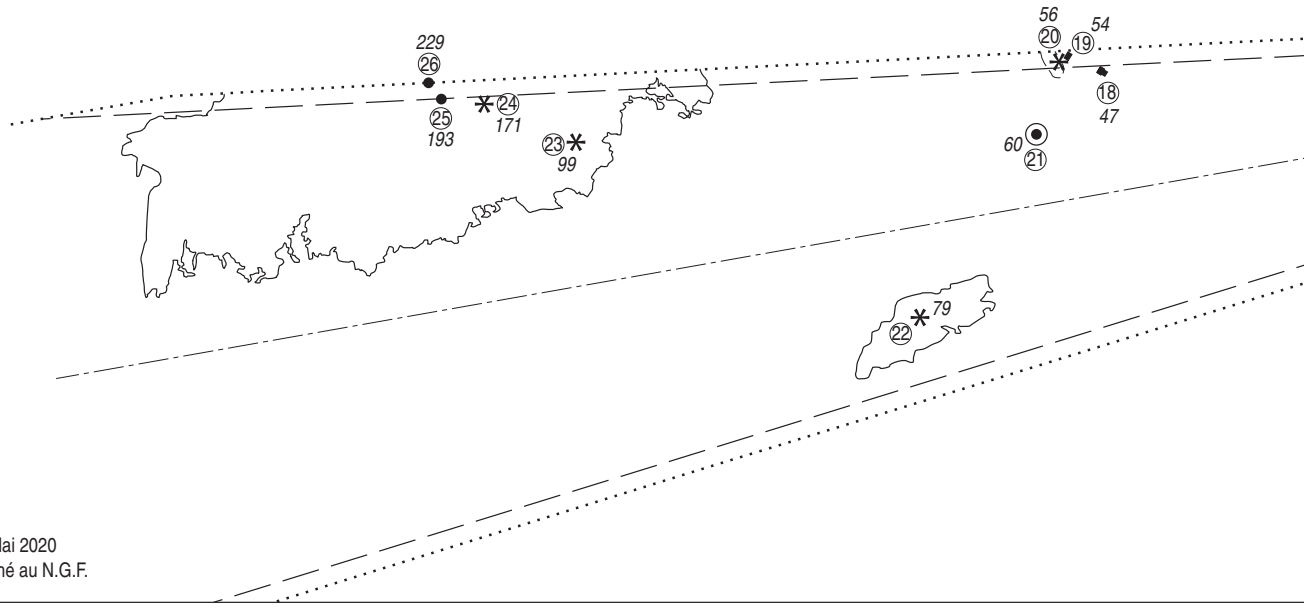
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**
*Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type*

**HYERES** LE PALYVESTRE
RWY 13/31

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES




Levé exécuté en Mai 2020
Nivellement rattaché au N.G.F.



© **SIA**

## MOUVEMENTS A LA SURFACE
*Ground movements*

## HYERES LE PALYVESTRE

**Restrictions de roulage / *Taxiing limitations***

- B2 : point d'attente mutualisé avec la bretelle A2. Inutilisable de nuit.
  *B2 : holding point in common with A2 TWY. Prohibited use at night.*
- T1 / 4 / 6 : usage exclusif ACFT militaires ou d'Etat sur autorisation du contrôle.
  *T1 / 4 / 6 : only MIL ACFT or State ACFT with control authorization.*
- T3 : largeur 13,7 m. Roulage autorisé ACFT d'envergure < 24 m et largeur hors tout du terrain principal < 6 m.
  *T3 : 13.7m width. Authorized taxiing for ACFT < 24m wingspan and OMGWS (outer main gear wheelspan) < 6m.*
- T8 : utilisable uniquement sur autorisation du contrôle.
  *T8 : only usable with control authorization.*
- Parking aire de transbordement : utilisable uniquement sur autorisation du contrôle.
  *Cargo area PRKG : only usable with control authorization.*
- PEL1, PEL2 : TWY à usage restreint uniquement aux activités du pélicandrome (sécurité civile) // Type ACFT DASH 8 / *PEL1, PEL2 : TWY for restricted use only for pelicandrome activities (civil security) // ACFT type DASH 8*

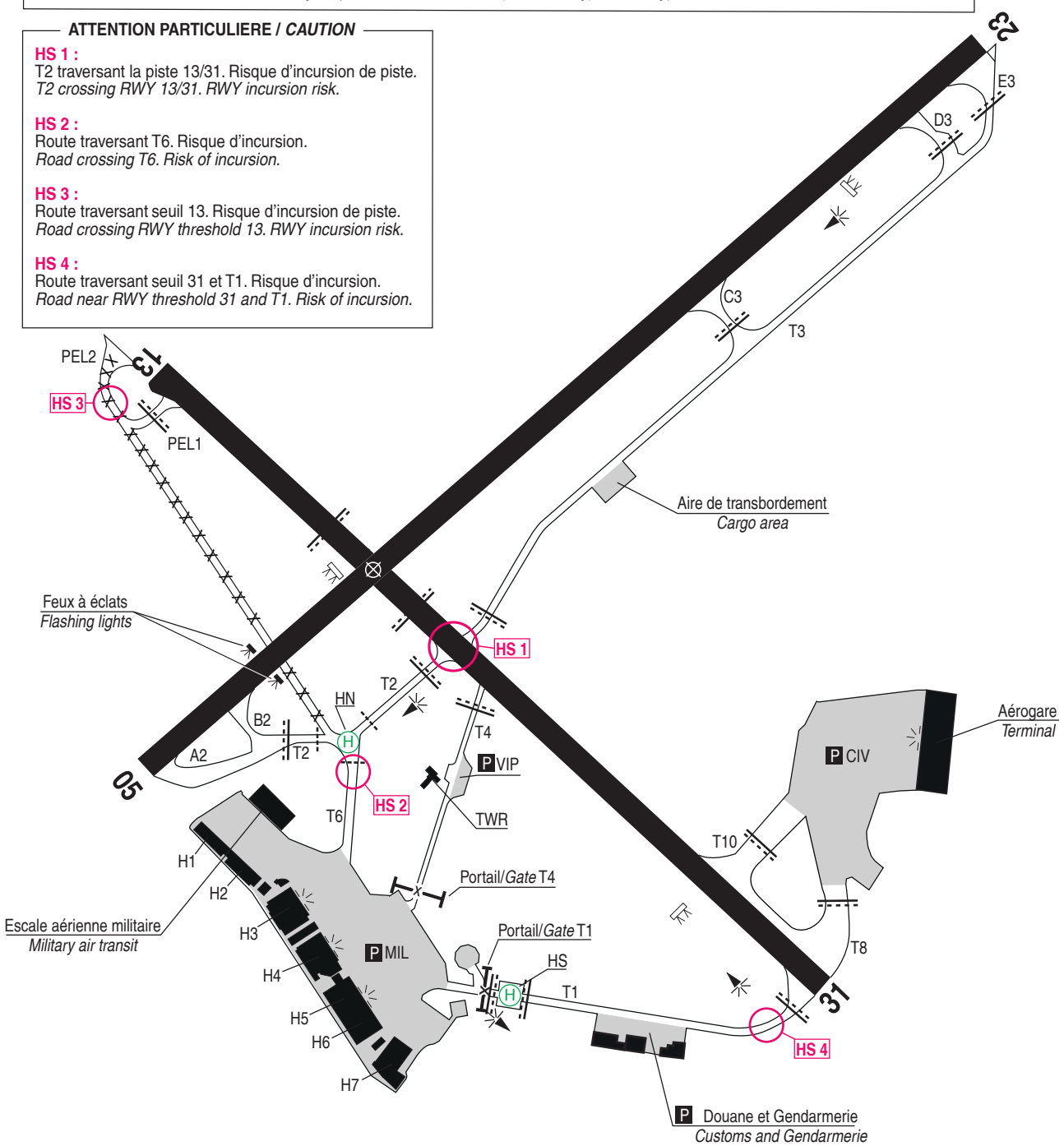
**ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION***

**HS 1 :**
T2 traversant la piste 13/31. Risque d'incursion de piste.
*T2 crossing RWY 13/31. RWY incursion risk.*

**HS 2 :**
Route traversant T6. Risque d'incursion.
*Road crossing T6. Risk of incursion.*

**HS 3 :**
Route traversant seuil 13. Risque d'incursion de piste.
*Road crossing RWY threshold 13. RWY incursion risk.*

**HS 4 :**
Route traversant seuil 31 et T1. Risque d'incursion.
*Road near RWY threshold 31 and T1. Risk of incursion.*




Portail T1 : largeur 46 m, hauteur 2,30 m.
*Gate T1 : 46m width, 2.30m high.*
Portail T4 : largeur 28 m, hauteur 2,30 m.
*Gate T4 : 28m width, 2.30m high.*

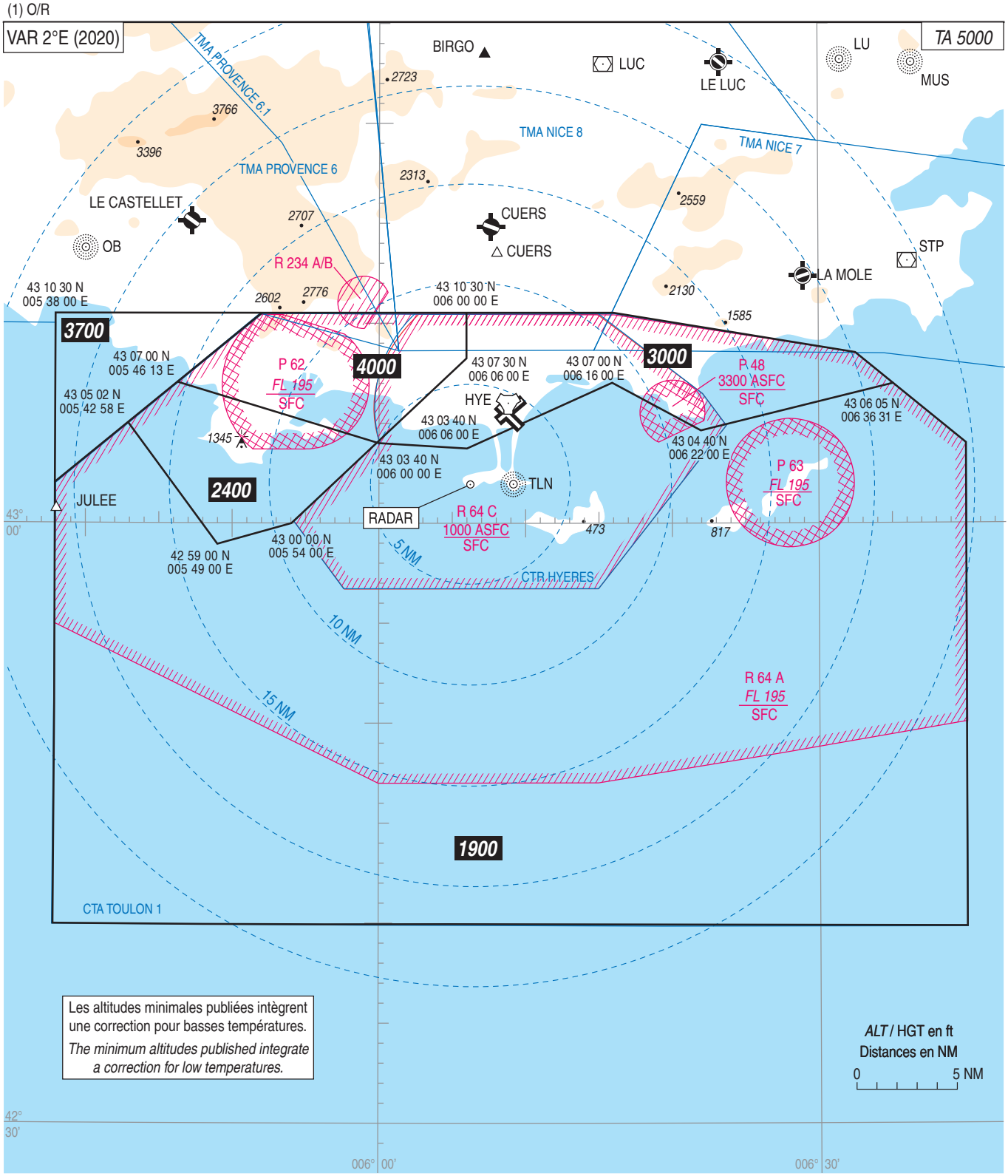


©

# HYERES LE PALYVESTRE
## Altitudes Minimales de Guidage
## *Minimum Radar Vectoring Altitudes*

**APP :** TOULON Approche /*Approach* : 126.325 - 125.200 (1)

(1) O/R




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**
Appliquer la réglementation nationale.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE :***
*Comply with the National Regulation.*



©

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES

*Waypoints / Conventional procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées<br>*Coordinates* | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|
| HYE | REF ENR 4.1 | | X | X | X |
| MTG | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| STP | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| TLN | REF AD2 LFTH AD 2.19 | | X | X | X |
| RW05 | 43°05'44,51" N 006°08'35,61" E | X | X | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ABDIL | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ABILI | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | ABLAK | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | AMFOU | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BATEX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | BIRGO | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| | CUERS | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| | EPOLO | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| | GILON | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | JULEE | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| | LERMA | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| | MEDUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | OMARD | REF ENR 4.4 | X | X | X | |
| | PALME | REF ENR 4.4 | X | X | X | X |
| | PERUS | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | RUBEB | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | RUBIT | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| → | TODAC | REF ENR 4.4 | | X | | X |
| | TUPOX | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | UGLET | REF ENR 4.4 | X | | X | |
| | VAREK | REF ENR 4.4 | | X | X | |
| | XATEL | REF ENR 4.4 | X | | X | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | FAF LOC Z 05 | 43°02'26.3"N | 006°02'58.9"E | | X | | X |
| → | FAF LOC Y 05 | 42°59'07.0"N | 005°57'21.2"E | | X | | X |
| | FTH05 | 43°02'28,2" N | 006°03'01,8" E | X | | | X |
| | IF ILS/LOC Z 05 | 43°00'33.5"N | 005°59'47.7"E | | X | | X |
| | ITH05 | 42°59'19,6" N | 005°57'42,2" E | X | | | X |
| | MAPT LOC Y / Z 05 | 43°05'11.7"N | 006°07'39.9"E | | X | | X |
| | MATF ILS/LOC Y / Z 05 | 43°08'56.7"N | 006°14'03.4"E | | X | | X |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | TH420 | 42°56'11,6" N | 005°52'23,7" E | X | | | X |
| | TH421 | 42°54'35,5" N | 005°59'53,5" E | X | | X | X |
| | TH422 | 43°08'33,3" N | 006°13'23,4" E | X | | | X |
| | TH423 | 43°04'39,0" N | 006°17'39,3" E | X | | | X |



©

**HYERES** LE PALYVESTRE

**PRECODING RNP** RWY05

**RNP RWY 05**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 2,1°E | | | Ref NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | GNSS only<br>Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| HLDG | | TH421 | | | | | | | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA TH420 | IF | TH420 | | | | | | | | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ITH05 | | 049 | 051,2 | 5,0 | | 2000 | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| INA TH421 | IF | TH421 | | | | | | | | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | ITH05 | | 339 | 341,3 | 5,0 | | 2000 | | | | RNAV 1 / RNP APCH |
| APCH | IF | ITH05 | | | | | | | | 210 | | RNAV 1 / RNP APCH |
| | TF | FTH05 | | 049 | 051,2 | 5,0 | | 2000 | 2000 | | | RNP APCH |
| | TF | RW05 | YES | 049 | 051,2 | 5,2 | | | | | -3,5 / 15,6 | RNP APCH |
| | TF | TH422 | | 049 | 051,3 | 4,5 | | | | | | |
| | TF | TH423 | | 139 | 141,3 | 5,0 | | | 3000 | 185 | | RNP APCH |
| | TF | TH421 | | 230 | 232,5 | 16,5 | R | | | 210 | | RNP APCH |



©

**HYERES** LE PALYVESTRE
**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 05

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 (EGNOS) |
| **Airport Identifier** | LFTH |
| **Runway** | 05 |
| **Runway Letter** | 0 (None) |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E05A |
| **LTP/FTP Latitude** | 430544.5090N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0060835.6100E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 50.1 |
| **FPAP Latitude** | 430621.9800N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | 37.4710 |
| **FPAP Longitude** | 0060939.4400E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 63.8300 |
| **Threshold Crossing Height** | 15.6 |
| **TCH Units Selector** | 1 (meters) |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3.50 |
| **Course Width (metres)** | 105.00 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40.0 |
| **VAL (metres)** | 35.0 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 08 14 06 0C 05 00 00 01 35<br>30 05 7A A2 7E 12 34 EA A2 02<br>F5 15 BE 24 01 AC F2 01 38 81<br>5E 01 64 00 C8 AF BA 3B 62 3B |
| **Calculated CRC Value** | BA3B623B |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 1.9 |



©

**HYERES** LE PALYVESTRE
**STAR RWY ALL**
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

| **STAR** | **Points caractéristiques**<br>*Significant points* | **Coordonnées**<br>*Coordinates* | **Remarques**<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|
| CUERS 2 | ▲ CUERS<br>▲ TLN<br>▲ PALME | Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* AD 2 LFTH.19<br>Voir / *See* ENR 4.4 | |
| JULEE 2 | ▲ JULEE<br>▲ PALME | Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4 | |
| RUBIT 2 | ▲ STP<br>▲ RUBIT<br>▲ TLN<br>▲ PALME | Voir / *See* ENR 4.1<br>Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* AD 2 LFTH.19<br>Voir / *See* ENR 4.4 | |
| STP 2 | ▲ STP<br>▲ TLN<br>▲ PALME | Voir / *See* ENR 4.1<br>Voir / *See* AD 2 LFTH.19<br>Voir / *See* ENR 4.4 | |
| VAREK 2H | ▲ VAREK<br>▲ TLN<br>▲ PALME | Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* AD 2 LFTH.19<br>Voir / *See* ENR 4.4 | |
| VAREK 2P | ▲ VAREK<br>▲ PALME | Voir / *See* ENR 4.4<br>Voir / *See* ENR 4.4 | 2400 ft MNM |

| **STAR RNAV RWY ALL** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 2,1E | | REF NAVAID: - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **LERMA 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LERMA | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 5 |
| - | TF | EPOLO | - | 232 | 234,5 | 29,1 | - | 3800 | - | 250 | RNAV 5 |
| - | TF | TH421 | - | 272 | 274,1 | 23,7 | - | 2400 | - | - | RNAV 5 |
| **OMARD 2T** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OMARD | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 5 |
| - | TF | EPOLO | - | 252 | 254,4 | 48,4 | - | 3800 | - | 250 | RNAV 5 |
| - | TF | TH421 | - | 272 | 274,1 | 23,7 | - | 2400 | - | - | RNAV 5 |



©

# HYERES LE PALYVESTRE
## STAR RNAV Hautes altitudes / *High Altitude*
(Protégés pour / *Protected for CAT A, B, C, D*)

| | STAR RNAV RWY ALL HA | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RMK | MEDUS-PALME : CONV only | | | | | | | MAG VAR 2020 2,1E | | REF NAVAID: - | |
| | Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| | **XATEL 3T** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | XATEL | - | - | - | - | - | - | FL 310 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | TUPOX | - | 149 | 151,2 | 20,2 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | RUBEB | - | 149 | 151,4 | 15,1 | - | FL 200 | FL 240 | 280 | RNAV 5 |
| | - | TF | BATEX | - | 126 | 127,8 | 8,3 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | UGLET | - | 126 | 128,0 | 8,6 | - | FL 120 | FL 160 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | GILON | - | 126 | 128,0 | 13,3 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | CUERS | - | 174 | 176,3 | 13,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | MEDUS | - | 174 | 176,0 | 3,1 | - | - | FL120 | 250 | RNAV 5 |
| | **ABDIL 3T** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | ABDIL | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | TUPOX | - | 164 | 166,0 | 10,9 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | RUBEB | - | 149 | 151,4 | 15,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | BATEX | - | 126 | 127,8 | 8,3 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | UGLET | - | 126 | 128,0 | 8,6 | - | FL 120 | FL 160 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | GILON | - | 126 | 128,0 | 13,3 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | CUERS | - | 174 | 176,3 | 13,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | MEDUS | - | 174 | 176,0 | 3,1 | - | - | FL120 | 250 | RNAV 5 |
| → | **TUPOX 3T** | | | | | | | | | | | |
| → | - | IF | TUPOX | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 5 |
| → | - | TF | RUBEB | - | 149 | 151,4 | 15,1 | - | FL 200 | FL 240 | 280 | RNAV 5 |
| → | - | TF | BATEX | - | 126 | 127,8 | 8,3 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| → | - | TF | UGLET | - | 126 | 128,0 | 8,6 | - | FL 120 | FL 160 | - | RNAV 5 |
| → | - | TF | GILON | - | 126 | 128,0 | 13,3 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| → | - | TF | CUERS | - | 174 | 176,3 | 13,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| → | - | TF | MEDUS | - | 174 | 176,0 | 3,1 | - | - | FL120 | 250 | RNAV 5 |
| | **PERUS 3T** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | PERUS | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | AMFOU | - | 178 | 180,2 | 33,4 | - | FL 120 | FL 160 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | GILON | - | 174 | 176,2 | 9,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | CUERS | - | 174 | 176,3 | 13,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | MEDUS | - | 174 | 176,0 | 3,1 | - | - | FL120 | 250 | RNAV 5 |
| | **ABLAK 3T** | | | | | | | | | | | |
| | - | IF | ABLAK | - | - | - | - | - | - | FL 200 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | ABILI | - | 67 | 068,8 | 11,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | UGLET | - | 83 | 084,7 | 8,8 | - | FL 120 | FL 160 | - | RNAV 5 |
| | - | TF | GILON | - | 126 | 128,0 | 13,3 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | CUERS | - | 174 | 176,3 | 13,1 | - | - | - | - | RNAV 5 |
| | - | TF | MEDUS | - | 174 | 176,0 | 3,1 | - | - | FL120 | 250 | RNAV 5 |



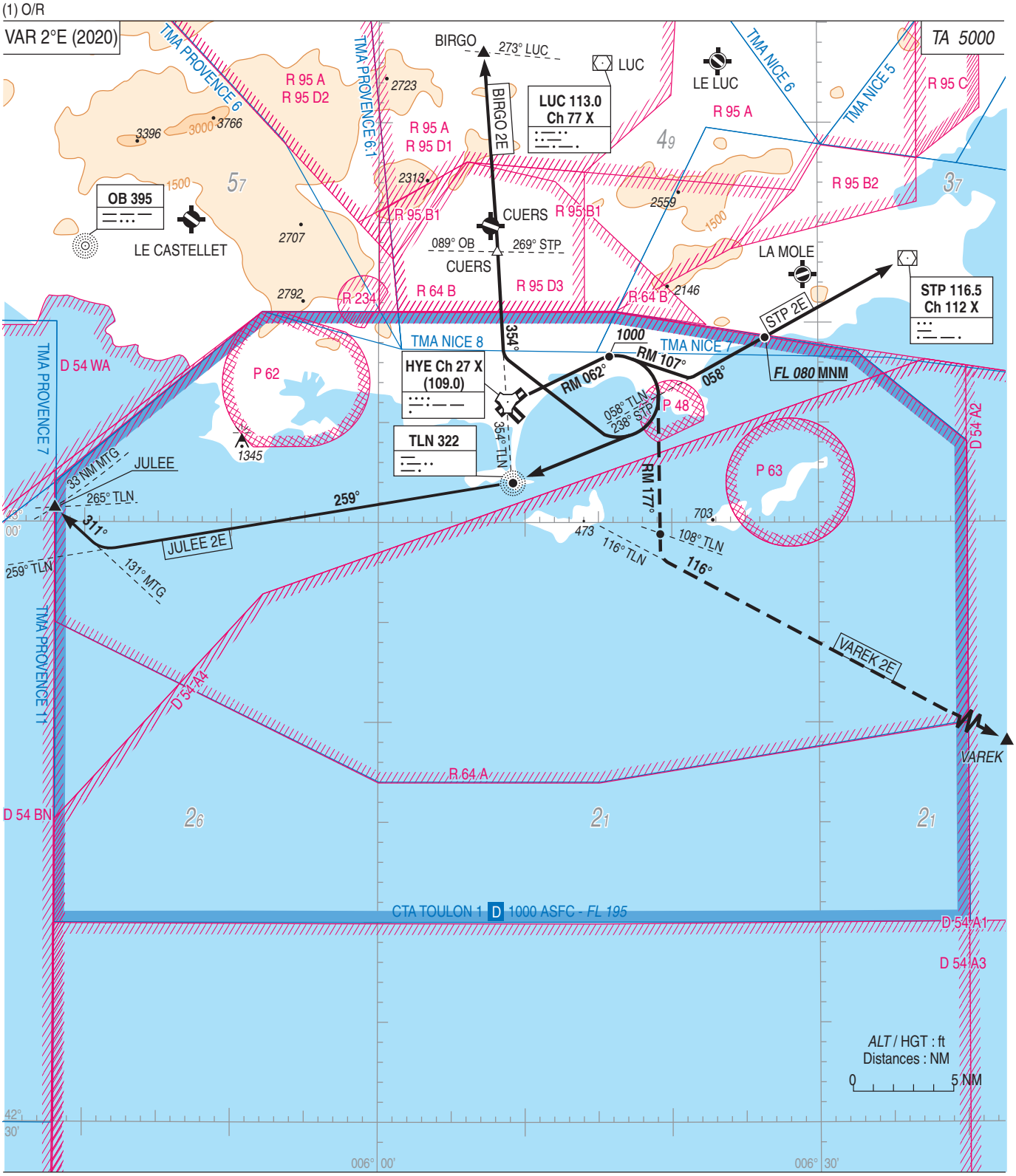
©

# HYERES LE PALYVESTRE
## SID CONV RWY 05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** HYERES | 129.650 |
| **APP** : TOULON Approche / *Approach* | 126.325 - 125.200 (1) |
| **TWR** : HYERES Tour / *Tower* | 121.000 - 121.800 (s) |

(1) O/R

Sous surveillance radar
*Under radar control*






© DIA

# HYERES LE PALYVESTRE
# SID CONV RWY 05
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Monter à 11,5 % (1) dans l'axe jusqu'à 60 (55), puis à 5 % jusqu'à 1200 (1195), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité.

(1) Obstacle le plus pénalisant : arbre d'altitude 56 ft situé à 94 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe. Abstraction : arbre d'altitude 32 ft situé à 16 m de la DER et à 90 m à gauche de la DER.

***1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Climb at 11.5 % (1) straight ahead up to 60 (55), then climb at 5 % up to 1200 (1195), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) Controlling obstacle : tree altitude 56 ft located at 94 m away from DER and 130 m left of runway axis. Abstraction : tree altitude 32 ft located 16 m away from DER and 90 m left from DER.*

**2 DEPART INITIAL (TOUS DEPARTS)**

Monter à 11,5 % (2) dans l'axe jusqu'à 60 (55), puis à 5 % jusqu'à 1000 (995), puis suivre la trajectoire SID.

Ne pas tourner avant 2 NM HYE.

(2) Obstacle le plus pénalisant : arbre d'altitude 61 ft situé à 86 m de la DER et à 90 m à droite de l'axe. Abstractions d'arbres d'altitude 56 ft situés à 55 m de la DER et à 111 m à gauche de la DER.

***2 INITIAL DEPARTURE (ALL DEPARTURES)***

*Climb at 11.5 % (2) straight ahead up to 60 (55), then climb at 5 % up to 1000 (995), then follow the SID route.*

*Do not turn before 2 NM HYE.*

*(2) Controlling obstacle : tree altitude 61 ft located at 86 m away from DER and 90 m right from DER. Abstraction : trees altitude 56 ft located 55 m away from DER and 111 m left from DER.*

**3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**

***3 STANDARDIZED DEPARTURES (SID)***

| **SID** | **ITINERAIRES**<br>*Routes* | **CLR MONTEE INITIALE**<br>*Initial climb CLR* |
|---|---|---|
| **STP 2E** (4) | Après départ initial, tourner à droite RM 107° pour intercepter et suivre le RDL 238° STP (RM 058°) en montée vers STP.<br><br>*After initial departure, turn right MAG 107° to intercept and follow RDL 238° STP (MAG 058°) climbing up to STP.* | par / *from* CTL |
| **VAREK 2E**<br>Sous surveillance radar<br><br>*Under radar control* | Après départ initial, tourner à droite RM 177° pour intercepter et suivre le QDR 116° TLN (RM 116°) en montée vers VAREK.<br><br>*After initial departure, turn right MAG 177° to intercept and follow QDR 116° TLN (MAG 116°) climbing up to VAREK.* | par / *from* CTL |
| **JULEE 2E** | Après départ initial, tourner à droite vers TLN. A TLN suivre le QDR 259° TLN (RM 259°) pour intercepter et suivre le RDL 131° MTG (RM 311°) en montée vers JULEE.<br><br>*After initial departure, turn right to TLN. Then follow QDR 259° TLN (MAG 259°) to intercept and follow 131° MTG (MAG 311°) climbing up to JULEE.* | par / *from* CTL |
| **BIRGO 2E** (3) | Après départ initial, tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 354° TLN (RM 354°) en montée vers BIRGO.<br><br>*After initial departure, turn right to intercept and follow QDR 354° TLN (MAG 354°) climbing up to BIRGO.* | par / *from* CTL |

(3) Seuls les départs pour les terrains dépendants de la TMA de NICE sont autorisés, avec un niveau de vol 110 maximal en croisière.

(4) FL 080 MNM en sortie de CTA.

*(3) Only DEP to AD under the control of TMA NICE are allowed, maximum cruise level FL 110.*

*(4) FL 080 MNM when leaving CTA.*

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

***4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Apply the procedure as described in the national regulation.*



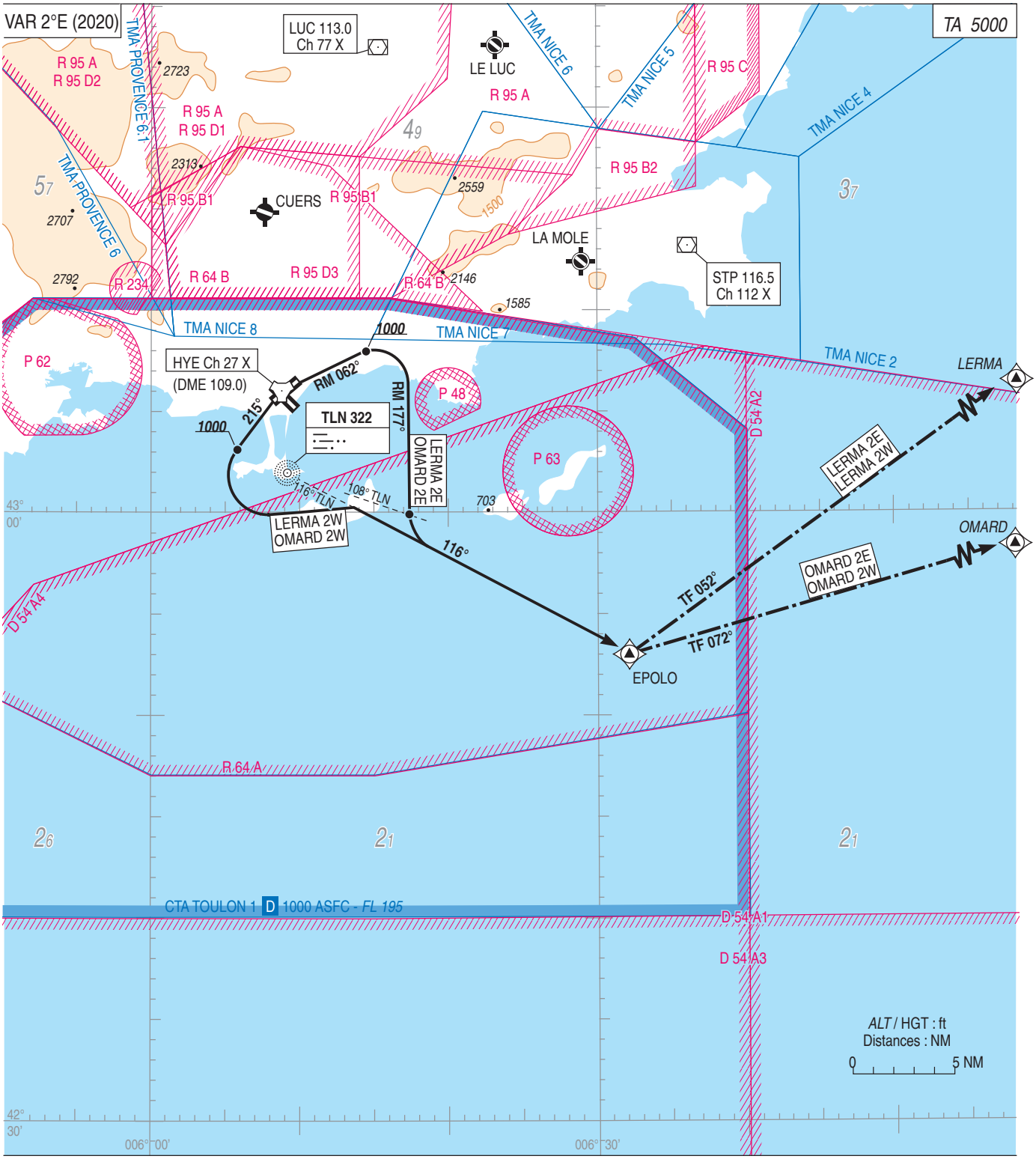
© SIA

# HYERES LE PALYVESTRE
## SID RNAV RWY 05 / 23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** HYERES 129.650
**APP** : TOULON Approche / *Approach* 126.325 - 125.200 (1)
**TWR** : HYERES Tour / *Tower* 121.000 - 121.800 (s)

(1) O/R

Sur clairance ATC uniquement
*Only on ATC clearance*
B-RNAV / RNAV 5






© DIA

# HYERES LE PALYVESTRE
## SID RNAV RWY 05 / 23
(Protégés pour / *Protected for CAT* A, B, C, D)

**1 DEPARTS INITIAUX**

**RWY 05 :**

Monter à 11,5 % (1) RM 062° jusqu'à 60 (55), puis à 5 % jusqu'à 1000 (995) puis suivre la trajectoire SID.

Ne pas tourner avant 2 NM HYE.

(1) Obstacle le plus pénalisant : arbre d'altitude 56 ft situé à 94 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe.

Abstraction : arbre d'altitude 32 ft situé à 16 m de la DER et à 90 m à gauche de la DER.

**RWY 23 :**

Monter à 5,9 % RM 215° jusqu'à 1000 (994) (2) puis suivre la trajectoire SID.

Ne pas tourner avant la DER.

(2) Obstacle le plus pénalisant : arbre d'altitude 61 ft situé à 86 m de la DER et à 90 m à droite de l'axe.

Abstraction : arbres d'altitude 56 ft situés à 55 m de la DER et à 111 m à gauche de la DER.

***1 INITIAL DEPARTURES***

***RWY 05 :***

*Climb at 11.5% (1) MAG 062° up to 60 (55), then climb at 5% up to 1000 (995), then follow the SID.*

*Do not turn before 2 NM HYE.*

*(1) Controlling obstacle : tree altitude 56 ft located at 94 m away from DER and 130 m left of runway axis.*

*Abstraction : tree altitude 32 ft located 16 m away from DER and 90 m left from DER.*

***RWY 23 :***

*Climb MAG 215° with a 5.9 % gradient up to 1000 (994) (2) then follow the SID route.*

*Do not turn before DER.*

*(2) Controlling obstacle : tree altitude 61 ft located at 86 m away from DER and 90 m right from DER.*

*Abstraction : tree altitude 56 ft located 55 m away from DER and 111 m left from DER.*

**2 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**

***2 STANDARDIZED DEPARTURES***

| **SID RWY 05** | **ITINERAIRES**<br>*Routing* | **CLR INITIALE**<br>*Initial CLR* |
|---|---|---|
| **LERMA 2E** | Après départ initial, tourner à droite RM 177° pour intercepter et suivre le radial 116° TLN (RM 116°) en montée vers EPOLO puis LERMA.<br>Passage en RNAV 5 à la verticale de EPOLO.<br>P 48 active : utilisable sous surveillance radar.<br><br>*After initial departure, turn right MAG 177° to join and follow RDL 116° TLN (MAG 116°) climbing up to EPOLO then LERMA.*<br>*Proceed RNAV 5 upright EPOLO.*<br>*P 48 active : usable under radar surveillance.* | |
| **OMARD 2E** | Après départ initial, tourner à droite RM 177° pour intercepter et suivre le radial 116° TLN (RM 116°) en montée vers EPOLO puis OMARD.<br>Passage en RNAV 5 à la verticale de EPOLO.<br>P 48 active : utilisable sous surveillance radar.<br><br>*After initial departure, turn right MAG 177° to join and follow RDL 116° TLN (MAG 116°) climbing up to EPOLO then OMARD.*<br>*Proceed RNAV 5 upright EPOLO.*<br>*P48 active : usable under radar surveillance.* | |

| **SID RWY 23** | **ITINERAIRES**<br>*Routing* | **CLR INITIALE**<br>*Initial CLR* |
|---|---|---|
| **LERMA 2W** | Après départ initial, tourner à gauche pour intercepter et suivre le radial 116° TLN (RM 116°) en montée vers EPOLO puis LERMA.<br>Passage en RNAV 5 à la verticale de EPOLO.<br><br>*After initial departure, turn left to join and follow RDL 116° TLN (MAG 116°) climbing up to EPOLO then LERMA.*<br>*Proceed RNAV 5 upright EPOLO.* | |
| **OMARD 2W** | Après départ initial, tourner à gauche pour intercepter et suivre le radial 116° TLN (RM 116°) en montée vers EPOLO puis OMARD.<br>Passage en RNAV 5 à la verticale de EPOLO.<br><br>*After initial departure, turn left to join and follow RDL 116° TLN (MAG 116°) climbing up to EPOLO then OMARD.*<br>*Proceed RNAV 5 upright EPOLO.* | |



© SIA

**3 TABLEAUX POUR INTEGRATEURS DE DONNEES**

***3 TABLES FOR DATA INTEGRATORS***

**LERMA 2E-2W**

| **WAYPOINT** | **COORDONNEES** *Coordinates* | **TYPE** | **PATH TERMINATOR** |
|---|---|---|---|
| **EPOLO** | Voir / *See* ENR 4.3 | Fly By | IF |
| **LERMA** | Voir / *See* ENR 4.3 | Fly By | TF |

**OMARD 2E-2W**

| **WAYPOINT** | **COORDONNEES** *Coordinates* | **TYPE** | **PATH TERMINATOR** |
|---|---|---|---|
| **EPOLO** | Voir / *See* ENR 4.3 | Fly By | IF |
| **OMARD** | Voir / *See* ENR 4.3 | Fly By | TF |

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome
En IMC : appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

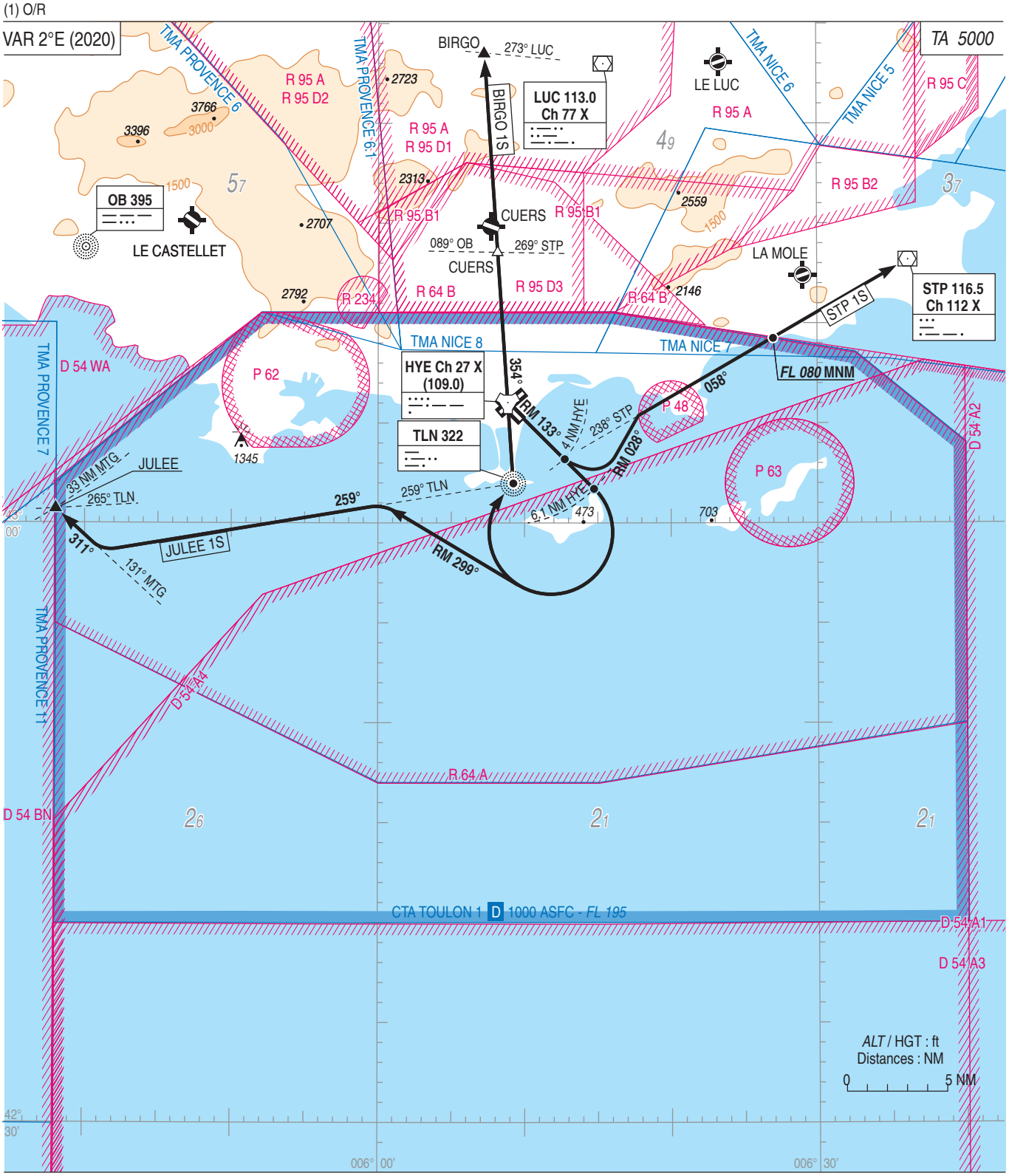
***4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*VMC : turn back to land on AD*
*IMC : follow the procedure specified in national regulation.*


© SIA

# HYERES LE PALYVESTRE
## SID CONV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** HYERES | 129.650 |
| **APP** : TOULON Approche / *Approach* | 126.325 - 125.200 (1) |
| **TWR** : HYERES Tour / *Tower* | 121.000 - 121.800 (s) |
| (1) O/R | |






© DIA

# HYERES LE PALYVESTRE
## SID RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Sous surveillance radar.

☛ Monter RM 133° jusqu'à 6.1 NM HYE à 6.3 % (1) jusqu'à 70 (62), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.
(1) PDG : 6.3% jusqu'à 70 (62) ;
obstacle le plus pénalisant : ligne d'arbres de 37 ft située à 89 m de la DER et à 141 m à droite de l'axe et ligne d'arbres de 43 ft située à 186 m de la DER et à 153 m à gauche de l'axe.
Cette pente fait abstraction de la végétation ALT 70 ft à 189 m de la DER et à 153 m à gauche de l'axe

***1 MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Under radar surveillance.*
*Climb MAG 133° until 6.1 NM HYE with a 6.3% (1) climb gradient up to 70 (62), then direct route up to en route safety altitude.*
*(1) PDG : 6.3% up to 70 (62) ;*
*Controlling obstacle : trees of 37 ft at 89 m from DER and 141 m to the right of RWY centreline and trees of 43 ft at 186 m from DER and 153 m to the left of RWY centreline.*
*This gradient does not take into account vegetation ALT 70 ft at 189 m from DER and 153 m to the left side of RWY centreline*

**2 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**

***2 STANDARDIZED DEPARTURES***

| | **SID** | **ITINERAIRES**<br>*Routing* | **CLR INITIALE**<br>*Initial CLR* |
|---|---|---|---|
| ☛ | **BIRGO 1S** | Monter RM 133° à 6.3 % (2) jusqu'à 70 (62), puis poursuivre la montée.<br>A 6.1 NM HYE tourner à droite vers TLN. A TLN suivre le QDR 354° TLN (RM 354°) vers BIRGO. (5)<br><br>*Climb MAG 133° with a 6.3% gradient (2) up to 70 (62), then continue climbing.*<br>*At 6.1 NM HYE, turn right to TLN. At TLN QDR 354° TLN (MAG 354°) to BIRGO. (5)* | par / *from* CTL |
| ☛ | **STP 1S** (6)<br>P 48 inactive<br>*P 48 not active* | Monter RM 133° à 6.3 % (2) jusqu'à 70 (62), puis poursuivre la montée.<br>A 4 NM HYE tourner à gauche RM 028° pour intercepter et suivre le RDL 238° STP (RM 058°) vers STP.<br><br>*Climb MAG 133° with a 6.3% gradient (2) up to 70 (62), then continue climbing.*<br>*At 4 NM HYE turn left MAG 028° to join and follow RDL 238° STP (MAG 058°) to STP.* | par / *from* CTL |
| ☛ | **STP 1S** (6)<br>P 48 active<br>*P 48 active* | Monter RM 133° à 9.7 % (3) (4) jusqu'à 4000 (3992), puis poursuivre la montée.<br>A 4 NM HYE tourner à gauche RM 028° pour intercepter et suivre le RDL 238° STP (RM 058°) vers STP.<br><br>*Climb MAG 133° with a 9.7% gradient (3) (4) up to 4000 (3992), then continue climbing.*<br>*At 4 NM HYE turn left MAG 028° to join and follow RDL 238° STP (MAG 058°) to STP.* | par / *from* CTL |
| ☛ | **JULEE 1S** | Monter RM 133° à 6.3 % (3).<br>A 6.1 NM HYE tourner à droite RM 299° pour intercepter et suivre le QDR 259° TLN (RM 259°) puis intercepter et suivre le RDL 131° MTG (RM 311°) vers JULEE.<br><br>*Climb MAG 133° with a 6.3% gradient (3).*<br>*At 6.1 NM HYE turn right MAG 299° to join and follow QDR 259° TLN (MAG 259°) then join and follow RDL 131° MTG (MAG 311°) to JULEE.* | par / *from* CTL |

(2) Pente théorique de montée 6.3 % (3) jusqu'à 70 (62) :
Obstacle le plus pénalisant : ligne d'arbres de 37 ft située à 89 m de la DER et à 141 m à droite de l'axe et ligne d'arbres de 43 ft située à 186 m de la DER et à 153 m à gauche de l'axe.

(3) Cette pente fait abstraction de la végétation ALT 70 ft à 189 m de la DER et à 153 m à gauche de l'axe.

(4) Pente ATS : 9.7% jusqu'à 4000 (3992).

**Si impossibilité de maintenir pente ATS se reporter à (2) et prévenir ATC.**

(5) BIRGO : seuls les départs vers les terrains de la TMA de NICE Côte d'Azur sont autorisés avec un FL 110 MAX en croisière.

(6) FL 080 MNM en sortie de CTA.

*(2) Theoretical climb gradient 6.3 % (3) up to 70 (62) :*
*Controlling obstacle : trees of 37 ft at 89 m from DER and 141 m to the right side of RWY centreline and trees of 43 ft at 186 m from DER and 153 m to the left side of RWY centreline.*

*(3) This gradient does not take into account vegetation of 70 ft at 189 m from DER and 153 m to the left of RWY centreline.*

*(4) ATS gradient : 9.7% up to 4000 (3992).*

***In case of being unable to maintain ATS climb gradient, refer to (2) and inform ATC.***

*(5) BIRGO : only DEP to AD under the control of TMA NICE are allowed, maximum cruise level FL 110.*

*(6) FL 080 MNM when leaving CTA.*

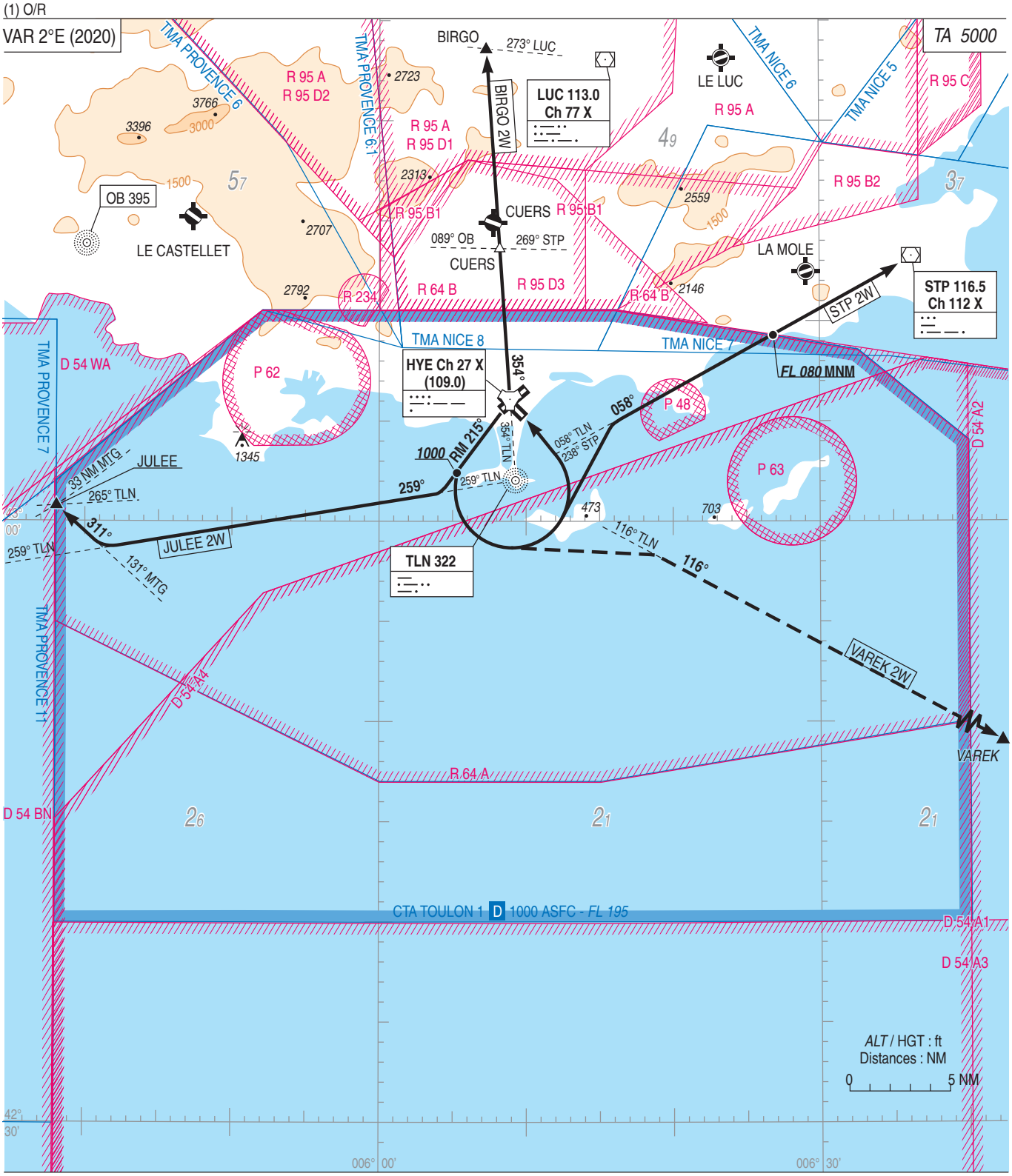


© SIA

# HYERES LE PALYVESTRE
## SID CONV RWY 23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** HYERES | 129.650 |
| **APP** : TOULON Approche / *Approach* | 126.325 - 125.200 (1) |
| **TWR** : HYERES Tour / *Tower* | 121.000 - 121.800 (s) |

(1) O/R






© DIA

# HYERES LE PALYVESTRE
# SID CONV RWY 23
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Monter à 5,9 % (1) dans l'axe jusqu'à 2500 (2494), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité.

(1) Obstacle le plus pénalisant : hangar d'altitude 34 ft situé à 76 m de la DER et à 153 m à gauche de l'axe.

***1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Climb at 5.9 % (1) up to 2500 (2494) then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) Controlling obstacle : building altitude 34 ft located 76 m away from DER and 153 m left from runway axis.*

**2 DEPART INITIAL (TOUS DEPARTS)**

Monter à 5,9 % (2) RM 215° jusqu'à 1000 (994), puis suivre la trajectoire SID.

Ne pas tourner avant la DER.

(2) Obstacle le plus pénalisant : hangar d'altitude 34 ft situé à 76 m de la DER et à 153 m à gauche de l'axe.

***2 INITIAL DEPARTURE (ALL DEPARTURES)***

*Climb at 5.9 % (2) MAG 215° up to 1000 (994) then follow the SID route.*

*Do not turn before DER.*

*(2) Controlling obstacle : building altitude 34 ft located 76 m away from DER and 153 m left from runway axis.*

**3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**

***3 STANDARDIZED DEPARTURES***

| **SID** | **ITINERAIRES**<br>*Routes* | **CLR INITIALE**<br>*Initial climb CLR* |
|---|---|---|
| **STP 2W** (4) | Tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 238° STP (RM 058°) en montée vers STP.<br>*Turn left to intercept and follow RDL 238° STP (MAG 058°) climbing up to STP.* | par / *from* CTL |
| **VAREK 2W**<br>Sous surveillance radar<br>*Under radar control* | Tourner à gauche pour intercepter et suivre le QDR 116° TLN (RM 116°) en montée vers VAREK.<br>*Turn left to intercept and follow QDR 116° TLN (MAG 116°) climbing up to VAREK.* | par / *from* CTL |
| **JULEE 2W** | Tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 259° TLN (RM 259°) en montée vers le RDL 131° MTG (RM 311°) puis JULEE.<br>*Turn right to intercept and follow QDR 259° TLN (MAG 259°) climbing up to RDL 131° MTG (MAG 311°) then JULEE.* | par / *from* CTL |
| **BIRGO 2W** (3) | Tourner à gauche pour intercepter et suivre le QDR 354° TLN (RM 354°) en montée vers BIRGO.<br>*Turn left to intercept and follow QDR 354° TLN (MAG 354°) climbing up to BIRGO.* | par / *from* CTL |

(3) Seuls les départs pour les terrains dépendants de la TMA de NICE sont autorisés, avec un niveau de vol 110 maximal en croisière.

(4) FL 080 MNM en sortie de CTA.

*(3) Only DEP to AD under the control of TMA NICE are allowed, maximum cruise level FL 110.*

*(4) FL 080 MNM when leaving CTA.*

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

***4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with the procedure as described in the national regulation.*

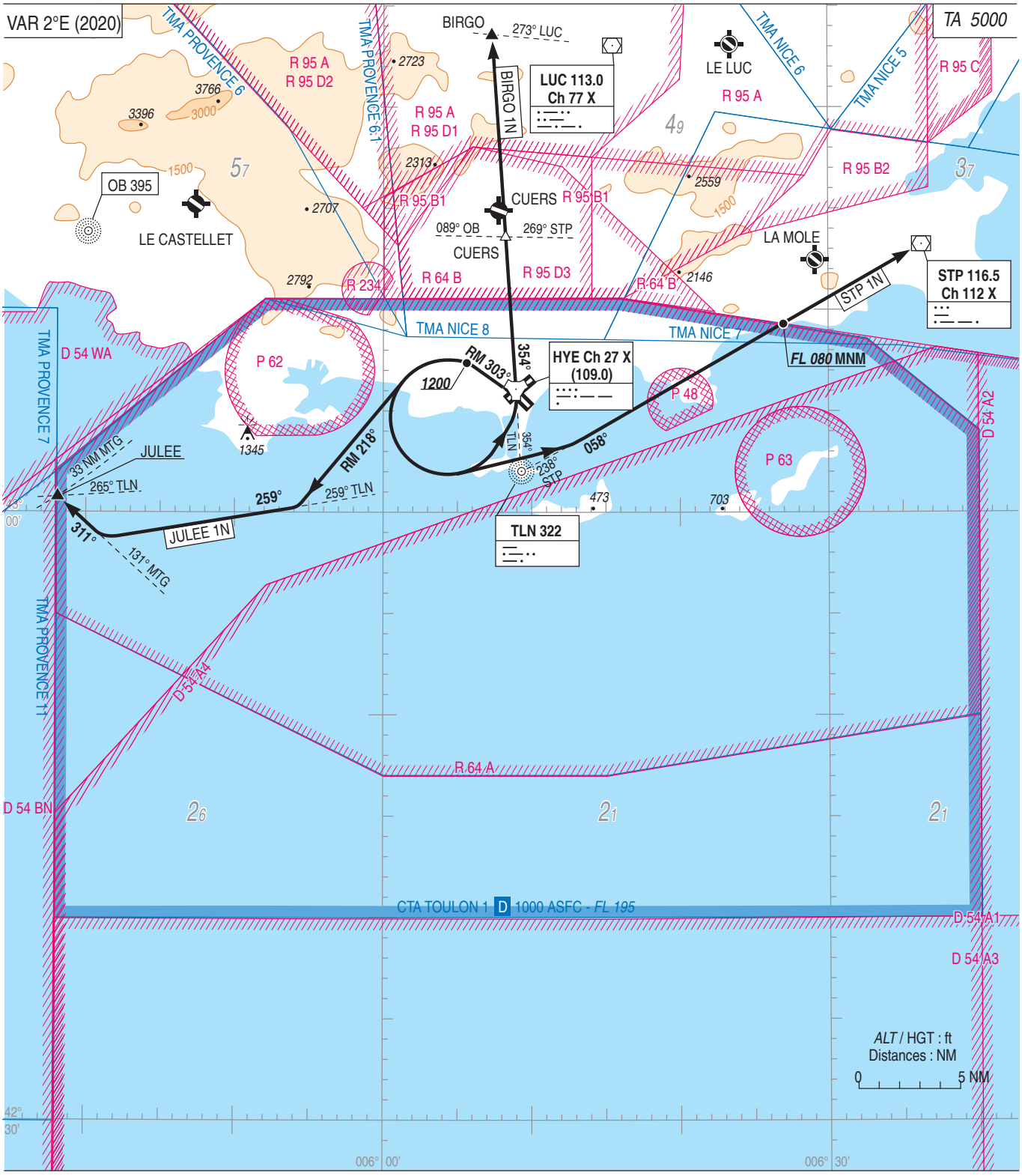


© SIA

# HYERES LE PALYVESTRE
## SID CONV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | |
|---|---|
| **ATIS** HYERES | 129.650 |
| **APP** : TOULON Approche / *Approach* | 126.325 - 125.200 (1) |
| **TWR** : HYERES Tour / *Tower* | 121.000 - 121.800 (s) |

(1) O/R






© DIA

# HYERES LE PALYVESTRE
# SID CONV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Sous surveillance radar.

Monter à 9 % (1), dans l'axe jusqu'à 2500 (2495), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité.

(1) Obstacle le plus pénalisant : arbre d'altitude 666 ft situé à 2810 m de la DER et à 815 m à gauche de l'axe. Abstraction : bâtiment d'altitude 43 ft situé à 26 m de la DER et à 114 m à droite de la DER.

***1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES***

*Under radar control.*

*Climb at 9 % (1) straight ahead up to 2500 (2495), then direct route climbing up to enroute safety altitude.*

*(1) Controlling obstacle : tree altitude 666 ft located 2810 m away from DER and 815 m left from runway axis. Abstraction : building altitude 43 ft located 26 m away from DER and 114 m right from DER.*

**2 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)**

***2 STANDARDIZED DEPARTURES (SID)***

| **SID** | **ITINERAIRES**<br>*Routing* | **CLR INITIALE**<br>*Initial CLR* |
|---|---|---|
| **BIRGO 1N** (3) | Monter (2) RM 303°. A 1200 (1195), tourner à gauche pour intercepter et suivre QDR 354° TLN (RM 354°) en montée vers CUERS et BIRGO.<br>*Climb (2) MAG 303°. At 1200 (1195), turn left to intercept and follow QDR 354° TLN (MAG 354°) climbing to CUERS then BIRGO.* | par / *from* CTL |
| **JULEE 1N** | Monter (2) RM 303°. A 1200 (1195), tourner à gauche RM 218° pour intercepter et suivre QDR 259° TLN (RM 259°) en montée, puis suivre RDL 131° MTG (RM 311°) vers JULEE.<br>*Climb (2) MAG 303°. At 1200 (1195), turn left MAG 218° to intercept and follow QDR 259° TLN (MAG 259°) climbing, then follow RDL 131° MTG (MAG 311°) to JULEE.* | par / *from* CTL |
| **STP 1N** (4) | Monter (2) RM 303°. A 1200 (1195), tourner à gauche pour intercepter et suivre RDL 238° STP (RM 058°) en montée vers STP.<br>*Climb (2) MAG 303°. At 1200 (1195), turn left to intercept and follow RDL 238° STP (MAG 058°) climbing to STP.* | par / *from* CTL |

Sous surveillance radar.

PDG : 9 % MNM jusqu'à 2700 (2695) ; obstacle le plus pénalisant : arbre d'altitude 666 ft situé à 2810 m de la DER et à 815 m à gauche de l'axe.

Abstraction : bâtiment d'altitude 43 ft situé à 26 m de la DER et à 114 m à droite de la DER.

(3) Seuls les départs pour les terrains dépendants de la TMA de NICE sont autorisés, avec un niveau de vol 110 maximal en croisière.

(4) FL 080 MNM en sortie de CTA.

*Under radar control.*

*PDG : 9 % MNM until 2700 (2695) ; controlling obstacle : tree altitude 666 ft located 2810 m away from DER and 815 m left from runway axis.*

*Abstraction : building altitude 43 ft located 26 m away from DER and 114 m right from DER.*

*(3) Only DEP to AD under the control of TMA NICE are allowed, maximum cruise level FL 110.*

*(4) FL 080 MNM when leaving CTA.*

**3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

***3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with the procedure as described in the national regulation.*

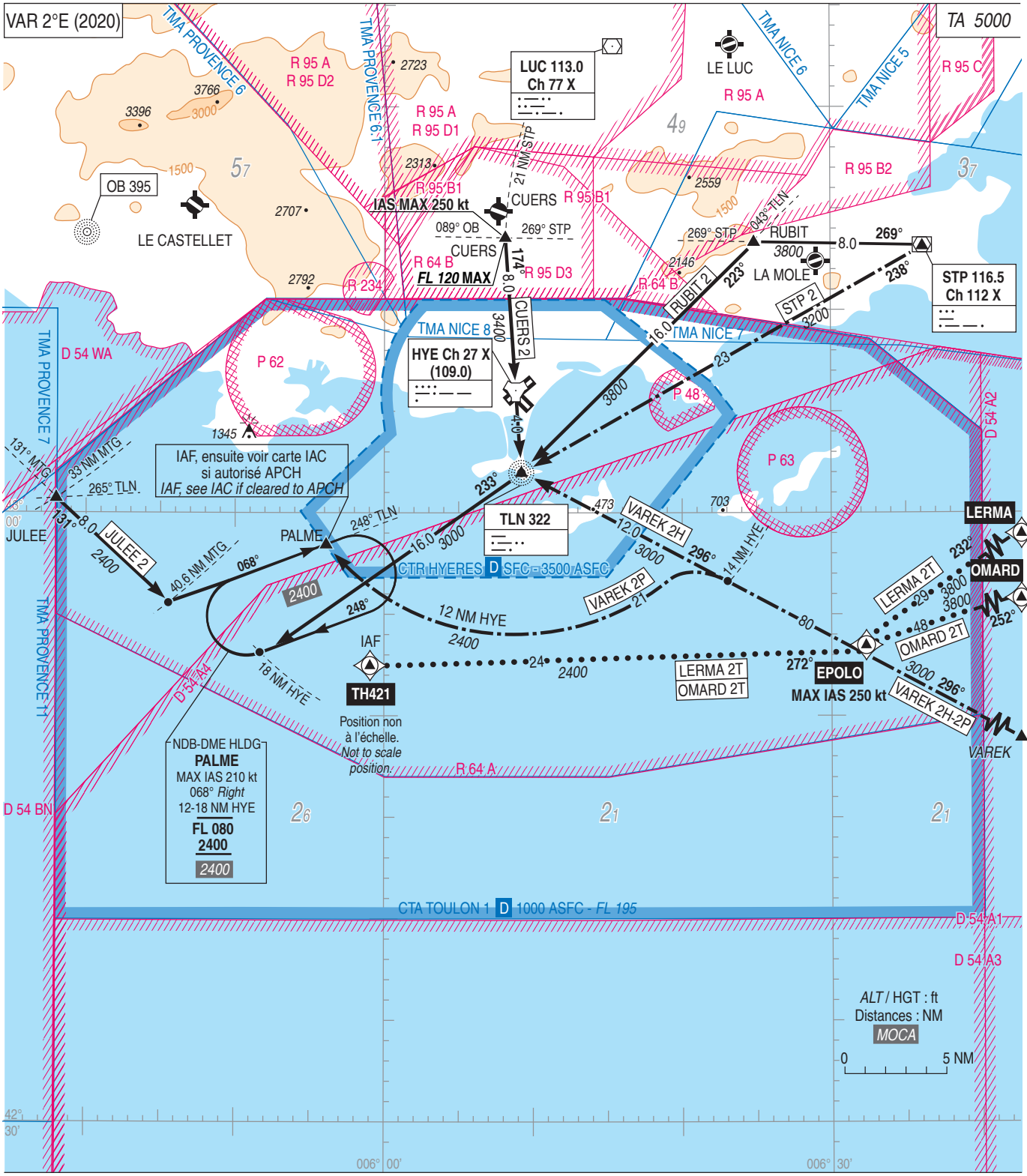


© SIA

# HYERES LE PALYVESTRE
# STAR RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** : HYERES 129.650
**APP** : TOULON Approche / *Approach* 126.325 - 125.200 (1)
**TWR** : HYERES Tour / *Tower* 121.000 - 121.800 (s)
(1) O/R

B-RNAV / RNAV 5
Sur clairance ATC
*On ATC clearance*




**Panne radiocommunication :**
Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

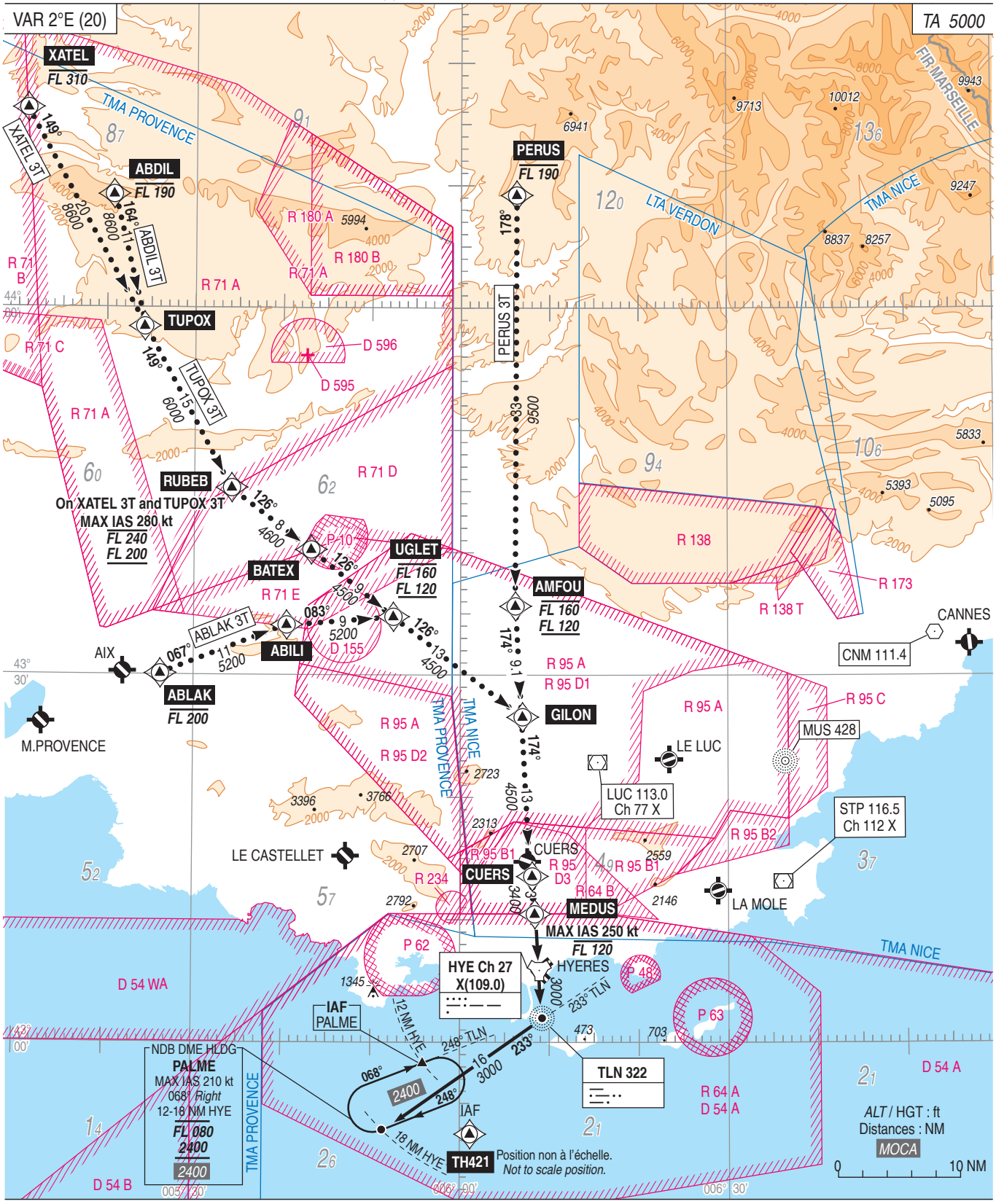
**Radio communication failure :**
*Comply with the procedure defined in national regulation.*



© DIA

# HYERES LE PALYVESTRE
## STAR RNAV RWY ALL Hautes altitudes / *High altitudes*
## XATEL - PERUS - ABDIL - ABLAK - TUPOX
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C , D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** HYERES | 129.650 | |
| **APP** : TOULON Approche / *Approach* | 126.325 - 125.200 (1) | ••••••• IAF PALME / RNAV 5 |
| **TWR** : HYERES Tour / *Tower* | 121.000 - 121.800 (s) | (1) O/R |




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure définie dans la réglementation nationale.

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

*Comply with the procedure defined in national regulation.*



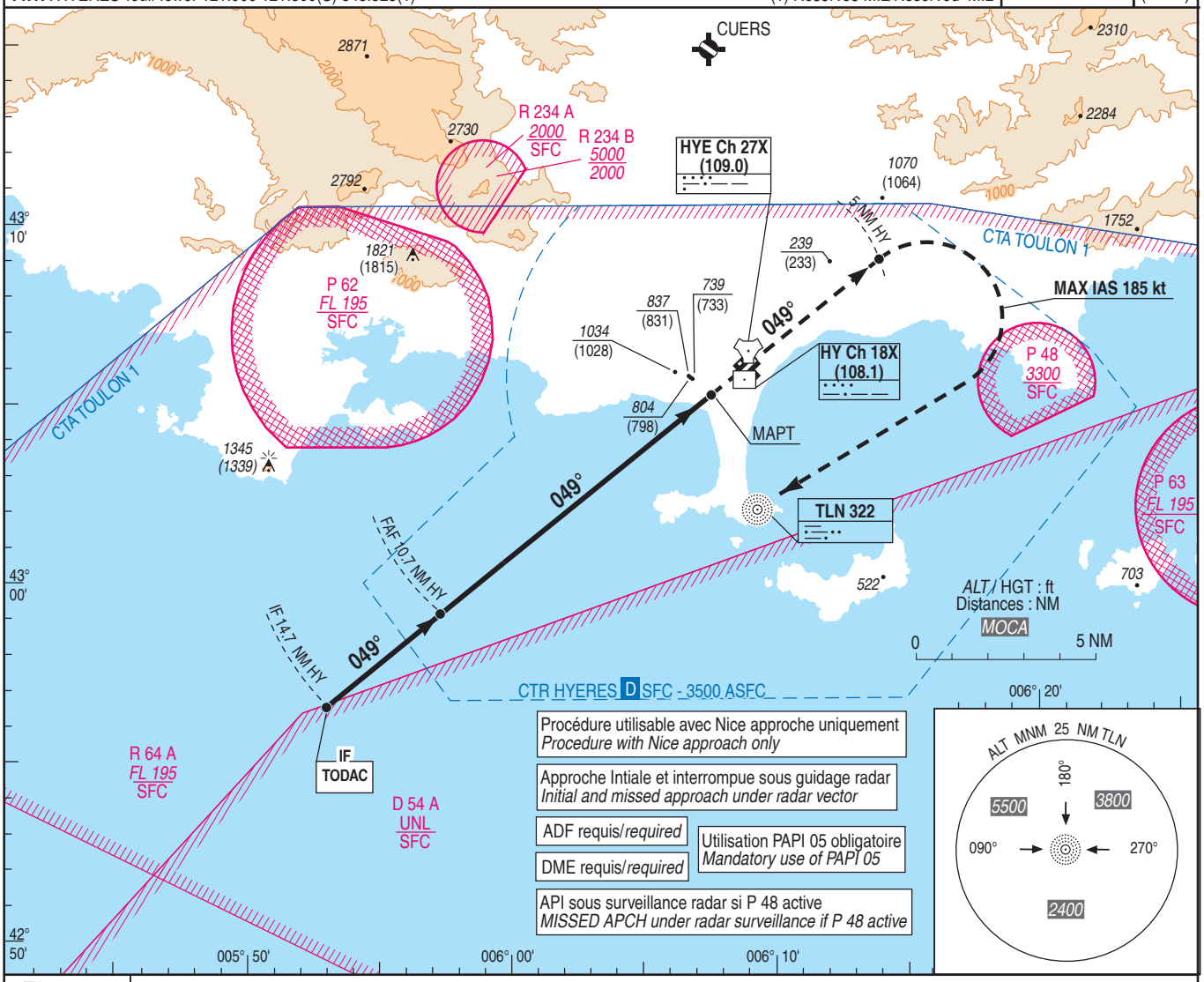
©

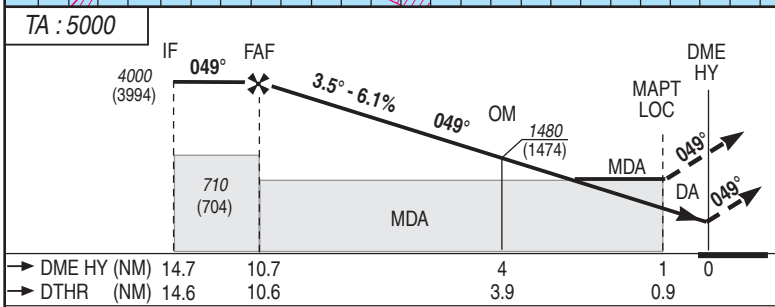
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 13,* ***DTHR : 6 (1 hPa)***

## HYERES LE PALYVESTRE
ILS ou/*or* LOC Y RWY05

**ATIS** : 129.650
**APP** : NICE Approche/*Approach* 120.160
TOULON Approche/*Approach* 126.325 339.250(1) - TOULON Radar 125.200 342.575(1) - TOULON Précision : 123.300 232.525(1)
**TWR** : HYERES Tour/*Tower* 121.000 121.800(S) 343.325(1) (1) Réservée MIL/*Reserved MIL*

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **HY 108.1** | 2°E |
| RDH : 51 | (2020) |




API : Monter dans l'axe vers ***4000*** (3994). A **5 HY** tourner à **droite** vers **TLN,** contacter **Nice APP** puis prévoir guidage radar.
Palier d'accélération non étudié.
*Missed approach : Climb straight ahead to* ***4000*** *(3994). At* ***5 HY*** *turn* ***right*** *to* ***TLN*** *, contact* ***Nice APP*** *then plan radar guidance.*
*Level acceleration not studied.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distance in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS API 2.5% | | | ILS API 3% | | | LOC + DME HY | | | MVL (1) *Circling* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***340*** (330) | 1500 | 326 | ***240*** (230) | 1200 | 226 | ***750*** (740) | 1500 | 736 | ***1100*** (1100) | 1500 | 1094 |
| B | ***350*** (350) | 1500 | 341 | ***250*** (250) | 1300 | 241 | | 1500 | | ***1140*** (1130) | 1600 | 1126 |
| C | ***360*** (360) | 1600 | 351 | ***260*** (260) | 1300 | 251 | | 2400 | | ***1240*** (1230) | 2400 | 1225 |
| D | ***370*** (370) | 1700 | 363 | ***270*** (270) | 1300 | 263 | | 2400 | | ***1430*** (1430) | 3600 | 1422 |

**DME HY**

| NM | 5 | 4 | 3 | 2 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1860*** (1854) | ***1480*** (1474) | ***1120*** (1114) | ***750*** (744) |

Observations/*Remarks* : (1)MVL interdites au Nord de l'axe 05/23 / *Circling is forbidden North of center line 05/23.*
MVL 13: interdite / *prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 9.7 NM | 8 min 19 | 6 min 51 | 5 min 49 | 5 min 04 | 4 min 29 | 3 min 38 | 3 min 09 |
| VSP (ft/min) | | 435 | 530 | 620 | 715 | 810 | 995 | 1150 |



©

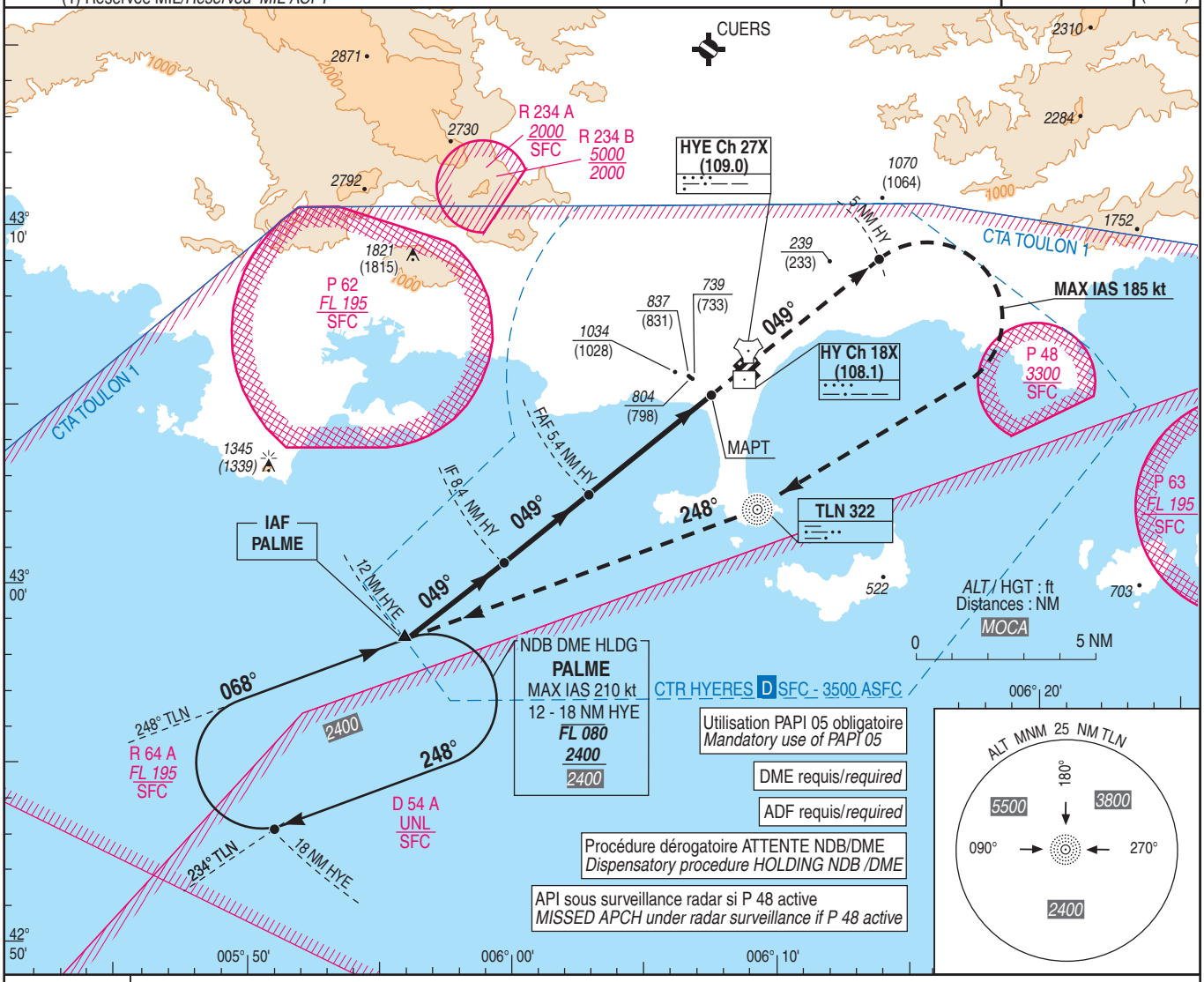
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 13,* ***DTHR : 6 (1 hPa)***

**HYERES** LE PALYVESTRE

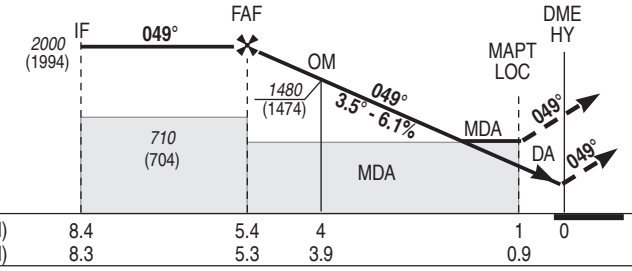
ILS ou/*or* LOC Z RWY05

**ATIS** : 129.650
**APP** : TOULON Approche/*Approach* 126.325 339.250(1) - TOULON Radar 125.200 342.575(1) - TOULON Précision : 123.300 232.525(1)
**TWR** : HYERES Tour/*Tower* 121.000 121.800(S) 343.325(1)
(1) Réservée MIL/*Reserved MIL ACFT*

| **ILS - DME** | VAR |
|---|---|
| **HY 108.1** | 2°E |
| RDH : 51 | (2020) |




*TA : 5000*




API : Monter dans l'axe vers ***2400*** (2394). A **5 HY** tourner à **droite** vers **TLN** puis **PALME**.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed approach : Climb straight ahead to* ***2400*** *(2394). At* ***5 HY*** *turn* ***right*** *to* ***TLN*** *then* ***PALME****.*
*Level acceleration not studied.*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| → DME HY (NM) | 8.4 | | 5.4 | 4 | 1 | 0 |
| → DTHR (NM) | 8.3 | | 5.3 | 3.9 | 0.9 | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./*Vertical distance in feet, RVR and VIS in meters.* REF HGT : *ALT DTHR*

| CAT | ILS API 2.5% | | | ILS API 3% | | | LOC + DME HY | | | MVL (1) *Circling* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| A | ***340*** (330) | 1500 | 326 | ***240*** (230) | 1200 | 226 | ***750*** (740) | 1500 | 736 | ***1100*** (1100) | 1500 | 1094 |
| B | ***350*** (350) | 1500 | 341 | ***250*** (250) | 1300 | 241 | | 1500 | | ***1140*** (1130) | 1600 | 1126 |
| C | ***360*** (360) | 1600 | 351 | ***260*** (260) | 1300 | 251 | | 2400 | | ***1240*** (1230) | 2400 | 1225 |
| D | ***370*** (370) | 1700 | 363 | ***270*** (270) | 1300 | 263 | | 2400 | | ***1430*** (1430) | 3600 | 1422 |

| **DME HY** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **NM** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** | ***1860*** | ***1480*** | ***1120*** | ***750*** |
| (HGT) | (1854) | (1474) | (1114) | (744) |

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord de l'axe 05/23 / *Circling is forbidden North of center line 05/23.*
MVL 13: interdite / *prohibited.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 4.4 NM | 3 min 46 | 3 min 06 | 2 min 38 | 2 min 18 | 2 min 02 | 1 min 39 | 1 min 26 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 520 | 615 | 705 | 800 | 985 | 1135 |



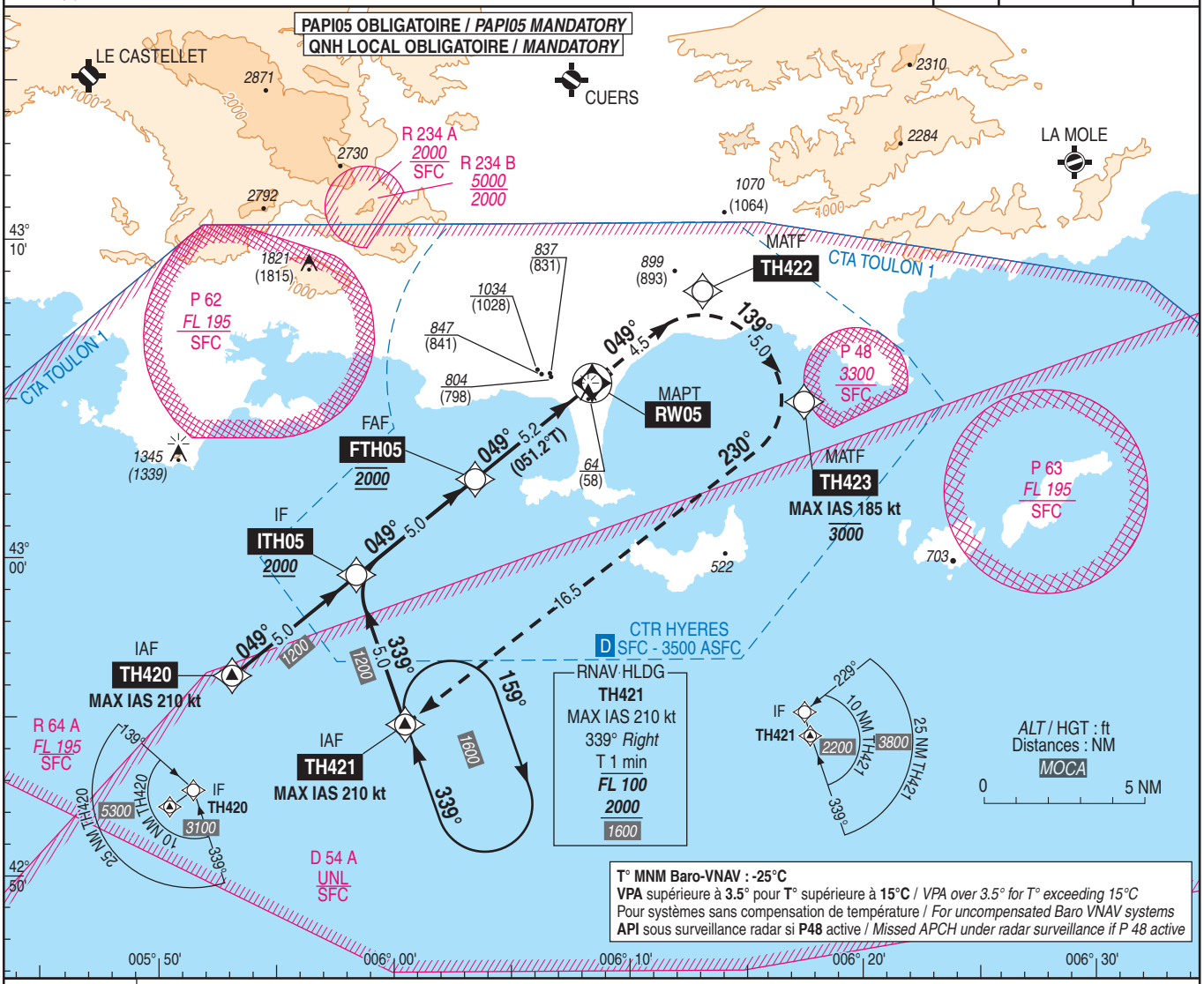
©

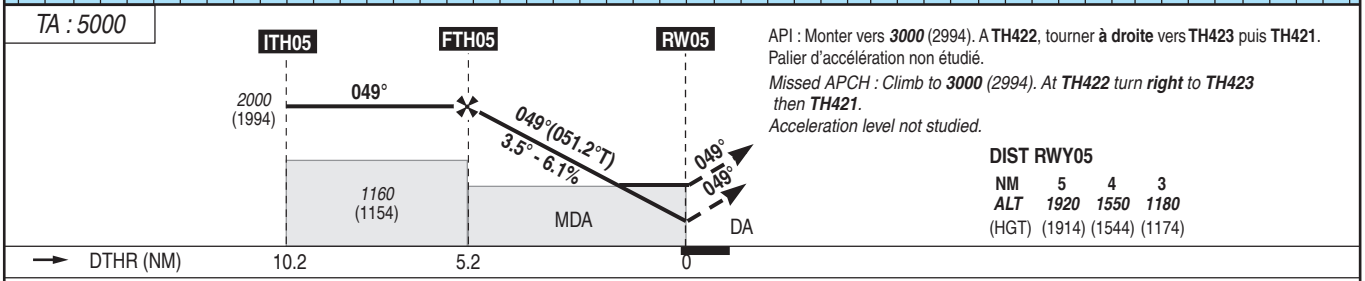
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 13,* ***DTHR : 6 (1 hPa)***

## HYERES LE PALYVESTRE
**RNP** RWY05

**ATIS** : 129.650
**APP** : TOULON Approche / *Approach* 126.325 339.250 (1) - TOULON Radar 125.200 342.575 (1)
TOULON Précision : 123.300 232.525 (1)
**TWR** : HYERES Tour / *Tower* 121.000 121.8(S) 343.325 (1)
(1) Réservée MIL / *Reserved MIL ACFT*

| RNAV 1 RNP APCH | EGNOS Ch 94006 E05A RDH : 51 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter vers ***3000*** (2994). A **TH422**, tourner **à droite** vers **TH423** puis **TH421**.
Palier d'accélération non étudié.
*Missed APCH : Climb to* ***3000*** *(2994). At* ***TH422*** *turn* ***right*** *to* ***TH423*** *then* ***TH421****.*
*Acceleration level not studied.*

**DIST RWY05**

| NM | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|
| ***ALT*** | ***1920*** | ***1550*** | ***1180*** |
| (HGT) | (1914) | (1544) | (1174) |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV API 2.5% | | | LPV (1) API 4.5% | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR (2) | OCH | ***DA*** (H) | RVR (2) | OCH | ***DA*** (H) | RVR (2) | OCH | ***MDA*** (H) | RVR (2) | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***520*** (510) | 1500 | 506 | ***260*** (250) | 1300 | 194 | ***880*** (870) | 1500 | 870 | ***910*** (910) | 1500 | 903 | ***1100*** (1100) | 1500 |
| B | ***530*** (520) | 1500 | 520 | | | 209 | ***900*** (890) | 1500 | 885 | | 1500 | | ***1140*** (1130) | 1600 |
| C | ***540*** (530) | 2400 | 530 | | | 219 | ***920*** (910) | 2400 | 907 | | 2400 | | ***1240*** (1230) | 2400 |
| D | ***550*** (550) | 2400 | 543 | | | 231 | ***910*** (910) | 2400 | 903 | | 2400 | | ***1430*** (1430) | 3600 |

Observations / *remarks* : (1) Minima majorés / *increased minimums.* (2) de nuit appliquer VIS MVL / *by night, apply MVL VIS.*
(3) MVL interdites au nord de l'axe 05/23 - MVL 13 : interdite / *MVL not authorized north of 05/23 runway axis - MVL 13 : not authorized.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 5.2 NM | 4 min 29 | 3 min 41 | 3 min 08 | 2 min 44 | 2 min 25 | 1 min 58 | 1 min 42 |
| VSP (ft/min) | | 430 | 530 | 620 | 710 | 810 | 990 | 1150 |



©

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFTW.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFTW - NIMES GARONS

**AD 2 LFTW.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°45'27"N 004°24'59"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | milieu de piste | middle of RWY |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 9 km SSE de NÎMES | 9 km SSE NÎMES |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 309 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 33.1 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 162 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.3913°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.118°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | EDEIS AEROPORT NIMES | |
| | Adresse / *Address* | Aéroport Nîmes Grande Provence Méditerranée<br>30800 Saint Gilles | |
| | Telephone | (0)4 66 70 49 49/57 | |
| | FAX | (0)4 66 70 91 24 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFTWYDYX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : nimes.ops@edeis.com<br>Affectataire principal : CAA.<br>Affectataire secondaire : Ministère de l'intérieur. | E-mail : nimes.ops@edeis.com.<br>Main assignee: CAA.<br>Secondary assignee: Ministry of the Interior. |

**AD 2 LFTW.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 0800-1700 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | Vols commerciaux réguliers selon le programme de l'exploitant.<br>Vols internationaux LUN-VEN :<br>- si mouvements prévus entre 0700 et 1600 : PPR 24 HR,<br>- si mouvements prévus entre 1600 et 1900 : PPR 1 HR avant 1500,<br>- si mouvements prévus entre 1900 et 0700 : PPR 24 HR.<br>SAM, DIM et JF : PPR avant 1500 le dernier jour ouvrable. | Outside commercial regular flights according to AD operator SKED.<br>International flights MON-FRI :<br>- flight between 0700 and 1600 : PPR 24 HR,<br>- flight between 1600 and 1900 : PPR 1 HR before 1500,<br>- flight between 1900 and 0700 : PPR 24 HR.<br>SAT, SUN and HOL : PPR on the last working day before 1500. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | Non disponible | Not available |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir/see GEN) | |
| 5 | BDP / *ARO* | NIL | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | Boite à lettres | Letter box |
| 7 | ATS | NOV-FEB : 0700-1900<br>MAR, APR, SEP, OCT : 0700-2000<br>MAY, AUG : 0600-2130<br>JUN, JUL : 0600-2200<br>Extensions d'horaires connues sur ATIS.<br>Modifications possibles par NOTAM.<br>Absence ATS : O/R EDEIS par TEL :<br>- LUN-VEN : PPR avant 1500.<br>- JF : PPR le dernier jour ouvrable avant 1500. | NOV-FEB : 0700-1900<br>MAR, APR, SEP, OCT : 0700-2000<br>MAY, AUG : 0600-2130<br>JUN, JUL : 0600-2200<br>Schedules extensions reported on ATIS.<br>Possible changes via NOTAM.<br>Absence ATS : O/R EDEIS by TEL :<br>- MON-FRI : PPR before 1500.<br>- Public HOL : PPR on the last working day before 1500. |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Voir NOTAM.<br>Hors HOR :<br>- LUN-VEN : O/R avant 1700.<br>- SAM, DIM et JF : PPR le dernier jour ouvrable avant 1700. | See NOTAM.<br>Outside SKED :<br>- MON-FRI : O/R before 1700.<br>- SAT, SUN and HOL : PPR on the last working day before 1700. |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | O/R EDEIS | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | O/R EDEIS | |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS. | GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTW.4** **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | NIL | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant / Fuel grades : JET A1, AVGAS 100LL<br>Lubrifiants / Oil grades : NIL | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | JET A1 : 150 m3 - Débit 40 m3/HR<br>100LL : 10 m3 - Débit 141 L/min<br>Paiement en espèces, carte WFS, AEG ou CB. | JET A1: 150 m3 - Flow 40 m3/HR<br>100LL: 10 m3 - Flow 141 L/min<br>Cash payment, WFS card, AEG or credit card. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | NIL | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | O/R EDEIS | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | ACFT CIE : changement de moteurs et pièces de rechange possibles. | Company ACFT: change of engines and spares possible |
| 7 | Observations / *Remarks* | FREQ OPS : NIMES Opérations : 131.7 MHz - HO. | OPS FREQ : NIMES Operations : 131.7 MHz - HO. |

**AD 2 LFTW.5** **Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | AD : NIL<br>En ville : Garons, Nimes et Caissargues | AD: NIL<br>In town: Garons, Nimes and Caissargues |
| 2 | Restaurants | sur l'AD et Garons | at airport and Garons |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | Taxis, voitures de louage avec ou sans chauffeur, navette vols commerciaux | Taxis, car rental (with and without driver), commercial flight shuttle. |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | Infirmerie | Infirmary |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | NIL | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | NIL | |
| 7 | Observations / *Remarks* | NIL | |

**AD 2 LFTW.6** **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 7 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | 1 VIM 90, 1 VIM 91 et 1 véhicule de commandement. | 1 VIM 90, 1 VIM 91 and 1 command vehicle. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | Procédure gestionnaire AD : contact AD. | AD operator procedure : contact AD. |
| 4 | Observations / *Remarks* | Niveau 7 pour ACFT commerciaux réguliers programmés ou sur PPR 24 HR auprès de EDEIS<br>HOR : Voir NOTAM<br>Voir NOTAM RFFS pour niveau 5 | Level 7 for scheduled commercial flights or PPR 24 HR from EDEIS<br>SKED : See NOTAM<br>See NOTAM RFFS for level 5 |

**AD 2 LFTW.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | 1 niveleuse, 1 chargeuse sur pneus, 1 camion 6x4, 1 camion 8x4 | 1 grader, 1 wheel loader, 1 6x4 truck, 1 8x4 truck |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | Piste - TWY - SSLIA - PRKG | Runway - TWY - RFFS - PRKG |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | Non applicable | Not applicable |
| 5 | Observations / *Remarks* | Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2<br>Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 | Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2<br>GRF operational hours are published in AD 2.3 |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTW.8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | PRKG P1, P2, P5, P7 : Béton<br>P5 Sud, P6 : Bitume | PRKG P1, P2, P5, P7 : Concrete<br>P5 Sud, P6 : Bitume |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | P1 : 36 R/B/W/T<br>P2 : 38 R/B/W/T<br>P5 : 49 R/B/W/T<br>P5 Sud : 16 F/B/W/T<br>P6 : 17 F/B/W/T<br>P7 : 67 R/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY : 18 m<br>Bretelles A1, B, C, D, E, E1 : 18 m<br>TWY G : 20 m<br>TWY CC: 10.5 m<br>Bretelle K3 : 15 m<br>Bretelles K1, K2, K5, K11, K12, K14 : 20 m<br>Bretelles J, K6, K7, K8, K9 : 22.5 m<br>Bretelle K4 : 25 m<br>Bretelle K10 : 28 m<br>Bretelle N : 8 m | TWY : 18 m<br>Taxistrips A1, B, C, D, E, E1 : 18 m<br>TWY G : 20 m<br>TWY CC: 10.5 m<br>Taxistrip K3 : 15 m<br>Taxistrips K1, K2, K5, K11, K12, K14 : 20 m<br>Taxistrips J, K6, K7, K8, K9 : 22.5 m<br>Taxistrip K4 : 25 m<br>Taxistrip K10 : 28 m<br>Taxistrip N : 8 m |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | TWY : Béton/Concrete<br>F, C, N, accès/access to P6 : Macadam<br>D, E1, A1, G, bretelle/taxistrip J : Béton/Concrete | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | TWY A1 : 70 R/B/W/T<br>TWY A2, A3 : 60 R/B/W/T<br>TWY CC : 28 R/B/W/T<br>TWY E1 : 67 R/B/W/T<br>TWY E2, E3 : 51 R/B/W/T<br>TWY G : 86 R/B/W/T<br>TWY J : 61 R/B/W/T<br>TWY N : 21 F/B/W/T<br>TWY F : 13 F/D/W/T<br>Bretelle A : 73 R/B/W/T<br>Bretelle B : 61 R/B/W/T<br>Bretelle C : 28 F/B/W/T<br>Bretelle D : 64 R/B/W/T<br>Bretelle E : 71 R/B/W/T<br>Bretelle K1 : 49 R/B/W/T<br>Bretelles K2, K3 : 58 R/B/W/T<br>Bretelle P2 : 40 R/B/W/T | TWY A1 : 70 R/B/W/T<br>TWY A2, A3 : 60 R/B/W/T<br>TWY CC : 28 R/B/W/T<br>TWY E1 : 67 R/B/W/T<br>TWY E2, E3 : 51 R/B/W/T<br>TWY G : 86 R/B/W/T<br>TWY J : 61 R/B/W/T<br>TWY N : 21 F/B/W/T<br>TWY F : 13 F/D/W/T<br>Taxistrip A : 73 R/B/W/T<br>Taxistrip B : 61 R/B/W/T<br>Taxistrip C : 28 F/B/W/T<br>Taxistrip D : 64 R/B/W/T<br>Taxistrip E : 71 R/B/W/T<br>Taxistrip K1 : 49 R/B/W/T<br>Taxistrips K2, K3 : 58 R/B/W/T<br>Taxistrip P2 : 40 R/B/W/T |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Altimètre seuil 36 43°44'47.21"N, 004°25'01.69"E | Altimeter THR 36 43°44'47.21"N, 004°25'01.69"E |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 94 m | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | 5A 43°45'49.39"N 004°25'14.39"E<br>5B 43°45'47.33"N 004°25'14.54"E<br>5C 43°45'45.34"N 004°25'14.59"E<br>5D 43°45'46.89"N 004°25'13.42"E | 5E 43°45'50.16"N 004°25'13.57"E<br>5F 43°45'49.27"N 004°25'14.58"E<br>5G 43°45'49.07"N 004°25'14.05"E<br>P7 43°45'36.10"N 004°25'03.37"E |
| 6 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFTW.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | Oui | Yes |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Oui | Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Non | No |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | Oui | Yes |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFTW .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | NIL | |
| 4 | Observations / *Remarks* | A350-900, B777-200, B787-9, A330MRTT, A340-600 : entrée et sortie du parking P7 uniquement par TWY G : demi tour sur piste, remontée de piste, tractage entre le point d'attente G et le parking P7. | A350-900, B777-200, B787-9, A330MRTT, A340-600 : entrance and exit for PRKG P7 only via TWY G : turn around on RWY, backtrack RWY, towing between holding point G and PRKG P7. |

**AD 2 LFTW.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTW.11** **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NICE COTE D'AZUR | |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFTW .3 | |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | NICE COTE D'AZUR | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | NICE COTE D'AZUR | |
| | Période de validité / *Validity period* | 24<br>03-09-15<br>CNL 19 | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | TREND | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | TREND entre 0300 et 1900 | TREND between 0300 and 1900 |
| 5 | Briefing, consultation | T | |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL | |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR | |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | P-W<br>AD WARNING<br>0300-1900<br>METAR AUTO | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB PRO | |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | TWR | |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55 | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTW.12** **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | 177.01 (175) | 2443 x 45 | 63 R/B/W/T<br>béton / concrete | 43°46'06.27"N 004°24'56.00"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 301ft |
| 36 | 357.01 (355) | 2443 x 45 | 63 R/B/W/T<br>béton / concrete | 43°44'47.21"N 004°25'01.69"E<br>------<br>GUND NIL | THR : 309ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 18 | NIL | NIL | 300 | NIL | NIL | NIL |
| 36 | NIL | NIL | 300 | NIL | NIL | NIL |

**AD 2 LFTW.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 2443 | 2743 | 2443 | 2443 | |
| TWY D | 1934 | 2234 | 2024 | | |
| TWY J | 1937 | 2237 | 2027 | | |
| 36 | 2443 | 2743 | 2443 | 2443 | |
| TWY B | 1893 | 2193 | 1983 | | |
| TWY F | 1282 | 1582 | 1372 | | |

**AD 2 LFTW.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 18 | CAT I - 900 m - W - LIH | G - LIL - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 61 ft | | | | | |
| 36 | | G - LIL - LIH | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 49 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* |
| 18 | 2440 m | 60 m | W | LIH-LIL | R - LIH-LIL | | |
| 36 | 2440 m | 60 m | W | LIH-LIL | R - LIH-LIL | | |

**AD 2 LFTW.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ABN | | |
| | IBN | | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | NIL | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | NIL | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | B | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | Alimentation électrique auxiliaire : onduleurs, 4 groupes: 2 x 1000 KVA, 1 x 800 KVA et 1 x 330 KVA. | Secondary power supply : uninterruptible power supply, 4 generators: 2 x 1000 KVA, 1 x 800 KVA and 1 x 330 KVA. |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | Temps zéro | Time zero |
| 5 | Observations / *Remarks* | Feux W à éclats pistes 18 et 36 3 intensités<br>Raquettes : feux B BI - R et G BI alignement et mise en virage<br>Hélistation "Sécurité Civile" : feux W/O<br>Les 600 derniers mètres de pistes 18 et 36 ne sont pas indiqués par des feux jaunes. | Flashing 3 intensities lights W RWY 18 and 36<br>Turn around area: LIL B lights - LIL R and G lights for line up and start turning<br>"Sécurité civile" heliport: W/O lights<br>The last 600 meters of RWY 18 and 36 are not indicated by yellow lights. |

**AD 2 LFTW.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Description | Revêtement : macadam<br>Dimensions : 50m x 50m<br>Résistance : 13 F/D/W/T<br>Orientation GEO (MAG) : 177°/357° (175°/355°)<br>Hélistation à l'usage exclusif de la "Sécurité civile" | Surface : macadam<br>Dimensions : 50m x 50m<br>Strength : 13 F/D/W/T<br>Orientation GEO (MAG) : 177°/357° (175°/355°)<br>Helipad for the exclusive use of "Sécurité civile" |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTW.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales<br>*Identification and lateral limits* | Classe<br>*Class* | Limites verticales<br>*Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **CTR GARONS**<br><br>43°55'57"N , 004°31'24"E - 43°52'30"N , 004°31'30"E - 43°48'00"N , 004°38'38"E - 43°33'41"N , 004°30'00"E - arc horaire de 12.78 NM de rayon centré sur 43°45'57"N , 004°25'03"E - 43°34'09"N , 004°18'14"E - 43°45'57"N , 004°11'49"E - 43°53'17"N , 004°13'43"E - arc horaire de 11 NM de rayon centré sur 43°45'57"N , 004°25'03"E - 43°55'57"N , 004°31'24"E | D | 2500ft AMSL<br>----------<br>SFC | TWR<br><br>GARONS Tour (FR)<br>GARONS Tower (EN) | Voir/See NOTAM.<br>A l'exclusion des LF-R 8 , LF-R 190 et LF-R 108B lorsqu'elles sont actives.<br>Extensions d'horaires possibles sur PPR auprès de l'exploitant d'aérodrome, le dernier jour ouvrable avant 1400 (ETE -1HR).<br>Activation connue sur FREQ TWR 123.200 MHz et ATIS.<br>Except for LF- R 8 , LF- R 190 and LF-R 108B when active.<br>Possible SKED extension on PPR from AD operator, on the last working day before 1400 (SUM - 1HR).<br>Activity known on TWR 123.200 MHz and ATIS FREQ. |

**AD 2 LFTW.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br>*Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations<br>*Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| TWR | GARONS Sol (FR)<br>*GARONS Ground (EN)* | 121.800 MHz | HO | |
| TWR | GARONS Tour (FR)<br>*GARONS Tower (EN)* | 123.200 MHz | HO | |
| VDF | GARONS Gonio (FR)<br>*GARONS Homer (EN)* | 123.200 MHz | HO | |
| ATIS | GARONS (FR)<br>*GARONS (EN)* | 129.355 MHz | HO | |
| A/A | GARONS (FR) | 123.200 MHz | HO | Absence ATS |

**AD 2 LFTW.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée<br>*Coverage* | RDH (pente)<br>*(slope)* | Situation<br>*Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DME | NG | 109.55 MHz<br>CH 32Y | H24 | 43°45'57.2"N 004°25'03.2"E | 340 ft | 25NM FL250 | | 148°/322 m THR 18 | (1) |
| NDB | NG | 354 kHz | H24 | 43°51'25.9"N 004°24'22.6"E | 249 ft | 25NM | | 353°/5,34NM THR 18 | (2) |

(1) DME ATT omnidirectionnel / omnidirectional

(2) Situé à / Located at : NIMES COURBESSAC AD.

**AD 2 LFTW.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**AD 2 LFTW.21** **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Autorisations après accord EDEIS. E-mail : nimes.ops@edeis.com.

Les entraînements aux tours de piste et aux approches aux instruments sont :

- interdits toute l'année aux aéronefs des groupes acoustiques 1, 2 et 3,
- autorisés aux aéronefs équipés de turboréacteurs et turbopropulseurs des groupes acoustiques 4 et 5 : LUN-SAM sauf JF : 0700-1900 avec 1HR d'interruption obligatoire entre 1100 et 1300 (ETE - 1HR),
- autorisés toute l'année aux aéronefs à pistons : 0700-1900 avec 1HR d'interruption obligatoire entre 1100 et 1300 (ETE - 1HR).

Les entraînements aux tours de piste basse hauteur ne sont autorisés que dans le circuit à l'ouest de l'aérodrome et limités à 3 par heure.

Les entraînements aux procédures IFR peuvent être limités par les Services de la Navigation Aérienne (Approche d'Istres et/ou Montpellier) et sont annoncés par NOTAM.

***21.1 TRAINING FLIGHTS***

*Authorizations subject to EDEIS agreement. E-mail : nimes.ops@edeis.com.*

*Traffic patterns and instrument approaches trainings are :*

- *prohibited for ACFT in CAT 1, 2 and 3 acoustic groups,*
- *authorized for ACFT with turbojet and turbopropeller engines in CAT 4 and 5 acoustic groups : MON-SAT except HOL : 0700-1900 with a mandatory interruption of 1HR between 1100 and 1300 (SUM - 1HR),*
- *authorized for piston engined ACFT : 0700-1900 with a mandatory interruption of 1HR between 1100 and 1300 (SUM - 1HR).*

*Low altitude pattern trainings can only be performed in the circuit in the West from AD and are limited to 3 per hour.*

*Instrument approaches trainings can be restricted by Air Navigation Services (Istres and/or Montpellier Approach) and are announced by NOTAM.*

**AD 2 LFTW.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 VFR SPECIAL**

Possible uniquement sur clairance de la TWR.

Conditions :

- pour les avions : VIS supérieure ou égale à 3000 m, plafond supérieur ou égal à 1000 ft,
- pour les hélicoptères : VIS supérieure ou égale à 800 m, plafond supérieur ou égal à 600 ft.

VFR Spécial de nuit interdit pour tout appareil.

***22.1 SPECIAL VFR***

*Possible only with TWR clearance.*

*Conditions :*

- *for airplanes : VIS higher than ou equal to 3000 m, ceiling higher than or equal to 1000 ft,*
- *for helicopters : VIS higher than or equal to 800 m, ceiling higher than or equal to 600 ft.*

*Special VFR at night prohibited for all aircraft.*


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTW.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 GENERALITES**

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Interdit au VAV.

Interdit aux ULM. Une dérogation peut être accordée par le chef de la Circulation Aérienne (TEL : 04 66 05 31 00) lorsque les caractéristiques de l'avion le permettent.

**23.2 PLAN DE VOL IFR**

Déposer un plan de vol IFR pour chacune des procédures aux instruments programmées.

**23.3 FREQUENCE OPERATION**

FREQ OPS : NIMES Opérations 131.700 Mhz.

**23.4 APPAREILS EN ESCALE**

En raison de la capacité d'accueil réduite, les aéronefs IFR et VFR désirant faire escale sont admis sur autorisation auprès de EDEIS (E-mail : nimes.ops@edeis.com).

NOTA : pour ARR ou DEP hors HOR ATS, PPR LUN-VEN avant 1500 et JF avant 1500 le dernier jour ouvrable précédant le vol.

**23.5 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC**

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

**23.6 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE**

Zone sensible péril aviaire :

A une distance de 2.5km au Sud-Est de la plateforme, zone de traitement de déchets entrainant une forte concentration d'oiseaux.

**23. 7 EQUIPEMENT D'AERODROME**

STAP/PCL :

- réservé aux aéronefs basés,
- FR uniquement,
- O/R. Absence ATS : 123.200 ; TEL : 04 66 05 31 11,
- paramètres disponibles : vent, VIS, RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE.

PCL : PPR auprès exploitant d'aérodrome.

**23. 8 PERIL ANIMALIER**

De jour, occasionnel et vols commerciaux réguliers.

***23.1 GENERAL***

*AD reserved for radio-equipped ACFT.*

*Prohibited for gliders.*

*Prohibited for ULM. Exemptions may be granted by the ATC manager (TEL : 04 66 05 31 00) when the characteristics of the ACFT afford it.*

***23.2 IFR FLIGHT PLAN***

*File an IFR flight plan for each procedure planned.*

***23.3 OPERATION FREQUENCY***

*OPS FREQ : NIMES Operations 131.700 MHz.*

***23.4 AIRCRAFT ON STOPOVER***

*Because of few parking stands, IFR and VFR ACFT are admitted to stop over after EDEIS authorization (E-mail : nimes.ops@edeis.com).*

*NOTE : for ARR or DEP outside ATS SKED, PPR MON-FRI before 1500 and public HOL before 1500 the last working day before the flight.*

***23.5 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT***

*AD equipped with a radar display (see AD 1.0).*

***23.6 AIR NAVIGATION HAZARDS***

*Sensitive bird hazard area :*

*At a distance of 2.5km to the South-East of the platform, waste processing area with a high concentration of birds.*

***23. 7 AD EQUIPMENT***

*STAP/PCL :*

- *reserved for based aircraft,*
- *FR only,*
- *O/R. Absence ATS : 123.200 ; TEL : 04 66 05 31 11,*
- *available data : wind, VIS, RVR, cloud base, T, DP, QNH, QFE.*

*PCL : PPR from AD operator.*

***23. 8 WILDLIFE STRIKE HAZARD***

*Daytime, occasional and scheduled commercial flights.*

**AD 2 LFTW.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFTW.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** ***PROCEDURE IDENTIFICATION*** | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA*** |
|---|---|
| sans objet / *not applicable* | sans objet / *not applicable* |

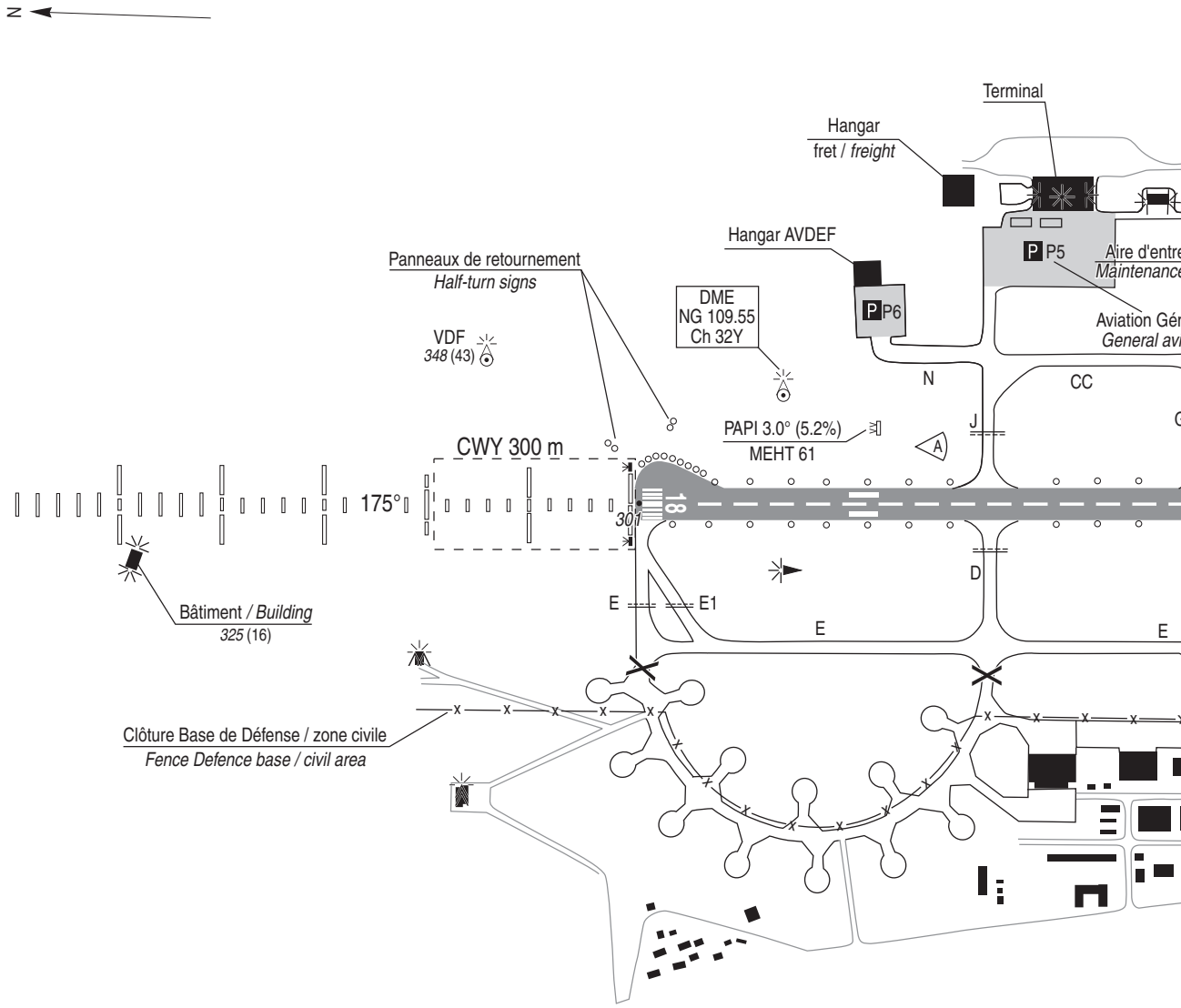
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** GARONS 129.355
**GND** (SOL) : 121.800

NIMES **GARONS**
43 45 27 N - 004 24 59 E
*ALT AD : 309 (12 hPa)*

VAR 2°E (2020)




| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | | RWY | BALISAGE/*Lighting* | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | |
| THR 18 | 43° 46' 06.27" N | 004° 24' 56.00" E | 18 | 900 m LIH | LIH/LIL | 2443 | 2743 | 2443 | 2443 | Revêtue | 63 R/B/W/T |
| THR 36 | 43° 44' 47.21" N | 004° 25' 01.69" E | 36 | NIL | LIH/LIL | 2443 | 2743 | 2443 | 2443 | *Paved* | |



AMDT 03/26 **CHG :** hPa, suppressions/*removals* P2, TWY E2, E3, A2, A3 et/*and* SWY 18 et/*and* 35, modification ASDA 18 et/*and* 36.

© SIA

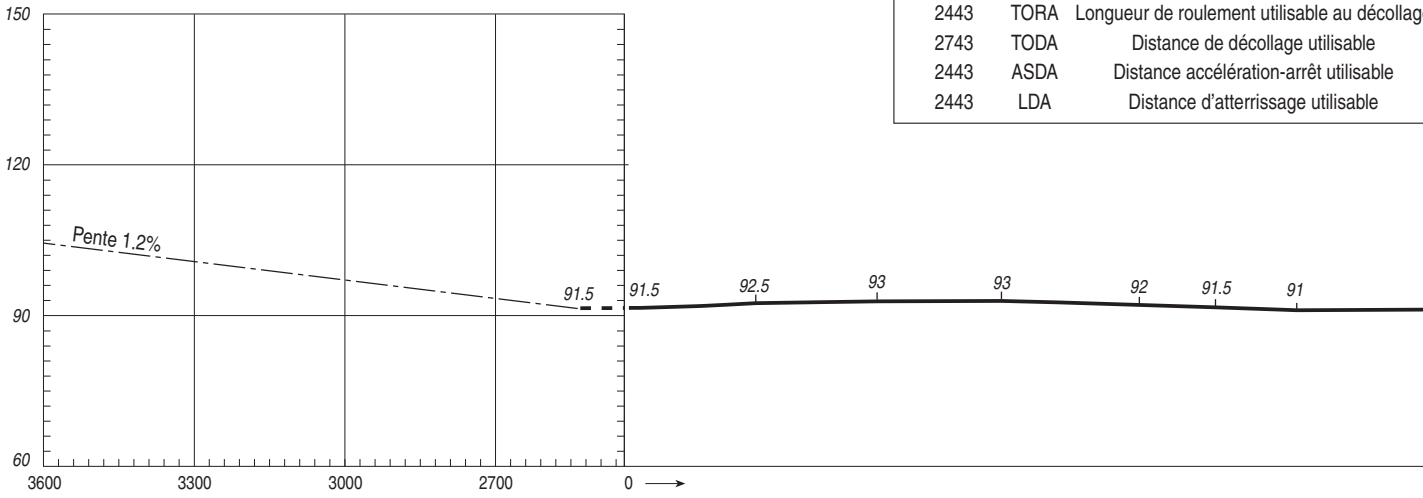
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
*Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - A type*

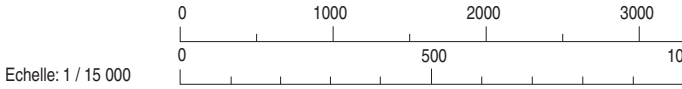
**NIMES** GARONS
RWY 18/36

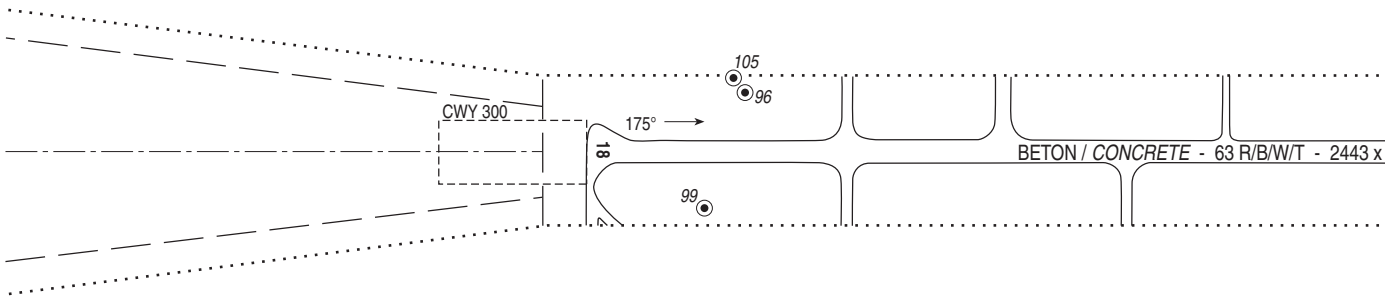
VAR 2° E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 18 | | |
| 2443 | TORA | Longueur de roulement utilisable au décollag |
| 2743 | TODA | Distance de décollage utilisable |
| 2443 | ASDA | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 2443 | LDA | Distance d'atterrissage utilisable |




### LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SU

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OB DE
- OB DE
- TR
- ZO

Levé exécuté en février 2020
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'



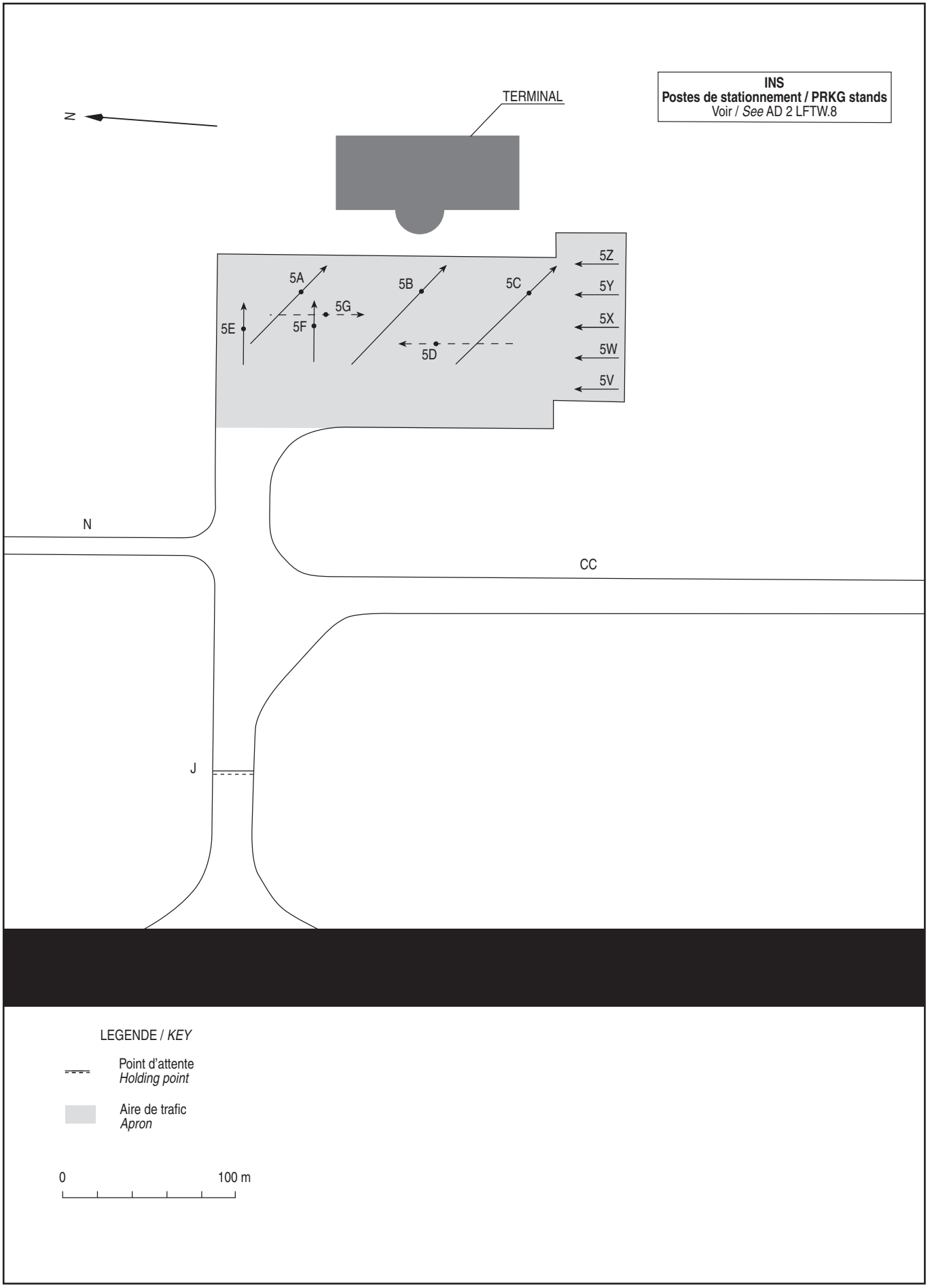
© SIA

## AIRE DE STATIONNEMENT

*Parking areas*

*Aviation commerciale / Commercial aviation*

NIMES **GARONS**

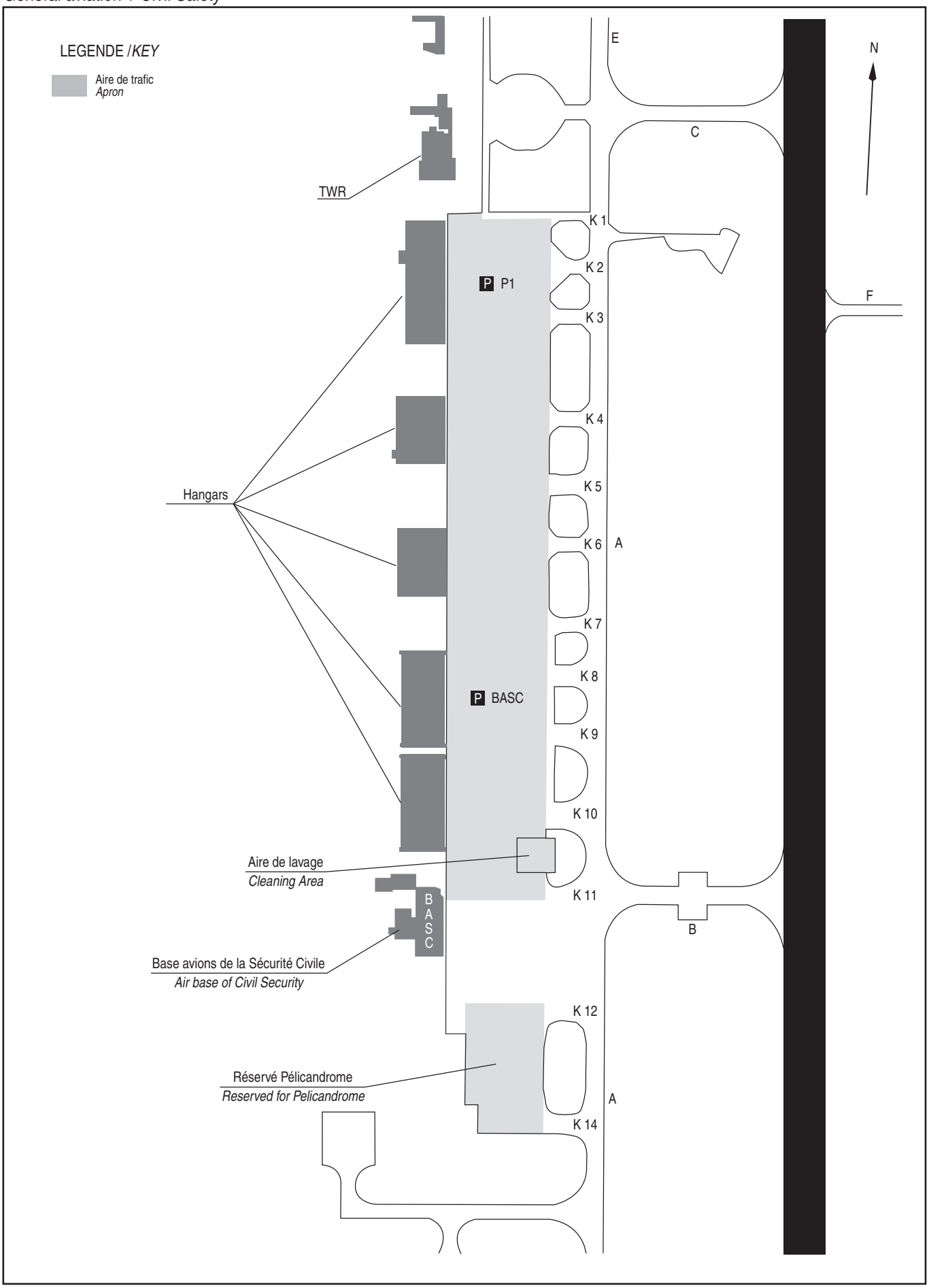





© **SIA**

## AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas*
Aviation générale + Sécurité civile
*General aviation + Civil Safety*

**NÎMES** GARONS






© **SIA**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CM | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| FJR | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| MEN | REF ENR 4.1 | | X | X | X | |
| MTL | REF ENR 4.1 | | | X | X | |
| NG | REF AD 2 LFTW.19 NDB NG | | X | X | X | X |
| BADET | REF ENR 4.4 | | X | X | | X |
| ESERA | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| LUMID | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| LUNEL | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| MARRI | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| MOLEN | REF ENR 4.4 | | | X | X | |
| ODADI | REF ENR 4.4 | | X | X | X | |
| VARES | REF ENR 4.4 | | X | X | | X |
| ITW18 | 43°59'24.2" N | 004°23'58.4" E | X | | | X |
| FTW18 | 43°54'24.6" N | 004°24'20.1" E | X | | | X |
| ITW36 | 43°31'01.6" N | 004°26'00.8" E | X | | | X |
| FTW36 | 43°36'30.1" N | 004°25'37.4" E | X | | | X |
| → TW409 | 43°51'39.8"N | 004°24'32.0"E | X | | | X |
| TW410 | 43°55'49.0" N | 004°27'20.2" E | X | | | X |
| TW500 | 43°59'08.3" N | 004°17'03.3" E | X | | | X |
| TW502 | 43°59'34.5" N | 004°28'32.2" E | X | | | X |
| TW510 | 43°40'42.7" N | 004°25'19.3" E | X | | | X |
| TW511 | 43°43'13.5" N | 004°15'52.1" E | X | | | X |
| TW512 | 43°51'07.9" N | 004°17'38.1" E | X | | | X |
| TW600 | 43°41'25.1" N | 004°25'16.2" E | X | | X | |
| RW18 | REF THR18 LFTW AD2.12 | | X | | | X |
| RW36 | REF THR36 LFTW AD2.12 | | X | | | X |
| FAF NDB RWY 36 | 43°36'30.4" N | 004°25'48.8" E | | X | | X |
| → FAF NDB RWY 18 | 43°54'22.9"N | 004°24'04.1"E | | X | | X |

NIMES **GARONS**

**PRECODING RNP** RWY 18

**RNP RWY 18**

| RMK | - | | | | | | | MAG VAR 2020 1.7° E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA TW500 | IF | TW500 | - | - | - | - | - | 4000 | - | 185 | - | - |
| | TF | ITW18 | - | 085° | 086.9° | 5.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA TW502 | IF | TW502 | - | - | - | - | - | - | - | 170 (1) | - | - |
| | TF | ITW18 | - | 265° | 267.1° | 3.3 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| INA NG | IF | NG | - | - | - | - | - | - | FL 070 | 220 | - | - |
| | TF | TW512 | - | 265° | 266.5° | 4.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | TW500 | - | 355° | 357.0° | 8.0 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | ITW18 | - | 085° | 086.9° | 5.0 | - | 3000 | - | - | - | 1.0 |
| APCH | IF | ITW18 | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - |
| | TF | FTW18 | - | 175° | 177.0° | 5.0 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW18 | yes | 175° | 177.0° | 8.3 | - | - | - | - | -3.0° / 49 | 0.3 |
| | TF | TW510 | yes | 175° | 177.0° | 5.4 | - | - | - | 185 | - | 1.0 |
| | DF | TW511 | - | - | - | - | R | - | - | 190 | - | 1.0 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | TF | TW500 | - | 001° | 003.1 | 16.0 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | ITW18 | - | 085° | 086.9° | 5.0 | - | 4000 | - | 185 | - | 1.0 |
| | TF | NG | - | 176° | 177.9 | 8.0 | - | - | 4000 | - | - | 1.0 |

(1) Arrivée TW502 interdite aux CAT.D / *TW502 arrival prohibited for CAT. D*

↓

NIMES **GARONS**

**SBAS FAS DATA BLOCK RNP** RWY 18

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | 0 |
| **SBAS Provider** | 1 |
| **Airport Identifier** | LFTW |
| **Runway** | 18 |
| **Runway Direction** | 0 |
| **Approach Performance Designator** | 0 |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | 0 |
| **Reference Path Identifier** | E18A |
| **LTP/FTP Latitude** | 434606,2700N |
| **LTP/FTP Longitude** | 0042455,9990E |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | 141,1 |
| **FPAP Latitude** | 434447,2060N |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | -79,0640 |
| **FPAP Longitude** | 0042501,6870E |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | 5,6880 |
| **Threshold Crossing Height** | 49,00 |
| **TCH Units Selector** | 0 |
| **Glidepath Angle (degrees)** | 3,00 |
| **Course Width (metres)** | 105 |
| **Length Offset (metres)** | 0 |
| **HAL (metres)** | 40 |
| **VAL (metres)** | 35 |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | 10 17 14 06 0C 12 00 00 01 38<br>31 05 7C 8A C8 12 7E 1B E5 01<br>83 19 50 96 FD 70 2C 00 EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF CE 40 01 8F |
| **Calculated CRC Value** | CE 40 01 8F |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | LF |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | 91,7 |
| **FPAP Orthometric Height (metres)** | 91,7 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

NIMES **GARONS**

**PRECODING RNP** RWY 36

RNP RWY 36

| RMK | - | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.7° E | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | NG | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA VARES | IF | VARES | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | ITW36 | - | 078° | 080.0 | 4.9 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| INA BADET | IF | BADET | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | ITW36 | - | 318° | 319.5 | 4.2 | - | 3000 | - | 200 | - | 1.0 |
| APCH | IF | ITW36 | - | - | - | - | - | 3000 | - | 200 | - | - |
| | TF | FTW36 | - | 355° | 357.0 | 5.5 | - | 3000 | 3000 | - | - | 1.0 |
| | TF | RW36 | Yes | 355° | 357.0 | 8.3 | - | - | - | - | -3.0/49 | 0.3 |
| | TF | TW409 | - | 355° | 357.0 | 6.9 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| | TF | TW410 | Yes | 024° | 026.0 | 4.6 | - | 3800 | - | 200 | - | 1.0 |
| | DF | NG | - | - | - | - | L | 4000 | - | 200 | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## Input data

| | |
|---|---|
| **Operation Type** | **0** |
| **SBAS Provider** | **1 (EGNOS)** |
| **Airport Identifier** | **LFTW** |
| **Runway** | **36** |
| **Runway Letter** | **0 (None)** |
| **Approach Performance Designator** | **0** |
| **Route Indicator** | |
| **Reference Path Data Selector** | **0** |
| **Reference Path Identifier** | **E36A** |
| **LTP/FTP Latitude** | **434447.2060N** |
| **LTP/FTP Longitude** | **0042501.6870E** |
| **LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)** | **143.6** |
| **FPAP Latitude** | **434606.2705N** |
| **Delta FPAP Latitude (seconds)** | **79.0645** |
| **FPAP Longitude** | **0042455.9985E** |
| **Delta FPAP Longitude (seconds)** | **-5.6885** |
| **Threshold Crossing Height** | **49.0** |
| **TCH Units Selector** | **0 (feet)** |
| **Glidepath Angle (degrees)** | **3.00** |
| **Course Width (metres)** | **105.00** |
| **Length Offset (metres)** | **0** |
| **HAL (metres)** | **40.0** |
| **VAL (metres)** | **35.0** |

## Output data

| | |
|---|---|
| **Data Block** | **10 17 14 06 0C 24 00 00 01 36<br>33 05 CC 20 C6 12 EE 47 E5 01<br>9C 19 B1 69 02 8F D3 FF EA 01<br>2C 01 64 00 C8 AF 26 CC 3E 62** |
| **Calculated CRC Value** | **26CC3E62** |

## Required Additional Data

| | |
|---|---|
| **ICAO Code** | **LF** |
| **LTP/FTP Orthometric Height (metres)** | **94.2** |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**NIMES GARONS**
**SID RNAV RWY 18**
(Protégé pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 18**

| RMK | GNSS *or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.7°E | | | REF NAVAID : AVN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MEN 4A** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | TW600 | Yes | 175 | 177.0 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | ODADI | - | 285 | 286.2 | 9.4 | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUMID | - | 327 | 328.6 | 35.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 308 | 310.1 | 35.1 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**NIMES GARONS**
**SID RNAV RWY 36**
(Protégé pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**SID RNAV RWY 36**

| RMK | GNSS *or* DME/DME/IRU | | | | | | MAG VAR 2020 1.7°E | | | REF NAVAID : AVN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **MEN 4B** | | | | | | | | | | | |
| - | CF | NG | - | 354 | 355.6 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUMID | - | 309 | 310.4 | 35.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | MEN | - | 308 | 310.1 | 35.1 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

**NIMES GARONS**
**STAR RNAV RWY ALL**
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

**STAR RNAV RWY ALL**

| RMK | - | | | | | | MAG VAR 2020 1.7°E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identifcation | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| **FJR 5G** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | FJR | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | LUNEL | - | 046 | 048.2 | 10.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | ODADI | - | 047 | 048.3 | 4.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | NG | - | 047 | 048.3 | 11.2 | - | 4000 | - | 190 | RNAV 1 |



© SIA

# NIMES GARONS
## Fréquences / *Frequencies*

**Avertissement :** Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance.

Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

***Warning:*** *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work.*

*A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

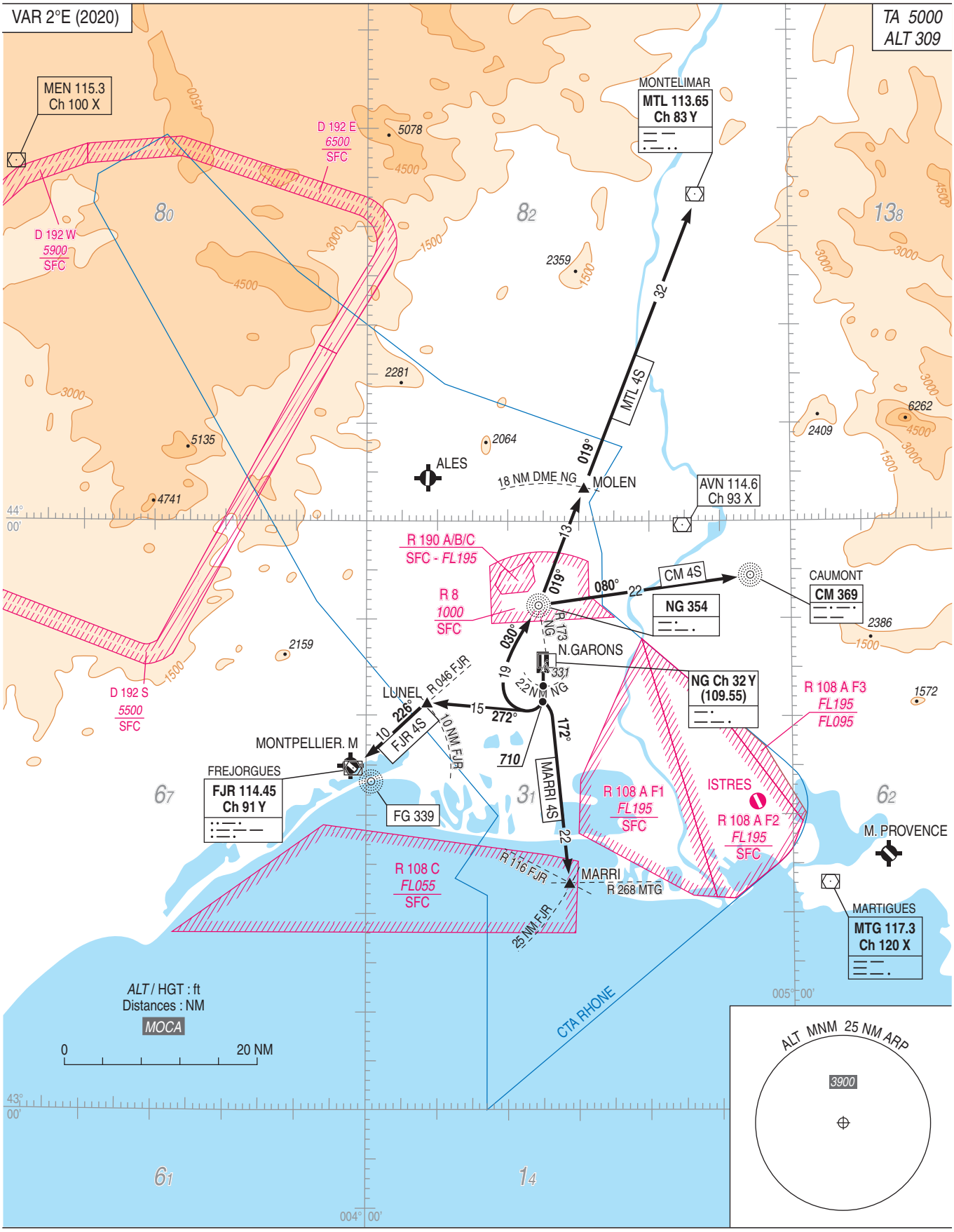
| | | |
|---|---|---|
| **ATIS GARONS** | | 129.355 |
| **TWR GARONS** | Sol / *Ground* | 121.800 |
| | Tour / *Tower* | 123.200 |



© SIA

# NIMES GARONS
# SID CONV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | GARONS | 129.355 |
| **TWR :** | GARONS Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFTW COM 01 |
| APP : | MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 |
| | RHONE Contrôle / *Control* | 119.475 |






© SIA

# NIMES GARONS
# SID CONV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 18 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | / |
| Climb gradient | Pente ATS : En cas d'impossibilité aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>*ATS slope : If not possible inform ATC at start-up request.*<br><br>Pente théorique de montée : voir description des SID.<br>*Theoretical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| MTL 4S | Monter dans l'axe. A 710 ft, tourner à droite (ne pas tourner avant 2.2 NM DME NG) pour rejoindre et suivre le QDM 030° (RM 030°). A NG intercepter et suivre le QDR 019° NG (RM 019°) vers MOLEN puis MTL.<br>Pente minimale théorique 5.4% MNM jusqu'à 710ft, déterminée par un arbre (331 ft QDR 176° - 0.9 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.<br><br>*Climb straight ahead. At 710 ft, turn right (do not turn before 2.2 NM DME NG) to intercept and follow QDM 030° (MAG 030°). At NG intercept and follow QDR 019° NG (MAG 019°) to MOLEN then MTL.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 5.4% up to 710ft, determined by a tree (331 ft QDR 176° - 0.9 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5.4% MNM jusqu'au FL 080<br><br>*ATS slope : 5.4% MNM up to FL 080* |
| CM 4S | Monter dans l'axe. A 710 ft, tourner à droite (ne pas tourner avant 2.2 NM DME NG) pour intercepter et suivre le QDM 030° NG (RM 030°). A NG suivre le QDR 080° NG (RM 080°) vers CM.<br>Pente minimale théorique 5.4% MNM jusqu'à 710ft, déterminée par un arbre (331 ft QDR 176° - 0.9 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.<br><br>*Climb straight ahead. At 710 ft, turn right (do not turn before 2.2 NM DME NG) to intercept and follow QDM 030° NG (MAG 030°). At NG follow QDR 080° NG (MAG 080°) to CM.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 5.4% up to 710ft, determined by a tree (331 ft QDR 176° - 0,9 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5.5% MNM jusqu'au FL 080<br><br>*ATS slope : 5.5% MNM up to FL 080* |
| MARRI 4S | Monter dans l'axe. A 710 ft, rejoindre et suivre le QDR 172° NG (RM 172°) vers MARRI.<br>Pente minimale théorique 5.4% MNM jusqu'à 710ft, déterminée par un arbre (331 ft QDR 176° - 0.9 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.<br><br>*Climb straight ahead. At 710 ft, join and follow QDR 172° NG (MAG 172°) to MARRI.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 5,4% up to 710ft, determined by a tree (331 ft QDR 176° - 0.9 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5.4% MNM jusqu'au FL 060<br><br>*ATS slope : 5.4% MNM up to FL 060* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NIMES GARONS
# SID CONV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| FJR 4S | Monter dans l'axe. A 710 ft, tourner à droite RM 272° vers LUNEL (ne pas tourner avant 2.2 NM DME NG) pour intercepter et suivre le R 046 FJR (RM 226°) vers LUNEL puis FJR.<br>Pente minimale théorique 5,4% MNM jusqu'à 710ft, déterminée par un arbre (331 ft QDR 176° - 0,9 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3% s'applique.<br><br>*Climb straight ahead. At 710 ft, turn right MAG 272° to LUNEL (do not turn before 2.2 NM DME NG) to intercept and follow R 046 FJR (MAG 226°) to LUNEL then FJR.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 5,4% up to 710ft, determined by a tree (331 ft QDR 176° - 0,9 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3,3% applies.* | Par CTL<br><br>By ATC | Pente ATS : 5,4% MNM jusqu'au FL 080<br><br>ATS slope : 5,4% MNM up to FL 080 |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 18

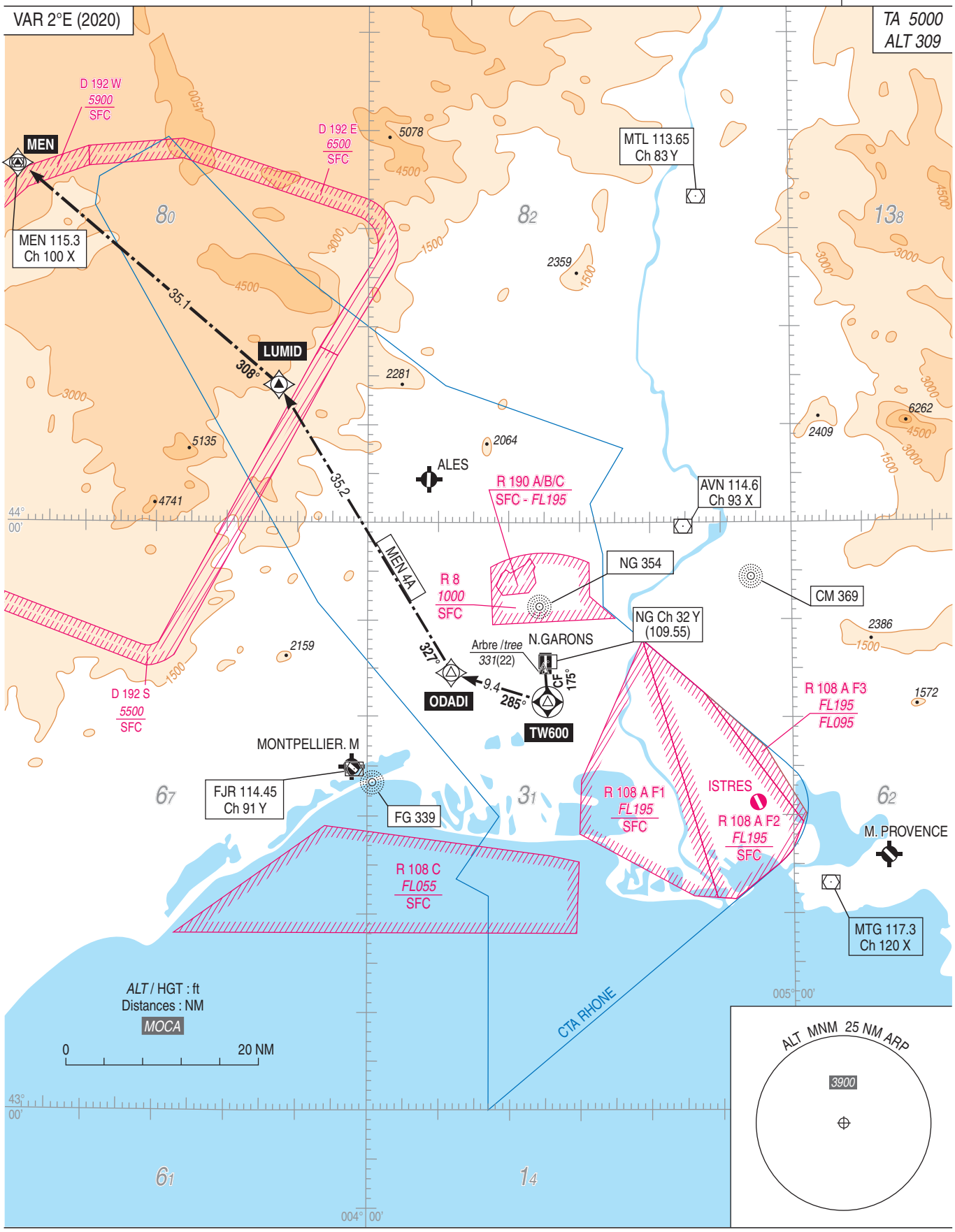
Utilisables sur clairance particulière de l'APP.
Monter RM *175°* jusqu'à 810ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route (R 190 active, suivre instructions du contrôle).
Pente minimale théorique 5,4% MNM jusqu'à 810ft, déterminée par un arbre (331 ft QDR 176° - 0,9 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3% s'applique.

*Usable with APP specific clearance.*
*Climb MAG 175° up to 810ft, then direct route climbing to en-route safety altitude (R 190 active, follow ATC instructions).*
*Minimal theoretical climb gradient is 5,4% up to 810ft, determined by a tree (331 ft QDR 176° - 0,9 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3,3% applies.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NIMES GARONS
# SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ATIS** GARONS | 129.355 | Utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives<br>*Available only if CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 active* | **RNAV 1**<br>GNSS ou /or<br>DME/DME/IRU |
| **TWR :** GARONS Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFTW COM 01 | | |
| APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 | | |
| RHONE Contrôle / *Control* | 119.475 | | |






© SIA

# NIMES GARONS
# SID RNAV RWY 18
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 18 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | - Pentes minimales théoriques de montée : 5,4 % jusqu'à 1200 ft, déterminée par un arbre (331 ft QDR 176° - 0.8 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3 % s'applique.<br><br>*- Minimum theoretical climb gradients : 5.4 % up to 1200 ft, determined by a tree (331 ft QDR 176° - 0.8 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3 % applies.*<br><br>- ATS : dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 070, la pente minimale de 5,4 % doit être adoptée.<br>*En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit en aviser l'organisme ATC à la mise en route.*<br><br>*- ATS : minimum climb gradient 5.4 % up to FL 070 during all climbing stages.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.* |
| General RMK | Les points de cheminement soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |

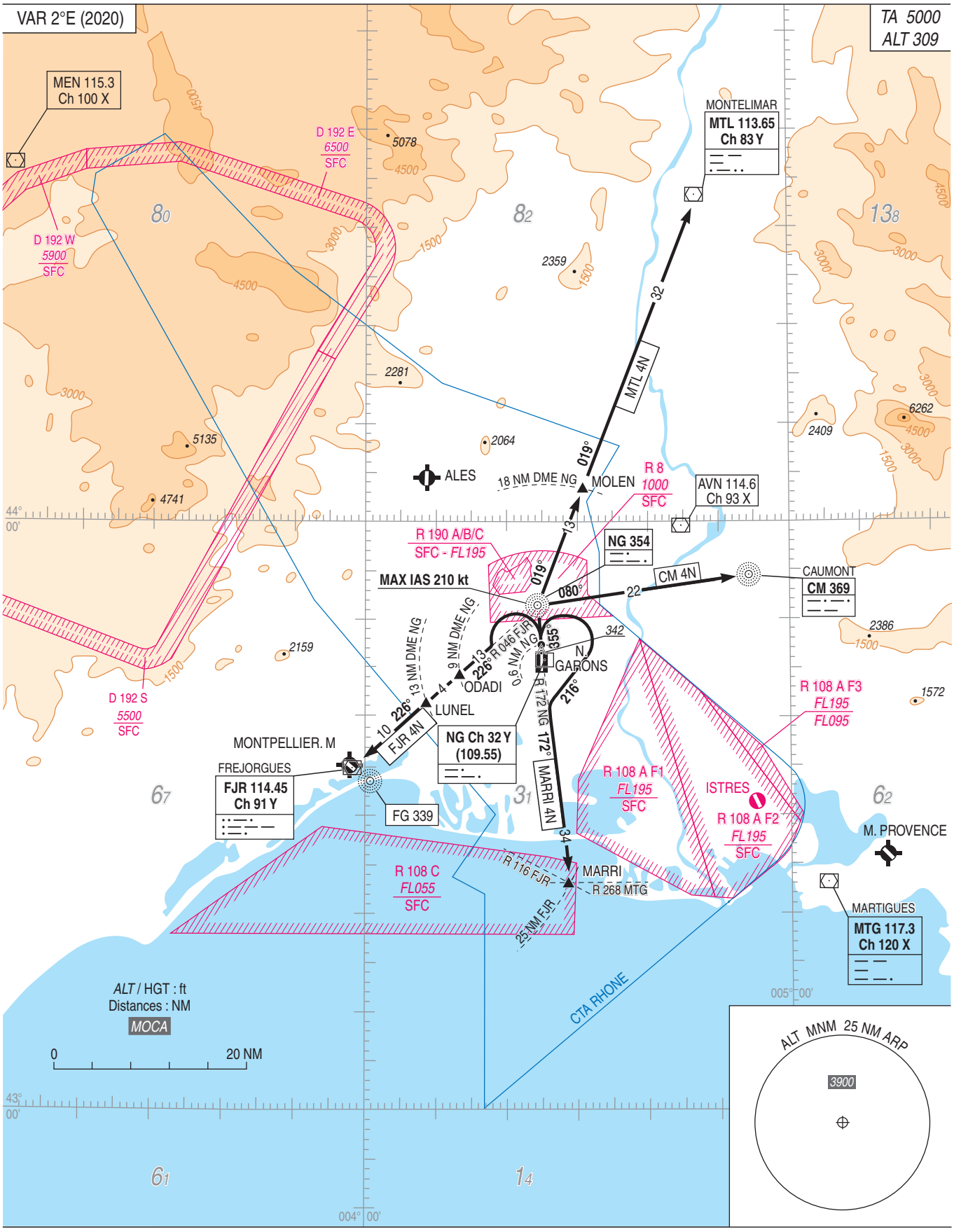
| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| MEN 4A | Monter vers TW600 RM 175°, puis vers ODADI, puis vers LUMID, puis vers MEN.<br><br>*Climb to TW600 MAG 175°, then to ODADI, then to LUMID, then to MEN.* | | Utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives.<br><br>*Only usable in case of CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 active.* |

| Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 18 |
|---|
| NIL |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NIMES GARONS
# SID CONV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | GARONS | 129.355 |
| **TWR :** | GARONS Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFTW COM 01 |
| APP : | MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 |
| | RHONE Contrôle / *Control* | 119.475 |






© SIA

# NIMES GARONS
# SID CONV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID CONV RWY 36 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | / |
| Climb gradient | Pente ATS : En cas d'impossibilité aviser le contrôle à la demande de mise en route.<br>*ATS slope : If not possible inform ATC at start-up request.*<br><br>Pente théorique de montée : voir description des SID.<br>*Theoretical climb gradient : see SID description.* |
| General RMK | |
| | |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale<br>*Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| MTL 4N | Monter QDM 355° NG (RM 355°) vers NG. A NG (5.5 NM DME NG) tourner à droite (MAX IAS 210 kt) pour intercepter et suivre QDR 019° NG (RM 019°) vers MOLEN puis MTL.<br>Pente minimale théorique 3.9% MNM jusqu'à 1400ft, déterminée par un arbre (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.<br><br>*Climb QDM 355° NG (MAG 355°) to NG. At NG (5.5 NM DME NG), turn right (MAX IAS 210 kt) to join and follow QDR 019° NG (MAG 019°) to MOLEN then MTL.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 3.9% up to 1400ft, determined by a tree (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 8.1% MNM jusqu'au FL 080<br><br>*ATS slope : 8.1% MNM up to FL 080* |
| CM 4N | Monter QDM 355° NG (RM 355°) vers NG. A NG (5.5 NM DME NG) tourner à droite (MAX IAS 210 kt) pour intercepter et suivre QDR 080° NG (RM 080°) vers CM.<br>Pente minimale théorique 3.9% MNM jusqu'à 1400ft, déterminée par un arbre (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.<br><br>*Climb QDM 355° NG (MAG 355°) to NG. At NG (5.5 NM DME NG), turn right (MAX IAS 210 kt) to join and follow QDR 080° NG (MAG 080°) to CM.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 3.9% up to 1400ft, determined by a tree (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5.5% MNM jusqu'au FL 080<br><br>*ATS slope : 5.5% MNM up to FL 080* |
| MARRI 4N | Monter dans l'axe. A 710 ft, tourner à droite RM 216° (ne pas tourner avant 0.6 NM DME NG) pour intercepter et suivre le QDR 172° NG (RM 172°) vers MARRI.<br>Pente minimale théorique 3.9% MNM jusqu'à 710ft, déterminée par un arbre (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.<br><br>*Climb straight ahead. At 710 ft, turn right MAG 216° (do not turn before 0.6 NM DME NG) to intercept and follow QDR 172° (MAG 172°) to MARRI.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 3.9% up to 710ft, determined by a tree (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5.5% MNM jusqu'au FL 060<br><br>*ATS slope : 5.5% MNM up to FL 060* |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NIMES GARONS
# SID CONV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| FJR 4N | Monter dans l'axe. A 710 ft, tourner à gauche (ne pas tourner avant 0.6 NM DME NG) pour intercepter et suivre le RDL 046° FJR (RM 226°) vers ODADI puis LUNEL, FJR ensuite.<br>Pente minimale théorique 3.9% MNM jusqu'à 710ft, déterminée par un arbre (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.<br><br>*Climb straight ahead. At 710 ft, turn left (do not turn before 0.6 NM DME NG) to intercept and follow RDL 046° FJR (MAG 226°) to ODADI then LUNEL, FJR next.*<br>*Minimal theoretical climb gradient is 3.9% up to 710ft, determined by a tree (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.* | Par CTL<br><br>*By ATC* | Pente ATS : 5.5% MNM jusqu'au FL 080<br><br>*ATS slope : 5.5% MNM up to FL 080* |

## Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 36

Utilisables sur clairance particulière de l'APP.
Monter RM 355° jusqu'à 810ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route (R 190 active, suivre instructions du contrôle).
Pente minimale théorique 3.9% MNM jusqu'à 810ft, déterminée par un arbre (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3.3% s'applique.
Pente ATS : 5.5% MNM jusqu'au FL assigné

*Usable with APP specific clearance.*
*Climb MAG 355° up to 810ft, then direct route climbing to en-route safety altitude (R 190 active, follow ATC instructions).*
*Minimal theoretical climb gradient is 3.9% up to 810ft, determined by a tree (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), then the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.*
ATS slope : 5.5% MNM up to assigned level

© Service de l'Information Aéronautique, France

# NIMES GARONS
# SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

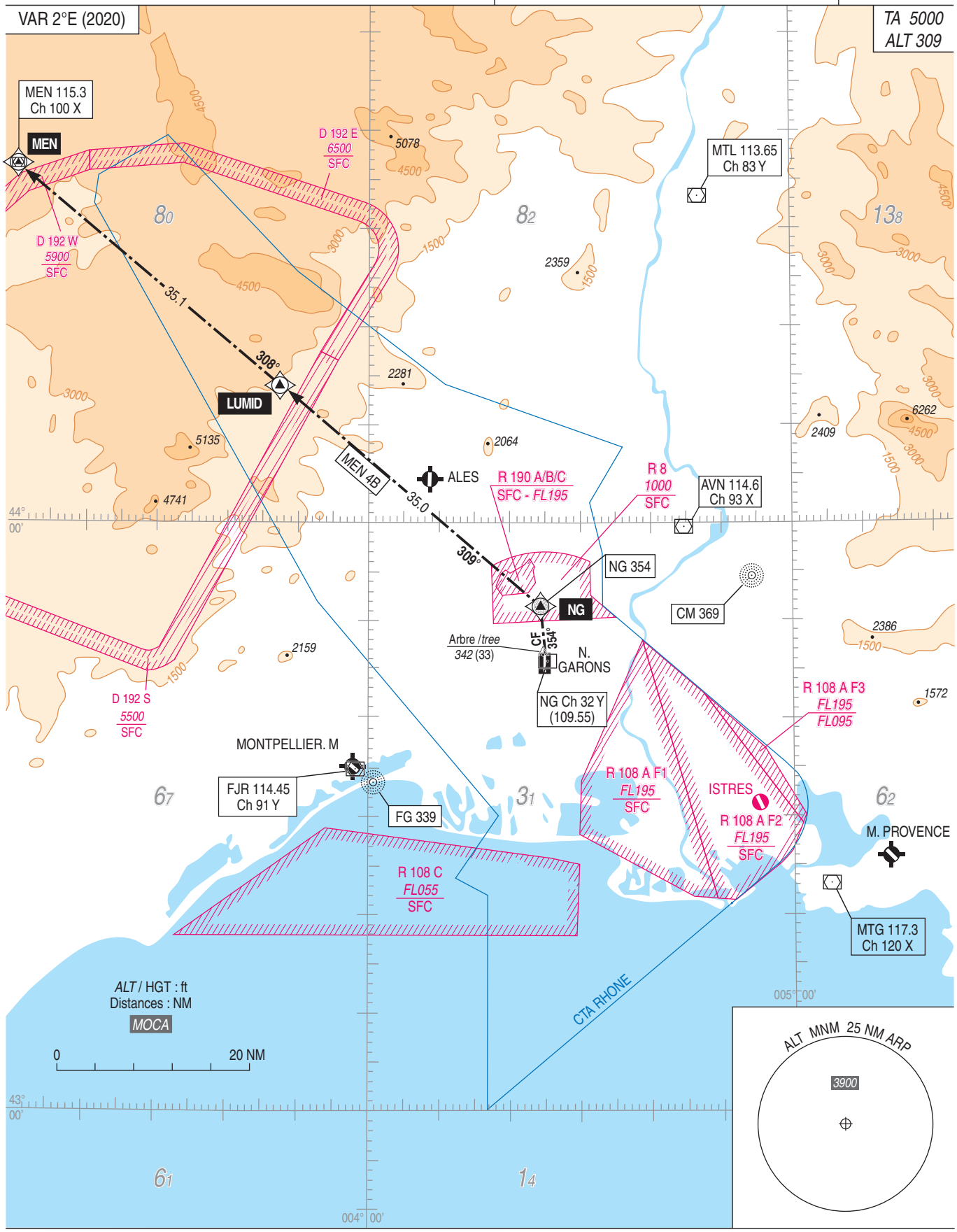
| | | |
|---|---|---|
| **ATIS** | GARONS | 129.355 |
| **TWR :** | GARONS Tour / *Tower* | Voir/*See* AD 2 LFTW COM 01 |
| **APP :** | MONTPELLIER Approche / *Approach* | Voir/*See* AD 2 LFMT COM 01 |
| | RHONE Contrôle / *Control* | 119.475 |

Utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives
*Available only if CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 active*

**RNAV 1**
GNSS ou /or
DME/DME/IRU

VAR 2°E (2020)

*TA 5000*
*ALT 309*






© SIA

# NIMES GARONS
## SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 36 | |
|---|---|
| CAT | A B C D |
| PBN Box | RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME/IRU |
| Climb gradient | -Pente minimales théorique de montée : 3,9 % jusqu'à 1200 ft, déterminée par un arbre (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), puis la pente théorique minimale règlementaire de 3,3 % s'applique.<br><br>*-Minimum theoritical clim gradients : 3.9 % up to 1200 ft, determined by a tree (342 ft QDR 353° - 1 NM ARP), then the regularoty minimum theoritical climb gradient of 3.3 % applies.*<br><br>-ATS : Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 070, la pente minimale de 7,4 % doit être adoptée.<br>En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit en aviser l'organisme ATC à la mise en route.<br><br>*-ATS : Minimum climb gradient 7.4 % up to FL 070 during all climbing stages.*<br>*In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.* |
| General RMK | Les points de cheminement soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* |

| SID | Itinéraires / *Routes* | Clr Initiale *Initial clearance* | RMK |
|---|---|---|---|
| **MEN 4B** | Monter vers NG RM 354°, puis vers LUMID, puis vers MEN.<br><br>*Climb to NG MAG 354°, then to LUMID, then to MEN.* | | Utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives.<br><br>*Only usable in case of CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 active.* |

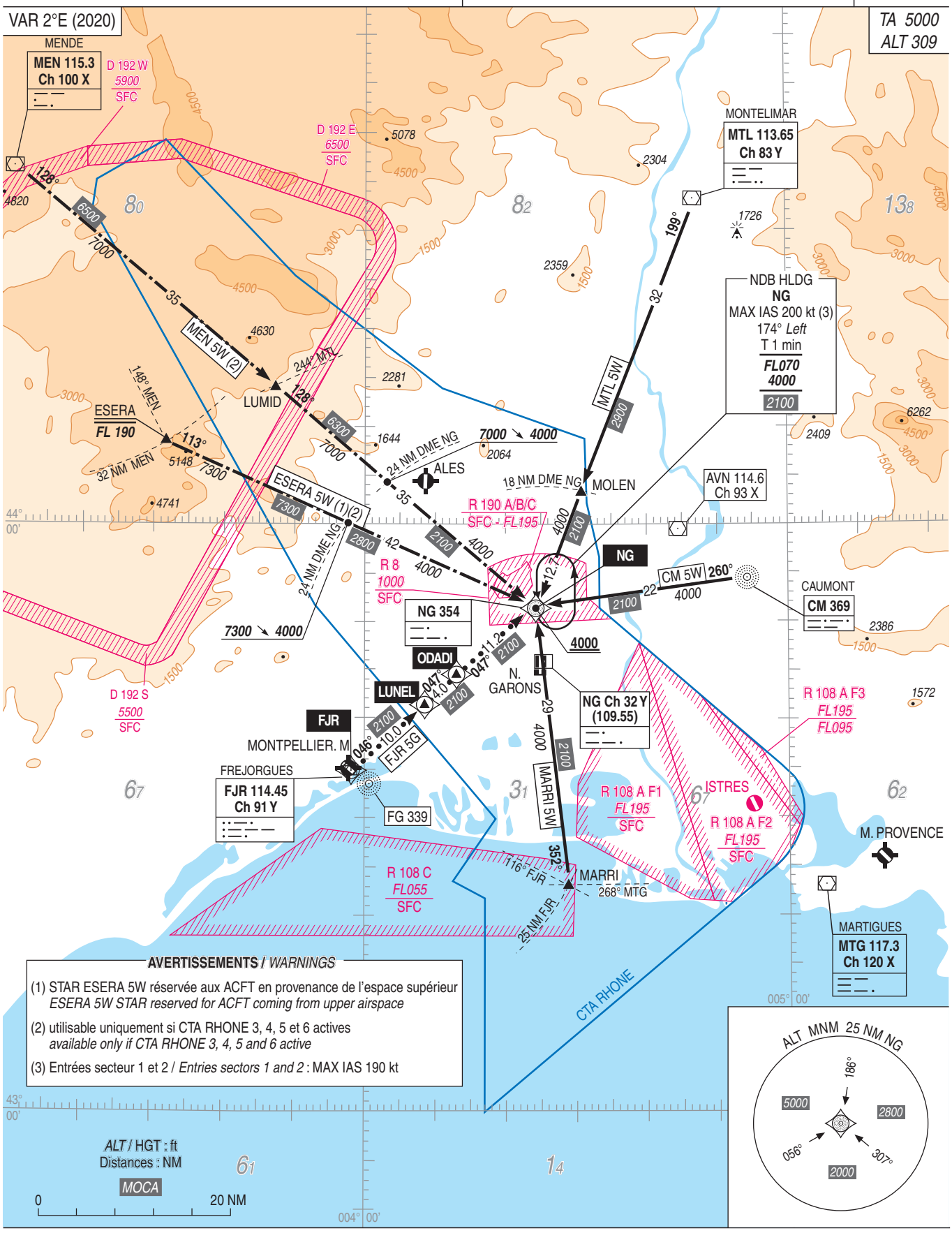
| Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 36 |
|---|
| NIL |

# NIMES GARONS
## STAR RNAV CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

**ATIS** GARONS 129.355
**TWR :** GARONS Tour / *Tower* (voir/*see* AD 2 LFTW COM 01)
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* (voir/*see* AD 2 LFMT COM 01)
RHONE Contrôle / *Control* 119.475

RNAV 1
Sur clairance CTL / *On ATC clearance*

**RNAV 1**




**AVERTISSEMENTS** / *WARNINGS*

(1) STAR ESERA 5W réservée aux ACFT en provenance de l'espace supérieur
*ESERA 5W STAR reserved for ACFT coming from upper airspace*

(2) utilisable uniquement si CTA RHONE 3, 4, 5 et 6 actives
*available only if CTA RHONE 3, 4, 5 and 6 active*

(3) Entrées secteur 1 et 2 / *Entries sectors 1 and 2* : MAX IAS 190 kt



© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

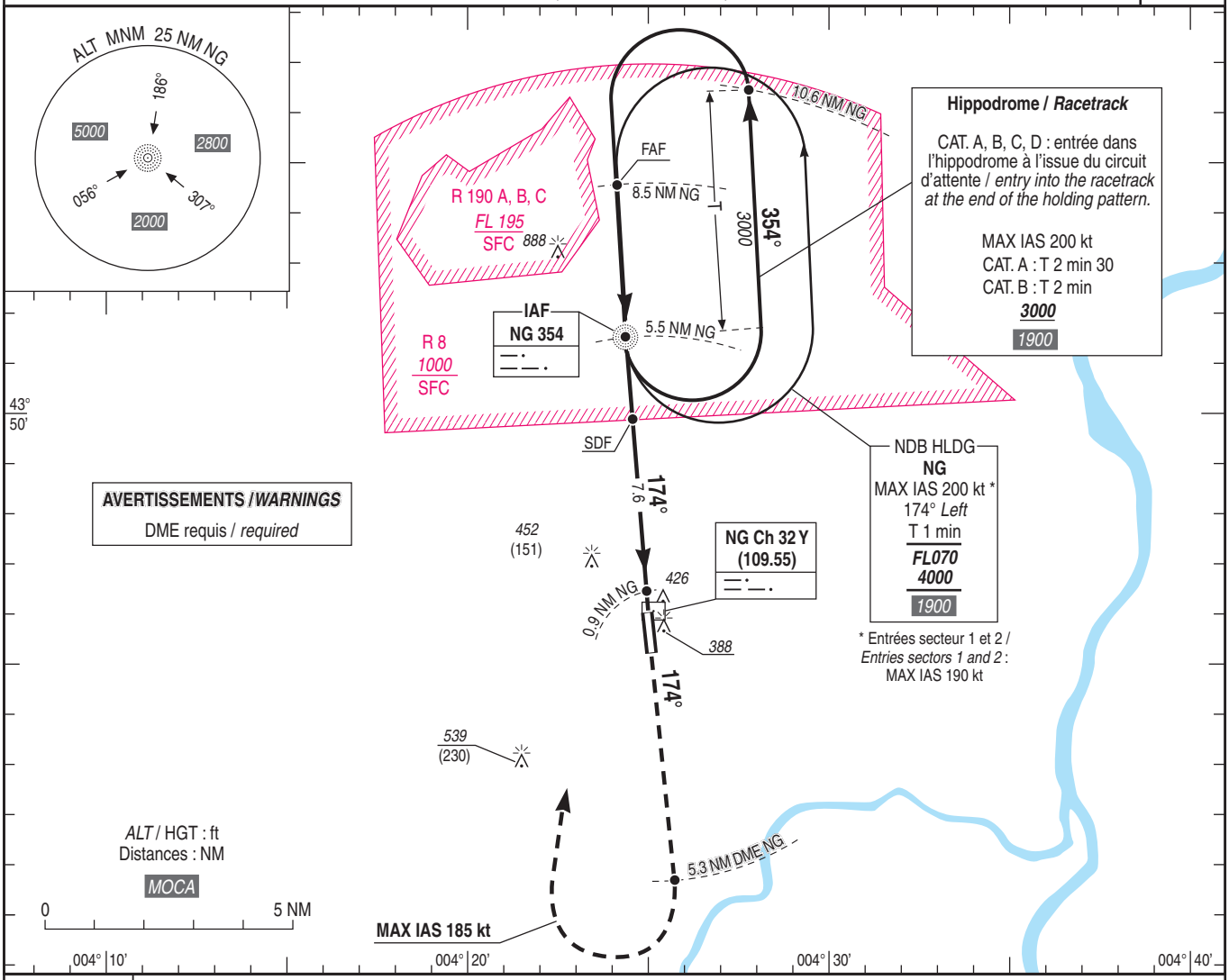
CAT A B C D
*ALT AD : 309,* ***THR : 301 (11 hPa)***

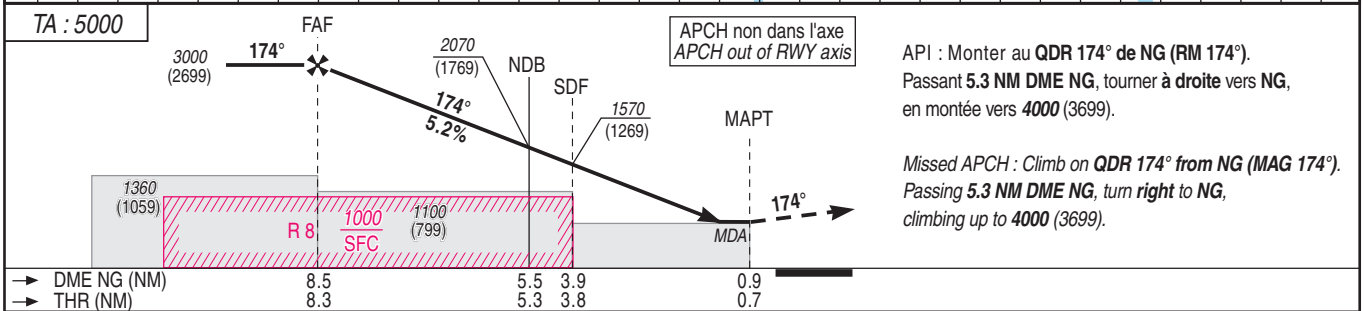
NIMES **GARONS**

NDB RWY 18

**ATIS** GARONS 129.355
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFMT COM 01
RHONE Contrôle / *Control* 119.475
**TWR** : GARONS Tour / *Tower* : voir/*see* AD 2 LFTW COM 01.
Absence ATS : **A/A**. Obtenir QNH local sur STAP / *Obtain local QNH on STAP* (voir /*see* AD 2 LFTW.23).

VAR
2°E
(2020)




API : Monter au **QDR 174° de NG (RM 174°)**. Passant **5.3 NM DME NG**, tourner **à droite** vers **NG**, en montée vers ***4000*** (3699).

*Missed APCH : Climb on* ***QDR 174° from NG (MAG 174°)****. Passing* ***5.3 NM DME NG****, turn* ***right*** *to* ***NG****, climbing up to* ***4000*** *(3699).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distance in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***700*** (400) | 1100 | 397 | ***840*** (530) | 1500 |
| B | | | | ***940*** (640) | 1600 |
| C | | | | ***1040*** (730) | 2400 |
| D | | | | ***1040*** (730) | 3600 |

| **DIST DME NG** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **7** | **6** | **5** | **4** | **3** | **2** |
| ***ALT*** (HGT) | ***2520*** (2219) | ***2210*** (1909) | ***1890*** (1589) | ***1570*** (1269) | ***1250*** (949) | ***930*** (629) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.6 NM | 6 min 31 | 5 min 22 | 4 min 33 | 3 min 58 | 3 min 30 | 2 min 51 | 2 min 28 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

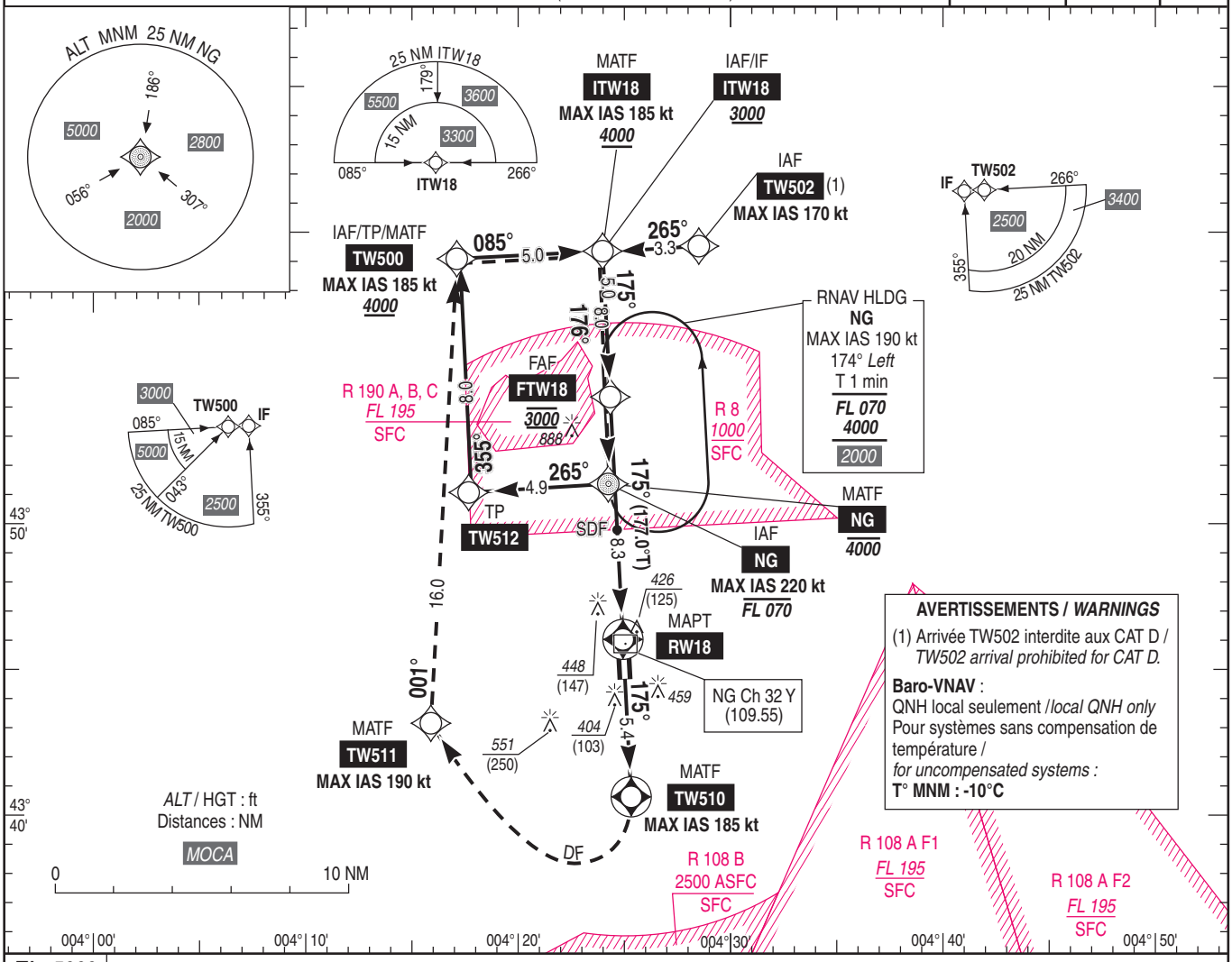
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 309,* ***THR : 301 (11 hPa)***

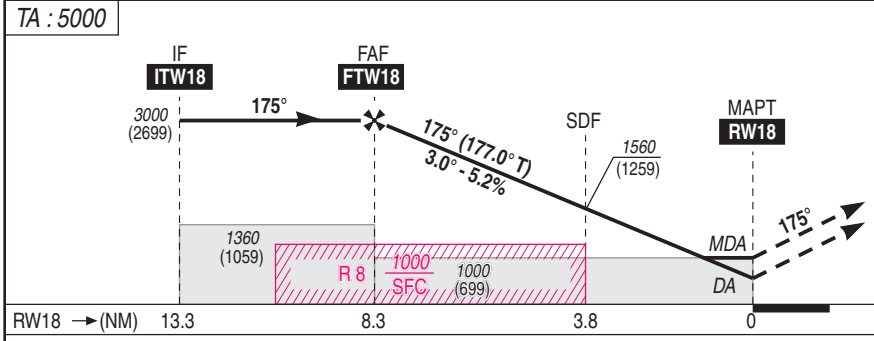
NIMES **GARONS**

**RNP** RWY 18

**ATIS** GARONS 129.355
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFMT COM 01
RHONE Contrôle / *Control* 119.475
**TWR** : GARONS Tour / *Tower* : voir/*see* AD 2 LFTW COM 01.
Absence ATS : **A/A**. Obtenir QNH local sur STAP / *Obtain local QNH on STAP* (Voir /*see* AD 2 LFTW.23).

| RNP APCH | EGNOS Ch 61876 E18A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




API : Monter dans l'axe **(MAX IAS 185 kt)**. A **TW510**, tourner à **droite** en montée vers ***4000*** (3699) direct vers **TW511 (MAX IAS 190 kt)**, puis passer successivement par **TW500 (MAX IAS 185 kt)** et **ITW18**, pour intégrer l'attente sur NG. Pente ATS : **4%** jusqu'à *4000* (3699).

*Missed APCH : Climb straight ahead* ***(MAX IAS 185 kt)****. At* ***TW510****, turn* ***right*** *climbing up to* ***4000*** *(3699) direct towards* ***TW511 (MAX IAS 190 kt)****, then join successively* ***TW500 (MAX IAS 185 kt)*** *and* ***ITW18*** *to enter the holding over NG. ATS slope :* ***4%*** *up to 4000 (3699).*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV / VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***510*** (200) | 550 | 191 | ***560*** (260) | 600 | 252 | ***670*** (370) | 1000 | 368 | ***840*** (530) | 1500 |
| B | ***510*** (210) | | 203 | ***570*** (270) | 600 | 264 | | | | ***940*** (640) | 1600 |
| C | ***520*** (220) | | 212 | ***580*** (280) | 600 | 273 | | | | ***1040*** (730) | 2400 |
| D | ***530*** (230) | | 222 | ***590*** (290) | 650 | 283 | | | | ***1040*** (730) | 3600 |

**DIST RW18**

| NM | 8 | 7 | 6 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***2900*** (2599) | ***2580*** (2279) | ***2260*** (1959) | ***1940*** (1639) |
| | **4** | **3** | **2** | **1** |
| | ***1620*** (1319) | ***1310*** (1009) | ***990*** (689) | ***670*** (369) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF-THR 8.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 08 | 5 min 52 | 5 min 00 | 4 min 21 | 3 min 50 | 3 min 27 | 3 min 07 | 2 min 42 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

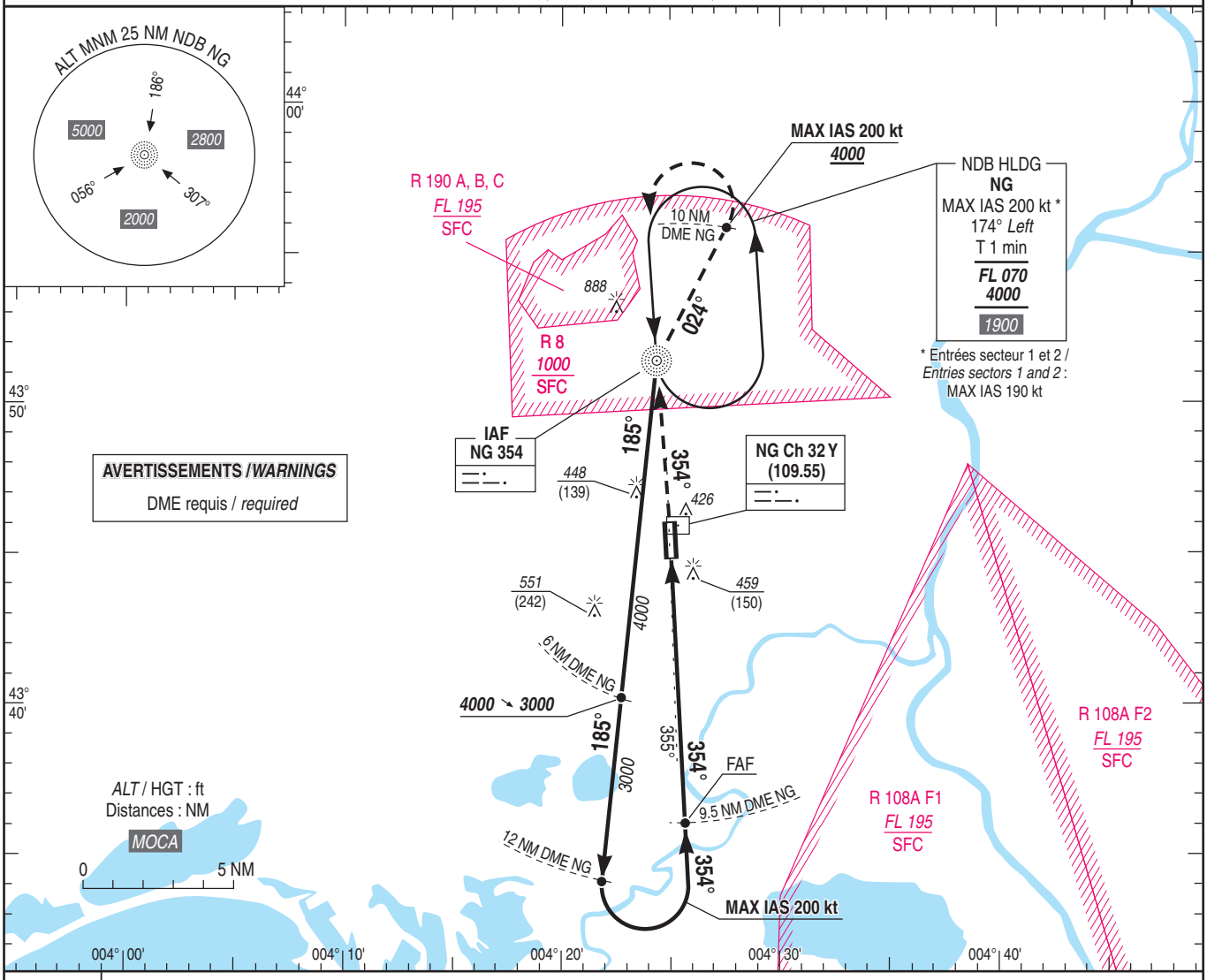
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 309,* ***THR : 309 (11 hPa)***

NIMES **GARONS**

NDB RWY 36

**ATIS** GARONS 129.355
APP **:** MONTPELLIER Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFMT COM 01
RHONE Contrôle / *Control* 119.475
**TWR :** GARONS Tour / *Tower* : voir/*see* AD 2 LFTW COM 01.
Absence ATS : **A/A**. Obtenir QNH local sur STAP / *Obtain local QNH on STAP* (voir /*see* AD 2 LFTW.23).

VAR
2°E
(2020)



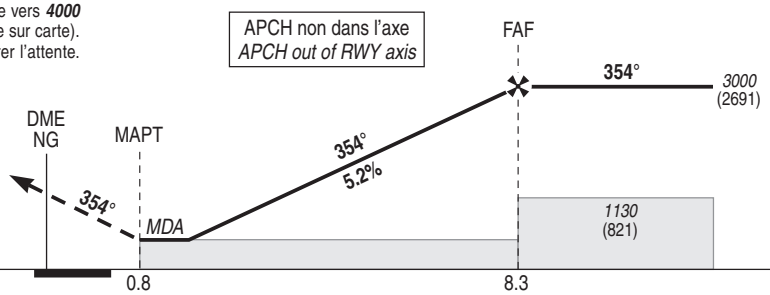

**TA : 5000**

API : Monter au **QDM 354° de NG**. A **NG** poursuivre en montée vers ***4000*** (3691) MNM **QDR 024°** jusqu'au **10 NM DME NG** (voir contrainte sur carte). Ensuite tourner **à gauche** (MAX IAS 200 kt) vers NG et intégrer l'attente.
Pente ATS : monter à 5% MNM jusqu'à ***4000*** (3691).

*Missed APCH : Climb on* ***QDM 354° from NG.*** *At* ***NG*** *keep on climbing to* ***4000*** *(3691) MNM* ***QDR 024°*** *till* ***10 NM DME NG*** *(see restriction on chart). Then turn* ***left*** *(MAX IAS 200 kt) towards* ***NG*** *and enter the holding.*
*ATS slope : Climb at 5% MNM up to* ***4000*** *(3691).*




APCH non dans l'axe
*APCH out of RWY axis*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distance in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT THR*

| CAT | NDB | | | MVL / *Circling* (1) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***720*** (410) | 1500 | 407 | ***840*** (530) | 1500 |
| B | | 1500 | | ***940*** (630) | 1600 |
| C | | 1900 | | ***1040*** (730) | 2400 |
| D | | 1900 | | ***1040*** (730) | 3600 |

| **DME NG** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NM** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** |
| ***ALT*** | ***940*** | ***1260*** | ***1580*** | ***1900*** | ***2220*** | ***2530*** | ***2850*** |
| (HGT) | (631) | (951) | (1271) | (1591) | (1911) | (2221) | (2541) |

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*

| | | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 145 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 7.5 NM | 6 min 26 | 5 min 18 | 4 min 30 | 3 min 55 | 3 min 28 | 3 min 06 | 2 min 49 | 2 min 26 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 765 | 845 | 980 |



© SIA

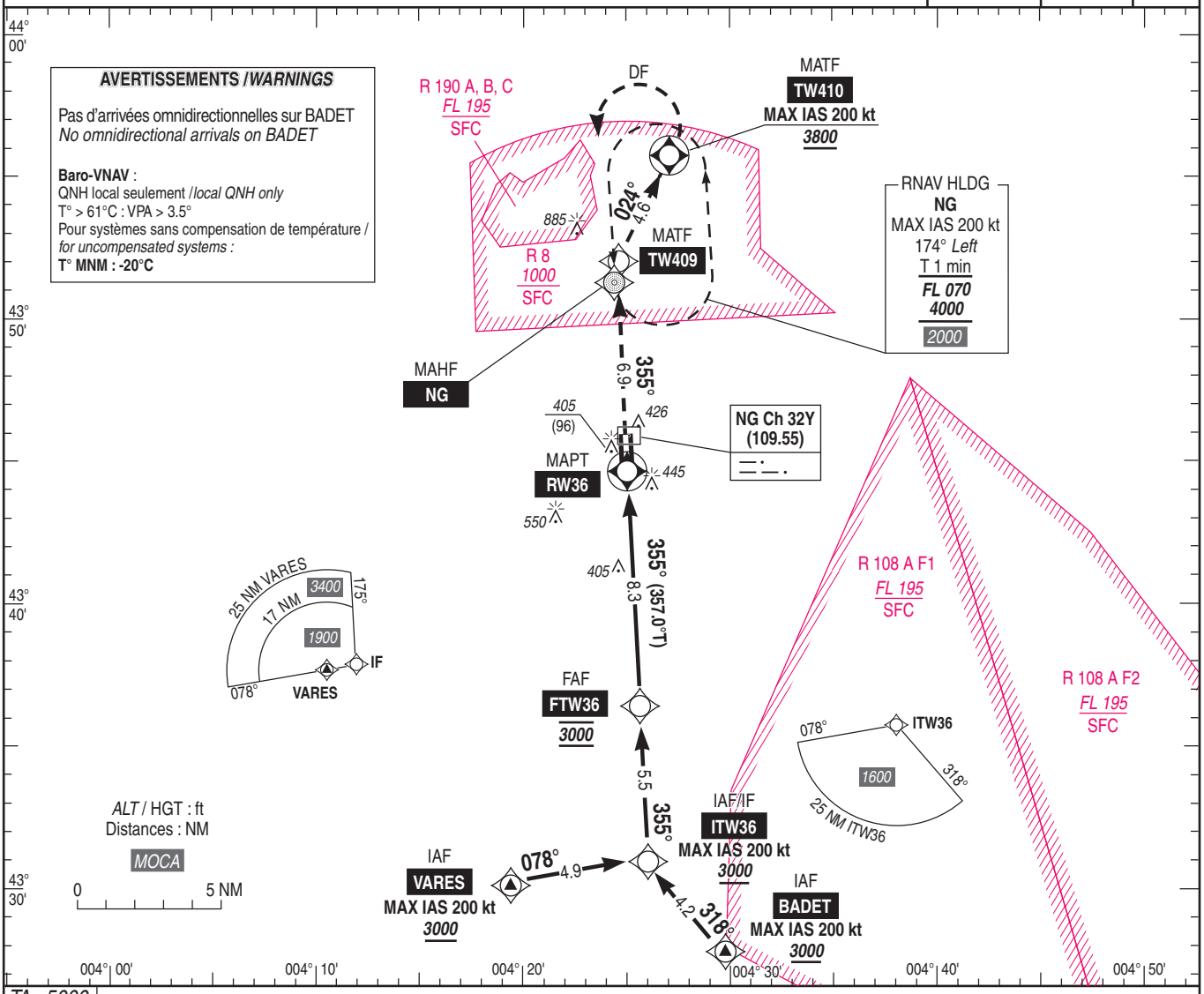
# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT A B C D
*ALT AD : 309,* ***THR : 309 (11 hPa)***

NIMES **GARONS**

**RNP** RWY 36

**ATIS** GARONS 129.355
APP : MONTPELLIER Approche / *Approach* : voir/*see* AD 2 LFMT COM 01
RHONE Contrôle / *Control* 119.475
**TWR** : GARONS Tour / *Tower* : voir/*see* AD 2 LFTW COM 01.
Absence ATS : **A/A**. Obtenir QNH local sur STAP / *Obtain local QNH on STAP* (voir / *see* AD 2 LFTW.23).

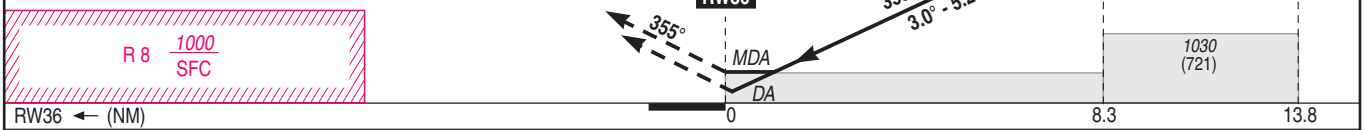
| RNP APCH | EGNOS Ch 72358 E36A TCH : 49 | VAR 2°E (2020) |
|---|---|---|




*TA : 5000*

API : Monter dans l'axe. A **TW409**, tourner **à droite** vers **TW410** en montée vers ***4000***. A **TW410** (***3800*** **MNM**) tourner **à gauche** (MAX IAS 200 kt) direct vers **NG** pour intégrer l'attente RNAV à ***4000*** (3691).
Note : Pente ATS. Monter à 5% MNM jusqu'à ***4000*** (3691).

*Missed APCH : Climb runway axis. At* ***TW409****, turn* ***right*** *to* ***TW410*** *climbing up to* ***4000****.*
*At* ***TW410*** *(****3800 MNM****) turn* ***left*** *(MAX IAS 200 kt) direct to* ***NG*** *to join RNAV holding at* ***4000*** *(3691).*
*Note : ATS slope. Climb at 5% MNM up to* ***4000*** *(3691).*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distance in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / *Circling* (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***DA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | RVR | OCH | ***MDA*** (H) | VIS |
| A | ***560*** (250) | 1300 | 170 | 560 (250) | 1300 | 238 | ***670*** (360) | 1500 | 354 | ***840*** (530) | 1500 |
| B | | | 182 | 560 (250) | | 250 | | 1500 | | ***940*** (630) | 1600 |
| C | | | 190 | 570 (260) | | 258 | | 1600 | | ***1040*** (730) | 2400 |
| D | | | 200 | 580 (270) | | 269 | | 1600 | | ***1040*** (730) | 3600 |

**DIST RW36**

| NM | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***680*** (371) | ***990*** (681) | ***1310*** (1001) | ***1630*** (1321) | ***1950*** (1641) | ***2270*** (1961) | ***2590*** (2281) | ***2910*** (2601) |

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites à l'Est de la piste / *Circling prohibited East of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5.

| FAF - THR 8.3 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 min 07 | 5 min 51 | 4 min 59 | 4 min 20 | 3 min 50 | 3 min 07 | 2 min 41 |
| VSP (ft/min) | 370 | 450 | 530 | 610 | 685 | 845 | 980 |



© SIA

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

**AD 2 LFTZ.1** **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

## LFTZ - LA MOLE

**AD 2 LFTZ.2** **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 43°12'19"N 006°28'55"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Milieu de la piste | Runway center |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | 15 km SW Saint-Tropez (83 - VAR) | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 63 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 159 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 2.8362°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.115°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | S.A AEROPORT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ | |
| | Adresse / *Address* | 31, route du Canadel - 83310 LA MOLE | |
| | Telephone | 04 94 54 76 40 | |
| | FAX | (OPS) 04 94 49 57 71 | |
| | TELEX | | |
| | AFS | LFTZZPZX/LFTZZTZX | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | Observations / *Remarks* | E-mail : operations@sainttropez.aeroport.fr | |

**AD 2 LFTZ.3** **Horaires *Operational hours***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / *AD administration* | 01/11-31/03 : 0800-1600<br>01/04-31/10 : 0600-1700 | |
| 2 | Douanes et police / *Customs and immigration* | - vols à destination / en provenance d'un pays en espace Schengen PPR PN 24H et déclaration générale à https://cy.myhandlingsoftware.com<br>- vols à destination / en provenance d'un pays hors espace Schengen autorisés seulement du 1er Juillet au 15 Octobre de 0700 à 1700. | - Flights to / from country in Schengen PPR PN 24HR and general declaration at https://cy.myhandlingsoftware.com<br>- Flights to / from country outside Schengen authorized only between July, 1st and October, 15th from 0700 to 1700. |
| 3 | Services de santé / *Health and sanitary* | | |
| 4 | BIA, BRIA / *AIS briefing office* | BORDEAUX (voir GEN). | |
| 5 | BDP / *ARO* | | |
| 6 | Bureau MET / *MET briefing office* | NIL | |
| 7 | ATS | AFIS :<br>- 01/11-31/03 : 0800-1600, O/R 0630 ou LS (le plus tard des deux) - CS<br>- 01/04-31/10 : 0600-1700, O/R 0530 ou LS (le plus tard des deux) - CS PN 24 HR | AFIS :<br>- 01/11-31/03 : 0800-1600, O/R 0630 or SR (the later) - SS<br>- 01/04-31/10 : 0600-1700, O/R 0530 or SR (the later) - SS PN 24 HR |
| 8 | Avitaillement / *Fueling* | Uniquement pendant HOR AFIS | Only during AFIS SKED |
| 9 | Services de manutention / *Handling* | RFFS | |
| 10 | Sûreté / *Safety* | Uniquement pendant les HOR ATS | During ATS SKED only. |
| 11 | Dégivrage / *De-icing* | | |
| 12 | Observations / *Remarks* | GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : disponible uniquement pendant les horaires ATS . | GRF (Global Reporting Format) : available during ATS SKED only. |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTZ .4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Moyens de manutention de fret<br>*Cargo handling facilities* | | |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants<br>*Fuel and oil types* | Carburant : 100LL - JET A1.<br>Lubrifiant : NIL<br>Paiement : chèque, eurochèque, devises, carte bancaire (carte bleue, Eurocard, Mastercard, Visa, Amex) | Fuel : 100LL - JET A1.<br>Lubricants : NIL<br>Payment : chèque, eurocheque, cash, credit card (carte bleue, Eurocard, Mastercard, Visa, Amex) |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement<br>*Fueling facilities and capacities* | Camion JET A1 : 20000 L.<br>Camion AVGAS : 10000 L. | JET A1 truck : 20000 L.<br>AVGAS truck : 10000 L. |
| 4 | Moyens de dégivrage / *De-icing facilities* | | |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage<br>*Hangar space for visiting aircraft* | | |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage<br>*Repair facilities for visiting aircraft* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | Assistance Aviation Commerciale et d'Affaires :<br>https://cy.myhandlingsoftware.com | |

**AD 2 LFTZ .5 Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Hôtels | Réservation TEL : exploitant d'aérodrome | Reservation TEL : AD operator |
| 2 | Restaurants | A proximité. | In the vicinity. |
| 3 | Moyens de transport / *Transportation facilities* | | |
| 4 | Services médicaux / *Medical facilities* | | |
| 5 | Services bancaires et postaux<br>*Bank and Post Office* | | |
| 6 | Office de tourisme / *Tourist office* | | |
| 7 | Observations / *Remarks* | | |

**AD 2 LFTZ .6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD<br>*AD level for fire fighting* | 4 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / *Rescue equipment* | | |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br>*Capability for removal of disabled aircraft* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | HOR : HOR ATS | SKED : SKED ATS |

**AD 2 LFTZ .7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Type d'équipements / *Type of clearing equipment* | |
| 2 | Priorités de dégagement / *Clearance priority* | |
| 3 | Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment* | |
| 4 | Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFTZ .8 Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface* | Voir/See AD 2 LFTZ ADC 01 | |
| | Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength* | PRKG P1 : 17 F/B/W/T | |
| 2 | Largeur TWY / *TWY width* | TWY A : 30 m<br>TWY B : 15 m | |
| | Revêtement des TWY / *TWY surface* | Voir/See AD 2 LFTZ ADC 01 | |
| | Résistance des TWY / *TWY strength* | Voir/See AD 2 LFTZ ADC 01 | |
| 3 | Emplacement des ACL / *ACL location* | Point d'attente A | Holding point A |
| | Altitude des ACL / *ACL elevation* | 62 ft | |
| 4 | Points de vérification VOR / *VOR checkpoints* | | |
| 5 | Points de vérification INS / *INS checkpoints* | A 43°12'11.22"N 006°28'30.16"E | |
| 6 | Observations / *Remarks* | Position des points d'attente A et B à 40 m de l'axe de piste.<br>Bretelle B réservée aux aéronefs dont l'envergure est strictement inférieure à 24 m et dont la largeur hors tout du train principal est strictement inférieure à 6 m | Holding points A and B position at 40 m from RWY axis.<br>TWY B only for ACFT whose wingspan is strictly smaller than 24 m and whose overall width of the main gear is stricly smaller than 6 m. |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTZ.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | ID postes de stationnement<br>*Aircraft stands ID signs* | NIL | |
| | Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines* | Jaune | Yellow |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br>*Visual docking/parking guidance system* | Placeur | Marshaller |
| 2 | Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking* | | |
| | Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting* | Voir/see AD 2 LFTZ .14/15 | |
| 3 | Barres d'arrêt / *Stop bars* | | |
| 4 | Observations / *Remarks* | Guidage obligatoire à l'arrivée et au départ par le placeur sauf aéronefs basés. | Follow marshaller instructions on arrival and departure except for ACFT based yearly. |

**AD 2 LFTZ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

| | |
|---|---|
| Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles. | *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.* |
| Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6). | *For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).* |

**AD 2 LFTZ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Centre MET associé / *Associated MET Office* | NICE COTE D'AZUR |
| 2 | Horaires de service / *Hours of service* | voir/see AD 2 LFTZ .3 |
| | Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR* | |
| 3 | Centre MET responsable des TAF<br>*Office in charge of TAF* | |
| | Période de validité / *Validity period* | |
| 4 | Type de prévision d'atterrissage<br>*Type of landing forecast* | |
| | Périodicité / *Interval of issuance* | |
| 5 | Briefing, consultation | T |
| 6 | Documentation de vol / *Flight documentation* | C-PL |
| | Langue utilisée / *Language used* | FR |
| 7 | Cartes, autres informations<br>*Charts, other information* | |
| 8 | Equipement complémentaire<br>*Supplementary equipment* | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / *ATS units served* | AFIS |
| 10 | Informations complémentaires<br>*Additional information* | TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55. |

**AD 2 LFTZ.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

| RWY NR | True and Mag Bearing | Dimensions of RWY (M) | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY | Position GEO THR (DTHR) GUND | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 06 | 061.97 (060) | 1071 x 30 | 23 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 43°12'11.33"N 006°28'33.73"E<br>( 43°12'13.46"N 006°28'39.21"E )<br>------<br>GUND 159 FT | THR : 63ft<br>DTHR : 62ft |
| 24 | 241.97 (240) | 1071 x 30 | 23 F/C/W/T<br>revêtue / paved | 43°12'27.63"N 006°29'15.63"E<br>------<br>GUND 159 FT | THR : 54ft |

| RWY NR | RWY/SWY Slope | SWY Dimensions (M) | CWY Dimensions (M) | Strip Dimensions (M) | Obstacle free zone (OFZ) | Remarks |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 06 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (1) |
| 24 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | (2) |

(1) Absence de RESA / No RESA

(2) Absence de RESA / No RESA

© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTZ.13** **Distances déclarées *Declared distances***

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 1071 | 1131 | 1071 | 931 | |
| 24 | 931 | 961 | 1071 | 1071 | La TORA 24 est comprise entre le seuil 24 et le seuil décalé 06.<br>TORA 24 is between THR 24 and DTHR 06. |

**AD 2 LFTZ.14** **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

| RWY ID | APCH | THR couleur *colour* | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur *Length* | Balisage axial *Centerline LGT* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* |
| 24 | | | PAPI 4.0 ° 7.0 % | 20 ft | | | | | |

| RWY ID | Balisage latéral *Edge lighting* | | | | Extrémité *RWY end* | SWY | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur *Length* | Espacement *Spacing* | Couleur *Colour* | Intensité *Intensity* | Couleur *Colour* | Longueur *Length* | Couleur *Colour* | |
| 24 | | | | | | | | (1) |

(1) PAPI :
- décalé de 9° vers le Nord,
- orientation géographique 231°,
- portée limitée à 7000 m : Le franchissement du relief élevé situé dans l'axe de RWY à environ 2200 m en amont du THR n'est pas assuré par le PAPI.

PAPI 24 obligatoire pour toute utilisation de la piste 24 à l'atterrissage.
PAPI :
- offset 9° to the North,
- 231° orientated,
- range limited to 7000 m : Clearing of high mountains located in RWY axis 2200 m away from THR is not provided by PAPI.

PAPI 24 mandatory for any RWY 24 LDG.

**AD 2 LFTZ.15** **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | ABN | |
| | IBN | |
| 2 | Té d'atterrissage / *LDI* | |
| | Anémomètre / *Anemometer* | |
| 3 | Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting* | |
| | Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting* | |
| 4 | Alimentation de secours / *Secondary power unit* | |
| | Temps de commutation / *Switch-over time* | |
| 5 | Observations / *Remarks* | |

**AD 2 LFTZ.16** **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Description | |

**AD 2 LFTZ.17** **Espaces ATS *ATS airspaces***

| Identification et limites latérales *Identification and lateral limits* | Classe *Class* | Limites verticales *Vertical limits* | Service / *Service*<br>Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| **RMZ LA MOLE**<br>43°13'23"N , 006°23'19"E - 43°13'40"N , 006°24'03"E - 43°15'44"N , 006°31'00"E - 43°15'15"N , 006°32'37"E - 43°15'23"N , 006°33'22"E - 43°16'54"N , 006°34'52"E - 43°16'00"N , 006°37'31"E - 43°13'16"N , 006°34'19"E - 43°10'25"N , 006°26'53"E - 43°11'06"N , 006°25'52"E - 43°13'23"N , 006°23'19"E | G | 2100ft AMSL<br>----------<br>SFC | AFIS<br><br>LA MOLE Information (FR)<br>LA MOLE Information (EN) | HOR ATS : voir/see AD 2 LFTZ.3.7 |

**AD 2 LFTZ.18** **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)* | FREQ | HOR | Observations *Remarks* |
|---|---|---|---|---|
| AFIS | LA MOLE Information (FR)<br>*LA MOLE Information (EN)* | 118.130 MHz | HO | |

**AD 2 LFTZ.19** **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT | Portée *Coverage* | RDH (pente) *(slope)* | Situation *Location* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VOR-DME | STP | 116.5 MHz<br>CH 112X | H24 | 43°13'10.1"N 006°36'06.5"E | 1089 ft | 200NM(90°..270°)<br>60NM FL500 | | | |


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTZ.20** **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

**20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

NICE APP assure la fourniture des services de la circulation aérienne de la CTA NICE et de la TMA NICE (cf. ENR 2.1).

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

L'altitude de transition pour la TMA NICE est de 5000 ft.

Le niveau de transition est calculé par NICE APP.

**20.3 EXIGENCES OPERATIONNELLES PARTICULIERES**

**L'aérodrome est agréé à usage restreint :** Il est utilisable uniquement par les avions dans les conditions fixées par l'arrêté du 25 juillet 2019 et modifié par arrêté du 23 juillet 2020 portant agrément de l'aérodrome de La Môle (Var) et par les hélicoptères.

Ces arrêtés sont consultables via internet à l'adresse suivante :

https://www.legifrance.gouv.fr/

L'aérodrome n'est pas utilisable si la piste est contaminée

**Aéronefs**

Définitions :

Avion du groupe 1 :

a) Un avion multi-moteurs à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg ou ;

b) Un avion multi-moteurs à turboréacteur ou,

c) Un avion monomoteur à turboréacteur ou,

d) Un avion à moteur à pistons disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg.

Avion du groupe 2 : Un avion qui ne répond pas aux critères d'un avion du groupe 1

Limitation d'utilisation de l'aérodrome

Aéronef du Groupe 1 :

L'exploitant doit déposer un dossier préalable un mois avant auprès de la DSAC SE par mail à l'adresse dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr et se conformer aux procédures décrites dans l'arrêté.

L'utilisation de l'aérodrome de La Môle n'est possible qu'après obtention de l'accusé réception de la DSAC/SE et le cas échéant, après la réalisation jugée satisfaisante, d'un vol sous supervision d'un pilote inspecteur désigné par le directeur de la sécurité de l'aviation civile sud-est.

**Pilotes**

Aéronef du Groupe 1 :

Le commandant de bord doit avoir suivi la formation décrite dans l'arrêté et a effectué, dans les six mois précédant le premier vol à La Môle en tant que commandant de bord, un vol de reconnaissance de l'aérodrome comme pilote aux commandes, sur le type ou classe d'avion concerné, avec un instructeur.

Cette aptitude est maintenue si, dans les douze derniers mois, le commandant de bord :

- a effectué un décollage et un atterrissage sur l'aérodrome en tant que commandant de bord sur le type ou classe d'avion concerné ; ou

- a suivi le maintien des compétences prévu à l'arrêté, sur un FSTD du type d'avion concerné ayant un visuel représentatif de l'aérodrome et de son environnement, dispensé par un instructeur qualifié sur le type ou classe d'avion et, dont l'exploitant peut attester qu'il est familier des caractéristiques et procédures d'utilisation de l'aérodrome.

Aéronef du Groupe 2 :

Le commandant de bord a effectué, dans les six mois précédant le premier vol à La Môle en tant que commandant de bord, une reconnaissance de l'aérodrome comme pilote aux commandes, sur le type ou classe d'avion concerné, avec un instructeur agréé par le directeur de la sécurité de l'aviation civile sud-est.

Cette aptitude est maintenue si, dans les vingt-quatre derniers mois, le commandant de bord a effectué un décollage et un atterrissage sur l'aérodrome de La Môle comme commandant de bord d'un avion de même classe ou type.

Les instructeurs des avions du Groupe 2 sont agréés par la DSAC/SE.

Les agréments sont valides pour une durée de trois ans et prorogeables sur demande dans les trois mois qui précèdent la fin de validité.

Une liste des instructeurs des avions du Groupe 2 par type ou classe d'avion est établie et est disponible sur demande auprès de la DSAC/SE.

***20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS***

*NICE APP provides air traffic services in NICE CTA and NICE TMA (ref. ENR 2.1).*

***20.2 ALTIMETER SETTING***

*The transition altitude in NICE TMA is 5000 ft.*

*The transition level is calculated by NICE APP.*

***20.3 SPECIFIC OPERATIONAL REQUIREMENTS***

***The aerodrome is qualified for restricted use :*** *It may only be used by the aircraft under the conditions laid down by the order of 25 July 2019 and modified by the order of 23 July 2020 concerning qualification of the La Môle (Var) aerodrome and by the helicopters.*

*These orders can be consulted via the Internet at the following address :*

https://www.legifrance.gouv.fr/

*The aerodrome cannot be used if the runway is contaminated*

***Aircrafts***

*Definitions :*

*Group 1 aircraft :*

*a) A turboprop multi-engine aircraft with a MOPSC greater than 9 or a maximum take-off weight greater than 5700 kg or ;*

*b) A turbojet multi-engine aircraft or,*

*c) A turbojet single-engine aircraft or,*

*d) A piston-engine aircraft with a MOPSC greater than 9 or a maximum take-off weight greater than 5700 kg.*

*Group 2 aircraft : An aircraft which does not meet the criteria of a group 1 aircraft*

*Restriction of aerodrome use*

*Group 1 aircraft :*

*The operator must transmit a preliminary file one month beforehand to the DSAC SE by email to the address dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr and comply with the procedures described in the order.*

*The La Môle aerodrome can only be used after obtaining the acknowledgement of receipt from the DSAC/SE and, where applicable, after performing a satisfactory flight under the supervision of an inspector pilot appointed by the south east civil aviation safety director.*

***Pilots***

*Group 1 aircraft :*

*The captain must have attended the training course described in the order and performed, within the six months prior to the first flight at La Môle as captain, an aerodrome reconnaissance flight as pilot on the type or class of aircraft concerned, with an instructor.*

*This aptitude is maintained if, during the last twelve months, the captain :*

*- has taken off from and landed on the aerodrome as captain on the type or class of aircraft concerned ; or*

*- has attended the competence maintenance course provided for in the order, on an FSTD of the type of aircraft concerned equipped with an image representative of the aerodrome and its environment, issued by an instructor qualified on the type or class of aircraft and for which the operator can certify that he is familiar with the aerodrome characteristics and operating procedures.*

*Group 2 aircraft :*

*Within the six months prior to the first flight at La Môle as captain, the captain has performed an aerodrome reconnaissance flight as pilot on the type or class of aircraft concerned, with an instructor approved by the south east civil aviation safety director.*

*This aptitude is maintained if, within the last twenty-four months, the captain has taken -off from and landed on the La Môle aerodrome as captain of an aircraft of the same class or type.*

Group 2 aircraft instructors are approved by DSAC/SE.

Approvals are valid for three years and extendible on request within the three months preceding the expiry date.

*A list of Group 2 aircraft instructors by type or class of aircraft is established and is available on request from the DSAC/SE.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**20.4 MANOEUVRES AU SOL**

Roulage interdit hors RWY.

**20.5 PROCEDURES ET METHODES D'EXPLOITATION PARTICULIERES**

Procédure IFR interdite en dehors HOR AFIS.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que les procédures d'approche et de départ de La Môle sont définies en espace aérien contrôlé au-dessus de 3500 ft et en espace aérien non contrôlé de classe G en-dessous.

Les approches à vue, les approches aux instruments, les départs à vue et les départs aux instruments sont donc exécutés sous la seule responsabilité du commandant de bord sous 3500 ft AMSL.

Roulage interdit hors RWY.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Activité école et entraînement, en tour de piste, interdite du 14 juillet au 31 août (ne concerne pas les mouvements en vue de l'acquisition de l'aptitude spécifique requise pour utiliser l'AD).

Aérodrome bordé de reliefs importants qui provoquent la perte de la vue de la piste dans une partie de la branche vent arrière du circuit en vol.

Atterrissage : QFU préférentiel 240°.

Décollage : QFU préférentiel 060°. .
Le décollage en QFU 060° se fait à partir de la bande transversale jaune.

Décollage : l'attention des pilotes est spécialement attirée sur la nécessité de vérifier que les performances au décollage de leur appareil sont suffisantes pour survoler avec les marges de sécurité requises les obstacles (arbres et relief) situés dans le prolongement de la bande, dans l'éventualité, en particulier d'une panne moteur pour les multimoteurs.

Les départs de la Môle sous plan de vol Zoulou avec passage à l'application des règles de vol aux instruments (IFR) dans la TMA NICE sont interdits.

**Limites de vent :**

L'utilisation de l'aérodrome n'est possible, tant au décollage qu'à l'atterrissage, que par un vent au sol mesuré à LA MOLE n'excédant pas :

- 15 kt vent moyen pour une direction de vent comprise entre le 040° et le 070° limites incluses.

- 16 kt vent MAX compris et 13 kt vent moyen pour toute autre direction de vent, la première des deux atteinte.

Cette exigence n'est pas applicable aux hélicoptères.

AD inutilisable lorsque le service AFIS n'est pas en activité ou lorsque le paramètre "vitesse du vent" qui doit être fourni par l'AFIS n'est pas disponible excepté pour le commandant de bord d'un aéronef léger basé toute l'année sur l'aérodrome et utilisé en aviation générale qui a la possibilité d'estimer le vent au sol.

***20.4 GROUND MANOEUVRING***

*Taxiing prohibited except on RWY.*

***20.5 SPECIFIC OPERATING PROCEDURES***

*IFR procedure prohibited outside AFIS SKED.*

*Pilots must be aware that approach and departure procedures of La Môle are defined within controlled airspace above 3500 ft then within uncontrolled G class airspace below.*

*Visual and instrument approaches, visual and instrument departures are performed under captain's responsibility below 3500 ft AMSL.*

*Taxiing prohibited except on RWY.*

*AD reserved for radio-equipped AFCT.*

*Training in AD circuit is prohibited from 14th July to 31st August (except for pilots training in order to obtain the specific agreement to use the AD).*

*AD surrounded by high reliefs which may hidden the RWY when ACFT is in downwind leg.*

*LDG : preferential QFU 240°.*

*TKOF : preferential QFU 060°.*
*TKOF QFU 060° from the yellow transverse strip.*

*TKOF : pilot's attention is drawn towards the necessity of checking that their ACFT performances for TKOF are in compliance with the required obstacle clearances relating to obstructions located within the strip extension (trees and mountains) in the event of a N-1 engine breakdown for multi-engined ACFT.*

*Departures from LA MOLE with Zoulou flight plan are not allowed to pass on to instrument Flight rules (IFR) within the limits of NICE TMA.*

***Wind conditions :***

*The aerodrome can only be used whether it be for LDG or TKOF when the surface reported wind at LA MOLE AD does not exceed :*

*- 15 kt for mean wind which direction is comprised between a sector 040° and 070° MAG, including those limits.*

*- 16 kt included MAX wind and 13 kt mean wind for any other direction , the first of the two values reached.*

*This requirement does not apply to helicopters.*

*AD is unusable outside AFIS SKED and when "speed of wind" parameter given by AFIS is not available except for the captain of light aircraft based yearly on AD and used in general aviation which has capacity to evaluate the surface wind.*

**AD 2 LFTZ.21 Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

**21.1 UTILISATION DE L'APU**

GPU 28V disponible.

- Utilisation APU limitée à 30 minutes.

**21.1 USE APU**

GPU 28V available

- APU limited to a period of 30 minutes.


© Service de l'Information Aéronautique, France

**AD 2 LFTZ.22** **Procédures de vol *Flight procedures***

**22.1 PROCEDURES**

**22.1.1 Limitation de vitesse**

Dans les TMA NICE parties 1, 4, 5 et 6, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en-dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

***22.1 PROCEDURES***

***22.1.1 Speed limitation***

*Within the NICE TMA parts 1, 4, 5 and 6, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after ATC clearance.*

**22.2 ITINERAIRES IFR A L'INTERIEUR DE LA CTA ET DE LA TMA**

**22.2.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFTZ STAR. Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR conventionnelles contiennent la lettre « D » comme indicateur d'itinéraire.

Les itinéraires d'arrivée RNAV contiennent la lettre « V » comme indicateur d'itinéraire, et sont utilisables en mode de navigation "RNAV1" basé sur le capteur GNSS. Les STAR RNAV sont préférentielles.

Pour les vols non RNAV 1 :

Le pilote doit s'annoncer "Non RNAV 1" afin, soit de se voir attribuer une arrivée conventionnelle si elle existe soit de bénéficier d'un guidage radar. Pour les points d'entrée en CTA ou TMA non pourvus de STAR conventionnelles, précisez au FPL case 15 :

***22.2 IFR ROUTES WITHIN THE CTA AND THE TMA***

***22.2.1 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)***

*The Standard Instrument Routes are shown on charts AD 2 LFTZ STAR. Conventionnal STAR have the letter "D" as route indicator.*

*RNAV STAR have letter "V" as route indicator and require RNAV 1 navigation capability based on GNSS sensor. STAR RNAV are preferred.*

*Without the required RNAV capability* :

*The pilot must report "Non RNAV 1" in order to get a radar vectoring or a conventionnal arrival procedure if one is published. For entry point in the CTA or TMA with no conventionnal STAR, write in FPL item 15 :*

| | **Point d'entrée en CTA ou TMA / *Entry point in CTA or TMA*** | |
|---|---|---|
| **DCT FPL** | VEVAR | GAPDO AMGEL MIKRU OTOKE INLOV |
| | BORDI | BORDI AMGEL MIKRU OTOKE INLOV |
| | KERIT | KERIT KOKIN INLOV |
| | SODRI | SODRI KOKIN INLOV |

En cas de perte de la capacité RNAV requise, le pilote doit annoncer "RNAV impossible [cause(raison)]" et suivre ou rejoindre l'arrivée conventionnelle correspondante ou s'attendre à un guidage.

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

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

Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées. En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

*In case of loss of the required RNAV, the pilot must report "Unable RNAV [due (reason)]" and follow or join the corresponding conventional arrival.*

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

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

*On STAR or with radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.*

**22.2.2 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)**

La Môle dispose de SID conventionnels et de SID RNAV qui sont préférentiels.

Les SID conventionnels contiennent la lettre G comme indicateur d'itinéraire.

Les SID RNAV contiennent la lettre R comme indicateur d'itinéraire et sont utilisables en mode de navigation RNAV1/GNSS seulement.

Les trajectoires SID réalisées en espace aérien de classe G jusqu'à 3500ft sont sous la seule responsabilité du pilote. Néanmoins, les pilotes respecteront autant que possible, sauf autorisation contraire du contrôle, les recommandations fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ et aviseront le contrôle en cas d'impossibilité lors du premier contact.

Les pilotes devront mentionner obligatoirement dans le champ "route" de leur plan de vol, le point de fin de SID.

***22.2.2 Standard Instrument Departure Routes (SID)***

*La Môle has both conventional SIDs and RNAV SIDs. Pilots are expected to use RNAV SIDs when possible.*

*Conventional SIDs include the letter G as a route designator.*

*RNAV SIDs include the letter R as a route designator and are usable in RNAV1/GNSS only navigation mode.*

*SID routes conducted in class G airspace up to 3500ft are under the sole responsability of the pilot. Nevertheless, pilots must adhere as closely as possible to the recommendations specified for each standard departure route, unless otherwise instructed by ATC, and must inform ATC of any inability to comply upon initial contact.*

*Pilots must notify in the "route" field of their flight plan the SID final point.*

**22.2.3 Cas particulier des départs vers CANNES (LFMD) et NICE (LFMN)**

DCT à poser au FPL : DCT LERMA.

***22.2.3 Special case for the departures to CANNES (LFMD) and NICE (LFMN)***

*DCT to be written on FPL : DCT LERMA.*

**22.2.4 Itinéraires de transit**

Les itinéraires de transit en CTA et TMA NICE sont définis sur la carte AD 2 LFMN ARC. Les transits ne sont pas autorisés dans la CTA et la TMA en dessous du FL 150 à l'exception des AWY G374 et M622.

***22.2.4 Transit routes***

*The transit routes within NICE CTA and NICE TMA are defined on chart AD 2 LFMN ARC. Transit flights are not authorized in the CTA and the TMA below FL 150 except on AWY G374 and M622.*

**22.2.5 Procédures RADAR**

MARSEILLE ACC et NICE APP disposent des fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar.

***22.2.5 RADAR procedures***

*MARSEILLE ACC and NICE APP provide radar surveillance, assistance and guidance functions.*

**22.2.6 Transferts de communication**

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A chaque changement de fréquence, l'aéronef doit contacter sans délai et en aucun cas plus d'une minute après réception de l'instruction de changement de fréquence.

***22.2.6 Transfer of communication***

*Frequency changes are carried out on aircraft ATC unit instruction. Upon every frequency change, pilot shall immediately contact and never more than one minute after receiving the frequency change instruction.*

**22.2.7 Précautions particulières**

**En-dessous de 3500 ft, espace de classe G ; l'attention des pilotes est attirée sur la présence de nombreux aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue et non connus des services du contrôle.**

***22.2.7 Warning***

***Below 3500 ft, Class G airspace ; pilots should be aware that numerous aircraft flying VFR are not under ATC services.***

**22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

**22.3.1** Afficher 7600

***22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE***

***22.3.1*** *Squawk 7600*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**22.3.2 Départ**

Voir AD 2 LFTZ SID.

**22.3.3 Arrivée**

- En dehors de la CTA et de la TMA NICE : appliquer la procédure générale panne radio définie à la réglementation nationale et se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL.

- En CTA et TMA NICE :

- Suivre la STAR FPL ou autorisée. En cas de guidage radar rejoindre la STAR initiale.

- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiés.

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

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

. HAP + 10,

. Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes.

- Quitter l'IAF vers LERMA en maintenant ce niveau.

- A LERMA se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL .

Rejoindre l'itinéraire de départ correspondant au SID LA MOLE permettant de rejoindre ce terrain.

Note : si le niveau à LERMA n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie à partir de LERMA vers un niveau compatible.

- Panne en aval IAF :

- suivre la procédure d'approche et effectuer la procédure d'approche interrompue jusqu'à STP 4000 pieds puis rejoindre LERMA à cette altitude et se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en rejoignant l'itinéraire de départ correspondant au SID LA MOLE permettant de rejoindre ce terrain.

Note : si le niveau à LERMA n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie à partir de LERMA vers un niveau compatible.

***22.3.2 Departure***

*See AD 2 LFTZ SID.*

***22.3.3 Arrival***

*- Outside NICE CTA and NICE TMA: comply with general radio failure procedure (AIP) and divert to alternate aerodrome as specified in Flight Plan.*

*- Within NICE CTA and NICE TMA :*

*- Follow the authorized or FPL STAR. In case of under radar vectoring join the initial STAR.*

*- Comply with published speed restrictions and altitudes.*

*- Proceed to the IAF at the last assigned level that was acknowledged if this level is available in the holding pattern, otherwise at the highest published level of the holding pattern.*

*- Hold at this level until the latest of :*

*. EAT + 10 minutes,*

*. Time of entering in HP + 10 minutes.*

*- Leave IAF towards LERMA maintaining this level.*

*- At LERMA divert to alternate .*

*Join LA MOLE published SID in order to join this airfield.*

*Note : if at LERMA Flight level is not compatible with MSA climb to chosen compatible level from LERMA.*

*- Radio failure after reaching IAF:*

*- Follow missed approach procedure to STP 4000 ft then join LERMA at this altitude and divert to alternate AD scheduled in FPL. Join LA MOLE published SID in order to join this airfield.*

*Note : if at LERMA Flight level is not compatible with MSA, climb to chosen compatible level from LERMA.*

**AD 2 LFTZ.23 Renseignements supplémentaires *Additional information***

**23.1 OBSTACLES PERCANT LES SURFACES LATERALES DE DEGAGEMENT**

**23.1.1 Surface latérale piste 06/24 Ouest**

OBST 1 : RDL 026°/499 m ARP ALT au sommet 63 m
OBST 2 : RDL 033°/542 m ARP ALT au sommet 59 m
OBST 3 : RDL 038°/572 m ARP ALT au sommet 54 m
OBST 4 : RDL 042°/612 m ARP ALT au sommet 48 m
OBST 5 : RDL 034°/618 m ARP ALT au sommet 72 m

**23.1.2 Surface latérale piste 06/24 Est**

OBST 1 : RDL 239°/1103 m ARP ALT au sommet 62 m
OBST 2 : RDL 242°/1071 m ARP ALT au sommet 51 m
OBST 3 : RDL 246°/1099 m ARP ALT au sommet 49 m
OBST 4 : RDL 246°/1166 m ARP ALT au sommet 54 m
OBST 5 : RDL 242°/1169 m ARP ALT au sommet 76 m
OBST 6 : RDL 033°/511 m ARP ALT au sommet 51 m
OBST 7 : RDL 046°/628 m ARP ALT au sommet 37 m
OBST 8 : RDL 044°/949 m ARP ALT au sommet 54 m

**23.2 CARACTERISTIQUES DES TROUEES ATT ET DEC IFR/VFR**

ATT QFU 06 / DEC QFU 24 : pente à 5%

Trouée calculée sur la base d'une bande de piste de 60 m de large.

ATT QFU 24 / DEC QFU 06 : pente à 4%

***23.1 OBSTACLES PENETRATING LATERAL CLEARING SURFACES***

***23.1.1 Lateral surface West part RWY 06/24***

*OBST 1 : RDL 026°/499 m ARP ALT top 63 m*
*OBST 2 : RDL 033°/542 m ARP ALT top 59 m*
*OBST 3 : RDL 038°/572 m ARP ALT top 54 m*
*OBST 4 : RDL 042°/612 m ARP ALT top 48 m*
*OBST 5 : RDL 034°/618 m ARP ALT top 72 m*

***23.1.2 Lateral surface East part RWY 06/24***

*OBST 1 : RDL 239°/1103 m ARP ALT top 62 m*
*OBST 2 : RDL 242°/1071 m ARP ALT top 51 m*
*OBST 3 : RDL 246°/1099 m ARP ALT top 49 m*
*OBST 4 : RDL 246°/1166 m ARP ALT top 54 m*
*OBST 5 : RDL 242°/1169 m ARP ALT top 76 m*
*OBST 6 : RDL 033°/511 m ARP ALT top 51 m*
*OBST 7 : RDL 046°/628 m ARP ALT top 37 m*
*OBST 8 : RDL 044°/949 m ARP ALT top 54 m*

***23.2 IFR/VFR LDG AND TKOF FUNNELS CHARACTERISTICS***

*LDG QFU 06 / TKOF QFU 24 : slope 5%*

*Funnel calculated with a 60-metre-wide runway strip.*

*LDG QFU 24 / TKOF QFU 06 : slope 4%*

**AD 2 LFTZ.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

*For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*

**AD 2 LFTZ.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration***

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

*List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

| **IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE** *PROCEDURE IDENTIFICATION* | **MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** *LINE OF OPERATIONAL MINIMA* |
|---|---|
| Toutes procédures / *all procedures.* | Sans objet / *not applicable.* |


© Service de l'Information Aéronautique, France

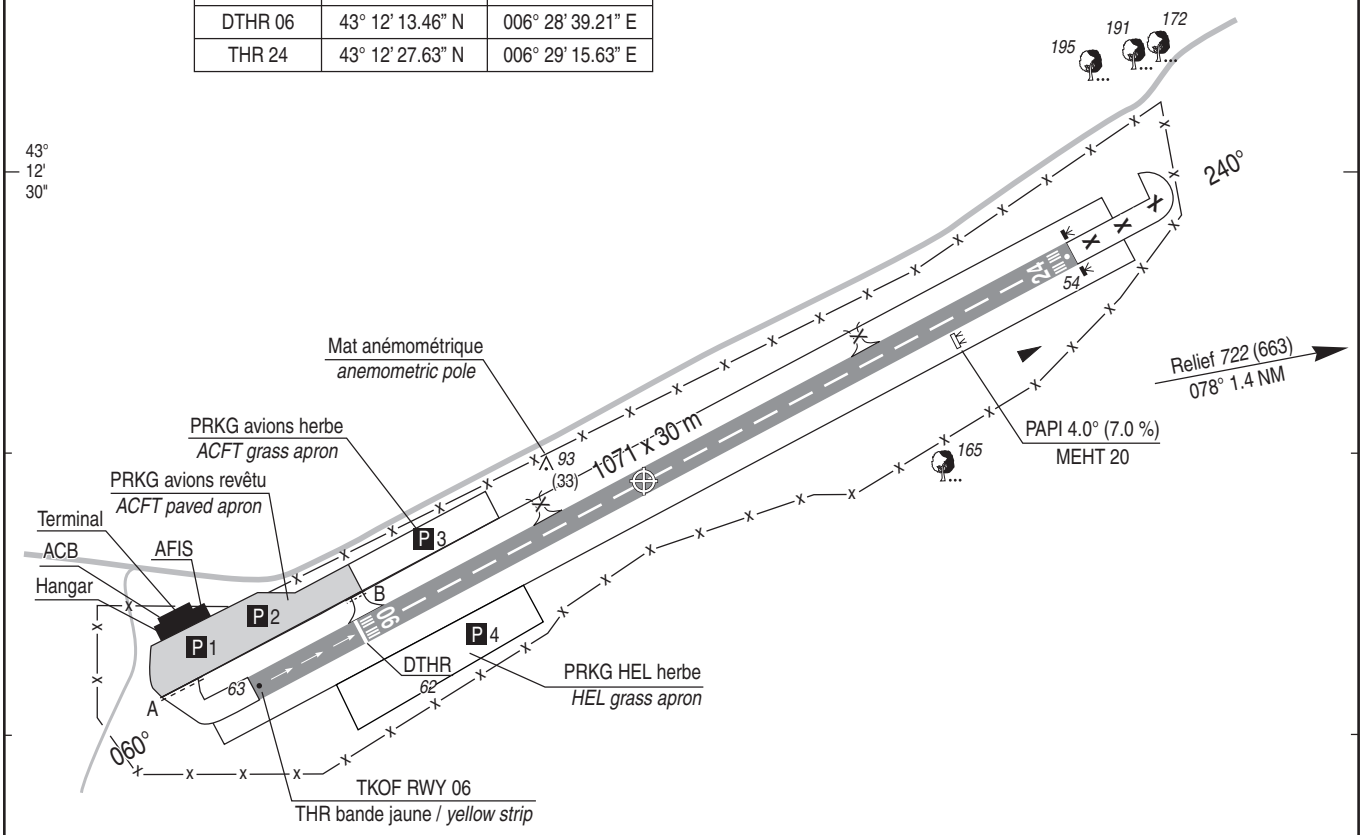
# CARTE D'AERODROME
*Aerodrome chart*

**ATIS** : LA MOLE ATIS WEB :
https://www.degreane-horizon.could/atisweb/lamole/
**AFIS** : 118.130 ☎ 04 94 54 76 40

## LA MOLE
43 12 19 N - 006 28 55 E
*ALT AD : 63 (3 hPa)*

VAR 2° E (2020)

| COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates* | | |
|---|---|---|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE |
| THR 06 | 43° 12' 11.33" N | 006° 28' 33.73" E |
| DTHR 06 | 43° 12' 13.46" N | 006° 28' 39.21" E |
| THR 24 | 43° 12' 27.63" N | 006° 29' 15.63" E |




LEGENDE / *KEY*

Point d'attente / *Holding point*

Aire de trafic / *Apron*

*ALT* / HGT : ft

0 50 100 500 m

**OBSERVATIONS /** *REMARKS :*

(1) Balisage / *Lighting* THR RWY 24 : feux d'identification / *identification lights.*
(2) Distances déclarées / *Declared distances* : voir/*see* AD 2 LFTZ.13

Voir / *See* AD 2 LFTZ.3, 8, 13, 14, 20 à/*to* 23

006° 28' 30" 006° 29' 006° 29' 30"

| RWY | BALISAGE / *Lighting* (1) | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE *Surface* | RESIST. *Strength* | MINIMUM TKOF (RVR : m) CAT A et / *and* CAT B VIS - Nébulosité / *Nebulosity* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | APCH | RWY | | | | | | | |
| 06 | NIL | NIL | 1071 | 1131 | 1071 | 931 | Revêtue | 23 F/C/W/T | 1500 m - pas de nuages < 1000 ft *no cloud < 1000 ft* |
| 24 | NIL | NIL | 931 (2) | 961 | 1071 | 1071 | *Paved* | | 1500 m - pas de nuages < 1500 ft *no cloud < 1500 ft* |



© SIA

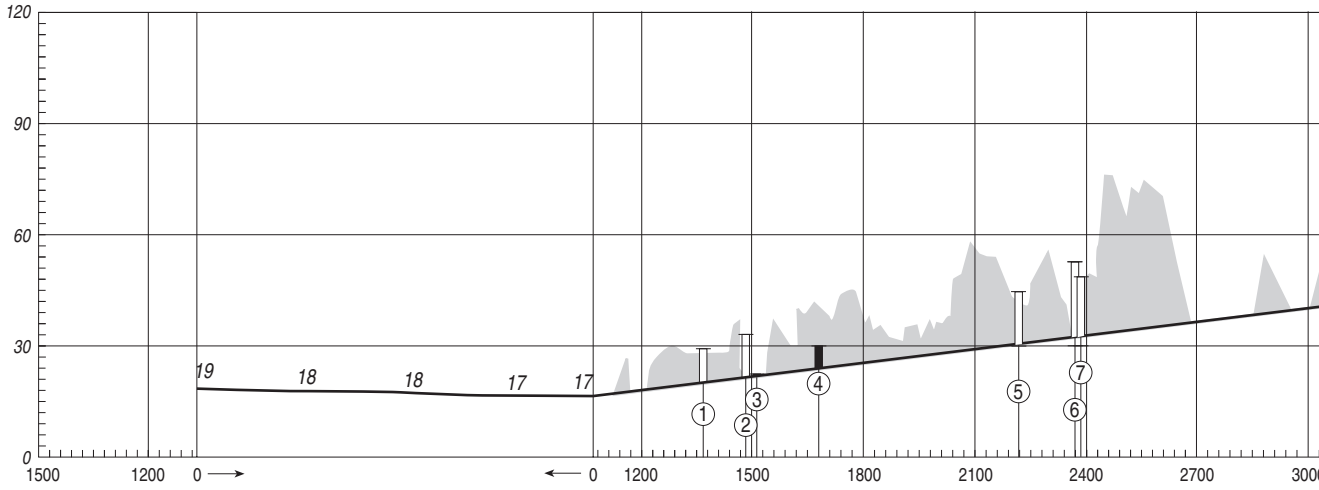
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI - TYPE A

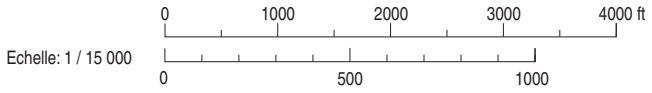
*Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type*

**LA MOLE**
RWY 06

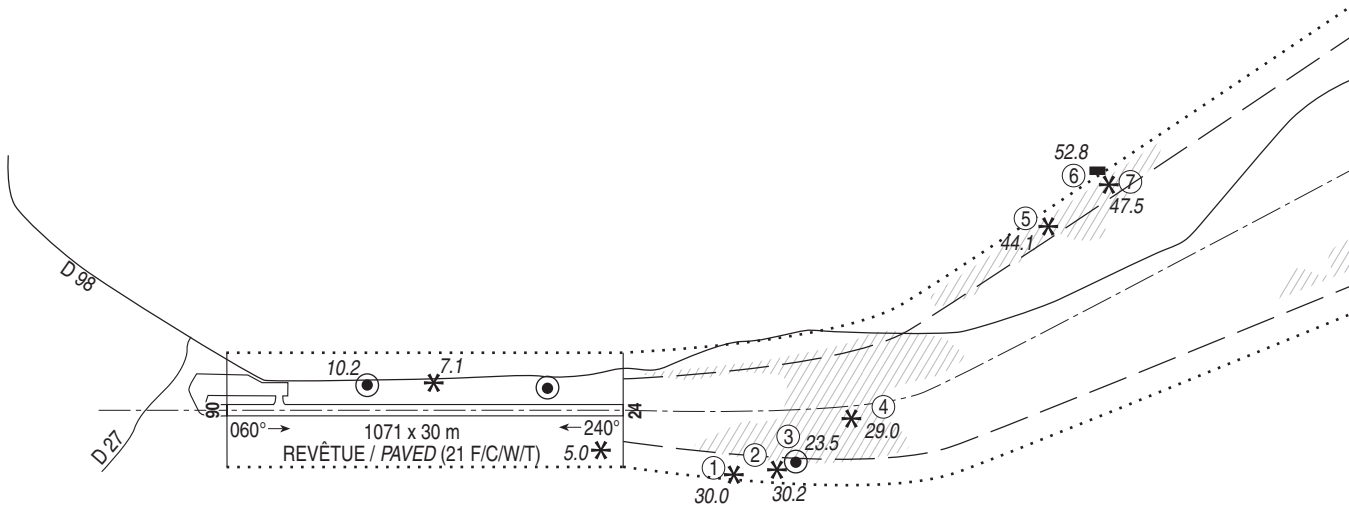
VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES




| DISTANCES DECLAREES | | |
|---|---|---|
| RWY 06 | | |
| 1071 | TORA - | Longueur de roulement utilisable au décollage |
| 1131 | TODA - | Distance de décollage utilisable |
| 1071 | ASDA - | Distance accélération-arrêt utilisable |
| 931 | LDA - | Distance d'atterrissage utilisable |




Levé exécuté en juillet 2016
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

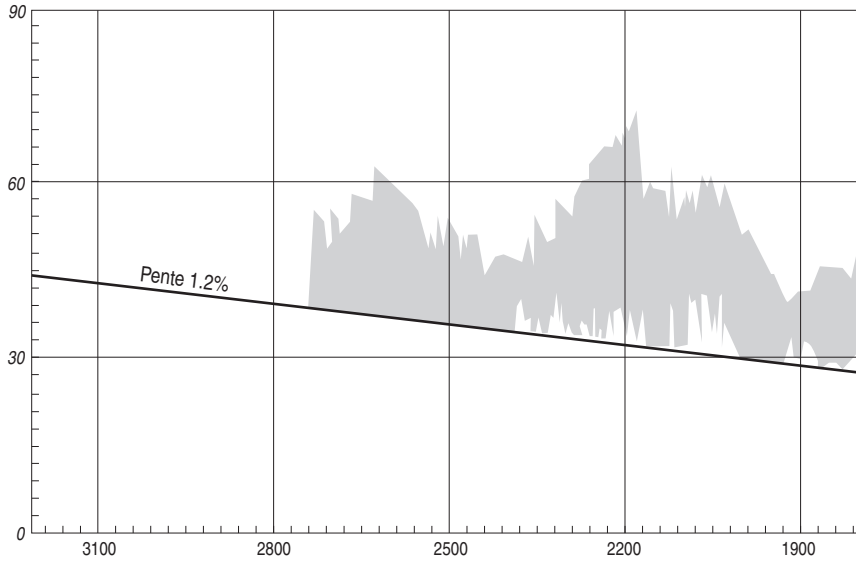
## CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME OACI - TYPE A

*Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A type*

**LA MOLE**
RWY 24

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES






LEGENDE / *KEY*

NOTE : SONT INDIQUES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en jullet 2016
Nivellement rattaché au N.G.F.



© SIA

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| | Identification | Coordonnées *Coordinates* | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | AZR | REF Enr 4.1 | | X | X | X |
| ← | | | | | | |
| | CNM | REF Enr 4.1 | | X | X | |
| | LUC | REF Enr 4.1 | X | X | X | X |
| | STP | REF Enr 4.1 | X | X | X | X |
| | TLN | REF Enr 4.1 | | X | X | |
| | ABDIL | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | ABILI | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | ABLAK | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | AMFOU | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | AMGEL | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | AMIRO | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | BADOD | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | BARSO | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | BATEX | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | BIRGO | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | BODRU | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | BOLBA | REF Enr 4.4 | X | X | | X |
| | BORDI | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| → | CUERS | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | GAPDO | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | GILON | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | GONIV | REF Enr 4.4 | | X | | X |
| | INLOV | REF Enr 4.4 | X | X | X | X |
| | IRMAR | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | KERIT | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | KOKIN | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | LANKO | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | LERMA | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | LONSU | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | MERLU | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | MIKRU | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | NEKIP | REF Enr 4.4 | X | X | X | X |
| | NOSTA | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | OBOTA | REF Enr 4.4 | X | X | | X |
| | OKTET | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | OMARD | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | OTOKE | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | OZMIC | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | PERUS | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | PIGOS | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | RUBEB | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | RUBIT | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | SODRI | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | TUPOX | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | TURIL | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | UGLET | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | USANO | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | VAREK | REF Enr 4.4 | X | X | X | |
| | VEVAR | REF Enr 4.4 | X | | X | |
| | XATEL | REF Enr 4.4 | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LA MOLE
## SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| SID RNAV RWY 06 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2,2°E | | | REF NAVAID : STP | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **PERUS 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | PERUS | - | 293 | 294.8 | 30.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BODRU 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BODRU | - | 313 | 315.2 | 22.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BADOD 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | BADOD | - | 328 | 330.0 | 18.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| **OKTET 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | | - | 1.0 |
| - | DF | AMIRO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OKTET | - | 345 | 346.8 | 33.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **IRMAR 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | BARSO | - | - | - | - | - | FL130 | - | - | 1.0 |
| - | TF | IRMAR | - | 352 | 353.8 | 39.6 | - | - | - | - | 1.0 |
| **NOSTA 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | | - | 1.0 |
| - | DF | PIGOS | - | - | - | - | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NOSTA | - | 052 | 054.6 | 20.5 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LA MOLE
## SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| SID RNAV RWY 06 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | MAG VAR 2020 2,2°E | | | REF NAVAID : STP | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **USANO 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | PIGOS | - | - | - | - | - | FL100 | - | - | 1.0 |
| - | TF | USANO | - | 063 | 065.6 | 16.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| **SODRI 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OMARD | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 097 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | SODRI | - | 097 | 098.8 | 25.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LONSU 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | | - | 1.0 |
| - | DF | OMARD | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MERLU | - | 097 | 099.4 | 9.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LONSU | - | 148 | 150.7 | 20.8 | - | - | - | - | 1.0 |
| **VAREK 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | OMARD | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | VAREK | - | 158 | 159.9 | 50.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TURIL 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | - | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RUBIT | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | TURIL | - | 269 | 271.0 | 17.0 | - | - | - | - | 1.0 |
| **LANKO 2R** | | | | | | | | | | | |
| - | CA | - | - | 053 | 055.0 | - | - | 1500 | - | - | 1.0 |
| - | DF | STP | - | - | - | - | R | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LERMA | - | 096 | 098.7 | 20.9 | - | - | 4000 | | 1.0 |
| - | FM | LERMA | - | 096 | 098.7 | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | DF | RUBIT | - | - | - | - | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | CUERS | - | 269 | 271.2 | 12.2 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LANKO | - | 269 | 270.8 | 5.3 | - | - | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

## LA MOLE

## STAR secteurs Nord, Est et Sud-Est / *STAR North, East and South-East sectors*

(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

| STAR NESE RNAV RWY ALL | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 2,2°E | | REF NAVAID: - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| HDLG | - | AMGEL | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HDLG | - | INLOV | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **OZMIC 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | OZMIC | - | - | - | - | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 219 | 221.5 | 5.7 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 219 | 221.4 | 17.1 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **BORDI 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BORDI | - | - | - | - | - | - | FL170 | - | 1.0 |
| - | TF | AMGEL | - | 233 | 235.1 | 20,0 | - | 11400 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 139 | 140.9 | 11.8 | - | FL 110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 107 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 219 | 221.4 | 17.1 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| **VEVAR 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | VEVAR | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | GAPDO | - | 168 | 170.3 | 35.6 | - | FL170 | FL 220 | - | 1.0 |
| - | TF | AMGEL | - | 155 | 157.1 | 24.9 | - | FL140 | - | - | 1.0 |
| - | TF | MIKRU | - | 139 | 140.9 | 11.8 | - | FL110 | - | - | 1.0 |
| - | TF | OTOKE | - | 107 | 109.4 | 27,0 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 219 | 221.4 | 17.1 | R | 4000 | - | - | 1.0 |
| **LONSU 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | LONSU | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | 1.0 |
| - | TF | KOKIN | - | 359 | 001.1 | 26.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 304 | 306.6 | 9,0 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **SODRI 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | SODRI | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | KOKIN | - | 309 | 310.9 | 19.5 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 304 | 306.6 | 9,0 | - | 4000 | - | - | 1.0 |
| **KERIT 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | KERIT | - | - | - | - | - | - | FL 170 | - | 1.0 |
| - | TF | KOKIN | - | 252 | 254.2 | 25.4 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | INLOV | - | 304 | 306.6 | 9,0 | - | 4000 | - | - | 1.0 |



© SIA

# LA MOLE
## STAR RNAV WEST
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

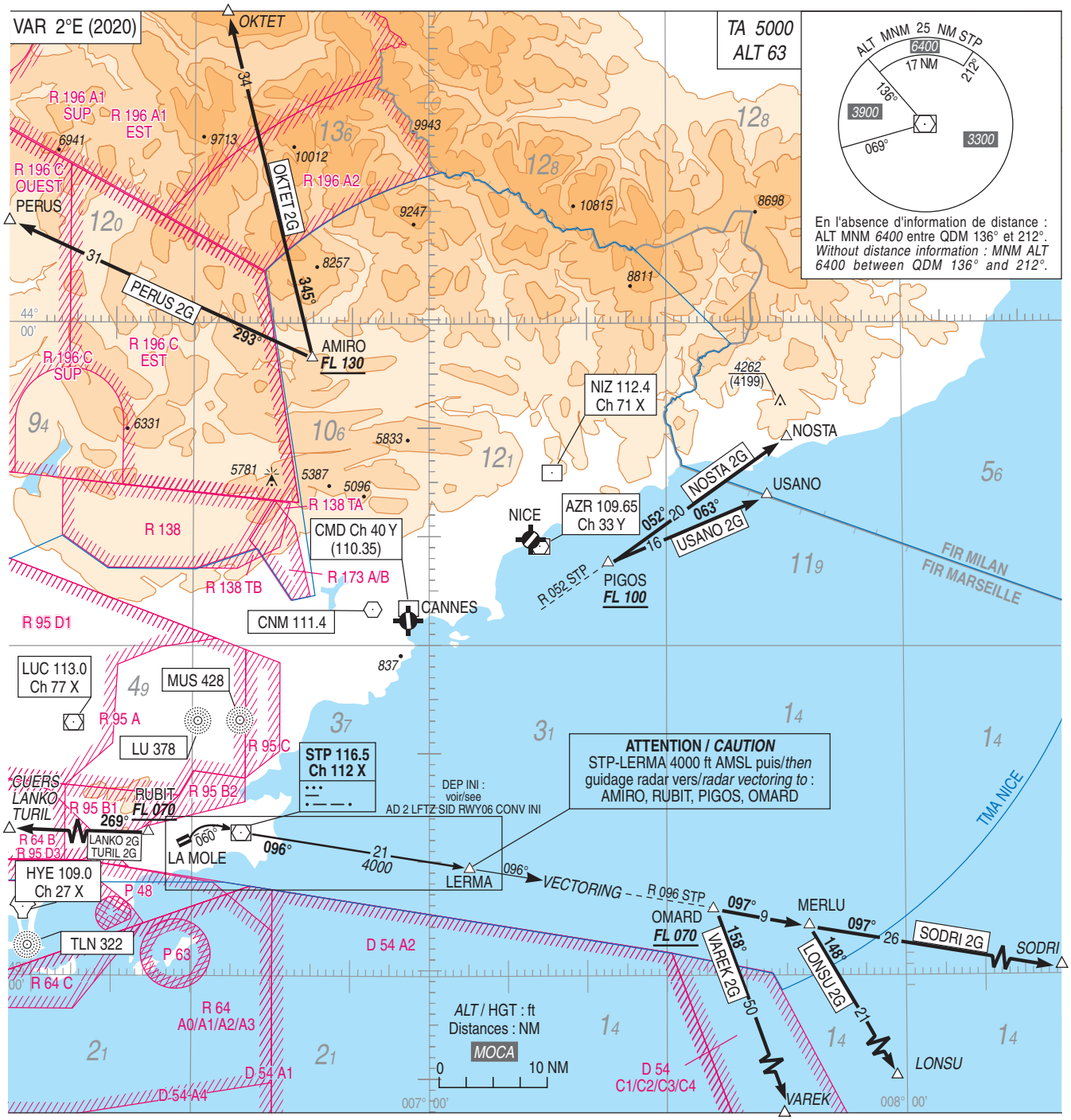
| STAR RNAV WEST | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| RMK | GNSS only | | | | | | | MAG VAR 2020 2,2 E | | REF NAVAID: - | |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| HDLG | - | NEKIP | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **XATEL 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | XATEL | - | - | - | - | - | - | FL 310 | - | - |
| - | TF | TUPOX | - | 149 | 151.2 | 20.2 | - | - | FL 250 | - | 1.0 |
| - | TF | RUBEB | - | 149 | 151.4 | 15.1 | - | FL 200 | FL 200 | 280 | 1.0 |
| - | TF | BATEX | - | 126 | 127.8 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 126 | 128.0 | 8.6 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ABDIL 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABDIL | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | - |
| - | TF | TUPOX | - | 164 | 166.0 | 10.9 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | RUBEB | - | 149 | 151.4 | 15.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | BATEX | - | 126 | 127.8 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 126 | 128.0 | 8.6 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **TUPOX 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | TUPOX | - | - | - | - | - | - | FL 250 | - | - |
| - | TF | RUBEB | - | 149 | 151.4 | 15.1 | - | FL 200 | FL 200 | 280 | 1.0 |
| - | TF | BATEX | - | 126 | 127.8 | 8.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 126 | 128.0 | 8.6 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **ABLAK 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | ABLAK | - | - | - | - | - | - | FL 200 | 280 | - |
| - | TF | ABILI | - | 067 | 068.8 | 11.1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | UGLET | - | 083 | 084.7 | 8,8 | - | FL 120 | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 126 | 128.0 | 13.3 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **PERUS 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | PERUS | - | - | - | - | - | - | FL 190 | - | - |
| - | TF | AMFOU | - | 178 | 180.2 | 33,4 | - | - | FL 120 | 250 | 1.0 |
| - | TF | GILON | - | 174 | 176.2 | 9,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **AMFOU 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | AMFOU | - | - | - | - | - | - | FL 120 | 250 | - |
| - | TF | GILON | - | 174 | 176.2 | 9,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| - | TF | LUC | - | 119 | 120.8 | 7.2 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEKIP | - | 121 | 122.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |
| **BIRGO 3V** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | BIRGO | - | - | - | - | - | - | FL 110 | 250 | - |
| - | TF | LUC | - | 93 | 095.1 | 6,0 | - | FL070 | - | - | 1.0 |
| - | TF | NEKIP | - | 121 | 120.8 | 6,1 | - | - | - | - | 1.0 |



© SIA

# LA MOLE
## SID CONV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
**AFIS :** LA MOLE Information 118.130 (2)
**ATIS :** ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*




### PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : - avant guidage radar, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

En IMC : - avant guidage radar, poursuivre le vol jusqu'à LERMA au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

### *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.*
*- after radar vectoring, join SID directly.*

*IMC : - before radar vectoring, continue flight up to LERMA at assigned FL, then join SID directly.*

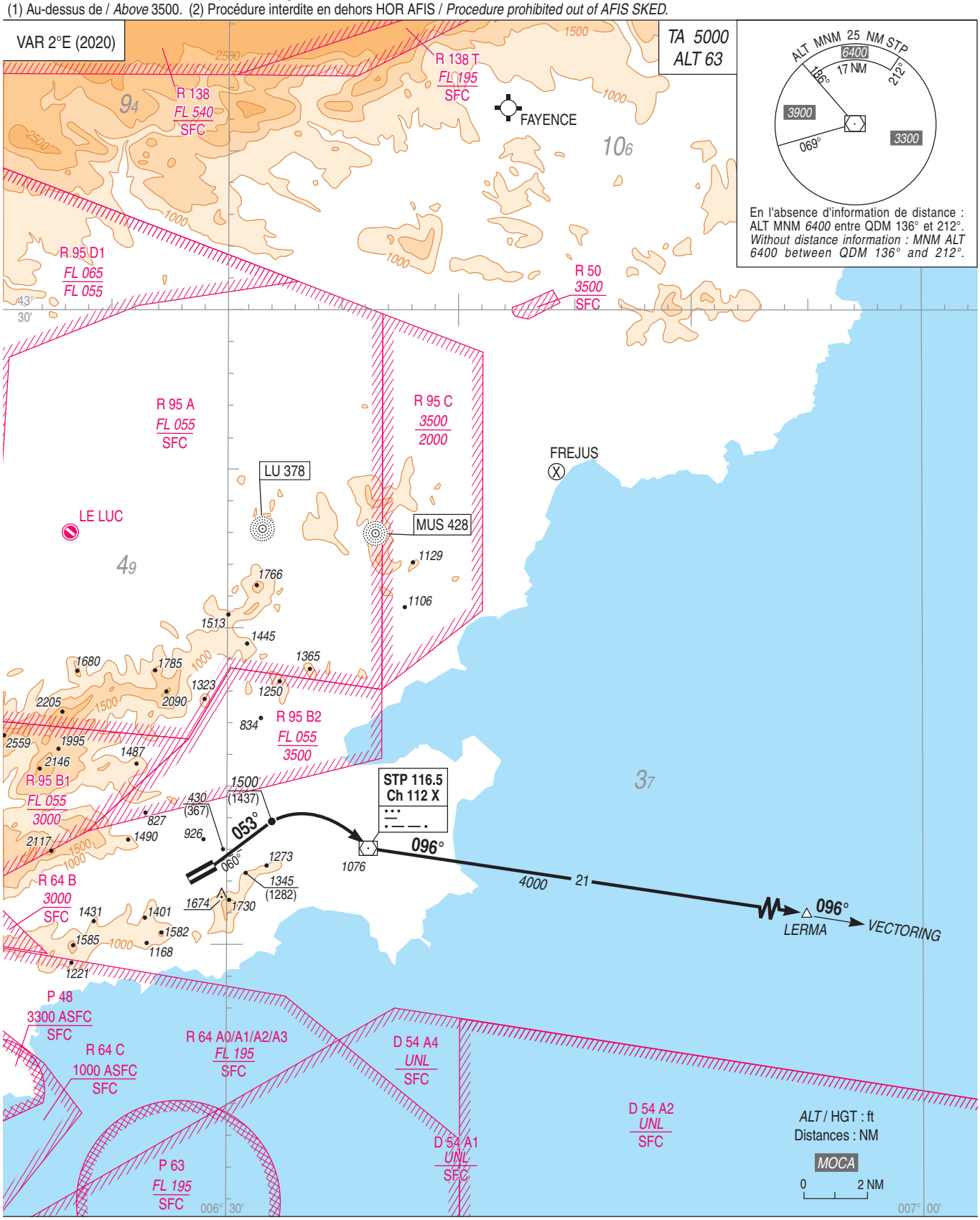
*- after radar vectoring, join SID directly.*

*Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned FL is not compatible with the minimal safety altitude, go through with the climb to the cruising level.*


© SIA

# LA MOLE
## SID CONV Initiaux / *Initial* RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
**AFIS :** LA MOLE Information 118.130 (2)
**ATIS :** ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See* AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV


© SIA

# LA MOLE
# SID CONV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| SID CONV RWY 06 | |
|---|---|
| CAT | A, B |
| PBN Box | - |
| Climb gradient | Abstraction faite des arbres à gauche et à droite à plus de 70m de l'axe de piste et jusqu'à 600m après la DER qui impliquent une pente excessive jusqu'à hauteur 200ft :<br>La pente minimale théorique de montée est 11% due aux arbres sur le relief 039°/ARP, 0.9NM, d'altitude 131m, à maintenir jusqu'à 1800ft AMSL dus au relief boisé à droite du secteur de départ, ensuite, la pente minimale théorique de montée de 3.3% peut s'appliquer.<br><br>*If trees left and right, more than 70m far from runway axis until 600m beyond DER that imply an excessive climb gradient up to 200ft height are disregarded :*<br>*The minimum theoretical climb gradient is 11% due to trees on hill 039°/ARP, 0.9NM, 131m altitude, to be maintained up to 1800ft AMSL due to the hill right of departure sector, then the minimum theoretical climb gradient of 3.3% can apply.* |
| ATS climb gradient | Pente ATS 11% à maintenir jusqu'à 4000ft pour atteindre l'espace aérien contrôlé.<br>*ATS climb gradient 11% to be maintained up to 4000ft to reach controlled airspace.* |
| General RMK | Départs à destination de la Corse :<br>Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX.<br>Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX.<br><br>*Departures to Corsica :*<br>*Turboprops : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX.*<br>*Turbofans : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.* |
| | Espace de classe G jusqu'à 3500ft AMSL.<br>*G class airspace below 3500ft AMSL.* |

| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **PERUS 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers PERUS (293°)<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to PERUS (293°)* | *4000* | RFL > 135 |
| ← | | | |
| ← | | | |
| **OKTET 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers OKTET (345°).<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to follow R 096 STP (096°) to LERMA climbing to 4000 MAX for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to OKTET (345°).* | *4000* | RFL > 195 |
| ← | | | |
| **NOSTA 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers NOSTA (052°)<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to NOSTA (052°)* | *4000* | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LA MOLE
## SID CONV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

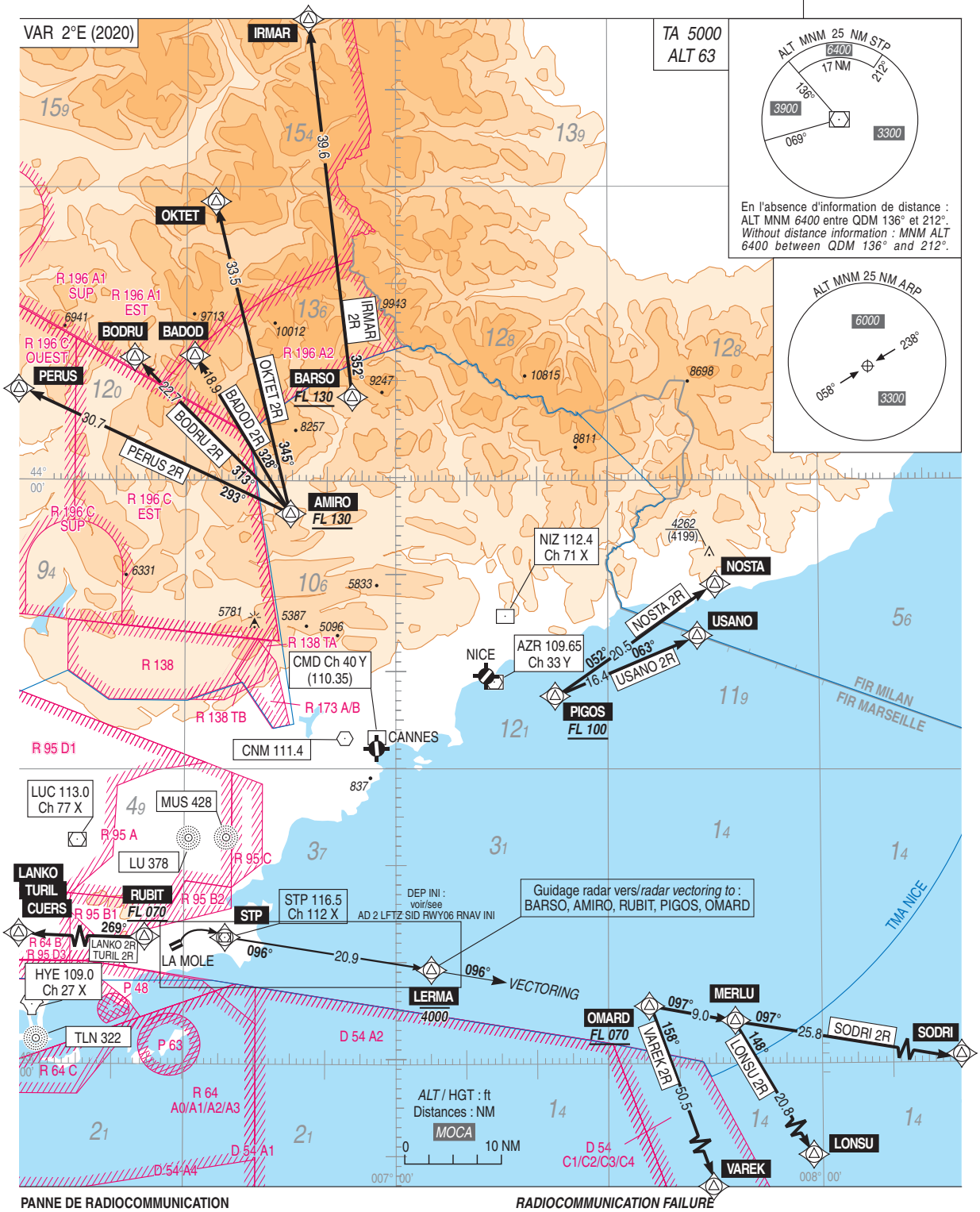
| SID CONV RWY 06 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **USANO 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre le R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers USANO (063°)<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to USANO (063°)* | *4000* | |
| **SODRI 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU puis SODRI (097°)<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU then SODRI (097°)* | *4000* | Voir / *See* General RMK. |
| **LONSU 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU (097°) puis LONSU (148°).<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU (097°) then LONSU (148°).* | *4000* | Voir / *See* General RMK. |
| **VAREK 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers VAREK (158°).<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to VAREK (158°)* | *4000* | Voir / *See* General RMK. |
| **LANKO 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM, puis procéder vers CUERS puis LANKO (269°).<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to CUERS then LANKO (269°).* | *4000* | RFL < 195 |
| **TURIL 2G** | Monter sur la route 053°MAG jusqu'à 1500 (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite vers STP en montée vers *4000* MAX puis suivre R 096 STP (096°) jusqu'à LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM puis procéder vers TURIL (269°).<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right to STP climbing to 4000 MAX then follow R 096 STP (096°) to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to TURIL (269°).* | *4000* | RFL > 195 |

| Omnidirectional departures RWY 06 |
|---|
| NIL |

# LA MOLE
## SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
**AFIS :** LA MOLE Information 118.130 (2)
**ATIS :** ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*




### PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En VMC : - avant guidage radar, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

En IMC : - avant guidage radar, poursuivre le vol jusqu'à LERMA au niveau assigné, rejoindre ensuite l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.
- après guidage radar, rejoindre l'itinéraire de départ de la façon la plus directe.

Note : Dans tous les cas, monter au niveau assigné. Si le dernier niveau assigné n'est pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

### *RADIOCOMMUNICATION FAILURE*

*VMC : - before radar vectoring, turn back in order to land on the aerodrome.*
*- after radar vectoring, join SID directly.*

*IMC : - before radar vectoring, continue flight up to LERMA at assigned FL, then join SID directly.*

*- after radar vectoring, join SID directly.*

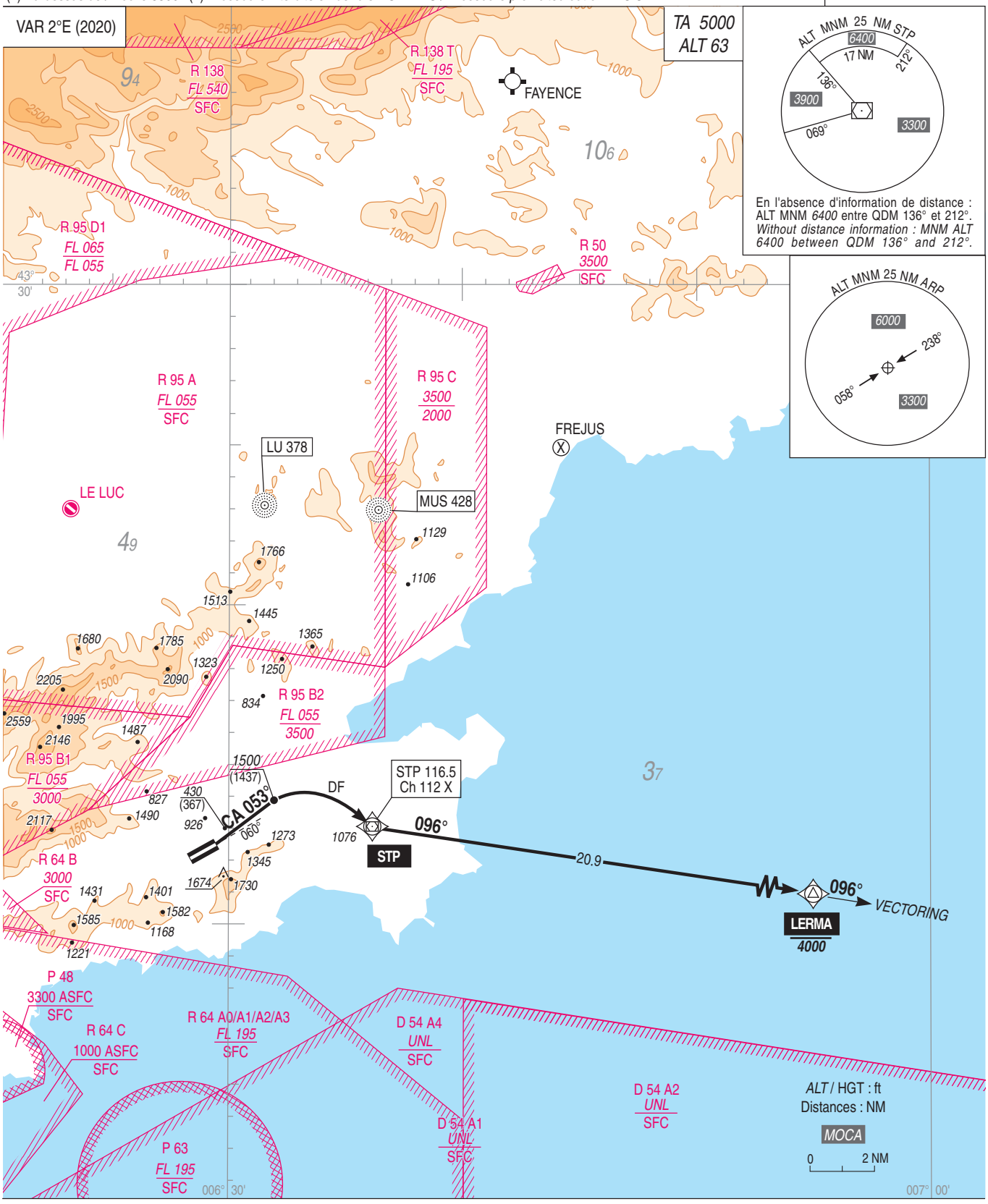
*Note : In any case, climb at the latest assigned level. If the latest assigned FL is not compatible with the minimal safety altitude, go through with the climb to the cruising level.*


© SIA

# LA MOLE
## SID RNAV Initiaux / *Initial* RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

APP : NICE Approche/*Approach* 122.925 (I) (1)
NICE Départ/*Departure* 130.830 (H) - 125.580 (S)
TWR : NIL
**AFIS :** LA MOLE Information 118.130 (2)
**ATIS :** ATIS WEB LA MOLE : https://www.degreane-horizon.cloud/atisweb/lamole/
(1) Au-dessus de / *Above* 3500. (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

**RNAV1**
GNSS seulement / *only*




**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**
Voir AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV

***RADIOCOMMUNICATION FAILURE***
*See* AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV


© SIA

# LA MOLE
## SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| SID RNAV RWY 06 | |
|---|---|
| CAT | A, B |
| PBN Box | RNAV 1 GNSS seulement / only |
| Climb gradient | Abstraction faite des arbres à gauche et à droite à plus de 70m de l'axe de piste et jusqu'à 600m après la DER qui impliquent une pente excessive jusqu'à hauteur 200ft :<br>La pente minimale théorique de montée est 11% due aux arbres sur le relief 039°/ARP, 0.9NM, d'altitude 131m, à maintenir jusqu'à 1800ft AMSL, dus au relief boisé à droite du secteur de départ, ensuite, la pente minimale théorique de montée de 3.3% peut s'appliquer.<br><br>*If trees left and right, more than 70m far from runway axis until 600m beyond DER that imply an excessive climb gradient up to 200ft height are disregarded :*<br>*The minimum theoretical climb gradient is 11% due to trees on hill 039°/ARP, 0.9NM, 131m altitude, to be maintained up to 1800ft AMSL due to the hill right of departure sector, then the minimum theoretical climb gradient of 3.3% can apply.* |
| ATS Climb gradient | Pente ATS 11% à maintenir jusqu'à 4000ft pour atteindre l'espace aérien contrôlé.<br>*ATS climb gradient 11% to be maintained up to 4000ft to reach controlled airspace.* |
| General RMK | Départs à destination de la Corse :<br>Hélices : RFL 130 MAX, excepté destination LFKF : RFL 190 MAX.<br>Réacteurs : RFL 190 MAX, excepté destination LFKC : RFL 130 MAX.<br><br>*Departures to Corsica :*<br>*Turboprops : RFL 130 MAX, except for LFKF : RFL 190 MAX.*<br>*Turbofans : RFL 190 MAX, except for LFKC : RFL 130 MAX.* |
| | Espace de classe G jusqu'à 3500ft AMSL.<br>*G class airspace below 3500ft AMSL.* |

| SID | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
|---|---|---|---|
| **PERUS 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers PERUS.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL130 MNM, then proceed to PERUS.* | *4000* | RFL > 135 |
| **BODRU 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers BODRU.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to BODRU.* | *4000* | RFL > 195 |
| **BADOD 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers BADOD.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to BADOD.* | *4000* | RFL > 195 |
| **OKTET 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à AMIRO au FL 130 MNM, puis procéder vers OKTET.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to AMIRO at FL 130 MNM, then proceed to OKTET.* | *4000* | RFL > 195 |
| **IRMAR 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à BARSO au FL 130 MNM, puis procéder vers IRMAR.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to BARSO at FL 130 MNM, then proceed to IRMAR.* | *4000* | RFL > 195 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

# LA MOLE
## SID RNAV RWY 06
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

| SID RNAV RWY 06 | | | |
|---|---|---|---|
| **SID** | **Itinéraires** / *Routes* | **Clr Initiale** *Initial clearance* | **RMK** |
| **NOSTA 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers NOSTA.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to NOSTA.* | *4000* | |
| **USANO 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à PIGOS au FL 100 MNM puis procéder vers USANO.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to PIGOS at FL 100 MNM, then proceed to USANO.* | *4000* | |
| **SODRI 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU puis SODRI.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU then SODRI.* | *4000* | Voir / *See* General RMK. |
| **LONSU 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers MERLU puis LONSU.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to MERLU then LONSU.* | *4000* | Voir / *See* General RMK. |
| **VAREK 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à OMARD au FL 070 MNM puis procéder vers VAREK.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to OMARD at FL 070 MNM then proceed to VAREK.* | *4000* | Voir / *See* General RMK. |
| **LANKO 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM, puis procéder vers CUERS puis LANKO.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to CUERS then LANKO.* | *4000* | RFL < 195 |
| **TURIL 2R** | Monter sur la route 053° MAG jusqu'à *1500* (1437), Ne pas tourner avant la DER, puis tourner à droite direct vers STP en montée vers *4000* MAX puis vers LERMA en vue d'un guidage jusqu'à RUBIT au FL 070 MNM puis procéder vers TURIL.<br><br>*Climb on course 053°MAG until 1500 (1437), Do not turn before DER, then turn right direct to STP climbing to 4000 MAX then to LERMA for vectoring to RUBIT at FL 070 MNM then proceed to TURIL.* | *4000* | RFL > 195 |

| **Omnidirectional departures RWY 06** |
|---|
| NIL |

# LA MOLE

## STAR secteurs Nord, Est et Sud-Est / *STAR North, East and South-East sectors*

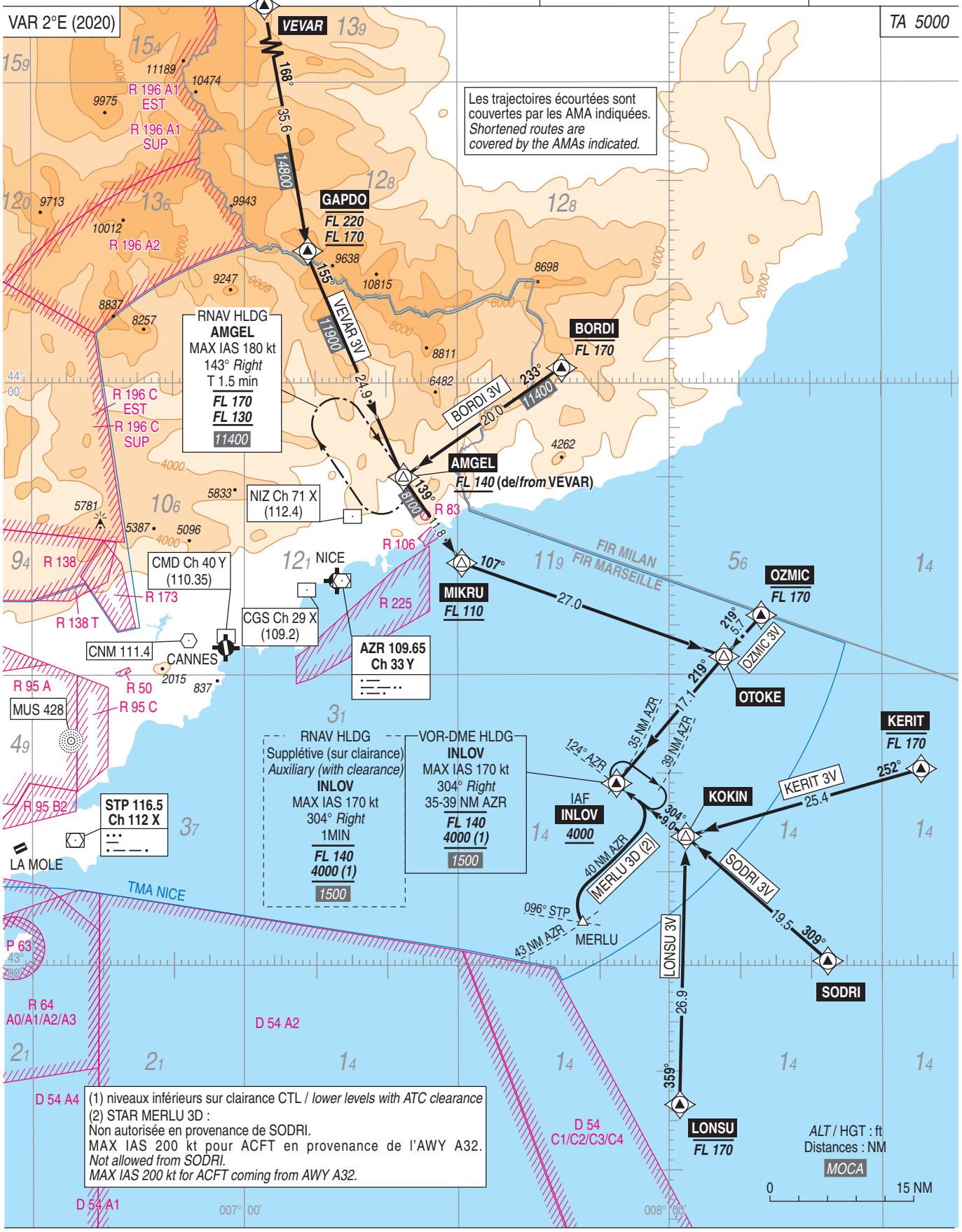
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

**IAF : INLOV**

APP : NICE Approche / *Approach* 124.180 (H) - 122.925 (I) - 125.580 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : LA MOLE Information 118.130

**RNAV 1**
GNSS seulement sauf depuis MERLU (CONV)
*GNSS only except from MERLU (CONV)*

Sur instruction du CTL
*With ATC clearance*






© SIA

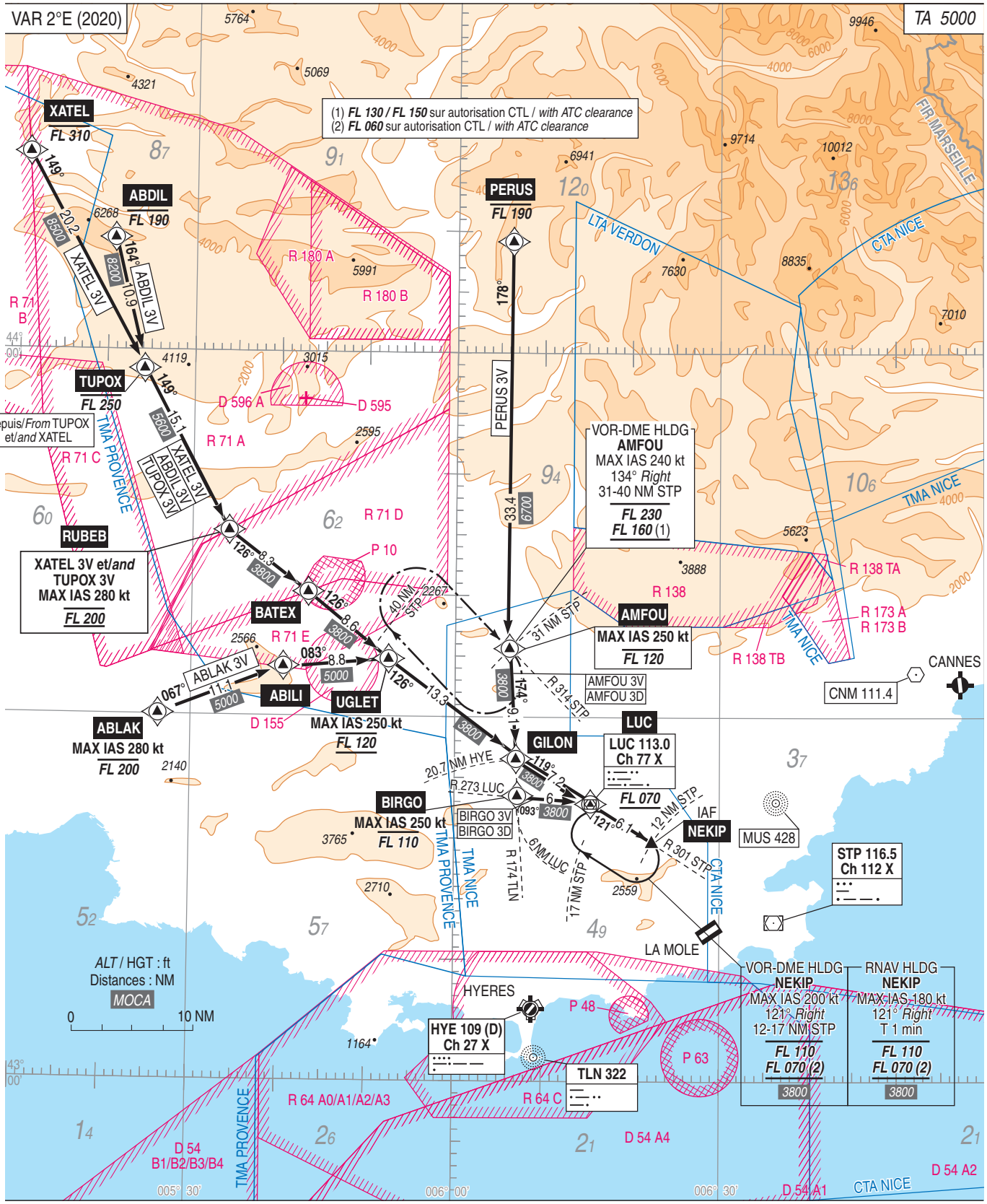
# LA MOLE
## STAR secteur Ouest / *West sector*
## XATEL - ABDIL - TUPOX - ABLAK - PERUS - AMFOU - BIRGO
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

**IAF : NEKIP**

APP : NICE Approche / *Approach* 134.475 (H) - 122.925 (I) - 125.580 (s)
TWR : NIL
**AFIS** : LA MOLE Information 118.130

Sur instruction du CTL / *With ATC clearance*

**RNAV 1**
GNSS seulement sauf BIRGO 3D (CONV) et AMFOU 3D (CONV)
*GNSS only except BIRGO 3D (CONV) and AMFOU 3D (CONV)*






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

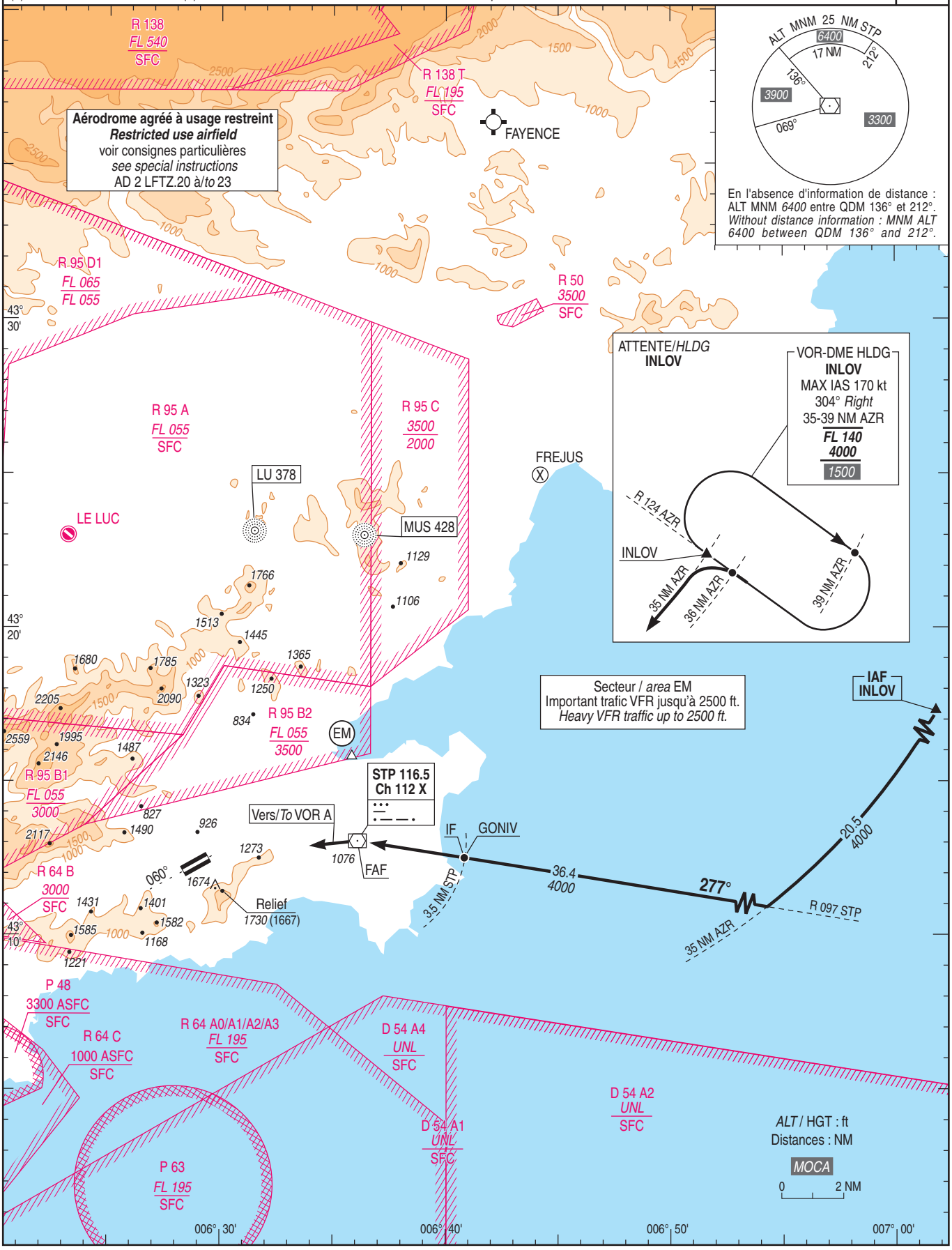
# LA MOLE

CAT A B

*INA* INLOV

APP : NICE Approche/*Approach* 124.180 (1)(I)(Secteur EST/*EAST sector*) - 122.925 (1)(Info Sud) - 125.580 (1)(s)
TWR : NIL
**AFIS :** LA MOLE Information : 118.130 (2)
(1) Au-dessus de / *Above 3500.* (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

VAR
2°E
(2020)






© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*

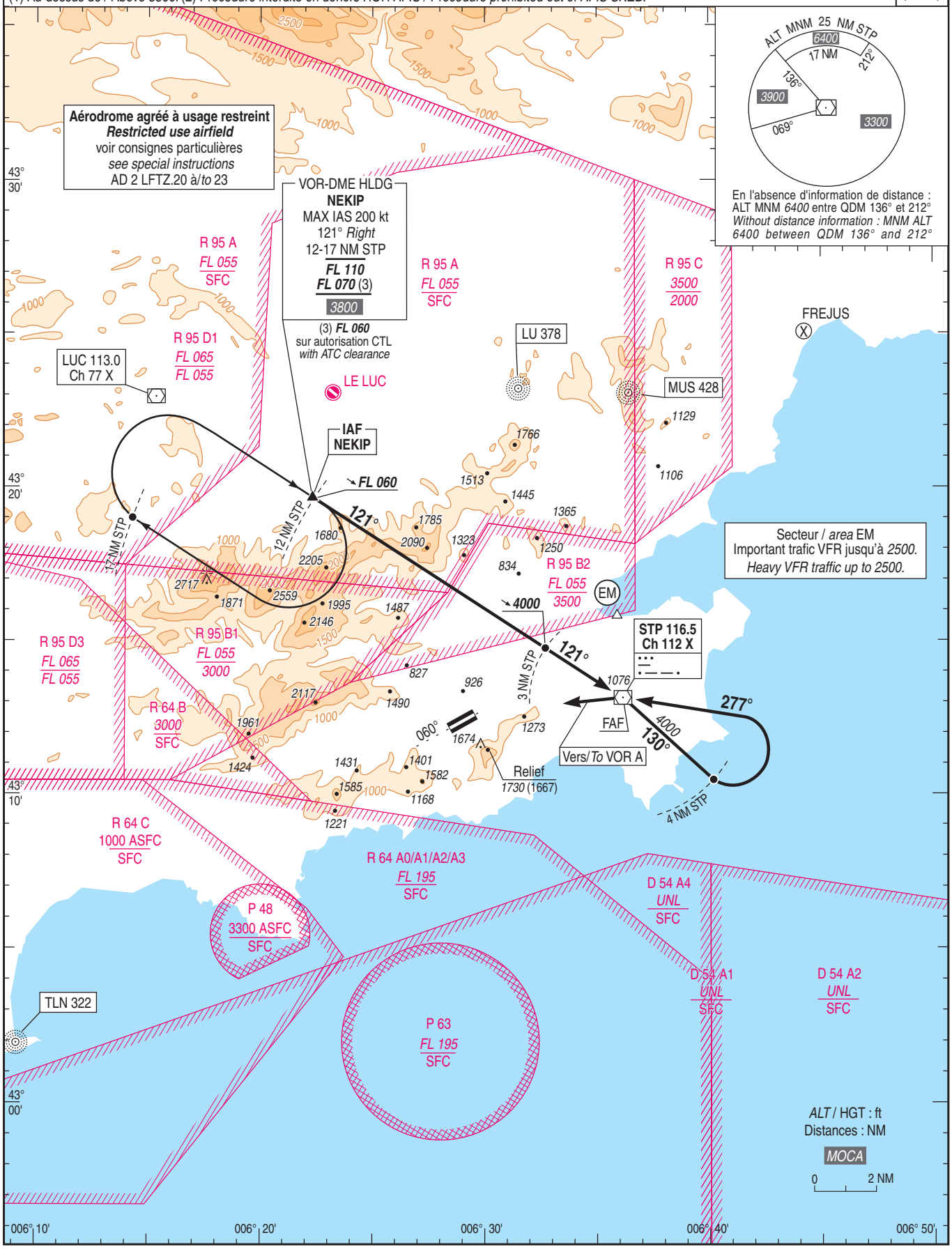
## LA MOLE

CAT A B

*INA* NEKIP

APP : NICE Approche/*Approach* 134.475 (1)(H)(Secteur OUEST/*WEST sector)* - 122.925 (1)(Info Sud) - 125.580 (1)(s)
TWR : NIL
**AFIS :** LA MOLE Information : 118.130 (2)
(1) Au-dessus de / *Above 3500.* (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited out of AFIS SKED.*

VAR
2°E
(2020)






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS

*Instrument approach*

CAT A B

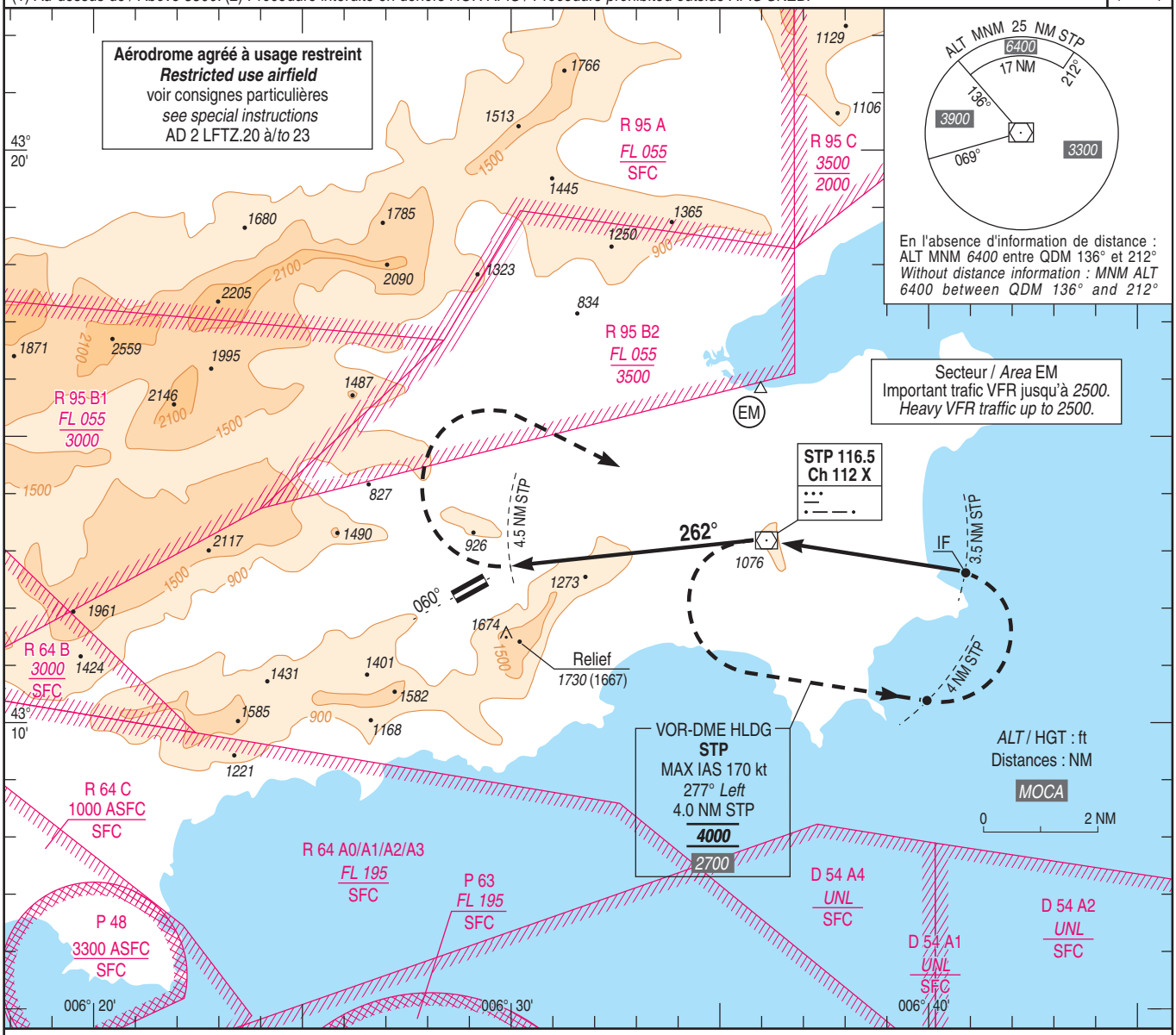
***ALT AD : 63 (3 hPa)**, THR24 : 54, DTHR06 : 62*

# LA MOLE

*FNA* VOR A

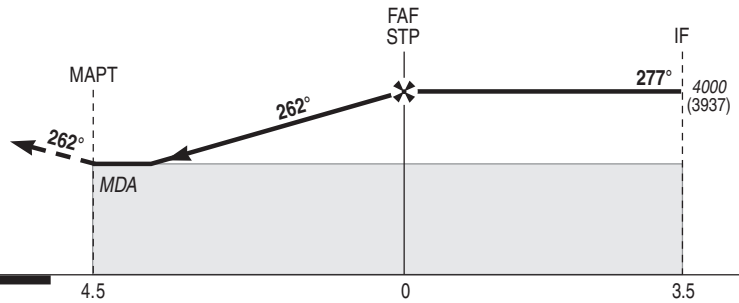
APP : NICE Approche/*Approach* 134.475 (1)(H)(Secteur OUEST/*WEST sector*) - 124.180 (1)(Secteur EST/*EAST sector*) - 122.925 (1)(Info Sud) - 125.580 (1)(s)
TWR : NIL
**AFIS :** LA MOLE Information : 118.130 (2)
(1) Au-dessus de / *Above 3500.* (2) Procédure interdite en dehors HOR AFIS / *Procedure prohibited outside AFIS SKED.*

VAR 2°E (2020)




API : **Au MAPT** tourner à **droite** vers **STP** en montée vers ***3500*** (3437).
A **STP** monter à ***4000*** (3937) et intégrer l'attente.

*Missed approach : **At MAPT** turn **right** to **STP** climbing up to **3500** (3437).*
*At **STP** climbing up to **4000** (3937) and enter holding.*




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

REF HGT : *ALT AD*

| CAT | MVL / *Circling* | |
|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS |
| A B | ***2500*** (2440) | 5000 |

**Nébulosité / *Nebulosity*** : Plafond *2500* et pas de nuages en-dessous de *1500* / *Ceiling 2500 and no clouds under 1500.*

**Exécution de la phase à vue** : maintenir le palier à la MDA (*2500*) jusqu'à la verticale de l'aérodrome et ensuite intégrer la circulation d'aérodrome en se conformant à la carte d'atterrissage à vue (AD 2 LFTZ ATT 01). Pas de descente en-dessous de *2500* dans le secteur Sud de la piste.
***Visual phase execution** : maintain level at MDA (2500) until overhead airfield and then integrate circuit pattern as described in Visual Approach Chart (AD 2 LFTZ ATT 01). Do not descend below 2500 in the South sector of the RWY .*



© SIA

# AD 3 HELISTATIONS

*HELIPORTS*

## AD 3.0 HELISTATIONS

*HELISTATIONS*

**HELISTATIONS ET HELISURFACES**

Les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller :

- soit sur des aérodromes principalement destinés aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant, à des emplacements réservés ou désignés a cet effet ;

- soit sur des aérodromes équipés pour les recevoir exclusivement et qui sont dénommés hélistations ;

- à titre occasionnel, sur des emplacements situés en dehors des aérodromes et qui sont dénommés hélisurfaces.

Les conditions d'utilisation des hélistations et des hélisurfaces sont fixées ci-après :

**1 HELISTATIONS**

Les hélistations sont des aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères. Elles sont classées suivant leur usage aéronautique en :

**a) hélistations ouvertes à la circulation aérienne publique;**

**b) hélistations réservées à l'usage exclusif des administrations de l'Etat ;**

**c) hélistations agréées à usage restreint.**

Parmi les hélistations agrées à usage restreint, certaines sont des hélistations spécialement destinées au transport public à la demande.

Le répertoire ci-après donne les caractéristiques des hélistations.

Les hélistations citées en a), b) et c) sont créées par arrêté ministériel ; les conditions générales d'utilisation de ces hélistations sont celles fixées pour les aérodromes destinés aux aéronefs à voilure fixe (cf AD 1.1-1), à l'exception des hélistations agréées à usage restreint et spécialement destinées au transport public à la demande, créées par arrêté préfectoral.

**2 HELISURFACES**

Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel (nombre de mouvements limité à 200/ an et 20/jour).
Les hélisurfaces ne sont pas considérées comme des aérodromes et leur utilisation est soumise aux conditions suivantes (Arrêté du 6 mai 1995) :

2.1 Les hélisurfaces sont identifiées à l'avance par le pilote commandant de bord. Sauf pour les opérations d'assistance et de sauvetage, le pilote, l'exploitant ou l'utilisateur de l'hélicoptère doit :

- obtenir au préalable l'accord de la personne physique ou morale ayant la jouissance du terrain, d'une part, sur l'utilisation de l'hélisurface, d'autre part, sur l'accessibilité de celle-ci aux représentants de la force publique et aux agents de l'Etat chargés de la vérification des conditions d'utilisation de l'hélicoptère, ainsi qu'aux agents des douanes.

- prendre toute mesure appropriée pour signaler l'existence de l'hélisurface pour éviter les dangers pouvant résulter de son utilisation, notamment si l'hélisurface est accessible au public.

2.2 Les hélisurfaces à terre peuvent être utilisées à des fins de transport public à la demande, de travail aérien ou de vols privés ; elles sont utilisées sans autorisation administrative préalable, sous réserve d'en aviser le directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins compétent ; les opérations de travail aérien agricole et les opérations d'assistance et de sauvetage sont dispensées de cette formalité.

2.3 Les hélisurfaces en mer doivent être situées dans une zone agréée à cet effet par arrêté du préfet maritime.

2.4 Les hélisurfaces sont notamment interdites :
- à l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel, afin d'exécuter certaines opérations de transport public ou de travail aérien ;

- à l'intérieur des zones situées aux abords des aérodromes définies par l'arrêté du 22 février 1971 du ministre chargé des transports, sauf accord de l'autorité responsable de l'aérodrome.

**HELISTATIONS AND HELISURFACES**

Helicopters may land on or take-off from:

- either aerodromes mainly intended for fixed wing aircraft, in case of need, at places specially reserved or designated for this purpose;

- or aerodromes equipped to receive only helicopters, which are called helistations ;

- on an occasional basis: places located outside aerodromes which are called helisurfaces.

The conditions for the use of helistations and helisurfaces are set out as follows:

**1 HELISTATIONS**

Helistations are aerodromes equipped to receive helicopters exclusively. Depending on their aeronautical use, they are classified as follows:

**a) helistations open to public air traffic;**

**b) helistations for the exclusive use of government administrations;**

**c) helistations approved for restricted use ;**

Some helistations approved for restricted use could also be especially set up for charter flights.

The following directory shows the characteristics required for these helistations.

Helistations as mentioned in a), b) and c) are established by ministerial decree; the general conditions for the use of those helistations are the same as those concerning the aerodromes for fixed wing aircraft (ref. AD 1.1-1), except for helistations approved for restricted use and especially set up for charter flights, established by prefectorial decree.

**2 HELISURFACES**

Helisurfaces are not necessarily arranged areas which may be used on an occasionnal basis only (traffic limited to 20 flights a day and 200 flights a year).
Helisurfaces are not regarded as aerodromes and their use is subject to the following requirements (decree of May 06, 1995):

2.1 Helisurface will be identified in advance by the helicopter captain. Except for help and rescue purposes, helicopter pilot, operator or user must also:

- obtain the prior agreement of natural or artificial person possessing the piece of ground, about the use of the helisurface and the right for members of the police force in charge of checking the conditions for use of the helicopter, and customs officers, to access to the helisurface.

- make arrangements to make the public aware of the presence of the helisurface, in order to prevent possible risks arising from its use, especially if the helisurface is a getatable place.

2.2 Ground helisurface can be used for charter flights, aerial work or private flights; and are used without previous authorization by the administration, provide that the concerned "Directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins" shall be notified; agricultural aerial works, so that help and rescue operations are excused from complying with this procedure.

2.3 Helisurface on sea shall be located in area approved by "prefet maritime" decree.

2.4 Helisurfaces are prohibited:
- within the built-up areas, exept on an exceptional basis, for some charter flights or aerial works;

- within areas nearby an airfield which are defined by decree of February 22, 1971, except airfield management agreement.

© Service de l'Information Aéronautique, France

2.5 Les hélisurfaces sont utilisées sous la responsabilité du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère. En conséquence, les exploitants ou propriétaires d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent pouvoir justifier d'une assurance ou d'un cautionnement suffisant couvrant les dommages causés aux tiers.

2.6 Les pilotes d'hélicoptères utilisant des hélisurfaces doivent être titulaires d'une habilitation à utiliser les hélisurfaces, valable sur le territoire national, délivrée par le préfet du département où le pilote est domicilié ou par le préfet de police pour les pilotes résidant à Paris ou à l'étranger.

L'habilitation à utiliser les hélisurfaces est délivrée pour une période maximale de dix ans renouvelable.

2.7 Des restrictions d'utilisation peuvent être édictées par les Préfets. Elles ne sont pas publiées à l'AIP. Il est de la responsabilité des usagers des hélisurfaces de prendre connaissance de ces restrictions auprès des préfectures.

**3 CARTES DES HELISTATIONS :**

Les cartes des hélistations sont regroupés dans un atlas VAC spécifique.

2.5 The use of helisurfaces is the responsability of the helicopter captain or operator. Consequently, helicopter owner or operator must be able to prove an insurance policy or have suretyship adequate for damages to third parties.

2.6 Helicopter pilots using helisurfaces must be enable to use helisurfaces on national territory, by the ''prefet de departement" where pilot reside or by the ''prefet de police" for pilot residing in Paris or abroad;

This licence is issued for a maximum of ten years renewable.

2.7 Restrictions of use of any helisurface can be decided by the competent Prefect. They are not published in the AIP. Users of helisurfaces shall ensure to take due notice of these restrictions by contacting the Prefect services.

**3 HELISTATION CHARTS:**

Helistation charts are included in a specific VAC atlas.


© Service de l'Information Aéronautique, France

Note: The following sections in this chapter are intentionally left blank : AD-3.3, AD-3.4, AD-3.5, AD-3.6, AD-3.7, AD-3.8, AD-3.9, AD-3.10, AD-3.11, AD-3.12, AD-3.13, AD-3.14, AD-3.15, AD-3.16, AD-3.17, AD-3.18, AD-3.19, AD-3.20, AD-3.21, AD-3.22

**AD 3 LFWF.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'hélistations *Heliport Location Indicator and Name***

## LFWF - BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

**AD 3 LFWF.2 Données de l'hélistations *Heliport Data***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°24'12"N 004°31'46"W |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 121 ft |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 22 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 169 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 0°W |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.142°) |
| 6 | Gestionnaire de l'HP / *HP administration* | |
| | Adresse / *Address* | 2 avenue Foch<br>29609 BREST CEDEX |
| | Telephone | 02 98 22 33 33 |
| | FAX | |
| | TELEX | |
| | AFS | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR |
| 8 | ALT | |
| 9 | Dimensions | FATO 30 x 25 TLOF 15 x 15 |
| 10 | Revêtement / *Surface* Résistance / *Strength* | FATO Béton ( 6.6 T )<br>TLOF Béton ( 6.6 T ) |
| 11 | Utilisation | nuit |
| 12 | Heliport type | Transport public à la demande |
| 13 | Exploitant | Centre hospitalier La Cavale Blanche - TEL : 02 98 22 33 33 |
| 14 | Balisage | OUI |
| 15 | Observations / *Remarks* | Trafic : IFR/VFR.<br>Hélistation située dans la CTR BRETAGNE de classe D.<br>Le survol des bâtiments compris dans le secteur des RDL 108° et 238° centré sur l'aire de prise de contact, est interdit.<br>Décollage :<br>- face à l'Ouest : le recul s'effectue suivant la trajectoire d'arrivée, soit 283° (bâtiment à l'Est ALT 150 ft)<br>- face à l'Est : le recul s'effectue suivant la trajectoire d'arrivée, soit 116° (bâtiment à l'Ouest ALT 144 ft)<br>Aire de sécurité : 36 x 31 m. |
| | HOR | NIL |
| | SSLIA | 1 extincteur à poudre 50 kg. 1 extincteur CO2 2 kg. |

**AD 3 LFWF.23 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

**AD 3 LFWF.21** **Procédures de vol / *Flight procedures***

**21.1 CONSIGNES D'EXPLOITATION**

Le responsable opérationnel s'assure que les pilotes autorisés à voler les procédures PinS LFWF respecte les contraintes suivantes :

- Reconnaissance obligatoire de chaque procédure suivant les conditions fixées en partie 3 ;

- L'éloignement du MAPT et de la FATO en centre-ville impose une reconfiguration rapide du système de navigation vers la FATO en base hauteur lors de la prise de contact visuel avec le sol. Cette reconfiguration doit être protocolée via des SOP's (Standard Operating Procedures) décrites par l'opérateur. Les équipages doivent être formés sur ces SOP'S et maintenir une expérience récente.

Une liste nominative des pilotes aptes à voler les procédures PinS LFWF est tenue à jour par le responsable opérationnel et elle est consultable sur demande de l'autorité de surveillance.

**21.2 PROCEDURES**

Si le pilote ne demande pas la priorité, le départ ou l'arrivée peuvent être retardés selon le trafic environnant.

21.2.1 Départ :

Contacter BRETAGNE TWR au 02.98.32.02.32 cinq minutes avant le départ, en précisant son indicatif, destination, heure de départ et priorité médicale éventuelle.

Avant le décollage, contacter BRETAGNE TWR par radio et activer le transpondeur avec le mode C. En cas de difficultés pour contacter BRETAGNE TWR par radio, obtenir la confirmation d'autorisation de départ en téléphonant une nouvelle fois à BRETAGNE TWR.

21.2.2 Arrivée :

Contacter le gestionnaire de l'approche (IROISE ou LANDIVISIAU). Préciser la procédure d'approche désirée ainsi que le degré de priorité médicale.

L'annonce de l'arrivée en finale sur l'hélistation vaut pour clôture du plan de vol.

**21.3 VOLS D'ENTRAINEMENT ET DE FORMATION DES EQUIPAGES**

PPR 24HR jour ouvrable à sna-o-cca-lfrb-ld@aviation-civile.gouv.fr

Dans le cadre de la formation des équipages, les procédures PinS ne pourront être volées qu'en conditions VMC.

La demande d'exploitation des procédures doit être adressée à la DSAC Ouest : Aéroport Brest-Bretagne - CS 20301 Guipavas 29806 BREST Cedex 9 et par mail à : dsac-o-ana-na-ld@aviation-civile.gouv.fr

***21.1 OPERATING INSTRUCTIONS***

*The Operations Manager shall ensure that pilots authorised to fly PinS LFWF procedures comply with the following conditions :*

*- Mandatory recognition of each procedure in accordance with the conditions set out in part 3 ;*

*- The distance of the MAPT and the FATO in the city centre requires a rapid reconfiguration of the navigation system to the FATO at base height when making visual contact with the ground. This reconfiguration must be logged via SOP's (Standard Operating Procedures) described by the operator. Crews must be trained on these SOP's and maintain recent experience.*

*A nominated list of pilots qualified to fly LFWF PinS procedures is maintained by the Operations Manager and is available for inspection by the Authority on request.*

***21.2 PROCEDURES***

*If the pilot does not request priority, departure or arrival may be delayed depending on the surrounding traffic.*

*21.2.1 Departure :*

*Contact BRETAGNE TWR on 02.98.32.02.32 five minutes before departure, giving his callsign, destination, departure time and any medical priority.*

*Before take-off, contact BRETAGNE TWR by radio and activate the transponder with mode C. In case of difficulty contacting BRETAGNE TWR by radio, obtain confirmation of departure authorization by calling by telephone BRETAGNE TWR again.*

*21.2.2 Arrival :*

*Contact the approach manager (IROISE or LANDIVISIAU). Specify the desired approach procedure and the degree of medical priority.*

*The announcement of the final arrival at the heliport is the closing of the flight plan.*

***21.3 CREW TRAINING AND INSTRUCTION FLIGHTS***

*PPR 24HR working day at sna-o-cca-lfrb-ld@aviation-civile.gouv.fr*

*As part of crew training, PinS procedures can only be flown in VMC conditions.*

*Request for operation of procedures must be sent to DSAC West : Aéroport Brest-Bretagne - CS 20301 Guipavas 29806 BREST Cedex 9 and by e-mail at : dsac-o-ana-na-ld@aviation-civile.gouv.fr*

© Service de l'Information Aéronautique, France

**DATA**

**BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE**

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MATER | REF ENR 4.4 | | X | | | X |
| FWF26 | 48°25'20.3"N | 004°24'17.9"W | X | | | X |
| FWF08 | 48°23'43.4"N | 004°39'30.2"W | X | | | X |
| IWF26 | 48°25'51.4"N | 004°19'50.6"W | X | | | X |
| IWF08 | 48°22'53.5"N | 004°44'28.8"W | X | | | X |
| MWF26 | 48°24'42.7"N | 004°29'39.1"W | X | | | X |
| MWF08 | 48°24'35.9"N | 004°34'15.0"W | X | | | X |
| WF712 | 48°26'15.0"N | 004°16'26.5"W | X | | | X |
| WF714 | 48°23'35.5"N | 004°19'15.1"W | X | | | X |
| WF716 | 48°28'01.3"N | 004°20'24.7"W | X | | | X |
| WF720 | 48°24'29.2"N | 004°31'34.1"W | X | | | X |
| WF722 | 48°27'00.3"N | 004°29'08.5"W | X | | | X |
| WF812 | 48°22'15.4"N | 004°48'15.7"W | X | | | X |
| WF814 | 48°20'18.4"N | 004°44'52.7"W | X | | | X |
| WF820 | 48°24'56.0"N | 004°32'13.7"W | X | | | X |
| WF822 | 48°27'23.1"N | 004°41'38.9"W | X | | | X |
| TLOF | 48°24'11.90"N | 004°31'45.92"W | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| WF400 | 48°24'55.4"N | 004°28'01.3"W | X | | X | |
| WF404 | 48°24'55.4"N | 004°24'54.0"W | X | | X | |
| WF410 | 48°25'11.7"N | 004°16'22.0"W | X | | X | |
| WF500 | 48°24'52.5"N | 004°33'56.6"W | X | | X | |
| WF504 | 48°24'41.6"N | 004°37'50.2"W | X | | X | |
| WF506 | 48°24'35.4"N | 004°40'00.0"W | X | | X | |
| WF510 | 48°24'18.4"N | 004°45'55.2"W | X | | X | |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE**
**PRECODING RNP** 077

**RNP 077**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.13°W | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA MATER | IF | MATER | - | | | | | 2000 | | 120 | | - |
| | TF | IWF08 | - | 158 | 157.3 | 4.3 | | | | | | 1,0 |
| INA WF812 | IF | WF812 | - | | | | | 2000 | | 120 | | - |
| | TF | IWF08 | - | 077 | 075.8 | 2.6 | | | | | | 1,0 |
| INA WF814 | IF | WF814 | - | | | | | 2000 | | 120 | | - |
| | TF | IWF08 | - | 007 | 005.9 | 2.6 | | | | | | 1,0 |
| APCH | IF | IWF08 | - | | | | | | | | | - |
| | TF | FWF08 | - | 077 | 075.9 | 3.4 | | 2000 | 2000 | 90 | | 1,0 |
| | TF | MWF08 | Y | 077 | 075.9 | 3.6 | | | | | -3,6 | 0,3 |
| | TF | WF820 | Y | 077 | 076.0 | 1.4 | | | | | | 1,0 |
| | DF | WF822 | - | | | | L | | | 90 | | 1,0 |
| | TF | MATER | - | 263 | 262.3 | 3.6 | | 2000 | | 120 | | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE**
**PRECODING RNP** 261

**RNP 261**

| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2020 1.13°W | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | Navigation Accuracy (NM) |
| INA WF712 | IF | WF712 | - | | | | | 2400 | | 120 | | - |
| | TF | IWF26 | - | 261 | 260.2 | 2.3 | | 2000 | | | | 1,0 |
| INA WF714 | IF | WF714 | - | | | | | 2200 | | 120 | | - |
| | TF | IWF26 | - | 351 | 350.1 | 2.3 | | 2000 | | | | 1,0 |
| INA WF716 | IF | WF716 | - | | | | | 2100 | | 120 | | - |
| | TF | IWF26 | - | 171 | 170.1 | 2.2 | | 2000 | | | | 1,0 |
| APCH | IF | IWF26 | - | | | | | | | | | - |
| | TF | FWF26 | - | 261 | 260.1 | 3.0 | | 2000 | 2000 | 90 | | 1,0 |
| | TF | MWF26 | Y | 261 | 260.1 | 3.6 | | | | | -3,5 | 0,3 |
| | TF | WF720 | Y | 261 | 260.0 | 1.3 | | | | | | 1,0 |
| | DF | WF722 | - | | | | R | | | 90 | | 1,0 |
| | TF | WF716 | - | 081 | 080.0 | 5.9 | | 2100 | | 120 | | 1,0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

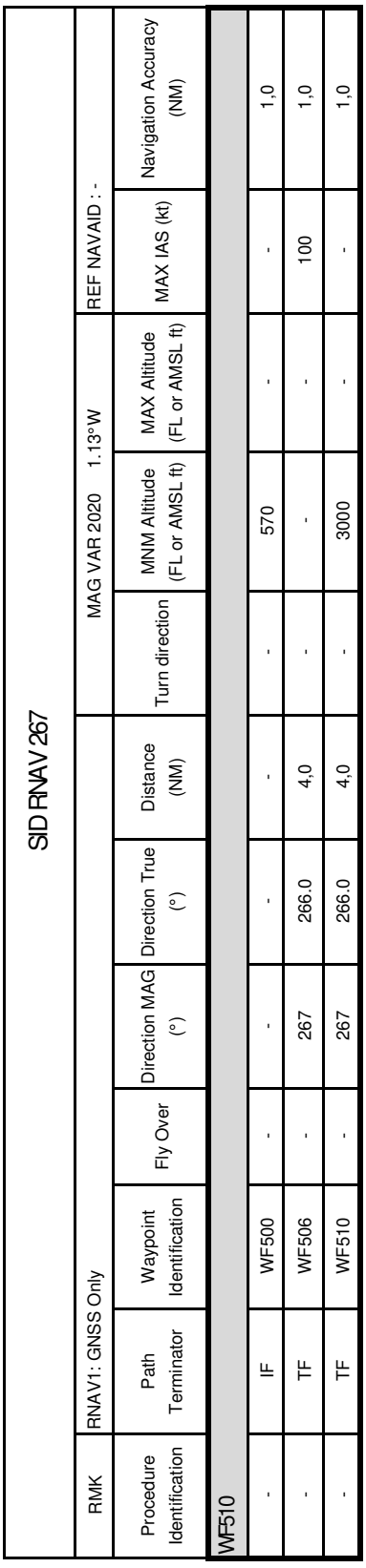
**BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE**
**SID RNAV 091**
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

**SID RNAV 091**

| RMK | RNAV1: GNSS Only | | | | | | MAG VAR 2020 1.13°W | | | REF NAVAID : - | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Navigation Accuracy (NM) |
| **WF410** | | | | | | | | | | | |
| - | IF | WF400 | - | - | - | - | - | 640 | - | - | 1.0 |
| - | TF | WF404 | - | 091 | 090.0 | 2.1 | - | - | - | 100 | 1.0 |
| - | TF | WF410 | - | 088 | 087.2 | 5.7 | - | 3000 | - | - | 1.0 |

© Service de l'Information Aéronautique, France

**BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE**
**SID RNAV 267**
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)



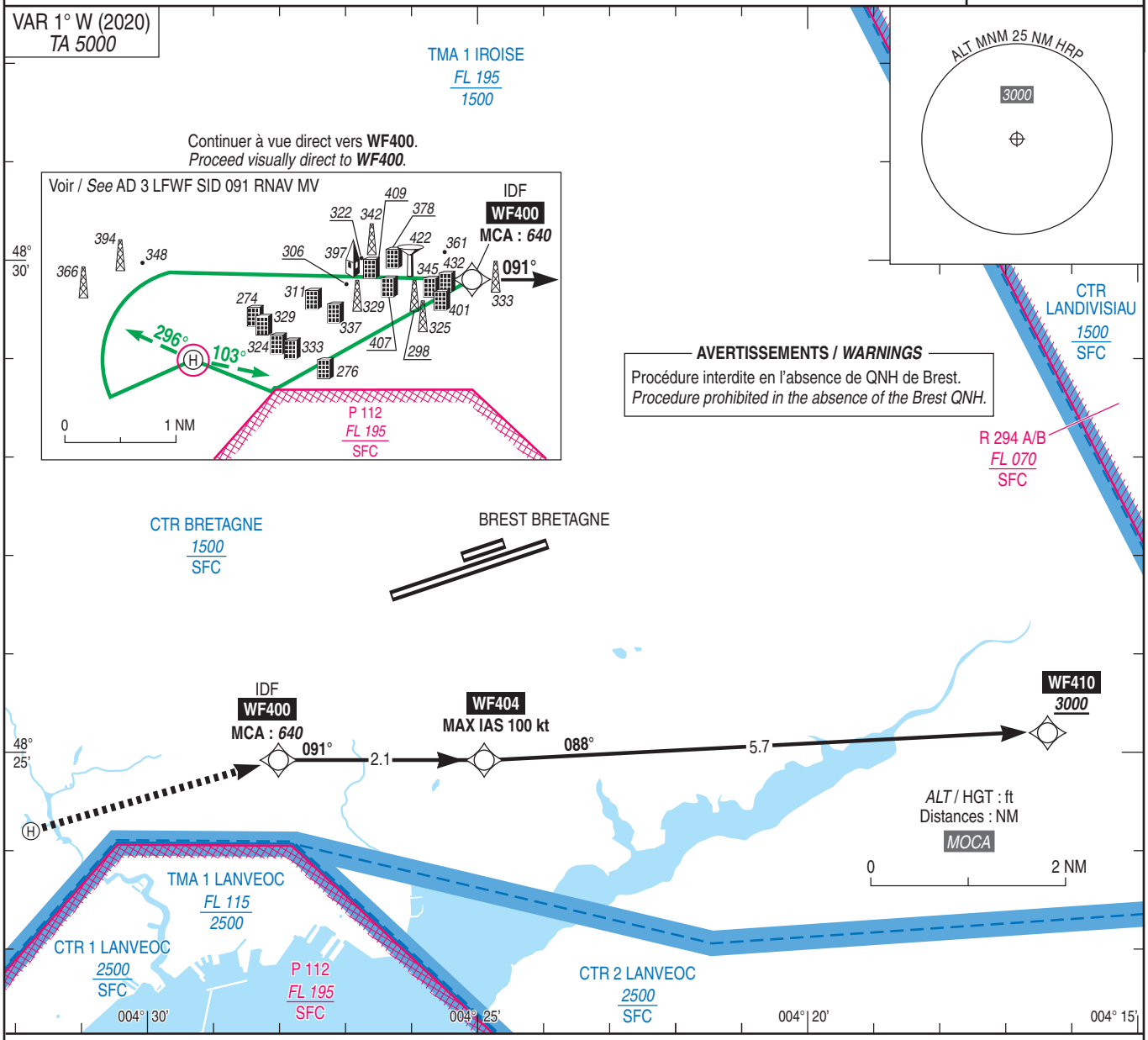
# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE
## SID RNAV 091
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

Procédure réservée aux opérateurs autorisés par la DSAC Ouest.
*Procedure reserved for operators approved by DSAC Ouest.*

(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




| PDG MNM | ft/min at GS | | | | MNM climb ft/NM |
|---|---|---|---|---|---|
| | 60 kt | 70 kt | 80 kt | 90 kt | |
| VSDG : 5 % | 305 | 355 | 405 | 455 | 305 |

Départ / *Departure* **WF410** : Continuer à vue pour rejoindre **WF400 (MCA : 640)**.
Monter ***3000*** jusqu'à **WF404**, puis jusqu'à **WF410**.
Si nécessaire, poursuivre la montée après **WF410** vers l'altitude de sécurité EN ROUTE.

*Proceed visually to join **WF400 (MCA : 640)**.*
*Climb **3000** to **WF404**, then to **WF410**.*
*If necessary, continue climbing after **WF410** to the EN ROUTE safety altitude.*

Observations / *Remarks* : Panne ou perte de guidage GNSS durant le départ.
*GNSS guidance failure or loss during departure* : voir / *see* AIP ENR 1.5


© SIA

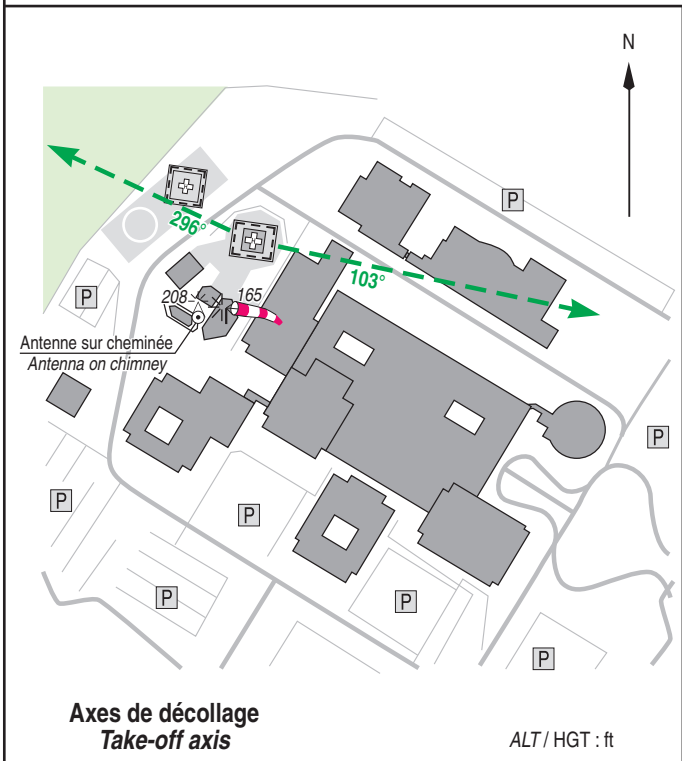
# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE
## SID RNAV 091

(Protégés pour / *Protected for* CAT H) MANOEUVRING VISUAL

ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

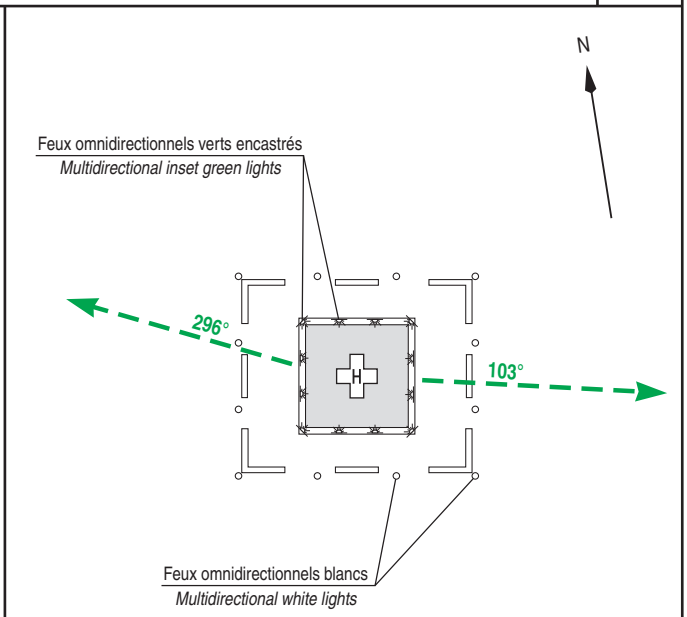
(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

VAR
1° W
(2020)

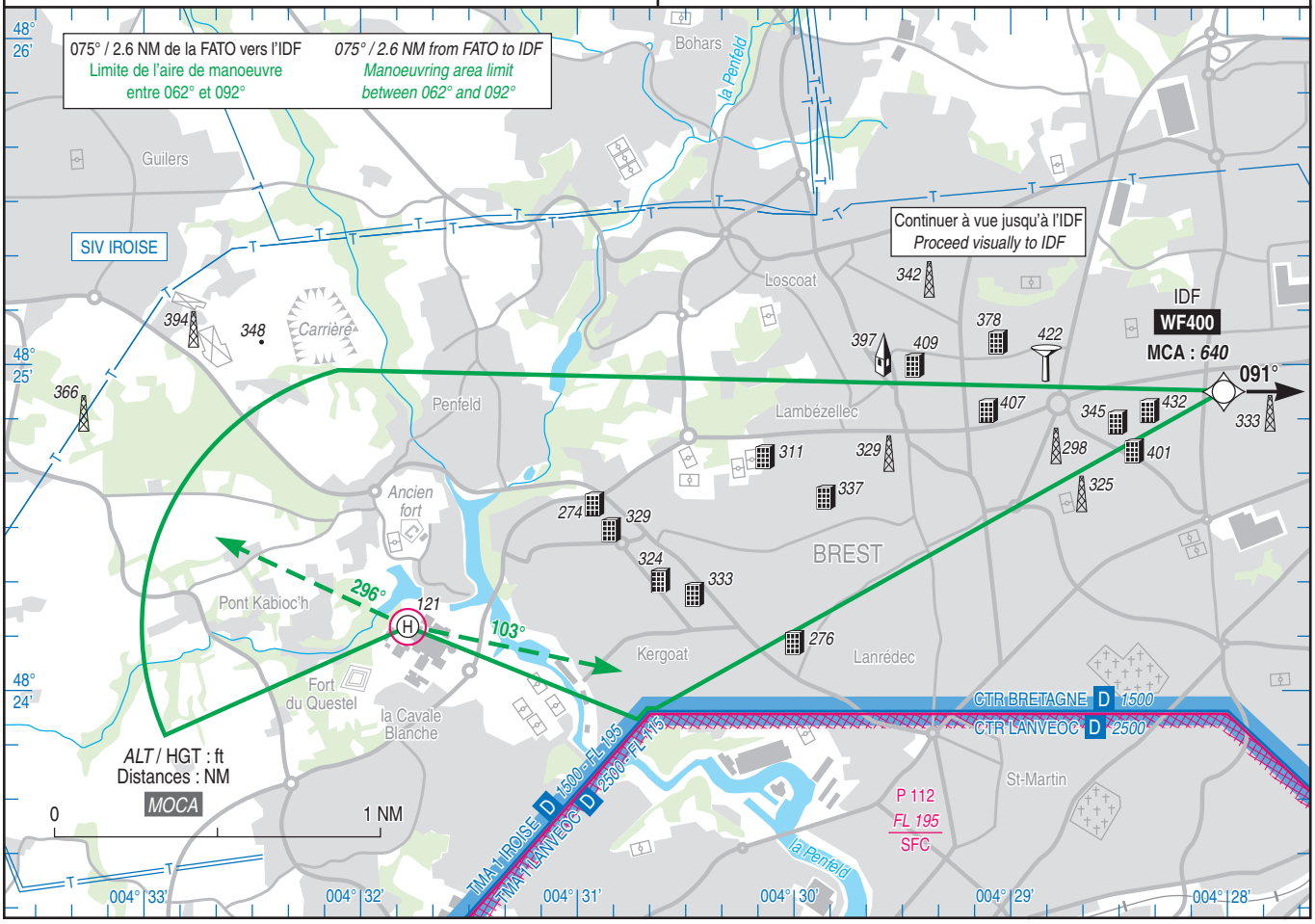



**Axes de décollage**
***Take-off axis***

*ALT* / HGT : ft




FATO : 30 x 25 m
TLOF : 15 x 15 m






© SIA

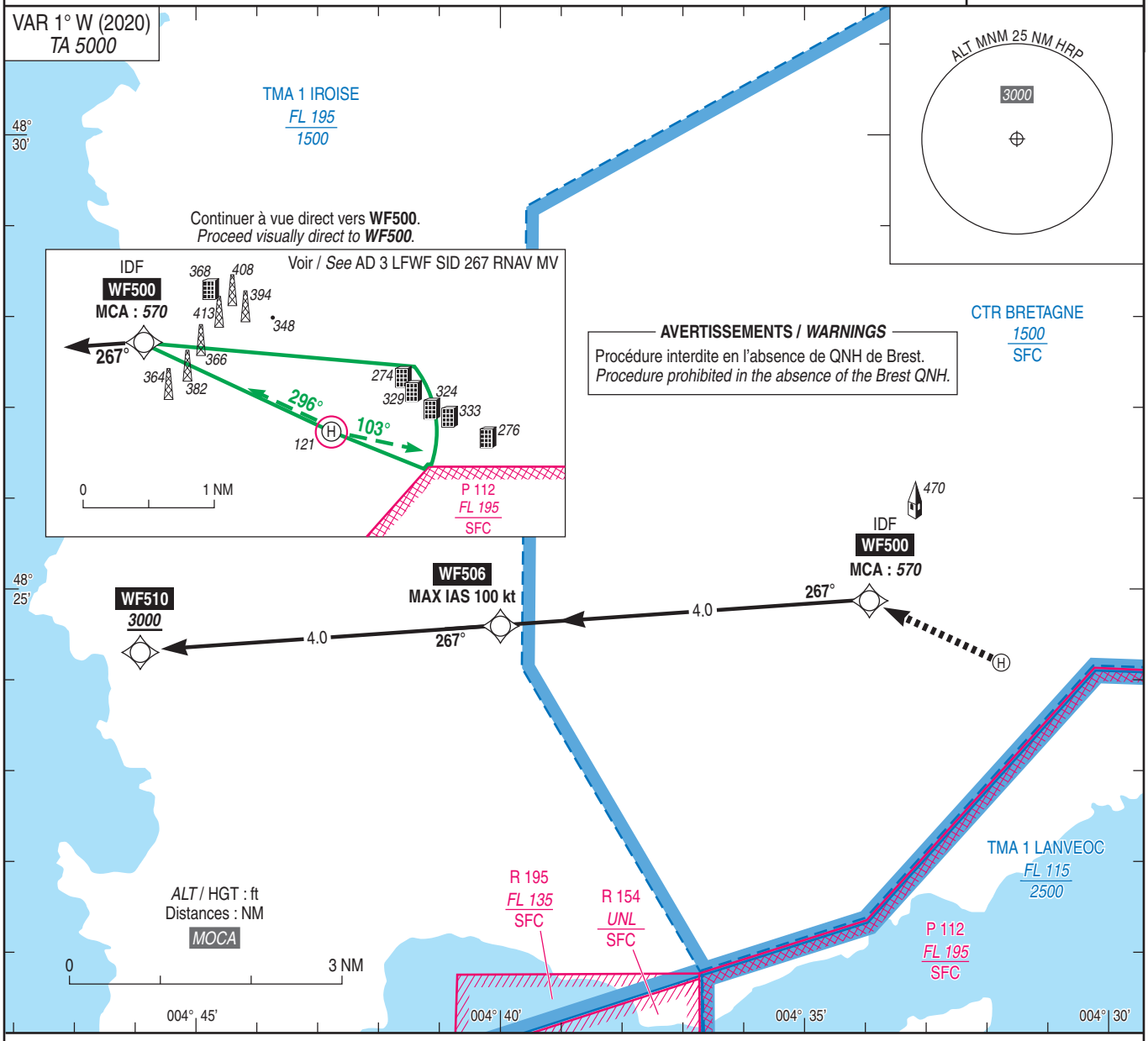
# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE
## SID RNAV 267
(Protégés pour / *Protected for* CAT H)

ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

Procédure réservée aux opérateurs autorisés par la DSAC Ouest.
*Procedure reserved for operators approved by DSAC Ouest.*

(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

**RNAV 1**
GNSS seulement / *only*




| PDG MNM | ft/min at GS | | | | MNM climb ft/NM |
|---|---|---|---|---|---|
| | 60 kt | 70 kt | 80 kt | 90 kt | |
| 5 % | 305 | 355 | 405 | 455 | 305 |
| 5.9 % | 360 | 420 | 145 | 540 | 360 |

Départ / *Departure* **WF510** : Continuer à vue pour rejoindre **WF500 (MCA : 570)**
Monter ***3000*** jusqu'à **WF506**, puis jusqu'à **WF510**.
Pente ATS : **5.9 %** jusqu'à ***2000***.

*Proceed visually to join **WF500 (MCA : 570)***
*Climb **3000** to **WF506**, then to **WF510**.*
*ATS slope : **5.9 %** up to **2000**.*

Observations / *Remarks* : Panne ou perte de guidage GNSS durant le départ.
*GNSS guidance failure or loss during departure* : voir / *see* AIP ENR 1.5

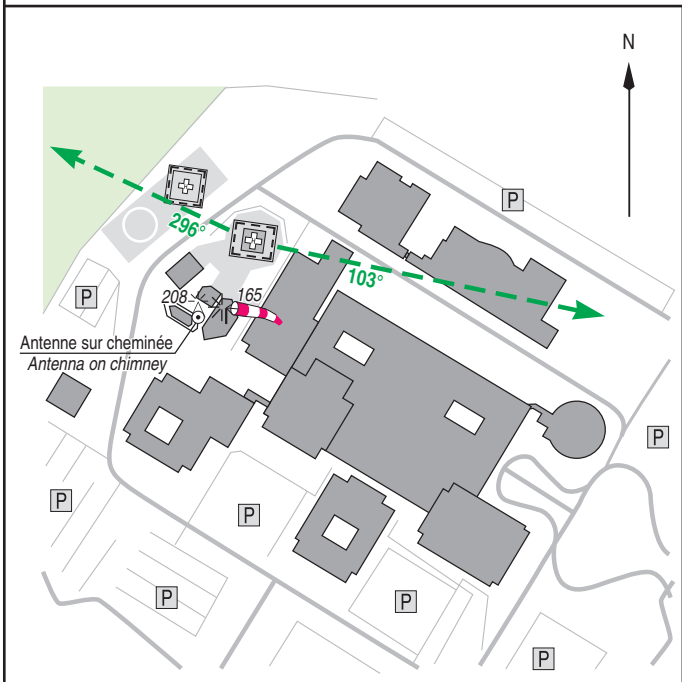

© SIA

# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE
## SID RNAV 267
(Protégés pour / *Protected for* CAT H) MANOEUVRING VISUAL

ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

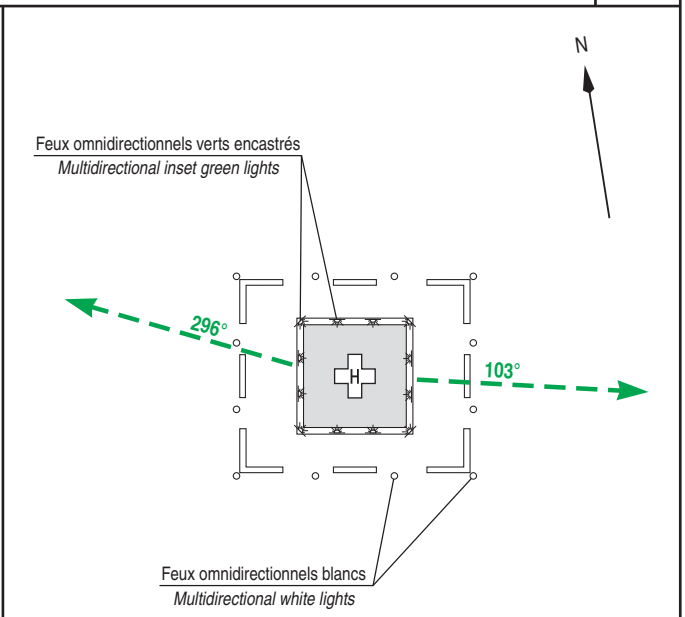
(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

VAR
1° W
(2020)

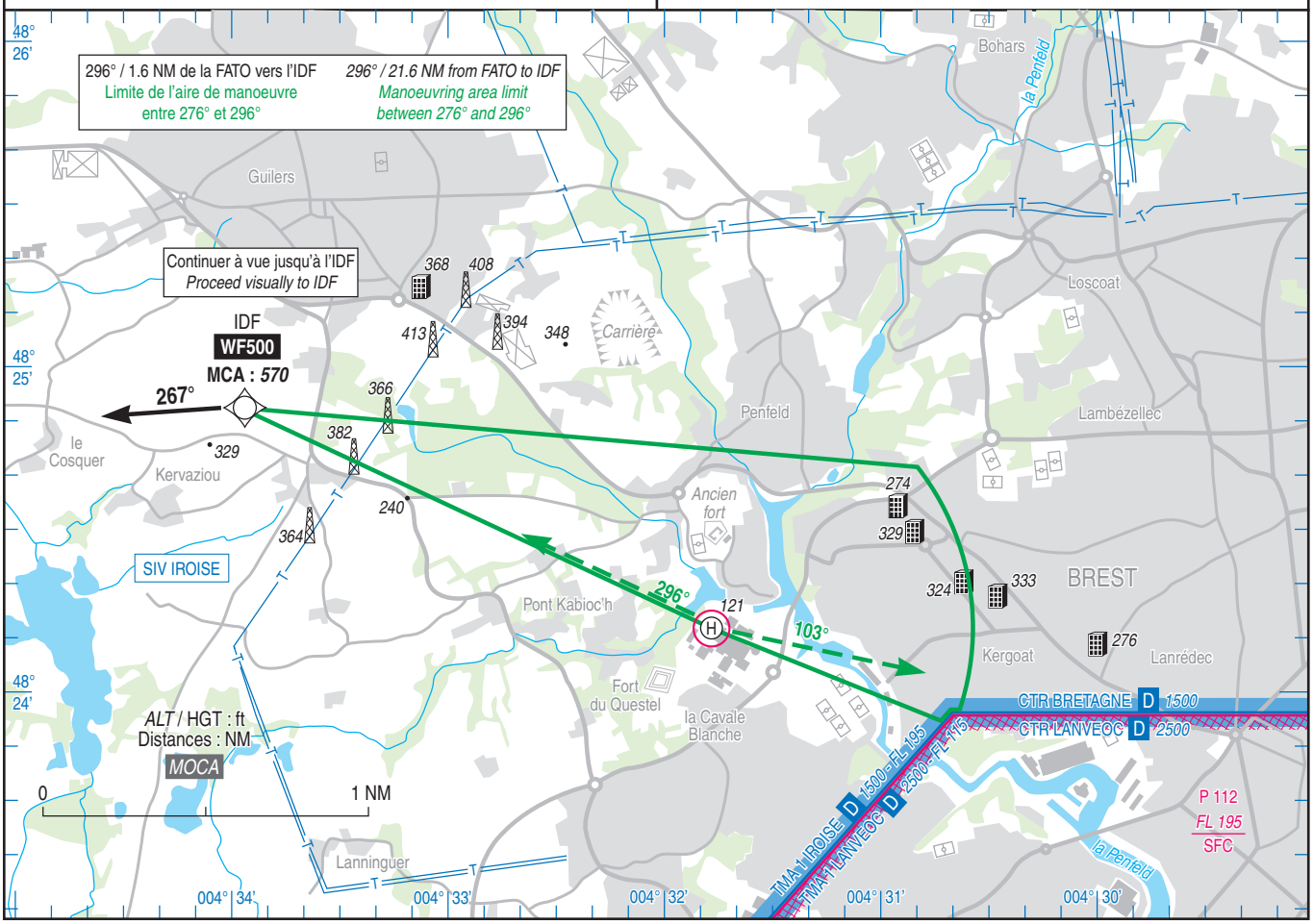



**Axes de décollage**
***Take-off axis***

*ALT* / HGT : ft




FATO : 30 x 25 m
TLOF : 15 x 15 m






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT H
***ALT HRP : 121 (5 hPa)***

# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

**RNP 077**

ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

Procédure réservée aux opérateurs autorisés par la DSAC Ouest.
*Procedure reserved for operators approved by DSAC Ouest.*

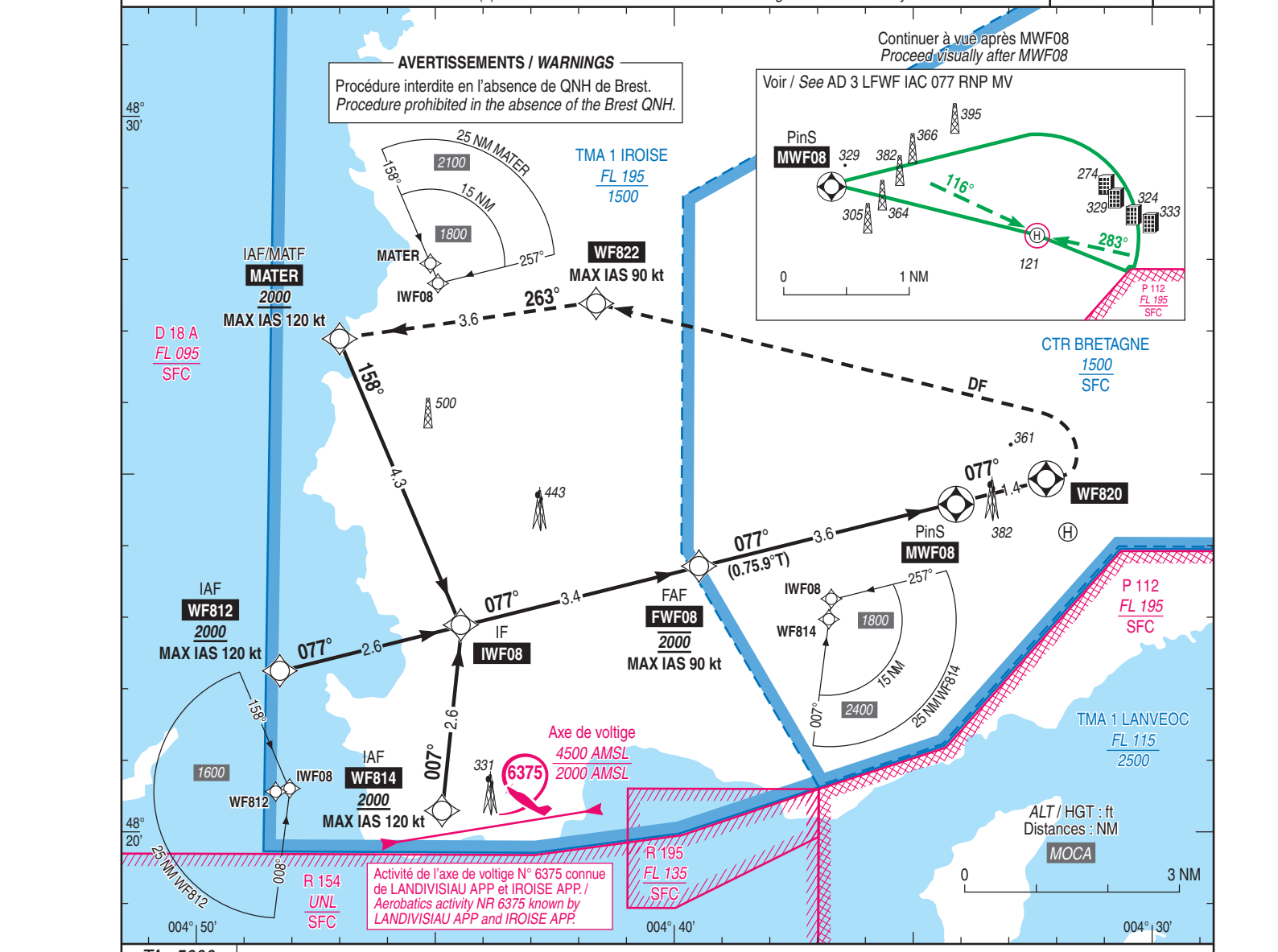
(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

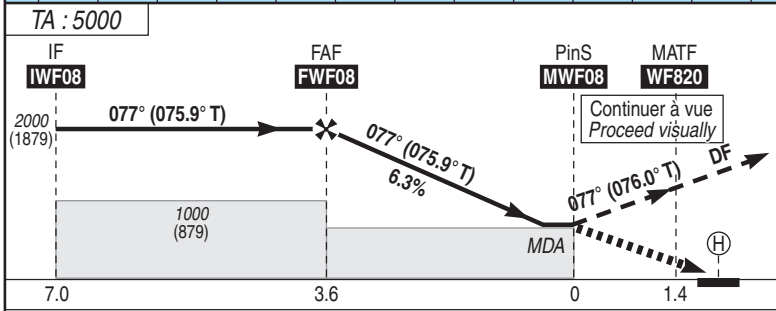
**RNP APCH** | VAR 1° W (2020)

**AVERTISSEMENTS / *WARNINGS***
Procédure interdite en l'absence de QNH de Brest.
*Procedure prohibited in the absence of the Brest QNH.*

Continuer à vue après MWF08
*Proceed visually after MWF08*

Voir / *See* AD 3 LFWF IAC 077 RNP MV




API : Monter jusqu'à **WF820 (MAG 077°)**, puis tourner à **gauche** direct jusqu'à **WF822 (MAX IAS 90 kt)**, puis **MATER (MAX IAS 120 kt)** en montée vers ***2000*** (1879) ou **suivre les instructions du contrôle**.

*Missed APCH : Climb to **WF820 (MAG 077°)**, then turn **left** direct to **WF822 (MAX IAS 90 kt)**, then **MATER (MAX IAS 120 kt)** climbing to **2000** (1879) or **follow ATC instructions**.*

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.*
REF HGT : *ALT HRP*

| CAT | LNAV | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| H | ***640*** (520) | 3200 | 511 |

| **DIST MWF08** | **NM** | **3** | **2** | **1** |
|---|---|---|---|---|
| | ***ALT*** | ***1770*** | ***1380*** | ***1000*** |
| | (HGT) | (1649) | (1259) | (879) |

Observations / *Remarks* : panne ou perte de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance failure or loss during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5

| FAF - PinS | 60 kt | 70 kt | 80 kt | 90 kt | 100 kt | 110 kt | 120 kt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 3 min 36 | 3 min 06 | 2 min 42 | 2 min 24 | 2 min 10 | 1 min 58 | 1 min 48 |
| VSP (ft/min) | 385 | 445 | 510 | 575 | 640 | 700 | 765 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT H
***ALT HRP : 121 (5 hPa)***

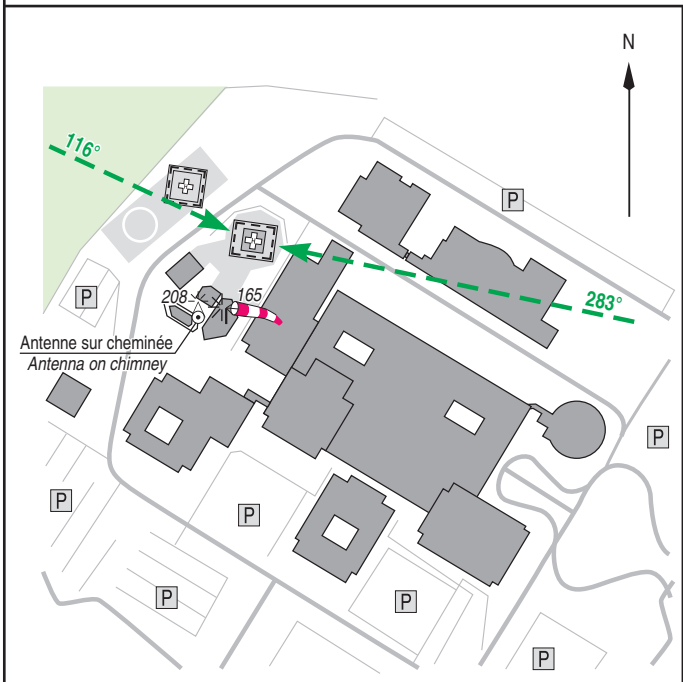
# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

MANOEUVRING VISUAL

ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

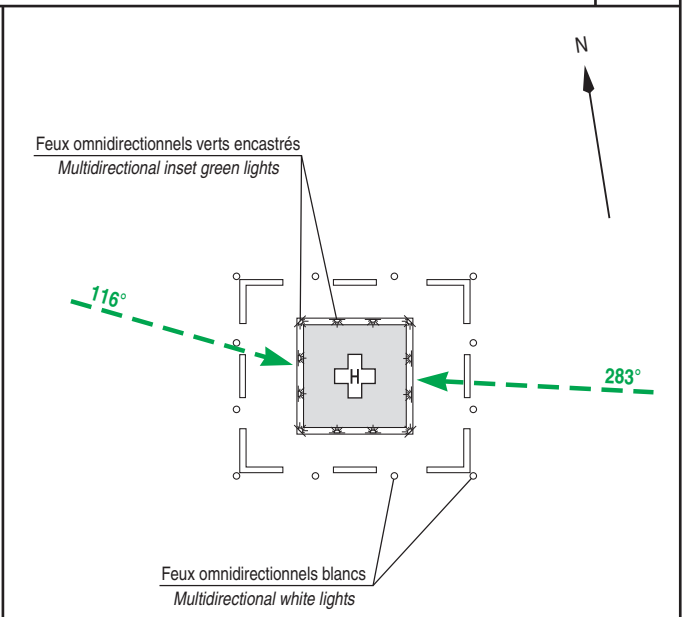
(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

VAR
1° W
(2020)

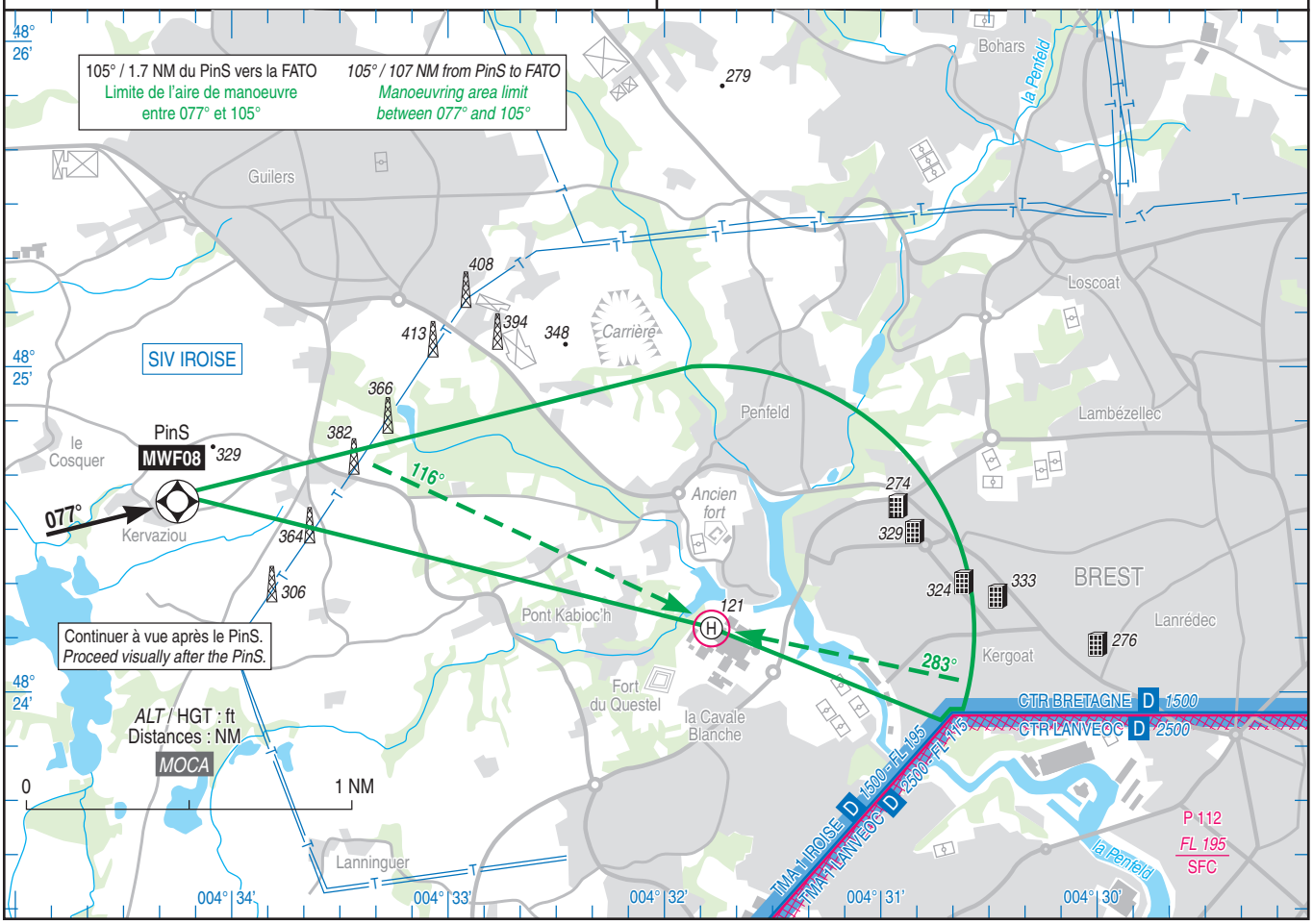



**Axes d'approche**
***Approach axis***

*ALT* / HGT : ft




FATO : 30 x 25 m
TLOF : 15 x 15 m






© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT H
***ALT HRP : 121 (5 hPa)***

# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

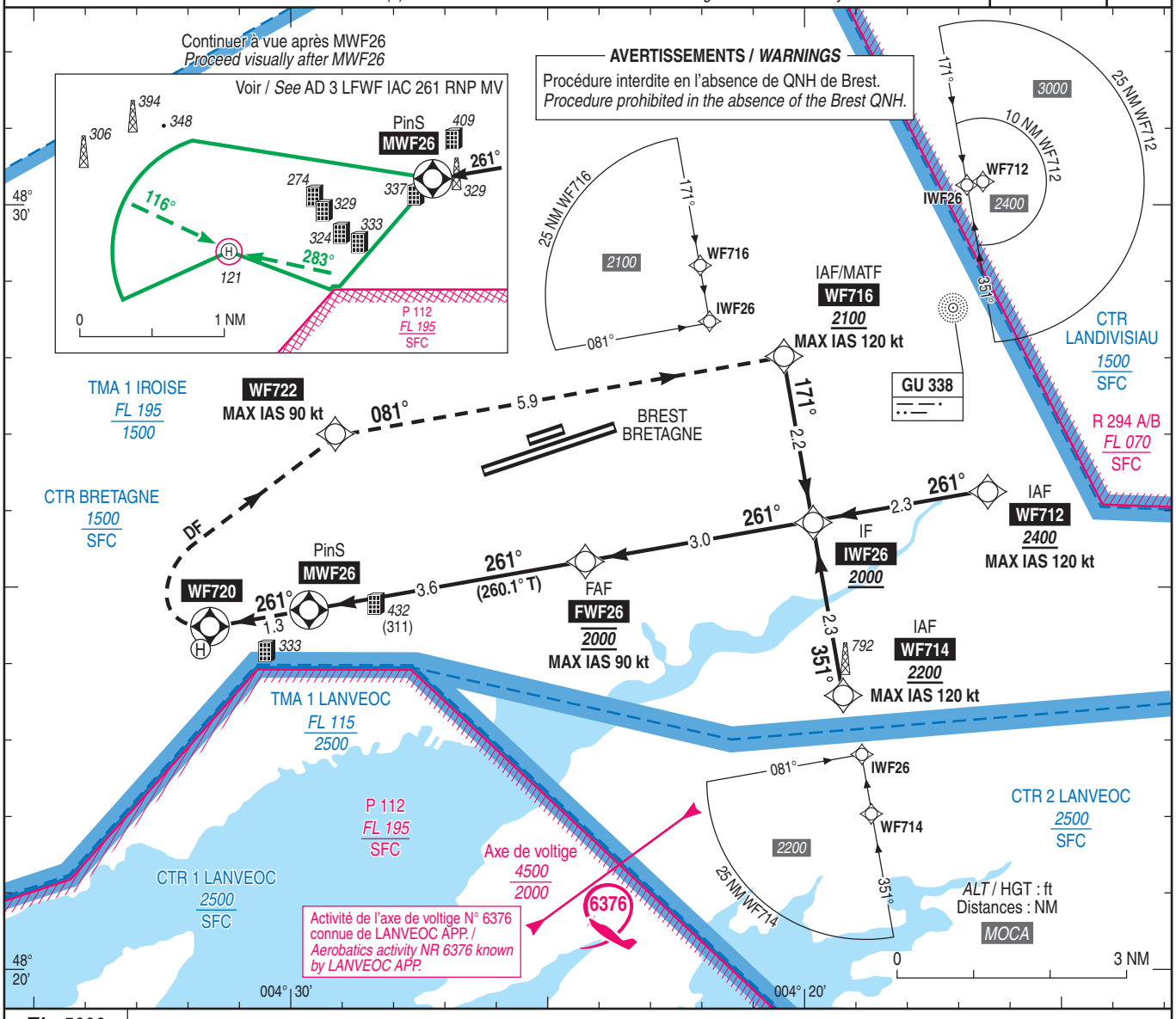
**RNP 261**

ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

Procédure réservée aux opérateurs autorisés par la DSAC Ouest.
*Procedure reserved for operators approved by DSAC Ouest.*

(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

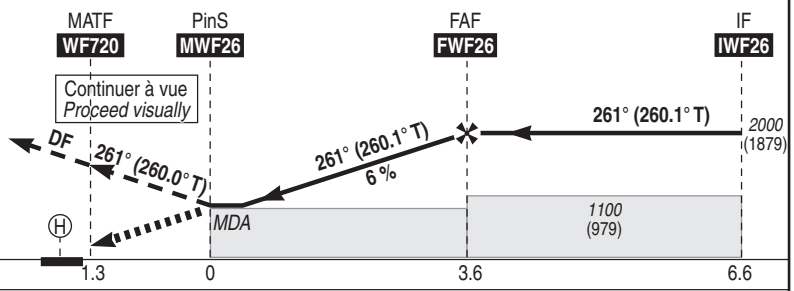
**RNP APCH** | VAR 1° W (2020)




*TA : 5000*

API : Monter jusqu'à **WF720 (MAG 261°)**, puis tourner à **droite** direct jusqu'à **WF722 (MAX IAS 90 kt)**, puis **WF716 (MAX IAS 120 kt)** en montée vers ***2100*** (1979) ou **suivre les instructions du contrôle**.

*Missed APCH : Climb to **WF720 (MAG 261°)**, then turn **right** direct to **WF722 (MAX IAS 90 kt)**, then **WF716 (MAX IAS 120 kt)** climbing to **2100** (1979) or **follow ATC instructions**.*




MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT HRP*

| CAT | LNAV | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| H | ***680*** (560) | 2800 | 557 |

| **DIST MWF26** | | | |
|---|---|---|---|
| **NM** | **1** | **2** | **3** |
| ***ALT*** | ***1040*** | ***1410*** | ***1770*** |
| (HGT) | (919) | (1289) | (1649) |

Observations / *Remarks* : panne ou perte de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance failure or loss during approach* : voir /*see* AIP ENR 1.5

| FAF - PinS | 60 kt<br>3 min 37 | 70 kt<br>3 min 06 | 80 kt<br>2 min 43 | 90 kt<br>2 min 25 | 100 kt<br>2 min 10 | 110 kt<br>1 min 58 | 120 kt<br>1 min 49 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VSP (ft/min) | 365 | 425 | 485 | 545 | 610 | 670 | 730 |


© SIA

# APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT H
***ALT HRP : 121 (5 hPa)***

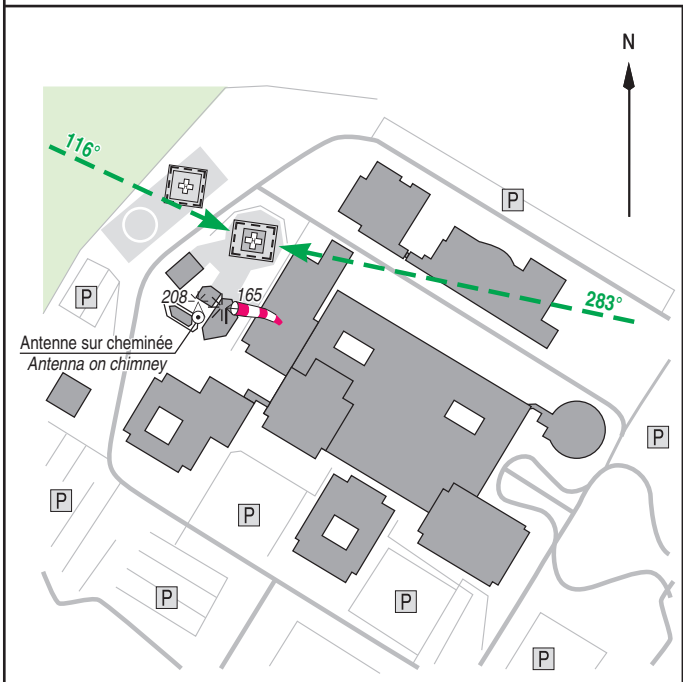
# BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

MANOEUVRING VISUAL

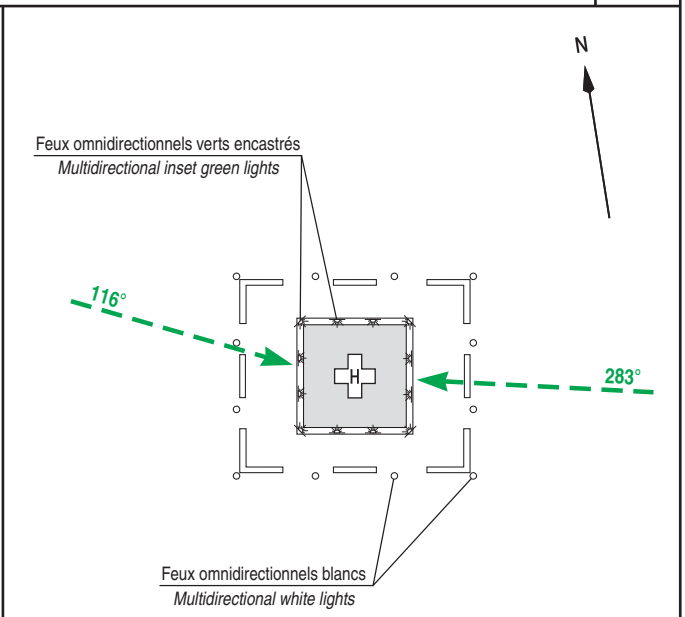
ATIS : BRETAGNE 129.355
APP : IROISE 125.860 (L)
LANDI Approche / *Approach* 122.400 (L) (1)
LANVEOC Approche / *Approach* 120.600
TWR : BRETAGNE Tour / *Tower* 120.100

(1) Pendant HOR activité de LANDI APP / *During LANDI APP activity SKED.*

VAR
1° W
(2020)

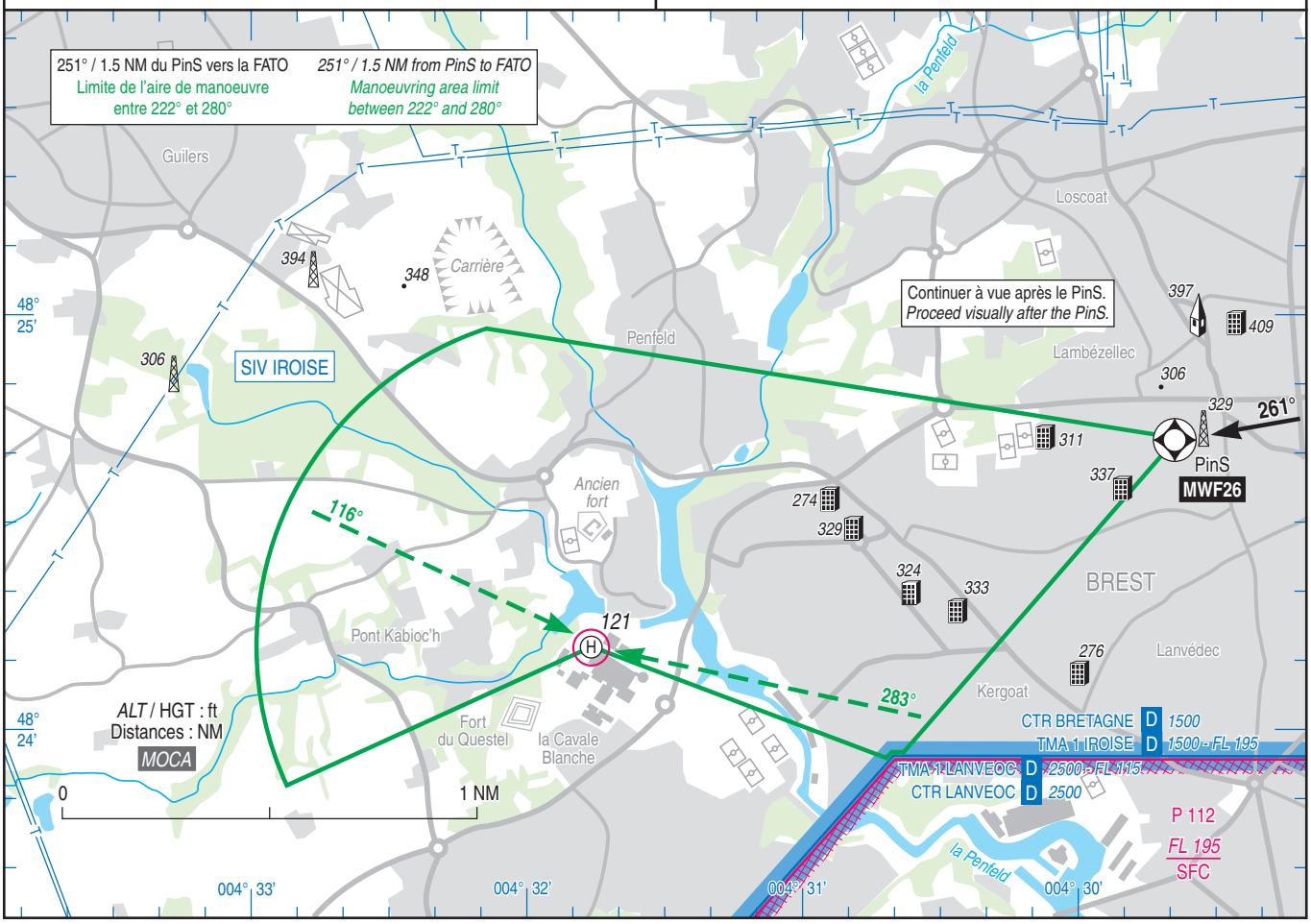



**Axes d'approche**
***Approach axis***




FATO : 30 x 25 m
TLOF : 15 x 15 m

*ALT* / HGT : ft






© SIA

Note: The following sections in this chapter are intentionally left blank : AD-3.3, AD-3.4, AD-3.5, AD-3.6, AD-3.7, AD-3.8, AD-3.9, AD-3.10, AD-3.11, AD-3.12, AD-3.13, AD-3.14, AD-3.15, AD-3.16, AD-3.17, AD-3.18, AD-3.19, AD-3.20, AD-3.21, AD-3.22

**AD 3 LFWM.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'hélistations *Heliport Location Indicator and Name***

## LFWM - COLMAR HOPITAL PASTEUR

**AD 3 LFWM.2 Données de l'hélistations *Heliport Data***

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP | 48°04'26"N 007°20'17"E | |
| | Situation de l'ARP / *ARP location* | Centre FATO | |
| 2 | Direction, distance de la ville<br>*Direction, distance from city* | En ville | In town |
| 3 | Altitude de référence / *Reference elevation* | 709 ft | |
| | Température de référence / *Reference temperature* | 28.4 ° C | |
| 4 | Ondulation du géoïde / *Geoid undulation* | 159 ft | |
| 5 | Déclinaison magnétique / *Magnetic variation* | 3°E | |
| | Année (variation annuelle) / *Year (annual change)* | 2025 (0.127°) | |
| 6 | Gestionnaire de l'HP / *HP administration* | CENTRE HOSPITALIER DE COLMAR PASTEUR | |
| | Adresse / *Address* | 39 avenue de la Liberté<br>68024 COLMAR | |
| | Telephone | 03 89 12 45 09 | |
| | FAX | 03 89 12 44 48 | |
| | TELEX | NIL | |
| | AFS | NIL | |
| 7 | Type de trafic / *Type of traffic* | IFR, VFR | |
| 8 | ALT | | |
| 9 | Dimensions | FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20 | |
| 10 | Revêtement / *Surface* Résistance / *Strength* | FATO Béton ( 3.6 T )<br>TLOF Béton ( 3.6 T ) | |
| 11 | Utilisation | nuit | |
| 12 | Heliport type | Usage restreint | |
| 13 | Exploitant | Centre hospitalier de COLMAR PASTEUR : TEL 03 89 12 45 09, FAX 03 89 12 44 48 | |
| 14 | Balisage | Oui | |
| 15 | Observations / *Remarks* | Réservé au service médical d'urgence PN 15 min.<br>Axes d'approche et de décollage : 080°/260°. | |
| | HOR | NIL | |
| | SSLIA | Oui ( 3 extincteurs 100 kg, 100 kg poudre, et 50kg poudre) | |

**AD 3 LFWM.23 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome***

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

**DATA**

**COLMAR PASTEUR**
Centre hospitalier / *Hospital*

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
*Waypoints / Procedures main fixes*

| Identification | Coordonnées *Coordinates* | | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| WM801 | 48°12'26.7"N | 007°30'58.1"E | X | | | |
| WM802 | 47°59'08.4"N | 007°23'36.2"E | X | | | |
| WM803 | 48°01'23.1"N | 007°29'36.9"E | X | | | |
| WM804 | 47°59'56.6"N | 007°19'32.0"E | X | | | |
| IM261 | 48°05'08.1"N | 007°29'08.1"E | X | | | |
| FM261 | 48°04'47.5"N | 007°24'41.4"E | X | | | |
| PM261 | 48°04'30.6"N | 007°21'04.5"E | X | | | |
| HRP | 48°04'25.9"N | 007°20'17.2"E | X | | | |



© SIA

Centre hospitalier / *Hospital*

**COLMAR PASTEUR**
**PRECODING RNP** 261

**RNP 261 - CAT H**

| RMK | xxx | | | | | | | MAG VAR 2020 2.4° E | | | REF NAVAID : | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (ft) | Navigation Accuracy (NM) |
| HLDG | - | WM801 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INA WM801 | IF | WM801 | | | | | | 2100 | 4000 | | | 0.3 |
| | TF | IM261 | | 187 | 189.5 | 7.4 | | 2100 | | | | 0.3 |
| INA WM802 | IF | WM802 | | | | | | 2100 | 4000 | | | 0.3 |
| | TF | WM803 | | 059 | 060.9 | 4.6 | | 2100 | | | | 0.3 |
| | TF | IM261 | | 353 | 355.1 | 3.8 | | 2100 | | | | 0.3 |
| APCH | IF | IM261 | | | | | | 2100 | | | | 0.3 |
| | TF | FM261 | | 261 | 263.5 | 3.0 | | 2100 | 2100 | 070 | | 0.3 |
| | TF | PM261 | Yes | 261 | 263.4 | 2.4 | | | | | -3.8° | 0.3 |
| | TF | WM804 | | 190 | 192.8 | 4.7 | | 2100 | | | | 0.3 |
| | TF | WM802 | | 104 | 106.4 | 2.8 | | 2100 | 4000 | 070 | | 0.3 |



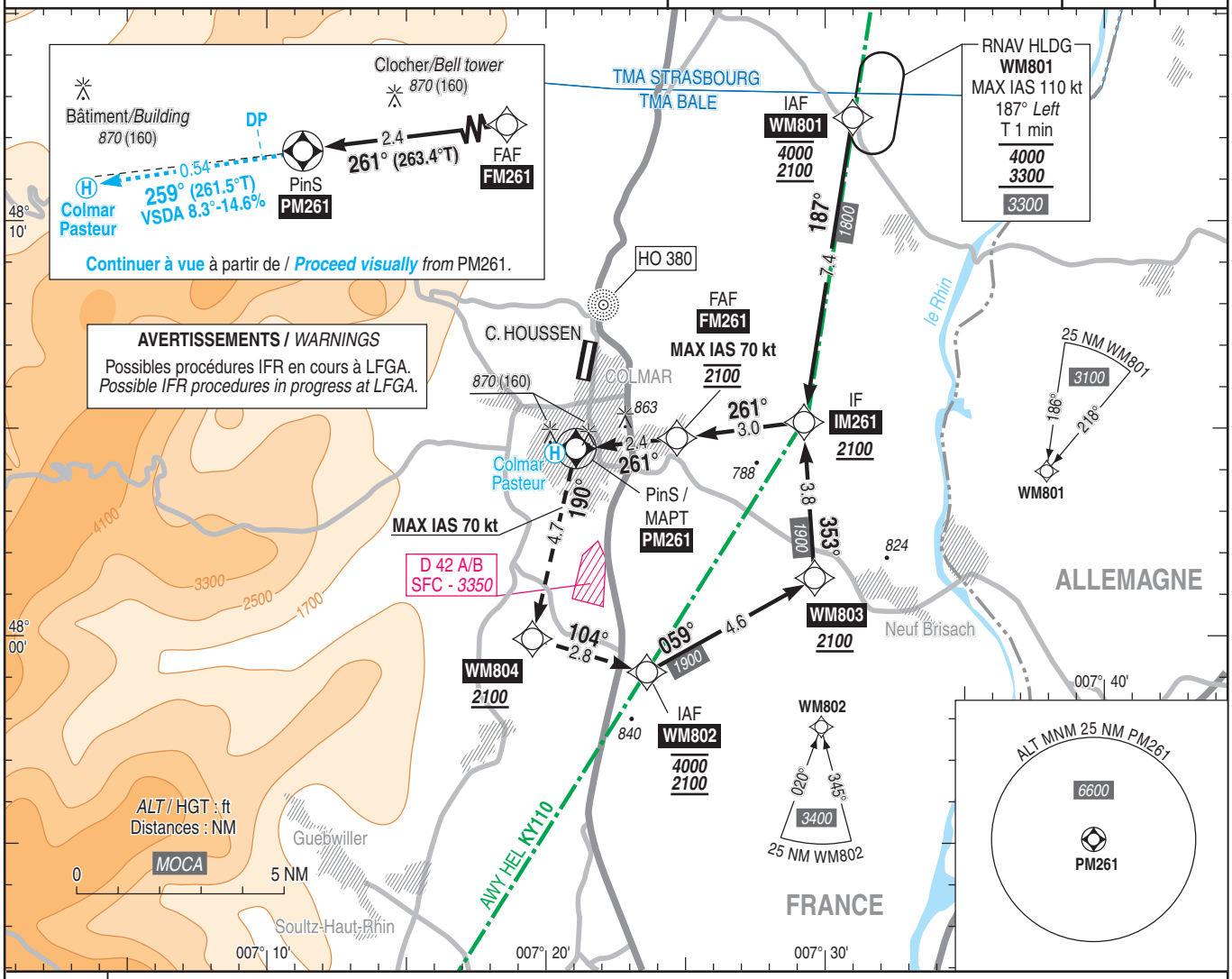
© SIA

## APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach*
CAT H
***ALT HRP : 709 (26 hPa)***

## COLMAR HOPITAL PASTEUR

**RNP 261**

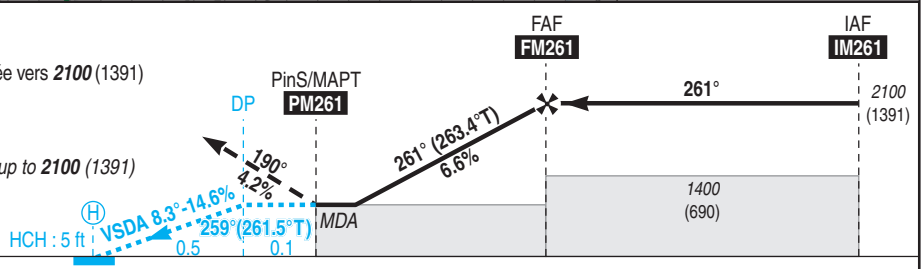
| | | | |
|---|---|---|---|
| FIS : BALE INFORMATION 130.900<br>FREQ : voir/*see* AD 2 LFGA | **Procédure réservée aux opérateurs autorisés par la DSAC Nord-Est. Uniquement sur protocole avec le SNA-NE.**<br>***Procedure reserved for operators authorized by "DSAC Nord-Est" only. As per protocol only with SNA-NE.*** | **RNP 0.3** | VAR 2°E (2020) |




*TA : 7000*

API : au **MAPT**, tourner **à gauche** vers **WM804** en montée vers ***2100*** (1391) puis vers **WM802** à **MAX IAS 70 kt**.
**Ne pas tourner avant le MAPT.**

*Missed APCH : at **MAPT**, turn **left** to **WM804** climbing up to **2100** (1391) then to **WM802** at **MAX IAS 70 kt**.*
***Do not turn before MAPT.***




| | | | |
|---|---|---|---|
| MAPT ← (NM) | | 0 | 2.4 | 5.4 |
| HRP ← (NM) | 0 | 0.54 | 2.9 | 5.9 |

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / *vertical distances in feet, VIS in metres.* — REF HGHT : *ALT HRP*

| CAT | LNAV | | |
|---|---|---|---|
| | ***MDA*** (H) | VIS | OCH |
| H | ***1120*** (410) | 1000 | 407 |

**DIST PM261**

| NM | 2 | 1.5 | 1 | 0.5 |
|---|---|---|---|---|
| ***ALT*** (HGT) | ***1920*** (1214) | ***1720*** (1012) | ***1520*** (811) | ***1320*** (609) |

Observations / *Remarks* : NIL

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FAF - MAPT | 2.44 NM | 55 kt<br>2 min 40 | 60 kt<br>2 min 27 | 66 kt<br>2 min 16 | 70 kt<br>2 min 06 | 75 kt<br>1 min 58 | 80 kt<br>1 min 50 | 85 kt<br>1 min 44 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 410 | 440 | 470 | 510 | 540 | 570 |



© SIA